

大戦略1941

～逆転の太平洋～

鈴木ドイツ著

兵器図鑑

 Sammy

CONTENTS

目次



日本編

航空機:P.3~P.22

三菱 九六式艦上戦闘機 / 三菱 零式艦上戦闘機21型 / 三菱 零式艦上戦闘機32型 / 三菱 零式艦上戦闘機22型 / 三菱 零式艦上戦闘機52型 / 三菱 零式艦上戦闘機52型丙 / 三菱 零式艦上戦闘機64型 / 三菱 艦上戦闘機 烈風 / 三菱 局地戦闘機 雷電 / 川西 局地戦闘機 紫電改 / 三菱 局地戦闘機 閃電 / 九州 18試局地戦闘機 震電・震電改 / 川西 甲型戦闘機 陣風 / 三菱 局地戦闘機 秋水 / 愛知 九六式艦上爆撃機 / 空技廠 艦上爆撃機 轟星11型・12型・33型・43型 / 中島 九七式艦上攻撃機 / 中島 艦上攻撃機 天山 / 愛知 艦上攻撃機 流星・流星改 / 空技廠 陸上爆撃機 銀河 / 三菱 九六式陸上攻撃機 / 三菱 一式陸上攻撃機 / 中島 陸上攻撃機 連山 / 愛知 二式艦上偵察機 / 中島 艦上偵察機 彩雲 / 中島 特殊攻撃機 橘花 / 愛知 特殊攻撃機 晴嵐 / 昭和 零式輸送機 / 中島 戦闘攻撃機 火龍 / 中島 一式戦闘機 隼 / 中島 二式半座戦闘機 鍾馗 / 川崎 三式戦闘機 飛燕 / 中島 四式戦闘機 疾風 / 川崎 五式戦闘機 / 三菱 九七式重爆撃機 / 三菱 四式重爆撃機 飛龍 / 中島 重爆撃機 富嶽

陸上兵器:P.22~P.28

九七式中戦車 / 一式中戦車 / 三式中戦車 / 四式中戦車 / 五式中戦車 / 九五式軽戦車 / 九八式軽戦車 / 一式砲戦車 / 八八式高射砲 / 九八式高射機関砲 / 九四式速射砲 / 九五式野砲 / 特二式内火艇

艦船:P.28~P.43

航空母艦 赤城型 / 航空母艦 加賀型 / 航空母艦 蒼龍型 / 航空母艦 翔鶴型 / 航空母艦 大鳳型 / 航空母艦 信濃型 / 航空母艦 雲龍型 / 軽空母 鳳翔型 / 軽空母 龍鳳型 / 軽空母 祥鳳型 / 軽空母 カーチス / 軽空母 千歲型 / 軽空母 大鷹型 / 軽空母 神鷹型 / 軽空母 海鷹型 / 戦艦 大和型 / 戦艦 金剛型 / 戦艦 扶桑型 / 戦艦 伊勢型 / 戦艦 長門型 / 航空戦艦 伊勢改型 / 重巡洋艦 古鷹型 / 重巡洋艦 青葉型 / 重巡洋艦 妙高型 / 重巡洋艦 高雄型 / 重巡洋艦 最上型 / 重巡洋艦 利根型 / 軽巡洋艦 天龍型 / 軽巡洋艦 球磨型 / 軽巡洋艦 長良型 / 軽巡洋艦 川内型 / 軽巡洋艦 夕張型 / 軽巡洋艦 香取型 / 軽巡洋艦 阿賀野型 / 軽巡洋艦 大淀型 / 駆逐艦 峯風型 / 駆逐艦 夕雲型 / 駆逐艦 島風型 / 駆逐艦 秋月型 / 駆逐艦 松型 / 駆逐艦 初春型 / 有明型 / 駆逐艦 白露型 / 駆逐艦 朝潮型 / 駆逐艦 陽炎型 / 駆逐艦 吹雪型 / 駆逐艦 睦月型 / 潜水艦 伊15型 / 潜水艦 伊400型



アメリカ編

航空機:P.44~P.57

グラマン F4F ワイルドキャット / グラマン F6F ヘルキャット / グラマン F7F タイガーキャット / グラマン F8F ベアキャット / ヴォート F4U コルセア / ダグラス SBD ドーン・トルス / カーチス SB2C ヘルダイバー / ダグラス A-1 スカイレイダー / ダグラス TBD デバスター / グラマン TBF アベンジャー / ダグラス C-47 スカイトレイン / ロッキード P-38 ライトニング / ベル P-39 エアコブラ / カーチス P-40 ウォーホーク / リバリアック P-47 サンダーボルト / ノースアメリカン P-51 ムスタング / ベル P-59 エアロコメット / ホーイング B-17 フライングフォートレス / コンソリデーテッド B-24 リベレーター / ノースアメリカン B-25 ミッチェル / ホーイング B-29 スーパーフォートレス / コンベア B-36 ビースメーカー / ロッキード P-80 シューティングスター / マクドネル XP-86 フリッツ

陸上兵器:P.57~P.63

M2A4軽戦車 / M3軽戦車 / M5軽戦車 スチュアート / M24軽戦車 / M3中戦車 / M4中戦車 シャーマン / M4A1中戦車 / M4A2中戦車 / M4A3中戦車 / M26重戦車 / M8自走榴弾砲 / M10対戦車自走砲 / 3インチ高射砲M3 / M15A1自走対空砲 / LVT2

艦船:P.63~P.74

航空母艦 レキシントン級 / 航空母艦 レンジャー級 / 航空母艦 ヨークタウン級 / 航空母艦 ワスプ級 / 航空母艦 エセックス級 / 軽空母 インディペンデンス級 / 護衛空母 ロング・アイランド級 / 護衛空母 チャージャー級 / 護衛空母 ボーグ級 / 護衛空母 サンガモン級 / 護衛空母 カサブランカ級 / 護衛空母 コメンズメント・ベイ級 / 戦艦 アーカンサス級 / 戦艦 テキサス級 / 戦艦 オクラホマ級 / 戦艦 ペンシルヴァニア級 / 戦艦 ニュー・メキシコ級 / 戦艦 カリフォルニア級 / 戦艦 メリーランド級 / 戦艦 ノース・カロライナ級 / 戦艦 サウス・ダコタ級 / 戦艦 アイオワ級 / 巡洋戦艦 アラスカ級 / 重巡洋艦 ペンサコーラ級 / 重巡洋艦 ノーザンブトン級 / 重巡洋艦 インディアナポリス級 / 重巡洋艦 アストリア級 / 重巡洋艦 ウィチタ級 / 重巡洋艦 ハルチモア級・オレゴンシティ級 / 軽巡洋艦 オマハ級 / 軽巡洋艦 フルクリン級 / 軽巡洋艦 アトランタ級 / 軽巡洋艦 クリーブランド級 / 駆逐艦 フレッチャー級 / 駆逐艦 ペンソン級 / 駆逐艦 シムス級 / 駆逐艦 フアラット級 / 潜水艦 ガトー級

※本書は、「大艦隊1941～逆転の太平洋～」のゲーム内容及び歴史に基づき、弊社より作成されたものです。文中の表記及び表現に関して、本ゲームの仕様上のものとしてご了承下さい。
※兵器のスペックやカテゴリーなど、ゲーム内部のデータとは一部異なる事があります。

日本編



日本編 ～航空機～

三菱 九六式艦上戦闘機

全長:7.565m、全幅:11m、重量:1671kg、最高速度:451km/h、航続距離:1200km、出力:785hp(4号)、武装
7.7mm機銃×2、爆弾60kg、乗員:1名

本機は、それまでの長い間、欧米の航空機を輸入したり、ライセンス生産したり模倣したりという歴史を繰り返していた日本の航空業界にあって、初めて独自の理論に基づいて設計された軍用機・戦闘機だった。しかも数々の新機軸が盛り込まれ、速度、上昇力とも当時の世界水準を凌駕する傑作機となる。とくに運動性能は卓越したものがあり、中国戦線においては、中国空軍の練り出すソ連、アメリカ、イギリス製戦闘機を圧倒した。しかし他方、あまりにも強烈な本機(加えて陸軍の九七式戦闘機)の印象は、その後の日本パイロットや日本軍自体の航空行政に、戦闘機は運動性能偏重、の思想を強く植えつけすぎたきらいがある。つまりその後、どんどん高出力化していくエンジンが、欧米の戦闘機を速度偏重、重武装の重戦闘機としていくのについていけなかった、あるいは指針を誤った、ともいえる。九六式艦戦は主に5タイプが作られ、緒戦期の日本パイロットの技量の高さもあって華々しい戦果、逸話を数多く残している。

三菱 零式艦上戦闘機21型

全長:9.06m、全幅:12m、重量:2410kg、最高速度:533km/h、航続距離:3350km、出力:940hp、武装:7.7mm
機銃×2、20mm機銃×2、爆弾120kg、乗員:1名

いわゆるゼロ戦、Zero Fighterとしてあまりにも有名な機体。もちろん、大戦のほぼ全般を通して日本海軍の主力戦闘機であり、初期には傑作機として神秘的なまでの強さを誇って、対戦するアメリカ軍機パイロットに強烈な印象を残した。21型は艦上戦闘機として最初の生産型で、その開発は12試艦上戦闘機として1939年4月に初飛行したところから始まる。ところでこの12試艦戦に求められた海軍の要求は、当時の主力機であった九六艦戦のおそろしいまでの運動性能はそのままに、速度、火力、航続距離は大幅に上回る、という都合のいいものであったから、設計チームはこれに応えようと必死の努力を重ねなくてはならなかった。主任設計者は、九六艦戦と同じく三菱の堀越二郎技師。結果、徹底的な軽量化と空力の洗練は奇跡のバランスの上に均衡し、驚異の戦闘機となって結実した。12試艦戦では出力不足だったエンジン、三菱製の瑞星(780hp)を中島製、栄(940hp)に換装することで海軍の要求を満たし、零式艦上戦闘機11型として正式採用された。ところで、当時の日本軍の兵器名称についている数字の型式だが、これは西暦と異なる日本独自の皇紀をもとにしたもので、1940年が皇紀で言うところの2600年に当たるところから来ている。つまり1940年採用の戦闘機は零式、1941年なら一式(隼)、それより以前の1936年採用なら九六式となるわけだ。ちなみに、ゼロ戦、というのは戦後の呼び名で、略称も当時は“れいせん”と呼ばれた。中国戦線などで猛威を振るった11型に艦上戦闘機としての本格的装備を施したのが21型で、約3000機が生産され、数多くの艦隊作戦に従事し、活躍した。ハワイ真珠湾への攻撃作戦などは、この零戦の長大な航続距離という前提がなくては成立せず、つまりは主力戦闘機の性能が一国の軍事戦略までも左右した、といっても過言ではない。しかし反面、徹底的な軽量化はパイロットを守るための防弾設備が皆無ということでもあり、ほとんど役に立たない無線機や稚拙な照準機、破壊力は大きいが高初速や発射速度に劣る主武装などのウイークポイントを最後まで抱えていた。そのため、

アメリカ軍が捕獲した零戦を徹底的に研究し、対抗策を打ち出してくるとしだいに劣勢を強いられていくことになる。

三菱 零式艦上戦闘機32型

全長:9.06m、全幅:11m、重量:2535kg、最高速度:544km/h、航続距離:2378km、出力:1130hp、武装:
7.7mm機銃×2、20mm機銃×2、爆弾120kg、乗員:1名

零戦の改良計画は、1941年春から始まっていた。940hpから1130hpにパワーアップした柴21型エンジンを搭載する。これだけで速度の向上が見込めるはずだ。また、主翼を短縮して折りたたみ機構を廃し、生産の簡易化と空母上での取り扱いの簡便化を目指した。結果、翼端は50センチずつカットされたが、やや疑問なのはその処理方法。それまでの円弧状の翼端を、まさにパッサリと切り落としたような角型のままに処理されたのだ。32型は1941年7月に初飛行したが、期待された速度はたった11km/hしか向上せず、しかも航続距離が1000km近くも低下してしまった。好調な成績を示したのはロール(横転)性能くらい。主翼を短くすれば空気抵抗が減るので、速度は向上するが航続距離は減る。エンジン出力も向上しているから燃費が悪くなり、航続距離に響く。それはわかってはいたが、32型の性能は予想外に悪かった、と言えるだろう。1942年7月から生産に移ったが、総生産数は343機に留まった。

三菱 零式艦上戦闘機22型

全長:9.06m、全幅:12m、重量:2679kg、最高速度:540km/h、航続距離:2650km、出力:1130hp、武装:
7.7mm機銃×2、20mm機銃×2、爆弾120kg、乗員:1名

32型が期待はずな性能に終わった上、おりしもガダルカナル戦が始まり、零戦21型の航続距離をもってしても作戦がやっと、という長距離戦を強いられていた日本海軍は、32型の航続距離延長を主眼に改良を命令した。主翼は21型と同じ折りたたみ式12メートルのものに戻され、主翼内に40リットルのガソリンタンク2基が増設された。結果、速度は32型と比べても4km/hの低下しか見られず航続距離は2600km程度には増加したため、海軍は本タイプを22型と命名し、ただちに生産に移ることを命令した。

原型機も作られなかったほどに生産が急がれたのである。結果的には21型のエンジン換装型が22型という位置づけとなり、32型はまったくの遠回り、失敗作ということになった。ところで零戦各型の外見上の相違だが、エンジンカウリングが小さく、アゴに当たる下側に気化器空気取り入れ口が開いて出っ張っているのが11、21型。カウリングが大形化してデコが出っ張り、アゴはすっきりしたのが32型以降。32型は翼端が角ばっているし、52型以降は排気管が外側に露出しているのが、見分けるポイントだ。



【三菱 零式艦上戦闘機22型】

三菱 零式艦上戦闘機52型

全長:9.12m、全幅:11m、重量:2686kg、最高速度:565km/h、航続距離:1920km、出力:1130hp、武装:
7.7mm機銃×2、20mm機銃×2、爆弾120kg、乗員:1名

零戦各型中、もっとも多くの約6000機が生産され、代表的機種となった型。また、多くが特攻機として使用された悲劇の戦闘機でもある。日に日に手強くなるアメリカ軍機に対抗するためには、やはりスピードが欠かせない、と判断した海軍は、再び三菱設計陣に速度向上を指示。結果、またも主翼を切り詰めることで、航続距離を犠牲に速度向上を図ることになった。32型と同じく翼端は50センチずつ短くなったが、円弧状に整形されたのが異なっている。また、排気管を外側に露出し、推力排気管として速度向上に役立てようとした。エンジンの排気はそれ自体がまだ大きな運動エネルギーを持っているため、後方に向かって排気することでロケット推進効果を得られる、というもので、欧米の航空機にはすでに採用されている機構だった。原型機は1943年6月に初飛行し、懸案の速度は25km/hほど向上したため、零戦52型として8月からただちに生産に移った。火力も22型の途中生産型から、長銃身20ミリ機銃にパワーアップしていた。しかしパイロットを守る防弾装備などは、本型でも見送られた。



【三菱 零式艦上戦闘機52型】

三菱 零式艦上戦闘機52型丙

全長:9.12m、全幅:11m、重量:2950kg、最高速度:540km/h、航続距離:1920km、出力:1130hp、武装:13mm
機銃×1、20mm×2、爆弾120kg、乗員:1名

1943年も末期になると、アメリカ海軍にはF6F戦闘機が本格的に配備され、各地で零戦を圧倒し始めた。それに追われるように、52型も順次改修されていく。20ミリ機銃の携行弾数を増やし強度も増した52甲、7.7ミリ機銃を廃して機首上部右側に13ミリ機銃を装備し、風防正面に防弾ガラスを取り付けた52乙、さらに主翼に13ミリ機銃各1挺を追加、操縦席周りに防弾装備を施した52丙。また52型になってからはカウリングも微妙に空力的に洗練されている。こうした改修によって、52丙の重量は2950kgにも達した。このため飛行性能は当然低下し、運動性能、速度、上昇力も悪化。しかし他に代わる戦闘機もなく、52型丙の生産が続けられた。ライバルのF6Fなどは2200馬力のエンジンを備えており、零戦とはか

け離れたレベルにある戦闘機だった。それでも戦い続けるしかなかったのが零戦の悲劇であり、特攻という手段へと繋がっていくこととなる。

三菱 零式艦上戦闘機64型

全長:9.12m、全幅:11m、重量:3150kg、最高速度:563km/h、航続距離:1500km、出力:1560hp、武装:13mm機銃×3、20mm機銃×2、爆弾120kg、乗員:1名

戦争末期、零戦のエンジンを換装して出力を向上させようというプランが持ち上がった。その候補は三菱自社製の金星エンジンで、1944年の時点で1500馬力を実現していた。さっそく52型丙の機体を改造し、金星エンジンが搭載されたが、その改修点はカウリングと胴体前上部のラインだけという最小の工作で済んでいる。54丙と呼ばれたこの機体は最高速度、上昇力など52型のレベルにまで回復し、ただちに海軍は64型の名称で生産に入るように命令した。こうなると、なぜもっと早く零戦に金星エンジンを搭載しようと考えなかったのが惜まれる。欧米では航空機はつねに進化改良され、そのためにはエンジンの換装という大手前も当たり前の手段とされていたからだ。ドイツのFw 190などは空冷から液冷エンジンへと、まったく違った機体に変身を遂げている。果たして効果を上げたかにもえた金星エンジンへの換装も遅きに失し、64型は生産タイプが工場を出るまえに日本の敗戦を迎えた。

三菱 艦上戦闘機 烈風

全長:10.96m、全幅:14m、重量:4720kg、最高速度:628km/h、航続距離:1556km、出力:2000hp、武装:12.7mm機銃×2、20mm機銃×2、爆弾120kg、乗員:1名

零戦の後継機として三菱では1942年4月から開発に着手。しかしまたも高度な運動性能が要求されていたことに加え、搭載する予定の中島製エンジン開発の遅れ、また不調にたたられて完成はズルズルと遅れることになった。試作1号機は1944年4月に初飛行したが、日本のこれまでの戦闘機を超える大柄な機体となった。嘗てエンジン直径を小さく抑えながら、2000馬力を実現しようとした意欲作だったが、構造が複雑でデリケート、工作精度の落ちた戦争末期の日本工業界では満足な完成度を得ることができず、不調、故障が多発した。そのため本機も一旦は海軍に不採用とされてしまう。しかしエンジンを三菱自社製のMk9Aとしたところ性能が向上し、急速、烈風11型として採用され生産が決定された。が、とくすでに遅く、量産機がロールアウトするまえに敗戦が決している。

三菱 局地戦闘機 雷電

全長:9.69m、全幅:10.85m、重量:3210kg、最高速度:616km/h、航続距離:1898km、出力:1800hp、武装:20mm機銃×4、爆弾120kg、乗員:1名

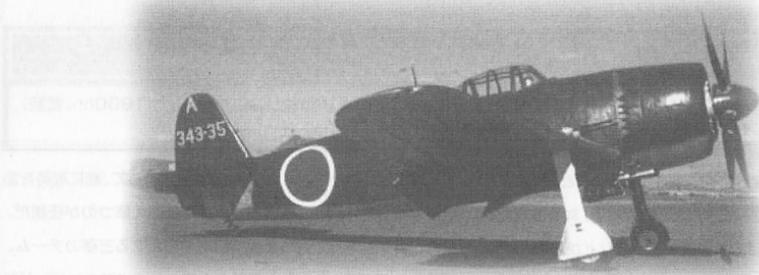
局地戦闘機とは、よするに迎撃戦闘機のこと。零戦などは、空母に搭載されることもあり、長距離を飛行して、敵に攻勢を加える戦闘機で、制空戦闘機などと呼ばれる。対する局地戦闘機は、優攻してくる敵の戦闘機や爆撃機を迎え撃つのが任務だ。そのため航続距離よりも速度や重武装などが要求される。雷電の設計者は零戦と同じ堀越技師を中心とする三菱のチーム。速度を出すために大馬力のエンジンが必要となるが、当時は爆撃機などに用いられる大直径の火星しが適当なエンジンがなかった。直径の大きなエンジンを機体前方に搭載すれば前面投影面積が大きくなり、つまりは空気抵抗が増えて速度に影響

が出る。そのため設計チームは、エンジン取り付け位置をやや後退させ、延長軸を用いてプロペラを回す構造とし、カウリングを絞り込んで空気抵抗を減らそうとした。しかしこれが裏目に出て、プロペラの異常振動対策に2年も費やすこととなった。アメリカ軍が本機を捕獲してテストした際には、日本最良の戦闘機、との評価も与えているだけに、配備の遅れが悔やまれる。パイロット保護の防弾鋼板、防弾ガラスもしっかり装備されていた。雷電は約400機が生産され、B-29迎撃に奮闘している。日本は航空機の空気抵抗を異常に気にして誉エンジンを小さく作ったりと労力を傾けたが、いずれもよい結果は生んでいない。F6Fなどは前面投影面積を気にせず寸胴無骨なスタイルで高性能を得ている。もっともそれも、2000馬力超級の信頼性の高いエンジンを持っていたから、ともいえるのだが。

川西 局地戦闘機 紫電改

全長:9.35m、全幅:11.99m、重量:4000kg、最高速度:596km/h、航続距離:1715km、出力:1990hp、武装:20mm機銃×4、爆弾500kg、乗員:1名

本機の開発は、まず水上戦闘機の強風まで遡らなくてはならない。水上戦闘機とは、文字通り、水上から離発着できる水上機を戦闘機として使用しようというもので、こういう機体を純粋に開発しようとしたのは日本海軍だけ。というのも、日華事変で複座の水上偵察機が予想外に活躍したのに刺激され、一歩進んで専用の水上戦闘機を持とうとしたのだ。しかし機体下部に大きなフロートを持つ水上機は当然運動性能や速度、上昇力に劣る。開発に当たった川西は、この難題を大馬力の火星エンジンの搭載で対処しようとした。しかし未知の機種だけに開発は手間取り、正式採用された1943年末には、すでに水上戦闘機の活躍の余地はなくなっていた。わずか97機しか生産されなかった強風を救ったのは、零戦の後継機開発難だった。烈風の開発が難航するなか、川西は、強風を陸上機仕様で改造すれば短時間で局地戦闘機が作れる、と進言。海軍もこれを認め、強風はフロートを廃して引き込み脚とし、紫電11型となった。エンジンは誉に換装されている。紫電の実態は誉エンジンの不調、水上機の基本設計が災いして各部にトラブルが続出するなど、海軍の期待を裏切るものだった。しかし他に候補機がないまま、生産は続けられる。川西は紫電の生産を続けながらも改修型を開発。これが紫電21型、通称、紫電改となった。紫電改は、紫電を結局全面的に再設計し、ほぼ別機体となっている。紫電改では、防弾装備の充実、部品点数の大幅削減で生産性の向上、なによりトラブルが減少し、海軍は1945年1月から最優先で実戦配備を開始した。しかし残された時間はすでにほとんどなく、わずかにベテランパイロットを集めて作られたエリート部隊、343海軍航空隊が本機を以ってアメリカ軍機に一矢を報い、意地を示したに留まった。いわゆる、“紫電改のタカ”、である。



【川西 局地戦闘機 紫電改】

三菱 局地戦闘機 閃電

全長:不明、全幅:不明、重量:不明、最高速度:不明、航続距離:不明、出力:1650hp、武装:30mm機銃×1、20mm機銃×2、乗員:1名

大戦中期、ますます高性能化するアメリカ軍戦闘機に対抗するため、海軍は新たな戦闘機開発を指示。要求仕様は、最高速度704km/h、8000メートルまでの上昇時間15分以内など、当時の日本の技術水準では過酷なものだった。この要求を満たすには、通常のレシプロ戦闘機の形態では不可能、と判断した三菱は思い切った機体形状に挑戦する。アメリカ軍のP-38のような双胴形式。しかし双発ではなく、中央胴体の中央にエンジンを配置し、プッシュャー形式（プロペラを機体後方に置く方式）で推進力を得る、まさに斬新なスタイルだった。しかしこのスタイルゆえに多くの問題もまた発生する。搭載したハ43-41型エンジンの不調、水平尾翼の異常振動などがそれで、解決の見込みは遠かった。ここにきて戦況はますます悪化し、また九州飛行機で進められていた震電の製作が順調だったため、本機は機種整理の対象となり、1944年10月に試作中止が勧告され、一度も初飛行することなく終わった。

九州 18試局地戦闘機 震電・震電改

(震電) 全長:9.76m、全幅:11.11m、重量:4950kg、最高速度:740km/h、航続時間:2.5時間、出力:2030hp、武装:30mm機銃×4、爆弾120kg、乗員:1名

普通の飛行機をまるで前後さかさまにしたような奇妙な姿。前翼式(エンジン型)と呼ばれるこの形式は、エンジンをパイロットの後方に置くため、機首をすっきりと絞り込むことができ、空気抵抗を軽減できる。また武装を機首に集中することもできた。自らもパイロットだった空技廠の鶴野技術大尉の着想で、震電は1944年5月から開発がスタートした。空技廠とは海軍内の航空技術研究機関で、自ら設計、開発も行っている。九州飛行機に試作



【九州 18試局地戦闘機 震電】

発注された本機は、三菱製Mk9Aエンジンを搭載し、最高速度は740km/hを目指した。また武装は30ミリ機銃4挺の重武装で、完成すればB-29爆撃機の迎撃に大きな力を発揮するものと期待された。しかし1945年6月に初飛行し、合計3回のテスト飛行を行っただけで敗戦を迎え、試作機は進駐してくるアメリカ軍の手を逃れるため、基地作業員らの手で破壊された。夢の局地戦闘機として有名な震電だが、おそらくはこの特異なスタイルのために、仮に時間があつたとしても開発は難航したのではないだろうか。欧米のこの手の“変形機”はいずれもモノにならないケースがほとんどだ。パイロットの後方に配置したエンジンなども、重量バランスとしては理想的だが(自動車で言うところのミッドシップレイアウト)、その冷却効率が危ぶまれるし、延長軸を介して後方プロペラを回す、となると雷電のように振動対策が問題になるだろう。さらに、後方で巨大なプロペラが回っているとすれば、パイロットの脱出にも困難をきたすに違いない。いずれにしろ、戦争末期で工

作精度の落ちた日本では、このような高性能機を量産することには無理があった、といわざるを得ない。破壊された震電の試作機は現在、アメリカ、NASM（アメリカ国立航空宇宙博物館）のポール・E・ガーバー施設内倉庫に分解されて保管され、復元のときを待っている。一方、震電完成間近の1945年4月、国産ジェット戦闘機の開発構想が持ち上がった。震電の機体を流用することになり、陸軍とネ20ジェットエンジンを製作した石川島造船所が共同開発したネ130を搭載し、九州飛行機ではこの機体を震電改として開発することとなった。震電改は設計段階で敗戦を迎えたが、もしもこの計画が実現していれば、非常にユニークなジェット戦闘機が誕生したに違いない。震電のエンテ型の機体デザインもジェット機となればうってつけだろう。細部の技術的問題はもちろん多々あるだろうが、既存の機体を使った間に合わせの発想としては上々だ。問題はネ130エンジンの完成にどれだけの時間がかかり、どれほどの推力が得られたか、ということだが、橘花のような特攻機ではなく、ドイツのMe262のコピーでもない国産ジェット戦闘機を見たかった、というのは正直なところではないだろうか。

川西 甲型戦闘機 陣風

全長:10.12m、全幅:12.5m、重量:4373kg、最高速度:685km/h、航続距離:685km、出力:2200hp、武装:12.7mm機銃×2、20mm機銃×4、爆弾500kg、乗員:1名

局地戦闘機として1943年から開発が開始された機体。高高度性能にすぐれた2段2速過給機装備の誉41型エンジンを搭載し、その重武装と相まってアメリカの重爆撃機迎撃に効果が期待された。過給機とは、内燃機関のエンジンに空気を圧縮して送り込む装置。高空に行くほど空気密度は薄くなるため、エンジンの燃焼効率は下がって馬力が出なくなる。これを防ぐために、吸気口に羽根車を取り付け、エンジンの回転を利用して回すことで空気を圧縮して送り込み、高空でも密度の濃い空気を供給してエンジンの馬力を高めようとする仕組み。2段2速とは、この羽根車が2個、そして回転速度が2段階、ということだ。自動車エンジンのスーパーチャージャーとだいたい同じものと考えていい。陣風は結局戦局の悪化に伴う試作機整理の対象となり、1944年7月、実物大モックアップ（木などで作られる模型）完成の段階で放棄された。武装は20ミリ機銃6挺も検討されていたという。

