

Title	英仏可変翼攻撃機(AFVG)共同開発とその挫折：一九六四-一九六七
Sub Title	From development to cancellation of Anglo French Variable Geometry aircraft(AFVG), 1964-1967
Author	市毛, きよみ(Ichige, Kiyomi)
Publisher	慶應義塾大学大学院法学研究科内 『法学政治学論究』 刊行会
Publication year	2016
Jtitle	法學政治學論究：法律・政治・社会 (Hogaku seijigaku ronkyu : Journal of law and political studies). Vol.110, (2016. 9) ,p.1- 31
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	
Genre	Departmental Bulletin Paper
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN10086101-20160915-0001

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

英仏可変翼攻撃機（AFVG）共同開発とその挫折

——一九六四—一九六七——

市毛きよみ

- 一 はじめに
- 二 戦後イギリスの軍用機開発とヨーロッパ協力の萌芽
 - (一) 「威信ある」国家産業基盤
 - (二) 民間旅客機コンコルドの英仏共同開発
 - (三) 先端技術開発の要としての可変翼
- 三 イギリスの軍用機開発の動揺とAFVG計画の始動
 - (一) TSR-2のキャンセルと米製F-111購入
 - (二) 英仏軍用機共同開発計画の誕生
 - (三) 政府方針としての共同開発路線の採択
- 四 AFVG交渉と挫折
 - (一) スペイ・ミラージュ論争
 - (二) AFVG交渉の行き詰まり
 - (三) 代替案の検討
- 五 フランスの離脱とAFVG交渉の挫折
 - (四) おわりに

一 はじめに

一九六四年秋、イギリスにおいて一三年ぶりにウィルソン (Harold Wilson) 率いる労働党政権が誕生すると、イギリスの軍用機開発は大きな転換点を迎えることになった。伝統的には、イギリスの軍用機開発は、世界的役割という特殊な任務から生まれる自国の軍隊の運用要求を満たす軍用機を、一国単位で開発する方針をとっていた。こうした航空機産業・開発の在り方に対して「敵対的」であるとさえいわれたウィルソン率いる労働党は、政権獲得の翌年一九六五年の春には国内の主力軍用機計画を軒並みキャンセルし、米製 F-111 の購入で代替することを決定した。同時に、航空機産業の将来的な在り方を抜本的に見直し、以後の主力軍用機計画に関してはヨーロッパ共同開発を推進していくことを発表した。こうして、イギリスは、ヨーロッパと距離をとり一国で行っていた軍用機開発の方針を転換させ、フランスとの間で可変翼機 (Anglo-French Variable Geometry: A F V G) の開発を推進していくことになった。A F V G は、イギリスがヨーロッパをパートナーとした最初の軍用機共同開発計画であった。

結果として、交渉は難航したすえに、フランスが離脱を表明したことで、A F V G は失敗に終わった。この失敗は、採用したばかりのイギリスの軍用機共同開発路線を動揺させたことであろう。しかしイギリスは、その後この可変翼機計画をドイツ、イタリアとともに発展させ、多目的攻撃機トーネード (M R C A) の開発に成功している。さらにイギリスは、八〇年代にはスペインを加えた四カ国間でユーロファイターの開発を成功させていることから、主力軍用機開発の方針としてヨーロッパ共同開発路線を維持していったのである。このようにみれば、A F V G はイギリスの軍用機開発の転換点として重要な意味をもつといえるだろう。

しかしながら、A F V G 交渉におけるイギリス政府の対応を詳細に論じた研究は多くは見受けられない。数少ない

研究の一例として、アンドリュウ・ジェイムスとフィル・ジャドキンズによる研究があげられる。この研究は、主にイギリス公文書館 (The National Archives) が公開しているイギリス空軍参謀部とインターネット上で公開されている議会の史料を用いたうえで、AFVGが失敗した経緯を明らかにしたものである。⁽¹⁾ 本稿では、AFVG計画の交渉をめぐるイギリス政府の対応を、上記の史料に加えて内閣関連文書、首相文書、国防省、さらに必要な場合には航空省、外務省などを含めてより包括的に検討する。

イギリスの軍用機開発がヨーロッパとの共同開発へ向かった転換点としてAFVGをとらえるとき、当時のイギリスの外交的立場がグローバル・パワーからヨーロッパの一員へと変化し、地域政治的視点がより重視されるようになっていたことは重要である。こうした変化は、例えばサキ・ドクリル (Saki Dockrill)⁽²⁾ やジェフリー・オーウェン (Geoffrey Owen)、日本では小川浩之などにより様々な視点から指摘されてきた。軍事産業基盤の重要な一角を占める航空機産業の独立性は、国家の外交的立場に一定の影響を与えるものであるといえるだろう。とりわけイギリスにおいて航空機産業とは「威信ある産業」として特殊な意味合いを込めて語られてきたのであり、したがって航空機開発・産業の位置づけはイギリス自身による国際的な立場の認識に密接に関わるものである。

本稿はこのような観点から、AFVG交渉過程において、イギリス政府が航空機産業の位置づけ、開発の在り方をどのように変化させたのかを明らかにしたうえで、改めてAFVGの交渉と挫折は、イギリスの外交的立場の変化の文脈でいかにとらえることができるのかを検討することを目的としている。

二 戦後イギリスの軍用機開発とヨーロッパ協力の萌芽

(一) 「威信ある」国家産業基盤

一九六〇年代に至るまでのイギリスの軍用機開発にはどのような特徴があるだろうか。既に述べたように、イギリスにとって軍用機開発とそれを担う産業は、「威信ある」計画・産業として特別なものであったことは重要である。⁽³⁾ イギリスは、帝国の防衛という特殊な任務をもつ自国の軍隊の要求を満たす軍用機を、一国単位で開発・生産してきた。高度な技術力を要する航空機開発能力は、数少ない産業国家のみが有するものである。特に民・軍用両機体とエンジン、さらに装備品を一国で独立してデザイン、開発し、生産可能な完全な航空機産業をもつ国家は、西側同盟諸国ではイギリス、アメリカ、フランスのたった三カ国しかなかった。

しかしながら、戦後のイギリスの航空機開発・産業は、アメリカに対する商業的な敗北を経験し、国際的な地位が低下していった。このような国際的な地位の低下に対し、イギリスは一国完結型の開発計画と、それを可能にする産業基盤を保護、育成することで対抗しようとした。

一九五七年四月、発足後間もないマクミラン (Harold Macmillan) 保守党政権において、国防予算の観点からサンズ国防相 (Duncan Sandys) による国防白書が公表され、ミサイル防衛構造が打ち出された。⁽⁴⁾ こうして当時開発途中であった三つのV型爆撃機とライトニングの代替機の開発が放棄され、航空機産業は危機に陥った。⁽⁵⁾ このような状況に対して、政府は航空機開発に関する権限を集中させた航空省 (Ministry of Aviation) を設立し、サンズ国防白書を生き残ったキャンベラ爆撃機の代替計画を通じて産業の再編を試みた。⁽⁶⁾ この代替計画こそ、後にそのキャンセルが大論争となるTSR-2である。

さらに一九六二年には、イギリス政府は、世界的な航空機市場で競争可能な軍用機開発能力を維持するため、当時の国も成功していなかった垂直／短距離離着能力 (V／STOL) を搭載した輸送機の開発計画 HS 681 と、戦闘機の開発計画 P 1154 を国内企業に発注した。こうして開発が着手された TS R-2、HS 681、P 1154 は、それぞれアメリカ製 F-111、C 130 輸送機、F-4 の対抗機種としてアメリカの航空機開発・産業への対抗意識を含んでいたのである。⁽⁷⁾

