

第2次大戦における イギリス連邦軍の 戦車運用

BRITISH TANK TACTICS IN W.W.II

白石 光



第1次大戦後のイギリスでは、さすがに戦車発祥のお国柄らしく、一部の先進的な陸軍将校たちを中心に機甲兵力の研究が熱心に行なわれていた。やがて彼らは、大戦後半に登場したばかりで、まだ曖昧模糊としていた機甲という兵科についてこれを次第に体系化してゆく。

その成果は後に『作戦計画1919』や『近代戦の部隊編制（別名『紫の入門書』）』などといった書籍やレポートにより、時の各国陸軍に問われることとなった。

これらの報告では、従来の騎兵に代わって偵察、奇襲、急迫を行なう高速軽快な「軽戦車（騎兵戦闘車）」、主力として戦線突破や敵戦車との戦闘の中核を担う「中戦車（巡航戦車）」、歩兵の戦闘を支援する「歩兵直協用戦車（歩兵戦車）」の3種が、将来の戦車の基本になるだろうと予言されていたが、当のイギリスでは、後に中戦車が「巡航戦車」となり、歩兵直協用戦車が「歩兵戦車」となっていくのである。

だが、第1次大戦後の緊縮財政は、これら「戦後型」新戦車開発に多大な悪影響を及ぼした。それだけでなく、

軽戦車のカテゴリーとして開発されたMk. V



様々な課程を経て登場したクロムウェルだが、実戦に投入された時期にはすでに時代遅れとなっていた

機甲という、海のものと山のものともつかない兵科の存在に疑問を持つ軍内部からの保守的な意見もまた、新戦車開発上のネックとなっていた。

そんな状況下、ビッカース1型、2型といった中戦車が開発される。どちらも実験的性格が強い車輛で、共に装甲防禦力が脆弱だという欠点こそ有したが、当時としては適当な速度と火力に加え、全周旋回砲塔に主武装を搭載していた。つまり、それまでの研究成果が大きく反映された、近代戦車に不可欠な要素の総てを備えていたのである。

そのため、もしイギリスがその後の戦車開発をビッカース戦車のコンセプトの延長線上で行なっていたとしたら、第二次世界大戦勃発の頃には、例えばM4 シャーマンやIV号戦車のように、火力性能、速度性能、装甲防禦力の3つのバランスがうまくとれた、適当な性能の中戦車（巡航戦車）を保有していたかも知れない。

ところが、1920年代末から1930年代半ばまでの世界的な大不況は、各国軍事費の大幅削減をもたらし、それはイギリスでも同様だった。経済的問題は、最初に軍部の“未来戦車”に対する要求性能の妥協となって表われ、やがては戦車用新エンジンや新戦車砲の開発といった、



将来のための基礎研究にまで波及する結果となる。

また、軍部自身にも戸惑いや迷いが生じていた。例えば、財政の逼迫というプレッシャーを受けて、戦車の開発・生産に決定権を持つ立場の高官が、対戦車兵器の著しい進歩を目の当たりにして、近い将来に戦車は無用になるのではないかと懸念から、巡航戦車の開発を一時棚上げしてしまうといった事態が生じたのである。

その頃の軍部では、前述したようにこれらの巡航戦車に対して、第1の任務として対機甲戦闘を、第2の任務として急襲と追撃を課していた。そのため、戦車部隊中心、かつ単独の戦闘を想定し、歩兵をはじめとした他の兵科との連携はほとんど無視する反面、無線や手旗、ペナントなどを利用した戦車相互の通信の緊密化には留意していた。

このような思想を反映した典型的な戦術のひとつに、通称で“シェブロン・アロー”というのがある。これは連隊規模（イギリス連邦での“連隊”は米、独の大隊相当）の戦術で、各戦車中隊ごとに中隊本部小隊を中心とした楔隊形を作り、この楔を連隊配下の戦車中隊数だけ重ねる。最後の楔の突出部の直後には連隊本部小隊が位置し、全体調整にあたることになっていた。

簡単にいうと、連隊全体が上を敵側に向けたアメリカ軍の技術軍曹の階級章を形作ると思えばよい。線章の1本1本が各戦車中隊で、各線章の山型の先端部に中隊本部小隊が位置し、技術職を表わす“T”の字の代わりに連隊本部小隊が位置しているのである。

