

坂出 健 著

『イギリス航空機産業と「帝国の終焉」
：軍需産業基盤と英米生産提携』

篠原 健一*

「20世紀的世界」とは、いったいいかなる時代だったのか？戦争・覇権の軍事産業基盤である航空機産業を通じて、その問いに答える契機を提供したのが本書である。評者のこれまでの専門は自動車産業における労使関係であり、航空機産業についての十分な知見がなく誠に恐縮だが、素人なりの書評でお許し頂きたい。

大雑把に言うと、18、19世紀はイギリスによる覇権（Pax Britanica）、20世紀はアメリカによる覇権（Pax Americana）の時代である。イギリスからアメリカへと覇権国が推移したわけであるが、19世紀までの覇権間対象がとりわけ「海上覇権」であったのに対し、20世紀になると空路を制覇する「航空覇権（いわば制空権）」がより重要となってきた。戦前のイギリスにおける航空覇権を第二次世界大戦中に引き継いだのが、BOAC（British Overseas Airways Corporation）による航空網である。この「航空覇権」が第二次世界大戦後、新たな覇権国として現れたアメリカによって徐々に取って変わられてきたのである。これが具体的にいつ、どのような契機なのか、またイギリスの帝国終焉と共に、欧州統合と新たな覇権国アメリカとどのような距離感を取ってきたのか？航空機産業

を題材にこの推移を第一次資料も用い、精密に描写・分析したのが本書である。したがって本書は「覇権論」と「航空機産業史論」の双方から読むことが出来る。

本書は序章のあと、1～8章、終章、補論、そして「おわりに」から成り立つ300ページを超える力作である。

序 章「帝国の終焉とイギリスの「衰退」

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（1950－1956年）」

第3章「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：プ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）」

おわりに「飛べなかった翼，TSR2とFSX」

本書はイギリス航空機産業における時代背景

*篠原 健一（Kenichi SHINOHARA）：京都産業大学経営学部教授。同志社大学大学院アメリカ研究科博士課程満期退学。博士（総合政策）。『転換期のアメリカ労使関係：自動車産業における作業組織改革』ミネルヴァ書房、2003年、共編著『GMの経験：日本への教訓』中央経済社、2010年など。

から、大きく3つのパートに段階付けることが出来る。ストーリー展開としては、強大な覇権をほしいままにしたイギリスが徐々に力を失っていくのだが、パート1は覇権再興を夢見た「帝国再建の試み」、パート2は力を失いつつ「帝国の縮小再編」が余儀なくされ、パート3がいよいよ「帝国からの撤退」、という構成となっている。

まず、第1・2章からなるパート1（帝国再建期のイギリス航空機産業（1943－1956年））である。イギリスは第二次世界大戦中から戦後の帝国再建を見据えた航空機開発を目指していた。これがブラバゾン計画である。このブラバゾン計画では航空機産業を軍事産業基盤として出来るだけ維持し、かつ戦前からのエンパイア・ルートをイギリス製輸送機によって運行するというものであった。すなわちイギリスは戦後も帝国を再建・維持する意図をもって、航空機産業を位置づけたのである。

しかし戦後、アトリー労働党政権でも引き継がれた「フライ・ブリティッシュ政策」は、新興国アメリカによって出鼻をくじかれた。ボーイング社に代表されるアメリカ機の競争力が急速に高まり、自国の関わる航路では自国製機体を充当するというフライ・ブリティッシュ計画は動揺を余儀なくされた。結局、様々な議論の末、アメリカ機の購入が決定される。

また1952年、チャーチル保守党政権は、イギリス空軍の近代化計画（プランK）を発表した。ここでもイギリスは、アメリカ、ソ連に並ぶ三大国の一つとして国際政治に参与することを意図し、V型爆撃機（ヴァルカン、ヴァリアント、ヴィクター）による戦略爆撃兵器の構築を計画した。これに対しトルーマン政権は、相互安全保障援助（Mutual Security Aid, MSA）を通じた財政援助、イギリス製ジェット戦闘機の域外調達を通じて購入するという、イギリスに

対する協力体制を決定した。これによりイギリス航空機産業は自国での生産と西欧諸国への輸出を拡大しえた。しかしその後、フーバー委員会によるイギリス製戦闘機に対する審査が行われ、プランK援助は停止に至る。結局のところ、イギリスの帝国再建はアメリカの軍事援助に依存しているという脆弱性が露呈されてしまった。

