

日華航空交渉の開始遅延をめぐる一考察

—航空企業の所有権・支配権問題の影響—*

大石 恵

(高崎経済大学経済学部准教授)

【要約】

本稿は、日華航空取極（1955年）に注目し、日華間の航空協定交渉が開始される前に浮上した問題の背景を検証するものである。日本は敗戦の結果として、航空産業の操業が制限され、各国との航空協定も締結できなかつた。そこで、1952年に主権を回復すると、各国との航空協定の締結を目指した。

日華航空交渉に関していうと、当初、中華民国政府は互惠原則に基づく航空協定に前向きだったが、その方針を変更したことで、妥結に想定以上の時間を要した。通常、国際航空路線を運航する際、各国は国際ルールに従う必要があるが、中華民国政府が指定する国際航空路線の運航企業は、国籍条項を満たしていなかつたからである。そのため、中華民国政府は、国籍条項を含む規程が必要な航空協定ではなく、暫定的な交換公文での妥結を希望し、日本は、自国籍の航空機が台湾に乘入れることを優先させるため、中華民国政府

* 本稿は、当代日本研究学会 2019 年会（2019 年 11 月 16 日、於：国立政治大学）における研究報告「正式協定還是臨時協定—『中日空運臨時協定』落實背景—」をもとに加筆修正したものである。報告に対してコメントを下された討論者の魏百谷先生（国立政治大学）に、記して感謝申し上げる。

の意向を受け入れたのであった。

キーワード：民航空運隊（CAT）、日本航空、シカゴ条約、バミューダ協定、国籍条項

一 はじめに

第二次世界大戦後、日本は連合国軍最高司令官総司令部（Supreme Commander for the Allied Powers/General Headquarter；以下、GHQ）の対日指令（SCAPIN-301）に基づき、民間航空の研究・開発・運航・教育の一切を禁止された¹。そのため、1952年4月の主権回復以降、日本政府は民間航空の運航に必要なあらゆる要素を再建する必要があった。国際線の開設もその1つである。

日本政府は国際社会への復帰に向け、相互主義に基づく国際線の双務運航を目指したが、国際航空事業へ参入するには2つの関門があった。第一に、新しい国際民間航空秩序への加盟、第二に、諸外国との航空協定の締結である。

第一の新しい国際民間航空秩序とは、1944年12月、アメリカを中心とした連合国および中立国のもとで成立した国際民間航空条約（以下、シカゴ条約）である。日本は、戦時中の被侵略国、被攻撃国の同意を得て、1952年11月の国連総会でシカゴ条約への加盟が承認された（1953年10月加盟）²。なお、シカゴ条約は商業運航に

¹ SCAPIN-301: COMMERCIAL AND CIVIL AVIATION 1945/11/18. SCAPINとは連合国最高司令官（SCAP: Supreme Commander for the Allied Powers）の文書（Index Number）を指し、日本政府への指示・訓令のことである（<https://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/9885365>）。

² シカゴ条約第93条は、「連合国及びこれらと連合している国並びに今次世界戦争の間中立であった国」以外の国の加入条件を定めている。即ち、「世界の諸国が平和を維持するために設立する一般的な国際機構の承認を得ること」を条件に、総会の4/5の投票かつ総会の定める条件の充足、「今次戦争の間に侵略され、又は攻撃された国の同意」を必要とする（「国際民間航空条約」1209ページ、https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/B-S38-T2-1149_5.pdf）。

必要な運輸権³の交換を含んでいないため、当事国間で協定を締結する必要があった⁴。それが第二の関門の航空協定である。

しかし、日本とアジア諸国の航空交渉は必ずしも順調に進まなかった。中華民国政府⁵との航空交渉も、例外ではない。当初、中華民国政府は航空交渉に前向きな姿勢を示していたが、やがて「協定 (agreement)」ではなく、行政権の範囲で可能な「取極 (arrangement)」の成立を望むようになった。

戦後日本が締結した航空協定は、基本的に国会承認を経て批准したものである⁶。ただ、中華民国政府との航空協定は、日華平和条約と同様の議論を避けて通れなかった。即ち、台湾へ移転した中華民

³ 定期国際航空の運輸権とは、以下の 5 項目を指す。

- (1) 他の締約国の領域を無着陸横断する特権 (第 1 の自由)
- (2) 他の締約国の領域に給油・整備等の目的で着陸する特権 (第 2 の自由)
- (3) 航空機の所属国の領域で積載した貨客、郵便物を他の締約国の領域で積み下ろす特権 (第 3 の自由)
- (4) 他の締約国の領域で、航空機の所属国の領域へ向かう貨客、郵便物を積載する特権 (第 4 の自由)
- (5) 他の締約国の領域で第三国へ向かう貨客、郵便物を積載、または第三国の領域で積載した貨客、郵便物を他の締約国の領域で積み下ろす特権 (第 5 の自由)

このうち (1) と (2) は、国際民間航空会議 (1944 年 11~12 月) の大半の参加国が選択した「国際航空業務通過協定」として発効した。当事国間での協議事項とされたのは、(3)~(5) である (坂本昭雄『国際航空法論』〔有信堂、1994 年〕、29~37 ページ)。

⁴ 本稿は定期国際航空業務のみを対象とし、不定期航空業務は含まない。

⁵ 本稿では、1912 年に成立した中華民国北京政府、その後 1928 年に南京で成立し、1949 年 12 月に台湾へ移転した中華民国国民政府を「中華民国政府」または「華」と表記する。「中華民国政府」が実効支配する地域は、「台湾」または「台」とし、1949 年 10 月に成立した中華人民共和国政府の支配地域は、「中国」または「中」と表記する。なお、引用・参照資料の表記については、この限りではない。

⁶ 日華間以外で航空取極が成立した事例としては、フィリピン (1959 年 3 月成立、1964 年 5 月失効) がある (日本航空株式会社調査室編『日本航空 20 年史 1951~1971』〔日本航空、1974 年〕、295 ページ)。

国政府を条約相手とすることの是非である⁷。更に、将来的な中華人民共和国政府との経済関係構築を考慮すれば、日華間での長期・安定的な協定は避けたかったであろう。他方で、シカゴ条約に原加盟国として署名した中華民国政府は、日華航空交渉で消極姿勢に転じる必要があったのだろうか。その変化に対し、日本政府はどのように対処したのであるだろうか。これらの背景を明らかにすることが、本稿の目的である。

日台航空路線に関する過去の研究は、日中国交樹立（1972年）後、日華両国のフラッグ・キャリア（日本航空⁸と中華航空⁹）が相手国へ就航できない「断航」を生んだ政治過程に焦点を当ててきた。そうした先行研究によって、中華人民共和国政府が日中航空交渉を利用して台湾を中国の一地方として処理することを試み、中華民国政府がそれを阻止した政治過程が明らかにされた¹⁰。しかし、

⁷ 日華平和条約の審議については、「第13回国会 衆議院会議録第51号」『官報（号外）』1952年6月7日、1046～1051 ページ、<https://kokkai.ndl.go.jp/minutes/api/v1/detailPDF/img/101305254X05119520607>。

⁸ 本稿では、1951年に国内航空事業免許を申請し、日本航空株式会社（代表：尾崎行輝）、日本航空輸送株式会社（代表：鈴木幸七）を吸収して発足した日本航空株式会社（代表：藤山愛一郎）を旧日本航空、旧日本航空の権利、義務を継承し、日本航空株式会社法（昭和28年法律第154号）に基づいて設立された法人を日本航空と表記する。

