

中華民国交通部編

『台湾交通事業設備及人力統計報告』にみる航空事業

大 石 恵

Reviewing the Statistics on Civil Aviation in Taiwan : Focusing on *Statistical Report of the Traffic Facilities and Human Resources in Taiwan (Taiwan jiaotong shiye shebei ji renli tongji baogao)*

Megumi Oishi

Summary

This paper focuses on the development of the Civil Aviation in Taiwan from the 1950's to 1960's by employing statistical analysis. As a statistical analysis of transportation can be useful in investigating the development of the industry, this paper analyzes business structures of the Civil Aviation in Taiwan. The development of transportation systems in Taiwan had a direct linkage with national security and defense in the Cold War. Faced with the economic problems, the Kuomintang Government asked the US to strengthen the Civil Aviation business in Taiwan. Ironically, however, the US support prevented the growth of the domestic airline business in Taiwan. Therefore, the Kuomintang Government introduced policies to promote the industry. This paper illustrates this background from statistical perspectives.

はじめに

本来、交通という言葉には、運輸 (transportation) と通信 (communication) という2つの意味がある¹⁾。前者は輸送手段を指し、陸運、海運、空運が該当する。後者は情報伝達を指し、郵便、電信がこれにあたる。このうち前者に関しては、インフラ整備や経済発展など様々な要因で人やモノの輸送量が増加すれば、それに応じた設備の改善も必要となる。その際、1つの指標となるのが交通統計である。本稿では、1956年6月から刊行された中華民国交通部編製『台湾交通事業設備及人力統計報告』(以下、『設備及人力統計』と略記)²⁾を手がかりに、台湾の輸送事業、中でも航空事業を概観する。

『設備及人力統計』は、輸送手段（鉄道、道路、水運、航空）、通信（郵便、電信）に加えて、港湾事業、気象、運輸服務業⁵⁾、交通行政⁶⁾、交通教育⁷⁾（附表1、参照）を含めた計11事業を網羅した統計である。国共内戦を経て台湾へ移転した国府にとって、交通統計は単に輸送力を把握するためのものではなかった。というのも、輸送手段は各国の安全保障と密接に関係しており、「大陸反攻」を掲げていた国府は、それらの全体像を正確に把握し、来るべき時に備える必要があったからである。そのため、台湾の交通事業は、「大陸反攻」政策の下で反攻基地建設を積極的に進め、事業管理の効果を高めることが求められた。⁹⁾

台湾の輸送力は、本統計だけでなく、中華民国交通部や台湾省交通処が収集・集計した交通統計を通して知ることができる。ただし、本統計に関しては以下の特徴を有する。1955年、国府は国共内戦の影響で中断していた行政院主計処編『中華民国統計提要』の刊行を再開し、領土、行政、国民などの領域を確定させた。¹¹⁾即ち『設備及人力統計』は、国府が台湾統治の定義付けを行った上で刊行に着手した統計の1つである。第二に、各交通事業の運営主体の設備、実績、人員構成など詳細なデータを収録し、単に交通事業の発展のみならず、国防や経済発展の充実を図る参考資料としての価値を有する。¹²⁾第三に、当時刊行された他の統計と同様に、公開を制限している。例えば、台湾省行政長官公署交通処（後継発行機関：台湾省政府交通処）編『台湾交通彙報』（後継：『台湾交通統計彙報』）は対外的に公表しないことを明記しており、¹⁴⁾『設備及人力統計』も同様であった。¹⁵⁾こうした点は、国府が直面していた当時の政治・軍事的状況の一端を反映しており、通常交通統計とは性格を異にする。

また、本稿では『設備及人力統計』に収録された交通事業の中から、特に刊行初期の台湾の民間航空事業に注目し、台湾に本社を設置する（していた）航空会社の職員構成や設備面から、当時の航空事業の概況や航空各社の勢力関係を読み解く。戦後台湾の航空事業に関しては、安全保障や対米関係の文脈から、国際関係や政策形成過程、あるいは歴史的視点を重視した研究が進められてきた。¹⁶⁾しかし、航空事業を輸送サービスとして考察する場合、統計に基づき事業全体あるいは個別の事業者単位の実相を知ること必要であろう。台湾では、国共内戦後に外資航空会社（民航空運隊¹⁷⁾）が中国から移転し、約20年間、台湾のフラッグ・キャリア（一国を代表する航空会社）として内陸航空路線の運航を担った。他方で、1950年代以降、内資航空会社が相次いで設立されたものの（表1、参照）、運航路線が拡大したのは1960年代後半以降のことである。¹⁸⁾『設備及人力統計』は、こうした戦後台湾の民間航空の実情を理解する一助となるであろう。

以下では、『設備及人力統計』の創刊から10年間（1956－1965年）の統計を用いて、交通事業全体の就業者構成と輸送実績（第1節）を概観した上で、航空事業の各種統計を取り扱う。¹⁹⁾

表 1 1950-1960 年代に台湾で設立された内資航空会社

年	月	社 名
1951	3	復興航空公司
1955	10	中国農業航空公司
1957	6	遠東航空公司
1959	12	中華航空公司
1962	8	永安航空公司
1966	4	台湾航空公司
	5	永興空運公司
1967	1	大華航空公司

