

財務資料から見える民航空運隊の姿

— 台湾での運航初期の史料を手がかりに —¹

大 石 恵

External Dependency of Civil Air Transport in Taiwan: Analyzing Its Financial Data in the Early Period

Oishi Megumi

Abstract

This paper discusses the significance of Civil Air Transport (CAT) in Taiwan by analyzing its financial data in the early period. CAT carried relief goods of United Nations Relief and Rehabilitation Administration (UNRRA) in China. After the closing of the UNRRA, CAT changed its operation into a civil air transport company in China and Taiwan, under the control of Civil Aeronautics Administration of the Republic of China. CAT was the Taiwanese flag carrier which represented the nation although it was a foreign-capitalized aviation company. This paper analyzes the external dependency of the civil aviation industry in Taiwan in both domestic and international perspectives. Domestically, the Kuomintang Government was depend on CAT due to insufficient financial resources, undeveloped aeronautic legislation and few domestic private airlines. Internationally, the U.S. government forced the Kuomintang Government to keep CAT operation as the U.S. Air Force needed CAT as an outsource provider for its military activities and aircraft maintenance. This paper focuses on the fact by utilizing the financial data of CAT and the Kuomintang Government.

¹ 本稿は、「2015第五届航空科技與飛航安全暨第三届航空與社会學術研討会」(2015年6月12日、空軍航空技術学院〔台湾高雄市岡山区〕)での報告(「從財務狀況来看民航空運隊之存続意義」)を加筆修正したものである。

1. はじめに

本稿の目的は、戦後中国で設立された航空会社・民航空運隊（以下、CAT）²の財務資料を利用し、CATとアメリカ政府の経営上のつながりを明らかにすることである。第二次世界大戦以降、経営形態の違いはあるものの、各国はその国を代表する航空会社（フラッグ・キャリア）を擁し、国際線に就航させた。しかし、国共内戦後の台湾では他国と事情が異なり、アメリカ資本のCATがフラッグ・キャリアとして国際線に就航していた。すなわち、国防政策との関連性が強い民間航空事業で、中華民国政府（以下、国府）³は敢えて外資航空会社を利用し、内外航空路線を維持したのであった。CATの利用は国府の対米依存の一端を表しており、その代償として、国府にはCATの運航を阻害しない国内法の整備が求められた。本稿では、台湾におけるCATの運航が経営状態、国府の航空関連法整備、アメリカ政府とどのように関連していたのかに注目する。

CATは、米華両国の各勢力の支援で誕生し、1960年代まで中華民国のフラッグ・キャリアとして国内外の貨客輸送を担った。また、Leary [2002] などの先行研究や各種資料⁴で明らかのように、CATはアメリカ中央情報局（CIA）から資金供与を受けていたことでも知られる。

CATに関する研究は、主に歴史学や国際関係論の見地から分析が進められた。例えば、張 [2013] がCAT設立から台湾への移転までの業務に焦点をあて、CATが連合国救済復興機関（アンラ）⁵の援助物資輸送組織から国府の軍事物資輸送機関へと転換する過程を明らかにした。また、CAT設立に尽力したシェンノート（Clare Lee Chennault ; 1893-1958）の中国における航空ビジネスへの意欲や、日中戦争以降の中華民国空軍との関係が会社の存続に与えた影響も検証している。Leary [2002] は、CIAの資金援助で経営を維持したCATがアメリカ軍の輸送補助機関として東南アジアで活動した様子を明らかにしている。

これらは、CATと米華両政府との関係や冷戦下の運航実態を分析の中心としているため、CATが台湾を拠点として、民間航空市場や国府の民間航空政策にどのような影響を及ぼしたのか、またCATの運航が国府にもたらす利害についても議論の余地がある。特に、CATが国府に追従して台湾へ移転した後の経営環境については一層の分析が必要であるため、その手始めとして、本稿では

2 民航空運隊は、後述のアンラ援助の物資輸送のため、中華民国政府に設置された行政院善後救済総署傘下の航空隊(CNRA Air Transport)として、1946年10月に誕生した。本来は、アンラの活動終了(1947年末)後は輸送活動も終了するところであったが、同隊は交通部の許可に基づき「暫定的に」営業する交通部民用航空局直轄航空隊(Civil Air Transport)として存続した(1948年1月〜)。国共内戦後は中華民国国民政府と共に台湾へ移転し、中華民国政府の指定する航空会社として国際線にも就航した(Davies [1997], pp.364-369)。また、後述するように、国内法令の制定に伴い、1955年3月以降は発行済み株式の51%以上を中華民国籍の法人・個人が所有する中華民国籍の航空企業に改組し、1975年の解散まで存続した(莊 [1958] 132頁、大石 [2011])。この間、民航空運隊の社名は何度か変更されたが、本稿では表記をCATに統一する。

