［論　説］

岡崎嘉平太とその時代――
日中友好に尽くしたANA（全日空）社長の肖像
＝後篇＝

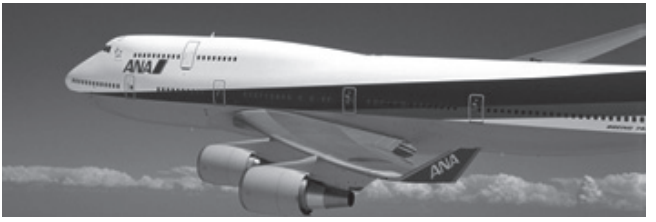
OKAZAKI Kaheita and his time ――
A portrait of the business leader who devoted himself to the friendship between Japan and China
＝The second part＝

山　口　一　輝

【おことわり】

本稿は修士論文「岡崎嘉平太とその時代―日中友好に尽くしたANA（全日空）社長の肖像―」の後半部分を修正・加筆したものである。なお、企業名や団体名等は原則として修士論文執筆当時のものである。本稿では戦後、民間航空会社の経営者という立場の経済人でありながら日中友好に尽くした岡崎嘉平太氏の戦後の功績について扱うこととしたい。なお、権利の都合で修士論文に添付した資料の一部は使用していない。

原文より引用した個所において今日では差別を助長する恐れがある表現が含まれるが、原文尊重の観点からあえてそのまま引用した。



写真上5章より、写真下ANAのジャンボジェット　（資料提供：ANA）

４章：公職追放と企業再生

戦後の岡崎嘉平太は、1952年に岡山の郷士で後に朝日新聞社長を務めた美土路昌一（みどろ・ますいち）らとともにANA（全日空）の前身会社「日本ヘリコプター輸送株式会社」の設立に携わったり、1957年に貯蓄増強中央委員会会長に就任して全国各地で“貯蓄増強”の必要性を説く講演をおこなったり、1662年に日中貿易交渉団の一員として訪中しLT貿易締結に尽力したりしたことで広く知られているようである。だが、意外なことに、敗戦直後から日本ヘリコプターの設立をするまでの間、岡崎がどのようなことをしていたかはあまり知られていないようである。

したがって、本章では――3章に引き続き――岡崎のこうした“空白部分”を解明することとしたい。

本章では、敗戦直後から岡崎嘉平太が美土路昌一らとともに日ペリ航空（ANAの前身会社）の設立に至るまでの期間を扱い、まずこの時代がどういう時代であったかを確認するために前半部分では「モラルの焦土」と化していた敗戦直後の日本の様子について、後半部分ではそのような時代のなかでの岡崎の行動について池貝鉄工再建と丸善石油（現、コスモ石油）再建を中心に、それぞれ解明したい。

１．敗戦日本とその時代

岡崎が中国上海で敗戦を迎えるなか、日本本土は、前章でみてきたように、もはや「モラルの焦土」と化していた。さらに敗戦直後の日本は、「虚脱」という漠然とした言葉で表現されるような、「敗北」による「疲労と絶望」が広がり、そしてそれらはなかなか消えることはなかった[1]。それはある意味では当然であった。なぜなら、敗戦直後の日本本土はとにかく貧しかったからだ。そして

なによりも人々は飢えていた。たとえば敗戦から数年間、東京の上野駅周辺では、空襲で家を焼失した都市部の住民たちなどが群がり、そこでは食べ物を求め、闇市が横行したり、浮浪児があふれたり、あるいは暴力事件が頻発したりするなど、もはやスラム街と化していた[2]。

このような敗戦から数年間の日本の飢餓と食糧難の要因として考えられるひとつには、敗戦間近の日本本土の不作があげられる。そして、考えられるもうひとつの要因としては、日米戦争（真珠湾奇襲）がはじまる前の時点で日本本土自体が「日本人が消費する米の 31％、砂糖の 92％、大豆の 58％、塩の 45％」を、中国、朝鮮、台湾からの輸入[3]に頼っていたことがあげられる[4]。これは、敗戦後、中国、台湾、朝鮮などのこうした事実上の日本の旧植民地地域から日本本土にこれらの食料が入って来なくなってしまったため、日本本土がますます食糧難に陥ったと推察されるからである。

いずれにせよ、こうした食糧難のなか、官僚や政治家たちはもはや多くの自国民を見捨てるしかなかった。農民たちが収穫した穀物を大量に闇市に流したからである。だが、そのような農民たちを一概に責めることはできない。たしかに農民たちが食糧を求める多くの都会人から市場価格を逸脱した利益を得ていたという面は否定し難い事実ではあろうが[5]、農民が闇市に穀物を流すのはある意味では仕方がないことでもあったからだ。なぜなら、戦争末期、戦局の悪化に伴い、国民の経済生活全般は破滅的な窮乏にまで陥っていた[6]。そして、今度は敗戦に伴い、国民生活はそれよりもさらに困窮していたからである。そしてなによりも食糧難による生活苦と敗戦により増大した国家不信や政府不信が重なったことが、こうした闇市を活発化させてしまったと推察されるからである。

そしてこのようななか、1945 年 10 月 11 日、闇市からの食糧調達を拒否していた当時東京高等学校のドイツ語教授だった亀尾英四郎[7]が栄養失調で死亡した。亀尾の死はマスコミにも取り上げられ、同年 10 月

28日付毎日新聞で「“闇を食はない”犠牲、亀尾東京高校教授の死」という見出しで報じられている。亀尾の餓死からちょうど2年後の1947年10月11日、今度は、闇米を拒否して配給の食糧だけしか食べなかった当時裁判官だった山口良忠が栄養失調で死亡した。山口の死もマスコミに取り上げられ、朝日新聞11月8日付早版などで報じられている。

こうした日本本土の食糧難は日本に帰国したばかりの岡崎自身の身にも降りかかった。岡崎自身が「（上海にいたころよりも）日本に帰ってからの方が食べ物に困ったです」と述懐するように、日本に帰国した岡崎も日本の食糧難の現実を目の当たりにしていた。岡崎は、そんな日本に帰ったころの日本の食糧難の時代をつぎのように振り返る。

日本に帰ってからの方が食べ物に困ったです。配給はくれるんですがね。子供が育ち盛りですからね。そのとき子供が4人おって、それを養わなければならない。そして私たち夫婦が居る。母は長女が嫁入りしている田舎へ疎開したまま病気になって家には居なかったが、しかし6人家族でそれを養わなければならないですからね。配給は米を1人当たり2合ぐらいくれるんです。2合だけじゃ子供は足りないですよ。僕らの食うものを分けてやらなきゃ。そうするとこっちはお腹が空く。

僕の居ない頃から庭を耕してそこへ南瓜を植えていた。そいつをまだ青いうちに食べる、お腹が空くから。私の家の門を入るまでに坂があるんですが、そこを上がるのが苦しいんですよ。体力が弱っていたんですね。そうしていると、田舎にいる友達から私が東京で困っているだろうといって米を送ってくれたりして、それでまあ死なないで済んだんです。あのときの食糧不足は相当なもんだったですよ。

困るのは塩なんです。塩が手に入らない、あれは売っていないです。そ

うすると赤茶けた塩でも手に入ると友達が送ってくれるんです。塩が足りないというのは大変ですね。砂糖ならまだ我慢できるけど、塩がないと変になってしまう。

（岡崎嘉平太刊行会編『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい、平成 4 年、243-244 頁。）

敗戦直後の日本の「モラルの焦土」や「虚脱」は、こうした飢餓や食糧難ばかりでなく、国家不信や政治不信ももうひとつの原因であった。戦時中、多くの日本国民たちは「大東亜共栄圏」や「八紘一宇」の幻影からはじまり「欲しがりません勝つまでは」「贅沢は敵だ！」「突撃精神」「大和魂」に至るまで国家から教え込まれた今でこそもはや洗脳的・扇動的としか思えないようなスローガンに内面的に服従させられ、ある者は兵士として戦地に赴き、そしてまたある者は工場に動員された。多くの学生たちも学徒出陣や学徒労働動員によって戦争に動員させられた。そしてそこで彼らが目にした光景は、精神主義の「虚構」であった。これまで再三指摘してきたように、日本は敗戦を迎えるよりも前から既に「モラルの焦土」と化していたのである[8]。当時女学生だった武田清子もこうした光景を目の当たりにしたそのひとりであった。のちに武田は戦時中から既に「モラルの焦土」と化していた勤務先の工場の様子をつぎのように振り返っている。

当時の生活を考える時、全ては「嘘」に貫かれていた。毎日の新聞に日本の勝利を人々に印象付けようとする報道が出続けていても、工場の現場に働く人たちは、「こんなことで勝てたらえらいもんだ」と仲間同士では常に話しあっていた。日本の飛行機の骨をつくっている自分たちの鋳型工場から生産高がどのように正式に報告されていようとも、それらの製品の中にどんなに不良品が多いかということを最もよく知っているのは、現場で

働くこれらの人たちである。そしてそうした不良品の原因が、当時の日本の窮迫によるだけではなくて、上役による材料の横流しや、いろいろな嘘によっていることを知っているのも彼らであった。自分たちもまた職階が可能にさせる程度に応じての横流しをすることが当然とされる世界であった。しかも毎日朝会を持ち、必勝の決意にもえた顔で上役から訓辞が行われ、それを真面目な顔をしてきき現場に向かう生活がくりかえされていた。

（武田清子「向上にみた嘘と貝殻人間像」『芽』1953年8月号、40頁。）

敗戦から間もない日本は、このように岡崎はじめ多くの人びとが食糧難に直面し、さらに「モラルの焦土」と化していた。そしてこうした「モラルの焦土」と化しておりさらに餓えた貧しい敗戦国だった日本の再建を推し進めることになったのが占領軍の中心的存在だったアメリカであった。アメリカはまずは人道的な観点から飢えに苦しむ日本にたいして小麦の援助などの食糧支援をおこなった。それからつぎにアメリカは敗戦国日本にたいして武装解除をはじめとした諸政策に留まらず、軍国主義の「国体」を解体するような政治的変革を強く求めた。アメリカは戦勝国として敗戦国である日本の「上からの民主化」を要求した。この「上からの民主化」を実現するために、占領軍は天皇を利用しながら民主化を推し進めるという「＜象徴天皇制＞と＜民主主義＞の「二重政体」」である「（象徴）天皇制民主主義」の道を模索した。

この時代、論壇では「天皇」に関する議論が盛んにおこなわれていた。なかでも代表的なのが当時創刊されたばかりの岩波書店の総合雑誌『世界』で展開された津田左右吉[9]と丸山眞男[10]による議論である。ちなみに『世界』は、田中角栄と周恩来とが日中共同声明に調印してから間もない1972年12月に刊行された『世界』1973年1月号に岡崎嘉平太の「外交と道義―「日中正常化」後を考える―」と題した論考を掲載した総合雑誌でもある。その『世界』の創

刊号は、1945 年 12 月に岩波書店から『世界』1946 年 1 月号として創刊された。創刊号は岩波茂雄やオールドリベラリスト[11]と称される、安倍能成、美濃部達吉、和辻哲郎、大内兵衛や、後にノーベル賞を受賞した湯川秀樹や、旧制学習院高等科出身の志賀直哉、武者小路実篤など、錚々たる人々が名を連ねた。小熊英二によると『世界』1 号が創刊された当時は、マルクス主義系の急進的な雑誌が多かった時代を考慮すれば「穏便かつ教養主義的なもので、「金ボタンのような急進的な雑誌」「保守党左派の雑誌」といったような形容」をされていたようである（小熊英二『＜民主＞と＜愛国＞』新曜社、2002 年、197 頁）。このような所謂オールドリベラリストたちが論壇の中心であった『世界』1946 年 5 月号に、当時はまだ無名の若手学者であった丸山眞男「超国家主義の論理と心理」が巻頭を飾った。丸山のこの論文は、都築勉が「『世界』1946 年 4 月号のために執筆された津田左右吉の「建国の事情と万世一系の思想」の見解[12]に対して、続く 5 月号に掲載され、そもそも原稿を依頼しに行った吉野自身もまったく予期しなかったような対抗的影響力を発揮した丸山眞男の「超国家主義の論理と心理」がそれであった（都築勉『戦後日本の知識人－丸山眞男とその時代－』世織書房、1995 年、124-125 頁。）と指摘するように、「＜象徴天皇制＞と＜民主主義＞の「二重政体」」である「天皇制民主主義」を肯定する津田の議論と天皇制による「無責任な体系」を批判する丸山の論文のそれとはまさに対峙する内容であった。

また、憲法改正論議に関連して「天皇裕仁退任論」も活発化していた。当時東京大学総長だった「自由主義者でキリスト教教育者」として知られる南原繁が「天皇制自体には好意的であったものの、道義的観点から裕仁退任を主張[13]」するなど、政治的・イデオロギー的に様々な立場から天皇退位を支持する発言がなされるようになっていた。

だが、占領軍は占領統治として天皇制を利用する目的で、東京裁判で天皇に

戦争責任を問わないために日米共同で画策した。先述した東京大学総長だった南原繁をはじめとした一部の知識人や政治家などが「天皇退位の陰謀論」を展開しているなかで、保守のエリートはGHQと協働して、天皇を「人間」へと変身させるために「天皇は臣民と同じレベルに降り立ち、貧しく、空腹を抱え、悲惨な境遇にある人々と親しく交わる」べく、大々的な宣伝活動に乗り出した。この歴訪は「大衆と天皇の意思疎通を重んじる天皇制」のはじまりをしるすものであり、これ以降、“天皇”はいわゆる“著名人”へと変身したのである[14]。そして、1947年に制定された新憲法によって、これまで天皇の「臣民」だった日本人は象徴天皇制のもとの「市民」となり、ここに＜象徴天皇制＞と＜民主主義＞とが融合した「天皇制民主主義」が確立されていったかのように見えた。だが、本質は、ジョン・ダワーが述べるように「新憲法の下で日本人は理屈の上では市民となり、もはや天皇の「臣民」などではなくなった。しかし実際には、日本国民はいぜんとして占領軍当局の臣民であった[15]」。たしかに、敗戦直後の日本は、多くの市民が飢餓や食糧難に苦しむなか、占領軍主体での「上からの民主化」が進み、日本の統治構造は「（象徴）天皇制民主主義」へと変容していった。だが、その本質は、占領軍当局が許容する範囲内での「限られた民主化」でしかなかった。「日本国民はいぜんとして占領軍当局の臣民」であり、民主主義の根幹にかかわる「表現の自由」でさえも「連合軍最高司令部指令66号（SCAPIN-66）[16]」に基づく新聞や出版物の検閲制度によって事実上制限されていた。

占領軍当局統治下の当時の日本では、航空においても厳しく制限されていた。1945年11月に発令された「連合軍最高司令部指令301号（SCAPIN-301）」によって日本人の手による航空は民間航空も含めてすべて禁止されていた。言い換えれば、日本人の手による航空機の製造から整備・操縦に至るまで、航空に関わる全てのことが占領軍の対日占領方針によって禁止されていた。そして、

こうした現状に不満を抱きながらも、いつか日本人の手でもう一度大空を飛びたいという夢を持ち続けながら働いていたのが、美土路昌一や中野勝義、鳥居清次、福本柳一を中心としたのちに岡崎嘉平太とともにANA（全日空）の前身会社「日本ヘリコプター」を設立するメンバーたちや、戦前に日本航空輸送研究所を開設して定期航空輸送の運航をおこなったことがある井上長一を中心としたのちに極東航空を設立するメンバーたち[17]、立川飛行機（現、立飛ホールディングス）の操縦士だった青木春男を中心としたのちに藤田航空[18]（創業当初の社名は「青木航空」）を創業したメンバーたち、などをはじめとする多くの航空関係者や元航空関係者たちであった。

当時航空行政に携わっていた一部の官僚たちも日本人による航空の再開を密かに待ち望んでいた。のちに日本航空創立とともに専務に就任し、日本航空を、日本を代表するグローバルエアラインのひとつ[19]にまで成長させることとなる松尾静磨もそのひとりであった。松尾は当時、上司の公職追放に伴い、航空保安部の部長を務めていた。松尾は、GHQの航空禁止指令により日本人による航空が禁止されるなかで、逓信省電波局の付属機関として日本にあるアメリカ空軍（USAF：United States Air Force）のための航空保安施設を保守管理する「航空保安部」が設置されたさい、「将来、民間航空を再開するためのステップとなる」と期待感を抱いた。そして、松尾は、「課長には原則として技術者を充て、事務担当者にもエンジン、機械、無線などの専門家を採用」したり、「元民間パイロット２人を強引に事務職に登用」するなど、「航空局の技術者をできる限り残すような人事」をおこなっていた[20]。松尾はこのように将来の日本人の手による航空再開を密かに待ち望み、そして水面下でそれを推し進めていた。

そんな松尾は、ある日、マッカーサーの副官から「とんでもない利権先取り」の話をされ、驚いたことがあったようだ。

松尾はある日、マッカーサーの副官で元帥専用機のキャプテン（機長）でも

あったストーリー空軍少佐からGHQ本部への緊急呼び出しを受けた。そのさい、ストーリー空軍少佐は松尾につぎのように言ったという。

「君には前に話したように、日本の再独立の時期は刻一刻と近づいている。そこで、私は日本で航空会社をつくりたい。機材その他は、私が米国から持ってくるパイロットや技術者も連れてくる。私が社長になるから、お前が副社長になれ。営業などの部長クラスは、全部、日本人を使う。イエスかノーか」

ストーリーからのこの話に松尾は「予想外」だと驚いたようである。この当時「国内路線を飛んでいた外国の航空会社が占領終了後も権益を維持しようと画策しているという噂が広がっていた」ようである。そうしたなか「最高司令官の副官までが権益を横取りしようと考えている」ことが判明した。松尾はストーリーの機嫌を損ねないために「検討させていただきます」とあいまいな返事をしたようではあるが、結局、この話は朝鮮戦争勃発に伴い、日本の航空禁止令が解除になったこともあり、「立ち消えとなった」ようである[21]。

２．公職追放と企業再生

岡崎は、戦中、３章で先述したように、華興商業銀行理事（中国上海）、大東亜省参事官（東京）、在上海日本大使館参事官（上海）として主に中国上海で働き、上海日本大使館事務所参事官として働いているなか上海で日本の敗戦を迎えた。それから岡崎は、敗戦後しばらくは中国上海に留まり、そこで敗戦処理の事務仕事をおこなった。

その後、岡崎は、敗戦の翌年、上海から日本に引き上げた。帰国したばかりの日本での暮らしはとにかく食べるものに困って大変だった。先述したように、岡崎が帰国したばかりの敗戦直後の日本は、こうした飢餓や食糧難に国家不信や政治不信が重なり、すでに「モラルの焦土」と化していた。こうしたなか占領軍の中心的存在だったアメリカは「日本の民主化」と「軍国主義の国体の解

体」を要求した。戦勝国アメリカが餓えた貧しい敗戦国の再建を推し進めるなか、しばらくして、岡崎は公職追放の指定を受けることとなった。公職追放は、文字通り、公職からの追放を意味し、公職追放でいわれる“公職”は「国会の議員、官庁の職員、地方公共団体の職員及び議会の議員並びに特定の会社、協会、報道機関その他の団体の特定の職員の職等」の公（おおやけ）の職を意味していた[22]。そのため、岡崎は、公職追放後は、公職追放の追放対象に該当する「特定の会社」以外の会社で働き、経済人として活躍していく道を選んだ。

以下、岡崎が経済人として会社の再建につとめた池貝鉄工（現、池貝）社長時代と丸善石油（現、コスモ石油）社長時代を中心に、当時の日本社会の変容や次章につながる航空行政の変容、仁科芳雄が社長を務める科学研究所の再建や日本放電加工研究所（ジャパックス）の設立や次章とつながるANA（全日空）の前身会社日本ヘリコプター輸送の創業などへの岡崎の関与、などを含めて考察したい。

【２－１：敗戦と公職追放】

1945年8月15日正午、「終戦の詔書」（玉音放送）が放送され、日本の敗戦が伝えられ、岡崎は上海で敗戦を迎えた。ここに日中戦争を含むアジア太平洋戦争が終結した。岡崎が上海の日本大使館事務所で敗戦の事務処理にあたるなか、8月23日、岡崎の身分は勅令第491号により外務省に移管されていた。なお、岡崎の敗戦と敗戦後の上海での敗戦事務処理については3章で述べたとおりである。

岡崎は敗戦の翌年の4月23日、岡崎は上海を出港し、同年5月3日、東京に帰着した[23]。

日本国憲法が公布された日から5日後の1946年11月8日、公職追放の基準の要綱が発表された[24]。だが、占領軍当局による公職追放はこれに留まらず、

さらに翌（1947）年1月4日に公職追放令が改正（「昭和22年勅令第1号公職に関する就業禁止、退官・退職等に関する勅令」）されて追放範囲が拡大されると、戦時中に華興商業銀行常務理事や大東亜省参事官や在上海日本大使館事務所参事官として公職に務めていた岡崎も公職追放の対象となる可能性が浮上した。そんななか岡崎は、同年10月30日に「10月25日付　公職追放仮指定書」を受領した[25]。それからおよそ一カ月後の11月30日、ついに岡崎の公職追放が決定してしまった[26]。そしてさらにそれから数日後の12月22日、岡崎嘉平太公職追放の旨が官報に登載された[27]。なお、同官報での岡崎の肩書は「元華興商業銀行常務理事」であった[28]。岡崎の公職追放は、このような過程を経て、確定した。ちなみに、公職追放令改正後には、伊藤忠商事の基礎を築いた二代目伊藤忠兵衛（1947年9月追放、1950年追放解除。）や、第2次近衛内閣で商工大臣を務めた小林一三[29]（1947年に追放、1951年追放解除。）、東條内閣で運輸通信大臣を務めた五島慶太[30]（1947年公職追放、1951年追放解除。）、なども公職追放されている。

こうして公職追放の指定を受けた岡崎ではあるが、日本に帰国してからの岡崎は、結果的に中国へ引き渡されることはなかったものの、当時の心境としては経済戦犯として逮捕され上海に引き渡されてしまうのではないかと危惧していたようである。これは、3章「華興商業銀行」の項目で考察してきたように、華興商業銀行は特に「日本軍の軍票に代わって、民衆からも信用されるような銀行券（華興券）を発行すること」を目的のひとつとして設立された銀行であるため、岡崎がこうした業務をおこなっていた華興商業銀行の理事を務めていたことで「経済戦犯」に該当するかもしれないと感じたためだと推察される。

岡崎は、そんな当時を、著書『私の記録』のなかでつぎのように述懐している。

日本に帰還した後、中国の新聞に上海経済犯の日本人の名前が掲載され

ているという報道が伝えられていた。…その第１名に岡崎の名が挙がっているというので、友人、知人が心配してくれだした。そこへまた、中国政府から、それらの経済戦犯を逮捕して中国へ連行する指令を受けてやって来たという日本人が現れて、…、今マッカーサー司令部に許可の申請をしているので、許可が下りしだい、上海へ引致する、と触れ回っていたらしく、自然私には聞こえてきた。私はそんなことになるかも知れぬと思って、牢の中で底屈凌ぎに読む本、それも沢山は持って行けないから、読んでも読んでよく理解できないような難解な本をと考えて、高畠泰之の資本論[31]数冊と洗面道具一揃を手提鞄に入れて、常時玄関脇に置き、逮捕に来たらこれを１つ持って出掛けよう、いい機会だ、中国の牢の中で資本論をマスターしてやろう、と準備してその日を待っていた。こうして１月、２月を過ごしたが、私のところへはやって来ないで、他の戦犯指定（？）の者を訪問して、金銭を要求しているという噂が伝わって来た。私は、さてはにせ者かな、と思っていると、…、私のところは遂には来なかった。そのせいで、私は未だに資本論がよく理解できないでいる。

この件では日本人で中国へ引っ張られる者は遂に１人も出なかった。

（岡崎嘉平太『私の記録』73 頁。）

また、別のところで岡崎は「中国に行って仕事をしていたのは戦争に加担した」という口実で公職追放されたことにかんしては「いささか不満だった」と口にする。そして岡崎は、自身が公職追放されたことにかんして、つぎのように述懐している。

間もなく今度の戦争に加担したのは追放しろということになって、主だった人は追放になったんです。

その際、国内で職を持っている人を追放すると、経済運営面で大きな支障が来るからということで、海外に出ていた者をなるべく多く追放したんです。元々日本で仕事をしていなかった人たちだから、それの首を切っても日本の経済運営には関係がない、ということだったんでしょう。

そういう処置にはいささか僕は不満だったんです。海外、殊に中国に行って仕事をしていたのは戦争に加担したものだという口実で追放したけど、僕ら一番中国のためを思って努力したのはあのときなんです。むしろ、軍或いは上司に反対しながら、中国の利益を思って努力した。内地の方が中国搾取を応援している者が多かったし、軍を応援もしていた。僕らは軍から殺されるかも知れない危険を冒してまで、中国の利益を考えて議論して来たんです。だから、そのときのそういう追放の仕方は不満だったな。

（『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい、1993年、241-242頁。）

岡崎のこのような主張は、岡崎が中国で本当に中国人のために「軍或いは上司に反対しながら、中国の利益を思って努力した」ということが事実であるのか、あるいは後付けによる弁明・釈明であるのか、を含めて、じっさいのところ、わからない。なぜなら岡崎は、3章で考察してきたように、たしかに中国人や中国文化に敬意を払い、中国人のことを思った取り組みも少なからずおこなってきた実績がある。そして、これらは、3章で考察したように、疑いのない事実である。だが、その反面、岡崎は戦時中の中国上海で、3章でみてきた金の受け渡しをはじめとする一連の行動など、見方によっては日本の国益になるようなことも少なからずおこなってきたと思われることもしてきたのもまたもうひとつの事実だからである。

【２－２：池貝鉄工の再建】

公職追放によって一民間人となった岡崎は、浪人時代を経て[32]、以降、経済人として活躍する道を歩むこととなった。そんな岡崎が公職追放されたころの当時の敗戦から間もない日本は、先述したように、とにかく貧しかった。そしてなによりも人々は飢えていた。「敗北」による「疲労と絶望」、飢餓、食糧難、闇市、政治不信、国家不信。こうした「虚脱」ムードの敗戦国のなかで、日本の敗戦からの復興を夢見、戦後復興のために日本経済を立て直そうと立ち上がった経営者や経済人、財界人たちがいた。

1946 年 4 月 30 日、秩父セメント（現、太平洋セメント）常務だった諸井貫一と重要産業協議会事務局長だった郷司浩平が中心となって、東京丸の内に経済同友会[33]が設立された。

それから数か月後の 1946 年 8 月 16 日、「日本経済の再建・復興を目的」とした経済団体連合会（略称:「経団連」。以降、略して「経団連」と記すこともある。）が設立された。さらに経団連設立からおよそ 2 年後の 1948 年 4 月 12 日に「適正な労使関係の確立を目的」とした日本経営者団体連盟（略称：「日経連」。以降、略して「日経連」と記すこともある。）が設立された[34]。なお、岡崎は ANA（全日空）の前身会社「日本ヘリコプター」を設立するよりも少し前の 1952 年 4 月 11 日より日経連の常任理事に就任している[35]。

岡崎は、公職追放が官報に記載されてから間もない 1948 年 3 月 1 日、仁科芳雄が社長を務める理化学研究所を継承するかたちで発足した株式会社科学研究所に、同年 5 月 10 日より 8 月 31 日までの 3 か月間、専務取締役として務めることとなった。なお、原子物理学の研究者として知られる仁科は、岡崎と同じ岡山県出身の岡山中学（現、岡山朝日高校）卒業生で、岡崎からみて岡山中学（現、岡山朝日高校）の先輩にあたる[36]。

岡崎は、のちに、「これからの技術開発について必要なもの」と仁科が社長を

務めていた科学研究所に務めることとなった理由について、つぎのように述べている。

> 日本は人口が多いが、国土が狭いから地下資源にも制限がある。…資源がない日本は、頭脳資源を開発する以外ないと思うんですが、それには金が要るんですよ。岡山県から出た仁科博士が原子力の勉強をされて日本に帰って、昭和23年に科学研究所という株式会社を作ってやっておられた。…仁科博士は中学の5～6年先輩なんですが、仁科博士の友人で私の知っている人が、私が池貝鉄工の改革をやったっていうので「岡崎、仁科君の所へ行って立て直してやってくれ」と言うので行ったんですよ。それで3か月足らずそこに行って金融の面倒をみて、それからあそこを辞めたんですが、ああいうものにもう少し金を出してやらなきゃあね、発明はなかなか出来ないですよ。
>
> だから岡山で、そういう基金にみんなから寄付させて、一定の研究資金を集めて大学から研究所を作ったらいいと思う。
>
> （『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい、1992年、275-276頁。）

翌（1949）年4月4日に株式会社村田商会の取締役社長に就任した岡崎は、1951年12月25日まで同社取締役社長をつとめた。それから岡崎は株式会社池貝繊工所（現、池貝[37]）顧問（1949年6月10日～同年8月19日まで）や日本エアコンジショナース株式会社取締役（～1955年2月22日）など、いくつかの企業の重役に就任することとなった。

以下、岡崎の池貝再建と池貝社長時代について考察していくが、ここでの議論・考察においては、特定銀行と主要取引をしたり特定銀行から役員を受け入れたりしながら経営をおこなうことで資金調達において安定性を発揮することから、

メインバンク制を採用する企業が多いという立場を前提としている。こう述べると、当然、のちに扱うANA（全日空）の前身会社の創業において、美土路や岡崎はメインバンク制を採用しなかったという指摘があり得る。だが、これは美土路や岡崎がANA（全日空）の経営において「独立性」を重視し、大手の銀行や企業に支配されることを危惧したため、少数の大手企業や大手銀行からまとまった出資を募るのではなくあえて多くの企業や個人から出資を募ったためであり、極めて例外的な事例である[38]。以上を前提としたうえで、以下、岡崎の池貝再建と池貝社長時代について考察したい。

岡崎が6月10日より顧問として務めた池貝繊工所は、1889年に池貝庄太郎が東京に創設した池貝工場を母体として1906年に合資会社池貝鉄工所として設立され、その後敗戦までは政府などを顧客とした戦争遂行のための軍事機械の試作をおこなう事業で収益を上げていた鉄工所であった。それにもかかわらず岡崎が役員に就任当時の池貝繊工所はこうした事業・収益構造からなかなか脱却できずにいたため敗戦とともに大幅な受注減による経営難に陥っていた。そのため岡崎が顧問にして就任してからわずか4日後の6月14日、企業再建整備法の適用を受けた新会社「池貝鉄工株式会社」の設立に伴い、清算会社に移行した。そして企業再建整備法の適用を受けて池貝繊工所から新会社の池貝鉄工に移行してからおよそ2カ月後の8月19日、岡崎は池貝鉄工の取締役社長に就任した。そして岡崎は、以降、1957年5月29日までの間、社長として池貝鉄工の再建につとめることとなった[39]。

岡崎が池貝鉄工の再建を引き受けたのは、端的にいえば、かつて日本銀行勤務時代の上司で岡崎が池貝鉄工再建を引き受けた当時日本銀行総裁だった一萬田尚登に頼まれたからであった。したがって、岡崎が池貝鉄工の再建を引き受けた経緯をみてみると、そこには日本銀行勤務時代からの人脈が介在していたという見方もできる。敗戦までに日本銀行や華興商業銀行、大東亜省参事官や

在上海日本大使館事務所参事官、その他多くの公的委員などを歴任していた岡崎は、敗戦までにすでに日銀関係者や多くの日中の政界・経済界の人々と交友関係を築いていた。戦後間もなく岡崎が池貝鉄工の再建を任されたのも、こうした人脈による縁がきっかけであった。大正15年に岡崎が日銀の小樽支店から本店に移ってから間もない1927年に昭和金融恐慌[40]が起こると、岡崎は文書局から市中銀行への融資業務の担当に移った。そのときの主任が一萬田尚登であり、岡崎は一萬田のアシスタントをすることとなった[41]。こうした縁から、敗戦後間もなくして日銀総裁になった一萬田が岡崎に池貝鉄工（現、池貝）の再建を依頼し、岡崎は2か月程池貝鉄工を調査し、池貝鉄工再建の再建案を提出した。その後、岡崎の池貝鉄工再建案をみた池貝鉄工のメインバンクであった日本興業銀行が池貝鉄工の再建案を提出した岡崎が池貝鉄工の再建をやらないならばこれ以上の出資をしないといってきたため、一萬田の依頼で岡崎が池貝鉄工の再建にあたることとなった[42]。

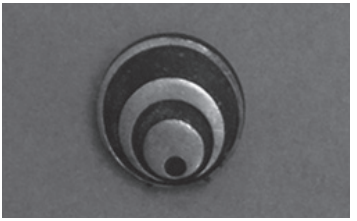
だが岡崎は、「池貝鉄工の再建については、機械を造ることは僕は全然知らないからと、最初お断りしたんです[43]」と回顧しているように、当初は池貝鉄工の社長就任には消極的であったようである。

当時の池貝鉄工の状況を簡単にみてみると、敗戦までの池貝鉄工[44]は「軍が必要とする機械を試作するから、政府の金が沢山入って来ていた」。だが、日本が「戦争に負けてからは注文がないから経営が悪くなった」。「それに加えて組合が強い所だから誰も行き手が無い」状況であった[45]。そのため、受注が減少しさらに収益も減少した企業を再建するための経営策のひとつとして、人員の適正化、すなわち「痛みを伴う」人員整理、リストラを必要としていた。しかし、当時の池貝鉄工は、敗戦と事実上の戦争終結に伴う受注減であったにもかかわらず組合が強い会社であったため、本来、人員の適正化、すなわち「痛みを伴う」人員削減が必要であったにもかかわらず、当時の経営者はそれをできずにいた。

そして、こうした「痛みを伴う」人員整理が必要でありながら組合が強すぎるためにそれができないような会社だと容易に想像できるような当時の池貝鉄工は、誰もが経営を引き受けたくない状況であった。

岡崎は、当時の池貝鉄工の社風をつぎのように振り返る。

> 池貝鉄工を始められた池貝庄太郎さんは非常な熟練工で、目分量でやって精度の非常に高いものを造ったので有名なんですが、やはり職工だった人が社長までやったんだから、ちょっときついんですな。池貝鉄工に行ってみても、班長なんかが自分の部下を叱っているのを見ると激しい叱り方をしてますよ。そういうことで組合も強いんです。僕が行ったときも銀行の回し者は帰れなんて言われました。
>
> （『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい、1992 年、256-257 頁。）



岡崎氏が社長を務めていた頃の池貝鉄工（現、池貝）の社ピン
（岡崎嘉平太記念館所有）※ 2014 著者撮影

そのような状況のなか、池貝鉄工の「痛みを伴う」再建は岡崎に託された。

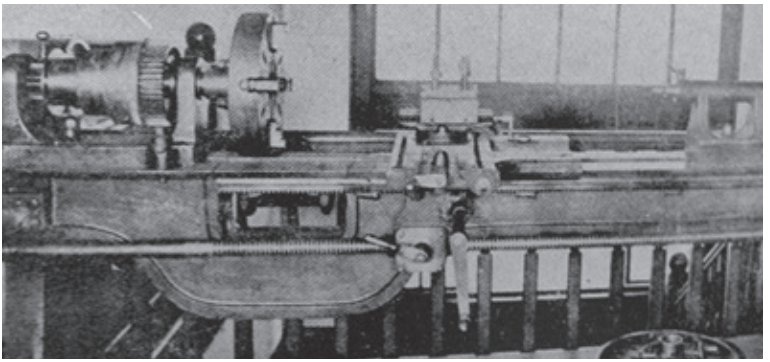
1949 年 11 月 16 日、岡崎は、池貝鉄工の再建のために、とうとう「痛みを伴う」人員整理の団体交渉をおこなった。だが、同年 12 月 11 日、「最後の団交」は決裂した[46]。

岡崎は当時を「最後の団交は、どうしてもある時期までに何人か人員を減らさなければならない。…総務部長は、解雇通知を発送する用意をしていつでも郵便局に持って行けるようにしておいて、交渉の会場の外におるようにさせていました。組合が承認しなくても、会社が生きていくためには解雇せざるを得

ない。会場の中に居てドアを閉めたら出られない。ドアの外に居て僕が宣言したらすぐに自動車で郵便局に持って行けといっておいた[47]」と振り返る。

同日、個人あて解雇通知が発送された[48]。ここに、「痛みを伴う」人員整理が完了した。そして、池貝鉄工は再建の第一歩を踏み出した。

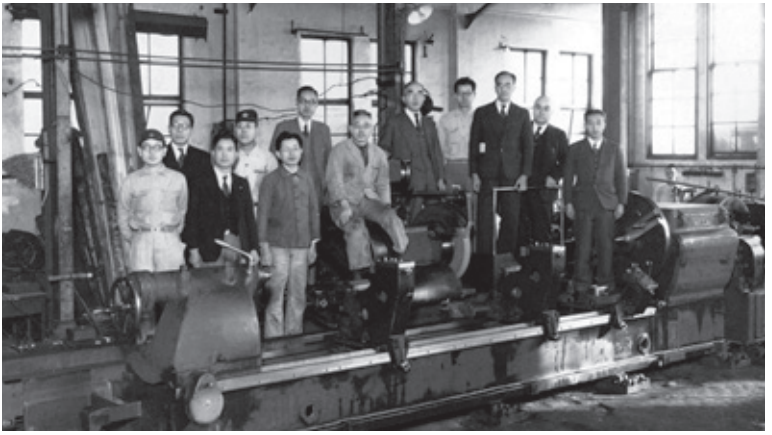
第一次世界大戦当時の池貝鉄工所【池貝】



明治22年制第一号池貝旋盤【池貝】

※【池貝】は『池貝喜四郎随想録』より。
（資料協力：平野浩学習院大学教授）

このように池貝の再建につとめてきた岡崎であるが、池貝社長時代の岡崎は、社長ひとり贅沢をするのではなく、社員と一緒に苦しむ「質素な経営者」として池貝の再建につとめていたようである。そのエピソードのひとつが電車通勤である。



池貝鉄工三田工場（出典：『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい。岡崎嘉平太記念館資料提供）

池貝鉄工川口工場の職員旅行にて（出典：『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい。岡崎嘉平太記念館資料提供）

岡崎が池貝の社長時代、池貝には古い自動車が1台あった。だが、岡崎は通勤のさい、その自動車に乗らずに電車を使っていた。そして、岡崎が電車で自宅から池貝本社まで通勤するのと同様に、のちに経団連会長となる当時、石川島播磨重工業の前身会社の社長だった土光敏夫も自宅から会社まで電車通勤をしていた。岡崎はある日の電車通勤のさいに土光に会ったことがあった。岡崎は、出身が同じ岡山県であることから土光のことを「前から知っていた」。そのため、そのとき、岡崎が土光に「土光さんも乗っているんだな」と話しかけたら、土光は「そうだよ」と岡崎に返事したという出来事があったようである。

（『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい、1992年、260頁。）

ここで土光敏夫について簡単に紹介すると、土光は、岡山県御野郡大野村（現、岡山市北区）に生まれ、石川島播磨重工業とその前身会社の社長などを歴任したのち、東京芝浦電気（現、東芝）の社長に、その後、会長に就任した。そして1974年に経団連第4代会長に就任し、同職を2期6年務めた。それから、経団連会長退任後、鈴木善幸内閣のときの1981年に第二次臨時行政調査会会長に就任した（「土光臨調」）。なお土光は日本経済新聞の朝刊文化面の連載コラム「私の履歴書」でも取り上げられており、『私の履歴書（第20巻）』（日本経済新聞社、1986年、「土光敏夫」箇所。）、土光敏夫『私の履歴書』（日本経済新聞社、1983年。）、および、土光敏夫『人間の記録 第190巻 土光敏夫　―私の履歴書―』（日本図書センター、2012年。）などで、経歴などの詳細などを確認することができる。

