

國學院大學學術情報リポジトリ

日台空路の断絶と復活に関する一考察：
日中航空協定問題をめぐって

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2023-02-05 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 池田, 直隆, Ikeda, Naotaka メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.57529/00000250

日台空路の断絶と復活に関する一考察

—日中航空協定問題をめぐって—

池田直隆

はじめに

日中航空協定は、日中関係正常化後に締結された実務協定中、最も締結交渉が難航した協定である。締結から約四十年を経過し本協定に関する先行研究もある程度蓄積された状況において、筆者は「日中航空協定締結問題」なる論稿を発表した。筆者の研究は、同協定締結問題が日本の国内政治に与えた影響の分析において先行研究がある程度踏襲しつつ、近年公開された英国外務省の一次史料を用い、日中航空協定が同時期進められ

ていた英中航空協定交渉に及ぼした影響を分析・検討することで、これまで注目される機会の少なかつた日中航空協定の国際的影響を具体的に考察しようと試みたものである。当該期の英国外務省記録（主として東京・台北・北京・香港発報告電）は航空協定締結問題をめぐる日中・日英関係の内情を詳細かつ克明に記録しており、同問題の影響が日中二国間に留まらなかつた事実を確認することが出来た。

さて、日中航空協定の締結は、長年の懸案だった日中間直通航空路の開設を実現した一方、それまで極めて緊密な関係にあった日本・中華民国間航空路（以下、日台空路）の断絶を招

いた。それは「日・中」国交関係の下での、中華民国との関係の限界を明らかにする初めてのテストケース^②だったのである。日中国交正常化は確かに田中角栄内閣の政治的業績であったが、それは同時に同内閣を大きく動揺させる政治過程の発端でもあった。すなわち、田中内閣による拙速な日中正常化は、中国問題をめぐる政権与党・自民党の内訌を激化させた。その最も極端な形での突出が、少壮議員を中心とする青風会の活動である。日華関係議員懇談会（灘尾弘吉会長。以下、日華議懇）もまた党内に確固たる勢力を築いており、田中・大平（正芳外相）の進める対中外交に批判的な勢力としての存在感を示していた。中国問題をめぐる深刻な党内の内訌は、田中内閣の政治基盤を確実に弱体化させていたのである。日中航空協定締結問題こそ、正に「二つの中国」をめぐる「日日問題」の典型であった。青風会所属の藤尾正行衆議院議員による外務省公電暴露事件は、田中内閣の対中外交に対する、党内からの公然の「叛乱」と言うべきものである。

日中航空協定交渉に関する外務省記録は、その根幹部分が依然として未公開である。そのような状況下で近年、外務省は日台空路の断絶と復活に関する記録を公開した。先述の拙稿を含め、先行研究はこれまで外務省記録に基づき日台空路問題の分

析が不可能であったが、記録公開によって研究の空白部分を埋める作業が可能となった。本稿は、新たに公開された外交記録を用い、日台空路の断絶と復活をめぐる問題につき検討するものである。先述の拙稿と同時期の事象を扱うが、内容的には同稿の補論である。

一、日台空路維持をめぐる日本の思惑

日中共同声明の約二ヵ月後（一九七二年十一月末）、東郷文彦外務審議官を团长とする実務協定準備のための政府代表団が北京入りした際、中国側は早くも、中国・台湾双方の飛行機が日本の飛行場に並ぶのは困ると発言し、やがて本格化するであろう日中航空協定交渉の難航を予想させた。翌一九七三年春、北京で開催された航空協定予備交渉においても、中国側は日台空路維持の重要性を説く日本側発言に激しく反発するの^③みで、交渉は何ら具体的成果を得ることなく閉幕せざるを得なかつた^④。

交渉が不調に終わった最大の原因は、日台空路の維持にかけられる日本の強い意志にあった。日本側の熱意は、同年秋、日本航空（以下、日航）が日台路線の放棄を決定したという報道記事

に対する、日航台北支店の素早い反応に示されている。十月十日付『讀賣新聞』は、小林中日航会長が、東京紀尾井町のホテル・ニューオータニに滞在中の劉希文中国経済貿易友好訪日代表団長を極秘に訪れ、日中航空協定期締結のため日航が台北路線を放棄する旨伝えた⁵⁾と報じた。

