

「航空南進」與太平洋戰爭：

淡水水上機場的設立與發展*

曾令毅

國立臺灣師範大學歷史系博士班

* 拙文撰寫過程中承蒙淡水耆宿周明德先生提供許多關鍵資料及觀點，陳國棟老師給予諸多指點及鼓勵。另外，拙文曾分別於2010年10月「第五屆淡水學國際學術研討會」與「臺灣教育史研究會」宣讀，會中分別承蒙蔡錦堂老師、王樾老師、許佩賢老師等與會師長惠賜寶貴意見，同時在投稿過程中亦承蒙多位審查老師細心指出不足之處，使拙文獲得適當的調整與修正，謹此深致謝忱。

摘要

本文旨在探討日治時期淡水水上機場設立之歷史過程與發展，並藉以究明其在臺灣航空史上的角色與意義。首先，指出1920年代淡水成為殖民政府進行飛行試驗，以及歐美各國於亞太地區進行「洲際飛行」時的重要停泊航點之原因及條件，並探究1920至1930年代各單位相繼於淡水進行飛行試驗的意義。

其次，主要是探討1930年代後淡水水上機場之設立過程及發展。1930年後，總督府曾計畫於淡水設立水陸兩用機場，其後該案雖然因故被否決。但隨著1930年代末期南進政策的加速催化，臺灣成為日本聯結南洋地區之重要轉場，故為考慮南洋地區的空運發展，總督府遂於1940年重提水上機場之設立，並陸續展開相關飛行測試，以及機場設施之興建。

最後，試圖勾勒出1941年淡水水上機場成立後的實際營運情形，並探究1943年後海軍高雄警備府在機場及周邊航空兵力之駐防。另外，尚討論1945年8月戰後淡水水上機場之使用概況，並說明戰後初期其所扮演的角色與意義。

關鍵詞：淡水水上機場、南進政策、太平洋戰爭、淡水航空基地、綠十字飛行

壹、前言

臺灣北部的淡水地區早自荷西時代以來一直是海上航行的重要補給點，清代隨著漢人移民陸續來臺墾拓，淡水所具備的天然條件及寬廣河面逐漸使其成為重要的停泊港口，並同時扮演海運及內河航運間樞紐的重要角色。十九世紀後半臺灣開港後，北臺灣之茶、樟腦等特產大量出口至世界各地，商業的繁榮則促進淡水河運更加興盛，因此淡水港乃逐漸成為二十世紀以前臺灣的第一大港，並同時成為護衛臺北府城之軍事要地。進入日治時期後，隨著基隆港興起，加上淡水河因天然及人為因素，河床日益淤淺，於是淡水港之國際港埠功能逐漸被基隆、高雄港等新興港口所取代。¹雖然如此，就地理及交通要衢來說，淡水港埠區域仍保有一定的價值與位置，特別是在飛機這類新式的交通運輸工具出現以後，仍可見其所扮演的角色及重要性。

因此，本文之主旨及目的，主要為探討總督府在淡水港埠區域設立水上國際機場之歷史過程及發展，並透過機場相關的直接史料，試圖從臺灣航空發展的觀點討論其所扮演的角色及性質。目前關於淡水水上機場之相關研究成果，最早為周明德（1924年生）對於水上機場之描述及考訂，該文篇幅雖短，但因係淡水在地耆老所留下的觀察記錄，故參考價值甚高。²另外，因淡水水上機場為「臺灣第一座水上機場」，故舊址於2000年被臺北縣政府指定為縣定古蹟，除委託專家學者進行相關的古蹟調查計畫外，並於2005年將其調查成果匯集成報告書刊行。³其後，負責該計畫「歷史部份」的成員乃以該部份研究成果為基礎，另以專文刊出，並為現行相關文化資產手冊及網頁之主要參考來源。不過，該文內容主要仍以古蹟調查及建築專業為主，同時限於當時史料的

- 1 黃富三，〈河流與聚落：淡水河運與關渡之興衰〉，《海、河與臺灣聚落變遷：比較觀點》（臺北：中央研究院臺灣史研究所，2009年），頁109-114；陳國棟，《臺灣的山海經驗》（臺北：遠流，2005年），頁92-95。
- 2 周明德，〈被遺忘的臺灣第二座國際機場：淡水水上機場〉，《海天雜文》（臺北：臺北縣立文化中心，1994年）。
- 3 李乾朗主持，《臺北縣定古蹟淡水水上機場調查研究暨修復計劃》（臺北：臺北縣政府文化局，2005年）。

不足，因而造成許多內容與史實不甚相符，⁴故對於現行研究成果的考訂及補充，同為本文的目的之一。

本文共分三個部份，首先主要欲探究淡水港埠區域，為何會成為1920年代殖民政府進行飛行試驗之地，以及為何能成為同時期歐美各國進行亞太地區「洲際飛行」實的重要停泊航點，同時也試圖從現有的資料，探究1920至1930年代日本海軍航空隊，以及民用航空公司相繼於淡水進行飛行試驗的意義。

其次，主要是探討1930年代後淡水水上機場之設立過程及發展。1930年總督府交通局遞信部設置「臨時航空掛（科）」後，隔年曾針對臺灣設置民用國際機場展開調查，而當時的首選即計畫於淡水設立水陸兩用機場，雖然其後因為陸上機場腹地之限制等因素，連帶使得水上機場設立案被否決。然而，隨著1930年代末期南進政策的加速催化，特別是臺灣為日本聯結南洋地區之重要轉場，同時因南洋地區本身半島或島嶼之地理因素，當地不少機場為水上或水陸兩用機場，故為考慮此區域的空運發展，總督府遂於1940年重新提出原本被擱置的水上機場設立案，並陸續展開「海洋循環航線」之測試，同時開始徵收鼻仔頭之土地，以興建淡水水上機場之機庫及相關之氣象與通信設施。

1941年淡水水上機場竣工營運後，雖不到一年隨即由民用轉為軍用，但仍然扮演臺灣往來南方地域之主要客運機場之一。因此，本部份擬透過相關資料，試圖勾勒出淡水水上機場實際營運的情形，並探究1943年後海軍高雄警備府在淡水水上機場及周邊航空兵力之駐防。另外，尚討論1945年8月戰後淡水水上機場之使用概況，並說明戰後初期其所扮演的角色與意義。

4 張志源、邱上嘉，〈西元1937 - 1945年臺灣淡水水上機場角色功能與空間配置〉，《科技學刊》16，2007年10月，頁151 - 161。

貳、早期淡水區域的航空活動

一、警察航空班之試驗飛行

第一次世界大戰期間（1914 - 1918年），因為戰時軍事所需，相關的航空技術可以說是有著長足明顯的進步，為往後的民航發展建立了良好的基礎。然而，由於歐洲各國對於航空重要性之體認乃由戰爭而來，因此第一次世界大戰後的民間航空發展，也多帶有軍事及國力展示的味道，故戰後的十年間（1919 - 1929年），各國的航空發展皆以飛機的航續距離、滯空時間及長距離飛行記錄為主要目的。這些除了軍事與國力的展示之外，也意味著這些歐洲列強將來對於亞洲所屬殖民地之連絡與運輸，有了更新更快捷的選擇。⁵

第一次世界大戰後日本的航空發展，除了持續積極發展軍方航空外，對於民間航空的推動仍不遺餘力，因此作為日本殖民地的臺灣也因此而深受影響。1919年1月由總督府警務局所成立的警察航空班（以下簡稱「航空班」），除了是因「理蕃及治安」需要而成立的臺灣第一個正式航空機關外，就殖民地的航空發展來說，則有另一層更深的意義。遞信省出身，時任總督府總務長官的下村宏就曾於1920年3月17日親臨航空班第一回的卒業式時，向記者說明該班設立的真正目的：

臺灣此回航空班的成立或者可以說是基於同化策上之效果，又可說是理蕃上之利用……，但這些都是次要的問題。真正的目的乃是：一、防備外國之威脅；二、培養本島人對飛機的智識及涵養；三、將來航空技術發達時，可供臺灣設立更大規模機場之經驗。此外這也是為了達成內地郵便飛行而做的準備。⁶

5 參見拙作，〈日治時期臺灣航空發展之研究（1906 - 1945）〉，淡江大學歷史研究所碩士論文，2008年6月，頁78 - 79。

6 〈飛行機に乗つた下村長官の氣焰 警察航空班の眞目的〉，《臺灣日日新報》，1920年3月24日，七版。

由上述下村長官所言，即可瞭解第一次世界大戰後殖民地臺灣的航空發展，主要是以航空班之設立為開端，並且除了解決當前臺灣的治安問題外，最重要的則是藉此開端來建立臺灣的空防、灌輸臺灣人的航空知識，以及將來航空技術成熟時，能夠提供設立更大規模機場時之經驗，進而達到殖民地內部交通機關之改良，並在將來航空技術及相關條件成熟時，透過飛機來為聯結母國與殖民地間之交通預做準備。⁷因此，包含航空班在內，早期的航空活動多帶有實驗與測試的意味。⁸

淡水最早的航空活動為1920年6月5日由航空班於淡水港埠區域進行的飛行試驗。當時甫成立一年多的航空班位於屏東的飛行場因尚未竣工，故該年8月飛行場完工以前，航空班的飛行任務多以北部為主要活動區域，並借用臺灣步兵第一聯隊於臺北古亭庄的練兵場（今青年公園）為起降場所，⁹進行相關的飛行試驗。不過，較為特別的是，當時航空班評估淡水火車站前的河口沙洲（中洲，俗稱「浮線」）「意外地緊實」，¹⁰為進一步證實沙洲能否作為飛機起降之用，因此該次在淡水的飛行試驗並不同於往常打算在空曠的平地進行，而是計畫利用河口沙洲作為飛機起降場地。6月5日試驗當天清晨5點，相關的人員就已經從臺北出發進行準備，航空班所屬的「毛式六型」飛機（Maurice Farman）則於7點前由練兵場起飛，途經艋舺、江頭一帶沿河口飛行（高600米），8點10分成功降落於河口沙洲，其間尚進行淡水及觀音山一帶的飛行高度及氣流試驗，並於下午2點完成所有的試驗工作返北。¹¹目前雖未能掌握更多關於此次飛行試驗的進一步資料，不過該試驗或許透露出航空班可能有意將淡水河口沙洲作為臨時的起降場地，而其原因

7 拙作，〈日治時期臺灣航空發展之研究〉，頁79。

8 值得一提的是，1912年當美國海上飛行家アトウォーター（Atwater）在日本橫濱進行表演獲得好評後，橫濱的美國駐日領事曾邀請其訪臺進行飛行表演，雖然事後並未成行，但已事先選定淡水作為表演場地。〈飛行家の來台〉，《臺灣日日新報》，4299號，1912年5月19日，七版。

9 警務局航空班，《班務概況》（屏東：同編者，1927年），頁2。

10 關於淡水河口「中洲」之敘述，可參見周明德，〈淡水港口的沙洲：浮線〉，《海天雜文》，頁17-20。

11 〈朝霧を衝いて 昨日の淡水飛行 中洲に著陸して練習飛行〉，《臺灣日日新報》，1920年6月10日，七版。大竹文輔，《臺灣航空發達史》（臺北：臺灣國防義會航空部，1939年），頁92-94。

推測可能與考量該機型的性能及穩定性，以及淡水的聯外鐵路交通有關。¹²

二、日本海軍航空隊與外國飛機之活動

除了航空班的飛行試驗外，此時期日本海軍航空隊在臺進行的飛行試驗也值得注意。1921年4月駐紮於長崎的佐世保海軍航空隊為進行九州與臺灣間之飛行試驗（航線、性能、氣象），就曾經計畫出動四架「橫廠式口號甲型」水上飛機，進行史上首次的「內臺飛行試驗」，當時隨行的還包括巡洋艦須磨號及驅逐艦四艘。該計畫於同年5月7日開始實施，三架飛機由佐世保海軍基地出發，經鹿兒島（7 - 8日）、與那國島（8 - 10日）、石垣島（10 - 13日）後，於14日抵達基隆孤拔濱。¹³雖然該次的飛行試驗最後可能因基隆為軍事要塞地，同時考量補給等技術性問題，而沒有選擇淡水為停泊地點，不過值得注意的是，此次飛行計畫開始前（2月），佐世保海軍航空隊即已先行派遣兩名軍官來臺進行水上飛機停泊地點之調查，當時兩人均認為「淡水可為海軍水上飛行機之抵水場，而其中洲，則可為陸軍飛行機抵陸地」，¹⁴並於「內臺飛行試驗」計畫書內的航空路線圖中將淡水註記為水上飛機可停泊之港口，¹⁵而當時的報紙也認為淡水應是最佳地點，其理由為「基隆以船舶航通諸關係，恐非港外，不能著水，反是淡水可著水於市街前之河中，多分（筆者按：大多）必以淡水為目的」。¹⁶由此除了反映淡水港埠水域已被普遍認為適合水上飛機停泊外，也點出了當時基隆、淡水兩港之興衰。

另外，隨著第一次世界大戰結束後世界航空業的蓬勃發展，各列強國為展示國力及軍事力量，在航空發展方面莫不以飛機的續航距離、

12 根津熊次郎，〈臺灣の航空事業〉，《臺灣時報》，1931年4月，頁53 - 54。

13 關於此次飛行試驗的詳細計畫及實施內容，可詳見〈佐世保、台灣連絡飛行（1）至（5）〉，《海軍省公文備考》，資料來自JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. C08050216500至C08050216900；大竹文輔，〈臺灣航空發達史〉，頁280 - 290。

14 〈查內台航空抵陸地〉，《臺灣日日新報》，1921年2月20日，五版。

15 〈佐世保、台灣連絡飛行（3）〉，《海軍省公文備考》，資料來自JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. C08050216700，頁0327 - 0328。

16 〈飛行機自佐港來〉，《臺灣日日新報》，1921年4月24日，五版。

滯空時間、長距離飛行記錄，以及航空路線調查為研發與試驗之主要目的。因此，當外國水上飛機進行「洲際飛行」而造訪臺灣時，也將淡水視為重要的補給及停泊地點之一。就目前所掌握的資料顯示，1920年代至30年初期臺灣的外國飛機及行程，如下表所列：

表一 外國飛機停泊淡水之行程簡表

飛行員國籍	義大利	英屬紐西蘭
出發時間及地點	1925 - 4 - 21(羅馬)	1931 - 7 - 3(雪梨)
抵臺時間及地點	1925 - 9 - 18(淡水)	1931 - 8 - 5(淡水)
駕駛及乘員	Francesco de Pindo(正駕駛，空軍中校) Ernesto Companelli(機關士，空軍上士)	Francis Chichester(1901 - 1972)
使用機型	Savoia S-16 飛行艇(軍用機)	Gipsy Moth 複葉水上機
主要行經地點	羅馬、巴格達、孟買、加爾格達、仰光、新加坡、婆羅洲、墨爾本、雪梨、布里斯本、馬尼拉、阿帕莉、淡水、鹿兒島、和歌山、霞ヶ浦	雪梨、木曜島、新幾內亞、納卯、雷伊泰、馬尼拉、阿帕莉(大港)、淡水、上海、鹿兒島、和歌山勝浦港
目的	為開拓歐亞航空路線進行全程5,300公里之「洲際飛行」試驗	受澳洲政府委託為開拓澳洲及日本航空路線而前往日本進行訪問