話を岡崎が池貝社長時代に電車通勤していたことに戻すと、こうしたことに関して岡崎は『岡崎嘉平太伝』のなかでつぎのように述懐している。

池貝には、行ったときに古い自動車が 1 台ありました。私は家が大森で、池貝本社は三田なんです。…それで電車通勤をしたんです。しかし、電車に乗って非常に良かったのは土光敏夫さんに会うんです。…大いに利益があったですよ。

一台しかない車を社長が近い所から通うのに使っていると、いい気持ちのする者はいないですよ。僕が電車で通勤するのは当然だと思ってました。従業員には節約をしろと言って、社長が贅沢をしていたら皆言うことを聞いてくれないですよ。皆一緒に苦しまなけりゃ。…貧しくて 1 円の借金を惜しまなければならないときに、社長だけが近い距離を自動車で往復していたら、それだけでも社長は勝手なことをするという気持ちが出て来て、団交なんて旨くいかないですよ。自ら実行しなきゃいかんです。

（『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい、1992 年、259-261 頁。）

以上みてきたように、池貝社長時代の岡崎は、岡崎の郷士でもある土光敏夫と同時代に、土光敏夫のように電車通勤するなど、質素な生活を送っていた「質素な経営者」だったようである。だが、上記の岡崎の述懐などから、見方によっては岡崎が電車通勤をした理由は、岡崎の価値観や人間観から「質素な経営者」だったのだというよりも、むしろ社内対策や組合対策で「質素な経営者」像を演出する必要があったため「質素な経営者」になった、あるいはそういう振る舞いをした、のだという主張もあり得る。また一方で、これまで岡崎自身が信条としてきた「信は縦糸 愛は横糸 織り成せ人の世を美しく」あるいは「相手の身になって考える―人間の最高で最低のモラル―」という岡崎が持つ「価値観」や「人間観」からこうした「質素な経営者」になったという見方もできるだろう。

池貝社長時代の岡崎が自身の持つ価値観や人間観から「質素な経営者」になったのか、あるいは社内や組合対策の目的のために「質素な経営者」を演じて

いただけだったのかという議論の真相はここではわからない。ただ、事実としていえるのは岡崎の持つ「人間観」が岡崎を「質素な経営者」にさせた、あるいは「質素な経営者」を演じさせた、ということである。そして、重要なことは当時の岡崎がこうした「人間観」を持っていたということである。それからこれは、先述した土光敏夫にも共通していえる。この時代、先述したように敗戦までは大日本帝国の君主であり絶対的な主権者[49]であった“天皇”でさえ、「臣民と同じレベルに降り立ち、貧しく、空腹を抱え、悲惨な境遇にある人々と親しく交わる」という国民と苦楽を共にする“著名人”へと変化し、こうした「日本国民統合の象徴」となっていた。したがって、この時代においては、こうした「人間観」や「価値観」が求められ、そして日本人のリーダーたちはこうした「人間観を持つこと」やそれを演出することが重要であると考えたのではなかろうか。

なお、こうした「人間観」であるかどうかはともかく、「人間観を持つこと」の重要性は、パナソニック（旧、松下電器産業）の創業者として知られる松下幸之助も説いていており、松下はつぎのようなことを言っている。

> 経営は人間が行うものである。経営の衝にあたる経営者自身も人間であるし、従業員も人間、顧客やあらゆる関係先もすべて人間である。つまり、経営というものは、人間が相寄って、人間の幸せのために行う活動だと言える。
>
> したがって、その経営を適切に行っていくためには、人間とはいかなるものか、どういう特質を持っているのかということを正しく把握しなくてはならない。いいかえれば、人間観というものを持たなくてはならないということである。だから、正しい経営理念というものはそういう人間観に立脚したものではならないといえる。
>
> （松下幸之助『実践経営哲学』PHP研究所、1978年、19頁。）

【２－３：GHQ の対日占領政策の変化と岡崎の公職追放解除】

公職追放された岡崎が一民間人・経済人として池貝鉄工の再建に取り組んでいるなか、敗戦国日本の政治は依然として占領軍 GHQ[50] がその実権を握っていた。重要なので再度指摘するが、敗戦から間もない GHQ 占領下の日本はジョン・ダワーが『敗北を抱きしめて』のなかで述べるように「1947 年に施行された新憲法の下で日本人は理屈の上では市民となり、もはや天皇の「臣民」などではなくなっていた。しかし実際には、日本国民はいぜんとして占領軍当局の臣民であった[51]」。そして、ダワーが述べるそれにくわえて、このように占領軍 GHQ が日本政治の実権を事実上握るなかで、「占領軍当局の臣民」でしかない日本国民は、占領軍当局が定める新たな枠組みのなかで、敗戦からの復興のために経済再生につとめるようになってゆくしかなかった。また、そうでなくとも、敗戦までの政界・財界の有力者たちの多くは公職追放されたため、経済活動に精進するしかなかった。

こうしたなか、1950 年 6 月 25 日、朝鮮戦争が勃発した。朝鮮戦争が勃発した当時の世界情勢は東西冷戦の対立構造が形成されつつある状況だったため、こうした国際情勢のなかでの朝鮮戦争勃発に伴い、実質的に日本政治の実権を握っていた GHQ は対日占領政策の見直しが早急に迫られた。

朝鮮戦争の勃発というこのような危機的な状況のなか、占領軍 GHQ は、保守政治家や財界人、旧軍人などの反共的な有力者を必要とし、そしてその目的で公職追放を解除することを検討した。さらに 1950 年 8 月、在日米軍が朝鮮戦争に出動して生じた穴を埋めるため、マッカーサーの指令によって警察予備隊が創設された[52]。

また、朝鮮戦争が勃発した翌日、占領軍 GHQ は日本政府にたいして「日本国内航空運送事業運営」に関する覚書である「連合軍最高司令部指令 2106 号（SCAPIN-2106）」を発令した。ちなみに表題は ”Operation of International Air-

line Within Japan” であった[53]。そして、この「連合司令部の覚書により、国内航空輸送事業の運営許可[54]」がおりる。これは、当時の航空輸送産業は国家の安全保障と密接に関係していると位置付けられていたからであると推察される。つまり、本来、有事においては「航空軍備の充実」が必要であるにもかかわらず、「空軍第２部体」をなすことが期待される航空輸送産業を含む「航空」産業のいっさいが禁止されている状況は、朝鮮戦争という危機的な有事の状況下で日本の安全保障を確保するうえではマイナス要因となり得るため、日本の航空再開は占領軍 GHQ にとって急務となったという話である。このような事情もあってか、同年 12 月「電気通信省から航空保安庁を運輸庁に移管」し、「航空庁（外局）と改称」された[55]。

同年秋、「アメリカが早期講和の方針で各国との打診に乗り出した情勢に、日本政府も独自に講和条約の検討に真剣に取り組む[56]」ことの必要性が生じた。

こうした情勢のなか、10 月 13 日、政府は公職解除訴訟中の１万 90 人の公職追放解除を発表した。それから同日、岡崎嘉平太も公職追放特免となった[57]。そして、同月 30 日、確認書（S 第 907 号）を受領する[58]。ここに、岡崎嘉平太の公職追放が解除された。このようななか、公職追放解除が発表される数日前の 10 月 1 日に日本中国友好協会が設立された。

【２－４：丸善石油再建と航空の時代】

朝鮮戦争に伴う東アジア情勢の変化に伴い、岡崎の公職追放が解除された翌年（1951 年）1 月、GHQ は「日本資本による国内航空事業」を許可することを決定した[59]。そしてこれに伴い、同年 7 月 31 日、日本商工会議所の会頭だった藤山愛一郎を会長として迎えた日本航空株式会社が誕生[60]した。同年 10 月、誕生して間もない日本航空は、アメリカの民間航空会社ノースウェスト航空[61]（英文表記：Northwest Airlines。現、デルタ航空。）に運航を委託して営業

運航を開始した。ここに戦後初となる国内民間航空の営業が開始された[62]。

この年の6月1日、岡崎は（財）政治経済研究所[63]理事に就任した。そして同年8月10日に岡山県企業誘致委員会委員に、それから同月29日に日本青年館理事・評議員（～1956年3月31日）に就任した。

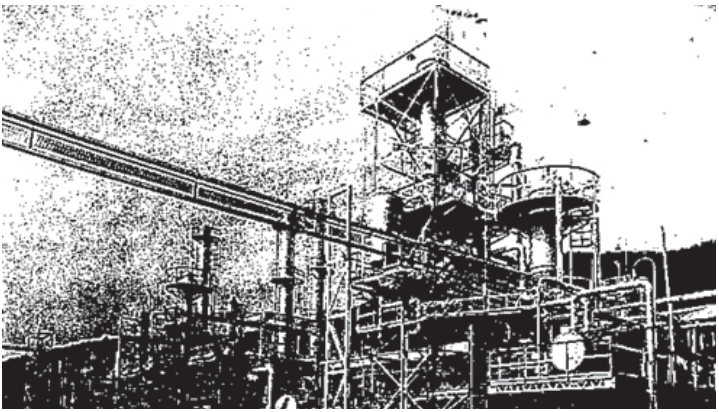
岡崎はこのような仕事をするなか、さらに10月31日、「資金が足りない、銀行の融資も受けられない」、という状況下の丸善石油（現、コスモ石油[64]）の再建に協力するため、岡崎は1952年10月16日までの1年にも満たない短い期間ではあったが、丸善石油取締役社長に就任することとなった[65]。

岡崎が社長に就任するまでの間の丸善石油の歴史をごく簡潔にみてみると、丸善石油は、1912年8月に兵庫県神戸市に設立された丸善礦油合名会社の大阪製油所が1933年11月8日に分離独立し、設立された会社である。丸善石油はその後、丸善礦油との合併をはじめ、敗戦までに東洋石油、東邦石油、山文石油、九州製油所、土井石油などとの合併をくり返しながら成長を遂げてきた。だが、戦局悪化に伴いアメリカによる日本本土への無差別爆撃（空襲・空爆）

岡崎嘉平太丸善石油5代社長
（出典：丸善石油社史編集委員会編『丸善石油社史―丸善石油の半世紀―』丸善石油株式会社、1987年、17頁。
著作権：コスモ石油株式会社）

丸善石油株式会社（現、コスモ石油株式会社）社長時代の岡崎嘉平太氏
（岡崎嘉平太記念館所有）

がはじまるようになると、1945年6月に大阪製油所が、それから同年7月に下津製油所が爆撃に見舞われるなど、丸善石油はアメリカ軍の空爆によって多大な被害・損害を被った[66]。したがって、こうしたことから敗戦から間もないころの丸善石油は、戦争によって焼失した製油所をはじめとする施設などの再建と再建のための資金を必要としていたと推察される。こうした丸善石油の当時の資金難の状況をのちに丸善石油の社長をつとめることとなった和田完二は「私の履歴書」のなかでつぎのように振り返っている。



下津製油所アルコールケトン合成装置（昭和32年2月）
（出典：丸善石油社史編集委員会編『丸善石油社史―丸善石油の半世紀―』丸善石油株式会社、1987年、17頁。© 著作権・資料提供：コスモ石油株式会社）

当時の銀行はまだ石油産業の重要性に対する認識がなく、とかく金を出し渋った。そこで主要会社のほとんどが外資と手をにぎったのである。丸善石油もご多分にもれず金融難でへとへとになっていたから、高橋社長も外資提携に傾いて、問題はしばしば重役会の議題になったが、そのつど私は強硬に反対した。別に他意があったわけではないが、日本の会社は純粋に日本人の手にあるべきだと思ったからだ。そこでしまいには「君はなん

でも反対するが、金がなくては再開はできんぞ」というから、「努力しだいで必ずできる」といってやった。「それでは君がやってみろ」ということになって、そこから新しい苦労がはじまった。

販売の仕事のほかに、事実上、経理部長の役割まで果たさなければならなかった。やがて高橋社長が退任して岡崎嘉平太氏の時代がきても、私の苦労は軽減しなかった。心身ともに私はすっかりへばっていたらしい。昭和 27 年 5 月 18 日、会社の社員旅行に参加した私は、熱海（伊豆山）の水明館で意識を失ってそのまま国立病院に入った。

（和田完二「私の履歴書」『私の履歴書―経済人＜５＞―』日本経済新聞社、1980 年、194-195 頁。）

ちなみに、和田完二が社長のときの丸善石油は会社の屋上にいつも日の丸の旗を掲げていた。これは、敗戦後、日本国内で日の丸を掲げることを自粛する風潮があったことを考えれば極めて珍しいこと（レアケース）である。和田は丸善石油社長時代に会社の屋上にいつも日の丸を掲げていた理由をつぎのように説明している。

うちの会社の屋上には、いつも日の丸の旗がひるがえっている。それでよく「丸善石油は民族資本だから」とか「和田のやることは子供っぽい」とか言われているらしいが、それについてひとこと言わせてもらいたい。

日章旗はながいあいだ日本の国体を象徴してきた。その大事な日の丸の旗が、戦後まったくかえりみられなくなって、国の祝祭日にすらとかく忘れられがちである。こういう風潮は、国民が日本人としての心のよりどころを失っているからだと思う。日の丸は天皇陛下とともに日本の国を象徴しているものであり、日本人が日本人として生きていく上での目標である。

心のささえである。

それをなくしたんでは、日本人らしい生き方のできなくなるのは理の当然だ。戦争に敗れたとはいえ、古い伝統を背景とする日本という国家がちゃんと存在しているではないか。とすれば、日の丸は依然として日本の象徴でなければならない。

私はあのへんぽんとひるがえる日章旗を見ていると、どんなときでもひろびろとした気持ちになりおのずから日本人としての自覚と誇りを持つことができる。そういう意味で私は日章旗をかかげ、せめて丸善石油の3,500名だけでも真の日本人らしい人間として終始したいものだとねがっている。

（和田完二「私の履歴書」『私の履歴書―経済人＜５＞―』日本経済新聞社、1980年、202-203頁。）

和田完二のこうした国粋主義的とも思われかねない認識は、同時代においては「敗北を抱きしめて」敗戦の苦悩と困難を乗り越えてきた純粋なひとりの日本人の熱い思いだと思えば多少は納得できるのではなかろうか。

話を和田完二から石油産業に戻して第二次世界大戦やアジア太平洋戦争の開戦から岡崎が丸善石油の社長に就任するまでの間に起こった石油業界・石油精製産業界の世界的な変化をみて見ると、第二次世界大戦やアジア太平洋戦争（とりわけ当時「大東亜戦争」と呼称された日米戦争と日本軍による東アジア諸国への侵略戦争）は枢軸国が領土的野心などを有して起こした戦争だったばかりではなく、英国の補給資源を切断する戦略でナチス・ドイツが戦場を中東に広げたり、インドネシアの石油資源確保のために日本が南方に進出（侵略）したりした戦争でもあったという見方をすれば、ある種の石油資源戦争だったという一面も見えてくる[67]。そして、2010年代の今日でもなお続いているアメリカの石油権益の確保を最優先とした中東政策が打ち出されたのも、この大戦中の

ことであったようである。出光興産総務部広報課が編集した著書『石油産業の歩み』のなかでつぎのような記述がみられる。

> 1938 年、サウジアラビアで最初のダンマン油田が発見された。また同年、ガルフとアングロ・イラニアンが利権を持つクウェートでブルガン油田が発見された。巨大な埋蔵量を持つ中東を見つめる世界の目は、次第に興奮の度を高めていった。
>
> 翌 1931 年、第二次世界大戦が勃発。中東原油はさらに軍事上きわめて重要な要素を持つことになった。
>
> ドイツが戦場を中東に広げた狙いは、イランとイラクに依存する英国の補給源の切断にあった（日本が南方に進出したのも、インドネシアの石油確保にあったことは周知のとおりである）。
>
> 大戦中、英国はイブン・サウド王へ 2,000 万ドルの資金供与を行い、サウジの権益奪回を図った。しかし、ルーズベルト大統領は、1943 年、「サウジアラビアの防衛が合衆国の防衛にとって死活的に重要である」と宣言し、武器貸与法の適用により多額の資金援助を行った。この直接関与によって、今日まで続く中東原油の確保という米国の政策が打ち立てられた。
>
> （出光興産総務部広報課編『石油産業の歩み―戦後から平成へ―』出光興産総務部広報課、1991 年、第 1 章「石油産業の復興」第二次世界大戦の勃発、76-77 頁。）

第二次世界大戦とアジア太平洋戦争が終結すると、西欧植民地主義が崩壊し、さらに米ソ冷戦の時代へと突入した。こうしたなか欧州（とりわけドイツやフランスをはじめとする西ヨーロッパ諸国）は戦後復興を必要としていた。そうしたなか第二次世界大戦で国力を増大させたアメリカは、1947 年に提唱された

マーシャルプラン（Marshall Plan）として知られる欧州復興計画（ERP：European Recovery Program,）が実施された。これに伴い欧州16か国によって設置された経済協力局（ECA：Economic Cooperation Administration）が西ヨーロッパの石油精製業の復興にとって大きな役割を果たした[68]。

西ヨーロッパ諸国は戦後復興のために莫大な1次エネルギーを必要としていた。したがって西ヨーロッパ諸国は、膨大な石油を必要とし、しかもコスト面の観点から自国内に石油精製所を建設することが望ましかった。こうしたなかECAは原油価格で石油メジャー（国際石油資本）やさらには製品価格にも介入し、「中東・プラス」方式により、中東の石油市場価格（欧州からみて石油購入価格）はアメリカのそれよりも安くなった。また、石油の精製は戦前までは生産地精製方式であったが、これを消費地精製方式にあらためた。「西欧の消費地精製方式は、中東原油の膨大な埋蔵量、それに対応した国際カルテルの価格形成、さらにマーシャル・プランの援助とECAの強力な後押しで成立した」。そして、この方式は、岡崎が社長に就任して再建をはかる丸善石油（現、コスモ石油）や競合他社の出光興産、日本石油、昭和石油をはじめとした「日本の石油精製業の復興にも深く関係」することとなった[69]。

こうしたなか丸善石油が岡崎を社長に迎えるにあたって、丸善石油が岡崎に求めたことは「（丸善石油の）戦後の再建・整備拡充資金の調達」であった。岡崎が丸善石油社長に招聘された背景や当時の丸善石油が抱えていた問題などは、現在コスモ石油が蔵書する『丸善石油社史　35年の歩み』のなかで、つぎのように記されている。

> 昭和22年1月4代社長に就任した高橋雄吉氏は、終戦後の混とんとした苦難期に、当社の存在感と再建に全力を尽くし、太平洋岸製油所の復旧再建を行ない、ユニオン石油との提携下津製油所の復旧再建を行ない、さ

らに社標・ツバメマークを制定するなど、戦後の当社発展の基礎を築き輝かしい功績を残したが、昭和 26 年 10 月辞任して相談役となった。後任社長には大戦中、当社が中国大陸進出当時、金融機関として関係の深かった上海華興商業銀行の専務理事、日銀出身の岡崎嘉平太氏が迎えられた。

戦後の再建・整備拡充資金の調達にかける岡崎社長への期待は大きかった。同社長は、就任以来短時日の間に外銀（アメリカ銀行）からの借款に成功し、松山製油所の操業再開ならびに高オクタン価ガソリン製造のための流動接触分解装置（UOP 社）の技術導入を行った。この間、片山一男氏は追放解除をうけ、昭和 27 年 5 月 30 日、会長に就任した（昭和 28 年 12 月、代表取締役辞任）。一方、岡崎社長は同年 10 月辞任し、後任社長には専務取締役和田完二氏が就任した。

高橋、岡崎社長についで和田社長就任に至るまでの期間を通じ、当社は、抜本的に解決し、見通しを明確にしておくべき重要な問題をかかえていた。それは、現在・将来にわたる膨大な資金需要をいかにして円滑に調達していくか、という事業の核心、経営戦略の問題であった。

戦後の製油所再建、整備資金の調達も大きな負担であったが、再開後短期間に加速度的に増大していく石油製品の需要に、当社の生産・販売体制を対応させるためにも、また技術革新による近代化促進の必要からみても、さらに、単位規模拡大などの合理化計画達成のためにも、巨額の資金を必要とした。

（丸善石油社史編集委員会編『丸善石油社史　35 年の歩み』丸善石油（現、コスモ石油）、1969 年、36 頁。）

このように丸善石油が多額の資金調達を必要としたのには、「戦後の製油所再建、整備資金の調達も大きな負担であった」ことに加えて、「再開後短期間に加速度的に増大していく石油製品の需要に…巨額の資金を必要とした」こともある。

だが、岡崎によると、丸善石油が資金難に陥った理由は、こうしたことだけが理由ではなかったようである。のちに岡崎は、当時の丸善石油が資金難になった原因を、「外貨で払わなければならないのにその外貨が無いんで困っていた」ことに加えて、つぎのように説明している。

> 以前はアメリカで油を10万トン買えば、10万トン積みで船は出て行く。そしてその後で請求書とかのドキュメント（関係書類）を作って日本に送るんですよ。船便で送るから油が着いて暫くしてからこの書類はついていた。つまり、ある程度入った石油を精製して売って、金が入るようになってから請求書が来るわけなんです。ところが、戦後飛行機が発達したもんだから、油が着くよりも請求書のほうが早く着くんです。そうすると先払いのようになって支払いに困るんです。
>
> （『岡崎嘉平太伝』268頁。）

したがって、岡崎が丸善石油社長として丸善石油を再建しているまさにそのとき、岡崎が「戦後飛行機が発達したもんだから」と語る言葉に収斂されるように、世界は「航空輸送産業の時代」に突入していたのである。そして岡崎もまた、のちに、ANA（全日空）として飛躍を遂げていく戦後日本の純民間航空会社の設立と発展に携わることになる。

そんななか、1951年暮れの11月26日、岡崎の母、のぶ、が岡山県上房郡吉川村（現、賀陽町）にてその生涯を終えた[70]。

翌（1952）年12月27日、岡崎は美土路昌一や中野勝義、鳥居清次、福本柳一らとともにANA（全日空）の前身会社にあたる日本ヘリコプター輸送（株）の創業に携わり、そして同社副社長に就任した（詳細は5章参照）。さらにその翌（1953）年7月27日、岡崎は、日本放電加工研究所（ジャパックス）の設立に携わり、そ

して同社代表取締役社長に就任した。なお、のちに岡崎は「ジャパックス」という商号の由来と日本放電加工研究所の設立の経緯をつぎのように振り返っている。

> ジャパックスという名前はアメリカ人が付けてくれたんです。日本のＸだと言って、新しい誰もが考えなかったものということです。誰が付けてくれたか名前は覚えてないですけど、日本放電加工研究所なんていったら日本人だって分かりはしないですよ。ところが、日本のＸだというのならあれかということで、かえってよく覚えられる。あの名前は非常に良い商号ですよ。会社設立については、そういう研究をしていた男が私の郷里にいたんです。
>
> （『岡崎嘉平太伝』266-267 頁。）

それから数年の時が流れ、岡崎が美土路昌一や中野勝義らとともに創業した日本ヘリコプターは、やがて極東航空と合併し、ANA（全日本空輸）となった。岡崎はそのときすでに ANA（全日空）の社長を務めるに至っていた。岡崎が ANA（全日空）の社長として経営手腕を発揮することができたのは、少なからず、前章でみた華興商業銀行や上海大使館事務所参事官勤務時代の経験に加え、本章でみてきた池貝鉄工（現、池貝）や丸善石油（現、コスモ石油）などの大企業を再建してきた経験が影響しているのではなかろうか。

５章：ANA（全日空）勤務時代

1987 年 4 月 16 日、新東京（成田）国際空港の第 3 南サテライト。この日、ANA（全日空）便、「東京（成田）～大連経由～北京線」初便の就航セレモニーがおこなわれていた。「そこには、テープカットを終え、初便に周囲の関係者に頭を深々と下げながら、機内に乗り込もうとする、一人の老紳士の姿があった[71]」。

そしてこの老紳士こそがこの日90歳の誕生日を迎えたばかりのANA（全日空）2代目社長をつとめた岡崎嘉平太であった。

ANA 東京―北京路線開設の日　90歳の誕生日を迎えた岡崎元全日空社長
（出典：『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい。岡崎嘉平太記念館資料提供。著作権：ＡＮＡ）

岡崎は、ANA（全日空）の創業に携わってからこの日を迎えるまでの間、ずっと、ANA（全日空）の発展と日中友好・日中関係改善に尽くしてきた。そして、そんな岡崎の功績のひとつがANAの経営と航空輸送産業発達へ貢献したことであり、そしてもうひとつが日中LT貿易の締結に携わるなど日中友好に貢献したことである。このうち本章（5章）では航空輸送産業発達への貢献を中心に扱うこととし、6章では日中友好と日中交流促進への貢献を扱うこととする。

岡崎嘉平太がANA（全日空）の経営者としてつくりあげた純民間航空会社の発展や公共性と岡崎の戦後日本の航空輸送産業発展への功績について簡潔に述べると、ANA（全日本空輸）総務部資料管理所の北村雅俊氏が航空雑誌『月刊エアライン』のインタビューのなかで答える「…ANAの歴史はANAだけのものではない。たまたまANAだったというだけで、ANAの中に日本の航空の歴史が

あるのです[72]」という言葉に収斂されるように、美土路や岡崎らが中心となって作り上げたANA（全日空）は戦後日本の（主に国内の）航空輸送産業において重要な役割を担ってきた[73]。

2014年3月に退役したANAの"ジャンボジェット"ボーイング747
（資料提供：ANA）

ANAの最新鋭機ボーイング787"ドリームライナー"
B787国内線定期便の初便は2011年11月1日の羽田発岡山行ANA651便。国際線定期便の初便は2012年1月14日の羽田発北京行NH1255便。
（資料提供：ANA）

まだ新幹線すらなかった1954年にANA（全日空）の前身会社"日ペリ航空"が東京―大阪間の旅客便を運航して以来、ANAは主に日本国内において日本の高度経済成長の時代の社会インフラとしての航空輸送産業を支えるその重要な役割を担ってきた。

岡崎社長時代の1964年にANA（全日空）は「高度経済時代の主力機」として親しまれたANA（全日空）最初のジェット機となるボーイング727（B727-100）を導入した。それから岡崎が相談役をつとめていた1979年には「ジャンボ」

2019年5月に就航したA380 ″フライングホヌ″（資料提供：ANA）

の愛称で親しまれたボーイング747が導入され、空の大量輸送時代を支えた。2011年には「ANAが開発から携わった」ボーイング787“ドリームライナー”を“世界に先駆けて”導入した。

2019年、最新鋭機A380“フライングホヌ”が導入され、成田＝ホノルル線に就航した。そしてANA（全日空）は、2012年現在、国内線専用ジャンボ機（B747-400D[74]）やトリプルセブン（B777）などの大型機や最新鋭機ドリームライナー（ボーイング787）をはじめとする航空機226機を保有し[75]、「年間売り上げ規模は国内航空会社の中で第1位」、「国内線・国際線合計の年間輸送旅客数は世界で第15位」、「旅客便・貨物便合計で一日に1,027便もの国内線

を運航」、「旅客便・貨物便合計で週に 966 便もの国際線を運航」、「国内シェア 50.2％」[76] のエアラインにまで成長している。

その一方で岡崎にとっての ANA（全日空）社長時代は「大事故が起こって心を痛めた全日空社長時代」であった。岡崎が社長をつとめていた 1966 年に羽田沖事故と松山事故の 2 度の墜落事故がおこり、岡崎はまっさきに「非常に相すまないことをした」と思い心を痛めた。同時に、これら墜落事故の事故原因を池貝鉄工の社長をしていた経験から部品にあると考え、「安全は経営の基盤である」との初心に立ち返り、航空機の全品部品検査をおこなうようにするなどの安全対策につとめた。

したがって本章ではこうした視点から①岡崎が ANA（全日空）の経営者としてつくりあげた純民間航空会社と戦後日本の航空輸送産業発展への功績と②「大事故が起こって心を痛めた全日空社長時代」に岡崎が学んだこととを中心に明らかにしたい。

1．ANA（全日空）の設立と航空輸送産業発展への功績

岡崎嘉平太の航空輸送産業発展への功績として真っ先にあげられるのは、岡崎が郷士の美土路昌一らとともに ANA（全日空）の前身会社である日本ヘリコプター輸送を設立したことや ANA（全日空）の社長として日本の民間航空輸送産業を発展させたことなどである。岡崎の航空輸送産業発展への功績はこればかりではない。1953 年 1 月に日本航空協会の理事の職をつとめたり、1961 年に大阪航空ビルディング（のちに全日空ビルディングへ社名変更[77]）を設立し代表取締役に就任したり、1962 年 4 月に航空審議会委員（運輸省。現、国土交通省）や同年 6 月に航空機工業審議委員（通産省）の職をつとめたり、1963 年 8 月に全日本航空事業連合会理事の職をつとめたり、1965 年 4 月に日本学生航空連盟理事や同年 5 月に日本空港ビルデング[78] 取締役の職をつとめたり、

1966年2月に日本空港リムジンバス交通（現、東京空港交通[79]）取締役や同年7月に関西国際空港ビルディング（現、大阪国際空港ターミナル[80]）を設立し同社の取締役をつとめたり、1967年4月に福岡空港ビルディングを設立し同社の取締役に就任したり、するなど、全日空の経営ばかりでなく日本が独立してから1970年までの航空が再開されてから間もないまだいわゆる「幼稚産業」（黎明産業）であった航空輸送産業全体の底上げと発展に貢献してきた。他方、岡崎はANA（全日空）社長時代の1966年に2度の航空機墜落事故を経験し（2月の羽田沖事故と11月の松山沖事故）、航空安全の必要性と「安全運航の約束」の重要性を肌で感じた。そしてこうした「安全運航の約束」の精神は岡崎が社長退任後のANA（全日空）にも引き継がれ、事実、1966年の2度の墜落事故以降、ANA（全日空）は自社の責任による航空機墜落死亡事故は2013年4月1日現在まで一度も起こしていない[81]。以下、こうした岡崎のANA（全日空）と日本の航空輸送産業発展への功績について考察したい。

【1－1：美土路昌一との出会い】

「現在窮乏、将来有望」…。この言葉は、岡崎が「わが人生の師[82]」のなかのひとりだとする郷土の先輩、美土路昌一（みどろ・ますいち）による名言である。ちなみに、ANA（全日本空輸）社史『大空への航跡―ANA50年の航跡―』によると、「現在窮乏、将来有望」という言葉には、「どんなに厳しい苦境に遭遇しても決して腐らず、明るい未来を信じて奮闘努力すれば、やがてきっと飛躍的繁栄のときがくる」という美土路による「叱咤激励の教訓」の意味もあるという[83]。

ここで美土路昌一という人物について簡潔に述べたい。

美土路は、戦後、全日本空輸（2014年4月1日よりANAホールディングス株式会社。なお、現在のANAホールディングス傘下の事業会社である全日本空輸は2012年（平成24年）4月2日にANAホールディングス株式会社として

発足した会社である[84]。）創業者・初代社長（日本ヘリコプター輸送株式会社初代社長、日ペリと極東航空が合併して社名変更した全日本空輸株式会社初代社長。）や、朝日新聞社社長として一般的に広く知られているようである[85]。

そんな美土路の経歴を簡単に見てみると、1886 年 7 月 16 日、岡山県苫田郡一宮村（現、岡山県津山市）に生まれる。1907 年に早稲田大学英文科を中退して、翌（1908）年、東京朝日新聞社（現、朝日新聞社東京本社）に入社し、社会部記者となる（大野『現在窮乏、将来有望』プレジデント社、2009 年、83 頁。以降、省略して「大野『現在窮乏』」と記す場合もある。）。

美土路は朝日新聞の記者として、1914 年第 1 次世界大戦における青島作戦への特派員、1918 年上海特派員、翌（1919）年 9 月ニューヨーク特派員、1921 年東京朝日新聞社に戻って通信部長、1923 年社会部長兼務、整理部長兼通信部長、などを経て、1925 年編集局主幹兼整理部長兼論説委員を歴任（以上、大野『現在窮乏』86 頁。）。1933 年航空部長兼務を歴任したのち、1934 年編集局長となり、「主筆の緒方竹虎とともに朝日を背負う」ことになる（大野『現在窮乏』同所。）。

そんな美土路は朝日新聞勤務時代より航空事業にも力を注いでおり、1937 年に操縦士の飯沼正明[86]、機関士の塚越賢爾[87]による「神風号」の東京―ロンドン間の往復飛行が実現したが、この「日本中を狂喜させた神風号の東京―ロンドン飛行」の「大計画」を朝日新聞社内で提案したのが当時、常務で東京本社編集局長だった美土路であった（大野『現在窮乏』64 頁。）。また、経営者として、1935 年 11 月東京朝日新聞社取締役、1936 年 5 月同社常務取締役、1940 年 8 月同社編集総長（1941 年 8 月まで）を歴任した。

美土路は岡山県出身の郷士で陸軍大将だった宇垣一成[88]の側近の一人でもあった。美土路の朝日新聞社在職中の最後の仕事となったのは、アジア太平洋戦争末期に宇垣を助けて蒋介石重慶政府との平和交渉をまとめようとした「対中国平和の秘密交渉」であった（大野『現在窮乏』93 頁。）。

美土路はその後、敗戦直前の1945年4月に当時東京朝日新聞社社長だった村山長挙との意見対立から常務取締役を辞任して重役待遇の顧問となり、故郷の岡山[89]に戻り敗戦を迎え、敗戦後、元朝日新聞航空部次長の中野勝義とともに、航空関係者の失業救済組織「興民社」を設立し会長となった。

1952年、国内民間航空が再開されると、美土路は郷土の岡崎嘉平太を副社長に迎え日本ヘリコプター輸送株式会社（日ペリ、日ヘリ航空。）を設立して社長となり、1957年には極東航空と合併した全日本空輸株式会社（全日空。現在のANAホールディングス株式会社。）の初代社長に就任。その後1961年11月に岡崎嘉平太に社長の座を譲り、同社会長、相談役を務める。だが美土路は、朝日新聞社の内紛である所謂「村山事件」が起こったことを契機に朝日新聞社に招聘され、1964年11月から1967年まで朝日新聞社社長となる。

美土路は「幼い時から毛筆に親しみ、朝日新聞、全日空時代も手紙は毛筆でしたためていた」。そんな美土路は死の直前まで「書にこだわった」ようである。そんな美土路は1973年5月9日、の午後、枕元に集まっていた美土路の家族に「この夏は　越せそうも無き　米寿かな」と書き残し、その2日後の5月11日、美土路は他界した。享年86歳。（大野『現在窮乏』237-238頁。）。

そんな岡崎が美土路と直接話すようになったのは、岡崎が日本銀行ドイツ・ベルリン支店から帰国したあとの1934年からである。当時の岡崎は、2章で先述したように、日本陸軍の動きに「異様なもの」を感じていた。そんな折、岡崎が「敬愛していた」岡山中学、第一高等学校の後輩である亀山孝一[90]を訪ね、「時局を談じたとき、亀山君が、朝日新聞の美土路先生に教えを乞うと言い出して、…略…、お宅に伺ったのが、深いご縁を結ぶ始まりであった」ようである[91]。

終戦の翌年、上海から帰還した岡崎は、東京港区田村町（現在の西新橋）にある飛行館を訪ね、美土路の無事を喜んだ。そのころの美土路は、先述したように、元朝日新聞航空部次長の中野勝義らとともに、GHQ指令によって航空が

禁止されているなか元航空関係者たちの再起を計っており、やがて民間航空会社の設立を計画した。

美土路は岡崎にも民間航空会社設立の企画を手伝うよう要請した。だが、当時の岡崎は、前章で述べたように、池貝鉄工の再建を引き受けていた最中であり、池貝鉄工再建の目途はややついてはいたものの、航空には全くの素人であったため、美土路のこの要請を一度は断った。だが、岡崎は美土路に「誰も経済が判る者がいないから」と強く頼まれたので、岡崎は「設立事務だけなら」と引き受けた。

1952 年 12 月、いよいよ民間航空会社の設立総会を開く段階になると、岡崎は美土路に「取締役になってくれ」、「銀行から借金をしなければならないのに、銀行と縁のある者がいなくては困る」と言われるので、岡崎の気の弱さも手伝い、岡崎は「社外役員くらいならば」と承諾した。そして総会が終わり、取締役の互選で社長以下の役員を決める段階になると岡崎は美土路に「社長をやってくれ」と言われた。岡崎は「元よりその任ではない」と思っていたので、今度は強硬に辞退した。だが、「社外重役では銀行も相手にしてくれないから」と、美土路もまた強硬であった。岡崎は美土路の困った顔を見ると断れずにとうとう副社長、それも「社外副社長」ということで引き受けた[92]。

岡崎は、ANA（全日空）取締役相談役時代の 1983 年に出版された ANA（全日空）社史『限りなく大空へ―全日空の 30 年―』のなかで、こうした美土路との出会いや美土路の人柄などにかんして、つぎのように述べている。

「美土路先生を思う」
全日本空輸株式会社　取締役相談役　岡崎嘉平太

私が故郷の先輩・美土路昌一先生の存在を知ったのは、岡山県人会の仕事を手伝ったときに始まります。

私はまだ一校に在学していたのですが、何かというと先輩に呼び出されて、手伝いをさせられたものです。もっとも先生は県人会でもずっと上の方におられたので、私のような若輩は遠くから眺めて、「犬養木堂先生のようなお人だ」という印象を持ちました。

私は大学を出て日本銀行に入り、昭和５年から８年までベルリンに駐在しましたが、その間に満州事変が起こり、ドイツではナチが勃興して、世界は急速に戦争に傾斜していきました。

昭和８年に帰国し、後輩で内務省にいた亀山孝一君（のちに衆議院議員）が「美土路先生に教えを乞おう」と言い出し、２人で先生の青山のお宅にお訪ねしたのです。すると先生は、「軍部の進出は、わしも心配だ。どうしたら食い止められるか、研究会を作ろうじゃないか」と言われたので、毎月１回、憂国の士を自認する若手が20人ほど集まることになりました。この会は、いつのころからか「無名会」と呼ぶようになり、熱っぽい討論を交わす場となったのです。そこで先生から受けた指導は生涯忘れられません。

戦後、上海から帰国した私は、飛行館に先生をお訪ねしたところ、ダブダブの国民服を着ておられたので、びっくりしました。私はそれまでは、端正に着こなした背広姿か和服姿しか知らなかったからです。

そこで聞いたのは、中野勝義君が失業したパイロットや航空関係者に、何とか職を与えようと美土路先生に相談したところ、「それはぜひやろう」ということで興民社をおこされ、それに力をそそいでおられる、ということでした。

航空再開の見通しがでると同時に、日本ヘリコプター輸送（株）の設立の話が持ち上がり、同時に先生から「君も手伝ってほしい」という声がかかりました。

そのころ私は、池貝鉄工の再建に奔走していたのでお断りすると、「君が

いないと銀行から金が借りられないから」といわれ、社外重役としてお受けしたのです。

…（省略）…

美土路先生は、人を使うのがお上手な人で、知らぬ間に先生のペースに巻き込まれてしまうのです。こちらが何か言うと、「それはいい」と相槌を打たれるので、こっちもついいい気になってそのつもりになり、「この人のためなら」と思うようになるのです。

人との触れ合いを大切にするのが、先生の信条でした。飛行館の地下に簡素な食堂を作られて、そこへ先生もよく足を運ばれ、食事をしながら若い者と気軽に話をされていました。誰とでも心を開いて話を聞く寛容さは、先生ならではのことでしょう。

「そんなこともあるかなあ」などと、人任せにしたような顔をしながら、ちゃんとおさえるところはおさえておりました。顔が広いので銀行筋へもちゃんと事前に話をつけておいて、担当者を差し向け、「うまくいきました」などと勇んで帰ってくると、「おお、そうか。君でなくっちゃできぬことだ」などといって、その労をねぎらわれたのです。

こうした調子でしたから、あの豪快な中野専務ですらも、先生の前では子どものようなものでした。河野一郎氏が農林大臣になったときに先生のところへ「ようやく御恩返しができるようになりました。何なりとお申し付けください」と挨拶に来られたそうですが、先生の人徳は角界にあまねく及んでいたのです。