[備考] 1950-1960 年代の各社の主要業務は、以下の通りであった。

復興航空公司…国内定期便（1958-1988 年運休）およびチャーター便運航，他社代理業務
 中国農業航空公司…殺虫剤散布，森林災害救助，航空測量
 遠東航空公司…チャーター便，貨物便および定期貨客便運航
 中華航空公司…チャーター便，貨物便および定期貨客便運航
 永安航空公司…台北-香港間の貨物チャーター便運航
 大華航空公司…農業散布，災害救助など
 台湾航空公司…チャーター便運航
 永興空運公司…農業散布，国内チャーター便運航

[出所] 中華民國交通史編纂執行小組編纂[1991]987-991 頁；『民国 51 年 交通年鑑』253 頁；『民国 55 年 交通年鑑』349 頁；
 『設備及人力統計』1967 年，717-1 頁；『農業航空公司正式成立』（『中央日報』1955 年 10 月 6 日（3 版））。

第 1 節 交通事業

『設備及人力統計』は、既述の交通事業 11 項目を総括した統計（Ⅰ.交通事業），および各交通事業の統計（Ⅱ. 鉄路事業～ⅩⅦ. 交通教育）で構成され，いずれの章も以下の 5 項目に関する複数の統計で編成されている。

- 一、人力統計…従業員年齢構成，籍貫（本籍地），教育程度（学歴），分類分職（附表 2，参照）
- 二、設備統計²⁰⁾…現有設備の種類，規格，状況，使用年数
- 三、物料統計…鉄鋼，非鉄金属，燃料，潤滑剤，燃料油などの消耗品
- 四、能量統計…各輸送事業の輸送量および推計値
- 五、その他統計…各事業の修理・救護施設・機材の種類と数量

本節では、交通事業全体の教育程度統計表，籍貫統計表，營運統計表に注目し，特徴を挙げておきたい。

1-1 交通事業員教育程度統計表

交通事業の職員，工人²¹⁾の学歴に関する統計表は，「交通事業職員教育程度統計表」及び「交通事業工人教育程度統計表」に集約される。本稿が分析対象とする時期の台湾は初等教育 6 年間のみの義務教育制度を採用しており，1950 年代半ば，土地改革に伴う農民の生活水準向上を背景に，国民学校（小学校）への就学率が 90%を超えた²³⁾。他方で，国民学校卒業者の進学先である初級中学あるいは初級職業学校の量的拡大が行われず，卒業者の 1 割程度は未進学と

なったり、過熱する進学競争を背景に、国民学校では受験に不要な科目の授業時間を進学必修科目に変更するなどの問題が生じていた。²⁴⁾こうした台湾の教育制度が内包する問題だけでなく、ユネスコの長期教育発展計画や文化大革命（1966-1976年）、第三次中東戦争（1967年6月）などの外的要因も加わり、1968年には教育改革が実施され、9年制義務教育制度（初等教育6年+中等教育3年）に移行したのであった。²⁵⁾

このような台湾の教育事情を念頭に置きながら、表2を確認してみよう。職員では「中学」、工人では「国民学校」の卒業者が各集団の中で多数を占めており、相対的に職員の方がより高い学歴を有する傾向にある。また、職員、工人の何れも就業者数が増加傾向にある中で、1957、1961-1962、1965年は工人の「大学・専科」卒業者の対前年増加率が突出している。

表2 交通事業職員・工人教育程度統計

(1)職員 (単位：人)

学歴 \ 年	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
大学・専科 ¹	4,869	5,967	5,651	6,033	6,174	6,809	7,331	7,224	7,370	8,337
職業学校 ²	5,435	6,029	6,118	6,262	7,130	7,490	6,780	7,178	8,015	7,671
中 学 ³	8,051	9,467	10,546	10,786	10,624	11,719	13,093	13,214	13,849	14,760
国民学校 ⁴	9,217	9,354	8,793	9,176	9,069	8,631	9,081	9,128	9,051	9,130
短期訓練 ⁵	1,564	1,589	2,056	1,940	1,754	1,109	386	412	372	388
そ の 他 ⁶	82	58	14	0	0	0	0	0	0	0

[備考] 1 大学は修業年限4年、専科は修業年限2年。

2 高級職業学校、初級職業学校の合計。

3 初級中学（中学校）、高級中学（高等学校）の合計。

4 小学校。

5 短期訓練（詳細不明－筆者注）。

6 非識字者、学歴未詳を含む。

[出所] 「交通事業職員教育程度統計表」（『設備及人力統計』各年）より作成。

(2)工人 (単位：人)

学歴 \ 年	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
大学・専科	56	190	174	178	180	293	498	424	412	595
職業学校	1,439	1,612	1,616	1,862	2,188	2,004	2,449	2,927	2,969	2,932
中 学	5,044	6,735	7,861	8,184	8,944	12,357	13,501	14,267	16,398	17,881
国民学校	35,505	37,705	39,493	40,077	43,610	44,316	47,042	46,931	49,967	50,301
短期訓練	2,732	3,938	2,687	3,159	3,780	3,843	3,602	6,710	4,360	3,931
そ の 他	4,468	3,124	4,089	3,542	3,291	3,292	2,149	0	1,323	2,213

[備考] 最終学歴は、表2(1)職員[備考]に準じる。

[出所] 「交通事業工人教育程度統計表」（『設備及人力統計』各年）より作成。

なお、表2(2)の1963年に限り、「その他」の実績がない。しかし、実際には「港埠事業碼頭工人年齢及教育程度統計表」（港灣事業埠頭人夫年齢及び学歴統計表）で「その他」に含まれる「不識字（非識字者）」が2,899人計上されていることから、1956-1965年に関しては、「その他」は常に存在していたといえよう。²⁶⁾