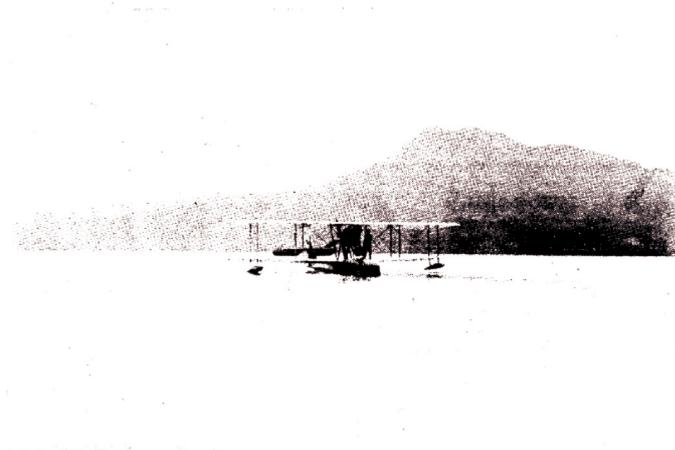
資料來源：大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁491 - 494；〈伊太利飛行機淡水著〉，《臺灣時報》，1925年10月，頁2；根津熊次郎，〈チチェスター氏と語る〉，《臺灣時報》，1931年9月，頁73 - 78；根津熊次郎，〈在英京飛行家チチェスター氏の通信の一節から〉，《台遞信協會雜誌》，1932年9月，頁23；佐倉光一，〈航空界の回顧〉，《臺灣時報》，1931年9月，頁56 - 58。

由上表可知，1920至1931年期間取道臺灣的兩次「洲際飛行」，都以選擇淡水做為停泊及油料補給之地點，其主要原因除為國際重要航點，港口條件適合水上飛機停泊，以及容易取得後續航路的飛航與氣象資訊外，¹⁷尚有國家安全方面的考量。

例如，1925年5月當日本政府及海軍省得知義大利軍用機預定進入

17 外務省外交史料館藏，〈伊國軍用飛行機本邦飛來一件（第一卷）：官房第二〇六號，大正14年6月9日〉，《外務省記錄》，第3門通商，第6類交通通信，第9項航空機，第12號，未編碼。〈伊國飛行機は八月二日頃淡水著ガソリンや飛行材料を用意し到着を待つ淡水〉，《臺灣日日新報》，1925年7月31日，三版。

日本（含臺灣）領空時，因為該次飛行是1922年7月「國際航空條約」生效後日本首次有外國飛機經過領空來訪，加上該機又是軍用機，故對於指定區域之外的飛行活動，即軍事要地上空飛行區域之規劃及設定的問題，故而引起了外務省、陸軍省、海軍省、臺灣軍司令部的多方關注與討論。因此，為了避免由菲律賓北上經東海岸抵達臺灣北部的義大利軍用機擅闖臺灣軍管轄及「基隆要塞地」區域（東起三貂角經角板山及中壢至觀音庄），除了規定不准停泊於基隆港外，乃指定義大利軍用機行至宜蘭上空時得朝桃園方向飛行（北緯23度以北），至桃園外海後才能降落於指定的中途站——淡水港，¹⁸而此次的經驗，也為往後的制定相關法令及規範開啟了契機。¹⁹簡言之，外國飛機進行「洲際飛行」時，總督府允許其停泊於淡水的的原因，除了該地本身所具備的條件外，主要是顧及國家安全之因素，而由此也可看出淡水港作為一個國際重要的交通航點，相對於商港兼軍事要塞地的基隆來說，似乎多了較大的彈性。



(山を觀は面影) 機行飛國伊たい 著に水淡

圖1 1925年9月義大利軍用「Savoia S-16」飛行艇停泊於淡水

資料來源：〈淡水に著いた伊國飛行機〉，《臺灣時報》，1925年10月，未編碼。

- 18 參見〈伊太利軍用飛行機本邦飛來に関する件〉，《陸軍省大日記乙輯》，資料來自JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. C03012147800，頁0578 - 0696。
- 19 〈外国航空機本邦飛來の場合取扱方に関する件〉，《海軍省公文備考》，資料來自JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. C04015183100，頁0522 - 0525；大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁491；大阪朝日新聞社，《空中攝影禁止區域》（大阪：同編者，1936年），頁13。

三、淡水與「內臺航線」之開設

隨著第一次大戰後日本民用航空事業的發展，以及遞信省的航線開設計畫，同時開啟了連結臺灣與日本的曙光。²⁰不過臺灣相關的民用航線開設計畫卻因為相關的預算、航空技術，以及「北先南後」航線的開設順序等問題，使得遲至1930年中期才逐漸實現。雖然「內臺航線」的開設頻頻受阻，但是總督府當局並沒有為此而放棄，反而自1930年後展開一連串的航空調查事業與飛行試驗，並且透過「臨時產業調查會」的召開，對往後臺灣民航發展進行初步的規劃，²¹而1930年代以來總督府當局推動「內臺航線」（福岡到臺北）的過程中，淡水港埠區域仍因處於重要交通樞紐之位置，以及具備停泊水上飛機等各種條件，故在此時期的航空發展過程中，仍扮演了一定程度的角色。

首先，就航空調查方面觀之，1930年代總督府推行「內臺航線」期間，淡水就曾經被評估為最適合設立「臺北飛行場」預定地之地點。1930年為總督府為推動「內臺航線」之開設，乃於同年5月6日成立交通局遞信部「臨時航空調查掛」，進行包含航空事業之「法規、事業、航線、飛機、設備、經費、郵便飛行」等相關調查，²²同時為早日選定國際機場之合適地點，乃命曾經任職於交通局遞信部海事課，並於1930年擔任交通局書記兼「臨時航空調查掛」勤務的根津熊次郎進行相關的調查工作，並於1931年4月向總督府提出「淡水水陸兩用國際空港」之建議，²³內容主要是對於興建機場須注意之要項及條件提出看法，特別是關於跑道的距離、飛機起降、土地徵收問題方面的意見，應較為針對淡水「陸上機場」所考慮，而「水上機場」的部份就意見內容

20 值得一提的是，1924年遞信省及軍方在規劃「第一期日本航空輸送事業計畫草案」時，即將淡水列為聯結「內臺航線」及對岸循環航線的中繼點（鹿兒島→沖繩→淡水→福州→上海）。參見〈民間航空（8）、（9）〉，《海軍省公文備考》，資料來自JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. C08051435900 - C08051436000，頁1614 - 1639。

21 關於第一次世界大戰後遞信省的航線開設計畫與臺灣之關係，詳見拙作，〈日治時期臺灣航空發展之研究〉，頁80 - 81。

22 〈交通局遞信部に臨時航空調查掛設置〉，《臺灣時報》，1930年6月，頁33。

23 〈根津熊次郎任府交通局副參事、官等、俸給、依願免本官〉，《臺灣總督府公文類纂》，昭和8年（1933年）甲種永久保存，文號112，冊號10075，頁1071 - 1073；根津熊次郎，〈臺灣の航空事業〉，《臺灣時報》，1931年4月，頁53 - 54；根津熊次郎，〈台の航空界展望〉，《臺灣遞信協會雜誌》，1931年5月，頁10 - 11。

所及，似乎已經「渾然天成」，因而並未討論太多。然而就目前所掌握的資料中，此建議雖然應為最早提出於淡水設置機場之官方調查報告，但其主要應是希望利用淡水港埗區域已經具備的「水上機場」條件，再於附近另覓地點增設「陸上機場」，²⁴並因此容納更多不同類型飛機起降，以收所謂的「兩用」之效，加上淡水原本所具備的聯外鐵路與公路運輸系統堪稱發達便利，²⁵故在當時似乎是興建國際機場的不錯選擇。

不過，此建議最後卻因相關預算及腹地面積等因素，而於1933年被時任交通局遞信部航空係囑託佐倉光一提出的「松山國際機場案」所取代。²⁶由此可知，淡水港埗區域雖具備設立水上機場之條件，但卻因為腹地面積不足，而被松山所取代，加上陸上起降之飛機所搭載之運送量較水上飛機為多，為當時日本空運之主流，或許因為如此才使得「淡水水陸兩用國際空港」之建議被取代而暫遭擱置。

其次，就航空試驗觀之，1930年11月由總督府所召開的「臨時產業調查會」，除了是第一次正式對臺灣產業現狀展開檢討、制定整體性的發展計畫外，也是首次將航空議題正式納入討論的會議（第十四號海運及航空ニ関スル件）。該會所討論的結果，即「先進行本島相關航線實況之精查，並速規劃內臺間、島內諸地方間及臺支間之飛行聯絡」，且「計劃於臺北附近設置國際機場，以及全島各地設置航空無線電信與航空標識」，²⁷而對於航線的預算方面，則認為不論將來是由總督府全

24 必須說明的是，1931年遞信部的「淡水水陸兩用國際機場」方案僅是個計畫，而當時調查人員在擬定此計畫之前，1920及1921年已分別有警察航空班及海軍佐世保航空隊在「浮線」進行實際的陸上機起降及調查，且當時臺灣常用的陸上客機多為6至8人座的小型飛機（Fokker 3M），單次起降距離約500公尺左右，加上當時南洋各地的水陸兩用機場不少都是比鄰而建，而淡水街一帶多為丘陵地，幾乎沒有比較大面積的平坦地可供起降之用，若有則要往淡海一帶，但該地又離淡水街、起降河面及北淡線鐵路過遠，故考量機場性質、土地取得、過往經驗、聯外交通等因素，推測1931年計畫所言陸上機場的部份，或許就是淡水河口的沙洲「浮線」（此地1963年已因葛樂理颱風而遭衝毀消失）。關於「Fokker 3M」的性能及規格，詳見“LIBRARY GREENT AIRLINERS 4” *FLIFHT International* ,5 July 1973,pp43.

25 關於北淡陸路交通的興起，參見黃富三，〈河流與聚落：淡水河運與關渡之興衰〉，頁119 - 122。

26 〈佐倉光一依願免本官、五級俸下賜、事務格別勉勵ニ付金九百二十圓ヲ賞與ス〉，《臺灣總督府公文類纂》，昭和15年（1940年）甲種永久保存，文號65，冊號10103，頁803；佐倉光一，〈航空直言〉，《臺灣時報》，1934年7月，頁38 - 42。另外，關於1930年代「松山國際機場案」之過程可另參見拙作，〈日治時期臺灣航空發展之研究〉，頁84 - 85。

27 臺灣總督府，《臨時產業調查會答申書》（臺北：同編者，1930年），頁113。

額、各半或是若干負擔，都應一併計算評估，以期萬全之準備。²⁸雖然此會議對於航空事業的討論並未出現更具體的計畫書，但仍可由此觀察到總督府對於「內臺航線」開設的態度，以及往後的相關行動及方向。因此，此會討論的結果，基本上可視為1930至1935年總督府推動「內臺航線」的主要立場及方針。

依循這項方針，總督府即在1931年與遞信省航空局進行具體的協定，並計畫於該年10月4至10日展開首次的「內臺間郵便試驗飛行」。²⁹該試驗之目的，主要為期望達到「水上機及陸上機之使用價值比較、內臺間『一日連絡』航線之開拓、晝夜飛行測試、航線附近氣象狀態調查」等，並委託日本航空輸送株式會社出動「雲雀號」（福克F7b型旅客機）及「白鳩號」（川崎Dornier Wal飛行艇）兩機，³⁰分別由福岡太刀洗陸軍飛行場（4日），以及福岡名島水上飛行場起飛出發（5日），進行福岡至臺北（練兵場）、福岡至淡水之區間郵便飛行試驗。³¹

兩架飛機於10月4日及5日相繼抵臺後，除攜帶共4,621封航空郵件及當日報紙外，還曾於6日至7日間分別在臺北及淡水兩地舉行臺灣首次的「遊覽飛行」。以當時每架次最多僅能搭載6至8名乘客的程度來看，兩日間臺北及淡水兩地搭乘的官民人數就高達五百人以上，其中於淡水搭乘「白鳩號」的「體驗者」就超過三百人，而從飛行駕駛必須輪流

28 臺灣總督府，《臺灣總督府臨時產業調查會會議錄》（臺北：同編者，1931年），頁389 - 392。

29 日本航空輸送株式會社，《日本航空輸送十年史》（東京：同編者，1938年），頁13；〈內臺航空輸送計畫に就て〉，《臺灣時報》，1931年4月，頁17 - 19。

30 另外，根據戰後出版的相關資料記載，派遣水上飛機的主要理由為當時臺北尚未有完備的陸上機場之故，但後來又增派一架福克「雲雀號」來臺的原因為考量到此行因宣傳上之必要，定會招來許多民眾試乘，為避免水上機「白鳩號」負擔過重而造成損傷，才會增派陸上機「雲雀號」來臺。安辺浩，〈日本航空輸送会社設立の経緯〉，收錄於大日本航空社史刊行会編，《航空輸送の歩み：昭和二十年迄》（東京：日本航空協会，1975年），頁295。

31 大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁332 - 339；佐倉光一，〈內台郵便試驗飛行私記〉，《臺灣遞信協會雜誌》，1931年12月，頁7 - 16。另外，根據當時隨機來臺的日本航空輸送株式會社運航部主任安部藤平的回憶，相關的準備工作其實早在1931年初即已開始進行，經過半年後才正式派機試驗，同時為取得航程正確的側風角度因而以200米低空飛行的方式，經沖繩補給後直抵臺灣，試驗當天飛機降落的地點則是淡水河口沙洲西側的靠近左岸的河面（逆流而降），人員則由小艇接駁上岸（榕堤一帶）。關於此次試驗飛行的詳細記載，可參見安部藤平，〈台湾島の思い出〉，收錄於小森郁雄編，《航空開拓秘話》（東京：「航空開拓秘話」刊行会，1974年），頁163 - 186。

交替以應付眾多參加搭乘活動的民眾，甚至忙得連抽根煙的時間都沒有的情況來看，³²當時盛況可見一斑。因此，1931年10月4至10日所展開「內臺間郵便試驗飛行」，除了因進行航線相關試驗而獲得寶貴經驗，並再次說明淡水具有停泊水上飛機的良好條件之外，藉由淡水及鄰近區域民眾的實際參與，以及具有淡水意象的航空明信片及戳記之發行（觀音山及淡水河；參見圖3），也或許更加深了淡水港埠區域成為臺灣北部當時較適合停泊水上飛機之印象。

綜上所述，1930年總督府開始推動「內臺航線」開設計畫後，淡水即因其所具備停泊水上飛機之條件，而於相關的航空調查與試驗中扮演一定程度的角色，甚至曾經一度被納入機場預定地之地點。不過，隨著1933年2月總督府確定「臺北飛行場」將座落於松山，並開始陸續進行相關的土地徵收、整地、航線調查、設施建造、飛行試驗後，³³淡水雖然在「內臺航線」開設計畫過程中出局，但是就水上飛機來說，其仍為當時臺灣北部較為適合停泊的地點之一。例如，前述已提及日本海軍航空隊來臺進行飛行試驗及演練時，為考量補給與隨行軍艦停泊等技術性之問題，大多仍選擇海軍駐紮地及要塞地停泊，故1931至1937年間六次的水上飛機飛行試驗及演練（大村、佐世保、館山海軍航空隊），就有四次選擇停泊基隆、馬公、高雄等地。但1936年5月30日由佐世保海軍航空隊所屬的兩架飛行艇所進行的「內臺長距離飛行試驗」，以及1937年5月11日館山海軍航空隊及其艦隊所屬的兩架飛行艇，卻選擇以淡水為停泊地點。³⁴

根據1936年佐世保海軍航空隊的調查報告顯示，當時選擇於淡水的的原因，主要是認為該地在水上飛機的起降上，仍優於多雨風大的基隆，受到季風的影響也相對小，同時1925年時義大利軍用機曾有過成