以上のようにイギリスの航空機開発は、先端技術開発能力を有する「威信ある」産業を、政府が国内企業に軍用機開発を振り分けることで保護、育成するかたちで推進されてきた。このような方針をとるイギリスは、ヨーロッパの共同開発からは距離をおき、航空機開発の「孤立」ともいうべき状態にあった。⁽⁸⁾ ヨーロッパにおける共同開発は、一九五〇年代には独仏を中心に始まっていたが、イギリス政府は共同開発に参加しようとはしなかった。⁽⁹⁾ イギリスとヨーロッパの軍用機開発における協力は、世界屈指のエンジンメーカーであるロールス・ロイスのエンジンを供与するなどの限定的なコミットメントに留まっていた。イギリスにとってヨーロッパは、共同開発のパートナーというよりはエンジンや装備品を売り込む市場だったのである。⁽¹⁰⁾

(二) 民間旅客機コンコルドの英仏共同開発

こうしたイギリスの航空機開発における孤立主義ともいえる態度が最初に変化の兆しをみせたのは、民間旅客機分野であった。一九五九年、イギリス政府は超音速旅客機の開発を採択したが、当時のイギリスの深刻な経済停滞は、コストのかかる超音速旅客機開発を圧迫していった。こうして、イギリスは開発のコストを共有するという経済的な目的で国際共同開発を目指すことになった。その際、航空機開発・航空機産業の規模と水準から、パートナーとなるのはアメリカか、フランスのどちらかであった。

アメリカとの協力は、アメリカの強力な航空機産業との結びつきが生まれ、アメリカの航空機市場にイギリスが参入する余地が生まれるという利点があった。しかしイギリスよりも強いアメリカ航空機産業との協力により、イギリス産業がアメリカの下請けになっていくことが予測された。他方でフランスとの協力の利点は、ヨーロッパの最も発達した航空機産業が結びつくことで、航空機市場におけるアメリカの支配に対抗できる点であった。

しかしイギリスは、フランスとの協力を当初乗り気ではなかった。当時のイギリスは、フランスの航空機開発はイギリスより劣っていると考えていたのである。しかしヨーロッパと距離をとり続けるイギリスの航空機開発の在り方に対しては、EECの進展に伴いイギリス国内から批判がでるようになった。⁽¹¹⁾ こうして一九六一年にマクミラン首相がEEC加盟の意思を表明すると、フランスとの協力は、加盟申請にとって有益であると考えられるようになった。⁽¹²⁾ フランスとの協力を外交・政治的な意味を見出したイギリスは、一九六二年一月に英仏超音速旅客機コンコルドの共同開発のための政府間条約に調印した。

加盟交渉当時、航空相であったエイメリー (Julian Amery) は、EEC加盟とコンコルド開発は「互いに不可欠なものである」と述べた。これは、コンコルド開発が加盟交渉における重要な交渉材料として取り組まれていたことを表しているといえるだろう。⁽¹³⁾ このように、イギリスのヨーロッパ共同開発は民間旅客機で始まったが、これは多分に政治的な性質をもっていた。⁽¹⁴⁾

(三) 先端技術開発の要としての可変翼

イギリスが航空機開発分野で世界的な水準にとどまるため、最も関心が注がれた技術開発は、V／STOLと可変翼であった。それゆえ、AFVG計画が可変翼機計画であったことは重要である。可変翼とは、航空機の主翼の後退角を変化させる技術のことであり、運用に大幅な柔軟性が付与されると考えられていた。

この可変翼は、着想自体は第二次世界大戦中に、ヴィッカーズ・アームストロング社のバーンズ・ウォリス (Barnes Wallis) 博士が既に得ていたものである。⁽¹⁵⁾ この新たな軍用機技術を、政府は支援した。可変翼は、ドイツのメッサーシュミットによっても熱心に取り組まれており、イギリスと開発を競い合っていた。しかし戦後ドイツが航空機開発を禁止され、アメリカの技術者がドイツで製作された試作機を持ち帰ったことでドイツの可変翼機の研究はアメリカに引き継がれた。

イギリスにおいて、この可変翼技術の開発はかならずしも順調であったわけではない。一九五七年に公表されたサング国防白書によって政府によるヴィッカーズに対する可変翼機開発の資金援助が打ち切られると、ヴィッカーズは資金援助をアメリカ相互兵器開発計画に求めた。こうしてウォリスはアメリカ側に自らの研究データを渡したが、期待した資金援助は得られず、むしろアメリカはこのデータをアメリカの軍用機開発に適用した。結果、アメリカは世界で初めて可変翼機の実用化に成功したのである。この機体こそ、F-111であった。⁽¹⁶⁾

しかしイギリスで可変翼開発が諦められたわけではない。一九六〇年にヴィッカーズ・アームストロング社がBACとして統合された後には、BACのウェイブリッジ設計局に、その後ウォートン設計局へと可変翼開発は引き継がれていった。こうしてウォートン設計局は、イギリス航空機産業の先端技術を担う重要な設計局となり、その後キャンセルされては誕生する軍用機計画に可変翼技術を適用し続け、研究を継続した。⁽¹⁷⁾

一九六三年から一九六四年には、BACは政府に多目的可変翼機のデザイン案を提示し、強力に可変翼開発を働きかけた。その結果、この計画は一九六五年にキャンセルされたTSR-2にかわって政府の主要な軍用機開発計画となった。このように、可変翼機は軍の要求に応えるかたちで産業が最も関心を注いだ技術開発であった。にもかかわらず、アメリカに開発で先をこされたために、F-111はイギリスにとって「盗まれた計画」といわれていたのである。

三 イギリスの軍用機開発の動揺とAFVG計画の始動

(一) TSR-2のキャンセルと米製F-111購入

一九六四年秋の総選挙でウィルソン労働党政権に交代すると、政府支出の削減の観点から軍用機計画が再考されることになった。こうして保守党政権で推進されていた主力軍用機計画TSR-2、HS681、P1154のキャンセルをめぐる、内閣は対立することになる。

ここで改めて、国家が航空機の調達方法を選択する際、どのような要因が考えられるか確認しておきたい。一つ目は、自国の軍の要求を満たすことができるか否かという軍事的要因である。二つ目は、どの方法が最も費用を削減でき、財政的正当性を有するかという経済合理的な要因である。三つ目は、政治・外交的な要因である。そして四つ目として、航空機産業の保護と育成という産業への配慮である。

この観点からいえば、これらの軍用機のキャンセルの論点は経済合理性を追求するか、産業への配慮を重視するかにあったといえる。一九六五年一月一五日の早朝、内閣国防および海外政策委員会 (Defence and Oversea Policy Committee) において、軍用機開発の権限を有する国防相ヒューリー (Denis Healey) と、航空相ジェンキンス (Roy Jenkins) からそれぞれ事前に提出されたメモランダムを基に軍用機のキャンセルに関する議論が始まった。まず、ヒューリー国防相は、TSR-2、P1154、HS681をキャンセルし、対抗機種であるアメリカ製F-111、C130輸送機、F-4の購入で代替すべきであると提案した。米製の軍用機の購入は国防予算の大幅な削減になるばかりか、イギリス空軍の要求を満たすことができるという経済合理性、軍事的妥当性に基づく見解であった。⁽¹⁸⁾ 一方で、ジェンキンス航空相は、ヒューリー国防相の提案に反対はしないとしつつ、これらのキャンセルが航空機産業にも

たらず影響を指摘した。もしキャンセルする場合、航空機産業に従事する労働者のうち、ただちに二万七〇〇〇人の失業が見込まれるが、これは急に引き起こすべきではなく、段階を踏まえるべきであるとしてより穏健な対応策を提案した。⁽¹⁹⁾最大の懸念は、これほどまでに厳しい打撃をうけた航空機産業が、果たしてその後あらたな軍用機開発を推進し、アメリカから独立した状態を保てるのかという点であった。これらの議論をうけて、ウィルソン首相は、国防相の見解は経済と国防の観点から提案されているが、政治的な観点、特にキャンセルした場合、イギリスがどの程度アメリカに依存することになるかを検討する必要があると締めくくった。⁽²⁰⁾

