

「空の帝国」としてのイギリス
—イギリス帝国の防衛とエア・パワー、1918-68年—

篠崎 正郎

はじめに

1904年1月、イギリスの王立地理協会において、マッキンダー（Halford Mackinder）はマハン（Alfred Mahan）のシー・パワー論に対抗してランド・パワーの重要性を説いた。マッキンダーの話が終わってから、フロアからある若いジャーナリストが立ち上がって意見を述べた。

海も鉄道も、将来—それは近い将来かもしれませんし、遠い将来かもしれません—には移動手段としては空に取って代わられるでしょう。そうなったときには、地理的配置はほぼ意味を失い、巨大な産業基盤を有する国が成功するでしょう。それが大陸の中心にあるか、または島であるかは重要ではありません。工業力と、発明・科学の力を有する民族が、ほかの全てを圧倒することができるでしょう！

1903年12月にライト兄弟による人類初の動力飛行がなされてから、まだ5週間しか経っていないときであった。この予見的な発言をしたアメリー（Leo Amery）という青年は、当時は30歳であった。そして彼は帝国主義者であった。アメリーは後に政治家の道を歩み、第二次世界大戦中のチャーチル（Winston Churchill）内閣ではインド相にまで上り詰めたものの、エア・パワーをイギリス帝国の防衛に活用していくという考えは彼自身の公職を通じてではなく、学生時代からの友人でもあったチ

チャーチルなどを通じて具現化していくこととなる²。

イギリス帝国³は、しばしば「海の帝国」として理解されてきた⁴。しかし、イギリスは20世紀に入ってから登場したエア・パワーの価値をいち早く認め、他国に先駆けて独立空軍を創設した国でもある。また、20世紀の中盤以降には海軍を論ずる際にも、イギリスの遠方展開能力を構成する不可欠の存在であった空母を度外視して考えることはできない。エア・パワーは、イギリス帝国の防衛においていかなる役割を担ってきたのだろうか。本稿では、イギリスで空軍が独立した1918年から、イギリス帝国の断念を象徴する「スエズ以東」撤退宣言がなされた1968年までを対象とし、イギリス帝国とエア・パワーが交錯した時代を描いていく。

イギリス帝国とエア・パワーの関係を論じたものには、コルム（James S. Corum）の論文「帝国防衛におけるイギリス空軍、1919-1956年」⁵があり、本稿の問題関心と最も近い。しかし、この論文の記述には不正確な部分が散見されることに加えて、第二次世界大戦後の動向についての言及が不十分である⁶。オミシ（David E. Omissi）の『エア・パワーと植民地統治—イギリス空軍、1919-1939年』⁷は、公文書のみならず空軍高官の私文書を広範に渉猟した重厚な研究である。この本は、イギリス空軍がイラクの治安維持を低コストで実現したことや、帝国の辺境社会にまで影響力を及ぼしうるようになったことを論じている。この本の記述は戦間期に限られており、戦間期から戦後へと通じる帝国防衛のダイナミズムが見えにくい。戦後については、ダービー（Philip Darby）の『スエズ以東におけるイギリス防衛政策、1947-1968年』が帝国防衛を描いた代表的著作であるが⁸、エア・パワーの役割を浮き彫りにする趣旨の文献ではない。なお、帝国防衛については、イギリス帝国史研究として著された文献の中でもしばしば断片的に触れられている⁹。

今日、イギリス帝国とエア・パワーの関係を改めて問い直す意義はどこにあるのだろうか。それは、覇権国がエア・パワーをどのように活用してきたかを理解する一助とするためである。今日の世界では、アメリカが圧倒的な軍事大国として国際秩序を維持するためにエア・パワーを

活用している。イギリスはかつて世界の広範な地域に植民地を擁していた。そこでエア・パワーがどのように活用されてきたのかを探ることで、21世紀の今日にも通じるところが見えてくるのではないだろうか。

本稿では、第1節で戦間期にイギリス空軍が帝国における治安維持を担ってきた様相を素描する。イギリス空軍は帝国防衛を低コストかつ効果的に実施することに貢献した一方、帝国防衛という役割は創設後間もないイギリス空軍の存在意義を正当化したという側面もあった。第2節では、第二次世界大戦後に中東で脱植民地化が進展したことの戦略的含意を明らかにする。冷戦初期には、イギリスは中東に保有する空軍基地を拠点としてソ連を南方から攻撃することを意図していたが、徐々にこうした拠点を喪失していくとともに、アラブ諸国から上空通過を拒否されるなど、エア・パワーの運用に支障をきたすようになっていった。第3節では、戦後にイギリスが帝国防衛のために行った諸作戦を概観したうえで、帝国防衛をめぐる海軍・空軍の構想を跡付ける。第4節では、イギリスが財政的制約のために帝国防衛を縮小する一方、コモンウェルスの役割が浮上したことを論じる。こうした議論を踏まえて、「おわりに」ではイギリス帝国防衛とエア・パワーをめぐる考察を加えたい。

1 戦間期におけるイギリス帝国の治安維持

航空機は1911年のイタリア・トルコ戦争で、また翌年のバルカン戦争で軍用機として用いられた。第一次世界大戦において、イギリスは主に偵察、攻撃といった任務のために航空機を活用した¹⁰。この時期に、多くの国で航空機は陸軍または海軍に所属していたのに対し、イギリスは世界に先駆けて1918年4月に独立した空軍を創設した。

第一次世界大戦に勝利したことにより、イギリス帝国は委任統治領という形で中東において版図を大きく広げた。しかし、その傍らでイギリス帝国内の各地ではナショナリズムが高揚し、イギリスによる支配が脅かされるようになっていた。また、この時期にイギリスは財政的にも困窮しており、帝国防衛は負担となっていた。

そうした折に、トレンチャード（Sir Hugh Trenchard）空軍参謀長は、植民地の法と秩序、そして帝国の安全保障は、在来の守備隊よりも、機動力のすぐれた空軍によるほうがより効率的に、かつ何分の一かの費用で維持しようと主張したのである¹¹。トレンチャードが提示したのは、「空からの統治（air control）」という概念であった。これは、植民地の不穏な勢力を航空機により攻撃し、懲罰を加えるというものであった。従来は、盗賊や反乱をはたらいた部族民に懲罰を加えるためには、地上部隊により村、作物、家畜に損害を加える「懲罰遠征（punitive expedition）」がなされていたが、「空からの統治」はこれに代わるものであった¹²。

「空からの統治」の試金石となった事例の一つに、イラクがあった¹³。委任統治領となつたばかりの当時のイラクでは、北部のクルド人地域における統治は脆弱であり、バグダッドでは政権から除外されたスンニ派が不満を募らせており、中部および南部では徴税と慣習破壊のためイギリス人に対する憤怒が鬱積していた。そうした中で、1920年7月に反乱が勃発したのである¹⁴。イラクでの反乱鎮圧は、戦間期のイギリス軍が対処した最大規模の作戦であった¹⁵。当初イラクに駐留していたイギリス軍は、約6万人の地上部隊と空軍の2個飛行隊であった¹⁶。これらは反乱軍に対して苦戦し、バグダッドも脅かされるようになっていた。そのため、イギリス空軍は早期に増援を受けた。イギリス空軍の任務の多くは示威飛行であり、「旗幟を鮮明にすること（showing the flag）」であった。また、地上攻撃の任務も行い、反乱を通じてイギリス空軍は4,000時間飛行し、100トンの爆弾を投下した¹⁷。戦闘の末、イギリス側は死者及び行方不明者1,041名、負傷者1,228名、イラク側は推定8,450名の死者を出す形で反乱は鎮圧された¹⁸。

