

高雄「苓雅寮」機場初探

撰文／國立成功大學歷史所博士候選人 杜正宇
國立成功大學歷史所博士候選人 謝濟全

摘要

大正年間，日本為發展航空事業，除自行研發各式機種外，也展開調查、開闢帝國內各島嶼間的航線。殖民地臺灣與日本間，同樣需要進行航線的探索，於是日本海軍佐世保航空隊從1920年代起，便以水上飛機進行日本與臺灣間，以及臺灣各港灣之間的航線勘察。

水上飛機海空兩用，可為軍艦搭載、護航隨行的特色，遂成為日本海軍勘察航線的主要機種之一。而基隆、高雄、馬公為臺灣三大重要港口，亦是水上飛機主要的停泊地點。但飛行中遭遇的各種困境與考驗，讓海軍人員吃盡苦頭。為了水上飛機修理、補給、避風浪等需求，水上機場的興築遂成為必須進行的要事。

興建於1933年高雄港區的（外）苓雅寮機場，就是臺灣第一座可供水上飛機運用的機場，然因埋立地淤積，計畫於前鎮一帶擇地新建。但美軍發現的前鎮（內）苓雅寮機場，則因東港水上機場的興建與港灣泥沙淤積，降低了機場的實用性，遂被取代，它的歷史也遭人遺忘。戰後，政府發展遠洋漁業，內苓雅寮一帶竟成為前鎮漁港。目前，機場遺跡雖已消失，但高雄港內曾擁有水上機場的歷史，卻應該彰顯、值得紀念。

關鍵詞：航空、機場、苓雅寮、星光碼頭、前鎮、佛公、高雄港



- 壹、前言
- 貳、文獻回顧與史料概況
- 參、興建原因與選地條件
- 肆、機場的興建與使用
- 伍、外、內苓雅寮機場
- 陸、結論

壹、前言

在臺灣的航空史上，只要提到水上機場，國人都會想起東港（今大鵬灣，1938年填土興築）或淡水（1941年開場），¹卻少人知曉日治時期的水上機場至少有四座，而其中兩座就在高雄：苓雅寮（Reigaryo）與桃子園（Toshien，左營軍港）。²

苓雅寮機場的美方名稱爲「Takao Seaplane Station（Reigaryo）」，³又稱「Takao Seaplane Station」，⁴可譯爲「高雄水上機場（苓雅寮）」或「高雄水上機場」。類別上美軍記爲輔助水上機場（Auxiliary Seaplane Station），澳軍則記作飛行艇基地（Flying Boat Base）。⁵空照圖（1944年8月）顯示其地即今前鎮漁港一帶（圖1-1），位於內苓雅寮西方濱海處，地近佛公，南爲尖尾（今過港隧道一帶），東北爲草衙（Soga），東南爲小港（Shoko, Kominato）。內苓雅寮舊名苓仔寮，為了與北方的同名聚落苓仔寮區分，俗稱

- 1 東港水上機場，文建會的歷史建築登錄資料係以填土動工之1938年記之，而1939年竣工之記載，則係筆者推敲戰時爲日本海軍設營隊上尉佐用泰司的記載。參見杜正宇，〈日治時期的「高雄」飛行場研究〉，《高雄文獻》，1（2）（2011），頁118；佐用泰司，〈海軍設營隊の太平洋戦争：航空基地築城の展開と活躍〉（東京：光人社，2001），頁186。至於淡水水上機場，可參見曾令毅，〈「航空南進」與太平洋戦争：淡水水上機場的設立與發展〉，《臺灣文獻》，63（2）（2012）；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之研究〉，《科技學刊》，16（2）（2007），人文社會類。
- 2 苓雅寮水上機場（Reigaryo ASS）與桃子園水上機場（Toshien ASS），均有美軍空照圖與設施記載等爲證。參見Joint Intelligence Study Publishing Board, *Air Facilities Supplement to Janis 87, Formosa (Taiwan)*, July 1945, RG319, Box.421 (NARA)；杜正宇、謝濟全，〈盟軍記載的二戰臺灣機場〉，《臺灣文獻》，63（3）（2012），頁360-361；杜正宇，〈太平洋戰爭下的高雄岡山機場〉，《臺灣近代戰爭史（1941-1949）第二屆國際學術研討會論文集》（高雄：高雄市關懷義籍老兵文化協會，2012年10月），頁7；許進發，〈1944年美軍攻臺計畫的戰情資料——陸海軍聯合情報研究第87號〉，《戰時體制下的臺灣學術研討會論文集》（南投：國史館臺灣文獻館，2004），頁54；J. Yao，〈REIGARYO SEAPLANE STATION〉：<http://www.flickr.com/photos/jonyao/6465745029/>（時間未詳）。
- 3 JANIS 87-1, Joint Intelligence Study Publishing Board, *Air Facilities Supplement to Janis 87, Formosa (Taiwan)*, July 1945, RG319, Box.421 (NARA)。
- 4 United States Pacific Fleet and Pacific Ocean Areas, *Information Bulletin: Formosa, Takao and Koshun Peninsula*, CINCPAC – CINCPAC Bulletin No.119-44, 1 August 1944, RG38, 330/24/21/3-5 (NARA)。
- 5 JANIS 87-1, Joint Intelligence Study Publishing Board, *Air Facilities Supplement to Janis 87, Formosa (Taiwan)*, July 1945, RG319, Box.421 (NARA); Joint Intelligence Bureau (Melbourne), Department of Defence, Australia, Spot Report No J.I.B.(M) 4/12/49, *Airfield Summary Formosa*, August 1949, RG319, Box.451 (NARA)。



圖1-1 苓雅寮水上機場（1944年8月）

資料來源：United States Pacific Fleet and Pacific Ocean Areas, *Information Bulletin: Formosa, Takao and Koshun Peninsula*, CINCPAC – CINCPAC Bulletin No.119-44, 1 August 1944, RG38, 330/24/21/3-5 (NARA).



圖1-2 《臺灣堡圖》（1904）中，內苓仔寮一帶的聚落

資料來源：本圖日治時期為禁圖，故遠流版《臺灣堡圖》未載。此圖轉引自楊玉姿，《前鎮開發史》（高雄：前鎮區公所，2007），頁67。

內苓仔寮。後因苓仔名稱不雅，改為苓雅。⁶日治時期此地屬小港庄，鄰近亦有一座陸上機場（即今小港機場），美軍以Takao, Shoko或Reigaryo Airfield稱之。

不過，若依照張維斌之研究，除內苓雅寮機場外，高雄港內另有一座外苓雅寮機場（今星光碼頭）。⁷筆者生於高雄，長於高雄，成長過程中從未聽聞前鎮漁港的前身竟是座水上機場，也未曾得悉星光碼頭竟曾有機場之存在。為了探尋這段神祕的往事，於是拼湊史事，撰寫本文，期能為大高雄之歷史研究，拋磚引玉。

貳、文獻回顧與史料概況

撰寫之初，曾蒐羅戰後資料，但無論是學棣陳咨仰提供之《臺灣省警備總司令部周年工作概況報告書》，或現存《臺灣警備總司令部軍事接收總報告》，高雄港務局編印

6 楊玉姿，《前鎮開發史》（高雄：前鎮區公所，2007），頁78。

7 張維斌，〈罕為人知的苓雅寮飛行場part 3〉：<http://taiwanairpower.org/blog/?p=6502>（2012/11/23）；張維斌，〈罕為人知的苓雅寮飛行場part 2〉：<http://taiwanairpower.org/blog/?p=6442>（2012/11/16）；張維斌，〈罕為人知的苓雅寮飛行場part 1〉：<http://taiwanairpower.org/blog/?p=6354>（2012/11/10）；張維斌，〈高雄水上飛機場〉：<http://taiwanairpower.org/blog/?p=6280>（2012/11/5）。

之《高雄港擴建工程施工報告》、《高雄港第二港口開闢工程》、《高雄港三十年志》等，均未見記載。⁸

前人研究方面，地方史研究如《高雄市各區發展淵源》、《前鎮開發史》等未有明載。⁹戰爭史研究則有許進發之〈1944年美軍攻臺計畫的戰情資料——陸海軍聯合情報研究第87號〉，曾譯介美方檔案，並據美軍記載指出臺灣有高雄港、東港泊地、淡水港、桃子園港等四處水上機場。¹⁰日治航空史領域，洪致文、曾令毅等並未提到此機場，筆者則於2012年接連兩文論及苓雅寮水上機場，¹¹並請張維斌指正。張先生為美國威斯康辛大學博士，投入航空史研究十餘年，用功頗勤。他於部落格中刊載的文章，雖引起回應，¹²但此機場的資料依舊缺乏，仍需向日、美方面查找。

日本方面，筆者檢索、查閱國內諸多日治時期專書與資料庫，均無所獲。於是轉向日本尋覓，幸《海軍省公文備考》中，尚有數份相關文書留存。但為了解是否有更多文書可閱，遂於2013年寒假再赴東京，至防衛省史料閱覽室核對目錄，但《海軍省公文備考》已全部數位化公開。此外，嘉南藥理科技大學陳信安教授，亦慨予筆者《打狗築港計畫一斑》、《高雄港》等史料，¹³惜未見記載，日方資料依舊不足。

位於美國馬里蘭州的國家檔案館二館（National Archives and Records Administration, NARA），則有不少檔案記載了苓雅寮水上機場。編寫的單位包括了美國聯合情報研究出版局（Joint Intelligence Study Publishing Board）、太平洋艦隊與太平洋戰區司令部（Commander in Chief, United States Pacific Fleet and Pacific Ocean Areas）、美國海軍特遣

8 臺灣省警備總司令部編印，《臺灣省警備總司令部周年工作概況報告書》（臺北：臺灣省警備總司令部接收委員會，1946）；臺灣省警備總司令部編印，《臺灣省警備總司令部軍事接收總報告》（臺北：警備總司令部，1946），收入陳雲林主編，《館藏民國臺灣檔案匯編（第56冊）》（北京：九州出版社，2006）；高雄港務局，《高雄港擴建工程施工報告》（高雄：高雄港務局，1971）、高雄港務局編，《高雄港第二港口開闢工程》（高雄：高雄港務局，1976）、張連榮主編，《高雄港三十年志》（高雄：高雄港務局，1975）等。

9 參見曾玉昆，《高雄市各區發展淵源》（高雄：高雄市政府文獻會，2003）、楊玉姿，《前鎮開發史》（高雄：前鎮區公所，2007）。

10 許進發，〈1944年美軍攻臺計畫的戰情資料——陸海軍聯合情報研究第87號〉，《戰時體制下的臺灣學術研討會論文集》（南投：國史館臺灣文獻館，2004），頁54。

11 杜正宇、謝濟全，〈盟軍記載的二戰臺灣機場〉，《臺灣文獻》，63（3）（2012），頁360-361；杜正宇，〈太平洋戰爭下的高雄岡山機場〉，《臺灣近代戰爭史（1941-1949）第二屆國際學術研討會論文集》（高雄：高雄市關懷臺籍老兵文化協會，2012年10月），頁7。

12 Anderson，〈歷史洪流中尋寶——苓雅寮飛行場〉：<http://andersonplus.blogspot.tw/2013/03/20130319.html>（2013/3/16）；孫拉拉，〈苓雅寮飛行場〉：<http://lingyaliao.blogspot.tw/2012/11/blog-post.html>（2012/11/29）。

13 臨時臺灣工事部，《打狗築港計畫一斑》（臺北：臨時臺灣工事部，1908）、臺灣總督府交通局高雄築港出張所，《高雄港》（臺北：臺灣總督府交通局高雄築港出張所，1928）。



圖2-1 美國陸軍第十軍之臺灣油紙地圖

資料來源：Hqs-10th Army, Maps – *Formosa*, RG338, Box.73 (NARA).



圖2-2 美國陸軍第十軍之南臺灣機場設施分布圖

資料來源：10th Army-Artillery Section, RG338, Box.74 (NARA).

