

(書評)

## 坂出健著 『イギリス航空機産業と「帝国の終焉」 —— 軍事産業基盤と英米生産提携』

(有斐閣、2010年)

河 崎 信 樹

第二次世界大戦後のイギリスは、ヨーロッパへの関与とアメリカとの「特殊な関係」のどちらを重視するのか、という問題を常に抱えてきた。近年においても、G・W・ブッシュ政権を中心とする「有志連合」によって実行されたイラク戦争（2003年）への賛否をめぐり、当時のイギリス・ブレア政権は両者の間で厳しい選択を迫られた。本書は、イギリス航空機産業政策の分析を通じて、帝国が衰退していく中でイギリスが、ヨーロッパとアメリカの間でいかなる選択を行ってきたのか、その選択の背景にはどのような利害があったのか、現在から見てその選択は合理的なものであったのか、といった点を明らかにすることを試みた著作である。

本書は、序章、8つの章、終章及び補論から構成されている。以下がその目次である。

序章 帝国の終焉とイギリスの「衰退」

第Ⅰ部 帝国再建期のイギリス航空機産業（1943-1956年）

第1章 戦後イギリス航空機産業と帝国再建（1943-1956年）

第2章 アメリカ航空機産業のジェット化をめぐる米英機体・エンジン部門間生産提携の形成（1950-1960年）

第Ⅱ部 スエズ危機後における帝国再編策とイギリス航空機産業（1957-1965年）

第3章 スエズ危機後におけるイギリス航空機産業合理化（1957-1960年）

第4章 BOAC 経営危機とフライ・ブリティッシュ政策の終焉（1963-1966年）

第5章 イギリス主力軍用機開発中止をめぐる米英機体・エンジン間生産提携の成立（1965-1966年）

第Ⅲ部 帝国からの撤退期における国際共同開発先のアメリカかヨーロッパかの選択（1966-1971年）

第6章 帝国からの撤退期におけるイギリス軍用機国際共同開発の特質——ブルーデン委員会を中心に（1965-1969年）

第7章 ワイドボディ旅客機開発をめぐる米英航空機生産提携の展開（1967-1969年）

第8章 ロウルズーロイス社・ロッキード社救済をめぐる米英関係（1970-1971年）

終章 イギリスの「新しい役割」

補論 核不拡散レジームと軍事産業基盤——1966年 NATO 危機をめぐる米英独核・軍事費交渉（1966年3月～1967年4月）

本書評では、本書の内容について中心となる第1章から第8章までを概観した後、その意義について述べ、最後に若干の論点提起を行いたい。まず本書の概要について紹介していく。

序章では、本書がイギリス航空機産業の分析を通じて解明を試みる課題として以下の点が挙げられている。①イギリスからアメリカへの覇権の移行の時期はいつか、②イギリスはヨーロッパ統合に乗り遅れたのか、③「帝国の終焉」はイギリスを帝国からヨーロッパへとシフトさせたのか、という三点である。ではなぜ、これらの課題をイギリス航空機産業の分析を通じて解明することが可能なのだろうか。この問いに対して著者は、「第二次大戦以降は、航空機産業が国家間の軍事的・経済的覇権の盛衰を担うキー・インダストリーとして登場してきており、この産業の分析が大西洋同盟の特質を解明するための新たな手がかりになると考える」(p.2)との認識を示している。

第1章では、1943～1956年までのイギリス航空機産業の再建プロセスが分析される。第二次世界大戦期から戦後にかけてのイギリスは、ジェット技術の優位性を武器として、航空機産業を「帝国再建の基盤」(p.26)として育成しようと試みた。しかしイギリスの航空機産業政策は、アメリカからのイギリス空軍近代化計画などへの軍事援助に大きく依存していた。こうした状況下において、イギリスの民間ジェット旅客機がアメリカの航空会社によって購入されたことに危機感を抱いたアメリカ議会は、イギリスへの軍事援助がイギリスの民間旅客機開発を助けたと激しくアイゼンハワー政権を批判した。その結果、アメリカによるイギリスへの軍事援助は停止され、イギリス航空機産業は危機に陥ってしまった。

