

1970年代における日台航空関係の変遷

李 恩 民

はじめに

1970年代の初め、戦後における日本と台湾との関係が大きく変わった。そのなかの一つは航空関係の変化であった。1955年以降の約20年間、日本航空機と中華航空機がそれぞれ日本と台湾のフラッグ・キャリアとして日台航空路線を飛行し、双方の経済・文化交流と人的交流に重要な役割を果たしていた⁽¹⁾。ところが、1972年の日本と中華人民共和国との国交正常化に伴って、同路線の現状変更に関する政治処理が日台間でうまくできず、台湾側は1974年4月に、大平正芳外相の「青天白日旗」に関する談話の発表を口実に「断航」を宣告してしまった⁽²⁾。筆者は拙文「中日航空交渉の政治過程」(本誌第10号掲載、2000年10月刊行)のなかで、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。本稿はこうした見解をさらに展開し、1970年代における日台航空関係変遷の政治過程を探求したい。

第一節 台湾側の政治方針

1972年9月以降、日台外交関係が断絶されたが、双方間の航空路線は従来通りの運航を続けていた。これに対して1973年3月上旬に北京で始まった日本と中国大陸との航空協定案の予備交渉において、中国政府代表団は、中日航空路線が開通された後も日台路線の維持に異議を唱えないとの立場に立ったが、同路線の運航形式について若干の変更と調整が必要だと指摘した。また、東京と大阪への乗り入れを希望する中国民航機は、日本の同一空港に中華民国の「国旗」(青天白日旗)を付けた中華航空機と同時に乗り入れる気持ちはないと表明した。3月20日、新谷寅三郎運輸相は航空協定交渉団の帰国報告を受けた後記者会見し、中日国交正常化の「基本線」の上に立ち、日台間の定期航空路線について何ら

かの現状変更をせざるを得ないとの判断を示唆した⁽³⁾。その頃、この現状変更について各種の具体案がすでに非公式に伝えられていた。例えば、中華航空機の乗り入れを大阪どまりとし、東京に中国民航機の乗り入れを認めるといった案の他、さらに中華航空機を那覇または名古屋どまりとするなどの「空港分離案」があった。また、中華航空の乗り入れ便のうち、日本経由でアメリカなどに向かう便数を徐々に減らし、中華航空機が乗り入れない日に限って中国民航機の乗り入れを認めるといった「離着陸日時分離案」もあった。

こうした問題に対して、対日外交関係の断絶を宣言した台湾側は、最初から高度な警戒心をもって日台航空路線の「現状維持」を対日本外交の最後のトーチカとして強硬な対応をし、日本と中共（中国共産党支配下の中国大陸のことを指す）の航空協定の締結に伴って日台空路の現状が寸分でも変更されたら断航は必至である、という主旨を再三明言していた。台湾側はまず亜東関係協会のルートを頻繁に使い、その意志を日本側に伝達した。例えば、1973年3月19日、日華関係議員懇談会は吉田健三外務省アジア局長、高島益郎同条約局長を呼んで当面の日中関係について報告させた時に、馬樹礼亜東関係協会駐日代表を来賓として招き、台湾側の意見を述べさせた。その場で馬樹礼はいきなり日台航空問題に入り、「わが国の中華航空会社の航空権が損なわれる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、強硬な手段を断固使う。すなわち日本の飛行機がわれわれの飛行情報区及び防空識別区を飛び越すことを許さない」との意志を表明し、さらに日台空路は日本と中共との協定に影響された場合、「中華民國の武装部隊の侵略防衛地区は必ず拡大される」と脅威を与えた⁽⁴⁾。この後、台湾の航空管制権を使って日本——香港の日本航空機に非協力の立場をとる意見や対日経済断交の意見も出ており、日台空路に関して台湾の報復は必至であると伝えられていた⁽⁵⁾。

5月になると、「中日航空協定」の交渉が日台空路の処理について難航したために一時中断された。その再開をはかるために、新谷寅三郎運輸相は日台空路は国内法の航空法に基づいて「政府の許可」によって行っているので、便数の増減などについての「一方的な変更」が形式上は可能であると判断した。そこで運輸省は、日台間を往来する日本航空機と中華航空機を東京、大阪から分離して名古屋空港に移す案を講じ、名古屋空港の第一種国際空港への昇格も検討し始めた⁽⁶⁾。この情報をキャッチした台湾外交部は5月24日に緊急会議を開き、その対策について協議した。同会議は、もし日本側が中華航空会社の乗り入れ空港を現行の東京、大阪から名古屋に変更することを要求した場合、当局は日本航空の東京——台北路線就航権利の取り消しなどを含む「報復措置」を採るとの「強硬な立場」

で臨む方針を決めた⁽⁷⁾。その時、台湾の大手新聞は「妥協の余地はなし」「現状変更の断固反対」といった強硬論を広く伝え⁽⁸⁾、「もしこの問題が順当に解決されなければ、中華航空は日本との航空路線を放棄して、別個に中部太平洋経由のアメリカ向け路線を開設すればよい」といった断航論を盛り上げた⁽⁹⁾。台湾側は6月6日に「権威人士」の名乗りで『中央日報』を通じて次のように断航の予告を行った⁽¹⁰⁾。「もし日本側が一方向的に現行路線（現在の離着陸空港及び日本経由の米国と韓国向け以遠路線を含む）を変更するならば、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 Defence Identification Zone、防空識別区）などの通過について再検討する。これによって発生した事件・事故はすべて日本側がその責任を負わなければならない」。

以上はいずれも台湾当局の航空路線に対する基本的態度の表明であったが、表明の形式は非公式的であった。一か月後の7月14日、台湾当局は外交部スポークスマンの発言（台湾側は声明という）という形を取って上記の態度を公式に確認し、次のように強硬な姿勢を示した⁽¹¹⁾。「日本と中共との航空交渉の過程において、もし日本政府が実際に中共の圧力に譲歩することがあれば、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。同時に互惠の原則に基づき、わが方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」。「許可を受けていない、わが防空識別区（ADIZ）に侵入した如何なる航空機も不明機と判断し処理にあたる。そのため、もし将来、日本が中共に譲歩したことによって、現在の中日（日台）航空関係が損なわれるようなことになれば、わが防空識別区に侵入した如何なる日本飛行機に対しても前述した防空規定にしたがって処理する。これによって生じたすべての結果は、当然ながら日本側がその責任を負わなければならない」。