⁹ 1959年12月創業。日台路線には、1967年4月就航。

¹⁰ 例えば、清水麗「航空路問題をめぐる日中台関係」（『地域研究』第18号、2000年）は、日中航空協定締結に際し、中華民国政府が国際慣例に則って日台関係を維持する余地を引き出した点を指摘した。なお、日台「断航」中、日本の航空機は台北飛行情報区と台湾の防空識別圏の通過を許可されず、東南アジア路線などを迂回飛行させるほかなかった。その結果、日本航空は年間130億円の損失を計上しており（宮坂弘三「歴史の証言その22 日本アジア航空の実像—その誕生を中心に—」『AIR FORUM「航空と文化」』2009年新春号、11ページ）、日台「断航」のコストは外交に限ったものではなかった。

当事国の主権のもとで運輸権の交換・承認が成立する国際線の「開航」過程の検証は進んでいない。そこで、本稿では主に戦後外交記録と中華民国外交部档案に依拠しながら、日華平和条約締結から航空交渉開始の合意に至る交渉当局の動向を通して、「取極」成立を交渉目標とした背景を検証する。

二 戦後日本の国際線開設計画

主権回復後の日本は、各国との航空協定の締結・発効を推進し、日本の航空機が海外へ就航する機会を待った。但し、1952年4月のサンフランシスコ講和条約（以下、講和条約と略記）の発効直後は、連合国の航空企業に付与された特権を受け入れるほかなかった。というのも、講和条約第13条(b)は、発効後4年間、批准国の民間航空に対して対日航空路線の最恵国待遇を約束していたからである¹¹。それ故、批准国の航空企業は、日本と所属国との航空協定の有無に関わらず、講和条約発効後も対日路線を運航することができた¹²。

サンフランシスコ講和会議に不参加または招請されなかった国は、二国間協定の形式で対日平和条約、航空協定を締結した。中華

¹¹ サンフランシスコ講和条約の批准国は、第13条(b)に基づき、国際民間航空輸送に関する対日協定の締結まで、講和条約発効から4年間、「いずれかの連合国が行使しているところよりも不利でない航空交通の権利及び特権に関する待遇」を付与され、「航空業務の運営及び発達に関する完全な機会均等を与え」られた（「日本国との平和条約」810 ページ、https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/B-S38-P2-795_1.pdf）。

¹² 1956年に対日航空協定を署名・発効したフランスの場合、1952年11月に日本路線を開設した（「エール・フランス一番機26日羽田着」『毎日新聞』1952年11月18日〔朝刊〕、7面）。

民国政府の場合、日華平和条約第8条¹³に基づく航空協定が成立するまで講和条約の関連規定が適用され¹⁴、最長4年間、日台航空路線の運航（1950年6月開始）¹⁵を継続する特権を得たのであった。

表1は、1950年代に日本が署名した航空協定の相手国の一覧である。その大半は講和条約を批准した欧米諸国であり、戦前に設立された国際航空企業を擁していた¹⁶。しかし、アジア諸国との航空協定締結は、タイ、インドを除き遅れたのであった¹⁷。

¹³ 「第8条 日本国及び中華民國は、民間航空輸送に関する協定をできる限りすみやかに締結することに努めるものとする」（「日本国と中華民國との間の平和条約」4ページ、[https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/A-S38\(1\)-052_1.pdf](https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/A-S38(1)-052_1.pdf)）。

¹⁴ 「中華民國全権委員から日本国全権委員にあてた書簡」第二号（「日本国と中華民國との間の平和条約」25～26ページ、[https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/A-S38\(1\)-052_2.pdf](https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/A-S38(1)-052_2.pdf)）。

¹⁵ 日本航空協会編『昭和35年版 航空年鑑』（日本航空協会、1960年）、468ページ。

¹⁶ アメリカでは、パン・アメリカン航空（1927年創業）が両大戦間期に太平洋・大西洋の横断路線を開拓し、国際航空路線網の基礎を構築していた（生井英考『興亡の世界史19 空の帝国アメリカの20世紀』〔講談社、2006年〕、第3章、第7章）。第二次世界大戦後、アメリカ政府は経済・文化外交としてツーリズムを推進し、パン・アメリカン航空と大手航空企業1社を世界各地に就航させた（Jenifer Van Vleck, *Empire of the Air: Aviation and the American Ascendancy* [Cambridge: Harvard University Press, 2013], pp.199-201)。一方、欧州の航空企業の関心事は本国と植民地を結ぶ航空路線にあった。各植民地の独立後は、戦前と同一の航空路線を維持し、或いは旧植民地の航空会社設立に関与した（Robert L. Thornton, “Government and Airlines,” in Robert O. Keohane and Joseph S. Nye, Jr. eds., *Transnational Relations and World Politics* [Cambridge: Harvard University Press [5th printing], 1981], pp.192-193)。

¹⁷ タイは、1939年12月に締結した対日航空協定を一旦破棄し、新協定を締結した。

表 1 1950 年代に日本が署名した航空協定と戦後占領期の各国航空会社の乗入れ状況

相手国	署名	発効	占領期の乗入れ企業
アメリカ	1952 年 8 月 11 日	1953 年 9 月 15 日	ノースウエスト航空、パン・アメリカン航空
イギリス	1952 年 12 月 29 日	1953 年 7 月 31 日	英国海外航空
オランダ	1953 年 2 月 17 日	1953 年 7 月 24 日	オランダ航空
スウェーデン	1953 年 2 月 20 日	1953 年 7 月 24 日	スカンジナビア航空
ノルウェー	1953 年 2 月 23 日	1953 年 7 月 14 日	
デンマーク	1953 年 2 月 23 日	1953 年 7 月 14 日	
タイ	1953 年 6 月 19 日	1953 年 7 月 14 日	パシフィック海外航空 (注)
カナダ	1955 年 1 月 12 日	1955 年 7 月 20 日	カナダ太平洋航空
インド	1955 年 11 月 26 日	1956 年 5 月 11 日	—
フランス	1956 年 1 月 17 日	1956 年 5 月 24 日	—
オーストラリア	1956 年 1 月 19 日	1956 年 4 月 27 日	カンタス航空
スイス	1956 年 5 月 24 日	1957 年 4 月 3 日	—
ブラジル	1956 年 12 月 14 日	1962 年 10 月 19 日	—
ベルギー	1959 年 6 月 20 日	1961 年 7 月 3 日	—

(注) 当初、パシフィック海外航空が乗入れていたが (1951 年 5 月 29 日～)、シャム航空との合併に伴い、1951 年 11 月以降はタイ航空として運航した。

(出典) 国土交通省「我が国の航空協定締結状況一覧 (2004 年 8 月 26 日現在)」、https://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/11_service/img/nikokukan.pdf より一部抜粋；日本航空協会編『日本の航空 100 年—航空・宇宙の歩み—』(日本航空協会、2010 年)、17 ページ；日本航空協会編『昭和 31 年版 航空年鑑』(日本航空協会、1956 年)、148 ページ。

日本は、講和条約に基づく特権を解消するため、また自国の航空機を海外へ就航させるため、航空協定のモデルとなった英米航空協定 (1946 年締結；以下、バミューダ協定) に準拠した協定の締結、

国際線運航企業の選定が急務であった。以下では、航空政策の審議や調査を担った運輸省航空審議会の答申を手掛かりに、国際線の路線計画について整理しておこう。

同審議会の答申第1号（1952年11月12日）は、民間航空再建の一環として航空路線の拡充を掲げ、国際線に関しては政治・経済的つながりの強い国、また将来的な欧州乗り入れを念頭に置いた路線計画を提示した。このうち、1952年度中に開設を目指すべきとされたのが、図1に示す4路線であった。東京―釜山線は、第1回日韓国交正常化交渉（1952年2～4月）の決裂で見通しが立たなかったものの、他路線の一部区間は早期開設が見込まれた。何故なら、答申第1号が提出された時点で日米航空協定は署名済みで、発効すれば沖縄（台北線経由地）、ホノルル（サンフランシスコ線経由地）とサンフランシスコへ日本の航空機が就航できるからである。また、日英航空協定は署名を間近に控え、発効すれば英領香港（カラチ線経由地）への乗入れが実現する。その他の経由地・目的地（台北、バンコク、ラングーン〔現ヤンゴン〕、カルカッタ、カラチ）の各国政府とは平和条約や戦時賠償問題が早期に妥結しており（表2）、航空交渉の進展が期待された。