日航台北支店は同記事に関する記者団の質問に対し、同社五カ年計画には台北線にジャンボ機 (Boing747) を就航させる等の拡充計画が記載されており、『讀賣新聞』報道のようなことはあり得ないと、これを全面的に否定した。更に財団法人交流協会(以下、交流協会)台北事務所も、自民党航空委員会が日中航空協定期締結に当たり日台空路の現状を維持すべき旨を再度決定したこと、同協定期締結前に自民党の同意を得るべきと指摘したこと、および同委員会において高木養根日航副社長が日航の台北路線放棄という一部報道を改めて否定したことを、台北各紙が大々的に報じた旨報告⁷⁾している。そして田中首相自身も同時期のテレビ番組『総理と語る』において、「私は東京・北京間の航空路を早く開設することを希望しているが、台北・東京間の航空路を切るつもりはない⁸⁾」と明言したのであった。日本政府が日台空路の維持を決定し、かつ「中華航空は羽田空港、中国民航は成田空港を使用する」という基本方針に中国側

が同意すれば、大平外相が年内にも北京に赴き日中航空協定期を締結すると表明したのは同年十一月四日のことである。

すなわち、日本政府にとつて、現実に莫大な収益を上げている採算路線たる日台空路の廃止など論外であり、日台間の人的経済的結びつきを考えれば非現実的、かつあり得ない選択であった。しかしながら日本政府の右方針を台北、北京双方が容易に受け入れるとは思われず、日台空路断絶の可能性を懸念した日華僑諸団体は、新聞広告によつて日本国民一般に空路維持の重要性を訴えかけている⁹⁾。

この時期、日華議懇会員であり、青嵐会メンバーでもある藤尾正行が自民党本部で行った講演会「日華航空問題の経過と見通し」の内容は興味深い。藤尾は、党議決定の骨子が(1)日台空路の現状維持、(2)中共との航空協定期は事前に党の同意を得ること、である旨述べ、青嵐会等の活動に代表される中国国民党支持者の勢力は、党が決して無視し得ないものであることを強調した。その一方で、藤尾は(1)日本と中共政府の国交樹立は一つの既成事実であり、これを覆すことは出来ない、(2)航空機の国旗と名称問題は国交樹立と相関関係がある、日本は既に中共と国交を樹立してしまつたゆえ、中共機(註…中国民航)をもつて中国国家の代表としないわけにはいかない、とも

述べている。

すなわち日本側の考え方は、親台湾派議員も含め、近い将来の日中航空協定締結を不可避と認める線ではほぼ一致していた。

当時、複数の新聞社が消息筋から得た、日台航空路問題解決のための日本政府の方策は次のように要約できる。(1) 日中共同コミュニケーションの精神を尊重して日航は台北路線を放棄する。

日航は日本国家を代表して北京へ飛び、週三十七便の台北路線は日航の子会社が担当する。(2) 日中航空協定成立後、成田空港を週一便の北京路線の空港に指定する。(3) 日本は同協定に「五星紅旗」のみを中国国旗として認める旨明記する。(4) 中華航空は従来通り羽田空港を利用し、中華民国の名称と国旗につき日本は不問とする。

確かに、先述の藤尾発言の線で日中航空協定を推進するならば、必然的に、この辺りが交渉における最も妥当な「落とし所」となるであろうことは容易に想像できる。

右の情報を得た台湾当局は、問題点として(将来設立されるであろう)日航の子会社と中華航空が新たに協定を締結する必要があるか否か、および新協定が中華航空に「以遠権」(東京以遠へ飛行する権利)を保証するか否か、を挙げたが、最大の懸念材料は、日本政府が右方策すら維持できるかどうか疑わし

いという不安感であり、日本側が衝動的に日台空路を切り捨てる懸念さえ否定し難い、と考えていた。¹²⁾

台湾側は、日中航空協定締結を急ぐ日本政府の動向に感情的反発を示す一方、その拙速な交渉ぶりを危惧していた。彼らは、既に英国が台湾問題(中華航空機の香港乗り入れ)をめぐる中国と対立し、対中航空交渉を中断した事実を掴んでいた。台湾側は、交渉を急がない英国の姿勢と日本のそれを比較していた形跡がある。「日本は待ちさえすればよい、日本が忍耐すれば中国側は軟化する」というのが彼らの見解であった。中国は大型機(B747)十機を購入済みだが、これは欧州線および太平洋線に投入する機材であり、とりわけ後者の実現に当たっては日本が最良の寄港地である。時が来れば、中共政府は日本の条件を呑まざるを得なくなる。日台空路を断絶する必要がどこにあるのか。日本が北京への「叩頭」を止めれば、彼らは中華民国との航空協定を何ら傷つけずに大陸路線を開設できる。

しかし、日中航空協定締結を急ぐ日本政府が右の見解に耳を傾けることは遂になかったのである。

二、いわゆる「六項目」案について

日中航空協定交渉は、一九七四年一月上旬の大平外相訪中、および同月十七日に公表された「日台路線の取り扱いについて（外務・運輸両省案）」（以下、「六項目」案）によって急速に「政治的決着」に向かう。以前の論稿で詳述したが、重複を厭わず、その内容を以下に掲げておく。

