

台湾政府文書からみた冷戦期台湾の民間航空¹

—— 米台関係を中心に ——

大 石 恵

The Expansion of International Aviation Network in Taiwan — focusing on the Official Documents of the KMT Government in Cold War Period —

Oishi Megumi

はじめに

民間航空は、その時々国際関係に大きく影響される輸送手段である。例えば、日中航空協定の締結（1974年4月）の結果、日台間では双方のフラッグ・キャリア²が1年半にわたる運航停止を余儀なくされた³。また、1995年の中国への香港返還に際しては、「1つの中国」に抵触しない形で運航を継続させるために、台北－香港線を運航していた中華航空公司（China Airlines；以下、CI）が、尾翼に塗装していた青天白日満地紅旗を現行の紅梅に変更した⁴。このように、民間航空は、運航そのものが国家間のパワーバランスや外交関係に大きく影響される性質を持ち、とりわけ台湾をめぐるケースは、その典型例の1つと言えよう。

本稿で焦点をあてるのは、冷戦期における台湾の民間航空である。1950～60年代の台湾は、アメリカとの同盟関係を背景に、東・東南アジアの西側諸国を結ぶ航空ネットワークの結節点となっていた。なぜならば、冷戦下のアジアで積極的な軍事介入を続けたアメリカにとって、台湾は米軍が展開する各地への物資補給を行う活動の足場だったからである。例えば、アメリカ中央情報局（以下、CIA）の資金援助のもとに民間航空会社としての経営を続けた民航空運隊（Civil Air Transport；以下、民航隊）は、国民党と共に中国から台湾へ渡り、1950年代には台湾の国内外民間航空市場をほぼ独占しつつ、朝鮮戦争の際に米軍の委託物資運搬を行った。また、1959年に設立

1 本研究は、2009年度財団法人交流協会日台交流センター日台研究支援事業（派遣）の研究成果、および平成21～23年度科学研究費補助金（若手研究（B）、研究課題番号：21730140）の研究成果の一部である。記して謝意を表す。

2 一国を代表する航空会社で、台湾については中華航空公司、日本については日本航空（現日本航空インターナショナル）がそれぞれにあたる。

3 日本アジア航空株式会社10年史編集委員会 [1985] 第1巻、参照。

4 清水 [2000] 参照。

された台湾資本の CI は、開業当初、米軍物資の輸送に携わり、その後、墜落事故で旅客輸送の取り扱いを停止した民航隊の後継企業に代わり、国内外の定期路線運航へと発展し、民航隊の独壇場にあった台湾航空市場で成長していく。

このように、冷戦期台湾の民間航空は、政治的・軍事的要因を背景に運航・拡大していた。これらの展開が、現在の台湾における民間航空の源流にあるにもかかわらず、その検討は進んでいない。近年の研究では、戦後台湾の航空工業の発展とアメリカの与えた影響に言及した林 [1999]、中台分断当初の台湾の民間航空路線を担った民航隊の設立過程と、米台⁵関係に言及した張 [2007]、アメリカ側の視点から民航隊の盛衰を描いた Leary [2002] などにより、1950-1960年代の台湾の軍事的位置付けと、それがもたらした航空産業の発展は明らかにされつつある。しかしながら、同時代の台湾を中心とした民間航空網の運航拡大や、それを反映した国際関係を総体的に言及するには至っていない。その要因の1つは史料の制約であろうが、数年来の檔案の整理・公開によって、克服されつつある。

そこで、本稿では台湾政府の未公刊・公刊の各種文書、法令に加えて、台湾で刊行された元空軍関係者へのインタビューで構成された口述歴史 (Oral History) を手がかりに、冷戦期台湾の民間航空およびその発展と、米台関係の連関性を検討することによって、国際関係に影響を受ける民間航空のダイナミズムを明らかにする。

1. 国共内戦期中国の民間航空

戦間期から運航していた中国資本の民間航空会社として、中華民国政府と欧米企業との合弁で設立された中国航空公司 (China National Aviation Corporation; 以下、CNAC)⁶、中央航空公司 (Central Air Transport Corporation; 以下、CATC)⁷の2社が挙げられる。2社は、日中戦争後の復員輸送を担うと同時に、戦争で一時休止していた国内外の路線を順次再開した⁸。この大手2社体制に食い込む形で、民航隊の前身、行総空運隊 (CNRRA Air Transport; 1946年設立) が誕生したのである。

行総空運隊は、シェンノート (Chennault, Clare Lee; 1893-1958)⁹、ウィローワー (Willauer, Whiting; 1906-1962)¹⁰らの尽力によって設立された民間航空会社である。中国に所縁のあるアメリカ人が中国の民間航空市場への参入を図った背景には、航空後進国である中国市場の成長に対す

5 本稿では、特に付記しない限り、中国 (中)、台湾 (台) はそれぞれ地理的な意味での中国、台湾を表す。また、1950年以降の中華民国政府については、便宜上、台湾政府と表記する。

6 1929年設立。中華民国交通部と China Airways of America の合弁で設立され、1933年にアメリカ側株式がパンアメリカン航空 (PA) に売却された (「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〕)。