美土路先生は、朝日新聞の航空部長を兼ねておられたことがあるので、飛行機についてはよくご存知でした。そこで新型機を導入するときには、いつも「広く専門家などの意見を聞きなさい。うちだけで決めてはいかんよ」とよくおっしゃっていました。日ペリ時代もそうでしたが、全日空になっ

てからも経営はたいして楽ではありませんでした。そうしたとき、社員はいつも先生の言われた「現在窮乏、将来有望」を信じて、励ましあったのです。

…（省略）…

全日空でもスチュワーデスを採用することになり、どういう基準でとるかということになったとき、先生は「うちの場合は、美人である必要はない、愛嬌のある娘を取ればいい」とおっしゃいました。私は、よく人から「全日空のスチュワーデスは、いつもニコニコしていて気持ちがいいですね」と言われますが、そのたびに先生の選定眼は決して間違っていなかった、と思うのです。

私が先生のことを語るときには、いつも孔子と老子が会見した折のことを引き合いに出すことにしています。それは、先生が老子に似ていると思われるからです。…私が美土路先生を見るときも、…「竜の如きか」と感ぜざるを得ません。そして、一歩でも先生に近づきたいと努力するのですが、元のままの私で今日に至っています。

目標とする先生は、ますます偉大で、どうにも距離がちぢまらない、というのが実感です。全日空30年の歴史は、この美土路先生がおられたからこそと思う、今日この頃です。

（全日空30周年史編集委員編『限りなく大空へ―全日空の30年―』
全日本空輸、昭和58年、446-449頁。）

ここで上記引用にかんして若干の注意と解説を記したい。上記引用のなかで“犬養木堂”と記されている人物は内閣総理大臣を歴任したことで知られる岡山県出身の政治家“犬養毅”のことであり、“木堂”は号である。また上記引用のなかで「スチュワーデス」と表記されている表現は女性客室乗務員を意味する語

用であり男性客室乗務員を意味する用語は「スチュワード」である。そのため男女雇用機会均等法が施行されている今日においては客室乗務員をあらわす用語として「CA（キャビン・アテンダント：cabin attendant）」や「フライト・アテンダント」などの表現が用いられている。また上記引用のなかで岡崎嘉平太が述べている「全日空のスチュワーデス」の採用基準は美土路昌一が社長を務めていた当時の ANA（全日空）の採用基準を岡崎嘉平太が振り返ったものである。したがって ANA（全日空）30 周年史編集当時および現在の全日本空輸株式会社（および ANA グループ）の客室乗務員の採用基準がそれであると述べているわけではない。

美土路会長と岡崎社長（全日空東京営業所移転のレセプションにて）
（出典：『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい。岡崎嘉平太記念館資料提供）

【1－2：日本ヘリコプター設立】

1952年12月27日、日本ヘリコプター輸送株式会社[93]（のちのANA、全日本空輸株式会社[94]）設立。美土路昌一と岡崎嘉平太を含む役員12名、従業員16名、それから“たった2機”のヘリコプターで発足した[95]。同日、美土路昌一が代表取締役社長に就任。岡崎は同社取締役副社長に就任した（～1961年11月27日）。その他、常務取締役に中野勝義、福元柳一、取締役に鳥居清次が就任。社外取締役に渋谷勝利、伊藤次左衛門、森村勇（森村グループ役員・日本航空常務取締役。）、岡橋林、荘田泰蔵（新三菱重工業副社長）、岡本忠雄が就任。監査役に手島栄（元逓信省次官）が就任した[96]。またANAは「今日でこそ世界有数の大手航空会社」であるが、日ペリ創業当時は、社長の美土路昌一が「現在窮乏、将来有望」というスローガンを掲げるような、「資本金1億5000万円」「主業務はヘリコプターによる貨物輸送や農薬散布など」という「中小企業といってもいいような航空会社」であった[97]。

ANA（全日本空輸）のデ・ハビランドDH-104ダブ（日ペリ航空時代と同型機）　（資料提供：ANA）

その日ペリ創立当時の、占領軍GHQの許可により再開されたばかりの航空輸送産業は、いわば「幼稚産業」であった[98]。そのため運輸省の管轄となった航空局は「幼稚産業」である航空輸送産業の保護育成を目的に、認可基準のなかに「需給調整条項」を盛り込むなど、厳格な規制をおこなった[99]。

しかし、このような「管理された競争」のもとでも9人乗りのデ・ハビランドDH-104ダブを使用する純民間航空会社の全日空と60人以上の座席供給が可能なDC-4を使用する政府出資航空会社の日本航空との間には格差があった。

岡崎は、当時のこうした純民間航空会社と政府出資航空会社との格差を、「全日空も初めは貧乏会社ですからね、給料は高くない。日本航空は政府出資の会社だから豊かにやっているんです。それを見て羨ましくてしょうがないんですね。皆日航に追いつこうという気があって要求も強かったです[100]」と回顧する。

ここでひとつ疑問がわいてくる。美土路はなぜそこまでして中小企業によるヘリコプター事業という無謀な事業にチャレンジし、岡崎もそれに結果的に賛同したのか。この謎を解く手がかりは当時の日本がまだ占領軍統治の「敗戦国」だったということにあった。

敗戦から間もない 1945 年 8 月 30 日、神奈川県の厚木基地に到着した連合軍最高司令官ダグラス・マッカーサーは、「日本占領の歴史的一歩」を踏み出した。同年 9 月 2 日、東京湾上に停泊するアメリカ軍戦艦ミズリー号にて、日本の降伏文書の調印がおこなわれた。さらに 9 月 17 日、マッカーサーは東京日比谷の第一生命ビル（現、DN タワー 21）に GHQ 本部を置き[101]、対日占領政策を本格化させていった。

マッカーサーによる占領政策が本格化していくなか、1945 年 9 月 14 日に飛行許可が下りた「十字飛行[102]」が 10 月 10 日に GHQ により「運航中止命令」が下されたのを最後に、“ 日本人による航空機の運航 ” は姿を消すこととなった。同年 11 月 28 日、GHQ は「民間航空の全面禁止」を発令した[103]。

GHQ の対日占領政策によるこうしたことから、敗戦後の日本の空は、本来、「日本の空は日本人のものであるべき空」であるにも関わらず、大空を飛ぶ飛行機たちを操縦するのは占領軍の軍人や外国人操縦士たちだけになってしまった。こうした状況下で日本の空から追い出された元航空関係者たちの多くが敗戦国民としての屈託感や絶望感を抱きながら、いつか叶うであろう航空の再開を願って明日への希望を持ち続けていたことは、容易に想像できることである。

こうしたなか、前章で述べたような国際情勢の変化に伴い、航空が再開されることになったことは、敗戦後航空から離れていた多くの元航空関係者にとっ

ては数字や経済的合理性では言い表せないほどの喜びであり、そして、何よりも念願の夢でもあった。

そして、空へのその熱い夢を持ち続けていたひとりが中野勝義であった。1950年のある晩、アジア太平洋戦争のさなか美土路昌一のもとで朝日新聞社航空部部長を務め、敗戦後も興民社専務理事として美土路を補佐していた中野勝義は、興民社に籍を置いていた鳥居清次を新橋の小料理屋「珍冠」に呼び出した。

中野は酒を飲み、一息つくと「独特のだみ声」で鳥居に語った。

「清ちゃん、とうとう俺たちの時代がくるぞ。分かるか、俺のいうことが。もう一度大空を飛べるんだよ。朝鮮戦争が始まって以来、マッカーサーも米国政府も日本を再独立させる方向に急カーブを切り始めたようだ。再独立となれば、日本人に対する飛行規制はすべてなくなる。俺たちは、何の遠慮もなく、大空をはばたけるんだ。そのための準備にかからなくてはいけない。航空会社をつくるんだよ。俺たちの手で」

「政府がつくろうとしている日本航空は官による会社だ。純枠の民間航空ではない。それに、米国の航空会社[104]と提携するともいわれている。もし、そうなら、日本の空を飛ぶパイロットの大部分は、今まで通り外国人であって、日本人ではないだろう。それはおかしい。日本が再び独立国家になる以上、パイロットは日本人であるべきだ。そこで、われわれの手で、日本人による、日本人のための航空会社をつくろうと思うんだ。しかし、われわれにはカネがないから、小資本の会社しかできない。大型航空機を買うのは無理だ。われわれの会社に適しているのはヘリコプターによる、比較的、短距離の輸送ではないか。米国のデータを調べたんだが、速達郵便輸送など、かなり有望だ」

（大野長治『現在窮乏、将来有望』プレジデント社、2009年、96-98頁。）

中野の「とうとう俺たちの時代がくるぞ」「もう一度大空を飛べるんだよ」「日本が再び独立国家になる以上、パイロットは日本人であるべきだ。そこで、われわれの手で、日本人による、日本人のための航空会社をつくろうと思うんだ」などというこうした言葉の節々から、敗戦国民としての屈託感や絶望感を抱きながら、いつか叶うであろう航空の再開を願って明日への希望を持ち続けていた中野の夢の熱さが伝わってくるだろう。もうひとつ注目すべきは「日本航空」の話である。中野が日本航空について「政府がつくろうとしている日本航空は官による会社だ。純枠の民間航空ではない。それに、米国の航空会社と提携するともいわれている」「日本の空を飛ぶパイロットの大部分は、今まで通り外国人であって、日本人ではないだろう。それはおかしい」と主張している箇所がある。ここで中野がいう「政府がつくろうとしている日本航空」は、藤山愛一郎を会長、元日本銀行副総裁の田誠二郎を社長として誕生した日本航空（旅行会社や財界などからの民間出資会社）のことである。また中野が「米国の航空会社と提携するともいわれている」というのにも理由がある。藤山愛一郎を代表とする日本航空は、じつは免許が 1951 年 5 月 22 日に公布されたものの、「営業」だけを認可された航空会社であった。そのため、運航については海外の航空会社と運航委託契約を結ぶ必要が生じたのである。結局、日本航空は米国のノースウェスト航空と運航委託契約を結び、1951 年 10 月 25 日、東京―大阪―福岡便の第 1 便が就航したのである[105]。

それからもうひとつ、当時の航空は国防において重要な役割を担うという考え方があったためである。これは「戦時においては民間航空の輸送力がきわめて重要で、飛行機の性能の優劣が戦争の勝敗を決することを第一次世界大戦で経験した[106]」ことに起因する。こうしたことはじっさいに戦前の航空政策にもあらわれている。日中戦争が進むさなかの 1938 年 2 月、逓信省の内部局であった航空局が外局として陸軍省および海軍省の共有組織に変更された。1939 年 5 月、日

本航空輸送株式会社を吸収するかたちで「より強固な国策会社として」大日本航空株式会社が設立された。これは「国際航空路線の開拓」、「航空機工場の拡充」、「航空機乗員の大量養成」を“3本柱とする抜本的航空政策の見直し”が行われ、「日本国内外の航空輸送業務のすべてを軍隊主導の国策会社として独占すること」が決められたためである[107]。以下、こうした流れをもう少し詳しくみてみよう。

第一次世界大戦は欧州諸国で多大なる戦争犠牲者を生んだりその後のヨーロッパ経済へマイナスの影響を与えたりしたことは議論の余地はない。だがこの大戦はその一方で兵器の近代化や軍需産業の発達など進化や成長の面もあった。航空もその例外ではない。航空戦力はそれまで軍事戦力としての価値は相対的に低いと考えられていた。だが、ドイツ軍によるイギリス本土への戦略爆撃として知られる「ゴータの襲撃」（Gotha Raid）に象徴されるように、第一次世界大戦が進み大都市や軍事施設への空爆（空襲・無差別爆撃）が開始されて被害がおよぶようになると、こうした考えが誤りであると理解されるようになった。当時の大日本帝国の軍当局も少なくともある程度それを認識していた。

その一例を紹介すると、第一次世界大戦中の1916年4月、1912年に設立された「海軍航空術研究委員会」を発展解消させるかたちで横須賀海軍航空隊が神奈川県横須賀市追浜に開隊した[108]。それから軍が主導となって三菱（三菱重工）や中島飛行機（現、富士重工）などの民間企業と協力しながら国産機の開発をおこなった。2013年公開の宮崎駿が監督・脚本・演出をおこなった映画『風立ちぬ』の主人公のモデルとなったことや零式戦闘機（通称「零戦」）の設計者として知られる堀越二郎は満州事変が起きてからから間もない1934年に当時、海軍少将で航空本部部長だった山本五十六からの依頼で三菱の設計者として九試単座戦闘機の設計をおこなっている。ちなみに堀越が設計したこの飛行機はのちに九六式艦上戦闘機として生産される戦闘機の試作器である。余談だが堀越二郎は、岡崎嘉平太がANA（全日空）の社長をつとめていた1966年2月に

起きた全日空機羽田沖墜落事故のさいの、全日空羽田沖墜落事故技術調査団団長をつとめた木村秀政とは東京医帝国大学工学部航空科の同期の間柄である。

こうした流れのなかで日中戦争が進むと先述した大日本航空株式会社の設立をはじめとした軍主導の航空政策がおこなわれるようになった。そしてこうした色彩はアジア太平洋戦争開戦以降、さらに強まってゆく。

1941 年 12 月 8 日の真珠湾奇襲以降のアジア太平洋戦争（日米戦争および日本軍によるアジア諸国への侵略戦争）は、東南アジアの広範囲で戦争が遂行されたこともあり、海軍兵力ばかりでなく、航空兵力もその重要な役割を担っていた。1943 年 9 月 30 日に「今後採ルヘキ戦争指導ノ大綱」が閣議決定された。これは「帝国戦争遂行上太平洋及印度洋方面ニ於テ絶対確保スヘキ要域ヲ千島、小笠原、内南洋（中西部）及西部「ニューギニア」「スンダ」「ビルマ」ヲ含ム圏域トス」という“絶対国防圏”を定めた内容であった。そして、同大綱の方針の 1 つめに「帝国ハ今明年内ニ戦局ノ大勢ヲ決スルヲ目途トシ敵米英ニ対シ其ノ攻勢企画ヲ破摧シツツ速カニ必勝ノ戦略態勢ヲ確立スルト共ニ決勝戦力特ニ航空戦力ヲ急速増強シ主動的ニ対米英戦ヲ遂行ス」とあるように、この“絶対国防圏”構想においてもこうした広範囲な帝国領土を防衛するためには航空戦力の増強が急務であった[109]。

このように、敗戦を迎えるまでの日本において航空は国防上重要な役割を担ってきた。そして、戦後、占領軍当局 GHQ がそもそも日本の全ての航空を禁止した理由もここにある。

ANA（全日空）の前身会社である日本ヘリコプター輸送は美土路や岡崎や中野や鳥居をはじめ多くの設立に携わったひとびとこうした思いから設立されたということは、ANA 資料管理所（全日本空輸株式会社総務部資料管理所）が蔵書する「日本ヘリコプター輸送株式会社概要」の設立目的をみてみても明らかである。

○日本ヘリコプター輸送株式会社

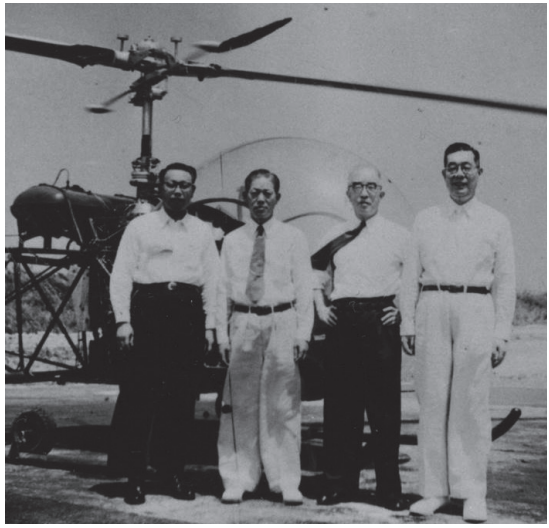
会社設立の目的

航空事業は近代文明国家成立の基調をなすものである。

即ち、独り国防力の中枢勢力を形成する最大の要素たるに止まらず、航空機政策の面についてこれを見れば、最新科学の精髄を集約する代表的近代産業でもあり、これを航空機輸送の面に見るならば、時間と距離に対する従来の概念をくつがえしつゝある革新的交通機関である。

敗戦の結果、不幸にして我が国の航空事業は破滅に帰したが、戦後７年にして漸く独立の機を迎えることとなり、再びこの事業復興に着手し得るべき時期が到来した。

（ANA資料管理所所有「日本ヘリコプター輸送株式会社概要」昭和28年６月。）



日本ヘリコプター輸送株式会社　副社長時代
（1953年７月27日撮影。中央左：美土路昌一（日ペリ社長）、中央右：岡崎嘉平太（日ペリ副社長）。後ろは日ペリのベル47系ヘリコプター
（出典：『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい。岡崎嘉平太記念館資料提供。著作権：ANA）

2．ANA（全日空）社長時代

航空会社にとって「安全は経営の基盤であり、社会への責務である」ことはいうまでもない。航空機の技術は時代の進展とともに発達し、「航空機の信頼性も大幅に向上」している。事実、過去の航空機事故の事例のなかには現代の技術が進歩した航空機では起こらないようなものが事故原因だった事例もそう多くはない。ところが、そうはいうものの「私たちが期待するほどには事故は減っていません。なぜなら、航空機を取り扱う人間の能力は、本質的にあまり進歩していないからだといわれています。事故の原因を分析してみると、相変わらずヒューマンエラーに起因するものが多く見られます」（ANA グループ総合安全推進室編『改訂版　ヒューマンファクターズへの実践的アプローチ』全日本空輸、2005 年、1 頁。）。したがって、いつの時代であっても、航空会社の経営者には万が一事故が起きても受容限度の事故までにとどめるような「安全運航」体制の確立が求められている。本項では岡崎嘉平太が ANA（全日空）社長時代の 1966 年に起きた東京湾羽田沖墜落事故と松山沖墜落事故の 2 つの全日空機墜落事故についても扱うが、本項では岡崎がこうした事故をどのように受け止め、事故から何を教訓とし、そしてこうした事故の教訓をどのように活かしたかについて考察することに主眼を置くこととしている。また本論文では 1966 年に起きた 2 度の全日空機墜落事故を受け佐藤栄作政権が岡崎嘉平太 ANA（全日空）社長に異例の退任要求をおこなった背景には、（1）親米・親台湾外交路線を鮮明にしていた佐藤栄作首相が親中派岡崎嘉平太の失脚の好機だと捉えていたこと、（2）国策会社である日本航空の国際線の巨額赤字が続いたため日本航空社長の松尾静磨が国際線の赤字を国内線で帳消しにしようと考え「日航 1 社論」を公然と提唱したこと、（3）佐藤政権の政策ブレーンであった“財界総理”として知られる経団連会長の石坂泰三が日本航空社長の松尾静磨が提唱した「日航 1 社論」を支持し「日本航空が全日空を吸収合併できる好機だ」と捉えたこと、など佐藤栄作首相と石坂

泰三日本経団連会長と松尾静磨日本航空社長との３者の思惑が一致し全日空潰しを企てたことがあったという仮説に基づいて検証している。なお、本論文では岡崎嘉平太全日空社長退任の背後に日本航空会長を歴任した自民党政治家藤山愛一郎の影響が必ずしもあったとは断言できないという立場を前提としている。これは、全日空の前身会社である日本ヘリコプター輸送の設立発起人のひとりが当時日本航空社長だった藤山愛一郎だったという事実を重視したためである。以上を踏まえたうえで、以下、ANA（全日空）社長時代の岡崎について考察したい。

岡崎嘉平太 ANA 社長（全日空の社長室にて、1962 年 10 月 12 日撮影）
（出典：『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい。岡崎嘉平太記念館資料提供。著作権：ANA）

岡崎嘉平太社長時代に導入された ANA のボーイング 727 型機（資料提供：ANA）

【２－１：岡崎嘉平太 ANA（全日空）社長へ就任】

1950 年代半ばの航空業界は、半国営企業の日本航空は国際線（国際定期便・国際不定期便）を拡大し企業規模が拡大してゆくものの外国人機長に高給を支払うなどの要因から累積赤字が膨らみつつあった。また日ペリ航空（日本ヘリコプター輸送）や極東航空、東亜国内航空（のちに「日本エアシステム」に社名変更。その後、日本航空と合併。）、藤田航空（「青木航空」として設立。のちに全日本空輸に吸収される。）などの民間航空会社が存在したが、多くの民間航空会社の経営基盤はまだ盤石ではなかった。こうしたなか運輸省航空局は航空政策として「東の日ペリ（航空）、西の極東（航空）」という棲み分けから脱却を図らなければならない現状があった。これらを裏付けるように鈴木五郎の著書『戦後日本民間航空のあけぼの―大空に夢を託した人々の記録―』（光人社 NF 文庫、2012 年。）のなかでつぎのような記述がみられる。

…いくらか好転の兆しをみせた日ペリ航空と、赤字のままの極東をまとめ、強力な国内 1 社にして運営させようというものである。これは昭和 29 年 12 月 13 日の航空審議会答申でも、

「人員の適正配置、航空機整備の経済化、営業活動の積極化を図るなど、経営の合理化を強力に推進し、経費の節約および収入の増加を図るよう処置すること」

という方針が述べられており、航空局は（昭和）31 年を迎えていよいよ時機到来と判断した。両社合併によるメリットとして、日航、日ペリ、極東が運航してきた国内線へのばらばらな投資を収拾し、効率よい運営ができること、そして一本化することで仕様（機材、設備など）は統一され、安全性と旅客の利便性が増すことなどであった。

そこで藤山愛一郎日商会頭、郷古潔日本航空協会会長、柳田誠二郎日本

航空社長、松尾静磨日本航空常務らの斡旋で、美土路昌一日ペリ社長と菅野和太郎極東社長が具体的均衡を始めた。いよいよ両社合併に向けての水面工作は、本格的に開始されたのである。

鈴木五郎『戦後日本民間航空のあけぼの―大空に夢を託した人々の記録―』（光人社NF文庫、2012年、130-131頁。）

こうした航空業界の再編を必要としていた流れのなかで日本ヘリコプター輸送（日ペリ航空）は1957年12月1日に極東航空を吸収するかたちで合併し商号を「全日本空輸（略称:「全日空」、英文社名:All Nippon Airways）」に変更した。日本ヘリコプター輸送に吸収合併されたかたちとなった極東航空は5年にわたる航空輸送事業経営の幕を閉じ路線の全てを全日空が引き継いだ。1957年12月3日、「全日本空輸株式会社」の商号変更の登記が完了し、翌（1959）年2月8日、航空法で定める「事業合併認可申請」が航空局経由で運輸大臣より許可された。1958年2月10日、この日は日本ヘリコプター輸送株式会社と極東航空との合併契約書における正式な合併日であり、極東航空が法的に解散した日でもあった。そして、1958年2月27日におこなわれた合併報告株主総会を経て、1958年3月1日に合併登記が完了し、ここに全日本空輸株式会社（ANA: ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD.）が発足した[110]。

だが、全日本空輸（ANA）このように日本ヘリコプター輸送が極東航空を吸収合併するかたちで発足したからまだ間もない1958年8月12日に羽田発名古屋行きの全日空25便ダグラスDC-3型機が静岡県相模湾下田沖に墜落した事故が起きたり[111]、1960年11月16日に全日空の専務だった中野勝義が搭乗していた飛行機が北海道丘珠空港付近で墜落した事故が起き中野が絶命したりするなどの不幸が重なった。

こうしたなか1961年11月27日に開かれたANA（全日本空輸株式会社）取

締役会で美土路昌一社長の会長就任、岡崎嘉平太副社長の社長就任が決定した。そして取締役会を終えた直後に開かれた全日空臨時幹部会の席上で、美土路はつぎのような会長就任の挨拶をおこなった。

「顧みると昭和 27 年以来 9 年間、不肖を顧みず社長の重職に居り、力の足らないのを痛感しながらも諸君の並々ならぬ努力に支えられ今日に至った。その間、我儘な勝手な要求に対しても、社運の基礎を固めるため、よく協力していただいて感謝に耐えない。特に私に対する親愛なる厚情は忘れることの出来ないものである。もはや今日、社業の基礎も固まり、新しい時代の先端をゆく事業には新しい指導者によるべきであると考え、岡崎さんに新社長をお願いした次第である。岡崎さんの持っておられる見識、手腕は社長として最適と確信しており、新社長のもとで新しい飛躍、大きい一歩を踏み出してもらいたい」。

（全日空 30 周年史編集委員会編『限りなく大空へ―全日空の 30 年―』全日本空輸、1973 年、194 頁。）

また岡崎は ANA（全日空）の社長就任にあたってつぎのように所信を述べている。

「社長就任については数年来お話があったが、その度に拝辞してきた。今回、前社長のご健康の関係もあり、お引き受けすることにした。言いかえれば、美土路会長が長寿を全うしてもらうことが、より会社のためにもなるという意味のもとにおいて、他役員からも強くおすすめを受けたからである。今後会社経営にあたっては、美土路社長の預金を精々引き出して、進歩の速度をおとさぬ様、懸命の努力をいたしたい覚悟である。社員各位も一人一人が経営者の気持ちでやってもらいたい。特に経済事情の変移が

激しい折柄、私の至らぬ所はたすけていただいて、力をあわせて進んで行きたいと思う」。

（全日空30周年史編集委員会編『限りなく大空へ―全日空の30年―』全日本空輸、1973年、194頁。）

【２－２：大事故が起こって心を痛めた全日空社長時代】

航空会社にとって安全は経営の基盤である。したがって、航空会社の経営においては、社員一人一人が安全運航につとめるよう教育することなどと同時に、機材選定も重要な仕事である。ANA（全日空）のボーイング727は、ANA（全日空）がこの“ボーイングジェット”の就航にあわせて橋幸夫と吉永小百合のデュエット「そこは青い空だった」をイメージソングとして用いたことで広く知られているようである（余談だが、ANA（全日空）がボーイング747を導入したさいは、ANAがB747の就航にあわせて“スーパージャンボ”の愛称を用い、森繁久弥のCM起用に加え、TINNA（ティナ）の「シャイニング・スカイ―SHINING SKY―」をイメージソングに用いたことで知られている）。このANA(全日空)のボーイング727は岡崎がANA(全日空)社長のときに導入されたANA(全日空）初のジェット機である。そして今でこそ歴代のANA（全日空）の名機のひとつとして知られているこのボーイング727を岡崎社長時代のANA（全日空）が導入した背景にはつぎのような事情があった。ANA（全日空）は岡崎が副社長で美土路が社長だった日ペリ時代のはじめのころは（先述した）9人乗りのイギリス製の航空機デ・ハビランド・ダブを使用していた。だが、「そんなんじゃあ利益はでやしない[112]」ということで、「安全性が高かった」DC-3を導入した。その後、70人くらいの乗客を乗せられるイギリス製のプロペラ機バイカウント744を導入した。岡崎がANA（全日空）の社長になったときは会長の美土路が主唱して専門家による技術委員会をつくって「ジェット機の導入について」

さまざまな議論がおこなわれた。そのなかでアメリカ製のボーイング 727 とイギリス製のトライデントの 2 機種が候補に挙がった。そこで ANA（全日空）の整備士とパイロットを航空機メーカーに視察させた結果、パイロットからはアメリカ製のボーイング 727 がよいと言われ、整備士からはイギリス製のトライデントの方が整備しやすいと言われた。そして、会議を開いてもなかなか決まらなかったため、結局、社長である岡崎に一任されることになった[113]。一任された岡崎はアメリカ製のボーイング 727 の導入を決定した。

岡崎社長時代の ANA（全日空）がボーイング 727 の導入を決定したのは、ボーイング 727 には航空機としての性能や ANA（全日空）の販売戦略などとして、つぎのような利点があると判断したためであった。

- 離着陸性能（3 段式フラップや翼前面のスラット、クルーガーフラップなどの高揚力装置）をもつため、短い滑走路ですむこと。
- エンジンが後部 3 発型で機体軸線近くに取り付けられるため、1 発動機が故障の際でも推力の非対称性が少なく、安定性が良いこと。
- エンジン（フラット・アンド・ホイットニー JT8D-1、推力 6305kg3 基）が特にボーイング 727 用に開発されており、最初から商用機用を目的として開発されたエンジンは、これが初めてであったこと。
- 防音処理（客室内および機外）が優れていること。
- 操縦系統が油圧、電気のほか手動でも可能で、安全性に優れていること。
- APU（補助エンジン）を内蔵しており、電源、圧搾空気、エアコンディショニングが自力で行えること。
- 装備品の品質精度が高く、部品補給体制が組織的で高度なアーケアが期待できること。

・販売政策上においても、他社にはない機種であることが良いこと（トライデントも同じ）。

これらの利点から、まさに日本の空港の条件にぴったりの中短距離ジェットであった。

（ANA50年史編集委員会編『大空への挑戦―ANA50周年の航跡―』全日本空輸（ANA）、2004年、49頁。）

■歴代社長

初代　美土路　昌一

二代　岡崎　嘉平太

三代　森　村　　勇

四代　大庭　哲夫

五代　若狭　得治

ANA（全日本空輸株式会社）歴代社長（美土路氏から若狭氏まで）

（出典：全日空30周年史編集委員会編『限りなく大空へ―全日空の30年―』全日本空輸、1973年、付録より。※社史は2012年当時ANA資料管理所所有）

岡崎がANA（全日空）社長時代にボーイング727の導入が決定されたのは、航空機としての性能などの視点などからの評価からすれば、こうした利点があるためであった。だが、航空機の選定というのはただたんに機体の性能が良い

からだという“航空機の性能の要素”だけでは決定できない。そこには“金銭的要素（資金調達や金利の問題などを含む。）”や“政治的要素”などの“複雑な要素”が絡み合う。こうした“複雑な要素”に巻き込まれてしまったのが、話がのちのことにはなるが、ANA（全日空）社長時代の若狭得治である。「ANA（全日空）の“中興の祖”」として知られる若狭は、1969 年に ANA（全日空）の相談役だった岡崎嘉平太に ANA（全日空）の顧問として招聘され、その後副社長を経て、1970 年に ANA（全日空）の社長に就任する。そんな若狭得治は ANA（全日空）社長時代に L-1011 型機“トライスター”の導入をめぐりこうした“複雑な要素”が絡み合うなかで「不運にも」ロッキード事件に巻き込まれてしまった。いずれにせよ、ANA（全日空）社長として最終決定を一任された岡崎もまたこうした“複雑な要素”が絡み合う問題に直面していた。そもそも“航空素人”であった岡崎は、航空機の選定を“航空機の性能の要素”からばかりではなく、“金銭的要素”や“政治的要素”などの“複雑な要素”から多角的に検討して最終的にボーイング 727 の導入を決定した。岡崎はこうしたボーイング 727 を導入した裏話をつぎのように語っている。

（航空機の機材選定を）僕に一任しても分かりっこないし、決めようがない。それで私は別な観点から考えた。どうせ金を融通して貰わなきゃ買えない。それはアメリカがやりいい。それから部品が足りなくなったときに、アメリカなら頼んでおけばその次の日には必ず部品が届く。イギリスから来ようとすると途中で止まらなきゃならないなど、いろんな点からアメリカのボーイング 727 に決めたんですが、結果はそれが当たったんです。

そのときに、まあ我々は貧乏会社だったから、金を借りなきゃならないんです、アメリカの銀行からね。一流国には金利が 6％以下で貸してくれるんですよ。ところが、日本なんかは高い金利を払わなきゃならない。た

またま当時、アメリカの大使館にガーディナーという公使がおりまして、彼が熱心に全日空にやって来て、買うならアメリカのを買ってくれっていうような話をしてたんですけども、「あまり高くて馬鹿にされたような金利じゃあ困る」と言ったら、「いや、私が交渉してやる」と言ってくれた。まあそういうことが出来るかどうか分からないままアメリカに行ったんですよ。

そしたら、ワシントン輸入銀行の副総裁が出て来て、その副総裁が、「全日空に対する金利はエライ安いんだ。一流国並みだ」と言うんです。ガーディナーっていう公使が運動してくれたんです。

そのときに日航も買いに来てたですよ、大蔵省から来て日航の重役になってたのが。やっぱり三流国並みの金利を言われるってことを聞いてたから、日航は我々の会社の兄貴会社なんでね、兄貴会社よりも我々の方が優遇されるのはちょっと良くないから、安くしてやってくれってアドバイスして別れた。どうなったか知らないですが。

しかし、あのときは3機くらい買いましたから、相当な金額になったと思う。ところが金利は6分以下、5分7厘5毛かです。だから金利だけでも大分節約出来た。あれから会社も良くなりだしたですよ。

（『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい、1992年、330-331頁。）

ANA（全日空）社長時代の岡崎は、このようにANA（全日空）の社長として仕事をおこなう傍ら、まだ国交が樹立されていなかった中華人民共和国との国交樹立をめざした。日中国交正常化のためには経済が優先されるべきだと考えた岡崎は、まずは日中間の民間貿易を促進するため日中LT貿易締結交渉に参加した（6章§2参照）。

そんななか1966年2月にANA（全日空）の最新鋭機ボーイング727が東京湾羽田空港沖に墜落した。さらにそれから数か月後の11月に今度は国産旅客機

YS-11 が松山沖に墜落した。しかも不運なことに全日空の YS-11 が墜落した松山沖事故が起きたとき岡崎は日中 LT 貿易の日本側の代表者として中国北京にいた。こうした 1966 年の全日空の 2 度の墜落事故を受け、日本航空社長の松尾静磨などの「一国一航空体制」論者がここぞとばかりに全日空潰しの陰謀を画策したり、いわゆる中華民国が中国の正統な政府であるという立場の親台湾派であったときの総理大臣佐藤栄作が「ここぞ」とばかりに中華人民共和国との国交樹立を目指す岡崎の失脚を狙った画策をしたり、するなど政治的な影響もあり、ANA（全日空）社長だった岡崎は政財界から「航空会社の社長業を疎かにして、航空会社に求められる空の安全対策よりも、日中関係にばかり目が向いている」という厳しい批判を受けるようになった。

岡崎は、日本経済新聞社の連載コラム『私の履歴書』（岡崎嘉平太「私の履歴書」『私の履歴書―経済人＜第 10 巻＞―』日本経済新聞社、1980 年、収録。）でも、ANA（全日空）社長時代や自身の航空輸送産業への功績については、そう多くは語らない。そればかりか自身が ANA（全日空）の社長になったことを「自分としては適任だとは思いませんでしたが」と一見すると謙遜して述べているように思える記述も顕在する（『私の履歴書』、401 頁。）。だが、航空輸送産業の発展に貢献してきた岡崎がこのように航空について語らなくなったのは、岡崎が自身の航空輸送産業への貢献は周知だから言及の必要がないと思い語らないのではなく、「大事故が起こって心を痛めた全日空社長時代」があったからこそ自身の航空輸送産業への多大な貢献や功績を語らなくなったのではなかろうか。

1978 年 10 月 6 日におこなわれた全日空整備株式会社清和台研修所開所式のさいに岡崎は「相手の身になって考える―人間の最高で最低のモラル―」と題した講演をおこなった。岡崎はこの講演のなかで「大事故が起こって心を痛めた全日空社長時代」に関してつぎのように述べている。

私は、自分でもなかなか簡単にはできませんけれども、何かやろうとするときには、これで相手がどうなるだろうか、どう考えるだろうか、と考えたうえで自分の主張をするように努力をしています。できるとは申しません。努力しているんです。で、どうもその結果はいいという感じがします。仕事とは迂遠（うえん）なようでありますけれども、そういう心がまえで物事を判断する―判断するときにそういうことを頭の中にチラッともってみることが大切なんではないでしょうか。

みなさんは飛行機の整備をやっておいでになる。私も素人だったんですけれども、偶然の機会から全日空に関係して、社長も5、6年務めましたけれども、航空事業はいったい何のためにやっているんだろうかと、一ぺん考えてみる必要があるんではないでしょうかね。それは、みんなの生活のためにやっているんだ、もうけのためにやっているんだ、おもしろいからやっているんだ…と、いろんな考え方があろうと思うんですが、食うためにやってるんだとか、おもしろいからやっているんだ、というだけではすまされない問題があるんではなかろうか。

というのは、私が社長時代にも2つの大きな事故をやりました。副社長時代も加えると3回大きな事故にぶつかっておるんです。その事故にぶつかったときに、一番頭にくるのは「非常に相すまないことをした」という感じですね。人の親を殺し、人の子どもを殺し、人のだんなさまを殺してる。あとの人がどうなるんだろうか…と。そりゃ、そういう遭難 にあった人の、あとの全部の生活を保障するような力があれば別ですけど、これなかなか言うべくしてできません。まあ、全日空では、だんなさんが亡くなると奥さんかだれかが、その仕事ができる、できんにかかわらず、全日空に1人は雇って、あとの生活、子供さんたちのことも考えようということになりました。それから、子供さんにも適当な人がおれば無条件で全日空に雇い

ましょう…ということにもなった。

　ということなので、若干なりともよくすることはやっておりますけれども、しかし、ご主人が生きておられるときのような状態には回復できないんです。ですから、会社の社長をしておりますときには、事故というものがひじょうに心配になりまして「事故があっちゃならない」といつも思っておりました。といっても、空を飛んでるものが絶対に落ちないとはいえない。飛ぶ鳥でさえも落ちることはあるんですから…。しかし、すくなくとも、そういうことを常に頭において事業の経営にあたらなけりゃならんということは身にしみて感じておるわけです。

（『岡崎嘉平太講演集 1』岡崎嘉平太記念会館、平成 16 年、38-40 頁。）

1966 年に全日空のこのような 2 度の大事故が起こり、岡崎は非常に心を痛めた。そしてこうした心の痛みは、岡崎自身が事故にぶつかったときに真っ先に「非常に相すまないことをした」という感じが頭に浮かんだと語るこの言葉に収斂されるように、たんに ANA（全日空）の社長という航空会社の経営者としての責任から生じたばかりでなはく、ひとりの人間としても深く傷ついたため生じたのである。

ところで航空機事故が起きたさいの事故後に求められることを体系的に整理してみると、航空機事故が起きたさい事故後に重要になってくるのが（1）事故の原因を究明すること、（2）遺族に補償すること、（3）将来への教訓・事故の教訓を活かすこと、の 3 つであると考えられる。そして――いずれもすべて重要であるが――そのなかでも特に重要になってくるのが（3）の「将来への教訓・事故の教訓を活かすこと」であると思われる。たとえば平成 10 年 3 月当時、ANA（全日空）グループ総合安全推進室委員会委員長だった沢田昌幸氏はある著書の冒頭でつぎのようなことを述べている。

過去の教訓を活かす。これは航空安全対策の重要な柱の一つである。これまで世界の航空界は経験から多くを学び採ってきた。そして安全を保証するためのシステムが設計、運航、整備、訓練や組織、制度などをあらゆる面に組み込まれてきた。しかしそのシステムを作り上げてきた血みどろの背景が忘れ去られた時、事故を防ぐ防壁は崩れる。

…事故が少なくなった今、実体験に根差した安全の大切さと危険予知の意識が薄れていくとすれば、これこそが克服すべき内部の敵といえよう。

（ANA総合安全推進委員会編『Contributing Factors ＜第1巻＞』全日本空輸株式会社総合安全委員会事務局、平成10年、巻頭頁「発刊に当って」。）

1699年の事故当時ANA（全日空）の社長であった岡崎嘉平太は、これら事故から学び、事故を教訓とし、そしてANA（全日空）の安全運航のためにこれら事故の教訓を活かそうと努力した。そんな岡崎は、全日空機墜落事故の原因が諸説あるなか、池貝の社長をやっていた経験などからこれら全日空機墜落事故の原因を“部品”のせいであると考えた。