その後、民間旅客機市場のジェット化はなかなか進展しなかったが、一気にジェット化を進めたのがアメリカのパンナムであった。とりわけ当時の基幹航路であった北大西洋航路（ニューヨークーロンドン間）において、アメリカを代表するフラッグシップ・キャリアとして台頭してきたパンナムは、当時BOACと競合関係にあり、高速、かつ大量に旅客を輸送できるジェット機導入を検討していた。また、爆撃機・軍用輸送機開発・生産で培った技術を生かし、民間のジェット旅客機開発に先んじたのがボーイング社である。各航空会社にとって大型ジェット旅客機発注は決して少なくない投資であるが、これを支援したのが米国政府によるCRAF（Civil Reserve Air Fleet、民間旅客機備蓄）計画である。CRAF計画をパンナムをはじめとするエアライン各社に認めさせるかわりに、各社はジェット機購入の政府保証融資を受けた。ちなみにボーイング707にロウルズ・ロイス社のコンウェイ・エンジンが搭載されたことも、当時のイギリス航空機産業史をめぐり忘れてはならない画期であった。

次に、第3・4・5章からなるパート2（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））である。この時期にイギリスは帝国の縮小・再編を余儀なくされる。

徐々にアメリカのジェット旅客機が世界を席卷し、軍用機分野でも有人機削減の動きに伴い、イギリスの航空機産業は苦境に立たされるようになる。そこでジョーンズ供給相は、当時、14

の機体メーカーと5つのエンジンメーカーによって成り立っていたイギリスの航空機メーカーを整理・統合することにより、同産業の生き残り策とした。また1959年就任した初代航空相サンズによる指導のもと、機体部門、エンジン部門ともそれぞれ2社に集約された。とりわけ民間部門では「1960年政策」のなかで、BOACにVC10の発注を促し、アメリカ航空機産業に対抗することになった。

そうした政府によるイギリス航空機産業復活の努力にもかかわらず、BOACは1962、1963年と連続で大幅な赤字に陥った。外部コンサルタントも導入した精査の結果、技術的トラブルを抱えたままイギリス機を優先的に購入し、いわばローンチ・カスタマーとなっていることが主因と結論づけられた。経営改善のためにBOAC会長に迎えられたガズリー卿は、VC10の新たな発注分をアメリカのボーイング707に振り替えさせようとした。しかしイギリス航空機産業へのダメージを心配した政府による決断留保の横槍が入り、最終的には、次世代長距離ワイドボディ機発注に関しては、ボーイング747購入が許可されることになった。こうしてイギリスの機体メーカーは、BOAC以外にローンチ・カスタマーを持ち得ないことが重荷になり、やむをえず長距離旅客開発から撤退した。しかしながらアメリカ製に使用機体を振り替えていったBOACは、徐々に経営状況を改善していくことにつながり、「帝国責務（エンパイア・ルート運行、フライ・ブリテッシュ政策）」の重荷から解放されることになった。

他方、民間航空機同様、イギリスによる軍用機開発も、この時期に再編を余儀なくされることになる。マクミラン保守党政権による主要な軍用機開発の中心は次世代戦闘爆撃機TSR2であった。しかしライバル機であるアメリカ・ゼネラルダイナミクス社F111との間で、オーストラリア空軍への販売競争の結果、TSR2は敗

北してしまう。予定生産機数が減少した結果、一機あたり生産コストが上昇し、ウィルソン労働党政権は主要軍用機の自主開発を停止するに至る。アメリカによるV/STOLエンジンの米英共同開発の提案などもあり、イギリスもアメリカ機F111を購入することになる。こうしてイギリスは航空機機体の開発において民需・軍需共に撤退することになり、エンジン部門における開発のみが残ることになった。また旧イギリス連邦の相次ぐ政治的独立もあり、BOACも伝統的に受け継いできた「エンパイア・ルート」もまた、徐々にではあるがその意味を失うことになっていった。こうしてイギリスは、自主開発による最先端技術分野における軍事産業基盤の放棄に至ったため、共同開発相手としてアメリカか、大陸ヨーロッパかという選択をその後迫られることになる。

最後が、第6・7・8章からなるパート3（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））である。この時期にイギリスは、いよいよ帝国からの撤退するにあたり、協力しうるパートナー選を模索する時期を迎える。

イギリス帝国終焉後のパートナー選択にあたり、プルーデン委員会（航空機産業調査委員会）はヒアリング調査を行った。しかしそもそもこの委員会自体が、すでに大陸ヨーロッパよりもアメリカとの協調を優先させ、それを通じてグローバル・マーケットへのアクセスを確保したいという戦後イギリス産業再生の将来図をすでに描いていた。具体的にいうとフランスとのAFVG共同開発はフランス側の事情により失敗したものの、ドイツとのトルネード戦闘機共同開発は軌道に乗り、ヨーロッパとの部分的協力には成功した。他方、アメリカとは、P1127ハリアーV/STOLがアメリカ軍に納入されることになり、そこにイギリスの技術が生かされ、