艦隊（Task Group 38, United States Pacific Fleet）、美國陸軍第十軍（Tenth Army, US）、澳洲國防部聯合情報局等〔Joint Intelligence Bureau（Melbourne），Department of Defence, Australia〕。

根據許進發的譯介，美國聯合情報研究出版局在二戰期間係由四個情報單位聯合組成：軍事情報局（Military Intelligence Division, G2）、海軍情報局（Division of Naval Intelligence）、陸軍航空助理參謀長室（Office of Assistant Chief of Air Staff, Intelligence）、戰略調查局（Office of Strategic Services）。編寫的檔案，反映了當時的作戰需求與戰略重心。¹⁴筆者於NARA館內翻檢得知，該局編製的臺灣情報資料至少有五種，分別給予JANIS -87及JANIS 87-1的代號。¹⁵其中，〈臺灣的海軍與航空設施〉（1944年6月）及〈臺灣機場補充資料〉（1945年7月）兩份檔案，刊載了苓雅寮機場的空照圖與設施。¹⁶

美國太平洋艦隊與太平洋戰區司令部編寫的檔案中，則有〈情資公告：高雄恆春半島〉（1944年8月）、〈目標分析與空照圖：高雄地區〉（1944年9月）、〈航空情資摘

14 許進發，〈1944年美軍攻臺計畫的戰情資料——陸海軍聯合情報研究第87號〉，《戰時體制下的臺灣學術研討會論文集》（南投：國史館臺灣文獻館，2004），頁47。

15 這五種情報檔案之概況，參見杜正宇，〈美國國家檔案館所藏二戰時期臺灣戰爭相關紙本類檔案簡目〉（臺南：國立臺灣歷史博物館，2012）。

16 JANIS 87-1, Joint Intelligence Study Publishing Board, *Air Facilities Supplement to Janis 87, Formosa (Taiwan)*, July 1945, RG319, Box.421 (NARA); JANIS 87, Joint Army-Navy Intelligence Study of Formosa (Taiwan), *Naval and Air Facilities*, June 1944, RG319, Box.421 (NARA)。

要：臺灣與澎湖》（1944年11月）等三份檔案記載了本機場。¹⁷當時美軍正準備登陸臺灣作戰〔又稱堤道計畫（Causeway）〕，由於登陸預定地就在高屏溪口一帶，因此檔案編寫著重南部的港口與機場等設施。¹⁸而美國陸軍第十軍就是預定執行登陸的部隊。除了各式衍生的計畫外，留存的油紙地圖與軍用地圖亦標示了苓雅寮水上機場。¹⁹

美國海軍第38特遣艦隊則是臺灣沖之役的主角，1944年10月12日，大黃蜂號（USS Hornet）、胡蜂號（USS WASP）等航艦派出6個飛行中隊轟炸苓雅寮水上機場。海軍任務報告（Operation Reports）檔案中，亦留存轟炸苓雅寮之概況與地圖資料。²⁰為求印證，筆者亦前往華盛頓特區的海軍歷史與遺跡檔案館（Naval History and Heritage Command），取得曾轟炸本機場的隊史檔案。²¹此外，澳洲國防部聯合情報局（Joint Intelligence Bureau）戰後編寫的二戰臺灣飛行場調查（1949）中，亦條列了此機場的經緯度、相對位置與設施等。²²密西根大學漢徹圖書館（Hatcher Graduate Library）則保存了一套罕見的AMS L892

17 United States Pacific Fleet and Pacific Ocean Areas, *Information Bulletin: Formosa, Takao and Koshun Peninsula*, CINCPAC – CINCPAC Bulletin No.119-44, 1 August 1944, RG38, 330/24/21/3-5 (NARA); United States Pacific Fleet and Pacific Ocean Areas, *Target Analysis Air Target Maps, Principal Sections of Takao Area, Formosa*, CINCPAC – CINCPAC, A.T.F. No.139-44, 10 September, 1944, RG38, 330/24/21/3-5 (NARA); United States Pacific Fleet and Pacific Ocean Areas, *Air Information Summary: Formosa and Pescadores*, CINCPAC – CINCPAC Bulletin No.150-44, 25 November, 1944, RG38, 330/24/21/3-5 (NARA)。

18 杜正宇、謝濟全，〈盟軍記載的二戰臺灣機場〉，《臺灣文獻》，63（3）（2012），頁343-349。

19 Hqs – 10th Army, Maps – Formosa, RG338, Box.73 (NARA); 10th Army – Artillery Section, RG338, Box.74 (NARA)。

20 USS Hornet, Serial 0031, *Action Report – Ryukyu Inlands, Formosa, and Philippine Operations, 2 to 27 October 1944 (Cover Activity in Task Group 38.1)*, Vol.1-2, 28 October, 1944, RG38, Box.1041 (NARA); USS WASP, Serial 0040, *Action Report of Wasp and Carrier Air Group Fourteen in Operations against Okinawa Jima, Miyako Jima, Northern Luzon, Formosa, Manila Bay Area, Leyte, Support of Battle of Leyte Gulf, and Enemy Naval Units Western Visayas during the Periods 2 October 1944 through 27 October, 1944, East Longitude Dates*, 28 October, 1944, RG38, Box.1503 (NARA); USS Monterey, Serial 0029, *Action Report – Operations Against Nansei Shoto, Sakishima Shoto, Formosa, Luzon, Visayas and Support of the Leyte Landings, 2 October to 28 (EL) October, 1944 (Covers Activity in 2 Operations while Operating in Task Group 38.1; Air Strikes in Support Leyte Landings and Second Battle of Philippines)*, 27 October, 1944, RG38, Box.1250 (NARA); VB-11, *ACA-1 Form Reports, Vol.2*, RG38, Box.389 (NARA); VF-11, *ACA-1 Form Reports, Vol.1*, RG38, Box.439 (NARA); Commander Fighting Squadron 14, Serial 057, *ACA-1 Report of 14 for Period 10-26 October 1944 – Forwarding of Forwards without Comment ACA-1 Reports of VF-14 (NOS.121 thru 148) Covering Air Strikes on Okinawa, Luzon, Formosa and Leyte as well as Battle of Leyte Gulf – Based on Wasp*, RG38, Box.442 (NARA); Command Torpedo Squadron 14, No Serial, *Aircraft Action Report, Forwarding of Reports Cover Strikes on Airfields on Airfields of Okinawa, Nansei Shoto, Formosa and Luzon P.1. Report Covers 10-20 October, 1944*, 23 October, 1944, RG38, Box.517 (NARA)。

21 如第11轟炸中隊（VB-11）、第11戰鬥中隊（VF-11）、第11魚雷中隊（VT-11）、第14轟炸中隊（VB-14）、第14戰鬥中隊（VF-14）、第14魚雷中隊（VT-14）、第15轟炸中隊（VB-15）、第15戰鬥中隊（VF-15）、第15魚雷中隊（VT-15）、第28戰鬥中隊（VF-28）、第28魚雷中隊（VT-28）等。

22 Joint Intelligence Bureau (Melbourne), Department of Defence, Australia, Spot Report No J.I.B. (M) 4/12/49, *Airfield Summary Formosa*, August, 1949, RG319, Box.451 (NARA)。

臺灣地圖（1: 25000, 1944編製），編號2114 I SW的圖面繪製了本機場。²³加州大學柏克萊分校地圖圖書館（Map Library）中，也有一幅相當清楚的苓雅寮空照圖，照片係由胡蜂號航艦（USS WASP）戰機於1944年10月12日凌晨時分拍攝，²⁴應是為天明時美國艦隊發動的攻擊預作偵察。²⁵

參、興建原因與選地條件

一、水上飛機巡航高雄港

1916年，日本已完成第一架國產水上飛機——橫廠式イ號、ロ號的製造。²⁶由於水上飛機海空兩用的特性，一戰期間各國海軍除運用水上機母艦外，亦紛紛將水上飛機搭載於巡洋艦級以上的艦艇，作為偵察、反潛、護航、巡邏與轟炸之用。²⁷日本亦然。甚至發展到驅逐艦亦有能力運送水上飛機的地步。如1921年5月10日一架編號7號的橫廠式ロ號甲型的水上機在從慶良間群島航向基隆途中，因故障臨時在海面降落，就由警備中的桃號驅逐艦收容運回那霸。又如1927年7月初，一架編號76號的一四式水上偵察機，從基隆返航日本途中故障迫降海面，則由32號艦運載返航。²⁸當然，這僅是臨時性輸送任務，並非驅逐艦已擁有水上機的標準配備。而高雄港作為本島重要之港口，常有日本海軍艦隊如第一艦隊、第二艦隊、第三艦隊、練習艦隊，或個別母艦搭載水上機入港之事，留下

23 Map Library (Clark Library), University of Michigan, Army Map Service (TV), 2114 I SW, AMS L892 (1944)。

24 Map Library, University of California, Berkeley, WASP 259 NO.1-30, WASP 259-12OCT44 -0100 GCT 12" - 7500' 10000' FORMOSA REST JICPOA 7717-220。

25 美國艦隊攻擊臺灣的情況，參見杜正宇，〈太平洋戰爭下的高雄岡山機場〉，《臺灣近代戰爭史（1941-1949）第二屆國際學術研討會論文集》（高雄：高雄市關懷臺籍老兵文化協會，2012年10月）；杜正宇，〈太平洋戰爭下臺灣的航空攻防（1941-1945）〉（航院：2012年軍事通識教育暨航空史學術研討會，2012年10月）；杜正宇、謝濟全，〈盟軍記載的二戰臺灣機場〉，《臺灣文獻》，63（3）（2012）；杜正宇，〈日治下的臺南機場〉，《臺南文獻》，第1期（2012）；杜正宇、吳建昇，〈日治下臺南永康機場的時空記憶〉，《臺灣文獻》，63（1）（2012）等。

26 小森郁雄，〈陸海軍機の國産〉，日本航空協會，《日本航空史年表——証言と写真で綴る70年》（東京：日本航空協會，1981），頁14。

27 World War One Seaplanes and Naval Aviation: www.wwiaviation.com/seaplanes.html (2013/3/5)

28 大竹文輔，《臺灣航空發達史》（臺北：臺灣國防義會航空部，1939），頁282、298。

許多水上飛機於高雄港內起降的紀錄。²⁹

至於長程飛行（日本至臺灣），高雄也常是佐世保海軍航空隊造訪的城市。³⁰如1924年4月20日下午1點51分，佐世保航空隊兩架F-5飛行艇降落高雄港，這應是高雄史上首次出現水上機降落的記錄。官民群眾觀看，飛行員繫留大艇後，於高雄灣碼頭上岸。³¹又如1931年4月21日上午，佐世保航空隊派出一五式飛行艇四架、一四式水偵機四架，分批前來高雄訪問。市役所在飛機抵達前就發射信號煙火，市民湧向蓬萊碼頭及對岸旗後一帶等待，高雄州知事平山泰也率官員迎接。待三架飛行艇降落後，平山知事於壽旅館聽取簡報並設宴款待，晚上則在高雄驛前滋養軒召開歡迎會。22日上午，另一架飛行艇與四架水偵機飛向高雄，蓬萊水產前的地勤人員完成準備，平山知事亦率眾前來迎接。這一天，高雄港內共停泊八架水上飛機，是1921年至1931年之間，臺灣同時聚集最多水上飛機的記錄。³²

不過，佐世保航空隊派遣水上飛機來臺的過程，其實並不平順。在1933年6月以前至少八次的飛行記錄中，完全無事故僅有二次。隨著水上機來臺的次數越趨頻繁，每遇風浪、豪雨或機件故障、缺乏油料等造成之損害亦相對增加。除較小之損害可於基隆孤拔濱或港口碼頭檢修外，由於缺乏維修場地與能力，往往只能將水上機運回，或就地解體，拆解運返，甚至直接棄置（參見表3-1）。

29 〈軍艦新高入高雄軍艦新高以十四日午前十一時入高雄港。旗艦春日則入港在〉，《臺灣日日新報》（1921年3月17日）·6版；〈碧波を蹴つて來航せる我が海軍の精強廿九隻 二十二日高雄港の内外に錨す第一艦隊の入港は十三年目〉，《臺灣日日新報》（1924年3月23日）·7版；〈高雄準備觀艦〉，《臺灣日日新報》（1926年3月29日）·4版；〈翩翩日章軍艦旗足徵帝國之威武 第一艦隊入高雄港旗艦長門當先御艦扶桑次之〉，《臺灣日日新報》（1926年4月10日）·4版；〈第一艦隊向基隆十四日朝發高雄港〉，《臺灣日日新報》（1926年4月15日）·4版；〈第二艦隊所屬 驅逐艦出動 支那の某方面へ〉，《臺灣日日新報》夕刊（1927年4月11日）·2版；〈名残を惜みつゝ 各艦舳艫相ふくみ 高雄港を後に 一路基隆へ向ふ〉，《臺灣日日新報》夕刊（1927年4月13日）·2版；〈桐樺兩驅逐艦率先各艦入高雄港 市民蟬集在高臺歡呼〉，《臺灣日日新報》（1928年4月8日）·4版；〈高雄市歡迎第一艦隊參觀者三千餘名〉，《臺灣日日新報》夕刊（1930年4月19日）·4版；〈第三艦隊入高雄港市民歡迎〉，《臺灣日日新報》夕刊（1930年4月20日）·4版；〈練習艦隊入高雄港知事以下官民歡迎〉，《臺灣日日新報》夕刊（1932年3月15日）·4版；〈高雄 歡迎三艦〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年3月26日）·4版；〈高雄 三艦出港〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年3月29日）·4版；〈第二艦隊樂隊送放電音〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年7月7日）·4版；〈第二艦隊入高雄港軍艦載飛行機十餘編隊訪高鳳屏上空〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年7月9日）·4版；〈第二艦隊精銳舳艫相接入高雄港〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年7月11日）·4版；〈第二艦隊廿八隻先後出高雄港〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年7月15日）·4版；〈第二艦隊全艦はけふ高雄港入港 艦載飛行機十餘機も翼を連て編隊飛行する〉，《臺灣日日新報》（1933年7月8日）·3版；〈第二艦隊の艘艦島海外二十八隻市民に名残を惜みつゝ高雄港警發南方に向ふ〉，《臺灣日日新報》（1933年7月14日）·3版。

