

殖民地臺灣在日本帝國航空圈的位置與意義：

以民航發展為例（1936-1945）

曾令毅

國立臺灣師範大學歷史研究所博士班

* 拙文原為筆者碩士論文之一章，改寫後曾於2008年12月3日中央研究院臺灣史研究所、林本源文教基金會主辦之「臺灣研究在尼德蘭與臺灣史新研究研討會（三）」中宣讀，會中承蒙評論人謝國興老師，及與會的黃富三老師、許雪姬老師給予諸多指點及鼓勵，投稿過程中亦蒙兩位審查老師悉心惠賜寶貴建議，謹此深致謝忱。

摘要

本文旨在探討日治時期臺灣民用航空發展的歷史過程，析論1930年代後臺灣在「日本帝國航空圈」發展過程中所扮演的角色與意義。首先，以第一次世界大戰後日本民航之發展為背景，闡述1930年代「內臺、島內定期航線」的開設過程及營運情形，並由搭乘客層之差異來分析各航線的性質及意義。當時臺灣已是日本帝國南方的門戶及南進據點，自1936年「內臺、島內定期航線」相繼開設成功後，臺灣更成為帝國南方國際航線的起點，其中「南支、南洋航線」之開設尤為重要。1936年後開設以臺灣為中心的國際航線之舉，逐漸促使臺灣成為帝國南方航空圈的中心，並成為日本帝國搶佔經貿活動、軍事戰略先機的重要據點。

另外，1941年底太平洋戰爭爆發後，臺灣的民用航空因戰時所需而轉為「軍用定期航線」，探究臺灣航空轉型前後的變化及發展情形，將可看出戰爭末期臺灣民航發展的特質，並得以理解臺灣民航發展在日本帝國航空圈內，以及所處航空區域（南方航空圈）中所扮演的角色及特殊位置。

關鍵詞：民用航空、南進政策、南方航空圈、「內臺、島內定期航線」、「南支、南洋航線」、軍用定期航線

壹、前言

日治時期臺灣航空的進展，基本上是依循著日本的航空發展而來，但也因為臺灣本身殖民地的地位，使得其發展雖然與日本本土有著臍帶關係，但事實上兩地的發展卻有著微妙的不同。臺灣的航空發展始於明治末期，當時主要是為了「理蕃」所需，而使得統治當局開始將日本最新式的航空科技用於臺灣，並在1919年成立臺灣第一個航空機關「警察航空班」，對臺灣人進行威嚇與教化為主的飛行任務。該機關的成立除了是當時日本帝國勢力圈內的創舉外，同時也說明了殖民地臺灣在近代日本航空發展所具有的獨特性與在地性色彩。¹1927年「警察航空班」因國防因素而停班廢止，原單位由日本九州新成立的飛行聯隊移防至該地成立「陸軍屏東飛行第八聯隊」，並開始肩負守護帝國南方空防之責。因此進入昭和時期以後，臺灣航空發展的特色已由原來殖民地的獨特性，逐漸納入日本帝國航空發展的一環。特別是在1930年代臺灣的民航發展方面，伴隨著一戰後日本本土的民航發展與擴充，已漸漸地因航線的聯結，而被納入到日本帝國航空圈的一環，並開始在所處區域建立其中心的位置。

本文的主題將以日治時期臺灣民航的發展為探討中心，²並以兩大部份為討論重點，試圖探究1930年代後殖民地臺灣在「日本帝國航空圈」發展過程中所扮演的地位與意義。³首先，擬以第一次世界大戰後

- 1 關於日治時期總督府將航空技術運用在「理蕃」政策之討論，可參見拙作，「警察航空班的空中『理蕃』」，〈日治時期臺灣航空發展之研究（1906-1945）〉，淡江大學歷史系碩士論文，2008年），頁19-64。
- 2 目前關於日治時期臺灣民航相關的專門研究並不多，拙稿完成前僅有日本學者曾山毅曾經從戰前臺灣觀光事業的角度，提及1930年代後臺灣民航發展所帶來的影響，並認為飛機作為當時最先進的交通工具，票價昂貴且為「特權階層」所專有，搭乘飛機的旅客相較於利用其他交通工具的旅客，所佔比例過低，故認為航空業對於臺灣觀光事業發展所扮演的角色，可說是極為有限。曾山毅，《殖民地台灣と近代ツーリズム》（東京：青弓社，2004年），頁167-168。
- 3 所謂的「日本帝國航空圈（網）」，一般指1930年代中期以後逐漸發展的「東亞航空圈」，即「日、滿、支（中國）航空圈」，加上1936年後以臺灣為聯結中心，逐漸向東南亞延伸的「南方航空圈」。因上述各區域之航空圈主要由日本所主導與支配，因此筆者擬以「日本帝國航空圈」稱之。濱口芳吉，《東亞航空圈確立ニ關スル一考察》（出版地不詳：南滿洲鐵道株式會社調查部，1941年）。

日本民航發展為背景，闡述1930年代「內臺、島內定期航線」的開設過程，以及開設後的營運情形。而臺灣身為帝國南方的門戶，也是南進的據點，所以當1936年「內臺、島內定期航線」相繼開設成功後，臺灣就成為帝國南方國際航線的起點，特別是「南支、南洋航線」的開設，更是此時期的重點之一。因此，討論1936年後以臺灣為中心的國際航線之開設，以及臺灣成為帝國南方航空圈中心地位的過程，則是本文所欲探究的第二個重點。此外，1941年底太平洋戰爭後，臺灣的民航則因戰時所需，轉為「軍用定期航線」所用，因此透過探究轉型後的變化與發展情況，則可看出戰爭末期臺灣民航發展的性質與縮影，以及臺灣與整個帝國航空圈的連結，並藉由現存相關檔案、報刊與資料的整理及分析，說明臺灣的民航發展在日本帝國航空圈內、所處航空區域（南方航空圈）的所扮演的角色與特殊位置。

貳、「內臺、島內定期航線」的推動與發展

一、「內臺定期航線」之設立背景

第一次世界大戰期間，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，並且為往後的民航建立了良好的發展基礎。以1919年歐洲各國的新設航線來說，就相繼在2月由德國開設柏林、萊比錫、威瑪間，以及由法國所開設的倫敦、巴黎間之定期航線。由此來看，歐洲的天空似乎因為一戰的軍事航空發展，而有了新的契機。然而由於歐洲各國對航空重要性之體認乃是由戰爭而來，所以一戰後的民間航空發展，也多帶有軍事及國力展示的味道。因此一戰後的十年間，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。⁴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。

4 仁村俊，《航空五十年史》（東京：鱒書房，1943年），頁335 - 339。

而日本在一戰後的航空發展，除了持續積極發展軍方航空外，對於民間航空的推動也是不遺餘力，例如在戰爭結束前夕於東京帝國大學成立航空研究所（1918年4月1日），則代表著日本民間航空發展正式走入學術研究，同年10月由帝國飛行協會所舉行的「第一回東京大阪間懸賞郵便飛行競技會」，以及1920年8月由同單位於東京洲崎主辦的「第一回懸賞飛行競技大會」，則代表以往較具表演性質的飛行活動，轉變成追求飛機性能與速度為主競技大會。另外，1920年6月加入「國際航空條約」⁵、1921年4月公佈「航空法」，以及隔年11月所開闢的日本第一條定期航線（大阪至德島），都顯示一戰後日本在航空發展上與世界脈動的同步性。⁶

臺灣方面也因著一戰後「內地」的航空發展而產生了一些漣漪。1919年所成立的警察航空班，除了是因「理蕃及治安」需要而成立的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在1920年3月17日親臨航空班第一回的卒業式時就曾說過：

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、防禦外國之威脅；二、灌輸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。此外內地郵便飛行也開始了，而這不過都是為了達到前述的局面所做的準備……。⁷

由上述所言，即可瞭解一戰後殖民地臺灣的航空發展，是以警察航空班

5 「國際航空條約」為1919年10月13日於巴黎締結，1922年7月11日開始生效，又稱《巴黎航空公約》，是第一次世界大戰戰勝國間所締結的航空條約，也是國際上第一個關於空中立法的條約。該約承認「每一國家對其領土上的空氣空間具有完全的和排他的主權」（第一條）。同時，締約國承允對民用航空器在和平時期相互給予無害通過的自由（第二條），而此乃為兩次大戰間國際航空路線開設的基本依據。日本航空協會，《日本航空史》明治・大正編（東京：日本航空協會，1956年），頁444 - 450。

