

プロジェクト・キャンセルをめぐる米英航空機生産提携の形成

坂出 健*

はじめに

チャーチル＝イーデン保守党政権は、イギリスが大国としての地位を保持するため①イギリス連邦ならびに帝国②英米特殊関係③統一ヨーロッパという「三つの円環」を外交政策の基軸に据えた。しかし、脱植民地化・帝国の終焉の過程において、残る二つの円環である英米関係と大陸欧州との協調関係がどのような相互作用を伴いながらイギリスの「新しい役割」をつくりだしたのか明確になっているとはいえない。本稿は、1965年のイギリス・ウィルソン労働党政権による次期主力軍用機の開発中止（「プロジェクト・キャンセル」）と代替機としてのアメリカ機購入決定にいたるイギリス政府の航空機産業政策と米英政府間交渉を検討することでこの問題に取り組みたい。ウィルソン（Harold Wilson）労働党は、1964年秋の総選挙で保守党に勝利し政権についた。ウィルソン政権は、保守党政権が推進してきた次期主力軍用機自主開発プロジェクト TSR2・P1154・HS681を開発費高騰と国防費削減を主な理由として中止し、代替機種としてアメリカ製の F111・F4・C130を購入する決定を下した。この決定は、イギリスの国家的威信を損なう「世界的役割か

らの撤退の象徴¹⁾」として当時から多くのイギリス人の関心をひいた。プロジェクト・キャンセル後に出版された著作においては、ヘイスティングス『TSR2の虐殺』に代表されるようにイギリスの国家的威信・航空機産業に対するダメージの観点からウィルソン政権の決定を否定的にとらえる特徴がみうけられた²⁾。これに対して、近年 30 年ルールによる政府文書公開とプロジェクト・キャンセルに関わった主要閣僚の伝記に基づいてウィルソン政権の意思決定過程を分析する研究が登場した。ストロー＝ヤングは、ウィルソン政権のプロジェクト・キャンセルはスエズ以東への軍事的プレゼンスを財政的制約のなかで達成するための合理的かつ「勇気ある」決断であるとし、従前の論調にしばしばみられたウィルソン政権の決定を否定的にと

¹⁾ Sean Straw and John W. Young, "The Wilson Government and the Demise of TSR-2, October 1964-April 1965," *The Journal of Strategic Studies*, Volume 20, No.4, December 1997, p.44, note 80.

²⁾ ①Stephan Hastings, *The Murder of TSR-2*, London, Macdonald, 1966; ②Geoffrey Williams, Frank Gregory and John Simpson, *Crisis in Procurement: A case study of the TSR-2*, London, RUSI, 1969; ③Derek Wood, *Project Cancelled*, rev. ed., London, Jane's, 1986, first published, 1975. ①③は、主に政府声明やインタビューを素材とし、この決定のイギリス航空機産業に対する否定的な影響を重視する見解を形成した。一方、②は、国防専門家による分析で、プロジェクト・キャンセルにいたる費用効果分析の役割を明らかにし、ウィルソン政権の決断の合理性を検証するアプローチといえる。Straw and Young, "The Demise of TSR-2," p.19.

* 坂出 健 (Takeshi SAKADE): 京都大学大学院経済学研究科助教授。京都大学大学院経済学研究科修士課程修了。「アメリカ航空機産業のジェット化における機体・エンジン部門間関係」富山大学経済学部『富大経済論集』第 43 巻第 3 号, 1998 年など。
sakade@econ.kyoto-u.ac.jp

らえる見解を修正した³⁾。

プロジェクト・キャンセルを契機にイギリス政府の航空機産業政策は、自主開発路線から国際共同開発に転換した。ヘイワードは、1965年12月に公表されたブルーデン委員会（ウィルソン政権が任命した航空機産業調査委員会）の結論を手がかりに、イギリス航空機産業が対米自立的な欧州航空機産業創設路線を歩み始めたことを指摘している⁴⁾。筆者は、イギリスの

国際共同開発の相手先としては対米自立的英仏協調の方向性と米英協調の方向性という二つの路線が可能性として存在していたことに注目したい。イギリスが英仏協調と米英協調という二つの可能性を前にしてどのような路線を選択するのか？以下、1965年4月のTSR2開発中止決定から1966年2月のF111購入決定にかけてのウィルソン政権の意思決定過程と米英政府間交渉を分析することで、明らかにしたい。米英政府間交渉の分析にあたっては、アメリカ機購入に際しての‘quid pro quo’（「代償」「物々交換」）としてイギリスが何を得たのか？に着目し、米欧航空機産業再編のキー・ポイントでありながら従来検討されてこなかったV/STOL（垂直・短距離着陸）エンジン開発をめぐる米英交渉を分析することでイギリスとアメリカとの提携の原型を探ることとしたい。この課題設定のため、イギリス公文書館文書（Public Record Office, Kew. 以下、PROと略記する。）および、アメリカ国立資料館（National Archives II, College Park, MD. 以下、NARAと略記する。）所蔵の国務省関連文書（Record Group 59）を検討の対象とした。

以下、Ⅰ節では次世代（マッハ2クラス）の戦闘爆撃機にかかわる米英双方の開発政策とオーストラリア市場をめぐる競争関係を、Ⅱ節では労働党政権がプロジェクト・キャンセルに踏み切る経緯について、Ⅲ節ではTSR2開発中止決定後、イギリス政府が国際共同開発の方向性として英仏提携と米英提携のどちらを選択したのか考察する。Ⅳ節ではイギリスがTSR2の代替機としてアメリカ機F111の購入を決定するプロセスについて考察する。

Ⅰ 次世代戦闘爆撃機開発販売をめぐる米英関係

1 マクミラン政権におけるTSR2計画

スエズ危機後成立したマクミラン保守党政権

³⁾ ④Straw and Young, “The Demise of TSR-2”; ⑤Saki Dockrill, *Britain's Retreat from East of Suez: The Choice between Europe and the World?*, New York, Palgrave Macmillan, 2002. ⑤Ch.4は、④を踏まえつつスエズ以東撤退をめぐるウィルソン政権の意思決定過程というより広い文脈からプロジェクト・キャンセルとF111購入決定を分析している。日本における米欧航空機産業・産業史研究は、(1)アメリカ帝国主義・国家独占資本主義論的視角による研究—南克巳「戦後世界資本主義世界再編の基本性格—アメリカの対西欧展開を中心として」『経済志林』第42巻第3号、1974年における「I B部門」論など、(2)アメリカ金融資本論の視角からの着目—松井和夫「2. 航空宇宙産業・空輸産業」『アメリカの主要産業と金融機関』日本証券経済研究所、1975年、呉天降「アメリカにおける銀行ターム・ローンの展開過程（1929～1941年）—1933年銀行法成立後の商業銀行の中期融資分野進出とその諸影響について」『証券研究』第82号、1988年など、(3)産業史的研究—西川純子「アメリカ航空機産業の初期段階—1903-1939年」『土地制度史学』第35巻第2号、1993年、佐藤千登勢『軍需産業と女性労働—第二次世界大戦下の日米比較』彩流社、2003年など、(4)欧州エアバスの台頭と軍民転換を念頭に置いた現代的な研究—溝田誠吾「国際共同開発と国際共同生産」（塩見治人・堀一郎編『日米関係経営史』名古屋大学出版会、1998年所収）、西川純子編『冷戦後のアメリカ軍需産業』日本経済評論社、1997年などに整理される。本稿は、第二次大戦期まで説明が進んだ(3)の研究を冷戦期まで延長し、(4)へ架橋することを直接の課題とし、そうした歴史的・実証研究の立場から(1)を再検討することを目的としている。西川は、アメリカ航空機産業において、下請生産による量産体制が第二次大戦期に成立したことを明らかにした（西川純子「アメリカ航空機産業における量産体制の成立と下請生産」『獨協経済』第72号、2000年）。本稿は、イギリス航空機産業の「アメリカ航空機産業の下請生産・量産体制」への冷戦期における包摂過程の初期段階を分析する。

⁴⁾ Keith Hayward, *The British Aircraft Industry*, Manchester, Manchester University Press, 1989, pp.95-97.

は、対米協調と独自核抑止力開発を対外政策として掲げ英帝国再編を推進した。マクミラン政権は、英帝国を支える軍事的基盤である航空機産業を強化するために、次世代プロジェクト(戦闘偵察機 TSR2) 契約をインセンティブとして多数のメーカーを集約化し、機体メーカー・BAC (British Aircraft Corporation) 社、エンジンメーカー・ブリストルシドレーエンジン社を成立させた。1962年8月の核ミサイル・ブルーウォーター開発中止により TSR2 は V 型爆撃機の後継となる戦略核任務を与えられた。イギリスがアメリカから購入する予定であったスカイボルト・ミサイルが開発中止となり、その善後策を協議した米英ナッソー会談でイギリスの独自核抑止力維持が困難になると⁵⁾、TSR2 の戦略核任務は強化され、スエズ以東への「核の傘」の任務も割り当てられた。そのため、TSR2 は一航空機プロジェクトという意味を超え、保守党政権のスエズ以東政策とイギリスの高度な技術開発力のシンボルという位置づけを有するようになった。

また、エメリー (Julian Amery) 航空相は、「航空機動戦力」構想を打ち出し、V/STOL 性能を有した P1154 戦闘機と HS681 輸送機をホーカーシドレー社に発注した。エンジン部門ではブリストルシドレー社に P1154 用エンジンを、ロールスロイス社に HS681 用エンジンを発注した。P1154 と HS681 の開発決定により 1960 年代におけるイギリス航空機産業の軍用機主要プロジェクトが出そろった。しかし、TSR2・P1154・HS681 からなる次世代機プロジェクトは、新技術を多数採用しているため開発費用が膨大であり、旧英連邦・ヨーロッパへの海外販売による生産機数の確保が開発成功の