7 1930年設立、1931年運航開始。中華民国交通部とルフトハンザ航空の合弁で設立された欧亜航空公司を前身とする。1941年の独華断交により、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 (王編著 [1964] 46-51頁、参照)。

8 萩原 [2006] 115ページ。

9 日中戦争時、American Volunteer Group を組織し、中国に空軍パイロットを派遣した際の中心人物。

10 アンラの中国復興のアドバイザー、民航隊の副社長などを歴任 (『民航隊月刊』第7巻第9期、1954年9月、4頁)。

る期待があった。戦後、中華民国政府は、アメリカを中心とする世界的な「空の自由化」の流れを認識しつつも、主権保持や航空行政の一元化の遅れが一因となって、民間航空の外国航空企業への開放を最小限に抑えた¹¹。日中戦争中から中華民国軍に関わり、中国内の航空事情に明るいシェンノートは、未発達な中国の民間航空が、世界的な「空の自由化」の潮流に乗って将来発展することを見越して、中国市場に参入しようとしていたのである。

既にCNAC、CATCを擁する中国において、新規航空会社の設立は反発を生んだ¹²。しかし、シェンノートらは宋子文など中華民国政府首脳の支持を取り付け、最終的に連合善後救済総署（以下、アンラ）¹³が行政院善後救済総署（以下、行総）¹⁴に資金提供し、それを原資として行総空運隊を設立するに至ったのである¹⁵。

行総空運隊の業務は、既存の2社と大きく異なっていた。すなわち、一般の旅客輸送ではなく、アンラ・行総の物資・人員輸送が行総空運隊の業務であり、それ故に、行総空運隊は行総の存続期間に限って運航が認められていたのである¹⁶。アンラをめぐるのは、東欧諸国での援助物資流用疑惑やソビエトの影響力拡大を背景に、米ソ対立が深刻化したため、援助活動は短期間で終了した。そのため、行総空運隊は存続の危機に直面するが、中華民国交通部民用航空局直轄の航空会社（民航隊）となって存続する道を見出した（1948年5月）¹⁷。その後、1948年9月の昆明－ハイフォン（ベトナム）線を皮切りに、国際線旅客輸送にも携わるようになったのである¹⁸。

こうして、1940年代後半の中国の民間航空は、CNAC、CATC、民航隊の3社体制へと拡大したのである。それにより、中国の民間航空ネットワークも充実しつつあったと言えよう。というのも、民航隊を除く2社は、戦前から運航していた西北線、カルカッタ線、ハノイ線に加え、サンフランシスコ、マニラ、ジャカルタ、バンコク、東京と、アジア各地と北米の空を結ぶようになったからである¹⁹。また、日中戦争後、中華民国政府が1949年までに米・仏・英・蘭の4カ国と航空協定（空中運輸協定）、フィリピンと航空臨時協定（空運臨時協定）を締結したことで²⁰、ノースウエスト航空（以下、NW）、パンアメリカン航空（以下、PA）、エールフランス、フィリピン航空（PR）、太平洋航空（タイ）、香港航空の各社が中国に乗り入れ、図1に示す国際線ネットワークが構築されたのである²¹。

このように、1940年代後半の中国と海外を結ぶ民間航空ネットワークは、中国内外の航空各社に

11 萩原 [2006] 116-117ページ、参照。

12 金・石 [1994] 166-167頁。

13 United Nations Relief and Rehabilitation Administration. 1943年設立。連合国の戦後の救済復興援助を行う目的で設立されたが、援助をめぐる米ソ対立が発端となって、1948年9月で正式に廃止された。業務及び残金は食糧農業機構（FAO）、児童緊急基金（UNICEF）などに引き継がれた（UNRRA [1948] Table L）。