約三週間後の8月7日、板垣修交流協会理事長は馬樹礼に会見し意思の疎通をはかった。その際、板垣修は台湾側に中華航空社名の変更・地上業務の委託・日本へ乗り入れる飛行機に「青天白日旗」をつけないことなどを自発的に行うように「個人的な意見」として提言した。しかし、馬樹礼はそれを拒否し、台湾側の基本的立場を強調した。すなわち、1) 中華航空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) 中華航空社の名称は変更しない、4) 飛行機上の「青天白日旗」ははずさない、ということであった⁽¹²⁾。

以上のことからわかるように、台湾側は日台空路の現状変更についていささかも妥協せず、形式的な変更さえあれば強硬な対抗措置をとるという態度を堅持した。「中日航空

協定」の締結に伴う日台航空路線の断絶は台湾側の既定方針であって、実行に移すのは時間の問題であった。

第二節 断 航

1974年の正月、「中日航空協定」締結への動きは大平正芳外相の訪中によって大詰めの段階を迎え、さらに日台空路の取扱いについての「外務・運輸両省案」がまとめられ、1月17日に自民党外交調査会等関係部会に提示された。この「外務・運輸両省案」と呼ばれるものの内容は、次の通りである（『日中議連資料月報』第78号、1974年2月号）。

日中航空協定交渉に関連し、政府は、日台航空路線の取扱いについて、次の方針で処理することとする。

- (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、同時に日台路線（双方の以遠便を含む）については民間取極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、社名と旗の性格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なる。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なるが、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なる。
- (6) 「中華航空」の日本における営業所、事務所その他の地上サービスは、代理店その他別の事業主体に委託するようになる。ただし、運航の安全及び従業員の生活の安定については所要の配慮をする。

上記日本と中国大陸と台湾との航空関係のガイドラインがまとめられた頃、台湾側の断航決意表明はより鮮明となった。例えば、1月11日、外交部スポークスマンは記者団に会見し、日台航空路線に関する「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、全く不変である」と重ねて強調した⁽¹³⁾。1月16日、日華関係議員懇談会の藤尾正行は、不当な手段で入手した上記両省案の内容を台湾側に洩らしたと言われている。同日、蔣経国行政院院長は藤尾と会見し、昨年7月14日の外交部スポークスマンの表明した立場を絶対に変えないと再三強調した上で、日本に対し自らの経済利益に基づいて利害得失を比較して考えるよう勧告した⁽¹⁴⁾。

同じく1月16日に、初めて訪台した板垣修交流協会理事長が、日本政府を代表して張研田亜東関係協会理事長に対し、「外務・運輸両省案」の正式な説明を行った。翌17日、中央日報社は「中華民国政府は自身の利益を守るために中日（日台）航空路線問題に対し断固不変の立場を持っている。同時にこうした立場を貫くために各種の必要な準備が整っている」という論旨の社説を發表し、拒否の意思を表した⁽¹⁵⁾。1月18日、張研田は日本政府案（外務・運輸両省案）に対する台湾当局の回答を板垣修に示した。その内容は次の通りである⁽¹⁶⁾。

- (1) 中華航空が民間の協定で維持され、双方の以遠権を認めることに対しては同意する。
- (2) 中華航空会社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。日本政府案第3条を削除すること。
- (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は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。日本政府案第6条を削除すること。

この回答のなかで、台湾側は、日台空路の現状を維持することは中華民国と中共間との「闘争の問題」であり、中共に対して「決して妥協しない」という立場に立って、「日華航空をどう変更するかは主権国家である日本と中華民国が相談して決定するものであり、日本と中共間の航空協定交渉に際し、関連を持たせてはならない。日華航路をどう変更するかを、日本と中共間の航空協定内の条件とすることに反対する」と強調している。台湾側はまた、中華航空会社の社名と機上の旗に関する認識問題を「国家の尊厳」に結び付け、「わが国の基本的立場と尊厳を傷つけること」とは、中華航空の後に「台湾」とカッコをつけたり、中華航空の名称と「青天白日旗」について「中華民国を否定する」ような声明

を出すことを意味しているとはっきり主張した⁽¹⁷⁾。上記の回答からわかるように、台湾当局は日台空路の維持に同意したものの、同問題を中華人民共和国と対決する新たな戦場としていた。したがって、日本が中国との間に如何なる航空協定を締結しても、台湾側は必ず反対し、そして断航という「英断」をもって「独立の主権国家」としての姿勢を見せたがっていたのである。

1974年2月9日、自民党臨時総務会は台湾側の反発を考慮した上で、条件付きで「外務・運輸両省案」の基本を了承した。これを見て台湾側は日本航空台北事務所所長沢田繁樹に対して、「日本と中国大陆との航空路線は開設してもよいが、日台路線の現状をそのまま維持することができない場合は、中華航空は断固として日本にある事務所並びに中国国籍の職員を撤退するので、日航台北事務所も同様に撤退の準備をした方がよい」と断航の意志を口頭で伝えた⁽¹⁸⁾。2月26日、蔣経国行政院院長は立法院で、「もし田中政府がわが民族の尊厳を損なう決定を下したら、われわれは既定の立場にしたがって必要な措置を断固採る、航空路線に関して忍従することは絶対ない」という立場を再三強調した⁽¹⁹⁾。2日後の2月28日、板垣修は再び張研田を訪ね、日本政府の日台航空路線問題に対する考えを説明し、話し合いを求めたが、何ら進展を見ないまま台北を去った。「中華民國と日本両国の共同の利益のため、わが朝野の堅持する“航線寧可断、立場決不改”（空路は断絶してもよい、立場は絶対に変えぬ）の10文字を携えて復命するよう板垣修氏にすすめたい」という意見は、当時の台湾側の強硬な姿勢を反映していた⁽²⁰⁾。

