論 説

ブリティッシュ・コモンウェルス航空訓練計画と航空機供給問題 福士 純*

Aircraft Supply in the British Commonwealth Air Training Plan By JUN FUKUSHI

This article explores the supply of training aircraft in the British Commonwealth Air Training Plan (BCATP) and Canada's roles in this project, focusing on the structures of arms transfer between the United Kingdom, the United States, and Canada, as well as sentimental and military ties within the British Commonwealth. The BCATP was organised by the United Kingdom, Canada, Australia, and New Zealand, and trained 140,000 pilots and aircrews, mainly in Canada, during World War II. For this project, it was crucial that a steady supply of training aircraft was obtained for the training schools, and Canada took a leading role in developing this aircraft. This article first examines the establishment of the BCATP and its training programmes, followed by an analysis of the aircraft supply scheme. Lastly, it considers the increase in supply of aircraft and engines from the United States after the Air Training Conference in 1942. In conclusion, the BCATP made a great contribution to strengthening British air power as well as forging the sentimental tie between Britain and the three dominions. It was, moreover, Canada that underpinned this project with economic and military support from the United States. Therefore, Canada's aircraft supply in the BCATP not only strengthened the integration of the Commonwealth through the joint training programme but also dissolved it by forming a closer relationship between Canada and the United States.

1 はじめに

1939年9月26日、イギリス首相チェンバレン(A.N. Chamberlain)からドミニオンの各首相宛に一通の電信が送付された。その電信にて語られたのは、イギリス本国とドミニオンによる航空戦力強化の必要性である。電信が送られた1939年9月に始まった第二次世界大戦の緒戦におけるドイツ航空戦力の強さを目の当たりにしたイギリス戦時内閣は、これに対抗するための航空戦力の増強、そしてその手段としての本国・ドミニオン一体となっての大規模な航空訓練の必要性を訴えたのである10。

このチェンバレンの呼びかけに応じたドミニオン、そしてイギリス本国によって開始さ

^{*}岡山大学学術研究院社会文化科学学域教授(Professor, Academic Field of Humanities and Social Sciences, Okayama University)

¹⁾ Library and Archives Canada, MG26-J1, William Lyon Mackenzie King Papers, Vol.264, pp.224789-224797, 1939/9/26, A.N. Chamberlain to King.

れることになったのが、ブリティッシュ・コモンウェルス航空訓練計画(British Commonwealth Air Training Plan: BCATP)である $^{2)}$ 。BCATPは、1939年12月から1945年3月までの間に、イギリス、カナダ、オーストラリア、ニュージーランドを中心に行われた航空訓練計画であり、総額 22 億ドルの巨費を投じて行われたこの訓練計画を通して、イギリス本国やドミニオン出身の 13 万 8000 人の航空兵が訓練を受けた 3 0。そして訓練修了後に、彼らは戦地へと派遣されたのであり、こうした航空兵の育成はイギリスの航空戦力の増強、さらには連合国の勝利に貢献することとなったのである。

こうした本国とドミニオンによる大規模な航空訓練が行われるにあたって、その訓練の場として選定され、そしてBCATPの運営を実質的に担ったのがカナダである。第二節にて詳述するように、カナダは1920年代からイギリスによって航空訓練に適した土地とみなされていた。それは、カナダがイギリスに比して領土が広く、訓練用地の確保が容易であること、「敵国」からの攻撃に晒される危険性が低いこと、そして何よりも訓練に用いる航空機の供給が容易なためであった4。カナダでは、第一次大戦期から航空機の製造が開始され、イギリスやアメリカ合衆国からの生産技術の移転を通して着実な発展を遂げていた50。そのため、カナダ内での航空機の調達が可能なだけでなく、イギリス、そしてアメリカ合衆国と近接しているがゆえに、他のドミニオンよりも両国からの航空機の輸入が容易であると考えられたのである6。大規模な航空訓練を行う上で、訓練に用いられる航空機の供給は不可欠であり、カナダはBCATPを実施するために6年間で1万機以上の練習機を生産、輸入して計画を支えたのである。

このようなBCATPにおけるカナダの航空機供給の問題は、BCATPを実施する上で重要な役割を果たしたと考えられるにもかかわらず、従来の研究においてほとんど見過ごされてきた⁷⁾。従来のBCATPに関する研究は、BCATPの設立60周年を記念してその意義を概観

²⁾ BCATP の名称に関して、これは本来はコモンウェルス内で行われた全ての航空訓練計画の総称であり、本稿にて対象とするカナダでの訓練計画の正式名称は、「カナダにおけるパイロットと航空整備士の訓練とその関連業務に関する協定(Agreement Relating to the Training of Pilots and Aircraft Crews in Canada and Their Subsequent Service)」であるが、同時代においても本稿で取り扱うカナダでの訓練計画を指してBCATPと呼ぶことが一般的である。それゆえ本稿では、BCATPの呼称を用いる。また南アフリカは、独自の航空訓練計画を行ったため、本計画には不参加だった。Milberry and Halliday [1990] p.29; Marshall [2000] pp.271-272.

³⁾ Johnston [2015] p.904; Granatstein and Oliver [2011] p.64.

⁴⁾ LAC, MG26-J1, King Papers, Vol.264, pp.224789-224797, 1939/9/26, Chamberlain to King.

⁵⁾ カナダにおける航空機産業の発展と英加間の武器移転の様相について、福士 [2016]。

⁶⁾ The National Archives, Kew, AIR20/333, Dominion Training Scheme, Aircraft and Personnel Requirements, Notes of a Special Meeting Held at the Air Ministry on Saturday 23rd, September, 1939, p.2.

⁷⁾ この問題を扱う唯一の研究は、ホールの研究である。しかし、ホールの研究は第二次大戦期における航空機を含む様々な軍需品の供給の問題を取り上げており、航空機やエンジンの供給について詳細には検

したマーシャルの研究がある一方、大半の研究はその訓練内容や訓練計画の開始に至る英加間の外交交渉の解明に専心してきた⁸⁾。また第二次大戦期におけるカナダの航空機産業に関する研究は、カナダ航空機産業とBCATPの関連を断片的にしか説明していない⁹⁾。BCATPを通して、カナダは英米加の「北大西洋三角形」内における航空機やその生産技術の移転における重要な一角を占めていたのであり、この構造内でのカナダの役割については解明される必要がある。

他方で、文化史の観点からBCATPを検討したジョンストンは、BCATPで訓練を受けたドミニオン出身のパイロットのナショナル・アイデンティティとブリティッシュネスの関係性に注目する¹⁰⁾。こうした従来とは異なる観点からのBCATPに関する研究は、近年研究が蓄積されるブリティッシュ・ワールドの枠組みからBCATPを再検討する可能性を提示している¹¹⁾。BCATPの訓練の場にて、イギリスやドミニオンの航空兵は、ドイツや日本といった共通の敵に立ち向かうべく共に訓練を行うことでその一体性を高めたが、航空訓練を進める上で不可欠な訓練学校への航空機の供給は、そうした航空兵達が訓練を行うための基盤を提供するものであり、そうした航空機の供給と航空訓練の安定的運営がコモンウェルスの感情的、軍事的紐帯の強化にいかに寄与したかは検討の余地があるだろう。

本稿は、研究史において十分に考察されてこなかった、第二次大戦期の英米加内における兵器や技術移転の構造、そしてコモンウェルスの感情的、軍事的一体性の強化という二つの観点からBCATPにおける航空機供給の問題について、運営の主体となったカナダの対応を中心に検討を試みる。第二節では、BCATP開始の経緯とその訓練内容について説明することでBCATPの意義とその概要を理解する。第三節では、BCATPの開始にあたって想定された航空機供給案とその供給体制について考察する。第四節では、1942年以降の航空機供給における変化とそれを支えたアメリカからの航空機、エンジンの供給について検討する。こうした点を分析するために、本稿はイギリス国立文書館(The National Archives, Kew)所蔵のイギリス航空省文書や、カナダ国立文書館(Library and Archives Canada)所蔵のカナダ防衛省や外務省、軍需品補給省のBCATP関連文書を主たる史料として用いる。

討がなされていない。Hall [1955].

⁸⁾ Marshall [2000]; Hatch [1983]; Steacy [1970]; Granatstein [1975]; Fedorowich [2015]. これ以外に、BCATPに関わった退役軍人の回想を元にした著作がある。Dunmore [1994]; Turner [2002].

⁹⁾ Fortier [1990]; Auger [2006]. またカナダの航空機産業に関する概説として、Molson and Taylor [1982].

¹⁰⁾ Johnston [2015].