このような隊型で敵陣に向けて突進を開始し、敵前線突破後は、連隊本部からの適宜の指令により隊形を変化させながら戦果を拡大するという戦術で、隊形的にドイツ軍のパンツァーカイルに非常によく似ている。それもそのはず、戦車による戦闘隊形の原型は、前述した一連1930年に20輻が製作されたビッカースMk. II A中戦車





第1次大戦におけるMk. V戦車の活躍は、戦後のイギリス機甲部隊に誤った認識をもたらすこととなった

の報告の中ですでに紹介されており、かのハインツ・グデーリアンもそれを参考にしていたのだ。

ただ、グデーリアンはこれにアレンジを加えて歩・砲・工から航空支援に至るまでを包含させたが、イギリス軍部はあくまで巡航戦車の連隊単独の戦術としか見なしていなかった。それが後の実戦場で明暗を分ける結果となるのである。まあ、オリジナルにとことんこだわるといふところがいかにイギリスらしいのだが。

一方、第一次世界大戦の膠着した塹壕戦の打開にマークV菱形戦車が大活躍した事実は、戦後のイギリス軍部に「歩兵部隊を直接支援する戦車」の意義を強く認識させていた。

その結果、中戦車（巡航戦車）の開発と平行して、重装甲を備え、敵防禦陣地の攻撃に有効な榴弾が発射できる主砲と、敵歩兵をなぎ倒すための機関銃を装備した戦

車の開発も行なわれていた。ただし、この戦車の主任務はあくまで歩兵部隊の支援なので、「歩兵と足並みが揃えられればそれでよい」という観点から、重装甲であることが最優先事項され、速度性能は犠牲にされた。

こうして登場したのが歩兵直協用戦車、つまり歩兵戦車である。そして軍部は、機動戦を主任務とする装甲師団には巡航戦車を配備し、歩兵戦車は、歩兵師団に直協する戦車旅団の装備とすることを決めていた。しかし、純粋な歩兵戦車の第1号であるマチルダI (A11) が戦力化されたのは意外に遅く、1936年のことだった。

この頃の歩兵戦車の典型的な戦術は、俗に“バトル・ウェーブ”と呼ばれるもので、連隊規模の場合、1コ戦車中隊が横一線に並んだ隊形を中隊の数だけ重ね、各戦車中隊横列の間にそれぞれ歩兵1コ大隊を挟む。また、攻略する敵陣の性質により、戦車と歩兵のどちらが最前

イギリス初の歩兵戦車として採用されたA11、マチルダI。見るからに古めかしいスタイルだが強力な装甲を有していた





1940年の電撃戦においてドイツ軍に撃破された巡航戦車Mk. IV (A13MK II)

列を務めるかということが選択されるが、その結果で配列が戦車・歩兵・戦車・歩兵となるか、歩兵・戦車・歩兵・戦車となるかも必然的に決まる。

基本的には登りの攻撃では戦車が先陣を務め、下りの攻撃ではその逆というのがセオリーとされていたものの、敵陣の配置や火力、自軍部隊の士気の程度などによって適宜使い分けられていた。

というわけで、イギリス連邦軍は巡航戦車としてはA13系を、歩兵戦車としてはマチルダIとIIを主力として第二次世界大戦に臨んだ。そして、“本物”の機甲戦をフランス戦役で経験する。

当時のドイツ軍の主力対戦車砲は37mm砲だったが、マチルダIとIIの重装甲はそれを受け付けなかった。そのため、ドイツ軍は88mm高射砲の水平射撃をもって対抗したが、これが、後に北アフリカ戦役にまで続くマチルダ

と88mm高射砲の宿命の死闘の始まりである。

一方、A13系の巡航戦車は37mm対戦車砲で撃破可能だったことはもちろんだが、それ以前に、戦車にとっては“心臓”ともいい換えることができる主機、ナフィールド・リバティーやメデュサのパワー不足と信頼性欠如により、まったく冴えない戦いぶりを示すこととなった。

やがてフランス戦役は、ダンケルク撤退で終焉を迎える。イギリスの機甲関係者たちは、この戦役から誤った教訓を導き出してしまっていた。

『巡航戦車装備の部隊は、敵と戦う以前に自分たちの愛車と戦わねばなりませんでした。いや、正確にはその整備部隊が、というべきかも知れません。わずかな距離を走るだけですぐに起きる主機や動力伝達系の故障のせいで、巡航戦車部隊が通過した道には落伍車が随所に点在していました。



