



Title	戦後の日台関係における日華議員懇談会の役割に関する研究 : 1973-1975
Author(s)	徐, 年生
Citation	北大法学研究科ジュニア・リサーチ・ジャーナル, 10, 123-151
Issue Date	2004-01
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/25388
Type	bulletin (article)
File Information	10_P123-151.pdf



[Instructions for use](#)

戦後の日台関係における日華議員懇談会の 役割に関する研究：1973-1975

じょ ねん せい
徐 年 生

目 次

はじめに 研究の課題	124
第一章 日華議員懇談会の成立	124
第一節 日華議員懇談会成立の背景	124
第二節 日華議員懇談会成立の経緯	126
第二章 中華民国在日外交財産権をめぐる紛争	127
第一節 外交財産権の争いと中華民国政府の抗議	127
第二節 日華議員懇談会の抗議	128
第三章 日台航空路の問題	130
第一節 従来の研究とその問題点	130
第二節 日台航空路の断絶過程と日華懇の介入交渉(一)	132
第三節 日台航空路の断絶過程と日華懇の介入交渉(二)	136
第四節 日本政府の善意措置と日台航空路の復航	142
おわりに	145

はじめに 研究の課題

1972年9月、日中国交正常化に伴い日本と台湾との外交関係が断絶した。では日華国交断絶後の日台関係はどのようにして維持されたのか。これが本稿の問題意識の出発点である。

日台双方が互いに非公式的な関係を維持することについて、日本側は、中華民国との外交関係が切れても、経済、文化、人的往来などの交流を従来どおり続ける意向を再三表明した。一方、台湾側は、日本に対する報復措置を最小限に抑え、現実的な配慮から日本との実務的關係を維持する方針をとった。この現実的な必要性から、1972年12月に窓口として日本側が「交流協会」を、台湾側が「亜東関係協会」をそれぞれ成立させることに合意したのである。

しかし、これは決して政府間関係つまり政治向けではなく、むしろ日台双方が非政府間の事務的な取扱いをするための制度設計であった。では、このような関係を政治的な局面で維持したのは誰か。これが本稿の中心的な検討対象なのだが、それは議員外交であったと言ってよいだろう¹。1973年3月に自民党親台湾派の国会議員が結成した「自民党日華関係議員懇談会」（日華懇）は、ハイ・ポリティックスにかかわる問題解決能力が十分ではない交流協회를政治的に補完することを企図していた²。日本側の「交流協会」と台湾側の「亜東関係協会」は、主として日台間の事務的実務のパイプとしての役割を担うことを期待されているだけであった。本稿では、この日華懇が果たした役割について、一次史料やインタビュー記録にもとづきながら、具体例をあげて解明し、そこから日台関係の全体像と将来にわたる関係のありかたについて考えていきたい。具体的には断交後の日台間において解決が求められた、外交財産の処理、日台航空路の断航と再開への対応などを検討する。この事例研究から、日台間の交渉過程において、日華懇が具体的にどのような役割を担ったのか、あるいは担いきれなかったのかを解明し、他方でこれらの政治過程を追跡することによって、

日華懇の政治的性格に対して新たな指摘をおこない、さらには、その展開と変容について総合的に整理していきたい。

他方、台湾にとって、議員外交とは何であったかという点も重視したい。この点は、特に対日外交を重視し、より全面的な対日外交を進めようとしている今日にあって、重要さを増している³。

日本と台湾の関係における議員について、日本側と深い交流のある江丙坤立法院副院長（国会副議長に相当）は、「日本は議院内閣制の国であり、対日国会外交推進の成否は、国家間の実質外交の行方に必ず影響を及ぼすものとなる。絶え間ない交流と対話は、対日国会外交において必ず推し進めねばならないものである」と、その重要性を指摘している⁴。また、「日本の主要な政務官の多くは国会議員が担任しており、議員交流あるいは国会交流は台日実質外交の展開に必ず効果を発揮するものになるはずだ」と強調している⁵。台湾から見ても、交流協会——亜東関係協会の実務ラインとは異なり「政治外交」をおこなう議会／国会外交が重要なのである。

こうした点をふまえ、本稿では「議員外交」を中心命題とし、主要組織である日華懇の日台関係に果たした役割を検討し、日台関係を政治的な側面から理解しなおすことを目的とする。この研究は、戦後の日台関係理解のため、特に日華国交断絶後の日台関係の研究をより深めるために不可欠なものであると認識している。

第一章 日華議員懇談会の成立

第一節 日華議員懇談会成立の背景

1972年7月7日に成立した田中内閣は、外交については中華人民共和国との国交正常化を急ぎ、激動する世界情勢の中にあつて、平和外交を強力に推進しようとした。田中政権発足後から日中国交正常化までの過程における重要な課題は、一方で中国との交渉を進め、一方で自民党内の意見調整を図ることであった。自民党には、形式的には党内のコンセンサス作りを目的として日中国交正

常化協議会が総裁直属の機関として設置されていた。

政府の基本方針は、台湾との外交関係断絶及び日華平和条約の失効⁶に反対する中華民国擁護派議員と、日中国交正常化促進派議員との間で交わされた激しい議論の過程から形成されたのではない⁷。政府の基本姿勢は、基本的に外務省中国問題対策協議会で検討されていた。ここでの方向性は、日台間の外交関係は消滅するが、経済・貿易関係など実務的關係は維持するというものであった。実際、この路線で大平外相・外務省を中心に中国との交渉が進められ、9月8日に自民党総務会上げられ、党議として通過して日中国交正常化基本方針（案）⁸が決定されたのである。

この間、国府は、日本政府を厳しく非難しつつも、日本政府の方針を受け入れ、断交以前の外交及び領事活動を可能な限り維持した実務処理機構の設置を求めた。そして、外交使節団の残務整理期間に、実務処理機構のあり方をめぐり政府間交渉が行われた。他方、日本政府も国交断絶後、日台間の実務關係を維持するために、「民間」の形をとった実務処理機構を設置することを企図した。その結果として、外交使節団に代わる「民間」機構として日本側に財団法人交流協会、台湾側に亜東關係協会（以下、両協会）が設立された。両協会は、「在外事務所相互設置に関する取決め」を締結した⁹。

両協会が成立したことは、中華民国と日本国との關係が、正式な外交關係から国交なき非正式關係の領域（あるいは政・民分離）へと切り替わったことを示している。しかし、両協会は依然として、ある程度は「政治」領域への架け橋の役割を演じることになる¹⁰。一方、断交前後に国府を支持し続けた自民党内の中華民国擁護派国会議員（親台派議員）は、中華民国に同情と支持を与え、日中国交正常化をめぐる論争の中で、自民党内の意見調整よりも外務省を中心とした過程を重視した田中政府の政策決定に対し激しく反発するようになった。

日華（台）關係を心配した岸信介、佐藤栄作、

福田赳夫、灘尾弘吉、石井光次郎、船田中、賀屋興宣などの親台派議員らがそれぞれ自民党の日中国交正常化協議会や総務会で、日中正常化後も外交關係を含む中華民国（台湾）との關係を維持すべきことを主張した。9月5日、協議会で渡辺美智雄、中川一郎、中山正暉等が小坂善太郎会長に詰め寄り、同日決定した日中国交正常化基本方針案に付帯記録を加え、「従來の關係」とは、外交、条約關係を含むという注釈を入れることを要求した¹¹。9月8日第三回總會において、前文の「交渉されたい」が「交渉すべきである」に修正されたあと、最終決定された¹²。

このように、前文につき解釈が分れたままで党議が採決された結果、親台派議員は、公の政策決定機構内においてあくまでも自己の主張を貫き通した形をとることが可能となった。

そして、この決議や親台派の立場、日本政府の考え等を台湾側に伝えるために、9月17日に自民党の椎名副総裁が首相特使として台湾に派遣された¹³。一週間後、田中首相は訪中し、北京政府と交渉を開始した。その結果、共同声明方式で北京政府との国交が正常化され、日華平和条約は廃棄され、国府との外交關係は断絶した。

既述のとおり、親台派議員は、公の党議にある国府との「従來の關係」には、外交關係が含まれると主張しており、この結果に強く反発した。そこで、田中首相の帰国後直ちに開かれた両院議員總會において、親台派議員は、党執行部に対し国府との外交關係を断絶させた責任を厳しく追及した¹⁴。

日華国交断絶後の日台關係は、正式な外交關係を双方が放棄していたが、既述のように、両協会は実務的關係を維持する方針をとり、日台間の経済、貿易、技術及び文化交流推進を目的とするパイプ役として自らを認めていた。しかしながら、ハイ・ポリティックスに関わる問題解決能力に欠ける交流協会は、こうしたハイ・ポリティックスに関わる問題が発生した場合に、いかなる対応をすべきであるかという問題が浮き上がってきた。そのため、自民党内の親台派国会議員には、既存

の交渉パイプ役に対して、政治的に補完関係の交渉パイプ役をつくらうという共通の意識が極めて強くなってきた。そして、日本政府が中華民国元駐日大使館の土地・建物を中華人民共和国に大使館として使用させることを亜東関係協会に通告した1973年3月14日の午後、自民党有志議員は中華民国との友好関係を維持促進するため、「日華関係議員懇談会」（以下、日華懇）を組織した¹⁵。

日中国交正常化後の半年以内に、「日華懇」が発足することになったのである。日華懇の成立過程、政治過程に関しては、次節で明らかにしたい。

第二節 日華議員懇談会成立の経緯

日華懇は、自民党の親党派議員が自民党本部にてそれを組織したことに始まる。発起人には灘尾弘吉、田中龍夫、石原慎太郎、渡辺美智雄、藤尾正行、玉置和郎ら27人のベテラン、新進議員が名を連ねており、会長は灘尾弘吉（元文部大臣）が推された¹⁶。この日華懇の成立過程について、主として自民党内の中華民国擁護派の文脈から明らかにしてみよう。

戦後の台湾は、日本の植民地から離脱した後、形式上中国全土を支配していることになっていた国民党政権下での中華民国の一部となり、1949年内戦に敗れて台湾にきた国民党政権の直接の統治下に入った。その後、朝鮮戦争の勃発・休戦などによって東アジアの冷戦構造が急激に形成され、台湾の中華民国政府は自由主義陣営の最前線基地として、米国の強力な支援を受け入れるようになった。台湾は外交的、軍事的な安全保障等を米国から得ることができ、しかも国際連合加盟国として国際機関や国際社会の表舞台での活動が保障されていた。

他方、日本は連合軍最高司令官総司令部（GHQ）の支配下にあった状況から51年のサンフランシスコ講和条約によって、漸く国際社会に復帰した。この講和条約調印はいわゆる「片面講和」と言われるように、調印国が基本的に自由主義諸国に限られており、文字どおり冷戦に強く拘束されたものとなった。こうしたなかで、52年4月、いわゆ

る戦後処理と今後の友好的関係を目指して「日華平和条約」が締結され、日台関係は新段階に入った¹⁷。

台湾にある蒋介石の国民党政権は対日関係を重視したうえで、特に「以德報怨」（恨みに報いるに徳を以ってする）が戦後の対日方針としての有名な恩義外交政策となった。日華平和条約調印に際して彼が対日賠償請求を放棄したことにも、そうした判断が強く働いていたであろう¹⁸。

しかし筆者は、これは決して単純に対日寛容の策だけではなく、むしろ逆に、これはより一層高度な政治的判断と国際戦略の思考が働いていたにほかならない、と考えている。

しかし、台湾と関係をもつ多くの日本人のなかに、蒋介石への恩義を強く感じ、蒋のために協力する人がいたことも事実である。特に旧日本軍人の上層部と蒋グループの関係は想像以上に堅固なものでなった。これにより、日本の保守勢力、とりわけ反共意識の強い人々の間に「反共・親台湾」の関係構図、すなわち台湾ロビーの一大勢力が形成された。彼らは50年代半ばから姿を現し、日華協力委員会が設立された初期の主なパイプ役となった¹⁹。

外交関係断絶以前には、日台間を結ぶパイプ役として「日華協力委員会²⁰（台湾側：中日合作策進会）」があった。これは日本の自民党保守派及び財界と中華民国とを民間レベルで結ぶ役割を担い、60年代における日華協力委員会は、自民党保守派及び財界を政治的基盤とし、官界とも協力しながら国府との交渉チャンネルとして、その政治的機能をいかんなく発揮した。しかし、70年代に入ると、日華協力委員会は、米中接近等の国際情勢の動きから加えられた政治的衝撃によって、日本側における政治的基盤を次第に維持しえなくなっていった²¹。

そのため、日華協力委員会の政治的基盤であった自民党保守派は、岸信介、石井光次郎、灘尾弘吉、賀屋興宣らを中心として、中川一郎、藤尾正行、渡辺美智雄、玉置和郎などの若手を加え、外交問題懇談会²²を結成した。そして、ニクソン米大

統領の訪中声明以後、政策集団である外交問題懇談会を拠点として、総論として日中国交正常化に賛成しながらも、各論として日華平和条約を廃棄し国府との外交関係を断絶することに強硬に反対した²³。しかし、自民党保守派は、日華協力委員会を媒介として財界の支援を得ることもすでに困難であったし、自派閥の支持も得られないままに完全に孤立しつつあったので、党内において妥協せざるをえない状況に追い込まれていたのである²⁴。そして、結局、田中政権発足後、自民党保守派つまり中華民国擁護派は党内での影響力が徐々に低下することを余儀なくされていたのである。

