

〈研究ノート〉

中台分断前後の民間航空

大 石 恵

The Development of Civil Aviation in China and Taiwan in the Kuomintang Government Period

Oishi Megumi

はじめに

アメリカが1990年代にオープンスカイ政策を提唱しはじめてから、「空の自由化」は世界的な流れになっている¹。オープンスカイとは、輸送力、以遠権の行使、路線の乗り入れを制限せず、運輸相手国との運賃設定において双方の承認を必要としないなど、経済的な面で自由化を進める政策である²。しかしながら、オープンスカイは航空自由化を標榜しているものの、実際には国際的な提携をすすめるアメリカの大手航空企業にとって有利な政策との評価もある³。こうしたアメリカ主導の「空の自由化」は、近年に限った現象ではない。第二次世界大戦後の新たな国際秩序を構築する過程でも、「空の自由化」の胎動がみられた。

第二次世界大戦で本土が大きな被害を受けず、一人勝ちの状況にあったアメリカは、国際民間航空会議（1944年11月）の場で自由化を推進しようと試み、多大な戦争被害を受けた欧州諸国と対立した⁴。それは、欧州諸国のみならず、中国にとっても重要な問題の1つであった。というのも、民間航空の基盤が脆弱な中国では、国内航空事業の発展や国防上の問題から、全面的に「空の開放」を行うのは困難だったからである⁵。では、日中戦争後の中国・台湾の民間航空網は、アメリカ主導の自由化の潮流の中でどのような対応を取ったのであろうか。その手始めとして、本稿では、1949年前後の中台の民間航空事業の主体と路線の拡大状況を概観する。

中国の民間航空の発展については、概して研究の蓄積が乏しい。近年、萩原 [2004]・[2006] の

1 アメリカでは、まず1970年代後半に国内での航空規制緩和が進み、1992年8月にオープンスカイ政策を発表した。なお、ヨーロッパではEUの共通航空政策（パッケージⅢ）が1992年に合意に至り、以後、EU域内で航空自由化が進展した。

2 藤田編 [2007] 94ページ。

3 「誰に対してオープンなのか？」（国際運輸労連『トランスポート インターナショナル』第19号、2005年4～6月 [http://www.itftokyo.org/maga_trans/2.05/vol02.html]）。

4 藤田編 [2007] 40-43ページ、村上ほか [2006] 139ページ、参照。

5 国民政府内部での民間航空の対外開放に関する意見対立や対応については、萩原 [2006] 111-112ページ参照。

一連の研究で、日中戦争前の運航路線拡大が戦時期の輸送路確保に貢献した点や、中国が戦時期から徐々に「空の開放」を行っていた点などが明らかにされているが、分析は1940年代中葉で終了している。そこで本稿では、それに続く国共内戦期以降の中国・台湾の民間航空事業の拡大を考察する。とりわけ、シェンノート⁶らが設立した航空会社（以下、CAT⁷）の市場参入に注目する。というのも、CAT は中国に既存の民間航空企業とは異なり、日中戦争後の対華援助物資の運搬を主たる業務としただけでなく、国共内戦後は国民党と共に台湾へ移転し、資金難に陥ると CIA からの資金援助を受けた特殊な航空会社である⁸。このことから、当時の中国・台湾における外資系民間航空企業の動向と同時に、冷戦初期のアメリカの対アジア政策の一端を理解する上でも欠くことのできない企業なのである。

第1節では、戦前から運航していた外資系航空会社2社が戦後の復員輸送を担う一方で、CAT が援助物資運搬という限定された範囲で新規参入した点を跡付ける。第2節では、国共内戦期の中国と海外との航空路線拡大を整理する。第3節では、中台分断後、台湾資本の航空会社が設立されるものの、1950年代を通じて CAT が台湾内外を結ぶ民間航空路線を主に提供したことを述べる。それにより、台湾資本の民間航空企業の発展が外資系と比較して遅れていたこと、その間隙をぬって CAT が台湾の内外民間航空路線を担っていたことを指摘する。