フランス戦で初めて実戦に投入されたマチルダII。火力もまずまずで装甲も強力であったため、ドイツ軍の対戦砲で本車を撃破することはできなかった



フランス戦では機械的な故障が多発して評価を下げた巡航戦車Mk. IV

ですから、部隊の後を追うには、下を見て道に残った軌道の痕跡を探すよりも、ヒョイと背伸びして、路傍にデンと座り込んだ“戦車型のトーチカ”を見つける方がずっと簡単でした。そんなわけで、敵との戦いでノックアウトされた巡航戦車の数よりも、故障で放棄された数の方が多かったのではないのでしょうか。乗員たちの士気は最低です。オレたちヤンコツ戦車のせいで戦わずして負けてるんだ、といっってはばからない古参下士官をたしなめたくとも、それが現実である以上、いくら将校でもどうしようもありませんでした。

一方、歩兵戦車装備の部隊では、事情は全く異なっていました。歩兵戦車は確かに低速ですが、かなりの距離を走っても巡航戦車に比べて落伍車の数が少なく、しかもそのほとんどは、比較的簡単な故障なので整備調整後に本隊を追及することができました。攻撃発起段階までに、戦列に復帰できる場合も多かったのです。

また、88mm砲以外のドイツ軍火砲ではまずやられない（フランス戦役当時のドイツ軍で対戦車戦闘が可能な火

砲は、37mm砲以上では短砲身75mm砲と88mm砲だったが、IV号戦車に搭載された前者は後者に比べて圧倒的に数が少なかった）ため、乗員の士気も旺盛で、堂々と敵に立ち向かってゆくことができました。

火力については、巡航戦車にも歩兵戦車にも搭載されていた2ポンド（40mm）砲ですが、これは操作性の点でも威力の点でも概ね好評でした。故障が少なく速射性に優れ、総てのドイツ軍戦車に対して有効（強化前の初期のIV号戦車は有効射程内であれば2ポンド砲で撃破できた）だったからです』

王立戦車連隊出身のある少佐のこの言葉に集約されているように、当時の巡航戦車は実戦ではどうにもならない代物であった。

彼はそれを引き合いに出して逆に歩兵戦車の有用ぶりを述べているが、確かに巡航戦車のていたらくぶりに比べればそのとおりであったろう。

ところが、フランス戦から帰還した戦車部隊将兵からのこんな証言が集まるにつれ、軍部は比較対象であるA



マチルダの後継車着として開発されたバレイタイン歩兵戦車。フランスでの戦訓において歩兵戦車の有役性が立証されたとして以後も生産が行なわれることになる



北アフリカ戦線に投入された巡航戦車Mk. II A。ここでも巡航戦車は多くのトラブルに苦しめられた

13系巡航戦車のひどい欠点はとりあえず考えに入れずに、歩兵戦車の有用ぶりだけを過剰に評価してしまった。

比較対象の一方がひどければひどいほど、他方が光って見えるという心理をまったく考慮せず、総合的な判断なきままに「歩兵戦車＝有用」という短絡的な方程式が成立してしまったのだ。

こうして、マチルダIIの増産に加えて、バレンタイン、チャーチルといった後続の歩兵戦車も精力的に開発、生産されてゆくのである。とはいっても、巡航戦車の方も、もちろんその改良と新型開発がおそなりにされていたというわけではないのだが。

次なる機甲戦は北アフリカで戦われた。この戦役は長期にわたって続いたが、初期のイギリスのアフリカ派遣軍は小兵力、かつ旧式戦車も多く、決して最新装備の精鋭部隊とはいえなかったにもかかわらず、イタリア軍相手に善戦した。もっとも、これはイタリア軍戦車部隊の劣悪な装備と稚拙な運用能力のおかげともいえることのできる戦果であり、イギリス軍が傑出していたとい

うわけではない。

『…イタリア軍の戦車が砂煙と共に徐々に進んでくるのが見えた。幾列かの横隊を組んでいる。中隊長車に“隊形維持”“前進”“戦闘”の3つのペナントが掲がった。同時に無線からの指令も流れる。「隊形を維持して前進の後、各中隊長車の指示により射撃開始。なお、射撃開始命令以降は、隊形維持に務めつつ各個に戦闘を継続せよ」…中略…「射撃開始!! 以降は各個に戦闘を継続!! ただし隊形は維持せよ!!」。