航空機開発に対して経済合理性を強調し、キャンセルと米製航空機の代替を主張するヒリーの立場は、総選挙のキャンペーンから一貫していた。これに対してウィルソンは、野党時代には航空機開発に批判的であったものの、次第に「威信ある計画」に配慮するようになっていった。⁽²¹⁾一月二五日の内閣国防および海外政策委員会と同日の夜、ウィルソン首相とジェンキンス航空相は、チェッカーズで航空機産業の代表者たちと会談し、航空機計画のキャンセルと米製軍用機の購入に関する産業の見解を聴聞した。出席した機体部門のBAC、ホーカー・シドレー、エンジン部門のプリストル・シドレー、ロールス・ロイス、ショートブラザーズの代表者たちは、財政的観点から軍用機開発を見直すことに同意を示した。しかしTSR-2のキャンセルとアメリカ製F-111の購入には強く反対した。⁽²²⁾

TSR-2は、一連の軍用機開発のなかでも「威信」や「世界的役割」と密接に結びついた最も重要な計画であった。なぜならばTSR-2は、軍事的にはスエズ以东任務のための軍用機であり、技術的には世界水準の航空機開発能力を維持するという目標を背負っていたからである。このTSR-2をキャンセルし、F-111で代替することは、イギリスが機体部門を諦めて軍用機調達をアメリカに依存していくことを意味していた。⁽²³⁾このような理由から、二月一日に、P1154、HS681のキャンセルとF-4、C130の購入が閣議決定された後も、TSR-2とF-111の購入をめぐる意見の対立が続いたのであった。

TSR-2のキャンセルに関する最終的な閣議は四月一日に開催された。この閣議は、深夜にかけて二度も行われるほど議論が紛糾したものとなったが、TSR-2はその莫大な費用からキャンセルはやむをえないと多くの賛同を得ることになった。しかしヒューリー国防相が主張したF-111の購入は、ジェンキンス航空相を中心とした反対派と意見が対立し、最終的にアメリカの提案によりつなぎとして現時点で一〇機を購入するという妥協案に落ち着いた。²⁴

この一連の軍用機キャンセルは、イギリスが一国単位で軍用機を開発していくことを諦めた決断としてとらえられ、「世界的役割からの撤退の象徴」、「TSR-2の殺害」とまでいわれるほど批判的に受け止められた。²⁵ とりわけTSR-2の仕事を請け負っていたBACからの反発はひときわ大きなものであった。イギリス航空機産業の機体部門の最大グループであるBACの将来的な仕事がなくなったことを意味していたからである。これはBACの終焉を意味していた。²⁶ また、BACはキャンセルを激しいロビー活動で食い止められなかったことによっても自信が損なわれることとなった。このように、ウィルソン政権の一連の軍用機キャンセルは、産業の配慮よりも経済的、軍事的合理性に基づいて下されたのであった。

(二) 英仏軍用機共同開発計画の誕生

英仏軍用機共同開発であるAFVGは、政府がブラウデン委員会の最終結論を受け入れた結果として推進されたように従来は描かれてきた。²⁷ しかし実際には、英仏間の交渉はそれ以前に始まっており、イギリス内部で共同開発の必要性が認識されながらも、TSR-2のキャンセルやF-111の購入決定など、明確な方針が定まらないなかで取り組まれていたのである。

英仏間の軍用機開発計画は、非公式レベルから徐々にハイレベル協議へと発展していった。まず一九六三年二月に、英仏の空軍参謀部の間で非公式会合が設けられ、英仏協力の可能性が話し合われた。ここで、イギリスの運用要

求とフランスの運用要求を合体させることが提案され、一九六四年に入ると両国の要求をカバーした運用要求への書き換えが始まった。⁽²⁸⁾しかし両国の要求をすり合わせることは簡単ではなく、一九六四年九月になっても意見に相違があった。⁽²⁹⁾

一九六五年にはいると、フランスは英仏間の軍用機開発に関し、より明確な返事を求めてくるようになった。フランスがイギリスに伝えてきた共同開発の動機は、以下の二点にまとめられることができる。一つ目は、フランスのエンジン部門にとって可変翼機計画が重要であるという点である。二つ目は、フランスはアメリカの航空機産業に脅威を抱いているが、これに対抗し、自立した航空機産業を維持するためには英仏間の協力が必要であるというものであった。⁽³⁰⁾イギリスでは、既に主力軍用機のキャンセルは避けられないムードがただよっており、イギリスの軍用機開発は共同開発も前提としていくことが認識されつつあった。したがって、イギリスにとってもこの可変翼機の共同開発は先端技術を搭載した軍用機の開発能力を維持するための現実的な選択肢として考えられていた。ロールス・ロイスの代表者は、フランスの航空機関係者らとの会談を踏まえたうえで、より自立した航空機の技術開発を維持するためにはフランスが唯一のパートナーであるとウィルソン首相に報告した。⁽³¹⁾また、空軍参謀部内では、軍事的に自立した選択を維持するためには、主力軍用機開発能力は保持するべきであり、そのためにはフランスとの共同開発は必要であるとの見解がだされた。⁽³²⁾

ヒューリー国防相は、当初イギリスの対応について保留していたが、このように英仏共同開発に好意的な雰囲気背景に、フランスとの共同開発に取り組むべきなのであるという意見に傾いていった。しかしそれはかならずしも積極的なものではなかった。英仏共同開発に関する議論は、一九六五年二月にヒューリー国防相とジェンキンス航空相が、フランス側の国防相メスマル (Pierre Messmer) と会談したことから始まった。翌月になると、ヒューリー国防相は、フランスとの共同開発に関する自らの立場をまとめた報告書を国防省兵器開発委員会に提出し、そのうえで助言を求め

た。報告書で、ヒーリー国防相は、フランスと共同開発を推進することには合意するが、可変翼機に関しては最小限にとどめたかたちでおこなうという消極的な姿勢を示した。また、その時点ではTSR-2が継続されるかキャンセルされるか定まっておらず、もし継続する場合には財政的にフランスとの共同開発に乗り出すことは難しいとの見解を示した。⁽³³⁾

これに対して兵器開発委員会は、TSR-2とF-111の購入に関する閣議決定がされていない状況では、委員会として助言する立場にないとしながらも、以下のように返答した。まず、内閣のなかでフランスとの共同開発という方向性に大まかな合意があるので、委員会としてはこれを考慮し、ヒーリー国防相が提案するように可変翼機のためのエンジン計画に関して限定的なコミットをしていくことは妥当である。また、先端技術開発を担う設計局の仕事は、TSR-2が将来いかなるうとも一九七〇年代には完結してしまうので、このデザインチームを維持するためにはあらたな軍用機計画が必要になるだろう、というものであった。⁽³⁴⁾

これらの議論を経て、TSR-2のキャンセルが閣議決定された翌日の四月二―三日、パリで開催されたウィルソン首相とドゴール大統領間の会談において、英仏共同開発の意思を最終的に確認しあった。⁽³⁵⁾ こうして、ようやく英仏共同開発へ乗り出す準備が整い、一九六五年五月一七日、英仏の国防大臣間で多目的戦闘機AFVGと、攻撃および練習機のジャギュアの二つの軍用機計画のための覚書が調印された。これは英仏間の軍用機共同開発への初の取り組みとなった。

以上のように、英仏共同開発の交渉の始まりは、可変翼機の国内開発を諦めたことでアメリカ製軍用機F-111を購入するか、フランスと共同開発するかという二つの選択肢の間で明確な方針が定まらないなかで始まった。ウィルソン首相とドゴール大統領の会談で、ドゴールは、イギリスがアメリカからF-111を購入することで、英仏共同開発に財政的な影響があることに懸念を示した。これに対し、ウィルソン首相は、TSR-2をF-111で代替