不可欠の要素として見込まれていた⁶⁾。

2 マクナマラ改革と対外販売政策

米ソ軍拡競争のエスカレートと軍事航空技術の革新は、アメリカの軍事調達にも大きな影響を与えた。航空機の新規開発コストは、第二次大戦直後には数千万ドルの規模(例えば、B47 は、2900 万ドル) だったのが、1950 年代末から 1960 年代にかけては数十億ドルの規模(例えば、XB-70 は 15 億ドル) へとエスカレートしていった⁷⁾。一方、ミサイル開発へのシフトにより軍事調達費に占める有人軍用機予算は絶対的に減少していったため、アメリカの軍用機開発は、開発コストの高騰と軍用機予算の縮小という構造的問題に直面した。ケネディ政権成立とともに国防長官に就任したマクナマラ (Robert McNamara) は、「マクナマラ改革」とよばれる一連の国防改革を実施し上記の問題に対応した。マクナマラは、国防省予算担当次官補に就任したヒッチ (Charles J. Hitch) の費用対効果分析に基づいて軍事予算の効率的利用と予算的統制を推進した⁸⁾。マクナマラは、国防改革の一環として戦闘機調達にメスを入れた。朝鮮戦争後に開発されたセンチュリー・シリーズ (F100-F105) においては、空軍・海軍がそれぞれ別個にノースアメリカン社・マクダネル社・ゼネラルダイナミクス社・ロッキード社・リパブリック社の主要五社から戦闘機を調達していた。マクナマラは、可変翼戦闘機 F111⁹⁾ 開発においては空軍・海軍戦闘機共通化

⁶⁾ Dockrill, *Retreat from East of Suez*, pp.81-82; Hayward, *British*, pp.77-78, 85-86.

⁷⁾ Miller and Sawers, *The Technical Development of Modern Aviation*, New York, Prager Publishers, 1970, p.267.

⁸⁾ マクナマラ改革については、坂井昭夫『軍拡経済の構図』有斐閣、1984年、92-96頁、を参照せよ。

⁹⁾ 名称として各種文書では TFX (次期戦闘機) と F111 (制式名称) が混在するが本稿では混乱を避けるため F111 で表記を統一する。

⁵⁾ 坂出健「ケネディ『大構想』とナッソー協定」富山大学経済学部『富大経済論集』第43巻第3号、1998年3月。

により一プロジェクトへ調達を集中する政策を明らかにした。この改革に対して海軍・航空機メーカー・航空機工場を選挙区にもつ議員は激しく反発したが、マクナマラはF111の空海軍共同調達を自らの政治生命を賭けて推進した¹⁰⁾。

ケネディ政権は、折からの国際収支問題に対処するため、一方でバイ・アメリカン（Buy American）法の強化により国内軍事市場を外国の競争者から閉ざすと同時に、他方で国際兵站交渉部（International Logistics Negotiations, ILN）を通じた対外兵器販売を強力に推進した。1933年に制定されたバイ・アメリカン法はアメリカ政府調達をアメリカ製品に限定する条項を含んでいたが、1962年、ケネディ政権はこれに加えて国際収支危機にともなう外貨流出対策として、国防省の調達に関して外国製品の入札に対して50%の価格差別を行う国際収支規制を加えた。この規制により外国のメーカーはアメリカ製品より50%以上安価でないとアメリカ国防省の調達に参加できないことになり、これは事実上アメリカ軍事市場から海外製品を排除することを意味した¹¹⁾。

1961年秋、ケネディ政権は、国防省内にILNを創設し、クス（Henry J. Kuss）を任命した。クスは、ドル防衛策としてアメリカがNATO諸国への対外援助を兵器の無償贈与から有償販売へ重点を移さざるを得ないという状況下で、自国独自の兵器生産を志向する欧州諸国にアメリカ兵器を販売する任務を担った。クスは、米欧間の兵站の協力を推進するという名目でアメリカ軍事製品の対外販売を推進した。ILNが最も勢力を注いだのはドイツ市場であった。ILNは、

アメリカ駐独軍費のバードン・シェアリング要求を足がかりに、ドイツにアメリカ製兵器の強力な販売圧力をかけた¹²⁾。

ケネディ政権による対外兵器販売強化の理論的バックボーンとなったのが、ヒッチ＝マッキーン『核時代の国防経済学』第15章「軍事同盟の経済学」であった。ヒッチ＝マッキーンは、兵器生産の専門化によって相互利得が生じる余地が大きいと考えた。第一に各国はさまざまな生産分野に比較優位を追求することが可能になる、第二に一国あるいは数カ国の供給国に生産部門が集中すれば、規模の経済性（scale economies）および習熟効果（learning curve）を通じ、生産機数が多いほど1機当たりのコストは低減するという利益が見込めるからであった。そしてヒッチ＝マッキーンは、一つ以上の国が同一の装備品を生産できる場合、どの国で生産されるかを決める最大の基準は、どの国で最も安く生産できるかということにあるとした。価格競争力では大規模な生産機数を有するアメリカ・メーカーが有利になり、少ない生産機数しかないヨーロッパ・メーカーは不利になる。そのため費用対効果分析のフィロソフィーの俎上では、ヨーロッパ諸国は自国市場の一定分野を価格競争力の高いアメリカ・メーカーに明け渡し、ヨーロッパ・メーカーは比較優位を追求できる専門化された分野の生産に特化せざるをえなくなるのである。マクナマラは、マクナマラ改革のNATOへの輸出といえるNATO兵器標準化・NATO共同軍事市場（“NATO Common Market”）創設を推進した¹³⁾。

¹⁰⁾ カウフマン著、桃井真訳『マクナマラの戦略理論』ベリカン社、1968年、301-306頁。

¹¹⁾ “The Arrangement for Offsetting the Dollar Cost of the F.111 Aircraft,” PREM13/2003, PRO.

¹²⁾ 坂井『軍拡経済』159頁、234頁；George Thayer, *The War Business*, New York, Simon and Schuster, 1969, pp.183-184（ジョージ・セイヤー著、田口憲一訳『戦争商売』日本経済新聞社、1972年、174-175頁）；“Military Export Sales Program, Germany (Draft),” Office of Assistant Secretary of Defense, November 23, 1965, Box1, E5178, RG59, NARA.

¹³⁾ Charles J. Hitch and Roland N. McKean, *The*

アメリカが対外兵器販売を強化するなかでアメリカ航空機産業の潜在的な競争相手として浮かび上がったのは、アメリカに次ぐ西側第二の航空機生産国であるイギリスであった。イギリスの次期軍用プログラムの3機種—TSR2・P1154・HS681—はアメリカの対抗機種に対して互角の技術力を有しており国際軍事市場でのアメリカ航空機産業の潜在的なライバル—ヒッチ理論という同一の装備品を生産できる国—だったのである。次世代戦闘爆撃機 TSR2 は、アメリカの対抗機種である F111 より開発が先行し、戦闘機 P1154・輸送機 HS681 は V/STOL 性能を有しているという点において、同クラスのアメリカ機 F4 戦闘機・C130 輸送機より技術的に先行していた。西側同盟の背後で米英間の航空機販売をめぐる闘争が進行した。その焦点となったのが、旧英連邦の一員であるオーストラリアであった。

3 オーストラリア空軍をめぐる F111 と TSR2 の販売競争

1960 年代における次世代軍用機開発の中核は、アメリカではゼネラルダイナミクス社 F111、イギリスでは BAC 社 TSR2 であった。巨大な軍事予算をもち、さらに空海軍共同調達により 1700 機以上の生産が見込まれていたアメリカと違い、単価が高額なため自国での予定調達機数が空軍の 138 機に限られていたイギリスにとっては、海外販売による生産数の拡大

が習熟効果と規模の経済性を発揮するための不可欠の要素であった。その海外販売の最大のターゲットとなったのが、オーストラリア・カナダなど旧英連邦諸国であった。

オーストラリアは従来イギリス航空機産業の強固な勢力圏であり、オーストラリア空軍は主力爆撃機としてイギリス製のキャンベラを採用していた。オーストラリア空軍の予定調達機数は 30 機規模であった。イギリス政府・BAC 社は、1960 年 8 月 28 日、英連邦諸国の参謀長の会合で TSR2 についてのプレゼンテーションを行って以降、TSR2 の販売に精力を注いだ。一方、マクナマラにとってもマクナマラ改革とその中核である F111 計画に対する国内の反発を封じ込めるためには、海外での F111 配備の実績は重要であり、オーストラリアは F111 販売の重要なターゲットであった。1963 年秋、オーストラリア空軍のキャンベラ後継機をめぐるイギリスの TSR2 とアメリカの F111 との競争は、価格・納期・就役までの代替機種の提供などの条件をめぐる米英豪の首脳によるハイレベルな交渉となった。自国空海軍向けに多数生産することから生じる規模の経済性に基づき、アメリカはイギリスより安い価格を提示し、1963 年 10 月 24 日、オーストラリア空軍は F111 の採用を公表した。この結果、TSR2 は唯一の有望な海外販売先を失って予定生産機数は減少し、1 機あたりのコストの膨張が決定的となった¹⁴⁾。そのため、保守党政権が推進する TSR2 開発は、野党労働党の批判の対象となっていた。1963 年 11 月の下院討議で、ヒーリー (Denis Healey) は、TSR2 計画を所管す

Economics of Defense in the Nuclear Age, Cambridge, Harvard University Press, 1960, pp.290-293 (ヒッチ=マッキーン著、前田寿夫訳『核時代の国防経済学』東洋政治経済研究所、1967 年、413-416 頁)；Keith Hartley, *NATO Arms Co-operation: A Study in Economics and Politics*, London, George Allen & Unwin, 1983, pp.42-43. サンドラー=ハートレーは、ヒッチ=マッキーンがこの叙述が、NATO 兵器標準化の理論の出発点である指摘している。T・サンドラー、K・ハートレー著、深谷庄一監訳『防衛の経済学』日本評論社、1999 年、227 頁。

¹⁴⁾ Wood, *Project Cancelled*, p.158; "Sale of T.S. R.2 to the Australians," October 17, 1963, T225/2497, PRO; "Treasury Press Cutting Section," October 28, 1963, T225/2497, PRO; *Aviation Week and Space Technology*, November 18, 1963, p.34. 以下、AWST と略記する。Dockrill, *Retreat from East of Suez*, p.83.