30 佐世保海軍航空隊成軍於1920年12月1日，基地位於日本九州長崎。由於南下臺灣距離相近，又為使用水偵與飛艇的水上機隊，故成為探索、試航日臺間航線的主力。參見永石正孝，《海軍航空隊年誌》（東京：出版協同社，1961），頁105。

31 〈海軍飛行艇きのふ基隆より一氣に 馬公を経て高雄に飛行ぶ壯觀を呈せる高雄灣頭〉，《臺灣日日新報》（1924年4月21日）·7版。

32 〈基隆發の水上機三機難航をつづけて 豫定より遅れ高雄に著水〉，《臺灣日日新報》（1931年4月22日）·7版；大竹文輔，《臺灣航空發達史》（臺北：臺灣國防義會航空部，1939），頁306-318。

可見在水上飛機經常於臺灣起降的情形下，缺乏適合場地進行水上機的起降、維修與整補等問題勢必解決。而這些經驗累積的教訓，相信就是日本當局考量在臺興建水上機場的原因之一。

表3-1 1933年6月前佐世保海軍航空隊水上飛機訪臺事故與處理概況

時間	單位 / 機種 / 數量	事故情形	處理方式
1921年 5月	佐世保海軍航空隊： 橫廠式口號甲型水偵 機四架	七號機因故障迫降海面	驅逐艦載回那霸，因無法修理，就地解體
		二號機在石垣島附近遭遇強風，迫降海面	四艘驅逐艦搜救。因無適合場地，只能在基隆孤拔濱設法修復
		五號機則因燃料耗盡，排熱器故障，於多良間群島附近著水	拖回基隆孤拔濱設法修復
		返航時，基隆的雨勢造成五號機機翼翼布破裂	動員驅逐艦搜救
		二號機於宮古島臨時著水	動員四艘驅逐艦搜救
		五號機從基隆返航，至石垣島附近時遭遇風雨，臨時著水	兩架飛行艇就地解體，由軍艦運回日本
1924年 4月	佐世保海軍航空隊： F-5飛行大艇2架	返航時因基隆風浪過大無法起降	由陸路運補油料
1927年 6-7月	佐世保海軍航空隊： 一四式水偵機三架	兩架水偵機在新竹後龍遭遇強風，油料不足，迫降海面	驅逐艦搭載返國
		返航時，76號故障無法飛行	
1928年 6月	佐世保海軍航空隊： 一四式水偵機三架	無	無
1929年 5月	佐世保海軍航空隊： 一四式水偵機三架	返航時，於釣魚臺附近遇強風	機群返回基隆孤拔濱
1931年 4月	佐世保海軍航空隊： 一五式飛行艇四架、 一四式水偵機四架	39號飛行艇，發動機故障，引擎漏油，迫降釣魚臺附近海面	夜間由驅逐艦樞尋獲並拖曳至古仁屋
		39號降落基隆時，機翼破損	於基隆孤拔濱設法修復
		返航時，68號機泵浦故障、油槽破損，於釣魚臺附近海面迫降，右側浮筒被沖走	動員四艘驅逐艦搜救，拆解零件後棄置
		65與67號機缺乏油料	由五洲丸運回門司
		69號機缺乏油料	於基隆解體，以船隻運回佐世保。
1932年 6月	佐世保海軍航空隊： 一五式飛行艇三架	無	無
1933年 6月	佐世保海軍航空隊： 一五式飛行艇三架	返航時，3號艇因浪濤衝擊，機體底部裂開大洞，龍骨折損	於基隆解體，由驅逐艦搭載返國

資料來源：〈一大壯圖のスタートは切られ三機雁行無事鹿兒島に著 七號機に故障を生じたが間もなく離水單縦陣を作つて遂に眼界を去る〉，《臺灣日日新報》（1921年5月8日），2版；〈海軍飛行艇は船に積んで内地に歸る 機體は危險と係官語る〉，《臺灣日日新報》（1924年4月3日），9版；〈軍艦『若宮』の練習飛行 今日クールヘー 海水浴場に著水〉，《臺灣日日新報》（1926年7月7日），5版；〈佐世保出發海軍機遭濃霧不時著陸 水上機四機比翼出發〉，《臺灣日日新報》（1931年4月21日），4版；〈水上機三機基隆のクールペー濱に著水 伊藤少佐搭乗の司令機 魚釣島の南方に不時著水〉，《臺灣日日新報》（1931年4月21日），7版；〈飛行艇四機を呼戻し遭難機救助を命ず 基地本部は昨夜徹宵〉，《臺灣日日新報》夕刊（1931年4月25日），2版；〈解體の六十八號機特務艦で 佐世保に送る〉，《臺灣日日新報》（1931年4月25日），7版；大竹文輔，〈臺灣航空發達史〉（臺北：臺灣國防義會航空部，1939），頁280-324。此外，曾令毅亦曾羅列表3-1中1921、1924年二次來臺的記錄。但據本文之整理，實際次數至少在8次以上。參見曾令毅著，〈日治時期臺灣航空發展之研究〉（臺北：淡江大學歷史學系碩士班論文，2008），頁71。

二、機場的選地條件

日本早期的機場，因應可同時起降陸上飛機與水上飛機的需求，多選擇濱海之地建立機場。³³如日本最早的民航發祥之地，就位於千葉縣的海濱遊樂地——稻毛海岸。該地為潟湖（日文為「干潟」），砂地堅硬又可通行馬車，雖然潮汐落差大，但不失為良好的飛行場地，於是日本第一座民用練習場便在此地設置（水陸兩用機場）。隨後，民用練習場如町穴守（今東京羽田機場旁）、津田沼（日本飛行學校，千葉縣習志野市）、津田沼（東亞飛行專學校）、船橋町（日本飛行學校，千葉縣）等，亦多設立於砂岸潟湖地形。此外，東京港區的芝浦埋立地，曾有「奈良原式4号鳳号」飛機在此試飛，可見填土造陸的埋立地亦可做為臨時起降之處。³⁴

至1927年，日本開闢「東京—福岡—大連」以及「大阪—上海」間的定期航線，於是東京機場、大阪機場（水陸兩用）、福岡水上機場（名島）等成立。唯東京暫借用陸軍立川機場，後由遞信省選定羽田町鈴木新田北側，海老取川與六郷川出海口的沖積地作為機場用地，1931年正式開場。東京機場亦為水陸兩用，海防義會設有水陸兩用機庫及滑溜台，水上飛機的起降則以海老取川為主。³⁵可見早期的日本民航機場亦選擇濱海之地，以建設水陸兩用或水上機場。除了潟湖、濱海等條件外，機場選址也須考量港灣寬度、深度、沙岸地形、風浪穩定等自然環境問題。³⁶

隨著航空事業發展，日本亦展開臺灣起降場地的評估工作。如1921年2月，佐世保航空隊司令金子中佐就接受航空局的委託，評估適合地點。他認為淡水條件頗佳，不但可停泊海軍水上飛機，附近沙洲亦可起降陸軍飛機。³⁷而1924年，佐世保航空隊欲以F-5飛行大艇渡海來臺，事先派遣淺田大尉等人赴基隆、淡水、安平、馬公、高雄等地考察適

33 杜正宇、傅朝卿，〈東風西漸——日、臺飛行場的發展與源流〉（東海大學建築系：亞洲涵構中的臺灣建築與都市——2013臺灣建築史論壇，2013年6月），頁3-5。

34 伊藤音次郎，〈稻毛飛行場の生い立ち〉，收入日本航空協會編，《日本民間航空史話》（東京：日本航空協會，1975）；平木国夫，《日本飛行機物語——首都圏篇》（東京：冬樹社，1982），頁18-19、20-21、52-59。

35 竹內正虎，《日本航空發達史》（東京：相模書房，1940），頁403-405；相羽有，〈東京飛行場の生い立ち〉，收入日本航空協會編，《日本民間航空史話》（東京：日本航空協會，1975）；平木国夫，《日本飛行機物語——首都圏篇》（東京：冬樹社，1982），頁25、138、143-145。

36 片岡直道，《航空五年》（東京：遞信學館，1937），頁37-39。

37 〈内地臺灣間の航空隊著陸地近く調査員来る或は淡水海岸ならん〉，《臺灣日日新報》（1921年2月19日），7版。但此議要到1941年才成真。

合的著水場，返國後在門司發表談話，認為淡水和安平兩港不適合，必須在其它三港中選定。³⁸淺田應是考量基隆、馬公、高雄三港均為海軍主要駐地，故做此建議。是以1924年後，此三港均成為佐世保航空隊水上飛機造訪之地。

但在水上飛機事故不斷，機場設置有必要進行之際，以本島而言，水上機經常泊放的基隆、高雄兩港中，僅有高雄較適合作為水上機場的設置地點。此論依據有三：

- (一) 基隆號稱雨港，風浪過大，經常造成水上飛機破損或無法起降，如1921年5月19日佐世保海軍航空隊返航時，基隆的雨勢造成五號機機翼出現約1呎的翼布破裂，只好拖回修理³⁹。又如1924年4月，佐世保海軍航空隊F-5飛行大艇兩架，由於基隆天候不佳，一直無法進行基隆至馬公、高雄間的飛行。待返航日本時，卻因風浪過大不宜起降，竟就地解體運回。⁴⁰而1933年6月3日一架一五式飛行艇於基隆起飛時，也因浪濤衝擊，機身底部竟裂開直徑1米的大洞，龍骨折損，只能將其解體。⁴¹可見基隆的氣候不利於水上飛機的運作。
- (二) 基隆雖然有孤拔濱（クールヘー濱）可供水上飛機停放、利用，⁴²但該地畢竟是海水浴場，且沙灘狹長，腹地不大，又面迎大海，缺乏濱外沙洲等天然防坡堤，並非水上機場設置的理想地點。⁴³
- (三) 水上機場或水陸兩用機場的設置主要為拖曳水上飛機上岸或停放於機庫，以免

38 〈佐世保基隆間海軍大飛行を前に著々準備を整へてゐる基隆〉，《臺灣日日新報》（1924年2月20日）・7版；〈淡水と安平とは著水地として不適當佐世保航空隊 淺田大尉談 基隆其他に選定しやう〉，《臺灣日日新報》（1924年2月27日）・7版。

39 1921年佐世保海軍航空隊的起降與故障等過程，可見大竹文輔，《臺灣航空發達史》（臺北：臺灣國防義會航空部・1939），頁280-291。

40 〈海軍飛行艇きのふ基隆より一氣に馬公を経て高雄に飛行ぶ壯觀を呈せる高雄灣頭〉，《臺灣日日新報》（1924年4月21日）・7版；〈海軍飛行艇は船に積んで内地に歸る 機體は危險と係官語る〉，《臺灣日日新報》（1924年4月3日）・9版；大竹文輔，《臺灣航空發達史》（臺北：臺灣國防義會航空部・1939），頁291-295。

41 〈佐世保への復航けふ遂に中止洋上の天候惡くて 明朝五時半に出發〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年6月3日）・2版；〈十一時まで待機天候は遂に惠まず復航飛行また中止〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年6月4日）・2版；〈滑走も鮮やかに——昨朝、海軍機基隆出發 途中瀬底に立寄り一路佐世保へ〉，《臺灣日日新報》（1933年6月5日）・2版；〈四日午前六時四十分海軍機基隆出發途中在瀬底補油〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年6月6日）・4版；大竹文輔，《臺灣航空發達史》（臺北：臺灣國防義會航空部・1939），頁323-324。

42 水上飛機降落孤拔濱的記錄甚多，如〈軍艦『若宮』の練習飛行 今日クールヘー 海水浴場に著水〉，《臺灣日日新報》（1926年7月7日）・5版；〈クールヘー濱上空を 妙技鮮やかに 飛翔した「若宮」の二機〉，《臺灣日日新報》夕刊（1926年7月8日）・2版；〈水上機三機基隆のクールヘー濱に著水 伊藤少佐搭乗の司令機 魚釣島の南方に不時著水〉，《臺灣日日新報》（1931年4月21日）・7版；〈佐世保基隆間水上飛行艇抵水孤拔濱觀衆蜎集〉，《臺灣日日新報》夕刊（1932年6月5日）・4版。

43 孤拔濱的照片可見《鞠園》文史與集郵論壇：<http://www.shipboard.info/blog2/fromYushakoh.jpg>（2013/4/7）；或國家圖書館《臺灣記憶網站》：<http://tmdb.ncl.edu.tw/DOFiles/00/00/06/24/cca-1-20001-pc-tw-002415815-n.jpg>（2013/4/7）。



圖3-1 日本一四式水上偵察機停放於沙灘的景象(疑為孤拔濱)⁴⁴

資料來源：梁誌主編，《滬道日安：日本年特展》(淡水：臺北縣立淡水古蹟博物館，2009)，頁82。感謝照片所有人：臺灣古地圖田野影像工作室高傳棋老師概予本文使用。

泊放海面遭風浪侵襲造成損害，而長時間泊放於海水中，也易遭海水鹽分腐蝕。⁴⁵機場設施除停機平臺外，亦需設置滑溜臺。滑溜臺為水泥製斜坡，從機場平臺向下延伸至海面下約5-6公尺處，使水上飛機得以上下平臺。因此，機場所在水域也不宜過深。⁴⁶



圖3-2 1930年的高雄港蓬萊碼頭區。圖中可見蓬萊碼頭設施眾多、船隻密集，並非水上機場設置的良好地點。

資料來源：JANIS 87-1, Joint Intelligence Study Publishing Board, Joint Army-Navy Intelligence Study of Formosa (Taiwan) - Port Facilities, July 1945, RG319, Box.421 (NARA), p.VI-24.