するかは未定であると伝えた。⁽³⁶⁾

イギリスが軍用機の共同開発の交渉を開始したことを、民間旅客機コンコルドの延長としてみることは可能である。しかし、少なくともこの段階では、コンコルド開発がEEC加盟戦略の一部をなしていたような明確な外交・政治的意図は見受けられなかった。また従来の航空機開発の転換というよりは、主力軍用機の国内開発を諦めたばかりのイギリスが、なお世界的水準の軍用機開発能力を維持するために、限定的なコミットを約束したにすぎなかった。その決定において、産業への考慮は、TSR-2のキャンセルとF-111の購入が決定されたことで一層深刻な問題となった。ウイルソン首相のもとには、TSR-2のキャンセルにより、航空機産業労働者がたったの一カ月で三〇六〇人も解雇されていることなど、航空機産業への甚大な影響の報告が届けられていたのである。⁽³⁷⁾

(三) 政府方針としての共同開発路線の採択

一連の軍用機キャンセルとF-111の購入決定、そしてフランスとの共同開発の進展を背景に、イギリス政府は将来の軍用機開発、産業の在り方に関するあらたな方針が必要であると考えた。この任務にあたったのが、一九六四年末に設置された航空機産業調査委員会である。この委員会は、航空機省の管轄のもと、当時チューブインベストメントの社長であったエドウィン・プラウデン (Edwin Plowden) を議長に招いたために、プラウデン委員会と呼ばれるようになった。

委員会の議論において、一連の軍用機キャンセルによって、一国で先端技術を搭載した軍用機を開発していく限界に直面したイギリスがとるべき道は、他国との協力であろうことはすぐさま認識された。⁽³⁸⁾ イギリスが他国と協力して軍用機を開発する場合、航空機産業の規模や水準の観点から現実的についてパートナー候補国となるのはアメリカか、フランス・ヨーロッパかのどちらかしかなかった。こうして、そのいずれをイギリスが選択するべきかが、プラウデ

ン委員会の中心的な論点となったのである。

アメリカ路線とヨーロッパ路線の特徴はそれぞれ以下のようなものであった。まず、アメリカ製の機体性能は高く、イギリス軍の要求を満たすのに十分なうえに、これらを購入することは国防予算の削減になると考えられていた。既に述べたように、ヒューリー国防相はこの路線の支持者であり、さらに国防参謀総長のマウントバッテン卿 (Lord Louis Mountbatten) や、空軍もアメリカからの在庫購入を望んでいた。⁽³⁹⁾ 問題は、アメリカとの協力を選択する場合、イギリスは機体部門の開発を諦め、エンジンの開発に特化して専門化することが求められていたことである。⁽⁴⁰⁾ それは「威信ある産業」の終焉を明確に意味していた。⁽⁴¹⁾ これに対してフランス・ヨーロッパとの共同開発は、平等なパートナーシップに基づき研究開発費を共有することで、生産数を増加させ、規模の経済を得るという共同開発の経済理論に基づくものであった。

しかし実際のヨーロッパ支持派の主張は、経済的利点よりも外交・政治的観点を強調していたといえる。EEC加盟という外交上の目標にとつて、イギリスがアメリカを選択することで生じるフランス、ひいてはヨーロッパとの距離が懸念された。さらにヨーロッパ派が最も問題としたのは、英仏が協力できない場合には、遠からず両国の航空機産業はアメリカに屈服することになるという産業維持の観点であった。⁽⁴²⁾ すなわちここでも、経済的な合理性を追求すべきなのか、産業への配慮を重視するべきなのが論点となった。

一九六五年五月にブラウデン本委員会が開催された際、イギリスのとるべき方途が話し合われたが、その結果、機体部門の消滅を受け入れ、イギリスはエンジンに専門化するという経済合理性を追求したアメリカ路線が暫定的に選択された。⁽⁴³⁾ しかしその後、委員会によるイギリス航空機産業の聴聞が本格化すると、パートナーに関する論調は次第にヨーロッパ路線へ比重を移していった。イギリス航空機産業はアメリカ路線に軒並み反対し、もし選択しなければならぬならば、フランス・ヨーロッパ諸国との協力を望むと表明した。⁽⁴⁴⁾ アメリカを選択して機体部門を諦めた場合、

エンジン部門もアメリカの仕様に従属することになるので、結局はエンジン部門も弱体化することになる。このように産業基盤が脆弱になると、アメリカ製軍用機を購入する際のイギリスの交渉能力は弱まることになり、いずれにせよイギリスの利益になる選択肢ではないというのが彼らの見解であった。⁽⁴⁵⁾

このような議論を経て、一九六五年一月二月に提出された最終報告では、フランス・ヨーロッパとの協力こそイギリスが優先すべき選択肢であると提示された。⁽⁴⁶⁾このとき、航空機産業の在り方に関しては、世界的な水準で維持していくことが改めて選択された点を確認しておきたい。⁽⁴⁷⁾プラウデン最終報告で提示されたヨーロッパ共同開発路線は、以後のイギリスの軍用機開発の方針として一九六六年一月一五日の閣議で採択された。⁽⁴⁸⁾翌月の二月、ジェンキンスから航空相を引き継いだムーレイ (Frederick Mulley) 航空相は、プラウデン報告の提案を政府が受け入れたことを議会で説明した際、保守党政権が支持してきた、高度な技術開発能力を有する航空機産業を維持するという長期的目標に労働党も賛同していることを述べた。⁽⁴⁹⁾すなわち、イギリスにとってヨーロッパ共同開発とは、従来の航空機産業の位置づけの転換を意味するものではなかった。

しかしながら、プラウデン委員会の議論とその結論が示したヨーロッパ共同開発路線とは、政治・外交的な目標も盛り込んだものであった。既に指摘したように、委員会のヨーロッパ派は、ヨーロッパ共同開発をEEC加盟とセットで考えていた。最終報告書において、ヨーロッパ共同開発の長期的な目標とは、イギリスのリーダーシップによりヨーロッパレベルの航空機産業基盤を構築していくことであり、フランスとの協力はそのための手段であると明記されるに至った。⁽⁵⁰⁾こうして、その試金石となったAFVGは、一九六五年二月に公表されたあらたな国防白書において、長期的な軍用機開発計画の中核に位置づけられることになったのである。⁽⁵¹⁾

四 A F V G 交渉と挫折

(一) スペイ・ミラージュ論争

一連の軍用機のキャンセルを決定する一方で、高度な水準で産業を維持することを選択したイギリス政府と航空機産業の緊張関係は続いていた。航空機産業からの聴聞を基に航空機産業への配慮をみせたプラウデン報告であったが、イギリス航空機産業界は満足していなかった。特に、場合によっては先端技術を搭載した航空機はアメリカからの購入でカバーするという方針に対して批判は集中した。当時の文脈では、これは T S R ー 2 の代替機としてアメリカ製 F ー 1 1 1 を購入することを意味した。F ー 1 1 1 の購入に納得のいかない B A C は、ロールス・ロイス、フランスのダッソーとの協力のもと、一九六五年七月にフランスのミラージュ IV にロールス・ロイスのスペイエンジンを搭載する、スペイ・ミラージュを政府に提案した。B A C の言い分は以下のようなものであった。第一に、軍事的には、スペイ・ミラージュはイギリス空軍が欲しがっていた T S R ー 2 の要求を満たすことができる。第二に、財政的には、F ー 1 1 1 よりも驚くほど安価である。第三に、T S R ー 2 のキャンセルによって生じた B A C の大量解雇問題の解消になる。⁽⁵²⁾ B A C からすれば、スペイ・ミラージュは、五月に調印された英仏共同開発の覚書で示された英仏協力路線に矛盾するものではなかった。

しかしイギリス政府はこのスペイ・ミラージュ案に逆の反応を示した。この提案を聞いたヒーリー国防相は憤慨し、A F V G の契約を B A C からホーカー・シドレーにきりかえると述べたとさえいわれている。⁽⁵³⁾ ヒーリー国防相はダッソーがスペイ・ミラージュのパートナーとなる場合、フランスは A F V G に関心を失い、交渉過程にある A F V G を危機にさらすものだと考えた。一九六五年一月には、ヒーリー国防相とジェンキンス航空相が、国防白書作成