ところが、中華民国政府は「準備完了次第日本側の申し出を待たず、話し合い開始を持ち出すつもり」¹⁸であったにもかかわらず、日華平和条約の発効に至る過程で航空交渉に難色を示すようになった¹⁹。その遠因はどこにあるのか、以下では、国際線の運航に不可

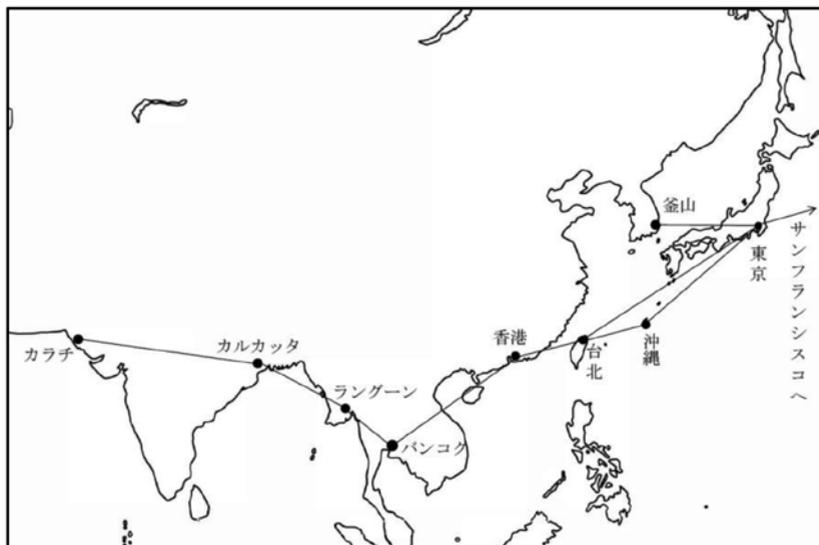
¹⁸ 第109号、木村事務所長発外務大臣宛、1952年5月30日、外務省記録「日華民間航空運送協定関係一件」第1巻、B' . 5. 4. 0. J/C(N)1、外務省外交史料館蔵（以下、外史と略記）。

¹⁹ 第222号、木村臨時代理大使発外務大臣宛、1952年9月16日台北発、外務省記録「日華民間航空運送協定関係一件」第1巻、B' . 5. 4. 0. J/C(N)1、外史。

欠な国内法の整備状況と、政府に代わって運輸権を行使する指定航空企業の実立・選定に注目する。

図 1 1952 年度の国際線開設計画と実際の開設状況

(1) 計画路線の運航経路



(2) 計画路線のルートと路線開設状況

計画路線・経路	実際の開業	就航年月
東京－ホノルル－サンフランシスコ	東京－ウェーキーホノルル－サンフランシスコ	1954年2月
東京－沖繩－台北	東京－沖繩	1954年2月
東京－台北－香港－バンコク－ラングーン－カルカッタ－カラチ	東京－沖繩－香港 東京－香港－バンコク 東京－台北－香港	1955年2月 1956年10月 1959年7月
東京－釜山	東京－釜山	1964年4月

(出典) 日本航空協会編『昭和 29 年版 航空年鑑』(日本航空協会、1954 年)、75～76 ページ; 日本航空株式会社調査室編『日本航空 20 年史 1951～1971』(日本航空、1974 年)、83～85、123、124 ページより作成。

表2 1952年度国際線開設計画ルート各国との平和条約・戦時賠償協定等の締結

相手国	条約・協定	署名／調印日
アメリカ、イギリス、 パキスタン	サンフランシスコ講和条約	1951年9月（1952年4月発効）
中華民国	二国間平和条約	1952年4月（1952年8月発効）
インド	二国間平和条約	1952年6月（1952年8月発効）
ビルマ （現ミャンマー）	二国間平和条約 賠償・経済協力協定	1954年11月（1955年4月発効）
タイ ^(注)	特別円協定	1955年7月（1955年8月発効）
韓国	日韓基本条約	1965年6月（1965年12月発効）

(注) タイは非連合国のため、賠償請求権を有さない。

(出典) 大蔵省財政室編『昭和財政史—終戦から講和まで—第1巻』（東洋経済新報社、1984年）、468～471、473～474、478～486、524、528～529 ページ；「日本国と中華民国との間の平和条約」、[https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/A-S38\(1\)-052_1.pdf](https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/A-S38(1)-052_1.pdf)。

三 航空法制の整備と指定航空企業の設置

日本が航空路線開設を目指したアジア諸国は、自国の航空権益を確保するため、民間航空企業を母体とする半官半民や国有の航空企業を擁していた²⁰。これに対して、日華両国の民間航空を取り巻く

²⁰ 例えば、インドはタタ航空（1932年創業）とインド国民航空（1933年創業）を合併し、1948年、半官半民のエア・インディア・インターナショナルを設立した（高田馨里編著『航空の20世紀—航空熱・世界大戦・冷戦—』〔日本経済評論社、2020年〕、339～340ページ）。

環境はどのようなものであったのだろうか。以下では、国内法整備と国際線運航企業の設立についてみておこう。

1 航空法制の整備

日本の民間航空は、第一次世界大戦後のパリ条約（1919年、Convention for the Regulation of Aerial Navigation）加盟を契機に整備が進められた。シカゴ条約の基礎となったパリ条約は、各国の完全かつ排他的な領空主権、他の締約国の上空の無害通航権、公共飛行場の利用権を認めたものである²¹。日本は、航空局の設置（1920年）、航空法の制定（1921年、法律第54号、1927年施行）、定期航空業務の開始（1922年）など国内環境を整備した²²。その後、第二次世界大戦を経て国際航空市場への参入で後れを取ったものの、1952年7月には航空法を制定し、シカゴ条約への加盟承認を待った。

一方、中華民国政府は国際条約への加盟も、国内法の整備も後れていた。パリ条約に関しては、国内法や管轄機関が未整備のままでは外国航空企業の中国進出の突破口になりかねないとして、批准を見送った²³。その後、1920年代前半には全186条の航空法草案が作成されたものの法制化されず²⁴、航空法の制定・公布が実現したのは1941年5月のことであった²⁵。改めて航空法が検討されるにはシ

²¹ 藤田勝利編『新航空法講義』（信山社、2007年）、25ページ。

²² 藤田勝利編、前掲書、65ページ。

²³ 劉承漢・蔡喆生合著『民用航空法論』（台北：中國交通建設學會、1954年）、頁8～9。

²⁴ 劉承漢・蔡喆生合著、前掲書、頁9～10。

²⁵ 葉健青編『中華民國交通史料（三）航空史料』（台北：國史館、1991年）、頁26～38。但し、航空法は施行されず、必要に応じて命令に基づき執行された（劉承漢・蔡喆生合著、前掲書、頁10）。

カゴ条約加盟を待たねばならず、最終的に新たな航空法（民用航空法）の公布・施行をみたのは、中華民国政府の台湾移転後（1953年5月）であった。

日華両政府ともに、国際航空秩序との接点が国内法制の整備を前進させたことに変わりはない。但し、第二次世界大戦後、国際社会への早期復帰を目指し、その一環としてシカゴ条約への加盟を目標にした日本に対し、中華民国政府はシカゴ条約から一時離脱していた。既述の通り、中華民国政府はシカゴ条約の原加盟国として署名し、同条約を根拠に設立された国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization : ICAO）では、1947年の発足メンバーとして名を連ねていた。しかし、国共内戦の影響でICAOの分担金を滞納し²⁶、1951年には脱退した²⁷。中華民国政府は財政難に抗えず、国際機関からの脱退に至ったのであった。