1-2 職員籍貫統計表

表3は、交通11事業のうち輸送4事業（鉄道、道路、水運、航空）について、「交通事業職員籍貫統計表」をもとに職員の籍貫を中国・台湾・外国に再集計したものである。各種統計の中から敢えて籍貫統計を取り上げたのは、戦後台湾の航空事業には外国人が一定数就業しており、籍貫統計に基づいて他の輸送事業の就業者構成と比較する必要があったからである。

表3 台湾の主要輸送事業における職員籍貫統計

(単位：人)

事業・籍貫		年									
		1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
鉄道	中国	2,577	2,667	1,699	2,674	2,548	2,052	1,773	1,733	1,668	1,618
	台湾	7,011	7,220	7,253	7,174	7,237	6,182	6,424	6,437	6,178	6,388
	外国	1*	0	0	0	0	0	0	0	3	0
道路	中国	1,650	2,019	2,282	2,380	2,516	2,542	2,579	2,536	2,738	2,691
	台湾	3,940	4,305	4,679	4,932	5,247	5,595	5,801	5,917	6,050	6,191
	外国	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
水運	中国	2,151	2,044	1,901	1,827	1,853	1,994	1,932	2,084	2,224	2,508
	台湾	223	279	364	287	272	327	391	427	555	755
	外国	13	13	16	15	10	10	10	10	9	9
航空**	中国	444	1,357	1,248	1,197	1,303	1,551	1,820	1,556	1,676	2,037
	台湾	24	60	48	36	40	74	115	139	139	246
	外国	313	608	426	408	433	626	857	536	363	437

【備考】*当該年に関しては、「蒙藏（モンゴル・チベット）」で1人が計上されている。

**1956年に関しては、民航空運公司のみ「職員」と「工人」の区分をせずに集計していたため、当該企業の従業員のみ、全て「職員」として集計されている（「航空事業人力分類統計表」『設備及人力統計』1956年,717-2頁）。

【出所】「交通事業職員籍貫統計表」（『設備及人力統計』各年）より作成。

表3で特徴的な点は、航空事業のみ外国籍の職員数が極端に多いことである。それは、1950年代以降、台湾で内資航空会社の設立が相次いだにも関わらず（表1、参照）、実際に民間航空路線を支えたのが外資航空会社だったからである。この背景には、後述（2-2）²⁷⁾する台湾航空事業の発展過程が影響していた。これとは対照的に、鉄道、道路の外国籍職員は皆無に等しい。

輸送4事業全体でみた場合、全職員の57-62%は台湾籍であり、中国籍は40%未満しか在籍しておらず、外国籍に至っては4%以下であった。ただ、航空事業に関しては、内資航空会社の創業に中国航空公司OB²⁸⁾や中華民国空軍OB（中華航空公司の場合）が関与している点、外資航空会社が内外路線を主に担当していた点などが影響し、中国籍職員が最も多い年で全体の77%（1964年）、外国籍職員が40.1%（1956年）を占め、台湾籍職員は9%（1965年）以下に止まったと考えられる。

1-3 営運量歴年統計表

最後に、輸送4事業の運輸実績を概観しておこう。本稿では、旅客輸送については輸送人キロ²⁹⁾または輸送人海里、貨物輸送については輸送トンキロ³⁰⁾または輸送トン海里を基準に、表4として集計した。

その結果、旅客輸送では鉄道と道路、貨物輸送では水運の輸送実績が突出しており、航空の輸送比率はさほど大きくないことが看取できる。

表4 交通4事業輸送実績

(1)旅客輸送											
(単位：輸送人キロまたは海里)											
年	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	
鉄道	2,855,969,347	3,450,367,178	3,695,503,948	3,698,277,975	3,609,546,593	3,763,491,422	3,477,060,182	3,669,106,553	4,027,405,047	4,469,850,931	
道路	1,994,979,321	3,393,147,592	3,974,248,981	4,370,357,089	4,418,248,797	4,672,506,200	4,902,398,826	5,321,529,006	6,446,757,738	7,667,347,582	
水運	5,844,342	4,730,615	11,118,437	16,292,044	41,452,776	39,759,503	11,203,259	50,476,826	40,709,325	11,657,258	
航空	45,371,000	63,351,504	56,181,054	73,241,351	77,706,298	88,413,762	124,329,590	148,356,195	178,943,762	358,097,631	

(2)貨物輸送											
(単位：輸送トンキロまたは海里)											
年	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	
鉄道	1,784,292,166	2,013,781,651	1,991,208,934	1,955,834,900	2,066,669,543	2,156,720,824	2,052,642,575	2,152,763,903	2,353,232,589	2,408,477,074	
道路	144,884,820	180,033,199	178,758,936	234,087,888	284,093,109	343,262,208	353,875,068	430,429,822	518,718,701	601,159,670	
水運	10,184,157,591	10,051,746,226	8,590,309,884	9,968,429,915	11,548,825,518	15,596,305,456	19,457,683,800	18,730,657,075	22,219,817,229	27,486,589,652	
航空	1,508,000	6,918,909	1,699,340	2,061,785	2,089,481	1,635,236	2,896,565	1,618,969	1,756,427	2,272,889	

[出所]「交通事業営運能率統計表」(『設備及人力統計』1957〔民国46〕年、7-38頁)、「交通事業實際営運量歴年統計表」(『設備及人力統計』1965〔民国54〕年、7-17、7-18