イタリア軍戦車群まで約800ヤードほどで射撃命令が下った。伍長（車長）の怒鳴り声に合わせてジェソブ（砲手）は2ポンド砲をまるで機関銃のように射ちまくっている。右手のすぐ近くでイタリア軍戦車が急にガクンと止まったかと思うと、乗員がハッチを開けて転げるように飛び出してきた。それに向けて、誰かが機関銃掃射を加えているらしい。

しかし、伍長以下全乗員が戦闘に専念しているため、それ以上の外の様子を私に伝えてくれる者は誰もいない。

サスペンションをクリスティ式に改めた巡航戦車Mk. IVであったが、依然として信頼性は充分とはいえなかった





大戦初期の決定版的巡航戦車として期待をかけられた巡航戦車Mk. IVクルセイダーであったが、その実態は以前と同様であった

自分のペリスコープに写る世界がすべてだ。もうもうたる砂煙のせいで視界はかなり制限されていたが、私はなんとか隊形を維持し続けていた。「追撃!! 追撃!!」。無線が伝える。どうやらイタリア軍戦車部隊は後退しているようだ。

味方が1輛、左側から私たちを追い越していった。私も増速しようとシフトした途端、ガクンという手応えと共に急にエンジンが停止してしまった。再始動を試みる。1回、2回、3回。「どうした、アレイ（私のこと）。かからんのか?」。伍長が私に向けて怒鳴る。「伍長、どうやら再始動は無理のようです。“腹（機関区画のこと）”を開けて見ましょう」。「わかった。外の騒ぎはもうすぐ一段落するだろうから、そうしたら“腹”を開けてみよう。それにしても本当にいまましいボンコツだ。ここいちばんってときに」。

以上、王立戦車連隊史から北アフリカ戦役初期の一場

面を引用したが、砂塵の影響で、巡航戦車はフランス戦役時以上のトラブルの続出に泣かされていた。やがて、A13系巡航戦車の更新用としてクルセイダーが戦場に届き始める。

しかし、いくら装甲が強化されていようが主機が同じであるために、状況はほとんど変わらなかったのである。

それに対して歩兵戦車は、対装甲火力に乏しいイタリア軍歩兵部隊を常に蹂躪、撃退しており、イタリア軍将兵たちはイギリス軍歩兵戦車を恐れ切っていた。そのため、マチルダIIに加えて新型のバレンタインも急ぎ戦線に投入されることになる。

北アフリカ戦役の第2ラウンドは、ドイツ・アフリカ軍団の登場によってもたらされた。フランス戦役以来の37mmに加えて、47mm（チェコ製）、50mm、そして88mmの各戦車砲、対戦車砲（ただし88mmのみは高射兼用砲で後にソ連製76.2mm砲も加わる）を備えたアフリカ軍団は、



巡航戦車Mk. Vカピナンター。しかし本車もまた機械的な問題に悩ませられた



イギリスがアメリカからレンドリースで導入したM3中戦車は、イギリスの歩兵戦車や巡航戦車を大きく回る能力を発揮した。その戦闘能力の高さも手伝って、イタリア軍とは異なり、イギリス軍戦車部隊をズタズタにしたのであった。

ここで問題となったのは、巡航戦車の慢性的な信頼性不足はもちろんだったが、それにも増して巡航、歩兵両戦車の主砲である2ポンド(40mm)砲であった。

徹甲弾しか発射できない(榴弾もあるにはあったが軍の方針で部隊配付されていなかった)この砲では、対戦車砲との一騎打ちができなかったのだ。

それまで、イギリス軍ではCS型(CS=クローズサポートの頭文字)と呼ばれる2ポンド砲を3インチ榴弾砲に換装した戦車を各中隊毎に数輦混ぜることで榴弾火力の不足のお茶を濁していた。

しかし、この3インチ(76.6mm)榴弾砲は逆に徹甲弾が発射できず、搭載車数も少なく実戦では戦闘初期に撃破されてしまうことが多いために、問題の抜本的な解決策とはなっていなかった。また、イタリア軍戦車とは異なって強力な装甲を有するドイツ軍戦車は、しばしば2ポンド砲では打ち取ることができないという事態も発生していた。

このような状況下、アメリカ製のM3中戦車がレンドリースにより北アフリカに登場した。フランス製の75mm

野砲M1897の発展型であるM2戦車砲を搭載したM3は、その主砲から徹甲弾も榴弾も発射でき、装甲防禦力に優れ、しかも信頼性も高いというスグレモノ(当時としては)だったことから、これを手にしたイギリス戦車兵たちは大喜びであった。