¹¹⁾ 我が国におけるブリティッシュ・ワールド論に関する研究として、竹内 [2019]。

2 BCATP開始の経緯と訓練内容

(1) BCATP以前の英加航空訓練計画

イギリスとドミニオンによる共同での航空訓練計画は、BCATPから始まったものではなかった。イギリス政府は、1935年3月に再軍備を宣言し、兵器生産の拡大を開始した。中でも重視された航空機の増産に合わせて、それを操縦するパイロットの育成が必要となった。このパイロットの育成を図るために、イギリス政府は国内だけでなく、カナダでの航空訓練を検討した。このとき、イギリスからカナダに航空訓練に関して二つの提案がなされた。その提案の一つ目は、イギリス空軍によるカナダでの募兵と訓練である。イギリス航空省は、新設する航空訓練学校の一部をカナダに作るべきと提案し、イギリス空軍によるコモンウェルス内における空軍戦力の垂直的統合強化とイギリス空軍の影響力拡大を図ろうとした。提案の二つ目は、カナダ空軍によるイギリス空軍兵の訓練である。1935年11月にイギリスによって提案された「カナダでの訓練計画(Trained in Canada Scheme)」では、カナダ空軍独自の訓練プログラムの下で十数名程度のイギリス空軍兵士の訓練を行うよう要請されたのである120。

この二つのイギリスからの提案に対して、カナダは前者を拒絶する一方、後者を容認する姿勢を示した。前者の提案に関して、カナダ首相キング (W.L.M. King) らカナダの自治権を重視する人々は、カナダ領内にイギリスの軍事施設が建設されることはカナダ兵の訓練の妨げとなるだけでなく、イギリスが他国と戦争となった際、カナダの意思に関係なく戦争に巻き込まれる恐れがあるという点から主権の侵害であると考えた¹³⁾。

こうしたイギリスからカナダへの航空訓練の提案は1938年にもなされたが、カナダは1935年時の提案と全く同じ対応を取った。1938年5月に、イギリス航空省の特別顧問のワイア(W.R. Weir)が、カナダでの航空機工場設立のための視察団としてオタワを訪問した。その際、彼はキングと会談し、カナダでのパイロットの募兵と訓練施設の建設をキングに要求した。これに対してキングは、1938年7月1日のカナダ下院での演説にてカナダ政府はイギリス政府が所有、管理する訓練施設がカナダ内に建設されることに反対し、カナダは「防衛面での自治」という観点からイギリス空軍の統制を受け入れないという姿勢を示したのである¹⁴。

しかし、キングは航空訓練自体には否定的ではなく、上記の下院での演説の4日後の1938年7月5日に、後にカナダ空軍の最高司令官となるクロイル(G.M. Croil)に対して航

¹²⁾ Hatch [1983] p.6; Milberry and Halliday [1990] p.25.

¹³⁾ Granatstein [1975] p.44; Milberry [1979] p.195.

¹⁴⁾ House of Commons, Canada, Debates, 1938, pp.4526-4527.

空訓練について検討するための会議の招集を指示した。この会議にてクロイルが示したのは、カナダにおける既存の訓練施設はカナダ空軍兵を訓練するので手一杯だが、練習機や教官、整備士を増加させることで年間50名以内であればカナダ空軍の指導の下でイギリス兵の受け入れが可能という考えであった¹⁵⁾。この提案をイギリスの航空大臣ウッド(K. Wood) は受諾し、1939年4月に英加間でイギリス空軍のパイロットに対する中・上級訓練を提供する航空訓練協定が締結されたのである¹⁶⁾。このように、イギリスによって訓練の場として選定されたカナダは、航空訓練への協力によるコモンウェルス内の軍事的紐帯を強めるという点には一定の理解を示しつつも、自治の維持という点からイギリス空軍を頂点とする帝国防衛体制に従属的に組み込まれることには一貫して反対したのである。

(2) リバーデイル卿の訪加とBCATP協定の締結

1939年9月1日、ドイツはポーランドに侵攻し、これを受けてイギリス、そしてオーストラリア、ニュージーランドは9月3日に、その一週間後の9月10日にカナダがドイツに宣戦布告した。前節で検討したように、戦争前から英加を中心にイギリスとドミニオンによる航空訓練計画は検討されていたが、戦争の開始によって航空訓練計画はコモンウェルスにとっての喫緊の課題となったのである。

イギリス航空省は、カナダの対独宣戦と同日の1939年9月10日にカナダ空軍主導による年間50人のパイロットの訓練数を開戦2、3年後には2000人に増加させることを決定し、駐英カナダ代表のマッシー(V. Massey)、駐英オーストラリア代表のブルース(S.M. Bruce)、駐英ニュージーランド代表のジョーダン(W.J. Jordan)らと協議を行った。この協議にて、従来の英加での共同訓練にオーストラリアやニュージーランドを加えることが提案され、この提案に基づいて本稿の冒頭にて言及したように、チェンバレンからドミニオン首相に対して航空訓練計画への参加が要請されたのである¹⁷⁾。

こうしたイギリスでの議論の一方で、訓練地となるカナダでも航空訓練に関する議論が進んでいた。 開戦前の1939年8月26日、キングは総督トウィーズミュア卿(Lord Tweedsmuir)にイギリスの開戦時には英仏を支えるべくカナダも参戦すると報告を行った。このカナダによる参戦にあたって、キングが着目したのが航空訓練である。カナダ内での航空訓練は、死傷者を最小限にすることでフランス系住民が反対する徴兵制の議論を回

¹⁵⁾ Hatch [1983] pp.8-9.

¹⁶⁾ Granatstein [1975] p.44. しかし、第二次大戦の開戦までにこの訓練計画に参加するためのイギリス空軍兵がカナダに派遣されることはなかった。Steacy [1970] p.18.

¹⁷⁾ Granatstein [1975] p.45; Hatch [1983] pp.12-14.

避するだけでなく、イギリス系住民が望む帝国に対する戦争貢献が可能になると考えられたのである。こうしたキングによる航空訓練計画支持の見解は、チェンバレンによるカナダでの航空訓練計画の要請によって具体化されていくこととなったのである¹⁸⁾。

チェンバレンの要請を受け入れたカナダ、オーストラリア、ニュージーランド、そしてイギリスは、航空訓練計画の実施について詳細に検討するために1939年10月末からオタワにて会議を行うことになった。この会議に参加するためのイギリス代表団の団長としてイギリス航空省によって派遣されたのが、カナダでのビジネス経験を有する製鉄業者のリバーデイル卿(Lord Riverdale)であり、このオタワでの会議は基本的に航空省の指示を受けたリバーデイル卿とキングやカナダの閣僚、カナダ空軍の将校達、そしてオーストラリア、ニュージーランドの政府代表の間で進められた19。この会議においても、キングの航空訓練計画に関する見解は基本的には戦前のそれと変らなかった。キングが提案するのは、カナダ空軍管理の下での訓練計画の実施であり、カナダの戦争貢献のあり方についてはカナダで決定するという立場を買いたのである20。

しかし、本会議においてより大きな問題となったのが、費用負担の問題であった。5万4000人の教官や整備士等を雇用し、3500機の練習機を調達するための総費用は6億700万カナダドルと見積もられ、イギリスが1億8500万カナダドル、オーストラリアが3900万カナダドル、ニュージーランドが2860万カナダドル、そして残りの3億5400万カナダドルをカナダが支払うこととなった²¹⁾。しかし、このイギリス本国とドミニオンによる費用負担に対する議論は、本航空訓練計画における重大な問題を内包していた。それは、本国・ドミニオンにおける外貨不足の問題である。1938年時において、イギリスによる外貨不足の問題は深刻かつ改善の見込みは立たないと考えられており²²⁾、会議に臨んだリバーデイル卿も、本計画に関する交渉の中で航空省からイギリスの外貨不足による影響を最小にすることが求められていた。そのため、本計画においてイギリスは1億8500万カナダドルの拠出金に相応する額の航空機とエンジンによる現物払いで対応することとなったのである²³⁾。また本訓練計画では、オーストラリアとニュージーランドもカナダドルでの費用負担を求められたが、両ドミニオンともカナダドルの準備が少ないために、カナダに派遣

¹⁸⁾ Steacy [1970] p.7.

¹⁹⁾ Greenhous, Harris, Johnston, and Rawling [1994] p.20.

²⁰⁾ LAC, RG25, Vol.1858A, 1938-72T38, BCATP, Vol.1, 1939/11/28, King to R.A. Eden.