14 中国側のアンラ援助受入機関。

15 金・石 [1994] 168頁。

16 「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）。

17 UNRRA [1948] p.325、王 [1955] 27頁。

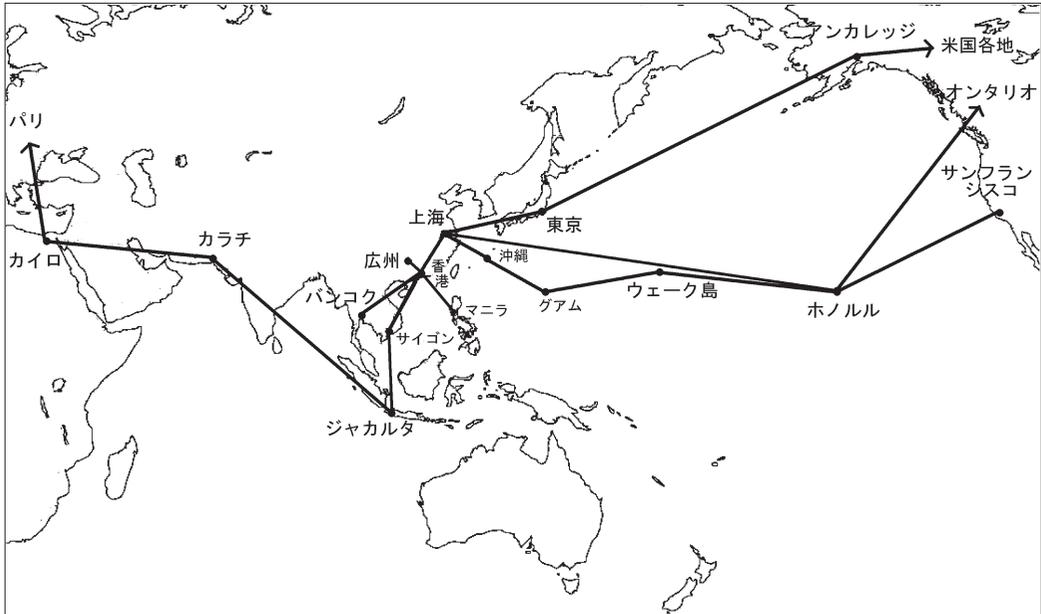
18 「民航隊月刊」第6巻第8期（1953年8月）、8-9頁。

19 萩原 [2006] 106、114-115ページ。

20 各航空協定は、成立時期の早い順に以下の通り（「航空協定名」、成立年月、有効期限）。「中非臨時通航辦法」（1946年9月1日、半年）、「中法關於中越航空線臨時辦法」（1946年12月、半年）、「中美空中運輸協定」（1946年12月、4年）、「中英空中運輸協定」（1947年7月、4年）、「中荷空中運輸協定」（1947年12月、4年）（二档編 [2000] 574-575頁、参照）。

21 中華民国交通史編纂執行小組編纂 [1991] 977頁。なお、香港航空公司に関しては、「中港臨時協議」を根拠に定期運航を行っていた（柳主編 [1954] 173頁）。

図1 中台分断直前の中国を中心とした国際線ネットワーク*



〔備考〕*CNAC、CATCの就航地、および外国航空会社の就航路線。

〔出所〕中華民国交通史編纂執行小組編纂 [1991] 977頁より作成。

よる復航、就航によって、東・東南アジア経由でヨーロッパから北米までを結んでいた。しかし、国共内戦は中国の民間航空市場にも大きな影響を与えていた。なかでも、CNAC、CATCの2社は、中国共産党による水面下での接触、説得を受け入れて中華人民共和国政府側へ投降し（両航事件）²²、民用航空局（Civil Aviation Administration of China）設立に寄与する事態が発生した点であろう。これにより、国民党に残された航空会社は、アメリカ人の手によって、中国で設立された外資の民航隊ただ一社となったのである。しかしながら、民航隊は有利な位置にあったわけではない。巨大な中国市場での運航が不可能になり、民航隊は収益を上げることすら困難になった。

2. 中台分断後の台湾の民間航空—1950年代—

国共内戦を経て、国民党と共に台湾へ移転した民航隊は、内戦のあおりで運航路線が大幅に縮小したため、経営危機に陥った²³（表1、参照）。民航隊は台湾政府に対し、営業継続のため、政府によるチャーター便の依頼（3カ月間、月平均26万ドル前後）および優先的なチャーター便の料金

22 国共内戦中の1949年、CNAC、CATCの社員らが中華人民共和国政府への帰属を表明し、当時拠点としていた香港・啓徳空港から、北京などへ移転した（民航総局史志編集部 [1997] 27-34頁）。

23 当時、民航隊の収支に見合うだけの運航時間は、1ヶ月あたり2,000時間が必要であるにもかかわらず、実際の運航時間はその1/10程度にすぎなかった（C.L.Chennault→Chen Cheng, 9 March 1950 [外交部档案、020000013059A、国史館蔵]）。また、運航縮小による影響を受け、シェンノートらは民航隊の清算も示唆しながら（“Memorandum for the record, subject: CAT”, 2 January, 1952 [CIA Special Collections: Air America, <http://www.foia.cia.gov/Air America/C05261065.pdf>]）、台湾政府に補助金の支給を要請した。

表1 1950年の民航隊の収支*

(単位：米ドル)

	1月	2月	3月	5月	6月	7月
営業収入	96,000	20,000	46,000	55,000	70,000	85,000
支出	304,000	283,000	246,000	250,000 ¹	255,000 ¹	265,000 ¹
燃料費	62,000	24,000	33,000	40,000 ²	51,000 ²	60,000 ²
従業員賃金	139,000	143,000	123,000	115,000	105,000	100,000
各空港経常費	15,000	20,000	17,000	20,000 ³	24,000 ³	30,000 ³
修理	48,000	54,000	45,000	45,000	45,000	45,000
その他	40,000	42,000	28,000	30,000	30,000	30,000
収支	-208,000	-263,000	-200,000	-195,000	-185,000	-180,000

【備考】* 1～3月分は実績値。5月以降は推計値。なお、1,000ドル未満は四捨五入。

1 政府補助の希望金額。

2 営業に伴う燃料費増加分を計上。

3 新規路線開設と新規利用施設の経費を積算。

【出所】「三十九年民航隊収支比較表」1950年（外交部档案、02000013059A、国史館蔵）より作成。

支払い、3カ月間の営業収入の全額国庫納付という条件を提示して、政府支出による会社の救済を訴えるほど逼迫していたのである²⁴。これに対して、台湾・交通部のように、民航隊が清算した場合、台湾に本社機能を持たない外国航空会社が台湾の空を結ぶ状況を危惧し、補助金支給を前向きに捉えようとする意見もあった²⁵。