信頼性という面では、M3軽戦車も忘れてはならない存在である。それまでは、鈍速だが信頼性には優れる歩兵戦車か、駿足だが壊れやすい巡航戦車しか知らなかったイギリス戦車兵たちにとって、M3軽戦車の軽快さと信頼性の高さはまさに驚愕の的であった。

しかし、いかんせんその37mm砲の弱火力は泣き所ではあったのだが。

また、イギリス独自の問題解決策としては6ポンド砲があった。6ポンド砲は2ポンド砲の後継として以前から設計と試作こそ終了していたものの、フランス戦役での損失補充と北アフリカ戦役での消耗補充が最優先される状況下、イギリスの工業力の限界により生産が先延べになっていたが、戦況の急変を受けて大慌てで量産を開始したのである。

だが、イギリス軍部はまたしてもボカをやった。6ポ



北アフリカにおける勝利をイギリス軍が得たのは、アメリカから供与されたM4中戦車に負うところが大きかった

ソド砲は確かに優れた対戦車砲（戦車砲）ではあったが、再び榴弾の配付が非常に遅くなってしまったのだ。それでも、やがて6ポンド砲はクルセーダー、バレンタイン、チャーチルの主砲として、また、牽引式対戦車砲として北アフリカ戦役で活躍することになる。

しかし、イギリス軍にとっての最大の福音はM4中戦車の登場であった。全周旋回砲塔に75mm戦車砲M3を搭載したM4中戦車は、M3中戦車を凌駕する“万能戦車”として、対歩兵戦闘にも対機甲戦闘にも大活躍してくれたのである。

ところで、北アフリカでのイギリス軍戦車部隊の基本戦術は、概ね前述の“シェブロン・アロー”と“バトル・ウェーブ”に準ずるものだったが、平坦で射界の開けた北アフリカでは、歩兵不在の前者の欠点は大きく問題視されなかった。

というのも、掩護物に乏しいこのような戦場では、歩戦協同の戦闘展開はかえって難しく、結局、巡航戦車部隊としては、いきおい対機甲戦闘に重点を置かざるを得なかったからだ。

一方、後者の歩兵戦車列と歩兵列が交互に並んで前進するという戦術は、敵の阻止砲撃を受けたさいに装甲で守られた戦車と生身の歩兵の間で前進速度に開きが生じてしまい、歩兵列が後続の戦車列に追い越されるばかり

でなく、それが何波にも重なっていると大混乱となることが判明した。

そのため、歩兵列と戦車列を明確に分け、戦況に応じて、どちらを前に出すかを決めるというやり方が以降の基本となった。

ところで、こういった戦訓から、あることに気が付いたイギリス戦車関係者たちもいた。それは、アメリカ製のM4がその好例となったのだが、火力、速度、装甲のバランスに優れた戦車が1車種あれば、何も巡航戦車と歩兵戦車の両方を装備しなくてもよいのではないかという点である。

だがこの段階では、戦車関係者たちの多くはこれから述べるような目先の対応に追われており、こんな意見に耳を貸す余裕などとてもなかったのだ。

さて、とりあえず、頼りにならない自国製戦車の穴埋めをアメリカ製のM4中戦車に任せて一息ついたイギリスは、6ポンド砲を搭載した巡航戦車の戦力化を急いでいた。ところが、ここでまたしても難関にぶつかる。肝心の信頼性に富んだ主機が入手できないのだ。

いや、あるにはあったのだが、それは別分野からの要望をこなすのに精一杯で、戦車にまでまわす余裕がなかったのである。その主機こそ、航空エンジン、ロールスロイス・マーリンの車載型、ミーティアだった。

ロールスロイス社は、すでに1940年の段階で車載用に改造したマーリンをクルセダーのテストベッドに搭載して好成績を収めていた。しかし、スピットファイアやランカスターの主機であるマーリンは、総力生産体制下にもかかわらず、生産が消費に追い付かないという実情があり、戦車用に転用することは全く不可能だった。

そのため、将来の理想型として6ポンド砲搭載でミーティアを主機とした新型巡航戦車の設計を採用しつつも、現実型として、“体”だけは装甲が強化され、6ポンド砲の搭載により大きく（重く）なったものの心臓はクルセダーと全く同じという、“体”は理想で“心臓”は現実という巡航戦車を造らざるを得なくなってしまった。そして、理想の方はA27クロムウェル、また、現実の方はA24キャバリアと命名されたのである。

