

## 学会賞報告

2022年度アメリカ経済史学会賞（鈴木圭介賞） Takeshi Sakade, *The British Aircraft Industry and American-led Globalisation, 1943-1982*, Routledge, 2022の講評

選考委員長 本田浩邦（獨協大学）

本年度アメリカ経済史学会賞は、Takeshi Sakade, *The British Aircraft Industry and American-led Globalisation, 1943-1982*, Routledge, 2022に決定した。選考委員は、わたしの他、河音琢郎（立命館大学）、下斗米秀之（明治大学）、久田由佳子（愛知県立大学）、水野里香（横浜国立大学非常勤）、外部審査委員として西川純子（獨協大学名誉）、西牟田祐二（獨協大学）が担当した。以下、講評である。

本書は、第二次世界大戦後のイギリス航空機産業の発展過程を企業、国家、国家間関係を含めて総合的に考察したものである。戦後イギリスがその経済力を一路衰微させたという通説的見解を再検討し、航空機産業、とくにロールス・ロイスに示されるような競争力維持の側面があったとの主張が本書のモチーフである。「第二次世界大戦後、イギリスはアメリカのジュニアパートナーという新たな役割を得て成功した。戦後、イギリスの航空機産業はアメリカ主導のグローバリゼーションに積極的に参加することで大きな成功を遂げた」と著者はいう（p. 1）。

第1部では、第二次世界大戦後から1950年代までの航空機産業の再編を分析している。

大戦後、イギリスはその帝国版図および制空権の縮小に直面した。航空機産業の強化はそうしたイギリスのプレゼンスを維持するうえでの焦点のひとつとなった。中心はジェット技術の開発であった。それはすでに戦時中から、チャーチルによる民間航空機の開発から始まり、戦後のアトリー労働党政権へと継承された。戦後イギリス航空機産業の独自開発路線は、「フライ・ブリティッシュ」とよばれた。

1950年代半ば、ボーイング707やダグラスDC-8などでヨーロッパ市場に攻勢をかけるアメリカは、当初イギリスの航空機開発を支援していたが、次第にイギリスに脅威を感じるようになり、支援を打ち切った。こうしたアメリカの対応の変化はイギリス航空機産業の再編を促した。ロールス・ロイスがアメリカの機体メーカーと提携し、エンジンの供給でグローバルな市場に参入し始めたのはこの頃である（第1章）。

イギリス政府は1959年に「イギリス航空省」を創設し、軍用機、民間機ともに対米自立を目指す方向を打ち出した。当時の国防大臣ダンカン・サンズの名を冠した「サンズ白書」（1957年）は軍需の削減を前提に軍民統合を提唱した。著者によれば、こうした60年代の再編が1970年代の復興を準備することとなる（第2章）。

機体メーカーの再編過程はエアラインの分野にも影響を及ぼした。BOAC（英国海外航空）はアメリカのボーイング747の購入を開始した。これによってBOACは調達幅を広げたが、国内の機体メーカーは打撃を受け、「フライ・ブリティッシュ」はもはや風前の灯火となった（第3章）。

第2部は1960年代を扱っている。この時代、イギリスは、その主要な提携先を独仏などヨーロッ

パにおくか、アメリカにおくかの選択に迫られた。

イギリス政府がTSR-2爆撃機の発注をキャンセルしたことによって、イギリスの機体メーカーは自立的な航空機開発を断念せざるをえなくなった。残されたのは、VG（航空機）とVISTOL（垂直／短距離離着陸機）の機体、エンジンのみとなり、それさえもヨーロッパかアメリカか、いずれかとの提携が必須となった。そうしたなか、アメリカも従来の「バイ・アメリカン政策」を修正し、1965年にイギリスからの軍需製品の購入を例外的に認めた。これによって、イギリスはアメリカに傾斜し、ロールス・ロイスはアメリカ市場への参入を一気に広げた（第4章）。

イギリス政府内には依然としてフランスとの提携を模索すべきだとの意見があり、当時の「ブラウデン委員会報告」は、アメリカとヨーロッパ両方を天秤にかける交渉戦略を打ち出した。著者はこれを「二頭立ての馬車を操る」(riding two horses)と表現している。それは結局、民間航空機はアメリカとの、軍用機はドイツとの提携というかたちで具体化された（第5章）。

一方、フランスのド・ゴール政権が安全保障面でアメリカと距離をおく姿勢をとったことと関連し、イギリスはヨーロッパではフランスよりも西ドイツとの提携に傾いた。このことで、イギリスは欧米の不和から漁夫の利を得たと筆者はいう（第6章）。