32 大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁340 - 341；另外，兩日間臺北及淡水兩地參加「遊覽飛行」活動的還包含許丙的夫人（於臺北搭乘雲雀號）及女兒（於淡水搭乘白鳩號），詳見許伯埏，〈台灣初の遊覽飛行〉，《許丙・許伯埏回想錄》（臺北：中央研究院近代史研究所，1996年），頁189 - 191。

33 關於1930至1936年「內臺航空」開設的詳細過程，可參見拙作，〈日治時期臺灣航空發展之研究〉，頁82 - 89。

34 關於1931至1936年海軍航空隊這五次來臺進行水上飛機之試驗及演練，詳見大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁306 - 330；〈艦上機と飛行艇館山から飛來海軍武官室發表〉，《臺灣日日新報》，13337號，1937年5月12日，夕刊二版。

功停泊淡水的經驗，故就飛行因素及各方面條件來說「淡水無疑為北部最有價值的水上飛行基地」。³⁵可見1930年代中期以後淡水港埠區域雖然因「內臺航線」的開始（1936年1月）而一度被遺忘，但就水上飛機來說，其仍被視為重要的停泊地點之一。³⁶



圖2 1931年10月5日日本航空輸送株式會社「白鳩號」停泊於淡水之情景

資料來源：〈淡水に著いた水上機白鳩號〉，《臺灣日日新報》，1931年10月6日，七版。



圖3 1931年「內地臺灣間航空郵便試行記念」明信片兩種（銷淡水戳）

資料來源：日本航空輸送株式會社、航空資料調查會發行（曾令毅收藏）。

35 防衛省防衛研究所藏，〈臺灣に対する方面航空兵力の急速移動集中〉，《海軍一般史料》，⑤航空部隊 - 全般 - 082，頁7 - 8。

36 特別是淡水並非軍事要塞地，為當時臺灣能夠提供民用水上飛機停泊的主要港口，因此海軍選擇在此進行飛行試驗，可能是為了讓將來非軍用機停泊時能有參考之依據（民航機因「軍事要塞」之規定而無法停泊在基隆、馬公、高雄等軍事區域）。

三、淡水水上機場之設立及發展

(一) 機場設立之背景及過程

1935年7月當遞信省提出「福岡臺灣間定期航空補助計畫」獲得大藏省的全額承認後，聯結日本本土與臺灣的「內臺航線」即預定於1936年1月正式開始。³⁷同年10月由總督府所召開的「熱帶產業調查會」，對於臺灣的航空事業，則較1930年「臨時產業調查會」有著更具體的規劃，而該會可以說是以「達成本島對『南支南洋』所抱持之使命，所進行的各種方策之樹立」為主要目的。³⁸因此就臺灣的航空事業發展而言，即是以「島內各種航空設施之整頓、島內及內臺定期航空輸送事業之充實，並且朝國際航線開設而努力」等為往後發展之主要方針。³⁹

特別是關於國際航線開設，則是因為1931年以後歐美各國航空公司相繼在南洋及中國設置航線，甚至獲得主導權，所以使得一向對於「南支南洋」區域甚感興趣的總督府乃倍感壓力。⁴⁰因此該會對於國際航線開設的部份，則計畫在1936年編列預算，以進行臺北至泰國曼谷間的航線開設，甚至計畫將航線延伸至更南方的新加坡。⁴¹而若由此會所樹立的結果及方針，對照1930年以來總督府在「內臺航線」的爭取過程來看，總督府對於「內臺航線」的設立或許只是一種階段性的策略，真正的目的是著眼於建立臺灣在「南支南洋航線」中之主導地位，⁴²以及將來帝國南方航空圈一旦建立時臺灣的中心位置。

因此，1936年3月由總督府及海軍武官室所規畫的「臺灣を中心と

37 佐倉生，〈內臺定期航空の開始〉，《臺灣遞信協會雜誌》，1935年11月，頁21 - 24；大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁369 - 370。

38 臺灣經濟年報刊行會，《臺灣經濟年報》（東京：國際日本協會，1941年），頁387。

39 臺灣總督府，《熱帶產業調查會答申書》（臺北：臺灣總督府，1935年），頁14 - 15、60 - 61。

40 關於1931年以後歐美各國航空公司在東亞的航空事業發展情況，以及總督府對於此事所遭受的壓力與呈現出來的焦慮，可參見熱帶產業調查會，《臺灣及南支南洋の航空》（臺北：同編者，1935年），頁15 - 32。

41 井出季和太，《南進臺灣史攷》（東京：誠美書閣，1943年），頁153；〈臺北シンガポール定期航空路開設費豫算 閣議で承認さる〉，《臺灣日日新報》，1935年11月28日，夕刊。

42 齋藤外男，〈臺灣と定期航空に就て〉，《臺灣遞信協會雜誌》，1935年9月，頁9。

する國際航空路計畫」（臺灣為中心之國際航線計畫），即將航線分為「臺北馬尼拉線、臺北福州廈門線、臺北曼谷線」三條，並對各航線制定十個年度之預算、航線與班次。依照這個計畫，即可初步瞭解1936年總督府以臺灣為中心的「航空南進」計畫，主要所開拓與連結的區域為三大區塊，分別是：⁴³

- 1、「南支」，以對岸福建省的航線開設為主，並以連結中國內地的航空線為往後發展的目標。
- 2、「外南洋」，即是以中南半島區域的航線開設為主，將航線由臺北經香港、廣東省北海、法屬印度支那（佛印；French Indochina）河內、永珍，延伸至泰國曼谷，並計畫與新加坡聯結。
- 3、「內南洋」，主要是由臺北經花蓮港，並往南至菲律賓馬尼拉，目的除了與美國計畫開設的「太平洋航線」連結外，最主要的目的則是為了與委任統治地「南洋廳」區域的連結預作準備。

上述國際航線開設計畫的三大區塊中，與淡水相關的航線主要為南洋相關之航線，特別是「內南洋」航線相關的開設計畫則是促成1940年淡水水上機場興建的主要原因。

43 〈台海秘第188号11・3・30台湾を中心とする国際航空路計画の件〉，《海軍省公文備考》，資料來自JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. C05034838700，頁0036 - 0047。

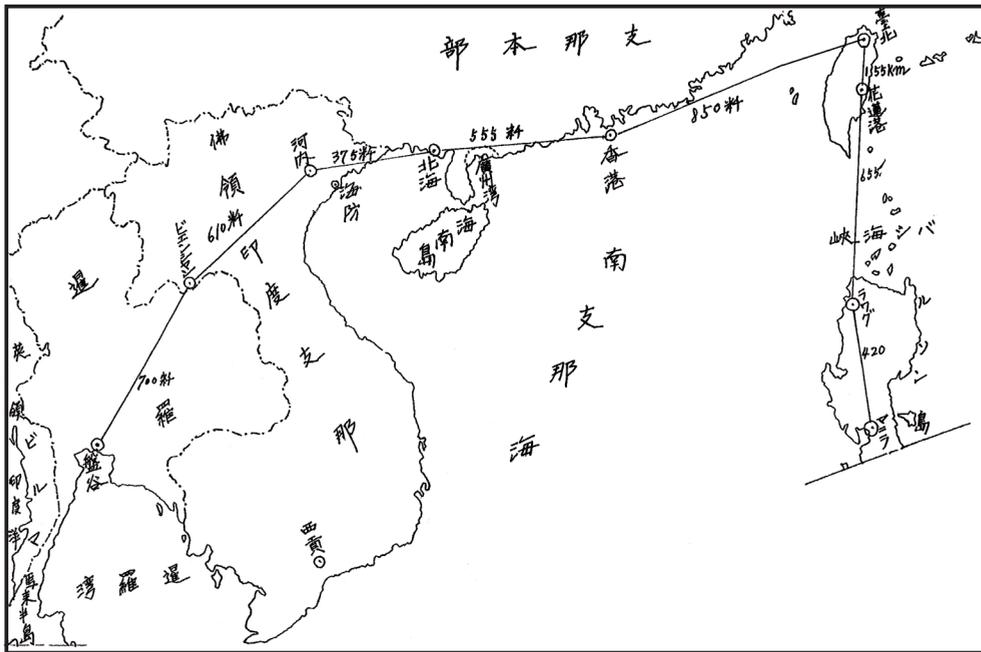


圖4 1936年「臺灣為中心之國際航線計畫」：臺北曼谷、臺北馬尼拉航線

資料來源：〈台海秘第188号11.3.30台湾を中心とする国際航空路計画の件〉，《海軍省公文備考》，資料來自JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. C05034838700，頁0043、0047。

而關於「內南洋」區域的航線開設方面，前述總督府的「臺灣を中心とする國際航空路計畫」中，即已開始計畫臺北至菲律賓馬尼拉的航線開設。主要目的除了拉近臺灣至菲律賓的距離，達到產業交流及商業競爭外，同時期望該航線開設後，也能與舊金山至馬尼拉的「太平洋航線」（泛美航空公司；Pan American World Airways）連接，並進一步南下與所屬委任統治地南洋廳（南洋群島）連結，與歐美各國展開所謂的「太平洋航空爭霸戰」。⁴⁴

依據遞信省「民間航空國策十年計畫」中對於菲律賓航線的決議，1936年3月總督府即以此為基調，⁴⁵開始規劃臺北至菲律賓馬尼拉的航線開設，且以臺北為起點，經花蓮港、佬沃抵達馬尼拉，實施每週一次

44 大久保武雄，〈太平洋航空路と亞細亞〉，《新亞細亞》第2卷，1940年9月，頁51 - 52。

45 為了更加瞭解菲律賓航線之狀況，1935年11月10日大阪每日新聞社與東京日日新聞社就派遣飛機，以祝賀菲律賓獨立之名義，由東京經太刀洗、臺北後，直抵馬尼拉（12日），進行航線的實際調查及試驗。大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁514 - 516；仁村俊，《航空五十年史》，頁382。

來回之航班，並試圖與「太平洋航線」接軌。另外，為縮短與國際航線接軌的航程與時間，遞信省還曾考慮由日本本土直接開設縱向航線直抵南洋廳區域，再與「太平洋航線」所經島嶼接軌之航線設計，同時於1936年10月向美國提出由南洋廳塞班島連結至關島，以及由東京直接連接威克島（Wake Island）之請求。不過日本所提出的這些要求都因美方的顧忌，因此以軍事考量為理由而拒絕。⁴⁶

雖然與「太平洋航線」接軌的計畫因美國的拒絕而遭到挫敗，但因「南洋廳」所具備的特殊國防地位，⁴⁷以及考量與委任統治地交通聯絡之必要，因此使得日本對於「內南洋」區域的航線開設計畫更為堅定。當1937年南洋廳內主要支廳島嶼間之航線相繼建立後，該年11月海軍省與南洋廳即計畫進行「內地南洋間」與「廳內島嶼間」之試驗飛行。⁴⁸不過因為「內地南洋間」航線單程就長達4,180公里，使得原本預定於1937年12月開始的運作的計畫，因相關器材及機場設施尚欠完備，故遲至1939年4月4日才正式開通。⁴⁹

該航線正式開始後，相關業務即由新成立的「大日本航空株式會社」負責，並使用「川西式四發動機大飛行艇」，⁵⁰由橫濱經小笠原群

46 〈米政府の疑心暗鬼『日本南洋空路開拓』と〉，《讀賣新聞》，1936年10月22日；〈我南洋委任統治領と米航空聯絡を要請〉，《大阪朝日新聞》，1936年10月27日。另外，關於1936至1937年日美兩國在太平洋及菲律賓的航空線交涉過程，可另參見〈本邦、各国間航空運輸關係雜件／日、米間連絡航空運輸關係〉，《外務省記錄》，資料來自JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B10074870100 - B10074870300。

47 南洋廳的軍事價值，對於當時被「華盛頓海軍軍縮」比例（5：5：3）所限制的日本來說，無疑是等於在南太平洋上增加戰艦兩艘、航空母艦三艘的軍事戰力，並且可省下不少造艦的經費。稻田昌植，〈南遊記：重要な軍事的足場『航空母艦三隻』の價に値匹敵〉，《國民新聞》，1933年6月27日。

48 「廳內島嶼間」航空聯絡主要有塞班、帛琉、ヤップ（Yap）、トラツク（Truk）、ポナペ（Ponape）、ヤルート（Jaluit）等支廳島嶼。〈調査委員会南洋群島開発調査会關係（9）〉，《海軍省公文備考》，資料來自JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. C05034604900，頁0447 - 0448；〈内地、南洋群島間の定期航空路愈よ實現十一月に正式試験飛行〉，《臺灣日日新報》，1937年4月25日，十一版。

49 〈空の旅・南洋へ一日半〉，《報知新聞》，1937年11月18日；〈翼・南洋へ伸ぶ東京・パラオ間九時間の新空路〉，《大阪朝日新聞》，1938年7月23日。浅香良一，〈大日本航空の南洋定期〉，收錄於日本航空協会編，《日本民間航空史話》（東京：同編者，1966年），頁265。

50 該機俗稱「川西大艇」或「九七式大艇」，可搭載9到17名乘客，最大速時速322公里，最大上升高度7,600公尺，航續距離為4,130公里，且為應付長途飛行，機上並設有沖水式廁所，以供乘員使用；該機型迄至終戰為止，總共生產220架。碓義朗，《最後の二式大艇：海軍飛行艇の記録》（東京：光人社，2009年），頁101、122；小森郁雄編，《航空開拓秘話》，頁59。

島後，直抵南洋廳塞班及帛琉（每週一次來回）。因此1939年4月「內地南洋間定期航線」，以及隔年5月以帛琉為中心的「南洋群島內間定期航線」相繼開設後，除改善南洋廳的內外交通外，也能進而將日本的生命線及戰略線延伸至更南方的區域，對於日本在「內南洋」區域的發展來說，則具有相當特別的意義。

1939年4月「內地南洋間定期航線」開設後，遞信省航空局為因應美國「太平洋航線」在南太平洋及「蘭印」區域（蘇門答臘、爪哇、婆羅洲）的持續發展，以及考量國際情勢推移與「東亞共榮圈」之發展動向。1940年9月，遞信省即開始推動朝鮮京城與臺灣淡水為主的「南北兩大空港」建造計畫，而擔負聯結日本南方生命線之使命的淡水水上機場則於該年10月開始進行相關的工程規畫，並預計於1941年中竣工，⁵¹而在水上機場興建的同時，遞信省也命令「大日本航空株式會社」展開新航線之規畫，⁵²並將原來以帛琉為終點的航線，向西北掠過菲律賓外海直抵臺灣（淡水），並朝東北延伸至橫濱，形成「內南洋」區域內的「海洋循環航線」。⁵³

該計畫於1940年11月22日由「大日本航空株式會社」所屬機「綾波號」（川西大艇）搭載機組員一行14人自橫濱啟航，並於同日抵達塞班後，23日朝西南方飛行至帛琉，經過一日的檢修後，即於25日展開新航線的第一回試驗飛行。在歷經約10小時35分共2,800公里的長距離無降落飛行後，「綾波號」於25日下午3時8分抵達計畫興建中的「淡水水上機場預定地」，並且受到總督府官員、淡水附近民眾及學生的歡迎。⁵⁴當時曾經親眼目睹「綾波號」抵達淡水的當地耆宿周明德就回