いや、これも飛行機が事故を起こしたら大変ですからね、人の命を預かっているわけですから。保障は保険に入っているんですが、付随する善後処置についても膨大な費用が掛かるんですよ。事故を起こしちゃ駄目ですね。それからお客さんも、事故を起こした会社の飛行機には当分乗ってくれないですよ。だけど、今度は事故を起こさないようにする方法を考えなきゃいけない。

私が社長時代に東京湾に飛行機が落ちたんですよ。昭和42年の2月初めです。更に、同じ年の11月に松山で事故が起き、重なったんですよ。

それで、事故調査というのは政府がやるんですけれども、社内でも並行

してやるんですよ。その原因を捕まえて、そういうことが２度と無いようにという意味もあるんです。出ても専門的なことは分かりはしないんだけど、社長の責任があるので話を聞いていたんで、その話の中から感じたのは、飛行機には何時間使ったら取り換えるって部品が相当あるんです。その部品は送られて来たとき多少は検査するけども、何百何千ある部品を全部いちいちやれないですから、抜き取り検査というのをやっていたんです。しかし、これでは残ったものに欠陥があることがあり得る。これは池貝鉄工に居るときにそういうことを感じていたんです。ですから、新しい部品だからといって無検査で使っちゃあいけない、全部検査してから使え、と当時素人の僕が言ったんです。それ以来何十年かたったんですが、一度も墜落事故は無いんですよ。

何故そういうことを言ったかというと、私が社長をしていた池貝は、精密な精度のいい機械を造っていたんですが、ベアリングは日本ではまだいいのが出来てなかったんです。当時は、我々は外国から高いベアリングを仕入れてたんです。そのときに、送って来たベアリングの精度を検査させると２割は精度が悪いんですよ。スウェーデンから高い金を出して買っても、向こうも抜き打ち検査しかしていないんです。それを覚えていたもんだから、うちでも、「部品は使うときに全部検査しろ」と言ったんです。操縦のミスなんかで事故を起こすことは滅多にないと思います。やはり事故の原因は部品ですね。

（『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい、1992 年、332-334 頁。）

念のために断わっておくが、以上の事故原因の話は元 ANA（全日空）社長であり亡くなるまで ANA（全日空）の相談役（安西社長時代は取締役相談役[114]。詳細は６章 §３参照）などをつとめていたという立場の岡崎嘉平太による私見であるため事故調による事故報告書などと相違する箇所がある。だが、本論文

の目的はあくまでも全日空機墜落事故当時 ANA（全日空）の社長だった岡崎嘉平太がこれら事故をどう受け止め、事故から何を学び（何を教訓とし）、事故の教訓を今後（将来）の ANA（全日空）の「安全運航への約束」にどう活かしたのかを考察することを目的としており、事故原因の真相や原因究明を目的としているわけではない。また、岡崎が「それ（1966 年の事故）以来何十年かたったんですが、一度も墜落事故は無い」と述べているが、じっさいには 1971 年に雫石事故が起きている。だが、雫石事故は岩手県雫石上空で ANA（全日空）機と航空自衛隊機が衝突したことにより ANA（全日空）機が墜落した衝突事故であり、事故原因や責任問題に関する議論はあるものの、少なくとも部品不良が原因による墜落事故ではないという点を指摘しておきたい。

岡崎嘉平太の机の中の品々の一部。航空安全の御守など。
（岡崎嘉平太記念館所有）

ANA グループ安全教育センター
― ASEC では 1966 年事故機の残骸の一部を展示している―
ASEC(ANA Safety Education Center) 東京都大田区下丸子にて　※ 2019 年 10 月よりASEC は ANA Blue Base（ABB、東京都大田区羽田旭町）へ移転。

また岡崎嘉平太が ANA（全日空）の社長をしていたときに起きたこの 1966 年の２つの事故の記憶と事故の教訓は ANA（全日本空輸）の前身会社 “ 日本へ

リコプター輸送”の設立から60周年を迎えた2012年12月現在の今日でもなお引き継がれている。2007年1月、「（ANA）社内の提案制度に羽田空港の旅客部員を中心とした12名が、「過去に学ぶ」と題した事故展示施設の設置を提案し」たことをきっかけに、「航空機事故に関する当時の新聞記事、ニュース映像や関係物品などを展示し、安全運航を堅持するために、ANAグループの従業員1人ひとりが公共輸送機関の責務を全うする意識を高め、安全運航に向けて具体的な行動を促す」ことを目的とした教育施設としてANAグループ安全教育センター（ASEC）[115]が設立された。ANAグループ安全教育センターは、東京湾羽田沖事故、松山沖事故、雫石事故やジャンボ機ハイジャック事件を中心にANAグループの事故やハイジャック事件の展示をしており、「事故の悲惨さと全堅持の重要性」の学習や「事故発生のメカニズムやヒューマンファクター」についての教育をおこなっている[116]。なお、ANAグループ安全教育センターがどういう施設であるかに関して2007年当時ANAグループ安全教育センターの安全統括管理者でANA副社長だった大前傑氏が『ANAグループ　CSR Report 2007』のなかでつぎのように説明している。

ここは、単に事故は怖いということを教える施設ではありません。残された遺族の皆様の悲しみや苦しみは、自分の肉親を亡くしたときのことを考えれば分かると思いますが、想像を絶することでしょう。事故を絶対に起こしてはいけないということを肌で感じ、どうしたら事故が防げるかを考え、学び、実行する動機付けにしてほしいと思います。

事故の大半はヒューマンエラーが原因ですから、ヒューマンエラーを起こさないための方法、ヒューマンエラーを起こしたときの対処法を一生懸命考え、学んでもらいたいですね。また、日々の業務では直接運航にかかわらない従業員も、ANAグループの経験した「事故の事実」を正しく理解

してほしいと思います。

（ANA『ANAグループ　CSR Report 2007』全日本空輸（ANA）、2007年、9頁。）

このように岡崎が「非常に相すまないことをした」と感じた「心を痛めた全日空社長時代」の大事故の記憶は、岡崎はじめANA（全日空）に携わる多くの人びとが将来世代との事故の記憶の共有やあるいは事故の教訓を活かすさまざまな取り組みをおこないながら、「安全は経営の基盤であり、社会への責務である」という今日の「安全運航への約束」に活かされているようである。

【２－３：岡崎嘉平太全日空社長退任要求と全日空潰し】

岡崎がANA（全日空）の社長として事故の教訓を活かすべく取り組みをおこなおうとしているなか、当時総理大臣だった佐藤栄作や財界総理と知られる当時経団連会長だった石坂泰三や全日空の競合他社である日本航空の社長だった松尾静磨などをはじめとした政財界人を中心に「全日空機墜落事故の責任」などを求める観点から「岡崎全日空社長退任要求」の圧力が一段と高まっていった。だが、佐藤栄作が岡崎嘉平太に異例の「全日空社長退任要求」を勧告した背景には親台湾派である佐藤栄作が親中派である岡崎の政治的影響力低下を目論んだことと日本航空社長の松尾静磨が「日航1社論」を“公然と”唱え佐藤政権の政策ブレーンであった経団連会長の石坂泰三や佐藤首相自身がそれを支持したことにあった。

まず佐藤栄作首相による岡崎嘉平太ANA（全日空）社長の政治的影響力低下の目論見にかんして述べると、佐藤は1965年に首相に就任して間もなく「中国はアジアの脅威」演説をおこなうなど親米・親台湾外交路線を鮮明にしていたことからもわかるように、親台湾派である佐藤にとって古井喜実や高碕達之助（1964年死去）らとともに日中LT貿易に尽力していた親中派とされる岡

崎は佐藤政権の外交政策に相反する存在であった（詳細は 6 章参照）。佐藤は、全日空機墜落事故が起こる前年の 1965 年 1 月 13 日に訪米しマクナマラ国防長官との会談したさい中国がはじめて実施した核実験をめぐり「（日中で）戦争になれば、米国が直ちに核による報復を行うことを期待している」と表明し核戦争を容認したり「中共が核を持つなら日本も持つべきだと考える」と発言したりする [117] など、池田勇人政権のさいに岡崎嘉平太をはじめ日中間の貿易促進と交流促進を通じて日中友好を目指し日中 LT 貿易（日中覚書貿易）締結に期待したり尽力したりした日中友好論者や日中貿易促進論者の考え方とは大きくかけ離れた親米反中（反中共：反中華人民共和国、親台湾）路線を鮮明に打ち出していた。こうしたことから 1966 年の 2 度にわたる全日空機墜落事故は佐藤政権が親中派（親大陸中国派）の岡崎を攻撃するための格好の材料になったのである。したがって、佐藤政権はこのように親中派である岡崎を攻撃するための材料として全日空機墜落事故を政治利用したのである。だからこうした佐藤政権による岡崎嘉平太 ANA（全日空）社長退任要求は墜落事故原因を特定し事故の教訓を活かして ANA（全日空）の安全運航に結びつくようなものではなかった。佐藤政権による岡崎嘉平太 ANA（全日空）社長退任要求は結局のところ航空安全に寄与しないただの感情論と政治的思惑でしかなかったのである。

つぎに日本航空社長の松尾静磨が「日航 1 社論」を“公然と”唱え佐藤政権の政策ブレーンであった経団連会長の石坂泰三や佐藤首相自身がそれを支持したことにかんして述べると、1966 年に起きた全日空の羽田沖事故も松山沖事故もともに事故原因は特定されていないものの「パイロットの操縦ミス説」などの風評が広まったこともあり全日本空輸（ANA）の社会的信用が地に落ちつつあった。こうしたなか松尾静磨が社長をつとめる日本航空は無事故記録を更新し続け「世界一安全な航空会社」であると宣伝していた（皮肉にも 1985 年

8月12日に日本航空のジャンボ機が群馬県御巣鷹の尾根に墜落し2019年8月12日現在航空機の単独墜落事故では世界最多の520人もの犠牲者を出したわけだが[118]。）ものの一方で国際線の巨額赤字を抱えていた。こうしたことから松尾は日本航空の経営者として、日本航空が国内の全日本空輸と東亜国内航空を吸収合併して日本航空として国内線を独占することで国際線の巨額赤字を国内線の独占によって帳尻を合わせるために、日本の航空会社を事実上ナショナルフラッグである日本航空の1社にする「日航1社論」を“公然と”主張するようになった。松尾のこうした主張のなかには顧客視点や消費者視点が欠落しており将来経営破たんに追い込まれることになった日本航空の企業体質が随所に現れている。同時に4章で考察したような敗戦により航空が禁止されていた“日本の空は占領軍のもの”であった占領下のなかで再び“日本の空を日本人のもの”に取り戻すのだという大空への大志を抱いていた航空保安部長時代の松尾静磨の面影はなくなっていた。日本航空社長の松尾静磨は“日本の空を日本航空のもの”あるいは“日本の空を日本航空「だけ」のもの”にしようとしていたのである。日本航空と利害関係にある自民党の一部の議員や運輸省とそのOBの一部、それから佐藤政権の政策ブレーンだった経団連会長の石坂泰三は日本航空社長の松尾静磨が提唱したこうした「日航1社論」を支持し全日空機墜落事故を利用して岡崎嘉平太をANA（全日空）の社長から引きずり下ろすような「岡崎嘉平太全日空社長辞任要求」による政治的攻撃は「日本航空が全日空を吸収合併できる好機」であると考えた。さらに、岡崎嘉平太をANA（全日空）の社長から追放し日本航空の役員をANA（全日空）に派遣することでANA（全日空）を内部から日本航空化しようと画策した。（じっさいに岡崎嘉平太がANA（全日空）社長退任後、のちにANA（全日空）4代目社長となる大場哲夫がANAの副社長として日本航空から派遣されている）。

こうして、佐藤栄作、松尾静磨、石坂泰三の「岡崎嘉平太全日空社長辞任要求」

の思惑が一致した。

以上のような思惑から 1966 年 11 月に ANA（全日空）の YS-11 型機が墜落した松山沖事故をきっかけに佐藤栄作首相が運輸省に岡崎嘉平太 ANA（全日空）社長を辞任させるように命令するという“異例の騒動”が起きているなか、岡崎自身は「当社はあくまで純民間資本、進退問題は株主と会社内部の話。事故の善後策もつかず、調査も進まない現段階で、私が辞めて責任が果たせるわけではない[119]」と言い ANA（全日空）社長辞任を拒否して先述したような事故の善後策と ANA（全日空）の安全運航の基盤づくりに取り組んだ。

このように岡崎嘉平太 ANA（全日空）社長の進退問題の攻防が続くなか、当時まだ朝日新聞の記者だった本論文の主要参考文献のひとつである『現在窮乏、将来有望　―評伝　全日空を創った男　美土路昌一―』の著者である早房長治は美土路昌一とはじめて面会した。それから 4、5 回東京都世田谷区代沢 3 丁目の美土路宅で美土路と面会した早房は美土路からつぎのような話を聴いたようである。

「僕（美土路）は、図らずも朝日の社長になったが、給料の高いのには驚いたよ。全日空が安過ぎるのかもしれないが、5、6 倍あるんじゃないかな。全日空の社長報酬といえば、数年前、下田沖の事故が起きた時、こんなことがあった。

国会に呼ばれて、連日与野党両方の議員から、全日空は利益追求に熱心で、安全性を軽視しているのではないかと、厳しい追及を受けた。社会党（現在の社会民主党）にとりわけ厳しい議員がいて、『役員報酬、特に社長の給料が飛びきり高いというじゃあないか』と大声で言い出して、いくら否定しても収まらない。そこで、僕の後ろに座っていた総務部長に『帳簿を見せてあげなさい』といったんだ。議員はそれを見て、議員報酬よりはるか

に低いことがわかって、黙ってしまった」

（早房長治『現在窮乏、将来有望　―評伝　全日空を創った男　美土路昌一―』プレジデント社、2009年、はじめに、8頁。）

一方で、こうした「岡崎全日空社長退任要求」の動きに対抗したのが当時運輸省事務次官だった若狭得治（6章§3参照）であった。当時の若狭は運輸省事務次官として1年間に2度も死者を出すような墜落事故を起こしたANA（全日空）を「叱責し、改善命令を下す立場にあった」。こうしたことから当時の若狭は「岡崎全日空社長退任要求」の圧力に応えることが期待されていたと思われる。だが若狭は「一経営者を超えた傑物としての岡崎の“器”に敬愛の念をいだい」ていた。そのため若狭は「岡崎全日空社長退任要求」の圧力に応じずむしろANA（全日空）社長の岡崎を擁護した[120]。

こうしたなか1967年、岡崎は「全日空の経営よりも日中友好をとる」と言い残し、全日本空輸株式会社代表取締役社長の職を辞任し、後任に森村勇が社長に就任することが決まった[121]。そして岡崎はANA（全日空）相談役へと退いた。岡崎はANA（全日空）社長辞任の経緯などについてつぎのように述べている。

（略）美土路先生にもお話して以前より後任の人選をお願いしておったわけであります。美土路先生は譲った会社のことはかれこれ言わない、と終始お話になるのですが、私はこの会社の基礎を盤石にするのは、初代の人に配慮していただかなければと申しあげておったのです。一面、業界の再編成という問題もありまして、後任の選定は難しい問題を含んでおったと思われます。

一方、昨年（1966年）2月に大きな事故があり、その善後策が一応できたらと思っておりましたら、また11月にも起きましたので、この善後策

も少なくとも山を越すまでは自分でやらなければ、後の人のご迷惑になるので、しばらく後任問題も控えておったのでありますが、5 月（株主総会）という期限がありますので、1 か月ほど前からそれを開始しておりました。

（ANA50 年史編集委員会編『大空への挑戦―ANA50 周年の航跡―』
全日本空輸（ANA）、2004 年、53-54 頁。）

そして、これ以降、岡崎は ANA（全日空）相談役として 1967 年に期限切れを迎える日中 LT 貿易継続ために尽力してゆく。岡崎は当時の ANA（全日空）社員向けにつぎのような別れの挨拶を述べている。

おわかれのご挨拶
岡崎嘉平太

皆さんにお別れのご挨拶を申しあげます。ほんとうに長い間お世話になりました。去るに臨んで自分の全日空生活を顧みると、至らぬことが多かったことを恥じ入ります。志は高く遠く、一言にして言えば確固不抜の全日空―民間航空をつくりあげることにあたったのですが、力不足を嘆かざるを得ません。そのため皆さんに思わぬご迷惑をおかけしたことと思い、お許しを願います。

僕もちょうど 70 歳になりました。長いともいえますが一瞬のようにも思えます。「信はたていと、愛はよこいと」「処生如賓客」を座右の銘としてこれに少しでも近づく努力をしているので、外に対してあまり不平不満は持ちませんが、それでもやはり人生行路において実際体験から受ける教訓は「行路難、不在水、不在山、在人情反覆間」ということです。したがって、ますます、信と愛の 2 字が光ってきます。

皆さんの僕に示してくださったご親切に対して心からお礼を申しあげ、

皆さんの今後のご健康とご幸福を祈って、お別れいたします。さようなら、さようなら。

昭和42年5月30日

（全日本空輸20年史編集委員会編『大空へ20年』全日本空輸、昭和47年、53頁。）

6章：岡崎嘉平太と中国

岡崎嘉平太の日中友好の発展への功績について簡潔に述べると、当時ANA（全日空）の経営者（正確にはANA（全日空）の前身会社、日本ヘリコプターの副社長、1961年より同社社長）という一経済人であった岡崎が民間外交官としてLT貿易の締結に深く関与したことがあげられる。岡崎は当時中華人民共和国首相であった周恩来から信頼を得られる関係を築き上げた。1972年に「日中共同声明」が発表される直前に、他の日中LT貿易功労者とともに周恩来に招かれ、周恩来が、中国の故事に書かれている「水を飲むとき、井戸を掘った人のことを想う」という言葉になぞらえて、「周恩来は岡崎らを日中国交正常化の井戸を掘った人として生涯忘れないとほめたたえた」[122]。岡崎はANA（全日空）の経営者時代、ANA（全日空）の社長や副社長としてANA（全日空）の経営に携わる傍ら、池貝鉄工や池貝鉄工関連会社の経営者を兼任（池貝鉄工社長・会長、池貝精密金型製作所社長など）したり、学校法人拓殖大学や学校法人東邦大学の理事や岡山大学工学部施設整備委員会委員をつとめるなど大学関係の仕事に携わったり、貯蓄中央増強委員会の会長とて「貯蓄増強運動」の一環として全国行脚をしたりするなどの仕事をしながら、日中LT貿易交渉をはじめとした多くの日中貿易促進事業や日中友好促進事業などの日中交流促進事業に取り組んだ。

岡崎嘉平太は戦後まだ日本と国交がなかった中華人民共和国と民間貿易協定

を締結させるために幾度と訪中して日中 LT 貿易協定（日中覚書協定）の締結の実現に貢献した[123]。そして青春時代より“日中友好”の重要性と必要性を強く説いていた岡崎は戦後 100 回にもおよぶ訪中（中華人民共和国への訪問。その中には土光敏夫との新疆ウイグル旅行や ANA（全日空）の中国線（成田―大連経由―北京線）開設祝賀による訪中も含まれる[124]。）を通じてその生涯にわたり日中友好に尽くした[125]。

したがって本章では、岡崎嘉平太が中華人民共和国の建国と日本と中華人民共和との国交が樹立されていなかったような日中関係のなかで日本と中国とをつなぐために日中友好に尽くした岡崎嘉平太の日中友好への思いや取り組みなどについて、岡崎嘉平太が日中 LT 貿易の締結や日中交流促進事業など民間人として日中友好へ尽くした功績を中心に考察したい。

中国北京の天安門広場にて（岡崎嘉平太記念館所有）

1．中華人民共和国の建国と岡崎嘉平太の中国観

岡崎嘉平太が生前に書き残した『終わりなき日中の旅』や『私の記録』などの著書のなかで、いわゆる大陸中国を表わす言葉として「中国」と記す記述がみられる。しかし、厳密に言えば1949年に成立した中華人民共和国の中国（人民中国）とそれ以前に中国大陸に存在した中国（中華民国）は同じ「中国」であるのか、異なる「中国」であるのか、は論争的である。本論文では岡崎嘉平太が周恩来総理と日本の戦後賠償問題を話し合っていたことをはじめとした史実を根拠に、岡崎は“人民中国（中華人民共和国）を正統な中国だと認める立場”だったと位置付けて考察している。

以下、中華人民共和国の成立過程の確認と岡崎が中国をどう捉えたかを考察したい。

周恩来総理と会見する岡崎嘉平太（昭和46年3月1日、岡崎嘉平太記念館所有）

日本の日中戦争・アジア太平洋戦争敗戦無条件降伏後、中国は再び内戦状態へと陥った。「共産党軍は快進撃を続けた。蒋介石は国民政府樹立以来、工業化、鉄道・道路の建設、公衆衛生や教育の改善、諸外国の権益の返還、治外法権の撤廃など多くの成果をおさめた。しかし抜本的な土地改革を怠り、権威主義的な支配体制をしいたことから国民の支持を得られず、政権の腐敗のために援助も有効に活用されなかった[126]」。このように腐敗した国民党に代わって中国国民からの支持を集めたのが中国共産党であった。中国共産党は、1947年9月、「人民解放軍総反抗宣言」を発表し、このときはじめて共産党の自らの軍隊にたいして「人民解放軍」の名称を用いた[127]。「国共合作で統治経験を積んだ共産党は、人口の7割を占める農民こそ革命の鍵だと考えて支配地域で土地改革を断行した結果、多くの支持を集め、戦局を有利に展開することができた[128]」。1948年秋の遼瀋戦役でソ連の全面的な支援を受けた共産党は「都市部も含む満洲全域」を制圧し、1949年1月には北京を陥落させた。さらに共産党軍は同年4月には「揚子江を渡り、国民政府の首都」南京を占領した。首都南京を占領された国民党は「首都を南京から広東に、ついで重慶、成都に移し」、最終的には大陸中国を捨て台湾（臺灣）に逃げるしかなかった[129]。1949年10月1日、毛沢東は北京の天安門の壇上に立ち、中華人民共和国の樹立を宣言した。ここに中華人民共和国が建国された。

岡崎は中華人民共和国が成立したときの感想をつぎのように述べている。

> 中国で共産革命が成功し、中華人民共和国が成立したということを聞いたときに、もし中国共産党の政治が、ソ連の真似をしたんだったら日本は付き合えなくなるぞと思いました。というのは、一党独裁みたいなことをやっている所とは交わることは出来ないですよ。共産党が革命をやって一党独裁はソ連の真似をしている、あまり感心しないけれども。しかし、軍

閥を残さなかったのはよかったと思います。

軍閥を残さなかったことはニクソンも褒めているんですよ。今まではいつも軍閥がある。蒋介石のときも軍閥があった。軍閥があると蒋介石のような政治家がちょっと悪いとすぐ出て行って戦争を始めるんです。

（『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい、1992年、343頁。）

上記のなかで岡崎が「軍閥を残さなかったのはよかった」という理由を「政治家がちょっと悪いとすぐ出て行って戦争を始めるんです」と説明する背景には、やはり岡崎自身が体験してきた戦前日本の「軍の暴走」の記憶があったからではなかろうか。

中華人民共和国が建国された翌年、1950年10月1日、「誤った中国観をただし、（日中）両国の相互理解を深め、経済発展のための日中貿易を促す[130]」ことなどを目的として掲げた、日中友好協会[131]が設立された。そして、初代理事長には内山完造が就任した。内山完造は3章の岡崎の中国上海での生活の箇所で「老上海」のひとりとして紹介した人物である。

内山は、備中（岡山県）出身で、上海で内山書店という本屋を経営していた。

岡崎は、内山について「彼は軍嫌いですからね、彼に会うと軍の悪口を言うんですよ。しかし、勇敢だったですよ。中国人をいじめることは非常に悪いことだと思っていた。その点では、僕らと同じ考え方なんです。軍の関係で行っているものはあまり完造さんを好きじゃないんですね。でも、負けてからは仲良くなったですよ[132]」「内山さんは、中国人マニアみたいに中国人が好きなんです。彼は中国人を信頼していたし、中国人も彼を尊敬していた。北京で亡くなったのをわざわざ上海まで持って来て、上海の外国人を葬る所に祀られているんです。日中友好協会を日本で形として作ったのは、その内山さんなんです[133]」と、説明する。

岡崎はそんな内山の上海での印象と思い出についてつぎのように振り返っている。

> 完造さんは本当に中国が好きだった人です。中国人の中で生きていた日本人です。
>
> あの人がいつ頃から上海へ行っていたかはよく知らないのですが、日露戦争の後、日本人が行商人みたいになって、物を売りに行ったことがあるんですね。その 1 人なんだそうです。それで中国の方言をよくしゃべるようになってるんです。
>
> 人がいいんです。悪く勘ぐれば、中国人と仲良くしなければ、飯が食えんという状態でもあったでしょうけど、あの人はそういう策略ではなしに、本当に中国が好きになってましたね。私なんかでも中国人が好きですよ。
>
> （『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい、2009 年、203 頁。）

だが、そんな「中国が好きな」内山であっても、日本の日中戦争およびアジア太平洋戦争敗戦という時代の流れには逆らうことは出来なかったようである。岡崎は、そんな内山が経営する上海の内山書店の本は敗戦後最終的には全部没収されたのだと語っている。

> 昭和 13 年から私（岡崎）は上海に住んでいましたから、自然に本を買いに行ったり、見たりすることがありました。日本が（戦争に）負けてから、中国側が特に科学の本で日本が持ってくるのを集めてくれと言われたので、彼の本屋へ行って、どうせ持って帰れないんだから、と言ったら大分怒っていましたが、本当にあそこにある本は全部没収されたんです。
>
> 没収といっても悪い意味じゃないですよ。どうせ戦争に負ければ政府と

か軍の物は没収なんです。民間の物は貰うけれども、代金は日本で払ってもらえ、賠償に充てるんだから、ということなんです。その賠償に充てられたものに対する補償を日本政府は十分にやってくれないんです。[134]

（『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい、1992年、348-349頁。）

しかしながら、それでもなお内山は「中国人」や「中国」への思いを持ち続けた。そして、中華人民共和国が建国された翌年、そんな内山は日中友好協会の理事長に就任することで内山はまた中国とのかかわりを持つこととなった。ここに内山と中国との絆は再び結ばれた。

本論文の主人公である岡崎嘉平太もまた敗戦後上海日本大使館事務所での事務処理の仕事を終え中国を離れてもなお「中国人」や「中国」への思いを持ち続けていた。

岡崎は、池貝鉄工（現、池貝）や丸善石油（現、コスモ石油）の再建やANA（全日空）の社長のしごとなどをこなしながら、当時日本とは国交がなかった中華人民共和国と日中の交流を促進するための貿易協定を結ぶため、岡崎は貿易交渉訪中団の団長として日中LT貿易締結交渉のために幾度と訪中した。

また岡崎が美土路昌一らとともに設立した日本ヘリコプター輸送株式会社が1957年12月1日に全日本空輸に商号変更するまでの期間をみてみると岡崎は日ペリ航空の副社長の仕事をする傍ら、1953年1月に学校法人拓殖大学[135]の理事に就任したり、同年12月に財団法人大陸問題研究所を設立し理事に就任したり、第一次鳩山一郎内閣が成立してから間もない1954年9月22日に石橋湛山[136]や村田省滋（大阪商船相談役）らとともに日本国際貿易促進協会[137]の設立に携わり常任委員（1955年8月23日より執行委員）に就任したり、1956年1月に中央経済研究所および北京・上海日本商展覧会の理事に就任したり、池貝鉄工の社長（詳細は4章を参照）でもあった岡崎が池貝鉄工の会長

に退き（5 月 29 日）、さらに池貝精密金型製作所を設立し社長に就任（6 月 15 日）したりあるいは貯蓄増強中央委員会会長に就任（8 月 8 日）したりした岡崎にとって多忙な年であった 1957 年の 9 月 18 日に財団法人アジア学生文化協会を設立し理事に就任したりするなど、岡崎はこの期間じつに多くの（一部日台関係を含む）日中関係や日中友好促進の仕事に携わった[138]。このように池貝鉄工や ANA（全日空）などの企業経営者として本業に携わる傍らで日中国交促進事業に携わっていた岡崎は ANA（全日空）社長時代に日中 LT 貿易締結に尽力してゆく。

2．日中 LT 貿易締結と日中友好への功績

岡崎嘉平太が日中 LT 貿易（日中覚書貿易）はじめ日中国交正常化に大きく貢献したことは、日中国交正常化が実現する数日前の昭和 47 年 9 月 23 日に中国北京で行われた小宴会の席で周恩来首相が「中国には『水を飲むときには、井戸を掘った人のことを忘れない』という言葉があるが、あなたがたも井戸を掘った一人ひとりです」と岡崎らを讃えたことからもわかる[139]。

なお、本論文では冷戦構造化のなかで中国側が日中 LT 貿易をはじめ日中友好の道を受け入れた要因のひとつに中ソ対立の政治問題が影響しているという立場を前提としている。その理由は以下のとおりである。

1957 年にモスクワ開催された「ロシア革命 40 周年記念式典」に出席した毛沢東（中国国家主席）がフルシチョフの「平和共存政策」（ソ連修正主義）を批判したこと、1958 年にフルシチョフが中ソ共同艦隊の創設を提案したこと、1959 年にソ連が核兵器供与に関する中ソ間の国防用新技術協定を破棄したこと、チベットをめぐる中印紛争のさいにソ連が中国を支持しなかったこと、1960 年に人民日報と紅旗とが共同で「レーニン主義万歳」の論説を発表したこと、などから中ソ関係悪化が表面化した。こうしたなか、1961 年に開かれた第 22 回ソ連共産党大会においてフルシチョフがアルバニアを非難し周恩来がアルバニ

アを擁護してフルシチョフを批判し、周恩来は「大会半ばで帰国」した。結局アルバニアは中国に同調し、ワルシャワ条約機構などを脱退し、ソ連と断交した。こうした中ソ関係悪化によって中ソ貿易も減少した[140]。

事実、日本貿易振興会（JETRO）が発行する『1967年度版海外市場白書―概観・地域編―』によれば中国の対共産圏貿易は「1959年の27億3,400万ドルをピークに下降線をたどり、64年には59年の3分の1という減少ぶりである」と述べられており、その原因は「主因は中ソ貿易の減退にあり、それは主として中ソ対立の激化という政治的理由によって、ソ連の中共に対する経済技術援助が停止され、中ソ貿易が大幅に減少したためである」と説明している[141]。

このように中ソ貿易が減少するなかで日中貿易は拡大した。日本貿易振興会（JETRO）が発行する『1966年度版海外市場白書―概観・地域編―』ではつぎのような記述がみられる。

> ここ数年来、毎年倍増で伸びてきた日中貿易は、1965年に入ってからも順調に増加し、年間で4億5,000万～5億万ドルに達するとみられている。この往復で5億ドルに近い貿易額は日・中双方で極めて大きな意味を持つといえよう。中共からみれば…日本がソ連を追い抜いて、中共の対外貿易で最大の相手国となるかもしれない。中共の輸出面で重要である香港は別として、資本財の輸入で従来大きな役割を果たしてきたソ連が第1位の座から退き、かわって日本がトップにたつということは中共が資本財輸入の面で日本を高く評価していることを物語っている。
>
> （日本貿易振興会（JETRO）『1966年度版海外市場白書―概観・地域編―』734-735頁。）

つぎに、1960年代当時の日中両国の経済状況や中国側の事情などを簡潔に

確認したい。

1960 年代はじめの日本経済は周知のように 1950 年代からの高度経済成長期の中にあった。また 1964 年に東京オリンピックを控えているということもあり、東京国際空港（羽田空港）の空港ターミナルの増築、滑走路の拡張（旧 C 滑走路の新設を含む [142]。）、東京モノレール [143] の開通や、高速道路の建設や東海道新幹線の開通など東京オリンピックのために社会インフラの整備が急速に進められていた。1964 年 10 月 10 日に東京オリンピックが開会すると日本中がオリンピックフィーバーで盛り上がった。岡崎は、そんな 1964 年の東京オリンピックに関して、つぎのような感想を語っている。

> まあ、とにかく日本は世界的になる。やむを得ず世界的にものをやらざるを得ないときですから。殊に戦争に負けて元気を失っていたときが長かったから、これはいいことだと思いますよ。しかもアジアで最初にやるのに日本でやってくれたというのは、日本人に世界的な目を開かせるという意味じゃあ非常にいいことだと思います。
> （岡崎嘉平太伝刊行会編『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい、1992 年、358-359 頁。）

一方の 1960 年代はじめの中国は、（後述するように）1950 年代後半から中ソ対立が表面化するものの、1964 年の全国人民代表大会の政府活動報告のなかで周恩来首相が「わが国の国民経済は 1958 年から 1960 年までの大発展を経て、…国民経済はすでに全面的に好転し、あらたな発展の時期に入ろうとしている」と述べるように「小躍進」の時代に突入していた。たしかに日中 LT 貿易が締結されるまでの中国は、1959 年から 3 年ほど自然災害に見舞われ農業が「破滅的な打撃を受け」たことにくわえて、さらにソ連の全面的な経済支援が停止されたため、工業も「かなりの停滞を余儀なくされた」。こうしたなか 1960 年

代に突入した中国経済は「自力更生のスローガンのもとに62、63年頃から漸く上昇に転じ、64年の工業生産は前年比15％増を示すに至った」のである[144]。中ソ対立の政情を考慮すれば、まさに「小躍進」であるといえる。

以上を踏まえ、以下、岡崎嘉平太の日中LT貿易締結への功績について考察したい。

【２－１：岡崎嘉平太の日中LT貿易締結への功績】

岡崎嘉平太の日中友好の功績のひとつが日中LT貿易（日中覚書貿易）締結を実現させたことである。当時まだ国交がなかった中華人民共和国（中国）と民間貿易を通じて交流促進を図ろうという岡崎の日中友好促進理念はANA（全日空）社長という会社経営者の枠組みを超えた「企業よりも高い視点」から日中問題を考えていたことがうかがえる。（もちろん、見方によっては、5章最後で示したような、こうした岡崎のANA（全日空）の経営者として航空会社（ANA）の社長業に“専業”あるいは“専念”しなかった姿勢が1966年に2度の全日空機墜落事故を起こす結果を招いたという批判もあり得ると思われる。1966年の全日空機墜落事故に関しては5章後半参照）。

ところでなぜ岡崎は“日中貿易”の促進が“日中友好”や“日中交流”の促進につながると考えたのだろうか。“日中友好”や“日中交流”の促進が目的ならば囲碁や演劇あるいはスポーツイベントなどを通じての文化交流でもそれは可能である。こうした疑問を払拭するその手掛かりは1963年10月15日に岡崎が講演した『日中貿易について』から見つけることができる。

> 日本と中国との関係は、日本が東洋にあり、日本或いは中国がなくなってしまわぬ限り、誰が何と言おうと、存在するのであって、それはたとえば富士山が存在するのと同様に「存在する」のである。そういう意味で、私は、対米関係がどうこうといった政治的考慮とは離れて、日中問題の重

要さを感じ、研究してきた。貿易はその一手段に過ぎない。香港からの情報や中共からの発表、…その他いろいろな情報を通じただけでは、やはり実態はわからぬ。結局自分の目で見なければわからぬことである。中国を見聞する機会をつかむには、碁とか演劇とかの文化交流によるのも一つの道だが、中でも貿易というのは非常に多くの人が関係するし、物資の需要関係でその国の力や方向もわかる。そういう意味で私は日中貿易を研究しているのだが、これは何も中共になってからのことではなく、その以前から引き続き関心を抱いてきたことである。

（岡崎嘉平太『日中貿易について』1963 年。収録：岡崎嘉平太記念館編『紀要第 2 号　岡崎嘉平太　講演集 2』2005 年、57 頁。）

つまり岡崎にとっての“日中貿易”は「中国を見聞する」ための手段のひとつであり、囲碁や演劇などの「文化交流によるのも一つの道」ではあるが貿易はそれらよりも「非常に多くの人が関係」し「物資の需要関係でその国の力や方向もわかる」ため、「日中問題の重要さを感じ」ていた岡崎にとっては優先順位が高い関心事であった。

こうしたことから ANA（全日空）社長時代の岡崎は日中 LT 貿易締結のために尽力した。1961 年 11 月 27 日に ANA（全日空）の社長に就任した岡崎は、翌年の 1962 年 9 月 19 日、自民党顧問だった松村謙三[145]が「池田首相の全権委任を受けて」中国北京で周恩来と会談し「積み上げ方式による日中関係正常化で合意」すると、10 月 26 日に高碕達之助を団長とした日中貿易交渉団のひとりとして「副団長格」として訪中した。そして同年 11 月 9 日、岡崎は高碕達之助らと訪中し「日中貿易に関する覚書及び LT 貿易（昭和 38 年度分）[146]」の取決め調印式に立ち会った[147]。そして 1963 年から 1965 年までは日中 LT 貿易交渉団の団長として日中 LT 貿易（単年度分）取決めに署名している。（1966

年に関しては、岡崎は団長として訪中はしたものの、全日空機松山沖墜落事故を受け帰国を余儀なくされたため、岡崎は署名していない[148]。）なお日中LT貿易交渉団の日本側の団長であった高碕達之助は、東洋製罐や東洋製罐専修学校（現、東洋食品工業短期大学）の創業者や御母衣ダム建設のさいに「荘川桜」の保存を提案した人物などとして知られているが、戦前は日中戦争下の満州にわたり満州重工業開発副総裁を務めたり戦後は鳩山一郎内閣で経済審議庁長官・通商産業大臣を務めていた1955年に開催されたバンドン会議（アジア・アフリカ会議）に出席したさいに周恩来と親交を深めたりした人物でもある[149]。

ここで日中LT貿易について述べると、日本と中華人民共和国（中国）との貿易は、長崎国旗事件に反発した中国が日中貿易を停止して以降、周恩来が1960年に示した「貿易3原則」によって“日中友好貿易”として再開され、その後、1962年から中国（1949年に成立した中華人民共和国[150]）と正式な交流がない状況下で事実上の「準政府間協定」としてはじまったのが日中LT貿易である[151]。したがって、日中LT貿易の意義は、「準政府間協定」という、日中の国交がないなかで日中両国の政治的な窓口となった点にある。ちなみに、日中LT貿易の「LT」の由来は日中各代表者の頭文字である。すなわち、「L」は貿易開始当時の中国側の代表者寥承志[152]の頭文字の「L」であり、同じく「T」は日本側の代表者高碕達之助の頭文字の「T」である[153]。この日中LT貿易が日中関係にもたらした意義は、日中LT貿易がたんなる覚書貿易に留まらず、当時まだ国交がなかった日本と中華人民共和国との間の事実上の準政府間協定の役割を担ったことである（詳細は後述）。また当時の日中貿易は、日中LT貿易が日中貿易全体に占める割合は3割程度であり、7割程度は日中友好貿易（詳細は後述）などの民間貿易が占めており、こうした友好貿易などの民間貿易が中心であった。事実、日本貿易振興会（JETRO）が発行する『1967年度版　海外市場白書―概観・地域編―』によると、1962年以降の日中貿易は「“友好貿易”と“LT貿易”の2

本建ての取引形態」で行われており、1965年の日中貿易の取引比率は“友好貿易”の占める割合が76.6％であるのに対して“LT貿易”の占める割合は23.4％でしかなかったようである[154]。

そしてこの貿易の原案「岡崎試案」をまとめたのが、当時ANA（全日空）の社長だった、岡崎嘉平太であった[155]。岡崎は、（先述した目的に加え）戦時中、上海日本大使館参事官として上海に駐在したり、上海に華興商業銀行の設立に関与し理事に就任したりしたことなどから「戦時中の日本の中国侵略に対する反省の念から、新生中国に目を注ぎ、日中貿易の促進に携わった[156]」。岡崎は当時首相だった池田勇人と旧知の仲であったことに加えて池田内閣2代目官房長官黒金泰美とも懇意であった。さらに松村謙三とも1958年に日中問題について語り合い、その後たびたび話し合っていた[157]。そのような松村から岡崎に「日中問題の解決には、中国の要人とたびたび会談しなければならないが、それが自然にできるような手段はないものだろうか」などという相談があった[158]。そしてそれを受けて岡崎が「いろいろ考えた末、日中間の貿易の新しい構想を思いついて、それを池田総理に提案したのが1962年6月末」のことである[159]。これが日中貿易に関する「岡崎試案」である。岡崎はこの「日中貿易に関する「岡崎試案」をまとめ、7月末、黒金官房長官を通じて政府に、また8月中旬には松村らにそれぞれ詳しい説明」をおこなった[160]。