²¹⁾ Greenhous, Harris, Johnston, and Rawling [1994] p.20; Marshall [2000] p.269; TNA, AIR20/338, UK Air Mission, Progress Reports by Lord Riverdale on Training in Canada, 1939/11/6, Riverdale to Wood, p.3.

²²⁾ TNA, AIR20/333, Dominion Training Scheme, Special Meeting on Saturday 23rd, September, 1939, p.4.

²³⁾ TNA, AIR20/338, UKAM, Progress Reports, 1939/11/6, Riverdale to Wood, p.3.

する訓練生の数を減らし、一部の訓練を自領内で行うことでカナダドルの支出を抑えようとした²⁴⁾。

こうした外貨不足の問題は、カナダにとっても大きな障害となった。開戦前において、カナダは国際収支に関して恒常的な対米赤字をイギリスやその他の国から得られる黒字によって相殺していた。しかし、本計画の運営のために必要な資材をアメリカから大量に輸入する一方、ポンドと米ドルの交換が停止されたためにカナダは米ドルを得ることが出来ず、対英貿易黒字をスターリング残高としてロンドンに積み上げなければならなかった²⁵⁾。そのため、米ドル不足に苦しむカナダは、航空訓練を行うための練習機に関してアメリカからの輸入を極力抑えざるを得ず、大半はイギリスからの供給に依存したのである²⁶⁾。

このような訓練計画の運営主体や費用負担に関する議論を経て、1939年12月16日にイギリス、カナダ、オーストラリア、ニュージーランドの間で航空訓練計画についての協定、通称BCATP協定が締結された。カナダは、このBCATP協定に基づいて年間2万8000人の航空兵の訓練を行うこととなったのであり、協定締結の翌日の1939年12月17日にキングがラジオ演説で述べたように、「BCATPへの参加によって、カナダは提供可能である全ての軍事的貢献よりも効果的な勝利への支援を行う」のであった²⁷⁾。しかし、外貨不足のためにBCATPによって使用される航空機の供給をイギリスに依存することは、後述するように、カナダがBCATPを運営していく上で大きな困難を引き起こすこととなったのである。

(3) BCATP における訓練計画

BCATP協定の締結を受けて、カナダ空軍は訓練を開始するための準備に着手した。協定の見積もりでは、年間2万8000人の訓練を行うためには90以上の訓練学校が必要であり²⁸⁾、訓練学校の運営に際して、先に述べたようにカナダは自立性を求めていた。その一方で、ドミニオン空軍は戦地でイギリス空軍と統一行動を取ることになるため、訓練システムや学校での講義の内容はイギリス航空省によって提供されたイギリスの訓練学校のシラバスに準拠するかたちで用意がなされ、図1のように3つの兵種((1)パイロット、(2)

²⁴⁾ TNA, AIR20/338, UKAM, Progress Reports, 1939/11/6, Riverdale to Wood, pp.5-6.

²⁵⁾ Hall [1955] p.219.

²⁶⁾ アメリカは、1939年10月に中立法を修正して交戦国への武器輸出を条件付きで容認したが、その際決済手段として認められたのは現金ないしは地金による決済のみであり、カナダやイギリス、その他のコモンウェルス諸国にとってアメリカからの輸入が困難な状況は続いた。TNA, AIR20/333, Dominion Training Scheme, Extract from New York Herald Tribune, 1939/10/28.

²⁷⁾ Marshall [2000] p.270.

²⁸⁾ Marshall [2000] p.269.

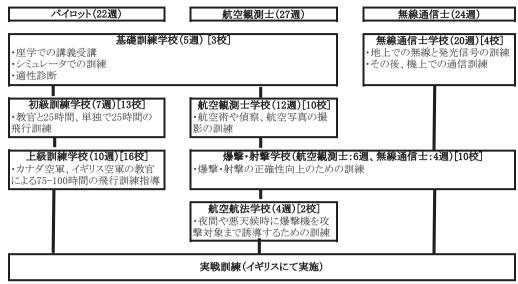


図1 BCATP開始期における訓練体系と使用練習機

使用機種		必要機数	必要エンジン数(スペア含)
初級訓練学校	タイガー・モス、フィンチ	702	936
上級訓練学校	ハーヴァード	720	960
航空観測士学校 航空航法学校 爆擊·射擊学校	アンソン	1368	3648
爆擊·射擊学校 無線通信士学校	バトル	750	1000
合計		3540	6544

出典: Royal Canadian Air Force[1941], pp.5-12; LAC, RG25-A-3-b, Vol.6287, File 10293-40, BCATP, General File, Agreement Relating to Training of Pilots and Aircraft Crews in Canada and Their Subsequent Service between the United Kingdom, Canada, Australia and New Zealand, Signed at Ottawa, Dec. 17, 1939, pp.10-14 を元に作成。

航空観測士、(3)無線通信士)を育成するコースが設置された29)。

まずパイロットの育成に関しては、基礎訓練学校にて座学で航空法、数学、機体整備、地図の読み方等の基礎を学ぶ。その後、シミュレータを用いて地上での訓練を行い、教官と医師による適性診断が行われた。基礎訓練学校を卒業すると、訓練生は初級訓練学校へと進むが、カナダ内では訓練設備や教官が不足していたため、初級訓練は政府が契約した民間航空訓練学校が利用された300。これを卒業すると、訓練生は上級訓練学校に進み、カナダ空軍、ないしはイギリス空軍の教官からの指導の下での飛行訓練に従事した。

²⁹⁾ TNA, AIR20/1342, Final Report of the Chief of the Air Staff to the Air Staff to the Members of the Supervisory Board, BCATP, p.15.

³⁰⁾ TNA, AIR20/1342, Final Report of the Supervisory Board, p.7.

航空観測士の育成に関しては、より多くの訓練が必要とされた。パイロット同様、訓練生は基礎訓練学校での訓練を受け、その後は航空写真の撮影や偵察についての訓練に従事した。それを終えると、爆撃・射撃学校での訓練を受け、航空航法学校で爆撃機に搭乗して爆撃機を攻撃目標へと誘導する訓練を行った。また無線通信士学校では、無線や発光信号の送受信の訓練が行われた。これらの各種学校を修了した訓練生は、イギリスに設置された実戦訓練ユニットに配属され、実際の戦闘で用いられる機体での訓練を行った後に戦地へと送られた。こうした訓練学校が、最盛期には100以上設立されたのである310。

このような訓練学校の設立や訓練内容の整備を進めることで、カナダは1940年1月以降、イギリスやオーストラリア、ニュージーランドからの訓練生の受け入れを開始し、同年4月29日から正式に訓練を開始した³²⁾。しかし、こうした準備にもかかわらず、BCATPにおける訓練は開始当初においては期待したような成果を上げることが出来なかった。それは、訓練学校で使用する練習機が不足していたからであり、カナダは第三節、第四節で考察するように、BCATPを管理する立場としてBCATPに用いるための航空機の供給という問題に取り組むこととなったのである。

3 BCATP開始期の航空機供給案と供給体制

(1) BCATP開始期の航空機供給案

BCATPにて用いられる練習機については、1939年12月に締結されたBCATP協定にて決定された機種が採用された。しかし、この機種選定についての素案が検討されたのは、1939年10月4日にドミニオン省で開催された会議においてであり、BCATP協定にて採用された機種はこの素案の内容を踏襲したものであった。この会議には、イギリス航空大臣のウッドをはじめ、ドミニオン大臣のイーデン(R.A. Eden)、各ドミニオンの駐英代表、それにこの会議での決定事項を携えてオタワでの会議に臨むリバーデイル卿ら合計23人が参加し、各種訓練学校で使用される練習機として以下の機種を選定した33)。

初級訓練学校にて用いられたのは、イギリスのデ・ハヴィランド航空機会社(De Havilland Aircraft Company)のタイガー・モス (D.H.82C TIGER MOTH)、フリート航空機会社 (Fleet Aircraft Ltd.)のフィンチ (FINCH)といった初級練習機である。デ・ハヴィランド社の練習機は、1928年以降カナダ空軍に採用されており、1937年以降は子会社で

³¹⁾ 訓練の内容に関して、Royal Canadian Air Force [1941] pp.5, 7-9.

³²⁾ Milberry and Halliday [1990] p.28.

³³⁾ TNA, AIR20/333, Dominion Training Scheme, Notes of a Meeting Held at the Dominion Office on Wednesday, 4th October, 1939 to Discuss the Aircraft and Personnel Requirements of the Dominion Training Scheme, p.1.

