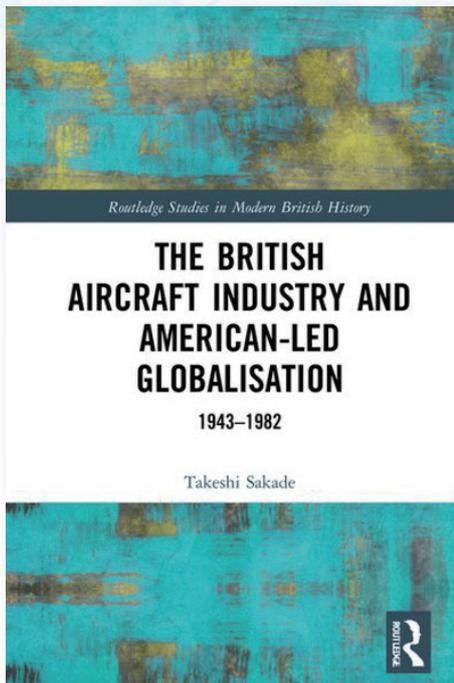


# 出版案内

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。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・ロイス社に示されるような競争力維持の側面があったと主張した。

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た。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焦点のひとつであった。強化策の中心はジェット技術の開発であり、戦後イギリス航空機産業の独自開発路線は、イギリス国営エアラインにイギリス機購入を義務付ける「フライ・ブリティッシュ」政策であったが、アメリカジェット機との競争に敗れ、この政策は徐々に破綻していった。



*The British Aircraft Industry and American-led Globalisation, 1943-1982*  
Takeshi Sakade  
(Routledge, 2022)

第2部は、1960年代の軍用機部門を扱う。ウィルソン労働党政権がTSR12爆撃機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最先端の軍用機開発を断念せざるをえなくなった。そのため、イギリスは、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。そうしたなか、アメリカも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た。

第3部は、イギリス民間航空機産業は不安定ながら1960年代から70年代の再編期を経て、80年代に復興を遂げる過程を考察する。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視みの戦略を続けた。フランス、ドイツとのあいだでは欧州エアバス・プロジェクトをすすめ、アメリカとは、ロッキード社トライスターにRB211エンジンを供給した。しかし優先されたのはアメリカとの提携であった。イギリスの「二頭の馬」を操る戦略は1970年代後半もつづき、ブリティッシュ・エアロペーシスが欧州エアバス開発に復帰する一方、ロールス・ロイス社はボーイング社の新型機種に搭載するエンジン契約を勝ち取った。

つまり、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」を獲得し、アメリカ主導のグローバルイノベ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。本書の意義は、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たながら包括的かつ詳細に跡づけたことで、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といえる。



京都大学大学院  
経済学研究科・経済学部  
坂出 健