3 本稿では、国民党一党支配体制にある中華民国政府を「国府」または「華」と表記し、当該体制下の政府機関や公布法令の名称などについては、原文に則して「中華民国」と表記する。また、「台湾(または台)」は、1949年以降、国府が支配している台湾島および周辺島嶼部、沿岸諸島(金門・馬祖諸島)の総称を意味する。

4 CATの資料は、テキサス大学ダラス校図書館(University of Texas at Dallas, Eugene McDermott Library)のThe History of Aviation Collectionの1つとして収蔵されている(The CAT/Air America Archive: <http://www.utdallas.edu/library/specialcollections/hac/cataam/index.html>)。なお、CATの経営に関する資料については、上記文書のうち“C.I.A. Corporate Records”に収録されている(目録は、<http://www.utdallas.edu/library/specialcollections/hac/cataam/cataapdf/CIA.pdf>で公開されている)。

5 1943年11月に44カ国が参加して設立された、連合国の救済事業を目的とした機関。

中華民国外交部档案に収録されているCATの財務諸表（1950年7月-1953年6月）を取り上げる⁶。これにより、台湾の航空事業を取り巻く環境だけでなく、CATの収益の変化や米華両政府との関係性も射程に入れながら、同社の位置付けを明らかにできる。

CATは1946年の設立以降、国府の国内法整備や経営組織の見直しで移転や改組を重ねてきた。国内法に基づく改組および本拠地の移転を基準にすると、CATの経営段階は、（1）アンラ援助の輸送実施期間（1946-1947年）、（2）交通部民用航空局直轄航空隊として中国で運航した期間（1948-1949年）、（3）（2）の組織形態で台湾へ移転後、「民用航空法」（1953年）、「外国人投資条例」（1954年）公布に至る時期（1949-1955年）、（4）民航空運公司及亜洲航空公司⁷への改組からCAT解散に至る時期（1955-1975年）に区分できる⁸。本稿では、CATが台湾へ移転した直後の時期に注目し、（3）を考察対象とする。第2節では、国府の財政状況からみて、1950年代前半の台湾ではCATに国内外の航空輸送を依存せざるをえなかったものの、法令整備の後れやアメリカの圧力で、国府が不本意ながらCATの営業を承認していたことを指摘する。第3節では、CATの収益構造やアメリカ政府との契約実績が、CATの存続を後押ししたことを考察する。これにより、台湾の民間航空事業に対するアメリカの影響も明らかになるであろう。

2. CATをとりまく台湾の航空事情

本節では、1950年代前半の台湾の民間航空市場が、（1）国府の財源不足と（2）制度的不備の複合的要因から、外資のCATに内外航空路線の運航を依存せざるをえなかった点を考察する。

国府の財政支出をみると（図1）、1950年代の国府の財政支出は増加傾向にあり、中でも国防・一般支出の割合が最も高い。両項目は1957年度まで合算されており、各支出額は不明である。しかし、1953-54年、1958年の二度にわたる台湾海峡危機で、国防支出の大幅な削減は困難だったとみられることから、1950年代の一般支出対国防支出の傾向は、国防支出が全歳出の50.5%を占める1958年度と大差ないであろう。

他方で、経済建設を目的とした歳出額は少なく、経済建設支出は歳出額の9～14%程度にすぎない。こうした財政面での制約は、国府が望んでいた国营航空会社の設立⁹をより困難なものにし、

6 本稿で使用するCATの財務諸表は、「民用航空局擬在美訂購裝備」（『外交部档案』、国史館蔵、典蔵号：020-050206-0012；以下、所蔵先と典蔵号は省略）に収録されている1950年7月-1953年6月の資料に限定する。

7 1955年、CATの改組に伴い誕生した航空機修理専門の企業。CATの40%の株式を保有していたPacific Corporation（米企業）傘下のAir Americaが所有する企業であった（有関The Pacific Corporation, Air America、亜洲航空股份有限公司及Civil Air Transport Company Limited四家公司簡介與内部董事会高層主管及執行委员会成員名單等、「『亞州混乱不安係在中共之浸透』」『蔣経国總統文物』、国史館蔵、典蔵号：005-010205-00059-015）。現在、同社は台翔航太公司の子会社として台湾台南市で操業している。