あるデ・ハヴィランド・カナダ航空機会社(De Havilland Aircraft of Canada Ltd.)が機体の 製造を担当していた。またフリート社に関しても、1936年に親会社であるアメリカのコン ソリデイテッド航空機会社(Consolidated Aircraft Corporation)から分離して以降、カナダ での機体製造を開始し、フィンチの前身であるファウン(FAWN)をカナダ空軍に納入し ていた³⁴⁾。両社とも、カナダでの機体製造を行うだけでなく、カナダ空軍に練習機の納入 実績があるという点がドミニオン省における会議でも評価されたのである³⁵⁾。

爆撃・射撃学校、航空観測士学校、航空航法学校で利用される機種として採用されたのは、イギリスのアヴロ社(A.V.Roe and Company)の双発単葉機アンソン(ANSON)である。アンソンは、本来は4人乗り旅客機として開発されたが、爆撃機、哨戒機、そして練習機に改良されて1937年から40年の間にイギリス空軍に2476機が納入されていた360。BCATPにおいても、その高い安定性と幅広い訓練に対応可能であるとして、訓練に適した機体とみなされたのである。このアンソンに関して、イギリス政府は開戦後もイギリスにBCATPへのアンソンの供給能力が十分にあると考えていた。しかし、アンソンの木製の翼や翼桁は構造が複雑ではなく、また一枚板の翼は輸送が困難であるという理由から、翼のみをカナダで製造し、機体のそれ以外の部分とエンジンはイギリスから供給すると決定された370。他方で、無線通信練習機、爆撃・射撃学校での標的曳航機として採用されたフェアリー航空会社(Fairey Aviation Company Ltd.)のバトル(BATTLE)は、訓練のためにはより近代的な機種の導入が必要ではあるものの、それに適した機種が入手困難であるという消極的な理由から選択されることとなった380。

BCATP協定にて決定された練習機の中で、特殊だったのは上級練習機として採用されたハーヴァード(HARVARD)である。ハーヴァードは、アメリカのノースアメリカン航空会社(North American Aviation)製の単発機で、6年間のBCATPの全期間を通じて用いられた数十種類の練習機の中でも数少ないアメリカ製の機種であった。戦闘機や爆撃機といった実戦機に関しては、1937年の帝国会議にてコモンウェルス内におけるイギリス機の使用が推奨され、コモンウェルス内で生産される航空機に関してもイギリス製の機種との互換性を維持することが決定された39。しかし、練習機についてはイギリスでも外国機

³⁴⁾ Molson and Taylor [1982] pp.32-33, 38-39; Milberry and Halliday [1990] p.75.

³⁵⁾ TNA, AIR20/333, Dominion Training Scheme, Meeting on 4th October, 1939, p.2.

³⁶⁾ Jackson [1965] pp.321, 325; LAC, RG28, Vol.8, No.27, File4, History of Federal Aircraft, p.1.

³⁷⁾ LAC, RG28, Vol.8, No.27, The Canadian Programme of Aircraft Production and Maintenance, p.46; TNA, AIR20/333, Dominion Training Scheme, Meeting on 4th October, 1939, p.3.

³⁸⁾ TNA, AIR20/333, Dominion Training Scheme, Summary of Statement Made by Captain Balfour, M.P., the Parliamentary Under-Secretary of State for Air to the Dominion High Commissioner on 4th October, 1939, p.3.

³⁹⁾ Auger [2006] pp.39-40.

が採用されており、ハーヴァードは1938年にイギリス空軍で採用されると、1940年5月までに1243機が注文された。このうち、533機がカナダへと送られたのである⁴⁰⁾。

これらのBCATPで使用される練習機約3500機のうち、アンソン(翼を除く)、バトルの機体とエンジン全て、タイガー・モスに搭載されるジプシー・メジャーエンジン351基、ハーヴァード533機とスペアのワスプエンジン133基がBCATP協定の費用分担にて規定されたイギリスの現物払いの対象となった。また、アメリカから調達される残りの187機のハーヴァードの代金は3つのドミニオンで支払い、タイガー・モスとフィンチの機体製造とジプシー・メジャーエンジンの残り、フィンチのエンジン全ての調達はカナダの責任の下で行われることとなったのである410。

(2) カナダにおける練習機の供給

前項で述べたように、BCATP開始期の航空機供給案は、イギリスからの現物供給の一方、それを補うためのカナダにおける航空機供給も期待されたのであり、カナダはBCATP向けの航空機供給体制を確立する必要性に迫られた。このカナダにおける航空機の供給を統括したのが、1940年に新設された軍需品補給省(Department of Munitions and Supply)である。同省は、カナダ内にて軍需品の契約、製造、調達を行う権限を一元的に保持することで、カナダにおける軍需品製造とその供給を効率的に行うことを目的に設立された 42 。

この軍需品補給省の担当大臣となったのが、ハウ(C.D. Howe)である。彼は、運輸大臣時代にトランス・カナダ航空の設立を指揮するなど、航空産業に対して高い関心を持っており、軍需品補給省においても航空機の生産と調達に最も力を注いだ。そうした彼の尽力によって、省内に設立されたのが航空機生産部(Aircraft Production Branch)である。この部署は、カナダ内の航空機生産の進捗を管理するだけでなく、全ての航空機に関する契約を仲介することで航空機の生産数や機種の選定に大きな権限を有していた⁴³⁾。

この航空機生産部の部長に抜擢されたのが、ハリファクスの造船会社の社長だったベル (R.D. Bell) である。この航空機生産部を率いる上で、ベルが主張したのはカナダ航空機産業における製造機種の集中である。彼は、第二次大戦期のカナダ航空機産業が取り組

⁴⁰⁾ TNA, AIR20/333, Dominion Training Scheme, Summary of Statement, p.2; LAC, RG25-A-3-b, Vol.6287, File10293-40, Agreement Relating to Training of Pilots and Aircraft Crews in Canada and Their Subsequent Service between the United Kingdom, Canada, Australia and New Zealand, Signed at Ottawa, Dec.17, 1939, p.3.

⁴¹⁾ Hatch [1983] p.19; Hall [1955] p.32.

⁴²⁾ Kennedy [1950] pp.5-6; Roberts [1957] p.85.

⁴³⁾ Kennedy [1950] p.26; LAC, RG28, Vol.8, No.27, The Canadian Programme, p.138.

むべき最重要課題をBCATPと位置付け、カナダ内での航空訓練に必要な大量の練習機を確保するために、生産を練習機に絞って生産効率を上げることで生産数を増加させるべきと主張した⁴⁴⁾。

こうしたベルによる練習機生産への生産能力の集中によって、BCATPへの初級練習機の供給は順調に進んだ。先に述べたように、初級練習機の機体はカナダで製造し、エンジンは英米から供給されることとなっていた。そのため、BCATP協定が締結された翌月の1940年1月に航空機生産部によって、デ・ハヴィランド・カナダ社とフリート社にタイガー・モスとフィンチの機体製造とエンジンの取り付け作業が依頼された⁴⁵⁾。これらの初級練習機の製造は、イギリスから現物供給で送られてくるジプシー・メジャーエンジンとカナダの勘定でアメリカから調達されるキンナー・D-5エンジンが滞りなくカナダに輸入されたことも相俟って、週あたりの生産数を徐々に増加させていった。それゆえ、BCATPの訓練学校への配備も予定通りに進んだのであり、訓練学校開校から2ヶ月後の1940年6月30日時点での初級練習機の必要数が181機であったのに対して、206機が配備されたのである⁴⁶⁾。

初級練習機の供給が好調であった一方、カナダ内で生産されないその他の練習機の供給は必ずしも順調には進まなかった。上級訓練学校で使用予定だったハーヴァードは、BCATP協定から半年後の1940年6月10日の時点でまだ一機もカナダに納入されておらず、上級訓練学校での訓練に支障をきたす恐れがあった⁴⁷⁾。そうしたハーヴァードの供給の不安定な状況を改善することとなったのが、カナダ内でのハーヴァードの生産である。この業務を担ったのが、モントリオールに本社を持つノールダイン航空会社(Noorduyn Aviation)である。同社は、1938年にノースアメリカン社とカナダ内でのハーヴァードの製造・販売に関するライセンス契約を締結しており、1940年1月に100機の製造契約を請け負うことでハーヴァードの不足を補ったのである⁴⁸⁾。

同様に、アンソンも供給が不安定な状況が続いた。その決定的な要因となったのは、エンジンの供給不足であった。これは、ハーヴァードやアンソンに限らず、エンジンを英米に依存しているという点でタイガー・モスやフィンチといった初級練習機に関しても共通

⁴⁴⁾ Fortier [1990] pp.267, 286.