第2章では、アメリカ航空機産業のジェット化をめぐるアメリカとイギリスの関係が分析される。第二次世界大戦後、アメリカ航空機産業のジェット技術はイギリスに対して劣位にあった。しかしアメリカの各航空機産業メーカーは、ボーイング社を除き、積極的にジェット化を進めようとはしていなかった。そうした状況に変化をもたらしたのがパンナムによるジェット旅客機の大量発注であった。これを契機として多くの航空会社がジェット旅客機を発注した。アメリカ政府も購入資金のファイナンスを支援することを通じて、こうした動きを下支えした。こうしてアメリカ航空機産業はジェット旅客機市場において支配的な地位を築くことに成功した。

第3章では、スエズ危機後におけるイギリス航空機産業合理化政策が分析される。イギリス航空機産業は、軍用機部門においてはアメリカからの軍事援助の停止、『1957年国防白書』における有人航空機開発の縮小方針、民間部門においてはアメリカのジェット旅客機による市場支配によって危機的状況に陥っていた。イギリス政府は政府補助金の活用を通じて、多数存在する航空機メーカーの集約化を図った。その結果、イギリス航空機産業は機体部門2社、エンジン部門2社へと統合された。この政策によってイギリス政府は、アメリカ航空機産業に対抗出来る「軍事産業基盤」としてのイギリス航空機産業の維持を目指した。

第4章では、英国海外航空 (BOAC) の経営危機がフライ・ブリティッシュ政策 (イギリス

機運航政策）に与えた影響について分析される。BOACは1962年、63年と大幅な赤字を計上した。その主要な原因は、イギリス機のローンチ・カスタマー（最初の顧客）となっていたことだった。そこで経営再建を託されたガスリー卿は、発注していたイギリス機を全てキャンセルし、アメリカ機を購入する方針を打ち出した。これに対してイギリス政府は、イギリス航空機産業に与えるダメージを考慮し、その方針に反対した。しかし最終的にBOACは、アメリカ機（ボーイング747）を導入するに至り、フライ・ブリティッシュ政策は終焉を迎えた。この結果、BOACの経営は改善したものの、市場を失ったイギリス航空機産業は長距離旅客機市場から撤退せざるを得ず、欧州共同開発を模索するようになった。

第5章では、1965年に軍用機部門においてイギリスの主力軍用機開発が中止されたことの影響が分析される。イギリスの主力軍用機開発の中心はTSR2であった。しかし海外市場における受注競争においてアメリカ製F111に敗れたことにより、開発費用が高騰していくことが予測された。そのためイギリス政府はTSR2の開発中止及び代替機としてF111を導入することを決断した。この結果、イギリス航空機産業は生き残りのために欧州共同開発か英米連携を模索せざるを得なくなった。その中で注目されるのはV/STOLエンジンをめぐる英米共同開発である。この共同開発を通じて、ロウルズーロイス社は技術開発力を維持すると同時にアメリカ市場への足がかりを得た。つまりアメリカ機体部門とイギリス・エンジン部門の生産提携が形成される可能性が生じたといえる。

第6章では、イギリス航空機産業の国際共同開発路線の検討を行ったブルーデン委員会での議論が分析される。ブルーデン委員会は、イギリスが欧州共同開発と英米生産提携のどちらを選択すべきかについて検討を行い、その結論をブルーデン報告（1965年）として公表した。ブルーデン報告は欧州共同開発の推進を明記していたが、それは「対米交渉のバーゲニング・パワーの一要素として追求したにすぎなかった」（p.265）。実際のイギリスの意図は、対米協調を通じたより巨大な市場への参入を目指すものであった。ブルーデン報告を踏まえて国際共同開発に乗り出したイギリスは、最終的にドイツとのMRCA（多用途戦闘機）の共同開発計画を実現させた（補論は、この英独による共同開発計画が実現した背景にある米英独間のオフセット問題について分析している）。また独自開発したハリアーV/STOL戦闘機のアメリカへの納入にも成功し、巨大なアメリカ軍需市場へ参入する足がかりを築いた。

第7章では、ロウルズーロイス社製エンジンの中短距離ジェット旅客機（エアバス）への搭載をめぐるイギリスの米欧間での選択が分析される。当初イギリスは、独仏との欧州エアバスA300の共同開発とそこへのロウルズーロイス社製エンジンRB207の搭載を重視した。その結果、1967年に作成された了解覚書において、A300へのロウルズーロイス社製エンジンRB207の搭載が決定された。しかしロウルズーロイス社は、1968年にロッキード社トライスターへのエンジンRB211搭載の契約を確保すると、二重開発の負担から欧州エアバス計画への関心を低下させていった。その結果、イギリス政府は1969年に欧州エアバス計画からの脱退を表明し、A300