第1節 戦後航空需要の高まり

中国の戦後復興にとって、大きな課題の1つが、海外からの救済復興援助物資を流通させるために輸送手段を復旧させることであった⁹。中国は、復興の過程で連合国救済復興機関（以下、アンラ）¹⁰からの援助を受け、工業復興資金（1億7,000万ドル弱）の4割強（7,800万ドル弱）を輸送機関の復興に充てる程であった¹¹。また、援助物資の流通だけでなく、復員のために大幅な人員輸送能力を持ち合わせた輸送手段が必要とされた。そうした状況にあって、重視されたのが空運であった。それは、空港や事業所の建設費用・期間が他の交通手段よりも少なく、地点間の移動が短時間で可能だからである¹²。また、水運・鉄道・道路ともに戦争で被害を受けたため、大量輸送の手段で戦後の早い段階から機能し、緊急性を要する救済物資の運搬に必要な速さを兼ね備えていたのは、空運に限られていたからである¹³。

6 Claire Lee Chennault (1893-1958)。日中戦争中、中華民国空軍の顧問を務め、アメリカの義勇兵で組織されたAmerican Volunteer Group (飛虎隊 [Flying Tiger]) を指揮した。なお、飛虎隊に参加していた一部の退役パイロットによって、戦後、民間貨物航空会社 (Flying Tiger Line) が設立されたものの、1989年、Federal Expressに買収された (「航空貨物、米元義勇兵が起業 (けいざい業校)」『日本経済新聞』2008年1月14日付)。

7 設立後、会社の所管の変更とともに、社名が行総空運隊、民航空運隊、民航空運会社と変わった。しかし、いずれの場合も欧文の略称はCATのため、本稿では時期を問わず、同社を CAT と表記する。

8 Leary [2002] Chap.7.

9 UNRRA [1948] p.309.

10 United Nations Relief and Rehabilitation Administration. 1943年に連合国44ヶ国が加盟して発足した。

11 UNRRA [1948] pp.33, 310.

12 「戦後航空運輸五年計画草案」(瞿主編 [1991] 574-575頁)。

13 アンラの輸送機関復興予算によれば、水運・鉄道への予算割当が全体の各36%強を占め、航空へのそれは僅か2% (167万ドル弱) にすぎなかった (UNRRA [1948] p.310)。つまり、少額の復興費用で再開可能な状況にあったとみることができる。

戦後、復興および復員事業で主力となった航空会社は、中国航空公司（以下、中航）¹⁴、中央航空公司（以下、央航）¹⁵の2社であった。両社は戦争被害を受け、戦後直後からの民間輸送再開が困難な状況に置かれていたが、米軍余剰物資の輸送機や部品を購入し、戦時中に運休した定期路線も含めて1946年初頭には運航再開に至った¹⁶。また両社は、国民政府航空委員会が中華航空株式会社¹⁷から接収した機材・部品も活用しながら、国内輸送に従事した¹⁸（表1、参照）。なお、運航を再開した路線は表2に示す通りである。

中航・央航の2社の間隙を縫って中国の民間航空部門に参入してきたのが、CATであった。

表1 航空での復員輸送量（1945年9月～1946年1月）

	乗客（人）	公共物・貨物（kg）	郵便（kg）
中国航空公司	20,857	1,004,114	163,926
中央航空公司	1,737	188,500	24,786
合 計	23,533	1,192,614	188,712

〔出所〕中央航空公司（乗客）：二檔編〔2000〕658頁。

その他の数値：俞「十五年来之交通概況」66頁。

表2 中国航空公司・中央航空会社の運航再開路線

	中国航空公司	中央航空公司
路 線	重慶－漢口－南京－上海	重慶－漢口－南京－上海
	重慶－広州－香港	重慶－広州－香港
	重慶－西安－北平	上海－南京－済南－北平
	上海－広州－香港	広州－漢口
	上海－南京－青島－天津－北平	広州－昆明
	上海－南京－済南－北平	
	上海－福州－台北	
	昆明－河内	