6 每日新聞社編，《別冊一億人の昭和史「日本航空史」》（東京：每日新聞社，1979年），頁303。

7 〈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。

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。

而這三項主張，又以第三項「可供臺灣設立更大規模機場之經驗」，最能夠說明當時臺灣在整個日本航空發展上之位置。如前所述，一戰後歐洲的航空發展除了是軍事與國力的展示之外，與殖民地間的交通聯絡也是發展的重點之一。而相對於日本所屬的殖民地臺灣來說，其開發的首要重點即在於交通，並由此將島內各地聯結統合，⁸以達到有效的統治。更進一步的說，欲達到殖民地之產業開發，同時將母國的精製品販賣至殖民地，最先要做到的即為母國與殖民地間之交通，並達到安全、迅速、確實，且低廉的條件，所以殖民地內部交通機關之改良，可謂最急務之工作。⁹因此，下村長官的想法即是以設立「航空班」之契機，來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，以飛機來為聯結母國與殖民地間之交通預做準備。

1923年「日本航空局官制改正」公佈，原本隸屬於陸軍省的航空局及相關業務即移轉至遞信省管轄，¹⁰並在改制後發佈「航空事業基本案」，以做為未來航空發展之準則。該案內容將日本當前的航空路線開拓計劃分為三期，第一期為東京與福岡間的航線開拓，並在該航線完成後開拓第二期東京札幌間，以及福岡鹿兒島間之航線，且在其後完成第三期之「內臺、內鮮」航線，也就是先建立日本本土的航空輸送系統，再求殖民地與國際航空路線之形成。¹¹因此，「內臺」航線，若排除氣象及航空相關技術以外的考量，一開始即賦與其國際航空路線起點之位置。不過相關的計畫卻因該年9月所發生的關東大地震而暫時停頓，一直要到1925年遞信省及航空局才提出另一個新方案，而這個方案除了

8 東鄉實、佐藤四郎，《臺灣殖民發達史》，（臺北：晁文館，1916年），頁298-299。

9 山內正瞭，〈殖民地之交通に就て〉，《臺法月報》第7卷第8號（臺北：臺法月報社，1913年8月），頁193；而持地六三郎也認為：「交通機關之整備為熱帶殖民地經營上之根本之要件。欲增進貿易，開發熱帶殖民地之富源，殖民國必須先創設健全的交通制度。這個道理是臺灣當局素來看重的，因此乃盡力於內外交通運輸的改良」。持地六三郎，《臺灣殖民政策》（東京：富山房，1916年），頁254。

10 每日新聞社編，《別冊一億人の昭和史「日本航空史」》，頁303。

11 〈航空事業基本案成る 內臺航空路は第三期計畫〉，《臺灣日日新報》，1923年7月14日。

計畫設立一大型航空公司外，並初步決定以1926年之年度預算開設第一期東京至大連線、大阪至上海線，且在該線完成後陸續完成第二期及第三期，而在後兩期計畫中，與臺灣相關的則有第二期的上海臺北線，以及第三期的臺北臺南線，且已有將航線開拓到「南支及南洋」地區的趨勢。¹²不過此方案卻僅只在1926年9月13日實現第一期大阪大連間之航線（日本最初的對外定期航線），往後的兩期計畫則因不被主管預算單位大藏省的承認，而暫遭擱置。¹³

1922年「國際航空條約」生效之後，伴隨各締盟國之航空發展，對於因洲際飛行來訪的飛機則必須有效管理及規範，加上日本本身航空事業發展所需，於是公佈已久的「航空法」終於在1927年6月1日施行。¹⁴而臺灣則是由總督府發佈「航空法施行規則」，¹⁵用以規範「航空法」於臺灣地區施行之準則。相關的法律施行後，「日本航空輸送研究所」即有意將航線由大阪堺市擴展至臺灣，¹⁶而臺灣方面也出現頗為期待的輿論，並且強調「內臺聯絡飛行」對於日本在「南支南洋」之經貿及國防方面的重要性。¹⁷另外，一戰後歐美各國也積極計畫在遠東地區開拓新的航線，且又以北方線、南方線及太平洋線為主。其中，北方線（經西伯利亞）因冬季氣候及俄國政治情勢等因素，並不如南方線

12 此方案第一期所計畫的航線開始後，即造成臺灣島內不小的迴響，甚至報上有出現以「某有力者」之名義大聲疾呼，謂此方案對於臺灣未嘗不是不必要，應不計收支相償，即使需要相當的犧牲也要踏出往「南支南洋」發展的第一步。〈內臺航空路どうかして物にならぬか某有力者の談〉，《臺灣日日新報》，1926年10月7日。

13 〈航空路設置費で遞藏兩省の駁引遞信省結局泣寐入りか〉，《臺灣日日新報》，1926年10月20日；日本航空協會，《日本航空史》明治・大正編，頁742。

14 「航空法」之所以延宕多年未實施之因，可能為1921年該法公佈以來，因遞信省與大藏省一直無法相互取得共識，加上國家預算緊縮等因素，以致於日本國內除了私營的航空公司以外，並無官方主導的大型航空公司，因此基於保護官方主導事業之因素，迄1926年遞信省開始計劃籌備大型官營航空會社後，「航空法」才在1927年6月1日施行，並由國庫分10年共2千萬圓獎勵補助金，於1928年10月20日成立「日本航空輸送株式會社」（資本額1,000萬圓）。〈愈々多事ならんとする本年の航空界航空法施行せられ航空路開設〉，《臺灣日日新報》，1928年1月17日；〈四月から開通の二大航空路その成績は国民に影響する〉，《東京朝日新聞》，1929年3月5日；日本航空協會，《日本航空史》明治・大正編，頁742。

15 臺灣總督府，《臺灣法令輯覽追錄》第十六輯第二章第七款（東京：帝國地方行政學會，1928年），頁79。

16 〈堺大分間航空輸送明年度擴張至臺灣〉，《臺灣日日新報》，1928年5月2日。

17 〈航空機の平戦時價值特に臺灣では此の知識必要〉、〈臺灣を中心とする航空路その開設に就ての提言二三〉，《臺灣日日新報》，1928年5月21日、24日。

（經印度）及太平洋航線安全。¹⁸因此，就總督府而言，開設「內臺航線」除了可連接母國與殖民地外，也可進而與世界主要航空幹線接軌，其地位可說是甚為重要，並且是急待拓展的一項新事業。¹⁹

二、「內臺定期航線」之開設經過

鑑於各種內外情勢與壓力，總督府便開始發揮其在日本南進政策中「推動與輔助」的角色。首先即在1930年5月6日於交通局遞信部內成立「臨時航空調查掛」，並展開包括「法規、事業、航線、飛機、設備、經費、郵便飛行」等相關調查。²⁰而時任臺灣司令官的陸軍中將渡邊錠太郎也對此表贊同之意，並允諾可提供軍用機來支持相關計畫之進行，且認為「內臺航線」的設立，臺灣本身必須先達到一些基本的條件，例如氣象研究機關之完備、使用飛機及航空路線之調查，若政府因經費或其他問題在航線開設上有所困難的話，或許可由「內地」的航空公司自福岡經由上海、福州，以漸進的方式完成與臺灣的聯結。²¹

另外，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。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

18 熱帶產業調查會，《臺灣及南支南洋の航空》（臺北：熱帶產業調查會，1935年），頁15 - 17。

19 相對於1930年以前的日本「內地」來說，自1926年9月開設大阪大連航線後（「川西系」日本航空會社），1929年7月更開設東京、朝鮮京城、大連之航線（日本航空輸送株式會社），加上前述1925年遞信省的航空三期計畫中，也都以「北先南後」來規劃航線之開設。換句話說，以「北方航線」為主的航空事業，也說明了日本並沒有因為一戰後的「大正南進潮」而改變以「北進政策」為主的事實。因此，1930年至1941年間總督府對於航空事業的調查、推動、開展，以及三大審議會（1930年臨時產業調查會、1935年熱帶產業調查會、1941年臨時臺灣經濟審議會）中關於航空事業之討論，或許也可視為總督府在南進政策的推行上，扮演積極主動「決策角色」的一個例子。關於「臺灣總督府與南進政策」之討論，可參見鍾淑敏，〈日治時期南進研究之回顧與展望〉，《中華民國史專題論文集第四屆研討會》（臺北：國史館，1998年），頁2061 - 2091。