反乱後、空軍はチャーチル植民地相に対して、帝国防衛における空軍の役割を強調し、とりわけイラクにおける防衛体制をイギリス空軍中心とするよう提言した¹⁹。チャーチルは1921年8月の閣議でこうした「空からの統治」計画を主張したところ、陸軍相が空軍に依存することを「不健全である（unsound）」として批判したものの、財政的な要請が強く働

き、チャーチルの主張が承認された。イラクの新防衛体制は、1922年10月から発足することとなった²⁰。こうした経緯を指して、イギリス空軍の勝利はユーフラテス中部ではなくホワイトホール（イギリスの官庁街）におけるものであったとの指摘もある²¹。イラクにおけるイギリス軍は、当初は8個飛行隊、4個大隊、3個自動車化中隊などから構成されていた²²。また、このときからイギリス空軍の将官がイラクの指揮をとるようになった。これは、空軍人が一つの国の全ての作戦運用を統制するポストに就いた初の事例である。イラクにおけるイギリス軍部隊は、1万5000人のイラク人部隊に支えられていた。こうした部隊は1920年代から1930年代にかけて、小規模な反乱を迅速に鎮圧することができた²³。

戦間期にエア・パワーが活用されたもう一つの主な事例は、ソマリランドである。ソマリランドでは、1919年から1920年にかけて小規模な反乱があった。当初、これを鎮圧するためには100万ポンド以上の経費を要すると見積もられていたが、イギリス空軍が中心となった短期間の作戦は、わずか7万7,000ポンドしか要しなかったのである。これにより、トレンチャードらがイギリス空軍の独立性を主張することが可能となった²⁴。なお、ソマリランドの反乱鎮圧に際しては、アメリーがチャーチル空軍相に対してエア・パワーの活用を働き掛けたという背景もあった²⁵。

こうした「空からの統治」は、イギリス空軍が独立した軍種としての存在意義を主張するうえでの一助となっていた。誕生したばかりのイギリス空軍を取り巻く環境は、厳しいものであった。戦間期のイギリスでは、今後10年間は主要な戦争は起こらないものと想定する「10年ルール」の仮定が設けられていた。この仮定に加えて陸・海軍からの反感もあり、イギリス空軍の存続は疑問視されていたのである²⁶。そのため、エア・パワーによる帝国の治安維持は、1920年代におけるイギリス空軍の存続にとって不可欠なものであった²⁷。

当時においてエア・パワーを評価していた戦略家の一人に、リデル・ハート（Basil Liddell Hart）がいる。リデル・ハートは、1932年に著した

『イギリス流の戦争方法』において、帝国防衛におけるエア・パワーの有効性やコストの低さを強調している²⁸。こうした主張は妥当な議論だったのだろうか。まず有効性に関して、エア・パワー特有の機動力や、最新のテクノロジーであったという点は有効に作用していた。航空機は、「懲罰遠征」の目的地である部族民の中心部や村にまで迅速に到達しえ、深刻な損害を与える能力があった²⁹。イラクは1932年に委任統治領から独立したが、独立後のイラク政府も空軍の有効性を認識しており、クルド人の反乱に備えてイギリス空軍に依存していた³⁰。また、航空機は当初は部族民を恐怖に陥れるのに非常に有効であった³¹。

ただし、エア・パワーの有効性は時代が下るにつれて低下していった。1920年にソマリランドで航空攻撃がなされたときは、住民に対して強い心理的効果を発揮した。しかし、「空からの統治」が帝国内で常用されるようになると、初期の心理的効果はすぐに衰えていった。アデン、インド北西国境、クルディスタンなどで、敵対的な部族民は、イギリスとの間で紛争が起きたときは、陣地を偽装し、村に防空壕を掘るようになった。クルディスタンの部族は、イギリスの航空機が接近すると、監視人が狼煙により警告を発するという原始的な警戒態勢を構築した³²。また、パレスチナでは、1929年の時点ではイギリスの航空機は恐れられており、現地に航空機が1～2機現れただけで反乱勢力は即座に逃げ出す始末であった。しかし、1936年には反乱勢力は航空機に十分慣れてしまい一歩も退かなくなった。ライフルで反撃する場合すらあったという³³。

このように、エア・パワーの有効性は初期の頃と比べて低下傾向が見られたものの、当時としては画期的な手段であった。そのことは、イギリス軍の編成にも反映されている。すなわち、帝国防衛におけるマンパワーの節約であった。たとえば、イラクでは1921年に23個大隊が駐留していたが、1928年までには2個大隊に縮小された³⁴。当時は、1～2機の航空機は1個騎兵大隊と同水準の偵察活動を行うことができ、2～3機の航空機は1個砲兵中隊と同等の火力支援を提供できると評価されていた³⁵。空軍を中心として小規模な陸上兵力（場合によっては現地政府

軍や徴募部隊を使用)をセットにした部隊が考案され³⁶、1930年代末までにインド、イラク、パレスチナ、マルタ、アデン、シンガポールといった帝国各地に配備された³⁷。

なお、コストについては、そもそも帝国の治安維持に際してはエア・パワーを保持しない勢力としか向き合わなかったため、旧式の航空機でも目的を達することができ、経費の節約につながっていた。イギリス本土防衛やヨーロッパでの作戦には陳腐化している(*obsolete*)と思われた航空機であっても、植民地での「空からの統治」には運用できたのである。たとえば、1917年に初飛行したブリストル戦闘機のような旧式の航空機が、植民地では1920年代後半にも用いられていた。また、1920年代にイギリス本土で空軍が増勢されたときにも、帝国での空軍の部隊数は増加しなかった³⁸。さらに、1920年代から1930年代の航空機は、比較的平坦な草原か地面であれば飛行場として離着陸ができたため³⁹、施設面での大きな投資も必要はなかった。ただ、帝国に旧式の航空機しか配備しなかったことは、第二次世界大戦において枢軸国から挑戦を受けたときにその脆さを露呈した。1940年にイタリアと開戦したとき、そして1941年に日本と開戦したとき、イギリス空軍はエジプトやシンガポールを十分に防衛することができなかつたのである⁴⁰。

ところで、エア・パワーを擁護する議論の一つに、それが人道的な手段であるという主張がある。こうした主張の起源も、戦間期のイギリス帝国防衛に求めることができる。イギリス空軍による空爆作戦は、かつて地上部隊によってなされていた「懲罰遠征」よりも人道的であるとの考え方が、1920年代から1930年代にかけてエア・パワーの唱道者により広められたのである。イギリス空軍は、しばしば投入する戦力を最小限にとどめたり、反乱部族民に対しては事前に警告を発していたと公式には主張した。だが、そのような警告は多くの場合では行われなかつたり、敵対的な部族民に対しては徹底した空爆がなされたとの指摘もある。もっとも、イギリス空軍は植民地での戦争において毒ガスを用いたことはなかつた⁴¹。また、空爆が行われた場所は遠隔地であったため、世論の