頁より作成。

第2節 航空事業人力統計

本節以降では航空事業に限定し、各種統計の特徴を紹介する。以下では、教育程度、籍貫の推移をみておきたい。

2-1 航空事業員工教育程度統計

本項では、交通部民用航空局および航空各社の職員（表5(1)）および工人（表5(2)）の学歴を集計した。表5に示す通り、職員では「大学・専科」、工人では「中学」の卒業者が最も多い。また、職員、工人の何れも、1960年代に「短期訓練」を修了した人材が一定数就業しており、1960年代に旅客輸送が拡大したことに伴い（表4(1)、参照）、一部の職種・職域で人材確保が急務であったことが想定される。

表5 航空事業員工教育程度統計

(1)職員教育程度

(単位：人)

学校 \ 年	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
大学・専科	428	1,083	1,027	981	1,036	1,364	1,713	1,362	1,380	1,768
職業学校	44	61	52	45	45	54	30	88	113	164
中 学	241	751	601	571	650	768	968	712	628	731
国民学校	68	130	37	38	40	51	72	56	37	56
短期訓練	0	0	5	6	5	14	9	13	20	1

[備考] 学歴の種別に関しては、表2 [備考] を参照。

[出所] 「航空事業職員教育程度統計表」（『設備及人力統計』各年）より作成。

(2)工人教育程度

(単位：人)

学校 \ 年	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
大学・専科	0	125	121	123	123	210	362	283	269	446
職業学校	7	15	32	10	14	15	18	33	48	57
中 学	52	1,026	1,050	1,105	1,149	1,431	1,748	1,507	1,485	2,039
国民学校	60	523	555	559	794	819	838	748	642	672
短期訓練	3	4	4	7	13	14	19	13	15	6
そ の 他	0	0	0	1	10	12	0	0	6	9

[備考] 学歴の種別に関しては、表2 [備考] を参照。

[出所] 「航空事業職員教育程度統計表」（『設備及人力統計』各年）より作成。

2-2 航空事業職員籍貫統計表

表6は、交通部民用航空局および航空各社の職員数を籍貫別に集計したもの、表7は、表6に基づき同職員の籍貫別構成比を中国・台湾・外国別に算出したものである。³¹⁾

航空事業職員の籍貫別構成で特徴的な点は、台湾籍職員の少なさである。その背景には、台湾の民間航空が抱えていた以下の事情が反映されている。すなわち、日本の植民地統治下にあった台湾では、民族資本の航空会社の育成が行われず、大日本航空の内台航空路線および南洋と³²⁾

を結ぶ国際線の経由地に組み込まれたに過ぎなかった³³⁾。国府の台湾接收以降は、1930年代に中国で、外資との合弁で設立された中国航空公司と中央航空会社が中台兩岸を結ぶ路線を開設し³⁴⁾、国府の航空網に編入されることになったのである。しかし、国共内戦の結果、国府は兩航事件で上記2社を失ったため、台湾への移転後に残されたのは、日中戦争終結後の中国で、アメリカ人らの手で設立された行政院善後救済総署直轄空運大隊（のちの民航空運隊）だったのである。

表6 航空事業職員籍貫統計表

(単位：人)

地域	年	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
東北		9	33	26	17	23	28	46	42	40	43
華北		29	104	102	94	111	142	155	139	132	175
西北		0	6	20	19	23	38	51	59	64	89
西南		11	33	14	17	18	26	50	53	49	52
華中		61	108	114	113	130	168	193	173	210	261
廣東		142	344	306	282	293	344	404	304	334	386
福建		35	85	77	74	79	86	109	104	110	141
江浙		141	562	516	511	548	614	700	591	652	791
山東		16	82	73	70	78	105	112	91	85	99
台湾		24	60	48	36	40	75	115	139	139	246
外国		313	608	426	408	433	626	857	536	363	437

[備考] 各地域に複数の行政区分が含まれている地域は、以下の通りである。なお、各地域に含まれる省名は『設備及人力統計』の記載内容に準じて、1949年までの中華民国の行政区分に則って表記した。

東北：遼寧、遼北、吉林、安東、松江、黒龍江、熱河、嫩江、台江、興安

華北：河北、河南、山西、綏遠、察哈爾

西北：新疆、寧夏、青海、甘肅、四川、陝西

西南：雲南、貴州、広西、西康

華中：安徽、湖南、湖北、江西

広東：海南島を含む。

江浙：江蘇、浙江

[出所] 『航空事業職員籍貫統計表』（『設備及人力統計』各年）より作成。

表7 航空事業における中国・台湾・外国籍職員構成比

(単位：人)

籍貫	年	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
中国		56.9	67.0	72.5	72.9	73.4	68.9	65.2	69.7	77.0	74.9
台湾		3.1	3.0	2.8	2.2	2.3	3.3	4.1	6.2	6.4	9.0
外国		40.1	30.0	24.7	25.1	24.4	27.8	30.7	24.0	16.7	16.1

[出所] 表6より作成。

また、表1で見たように、台湾では内資航空会社が相次いで設立された。しかし、既述の通り何れも中国航空公司OBや中華民国空軍OBらを中心に設立された航空会社であること、台湾で航空市場の開放政策が採用され、新興航空会社の誕生や既存の航空会社の合併がみられたのは1987年以降であること³⁶⁾から、政府の規制が人材にも影響を与えたといえるのではないだろうか。