- (1) 日中共同声明を基礎として、速やかに日中航空協定を締結するが、同時に日台（双方の以遠権を含む）については、民間取り決めを結んでこれを維持する。
- (2) 日本側企業については「日本航空」が日台路線に就航しないようにする。
- (3) 日本政府は「中華航空」がその意思に反して社名と旗を変更することは求めないが、社名と旗に関する日本政府の認識を別途明らかにする。また、日本側当局が「中華航空」に言及する際には、「中華航空（台湾）」とする。
- (4) 「中国民航」は成田国際空港を使用し、「中華航空」は羽田空港を使用するようにする。なお、成田空港開港まで

は暫定的に羽田空港を双方が共用するようにするが、所要の時間帯調整を行う。

- (5) 大阪空港を使用している「中華航空」の便は、日台間で合意する他の空港に移転するようにする。

(6) 「中華航空」の日本における営業所、事務所、その他地上サービスは、代理店その他、別の事業主体に委託するようにする。ただし、運航の安全および従業員の生活安定については所要の配慮をする。

この「六項目」案に対する台湾側の反発は強かった。その内情については、台湾紙『中央日報』は次のように論評する。「六項目」案は確かに中華航空公司の名称、航空機上の青天白日旗を共に継続使用することに同意されており、以遠権も維持されている。それゆえ、日本世論は中華民国朝野の「六項目」案に対する猛反対に困惑している。確かに、実務要件上の諸要求（名称および以遠権）が全て満たされたことは中日両国反共勢力の成果であり、当然に重視しなければならないが、我々は国家の尊厳が損なわれ、立国精神が挫折し、反共国策が阻害されるような案は受け入れられない。また、表面上我が方の実務要求を受け入れているものの「中華航空（台湾）」という呼称は事実

上の名称変更であり、中華航空公司が国家を代表するフラッグ・キャリアであることを知りつつ名称変更を求めるのは、我が国の尊厳を故意に阻害する行為ではないのか。¹⁵⁾

蔣経国行政院長は、その対日警告談話において、日華航空協定破棄は日航機の台湾着陸権および防空識別圏飛行権の放棄に繋がることを指摘し、我々は中華航空機を疚しい形で日本に派遣するようなことは出来ず、同社に対するこれ以上の制限は受け入れられないと述べた。そして日航機が名前を変えて台北に就航するとしても、それは日本の問題であり、中華民国と中華航空はこのような屈辱を拒否すると言明している。既に外務省には、中華航空当局が日本路線断絶を想定し、東京の代わりにグアム島経由でロサンゼルス、サンフランシスコへ飛行するルート（太平洋路線）の開設に向け、中米航空協定の修正に動き出したという情報も入っていた。¹⁶⁾

しかし、一方で台湾側是最悪の事態を回避すべく、新たな日台路線の基礎となる「青写真」につき日本側にシグナルを發している。交流協会台北事務所の情報によると、訪日直前の日華觀光協会関係者から交流協会に連絡があり、(1)グアム島新路線は米側の基本的了解を取り付けたこと、(2)我が国が容認できないのは①中華航空（台湾）という名称、②（地上業務）

代理店委託の件、③大平外相が中華航空公司をフラッグ・キャリアと認めない、あるいは青天白日旗を国旗と認めないという趣旨の声明を發することであるが、それ以外は技術的問題に入る旨、申し入れてきたという。ちなみに、この関係者は翌日も交流協会に電話連絡して前日の發言を再度強調し、自民党三役の態度決定が近いという日本の新聞報道があつたゆえ当方の態度を明確にしたと述べている。ここで言う技術的問題とは、日本側と交渉可能な案件といった意味であろう。すなわち、台湾側はフラッグ・キャリアたる中華航空公司の名称、および国旗たる青天白日旗について自らの面子さえ保つことが出来れば、日中航空協定が存在する状況での日台空路維持に反対しないということである。これは先述の藤尾正行議員の發言とも平仄が合う。当時、岡田英弘（東京外国語大学教授）は「日台空路を断絶に追いこんだのは、日中航空協定の調印ではなくて、それに伴って發表された、大平外相の談話なのであつた」と論じたが、本質を衝いた見解であつたと思われる。なお、大平談話の内容は、日中航空協定を国家間協定とする反面、日台空路を地域的空路と見なし、かつ日本政府は日中共同声明に基づき青天白日旗を国旗と認めず、中華航空を国家を代表する航空会社（いわゆるフラッグ・キャリア）と認めない、というもので