三菱 局地戦闘機 秋水

全長:6.05m、全幅:9.5m、重量:3000kg、最高速度:800km/h、航続時間:2分、推力:1500kg、武装:30mm機銃×2、乗員:1名

レシプロエンジンの出力をどれほど高めても、空気抵抗という壁がある限り、プロペラ推進の航空機では音速を突破することはできない。第二次大戦末期、各国の戦闘機はその発達の高みというべき状態に達していたが、スピードは750km/hあたりが限界だった。ドイツではジェットと並んでロケット推進の航空機が開発され、Me163として1944年半ばから実戦配備されていた。955km/hという超高速、高度9000メートルまで約2分半という驚異の上昇力はレシプロ機では決して達成できない性能だったが、反面、ロケットエンジンの稼働時間がわずか5分程度しかないこと、燃料となる過酸化水素混合液などの爆発性の液体が非常に危険なことなど、数々の困難も抱えていた。日本は、Me163の設計図とロケットエンジンの製造権に2000万ライヒスマルクという途方もない値段を支払った。しかし詳細な設計図を運ぶ予定の潜水艦は航海の途中行方不明となり、日本には技術的資料しか届かなかったという。それでも三菱の設計者たちは、不眠不休の努力によって、自力で機体を完成させた。これが秋水で、1945年に7月に初飛行するが、墜落して大破。パイロットは死亡した。二度目のテスト飛行は8月15日だったが、もちろんその日は日本敗戦の日だった。

愛知 九九式艦上爆撃機

全長:10.19m、全幅:14.36m、重量:3650kg、最高速度:387km/h、航続距離:1915km、出力:1080hp、武装:7.7mm機銃×3、爆弾250kg、乗員:2名

急降下爆撃とは、文字通り航空機による急降下によって爆撃の精度を上げようという技術で、大戦間にアメリカで開発された。ドイツ空軍などはこの急降下爆撃を大いに活用して地上戦の援護に威力を上げている。日本最初の艦爆である九四式艦爆はドイツのハインケル社に設計依頼したもので、本機もハインケル社の旅客機He70を参考にしながら愛知航空機による独自設計が採用された。本機は急降下爆撃戦術に特化した機体で、剥き出し固定の主脚などは急降下時のバラスト(重り)としての機能もあるもの。1940年春ごろから戦線に姿を現し、大戦初頭には搭乗員の技量の高さもあって華々しい戦果を数多く残した。反面、後継機の開発が難渋し、大戦後半には多くの犠牲を出している。最後には、特攻機として多くが散っていった。

空技廠 艦上爆撃機 彗星11型・12型・33型・43型

(彗星12型)全長:10.22m、全幅:11.5m、重量:3750kg、最高速度:580km/h、航続距離:2389km、出力:1400hp、武装:7.7mm機銃×3、爆弾500kg、乗員:2名

日本軍機には珍しい、スマートで尖った機首から、本機が空冷ではなく液冷エンジンを装備しているのがすぐにわかるだろう。彗星12型に搭載されている熱田エンジンは、もともとドイツのダイムラーベンツDB601Aエンジンのライセンス権を取得し、愛知航空機で生産されたもの。余談だが、このDB601Aには陸軍も独自にライセンス権を取得し、戦闘機飛燕などに搭載されるハ40となった。同



【空技廠 艦上爆撃機 彗星12型】

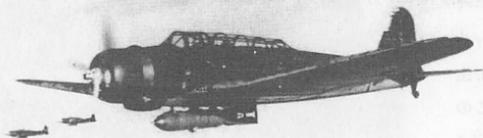
じエンジンに海軍と陸軍が別々に金を払った、ということであり、これにはダイムラーベンツ社も驚き、呆れたらしい。くだらぬセクト主義、意地と見栄の張り合いから、国民の血税を無駄に使っていたという愚弊の証左と言えよう。とまれ国産化された熱田だが、ドイツの精密で部品点数の多い機械製品は日本の工業界には荷が勝ち過ぎた。その特徴である燃料噴射装置などは精密部品の集合体であり、数百分の一ミリの誤差も許されないものだった。量産化された熱田エンジンは故障が続出し、満足に稼動するもののほうが少ないとまで言われる。また、空母上での整備に、複雑な液冷エンジンは向いていなかった。彗星はもともと1938年に海軍が九九艦爆以降の艦上爆撃機の理想形を研究するため、空技廠(海軍航空技術工廠)に指示したのが開発の始まり。空技廠は海軍の研究機関で民間会社ではないから、採算を度外視した開発ができる。ところで陸軍もこの手の研究機関、航技研(陸軍航空技術研究所)を持っていた。何をかいわんや、である。果たして空技廠は、考えられる限りの新機構を盛り込んだ機体を完成させた。理想形、を探る研究機なのだから、これは間違いではない。この彗星の試作機は1940年11月初飛行し、良好な性能を示す。熱田エンジンも彗星の機体も、手作りベースの試作機の段階な

ら、十分手間をかけ、高い完成度が得られたのだ。ところが海軍は、良好な試験結果に目がくらみ、彗星を量産化することを指示。1942年7月から生産が開始された。だがもともと量産を前提とした機体ではないため、その機体構造、メカニズムは複雑を極め、生産性が極端に悪いのはもちろん、完成した機体も故障、不具合が相次いだ。熱田エンジンも同じで、前線の部隊からは、実用機の域に達していない、との厳しい評価が与えられた。ついに海軍も見切りをつけ、熱田エンジンに換えて空冷の金星エンジン装備を決定。性能は低下したが、稼働率は比較にならないほど向上し、これが彗星33/43型となる。彗星はしかし他に代わる機体もなく、2152機が生産された。夜間戦闘機型の12戌型もあった。

中島 九七式艦上攻撃機

全長:10.3m、全幅:15.52m、重量:3800kg、最高速度:377km/h、航続距離:1990km、出力:970hp、武装:7.7mm機銃×1、爆弾/魚雷800kg、乗員:3名

中島飛行機の若手技術者が結集して開発した機体で、日本初の全金属製低翼単葉引き込み脚の艦上攻撃機となった。他にもファウラーフラップ、セミインテグラル式燃料タンク、可変ピッチプロペラなど意欲的な機構が積極的に取り入れられ、当時の世界水準を凌駕する性能を達成していた。大戦初期には多くの戦果を上げ、中でも真珠湾攻撃における成果は最大のもの。魚雷だけでなく、爆弾も250kgを最大2発懸架することができる。大戦中盤からは旧式化し、すでに性能不足に陥っていたが、後継機の天山の開発が間に合い、うまく繋ぐことができたために、晩年の悲劇的運命を回避することができたのは幸いだった。1号艦攻(11型)3号艦攻(12型)合わせて1250機が生産されている。なお、2号艦攻というものもあるが、これはコンペティションに敗れた三菱製の機体で、120機ほど生産されたもの。



【中島 九七式艦上攻撃機】

中島 艦上攻撃機 天山

全長:11.86m、全幅:14.89m、重量:5200kg、最高速度:481km/h、航続距離:3024km、出力:1850hp、武装:7.7mm機銃×2、爆弾/魚雷800kg、乗員:3名

九七艦攻の後継機として、海軍が中島を指名して開発させた機体。1939年から設計に入ったが、制式化されたのは1943年8月と遅かった。当初は中島製の1800馬力級エンジン艙を装備していたが、不調にたたられて三菱製の金星エンジンに

換装することになる。護装備機が11型、金星装備機は12型と呼ばれた。天山の初陣は1943年12月の第6次ブーゲンビル島沖航空戦だったが、大規模な出撃は1944年6月のマリアナ沖海戦となる。6隻の空母から81機が参加したが、アメリカ空母機動部隊の強固な防御体制に阻まれてほとんど戦果を挙げることができず、75機を喪失して惨敗した。このころになるとアメリカ海軍の対空防御システムは日本のそれなどとは比較にならないほど充実していたのである。広域レーダーによる早期警戒、発見。F6Fなど護衛戦闘機による分厚い壁。それらを突破しても、何重にも囲まれた輪形陣（空母を中心に、同心円状に各種艦船が並んで守る陣形）から、レーダー射撃による正確な対空砲火が大量に浴びせられる。しかも砲弾には、近接爆破信管（VT信管）が仕込まれており、航空機に直接当たらなくても、また高度などをセットしなくても、航空機の間近に迫るとそれを感知して自動的に爆発するようになっていた。日本軍機による正攻法の攻撃は、成功の確率がほとんどゼロだったのだ。こうした現実から、神風特攻という手段が選択されるようになっていく。

愛知 艦上攻撃機 流星・流星改

（ゲーム中では試製流星・流星11型）

（流星改）全長：11.49m、全幅：14.4m、重量：5700kg、最高速度：543km/h、航続距離：1850km、出力：1825hp、武装：20mm機銃×1、13mm機銃×1、爆弾/魚雷800kg、乗員：2名

海軍最後の艦上攻撃機流星は艦爆も兼ねる仕様で、胴体下部にアメリカ軍のアベンジャーのように爆弾か魚雷を内蔵できるようになっていた。そのため中翼形式となり、主脚の長さを抑えるため、コルセアのような逆ガリ翼となった。5トンを超える機体に良好な着艦性能を与えるため、2重スロテッドフラップ（フラップが2段階に折れ曲がり、大きな揚力を生む）などが採用されていたが、試作1号機は重量過大が問題となり再設計される。これが量産機となり、正式には流星改の名が与えられた。流星は1944年4月から量産が開始されたが、戦況の悪化、空襲による工場の被爆などではかどらず、敗戦までにわずか111機が完成したにとどまった。そのほとんどが本土決戦用に日本国内に温存されたが、どちらにしろそのころには連合艦隊は壊滅していたため、空母に搭載して運用するのは事実上不可能だった。



【愛知 艦上攻撃機 流星改】

空技廠 陸上爆撃機 銀河

全長：15m、全幅：20.05m、重量：10500kg、最高速度：546km/h、航続距離：5370km、出力：1825hp×2、武装：20mm機銃×1、12.7mm機銃×1、爆弾/魚雷800kg、乗員：3名

零戦より速く、九六陸攻より航続距離が長く、急降下爆撃も雷撃もできる機体、そんな航空機があればどの国でも即採用とな

ただだろうが、こんな夢のような海軍の要求に応えるべく開発されたのが銀河である。設計は空技廠、搭載エンジンは蒼、これだけで本機の将来が危ぶまれるが、あにはからんや、精緻に過ぎる機体は民間の工場では生産できず、量産のための設計変更が相次ぐことになる。蒼エンジンの稼働率も低く、本機を使用する部隊では、稼働機は半分以下といったありさまだった。1940年から開発に入ったが、量産が軌道に乗ったのは1944年からで、総計1098機が生産された。後期には、火星エンジンに換装され、夜間戦闘機型の極光なども作られた。

三菱 九六式陸上攻撃機

全長:16.45m、全幅:25m、重量:8000kg、最高速度:415km/h、航続距離:6227km、出力:1200hp×2、武装:7.7mm機銃×2、20mm機銃×1、爆弾/魚雷800kg、乗員:7名

わざわざ陸上攻撃機、と付けられているのは、本機が海軍機だから。空母上ではなく、陸上基地から運用される重爆撃機として開発された機体。こうした戦術思想は日本海軍に独自のもので、軍縮条約によって保有艦艇の数が制限された日本海軍は、長大な航続距離をもって陸上基地から発進し、洋上の戦いに参加できる陸上攻撃機の開発を急いだのだ。その思想は九三式陸攻、九五式陸攻を経て1936年に本機、九六式陸攻として具体化される。本機はドイツのドルニエDo17Eを思わせるスマートなデザインで、当時の水準の上を行く高性能機だった。日華事変における台湾から中国本土への渡洋爆撃、マレー沖海戦での、イギリス戦艦プリンス オブ ウェールズの撃沈など、華やかなエピソードを多く残した。しかしやはり日本機に特有の、防弾装備がないなどもあって、敵戦闘機に襲われたときには脆さを露呈した。



【三菱 九六式陸上攻撃機】

三菱 一式陸上攻撃機

全長:19.97m、全幅:24.88m、重量:12500kg、最高速度:437km/h、航続距離:6100km、出力:1800hp×2、武装:7.7mm機銃×34、20mm機銃×2、爆弾/魚雷800kg、乗員:7名

九六式陸攻の後継機として、1940年に制式化された。三菱は、航続距離に関する海軍の要求に応えるべく、5000kgもの燃料を搭載するのに、主翼内に燃料タンクを増設した。これはインテグラル方式タンクと呼ばれ、主翼の外板がそのまま燃料タンクの容器となる構造。もちろん主翼に装甲などは施されていないから、たった一発でも敵弾が当たると簡単に火災を起こした。たった一発で火がつく、このことからアメリカ兵などから、ワンショットライターと呼ばれたほど。またこの手の機体と

しては爆弾搭載量が少なすぎるし、逆に搭乗員は多すぎる。武装強化、エンジン出力の強化などに伴って多くのタイプが作られたが、インテグラル式燃料タンクは最後までそのまま、緒戦期を除けば悲劇的な生涯を送った。総生産数2416機は日本の双発爆撃機中最大の記録。

中島 陸上攻撃機 連山

全長:22.93m、全幅:32.54m、重量:26800kg、最高速度:592km/h、航続距離:3700km、出力:2200hp4、武装:12.7mm機銃×6、20mm機銃×6、爆弾4000kg、乗員:7名

大きさも爆弾搭載量も、ちょうどアメリカのB-17によく似た機体、と考えるとイメージしやすいだろう。もとは、九六陸攻、一式陸攻よりもさらに大型の陸攻がほしい、という海軍の要求に応じて開発された深山が失敗に終わったため、その後継として開発されたもの。しかしこの手の4発重爆に陸攻の思想どおり艦隊攻撃をさせるのは無理がある。使うならやはりB-17のような戦略爆撃機ということになるだろうが、そのためには数百機規模の機体をそろえなくてはならない。さらに数百機規模の重爆撃機が稼動するとすれば、その消費燃料は膨大なものになる。日本に限らずドイツでも、最後まで4発重爆も、本格的な戦略爆撃も実現しなかった理由はこんなところにあるのだ。連山のエンジンは例の誉で、しかも排気タービン過給機を備えていた。誉エンジンの不調に加え、日本の排気タービン過給機開発は実用の域にも達していなかったのだ。1945年6月、戦況の逼迫にあわせて、4機の試作機が完成したところで開発は中止された。



【中島 陸上攻撃機 連山】

愛知 二式艦上偵察機

全長:10.22m、全幅:11.5m、重量:3650kg、最高速度:552km/h、航続距離:3890km、出力:1010hp、武装:7.7mm機銃×3、乗員:2名

彗星艦爆と基本的に同じ機体。1937年にドイツのハインケル社から輸入したHe118の国産化計画が断念されたため、代替機を空技廠が開発することになり、13試艦爆として1940年に試作機が完成した。この機体は急降下爆撃機としては強度が不足していたものの、速度の速さに目をつけた海軍は、1942年7月、艦上偵察機として採用し、これが二式艦上偵察機となった。正式採用に先立ち、13試艦爆試作機の爆弾層にカメラを取めた機体が空母蒼龍に2機配備され、ミッドウェー海戦に参加している。艦上偵察機という、それほど数が求められない機種であれば、13試艦爆の複雑な構造も、熟田エンジ

ンもそれほど問題にはならなかった、ということだろう。

中島 艦上偵察機 彩雲

全長:11.15m、全幅:12.5m、重量:4500kg、最高速度:609km/h、航続距離:5300km、出力:1990hp、武装:7.9mm機銃×1、乗員:3名

戦闘機より速く、双発機なみの長い航続距離を持つ、専用の艦上偵察機。海軍のこの要求に対して応えた中島の技術力は高く評価されるべきだろう。蒼エンジンの稼働率は相変わらず低かったが、断面積を極小に絞ったタイトな胴体、2重式フラップ、5トンを超える重量ながらコンパクトな機体など、高度なバランスで結実している。1944年9月から制式化されたが、そのころには本機を運用する肝心の空母がほとんど残っていなかった。398と少ない生産数もそのため、と言えよう。排気タービン過給機を装備した彩雲12型も試作されている。

中島 特殊攻撃機 橘花

全長:9.25m、全幅:10m、重量:3550kg、最高速度:677km/h、航続距離:584km、推力:475kg×2、武装:爆弾500kg、乗員:1名

ドイツでは1944年末からジェット戦闘機Me262が量産され、就役していた。このMe262の技術的資料に範を得て開発された日本初のジェット機が橘花。しかしその実態は、500kg爆弾を搭載して敵艦に突っ込むための特攻機だった。中島飛行機の技術陣は必死の努力でジェットエンジンの製作に成功したが、その推力はもとのMe262に搭載されていたJUMO004エンジンの半



【中島 特殊攻撃機 橘花】

分かなく、ジェット機といっても最高速度は670km/hそこそこだった。これではアメリカのレシプロ戦闘機F4Uと同程度である。1945年6月には試作1号機が完成し8月7日に初飛行。しかし2度目の試験飛行で機体は大破し、そのまま敗戦となった。もし橘花が量産されていても、その運命は特攻機であり、結末は悲劇的なものにしかならなかったのである。

愛知 特殊攻撃機 晴嵐

全長:10.6m、全幅:12.3m、重量:4250kg、最高速度:474km/h、航続距離:1190km、出力:1400hp、武装:12.7mm機銃×1、爆弾/魚雷800kg、乗員:2名

特殊攻撃機と名づけられているが、いわゆる神風特攻とは別物。超大型潜水艦伊400型に格納して搭載、敵地に忍び寄

って本機を飛ばし、不意打ちの爆撃を敢行するのが目的だった。この水中空母構想で海軍は、アメリカ海軍戦略の要、パナマ運河を爆撃し、使用不能にしようとする目論んでいたのだ。実際には伊400型の就役が遅れたことで戦機を逃し、水中空母構想は縮小。最後はウルシー泊地のアメリカ機動部隊を攻撃することとなり、2隻の伊400型が噴嵐の発進地点まで到達したところで、敗戦を迎えた。フロートを付けたスタイルから水上機のようなのだが、これは訓練任務などのときに使用するもので、本当の出撃の際にはフロートを外して発進、帰投の際には潜水艦の近くに胴体着水し、パイロットは潜水艦搭乗員によって救出されるようになっていた。また飛行中にフロートを外すこともできた。1943年11月完成。総生産機28機には、練習用に引き込み脚を付けた南山も含まれている。

昭和 零式輸送機

全長:19.75m、全幅:28.96m、重量:10900kg、最高速度:354km/h、航続距離:3240km、出力:1000hp×2、武装:なし、乗員:2名

言うまでもなく、本機のもととなったのはアメリカの傑作輸送機ダグラスDC-3。1937年から20機ほど輸入されたDC-3の良好な運用実績を見て、海軍はライセンス生産権を取得し、国産化を図った。国産化したのは昭和飛行機。エンジンは三菱製の金星に換えられ、出力が少し下がったために全体の性能がやや低下した。1934年にはエンジンをパワーアップした22型も作られている。人員輸送機としてなら21名を、物資なら4トン運ぶことができた。416機が生産された。

中島 戦闘攻撃機 火龍

全長:11.5m、全幅:13.7m、重量:4500kg、最高速度:812km/h、航続距離:980km、推力:900kg×2、武装:30mm機銃×2、20mm機銃×2、乗員:1名

ドイツのメッサーシュミットMe262をもとに作られた橘花は、特攻機として完成した。しかもエンジンの推力が低く、Me262よりもかなり鈍足だった。そこで再び根本に立ち返り、Me262のコピーを目指すことにしたのが本機。橘花の試作と平行して開発が進められたが設計途中で敗戦となる。火龍は橘花よりも一回り大型で、主翼にも後退角がつけられ、かなりMe262と似たデザインとなる予定だった。

中島 一式戦闘機 隼

全長:8.92m、全幅:11.44m、重量:2642kg、最高速度:516km/h、航続距離:2200km、出力:1130hp、武装:12.7mm機銃×2、爆弾500kg、乗員:1名

海軍の零戦、陸軍の隼、と並び称される代表的戦闘機。その開発は1937年12月に始まった。隼の前の陸軍の主力、九七式戦闘機は、比類ない運動性能で傑作機の呼び声も高い戦闘機だった。そのため陸軍は、九七戦の運動性能はそのままに、速度と航続距離の大幅な伸張を要求した。このあたりもちょうど、海軍の九六艦戦と零戦の関係に瓜二つである。ただし、火力の増強を要求しなかったことが、零戦と隼の運命を分けることともなる。九七戦の開発メーカー中島に白羽の矢が立ち、1938年12月から隼の原型となるキ43試作機のテストが行われることになった。しかしテストの結果は散々で、数度の改修にもかかわらず、九七戦なみの運動性能にこだわる陸軍を満足させることはついにできなかった。不採用となったキ43だが、時局は急激に開戦へと傾いていく。南方進攻作戦のため、航続力の大きな戦闘機の必要を痛感した陸軍は、キ43に

再び要求仕様を指示。中島は懸命の努力で改修に努め、大幅な軽量化や蝶型空戦フラップの採用などでついに制式化を勝ち取った。キ43は単と名づけられ、1940年秋から生産に入るが、開戦時にはわずか2個戦隊、数十機の単しか間に合わなかった。このあたり、海軍が数百機の零戦をすでに戦力化していたのに較べるとその配備の遅れは嫌でも目立っていた。陸軍の要求によって過激なほどに軽量化された単は、急降下から急に引き起こすと空中分解の恐れがあった。また、主翼の桁をギリギリまで間引いたため、7.7ミリ機銃すら主翼に装備することはできなかった。そのため単初期型の武装は機首に装備した7.7ミリ機銃2丁のみ。

2型から12.7ミリ機銃となるが、いずれにせよ機首にしか武装を装備できなかった。単は1945年まで生産され、その総生産数は5751機と零戦に次ぐ日本戦闘機2位である。1943年以降は完全にアウトオブデイトとなり、苦戦を強いられることになる点も零戦と同じだったが、特にその貧弱な火力は最後まで祟ったと言える。



【中島 一式戦闘機 単】

中島 二式単座戦闘機 鍾馗

全長:8.84m、全幅:9.45m、重量:2764kg、最高速度:605km/h、航続距離:1400km、出力:1520hp、武装:12.7mm機銃×4、爆弾200kg、乗員:1名



【中島 二式戦闘機 鍾馗】

運動性能に特化した戦闘機としての単とは別に、陸軍は速度と上昇力、重武装に主眼を置いた、いわゆる重戦闘機の試作指示も1938年に出していた。ノモンハン事変で、ソ連の高速爆撃機に何度も苦汁を飲まされてきた経験から、こうした爆撃機を迎撃するには速度重視の重戦ではなくて、との結論に至ったのである。しごくまっとうな要求だったが、このような機種を持ったことのない陸軍の構想はなかなか

かまとまらず、試作機の完成は1940年8月となる。テストの結果、いくつかの改修点が示され、制式化されたのは1942年2月になってからだった。鍾馗はその後の発展性を考えると、数少ない有望な日本戦闘機だったが、用兵側の理解がなく、性能を十分に発揮することができなかった。2型になると防弾装備も充実し、B-29の迎撃にも適した機体だったために陸

軍の無理解が惜まれる。疾風の生産を優先することを理由に、鍾馭は1944年、1227機で生産中止となる。その一方、完全に時代遅れとなった隼を、陸軍は敗戦まで生産させていた。明らかな行政上の不手際、ミスと言えるだろう。

川崎 三式戦闘機 飛燕

全長:8.94m、全幅:12m、重量:3750kg、最高速度:580km/h、航続距離:1800km、出力:1175hp、武装:
12.7mm機銃×4、爆弾500kg、乗員:1名

このスマートな機首からもわかるとおり、飛燕は日本軍唯一の液冷エンジン装備戦闘機だった。そのエンジンは海軍の彗星と同じドイツのDB601Aを国産化したもの。川崎航空機はこのエンジン(ハ40)を使った戦闘機のプラン2種を陸軍に提示。そのうちのひとつが、1942年8月、飛燕として制式化された。コンセプトは、同じDB610Aを装備したドイツの戦闘機Bf109の日本版である。彗星の項でも述べたが、飛燕のウイークポイントとなったのはやはりエンジンだった。エンジン不調にたたられて飛燕の稼働率は低下し、また飛行中に突然エンジンが止まって墜落する機が少なからずあったという。出力をアップしたハ140に換装した2型にいたっては、エンジンそのものが遅々として生産できず、機首にエンジンを装備しない、首なしの機体が工場の外に並ぶことになった。飛燕は武装も強力で、高空性能、急降下性能にも優れていた。防弾装備も施されていた。1型丙に装備された、ドイツから輸入したマウザー20ミリ機関砲は、発射速度、弾丸の初速、射撃精度、どれをとっても国産の20ミリより数段優れた火砲だった。飛燕は総計3159機が生産されたが、つくづくエンジンの不調が惜まれる。



【川崎 三式戦闘機 飛燕】

中島 四式戦闘機 疾風

全長:9.92m、全幅:11.24m、重量:3750kg、最高速度:624km/h、航続距離:1600km、出力:2000hp、武装:
20mm機銃×2、12.7mm機銃×2、爆弾500kg、乗員:1名

九六式、隼、鍾馭と、多くの陸軍戦闘機を手がけた中島が、持てる技術のすべてを注ぎ込んで完成させた、第二次大戦日本戦闘機の集大成とも言える機体。その開発は、1941年12月からスタートしていた。陸軍の過大な要求仕様、開発期間の制限や生産性の向上と、厳しい条件が課せられたが、中島はよくそれに応え、1943年3月に完成した試作機は期待を裏切

らない好成績を残した。翌44年夏、試験的に中国戦線に送られたテスト機は、アメリカ軍のP-51にも抗しえることを証明。これに気をよくした陸軍も、大東亜決戦機と呼んで最優先度を与えた。鍾馭、飛燕の生産を中止して集中した結果、大戦末期にもかかわらず疾風の生産は3488機にも達した。反面、無理な量産は、装備する管エンジンや電気式プロペラの故障となって跳ね返り、疾風の故障率は陸軍機中最高という不名誉な記録も作った。また、大戦後半の錬度の落ちた日本パイロットでは、いかに疾風が高性能を維持しえたとしても、それを活かす技能はもはやなかった。ほとんど飛行経験のない新米パイロットでは、編隊を組むこともできなかったのである。加えて、この時期に至っても実用性のない無線機などが新米パイロットの命をさらに縮めることになった。疾風はその多くが本土決戦用に温存されたため、海軍の紫電改のような華々しいエピソードにはいまひとつ欠けるきらいがある。しかし戦後、アメリカ軍がテストのため、程度のいい疾風を整備し、ハイオクタン燃料を使用してテストしたところ、700km/h近い速度を記録したという。疾風が日本の戦闘機開発技術の集大成であったことは、疑いないだろう。



【中島 四式戦闘機 疾風】

川崎 五式戦闘機

全長:8.82m、全幅:12m、重量:3495kg、最高速度:580km/h、航続距離:1400km、出力:1500hp、武装:20mm機銃×2、12.7mm機銃×2、爆弾500kg、乗員:1名