20 〈交通局遞信部に臨時航空調查掛設置〉，《臺灣時報》（臺北：臺灣時報發行所，1930年6月），頁33。

21 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280 - 305；佐倉光一，〈航空界の回顧〉，《臺灣時報》，1931年12月，頁55 - 56；根津熊次郎，〈臺灣の航空行政法規に就て〉，《臺灣時報》，1930年8月，頁31 - 32。

航空無線電信與航空標識」，²²而對於航線的預算方面，則認為不論將來是由總督府全額、各半或是若干負擔，都應一併計算評估，以期萬全之準備。²³雖然此會議對於航空相關議案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以說是總督府在1930年至1935年「內臺航線」的推動上主要立場及方針。

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10月4至10日展開「內臺間郵便試驗飛行」。²⁴該試驗主要目的則是期望達到「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「日本航空輸會株式會社」出動「雲雀號」及「白鳩號」兩機，²⁵由福岡太刀洗陸軍飛行場出發，進行福岡至臺北、淡水之區間郵便飛行試驗。²⁶

此回的試驗雖然頗為成功，但是「內臺航線」的開設計畫，還是因為朝鮮定期航空的開始，使得相關的預算及補助金遭到壓縮，因而被大藏省再次刪減。不過值得慶幸的是，「臺北飛行場開設費」的第一期十萬坪土地之購入金，則獲得承認，且1933年度的機場整地費也陸續獲得承認。因此總督府遞信部開始對機場地點展開調查，最後的結果則是

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

23 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。

24 此次「郵便飛行」的開始，除考量技術層面及試驗性質外，或許與下村宏一直以來對於「郵便飛行」除能快捷地將情報送達，也能解決「電信電話」無法同時傳送大量調查情資、統計圖表、寫真及地圖之想法有所呼應。下村宏，《下村宏博士大演講集》（東京：大日本雄辯會講談社，1929年），頁141。另外，在此試驗實現前，輿論就曾出現「內地延長主義，就是實現內臺間航空輸送」，且「霧社事件發生時，若內臺航空已開，其慘狀即可立見，臺灣與內地的人們也能夠更為相互理解」。所以必需「實現以臺北為中心的內臺航線，並繼續朝臺灣朝鮮間、臺灣支那間延長，使臺灣成為世界的臺灣」等說法。〈內臺航空輸送計畫に就て〉，《臺灣時報》，1931年4月，頁17 - 19。

25 「日本航空輸送株式會社」於1928年由遞信省所成立及管理，同時每年撥予一定金額的補助金協助營運，資本額共1,000萬圓，1929年開始營運，主要經營日本本土與聯結中國主要城市之航線，1937年12月該會社改稱為「大日本航空株式會社」，1938年9月官方乃出資一億圓將其改組為「國策會社」，以因應戰時日本在東亞及南洋航線的經營與統合。日本航空輸送株式會社，《日本航空輸送株式會社十年史》（東京：同編者，1938年），頁5 - 6。

26 大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁340 - 341；佐倉光一，〈內臺郵便試驗飛行私記〉，《臺灣遞信協會雜誌》（臺北：臺灣遞信協會，1931年12月），頁7 - 16。

敲定臺北州七星郡松山庄頂東勢一帶為機場預定用地，並於1933年2月開始公告徵收。²⁷

雖然機場用地初步已獲得解決，也踏出重要的第一步，但是「內臺航線」的設置費還是一直不斷地遭到大藏省刪除，因此臺灣社會在當時也出現了一些陳情與請願的聲音。1932年11月當大藏省刪除由新任遞相南弘所提出的「內地臺灣間航空路新設費」時，位於東京並由曾具「臺灣經驗」之官僚與人士所組成的團體「臺灣俱樂部」即透過該會長內田嘉吉向大藏省及相關官廳機構提出陳情書，除了一再強調「內臺航線」的重要性外，並言及「美國以菲律賓為基點、德國透過與中南半島的聯結，都將使得日本在東亞的航空發展受到限制，加上中國內地的航空權已由美德兩國所取得，此將陷帝國航空網於孤立之狀態，並阻礙南方進出之機運」。²⁸

內田嘉吉所提出的深切呼籲，隨即反應在遞信省航空調查委員會之「民間航空十年計畫」中，²⁹不過遞信省的「內臺連絡航空補助費」還是在1933年11月因「時局因素」而再次遭到刪除。³⁰此消息一出，即造成島內輿論界為之譁然，因此該月24日「民間有志者」乃於臺北鐵道飯店針對相關問題舉行善後措施懇談會，並組織「內臺航空路開設期成同盟會」，除了向日本內地各相關團體及官廳遞送陳情書外，且於12月1

27 大竹文輔，〈臺灣航空發達史〉，頁347 - 350。另外，原本由「臨時航空調查掛」囑託根津熊次郎所提出，且呼聲頗高的「淡水」水陸共用國際機場興建方案，則因預算與用地面積等因素而被「松山」國際機場興建方案取代。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，〈臺灣航空界展望〉，《臺灣遞信協會雜誌》，1931年5月，頁10 - 11；佐倉光一，〈航空直言〉，《臺灣時報》，1934年7月，頁38 - 42。

28 〈內臺航空路開設促進の陳情書提出臺灣俱樂部から關係官廳に對し〉、〈內臺航空路開設案復活の陳情書臺灣俱樂部から大藏、遞信兩省に提出〉，《臺灣日日新報》，1932年11月20、26日。

29 〈民間航空振興の爲航空調查委員會大型機に依る朝鮮臺灣への海峽橫斷計畫を樹立〉，《臺灣日日新報》，1933年8月26日。

30 所謂的「時局因素」乃是與1931年所發生的「滿洲事變」，以及後續的1933年「退出國際聯盟」等事件有關。另外，根據大藏省對南弘遞相的返答則表示，在此非常時期若預算與軍部無直接關係，皆會一併遭到刪除。大竹文輔，〈臺灣航空發達史〉，頁351—352；羽生國彦，〈本島遞信事業更生發展のため深川遞信部長に與ふる公開狀〉，《臺灣の交通を語る》（臺北：臺灣交通問題調查會，1937年），頁427。

日召開全島大會，並提出相關的宣言及決議。³¹於是，在滯京的總務長官平塚廣義與在臺的官民一致努力下，總督府所期待的最低標準，即1934年度的「內臺準備飛行」計畫之相關預算，遂被大藏省所承認。³²

相關的預算獲得承認後，總督府遞信部即將該計畫委託日本航空輸送株式會社執行「內臺準備飛行」計畫，並於1934年7月25日出動「雀號」，除攜帶航空郵件外，同時還在機上配置兩臺無線電信機，由福岡太刀洗陸軍飛行場出發，途經鹿屋、奄美大島、沖繩、石垣島等區域後，抵達興建中的臺北松山機場，且於27至28日舉辦臺北上空「遊覽飛行」及「臺北屏東間郵便飛行」。³³

鑑於「內臺準備飛行」的良好成果及航線開設的急迫性，1935年遞信省再次提出「福岡臺灣間定期航空補助計畫」等案，結果獲得大藏省的全額承認，而對於負責航線事業的日本航空輸送株式會社之補助金，則經國會協贊後由國庫與總督府分擔各半支給，並預定於1936年1月開始「每週三次來回」之定期航線。³⁴而1935年10月正適逢「始政四十週年記念博覽會」之舉辦，在此之前9月20日總督府已先公告臺北飛行場為「公用飛行場」，並與日本航空輸送株式會社合作，由福岡派遣兩架飛機來臺，並於10月27日至11月6日舉行「航空促進遊覽飛行」。³⁵而其中一架「雁號」則在「遊覽飛行」結束後的11月19日，搭載總督府外事課長坂本龍起等人，並攜帶總督中川健藏致福建省主席陳儀之信函，前往對岸福州進行親善飛行，同時也在該地進行「遊覽飛

31 基本上所謂的「民間有志者」，大多還是與總督府有著密切的關係，其成員主要為總督府評議員、州市協議員、工商團體幹部、町委員等。另外，臺灣人士方面則有郭廷俊、蔡彬淮、辜顯榮、陳天來、顏國年等人。大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁352-356。

32 〈內臺準備飛行 實施明年六月頃一往復〉，《漢文臺灣日日新報》，1933年12月28日；〈遞信部昭和九年度豫算に就て〉，《臺灣遞信協會雜誌》，1934年4月，頁9。