ある（詳細は後述）。

しかし、日本政府は「見切り発車」の形で日中航空協定を早期締結する方針であった。二月九日、自民党は①日中航空協定締結、②民間取り決めによる日台空路維持、の両立を党議決定したが、②の確約なしに日中航空協定締結（①）を「見切り発車」の形で推進することは大平の既定方針であり、それは前総理である佐藤栄作の耳にも入っていた⁽²⁰⁾。

このことは、日本政府が近く訪台する予定のインガソール (Robert Ingersoll) 米国務省東アジア・太平洋担当国務次官補に対し、以下の諸点を台湾側に伝達して欲しいと依頼した事実によっても明らかである。日本政府案は台湾側の利益を最大限守ったものであり、中華航空には日本国内で若干の不便・不愉快を忍んでもらわねばならない。日本政府は日中航空協定締結をこれ以上遅延させられないと政治判断しており、大平外相訪中後の雰囲気の良いうちに中国側と了解をつけねば、中国側は再び以前の強硬姿勢に戻るであろう。北京・台北間の争いが余り激烈に日本で展開されるのは日本人にとって迷惑であり、日本政府としては正式に北京との関係に基づいた措置を取らねばならない。航空協定問題も現実的に対応しなければ、日台関係全般に悪影響を及ぼすことになるだろう⁽²¹⁾。

外務省中国課が作成した「日台空路の今後の取り扱い」に関する一連の文書は、日本政府は「六項目」案を基本として中国・台湾と交渉を開始するが、台湾側をなるべく刺激しないよう細心の注意を払うとしつつも、交渉が不当に長引くようであれば現存の行政許可を取り消す旨申し渡すこともあり得るとしていた。「六項目」案中、閣議了解が必要と考えられるのは第二項（日航は日台路線に就航せず「タミー」会社が就航）、および第四項（中華航空の羽田残留）であるが、これも事項ごとに煮詰まった段階で閣議了解を求めればよく、「六項目」案全体のそれは不要とされた⁽²²⁾。

以上の方針からは、交渉を素早く進めたいという中国課の思惑が窺える。椎名悦三郎自民党副総裁は、来訪した中江要介アジア局参事官に対し「六項目」案の内容について縷々不満を述べているが、党内には日華議懇を中心として政府・外務省の主導する対中外交への不満が広範囲に鬱積していた。客観情勢上、もはや時間をかけて交渉を行う余裕は失われていたのである。

事実、中国課が同時期作成した「運輸大臣との打ち合わせ事項（日台航空路線）」には、三月のなるべく早い時期に中国との交渉に入る事、および交渉を極力同時並行的に進めねば台湾を急がせる圧力とならないことが明記されており、拙速が交

渉上の優先事項であったことは明白である。日台空路断絶のリスクを冒してでも日中航空協定を締結することは、日本政府の既定方針だったと見てよいだろう。

三、日台空路断絶をめぐる

日中航空協定（日本国と中華人民共和国との間の航空運送協定）は、台北路線の日航からの分離、成田空港開港後の中国民航・中華航空の使用空港分離という日本側提案を中国側が原則的に受け入れる形で、一九七四年四月二十日、調印された。その際、日本政府が中華航空公司の社名と青天白日旗についての認識を表明することが、条約締結に当たっての中国側条件であった。

これが先出の大平外相談話である。以下にその内容を掲げる。

日本国と中華人民共和国との間の航空運送協定は国家間の協定で、日台間は地域的な民間の航空往来である。日本国政府としては日中両国の共同声明に基づき、同声明発出の日以降、台湾の航空機にある旗の標識をいわゆる国旗を示すものとは認めていないし、「中華航空公司（台湾）」を

国家を代表する航空会社としては認めていない。²⁶⁾

さて、大平談話に激しく反発した台湾当局は、日台空路の断絶を決定、日航、中華航空両社は日台路線の運航を停止した。

ある香港紙は、「日台空路断絶を『台湾の勇み足』とする論説を掲げ、次のように論じた。空路断絶は交渉における最後の切り札であり不必要な時期に打ち出すべきものではなく、台湾がこれを打ち出した以上、情勢は新しい方向へ動いていくであろう。そもそも日中航空協定は既存の日中関係の延長でしかなく、英米を含む西側諸国も中国と航空協定を結ぶ可能性がある。台湾は日本以外の友邦に対しても空路断絶で対抗するのであるのか。航空協定問題のキーポイントは名称と活動であり、台湾の尊厳を犯すに至ったとは思われない。²⁷⁾

更に、バーネット (Robert W. Barnett) アジア協会ワシントン支部長 (元国務省東アジア・太平洋担当国務次官補代理) は『ボルティモア・サン (Baltimore Sun)』紙に論評を寄稿し、以下の論旨で台湾当局の措置を批判している。