2 指定航空企業の設置・選定

第二次世界大戦後の国際航空秩序は、シカゴ条約で国際民間航空の統一的基準を示し、商業運航に必要な運輸権の交換については、当事国間で運航担当企業の航空業務、輸送力を取り決め、運賃ルー

²⁶ ICAO 分担金の滞納額は、1949～1951年で計186,049.27カナダドルであった。同時期には、世界保健機関、教育科学文化機関、食糧農業機関の分担金も滞納していた（我積欠联合国及各専門機関会費一覧表〔1959年1月編製〕、中華民国外交部檔案「國際民航組織（ICAO）會費」、館藏號：11-11-09-05-040、舊檔號：639.014/0078、中央研究院近代史研究所檔案館所藏〔以下、近史所檔案館と略記〕）。

²⁷ 中華民国政府は、ICAOのみ脱退し、シカゴ条約には加盟国として残留できるものと考えていた。しかし、ICAO設立の根拠がシカゴ条約であることから、ICAOの脱退とシカゴ条約の脱退は不可分であった。なお、シカゴ条約・ICAOに再加盟したのは1954年である（劉承漢・蔡喆生合著、前掲書、頁175）。

ルや運航経路についても規定する方式が執られている²⁸。

日本は、戦前に国際航空輸送を担った大日本航空が解散したため、主権回復後、国際線運航企業の選定方針から決定しなければならなかった。1951年には、旧日本航空が国内線事業を担当し、更に長距離国際線の運航を見越した機材発注や増資を通じて国際線事業への参入準備を進めていたものの、先行きは不透明であった。というのも、国内線には定期・不定期を問わず5社が、国際線には2社が事業免許を申請または申請予定だったからである²⁹。国際線事業に関して、大阪商船は南米への移民輸送を念頭に、カリフォルニア・イースタン航空と共同で日本国際航空を設立して東京－サンフランシスコ－ディオデジャネイロ線を、飯野海運は、オランダ航空と共同で東京－ホノルル線を申請する予定であった³⁰。

その後、運輸省は航空審議会答申第1号（1952年11月）に基づき、国際線運航企業の経営基盤を強化するため、当面1社のみ運航を許可すると発表した³¹。1953年8月、日本航空株式会社法（昭和28年法律第154号）が成立すると、同年10月、旧日本航空を吸収し、大阪商船、飯野海運の2社が合流して日本航空が発足した。

他方で、中華民国政府は、1930年代に外資企業と合弁で設立した航空企業（中国航空、中央航空）を失っていた。というのも、1949年11月、国共内戦の戦火を避け、台湾への移転に向けて香港へ待避していた2社の社員が、一部の機材で中国共産党支配地域へ投降した上、香港の残留資産が中華人民共和国政府に帰属すると主

²⁸ ANA 総合研究所『航空産業入門（第2版）』（東洋経済新報社、2017年）、25～28ページ。

²⁹ 1952年10月10日時点。日本航空株式会社調査室編、前掲書、51～54ページ。

³⁰ 日本航空株式会社調査室編、前掲書、52ページ。

³¹ 日本航空協会編『昭和29年版 航空年鑑』（日本航空協会、1954年）、77ページ。

張したからである（両航事件）。この事件をめぐる、中華民国政府は2社の香港残留資産の台湾移送を試みたものの香港政庁の許可を得られず、一方の中華人民共和国政府は、香港高等法院に2社名義の資産の移動禁止を申し立てるに至った³²。同年12月、中華民国政府はシェンノート（Clare Lee Chennault）らアメリカ人が戦後中国で設立・登記した民航空運隊（Civil Air Transport；以下、CAT）³³との間で2社の資産売却契約を結んだ³⁴。その上で、CATは自社の資産保護のため、アメリカ企業の民航空運有限公司（Civil Air Transport, Inc.；以下CATI）³⁵に資産を移転した³⁶。これに対して、香港高等法院は、イギリス本国が1950年1月6日付で中華人民共和国政府を承認した点をふまえ、2社の所有権の移転や移動を認めようとはしなかった。しかし、朝鮮戦争の勃発後は形勢が変わり、1952年、2社の資産の所有権者としてCATが承認されたのである。

³² 一連の経緯については、趙國材「論『兩航事件』與國際法」陳純一編『愛國學人一紀念丘宏達教授學術研討會會議実録暨論文集』（台北：三民書局、2013年）、頁762～787を参照されたい。

³³ 1946年の創業当初、CATは行政院善後救済総署直轄空運大隊の名称で、連合国救済復興援助の物資・人員の輸送を担当していた。当該援助の終了後は、交通部民用航空局直轄空運隊として中国国民党の軍事物資輸送を支えた。詳しくは、張興民『従復員救済到内戦軍運一戦後中國變局下の民航空運隊（1946-1949）』（台北：國史館、2013年）を参照されたい。

³⁴ Premier Yen Hsi-shan to General C. L. Chennault and Whiting Willauer, December 12, 1949, 中華民國外交部檔案「民航空運公司承購兩航資産在香港法庭之涉訟」、館藏號：11-10-07-03-063、舊檔號：606.351/0001、近史所檔案館。

³⁵ 極東地域の米軍・政府機関の空輸業務を担当する組織として1950年に設立され、CATの乗員・機材で任務にあたった（“Korean Air Lift,” *CAT Bulletin*, Vol. 7 No. 6, June 1954, pp. 8-9）。

³⁶ Organization Memorandum Number One, 中華民國外交部檔案「民航隊業務」、館藏號：11-10-07-03-065、舊檔號：606.35/0024、近史所檔案館。

CAT は、会社設立時には米華双方の出資を受け入れていたものの、のちに中華民国資本が引き揚げ、既述の通りアメリカ企業の傘下に入ったため、中華民国で登記された外国企業と言える。それでも、CAT は中華民国政府に伴随して台湾へ移転し、交通部民用航空局との契約に基づいて国内外航空輸送に従事し、台湾と海外を結ぶ国内唯一の手段となっていた³⁷。

確かに、中華民国政府が運輸権を行使するためには、CAT は不可欠であった。しかし、航空交渉では不都合な存在でもあった。何故なら、二国間航空協定の典型であるバミューダ協定には、国際線を担当する各国の指定航空企業が当事国の法人・個人によって「実質的に所有」され、「実効的に支配」されることを規定した国籍条項 (nationality clause) が存置されているからである³⁸。航空協定は当事国間での権益の交換を前提としており、仮に、第三国の法人・個人を所有権者とする企業を指定航空企業とすれば、第三国が利益を享受することになる。但し、これを回避するための統一基準は存在せず、企業の所有・支配権の認定は各国の判断に委ねられていた³⁹。つまり、アメリカ企業傘下の CAT は、航空協定の相手国に就航を拒否される可能性があったのだ⁴⁰。中華民国政府は、CAT の所有権・支配権問題を残したまま、日本から航空交渉の要請を受けることになったのである。

³⁷ 1951 年、中華民国資本の復興航空が創業したものの、交通部民用航空局は、小規模な復興航空に対しては国内航空路線のみ事業を許可するにとどめていた（王立楨『復興航空創辦人陳文寬的冒險歲月』〔台北：四塊玉文創、2014 年〕、頁 91）。