ほとんど似ていないが、本機のもとは同じ川崎の三式戦・飛燕である。前述のとおり、ハ40、140エンジンの不調に悩まされた飛燕に、川崎はエンジンのラインを止めて改良に躍起となった。その間にも機体のほうの生産はすすみ、工場の外にはエンジンなしの飛燕がどんどん並んでいくという異常事態となる。ここにきて川崎もついにハ140をあきらめたが、すでに生産してしまっただけの機体を捨てるわけにはいかない。そこで代替のエンジンを探すことになり、同じように海軍の金星が選んだ金星エンジンを取り付けてみることにした。しかしもともと液冷エンジン用に絞り込まれたスマートな飛燕の機体に、大直径の金星エンジンはいかにも不釣り合いだった。上面図などを見ると、本機は異常なほど頭でっかちの機体なのである。川崎の技術者は昼夜兼行で改良に血道を上げ、金星エンジンの搭載に成功する。大きなエンジンとスリムな機体の段差には単排気管を並べ、推力排気管としてロケット効果を狙った。胴体後部も再設計された。こうして本機は、いわば急場しのぎの機体として完成したが、テストしてみると抜群の上昇力と運動性能を示した。重い液冷エンジンのラジエターなどが取れたおかげで、飛燕に較べて300kg近くも身軽になっていたのである。狂喜した陸軍は本機を五式戦闘機と名づけて量産を指示する。けっきょく飛燕からの改造型も含めて、396機が作られた。こうなると最初から金星エンジンを

装備しておけば、と悔やまずにはいられない。大規模な風洞実験施設などを持たない日本では、けっきょく航空機は、飛ばして見なければわからない、というのが真実だったのである。

三菱 九七式重爆撃機

全長:16.02m、全幅:22.5m、重量:7492kg、最高速度:432km/h、航続距離:2700km、出力:950hp×2、武装:7.7mm機銃×5、爆弾1000kg、乗員:7名

本機に先立つ九二式重爆、九三式重爆の性能に満足しなかった陸軍は、1935年、さらなる双発の爆撃機開発を指示。コンベの結果三菱案と中島案の試作機の性能は拮抗し、けっきょく機体は三菱に、エンジンは中島に、と奇妙な折衷案をもって誕生したのが本機、九七式重爆撃機となる。なお、九七式軽爆撃機というのも三菱にあるのが、やや混同のもと。1938年から中国戦線に投入された結果、航続距離不足、防弾設備の不備、武装が脆弱、などが指摘され、のちの改良型、一型乙、一型丙で改善に務められた。その後も改良は続けられ、エンジンがパワーアップした二型も作られたが、最後まで武装、航続距離、それに爆弾搭載量の貧弱さは完全に改善できなかった。ところでこのころ、三菱では海軍向けに九六陸攻や一式陸攻を生産していた。九七重爆も一式陸攻も、陸上基地で運用される双発爆撃機である。多少の運用思想の違いはあっても、ひとつの機種に統一し、サブタイプなどを作ることで対応できなかったか、と思うのは正直なところだろう。九七重爆に欠けていた航続距離など、一式陸攻では6000キロもあったのである。

三菱 四式重爆撃機 飛龍

全長:18.7m、全幅:22.5m、重量:13765kg、最高速度:457km/h、航続距離:2800km、出力:1900hp×2、武装:12.7mm機銃×4、20mm機銃×1、爆弾/魚雷800kg、乗員:8名

九七式、中島の一〇〇式の経験を踏まえてまたも陸軍から三菱に開発指示された双発爆撃機。この種の機体を、6年あまりで3機種も開発していたのである。三菱や中島はこのほかに海軍向けに同じような機体を作っているわけで、恐るべき人的、物的資源の無駄と言えはしないか。開発技術者が余っていたわけでもないのに、これでは火急に必要な機種に十分な開発力を傾注することなど到底できなかっただろう。機種が増えて喜ぶのは戦後の模型メーカーくらいである。飛龍は1944年春から量産が開始された。九七式重爆などの反省から、この種の機体としては防衛武装も多く、速度も速いほうだったが、相変わらず爆弾搭載量が少なすぎ、また乗員は多すぎる。重爆撃機、とは形(スタイル)だけ、の感がある。乗員数などはイギリスの4発重爆、ランカスターやハリファクスよりも多いほどだ。陸軍は生産途中から、飛龍を雷撃もできるように改修させている。艦船を相手の攻撃などは海軍のほうが経験も多く、専門のはずだが、



【三菱 四式重爆撃機 飛龍】

陸軍は自分でも対艦攻撃機がほしくなったのだ。その他に、75ミリ砲を搭載した防空戦闘機型や特攻機桜花の母機なども作られた。総生産数は696機。

中島 重爆撃機 富嶽

全長:46m、全幅:63m、重量:42000kg、最高速度:780km/h、航続距離:18500km、出力:3000hp×6、武装:20mm機銃×4、爆弾15t、乗員:6名

中島飛行機の創設者中島知久平が構想した機体から、富嶽の計画は始まる。1942年末、独自に必勝防空計画と名づけた創案を作り上げた中島知久平は、海軍大臣を含む計画委員会を設立し、6発超重爆によるアメリカ本土爆撃を訴えた。中島社内でも研究が進められ、この機体開発は“Z計画”と呼ばれた。その内容は途方もないので、ちょうど戦後、アメリカが実現するB-36に大きさを匹敵する。中島の技術陣は不休の努力で設計を進め、1943年秋には主要図面を完成させる。戦局の悪化を焦る軍部は、起死回生の手段としてこの巨人機に注目し、陸海軍共同で優先度を与えた。機体は富嶽、と名づけられて開発が急がれたが、例のない巨人機だけに開発は難航し、解決の見込みはまったくなかった。富嶽は日本を飛び立って太平洋を横断、アメリカを爆撃し、そのまま大西洋も横断してドイツに着陸する計画だった。15トンの爆弾を積むと離陸総重量は70トンにもなった。最終的に、国防に必要な迎撃戦闘機の生産に全精力を傾注することが必要となり、富嶽の開発は中止される。これを読む誰もが思うとおり、この時期の日本にこのような超重爆撃機の開発は不可能であり、万一開発に成功したとしても、戦略爆撃を行うほどの機数を生産するだけの資材も燃料もなかった。中島飛行機は富嶽のほかにも、深山、連山といった、日本のレベルを超えた重爆撃機(しかもこちらは海軍向け)に取り組んでいたわけで、国家規模の無駄遣いに産軍そろって狂奔していたのである。

日本編 ~陸上兵器~

九七式中戦車

全長:5.55m、全幅:2.33m、全高:2.23m、重量:15t、最高速度:38km/h、最大装甲厚:25mm、武装:57mm砲×1、7.7mm機銃×2、乗員:4名

(九七式中戦車改)

全長:5.55m、全幅:2.33m、全高:2.38m、重量:15.8t、最高速度:38km/h、最大装甲厚:25mm、武装:47mm砲×1、7.7mm機銃×2、乗員:4名

日本の戦車部隊、といえどもどうしても不遇で悲劇的なイメージが付きまとう。航空機が零戦や隼、艦船には大和や空母部隊、という華々しい“名機”があるのに、日本戦車は最初から最後まで、欧米の水準に一步も二歩も遅れていたからだ。初めて戦車が開発されたのはイギリスで、1916年。日本が国産戦車を試作したのは1928年だった。その後、本格的大量生産が八九式中戦車として完成したのが1929年(例の、皇紀で型番をつける習慣から、西暦1929年は皇紀2589年に当たる)。上海事変に初陣し、それなりに活躍した。九七式中戦車は八九式の後継車として開発され、名前のとおり1937年に正式化されている。九七式も、中国戦線で使用されている分には十分な威力を持っていた。中国軍にはまともな戦車も戦車部隊も、明確な運用方針もなかったからだ。しかしソ連軍を相手のノモンハン事変では、彼我の戦車性能の違いが明確にされたほか、ソ連軍の展開する対戦車戦闘のものに圧倒された。ソ連のT-26戦車の装甲を日本戦車は撃ち抜けず、逆に

同距離ではT-26の45ミリ砲に簡単に撃ち抜かれた。それもそのはず、もともと九七式は歩兵と協力して戦う、いわゆる歩兵戦車で、戦車対戦車の戦いはまったく想定していなかったのだ。歩兵部隊が突破に困難な、敵の機関銃巢などに出くわしたとき、これを代わって撲滅するのが目的なので、戦車同士の戦いになるとまるで不利なのは仕方がなかった。それでも37ミリ砲弾程度は弾き返せるようにと、装甲厚はもちろん、非常に凝った形状の複雑な装甲を採用していたが、中国軍から捕獲したドイツ製の37ミリ砲で撃ったら簡単に貫通してしまったという。それでも優秀なサスペンションや、被弾に強く長距離走行に優れたディーゼルエンジンを採用していたところは評価できる。九七式はノモンハンの戦訓を取り入れて対戦車戦闘も可能な車体に改造された。47ミリ長砲身砲を持つ、九七式中戦車改である。57ミリ砲から口径が減ってしまっているが、初速が早く、威力の大きな砲弾を発射できる。長砲身砲は砲弾の弾道直進性が増すので、対戦車戦闘に適しているのだ。九七改は1942年ごろから実戦配備されたが、脆弱な装甲はそのままで、また世界的趨勢はこのときすでに75ミリ長砲身砲に移ってしまっていた。



【九七式中戦車改】

一式中戦車

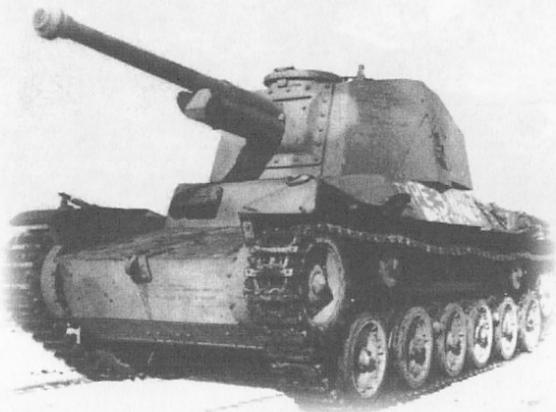
全長:5.7m、全幅:2.3m、全高:2.4m、重量:17.2t、最高速度:44km/h、最大装甲厚:50mm、武装:47mm砲×1、7.7mm機銃×2、乗員:5名

九七式中戦車は改タイプとなっても依然、攻撃力、防御力ともに問題を抱えていた。そこで防御力強化のため、車体の前面装甲厚を50ミリとし、複雑な形状を廃して1枚板の装甲版とした。砲塔の前面にも25ミリの装甲版がリベット留めされた。重量増加に伴い、エンジンもそれまでの170馬力から240馬力のものへ換装された。現在なら、市販の自動車のエンジンでも3リットル以下のクラスで300馬力程度は搾り出せる。次元も用途も異なるとはいえ、当時の日本の技術力、技術水準が窺われると言えよう。欧米では戦車用エンジンに、500馬力、600馬力のものですでに開発されていたのだ。装甲は強化されたものの、一式中戦車の主砲は九七式中戦車改のままで、これではやはり、すでにM4戦車を大量配備していたアメリカ軍にはかなはずがなかった。しかも一式、という名称から、これまでの通例どおり1941年正式化かと思われるがそうではなく、本車が配備されたのはようやく1944年になってから。しかも本土決戦用として日本国内に温存されていたから、海外の戦場で戦う日本軍の戦車部隊には届かなかったのである(フィリピンの第2戦車師団には一部が配備されていた、という説もある)。

三式中戦車

全長:5.73m、全幅:2.33m、全高:2.61m、重量:18.8t、最高速度:39km/h、最大装甲厚:50mm、武装:75mm砲×1、7.7mm機銃×1、乗員:5名

一式中戦車への改造は、アメリカ軍が大戦初期に配備していたM3軽戦車に対抗するためのものだった。しかし一式が実用化された時点で、アメリカ軍はすでにM4中戦車を大量配備してきていた。M4に一式では攻撃力が高くない。M4の80ミリにも及ぶ正面装甲を、一式の47ミリ砲では撃ち抜けないのだ。そしてM4の75ミリ砲は一式の装甲を簡単に撃ち抜ける。これではノモンハン二の舞だ。そこで今度は攻撃力強化のために、一式の主砲を75ミリ砲に換装することになった。これまでの経緯を見ているとわかると思うが、陸軍の対応はつねに泥縄式である。それでも必死に改良を施し、世界の趨勢に追いつこうとした姿勢は評価できるが、結果として、1937年に登場した15トンの九七式中戦車は、18.8トンの三式中戦車にまでなった。三式中戦車は1944年12月から量産が始まったが、やはりすべて日本国内に留め置かれ、アメリカ軍戦車と砲火を交えることはついになかった。



【三式中戦車】

四式中戦車

全長:6.42m、全幅:2.87m、全高:2.87m、重量:30t、最高速度:45km/h、最大装甲厚:75mm、武装:75mm砲×1、7.7mm機銃×2、乗員:5名

三式中戦車までが、九七式中戦車の改造版だったのに対し、まったく新たに開発されたのがこの四式中戦車。しかも最初から対戦車戦闘を主眼に置き、主砲は75ミリ砲、装甲厚も75ミリに達していた。エンジンは新開発の空冷V型12気筒ディーゼルで、400馬力を押し出す。本車の75ミリ砲は三式の搭載砲よりも強力な56口径砲で、初速850m/s、1000メートルの距離で75ミリの鋼板を撃ち抜くことができた。戦車の主砲で口径、というと砲弾の直径と、砲身長(砲身の長さのこと)のことを言う。口径何ミリ、というと砲弾の直径のこと。何口径と言うと砲弾の口径に対する砲身長の長さのことを指している。どちらも大きいほうが威力は基本的に高い、と思えば間違いない。ともあれ四式中戦車はようやくM4に対抗で

きる日本戦車として完成したが、その生産は1945年2月にすれ込み、敗戦までに完成したのは2輛、車体だけが完成したのは4輛程度、と言われている。

五式中戦車

全長:7.30m、全幅:3.05m、全高:3.05m、重量:37t、最高速度:45km/h、最大装甲厚:75mm、武装:75mmあるいは88mm砲×1、37mm砲×1、7.7mm機銃×1、乗員:5名

四式中戦車の装甲をさらに強化したのが五式中戦車。スペック上の最大装甲厚は変わらないが、側面装甲も厚くされている。主砲は四式と変わらない75ミリ砲だが、攻撃力強化のために88ミリ砲を装備することもできるよう、余裕を持った大型の砲塔を持っていた。エンジンも強化され、航空機用の550馬力、H9液冷V型12気筒エンジンが搭載された。これはもともとドイツのBMW製エンジンを改造したもの。500馬力の過給機付き空冷ディーゼルエンジンも検討されていたようだ。しかし、車体前面に37ミリ砲を副砲のように搭載した点は少々旧態依然としたデザインである。いずれにしても本車は、日本の戦車開発が到達した最終地点として記録されることになった。敗戦までに、主砲を搭載しない車体だけが1輛完成したに留まった。

九五式軽戦車

全長:4.3m、全幅:2.07m、全高:2.3m、重量:7.4t、最高速度:40km/h、最大装甲厚:12mm、武装:37mm砲×1、7.7mm機銃×2、乗員:3名

初の国産量産戦車八九式中戦車は、最高速度25km/hとうたわれていたが、実際には8km/h程度が実用速度だったという。歩兵部隊についていくには十分だが、敵を追って追撃戦を行うには鈍足過ぎる。そこで40km/hほどの速度を持つ軽戦車が企画され、1935年に正式化されて九五式軽戦車と名づけられた。スペックの数字から、現在のちょっと幅の広い乗用車くらいの大きさイメージするとわかりやすい。イギリスのヴィッカーズ6t戦車に学んで作られ、37ミリ砲を搭載する、というところまでは、世界の趨勢から言っても進歩的な選択だった。しかしヴィッカーズ6tは1928年に正式化された戦車で、これにならって重量を7トン程度と設定してしまった点がまずかった。1935年の時点なら、10トン程度、最大装甲厚も30ミリ程度はほしかったところだ。最大12ミリの装甲では、小銃弾でも場所によっては簡単に貫通した、と言われている。しかしながらエンジンの故障も少なく、長距離走破にもよく耐え、初戦で大活躍したことは特筆に値する。敵戦車にさえ出会わなければ本車は非常に戦力として有効だった、と言えよう。

九八式軽戦車

全長:4.11m、全幅:2.12m、全高:1.82m、重量:7.2t、最高速度:50km/h、最大装甲厚:16mm、武装:37mm砲×1、7.7mm機銃×1、乗員:3名

九五式軽戦車の後継として1938年から設計が始まったが、試作車の完成は39年にすれ込んだ。全高が低く抑えられ、重量も軽減されて速度は向上、一部の装甲も強化されている。被弾経始にも配慮されて、砲塔や車体上部は斜めの装甲版で囲まれていた。機銃は車体前面ではなく、砲塔に主砲同軸に配置され、敵歩兵への即応性に優れていた。九八式軽戦車は九五式よりも多くの面で改良されていたが、しかし決定的な性能差はなかった(主砲は同一)ため、陸軍はすでに量産が軌

道に乗っている九五式の生産を続けさせ、九八式軽戦車の生産数は113輛に留まった。その後も攻撃力の高い37ミリ砲を搭載した二式軽戦車、九五式軽戦車に九七式中戦車の57ミリ砲を取り付けた三式軽戦車、九五式軽戦車に九七式中戦車の砲塔をそっくり取り付けた四式軽戦車が試作され、1945年には九七式中戦車改と同じ47ミリ砲を搭載した五式軽戦車にまでなる。日本の技術陣（開発は日野重工）は十分以上の義務を果たしたといえるが、すでに軽戦車というカテゴリー自体が時代遅れとなっていた。

一式砲戦車

（ホニ I）全長：5.59m、全幅：2.33m、全高：2.39m、重量：14.7t、最高速度：38km/h、最大装甲厚：50mm、武装：75mm砲×1、乗員：5名

装甲された全周旋回の密閉式砲塔を持つ装軌車両を、「戦車」と言うとなると、戦車の車体から砲塔を取り払い、代わりに半固定式に砲を据え付けたものを自走砲、と呼ぶ。あくまで戦車ではなく、自走できる砲なのだ、という意味だ。この一式砲戦車も、九七式中戦車の車体に75ミリ砲を砲塔に乗せずに搭載したもので、まさに自走砲であった。しかし、自走砲は砲兵の領分。M4戦車に対抗しようとして作られた本車は、対戦車戦闘をするわけだから戦車兵を乗せたい。そこで野砲を積んだ戦車なのだ、という意味で、砲戦車という名前がつけられた。お互いの兵科の領分は決して侵さない、というセクト主義が日本陸軍の中にはしっかりあったのである。ドイツ軍で言えば対戦車自走砲のカテゴリーにある一式砲戦車は、こうして1941年末には正式化された。正式な戦車開発がなかなか進まなかったのを考えれば、この開発スピードはかなりの的を得ていたといえよう。1942年には、10センチ砲を積んだ一式10センチ砲戦車（ホニ II）も正式化された。こちらは対戦車戦闘用ではなく、榴弾砲を搭載したいわゆる自走砲だった。正式化は素早かった一式砲戦車だが、量産化は1943年末までずれ込み、結局数ヶ月後には同じ主砲を積んだ三式中戦車が正式化されてしまった。一式砲戦車の総生産数は10センチ砲搭載戦車も合わせて140輦程度、とされている。やはり多くが本土決戦用に温存されたが、一部はフィリピンやビルマに送られてアメリカ軍戦車と戦った。

八八式高射砲

口径：75mm、砲身長：3312mm、重量：2450kg、初速：720m/s、最大射程：13800m

八八、といえ有名なのはドイツ軍の傑作、88ミリ対空砲/対戦車砲だが、この八八式はもちろん、1928年に正式化された、という意味で、砲口径は75ミリ。もともとはイギリスのヴィッカーズ高射砲を模倣したものだ。意外に思われるかもしれないが、この時点で置いても日本の工業力では大砲や機関銃を独自開発する能力はなく、ほとんどが他国のもののコピーか模倣、改良版に留まっていたのである。八八式高射砲は、砲架が大正11年正式化の11年式7センチ半野戦高射砲と同じだったことや俯角に乏しいことがウイークポイントだったが、戦争後半は電気式高射照準具などの開発によって射撃精度が向上したこともあり、低空で侵入してくるP-51戦闘機やB-24爆撃機などに対して、悔りがたい威力を発揮した。

九八式高射機関砲

口径：20mm、砲身長：1400mm、重量：3730kg、初速：950m/s、最大射程：5500m

日本陸軍では口径11ミリ未満の自動連発式火気を機関銃、11ミリ以上を機関砲と呼んだ。そのため、20ミリの本機は機

機関砲、という正式名になる。陸軍は、それまで使用していた13.2ミリ機関砲が威力不足になったため、1933年から20ミリの対空機関砲の開発を指示。ガス作動方式のホチキス機関砲を模倣した本機が、1938年に正式化された。ちなみにホチキス社とは、紙を留めるホチキス（ステープラー）も作っていたフランスの兵器メーカーのこと。九八式高射機関砲は砲車、三脚架と一体式で、トラック1台か馬2頭で牽引するか、分解の上、積載されて運ばれた。行軍状態から発射状態への移行に要する時間は3分だったという。小型で機動性に優れ、小部隊に配属するのにも適当な万能兵器で、約2500門が製造され非常に便利に運用された。問題は、射手が腰掛に座り、回転式のハンドルによって砲の旋回や俯仰を行うという、大型高射砲並みの大げさな操作方式で、これでは超低空を高速で侵入してくる敵機に追いつききれない。いっそドイツ軍のように連装や4連装とすれば威力も大幅に上がったに違いない。

九四式速射砲

口径:37mm、砲身長:1706mm、重量:327kg、初速:700m/s、最大射程:≒2870m

速射砲とは、日本陸軍の呼称で対戦車砲のこと。対戦車砲には速い砲弾の初速が求められるので、こう呼ばれたのかもしれない。機関砲のように、発射速度（発射の間隔）が速い、という意味ではない。1933年から、ドイツのラインメタル社製37ミリ対戦車砲をモデルに開発が進められた。正式化されたのは1936年だが、1934年には量産体制に入っていた、という理由から、名称は94式速射砲、となった。しかしこのころにはすでに37ミリ砲では威力不足になりつつあり、さらなる大口徑の速射砲開発が急がれることとなった。九四式速射砲は340門以上が生産され、日中戦争から太平洋戦争全般を通して使用された。九五式軽戦車に搭載されている37ミリ砲は、本機を改造し、砲身を短く、砲弾の火薬使用量も減らされているため、威力が減少している。

九五式野砲

口径:75mm、砲身長:2883mm、重量:6340kg、初速:583m/s、最大射程:10700m

九五式野砲に先立って開発された九〇式野砲は、フランスのシュナイダー社に発注して作らせた野砲を秘密裏にコピーしたもので、それ以前の三八式野砲や改造三八式野砲などより3トンも重くなったが、射程は3200メートルも伸びた。しかし重くなってことで陸軍の首脳部から嫌われ、もっと軽い野砲を、ということで開発されたのがこの九五式である。結果、重量は軽くなったが、射程は昔の改造三八式野砲と同じレベルに落ちてしまった。それでも、射程の短さは機動力で補う、として九五式野砲は九〇式野砲と平行して生産される。しかし実際にはやはり射程の短さが災いして、ノモンハン事変ではソ連のM1936野砲に一方的に打ち込まれ、九五式野砲の部隊は全滅の憂き目にあった。M1936は口径76.2ミリと九五式と同等だったが、射程はもちろん九〇式並みに長かったのである。一方、九〇式はのちにゴムタイヤ付きの車輪を装備し、機動九〇式野砲となって4トン牽引車で40km/h以上で牽引できるタイプが開発されている。

特二式内火艇

全長:7.5m、全幅:2.8m、全高:2.3m、重量:9.15t、最高速度:37km/h(陸上)、最大装甲厚:12mm、武装:37mm砲×1、7.7mm機銃×1、乗員:6名

内火艇とは普通、大型の艦船に積まれている連絡用の小型船のことを言う。戦車的一种だが、艇、と呼ぶのはこれが海軍の兵

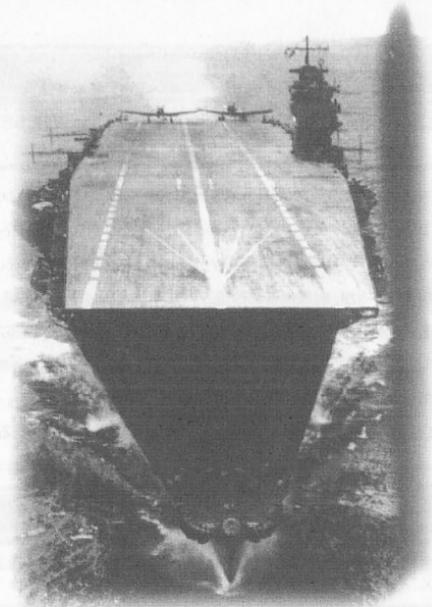
器であるからで、日本海軍はこの戦車を特型内火艇と呼び、艦艇の一種として艦籍まで取って登録した。大正時代末から、日本でも上陸作戦のための水陸両用戦車の開発が始まっていた。開戦が近づくと開発は本格化し、1942年には三菱重工による試作車が完成している。このときばかりは陸軍も協力し、開発には陸軍技術本部が当たった。特二式は特型内火艇の中でももっとも多くの184輛が生産され、各種上陸作戦に使用された。車体は戦車本体と、前部、後部の浮舟（フロート）の、合計3つのパーツからなっている。水上走行時にはこの浮舟を付け、上陸したら内部操作で取り外して戦車になる仕組みだ。戦車部分のベースとなっているのは九五式軽戦車で、形状のほかはほぼ同じ性能である。他にも、一式中戦車をベースに作られた特三式内火艇。兵員40名が貨物4トンを搭載することのできる特四式内火艇などがあつた。特四式などは、戦車というよりキャタピラの付いた舟、と言ったほうがよいスタイルだった。なお、特二式内火艇は略称カミと呼ばれたが、これは水陸両用戦車開発に長年の経験を持っていた上西（かみにし）甚蔵技師の名字から取られたもの。

日本編 ～艦船～

航空母艦 赤城型

全長:260.7m、水線幅:31.3m、基準排水量:36500t、速力:31ノット、兵装:20cm砲×6ほか、航空機:91機

1927年竣工。もとは八八艦隊と呼ばれた建艦計画の中の巡洋戦艦を改装したもの。しかし巡洋戦艦赤城、という船があつたわけではなく、呉工廠で建艦途中のものが、ワシントン軍縮条約の結果戦艦の建造に制限が生じ、急速航空母艦に改装することになった、という経緯がある。当初は、上中下の3層の飛行甲板を持つ形態だった。下段が主たる発艦甲板、上段が着艦甲板で、中段と上段の前部も発艦甲板として使用できる、というもの。中段と下段の甲板は、それぞれ上段格納庫、下段格納庫と連続していたのである。しかし中段の飛行甲板は、艦橋の拡張によってまもなく使用ができなくなる。また、空母加賀が本格的改装に入ると、不要とされて撤去された小艦橋を赤城に移植するなど小改良が続いたが、1935年末から赤城のほうも大改装に入ることになった。改装の要目は3段の飛行甲板を改めて、上段の一段とすることで、発達した艦載機の性能に、3段の、それぞれ短い飛行甲板では距離が足りない、ということが理由である。それまでの艦載機は複葉機で、離陸にも着陸にもそれほど距離を必要としなかったが、単葉の全金属製機となると、重量からも、翼面加重の面



【航空母艦 赤城型】

からも、長い飛行甲板が必要になったのだ。大改装は1938年8月に終了した。この改装を施したのは佐世保工廠だった。改装によって格納庫も大きくなり、搭載機は60機から91機に増えている。その後赤城は第1航空戦隊旗艦となり、機動部隊の中核として数々の作戦に投入されることになる。もっとも有名なのは、もちろん1941年のハワイ、真珠湾攻撃作戦だ。他の空母5隻とともにアメリカ太平洋艦隊の本拠地を航空機によって奇襲し、戦艦5隻撃沈、3隻大破などの大戦果を上げた。しかし翌1942年のミッドウェー海戦で被爆、大破し、6月5日、味方艦の魚雷攻撃で処分された。