るエメリー航空相が BAC 社の工場があるプレストン（Preston）に議席をもっていることを指摘し、TSR2 問題を「南海泡沫事件以来のスキャンダル」だと言って批判した¹⁵⁾。

保守党政権自身も TSR2 など軍事プロジェクトの開発費高騰抑制に取り組んだ。国防省主任科学顧問ズッカーマン（Sir Solly Zuckerman）は、1961 年兵器開発の費用評価のシステム—ズッカーマン・システム—を作成した。ズッカーマン・システムは、兵器開発において大蔵省の査定を強化する役割を担うとともに、同盟内における同種兵器の「重複排除」が必要であるという視点を導入した。ズッカーマン・システムの政策的結論としては、最先端技術開発でのアメリカとの競合を避け、イギリスは何らかの分野に特化することが導き出された。ズッカーマンはアメリカの航空機メーカー・マクダネルダグラス社の工場を見学し、米英間の生産性の格差に衝撃を受け、アメリカの研究開発力と生産システムにイギリスが対抗することに対して否定的になっていた。ズッカーマン・システムは、ヒッチ理論のイギリス側からの受容を示すものといえた¹⁶⁾。

II プロジェクト・キャンセル

1 労働党政権の登場と TSR2 計画再検討

1964 年 6 月、秋の総選挙を控え労働党党首ウィルソンは、労働党が政権についたら TSR2

をキャンセルするという噂が広がっていることに対して、BAC 社の工場があるプレストンでの演説でこれを否定し、「労働党の TSR2 に対する立場は、保守党政府のスタンスと厳密に一致する」と述べこの噂を打ち消した。しかし、ウィルソンは保守党の航空機プロジェクトの再検討を着々と進めていたようである¹⁷⁾。10 月 15 日に実施された総選挙は労働党の勝利に終わり、13 年ぶりに政権の座についた労働党は保守党政権がすすめてきた航空機開発の諸プログラムの再検討に着手した。10 月 26 日経済問題相ブラウン（George Brown）は、下院で労働党政権による経済問題についての最初の声明をおこなった。ブラウンは「政府は全ての政府支出について厳格な再評価を行う。その目的は、経常収支に対する圧力を緩和し『威信をかけた計画（prestige projects）』のような経済的優先度の低い支出を削減し、資源をより生産的に活用することにある」と述べた。ここでいう「威信をかけた計画」とは保守党が進めてきた航空機開発計画を指していた¹⁸⁾。

ウィルソンは 12 月に予定されているジョンソン大統領との会談前にイギリスの国防政策を検討するために 11 月 21-22 日、チェッカーズ（Chequers）に主要閣僚を招いた。大蔵省と経済問題省の報告書は、過去 5 年の軍事費の上

¹⁵⁾ *Parliamentary Debates: House of Commons, Official Report, Fifth Series, Volume 684, November 20, 1963, column 963.* プレストンは、保守党と労働党が接戦する選挙区だった。Hayward, *British*, p.90; Arthur Reed, *Britain's Aircraft Industry*, London, J. M. Dent & Sons Ltd., 1973, p.55.

¹⁶⁾ Solly Zuckerman, *Monkeys Men and Missiles, 1946-88*, London, Collins, 1988, pp.199-204; Hayward, *British*, pp.87-88; Hastings, *The Murder of TSR-2*, p.129; Glen Segell, *Royal Air Force Procurement: the TSR.2 to the Tornado*, London, Glen Segell, 1998, revsd. ed., pp. 129-130.

¹⁷⁾ 1964 年 3 月、ウィルソンはシャドー・キャビネットの首相としてワシントンでマクナマラと会談し、航空機プロジェクトの開発中止を検討していることをほのめかした。Dockrill, *Retreat from East of Suez*, p.58. また、イギリス機の開発中止とアメリカ機購入を主張する航空コンサルタント Richard Worcester は、1964 年 6 月 20 日と夏の 2 回、労働党関係者と会合をもった。ヘイスティンズは、Worcester が労働党と主計総監 (Paymaster General) George Wigg に一定の影響力をもっていたと指摘している。Reed, *Britain's*, pp.55-56; Hastings, *Murder of TSR-2*, pp.72-79; Richard Worcester, *Roots of British Air Policy*, London, Hodder and Stoughton, 1966, pp.14-15; Chapman Pincher, *Inside Story*, London, Sidgwick & Jackson, 1978, pp. 311-312.

¹⁸⁾ Hastings, *The Murder of TSR-2*, p.106.

昇傾向を指摘し、その延長線上では1969—70年までに軍事費は24億ポンドに上昇すると予測した。経済問題省は、現在イギリスが抱える経済的困難—保守党の下でのストップ・ゴー・サイクル—から脱出するには今後10年間、毎年20億ポンドの国防費シーリングを設定することが必要であると提案した。ウィルソンは経済省の提案を承認し、「われわれは将来においては現在の規模での三つの円環の維持に努めるべきではない」と述べた。軍事費削減の最も有効な手段は、スエズ以東からの撤退であったが、閣僚はイギリスのスエズ以東任務の継続を支持した。そのため4億ポンド規模の軍事費削減の矛先は、軍事研究開発費の削減に向かった。ヒーリー国防相は、TSR2・P1154・HS681という軍用機3機種の開発中止とアメリカ製航空機購入を提案した¹⁹⁾。

また、ジェンキンス(Roy Jenkins)航空相は、ブルーデン卿(Lord Edwin Plowden)を委員長とし、少数の委員からなる航空機産業調査委員会(ブルーデン委員会)を設置した。委員会は、国防・輸出・他産業との比較などを通じて、イギリス国民経済全体に占める航空機産業の位置と方向性を検討し、必要な提言を政府に行うことを任務としていた。当初、ジェンキンス航空相は、当初ブルーデン卿を議長に、Austen Albu・Aubrey Jonesの二人をメンバーに推薦した。ブルーデン卿は、戦後労働党政権期の財務官僚であり、モネ(Jean Monnet)・ハリマン(Averell Harriman)とともに「三賢人」の一人として1951年西側再軍備問題を調整し、その後原子力エネルギー機関(the

Atomic Energy Authority)代表をつとめ、この時点では、チューブ・インベストメント社の社長であった。ブルーデン卿はイギリスにおける欧州統合参加運動の主導者の一人であった。

Austen Albuは、左派の下院議員、Aubrey Jonesは、マクミラン保守党政権期に担当大臣として航空機産業の集約化を遂行した下院議員であった。内閣の要請により、労働組合・実業界・科学者からメンバーが加わり、12月9日、委員会は発足した。ブルーデン委員会は、欧州統合論者であるブルーデン卿を議長に航空機産業に関連する各階層から構成されたグループであった²⁰⁾。

1964年12月7日、ワシントンで米英首脳会談が開催され、イギリスの国防問題が討議された。この席でTSR2問題について意見の交換が行われた。ヒーリー国防相は、国防費削減は人員の削減によって達成することは困難で、唯一の現実的な方法は装備の合理化であり、「ある種の装備」については自国で生産するよりアメリカから購入することが望ましいと示唆した。ここでヒーリーがいう「ある種の装備」とは、TSR2を意味していた。これに対してマクナマラは次のように応えた。イギリスの世界大での役割を維持するためには装備に関する「厳しい決断」が必要である。つまり経済成長のためには兵器産業の維持が必要であるという神話を打ち砕く必要がある。率直に言って、イギリスは軍事的観点からいって無意味な浪費ともいえるプロジェクト、とりわけTSR2に資金を投入してきた。米英両国は、研究開発の統合によって利益を得ることができる。とはいえ、これはイギリス国内において痛みを伴う過程となるであ

¹⁹⁾ Harold Wilson, *The Labour Government, 1964-1970*, London, Weidenfels and Nicolson and Michael Joseph, 1971, pp. 35-37; Zuckerman, *Monkeys, Men, and Missiles*, pp. 374-377; Dockrill, *Retreat from East of Suez*, pp.49-58; Straw and Young, "The Demise of TSR-2," pp.22-25.

²⁰⁾ *Report of the Committee of Inquiry into the Aircraft Industry*, HMSO, 1971, cmd. 2536, pars 1-2. 以下、Plowden Reportと略記する。Roy Jenkins, *A Life at the Centre*, London, Macmillan, 1991, pp. 166-167.