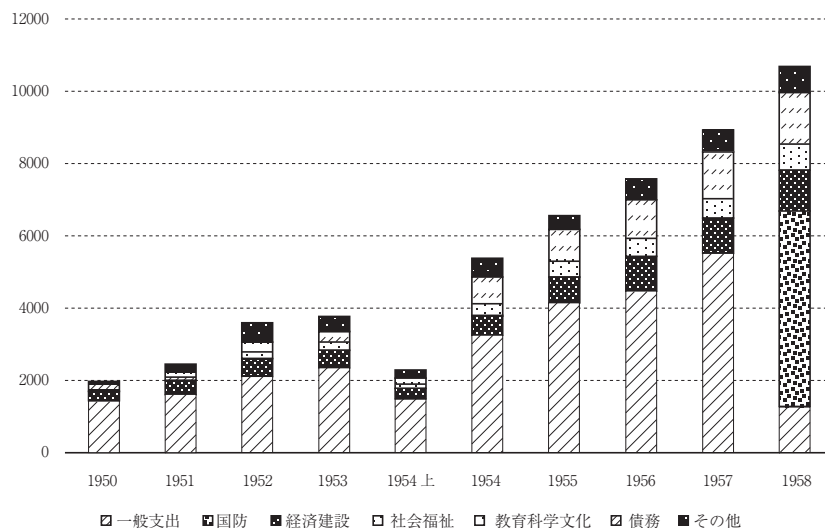
8 莊【1958】（131-132頁）は、資本形態の変更を根拠に、CATを（1）CNRRA Air Transport（米華合資）、（2）交通部民航局直轄航空隊（米華合同経営）、（3）（2）に同じ（アメリカ資本）、（4）CAT（アメリカ企業【アメリカ側出資法人—筆者注】の子会社）の4段階に区分している。しかし、本稿では運航地域の移転と改組を基準に、CATの経営体制を行った。

9 （1）高速で地点間を結ぶ空運事業が政治・経済の発展を補完することをふまえて、外国資本（CAT）と民間企業（復興航空公司）に依拠した航空事業体制は望ましくない、（2）反共抗ソのために民間航空を動員し、その力を発揮させるには強化が必要である、との理由から、交通部民用航空局長も国营航空会社の設立の必要性を主張していた（頼遜岩「籌組国营航空事業機構之重要性」、1952年2月16日、『李国鼎档案』、中央研究院近代史研究所档案館蔵、序号：b00241009）。

CATが台湾の航空市場を獲得するチャンスにつながったといえよう。1950年代に開業した中華民国資本の復興航空（1951年設立）は、設立当初、国内線と軍事物資輸送を主要業務としており、CATに代わるほどの経営体力は持ち合わせていなかったことも¹⁰、CATの台湾での運航には有利であった。

図1 国府の用度別支出内訳

(単位：100万元)



[備考] 各年の集計基準は、以下の通りである。

1950-1953年：当年1-12月。

1954上：1954年1-6月（会計年度の変更年にあたり、当該年上半期の数値のみ集計）。

1954-1958年：当年7月-翌年6月。

[出所] 文 [2002] 334ページより作成。

更に、CATが台湾で運航を継続するには、各種の制度的制約も克服しなければならなかった。航空協定については、CATが台湾を拠点に運航するための路線が必要である。そのためには、第一に、航空協定の改定・締結が不可欠であった。つまり、国府は台湾への移転で旧「航空法」（1941年）公布時とは異なる地域を実効支配しており、既存の協定の改定または新規締結をしなければ、台湾の航空会社が国際線に就航することは難しかった。米華間では、1950年12月に期限を迎えた米華航空協定（1946年12月）を無期限に延長し、条文中の国府側発着空港を「上海空港」から「台北空港」へ変更して、実態に即した協定にした¹¹。また、東・東南アジア各国と航空協定を締結し、国府の支配地域の変更による海外との航空路線断絶を回避した。第二に、国府と外交関係のない国家の航空機の台湾出入境に関する運用規程を制定し、台湾-香港線などの開設を可能にした¹²。

国内法に関しては、国府の外資規制もCATの運航継続の障害になりえた。すなわち、民間航

10 中華民國交通部史編纂執行小組編 [1991] 987頁、王 [2014] 第十章~第十三章。

11 莊 [1958] 130頁。

12 柳主編 [1954] 174頁、莊 [1958] 130頁。

空は国防政策と密接に関係するため、外国人が他国で航空会社を設立しようとするれば、当該国の外資規制の範疇でしか出資できない。また、仮に外資航空会社を設立・運航しても、国際民間航空条約（以下、シカゴ条約）第7条に関連する制限を受ける可能性がある。つまり、シカゴ条約では、各国の領空主権や他国の干渉からの保護を目的として、第7条で締約国のカボタージュ（Cabotage）の制限を認めており、国内法によってこれを制限できるのである¹³。故に、外国人が設立したCATが台湾で運航を継続するには、シカゴ条約を締結した国府の下で、国内法に基づいてCATの出資比率を見直し、中華民国籍の企業に改組する必要が生じる。