その後、この両者の中間に、全体的には限りなくクロムウェルだが主機のみがリバティーで、将来的にはほとんど改造を加えることなく主機の換装が可能なA27（L）セントー（記号末尾のLは“リバティー”の頭文字）が造られた。一方、最初からミーティアを搭載して完成したクロムウェルは、A27（M）の記号を改めて与えられることになる。

歩兵戦車では、既存のマチルダIIの生産が縮小され、バレンタインには火力強化が図られていた。6ポンド砲を搭載するために砲塔を設計し直したのだが、信頼性が

高いバレンタインはその後さらに火力が強化され、最終的にはイギリス製の75mm砲を搭載することになる。また、ディエップ上陸や北アフリカ戦役で高い抗堪性を示したチャーチルも、2ポンド砲と3インチ榴弾砲から6ポンド砲へと火力が強化されると共に、新型砲塔の採用や増加装甲の追加でいっそう強固にされた。

ところで、北アフリカ戦役の末期、ティーガーIが戦場に姿を現わした。ごく少数だったにもかかわらず、当時、北アフリカに存在した連合軍戦車で、ティーガーIとまともに戦えるものが1車種もなかったという現実、連合軍、そしてイギリス軍戦車関係者に戦慄を与える。いわゆる“タイガー・ショック”だ。

その結果、すでに設計と試作が終了していた6ポンド砲の後継、17ポンド砲が大急ぎで生産に移された。初回のロットなどは砲架の生産が間に合わないの、とりあえず既存の25ポンド砲の砲架に載せて北アフリカに送ったほどの慌てぶりだった。

ところが、17ポンド（76.2mm）砲は当時のイギリス戦車にとって車載火炮としては大き過ぎた。既存のどの車種も、車重の面では17ポンド砲のリコイルを受け止められるのだが、同砲搭載のためにはターレット・リング径が小さ過ぎたのである。

これがおそらくドイツやソ連なら、既存の車体にIV号駆逐戦車のようなカーゼマツ式、あるいはマルダーや

M4中戦車の導入はイギリス軍の戦車体系を一気に変える可能性もあったが、すぐに実現するには至らなかった





歩兵戦車の集大成として開発されたチャーチルは、火力向上、装甲強化と発展が続くことになった

ナスホルンのようにオープントップ式に搭載してしまうところだろう。

しかし、イギリス人のこだわりのなせる技とでもいおうか、結局、既存車体で17ポンド砲を搭載したのは、バレンタインの車体前後をあべこべに使ったアーチャー対戦車自走砲だけで、巡航戦車のチャレンジャー、オープントップの全周旋回砲塔を有する駆逐戦車のアベンジャーは、いずれも新規開発となってしまう。

さて、戦況である。北アフリカ戦役が終了すると、続いてイタリア侵攻が開始された。ティーガーI、パンター、エレファント、そして88mm砲が待つ、連合軍戦車としての地獄の開幕である。

そのうえ、イタリア半島は攻めるに難く守るに易い地形を持っており、連合軍は寸土を得るために多大な出血を強いられることとなった。

『見通しのきかないくねくねと曲がりくねった山道を、われわれは1車線で進まねばならなかった。もちろん進

路前方には偵察隊を出していたが、彼らの損害には想像を絶するものがあった。ほとんどの場合、最初の一撃を食らうまで敵の存在は確認できない。偵察隊は自らの身を標的にして敵の存在を確認する以外に手がなかった。敵が偵察隊をなぶるだけで引き揚げてくれれば、われわれは前進できた。

しかし、敵が少し腰を落ち着けてやろうか、などと考えたら、3日も4日も足止めされることもしばしばで、時には1週間にも及んだ。迂回路はなく、側面攻撃を仕掛けようにも、山並みに沿って展開できるのは歩兵だけなので敵の阻止部隊に火力で対抗できない。航空攻撃と砲撃の反復で敵がネを上げて引き下がるのを待つか、ポーランド部隊がやったように、出血にかまわず突進して多大の犠牲の下に敵を打ち破るかのどちらかだ。