台湾国民政府が長く追求してきた外交政策は、二つの前提の上に立脚していた。一つは、合法性を欠く中華人民共和国政府は民衆蜂起に対し脆弱であること、今一つは、中華民国の軍事

力が有事において米国の支援で格段に強化されること。しかしながら、米中上海コミュニケと日中国交正常化によって、台湾当局はこれら前提の再考を余儀なくされた。台湾は世界で最も収益力のある航空路線を運航停止したが、収益面を別にしても、日台空路には東京・台北・北京三者に「政経分離政策」を許し、台湾海峡における軍事衝突の可能性からその関心を逸らし、建設的な経済的・社会的共存に向かわせるという意味があった。台湾当局の対日強硬姿勢の背後にあるものは、自民党福田派・大平派の対立を利用し、かつ親台湾的な右派・青風会の活動を刺激すれば日本の中国政策を変えることが可能、という考えだと論じる者がいる。確かに青風会には日華議懇メンバーもおり、日中航空協定批准に対し確実に反対投票するであろう。しかし、大多数の自民党議員および野党各党が同協定に賛成投票することとは確実であり、台湾の「怒り」が批准を阻止する可能性は皆無である。逆に、本件は真の台湾支持者が如何に少数派に過ぎないかを暴露する結果となるだろう。台湾当局でさえ、本件を理由に対日経済関係を変える意思はない。日本の国内政治に干渉しようとする台湾の試みが、台湾にとってより好都合な外務大臣を誕生させるとは必ずしも言えない。大平は七月の参院選後に外相を辞職するつもりでいるが、後継者が誰になるかは分

からない。

そして、バーネットは「台湾は現実を受け入れるべきである」と結論した。台湾当局の政治的圧力は、日本の中国政策に影響を与える力、ましてこれを変更せしめるような力を持たない。それは畢竟、自民党内の積極的台湾支持勢力が、全体から見れば少数派に過ぎない現実の反映だからである。²⁸⁾

台湾当局は日台空路再開の条件として、大平外相談話取り消し、青天白日旗を国の象徴と認めること、中華航空に（台湾）を付けることは出来ないこと、日本にある中華航空営業所の存続、そして中華民国に対する謝罪を強硬に要求していた。しかし、先述の香港紙が指摘したように、台湾は、日台空路断絶という対日交渉における最大の切り札を手放してしまっている。その強硬姿勢が遠からず行き詰まるであろうことは、少なからぬ関係者の共通認識であったように思われる。

米國務省の中国担当者は、来訪した駐米日本大使館員に対し、その辺りの事情を直截に語った。台湾としては日本のこれ以上の対中接近に歯止めをかけると共に、他国が今後中国と航空協定を結ぶことを阻止すべく空路断絶の拳に出たものと思われるが、頼りの青風会は期待したほどの政治勢力ではなく、その後も英国が香港・中国本土路線を、マレーシアがクアラルンプー

ル・北京線を中国と交渉する等の情勢にあり、いわば賭けが裏目に出た状態である。すなわち、このまま行くと日台空路以外の路線も断絶せざるを得ない事態に追い込まれる恐れが出てくる。台湾首脳部も当初の興奮が冷め、冷静に今後の対策を検討する心境となったようだ。台湾は面子さえ立てば日台空路を再開する腹を固めつつあり、早ければ日本の参議院選挙（七月）後の新内閣発足前後、遅くとも今秋までには日台空路を再開するものと思われる²⁸⁾。

この米國務省の分析が正鵠を射ていたことは、間もなく明らかとなる。空路断絶から約一ヶ月後、香港紙『星島日報』は、台北発UPI電の伝えるところとして、錢復行政院新聞局長が「日台航空路を断絶したのは日中航空協定が署名されたためではなく、大平外相が行った侮辱的談話のためである。もし現局面を改めようとするのなら、このような人に不快の念を抱かせる個所を削除しなければならぬ」と述べた旨報じた。これは、先に紹介した岡田英弘の見解を、台湾当局者が公式発言によって裏付けたものである。更に数日後の台湾紙『聯合報』は、訪台した小谷秀二郎（京都産業大学教授）が、帰国後『サンケイ新聞』に「日本政府が何らかの形で中華民国が国際政治上存在している事実を承認ならびに宣言しない限り、日台航空路の

再開は絶対不可能である」という見解を執筆したこと、「中華民国は国家と国旗の尊厳を貫くことを経済的利益より重視していること」を政府筋に忠告したこと、および彼が訪台し実情を見聞した結果、台湾官民の大平外相に対する不信感が極めて強く、大平在任中の日台空路再開は不可能と確信したことを報じていた。