51 〈南北“空の基地”淡水、京城に大飛行場〉，《讀賣新聞》，1940年9月4日，七版。

52 大日本航空株式會社，《第四期營業報告書》，1940年10月1日至1941年3月31日，頁3。

53 〈橫濱→淡水→パラオ間五千餘料の航空路本月下旬試驗飛行を實施〉，《臺灣日日新報》，1940年11月17日；〈橫濱、臺灣、パラオ結ひ南方へ新空路〉，《大阪毎日新聞》，1940年11月18日；關於南洋航線開設與「海洋循環航線」開設的詳細過程，可參見淺香良一，〈大日本航空と南洋定期（抜粹）〉，《航空輸送の歩み：昭和二十年迄》，頁165 - 168。另外，大谷光瑞早在1935年就已提出只要熟練的經驗、足夠的飛行教育與經費，將來帛琉到臺灣的航線也能實現之看法。大谷光瑞，《臺灣島之現在》（大阪：大乘社，1935年），頁610 - 611。

54 〈難コース堂々突破 航空日本の威力 綾波號岡野機長の談〉，《臺灣日日新報》，1940年11月26日，七版；〈見事拓けり南方動脈〉，《大阪朝日新聞》，1940年11月26日；斧和夫，〈一万キロ飛行の追憶〉，《航空輸送の歩み：昭和二十年迄》，頁597 - 599。

憶：

那時候我就讀淡水中學校四年級，某天聽到老師說將有一架從「パラオ」飛來的飛行艇將會抵達淡水的消息，於是學校的學生下課後就被動員到淡水郡役所後方的榕堤河岸迎接他們。當飛行艇降落後，因為噸位太重，又適逢退潮，因此無法駛近岸邊，得用小船將人員接駁上岸。當時河岸邊擠滿了約一千名看熱鬧的官員、記者、民眾與學生，歡迎隊伍一直排到郡役所廣場，而我們的心情就跟看熱鬧一樣，高興地揮著學校發給我們的小型紙製「日章旗」迎接他們，有位小女生則代表我們向這些飛行士獻花致敬，……這一幕到現在我都還記得。⁵⁵

由上述的回憶大致可瞭解當時「綾波號」抵達淡水時的盛況。另外，光就1940年11月17日至28日《臺灣日日新報》的報導，就高達約10筆相關的新聞記事，幾乎可說是每日皆有記載，可見官方對於該航線的重視程度。該機於25日抵達淡水後，經過一天的休息，於27日上午7時2分由淡水起飛，下午3時20分抵達橫濱，成功地完成了總長約9,230公里，總飛行時間約36小時32分的長距離飛行試驗，⁵⁶並為將來「內南洋」區域航線的開拓，提供了寶貴的經驗。

經過此回試驗飛行後，該航線原先預定1941年7月開始營運（每月一次來回），期間正式營運時間一再延期，至該年12月8日太平洋戰爭爆發後，民用航線乃全數終止並轉為「軍用定期航線」之用（12月12日），故「內南洋」區域內的「海洋循環航線」，基本上僅有東線開設成功，而以淡水為中繼點的西線，在尚未正式開始即宣告終止。⁵⁷

55 〈周明德先生訪談記錄〉，2007年1月28日於臺北縣淡水鎮周宅，筆者訪談，未刊稿；另可參見周明德，《兩袖清風：鄉土史にこだわる》（臺北：自印出版，2012年），頁41-42、56-57。

56 〈處女空路を遂に開拓 綾波號使命果して横濱著〉，《臺灣日日新報》，1940年11月28日，七版。

57 交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》（臺北：同編者，1941年），頁13-14；遞信部，《交通局遞信部概要書》第十一冊（臺北：同編者，1943年？），未編碼。

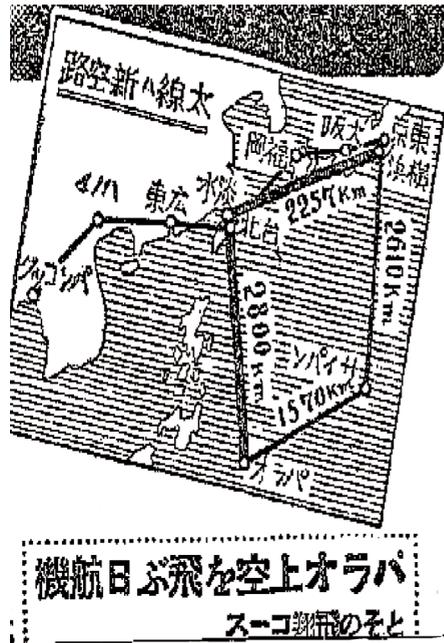


圖5 1940年「內南洋」區域之「海洋循環航線」計畫航程示意圖

資料來源：〈南太平洋を四角に結ぶ新航空路〉，《讀賣新聞》，1940年11月15日。

「海洋循環航線」雖然因戰爭因素而未能實現，不過卻使得當時臺灣的航空設施更加完備，並直接促進首座民用水上機場之興建。即如前述，當1940年4月「內地南洋間定期航線」成功開設後，遞信省即已計畫將航線往西北延伸至臺灣，不過當時臺灣並沒有正式的水上機場，為配合「南進航空基地」的建立，以及為因應將來南方相關海洋航線設立時所使用的飛機種類，因此乃重提1931年原本由根津熊次郎所建議的「淡水水上飛行場」部份的興建方案，並於1940年8月6日由交通局遞信部開始展開實際的測量調查，⁵⁸12月15由遞信部委託臺北州總務課及淡水郡役所完成淡水街竿藜林一帶（鼻仔頭）約8.954甲之機場用地（含一棟木造房屋）收購後，⁵⁹隨即展開機場相關設施之營造工作，隔年3月29日舉行機場興建動土之「地鎮祭」儀式。⁶⁰

58 〈淡水飛行場の敷地實地測量に著手する〉，《臺灣日日新報》，1940年8月14日，七版、〈內台定期航空路を水陸の二本建に淡水に水上空港を開設〉，《臺灣日日新報》，1940年9月5日，七版。

59 國史館臺灣文獻館皮藏，〈淡水及松山機場情形電報案〉，《行政長官公署檔案》，1947年，典藏號00326720007010，頁536100350027-536100350030。另外，據稱機場用地原有二、三十戶村民居住，以及俗稱「五舍公子」之淡水富商黃東茂之宅邸，參見周明德，《海天雜文》（臺北：臺北縣立文化中心，1994年），頁335-338。

60 〈淡水空港に翼翹へ來春竣工けふ嚴かに地鎮祭〉，《臺灣日日新報》，1941年3月30日，夕刊二版。

淡水水上機場由交通局基隆築港出張所長吉村善臣負責設計規劃，⁶¹第一期工程預計於1941年初完成，並供該年7月19日新開設的「淡水曼谷線」（每兩週一次來回）之用，⁶²不過使用時間不滿一年，即於同年12月12日因太平洋戰爭爆發之因素，由民航轉為「軍用定期航線」所用。因此，淡水水上機場的民用時期僅為1941年7月19日至12月12日的短暫時間，主要經營以橫濱為起點，淡水為中繼站，經海口、西貢、曼谷的民用水上飛機航線。⁶³

雖然淡水水上機場啟用後不久即轉為軍用，但就南進政策及臺灣航空的發展來說，其仍扮演一定程度的角色。例如，1941年7月為調停日本於「北部佛印進駐」後，泰國與法屬印度支那之間的國境問題，以及洽談後續定期航線交涉的相關問題，日本政府乃分別於該月19日及8月3日分別委派「白雲號」及「卷雲號」（川西大艇）進行「特別任務飛行」，而透過這兩次的調停與交涉，也直接促使「淡水曼谷線」的啟用，⁶⁴而此航線則是當時除了「臺北（松山）曼谷線」外，日本來往中南半島的另一條重要航線，也是淡水水上機場短暫的民用時期中，唯一的一條定期航線，同時這兩條航線也將「外南洋」區域航線，連結成一個以臺北與曼谷為雙軸心的「國際循環航線」，⁶⁵透過這兩條航線也讓

61 吉村善臣（1902 - 1996年），原籍福岡縣，父吉村秀臣曾任花蓮港、基隆醫院藥局長，其幼年成長於臺灣，1924年自九州帝國大學工學部土木工程學科畢業後，歷任臺灣總督府交通局技手、道路港灣課技師、基隆築港出張所長等職，終戰後獲國民政府留用（基隆築港務局長）至1947年底返日，其後任職於日本運輸省鐵道總局，1960年代初參與東海道新幹線興建，1971年5月時曾返臺進行各地參訪，1996逝世，享年94歲。參見〈吉村善臣任交通局技師、俸給〉，《臺灣總督府公文類纂》，昭和4年（1929年）甲種永久保存，文號90，冊號10056，頁860 - 861；〈淡水水上飛行場 愈よ近く工事に着手〉，《臺灣日日新報》，1941年11月8日，三版；興南新聞社，《臺灣人士鑑》（臺北：同編者，1943年），頁429；吉村伸一，《麗し島で：十四歳予科練少年飛行兵の青春》（東京：元就出版社，2004年），頁39 - 48、165、214。

62 佐藤一一，《日本民間航空通史》（東京：國書刊行會，2003年），頁272。

63 拙作，〈日治時期臺灣航空發展之研究（1906 - 1945）〉，頁107。

64 〈矢野全權一行淡水に安着〉，《讀賣新聞》，1941年7月20日，三版；〈橫濱→淡水→サイゴン定期航空路に〉，《讀賣新聞》，1941年7月22日，夕刊一版；〈卷雲號淡水へ安着〉，《讀賣新聞》，1941年8月4日，三版；大日本航空社史刊行會編，《航空輸送の歩み》，頁170。另外，關於此次「特別任務飛行」尚有前大日本航空株式會社海洋部飛行駕駛越田利成回憶當時「白雲號」機長大堀修一對於相關經歷之講述，詳見越田利成，〈飛行艇パイロットの回想：横浜から南太平洋へ（6）97式大艇サイゴンへ飛ぶ〉，《航空と文化》，2010年10月，未編碼。

65 拙作，〈日治時期臺灣航空發展之研究〉，頁106 - 107。

更多官僚、商人，甚至是軍人能夠透過臺灣快速地前往此區域，進行商業競爭、談判，以及現地指導的工作，⁶⁶並有助於日本在此區域的經貿發展、資源取得，以及軍事勢力的迅速地擴張。

綜而言之，淡水水上機場之設立雖然在1931年已有初步調查及規畫，不過卻要等到1936年臺灣在「南進航空」的位置逐漸確立後，隨著1939年「內地南洋間定期航線」的成功開設，以及1940年「海洋循環航線」開設計畫的推波助瀾，相關的預算才得以編列承認，加上1941年7月19日以後「淡水曼谷線」的開啟，才促成了淡水水上機場的正式營運。⁶⁷因此，1940年「內南洋」區域的「海洋循環航線」開設計畫雖然因太平洋戰爭之因素而未能成功實行，但其仍可說是當時臺灣唯一「民用水上機場」興建的主要原因及重要推力。

（二）太平洋戰爭期間機場之角色及發展

隨著1941年12月8日太平洋戰爭的爆發，同年12月12日以後民間商業航線乃因戰時軍事聯絡與輸送所需，紛紛轉為軍用定期航線之用。因此，包含「大日本航空株式會社」在內，日本帝國勢力圈內所有的民用航空公司業務乃全數轉為軍用，且基本上不對一般民眾開放。⁶⁸

不過，民用航線作為開戰時軍用航線之方針，其實早在1941年太平洋戰爭爆發以前，日本陸海軍即已針對自身戰略及運輸所需，而與大日本航空株式會社相互制定「非常時期運航」與「戰時徵用」等相關計畫。特別是在海軍方面，因其主戰場為廣大的太平洋海域，且以美國為第一假想敵，加上海軍航空部隊須在萬里無涯的海上及島嶼進行作戰任務，故其相當重視海上航空輸送之能力。同時為考量到將來戰事一旦爆發時航線的轉換及徵用，早在1937年以前南洋群島地區相關的民用航線開設過程中，都有賴在此區域擁有豐富飛行經驗的海軍航空部隊提供技術支援與人員訓練，甚至直接參與實際的現地飛航指導。因此，

66 〈南へ、増える空の客内台、日泰は三倍・雁ノ巣に新記録〉，《大阪毎日新聞》，1941年8月5日；孫萬枝，〈大東亞の交通と臺灣の交通〉，《臺灣時報》，1943年3月，頁66。

67 臺灣總督府，《臺灣統治概要》（臺北：同編者，1945年），頁196。

68 廣岡治哉編，《近代日本交通史》（東京：法政大學出版局，1987年），頁216。

1941年11月下旬當日美開戰呈現一觸即發之勢時，海軍軍令部乃命航空本部總務部策畫大日本航空株式會社的戰時徵用計畫，並於12月8日開戰當天將計畫書交付該公司執行，⁶⁹同時宣布12月12日以後所有民用航線全數劃歸軍事徵用。

另外，太平洋戰爭爆發後，日本陸海軍部隊持續在南方各地域快速地推進，為確保日本南方戰略資源地帶，以及南方各佔領區域之警戒，1942年1月3日以後，海軍乃相繼編成南遣第一至三艦隊，以及西南方面艦隊用以駐守南方各佔領區域，同時為加強這些區域與日本本土之聯絡，航空輸送能力可說在戰略上極為重要，尤其是在海上的航空輸送，則可能左右著將來戰事的發展。⁷⁰

為此，軍方乃首先對「軍用定期航空」進行整備統合。1942年9月，陸軍率先將原本負責軍用輸用任務的「特設第十三、十五輸送飛行隊」廢止，並於「大日本航空株式會社」內新設「南方航空輸送部」，而海軍也於同年底新設「海軍徵用輸送機隊」（第一至第六徵用輸送機隊），並將該航空公司內所屬機隊進行分配整編，以供陸海軍海外戰地連絡飛行與物資運輸之用。而在臺灣方面，同年10月陸軍則在大日本航空株式會社臺北支所內設立「南方航空輸送部臺北出張所」，⁷¹海軍則於橫濱支所設立「海軍第五徵用輸送機隊」，⁷²以進行包含淡水水上機場在內的南方中繼航線之相關業務。因此，1942年底「陸軍南方航空輸送部」與「海軍徵用輸送機隊」進駐「大日本航空株式會社」後，可說是完全控制了公司的營運及航線的規劃與發展，並進行以軍事人員與物資輸送為主的相關業務。⁷³

69 大日本航空社史刊行會編，《航空輸送の歩み》，頁199 - 200；財団法人日本航空協會編，《日本航空史》昭和前期編（東京：同編者，1975年），頁785 - 786。

70 大日本航空社史刊行會編，《航空輸送の歩み》，頁271 - 272。

71 該部臺北出張所負責人由陸軍屏東航空支廠長兼任，而由此可略知戰時軍方航空運輸與維修之間的相互關係，及臺灣在當時所扮演的轉場角色。防衛省防衛研究所藏，〈福武義雄メモ（屏東航空廠、南方航空部台灣支部關係）〉，《陸軍一般史料》，陸空 - 日誌回想374，未編碼。

72 大日本航空社史刊行會編，《航空輸送の歩み》，頁274；財団法人日本航空協會編，《日本航空史》昭和前期編，頁794 - 795；日本海軍航空史編輯委員會，《日本海軍航空史3制度篇》（東京：時事通信社，1969年），頁214 - 221。

73 參見拙作，〈日治時期臺灣航空發展之研究（1906 - 1945）〉，頁118；大日本航空株式會社，《第九期營業報告書》，1943年4月1日至1943年9月30日，頁3。

