

(続紙 1)

京都大学	博士（経済学）	氏名	坂出 健
論文題目	イギリス航空機産業と「帝国の終焉」		
（論文内容の要旨） 本論文は、イギリスにおける航空機産業政策の推移を第二次世界大戦期から1970年代初頭まで追跡することを通じて、米英の覇権交替、イギリス帝国の終焉、さらには新たな覇権国アメリカのジュニア・パートナーへのイギリスの地位の変化といった過程を、豊富な事実によって再構成したものである。 「序章 帝国の終焉とイギリスの『衰退』」では、課題の設定と研究史の整理がおこなわれている。帝国を喪失しつつあるイギリスが、大西洋同盟内部でどのような役割を新たに担ってゆくのかを、イギリス航空機産業史研究を通じて具体的に明らかにすることが、本論文の課題として示される。軍事産業基盤の中核たる航空機産業について、民需・軍需の双方を視野に入れ、これらに対するイギリス政府の政策的関与を英米の国立公文書館所蔵の一次史料を使って解明するという方法論が示されている。 「第1章 戦後イギリス航空機産業と帝国再建（1943-1956年）」では、終戦直後、イギリスが、レシプロ・エンジン旅客機におけるアメリカの優位に直面する中で、技術的に自国が優位立つジェット・エンジン推進を用いた旅客機の開発にいち早く成功したこと、また同機をイギリス帝国圏の航空網（エンパイア・ルート）に乗せ、起死回生の帝国再建を図り実行したことが示される。また、この計画が英国機の墜落事故やアメリカ議会の反発等により挫折したこと、イギリスの航空機開発がアメリカ財政資金（MSA援助）に依存しており脆弱性を有していたことが、解明されている。 「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）」では、朝鮮戦争以降のジェット化を背景に、パンナム、ボーイング社（707開発）、及びアメリカ政府のCRAF計画（民間旅客機備蓄計画）の連携によって、アメリカ航空機産業の市場支配力が強まり、イギリス機体部門の弱体化と相まって米国機体部門・英国エンジン部門間の生産提携が始まった経緯を解明している。 「第3章 スエズ危機後におけるイギリス帝国再編策と航空機産業合理化（1957-1960年）」では、MSA援助の停止に伴うイギリス航空機産業の困難が、1956年のスエズ危機と翌年のスプートニク・ショックによって深刻化を増した事情と、打開策としてイギリス政府が打ち出した航空機産業合理化（合併促進）の展開が、描かれている。 「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）」では、1960年代初頭に経営危機に陥った英国営航空会社BOACが、政府指名で銀行家ガスリーを新経営者としたこと、同社が経営再建のために米国機採用に踏み切り、政府もこれを容認した結果、国営エアラインでの自国機使用を前提とした政策（フライ・ブリティッシュ政策）が終焉した経緯が、克明に解明されている。 「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）」では、1965年のイギリスによる主力軍用機開発の中止と代替機の共同開発をめぐる英米政府間交渉の過程が解明されている。この過程の中でイギリスは、航空機機体の開発において、民需・軍需の双方から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る。

「第6章 帝国からの衰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）」では、イギリスが航空機の国際共同開発を進めるにあたって、アメリカと組むか、欧州共同開発に参画するかの選択が問題になり、軍用機の英独伊共同開発への系譜と、英国開発によるハリアーV/STOL戦闘機の米軍への納入という二つの流れが生じた過程が検討されている。またこれらの過程が、各国間の各種の「オフセット交渉」と複雑に関連したことも、同時に解明されている。

「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）」では、ワイドボディ（2通路）旅客機の共同開発（いわゆる「エアバス」開発）路線をめぐるイギリスの立場と英米生産連携の選択への経緯が解明されている。イギリス航空機産業は、グローバルな航空市場を視野に入れて、欧州共同開発よりも米国航空機産業へのエンジン供給を優先し、部品供給者としての新しい役割を能動的に担っていったと結論される。

「第8章 ロウルズ・ロイス社・ロッキード社救済をめぐる米英関係（1970 - 1971年）」では、英米の生産提携でエンジン部門を担った英ロウルズ・ロイス社の経営危機に対する英国政府の対応が検討される。また同社の破綻による米ロッキード社の連鎖倒産という事態が、最終的にアメリカの国家財政からの支援によって回避され、同時にロウルズ・ロイス社の軍用部門が英国政府により国有化された過程と、それにかかわる意思決定の経緯が、詳しく解明されている。

「終章 イギリスの『新しい役割』」では、アメリカ航空機産業のジュニア・パートナーとしての役割をイギリス航空機産業（エンジン部門）が能動的に選択したという本論文各章で描かれた史実について、欧州共同開発が米英提携が不成功におわった場合の代替策であったことを指摘しつつ、これを、アメリカ主導のグローバリゼーションの中でイギリスが選択した立場を示すものであり、戦後イギリス産業の展開を「衰退」として評価する従来の見解と異なるイギリスの経済像を示すものと評価している。