結果的に、CIAが民航隊の株式移転を通じて資金援助を行ったため、CIAは民間航空企業をアジア地域におけるアメリカの諸活動の一手段として獲得し、他方で民航隊は、経営危機を乗り切ることができたのである²⁶。事実、朝鮮戦争下の民航隊は、米軍立川基地（当時）から韓国への人員・物資輸送、韓国から日本への負傷者搬送に寄与した²⁷。また、朝鮮戦争の勃発を機に、台湾には西方公司（Western Enterprise）²⁸が設置され（1952年6月）、米台双方で武器・弾薬、人材を供出しながら中国での偵察活動に従事した²⁹。西方会社に機材（C-54）を貸し出したのが、他ならぬ民航隊であった³⁰。このように、1950年代の台湾は、米台両政府、民航隊の三者が軍事活動に密接にかかわっていたのである。

24 交通部民用航空局直轄空運隊→交通部（抄件、外交部档案、02000013059A、国史館蔵）。

25 「關於民航空運隊請求補助一案」1950年5月23日（外交部档案、02000013059A、国史館蔵）。

26 Leary [2002] p.110; “Review of Air Support Activities”, 7 November 1962 (CIA Special Collections: Air America, <http://www.foia.cia.gov/AirAmerica/C05261526.pdf>).

27 “Korean Airlift”（『民航隊月刊』第7巻第6期、1954年6月、pp.8-9）。

28 1952年6月設立。1953年6月には、西方公司是アメリカとの特殊部隊の編成などで組織を拡大し、名称を「西方企業公司」と改めた（『廿八、衣復恩將軍回憶錄』【郭主編 [2004] 339-340頁】）。また、対外的には1958年1月から「空軍第34中隊（黒蝙蝠中隊）」との呼称を用いた（衣 [2000] 157頁、参照）。

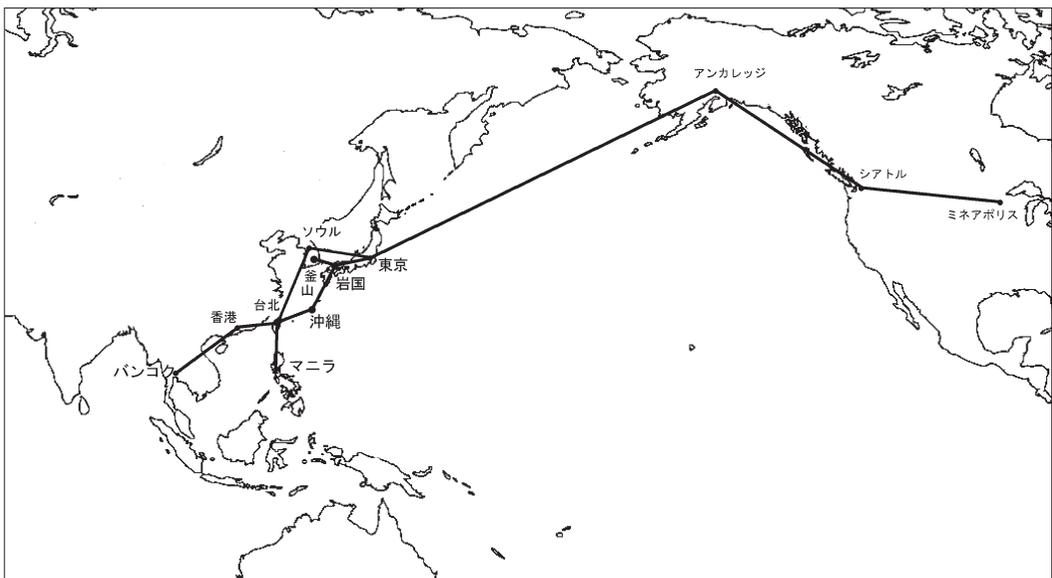
29 翁 [1991] 参照。

30 「廿八、衣復恩將軍回憶錄」（郭主編 [2004] 339-340頁）。

では、軍事後方支援にかかわる一方で、民間旅客輸送にも携わった民航隊の路線開設状況を概観しておこう。民航隊は、1950年中に国内・国際線の定期運航を開始し、台湾に本社機能を置く唯一の民間航空企業として営業した。当初、国内線については、台北を起点に島内の主要都市を結ぶ1周路線³¹、国際線については、チャーター便として週1便、シンガポールーバンコクー香港ー台北ー東京を運航した³²。その後、中台分断以前に CNAC、CATC が担当していた台北ー香港線に加え、バンコク、ソウル、沖縄、大阪、東京と、アジアにおける西側陣営の拠点都市へと就航地を増設していった（図2および表2、参照）。

こうして順調な路線拡大を行った民航隊であったが、再び会社存続の危機に直面する。というのも、民航隊に「民用航空法」（1953年5月公布）の壁が立ち塞がったのである。同法施行後、株式会社組織の民間航空会社の場合、株式は全て記名式で、かつ全株式の51%以上は「中華民國国民の保有」でなければならない（第63条）³³。しかしながら、民航隊は全株式の1/2以上を外国人が保有していたため、1954年末までに改善されなければ会社の存続が許可されなくなる。民航隊は、数度にわたる台湾政府への改組計画の提出を経て、「外国人投資条例」（1954年7月）³⁴に則って手続