日華国交断絶後、従来国府と直結する有力な交渉チャンネルであった日華協力委員会は、国府との間の常駐外交使節にかわる新たなチャンネルについて交渉する際にも、政府レベルの交渉チャンネルとともに重要だと見なされていた²⁵。だが、予定されていた日華協力委員会第4回常任委員会は、台湾側からの延期申し入れにより事実上中止された²⁶。この日華協力委員会の延期は、国交断絶後の日台間において、どのような新たなハイ・ポリティックスレベルでのパイプ役を造るかという新たな課題を突きつけることになった。

一方、国府は、亜東関係協会を媒介として「自由民主人士との関係を維持する」ことを対日政策の基本方針とした。そこで、国府は自民党内の親台派との間に、日華協力委員会に代わる組織的交渉チャンネルを模索することになった。実際に、彭孟緝大使は、帰国に先立ち開催されたパーティの席で北澤直吉等自民党国会議員と懇談し、自民党国会議員が日台関係の維持と発展のために組織的に行動し、国府との間の外交関係の喪失を補う新たな交渉チャンネルを確立するよう要請したのである²⁷。そして、自民党親台派国会議員である玉置和郎氏は、12月18日に台湾を訪問した時に「自民党籍の国会議員は『日華議員連盟』を積極的に成立させる」と述べている²⁸。

また、この段階で自民党内においても、国府との「従来の関係」を維持し発展させるために、組織的活動をすべきであることが認められていた。

自民党親台派の岸信介や石井光次郎、灘尾弘吉、藤尾正行、中川一郎、玉置和郎、田中龍夫及び渡辺美智雄等が加わり、合計27名の自民党国会議員が発起人²⁹となって、1973年3月14日に、自民党本部において日華関係議員懇談会設立総会が開催された³⁰。この会において、衆議院議員99名及び参議院議員53名の合計152名が日華懇のメンバーとなったことが発表されたのである³¹。

上述のように、日華懇は、戦後の東アジア冷戦体制の形成という国際的要因及び日本の蒋介石への恩義等の要因により自民党内の中華民国擁護派（親台派）が形成されたこと、また台湾側からも「国府との間の外交関係の喪失を補う新たな交渉チャンネル」が求められたことを背景として成立した。自民党親台派の文脈から見れば、日華国交断絶以後の新たなパイプ役としての日華懇は、日華協力委員会を含む断絶以前から一つの連続性を持つものと見なされる。これは、外交関係によっても維持する必要があると認められたものであった。

以上、第一章では、日華懇の成立とその経緯について論じた。田中政権が成立した当時、日中国交正常化が政権の優先目標とされ、田中政権成立直後に、党内の親中派により日中国交正常化協議会が設置された。これは党内のコンセンサス作りを目的とするものだったが、他方で党内の反主流派グループは、親台湾派グループと連携して、親台湾戦線を形成し、1973年3月14日に日華懇を結成したのである。

次章では日華懇の役割の具体例として中華民国外交財産（権）の問題について検討したい。この問題がいかにも生まれ、またその時期における日華懇はどのように交渉に関係したのか、そして台湾側はどのように対応したのかという一連の問題について検討する。

第二章 中華民国在日外交財産権をめぐる紛争

第一節 外交財産権の争いと中華民国政府の抗議

日華間の外交関係が断絶した後、東京麻布にある中華民国大使館の土地や建物など、外交財産権

の問題が顕在化するようになった。

台湾側は日中国交樹立後、駐日大使などを段階的に引揚げ、全要員が同大使館から退去、その後は日本政府が管理に当たっていた³²。しかしながら、大使館の所有権問題について、日本政府の内部では中華民国駐日大使館を含む敷地や建物を北京政府に引き渡すとの結論に傾いていたのである³³。日本政府は、旧国府大使館跡や東京都内のホテルなどいくつかの候補地をあっせんして³⁴、北京政府が旧国府大使館跡地を使用しないよう北京政府の説得に努めたが、これに失敗し、旧国府大使館跡地を北京政府が使用する権利を認める決定を下していたのであった³⁵。

その結果として、法務、外務省など関係当局は①元麻布の旧国府大使館跡は中国の外交財産である、②日中国交正常化の結果、この土地、建物の所有権は中華人民共和国にあることを確認した、との見解をとっていた³⁶。

これによって、日華懇が成立式のあった日の午前中に、外務省は交流協会の板垣理事長を通じて亜東関係協会の林金莖顧問にメモを手渡して、中華人民共和国が大使館として使用することを認めたことを通告した³⁷。これに対して、中華民国外交部は翌日、日本政府が中華民国駐日大使館の敷地建物を勝手に中華人民共和国に引渡し使用させようとしている事実を、鄭重な声明を発表し、厳しく譴責した³⁸。

さらに、日本政府が、元中華民国大使館を中華人民共和国に占有させ、登記変更させようとするので、駐日代表馬樹禮は、板垣修交流協会理事長を訪ねて、抗議文書を手渡した³⁹。そして、日本外務省は、同年6月5日に麻布の旧国府大使館跡地の登記名義変更手続きを終了したのである⁴⁰。

だが日本政府は、台湾と外交関係を断絶し、中共と国交を樹立した以上、中華人民共和国が旧大使館を使用することに異議を唱える立場にないことについて台湾側に了解を求めた。日本政府が中華人民共和国に対して譲歩し、他方で台湾側が大使館の問題に対して原則を堅持したことによって、日台間の外交財産権に関する紛争が起こった。

それでは、この外交財産権の争いに対して、自民党内の親台派議員がどのような態度で日本政府あるいは外務省に臨んだのかについて次節で明らかにする。

第二節 日華議員懇談会の抗議

「日華関係議員懇談会」の成立は、中華民国元駐日大使館問題を一つの契機としていた。この成立総会においては、大使館跡地問題について、政府が同大使館跡地を中華人民共和国大使館とすることを決定したことに対して出席者が強く反発し、①跡地の登記名義は台湾となっている、②不動産所有権の帰属は外交問題ではなく、私法上の問題であり、民事裁判権で解決すべきだ、などの意見が出された⁴¹。

成立式の後、日華懇は、外務省アジア局長吉田健三を呼び、中華民国元大使館の土地建物を中共に渡さぬよう要請したが、吉田は「日“中”国交回復」後、中国の外交財産は中華人民共和国に移転しないわけにはいかないと答えて、預かったカギを中華人民共和国大使館に渡し、台湾には返さないと断った⁴²。このような吉田の発言に対して彼らは強く不満を覚え、日華懇は代表を通して、上述のような日華懇の成立総会で出した二つの意見を、田中首相及び大平外相を訪ねて伝え、抗議を申し入れた⁴³。

そして、3月19日に再び総会を開催し、亜東関係協会代表馬樹禮を招き、大使館跡問題に関する国府の立場につき詳細な説明⁴⁴を受けた。日華懇は、馬代表の発言に対し、同協会と協議し、その意向を十分に尊重するという言質を与えたのである⁴⁵。

日華懇は、4月10日の第4回総会で、「旧中華民国大使館跡地処理問題についての見解」を採択し、日本政府に対し処理方針を改めるよう強く求めた。だが日華懇は、政府の決定を実際に覆す政治的力量を持ちえなかった。しかしながら、この「旧中華民国大使館跡地処理問題についての見解」は、国交断絶以後の日台関係に関する日華懇の立場を明確に示していた⁴⁶。

日華懇の成立後、総会における旧国府大使館の処理についての見解の表示及びこれを日本政府に強く抗議したこと以外に、さらに国会議員の内閣に質問権を利用し、衆参両院の委員会で外務省に質問した。以下に日華懇所属議員の質問と外務省官僚の答弁についての一部を示す⁴⁷。まず、玉置和郎議員の外交財産についての質問に対する政府委員の回答を紹介したい。

政府委員(吉田健三君)「外交財産という説明がある場所にもう使ったことがございますが、これは厳格な法律用語ではございませんが、国際法の現在の事実問題といたしまして、国家の公的な外交活動を行なうに密着しておる必要な国家財産を通常外交財産という概念で使用されておると、こういう趣旨で申し上げたわけでございます。」

他方、楠正俊議員は、ウィーン条約の条項に依拠し、公館を保護することについての同条約の精神を大平外相に質問、追及した。それに対して、大平外相は以下のように述べた。

「(前略) 従来一国一政府という建前で国際関係が動いてきたわけでございますが、第二次世界大戦で、不幸にいたしまして一つの国に二つの政府ができるというような事態が発生しまして、それで従来の国際法上の概念でもう律し切れないような現実が出てきたわけでございます。(中略) 政府としては、条約局長が御説明申し上げましたようなたてまえを貫いておるわけでございます。」と回答した。

1973年7月26日、第七十一回国会衆議院内閣委員会で、藤尾正行衆議員は元中華民国大使館跡地の問題で外務省に質問を提出したが、それへの政府委員の回答は従前のおりの立場を説明するものであった⁴⁸。

高島政府委員「先生の御質問の御趣旨は、私、必ずしもよく理解いたしかねますけれども、従前中華民国大使館としてあったものが、その後の日本の中華人民共和国政府承認によってどのような変貌を受けたかということかと思えますけれども、中華民国大使館

というのは、私どもの立場では、あくまでも中国を代表する政府としての中華民国がその外交使節団として大使館を持っていたというふうに理解いたしております。したがって、現在では中華民国の大使館というものは存在し得ませんで、中華人民共和国の大使館というものは存在するというふうに考えざるを得ないというふうに思います。」

藤尾議員は、元中華民国大使館跡の問題について、民法上の問題であると認められるはずであり、そういう民法上の権限というものが外交的な措置でいかどうかと疑問点を出した。さらに中華民国と中華人民共和国との承認問題に関しても、それは日本政府の政治的な判断であり、国家の承認問題と物の所属権限というものとを混同すべきではないのではないかと見解を提出した。

これに対して、水野政府委員は、「(前略) 中華民国政府というものはありますけれども、これは日本は承認をしていないのであります。そしてそれに付随する日本の国内にある財産権というものは、承認する相手をかえた時点において、その所有者を、対象をこっちはかえざるを得ないということは、私はやむをえないことだと思います」と答えた。

日華懇のメンバーは自民党所属の国会議員であり、日本国憲法では国会議員に国会で内閣閣員その権利が与えられる。日華懇の議員たちは、この権利を利用して、国会を通じて内閣を監督し、台湾ロビーとしての日華懇は、日本政府に圧力を与えたといえる。

なお、国会答弁からみると、国際法に及ぼす問題については、政府承認と政府承継とが最も主要な論点とされた。中華民国在日旧大使館跡、所謂外交財産についての扱いについて、これを中華人民共和国政府に引き渡すのが妥当であるのかについて国際法的にも検討されなければならない問題である。

国際法上の観点から見れば、国家承継は、一定地域の主権の変更に伴う先行国の権利義務の承継であるが、政府承継は、一国内の政治社会体制の

変更の場合における前政府の権利義務の新政府への承継の問題である。政府の非合法的な変更の場合でも、国家は同一性を維持し、一国内で政府が完全に交替した場合には、新政府は、前政府の条約上の権利義務、在外財産を含み前政府の権利義務を引き継ぐものとされる⁴⁹。つまり、一国内において、内戦やクーデターなどによって、新政府が完全に交代した場合、あるいは前政府が完全に消滅した場合には、通常新政府は、前政府の外交財産を含む一切の財産を承継する。このような承継に基づき、新政府は前政府が所有する権利義務を承継するというのが原則とされている。

しかしながら、これに対して、元亜東関係協会会長林金莖は、その著作において、「正統かつ合法性を争っている前政府が一部の領地に残存し、“事実上の合法政府”として、当該地域で実効的な支配を維持して、新政府の支配が全国に及ばないなど、不完全な承継である場合には、特に第三国の領域に所在する前政府の名義の国有財産の扱いについては、新政府によって承継させるべきかどうかは、まだ慎重な検討を要する問題である」と指摘した⁵⁰。例えば、中国では、1949年に中華人民共和国政府（北京政府）が北京に樹立され、中華民国政府（国民政府）が台湾に移転された。日本は1952年に国民政府との間に日華平和条約を締結したが、1972年に、台湾が中国の領土の不可分の一部であるという北京政府の立場を十分に理解し尊重するとして、北京政府を中国の唯一の合法政府として承認した（日中共同声明）⁵¹。これによって、日本は、政府承認を国民政府から北京政府に切り替えたのである⁵²。ただし、中華民国政府は、依然として、台湾や澎湖列島及び台湾所属の諸島などにおいて「事実として」存在している。そこで、中国のように現に存在する二つの相対立する政府間の政府承認の場合には、この政府承継の原則はそのままあてはめることはできないとの考え方があった⁵³。

上述のように、外交財産権の問題をめぐる、日華懇所属の国会議員による国会での国際法上の論争も引き起こした。日本政府は、「中国」の外交財

産は日本政府が中国の代表政府として政府承認を与えている政府に属するという立場を保っていた。他方、日華懇は、「従来との関係」に基づいて、中華民国政府との国交回復を唱えることはできないが、国府を一つの独立国家を代表した政府と見做し、日本政府は外交上承認した政府に準じた扱いをすべきであるとの立場から、中華民国との友好関係を維持し、好ましい政治的環境の下で日台間の実務関係を発展させることを基本方針としていたといえよう⁵⁴。このような基本方針は、外交財産以外の問題にも現れていく。

以上、第二章では、日台断交後、台湾の外交財産権をどのように取り扱うかが問題となり、国際法上の政府承認と政府承継などが問題として提起された。この問題をめぐって、台湾と日本の間に国際上の争議が生じた際、日華懇は、その総会で、台湾側を支持する様々な決議を行い、田中首相および関係閣僚に圧力を加えた。さらに日華懇所属議員は、国会で田中首相や大平外相その他の関係閣僚に、外交財産権についての質問を行い、政府を追及したのだった。