「補論 核不拡散レジームと軍需産業基盤——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）」では、1966年におけるフランスのNATO軍事機構からの脱退をきっかけとして生じた状況への米英独のNPT交渉での対応に関する補論が展開されている。

(論文審査の結果の要旨)

20世紀を代表する繊維業や自動車については、多角的な研究が行われ成果も豊富であるが、今日のリーディング産業の一つである航空機産業に関する研究は相対的に手薄である。本論文は、イギリスの航空機産業に対して、新しい資料と視角から取り組んだ意欲的な研究である。この論文が持つ学術的な価値は次の諸点である。

第1に、航空機産業について、従来は一国単位での産業史あるいは一企業の経営史として研究されてきていたが、この論文はイギリス航空機産業について、競争と提携をめぐる国際関係史という視点で分析をおこなった。すなわち、戦後の当該産業の展開を、アメリカの「勝利」とイギリスの「敗北」として理解する通説的見解に対して、イギリスの企業と政府が、アメリカ航空機がしだいに優位になっていく過程で、米国と欧州を対象にしてグローバルに繰り広げた競争と提携として捉え直す見方を提起した。

第2に、イギリスの航空業界と政府による四半世紀にわたる多様な動きを、すべて一次史料によって再構成するという手法をとっている。イギリス国立公文書館とアメリカ国立公文書館の所蔵史料を基本として、大学アーカイヴスや個人文庫、各種の議会資料までを博搜し、徹底して一次史料による新事実の発掘と確定に注力している。膨大な時間と労力に裏打ちされたこの基礎作業によって、政策転換の舞台となった会議記録やキーマンの詳細な情報を入手することが可能となった。

第3に、この国際的な視点にもとづき発掘した一次史料を分析駆使することによって、イギリス航空機業界と政府が、自国開発路線から、一方ではアメリカとの、また他方ではヨーロッパとの提携に転換していった複雑な過程を生きいきと描き出すことに成功した。イギリスの閣議や各種委員会において、さまざまな意見の対立や葛藤があり、各時点における政策や戦略の選択が単純なものではなかったことを示した。そのうえで長期的に見ると、イギリスは経済的な考慮を優先して市場基盤の広いアメリカとの提携を主とするに至り、大陸欧州諸国との提携を補完的なものとしていったことも明らかにした。ロウルズ・ロイス社のエンジンをロッキード社の機体に搭載する英米提携と、英独によるトルーネード戦闘機の共同開発などがその例である。

これらの新機軸による実証研究によって、この論文は大戦直後から1970年代初頭までのイギリス航空機産業の挫折と転換を、国際的連関の中で明らかにすることに大きく貢献した。このように多くの成果をあげている本論文ではあるが、問題点もある。

第1に、長期にわたる航空機産業の変遷を扱う本論文において、当然に航空機産業の産業論的な特性が如何なるものであるのかを明確にしておく必要がある。ところが、本書ではそれが欠けており、ある箇所では航空機産業とは個別受注による多品種少量生産方式と述べながら、別の箇所では規模の経済性による大量生産方式の優位性が強調されるなど一貫性がなく、全体の論旨把握を困難にしている。

第2に、本書全篇が閣議や各種委員会の議論の検討に充てられているが、他方で

航空機産業界や企業の実態の分析は手薄である。であるので、企業の戦略や意思決定を規定した客観的な条件がつかみがたく、政治家や企業人の発言や行動がいかなる根拠に基づいているのかが必ずしも明確でない。

第3に、本書の核心をなすロウルズーロイス社に関する産業史や企業史的な側面、開発能力や製造能力、技術競争力や価格競争力、経営内容等についての情報が乏しい。そのために、当初の欧州提携路線から米国提携路線への同社の転換が、純然たる企業戦略の転換の結果なのか、あるいは国家の政策転換の帰結なのか、それとも何か他の要因が働いているのかなどが、判断できない。

第4に、本書が分析課題として掲げている「帝国の終焉」や「覇権の交替」について、これらの概念に対する著者の規定が明示されていない。また、それらと英国の航空機産業との関わりが具体的に検討されていないので、主題と内容の間にミスマッチがあるといわざるを得ない。

とはいえ、これらの問題点は今後著者本人の研鑽と研究の進展によって補完されまた解明されていく課題であると考えれば、現時点における本論文の学術的価値を否定するものではない。よって本論文は博士（経済学）の学位論文として価値あるものと認める。

なお平成23年2月15日、論文内容とそれに関連した試問を行った結果、合格と認めた。