〔備考〕1946年2月までに開設された路線。

〔出所〕俞「十五年来之交通概況」64頁。

14 1930年、中華民国交通部とChina Airways of Americaの合併で設立された航空会社（1933年、アメリカ側株式はパンアメリカン航空に売却）。株式出資比率は、中華民国55：パンアメリカン航空45。10年間の契約であったが、双方の合意があれば更に5年間、経営を継続できるものとした（「中華民国国民政府交通部／汎美航空公司 合組中国航空股份有限公司合同」〔瞿主編〔1991〕245-254頁〕）。

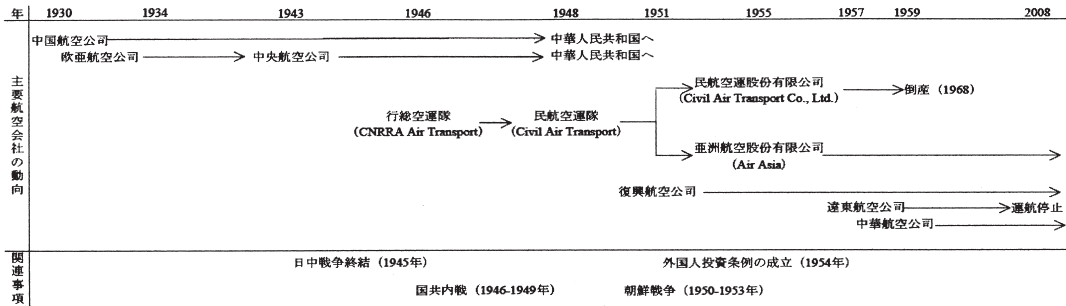
15 中華民国交通部とルフトハンザ航空の合併で設立された航空会社で、設立当初の社名は欧亚航空公司。株式出資比率は、中華民国2/3：ルフトハンザ航空1/3。太平洋戦争以降の独華関係悪化に伴い、中華民国交通部がドイツ側の資産凍結や株式買収を行い、中央航空公司に改組した（萩原〔2004〕219ページ）。

16 劉・姚主編〔2007〕172頁、俞「十五年来之交通概況」64頁。

17 日中戦争中、日本の占領下にあった中国で運行していた航空会社で、現在の中華航空（China Airlines）とは無関係である。

18 俞「十五年来之交通概況」64-66頁。

図1 主要航空会社の設立・変遷



〔出所〕 萩原 [2006]、Davies [1997]、Leary [2002]、『民航公司月刊』
 (第8巻第4期)より著者作成。

CATは、アンラ援助の中国側受入機関（行政院善後救済総署〔以下、行総〕）附属の航空会社であり、アンラあるいは行総の人員・物資輸送を目的として1946年10月に設立された¹⁹。設立に尽力したのは、シェンノート、アンラのアドバイザーなどを歴任したウィローワー²⁰らであった。

CATは、米軍余剰物資からC-46およびC-47輸送機を購入して、飛虎隊²¹を退役したパイロットを中心に運航を開始し、1947年1月、初フライトで上海から広東へアンラ物資を運搬した²²。しかしながら、CATの業務は短命に終わった。それは、第二次世界大戦後の東西対立のあおりを受けて、アンラ援助が1948年春に終了したことによる。そもそもCATは、行総の存続期間のみ運航が認められていた航空会社なのである²³。その後、同社は中華民国交通部民用航空局直轄の航空会社（民航空運隊）となって存続し（図1、参照）²⁴、1948年9月の昆明－ハイフォン（ベトナム）間のフライトを皮切りに、国際線旅客輸送にも携わるようになった²⁵。

これらのことから、戦後中国の空は、基本的には中航・央航の2社が復員輸送も含めた貨客輸送を担い、CATはアンラ関連の貨客輸送専用として、特殊な位置付けにあったことが分かる。また、これら3社はいずれも外資系航空企業であり、中国資本の民間航空企業の誕生・発展にはつながらなかったのである²⁶。