この「岡崎試案」は具体的には主につぎの5つを取り決めるものであった。

［岡崎試案］

①バーター、延べ払い、総合的な項目を含む長期契約による貿易拡大を図る。

②両国に連絡機関を設ける。

③双方に保証人を立てる。

④貿易品目

日本側の輸出品―化学肥料、農薬、化学繊維品のプラント及びその技術、農業機械など。

中国側の輸出品―石炭、塩、鉄鉱石、漢方薬など。

⑤日本側は、貿易品目別にメーカーの集団を設け、中国側公司と交渉する。

（岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太　講演集2』平成17年、3頁。）

この日中貿易に関する「岡崎試案」は、池田内閣で承認されたことを受け、1962年9月に松村が訪中したさいの周恩来総理との会談で「日中両国はその政治体制は異なっていても漸進的かつ積重ね方式で両国関係の正常化をはかろうという大前提のもとにこの案は合意され」た[161]。さらに、同年10月26日、高碕達之助を団長とする訪中団が中国に行って実務協定の交渉をおこなった[162]。岡崎もまた「副団長格として、自民党代議士や財界代表」とともに中国に旅立った[163]。これは岡崎にとって、「戦後、そして解放された中国」への初めての訪中であった[164]。同年11月9日、中華人民共和国の首都北京で日本代表団団長高碕達之助と中国側の代表者寥承志との間で第1回目の「日中総合貿易に関する覚書」が調印された[165]。そしてここに日中LT貿易がはじまった。なお日中LT貿易協定の期限は1967年12月31日までと定められ、その後日中両国が希望すれば延長するという内容で合意した。日中LT貿易は結局1967年12月31日に期限を迎え、その後、1968年3月に岡崎や田川誠一、古井喜実が訪中し、「貿易会談コミュニケ」覚書を調印し、以降1年ごとに日中両国の代表者が覚書協定を締結する日中MT貿易へと変更された[166]。

ここで特筆すべきは日中LT貿易協定が、たとえば1950年に設立された日中友好協会を通じての交流や1952年に国会議員の高良とみ[167]や帆足計などの日中貿易促進会議のメンバーが調印した（第1次）日中民間貿易協定[168]などの当時日中LT貿易とは別に小規模に行われていたいわゆる民間の取決めでおこなわ

れるような日中純民間貿易や日中友好貿易などの類とは異なり、事実上の「準政府間協定」の役割を担っていたことである[169]。これはじっさいに日中覚書貿易締結交渉に携わった田川誠一が著書『日中交渉秘録』の「あとがき」のなかで「LT・覚書貿易は、発足当初から準政府間貿易という形で始められ、池田内閣の末期には、相互に通商代表部を設置することまで、話題になったほどである」と証言していることからも明白である[170]。つまり日中 LT 貿易は――他の日中民間貿易や日中友好貿易とは異なり――単なる貿易だけに限らずまだ国交がなかった日中間（日本国と中華人民共和国との間）の「あらゆる問題を話し合う場の窓口」という性格を帯びていたのである。そしてこうした経緯から新聞記者の交換（詳細は後述。）や連絡事務所の相互設置などがおこなわれた。また日中 LT 貿易は岡崎の「中国を知るためにはまず中国の人々を知らなければならない」という考えが反映されたため日本側の連絡事務所の職員が家族と共に中国に渡ったりした[171]。

日中双方の貿易事務所会談コミュニケ及び覚書貿易取決めに署名
（1971 年、岡崎嘉平太記念館所有）

こうした岡崎らの日中覚書貿易締結交渉は、（後述するような）右翼に限らず、台湾を正統な中国政府だと認めて共産主義の中国を認めない立場の佐藤政権を支持するような“世間の目”から観ても、ある種の「売国」行為のように映っていたのかもしれない。岡崎は、日米協調外交路線を重視するあまり大陸中国を敵視し親台湾に拘った佐藤栄作政権を念頭に置きつつ、こうした当時の“世間の目”に対してつぎのように反論している。

> 私は、台湾の蒋介石が悪いなんて思ったことはないけれども、台湾に拘って、共産主義の革命をやったことを否認して中国と国交を持たんなどということをやっても、困るのは日本なんですよ。中国の人民とは仲良くしなければいかんというのが私の根本的思想ですから。何千年にわたる過去があり、何百年にわたる将来があるんですから。
>
> そういう考え方で、私は台湾を無視してよいとは言わないけれど、台湾との関係を維持する右翼的な考え方だけで、共産主義と交わらなかったら大変だと考えていました。
>
> …日中貿易の締結が旨くいったもんだから、次には新聞記者の交換を提案する、それからスポーツの交流をやる、そんなことを次々に提案したんですが、周総理がみんな応じてくれました。新聞記者との交換は覚書（LT）貿易開始の翌年にはもう実現しました。
>
> （『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい、1992年、358-359頁。）

上記岡崎の述懐のなかで岡崎が「新聞記者との交換は覚書（LT）貿易開始の翌年にはもう実現しました」と言っているが、これは日中LT貿易が締結された翌年（1964年）に高碕達之助と廖承志との間で取り決められた日中新聞記者交換協定のことである。

【２－２：日中記者交換協定】

日中 LT 貿易が締結された翌 1964 年 4 月 14 日から 18 日にかけて日中双方の貿易連絡事務所の代表である高碕達之助（日本側）と廖承志（中国側）が会談し、日中新聞記者交換と日中貿易連絡所相互設置に関する事項を取り決めた。「連絡事務所の設置および新聞記者交換に関する高碕達之助、廖承志両事務所の会談メモ」によるとこの取り決めの締結交渉には、日本側からは岡崎嘉平太や古井喜実、大久保任晴、竹山祐太郎が参加し、中国側からは孫平化[172]や王暁雲が参加したようである。なお、日中新聞記者交換協定の具体的な取決め内容は下記のとおりである。

廖承志（写真左）と乾杯する岡崎嘉平太（岡崎嘉平太記念館所有）

［1964 年に締結された日中記者交換協定］

・廖承志と松村謙三との会談の結果に基づき、日中双方は同時に新聞記者の交換し、相手側新聞記者の通信の自由を保障する。

・交換する新聞記者の人数は、それぞれ 8 人以内とし、1 新聞社または通

信社、放送局、テレビ局につき、1人の記者を派遣することを原則とする。必要な場合、双方は、各自の状況に基づき、8人の枠の中で適切な訂正を加えることができる。

・双方の記者は駐在国の外国新聞記者に対する管理規定を順守するとともに、駐在国が外国新聞記者に与えるのと同じ待遇を受けるものとする。

・双方が本取り決めを実施する中で問題に出あった場合、廖承志事務所と高碕事務所が話し合いによって解決する。

・本会談メモは、中国文と日本文によって作成され、両国文は同等の効力をもつものとする。廖承志事務所と高碕事務所は、それぞれ中国文と日本文の本会談メモを1部ずつ保有する。

などの12項目[173]。

この日中新聞記者交換協定は、1968年3月6日に「貿易会談コミュニケ」覚書を調印したさいに、以下の内容に修正された。

［記者交換に関するメモ修正取決］

①双方は、記者交換に関するメモにもとづいて行われた新聞記者の相互交換は双方が1968年3月6日に発表した会談コミュニケに示された原則を遵守し、日中両国民の相互理解と友好関係の増進に役立つべきものであると一致して確認した。

②双方は、記者交換に関する第3項に規定されている新聞記者交換の人数をそれぞれ8名以内からそれぞれ5名以内に改めることに一致して同意した。

③この取りきめ事項は記者交換に関するメモに対する補足と修正条項となるものとし、同等の効力を有する。

④この取りきめ事項は日本文、中国文によって作成され、両国文同等の効力を有する。日本日中覚書貿易事務所と中国中日備忘録貿易弁事処はそれぞれ日本文、中国文の本取りきめ事項を１部ずつ保有する。

1963 年３月６日　北京にて

（鹿島平和研究所編『日本外交主要文書・年表―1961-1970 年―（２）』原書房、1984 年、768-769 頁。）

ここで特筆すべきは①にある「会談コミュニケに示された原則を遵守」という表現である。「会談コミュニケに示された原則の厳守」とは「中日関係における政治三原則と政治経済不可分の原則を堅持すること」を厳守することであり、具体的には以下の文言がそれにあたる。

中国側は、中日関係における政治３原則と政治経済不可分の原則を堅持することを重ねて強調した。日本側は、これに同意した。双方は、政治経済不可分の原則とは、政治と経済は切りはなすことが出来ず、互いに関連し、促進しあうものであり、政治関係の改善こそ経済関係の発展に役立つものであるとの考えであることを認めた。

…双方は政治３原則と政治経済不可分の原則は、日中関係において遵守されるべき原則であり、われわれの間の関係における政治的基礎であると一致して確認し、上記の原則を遵守し、この政治的基礎を確保するためにひとつづき努力をはらう旨の決意を表明した。

（鹿島平和研究所編『日本外交主要文書・年表―1961-1970 年―（２）』原書房、1984 年、768 頁[174]。）

またここでいわれる「政治３原則」とは、周知のように、長崎国旗事件後に

周恩来が示した、①中国を敵視しない、②（中華人民共和国と中華民国の）「2つの中国」を作らない、③日中関係正常化を阻害しない、という３つの原則のことである[175]。したがって「会談コミュニケに示された原則を遵守」するということは、すなわちこの「政治３原則」を厳守するということである。そのため日中新聞記者交換協定にこの原則を適用した場合、日本側の新聞記者が中国当局の意に反する報道や中国当局を批判する報道がこの原則の厳守に反するため、中国当局にとって不都合なことを日本側の新聞記者が報道できない可能性があるという指摘ができる。1968年に修正された日中新聞記者交換協定は、見方によっては、このような危うさが少なからず内包されていたのである。

この日中記者交換協定の締結に携わったのは「貿易会談コミュニケ」覚書を調印したさいのメンバー、すなわち古井喜実、岡崎嘉平太、田川誠一（以上、日本側）と劉希文、王暁雲、孫平化（以上、中国側）である。特に日中記者交換協定で岡崎とともに活躍したのが田川誠一である。田川は、親中派議員としてばかりでなく、（田川からみて）河野洋平を従弟にもつことでも知られている。そんな田川は、神奈川県横須賀市に生まれ、朝日新聞で記者などを務めた後、（先述した）松村謙三の議員秘書を経て、1960年に衆議院選挙で初当選し、以降、松村や河野らとともに親中派議員として活躍した。ちなみに、偶然なのか、田川が松村謙三の秘書をしていた1958年11月に岡崎は三笠保存会（神奈川県横須賀市）の設立に携わり三笠保存会の理事長に就任している。

【２－３：右翼の襲来】

日中関係の重要性を予見し1960年代当時まだ国交がなかった中国と日中LT貿易を締結し、さらに1970年代に入ると中国を敵視した親米親台湾路線の外交政策を推し進める佐藤政権[176]下で日中国交回復をめざした岡崎らには、のちに岡崎が「馬の背に揺られて白状夜行の旅を続ける玄奘の淋しい姿」と書き表

すような、ある種の孤独感があったのかもしれない。岡崎らが日中国交回復の重要性から日本の未来を考えて日本のために行った日中 LT 貿易をはじめとした日中国交回復への取り組みは、世間――保守派をはじめとした中国を「共産主義の敵国」だという偏見に満ち溢れた目で見る多くの一般国民――の目にはある種の売国的行為に映ったのかもしれない。岡崎はこうした苦心をつぎのように語っている。

> 話が終わった途端、私はふとアメリカとこれに追随するわが国の厳しい反共、反中国政策のさ中で日中国交回復をやろうとした私たちの姿を、玄奘に重ねてみた。
>
> 私たちは…幾多の困難を凌いで 10 年、幸いにして遂に「国境」に辿り着くことができ、覚書貿易も使命を果たし得たのではなかったか。
>
> 国境は越えた。だが印度―日中友好世々代々―の道はまだまだ遠い。（終わりなき日中の旅）私はこんなことを思いめぐらしてしばし感慨に耽った。
>
> （岡崎嘉平太『終わりなき日中の旅』原書房、1984 年。岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太講演集 (2)』5 頁収録。）

岡崎は、中華人民共和国文化部副部長などを歴任したことで知られる劉徳有氏が「岡崎先生は真に日本を愛し、日本民族の未来に心血を注がれ、真実と理想のためには強権をも恐れない硬骨漢でした[177]」と証言するように、あるいは本論文 4 章や 5 章などで明らかにしたように、右翼や一部の保守派やあるいは当時の世間が主張するようないわゆる「反日的」な「売国奴」の類の人間では決してなかった。だが当時の日本国内においては中華人民共和国（北京政府）を正統な中国政府と認めることを前提とするような日中友好を唱えれば“売国奴”扱いを受ける風潮があった。

こうした当時の日中友好を唱えれば“売国奴”扱いを受ける風潮の原因が、冷戦構造化において中国が共産圏であるため東側陣営の敵国だという認識であったためなのか、戦前の「“支那人”」差別が同時代まで継承されたためなのか、あるいはその両方なのか、別の理由なのか、何であるかははっきりとは分からない。ただはっきりといえることは、中華民国（台湾）を正統な中国（台北政府）だとする右翼や保守勢力の立場からすれば、中華民国（台湾）以外の中国すなわち中華人民共和国（北京政府）だけを正統な中国だとする立場から日中（すなわち日本と中華人民共和国との）国交回復をめざした高碕達之助、松村謙三、岡崎嘉平太、古井喜実、田川誠一らは「国賊」「売国奴」以外の何者でもなかったということである。事実、中華民国以外の「2つの中国」を認めない右翼の一部が1958年に中華人民共和国の国旗を棄損した長崎国旗事件を起こしている。また、右翼に限らず、1968年3月に合意された「貿易会談コミュニケ」覚書のなかに「中日関係における政治3原則と政治経済不可分の原則を堅持すること」という文言が記載されたときに「自民党内はハチの巣をつついたような騒ぎになった」。この交渉をつとめた衆議院議員の古井喜実と田川誠一は「中国に屈した」などと非難された[178]。

日本と中華人民共和国との間で覚書貿易協定交渉をおこなっていたなか、岡崎や松村謙三などの日中覚書協定交渉関係者のもとに、日中覚書に反対する右翼が訪れた。

右翼といえば、1963年に―1993年に朝日新聞社長室自決事件を起こした―憂国道志会の会長だった野村秋介とその会員だった松野卓夫に神奈川県平塚にあった河野一郎邸が焼き討ちされた河野一郎邸焼き討ち事件や、最近では、当時朝日新聞社論説主幹だった若宮啓文氏が2005年3月27日の朝日新聞のコラム「風考計」に「いっそのこと島（竹島。韓国名：独島）を（韓国に）譲ってしまったら、と夢想する。…（竹）島を「友情島」と呼ぶ[179]」と記した「竹

島と独島―これを「友情島」に……の夢想―」を掲載し、右翼に「国賊」「売国」「腹を切れ」などの言葉を浴びせられた[180] 若宮啓文朝日新聞社論説主幹「友情島」事件が知られる。

このような右翼に、松村謙三の「家なんかがやられ」たり、岡崎も「卵をぶつけられたりした」。だが岡崎は日中覚書協定交渉に携われば少なからず右翼が押しかけてくるだろうことは予測していた。案の定、岡崎の自宅に右翼が押しかけてきたり岡崎が社長を務める ANA（全日空）に赤尾敏などの右翼が押しかけてきたりしたこともあった。

岡崎はそんな右翼の脅迫をつぎのように振り返っている。

> 命を取られると話にならんけれども、命を取られないから面白いですよ。随分脅迫も受けました。その後も私の所は暫く巡査が家の前に来て、寝ずの番をしてくれたことがあります。それから右翼が来て脅したのも随分あるんだけれども、…中国の悪口を盛んに言うものですからね、こっちも聞くのが面倒臭くなったから、「あなた方は中国の悪口をよく言うけれど、中国に行ってみたいとは思わないか」と言うと、「そりゃあ行ってみたい」と言うんです。…それからもう来なくなったです。
>
> 他にもまだ随分来たですよ。右翼が来ても私は話を隠したりはしないで全部やるんです。勘弁してくれるかどうかは分からんのに、言いたいことを言わなければ向こうが理解できなくなる。だから、大抵右翼が来ても一度話をしたら二度と来ないですよ。
>
> 赤尾敏君なんかは、…全日空に一度来ましたよ。そして 1 時間か 2 時間しゃべって事を分けて話したら、「もう岡崎さんの所には来ない」と言って帰って行った。
>
> （岡崎嘉平太伝刊行会編『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい、1992 年、360-361 頁。）

３．岡崎嘉平太と中国―日中国交正常化を迎えて―

1971年７月、中華人民共和国への訪問を宣言したアメリカ合衆国大統領ニクソンは、翌年２月に米中和解へ向けた歴史的な訪中を果たした。

日本外交は米国のこの政治的動きに追随した。佐藤栄作内閣が1972年７月７日に退陣すると、田中角栄内閣は対中和解を試みた。1972年９月29日、中国の首都北京にて日中共同声明が発表された。この田中角栄と周恩来との共同声明によってこれまで続いた日中の不正常な関係は終焉した。ここに日中の国交は正常化した（同時に日本は中華民国（台湾）と断交することとなった）[181]。同時に、ANA（全日空）社長時代より日中LT貿易交渉に尽力したり1968年からは日中覚書貿易事務所代表をつとめたりするなど日中国交正常化のために岡崎嘉平太が取り組んだ日中覚書貿易協定の目指す役割も終えた。

岡崎は日中共同声明が発表された翌年の1973年に、日中の国交が正常化されたことへの感想として、岩波の論壇誌『世界』[182]に「外交と道義」と題した論文を寄せている。

> 私が多少日中問題に年数をかけているというので、これからの日中外交はどうしたらいいのか、という質問をうけることが屡々ある。私は大抵の場合、もう私たち素人の任務は終わった。政府や外務省が外方を向いている間、私たちが前途を考えて細いながら糸をつないで来たのだ、国交が回復したら、専門家の外務省がやることだ、と型通りに答えるのであるが、問う人はこれだけでは仲々解放してくれない。…長い間中国に接し、中国の要人と直接話をした人達は、たとえ素人であろうと、今後の外交のあり方についてアドヴァイスをするのは同じ日本人の義務じゃないか、と詰め寄られるのが普通である。しかし私は思う。この質問者はすべて素人である。素人でよく解らないから取り越し苦労をするのだろう。恐らく日本の官辺

では、われわれの素人外交は苦々しく思っていたであろう。そんなことを外務省の大官が話したと新聞に報道されていたのを読んだことがある。

まさにその通りであろう、素人が余りおせっかいをやくのはよくない。私たちのやったことは、玄人が全然やらない時に繋ぎにやっていたことだから、玄人の出番になったら、さっさと手を引いた方がいい。ただ素人であっても日中国交回復には、なにがしかお役に立ったように思う。田中首相は（1972 年）9 月 28 日北京の答礼宴で「日中間の対話の道を開くため貢献された両国各方面の方々に対して感謝の意」を表明せられ、また周（恩来）総理は歓迎宴でも答礼宴でもこのことに言及し「中国人民を代表し長期にわたり中日友好の促進と中日国交正常化の実現のために貢献され、果ては自己の命を犠牲にすることさえ惜しまなかった日本各界の友人に、心からの感謝と敬意」を表していられることで、私は私達のやったことが無駄ではなかったと、密かに慰めているのである。

…ともかく、私は前述のような考え方で、今後の日中関係を、田中首相のいう「悠久にわたる平和」、周総理のいう「子子孫孫友好的」にするために、日本国の責任を負う政府及び外交当局に、最大の努力をしてもらいたいと、切実に希望して已ない。

素人の私は日本政府のやる外交に容喙しようなどと大それた考えは毛頭持っていないが、過去に於て大きな間違いをやったわが国の対中国外交である[183]だけに、国民の一人として、お互い国民同士で気をつけねばならぬと思うことは、求められれば話し、又は書き、時には求められなくても発表しなくてはならぬと考えている。そういう意味で私は若干の感想を述べてみたい。

わが国が明治以来中国に対して採った外交政策については、今更述べるまでもなく、欧州諸国と共に侵略一方であったが、中国の対日政策はどう

であったろうか。このことについてわれわれ日本人はほとんど考えたことがなかったのではないだろうか。少なくとも日本の政府と軍は全く一方的に日本の要求を中国につきつけ、強制しただけで、相手の考えなどは善悪、当否ともに考慮に加えたことはなかったのではないだろうか。

私は若い頃から日中問題に興味を持っていたので、折にふれて比較的注意深く、中国人の対日主張を読んだのであるが、それを総括して言えば中国側では、日本の圧迫の間にも日本と手を握ってアジアをよくし、アジアの平和、安定の中で中国の自主、独立、繁栄を確保しよう、と考えていたと、私には受け取れるのである。孫文の場合には、彼の革命運動に対する日本の同上乃至援助を求めるために、多少粉飾もあるのではないかと勘繰ってみた。又其後接触する中国人の場合にも或程度割引して聞くこともあった。しかし日本敗戦の直後、上海地区の接収に来た国民政府の湯恩伯将軍から「今度は中日提携してアジアをよくしよう」と聞かされて、私は前の勘繰りの誤りであることに気がついた[184]。

そして更に1962年戦後初めて新中国を訪れ、北京で周恩来総理と会見した際「日本は甲午戦争以来80年にわたって、わが国を侵略し、人名と財産に莫大な損害を与えた。われわれは之を深い怨みに思っている。しかしこの怨みの80年も中日の2千年の歴史に比べればわずかの時間である。われわれは今この怨みを忘れようと努力している。そして日本と友好関係を

岡崎嘉平太先生訪中100回を記念して
（岡崎嘉平太記念館所有）

結び、相協力してアジアに力をつけたいと思う。しかしその力でアジアの外に向かって戦いを挑むのではない。将来若し外からアジアに対して圧迫が加わるようなことがあったら、その時、中日力を合せてその圧迫を、はねのけようではありませんか」という話を聞くに及んで、私は真に中国の心に触れた、と思ったのである。

岡崎嘉平太の菩提寺「妙仙寺」（写真左）と岡崎嘉平太の墓（写真右）
※撮影協力：安田英祥氏

桂林観光記念の写真皿
（岡崎嘉平太記念館所有）

訪中（中華人民共和国への訪問）100 回を記念して贈られた大皿
（岡崎嘉平太記念館所有）

…（省略）…

日中共同声明で「日本側は、過去において日本が戦争を通じて中国国民に多大な損害を与えたことについての責任を痛感し、深く反省する」と言っているのは…署名者の田中、大平両相だけの責任、反省を表明しているのではあるまい。声明には書いたが実践せぬ、では日中国交正常化などは絵に画いた餅になってしまうであろう。

この心構えを国民一般が持てば、それは国の政策にもなる。中国で「忘れる」教育をしているのだから日本は共同声明に従って「責任の痛感、反省」教育をやるべきではないか。

1931年以来14年間にわたって、戦線の布告もしないで、中国国内を蹂躙し、膨大な損害を与えた日本は、戦争賠償の請求は免除されても、精神的償いはしなければならない。この精神的償いは、言葉は「償い」であるけれども、その実は、日本国及び日本人自身のモラルの回復である。過去の行為の「反省」は、それがその通り行われれば、失われたモラルが回復される。それは共同声明で日本側が声明していることなのである。今度の国交正常化声明で、中国側の要求しているのは唯一つ、将来に向かって永続する日中友好ということであると思う。

従って、日中関係はマキャベリズム的な外交技術によるのではなくて、全国民が体当たりでやる、外交道義でなければならぬ、と私は固く信じているのである。

（岡崎嘉平太「外交と道義―「日中正常化」後を考える―」『世界』1973年1月号、96-99頁。）

1972年9月の日中共同声明を前に岡崎はじめ日中国交正常化の功労者たちが北京に招かれた。周恩来はその席で岡崎ら日中国交正常化の功労者たちを「中国には「水を飲むときには、井戸を掘った人のことを忘れない」という言葉が

あるが、あなたがたも井戸を掘った一人ひとりです」と称讃した[185]。そして周恩来から「（日中国交正常化の）井戸を掘った一人」だと讃えられた岡崎は日中国交正常化が果たされ、岡崎と周恩来との絆、そして日本と中国との絆がより強まったと感じた。だがこれはひょっとしたらそうあって欲しいという岡崎の願望だったのかもしれない。そんな岡崎と覚書貿易事務所の職員らは後日、桂林観光を含む旅行に招待され、「杭州・上海・桂林・重慶・広州などの各地を…巡る大旅行」を満喫した[186]。

このように日中国交正常化が実現したことに歓喜していた岡崎のもとに突然の訃報が届いた。岡崎を「（日中国交正常化の）井戸を掘った一人」だと讃えてくれた周恩来が 1976 年 1 月 8 日に中華人民共和国の首都北京でその生涯に幕を下ろしたのである。

岡崎は周恩来の人柄に関して「周総理については、人のために自分の命でも捨てるという話が何回かあるんですよ。お釈迦様でもそういう経験はないんですよ。…周総理はそれを実践しているんですよ」と語っている[187]。そしてまた岡崎は周恩来のことを非常に信頼していた。そのことは、岡崎がつぎのように回顧していることからもそう読み取れる。

> …ソ連とアメリカが仲が悪くて、いつか戦争になるかも知れんという時期でしたが、…僕は周総理の人柄を知っていたから、そんな事態になったら、周総理は日本の 1 億人の人間のために、「我々は 10 億の同胞が、飯を食べるときに 1 匙ずつ残そうじゃないか。それを 10 億集めてやれば、3 食で 30 億ものが出来て日本が養えるじゃないか」というようなことを提案して日本に食料を送ってくれる、周総理はそういう人だ。だからどうしても中国と仲良くしなければ、米ソ戦争が起きたって日本は困るんだぜ、と話していたんです。
>
> （『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい、1999 年、383-384 頁）

岡崎がこのように周恩来を評し、尊敬し、信頼した理由のひとつは周恩来の「高潔なお人柄」と「人間味の豊か」さに惹かれたからである。事実、岡崎は『私の記録』のなかで「私はしだいに周総理の高潔なお人柄に引きつけられ、総理として尊敬するよりも、人間味の豊かな人として心から敬慕するようになった」と記している[188]。それからもうひとつの理由は――これは1つめの理由と通じるものがあるが――周恩来が中華人民国の総理として将来の日中関係発展と友好を期待して対日賠償請求権の放棄を決断したことである。周恩来が対日賠償請求を放棄したことに関して岡崎は『私の記録』のなかでつぎのように記している。

> いつの会見だったか正確には覚えていないが、…周総理は「日本では中国が賠償を請求するかどうかを気にしている向きがあるようだが、わが国は賠償を求めない。なぜならば、日本の人民もわが国の人民と同じように、日本軍閥の被害者である。いま日本に軍閥があれば賠償を請求する。しかし今日本に軍閥はない。したがって賠償を請求すれば、同じ被害者である日本人民に払わせることになる。これはわが国のイデオロギーからもできない」と大概こんな風に言われたことを覚えている。最大の被害者である中国は高い理念をもって、自ら進んで、日中共同声明の中で賠償請求を放棄している。われわれはこのことを、よく記憶しておかなくてはならぬと思う。
>
> （岡崎嘉平太『私の記録』東方書店、1979年114頁。）

周恩来が対日賠償を放棄したという事実とそれに関する岡崎の指摘は、現在や将来の日中関係を考えるうえでも非常に重要であると思われる。なぜなら、（中国の立場にしてみれば）過去の日本の侵略戦争でしかなかった日中戦争やアジア太平洋戦争で多大な被害と犠牲を被った中国が、かつての日本の侵略をかつ

て存在した日本の軍閥のせいであり多くの日本国民もまた（日本の軍部によってはじめられた）戦争の被害者だったという論理（ロジック）で賠償請求を放棄するという英断をおこなったからだ。そして、こうした周恩来の思いにこたえるよう将来にわたり平和的発展を目指すような日中関係が岡崎や周恩来はじめ日中国交正常化へ向けて取り組んだ「（日中国交正常化の）井戸を掘った」功労者たちが望んでいた日中友好の姿だったのではなかろうか。

このように周恩来の厚意のおかげで対日賠償請求を放棄したうえで中国との国交正常化を果たすことができた。だがそんな中国は毛沢東時代におこなった大躍進政策や文化大革命政策などの経済政策の失敗から中国経済を再建するために鄧小平が「4 つの近代化」を掲げ 1978 年に解放改革路線に転じたものの依然として財政難に苦しんでいた。そんな財政難に苦しむ中国に対して救いの手を差し伸べたのが、天児慧『日中対立』によると、岡崎嘉平太であったようである。天児は『日中対立』のなかで「岡崎は、…中国が解放改革路線に転じた初期、財政難に苦しみ、対日プラント契約の一方的破棄が続き、日本財界での中国不信感が高まるなかで、「今こそ周恩来総理の恩義に報いるときだ」と主張し、当時の大平内閣に第一次円借款（対中 ODA）の供与」を決断させた」と述べている[189]。こうした経緯を考慮してもなお日本の「対中 ODA 供与」が事実上の「対中賠償（戦後補償）」であったと言えるのかどうかに関しては非常に論争的な議論であることに変わりはない[190]。だが、少なくとも岡崎の働きかけで大平内閣が決断した「対中 ODA 供与」に関しては岡崎の側からすれば対日賠償請求放棄を決断した周恩来へ“恩返しをした”という気持ちが強かったのではなかろうかと推察される。

そんな岡崎は、1976 年 2 月 10 日に日比谷公会堂でおこなわれた周恩来総理の国民追悼会で、つぎのような追悼の言葉を贈っている。

（周恩来総理追悼のことば）

皆さんは今ここに、中華人民共和国周恩来総理の長逝を悼み悲しんでお集まりになっています。日中両国の国交正常化と友好増進について、われわれ日本国民に向かって示された周総理の深い理解と暖かい友情に対し、感謝の意を表されるためでありましょう。そうです。私も皆さんに劣らず周総理の長逝を悲しみ、限りない感謝の衷情を捧げるものであります。

私はまた、周総理に会見せられた多くの方々が等しく感じているだろうと思われる、周総理の清く高いお人柄に敬慕の念を抱き、人生の師として、その万分の一にも肖りたいと、希っていたのであります。

私はいま、両親を喪ったときのような劇しい悲痛を覚えるのであります。その悲しみは到底言葉では言い表せませぬ。

ここに私は、ご列席の皆さんとともに、また多くの日本国民とともに、深く深く、周総理の逝去を惜しみ、悼み、周総理に対する、われわれの尊敬と感謝は、今後永久に変わらぬことを申し上げて、哀悼の辞といたします。

岡崎嘉平太泣拝

（岡崎嘉平太『私の記録―飛雪、春の到るを迎う―』東方選書、1979年152-153頁。）

1976年は岡崎にとってもうひとつの不幸が重なった。2月にロッキード事件が表面化すると、7月27日に――1972年の日中共同声明で日中国交正常化を実現させた――田中角栄元首相が逮捕され、さらにそれより数日前の7月8日にはANA（全日空）のL-1011型機「トライスター」の導入をめぐり若狭得治ANA（全日空）社長以下6人の役職員が「外為法違反および議院証言法違反」などの容疑をかけられ逮捕されるなど、全日空もロッキード事件に巻き込まれた[191]。ロッキード事件が起きたころのANA（全日空）は、創業者で初代社長の

美土路昌一は 1973 年に他界しており、3 代目社長の森村勇（創業時の日ペリ取締役）と 1967 年に副社長として日本航空から出向してきた 4 代目社長の大庭哲夫は事実上既に ANA（全日空）を離れている状態にあった。こうしたなか岡崎が ANA（全日空）5 代目社長として ANA（全日空）の事業拡大に尽力してきた「ANA（全日空）中興の祖」である若狭の逮捕にショックを受けたであろうことは想像に難くない。同時に、岡崎には副社長時代に起きた下田沖墜落事故後の全日空潰しの陰謀[192]や社長時代の 1966 年に起きた佐藤政権による全日空潰しの陰謀など数々の会社存亡の危機を乗り越えてきた自負から「権威に屈することのない、主体性を持った」「純民間航空である全日空を絶対に潰してはならない」という思いもあっただろうこともまた想像に難くない。こうしたことから――1966 年の墜落事故の責任を取るかたちで 1967 年に社長を退任し相談役に退いていた――岡崎はロッキード事件が起きた年の 12 月 17 日に ANA（全日空）の（単なる相談役ではなく）取締役相談役に就任した。そして岡崎は取締役相談役として ANA（全日空）6 代目社長に就任した安西正道を支えた。安西もまたこうした岡崎の ANA（全日空）への「深い愛情と献身的な努力」に敬意を払い、また岡崎が創業から献身的に全日空を支えてきたことを讃えて、1982 年 12 月 15 日付で、「全日本空輸株式会社　取締役　安西正道」と記載された「感謝状」を岡崎に贈っている（序章写真資料「ANA（全日空）からの感謝状」参照）。

安西は社長在任期間中の 1977 年にボーイング 747SR 型機の購入を決定した。ANA（全日空）のボーイング 747 は、1979 年 1 月 25 日に ANA（全日空）のボーイング 747「スーパージャンボ」初号機（JA8152）が就航してから 2014 年 3 月 31 日に最後のボーイング 747（JA8961 の予定。）が退役するまでのおよそ 35 年間、ANA（全日空）のフラッグシップとして日本の空や世界の空を飛びまわった（序章冒頭参照）。

1983 年 3 月に安西が ANA（全日空）社長を退任し同社相談役に就任すると、

同年6月29日、岡崎も――安西に追従するように――ANA（全日空）取締役相談役を退き（単なる）相談役に就任した。

1987年4月16日、ANA（全日空）初の中国大陸への定期便となる成田―大連経由―北京線が就航した（詳細は5章冒頭部分を参照）。同日そのANA（全日空）中国線初便に搭乗した岡崎は大連経由で北京へ向かった。当時ANA（全日空）北京支店勤務だった――のちに岡崎嘉平太国際奨学財団事務局長などを歴任した――阿部康男氏のメモによると、その翌日に北京の人民大会堂で行われたANA（全日空）中国線定期便就航記念祝賀会の挨拶の席で、岡崎はつぎのような演説をおこなったようである。

> 1962年（昭和37年）戦後初めて中国に来た。周恩来首相ほかの方々と会い、日中友好、そしてアジアを大切にしなければならない、と思った。
>
> 70年前（1916年）、中国からの留学生と知り合った。当時の抗日運動のリーダーのひとりだった。その友が在日2年で帰国するに際しての言葉から、日中協力してアジアを良くすべきである、と考えたのが、私の日中友好論の始めである。
>
> その後、中国が共産主義になったと知ったが、ソヴィエトのそれしか知らなかったので、一度見てみようと思った。もともと「文化とは人間の自由の拡大」と考えている。中国は、そのモラルの高さから、周恩来首相はじめ幹部はソヴィエト的にはならない、と考えた。
>
> 覚書貿易を通じて得た利益は、中国人幹部への尊敬の念である。社長をしていた時、周恩来首相から「全日空が中国に飛んで来たらどうか」と言われた。そうなるまでに長い時間がかかった。日本国内の、政府の航空政策の問題もあった。今日ついに実現した。この事は（全日空）社員全体の喜びである。日中の平和は一朝一夕には成らない。日中をはじめ、アジア

の国々の交流が盛んになることを祈る。

孫文は死去（1925 年）する半年前、「日中は兄弟である。協力してアジアを良くしよう」といわれた。いま、孫文、周（恩来）先生の言葉を起草する。アジアに自主自立と繁栄を築かねばならない。

アヘン戦争以来の苦しみを忘れることはないだろうが、一般民衆も友好をいう現在である。全日空の社員は、業務がアジア、日中の発展に役立つという認識の下に働いてほしい。70 年間、こういう機会はなかなか来なかったのだ。

（阿部康男「岡崎嘉平太―独立独歩、信念の人―（20 世紀の航空人第 9 回）」『航空と文化』2002 年夏季号、日本航空協会、17 頁。）

ANA（全日空）の中国線就航は岡崎や ANA（全日空）関係者ばかりでなく――すでに他界していた――周恩来にとっても念願であった。（先述したように）岡崎が ANA（全日空）の社長を務めていたときに周恩来は「全日空が中国に飛んで来たらどうか」と言っていた。そして周恩来は生前に日中航空協定で「1 または 2」という表現を用いて ANA（全日空）が中国線を飛ばせるように政治的配慮をしていたのであった。ANA（全日空）の中国線開設には岡崎嘉平太と周恩来との“絆”が存在していたのである。こうしたことに関して 2007 年 2 月当時、全日本空輸株式会社執行役員・ANA 中国総支配人兼北京支店長の役職に在った山崎邦生氏は、2006 年 9 月 30 日に岡山県吉備中央町吉備プラザ内でおこなわれた「岡崎先生と中国」と題した講演会のなかで、つぎのように述べている。

航空会社が国際線を飛ぶっていうことは、相手の国から指定企業という指定を受けないといけないんです。これが航空協定に書かれているわけです。例えば、日本とイギリスの間であれば、航空協定に「お互いに指定企

業は複数社にします」というふうに書いてあって、何社でも指定を受ければ乗り入れができるというふうになっています。当時の日本―インドネシア間では「1社のみお互いの国の航空会社が乗り入れできる」というふうに書いてあります。世界中、どの国と国の間の航空協定もいわゆる指定航空企業というのは1社のみというのと、複数社という、この2通りしかありません。ところが、日本と中国との間の航空協定は、指定企業は1または2にすると書いてあるんです。これが謎だったんです。なんで日本と中国の航空協定だけが1または2なのかということを後で全日空が定期便を開設した87年の4月16日…の晩の宴会で「これは周恩来総理が、岡崎先生のおられる全日空の為に、1または2というふうに書いたんだよ」ということを中国側が説明をしていました。

（山崎邦生「岡崎先生と中国」岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太がめざした世界平和を考える』第5回講演会、2007年、8-9頁。）

岡崎にとって念願だったANA（全日空）の中国線定期便開設から2年を過ぎた1989年5月14日、岡崎は戦後100回目の訪中（中華人民共和への訪問）を果たした。その3日後の5月17日、中華人民共和国の首都北京の天安門広場に中国の民主化を要求する学生や一般市民らおよそ1,000万人の人々が集まった。それからさらに3日後の5月20日、首都北京に戒厳令が布告された。そのため翌日（5月21日）、岡崎は帰国を余儀なくされた。岡崎嘉平太の戦後100回目の訪中はこのようなかたちで終えることとなった[193]。

1989年6月4日、戒厳令が敷かれる中国首都北京の天安門広場で中国当局警戒部隊の戦車や装甲車が中国の民主化を求めて天安門広場を占拠していた学生や一般市民らを襲い武力鎮圧をおこなった、天安門事件が起きた。そのとき中国首都北京と北京郊外にはおよそ4,000人もの日本人がいた。彼らを無事に

日本に帰還させるためにANA（全日空）のジャンボ機ボーイング747は――日本航空のジャンボとともに――羽田空港を飛び立ち戒厳令下の北京へ向かった（序章冒頭参照）。

天安門事件から数か月後の同年9月22日、ふとしたことから自宅の階段から転げ落ちた岡崎は、くも膜下出血によりその生涯に幕を下ろした。ここに岡崎嘉平太がめざした「終わりなき日中の旅」は「つぎの翼」に託された。