しかし、それとて必ず成功する賭けとはいいい切れない。最悪なのはパンターと88mm砲で、これが両方とも出れば賭けにはまず負ける。幸い、今週は歩兵の連中の出



イギリス軍は敵がまちなかまえる海岸に上陸するさいに用いる特殊戦車を数多く開発し、実戦化された→

ドイツ軍の強力な戦車に対抗するため、17ポンド砲を各種戦車に搭載して試験してみたが、結局国産の戦車で実用化したのはアーチャーのみであった←

番なのでわれわれはリングサイドで見物できるが、連中の無線通信は聞くに耐えない。損害が出てから発煙弾を要請しても遅いのだ。われわれとの事前調整をもっとしっかりしておけばよいものを。しかし、彼らには彼らのやり方とプライドがあるのだろう』

イタリアで戦ったカナダ戦車連隊副長の記述の一部である。

このように、イタリアでは戦車対戦車の戦いはきわめて少なく、比較的小さな戦闘でも騎兵（偵察）、戦車、歩兵、砲兵、工兵、そして航空に至るまで、すべての兵科がかかわる複合戦であることがほとんどだった。そのため、対機甲戦術という意味では特別な経験は得られず、強いていえば、ドイツ軍機甲火力の強力さが再確認された程度である。

その代わり、連合軍は精密砲撃術と前線航空統制術をみっちり学ぶことになった。これらの技術は、後の北西ヨーロッパ戦役で大いに役立つこととなる。

こうして、イタリア戦役が継続される中、いよいよ悲願であった“大陸侵攻”が実施された。イギリスはかなりの下準備を行なったうえでこれに臨むこととなる。まず17ポンド砲だが、牽引式17ポンド対戦車砲の増備の他、M4を改造したシャーマン・ファイアフライとM10駆逐戦車を改造したアキリーズ、バレンタインから発展したアーチャー、さらに1944年後半には、新型巡航戦車チャレンジャーを戦力化し、火力のボトムアップに努めていた。

また、イギリスは特殊戦車の開発にも努力していた。ディエップや北アフリカ、シシリー、イタリアでの戦訓を元に、水陸両用戦車や地雷除去戦車、工兵用工作戦車や火炎放射戦車などを続々と戦力化し、実戦に投入したのである。これら特殊戦車の開発と運用には、第79装甲

師団があたっていた。

一方、歩兵戦車ではチャーチルが主力の座を占めるようになり、その主砲も6ポンド砲から75mm砲か95mm榴弾砲に換装されていた。

というのも、M3やM4が装備していたアメリカ製（元はフランス製）75mm砲の榴弾の威力は6ポンド砲より強力で、1943年末にはドイツの75mm徹甲弾をコピーした新型徹甲弾が配付され、装甲貫徹力の点でも6ポンド砲と大差がなくなったことから、イギリスは6ポンド砲のパーツを流用して、大急ぎでアメリカ製砲弾を発射できる75mm戦車砲を開発したのである。

95mm榴弾砲の方は、既存の3.7インチ高射砲の砲身を切り詰めた短砲身と、25ポンド砲や6ポンド砲のパーツを流用して開発され、当初は牽引式火炮として歩兵部隊も採用する予定だったが、歩兵側のドクトリンの変更で戦車砲としてのみ採用された。

この他、待望のミーティア搭載のクロムウェルも戦力化され、各装甲師団の装甲偵察連隊と第7装甲師団の全部がクロムウェル編成となっていた。

さて、蓋を開けてみると、各種の特殊戦車はノルマンディー上陸時に大活躍したものの、一般の戦車部隊は苦戦を強いられることとなった。これには個々の戦車の性能ももちろんかわるのだが、それ以上に、部隊の運用が問題となっていた。

“シェブロン・アロー”や“バトル・ウェーブ”といった連隊規模の戦術は、北アフリカとは違ってノルマンディー地方の地形では全く使い物にならず、さりとてイタリアの山岳地形での戦闘ともまた違った戦いを展開しなければならなかったのである。

ただ、精密砲撃術と前線航空統制術だけはイタリアで





巡航戦車の決定版として登場したクロムウェルであったが、装甲、火力ともドイツ軍のパンターにはおよばなかった

の蓄積があったため、戦車部隊の苦境をこれらによりかろうじて緩和することができた。しかし、いつまでもそれに頼っているのは、敵を撃退できても地歩を獲得することはできない。そんな中で注目されたのが、従来のイギリスの戦車戦術ドクトリンである連隊→中隊→小隊という、いうなれば“上から見下ろす”戦術コンセプトではなく、小隊→中隊→連隊という“下から見上げる”戦術コンセプトであった。