に関するメモランダムにおいて、スペイン・ミラージュ案への反対を示した。

スペイン・ミラージュ案は、外交的観点からも批判された。というのも、ミラージュIVは、アメリカが批判しているフランスの独自核戦力構想フォース・ド・フラツペの中核に位置づけられた機体だったからである。フランスはNATOに反抗的な対応を示しており、スチュアート (Michael Stewart) 外相は、このような状況でイギリスの核抑止任務のための軍用機をフランスから調達することの危険性を訴えた。⁽⁵⁴⁾ 一九六六年二月一四日、F-111の購入とスペイン・ミラージュに関する閣議が開催され、AFVGまでのつなぎとしてF-111を五〇機購入することが決定された。⁽⁵⁵⁾

BACCの会長であったグリーンウッド (Alan Greenwood) は、イギリス政府がミラージュの対抗機種F-111を選んだことで、フランスのパートナーに対するイギリス企業の信頼は傷つき、辱めを受けたと批判した。⁽⁵⁶⁾ 英仏協力で誕生するスペイン・ミラージュを退け、米製F-111を購入するという決定は、英米関係の悪化を危惧しただけでなく、フランスのAFVGへの関心を維持するためでもあった。しかしこの決断は、フランスからすれば、AFVGに対するイギリスの熱心さに疑問を投げかけることになったといえる。

他方で、一九六六年三月にフランスがNATOの軍事機構からの脱退を宣言すると、イギリスにとってもフランスは信頼できるパートナーとはかならずしもいえなくなった。スチュアート外相は、英仏間で新しい協定は結ぶべきではないと述べた。これに対してウイelson首相も、フランスとの連携を広げるべきときではないことに同意した。⁽⁵⁷⁾

ヨーロッパ共同開発路線とアメリカからの購入の間で揺れ動くイギリスと、アメリカに対して反発的なフランスのパートナーシップは、始まりから決裂の要素を多分に含んでいた。このスペイン・ミラージュ論争は、その後のAFVG交渉に暗い影を落とすことになった。

(二) A F V G 交渉の行き詰まり

英仏共同開発の覚書が調印された軍用機プロジェクトに話をもどすと、ジャギユアの開発は、機体をフランスのブレゲー社の主導のもとイギリスの B A C が支援し、エンジンはロールス・ロイスとフランスのチュルボメカが共同開発し、一国単位よりも多く生産して成功を収めた。一方で、A F V G 計画の交渉は次第に行き詰まりをみせた。

一九六六年の半ば頃から、フランスは A F V G のコストを度々問題にするようになり、離脱の可能性を示唆するようになった。⁽⁵⁸⁾ こうしてイギリス内で、A F V G のコストを削減する方法が話し合われるようになった。⁽⁵⁹⁾ コストの削減法として考えられる案には以下のようなものがあつた。一つ目は、エンジンの質を落とし、機体を小型化する方法であり、二つ目は、エンジンの数を、双発から単発に変更する方法であつた。さらに三つ目は、フランスのスネクマとイギリスのブリストル・シドレー・エンジンが協力して開発する予定であつたエンジンを、ロールス・ロイスの R B 153 に変更する方法であつた。イギリスはこの三つ目のロールス・ロイスのエンジン案を推奨し、これによって大幅なコストの削減が可能であると主張した。⁽⁶⁰⁾ イギリス空軍も、ロールス・ロイス案は軍事的観点からいつて歓迎できると支持した。しかしフランスは軍用機の性能の劣化に厳しい反応を示した。⁽⁶¹⁾ フランスは、一度はこの提案に同意したものの、この航空機で満たせるのはイギリスの要求のみであり、フランスの要求を満たせるかに関しては疑問を抱くとイギリスに伝えてきた。⁽⁶²⁾

このような A F V G に対するフランスの態度の背景には、実際にはデザインのリダーシップに関する不満があつたといわれる。一九六七年一月一日にヒーリーとメスマル間で会談が開かれ、A F V G 開発に関して合意した。機体デザインのリダーシップはイギリスの B A C がもち、ダッソーと協力して開発することになった。反対にエンジンのリダーシップはフランスのスネクマがもち、イギリスのロールス・ロイスとブリストル・シドレー・エンジン

が協力することで妥協した。⁽⁶⁵⁾ AFVGの機体デザインのリーダーシップをイギリスがもつことは、イギリス航空機産業たつての希望であった。

しかしその後も、機体デザインのリーダーシップをめぐる交渉は続いていった。ヒーリー国防相は、フランスはコストの上昇を心配してはいるものの、一月にフランスと開発合意に至ってからは、交渉が決裂に向かう兆候はみられないとウイルソン首相に報告し、AFVGに関して樂觀的な対応をしていた。⁽⁶⁴⁾ しかし内閣および国防省首席科学顧問のソリー・ズッカーマン (Solly Zuckerman) はこれに疑問を示していた。ズッカーマンは、ウイルソン首相に対し、フランスが本場にBACのリーダーシップに合意しているのか疑問であり、フランスではダッソーが政府に抗議している可能性がある⁽⁶⁵⁾と助言した。この頃までに、フランスでは既にダッソーがミラージュIIIとして独自の可変翼機開発をおこなっていることが明らかになっていた。AFVGの初期の交渉においては、ダッソーはこのミラージュIIIの開発についてBACに何も告げていなかった。ダッソーが独自に可変翼機計画を有していることは、一度合意された機体デザインのリーダーシップに関して事態を複雑化させた。⁽⁶⁶⁾ さらにダッソーは、スペイ・ミラージュからBACが手を引いたこと⁽⁶⁷⁾によって、BACとのパートナーシップに不信感を抱いていた。このような認識から、ズッカーマンはダッソーの代表者との夕食会で、AFVGにおけるBACのリーダーシップを受け入れるよう説得するなど、積極的に働きかけた。⁽⁶⁸⁾

(三) 代替案の検討

一九六六年秋になってもコストの問題は合意が得られず、フランスが財政的な理由によってAFVGから離脱する可能性は高まっていった。こうしてイギリス国内では、フランスが離脱する場合の選択肢についての検討が始まった。イギリスが有する選択肢は以下の四つであった。一つ目は、一度は諦めた国内可変翼機開発を復活させるUKVG

という選択肢である。二つ目は、フランス以外の国との共同開発であり、その際パートナーと考えられるのはアメリカかドイツであった。三つ目は、既に運用されているバツカニアIIを改良するというものである。そして四つ目は、F-111を追加で購入するという選択肢であった。

まず、他の国との共同開発に関しては、政治的には意味があった。というのも、もしUKVGを推進する場合、それは共同開発の失敗を表明することに他ならなかったからである。しかしながら、共同開発は時間がかかりすぎるために現実的ではないとされた。次にバツカニアIIの改良という選択肢も、軍事的にも産業的にも意味がないとただちに却下された。こうして、国内開発のUKVGか、アメリカからF-111を購入するかのいずれかが現実的であろうと考えられた。⁽⁶⁹⁾既に述べたように、F-111の購入は財政的観点からは最も魅力的な選択肢であり、さらに軍事的な要求も満たすことができた。しかし問題は、イギリスの先端技術開発を担うデザインチームが消滅してしまうことである。その一方で、UKVGは国内開発の性質上イギリス軍の要求をよく満たすことができ、さらに産業の維持に務めることができる。しかし追加でコストがかかり、ただでさえ高額なユニットコストがさらに上昇すると予測されるものであった。