³⁸ ANA 総合研究所、前掲書、26 ページ。

³⁹ 木名瀬百代「航空企業のオーナーシップと航空協定上の指定制度の問題」『空法』第 47 号（2006 年 5 月）、5157 ページ。

⁴⁰ 但し、要件を満たさない企業が指定されたとしても、一方の当事国が拒否することを義務付けてはいない（木名瀬、前掲資料、5158 ページ）。

四 交渉開始へ向けた折衝

既述の通り、中華民国政府は講和条約に準じた対日航空路線の特権を獲得しており、早急に航空交渉に応じる必要も、断る理由もなかった。他方で、日本は諸外国が保持していた民間航空の特権を回収し、相互主義に基づく国際線の運航実現に向けて、日華航空交渉の早期開始を望んでいた。以下では、航空交渉開始に至る過程の日華双方の当局の動向を跡付ける⁴¹。

1 1952年4月～1952年8月

1952年4月以降、外務省は日華航空交渉の基本方針の検討、調査を開始した。国会承認の有無に関わらず、協定、取極、交換公文の何れの形式も、国家間の合意文書を指す。日華平和条約が国会承認で紛糾した経験から、日華航空協定では、国会承認が不要な形式（交換公文または取極）で締結することが良いと考えられた⁴²。ただ、交換公文であっても、日米航空協定並みに詳細な内容であれば国会承認手続きが必要になるため、中華民国政府の「喜ぶ形式で」の締結が望ましい⁴³。また、国会承認が必要な交換公文であれば協定の早期成立は望めず、結局、国会承認が不要な署名条約の形式で

⁴¹ 航空交渉の項目は、運賃規則、空港使用料、関税、法令等違反に対する措置、紛争処理など多岐にわたる。本稿では、日華航空協定の形式をめぐる日華両政府の対応に注目する。

⁴² 日華航空協定に関する部内打合せ（第一回）、1952年7月25日、外務省記録「日華民間航空運送協定関係一件 各省打合せ関係」（以下、「各省打合せ関係」と略記）第1巻、B' 5.4.0.J/C(N)1-1、外史。

⁴³ 日華航空協定に関する部内打合せ（第二回）、1952年7月29日、外務省記録「各省打合せ関係」第1巻、B' 5.4.0.J/C(N)1-1、外史。

検討を始めた⁴⁴。というのも、1946～1947年に中華民国政府が締結した航空協定は全て署名条約であり⁴⁵、日華航空交渉でも抵抗が少ないと考えられたからであった。

1952年当時、外務省は、締結が間近に迫った日米航空協定をもとに、中華民国政府の実情に合わせた協定案の作成方針を検討していた⁴⁶。また、当時は中華民国政府の航空法を把握していなかったため、運輸省航空局の提案に基づき、国内法の内容次第で詳細な協定を作成する必要性も考慮された⁴⁷。何故なら、日華双方の航空法の規定に大差がある場合、航空法を恣意的に運用される可能性が否定できなかったからである⁴⁸。その結果、外務省は日華平和条約発効後、日米航空協定に必要な修正を加えた内容で、1952年9月中旬旬に東京で交渉を開始する立案作業を進めたのであった⁴⁹。

他方で、中華民国政府は対日航空路線を運航する特権を得ていたものの、外交部としては、他の連合国が対日航空交渉に臨む中で自国だけが応じず、特権を行使し続ける事は好ましくないと考えていた。それ故、積極的に日華航空協定を締結する事が望ましく、日華平和条約発効から半年後を目途に実現する方針を検討していた⁵⁰。

⁴⁴ 注 43 に同じ。

⁴⁵ 1946年12月に成立した華米航空協定（「中美空中運輸協定」）、1947年7月に成立した華英華航空協定（「中華民国與大不列顛及北愛爾蘭聯合王国政府間空中運輸協定」；1950年1月に停止）、1947年12月に成立した華蘭航空協定（「中華民国政府與荷蘭王国政府間空中運輸協定」；1950年3月に停止）が該当する。

⁴⁶ 日華航空協定に関する航空局との打合せ（第一回）、1952年8月1日、外務省記録「各省打合せ関係」第1巻、B¹. 5. 4. 0. J/C(N) 1-1、外史。

⁴⁷ 注 46 に同じ。

⁴⁸ 日華航空協定に関する航空局との打合せ（第三回）、1952年8月18日、外務省記録「各省打合せ関係」第1巻、B¹. 5. 4. 0. J/C(N) 1-1、外史。

⁴⁹ 注 48 に同じ。

⁵⁰ 外(41)條二第2974号、1952年4月5日、中華民国外交部檔案「中日空運協定」、

ところが、外務省が駐台北海外事務所を通じて CAT の組織や当時の運航路線の調査に着手すると、外交部は CAT の特殊性—外国人が設立・経営し、所有権が海外にある航空企業が交通部民用航空局と契約し、中華民国の国際線を運航している現状—を疑問視されれば、講和条約に準じた特権の保持にも影響が及びかねないことを懸念した⁵¹。つまり、外交部は、CAT が全保有機材を中華民国で登録していても、中華民国法上の CAT の地位が極めて曖昧で⁵²、CAT を「実質的に所有」し、「実効的に支配」する主体が非中華民国籍の法人・個人である限り、航空協定の国籍条項に抵触すると看做され、日本への乗り入れを拒否される可能性を危惧したのであった。

しかし、外務省、運輸省航空局は台湾の厳しい民間航空事情を承知しており、CAT を中華民国籍の企業として穏当に処理し、形式上、日華航空協定に国籍条項を存置する方針であった⁵³。故に、外務省は、日本の航空機の台湾乗入れ実現を優先させるための現実的な対応を模索していたと言えよう。

2 1952年9月～1953年7月

日華平和条約の発効後も、中華民国政府は日華航空協定に消極的な姿勢を見せていた。外交部は、国内民間航空事業の脆弱さを理由に、日華航空交渉の開始には賛成するが、協定の形式をフィリピン

館蔵號：11-10-07-03-005、舊檔號：606.3/89002、近史所檔案館。

⁵¹ 外交部→交通部、1952年6月14日擬稿、「民航隊業務」、館蔵號：11-10-07-03-065、舊檔號：606.35/0024、近史所檔案館。

⁵² 外交部条法司簽呈、7月9日、「民航隊業務」、館蔵號：11-10-07-03-065、舊檔號：606.35/0024、近史所檔案館。

⁵³ 日華航空協定に関する航空局との打合せ（第一回）、1952年8月1日、外務省記録「各省打合せ關係」第1巻、B'5.4.0.J/C(N)1-1、外史。

・タイ・韓国と締結した航空取極と同様の交換公文とするのが現実的と判断したのである⁵⁴。

1952年9月、外務省は駐台北臨時大使を通じて、日華航空交渉の即時開始が困難との報告を受けた。その一因を中華民国政府とノースウエスト航空、CAT間の利害調整とみていたが⁵⁵、実際にはCATの所有権・支配権の所在が影響していたのであった。もし、日米航空協定に準じた内容で日華航空協定を作成すれば、国籍条項の明記は避け難く、その結果、中華民国政府にはCATの運航を拒否されるリスクが生じる。しかし、外交部は、中華民国政府だけが徒に対日航空交渉に応じないのは好ましくないとの姿勢で一貫していた。そこで、外交部・交通部は以下の交渉原則を作成し、行政院に日華航空交渉の許可を求めたのであった。即ち、交換公文によって日華航空取極を成立させること、日華双方で各1社を運航企業に指定すること（中華民国政府はCATを指定航空企業とする）、航空取極は1年を上限とし、期限前に新たな文書を作成して延長することであった⁵⁶。

外務省は中華民国政府に交渉の同意を得るため、台湾への人員派遣、日本側草案を提示した上での督促、中華民国政府の希望形式の容認、台北を外した日タイ線の先行開業⁵⁷、CATの設立背景を踏ま