總督府為了因應戰時軍用航線之營運政策，乃於1942年5月任命現役海軍航空兵少佐出身，同時也是由海軍方面推薦擔任交通局遞信部航空官，專職水上飛機相關航線開設業務的少路虎三郎出任淡水水上機場首任場長，⁷⁴以因應該年6月新開設「橫濱—印尼泗水（Surabaya）」軍用定期航線時的機場管理。該航線運輸方面的業務受橫須賀海軍鎮守府所指揮，並由「大日本航空株式會社」橫濱支所的「海軍第五徵用輸送機隊」實際負責，⁷⁵班次為每月的第一、三個星期四各開一班，並以「川西大艇」為主要用機，由橫濱為起點，經淡水、菲律賓馬尼拉（Manila）、納卯（Davao）、印尼錫江（Makassar），並以印尼石油產地泗水為終點，整個航程含待機時間共約四天。⁷⁶而為了配合戰時機場的營運及強化航空相關設施，1942年7月後總督府乃與軍方陸續增設相關航空設施，包括機場內的測候所（10月1日），⁷⁷以及於原淡水稅關監視部前空地興建約兩百坪，包含交通局遞信部、大日本航空株式會社、測候所、稅關、警察相關部門及出張所在內的「航空事務聯絡合同廳舍」（11月13日），⁷⁸以供機場所屬人員辦公及乘客出入境使用。

另外，為加強淡水水上機場的航空保安設施，⁷⁹除了1928年已設立的淡水無線受信所外，1943年後總督府及臺灣軍司令部則相繼於機場

74 〈少路虎三郎任府交通局航空官〉，《臺灣總督府公文類纂》，昭和16年（1941年）甲種永久保存，文號4，冊號10113，頁36。

75 松長修一，〈臺北支所の素描〉，《航空輸送の歩み》，頁462。

76 浅香良一，〈大日本航空の南洋定期〉，頁265；大日本航空社史刊行會編，《航空輸送の歩み：昭和二十年迄》，頁274 - 275。

77 氣象局淡水飛行場出張所，〈沿革〉，《概況書》，1945年12月，頁1；周明德，〈臺灣總督府氣象台淡水機場派出所記事〉，《中央氣象局通訊》，2010年2月，頁12 - 14。

78 〈航空事務連絡に淡水に合同廳舎きのふ地鎮祭を舉行す〉，《臺灣日日新報》，1942年11月15日，夕刊二版。

79 另外，二次大戰期間總督府尚在「浮線」中央上豎立一隻風旛（或稱「燕尾旗」），供飛行員觀察氣流之用。周明德，〈被遺忘的臺灣第二座國際機場：淡水水上機場〉，《海天雜文》，頁75。

周邊增設了無線羅針所，⁸⁰以及臺灣最早的電波警戒機。⁸¹特別是1944年6月塞班島「玉碎」之後，海軍方面聯絡日本本土與南方各地域的航線僅剩「西部」的聯絡航線，即經「橫濱、淡水、西貢、新加坡、泗水」之航線，為了維持日本海軍中央部門與南方海軍各部隊資訊情報之暢通，加上還必須將部份駐留在南方的海軍人員運送回日本，以備本土決戰之急需。因此「海軍第五徵用輸送機隊」除了增派更多航班外，尚投入了載運量更高的新式「二式飛行艇」，以解決運輸量大增的「西部」單線飛行，⁸²故為因應此種情況，總督府乃於1944年6月緊急撥出特別會計第二預備金共35萬圓，以充當「淡水飛行場緊急整備」之費用，⁸³並於該年10月設置航空燈台（關渡），1945年3月增設「淡水無線標記所」（沙崙），透過設置「短波遠距離用方向探知機」之訊號發送，⁸⁴以及航空燈台之導引，提供更多經由淡水水上機場往來於南方各地域之飛機，能夠更正確的測定其與機場之方位，確保飛航及起降安全。

80 臺灣總督府，《臺灣統治概要》，頁196-197；中國第二歷史檔案館編，〈中央設計局台調會檢送日本在臺的航空情況調查表致航空委員會函稿〉，《館藏民國臺灣檔案匯編》第33冊（北京：九州出版社，2007年），頁292；電波監理委員會，《日本無線電信史》第12卷（東京：同編者，1951年）頁5、21。

81 該電波警戒機設置於淡水郡廳舍的西半邊，設置的原因主要為監視對岸上海方向的飛機動態（防空用），並藉由起降於淡水水上機場的各式飛機為對象，進行相關監視任務的教育實習，1944年後為避免受空襲損害而轉入地下，或可能移至三芝土地公埔一帶，據稱並未因戰爭因素而有太嚴重的損壞。防衛省防衛研究所藏，〈台灣航空情報隊長広川中佐回想〉，《陸軍一般史料》，陸空-日誌回想850，頁1-4；臺灣省警備總部司令部編，《日軍佔領臺灣期間之軍事設施史實》（臺北：同編者，1948年）；周明德，〈臺灣總督府氣象台淡水機場派出所記事〉，頁12。

82 大日本航空社史刊行會編，《航空輸送の歩み》，頁274-275。另外，根據周明德的回憶，1945年5月13日八里米倉村淡水河面有一架大型「二式飛行艇」被美機攻擊攻擊而受創擱淺於此。滿潮時，只露出其垂直尾翼，退潮時則顯露上半身。約四個月之後（戰後），此架受創飛艇則由日軍拆除。參見周明德，〈被遺忘的臺灣第二座國際機場〉，頁77。

83 〈大東亜省所管南洋庁経費補充金（以下前同文）外四件〉，《公文類聚》，資料來自JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. A03010181000，未編碼。

84 行政長官公署交通處編印，《臺灣交通匯報》，頁163；周明德，〈臺灣總督府氣象台淡水機場派出所記事〉，頁12。



圖6 1942年後大日本航空海洋部横浜支所經營航線

資料來源：越田利成，〈飛行艇パイロットの回想：横浜から南太平洋へ（9）ウェーキー島一番乗り〉，《航空と文化》，2010年4月，未編碼。

註：粗體紅線部份表示「橫濱—印尼泗水」軍用定期航線。

1942年後，淡水水上機場除了提供「海軍第五徵用輸送機隊」等軍機進行運輸及轉場起降外，為因應戰爭的持續發展，以及考量臺灣北部防衛與海運航線之運輸安全，1943年11月15日海軍高雄警備府乃將淡水水上機場變更為「淡水航空基地」。⁸⁵

該基地主要駐紮部隊為水上飛機偵察隊，並受高雄警備府司令部指揮及調配，其轄下曾配置零式水上觀測機、零式水偵機、九四式水偵

「航空南進」與太平洋戰爭：淡水水上機場的設立與發展

⁸⁵ 高雄警備府司令部，《高雄警備府戰時日誌》，1943年11月，頁1332。

機，⁸⁶主要負責「臺灣北部海面警戒、偵察及攻擊、對潛哨戒、海上交通保護」等相關任務之執行，⁸⁷使往來航道的輸送船團不受美軍潛艦之侵擾，同時也主動進行海上的對潛偵搜，⁸⁸以提供鄰近其他對潛攻擊部隊正確的搜索範圍，並定期協同基隆方面艦艇部隊、第十四聯合航空隊及東港航空隊，合作執行臺灣北部海域的「對潛掃蕩」任務。⁸⁹

另外，為擴大淡水航空基地區域之設施，1944年1月高雄警備府施設部即開始計畫於淡水港進行相關的整建工程，並於2月徵借基隆港務局淡水支局倉庫前方的專用碼頭，以提供基地3月新設的小型掃雷艇停靠，⁹⁰加上4月以後「淡水水偵隊」與陸軍獨立第一〇六飛行部隊（分駐於臺北及花蓮）共同分擔富貴角以東海域之偵搜任務，⁹¹而由此增編

-
- 86 檔案管理局皮藏，《臺灣海軍情報資料》，檔號0035511.14010，頁054；高雄警備府司令部，《高雄警備府戰時日誌》，1944年4月，頁1920；第二復員局殘務處理部，《部隊編制及び航空機定数表》（東京：同編者，1950年）。另外，就1944年曾經於淡水航空基地擔任海軍通信士中野操之回憶，當時基地內僅配置四架九四式雙翼水偵機，主要負責「船團護衛」等任務。中野操，〈台灣淡水、東港海軍航空隊從軍記〉，《台灣總督府交通局遞信部：職員野戰從軍史》（東京：台灣通信協會本部事務局，1984年），頁146。
- 87 高雄警備府司令部，《高雄警備府戰時日誌》，1943年11月，頁1332。
- 88 水上飛機的「對潛偵搜」任務，主要搜尋海面可疑的大面積油漬、魚群陰影、不明漂流物等潛艇可能的行蹤。高雄警備府司令部，《高雄警備府戰時日誌》，1944年1月，頁1469；1944年4月，頁1910、1916。
- 89 1943年以前，所謂的「對潛掃蕩」主要僅憑水上偵察機駕駛的「肉眼」進行高空偵察，1943年後的水上偵察機才陸續配置雷達（H-6）及磁氣（KMX）探測儀器。渡辺洋二，《空の技術》（東京：光人社，2010年），頁762-763；高雄警備府司令部，《高雄警備府戰時日誌》，1943年12月，頁1383-1386、1410；1944年1月，頁1457；1944年2月，頁1564。
- 90 此時期的整建工程，推測尚包含「淡水機場制水堤」新設工事。參見國史館臺灣文獻館皮藏，〈派員接管歸仁機場輾地機電告案〉，《行政長官公署檔案》，1947年，典藏號00326600016033，頁286700360141；莊家維，〈近代淡水聚落的空間構成與變遷：從五口通商到日治時期〉，成功大學建築研究所碩士論文，2005年6月，頁（5-24）、（5-34）。高雄警備府司令部，《高雄警備府戰時日誌》，1944年1月，頁1506；1944年2月，頁1634；1944年3月，頁1688、1697；海軍施設系技術官の記録刊行委員會，《海軍施設系技術官の記録》（東京：同編者，1972年），頁762-763。
- 91 高雄警備府司令部，《高雄警備府戰時日誌》，1944年3月，頁1817、1824。另外，1944年駐防於花蓮的陸軍獨立第一〇六飛行部隊是由陸軍第八飛行師團轄下的飛行第十四戰隊（1938年11月於嘉義編成）內的一個中隊（6至7架）所派遣組成，主要負責臺灣東方海面的哨戒任務。參見鈴木正一，《蒼穹萬里：陸軍飛行戰隊史》（東京：陸軍飛行戰隊史刊行委員會，1976年），頁44。

可知當臺灣周邊海域受到美軍潛艦的威脅極大。⁹²茲將1944年5月中旬臺灣周邊海域美軍潛艇出沒狀況圖簡列於下：

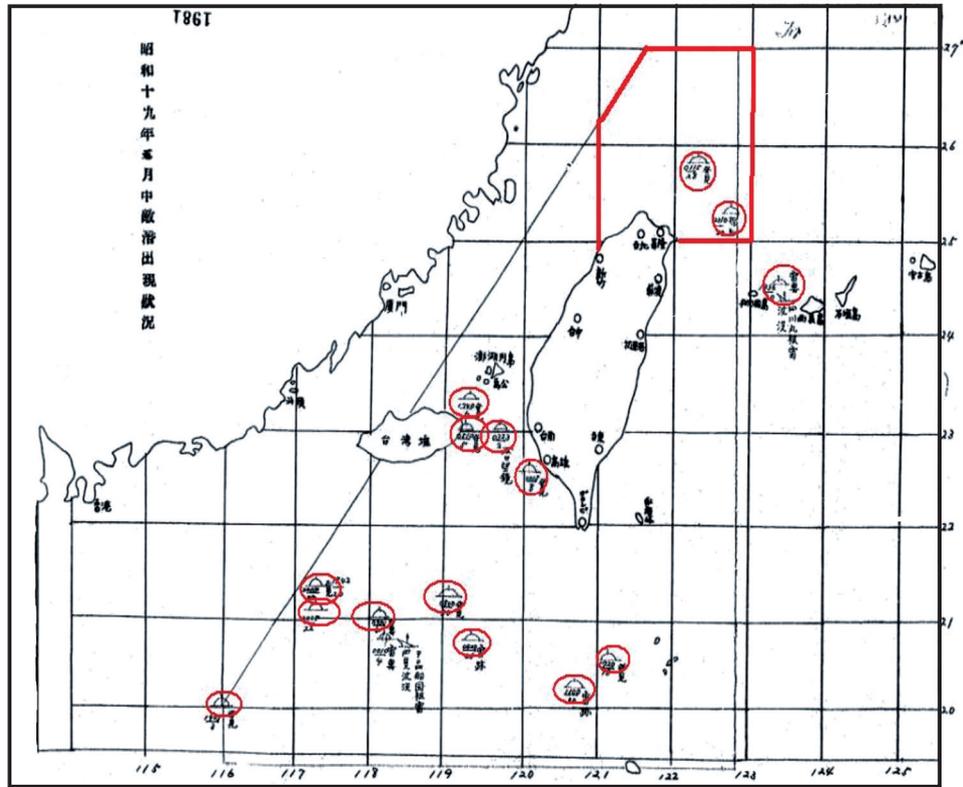


圖7 1944年5月中旬臺灣周邊海域美軍潛艇出沒狀況圖

資料來源：高雄警備府司令部，《高雄警備府戰時日誌》，1944年4月，頁1824；1944年5月，頁1981。

註：臺灣北部及東北部海域（東至蘇澳、龜山島）以粗體框出之區域為淡水航空基地負責偵察之區域，圈出標記表示發現美軍潛艦出沒之地點。

（三）「臺灣沖航空戰」前後的淡水航空基地

1944年6月，日本經歷馬里亞納海戰的慘痛損失之後（「あ」號作戰），海軍方面為因應美軍自南太平洋的持續反攻，且為能有效運用航

92 太平洋戰爭期間日本所屬船舶損害的眾多原因中，遭潛艇攻擊的比率為59.7%，為船舶損害原因中的第一位。另外，美軍潛艦除透過魚雷攻擊過往船舶外，甚至曾經攻擊由淡水航空基地所派遣出去的水上偵察機（1944年4月25日），造成基地損失九四式水偵機一架，機組員三名。日本海軍航空史編輯委員會，《日本海軍航空史1用兵篇》（東京：時事通信社，1969年），頁387；高雄警備府司令部，《高雄警備府戰時日誌》，1944年4月，頁1932；1944年5月，頁2025。

空部隊進行反擊，於是開始採取能夠臨時機動調度指揮航空部隊的「空地分離制度」。該制度於7月10日正式實施，其主要將航空隊分為「特設飛行隊」（甲航空隊）與「常設飛行隊」（乙航空隊），前者並未提供所屬基地及管理，因此在航空隊司令部不介入的情況下，該飛行隊具有臨時調度並指揮航空戰力的特性，且與後者呈現分別管理的制度。

「乙航空隊」即為防衛航空基地，並保有支援系統的地面部隊，轄下並無配屬飛機（故稱「無翼有腳」的航空隊）。這種制度的實施使得海軍作戰時能夠快速集結各種不同機種的航空戰隊，並將指揮權集中於艦隊司令，使之能夠快速反映與靈活調度，並發揮最大的戰力。⁹³

若以淡水航空基地為例，該制度實施後乃將原屬於淡水航空基地的「水偵隊」之調配權劃歸於高雄警備府直屬，並將其更名為「海軍高雄警備府附屬飛行隊」（甲航空隊），並由高雄警備府視作戰需要調度轄下各航空隊派遣支隊駐紮淡水基地，故又稱某某航空隊「淡水派遣隊」。例如，1944年6月1日高雄警備府即已抽調駐紮於海軍東港航空基地的九五三海軍航空隊之一部組成「九五三空淡水基地派遣隊」（轄下編制為兩個分隊，共20名飛行科軍士官），而淡水航空基地的地面部隊則分屬於新竹的「臺灣海軍航空隊」（乙航空隊），以及1945年6月由前者所改編的「北臺海軍航空隊」之下，而這種指揮系統迄至該年8月戰爭結束為止，基本上並未有太大變動。⁹⁴