また、1950年代初頭の台湾に限っていえば、国府の国内法整備の遅れも問題を誘発していた。国府は「航空法」（1941年）を公布したものの正式な発布には至らず、民間航空は命令に拠って運用されていた¹⁴。国府の台湾移転後も当該法は廃止されず、かといって新たな国内航空法の制定は行われなかったため、新航空法の制定は喫緊の課題であった。結果的に、シカゴ条約や諸外国の航空法の調査を踏まえて、1953年、台湾の民間航空を規定する「民用航空法」の制定をみた¹⁵。当該法で、中華民国籍の個人・法人、政府機関のみ中華国内で航空機を保有できること（第18条）、他国と重複して機体を登録できないこと（第19条）、民間企業の場合は取締役会の構成員の2/3以上を中華民国籍保有者に限定すること（第21条）、株式会社の場合は記名式株式を発行し、株式保有者の51%以上を中華民国籍の個人・法人が所有すること（第62条）は、CATが解散あるいは組織の改編以外の手段で存続できないことを意味した¹⁶。

当時のCATは、設立時の組織形態を維持したまま、交通部民用航空局の管轄下で、1年を限度に契約更新しながら政府物資の輸送を担当していた。また、政府機関直轄の航空隊でありながら民間企業としての性格が強く、1949年まで国府傘下で運航していた中国航空公司、中央航空公司とは異なる¹⁷。そのため、「民用航空法」が施行されれば、CATが現行の体制で経営を継続することは困難であった。

「民用航空法」制定にあたり、駐台アメリカ大使は国府に対し、施行後のCATの運航継続を要望していた。すなわち、（1）CATはアメリカ人が所有・運航する航空会社である、（2）現行のアメリカ政府とCATとの米軍支援輸送契約は、アメリカ政府にとって不可欠な影響力を有する、（3）アメリカは「自由中国」¹⁸の経済再建を支援しており、アメリカ私人が投資する最大企業が中華民国の国内法で経営上の制限を受けることは望まない、との立場を表明し、国府に譲歩を求めたのであった¹⁹。

13 カボタージュとは、外国籍航空機が本国地点間輸送に従事することを指す（楊[2012] 101頁、藤田編[2007] 7ページ）。なお、国府は1950年に国際民間航空機関（ICAO）を脱退したものの、ICAOとの連携や再加盟（1953年に実現）を念頭に活動しており、退会中もシカゴ条約に準じた民間航空の運用を行っていた（頼遜岩「我國民用航空事業」、「交通建設」創刊号、1952年1月、42頁）。

14 楊[2012] 14頁。

15 楊[2012] 14頁。

16 国史館[1989a] 463-464、468頁、楊[2012] 294-295頁。

17 中国航空公司、中央航空公司（設立時は欧亚航空公司）のいずれも、中華民国交通部と外資航空会社が出資した合資企業で、中華民国交通部側の出資比率が高く、国営事業としての性格が強かった（張[2013] 132-136頁）。

18 共産主義下の中国とは異なる「自由な中国」との意味で国府が自称し、対外的にも使用してきた表現。

19 American Embassy, Memorandum No.208, June 19, 1953（「民用航空局擬在美訂購裝備」、「外交部档案」）。

国府は、「民用航空法」の制定目的があくまでも自国の航空事業の発展にあり、CATへの影響が偶発的なものだったことを強調し²⁰、アメリカ政府との対立回避に腐心していた。国営航空会社を設立する財政的余裕がなく、国際線運航はCATに依存せざるをえなかった国府は、国内法の厳格な適用を避け、アメリカとの摩擦を回避する必要に迫られたといえよう。

結果的に、「民用航空法」施行後も交通部民用航空局はCATの運航を許可した。CATは、国府が諸外国との航空協定を締結して以降、台湾の指定航空会社として国際線に就航していた。そのため、国内法に基づいてCATの運航を停止させると、台湾発の国際航空路線に外国航空会社のみが就航する、片務協定になったからである²¹。

交通部民用航空局は、「民用航空法」の施行を根拠にCATへの営業許可を1953年末で打ち切るとしたが²²、CATの改組準備に配慮し、1954年3月まで営業の延長申請を許可した。その後、国府は「外国人投資条例」（1954年）の制定時に、行政院の審査を経た民間航空事業者は「民用航空法」第21条、第62条の制約を受けないとの例外規定を設け²³、CATが存続可能な条件を整備したことから、1955年春、CATは2社に分割され、民航空運会社が継続して運航にあたった。

3. 財務資料でみるCAT

前節で述べたように、CATの運航継続問題については、アメリカ政府の干渉も国府の政策を左右する要因の1つであった。それでは、CATとアメリカ政府は、資金面でどれほど強いつながりを有していたのであろうか。本節ではCATの財務諸表を利用し、CATの主な収益や損益の変化、アメリカ政府との取引状況を考察する。