⁴⁵⁾ Fortier [1990] p.240.

⁴⁶⁾ LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, BCATP, Minutes of Meetings, Vol.2, Report of the Chief of the Air Staff, No.6, 1940/7/8, pp.7-8.

⁴⁷⁾ LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, Vol.2, Report, No.4, 1940/5/10, p.3; No.5, 1940/6/10, p.9

⁴⁸⁾ Fortier[1990] p.242; Sullivan and Milberry [1989] p.37.

の問題であり、この解決手段とみなされたのがカナダ内での航空機エンジンの製造である。 第二次大戦時、航空機エンジン製造企業が存在しなかったカナダにおいて、航空機エンジン製造を開始することの重要性を指摘したカナダ・プラット&ホイットニー航空機会社 (Canadian Pratt & Whitney Aircraft Ltd.) のガスリー (D. Guthrie) は、英米へのエンジン依存というカナダ航空機産業の脆弱性を憂慮する一方、エンジンの自給によってカナダが苦しむ外貨不足の緩和にも寄与すると訴えていた49)。

しかし、第二次大戦期のカナダにおいて、航空機エンジンの製造は行われなかった。このカナダでのエンジン製造に断固として反対していたのが、カナダの航空機生産を統括した航空機生産部長のベルであった。ベルが言うに、熟練工が不足するカナダにおいて、エンジン製造を行うことはカナダ航空機産業全体に悪影響を与えるため、「生産機種の集中」という考えから、カナダはエンジン製造を放棄して機体製造に集中し、エンジンは英米から輸入するという英米加間での航空機生産に対する分業体制を目指すべきなのであった。彼の考えがカナダ内では支持を得ており、1940年5月、8月にもカナダにてエンジン自給に関する議論が提起されはしたが、実現には至らなかったのである50)

(3) アンソンⅡ型の開発

このようなカナダによる航空機確保の努力にもかかわらず、BCATP協定の締結から約半年後、1940年5月13日に、ドミニオン大臣のイーデンからキングに対してBCATPのための航空機供給を混乱させる通達がなされた。それは、フランスやベルギーでの戦況、そしてドイツの爆撃による航空機工場の破壊による生産力低下の可能性を鑑みて、BCATP協定に基づくイギリスによる練習機の現物供給を一時停止するというものであった51)。

このイギリスの航空機供給停止によって最大の問題となったのが、アンソンの不足である。アンソンは、様々な訓練学校で用いられる多目的練習機であり、訓練計画の中でも最大の機数を必要としていた。しかし、この供給停止のためにアンソンの不足は深刻化し、1940年6月30日時点で訓練学校にて計173機が必要だったにもかかわらず、59機しか配備がなされていないような状況に陥ったのである⁵²⁾。これに対してキングは、イーデンに替わってドミニオン大臣となったカルデコート子爵(Viscount Caldecote)に度々アンソン納

⁴⁹⁾ カナダ・プラット&ホイットニー社は1928年に設立されたが、第二次大戦期にはエンジンの保守を行うのみで、エンジンの製造は行われていなかった。Sullivan and Milberry [1989] p.35.

⁵⁰⁾ Sullivan and Milberry [1989] p.43; Hall [1955] p.34.

⁵¹⁾ LAC, RG25, Vol.1858A, 1938-72T38, BCATP, Vol.2, 1940/5/23, Viscount Caldecote to King; 1940/6/13, King to Caldecote.

⁵²⁾ LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, Vol.2, Report, No.6, 1940/7/8, p.9.

入を催促する手紙を送った。しかし、カナダへの航空機の送付は極めて散発的なものでしかなかった⁵³⁾。こうしたアンソンの不足の結果、BCATPにおける訓練は停滞し、一部の訓練内容を変更せざるを得なかったのである⁵⁴⁾。

このアンソンの不足による訓練の停滞という状況を改善する方法として採用されたのが、カナダ内におけるアンソンの機体製造である。その際、カナダにおけるアンソンの製造計画を進める上で、三つの点が課題となった。その一つが、エンジンの調達である。アンソンに搭載されるイギリス製チーターIX型エンジンの供給が停止される一方、先にも述べたように当該期においてカナダ内ではエンジン製造企業は存在しなかったため、航空機エンジンをアメリカから調達することが必要となったのである。

このエンジン調達の任務を担ったのが、ハウであった。彼は、1940年6月初旬にカナダ空軍の担当者と共にアメリカのエンジン製造企業数社を訪問し、工場の視察、製品の調査を行った。その中で、ハウらが着目したのが、ペンシルヴェニア州のジェイコブ航空機エンジン会社(Jacob Aircraft Engine Company)のL-6MB R915エンジンである。ハウは、ジェイコブ社との数日の交渉を経て、1941年12月までに同社が製造する全てのエンジン2300基を購入する契約を締結したのである550。

カナダ内でのアンソン製造に関する二つ目の課題は、アメリカ製エンジン搭載のためのアンソンの再設計である。この再設計業務を引き受けたのが、多くの優れたエンジニアを抱えていると評判であったカナディアン・ヴィッカーズ社(Canadian Vickers Ltd.)である。同社は、軍需品補給省の依頼を受けて1940年5月末に設計作業を開始し、ハウが調達するジェイコブ・エンジンを搭載できるよう機体の再設計を行った56。

この再設計時に問題となったのが、アメリカ規格への変更である。カナダでの工業製品 生産の際には、一般にアメリカ規格のネジやボルト、ナット等が採用されており、イギリスのそれとは異なっていた。そのため、機体を再設計するにあたって、イギリス規格で製造されたアンソンのアメリカ規格への変更がなされた。ただし、イギリスから納入された従来型のアンソンとの部品の互換性を一定程度維持するために、胴体部分のネジやボルト等については極力イギリス規格が維持された。ゆえに、新たに設計されたカナダ製の新

⁵³⁾ LAC, RG25, Vol.1858A, 1938-72T38, BCATP, Vol.2, 1940/7/4, King to Caldecote; 1940/7/6, King to Caldecote.

⁵⁴⁾ LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, Vol.2, Report, No.5, 1940/6/10, p.1; No.6, 1940/7/8, p.9; No.7, 1940/7/29, Appendix C, p.1.

⁵⁵⁾ LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, Vol.2, Report, No.5, 1940/6/10, p.1; No.6, 1940/7/8, p.10.

⁵⁶⁾ LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, Vol.2, Report, No.7, 1940/7/29, p.3; LAC, RG28, Vol.8, No.27, File4, History of Federal Aircraft, p.19.

型アンソンは、イギリス規格とアメリカ規格が混在する特殊な機体となったのである57)。

カナダ内でのアンソン製造に関する三つ目の課題となったのが、機体製造体制の構築である。BCATPにおいて最大の機数を必要とするアンソンの製造に対処するために、1940年6月24日に政府所有の王立会社としてフェデラル航空機会社(Federal Aircraft Ltd.)が設立された。フェデラル社は、軍需品補給省の指導の下でアンソンの製造と生産体制の管理を行うことを目的としており、初代社長には航空機生産部長のベルが就任した58。

このフェデラル社が推進したのが、アンソンの生産システムの形成である。カナダの航空機産業の規模は小さく、さらにすでに各社様々な航空機生産の注文を引き受けているため、カナダ内にて必要なアンソンの全機を一社で製造可能な企業は存在しなかった。そのため、アンソンの部品製造、組み立てをカナダ内の多くの製造業者に分担して従事させ、その作業の進捗をフェデラル社が管理するというシステムの形成が目指された。フェデラル社は、アンソンの製造契約直後からカナダ内の様々な製造業者との交渉を行い、図2のように1940年末までに部品製造と組み立てに関する契約を締結したのである590。

こうして構築された生産体制の下、1941年1月に試験飛行に成功した新型アンソンはアンソンII型と呼ばれ、1941年8月以降量産が開始された。フェデラル社は、1940年6月の1000機の契約の後にも1941年12月に432機、1942年3月に400機のアンソンII型の追加契約を行い、BCATPにおける訓練の安定化を図ったのである 60 。

⁵⁷⁾ LAC, RG28, Vol.8, No.27, The Canadian Programme, p.143.

⁵⁸⁾ Kennedy [1950] p.8; Milberry [1979] p.116. ただし、ベルは航空機生産部の仕事が多忙なため、社長就任の約1ヶ月後の1940年8月1日に社長職を辞任した。しかし、社長辞任後もベルは引き続きフェデラル社の経営に影響力を持ち続けた。Fortier [1990] p.260.

⁵⁹⁾ LAC, RG28, Vol.8, No.27, File4, History of Federal Aircraft, p.4; LAC, RG28, Vol.8, No.27, The Canadian Programme, pp.9, 46, 47.