44 拍攝地點疑為1929年的基隆孤拔濱。相關討論參見〈錯誤的珍寶：一張淡水水上機場的照片（基隆孤拔濱）〉，「《鞠園》文史與集郵論壇」：<http://219.85.58.76/phpbb3/viewtopic.php?f=5&t=19880>（2013/3/20）。

45 片岡直道，《航空五年》（東京：遞信學館，1937），頁38。

46 〈訪古趣——淡水水上機場〉，「新北市立淡水古蹟博物館」：http://www.tshs.tpc.gov.tw/child/b/b16_4.asp（2013/4/3）。

綜上所述，水上機靠岸停泊，以沙岸為佳，加上風浪不宜太大，以免影響起降等因素，高雄港的潟湖地形，以旗津作為天然防波堤的優勢，遂成為設置水上機場的理想地點。但高雄港出口一帶，船隻進出頻繁。先前水上機泊放的蓬萊碼頭（岸壁），又有許多貨運與廠房設施，不利機場的興築與起降，這或許就是日方考量將機場設置於高雄港南方一帶的原因。

肆、機場的興建與使用

馬公要港部成立於1901年，1941年升格為警備府，是1943年高雄警備府設置以前，臺灣地區日本海軍層級最高的單位。隸屬佐世保海軍鎮守府管轄的日本第三海軍軍區。⁴⁷而海軍除了澎湖等地，考量高雄港出入警備的重要性，亦劃定高雄鼓山哨船頭一帶作為用地。1927年，佐世保海軍鎮守府與臺灣總督府協議換地管理，以哨船頭原為海軍使用

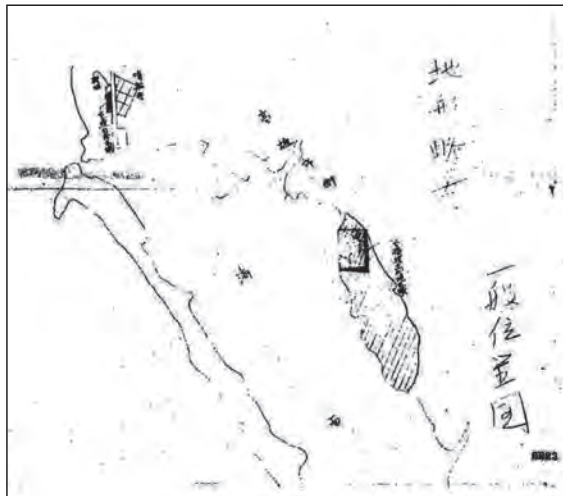


圖4-1 佐世保海軍鎮守府取得之苓雅寮埋立地（1927）
資料來源：アジア歴史資料センター・〈高雄漁港用地として海軍用地管理換の件（2）〉（Code: C04015890200）。



圖4-2 苓雅寮埋立地（1930）
資料來源：アジア歴史資料センター・〈高雄より旗役に通ずる電線架設の件〉（Code: C05021416500）。

47 黃有興編・《日治時期馬公要港部：臺籍從業人員口述歷史專輯》（澎湖：澎湖縣政府文化局・2004）・頁12-22。

的土地與建物，換取位於苓雅寮埋立地的管轄權。公文所附地圖則顯示，此埋立地即今星光碼頭。⁴⁸至1930年，日人將此地規劃為飛行機著陸場。⁴⁹這種考量，應是埋立地位於海濱，適合闢建成水陸兩用機場，實際上與1927年以降，日本主要機場多建為水陸兩用的趨勢有關。

日本《海軍省公文備考》之《昭和8年K土木建築 卷20》中，有幾份資料約略勾勒出苓雅寮機場的興建過程。根據1933年6月23日〈軍務二機密第四四九號 8.6.23苓雅寮飛行機不時着陸場設備工事竣工ノ件〉，苓雅寮機場（飛行機不時着陸場），是根據同年3月8日〈官房機密第四三八號〉訓令興建，6月9日竣工。公文中除了向海軍省軍務局長、海軍航空本部長、海軍省建築部長報告竣工消息外，另附完工照片與拍攝位置略圖。呈報單位為佐世保海軍建築部長與佐世保鎮守府參謀長⁵⁰。由此可知苓雅寮機場的興建係由佐世保鎮守府主導，雖是1930年機場計畫的實現，但1933年7月9日聯合艦隊第二艦隊訪問高雄之事，或許也是促成機場即時興建的理由。當日下午船艦入港後，就有水上機18架起飛。⁵¹不但是1924至1933年水上飛機翱翔於高雄的記錄中，規模最大的一次，以機場完工早於艦隊造訪一個月的情況研判，水上飛機上岸停放、整補等需求，相信也是日方於1933年動工修築機場的原因。

聯合艦隊訪臺之事，隨行有日本皇族久邇宮朝融王、高松宮宣仁親王、伏見宮博義王。派出戰艦陸奧以下64艘、海軍2萬餘人，於7月4日至13日間，訪問基隆、高雄與馬公三港。這次的訪問，不僅動用船艦數量龐大，亦是日本國力象徵。如第一艦隊旗艦陸奧，為長門級戰艦，排水量達3萬多噸。又如第二艦隊的4艘高雄級（鳥海、愛宕、高雄、摩耶）重巡洋艦，則是1932年完工的日本海軍新銳主力艦。⁵²

5月26日消息披露之後，臺灣各地如澎湖、基隆、臺南等地，遂展開歡迎會的各项籌

48 アジア歴史資料センター・〈高雄漁港用地として海軍用地管理換の件（2）〉（Code: C04015890200）；アジア歴史資料センター・〈高雄漁港用地として海軍用地管理換の件（1）〉（Code: C04015890100）。

49 アジア歴史資料センター・〈高雄より旗役に通ずる電線架設の件〉（Code: C05021416500）。

50 アジア歴史資料センター・〈軍務二第四四九號 8.6.23苓雅寮飛行機不時着陸場設備工事竣工ノ件〉（Code: C05023191300）。

51 〈第二艦隊艦載機十八機飛ぶ 高雄屏東上空を〉，《臺灣日日新報》（1933年7月10日），7版。

52 〈その日その日 陸奥以下〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年5月27日），1版；海老原耕水編，〈附錄：帝國軍艦之種別〉，《三宮殿下奉迎帝國聯合艦隊歡迎紀念帖》（臺北：臺灣產業評論社，1933）；海軍歴史保存會，《日本海軍史（第七卷）》（東京：第一法規出版株式會社，1996），頁276-277。

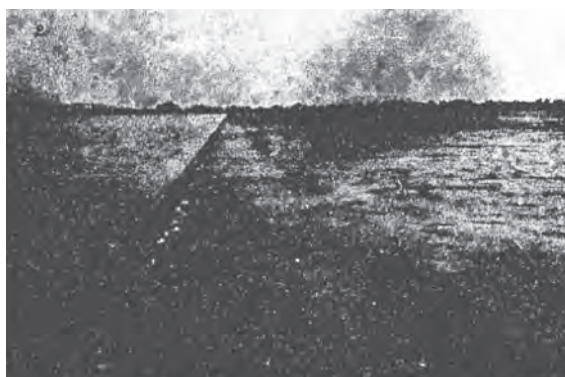
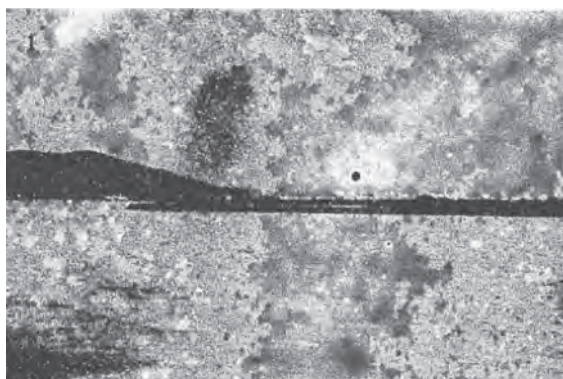
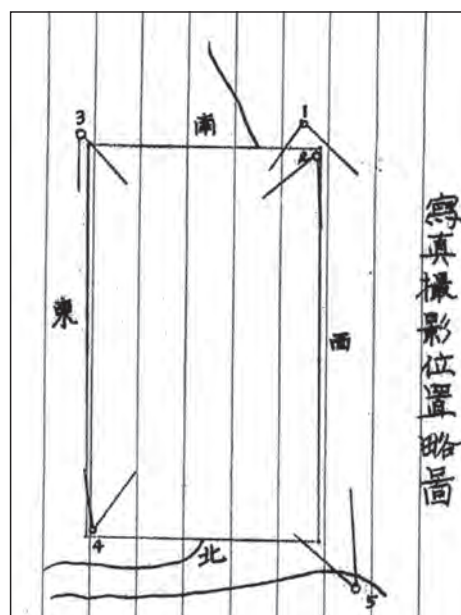


圖4-3 苓雅寮機場完工圖

(1) (右上)、(2) (左中)、(3) (右中)、(4) (左下)、(5) (右下)

資料來源：アジア歴史資料センター・〈軍務二第四四九號 8.6.23苓雅寮飛行機不時着陸場設備工事竣工ノ件〉(Code: C05023191300)。

備工作。⁵³高雄的活動包括園遊會、歡迎晚宴、劇場表演等，愛國婦人會亦著手準備接待。⁵⁴7月4日以降，第一艦隊訪問基隆、馬公，吸引了大批民眾前往觀禮；⁵⁵第二艦隊訪問馬公、高雄，觀艦者亦有萬餘。第二艦隊司令為末次信正中將。共有烏海以下29艘軍艦。7月5日航抵馬公，9日赴高雄，13日出港，於高雄港內停泊5天。⁵⁶

表4-1 第二艦隊各式艦艇一覽表

第四戰隊		烏海、愛宕、高雄、摩耶	重巡洋艦
第六戰隊		青葉、衣笠、加古	重巡洋艦
第二水雷戰隊	旗艦	神通	輕巡洋艦
	第七驅逐隊	曙、朧、潮	驅逐艦
	第八驅逐隊	天霧、朝霧、夕霧	驅逐艦
	第十一驅逐隊	白雪、初雪、深雪	驅逐艦
	第十二驅逐隊	叢雲、薄雲、白雲	驅逐艦
	第二潛水戰隊	球磨	輕巡洋艦
第二潛水戰隊	第十八逐水隊	伊53、伊54、伊55	潛艇
		伊56、伊57、伊58	潛艇
附屬部隊		能登呂	特務艦（水上機母艦）
		鳴戶	特務艦（油輪）

資料來源：海老原耕水編，〈聯合艦隊來る〉，《三宮殿下奉迎帝國聯合艦隊歡迎紀念帖》（臺北：臺灣產業評論社，1933），頁6。

53 〈澎湖獎勵農民栽培節菜接濟艦隊〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年6月4日），4版；〈籌備奉迎兩殿下臺南州市積極進行〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年6月9日），4版；〈臺南 磋商歡迎〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年6月29日），4版；〈基隆市磋商歡迎方法〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年6月9日），4版；〈基隆市計畫歡迎艦隊〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年6月16日），4版；〈第一艦隊入基隆港陸奧外數隻許拜觀〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年6月9日），4版。

54 〈高雄舉市大歡迎碇泊中第二艦隊 園遊晚餐劇場公開等〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年6月14日），4版；〈愛國婦高雄支部總出接待〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年7月6日），4版。

55 〈威風四海を壓して我等の無敵艦隊來る島民の萬歲に迎へられて 基隆内外港の壯觀〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年7月5日），1版；〈軍艦拜觀者二萬四千餘鐵道部への申込數〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年7月5日），1版；海老原耕水編，〈聯合艦隊來る〉，《三宮殿下奉迎帝國聯合艦隊歡迎紀念帖》（臺北：臺灣產業評論社，1933），頁1-2。