簡言之，為因應1944年至1945年初美軍一路由南太平洋、菲律賓等地朝臺灣周邊海域之仰攻，淡水航空基地對於原本轄下常駐的「航空兵力」已不具有管轄權，這種指揮系統的轉變，使得淡水航空基地僅能指揮所屬的地面部隊，包含設營隊、防空隊、震洋隊、監視所等，而「水偵隊」及前述的「海軍第五徵用輸送機隊」所屬機組員，都不屬基地管轄，從而使淡水航空基地在某種程度上變成僅能提供飛機停靠或轉場的「水上機場」。

而駐紮於淡水航空基地的各派遣隊（水偵隊）主要執行臺灣北部海

93 雨倉孝之，《海軍航空隊の基礎知識》（東京：光人社，2009年），頁356 - 358；零戰搭乘委員會編，《海軍戰鬥機隊史》（東京：原書房，1987年），頁320 - 323。

94 檔案管理局度藏，《臺灣海軍情報資料》，檔號0035511.14010，頁054。

域船團護衛及對潛掃蕩之任務，其中1944年7月至9月間「九五三空淡水基地派遣隊」在執行「日夜對潛掃蕩」的任務時，就曾擊沉美軍潛艦兩艘、擊傷一艘，就一個編制不算大的航空派遣隊來說，有如此之「戰果」，⁹⁵反映出臺灣周圍海域美軍潛艦出沒次數的頻繁。

不過，1944年9月美軍開始由菲律賓南部的岷答那峨（Mindanao）朝中部的雷伊泰（Leyte）海域逐步挺進後，美軍為切斷日本經臺灣往菲律賓的後方補給路線，並以攻擊臺灣各航空基地為主要目的，而開始增派航空機動部隊朝臺灣東部、沖繩及南西諸島海域集結（10月10日）。當時日本陸海軍航空部隊在獲得相關情資後，陸續動員及移防相關航空部隊前往迎擊，自10月12至16日期間，雙方共派出約千架左右的各式戰機集結於臺灣東方海域上空展開激烈的「臺灣沖航空戰」。美軍於12日與日機交戰後，則同時針對臺灣全島各主要航空基地及軍事設施展開連續的空襲行動。⁹⁶

然而就目前所掌握的資料顯示，在這場著名的航空戰役中「九五三空」東港本隊及轄下的「淡水基地派遣隊」僅於10日接獲第二航空艦隊之指示前往臺灣東部海域，並協同「偵三飛行隊」進行飛行索敵任務，同時透過雷達偵知美軍正朝臺灣東部海域移動之情報。⁹⁷12日當天清晨，美軍即開始針對包含淡水基地在內的臺灣各地軍事重地進行猛烈的

95 1944年9月後淡水基地則由日本德島縣「小松島空派遣隊」移防淡水基地負責日間組的「對潛掃蕩」任務，而原駐於淡水的「九五三空淡水基地派遣隊」則負責夜間組。參見防衛省防衛研究所藏，〈九五三海軍航空隊戰時日誌：昭和19年6月至12月〉，《海軍一般史料》，⑤航空部隊，戰闘詳報・戰時日誌303，未編碼。

96 神野正美，《台灣沖航空戰》（東京：光人社，2004年），頁17 - 18；零戰搭乘委員會編，《海軍戰闘機隊史》，頁148 - 149。

97 防衛省防衛研究所藏，〈九五三海軍航空隊戰時日誌：昭和19年6月至12月〉，《海軍一般史料》，⑤航空部隊，戰闘詳報・戰時日誌303，未編碼；神野正美，《台灣沖航空戰》，頁149 - 153；劉鳳翰，《日軍在臺灣（下）》（臺北：國史館，1997年），頁540 - 541。

空襲轟炸，⁹⁸造成淡水基地周邊及駐紮航空戰隊遭受到嚴重損害，⁹⁹迫使許多淡水街居民在首波空襲後，移往三芝山區躲避。¹⁰⁰同時隨著「臺灣沖航空戰」之後日軍在臺灣及南西諸島的制空權漸失，促使包含淡水航空基地在內的臺灣各軍事基地興築更多的防空設施，例如1944年12月以後淡水航空基地開始以挖坑地道的方式（橫穴式）興建彈藥庫，並預計興建飛機掩體壕十五處（12月底前已完成六處），¹⁰¹及「高射機槍陣地」數座，以防衛美軍之空襲。¹⁰²因此，「九五三空淡水基地派遣隊」雖然未直接參與「臺灣沖航空戰」，且於該戰役後受到美軍的嚴重轟炸，以致於其後並未能發揮原本的偵搜戰力，但其在戰役先前的海上偵搜及情報搜集上，甚至是反潛攻擊戰力上，應扮演一定程度的戰略角色。

1944年12月20日本部設於東港航空基地的「九五三航空隊」因戰略考量及戰隊本身損失嚴重而遭到裁撤整編，並以海上護衛總司令部轄下「九〇一航空隊」之派遣隊進駐淡水航空基地，接續臺灣北部海域哨戒及海上輸送船團的護衛工作，¹⁰³而當時「九〇一空淡水基地派遣隊」

98 "FORMOSA REPORTED BOMBED,"The Times, Friday, Oct. 13, 1944、"HEAVY ATTACKS ON FORMOSA,"The Times, Saturday, Oct. 14, 1944；黃繁光主編，《風起雲湧時：首位臺籍氣象官周明德平生所見所聞》（臺北：淡水古蹟園區，2009年），頁126 - 127。

99 美軍在1944年初對臺灣進行軍事評估報告時，即認為淡水最重要的設施為水上機場及臨近的油槽，故該年底美軍發動攻擊時，機場便成為美軍攻擊淡水之首要目標，據總督府方面的估計，10月12至13日間淡水飛行場內的設施損害就包括合同廳舍、機庫一棟，以及因轟炸燒毀飛行場事務所、酒精槽三座。臺灣總督府防衛本部防空部，《本島空襲狀況》（臺北：同編者，1944年），頁54；AFHRA, FORMOSA INTERIM REPORT, OFFICE OF THE ASSISTANT CHIEF OF AIR STAFF, Feb 1944.

100 中野操，〈台灣淡水、東港海軍航空隊從軍記〉，頁148。

101 防衛省防衛研究所藏，〈第九五三海軍航空隊戰時日誌：昭和19年6月至12月〉，《海軍一般史料》，⑤航空部隊，戰闘詳報・戰時日誌303，未編碼。

102 防衛省防衛研究所藏，〈第九〇一海軍航空隊戰淡水派遣隊戰闘詳報：昭和20年1月3日至21日〉，《海軍一般史料》，⑤航空部隊，戰闘詳報・戰時日誌279，未編碼；周明德，〈被遺忘的臺灣第二座國際機場：淡水水上機場〉，頁76 - 77。另外，根據1944年曾於新竹海軍航空隊擔任對空機槍砲手的吉村公男（基隆築港出張所長吉村善臣之子）之回憶及相關檔案記載，當時淡水水偵隊的飛機返回基地時，常被美軍軍機尾隨在後追擊而墜落，因此「高射機槍陣地」的設立除了對美軍的轟炸進行反擊外，也對威脅水偵隊的美軍戰機進行攻擊。吉村伸一，《麗し島で》，頁120、214；防衛省防衛研究所藏，〈第九〇一空淡水派遣隊戰闘詳報：昭和20年1月30日〉，《海軍一般史料》，⑤航空部隊，戰闘詳報・戰時日誌279，未編碼。

103 防衛省防衛研究所藏，〈第九五三海軍航空隊戰時日誌：昭和19年6月至12月〉，《海軍一般史料》，⑤航空部隊，戰闘詳報・戰時日誌303，未編碼。

隸屬於海軍第五航空艦隊（司令官為大西瀧治郎中將）之下，並配置六架零式水偵機，編制共182人。不過，雖設立了專門護衛船團的「九〇一航空隊」，但因「臺灣沖航空戰」後失去了制空權，故相關工作其實已經變的有名無實，成效可說相當有限。¹⁰⁴

隨著1945年3月23日美軍開始對沖繩及周邊諸島展開空襲及登陸作戰，揭開為期近三個月的「沖繩戰」（3月23日至6月25日）後，臺灣第十方面軍司令部則下令發動「天一號作戰」，試圖調動轄下的陸軍飛行第八師團，以及海軍各航空艦隊之航空兵力抵擋美軍登陸沖繩。¹⁰⁵當時海軍為因應「沖繩戰」的空中偵查及夜間戰力，乃自奄美大島基地調派「偵三〇一飛行隊」進駐淡水航空基地，並與「九〇一空淡水基地派遣隊」共同配合「天一號作戰」方針組成「水爆隊」（由海軍第五航空艦隊駐東港的六三四空司令指揮），執行沖繩諸島附近夜間攻擊及索敵任務，若發現美軍部隊後隨即通報司令部派遣臺灣各基地特攻隊前往該地進行自殺攻擊，同時負責特攻攻擊後的戰果確認。¹⁰⁶不過，因為4月以後包含淡水在內的臺灣各地航空基地持續遭到被美軍B24等大型轟炸機的猛烈空襲，¹⁰⁷因此駐紮於淡水航空基地的航空戰隊在「沖繩戰」期間能夠配合執行的作戰方針及戰力，除了航空特攻作戰以外，效果似乎相當有限。¹⁰⁸

104 日本海軍航空史編輯委員會，《日本海軍航空史1用兵篇》，頁385 - 387；防衛省防衛研究所藏，〈第九〇一海軍航空隊戰時日誌：昭和19年8月至昭和20年3月〉，《海軍一般史料》，⑤航空部隊，戰闘詳報・戰時日誌271，未編碼；渡辺洋二，《空の技術》，頁138。

105 劉鳳翰，《日軍在臺灣（下）》（臺北：國史館，1997年），頁553。

106 防衛省防衛研究所藏，〈大東亞戰爭戰闘詳報・臺灣海軍航空隊：昭和20年4月至5月〉，《海軍一般史料》，⑤航空部隊，戰闘詳報・戰時日誌337，未編碼。

107 〈臺灣南部に六十數機〉，《讀賣新聞》，1945年4月28日，一版；〈臺灣に四十數機〉，《讀賣新聞》，1945年4月30日，一版；〈臺灣に戰爆聯合來襲〉，《讀賣新聞》，1945年5月15日，一版；〈臺灣に百六十餘機〉，《讀賣新聞》，1945年5月16日，一版。

108 根據曾任臺南航空隊「九七艦上攻擊機」分隊飛行駕駛的森迫春夫少尉，以及駐淡水航空基地通信士中野操之回憶，1945年4至6月沖繩「菊水作戰」發動期間，尚有海軍航空特攻隊自淡水出擊，投入所謂的沖繩保衛戰。參見森迫春夫，〈私の思い出經歷〉，收錄於臺南高等工業學校同窓會，《鳳木會會報》第38号（横浜：同編者，1991年），頁9；中野操，〈台湾淡水、東港海軍航空隊從軍記〉，頁148。另外，此處僅討論淡水航空基地的「航空特攻」行動，對於駐紮於淡水及關渡一帶之特攻快艇「第102震洋隊」，因非本文討論重點，故從略之。

綜上或可略知，1944年6月以後淡水航空基地的航空部隊主要由駐紮或撤退至東港航空基地的航空戰隊所派遣而來，並持續負責臺灣北部海域航道護衛及反潛相關之任務，其後雖因日軍在「臺灣沖航空戰」及「沖繩戰」的戰略而有所改編，負責任務及基地防備也有所調整，但仍可以看到淡水航空基地及駐紮航空部隊對於戰爭末期臺灣北部周邊海域的防衛，以及往來南方戰線物資輸送船團的護衛上，扮演甚為重要的戰略角色，同時在另一方面也能從其航空部隊的遞嬗及執行任務之變更，嗅出日軍及所屬航空部隊在戰爭末期失去制空權，以及陸續自南方（主要是菲律賓）退守臺灣之後的窘態。

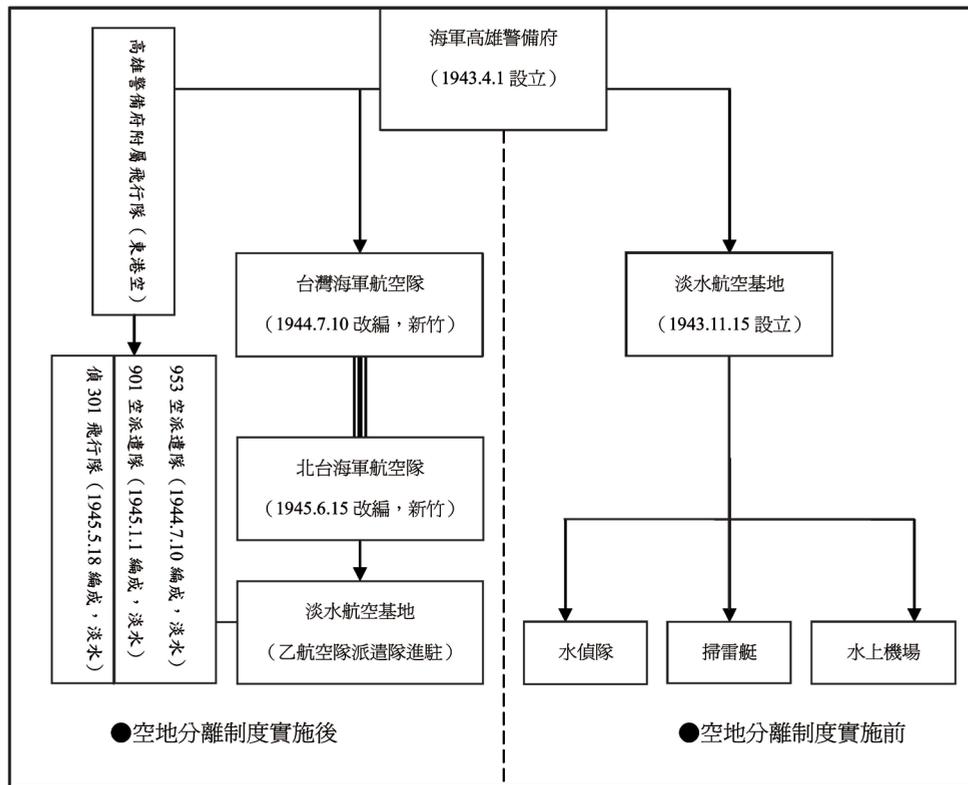


圖8 淡水航空基地指揮系統簡圖（1943-1945）

資料來源：檔案管理局度藏，《臺灣海軍情報資料》，檔號0035511.14010；臺灣省警備總部司令部編，《日軍佔領臺灣期間之軍事設施史實》（臺北：同編者，1948年）；高雄警備府司令部，《高雄警備府戰時日誌》，1943年4月至1944年5月；防衛省防衛研究所藏，〈九五三海軍航空隊戰時日誌：昭和19年6月至12月〉，《海軍一般史料》，⑤航空部隊，戰鬥詳報・戰時日誌303，未編碼；防衛省防衛研究所藏，〈九〇一海軍航空隊戰時日誌：昭和19年8月至昭和20年3月〉，《海軍一般史料》，⑤航空部隊，戰鬥詳報・戰時日誌271，未編碼；防衛省防衛研究所藏，〈大東亞戰爭戰鬥詳報：臺灣海軍航空隊：昭和20年4月至5月〉，《海軍一般史料》，⑤航空部隊，戰鬥詳報・戰時日誌337，未編碼；〈太平洋戰中に於ける日本海軍航空隊（特設）編成推移表〉，《海軍一般史料》，資料來自JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. C08051771000，頁2563、2569。