⁶⁰⁾ Molson and Taylor [1982] p.58.

図2 アンソン||型の生産体制

生産管理・全体の統括

フェデラル航空機会社(ケベック州デロリミエル)

組み立て(工場所在地)

カナダ自動車・鋳物会社(ノヴァスコシア州アマースト) ナショナル・スチール・カー社(オンタリオ州マルトン) デ・ハヴィランド・カナダ航空機会社(オンタリオ州トロント) マクドナルド兄弟航空機会社(マニトバ州ウィニペグ) オタワ自動車・航空機会社(オンタリオ州オタワ)

部品製造(工場所在地)

胴体製造

カナダ自動車鋳物会社(ノヴァスコシア州アマースト)
フェデラル航空機会社(ケベック州デロリミエル)
デ・ハヴィランド・カナダ航空機会社(オンタリオ州トロント)
ナショナル・スチール・カー社(オンタリオ州マルトン)
コックシャット農機会社(オンタリオ州ブラントフォード)

主翼

ー・ カナダ自動車鋳物会社(ノヴァスコシア州アマースト) マッセイ・ハリス社(オンタリオ州ウェストン) オタワ自動車・航空機会社(オンタリオ州オタワ) マクドナルド兄弟航空機会社(マニトバ州ウィニペグ)

尾翼

出典: LAC, RG28, Vol.8, No.27, The Canadian Programme of Aircraft Production and Maintenance, pp.47, 106を元に作成。

4 BCATPにおけるアメリカへの依存

(1) 航空機不足の継続と外貨不足問題の改善

1940年5月のイギリスによるBCATP向けの航空機やエンジンの現物供給停止に際して、カナダは航空訓練を継続するためにアンソンのカナダ内での生産に着手するなど、イギリスからの供給に依存しないかたちでのBCATPへの航空機供給体制を形成しようとした。しかし、BCATPに用いる航空機不足の問題はすぐには改善されなかった。1940年後半の時点で、アンソンII型の生産開始の目処は立っておらず、1940年11月のBCATPの訓練学校における練習機の配備数は予定を大幅に下回っていた⁶¹⁾。

こうしたカナダにおける航空機不足を招いた責任は、航空機やエンジンの供給を停止したイギリスにあるにもかかわらず、イギリスはカナダ側の努力による状況の改善を求めた。チェンバレンに替わってイギリス首相となったチャーチル (W. Churchill) は、1940年11月14日に現状の問題を克服するためにカナダは航空機の増産に尽力すべきとキング

⁶¹⁾ LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, Vol.3, Report, No.11, 1940/11/11, Appendix C.

に伝えたのである⁶²⁾。このチャーチルの要請に対応するために、カナダの防衛大臣ラルストン(J. L. Ralston)やハウら関係閣僚がロンドンに赴き、12月13日に航空省にてイギリス航空副大臣のバルフォア(H. H. Balfour)らと会談を行うこととなった⁶³⁾。

この会談にて、ラルストンが航空機増産のための問題としたのがエンジンの不足であった。アンソンに代表されるように、イギリスからのエンジン供給が停止されると、カナダはアメリカ製エンジンの輸入を増加させることで代替を図っていた。しかし、カナダにて航空機を増産するということなれば、さらにエンジンが必要となるのであり、その確保は大きな問題であった⁶⁴⁾。このようなイギリスによる航空機やエンジンの現物供給停止、その後のカナダにおける航空機増産の要請は、エンジンを中心としたアメリカからの各種資材の大幅な輸入増、言い換えるならば、対米貿易赤字のさらなる増加を引き起こすものであり、この点は航空省での会談におけるもう一つの議題となっていた⁶⁵⁾。

こうした英加における外貨不足を改善することになったのが、1941年3月11日にアメリカにて施行されたレンド・リース法である。レンド・リース法によって、アメリカは連合国に対して軍需品の供給を行ったのであり、カナダにもBCATPにて用いられる航空機やエンジンの一部が当座の米ドル支払いの必要無しで供給されることとなったのである⁶⁶。

さらにレンド・リース法を補完すべく、同法施行の1ヶ月後の1941年4月20日にキングとローズヴェルト (F.D.Roosevelt) によってハイド・パーク宣言が出された。このハイド・パーク宣言にて確認されたのは、第一にカナダはアメリカから航空機関連の資材を輸入する一方、カナダで生産される航空機部品、そして航空機生産に必要となるアルミニウムなどの一次産品の対米輸出を増加させることであった。加えて、カナダで製造されるイギリス向け軍需品に投入される部品の輸入代金の支払いが、直接イギリスに請求されることもハイド・パーク宣言によって規定された⁶⁷⁾。このようなアメリカからの支援、そして加米経済関係の強化によって、カナダの金ドル準備高は改善に向かったのであり、蓄積された米ドルを用いた航空機やエンジンの輸入、そしてレンド・リースによる航空機の供給はイギリスが要請する練習機の増産、そしてカナダでの航空訓練を支えたのである。

⁶²⁾ LAC, RG25, Vol.1858A, 1938-72T38, BCATP, Vol.2, Minutes of a Meeting held at 5 p.m. on January 7th, 1941, in the Air Council Room to Discuss with Representatives of the Canadian Government, pp.5-6; 1941/1/8, Massey to King.

⁶³⁾ LAC, RG25, Vol.1858A, 1938-72T38, BCATP, Vol.2, Meeting on 13th Dec. 1940, pp.1-3.

⁶⁴⁾ LAC, RG25, Vol.1858A, 1938-72T38, BCATP, Vol.2, 1940/6/13, King to Caldecote.

⁶⁵⁾ Granatstein and Oliver [2011] p.208.

⁶⁶⁾ Granatstein [1975] p.137.

⁶⁷⁾ カナダは、連合国全体のアルミニウムの約40%を生産していた。Granatstein and Oliver [2011] pp.208, 456, 461; Powell [2005] p.56.

(2) 訓練計画の拡大と変化

こうした航空機供給におけるアメリカへの依存は、訓練計画の拡大と変化によってますます深化していった。その一つの契機となったのが、1942年5月から6月にかけてオタワで開催された航空訓練会議(Air Training Conference)である。この会議は、1943年3月末で失効するBCATP協定の更新を主目的に開催され、カナダでの航空訓練に関する様々な問題が議論された⁶⁸⁾。

この会議開催にあたって、キングは訓練計画発展のための腹案を用意していた。それは、BCATPにアメリカを関与させることであった。今まで見てきたように、アメリカはBCATP自体には関わっていないが、航空機の供給の面で非常に大きな役割を担っていたのであり、キングはアメリカを訓練計画に引き込むことでより積極的な支援を得ようとしていた。この点について議論するために、キングは1942年4月にワシントンD.C.を訪れてローズヴェルトと会談し、ローズヴェルトもこの提案に同意を示した⁶⁹⁾。さらにローズヴェルトは、この航空訓練会議にアメリカだけでなく、他の連合国も招いて連合国全体で航空訓練に関して討議を行うことを提案したのである。

エのローズヴェルトの提案に対して、チャーチルをはじめとするイギリス側の関係者は 難色を示した。それは、他国にイギリスのパイロットの育成能力、そしてパイロットや航 空機の損耗率が漏洩することを望まなかったためである。このイギリスの意図を受けて、 航空訓練会議は1942年5月19日から22日までの連合国の15カ国の代表による第一部と、 5月22日から6月5日までのイギリスと3つのドミニオンによる第二部の二部構成となり、 重要事項は第二部で議論されることとなった700。会議が二部構成に、そして第一部の会期 がわずか4日間に制限されたため、第一部の議論は航空訓練における連合国の共同を謳う 抽象的な議論に留まった。そのため、訓練計画へのアメリカの関与を拡大させるというキ ングの願望は達成されることはなかった。しかし、キングは本会議の開会演説においても、 BCATPの発展にアメリカがいかに貢献してきたかを語るほどにBCATPにおけるアメリカ の重要性を認識していたのであり、航空訓練計画第二部の議論を通して、BCATPはさら

⁶⁸⁾ Johnston [2015] p.912.

⁶⁹⁾ LAC, RG24-G-3-1-a, Box38, File181.003(D3541), Air Training Conference Report, May-June, 42, Contains Minutes and Agreements, pp.9-10.