33 日本航空輸送株式會社，《內地臺灣間準備飛行實施計畫》（東京：日本航空輸送株式會社，1934年），頁1-14；〈內地臺灣航空路擬更延長向南方 日本空輸會社計畫〉，《臺灣日日新報》，1934年7月19日。

34 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360-369。

35 大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁381。

行」。³⁶另外，自1935年10月至12月則為來年定期航空的實施預做準備，舉行每週一次來回並以載運郵件為主的「慣熟飛行」，其目的則是為使將來的「內臺定期航線」業務及流程能夠更加熟習與完備。³⁷

面對「內臺航空」已確定開設，以及其所賦予「南進航線」之使命，1935年10月19日至23日由總督府所召開的「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。就如召開此會的總督中川健藏在會中所言：

此調查會的目的在於，鑑於本島的地理位置，應對本島產業開發付出更多努力……應與南支南洋地方在經濟上保持更緊密的關係，以圖其貿易之進展，以期相互福祉之增進，此正為本島之使命，……乃將南支南洋地方之貿易及其它各般事項層層檢討，島內產業、交通、文化等各方面之進展與其共相合作，行鄰邦共榮之實，以資帝國國運昌盛。³⁸

由上述所知，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。³⁹因此就航空發展而言，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。⁴⁰

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。⁴¹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

36 坂本外事課長此行除了對參與「始政四十週年記念博覽會」舉辦時前來臺北的福建省主席陳儀進行外交答禮外，也與陳儀協商航空相互連絡之事宜。井出季和太，《臺灣治績志》（臺北：臺灣日日新報社，1937年），頁1017-1108；大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁381-384。

37 〈內臺定期航空開始〉，《臺灣時報》，1935年11月，頁144；大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁372-374。

38 臺灣經濟年報刊行會，《臺灣經濟年報》（東京：國際日本協會發行，1941年），頁385。

39 同前書，頁387。

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

41 熱帶產業調查會，《臺灣及南支南洋の航空》，頁15-32。

谷之航線開設，甚至計畫將航線延伸至更南方的新加坡。⁴²

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，以及將來帝國南方航空圈一旦建立時臺灣的中心位置。⁴³

三、「內臺、島內航線」之開展

1935年12月31日負責第一架「內臺定期航線」業務的日本航空輸送株式會社所屬機「雁號」，上午7時由福岡太刀洗出發，途經那霸進行燃料補給，並於下午4時39分抵達臺北飛行場，以擔任「內臺定期航線」的首航任務。該航線於1月2日上午10點由臺北飛行場開始進行首航，搭乘者的身份主要為該航線相關之縣市首長與新聞從業人員，且於下午2時47分抵達那霸，隔日上午6時出發，並在下午12時33分安全抵達福岡太刀洗，成功地開啟了臺灣航空史上嶄新的一頁。⁴⁴

而為了推廣民眾搭乘飛機的意願，除在臺北市本町三丁目一帶設有與機場之間的免費汽車運送服務外，並且由總督府交通局於該年2月1日發行「鐵道、海運、航空」之連用票卷，以便利旅客使用。⁴⁵茲將1936年度「內臺定期航空」營業項目與類別資料，簡列如表1。而1936年3月30日臺北飛行場的正式開幕啟用後，除了是臺灣第一個國際機場外，也是當時對於「南支南洋」航線的基點，以及帝國南方生命線軍事空防

42 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。

43 在此區域獲得航線主導地位之意義，除國防因素外，商權的競爭也是主要考量的要點，即如日本航空輸送株式會社營業課長齋藤外男所言：「日本若沒有在此區域開設定期航線的話，有一天優勢定會被歐洲人所奪，今日歐洲的書信透過飛機約5日半至8日即可到達此區域，相對於日本距離此區域雖僅歐美各國一半，但書信往返卻要花費一個月半，因而無法與其競爭。若日本在此區域開設定期航線，使得訂單之商品型錄、設計書、說明書、照片等能夠快速取得，眼前失去的商機則將會回來」。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；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），頁56-57。

44 〈航空南進を祝す 河村本社社長からメツセージを贈る〉，《臺灣日日新報》，1936年1月3日；大竹文輔，〈臺灣航空發達史〉，頁386-387。

45 日本航空輸送株式會社，〈定期航空案内〉1936年10月至1937年3月（東京：日本航空輸送株式會社，1936年）；大竹文輔，〈臺灣航空發達史〉，頁409。

的據點，因此其地位及所擔負的使命，可說是極為重要。⁴⁶

加上該航線的主要對口航站福岡第一飛行場的完成（6月1日），並接替原本太刀洗陸軍飛行場所承載的臨時民航業務，因此也使得自臺北抵達福岡的旅客，可經由轉機前往東京，達成「早晨臺北出發，傍晚得以朝拜皇居」，臺北東京兩地間「一日連絡」之可能。⁴⁷

表1：1936年「內臺定期航空」營業項目與類別

航班	每週三次來回（星期二、四、六）		
營業項目	旅客	貨物	郵件
票價及費用	客運	臺北↔福岡	110圓
		臺北↔那霸	60圓
		那霸↔福岡	50圓
	貨運	每1 kg	2圓
	郵件	第一種（信箋類）	30錢
		第二種（明信片類）	15錢
航線區間	臺北（上行）↔那霸↔福岡（下行）		
使用飛機機型	ダグラスDC2型（道格拉斯）		フォッカー型（福克）
機組人員	3人		2人
旅客人數	14人		8人
貨物郵件	341 kg		70 kg
飛行時速	280（km / hr）		160（km / hr）
單程飛行時間	約6小時		約10小時
單程飛行距離	約1,600 km		

資料來源：〈航空〉，《臺灣遞信協會雜誌》，1935年8月，頁45 - 46；大竹文輔，〈臺灣航空發達史〉，頁385 - 386；交通局遞信部，〈臺灣航空事業ノ概況〉（臺北：臺灣總督府交通局遞信部，1941年），頁5 - 6；日本航空輸送株式會社，〈定期航空案内〉1936年10月至昭和1937年3月（東京：日本航空輸送株式會社，1936年）。

另外，同年3月28日「ダグラスDC2型」客機的加入後，客貨搭載量也呈現倍增之勢，因此「內臺航線」基本上可說是開設半年後，隨著新型客機之使用與兩地機場的完工啟用，營運才算是逐漸步上軌道。

46 〈臺北飛行場開場式〉，《臺灣遞信協會雜誌》，1936年1月，頁1。

47 〈航空〉，《臺灣遞信協會雜誌》，1935年8月，頁47。

而若就1936年前半年該航線的乘客總數共402人來看，自7月至9月光是由臺北出發的乘客就達到213人，因此即可說明該航線在1936年下半年逐步成長之態勢。⁴⁸茲將1935年10月至1939年12月此航線年度營運情形表，簡列如表二：

表2：「內臺定期航線」年度營運情形表（1935 - 1939）

年 度	飛 行 回 數	客 運（人次）	貨 運（公斤）	郵 件（公斤）
1935	157	1,216	312	3,268
1936	590	2,583	6,132	28,816
1937	608	3,874	21,854	55,996
1938	1,271	8,706	61,448	113,345
1939	1,263	7,570	74,028	162,699
計	3,889	23,949	163,774	364,124

資料來源：大塚清賢，〈南方航空網の確立に大日本航空株式會社の飛躍〉，《非常時下の臺灣全貌》（東京：中外每日新聞社，1939年），頁159；小林英夫監修，《日本人の海外活動に関する歴史的調査》第8卷臺灣篇3-2（東京：ゆまに書房，2001年），頁206；莊漢開，〈臺灣之民用航空〉，《臺灣之交通》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958年），頁128 - 129。

註：上述所引用的資料所呈現之營運情形及數據，皆不盡相同，但是差距甚小，因此本表所呈現之數據乃採各項之「最大值」製作。

由表二即可略知「內臺定期航線」的營運，除了自1936年下半年開始持續逐步穩定成長外，1937年4月後則因相關航線設施改善及擴充，使得該線航班擴增為每日一次來回，因此至1938年開始不論是回數、客運、貨運及郵件等業務，都呈現大幅度的成長，而這種情況或許與「中日戰爭」的爆發，以及當時臺灣對於「南支南洋」所扮演的國際航線基點之角色，都有著相當程度的關係。