19 救済・援助物資の運搬が終われば、輸送機は空のまま帰路につくことになる。だが、CATは帰路で商用貨物の輸送を行う権利を有していた（UNRRA [1948] p.324-325）。

20 Whiting Willauer (1906-1962)。1941-1944年、シェンノートと共にAmerican Volunteer Groupの設立に関わり、1946-1947年にはアンラの中国復興問題のアドバイザー、1946-1954年にはCATの副社長などを歴任した（『民航隊月刊』第7巻第9期、1954年9月、4頁）。

21 註6、参照。

22 “Milestones in the Life of CAT”（『民航隊月刊』第7巻第9期 [1954年9月] 8頁）、劉・姚主編 [2007] 173頁。

23 「行政院善後救済総署／陳納德航空運輸隊 合約」（瞿主編 [1991] 623頁）。

24 UNRRA [1948] p.325。

25 『民航隊月刊』第6巻第8期（1953年8月）、8-9頁。

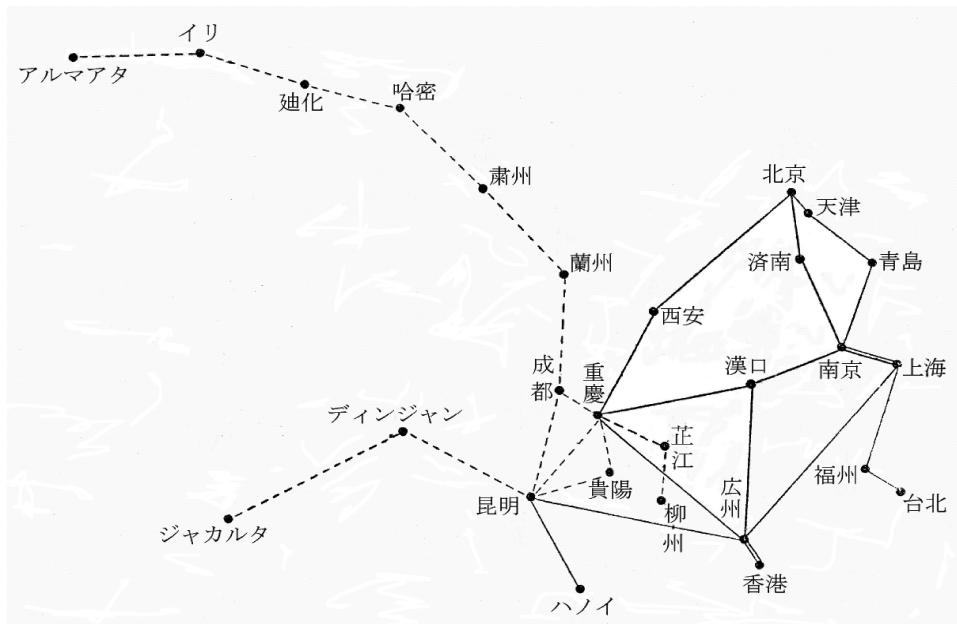
26 中国資本の民間航空企業として、戦前には西南航空公司（1934年設立）が存在した。しかしながら、日中戦争の勃発で休業に追い込まれており（Davies [1997] pp.346, 352）、戦後、民族資本の航空企業の育成・発展には至らなかった。

第2節 国際航空網の拡充

では、戦後復興の過程で、国際線の運航はどの程度再建されたのだろうか。中国側の路線開設については、萩原 [2006] に詳しい。それによると、中航・央航は戦時中までに開設済みの西北線、カルカッタ線、ハノイ線²⁷に加えて、サンフランシスコ、マニラ、ジャカルタ、バンコク、東京の各地と中国を結ぶ路線を運航した²⁸。なお、運航路線の距離から言えば、圧倒的に中航が長かった。それは、同社に対して運航路線の6割が割り当てられる一方で、央航に対しては、それまでの運航路線を維持するに留まったからである²⁹。また、2社以外に大華航空公司（1943年設立）が上海—香港線の運航を開始した（1946年）。しなし、同社はほどなく央航との買収契約に至り、幕を閉じた³⁰。