肆、戰後初期機場的利用：「綠十字飛行」

1945年8月15日，為時近四年的太平洋戰爭因美國相繼在長崎及廣島投下原子彈而宣告落幕。不過因為1941年底日美開戰後，日本的佔

領地及勢力圈遍及整個亞太地區，同時戰爭帶來的破壞使得日本本土與海外各地的通訊系統嚴重損壞，因此為儘快進行各地區戰後事務之處理，以及考慮復員關係事務之緊密聯絡，戰後的日本政府乃向「盟軍最高司令官」麥克阿瑟（Douglas MacArthur）提出進行戰後連絡定期航空之請求，並於1945年9月核准，同時規定該項航空業務必須隨各地區戰後事務處理宣告結束後終止（1945年10月10日），而執行業務之飛機則限制不能超過四架同時進行飛行任務，飛行高度也限在1,200公尺以下，且必須將機身全部塗白，並塗裝綠色十字形標誌以供辨識，故該項飛行任務一般也通稱為「綠十字飛行」。¹⁰⁹

最早擔任戰後臺灣與日本之間「綠十字飛行」任務的對口機場分別是淡水水上機場及橫濱水上機場，使用機型為「川西大艇」，其中與戰後臺灣關係事務處理直接相關的飛行任務則是該年9月10日及15日分別由橫濱出發至淡水，並搭載臺灣銀行券的「綠十字飛行」。根據當時受託於「終戰連絡中央事務局」（Central Liaison Office, C.L.O.）來臺進行戰後事務處理的前臺灣總督府主計課長塩見俊二的日記，以及擔任此次飛行任務駕駛越田利成的回憶顯示，該次任務主要的理由在於舒緩戰後因臺灣通貨膨脹而引起的種種社會問題，因此乃於8月30日決定由日本銀行委託臺灣總督府主計課長塩見俊二負責載運總重量約兩公噸的臺灣銀行券，¹¹⁰以補充臺灣銀行庫存之不足，¹¹¹而選址於淡水水上機場的原因則在於當時日本與臺灣間通訊系統嚴重損壞，在無法掌握當時臺灣的治安狀況下，加上戰後日本軍方將一部份臺灣相關飛航資料燒毀，因此

109 蘆原友信，〈終戰連絡飛行〉，《日本民間航空史話》，頁77 - 378；遠山泰山，〈終戰連絡定期航空：綠十字飛行〉，《航空輸送の歩み》，頁623 - 624；航空局五十年周年記念事業実行委員会，《航空局五十年の歩み》（東京：同編者，1970年），頁322 - 323。

110 除了臺灣以外，「終戰連絡中央事務局」同時也決定9月4日以相同理由派遣MG20 - 2型三架運輸朝鮮銀行券前往朝鮮京城。Japan. Ministry of Foreign Affairs (JMFA), A' - 0115/279, C.L.O. No.1, 30 Aug. 1945, pp. 0372 - 0373.

111 塩見俊二，《外から日本を見る》（東京：鹽見財政經濟研究所，1964年），頁16 - 18；塩見俊二，《秘録・終戦直後の台湾：私の終戦日記》（高知：財團法人小津圖書館，1980年），頁35 - 37。鈴木源吾，〈台湾における終戦処理〉，《ファイナンス》8：3，1972年6月，頁65。

考慮機場降落條件及飛航安全，乃選定淡水水上機場為降落之地點。¹¹²

該次飛行由川西大艇「神津號」擔任此次飛行任務，原本表定9月5日由橫濱出發，其後則因天候不良及飛機故障等因素曾一度延期，¹¹³迄至9月10日清晨6點才順利起飛，並由三架美軍戰機隨行，於同日下午4點成功抵達淡水水上機場。¹¹⁴茲將此次飛行任務相關內容簡列於下表：

表二 1945年9月10日「神津號」飛行任務內容簡表

去、回程時間	1945年9月10日、9月13日
起迄地點及預定時間	橫濱水上機場(a.m.6:00)-淡水水上機場(p.m.4:00) 淡水水上機場(a.m.6:00)-橫濱水上機場(p.m.4:00)
使用機型及名稱	九七式飛行艇(川西大艇)神津號
飛行時間 / 距離 / 時速	約8小時(實際11小時) / 2,400公里 / 300公里
機組員及乘員	大堀修一(機長)、越田利成(駕駛)、佐佐木吉郎(航空士)、武宮(機關士)、加藤(機關士)、鈴木及另一名(通信士)、塩見俊二(乘員)
載運物品及重量	臺灣銀行券約2公噸(總重19.5噸)
塗裝	機身為白底，機身側邊及機翼上方兩邊標有綠十字記號，並附上長形紅色三角旗(pennant)以供辨識

資料來源：JMFA, A'-0115/279, pp.0383-0384、0401-0402；越田利成，〈飛行艇パイロットの回想 - 横浜から南太平洋へ（17）：戦後台湾復興を支えた緑十字飛行艇〉，《航空と文化》，未編碼；越田利成，〈戦後台湾復興を支えた緑十字飛行艇〉，《榕樹文化》29号，2010年6月，頁1-2；塩見俊二，《外から日本を見る》，頁16-18；塩見俊二，《秘録・終戦直後の台湾》，頁42-43；蘇瑤崇編，《臺灣終戰事務處理資料集》（臺北：臺灣古籍，2007年），頁124-127。

由前述可知，9月10日停泊於淡水水上機場的「綠十字飛行」任務，主要是搭載戰後影響臺灣金融及經濟甚為重要的臺灣銀行券來臺，以解決當時通貨不足的問題，而這樣的運輸工作在13日「神津號」返日

112 越田利成，〈戦後台湾復興を支えた緑十字飛行艇〉，《榕樹文化》29号，2010年6月，頁1-2。

113 JMFA, A'-0115/279, C.L.O. No.7, 2 Aug. 1945, pp.0383-0386；C.L.O. No.26, 7 Sep. 1945, pp.0445-0446.

114 塩見俊二則將其出發之日記載為9月9日。塩見俊二，《秘録・終戦直後の台湾》，頁42-43；越田利成，〈飛行艇パイロットの回想 - 横浜から南太平洋へ（17）：戦後台湾復興を支えた緑十字飛行艇〉，《航空と文化》，2011年4月，未編碼；JMFA, A'-0115/279, C.L.O. No.12, pp.0401-0402.

後，於15日復由另一架川西大艇「卷雲號」搭載另一批臺灣銀行券，進行第二次相同航程的輸送任務。¹¹⁵

值得一提的是，當時隨「神津號」前往淡水的美軍監視軍機所拍攝之照片（1945年9月10日），則提供了我們對於機場的進一步瞭解。首先，由「圖九」觀之，當「神津號」抵達淡水時，所停泊的地點並非一般所認為的「鼻仔頭」區域（縣定古蹟區域），而是現今淡水郵局後方的星巴克咖啡廳（Starbucks），以及馬偕牧師上陸紀念銅像前方水域，即前述淡水稅關監視部旁「航空事務聯絡合同廳舍」（橢圓標記）前方。由此即說明「鼻仔頭」區域應為淡水水上機場的機庫及維修場，因此才具有滑溜台之設置，而「航空事務聯絡合同廳舍」才應是旅客出入的地方，特別是該廳舍為左下的小船即為接駁小艇（方型標記），其主要功能則為接送旅客上下飛機之用。

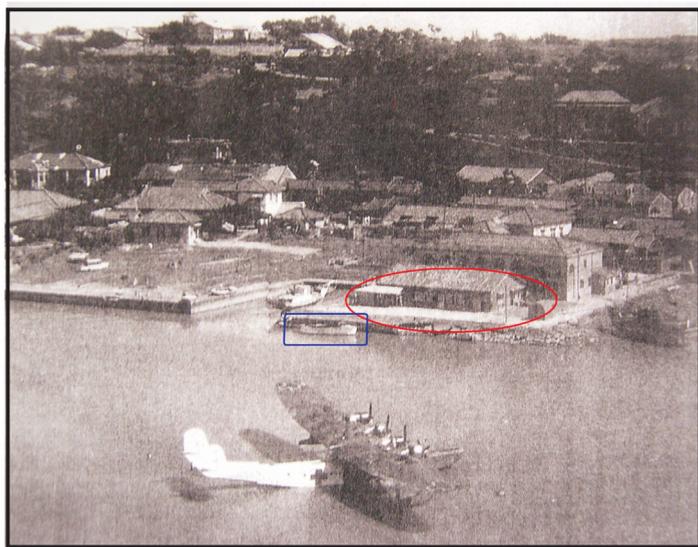


圖9 1945年9月10日停泊於淡水的「綠十字飛行」任務水上機「神津號」

資料來源：榕樹會事務局，《榕樹文化》29号（京都：同編者，2010年6月），封面。

115 根據相關資料顯示，兩次飛行任務搭載的台灣銀行券總額大約是6億3千多萬圓。除此之外，迄至10月10日「綠十字飛行」終止前，尚曾搭載「水野組」來台，不過此次的任務性質及時間，目前尚缺乏更進一步的詳細資料。越田利成，〈飛行艇パイロットの回想-横浜から南太平洋へ（17）〉，未編碼；大日本航空社史刊行會編，《航空輸送の歩み》，頁453；合作金庫調查研究室編，《臺灣金融發展歷程》（臺北：同編者，1994年），頁78。

由此或許可以推知，當飛機即將降落於淡水水上機場時，機場方面則派遣水上警察的汽艇於河面巡邏並鳴放警報汽笛，用擴音機告知河面上的船隻走避，待河面淨空後飛機才降落於油車口前的水域下降著水，且為閃避原已停放「浮線」東側船隻，避免相互碰撞，飛機降落後乃滑行至「浮線」西側尾端靠近淡水河左岸的河道後轉至「航空事務聯絡合同廳舍」前方，旅客即由小艇接駁上岸，而飛機起飛時則同樣利用「浮線」西側尾端靠近淡水河左岸的河道起飛，起飛滑行的方向則隨當時天候及風向而定，遇飛機故障需要維修檢查或因天候因素無法起飛時，才會將飛機拖至「鼻仔頭」區域停放。¹¹⁶

綜上所述，1945年8月日本投降之後，淡水水上機場並沒有隨著戰爭而馬上結束，而是因其原本所具備的條件提供了日本戰後處理臺灣事務的需求，特別是在不清楚飛航資訊及戰後臺灣治安狀況的情況下，淡水水上機場的存在則提供日本方面能夠有較多的選擇，避免如同飛往朝鮮京城飛行場的「綠十字飛行」機組員，一降落就遭到軟禁的命運。¹¹⁷同時透過此行確定臺灣治安平穩及松山機場尚能堪用後，美軍乃陸續增派東京至臺灣的相關航班，以利戰後事務之處理及運作。¹¹⁸因此，1945年9月停泊於淡水水上機場的「綠十字飛行」，可說是為處理戰後事務的臺日兩地之官民及美軍人員，在後續的定期連絡飛行上開啟了重要的契機。

伍、結論

淡水自荷西時期以來，一直被視為海上的重要航點與補給站，迄至清代開港以後隨著當時的特產茶及樟腦的大量出口，促使淡水港埠及沿

116 關於飛機起降於淡水水上機場的情況，可參見周明德，〈被遺忘的臺灣第二座國際機場：淡水水上機場〉，頁73 - 77。

117 越田利成，〈戰後台灣復興を支えた綠十字飛行艇〉，頁2。

118 T. katasube, Central Liaison Office, 〈東京台灣間連絡飛行ニ関スル件（C.L.O. M—No.72, 25 September 1945）〉，收錄於竹前榮治監修，《「連合軍司令部往信綴」『GHQへの日本政府対応文書総集成』》第一冊（東京：新岡和幸発行，1994年），頁287 - 289。

岸的河運與商業興起，使其逐漸躍居為二十世紀以前臺灣最大的港口。不過隨著時代與科技的進步，交通工具的變化也日新月異，原本僅供木製帆船停泊的淡水港埠，漸漸無法容納新式的大噸位輪船，因而進入二十世紀以後淡水港迅速被新興的基隆港所取代。

儘管如此，作為國際重要航點的淡水並不會因為港埠功能的沒落而消失，而是憑藉著本身所具備的自然條件，為新式交通科技提供了實驗及發展的場域。關於這一點，若從1920年代臺灣的飛行試驗與淡水的關係來看，或許正可說明淡水作為重要航點的價值，特別是1930年代「內臺航線」的開設過程中，淡水仍是總督府及軍方進行相關水上飛機航空實驗的選擇地點之一，甚至還曾經被建議為臺灣設立國際機場預定地的首選。

1935年後，隨著南進政策的積極推動，以及日美兩國在亞太地區航線的競爭，總督府勢必強化機場建設，加上臺灣是日本聯結南洋地區之重要轉場，而南洋地區本身為半島或島嶼，不少主要機場為水上或水陸兩用，故總督府及相關單位乃於1940年陸續展開以淡水為中繼站的「海洋循環航線」之飛行測試，此即水上機場設立的主因及推力。

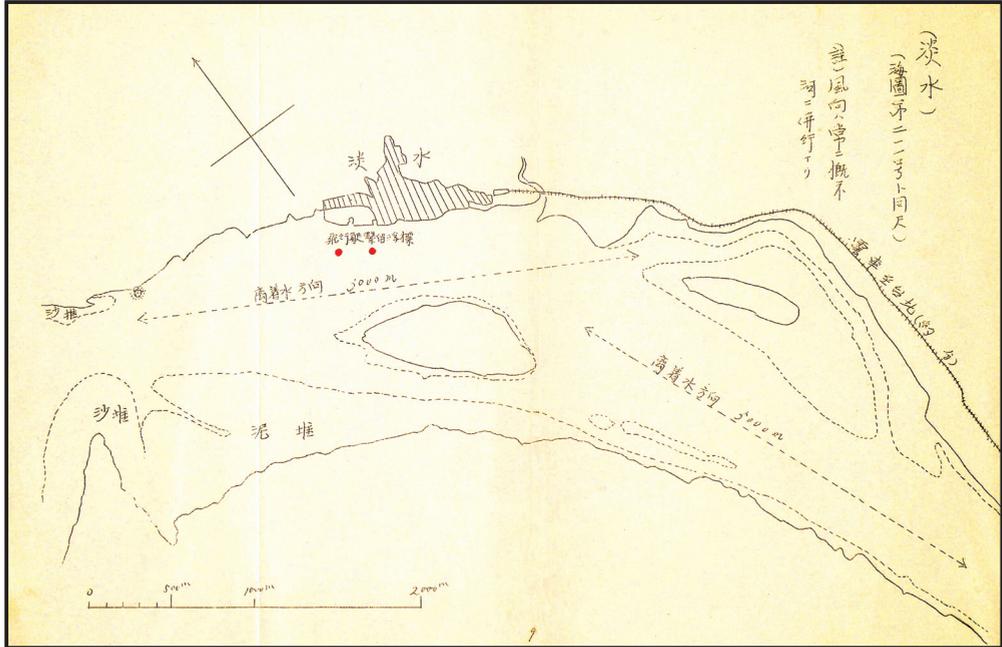
1941年7月19日淡水水上機場正式營運後，雖受到太平洋戰爭之影響，使得民用航線開設不到一年即轉為軍用，但隨著1942年日本軍事的南侵，更加強了其於軍事運輸方面的重要性，使其成為聯結日本與中南半島、馬來西亞、菲律賓、印尼等地之中繼轉場。另外，1943年日軍在太平洋戰場逐漸由勝轉敗後，為防堵美軍潛艦在臺灣北部附近海域的攻擊，該年11月淡水水上機場改編為海軍轄下的淡水航空基地，並配置水上偵察機及小型掃雷艇等部隊，以執行臺灣北部海域「對潛掃蕩」之任務。因此，太平洋戰爭之後，淡水除了因其重要位置及條件成為聯結南方的運輸中繼站外，也因著戰事的發展，成為擔負起防衛北部海域及航道安全的航空基地。此外，1945年8月日本戰敗投降以後，淡水水上機場並未隨戰爭的結束而馬上終止，而是因其本身所具備的條件，於該年9月的「綠十字飛行」任務，以及臺灣的戰後事務處理方面扮演著關鍵的角色。