先の錢復発言（大平談話の撤回）、および小谷の觀察（大平退陣が日台空路復活の前提）が、いみじくも局面打開の条件を示していた。事実、台湾当局が日台空路再開に同意したのは、これら二つの条件が満たされた時点だったからである。従って、先出の『ボルティモア・サン』に寄稿したバーネットの論評が述べる「大平は七月の参院選後外相を辞職するつもりでいる」という話が事実ならば、必然的に日台空路再開は参院選後、という結論が導き出される。

右の推測を裏付けるように、ワシントンDCでは、陳岱礎駐米公使が、山崎敏夫駐米公使を招いた宴席で注目すべき発言を行った。陳は「日台空路断絶後、台湾を訪れる日本人旅行者は五十万人から二十五万人に半減したが、不祥事（註…日本人への迫害、嫌がらせ等）は全く起こっていない」と日台関係の変わらぬ重要性を強調し、「日台路線について台湾当局は当然(Com-

the time being) 静観する」と述べた。これに対し山崎が「当分というのは七月の参院選後の政局を見極めるという意味か」と質問したところ、陳は「まあ、そういうことである」と答えたという。²²台湾側が日台空路再開の意思を固め、その機を窺いつつあることは疑う余地がなかった。

七月七日、第十回参院選の開票結果は自民党の実質的敗北となった。その直後に大平外相は退任、後任外相には木村俊夫(運輸省出身)が任命される。同年十二月、田中内閣は金脈問題を契機に退陣に追い込まれた。前内閣の「積み残し課題」としての日台空路再開問題を引き継いだのは、いわゆる「椎名裁定」によって誕生した三木武夫内閣である。新外相は宮澤喜一であった。

年明け早々、駐日英国大使館がロンドンに宛てた報告は、新内閣が田中前内閣の対中政策を踏襲するに際し、自民党(とりわけ親台湾派)が宮澤新外相から何らかの代価を求めていると分析したが、実はその代価こそ日台関係の商業的現状維持であった。これは日台経済関係を日中航空協定調印前の状態に復帰させることを意味し、日台空路の再開はその象徴だったのである。

英政府が日台空路再開問題を注視していた背景には、中華航

空の香港乗り入れを「二つの中国」政策と中国政府から批判され、英中航空協定を仮調印(一九七三年六月)のまま放置せざるを得なくなった事情が存在する。在香港(日本)総領事館の報告によると、石油危機の影響で経済不安を抱える(英)香港政府は、香港に拠点を置くキャセイ(国泰 Cathay Pacific)航空の「ドル箱」路線である香港―台北線を確保したい関係上、日台空路の早期復活を希望していたという。²³

既に外相交代という条件をクリアしている以上、日台空路再開の障害として残されているのは、日中航空協定調印時の大平談話のみであった。これを実質的に撤回したのは一九七五年七月一日の参議院外務委員会における、青天白日旗を事実上の国旗と認める旨の宮澤外相答弁である。日台空路再開の障害はこれによって完全に除去された。交流協会および亜東関係協会が日台空路再開に合意したのは八日後の七月九日、日本アジア航空(日航の子会社)の一番機が台北に向け出発したのは、九月十五日である。

むすび

日中航空協定交渉、および日台空路再開問題において、日本

外交は中国政府・台湾国民政府の奉じる原則論、面子にこだわる中国人特有のメンタリティに苦慮を重ねた。

台湾は中国の一部であると主張し、これを独立の政治主体として承認しない中国政府は、台湾独立（中国からの分離）という最悪のオプションと比較すれば、日本の関与する台湾の方がまだ受容可能という立場であった。しかし、その中国政府も日中航空協定交渉において日本側の要求を実質的に受け入れつつも、代償として台湾の国家的性格を否定するかのような大平外相談話を求めた。「中国における唯一かつ合法的政府」という原則を墨守する中国政府の立場に配慮した日本の行動は、今度には台湾当局の激しい反発を招き、日台空路断絶という最悪の結果を招いてしまう。

一方で、日台空路断絶は台湾当局にとって独立国家（「中国における唯一かつ合法的政府」としての面子を守る行動であったが、それは同時に、対日交渉上の最大の切り札を放棄することに他ならなかった。これは、いわば「伝家の宝刀」を真つ先に抜いてしまったことを意味し、外交交渉として拙劣の誹りを免れまい。

日台空路断絶の結果、より大きな経済的損害を被るのは台湾側である現実に加え、深刻であったのは英米を含む西側諸国が

中国との航空協定交渉を締結する可能性であった。日台空路断絶のロジックを他国に援用すれば、それは必然的に中国と航空協定を締結した全ての国々との空路断絶という、台湾にとって最悪の結末に繋がりがかねないからである。