CATは、国共内戦に伴う運航地域の縮小と国府の台湾移転に従って、運航地域を台湾へ移した。CATの飛行時間は、国共内戦で中国共産党軍が優勢に転じる1948年度下半期から1949年上半期をピークに減少しはじめ、1950年2月には255時間50分にまで縮小していた。その間、CATは1949年8月に重慶-台北線へ就航し、翌月には台北で営業拠点を開設して、台湾島内での営業準備に着手していた²⁴。その結果、1950年9月には飛行時間が1,500時間超まで回復したが²⁵、CATの経営状態は依然として不安定で、運航するたびに損失が発生しており、アメリカ政府は、厳しい財政状況の国府がCATを必要とせず、また支援もしないと見なしていた²⁶。

実際に、CATの経営はどの程度厳しく、またアメリカ政府との取引を行っていたのだろうか。以下では、表1～3の損益計算書、表4～6の資産負債表から、CATの経営状態を考察する。中

20 外(42) 條二字第6469号、1953年6月27日發出(「民用航空局擬在美訂購裝備」、『外交部檔案』)。

21 條法司「民用航空隊之營業契約問題」、1953年11月(「民用航空局擬在美訂購裝備」、『外交部檔案』)。

22 交通部部長 賀衷寒、通發航字第604号、1953年11月23日發出(「民用航空局擬在美訂購裝備」、『外交部檔案』)。

23 「外国人投資條例」第19条4項(国史館[1989b] 125頁)。

24 張[2013] 213頁。

25 Hsing cheng yuan. Hsin wen chu [1951] p.263.

26 アメリカ政府もCATの経営状態には悲観的で、CAT経営陣の保有資産の裏付けでもない限り経営の好転は困難だと考えていた(Taipei to Secretary of State, April 11, 1950, RG59, Department of State, Decimal File 1950-54, box.6155, NARA)。

華民国外交部档案に収録された財務諸表は短期間に限られ、財務資料の内容や作成方法が年ごとに異なるため、本稿では可能な限り張 [2008]、張 [2014] の分類方法に依拠しながら整理し、勘定科目や収益の変動に注目してみたい。

表1～3の損益計算書によると、輸送収入の中心が不定期輸送から定期輸送に変化している。CATは、国府が台湾の民間航空事業の環境整備に着手していない段階から台湾の国内外航空路線に相次いで就航しており²⁷、定期便の路線数の増加に伴い、表1では輸送収入の約88%を占めていた不定期輸送が、表3では3.5%に縮小している。ただ、表3の定期輸送収入は輸送収入の19.6%にすぎず、特殊顧客用輸送（Special Customer Flights）が76.9%を占める²⁸。これは、朝鮮戦争中の軍事輸送活動への協力²⁹が含まれるものと考えられる。

表1 1950年7月～1951年6月損益計算書

（単位：米ドル）

収入：			
輸送収入			
航空券・超過荷物料金収入	444,647.30		
郵便および貨物輸送	317,677.75		
不定期輸送	5,548,805.72		
その他輸送業務	377.88		
輸送収入総額		6,311,508.65	
輸送収入以外の収入		24,713.02	
営業収入総額			6,336,221.67
直接営業支出：			
運航経費、運航設備メンテナンス		3,480,021.68	
運航設備損耗		530,278.04	
直接営業支出			4,010,299.72
営業利益：			2,325,921.95
間接営業支出：			
地上業務	482,949.90		
地上・間接メンテナンス	845,129.14		
旅客輸送	151,045.68		
輸送・営業	386,984.02		
広告・宣伝費用	143,920.96		
一般・管理支出	1,140,143.73		
地上設備損耗	117,458.98		
間接営業支出総額			3,267,632.41
営業純損			941,710.46
非営業収入・支出：			
資産売却益	17,656.68		
陸上輸送収入	25,208.42		
その他非営業収入	7,717.03		
非営業支出	368.38		
所得税（除アメリカ）	3,211.28		47,002.47
営業損失			894,707.99
減価償却資産			690,585.54
本年度損失			204,122.45

【出所】交通部民用航空局直轄空運隊損益計算書（自39年7月1日起40年6月30日会計年度）、「民用航空局擬在美訂購裝備」、【外交部档案】、国史館蔵、典藏号：020-050206-0012。

27 1950年以降、国内線では台湾本島一周路線など、国際線では台北を含む複数の地点を経由して東南アジアと日本を結ぶ路線に就航した（Hsing cheng yuan. Hsin wen chu [1951] p.263）。