目につきにくく、批判をかわすことができたという側面もあった⁴²。

2 脱植民地化による中東の変容 —エア・パワーの「拠点」から「障壁」へ—

第二次世界大戦は、イギリスにとって帝国防衛の戦争であった⁴³。しかし、逆説的なことであるが、第二次世界大戦を通じてイギリス帝国を防衛したことの究極的な代償は、帝国そのものであった⁴⁴。イギリスはかろうじて大戦に勝利したものの、帝国の各地で独立の機運が高まる一方、これを抑えるためのイギリスの力は摩耗しきっていた。イギリスの財政赤字は1938年の7,000万ポンドから1946年には7億5,000万ポンドにまで膨らみ、貿易量・海外資本収入は戦前の半分以下に落ち込んだ。対外債務は1939年の4億7,600万ポンドから終戦時には33億5,500万ポンドにまで膨らんでいた⁴⁵。

そうした状況にあっても、イギリスはなお世界大国であり続けようとしていた。1945年6月に作成された「イギリス帝国の安全保障」と題する政府文書によれば、「帝国の安全保障の本質」とは、第一に「対内的および対外的な脅威からのイギリス帝国の一体性の維持」であり、第二には「帝国の結束を左右する、世界大での海路および空路の確保」であった⁴⁶。

中でも中東の重要性については、第二次世界大戦終結の直前頃から強調して論じられていた。イーデン（Anthony Eden）外相が作成した覚書によれば、中東は「世界で戦略的に最も重要な地域の一つ」であり、「その防衛がイギリス帝国の生死にかかわる地域」であった。加えて、中東は当時アメリカ以外で唯一、イギリスが利用可能な石油が潤沢に存在している地域でもあった⁴⁷。

戦後、ヨーロッパの戦後処理をめぐる米ソ関係は緊張するようになり、やがて冷戦へと発展する。冷戦の主舞台はヨーロッパであったが、イギリスは戦後初期には戦略的にはヨーロッパ大陸を重視しておらず、ソ連が侵攻してきた際には、中東を拠点としてエア・パワーをもって反

攻に出るという計画であった。中東や地中海の空軍基地を戦略爆撃の拠点とし、ソ連との戦争の初期にそこから攻勢作戦を実施するという考え方は、1946年4月初旬の防衛委員会（Defence Committee）において初めて示された⁴⁸。

イギリスが中東の基地への展開を想定していたのは、自国軍のみに限られなかった。1946年4月、テダー（Arthur Tedder）空軍参謀長は空軍基地にアメリカの爆撃機を受け入れるとの考えを示した。当時、アメリカは予見しうる将来において、爆撃機により核攻撃を実施しうる唯一の国だった⁴⁹。この提案は、1947年後半に英米防衛会議においてアメリカ側に受容された。当時、設立されたばかりのアメリカ戦略空軍は、核兵器を搭載可能で長距離を飛行する B-36 重爆撃機を地中海と中東で運用しうる適切な場所を模索していた。そのため、イギリスの基地提供は歓迎されたのである⁵⁰。また、1950年にオーストラリア軍は世界戦争が起きた際には中東に増援するために部隊を用いることに同意した⁵¹。

1952年にイギリスも核保有国になり、爆撃機を運用するようになると、これを中東に配備することになる。1955年、イギリスはキプロスに核搭載可能なキャンベラ爆撃機を4個飛行隊配備すると表明した。これは、バグダッド条約への貢献であった。キャンベラ爆撃機は、1961年から核を搭載するようになった⁵²。1967年には、キャンベラ爆撃機4個飛行隊にかわってV型爆撃機2個飛行隊がキプロスに配備され、もう2個飛行隊はイギリス本土に配備されるも中央条約機構（Central Treaty Organization: CENTO）任務を割り当てることが決まった⁵³。

ただし、中東におけるアラブ・ナショナリズムの高揚のため、イギリス空軍基地の安全確保は困難になっていった。エジプトのスエズ運河地帯には巨大な基地が設けられ、インド独立後のイギリスの戦略において、重要性を高めていた⁵⁴。しかし、1950年代にはエジプト人による反乱に苛まれるようになり、1956年には撤退するに至った。また、パレスチナもイギリス空軍の主要基地としての役割が期待されたが、1946年以降、ユダヤ・ナショナリズムのテロが頻発し、航空機やレーダーが破壊され

るなどの被害が続いた。1955年に始まったキプロスでの反乱でもイギリス空軍は現地のナショナリストの主な攻撃目標となった⁵⁵。

1956年のスエズ危機（第二次中東戦争）以降に立ち現れたのは、いかにイギリス軍を「スエズ以東」⁵⁶に展開するかという問題である。スエズ危機での作戦において、イギリスは中東諸国などから施設利用や上空通過をめぐって妨害を受けていた。スエズ運河は使用できなくなり、スーダン、イラク、イランなどの上空も通過できる保証がなくなった。「アラブの障壁（Arab barrier）」の出現は、イギリスの「スエズ以東」戦略に直ちに影響を及ぼした。イギリス本土に部隊を待機させて空輸により展開するという計画には制約があることから、「スエズ以東」に常駐戦力を維持せざるを得なくなったのである⁵⁷。

また、1932年に独立したイラクとは条約を締結してイギリス空軍の基地を維持してきたが、1958年にはイラク革命が起これ、ここでも空軍基地を喪失することとなった。同盟国であったアメリカは、イラクに旧体制を回復させるために軍事介入する意思はなかった。革命が起こった時、イギリス空軍はバグダッド西方にあるハバニヤーの飛行場を統制下に置いていたものの、付近で大規模な反乱軍がおり、イギリスが空輸によって増援しうる部隊は2個大隊にすぎなかったため、飛行場の防衛には不十分であった。当時のマクミラン（Harold Macmillan）政権は、介入は政治的にも軍事的にも問題外であると判断したのである⁵⁸。1959年3月24日には、イラクがバグダッド条約からの離脱を表明した。これを受けて、翌日の閣議において、イラクに駐留するイギリス空軍要員はもはや軍事的目的に資するものではないとの判断がなされ、撤退することが決定された⁵⁹。その後、イギリスはキプロスや東地中海の基地を拠点として、中東における利害を防衛するようになった⁶⁰。

こうして、イギリスにとって中東の戦略的価値は著しく変容した。戦後初期には、エア・パワーにより対ソ攻撃を行うための拠点としての役割が期待されていた。しかし、アラブ・ナショナリズムの高揚は、この地域におけるイギリス空軍基地の存続を困難にした。特に、1956年のス

エズ危機が契機となってイギリス軍による施設利用や上空通過に異を唱える国々が出現し、これ以後、中東はイギリスのエア・パワーにとって「障壁」となったのである。また、イギリスは中東における集団防衛の枠組みとして 1955 年からバグダッド条約を締結していたが、これは防衛的性格の強いものであった。1959 年にイラクが離脱して中央条約機構に改組されると、防衛は名目化し、経済的・文化的なものに基づく機構へと変容した⁶¹。さらに、イギリスの凋落に乗ずる形で、アラブ＝イスラエル紛争を契機としてアラブ諸国に武器売却や外交的支援を行うなどのソ連の影響力浸透が目立つようになった⁶²。戦後初期のうちに、中東におけるイギリスの軍事プレゼンスは大きく後退したのである。