56 〈荒浪を蹴立てて第二艦隊馬公に入港飛行艇は上空に舞ひ官民は精一杯の歡迎〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年7月6日），2版；〈第二艦隊精銳舳艫相接入高雄港〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年7月11日），4版；〈第二艦隊の精銳威風堂々高雄に入港 俄かに軍港氣分漲る〉，《臺灣日日新報》（1933年7月10日），7版；〈觀軍艦者達一萬餘人〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年7月12日），4版；〈第二艦隊廿八隻先後出高雄港〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年7月15日），4版；海老原耕水編，〈聯合艦隊來る〉，《三宮殿下奉迎帝國聯合艦隊歡迎紀念帖》（臺北：臺灣產業評論社，1933），頁2-3。

7月5日第二艦隊入馬公後，7日上午高雄號重巡洋艦所屬水上機一架飛向高雄，於市區上空盤旋10分鐘後返航。⁵⁷應是為艦隊訪問之舉，預作航路之探查。8日午後至9日上午，鳴戶與能登呂兩艦首先入港，接著是中午入港的驅逐艦隊，下午的6艘重巡洋艦與青葉、神通輕巡洋艦，以及球磨號領軍的第二潛水戰隊。下午4點，眾艦投錨港



圖4-4 聯合艦隊訪臺所使用的水偵機（應為一五式）

資料來源：海老原耕水編，〈艦隊の活動〉，《三宮殿下奉迎帝國聯合艦隊歡迎紀念帖》（臺北：臺灣產業評論社，1933）。

內後，水上機18架起飛，於高雄、鳳山、屏東等地飛行。⁵⁸10日，水上機亦於高雄市上空巡曳。⁵⁹來訪的船艦中，高雄級重巡洋艦鳥海、愛宕、高雄、摩耶4艦，各可搭載水偵機3架。其他的巡洋艦如青葉、衣笠、加古、神通、球磨等，各搭載水偵機1架。能登呂水上母艦則可搭載至8架（常用4架、備用4架）。故其總數或在20架左右。根據艦隊來訪時的寫真紀念冊，當時所使用的水上飛機應有一五式水上偵察機。⁶⁰較為輕型的一五式水偵機（300馬力），為巡洋艦搭載機。而能登呂號因於本年度換裝機種，應為一四式水偵機（400馬力）或90式2號水偵機（450馬力）。⁶¹

可惜的是，機場啟用未久，即因豪雨導致機場地基淤積。第二艦隊返航後，7月15日馬公要港部參謀長發出〈機密第二四五番電〉給軍務局長以及佐世保鎮守府的參謀長與建築部長：「當地(苓雅寮)飛行場於艦隊入港前，因數次降雨造成大範圍地基淤積，艦隊訓練之際部份修復，飛機使用時雖無重大異狀，但機場破損嚴重，以致今後難以使用的情況，有必要進行修補，經評估後需要經費二千(日)圓」。軍務局收文後，該局課員

57 〈第二艦隊飛機飛到高雄〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年7月7日），4版。

58 〈第二艦隊入高雄港軍艦載飛行機十餘編隊訪高鳳屏上空〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年7月9日），4版；〈第二艦隊艦載機十八機飛ぶ高雄屏東上空を〉，《臺灣日日新報》（1933年7月10日），7版。

59 〈高市上海軍飛機舞水兵及觀衆混雜開素人演藝公開活寫館〉，《臺灣日日新報》夕刊（1933年7月12日），4版。

60 海老原耕水編，〈艦隊の活動〉，《三宮殿下奉迎帝國聯合艦隊歡迎紀念帖》（臺北：臺灣產業評論社，1933），頁數未註明。

61 〈能登呂の概要〉，「日本海軍史」：<http://dougakan675.blog49.fc2.com/blog-category-73.html>（2012/5/10）。

松永則於公文上加註：「下回使用之際才修理」。松永應是詢問過軍務局長官意見後備註。不過，這也代表了臺灣雖有設置水上機場的需求，但水上機往返臺、日之事，以過去之紀錄，約為一年一次。倘若修復後再度淤積，待水上機來日抵達時無法使用，豈非徒勞？且工程以經費而言亦非龐大，或許軍方也有把握在下次使用前，迅速清理恢復。

於是7月28日上午9時35分，軍務局第二課課長發出回覆電文〈軍務機密第三〇七番電〉給馬要參謀長：「根據貴〈機密第二五四番電〉通知，飛行場有破損。希望下次使用之際才修理。但現況則是損壞之處有日益增大傾向」。

收到軍務局回文後，馬公要港部於下午4時發出〈機密第二六一番電〉，提出他們解決的看法：

一、應急措施可以在普通天候防止淤積擴大，但無法避免豪雨時破損（令人困擾目前正是颱風季節）。

二、有害之雜草成長繁茂，現在若除草的話，恐造成草籽借工人之手播撒的疑慮。

三、徵詢艦隊飛行員之意見，該處地基降雨後，泥沙只會重複積壓堆疊。

鑑於上述幾點，此番若得到允許，於預算中容許的最低限度（即使五〇〇〇），為將來之緣故考慮進行部分措施。⁶²

上述三封電文顯示，苓雅寮機場在第二艦隊進入高雄港之際，因豪雨造成埋立地淤積。雖仍有水上飛機試用，但飛行員亦感到此問題難以解決。軍務局欲將其暫且擱置，而馬公要港部則考慮進行部分措施以應日後所需。

第二艦隊返航後，1933年12月23日臺灣各製糖會社獻納兩架90式2號水偵機（第4製糖號、第5製糖號）的儀式，就在高雄舉行。但地點並非苓雅寮，而是高雄港第九號碼頭。典禮結束後，起重機將兩架獻納機吊放至海面，隨即滑行升空。⁶³這或許也證明了苓雅寮在1933年底尚未修復，否則就難以解釋為何興築著陸場，水上機的成軍與起降卻不

62 三封電文俱見：アジア歴史資料センター・〈軍務二第四四九號 8.6.23 苓雅寮飛行機不時着陸場設備工事竣工ノ件〉（Code: C05023191300）。

63 〈二千餘名參列の下に獻納機の命名式兩機は式後に錐揉みその他高等飛行を舉行〉・《臺灣日日新報》（1933年12月16日）・3版；〈高雄に於る 獻納機晴の命名式きのふ華々しく行はる 全島がら參列の總督、軍官民等五百餘名、稀有の盛儀〉・《臺灣日日新報》（1933年12月24日）・3版；大竹文輔・《臺灣航空發達史》（臺北：臺灣國防義會航空部，1939），頁324-326。

在場內進行？

1934年後，此地應有近一年的時間（1934/4/17~1935/3/31），為臺灣國防義會航空部使用，目的為運送旅客及貨物，但起降仍以海軍戰機優先。⁶⁴後來航空部於1934年12月實施旅客機包機業務（日文：貸切），利用臺灣各地之著陸場起降，而臺北—高雄航線中，高雄應是指苓雅寮。至於明確的紀錄，1935年2月16日上午9點25分，航空部兩架義勇號旅客機「專賣」、「學校」自屏東飛向高雄，降落於「苓雅寮臨海廣場」。高雄州知事西澤義徵率眾迎接，觀者三千餘人。⁶⁵透過第二艦隊水上機與國防義會旅客機的著陸紀錄，也證實了苓雅寮確為水陸兩用著陸場。

只是，到了1936年4月，佐世保海軍航空隊所屬12架飛行艇與水偵機訪問臺灣，基隆的著水場仍是孤拔濱，但高雄的起降、繫留則在第十號碼頭。⁶⁶同年8月，島內線民航開通時，高雄州的場站也未考慮苓雅寮，而是向陸軍借用屏東機場。⁶⁷國防義會的南部起降場則於1937年後移至臺南機場。⁶⁸1937年4月日本航空隊30餘架（包括水上機6架）赴屏東演習。中途轉場的地點，水上機著水地為淡水，陸上機則是臺北飛行場。⁶⁹

這些紀錄都證實了1935年初後，苓雅寮著陸場已失去作用。為何如此？根據張維斌之研究，原來同年5月即有報導披露，日本鋁株式會社將於6月成立，並以900萬圓取得苓雅寮著陸場之地。⁷⁰由此，不但透露了苓雅寮埋立地淤積問題似乎不易解決，以致軍方出售土地，另覓適合場地。而1936年海軍省購置岡山用地的舉措，相信也和此事有關。⁷¹

64 アジア歴史資料センター・〈第1627号 10・4・17 飛行機離着に高雄海軍用地使用の件〉（Code: C05034523500）。

65 〈學校專賣義勇號搭乘官民二十餘名 在高雄遊覽飛行〉・《臺灣日日新報》（1935年2月18日）・3版；大竹文輔記10點25分・觀者五千餘人・參見氏著《臺灣航空發達史》（臺北：臺灣國防義會航空部・1939）・頁458・460-461。

66 〈佐世保高雄間飛行途遇低氣壓難航 三機抵基隆補油後赴高雄〉・《臺灣日日新報》夕刊（1936年4月26日）・4版；〈海軍飛行機高雄發官民歡呼の聲に送●●一路佐世保●●〉・《臺灣日日新報》夕刊（1936年4月28日）・2版；〈佐世保海軍機全部廿七日程飛回原隊 官民多數於岸壁送行〉・《臺灣日日新報》（1936年4月28日）・12版；大竹文輔・《臺灣航空發達史》（臺北：臺灣國防義會航空部・1939）・頁327-329。

67 杜正宇・〈日治時期的「高雄」飛行場研究〉・《高雄文獻》・1（2）（2011）・頁98-103。

68 杜正宇・〈日治下的臺南機場〉・《臺南文獻》・（1）（2012）・頁34-35。

69 〈佐世保・屏東間 海軍の飛行演習 艦上機や、水上機多數參加し 五月十三日から開始〉・《臺灣日日新報》（1937年4月30日）・11版；〈佐世保航空隊所屬機 十四日大舉して飛來 陸上機、水上機、飛行艇が編隊〉・《臺灣日日新報》夕刊（1937年5月13日）・2版。

70 張維斌・〈罕為人知的苓雅寮飛行場part 3〉：<http://taiwanairpower.org/blog/?p=6502>（2012/11/23）。

71 杜正宇・〈太平洋戰爭下的高雄岡山機場〉・《臺灣近代戰爭史（1941-1949）第二屆國際學術研討會論文集》（高雄：高雄市關懷臺籍老兵文化協會・2012年10月）・頁10。

伍、外、內苓雅寮機場

張維斌博士曾於部落格發表《新飛行場埋立計畫圖》，認為當時「這項計畫是要在前鎮地區的海岸建築一座飛行場，以取代1933年完成的苓雅寮著陸場，但是在新飛行場完成之前，先在兩者之間的區域興建一座代用飛行場。」⁷²此圖之出處應是取自1934年的〈第 9・7・30 海岸海面に土木工事施行に関する件〉，⁷³此公文亦是苓雅寮機場位於今高雄星光碼頭的佐證之一。但代用飛行場（戲獅甲），則顯然並未興建，後來成為高雄港「要塞地帶內運河」（1937）。⁷⁴

公文亦說明，新飛行場預計建於小港庄草衙，前鎮地區東南沿岸地，位於苓雅寮機場沿岸南端突角處。觀其計畫圖，其預定地就是美軍發現的「內苓雅寮」機場一帶。埋立面積超過100萬平方公尺（1,118,450m²），不但遠大於「外苓雅寮」機場、代用機場，甚至也比後來島內航空的民航機場如臺南機場等大過數倍。⁷⁵此計畫係由高雄州知事西澤義徵提出，並由總督中川健藏轉

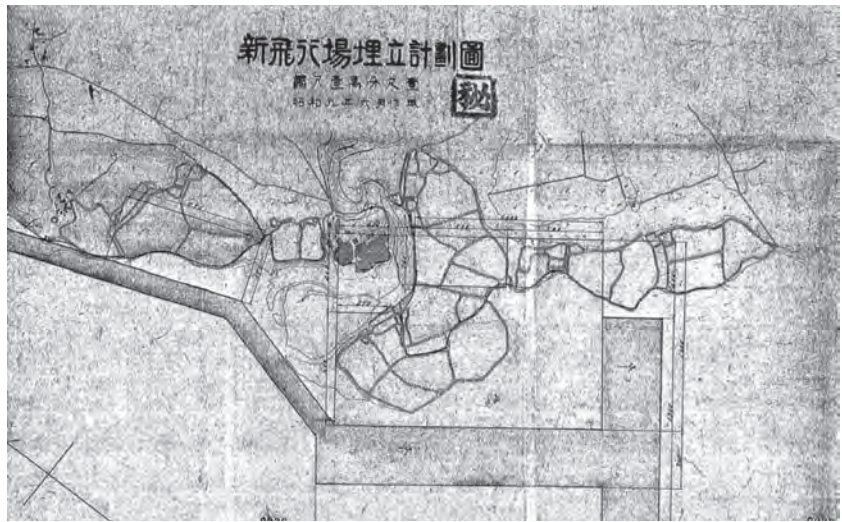


圖5-1 新飛行場埋立計畫圖（1934）

資料來源：アジア歴史資料センター・〈第 9・7・30 海岸海面に土木工事施行に関する件〉（Code: C05023776800）。

72 張維斌・〈罕為人知的苓雅寮飛行場part 2〉：<http://taiwanairpower.org/blog/?p=6442>（2012/11/16）。

73 アジア歴史資料センター・〈第 9・7・30 海岸海面に土木工事施行に関する件〉（Code: C05023776800）。此外，另有兩份文件亦與此事相關，參見アジア歴史資料センター・〈第208号9・5・15 高雄市過仔戲子甲所在用地に関する件〉（Code: C05023829300）、アジア歴史資料センター・〈馬要第26号 9・11・14 高雄港内海海面埋立に関する件〉（Code: C05023776700）。