⁵⁴ 外(41)條二第08632号、1952年9月20日、「中日空運協定」、館蔵號：11-10-07-03-005、舊檔號：606.3/89002、近史所檔案館。

⁵⁵ 第222号、木村臨時代理大使發外務大臣宛、1952年9月16日台北發、外務省記録「日華民間航空運送協定關係一件」第1卷、B'.5.4.0.J/C(N)1、外史。

⁵⁶ 外(41)條二字第09695号、1952年10月22日、「中日空運協定」、館蔵號：11-10-07-03-005、舊檔號：606.3/89002、近史所檔案館。

⁵⁷ 1952年度末時点で、旧日本航空は東京-サンフランシスコ線、沖縄線以外に3路線を計画していた（日本航空株式会社調査室編、前掲書、85ページ）。その中でも「国際線として日台線を最初にやりたい」希望があり、「香港線をやる場合

え、アメリカを通じた交渉開始の督促など、対応を練っていた⁵⁸。

ところが、1953年に入ると、外交部は外務省に対して日華航空交渉を打診するようになっていた。というのも、外交部は、日本の再三の要請をむやみに引き延ばすのはいらぬ疑念や反感につながるだけで得策とは言えず、日華航空交渉は不可避との立場を崩していなかったからである⁵⁹。但し、協定の形式は、既述の4原則に沿った交換公文が前提であった⁶⁰。また、外交部は交通部と連名で、行政院に対して日華航空交渉の開始を請願したが、直ぐには許可を得られなかった。それは、中国航空、中央航空の資産の所有権がCATに移転した後、中華民国政府とCATの間で売却代金支払いをめぐる交渉が続いていたからであった⁶¹。

日華航空交渉開始に向けて外交部・交通部と行政院の綱引きが続く一方、外務省は中華民国政府が交換公文形式を希望していたことから、日華平和条約第8条に規定された航空協定の締結は困難と判断し、日本の航空機の台湾乗入れ実現を最優先させる方針を固め

にも台湾を経由することにしたい意向」を示していた（日華航空協定に関する打合会（第一回）、1952年11月21日、外務省記録「各省打合会関係」第1巻、B'.5.4.0.J/C(N)1-1、外史）。当時は日台線開設の優先順位が高く、台北を経由しないバンコク線開設が、中華民国政府に対して一定の圧力になると看做していたようである。

⁵⁸ 日華航空協定に関する打合会（第1回）、1952年11月21日、外務省記録「各省打合会関係」第1巻、B'.5.4.0.J/C(N)1-1、外史。

⁵⁹ 外(42)條二1330、通発航181、1953年2月12日、「中日空運協定」、館蔵號：11-10-07-03-005、舊檔號：606.3/89002、近史所檔案館。

⁶⁰ 台秘第65号、日華航空協定に対する國府側の態度に関する件、1953年2月2日、外務省記録「日華民間航空運送協定関係一件」第1巻、B'.5.4.0.J/C(N)1、外史。

⁶¹ 台四十二院函第365号、1953年5月30日、「中日空運協定」、館蔵號：11-10-07-03-005、舊檔號：606.3/89002、近史所檔案館。

た⁶²。それは、日華平和条約第 8 条に基づく航空協定の締結をみずとも、暫定的であれ二国間の航空取極を成立させれば、中華民国政府が享受してきた特権を廃止できると判断したからであった。もちろん、日華平和条約第 8 条に基づく新たな航空協定が発効すれば、中華民国籍機だけが日台路線に就航し、日本国籍機が就航できない不平等な状態が解消されるため最も望ましかった。しかし、外務省は日本国籍機の早期就航実現という実利を優先させ、日華平和条約第 8 条に拘らず、中華民国政府の希望に沿ったのであった。

但し、外務省内では、日華航空交渉に向けて何らかの対華圧力を求める意見が根強かった。具体的には、日タイ航空協定の運航経路から台湾を除外することであった。しかし、運輸省航空局から有効性を疑問視された上、日タイ線で「台湾を経由する必要がある否か（原文ママ）は疑問であって、業界の見解はむしろ否定的に傾いている」ため、実施には至らなかった⁶³。

当時、日本航空株式会社法の成立が遅れ、旧日本航空は資金調達難で路線計画を変更せざるを得ず、更には諸外国との航空交渉の遅れが影響した結果、日本航空の国際線開設計画は縮小を余儀なくされた⁶⁴。日本航空は、1953 年度中にサンフランシスコ線、沖縄線を開設したものの、他の計画路線（台北、サンパウロ、バンコク経由

⁶² 日華航空協定に関する打合せ（第 1 回）、1953 年 2 月 16 日、外務省記録「各省打合せ関係」第 2 巻、B' 5. 4. 0. J/C(N) 1-1、外史。

⁶³ 各国との航空協定に台湾を含む運航経路が明記されていたこと、日華航空協定が成立しない限り、日本航空は台湾を経由せず運航できること、台湾が日タイ間の運航経路から外れても台湾に影響がないことから、効果が薄いと判断された（航空局奈良橋国際課長談要旨、1953 年 4 月 17 日、外務省記録「各省打合せ関係」第 2 巻、B' 5. 4. 0. J/C(N) 1-1、外史）。なお、上記文書に「業界の否定的見解」の内容は記されていない。

⁶⁴ 日本航空株式会社調査室編、前掲書、85 ページ。

ロンドンの3路線)は実現せず、1954年度中の計画路線はタイ、南米の2路線にまで後退していた⁶⁵。日本航空設立と日華航空交渉の2つの遅れが影響し、台北は計画路線にすら盛り込まれなくなっていたのである。こうした曲折を経て、日華両政府は航空交渉の開始に同意し、1953年7月27日、東京で第1回日華航空交渉に臨んだ。

五 おわりに

日華航空交渉の第1回交渉は、中華民国政府が民用航空法を施行した2か月後、日華平和条約の発効から約1年を経て実現した。交渉開始の合意に至る過程で浮き彫りになったのは、国際社会への早期復帰を目指し、国際民間航空秩序を遵守しつつ、相互主義に基づいた航空協定を締結しようとする日本と、国内事情に翻弄される中華民国政府の対照的な姿であった。

外務省は、当時の台湾に中華民国政府の国営・国有航空企業も、大手民間航空企業も存在しなかった点に配慮しながら、日華航空協定の実現を目指していた。即ち、形式上航空協定に国籍条項を存置した上で、日華平和条約第8条に基づく航空協定として発効させ、中華民国政府の対日民間航空の特権を解消することであった。

一方、中華民国政府はシカゴ条約の原加盟国として、戦後国際航空秩序に沿った制度設計と、ICAO加盟国としての相応の負担が求められる立場にあった。ところが、国内事情ゆえに会社の法的位置付けや所有権・支配権の所在が曖昧なCATに依存せざるを得ず、同社を国際線の指定航空企業から外すことは困難であった。中華民

⁶⁵ 注64に同じ。

国政府は、国内航空法の整備と CAT の所有権・支配権問題を形式的にでも解消していれば、日華平和条約の発効後、速やかに日華航空「協定」の交渉に着手できたであろう。

1950 年代の日本は、主権回復後、相次いで欧米諸国と航空協定を締結したものの、日本航空の欧州線就航は 1960 年代まで遅れ、相手国の航空機だけが日本に乗り入れる状態が続いた。また、サンフランシスコ線は開設が決定したものの、日本航空株式会社法の成立とアメリカ政府の運航許可が遅れ、1954 年 2 月に漸く就航した⁶⁶。本稿で言及した日華航空交渉に関しては、1955 年 3 月に取極が成立したものの、日本航空の日台線就航が実現したのは 1959 年 7 月のことであった。こうして、日本は相互主義に基づく航空協定・取極を実現させたが、実際に日本航空が就航するまでは更に時間を要し、形式的な相互主義の実現にとどまったのである。