本文以淡水上機場之設立及發展為個案，試圖從臺灣航空發展的觀點討論其角色及性質，雖然目前限於時間、篇幅及能力而未能進一步關照到1945年10月至1948年水上機場接收及撤廢的過程與原因，¹¹⁹但透過以上的探討，應可從另一個角度瞭解淡水作為交通樞紐的重要性，同時或許也能為往後關於機場接收及撤廢過程的後續研究，奠定些許的基礎。

119 關於戰後淡水水上機場的接收與撤廢問題，何鳳嬌曾於戰後臺灣軍事用地接收的專文中略為提及，可參見何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的處理〉，《國史館館刊》第19期，2009年3月，頁91 - 132。

陸、附錄：

(一) 1936年佐世保海軍航空隊「淡水測繪圖」



資料來源：防衛省防衛研究所藏，〈臺灣に対する方面航空兵力の急速移動集中〉，
《海軍一般史料》，⑤航空部隊 - 全般 - 082，未編碼。

註：紅色標點為「飛行艇繫留浮標」（筆者所加）。

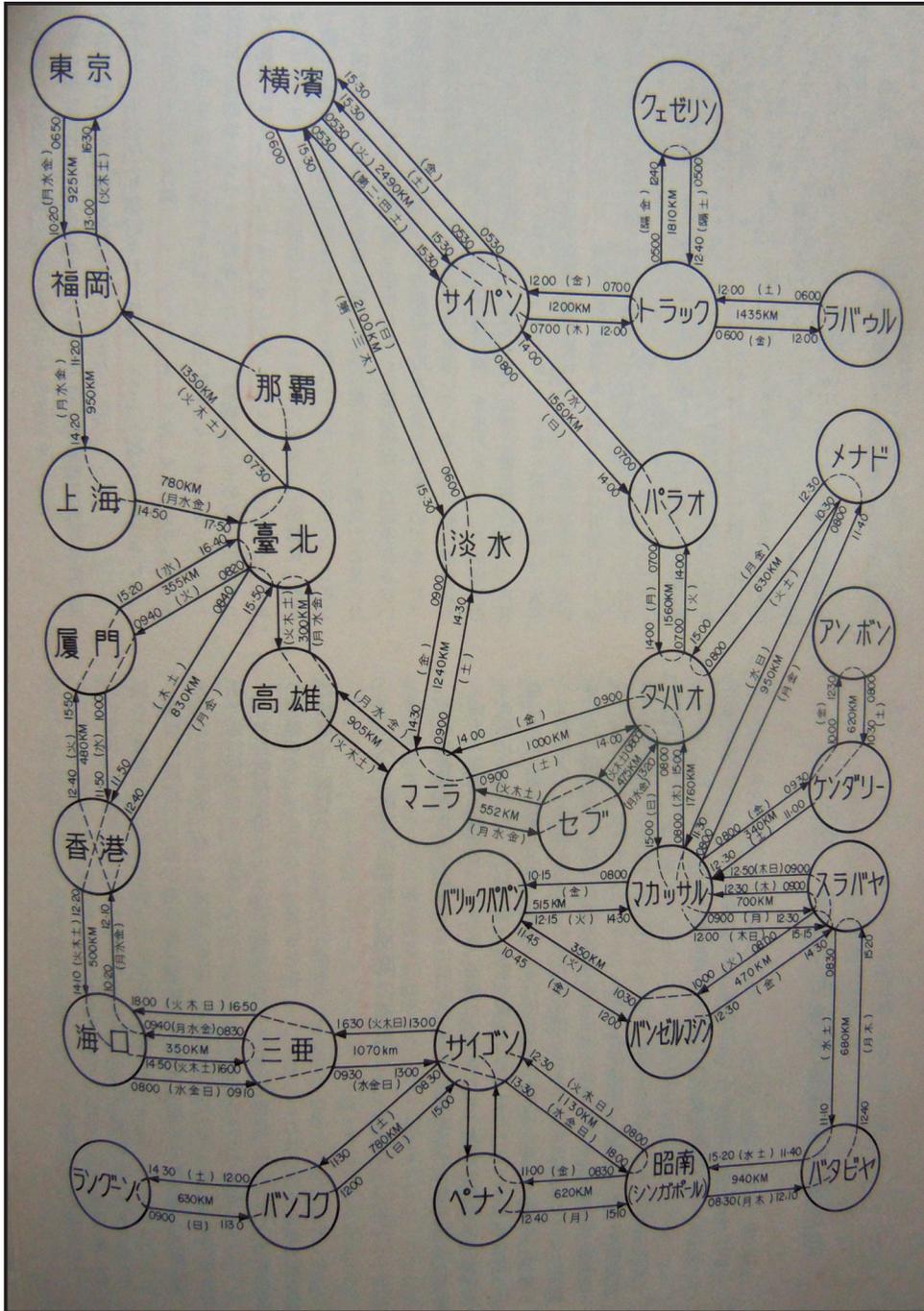
(二) 1944年6月12日美軍淡水空照圖

資料來源：National Archives of the United States (原件典藏單位)；中央研究院人社中心地圖與遙測影像數位典藏計畫(資料數位化單位)；檔號：B07028_003。



註：文字註記為筆者所加。

(三) 海軍軍用定期航線圖



「航空南進」與太平洋戰爭：淡水水上機場的設立與發展

資料來源：大日本航空社史刊行會編，《航空輸送の歩み：昭和二十年迄》，頁276。

徵引資料

一、中文

(一) 檔案、史料匯編

《行政長官公署檔案》（國史館臺灣文獻館藏）

《臺灣海軍情報資料》（檔案管理局藏）

蘇瑤崇，《臺灣終戰事務處理資料集》。臺北：臺灣古籍，2007年。

中國第二歷史檔案館編，《館藏民國臺灣檔案匯編》，第33冊。南京：九州出版社，2007年。

(二) 專書

行政長官公署交通處編印，《臺灣交通匯報》。臺北：同編者，1946年。

臺灣省警備總部司令部編，《日軍佔領臺灣期間之軍事設施史實》。臺北：同編者，1948年。

周明德，《海天雜文》。臺北：臺北縣立文化中心，1994年。

合作金庫調查研究室編，《臺灣金融發展歷程》。臺北：同編者，1994年。

許伯埏，《許丙·許伯埏回想錄》。臺北：中央研究院近代史研究所，1996年。

劉鳳翰，《日軍在臺灣（下）》。臺北：國史館，1997年。

陳國棟，《臺灣的山海經驗》。臺北：遠流，2005年。

李乾朗主持，《臺北縣縣定古蹟淡水水上機場調查研究暨修復計劃》。臺北：臺北縣政府文化局，2005年。

黃繁光主編，《風起雲湧時：首位臺籍氣象官周明德平生所見所聞》。臺北：淡水古蹟園區，2009年。

黃富三主編，《海、河與臺灣聚落變遷：比較觀點》。臺北：中央研究院臺灣史研究所，2009年。

(三) 期刊論文

莊家維，〈近代淡水聚落的空間構成與變遷：從五口通商到日治時期〉，國立成功大學建築研究所碩士論文，2005年6月。

曾令毅，〈日治時期臺灣航空發展之研究（1906 - 1945）〉，淡江大學歷史研究所碩士論文，2008年6月。

何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的處理〉，《國史館館刊》，第19期。（臺北：國史館，2009年3月）。

周明德，〈臺灣總督府氣象台淡水機場派出所記事〉，《中央氣象局通訊》，（臺北：中央氣象局，2010年2月）。

二、日文

（一）檔案、未刊行資料

《公文類聚》（日本國立公文書館藏）

《海軍省公文備考》、《海軍一般史料》、《陸軍省大日記乙輯》、
《陸軍一般史料》、《高雄警備府戰時日誌》（日本防衛省防衛研究所藏）

《外務省記錄》（日本外務省外交史料館藏）

《臺灣總督府公文類纂》（國史館臺灣文獻館藏）

大日本航空株式會社，《營業報告書》（中央研究院人文社會聯圖微卷資料）

氣象局淡水飛行場出張所，《概況書》，1945年12月。

（二）專書

警務局航空班，《班務概況》。屏東：同編者，1927年。

臺灣總督府，《臨時產業調查會答申書》。臺北：同編者，1930年。

臺灣總督府，《臺灣總督府臨時產業調查會會議錄》。臺北：同編者，1931年。

臺灣總督府，《熱帶產業調查會答申書》。臺北：臺灣總督府，1935年。

熱帶產業調查會，《臺灣及南支南洋の航空》。臺北：同編者，1935年。

大谷光瑞，《臺灣島之現在》。大阪：大乘社，1935年。

大阪朝日新聞社，《空中攝影禁止區域》。大阪：同編者，1936年。

日本航空輸送株式會社，《日本航空輸送十年史》。東京：同編者，1938年。

大竹文輔，《臺灣航空發達史》。臺北：臺灣國防義會航空部，1939年。

臺灣經濟年報刊行會，《臺灣經濟年報》，昭和16年版。東京：國際日本協會發行，1941年。

交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》。臺北：同編者，1941年。

仁村俊，《航空五十年史》。東京：鱒書房，1943年。

井出季和太，《南進臺灣史攷》。東京：誠美書閣，1943年。

興南新聞社，《臺灣人士鑑》。臺北：同編者，1943年。

遞信部，《交通局遞信部概要書》，第11冊。臺北：同編者，1943年（？）。

臺灣總督府防衛本部防空部，《本島空襲狀況》。臺北：同編者，1944年。

臺灣總督府，《臺灣統治概要》。臺北：同編者，1945年。

第二復員局殘務處理部，《部隊編制及び航空機定数表》。東京：同編者，1950年。

電波監理委員會，《日本無線電信史》，第12卷。東京：同編者，1951年。

日本航空協會，《日本航空史》，明治・大正編。東京：同編者，1956年。

塩見俊二，《外から日本を見る》。東京：鹽見財政經濟研究所，1964年。

日本航空協會編，《日本民間航空史話》。東京：同編者，1966年。

日本海軍航空史編輯委員會，《日本海軍航空史》，1用兵篇3制度篇。東京：時事通信社，1969年。

航空五十年周年記念事業実行委員會，《航空局五十年の歩み》。東京：同編者，1970年。

海軍施設系技術官の記録刊行委員會，《海軍施設系技術官の記録》。東京：同編者，1972年。

小森郁雄編，《航空開拓秘話》。東京：「航空開拓秘話」刊行會，1974年。

- 日本航空協會編，《日本航空史》，昭和前期編。東京：同編者，1975年。
- 大日本航空社史刊行會編，《航空輸送の歩み：昭和二十年迄》。東京：日本航空協會，1975年。
- 鈴木正一，《蒼穹萬里：陸軍飛行戰隊史》。東京：陸軍飛行戰隊史刊行委員會，1976年。
- 毎日新聞社編，《別冊一億人の昭和史「日本航空史」》。東京：同編者，1979年。
- 塩見俊二，《秘録・終戦直後の台湾：私の終戦日記》。高知：財團法人小津圖書館，1980年。
- 中野操編，《台湾總督府交通局遞信部：職員野戦従軍史》。東京：臺灣遞信協會本部事務局，1984年。
- 廣岡治哉編，《近代日本交通史》。東京：法政大學出版局，1987年。
- 零戦搭乗委員会編，《海軍戦闘機隊史》。東京：原書房，1987年。
- 佐藤一一，《日本民間航空通史》。東京：國書刊行會，2003年。
- 吉村伸一，《麗し島で：十四歳予科練少年飛行兵の青春》。東京：元就出版社，2004年。
- 神野正美，《台湾沖航空戦》。東京：光人社，2004年。
- 雨倉孝之，《海軍航空隊の基礎知識》。東京：光人社，2009年。
- 碓義朗，《最後の二式大艇：海軍飛行艇の記録》。東京：光人社，2009年。
- 渡辺洋二，《空の技術》。東京：光人社，2010年。
- 周明德，《兩袖清風耄：郷土史にこだわる》。臺北：自印出版，2012年。

（三）報刊

- 《大阪毎日新聞》、《大阪朝日新聞》、《臺灣日日新報》、《臺灣時報》、《臺灣遞信協會雜誌》、《新亞細亞》、《讀賣新聞》、《國民新聞》、《報知新聞》、《航空と文化》、《ファイナンス》、《榕樹文化》、《鳳木会会報》

三、英文

(一) 檔案、史料匯編

Air Force Historical Research Agency (AFHRA), Formosa Interim Report, Office of The Assistant Chief of Air Staff, Intelligence, Washington, D.C., Feb 1944. (中央研究院人文社會科學研究中心地理資訊科學研究專題中心「美國空軍歷史研究部徵集成果」：http://gis.rchss.sinica.edu.tw/GIArchive/?page_id=1297)

Japan. Ministry of Foreign Affairs (JMFA), A'-0115/279. (外務省外交記錄公開文書：<http://gaikokiroku.mofa.go.jp/>)

竹前榮治監修，《「聯合軍司令部往信綴」『GHQへの日本政府対応文書総集成』》，第一冊。東京：新岡和幸発行，1994年。

(二) 報刊

The Times Digital Archives, 1785-1985 (<http://gale.cengage.co.uk/times.aspx/>)

FLIFHTInternational (<http://www.flightglobal.com/blogs/flight-international/>)

Southward Advance Policy of Aviation and Pacific War : Founding and
Development of the Tamsui Water Airport

Tseng, Lin-Yi

Abstract

This paper is on the founding process and the subsequent history of the Tamsui Water Airport. The purpose is to highlight the historical and strategic significance of this water airport in Taiwanese aviation history. First discussed in this paper is Tamsui's strategic significance. The Taiwan Governor-General's rationale to designate Tamsui to conduct test flights is an important indicator for Tamsui's strategic importance in the Asia-Pacific region, and Tamsui's role as a primary intercontinental transportation hub for European and American airliners confirms this significance. In order to further qualify Tamsui's role in aviation history, however, this paper focuses on test flight projects operated at Tamsui by a variety of government and private institutions during the 1920s and 1930s.

Secondly, this paper recapitulates the founding process and development of the Tamsui water airport since the 1930s. The Taiwan Governor-General considered establishing a land and water airport at Tamsui in the 1930s, yet eventually the proposal was vetoed. Nevertheless, as the Japanese took primacy in the Southward advance policy during the late 1930s, Taiwan's importance in connecting Japan and its strategic interests in the southern Pacific became manifest. As a result, the Taiwan Governor-General reconsidered the proposition to install water airport facilities at Tamsui, and, having conducted a series of test flights and relevant experiments, commenced with the actual construction of water airport facilities.

Lastly, this paper attempts to sketch out the actualities of the Tamsui water airport after its commencement in 1941, which includes the ground forces assigned to the airport by the Takao Minor Naval Station, and air force deployments there. Also discussed are the general usage of the airport

after World War II ended in August 1945, as well as the role and significance of the water airport in the early Post-War period.

Key words : Tamsui Water Airport 、 Southward Advance Policy 、 The Pacific War 、 Tamsui Air Base 、 Green Cross Flight