ろう。アメリカは、イギリスが世界大の役割を維持するという確固とした政策を必要としており、そのためにアメリカ機（F111）販売により、イギリスの財政合理化を支援するという意向を示した²¹⁾。

アメリカの F111 売却動機を国際的戦略環境・国内政治要因・航空機産業政策から分析しよう。まず、戦略的環境としてはアメリカはベトナム介入を続行するうえでイギリス軍のスエズ以東へのコミットメント継続を必要としており、そのためイギリスがスエズ以東の「核の傘」を TSR2 から F111 に切り替え、財政合理化をすすめることが必要であった。国内政治要因としてはイギリスの F111 採用は、技術的な問題により開発が遅延していた F111 計画への反発を強めていた議会・海軍を説得する材料として有効であった²²⁾。航空機産業政策としては翌年 1 月 11-12 日に開催された F111・F4・C130 購入をテーマとした米英軍事販売交渉に際してのアメリカ側の背景文書は次のように述べている。文書は、イギリス航空機産業の危機打開策として「安価でおそらくはより優秀な航空機をアメリカから購入することが可能であろう。実際イギリス政府のある部分は以下のような政策を推進している。つまり、イギリスは自国の競争的地位が強力な航空機エンジンのような部品

の生産に集中すべきであるという政策である」として、アメリカ機購入とイギリス航空機産業のエンジン生産への特化の可能性に触れている。文書は、さらにアメリカ機購入に対するイギリス国内の反発とそれに対する戦術を次のように述べた。「TSR2 には既に多額の投資がなされており政府・産業双方に強力な推進派が存在する。もし F111 が多数購入された場合 TSR2 が生きながらえる余地はありえない。資金を節約しより優秀な航空機を得るという観点からみてたとえどんなに合理的判断であったとしても、イギリス政府とりわけ新しく発足したばかりの労働党政府がイギリス航空機産業の全体あるいは一部に対する弔鐘を鳴らすという決断をする考えるのは困難である。アメリカ機の大規模な購入は政治的な大騒動を引き起こすに違いない。(略)ありうるであろうことはアメリカの軍用機がイギリス市場にくさびをうちこむための第一歩を踏み出すことである。同時に TSR2 のような論争の的となり金のかかる航空機の開発はスローダウンされるであろう。終局的にはイギリスは軍用機全体を我々アメリカに依存することになる。しかしそれは一撃でというよりは、漸進的で時間のかかるプロセスをたどるであろう。」アメリカ側の基本的目標は、TSR2 の開発を中止させイギリス軍事市場をアメリカ製軍用機の売り込み先として開放することにあった²³⁾。

2 TSR2 開発中止決定

12 月 14-18 日、ワシントンで、アメリカ側の ILN 部長クスとイギリス側代表ハートリー（Sir Christopher Hartley）は、航空機売却をめぐる実務レベル交渉を行った。そこで最大の障害として浮上したのは、イギリスのアメリカ

²¹⁾ *Foreign Relations of the United States, 1964-1968, Volume XII, Washington, United States Government Printing Office, 2001, No.236.*

²²⁾ John Baylis, *Anglo-American Defence Relations 1939-1980*, London, The Macmillan Press Ltd., 1981, pp.93-94; ジョン・ベイリス著、佐藤行雄他訳『同盟の力学』東洋経済新報社、1988 年、150 頁；Pincher, *Inside Story*, pp.314; Segell, *Royal Air Force Procurement*, p.30. マクナマラの対英 F111 販売動機については、見解の変遷がある。ヘイスティングスは、アメリカ航空機産業界の販売要求にあるとしたが、ストロー＝ヤング、ドクリルは、PRO およびジョンソン大統領図書館文書の検討の結果、こうした見解は支持しえないとしている。Hastings, *The Murder of TSR-2*, pp.107-108; Straw and Young, "The Demise of TSR-2," p.28 ; Dockrill, *Retreat from East of Suez*, pp.91-92.

²³⁾ "US/UK Military Sales Negotiations, January, 1965, Background Data," Box16, E5172, RG59, NARA.

カ機購入に伴う外貨支出問題であった。ILNは、イギリスがF111を100機、F4を180機、C130を100機購入する場合、今後10年間で16億3500万ドルの外貨支出が生じると見積もった。ILNは、マクナマラからヒューリーに対して外貨問題に与える影響の緩和についてアメリカが支援する意思を伝えるよう要請した²⁴⁾。

1965年1月15日、ウィルソン首相は、ジェンキンス航空相とともにイギリス航空機産業界代表と会談した。会談は、航空プロジェクトの開発中止とアメリカ機購入をめぐる意見交換となったが、その中でイギリスが機体開発を停止した場合のイギリス・エンジン部門の競争的地位が議論となった。航空機産業界代表者は、もしイギリスが機体開発を停止しエンジンと部品の生産に特化したとしたら、外国のユーザーはイギリスの機体に搭載された実績のないエンジンは信用しないだろうからロールスロイス社は国際的競争的地位を維持しえないだろうと述べた。イギリス航空機産業界は、イギリスが機体開発を停止し、エンジン・部品生産に専門化するという路線に対する反発を示した²⁵⁾。また、1月20-21日、イギリス産業界3団体(イギリス産業連盟・使用者連盟・生産者協議会)が合同研究会議を行った。ブルーデン卿が基本演説を行い、「競争こそ臨むところである。しかし、成果をあげるためにはそれだけの市場が必要だ。もしEECのメンバーであれば、他の業者との競争に苦しむかもしれないが、その代わり、われわれが十分に競争し得るだけの市場を持つことになる」と述べた。この演説は、産業界がEEC加盟を含む欧州統合を志向したことを示し、ブルーデン委員会も産業界の欧州志向を反映して

いたと考えられる²⁶⁾。

1月15日、主要閣僚を出席者とする国防海外政策委員会(Defence and Overseas Policy Committee)が開催され、ヒューリー国防相は、TSR2・P1154・HS681の開発中止とアメリカ機購入により6億ポンドの開発費削減が見込まれ、1969-70年まで毎年20億ポンドに国防費を抑制することが可能であると論じた。P1154・HS681のキャンセルとF4・C130の購入についてはP1154・HS681の開発が初期段階でありイギリス軍部においても両機に対する支持が薄かったことから、2月1日には内閣はP1154・HS681のキャンセルとF4・C130の購入を承認した。しかし、TSR2・F111問題については、閣僚は、①TSR2開発中止とF111購入、②TSR2開発継続、③TSR2・F111双方を調達せずという三つの選択肢をめぐる意見が分裂した。③の選択は、イギリスがスエズ以東から撤退することを意味していた²⁷⁾。ヒューリー国防相は、①の路線を主導した。ヒューリーはワシントン・サミット以降マクナマラとの密接な協力関係を築きあげるとともに、マクナマラが軍用プロジェクト削減のために導入した費用対効果分析の手法を自国の国防費削減のツールとして用いるようになっていった。費用対効果分析によれば生産機数が少なく1機当たりのコストが高いイギリス機開発は国防費の浪費であるという結論が導き出されるのである。これに対して、ジェンキンス航空相は、航空機産業に対するダメージを回避する観点から②の路線を追求する一方でイギリスのスエズ以東任務に対する懷疑からTSR2/F111双方の調達に否定的な見方(③)に傾いていた²⁸⁾。

²⁴⁾ "Report of United Kingdom Aircraft Survey and United States Proposal," December 23, 1964, Box16, E5172, RG59, NARA.

²⁵⁾ "Note of the Meeting at Chequers at 8.30 p.m. on Friday, January 15, 1965," PREM13/121, PRO.

²⁶⁾ 安達鶴太郎「再びヨーロッパへ接近」『世界週報』1965年3月9日号。

²⁷⁾ Dockrill, *Retreat from East of Suez*, pp.78-79.

²⁸⁾ Baylis, *Anglo-American*, pp.92-93 (『同盟の力学』148-149頁); Roy Jenkins, *A Life at the Centre*, p.172.

閣僚・軍部が TSR2 開発中止やむなしとの意見に傾斜していくなかで焦点となっていたのは、TSR2 を開発中止した場合イギリスの研究開発力をどのように維持していくかという問題であった。国防外交委員会文書が指摘するように、もしイギリスが世界最先端の技術開発競争から脱落したら、イギリスは政治的にはアメリカ政府の、商業的にはアメリカ航空機産業のなすがままにされてしまうという危険性にさらされていた。研究開発力維持の方策としては対仏協調と対米協調のどちらを主軸におくかという選択があった。対米協調は、12 月のジョンソン＝ウィルソン会談で合意された路線であったが現実化には困難が見込まれた。従来から米英間の技術協力の試みはなされてきたが、いずれもアメリカ産業の反対にあって頓挫していた。また、アメリカがイギリスよりも毎年 7 億ドルの規模でアメリカ兵器を購入するドイツとの提携に関心をもつ可能性もあった²⁹⁾。

ヒーリー国防相とジェンキンス航空相は、2 月 27 日、フランスのメスメル（Messmer）国防相と会談し英仏提携の可能性の検討を開始した³⁰⁾。イギリス航空機産業界は、英仏共同志向をウィルソン首相に訴えた。ロールスロイス社会長ピアソン（Denning Pearson）は、3 月 17 日にフランスで航空関係者と英仏航空機産業の将来について意見交換した内容を、メモランダムとして 3 月 25 日にウィルソン首相に提出した。その書簡は、共同開発の相手先はアメリカとフランスが唯二つの候補であるが、アメリカとの共同開発は結局アメリカの技術への依存に行き着いてしまう。アメリカに依存するのではなく長期的に独自の航空技術を保持するにはフランスが唯一のパートナーであり、フラン

ス側にも英仏共同に踏み出す準備ができていると報告した³¹⁾。

3 月 25 日、ペンタゴンでマクナマラ国防長官とイギリス空軍相シャケルトン卿（Lord Shackelton）の会談がもたれた。この会談での焦点は、イギリスの F111 購入の見返りとなるアメリカ側のイギリス製品購入にあった。マクナマラはイギリス側に対して次のように述べた。彼は、彼の事実上の調達代理人であるブッカーマンを通じてイギリス製品購入の可能性を探ってきたが、彼が調達の基準とするアメリカ製品と同等の技術と価格に適う製品はなかった。アメリカの研究開発計画は巨大でイギリスが全面的に対抗するのは困難である。イギリスが研究開発努力を（何らかの分野に）集中することを試みていることは評価できるが、問題はそれが十分ではないことにありと述べた。つまり、航空機の研究開発においてイギリスがアメリカと全面的に競争するのを回避し、エンジンなど何らかの分野に専門化することを促したのである。また、マクナマラ国防長官は、F111 購入の補償として、イギリス製品についてはバイ・アメリカン法の下での国防省の外国製品に対する 50%価格差別の適用を見送るという譲歩の姿勢を示した³²⁾。

3 月 30 日、英仏間で共同開発をめぐる事務レベル協議が行われ、攻撃・練習機、可変翼機に関する共同開発が検討された。3 月 31 日付けのウィルソン首相への書簡で、ヒーリー国防相は、攻撃・練習機、可変翼機の英仏共同開発を推奨すると同時に、この英仏共同開発が

³⁰⁾ Segell, *Royal Air Force Procurement*, p.30.