第3節 航空事業設備統計

航空事業設備統計は、交通部民用航空局および航空各社の輸送に要する航空機（「航空事業飛機数量狀況及已用年数統計表」）、その他の設備（「航空事業機械設備数量狀況及已用年数統計表」）に大別される。本節では民間航空会社に限定して、保有機材数とその機齢についてみていくことにしたい。

表8は、1950-1960年代の台湾で定期貨客輸送に従事した実績のある航空4社（内資：復興航空公司、遠東航空公司、中華航空公司；外資：民用航空公司）と、民航空運隊の改組で民用航空公司と同時に誕生した亜洲航空公司の保有機材数を機種ごとに再集計したものである。本表で明らかのように、亜洲航空公司が保有機材数・機種ともに豊富で、本稿の対象時期に限っていえば、外資航空会社が充実した輸送設備を保有していたと言える。

表8 航空各社の保有機材

(単位：機)

社名	機種*	年	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
民航空運公司	C-46		3	3	3	3	3	3	3	3	2	3
亞洲航空公司	C-45										2	
	C-46		10	15	8	8	8	5	5	1	3	4
	C-47		5	5	6	4	4	4	4	3	3	5
	C-54		2	2		2	2		2			1
	Convair880							1	1	1	1	1
	DC-3C		19	24	18	18	20	22	29	23	1	25
	DC-4				2			2		2		26
	DC-6					1	1	1	1	1	1	1
	DHC-4								2	2	2	2
	HelioCourier					1	2	6	11	10	10	10
PBY-5A		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
47G-2						1	1	1	1			
復興航空公司	C-46		1	1	1							
	C-47		2	2	1	2	1					1
	PBY-5A		4	4	3	2	1	0	0	0	1	
	PC-6A										1	1
遠東航空公司	C-45				7	7	7	7	6	6	5	5
	C-47								1	2	2	3
	DC-6		開業前		7	7	9	9	7	8	7	8
	Dart Herald											
	PBY-5A						2	2				
中華航空公司	B727											
	C-45										1	1
	C-46						2	8	5	8	6	10
	C-47						1	2	2	1	1	5
	C-54				開業前		5	1	13	9	11	11
	DC-4									1	2	3
	PBY-5A						2	2	1	1	1	1
その他												

[備考] (1)本表では、各社の保有機材の状況（良好・平常・要修理・廃棄）については加味していない。

(2)*旅客機・貨物機の区別はしていない。

[出所]「飛機數量狀況及已用年數統計表」（『設備及人力統計』各年）より作成。

表9は、全民間航空会社の保有機材を集計した結果である。1960年代には機齢の浅い機材数が増加しているものの、これらの大半は亜細航空会社の保有であり、1962年に定期便運航に参入した遠東航空³⁷⁾、中華航空会社が導入した機材の機齢は、何れも11-20年と一定の年数を経過している。つまり、亜細航空会社以外の航空各社で機材更新、あるいは機齢の浅い機材を使用しての新規参入が行われた訳ではない。また、要修理あるいは廃棄に分類された機材は、1958年のみ全体の2割近くに達したが、他の年では全体の1割以下であった。

表9 航空各社の保有機材の機齢および修理・廃棄機材数¹

(単位:機)

機齢・状態		年									
		1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
5年以下		0	2	4	11	5	10	13	13	14	2
6-10年		5	7	10	0	9	2	4	4	1	15
11-15年		26	28	21	2	0	17	9	9	6	5
16-20年		0	0	0	17	24	18	14	14	8	6
21-25年		0	0	0	0	0	0	5	5	18	30
26-30年		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
未詳		0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
内 数	要修理	1	1	6	4	3	4	1	0	1	0
	廃棄	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1
	未使用機(%) ²	6.5	5.4	17.1	13.3	7.9	10.6	2.2	0.0	2.1	1.7

[備考] 1 交通部用航空局保有の機材は除外した。

2 (要修理+廃棄) / 民間航空各社の全保有機材数 × 100 として算出。

[出所] 表8に同じ。

おわりに

本稿では、『設備及人力統計』を用いて、1950-1960年代の台湾交通事業および航空事業の特徴を統計上から検討した。先行研究では、民航空運隊(民用航空公司)が1960年代まで米軍の補助輸送機関としての一面を持ち合わせていた点が注目され、航空会社の企業規模や従業員構成に関しては見落とされがちであった。『設備及人力統計』によれば、台湾の航空事業者の職員に占める外国籍就業者比率は多い年で40%にのぼっており、外資航空会社の規模が相対的に大きかったことが伺える。また、民間航空各社の保有機材数、機種種の面でも外資航空会社が豊富であり、台湾の航空事業において無視できない存在だったのである。

更に、航空事業職員の籍貫に関しては、台湾籍職員の比率が極端に低かった。これは、国府の台湾接收過程で発生した二・二八事件³⁸⁾、あるいは省籍矛盾という言葉で表現される本省人と外省人との対立を踏まえて、国防に直結する航空事業で多数の台湾籍職員を雇用することを回避した可能性が考えられる。

本稿では、台湾の航空事業の中心を外資航空会社が担っていた一端を明らかにしたが、1960年代後半以降、状況は一変した。というのも、台湾のフラッグ・キャリアとして定期貨客運航を行ってきた民用航空会社が、1966年には自社の運航路線を中華航空会社に譲渡し、撤退す

る意向を表明したからである。これに対して、国府は国防部を中心に検討し、民用航空会社が保有していた運輸権が回収できることを条件に、路線譲渡に同意する方針であった。⁴⁰⁾