28 Leary [2002] で言及されているCATの輸送活動から判断すると、特殊顧客用輸送は、米華両政府の軍事物資輸送補助などの契約を指すと推測される。しかし、原史料には項目しか記されていないため、具体的な業務内容は不明である。

29 民航空運隊 [1954] “Korean Airlift”、【民航隊月刊】、7巻6期、8-9頁。

表2、表3で勘定が設定されているメンテナンス（Maintenance Services）収入は、CATがのちに改組する際（1955年3月）、分離した修理・メンテナンス専門の亜洲航空会社の基礎となっており、表3では、収入全体の約10%を占める収入源に成長している。CATでは、1953年までにメンテナンス工場を確保して熟練技術者2,000人を雇用し、朝鮮戦争の勃発を契機にアメリカ軍とC-46型およびC-47型輸送機の修理契約を結んでいた³⁰。こうしたアメリカ軍との契約や輸送実績が、メンテナンス収入の増額につながったとみられる。

表2 1951年7月～1952年6月損益計算書

(単位：米ドル)

収入：			
輸送収入：			
主要運航収入	6,167,080		
航空券、超過荷物料金	625,330		
チャーター便、その他不定期運航	223,975		
郵便・貨物輸送	419,102		
輸送収入総額		7,435,487	
その他：			
メンテナンス	296,911		
代理業務、施設利用報酬	52,603		
その他収入総額		349,214	
営業収入総額			7,785,001
直接営業支出*：			
給与		3,467,508	
運航経費（燃料、着陸料など）		1,562,215	
メンテナンス関連機材購入経費		1,413,210	
航空機リース、保険料		324,772	
賃貸料、光熱費		240,259	
直接営業支出総額			7,007,964
営業利益			777,037
間接営業支出*：			
補給品購入費		282,223	
交通費、旅費		396,081	
宣伝・業務推進費用		115,426	
代理・設備供給費用		114,995	
その他		223,102	
間接営業支出総額			1,131,827
営業損失			354,790
下記項目算入時の収支			
減価償却、その他控除		432,351	
追加準備金		297,000	
総額			729,351
その他収入			116,330
今年度損失			967,811

〔備考〕 * 当該年度については、原材料の費用・支出勘定の区分方法が前年度と異なっているため、張 [2014] 139-147頁、Holloway [2003] pp.273-284および表1をもとに、直接営業費用と間接営業費用を便宜的に分類した。

〔出所〕 交通部民用航空局直轄航空隊損益計算書（結至41年6月30日会计年度）、「民用航空局擬在美訂購裝備」、『外交部档案』、国史館蔵、典藏号：020-050206-0012。

30 四二年九月一日下午四時藍欽大使至外交部請見部長以下為當時談話之簡要紀錄（「民用航空局擬在美訂購裝備」、『外交部档案』）。

31 交通部民用航空局直轄航空隊損益計算書（結至41年6月30日会计年度）、（結至42年6月30日之会计年度）（「民用航空局擬在美訂購裝備」、『外交部档案』）。

財務資料から見える民航空運隊の姿（大石）

表3 1952年7月～1953年6月損益計算書

(単位：米ドル)

収入：	
定期便運航	1,867,467.02
不定期便運航	332,422.44
特殊顧客用運航	7,310,089.05 ⁽¹⁾
メンテナンス	1,044,963.51 ⁽¹⁾
	10,554,942.02
支出・費用：	
メンテナンス費	1,028,476.73
運航費用	5,162,871.23
地上費用	1,621,631.05
輸送・営業費	743,939.21
広告・宣伝費	137,176.56
一般・管理費	1,141,900.62
	9,835,995.40
純益	718,946.62 ⁽²⁾

[備考] (1) サービス報酬の支払いについては顧客と係争中のため、実際の金額には多少の変動がある。

(2) 1952年度については純益を計上しているが、原史料では、会計基準の見直しなどが行われた場合、営業利益が確保できないとの見解が付記されている。

[出所] 交通部民用航空局直轄航空隊損益計算書（結至42年6月30日止之会計年度）、「民用航空局擬在美訂購裝備」、[外交部檔案]、国史館蔵、典藏号：020-050206-0012。

取引規模の拡大と収入の拡大の結果、CATは表3の時点で純益を計上している。しかし、表2、表3では、勘定科目の金額の確定や会計基準の見直しに伴って損失額の拡大や損失の計上もありうる事が原史料で指摘されており³¹、慢性的に厳しい経営状況に置かれていたとみられる。

表4～6の資産負債表では、資産・負債いずれの項目でも、アメリカ政府またはアメリカ空軍との取引が計上されている。CATは、既述のメンテナンス収入だけでなく、朝鮮戦争中は米軍の補助輸送機関として負傷兵の輸送に従事し³²、東南アジアでは、米華両軍やベトナム・フランス連合軍による物資空中投下にも従事していた³³。このように、CATは軍事活動の補助輸送機関としてアメリカ政府との取引実績を作り、メンテナンス契約とも併せて、アメリカ政府の対外活動の一端を担う存在であったといえよう。