この問題に対し、ヒーリー国防相はこれまで通り、「軍事的な要求が適切なコストで満たされるのかを考えるべき」という軍事調達の基本として軍事的、経済的合理性を追求する姿勢を貫いていた。ヒーリー国防相は、軍事的、財政的な観点と産業の要求を満たすことを混同しないよう強調した。その観点から、産業的に配慮するあまりアメリカからの購入を排除するべきではないと述べた。さらにUKVGに関しては明確に反対した。軍用機のデザイン能力を維持するために予算を投入することは、利点に対して予算がかかりすぎるのがその理由であった。ヒーリー国防相は、アメリカ製の機体を購入することで、「早かれ遅かれイギリスが戦闘機開発を手放すことになるが、それがなぜいけないのか」と産業保護派に対し憤りを示したのであった。⁽⁷⁰⁾しかしこのようなヒーリー国防相の立場は、次第にU

KVGに傾いていくことになる。

その要因の一つ目として、航空機省が、BAC、ロールス・ロイスとともに、ヒーリー国防相に熱心に働きかけたことがあげられる。彼らは結託して、UKVGはイギリスの運用要求のみを満たせばいいので、フランスの複雑な要求を満たさねばならないAFVGよりも安価になると主張した。⁽⁷⁾

二つ目の要因として、内閣の全体的なトーンは世界水準の航空機産業を維持することにより好意的であったことが指摘できる。特に航空省は、その起源から航空機産業の熱心な保護者であった。野党時代、ウィルソン率いる労働党は、軍用機調達の顧客である政府と提供者である産業の仲買としての役割をもつ航空機省に対して、批判的な立場をとっていた。⁽⁸⁾これは、航空機省が産業と結託して莫大な予算がかかる航空機開発を推進してきたことへの批判であった。しかし実際には、マクミラン保守党政権からウィルソン労働党政権にかわっても、航空機省が航空機産業を擁護する基本的な路線が変わったわけではなかった。これはTSR-2のキャンセルと代替機としてのF-111の購入を決定する際にも、そして一九六六年一月にブラウデン委員会の最終報告を閣議決定する際にも現れていた。この閣議において、ジェンキンス航空相はブラウデン委員会が提案したヨーロッパ共同開発路線を支持したが、最も洗練された軍用機に関してはアメリカから購入するという提案は採択しない方が望ましいと主張した。政権獲得後、航空機開発の様々な問題に対応すべく直接的な交流を幾度も経たウィルソンも、次第に産業への配慮を強めていった。そのため、ヒーリー国防相が主張するF-111の購入に関して、これまでも保留的な態度をとってきていた。ヒーリー国防相も、内閣がBACウォートン設計局のデザインチームを維持することを選択する可能性を認識していた。当初はその場合でも、世界水準の航空機維持のために最も安価で最も有益な軍事的な計画を検討するべきであるとしていた。⁽⁹⁾

内閣国防および海外政策委員会に、ヒーリーの名で提出するメモランダム草案を作成していた国防省は、ヒー

リーの主張していた軍事、財政的観点のみならず、産業にもたらす影響も含めた報告書を用意した。ここでは、産業能力の維持は軍事能力に直結するものであること、さらにBACウォートン設計局の最高の軍用機開発チームを維持するためには、あらたな軍用機計画が必要であることが盛り込まれた。ただし、国防省の第一義的な方針としてヨーロッパとの共同開発を採択し、AFVGを推進してきたことから、これを成功させることが最も良い道であると導き出した⁽⁷⁴⁾。さらに外務省内でも、イギリスが航空機の開発においてリーダーシップを保持していくという産業の主張は重要であるとの認識が共有されていた⁽⁷⁵⁾。

こうして、一九六六年二月の内閣国防および海外政策委員会のための、ヒーリー国防相とムーレイ航空相の共同メモランダムにおいては、フランスが離脱する場合にはUKVGを推進するべきであると提案されるに至った。この提案に関しては、さらに以下の点に留意しておきたい。一点目に、選択肢の決定において、財政的要素は「かならずしも決定的ではなく」、「産業的、政治的な要素こそ考慮されるべきである」と明確に記されたことである。これは、明らかに航空相の意向が反映されたものであるといえる。二点目に、一九六五年の一連の軍用機キャンセルを生き残ったV／STOL機P1127計画に関しては、キャンセルするべきとするヒーリーと、残すべきという航空省の間で相違があった点である。ヒーリー国防相は、可変翼機とV／STOL機の両機体の開発を続行することは財政的に困難であると主張した⁽⁷⁶⁾。

こうしてUKVGに比重が移されたが、内閣および国防省主席科学顧問のズッカーマンは、ウィルソン首相宛の書簡のなかで、こうしたヒーリーの対応を批判した。ズッカーマンの主張は以下のようなものであった。まずUKVGに関しては、この方法で中核的な軍用機開発の技術を維持することはできないと反対した。コスト削減のために航空機のパフォーマンスを低下させ、既にあるエンジンと装備品を搭載したところで、産業の技術開発能力を向上させる仕事にはならない。さらにこのような軍用機はイギリス以外は購入しないだろうから、輸出展望が著しく低いだろう

と予測された。確かに輸出展望が低いことは、一九六五年に一連の軍用機をキャンセルに至らした理由でもあった。したがって、イギリスがとるべき道は、AFVGを継続させるために可能な限りの努力を尽くすべきであると強く訴えた。次にP1127計画に関しても、これをキャンセルするべきではないとした。⁽⁷⁷⁾ P1127は技術的にV/S T O L開発の意味をもつが、可変翼と並びV/S T O Lはイギリス航空機産業が熱心に取り組んできた軍用機先端技術の要だったからである。このようなズッカーマンの意見は、メモランダムが産業的考慮を重視したことを批判するものではなく、産業の保護と育成へのさらなる配慮を求めたものであったといえる。

このような過程をへて、一九六六年一月九日の内閣国防および海外政策委員会で、ウィルソン首相は、第一の目標はAFVGをフランスが継続するように働きかけることであると強調した。さらに、もしフランスが撤退する場合には国防相と航空相が支持するUKVG計画を推進するが、同時にドイツとの共同開発も追求するべきであると結論づけた。⁽⁷⁸⁾ P1127に関しては、同月の二二日に閣議が開催され、最終的にウィルソン首相は、P1127はキャンセルせずに六〇機購入することを決定した。⁽⁷⁹⁾ このように、ウィルソン首相は追認または保留的な対応をとりながらも、産業への配慮を強めていたといえる。また、ヨーロッパ共同開発に対しても、国防相や航空相以上の関心をもっていたことが確認できるといえよう。

(四) フランスの離脱とAFVG交渉の挫折

離脱を示唆していたフランスが態度を改め、AFVGの開発に合意したのは一九六七年の一月一六日である。しかしこの直前のフランスの要求は支離滅裂であった。フランスは度々自国の財政を問題としていたが、高額で複雑な機体を求めてきた。それはイギリスにとって必要以上の性能であり、財政的にも難しいものであった。⁽⁸⁰⁾ こうした状況にもかかわらず、この時点でフランスが開発に合意したことはやや不自然であった。事実、その後もフランスは運用要

求やコストについて譲歩しない姿勢をくずさず、六月一六日、フランスはA F V Gからの離脱を決断した。フランスはこの離脱は単純に財政的な理由によることを強調した。⁽⁸¹⁾

フランスの離脱後、イギリスでは再度選択肢について議論することになったが、方針はなかなか定まらなかった。対応を話し合うために、七月の内閣国防および海外政策委員会のために国防相と、ベン (Tony Benn) 技術相が共同でメモランダムを作成した。技術省は、二月に解体された航空省のかわりに航空機開発の任務を引き継いだ。一二月の内閣国防および海外政策委員会では、フランスが離脱した場合にはU K V Gを進めることが決定されたが、再度考える必要があると述べた。こうしてB A Cウォートン設計局に対する六カ月のさらなる研究支援を提案した。⁽⁸²⁾ このメモランダムをもとに議論した内閣国防および海外政策委員会において、ウィルソン首相はB A Cに対する財政支援は決定したが、イギリスがとるべき選択肢に関しては決断を保留した。

五 おわりに

A F V G交渉は、これまでヨーロッパと距離をとっていたイギリスが、ヨーロッパと軍用機の共同開発を目指した大きな転換点である。このA F V Gの交渉過程において、イギリスは航空機産業の位置づけ、軍用機開発の在り方をいかに変化させたといえるだろうか。