台湾では、国府が民間航空の育成方針を明確にしたことで、1966年には航空3社の設立が許可され、⁴¹⁾ 民用航空会社の旅客輸送撤退（1968年）に合わせて、中華航空会社がフラッグ・キャリアとして成長していくことになる。実際、1967年には中国・台湾籍の航空事業職員の構成比が大幅に増加し、⁴²⁾ 外国籍職員の比率が低下した。

しかし、日米の相次ぐ対中関係改善以降、国府は内資航空会社の育成から、航空協定の存廃という外交レベルの新たな問題を抱えることになるのであった。

（おおいし めぐみ・本学経済学部准教授）

〔注〕

- 1) 行政院統計制度改進工作小組編 [1967] 1頁。
- 2) 本稿では、刊行物の著者・編者、政府機関等の固有名称、法律等に関しては原文のまま記載する。ただし、特定の政治的立場を表すものではない。
- 3) なお、当該タイトルでの刊行は1987年で終了している。後継誌は、以下の通りである。『台湾地区交通事業設備及人力調査報告』（1988-1998年）、『台湾地区交通事業人力及設備調査報告』（1999-2000年）、『台閩地区交通事業人力及設備調査報告』（2001-2005年）、『交通事業人力及設備調査報告』（2006-2007年）、『交通事業人力及設備報告』（2008年以降）。
- 4) 本稿で「台湾」とは、特に指定のない限り「国府」（1928年に南京で成立した後、国共内戦後の台湾を国民党一党で支配した中華民國国民政府）が実効支配する台湾島、澎湖島、金門・馬祖島および島嶼部を指す。また、現在中華人民共和国政府が統治している地域に関しては、「中国」と表記する。
- 5) 台湾鉄路局貨運（貨物輸送一筆者訳）服務總所、花蓮貨運服務所および兩貨運服務所が管轄する服務站、台湾鉄路貨物搬運公司、民間の運送業者、旅行業が該当する（「運輸服務業概況」〔『設備及人力統計』各年、718-1頁〕）。
- 6) 交通部、交通部設計委員会（1950年成立、交通部内の組織）、台湾省政府交通処の3機関を指す（「交通行政概述」〔『設備及人力統計』各年、740-1頁〕）。
- 7) 交通教育の詳細は、附表1を参照のこと。
- 8) とりわけ民間航空と安全保障との関連性は、第二次世界大戦後も各国政府の重要課題であった（Jönsson [1987] p.9）。
- 9) 行政院統計制度改進工作小組編 [1967] 3頁。
- 10) 中華民國交通部編集の統計には『交通部統計要覽』（各交通事業の統計を機密・非機密に区別して編集し、毎年7月に出版）、『交通統計手冊』（毎年4、10月に出版し、4月版は前年度の統計、10月版は当該年度の上半期の統計を収録）、『交通各業營運実績統計月報』（毎月15日に発表）が、台湾省政府編集の統計には『台湾交通統計彙報』（年1回刊行）、『台湾省交通統計月報』（毎月1回刊行）がある（行政院統計制度改進工作小組編 [1967] 8-9頁）。
- 11) 王 [2005] 78頁。

- 12) 行政院統計制度改進工作小組編 [1967] 279-280 頁。
- 13) 国府が台湾接收過程で設置した機関 (1945 年 8 月 29 日-1947 年 5 月 15 日)。
- 14) 国府による台湾の接收工作の段階から刊行が始まった交通事業計画および統計。表紙には、「請勿对外発表」(一般に発表しないこと) あるいは「密」と印字されている。中央研究院經濟研究所図書館所蔵分の同書に関しては、1946-1973 年分は「密」、1974-1980 年分は「普」(一般用)、1981 年分以降に特記事項はない。
- 15) 中央研究院經濟研究所図書館所蔵分に関しては、1980 年(刊行年:1981 年)まで「密」と印字されている。
- 16) 冷戦期の台湾民間航空を扱った主な研究は、後述する民航空運隊と国府との関係性、アメリカ中央情報局(CIA)の資金協力に基づいた中国や東南アジア地域における活動実態を分析したものとしては、張 [2010], Leary [2002], 日台断航の政策決定過程を主題としたものに陳(川島訳) [2009] がある。
- 17) 同社に関する主要事項は、以下の表を参照されたい。

年	月	事 項
1947	3	行政院善後救済総署空運大隊として誕生
	12	行政院善後救済総署の運航終了命令
1948	6	交通部民用航空局と契約し、民航局直轄民航空運隊として運航継続
1955	2	民用航空公司および亜洲航空公司に改組
1975	7	会社解散