岡崎嘉平太の長男、岡崎彬氏（日本航空勤務、岡山ガス社長、岡山商工会議所会頭）は「息子として60年」“父・岡崎嘉平太”と過ごした思い出をつぎのように振り返る。

> 私が生まれてから2か月程度で父親がドイツに行ってしまいまして、5歳で帰って来るまで父親を見たことがありません。…私の幼い時の一番最初の思い出は、いつ父親が帰って来るかっていう事が心配で門の前が気になる毎日だった事ではないかと思います（5頁）。
>
> …堅苦しいところもあったんですが、私は生まれてから死ぬまで、60年間父親に怒られた事が1度しかありません。殴られたこともありません。その怒られたっていうのは、小学校の時ですが、空気銃で遊んでいて、中国人の子に怪我をさせてしまったんです。耳に当ったんですね。血が流れてたんですけど、大した傷じゃないんでそのままにして、その子は泣きながら帰っていきました。それを見ていた誰かが母親に言いつけ、それを母親が父親に言うと、烈火の如く怒ってですね。怒った時に怒りの表情や態度をあまり表に出さない父ですが、「ついて来い」と。夜の10時過ぎだったと思うのですが…中国人の家にたどり着き…私を土下座させて、父親も土下座しましたが、私の頭を後ろから持って、ゴツン・ゴツンと土間に叩き付けました（5-6頁）。

父親が母親と話をする時は敬語なんです。…父親が私のことを「お前」と言ったことは1回もないんですね。必ず「君」と言うんです。…「お前というのは、上の者が下の者に言う言葉だ。人間に上下はないから、お前なんて言ってはいけない」と（7頁）。

「悪ガキ」の時の思い出があります。…上海に行ってから…中国人と遊んでいると「おおっ、お菓子でも買いなさい」と言ってお小遣いをくれるんですね。時として中国人の友達の都合が付かず集まらない時は、同級生の中に台湾とか朝鮮の生徒がいるんです（その頃は日本人でしたから）。しかも彼等も日本語があまり得意でない。だからうちに連れてきて遊んでいると中国人と遊んでいると親父は思うわけですね。それで「いい、いい」って言ってお金をくれて、そういう事にすごく味を占めました。…ただその時に、外国人と遊んでいるということが、後世になってたいへん役に立つようになります（9-10頁）。

それから、飛行機のことなんですが、…日本航空の初代の社長は元日銀の副総裁をやっておられた柳田誠二先生とおっしゃいます。…その方から直接聞いたのですが、柳田さんがロンドンにおられた時に、父親はベルリンにおりました。…日本は大日本航空という、大体日本の軍隊が牛耳っている航空会社がありました。…柳田さんと父は「こんなことをやっていては駄目だ、世界には認められない」と当時インペリアルエアラインのようにみんなに喜んでもらえる航空会社を造ろうと思ったと話したそうです。「それが今、僕は日本航空、君の父はニッペリ―当時全日空はニッペリと言っていましたが―、2人共航空産業にいる」と。「こんないいことはないよ」と言って非常に喜んでおりました（16-18頁）。

そのように飛行機には非常に積極的でした。…ただテレビだけは一番下の妹が大学を出るまでは買わなかったです。ただ買ってからがもう「巨人

大鵬卵焼き」で、なぜか私の父親に限らず土光さんなんかもそうだったとは聞いていますが、明治生まれの人たちは、プロレスが大好きなんです。プロレスと相撲、それから野球は巨人、それからNHKの大河ドラマ、これだけは強制的に見せられた記憶もあります。

92歳で天安門事件が始まり…中国の要人と話をする為に訪中の準備をしている1週間前の9月の23日に階段から落ちて亡くなりました。普段92歳になりますと、大概ベッドに長い間寝て親族に大きな負担をかけるものなのですが、私の父親の場合、意識が戻らずたった8時間、私たちを心配させて旅立ちました（20頁）。

そんなことで、今日もちょっとお墓参りをして来たんですが、「言い過ぎて何か言葉が走っちゃうかもしれないけど勘弁してな」と拝んできました。文句言わないだろうと思います（21頁）。

（岡崎彬「息子として60年」岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太がめざした世界平和を考える』第6回講演会、2007年、1-21頁。）

そんな日中友好に尽くしたANA（全日空）社長として生前活躍した岡崎嘉平太にとっての理想な日中関係は、ANA（全日空）の飛行機を使って多くの日本人・中国人・あるいはその他の外国人が日中間を移動する、そんな日中間の交流が活発な平和な未来だったのではなかろうか。

……「信はたて糸、愛はよこ糸」……。

「終わりなき日中の旅」は岡崎嘉平太亡き今日でもなお終わらない。

本論文の結論と考察と提言

本論文は岡崎嘉平太というひとりの人間が、その波乱万丈な人生を通じて、そのなかでどのような苦労や困難に直面し、それをどのように克服し、それから何を学び、そしてこうした教訓をどう活かしたのかを検証してきた。

以上みてきたように、本論の検証によって、日中友好に尽くしたANA（全日空）社長として知られる岡崎嘉平太の人柄（岡崎嘉平太という人物像）、岡崎が――「日本の「中国侵略の先鋒隊長」ともいうべき存在であった」か否かの検証を含む――ANA（全日空）社長になるまでのいわば謎に包まれた“空白部分”、ANA（全日空）社長時代の岡崎のANA（全日空）での仕事や航空輸送産業への功績、あるいは日中の国交が正常化されていないなかで行われた日中LT貿易の重要性や岡崎がもたらした日中LT貿易交渉締結への功績、などの一端でも明らかになったと思う。

また本研究は岡崎嘉平太を日中友好に尽くした功労者としてスポットをあてたばかりでなく、航空輸送産業発展に貢献した人物でもあるという点にスポットをあてた。そのため、ANA（全日空）の経営に携わった美土路昌一（全日空初代社長、朝日新聞社社長を歴任）や中野勝義、若狭得治、大橋洋治（ANAホールディングス会長）、安西正道、日本航空の経営に携わった松尾静磨（逓信省役人、航空保安庁初代長官）や藤山愛一郎（日本商工会議所会頭、外務大臣、経済企画庁長官歴任）、などの人物や戦後、航空輸送産業に関わる事件や事象などの一部を取り上げた。それから、日中LT貿易締結交渉に関係した高碕達之助、村松謙三、古井喜実、田川誠一、池田勇人、などや、中国を愛した魯迅の友人や内山書店の経営者として知られる内山完造、岡崎をANA（全日空）社長から辞任に追い込んだ経団連会長の石坂泰三や佐藤栄作首相なども取り上げた。また岡崎が岡山県生まれであることから、美土路昌一や大橋洋治に加え、仁科芳雄、

土光敏夫、犬養毅、宇垣一成、などの岡山にゆかりのある人物なども取り上げた。

以下、若干の考察を加えたうえで、本論文の結論を簡潔にまとめたい。

【結論と本文の要旨】

岡崎嘉平太は「信はたて糸　愛はよこ糸　織り成せ人の世を美しく」や「相手の身になって考える―人間の最高で最低のモラル―」という言葉を信条としていた。

そんな岡崎は岡山県の大和村（現在の吉備中央町）に生まれ、小学生時代と中学生時代の幼少期を岡山で過ごした。岡崎は青春時代の中学生時代と高校生時代に２人の中国からの留学生に出会った。岡崎は岡山中学時代に中国からの留学生陳範九との出会いを通じて中国に関心を抱いた。それから岡崎は一校時代に出会った中国からの留学生龔徳柏から上海のイギリスの租界の公園の入り口に「犬とシナ人入るべからず」という制札が立っているという話を聴かされ、岡崎はそのとき「いつかこういうアジア人蔑視の思想を撤廃させなければいけない、同時に日本は中国との仲を悪くしていたら、日本人自身が困る時が来るぞ」と思い、岡崎はこれをきっかけに日中問題に興味を持った。

東京帝国大学を卒業した岡崎は日本銀行に就職した。日本銀行での最初の転勤は北海道の小樽支店であった。当時の小樽は鰊漁が盛んであった。岡崎はそんな活気がよかった小樽をみながら銀行の仕事を覚えていった。小樽支店から日銀本店に戻った岡崎はドイツ・ベルリン支店に赴任することとなった。

岡崎がドイツに駐在していた時代は、ドイツではちょうどナチスが台頭してきた時代でもあった。そのため、岡崎は、アドルフ・ヒットラーによって書かれた『マインカンプ』をドイツ語の原文で読むなど、ナチスの勉強はよくしていた。だが、岡崎は、ドイツでは「新聞記者がするような勉強」はほとんどしなかったようである。これはドイツ駐在中に岡崎が“体験学問”による“学び”のスタイルを重視してきたからに他ならない。ドイツ・ベルリン駐在時代の岡崎

は、駐ドイツ大使だった小幡酉吉、ドイツ駐在の陸軍武官だった坂西一良、ライヒスバンクの総裁だったヒャルマル・シャハト、シャハト総裁の紹介で知り合い友達となったライヒスバンクの銀行員チールシュ、をはじめ、多くの日本人それからドイツ人に出会った。それから岡崎はチールシュをはじめ多くのドイツ人とよく交際し、こうした“体験学問”ともいえるようなドイツ人との交流による“学び”をとおして、ドイツ人の“ものの考え方”を学んだ。岡崎がこのようにドイツ赴任中にドイツ人とよく交流してドイツ人の“ものの考え方”を「勉強」することができたのは、岡崎曰く、ドイツに行く前に日本銀行理事・大阪支店長だった中根貞彦に言われた「ドイツに行っても新聞記者がするような勉強をする必要はない」という教えを忠実に守ったためだったという。つまり、岡崎によれば、岡崎に“体験学問”の重要性を説いたのは中根だったという話になる。そんな岡崎が赴任したころのドイツは、先述したように、ナチスが台頭してきた時代であった。岡崎はそこでナチスの人種主義（レーシズム）による民族主義とユダヤ人やマイノリティ迫害を目の当たりにする。ドイツから日本に帰国した岡崎は、今度は、日本による“中国いじめ”を目の当たりにすることとなる。

岡崎はドイツから帰国後、日銀為替局の仕事で中国揚子江に渡って現地調査をするなどの仕事をしていた。そんな折、日中戦争が開戦してから間もなく、華興商業銀行が設立されることになると、日銀を依願退職し、華興商業銀行の理事に就任する。そんな華興商業銀行の理事を務めていた岡崎であるが今度は青木一男に誘われ東京に戻り、大東亜省参事官として勤務した。だが、上海の経済がうまくいかなくなると岡崎は上海日本大使館事務所参事官として勤務することとなった。上海日本大使館ではたびたび軍部と衝突したが、敗戦を予感した岡崎が敗戦間近にギリギリのタイミングで金（gold）の引き渡しを完了させるなどの活躍をした。そして岡崎は中国上海の地で敗戦を迎えた。岡崎はそれから上海大使館事務所で敗戦処理の事務仕事をおこなったのち日本に帰国した。

岡崎が帰国したばかりの連合軍占領下の日本の人びとは飢え闇市が横行するなどもはや「モラルの焦土」と化していた。そんななか岡崎は公職追放の指定を受け、公職から追放され、以降、経済人として活躍する道を選んだ。岡崎はかつての上司で当時日銀の総裁となっていた一萬田からの依頼で池貝鉄工（現、池貝）の再建をつとめることとなった。池貝社長時代の岡崎は、岡崎の郷士でもある土光敏夫と同時代に、土光敏夫のように電車通勤するなど、質素な生活を送っていた「質素な経営者」だった。そんな岡崎はリストラなど「痛みを伴う」池貝の再建をおこなった。公職追放された岡崎が一民間人・経済人として池貝鉄工の再建に取り組んでいるなか、敗戦国日本の政治は依然として占領軍 GHQ がその実権を握っていた。敗戦から間もない GHQ 占領下の日本はジョン・ダワーが『敗北を抱きしめて』のなかで述べるように「1947 年に施行された新憲法の下で日本人は理屈の上では市民となり、もはや天皇の「臣民」などではなくなっていた。しかし実際には、日本国民はいぜんとして占領軍当局の臣民であった」。そんな日本の立場は、朝鮮戦争に伴う対日占領政策とサンフランシスコ講和条約による日本の独立に伴い変化した。こうした流れのなか、占領軍 GHQ によって全面禁止されていた日本人の手による航空の再開が認められた。こうした社会情勢のなか、岡崎は資金難に陥っていた丸善石油（現、コスモ石油）の社長に就任し、丸善石油の再建をおこなった。

1952 年 12 月 27 日、ANA（全日空）の前身会社となる日本ヘリコプター輸送株式会社設立され、美土路昌一が社長に、岡崎は副社長に就任した。ANA は「今日でこそ世界有数の大手航空会社」であるが、創業当時の日ペリは社長の美土路昌一が「現在窮乏、将来有望」というスローガンを掲げるような、「資本金 1 億 5000 万円」「主業務はヘリコプターによる貨物輸送や農薬散布など」という「中小企業といってもいいような航空会社」であった。その日ペリ創立当時の、占領軍 GHQ の許可により再開されたばかりの航空輸送産業は、いわば「幼稚産業」

であった。そのため運輸省の管轄となった航空局は「幼稚産業」である航空輸送産業の保護育成を目的に、認可基準のなかに「需給調整条項」を盛り込むなど、厳格な規制をおこなった。しかし、このような「管理された競争」のもとでも9人乗りのデ・ハビランドDH-104ダブを使用する純民間航空会社の全日空と60人以上の座席供給が可能なDC-4を使用する政府出資航空会社の日本航空との間には格差があった。そんな当時のANA（全日空）であっても、そこで働く者たちの空への情熱は熱かった。先述したように敗戦から一切日本人の手による航空が禁止されていたなか、日本人の手で航空を再開することは敗戦まで航空にたずさわってきた者たちの夢であった。こうした“夢の熱さ”が成長の原動力となった。

ANA（全日空）社長時代の岡崎は、「大事故が起こって心を痛めた時代」でもあった。岡崎はボーイング727型機の導入に携わるなどANA（全日空）の社長としての仕事をおこなう傍ら、まだ国交が樹立されていなかった中華人民共和国との国交正常化をめざしていた。そして岡崎は日中国交正常化への思いから、そのための布石となる日中間における「準政府間協定」の役割を担う、日中LT貿易の締結交渉に参加した。そんななか1966年2月にANA（全日空）の最新鋭機ボーイング727が東京湾羽田空港沖に墜落した。さらにそれから数か月後の11月に今度は国産旅客機YS-11が松山沖に墜落した。岡崎はこうした2つの大事故が起こって遺族の悲しむ思いを察し非常に心を痛めていた。岡崎がANA（全日空）の社長として事故の教訓を活かすべく取り組みをおこなおうとしているなか、当時総理大臣だった佐藤栄作や財界総理と知られる当時経団連会長だった石坂泰三や全日空の競合他社である日本航空の社長だった松尾静磨などをはじめとした政財界人を中心に「全日空機墜落事故の責任」などを求める観点から「岡崎全日空社長退任要求」の圧力が一段と高まっていった。だが、佐藤栄作が岡崎嘉平太に異例の「全日空社長退任要求」を勧告した背景には親台湾派である佐藤栄作が親中派である岡崎の政治的影響力低下を目論んだことと日

本航空社長の松尾静磨が「日航１社論」を“公然と”唱え佐藤政権の政策ブレーンであった経団連会長の石坂泰三や佐藤首相自身がそれを支持したことにあった。1967 年、岡崎は「全日空の経営よりも日中友好を選ぶ」と言い残し、全日本空輸株式会社代表取締役の職を辞任し、ANA（全日空）相談役へと退いた。そして、これ以降、岡崎は ANA（全日空）相談役として日中友好のために尽力してゆく。

岡崎嘉平太は ANA（全日空）社長という一経済人でありながら民間外交官として幾度と訪中して日中 LT 貿易協定（日中覚書協定）の締結の実現に貢献した。だが、当時の日本国内は中国と友好を唱えることは「売国」だと捉えられる風潮があり岡崎はじめ日中 LT 貿易締結交渉関係者は右翼や保守派などからいわれのない罵声を浴びせられた。だがそれでもなお青春時代より“日中友好”の重要性と必要性を強く説いていた岡崎は戦後 100 回にもおよぶ訪中を通じてその生涯にわたり日中友好に尽くした。それから数か月後の同年 9 月 22 日、ふとしたことから自宅の階段から転げ落ちた岡崎は、くも膜下出血によりその生涯に幕を下ろした。ここに岡崎嘉平太がめざした「終わりなき日中の旅」は「つぎの翼」に託された。

【考察と提言】

１．日中交流促進と過去の克服は両国にとってプラスである。

岡崎嘉平太とその時代を考察して分かるように 20 世紀前半は排外主義・排他主義に基づいた人種主義・人種偏見による自民族優位主義思想によって支配されナチス・ドイツによるユダヤ人迫害や日本による中国や東アジアへの侵略戦争がおこなわれた。日本では「先の大戦」を 1945 年 12 月 8 日に開戦した当時“大東亜戦争”と称した「アジア太平洋戦争」だと認識されがちであるが、1945 年からの「アジア太平洋戦争」は結局のところ日米戦争および日本のアジア諸国に対する本格的な侵略戦争の部分であり、歴史の流れで観れば「アジア太平洋戦争」の要因は日本の中国侵略にあった。日本は満州事変以降、「領土的野心」

を有して中国侵略を本格化してゆく。1937年7月7日の盧溝橋事変を契機に開戦した“支那事変”は“日中戦争”へと拡大してゆく。近衛文麿内閣が「不拡大方針」を示したが当の日本軍は中国大陸で中国の一般市民に対してまで残虐行為をおこない結果的に日本陸軍の残虐行為によって多くの中国市民が犠牲になった。かつて西ドイツ大統領だったリヒャルト・フォン・ヴァイツゼッカーは「過去に盲目になる者は現在にも盲目となる」と演説したが、こうした日中戦争における日本の加害立場に盲目となって日本側が中国の歴史認識や歴史教育を“反日的”だと片づけたり政治家が侵略戦争を主導した政治家の御霊が眠る神社に参拝したりすることで“反中”を煽りそれに対して中国側が「日本は歴史に対して謙虚でない」と批判しそれにまた日本側が反発するという行為を繰り返していては日中関係の発展などあり得ない。将来の日中関係発展のために重要なことは日本側が中国侵略の歴史を認めたうえで、こうした不幸な歴史を二度と繰り返さないように日中双方が知恵を出し合うことではなかろうか。

岡崎嘉平太が戦後日中友好に尽くした原点は、日本軍による中国侵略で多くの中国国民に対して“多大な苦痛を与えた”ことへの「反省の念」（6章§2-1参照）と「精神的償い」（6章§3参照）にあるのではなかろうか。「反省の念」と「精神的償い」。この2つのキーワードは2013年現在まで続いている日中問題の本質を収斂しているように思える。

日本はアジア太平洋戦争（当時の呼称:「大東亜戦争」）で無差別都市爆撃（空襲・空爆）や広島と長崎への原子爆弾投下などアメリカ軍による残虐な攻撃で甚大な被害を被った。だが、一方で日本軍がアジア、とりわけ大陸中国で残虐行為をおこない、アジア、とりわけ大陸中国の多くの人びとに多大な苦痛と損害を与えたのもまた事実である。（また――大江健三郎『沖縄ノート』や謝花直美『沖縄「集団自決」』で明らかにされているように――日本軍による残虐行為は日本人に対しても行われた。沖縄の「集団自決」がその一例である。日本軍は

沖縄戦下で沖縄市民に対して「軍官民共生共死」という思想を一方的に押し付けた。そして日本軍は戦局が不利になると沖縄市民に対して「集団自決」を強要した)。アジア太平洋戦争は確かに「対米戦争」や「日米外交」の側面だけをみれば石油資源をめぐる自衛戦争だという議論はあり得る。だが、日本に侵略されたアジア側、とりわけ中国側からみればこの議論は通用しない。岡崎嘉平太は「相手の身になって考える」という言葉を信条としていた。岡崎に倣って「相手の身になって」すなわち「中国の立場に立って」考えてみると、日本の事情がどうであろうと（たとえ「日米戦争」が正当な自衛戦争であったとしても)、日中戦争を含むアジア太平洋戦争は中国にとっては侵略戦争でしかなかった。しかも日本の侵略戦争によって多くの中国人が犠牲になった。こうしたことから日本の侵略戦争によって当時の中国人の多くが精神的苦痛を受けたであろうことは想像するに難くない。岡崎は真の日中友好促進のためには、これまで日本が行ってきた“中国いじめ”（序章、1 章 §3、参照）に対しての「反省の念」と「精神的償い」が必要であると理解していた。そして周恩来も岡崎ら日中友好論者のこうした姿勢を評価し「中国への侵略戦争は日本の軍閥がやったこと。日本国民もまた日本軍の被害者だ」と言い対日賠償請求を放棄した（6 章参照)。こうした日本側の「過去の中国侵略への反省」があったからこそ 1972 年に日中の国交を正常化することができたのである。これらを考えれば、内閣総理大臣が A 級戦犯を合祀している神社に参拝することが論外であるのは当然であるし、過去の日本の中国侵略を美化や否定することはこうした岡崎ら日中友好に尽くした先人たちの尽力の否定につながる恐れさえある。したがって、戦後の「日中問題を考える」さいにはこうした日本軍による“中国いじめ”の歴史を念頭に置く必要があるのではなかろうか。

付け加えるならば、中国もまた過剰な軍事力増強は控えるべきである。戦後日本は中国侵略の「反省の念」と「精神的償い」から村山・河野談話や ODA の拠出（6 章参照）などをおこない過去と向き合ってきた。こうしたことから日

本人の多くに中国への贖罪意識があるとするならば、日本の側からすれば中国の過剰な軍事力増強は「過去の中国侵略への復讐」が行われるのではないかという疑念が生じ、結果的に日中の信頼関係が損なわれることになりかねない。

日中両国の交流が促進され、人・モノ・金が流動するようになれば、相互依存関係が成立する。そしてそうなれば市民レベルにおいて政治に日中がよきビジネスパートナーになることを望むようになり、結果、市民間交流が活発な平和な時代が訪れるだろうと予測される。

２.「開かれたナショナリズム」と「郷土愛」

岡崎嘉平太とその時代を考察して分かるように、20世紀前半までのナショナリズムは排外主義思想に基づいた人種主義的なナショナリズムであった。ナチス・ドイツのアーリア人種優位思想に基づいたナショナリズムも大日本帝国の天皇の下の臣民「日本人」というナショナリズムも結局のところこうした類のナショナリズムであった（「閉ざされたナショナリズム」）。だが、一方で敗戦後の「日本の空は日本人の空ではなくなった」占領下の日本において「日本の空を日本人の手に取り戻す」ために立ち上がった美土路昌一や中野勝義らANA（全日空）の前身会社「日本ヘリコプター輸送」の創業者たちのこうした空への情熱もまた「日本人の誇りを取り戻す」ナショナリズムであった。そうしてこのナショナリズムは国家に頼らない自立した個を誇りとした独立主義を内包していた。事実、全日空初代社長の美土路昌一は全日空の経営において「自立（自律）」「高潔」「独立独歩」に主眼を置いた。そして美土路のこうした思想は福沢諭吉の「一身の独立なくして一国の独立なし」という『学問のすすめ』の教えに通じるものがある（「開かれたナショナリズム」）。

岡崎嘉平太とその時代の考察から推察される「開かれたナショナリズム」は、前者のような「ナショナリズム（国粋主義）」ではなく、後者のような「ナショナリ

ズム（国民主義）」であるといえるのかもしれない。こうしたナショナリズムは無条件な国家賛美や政府賛美でもなければ国粋主義や人種主義を内包しているわけでもない。純粋に郷土を愛する気持ち（郷土愛）や「国民」という仲間を思いやる気持ちがあれば誰もが強い“絆”で結ばれる「ナショナリズム」の“かたち”である。

岡崎嘉平太は、本論で検証してきたように、日本銀行勤務時代や上海勤務時代に培ってきた銀行員や経済人の視点から企業を経営する現実主義者であると同時に、「愛国者」や「国民主義者」の一面も併せ持っていた（3 章 §2-2、4 章、5 章 §1、6 章 §2-3、参照）。こうした岡崎の“愛国心”は故郷岡山県を愛する心（郷土愛）からはじまり、美土路昌一や土光敏夫、仁科芳雄、亀山孝一、犬養毅（木堂）、幼少期の恩師や同級生、など岡山県人との“絆”や一校・東大時代に出会った人々との“絆”の延長上にあった。岡崎嘉平太の故郷岡山県吉備中央町にある大和山（おおわさん）の山頂に「望郷」の碑がある。「望郷」、この言葉こそが岡崎の愛郷心の現れであり、岡崎の愛国心の礎もきっとここにあるのかもしれない。

3．“学ぶ”とはどういうことか―「歴史の教訓を活かす」こと―。

岡崎嘉平太とその時代では“学ぶとはどういうことか”についても考察してきた。青春時代の岡崎の学び（1 章参照）、日本銀行勤務時代―特にドイツ・ベルリン支店赴任時代―の岡崎の学び（2 章参照）、ANA（全日空）社長をつとめていた 1966 年の 2 度の事故からの学び（5 章 §2-2「大事故が起こって心を痛めた全日空社長時代」参照）、など、岡崎はその生涯を通じて様々なことを学んできた。岡崎嘉平太とその時代を考察して分かることは、岡崎嘉平太にとっての学びとは結局のところ「教訓として活かす」ことであると言えるのではなかろうか。失敗から学ぶこと。これは非常に重要である。岡崎嘉平太が全日空社長時代に起きた全日空機の墜落事故を受け岡崎は「安全は経営の基盤である」ということを再認識したと同時に池貝鉄工での経験を活かして事故原因を部品にあ

ると分析しこうした経験から全日空機で使用する航空部品を全品検査するなどの安全対策をおこなった。そしてその結果、1966年の事故以降2013年9月1日時点までANA（全日空）は1度も自社のみの過失責任による墜落事故を起こしていない（雫石事故は自衛隊機による衝突事故でありANA（全日空）は不可抗力。ただし認定された責任は全日空1：自衛隊2）。またANA（全日空）の場合は岡崎ばかりではなくANA（全日空）グループをあげて安全運航に真剣に取り組んでいることが今日につながっている。実際にANAグループ安全教育センター（ASEC）やANA機体整備場（東京モノレール「新整備場駅」下車）を訪ねてみるとこうしたことを強く感じさせられる。そしてこの点は非常に重要である。またこの点は日本航空（JAL）に関しても同様に評価できる。1985年8月12日に起きた単独機としては航空史上最悪の事故「日航ジャンボ機御巣鷹山尾根（高天原山）墜落事故」後、日本航空は安全啓発センターを設立したりJALグループ安全教育研修をしたりするなどの取り組みをおこない安全運航の啓蒙につとめている。事故を反省し、事故から学び、それを教訓として活かす。こうしたANAグループやJALグループや関連するパートナー社・委託会社各社の現場の地道な安全運航への取り組みが今日の「航空安全」を支える基盤となっている。こうした安全運航を支えるべく日々の仕事に取り組まれている航空従事者諸氏に心より敬意と感謝を表する次第である。（ただし、――航空機の塗装を「鶴丸」に戻し新たな「JALフィロソフィー」の下で日本航空（JAL）を再建した稲森和夫氏の経営手腕や再建に携わった日本航空・JALグループ社員、それからJAL再建のために自ら退職の道を歩んだ元社員の取り組みには敬意を表するものの――だからといって経営破たんした日本航空が公正な市場競争を歪めるほど巨額の公的資金を注入してまで再生する必要があったかに関しては疑問である。安倍政権の羽田発着枠傾斜配分は民主党政権がANAとJALとの競争環境においてJAL優遇に歪めた不公正な競争環境を是正する観点からみれば適切な政策であったといえよう）。

2019 年の航空業界は運航乗務員の飲酒問題で日本の空の安全が問われた。一度航空事故を起こしてしまえば世間は過去何十年と積み上げてきた空の安全の実績とその取り組みには目を向けず、過去の不安全事象を持ち出し、関連付けられ厳しく批判する。航空業界や空港関連（グランドハンドリング）業界で働くスタッフはそのことを肝に銘じて空の安全に努めなくてはならない。

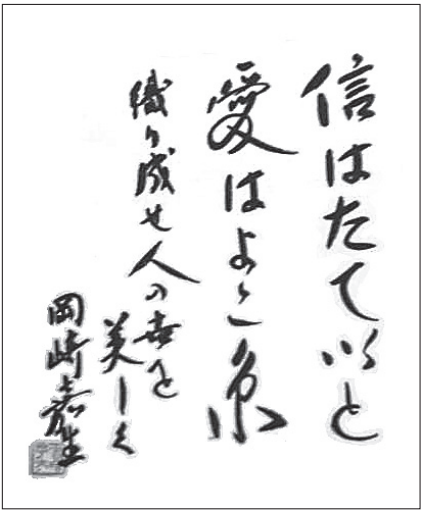
…信はたて糸　愛はよこ糸…

岡崎嘉平太が理想としていた日中関係は、ANA（全日空）の飛行機を使って多くの日本人・中国人・あるいはその他の外国人が日中間を移動する、そんな日中間の交流が活発な平和な未来だったのかもしれない。「隣国とは仲が悪いよりも、仲が良いほうがいいに決まっている」。

東京オリンピックの開催や羽田空港国際線増便を数か月後に控えた 2020 年 1 月、中華人民共和国湖北省武漢市から新型コロナウイルス感染症 [194] が武漢市と湖北省を中心に中国国内で広がり、1 月 1 日、当局は初期の感染源が疑われた武漢華南海鮮卸売市場を封鎖するも、20 日には北京市と上海市で感染者を確認。当局は 23 日に武漢市と湖北省各市の交通封鎖を開始した [195]。こうした中国での非常事態を受け安倍政権は武漢市に住む邦人帰国のためのチャーター便派遣を決定。1 月 28 日午後 8 時頃、ANA の B767-300ER 型機 (JA607A) は政府チャーター便 (ANA1951 便) として羽田空港を離陸し、都市封鎖された武漢へ向けて飛び立った。翌 29 日深夜、日本への帰国希望者 206 名を乗せた政府チャーター便 (ANA1952 便) として B6-300ER(JA607A) は武漢天河国際空港を飛び立ち午前 8 時 40 分頃、羽田空港に到着した。2 月 3 日、クルーズ船ダイヤモンドプリンセス号が横浜港に帰港した。ここに日本での中国武漢発の新型コロナウイルス感染症 (COVID-19、SARS-CoV-2) との闘いが本格的にはじまった。

2020年3月現在、中国発の新型コロナウイルス感染症が欧州・北米を中心に世界中に広がり、5日、2012年9月に民主党野田政権が尖閣諸島を国有化して以来急激に悪化した日中関係を改善した安倍政権の外交成果ともいえる周近平国家主席の4月の国賓来日延期が発表され、24日、安倍総理大臣とIOCバッハ会長が電話会談し東京オリンピックの1年程度の延期に合意したことが発表された。

3月29日、羽田空港を発着するANAの国際線は第2ターミナルと第3ターミナル（旧称：国際線旅客ターミナル）の両方から就航することとなった。本来であれば東京オリンピックに向けて国際線が大増便されてターミナルは多くの旅客で賑わっていたはずであった。しかし実際の羽田空港の国際線両ターミナルは新型コロナウイルス感染症の影響で閑散としていた。日中の往来が活発化する姿と乖離した現実がここにあった。新型コロナウイルス感染症の収束に向けた日中当局の連携や日中航空路線の需要回復等この武漢発の感染症との闘いと「終わりなき日中の旅」はまだはじまったばかりだ。



岡崎嘉平太の座右の銘「信はたて糸　愛はよこ糸」

謝辞

岡崎嘉平太氏に関する研究及び修士論文の執筆は、2012 年度学習院大学大学院政治学研究科競争的助成金、2013 年度学習院大学大学政治学研究科競争的助成金、および、平成 25 年度　学習院大学学業優秀者給付奨学金（一部）、などが使われました。こうした奨学金や助成金等の研究支援があったからこそ、岡山県吉備中央町にある岡崎嘉平太記念館や故・岡崎嘉平太氏所縁の地を訪れることが出来ました。

修士論文執筆当時多大なご協力をいただきました北村雅俊様（ANA 資料管理所）、櫻井友美様（岡崎嘉平太記念館：学芸員）、平野浩教授（「池貝」関連の資料提供）、安田英祥様、栗原麗羅様をはじめとするお世話になった皆様と指導教員の中田喜万教授に心より感謝いたします（肩書は当時）。2013 年 6 月 25 日の ANA グループ安全啓発センター（ASEC）学は本論文（特に 5 章 §2-2「大事故が起こって心を痛めた全日空社長時代」）を執筆するにあたり大変参考になりました。

今回の紀要の寄稿にあたり資料提供・掲載許可を頂いた公益財団法人岡山県郷土文化財団様、全日本空輸株式会社（ANA）様、コスモ石油株式会社様とお世話になりました中田喜万教授（学習院大学大学院政治学研究科・学習院大学法学部）、石川伸子様（学習院大学大学院政治学研究科博士後期課程）、有限会社ユタ・コーポレーション松隈様、岡崎嘉平太記念館初岡綾子様（2018 年当時）・ご担当者様（2019 年）、並びに柴田泰仁様、渡邉祥平様はじめ株式会社東京オペレーションパートナーズのスタッフの皆様、並びに池谷敏幸様、ANA SKY WEB ご意見・ご要望デスク松澤様（2019 年）・遠山様（2018 年当時）はじめご対応頂いた ANA グループのスタッフ・スタッフ OB の皆様と、2019 年に見学に行った際にご対応頂いた日本航空安全啓発センターのスタッフの皆様に心より感謝申し上げます。

本論文とは直接関係はございませんが、2020 年の中華人民共和国湖北省武漢市を中心に新型コロナウイルス感染症が流行するなか、武漢市及び湖北省からの邦人救出のための “ 武漢チャーター便 ” に携わった全ての皆様に心より敬意を表します。

【註】

1　ジョン・ダワー『【増補版】敗北を抱きしめて（上）』岩波書店、2004 年、3 章「虚脱」（91-134 頁）。「虚脱」の議論はとくに同章の「絶望の社会学」（112-118 頁）を参考にした。

2　上野駅周辺で、このような「上野の闇市」としてはじまり、やがてそれが商店街へと進化・発展していったのが、現在のアメヤ横丁（アメ横商店街連合会）である。

3　ただし、当時の朝鮮（明治 43 年条約第 4 号「韓国併合ニ関スル条約」）・台湾（明治 28 年勅令号外「日清講和条約」）は、事実上の日本の植民地（現地に総督府を置いた統治）であり、名目上は「大日本帝国」（日本）の領土（属地）ということになっていた。

4　通産大臣官房調査課編『戦後経済 10 年史』商工会館出版部、1954 年、37 頁。ジョン・

ダワー『【増補版】敗北を抱きしめて（上）』岩波書店、2004年、95頁。

5　ジョン・ダワーは『【増補版】敗北を抱きしめて（上）』（岩波書店、2004年。）のなかで「強的な市場であることに変わりはなかった。例えば、1946年6月、米の闇値は政府の配給制度で割り当てられた米のおよそ30倍であった。それから2年たっても、闇価格は公定価格の約7.5倍であった（ダワー、同書、99頁。）」「食料を求めて、都会人は農村部に群がった。かつてはお高くまとっていた都会人との物々交換に、多くの農民が満足を感じた。…「タケノコ生活」という、もっとも有名な言葉のひとつが生まれた（ダワー、同書、99頁。）」と述べている。

6　井上寿一は『日中戦争下の日本』（講談社選書メチエ、2007年。）のなかでその理由を「下流階層の相対的な地位上昇はなくなっていた。たとえ農民の小作料が免除され、労働者の賃金が上がったとしても、戦争に伴うハイパー・インフレによって、それをはるかに上回る物価上昇に見舞われてしまえば、結局のところ客観的な地位は低下するからである」と説明している（井上寿一、同書、185頁。）。

7　亀尾英四郎は、1895年3月10日、鳥取県米子市糀町にて足袋製造業を営む亀尾定右衛門の4男として生まれる。米子中学校、岡山県岡山市の旧制第六高等学校（現、岡山大学）を経て、1921年、東京帝国大学文学部独文科を卒業し、東京帝国大学研究室副手となる。ドイツ文学を専攻し、ゲーテなどを研究する。1921年、ヨハン・エッカーマンの著書『ゲーテとの対話』を訳す。1925年より東京高等学校教授となる。著書は『ゲエテと独逸精神』（起山房、1943年）、訳著はヨオハン・ペエテル・エツケルマン（エッカーマン、【独】Johann Peter Eckermann）著『ゲエテとの対話』（第1巻（1922年）、第2巻（1924年）、第3巻（1927年）、春陽堂）、など。

8　小熊英二『＜民主＞と＜愛国＞』（新曜社、2002年。）井上寿一『理想だらけの戦時下日本』（ちくま新書、2013年。）・『昭和史の逆説』（新潮新書、2008年）・『日中戦争下の日本』（講談社選書メチエ、2007年。）、ジョン・ダワー『【増補版】敗北を抱きしめて（上）』（岩波書店、2004年。）の各文献の「モラルの焦土」に関する内容を参考にした。

9　津田左右吉（1873年-1961年）は、岐阜県の佐幕派士族家庭に生まれ、東京専門学校（現、早稲田大学）卒業後に京都で教職に就いていた。1985年に21歳で上京し、白鳥庫吉に学問・生活ともに世話になり、その後、関東近県の中学校の地歴教員をつとめた後に、34歳で満鮮歴史地理調査部の研究員となった。だが、津田の関心は記紀の解読を通じた古代日本研究であった。そして、早稲田大学の講師をつとめた後に1920年に早稲田大学の教授となり、1924年に『神代史の研究』を著すなど古代神代史の研究をおこなった。1940年に津田の著書が皇国史観を否定するものであるとされ発禁処分を受けたため、津田の論文「建国の事情と万世一系の思想」（『世界』1946年4月号）が発表される以前の当時においては弾圧に抵抗したオールド・リベラリストの自由主義歴史学者として高い評価を受けていた。

10　丸山眞男は、1914 年 3 月 22 日、ジャーナリストだった丸山幹治の次男として、大阪府に生まれる。1921 年、東京四谷に転居する。「大正デモクラシーの潮流」のなか、長谷川如是閑らの影響を受ける。四谷第一小学校、東京府立第一中学校（現、都立日比谷高校）を経て、旧制第一高等学校を卒業後、東京帝国大学法学部に入学。主に「講座派」の思想の影響を受ける。また東京帝国大学法学部在学中より南原繁の助手になる。1937 年、東京帝国大学法学部を卒業した。1944 年、東京帝国大学法学部助教授でありながら、陸軍 2 等兵として徴兵された。戦後、東京大学法学部教授を歴任する。1996 年 8 月 15 日、他界（以上、苅部直『丸山眞男―リベラリストの肖像―』（岩波新書、2006 年。）を参考にした）。なお、著書に『日本の思想』（岩波新書、1961 年）、『増補版　現代政治の思想と行動』（未來社、1964 年。なお、英訳版は "Thought and Behaviour in Modern Japanese Politics", Oxford University Press, 1969。）、『戦中と戦後の間』（みすず書房、1976 年）、『「文明論之概略」を読む』（上中下巻、岩波新書、1986 年）、『忠誠と反逆―転形期日本の精神史的位相―』（筑摩書房、1992 年）などがある。

11　「オールドリベラリスト」に関しては、内田義彦「知識青年の諸類型」（『近代日本思想史講座 4　知識人の生成と役割』筑摩書房、1959 年収録）、および、都築勉『戦後日本の知識人―丸山眞男とその時代―』（世織書房、1995 年）の定義などを参考にした。