図2 中台分断後（1950年代前半）の台湾を中心とした国際線ネットワーク*



〔備考〕*民航隊、外国航空会社の就航路線。

〔出所〕“Civil Air Transport, Weekly Flight Frequency Schedule”（外交部档案、606.35/0024、中央研究院近代史研究所档案館蔵）、柳主編 [1954] 173-174頁より作成。

31 台湾での国内線運航開始当初は、台北ー花蓮ー台東ー台南ー台北の本島1周線、台南ー馬公（澎湖島）の2路線を運航していたが、1951年以降、台南ー馬公線のみ不定期運航に変更している（Hsing cheng yuan. Hsin wen chu [1951] p.263；Hsing cheng yuan. Hsin wen chu [1952] p.294）。

32 太平洋海外航空との協定による（Leary [2002] p.102）。

33 中華民國史事紀要編委会編 [1989a] 648頁。

34 中華民國史事紀要編委会編 [1989b] 121-125頁。

表2 1950年代後半の台湾における民間航空路線（台湾に本社機能を置く航空企業）

	民航公司	GE	EF
国内	台北－台中－台南－馬公	台北－花蓮－台東－高雄 ¹	台北－高雄 ³
	台北－花蓮	金門・馬祖 ²	台北－台南 ⁴
国際	台北－沖繩－大阪－東京		台北－香港 ⁵
	台北－沖繩－東京－ソウル		台北－マニラ ⁶
	台北－東京		
	台北－沖繩－東京		
	台北－マニラ		
	台北－香港－バンコク		
	台北－香港		

[備考] 1 1958年から運休 2 チャーター便運航
 3 不定期運航 4 新聞運搬
 5 貨物・新聞運搬 6 稚魚運搬

[出所] 交通部交通研究所交通年鑑編輯委員会編 [1962-63] 1047頁より作成。

きを行い、1955年3月、民航空運公司（以下、民航公司）、亞洲航空公司（以下、亜航）³⁵の2社として新たなスタートを切ったのであった³⁶。これにより、民航公司是民航隊時代からの貨客輸送を担当し、亜航は航空機の整備・修理専門企業として独立したのであった³⁷。とりわけ亜航は、朝鮮戦争勃発に伴う米軍機の整備依頼が急増したことを契機に成長した³⁸。

民航公司による台湾航空市場の占有が続く中で、1950年代の台湾では、地元資本の航空会社の設立が相次いだ。復興航空公司（Trans Asia Airways；以下、GE；1951年）、遠東航空公司（Far Eastern Air Transport；以下、EF；1957年）、既出のCI（1959年）がそれである。GE、CIともに中華民国空軍の退役軍人の手で会社設立に至っており³⁹、とりわけCIに関しては、アメリカの対アジア活動の協力者として「南星小組」を組織し、1960年代初頭にかけて、CIの運航・地上職員とC-46型機を戦火のベトナムに派遣し、非戦闘業務に従事した⁴⁰。

1950年代に台湾資本の民間航空企業が相次いで設立された背景には、当時の台湾政府の航空政策

35 1949年、台南に設立された民航隊の整備基地が亜航の母体となっている（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）。

36 中華民国交通史編纂委員会編 [1991] 190頁。

37 亜航公司企画処 [1998] 10頁。

38 亜航公司企画処 [1998] 10-11頁。

39 「退役空軍軍官投資組織中華航空公司 有飛機五架今正式營業」（『中央日報』1959年12月16日、第六版）。なお、CI設立にあたっては、蔣経国（1910-1988）および衣復恩（1916-2005；CIの設立者）の関与が大きい（曾主編 [2008] 151、229頁）。衣の回想録に、太平洋空軍総司令（当時）のカッター（Lawrence Kuter；1905-1979）が来台し、設立当初のCIの格納庫を見学して「民間航空は国防の片方手である」と語ったことが記されているが（衣 [2000] 296頁）、CIが米軍、台湾軍の対越戦略の一環として、物資運搬・投下などの任務にあたることは必然的であったともいえよう。

40 曾主編 [2008] 14、230頁、参照。

が影響している。国共内戦期に公布された「経済改革方案」(1947年7月)において、既存の空港経営は政府が行い、航路開設、空港施設、航空管制等の整備完了後、民間の航空運輸業の振興をはかることが明示されていた⁴¹。これに則って、行政院が GE の設立を許可し、後に続く民間航空企業が出現したのである。

台湾資本の民間航空会社で最初に設立された GE は、1950年代を通じて国内線定期便を運航していた⁴²。国際線については、台湾政府から台北－マニラ線の台湾側の運航企業として指定されていたものの、業務繁忙を理由に外れ、その座を民航隊に明け渡している⁴³。EF に関しても、1950年代は国内線のチャーター便に限って運航しており⁴⁴、台湾資本の航空各社が国内外の定期路線を運航しうる営業基盤を持ち合わせていなかったとみることができる⁴⁵。