次章では、日華懇が日台航空路の「断航」・「復航」の問題に対し、どのような有効な手段をとったのか、日本政府にどこまで影響を及ぼしたのかを検討する。この問題において、日華懇はどのように政策決定過程に加わろうとし、台湾側は日台航空路の激しい変動に直面し、どのような対応策を打ち出したのだろうか、という一連の日台航空路についての問題を次節であきらかにしたい。

第三章 日台航空路の問題

第一節 従来の研究とその問題点

本章では、日台航空路断絶の過程の実像を再検討する。この過程の実像については、様々な視点から検討が行われてきた。代表的なものとして、「台湾側」からの視点に立った論文⁵⁵と、「日台（民間経済）関係の発展」の視点に立った論文⁵⁶がある。この二つの論文は、なぜ日台航空路が終局的に断絶の道へ歩んだのかについて、いずれも大き

な示唆を与えている。

清水麗論文では、日台航空路断絶の原因に対する台湾側の問題認識について、「台湾の問題認識が、原則問題・中国との政治闘争と設定し直された時点で、妥協の余地はなくなっていたのであり、四月の外相談話発表に伴う最終決断に際し、他の選択肢は存在していなかったと考えられる」と述べた⁵⁷。すなわち、大平外相の談話発表とともに、断絶の宣告を下さざるを得なかったという見解である。

しかしながら、これに対して、李恩民の著作では、日台航空路断絶の原因について、「断航の原因を大平談話だけに帰する見解を否定した上、断航は“日台航空関係を国家レベルの関係からローカルの関係へ切り替えることへの必要不可欠な措置である”と判断し、それは台湾側の“既定方針”であると断言した」と述べた⁵⁸。すなわち、日中航空協定の締結交渉以来、国交のない状況下にある日台関係の下、大平外相の談話の如何にかかわらず、台湾側は一貫した「既定方針」の断航政策をとったということである。

以上のように、断航の原因については異なる二つの見解が存在する。筆者は、後者の断航の原因に関する判断に対して、いくつかの異なる見解を提出したい。

- ① もし日台航空路の断絶が台湾側の「既定方針」だったならば、台湾側が日本との国交断絶の際に、なぜ同時に断航も宣告しなかったのか。日台双方には、国交断絶の後も「日台航空路維持」の論調がよく見られていた⁵⁹。
- ② しかも、断航に至るまでの前、中華航空と日本航空は双方の飛行情報区で互いに従来通りの運航を続けていたのである。なぜ、こうした状況が続いていたのか。周知のように、日台間の経済や貿易などの相互依存度はかなり高く、かつ日台間の航空路線も“ドル箱路線”といわれていた。このため、日台双方は、この航空路線の高度な経済利益に共通の見方をもって、日中航空協定が交渉されている際も、互恵の原則を持って双方の航空権を

保とうと考えていたのではないか。

- ③ さらに国交のない状況下に日台間の航空路線が“民間協定”の形でなされても、国旗とフラッグ・キャリアが国家としての性格を持つことが否定されるわけではない。1974年2月27日第72回国会衆議院外務委員会で、大平外相は「外務・運輸両省案（六項目ワンパッケージ）」の性格に関する永末英一議員の質問に答えた際に⁶⁰、

大平国務大臣 「中華民国政府は三十八カ国から中国を代表する政府として認められている政府と承知しております。

したがって、いうところの青天白日旗が国旗でないなどという僭越なことは私ども申したことはございません。」

と述べたように、大平外相もこれを尊重する姿勢を示していた。

- ④ そして、そもそも台湾側の「既定方針」はいつ決定的に提出されたのか、そして提出した機関はどこであるか（例えば、国民党中央常務委員会や行政院、外交部会議など）ということがある。第二に、後者は、公電暴露事件⁶¹（1974年4月10日）が発生した時点で、「台湾側は断航宣言を行うであろう。（中略）したがって、もし外相談話が断航を導いたとの解釈が成り立つならば、この時点で台湾側が断航の挙に出るはずであろう」と推測している⁶²。筆者は、この公電暴露はただの突発的状況であると考え。しかもこの公電の内容に対して、当時亜東関係協会はその真偽を交流協会を通じて打診していた⁶³。後者の言った通り、「この時点で台湾側が断航の挙に出るはずであろう」との推測が成り立つならば、台湾側がこの公電内容の真偽の回答を要請したことは全く必要がないと考えられる。
- ⑤ 台湾側の元行政院新聞局長銭復は1974年4月26日にサンフランシスコの連邦クラブでの講演によって、日台空路断航の原因は大平外相の談話が主因と指摘している⁶⁴。

以上、日台航空路の断絶過程については再検討

すべき点が残されていると言えよう。以下、日台航空路の断絶過程の実像を明らかにしていく。

第二節 日台航空路の断絶過程と日華懇の介入交渉(一)

1952年4月の日華平和条約調印後、1955年3月に締結された日華航空協定によって、中華航空と日本航空がそれぞれ日台航空路線を飛び合い、日台間の政治や経済・文化の交流および人的往来などに重要な役割を果たしていた。しかしながら、1972年の日中国交正常化により、この日台間の航空路線に変動がもたらされることは避けられなかった。日中国交正常化が発表された後、「日中共同声明」第9項に基づいて、「両国間の関係を一層発展させ、人的往来、貿易、海運などの事項に関する交渉を行うことに合意」⁶⁵し、日中両国は航空に関する実務協定の交渉を開始した。航空協定は国家主権にかかわる事項（国旗や国家を代表する航空会社の問題など）を国家の象徴として扱うことにもつながり⁶⁶、交渉の最大の焦点は台湾問題、つまり日本航空と中華航空の日台航空路線の存廃を含めた取り扱いの問題であった。

実際に、日華外交関係が断絶されて以来、日台航空路の断航に至るまで、日台間の航空路線は従来通りの運航を続けていた。なぜ日本側が中華航空に運航を続けさせていたかについて元駐日代表馬樹禮は次のように判断した。「中日断交四ヶ月余りを経ても、日本政府が中華民国国旗をつけた“中華航空”に日本と台湾の間を従来通り運行させていることから、日本政府がこの日台間の航空路線を重視していることは明らかである。日本政府が、中華人民共和国と航空協定を締結するためには、われわれと新しい“航空協定”について急いで折衝しなければならない。もしわれわれが政治的な突破を望むならば、この航空問題はわれわれの手の中の唯一の、しかも最も有力な切り札かもしれない」⁶⁷。日本政府が、日台航空路の問題に対して慎重な態度を取るであろうと予測されたので、台湾政府はこの航空問題によって政治的な進展をも突破しようと期待したのであろう⁶⁸。

1973年3月上旬の北京での日中航空協定予備交渉において、中国側は日台航空路線の運航形式について多少の調整と変更が必要だと表明し、しかも日本の同一空港において台湾機と同時に乗入れるつもりはないとの態度が伝えられた⁶⁹。そして、日本政府を代表する外務大臣大平正芳は、3月7日の衆議院外務委員会で日中航空協定の締結交渉に関する質問に答え、

「わが国としては現在ある日台間の航空路はできれば維持したいという希望をもっている」

と述べるとともに、日台航空路を維持することは「新しい日中関係をそこなわない、というワクの中で日本政府が考えること」との見解を示した⁷⁰。

つまり、日中航空協定の予備交渉の過程において、日中双方が各自の立場に立った。日本側は、日台航空路の存在には直接触れず、台湾との関係を実務的に処理すればよいという姿勢を示した。これに対し、中国側は、日中共同声明の精神に基づき、この点をはっきりさせておかないと、日本側が「二つの中国」あるいは「一つの中国、一つの台湾」にコミットする危険性があることを指摘した⁷¹。

第一回の日中航空協定予備交渉に対し、日華懇は自民党本部での成立式の際に、日台路線について現状を維持させるように、政府に強く働きかける方針を打ち出した⁷²。さらに、外務省アジア局長吉田健三、外務省条約局長高島益郎を呼んで、直面する日中関係について報告させるとともに、亜東関係協会駐日代表である馬樹禮をも招き、この場で日台航空路線についての台湾側の意見を述べさせた。馬は「もし日本政府が再びわが国の中華航空公司の航空権を損なうようなことになれば、われわれは絶対容認しない。わが国の第一の航空権を守るためには、日本の飛行機にわれわれの飛行情報区及び防空識別区を飛び越す権利を与えない」との強硬な姿勢を表明したのである⁷³。

しかしながら、新谷寅三郎運輸相は日中国交正常化の基本線に立って、日本と台湾間の定期航空路について何らかの現状変更をせざるをえないと

の判断を示唆した⁷⁴。これに対し、馬樹禮代表は3月19日、日華懇の会議に出席し、日台航空路線については、「今後日本政府が日華航路を廃止、変更するような場合は、中華民国の防衛警戒区域上を飛ぶ日航機の運航に、重大な影響が生じるだろう」と再び嚴重な警告を与えた⁷⁵。

その後、大平外相は日華懇の会議に出席し、日中航空協定については、「現在の日台路線を存続させるよう中国側の了解を求めていることを重ねて強調するとともに、日中航空協定を締結しても国会の批准が得られるまでは実際に飛行はしない」との姿勢を明らかにした⁷⁶。

このように、台湾側の駐日代表は、日中航空協定の予備交渉に対して、日台航空路線に不利益が及んだ場合、日華懇を対日工作の窓口の一つとし、台湾側の意見を自民党親台派の国会議員と外務省局長レベルに直接伝達することができたのである。

他方、台湾側としていかなる対応策を打ち出したのだろうか。台湾政府は、日本政府の日台航空路線に関する見解に対し、双方の利益を損ない、さらに台湾側の政府あるいは国家の性格を尊重しないならば、報復措置を取ることを検討していた⁷⁷。1973年の4月末から5月初旬にかけて、第二回日中航空協定の予備交渉が行われた。今回の日中間の予備交渉は、双方とも航空協定の早期締結という点では意見が一致したが、依然として日台航路の取扱いについては双方の基本的な考え方に相違が見られた⁷⁸。それゆえ、交渉は一時的に中断された。

日本側は、その打開をはかるために、航空問題に対する技術的な問題、日台航空路をめぐる問題について、政府の意見調整や新しい対応策を練る必要に迫られた。この点に関し日台航空路線の現状変更について、当時の新谷寅三郎運輸相は「航空交渉と並行して国内調整も必要もなろう」と台湾派説得へ意欲を示した⁷⁹。一方、その交渉が一時的に中断されたことを受けた日本政府首脳部は、「中国機と台湾機が乗入れる空港を区別する方向で検討を進める意向を示した」と航空問題につい

て政治的決断を迫られていることを明らかにした⁸⁰。そこで、このような政治的環境の下で、所謂「空港分離案」が検討されはじめた⁸¹。

これに対し、台湾の外交部は緊急会議を行い、日本側が台湾機の乗り入れ空港を変更する限り、日本航空の日台航空路線に対し就航の権利を取り消すことなどの報復措置をとることもあるという強硬な方針が決定された⁸²。

この方針に対し、中華航空公司総経理周一塵は、「日本航空会社は、日本へ飛来する中華航空機を名古屋空港に離着陸を移すことを中華航空に要求したが、中華航空会社はこれを断固拒否した」と述べた。これによって、台湾側の強硬な立場はさらに裏付けられたのである⁸³。

当時、台湾の有力紙である『中央日報』、『聯合報』などによって、「中華航空が日本で離着陸する権益を守るため、われわれは強硬な態度をとることを決めた」、あるいは「中華航空が日本で離着陸する権益を守るため、われわれは亜東関係協会を通じて日本政府に厳しい立場を伝えた」などという強硬な姿勢が伝えられた⁸⁴。『聯合報』の社説⁸⁵は、「中華航空公司機が日本国内で離着陸する権益は、日華断交後、双方の間の最も深刻な争点になった。(中略)この争点の中で、最も重大な問題になったのは、日本政府のわれわれに対する基本的態度であった。(中略)もしこの問題が順調に解決しなければ、中華航空側は日本との航空路線を放棄し、別の中部太平洋経由のアメリカ向け路線を開設するだろう」という疑似断航論を唱えたのだった。

そして、日本政府が日台間の文化、経済及び民間航空交流などの立場に違反したとの理由によって、台湾政府は馬樹禮代表の表明した(3月14日と3月19日)強硬な態度に支持を与えた。6月7日付けの『中央日報』には台湾外交部の権威筋からの談話として以下のような内容を掲載話した⁸⁶。

「中華航空公司(CAL)は台湾の政府が指定した国家を代表して国際線に就航する純民間航空企業であり、それゆえに台湾政府は日台双方の航空権の発展を特別に重視し、これに関心をよせている。

もし日本側が現行の航空路線（現在の離着空港及び日本経由の米国と韓国向けに遠路線を含む）を一方的に変更するならば、われわれは双方の航空機の FIR (Flight Information Region, 航空情報区) 及び ADIZ (Air Defense Identification Zone, 防空識別区) などの通過について検討することになるだろう。これによって、発生する問題はすべて日本側がその責任を負わなければならない。古屋奎二は、これを中華民国当局が「断航」について最初に言及したものであると解している⁸⁷。

また、台湾側の交通当局の、「航空路線の平等な主権を主張するという原則を全く変えておらず、さらに、もし日本側が日台航空路線に損害を与えるならば、日本の飛行機の台湾への航空情報区の通過を断固拒否する」と強硬な立場を示す談話が『聯合報』に掲載された⁸⁸。