つまり、それまでのように(あるいは他兵科のように)連隊を軸として戦闘を展開し、連隊の都合で配下の中隊や小隊を運用するのではなく、戦闘目的と意義はあくまで連隊が握るが、実際の戦闘行動は小隊を軸として展開し、小隊の都合で中隊や連隊が支援するという考え方である。

とはいえ、現実面での運用では、味方1〜数コ小隊で敵戦車1輦と対峙するというやり方で、アメリカ軍の戦車による連携戦闘術と何ら変わりなかった。ただ、理論的整合性を求めて、考え方の整理から入っている点がいかにイギリス的ではある。

これを端的にいってしまえば「何もせずに敵にボコボコにやられているよりは、気の合った仲間(小隊)同士で助け合いながら殴り返せば、意外に痛い思いをしなくてすむ」という点に、イギリス戦車兵たちも気が付いたということだ。

『…思えば私たちは、何も知らないうぶな新兵だったのだ。訓練で習ったことは全く通用せず、しかも敵は“プロフェッショナル”で、なす術もなく討ち取られてゆ



北アフリカ、イタリア、北フランスと転戦するにつれて、イギリス軍の戦車戦術もまた変化することになった



クロムウェルを発展させて17ポンド砲を搭載したコメット。実質的には中戦車といえる存在であった

くだけだった。…中略…しかし、一度殴られて殴られっ放しですまそうとする者は、生き残った者の中には一人もいなかった。

負傷した乗員仲間を担いで徒歩で戻ってきたある騎兵軍曹は、自らも負傷しているにもかかわらず、別のフェアフライに乗ってすぐに戦場にとって帰したいと中隊長に懇願した。ある小隊長は「なに、全車で突っ込めば敵もお手上げさ」といって、全速力で突進しながらできるだけ速く主砲を発射させる訓練を、暇さえあれば小隊全車で繰り返していた。

戦闘が終わると、連隊本部には必ず輸送小隊や整備小隊の連中が殺到する。戦車乗員補充センターからの新兵がくる前に、何とか戦車部隊の欠員補充に配転してもらおうとやってくるのだ。…中略…上陸直後の戦闘の大損害は、私たちの士気を最低にまで追い込んだ。しかし今は違う。1度“地獄”を体験してそこから逃れられた者たちは、再び“地獄”に出会っても、それを避ける術を身につけているからだ』

なお、このような戦術がイギリス軍戦車関係者に浸透したきっかけは、もちろんアメリカの連携戦闘術の成功による。さらに、アメリカ、イギリスの両軍はノルマンディーの戦場で互いに肩を並べて戦っていたことから、現場同士での情報交換が直接的に行なわれ、双方の上層部を経由しての情報交換に比べて、その要旨が非常に速く伝わったことも重要だった。そういった点が、共通の言語を用いている強みであろう。

また、それまでにメキシコで剥げかかっていたものの、かろうじて取り繕っていた歩兵戦車にかんしては、ノルマンディー上陸以降、その無用論が完全に主流となった。

装甲と火力、つまり盾と鉾のシーソーゲームで盾が勝てるのはあくまで一時期であり、やがてそれを貫く鉾が登場する。それに、攻撃こそが最大の防禦という観点からは、装甲防禦力だけでなく機動性も重要な要素である。そういった意味で、重装甲で鈍重な歩兵戦車は失格であった。しかしまた同時に、軽装甲で快速の巡航戦車もまた失格だったのだ。

イギリスはその現実を、アメリカという外国製のM3、M4中戦車の運用を通して自らの戦訓によって学んだのである。

ゆえに、1944年末期に登場したコメット、終戦間際に登場したセンチュリオンものどちらも、名目上は巡航戦車とされてはいたものの実態は中戦車であり、その前兆はすでにクロムウェルでも見られる。

しかし、いずれにしろイギリス軍の戦車論と新型戦車開発速度は、第2次大戦をとおして、とても戦車発祥の国とは思えぬ後手々々に回った印象をわれわれに与えた。反面、次世代の火砲に対する事前の準備や特殊戦車の開発といった点では、“デモクラシーの世界工場”アメリカをも凌ぐ先見性を示したこともまた事実である。

これらはひとえに、イギリスという国の貧しさと、イギリスという国の国民の聡明さを表わしていると思うのは筆者ばかりではあるまい。