74 アジア歴史資料センター・〈要塞地帯内運河新設に関する件〉（Code: C01002251300）。

75 臺南機場1937年開場時的面積為154,124平方公尺。參見杜正宇・〈日治下的臺南機場〉，《臺南文獻》，（1）（2012），頁33。

告馬公要港部。可見性質上屬於高雄州規劃興建的民用機場，應是因應島內航空的開設（1936）而預作準備。

雖然此大飛行場計畫並未成真，⁷⁶但草衙、前鎮一帶填海埋立與機場計畫也非全然虛幻。草衙一帶後來確實出現了埋立地，1944年成為日本石油高雄製油所（今中油前鎮石化儲運站），而前鎮內苓雅寮一帶海灣，則成為美軍發現的苓雅寮水上機場。

兩座苓雅寮機場頗有異同之處，舊機場位於外苓雅寮，新機場位於內苓雅寮，或許就是美軍仍以苓雅寮名之的原因。舊機場為埋立地，利於水陸兩用，但埋立地土質鬆軟，容易積水淤積；新機場位於尖尾北側海灣內，應是為避開高雄港內自紅毛港一帶迴轉北上的海流，但海灣內容易淤砂，也僅能起降水上飛機。兩者互有利弊。此外，舊機場從竣工照片中，看不出任何設施，屬於起降場；新機場則有機庫、滑溜臺等設施，已是水上機場（Seaplane Station）。

美方記載這座「內苓雅寮」水上機場的絕對位置為北緯22°34'、東經120°19'。位於高雄（Takao）南南東方4.75英里；苓雅寮南南東方3.75英里。經比對1904年的《臺灣堡圖》（1：20,000）、1930年由日本陸地測量部與參謀本部發行的〈高雄9号〉（1：50,000）、1944年美國陸軍AMS地圖（1：25,000）、1944年美國太平洋艦隊與戰區司令部繪製的地圖（Takao Area, Map No.4）、前高雄港務局局長李連墀之〈擴建前之高雄港〉、〈擴建後之高雄

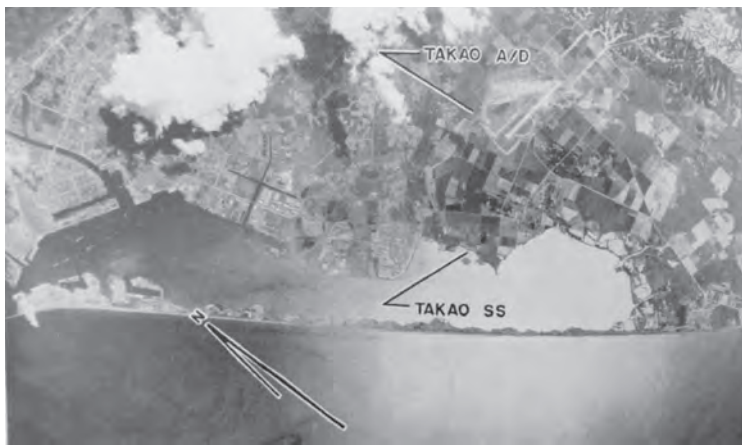


圖5-2 高雄水上機場（苓雅寮）

資料來源：JANIS 87-1, Joint Intelligence Study Publishing Board, *Air Facilities Supplement to Janis 87, Formosa (Taiwan)*, July 1945, RG319, Box.421 (NARA).

76 根據筆者先前的研究，日後高雄的民航機場既非草衙，亦非前鎮，而是岡山。杜正宇，〈日治時期的高雄飛行場研究〉，《高雄文獻》，1（2）（2011），頁104-106。

港〉等圖後；⁷⁷筆者發現，各圖之聚落位置等繪製皆略有偏差；內芎雅寮海灣與尖尾一帶的輪廓在不同時期亦有進退，竊以為空照圖古今比較最為準確，無論終戰前之漂沙或戰後之填土，海灣如何進退改變，均無法影響這座機場的原始位置。故以1945年7月的空照圖，⁷⁸與今日的google衛星圖比對，結果顯示「內芎雅寮」水上機場



圖5-3 芎雅寮水上機場（美國AMS軍用地圖）

資料來源：Map Library (Clark Library), University of Michigan, Army Map Service (TV), 2114 ISW, AMS L892 (1944)。

的實際位置在今前鎮漁港東南一帶。張維斌等人則認為位於前鎮加工區內。⁷⁹

機場設施，主要有停機平臺（apron）、兩座滑溜臺（ramps），以及一座機庫（hangar）。美國在1944年8月，判讀出芎雅寮水上機場另有三座建物。1945年5月時，則未言及三座建物，但出現了維修庫（repairs）的名稱，應是情報單位研判此三棟建物為維修庫。1949年8月澳洲的調查，已無維修庫或三座建物的記載。僅有機庫、停機坪與兩座滑溜臺。按1944年10月12日臺灣沖航空戰前，美國軍機尚未大量於高雄港上空轟炸、偵照；此前的情報或許有掌握與解讀問題；但臺灣沖航空戰後，美軍已理解較為真切的情況。至於終戰後的調查，也無法排除轟炸過後，此三座建物已損毀、消失的結果，且1949年澳洲的調查係整理自各式英美檔案，並非實際空照而來。

77 United States Pacific Fleet and Pacific Ocean Areas, *Information Bulletin: Formosa, Takao and Koshun Peninsula*, CINCPAC – CINCPAC Bulletin No.119-44, 1 August 1944, RG38, 330/24/21/3-5 (NARA); Map Library (Clark Library), University of Michigan, Army Map Service (TV), 2114 SW, AMS L892 (1944); 日本陸地測量部與參謀本部發行，〈高雄9號〉（1：50,000・1930）；楊玉姿，〈前鎮開發史〉（高雄：前鎮區公所，2007），頁67；李連輝，〈高港回顧〉（自行出版，1997），頁18。

78 JANIS 87-1, Joint Intelligence Study Publishing Board, *Air Facilities Supplement to Janis 87, Formosa (Taiwan)*, July 1945, RG319, Box.421 (NARA)。

79 張維斌，〈高雄水上飛機場〉：<http://taiwanairpower.org/blog/?p=6280> (2012/11/5)；J. Yao，〈REIGARYO SEAPLANE STATION〉：<http://www.flickr.com/photos/jonyao/6465745029/>（時間未詳）。

表5-1 美軍調查的苓雅寮水上機場設施

調查單位	調查時間	機場設施
太平洋艦隊與太平洋戰區司令部 (United States Pacific Fleet and Pacific Ocean Areas)	1944年8月1日	一座機庫(420呎x120呎)、兩座滑溜臺(長120呎·寬25呎)、三座建物平均約100呎x40呎。
聯合情報研究部 (Joint Intelligence Study)	1945年5月25日	一座機庫·水泥造停機平臺·維修場·以及兩座滑溜臺。
澳洲聯合情報局 (Joint Intelligence Bureau)	1949年8月	一座機庫·水泥造停機平臺·兩座滑溜臺。

資料來源：United States Pacific Fleet and Pacific Ocean Areas, Information Bulletin: Formosa, Takao and Koshun Peninsula, CINCPAC – CINCPAC Bulletin No.119-44, 1 August 1944, RG38, 330/24/21/3-5 (NARA) ; JANIS 87-1, Joint Intelligence Study Publishing Board, *Air Facilities Supplement to Janis 87, Formosa (Taiwan)*, July 1945, RG319, Box.421 (NARA) ; JANIS 87, Joint Army-Navy Intelligence Study of Formosa (Taiwan), *Naval and Air Facilities*, June 1944, RG319, Box.421 (NARA) ; Joint Intelligence Bureau (Melbourne), Department of Defence, Australia, Spot Report No J.I.B.(M) 4/12/49, *Airfield Summary Formosa*, August 1949, RG319, Box.451 (NARA).



圖5-4 苓雅寮水上機場設施空照圖 (1944/10/12, 01:00)

資料來源：Map Library, University of California, Berkeley, WASP 259 NO.1-30, WASP 259-12OCT44 -0100 GCT 12" -7500' 10000' FORMOSA REST JICPOA 7717-220.

美軍於1944年1月12日偵照苓雅寮水上機場時，則發現此機場很明顯的已無作用 (inactive status)。本文以為，從圖5-4觀之，海灣淤砂情形相當明顯。可見高雄潟湖的淤砂問題，或許也是苓雅寮水上機場失去作用的原因之一。太平洋艦隊司令部則研判，苓雅寮水上機場太過接近東港水上基地，以致於功能被東港取代。⁸⁰東港大潭（大鵬灣）一帶，

80 United States Pacific Fleet and Pacific Ocean Areas, *Information Bulletin: Formosa, Takao and Koshun Peninsula*, CINCPAC – CINCPAC Bulletin No.119-44, 1 August, 1944, RG38, 330/24/21/3-5 (NARA)

原為林邊溪與力力溪入海處，卻因海流、季風關係，形成砂嘴沈積的內海。不但隱密，腹地甚廣，更重要的是，鄰近的自然河川無論東港溪或林邊溪，均不在大潭入海，淤砂問題不若高雄嚴重，加上距離高雄港不遠，水上飛機若有起降、整補、修復等需求，均可在此進行。這些或許就是日本海軍選擇於東港另建水上機場的原因。

即使美軍已知苓雅寮水上機場並無使用的情況，卻仍將其列為轟炸目標。1944年10月12日下午1點40分，美國航艦大黃蜂號（Hornet）上的第11飛行聯隊與胡蜂號（WASP）上的第14飛行聯隊合計68架戰機，執行了轟炸苓雅寮水上機場與小港機場的任務。僅第11轟炸中隊就於苓雅寮水上機場投下了1,000磅炸藥4枚、250磅炸藥8枚。⁸¹

表5-2 轟炸苓雅寮水上機場及小港機場的美軍戰機

航艦	中隊	戰機型號	數量
大黃蜂號航艦（Hornet）	第11轟炸中隊（VB-11）	地獄者式俯衝轟炸機（B2C-3）	8
	第11戰鬥中隊（VF-11）	地獄貓式戰鬥機（F6F-5）	16
	第11魚雷中隊（VT-11）	復仇者式魚雷轟炸機（TBM-1C）	8
胡蜂號航艦（WASP）	第14轟炸中隊（VB-14）	地獄者式俯衝轟炸機（SB2C-3）	12
	第14戰鬥中隊（VF-14）	地獄貓式戰鬥機（F6F-5）	16
	第14魚雷中隊（VT-14）	復仇者式魚雷轟炸機（TBM-1C）	8
1944年10月12日：68架			

資料來源：USS Hornet, Serial 0031, *Action Report – Ryukyu Inlands, Formosa, and Philippine Operations, 2 to 27 October, 1944 (Cover Activity in Task Group 38.1)*, Vol.1-2, 28 October 1944, RG38, Box.1041 (NARA)；USS WASP, Serial 0040, *Action Report of Wasp and Carrier Air Group Fourteen in Operations against Okinawa Jima, Miyako Jima, Northern Luzon, Formosa, Manila Bay Area, Leyte, Support of Battle of Leyte Gulf, and Enemy Naval Units Western Visayas during the Periods 2 October 1944 through 27 October, 1944, East Longitude Dates, 28 October, 1944*, RG38, Box.1503 (NARA)。

戰後，聯勤司令部根據1953年至1955年間海軍海道測量局、臺灣省公路局等出版之海圖、實測圖與聯勤的實地調查等，於1957出版之L892地圖中，內苓雅寮一帶淤砂已浮覆，遭人圍成魚塢，而機場故地竟成田園。可見此機場消失於1953年以前。

81 USS Hornet, Serial 0031, *Action Report – Ryukyu Inlands, Formosa, and Philippine Operations, 2 to 27 October 1944 (Cover Activity in Task Group 38.1)*, Vol.1-2, 28 October, 1944, RG38, Box.1041 (NARA)。

高雄港務局於1958年提出了高雄港擴建計畫草案，預計以12年的時間執行相關工程。其中，為因應高雄港內遠洋漁業的發展，1964年至1967年間於苓雅寮水上機場舊地一帶疏濬，將挖掘之沙土於岸邊填土造陸，興建前鎮漁港。⁸²漁港的興築運用美援資金，由農復會補助700萬元、漁管會負擔800萬元；高雄市政府與高雄市漁會亦籌款800萬元，配合興建。⁸³於是在時空變換下，苓雅寮從機場變成了漁港。曾遭受美軍的轟炸，卻也藉著美援，搖身一變成為南臺灣最重要的遠洋漁港。