他方、駐日代表馬樹禮は、日台航空路線の現状維持をはかるために、日華懇会長灘尾弘吉及びメンバーらを通じて日本政府に、もし日本が中華人民共和国の要求を中華民国に押し付けるならば、日本の飛行機が台湾の航空情報区と防空識別区を通過することを禁止すると警告した。

灘尾弘吉は日台間の民間航空関係について、大平外相を訪問した。そのなかで、灘尾弘吉は北京と新しい航空協定について交渉するときには、中華民国の立場と利益に注意するように、また北京と新しい航空協定を設立する事が、政治的問題を除いて、日本と中華民国とのあらゆる方面の關係に影響しないように、と大平外相に要求した⁸⁹。

そして、日華懇が台湾側の訪日議員団の歓迎会を行った際、日華懇のメンバーの中川一郎衆院議員は、この懇談会が日台航空路の現状維持にできるかぎり努力すること、しかも日本政府に対し中華人民共和国の圧力に屈せず、日中航空協定を締結しないよう呼びかけるとの立場を表明したのだった⁹⁰。

上述のように、中華航空の日本国内離着空港に関する問題は、日華国交断絶後、双方の最も重大な争点となった。筆者は、この争点に関して台湾側は日本よりも有利な地位に立ったと考えてい

る。

経済的利益の観点からみれば、当時日台双方の離着陸航空便数は双方を合わせて 58 便、中華航空が台北と東京、大阪両空港間に週 21 便を運航し、日本経由のアメリカ向けの便数はこれよりはるかに少なかった。一方、日本航空の日本各大都市（東京、大阪、名古屋、福岡、那覇など）と台北間の便数は週 37 便でなり、ほかに台湾経由で東南アジア各地に向かうものも 20 便に達した。日本航空機で台北に離着し通過するものは週 57 便に達していたとなった。これらは日本側の「ドル箱路線」の一つとなっていた⁹¹。台湾側は、こうした点を利用して日台航空路線の現状維持を対日外交の最も有力な切り札とするのみならず、もし日本と中華人民共和国との航空協定の締結にともない、日台航空路線の現状が変更された場合の断航を報復手段としてちらつかせるという強硬な態度を示した。

上述のように、台湾政府は日中航空協定の予備交渉において中華人民共和国の要求に譲歩した日本政府を非難し、日台航空路線に対する台湾側の基本的立場と原則を表明したが、それらは有力な新聞を通じた非公式な形式のものであった。

台湾側が政府の立場を公式な発表として初めて明確にしたのは、1973 年 7 月 14 日の外交部スポークスマン柳鶴図情報司長の発言⁹²によってである。この発言によって、「日本と中華人民共和国との航空交渉の過程において、もし日本政府が実際に中華人民共和国政府の圧力に屈するような場合、わが政府は民間航空機の日本への飛行及び東京航空情報区 (FIR) 通過の権利を放棄することは惜しまない。同時に互恵の原則に基づいて、われわれもまた日本民間航空機の中華民国への飛来とわが国領空の通過を許さないであろう」と強硬な姿勢を示した。この発言は、7 月 15 日（～19 日）の交流協会板垣修理事長の訪台に合わせ、台湾側の強硬路線を内外に印象づけようとしたものとして出されたものと考えられる。板垣は台湾を訪問した際、「日台航空路線の現状維持を守ることを主張し」、また「日本政府に日台双方の航空権を損

なわないように促した」などと示しながら、この訪台を通じて、台湾側が日台航空路の維持の問題を極めて重視し、結果として終局的には疑似国共内戦的な性格の政治的闘争であるという理解を得た。こうした問題のとらえ方は、台湾側が板垣を通じて日本側に対し明確に伝えたかったのもあった⁹³。

こうした台湾側の姿勢は板垣を通じて日本側に伝えられた。それに対し、政府側、自民党側の航空路線はどのような立場を取ったのだろうか。自民党が日台航空路線に対し明確な態度を初めて示したのは、自民党の航空対策特別委員会が会議を行ったときであった。その会議で「日本は、中華人民共和国との航空協定を締結する際に、日本と中華民国との間の現行の運航状況を考え、日台間の航空路線の現状を変更できない」との決議案を採択したのである⁹⁴。すなわち、これによって、自民党の日台航空路線問題に対する党の姿勢がより明らかに示されたのである。

これまで、台湾政府は現行の日台航空路線を守るために、各種の正式や非正式なルートを通じて日本政府に強硬な姿勢を伝えていた。このいかにして日台間の航空路線がどのように守れるのかという問題について、馬樹禮はその著書『使日十二年』において、当時台湾側との関係機関がこの問題を検討した協議結果としての台湾側の基本的立場は以下の4点であったとしている⁹⁵。①中華航空の飛行機は必ず東京で離着陸すること、②これまでの以遠権をもち続けること、③中華航空会社の名称は変更できない、④飛行機上の国旗ははずせない。

しかしながら、これに対して、8月7日の交流協会理事長板垣修と駐日代表馬樹禮との会談で示された、板垣のメモ（私案あるいは個人的な意見ともいわれた）は、①中華航空の名称の変更、②地上業務の委託、③日本へ乗入れる飛行機に青天白日旗をつけないこと、などを中華航空会社が自発的措置として日本側に提出するという案に賛成可能であるかどうかについて政府の意向を打診したと示されている⁹⁶。馬樹禮の『使日十二年』のな

かでは、板垣のメモについて、「外務省および大平外相は、この案が公的に出されたならば、日華懇に属する自民党親台湾派議員らの反発を招くことがはっきり見られたからである。逆にいえば、それが台湾側からの提示ということになれば、親台湾派議員らも反対の根拠を失うということがはっきり見られたのである」と述べている。馬樹禮代表は、板垣メモに対し、日本側は台湾側を過小評価していると断固拒否したのである⁹⁷。

日本外務省及び大平外相は、日華懇の自民党内及び国会での影響力が大きいことを考慮して、日台航空路の扱いについて、台湾側との調整を日華懇に委ねた。当時、自民党の国会議員訪台団（日華懇を中心とする）は9月30日から10月3日にかけて4日間、台湾を訪問する予定であった。日本政府は日中航空交渉で最大の焦点になっている日台航空路の扱いについて、日中共同声明の精神に沿って解決する方針を改めて確認し、難航している交渉の前進をはかった。そのため、大平外相は訪台団が出発する前に、自民党の国会議員訪台団の副団長である塩見俊二参院議員のほか、中川一郎、藤尾正行両議員と会談し、日中航空協定交渉における台湾の取扱いに関する中国側の条件⁹⁸を中川議員らに伝えた。そして、自民党筋とされる報道によると、30日に訪台する日華懇の灘尾弘吉会長は台湾で蔣経国行政院長らと会談する際に、大平外相の要請に基づいて中華航空の名称変更や同航空の大阪乗り入れ中止などについて台湾側に意向を打診することにしたとされた⁹⁹。そしてこの打診の結果こそは、大平外相が日中航空協定締結について決断を迫られた際の重要な判断材料になると見られていた。

台湾に到着した訪台団（団長・灘尾弘吉日華懇会長）は、台北で蔣経国行政院長（首相に相当）と会談した際、「日本が昨年中国を承認したことを謝罪し、日台の協力関係を深めるよう努力すると約束した」とされ¹⁰⁰、日華懇は帰国後の総会で、台湾訪問後の同会の活動方針を協議した結果、「日中航空協定問題にからんで日台空路の現状を変更することはしない」との方針を確認し、政府に働

きかけることを申し合わせた。

そして同会に外務省法眼晋作次官ら呼んで、日中航空協定締結をめぐる同懇談会の考え方を文書で政府に申し入れた。これに対して、法眼晋作次官は「上司に伝える」とのみ答えたとされる¹⁰¹。

このように、日華懇は、日本政府のあらゆる対中友好、対中一辺倒の姿勢に対して、それを激しく非難し、日台関係とのバランスを求める慎重な姿勢をとった。一方では、台湾側に対する同情と支持の立場に立ち、さらに実際の行動をもって大型の国会議員訪台団を組んで台湾を訪問したのであった。

それゆえ、日本外務省が日華懇の役割を重視しなければならないと同時に、日台航空路線の問題は、自民党内でも重要な課題となっていた。

第三節 日台航空路の断絶過程と日華懇の介入交渉(二)

1974年1月初めに大平外相が再び北京を訪問し、日中航空協定交渉を積極的に進めた。外相は、日中航空協定締結交渉の前提となる日台航空路線の取扱いについても、「できるだけ急いで政府部内の意見を調整し、政府案を固めて自民党とも相談する」との決意であることを明らかにした¹⁰²。当時、自民党の橋本登美三郎幹事長および党執行部は「政府側と十分に連絡しながら慎重に進めたい」との見解を提示した。

そのため、党執行部としては、協定の政府案要綱ができた段階で、外交調査会や航空対策特別委員会、交通部会などの関係機関にかけ、日華懇の意向も十分に聞いたうえで、最終的な政府案を総務会で党議決定したい考えであった¹⁰³。

他方、大平外相の訪中の影響を受けて、現行の日台航空路線を守るために、親台派国会議員が台湾側の意向を方向で動き始めた。自民党内では大平外相が訪中して日中航空協定交渉に関する協議を行ったことに対し、日華懇のメンバーである渡辺美智雄国会議員が、「強引に日台路線を変更させようとするなら、国会で協定を批准する段階まで反対を貫く」との意見を提出していた¹⁰⁴。また、

日華懇は協調人会議を開くなどして、日中航空協定問題を検討していた¹⁰⁵。また、自民党の親台派国会議員グループの一つである青嵐会は、「日台路線の現状に大幅な変更を加える協定は認められない」との従来の立場から党内で積極的に動いていくことになった」と表明し¹⁰⁶、青嵐会の代表世話人の藤尾正行が、大平外相と会談し、この問題について見解を聞き、結果を総会に報告した¹⁰⁷。そして、日中航空協定締結の前提となる日台航空路線処理について、同航空交渉に臨む政府の方針について、自民党内では福田篤泰外交調査会長、佐藤孝行交通部会長らが中心になって党内の意見調整の作業を始めた¹⁰⁸。この福田会長らが外相の意向として示した内容に対して、日華懇は質問を提出することになった¹⁰⁹。

- ① 台湾機の現状維持の方針は暫定的なものなのか、長期的に安定したものなのか。
- ② 名称、旗、以遠権などを現状通りに残すにしても何らかの条件がつけられているかどうか。
- ③ 日航のダミー（身代わり会社）は具体的にどのようなものになるのか。

これらの不明な点も多いことから、緊急総会を開いて対応策を協議することにしていった。

台湾側でも、民間航空局の毛瀛初局長は、台湾は日台民間航空協定の「技術的問題」を交渉する用意はあるが、基本的な問題では譲らないことを明らかにして次のように述べた¹¹⁰。

- ① 日本が東京—台北路線に日航に代わって就航させるために新会社を作った場合、これは討議する技術的問題と私は思う。しかし、台湾政府がこの立場をとることを正式に決めたわけではない。
- ② 台湾は民間航空に関する他の問題では現状維持を主張する。フラッグ・キャリア（一国を代表する航空会社）の名称や東京以遠韓国、米国への就航権など、原則の問題は、われわれは討議しない。
- ③ 台湾は中国民航とハチ合わせしないよう、中華航空の東京便のスケジュールを変更する

用意がある。

日中航空協定締結の協議案については、自民党と日本政府との間の意見調整が始まるとともに、台湾側の外交部スポークスマン柳鶴図は、11日の新聞局記者会見で、日中航空協定締結に関する質問に答え、「わが国政府の立場は、昨年7月14日に発表した声明と同じく、全く変更はしない」と重ねて強調した¹¹¹。

日本政府は日中航空協定の調印を3月中にも東京で行い、早ければ4月にも第一便を飛ばせるよう準備を進める方針を固めた。大平外相の訪中によって、北京で協議した際の中国側の要求に基づいて、日台航空路の取り扱いについて、「大平6項目（ワンパッケージ）」という「外務・運輸両省案」¹¹²が17日に自民党外交調査会等関係部会に提出された。

この「外務・運輸両省案」が提出される前に、日華懇の藤尾正行は、この案を持ち急遽台湾を訪問して蔣経国行政院長と会談をおこなった。蔣院長は「中華民国政府は中日（＝日台）航空路線について、昨年の外交部スポークスマンの表明した厳正な立場を絶対に変えない」との旨を言明し、また「日本として、国際信義を尊重し、日本自身の基本的な利益に基づいて問題の軽重を測り、明確な立場を堅持すべきであろう」と勧告した¹¹³。

日華懇の藤尾正行が台湾を訪れたと同時に、板垣理事長も日台間の航空協定問題を協議するために、台湾を訪問した¹¹⁴。「外務・運輸両省案」が自民党外交調査会等関係部会に提出されるとともに、板垣理事長は日台航空路線の民間取り決めについての日本側の政府案すなわち「外務・運輸両省案」を台湾側の張研田亜東関係協会理事長に手渡し、この案に対して説明交渉を行った。しかしながら、台湾当局は日本案について「受入れられない。原則を無視するくらいなら路線を切った方がよい」と述べた¹¹⁵。

自民党は17日に党本部に大平外相、徳永運輸相の出席を求めて外交調査会、政調会外交、交通両部会、航空対策特別委員会の合同会議を開き、日中航空協定とそれに関連した日台航空路線の扱い

について協議した。そこで、大平外相は、日中航空協定交渉及び日台路線の扱いについての政府の基本方針を「外務・運輸両省案」という形で説明し、日中航空協定を早く締結することは日中間の交流を深めるうえで重要であることを強調する一方、それは日台間の現実的關係を維持することにもつながることを力説した。