上記の中国側航空会社による国際線の運航（一部路線）と、第1節で言及した国内線の運航路線を大まかに地図で表すと、図2となる。ただし、国際線に関しては、中航・央航のみが運航してい

図2 日中戦争後の中国の内外航空路線図



〔備考〕 実線（—）は日中戦争終結時に運航していた路線、
破線（---）は戦後の復員時に開設した路線を表す。

〔出所〕 俞「十五年来之交通概況」65頁より作成。

27 戦前の運航区間は広州—ハノイであったが、戦後は上海—ハノイに乗り入れ地が変更された（萩原 [2006] 106、114ページ）。

28 萩原 [2006] 115ページ、劉・姚主編 [2007] 172-173頁。

29 萩原 [2006] 113ページ。

30 劉・姚主編 [2007] 173頁。

表3 国民政府が締結した二国間航空協定

協定名称（カッコ内は相手国）	成立日期	有効期限
中菲臨時通航辦法（フィリピン）	1946 年 9 月 1 日	半年
中法關於中越航空線臨時辦法（フランス）	1946 年 12 月 14 日	半年
中美空中運輸協定（アメリカ）	1946 年 12 月	4 年
中英空中運輸協定（イギリス）	1947 年 7 月 23 日	4 年
中荷空中運輸協定（オランダ）	1947 年 12 月 6 日	4 年

[出所] 二檔編 [2000] 574-575頁より作成。

た訳ではない。戦後、国民政府は諸外国との間で航空協定を相次いで締結し（表3、参照）、海外の航空会社の乗り入れも可能であった。そのため、アメリカ路線にはノースウエスト航空およびパン・アメリカン航空も運航にあたっていた³¹。これに CAT の昆明－ハイフォン線（1948年9月～）なども加えれば、中国と海外とを結ぶ路線が国共内戦期に充実しつつあったことが伺える。

第3節 中台分断後の台湾の民間航空

国共内戦の影響で、CAT は1950年の運航時間が大幅に縮小したため、経営危機に直面した³²。その際、CIA が株式移転を通じて CAT を資金面で援助すると同時に、Airdale Corporation（持ち株会社）とCATI（CAT Incorporate）を設立して、CATをCIAの管理下に置いた³³。また、中航と央航が中華人民共和国政府下へと去ったため（両航事件）、台湾をベースとする航空企業で台湾島内各地および離島を結ぶ路線、そして国際線を運航する企業はCATのみとなってしまった。

CAT は、1950年には台湾島内を1周する路線（台北－花蓮－台東－台南－台北線）の運航を開始し³⁴、国際線に関しても、週1回の頻度でシンガポール－バンコク－香港－台北－東京を結ぶルートで運航しはじめた（1950年4月）³⁵。その後、バンコク－台北－東京線（1951年12月）、台北－マニラ線（1952年6月）などに相次いで就航し、CAT は1950年代後半までに図3に示すネットワークを構築した。この間、台湾では外国人投資条例が成立し（1954年）、CAT は民航空運股份有限公司と亞洲航空股份有限公司³⁶に分割された。また、1950年代は朝鮮戦争において国連軍の物資運