3月中旬以降、中日両国政府の航空交渉は北京で再開された。4月2日、台湾交通部は訪台中の斎藤進日航専務に対し、日台空路断絶後、中華航空は必ず日本事務所を撤退し中国国籍の職員を引き上げるため、日航台北事務所も撤退の準備をするべきだと勧告した⁽²¹⁾。4月9日、監察院は日台航空路線の如何なる変更も許さないように、行政院に「既定の政策を徹底し、強硬に対応する」よう要請した⁽²²⁾。その直後（4月10日）、台湾ロビーの藤尾正行が、北京交渉の経過を記した外相大平正芳と駐中国大使小川平四郎との間の極秘公電を暴露した。1974年4月11日付の『朝日新聞』によると、公電のなかには、極秘に調整が進められていた「青天白日旗」と「中華航空」の社名に対する外相の認識表明の談話案や日台路線の取り扱い内容の非公開を了解し合ったという密約じみた電文が含まれており、主に次のようなものであった。

(1) 調印時に発表する政府声明（外相談話）は「日中航空協定は国家間の協定で、日台

間は地域的民間航空往来です。日本政府としては日中両国の共同声明に基づき、同声明発表の日以後、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して認めていないし、中華航空公司を、国家を代表する航空会社として認めておりません」とすることで決定を見ており、小川平四郎大使は「(この声明の) 実質的内容に変更を及ぼさない限り、表現の修正に応じることはやむなしと判断する。一任されたい」と極秘公電を打ってきていた。

- (2) 4月7日の北京交渉で、日本側は旗と中華航空公司に関する認識を述べた政府声明以外は全部非公開にすることを要望し、中国側はこれを認めている。また、北京の日本大使館から昨年(1973年)3月15日に航空往来に関する日台間の交換公文が失効したことを確認する口上書を出しているが、日本側は航空協定調印の日にこれを公表してほしい、との中国側の要求を受け入れている。
- (3) 4月15日までに日中航空協定の交渉を妥結しなければならないとの訓令が、外務省から北京の代表団に出されている。

上記の公電が暴露された後、台湾側は既定の方針にしたがって断航の準備を急ぐことにした。

4月12日、張研田亜東関係協会理事長は、交流協会台北事務所に通の照会を手渡し、上記暴露された極秘公電の内容の確認をはかる一方、「①いかなる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」の二点を改めて強調した。同照会は、同時に日本政府に対しても、この二点について「同意するかどうか」を尋ねており、「中日航空協定」仮調印前に書面をもって明確に返答するよう要求した⁽²³⁾。翌日、交通部は再び日航台北事務所に撤退を準備するよう勧告した。

4月14日、沈昌煥外交部長は国防部、經濟部、交通部、民間航空局などの最高責任者および中華航空公司董事長徐煥昇、総経理周一塵、亜東関係協会理事長張研田等を集め、断航の具体策について検討した。その時、沈昌煥は外交部がすでに駐米大使館に対し、日台空路断絶後、台米航空路線をグアム経由に変更する件についてアメリカ國務省と交渉するように電報で訓令したと言明した。会議は最後に次の三点を決定した⁽²⁴⁾：

- (1) 中華航空公司は即時航行停止に備え、すべての必要な手配を整えること、

- (2) 民用航空局は即時日本航空に対し、直ちに運航停止の準備措置に取りかかるように伝えること、
- (3) 関係当局は航空情報区及び防空識別区の主管機構に対し、即時必要な準備態勢をとるように伝えること。

4月15日、沈昌煥はアメリカ駐台湾大使館臨時代理大使と会談し、中華航空機のグアム経由について協議した。同日、毛瀛初交通部民航局長は、日航台北事務所を通じて日航に断航の準備に取りかかるよう正式に通告した⁽²⁵⁾。

この間、立法院、監察院、国民大会代表全国聯誼会、国民党、民主社会党、中華民國新聞通訊事業協会等機関・団体及び経済界は、政府の即時断航措置を支持し、「原則・是非と国家の尊厳のために、われわれは一昨年、日本との国交断絶という断固たる行動を採った。国交を断絶してもなお惜しいとは思わない、ましてやわずかな一本の航空路線の断絶は大したことはない」といった論調が圧倒的であった⁽²⁶⁾。反日的感情が徐々に高まるなか、「台湾近海の日本船舶を撃沈、防空識別圏に入る日本国籍機を撃墜すべきだ」という過激論がついに現われ⁽²⁷⁾、穏健な何応欽中日文化経済協会会長さえ書面談話を発表し、「日台空路を放棄するとともに、空軍の兵力を配備して航空情報区と防空識別区の警戒を強化せよ、さらに断航以外の報復措置をもって、日本政府に中華民國を軽蔑すべきでないことを知らしめよ」と主張した⁽²⁸⁾。

こうした情勢のもとで、板垣修交流協会理事長は日本政府の書面回答を携えて4月17日に三回目の台湾訪問をし、翌日に張研田亜東関係協会理事長と会談して最後の説得を行った。これに対し台湾当局は、板垣修は何一つ新しい提案を台北に持って来ておらず、単に日本政府の立場を伝えただけにとどまり、台湾側の要求と意見を完全に無視したというコメントを発表し、「既定の立場」を貫くために、日本政府が如何なる声明を発表し、また如何なる行動をとっても「中華民國政府は断固として日華航空路線を中止させる」と宣告した⁽²⁹⁾。4月19日、張研田は板垣修に対し日本政府の書面回答を納得できないと通告した⁽³⁰⁾。

4月20日、「中日航空協定」の調印からわずか5時間後、台湾当局は予定通りに日台航空路線を即日断絶すると宣言した⁽³¹⁾。翌日午前10時40分、日本航空の最後の便は台北空港を離れ、事務所も閉鎖した⁽³²⁾。これで日本と台湾をつないでいた日台航空路線における日本航空と中華航空の運航が断絶された。