而為統制管理戰時航空運輸之業務，1939年整併日本國內所有航空公司而成立的國策航空會社「大日本航空株式會社」（首任總裁為

48 該航空公司3月底使用新型飛機後，乘客人數可以說是明顯增多，而使用者多為總督府官員出差至日本所用，因此就開設半年的情況來說，臺灣至日本相較於日本至臺灣之乘客人數，約相差一倍左右。〈內臺航空乘客漸增 自臺灣者兩百餘名 內地僅131名〉，《臺灣日日新報》，1936年7月17日。

前臺灣總督中川健藏，以下簡稱「大日航」），⁴⁹除持續積極開設及經營「南支南洋」區域的國際航線外，並在1941年一度將「內臺定期航線」延長至東京。不過該年9月20日卻因「時局燃料節約」政策之關係，航線對口站又修改回福岡，而原本每日一次來回的航班，也縮減至一週二次來回。同年12月12日以後，則因「太平洋戰爭」的爆發，使得日本本土包含殖民地在內的民用航線全數暫停，而以往負責民航業務的「大日航」，則因戰時國策的需要，轉以經營「軍用定期航空」為主要的業務。⁵⁰因此，臺灣的航空事業發展，可說至「太平洋戰爭」以後，進入了另一個不同的型態與階段。

綜觀總督府在「內臺定期航線」的推動，迄至1936年雖說正式劃下句點，並順利地步上軌道。但就總督府整體的「航空政策」來說，「內臺定期航線」的開啟僅是達成「航空南進」階段性的目標，真正的目的除了要將臺灣建立成帝國航空的動脈，以及向「南支南洋」延伸的唯一基幹外，並欲將臺北建立成帝國的「空の橫濱」，俾使其能與歐美列強在「南支南洋」航線上相互拮抗與競爭，⁵¹以及將來一旦發生戰爭時，能在制空權的爭奪上取得最有利的地位。

另外，1936年除了「內臺定期航線」的開設，與臺灣內部交通發展息息相關的「島內定期航線」，也於同年8月1日正式開始，並且同樣由日本航空輸送株式會社負責相關業務。該航線開設後即先進行為時

49 「日本航空輸送株式會社」於1937年12月1日改稱為「大日本航空株式會社」，並在1938年9月1日由官方出資一億圓使其正式成為「國策會社」，除經營日本所有的國內及國際航線（含所屬殖民地、關東州及南洋群島），也是當時日本國內唯一的航空公司。另外，值得一提的是，該公司的首任總裁乃是建立「南進航空」基礎的「內臺航線」，並於1932年至1936年擔任臺灣總督的中川健藏。國立公文書館藏，〈參考資料 大日本航空株式會社 係法令一冊〉（1939年4月11日）《樞密院會議文書F（決議）》大正・昭和（請求番號：A03034241200）。

50 遞信部，《交通局遞信部概要書》第十一冊（臺北：交通局遞信部，1943年？），未編碼。

51 以1936年前後歐美列強在「南支南洋」區域的航線競爭來說，英國已由印度、新加坡建立歐亞航線，法國也已延伸至越南西貢，荷蘭也將航線拉至印尼巴達維亞，美國也計畫建立本土與菲律賓馬尼拉聯結的「太平洋航線」，因此各國航線設立的重心皆已有往南方集中的態勢，並使得總督府更體認到對於「南支南洋」方面國際航線開設的愈加急迫與壓力。因此時任總督府交通局遞信部航空課航空官兼臺北飛行場長，素有「臺灣航空開拓之父」美譽的佐倉光一（1941年後歷任中華航空株式會社廣東管理局長、運輸課長等職）就曾提出欲將臺北打造成「空の橫濱」的想法，以期能與歐美列強在華南及南洋航線上，能相互拮抗與競爭。參見佐倉光一，〈航空路とnての內臺線〉，《臺灣時報》，1936年1月，頁17-18。

一個月的「慣熟飛行」，且主要使用「福克型」各式飛機，進行以貨運及郵件運送為主的業務，至於客運方面則要到9月3日後才正式宣告開始。⁵²該航線大致分為東線、西線及馬公線三線，相關的營運情形如下表三所示：

表3：「島內定期航線」營運情形表（1936 - 1939）

航 線	區 間			航 班 次 數
東線	臺北—宜蘭—花蓮港區間			一週二次來回
西線	高雄（至1937年5月） 臺北—臺中—區間 臺南（1937年6月開始）			一週三次來回
馬公線	臺南—馬公區間			一週三次來回
島內循環線（西線與東線）				
年 度	飛 行 回 數	客 運（人）	貨 運（公斤）	郵 件（公斤）
1936	523	1,378	79	192
1937	871	3,097	235	656
1938	2,373	6,450	2,172	2,975
1939	3,395	6,676	4,177	5,636
計	7,162	17,601	6,663	9,495
馬公線（臺南至馬公線）				
年 度	飛 行 回 數	客 運（人）	貨 運（公斤）	郵 運（公斤）
1937	154	—	—	218
1938	151	104	82	270
1939	231	514	30	345
計	536	618	112	833

資料來源：大塚清賢，〈南方航空網の確立に 大日本航空株式會社の飛躍〉，《非常時下の臺灣全貌》，頁159 - 160；交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁6 - 8；莊漢開，〈臺灣之民用航空〉，《臺灣之交通》，頁128 - 129；日本防衛省防衛研究所藏，〈島內定期航空開始にする件〉（1936年8月20日）《大日記乙輯》昭和11年（請求番號：C01006840500）；日本防衛省防衛研究所藏，〈島內定期航空路一部變更の件〉（1937年6月18日）《大日記乙輯》昭和12年（請求番號：C01002240800）。

由上表三可知，「島內定期航線」的開設，起初僅是分別將臺灣東部及西部的主要城市聯結，以解決島內東西部交通問題，⁵³1937年4月1日後東西線航班則增為每日一次來回，並在6月27日臺南飛行場啟用後

52 大竹文輔，〈臺灣航空發達史〉，頁431 - 432。

53 大日本航空社史料行會編，〈航空輸送の歩み：昭和20年迄〉，頁57。

延伸至澎湖（偶數日一航班；1940年4月增為每日一次來回），而7月1日後東西兩線則計畫整合連結成為「島內循環線」（每日一次來回），因此臺灣島內的民用航空網至此可說是於焉成型。⁵⁴

1939年國策航空會社「大日航」成立後，也接手「島內定期航線」的業務，但至1940年10月以後，因「燃料消費規正」之關係，⁵⁵「循環線」遂告終止，並改為臺北至臺東（一週三次來回）及臺北至馬公（每日一次來回）兩航線。1941年4月以後，前述兩航線又改為一週三次來回，至9月20日以後同樣也因「時局燃料節約」政策，使得「島內定期航線」僅存臺南至馬公線，⁵⁶且與「內臺定期航線」相同，只維繫到12月12日即告終止，並因戰爭徵調之關係轉為「軍用定期航空」所用。

除此之外，關於客運票價方面，「內臺定期航空」全區間的單程票價為110元，若以1937年度的《臺灣總督府及所屬官署職員錄》內關於公務員月俸的記載為例，大概相當於公（小）學校教師約二到三個月的薪水（一個月約40至60圓左右），⁵⁷在當時來說其實是相當昂貴的消費。即便是「島內定期航線」，就1936年度的單程票價來說，最便宜到最貴也要7至40圓間（臺北至宜蘭；花蓮港至高雄），⁵⁸同樣非一般普通民眾能夠負擔。因此，若就「內臺、島內定期航線」的使用客層進行初步之分析，即可再次說明兩條航線所存在的定位與意義。以1936年度該航線的部份乘客職業記錄來看，「內臺、島內定期航空」乘客主要職業類別的前三名為皆為「會社員（銀行）、官吏、商業」，而就「內臺線」來說這三種職業占總人數的比例約為68%，「島內線」則

54 1938年開始島內循環航線即包括「臺北－臺中－臺南－屏東－臺東－花蓮港－宜蘭」等航點。大日本航空社史刊行會編，《航空輸送の歩み：昭和20年迄》，頁64。

55 「燃料消費規正」為戰時包含汽油等諸燃料能源的一種管制措施，於1940年10月10日後開始實施，主要是對於官方（大眾運輸工具、官廳用）與民間在汽油使用上的能夠有效節約，並計畫規定使用之比例，以達到有效之管制。因此就大眾運輸工具來說，為了執行此管制措施，皆會進行減班或撤線之動作，以達到戰時能源的有效節約。〈揮發油と重油の消費規正を強化改正規則十日から實施〉，《臺灣日日新報》，1940年10月8日。