航空母艦 加賀型

全長:248.6m、水線幅:32.5m、基準排水量:38200t、速力:28.3ノット、兵装:20cm砲×10、ほか、航空機:90機

もとは八八艦隊の戦艦。これもやはり建造途中で航空母艦へ改装された。それも、赤城の同型艦の天城が空母へ改装されることになっていたところが、関東大震災で被災し、廃棄されたため、代わりに空母に改装されることになったという少々変わった経緯がある。やはり最初は赤城のような上中下3段の飛行甲板を持っていたが、小さな島型の艦橋もまた取り付けられていた。その後やはり1段の全通甲板へ改修されることになり、1934年から35年にかけて、佐世保工廠で実施された。このとき、煙突の位置や主機関の換装も行われている。外見が似ている赤城と加賀だが、見分け方は、赤城の艦橋は船体の左側中央近くについているのに、加賀は右側前方寄りについていること、などが大きなポイント。煙突は両艦とも右側についている。赤城とともに第1航空戦隊を形成し、華々しい戦火を上げた。最期はこれもやはりミッドウェー海戦で、6月5日戦没。

航空母艦 蒼龍型

全長:227.5m、水線幅:21.3m、基準排水量:15900t、速力:34.5ノット、兵装:12.7cm砲×12ほか、航空機:73機

蒼龍型の1番艦。大正期の先行実験的な空母の鳳翔、小型補助空母の龍驤を除けば、最初から空母として作られた連合艦隊の初めての艦だった。つまり、日本の近代空母第1号ということになる。コンパクトな船体、速い速力、大きな搭載能力と、テンボ良くそろった能力からもそれがよくわかる。1937年12月、呉工廠で竣工。本艦の格納庫は上下2層から成り、さらに前部、中部、後部に区分けされて、それぞれ3基のエレベーターで甲板にアクセスした。同型艦の飛龍とともに第2航空戦隊を形成したが、やはりミッドウェー海戦で被爆沈没。

飛龍は、蒼龍型の2番艦として建造されたが、形は少々異なっている。まず艦橋の位置が反対側の左側中央付近に変わり、一回り大型とされた。主機関の出力も高くなり、速力も少々上がっている。これらの違いのせいか、排水量はやや増えた。空母のアイランド型艦橋は通常、艦の右側に設けるのが普通で、アメリカやイギリス軍の空母などはすべて右側に艦橋がある。現代の原子力空母も同じで、本艦と赤城だけが左側に艦橋を設けているのは特異である。ハワイ奇襲攻撃作戦などに加わったのち、ミッドウェー島攻略作戦に参加。赤城、加賀、蒼龍などと行動をとるが、アメリカ軍機に襲撃された際に、先の3艦よりたまたま離れた位置にあったため難を逃れた。その後たった1隻の搭載機を持って反撃に転じ、アメリカ空母ヨークタウンに痛撃を与えるも力尽きて、最期は味方艦の魚雷で処分された。他の3艦より一日遅い、6月6日のことである。

航空母艦 翔鶴型

全長:257.5m、水線幅:26m、基準排水量:25675t、速力:34.2ノット、兵装:12.7cm砲×16ほか、航空機:84機

同型艦には瑞鶴がある。日本海軍にとっては蒼龍型の後に企画された大型空母として期待された。完成も翔鶴が1941年6月、瑞鶴が9月と、開戦直前であり、この2艦の戦力化が見込まれていたからこそ、ハワイ奇襲作戦、ひいては開戦そのものを決断させたと言ってもいいかもしれない。余談になるが、日本の赤城、加賀がもとは戦艦や巡洋戦艦を改造した35000トン以上の空母、ということで、アメリカ海軍のレキシントン、サラトガに、蒼龍、飛龍が20000トン以下の正規空母としてヨークタウン級に、翔鶴型が25000トン以上の大型最新鋭空母という意味でエセックス級に匹敵するのではないだろうか。そう考えると、日本海軍もアメリカ海軍も、同じような経緯で艦隊を拡張していったのだということがわかる。もっとも翔鶴級は2隻だけが、エセックス級は20隻以上も建造されているのだから、彼我の工業力の差を見る思いだ。翔鶴と瑞鶴は第5航空戦隊を形成し、ハワイ奇襲作戦、珊瑚海海戦と転戦し、ミッドウェー海戦で主力空母4隻が轟沈すると文字通り日本海軍空母戦力の主力を担った。翔鶴は1944年6月、マリアナ沖海戦で戦没、その後を追うように、瑞鶴も10月、フィリピン沖海戦でアメリカ艦上機の攻撃によって戦没した。



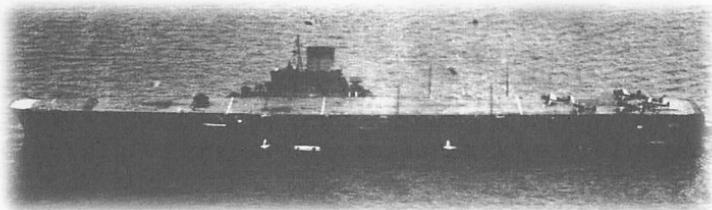
【航空母艦 翔鶴型】

航空母艦 大鳳型

全長:260.6m、水線幅:27.7m、基準排水量:29300t、速力:33.3ノット、兵装:10cm砲×12ほか、航空機:53機

1944年3月、川崎重工で竣工。しかし計画は1939年末からスタートしており、その前年に竣工したイギリス海軍の新鋭空母アーク・ロイヤルを参考にしている。そのためか、日本海軍の空母には珍しく、艦首と飛行甲板最前部が一体となったデザインが採用されていた。艦橋の直立煙突、ハリケーン・バウの採用などもアーク・ロイヤルの影響を感じさせる。大鳳は従来の日本空母と異なり、飛行甲板にも装甲を施して防御力を増していた。アメリカ、イギリス空母にはポピュラーなこの装備も、日本の空母はなかなか採用せず、それが被弾時のもろさとなってミッドウェーの大量喪失につながった、とも言われている。飛行甲板に厚い鋼板(50~75ミリ)を張るとその分重心が高くなって復元力などに影響を与える。排水量の割りに搭載機が少ないのは、トップヘビーになるのを防ぐために艦の背を低く抑え、格納庫の容量が減ったため。航空

爆弾の攻撃に対しては強くなった大鳳だが、1944年6月、竣工からわずか3ヶ月ほどで、アメリカ潜水艦の放ったたった一本の魚雷で沈没してしまった。魚雷命中のショックでガソリンタンクが破損し、格納庫に充滿した気化ガスが大爆発したため、と言われている。



【航空母艦 大鳳型】

航空母艦 信濃型

全長:266m、水線幅:38m、基準排水量:62000t、速力:27ノット、兵装:12.7cm砲×16ほか、航空機:47機

なんと排水量60000トンを超える超巨大空母である。もとは大和級の3番艦として計画され、建造途中で空母に改装された。飛行甲板に75ミリ、その下の中甲板に100ミリと、強力な装甲を施しており、大鳳とともに前線へ進出して、敵の攻撃には十分な防御力で耐え、縦深な航空作戦を展開するための中継空母の役目が担われていた。しかし工期短縮などのために格納庫を1段としたため、これほどの大型空母にしては搭載機がひどく少なくなった。1944年11月に横須賀工廠で竣工したが、その後残りの艦装工事を呉工廠で行うことになり、その回航中にアメリカ潜水艦の雷撃に合って浸水沈没した。工事を急ぐあまり気密検査を済ませていなかった防水隔壁が次々と浸水してしまったせいだという。当時、戦闘状態ではなかったため、信濃には十分なベテラン船員が搭乗しておらず、それも沈没の原因とされている。竣工からわずか10日後のことだった。

航空母艦 雲龍型

全長:227.4m、水線幅:22m、基準排水量:17150t、速力:34ノット、兵装:12.7cm砲×12、航空機:65機

飛龍を基本として改造を加えた型。ただし、艦橋は右側に設置されている。16隻が計画されたが竣工したのは3隻。また、3隻が建造中に敗戦を迎えた。ネームシップの雲龍は1944年8月に竣工。しかし雲龍が完成したころにはすでに日本海軍の艦上航空力は壊滅に近い状態となっており、フィリピン沖海戦にも搭載する航空機がなくて参加できなかった。のちに、特攻ポート震洋を輸送中に被雷沈没。2番艦の天城はやはり1944年8月に竣工したが、翌1945年3月の呉空襲で被災、7月の空襲でも再び被災し転覆したまま敗戦となった。3番艦、葛城は1944年10月に竣工したが、搭載する航空機がないまま終わる。敗戦後は復員用の特別輸送艦に指定され、引揚者の輸送任務に従事した。4番艦、笠置は三菱長崎造船所で建造され、8割方完成したところで佐世保に回航され、そのまま敗戦。5番艦、阿蘇は呉工廠で進水後、工程6割ほどで工事中止。6番艦の生駒は川崎重工艦船工場で進水後、工程6割ほどの進捗状況で小豆島に疎開し、同地で放棄された。

軽空母 鳳翔型

全長:168.3m、水線幅:18m、基準排水量:7470t、速力:25ノット、兵装:14cm砲×4ほか、航空機:15機

日本海軍が初めて一から建造した空母。そのため設計段階から手探りの状態で、さらに航空機そのものが発展途上の段階だったため搭載機そのものの機種も選定されておらず、建造には非常に苦心したらしい。1922年12月、横須賀工廠で竣工。当初は右舷側にアイランド型の艦橋を備えていたが、発着艦に邪魔になるため撤去された。また3本の煙突は折倒式だったが、のちに外下側に開口するよう改装された。長年、艦隊に随伴して運用されていたが、開戦時には相応に旧式となり、規模も小さかったので、それ以上の改装などもされず1942年からは発着艦訓練に使用された。やがてそれも中止となり、呉港に係留されたまま敗戦を迎えた。

軽空母 龍驤型

全長:180m、水線幅:20.8m、基準排水量:10600t、速力:29ノット、兵装:12.7cm砲×12ほか、航空機:48機

鳳翔に続いて建造された小型空母。本来は水上機母艦の名目で予算がついたが、その後軍令部の命令で航空母艦に艦種変更。1933年、横須賀工廠で竣工した。始め、搭載機は24機だったが、ワシントン軍縮条約とのからみで個別戦闘能力を高めるため、格納庫を拡張して機数を増やした。しかしそれによって復元性が悪化したため改善工事が行われた。さらに凌波性と艦体強度の改善工事も行われ、排水量が2600トンほども増えている。1942年8月、第3次ソロモン海戦で沈没。

軽空母 祥鳳型

全長:205.5m、水線幅:18m、基準排水量:11200t、速力:28ノット、兵装:12.7cm砲×8ほか、航空機:30機

もとは潜水母艦の剣埼。祥鳳型は3隻あるが、すべて潜水母艦からの改装艦である。これらの潜水母艦は、もともと戦時には最小の改造で空母にできるように作られていた。潜水母艦とは、洋上で潜水艦に燃料や弾薬などを補給するための艦。祥鳳は1942年5月、珊瑚海海戦でアメリカ艦上機の攻撃を受けて沈没。太平洋戦争における日本の空母喪失の第1号となった。2番艦の瑞鳳は、まだ建造途中だった潜水母艦の高崎を改装。1940年12月に完成。1944年10月、フィリピン沖海戦で沈没。3番艦の龍鳳は潜水母艦の大鯨を改装し、1942年11月に完成。以降、主に航空機の輸送を任務としていたが、1945年3月の呉空襲で大破。その後は呉の対岸に係留されて浮砲台となった。

軽空母 千歳型

全長:185.9m、水線幅:20.8m、基準排水量:11190t、速力:29ノット、兵装:12.7cm砲×8ほか、航空機:30機

もとは水上機母艦だったものを、佐世保工廠で航空母艦に改装。1943年8月に完成した。艦容は祥鳳型に準じて

いる。しかし実際の空母として海上航空作戦を行うこともなく、搭乗員の訓練や航空機の輸送任務に主に従事した。1944年10月、フィリピン沖海戦で戦没。2番艦の千代田も同様に水上機母艦から改装され、やはりフィリピン沖で沈没した。フィリピン沖海戦というのは、簡単に言えばアメリカ軍の拠点であるフィリピンへ、戦艦を中心とした艦隊で殴りこみをかけよう、というもので、そのために空母部隊を囷として使うことにしたのである。もともと、そのころにはすでに日本の艦上航空戦力は壊滅に瀕していたため、この千歳も千代田も、空母なのに艦載機を搭載しないまま出撃し、囷となってアメリカ空母機動部隊、つまりは艦上機に襲われて沈没した。それらの犠牲の上にアメリカ軍の泊地に突入するはずだった日本の戦艦部隊は、すんでのところまで謎の転進を行って退却し、作戦は失敗に終わるのである。

軽空母 大鷹型

全長:180.2m、水線幅:22.5m、基準排水量:17830t、速力:21ノット、兵装:12cm砲×4ほか、航空機:27機

大鷹(読みは“たいよう”)はもともと、1937年に成立した船舶建造助成法によって、日本郵船が計画した客船の春日丸を改装したものだ。この法律は、情勢の変化によって民間の船舶を軍艦に改装できる、というものであった。春日丸は進水後に空母に改装されることになり、一部艦装後、佐世保に回航され、特設空母春日丸となって1941年9月に完成した。開戦後は輸送任務にいそしみ、翌1942年、大鷹と改名し正式に空母の艦種に分類された。1944年8月、ルソン島沖で戦没。2番艦は雲鷹。もと日本郵船の客船、八幡丸を改装したものだ。開戦後は輸送任務や輸送船団の護衛任務に従事していたが、1944年9月、南シナ海でアメリカ潜水艦の雷撃によって沈没した。3番艦はやはり日本郵船の客船、新田丸を改装した沖鷹。大鷹、雲鷹よりも若干飛行甲板を延長されている。1943年12月沈没。

軽空母 神鷹型

全長:166.3m、水線幅:21.9m、基準排水量:13600t、速力:23ノット、兵装:12.7cm砲×8ほか、航空機:24機

もとは大阪商船南米航路の客船あるぜんちな丸。新田丸と同じ1937年の船舶助成法による改装空母で、大鷹型5番艦とも言われる。1943年11月、三菱長崎造船所で改装完成。船団護衛などに従事したが、1945年3月の呉空襲で被災。その後別府湾方面で訓練標的艦となり、7月に触雷(機雷に触れること)擱座した。

軽空母 海鷹型

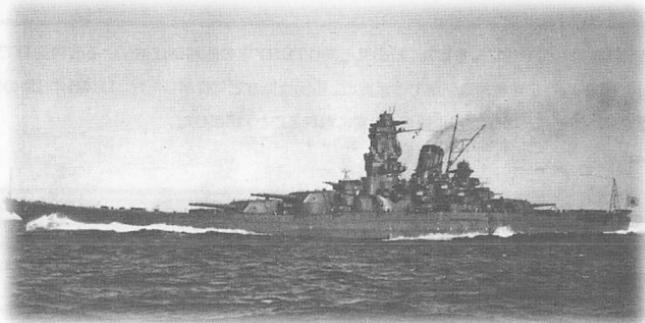
全長:189.4m、水線幅:25.6m、基準排水量:17500t、速力:21ノット、兵装:12.7cm砲×8ほか、航空機:33機

やはりもと北ドイツ・ロイド社の客船シャルンホルスト(同名のドイツ巡洋戦艦があるが別の艦)を改装したものだ。したがって大鷹と姉妹艦ではないが、同様の改装要領を採用しているため、大鷹型の4番艦とも言われる。1943年12月、呉工廠で改装完成。門司~シンガポール間の船団護衛に従事し、のちに黄海で戦没した。

戦艦 大和型

全長:263m、全幅:38.9m、基準排水量:64000t、速力:27ノット、兵装:46cm砲×9、15.5cm砲×12ほか

言わずと知れた日本海軍連合艦隊の旗艦であり、今日に至るも世界最大の戦艦。アメリカが大戦後半に完成させたアイオワ級でさえ排水量45000トンクラスなのだから、その巨大さは推して知るべしというところだろう。しかしその存在は建造時から超機密とされ、国民は戦後までその存在を知らなかったほど。これほどの超戦艦が、秘密裏に作られ、ひっそりと失われていった、というのは驚きを感じざるを得ない。しかし事実、その機密ぶりは徹底したもので、大和を建造していた呉工廠では作業員も徹底的な身元調査を受けたり、建造中のドックの中の姿を隠すためにムシロを張って壁を作り、目隠しをしたという。ところが巨艦のため、このムシロも膨大な枚数が必要になった。全国から原料となる棕櫚しゅうろを買集めたところ、有明湾などで海苔を付けるのに使う棕櫚網の原料が不足し、養殖業者から抗議を受ける、という笑い話のような事態もあったようだ。そこまでしても、結局呉の街の背後の山からは丸見えになってしまうため、ガントリークレーンの外側を鉄骨で覆い、その上に上屋を設けて遮蔽する、ということまでしたという。これほどの超戦艦が、開戦間際になって建造されたということは、やはり海軍の部内には最後まで大艦巨砲主義が残っていた、という証拠でもあろう。ところが開戦してみると、ハワイへの航空攻撃で海戦の様相は一瞬にして激変してしまった。日本海軍は虎の子の超戦艦の価値を自分の手で葬った、とも言えるのである。大和の竣工はまさに開戦直後の1941年12月16日。2番艦の武蔵は三菱長崎造船所で1942年8月、竣工。しかし前述したような事情からか、大和は出撃しているよりも停泊地に投錨していることのほうが多くなり、その艦内では連日華やかな催しが開かれ、一部からは“大和ホテル”、などとも揶揄された。実際、艦内は冷暖房完備、アイスクリーム工場やラムネ工場も設けられていた。その後、大和は4基あった副砲塔のうち2基を撤去し、対空火器を増強する改装を受けた。武蔵のほうはフィリピン沖海戦でアメリカ艦上機の攻撃を受け、1944年10月24日、沈没。命中した魚雷は20本、爆弾は17発だった。大和は、菊水一号作戦のもと、片道燃料だけを搭載して沖縄へ向かった。沖縄近海で自ら座礁し、砲台となれという、前代未聞の戦艦による特攻作戦だった。けっきょく大和は沖縄に到達するまえに、アメリカ艦上機の攻撃により、魚雷10本、爆弾10発を喫って東シナ海で沈没。1945年4月7日のことだった。



【戦艦 大和型】

戦艦 金剛型

全長:222.2m、全幅:28m、基準排水量:29330t、速力:30.3ノット、兵装:36cm砲×8、発射管×8ほか

金剛型4隻のネームシップとして、巡洋戦艦金剛が竣工したのは1913年、大正2年のこと。しかし建造したのは呉でも佐世保でもなく、イギリスの有名な兵器メーカー、ヴィッカーズ社。金剛は、日本が外国メーカーに発注して建造した主力艦の最後の艦だった。信じられないかもしれないが、それまでの日本には自力で大型艦を建造する技術力はなく、戦艦や巡洋艦はもちろん、潜水艦や駆逐艦の一部まで、イギリスやフランスに発注して作らせ、買っていたのである。外国製のそれらの艦を、国内の工廠で必死に研究し、模倣したりコピーしたりして技術力を高め、それがのちの大和や翔鶴といった独自設計の艦船へと繋がっていく。いまでもそ技術大国を標榜している日本だが、そこに至るまでには先達の非常な苦心と努力があったということだ。金剛はその後、2回の改装を行い、30.3ノットの高速戦艦として生まれ変わった。ところで1ノット、というのは1時間に1海里、船が進む速度で、1海里は1852メートルなので、ノットの値に1.852を掛けると時速となる。つまり30.3ノットは、56.1156km/hとなるのだ。金剛型は4隻作られ、金剛以降は国内で建造された。のちにすべてが金剛と同じ改装を受け、高速戦艦となっている。金剛は1944年11月、台湾沖でアメリカ潜水艦の雷撃を受けて沈没した。2番艦の榛名は1945年7月、江田島小用海岸に疎開保留中にアメリカ艦上機の攻撃を受けて大破着底。そのまま放置された。3番艦霧島は1942年11月、第3次ソロモン海戦でアメリカ艦隊と撃ち合い、被弾大破してサボ島沖にて沈没。4番艦比叡もやはり第3次ソロモン海戦で被弾、その後をアメリカ艦上機の爆撃を受けて大破。船体を放棄することとなり、サボ島沖で沈没した。

戦艦 扶桑型

全長:205.1m、全幅:28.7m、基準排水量:34500t、速力:24.5ノット、兵装:36cm砲×12、発射管×6ほか

1915年、呉工廠で竣工した。呉で初めて建造された戦艦で、日本初の超ド級戦艦となった。ド級、とは1906年に誕生したイギリス戦艦ドレッドノートのことを指し、それまでの水準を覆す強力な武装の艦だったことから、一種のランドマークのごとく称されるようになったもの。主砲塔を6基も持ち、この打撃力で敵を圧倒しようという建艦意図がよくわかる。姉妹艦に山城があり、1917年横須賀工廠で竣工している。その後扶桑は1930年から大改装に入り、1934年、37年にも改装が行われた。その結果、非常に高い前檣楼を持つ独特なスタイルになった。また、12.7センチ高角砲が増設され、対空防御力が向上している。扶桑は1944年、フィリピン沖でアメリカ水上艦隊と交戦し、沈没。山城もまた同様に交戦し、砲雷撃を喫して沈没した。

戦艦 伊勢型

全長:209.2m、全幅:28.7m、基準排水量:35800t、速力:25.4ノット、兵装:36cm砲×12、発射管×6ほか

1917年川崎造船所で竣工。当初は扶桑型によく似た、前後と中央に36センチ砲塔を2基ずつ持つデザインだった。当初の排水量は29990トン。主機関は45000馬力で速力は23ノット。姉妹艦の日向は1918年三菱長崎造船所で竣工した。伊勢、日向とも1934、35年から大改装に入り、排水量35800トンに増加した。大型の艦橋を設け、煙突を一つ

にまとめ、主機関を変更して速力も増加した。また、主砲の最大仰角が43度となり、射程が33000メートルに伸びている。後座装置も水圧式から空気式に改められた。開戦当時、日向は第2戦隊の旗艦だった。

戦艦 長門型

全長:201.4m、全幅:29m、基準排水量:38130t、速力:25ノット、兵装:40cm砲×8、発射管×8ほか

長門は1920年11月、いわゆる八八艦隊の1番艦として呉工廠で竣工。大正期の日本海軍を語るに、よく出てくるこの八八艦隊とは、艦齢8年未満の戦艦8隻、装甲巡洋艦8隻を以って最低限の主力とする、という国防方針のこと。つまりそのときどきにおいて八八艦隊を構成する艦は変わっていたのだが、1916年から8か年に渡る艦隊整備計画ののちで建艦され、完成した最初の艦ということで長門が言われている。もっともこのころ、財政上の理由から八八艦隊は、八四艦隊とも八六艦隊とも言われていたのだが、第一次世界大戦のジェットランド沖海戦を参考に、世界初の16インチ(40センチ)砲を搭載するなど、竣工時は世界最強の艦の一つだった。その後、煙突の形状や艦橋などの小規模な改装を行い、1934年からは大改装に入って近代的な戦艦に生まれ変わった。大和が完成するまでは連合艦隊の旗艦も務めたが、損傷した状態で敗戦を迎えた。その後アメリカに接収され、1946年7月、ビキニ環礁での核実験に供されて沈没した。これは水上艦隊に対する核爆弾の影響を見る実験で、枢軸国の捕獲艦や連合国の旧式艦船が集められ、同じように被爆して沈没している。同型艦の陸奥は1917年横須賀工廠で竣工。長門とまったく同様の改装を受け、1943年6月、停泊地の柱島で3番砲塔火薬庫の爆発事故によって沈没した。

航空戦艦 伊勢改型

全長:209.2m、全幅:28.7m、基準排水量:35800t、速力:25.4ノット、兵装:36cm砲×8、航空機22機ほか

伊勢、日向は1943年の大改装で後部の砲塔2基を撤去し、代わりに飛行甲板を設けた航空戦艦として生まれ変わった。22機もの航空機を搭載し、射出機で発進させる仕組みだったのである。飛行甲板を持つといっても、着艦できるほどの広さはないため、発進させた爆撃機は、帰投後は他の航空母艦に着艦するのだ。ミッドウェー海戦で空母を大量に喪失したための一種の苦肉の策だったが、こうしたハイブリッド艦は中途半端な性格が災いして成功しない場合が多い。本艦もその特異な能力を発揮できないまま、1945年7月、呉港外でアメリカ艦上機の爆撃を受けて大破着底、そのまま敗戦を迎えた。やはり航空戦艦となった日向も、1945年7月、情島海岸でアメリカ艦上機の爆撃を受けて大破着底。数日間の差だけの、ほぼ同じ運命を辿った。

重巡洋艦 古鷹型

全長:176.8m、全幅:15.8m、基準排水量:7100t、速力:34.5ノット、兵装:20cm砲×6、発射管×12ほか

八八艦隊の大型巡洋艦として大正最末期の1926年に竣工。ちなみにこの年は昭和元年でもある。それまでいわゆる軽巡洋艦しか持たなかった連合艦隊の、初の重巡洋艦でもある。同型艦には加古があるが、こちらは最初、軽巡洋艦として建造

される予定が、建艦命令が変更になり古鷹型の2番艦としてやはり1926年に川崎造船所で竣工した。2艦とも昭和期に入って近代化改装を受けている。

重巡洋艦 青葉型

全長:177.5m、全幅:15.8m、基準排水量:9000t、速力:34.5ノット、兵装:20cm砲×6、発射管×12ほか

昭和期の日本海軍は先の古鷹型を基本として、欧米各国に一步先んじた高い攻撃力を持つ重巡洋艦の整備に奔走した。ワシントン軍縮条約で戦艦の建造が制限されたため、戦力を重巡洋艦によって補おうとしたためだ。しかし重巡の総排水量なども制限されていたため、制限枠内で大きな攻撃力を得ようとするあまり、甲板上の武装が増え、重心点が高くなって艦体強度が不足するという事態になった。いっぽう、軽巡洋艦は大正期に建造した艦に間に合わせるしかなく、いびつな艦隊内容になったとも言える。ようやく条約の制約から逃れたところに軽巡の新造を始めたが、すでに海戦の様相は一変していたのである。青葉型の2隻、青葉と衣笠はともに1927年に竣工。その後、近代化のために改装された。その要目は対空兵装の強化だった。

重巡洋艦 妙高型

全長:192.4m、全幅:19m、基準排水量:13000t、速力:33.5ノット、兵装:20cm砲×10、発射管×12ほか

妙高は古鷹型を基本に拡大した設計で、1929年に横須賀工廠で竣工。当初は10000トンの予定だったが、完成してみると一割以上も重くなっていた。その後二度改装され、最終的に排水量は13000トンに達し、速力がやや低下した。2番艦は那智。完成したのは那智のほうが早く、1928の竣工。3番艦は足柄、1029年竣工。陸軍部隊の輸送護衛任務などに就いた。4番艦は羽黒で1929年竣工。

重巡洋艦 高雄型

全長:192.5m、全幅:19m、基準排水量:13400t、速力:34ノット、兵装:20.3cm砲×10、発射管×8ほか

高雄型は、ネームシップの高雄を筆頭に、1932年に相次いで愛宕、鳥海、摩耶の計4艦が建造された。戦闘中枢部の能力発揮のために諸装置が集中したため、艦橋がソリッドな形状の大型なものとなっている。主砲の口径に端数があるのは、このクラスから8インチの正寸となったため。また対空兼用とされ、70度と高い仰角を誇る。1939年ごろ、近代化改装が行われたが、鳥海のみ改装されなかった。

重巡洋艦 最上型

(最上建造時)全長:189m、全幅:18.2m、基準排水量:8500t、速力:37ノット、兵装:15.5cm砲×15、発射管×12ほか

最上、三隈、鈴谷、熊野が最上型で、1935年から37年にすべて竣工した。当初は軽巡洋艦(日本海軍では二等巡洋艦と呼

ぶ。重巡は一等巡洋艦)の Kategorie だったが、最上は1939年の改装で主砲を20.3センチ砲に換装し、開戦後は重巡部隊の一員として出撃した。その後ミッドウェー海戦で、同型艦の三隈と衝突するという失態を演じ、損傷した。それを契機に、後部の主砲2基を撤去して飛行甲板とし、伊勢改型のような航空巡洋艦となった。11機の偵察機を搭載できるはずだったが、航空機生産状況の悪化から、11機すべてが搭載されたことは最後までなかった。三隈もやはり主砲を換装され重巡となるが、ミッドウェー海戦で最上に衝突された際の被害が大きく、さらにアメリカ艦上機に襲われて廃艦となった。鈴谷は主砲の換装はされなかったが、艦体の補強と復元性の向上を主眼に改装され、排水量が2000トン程度増えていた。熊野は完成するまえに鈴谷と同等の改装が施され、その意味では鈴谷型の2番艦と言ってもいいスタイルだった。