31 萩原 [2006] 115ページ。

32 国共内戦の影響で、1ヶ月あたりの運航時間が3,000時間から500時間以下に急減した影響が大きい（Leary [2002] p.100）。

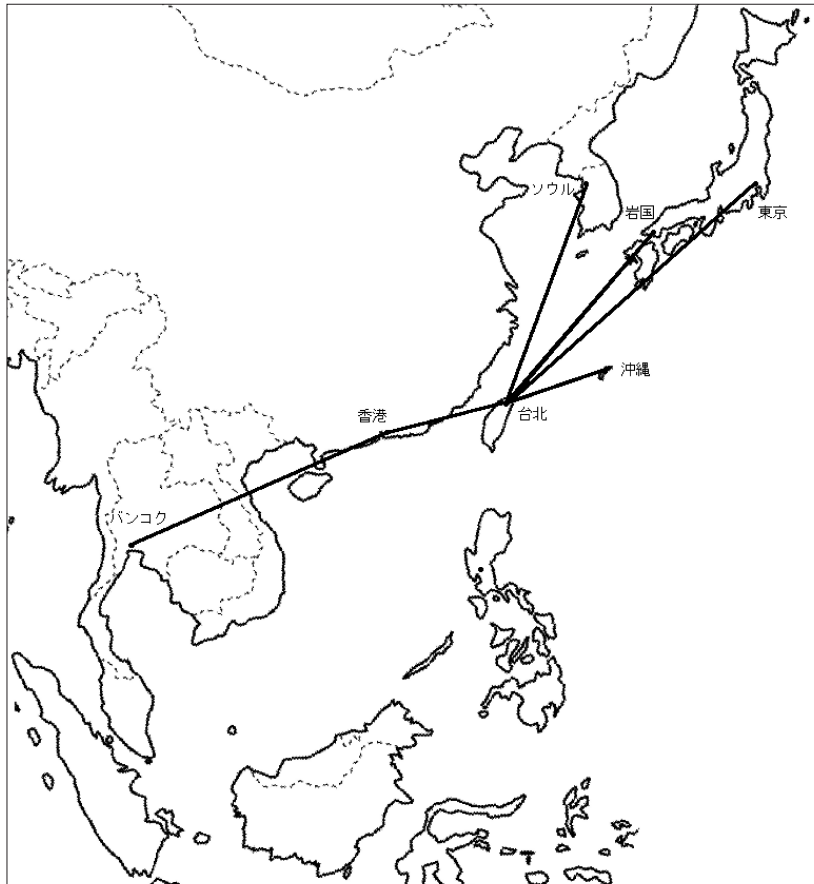
33 Leary [2002] p.110。

34 同便の運航開始時、台南－馬公間も往復していたものの（Hsing cheng yuan. Hsin wen chu [1951] p.263）、1951年には同区間を不定期での運航に切り替えている（Hsing cheng yuan. Hsin wen chu [1952] p.294）。

35 Pacific Overseas Airlines Siam (POAS) との協定で、チャーター便として運航を開始した（Leary [2002] p.102）。なお、この運航は、国際航空運送協会（IATA）に加盟する航空会社が承認していない「第6の自由」を行使したものに該当する（Davies [1997] p.367）。「第6の自由」とは、自国航空企業による第三国－自国－相手国運輸の特権であり（藤田編 [2007] 90ページ）、通常の二国間航空協定では締結しない。現在、これを認めているのはEU域内である（ANA総研編 [2008] 26ページ）。

36 亞洲航空股份有限公司は、1949年に台南（台湾）に設置されたCATの整備基地で、現在は台翔航太公司の子会社である（亞洲航空股份有限公司「誕生與沿革」<http://www.airasia.com.tw/about/history.htm>参照）。

図3 CATの営業路線



〔備考〕 1958年段階での運航路線。

〔出所〕 教育文文化社・中国新聞出版社合編 [1958] 乙編、166頁より作成。

搬に、1960年代にかけては東南アジア方面へのアメリカの軍事戦略の足場として、一民間航空会社の枠を超えた業務に従事したのである。

他方で、台湾資本の民間航空会社の設立も始まった。そのうち最も早く設立され、現在も運航中しているのは、復興航空公司（以下 GE、1951年5月設立）である。設立当初の GE は、国内線定期便（台北－花蓮－台東－高雄線）およびチャーター便運航（金門、馬祖線）、外国航空会社の地上業務の代理業務を行っていた³⁷。しかし、1958年10月の航空機事故をうけ、同年から1988年8月まで国内線運航業務を休止し³⁸、その代替として外国航空会社の代理業務の強化をはかった³⁹。そ