3 「スエズ以東」における作戦とイギリスの防衛構想

第二次世界大戦後においても、イギリスは帝国を防衛するためにさまざまな作戦を行ってきた。その中で、エア・パワーはしばしば大きな役割を果たしてきた。東南アジアにおいては日本の敗戦に伴い、イギリスによるマラヤの植民地支配が再開したものの、1948 年 6 月にマラヤ共産党を中心とするゲリラ闘争が開始された。この事態を受けて、現地当局は「非常事態」を宣言し、イギリス軍は対反乱作戦に取り組んでいくこととなった⁶³。戦後、経済的に困窮していたイギリスにとって、ゴムと錫を産出するマラヤの経済的価値は大きなものであった。7月の閣議でも、「マラヤは植民地帝国の中で最も重要なドル獲得源」⁶⁴であると論じられている。

マラヤ非常事態において、イギリス空軍はヘリコプターを活用して軽歩兵や警察部隊をジャングルの奥地に数日から数週間にわたって輸送し、作戦を遂行することを支援した。イギリス空軍のヘリコプターは、部隊の移動のほか、補給、医療搬送などの支援を常続的に実施した。そのうえ、反乱勢力に降伏を促したほか、スピーカーを用いて恩赦がある旨のメッセージを投降者から伝えさせるなどの活動を行った。これが功を奏して、1953 年以降、多くのゲリラが投降するようになり、イギリス空軍

が支援した心理戦は成功したのである⁶⁵。マラヤ非常事態には、オーストラリア、ニュージーランドも空軍を派遣した⁶⁶。

ほかに、イギリス空軍による帝国防衛の事例として、1961年のクウェート危機が挙げられる。クウェートは1961年6月19日にイギリスの保護領から独立したが、6月25日にイラクの指導者であったカーシム(Abd al-Karim Qasim)がクウェートはイラクの一部であると宣言したことから⁶⁷、クウェートの安全が危惧されるようになった。そのため、クウェート首長は交換公文の規定によりイギリスの支援を要請した⁶⁸。6月30日、内閣の防衛委員会(Defence Committee)はクウェート上陸を指示し、1日以内に揚陸艦「ブルワーク(HMS Bulwark)」から展開した海兵コマンド部隊が飛行場と港を統制下に入れ、空軍の援護の下で上陸部隊を展開した。空軍はハンター戦闘攻撃機が2個飛行隊投入され、それぞれクウェート、バーレーンを拠点に展開した⁶⁹。このとき、スーダンとトルコは当初は上空飛行を拒否し、交渉の末、厳しい条件下で飛行を許可した⁷⁰。しかし7月4日以降、この許可は取り消され、イギリス軍は後に「障壁(barrier)」の存在を認めている。また、クウェートの空港では視界不良のため着陸できず、増援部隊の輸送機がバーレーンで足止めを食うこともあった。イギリス空軍の戦闘機は、当初は「ブルワーク」のレーダーの下で統制されていた。十分な防空能力を確保できたのは、7月9日に空母「ヴィクトリアス(HMS Victorious)」が到着してからであった⁷¹。

1962年12月8日には、当時イギリスの保護領であったブルネイで反乱が勃発した。条約によれば、イギリスは保護領の法と秩序を回復するために支援する義務があった。イギリスはただちにシンガポールに駐留していたグルカ兵とイギリス兵を現地に空輸した⁷²。ブルネイ市街は速やかに一掃され、さらなる増援の到来により、部隊は国内に展開していった。12月10日には兵力は2,000名に達した⁷³。現地の司令官は、とりわけ航空機動力を重視し、ヘリコプターや短距離離着陸(Short-Take-Off and Landing: STOL)機を活用した。ヘリコプターは部隊が退避路を遮断することを可能にし、紛争の長期化を防ぐこととなった⁷⁴。そして、12月

15日には反乱軍の組織的抵抗は終了した⁷⁵。こうした事例に見られるように、イギリスは戦後も帝国防衛のためにエア・パワーを活用していたのである。

イギリスは1956年のスエズ危機において施設利用や上空通過を拒否された経験を踏まえて、基地への依存度を減らすため、軍の戦略的機動力を向上しようとした⁷⁶。1957年になされたサンズ（Duncan Sandys）国防相による防衛改革では、イギリス軍の規模を縮小し、機動性を高めることにより帝国防衛のための対処能力を維持しようとした。ここで着目されたのが空輸能力である。当時、イギリスは世界の広範な地域に駐留軍を維持していたが、その規模を縮小し、イギリス本土に駐留する部隊を、紛争地に空輸で展開することが考案されたのである。その際、空輸できない重量の装備品はあらかじめ海外基地に備蓄しておき、兵員が到着してからそれらを取得することとしたのである⁷⁷。

ただし、紛争地に部隊を空輸するという方策は、常に有効であったわけではなかった。進入地点（point of entry）の確保が重要であった。たとえば1964年にタンガニーカでの反乱に対処した際、ダルエスサラームの空港はすでに反乱軍の手に落ちており、近隣のケニアから部隊を空輸するという選択肢がとれなかった。そのため、軽空母から海兵コマンドウ部隊を上陸させることとなった⁷⁸。

進入地点を確保しても、イギリス本土から直接輸送機を派遣することにはしばしば問題を伴った。というのは、途中で他国の上空を通過したり、給油のために着陸する必要があったからである。すでにスエズ危機以前に、インド、セイロンの中立化やアラブ・ナショナリズムの高揚は、イギリスの上空通過権を脅かしていた。また、スエズ危機において対エジプト作戦を実施した際には、セイロン、イラク、リビア、ヨルダンが基地使用について非協力的な態度を示した⁷⁹。先述した1961年のクウェート危機においても、トルコ、スーダンがイギリス軍の上空通過について厳しい条件を課した。脱植民地化が進展し、アジア・アフリカ諸国が独立するにつれ、基地使用の保証は不確かなものとなっていった。1962

年までには、ジブラルタルからアセンション島（大西洋中央部の島）を経由し、喜望峰、インド洋（モーリシャス、アデンまたはガン）を通過してシンガポールに至るという極めて長距離のルートが、イギリスの主権下で完結した唯一の航空路となっていた⁸⁰。また、イギリスにとっては、キプロスからトルコ、イランを経由してペルシア湾岸地域や極東へと至る CENTO 航空路も重要であった⁸¹。

このようにイギリス軍の海外での行動に制約が加わりつつあった頃、イギリス国防省内では将来の海外基地の喪失を見据えて、空軍と海軍によってとりうるオプションについて検討が行われていた。まず空軍では、この時期に「島嶼戦略（Island Strategy, Island Stance）」が考案された。これは、英領または条約により使用可能な一連の基地を拠点として、長距離飛行のエア・パワーにより利害を防衛しようとするものであった。この戦略では、敵対勢力の抵抗が小さいことを前提としており、地上発進の航空機のほうが空母よりも紛争地に早く到達しうることが、その推進の論拠となっていた⁸²。紛争に際し、当初は落下傘部隊を投入し、後続部隊は飛行場が確保されてから到着させることとなっていた⁸³。