表4～6で計上された対米政府関係の取引額は、必ずしも多くない。しかし、CATが会計年度ごとにアメリカ政府・軍との契約を結んでいただけでなく、アメリカ軍の業務にも関与していたことは、CATとアメリカ政府との依存関係を示しているといえよう。

31 交通部民用航空局直轄航空隊損益計算書（結至41年6月30日止会計年度）、（結至42年6月30日止之会計年度）（「民用航空局擬在美訂購裝備」、[外交部檔案]）。

32 注29、参照。

33 民航空運隊 [1954] 「民航隊在越南一協助法軍空投給養」、[民航隊月刊]、7卷4期、8頁。

財務資料から見える民航空運隊の姿（大石）

表5 資産負債表（1952年6月30日迄）

資産欄			
銀行預金		455,814	
Slick Airways 預託金		290,546	
その他		73,380	819,740
受取勘定：			
アメリカ空軍契約		396,211	
その他取引契約		810,005	
職員		12,443	
		1,218,659	
貸倒引当金		30,000	1,188,659
器材・設備（評価額10万元減額調整）			548,370
前払金、繰延費用			66,356
			2,623,125
大韓航空立替金		145,599	
Burrige Associates 賠償金		125,942	271,541
在米・輸送中器材、設備		432,240	
自動車購入前払金		54,058	486,298
資産、設備、備品			
C-54航空機		604,440	
その他の航空機		1,306,221	
航空機エンジン・プロペラ		415,970	
その他航空設備（25,000元評価調整）		222,093	
航空機部品（350,000元評価調整）		1,175,417	
電信設備（50,000元評価調整）		55,325	
地上設備（25,000元評価調整）		525,198	
船舶（ヨット24,230元を含む）		253,225	
家屋、その他		153,844	
減価償却費		4,711,733	
営業権		1,012,797	3,698,936
			7,079,900
負債欄			
支払勘定：			
アメリカ空軍		485,000	
その他		206,456	691,456
被雇用者積立			102,226
累積負債			
給与、賞与		167,375	
休暇手当		173,000	
休暇旅費		146,000	
その他		123,776	610,151
			1,403,833
準備：			
離職解散費		225,000	
休暇・旅費準備		363,000	
		588,000	
リース機減損損失準備		100,000	688,000
負債総額			2,091,833
株主立替・投資			
投資（一部無利息手形）		4,410,000	
資本：			
無額面株式2,000株		2,000.00	
払込余剰金		1,748,000.00	1,750,000
			6,160,000
損失：			
1951年6月30日迄		204,122	
1952年6月30日迄		967,811	1,171,933
			4,988,067
			7,079,900

〔出所〕交通部民用航空局直轄航空隊資産負債表（結至41年6月30日止）、「民用航空局擬在美訂購裝備」、『外交部档案』、国史館蔵、典藏号：020-050206-0012。

表6 資産負債表 (1953年6月30日迄)

		資産	
現金 (残高・銀行)			1,285,887.79
受取勘定:			
取引企業など	1,369,069.20		
アメリカ政府	1,139,856.27		
職員、その他	365,146.08		
	2,874,071.55		
貸倒引当金	30,000.00		2,844,071.55
器材:			
資材・補給品	1,957,231.02		
評価額控除	250,000.00		
器材 (含:輸送中)	403,492.55		2,110,723.57
流動資産総額			6,240,682.91
固定資産:			
航空機	1,963,167.91		
航空機設備	784,927.50		
部品	723,662.57		
地上施設・機材	994,414.51		
建物	198,368.21		
船舶	263,519.57		
施工中	251,490.44		
	5,179,550.71		
減価償却引当金	1,417,654.51		3,761,896.20
前払金、遅延金			50,374.32
			10,052,953.43
		負債	
支払勘定:			
取引企業など	980,003.75		
アメリカ政府	373,483.06		1,353,486.81
従業員受取利益:			
積立 (従業員・雇用主共同出資)	151,529.38		
應付積立利息	2,333.78		
給与・賞与	168,669.18		
病休補助	2,249.01		
休日出勤補助	109,677.00		
帰国休暇旅費	525,739.44		960,197.79
累積支払経費			84,682.34
所得税控除			5,443.96
流動負債総額			2,403,810.90
準備:			
離職解散費	218,686.49		
保険 (航空機、資産)	432,442.51		651,129.00
担保付手形支払 (無利息)	5,701,000.00		
資本:			
無額面株券2,000株	2,000.00		
払込剰余金	1,748,000.00	1,750,000.00	
		7,451,000.00	
損失:			
1952年6月末迄	1,171,933.09		
1953年6月末迄	718,946.62	452,986.47	6,998,013.53
			10,052,953.43
1950年至1951年	894,707.99		
1951年至1952年	967,810.64		
1952年至1953年	718,946.62		
営業損失総額		1,143,572.01	
1950年~1951年資産差額		690,585.54	
		452,986.47	