重巡洋艦 利根型

全長:189.1m、全幅:19.4m、基準排水量:8500t、速力:35ノット、兵装:20cm砲×8、発射管×12ほか

1938年に利根が、39年に2番艦の筑摩が竣工した。やはり軽巡洋艦として計画されたが、起工後に15.5センチ砲の主砲は20センチ砲に改められた。しかしなぜか名目上は軽巡洋艦のまま通している。主砲は艦前部に4基が集中するデザインで、後方は飛行甲板とされ、偵察機5機を搭載できた。

軽巡洋艦 天龍型

全長:134.1m、全幅:12.3m、基準排水量:3230t、速力:33ノット、兵装:13cm砲×4、発射管×6ほか

日本の軽巡洋艦は大正期にほぼ整備された。明治後期にイギリスで発達した偵察巡洋艦のコンセプトを発展させたものとなっている。天龍は1919年横須賀工廠で竣工。日本海軍が建造した巡洋艦としては筑摩型以来6年ぶりのものとなったが、その間の主機関の発達は著しく、出力は大幅に向上し、排水量はむしろ軽減されている。2番艦は龍田。日本の軽巡洋艦の艦名は川の名前から。

軽巡洋艦 球磨型

全長:142m、全幅:14.2m、基準排水量:5100t、速力:36ノット、兵装:14cm砲×7、発射管×8ほか

球磨は1920年、佐世保工廠で竣工。天龍型では敵と洋上で遭遇した場合、速力が不十分で逃げられないということから、速力、攻撃力を強化した本型が建造された。前橋が大型の三脚式となり、上部に射撃指揮所が設けられている。本型は他に、多摩、北上、大井、木曾がある。

軽巡洋艦 長良型

全長:152.4m、全幅:14.2m、基準排水量:5170t、速力:36ノット、兵装:14cm砲×7、発射管×8ほか

長良型は球磨型の改良型で、球磨型5番艦の木曾によく似る。違いとしては、球磨型では3番煙突と後櫓の

間にあった飛行機格納庫が、羅針艦橋直下に設けられていること。また格納庫の前方には固定式滑走台が置かれていた。1922年以降竣工し、ネームシップの長良のほか、五十鈴、名取、由良、鬼怒、阿武隈などがある。

軽巡洋艦 川内型

全長:152.4m、全幅:14.2m、基準排水量:5195t、速力:36ノット、兵装:14cm砲×7、発射管×8ほか

1924年4月、三菱長崎造船所でネームシップの川内が竣工。読みは“せんだい”。球磨、長良型から重油燃焼缶を2基減らし、混焼缶とした。そのため煙突は4本となっている。また、爆風の影響を考慮して主砲のレイアウトを変更している。川内のほかに神通、那珂がある。

軽巡洋艦 夕張型

全長:132.9m、全幅:12m、基準排水量:2890t、速力:35.5ノット、兵装:14cm砲×6、発射管×4ほか

1923年、夕張が佐世保工廠で竣工。大正6年度計画巡洋艦9隻の最後の艦で、当時整備途中だった八八艦隊の完成に向けて、建艦費を抑え、できるだけ小型で、しかし攻撃力はこれまでの軽巡のまま、という要求で建造された。夕張型は本艦のみで、同型艦はない。

軽巡洋艦 香取型

全長:123.5m、全幅:16m、基準排水量:5890t、速力:18ノット、兵装:14cm砲×4、発射管×4ほか

1940年竣工の練習巡洋艦。375名を収容できる遠洋航海用の練習艦として計画されたため、通常の軽巡よりもだいぶ小型で、速力も小さい。しかし練習航海に使用されたのは1度限りで、香取、香椎とも実戦配備されている。2番艦の鹿島のみ、最後まで練習艦として従事した。

軽巡洋艦 阿賀野型

全長:162m、全幅:15.2m、基準排水量:6652t、速力:35ノット、兵装:15cm砲×6、発射管×8ほか

ネームシップの阿賀野は1942年佐世保工廠で竣工。練習艦の香取型を除けば昭和期中初めて竣工した軽巡のため、全体的に近代的で洗練されたスタイルとなった。攻撃力も増している。阿賀野のみ、ブーゲンビル島沖夜戦において、本来の用兵目的どおり、駆逐艦隊を率いて突撃し、水雷夜戦を展開するという機会に恵まれた。他に、能代、矢矧、酒匂がある。

軽巡洋艦 大淀型

全長:180m、全幅:16.6m、基準排水量:8164t、速力:35ノット、兵装:15.5cm砲×6、10cm砲×8ほか

1943年2月、呉工廠で竣工し日本海軍最後の軽巡となり、数奇な運命を辿った。単艦で、同型艦はない。大淀は軽巡に属するが艦隊は重巡なみに大型になり、魚雷発射管は廃された。そのため、駆逐艦隊と行動を共にすることはなく、潜水艦隊の旗艦として計画された。しかしその目的にも使用されず、高速水上偵察機紫雲を艦尾に6機搭載することになるも、紫雲が完成せずにこれも中止。1944年には連合艦隊旗艦用として改装され、木更津沖に停泊して全艦隊に号令した。1945年7月、被爆横転。そのまま敗戦を迎え、戦後解体された。

駆逐艦 峯風型

全長:102.6m、全幅:8.9m、基準排水量:1215t、速力:39ノット、兵装:12cm砲×4、発射管×6ほか

ネームシップの峯風は1920年、舞鶴工廠で竣工。以降、峯風を含む13隻が竣工した。谷風型の改良型だが、長年のイギリス駆逐艦の模倣を脱し、独自の設計に踏み出した最初の艦と言える。

駆逐艦 夕雲型

全長:119m、全幅:10.8m、基準排水量:2077t、速力:35ノット、兵装:12.7cm砲×6、発射管×8ほか

夕雲型19隻のネームシップ、夕雲は1943年舞鶴工廠で竣工した。陽炎型の実速力が35ノットを下回ったため、艦体を延長し、推進器も改良されて回復を図った。艦橋構造は大型化され、備砲は対空対艦両用のタイプに改められている。

駆逐艦 島風型

全長:129.5m、全幅:11.2m、基準排水量:2567t、速力:39ノット、兵装:12.7cm砲×6、発射管×15ほか

日本海軍の分類で丙型と呼ばれるタイプに属し、単艦で同型艦はない。1943年舞鶴工廠で竣工。40ノット駆逐艦の要望に応じて建造され、過負荷全力で40.9ノットを記録したが、高出力機関の製造が容易でなため、本艦のみとされた。

駆逐艦 秋月型

全長:134.2m、全幅:11.6m、基準排水量:2701t、速力:33ノット、兵装:10cm砲×8、発射管×4ほか

秋月型12隻のネームシップ、秋月は1942年舞鶴工廠で竣工。艦体が大型化しているのに比べ、備砲の口径が小さくなっているのは、本型が空母の護衛を任務とした防空駆逐艦として計画されたため。他の用途も考慮され、魚雷発射

管は残された。8番艦の冬月から戦局の要求に応じて設計が簡素化された。

駆逐艦 松型

全長:100m、全幅:9.4m、基準排水量:1262t、速力:27.8ノット、兵装:12.7cm砲×3、発射管×4ほか

1944年から32隻が松型として竣工。これまでの日本海軍駆逐艦と異なり、敵艦隊に対して水雷戦を仕掛けるのではなく、護衛、補給作戦用として計画された。戦時急造のため、艦容は簡易化され、丁型とも呼ばれる。

駆逐艦 初春型・有明型

全長:109.5m、全幅:10m、基準排水量:1400t、速力:36.5ノット、兵装:12.7cm砲×5、発射管×9ほか

1933年から、浦賀船渠で6隻が竣工。条約制限下の艦体で最大の攻撃力を得ようとした結果、艦体に極端な重量軽減策が施され、結果的にトップヘビーとなって大改装を余儀なくされた。その後バルジの装着、砲塔レイアウトの変更、一部発射管の撤去などによって重心を降下させ、戦時中は優秀な威力を発揮した。5番艦有明と6番艦夕暮は初春の改装後の実績をもとに、起工直後に改装点が盛り込まれて完成したため、有明型とも呼ばれる。

駆逐艦 白露型

全長:118m、全幅:10.4m、基準排水量:1685t、速力:34ノット、兵装:12.7cm砲×5、発射管×8ほか

1937年から10隻が佐世保工廠などで竣工。本来、初春型に準じた艦形で建造されるはずが、初春の失敗によって基本計画が改定され、新型として建造された。7番艦海風以降はさらに艦体の強度が増している。

駆逐艦 朝潮型

全長:118m、全幅:10.4m、基準排水量:2000t、速力:35ノット、兵装:12.7cm砲×6、発射管×8ほか

初春型が失敗による改装で兵装の一部を撤去され、攻撃力が低くなってしまったのを考慮し、備砲、水雷兵装、航続力の強化を狙って計画された。すでに無条約時代の到来が予感されていたため、艦体も大きくなり余裕をもった設計となっている。1937年から10隻が竣工。

駆逐艦 陽炎型

全長:118.5m、全幅:10.8m、基準排水量:2000t、速力:35ノット、兵装:12.7cm砲×6、発射管×8ほか

条約の制限から開放され、艦体も大型化し、従来の建造経験を十分に取り入れて計画された甲型駆逐艦と呼ばれるタイプ。

9番艦の天津風はより高温高圧な主機関を搭載しており、さらに高速を出すことができた。1939年から19隻が竣工した。

駆逐艦 吹雪型

全長:118m、全幅:10.4m、基準排水量:1680t、速力:38ノット、兵装:12.7cm砲×6、発射管×9ほか

1928年から舞鶴工作部などで21隻が竣工した。アメリカ駆逐艦の量的驚異に質に対抗するため、陸月型よりも主砲を強化し、発射管も増やした、重武装艦として誕生した。この型を特型駆逐艦と呼ぶ。同型艦の建造とともに順次改良され、12番艦の綾波からは航続力が伸長されて吹雪型改(特Ⅱ)とも呼ばれる。さらに、性能は変わらず、造船技術の進歩によって主機関の一部を減らした(特Ⅲ)タイプの吹雪型改4隻も存在する。

駆逐艦 陸月型

全長:102.7m、全幅:9.2m、基準排水量:1315t、速力:37.25ノット、兵装:12cm砲×4、発射管×6ほか

1923年から、佐世保工廠などで12隻が竣工した。それ以前の神風型よりも艦首のフレアが大きくなり、魚雷の口径を大きくし、3連装発射管となった。主に水雷戦隊、駆逐隊に属して戦った。

潜水艦 伊15型

全長:108.7m、全幅:9.3m、基準排水量:2198t、速力:(水上)23.6ノット、兵装:14cm砲×1、発射管×6ほか

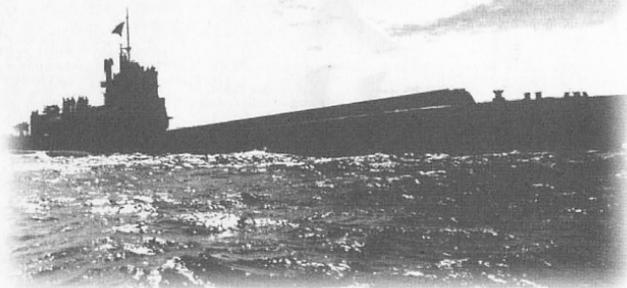
明治期にアメリカからホランド型潜水艦を購入し、横須賀工廠で組み立てたのが、日本の潜水艦建造の始まり。その後、第一次大戦でドイツ潜水艦7隻を戦利品として獲得し、研究が進んだ。1918年からの八八艦隊計画で潜水艦の整備が盛り込まれ、ドイツから技術者をまねいてドイツ潜水艦U-125をコピーし、伊121型が完成した。これは日本の大型潜水艦のプロトタイプとなる。この大型潜水艦シリーズは第二次大戦開戦後も、甲乙丙の3タイプとして多数建造された。伊15型は1940年から呉工廠などで20隻が竣工している。戦争期間を通じて艦隊潜水艦(水上艦隊と共に作戦する潜水艦)の主力をなした。艦橋前部に航空機格納庫とカタパルトを持ち、水上偵察機を射出することができる。こうした、航空機の格納機能を持つ潜水艦は日本だけで、潜水艦による戦略攻撃の可能性を世界に先駆けて示した。しかし現実には用法に適切さを欠き、本来予想された戦果を伴うことができなかった。

潜水艦 伊400型

全長:122m、全幅:12m、基準排水量:3530t、速力:(水上)18.7ノット、兵装:14cm砲×1、発射管×8ほか

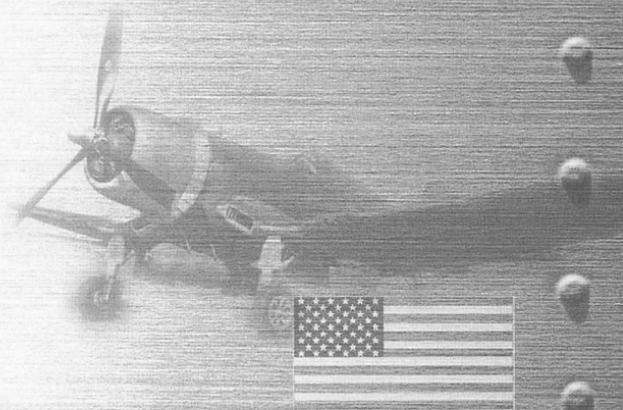
駆逐艦はおろか、軽巡クラスにも匹敵する排水量の超大型潜水艦。大型潜水艦では、フランス海軍のシュルクーフ(2880

トン)があるが、それよりもさらに巨大で、竣工当時はまぎれもない世界最大の潜水艦だった。シュルクーフは20.3センチ砲2門を持ち、その攻撃力で通商破壊を行う、というものだったが、伊400は、特殊攻撃機晴嵐を3機搭載し、アメリカ西海岸へ忍び寄って戦略爆撃を行おう、という思想のもとに計画された。実際には攻撃は果たされなかったが、水中空母ともいべき本型の存在は、世界に驚きを与えた。3隻が建造されたが、竣工が1944年12月と遅れたのも、時期を失した感がある。日本の潜水艦は大きさから、伊呂波の3タイプがあり、外洋型の大型潜水艦伊号、中型潜水艦の呂号、沿岸用の小型潜水艦波号となる。伊号が主流だが、ドイツのUボートなどは中型の呂号程度の大きさだった。



【潜水艦 伊400型】

アメリカ編



アメリカ編 ～航空機～

グラマン F4F ワイルドキャット

全長:8.76m、全幅:11.58m、重量:3359kg、最高速度:512km/h、航続距離:1465km、出力:1200hp、
武装:7.62mm機銃×6、爆弾90kg、乗員:1名

伝統的にアメリカ海軍戦闘機を作り続けていたグラマン社が1935年のコンペティションに望んだF4Fの原型機、XF4F-1は新興のプリュスター社のXF2A-1に敗れた。頑固に複葉形式を採用していたのが敗因で、海軍航空局のサジェスチョンもあり、急速単葉(主翼が1枚)形式に改められたXF4F-2が作られた。この機体はグラマンの得意とする、寸胴な胴体と空冷エンジンを組み合わせた形式で、脚は手動で胴体に引き込まれるようになっていた。陸上機と違い、航空母艦の甲板に叩きつけるように着艦しなくてはならない艦上機は、機体に陸上機以上の強度が求められる。そのうえ狭い空母上ではコンパクトな機体のほうが取り扱いが楽。複雑な液冷エンジンよりも空冷エンジンのほうが整備が簡便で信頼性が高い。グラマン機の太い寸胴な機体には合理的な理由があったのである。XF4F-2はしかし、エンジン不調と運動性、安定性に劣るという理由で再びコンペで脱落。正式採用はプリュスターのものとなり、これがF2Aバッファローとなる。しかし新興のプリュスター社の能力に不安を感じた海軍航空局は、引き続きグラマン社に改良を指示した。この決断がアメリカを救うのだから運命はわからないもの。果たしてF2Aはその後、艦上機としては脚構造が脆弱、防弾装備が不十分、などとされ、しかもプリュスター社は生産能力、開発能力とも限界を露呈して、行き詰ってしまった。実際、太平洋戦争初頭には零戦に一方的に撃墜されるなどいいところのまっただなかつたF2Aだが、輸出されたフィンランドでは“空の真珠”と呼ばれるほどに大活躍したのだからこれもわからないものだ。話を戻し、F4Fは改良を続け、エンジン出力も上がって満足すべき性能を叩き出し、ついに海軍に採用される。太平洋戦争直前の1941年11月25日に配備が始まったF4F-4は、自動車メーカーのジェネラルモーターズ(GM)でも大量生産された。F4Fは頑丈で信頼性が高く、コンパクトな機体は小さな護衛空母にも最適で、終戦まで使用され続けた。よく、零戦のライバルをF6Fとし、F4Fがまるで零戦より劣っていた、という印象を受ける記述がある。実際の戦闘では、戦争初期こそ、零戦得意の格闘戦法に遅れをとる場合があったが、零戦を研究して対抗策を打ち出したあとでは、互角以上の戦いを繰り広げた。F4F系の日本機に対する戦果/損失率は6.9:1とされており、この時点からアメリカ軍は勝利を収めていたのだ。



【グラマン F4F ワイルドキャット】

グラマン F6F ヘルキャット

全長:12.24m、全幅:13.06m、重量:5779kg、最高速度:611km/h、航続距離:2180km、出力:2100hp、
武装:12.7mm機銃×6、爆弾900kg、乗員:1名

F4Fの拡大版とも言える本機もまた、採用までの道のりは平坦ではなかった。F4Fのエンジン換装、改良版を2度にわたって海軍に提示しながら不採用となっていたグラマン社は、大幅な改造を施してほぼ別機体となったモックアップを作り上げる。海軍はこれに主翼と胴体の延長という条件付きでようやくゴーサインを出し、原型機が初飛行したのは1942年6月だった。じつは海軍としては、ヴォート社のF4Uに大きな期待をかけていたのだが、先進的な機構を多く採用するF4Uにすべてを賭けるのは不安が付きまとう。F6FはF4Uが万一失敗したときに備えての、一種の保険のようなものだったと言える。実際、同じ系列の2000馬力のP&W R-2800エンジンを装備しながら、F6Fは、F4Uよりも速度で50km/h以上も劣っていた。しかしF4Uがその新機構の不具合からもたつく中で、F6Fはその堅実、というより少々古めかしい設計で確実に結果を出し、1943年からアメリカ空母へ続々と配備された。F4Uが本格的配備を始めたのは1944年に入ってからだったから、アメリカ海軍の決断はまたも成功したのである。F6Fは3年間で12272機も生産され、数の上からも日本軍を圧倒した。大戦後半は、ベテランパイロットが戦死し、質の落ちる一方だった日本軍パイロットの練度に対し、アメリカ軍のそれは質、量ともに向上し、大きな差は埋めがたいほどに広がった。1943年1月のマーカス島への攻撃では、F6Fの91機が約50機の零戦と交戦している。結果は28機を撃墜し、損失は3機。1944年のマリアナ諸島攻略作戦では、日本軍機400機を撃墜し、損失はたった18機だった。この、あまりに愉快で楽な戦いを、アメリカ軍パイロットは“マリアナの七面鳥撃ち”と呼んだ。F6Fの日本軍機に対する撃墜/損失率は、19.1:1にも達した。



【グラマン F6F ヘルキャット】

グラマン F7F タイガーキャット

全長:15.69m、全幅:13.81m、重量:7113kg、最高速度:716km/h、航続距離:2570km、出力:2100hp×2、
武装:12.7mm機銃×4、20mm機銃×4、爆弾910kg、乗員:1名

これに先立ち、グラマンではXF5Fという双発艦上戦闘機を作っていた。双発機は運動性能で単発機に劣るが、重武装にでき、航続距離も伸ばすことができる。コンパクトな機体が求められる艦上機で双発戦闘機を作ろうというのは冒険だったが、このころアメリカ海軍は45000トン級の大型空母ミッドウェーの建造を予定していて(終戦で建造中止)、そういう面でも追い風が吹いていたのだろう。XF5Fは性能不良のために開発は事実上中止されたが、そのデータは本機F7Fに活かされた。双発の大馬力をもって、爆弾や魚雷までも携行できる戦闘機だったが、グラマンがF6Fの生産に集中したために開発は遅れ、試作

機が飛行したのは1944年の4月だった。その後、乗員を2名とした艦上夜間戦闘機型や戦闘爆撃型などが生産されたがいずれも少数だった。結局、沖縄に最初のF7Fの飛行中隊が配備されたのは1945年8月14日と日本敗戦の一日前で、もちろん日本軍機と交戦する機会のないまま終わっている。

グラマン F8F ペアキャット

全長:8.43m、全幅:10.82m、重量:4730kg、最高速度:719km/h、航続距離:1390km、出力:2250hp、
武装:20mm機銃×4、51ロケット弾×4、乗員:1名

F4Fが初の単葉艦上戦闘機、F6FがそのF4Fの拡大版、と開発を続けてきたグラマン社だったが、アメリカ軍が捕獲した零戦をまえに、その徹底的な重量軽減構造に大きな衝撃を受けたという。平凡な設計のF6Fを、軽量コンパクトにすればより高い性能が比較的簡単に得られる、と悟ったグラマン社は、F8Fの設計から初飛行まで、わずか10ヶ月のスピード開発を見せる。グラマン社の技術力もすばらしいが、零戦のコンセプトが回りまわって敵戦闘機に影響を与えていた、というのもおもしろい。エンジンはほぼ同じだが、F8FはF6Fに比べて機体サイズは3分の2になり、重量は1トンも軽くなった。機体デザインも空力的に洗練され、性能は飛躍的に向上した。艦上戦闘機としては初の与圧キャビンや安全翼端(多大な加重が機体にかかる)、主翼が折れるまえに、あらかじめ爆発ボルトを取り付けた部分から左右の翼が同時に外れて大事故になるのを防ぐ設計)などの新機構も盛り込まれ、1261機が生産された。しかし太平洋戦争には間に合わず、朝鮮戦争にも参加しなかった。その後、武装を外したF8Fは、民間エアレース界で活躍し、レスプロ機の世界最高速度記録(776.4km/h)も作っている。

ヴォート F4U コルセア

全長:10.26m、全幅:12.49m、重量:5461kg、最高速度:670km/h、航続距離:1609km、出力:2100hp、
武装:12.7mm機銃×6、爆弾900kg、51ロケット弾×8、乗員:1名

1936年、ヴォート社は同グループ企業のプラット&ホイットニー社が開発していたダブル・ワスプと呼ばれる空冷2重星型18気筒2000馬力級のエンジンを利用し、これに特化した機体を作ることで性能を極限まで高めようと計画した。ここからF4Uの長い開発がスタートする。機体は性能を上げるために可能な限り小型にし、高速を実現するために大直径のプロペラを取り付ける。F4Uに採用された4メートルもの直径のプロペラは、戦闘機はもちろん、爆撃機などにも前例のない大型のも



【ヴォート F4U コルセア】

のだった。プロペラを大きくすれば脚が必然的に長くなる。しかし艦上機としては脚が長すぎれば強度が不足する。そのため翼を逆ガル翼(カモメの翼を正面から見た形がガル翼。それを上下逆さまにしたのが逆ガル翼)として脚の短縮を図った。エンジン吸気口やオイル・クーラーも主翼前縁に設けて、前面投影面積を小さくした。1940年5月、F4Uは初飛行し、650km/hという高速を出す。本来ならここで、F4Uが本格採用となるところなのだが、その後、本機を空母で運用するのに問題があることがわかってきた。着艦速度が速すぎて主脚の強度が足りない、コクピットが後方にあるため、着陸時に主翼が邪魔になってパイロットが甲板を見ることができない、などなど。これらのことがあって、海軍はグラマンのF6Fを先に量産配備することになったのである。ヴォート社は、コクピットの位置を高くしたり、尾輪を長くしたり、細部を変更するなど、懸命の改良を施した。本機はまず海兵隊に配備されて陸上基地から運用され、好成績を残す。その後、改良で実用性の高まったのち、1944年から空母への本格的配備が始まった。1945年2月から生産の始まったF4U-4型はエンジンをさらに大出力のものとし、細部も大幅に改良され、718km/hという速度を実現した。朝鮮戦争にも参加している。2000馬力を超える実用エンジン、時速700キロを超える速力、いずれも日本の戦闘機には夢のような性能だった。

ダグラス SBD ドントレス

全長:9.79m、全幅:12.65m、重量:3780kg、最高速度:405km/h、航続距離:2165km、出力:1000hp、
武装:12.7mm機銃×2、7.62mm機銃×2、爆弾450kg、乗員:2名

もとはノースロップ社が開発していたBT-1が原型。その後ノースロップ社がダグラス社の一部門とされたため、ダグラス社の手で開発が進められ、1938年4月に初飛行した。平凡だが手堅い設計で順次改良され、最終的には5936機もが生産された。これは、ほぼ同等の性能を持つ日本の九九艦爆の4倍近い。近代総力戦はやはり数の勝負だ、というのがよくわかる。ミッドウェー海戦では日本の主力空母4隻を撃沈する戦果を上げ、太平洋戦争をアメリカ勝利に導く転機を作った。名前のドントレスは、豪胆な、という意味。

カーチス SB2C ヘルダイバー

全長:11.18m、全幅:15.14m、重量:7536kg、最高速度:475km/h、航続距離:1875km、出力:1900hp、
武装:20mm機銃×4、7.62mm機銃×2、爆弾900kg、乗員:2名

ドントレスの後継機として1938年に仕様が出され、開発が始まった機体。コンベではカーチス社とプリュスター社の試作機が採用され、ヘルダイバーは量産の注文を受ける。プリュスター社のバックニアは主に輸出向けに振り分けられた。つまりヘルダイバーは明確にドントレスの後継機に指名されたようなものだが、試作機は墜落して大破し、生産型には大きな欠陥があることがわかって生産ラインは大混乱をきたした。それでも改良を行いながら生産を続けるが、実用の域に達したのは1943年の7月以降だった。最後まで安定性の不良、急降下時の舵の重さや発着艦性能の悪さに悩まされたが、それでも6199機が生産され、数で日本軍を圧倒した。

ダグラス A-1 スカイライダー

全長:15.3m、全幅:12m、重量:7950kg、最高速度:518km/h、航続距離:2100km、出力:2700hp、
武装:20mm機銃×4、2.75inロケット弾×76、爆弾7500kg、乗員:1名

大量に使用された最後のレシプロ戦闘用航空機、の位置を占めるスカイライダーの開発は、1944年に始まる。タフな艦上攻

撃機として計画された同機は、1945年3月に初飛行するが、まもなく第二次大戦は終了。世界の第一線機は急速にジェット化の道を進んでいった。しかし朝鮮戦争が勃発すると、スカイレイダーの優秀性が発揮され、前線で活躍することになる。1954年2月の生産終了時点で3180機のスカイレイダーが配備されていた。しかしこれだけで同機の生涯は終わらない。アメリカがベトナム戦争に本格介入するようになるとスカイレイダーもこの戦場に投入される。海軍だけでなく、第二次大戦後創設された空軍も同機を使用した。スカイレイダーは大馬力のエンジンによる豊富な搭載量を誇り、機体はとにかく頑丈で整備性にすぐれ、操縦は素直で稼働率が高かった。機体には全部で520kgもの装甲板が取り付けられており、地上攻撃に威力を振るった。二人乗りのA-1Eも作られている。

ダグラス TBD デバステーター

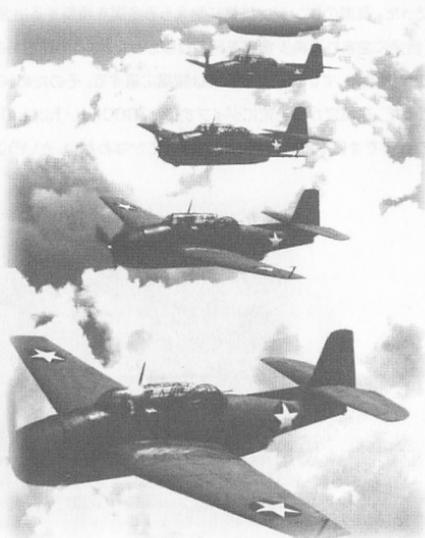
全長:10.67m、全幅:15.24m、重量:4473kg、最高速度:332km/h、航続距離:669km、出力:900hp、
武装:7.62mm機銃×2、爆弾/魚雷900kg、乗員:3名