56 交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁6－8。

57 參見臺灣總督府編，《臺灣總督府及所屬官署職員錄》（臺北：臺灣時報發行所，1937年）。

58 〈島內定期航空〉，《臺灣時報》，1936年9月，頁182。

約為64%。⁵⁹首先，就會社員與商業的部分，職業性質則與搭乘理由類似，大多都是為了商場上的競爭，因此抱持著「時間就是金錢」的想法，捨棄以往常用的交通工具，選擇價格較高的空運。而除了會社員與商業方面的職業性質類似外，上表所列的其他職業類別其實不少與工商產業相關，因此其搭乘理由應該也較趨於「職域或商場競爭」方面之考量。

例如，根據前臺灣總督府氣象官、淡水耆宿周明德（1924年生）的回憶，歷任「施合發材木株式會社」高雄支店長、「和隆材木株式會社」高雄支店長、朝鮮平壤出張所代表，並在1940年因負責島外相關業務而經常往返於朝鮮、日本、臺灣三地的父親周炳銘，⁶⁰就因為從未搭乘過飛機，覺得甚為新奇，因此乃於1941年4月23日由福岡「雁ノ巢飛行場」搭機，經沖繩那霸返回臺灣。⁶¹因此，雖然票價昂貴，但還是會吸引不少有經濟能力的中上階層商務人士為爭取時間與商機，或是單純感到新奇而選擇搭乘。

此外，官吏的部份也佔有不少的比例，主要原因則與殖民母國和殖民地，或是殖民地本身內部的行政公務有關。且為因應突發性的公務，或是必需在短時間內抵達目的地處理及進行指導的工作，不少中高階層的官員都會選擇搭乘飛機，以有效的爭取處理公務之時間。例如，1936年7月時任高雄州知事的內海忠司，就為了與軍方磋商高雄海軍用地相關事務而由臺北搭機返日，並在日記中寫下「7月7日臺北出發後航程頗為平穩，但沖繩前往九州的航程中，則因大雨而折返沖繩，7月9日才由沖繩出發平穩抵達福岡」之感想，由此可見氣象因素影響甚大；⁶²臺灣總督中川健藏伉儷也曾在1936年7月因公務由福岡搭

59 〈成層圈：飛行機を利用する人々〉，《臺灣遞信協會雜誌》，1937年1月，頁67-69。

60 臺灣新聞社，《臺灣實業名鑑》第一輯（臺中：臺灣新聞社，1934年），頁270；另可參見黃繁光主編，《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）。

61 另外，根據周明德先生的回憶，其父親雖然覺得搭乘飛機很快，但是引擎的聲音太大，因此使他無法好好休息，並覺得頭昏腦脹，所以才會飛機一抵達松山後，就急忙回家，而忘了在明信片上蓋上松山機場的紀念戳章。〈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。

62 近藤正己、北村嘉恵、駒込武等編，《內海忠司日記 1928-1939：帝国日本の官僚と植民地臺灣》（京都：京都大学学術出版会，2012年），頁687-688。

乘「新高號」返回臺北，並在同年8月2日與官員搭乘「富士號」進行環島無著陸視察；而1937年4月「東久邇宮」稔彥親王（是年8月任陸軍航空本部長，故有「空の宮様」之稱）也曾搭乘「富士號」由福岡抵臺訪問視察。⁶³在「無職」類別方面，則是當時的婦女大多都是與配偶同行搭乘，因此才會出現此類別的乘客大多數為女性的情況，前述中川總督伉儷曾一同搭乘「內臺線」由日本返回臺北，即是一個明顯的例子。

綜上所述，「內臺、島內定期航空」使用客層，大致上來說可粗分為官、商兩種，其所搭乘的原因大多為希望藉由空運，能迅速到達目的地爭取商機、處理公務或是進行指導工作。因此也能再次說明，總督府對於「內臺、島內定期航空」的開設，僅是達成一個階段，最終的目的還是希望此線能夠更加完備，且能夠讓接下來的「南支南洋」國際線能夠順利開設及營運，並使得更多官、商，甚至是軍人能夠透過臺灣快速地前往「南支南洋」區域，進行商業競爭、談判，以及現地指導的工作。

參、臺灣中心之國際航線計畫與推動

一、「南支」航線之開設

對於總督府一向關心的國際航線，則在1936年「內臺、島內定期航線」陸續順利開設後，才漸漸有具體的行動。前述所及，1935年的「熱帶產業調查會」，基本上已對於臺灣的國際航線開設，規畫出較為明確的方向，並計畫編列相關預算，以進行臺北至泰國曼谷之航線開設。因此1936年3月總督府的「以臺灣為中心之國際航線計畫」，即將

63 另外，關於中川總督搭乘「內臺、島內航線」之經驗與感想，以及臺灣航空發達對於帝國南進的重要性，可參見中川健藏，〈南進には先づ航空界の發達〉，《南方の將來性：臺灣と蘭印を語る》（大阪：大阪毎日新聞社，1940年），頁110 - 113；大竹文輔，〈臺灣航空發達史〉，頁417 - 418；〈けふ富士號にて東久邇宮殿下御來臺〉，《臺灣日日新報》，1937年6月8日。

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。⁶⁴

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：1.「南支」，以對岸福建省的航線開設為主，並以連結中國內陸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（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。⁶⁵因此，若要探究1936年至「太平洋戰爭」之前以臺灣為中心的「南支南洋」航線之開設過程，以及各航線所擔負的任務及使命，就必須由「南支、外南洋、內南洋」⁶⁶三大區塊的航線設立經過分別討論。

首先在「南支」區域的航線開設方面，如前所述1930年當總督府決意發展民用航空事業時，臺灣軍司令官渡邊錠太郎即表明對「對岸航線」的關心，不過後來卻因「內臺航線」計畫的一再延宕，使得此計畫僅僅停留在調查工作的階段。直到1935年11月總督府外事部長坂本龍起等人搭乘「內臺準備飛行」之「雁號」，由臺北出發抵達福州，才與時任福建省主席的陳儀進行航空相互連絡之協商事宜。⁶⁷雖然目前尚未發現該次協商內容相關之詳細資料，但1936年3月總督府方面即著手計畫開設臺北為起點，經福州至廈門的「三角航線」，因此若就結果論來

64 日本防衛省防衛研究所藏，〈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〉，（1936年3月30日）《公文備考》昭和11年D外事卷8（請求番號：C03022867000）。

65 另外，對於1936年總督府以臺灣為中心的「航空南進」計畫，特別是「內、外南洋」的部份，則反映在1940年的「航空南進論」之論述中，並可做為此計畫的總結。松永壽雄，〈航空南進論〉，《太平洋》（東京：太平洋協會，1940年5月），頁34-39。

66 一般來說所謂的「外（表）南洋」指的是法屬印度支那（越南、寮國、柬埔寨）、暹羅（泰國）、英領海峽殖民地（新加坡、馬來半島）、荷屬印度支那（印尼、新幾內亞一帶）、菲律賓等；「內（裏）南洋」即為1914年日本由德國所取得委任統治權的「南洋群島」（加洛林群島一帶，不含美屬關島）。武富邦茂，〈海の生命線：南洋群島の重大性〉，《非常時國民全集・海軍篇》（東京：中央公論社，1933年），頁190。

67 井出季和太，《臺灣治績志》，頁1017-1018。

說，坂本外事部長此次的協商應可算是順利的。所以1937年2月總督府即委託素有財界「南支南洋通」之名的華南銀行取締役竹藤峰治與陳儀再次進行會談，並獲得陳儀之允諾，擬將總督府的請求與意見於該年2月15日在國民黨第五屆三中全會時提出。⁶⁸