他方、イギリス海軍は「島嶼戦略」は空母と揚陸艦の保有計画に対する攻撃であると捉え、このアプローチを批判した。1963年1月に海軍省から国防閣外相に提出された報告書によれば、「島嶼戦略」は固定した基地に縛り付けられるため、世界大で軍事作戦を遂行することができず、状況変化に対応できない、と指摘されていた。また、マシーラ（オマーン東沖合）、アルダブラ（インド洋西部）、タイの飛行場を使用しうる可能性についても疑いが投げかけられていた。もっとも、この報告書は空軍機を排除する趣旨のものではなく、空軍機と海軍機が相互補完することを主張していた⁸⁴。

国防閣外相の指示により、軍種間の委員会が設けられ、「島嶼戦略」の有効性と空母更新計画の必要性が検討された。最も起こりそうな介入のケースとして、不安定な体制からの介入要請が想定された。その場合には飛行場の利用は可能であり、敵対行為も小規模であると考えられた。

この場合には、空母は必要なく、「島嶼戦略」で提案された基地のネットワークも必要ないとされた。しかし、敵対行為が強まるにつれ、空軍と陸軍のみでは空挺堡（airhead）の確保が困難になり、空母が最も効果的かつ持続的な手段になると評価された。同時に、将来的に島嶼の確保が困難になるのであれば、長距離輸送機の改修が必要であるとも論じられた⁸⁵。

これにより、空母の保有を継続することが確認され、1963年7月には、1970年代にも3隻の大型空母を保有し、そのうち1隻を代替するために新型空母を建造することがひとまず閣議決定された。その際、モードリング（Reginald Maudling）蔵相は「空母を建造しないという決定は、スエズ以東のわれわれの軍事的な立場を放棄するものと解釈されるであろう」と述べている⁸⁶。

4 イギリス帝国防衛の縮小

1960年代のイギリスにおいては、海軍・空軍ともに「スエズ以東」でエア・パワーを展開するためのそれぞれの構想を抱いていた。海軍は大型空母の建造を、空軍は「島嶼戦略」を考案していた。しかし、1960年代のイギリスは経済不調に悩まされ、国防支出の削減が要請される時代であった。世界大での軍事力の展開のための海軍・空軍の構想は、大蔵省がその夢を打ち砕いたことにより終焉することになる⁸⁷。

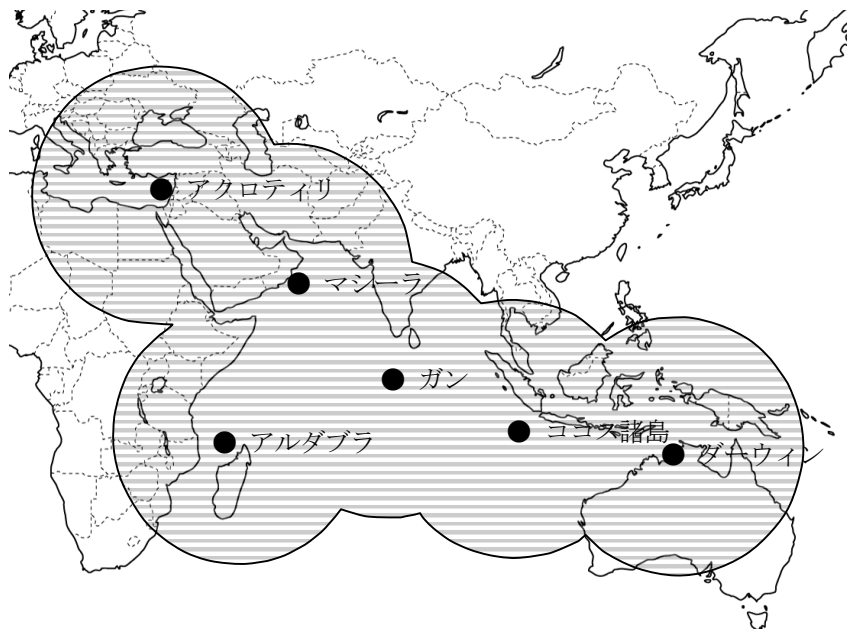
まず空母建造については、当時イギリスが保有していた空母は第二次世界大戦中に建造されたものであり、1970年代前半には退役することとなっていたため、それを代替することが求められていた。新型空母のコードネームはCVA-01と呼ばれた。CVA-01の仕様は設計段階でさまざまな変遷があったが、1962年7月に海軍省が国防閣外相に報告し了承を得た段階では、排水量が53,000トンであり、OR346航空機を30機、バッカニア攻撃機を36機積載できるというものであった⁸⁸。CVA-01の開発は1963年7月に閣議決定され、下院で公表された⁸⁹。CVA-01が就役すれば、「クイーン・エリザベス（HMS Queen Elizabeth）」と命名すること

となっていた⁹⁰。

しかし、CVA-01 の開発は難航した。CVA-01 のための新たな装備品開発が付随したうえ、大蔵省が研究開発費の承認を渋ったからである⁹¹。当時、イギリス経済は停滞していた。労働党のヒーリー（Denis Healey）国防相が 1965-66 年にかけて実施した「防衛計画見直し」では、1969-70 年までに 20 億ポンドの国防支出を削減するという目標が設定され、これは前保守党政権が計画した 1969-70 年予算の 16%削減を意味していた⁹²。これを実現するために、CVA-01 の建造を中止する方針が決まったのである。見直しでは、「空母と艦載機が不可欠な作戦は 1 種類しか存在しない。地上発進のエア・カバーの範囲外において精強な敵対勢力を前に部隊を上陸、撤退させるときである。」と述べられている⁹³。

CVA-01 の建造が中止されたことにより、代わりに役割を浮上させたのが地上発進の戦闘機であった。当初の「島嶼戦略」においては、開発中の TSR-2 長距離戦術爆撃機を運用することが考えられていた⁹⁴。しかし、TSR-2 は開発経費が高額であったことから、1965 年 4 月の閣議で開発中止が決定された⁹⁵。

TSR-2 の代替機として着目されたのは、アメリカ製の F-111A 戦闘機であった。1966 年、イギリスはアメリカ政府より F-111A 戦闘機を 50 機購入することに関して検討を開始した。イギリスは、「軍事的任務を遂行するとともに、世界の安定に貢献しうるほどの軍事大国であり続けるため」に F-111A 戦闘機が必要なのであった。この戦闘機は、偵察・戦術攻撃能力を備えたものであった⁹⁶。行動範囲は次の図に示すとおりであり、「スエズ以東」の大部分を収めていた。



図：F-111A 戦闘機の行動範囲⁹⁷

空軍は、「スエズ以東」において F-111A 戦闘機は空母を代替しうるものと考えていた。例えば、排水量 24,000 トンの空母はバッカニア爆撃機 7機と戦闘機 12機しか積載できず、攻撃能力の点では F-111A 戦闘機 3機と同等と評価されていた。そのうえ、空母の移動には時間がかかるのに対し、戦闘機は迅速に移動できる点が強調された⁹⁸。

しかし、依然としてイギリス経済は振るわず、海外駐留軍の経費は負担となっていた。1968年1月、ウィルソン (Harold Wilson) 首相は下院において「スエズ以東」に駐留するイギリス軍を 1971年末までに完全撤退することを正式に発表した⁹⁹。「スエズ以東」撤退宣言と並んで、アメリカから F-111A 戦闘機を 50機調達するという計画の中止も発表された¹⁰⁰。F-111A 戦闘機は、イギリスの「スエズ以東」における役割の象徴であり、海外同盟国に対する誠意の象徴でもあったと考えられていた。F-