まず航空機産業に関していえば、「敵対的」といわれたウィルソン政権においても、「威信ある」航空機産業の位置づけそのものを変化させたわけではなかった。たしかにT S R 12を含む一連の主力軍用機のキャンセルやF 111の購入、スベイ・ミラージュ論争などにみられるように、政府と産業の関係はしばしば緊張したものであった。特に国防相ヒューリーは、航空機産業が将来的にエンジン部門に縮小され、アメリカに従属していくかたちで衰退して

いくことですら容認せざるをえないという立場をとっていたが、結局内閣としては、イギリスの立場を衰退させる方向性は選ばなかった。むしろTSR-2をキャンセルしたいま、高度な水準の軍用機開発能力をいかに維持していくかが論点となり、イギリス政府は基本的に一貫して産業への配慮を示してきた。フランスとの交渉開始も、ヨーロッパとの共同開発も、その本質には航空機産業の維持という目的があった。

しかしその手段としてのヨーロッパ共同開発は、ヨーロッパとのあたたかな関係を模索しようとするイギリスの外交上の目標と無関係ではなかった。EEC加盟とセットで考えられていたヨーロッパ共同開発はまた、イギリスのリーダーシップのもとでフランスとの協力を足掛かりにヨーロッパレベルの航空機産業基盤を構築することを長期的な目標としていた。こうしてAFVGは、その試金石としてあらたな意味を付与されていったのである。とはいえ、AFVG計画がただちにコンコルド計画のときのように明確に外交上の戦略と結びついていったわけではなく、イギリス政府の対応はその後米製軍用機の購入や国内開発の間を揺れ動き続けた。

フランスの離脱が濃厚となっていくAFVG交渉の過程で、イギリス政府は産業維持の観点から、フランスが離脱する場合には開発コストを抑えた国内開発UKVGを推進することを一度は決定した。しかしウィルソン首相は、同時にヨーロッパ共同開発のためにドイツに接近することを付け加え、さらに実際にフランスが離脱するとUKVGを保留した。このことは、イギリスの可変翼機開発が、もはや単に産業の保護、維持を目的とするものではなくなっていたことを意味している。その後、イギリスはこの段階では難しいと考えられていたヨーロッパ他国間の国際共同開発に向かつていくことになる。このように、AFVGの交渉過程とそこで形成されていたヨーロッパ共同開発という方針は、ヨーロッパとのより密接な関係構築に向かつて「緩やか」に「転換」⁽⁸⁾していったイギリスの外交政策を反映していたのである。

- (1) Andrew D. James et Phil Judkins, 'Chute libre avant le décollage : Le programme GVFA d'avion à géométrie variable franco-anglais, 1965-1967', *Histoire, économie & société* 4, 2010, pp. 51-73.
- (2) Saki Dockrill, *Britain's Retreat from East of Suez: The Choice between Europe and the World? 1945-1968*, Palgrave Macmillan, 2002; Geoffrey Owen, *From Empire to Europe: The Decline and Revival of British Industry since the Second World War*, Harper Collins, 1999; ショーンリー・オーヴァン『帝国からヨーロッパへー戦後イギリス産業の没落と再生』和田一夫監訳、名古屋大学出版会、二〇〇四年；小川浩之『イギリス帝国からヨーロッパ統合へ』名古屋大学出版会、二〇〇八年。
- (3) Kaita G. Vlachos, 'Safeguarding European Competitiveness,' Occasional Paper 4, *Institute for Security Studies*, January 1998, Introduction; Keith Hartley, *The British Aircraft Industry*, Manchester University Press, 1989, p. 2; Keith Hayward, *The British Aircraft Industry*, Manchester University Press, 1989, p. 2.
- (4) House of Commons, *Defence Outline of Future Policy*, Cmnd. 124, London: HMSO, 1957, pp. 3-4; House of Commons, *Ministry of Defence Estimate 1957-58*, London: HMSO, キング国防白書作成の背景を検討した研究として、例として Wyn Rees, 'The 1957 Sandys White Paper: New Priorities in British Defence Policy?', *Journal of Strategic Studies*, Vol. 12, Issue 2, 1989 年4月号。
- (5) The National Archives, hereafter TNA, CAB 129/88/5, C. (57) 155, 1 Jul 1957.
- (6) 産業の再編に関する詳しき議論について、以下を参照するべきであり、TNA, CAB 129/88/4, C. (57) 154, 1 Jul 1957; TNA, CAB 129/99, C. (59) 185, 1959; TNA, CAB 128/33, C. C. (59) 64, 17 Dec 1959; House of Commons Debates, 15 Feb, Vol. 617, col. 957.
- (7) 坂出健『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連携』有斐閣、二〇一〇年、一〇〇頁。
- (8) Pauline Creasey and Simon May, *The European Armaments Market and Procurement Cooperation*, St. Martin's Press, 1988, pp. 21-23.
- (9) Bonnie Gold, *Politics Markets, and Security: European Military and Civil Aircraft Collaboration 1954-1994*, UPA, 1995, pp. 25-56; Mark Lorell, *Multinational Development of Large Aircraft: The European Experience*, RAND, 1980, Chapter 3-4.
- (10) オーヴァン『帝国からヨーロッパへ』、二六五頁。
- (11) *The Times*, 'Production of Aircraft, Need to Cooperate with France,' 18 April 1957; *The Times*, 'Existing Ties with Europe,'

- (23) April 1957; *The Times*, 'Production of Aircraft,' 27 April 1957.
- (12) Andrew Wilson, *The Concorde Fiasco, Harmondsworth*: Penguin, 1973, p. 27.
- (13) Annabelle May, 'Concorde-Birth of Harmony or Political Albatross: An Examination in the Context of British Foreign Policy,' *International Organization* 33 (4), 1979, pp. 493-494.
- (14) Elliot J. Feldman, *Concorde and Dissent*, Cambridge University Press, 1985, p. 89; Gold, *Politics, Markets, and Security*, pp. 63-68.
- (15) Solly Zuckerman, *Monkeys, Men and Missiles: An Autobiography 1964-88*, Collins, 1989, p. 146.
- (16) Zuckerman, *Monkeys, Men and Missiles*, p. 213.
- (17) Hayward, *The British Aircraft Industry*, p. 110.
- (18) TNA, CAB 148/19, OPD (65) 9, 13 Jan 1965.
- (19) TNA, CAB 148/19, OPD (65) 7, 13 Jan 1965.
- (20) CAB 148/18, OPD (65) 2nd Meeting, 15 Jan 1965.
- (21) Sean Straw and John Young, 'The Wilson Government and the Demise of TSR-2, October 1964-April 1965,' *Journal of Strategic Studies* 20 (4), 1997, p. 22.
- (22) TNA, PREM 13/433, 'Note for the Meeting at Chequers at 8.30 pm. on Friday, January 15, 1965.'
- (23) TNA, AVIA 97/18, 'Sub-Committee on International Co-operation, Report of Visit to Washington,' 12 May-14 May 1965.
- (24) TNA, CAB 128/39/36, CC (65) 20, 1 Apr 1965; TNA, CAB 128/39/36, CC (65) 21, 1 Apr 1965; Denis Healey, *The Time of My Life*, Penguin Books, 1990, p. 273; Roy Jenkins, *A Life at the Centre*, Pan Books, 1992, p. 172; Richard Crossman, *The Diaries of a Cabinet Minister, Vol. 1*, Hamish Hamilton and Jonathan Cape, 1975, pp. 190-192.
- (25) Straw and Young, 'The Wilson Government and the Demise of TSR-2, October 1964-April 1965,' p. 44; Stephen Hastings, *The Murder of TSR-2*, London Macdonald, 1966; 坂出『ペギリス航空機産業と「帝国」の終焉』 133-134頁。
- (26) Charles Gardner, *The British Aircraft Corporation*, Batsford, 1981, p. 110.
- (27) Hayward, *The British Aircraft Industry*, p. 108; ホーナム『帝国の空軍ローマンズ』 116-117頁。
- (28) TNA, AIR 2/17631, 'Status of Anglo/French Strike/Trainer Studies', 21 Sep, 1964.