12　津田左右吉の論文「建国の事情と万世一系の思想」（『世界』1946 年 4 月号）は、＜象徴天皇制＞と＜民主主義＞の両立が可能であることを主張した内容。津田はその理由を、元来の天皇制は「皇室の権威が考えられるのは、政治上の権威を持っている権家との関係においてのことであって、民衆との関係においてではない（津田「建国の事情」47 頁）」。これはたとえば「朝廷と幕府」や「天皇と上皇（院政）」に代表される 2 重政体など歴史からも明らかである。ところが、「19 世紀の中期における世界情勢は、日本に 2 重政体の存在を許さなくなった。日本が列国の 1 つとして世界に立つには、政府は朝廷か幕府かどれかかの1つでなくてはならぬことが明らかにせされた。メイヂ維新はそこで行われた（津田「建国の事情」47 頁）」。したがって明治維新は「思想革命でもなく社会革命でもなく、実際に君主のことを行ってきた幕府の主宰者たる将軍からその権を奪って、それを天皇に属させようとしたこと、いわば天皇親政の制を定めようとしたことを意味するのであって、どこまでも政治上の制度改革なのである（津田「建国の事情」47 頁）」からだという。したがって、津田は日本の長い歴史から観て「明治維新以後の天皇制度」が「天皇親政」という異常（異質）な制度であったのだと説明している。

13　ジョン・ダワー『【増補版】敗北を抱きしめて（下）』岩波書店、2004 年、66 頁。

14　同書、63-97 頁（11 章）。

15　ジョン・ダワー『【増補版】敗北を抱きしめて（上）』岩波書店、2004 年、252 頁。

16 「連合軍最高司令部指令66号」は、「新聞と言論の自由に関する新措置」に関する内容である。なお、SCAPINは「Supreme Command for Allied Powers Instruction Note（連合軍最高司令部指令）」の略称である。

17 ANA50周年誌編集委員会編『大空への挑戦―ANA50年の航跡―』全日本空輸、2004年、18-19頁。

18 藤田航空（Fujita Airlines）は、1952年4月26日に青木春男によって設立され、1956年6月1日、日本遊覧航空に改称した。1961年11月1日に藤田航空という名称になった。なお、藤田航空の本社は東京都中央区銀座にあり、同社の合併時の資本金は5億円、従業員は166人。保有機材は、F27が2機、DHヘロンが3機、DHダブが1機の計6機であり、東京（羽田）―大島、八丈島線を営業路線としていた。1962年までに経営危機に直面した藤田航空は、1962年12月29日にANA（全日空）に経営権を受け渡し、1963年5月1日、ANA（全日空）と藤田航空との合併契約書の調印式がおこなわれた。（ANA50周年社史編集委員会編『大空への挑戦―ANA50周年の航跡―』全日本空輸、2004年、47-48頁。）

19 2013年4月1日現在、日本を代表するグローバルエアラインだと思われる航空会社は、スターアライアンス（Star Alliance）に加盟するANA（全日本空輸およびANAウイングスやエアージャパンなど一部のANAグループ航空輸送事業会社）と、ワンワールドアライアンス（One World）に加盟するJAL（日本航空およびJALエクスプレスや日本トランスオーシャン航空など一部のJALグループ航空輸送事業会社）である。

20 早房長治『現在窮乏、将来有望　全日空を創った男　美土路昌一』プレジデント社、2009年、134頁。

21 同書、136-137頁。

22 公職追放に関する“公職”は「公職に関する就職禁止、退官、退職等に関する勅令（昭和22年勅令第1号）」第2条で定義されている。

23 『岡崎嘉平太伝』463頁。

24 公職追放の追放範囲を地方の公職に拡大。

25 前掲464頁。

26 岡崎嘉平太公職追放の効力が発生する。

27 同上。

28 『岡崎嘉平太伝』250頁。

29 小林一三は、阪急電鉄（現在では、阪急電鉄や宝塚歌劇団などをはじめとする、「阪急阪神東宝グループ」）の創業者。1873年1月3日山梨県生まれる。慶応義塾大学卒業後、1892年、三井銀行（現、三井住友銀行）に就職。三井銀行退職後、1907年、箕面有馬

電気軌道（現、阪急阪神ホールディングス傘下鉄道事業会社の阪急電鉄）専務に就任。以降、阪急電鉄総帥として主に鉄道沿線住宅地経営の不動産業や阪急百貨店や宝塚歌劇団などをはじめとしたのちの阪急東宝グループとなる事業を創業した。第２次近衛内閣で商工大臣、幣原内閣で無任所国務大臣と初代戦災復興院総裁を歴任する。1941 年 4 月 4 日から 1946 年 5 月 14 日まで貴族院勅選議員。1957 年 1 月 25 日没。

30　五島慶太は、東京急行電鉄社長として知られる。1882 年、長野県に生まれる。東京帝国大学卒業後、官僚として農商務省・鉄道院を務めたのち、東急電鉄の前身会社である武蔵電気鉄道（現、東急東横線）常務に就任。東急電鉄（東京横浜電鉄）常務に就任して以降、池上電気鉄道や玉川電気鉄道などの競合他社を買収し、のちにアジア太平洋戦争下で「大東急（T.K.K：Tokyo Kyuko Kabushikigaisha）」となる礎を築いた。東條英機内閣で運輸通信大臣を務めた。1952 年没。（本注は、北原遼三郎『わが鐵路、長大なり 東急・五島慶太の生涯』（現代書館、2008 年。）を参考にした。）

31　高畠泰之が訳したカール・マルクスが著書の『資本論』。

32　岡崎嘉平太「私の履歴書」『私の履歴書＜第10巻＞』1980年、400頁。該当箇所には「（昭和）18 年の 5 月に上海大使館の参事官として赴任いたしました。そこで敗戦を迎え、終戦事務を終えて（昭和）21 年 5 月に日本に帰りました。それからしばらく浪人をしていたのですが、昭和 24 年に池貝鉄工の再建を頼まれ、そこの経営の立て直しに努力いたしました」とある。なお、上記引用箇所の括弧内は筆者による加筆。

33　現在の経済同友会は公益社団法人である。なお、英文表記は “Japan Association of Corporate Executives”。また、経済同友会の所在地は東京都千代田区丸の内 1-4-6 日本工業倶楽部別館 5 階。

○経済同友会設立趣意書（一部抜粋）

昭和 21 年 4 月 30 日

日本はいま焦土にひとしい荒廃の中から立ち上がろうとしている。

新しき祖国は人類の厚生と世界文化に寄与するに足る真に民主々義的な平和国家でなければならない。

日本国民は旧き衣を脱ぎ捨て、現在の経済的、道徳的、思想的頽廃、混乱の暴風を乗切って全く新たなる天地を開拓しなければならないのである。

これは並々ならぬ独創と理性と意力と愛国の熱情とを要する大事業である。われわれは経済人として新生日本の構築に全力を捧げたい。而して、日本再建に経済の占める役割は極めて重要である。蓋し経済は日本再建の礎石であるからである。われわれは日本経済の再建を展望しつつ惨たる荒廃の現状を顧みて責務の重大なるを痛感する。

今こそ同志相引いて互いに鞭ち脳漿をしぼって我が国経済の再建に総力を傾注すべき秋で

はあるまいか。
（経済同友会『社会益共創企業への進化～持続可能な社会と企業の相乗発展を目指して～』2012年6月、16頁。）

34　なお、2013年6月1日現在の日本経団連は、2002年5月28日に、「経団連」と「日経連」が統合し、新たに発足した「日本経済団体連合会」（経団連）である。現在の日本経団連の住所は東京都千代田区大手町1-3-2経団連会館。
ホームページはhttp://www.keidanren.or.jp/　（2013年6月1日現在。）

35　『岡崎嘉平太伝』466頁。

36　仁科芳雄は、1890年、岡山県浅口郡里庄町浜中に生まれる。岡山中学校（現、岡山朝日高等学校）、旧制第六高等学校、東京帝国大学を卒業。理学博士（東京大学）。「日本の原子物理学の父」として知られる。

37　池貝は、1889年に池貝庄太郎（1869年生まれ、1934年没。）が東京芝金杉川口町に創設した池貝工場を母体として1906年に合資会社池貝鉄工所として設立された会社を起源とする企業である。1913年に株式会社池貝鉄工所に改組。敗戦後経営に行き詰った池貝鉄工所は1949年に企業再建整備法の適用を受け清算会社へ移行し、新会社として池貝鉄工株式会社が設立、1991年に株式会社池貝に社名変更し、現在に至る（2013年4月1日現在。）。2001年東京地方裁判所に民事再生法の適用を申請し、同年同法適用の申請に伴い東京証券取引所と大阪証券取引所から上場廃止された。なお、2013年4月1日現在の池貝の本社所在地は、茨城県行方市芹沢920-52。

38　早房長治『現在窮乏、将来有望　全日空を創った男　美土路昌一』プレジデント社、2009年、106-108頁。

39　『岡崎嘉平太伝』464-465頁。

40　1927年の昭和金融恐慌（昭和2年金融恐慌）は、3月14日の衆議院予算委員会での当時大蔵大臣だった片岡直温による「失言」を契機に「金融不安が表面化」し、同年4月に鈴木商店が倒産し、その影響を受けた台湾銀行も倒産に追い込まれた。なお、この経済危機はのちに大蔵大臣となった高橋是清がおこなった「高橋財政」により、収束に向かった。なお、この昭和金融恐慌（昭和2年金融恐慌）は、1929年のアメリカ・ニューヨーク・ウォールストリート（Wall Street, New York City）で起きた株価暴落「暗黒の木曜日」（Black Thursday）に端を発した1930年の昭和恐慌とは別である。

41　『岡崎嘉平太伝』121頁。

42　『岡崎嘉平太伝』255-256頁。

43　同上。

44　当時の名称は池貝鉄工所。

45　同上。
46　同書、465 頁。
47　同書、261 頁。
48　同書、465 頁。
49　大日本帝国における天皇の地位は、大日本帝国憲法第 1 条で「大日本帝國ハ萬世一系ノ天皇之ヲ統治ス」、同第 3 条で「天皇ハ神聖ニシテ侵スヘカラス」と規定されていた。
50　GHQ は、総司令部（General Head Quarters）の略称である。なお、「総司令部」とは、連合国軍最高司令官総司令部（GHQ/SCAP：General Head Quarters of the Supreme Commander for the Allied Powers）の略称である。ちなみに、GHQ（SCAP）の本部は東京都千代田区有楽町にあった第一生命館（東京都千代田区有楽町 1 丁目 13 番。「第一生命ビル」とも。現在は、同所在地に、第一生命と農林中央金庫の共同ビルとして再開発された DN タワー 21 が立地している。）に置かれた。
51　ジョン・ダワー『【増補版】敗北を抱きしめて』上巻、岩波書店、2004 年、252 頁。なお、原著は John W. Dower *"Embracing Defeat: Japan in the Wake of World War II"*, W. W. Norton, 1999。
52　なお、警察予備隊は、警察力を補完する治安部隊という体裁をとった準軍事組織であり、アメリカ軍が指揮権を握り、また武器提供もアメリカがおこなった。
53　ANA 総合研究所編『航空輸送産業入門―オープンスカイ政策からマイレージの仕組みまで―』東洋経済新報社、2008 年、13 頁。
54　『数字で見る航空 2004』国土交通省航空局監修、平成 16 年度、306 頁。
55　同上。
56　細谷千博『日本外交の軌跡』NHK ブックス、2007 年、第 14 版、117 頁。
57　公訴特免甲第 7339 号。なお、通知は同年 10 月 19 日受領。
58　『岡崎嘉平太伝』465 頁。
59　『数字で見る航空 2004』306 頁。
60　『岡崎嘉平太伝』466 頁。
61　ノースウェスト航空（Northwest Airlines）は、かつて存在したアメリカの航空会社。2008 年にデルタ航空（Delta Air Lines）と合併し、2010 年 1 月 30 日、NW2470 便（ロサンゼルス国際空港発、ラスベガス・マッカラン国際空港（McCarran International Airport）行）を最後に、ノースウエスト航空の便名（NW 便名）による運航が終了した。
62　『数字で見る航空 2004』306 頁。
63　（財）政治経済研究所は、1946 年 3 月に解散した（財）東亜研究所を引き継ぐ形で同年 8 月に発足した。（『岡崎嘉平太伝』466 頁。）

64　丸善石油は、昭和61（1986）年4月、大協石油などと合併してコスモ石油となった。なお、2013年4月1日現在のコスモ石油の本社所在地は東京都港区芝浦1丁目1-1東芝ビルディング。ちなみに、日本の石油化学メーカーなどとして知られる丸善石油化学株式会社（本社：東京都中央区八丁堀2-25-10。）は、1959年に丸善石油（現、コスモ石油）の石油化学部門から分離独立して発足した企業である。

65　『岡崎嘉平太伝』264頁、466頁。

66　丸善石油社史編集委員会『丸善石油社史―丸善石油の半世紀―』丸善石油株式会社、1987年、2-12頁。

67　これは、アジア太平洋戦争（「大東亜戦争」と称された戦争のうちの真珠湾奇襲以降の対米戦争及び日本軍による東アジアへの侵略（進出）戦争）は、「ABCD包囲網」（ABCD encirclement）による対日経済制裁により日本に石油をはじめとする資源が入らなくなったため、日本が石油資源確保の自衛のために止む無く対米戦争に踏み切った自衛戦争だったという議論にもつながる。たしかに「石油戦争」の観点からアジア太平洋戦争（特に日米戦争と日本軍の東南アジア侵略（進出）の過程）だけをみればこのような見方もできる。だが、それに至った根本的原因は満州事変以降の日本の中国侵略（進出）であり、たとえば1937年10月5日にシカゴで合衆国大統領フランクリン・D・ローズヴェルト（Franklin Delano Roosevelt。略称：FDR。）が「隔離演説」（Quarantine Speech）をおこなったのも、1937年7月7日に起きた盧溝橋事件以降の日中戦争による日本の中国侵略が想定されていたと考えられる（Patrick J. Maney *"The Roosevelt presence: the life and legacy of FDR"* University of California Press, 1998, p.114.）。本論文では、以上のような立場を基本的な歴史認識としている。

68　出光興産総務部広報課編『石油産業の歩み―戦後から平成へ―』出光興産総務部広報課、1991年、80-81頁。

69　出光興産総務部広報課編『石油産業の歩み―戦後から平成へ―』出光興産総務部広報課、1991年、80-86頁。

70　『岡崎嘉平太伝』466頁。

71　岡田晴彦『―チームだから強い、ANAのスゴさの秘密―』ダイヤモンド社、2007年、201頁。

72　「ANAではたらくということ　第32回　総務部資料管理所　北村雅俊さん」『月刊エアライン　No.399』2012年9月号、175頁。

73　これは、当時の航空輸送産業が、1952年に制定された航空法を根拠に「事業者間の競争を徹底的に回避した」ことと、1970（昭和45）年に閣議了解、72（昭和47）年運輸大臣通達のいわゆる「航空憲法」（「航空企業の運輸体制について」）によって、日本航空、全日本空輸、東亜国内航空（1971年に東亜航空と日本国内航空が合併。）による事実上の寡

占市場の体制（いわゆる「45・47 体制」）になっていたことも一つの要因であると考えられる。（参考：秋吉貴雄「政策変容の様態とアイディア――わが国の航空輸送産業における規制改革を事例として」『年報行政研究』41 号、2006 年、第 3 章「事例研究――わが国の航空輸送産業における規制改革」114-122 頁。）

74　B747-400D は 2014 年 3 月までに営業運航を終了し退役することが全日本空輸株式会社の持株会社である ANA ホールディングス株式会社より発表されている。ANA のボーイング 747 は岡崎嘉平太が ANA（全日空）相談役時代の 1979 年に導入された。ボーイング 747-400 型機は岡崎死後から間もない 1990 年 1 月に導入された。また ANA（全日空）の国内線専用ジャンボ機 B747-400D（※ B747-400D の「D」は英語で「国内・国内線」を意味する単語である "Domestic" の頭文字である。）はマリンジャンボ（JA8963）やスヌーピージャンボ（JA8961、JA8965）、ポケモンジェット 1998（JA8965）、ポケモンジェット 1999（JA8964）、ポケモンジェット・ピカチュウジャンボ（JA8957）、ポケモンジェット・お花見ジャンボ（JA8956）などの特別塗装機として活躍した。

75　2012 年 3 月 31 日現在。なお、2013 年 1 月 1 日現在、ANA グループが保有する機種は、B747-400D、B777-300、B777-200、B767-300、B767-300F・B767-300BCF、B737-800、AIRBUS A320、B737-700、B737-500、BOMBARDIER DHC-8-400、BOMBARDIER DHC-8-300、の 12 機種である。（『ANA グループ機内誌　翼の王国（国内線版）』ANA、2013 年 1 月号、「ANA グループ　航空機のご案内」、186 頁、および、『ANA グループ機内誌　翼の王国（国内線版）』ANA、2013 年 5 月号、「ANA グループ　航空機のご案内」、154 頁。）なお、機種は『翼の王国』に記載されている航空機のイラスト 1 つを 1 機種としてカウントした。

76　ANA グループ会社説明パンフレット『明日へ挑む仲間がいる。―2014 ANA Group Recruiting Book―』ANA、2012 年、5-7 頁。なお、国内線のシェア「50.2％」のなかにはコードシェア（共同運航）便も含まれる。

77　全日空ビルディングに社名変更をした大阪空港ビルディングは、のちに不動産事業と ANA グループ向きの保険代理事業を行う事業会社として ANA ファシリティーズへ改称した。

78　日本空港ビルデング株式会社は羽田空港（東京国際空港）の旅客ターミナルビル運営会社。本社所在地は東京都大田区羽田空港 3-3-2 第 1 旅客ターミナルビル内。主要株主は日本航空（JAL）や全日本空輸（ANA）、三菱東京 UFJ 銀行、日本トラスティ・サービス信託銀行、など（2013 年 3 月現在）。

ホームページは http://www.tokyo-airport-bldg.co.jp/company/。

79　東京空港交通株式会社（英文社名：Airport Transport Service Co.,Ltd.）は、羽田空港（東京国際空港）や成田国際空港と東京都心や首都圏を結ぶリムジンバスを運行するバス会社。

株主構成は日本空港ビルデング、全日本空輸（ANA）、京成電鉄、京浜急行電鉄、成田国際空港、など（平成23年7月1日現在、HPより）。なお本社所在地は東京都中央区日本橋箱崎町22-1。ホームページは http://www.limousinebus.co.jp。

80　大阪国際空港ターミナル株式会社（旧社名：関西国際空港ビルディング株式会社）は大阪伊丹空港のターミナルビル運営会社。2012年現在の株主構成は大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市などの地方自治体が50％残りはその他経済界など。本社所在地は大阪市北区角田町1-1　東阪急ビル内。大阪伊丹空港事務所所在地は大阪府豊中市蛍池西町3丁目555番地　大阪国際空港ターミナルビル内。
ホームページは http://osaka-airport.co.jp/index.html。

81　雫石墜落事故は自衛隊の責任による不幸な事故であり、全日空の責任による事故ではない。

82　岡崎嘉平太『私の記録』東方書店、1979年、132頁。

83　ANA50周年社史編集委員会編『大空への挑戦―ANA50周年の航跡―』全日本空輸、2004年、99頁。

84　ANAプレスリリース第12-025号「持株会社制移行に伴う会社分割並びに定款変更（商号および事業目的の変更）に関するお知らせ」全日本空輸株式会社（東証・大証各1　部、コード番号9202）プレスリリース添付資料、2012年5月15日付。
なお、2013年4月4日現在、同プレスリリース添付資料（PDFファイル）は下記のURLからも閲覧可能である。
・ANAホールディングス株式会社
http://www.anahd.co.jp/investors/data/tekiji/pdf/12_05_15.pdf
・ANA（全日本空輸株式会社）
http://www.ana.co.jp/pr/12_0406/pdf/12-025-1.pdf

85　例えば早房長治が著書『現在有望、将来窮乏』（プレジデント社、2009年。）の「はじめに」なかで上記美土路の経歴・肩書を取り上げている。

86　飯沼正明は朝日新聞社航空部に所属した操縦士（パイロット）。飯沼は、1912年8月2日、長野県南安曇郡豊科町（現、安曇野市）に生まれる。所沢陸軍飛行学校を卒業後、朝日新聞社（現、朝日新聞社東京本社）に入社。1937年に航空機関士の塚越賢爾とともに純国産機「神風号」による東京-ロンドン間の飛行をおこなった。翌年、「神風号」の功績がたたえられ朝日賞などを受賞した。
アジア太平洋戦争の一部である日米戦争が開戦して間もない1941年12月11日、仏領インドシナ（現在のカンボジア）プノンペン（Phnom Penh）にて事故死。だが、飯沼の死は、戦争遂行のプロパガンダ目的で、後に戦死として発表された挙句、さらに「血染めの操縦桿」という戦争プロパガンダの美談が作られ教科書にまで掲載された。

平成元年（1989 年）4 月、「壮大な夢とロマンを実現した安曇野市出身の飯沼正明飛行士の偉業を讃える」目的で飯沼正明の生まれ故郷長野県安曇野市に飯沼飛行士記念館（長野県安曇野市豊科南穂高 3888 番地）が建立された。

・飯沼飛行士記念館　公式ホームページ（安曇野文化財団）

http://www.h6.dion.ne.jp/~art-toyo/iinuma/iinuma.html　（2013 年 4 月 1 日現在。）

87　塚越賢爾は、朝日新聞社航空部に所属した航空機関士。塚越は、1900 年 11 月 3 日、東京市麹町区で弁護士・検事の塚越金次郎とイギリス人のエミリー・セイラ・ボールドウィンの長男として生まれる。1927 年、朝日新聞社に入社し、入社後は航空部専属の機関士となる。1937 年に操縦士の飯沼正明とともに純国産機「神風号」による東京 - ロンドン間の飛行をおこなう。

1943 年、当時首相だった東條英機の提案で、キ 77 による「ドイツ無着陸飛行」が計画され、塚越もこのメンバーに選ばれた。同年 6 月 30 日、塚越をはじめとする搭乗員が乗ったキ 77 は福生飛行場を離陸。シンガポールに到着後、1 週間かけて整備を行ったキ 77 は、7 月 7 日 6 時 10 分、「わずかな陸軍関係者と 2 名の朝日新聞関係者に見送られ」飛び立った。だが、この離陸したキ 77 を見送ったのが最後となり、塚越が乗ったキ 77 のシップはその後消息を絶った。

1945 年 5 月 4 日、消息不明になっていたキ 77 搭乗員の戦死が認定され、塚越の死も認定された。

（山崎明夫編『朝日新聞社訪欧機 神風 東京 - ロンドン間国際記録飛行の全貌』三樹書房、2005 年、72-79 頁。秦郁彦「インド洋に消えた A-26」『第二次大戦航空史話』上巻、中公文庫、1996 年、286-306 頁。）

88　宇垣一成は、岡山出身の軍人、政治家。1868 年 8 月 9 日、備前国磐梨郡潟瀬村大内（岡山県岡山市東区瀬戸町大内）、に生まれる。清浦内閣、加藤高明内閣、第 1 次若槻内閣、濱口雄幸内閣で陸軍大臣を歴任する。1944 年、拓殖大学第 5 代学長に就任。アジア太平洋戦争敗戦後、公職追放（1952 年、追放解除）。その後、参議院議員歴任。1956 年 4 月 30 日、静岡県伊豆長岡町（現、伊豆の国市）の松籟荘にて死去。

89　岡山県津山市（大野『現在窮乏』35 頁。）。

90　当時の亀山孝一は内務省勤務。のちに衆議院議員になる。

91　岡崎嘉平太『私の記録』東方書店、1979 年、132 頁。

92　同書、133 頁。

93　“日本ヘリコプター輸送株式会社”は現在の持株会社“ANA ホールディングス株式会社（本社：東京都港区東新橋 1-5-2　汐留シティセンター。）”および航空輸送事業会社“全日本空輸株式会社（ANA：All Nippon Airways。本社：東京都港区東新橋 1-5-2　汐留シティ

センター。ホームページANA SKY WEB：http://www.ana.co.jp。）”の前身会社である。

【日本ヘリコプター輸送株式会社　約款及び役員】

○称号

日本ヘリコプター輸送株式会社

（JAPAN HELICOPTER & AEROPLANE TRANSPORTS CO., LTD.）

○目的

1　ヘリコプター及び飛行機による旅客、郵便物及び貨物の輸送

2　ヘリコプター及び飛行機による宣伝、広告、遊覧飛行、海難援助その他航空機を使用して行う諸事業

3　航空機及びその付属品の修理業

4　航空機輸送事業に付随する自動車輸送業及び保険代理業

5　全各号に関連する事業

○資本金、株式の発行など

資本金　　1億5000万円

授権株式数　120万株

発行済株式数　30万株（額面500円）

○役員

取締役社長　美土路昌一

取締役副社長　岡崎嘉平太

常務取締役　中野義勝　福元柳一

取締役　鳥居清次　伊藤次左衛門　岡橋林　岡本忠雄　荘田泰蔵　渋谷勝利　森村勇

監査役　手島栄

（ANA50年史編集委員会編『大空への挑戦―ANA50周年の航跡―』全日本空輸（ANA）、2004年、16-17頁。）

94　2013年4月1日以降、持株会社“ANAホールディングス株式会社”となる会社。広義には2013年5月1日現在の事業会社“全日本空輸株式会社（ANA）”やANAグループの一部会社を含む。なお、ANAのIATA2レター「NH」は「日本ヘリコプター（Nippon Helicopter）」の頭文字である（秋元俊二『ANA旅客機まるごと百科事典』SoftBank Creative、2011年、104頁、「ANAの便名はなぜ「NH」なの？」。）。また本脚注以降、本文において、特に断りもなく“ANA”の「日ペリ」時代を含めて「ANA」「全日空」などと記す場合もある。

95　同書、335頁。

96　早房長治『現在窮乏、将来有望　全日空を創った男　美土路昌一』プレジデント社、

2009 年、117 頁。

97　早房長治『現在窮乏、将来有望　全日空を創った男　美土路昌一』プレジデント社、2009 年、95 頁。

98　秋吉貴雄「政策変容の様態とアイディア――わが国の航空輸送産業における規制改革を事例として」『年報行政研究』41 号、2006 年、114-115 頁。秋吉の同論文は、「政策決定過程の新しい分析視点として注目されてきた「アイディア（理念：idea）」という認識的要因（cognitive factor）について考察し、アイディアに基づいた政策変容（political change）過程の枠組みを構成すること」を目的とし、その変容事例として「わが国の航空輸送産業における規制改革」を取り上げたものである。

99　秋吉貴雄「政策変容の様態とアイディア――わが国の航空輸送産業における規制改革を事例として」『年報行政研究』41 号、2006 年、114-115 頁。なお、秋吉は「航空局は 1952 年に制定された航空法を根拠として、事業者間の競争を徹底的に回避した。市場への参入は免許制となっており、事業者が路線を開設するためには詳細な事業計画とともに申請を行い、路線ごとに運輸大臣からの免許を受けなければならなかった（同書、114 頁。）」と述べている。

100『岡崎嘉平太伝』331 頁。

101　第一生命ビル（第一生命館）は、かつて東京都千代田区有楽町 1 丁目 13 番に存在したビル。現在は、同所在地に、第一生命と農林中央金庫の共同ビルとして再開発された DN タワー 21 が立地している。

102　十字飛行は、日本政府の懇請によって、米軍の許可により運航された敗戦処理連絡飛行のことである(1945 年 9 月 14 日～同年 10 月 10 日)。なお、この飛行に使用された航空機は、三菱 MC-20 型、ダグラス DC-3、白菊単発練習機など 27 機。航空路線は、東京～大阪～福岡（第 1 航空路）、東京～名古屋～大和～大阪～高松～岩国、大分～福岡（第 2 航空路）、東京～仙台～青森～札幌（第 3 航空路）、東京～新潟～富山～福知山～大阪（第 4 航空路）であった（ANA50 周年社史編集委員会編『大空への挑戦―ANA50 周年の航跡―』全日本空輸、2004 年、7 頁）。

103　ANA50 周年社史編集委員会編『大空への挑戦―ANA50 周年の航跡―』全日本空輸、2004 年、6-7 頁。

104　じっさいに航空が再開されたばかりの日本航空は米国のノースウェスト航空（現、デルタ航空）と提携し、ノースウェスト航空の乗員による運航をおこなった。また、「戦後初めて念願の日本人パイロットの手で定期便を大空に飛ばした」のは ANA の前身会社、日本ヘリコプターである。

105　ANA 総合研究所編『航空産業入門』東洋経済新聞社、2008 年、14 頁。

106 ANA 総合研究所編『航空産業入門』東洋経済新聞社、2008 年、11 頁。
107 ANA 総合研究所編『航空産業入門』東洋経済新聞社、2008 年、11-12 頁。
108 小池猪一『海軍飛行豫科練習生』第1巻、国書刊行会、1984 年、35 頁。
109 商工政策史刊行会編『商工政策史』第 13 巻、通商産業、1979 年、647 頁。
なお、“絶対国防圏”を定めた「今後採ルヘキ戦争指導ノ大綱」は下記のとおり。

今後採ルヘキ戦争指導ノ大綱
昭和 18 年 9 月 30 日　閣議決定

方針
一、帝国ハ今明年内ニ戦局ノ大勢ヲ決スルヲ目途トシ敵米英ニ対シ其ノ攻勢企画ヲ破摧シツツ速カニ必勝ノ戦略態勢ヲ確立スルト共ニ決勝戦力特ニ航空戦力ヲ急速増強シ主動的ニ対米英戦ヲ遂行ス
二、帝国ハ弥々独トノ提携ヲ密ニシ共同戦争ノ完遂ニ邁進スルト共ニ進ンテ対「ソ」関係ノ好転ヲ図ル
三、速ニ国内決戦態勢ヲ確立スルト共ニ大東亜ノ結束ヲ愈々強化ス
要領
一、万難ヲ排シ概ネ昭和十九年中期ヲ目途トシ米英ノ進攻ニ対応スヘキ戦略態勢ヲ確立シツツ随時敵ノ反攻戦力ヲ捕促破摧ス
帝国戦争遂行上太平洋及印度洋方面ニ於テ絶対確保スヘキ要域ヲ千島、小笠原、内南洋（中西部）及西部「ニューギニア」「スンダ」「ビルマ」ヲ含ム圏域トス
戦争ノ終始ヲ通シ圏内海上交通ヲ確保ス
二、「ソ」ニ対シテハ極力日「ソ」戦ノ惹起ヲ防止シ進ンテ日「ソ」国交ノ好転ヲ図ルト共ニ機ヲ見テ独「ソ」間ノ和平ヲ斡旋スルニ努ム
三、重慶ニ対シテハ不断ノ強圧ヲ継続シ特ニ支那大陸ヨリスル我本土空襲並海上交通ノ妨害ヲ制扼シツツ機ヲ見テ速カニ支那問題ノ解決ヲ図ル
四、独ニ対シテハ手段ヲ尽シテ提携緊密化ヲ図ル但シ対「ソ」戦ヲ惹起スルカ如キコトナカラシム
五、大東亜ノ諸国家諸民族ニ対シテハ民心ヲ把握シ帝国ニ対スル戦争協力ヲ確保増進スル如ク指導ス
敵側ノ政謀略ニ対シテハ厳ニ警戒シ機先ヲ制シテ所要ノ措置ヲ講ス
六、統帥ト国務トノ連繋ヲ益々緊密ニシ戦争指導ヲ愈々活溌ニス
七、速カニ国内総力ヲ結集発揮スル為決戦施策ヲ断行シテ決勝戦力特ニ航空戦力ヲ増強シ

挙国赴難ノ士気昂揚ヲ図ル

八、対敵宣伝謀略ハ一貫セル方針ノ下ニ強力ニ之ヲ行ヒ其ノ重点ヲ枢軸道義ノ宣揚、我カ大東亜政策ノ徹底、主敵米ノ戦意喪失、米英「ソ」支ノ離間及印度独立ニ指向ス

「今後採ルヘキ戦争指導ノ大綱」ニ基ク当面ノ緊急措置ニ関スル件（略）

（商工政策史刊行会編『商工政策史』第13巻、通商産業、1979年、647頁。）

110　ANA50年史編集委員会編『大空への挑戦―ANA50周年の航跡―』全日本空輸（ANA）2004年、31頁。

111　奇しくも1985年8月12日には羽田発大阪行きの日本航空123便ボーイング747型機が相模湾上空で緊急事態が発生し群馬県高天原山尾根に墜落する事故が起きている。

112『岡崎嘉平太伝』327頁。

113『岡崎嘉平太伝』329-330頁。

114　ANA50年史編集委員会編『大空への挑戦―ANA50年の航跡―』ANA（全日本空輸株式会社）、2004年、76頁。

115　ANAグループ安全教育センター（ASEC：ANA Safety Education Center）の所在地は東京都大田区下丸子4-23-3　ANAトレーニング＆エデュケーションセンター（ANA TEC：ANA Training & Education Center）内。

116　ANA『ANAグループ　CSR Report 2007』全日本空輸（ANA）、2007年、7-8頁。一部記述は2013年6月25日にANAグループ安全教育センターを見学したさいの内容を含む。

117　2008年12月22日付『朝日新聞』「「日中戦争なら核報復を」佐藤首相、65年訪米時に」。

118　1985年8月12日、JAL123便東京羽田空港発大阪空港行のジャンボ機（ボーイング747SR）は羽田空港離陸後相模湾上空を上昇中に緊急事態が発生（垂直尾翼の大半を消失）し操縦不能に陥り群馬県高天原山御巣鷹の尾根に墜落した。この事故で乗員乗客合計524人のうち520人が犠牲になった（生存者は4人）。日航機御巣鷹墜落事故の原因は1978年6月2日のJAL115便しりもち事故のさいにボーイング社が圧力隔壁を修理ミスしたことで金属疲労を起こしたことであるとされている。日本航空は2006年にJALグループ社員の安全啓発を目的に御巣鷹山墜落事故機の残骸を展示した日本航空安全啓発センター（住所は日本 東京都大田区羽田空港1-7-1空港施設第二綜合ビル2階。）を開設した。

119　ANA50年史編集委員会編『大空への挑戦―ANA50周年の航跡―』全日本空輸（ANA）、2004年、53頁。

120　ANA50年史編集委員会編『大空への挑戦―ANA50周年の航跡―』全日本空輸（ANA）、2004年、54頁。

121　野村耕作は『岡崎嘉平太論』（ライフ社、1978年）のなかでANA（全日空）3代目社長の森村勇を（日本航空から派遣されてきた4代目社長の大庭哲夫とともに）「日航系」と評

している（同書126頁）。だが、森村に関しては日ペリ創業時より取締役を務めており事故が起きた翌年（1967年）当時もANA（全日空）の社外取締役（同書126頁）を務めていたなどANA（全日空）に所縁のある人物であった点を見逃してはならない。

122 岡田晴彦『絆の翼―チームだから強い、ANAのスゴさの秘密―』ダイヤモンド社、2007年、207頁。

123 岡崎は日中LT貿易交渉に留まらず、ANA（全日空）およびANA関連会社や航空関連会社の経営や池貝鉄工関連の経営や貯蓄中央増強委員会の活動などに携わる傍ら、多くの日中貿易促進事業や日中友好促進事業などの日中交流促進事業にも取り組んだ。本章ではこうした岡崎の日中友好促進事業への取り組みのなかでも特に岡崎の功績が際立つ日中LT貿易締結交渉を中心に考察することとした。

124 『岡崎嘉平太伝』260頁には岡崎が土光敏夫と新疆ウイグル自治区に「中国旅行」したさいの写真が掲載されている（該当写真は昭和55年8月26日に撮影されたもの）。

125 岡崎の中国とのつながりは、（前出のとおり）岡山中学時代に寄宿舎で中国からの留学陳範九と出会ったことからはじまり、第一高等学校時代に中国上海から留学してきた龔徳柏と出会い上海租界での西洋人による“中国いじめ”の話を聴かされ「いつかこういうアジア人蔑視の思想を撤廃させなければいけない、同時に日本は中国との仲を悪くしていたら、日本人自身が困る時が来るぞ」と思い、岡崎はこれをきっかけに日中問題に興味を持つようになり（詳細は1章を参照。）、その後、日本銀行時代に陸軍事務嘱託として中国揚子江に派遣されたり、日本銀行依願退職後、日中戦争下の中国上海で華興商業銀行の理事として働いたり、さらに上海日本大使館事務所参事官として働いたりする（詳細は2章および3章を参照。）など、その半生にわたり続いていた。

126 松岡完『20世紀の国際政治』100頁。

127 なお、人民解放軍の健軍記念日は「南昌蜂起」が起きた1927年8月1日である。

128 同書、101頁。

129 同書、101頁。なお、松岡は「（中国国民党が台湾（臺灣）へ逃げる過程で、）この時国民党軍は数万の台湾人を殺害するなど、その後の「外省人」と「内省人」の根深い対立の原因をつくった」（出典は同書、同上。括弧内筆者加筆。）と述べている。

130 毛里和子『日中関係―戦後から新時代へ―』岩波新書、2006年、37-38頁。括弧内著者加筆。

131 日中友好協会に関しては毛里和子『日中関係―戦後から新時代へ―』（岩波新書、2006年、37-38頁）などの文献を参照した。日中友好協会は後に「日本共産党と中国共産党の対立に伴って」分裂した。なお、2012年8月18日現在、日中友好協会（主流派）の名誉理事は村山富市（元内閣総理大臣）、会長は加藤紘一（衆議院議員）である（肩書は2012年8

月 18 日当時)。

132 同書、202-203 頁。

133 同書、348 頁。

134 同書、348-349 頁。

135 学校法人拓殖大学は、桂太郎が台湾協会学校として設立し戦前は植民政策学（colonial studies）を中心とした教育機関であったことで知られる。

136 石橋湛山は自由党時代の 1952 年に西園寺公一（日本共産党）らとともに日中貿易促進議員連盟に所属している。

137 日本国際貿易促進協会（英文名称：The Association for the Promotion of International Trade, Japan）の所在地は東京都千代田区内神田 1 丁目 9 番地 13 号柿沼ビル 4 階。公式 HP は http://www.japit.or.jp/（2013 年 11 月 30 日現在）。2013 年 4 月 1 日現在、なお同協会は、笠井火龠雄が理事長に、河野洋平が会長に、増田信行（三菱重工業相談役）、三木繁光（三菱東京 UFJ 銀行特別顧問）、渡文明（JX ホールディングス相談役）、庄山悦彦（日立製作所相談役）、宮村眞平（三井金属鉱業相談役）、立石義雄（オムロン名誉会長）、大橋洋治（ANA ホールディングス会長※ ANA HD は全日本空輸などの持株会社）、秦喜秋（三井住友海上火災保険常任顧問）、土橋昭夫（双日特別顧問）、贄田興嗣（東工コーセン相談役）、松本正義（住友電気工業社長）、西田厚聰（東芝会長）などが副会長に、佐藤嘉恭（元中国大使、国際協力推進協会理事長）、根本二郎（日本郵船最高顧問）、藤野文唔（藤野中国研究所代表）などが顧問に、就任している。

138『岡崎嘉平太伝』年表、466-469 頁。

139（財）岡山県郷土文化財団岡崎嘉平太記念館編『紀要　第 2 号　岡崎嘉平太講演集 2』6 頁。

140 松岡完『改訂増補版　20 世紀の国際政治』同文館出版、2007 年（第 5 版）、235-237 頁。

141 日本貿易振興会（JETRO）『1967 年度版海外市場白書―概観・地域編―』日本貿易振興会、1967 年、551 頁。

142 2013 年 12 月 1 日現在の東京国際空港の C 滑走路とは異なる。

143 日立製作所や名古屋鉄道が出資。なお、名古屋鉄道は全日本空輸（ANA）の主要株主であったり ANA（全日空）の名古屋地区総代理店であったりした歴史があるなど ANA（全日空）はじめ航空との繋がりが深い。東京モノレールは東京オリンピック後に旅客減などにより経営が悪化し、1967 年に日立運輸東京モノレール株式会社に商号変更し日立グループとして親会社の日立製作所が再建をはかるも失敗し（1981 年に東京モノレールに再度商号変更。）、2002 年に日立物流（旧、日立運輸）が株式を JR 東日本に 70%、日立製作所に 30% 譲渡し、さらに日立製作所が ANA（当時「全日本空輸」、現「ANA ホールディングス」）と JAL（日本航空）に株式を各 9%譲渡（株式比率；東日本旅客鉄道 70%、日立製作所 12%、ANA ホ