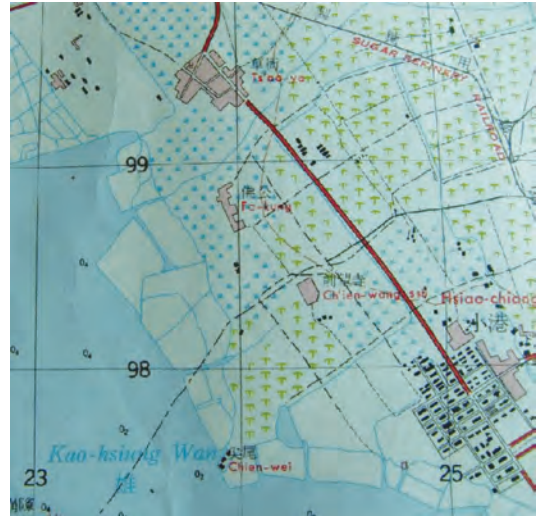


圖5-6 1950年代的苓雅寮水上機場一帶（1952~1957）
資料來源：聯勤總司令部測量署，〈小港：Sheet 2114 I SW, Serial L892〉（臺北：聯勤總司令部測量署，1957）。

陸、結論

飛行機發明以後，世界各國無不致力發展航空，以滿足軍事、交通等需求。日本為東亞的帝國強權，勢力範圍多由島嶼構成，航空遂成為聯繫國內各地與控制殖民地的必要條件之一。

水上飛機問世後，不但可提升船艦的作戰能力，亦可編成獨立航空隊。其海空兩用的特性以及可為軍艦搭載、隨行的條件，便成為海軍勘察日本與臺灣間航線的主要機種。然受制於臺灣港灣的著水條件、氣候環境、以及飛機補給、維修能力、機庫與維修庫設施的缺乏等，航線探索之路充滿艱辛。經常因缺乏油料、引擎故障、遭風浪侵襲等原因，迫降海面。除須動員船艦搜救外，遭難的水上機往往只能解體運回或任其沉沒。

82 高雄港務局，〈高雄港擴建工程施工報告〉（高雄：高雄港務局，1971），頁43-46；張守真，〈高雄港紀事〉（高雄：高雄市中正文化中心，1996），頁69。

83 行政院國際經濟合作發展委員會，〈臺灣漁業運用美援成果檢討〉（臺北：行政院國際經濟合作發展委員會，1966），頁22。

於是，在臺興建水上機可用之機場遂成為必須進行的要務。

水上飛機來臺停泊的港灣為基隆、馬公與高雄三大港口。由於水上機場的興建須考量地形、氣候等自然環境，如淺海沙灘、風平浪靜、軍事隱蔽等特性等，高雄潟湖遂成為設置機場的良好選擇。且高雄位處西南，降雨日少且集中，不似基隆號稱雨港，豪雨與風浪影響起降與飛安。但日人選址時卻忽略了埋立地淤積問題，待1933年「外苓雅寮」機場竣工後，隨即因豪雨出現了機場淤積、破損的情形，導致實用性降低，以致將土地售予日本鋁株式會社。

有鑑於此，高雄州遂擬定計畫於草衙、前鎮一帶新建機場。但美軍發現的「內苓雅寮」機場，則已失去作用。除了港灣泥沙淤積外，東港水上機場的興築，也是這座機場被取代的原因之一。二戰期間，美軍雖作出「內苓雅寮」機場已無功能的判斷，卻仍將其列為轟炸目標，於臺灣沖戰役時轟炸此地。

戰後，根據1953年調查資料等繪製的軍用地圖，苓雅寮水上機場已消失不見，成為田園。1958年，政府提出了高雄港12年擴建計畫，預計於第二期工程中建造遠洋漁港。1964年間，在美援的資助下，工程單位於苓雅寮水上機場舊地一帶疏濬，將挖掘之沙土於岸邊填土造陸，興建前鎮漁港。於是物換星移，機場轉眼成漁港。

目前，雖然外、內苓雅寮機場均已消失，但高雄港內曾經擁有水上機場的往事，不但突顯了高雄在臺灣航空史上的地位，也期盼各界能加以重視，進行深入調查，透過對「紀念性意義」（monumentality）的闡揚，以地方與人民的歷史價值、記憶與美學形式等原則，⁸⁴彰顯與紀念這段歷史。

84 林蕙玟、傅朝卿，〈戰爭紀念性意義之差異性研究——以金門與美國蓋茲堡之役紀念物之設置意涵為探討〉《建築學報》，（62）（2007），頁25-29、38。

謝誌／

本文之完成，感謝成大歷史所蕭瓊瑞教授、成大建築所傅朝卿教授、臺大歷史所吳密察教授之指導；《高雄文獻》審查委員的意見；空軍航院金智教授、林玉萍教授、嘉義大學吳建昇教授、嘉南藥理科技大學陳信安教授、張維斌博士、楊書濠博士、吳南威博士、高雄市古蹟審議委員鄭敏聰學長、成大建築所沈孟穎、王淳熙、陳建仲、洪淑芬、成大歷史所陳咨仰等諸學友的建議與指教。特此致謝。

參考書目／

一、中文

(1) 檔案

行政院國際經濟合作發展委員會 (1966) , 《臺灣漁業運用美援成果檢討》。臺北：行政院國際經濟合作發展委員會。
 杜正宇 (2012) , 《美國國家檔案館所藏二戰時期臺灣戰爭相關紙本類檔案簡目》。臺南：國立臺灣歷史博物館。
 高雄港務局 (1971) , 《高雄港擴建工程施工報告》。高雄：高雄港務局。
 高雄港務局 (1976) , 《高雄港第二港口開闢工程》。高雄：高雄港務局。
 黃有興編 (2004) , 《日治時期馬公要港部：臺籍從業人員口述歷史專輯》。澎湖：澎湖縣政府文化局。
 臺灣省政府 , 《臺灣省府委員會議等會議檔案》 (典藏號：00502052102) 。
 臺灣省警備總司令部編印 (1946) , 《臺灣省警備總司令部周年工作概況報告書》。臺北：臺灣警備總司令部接收委員會。
 臺灣省警備總司令部編印 (1946) , 《臺灣省警備總司令部軍事接收總報告》 (臺北：警備總司令部，1946) , 收錄於陳雲林主編 (2006) , 《館藏民國臺灣檔案匯編 (第56冊) 》。北京：九州出版社。
 聯勤總司令部測量署 (1957) , 〈小港：Sheet 2114 I SW, Serial L892〉。臺北：聯勤總司令部測量署。

(2) 專書

李連堃 (1997) , 《高港回顧》。自行出版。
 高雄市文化局 (2004) , 《高雄老明信片》。高雄：高雄市文化局。
 梁晉誌主編 (2009) , 《滬道日安：日本年特展》。淡水：臺北縣立淡水古蹟博物館。
 曾玉昆 (2003) , 《高雄市各區發展淵源》。高雄：高雄市政府文獻會。
 張守真 (1996) , 《高雄港紀事》。高雄：高雄市立中正文化中心。
 張連榮主編 (1975) , 《高雄港三十年志》。高雄：高雄港務局。
 楊玉姿 (2007) , 《前鎮開發史》。高雄：前鎮區公所。

(3) 論文

杜正宇、傅朝卿 (2013) , 〈東風西漸——日、臺飛行場的發展與源流〉。東海大學建築系：亞洲涵構中的臺灣建築與都市——2013臺灣建築史論壇。
 杜正宇 (2012) , 〈太平洋戰爭下的高雄岡山機場〉, 《臺灣近代戰爭史 (1941-1949) 第二屆國際學術研討會論文集》。高雄：高雄市關懷臺籍老兵文化協會。
 杜正宇 (2012) , 〈太平洋戰爭下臺灣的航空攻防 (1941-1945) 〉。航院：2012年軍事通識教育暨航空史學術研討會。
 杜正宇 (2012) , 〈日治下的臺南機場〉, 《臺南文獻》, (1) , 頁27-54。
 杜正宇、吳建昇 (2012) , 〈日治下臺南永康機場的時空記憶〉, 《臺灣文獻》, 63 (1) , 頁229-284。
 杜正宇、謝濟全 (2012) , 〈盟軍記載的二戰臺灣機場〉, 《臺灣文獻》, 63 (3) , 頁339-404。
 杜正宇 (2011) , 〈日治時期的「高雄」飛行場研究〉, 《高雄文獻》, 1 (2) , 頁93-121。
 林蕙玟、傅朝卿 (2007) , 〈戰爭紀念性意義之差異性研究——以金門與美國蓋茲堡之役紀念物之設置意涵為探討〉, 《建築學報》, (62) , 頁23-48。
 許進發 (2004) , 〈1944年美軍攻臺計畫的戰情資料——陸海軍聯合情報研究第87號〉, 《戰時體制下的臺灣學術研討會論文集》。南投：國史館臺灣文獻館。
 張志源、邱上嘉 (2007) , 〈西元1937-1945年臺灣淡水水上機場角色功能與空間配置之研究〉, 《科技學刊》人文社會類, 16 (2) , 頁151-161。
 曾令毅 (2012) , 〈「航空南進」與太平洋戰爭：淡水水上機場的設立與發展〉, 《臺灣文獻》, 63 (2) , 頁141-190。
 曾令毅 (2008) , 〈日治時期臺灣航空發展之研究〉。臺北：淡江大學歷史系碩士班論文。

(4) 網站

- Anderson, 〈歷史洪流中尋寶——苓雅寮飛行場〉。資料檢索日期：2013年3月16日。網址：<http://andersonplus.blogspot.tw/2013/03/20130319.html>
- J. Yao, 〈REIGARYO SEAPLANE STATION〉。資料檢索日期：時間未詳。網址：<http://www.flickr.com/photos/jonyao/6465745029/>。
- 孫拉玆, 〈苓雅寮飛行場〉。資料檢索日期：2012年11月29日。網址：<http://lingyaliao.blogspot.tw/2012/11/blog-post.html>。
- 訪古趣——淡水水上機場。資料檢索日期：2013年4月3日。網址：http://www.tshs.tpc.gov.tw/child/b/b16_4.asp。
- 國家圖書館, 〈臺灣記憶網站〉。資料檢索日期：2013年4月17日。網址：<http://tmdn.ncl.edu.tw/DOFiles/00/00/06/24/cca-1-20001-pc-tw-002415815-n.jpg>。
- 張維斌, 〈罕為人知的苓雅寮飛行場part 3〉。資料檢索日期：2012年11月23日。網址：<http://taiwanairpower.org/blog/?p=6502>。
- 張維斌, 〈罕為人知的苓雅寮飛行場part 2〉。資料檢索日期：2012年11月16日。網址：<http://taiwanairpower.org/blog/?p=6442>。
- 張維斌, 〈罕為人知的苓雅寮飛行場part 1〉。資料檢索日期：2012年11月10日。網址：<http://taiwanairpower.org/blog/?p=6354>。
- 張維斌, 〈高雄水上飛機場〉。資料檢索日期：2012年11月5日。網址：<http://taiwanairpower.org/blog/?p=6280>。
- 《鞠園》文史與集郵論壇。資料檢索日期：2013年4月7日。網址：<http://www.shipboard.info/blog2/fromYushakoh.jpg>。

二、日文

(1) 檔案

- アジア歴史資料センター, 〈軍務二第四四九號 8.6.23 苓雅寮飛行機不時着陸場設備工事竣工ノ件〉(Code: C05023191300)。
- アジア歴史資料センター, 〈要塞地帯内運河新設に関する件〉(Code: C01002251300)。
- アジア歴史資料センター, 〈馬要第26号 9・11・14 高雄港内海海面埋立に関する件〉(Code: C05023776700)。
- アジア歴史資料センター, 〈高雄漁港用地として海軍用地管理換の件(2)〉(Code: C04015890200)。
- アジア歴史資料センター, 〈高雄漁港用地として海軍用地管理換の件(1)〉(Code: C04015890100)。
- アジア歴史資料センター, 〈高雄より旗役に通ずる電線架設の件〉(Code: C05021416500)。
- アジア歴史資料センター, 〈第1627号 10・4・17 飛行機離着に高雄海軍用地使用の件〉(Code: C05034523500)。
- アジア歴史資料センター, 〈第9号 9・7・30 海岸海面に土木工事施行に関する件〉(Code: C05023776800)。
- アジア歴史資料センター, 〈第208号 9・5・15 高雄市過仔戲子甲所在用地に関する件〉(Code: C05023829300)。
- 日本陸地測量部與參謀本部發行(1930), 〈高雄9号〉(1:50,000)。
- 臨時臺灣工務部(1908), 〈打狗築港計畫一斑〉。臺北：臨時臺灣工務部。
- 臺灣總督府交通局高雄築港出張所(1928), 〈高雄港〉。臺北：臺灣總督府交通局高雄築港出張所。