37 復興航空公司「歴史沿革」(<http://www.tna.com.tw/about/01-history.html>) 参照。

38 馬祖から台北へ帰還中のPB7型水陸両用機の事故のため、GEは経営方針を変え、1988年の運航再開まで、国際線代理業務、航空ケータリングサービスを主業務とした（「我國民用航空運輸發展史簡述」〔中華民國航空学会http://www.csoca.org/index.php?option=com_content&task=view&id=253&Itemid=103〕 参照）。

39 註37、参照。

の後設立された遠東航空公司（EF、1957年11月設立、2008年5月運航停止）は、当初チャーター便運航に限っていたが、1962年には国内定期便運航への参入を果たした⁴⁰。

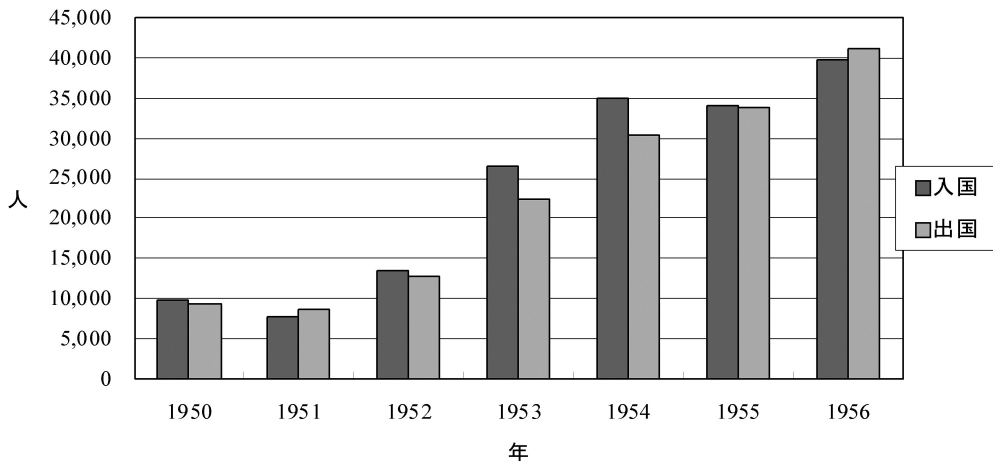
上記2社に続いて設立されたのが、現在、台湾のフラッグ・キャリアである中華航空公司（以下CI、1959年12月設立）である。同社は、空軍の退役将校が中心となって設立した航空会社である⁴¹。開業初期の業務は、国内チャーター便の運航、1960年代に入るとラオスでの軍事物資運搬代行や在ベトナム米軍の物資運搬を始めた⁴²。無論、旅客業務も執り行っており、国内定期便は1962年から、国際定期便は1966年から運航を開始した⁴³。

以上の台湾資本3社が運航開始した1950年代は、折しも、航空旅客輸送人数が年々増加し（図4、参照）、運航便数も増加した時期である。また、1953年には第1次経済建設4カ年計画が始まり、アメリカからの援助を梃子に工業化に着手した時期でもある。とは言え、台湾資本の航空3社の業務はチャーター便運航が主で、会社設立から早い段階で定期旅客便の運航を始めたCIでさえ、それは1960年代のことであった。結局のところ、1950年代の台湾島内外の空運を担う在台的航空会社はCATのみであり、外資系企業に依存せざるを得なかったといえる。

おわりに

戦後の中国は、ブレトン・ウッズ体制を担う大国の一員として、経済復興すら実現しないまま経済の自由化と向き合うことになった。それは、民間航空の分野でも同様であった。国際的には、国