第3部は、イギリス航空機産業が1960年代の不安定な時期から70年代の再編期を経て、80年代に再復興を遂げる過程が考察される。

1970年代のイギリス政府の政策は、機体、エンジン、エアラインいずれも依然欧米両睨みの戦略を続けた。フランス、ドイツとのあいだではユーロ・エアバス・プロジェクトをすすめ、アメリカとは、ロッキードのトライスターにRB211エンジンを供給した。しかし優先されたのはやはりアメリカとの提携であった。イギリスは、最終的に1969年4月、エアバス事業から一時撤退し、1974年には、フランスとのあいだですすめたコンコルド計画からも撤退する。アメリカへの接近で潤ったのは、ここでもやはりロールス・ロイスであった。同社は、P&W、GEと並ぶエンジンメーカーとして世界的な地位を確立する（第7章、第8章）。

イギリスの二頭の馬を操る戦略は1970年代後半もつづく。ブリティッシュ・エアロスペース社がエアバス開発に復帰する一方、ロールス・ロイスはボーイングの新型機種に搭載するエンジンの契約を勝ち取るなどの動きを見せた（第9章）。

以上が本書の基本的内容である。以下、その意義について述べる。

本書の第1の意義は、第二次世界大戦後のイギリス航空機産業の発展の経緯を欧米との関連を視野に入れながら包括的かつ詳細に跡づけたことである。これによって、われわれは戦後イギリス航空機産業の各段階の構造と政策論議の特徴をクリアに見渡せるようになった。航空機産業という国際政治が複雑に絡んだ状況の整合的説明は容易な課題ではなかったものと推察される。著者は、戦後国際政治史の深い理解をもとに、その課題を見事に成し遂げている。このことは、この分野の専門家であるドイツ、フィリップス大学のハバート・ジンマーマン教授が本書に寄せた序文からも窺える。氏は、ロールス・ロイスがブリティッシュ・シドリーを買収し、航空機エンジンの分野で存在感を高めた経緯に関する本書の分析をとくに高く評価している。

第2は、以上の展開過程を未刊行のものも含む膨大な資料をもとに実証的に解明したことである。著者は、英米の政府と関連企業の一次史料を読み解き、一つひとつの事象を丹念にフォローした。

航空機産業は軍需産業でもあるため、一次史料へのアクセスは自ずと制約される。そのようななか、英米のナショナル・アーカイブ所蔵資料、各種の議会資料、当時の新聞、雑誌などのみならず、日記、メモ、伝記なども蒐集し、政府、企業関係者らの意思決定過程を跡づけたことは、著者の多大な努力の賜物である。

第3に、本書はアメリカを直接の対象としたものではないが、イギリス航空機産業の分析をつうじて、戦後アメリカのこの分野におけるグローバリゼーションの特質を逆照射している。武器産業史、冷戦史、外交史など、分野横断的な研究への発展が期待できる労作であり、比較の視座を重視してきたアメリカ経済史学会にとって貴重な研究といえよう。

最後に、本書についての若干の疑問点をも提示しておきたい。

著者は、第二次世界大戦後にイギリスの製造業が一路衰微したという「衰退論」に疑問を投げかけている。しかし、その議論を覆すためにはマクロ、あるいはセミマクロの分析が必要であり、航空機産業の事例をもって、ただちに全体の衰退のイメージを覆したことになるであろうか。これが第1点目である。

第2は、国家にとっての航空機産業がもつ独自の位置、あるいはその必要性についてである。イギリスがアメリカとの連携に力を注ぎ、アメリカの目下のパートナーとしての役割を担い、それによってエンジンなど重要な製品分野で競争力を保持したことは本書の解くところである。しかし、もとより航空機産業は莫大な開発費がかかり、その維持には膨大な軍事費、人的資源、研究開発費、海外市場開拓などを要する、じつにコストのかかる部門である。イギリス歴代首相が就任直後にサウジアラビア詣でをし、莫大な量の兵器取引の商談を行うことがこの業界の習わしである。人道的な視点を措いたとしても、このような産業を国として維持することが合理的選択であったかどうか、この産業を抱え込んだことがむしろ他産業の衰退を早めたのではないかといった問題をも検討すべきではないか。

以上、若干の疑問点を記したが、それらを勘案してもなお本書はアメリカ経済史学会賞に相応しい豊かな内容を含んだものと評価しうる。

以上