第三節 復航の政治条件

1974年4月21日、過去15年間にわたり日台双方の航空企業により運航されてきた日台航空路線は、完全に断絶された。このため、中華航空は台北—東京・大阪間の飛行（週21便）を停止し、東京経由台北—ソウル間の飛行も中止した。同時に、東京経由の台湾—アメリカ空路を運航している中華航空機はグアム・ホノルル経由に変更せざるを得なかった⁽³³⁾。一方、日本航空は台北線の運航（週17便）を停止したほか、台北経由香港、マニラ線（週20便）の台北寄航も中止した。従来、台北航空情報区（FIR）を通過して東南アジア各地点への運航を行っていた日本航空機は、台湾を大きく南に迂回し、距離で約540キロ、時間にして40分の回り道運航を強いられた。言うまでもなく日台双方にとって、航空路線の断絶によって生じた損失は大きかった⁽³⁴⁾。

日台航空路線の再開については、日本側は断航の直後から望んでおり、中華航空機が日本航空情報区を通過して韓国へ飛行してもよいと誠意を示したり、「青天白日旗」に関する大平談話を熱心に説明する努力をしていたが、台湾側は「断航の原因が消えなければ、復航は考慮しない」との強硬な態度をとっていた⁽³⁵⁾。1974年7月、大平正芳が外務大臣から大蔵大臣に転任したため、中日関係の強化を一つの軸に展開した大平外交に終止符が打たれた。後任になった木村俊夫は、就任第一声で日台航空路線復活への希望を記者に語った⁽³⁶⁾。上記の出来事を契機に、日台双方の復航への動きが次第に活発化した。1974年10月15日、馬樹礼亜東関係協会駐日代表は日刊工業新聞社記者のインタビューに応じ、日台空路の再開に関し断航に至った日本側の原因が「消滅しない限り再開の可能性はない」としながらも「日本政府が自主的に当方に働きかけてきた場合は、考慮する用意がある」と柔軟な一面を見せた⁽³⁷⁾。

1974年12月、三木内閣が組織された。1975年2月初め、同内閣の外務大臣宮澤喜一は、日華関係議員懇談会の藤尾正行、玉置和郎の仲介で馬樹礼亜東関係協会駐日代表と密会し、日台空路再開の糸口を探っていた。2月25日、蔣経国行政院院長は「国交のある国との相互関係を強化すると共に、国交のない国とは相互間の実質的關係を切り開いていく」との外交施政方針を演説し、弾力的な姿勢を示した⁽³⁸⁾。同年4月、蔣介石総統が死去したことをきっかけに、灘尾弘吉日華関係議員懇談会会長、佐藤栄作元首相などが葬儀参列のため訪台し、台湾の要人と接触した。その後、マレーシア（1974年6月）に次いでフィリピン（1975年6月）、タイ（同年7月）が相次いで中国との国交樹立に踏み切り、台湾当局

は東南アジアでの孤独感を深めた。そこで、台湾当局は日台空路を再開し、実務関係の拡大を通して孤独感を和らげようとした。

その頃、宮澤喜一は牛場信彦外務省顧問、鹿内信隆サンケイ新聞社社長などを通して台湾側と接触し、空路再開のために国会答弁の方式で台湾の尊厳を回復させたいとの意思を伝えた。これに対して台湾側は条件を提示し、国会答弁のなかで次の内容を含めなければならないとした⁽³⁹⁾。すなわち「(1) 日華外交の断絶は不幸であることを表明すること、(2) 声明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、相互尊重、互惠に基づき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しなければならない」。上記の条件を受けた後、宮澤は「日華」「中華民国」のような言葉に難色を示したものの、日台路線の復航について馬樹礼亜東関係協会駐日代表と数回にわたり密かに協議する傍ら、自民党代議士秦野章と共に台湾に「体面」を与える作戦計画を練っていた⁽⁴⁰⁾。

1975年7月1日午後、第75回国会参議院外務委員会で、外務委員会理事秦野章は散会の直前に、宮澤喜一外相に対して台湾問題を提起し、二人は事前に打ち合わせた問答を芝居のように行った⁽⁴¹⁾。

秦野 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が、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。

宮澤 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 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。

宮澤 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、それらの国が「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。

上記の会話からわかるように、宮澤喜一は台湾側の条件を全面的に受け入れ、1974年の空路断航以来だけでなく、1972年の断交以来の日台関係を整理した。答弁のなかで彼は「中華民国」や「合法政府」などの言葉を避けたが、秦野章の言葉を承認するという形で台湾が主権国家であるという意味合いを与え、台湾側にメンツを与えた。7月1日の夜、宮澤はスタッフを差し向け、国会答弁の記録を馬樹礼に手渡した。それを受け取った台湾側は直ちに復航に同意した。

日台航空路線の再開に関する交渉は、宮澤喜一と馬樹礼が密かに接触することですでに開始されていた。1975年5月、日華関係議員懇談会メンバーの一人である木村睦男運輸大臣が、再開後の日台航空協定の内容について密かに馬樹礼と協議した。そして宮澤発言の後、財団法人交流協会と亜東関係協会は緊急接触し、わずか一週間で合意に至った。7月9日、「日台民間航空業務維持に関する取決め」は台北で調印された⁽⁴²⁾。同取決めによると、日本側の航空企業は、A) 日本の地点——台北——および（または）高雄——アジアの他の六地点、およびB) 日本の地点——台北——マニラ、の商業航空路線において定期航空業務を運営することとなる一方、台湾側は、A) 台北および（または）高雄——東京（羽田）——ホノルル——サンフランシスコまたはロスアンゼルス、B) 台北および（または）高雄——東京（羽田）——アンカレッジ——サンフランシスコ、C) 台北および（または）高雄——東京（羽田）および（または）今後合意する日本の他の一地点——釜山——ソウル、の商業航空路線において定期航空業務を運営することとなっている⁽⁴³⁾。これにより、一年三か月ぶりに日台航空路線の再開が確定しただけでなく、1974年の日台