図4 台湾の民間航空の輸送実績（旅客数）



[出所] 教育與文化社・中国新聞出版社合編 [1958] 甲編、34頁より作成。

40 国際線の運航は、1998年に開始した（遠東航空公司「公司沿革」<http://www.fat.com.tw/A7/A711.asp>参照）。

41 Davies [1997] p.369.

42 中華航空「公司沿革」（<http://www.china-airlines.com/ch/about/about-1-1.htm>）参照。

43 国内定期便は、台北－花蓮線を運航していた。国際線の初便は、1966年12月の台北－サイゴン（現：ホーチミン）線で、翌1967年には、台北－大阪－東京線に就航している（中華航空公司「公司沿革」<http://www.china-airlines.com/ch/about/about-1-1.htm>、Davies [1997] p.369、参照）。

際民間航空会議を契機に「空のブレトン・ウッズ体制」⁴⁴が確立され、その中で、中国は国内外の民間航空路線を再建せざるをえなかったのである。

国共内戦期の中国および中台分断後の台湾で空の担い手となったのは、いずれも外資系航空会社の中航・央航・CAT であった。国民政府統治下の中国・台湾では、外資系航空会社が国内外の路線を支えていたといえよう。とりわけ CAT は、台湾資本の民間航空会社が設立・運航される1950年代末まで、台湾の主要な航空会社として路線拡張を進めた。もちろん、CAT に関しては、民間航空会社としての貨客輸送だけでなく、冷戦期のアジアにおけるアメリカの軍事活動を支えていた側面がある。図3で示したように、1950年代のCATの国際線は、台北から放射状に西側陣営の各都市へと延びており、この後、マニラや大阪も就航地となる。

本稿では、1940～1950年代の中国・台湾で運航していた外資系航空会社の運航拡大の過程を跡付けてきた。その背景にある国民政府の航空政策や、国民政府への経済援助を断続的に実施したアメリカの対外政策に関する検討は、今後の課題としたい。

（おおいし めぐみ・本学経済学部講師）

参考文献

- ANA 総合研究所編 [2008]『航空産業入門』東洋経済新報社。
- 萩原充 [2004]「重慶国民政府期の民間航空」（石島紀之・久保亨編『重慶国民政府史の研究』東京大学出版会、所収）。
- 萩原充 [2006]「中国の民間航空政策と対外関係」（『国際政治』146号）。
- 藤田勝利編 [2007]『新航空法講義』信山社。
- 村上英樹・加藤一誠・高橋望・榊原胖夫編著 [2006]『航空の経済学』ミネルヴァ書房。
- 劉亞洲・姚峻主編 [2007]『中国航空史（第二版）』湖南科学技術出版社。
- 瞿紹華主編 [1991]『中華民國交通史料（三） 航空史料』国史館。
- 俞飛鵬「十五年来之交通概況」（中華民國交通部檔案 民国35年4月 目錄号232 案卷号1624 [国史館所蔵]）。
- 中国第二歴史檔案館（二檔）編 [2000]『中華民國史檔案資料匯編』財政經濟（七）、江蘇古籍出版社。
- 教育與文化社・中国新聞出版社合編 [1958]『民国47年 中華年報』中国新聞出版社。
- Davies, R. E. G. [1997] *Airlines of Asia: since 1920*, Putnam Aeronautical Books.
- Hsing cheng yuan. Hsin wen chu（行政院新聞局）[1951] *China Handbook 1951*, Macmillan.
- Hsing cheng yuan. Hsin wen chu（行政院新聞局）[1952] *China Handbook 1952-1953*, Macmillan.
- Leary, William M. [2002] *Perilous Missions: Civil Air Transport and CIA Covert Operations in Asia*, Smithsonian Institution Press.
- United Nations Relief and Rehabilitation Administration (UNRRA) [1948] *UNRRA in China, 1945-1947* (Operational Analysis Papers, No.53).
- 『トランスポート インターナショナル』
- 『民航隊月刊』（後継誌：『民航公司月刊』）

参考サイト

- 復興航空公司 (<http://www.tna.com.tw/>)
- 亞洲航空股份有限公司 (<http://www.airasia.com.tw/>)
- 中華航空公司 (<http://www.china-airlines.com/ch/>)
- 中華民用航空学会 (<http://www.csoca.org/>)

44 村上ほか [2006] 7 ページ。