³¹⁾ Denning Pearson to Prime Minister, March 25, 1966, PREM13/163, PRO.

³²⁾ "Note of Meeting Between Mr. McNamara, The Minister of Defence for the Royal Air Force and the Charge D'affaires at the Pentagon on 25 March, 1965," T225/2583, PRO; OPD (65) 18th Meeting, March 29, 1965, CAB148/18, PRO; From Jeffrey C. Kitchen to The Acting Secretary,

²⁹⁾ "The Political Implications of Dependence on America for Military Aircraft, Memorandum of the Foreign Office, March 1965," PREM13/716, PRO.

TSR2 開発中止決定により、これに向けられていた資源を転換することによってはじめて可能になると述べた。ヒューリーにとって、TSR2 キャンセルと F111 購入は、イギリスの財政資金と航空機産業の資源を英仏共同開発に振り向けることを可能とする措置であった³³⁾。

4月1日、深夜にまで及ぶ二度の閣議が行われた。閣僚の大部分は TSR2 の開発中止には賛成しているものの、代替機としての F111 の購入についてはアメリカからの購入に対する反発や外貨支出の問題から批判的意見が強かった。ヒューリー国防相は F111 購入を主張したが、ジェンキンス航空相を中心に反対意見が強く意見は対立し、「内閣の危機」となった。閣議の途中、アメリカから新提案が届いた。新提案は、現時点での F111 の購入は訓練目的の 10 機でよく、1966 年 1 月までに 70 機以上 100 機以下の追加発注をするかどうかイギリスが決定しようという内容であった。この新提案によればイギリスは 1966 年 1 月までに F111 についての意思決定をすればよく、それまでに海外国防政策を再検討することが可能であるという利点があった。深夜 12 時 30 分、最終的に①TSR2 のキャンセル②F111 の 10 機購入③F111 を 70 機以上 100 機以下で購入するオプション協定をアメリカと結ぶことが閣議決定された³⁴⁾。ここに

おいてイギリスは軍用機 3 プログラムすべての開発を中止し、次期主力機計画のすべてを投げ出すことになった。ただし、TSR2 の代替機を F111 とする最終決定はされなかった。主要な障害は、F111 購入に必要な外貨支出の問題であった。この問題は、F111 購入の「quid pro quo」として、アメリカ政府がイギリス製の軍事品をどれだけ購入するかをめぐって今後交渉が始められることとなった³⁵⁾。

Ⅲ イギリス航空機産業の二つの選択肢－欧州共同開発対英米提携

1 ウィルソン・ドゴール会談

TSR2 の開発中止により自国独自の開発計画を放棄したイギリス政府は、国際共同開発への転換を志向した。ただし、その方向性は大陸ヨーロッパとの共同の途を選ぶのか、アメリカとの共同を選ぶのかという二つの選択肢のなかで揺れ動くものであった。この時点での次世代航空技術の焦点は F111 も採用した可変翼技術と V/STOL (機体・エンジン) の開発にあった。

4月2-3日にパリで行われたドゴール大統領とウィルソン首相の会談では英仏の航空機産業の共同が大きなテーマとなった。4月2日の会談でウィルソン首相は次のように語った。イギリス政府はアメリカ航空機産業への依存という状況を容認し得ない。次世代航空機である可変翼機の開発・生産はフランスとの共同で行いたい。これに対してドゴール大統領は次のように応えた。将来どの国も自国単独では軍民の航空機計画を保持し得ないだろう。しかし、フランスもイギリスもアメリカ航空機産業に吸収されたくはない。もしイギリスが航空という特別に重要な分野で協力を望むならフランスには異論はない。翌3日の会談では、ウィルソン首相は、

April 9, 1965, Box21, E5172, RG59, NARA.

³³⁾ "Anglo/French Discussion, 30 March 1965," PREM13/714, PRO; "Anglo-French Co-operation in Military Aircraft Development," March 31, 1965, PRO.

³⁴⁾ CC (65) 20, CC (65) 21, CAB 128/39, PRO; Wilson, *The Labour Government*, pp.89-90; Denis Healy, *The Time of My Life*, London, Penguin, 1990, p.273; Roy Jenkins, *A Life at the Centre*, pp.172-173; Richard Crossman, *The Diary of a Cabinet Minister*, Volume One, London, Hamish Hamilton and Jonathan Cape, 1975, pp.190-192; Edward Pearce, *Denis Healey, A Life In Our Times*, London, Little, Brown, 2002, p.273; Straw and Young, "The Demise of TSR-2," pp.35-36; Dockrill, *Retreat from East of Suez*, pp.89-90.

³⁵⁾ "UK Purchase of F-111: British Interest in Quid Pro Quo," April 12, 1965, Box21, E5172, RG59, NARA.

TSR2 キャンセルは TSR2 開発にあてられていたイギリス航空機産業の資源を英仏共同計画に向けることを可能にする措置だと説明した。そして、TSR2 の代替航空機についても、アメリカの F111 によって代替するとは現時点でイギリス政府は決定していないと述べた³⁶⁾。

2 プルーデン委員会とアメリカ国防省との討議

5 月 13 日、プルーデン委員会とアメリカ国防省 ILN 部長クスとの間でイギリス航空機産業の将来に関する討議がなされた。この討議では、主要な疑問がプルーデン委員会より発せられ、アメリカ国防省側がイギリスの疑問に対して、以下のように返答した³⁷⁾。

（英）イギリス航空機産業の各部門—機体・エンジン・電子機—の将来の競争力をアメリカはどう予測するか？

（米）エンジン部門は将来にわたって競争力を保持するであろう。電子機器部門は一定の分野に限っていえば競争力を保持するであろう。しかし、機体部門は期待できないであろう。ロールスロイス社が今後競争力を保持できるか否かは、アメリカ政府がアメリカ・メーカーとの平等の競争条件を保証するかどうかにかかっているであろう。

（英）もしイギリスが次世代の機体開発をやめたとしたら、エンジン部門と電子機器部門は生き残ることができるだろうか？

（米）イエス。機体市場へのアクセスが保証さ

れるであろう。

（英）アメリカ政府は本当にアメリカ市場へのイギリス・メーカーの参入を許容するのか、そしてそれは以後の政権が交代したとしても保証されるのか？

（米）現時点においてはバイ・アメリカン法の緩和にみられるように、マクナマラ国防長官が積極的な姿勢を示している。ただし長期的な視点で考えた場合、保証はできない。

（英）プルーデン委員会はアメリカ国防省に対して、イギリスは「軍事共同市場」—すなわちアメリカ・プラス・ヨーロッパ—を通じた自由競争を試みるべきなのか、それとも欧州共同開発によってより小さな、しかしヨーロッパでの確実なシェアを確保すべきなのかと問うた。我々は共同開発しうる相手を（アメリカかフランスか）一国に選ばなければならない。二カ国以上との少しずつの共同開発では我々の問題を解決できない。

（米）クスは、1962 年から 1971 年にかけての防衛機器市場はスカンジナビア諸国 19 億ドル、ヨーロッパ 560-610 億ドル、極東 34-47 億ドル、合計 640-680 億ドルにのぼると予測した。このなかで（イギリス航空機産業が）参入しうる部分は 100-150 億ドルと予測される。同時期にアメリカの防衛機器市場は 2000 億ドルになるであろう。われわれは、イギリスがアメリカ市場で競争することを勧めたい。もしイギリスがフランスとの共同を推進しようとするならば、超音速旅客機コンコルドのときのようなアメリカの競争圧力を思い起こしたほうがよい。アメリカの軍事予算は英仏合計の 5 倍にもなることからすれば、アメリカ機はイギリス機より安価に提供することが可能であろう。

（英）もしイギリスがその未来をヨーロッパに委ねヨーロッパとの共同を開始したとしても、アメリカは現存する米英間における技術情報の交換を継続するか？

³⁶⁾ "Record of a conversation between the Prime Minister and the President of France at the Elysee Palace at 11 a.m. on Friday, April 2, 1965," PREM13/714, PRO; "Record of a conversation between the Prime Minister and President de Gaulle at the Elysee Palace at 10.00 a.m. on Saturday, April 3," PREM13/716, PRO.

³⁷⁾ "Discussion with the Lord Plowden Committee on the Future of the British Aircraft Industry, May 13, 1965," Box17, E5172, RG59, NARA

(米) もしイギリスの主要な共同がアメリカ以外の国となされるようになった場合、協力方針を再検討する必要があるだろう。

会談の焦点は、イギリス航空機産業が機体部門を放棄してエンジン部門に特化し、アメリカが掌握する国際軍事市場への参入を志向するのか、英仏提携によるヨーロッパ市場の確保を志向するかを選択にあった。クスは半ば脅迫を交えつつイギリスが前者の路線を選択するようはたらきかけた。

3 英仏ディフェンス・パッケージ

ブルーデン委員会・米国防省協議での米英協調の追求にも関わらず、5月17日、イギリスのヒーリー国防相とジェンキンス航空相はフランスのメスメル国防相とロンドンで会談し、英仏が共同して可変翼機 (AFVG/Anglo-French Variable Geometry) と超音速攻撃・練習機 (ジャガー) の開発を行う覚書に調印した。5月26日には AFVG の機体メーカーにイギリスから BAC 社が、フランスからダッソー社が選ばれ、AFVG のエンジンの開発にはイギリスからブリストルシドレー社、フランスからスネクマ社が選定された³⁸⁾。この時点でイギリス政府は、国際共同開発の相手先としてアメリカではなくフランスを選択したといえる。

この選択の論理を同年12月に公表されることになるブルーデン報告から検討しよう。ブルーデン報告は、欧州の航空機産業の困難を次のように分析した。欧州各国の個別の国内需要は小さく、各国航空機産業は単独ではアメリカとの競争に対抗することはできない。したがって他国との国際共同開発を選択せざるを得ないが、その相手先としてアメリカは適当ではない。なぜなら、アメリカはイギリスと違い国際共同開