ールディングス9％、日本航空9％）。この結果2013年12月1日現在まで東京モノレールはJR東日本のグループ会社という位置づけになっている。

144　日本貿易振興会（JETRO）編『1966年度版　海外市場白書―概観・地域編―』日本貿易振興会、1966年724頁。

145　松村謙三は、早稲田大学政治経済学部を卒業し報知新聞社に入社後、町議会議員や富山県議会議員などを経て1928年に行われた（普通選挙法が施行された最初の選挙として知られる）第16回衆議院議員総選挙に立憲民政党から立候補して初当選。1945年に東久邇宮内閣で厚生大臣、幣原内閣で農林大臣を歴任した。なお1946年に公職追放されたが1951年に追放解除されている。1955年に第2次鳩山一郎内閣で文部大臣に就任。その後、自民党総裁選に立候補するも岸信介に敗れる。

146　日中ＬＴ貿易覚書（日中貿易に関する高碕達之助・廖承志の覚書）
1962年11月9日（中華人民共和国北京市）

一、廖承志氏と高碕達之助氏は本年九月周恩来総理と松村謙三氏との間に行なわれた中日貿易拡大に関する会談の主旨にもとづき平等互恵の基礎の上に漸進的積み重ね方式をとり、両国間の民間貿易をより一層発展させるために次のような覚え書を交換した。

一、双方は長期総合貿易を発展させることに同意した。すなわち一九六三年から一九六七年までを第一次五カ年貿易の期間として振り当て、年間平均の輸出入取り引き総額を約三千六百万英ポンドとするよう要望した。

一、双方の主要輸出品次の通り。

（イ）中国側＝石炭、鉄鉱石、大豆、とうもろこし、豆類、塩、スズ、その他。

（ロ）日本側＝鋼材（特殊鋼材を含む）、化学肥料、農薬、農業機械、農具、プラント、その他。

一、本覚え書に基づいて行なわれる諸取り引きについては、その取り引きに関係ある日本側の当事者と中国対外貿易輸出入公司との間で個々の契約を結ぶ。

一、本覚え書に基づいて行なわれる諸取り引きは英ポンドまたは双方の同意するその他の貨幣をもって信用状を開設または保証状の方式で保証し、清算を行なう。

一、双方は日本から中国へ向けての輸出品のある一部の商品の延べ払い方法およびプラントの分割払い方法について別に協議して決めることに同意した。

一、双方は本覚え書を実施するに必要な技術の交流および協力を促すことに努力する。

一、商品検査、仲裁および本覚え書の実施に必要なその他の事項は双方が別に協議して決める。

一、本覚え書および本覚え書に基づいて結ばれる協定と契約は双方の関係当事者の同意がなければ破棄できない。

一、本覚え書および本覚え書に基づいて結ばれる協定は双方の話し合いによって修正または調整することができる。

一、本覚え書の有効期間は調印の日から一九六七年十二月三十一日までとし、双方の同意があれば延長することができる。

一、本覚え書は一九六二年十一月九日北京で調印、計二通としいずれも中国語と日本語で書かれ、両方とも同等の効力をもつ。

廖承志

高碕達之助

（参考：外務省アジア局中国課監修『日中関係基本資料集 1949 年～ 1969 年』、霞山会、1970 年、215-216 頁。）

147　現代日中関係史年表編集委員会編『現代日中関係史年表 1950-1978』岩波書店、2013 年 1 月、278-282 頁。なお、松村謙三と周恩来が積み上げ方式による日中関係正常化で合意」した同日（1962 年 9 月 19 日）に行われた村松同行記者との会見で陳毅は「日台関係を絶つのは難しいとの松村の説明を理解する、但し米国の「2 つの中国」をつくる陰謀には反対」という中国側の認識を示している（同書 278 頁）。10 月 26 日に東京（羽田空港）を出発した高碕達之助経済訪中使節団は、高碕達之助を団長、岡崎嘉平太（全日空社長）を副団長とし、以下 42 名（うち業界代表 23 名）のメンバーで構成されていた（同書 282 頁）。

148『岡崎嘉平太伝』年表、474 頁。

149　高碕達之助に関する記述は牧村健一郎『日中をひらいた男　高碕達之助』（朝日新聞出版、2013 年）を参考にした。なお同書では高碕が満州に渡った話や高碕と鮎川義介（日産コンツェルン創始者）との関係の話（4 章）や、御母衣ダム建設のさいに「荘川桜」の保存を提案した話（6 章、特に 134-136 頁、146-148 頁）、日中 LT 貿易を含む政治家時代の話（7 章および 8 章）などが詳述されている。

150　以降、原則として戦後の文脈において「中国」という言葉を用いるさいはこの 1949 年に成立した「中華人民共和国」を意味することとする。なお、1949 年以前の文脈で「中国」という言葉を用いるさいは「中国大陸にある国」を意味することとする。また、いわゆる「中華民国」「台湾（臺灣、Taiwan）」のみをあらわす場合は原則として「台湾」と記す。

151『岡崎嘉平太講演集 2』2 頁および日本貿易振興会（JETRO）編『1967 年度版　海外市場白書―概観・地域編―』日本貿易振興会、1967 年、558 頁。なお、参照した日本貿易振興会『1967 年度版　海外市場白書―概観・地域編―』では LT 貿易の開始が 1963 年であると記されている。

152　廖承志は中華人民共和国の政治家。中国日本友好協会（中日友好協会）会長。1908 年

東京生まれ。父親はアメリカ生まれで中国国民党の幹部だった廖仲愷。母親は後に中国国民党革命委員会中央執行委常務委員となった。1983年没。

153 毛里和子『日中関係―戦後から新時代へ―』岩波新書、2006年、37頁。

154 日本貿易振興会（JETRO）編『1967年度版　海外市場白書―概観・地域編―』日本貿易振興会、1967年、561頁。

155 鹿雪瑩『古井喜実と中国―日中国交正常化への道―』思文閣出版、2011年、87頁。

156 同書、87頁。

157 同上。

158 岡崎嘉平太『私の記録―飛雪、春の到るを迎う―』東方書選書、1979年、42頁。

159 同書、43頁。

160 鹿雪瑩、前掲、87-88頁。

161 岡崎嘉平太『私の記録』43頁。

162 同所。

163 『岡崎嘉平太講演集2』4頁。

164 岡崎嘉平太『私の記録』43頁、および、『岡崎嘉平太講演集2』4頁。

165 『岡崎嘉平太講演集2』4頁。

166 毛里和子『日中関係―戦後から新時代へ―』岩波新書、2006年、45頁。古井喜実および日中MT(Memorandum Trade) 貿易に関しては鹿雪瑩『古井喜実と中国―日中国交正常化への道―』（思文閣出版、2011年）などの文献も参照した。なお、古井喜実が訪中し締結した日中MT貿易は日中の国交が正常する1973年まで更新され継続した。また古井喜実がもたらした日中友好の功績に関しては前出の鹿雪瑩2011年が詳しい。

167 高良とみは1952年にモスクワで開催された世界経済会議に参加したさいに戦時中にソ連に亡命後行方不明になっていた女優の岡田嘉子が生存していることを日本のマスコミに発表したことで知られている。

168 毛里和子『日中関係―戦後から新時代へ―』岩波新書、2006年、39-40頁。

169 本論で示した田川誠一の証言に加え、たとえば、毛里和子『日中関係―戦後から新時代へ―』（岩波新書、2006年）では「（日中LT貿易は、）協定の当事者が政府の関係者であり、政府のお墨付きも得て、準政府間協定に近いものとなった（44-45頁）」という解釈が示されている。

170 田川誠一『日中交渉秘録―田川日記～14年の証言―』毎日新聞社、1973年、380頁。

171 『岡崎嘉平太講演集2』4頁および『岡崎嘉平太伝』362頁。なお、該当箇所に関して岡崎は『岡崎嘉平太伝』のなかでつぎのように説明している。「中国はどうするか分からなかったですが、日本の方は家族を連れて行きました。家族が一緒に行って主人を助ける。…そ

れに中国人というものを知らなければいかんというのが私の考え方なんです。だから、子どもなんかも小学校にやるのには中国側の学校に入れたんです。…宿舎も向こうのアパートなんかを借りて入っているでしょう。そこには中国人の子供も無論居るし、他の外国の子供も居て、それが皆一緒になるんです。学校に行くと歓迎の歌を作って歌ってくれたり、非常に歓待してくれるんです。そのうちに日本人学校を作って行けなくなったけれど、あれは馬鹿だと思うんだ。中国の方へ入れておく方がいいですよ（『岡崎嘉平太伝』362 頁）」。

172　孫平化（そん・へいか）は中華人民共和国の政治家（知日政治家）。1917 年遼寧省（中国）生まれ。1943 年東京工業大学応用化学科中退。人民中国成立後、中国人民外交協会理事や中国日本友好協会会長、廖承志事務所駐東京連絡処首席代表（1964 年から 1967 年まで。）などを歴任。1997 年 8 月 15 日死去。著書に『日本との 30 年』（講談社、1987 年）、『中国と日本に橋を架けた男』（日本経済新聞社、1998 年）などがある。

173「連絡事務所の設置および新聞記者交換に関する高碕達之助、廖承志両事務所の会談メモ」の詳細は下記のとおりである。

（1964 年 4 月 18 日）

連絡事務所の相互設置ならびに代表の相互派遣に関する高碕達之助事務所と廖承志事務所の会談メモ

1964 年 4 月 14 日から 18 日まで廖承志事務所と高碕達之助事務所は代表の相互派遣と連絡事務所の相互設置の件について会談を行なった。会談には中国側から孫平化、王暁雲の両氏が参加し、日本側から竹山祐太郎、岡崎嘉平太、古井喜実、大久保任晴の諸氏が参加した。

双方は次の諸問題について取り決めを行なった。

1、廖承志事務所が日本駐在のために派遣した代表の事務機構は廖承志事務所東京駐在連絡事務所と称する。高碕事務所が中国駐在のために派遣した代表の事務機構は高碕事務所北京駐在連絡事務所と称する。

2、双方が連絡事務所に派遣する人員は暫定的に代表 3 人、随員 2 人の計 5 人とし、仕事の必要によって双方の話し合いと同意を経て増員することができる。

3、双方の人選について中国側は廖承志事務所が責任をもって決定し、日本側は高碕事務所が責任をもって決定する。

4、双方代表の 1 回の滞在期間は 1 年以内と定める。

5、双方は相手側人員の安全を責任をもって守る。

6、双方の代表と随員は 6 月上旬までに相手国に到着することを定める。双方はまた責任をもって相手側人員の入国手続きをとる。

7、本会談メモは中国文と日本文によって作成され、両国文は同等の効力をもつものとする。廖承志事務所と高碕事務所は中国文と日本文の本会談メモを 1 部ずつ保存する。

日中双方の新聞記者交換に関する高碕達之助事務所と廖承志事務所の会談メモ

1964年4月14日より18日まで廖承志事務所は日中双方の新聞記者の交換問題について会談を行なった。会談には、中国側から孫平化、王暁雲の諸氏が参加し、日本側から竹山・太郎、岡崎嘉平太、古井喜実、大久保任晴の諸氏が参加した。双方は次の取り決めを行なった。

1、廖承志氏と松村謙三氏との会談の結果にもとづき、日中双方は新聞記者の交換を決定した。

2、記者交換に関する具体的な事務は、入国手続きを含めて廖承志事務所と高碕事務所を窓口として連絡し、処理する。

3、交換する新聞記者の人数は、それぞれ8人以内とし、1新聞社または通信社、放送局、テレビ局につき、1人の記者を派遣することを原則とする。必要な場合、双方は、各自の状況にもとづき、8人のわくの中で適切な訂正を加えることができる。

4、第1回の新聞記者の派遣は、1964年6月末に実現することをめどとする。

5、双方は、同時に新聞記者を交換する。

6、双方の新聞記者の相手国における1回の滞在期間は、1年以内とする。

7、双方は、相手方新聞記者の安全を保護するものとする。

8、双方は、相手側新聞記者の取材活動に便宜を与えるものとする。

9、双方の記者は駐在国の外国新聞記者に対する管理規定を順守するとともに、駐在国が外国新聞記者に与えるのと同じ待遇を受けるものとする。

10、双方は、相手側新聞記者の通信の自由を保障する。

11、双方が本取り決めを実施する中で問題に出あった場合、廖承志事務所と高碕事務所が話し合いによって解決する。

12、本会談メモは、中国文と日本文によって作成され、両国文は同等の効力をもつものとする。廖承志事務所と高碕事務所は、それぞれ中国文と日本文の本会談メモを一部ずつ保有する。

付属文書

かねて周首相と松村氏との間に意見一致をみた両国友好親善にかんする基本5原則、すなわち両国は政治の体制を異にするけれども互いに相手の立ち場を尊重して、相侵さないという原則を松村・廖承志会談において確認し、この原則のもとに記者交換を行なうものである。(鹿島平和研究所編『日本外交主要文書・年表―1961-1970年―(2)』原書房、1984年、498-500頁。)

174「日中覚書貿易会談コミュニケ」に関する内容は下記のとおりである。

日本日中覚書貿易事務所代表・中国中日備忘録貿易弁事処代表の会談コミュニケ

日本の松村謙三氏が派遣した日本日中覚書貿易事務所代表古井喜実、岡崎嘉平太、田川誠一と中国中日備忘録貿易弁事処代表劉希文、王暁雲、孫平化は、1968 年 2 月 8 日から 3 月 6 日まで北京で会談を行なった。双方は、周恩来総理と松村謙三氏とのこれまでの会談の趣旨にもとづき、ともに関心をもっている問題について友好的かつ卒直に意見を交換した。

双方は、日中両国は近隣であり、両国国民の間には伝統的な友情があると考え、日中両国国民の友好関係を増進し、両国関係の正常化を促進することは、日中両国国民の共通の願望にかなっているばかりでなく、アジアと世界の平和を守ることにも有益であると認めた。

中国側は、われわれの間の関係を含む中日関係に存在する障害は、アメリカ帝国主義と日本当局の推し進めている中国敵視政策によってもたらされたものであると指摘した。

日本側は、中国側の立場に対して深い理解を示し、今後このような障害を排除し、日中関係の正常化を促進するために更に努力をはらうことを表明した。

中国側は、中日関係における政治 3 原則と政治経済不可分の原則を堅持することを重ねて強調した。日本側は、これに同意した。双方は、政治経済不可分の原則とは、政治と経済は切りはなすことが出来ず、互いに関連し、促進しあうものであり、政治関係の改善こそ経済関係の発展に役立つものであるとの考えであることを認めた。

双方は、政治 3 原則と政治経済不可分の原則は、日中関係において遵守されるべき原則であり、われわれの間の関係における政治的基礎であると一致して確認し、上記の原則を遵守し、この政治的基礎を確保するためにひとつづき努力をはらう旨の決意を表明した。

双方は、1968 年度覚書貿易事項について取りきめを行なった。

1968 年 3 月 6 日　北京にて

日本日中覚書貿易事務所代表
古井喜実
岡崎嘉平太
田川誠一
中国中日備忘録貿易弁事処代表
劉希文

（鹿島平和研究所編『日本外交主要文書・年表―1961-1970 年―（2）』原書房、1984 年、768 頁。）

175　田川誠一『日中交渉秘録―田川日記～ 14 年の証言―』毎日新聞社、1973 年、379 頁。

176　マイケル・シャラー『「日米関係」とは何だったのか―占領期から冷戦終結後まで―』（草

思社、2004年）、『毎日新聞』（2009年7月26日付朝刊「CIA：緒方竹虎を通じ政治工作―50年代の米公文書分析―」）、『週刊朝日』（2013年5月24日号）などの資料を参照する限り、アメリカ国立公文書館に収められている機密指定解除文書によると、（岸信介の実弟にあたる）佐藤栄作は1957年にアメリカ中央情報局（CIA）に「秘密の資金提供」を依頼していたようである。こうした佐藤の要請でCIAより提供された秘密資金は（自民党などに渡り）1958年に行われた選挙の資金などとして使われていたと推察される。佐藤栄作はこのようにCIAから秘密資金を提供されていたこともあり親米路線政策を推し進めた。当時中ソ対立のなかで日中貿易を促進させ新規市場を開拓したほうが日本の国益にかなっていたのにもかかわらず佐藤が反中・中国敵視政策をしたのはこのように佐藤がCIAより資金提供を受けたことが原因であると推察される。また1966年の全日空機墜落事故を口実に岡崎を墜落事故の責任者として吊し上げANA（全日空）社長を辞任に追い込む圧力をかけたのも、岡崎が中心となって取り組んでいた日中LT貿易が冷戦構造下で西側陣営の中華民国（台湾・台北政府）を正統な中国だとするアメリカの世界戦略と反するため、中華人民共和国（北京政府）との国交正常化を目指す勢力の影響力低下に政治利用したのであると推察される。またこのような立場から考察すれば、（これらは、ひとつの解釈を提示するのであって、決してそうだと断言するわけではないが、）岡崎らが主体となって日中国交正常化を目指したり日中LT貿易を締結したりした取り組みは新規市場開拓という日本の国益にかなうことであったのに対して、佐藤政権がおこなった中国敵視政策は自民党が1958年選挙に勝つために佐藤がCIAから資金提供を受けたことによって束縛されたいわば日本の国益に反する政策であったという指摘ができるのかもしれない。（ただし、日米安全保障条約やアメリカとの経済的な結びつきが戦後日本に平和と繁栄をもたらしたという議論に関しては異論はない）。

177　岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太がめざした世界平和への道を考える　第9回　講演会』2010年、26頁。

178　田川誠一『日中交渉秘録―田川日記～14年の証言―』毎日新聞社、1973年、379頁。

179　若宮啓文『右手に君が代　左手に憲法―漂流する日本政治―』朝日新聞社、2007年、92頁。括弧内は筆者による加筆。なお「竹島と独島―これを「友情島」に……の夢想―」は同書90-93頁に収録。

180　若宮啓文『右手に君が代　左手に憲法―漂流する日本政治―』朝日新聞社、2007年、179頁。「言論の覚悟―ナショナリズムの道具ではない―」は同書177-180頁に収録。

181　ただし、平和友好条約（日中平和友好条約）が締結されたのは1978年の福田赳夫内閣のときのことである。また、1972年の日中共同声明により日本が中華民国（台湾）と断交したのは、日中共同声明で日本が“中国側が主張する「2つの中国」を認めない原則”を呑んだためである。これは田川誠一らが中国側と合意した日中新聞記者交換協定を踏襲している

という見方もできる。

182 『世界』がどのような論壇誌であるかに関しては 4 章（丸山眞男と津田左右吉の論争の箇所など）で取り上げている。

183 日本（大日本帝国）による中国侵略のことを指しているのだと思われる。

184 これに関しては 3 章「3. 上海での敗戦処理の地味仕事」で考察している。また敗戦後の上海日本人居留民の状況に関しては高綱博文『「国際都市」のなかの日本人』（研文出版、2009 年、6 章および 7 章）などが詳しい。

185 岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太　講演集 2』6 頁。

186 同上。

187 『岡崎嘉平太伝』380-381 頁。

188 岡崎嘉平太『私の記録』139 頁。

189 天児慧『日中対立―習近平政権の中国をよむ―』ちくま新書、2013 年 6 月、208 頁。

190 本論文では「なぜ岡崎が大平内閣に「対中 ODA の供与」を進言したのか」という問いかけへの検証を行っているに過ぎない。したがって、本論文では大平内閣が決断した「対中 ODA の供与」が結果的に政策として正しかったのかどうかということを検証することは目的としていない。

191 ANA50 年史編集委員会編『大空への挑戦―ANA50 周年の航跡―』全日本空輸（ANA）、2004 年、72 頁。

192 早房長治『現在窮乏、将来有望　全日空を創った男　美土路昌一』プレジデント社、2009 年、165-166 頁。

193 『岡崎嘉平太伝』487 頁。

194 新型コロナウイルス感染症のウイルス名は SARS-CoV-2、病名は COVID-19。

195 2020 年 3 月 29 日現在、テレビ媒体及び朝日新聞、日本経済新聞等の新聞媒体で報道されている情報を基に記述。

【参考文献】

（岡崎嘉平太）

岡崎嘉平太伝刊行会編『岡崎嘉平太伝』ぎょうせい、1992 年。

岡崎嘉平太『二十一世紀へのメッセージ』岡崎嘉平太先生の長寿を祝う会、1986 年。

岡崎嘉平太『終わりなき日中の旅』原書房、1984 年。

岡崎嘉平太・伊藤武雄・松本重治『われらの生涯のなかの中国』みすず書房、1983 年。

岡崎嘉平太「怨は怨によっては息まず」『世界』1982 年 10 月号、42-45 頁。

岡崎嘉平太「私の履歴書」『私の履歴書―経済人―』第 10 巻、日本経済新聞社、1980 年。

岡崎嘉平太『私の記録―飛雪、春の到るを迎う―』東方選書、1979年。
岡崎嘉平太「得隴望蜀」『世界』（岩波書店）1978年10月号、174-175頁。
岡崎嘉平太「周恩来総理の思い出　補遺」『世界』1976年4月号、179頁。
岡崎嘉平太「周恩来総理の思い出」『世界』1976年3月号、164-168頁。
岡崎嘉平太「外交と道義―「日中正常化」後を考える」『世界』1973年1月号、96-99頁。
岡崎嘉平太『私は思う―日本の課題―』読売新聞社、1972年。
岡崎嘉平太『これからの日中問題』内外情勢調査会、1972年。
岡崎嘉平太「根本を誤ってはならない―新政権の課題と日中講和の道―」『世界』（岩波書店）1972年8月号、44-49頁。
岡崎嘉平太『中国問題への道』春秋社、1971年。
岡崎嘉平太「歴史に逆らう中国政策」『世界』1971年11月号、149-150頁。
岡崎嘉平太「何が過っていたか　何が正しいか」『世界』1971年9月号、64-66頁。
岡崎嘉平太「障害と展望と確信と―日中覚書貿易交渉を終えて―」『世界』（岩波書店）1971年5月号、52-58頁。
岡崎嘉平太「覚書貿易の期限切れを前にして思う」『世界』1971年1月号、205-210頁。
岡崎嘉平太『たてのいとよこの糸』貯蓄増強中央委員会、1970年。
岡崎嘉平太『わが道』全日空社長室、1966年。
岡崎嘉平太「日中関係の将来と吉田書簡―日本と中国―」『世界』（岩波書店）1966年11月号、174-176頁。

（岡崎嘉平太記念館）
岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太　講演集（1）』紀要第1号、2004年。
岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太　講演集（2）』紀要第2号、2005年。
岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太　講演集（3）』紀要第3号、2006年。
岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太記念館だより』VOL.1、2004年7月。
岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太がめざした世界平和を考える』第2回講演会、2004年。
岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太がめざした世界平和を考える』第3回講演会、2005年。
岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太がめざした世界平和を考える』第4回講演会、2005年。
岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太がめざした世界平和を考える』第5回講演会、2007年。
岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太がめざした世界平和を考える』第6回講演会、2007年。
岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太がめざした世界平和を考える』第7回講演会、2008年。
岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太がめざした世界平和を考える』第9回講演会、2010年。
岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太がめざした世界平和を考える』第10回講演会、2012年。

岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太がめざした世界平和を考える』第 11 回講演会、2012 年。
岡崎嘉平太記念館編『岡崎嘉平太記念館特別講演　日中友好の架け橋　岡崎嘉平太―NHK スペシャル制作について聞く―』、2007 年。
岡崎嘉平太記念館パンフレット「日本と中国の友好に尽くした岡崎嘉平太さん」。
岡崎嘉平太記念館編『遺墨日めくり　岡崎嘉平太の心』2011 年、1 日目「信はたていと　愛はよこいと」。

（全日本空輸株式会社（ANA）・ANA グループ）
全日本空輸 10 年史編集員会編『大空へ 10 年』全日本空輸、昭和 37 年。ANA 資料管理所所有。
全日本空輸 20 年史編集委員会編『大空へ 20 年』全日本空輸、昭和 47 年。
全日空 30 周年史編集委員会編『限りなく大空へ―全日空の 30 年―』全日本空輸、1973 年。
全日空 30 周年史編集委員会編『限りなく大空へ―全日空の 30 年―<資料編>』全日本空輸、1973 年。
ANA50 周年社史編集委員会編『大空への挑戦―ANA50 周年の航跡―』全日本空輸、2004 年。
ANA 総合研究所編『航空輸送産業入門―オープンスカイ政策からマイレージの仕組みまで―』東洋経済新報社、2008 年。
ANA 編『ANA アニュアルレポート 2012　―Flight Path to New Horizons―』ANA、2012 年。
ANA 編『ANA アニュアルレポート 2011　―Rising to the Challenges―』ANA、2011 年。
ANA ラーニング株式会社（現、ANA ビジネスソリューション株式会社）和田重恭『TEAM で安心を育てる―ヒューマンエラー対策からリスクマネージメントへ―』角川学芸出版、2010 年。
ANA グループ総合安全推進室編『改訂版　ヒューマンファクターズへの実践的アプローチ』全日本空輸、2005 年。
ANA 総合安全推進委員会編『Contributing Factors』第 1 巻、全日本空輸株式会社総合安全委員会事務局、平成 10 年。
ANA『社内報　全日本空輸株式会社　昭和 57 年』ANA、1982 年。ANA 資料管理所所有。
ANA『ANA グループ　CSR Report 2007』全日本空輸（ANA）、2007 年。
ANA『WELCOME TO ANA―ようこそ機体工場見学へ―』ANA、2013 年 7 月 26 日配布。
ANA グループ会社説明パンフレット『明日へ挑む仲間がいる。―2014 ANA Group Recruiting Book―』ANA、2012 年。
ASEC 館内案内資料「ANA グループ安全教育センター ANA Safety Education Center」。
ANA プレスリリース第 12-025 号「持株会社制移行に伴う会社分割並びに定款変更（商号および事業目的の変更）に関するお知らせ」全日本空輸株式会社（東証・大証各1 部、コード番号 9202）プレスリリース添付資料、2012 年 5 月 15 日付。

「日本ヘリコプター輸送株式会社概要」昭和28年6月。ANA資料管理所所有。
『ANAグループ機内誌　翼の王国』ANA、2006年2月号（No.440）。ANA資料管理所所有。

（コスモ石油株式会社）
丸善石油社史編集委員会編『丸善石油社史―丸善石油の半世紀―』丸善石油株式会社、1987年。
丸善石油社史編集委員会編『丸善石油株式会社35年の歩み』丸善石油株式会社、1969年。
丸善石油編『躍進の25年』丸善石油株式会社、1958年。

（株式会社池貝）
ダイヤモンド社編『池貝鉄工―省力・無人化にいどむ機械メーカー―』ポケット社史シリーズ、ダイヤモンド社、1969年（株式会社池貝鉄工社史）。
池貝鐵工所識者編『池貝喜四郎随想録』株式会社池貝鐵工所、1943年。平野浩氏所有。
池貝鐵工所編『池貝鉄工所50年史』株式会社池貝鐵工所、1941年。

（一般社団法人日本航空協会）
日本航空協会編『躍動の空と共に「航空文化百年展」―創立90周年記念事業』日本航空協会、2004年。
日本航空協会編『航空と文化』2002年夏季号（No.79）。

（株式会社　朝日新聞社）
朝日新聞社百年史編修委員会編『朝日新聞社史―昭和戦後編―』朝日新聞社、1994年。
朝日新聞社百年史編修委員会編『朝日新聞社史―資料編―』朝日新聞社、1995年。

（日本語文献）
秋元俊二『ANA旅客機まるごと百科事典』SoftBank Creative、2011年。
秋吉貴雄「政策変容の様態とアイディア――わが国の航空輸送産業における規制改革を事例として――」『年報行政研究』41号、2006年。
麻生太郎『とてつもない日本』新潮新書、2007年。
足立邦夫『ドイツ―傷ついた風景―』講談社、1992年。
安倍晋三『美しい国へ』文春新書、2006年。
天児慧『中華人民共和国史　新版』岩波新書、2013年8月。
天児慧『日中対立―習近平政権の中国をよむ―』ちくま新書、2013年6月。
天児慧『中国―溶変する社会主義大国―』東京大学出版会、1992年。

天児慧、加藤千洋『中国大陸をゆく―近代化の素顔―』岩波書店、1990 年。
五百籏頭真『米国の日本占領政策　戦後日本の設計図』上巻、中央公論社、1985 年。
五百籏頭真『米国の日本占領政策　戦後日本の設計図』下巻、中央公論社、1985 年。
出光興産総務部広報課編『石油産業の歩み―戦後から平成へ―』出光興産総務部、1991 年。
井上正也『日中国交正常化の政治史』名古屋大学出版会、2010 年。
井上正也「日中 LT 貿易の成立と池田政権 1960-1962」『六甲台論集　法学政治学編』53 巻 1 号、2006 年。
井上泰日子『最新航空事業論』日本評論社、2013 年。
井上寿一『日中戦争下の日本』講談社選書メチエ、2007 年。
今西光男『占領期の朝日新聞と戦争責任―村山長挙と緒方竹虎―』朝日新聞出版、2008 年。
内田義彦「知識青年の諸類型」『近代日本思想史講座（4）』筑摩書房、1959 年。
王敏『日本と中国―相互誤解の構造―』中央公論新社、2008 年。
岡田晴彦『翼の絆―チームだから強い、ANA のスゴさの秘密―』ダイヤモンド社、2007 年。
小熊英二『＜民主＞と＜愛国＞―戦後ナショナリズムと公共性―』新曜社、2002 年。
小熊英二『単一民族神話の起源―＜日本人＞の自画像の系譜―』新曜社、1995 年。
外務省アジア局中国課監修『日中関係基本資料集 1949 年～ 1969 年』、霞山会、1970 年。
加々美光行『歴史のなかの中国文化大革命』岩波書店、2001 年。
香山リカ『＜私＞の愛国心』ちくま新書、2004 年。
香山リカ『ぷちナショナリズム症候群―若者たちのニッポン主義―』中公新書ラクレ、2002 年。
菊池久『若狭得治―日本の空を支配する異才の経営者 全日空会長―』山手書房、1985 年。
北原遼三郎『わが鐵路、長大なり 東急・五島慶太の生涯』現代書館、2008 年。
吉備人出版編集部編『新版　岡山文化観光検定試験公式参考書要点整理』吉備人出版、2007 年。
木村時夫編『松村謙三―伝記編―』上巻、櫻田會、1999 年。
木村時夫編『松村謙三―伝記編―』下巻、櫻田會、1999 年。
木村時夫編『松村謙三―資料編―』資料編、櫻田會、1999 年。
経済同友会『社会益共創企業への進化―持続可能な社会と企業の相乗発展を目指して―』2012 年 6 月。
現代日中関係史年表編集委員会編『現代日中関係史年表 1950-1978』岩波書店、2013 年 1 月。
小池猪一『海軍飛行豫科練習生』第1巻、国書刊行会、1984 年。
国土交通省航空局監修『数字で見る航空 2004』航空振興財団、2004 年。
国土交通省航空局監修『数字で見る航空 2012』航空振興財団、2012 年。
国土交通省航空局監修『数字で見る航空 2013』航空振興財団、2013 年。
小林忍『航空機事故に学ぶ―危険学の視点―』講談社、2012 年。

榊原胖夫『航空輸送の経済』晃洋書房、1999年。
坂本孝治郎『象徴天皇制へのパフォーマンス』山川出版社、1989年。
坂本多加雄『求められる国家』小学館文庫、2001年。
佐々木毅『保守化と政治的意味空間―日本とアメリカを考える―』岩波書店、1986年。
佐藤一一『日本民間航空通史』国書刊行会、2003年。
塩川伸明『民族とネイション』岩波新書、2009年。
島平和研究所編『日本外交主要文書・年表―1961-1970年―』第2巻、原書房、1984年。
周恩来記念出版刊行委員会編『日本人の中の周恩来』里文出版、1991年。
商工政策史刊行会編『商工政策史』第13巻、通商産業、1979年。
徐承元『日本の経済外交と中国』慶応義塾大学出版会、2004年。
杉浦一機『JAL再建の行方―復活か、ふたたび破綻か―』草思社、2010年。
杉浦一機『新JAL vs ANA』中央書院、2003年。
鈴木五郎『戦後日本民間航空のあけぼの―大空に夢を託した人々の記録―』光人社NF文庫、2012年。
瀬木耿太郎『石油を支配する者』岩波書店、1988年。
孫平化『日本との30年』講談社、1987年。
孫平化『中国と日本に橋を架けた男』日本経済新聞社、1998年。
田川誠一『日中交渉秘録―田川日記～14年の証言―』毎日新聞社、1973年。
竹内実『毛沢東』岩波書店、1989年。
武田清子「向上にみた嘘と貝殻人間像」『芽』1953年8月号。
竹中千春『世界はなぜ仲良くできないの？』東急コミュニケーションズ、2004年。
田中明彦『日中関係1945-1990』東京大学出版会、1991年。
筑紫哲也『自我作古　国家を考える。』日本経済新聞出版社、2010年。
通産大臣官房調査課編『戦後経済10年史』商工会館出版部、1954年。
津田左右吉「建国の事情と万世一系の思想」『世界』1946年4月号。
都築勉『戦後日本の知識人―丸山眞男とその時代―』世織書房、1995年。
土光敏夫『私の履歴書』日本経済新聞社、1983年。
土光敏夫『人間の記録 第190巻 土光敏夫　―私の履歴書―』日本図書センター、2012年。
戸崎肇『情報化時代の航空産業』学文社、2000年。
内閣制度百年史編纂委員会編『内閣制度百年史』下巻、大蔵省（現、財務省）出版局、1985年。
永井清彦『ヴァイツゼッカー演説の精神―過去を心に刻む―』岩波書店、1991年。
中居良文編『台頭中国の対外関係』御茶の水書房、2009年。
日本経済新聞社編『私の履歴書』第20巻、日本経済新聞社、1986年。

日本貿易振興会『1966 年度版海外市場白書―概観・地域編―』日本貿易振興会、1966 年。
日本貿易振興会『1967 年度版海外市場白書―概観・地域編―』日本貿易振興会、1967 年。
日本貿易振興会『1968 年度版海外市場白書―概観・地域編―』日本貿易振興会、1968 年。
野村耕作『岡崎嘉平太論』現代人物論全集第 3 巻、ライフ社、1978 年。
秦郁彦「インド洋に消えた A-26」『第二次大戦航空史話』上巻、中公文庫、1996 年。
服部龍二『日中国交正常化』中公新書、2011 年。
早坂茂三『田中角栄回想録』集英社文庫、1993 年。
早房長治『現在窮乏、将来有望　全日空を創った男　美土路昌一』プレジデント社、2009 年。
坂野潤治『日本近代史』ちくま新書、2012 年。
福永文夫『大平正芳―「戦後保守」とは何か―』中公新書、2008 年。
藤岡諭『全日空闘魂物語―ゼロから世界の空へ 美土路昌一・中野勝義・岡崎嘉平太・若狭得治の統率力―』三天書房、1985 年。
藤田省三『天皇制国家の支配原理』未来社、1966 年。
藤山愛一郎『政治わが道　藤山愛一郎回想録』朝日新聞社、1976 年。
古田和子『上海ネットワークと近代東アジア』東京大学出版会、2000 年。
細谷千博『日本外交の軌跡』NHK ブックス、2007 年、第 14 版。
牧村健一郎『日中を開いた男　高碕達之助』朝日新聞出版、2013 年 12 月。
松浦正孝『日中戦争期における経済と政治―近衛文麿と池田成彬―』東京大学出版会、1995 年。
松尾静磨『航空輸送経営論』ダイヤモンド社、1958 年。
松下幸之助『実践経営哲学』PHP 研究所、1978 年。
丸山眞男『忠誠と反逆―転形期日本の精神史的位相―』筑摩書房、1992 年。
丸山眞男「超国家主義の論理と心理」『世界』1946 年 5 月号。
三島憲一『現代ドイツ』岩波新書、2006 年。
宮崎駿「憲法を変えるなどもってのほか」スタジオジブリ編『小冊子　熱風―特集:憲法改正―』2013 年 7 月号、スタジオジブリ出版部、2013 年 7 月。
毛里和子『現代中国政治―グローバル・パワーの肖像―』名古屋大学出版会、第 3 版、2012 年。
毛里和子『日中関係―戦後から新時代へ』岩波新書、2006 年。
毛里和子『中国とソ連』岩波書店、1989 年。
矢吹晋『毛沢東と周恩来』講談社現代新書、1991 年。
山崎明夫編『朝日新聞社訪欧機　神風　――東京―ロンドン間国際記録飛行の全貌――』三樹書房、2005 年。
山田風太郎『新装版　戦中派不戦日記』講談社文庫、2002 年。
吉野源三郎「人間への信頼」鶴見俊輔編『戦後日本思想大系』第 4 巻、筑摩書房、1968 年。

鹿雪瑩『古井喜実と中国―日中国交正常化への道―』思文閣出版、2011年。
若宮啓文『右手に君が代　左手に憲法―漂流する日本政治―』朝日新聞社、2007年。
和田完二「私の履歴書」『私の履歴書―経済人』第5巻、日本経済新聞社、1980年。

（訳著）
ジョン・ダワー『【増補版】敗北を抱きしめて』上巻、岩波書店、2004年。
ジョン・ダワー『【増補版】敗北を抱きしめて』下巻、岩波書店、2004年。
トーマス・A．ビッソン『敗戦と民主化―GHQ経済分析官の見た日本―』内山秀夫訳、慶應義塾大学出版会、2005年。
ベネディクト・アンダーソン『増補 想像の共同体―ナショナリズムの起源と流行』白石隆・白石さや訳、書籍工房葉山、2007年。
マイケル・シャラー『「日米関係」とは何だったのか―占領期から冷戦終結後まで―』草思社、2004年。

（雑誌・新聞など）
『岡崎嘉平太記念館だより』岡崎嘉平太記念館。
『ANAグループ機内誌　翼の王国』ANA（全日本空輸）。
『月刊エアライン』イカロス出版。
『世界』岩波書店。
『朝日新聞』朝日新聞社。
『週刊朝日』朝日新聞社。
『朝日新聞縮刷版』朝日新聞社。
『毎日新聞』毎日新聞社。
『読売新聞』読売新聞社。
『日本経済新聞』日本経済新聞社。
※出典の詳細は注釈を参照のこと。

（外国語文献）
Benedict Anderson “Imagined Communities: A Brilliant Exegesis on Nationalism” New Edition, London and New York, Verso, 2006.
Earl L. Wiener, David C. Nagel “Human Factors in Aviation”, Massachusetts, Academic Press, 1988.
Gao Wenqian “Zhou Enlai: The Last Perfect Revolutionary”, New York, Public Affairs, 2008.

John W. Dower “Embracing Defeat: Japan in the Wake of World War II”, New York and London, W. W. Norton, 1999.
Masao Maruyama ”Thought and Behaviour in Modern Japanese Politics”, edited by Ivan Morris, Oxford University Press, 1969.
怀念周恩来編辑組編『怀念周恩来』北京（Beijing）、人民出版社、1986 年。
冈崎嘉平太記念館小册子「冈崎嘉平太記念館」岡山県（Okayama Prefecture）

訂正とお詫び

学習院大学大学院政治学研究科
『政治学論集』発刊担当

前号『政治学論集』（第 32 号）内の論説、山口一輝「岡崎嘉平太とその時代――日中友好に尽くした ANA（全日空）社長の肖像＝前篇＝」において、発刊担当の過失により誤記が生じました。ご寄稿くださいました山口一輝様に深くお詫び申し上げますとともに、正誤表を以て訂正させていただきます。

正誤表

訂正箇所：146 頁の【註】18

誤	2011 年 4 月から同年 6 月まで、フジテレビほかにて放送されたテレビアニメ。
正	**同上。**