111A 戦闘機がなくては、イギリスがヨーロッパ域外の紛争に介入する能力を保有していると主張するのは困難であったと言われる¹⁰¹。

ただし、1968年1月にイギリスが行った撤退宣言は、実際には予定どおりには履行されなかった。1971年末までには主要部隊を引き上げ、兵員数は削減されたものの、実際にはイギリスは「スエズ以東」の各地に拠点を残しており、軍事プレゼンスの地理的範囲はほとんど縮小されていなかった。それらの部隊の大部分が撤退するのは1970年代半ばであるが¹⁰²、その後もなお香港、ブルネイなどへの駐留は続いた。

イギリスが駐留軍を大きく削減したマレーシア・シンガポールにおいては、1968年以降に多国間の安全保障協力が進展していった。オーストラリア・ニュージーランドを含めた5カ国による協力が模索され、その中で統合防空システム（Integrated Air Defence System: IADS）が構築された。IADSの司令官は外部からの突然の攻撃に際しては5カ国から割り当てられた戦力を運用する非常権を与えられていた¹⁰³。IADSの主力となったのは、オーストラリアが提供したミラージュ戦闘機2個飛行隊であった。イギリスは、シンガポールからの要請にもかかわらず¹⁰⁴、IADSには戦闘機を提供せず、司令部要員のみの参加にとどまった。少なくとも供出兵力のみを見る限り、英豪の主従は逆転したといってもよい。イギリスの世界への関与は、縮小していくこととなったのである。

おわりに

本稿では、イギリスが帝国防衛という旧来からの目的を達成するために、エア・パワーという新しい手段をどのように活用してきたかを論じてきた。イギリスは伝統的には「海の帝国」であったが、本稿が分析対象とした1918年から68年までの間には、エア・パワーを有効に活用し、帝国防衛の一助として運用しており、「空の帝国」としての様相を呈していた。その過程をみると、時代に応じてエア・パワーの位置づけは移り変わってきた。

戦間期におけるイギリス空軍の主な役割は帝国の治安維持であり、中

東の委任統治領やアフリカの植民地における部族民の反乱を鎮圧することが課題であった。この時期には帝国に対する脅威は対内的なものであり、いわば「帝国の中における安全」が強く意識されていた。ただ、この時期にイギリス空軍が対処した相手はエア・パワーを有しておらず、本国での運用に適さない陳腐化された航空機でも十分に役割を果たしうるものであった。そのことは、コストの低減にもつながった。「空からの統治」の有効性についてはさまざまな見解があるが、少なくとも都市部において機能しなかったのは確実である。

第二次世界大戦において日本、イタリアから東南アジアや北アフリカの帝国が脅かされ、また戦後にソ連のグローバルな脅威が認識されるようになるにつれて、「帝国の外からの安全」の要請が高まっていった。ここでは、対抗する勢力が近代的な戦力を有していたため、イギリス側もジェット機や核戦力などの近代的なエア・パワーを造成する必要に迫られ、このことが衰退期にあったイギリスにとってさらに負担として押し掛かることになる。また、アジア・アフリカ諸国に脱植民地化の波が訪れたことは、エア・パワーの能力発揮の基盤である航空基地や空母の寄港地を減らすこととなり、その行動範囲を狭めることを意味した。特に、中東がエア・パワーの「拠点」から「障壁」へと転化したことの意味は大きかった。

やがて、コモンウェルス諸国においてエア・パワーの造成が進むにつれ、これらの国々もイギリス帝国防衛の上で一定の役割を果たすようになった。たとえば、オーストラリア、ニュージーランドはマラヤ非常事態に空軍を派遣した。オーストラリアはイギリスの撤退後に東南アジア防空のための主戦力を提供した。これらは、「帝国による安全」と言うことができよう。すでに第二次世界大戦中からコモンウェルス諸国の航空要員によるイギリスへの協力は実施されてきたが¹⁰⁵、エア・パワーを提供できるようになったのはコモンウェルス諸国において本格的に防衛力の造成が進んだ第二次世界大戦後になってからであった。

本稿は、イギリスという斜陽の老大国の、しかも帝国防衛という古色

蒼然とした活動を分析したが、21世紀の「新しい戦争」にも通底するところがある。たとえば、政治的にハードルが低い手段としての空爆の選択、非国家主体に対するエア・パワーの有効性と限界、作戦地域において展開拠点を提供する近隣国の重要性、友好国によるバードン・シェアリングなどである。もちろん、これらに対してイギリスの例が確かな答えを提供しているとまでは断言できないが、少なくとも重要な参照事例の一つにはなる。

このうち、非国家主体に対するエア・パワーの有効性と限界については、戦力の質的優位が必ずしも成果に結びつくとは言い難い点において、興味深い問題である。エア・パワーを有しない勢力も、戦間期の頃から、原始的な形態ではあるが被害局限策を講じてきたのである。

なお、イギリスにおいてエア・パワーは軍種間の政治力学とも密接に関連してきた。戦間期においては、帝国防衛という任務は独立後間もない空軍の存在意義を正当化するとともに、エア・パワーが帝国防衛を低コストに実施することに寄与した面もあった。空母が登場した後は、海軍もエア・パワーをめぐるアクターの一員となり、防衛力整備をめぐる海軍・空軍の確執が顕在化した場面もあった。ことに海軍は、空母を維持するために「スエズ以東」の役割を強調してきた。エア・パワーの役割の模索は、各軍種の立場の正当化・強化という思惑とも密接に関連しているのである。

¹ Katherine C. Epstein, "Imperial Airs: Leo Amery, Air Power and Empire, 1873-1945," *Journal of Imperial and Commonwealth History*, Vol. 38, No. 4, December 2010, pp.571-572.

² *Ibid.*, p.572.

³ イギリス帝国 (British Empire) は、公式帝国 (自治領 (Dominion)、植民地、保護領、委任統治領など) と非公式帝国 (経済的影響力が強い地域) から構成される。

⁴ このような立場から著されたイギリス帝国史研究として、Jeremy Black, *The British Seaborne*

Empire, Yale University Press, 2004 がある。

⁵ James S. Corum, “The RAF in imperial defence, 1919-1956,” in Greg Kennedy ed., *Imperial Defence: The old world order 1856-1956*, Routledge, 2008, pp. 152-175.

⁶ ジャクソン (Ashley Jackson) によれば、イギリス帝国史研究者の多くが 1956 年のスエズ危機よりも 1968 年の「スエズ以东」撤退決定を帝国終焉の節目と見なしている。Ashley Jackson, “Imperial defence in the post-imperial era,” in Kennedy ed., *Imperial Defence*, p. 311.

⁷ David E. Omissi, *Air Power and Colonial Control: The Royal Air Force 1919-1939*, Manchester and New York: Manchester University Press, 1990.

⁸ Phillip Darby, *British Defence Policy East of Suez 1947-1968*, Oxford University Press, 1973.