発に差し迫った必要性をもっておらず、航空機・兵器に対する国内的需要だけで生産を経済的に行うのに十分であるからである。そして、国際共同開発における提携相手としてはフランスを選択するべきである。イギリス航空機産業とフランス航空機産業の資源の結合は、1970年代を通じてヨーロッパに主要な航空機産業を維持する基盤一多分唯一の基盤を提供するであろう。イギリスと他の欧州との提携により、欧州のニーズに適し世界的に競争力をもって売られる航空機を共同で開発・生産することができ。目標は、イギリス・フランス・ドイツ・オランダ・イタリアの産業からなる単一の欧州航空機産業の創設にあった³⁹⁾。

こうした英仏協調路線に沿って、BAC 社はロールスロイス社、フランス・ダッソー社と協力し、TSR2 の代替機として、アメリカの F111 ではなくフランスのミラージュ IV 戦闘機にロールスロイス社のスぺイ・エンジンを搭載したスぺイ・ミラージュ (スぺイ・エンジンを搭載したミラージュ) を採用するという提案を推進した。7月16日、3社は、ロンドンでスぺイ・ミラージュの政府に対するプレゼンテーションを行った。BAC 社は、スぺイ・ミラージュは F111 より「劇的に安い」と主張した。BAC 社は、ミラージュの再設計・生産の相当部分を担当する計画であった。この計画が採用された場合、BAC 社は TSR2 の開発中止が引き起こしたウェイブリッジ (Weybridge) ・プレストン工場のレイオフ問題を解決し生産量を確保することが可能であった。また、イギリス空軍がフランス製機体を採用する場合、見返りとして、フランス空軍もイギリス・エンジンを搭載したスぺイ・ミラージュを採用する姿勢を示した。しかし、ミラージュ IV はフランスがアメリカの反対を押し切って推進している独自核戦力フォ

³⁸⁾ AWST, May 24, 1965, p.18; Hayward, *British*, pp.108-110.

³⁹⁾ Plowden Report, pars 246, 252, 263.

ース・ド・フラッペの中核であり、イギリスが F111 の代わりにミラージュ IV を採用することは米英間に亀裂を生じさせる危険性があった⁴⁰⁾。

アメリカから相対的に自立した英仏共同開発の動きは、アメリカ航空機産業にとっては将来的に欧州市場からアメリカ航空機産業が排除される危険性を内包していた。これに対してマクナマラ国防長官は、5 月 25 日付けのクス・メモランダムに基づき、6 月 30 日、NATO 会議で NATO 共同軍事市場論を提唱した。NATO 共同軍事市場論は、NATO 諸国が費用対効果を基礎に分担して兵器を生産することを内容としていた。アメリカはこの構想の下で、欧州諸国が NATO の枠組みのなかでアメリカと協調して兵器開発に取り組むことを促した⁴¹⁾。

IV 米英 V/STOL エンジン共同開発と F111 購入決定

1 米英 V/STOL エンジン共同開発

航空機共同開発をめぐる米欧の合従連衡において焦点となったのは、V/STOL 戦闘機・エンジンの共同開発問題であった。この分野においては米独間の可変翼 V/STOL 戦闘機（機体）の共同開発計画と米英間の V/STOL エンジンの共同開発計画が進行していた。米独 V/STOL

戦闘機共同開発は、1964 年春、マクナマラ＝ハッセル独国防相会談からスタートした。その後、1964 年 12 月のマクナマラ＝ハッセル会談で共同開発が本格化した。一方、米英間では、V/STOL エンジンの開発においてイギリスがアメリカに先行していたため、1964 年 10 月アメリカ国防省は、ロールスロイス・エンジンをベースにした発展型 V/STOL エンジンの米英共同開発を提案した。1965 年 2 月の F4・C130 購入に関する米英共同兵站協定は、両国の軍事研究開発協力計画の拡大について言及し、その中心分野として「イギリスの V/STOL エンジン分野での経験とアメリカの先進軽量エンジン技術の成果を結合」する V/STOL エンジンの開発を挙げた。イギリス国防相ヒーリーは、1965 年 3 月 9 日付けのマクナマラへの書簡で、米英共同開発の V/STOL エンジンを米独 V/STOL 戦闘機への搭載に結びつけ、米英独三国による共同開発に発展させるよう要請した。イギリスは P1154V/STOL 戦闘機・HS681V/STOL 輸送機の開発を中止したため、V/STOL 技術開発力を維持するためには米独 V/STOL 戦闘機計画への参画が必要だった⁴²⁾。

ヒーリーの要請に対するアメリカの反応を 5 月 19 日の「外国での V/STOL 計画へのアメリカの参加の可能性」草稿から分析しよう。米独 V/STOL 戦闘機開発計画における最大の問題はイギリスがこの計画への参加を希望していることにある。イギリスのこの計画への参加の動機としては以下の理由が考えられる。エンジン・電子機器の販売、米独 V/STOL 機のライ

⁴⁰⁾ *Flight International*, August 12, 1965, p.244; Bonnie Gold, *Politics, Markets, And Security*, MD, University Press of America, 1995, pp.72-73; Charles Gardner, *British Aircraft Corporation*, London, B.T.Batsford Ltd, 1981, pp.134-136; "Spey-Mirage and the F111A," August 11, 1965, PREM13/716, PRO. ガードナーによると、ヒーリーは、スペイ・ミラージュ提案を聞いて度を失って激怒し、AFVG とジャガーの契約を BAC 社からホーカーシドレー社に切り替えると語ったとされる。

⁴¹⁾ "Abortive Proposal for Munitions Control Policy Council," May 26, 1965, Box 21, E5172, RG59, NARA; *Plowden Report*, par 249; AWST, May 24, p.19, October 18, 1965, p.11; Robert Rhodes James, *Standardization and Common Production of Weapons in NATO*, London, The Institute for Strategic Studies, 1967, p.4.

⁴²⁾ "Proposed U.S./U.K. Development for Advanced Lift Engine," S. Zuckerman to PM, September 7, 1965, PREM13/118, PRO; "Memorandum, UK Purchase of US Military Aircraft," February 8, 1965, Box21, E5172, RG59, NARA; "U.K. Interest in US/FRG Advanced V/STOL Development Studies," February 26, 1965, Box17, E5172, RG59, NARA; From Jeffrey C. Kitchen to The Secretary, May 29, 1965, Box1, E5178, RG59, NARA.

バルである英仏で推進している可変翼機 (AFVG) に関する技術をより安価に獲得し、さらにはイギリスの参加によって米独 V/STOL 機開発交渉を複雑化し、開発を遅延させることにある。これらは米独共同開発計画にとって不利益となる可能性がある。従って米独 V/STOL 計画へのイギリスの参加は、イギリスの意図が明らかになり米独 V/STOL 計画が確定的になるまでは、最小限化することを勧告する。以上のように述べ、イギリスの出方を探る姿勢を見せている⁴³⁾。

他方、イギリスの航空省・国防省・ブルーデン委員会では、アメリカとの共同開発は非現実的であり英仏協調を推進するべきであるとの考え方が力を増した。ジェンキンス航空相は、イギリス航空機産業の未来はアメリカとではなく大陸ヨーロッパとの共同にあると確信しており、ヒューー国防相もまた米英協力に対して懐疑的な態度を表明していた。イギリス産業界でも、アメリカはイギリス製品調達に真剣ではないのではないかという懐疑論が急速に増していた。こうしたなか、イギリス政府高官で米英協調路線を唱道しているのは内閣顧問ズッカーマンだけであり、孤立していた。ロールスロイス社長ピアソン自身はフランスのエンジン・メーカー・スネクマ社との合同を考慮するなど欧州志向が強かった。しかし、ズッカーマンは、イギリス産業の競争力のシンボルであるロールスロイス社はアメリカ市場に参入しなければならないと強く確信していた⁴⁴⁾。

航空機開発をめぐる米英双方で不信が高まるなかで、米英 V/STOL エンジン共同開発計画は計画それ自体が有する価値を超えて、米英

協調のシンボルという位置づけを有するようになっていった。イギリスは、アメリカがイギリスとの共同開発に真剣かどうか、アメリカが本当にイギリスの軍事販売を保証する意思があるかどうかを試す試金石であると認識していた。イギリスは、イギリスが F4・C130・F111 を購入する代わりにアメリカがイギリスから「先進的技術」製品を購入することを必要としていた。イギリスがアメリカと同等の技術水準を維持するエンジン分野での協力により、イギリスの技術開発力がアメリカにとって価値あるものと認識されうると考えたのである⁴⁵⁾。

V/STOL エンジン共同開発をめぐる米英交渉の主要な対立点は、イギリス側が米英メーカー間の計画された非競争的な生産分担 (production sharing) を取り決めることで、イギリス側の生産量の確保を主張したのに対し、マクナマラは、価格競争が軍用機の効率的な開発・生産を保証する唯一の方法だと考え、生産における競争 ("competition in production") を主張していた。彼は英独 V/STOL 戦闘機のエンジン調達をめぐるても、ロールスロイス社にアメリカ・メーカーとの競争を要求した。彼はイギリスが F111 オプション協定を履行し、F111 を調達するという条件を実行に移すならば、ロールスロイス社にアメリカ市場においてアメリカ・メーカー (GE 社・P&W 社) との完全に平等な条件での競争を認めると約束した。しかし、ジェンキンス航空相にとってはマクナマラ提案—生産における競争—ではロールスロイス社が選定される保証はないため受け入れ難かった。マクナマラは、9 月中旬までに、V/STOL エンジン共同開発に関して米英政府

⁴³⁾ "Potential U.S. Participation in Foreign and Joint V/STOL Programs — May 1965," Box21, E5172, RG59, NARA

⁴⁴⁾ "McNamara-Healey Visit, 29 May 1965," Box 17, E5172, RG59, NARA; Zuckerman, *Monkeys Men and Missiles*, p.200.