断航の時に台湾側が通告した台北航空情報区（FIR）内の日本側航空機の通過禁止措置を解除することも決まった。

第四節 日台空路の就航をめぐる日本航空業界の攻防

1975年7月、日台民間航空取決めが成立して定期便の運航を再開できることになった後、日本では運航会社の指定問題、つまり日本政府がどの航空会社を日台航空路線に就航させるかという問題が重大な関心事となった。この問題を最初に浮上させたのは、1974年1月に取りまとめられた日台航空路線の取扱いについての「外務・運輸両省案」であった。同案は「日本航空が日台空路に就航しないようにする」という政府の方針を示し⁽⁴⁴⁾、航空業界に大きな石を投じた⁽⁴⁵⁾。当時、近距離国際定期線に進出を目指している全日空、それに日台空路への進出を通して赤字を解消しようとしている東亜国内航空は、直ちに日台航空路線の運航に意欲を示し、営業免許の獲得を目指して活発な動きをしていた。一方、日本航空は政府の方針にしたがって日台空路から撤退せざるを得ないが、「国際定期航空は原則として日本航空が一元的に運営する」⁽⁴⁶⁾という原則から、同路線の既得権益を他社に譲らず同社の子会社に引き継がせることを主張した。

周知のように、「国際定期航空は原則的に日本航空が一元的に運営する」という原則は1970年代の航空体制（「45・47体制」と言う）、すなわち日本航空政策の核心の一つであった。こうした航空体制のもとで、日本航空、全日空、東亜国内航空の事業分野を明確に区割りしたのが1972年（昭和47年）7月1日の運輸大臣「示達」であった。この示達は、日本航空に国内幹線（札幌、東京、大阪、福岡及び那覇）と国際線の運営を任せる一方、全日空については「国内幹線およびローカル線の運営にその主力をそそぐとともに、逐次近距離国際チャーターの充実を図る」と規定し、東亜国内航空については「国内ローカル線の運営を行うものとする」と規定した⁽⁴⁷⁾。ここからわかるように、現行航空政策のもとで、全日空、東亜国内航空にとって、国際定期路線に進出することは極めて困難であるが、日台空路就航権の獲得は、航空政策の見直し要求をして、日本航空の国際定期路線の独占を崩す千載一遇のチャンスでもあった。こうして日台航空路線の就航をめぐり、権益を死守する日航とそれを攻める全日空、東亜国内航空の三社が、1974年1月から航空業界の攻防戦を展開していた。その主なやり取りは次の通りである。

航空界のトップ企業である日本航空は、国際定期路線の一元的運営という従来の航空政

策を死守し、全日空が狙っている国際線進出を食い止めようとしていた。「とにかく、日台空路にしたってもともと日航がやっていたものですよ。それを横からでてきて、できもしないことをやろうとするなど、どだい初めから無理な話なのです。私も、この日台（路線）だけは、スジを曲げたら世界の航空界からモノ笑いになると、堅い信念で体を張ってやってきた」と朝田静夫日航社長は語った⁽⁴⁸⁾。彼は日台航空路線の権益を守るために日航の「100%子会社案」を打ち出し、一步も譲らなかった。「日台路線はわれわれが15年という歳月をかけて育ててきた路線。それを情勢がかわったからといって簡単に人手に渡すわけにはいかない。第一に、そんなことをすれば業界の秩序はいっぺんに崩れてしまう。そういう意味でも日航の100%子会社でやるのが一番望ましい。この方式なら台湾で働いている百数十名の現地人職員もそのまま活用できるし、以遠権問題も取り組みやすくなるはずだ」と述べた⁽⁴⁹⁾。彼はさらに「100%子会社案というのは、現在の航空行政を手直ししなくても済むだろうと考えて練ったものですよ」と現行航空政策の維持を強調した⁽⁵⁰⁾。

日本航空の「維持論」に対して全日空は「見直し論」を主張していた。当時、若狭得治社長は「45年（昭和45年、1970年）の航空基本政策は、5年もたって環境がまるで変わっているのだから、見直されて当然だ。全日空の国際定期進出については、航空政策を見直さなくてもできるはずだが、この際、幹線や国際線のあり方というのをよく洗い直す必要もでてきたので、運輸政策審議会場で合わせて早急に検討してもらいたい」と要望した⁽⁵¹⁾。日航の「100%子会社案」に対して、運輸省事務次官履歴を持つ若狭は、それは不可能と判断し、次のように語った⁽⁵²⁾。「日航は子会社でやるというが、実際、現実問題としてはできないですよ。というのは、（航空業は）免許制ですし、路線の認可がいる。人にやらせて金だけとるような名義貸しも禁止されているしね。（もし日航のダミー会社ができるような時には、政府は）官報で公示して異存ないかどうか知らさないといけないし、公聴会も開かないといけない。これらみんな抑えてしまうことはできないですよ」と。日航のダミー会社ができなければ、近距離国際定期線運航の技術と希望をもつ全日空は、日台空路の就航権を獲得する可能性が高くなるだろう。

全日空に比べて東亜国内航空は、国際路線に就航する実力があるかどうかの問題もある弱体企業であった。当時、国内ローカル線を専門にしていた東亜国内航空は、国内幹線さえ持っておらず、逆に80億円余の累積赤字を背負っていた。こうした状況のなかで、安全確保のため技術と実績を重視する航空業の同業競争において、同社は不利な立場に立たされたのは言うまでもなかった。しかしながら、当時、全日空は前社長の岡崎嘉平太の関係

で中国側に片寄った会社であると思われ、台湾側から嫌悪されていると言われていたので、多くの親台湾派財界人を持つ東亜国内航空は、台湾側の指名を狙って日台空路への進出を望んでいた⁽⁵³⁾。田中勇社長（東急副社長兼務）はその頃、東亜経済人会議の有力メンバーである五島昇東急社長とともに、台湾側の政界要人と積極的に接触した。一時は五島昇の親台路線が効を奏し、日台空路は東亜国内航空が担当するということまで進展したと言われている⁽⁵⁴⁾。