には米GE社製のエンジンが搭載されることになった。

第8章では、ロウルズーロイス社の経営危機とその救済プロセスが分析される。ロウルズーロイス社はRB211の開発費負担が重荷となり、1970年に経営危機に陥った。この第一段階の経営危機では、イギリス政府とシティからの資金によってロウルズーロイス社は救済された。しかし翌1971年もロウルズーロイス社は経営危機に陥った。この第二段階の経営危機に際してイギリス政府は、ロウルズーロイス社の救済を断念し、軍用部門のみを国有化した上での破産を選択した。このロウルズーロイス社の破産は、RB211をトライスターに搭載する予定であったロッキード社の経営危機につながるものであった。この経営危機への対応策として、イギリス政府、アメリカ政府、ロッキード社間で交渉が行われ、RB211のロッキード社への納入価格の引き上げとアメリカ政府によるロッキード社に対する債務保証を条件として、RB211の開発を継続することが決定された。この「イギリス帝国の最重要の軍事産業基盤であったロウルズーロイス社のアメリカ国家信用による救済は、イギリス帝国の軍事産業基盤のアメリカ主導のグローバルバリエーションによるテイク・オーバーの最終的画期」(p.256)とされる。

終章では、第1章から第8章までの議論を踏まえ、イギリス航空機産業は「アメリカ主導の航空機産業のグローバルな市場構造に組み込まれることを余儀なくされると同時に、そこで部品(エンジン)サプライヤーとしての新しい役割を能動的に担っていった」(p.274)と総括される。その上で、序章で示された三つの課題について以下のような結論が示される。①イギリスが主力軍用機開発を中止した1965年がイギリスからアメリカへの覇権移行の画期である(第5章)、②イギリスが欧州共同開発を選択しなかったことには、アメリカとの国際生産提携の選択という一定の経済合理性があった、③帝国を失ったイギリス再生の道はヨーロッパとの協調ではなく、英米協調によるグローバル市場への参入が軸であった。そこにおけるアメリカの「ジュニア・パートナー化」が、帝国を失ったイギリスの「新しい役割」である。

以上が本書の概要である。

本書の意義は以下の三点にあると考えられる。

第一に、英米両国で収集した一次資料に基づき、第二次世界大戦後のイギリス航空機産業政策史を描き出した点である。イギリス航空機産業については、著者も指摘しているように(p.13)、数多くの産業史的研究がなされている。しかし、1940年代～1970年代までのイギリス航空機産業に対する産業政策に関する研究はそれほど多くなく、本書はそうした空白を埋める貴重な成果であると言える。

第二に、航空機産業政策分析に関する新たな視角を提起した点である。従来、航空機産業政策については、軍需を中心とした政府と企業側との「癒着」を重視する「軍産複合体」という形での評価やハイテク産業である航空機産業を強化するための産業政策の一環として把握がなされてきた。本書は、そうした一国史的・軍需中心の理解とは一線を画し、①一国史的な把握ではなく、国際関係史の中で把握する、②軍需部門と民間部門に対する政策を統一的に把握す

るという視角を打ち出し、イギリス航空機産業政策を分析している点に意義があると考えられる。

第三に、第二次世界大戦後のイギリスの対外経済政策とアメリカとの関係に焦点を当てている点である。従来の研究において、この時期のイギリスの対外経済政策は、ヨーロッパ経済共同体（EEC）への加盟申請（第一次加盟申請：1961年、第二次加盟申請：1967年、ヨーロッパ共同体（EC）への正式加盟：1973年）が中心的課題として分析されてきた。しかし本書では、一方で加盟申請を続けながらも、アメリカとの関係を一貫して重視し続けるイギリスの姿が浮き彫りにされている。イギリス航空機産業政策の分析という限定的な視角からながら、現在にまで続くイギリスの対米協調姿勢の持続性の基盤を明確にした点が評価できる。

次に本書の内容に関する論点を、著者が序章で示した問題に関する分析の検討を中心に、いくつか提起したい。

第一に、英米間の覇権の移行に関わる問題である。著者は通説と異なり、イギリス航空機産業が主力軍用機開発を中止した1965年を米英間の覇権移行の画期としている。しかし著者自身が第1章で明らかにしているように、イギリス航空機産業は第二次世界大戦期からアメリカの軍事援助に依存した状態にあった。こうしたイギリス航空機産業の脆弱性を前提とした場合、1965年を覇権の画期とすることには問題があるのではないだろうか。航空機産業に考察を限定した場合、イギリスのアメリカへの援助依存の起点である武器貸与法の開始をもって覇権移行の画期とみなすことも可能なのではないだろうか。