⁴⁵⁾ From Jeffrey C. Kitchen to The Secretary, May 25, 1965, Box1, E5178, RG59, NARA; "DOD Procurement in the U.K.," August 23, 1965, Box21, E5172, RG59, NARA; "R&D Cooperation with the United Kingdom," October 11, 1965, Box17, E5172, RG59, NARA.

間協定が合意に達しなかったら、アメリカ単独でこの開発計画を遂行すると迫った。

イギリスは米英 V/STOL エンジン開発交渉が成立しなかった場合、二つの危険性に脅かされていた。第一に、もしアメリカ単独で V/STOL エンジン開発に取り組めばロールスロイス社は V/STOL エンジン分野でのアメリカ・メーカーに対する技術的優位を喪失し、イギリス航空機エンジン産業が死活的に重要な技術分野からはじき出されることが予測される。第二の危機感アメリカ政府がこの提案を米英共同開発へのテスト・ケースにとらえていることにあった。もしイギリス政府がこの提案を現実化しなければ、アメリカ政府は、イギリス政府は米英共同研究開発に対して真剣ではないと結論づけるであろう。この結論付けは政治的に望ましくないばかりでなく、NATO 内部で進行する亀裂—共同開発におけるロンドン・パリ枢軸とワシントン・ボン枢軸—を加速させることになる⁴⁶⁾。

9月7日、内閣顧問ズッカーマンは、ウィルソン首相に対して V/STOL エンジン問題に関する覚書を送った。ズッカーマン覚書は、イギリス政府の決断はロールスロイス社の能力とノウハウについてのイギリス側の自信次第であると述べた。ロールスロイス社自身は、アメリカ市場であろうと欧州市場であろうとアメリカ・メーカーと同じ機会が与えられたならいかなるアメリカのメーカーに対してでも競争しうる自信をもっているとイギリス政府に伝えてきた。そのため、イギリス政府は米英共同開発が成立しなかった場合の危機意識からマクナマラ提案の受諾に踏み切った。1965年10月初旬、米英 V/STOL エンジン共同開発が英米間で合意

された⁴⁷⁾。

この結果、ロールスロイス社は米独 V/STOL 戦闘機へのエンジン搭載契約をめぐってアメリカ・メーカーと同じ条件で競争することを保証されたが、それにはイギリスが F111 を購入するという条件があった。しかし、F111 購入に必要な外貨問題は未解決のままであった。4月の米英 F111 オプション協定後米英間の機数・価格などに関する交渉は難航していた。イギリス側は F111 購入の“quid pro quo”としてアメリカ国防省のイギリス製品調達を要求していたが、アメリカ側の購入品目は具体化していなかった。

2 サウジ国防パッケージ

F111 購入資金問題の打開策として米英政府が取り組んだのが 1965 年秋のサウジアラビアの防空システム受注商戦であった。サウジの防空システム商戦においてはアメリカのロッキード社、フランスのダッソー社、イギリスの BAC 社などが売り込みをはかり熾烈な競争となっていたが、サウジ政府はロッキード F104 の選定に傾いていた。ヒーリー国防相は 7 月、クスが率いる ILN に対抗するため民間人ストークス（Sir Donald Stokes）を兵器売却に関する政府顧問に任命した。ストークスは 8 月にマクナマラと会談し、アメリカ機購入が引き起こすイギリスの国際収支問題の解決策としてサウジアラビアでのイギリスの入札に関してアメリカが

⁴⁶⁾ OPD (65) 111, July 16, 1965, CAB148/22, PRO; “Proposed U.S./U.K. Development for Advanced Lift Engine,” Note by the Minister of Aviation, September 3, 1965, PREM13/118, PRO.

⁴⁷⁾ “Proposed U.S./U.K. Development for Advanced Lift Engine,” From Zuckerman to Prime Minister, September 7, 1965, PREM13/ 118, PRO; From Foreign Office to Bonn, October 8, 1965, PREM13/118, PRO. 米英 V/STOL エンジンのアメリカ側の契約社には GM 社が選定され、ロールスロイス社・GM 社協同で開発にあたっていたが、米独 V/STOL 戦闘機計画は 1968 年 1 月に開発中止となる。『航空情報』1968 年 4 月号, 29 頁。米国防省は、V/STOL 戦闘機としては、イギリス・ホーカー・シドレー社ハリヤーを海兵隊用に調達する。

支援できないかと問題提起した⁴⁸⁾。

マクナマラは、イギリスの F111 購入資金問題についてサウジアラビア防空システムをイギリス企業に与えることで解決をはかろうと考え、クスに細部を検討するよう指示した。クスは、ローマで BAC 社の代理人のジェフリー・エドワード (Jeffrey Edwards) と会見し BAC 社がサウジアラビアへ1億ドル相当のライトニング戦闘機 36 機の販売を見込んでいるとの情報を得た。クスはマクナマラに対して二つの選択肢を提示した。第一の選択肢は、アメリカがサウジに対してアメリカがイギリス機を購入することを歓迎すると伝えることである。この選択肢は、今までアメリカがサウジに対して売り込み活動を行っていたという点からも、アメリカ政府とアメリカ航空機メーカーとの関係という点からも望ましくない。第二の選択肢は、イギリスに対してアメリカ・レイセオン社のホークミサイルとイギリス・BAC 社のライトニング戦闘機の組み合わせを新たな提案として行わせることである。マクナマラは、第二の選択肢の路線でイギリスと交渉する権限をクスに与えた⁴⁹⁾。

10 月のマクナマラ国防長官とジェンキンス航空相の話し合いを受けてサウジアラビアに米英共同入札が提案された。この提案は、ロッキード社がサウジに F104 の売り込みを続けていたためセンシティブなものだった。アメリカ政府の強力な後押しにより、12 月サウジアラビアは、防空システムとして、フランス案・アメリカ・ロッキード社案を拒否イギリス BAC 社のライトニング戦闘機とアメリカのホークミサ

イルからなる米英共同案を採用した。航空省次官ストーンハウス (John Stonehouse) の言によれば、ファイサル (Faisal) 国王は「アメリカの子分 (American protégé)」であった。この発注は総額 5 億ドルに及ぶ巨大なプロジェクトであり、そのうちイギリスの受注は 2 億 8000 万ドル程度と見積もられた。この受注は TSR2 キャンセルで苦しんでいた BAC 社に対する埋め合わせとしても国際収支対策としても効果的なものであった⁵⁰⁾。

3 F111 購入決定

サウジアラビア取引の進行と軌を一にして、イギリス政府は TSR2 代替機としてスペイ・ミラージュを採用するという案に消極的になっていった。1965 年 11 月 5 日付けの国防覚書 (“Defence Review Memorandum”) においてヒーリー国防相・ジェンキンス航空相は、費用と導入時期を理由としてスペイ・ミラージュ案に反対を表明した。12 月 3 日のタイムズ紙にスペイ・ミラージュ関連の記事が掲載されると、スチュワート (Michael Stewart) 外相は、ヒーリー国防相に対してイギリスがミラージュを購入する意思がないことをフランスに迅速に伝えるよう促した。スチュワートは外交的観点からみたミラージュ採用の危険性を次のように指摘した。フランスが NATO に対する反発を継続している状況下で、イギリスが次世代の核運搬手段としてアメリカ機でなくフランス機を採用するという如何なる発想も甚大な政治的反響を呼び起こさずにはいないだろう。ミラージュ採用はフランスの独自核戦力との協調にイギ

⁴⁸⁾ Thayer, *The War Business*, p.260 (『戦争商売』211-212 頁) ; Anthony Sampson, *The Arms Bazaar*, London, Coronet Books, 1987, pp.157-163; John Stonehouse, *Death of Idealist*, London, W. H. Allen, 1975, p.50.

⁴⁹⁾ “British Arms Sales to Saudi Arabia and Jordan”, October 13, 1965, Box21, E5172, RG59, NARA.

⁵⁰⁾ “British and U.S. Arms Sales to Saudi Arabia and Jordan,” December 12, 1965, Box21, E5172, RG59, NARA; Stonehouse, *Death of Idealist*, p.53; AWST, November 8, 1965, p.32; AWST, December 20, 1965, p.21; “Saudi Arabian Deal and the F.111 Purchase,” April 26, 1966, PREM13/1312, PRO.

リスを押しやり、兵器の国際共同開発における英仏枢軸と米独枢軸の衝突という目下の危険な兆候を促進するであろう⁵¹⁾。

2月9日の国防海外政策委員会でF111購入が議題となり、ヒーリー国防相は、米英交渉の進捗状況を報告した。まず、F111購入費用をイギリス製品のアメリカ政府による直接購入と第三国向け販売で相殺すべく交渉中であると報告した。第三国向け販売については「アメリカ政府がF111の購入を想定して、サウジアラビア取引において我々と協力したのは疑いをいれない」と述べ、さらにヨルダン・リビアにも販売を拡大する見込みがあると語り、F111購入費用のオフセットを通じて中東市場へ進出する姿勢を示した。次にアメリカ政府による直接購入については、アメリカ政府はバイ・アメリカン法による規制と国防省調達における50%価格差別の規定をイギリスに対して除外する姿勢を示しており、イギリス産業はアメリカ国防調達をめぐってアメリカ企業と同等の条件で競争できる特別な地位が与えられると述べた。またイギリスは、ドイツがドイツ駐留イギリス軍費の見返りとしてイギリスからより多くの兵器を購入するようアメリカ政府からドイツ政府に圧力をかけるよう要請し、アメリカ側はこの要請に同意したと伝えた。つまり、ヒーリーは、F111購入費用のオフセット交渉を通じてアメリカが支配権をもつ重層的な国際財政関係へイギリスが参画し、イギリス航空機産業のアメリカ・中東・ドイツの軍事市場への参入を推進しようとしていたのである⁵²⁾。2月14日、内閣