⁷⁰⁾ 航空訓練会議第一部の参加国は、イギリス、カナダ、オーストラリア、ニュージーランド、南アフリカ、アメリカ、中華民国、そしてフランス、ノルウェー、オランダ、ポーランド、ベルギー、チェコスロバキア、ギリシャ、ユーゴスラヴィアの亡命政府であった。ソヴィエト連邦は、招待状が送付されたものの返信が無かった。LAC, RG24-G-3-1-a, Box38, File181.003(D3541), Air Training Conference Report, pp.1-7; Steacy [1970] p.280.

にアメリカからの航空機やエンジンの供給を増加させていくこととなった⁷¹⁾。

この航空訓練会議の第二部において、中心議題となったのはカナダにおける航空訓練 の拡大と訓練内容の変化である。この点については、外務大臣となったイーデンが会議の 2ヶ月前の1942年3月19日にキングに対して訓練計画の拡大を訴えており、この要請を受 けての議論の結果、カナダ内に新たに19の訓練学校が新設されることが決定された72)。こ れに加えて、訓練計画の拡大の一環として従来イギリスで行われていた実戦訓練の一部を カナダで行うことが決定された。中でも重視されたのが、カナダにおける爆撃機を用いた 実戦訓練である。1943年1月の時点で、爆撃機の乗組員が無傷で帰還する割合はわずか 16%であり、重爆撃機の乗組員の被害は甚大であった。さらに、1942年2月にイギリス空 軍にてハリス (A.T. Harris) が爆撃機部隊の司令官に就任して対独戦略爆撃強化の方針を 打ち出したことで、爆撃機乗組員を増加させる必要性が今まで以上に高まったのである73)。 こうした事情を反映して、航空訓練会議にて議論されたカナダ内での爆撃機を用いた 実戦訓練は開始され、訓練にはハンドリイ・ペイジ航空機会社 (Handley Page Aircraft Company) の爆撃機ハムデン (HAMPDEN) や、デ・ハヴィランド社の木製戦闘爆撃機モ スキート(MOSQUITO)が用いられた。また1944年4月にはイギリス航空省の要請で、 ブリティッシュ・コロンビア州に戦略爆撃訓練を重点的に行う第5実戦訓練部隊が設置さ れたのである74)。このような訓練計画の変化は、新たに訓練用の爆撃機の大量供給を必要 とした。カナダでは、1938年以降イギリス向けの爆撃機の製造が行われており、ハムデ ンやモスキート、アヴロ社のランカスター(LANCASTER)などが製造されていた75°。し かし、実戦訓練を行うための爆撃機としてカナダ空軍が望んだのはアメリカ製の爆撃機で あり、実戦訓練の拡大によってアメリカからの爆撃機の輸入が増加することとなった。カ ナダ空軍は、ハムデンやモスキートに加えて、新たにアメリカのコンソリデイテッド社の B-24リベレイター(LIBERATOR)とノースアメリカン社のB-25ミッチェル(MITCHELL) を実戦訓練用の機体に選定したのである76)。

この実戦訓練へのアメリカ機の使用に対して、イギリス航空省は不快感を示した。1943

⁷¹⁾ LAC, RG24-G-3-1-a, Box38, File181.003(D3541), Air Training Conference Report, pp.9, 12.

⁷²⁾ Steacy [1970] pp.278, 282.

⁷³⁾ LAC, RG25-A-3-b, Vol.6287, File10293-40, BCATP, General File, Agreement Amending and Extending the British Commonwealth Air Training Plan Agreement, dated at Ottawa, June 5, 1942, p.2; Johnston [2015] pp.910, 920.

⁷⁴⁾ TNA, AIR20/1342, Final Report of the Supervisory Board, p.20; LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, Vol.7, Report, No.48, 1943/12/20, pp.13-15; No.53, 1944/5/15, p.4.

⁷⁵⁾ 福士 [2016] 第3節第3項、第4節第2項参照。

⁷⁶⁾ LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, Vol.5, Report, No.37, 1943/1/18, p.15; Vol.7, No.48, 1943/12/20, pp.13-15; Vol.7, No.53, 1944/5/15, p.8.

年5月に第32実戦訓練部隊で使用されていたハムデンを新型機に入れ替える際、航空省はヴィッカーズ・アームストロング航空機会社(Vickers-Armstrongs (Aircraft)Ltd.)のウェリントン(WELLINGTON)の使用を推薦し、1944年12月には第5実戦訓練部隊で使用されるリベレイターをランカスターに入れ替えるように提案している。しかし、BCATPの訓練を管理しているカナダ空軍は一貫してアメリカ機の使用を主張した777。このカナダ空軍による実戦訓練におけるアメリカ機重視の理由についての言及は無いが、BCATPにおける航空機の納入状況を見る限り、イギリスからの機体、エンジンの断続的な遅延が見られる一方、アメリカからの供給はイギリスのそれよりは遅延が少ないことから、訓練を安定して行うための判断であったと考えられる。イギリスが待望したBCATPにおける爆撃訓練の強化は、アメリカからの機体供給によって可能となったのである。

(3) 新型練習機の供給

航空訓練会議が開催された1942年の中頃は、別の点でもBCATPにおける航空機供給の転換点となった。この時期から、一部の練習機に関して訓練学校への安定的な供給の目処が立ってきたことによって、既存の練習機に替わる新型の練習機の投入が検討され始めたのである。初級練習機に関して、タイガー・モスやフィンチに替わってアメリカのフェアチャイルド航空機会社(Fairchild Aircraft)のコーネル(CORNELL)が採用された。コーネルは、旧式の複葉機であるタイガー・モスやフィンチと異なり、低翼単葉の新型の初級練習機であり、フィンチの製造を終えたフリート社が機体の製造を担当した78)。

このコーネルの生産・供給においても、その基盤を支えたのはアメリカであった。フリート社は、軍需品補給省とコーネル1600機の製造契約を締結したが、その部品の多くとエンジンはアメリカからレンド・リースによって提供されたものであった。フリート社は、1942年夏頃からコーネルの生産を本格化させ、1943年には1年間で1300機以上を生産した。加えて、フェアチャイルド社がアメリカにて製造したコーネルもレンド・リースによって提供され、1942年8月以降400機のコーネルがカナダに送られたのである79)。

しかし、新型機への代替で最も注目すべきは第3節第3項にて検討したアンソンⅡ型の新型機への代替である。このアンソンⅡ型の代替は、第二次大戦期にカナダで行われていた木製航空機製造研究の一環として進められた。カナダでは、1943年以降木製機モスキー

⁷⁷⁾ LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, Vol.6, Report, No.42, 1943/5/17, p.5; Vol.8, Minutes, 1944/12/18, p.3.

⁷⁸⁾ LAC, RG28, Vol.8, No.27, The Canadian Programme, p.88.

⁷⁹⁾ LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, Vol.5, Report, No.33, 1942/9/21, p.14; LAC, RG28, Vol.8, No.27, The Canadian Programme, p.13.

トが製造されていたが、それ以前からアルミニウムの節約とカナダでの木材供給の容易さに加えて、木材加工の熟練工が豊富に得られるという観点から木製練習機開発に関する研究も進んでいた。この研究の進展の契機となったのが、アンソンI型の翼の製造であり、翼の製造に適した材質の木材やその資材の供給についての調査が行われていた80。

この木製機の製造、供給については、軍需品補給省も関心を抱いていた。軍需品補給省は、1940年6月にニュージャージー州にある航空機研究会社(Aircraft Research Corporation)が「ヴィダル法」という合成樹脂で補強されたベニヤ合板の加工技術を研究しているという情報を得て、このヴィダル法を用いた木製機製造についての検討を開始した。検討の結果、軍需品補給省はカナダ空軍、イギリス航空省と協議を行い、1940年9月に翼のみ木製であったアンソンを胴体も含めて完全木製化することを提案したのである81)。

この提案以降、アンソンの木製化に関する研究と実験機の作成が開始された。この「ヴィダル・アンソン」の作成は、軍需品補給省が航空機研究会社からヴィダル法を用いたべニヤ合板の生産ライセンスを獲得した上で、航空機生産部、カナダ空軍、航空機研究会社、さらにニューヨーク州ロチェスターのユニヴァーサル成形品会社(Universal Moulded Products Corporation)による加米共同開発というかたちで進められた。カナダ内では、航空機生産部の指導の下でフェデラル社によって風洞実験等が行われ、アメリカではユニヴァーサル社にてヴィダル合板製の機体の成型が行われた ⁸²⁾。さらに「ヴィダル・アンソン」には、ジェイコブ・エンジンよりも高性能なプラット&ホイットニー社のワスプ・ジュニアエンジンが搭載され、そのエンジンの一部はレンド・リースによってカナダに供与された ⁸³⁾。このように開発された「ヴィダル・アンソン」は、1943年1月4日に試験飛行が行われ、アンソンV型としてフェデラル社が終戦までに1048機を製造したのである ⁸⁴⁾。イギリスで設計された機体をカナダで使用するためにアメリカの援助で改良が行われたアンソンV型は、イギリスが計画した航空訓練をカナダで行うためにアメリカの経済的・技術的援助を受けることで運営された BCATPを体現したような練習機だったのである。

⁸⁰⁾ LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, Vol.1, 1940/3/18, M.J. Sanderson to K.S. MacLauchlan.