就航会社の指定問題について、政財界を含めた調整の末、運輸省は日本航空の主張する「100%子会社案」に裁断した。これについて中村大造航空局長は次のように語った⁽⁵⁵⁾。「まず、われわれが考えたのは、日台空路の問題を現在の航空基本政策を前提として、そのワク内で処理するのか、あるいは、それを前提としないで処理するかだった。それが、一つのポイントです。とくに航空政策を台湾のために見直さなければならんという理由もないわけですが、どうしても基本政策のワク内で処理できないということであれば、やはり改めて基本政策の見直しもしなきゃならない。それと、既存の航空会社で、ああいう国際線に進出できる能力のあるところということになると、その面でも、また絞られてくる。結局、運輸省は航空行政の見直しの時期がまだ来ていないと判断し、「航空行政の面からみて一番望ましい」方法、すなわち「現行の航空政策のワク内で処理する」ことに決めたのである⁽⁵⁶⁾。

おわりに

1975年7月25日、運輸省は、日本側の日台空路運営航空企業に日本航空の100%出資による新会社を設立してあたらせるとの政府方針を台湾側に通知するとともに、日本航空に対して新会社設立の準備を指示した⁽⁵⁷⁾。この指示に沿って、日本航空は資本金5億円の全額出資でダミー会社「日本アジア航空」を設立することとした。7月29日、日本アジア航空は第一回発起人総会を開催した後、8月8日に創立総会を開き、8月9日には設立登記などの手続きを完了した。新会社の事業目的は、(A) 日本の都市と台北・高雄間及びその以遠を結ぶ路線における定期航空運送事業及び不定期航空運送事業、(B) 航空機使用事業、(C) 航空機整備及びこれに関する事業、(D) 損害保険代理業などとなっている⁽⁵⁸⁾。同社の役員・職員全員（約180人）は日本航空から移籍してきた者で、板倉俊雄日本航空常務がその社長に就任した。

1975年8月10日、134名の乗客を乗せた中華航空の復航第一便が日本の航空情報区に入り、羽田空港に乗り入れてアメリカへ向かった。この日をもって日台空路は一年四か月ぶりに再開され、日台双方の航空機は迂回せず相手方の航空情報区を通過できるようになった⁽⁵⁹⁾。四か月後の9月15日、日本アジア航空の第一便は羽田空港から台北へ向かった。日本アジア航空は当初、DC-8-50型機で東京—台北間を週12便で運航を始めたが、それに続いて1976年7月に大阪—台北線、大阪—台北—香港線、東京—大阪—台北—マニラ線の三路線を開設し、1979年には沖縄—台北線も営業を開始した。これによって、日台空路断航以前に日本航空が運航していた台湾関係の路線はすべて再開されたのである⁽⁶⁰⁾。

注

(1) 日台航空路線は1955年3月15日に発効した「航空取り極め」及びその後の「路線修正に関する交換公文」(1960年5月第1次、同年6月第2次、1966年3月第3次、1969年4月第4次)に基づいて開通したものである。

(2) 日台航空関係に関する大平談話は次の通りである。

「一 他方、本協定(1974年4月20日に調印された「日中航空協定」を指す)の締結をめぐって日台路線の取り扱いの問題があったことはご承知の通りである。日本政府としては日台路線を維持することが肝要と考え、このため中華人民共和国の理解を求めることに極力、努力したしだいである。一方、日本政府としては日台路線にあたり、これが新しい日中関係と矛盾しないことが大切であると考えている。日本と台湾との間の航空関係については、かつて存在した航空業務に関する交換公文が1972年9月29日の日中国交正常化の結果として失効した。日本国政府としては民間取り決めを通じてこれを維持していく方針である。

一 このことに関連して日本国政府は中華人民共和国に対して表明した見解として次の点を明らかにする。

一 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、同声明発出の日以後、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して認めていないし、『中華航空公司(台湾)』を国家を代表する航空会社として認めていない。

一 今回の日中航空協定の締結により、新たな日中航路が開設されることはまことに喜

- ばしい。同時に日台路線は日台間の交流を維持するため、安定した基礎のうえに将来とも確保していく決意である。」外務省アジア局中国課監修『日中関係基本資料集 1970～1992』、141頁、霞山会、1993年。
- (3) 『『台湾』で腹案携え、日中航空予備交渉、政府訪中団きょう出発』、『朝日新聞』1973年3月7日。「焦点は台湾との航空公文、日中航空交渉で浮彫り、中国側、根拠迫る?」、『朝日新聞』1973年3月12日。「日台定期航空路、政府、現状変更へ傾く」、『朝日新聞』1973年3月20日。
- (4) 黄天才『中日外交的人與事』、258頁、聯経出版事業公司、1995年。『中央日報』1973年3月20日。
- (5) 「航空路の妨害も主張、日中協定、台湾が報復検討」、『朝日新聞』1973年2月28日。
- (6) 「日台路線は名古屋へ、日中航空交渉、政府が打開策」、『毎日新聞』1973年5月22日。「台湾線、名古屋移管は一案」、『毎日新聞』1973年5月23日。
- (7) 「傳日擬変更華航航線、我政府昨商対策、将採取強硬立場」、『中央日報』1973年5月25日。
- (8) 「維獲華航在日降權益、我決採取強硬態度、有関方面会商決不作任何妥協」、『中央日報』1973年5月27日。「維獲中日航線完整、我決堅持基本原則、将採取強硬態度不作妥協」、『聯合報』1973年5月27日。「反对改变中日航線、我堅決態度已轉達日方」、『聯合報』1973年5月29日。
- (9) 「堅決維獲華航在日權益」(社説)、『聯合報』1973年5月31日。
- (10) 「有関中日航権問題、我提嚴重警告、日方如片面改变現有航線、我将考慮民航及国防兩方面的对策」、『中央日報』1973年6月7日。当時、国際民間航空組織が認定した台湾の航空情報区は、北緯21～29度、東経117.30～124度との間である。規定によると、もし同区の主管機関の認可あるいは申し入れを拒絶された後、同区内に進入した場合は不明機と見なされ、民間航空主管機関は必要な誘導サービスを一切行わず、これによって発生する意外な事件はすべて当該機が責任を負わなければならないという。よって、日本民間機は直ちに台湾離着陸及びその防空識別区通過の香港、東南アジア各地への飛行が不可能になる。防空識別区は国防当局が管理する区域である。規定によれば、もし民間航空主管機関が、FIR区域内に認可を受けずに進入した航空機あるいは同区域内の強行通過を図った航空機を発見した場合には、直ちに ADIZ の主管機関に通報する。この通報があった時軍部は直ちに武装した軍用機を発進させ、その不明機を空中で阻止するとい