(寄稿：2021 年 2 月 2 日、採用：2021 年 10 月 25 日)

⁶⁶ 日本航空株式会社調査室編、前掲書、84 ページ。

《中日空運臨時協定》延議協商之背景

—航空公司的「實質所有與實效控制」 原則之影響—*

大石 惠

(高崎經濟大學經濟學部副教授)

【摘要】

本文聚焦於《中日空運臨時協定》（1955 年），以考察中華民國與日本之間在開始協商空運協定所出現的歷史背景。由於 1945 年日本戰敗，導致在航空產業的營運受到限制，也無法與各國簽署空運協定。於是，當日本在 1952 年恢復主權之後，促使與各國洽簽空運協定。

在中華民國與日本談判時，中方最初基於互惠原則，對於空運協定採取積極態度。之後由於中方改變協商方針，雙方比原先預定時程花了更多時間才完成簽署。

一般而言，在開闢國際航空路線之際，各國都需要遵守國際規範，然而中華民國政府所指定營運國際航空路線的企業，卻未能滿足國籍條款的要求。因此，中華民國政府當時所希望簽署的，並不是需

* 筆者曾於 2019 年 11 月 16 日「當代日本研究 2019 年會」中發表〈正式協定還是臨時協定—《中日空運臨時協定》落實背景—〉，年會中承蒙評論人魏百谷教授（國立政治大學）惠賜寶貴建議，筆者得以增補修正拙作，並以此為基礎完成本論文，謹此誌謝。

要包含國際條款的空運協定，而是以換文方式簽署的協定。日本政府則以日籍航空公司可開闢日台之間航線為最優先目標，因而接受了中華民國政府的上述要求。

關鍵字：民航空運隊（CAT）、日本航空、芝加哥公約、百慕達協定、國籍條款

Background Factors of the Preliminary Negotiation Between Japan and the Republic of China Regarding the Air Service: Focusing on Ownership and the Control of Airlines^{*}

Megumi Oishi

Associate Professor, Takasaki City University of Economics

【Abstract】

This paper analyzes background factors that affected the preliminary negotiation between Japan and the Republic of China (ROC) regarding the Air Service in 1955. Due to Japan's defeat in World War II, Japan's air industry was restricted in its operations and had no bilateral agreement with other countries regarding international civil air routes. Thus, Japan aimed to negotiate bilateral agreements to open international civil air routes after the restoration of its sovereignty in 1952.

Before starting negotiations between Japan and ROC, the ROC government had shown a positive attitude toward the agreements of air services based on reciprocity. However, concluding the agreement required longer time than expected as the ROC changed their aviation policies prior to the negotiation.

^{*} This paper was first presented in Chinese as “The Complex Negotiation to Conclude Exchange of Notes between Japan and the Republic of China regarding the Air Service in 1955” at the 9th annual conference of the Taiwan Society of Japan Studies at National Chengchi University in Taipei, Taiwan, on November 16, 2019. I wish to thank Professor Pai-Ku Wei from National Chengchi University for his constructive and insightful comments.

Generally, to operate international air services, each country needed to follow international rules. ROC's international airlines at that time failed to meet them due to lacking conditions regarding the "nationality clause". Therefore, the ROC asked Japan to settle a provisional arrangement based on an exchange of diplomatic notes without the air service agreement that required the "nationality clause." As a result, Japan agreed with ROC's proposal because its priority was to open its civil air routes for Taiwan.

Keywords: Civil Air Transport (CAT), Japan Airlines, Chicago Convention, The Bermuda Agreement, nationality clause

〈参考文献〉

- 「エール・フランス一番機26日羽田着」『毎日新聞』1952年11月18日（朝刊）、7面。
 “Eru Furansu ichiban ki 26nichi Haneda chaku” [Air France First flight to Haneda arriving at 26], *Mainichi Shinbun*, November 18, 1952, Morning ed., p.7.
- 「第13回国会 衆議院会議録第51号」『官報（号外）』1952年6月7日、<https://kokkai.ndl.go.jp/minutes/api/v1/detailPDF/img/101305254X05119520607>。
 “Dai 13kai kokkai Shugiin kaigiroku dai 51go” [13th National Diet, Minutes of the proceedings in the House of Representatives, No.51], *Kanpo (Gogai) [Japanese Governmental Gazette (extra)]*, June 7, 1952.
- 「国際民間航空条約」、https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/B-S38-T2-1149_5.pdf。
 “Kokusai minkan koku joyaku” [Convention on International Civil Aviation].
- 「日本国と中華民国との間の平和条約」、[https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/A-S38\(1\)-052_1.pdf](https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/A-S38(1)-052_1.pdf)、[https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/A-S38\(1\)-052_2.pdf](https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/A-S38(1)-052_2.pdf)。
 “Nihon koku to Chukaminokoku tonon aida no Heiwajoyaku” [Treaty of Peace between Japan and the Republic of China].
- 「日本国との平和条約」、https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/B-S38-P2-795_1.pdf。
 “Nihonokoku tonon Heiwajoyaku” [Treaty of Peace with Japan].
- 生井英考『興亡の世界史 19 空の帝国アメリカの20世紀』（講談社、2006年）。
 Ikui, Eikou, *Koubou no sekaishi 19 Sora no teikoku Amerika no 20 seiki [What is Human History? 19: The Empire of the air in 20 century of America]*, Kodansha, 2006.
- ANA 総合研究所『航空産業入門（第2版）』（東洋経済新報社、2017年）。
 ANA Strategic Research Institute Co., Ltd., *Koku sangyo nyumon [Introductory of Airline Business (2nd ed.)]*, Toyo Keizai Shinpo sha, 2017.
- 大蔵省財政室編『昭和財政史—終戦から講和まで—第1巻』（東洋経済新報社、1984年）。
 Okurasho zaiseishitsu, ed., *Showa zaiseishi---Shusen kara kouwa made---dai 1 kan, [History of Public Finance in Showa era: from end of the World War 2 to the Peace Pact, Vol.1]*, Toyo Keizai Shinpo sha, 1984.
- 外務省記録「日華民間航空運送協定関係一件」（全4巻）、B'. 5. 4. 0. J/C(N)1、外務省外交史料館。
 Gaimusho kiroku, “Nikka minkan koku unsou kyotei kankei ikken” [Records of the Civil Aviation Agreement between Japan and the Republic of China](4 vols.), B'.5.4.0.J/C(N)1, Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan.
- 外務省記録「日華民間航空運送協定関係一件各省打合会関係」（全2巻）、B'. 5. 4. 0. J/C(N)1-1、外務省外交史料館。

Gaimusho kiroku, “Nikka minkan koku unsou kyotei kankei ikken kakusho uchiawasekai kankei” [Records of the Civil Aviation Agreement between Japan and the Republic of China: inter-ministerial meetings](2vols.), B’5.4.0.J/C(N)1-1, Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan.

木名瀬百代「航空企業のオーナーシップと航空協定上の指定制度の問題」『空法』第 47 号（2006 年 5 月）、5155～5180 ページ。

Kinase, Momoyo, “Koku kigyo no ohnah shippu to koku kyoutei jou no shiteiseido no mondai” [The problem of airline ownership between designated system in civil air agreement], *Kuho [Journal of Air Law]*, No.47, May 2006, pp.5155-5180.

国土交通省「我が国の航空協定締結状況一覧（2004 年 8 月 26 日現在）」、https://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/11_service/img/nikokukan.pdf。

Kokudo kotsusho, “Wagakuni no koku kyotei teiketsu joukyou ichiran (2004nen 8gatsu 26nichi genzai)” [List of Air Service Agreement with Japan (as of August 26, 2004)].