これに対して、日華懇、青嵐会など親台湾グループから政府案に対する反対論が出た。自民党内の親台湾派議員らは「国防、経済両面から関係の深い台湾と手を切るような措置は慎重にすべきだ」といった強い反発を見せた¹¹⁶。さらに「日台路線の現状維持」を強く要求するとともに、この問題について党内論議を十分にしない状況で処理することに難色を示していた¹¹⁷。このときの主たる反対論を挙げておきたい。

- ① 中川一郎は、「日中共同声明では『台湾は中国の領土の一部という主張を日本は理解し尊重する』となっているが、今回の日中航空協定に関する政府方針を見る限り台湾を中国の領土の一部と認めたとしか思えない」と発言した¹¹⁸。
- ② 灘尾弘吉は、「われわれは日中航空協定を妨害しているわけではない。妨害しているのは『中共』だ。問題は台湾との友好関係をいかに守るかだ」と述べた¹¹⁹。
- ③ 藤尾正行は、「15日台北で蔣経国行政院長と会談したが、北京側の考えに沿って日台航空路の取り扱いを決めることは認められない。とくに中華航空（台湾）と呼ぶのは北京の主張によって台湾がその一省であるということの意味づけるものだ」と台湾擁護論を展開した¹²⁰。

この合同会議で発言した論議をまとめたうえで、親台湾グループは、①台湾は経済面ばかりでなく、自由主義国家の一員として国防上の拠点であり、台湾側の反対を押し切ってまで現在の形を変更する必要はない、②「中華航空（台湾）」という呼び方は、台湾を中国の一省ときめつけるもので、日中共同声明より一歩踏み出している、など

の点を指摘した¹²¹。結果として、自民党の外交調査会等関係部会の合同会議は、結論が出なかった。

そして、日本政府の「外務・運輸両省案」に対して、張研田亜東関係協会理事長は板垣理事長に対し以下のような台湾側の回答を示した¹²²。

- ① 日華航空が民間の協定で維持され、双方の以違権を認めることに対しては同意する。
- ② 中華航空公司の名称と機上の国旗標識は継続して使用し、決して変更しない。
- ③ 日本が中華航空に言及するとき、中華航空（台湾）とすることには断固反対する。
- ④ 中華航空が羽田空港を使用することについて、及びその他の技術的問題は、日華両国の航空会社で協議の上実施する。
- ⑤ 中華航空の日本における営業所、事務所、及びその他の地上サービスを委託方式に切り替えることについてはわが方は断固反対する。

筆者は、張研田理事長の回答から、台湾側の基本的な考え方はを以下のように考えている。まず「日台航空路線の現状を維持する姿勢」は、国民党と共産党との闘争の問題であり、共産党と決して妥協しないという立場に立ち、次に、「中華航空の社名と旗」は、「国家の尊厳」という基本的立場を明確に表明しているもの、ということである。

日本側の「外務・運輸両省案」に対して、日華懇は党本部で緊急総会を開き、大詰めを迎えた日中航空協定の扱いについて協議した。その結果として、政府が日台航空路線の外務・運輸両省案を「見切り発車」させるといような行動に出るなら重大な決意をせざるをえない、との態度を決め、外相や徳永運輸相、二階堂官房長官、橋本幹事長らに申し入れた。また、自民党の親台湾派議員の一つである青嵐会も緊急総会を開き、日台航空路線の扱いについて大平外相が外交姿勢を改めない限り、通常国会で外相の不信任案を提出するとの方針を決めた¹²³。自民党の福田会長は、難航する日台航空路問題での党内調整を打開するため、政調の外交・交通両部会、航空対策特別委員会幹部と親中派の代表である藤山愛一郎、台湾擁護派の

代表である灘尾弘吉らとともに、懸案となっている日中航空協定と日台空路の取り扱いについて代表者会議を行った。

この代表者会議を行う前に、日華懇は総会を開き、日中航空協定の扱いを協議した。その結論として、「大平外相が自民党合同会議で説明した外務・運輸両省案を一括して党議決定することは絶対に承服できず、強く反対する」との態度を確認し、署名集めにとりかかった¹²⁴。同時に、駐日代表馬樹禮を招き日華懇の総会に出席させた。この総会で馬樹禮駐日代表は、「中華民国は中日（日台）航線問題についての立場を示し、しかも中華民国の尊厳を傷つけることを断固拒否する」と厳正な姿勢で指摘した¹²⁵。

また、台湾側の国民党中央常務委員会は臨時常務委員会を開き、蔣経国行政院長から日本と中華民国間の航空路線問題についての報告が行われた後、次のように決議した¹²⁶。

「中華民国と日本間の航空路線問題に関し、行政院の事務担当者は『中華民国の尊厳と権益が侵されるのを許さない』との姿勢を堅持し、繰り返し厳正に声明しているが、常務委員会はこれに完全に同意するとともに、全力で支持する。日本の田中政府がもし実際に中華民国と日本間の航空路線を破壊するならば、われわれは既定立場の貫徹をあくまでも堅持しなければならない」。

中央常務委員会の決議に対して日本政府は非公式ルートを通じ、この決議が具体的に何を意味するのか、台湾側の考えについて照会を発した。問題は「中華民国の尊厳」という点であった。「外務・運輸両省案（六項目）」は「中華航空」の社名と青天白日旗の性格に関して、日本政府の認識を別途明らかにすると決めていたが、どのような認識を発表するのか、その認識の内容は「中華民国の尊厳」に直接触れるので、台湾側にも絶対に譲れないギリギリの線があった¹²⁷。

さらに、台湾側は日本政府に対し強硬な姿勢を見せたほか、実際の行動においても、米国政府へ中米（台米）航空協定の改正を提出することを要

求し、台北からグアム経由米国西部への新しい航空路を開設し、万が一中日（日台）航空路線が断航した時に備える、と新しい対日の航空権対策を打ち出した¹²⁸。

これまでの過程で、台湾側の日本政府に対する基本的な立場は、73年3月の馬樹禮駐日代表の強硬な発言、7月14日の外交部スポークスマン柳鶴図の表明した公式の立場や、74年1月に蔣経国行政院長が『中央日報』や日華関係議員懇談会の藤尾正行を通じて国府の姿勢を日本政府に伝えた内容などがあるが、これらに、当時の最高意思決定権者の支持、そして1月26日の国民党中央常務委員会の決議も加え、これらに示される姿勢を繋げてみれば、「中華民國の基本的立場と尊厳」という表現が貫かれていることがうかがえる。

日本側では、自民党内の各関係部会が、交渉が大詰めを迎える1月下旬に一連の党内意見調整を行った結果、党首脳としては党三役主導で、政府首脳と協議し、「外務、運輸両省案（六項目）」の日台路線の取り扱いを一気に一括承認に持ち込むような強行策は避け、党内論議で決着をつけるということになった。

これを受けて日華懇は党本部で緊急総会を開き、日台路線の取り扱いを党三役に一任する意向を示したことについて、あくまでも反対する方針を決めた。総会のあと、この決議を藤尾正行、玉置和郎らが橋本幹事長に申し入れた¹²⁹。

これに対して、自民党は2月9日の総務会で、日中航空協定と日台航空路線の取り扱いについて「外務・運輸両省案の基本を了承する。政府が具体的処理をするに当たっては副総裁、党三役と協議し慎重に対処されたい」との椎名副総裁と党三役のまとめた案文を了承した。党議決定の内容は、次のとおりである¹³⁰。

- ① 日中共同声明を基礎として日中航空協定を締結する。
- ② 同時に日台航空路線は民間取決めを結び、これを維持する。
- ③ 二つの命題を両立、達成せしめること。
すなわち政府がその具体的処理をするに当たっ

ては、事前に副総裁、党三役と協議のうえ慎重に対処することになった。これによって、1月17日以来難航していた日台路線をめぐる党内調整は最終的に決着がついた。

自民党の党内調整が最終的に決着をする際に、台湾側の交通部民間航空局長毛瀛初は、日本航空駐台北支店長澤田繁樹に、「もし日本側が日中航空協定の関連条件どおりを行う場合、中華民國は中華航空公司の東京にある地上業務を中止する」と断航の意志を提出した¹³¹。

自民党が日台航空路線の取り扱いに関し「外務・運輸両省案の基本を了承する」という党議決定を下したことについて、日華懇と青嵐会は、日台路線の維持を主張し、六項目の外務・運輸両省案を一括して党議決定することに激しく抵抗し、それぞれ総会を開いて「政府の今後の交渉態度を監視する」ことを申し合わせた¹³²。

これに対し、外務省は日中航空協定に先立ち、日台航空路線の取り扱いについて台湾側との協議を始める、との考えを明らかにした¹³³。これは、日中航空協定の締結と日台路線を民間協定に切り替えて維持することを「同時に」行う、と決めた自民党の党議決定をうけたものであった。

大平外相は、衆議院外務委員会において、日中航空協定の進め方に関する石野久男議員の質問に答え¹³⁴、日台路線をめぐる交渉を先行させる段取りを明らかにした。そして、「外務・運輸両省案（六項目ワンパッケージ）」の性格に関する永末英一議員の質問に対する回答では¹³⁵、「(台湾機の)青天白日旗は国旗でないなどと僭越ことはいわない」という微妙な発言で日本政府の中華民國国旗に対する認識を示した。

この微妙な発言後の2月28日（～3月9日）、板垣理事長が民間協定締結のため再び台湾を訪問した。しかし、日台航空路線の民間取り決め交渉について、日本側の方針はこれまでと変わっておらず、交渉は進展がないまま帰国することになった¹³⁶。同時に、台湾側は「空路は断絶しようとも、立場は決して変えない」（航線寧可断、立場決不改）の10字を携えて日本へ帰って復命するよう日本

政府に厳しく告げたとしたことであった¹³⁷。

これらの経緯から当時の台湾側の強硬な姿勢がよく分かるが、筆者は、板垣修の訪台の前日（2月27日）、大平外相が衆議院外務委員会での微妙な発言は板垣修の訪台の任務を順調に推し進めさせたいためであったと考えている。しかし日本側は、断航の厳しい情勢に直面しても、方針を変更しようとはしなかった。特に台湾側が台米の新しい航空路（台北—グアム—ホノルル—米大陸間）を開設することに直面しても、大平は「グアム経由では魅力がないこと、日台の経済関係の維持が台湾にとって至上命題であること」との観測を示し、それが台湾軽視の裏づけとなっていたのであった¹³⁸。だが、大平の判断は、日台双方の“ドル箱路線”といわれる航空路線が断航の道へと進めていくことになった。

日中航空協定の締結交渉は、3月中旬以降北京で再開された。日本政府首脳部は一方向的に今回の日中交渉に臨んで早期締結への意向を指示したという。田中首相は、国会で同協定の批准の承認を求めるという強い決意を表明するとともに「中国との協定を急ぐよう」改めて指示した。また、首相の指示に関連して、外務省筋は「台湾との民間取り決め交渉が進展しなくても、中国との協定調印を進め、国会の批准を求めることもありうる」と、一気に中国との交渉を進める考えを示していた¹³⁹。

これに対して、台湾外交部スポークスマン柳鶴図情報局長は「もし現行の中日（日台）航空路が日本政府の中華民国の立場を無視する措置をとることによって中断するならば、日本政府はそのすべての責任を負うべきである」と厳正な態度で指摘した¹⁴⁰。その後、自民党の橋本幹事長は、日中航空協定問題について「(台湾との民間協定が合意に達しない場合は)国会の批准をもっていけない」と強調した¹⁴¹。また、福田蔵相は、「日中航空協定は国交が正常化した以上、締結せざるをえないが、副作用として日台間に支障をきたすことになれば政治上の不手際になる。日台路線が途絶えれば国民の反発が出よう」という慎重論をも打ち出し

た¹⁴²。

そして、日華懇は党本部で総会を開いたがき、そこでは「台湾の動向に対する外務当局の情報収集は不十分であり、慎重な措置をとらない場合は重大な事態を招く」などの不満が続出した。なお、日中航空協定交渉の現状と党執行部の受け止め方について山田外務政務次官、江崎幹事長代理から報告を聞き取り、意見交換した¹⁴³。

自民党は、臨時総務会で日中航空協定問題を議題として大平外相の出席を求めて話し合ったが、これに先立ち日華懇は臨時総会で、「日中、日台両協定の同時成立を貫くという立場で、総務会では全力を尽くす」との態度で臨むことを決めていた¹⁴⁴。

台湾側と日華懇とが強硬な態度をとった頃、北京で交渉が続けられていた日中航空協定は、政治的前提である日台路線の処理を含め、大詰めを迎え、実質合意に達し、条文の細部に至るまですべてが決着する見通しとなった。これによって、田中首相はじめ大平外務、徳永運輸両相ら政府首脳は、日台航空路線をめぐる民間協定の正式合意にこだわらず、日中航空協定に調印することに踏み切ったのであった¹⁴⁵。

しかし、日中航空協定締結をめぐる北京交渉が大詰めを迎えていた際、外務省極密公電が暴露されるという前例のない事件が発生した。

日華懇の藤尾正行は、4月10日に日華懇総会後の記者会見で、自分が入手したという北京での日中航空協定交渉をめぐる公電、さらに「青天白日旗」「中華航空」の社名に対する大平外相の認識を公表した。それによると、外相の発表文は①台湾機の旗（青天白日旗）は国旗と認めない、②「中華航空」は国家を代表していない点をうたっており、藤尾議員は「これで日台空路が維持できなくなる恐れが強い」と外務省や政府首脳部を批判した¹⁴⁶。この機密漏えい事件は、大詰めの北京交渉や台湾の態度にも大きく影響したといえよう。