1937年「七七事變」發生後，相關的航線協商與交涉即暫告終止，至1938年5月日軍進占廈門之後，或許使得日本考量到「南支」航線計畫不能僅停留在原先「兩岸連絡」的思維，基本上必須因應戰爭情勢而有所修正。因此為配合1938年12月由日方所成立的「中華航空株式會社」在中國占領區之發展，⁶⁹以及1939年國策航空會社「大日航」的成立，總督府與遞信省則在該年追加相關預算，計畫在同年11月開設臺北廣東線（每日一次來回）。不過為配合「中華航空株式會社」於1940年4月1日才開設上海廣東線，⁷⁰因此「大日航」所計畫的臺北廣東線才延至同年4月15日開始，⁷¹至1941年9月20日後與「內臺線」同樣因「時局燃料節約」政策，由原本的每日一次來回，減為每週二次來回，而1941年4月則延伸至海南島海口。因此，該航線除了身負與對岸連絡的使命外，最重要的目的則是欲達到日本帝國航空圈與「滿、支」航空圈之連結。除此之外，因廣東同樣為「外南洋」區塊航線計畫之必經航點，為考量情勢發展與南方航線之延伸，或許就是將原本以福建省為主的「三角航線」（臺北、福州、廈門）計畫，修正為臺北廣州線的原因

68 檔案原文僅記華南銀行取締役為「武藤」（タケトウ），但其實應修正為竹藤峰治。關於此人事蹟詳見鍾淑敏，〈竹藤峰治〉，收錄於許雪姬總策畫，《臺灣歷史辭典》，頁309；日本防衛省防衛研究所藏，〈臺北福州間航空連絡に関する件〉（1937年4月）《盛大日記》昭和12年第6冊（請求番號：C01004325000）。

69 「中華航空株式會社」於1938年12月16日正式立，前身為「冀察政務委員會」委員長宋哲元與日方合辦的「惠通航空股份有限公司」，其成立的主要方針為「使中國的航空事業在日本的實權下進行一元化的經營，以圖政治、經濟及國防上之充足要求，及以資東亞航空政策之實現」。該公司資本額為六百萬日圓，主要股東為「中華民國臨時政府、維新政府、蒙疆政府、惠通航空股份有限公司、大日本航空株式會社」，並負責中國占領區所有航空業務，名義上雖為「日支合辦」，實際上為日方所掌握。我部政男、広瀬順皓監修，《国立公文書館所藏公文別録》第84冊（東京：ゆまに書房，1997年），頁235-240。

70 在1939年4月15日上海廣東線開設的同時，「中華航空株式會社」也在同日開設上海至臺北航線。日本防衛省防衛研究所藏，〈中華、上海—臺北—廣東並大日航、臺北—廣東間一般定期に関する件〉（1940年4月15日）《大日記乙輯》昭和15年「乙輯第3類第2冊運輸交通」（請求番號：C01007414100）；〈上海廣東間の定期航空を開始〉，《臺灣日日新報》，1940年4月2日。

71 該線之預算為5年共514萬圓，由總督府與遞信省各半負擔。交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁8-9。

之一。

由此可知，總督府原本屬意以福建省為主的航線計畫，則因遞信省對中國整體的航空策略而有所修改或是讓步。但是1940年總督府又計畫獨立編列全額6年共211萬圓之預算，以開設臺北廈門線之用，並預定於同年10月1日開始（每日一次來回）。⁷²雖然此航線因總督府的堅持而再度復活，不過確因該年10月「燃料消費規正」因素，尚未正式開啟即告終止。⁷³雖然如此，由總督府「獨立編列全額預算」也要完成航線開設的決心來看，除可再次證明總督府對於福建省的關心外，也再次說明了總督府在「南進航空政策」上的積極與主動性。

二、「外南洋」航線與臺北飛行場的擴建

其次，在「外南洋」區域的航線開設方面，1935年「熱帶產業調查會」所討論的結果，即已決定編列預算以進行臺北至泰國曼谷之航線開設計畫，甚至計畫將航線延伸至更南方的新加坡。⁷⁴至於為何以泰國曼谷為「外南洋」區域的航線終點？主要原因則是1930年以來荷、英、法等國所建立的歐亞航線皆選定曼谷為中繼點，並由此延伸至澳洲、印度、爪哇、法印、中國、荷屬印度支那（Dutch East Indies）、菲律賓等地有關。且若日本要在此區域開設航線，因泰國為英法兩列強的緩衝國，加上各國皆在此設立航線，因此曼谷所具備的條件自然比只有一間航空會社設點的新加坡較為合適。另外，曼谷相對於「海峽殖民地」沿線航路來說，除較不受海陸季風的影響，氣流情況較為單純外，並且具備建設機場所需的廣大土地。所以，就諸多條件來說，曼谷實為

72 日本防衛省防衛研究所藏，〈京城青島線及臺北廈門線開設に関する件〉（1940年2月）《大日記乙輯》昭和15年「乙輯第3類第2冊運輸交通」（請求番號：C01007414900）；〈廈門臺北間航空に水上艇か陸上機か〉，《臺灣日日新報》，1940年5月16日；交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁12-13。

73 遞信部，《交通局遞信部概要書》第十一冊，1943年？，未編碼。

74 「熱帶產業調查會」對於國際航線所討論的結果，為何僅只有決定臺北曼谷航線開設的原因，或許與總督府延續大正時期對於南洋的關心區域有關，即所謂大正時期的南進論，以往均認為以「內南洋」為主，但其實「外南洋」才是日本利益圈的第一線。或許如此，使得總督府在國際航線的開設上，外南洋區域一直是關注的焦點。矢野暢，《日本の南洋史觀》（東京：中央公論社，1979年），頁12、86。

「外南洋」區域最為經濟與安全的國際航線門戶。⁷⁵

因此，1936年1月該航線在獲得10年共748萬元預算後（總督府負擔4成，遞信省負擔6成），總督府即依3月的「以臺灣為中心之國際航線計畫」將航線由臺北經香港、廣東省北海、法印河內、永珍，延伸至泰國曼谷，並在該年秋天進行試驗飛行。⁷⁶面對除了「滿州國」以外的第一條國際航線之開設，遞信大臣賴母木桂吉於5月貴眾兩院的「特別議會」上就曾強調，此航線為日本國際航路所踏出的第一步，應以掌握東洋航空之實權為其發展目標。為儘速達到這個目標，會後則決議「日泰線」於該年先進行二回試驗飛行，並計畫在1937年4月正式開始營運。⁷⁷

於是為了進行航線的實際調查及試驗，1936年11月遞信省乃委託朝日新聞社所屬「國際航空路調查會」，⁷⁸計畫以泰國憲法發佈四週年紀念典禮祝賀之名義，派遣「鵬號」於12月5日由東京立川陸軍飛行場出發，循「內臺航線」路進行約三千公里無降落飛行後，於6日下午5時安全抵達泰國曼谷。⁷⁹而此試驗飛行會由委託民營企業負責，並自臺北開始進行無降落飛行的原因，或許與1933年日本因「滿洲事變」而退出「國際聯盟」等一連串外交挫敗，使得其在國際上被孤立的狀況有關。因此，在無法取得英法兩國同意飛機降落香港及河內等地的情況

75 〈東洋空路の中心 暹羅の重要性〉，《大阪時事新報》，1935年4月26日；大村潔，〈特別會議と航空〉，《臺灣遞信協會雜誌》，1936年7月，頁29。

76 在此之前外務省就曾派遣使節團前往泰國進行經濟視察，除討論經貿及礦產資源投資外，也提及日本若要在這發展與列強競爭，就必須改善原本商船從日本抵達當地需2至3週的長時間，並將欲開設的「內臺航線」延伸至泰國，使航程時間縮短為3日，這樣才能跟列強在此地進行商業競爭（歐洲至泰國約4日至8日）。〈遣暹經濟使節に重大使命を委嘱〉，《大阪毎日新聞》，1936年2月9日。

77 大村潔，〈特別會議と航空〉，《臺灣遞信協會雜誌》，1936年7月，頁26 - 30。另外，值得注意的是1936年8月7日「五相會議」所決定的「國策の基準」，已開始將南方政策提升至與北方政策相等，並提出應「謀求適當之方策，使航空及海運事業躍進」。而隔日「四相會議」所決定的「帝國外交方針」更是提及「對於泰國及其他民族應持共存共榮之基調，並適當指導誘掖之」。由此即可知日本在退出國際聯盟後，對於南方的重視，特別是在中南半島區域以泰國為中心的發展政策。外務省編，《日本外交年表並主要文書（1840 - 1945）》下冊（東京：原書房，1984年），頁344 - 347。

78 〈日暹親善の輝く壯舉東京・盤谷を結ぶ〉，《大阪朝日新聞》，1936年11月26日。

79 翼仙人，〈日暹親善飛行「鵬號」飛んだ道〉，《臺灣遞信協會雜誌》，1937年1月，頁79 - 84；大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁516 - 519。