坂本昭雄『国際航空法論』（有信堂、1994 年）。

Sakamoto, Akio, *Kokusai kokuho ron [Theory of International Aviation Law]*, Yushindo, 1994.

清水麗「航空路問題をめぐる日中台関係」『地域研究』第 18 号、2000 年、157～172 ページ。

Shimizu, Urara, “Kokuro mondai wo meguru nicchutai kankei” [The Aviation Problem in China-Taiwan-Japan Relations: the Formative Process of Taiwans Substantial Relation with Japan], *Chiiki kenkyu [Area studies Tsukuba]*, No.18, 2000, pp.157-172.

高田馨里編著『航空の20世紀—航空熱・世界大戦・冷戦—』（日本経済評論社、2020 年）。

Takada, Kaori, *Koku no 20 seiki---kokunetu sekaitaisen reisen---[Aviation in 20 century: boom of air, World War, Cold War]*, Nihonkeizai hyoron-sha, 2020.

日本航空株式会社調査室編『日本航空 20 年史 1951～1971』（日本航空、1974 年）。

Nihon koku kabushiki gaisha chosashitsu, ed., *Nihonkoku 20 nen shi 1951-1971 [The 20 years history of Japan Airlines 1951-1971]*, Nihonkoku, 1974.

日本航空協会編『昭和 29 年版 航空年鑑』（日本航空協会、1954 年）。

Nihon koku kyokai, ed., *Showa 29 nenban Koku nenkan [Aviation Yearbook 1954]*, Nihon koku kyokai, 1954.

日本航空協会編『昭和 31 年版 航空年鑑』（日本航空協会、1956 年）。

Nihon koku kyokai, ed., *Showa 31 nenban Koku nenkan [Aviation Yearbook 1956]*, Nihon koku kyokai, 1956.

日本航空協会編『昭和 35 年版 航空年鑑』（日本航空協会、1960 年）。

Nihon koku kyokai, ed., *Showa 35 nenban Koku nenkan [Aviation Yearbook 1960]*, Nihon koku kyokai, 1960.

日本航空協会編『日本の航空 100 年—航空・宇宙の歩み—』（日本航空協会、2010 年）。

- Nihon koku kyokai, ed., *Nihon no koku 100 nen---koku・uchu no ayumi--- [The aviation history of Japan: progress of aviation and aerospace]*, Nihon koku kyokai, 2010.
- 藤田勝利編『新航空法講義』（信山社、2007年）。
- Fujita, Katsutoshi, ed., *Shin Kokuho kougi [New Lecture of Aviation Law]*, Shinzan-sha, 2007.
- 宮坂弘三「歴史の証言その 22 日本アジア航空の実像—その誕生を中心に—」『AIR FORUM「航空と文化」』2009年新春号。
- Miyasaka, Kozo, “Rekishi no shogen sono22 Nihon Ajia koku no jitsuzo---sono tanjo wo chusin ni---” [Testimony of history no.22 Retrace Japan Asia Airways: focusing on her start-up], *AIR FORUM: Koku to Bunka [Air Forum: Aviation and Culture]*, 2009 new year.
- 中華民國外交部檔案「中日空運協定」、館藏號：11-10-07-03-005、舊檔號：606.3/89002、中央研究院近代史研究所檔案館。
- Zhonghuaminguo waijiaobu dangan, “Zhongri kongyun xieding” [Air service agreement between the Republic of China and Japan], archival no.11-10-07-03-005, document no. 606.3/89002, Archives, Institute of Modern History, Academia Sinica.
- 中華民國外交部檔案「民航空運公司承購入兩航資產在香港法庭之涉訴」、館藏號：11-10-07-03-063、舊檔號：606.351/0001、中央研究院近代史研究所檔案館。
- Zhonghuaminguo waijiaobu dangan, “Minhang kongyun gongsi chenggou rou lianghang zichan zai Xianggang fating zhi shesu” [CATs litigation about China National Aviation Corporation and Central Air Transport Corporation in Hongkong], archival no. 11-10-07-03-063, document no. 606.351/0001, Archives, Institute of Modern History, Academia Sinica.
- 中華民國外交部檔案「民航隊業務」、館藏號：11-10-07-03-065、舊檔號：606.35/0024、中央研究院近代史研究所檔案館。
- Zhonghuaminguo waijiaobu dang'an, “Minhangdui yewu” [Operation and Management of Civil Air Transport], archival no. 11-10-07-03-065, document no. 606.35/0024, Archives, Institute of Modern History, Academia Sinica.
- 中華民國外交部檔案「國際民航組織（ICAO）會費」、館藏號：11-11-09-05-040、舊檔號：639.014/0078、中央研究院近代史研究所檔案館。
- Zhonghuaminguo waijiaobu dangan, “Guoji minhang zuzhi (ICAO) huifei” [Financial Contribution to the International Civil Aviation Organization (ICAO)], archival no. 11-11-09-05-040, document no. 639.014/0078, Archives, Institute of Modern History, Academia Sinica.
- 王立楨『復興航空創辦人陳文寬的冒險歲月』（台北：四塊玉文創、2014年）。
- Wang, Li-zhen, *Fuxing hangkong chuangbanren Chen Wen-kuan de maoxian suiye [Adventure days for Chen Wen-Kuan, founder of TransAsia Airways]*, Taipei: Siguai yuwenchuang, 2014.
- 張興民『從復員救濟到內戰軍運—戰後中國變局下的民航空運隊（1946-1949）』（台北：國史館、2013年）。
- Zhang, Xing-min, *Cong fuyuan jiuji dao neizhan junyun---zhanhou Zhongguo bianjuxia*

de Minhang kongyundui (1946-1949) [Changing business from delivering relief and rehabilitation goods to military goods in civil war: CAT in a state of emergency after World War II], Taipei: Academia Historica, 2013.

葉健青編『中華民國交通史料（三）航空史料』（台北：國史館、1991年）。

Yeh, Jian-qing ed., *Zhonghuaminguo jiaotong shiliao (3) Hangkong shiliao [Republic of China Historical Records in Communication 3: Aviation]*, Taipei: Academia Historica, 1991.

趙國材「論『兩航事件』與國際法」陳純一編『愛國學人一紀念丘宏達教授學術研討會會議實錄暨論文集』（台北：三民書局、2013年）。

Zhao, Guo-cai, “Lun ‘Lianghang shijian’ yu guojifa” [Analyzing the international law to discuss why China National Aviation Corporation and Central Air Transport Corporation abandoned the Republic of China] in Chen, Jun-yi, ed., *Aiguo xueren: jinian Qiu Hong-da jiaoshou xueshu yantaohui huiyishilu ji lunwenji [Academic Conference in commemoration of Prof. Qiu Hong-da]*, Taipei: Sanmin shuji, 2013.

劉承漢・蔡喆生合著『民用航空法論』（台北：中國交通建設學會、1954年）。

Liu, Cheng-han and Cai, Zhe-shen, *Minyong hangkongfa lun [Theory of Aviation Law]*, Taipei: Zhongguo jiaotong jianshe xuehui, 1954.

“Korean Air Lift,” *CAT Bulletin*, Vol.7 No.6, June 1954.

SCAPIN-301: COMMERCIAL AND CIVIL AVIATION 1945/11/18, <https://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/9885365>.

Thornton, Robert L, “Government and Airlines,” in Robert O. Keohane and Joseph S. Nye, Jr. ed., *Transnational Relations and World Politics* (Cambridge: Harvard University Press [5th printing], 1981).

Van Vleck, Jenifer, *Empire of the Air: Aviation and the American Ascendancy* (Cambridge: Harvard University Press, 2013).