⁹ John Darwin, *The Empire Project: The Rise and Fall of the British World-System 1830-1970*, Cambridge and New York: Cambridge University Press, 2009; Judith M. Brown and Wm. Roger Louis eds., *The Oxford History of the British Empire: Volume IV: The Twentieth Century*, Oxford: Oxford University Press, 2010; 佐々木雄太編著『世界戦争の時代とイギリス帝国』ミネルヴァ書房、2009 年。

¹⁰ Peter Gray, “British Air Power from Potential to Fully Fledged Service, 1914-45,” *The RUSI Journal*, Vol. 159, No. 4, August/September 2014, pp. 37-40.

¹¹ Michael Paris, “Air Power and Imperial Defence,” *Journal of Contemporary History*, Vol. 24, No. 2, April 1989, p. 209.

¹² Corum, “The RAF in imperial defence,” p. 154.

¹³ なお、イギリスが航空機を初めて対反乱作戦に投入したのは、1916 年のスーダン反乱であった。このとき、イギリスが投入した 4 個飛行隊はダルフルでの反乱を鎮圧するのに主導的な役割を果たした。Anthony Clayton, *The British Empire as a Superpower, 1919-39*, Athens: The University of Georgia Press, 1986, p. 79.

¹⁴ Darwin, *The Empire Project*, p. 380.

¹⁵ Mark Jacobsen, “Only by the Sword: British Counter-Insurgency in Iraq, 1920,” *Small Wars and Insurgencies*, Vol. 2, Issue 2, 1991, p. 323.

¹⁶ *Ibid.*, pp. 326-327.

¹⁷ *Ibid.*, p. 352.

¹⁸ *Ibid.*, p. 357.

¹⁹ Omissi, *Air Power and Colonial Control*, p. 25.

²⁰ Cabinet.70(21), “Conclusions of a Meeting of the Cabinet held at 10, Downing Street, S.W., on Thursday, 18th August, 1921, at 11.30 a.m.,” CAB23/26, The National Archives, Kew (hereafter referred to as TNA).

²¹ Jacobsen, “Only by the Sword,” p. 359.

²² Omissi, *Air Power and Colonial Control*, p. 26.

²³ Corum, “The RAF in imperial defence,” p. 155.

²⁴ *Ibid.*, p. 154.

²⁵ Epstein, “Imperial Aairs,” p. 579.

²⁶ Paris, “Air Power and Imperial Defence,” p. 209.

²⁷ Omissi, *Air Power and Colonial Control*, p. 211.

²⁸ Basil Liddell Hart, *The British Way in Warfare*, London: Faber&Faber Limited, 1932, pp. 139-161.

²⁹ Corum, “The RAF in imperial defence,” p. 155.

³⁰ Anthony Clayton, “‘Deceptive Might’: Imperial Defence and Security, 1900-1968,” Judith M. Brown and Wm. Roger Louis eds., *The Oxford History of the British Empire: Volume IV: The Twentieth Century*, Oxford University Press, 2010, p. 292.

³¹ 渡辺正志「中東のイギリス帝国」佐々木雄太編著『世界戦争の時代とイギリス帝国』ミネルヴァ書房、2009 年、150 頁。

³² Corum, “The RAF in imperial defence,” p. 156.

³³ Martin Van Creveld, *The Age of Airpower*, Public Affairs, 2011, p. 347. (マーチン・ファン・クレフエルト『エア・パワーの時代』源田孝監訳、芙蓉書房出版、2013 年、420 頁。

- ³⁴ Anthony Clayton, “‘Deceptive Might’: Imperial Defence and Security, 1900-1968, Brown and Louis eds., *The Oxford History of the British Empire: Volume IV*, pp. 287-290.
- ³⁵ Corum, “The RAF in imperial defence,” pp. 156-157.
- ³⁶ 渡辺正志「中東のイギリス帝国」150頁。
- ³⁷ Clayton, “‘Deceptive Might,’” p. 283.
- ³⁸ Corum, “The RAF in imperial defence,” p. 157.
- ³⁹ *Ibid.*, p. 168.
- ⁴⁰ *Ibid.*, p. 159.
- ⁴¹ *Ibid.*, p. 159. スペインやイタリアは航空機から毒ガスを投下したと言われる。
- ⁴² Clayton, “‘Deceptive Might,’” pp. 287-290.
- ⁴³ 佐々木「世界大戦の時代とイギリス帝国」佐々木編著『世界戦争の時代とイギリス帝国』12頁。
- ⁴⁴ Keith Jeffery, “The Second World War,” in Brown and Louis eds., *The Oxford History of the British Empire, Volume IV*, p. 327.
- ⁴⁵ Michael Blackwell, *Clinging to Grandeur: British Attitudes and Foreign Policy in the Aftermath of the Second World War*, Greenwood Press, 1993, pp. 3-4.
- ⁴⁶ CAB81/46, PHP(45)29(0)Final, “The security of the British empire: report by the Post-Hostilities Planning Staff for the Chiefs of Staff Committee [Extract],” 29 June 1945, *British Documents on the End of Empire (BDEEP), Series A, Volume 1, Imperial Policy and Colonial Practice 1925-1945, Part I*, HMSO, 1996, No. 43.
- ⁴⁷ CAB66/65, WP(45)256, “Defence of the Middle East: War Cabinet memorandum by Mr Eden,” 13 April 1945, *BDEEP, Ser. A, Vol. 1, Part I*, No. 42; 細谷雄一「冷戦時代のイギリス帝国」佐々木編著『世界戦争の時代とイギリス帝国』96-97頁。
- ⁴⁸ Simon Ball, “Bomber Bases and British Strategy in the Middle East, 1945-1949,” *Journal of Strategic Studies*, Vol. 14, No. 4, December 1991, p. 519.
- ⁴⁹ *Ibid.*, p. 520.
- ⁵⁰ Corum, “The RAF in imperial defence,” p. 167.
- ⁵¹ Richard Moore, “A Proliferation of Royal Air Force: Bombers and Bombs Down Under, 1954-63,” *The Nonproliferation Review*, Vol. 21, No. 2 (2014), p. 171.
- ⁵² Ball, “Bomber Bases and British Strategy in the Middle East,” p. 530.
- ⁵³ Panagiotis Dimitrakis, “British Diplomacy and the Decline of CENTO,” *Comparative Strategy*, Vol. 28, No. 4, 2009, pp. 318-319.
- ⁵⁴ Jeffrey R. Macris, *The Politics and Security of the Gulf: Anglo-American hegemony and the shaping of a region*, Routledge, 2010, p. 91.
- ⁵⁵ Corum, “The RAF in imperial defence,” p. 169.
- ⁵⁶ 「スエズ以東」とは、シンガポール基地を中心として、香港、アデン、アフリカ東海岸のモンバサにあるイギリス軍基地を結ぶインド洋を中心とした地域のことである。芝崎祐典「世界的影響力維持の試み—スエズ以東からの撤退とイギリスの中東政策」木畑洋一・後藤春美編著『帝国の長い影—20世紀国際秩序の変容』ミネルヴァ書房、2010年、71頁。
- ⁵⁷ Darby, *British Defence Policy East of Suez 1947-1968*, pp. 122-124.
- ⁵⁸ David French, “Duncan Sandys and the Projection of British Power after Suez,” *Diplomacy & Statecraft*, Vol. 24, No. 41, 2013, p. 52.
- ⁵⁹ CC(59)20th Conclusions, “Conclusions of a Meeting of the Cabinet held at 10 Downing street, S. W. 1, on Wednesday, 25th March, 1959, at 11.30 a.m.,” CAB128/33, TNA.
- ⁶⁰ Cihat Goktepe, “The ‘Forgotten Alliance’? Anglo-Turkish Relations and CENTO, 1959-65,” *Middle Eastern Studies*, Vol. 35, No. 4, 1999, p. 106.
- ⁶¹ *Ibid.*, p. 125.
- ⁶² Moshe Gat, “Anatomy of decline: Anglo-Soviet competition in the Middle East, 1956-67,” *Israel Affairs*, Vol. 19, No. 4, 2013, p. 617.