「外務省極密公電漏洩事件」に対し、台湾側の沈昌煥外相は、日台航空路問題について談話を発表し、「日中間に航空路が開設されれば、日本機の台

湾着陸を認めない」などの従来の主張を繰り返すとともに、「日台間の航空路維持についての双方の交渉は全く行われていない」と強調した¹⁴⁷。

これに対して、大平外相は、閣議後の記者会見で、台湾の沈外相が発表したことに関連し、「日本政府としては日台路線を安定した基礎のうえに維持したいので、中国の理解と台湾の了解を得るよう努力している」と重ねて強調した¹⁴⁸。

つまり、極密公電漏洩事件からみれば、台湾側は、大平外相談話が藤尾議員の暴露した通りだとすれば、大平外相の談話の内容についてかねて「僭越なことはいわない」としてきた約束に違反し、台湾の威信を傷つけるものだと見られたのであろう。

外務省公電漏洩事件によって、台湾側の張研田理事長は、交流協会台北事務所の佐々木次長に照会書簡を手渡し、公電の内容に関する確認をはかる一方、「①いかなる状況下であっても中華航空に『台湾』をつけ加えてはならない、②中華航空の日本での営業所、整備および地上サービスは、すべて現状を維持しなければならない」という二点を日本政府に「同意するかどうか」を打診しており、日中航空協定仮調印前に書面により明確に回答するよう求めた¹⁴⁹。この照会書簡を提出したことに続いて、台湾側は再び日航台北支店に対し、日台民間航空協定が決裂すれば、同支店は閉鎖されることになると警告した¹⁵⁰。

台湾側が一連の強硬な姿勢に対して日本政府は、日中航空協定交渉の妥結が大詰めを迎えた際、台湾側が態度を硬化させたことを憂慮し、日台路線の維持を確かなものにするため、改めて台湾側に最後の働きかけをすることにした。そこで、日本政府は伊藤交流協会台北事務所長に対し、特に台湾側を刺激した大平外相談話問題について日本側の立場を説明するよう指示した¹⁵¹。

これらの過程を見ると、日本側が自らのその立場を繰り返し表明するだけで、実際のところ張研田理事長が提出した照会書簡の内容つまり「国家の尊厳」については、日本政府としての回答がなく、台湾側の要求と意見を無視した格好となって

いる。このような日本側の対応が、台湾側がより強硬な態度をとることを促し、断航の態勢はすでに避けられない状況になったと考えられる。

台湾側の沈外相は米国駐中華民国大使館臨時代理大使との会見を約し、中米（＝台米）間のグアム経由の航空路線について協議した。同日、交通部民間航空局長毛瀛初は、すでに政府が日台航空路線の取り扱いについての固い決意を日航駐台北支店から日航本社に伝え、運航停止の準備措置に取りかかるよう正式に通知した¹⁵²。

その後、自民党は政府・与党首脳会議で、椎名副総裁、橋本幹事長ら党三役が大平外相から協定内容の詳しい説明をきくとともに、党議決定の線が守られているかどうかを協議した¹⁵³。

一方、日華懇は緊急会議を開いた結果、「日中、日台両協定の同時達成という党議決定に反することは許されないし、このような交渉の進め方には断固反対する」との態度を決めた。また、「党議決定に反する結果になった場合には党の役職を返上するなど政治信念に基づいた行動をとる」などの強硬な意見が出た¹⁵⁴。

このような厳しい状況下において、板垣理事長は日本政府の新しいプランを携えて4月17日に台湾を訪問し、張研田理事長との会談を行い、いままでの日本側の考えを説明した。これに対して、台湾外交部スポークスマン柳鶴図情報局長は、板垣修理事長は何一つ新しい提案を台北に携行しておらず、単に日本政府の立場を張研田理事長に伝えただけにすぎなかった。このような姿勢は台湾側の要求と意見を取り入れたものとは言えず、中華人民共和国の要請を受け入れたものと台湾側には映った。さらに、もし日本政府が中日（日台）航空路線問題について、如何なる中華民国の尊厳と権益を損なうことをとるならば、中華民国政府は断固として中日（日台）航空路線を停止させる、というステートメントを公式に発表した¹⁵⁵。そして、張研田理事長は、板垣修理事長に対し日本政府の新しいプランがすでにわが国の権益を厳しく破壊すると指摘し、日台航空路線の断航によって生じるすべて一切の結果は、当然日本政府が完全

にその責任を負わなければならないと通知した¹⁵⁶。

他方、自民党は、総務会を開いた後、党四役が大平外相、日華懇の灘尾弘吉会長と協議した。そのなかで日華懇の灘尾弘吉会長は「日中航空協定調印にさいしては、台湾の沈外相が表明した意向を確認してから慎重にやってほしい。調印は政府がやることなので、とやかくいう筋合いではないが、現段階での調印には反対だ」と申し入れた¹⁵⁷。

しかしながら、日中航空協定はついに4月20日に北京で調印された。調印と同時に大平外相は外務省で記者会見し、「中国に対し『中華航空機(台湾)』の社名や『青天白日旗』は国家を代表しない、との趣旨のわが国の認識を明らかにした」との外相談話を発表した¹⁵⁸。

これを受けて、台湾の沈昌煥外相は同日午後4時(台北時間)、中華民国政府は、中華航空会社の飛行機が即日、中日(日台)航空路線の飛行を停止することを決定すると宣告した¹⁵⁹。また、台湾交通部民間航空局は、外交部の断航宣告に基づいて日本航空の台北支店長に業務停止命令を出し、日本と台湾の航空路線は21日午後4時(台北時間)から停止されることになった¹⁶⁰。

この断航事件に対して、親台派の日華懇は断航した後に緊急会議を開き、日台路線の停止という新事態に対する態度を協議するが、党執行部と、大平外相の責任を追及するという強い方針を確認した¹⁶¹。

このときの日華懇の日本政府と自民党への抗議は、元衆院議員藤尾正行が『日本アジア航空物語』に発表した文章に示されている¹⁶²。

「日華懇としては、大平談話はいやしくも、一定の領域として、国民と主権とを兼ね備えている国家を、国家として認めないということで、到底許されることではない。あまつさえ、国家の象徴である国旗を侮辱することは、世界政治の常識からみて認められないことであり、また日台航空路断絶を招いたことは、国益に反するとして、次の文書を政府・自民党に提出したのである。」そして、不幸にして日華間の航空関係が打ち切られる事態

にたちいたったことは誠に遺憾であるとし、このような事態を招いたことは明白に党議違反であるばかりでなく国益に反し許すことが出来ないので、「

一、政府および党四役は党議違反の責任をとるべきである。

一、国際信義に反し、かつ不平等なる日中航空協定を国会に提出することは絶対反対する。

右申し入れる。」

としたのであった。

第四節 日本政府の善意措置と日台航空路の復航

台湾側の沈昌煥外相が対日断航を宣告したことにより、日台間の航空路線はついに完全に断航された。このため、日華懇を中心とした国会議員は、日台航空路線が断絶してから、できるだけ多くの機会に日本政府に働きかけ、速やかに復航することを要求した。

台湾側は、日中航空協定締結後「中華航空機の旗はいわゆる国旗とは認められない」と述べた大平外相の談話に対し、日本政府の態度を今後変えない限り、日本と路線再開問題を話し合うつもりはないとの立場を表明した¹⁶³。台湾側の断航宣告と日華懇の「強硬な方針」に直面した日本政府側は、「日台航空路の維持」を要望、大平外相も参議院外務委員会で日台路線が再開された場合と述べ¹⁶⁴、政府見解として日本航空のダミー会社案を示唆した。

自民党首脳は総務会を開き、親台湾派議員である宇田国栄総務が「日台空路の再開のため、党をあげて取り組む必要がある。日台航空対策本部を設置してはどうか」と提案したが¹⁶⁵、当時参議院選挙が迫っていたため、同党首脳の、「日本側から日台空路に就航する予定の日航に代わる新会社も急がず、台湾側の出方を慎重にさぐりたい」との意向が了承されたのである¹⁶⁶。

このように、それぞれの意向が提出されたが、外相の意向は依然として最も重要であった。だが、7月中旬、大平外相が外務大臣から大蔵大臣に転任した。新任の外務大臣(木村俊夫)は日台航空

路の再開に対して台湾側にどのぐらい有利な局面を与えられうるかという問題が生じていた。木村外相は就任直後の記者会見で、「日台航空路線の再開を強く希望している」¹⁶⁷と書いたものの、元駐日代表馬樹禮の『使日十二年』によれば(55-56頁)、「この先生が外務大臣に就任するならば、われわれにとっては、必ず不利になるであろう」と記している¹⁶⁸。木村外相が就任した二週間後、日華懇の藤尾正行、玉置和郎らは政府首脳ら(外相も含む)に会い、「日台航空路再開のため政府は速やかに全力をあげて努力してほしい」と文書で申し入れた。これに対し外相は「この問題は日台の民間の間で解決するもので、政府が直接やることではないが、政府も再開されることを期待している」と述べ、日華懇の協力を要請した¹⁶⁹。日本政府側は、日台航空路の再開に関して期待を出したが、しかし台湾側の立場(原則)に対しては、曖昧にしたことも見られた¹⁷⁰。

そのため、台湾側の立場(原則)をよりはっきりと伝えるために、駐日代表馬樹禮は10月15日、東京の日刊工業新聞社記者からのインタビューに答えて、日台航空路線の再開問題について、「外部の力の干渉を受けず、日本政府の自主的判断を望むうえで、中華民国政府と政府間の解決をすることは、わが国の基本的な原則である」、また「沈昌煥外交部長が日本の国会にあたる立法院で答弁しているとおり、断航した原因が消滅しないかぎり再開はありえない」と台湾側の立場を明らかに表明した¹⁷¹。

つまり、木村外相は「日台航空路線の再開を強く希望している」と述べたが、その具体策あるいは台湾側の要求と意見に対しては全く触れていなかった。一方、台湾側は沈外相が発言したように、「断航した原因が消滅しないかぎり再開はありえない」との立場を明らかに表明した。それにより、筆者は、日台双方は日台航空路線の再開に関しての問題認識がこの段階では依然として各自の「想像の空間」にとどまっていたというように考えている。

それゆえに、日華懇が再び台湾を訪問し、灘尾

弘吉は「日台空路再開は難しい。しかし、われわれは再開を望んでおり、台湾の協力や理解を得られることを期待している」と述べたのだった¹⁷²。

この時期、石油危機の発生によって国際情勢の不安が引き起こされ、日本国内では狂乱物価状況が出現、また田中流の金権政治と金脈等の問題が噴出したため、日本の政局が混乱、田中政権はついに崩壊した。そして三木内閣が12月9日に成立、国会で内閣総理大臣に指名された三木は、椎名悦三郎副総裁(椎名派)のほか、新しく党三役となった中曽根康弘幹事長(中曽根派)、灘尾弘吉総務会長(無派閥)、松野頼三政調会長(福田派)を組閣参謀として閣僚の人選に入り、新内閣を発足させた。新内閣の中では、副総理が福田赳夫、外務大臣が宮沢喜一、運輸大臣が木村睦男などとなった¹⁷³。その中で、三木体制においては、椎名副総裁、灘尾総務会長、松野政調会長などの党内右派が党の中枢を占めたことが注目された¹⁷⁴。元駐日代表馬樹禮の『使日十二年』によると、「三木内閣が組織され、その閣員の半数以上が日華懇のメンバーであり、党の陣容や内閣の人選から見れば、日台航空路線の再開の交渉に対し、われわれに有利な条件を与えた」と記している¹⁷⁵。

1975年2月9日、宮沢喜一外務大臣は、日華懇の玉置和郎、藤尾正行らの紹介で、亜東関係協会駐日代表馬樹禮と会い、日台航空路線の再開の糸口を探し求めた¹⁷⁶。そして、宮沢外相は前向きの姿勢を見せると共に、航空路線の再開のために、日台双方が慎重に交渉を進めていくことを要求した¹⁷⁷。

当時宮沢外相は、鹿内信隆、牛場信彦らを通じて台湾側の要人と接触し、日台航空路線の再開のために国会答弁の形で台湾の尊厳を回復させたいという考えを伝えた¹⁷⁸。これを受けた台湾側は、宮沢外相の国会答弁時の具体的内容を提示し、これを要求することとなった。その内容は以下の通りである¹⁷⁹。

- ① 日華国交の断絶は不幸であることを表明すること。
- ② 声明の形で中華民国の存在を承認するこ

と。

- ③ 中華民国の国旗を承認すること。
- ④ 今後、相互に尊重、互惠に基づいて国際慣例にしたがって両国の関係を改善するということを明確に表明すること。

他方、同年4月に、蒋介石総統が死去したことをきっかけに、親台湾派グループである日華懇、青嵐会、また元総理大臣佐藤栄作らの大型弔問代表団が葬儀に参列するために台湾を訪問し、台湾の党・政要人と会談を行った¹⁸⁰。

7月1日、第75回国会参議院外務委員会で、秦野章議員が宮沢喜一外相に中華民国の国旗と今後の日華関係について、次のような質問を行った¹⁸¹。

秦野章議員 次に、台湾との関係でちょっと伺っておきたいと思うのですけれども、1972年9月までに、当時の日華間に存在した外交関係は、その後やむなく不幸にして途絶をしたわけでございます。しかし私は、経済交流あるいはまた人的交流を維持することは、双方ともやはり現在ひとしく必要とするところがあるというふうに考えるわけです。また、世界の多くの国々が台湾にある政府を今日なお中華民国政府として認めている。そして政治的あるいは実務的な関係を持っているのも事実でございます。今後わが方は、台湾との間の関係をどのように進めていくのか、その点をちょっと聞かしていただきたいと思います。