[出所] 中華民國交通史編纂執行小組 [1991] 986 頁より作成。

- 18) 1950 年代に設立された内資航空会社のうち、現在も定期貨客輸送を行っている復興・遠東・中華の 3 社は、創業初期から安定した輸送サービスを提供していた訳ではない。復興航空公司は創業直後から国内定期便に就航したものの、軍事物資輸送中の事故を契機に 1958 年から長期間運休した(中華民國交通史編纂執行小組 [1991] 987 頁)。遠東航空公司、中華航空公司は、創業当初、ベトナム、ラオス、カンボジアなど東南アジア地域での物資輸送に従事しており、国内線定期便に参入したのは 1962 年以降のことであった(中華民國交通史編纂執行小組 [1991] 987-989 頁)。
- 19) 当該統計は、1956-1960 年については 7 月から翌年 6 月までの会計年度を基準に、毎年 6 月、集計した結果を刊行していた。しかし、1961 年以降は各種の要請に鑑み、刊行時期を毎年 12 月(当該年 1-12 月の集計結果)に変更した(『設備及人力統計』1961 年、凡例)。なお、本稿は交通事業の特徴・趨勢を把握することを主要目的としているため、収録期間の変更は考慮せず、便宜上、『設備及人力統計』の刊行年を基準に作表した。
- 20) 各交通事業機構が保有している鉄道車両、自動車、船舶、航空機、電報・電話機、気象観測機材や、工作機械、クレーン、給水機、溶接機などの業務遂行上必要な機材が該当する。なお、軍公用車等は除外されている。
- 21) 職員は、技術人員・管理人員・医務人員・警務人員に分類され、そのうち技術人員、管理人員は職域ごとに分類される。詳細は附表 2(1)(2)を参照のこと。
- 22) 工人は技工と普通工に分類され、技工は職能に応じて更に分類される。詳細は附表 2(2)を参照のこと。

- 23) 山崎 [2009] 74-76 ページ。
- 24) 山崎 [2009] 76 ページ。
- 25) 山崎 [2009] 81-87 ページ。
- 26) 『設備及人力統計』1963年, 716-15 頁。
- 27) 「外国人投資条例」(1954年)の制定に伴って民航空運隊(注17, 参照)は2社に改組し, 1社は民用航空公司として, 民航空運隊が運航していた内陸航空路線を継承した。残る1社は, 亜細亞航空公司として航空機の修理・メンテナンスを主要業務とした(中華民國交通史編纂執行小組 [1991] 986 頁)。2社の業務内容は大きく異なるが, 両社で業務契約を締結していただけでなく, アメリカの同一企業(The Pacific Corporation)の傘下にあったことから(Memorandum to Marvin L. Evans, 7 November 1962, CIA Special Collection, Air America, C05261526), 以下では, 2社を単一企業体とみなして考察する。
- 28) 代表的な例としては, 復興航空公司の創業者・陳文寛が挙げられる。
- 29) 輸送した旅客人数と旅客の乗車距離(キロ)あるいは乗船距離(海里)の積。
- 30) 輸送貨物の重量(トン数)と運搬距離(キロあるいは海里)の積。
- 31) 航空事業の工人を対象とした籍貫統計表は収録されていないため, 本項では職員の籍貫についてののみ及する。
- 32) 大日本航空株式会社法(1939年4月公布, 法律第84号)に基づき設立された国策航空会社で, 帝国内外を結ぶ全ての航空路線の運航を担った(東洋経済編 [1939] 69-74 ページ)。
- 33) 台湾省文献委員会編印 [1993] 794-798, 806-807 頁。
- 34) 2社がそれぞれ台北, 台南の2空港と中国沿岸地域(上海, 福州, アモイ, 汕頭, 香港など)を結ぶ路線に就航した(台湾省文献委員会編 [1969] 298 頁)。
- 35) 1949年11月, 中国航空公司, 中央航空公司の職員らが, 機材と共に香港から中国共産党統治下へ投降した事件(「当代中国民航事業」編輯部編 [1987] 1-8 頁)。
- 36) 張 [2012] 490-492 頁。
- 37) 航空各社の「飛機數量狀況及已用年數」(『設備及人力統計』各年)参照。
- 38) 1947年2月27日, 台北市内で行われた關タバコの摘発をめぐる対応が発端となって, 翌28日, 台北市から台湾全土へ波及した国府への反政府事件。
- 39) コルキュフ(上水流・西村訳) [2008] 225-227 ページ。
- 40) 国防部長蔣經國→總統蔣中正, 1966年4月6日, 蔣經國總統檔案(005000000106A, 国史館蔵)。
- 41) 中華民國交通部『民国55年 交通年鑑』349 頁。
- 42) 「航空事業職員籍貫統計表」(『設備及人力統計』1967年, 717-7 頁)に基づき職員構成比率を算出すると, 籍貫別の比率は以下の通りである。中国籍: 75.2%, 台湾籍: 14.3%, 外国籍: 10.5%。

【参考文献】

【一次史料】

蔣經國總統檔案(国史館所蔵)

CIA Special Collection, Air America (<http://www.foia.cia.gov/airAmerica.asp>)

【中文】

- 「当代中国民航事業」編輯部編 [1987] 『“兩航” 員工愛國起義壯舉』当代中国民航事業編集部
 台湾省文献委員会編 [1969] 『台湾省通誌』卷四，經濟志交通篇，台湾省文献委員会
 台湾省文献委員会編印 [1993] 『重修台湾省通志』卷四，經濟志交通篇，第二冊
 王甫昌 [2005] 「由『中国省籍』到『台湾族群』：戸口普查籍別類属転変之分析」『台湾社会学』
 第9期
 行政院統計制度改進工作小組編 [1967] 『交通統計研討報告』
 張有恆 [2012] 『航空運輸学』華泰文化
 張興民 [2010] 「從復員救濟到内戰軍運—戰後中国変局下の民航空運隊」(国立中央大学歴史研究
 所碩士論文)
 中華民國交通部 [1956-1965] 『台湾交通事業設備及人力統計報告』民国 45-54 年
 中華民國交通部 [1962・66] 『交通年鑑』民国 51, 55 年
 中華民國交通部編纂執行小組 [1991] 『中華民國交通史 (下)』華欣文化事業中心合作出版『中央
 日報』1955 年 10 月 6 日

