



Fortune 誌に掲載された XC-99 民間型の機内構造を表したイラスト

## 夢に終わったXC-99の民間型旅客機構想 パンナムが15機を発注していた夢の巨人旅客機とは？ 帆足 孝治

第二次世界大戦中にイギリスではその苦戦のさなかであって、戦争が終結した後の来たるべき平和な時代に備えて、新しい民間航空輸送の発展に対応できる旅客機のあるべき姿を研究するブラバゾン計画が検討されていたことはよく知られているが、英国と同様にアメリカでも同様の計画や構想が研究されていた。その最先端をリードして推進していたのは、当時世界一の民間航空会社であったパン・アメリカン航空で、常に世界の誰もが考えつかないほどの先進的な航空機構想を現実のものにしてしまう実力を、この未来型巨人輸送機の構想においても見せつけようとしていたのである。

筆者は先ごろ余暇を持て余して、たまたま本棚にあった古いアメリカの雑誌 Fortune を取り出してページをめくっていたら、1945年7月号に、The New Transport Planes（戦後に期待される新型輸送機たち）と題する面白い記事が掲載されているのを発見した。驚くのはこの雑誌が発行されたときはまだ沖縄攻防戦たけなわのころで、日本軍側では生きるか死ぬかの瀬戸際であって、盛

んに特攻機が戦線に送り出されていた時期にあたり、とても戦後の民間輸送機をどうするかなどといった議論が出てくるなどおおよそ考えられなかった時代である。それに引き換え、ようやく勝利が見えてきたアメリカ側では、もう戦後の民間航空機のあるべき姿を真剣に検討し始めるほど余裕が出てきていたのである。

この論文では、そのころの標準的な旅客機はせいぜい20人の乗客を乗せてニューヨーク/シカゴ間700マイルを飛ぶのに4時間半もかかっていたが、今やヨーロッパでの戦争が終わり、戦後の新しい民間航空の飛躍時代が見込まれるようになって、大手航空機メーカーは戦後の大きな民間航空機需要を見越した新しい大型長距離旅客機の開発を競ってスタートさせており、これらの新型民間輸送機は200人の乗客を乗せてニューヨーク/ロンドン間3,450マイルを9時間で飛ぶのが当たり前になるだろうと予想している。そして、航続距離、スピード、乗客収容人数は予想を超えるスピードで増大してゆくだろうと書いている。

コンソリデテッド・バルティ航空機会社（の

ちのコンベア社）は、第二次大戦中に陸軍の求めに応じて開発中だったB-36重爆撃機の派生発展型ともいべき巨大な輸送機XC-99の民間輸送機型をコンソリデテッド・モデル37の呼称で開発することを計画していたことはよく知られているが、これがこの論文の中でも紹介されており、掲載されているサイズの比較図によればこの飛行機が当時の標準型旅客機のダグラスDC-3やボーイング307ストラトライナーなどに比べるとまるで桁外れに大きいのは当然だが、夢のような巨人輸送機に生まれ変わってまもなく出現するだろうと予想されていたのには驚かされる。そればかりでなく、ノースロップの構想と思われるフォーチュン誌が出現を予想する巨大な全翼機型の巨人輸送機についても触れている。

このコンソリデテッドの新型機計画に早くから注目していたのは、ほかならぬパン・アメリカン航空であった。アメリカ陸軍の要求でコンソリデテッド社が10トンの爆弾をして1万マイルを飛行できる、いわゆる「テンテン・ボマー」（1万マイルは英語ではテン・サウザンド・マイルというところからこう呼称された）長距離戦略爆撃機B-36の開発をスタートさせたのは1941年ごろのことだったが、その開発に着手した当初から、フォートワース（コンベアはカリフォルニア州サンディエゴのほかにテキサス州フォートワースに、現在はロッキード・マーチン社が管理している巨大な工場を持っていた。）の技術者たちはその輸送機型であるC-99という輸送機型モデルも並行して開発しようと考えていた。これは軍用輸送機としてばかりでなく、やがて戦争が終結した後に来る民間航空の飛躍が見込める平和な時代



XC-99 民間型と当時の旅客機との大きさを比較した図面

に、ダグラスやボーイングに先駆けて大型旅客機として開発・生産しようというもので、コンソリデテッドは民間輸送機分野でもアメリカの、いや世界のリーダーシップを握ろうと考えて、パン・アメリカン航空やトランスワールド航空などアメリカを代表する大手民間航空会社に、将来の主力旅客機としてこのような大型旅客機を導入する考えがあるかどうかを打診し始めていた。

パン・アメリカン航空はいつもそうだが、マーケットに出ている航空機の中から自社が購入する飛行機を選ぶだけでなく、まだ誰も使ったことのない全く新しい「パン・アメリカン航空のための航空機」をメーカーに開発させて、これを導入するというをししばし行ってきた。この「スーパー・クリッパー」機構想もこうした考えの中で具体化してきたものである。コンソリデテッドはパン・アメリカン航空と具体的な商談を進めていたが、1945年1月になってパン・アメリカン側は「サンフランシスコ/ハワイ間の大人一人の航空運賃を90ドルに抑えたいが、それが可能な航空機を作れるなら導入を考えたい」と回答した。そして同年2月になっ

て、パン・アメリカン航空はコンソリデテッド側からの満足すべき回答が得られたとして、戦争終結を待って生産に入ることを条件に15機のモデル37旅客機の発注を行ったのである。15機のうち3機はサンフランシスコとハワイを結ぶ路線に投入するもので、残り12機



B-36と飛行するXC-99