1934年から、アメリカ海軍では空母部隊の整備のために新型雷撃機を採用することになった。このように本機の開発は古く、太平洋戦争が開戦したころには性能もすいぶん不足していた。膝で編んだ籠のようなキャノピー形状も古さを感じさせる。ミッドウェー海戦では、本機を装備する1個雷撃中隊が全滅、1個中隊がやはり壊滅的被害を被り、そうそうに第一線から引き上げられてその後は練習機などに使われた。デバステーター、とは、国土を荒らす者、といった意味。

グラマン TBF アベンジャー

全長:12.19m、全幅:16.51m、重量:6200kg、最高速度:436km/h、航続距離:1810km、出力:1700hp、
武装:12.7mm機銃×1、7.62mm機銃×2、爆弾/魚雷900kg、乗員:3名

デバステーターの後継機として1941年8月に初飛行。戦闘機を得意とするグラマン社が始めて手がけた爆撃/雷撃機で、太い胴体の下側に密閉式の爆弾槽を持ち、爆弾が魚雷1発を内蔵することができた。アベンジャーの初陣はミッドウェー海戦だったが、6機のうち5機が撃墜され、1機も大きな損害を受けるなど、散々なデビュー戦となった。しかし実用性の高さ、頑丈な構造が幸いして量産が続けられ、武器貸与法に基づいて一部はイギリスにも送られた。総生産数は9836機。日本の戦艦、大和、武蔵撃沈の戦果も、本機によるところが大きい。アベンジャーとは、復讐者、の意味。



【グラマン TBF アベンジャー】

ダグラス C-47 スカイトレイン

全長:19.43m、全幅:29.11m、重量:11790kg、最高速度:370km/h、航続距離:2575km、出力:1200hp×2、
武装:なし、乗員:2~3名

輸送機の傑作として、アメリカ陸海軍、海兵隊でも大戦の全般を通じて大量に使用された機体。そのもとは民間の旅客機 DC-3で、なんと日本もライセンス生産権を獲得して輸送機として使用している。零式輸送機と名づけられた機体は、エンジンを三菱製の金星に換装するなどして細部は異なっていたが、全体のフォルム、見た目はそっくり。もしもC-47と零式輸送機が戦場で出会うことがあったら、それは奇妙な光景だっただろう。C-47は兵員や物資の輸送のほか、特殊電子装置装備機、空海戦や航法の訓練機としても使われた。一部は未開の地などでまだ現役使用されているという。

ロッキード P-38 ライトニング

全長:11.53m、全幅:15.85m、重量:9806kg、最高速度:666km/h、航続距離:3025km、出力:1425hp×2、
武装:20mm機銃×1、12.7mm機銃×4、爆弾1440kg、乗員:1名

双発双胴形式というユニークなレイアウトに排気タービン過給機を装備した重戦闘機。また、零戦なみの3000キロ以上という長大な航続力を持ち、爆撃機の援護をして敵地に侵入する制空戦闘機として、大きな搭載量や重武装を活かした戦闘爆撃機としても活躍した。双発機は単発機に比べて大柄になり、どうしても運動性能が落ちる。それでも本機の運動性能は双発機と思えないほど良かったが、やはり本領は排気タービンにモノを言わせた高高度性能とスピード重視の一撃離脱戦法だった。排気タービン過給機とは、簡単に言えばターボチャージャーのこと。空気を圧縮して送り込み、内燃機関の燃焼効率を高める点では一連の過給機（スーパーチャージャー）と同じだが、それをエンジン排気圧で行うのが排気タービン。いまでは軽自動車にすら付けられているメカニズムだが、日本はおろかドイツでも、戦争期間を通じて最後までモノにならなかった技術だった。高温のエンジン排気に耐える金属を精製する冶金技術に一步遅れをとっていた、あるいは資源を持たざる国ゆえ、合金に含まれる希少金属を得られなかった、などの理由もあるだろう。いずれにせよP-38がこの排気タービンを戦争の最初から装備していたという事実は驚嘆に値する。そのため、6~7000メートル以上の高空では、日本軍機は太刀打ちできなかった。高高度から一気にダイブすると、800km/h以上の高速を苦もなく出すことができた。弱点は、3000メートル以下の低空では日本軍戦闘機の格闘性能にかなわない、ということくらいか。P-38の優秀性は、アメリカ陸海軍を通じて、撃



【ロッキード P-38 ライトニング】

墜王の1位から3位までを本機のパイロットが独占していることから裏付けられよう。山本五十六連合艦隊司令長官の搭乗機をブーゲンビル島上空で撃墜したのも本機だった。また、別の逸話だが、自由フランス軍のパイロット、サン・テクジュベリ（「星の王子さま」の作者）は、1944年7月31日、本機を駆って偵察任務に出撃したが帰投せず、行方不明となった。

ベル P-39 エアラコブラ

全長:9.21m、全幅:10.36m、重量:3465kg、最高速度:579km/h、航続距離:1770km、出力:1150hp、
武装:37mm機銃×1、12.7mm機銃×2、7.62mm機銃×2、乗員:1名

重量物を重心点近くに置けば機体の運動性能が向上する。航空機にとって最大の重量物は言うまでもなくエンジンだから、これを機体中央＝パイロットの操縦席後方に置いて重量物をひとつにまとめ、重心点とする。自動車で言えばF1マシンのようなミッドシップレイアウトと言える。この方式は、機首にエンジンを持たないため、機首を絞り込むことができ空気抵抗が軽減するし、武装を集中できる。エンジンからプロペラまでは延長軸を使って動力を伝えた。ベル社はさらにエンジンに排気タービン過給機を取り付け、高高度迎撃戦闘機を狙っていた。一見いいことづくめのようなこの機体だったが、アメリカ陸軍はこのような機体を不要と考え、近接支援戦闘機、つまり対地攻撃機へ転換するよう命じた。高高度性能にすぐれたP-38がすでにあるし、新興のベル社は継子扱いされたのかもしれない。排気タービンを取り外したP-39は当然高高度性能、最高速度、上昇力も低下した。しかも対地攻撃機としては防弾装備が不足していた。けっきょくアメリカ陸軍は本機をほとんど配備せず、武器貸与法によってソ連や自由フランス軍に大量供与した。一部はニューギニアやガダルカナルで零戦と戦ったが敵ではなく、その反り返ったようなスタイルに、日本軍機パイロットから「カツオ節」なるニックネームをちょうだいした。しかしソ連では対地攻撃機として重宝され、ドイツ地上軍を苦しめたのである。

カーチス P-40 ウォーホーク

全長:9.67m、全幅:11.37m、重量:3607kg、最高速度:570km/h、航続距離:563km、出力:1150hp、
武装:12.7mm機銃×6、爆弾225kg、乗員:1名

昔のアメリカ製戦争映画を見ると必ずといっていいほどこの飛行機が登場していた。その意味でも有名な機体と言えるかもしれない。もとは1934年に設計された同社のP-36で、空冷エンジンのP-36を液冷エンジンに換装することで安価に、早く、新型航空機が作れる。このカーチス社の提案を陸軍航空局が採用し、1938年10月、早くも試作機が初飛行した。当時のアメリカはナチスドイツの驚異を感じつつも、その戦略方針は必ずしも明確ではなかった。そのため、新鋭機はほしいがハッキリしたイメージを持つことができず、要求は中途半端なものとなった。できあがったP-40も、大味で凡庸な機体だった。そのため、零戦やドイツのBf109などを相手に大きな損害を出すことになる。しかし性能はともかく、とにかく頑丈で、操縦性能も素直で安定性に優れるなど、決して駄作機とはいえないはず。なにより、13738機も生産され、ヨーロッパ、北アメリカ、中国、東南アジア、太平洋と、あらゆる戦場で戦い、「時間を稼いだ」点は大いに評価されるだろう。

リパブリック P-47 サンダーボルト

全長:10.92m、全幅:12.43m、重量:6623kg、最高速度:690km/h、航続距離:764km、出力:2300hp、
武装:12.7mm機銃×8、5inロケット弾×10、爆弾1100kg、乗員:1名

革命後のロシアからアメリカに亡命したアレクサンダー・カルトベリ技師が設立したリパブリック社（1938年にセバスキー

社から改称)が開発した機体。なによりもまずスペックを見てもらいたい。6トンを超える重量はこれだけで零戦の2倍以上。フル装備では離陸総重量は9トン近くに達し、日本の双発爆撃機並みである。日本の軽戦車よりも重いのだ。この重く大きな機体を、排気タービン過給機を装備した2300馬力のエンジンで、700km/h近い速度で飛ばすのだから、技術の違いというものを改めて感じさせられる。1942年3月に初の生産型が完成したP-47は、サンダーボルト(電光)と名づけられたが、そのあまりに大きく、威圧的な機体をパイロットたちはジャガーナート(怪物)、略してジャグと呼んだ。1943年から生産されたP-47 D型はP-47の決定版とも言えるタイプで、全周視界に優れた涙滴型キャノピーとなり、さらに高出力のエンジンに換装され、武装も強化された。P-47の総生産数は15683機に達し、アメリカの勝利に大きく貢献した。これはアメリカ戦闘機中最大の数である。



【リパブリック P-47 サンダーボルト】

ノースアメリカン P-51 ムスタング

全長:9.82m、全幅:11.27m、重量:4581kg、最高速度:703km/h、航続距離:1529km、出力:1490hp、武装:12.7mm機銃×6、爆弾900kg、乗員:1名

S・スピルバーグ監督の映画「太陽の帝国」で、ラスト近く、主人公の少年が「空のキャティラックだ!」と叫んで手を振る飛行機が、このP-51だ。アメリカ陸海軍を通じて最優秀の戦闘機、そして第2次世界大戦中、最優秀の呼び声も高い本機の成り立ちは、ある意味数奇なものだった。1939年、すでにドイツと交戦中だったイギリスは、アメリカに武器購入使節団を送り、



【ノースアメリカン P-51 ムスタング】

ノースアメリカン社にP-40の生産を依頼した。しかしP-40は前述のように凡庸な機体でこの当時すでに旧式だった。ノースアメリカン社は、P-40の生産準備に要する120日間で新型戦闘機を開発できる、と使節団に逆提案。実際に117日間で完成したのがP-51の原型機、NA-73Xだった。NA-73XはP-40と同じアリソンエンジンを搭載していながら、P-40より40km/hも速いことを証明し、早くも傑作機の片鱗を見せたが、アメリカ陸軍は偵察機として少数を採用しただけだった。理由は、アリソンエンジンが中高度以上で出力不足なこと、それに新興のノースアメリカン社に対する陸軍航空局の官僚主義的対応、などもあったようだ。しかしイギリスに渡ったP-51がロールスロイス社のマーリン(魔術師)エンジンに換装すると、速度は一挙に80km/hもアップし、他の性能も飛躍的に向上した。ムスタングXと呼ばれたこの機体に驚嘆したアメリカ陸軍は、すくさまマーリンエンジンをバッカード社に国産化させ、P-51への装備を決定した。たった1500馬力程度のエンジンでP-47よりも高速を達成した本機の設計がいかにすぐれていたかがわかる。その主翼は、空気抵抗の少ない層流翼という形状を採用しており、日本の航空技術者に、「ムスタングの神秘翼」とまで言わしめた。そのためP-51は燃費もよく、ドイツ中枢部を爆撃するアメリカ陸軍爆撃機を全行程で援護することができた。また生産にも十二分に配慮されていて、機体は5分割して別個に生産するようになっていた。ノースアメリカンのイングルウッド工場では、1本の生産ラインから24時間で22機のP-51を生産することができたという。空のキャディラックは、じつは大衆車なみの生産力に裏付けられていたのである。P-51の総生産数は14819機。P-47にはわずかに及ばないが第2位だ。P-51の戦果については枚挙にいとまがないが、ヨーロッパ戦線だけで、敵機4950機を撃墜し4131機を地上などで破壊した。これは連合軍全体が敵航空機に与えた損害の49パーセントに相当する。

ペル P-59 エアロコメット

全長:11.62m、全幅:13.87m、重量:4910kg、最高速度:650km/h、航続距離:604km、推力:748kg×2、武装:37mm機関砲×1、12.7mm機銃×3、爆弾900kg、乗員:1名

アメリカ最初のジェット戦闘機。当時、ジェットエンジンは最高機密だったため、特命の形でペルー社に試作発注された。形式名も、そのころペル社が開発していたレシプロの双胴戦闘機XP-59を秘匿のために使い、XP59-Aとした。イギリスのホイットル・ジェットエンジンを国産化したG.E 1-Aを両翼付け根に2基装備して1942年10月に初飛行。しかしエンジンの推力の低さから、650km/hとレシプロ戦闘機以下にとどまった。その後もエンジン開発は続けられて推力が高まり、速度も向上したが、ロッキード社のジェット戦闘機P-80の成功が確実となったため、それ以上の開発は放棄された。それでも試験機として50機以上が生産されている。

ボーイング B-17 フライイングフォートレス

全長:22.78m、全幅:31.63m、重量:29484kg、最高速度:462km/h、航続距離:5800km、出力:1200hp×4、武装:12.7mm機銃×13、爆弾3600kg、乗員:10名

1934年5月に陸軍航空局から出された大型長距離爆撃機の開発要求に対し、ボーイング社はB-17の原型となる4発の大型爆撃機プランを提出した。それ以前に試作されたXB-15の経験も大いに活かされたこの機体は良好な性能を示したが、アメリカ陸軍はこれほどの高性能機は不必要と判断。ダグラス社の平凡な双発爆撃機B-18を採用する。B-17に比べ、B-18の価格は半額以下、ということも大きな理由だった。いちおう13機の試作機生産が認められたB-17だったが、ヨーロッパで戦雲が広がるとその存在感が大きく浮上、1939年7月から生産型が正式に就役する。以降、アメリカ軍の主力爆撃機として運用され、主にドイツ本土への爆撃ミッションに就いた。ドイツ空軍の抵抗も激しく、ときには大きな損害を出した

が、軍事施設、兵器生産工場、交通網などへの攻撃は続けられ、確実にドイツの敗戦を早めるきっかけとなった。総生産数は、空の要塞、にふさわしい12726機。これほどの大型、高性能、高価格機を開発し、1万機以上も生産する国力には、やはり感服すべきだろう。



【ボーイング B-17 フライングフォートレス】

コンソリデーテッド B-24 リベレーター

全長:20.47m、全幅:33.53m、重量:25400kg、最高速度:475km/h、航続距離:5960km、出力:1200hp×4、
武装:12.7mm機銃×10、爆弾5800kg、乗員:12名

これも、B-17の生産を依頼されたコンソリデーテッド社が、新型爆撃機の開発を陸軍に逆提案して実現したことから開発が始まる。P-51といい本機といい、チャンスの国アメリカ、を感じさせるエピソードと言えるだろう。B-24は、B-17同様、排気タービン過給機付きの4発爆撃機として1939年12月に初飛行した。B-17より4年もあとの設計のため、性能は向上し、なにより爆弾搭載量が大きく上回っていた。半面被弾に弱いという弱点があり、対ドイツ戦の主役をB-17に譲ることになる。しかし太平洋戦線では大いに活躍し、B-29が登場するまでの局面を繋いだ。総生産数18181機という驚異的な数字が、それを物語っているだろう。リベレーターはもちろん、解放者、の意味。

ノースアメリカン B-25 ミッチェル

全長:15.82m、全幅:20.6m、重量:15876kg、最高速度:438km/h、航続距離:2173km、出力:1700hp×2、
武装:12.7mm機銃×12、爆弾1350kg、乗員:5名

本機を有名にしたのは1942年4月の東京初空襲だろう。空母ホーネットから発進した16機のB-25が、油断していた日本の防空網をやすやすと破って東京を初爆撃した。被害よりも、面子をつぶされた日本陸海軍がその後の攻勢を急ぎ、ミッドウェーへの道を早めたと言われている。本機はこれと違って新味のない機体設計と性能が逆に功を奏し、アメリカ陸軍の代表的な双発爆撃機となった。多くの派生タイプがあるが、地上/艦船への攻撃能力を高めたG型は、機首側面の防弾装甲を強

化し、武装には75ミリ砲を搭載していた。戦車の主砲のような砲を航空機に搭載していたのである。B-25は11000機近くが生産され、ヨーロッパ、太平洋両戦線で活躍したほか、戦後も練習機として使用されている。



【ノースアメリカン B-25 ミッチェル】

ボーイング B-29 スーパーフォートレス

全長:30.18m、全幅:43.05m、重量:54480kg、最高速度:576km/h、航続距離:5230km、出力:2200hp×4、武装:12.7mm機銃×10、爆弾9000kg、乗員:10名

空の超要塞、B-29はその大きさ、性能、爆弾搭載量のどれをとっても第二次大戦最高の爆撃機だろう。その開発構想は1938年ごろからボーイング社社内で始まっており、ヨーロッパで戦争が始まると、ボーイング社は自社資金を投入してモデル334A案のモックアップまで製作した。1940年に陸軍が新たな大型爆撃の要求仕様をまとめると、ボーイング社はモデル334Aを改良した341を提示。さらに陸軍による改良点を入れ込んだ345が、のちにB-29の原型となる。陸軍の要求に応えるため、ボーイング社はB-29に数々の新機構を投入し、それゆえに開発は困難を極めた。たとえば極端にアスペクト値の高い主翼。つまり長く、大型機としては異様に幅が短いのだ。これは空気抵抗を少なくして高速を出すためだったが、反面、翼面加重が高くなって、“浮きにくく”なる。ボーイング社は層流翼断面を採用し、離着陸時にはファウラーフラップを展開して翼面積を20パーセントも増やすことで解決した。他にも、完全与圧キャビン（旅客機と同じように、機内の空気圧が地上と同じに保たれる機密構造）、リモコン式動力銃塔、電子機器の大幅な導入、それに、新開発の排気タービン過給機付きR-



【ボーイング B-29 スーパーフォートレス】

3350エンジン…。ことにエンジンの開発とその冷却方法には試行錯誤が繰り返された。B-29は1942年9月に初飛行するが、その2ヶ月後には、試作2号機が飛行中に火災を起こして墜落。搭乗していたテストクルー10人全員が死亡するという大事故にも見舞われた。1944年春、数々の困難を乗り越えてついにB-29の生産が開始されたころには、ヨーロッパでの戦局は体勢が決しつつあった。そこでB-29は対日作戦に投入されることになる。最初は中国国内の基地から、サイパン島やテニアン島がアメリカ軍の手に落ちると、同地に建設された基地から、B-29の出撃は活発化し、日本の主要都市は次々と灰燼に帰していくこととなる。そして最後は言うまでもなく、B-29によって広島、長崎に投下された核爆弾が日本にとどめを刺した。

コンベア B-36 ビースメーカー

全長:49.44m、全幅:70.15m、重量:162532kg、最高速度:690km/h、航続距離:12067km、出力:3800hp×6
+推力:2361kg×4、武装:20mm機銃×16、爆弾4540kg、乗員:15名

1941年7月、アメリカ陸軍の要求した、いわゆる10-10ボマー計画に基づいて作られたのが、このB-36。B-29よりふた回りは大きく、その後のジェット爆撃機B-52よりも大きい。まさに量産配備された史上最大の爆撃機と言えよう。10-10ボマーとは、10000ポンド(4530kg)の爆弾を搭載し、10000マイル(16000km)を飛行できる爆撃機という意味だ。しかしコンベア社(1943年にコンソリデーテッド社とヴァルティエ社が合併した社名)はB-24の生産やB-29と競合したB-32の製作に忙殺され、B-36の開発は遅々として進まなかった。けっきょくB-36は第二次大戦中に完成せず、しかし戦後の冷戦構造のためにかえって存在は浮上し、開発が続けられた。核爆弾運搬機としてモスクワを攻撃するのが使命となったのだ。3800馬力というとほうもない馬力のエンジンを6基も積んだが、それでも出力が不足し、ジェネラル・エレクトリック製のジェットエンジンを4基も追加した。こうしてなんとか量産化にこぎつけたB-36だが、基本設計は第二次大戦中与古く、最新の電子機器には対応しきれず、わずか10年で現役を退き、本格的ジェット爆撃機B-52に道を譲った。

ロッキード P-80 シューティングスター

全長:10.52m、全幅:11.85m、重量:5310kg、最高速度:898km/h、航続距離:1610km、推力:1116kg×2、
武装:12.7mm機銃×6、爆弾900kg、乗員:1名

アメリカ軍初の実用ジェット戦闘機として大戦にも参加した機体。ベル社に先行開発させていたP-59に見切りをつけた陸軍は、その開発資料をロッキード社に提供し、1942年末から開発がスタートした。ロッキード社は1939年から独自にジェット機開発を進めていたというアドバンテージがあったため、このP-80開発も順調に進み、1944年4月には試作機が初飛行に成功した。さっそく量産が決定し、13機の先行量産期のうち2機がイギリスに、2機がイタリアに送られ、テストが試みられた。イギリスに送られた機体は2機とも事故で失われたが、イタリアの2機は数回の実戦ミッションもこなしたという。しかしライバルであるドイツのジェット戦闘機Me262と撃ち合う機会はなく、終戦を迎えた。最終的に917機が完成している。

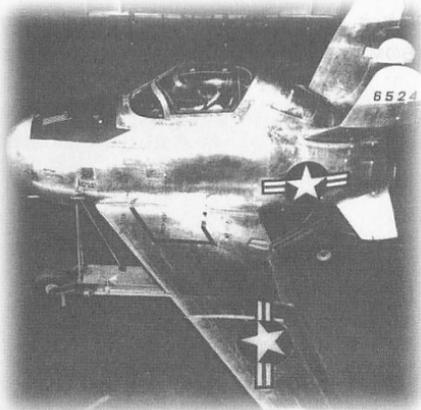
マクダネル XP-85 ゴブリン

全長:6.42m、全幅:4.52m、重量:2064kg、最高速度:1070km/h、滞空時間:30分、推力:1360kg、
武装:12.7mm機銃×4、乗員:1名

この全長、全幅の数字からわかるとおり、非常に小さな戦闘機である。そのタマゴ型のフォルムは、玩具にしたらデフォルメさ

れているのではと思うほどだが、これがもともとのデザイン。XP-85はB-36爆撃機の胴体内に積み込まれて、敵戦闘機の迎撃を行うために開発された専用戦闘機だった。敵国の奥深く侵入するB-36に航続距離でついて行ける戦闘機がないため、B-36自体に戦闘機を搭載するという方法が考えられたのだ。敵戦闘機が迎撃が上がってくるとXP-85を発進させ、その後またB-36へ帰投させる。帰投時には機体上の大型フックを母機の懸架装置に引っ掛けるようになっていた。このような形態を、パラサイト(寄生虫)・ファイターと呼ぶ。第二次大戦前にも、アメリカではアクロン、メーコン両飛行船にカーチスF9Cスパーローホークをパラサイト・ファイターとして搭載したことがあった。XP-85は1947年3月に原型機が発注され、48年8月に2号機が初めてEB-29Bを母機とした胴体からの発進に成功した。しかし帰投はより難しく、母機の後流に流されてフックを引っ掛けることができず、急速エドワーズ空軍基地へ緊急着陸して難を逃れたという。フックや尾翼に改良が加えられたが、やはり母機への帰投が非常に難しく危険であることがわかり、1949年末には開発計画が中止された。その後、世界的趨勢は空中給油による航続距離の伸張へと移ったので、この種のパラサイト・ファイターは開発されていない。

【マクダネル XP-85 コブリン】



アメリカ編 ~陸上兵器~

M2A4軽戦車

全長:11.6m、全幅:4.43m、全高:2.47m、重量:11.6t、最高速度:58km/h、最大装甲厚:25mm、
武装:37mm砲×1、7.7mm機銃×5、乗員:4名

第1次世界大戦では自国戦車を戦線に投入することなく終わったアメリカだったが、開発を怠っていたわけではなかった。1916年には、農業用トラクターを装甲し、砲塔を載せたCLB75を始めて開発し、その後もさまざまな戦車のプロトタイプが試された。しかし実際に配備されたのは1930年のT1戦車のみ。危機感を募らせた陸軍参謀総長マッカーサー將軍は機械化を強く要求し、1933年、ロックアイランド工廠でT2戦車が製作される。これがM2戦車の原型だった。M2シリーズは改良を続け、本格的生産型となったM2A4は1939年に完成した。365輛が生産され、一部はイギリスにも貸与されている。

M3軽戦車

全長:4.53m、全幅:2.23m、全高:2.51m、重量:12.4t、最高速度:58km/h、最大装甲厚:64mm、
武装:37mm砲×1、7.62mm機銃×5、乗員:4名

M2戦車の改良版だが、正常進化を遂げ、近代軽戦車として遜色ない水準に完成した。M3軽戦車が制式化されたのは1940年7月で、そのころすでにポーランドやフランスはナチスドイツに敗れ去っていた。それら戦闘の教訓が反映されているのが

大きかったのだろう。もっとも大きな改良点は装甲の強化で、前面装甲版で37ミリに増加した。他にも、砲の照準を安定させるジャイロスタブライザー、砲塔バスケットも取り入れられる。砲塔バスケットとは、乗員の一部が砲塔に連結された床に乗って、砲塔といっしょに回転する仕組み。これがないと、砲塔のすばやい回転ができず、砲の左右の動きに乗員がついていけない。また砲塔はすでに動力旋回式だった。後期になると傾斜装甲や溶接式構造なども大幅に取り入れられている。少々酷だが、日本の九五式軽戦車と較べてみたとき、サイズはほぼ同じなのに倍近い重量、重さをものともしない機動性、数々の先進的構造のため息が出る思いだ。M3シリーズは1943年10月までに13859輛が生産され、ヨーロッパ、北アフリカ、太平洋の島々、と、あらゆる戦場で戦った。ビルマではイギリス軍が撤退した際、十数輛のM3が日本軍に捕獲され、使用された。これらのM3を装備した部隊は、皮肉にも日本軍最強の戦車部隊となったのである。



【M3軽戦車】

M5軽戦車 スチュアート

全長:4.84m、全幅:2.29m、全高:2.57m、重量:15.2t、最高速度:58km/h、最大装甲厚:51mm、
武装:37mm砲×1、7.62mm機銃×3、乗員:4名

M2系列軽戦車の決定版。M3シリーズの生産が拡大するなか、搭載するエンジンの不足が目立ってきていた。このため、自動車メーカーのGM社キャディラック部門は陸軍装備局に自社製自動車エンジン2基を搭載する案を提出し、これが認められる。専用のエンジンがダメなら、自動車エンジンを2基積んでしまえ、という柔軟性があったし、なにより、簡単な改造で戦車にも積める自動車エンジンが普通にある、という技術の高さを物語る。兵器産業を支える自動車産業、家電産業など、広い技術力の裾野があったからこそ、こういことが簡単に可能だった。自動車エンジンに加えてミッションも移植され、自動変速（オートマチックトランスミッション!）となっていたから、乗員はさぞ快適だったろう。GM社キャディラック部門だけでなく、アメリカンカーアンドファンダリー社もM5の生産に参加し、総生産数はじつ15694輛に及んだ。

M24軽戦車

全長:5.56m、全幅:2.99m、全高:2.76m、重量:18.3t、最高速度:56km/h、最大装甲厚:38mm、
武装:75mm砲×1、12.7mm機銃×1、乗員:5名