【日文】

- ステファン・コルクユフ (上水流久彦・西村一之訳) [2008] 『台湾外省人の現在—変容する国家
 とそのアイデンティティ』風響社
 東洋経済編 [1939] 『戦時経済法令集 第3輯』東洋経済新報社
 山崎直也 [2009] 『戦後台湾教育とナショナル・アイデンティティ』東信堂
 陳冠任 (川島真訳) [2009] 「日華断交後の航空交渉—1972～75 年—」『近きに在りて』第 56 号

【英文】

- Jönsson, Christer [1987] *International Aviation and the politics of Regime Change*, St. Martin's
 Press
 Leary, William M. [2002] *Perilous Missions: Civil Air Transport and CIA Covert Operations in
 Asia*, Smithsonian Institution Press

附表1 交通教育機構一覽¹

機構名	年	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	
養成機構	台湾省立海事專科學校 ²	6	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	交通大學 ³								○	○	○	
	成功大學交通管理學系 ³								○	○	○	○
	私立中國海事專科學校 ⁴											○
研究機構	交通部交通研究所 ⁵	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	電信總局電波研究所						○	○	○	○	○	
	交通大學電子研究所							○	○	○	○	
訓練機構	台灣鐵路管理局員工訓練所	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	台灣鐵路管理局台北機廠技工養成所		○	○	○	○	○	○	○	○	○	

訓練機構	台湾省公路總局汽車技術員工訓練班	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	交通部委託基隆港務局船員訓練班				○						
	交通部委託基隆・高雄港務局船員訓練班							○	○	○	○
	交通部民用航空局民航技術人員訓練班	○		○	○	○		○	○	○	○
	電信總局電信就業人員訓練班							○	○	○	○
	郵政總局郵政人員訓練中心										○
	郵政總局軍郵訓練班							○	○	○	
	交通部委託全國商船聯營處乙種船員訓練班							○	○	○	○
	新中國工程打撈公司打撈潛水人員訓練班							○	○	○	○

[備考] 1 該当する項目が記載されている場合、○を記入した。
 2 台湾省立海事專科學校（1953年創立）は、1964（民國53）年から台湾省立海洋學院に改制。國立台灣海洋大學の前身。
 3 統計には計上されていない。
 4 台北海洋技術學院の前身。
 5 1954年10月1日設立。
 6 1956年6月刊行分に関しては、養成機構は「均未復校（何れも再建しておらず）」とされている。
 [出所] 「交通教育概述」（『設備及人力統計』各年，741-1頁）より作成。

附表2 分類分職

(1)交通事業職員の分類分職

分類分職		年									
		1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
技術人員	機械	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	電機	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	土木	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	電信	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	水運	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	航空	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	運輸		○	○	○	○	○	○	○	○	○
	氣象	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	理工	○									
	化工	○								○	○
	工務		○								
	物料		○								
	輪胎		○								
	造船	○				○					
	打撈		○	○	○	○	○	○	○	○	○
	攝影	○									
	建築	○									
	林業				○	○	○	○	○		
	号誌									○	○
	その他	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
管理人員	一般管理	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	文書	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	人事	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	事務	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	主計	○	○	○	○	○	○	○	○	○	

管理 人員	業務	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	物料	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	運輸	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	郵務	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	監理・監察	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	儲匯	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	航務	○	○	○	○	○			○	○	○
	船務	○		○	○	○	○				
	航空						○	○			
	編訪		○								
	倉庫		○	○							
	水運		○								
	その他	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

[備考] 分類分職は、『設備及人力統計』の刊行年によって内容に差異がある。そのため、本表では該当する項目がある場合、○を記入した。

[出所] 『設備及人力統計』各年より作成。

(2)交通事業の工人分類分職

分類	年	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
機 務 ¹		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
電 務 ²		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
工 務 ³		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
水 運 ⁴		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
運 務 ⁵		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
郵 政 ⁶		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
電 信 ⁷			○	○	○	○	○	○	○	○	○
航 空 ⁸			○	○			○				
気 象 ⁹		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
物 料 ¹⁰		○									
打 撈 ¹¹			○	○	○	○	○	○	○	○	○
号 誌 ¹²										○	
倉 儲 ¹³				○							
その他 ¹⁴		○		○	○	○	○	○	○	○	○

[備考] 各分類の業務内容あるいはそれに含まれる主な技工の職種は、領班（作業長）、副領班以下、次の通りである（カッコ内は日本語訳）。

1 焊工（溶接工）、加油工（給油工）、水泥工（セメント工）など。

2 焊工（溶接工）、電訊工（通信工）、接線工（電話交換手）など。

3 炸薬（爆薬）、輪機工（タービン工）、水手（水夫）など。

4 船員、加油工（給油工）、纜工（ケーブル工）など。

5 車長（列車長）、司機（運転手）、站務員（駅員）など。

6 信差（郵便配達人）。

7 報務士（通信士）、電機工（電機工）、機工（機械工）など。

8 技工（技能工）、司機（運転手）。

9 保林隊員（森林保護員）、化驗工（検査工）、測候（気象観測）など。

10 水泥工（セメント工）、汽車司機（自動車運転手）、起重機司機（クレーン操作）など。

11 潜水工（潜水士）。

12 技工（技能工）、号誌工（信号手）、起重機司機（クレーン操作）など。

13 技工（技能工）。

14 泥瓦工（左官）、排板工（植字工）、造林工（造林工）など。

[出所] 「交通事業工人分類分職統計表」および交通事業11項目の「技工分類分職統計表」（何れも『設備及人力統計』各年）より作成。