自縄自縛に陥った台湾当局は日台空路再開の意思を固め、日本側にシグナルを送った。その際、彼らがとった「大平外相とは交渉せず」という姿勢は、かつて中国政府が対日接近のシグナルを送りつつも「佐藤内閣とは交渉せず」の姿勢を貫いた事実を彷彿とさせる。これもまた、政権担当者の面子の問題であった。

参院外務委員会の宮澤外相答弁は、青天白日旗を国旗と認める諸国が存在する事実を指摘したに過ぎないものであるが、台湾当局の面子に配慮する重要な発言であった。日台空路再開の機を窺っていた台湾当局は、これを大平談話の実質的撤回と認め、即、空路再開に同意した。

日中間、そして日台間にそれぞれ直通航空路を開設することは、いわば、中国大陸と台湾に別々の政権が存在する現実を忠実に反映した、かつ現実に素直に従った実務的措施に過ぎないはずである。その当然の状態を確立するまでに要した手続きと時間こそ、中国問題の特殊性を如実に物語る。

中国人にとつて、面子とはかくも重要なものであつた。⁽³⁵⁾

註

- (1) 池田直隆「日中航空協定締結問題」、『國學院大學日本文化研究所紀要』第九十八輯、平成十八年九月。以下に日中航空協定に関する先行研究中、代表的なものを挙げておく。李恩民「中日航空交渉の政治過程」、『宇都宮大学国際学部研究論集』第十号（二〇〇〇年十月）、李恩民「一九七〇年代における日台航空関係の変遷」、『宇都宮大学国際学部研究論集』第十三号（二〇〇二年三月）。清水麗「航空路問題をめぐる日中台関係」、『筑波大学地域研究』通号十八（二〇〇〇年）。丹羽文生「日中航空協定締結の政策決定過程 自民党日華関係議員懇談会の影響力」、『問題と研究：アジア太平洋研究専門誌』通号四二三（二〇〇八年十月）。
- (2) 林金至『梅と桜 戦後の日華関係』（サンケイ出版、昭和五九年）、三九一頁。
- (3) 中華航空会社、および青天白日旗の性格に関する（協定調印時の）外相談話について記した大平外相・小川平四郎中国大使の公電内容を、藤尾議員が自民党臨時総務会で暴露した事件。『朝日新聞』、昭和四九年四月十一日。
- (4) 東郷文彦『日米外交三十年 安保・沖繩とその後』（世界の動き社、昭和五七年）、二〇七～二〇頁。
- (5) 「日航、台湾路線を放棄」。『讀賣新聞』。昭和四八年十月十日。
- (6) 「日台航路に関する読売新聞記事にかかる日航支店長の報道ぶり」。台北事務所長発財団法人交流協合理事長宛、第四六八号、昭和四八年十月十七日。「日台航空・論調」（以下「論調」と略）。管理番号2013-3808、SF.123 外務省外交史料館蔵。
- (7) 「自民党航空委員会の決定に関する報道ぶり」。台北事務所長発財団法人交流協合理事長宛、第四八四号、昭和四八年十月二日。『論調』。
- (8) 「田中首相の発言についての報道ぶり」。台北事務所長発財団法人交流協合理事長宛、第四九四号、昭和四八年十月二六日。『論調』。
- (9) 「航空問題に関する当地紙の報道ぶり」。台北事務所長発財団法人交流協合理事長宛、第五三六号、昭和四八年十一月六日。『論調』。
- (10) 「意見広告 日本国民の皆様へ訴える われわれは日華航空路線の現状維持を主張する」。『サンケイ新聞』、昭和四八年十一月十二日。
- (11) 「航空問題に関する解説。台北事務所長発財団法人交流協合理事長宛、第五七七号、昭和四八年十一月二日。『論調』。藤尾議員の発言および日本政府の方策（日台空路問題）についての情報は、台湾紙『聯合報』東京特派員の解説記事（十一月十八日付）を典拠とする。
- (12) 同右。
- (13) 「Japan must only wait」。China News January 12, 1974。『論調』。
- (14) 「信頼を翼に乗せて 日本アジア航空二十五周年史（二〇〇〇年、日本アジア航空株式会社二十五周年史編集委員会）、二四頁。
- (15) 「日台航空問題に関する日本政府案についての論調」。台湾紙『中央日報』（一九七四年一月二六日付）東京特派員の解説。台北事務所長発財理事長宛、第五号、昭和四九年一月二八日。『論調』。
- (16) 「Premier Chiang's Warning」。China Post, January 17, 1974。『論調』。
- (17) 「毛氏航局長談話」。伊藤 博教 所長発板垣（修）理事長宛、第三四号、昭和四九年一月三十一日。『論調』。
- (18) 「望月部長様 大和様 二月二日 三浦」と記されたメモ書きが、外交記録ファイル（論調）に綴じられている。交流協会台北事務所内の執務メモと推定される。情報提供者の氏名は削除されており詳細については不詳であるが、内容の重要性に鑑み、敢えて引用する。
- (19) 岡田英弘「日台空路はこうして切れた 北京も望まなかった日台空路