一方、台湾と諸外国との航空協定に目を向けると、中台分断以前に締結された各協定は失効前にほぼ継続された。そのため、1940年代後半に中国発着路線を運航していた外国航空各社が、継続して台湾線を運航した⁴⁶。そのうちアメリカに関しては、台湾政府に対して、アジア路線の拡充をねらった路線新設の申請を行っている。1950年12月、米台間の航空協定で、米国籍航空会社の台北における営業権の無期限行使が盛り込まれ、その時点では NW が権利を有していた⁴⁷。さらに翌年、NW は台北以遠(香港)への運航路線延長を申請したのである。「修訂中美空運協定」に基づけば、NW が申請しうる台北以遠の運航先はフィリピン(マニラ)である⁴⁸。NW の路線延長申請は、アメリカによる航空ネットワークの一方的拡大にもつながりかねない⁴⁹。台湾政府は NW の申請を却下すべく、以下の制限を設けた。すなわち、NW の香港までの路線延長を1951年末までとすること、香港以遠への運航を承認しないこと、かつて中国路線に就航していた PA の台湾線就航があれば、以遠権に基づく香港への運航を自動的に放棄することである⁵⁰。このように、台湾政府は民間航空における自律性を維持し、アメリカを牽制したのである。

しかしながら、台湾資本の航空各社の成長には至らず、CI など台湾資本各社は、民航会社と競合しない業務、路線の運航に従事しながら、生き残りをはかったのである。

41 趙 [1983] 139頁。

42 GEが運航していたのは台北－花蓮線、花蓮－高雄－澎湖線で、台北－花蓮線については民航隊も運航していた。なお、GE は1958年から国内線の運航を休止し、1988年の正式な運航再開まで、台湾に乗り入れる外国航空各社の代理業務やケータリングサービスに専念していた(復興航空会社「歴史沿革」[http://www.tna.com.tw/b2c/aboutus/history.aspx] 参照)。

43 「關於中菲航線改指定民航運隊經營事」1952年6月(外交部檔案、606.34/0004、中央研究院近代史研究所檔案館蔵)。

44 例えば、遠東航空会社「公司沿革」(http://www.fat.com.tw/A7/A711.asp) 参照。

45 CIに関していうならば、PC-3×1機、C-46×2機、PB7×2機(計5機)で開業した(「退役空軍軍官投資組織中華航空公司 有飛機五架今正式營業」[『中央日報』1959年12月16日、第六版])。設立初期は資金的余裕がなかったため、PB7機2機のうち、1機はGEから購入、1機は空軍で廃棄となった救援機であった(曾 [2002] 36頁、参照)。

46 Hsing cheng yuan, Hsin wen chu [1951] p.263; Hsing cheng yuan, Hsin wen chu [1952] p.294.

47 「修訂中美空運協定換文(訳文)」(1950年12月19日簽訂 [全国法規資料庫http://law.moj.gov.tw])。

48 「中美空中運輸協定」(1946年12月)および「修訂中美空運協定(訳文)」(1950年12月)参照(全国法規資料庫http://law.moj.gov.tw)。

49 1950年代前半には、トランスワールド航空もアジア路線拡大に関心を寄せており(業部長→美洲司、1952年11月6日 [外交部檔案、442.3/0005、中央研究院近代史研究所檔案館蔵])、アメリカの民間航空各社が台湾経由の路線開設に積極的であったことがうかがえる。

50 交發航41第00024号代電、1952年1月3日(外交部檔案、442.3/0005、中央研究院近代史研究所檔案館蔵)。

3. 1960年代の台湾の民間航空—民航公司からCIへ—

台湾の民間航空各社は、1950年代においてアメリカ軍の物資運搬、軍や政府からの委託によるフライト、航空撮影、海上搜索など、定期旅客運航以外の業務を主としており、事実上、民航隊（1955年3月以降、民航公司）との棲み分けをはかっていた。また、定期路線の運航に着手した会社であっても継続が困難であったが、1960年に至ると、漸く、定期旅客輸送業務に携わることが可能になってくる。

台湾資本の航空3社のうちCIは、前節で言及した朝鮮戦争や、1960年代初頭の対越戦略の後方支援に従事し、空軍第34中隊の隊員に対して自社の身分証を発行するなど⁵¹、積極的に関与した。1950年代にあっては、米・台・民航隊の3者が、1960年代には、これにCIを加えた4者がアメリカの対アジア活動に関与し、航空会社は軍事作戦と民間路線の営業とに従事したのである。その過程で、CIは1960年代初頭にラオス、ベトナムでの航空機リースで発展し、1962年10月に国内線定期便（台北—花蓮線）の運航に着手した⁵²。その翌年には台湾本島を一周する路線の運航を開始、1966年以降は、順次国際線の運航路線を拡大していった（表3、参照）。また、CIは1967年、1969年にB727型機⁵³を購入しており⁵⁴、1960年代後半から事業拡大をはかったことが看取できる。