はF111購入問題を討議した。代替候補機としてスペイ・ミラージュが挙げられたが、性能・納期・コストの問題もさりながらミラージュにとってマイナスの材料だったのは、ミラージュ購入はフランスへの外貨支出を伴うがフランスはこの外貨支出をアメリカのように埋め合わせる意思はないだろうということであった。そのため内閣は、1970年代中頃に就役する予定のAFVGまでのつなぎとして、F111を50機購入することを決定した。50機のF111の購入費用は7億2500万ドルであったが、購入に必要な外貨は、アメリカ政府の直接購入（3億2500万ドル）と第三国への協調販売（4億ドル）とで完全に相殺することが米英間で合意された。第三国への協調販売で最大の項目はサウジアラビアへのライトニング戦闘機の販売（2億7500万ドル）であった⁵³⁾。アメリカ政府の直接購入については8月5日ウィルソン首相とマクナマラ国防長官の会談の結果、アメリカが空軍LTV社A7 コルセアⅡ地上攻撃機のエンジンとしてロールスロイス社スペイ・エンジンを搭載することが決定された。この契約は8200万ドルに及び、イギリス製エンジンとしては史上最大の海外受注となった⁵⁴⁾。

ブルーデン委員会は、1965年12月にブルーデン報告を公表した。報告は、最も先進的な

選定される大きな要因となった。Alistair Edgar, "The MRCA/Tornado: The Politics and Economics of Collaborative Procurement," p.56, in David G. Hauglund, ed., *The Defence Industrial Base*, London, Routledge, 1989; AWST, September 8, 1969, pp.19-20.

⁵³⁾ CC (66) 9th Conclusion, February 14, 1966, CAB128/41, PRO; From Foreign Office to Washington, February 15, 1966, PREM13/1312, PRO.

⁵⁴⁾ "Offset Arrangement with the United States," December 5, 1967, PREM13/2003, PRO; 『航空情報』1966年10月号, 28頁。ウィルソン政権のスエズ以東撤退決定と1968年1月のF111購入破棄決定にもかかわらず、F111オフセットによる契約は大部分生き残った。AWST, January 22, 1968, pp. 18-19.

⁵¹⁾ "Spey-Mirage IV," December 13, 1965, PREM 13/716, PRO.

⁵²⁾ OPD (66) 11th Meeting, February 9, 1966, CAB148/25, PRO; From British Embassy, February 23, 1966, Box1, E5178, RG59, NARA; Hayward, *British*, p.94. 1966年1月の米英交渉から、米英独間のドイツ駐留軍費をめぐるオフセット協定交渉が進行する。英独間オフセット協定は、英独伊トルネード戦闘機のエンジンにロールスロイス社が

技術の自国独自での開発は不可能であり、また国際提携の相手先はアメリカではなく、フランス・ヨーロッパであると論じ、TSR2 開発中止と英仏 AFVG 共同開発というこの間ウィルソン政権が航空機分野において下した決定を追認した。とはいえブルーデン報告の試算では欧州諸国が協力することにより軍事市場は現在のイギリスの 2～3 倍になることが見込まれたが、この数字でもなおアメリカ国の軍事調達への参入の可能性をブルーデン報告は否定していない。ブルーデン報告はアメリカへのエンジン・部品の販売について次のように言及している。「より沢山のイギリス製のエンジン・部品をアメリカの航空機に装備品として売り込む余地がある。(略) 今までのところ最大の困難は、イギリス製品がバイ・アメリカン法と国防省調達規制双方による価格差別とたたかわなくてはならなかった点にある。しかし、この政策はロールスロイス社の V/STOL エンジンの共同開発においては緩和された」。自主開発計画中止後におけるイギリスの国際共同開発は、機体部門における英仏共同開発を主たる路線とする一方、エンジン部門におけるアメリカへの販売の可能性という米英協調の萌芽を内在させていた⁵⁵⁾。

おわりに

ウィルソン政権は、TSR2 開発中止により単独での軍用機開発を断念し、機体部門においては英仏提携によって、アメリカから自立した軍民にわたる欧州共同開発に乗り出した。しかし、その一方で F111 購入費用のオフセットを通じてイギリス航空機産業がアメリカの掌握する世界市場への進出の手がかりを掴んだことに注目しなければならない。BAC 社はアメリカが掌握する中東軍事市場（サウジアラビア）への参入

を果たした。また、アメリカ国防省がイギリス製品の購入に限り、バイ・アメリカン法の適用を除外することが合意された。この合意のもとで、ロールスロイス社はスぺイ・エンジン納入にみられるようにアメリカ国防調達に際してアメリカ・メーカーと同じ条件で競争し、バイ・アメリカン法の壁に阻まれていた巨大なアメリカ軍事調達市場へのエンジン輸出が可能になった。ブルーデン委員会とアメリカ国防省との折衝では、イギリス航空機産業が機体開発を断念し、エンジン・部品のサプライヤーとして生き残る路線が検討された。そのテスト・ケースが V/STOL エンジンの米英共同開発であった。この共同開発を通じて自国独自の開発プロジェクトがなくなるという条件の下で、ロールスロイス社は 1970 年代にむけての技術開発力を保持し、米独市場へ参入する足がかりを得た。これは機体部門の国際競争力低下という条件の下で、アメリカ・メーカーと同等の競争力を保持するエンジン部門（ロールスロイス社）の生き残り策であったといえる。

ここに成立をみたイギリス・エンジン部門とアメリカ航空機産業との提携関係は、1960 年代の軍民にわたる欧州共同開発の機運のなかで、なぜイギリス航空機産業・政府が英仏提携を軸とした欧州共同開発ではなく、アメリカ主導の共同開発を志向したのかを解く鍵を提供している。その後軍用機部門の英仏共同開発の中核であった AFVG 計画は、フランス側の財政難によりキャンセルされた⁵⁶⁾。その結果、イギリスはロールスロイス社製エンジンを搭載した英独伊トルネード戦闘機の国際共同開発を、フランスが参加せずアメリカが強い影響力をもつ NATO ユーログループの枠内で取り組んだ。民

⁵⁵⁾ Plowden Report, pars 241, 248.

⁵⁶⁾ Gold は、スぺイ・ミラージュ案棄却 (F111 購入決定) により、BAC 社がダッソー社に対する信頼を喪失し、AFVG キャンセルの原因となったとしている。Gold, *Politics*, p.76; AWST, July 10, 1967, p.32.

間機部門では、エアバス開発をめぐるウィルソン政権は欧州エアバス計画から脱退し、ロールスロイス社製エンジンを搭載したアメリカ・ロッキード社のトライスター計画を支持した⁵⁷。アメリカ政府・航空機産業は、イギリス・エンジン部門と生産提携を取り結ぶことによってその技術力を開発計画に組み込むと同時に、イギリス政府・航空機産業がアメリカのライバルとして潜在的な危険性を有する欧州共同開発に深く足を踏み入れることを阻止した。プロジェクト・キャンセルをめぐる交渉を通じて成立したイギリス政府・エンジン部門とアメリカ政府・航空機産業との結びつきは、アメリカから「独立した単一の欧州航空機産業」を創設するというブルーデン・ドクトリンをつきくずしていく出発点となったといえる。これは、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・パートナー化を意味し、軍事産業基盤におけるアメリカの覇権確立の重大な要素であった。

1962年12月、アチソン（Dean Acheson）元国務長官は、「イギリスは帝国を喪失し、未だ新しい役割を見出していない」と述べた。この

「新しい役割」についてケイン＝ホプキンスは、「スターリングというよい船が沈んでしまった後、シティは航海にはるかに適した新しい船、ユーロダラーに乗り込むことができた」と述べるように、シティがスターリング圏の終焉とともに、ユーロダラー市場での取引に新たな活動の機会を見出したことをもって「脱植民地体制的グローバリゼーション」の「ホストであり代理人」という役割を見出したと述べている。これはアメリカ主導のグローバリズムにおけるイギリス資本主義像をシティ利害中心に提起したといえる⁵⁸。本稿は、イギリス航空機産業がアメリカ主導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役割を能動的に担っていった過程を検討した⁵⁹。これは軍事産業基盤におけるアメリカ主導のグローバリズムに対するイギリスの能動的参画を示唆している。

⁵⁸ P. J. Cain and A. G. Hopkins, *British Imperialism, Crisis and Deconstruction, 1914-1990*, London, Longman, 1993, p.293 (P・J・ケイン, A・G・ホプキンス著, 木畑洋一, 且祐介訳『ジェントルマン資本主義の帝国Ⅱ』名古屋大学出版会, 1997年, 201頁); Cain and Hopkins, *British Imperialism, 1688-2000*, second edition, London, Longman, 2002, p.678.

⁵⁹ 西川は、航空機の下請生産・外部生産における下請企業（sub-contractor）と供給企業（supplier）との機能の相違を、元請企業（prime-contractor）に対する独立性に着目して峻別した（西川純子「下請生産関係」『冷戦後のアメリカ軍需産業』所収）。この分類に基づき、本稿で分析したアメリカ航空機産業の下請生産・外部生産へのイギリス航空機産業の包摂過程は、次のように整理される。イギリス機体部門は、1960年代後半から1970年代前半までの世代の機種生産においてはF4の下請生産（元請企業はアメリカ・マクダネルダグラス社）に組み込まれたものの、1975年以降の主力機種（AFVG）の開発においてはフランスとの提携を通じて元請企業としての地位を保持した。イギリスエンジン部門（ロールスロイス社）は、F4搭載スベイ・エンジン・LTV社A7コルセアII搭載スベイ・エンジンの生産・米英共同V/STOLエンジンの開発を通じて、アメリカ機体メーカーの最終製品への供給企業の役割を担うようになっていった。

⁵⁷ ウィルソン政権が欧州共同開発と米英生産提携の間で最終的な決断を迫られるのは、民間旅客機エアバス開発においてであるが、この経緯については稿を改めて論ずることとしたい。