ヨーロッパ戦線でのM3/M5シリーズの実績を見て、より強力な軽戦車が必要と判断した陸軍は、新たに75ミリ砲を搭載し、

より防御力を強化したT7を試作した。しかし要求を盛り込むとT7は重量25トンにも達し、とても軽戦車とは言えない物になってしまった。けっきょくT7はM7中戦車となり、空白となった軽戦車のカテゴリーを埋めるためにも、再びGM社キャディラック部門に発注がなされ、これがM24となる。75ミリ砲といっても通常の戦車砲では軽戦車にとって大きすぎるため、B-25爆撃機に搭載されていた小型軽量の75ミリ砲が選ばれた。車体も大型化し、乗員も通常の戦車並みの5人に増えている。近代戦車の搭乗クルーは、操縦手、無線手兼前方機銃手、砲手、装填手、それに戦車長の5人で、戦車長は判断と指揮に徹するというのがドイツ式だった。その後の各国の戦車は、ドイツ戦車を真似たのである。M24は1944年3月から生産が開始され、4070輛が生産された。軽戦車といっても、18トンという重量は、日本で言えば3式中戦車とほぼ同じである。

M3中戦車

全長:5.6m、全幅:2.7m、全高:3.1m、重量:27.8t、最高速度:34km/h、最大装甲厚:51mm、武装:75mm砲×1、37mm砲×1、7.62mm機銃×4、乗員:6名

アメリカ陸軍初の中戦車M2はM2軽戦車（軽戦車も中戦車も同じ型番で紛らわしいが別物）シリーズをスケールアップしたようなデザインで主砲も同じ37ミリ砲だった。ヨーロッパの戦況を見るに、中戦車には75ミリ砲が必要、と痛感するも、それほどの大口徑砲を採用した経験がなかったため、旋回砲塔への搭載は見送って車体前面右側に自走砲のように取り付けることにした。さらにその上に37ミリ砲を持つ砲塔を載せたから、M3はまるで2階建てのようなスタイルになった。背が高くなれば前面、横面とも暴露面積が大きくなり、発見されやすく、被弾もしやすくなる。それでもヨーロッパではイギリスが苦境に陥っており、一刻も早く新型中戦車を送り届けようと、既存の技術で手堅くスピード設計・量産が行われたのだ。事実、M3中戦車は北アフリカのイギリス軍に大量に送られてドイツ軍と戦い、エジプトの陥落を食い止めたのである。このM3の設計、生産にも自動車メーカーのクライスラーが大幅にかかわっている。1941年4月から、5000輛近くが生産された。



【M3中戦車】

M4中戦車 シャーマン

全長:5.89m、全幅:2.61m、全高:2.74m、重量:30.3t、最高速度:34km/h、最大装甲厚:89mm、武装:75mm砲×1、12.7mm機銃×1、7.62mm機銃×2、乗員:5名

75ミリ砲を搭載した中戦車の本命としてM4は1941年3月から設計に入り、翌42年2月には量産に入るというスピード開

発が行われた。シャーシーはM3のものがそのまま流用されたが、車体製作にリベット留め工法は廃止され、鋳造、電気溶接が用いられた。リベット留め（鋲接）は、装甲版どうしを鋲で留めるのだが、砲弾が当たるなど瞬間的に大きな力が加わると鋲が脱落し、それが戦車内を銃弾のように飛んで乗員を殺傷する恐れがある。また、リベットで接合された部分から装甲が裂けて分解することもあった。電気溶接や鋳造は重量軽減の点からも優れていたのである。それにしても車体を丸ごと鋳造する巨大な鋳型や、それを行っての大量生産など、やはり技術力の高さはここでも証明されていると言える。M4は、大量に生産するため10社11工場で生産が行われ、エンジンも数種類があり、外形も異なっている。シリーズ全体の総生産数はなんと49234輦にも及んだ。M4はドイツの重戦車には火力や防御力がかなわなかったが、最後は数で圧倒した。また太平洋戦線では、日本軍を相手に無敵戦車ぶりを誇った。105ミリ砲を搭載したタイプも存在する。



【M4中戦車 シャーマン】

M4A1中戦車

全長:5.91m、全幅:2.62m、全高:2.74m、重量:28.3t、最高速度:42km/h、最大装甲厚:76mm、
武装:75mm砲×1、12.7mm機銃×1、7.62mm機銃×2、乗員:5名

通称シャーマン2と呼ばれるタイプ。以降、M4A2（シャーマン3）、M4A3（シャーマン4）、M4A4（シャーマン5）、M4A5（ラム1）、M4A6（シャーマン7）となる。M4シリーズの場合、型番によって武装が異なるわけではなく、装備するエンジンと車体の形状（工法）、つまりは製作所によって型番がつけられているのだ。それも微妙にズレやばらつきがあるので識別、類別するのが難しい。M4A1は基本的にも航空機用の空冷星型ガソリンエンジンを搭載し、主砲は75ミリ砲と76ミリ砲タイプがある。76ミリ砲は75ミリに比べ口径で1ミリしか違わないが、長砲身で、貫徹力に優れた砲弾を発射できる。76ミリ砲は1943年8月から生産され、M4A1は最初の生産タイプとなった。

M4A2中戦車

全長:5.91m、全幅:2.62m、全高:2.74m、重量:28.3t、最高速度:42km/h、最大装甲厚:76mm、
武装:75mm砲×1、12.7mm機銃×1、7.62mm機銃×2、乗員:5名

M4、M4A1に搭載された空冷星型ガソリンエンジンは被弾時に火災を発生しやすいという弱点があった。そのためドイツ兵

は、M4を「アメリカ兵のストーブ」と呼んだほど。M4A2ではジェネラルモーターズ製のトラック用ディーゼルエンジン2基に換装された。被弾に強くなったほか、星型エンジンでは車内を上下斜めにドライブシャフトが通っていたのが、この方式では床に近いところに変更されたため、乗員の居住性はよくなった。やはり75ミリ砲と76ミリ砲装備タイプがある。

M4A3中戦車

全長:5.91m、全幅:2.62m、全高:2.74m、重量:28.3t、最高速度:42km/h、最大装甲厚:76mm、
武装:75mm砲×1、12.7mm機銃×1、7.62mm機銃×2、乗員:5名

M4シリーズのうち、量産された事実上の最終型となる。エンジンはフォード社のV型8気筒水冷ガソリンエンジンとなり、細部も改良されてM4シリーズ最良のタイプと呼ばれた。1944年からは、強化型サスペンションの車体も採用されている。武装は、75ミリ、76ミリ、105ミリ榴弾砲のほか、威力の大きい榴弾を発射できる新型75ミリ砲もあった。この新型75ミリ砲搭載車は、装甲も強化され、M4A3E2、通称ジャンボ、と呼ばれた。また、さらに貫徹力の大きい改修型76ミリ砲を装備したM4A3E8、通称イーズイーエイトが、M4系列の最終形を飾った。

M26重戦車

全長:8.65m、全幅:3.51m、全高:2.78m、重量:41.8t、最高速度:40km/h、最大装甲厚:114mm、
武装:90mm砲×1、12.7mm×1、7.62mm機銃×1、乗員:5名

太平洋戦線では無敵を誇ったM4中戦車も、ヨーロッパではドイツ軍重戦車にまったく歯が立たなかった。もともとドイツの重戦車は少数で、連合軍の戦車に対して局地的にしか勝利を収めることはできなかったし、なにより連合軍には空からの分厚い援護がついていた。それでも前線の戦車部隊からはドイツのパンター、ティーガーといった大型戦車（パンターは中戦車に分類されていたが、重量は45トンと重戦車級）に太刀打ちできる重戦車のリクエストが相次いだ。陸軍兵器局は当



【M26重戦車】

時開発中だったT25をさらに装甲強化したT26を完成し、1944年12月から生産を開始。翌45年1月には最初の20輛がアントワープへ到着した。前線部隊からは、バンターやティーガーに対抗できるのは本車だけ、と高い評価を得るものの、すでにドイツ軍に組織的反抗の力はなく、戦闘らしい戦闘はほとんどなかった。太平洋戦線においても、1945年6月に沖繩に12輛が到着したが、すでに沖繩戦は終了しており戦闘には参加しないまま終わる。なお、当初重戦車に分類されていたM26は1945年5月になぜか中戦車に分類変更されている。M26が真価を発揮するのは朝鮮戦争においてであった。

M8自走榴弾砲

全長:4.41m、全幅:2.24m、全高:2.32m、重量:15.7t、最高速度:56km/h、最大装甲厚:28mm、武装:75mm砲×1、12.7mm機銃×1、乗員:4名

M5軽戦車をベースに75ミリ榴弾砲を搭載した。自走砲だが、旋回砲塔に搭載した点が、ドイツやソ連の自走砲とは開発思想の異なるところだろう。榴弾とは、弾着すると爆発する砲弾で、主に歩兵や装甲の薄い車両、それに対戦車砲やトーチカなどに対して使われる。いずれも、対人殺傷力が求められていることがわかるだろう。それに対して、戦車などの厚い装甲を貫通することを目的とするのが徹甲弾だ。本車は、ほとんどないに等しい砲身から、山なりの弾道の砲弾を撃ちだし、敵の拠点や、敵が立て籠もる建造物などを破壊するのを目的とする。1942年9月から、1778輛がGM社キャディラック部門で生産された。イギリス軍にも貸与され、ジェネラル・スコットと呼ばれていた。

M10対戦車自走砲

全長:5.97m、全幅:3.05m、全高:2.48m、重量:29.9t、最高速度:48km/h、最大装甲厚:64mm、武装:76.2mm砲×1、12.7mm機銃×1、乗員:5名

アメリカ陸軍は、正規の戦車とともに、装甲防御力は一段落ちるがより強力な火力を有する自走砲をもって、攻撃力の二本柱とする構想を持っていた。M4が正規の戦車の柱となると、それよりも攻撃力の大きな対戦車自走砲が求められる。陸軍兵器局はそこで主砲を高射砲から改良した3インチ(76.2mm)砲と定め、M3中戦車の車体に限定旋回式に搭載したM9をまず開発した。しかし直接車体に砲を載せたような限定旋回式では部隊の評判は悪く、続いてM4A2の車体に旋回式の砲塔を載せ、3インチ砲を搭載したM10が1942年6月に正式採用となる。一見戦車のようなだが、砲塔はM8同様天井のないオープントップ式。重量軽減のためもあるが、これは、砲塔乗員の視界を良くして、いち早く敵を視認するため。正規の戦車とまともに撃ち合えば勝ち目はない対戦車自走砲は、なにより敵より先に相手を見つけないことが死活条件だったのである。6706輛が生産され、より強力なM36対戦車自走砲にバトンタッチした。

3インチ高射砲M3

口径:76.2mm、砲身長:3810mm、重量:7600kg、初速:792m/s

アメリカ軍における万能砲で、高射砲、対戦車砲として多くの戦場で運営された。また船舶にも多く搭載されている。対戦車砲として使用した場合、APC弾を使用して初速792m/秒、射距離1000ヤード(約914m)で88mm、2000ヤードで75mm、HVAP弾を使用して初速1,036m/秒、射距離1000ヤードで135mm、2000ヤードで98mmの装甲板を貫徹可能だった。この砲はM10対戦車自走砲にも搭載されている。

M15A1自走対空砲

全長:6.64m、全幅:1.95m、全高:2.4m、重量:9.04t、最高速度:81km/h、武装:37mm砲×1、12.7mm機銃×2、乗員:7名

M3系ハーフトラックの車体に37ミリ砲1門と12.7ミリ重機関銃2丁を組み合わせた対空車両。前身のM15は1943年4月から680輛が、M15A1は翌44年2月から1652輛が生産され、アメリカ対空自走砲の中核となった。第二次大戦後は朝鮮戦争でも活躍し、のちに日本の自衛隊にも供与されて使用された。

LVT2

全長:13.72m、全幅:3.25m、全高:2.64m、重量:13.72t、最高速度:32(陸上)km/h、武装:12.7mm砲×1、7.62mm機銃×1、乗員:2+24名

LVTとは、Landing Vehicle Trackedの頭文字をとったもので、その名のとおり装軌式(キャタピラ式)の上陸用車両のこと。最初のLVTは、1930年代に民間人ドナルド・ローリングがフロリダの湿地帯で救難用車両として水陸両用車を製作したのが始まり。これが軍の目に留まり、海兵隊向け車両が発注された。1940年にはLVT1として正式採用され1255輛が生産される。LVT2はLVT1にサスペンションを取り付け、地上での走行性能を向上させたもの。24名の武装兵、または3トンの物資を輸送できた。水上走行には、日本の特二式内火艇のように車体後部に独立したスクルーを持つのではなく、キャタピラを動かし、キャタピラ自体の形状で水をかくようになっていた。

アメリカ編 ~ 艦船 ~

航空母艦 レキシントン級

全長:270.8m、水線幅:32.2m、基準排水量:36000t、速力:34ノット、兵装:20.3cm砲×4、12.7cm砲×12、航空機:90機

アメリカ海軍が保有した初めての本格的空母で、日本の赤城や加賀が改装されるまでは世界最大の空母だった。もとは建造中の巡洋戦艦で、ワシントン軍縮条約の結果、空母への改装が決定した。その意味でも日本の赤城、加賀、イギリスのクレイジャス級と誕生の経緯は似通っている。飛行甲板最前部と艦首を一体化し、船隊形状の中に航空機格納庫を取り込んだデザイン(=エンクロード方式。日本の多くの空母は、船体の上に格納庫を設け、その上に飛行甲板を敷いたような形をしている)は戦後のアメリカ空母の標準となり、卓見を感じさせる。煙突と大型の艦橋を右舷にまとめて配置した点も近代的だった。また飛行甲板にも装甲が施された強度甲板を採用していた。このレキシントンの時点で、アメリカ空母はデザイン的にほぼ完成していたと言ってもいいほどである。レキシントン、同型艦のサラトガとも、1927年竣工。レキシントンは、レディ・レックスと呼ばれて将兵に親しまれたが、1942年5月、珊瑚海海戦で日本艦上機の攻撃を受けて大破。8日に、味方艦の手によって沈められた。サラトガは1942年1月、日本の潜水艦伊6に雷撃されて損傷したが、復旧。このときの復旧工事で小規模な改装も施された。さらに伊26による雷撃でまともな損傷するがこれもやはり復旧し、太平洋戦争を最後まで戦い抜いた。

航空母艦 レンジャー級

全長:234.5m、水線幅:24.4m、基準排水量:14500t、速力:29.5ノット、兵装:12.7cm×8ほか、航空機:86機

初めから空母として建造されたアメリカ海軍最初の艦。竣工したのは1934年とレキシントン改装の後で、空母運用の実験艦のような性格もあり、日本の龍驤のようなものだったといえよう。両舷の煙突は折戻式で、鳳翔とも似ている。最初は甲板だけの上部構造だったが、のちにアイランド型艦橋が設置された。第二次大戦中は主に大西洋に配備されて行動した。1944年に太平洋に移動し、訓練艦となって一度も戦闘を経験することなく終戦を迎えた。1946年除籍。

航空母艦 ヨークタウン級

全長:246.9m、水線幅:25.3m、基準排水量:19800t、速力:34ノット、兵装:12.7cm砲×8ほか、航空機:100機

軍縮条約に残された2万トン以下の空母として1937年にヨークタウン、38年にエンタープライズが竣工した。3番艦のホーネットは、いわゆる無条約期間に計画され1941年に竣工。レンジャー級より大きな速力、防御力の強化などが盛り込まれており、本級をもってアメリカ近代空母の設計構想が固まった、と言える。盛り込まれた多くの機構のうち、例えば開放式格納庫は、舷側にシャッターを設けて、これを開けたときには格納庫の中が船の横から丸見えになる構造だ。開放式格納庫の利点は、もし敵の爆弾が飛行甲板を貫通して格納庫内で爆発したとしても、薄いシャッターを吹き飛ばして爆発エネルギーのほとんどが庫外へ逃げていくことだろう。それでも大変な被害には違いないが、艦の致命傷とはならない。それが密閉式だったらどうだろうか。頑丈に四方と床を囲まれた密閉式では、爆発力はすべて内部に蓄えられ、格納庫内を完全に破壊しつくすだろう。加えて、格納庫内には航空機のほか、爆弾や魚雷、可燃性の液体などがゴロゴロしている。開放式ならばいざとなったらシャッターを開けて人力で海中に投棄することもできる。密閉式の場合、甲板へのアクセスはエレベーターしかない。爆弾の被害でエレベーターが故障すれば、中の危険物を運び出す術はない。日本の空母は、最後までこの密閉型格納庫だった。しかも初期には飛行甲板に装甲を施していなかったため、爆弾が命中すると簡単に甲板を貫通して格納庫内で爆発することになる。ミッドウェー海戦ではまさにこのことが起こった。赤城、加賀などは格納庫の火災を止めることができず、艦を放棄せざるを得なくなったのである。船体や機関部がまだ無事なのに、火災を鎮火できず、日本の主力空母4隻はそろって火災によって失われた。のちに日本空母は飛行甲板を装甲化したのが、密閉式格納庫の構造を変えようとはしなかった。話が日本空母にそれしてしまったが、ヨークタウン級から採用された機構にはカタバルトもある。現代空母では当たり前になった、航空機を蒸気圧力などで一気に加速して飛ばす装置である。ヨークタウン級の飛行甲板前部には、2基のカタバルトが設けられている。このカタバルトを交互に使って、30秒ごとに航空機を射出することができた。格納庫から直接横方向へ射出するためのカタバルトまであった。カタバルトを持たない日本空母では、航空機は飛行甲板を端から全力疾走して発艦しなくてはならない。1機が発艦するのに1分以上はかかる。発艦時間が短縮されれば、じつは航空機の燃料も節約できるのだ。発艦した航空機は1機ずつ飛んでいくわけではなく全体で編隊を組むのだから、最初に発艦した機は最後に発艦する機を上空で待っていなければならない。これがばかにならない。100機が発艦するのに100分以上かかれば、それだけ待機時間が増えるのである。当然燃料はどんどん減っていくことになる。またカタバルト式なら、カタバルトの後ろは駐機スペースとして使えるので航空機の搭載量も増える。日本がカタバルトを知らなかったわけではなく、戦艦や巡洋艦に搭載した水上機はカタバルトで射出していたのだから、空母にカタバルトを装備しない理由がわからない、と思うのは筆者だけではあるまい。ヨークタウンはミッドウェー海戦で日本艦上機の攻撃を受けて大破したが沈まず、真珠湾へ回航中に日本潜水艦伊168に雷撃されて沈没した。エンタープライズは第2次世界大戦、南太平洋

海戦などで損傷しながらそのつど不死鳥のごとく蘇り、終戦を迎えた。ホーネット1942年10月、南太平洋海戦で日本軍機の攻撃を受けて沈没した。



【航空母艦 ヨークタウン級】

航空母艦 ワスプ級

全長:226.1m、水線幅:24.6m、基準排水量:14700t、速力:29.5ノット、兵装:12.7cm砲×8ほか、航空機:84機

1934年度計画で建造された小型空母。竣工は1940年になる。排水量はレンジャー級と非常に近いが、むしろヨークタウン級の縮小版という性格を持っている。就役後は大西洋に配備されていた。1942年4月、地中海のマルタ島ヘイギリス軍戦闘機を輸送する任務のあと、太平洋に移る。1942年9月、ガダルカナル島沖で日本潜水艦伊19の雷撃を受けて大破。火災が搭載ガソリンに引火して大爆発を起こしたという。それでも沈没せず、最後は味方艦によって処分された。アメリカ空母は大きさが同じでも日本空母より確実に航空機搭載量が1~2割多い。アメリカ艦上機が日本の艦上機よりも極端に小さいわけではないから、これもカタバルトの採用によるところが大だろう。

航空母艦 エセックス級

全長:267.2m、水線幅:28.4m、基準排水量:27100t、速力:33ノット、兵装:12.7cm砲×4ほか、航空機:100機

アメリカ近代正規空母の決定版として1940年から33隻が計画され、戦時中に17隻が就役。最終的に24隻が建造されて朝鮮戦争、ベトナム戦争にも参加した。ヨークタウン級の発展形として設計され、戦時下の急造にも応えられる構造ながら、将来の発展性の余裕も持っていた。防御力も強化されている。終戦間際に完成した2艦を除く15隻すべてが太平洋に投入され、まさに日本艦隊にとどめを刺した。被害を被った艦も数隻あるものの、戦没した艦は1隻もなかった。以前に失われたレキシントン、ヨークタウンの名称も、エセックス級空母として復活している。舷側に取り付けられた40ミリ4連装機銃のス

ボンソン(張り出し)は、パナマ運河通過時には取り外されるようになっていた。



【航空母艦 エセックス級】

軽空母 インディペンデンス級

全長:189.9m、水線幅:21.8m、基準排水量:11000t、速力:31.6ノット、兵装:40mm機銃×26、航空機:45機

クリーブランド級軽巡の船体を利用して設計された軽空母。1942年に計画され、戦時計画の一環として建造が督促された結果、9隻の同型艦すべてが1943年中に竣工した。軽空母とはいえ、この工業生産力には正直驚かされる。航空機の発着に邪魔にならないよう、艦橋は極小で、四本の煙突は湾曲して立てられていた。9隻すべてが太平洋で活動し、正規空母を補充して戦った。ただ1隻、プリンストンだけが1944年10月、フィリピン沖海戦で日本機の攻撃を受けて大破、のちに友軍によって処分された。

護衛空母 ロング・アイランド級

全長:150m、水線幅:21.2m、基準排水量:11000t、速力:18ノット、兵装:12.7cm砲×1、7.6cm砲×2、航空機:21機

護衛空母とは、輸送船団に随伴して敵の水上艦や潜水艦、航空機から船団を守るための空母。速力が18ノットと遅いのは、正規の機動部隊で運用される空母ではなく、足の遅い輸送船についていければいいため。本艦はディーゼル貨物船マーモックメイルを改装して作られたアメリカ最初の護衛空母となった。大西洋でイギリスやソ連向けに物資を運ぶ輸送船団は、ドイツの主にUボート(潜水艦)の過酷な攻撃にさらされていた。アメリカ海軍は1940年秋から検討を始め、商船を改装すれば短期間で小型空母が得られるとの構想にいたった。航空機を飛ばして海面を哨戒し、潜水艦を発見すると味方の護衛艦を誘

導するのが主な任務だった。本級はロング・アイランド1艦のみで、同型艦はない。戦争全期間を通じて大西洋で活動した。



【護衛空母 ロング・アイランド級】

護衛空母 チャージャー級

全長:150m、水線幅:21.2m、基準排水量:11000t、速力:18ノット、兵装:12.7cm砲×1、7.6cm砲×2、航空機:21機

ロング・アイランドに続いて就役したアメリカ護衛空母。同じように、商船リオ・デ・ラ・プラタを改装したものである。イギリスの要請によって改装されていた途中の艦を、アメリカが日本との開戦によって急に空母を必要になったため、イギリスから逆に引渡しの形をとってアメリカ艦隊に編入された。1942年就役。同型艦の4隻は、予定どおりイギリスに引き渡されている。

護衛空母 ボーグ級

全長:151.1m、水線幅:21.2m、基準排水量:9800t、速力:18ノット、兵装:12.7cm砲×2、cm砲×、40mm連装機銃×10、航空機:21機

アメリカ製護衛空母の本格的タイプ、第一弾の艦種。飛行甲板と格納庫を極力広げた結果、排水量はチャージャー級などに比べて減ったものの、同等の航空機搭載量を確保した。航空機を飛行甲板へリフトアップするエレベーターは2基に増えている。1942年から43年にかけて37隻が完成し、26隻がイギリス軍に引き渡された。11隻がアメリカ海軍で運用され、太平洋、大西洋の両方で使用された。同型艦の中でブロック・アイランドのみ、1944年5月、大西洋のカナリア諸島沖で、ドイツ潜水艦の雷撃によって戦没している。

護衛空母 サンガモン級

全長:168.6m、水線幅:22.9m、基準排水量:11400t、速力:18.3ノット、兵装:12.7cm砲×2、40mm機銃×28、航空機:34機

シマロン級補給艦を改造したもの。ボーグ級などのもとになったC3級貨物船のうち、4隻の手当てがつかず、シマロン級補給艦4隻を改造して当てることになった。護衛空母不足のおり、突貫工事が進められ1942年半ばには4隻とも完成し、連合

軍のトーチ作戦（北アフリカ上陸作戦）支援に投入されている。その後は太平洋に転じ、正規艦隊と行動をとにした。

護衛空母 カサブランカ級

全長:156.1m、水線幅:19.9m、基準排水量:7800t、速力:19.3ノット、兵装:12.7cm砲×1、40mm連装機銃×8、航空機:34機

アメリカ護衛空母中、もっとも多くの数が建造されたタイプ。1942年の計画で50隻が発注され、わずか1年間で50隻すべてが就航した。まさに恐るべき工業生産力である。商船ベースではあるがこれまでの護衛空母と異なり、最初から護衛空母として建造されているため、運用性、防御力など総合力で向上している。50隻中2隻を除いてすべてが太平洋に投入され、アメリカ艦隊に加わって作戦に従事した。ガンビア・ベイ、セント・ローがフィリピン沖海戦で沈没。日本戦艦金剛、あるいは大和の砲弾を喫しての沈没だった。日本の戦艦部隊は、アメリカの護衛空母艦隊を正規空母の機動部隊と誤認して攻撃したのである。他にも3隻が戦没しているが、そのうちの1隻、オマニー・ベイは、ルソン島沖にて神風特攻機の突入を受けて損傷。のちに友軍の手で沈められた。

護衛空母 コメンメント・ベイ級

全長:169.8m、水線幅:22.9m、基準排水量:10900t、速力:19ノット、兵装:12.7cm砲×2、40mm連装機銃×3ほか、航空機:34機

カサブランカ級に倣って、最初から護衛空母として建造されたタイプ。サンガモン級をベースとしている。建造発注がなされたのが大戦末期だったため、35隻が計画されたものの完成したのは19隻。そのうち終戦までに間に合ったのは10隻だった。16隻は建造途中でキャンセルされている。これら小型の護衛空母が活躍できたのは、やはりカタバルトの装備によるところが大きい。護衛空母の飛行甲板の長さは150メートル程度しかなく、滑走による発艦は不可能だったからである。

戦艦 アーカンサス級

全長:171.3m、全幅:32.4m、基準排水量:28000t、速力:21ノット、兵装:30.5cm砲×12、12.7cm砲×16ほか

アーカンサス級2隻のネームシップとして1912年に竣工。第一次大戦にも従軍したというベテラン艦である。連装砲塔を前後に2基ずつ、また艦体中央にも2基持っている艦形は、ちょうど同じころ竣工した日本の戦艦、扶桑級や伊勢級によく似ている。本艦はその後、大規模な近代化改修を受け、対空兵装も大幅に強化された。戦時中は主に大西洋で作戦し、トーチ作戦、ノルマンディ上陸作戦（オーバーロード作戦）を支援した。1945年には太平洋に転じて、硫黄島上陸作戦にも参加した。最期は1946年、ピキニ環礁における核実験に供されて沈没。2番艦のワイオミングは、ロンドン条約の結果、練習艦に改められている。名前でもわかるとおり、アメリカ戦艦の名称はすべてアメリカの州名からつけられている。

戦艦 テキサス級

（ゲーム中ではニューヨーク級）

全長:177.2m、全幅:32.3m、基準排水量:27000t、速力:21ノット、兵装:35.6cm砲×10、12.7cm砲×16ほか

同型艦のニューヨークとともに1914年に竣工した。アメリカ戦艦として始めて35.6センチ砲を搭載した超超級艦でもあった。第一次大戦にも参加し、1927年からはアーカンサス級に準じる大規模な近代化改装が行われた。1941年にも改装さ

れ、対空兵装が大幅に強化されている。第二次大戦ではほとんどを大西洋、地中海で行動した。その後、太平洋に投入され、硫黄島上陸戦の支援などにも従事した。ニューヨークは戦後の1948年、標的艦に供されて沈没している。

戦艦 オクラホマ級

(ゲーム中ではネバダ級)