CIの発展とは対照的に、民航公司は1968年5月で国内線の台湾本島1周路線から撤退し、国際線貨物へと業務を移行した⁵⁵。その原因は、同年2月の操縦ミスに起因する墜落事故である⁵⁶。この事故によって民航公司の杜撰な運航体制が明らかとなり、旅客輸送から撤退する直接的要因となったことは否めない⁵⁷。ただ、1960年代はアメリカがベトナムへの軍事介入に着手し、それに合わせて、CIAは傘下の航空会社（Air America）⁵⁸を東南アジア地域の運航にあたらせた。つまり、アメリカによる情報活動の中心が東南アジアへとシフトしたため、CIAにとっては、1950年代前半の如き台湾を拠点とした東アジア地域での情報活動を展開する必要性がなくなり、民航公司の相対的重要性が低下したとみることができる⁵⁹。

52 「考察中華航空公司国際航線業務報告」1969年（交通部民用航空局档案、048000000002A、国史館蔵）。

53 商業用として初の3発エンジン搭載のジェット機で、1964年の発売以来、1990年代まで世界の多くの航空会社で利用された機種である（Boeing, Commercial Airplanes, Out-of production Models, 727 [http://www.boeing.com/commercial/727family/] 参照）。

54 「考察中華航空公司国際航線業務報告」1969年（交通部民用航空局档案、048000000002A、国史館蔵）。

55 1968年5月の段階で、民航公司は台北—香港—バンコクの週2便の貨物便を運航しており、台北—沖縄—東京の新規貨物路線の計画があった（「民航奉准停飛環島客運班機 將由中華航空公司接替」『中央日報』1968年5月22日、第三版）。

56 香港発台北行き民航公司機が、台北・松山空港への着陸体勢に入った後、操縦ミスで台北県林口郷に墜落した事故である（“News Release”, March 12, 1968, CIA Special Collections: Air America [http://www.foia.cia.gov/AirAmerica/C05268590.pdf]）。この事故では、当該便（B727型機）の運航乗務員以外の民航公司社員が操縦して事故を起こしており（Plane Crash Info.com [http://www.plane crash info.com/1968/1968-12.htm]）、民航公司の安全対策、社員教育の欠如が窺われる。また、民航公司機の事故は、1964年6月20日に発生した、馬公から台北へ向かうC-46の墜落事故（「自澎湖臺北民航機昨在臺中焚燒墜毀」『中央日報』1964年6月21日、第三版）に続いて2回目となる。

57 衣 [2000] 288頁。

58 CIAの民航隊買収時に組織されたCAT Incorporatedが、のちにAir Americaとなった（Leary [2002] p.208）。

59 民航公司の後退とは対照的に、機体整備を専門とする亜航は米軍機の整備を多く手がけており、1969年には年間を通して20機程度の米軍機が台南に駐機していた（「為亞洲航空公司呈報經常進出台南機場載運另件補給之美国有未登記航空器最新清單函請」1969年2月12日、3月21日、8月1日、外交部档案、442.1/0007、中央研究院近代史研究所档案館蔵）。

表3 1960年代における中華航空の国際線の路線拡大

年	月	新設路線
1966	12	台北－サイゴン(現ホーチミン)
1967	4	台北－大阪－東京
		台北－香港
	10	台北－香港－シンガポール
		台北－マニラ
		台北－香港－クアラルンプール－シンガポール
		台北－ソウル
1969	4	台北－沖縄－日本本土
		台北－香港－ベトナム
1970	2	北米線開設

[出所] 「考察中華航空公司国際航線業務報告」1969年（交通部民用航空局档案、04800000002A、国史館蔵）、「中華民国交通（史）大事（摘要）記」（中華民国交通史編纂執行小組編纂 [1991]）より作成。

1960年代半ば、台湾資本の航空各社は、CI のみが国内線（主に花蓮、台東、高雄、馬公線）定期便、国際線チャーター便の運航を行い、EF は南部の新聞運搬を主として、GE に至っては機材を保有していなかった⁶⁰。民航会社の旅客便からの撤退は、必然的に台湾政府が CI の育成・発展を目指していく上で、絶好の機会となったのである。

さらに、「修訂中美空運協定」（1969年8月）で、CI は台湾ベースの航空会社で唯一、1970年2月に北米路線（台北－サンフランシスコ）開設を実現させた⁶¹。翌1971年には2本目の北米路線となる台北－ロサンゼルス線を就航させ⁶²、名実共に台湾を代表する航空会社として成長を遂げていったのである。

こうした CI の成長の背景には、台湾政府が他国の民間航空企業の育成策を参照したことがあろう。1969年、行政院、交通部、財政部、台湾銀行などで組織された中華航空国際線業務視察団は、CI に対する業務改善点の建議を行うとともに、諸外国における民間航空の状況をふまえて、次のような見解を述べている。すなわち、日本、タイ、香港などでは、各国域内の特定または少数の民

60 「扶植航空公司發展 交通当局續密研究考慮增加国外航線」（『聯合報』1964年11月9日付、外交部档案、020000013059A、国史館蔵）。

61 「中美簽訂空運協議 華航將在明春開闢美国航線」（『中央日報』1969年8月7日、第三版）。

62 「華航洛杉磯線昨日上午首航 今後每週對開四班」（『中央日報』1971年4月27日、第三版）。

間航空会社に国内・国際線の運航を分担させ、育成をはかっており、台湾も同様の政策を実践すれば効果が得られる⁶³。実際、航空自由化が進展する以前の台湾では、CI ただ1社が内外路線の多くを運航する航空会社として成長し、他社は国内線、一部の国際線を担当するのみだったのである。