- 断絶。『自由』、昭和四十九年七月号。
- (20) 『佐藤榮作日記』第六卷(朝日新聞社、一九九九年)、四〇頁。昭和四十九年二月二日の記述「日中航空協定は四(月)に見きり発車をするらしい」。池田前掲論文、二二八頁参照。
- (21) 「日台空路問題に関しインガソール国務次官補に台湾側に伝えて貰いたい点」。「日中航空協定・日台路線」(以下「日台路線」と略。管理番号20144298 SB.1.15 外務省外交史料館蔵。なお、同文書に作成部局・日付の記載はない。インガソールは一九七二年より七三年まで駐日大使。
- (22) 「日台路線の今後の取り扱い(自民党首脳との間で確認すべき点)」。昭和四十九年二月十九日、中国課。『日台空路』。
- (23) 「日台路線の取り扱い(政府部内で確認すべき点)」。昭和四十九年一月十八日、中国課。『日台空路』。
- (24) 「中江・椎名会談(要録)」。昭和四十九年二月五日、中国課。『日台空路』。椎名より「六項目」案のうち、第三項「日本政府の認識を別途明らかにする」は余計な文言であり、「中華航空(台湾)」は削除すべきとの意見が表明された。なお、椎名は第六項についても不満を表明している。椎名発言が「日中共同声明において『台湾は中国の領土ではない』という日本の立場を中国が認めた」という前提に立脚している、と考えた中江が「日中共同声明に盛り込まれた双方の主張は極めて微妙であり、いわば同床異夢であると言える。これ以上敢えて争わなごころに意味がある」と説明すると、椎名は「その点には理解が及ばなかった。説明はよく分かった」と述べた。日中共同声明を我田引水的に解釈していたのは日中両国のみならず、日本国内の親中派、親台派もまた同じであった。
- (25) 「運輸大臣との打ち合わせ事項(日台航空路線)」。昭和四十九年二月二日、中国課。『日台空路』。
- (26) 『日中関係基本資料集 一九四九〜一九九七年』(霞山会、一九九八年)、四七〇〜四七一頁。
- (27) 「日台航空路断絶に対する当地の反響」。在香港武藤(武)総領事代理発外務大臣宛、第二三七号、昭和四十九年四月二日。『日中航空・日台航空路線運行停止』(以下、「日台空路停止」と略)。管理番号2013-3809 SF.123 外務省外交史料館蔵。
- (28) 「日台航空路線問題に関するバーネット論評」。在米安川(社)大使発外務大臣宛、政第四六二二号、昭和四十九年四月三十日。"Batimore Sun" April 29, 1974. In discussion with Japan. Some implications of Taiwan's Ready Fighter Planes." 日本の内政問題を利用する意図を明白に示した台湾紙記事の代表として、"China Post February 23, 1974. Sino-Japanese Air Route." 論調。
- (29) 「日台及び米台関係(内話)」。在米安川大使発外務大臣宛、第一八二〇号、昭和四十九年五月二日。『日台空路停止』。
- (30) 「日台航空路問題」。在香港武藤総領事代理発外務大臣宛、香港第七八六号、昭和四十九年五月十五日。『日台空路停止』。
- (31) 「サンケイ新聞」。昭和四十九年五月八日、「正論」欄。
- (32) 「日府公使の内話」。在米安川大使発外務大臣宛、第二二七号、昭和四十九年五月二四日。『日台空路停止』。
- (33) British Embassy Tokyo to FED K Haskell, January 9, 1975. FCO21/1425. National Archives, Kew, London.
- (34) 「日台航空機相互乗入停止に関する英政府の立場」。在香港原(富士男)総領事発外務大臣宛、第三二一号、昭和四十九年五月二三日。キャセイ航空香港〜台北線問題、英中航空協定問題については、池田前掲論文を参照。
- (35) 岡田前掲論文、四二頁。岡田の分析によると中国政府は国益上、日台空路維持を内心望んでおり、東京〜北京間の実務的空路が開けさえす

れば「日台空路を傷つけてまで、航空協定を締結しようとは望まない」というスタンスであったという。七四年一月、香港経由で訪中した大平を周恩来、次は毛沢東その人が引見し、「なぜ直行便で来なかったのか」と同じ質問をした事実を、岡田は右のスタンスの根拠としている。「面子を重んじるゆえに直接「日台空路を認める」と明言できない、中国人特有の腹芸であろう。