- ⁶³ イギリスは軍と警察を投入してその対処にあたり、「非常事態」はマラヤ独立後の1960年7月まで継続した。この経緯は、木畑洋一『帝国のたそがれ—冷戦下のイギリスとアジア』東京大学出版会、1996年、第2部を参照。
- ⁶⁴ C.P.(48)171, “The Situation in Malaya: Memorandum by the secretary of state for the colonies,” 1 July 1948, CAB129/28, TNA.
- ⁶⁵ Corum, “The RAF in imperial defence,” p. 171.
- ⁶⁶ *Ibid.*, p. 172.
- ⁶⁷ Nigel Ashton, “Britain and the Kuwaiti Crisis, 1961,” *Diplomacy and Statecraft*, Vol. 9, No. 1, March 1998, p. 166.
- ⁶⁸ *Ibid.*, p. 168.
- ⁶⁹ David French, “Duncan Sandys and the Projection of British Power after Suez,” *Diplomacy & Statecraft*, Vol. 24, No. 41, 2013, p. 47.
- ⁷⁰ 航空機の電波を封じし、飛行計画を出さず、努めて高い高度を飛行し、民間航空便と同一の航空路を飛行するというものであった。これは、スーダン、トルコ政府がイギリスの軍事行動を知らなかったと主張できるようにするためであった。 *Ibid.*, pp. 48-49.
- ⁷¹ COS(61)378, “Report by the Commander-in-Chief Middle East on Operations in Support of the State of Kuwait in July 1961,” 18 October 1961, DEFES/118, TNA.
- ⁷² Chin Kin Wah, *The defence of Malaysia and Singapore: The transformation of a security system, 1957-1971*, Cambridge University Press, 1983, p. 64.
- ⁷³ Darby, *British Defence Policy East of Suez 1947-1968*, p. 233.
- ⁷⁴ Alexander Nicholas Shaw, “British counterinsurgency in Brunei and Sarawak, 1962-1963: developing best practices in the shadow of Malaya,” *Small Wars & Insurgencies*, Vol. 27, No. 4, 2016, p. 712.
- ⁷⁵ Darby, *British Defence Policy East of Suez 1947-1968*, p. 233.
- ⁷⁶ Ian Speller, “The Royal Navy, Expeditionary Operations and the End of Empire, 1956-75,” in Greg Kennedy ed., *British Naval Strategy East of Suez, 1900-2000: Influences and actions*, Frank Cass, 2005.
- ⁷⁷ French, “Duncan Sandys and the Projection of British Power after Suez,” pp. 43-44.
- ⁷⁸ *Ibid.*, p. 47.
- ⁷⁹ *Ibid.*, p. 47.
- ⁸⁰ *Ibid.*, p. 48.
- ⁸¹ Goktepe, “The ‘Forgotten Alliance’?,” p. 126; Dimitrakis, “British Diplomacy and the Decline of CENTO,” p. 319.
- ⁸² “A Comparison of Land-Based and Carrier-Borne Strike Force Capabilities in Limited War in 1970-1980,” February 1963, AIR8/2354, TNA.
- ⁸³ Speller, “The Royal Navy,” p. 184.
- ⁸⁴ Carrington to Minister of Defence, “The Island Strategy,” 9 January 1963, AIR20/11423, TNA.
- ⁸⁵ “Report of Enquiry into Carrier Task Force,” 22 April 1963, AIR8/2354, TNA.
- ⁸⁶ CC(63)50th Conclusions, “Conclusions of a Meeting of the Cabinet held at Admiralty House, S. W. 1, on Tuesday, 30th July, 1963, at 11.30 a.m.,” CAB128/37, TNA.
- ⁸⁷ Ashley Jackson, “Imperial defence in the post-imperial era,” in Kennedy ed., *Imperial Defence*, p. 311.
- ⁸⁸ Anthony Gorst, “CVA-01: A case study in innovation in Royal Navy aircraft carriers, 1959-1966,” in Richard Harding ed. *The Royal Navy, 1930-2000: Innovation and Defence*, Frank Cass, 2005, pp. 180-182.
- ⁸⁹ *Parliamentary Debates: House of Commons*, Ser. 5, Vol. 682, 30 July 1963, col. 237.
- ⁹⁰ Chief of the Defence Staff to First Sea Lord, untitled, 6 April 1964, ADM1/29044, TNA.
- ⁹¹ Gorst, “CVA-01,” p. 183.
- ⁹² *Statement on the Defence Estimates 1966: Part I: The Defence Review*, Cmnd. 2901, HMSO, 1966, p. 1.
- ⁹³ Cmnd. 2901, pp. 9-10.
- ⁹⁴ “A Comparison of Land-Based and Carrier-Borne Strike Force Capabilities in Limited War in 1970-1980,” February 1963, AIR8/2354, TNA.
- ⁹⁵ CC(65)20th Conclusions, “Conclusions of a Meeting of the Cabinet held at 10 Downing Street, S. W. 1,

on Thursday, 1st April, 1965, at 10 a.m.,” CAB128/39, TNA.

⁹⁶ OPD(66)39, “The F111A Option: Memorandum by the Secretary of State for Defence,” 8th February 1966, CAB148/27, TNA.

⁹⁷ 1万ポンドの兵装（通常兵器）をした場合に戦術攻撃をしうる範囲図である。Appendix 3 to Annex A to OPD(66)39, “The F111A Option: Memorandum by the Secretary of State for Defence,” 8th February 1966, CAB148/27, TNA より作成。

⁹⁸ Eric J. Grove, *Vanguard to Trident: British Naval Policy since World War Two*, Naval Institute Press, 1987, p. 272.

⁹⁹ *Parliamentary Debates: House of Commons*, Ser. 5, Vol. 756, 16 January 1968, col. 1580.

¹⁰⁰ *Ibid.*, col. 1583.

¹⁰¹ Saki Dockrill, *Britain's Retreat from East of Suez: The Choice between Europe and the World?*, Palgrave Macmillan, 2002, p. 212.

¹⁰² 篠崎正郎 『『引き留められた帝国』としての英国—コモンウェルスからの撤退政策、1974-75年』『国際政治』第164号、2011年2月。

¹⁰³ Carlyle A. Thayer, “The Five Power Defence Arrangements: The Quiet Achiever,” *Security Challenges*, Vol. 3, No. 1, February 2007, p. 81.

¹⁰⁴ MO25/2/2, “Record of official talks in Singapore on 27th July, 1970 between the Secretary of State for Defence & Mr. Lee Kuan Yew,” DEFE25/239 (also in FCO24/645, FCO46/622), TNA.

¹⁰⁵ Moore, “A Proliferation of Royal Air Force,” p. 170.