全長:177.7m、全幅:32.9m、基準排水量:29000t、速力:20.5ノット、兵装:35.6cm砲×10ほか

1916年竣工。35.6センチ砲を全部で10門と、テキサス級と同じ攻撃力を持つが、防御力のほうは強化されている。1927年から近代化改装も施された。オクラホマは、太平洋戦争海戦時、同型艦のネヴァダとともにハワイ諸島真珠湾にあって、日本艦上機隊の攻撃を受けた。その結果、両艦とも大破し、港の底に着底するに至る。日本軍の戦果としては沈没に等しかったが、港は水深が浅いために外洋のように海の底へ沈んでしまうのではなく、船底が海底に着いてしまったわけだ。その後、ネヴァダは浮揚され、修理とともに大規模な近代化改装を受けた。それまでの高い三本マストを持った古めかしいスタイルは大幅に変えられ、対空兵装を増強し、レーダーや電子機器も装備された。主機関はそのままとされている。ネヴァダはアッツ島上陸作戦などに参加したのち、いったん大西洋に転じ、終戦間際に再び太平洋に戻っている。オクラホマのほうも浮揚されたがダメージが著しく、復旧に適さずと判断され除籍解体された。

戦艦 ペンシルヴァニア級

全長:186.6m、全幅:32.4m、基準排水量:33100t、速力:21ノット、兵装:35.6cm砲×12、12.7cm砲×12ほか

オクラホマ級の改良型で、同型艦のアリゾナとともに1916年に竣工した。排水量は4000トン近く増大して防御力などが向上し、35.6センチ砲はすべて3連装砲塔に収められて4基が搭載されるなど、攻撃力もアップしている。1928年から両艦とも近代化の改装を受け、全体的な性能が高まった。太平洋戦争開戦時には両艦とも真珠湾にあって被弾した。アリゾナは転覆して沈没し、浮揚されることはなかった。同艦は記念艦として、いまも真珠湾の底に沈んでいる。ペンシルヴァニアもドック内で破損したが修理され、さらなる近代化の改装を受けて戦列に復帰した。

戦艦 ニュー・メキシコ級

全長:190.2m、全幅:32.4m、基準排水量:33400t、速力:21.75ノット、兵装:35.6cm砲×8、12.7cm砲×12ほか

ペンシルヴァニア級の改良型として、1917年にミシシッピ、18年にニュー・メキシコ、19年にアイダホが竣工した。1930年から近代化改装に入り、箆マスト(編んだ箆のようなタワー型のマスト)が廃されて大きな檣楼構造となり、バルジ(船体に膨らみを取り付け、浮きとする)が新設されて復元性が向上、対空兵装も強化された。主機関も変更されている。太平洋戦争開戦時には3艦とも大西洋にあったため、真珠湾の被害を免れた。その後は3艦とも太平洋に転じて活動。ニュー・メキシコは1945年、2度にわたって日本の特攻機による被害を受けたが、いずれも復旧している。

戦艦 カリフォルニア級

(ゲーム中ではテネシー級)

全長:190.2m、全幅:32.9m、基準排水量:32600t、速力:21ノット、兵装:35.6cm砲×12、12.7cm砲×12ほか

ほぼニュー・メキシコ級と同様の艦容。アメリカ戦艦は戦略上パナマ運河を通過することが必要条件であり、そのため艦の幅

が33メートル以内に限定されていた。本艦はほぼ制限いっぱいの中幅で、アメリカ戦艦最大の大きさに近づいたと言える。同型艦のテネシーとも1920年の竣工。両艦とも、とくに大きな改装はされないまま、真珠湾にあって被弾した。カリフォルニアは沈没、テネシーは小破するが、いずれも浮揚するなどして復旧され、大改装を受けて近代戦艦として生まれ変わっている。その結果、排水量は37000トンにも増え、バルジの装着によって全幅が34.7メートルにもなったため、パナマ運河の通行は不可能になった。

戦艦 メリーランド級

(ゲーム中ではコロラド級)

全長:190.2m、全幅:32.9m、基準排水量:32500t、速力:21ノット、兵装:40.6cm砲×8、15.2cm砲×10ほか

同型艦4隻が計画されたが、軍縮条約の結果、3番艦のワシントンが建造半ばで解体となり、3艦が完成した。メリーランドが1921年に、コロラドとウエスト・ヴァージニアが23年に竣工している。主砲が初めて40.6センチ砲となって攻撃力が上がったほかはほぼカリフォルニア級と同じ艦容。その後小規模な改装は受けたが、ほぼ原型のまま開戦を迎え、メリーランドとウエスト・ヴァージニアは真珠湾で被弾する。メリーランドは小破、ウエスト・ヴァージニアは沈没だった。しかしどちらも復旧し大改装を受けて1943、44年ごろには戦列に復帰している。思えば、日本軍による真珠湾奇襲攻撃のおり、同湾にあったアメリカ戦艦はすべて旧式のものばかりだった。しかも撃沈された5隻のうち、4隻が浮揚され、3隻が復旧改装されているのだから、その戦果というものは連合艦隊が期待したほどのものではなかったのである。しかもアメリカの戦艦は5隻もの新型艦が建造中、竣工間近だった。やはり真珠湾奇襲は、日本による卑怯な不意打ちというイメージをアメリカ国民に強く植え付け、世論を沸騰させてアメリカを参戦へと導いた、という意味でも大きな失敗だったのかもしれない。失敗といえば、戦争という手段を選んだ時点で大失敗とも言えるのだが。

戦艦 ノース・カロライナ級

全長:222.2m、全幅:33m、基準排水量:35000t、速力:28ノット、兵装:40.6cm砲×9、12.7cm砲×20ほか

軍縮条約明けの1937年に計画されたため、艦体もぐっと大きくなり、パナマ運河通行は最初からあきらめられている。それまでの旧式戦艦とは異なり、最初から近代的な艦容で完成した。そのため、レーダーや対空兵装の増設などを除けば、大きな改装は行われていない。ノース・カロライナは1942年から実戦配備され、最初はソ連向け輸送船団の護衛などにあたった。その後太平洋に転じてソロモン海戦、クェゼリン、サイパン、フィリピン、硫黄島攻撃などに参加。1942年9月には日本潜水艦の雷撃を受けたが復旧している。同型艦のワシントンもまた、ノース・カロライナとほぼ行動をとみにした。

戦艦 サウス・ダコタ級

全長:207.3m、全幅:33m、基準排水量:35000t、速力:28ノット、兵装:40.6cm砲×9、12.7cm砲×20ほか

ノース・カロライナ級はもともと、40.6センチ砲も搭載できる35.6センチ砲搭載艦として計画され、時局の変化にともなってけっきょく40.6センチ砲を搭載した艦として完成した。それに比べ、本級は、最初から40.6センチ砲搭載艦として計画、設計された。その違いとして、40.6センチ砲に耐える装甲に強化されている。軍艦の設計は、自艦の火炮(と同じだけの火炮に撃たれた場合に)に耐えるだけの装甲をまとうこと、が常識なのだ。装甲を強化して重くなる分だけ、艦の長さを短縮して、排水量は同じレベルとした。サウス・ダコタ級4艦、サウス・ダコタ、インディアナ、マサチューセッツ、アラバマはすべて

1942年に竣工。もっともバランスの取れた条約型戦艦と呼ばれた。インディアナを除く3艦は大西洋で船団護衛や上陸作戦支援に活躍。その後すべてが太平洋に転じて各地を転戦し、終戦を迎えた。

戦艦 アイオワ級

全長:270.4m、全幅:33m、基準排水量:45000t、速力:33ノット、兵装:40.6cm砲×9、12.7cm砲×20ほか

アメリカが建造した最後の戦艦。またこれほどの巨大戦艦の建造は本艦が世界で最後となった。日本の軍縮条約破棄に伴って計画され、1943年にアイオワ、ニュー・ジャージー、44年にミズーリとウィスコンシンが竣工。さらにイリノイとケンタッキーが計画されていたが、戦争の帰趨が連合国側の勝利に終わることが濃厚となったため、中止となっている。アメリカ海軍はさらに巨大な56000トン級の戦艦、モンタナ級も計画していたが、同じ理由によってキャンセルされている。しかしこのモンタナ級でさえ、64000トンの大和型よりは小さいのだから、大和がいかに巨大だったのかがわかってしまうものだ。アイオワ級は、主に速度のアップに重点が置かれて設計され、主機関の出力はサウス・ダコタ級に比べ7割ほど増加した。また、船体も60メートルほど延長され、排水量は45000トンに増加した。ノース・カロライナ級、サウス・ダコタ級、アイオワ級はほとんど武装やそのレイアウトが同じスタイルで、艦橋のデザインもほぼ同じだった。ただし、アイオワ級の40.6センチ砲は砲身長が大きくなり、ノース・カロライナ級などよりも威力、射程範囲が増大している。アイオワ級はその優速を活かして各艦とも空母任務部隊を構成し、太平洋各地で活躍した。1945年9月2日には、東京湾上のミズーリ艦上において日本の降伏文書調印が行われた。始めはニュー・ジャージーがこの栄誉に浴する予定だったが、当時の大統領ハリー・S・トルーマンが、自分の出身州の名の付いたミズーリに急速変更させたという。そのトルーマンの名は、いまはアメリカの原子力空母に付けられている。アイオワ級は朝鮮戦争の後順次退役したが、ニュー・ジャージーはベトナム戦争で復帰し、陸上射撃を実施した。最近では、1991年の湾岸戦争でアイオワが復帰し、巡航ミサイル母艦として作戦を行っている。

巡洋戦艦 アラスカ級

全長:246.4m、全幅:27.7m、基準排水量:27000t、速力:33ノット、兵装:30.5cm砲×9、12.7cm砲×12ほか

大きさ、形とどこをとっても戦艦のそれだが、本級は正式には大型巡洋艦(Large Cruiser)に類別されるクラス。戦艦としては装甲が薄く、主砲の火力も低く、その代わりに速度が高いのが特徴だ。アラスカとグアムが1944年と、戦争の終盤に竣工した。さらにハワイ、フィリピンズ、プエルトリコ、サモアが建造予定だったが、キャンセルされている。本級は優速を活かして空母部隊と行動をともにするのに適していたが、反面、巡洋艦としては大きすぎ、かといって戦艦と行動をともにするには火力と防御力が弱すぎ、中途半端な性格が災いして使いにくかった、とする評価もある。主に沖縄方面や西太平洋で行動した。

重巡洋艦 ベンソコラ級

全長:178.5m、全幅:19.9m、基準排水量:9100t、速力:32.7ノット、兵装:20.3cm砲×6、20.3cm砲×4ほか

ワシントン軍縮条約の制限に基づいて建造された最初のアメリカ重巡。ベンソコラが1930年、ソルトレークシティが1929年に竣工した。重量の制限から、乾舷(主甲板までの高さ)が低いのが特徴。20.3センチ砲10門は本級のみ。戦時中にはレーダーの装備、対空兵装の増強のための改装を受けている。

重巡洋艦 ノーザンプトン級

全長:183m、全幅:20.2m、基準排水量:9050t、速力:32.7ノット、兵装:20.3cm砲×6、12.7cm砲×8ほか

ベンソコラ級の改良型。ノーザンプトンを含め6隻が1930年から31年に竣工した。本級で採用された、20.3センチ3連装砲を、全部に2基、後部に1基搭載する形が、その後のアメリカ重巡の基本形となった。その後、対空兵装が倍増、射撃指揮装置の強化、レーダーが新設されるなどの改装を受けた。

重巡洋艦 インディアナポリス級

(ゲーム中ではポートランド級)

全長:186m、全幅:20.2m、基準排水量:9800t、速力:32.7ノット、兵装:20.3cm砲×6、12.7cm砲×8ほか

ノーザンプトン級の改良型。1932年にインディアナポリスが、33年にポートランドが竣工している。船体は若干大型化した。が、ほぼノーザンプトン級と同じ艦容である。本級以降、魚雷兵装は最初から廃止された。巡洋艦と云えば各国では雷撃も主任務の一つだが、アメリカ海軍ではすべて駆逐艦に任せ、重巡は空母部隊の護衛や戦艦の補佐に専念する形となった。

重巡洋艦 アストリア級

(ゲーム中ではニュー・オリズ級)

全長:179.2m、全幅:18.8m、基準排水量:9950t、速力:32.7ノット、兵装:20.3cm砲×6、12.7cm砲×8ほか

大戦前のアメリカ重巡の最終発展形とも言えるタイプ。アストリアを含めて7隻が、1934年から37年にかけて建造された。排水量はインディアナポリス級とほぼ同じだが、船体寸法は多少小さくなり、装甲、区画防御が改善された。同型艦のタスカルーザ以外はすべて太平洋で行動し、3隻が戦没している。

重巡洋艦 ウイチタ級

全長:185.4m、全幅:18.8m、基準排水量:10000t、速力:34ノット、兵装:20.3cm砲×6、12.7cm砲×8ほか

1939年にウイチタ1隻のみ竣工。軽巡ブルックリン級の船体、主機関をそのままに兵装のみを重巡級に改めたという変り種。その意味で、日本の重巡最上級などに近いかもしれない。ブルックリン級は軽巡といっても排水量は10000トンで戦前のアメリカ重巡に十分匹敵する大きさを持つ。ウイチタは開戦時に大西洋にあったが、トーチ作戦で損傷したあと、復旧して太平洋に転じ、そのまま終戦まで活動した。

重巡洋艦 バルチモア級・オレゴンシティ級

全長:205.7m、全幅:21.6m、基準排水量:13600t、速力:33ノット、兵装:20.3cm砲×6、12.7cm砲×12ほか

開戦後に24隻が計画され、1943年から45年に18隻が竣工した。ウイチタ級の兵装配置を参考にしながら、12.7センチ砲を連装砲にするなど攻撃力を強化。煙突などもコンパクトにまとめられ、外観も非常に近代的になった。本級のうち、戦後に完成したもののうちの3隻は、2本の煙突を1本にまとめ、特にオレゴンシティ級と呼ばれる。

軽巡洋艦 オマハ級

全長:169.3m、全幅:16.9m、基準排水量:7050t、速力:34ノット、兵装:15.2cm砲×4、7.6cm砲×8、発射管×2ほか

第一次大戦で活躍した偵察巡洋艦という艦種を参考に計画され、1923年から25年にかけて10隻が完成した。4本煙突、艦橋と一体になったような三脚檣、後部の高い樺櫓など、そのスタイルは完成年次を物語るように古典的。開戦時にはすでに旧式化していたが、南大西洋や北太平洋で行動し、すべての艦が第二次大戦を戦い抜いた。数奇な運命を辿ったのは、本級の中の一艦、ミルウォーキーで、1944年にソ連に貸与された。その後、49年になって返却されている。

軽巡洋艦 ブルックリン級

全長:185.5m、全幅:18.8m、基準排水量:10000t、速力:34ノット、兵装:15.2cm砲×15、12.7cm砲×8ほか

兵装を除けば、重巡といってもいいほどの大型軽巡。日本海軍の最上型などを対象にし、ロンドン条約の制限いっぱいの排水量に15センチ砲15門と強力な武装を誇る。実際、前部に3基搭載された15センチ3連装砲は、3番砲が後方を向いていて最上型に似ている。ヨーロッパで戦雲が高まり始めた1937年から39年に9隻が建造された。ヘレナ、以外はすべて生き残り、戦後はブラジルやチリ、アルゼンチンに譲渡された艦が多い。

軽巡洋艦 アトランタ級

全長:165m、全幅:16.2m、基準排水量:6000t、速力:32ノット、兵装:12.7cm砲×16、発射管×8ほか

開戦直前の時期に計画され、1941年から竣工が始まった。年々高まる航空機の驚異に対抗するため防空巡洋艦としての位置づけが大きく、ちょうど日本海軍の秋月級と建艦意図は似ている。そのため主兵装の12.7センチ砲は対空砲としても使える両用砲だった。戦時中に8隻が完成し、すべてが太平洋戦域で活動。アトランタとジュノーが戦没したほかは無事に終戦まで生き残った。戦後の1946年にも3隻が完成したが、魚雷を撤去するなど構造が変更されたので、ジュノー級とも呼ばれる。

軽巡洋艦 クリーブランド級

全長:186m、全幅:20.3m、基準排水量:10000t、速力:33ノット、兵装:15.2cm砲×12、12.7cm砲×12ほか

ブルックリン級の改正型として52隻が計画され、うち29隻が戦時中に竣工するなど、もっとも多くの同型艦を持つクラス。ブルックリン級に較べると主砲を減らしたかわりに対空兵装が強化されている。戦後にも2隻完成しているがさらに改良が施され、ファーゴ級とも称した。クリーブランド級は2隻が一時期大西洋や地中海で行動したほかは、すべて太平洋に投入され全艦が戦争を戦い抜いた。計画のうち9隻は、インディペンデンス級軽空母に改装されている。

駆逐艦 フレッチャー級

全長:114.8m、全幅:12m、基準排水量:2050t、速力:37ノット、兵装:12.7cm砲×5、発射管×10ほか

ペンソン級などの魚雷発射管4連装を5連装に改めるなどして攻撃力を高めたクラス。船体も大型化し、排水量も大きくなっ

た。船形は艦首から艦尾まで、甲板がなだらかな一つのラインを描くいわゆる平甲板型。1942年から、なんと175隻が計画され、そのすべてが戦中に竣工した。アメリカ駆逐艦隊の主力となって縦横に活躍、あるいは空母部隊の護衛役として作戦に従事した。19隻が戦没している。戦後は南米や同盟各国に譲渡された艦が多い。

駆逐艦 ベンソン級

全長:106m、全幅:11m、基準排水量:1620t、速力:30ノット、兵装:12.7cm砲×5、発射管×8ほか

軍縮条約の制限を考慮した1500トン枠で設計された駆逐艦の最終的な発展形。1940~43年に32隻が竣工し、ほとんどが太平洋で活動。3隻が戦没している。アメリカ駆逐艦は戦時急造計画に基づいて大量に建造され、第二次大戦中には500隻近い数に達していた。またこれらと別に、イギリス向けに作られた護衛駆逐艦は、600隻近くに上る。つくづく生産力の違いというものを痛感させられる数字だ。

駆逐艦 シムス級

全長:106.1m、全幅:11m、基準排水量:1570t、速力:38ノット、兵装:12.7cm砲×5、発射管×12ほか

軍縮条約で定められた1500トンの限度枠ともいえる重武装を施したクラス。しかし重心が高くなり、復元性が危ぶまれたので、まもなく魚雷発射管1基の撤去と配置の変更を受けた。60トンのバラスト(錘)も積まれている。12隻が建造され、大西洋で活動したが、アメリカの対日参戦に伴って太平洋に移動。終戦までに5隻が戦没している(1隻はドイツ潜水艦の雷撃によるもの)。

駆逐艦 ファラガット級

全長:104.1m、全幅:10.4m、基準排水量:1395t、速力:36.5ノット、兵装:12.7cm砲×5、発射管×8ほか

第一次大戦後初めて建造されたアメリカ駆逐艦。ロンドン条約の制限を受けて設計され、イギリス駆逐艦を参考にしたとも言われる。12.7センチ砲5基、4連装魚雷発射管2基の搭載は本級が初。1934~35年に8隻が竣工し、主に太平洋で活動したが、3隻は1944年12月フィリピン東方海上にて台風によって沈没。1隻は1943年1月、アリューシャン方面で座礁して放棄されている。

潜水艦 ガトー級

全長:95m、全幅:8.3m、基準排水量:1525t、速力:(水上)20.25ノット、兵装:12.7cm砲×1、発射管×10ほか

アメリカ潜水艦の代表的クラス。1942年から250隻が建造される予定で、実際そのほとんどが戦中に完成した。有名なドイツのUボートに較べるとかなり大型で馬力も大きい。日本はじつに多くのタイプの潜水艦を建造したが、アメリカは開戦してからは、ガトー級ほぼ1本に絞って大量建造した。空母部隊や航空機と較べるとその活躍は地味だが、水中から日本の海上輸送路を脅かし、最終的には500万総トンと、日本商船の6割を撃沈したのである。これによって日本は、インドネシアなど南方に資源を確保しながらも、それを輸送することができずにシリ貧状態に陥った。戦争後期には大胆にも日本近海まで進出して暴れまわり、空母信濃など、日本海軍の正規艦も多く撃沈している。日本の駆逐艦隊は敵の水上艦隊に対する雷撃訓練はしていても、対潜戦闘には不慣れで、これがアメリカ潜水艦の跳梁を許した原因ともなった。戦没したガトー級潜水艦は15隻程度。

写真提供

株式会社 デルタ出版

参考文献

- ・戦場写真でみる日本軍実戦兵器 太平洋戦争研究会 編著
- ・陸軍機械化兵器 兵頭二十八/宗像和広
以上 銀河出版
- ・(図解)世界の軍用機史1 レシポロ機編
イラスト/解説 野原茂
以上 グリーンアロー出版社
- ・帝国陸軍陸戦兵器ガイド 1872-1945
UTP実行委員会 松代守弘 監修
- ・第二次世界大戦 奇想天外兵器 浜田葵夫
- ・第二次世界大戦 将軍ガイド 現代タクティクス研究会
以上 新紀元社
- ・戦闘機メカニズム図鑑 鴨下示佳
- ・戦車メカニズム図鑑 上田信
以上 グランプリ出版
- ・航空機名鑑 1939~45 望月隆一 編
- ・日本陸海軍計画機 ~1945 バイロンスオフィス 編
以上 コーエー
- ・歴史群像2002年4月号
「誕生 空の超要塞 B29開発物語」岡部いさく
- ・歴史群像太平洋戦史シリーズNo25 陸軍機甲部隊
以上 学習研究社
- ・日本陸軍航空隊のエース 1937-1945
ヘンリー・サカイタ著/小林昇・訳
- ・第二次大戦のフィンランド空軍エース
カリ・ステンマン他著/梅本弘・訳
以上 大日本絵画
- ・世界の傑作機 No.55 零式艦上戦闘機11-21型
- ・世界の傑作機 No.56 零式艦上戦闘機22-63型
- ・陸軍航空隊の記録 第1集 菊池俊吉/全撮影
- ・太平洋戦争日本陸軍機
- ・第二次大戦イタリア・フランス・ソ連軍用機
以上 文林堂
- ・第2次大戦のイギリス軍艦
- ・第2次大戦のアメリカ軍艦
- ・第2次大戦のフランス軍艦
- ・日本軍艦史
以上 海人社
- ・戦艦大和誕生 上 西島技術大佐の未公開記録 前間孝則
以上 講談社
- ・あゝ飛燕戦闘隊 少年飛行兵 ニューギニア空戦記 小山進
- ・日本軍の小失敗の研究 三野正洋
以上 光人社
- ・歴史、形、用法、威力 武器
ダイヤグラムグループ編/田島優・北村孝一 訳
以上 マール社
- ・日本軍兵器総覧(一) 帝国陸軍編 昭和十二年~二十年
- ・日本軍兵器総覧(二) 帝国海軍編 昭和十二年~二十年
- ・太平洋戦争 日本陸軍機写真集Ⅱ
- ・第2次大戦日本軍秘密兵器
- ・戦車マガジン増刊 97式中戦車
- ・スーパーキャリアー2001 増補改訂版
- ・世界の戦車(1) 第1次~第2次世界大戦編
- ・世界の軍用車輛(1) 装軌式自走砲:1917~1945
- ・世界の軍用車輛(3) 装軌/半装軌式戦闘車輛:1918~2000
- ・ミリタリーエアクラフト アメリカ陸軍戦闘機 1924-1945Vol.1
- ・ミリタリーエアクラフト ステルス戦闘機Vol.2/ステルス爆撃機B-2
- ・ミリタリーエアクラフト
現代戦闘機の諸問題/現代戦闘機講座Vol.1
- ・ミリタリーエアクラフト
現代戦闘機講座Vol.2/B-2爆撃機の秘密を推理する
- ・ミリタリーエアクラフト
始まったアメリカ空軍の大改編/SR-71の飛行マニュアル Vol.2
- ・ミリタリーエアクラフト 第2次大戦のアメリカ海軍機
- ・ミリタリーエアクラフト 太平洋戦争 日本海軍機写真集
- ・ミリタリーエアクラフト 第2次大戦
アメリカ陸軍航空隊軍用機写真集
- ・砂漠の電撃機 湾岸戦争の機甲部隊
- ・コンバットドキュメントシリーズNo.3 ベトナム戦争3
- ・第二次世界大戦のイギリス・アメリカ軍戦車
- ・陸上自衛隊車両装備史:1950~1991
以上 デルタ出版



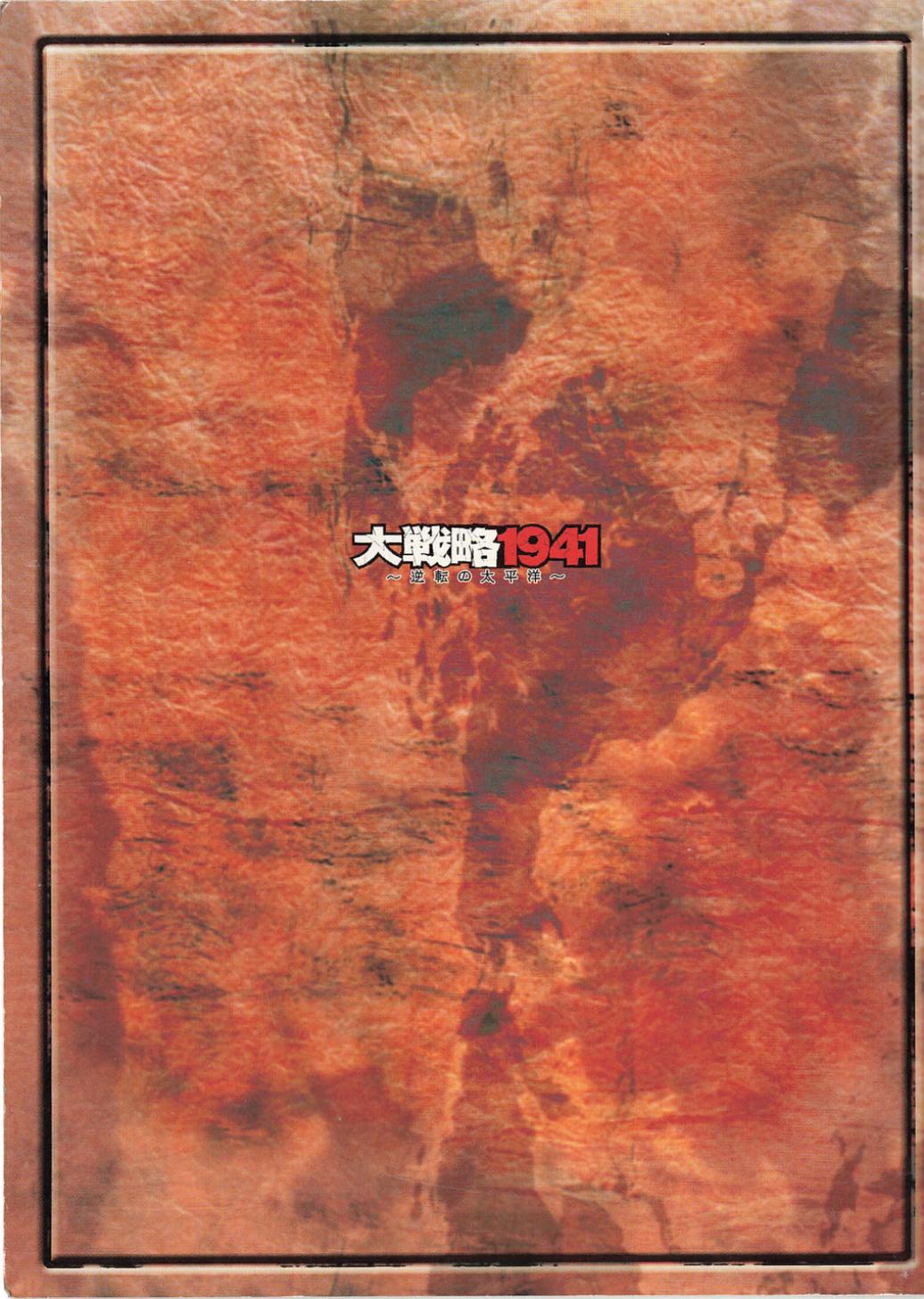
スタッフ

本文執筆:鈴木ドイツ

サミースタッフ:吉田 亨/渡辺 誠/富田啓明/古川東洋

Design:貞安 剛(KOBI)

Special Thanks:大沼隆一(エンターブレイン)/瀬川美香(エンターブレイン)/田村友一(KOBI)



大戦略1941
～逆転の太平洋～