- (25) TNA, AIR 2/17631, 'Note on a meeting on the Proposed Anglo-French Strike/Trainer, held in M.O.A. on 22nd September, 1964.'
- (30) TNA, DEFE 24/116, WD/P (65) 17, 26 Mar 1965.
- (31) TNA, PREM 13/163, Denning Pearson to Prime Minister, 25 Mar 1965.
- (32) TNA, AIR 2/17631, ACAS Air Vice Marshal to CAS, Anglo/French Cooperation, 26 Mar 1965.
- (33) TNA, DEFE 24/116, WD/P (65) 17 Annex, 26 Mar 1965.
- (34) TNA, DEFE 24/116, WD/M (65) 5, 1 Apr 1965.
- (35) TNA, PREM 13/716, '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.'
- (36) TNA, PREM 13/714, '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.'
- (37) TNA, PREM 13/433, Ray to Prime Minister, 6 May 1965; *The Financial Times*, 'What Has Become of the Axed TSR-2 Workers,' 17 May 1965.
- (38) TNA, AVIA 97/1, 'Minutes of Meeting, 11th Jan 1965.'
- (39) TNA, AVIA 97/18, 'Sub-Committee on International Co-operation, Note from Mr. Aubrey Jones to the Chairman,' undated; Saki Dockrill, Britain's Power and Influence: Dealing with Three Roles and the Wilson Government' Defence Debate at Chequers in November 1964', *Diplomacy & Statecraft* 11 (1), 2000, p. 226.
- (40) TNA, AVIA 97/18, 'Sub-Committee on International Co-operation, Report of Visit to Washington,' 12 May--14 May 1965.
- (41) TNA, AVIA 97/1, 'Minutes of a Meeting, 8th Feb 1965.'
- (42) TNA, AVIA 97/18, 'Sub-Committee on International Co-operation, Report of Visit to Paris,' 5 May 1965.
- (43) TNA, AVIA 97/3, 'Minutes of a meeting, 31st May, 1965.'
- (44) TNA, AVIA 97/7, 'Minutes of a meeting, 13th Sep 1965.'
- (45) TNA, AVIA 97/7, 'Reported by Committee, Note by Chairman'; TNA, AVIA 97/7, 'Minutes of a meeting, 31st Jul, 1965; TNA, AVIA 97/7, 'Minutes of a meeting, 26th Jul 1965'; TNA, AVIA 97/7, 'Minutes of a meeting, 12th Aug 1965.'

- (46) House of Commons, *Report of the Committee of Inquiry into the Aircraft Industry, 1964-65 (Plowden Report)*, Cmnd. 2538, HMSO, 1965, para. 262-263.
- (47) House of Commons Debates, 16 Feb, Vol. 723, cc. 908-909.
- (48) TNA, CAB 128/41/3, CC (66) 3, 25 Jan 1966.
- (49) House of Commons Debates, 16 Feb, Vol. 723, cc. 908-909.
- (50) House of Commons, *Plowden Report*, para. 267-268.
- (51) TNA, CAB148/27, OPD (66) 34, 11 Feb 1966.
- (52) Gold, *Politics Markets, and Security*: p. 73; 坂田『ヤキリン航空機産業の「帝国の終戦」』一五二頁。
- (53) Gardner, *The British Aircraft Corporation*, pp. 134-136.
- (54) TNA, PREM/716, 'Spey-Mirage IV,' 13 Dec 1965.
- (55) TNA, CAB 128/41, CC. (66) 9, 14 Feb 1966.
- (56) *Aviation Week and Space Technology*, 'British F-111 Foes Publishing Spey-Mirage,' 7 Feb 1966, p. 93.
- (57) TNA, CAB 148/25, OPD (66) 23th Meeting, 4 May 1966.
- (58) 坂田 TNA, CAB 148/28, OPD (66) 52, 3 May 1966.
- (59) TNA, DEFE 24/116, William Cook to Secretary of State for Defence, 11 May 1955.
- (60) TNA, CAB 148/28, OPD (66) 99, 13 Oct 1966; TNA, CAB 148/25, OPD (66) 40th Meeting, 17 Oct 1966.
- (61) TNA, FCO 46/146, 'Draft AFVG Aircraft, Memorandum by the Secretary of State for Defence and the Minister of State for Technology,' 10 May 1967.
- (62) TNA, FCO 46/146, 'Record of Meeting between the Secretary of State for Defence, The Minister of State for Technology, and the French Minister of the Armed Forces in Paris on 8th May, 1967, at 3. 30 p.m.'
- (63) TNA, CAB 148/31, OPD (67) 7, 3 Feb 1967.
- (64) TNA, PREM 13/1937, Healey to Wilson, 19 Apr 1967.
- (65) TNA, PREM 13/1937, Zuckerman to Wilson, 12 May 1967.
- (66) TNA, FCO 46/146, Paris to FO, 19 Jan 1967.

- (67) Gold, *Politics Markets, and Security*, p. 74.
- (68) TNA, PREM 13/1937, Zuckerman to Wilson, 9 Jun 1967.
- (69) TNA, DEFE/550, 'Alternative proposal to the Anglo-French Variable Geometry Project', draft submitted 25 Nov 1966.
- (70) TNA, DEFE 13/550, 'Alternative to Anglo-French Aircraft', 28 Oct 1966; TNA, DEFE 13/550, 'The Fixed Wing Aircraft Programme draft Hypothetical OPD Memorandum by Secretary of State', 3 Nov 1966.
- (71) TNA, DEFE 13/550, 'V. G. Aircraft', 18 Nov 1966.
- (72) Jenkins, *A Life at the Centre*, p. 157.
- (73) TNA, DEFE 13/550, 'Alternative to Anglo-French Aircraft', 28 Oct 1966.
- (74) TNA, DEFE/550, 'Alternative proposal to the Anglo-French Variable Geometry Project', draft submitted 25 Nov 1966.
- (75) TNA, FCO 46/146, Figg to Grawry, 11 May 1967.
- (76) TNA, CAB 148/29, OPD (66) 130, 2 Dec 1966.
- (77) TNA, PREM 13/1937, Zuckerman to Prime Minister, 7 Dec 1966.
- (78) TNA, CAB 148/25, OPD (66) 130, 2 Dec 1966.
- (79) TNA, CAB 129/127, C. (66) 185, 20 Dec 1966; TNA, CAB 128/41, CC. (66) 68th Conclusions, 22 Dec 1966.
- (80) TNA, PREM 13/1937, 'Anglo-French V/G Aircraft', 13 Jan 1967.
- (81) TNA, DEFE 13/600, 'Note of Conversation between the Rt. Hon. Denis W. Healey, Secretary of State for Defence and M. Pierre Messmer, French Minister of the Armed Forces on Monday 17th Apr 1967'; TNA, FCO 46/147, 'Private Discussion between Secretary of State for Defence, Minister of State (Ministry of Technology) and the French Minister of the Armed Forces Paris-8 May 1967'.
- (82) TNA, PREM 13/1937, Paris to FO, 17 Jun 1967.
- (83) TNA, CAB 148/30, OPC (67) 26th Meeting, 5 Jul 1967.
- (84) 芝崎祐典「第二次EEC加盟申請とその挫折 一九六四—七〇年—イギリスの緩やかな方向転換」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、二〇〇九年、一七四頁。

市毛 きよみ（いちげ きよみ）

所属・現職 慶應義塾大学大学院法学研究科後期博士課程

最終学歴 慶應義塾大学大学院法学研究科前期博士課程

所属学会 国際安全保障学会

専攻領域 国際政治、国際安全保障、兵器開発