おわりに

1950年代、台湾政府の民業振興策によって、台湾資本の民間航空企業が相次いで誕生したが、当初は専らアメリカの軍事物資運搬やチャーター便運航などを担当し、定期旅客輸送は困難であった。加えて、民航公司による台湾内外路線の独占は、台湾資本の民間航空企業が成長する余地を与えなかった。

しかし、戦後のアジアにおける冷戦の舞台が朝鮮半島からベトナムへとシフトする過程で、台湾の民間航空会社が成長する機会が到来する。その中であって、台湾政府による積極的な関与を背景に設立され、米軍後方支援に従事した CI のみが、成長しうる要因を持ち合わせていたのである。また、民航公司の国際線旅客便墜落事故も、その後の CI の成長につながる契機となった。

このように、地元資本の航空会社がフラッグ・キャリアとして成長する過程には、民間航空市場をめぐる国際関係、とりわけ政治・軍事的要因が影響を与えるのである。

（おおいし めぐみ・本学経済学部准教授）

参考文献

【档案資料】

[未公刊]

交通部民用航空局档案（国史館蔵）

外交部档案（国史館、中央研究院近代史研究所档案館蔵）

CIA Special Collections : Air America (<http://www.foia.cia.gov/airamerica.asp>)

[公刊]

瞿韶華主編 [1991] 『中華民國交通史料（三）航空史料』 国史館。

中国第二歴史档案館（二档）編 [2000] 『中華民國史档案資料匯編』 財政經濟（七）、江蘇古籍出版社。

【雑誌・新聞】

『民航隊月刊』

『中央日報』（中央研究院図書館線上資料庫）

【邦文文献】

清水麗 [2000] 「航空路問題をめぐる日中台関係」『筑波大学地域研究』18号。

日本アジア航空株式会社10年史編集委員会 [1985] 『日本アジア航空10年史』 日本アジア航空。

萩原充 [2006] 「中国の民間航空政策と対外関係」（『国際政治』146号）。

【中文文献】

国防研究院 [1961] 『交通運輸—空運』 国防研究院。

63 「考察中華航空公司国際航線業務報告」1969年（交通部民用航空局档案、04800000002A、国史館蔵）。

- 郭冠麟主編 [2004]『北斗星下の勇者—空軍第三十四中隊—黒蝙蝠中隊口述歴史訪問記録』国防部史政編譯室。
- 交通部交通研究所交通年鑑編輯委員會編 [1962-63]『中華民國三十九年至四十年合編本交通年鑑』交通部交通研究所。
- 金光耀・石源華 [1994]『陳納德与陳香梅』中国青年出版社。
- 林玉萍 [1999]「戦争與航空—台湾戦後航空事業發展初探 (1949-1979)」『科技博物』3卷6期。
- 柳克述主編 [1954]『中国交通 (二)』中華文化出版事業委員會。
- 民航総局史志編輯委員會編 [1997]『中国航空公司 欧亞—中央航空公司 史料匯編』民航総局史志編輯部。
- 王開節 [1955]『我国民用航空事業發展簡史』中国交通建設学会。
- 王開節編著 [1964]『兩航記要』交通部交通研究所。
- 翁台生 [1991]『CIA在臺活動秘辛—西方公司的故事』
- 亞航公司企画処 [1998]「亞航擁有五十年維修經驗與技術」『航太通訊』第30期。
- 衣復恩 [2000]『我的回憶』立青文教基金会。
- 曾建華 [2002]『風雨華航：華航從間諜公司崛起秘辛』台湾壹傳媒。
- 曾瓊葉主編 [2008]『越戰憶往—口述歷史』国防部史政編譯室。
- 張興民 [2007]「民航空運隊成立之研究 (1945-1946)」(『史匯』第11期)。
- 趙捷謙 [1983]『中華民國經濟發展策略叢書・李國鼎主編 運輸發展策略』聯經出版。
- 中華民國交通史編纂執行小組編纂 [1991]『中華民國交通史 (下)』中華民國交通部。
- 中華民國史事紀要編委會編 [1989a]『中華民國史事紀要 (初稿) 民国42年1月至6月』国史館。
- [1989b]『中華民國史事紀要 (初稿) 民国43年7月至12月』国史館。
- 中華民國史交通志編纂委員會編 [1991]『中華民國交通志 (初稿)』国史館。

【歐文文献】

- 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) .

【参考ウェブサイト】

- 復興航空公司 (<http://www.tna.com.tw/>)
- 全国法規資料庫 (<http://law.moj.gov.tw>)
- 亞洲航空股份有限公司 (<http://www.airasia.com.tw/>)
- 遠東航空公司 (<http://www.fat.com.tw>)
- Boeing (<http://www.boeing.com/>)
- Plane Crash Info.comデータベース (<http://www.planecrashinfo.com/index.html>)