宮沢外相 私も、ただいま秦野委員の言われましたと同様の認識を持っておりまして、今後の双方の関係は、いま秦野委員の言われたような現実を認識しつつ展開されるべきであると考えております。わが方といたしましては、今後交流協会が一層拡充強化されまして、これによってそれぞれの立場から、国際慣例に従い、相互に礼を失することなく、互惠ということで友好的交流が一層促進されることを希望するものでございます。

秦野章議員 ついでに伺っておきますけれども、わが国は別として、国連に加盟をしている国を含めて、多数の国が台湾にある政府が中国の唯一の合法政府であると、こう、現に認めている。これらの国が青天白日旗を国旗として認識しているということに関連して、青天白日旗についてはどう考えておられるのか、この点もついでに伺っておきたいと思います。

宮沢外相 たしか、衆議院の外務委員会におきましてお答え申し上げたことがあったと記憶いたしますが、昨年の春のわが方の青天白日旗に対する言及が誤解を招いたことはまことに不幸なことであったと存じます。しかし、秦野委員が御指摘になりましたような事実、すなわち、これらの国が青天白日旗を国旗として認識しているという事実はわが国を含めて何人も否定し得ないところでございます。

既に述べたが、三木内閣および党執行部は中枢が右へ傾き、内閣閣員にも多数の親台湾派国会議員が就任したため、日台航空路の復航には有利な環境ができつつあった。特に、日台航空路の再開に対し、外務大臣宮沢喜一と運輸大臣木村睦男との政治態度が最も重要であった。

宮沢外相が国会答弁をした後、台湾側の沈外相は7月9日、中華民国と日本の航空路線再開に関する民間協定の締結に同意する政府声明を発表した¹⁸²。台湾側の沈外相が復航の声明を発表した後、日本と台湾の間の航空路を再開する「民間航空業務の維持に関する財団法人交流協会と亜東関係協会との間の取り決め」¹⁸³が、訪台中の堀越禎三交流協会会長と張研田亜東関係協会理事長の間で調印され発効したことにより、1年3ヵ月ぶりに日台空路の再開が確定した。中華航空の第一便は1975年8月10日に東京の羽田空港に飛んだのであった。

日台航空路の民間協定が締結された際、民間協定づくりを全面的に支援してきた自民党の日華懇灘尾弘吉会長(党総務会長)は、「党議決定してい

た空路再開が国民的熱望を背景に台湾側の理解によって締結できたのは喜びに耐えない。今後とも日台関係の維持、改善のためにつくしたい」と述べた¹⁸⁴。

以上、第三章では、日台航空路線の「断航」と「復航」の問題を検討した。日中航空協定の締結交渉に際して問題となった問題について、断航と復航の政治過程の実像を解明した。ここで究明したのは、「断」・「復」の政治外交力学の作用下において、日華懇の台湾支持の姿勢と行動が有効に機能したかどうかという問題である。自民党内等での日華懇の活動は、宮沢外相による台湾側への妥協の一因であったと筆者は考えている。このような視点は、日台航空路の問題を理解する際に、不可欠なものであろう。

おわりに

本論文は、日華国交断絶後の日台関係がどのようにして保たれたのかを究明するために、「議員外交」という観点から、断交後の日台関係において日華懇がどのような役割を演じたのかについて論じた。日華懇は、政治的な局面において日本の国益を守りながらも、一方で台湾側を支持して政府と対立したために微妙なジレンマの中にあつた。

では、日台間の議員外交とは何であったのか。台湾の立場に立つて考えると、日本は「議院内閣制」の国であり、内閣総理大臣は必ず国会議員が担当し、しかもほとんどの閣僚も国会議員が担当する。それゆえ、台湾の政府は、日本政府との正式な外交ルートがない状況下で、日本国会を主な対象として活動することによって、その成果を望んだ。特に日台間に国交のない状況下で、議員外交が日台双方の実質外交関係の展開に効果を発揮することが望まれた。

議員外交において、最も大きな役割を果たした組織の一つが、自民党親台湾派からなる日華懇であった。日華懇成立後、政治外交事件（外交財産権の処理、日台航空路の問題など）に直面した際、日華懇は「民間」よりも「政治」外交の性格をもつ

ていた。このように、国家権力の中軸に位置する国会議員の集団が果たした役割、すなわち「議員外交」という視点から、日華懇の活動を捉えた方が、日華懇の役割をより明確に説明できるのではないかと考えている。こうした観点はこれまで看過されてきた日華懇の役割を検討する上で重要であり、そうすることで、これまでの研究史の問題を克服し、あわせて新たな日台関係像を模索することが可能となろう。

日台関係は、国交断絶によって、政治上における「政」の領域から「民」の領域へ切り替えられた。筆者は、切り替え後の「議員外交」の成果は、断交前より一層顕著であったと考えている。元『中央日報』の記者で長期にわたってに東京駐在した黄天才は、「元駐日代表馬樹禮は『戦後、日本では国会が、国家の政治権力の中軸になった。われわれの従来の対日活動で最も失敗した点は、日本の政治権力の中核におけるこの重大な変化を十分に認識しなかったことにある。対日の外交交渉は、ずっと外務省を主な対象とした』と述べた」と記している¹⁸⁵。この談話は、「議員外交」の役割および、それが交渉当事国のもつ政治情勢と密接に関連していることを示している。

日華懇は、自民党内で日本と台湾との関係を協調することを担う架け橋として自らを位置づけていた。台湾側から見れば、日台間に国交がない場合つまり政府間で正式に対話できない状況の下で、日華懇が台湾ロビーの役割を果たしており、対台友好の国会議員もまた重要なチャネルとなった。こうした「議員外交」の重要性については、元駐日代表馬樹禮が述べている¹⁸⁶。これは、元駐日代表馬樹禮が日本に着任した当初の最優先課題であった。

本稿では、「議員外交」を中心命題とし、特に日華懇の日台関係に果たした役割を検討したが、「一次史料」がなかなか得られがたいという制約を受けた。そこで、筆者は、本論文の執筆の際、新聞記事や当時の関連人物の回顧録、回想録を利用した他に、当時の台湾側の官僚（例えば、元亜東関係協会の林金莖会長、元駐日代表処の陳鵬仁僑務

組長), 現役の立法院の江丙坤副院長(国会副議長に相当), また現役の日華懇事務局長橋本靖男などにインタビューを行った。これら有限な史料によってではあるが, 議員外交の側面から日台関係の実像を明らかにしようとした。

本稿には史料的制約があり, 「議員外交」の国交なき外交交渉における性格と役割の解明には限界があった。今後, 新たな公開される文書の使用などにより, 一層の解明が必要とされる。

- 1 喜安幸夫「日台断交三十年の回想」『自由』第44巻第10号(2002年10月)35~49頁。
- 2 若林正丈・劉進慶・松永正義等編『台湾百科(第二版)』(大修館, 1993年)101~102頁。
- 3 議員外交の重要性については, 元駐日代表馬樹禮が回想録の中で, 「日本は『議院内閣制』の国であり, 内閣総理大臣は必ず国会議員が担任し, ほとんどの閣員も国会議員が担任する。そのため, われわれの活動は, 必ず国会を主な対象として狙わなければならない」と述べている。これは, 元駐日代表馬樹禮が日本に着任した当初の最優先課題であった。詳しくは, 馬樹禮『使日十二年』(聯経出版公司, 1997年)7~8頁。
- 4 江丙坤氏へのインタビュー(筆者, 2002年8月29日)。
- 5 同上。
- 6 『朝日新聞』(1972年7月8日)。
- 7 清水麗「日台外交関係断絶の政治過程」『問題と研究』第25巻8号(1996年5月)103頁。
- 8 日中国交正常化協議会総会での討議内容(資料)については, 椎名悦三郎追悼刊行会編『記録 椎名悦三郎(下巻)』(椎名悦三郎追悼刊行会, 1982年)147~154頁。時事通信社政治部編『ドキュメント日中復交』(時事通信社, 1972年)66頁。
- 9 『朝日新聞』(1972年12月27日)、『中央日報』(1972年12月27日)。
- 10 『朝日新聞』(1972年12月27日)、『中央日報』(1972年12月27日)。
- 11 林金莖『梅と桜——戦後の日華関係』(サンケイ出版社, 1984年)280~281頁。
- 12 日中国交正常化協議会総会での討議内容(資料)については, 椎名悦三郎追悼刊行会編・前掲書(注8)147~154頁。林・前掲書(注11)269~270, 280頁。
- 13 9月17日に首相特使として訪台した椎名悦三郎は, この「従来の関係」に外交関係が含まれると言明した。帰国後, 椎名は, 「政府の見解」ではないと述べた。つまり, 政府首脳が, 日本政府と自民党を使い分け, 党議としては「従来の関係」に外交関係を含むとの解釈をしていると国府に対しての解釈につきあくまでもあいまいさを残し続けたのである。椎名悦三郎追悼刊行会編・前掲書(注8)155-193頁。座談会秘書組「中華国民民意代表與日本国会議員座談会実録」(台北外交部档案資訊處所蔵, 1972年9月18日付)。
- 14 時事通信社政治部編, 前掲書(注8)198~210頁。
- 15 林金莖『戦後の日華関係と国際法』(有斐閣, 1987年)141頁。
- 16 林, 前掲書(注11)368頁。
- 17 天児慧「日本からみた台湾問題と転換期の日台関係」『国際問題』第488号(2000年11月)45~46頁。
- 18 「戦後補償」問題については, 一般的に法的な視点, 裁判の視点から見られてきたが, 歴史学からみた戦後補償というテーマが, 新たな視点となっている。歴史学の視点からみれば, 「実証主義」を採用すべきであると考えている。川島真「歴史学からみた戦後補償」川島真・奥田安弘〔ほか〕共著『共同研究 中国戦後補償——歴史・法・裁判』(明石書店, 2000年)参照。なお, 中華民国の対日戦後処理については, 川島真「戦後台湾外交の出発点——中華民国としての対日戦後処理外交——」『北大法学論集』第51巻第4号(2000年11月)280~293頁を参照。
- 19 戴国輝『台湾』(岩波新書, 1988年)152頁。賀屋興宣『戦前・戦後八十年』(経済往来社, 1976年)345-348頁, 椎名悦三郎追悼刊行会編・前掲

- 書（注8）137-140頁なども参照。
- 20 日華協力委員会についての研究論文としては、池井優「日華協力委員会——戦後日台関係の一考察——」『法学研究』第53巻2号（1980年2月）141～168頁。武見敬三「国交断絶期における日台交渉チャンネルの再編過程」神谷不二編著『北東アジアの均衡と動揺』（慶応通信，1984年）75～111頁などがある。
- 21 武見，前掲書（注20）87頁。
- 22 外交問題懇談会について武見敬三は以下のように記している。「日中国交正常化を促進しようとする動きとは別に，日台関係を日中関係より重視した政策を支持し続ける親台派を中心としたグループ（中略）。彼等は，1971年3月ごろより新しい情勢に対応するために外交問題懇談会（座長石井光次郎）を組織し，当初四九名がこれに参加した。外交問題懇談会は，主流派の色彩が濃く，福田派より二一名，佐藤派より十一名が参加しており，反主流派からの参加者は僅かに一名であった。中心的人物は，戦後一貫して日台関係の友好に貢献してきた岸信介，石井光次郎，賀屋興宣，灘尾弘吉といった人達であった」。武見敬三「自由民主党と日中国交正常化——複合的政策決定における妥協の構造」『法学研究』第54巻7号（1981年7月）38頁。
- 23 武見，前掲書（注20）88頁。なお，総論と各論についての問題は，武見，前掲論文（注22）55-58頁を参照。
- 24 武見，前掲論文（注22）58～60頁。
- 25 武見，前掲書（注20）92～93頁。
- 26 清水，前掲論文（注7）108頁。なお，日華協力委員会の中止について，「日華協力委員会は，10月13日に，東京において第4回常任委員会を開催する予定であった。そこで，第4回常任委員会における国府側委員との討議内容が注目された。しかし，10月5日に，国府側事務総長 辜振甫の事務局より日本側事務局である国策研究会に対し，電話で第4回常任委員会を延期したいという連絡が入り，これは事実上の中止となったのである」。武見，前掲書（注20）93頁を参照。
- 27 武見，前掲書（注20）100頁。
- 28 『中央日報』（1972年12月19日）。『聯合報』（1972年12月19日）。
- 29 日華懇の発起人について，「参考資料(1)，自民党`タカ派`『日華関係議員懇談会』発起人名簿」『日中議連資料月報』第68号（1973年4月）11～12頁。
- 30 『朝日新聞』（1973年3月13日）。
- 31 『中華週報』（1973年3月26日）。
- 32 『朝日新聞』（1973年3月13日）。
- 33 同上。
- 34 『朝日新聞』（1973年3月13日）。
- 35 武見，前掲書（注20）101頁。
- 36 『朝日新聞』（1973年3月13日）。
- 37 『毎日新聞』（1973年3月15日）。
- 38 抗議声明の全文については，「駐日大使館不動産問題で，日本の不法背信行為に嚴重抗議——中華民国外交部声明——」『中華週報』第655号（1973年3月26日）1頁を参照。
- 39 林，前掲書（注11）368頁。
- 40 中華民国旧大使館跡の名義登記変更については，件名：「大使館跡地問題——往信巫中第125号に関し」『外務省戦後外交記録文書』（1973年6月7日付）外務省作成資料，整理番号：01-862-1，001-002頁を参照。
- 41 『朝日新聞』（1973年3月15日）。
- 42 林，前掲書（注11）368頁。
- 43 『聯合報』（1973年3月16日）。
- 44 馬樹禮が行った国府の立場について発言は，『中央日報』（1973年3月20日）を参照。
- 45 武見，前掲書（注20）101頁。
- 46 同上。なお，日華懇の「旧中華民国大使館跡地処理問題についての見解」に関しては，林，前掲書（注15）142頁を参照。
- 47 『第七十一回国会参議院予算委員会第二分科会議録第四号』（1973年4月9日）11～14頁。
- 48 『第七十一回国会衆議院内閣委員会会議録第四十五号』（1973年7月26日）12～13頁。
- 49 杉原高嶺・水上千之『現代国際法講義（第2