(2) 專書

- 大竹文輔(1939), 〈臺灣航空發達史〉。臺北：臺灣國防義會航空部。
- 日本航空協會(1975), 〈日本民間航空史話〉。東京：日本航空協會。
- 日本航空協會(1981), 〈日本航空史年表——証言と写真で綴る70年〉。東京：日本航空協會。
- 平木国夫(1982), 〈日本飛行機物語——首都圏篇〉。東京：冬樹社。
- 片岡直道(1937), 〈航空五年〉。東京：通信學館。
- 竹内正虎(1940), 〈日本航空發達史〉。東京：相模書房。
- 永石正孝(1961), 〈海軍航空隊年誌〉。東京：出版協同社。
- 佐用泰司(2001), 〈海軍設營隊の太平洋戦争：航空基地築城の展開と活躍〉。東京：光人社。
- 海老原耕水編(1933), 〈三宮殿下奉迎帝國聯合艦隊歡迎紀念帖〉。臺北：臺灣產業評論社。
- 海軍歴史保存會(1996), 〈日本海軍史(第七卷)〉。東京：第一法規出版株式會社。

(3) 報紙(依時間順序)

- 〈內地臺灣間の航空隊著陸地々近く調査員來る或は淡水海岸ならん〉(1921年2月19日), 〈臺灣日日新報〉, 7版。
- 〈軍艦新高入高雄軍艦新高以十四日午前十一時入高雄港。旗艦春日則入港在〉(1921年3月17日), 〈臺灣日日新報〉, 6版。
- 〈佐世保基隆間海軍大飛行を前に著々準備を整へてゐる基隆〉(1924年2月20日), 〈臺灣日日新報〉, 7版。
- 〈淡水と安平とは著水地として不適當佐世保航空隊 淺田大尉談 基隆其他に選定しやう〉(1924年2月27日), 〈臺灣日日新報〉, 7版。

- 〈碧波を蹴つて來航せる我が海軍の精強廿九隻 二十二日高雄港の内外に錨す第一艦隊の入港は十三年目〉(1924年3月23日)・《臺灣日日新報》・7版。
- 〈海軍飛行艇は船に積んで内地に歸る 機體は危険と係官語る〉(1924年4月3日)・《臺灣日日新報》・9版。
- 〈海軍飛行艇きのふ基隆より一氣に 馬公を経て高雄に飛行ぶ壯觀を呈せる高雄灣頭〉(1924年4月21日)・《臺灣日日新報》・7版。
- 〈高雄準備觀艦〉(1926年3月29日)・《臺灣日日新報》・4版。
- 〈翻翻日章軍艦旗足徵帝國之威武 第一艦隊入高雄港旗艦長門當先御艦扶桑次之〉(1926年4月10日)・《臺灣日日新報》・4版。
- 〈第一艦隊向基隆十四日朝發高雄港〉(1926年4月15日)・《臺灣日日新報》・4版。
- 〈軍艦『若宮』の練習飛行 今日クールヘー 海水浴場に著水〉(1926年7月7日)・《臺灣日日新報》・5版。
- 〈クールヘー濱上空を 妙技鮮やかに 飛翔した「若宮」の二機〉(1926年7月8日)・《臺灣日日新報》・2版。
- 〈第二艦隊所屬 驅逐艦出動 支那の某方面へ〉(1927年4月11日)・《臺灣日日新報》夕刊・2版。
- 〈名残を惜みつゝ 各艦舳艫相ふくみ 高雄港を後に 一路基隆へ向ふ〉(1927年4月13日)・《臺灣日日新報》夕刊・2版。
- 〈桐樺兩驅逐艦率先各艦入高雄港 市民蟬集在高臺歡呼〉(1928年4月8日)・《臺灣日日新報》・4版。
- 〈高雄市歡迎第一艦隊參觀者三千餘名〉(1930年4月19日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈第三艦隊入高雄港市民歡迎〉(1930年4月20日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈水上機三機基隆のクールヘー濱に著水 伊藤少佐搭乘の司令機 魚釣島の南方に不時著水〉(1931年4月21日)・《臺灣日日新報》・7版。
- 〈基隆發の水上機三機難航をつづけて 豫定より遅れ高雄に著水〉(1931年4月22日)・《臺灣日日新報》・7版。
- 〈練習艦隊入高雄港知事以下官民歡迎〉(1932年3月15日)・《臺灣日日新報》・夕刊・4版。
- 〈高雄 歡迎三艦〉(1933年3月26日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈高雄 三艦出港〉(1933年3月29日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈その日その日 陸奥以下〉(1933年5月27日)・《臺灣日日新報》夕刊・1版。
- 〈佐世保への復航けふ遂に中止 洋上の天候惡くて 明朝五時半に出發〉(1933年6月3日)・《臺灣日日新報》夕刊・2版。
- 〈十一時まで待機天候は遂に恵まず復航飛行また中止〉(1933年6月4日)・《臺灣日日新報》夕刊・2版。
- 〈澎湖獎勵農民栽培節菜接濟艦隊〉(1933年6月4日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈佐世保基隆間水上飛行艇抵水孤拔濱觀衆蟬集〉(1932年6月5日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈滑走も鮮やかに——昨朝、海軍機基隆出發 途中瀨底に立寄り一路佐世保へ〉(1933年6月5日)・《臺灣日日新報》・2版。
- 〈四日午前六時四十分海軍機基隆出發途中在瀨底補油〉(1933年6月6日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈基隆市磋商歡迎方法〉・《臺灣日日新報》(1933年6月9日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈第一艦隊入基隆港陸奥外數隻許拜觀〉(1933年6月9日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈籌備奉迎兩殿下臺南州市積極進行〉(1933年6月9日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈高雄舉市大歡迎碇泊中第二艦隊 園遊晚餐劇場公開等〉(1933年6月14日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈基隆市計畫歡迎艦隊〉(1933年6月16日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈臺南 磋商歡迎〉(1933年6月29日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈威風四海を壓して我等の無敵艦隊來る島民の萬歲に迎へられて 基隆内外港の壯觀〉(1933年7月5日)・《臺灣日日新報》夕刊・1版。
- 〈軍艦拜觀者二萬四千餘鐵道部への申込數〉(1933年7月5日)・《臺灣日日新報》夕刊・1版。
- 〈荒浪を蹴立てて第二艦隊馬公に入港飛行艇は上空に舞ひ官民は精一杯の歡迎〉(1933年7月6日)・《臺灣日日新報》夕刊・2版。
- 〈愛婦高雄支部總出接待〉(1933年7月6日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈第二艦隊飛機飛到高雄〉(1933年7月7日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈第二艦隊樂隊送放電音〉(1933年7月7日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈第二艦隊全艦はけふ高雄港入港 艦載飛行機十餘機も翼を連て編隊飛行する〉(1933年7月8日)・《臺灣日日新報》・3版。
- 〈第二艦隊入高雄港軍艦載飛行機十餘編隊訪高鳳屏上空〉(1933年7月9日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈第二艦隊の精銳威風堂々高雄に入港 俄かに軍港氣分漲る〉(1933年7月10日)・《臺灣日日新報》・7版。
- 〈第二艦隊艦載機十八機飛ぶ 高雄屏東上空を〉(1933年7月10日)・《臺灣日日新報》・7版。
- 〈第二艦隊精銳舳艫相接入高雄港〉(1933年7月11日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈高市上空海軍機飛舞水兵及觀衆混雜 開素人演藝公開活寫館〉(1933年7月12日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈觀軍艦者達一萬餘人〉(1933年7月12日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈第二艦隊の櫓舳島海外二十八隻市民に名残を惜みつゝ高雄港警發南方に向ふ〉(1933年7月14日)・《臺灣日日新報》・3版。
- 〈第二艦隊廿八隻先後出高雄港〉(1933年7月15日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。
- 〈二千餘名參列の下に獻納機の命名式兩機は式後に錐揉みその他高等飛行を舉行〉(1933年12月16日)・《臺灣日日新報》

新報》・3版。

〈高雄に於る 獻納機晴の命名式きのふ華々しく行はる 全島がら參列の總督、軍官民等五百餘名、稀有の盛儀〉
(1933年12月24日)・《臺灣日日新報》・3版。

〈學校專賣義勇號搭乘官民二十餘名 在高雄遊覽飛行〉(1935年2月18日)・《臺灣日日新報》・8版。

〈佐世保高雄間飛行途遇低氣壓難航 三機抵基隆補油後赴高雄〉(1936年4月26日)・《臺灣日日新報》夕刊・4版。

〈佐世保海軍機全部廿七日朝飛回原隊 官民多數于岸壁送行〉(1936年4月28日)・《臺灣日日新報》・12版。

〈海軍飛行機高雄發官民歡呼の聲に送●● 一路佐世保●●〉(1936年4月28日)・《臺灣日日新報》夕刊・2版。

〈佐世保、屏東間で 海軍の飛行演習 艦上機や、水上機多數參加し 五月十三日から開始〉(1937年4月30日)・
《臺灣日日新報》・11版。

〈佐世保航空隊所屬機 十四日大舉して飛來 陸上機、水上機、飛行艇が編隊〉(1937年5月13日)・《臺灣日日新報》夕刊・2版。

(4) 網站

〈能登呂の概要〉・「日本海軍史」。資料檢索日期：2012年5月10日。網址：<http://dougakan675.blog49.fc2.com/blog-category-73.html>。

三、英文

(1) 檔案

Commander Fighting Squadron 14, Serial 057, ACA-1 Report of 14 for Period 10-26 October, 1944 – Forwarding of. Forwards without Comment ACA-1 Reports of VF-14 (NOS.121 thru 148) Covering Air Strikes on Okinawa, Luzon, Formosa and Leyte as well as Battle of Leyte Gulf – Based on Wasp, RG38, Box.442 (NARA).

Command Torpedo Squadron 14, No Serial, Aircraft Action Report, Forwarding of Reports Cover Strikes on Airfields on Airfields of Okinawa, Nansei Shoto, Formosa and Luzon P.1. Report Covers 10-20 October 1944, 23 October 1944, RG38, Box.517 (NARA).

Hqs – 10th Army, Maps – Formosa, RG338, Box.73 (NARA)

10th Army – Artillery Section, RG338, Box.74 (NARA).

JANIS 87, Joint Army-Navy Intelligence Study of Formosa (Taiwan), Naval and Air Facilities, June 1944, RG319, Box.421 (NARA).

JANIS 87-1, Joint Intelligence Study Publishing Board, Air Facilities Supplement to Janis 87, Formosa (Taiwan), July 1945, RG319, Box.421 (NARA).

Joint Intelligence Bureau (Melbourne), Department of Defence, Australia, Spot Report No J.I.B.(M) 4/12/49, Airfield Summary Formosa, August 1949, RG319, Box.451 (NARA).

Joint Intelligence Study Publishing Board, Air Facilities Supplement to Janis 87, Formosa (Taiwan), July 1945, RG319, Box.421 (NARA).

Map Library (Clark Library), University of Michigan, Army Map Service (TV), 2114 I SW, AMS L892 (1944).

Map Library, University of California, Berkeley, WASP 259 NO.1-30, WASP 259-12OCT44 -0100 GCT 12" - 7500' 10000' FORMOSA REST JICPOA 7717-220.

United States Pacific Fleet and Pacific Ocean Areas, Air Information Summary: Formosa and Pescadores, CINCPAC – CINCPOA Bulletin No.150-44, 25 November 1944, RG38, 330/24/21/3-5 (NARA).

United States Pacific Fleet and Pacific Ocean Areas, Information Bulletin: Formosa, Takao and Koshun Peninsula, CINCPAC – CINCPOA Bulletin No.119-44, 1 August 1944, RG38, 330/24/21/3-5 (NARA).

United States Pacific Fleet and Pacific Ocean Areas, Target Analysis Air Target Maps, Principal Sections of Takao Area, Formosa, CINCPAC – CINCPOA, A.T.F. No.139-44, 10 September, 1944, RG38, 330/24/21/3-5 (NARA).

USS Hornet, Serial 0031, Action Report – Ryukyu Inlands, Formosa, and Philippine Operations, 2 to 27 October 1944 (Cover Activity in Task Group 38.1), Vol.1-2, 28 October 1944, RG38, Box.1041(NARA).

USS WASP, Serial 0040, Action Report of Wasp and Carrier Air Group Fourteen in Operations against Okinawa Jima, Miyako Jima, Northern Luzon, Formosa, Manila Bay Area, Leyte, Support of Battle of Leyte Gulf, and Enemy Naval Units Western Visayas during the Periods 2 October 1944 through 27 October 1944, East Longitude Dates, 28 October, 1944, RG38, Box.1503 (NARA).

VB-11, ACA-1 Form Reports, Vol.2, RG38, Box. 389 (NARA).

VF-11, ACA-1 Form Reports, Vol.1, RG38, Box. 439 (NARA).

(2) 網站

World War One Seaplanes and Naval Aviation: <http://www.wwaviation.com/seaplanes.html> (2013/3/5)