う。よって、飛行機の安全が問題となる。

- (11) 『中央日報』1973年7月15日。
- (12) 馬樹礼「中日関係史話」(1)、『中外雑誌』1994年5月号。
- (13) 「有関中日空運関係、外部重申我国立場」、『中央日報』1974年1月12日。
- (14) 「蔣院長正告日本議員藤尾、我对維護中日航線、嚴正立場、決不改變」、『中央日報』1974年1月16日。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』、27頁、日本アジア航空株式会社、1985年。
- (15) 「我对維護中日民航的誠意與決心」、『中央日報』1974年1月17日。
- (16) 林金莖『梅と桜——戦後の日華関係』、396～397頁、サンケイ出版、1984年。
- (17) 前掲『梅と桜——戦後の日華関係』、396～397頁。
- (18) 「我曾通知日航、応作撤離準備」、『中央日報』1974年4月13日。
- (19) 「關於中日航線問題、蔣院長昨強調我絕不忍讓」、『聯合報』1974年2月27日。
- (20) 「我們要正告板垣修先生者」、『聯合報』1974年3月1日。
- (21) 「我已通知日航人員、中日航線一旦中斷、即須撤離」、『聯合報』1974年4月12日。
- (22) 「對於中日航線問題、監察院要求強硬肆応」、『聯合報』1974年4月10日。
- (23) 台湾問題研究所編『台湾総覧』1976年版、241頁。
- (24) 「検討日將損害中日航線問題、外交部邀有関首長、商定準備断航措施、並通知飛航情報区作必要部署」、『中央日報』1974年4月15日。
- (25) 「沈外長約見美使館代辦、洽談閩島航線事宜、交通部準備中日航線断航措施」と「中日航線一旦中斷、禁止日機越我空域、毛瀛初將我決策正式通知日航」、『中央日報』1974年4月16日。
- (26) 「对日本政府的最後警告」、『聯合報』1974年4月14日。
- (27) 山口比呂志「この目で見た日本へ“報復”誓う台湾の怒り」、『財界』1974年6月1日号。
- (28) 『中央日報』1974年4月18日、4月20日。
- (29) 「中日航線問題板垣未提新方案、日不顧我政府意見、我決貫徹既定立場」、『中央日報』1974年4月19日。
- (30) 「張研田昨通知板垣修、断航產生一切後果、応由日負完全責任」、『中央日報』1974年4月20日。
- (31) 「我宣布與日本断航」と「民航局已通知日航、今下午4時起不準日機越境」、『中央日報』1974年4月21日。

- (32) 「日航最後班機、昨天飛離台北、板垣修已默然返日」、『聯合報』1974年4月22日。
- (33) 「中華航空公司啓事」、『中央日報』1974年4月21日。
- (34) 日本航空の損失は少なくとも400億円に達したと言われている。そのほか、アメリカ行き東京経由の飛行機の運航時間は、グアムまたはホノルル経由より2時間短縮することができ、一年間燃料の節約だけで計算すると、18万ドルにのぼるとの報道もある（張莊「中日航線の歴史與得失」、『中央日報』1975年7月9日；「復航日本事宜、華航積極部署」、『中央日報』1975年7月11日）。
- (35) 「我決堅守嚴正立場、華航絶不飛越日空」と「從日本外交路線看中日關係前途」、『聯合報』1974年4月25日。黄天才「中日航線復航的経緯」、『中央日報』1975年7月9日。
- (36) 「対米友好が軸、木村外相語る」、『朝日新聞』1974年7月18日。
- (37) 「政府間解決が原則、日本の自主的判断を望む」、『日刊工業新聞』1974年10月16日。
「馬樹礼談我对復航立場、日須不受外力干預、與我作政府間交渉」、『中央日報』1974年10月17日。
- (38) 「蔣院長闡明施政方針、内求全民團結、对外務取友情」、『中央日報』1975年2月25日。
- (39) 黄天才『中日外交的人與事』、296頁、聯経出版事業公司、1995年。
- (40) ここで述べた宮澤喜一と台湾側との秘密往來の事実は、主に黄天才『中日外交的人與事』（聯経出版事業公司、1995年）第17章に拠った。
- (41) 『第75回国会参議院外務委員会会議録』第17号、1975年7月1日。
- (42) 「中日民間航空協定、昨在台北簽署生效」、『中央日報』1975年7月10日。
- (43) 「日台民間航空業務維持に関する取り決め」、外務省アジア局中国課監修『日中關係基本資料集 1970～1992』、150～151頁、霞山会、1993年。「中日民間航空協定全文」、『中央日報』1975年7月10日。
- (44) 「日台路線の取扱いについて（外務・運輸両省案）」、『日中議連資料月報』第78号、1974年2月号。
- (45) 「日台路線、思惑渦巻く航空業界、就業に再建かける東亜、子会社方式ねらう日航、望み捨てぬ全日空」、『朝日新聞』1974年1月29日。朝倉喬二「日台路線をめぐる航空三社の暗闘図」、『現代』1974年5月号。
- (46) 「航空企業の運営体制について」、昭和45年（1970年）11月20日閣議了解。
- (47) 「航空企業の運営体制について」、昭和47年（1972年）7月1日運輸大臣示達。なお、1980年代半ば、日本航空以外の各社が国際線進出を強く希望する状況の下で、運輸省は

「45・47体制」の再検討に踏み切り、運輸政策審議会に諮問していた。1985年12月9日に提出された中間答申は、「日本航空が原則として一元的に国際線を運営してきた従来の体制を改め、複数社によって、国際線を運営する体制を確立すべきである」との指針を示した。この中間答申を受けて運輸省は同年12月17日をもって昭和45年11月20日の閣議了解と昭和47年7月1日の運輸大臣示達を廃止した。