[出所] 交通部民用航空局直轄航空隊資産負債表 (結至42年6月30日止)、「民用航空局擬在美訂購裝備」、『外交部档案』、国史館蔵、典藏号:020-050206-0012。

4. おわりに

海外との交通手段が空路か海路に限定される台湾にとって、CATの存在は、当時の台湾内外での航空輸送に不可欠であった。

国府は、財政的に国営航空会社を設立するほどの余裕がなく、台湾で設立された復興航空が国際定期路線に就航できるほどの経営体力がなかったため、国府体制下で輸送実績のあったCATを利用し続けた。国府が諸外国と航空協定を締結したにもかかわらず、台湾側から海外へ就航する航空会社がない場合、協定の見直しで空路が途絶える可能性も否定できない。台湾からの就航実績を作るには、CATの存在は好都合だった。

しかし、国府は自国の民間航空事業の発展も考慮すると、CATを無条件で、長期間存続させることは難しかった。というのも、国府は台湾への移転後、時局に相応しい航空関連法の整備に着手しておらず、制度的な不備を解消する必要があったからである。「民用航空法」の公布まで、台湾にはCATの運航を停止させる法的根拠がなかったことも、CATを存続させた要因である。

これらの国内要因に加えて、アメリカ政府によるCAT擁護の姿勢も、国府の法整備に影響を与えた。CATは、物資輸送や航空機整備の契約を通じてアメリカ政府との関係を維持し、国府の国内法規整備で組織の存続が危ぶまれると、アメリカ政府の後ろ盾を得て「民用航空法」施行後も存続し、改組まで運航の中断を迫られることもなかったのである。アメリカ政府からの圧力は、結果的に「外国人投資条例」第19条4項の例外規定の制定につながり、CATの運航継続を保証する法的根拠を国府に整備させたのだった。

本稿では考察対象が短期間に限られており、中長期的な視点からCATの経営の特徴を把握することは難しい。CATが「民用航空法」に則って改組される1955年以降の財務資料の収集・分析については、今後の課題として残されている。CATの経営環境の変化が運航体制や財務状況にもたらした影響を検証しなければ、台湾の民間航空におけるCATの全容や長期的な存在意義は、解明されないであろう。

（おおいし めぐみ・高崎経済大学経済学部准教授）

参考文献

【一次史料・公刊資料】

『蔣経国總統文物』（国史館蔵）

「亞洲混乱不安係在中共之浸透」、典藏号：005-010205-00059-015。

『外交部档案』（国史館蔵）

「民用航空局擬在美訂購裝備」、典藏号：020-050206-0012。

『李国鼎档案』（中央研究院近代史研究所蔵）

Department of State, Decimal File 1950-54, RG59, National Archives and Records Administration (NARA), Maryland : College Park.

国史館 [1989a] 『中華民國史事紀要（初稿） 民国42年 1 - 6 月份』 台北：国史館。

国史館 [1989b] 『中華民國史事紀要（初稿） 民国43年 7 - 12 月份』 台北：国史館。

【專書】

王立楨 [2014] 『復興航空創辦人陳文寬的冒險歲月』 台北：四塊玉文。

楊政華 [2012] 『民航法規（第二版）』 台北：揚智文化（2012）。

張興民 [2013] 『從復原救濟到內戰軍運—戰後中国變局下的民航空運隊1946-1949』 台北：国史館。

張有恆 [2008] 『航空業經營與管理（第二版）』 台北：華泰文化。

張哲銘 [2014] 『航空經濟概論』 台北：揚智文化。

藤田勝利編 [2007] 『新航空法講義』 東京：信山社。

文大宇 [2002] 『東アジア長期經濟統計 台湾』 東京：勁草書房。

Davies, R.E.G. [1997] *Airlines of Asia*, London : Putman.

Hsing cheng yuan Hsin wen chu (行政院新聞局) [1951] *China Handbook 1951*, Taipei : China Publishing Co..

Leary, William M. [2002] *Perilous Missions : Civil Air Transport and CIA Covert Operations in Asia*, Smithsonian Press.

【論文】

莊漢開 [1958] 「台湾之民用航空」（台湾銀行經濟研究室『台湾研究叢刊第63種 台湾之交通』、台北：台湾銀行、所収）。

大石惠 [2011] 「台湾における外資航空会社の存続問題—外国人投資条例（1954年）の施行をめぐって—」、『産業研究』、第46巻第2号。

【雜誌・新聞】

『交通建設』、台北：中国交通建設学会。

『民航隊月刊』、台北：民航空運隊。