- 版)』(有斐閣, 1995年) 60頁。
- 50 林・前掲書(注11) 386頁。
- 51 外務省アジア局中国課監修『日中関係基本資料集1970-1992』(霞山会, 1993年) 98~99頁。
- 52 横田洋三編『国際法入門』(有斐閣, 1996年) 43頁。
- 53 寺沢一, 山本草二編『国際法の基礎』(青林書院新社, 1979年) 129頁。
- 54 武見, 前掲書(注20) 102頁。
- 55 清水麗「日台航空路断絶の政治過程」『問題と研究』第25巻第6号(1996年3月) 78~92頁。
- 56 李恩民『転換期の中国・日本と台湾~一九七〇年代中日民間経済外交の経緯』(御茶の水書房, 2001)。
- 57 清水, 前掲論文(注55) 89頁。
- 58 李, 前掲書(注56) 257~258頁, 83~84頁。
- 59 『朝日新聞』(1974年4月19日)。台湾問題研究所編『台湾総覧』(1976年版) 241~242頁。
- 60 『第七十二回国会衆議院外務委員会議録第七号』(1974年2月27日) 15頁。
- 61 『朝日新聞』(1974年4月11日)。
- 62 李, 前掲書(注56) 257~258頁, 83~84頁を参照。
- 63 「亜東関係協会の張研田理事長は1974年4月12日, 交流協会台北事務所の佐々木次長に照会書簡を手渡し, 書面による回答を催促した」。台湾問題研究所編『台湾総覧』(1976年版) 241頁。
- 64 「日華空路切断, 大平談話が主因, 銭復新聞局長, 米での講演で指摘」『中華週報』第710号(1974年5月13日)。
- 65 外務省アジア局中国課監修・前掲書(注51) 98-99頁。
- 66 航空協定に関する国家主権に及ぼす問題について岩見隆夫は以下のように記している。「中国側からみれば, ①日本国政府は中華人民共和国が中国の唯一の合法政府であることを承認する(共同声明第二項), ②日本国政府は「台湾は領土の不可分の一部」と中華人民共和国政府の立場を十分に理解し尊重する(同第三項)——という正常化の基本精神を日本政府に実践させる」。
- 岩見隆夫「日中航空交渉が問いかけるもの——外交と政争と国益と——」『エコノミスト』(1974年5月7日) 23頁。
- 67 馬・前掲書(注3) 8頁。『中華週報』(1973年6月18日) 10頁。
- 68 清水・前掲論文(注55) 80頁。
- 69 『朝日新聞』(1973年3月12日)。
- 70 『朝日新聞』(1973年3月7日夕刊)。
- 71 『朝日新聞』(1973年3月10日)。
- 72 『朝日新聞』(1973年3月13日)。
- 73 馬, 前掲書(注3) 9頁。馬樹禮「中日関係史話(-)」『中外雑誌』第55期第5巻(1994年5月号) 56~58頁。黄天才『中日外交の人與事』(聯経出版事業公司1995年) 258頁。
- 74 現状変更の具体策については, 各種の具体案が非公式に唱えられている。例えば, 中華航空の乗入れを大阪どまりとし, 東京に中国の乗入れを認めるとする案のほかに, 中華航空を沖繩どまりとする案などであり, また中華航空の乗入れ便のうち, 日本経由で米国など向う便数を徐々に減らし, 中華航空が乗入れない日に限って中国の乗入れを認める, との暫定措置も考えられていたと。『朝日新聞』(1973年3月20日)。
- 75 『産経新聞』(1973年3月20日)。なお, 馬樹禮の発言について, 「日本と中華民国との間の民間航空協定は日本と中共との協定に影響された場合, 中華民国の武装部隊の侵略防衛地区は必ず拡大される」と述べた。『中央日報』(1973年3月20日)。
- 76 『産経新聞』(1973年3月23日夕刊)。
- 77 経団連の堀越禎三副会長が台湾側の報復的な措置については, 「台湾は中国大使館の用地や日中航空協定問題をめぐって, 日本に対し, 経済断交や報復措置を検討している」と述べた。『朝日新聞』(1973年3月28日)。
- 78 東郷外務審議官は, 「今回の交渉では結論に達せず, 改めて話し合いを続けることになる」と述べた。『朝日新聞』(1973年5月1日)。
- 79 『朝日新聞』(1973年3月20日)。
- 80 『朝日新聞』(1973年5月11日)。

- 81 『毎日新聞』(1973年5月22,23日)。所謂「空港分離案」については、日台間を往来する日本航空機と中華航空機を東京、大阪空港から分離し、名古屋空港に移す案という。
- 82 『中央日報』(1973年5月25日)。
- 83 『中央日報』(1973年5月26日)。
- 84 『中央日報』(1973年5月27日)。『中央日報』(1973年5月29日)。『聯合報』(1973年5月27日)。『聯合報』(1973年5月29日)。
- 85 『聯合報』(1973年5月31日)。
- 86 『中央日報』(1973年6月7日)。台湾の「航空情報区」と「防空識別区」については、この新聞に載せられているものによれば、「航空情報区(FIR)」は国際民間航空組織が認定した台湾の航空情報区は、北緯二一から二九度まで、東経一一七・三から一二四度までの区域である。「防空識別区(ADIZ)」は国防当局が管理する区域である。
- 87 日本アジア航空株式会社10年史編集会議編『日本アジア航空物語』(日本アジア航空株式会社,1985年)143頁。
- 88 『聯合報』(1973年6月26日)。『中華週報』第671号(1973年7月16日)5頁。
- 89 『中央日報』(1973年6月8日)。
- 90 『中央日報』(1973年6月13日)。
- 91 『中央日報』(1973年5月27日)。
- 92 台湾問題研究所編「日台航空線で外交部声明」『台湾総覧』(1974~1975年版)155頁。『中央日報』,1973年7月15日。『産経新聞』,1973年7月16日。
- 93 日本アジア航空株式会社10年史編集会議編,前掲書(注87)46~47頁。清水,前掲論文(注55)82頁。
- 94 『聯合報』(1973年7月22日)。
- 95 馬,前掲書(注3)12頁。
- 96 日本アジア航空株式会社10年史編集会議編,前掲書(注87)47頁。馬,前掲書(注3)14~15頁。
- 97 馬,前掲書(注3)15頁。清水,前掲論文(注55)83頁。
- 98 外相は中国側が航空協定締結の条件については、①中華航空機の大阪空港乗り入れ中止,②名称を例えば「亜東航空」などに変更,③機体についている台湾の国旗を消させる,④日航の台湾路線は別会社(ダミー)に移管経営,などを提示していると説明,大阪空港から中華航空機を締め出すことも検討していることをあきらかにした。『朝日新聞』(1973年9月28日)。
- 99 『朝日新聞』(1973年9月28日)。
- 100 『朝日新聞』(1973年10月2日)。
- 101 『朝日新聞』(1973年10月5日)。馬,前掲書(注3)19頁。
- 102 『朝日新聞』(1974年1月7日)。
- 103 『朝日新聞』(1974年1月8日)。
- 104 同上。
- 105 『聯合報』(1974年1月10日)。
- 106 『朝日新聞』(1974年1月9日)。
- 107 同上。
- 108 『朝日新聞』(1974年1月11日)。
- 109 同上。
- 110 『産経新聞』(1974年1月11日)。
- 111 『中央日報』(1974年1月12日)。
- 112 「外務・運輸両省案」の内容については、『朝日新聞』,1974年1月17日,夕刊。『中央日報』(1974年1月18日)。
- 113 日本アジア航空株式会社10年史編集会議編,前掲書(注87)27頁。『中央日報』(1974年1月16日)。
- 114 『朝日新聞』(1974年1月16日)。『中央日報』(1974年1月16日)。
- 115 『朝日新聞』(1974年1月18日)。
- 116 『朝日新聞』(1974年1月17日夕刊)。
- 117 同上
- 118 『産経新聞』(1974年1月17日夕刊)。
- 119 同上。
- 120 『朝日新聞』(1974年1月17日夕刊)。
- 121 『朝日新聞』(1974年1月18日)。
- 122 林,前掲書(注11)396~397頁。
- 123 『朝日新聞』(1974年1月19日)。
- 124 『朝日新聞』(1974年1月23日)。

- 125 『中央日報』(1974年1月23日)。
126 『中央日報』, 1974年1月27日)。「聯合報」,
1974年1月27日)。
127 平野実『外交記者日記——大平外交の2年
(下)』(行政通信社, 1979年) 14~15頁。
128 『中央日報』, 1974年2月1日)。
129 『産経新聞』(1974年1月25日)。
130 『朝日新聞』(1974年2月10日)。
131 『中央日報』(1974年2月8日)。
132 『朝日新聞』(1974年2月15日)。
133 『朝日新聞』(1974年2月19日)。
134 『第七十二回国会衆議院外務委員会議録第五
号』(1974年2月20日) 5頁。
135 『第七十二回国会衆議院外務委員会議録第七
号』(1974年2月27日) 15頁。
136 『朝日新聞』(1974年3月6日)。
137 『聯合報』(1974年3月1日)。
138 『朝日新聞』(1974年3月9日)。
139 『産経新聞』(1974年3月26日)。
140 『中央日報』(1974年3月22日)。
141 『朝日新聞』(1974年4月2日)。
142 『産経新聞』(1974年4月3日夕刊)。
143 『朝日新聞』(1974年4月5日夕刊)。
144 『産経新聞』(1974年4月10日)。
145 『朝日新聞』(1974年4月10日)。
146 『朝日新聞』(1974年4月11日)。
147 『産経新聞』(1974年4月12日)。台湾問題研
究所編「沈外交部長, 民間航空協定交渉の進展
否定」『台湾総覧』(1976年版)241頁。『中央日
報』(1974年4月12日)。
148 『産経新聞』(1974年4月12日夕刊)。
149 台湾問題研究所編, 前掲書(注147) 241頁。
150 『産経新聞』(1974年4月14日)。
151 『朝日新聞』(1974年4月13日)。
152 『中央日報』(1974年4月16日)。
153 『産経新聞』(1974年4月18日)。
154 『産経新聞』(1974年4月18日夕刊)。
155 『中央日報』(1974年4月19日)。台湾問題研
究所編, 前掲書(注147) 242頁。
156 『中央日報』(1974年4月20日)。
157 『産経新聞』(1974年4月20日)。
158 『朝日新聞』(1974年4月20日夕刊)。
159 『中央日報』(1974年4月21日)。台湾問題研
究所編, 前掲書(注147) 242~243頁。
160 『中央日報』(1974年4月21日)。
161 『産経新聞』(1974年4月22日)。
162 日本アジア航空株式会社10年史編集会議編,
前掲書(注87) 28頁
163 『産経新聞』(1974年4月23日)。
164 『第七十二回国会参議院外務委員会會議録第
9号』(1974年4月25日) 3頁。
165 『朝日新聞』(1974年5月8日)。
166 同上。
167 『産経新聞』(1974年7月24日夕刊)。
168 馬・前掲書(注3) 55~56頁。
169 『朝日新聞』(1974年8月2日夕刊)。
170 『朝日新聞』(1974年8月1日)。
171 『日刊工業新聞』(1974年10月16日)。「中央
日報」(1974年10月17日)。「中華週報」第733
号(1974年10月28日)。
172 『朝日新聞』(1974年10月30日)。
173 林茂・辻清明編『日本内閣史録(6)』(第一法規
出版株式会社, 1981年) 367頁。
174 同上。
175 馬, 前掲書(注3) 65-66頁。
176 同上 66-67頁。
177 同上 67頁。
178 同上, 68頁。
179 同上, 68-69頁。
180 弔問代表団が派遣されたことによって, 派生
した弔問外交は, 二国間関係のみならず, 葬儀
の対象となる指導者, 国をめぐる国際関係の反
応でもある。弔問外交に関する研究論文は, 池
井優「弔問外交——蒋介石総統の死去と日本の
対応——」『法学研究』第61巻第5号(1988年
5月)。
181 『第七十五回国会参議院外務委員会會議録第
十七号』(1975年7月1日) 22頁。
182 日台航空路線の再開については, 『中華週報』
第768号(1975年7月21日)を参照。

- 183 「民間航空業務の維持に関する財団法人交流協会と亜東関係協会との間の取り決め」の内容については、外務省アジア局中国課監修・前掲書（注51）150頁を参照。
- 184 『朝日新聞』（1975年7月10日）。
- 185 黄天才『中日外交的人與事——黄天才東京採訪実録——』（聯経出版公司，1995）244～247頁。
- 186 馬，前掲書（注3）7～8頁。
- （じょ ねんせい 北海道大学大学院法学研究科
博士後期課程1年）