- (48) 丸山雅隆「日本航空の権益狙う、全日空・東亜国内のあの手、この手」、『財界』1975年9月15日号。
- (49) 中川靖造『ドキュメント 全日空——激突する航空三社の“路線盗り”——』、191頁、ダイヤモンド社、1979年。
- (50) 佐々木重敏「“日台路線”狙う航空三社の空中戦」、『財界』1974年3月1日号。
- (51) 丸山雅隆「日本航空の権益狙う、全日空・東亜国内のあの手、この手」、『財界』1975年9月15日号。
- (52) 佐々木重敏「“日台路線”狙う航空三社の空中戦」、『財界』1974年3月1日号。
- (53) 中川靖造『ドキュメント 全日空——激突する航空三社の“路線盗り”——』、190～191頁、ダイヤモンド社、1979年。佐々木重敏「“日台路線”狙う航空三社の空中戦」、『財界』1974年3月1日号。
- (54) 佐々木重敏「“日台路線”狙う航空三社の空中戦」、『財界』1974年3月1日号。
- (55) 中村大造「航空路線の再編成を語る航空局長」、『財界』1975年10月1日号。
- (56) 同上。
- (57) 日台航空路線をめぐる三社の攻防戦は、表面的には全日空と東亜国内航空の敗北で終了したが、実はこの攻防戦は航空政策の見直しの起爆剤となった。1982年9月、日米間のチャーター運航について、運輸省は全日空のグアム及びサイパン向けの運航を認めた。1984年6月、運輸省はさらに全日空に対してハワイ向けチャーター便を認めた。その後、運輸省は「45・47体制」の再検討に踏み切り、1985年12月27日をもって「航空企業の運営体制について」の1970年11月20日閣議了解と1972年7月1日運輸大臣示達を廃止するとともに、複数社によって国際線を運営する体制を確立した。これを受けて全日空は1986年3月に初めての国際定期路線グアム線を開業し、7月にロサンゼルス線とワシントン線を開設した。同年9月、東亜国内航空は大阪からソウル行きチャーター便の運航を始め、国際線進出を果たした。このようにして1986年に、日本の国際航空は、定期便に日本航空と日本アジア航空（日台間のローカル・エアライン）のほか全日空が加わっ

て複数企業制の第一歩が始まり、またチャーター航空にはさらに東亜国内航空も加わり、新しい時代に向かって進むことになった。日本航空史編纂委員会『日本航空史』（昭和戦後編）、368～370頁、日本航空協会、1992年。

(58) 航空協会『航空年鑑』（1976年版）、101頁。

(59) 「中日航線正式恢復、華航客機昨経東京飛美」「華航首航班機抵日」、『中央日報』1975年8月11日。

(60) 日本アジア航空の営業成績は、開業年度の1975年（7か月稼働）は2億7,300万円の赤字であったが、翌年度から黒字を計上して経常利益が年々と増えている。年度別を言うと、1976年度は6億1,600万億円、1977年度は8億5,400万円、1978年度は15億3,500万円、1979年度から経常利益が急落したが、それでも3億8,700万円はあった。航空業界の中堅国際定期航空会社に順調に成長していた。横山元昭『比較日本の会社：航空・旅行』、90～91頁、実務教育出版、1980年。航空協会『航空年鑑』1976～80年各版参照。

〔本稿は、上海師範大学中国近現代史グループ共同研究プロジェクト「戦後における日本と台湾問題の研究」の成果の一部である。〕

内 容 提 要

第二次世界大戦後日本與臺灣政治、經濟關係的巨變發生在七十年代初，航空關係的變化是其中的一個。1974年4月20日，中華人民共和國與日本國簽訂了旨在開設兩國主航線的《中日航空協定》，同一天，日本外務大臣大平正芳就與此緊密相關的日臺航線問題發表談話。他指出，日本政府將通過民間協議來維持與臺灣的航空關係，但“日本國與中華人民共和國之間的航空運輸協定是國家間的協定，日臺之間是地區性的民間航空往來。日本國政府根據日中兩國政府的聯合聲明，自該聲明發表之日起，就不承認臺灣飛機上的旗幟標誌是表示所謂國旗；不承認‘中華航空公司(臺灣)’是代表國家的航空公司。”臺灣方面以此為借口宣布對日斷航。筆者認為，表面看來，斷航起因於大平的上述談話，其實不然。斷航是1972年中日邦交正常化後日臺航線由國家級國際主航線轉變為地區性航線的必要措施，是臺灣方面的“既定方針。”本文着重分析了臺灣這一“既定方針”的形成和實施過程。

日臺航空路線全面斷絕之後，日本政治家通過素與臺灣關係密切的《產經新聞》社社長鹿內信隆，秘密與臺方駐日外交機關交涉，商議了復航的對策。1975年7月1日，宮澤喜一外相用在國會答辯的方式接受了臺方的主張。雙方很快簽訂了《航空民間協定》，為復航鋪平了政治跑道。

政治問題解決之後，在日本由哪家航空公司來承擔飛行任務，成為航空業界注目的焦點。當時，日本的航空政策是日本航空公司代表國家，從事國家間國際定期航空業務，1974年9月29日，因應中日政治關係的變化，日航從斷絕中的日臺航線上撤退、就航於東京—北京間的新國際主航線。原希望就航於中日航線但未能成功的全日空公司以及東亞國內航空公司此時都提出要代替日航、飛行於日臺航線。但日航依據“國際航線由日航一元化運行”這一航空政策，堅持不讓，同時提出了全額出資建立異名子公司的主張。這樣，圍繞日臺航線的就航問題，日航與全日空、東亞國內航空之間展開了一場激烈的競爭。本文詳述了這一競爭過程。

1975年7月，運輸省以維持現行航空政策為前提，接受了日航的主張。8月，日航創設了專門負責日臺航線的新公司——日本亞細亞航空公司。隨後，中斷了近一年半的日臺航線重新開通了。瞭解了七十年代中國、日本與臺灣三方航空關係變化的過程，也許會有助於我們理解這一現實。

(2001年11月1日受理)