⁸¹⁾ Auger [2006] pp.148-155.

⁸²⁾ LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, Vol.5, Report, No.36, 1942/12/21, p.15; No.37, 1943/1/18, p.15; Kennedy [1950] pp.354, 358.

⁸³⁾ LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, Vol.8, Report, No.59, 1944/11/20, p.8; Jackson [1965] p.327; Sullivan and Milberry [1989] p.42.

⁸⁴⁾ LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, Vol.5, Minutes, 1943/1/18, p.3; Vol.8, Report, No.64, 1945/4/16, p.6.

5 おわりに

以上のように、BCATPの運営を担ったカナダは、安定した練習機の供給体制を確立することで航空兵の育成を行い、1943年の中頃の最盛期には月3000人の訓練修了生を輩出した⁸⁵⁾。そうした中で、1943年末には戦局の好転による航空兵力の過剰が発生してきたため、1944年1月以降BCATPの縮小と計画終了についての議論が開始された。そして1945年3月末には、1942年航空訓練会議で更新されたBCATP協定が期限を迎えたことで、13万8000人の航空兵の訓練を行ったBCATPは終了することとなったのである⁸⁶⁾。

その一方で、訓練に使用される練習機は訓練計画の縮小の検討が開始された1944年初頭には供給過剰となり、処分や売却が開始された。1943年以降に生産が開始されたコーネルやアンソンV型は生産機数が削減されたり、一部はイギリスに供与されたりした。またそれ以外の機も、カナダ内の民間航空会社や訓練学校、ないしは外国政府へと売却されるか、スクラップにされるなどして処分が進んでいったのである87)。

このように、多数の航空兵を輩出することでBCATPはその役目を終え、1945年4月16日にオタワでBCATPの解散式が開催された。その解散式の冒頭にて祝辞を述べた駐加イギリス代表のマクドナルド(M. Macdonald)は、BCATPがいかにコモンウェルスの連帯を強め、そしてイギリスの航空覇権の確立に寄与したかを語り、解散式に参加した他の人々もほぼ同様の祝辞を述べた⁸⁸⁾。このマクドナルドの祝辞にもあるように、BCATPはイギリスの航空戦力を高める一方、敵国に立ち向かうべく航空兵達が共に航空訓練に従事することでコモンウェルスとしての感情面での一体性を高めることにも寄与したのである。

こうしたBCATPを実施する上で、カナダの果たした役割は極めて大きかった。BCATP の総費用は、当初予定を大きく超えて22億3112万カナダドルとなったが、そのうちカナダは16億1785万カナダドルを支出するだけでなく、BCATPにおけるイギリスの対加債務 4億2500万ドルの支払いを免除することで実質的に総費用の90%以上を負担した89)。また航空機の供給に関しても、英米からの練習機の輸入の一方、カナダ内にて初級練習機 3787機、上級練習機、爆撃・射撃練習機等6757機を生産して、カナダ内での大規模な航空訓練を支えることでコモンウェルスの一体性の創出を後押ししたのである90)。

⁸⁵⁾ Milberry [1979] p.197.

⁸⁶⁾ LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, Vol.7, Report, No.52, 1944/4/17, p.2; Hatch [1983] p.185.

⁸⁷⁾ LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, Vol.7, Report, No.49, 1944/1/7, pp.10-12; Vol.8, Minutes, 1944/11/21, p.4.

⁸⁸⁾ LAC, RG24-E-1-b, Vol.5231, C-19-15-49A, Supervisory Board, Vol.8, Minutes, 1945/4/16, pp.3-8.

⁸⁹⁾ Granatstein and Oliver [2011] p.64; Hatch [1983] pp.199-200.

⁹⁰⁾ Milberry and Halliday [1990] p.140; Kennedy [1950] p.33.

しかし、カナダによるBCATPへの貢献、そしてそれを通じたコモンウェルス内における感情的、軍事的紐帯の強化は、本稿にて検討したようにアメリカからの経済的、軍事的支援によってはじめて可能となるものであった。カナダは、航空政策や航空機供給の面でイギリスに従属するのではなく、アメリカとの関係強化、より具体的にはアメリカからの航空機やエンジンの供給を受けることによって、コモンウェルスの航空戦力の強化と本国・ドミニオン間の一体性強化に取り組んだ。ゆえに、BCATPとその基盤をなす訓練用の航空機の供給は、BCATPの解散式でマクドナルドが語ったコモンウェルスの統合強化だけでなく、加米関係の強化によるコモンウェルスの遠心化をも同時に進めるものだったのである。

「文献リスト]

竹内真人編著 [2019] 『ブリティッシュ・ワールド:帝国紐帯の諸相』日本経済評論社。

福士純 [2016]「戦前・戦後のカナダ航空機産業の形成と発展」、横井勝彦編著『航空機産業と航空戦力の 世界的転回』日本経済評論社。

Auger, M.F. [2006] 'The Air Arsenal of the British Commonwealth: Aircraft Design and Development in Canada during the Second World War, 1939-45', Unpublished Ph.D. Thesis, University of Ottawa.

Dunmore, S. [1994] Wings for Victory: The Remarkable Story of the British Commonwealth Air Training Plan in Canada, Toronto.

Fedorowich, K. [2015] "Caught in the Cross Fire": Lord Beaverbrook, Sir Gerald Campbell and the Near Demise of the British Commonwealth Air Training Plan, May-October 1940', *Journal of Military History*, Vol.79, No.1.

Fortier, R. [1990] 'Intervention Gouvernementale et Industrie Aeronautique l'Example Canadien, 1920-1965', Thèse de Doctorat, Université Laval.

Granatstein, J.L. [1975] Canada's War: The Politics of the Mackenzie King Government, 1939-1945, Oakville, ON.

Granatstein, J.L., and Oliver, D.F. [2011] Oxford Companion to Canadian Military History, Don Mills, ON.

Greenhous, B., Harris, S.J., Johnston, and W.C., and Rawling, W.G.P. [1994] *The Crucible of War 1939-1945: The Official History of the Royal Canadian Air Force, Vol.3*, Toronto.

Hall, H.D. [1955] North American Supply, London.

Hatch, F.J. [1983] Aerodrome of Democracy: Canada and the British Commonwealth Air Training Plan 1939-1945, Ottawa.

Jackson, A.J. [1965] Avro Aircraft since 1908, London.

Johnston I.E. [2015] 'The British Commonwealth Air Training Plan and the Shaping of National Identities in the Second World War', *Journal of Imperial and Commonwealth History*, Vol.43, No.5.

Kennedy, J. de. N. [1950] History of the Department of Munitions and Supply: Canada in the Second World War, Vol.1, Production Branches and Crown Companies, Ottawa.

Marshall, P. [2000] 'The British Commonwealth Air Training Plan', The Round Table, Vol.354.

Milberry, L. [1979] Aviation in Canada, Toronto.

Milberry, L. and Halliday, H. [1990] The Royal Canadian Air Force at War 1939-1945, Toronto.

Molson, K.M. and Taylor, H.A. [1982] Canadian Aircraft since 1909, London.

Powell, J. [2005] A History of the Canadian Dollar, Ottawa.

Roberts, L. [1957] The Life and Times of Clarence Decatur Howe, Toronto.

Royal Canadian Air Force [1941] The British Commonwealth Air Training Plan, Ottawa.

Sullivan K.H. and Milberry, L. [1989] Power: The Platt & Whitney Canada Story, Toronto.

Steacy, C.P. [1970] Arms, Men and Governments: The War Politics of Canada, 1939-1945, Ottawa.

Turner, K. [2002] I Never Met an Airplane I Didn't Like, Baltimore.

[付記] 本稿は、文部科学省私立大学戦略的研究基盤形成支援事業 (2015~2019年) (研究代表者、横井勝彦)、科学研究費補助金 (課題番号20H01303:研究代表者、竹内真人)、(課題番号20K01040:研究代表者、福士純) による研究成果の一部である。本稿をお読みいただき、貴重なご助言を下さった匿名査読者の方々に感謝申し上げる。