米英協調がさらに深化した。

その後さらに、アメリカへの重心移動、協調関係は進む。ロウルズ・ロイス社がロッキード社トライスター・エアバスへのエンジン搭載契約にこぎつけたこともあり、欧州エアバスへのロウルズ・エンジン搭載への関心が急速に低下した。それにより欧州エアバスA300BはアメリカのGEエンジンを搭載することになり、ロウルズ・ロイス社の欧州航空機市場におけるプレゼンスは更に低下した。

こうした経緯を経て、その後経営に苦しむロウルズ・ロイス社は、2度に及ぶ経営危機を迎えた。1970年秋、第一段階の危機ではヒース政権とシティとの折半の形で救済がなされたが、1971年初頭の第二段階ではついに破産するに至った。さらに悪いことに、RB211エンジンを搭載することになっていたトライスターをもつアメリカのロッキード社でも、連鎖破綻の危険性が現実味を帯びてきた。連鎖破綻を避けたいアメリカ政府は、結局、エンジン価格引き上げとアメリカ政府保証付きの融資に踏み切った。これによりロッキード社の連鎖破綻はまぬがれたが、これはいみじくもイギリス航空機産業がもはや自国産業に関わる影響を自国だけでコントロール出来ず、アメリカの助けを借りなければ立ちゆかない、という新時代が到来したことの現れでもあった。

最後に本書を読んだコメントを付すと、アメリカ産業における強さと弱さを国際比較に基づいて探索している評者にとって、本書から学ぶところは大きく、とても参考になった。たとえば第2章に見るように、1955年にアメリカで「ジェット旅客機獲得競争」が始まったとき、パンナムをはじめとするエアラインはジェット機購入資金にアメリカによる政府保証をうけた。ある一国の産業興隆にとって、その政府による支援、国家がもつ意図の重要性について、あら

ためて認識させられた。たとえ当時のイギリス航空機産業が優れた技術を持っていたとしても、新興国アメリカが取った航空機産業政策により徐々に遅れを取るようになり、やがて敗北が決定的なものになってしまう。この政府の役割の大きさについて、評者がこれまで専門にしている自動車産業との大きな違いを、深く考えこまざるを得なかった。むしろ自動車産業と航空機産業と同じ土俵で議論することはできない。むしろ航空機産業に伴う軍事的性格の大きさも相まって、政治の意向に大きく左右される同産業の特性が本書でクリアーに描かれていること、あるいは一産業における覇権交代のメカニズムを知り、新鮮な感銘を受けた。

とはいえ、いかに政府の役割が大きいいっても、やはり技術・知識、資本、人的資源といった要素が企業競争力のベースにあることには変わりはない。寡聞ではあるが、航空機産業界の雄であるボーイング社でも、近年、労働組合によるストが起き、従来よりも労使関係が大きな問題になっている。これからどの程度の質的・量的影響を生じるのかは、関心が持てるところである。今日のボーイング社では、トヨタ生産方式あるいはリーン生産方式導入が急速に図られている。生産現場はどうなっているのか？その実態は未だ十分詳らかではないが、近年のストはリーン生産方式、生産の外注化が原因で生じているようである。今後のボーイング社の経営全体にどのように影響をあたえるのか興味があるし、行方を注視したい。

もう一点、日本航空機産業の今後の行方である。本書「おわりに：飛べなかった翼、TSR2とFSX」にも触れられているが、TSR2は5章に見るようにイギリス主力軍用機として立ち現れ、他方FSX（次期支援戦闘機）は日本が近年独自に開発しようとした戦闘機である。いずれもアメリカの「虎の尾」を踏んで開発中止に追い込まれた苦い経緯を共有する。TSR2と

FSXはそれぞれ時代こそ違え、国際政治の荒波にかき消された航空機である。たとえ優れた技術、資本、人的資源を持っていたとしても、必ずしも世界市場で勝ち残れるとは限らない航空機産業の難しさを物語っている。日本の将来の航空機開発はどうなるのか？かつてのイギリスの失敗に何を学べるのか？これはもう評者の研究・批評能力を超えたテーマである。本書の著者にいずれお教え願いたいと考える次第である。

以上、感想を縷々書き連ねてきたが、本書には著者の誠実、かつ真摯な研究態度がよく現れているという印象を持った。非常に手堅く真面

目な研究成果で読みやすく、誰が読んでも好感の持てる研究であろう。手堅く真面目な研究成果でありながら、同時に知的好奇心を呼び覚まされる興味深い研究書でもある。航空機産業史研究としても、また覇権論研究としても欠かすことの出来ない、必読文献であると思う。また本書の成果を踏まえた、今後の「続きの」研究成果を早く見てみたいという気にさせる本でもある。ぜひ一読をお勧めしたい。

〔有斐閣、2010年、320頁〕