著者が1965年を覇権移行の画期とみなすのは、これが「アメリカ航空機産業の最大の競争者であったイギリス航空機産業のアメリカ航空機産業のジュニア・パートナー化」（p.159）を意味するからである。しかしこの事態は、「帝国」を失ったイギリスが、パートナーとしてヨーロッパではなくアメリカを選択した、という問題であり、英米間の覇権の移行とは異なった次元の問題ではないだろうか。英米間の覇権の移行という問題と帝国の終焉にともなうイギリスの選択という問題は区別して論じられる必要があると思われる。

第二に、イギリスによる米欧間の選択に関する問題である。帝国が「終焉」した後の「イギリス再生の道筋」（p.275）について本書では、英米協調によるグローバル市場への参入が重要であったと評価している。本書がこうしたイギリスの対米協調姿勢の基盤を明らかにしたことは、先述したように重要な成果である。しかし一方において、イギリスはEECへの加盟を申請し続け、最終的にEC加盟を実現した<sup>1)</sup>。こうしたイギリスの対ヨーロッパ外交は、本書におけるイギリスが一貫して対米協調を重視してきたとする分析を踏まえた場合、どのように再評価することができるのだろうか<sup>2)</sup>。

第三に、イギリスの「新しい役割」をめぐる問題である。本書では、この問題をめぐる評価に関して、エンジンメーカーであるロウルズーロイス社に分析の焦点が当てられており、その動向とイギリスの対外経済政策の方向性がほぼ同一視されている。しかし、こうした把握は一



面的ではないだろうか。ロウルズーロイス社が、帝国を失ったイギリスの「新しい役割」を象徴する一要素であったとしても、それは一要素に過ぎず、同一視することはできない。ポンド危機など他の重要な要素を踏まえ、イギリスの「新しい役割」に関する結論を示すことは早計ではなかろうか。より幅広い文脈の中でロウルズーロイス社の事例を位置づけていくことが望まれる。

第四に、イギリス航空機産業の機体部門の評価についてである。イギリス政府のエアバス脱退後も、ホーカー・シドレー社は主翼製作メーカーとしてエアバス計画に残留している (p.215)。本書ではロウルズーロイス社中心に分析が行われているが、同社とは異なる道——ヨーロッパ諸国との協調——を歩んだ機体メーカーも存在している。この点を踏まえた場合、イギリスの対外経済政策の方向性やその「新しい役割」についてはどのように再定義されることになるのだろうか、また、ならないのだろうか。

第五に、イギリス航空機産業政策の評価をめぐる問題に焦点を当てたい。まず本書ではイギリス政府による航空機産業政策に焦点が当てられ、その動向が国際関係の中で考察されている。しかし、それがイギリス航空機産業に属する各企業の収益動向や経営戦略にいかなる影響を与えたのか、という点に関する考察は行われていない。産業政策の有効性をめぐっては数多くの議論がなされているが、イギリス航空機産業に限ってみた場合、その有効性はどのように評価できるのだろうか。次に、イギリス航空機産業政策の財政的基盤に関する問題である。本書では、イギリス政府による航空機産業政策が財政的に維持し得なくなっていく点に関する言及が散見されるが、具体的な財政面・外貨準備面からの検討が行われていない。具体的にイギリス財政や外貨準備にどの程度の影響をイギリス航空機産業政策が与えていたのかについて検討することは、イギリス航空機産業政策の評価を確定する上で必要なことであろう。

以上、論点をいくつか提起してきたが、それらは本書の学術的価値を損なうものではない。本書が第二次世界大戦後のイギリス航空機産業政策のみならず、イギリスの対外経済政策全体に関心を持つ全ての読者にとって実り多き研究書であることは疑いを得ない。

#### 〔注〕

- 1) イギリスのヨーロッパ統合への加盟申請をめぐる問題状況については、細谷雄一編『イギリスとヨーロッパ 孤立と統合の二百年』勁草書房、2009年、第4章、第5章、第6章を参照。
- 2) 本書との関連においても、1962年以降、イギリスとフランスの間で共同開発されたコンコルドをめぐる問題が存在する。本書でも言及はなされているものの、本格的な分析は行われていない。本書の視角から同計画の対外経済政策上の意味は、どのように分析・把握できるのだろうか。