下，⁸⁰僅能依《國際航空條約》的第二條「允許對民用航空器在和平時期相互給予無害通過的自由」之規定，通過其領空並且無降落直達泰國。

1937年「七七事變」後，日本藉著戰爭在中國占領地內開設「中華航空株式會社」並迅速擴張其航空網絡，因此也使得原本在中國設立航線的歐美各國航空公司因戰爭而被迫放棄或縮短原本經營的航線。⁸¹另外，1937年8月隨著戰爭的擴大，日本為防止各國援助中國，因而宣佈對中國沿海實行封鎖政策，並且在同年9月為防堵「援蔣」軍事物資由法印流入，因而與法國展開一連串的外交交涉。⁸²不過相關交涉非但無具體成果，反而使得衝突有一觸即發的可能，也使得此區域的航線談判與開設一直呈現受阻的狀態。

1939年為使剛成立的國策航空會社「大日航」能夠對此航線更為熟悉，並達成「興亞南方航空路之開拓與日泰親善之目的」，遞信省航空局在獲得法方同意通過其領空後，乃計畫派遣「乃木號」至泰國進行親善飛行（無降落飛行）。⁸³同年4月9日為祝賀伊朗皇太子新婚，「大日航」乃派遣「微風號」搭載使節團由東京出發，經臺北、廣東、曼谷、加爾各達等地後，於15日抵達伊朗。另外，8月26日由大阪每日新聞社與東京日日新聞社所支持的「日本號」世界一周親善飛行，回程時也曾經抵曼谷訪問（10月26日）。⁸⁴而前述幾次的飛行任務，除了達到親善的目的外，因所行經的航程皆以「外南洋」區塊為主，且又以臺北為此南方國際航線之起點，因此除了給予日本往後在此區域航線的開拓不少寶貴經驗外，也再次說明了臺灣在帝國南方航空發展的位置與重要性。

80 〈日暹間の定期航空に就て支障多きは遺憾に堪へない〉，《臺灣日日新報》，1936年12月6日。

81 臺灣總督府臨時情報部，〈南方航空路の狀況〉，《部報》第101號（臺北：臺灣時報發行所，1940年7月），頁4-5。

82 池井優，《日本外交史概説》（東京：慶應義塾大学出版会，1999年），頁210-211。

83 〈乃木號昨夕輝く歸還日暹親善の使命達成〉，《報知新聞》，1939年2月6日；大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁526-528。

84 仁村俊，《航空五十年史》，頁426-432；大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁528-530。

1939年11月日本為進一步和革命後的泰國新政府建立良好與密切的關係，以利在此區域擴張其勢力，於是乃於11月25日派遣「大和號」搭載相關使節人員，由東京啟航並循「內臺航線」途徑，經法方諒解同意後即在25日「技術性的降落」於河內，並在27日抵達曼谷，⁸⁵且於30日由駐泰特命全權公使村井倉松及遞信省航空局國際課長大久保武雄代表日本政府與泰國政府正式簽署「日泰航空協定」。⁸⁶於是，自1935年以來開始計畫並持續交涉的「日泰定期航線」，也是日本最初的國際航空協定，在法方因1939年9月的歐戰爆發而暫時妥協諒解，以及同意暫時停止「援蔣」的情況下，基本上已踏出成功開設的第一步。⁸⁷

「日泰定期航線」確定開設後，計畫預定於1940年2月開始首航，以東京為起點，經臺北後開始轉為國際航線，並過境河內抵達終點曼谷，且也可與歐洲主要航空幹線接軌。因此就總督府來說，臺北曼谷航線的開設，除達成1935年「熱帶產業調查會」中關於國際航線的開設目標外，也使得臺北飛行場愈來愈成為名符其實的國際機場。⁸⁸不過，1939年12月底後，法方卻突然宣佈將日本過境河內的許可延期，因此也使得該航線開設計畫又再度生變。⁸⁹1940年1月以後，因由法印流入中國邊界的「援蔣」物資輸送情形漸趨嚴重，使得日本為報復法國而炸毀「滇越鐵路」，以徹底切斷由此地北上的「援蔣」物資。也因為日法

85 日本防衛省防衛研究所藏，〈日泰試驗飛行に関する件〉（1939年12月）《大日記乙輯》昭和14年「乙輯第3類第2冊特種試驗」（請求番號：C01007340800）。

86 就當時一同搭乘「大和號」赴泰簽署航空協定的航空局國際課長大久保武雄的看法，此協定有三項意義：1. 縮短日本人前往海外發展的時間；2. 能讓泰國民眾更快速地瞭解日本，並使其成為新東亞建設與相互提攜的伙伴，同時還能利用日本民航之實力宣揚國威；3. 歐洲航線在此開設頻繁，使得泰國在空間上雖屬亞洲，但時間上卻屬於歐洲，因此日泰航線的目的則是解決日泰間之交通問題，使泰國成為真正屬於亞洲的泰國。大久保武雄，〈日泰空的提攜成る〉，《新亞細亞》第2卷2月號（東京：滿鐵東亞經濟調查局，1940年2月），頁50 - 57。

87 〈日泰定期空路開設協定正式調印さる〉，《大阪每日新聞》，1939年11月28日。

88 〈社説：バンコク航空路の開設臺北はいよいよ國際空港〉，《臺灣日日新報》，1939年11月29日。

89 法方會有此舉動的原因，主要是因為「援蔣」路線能夠有效牽制日本在南中國的軍事行動，因此為壓制日本以確保其在中南半島之利益，乃撕毀11月30日與日本外相野村吉三郎所達成的「停止援蔣行為」協議，並拒絕日本的飛機經過法印上空。外務省編，《日本外交年表並主要文書（1840 - 1945）》下冊，頁130；仁村俊，《航空五十年史》，頁437 - 438。タイ室東京事務局，《1940年タイ國政治經濟情勢》（東京：タイ室東京事務局，1941年），頁148 - 149。

在邊境上軍事衝突，使得以河內為過境航點的計畫乃暫告終止。

為因應此一突發事件所造成的影響，遞信省方面乃決定自1940年2月以後進行替代方案之「海洋航線」試驗飛行。此一替代航線即是將原本由臺北至曼谷的航線修改為臺北至廣東，並由此往南繞過法印南部，以迂迴的方式抵達目的地泰國曼谷。⁹⁰此試驗飛行前後共進行三回，在證實飛行的可能性後，同年6月10日「日泰定期航線」終於在飽經波折後正式開啟，並實施一週一次來回之「海洋定期航線」。

1940年6月22日後，因受到歐戰法國向德國要求停戰乞降的影響，原本預定過境河內的航線的計畫，乃於7月15日重新復活開啟，而替代的「海洋定期航線」則在實施第五回後宣告終止。同年10月此線更延長至海南島海口，不過1941年9月20日後則與其他航線相同，因「時局燃料節約」政策而終止。⁹¹除前述的航程外，1941年4月以後尚有其他航程增設，因此「日泰航線」分別有如表4的航程。由表4可知，自1940年6月開始以泰國為終點的「外南洋」區域航線，排除因受法方拒絕降落河內而改變的「海洋定期航線」外，基本上就有四條不同的航程。而1940年7月22日第二次近衛文麿內閣成立後，對法印的態度就越來越強硬，⁹²除要求法方同意讓日軍通過屬地外，也要求能夠使用屬地內的機場，特別是該年9月3日「南方經濟施策要綱」中的對法印經濟政策之確立，加上9月22日「北部法印進駐」與1941年7月28日「南部法印進駐」等強勢軍事動作後，⁹³日本在此地的航點開設與航線的延長，基本

90 〈佛印當局的横槍で 通過ルートを変更〉，《臺灣日日新報》，1940年2月20日；〈龍風、快翔に快翔 一氣に廣東出發〉，《大阪毎日新聞》，1940年2月28日，夕刊。

91 日本防衛省防衛研究所藏，〈臺北、盤谷線定期航空に する件〉（1940年6月）《大日記乙輯》昭和15年「乙輯第3類第2冊運輸交通」（請求番號：C01007414600）；交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁9-10；仁村俊，《航空五十年史》，頁438-439。

92 1940年7月的「基本國策要綱」（7月26日閣議決定）與「世界情勢の推移に伴ふ時局處理要綱」（7月27日大本營政府連絡會議決定），為第二次近衛內閣成立後對於「南方（進）政策」的基調。特別是後者對於南方及法印的處理，「以利用情勢之轉變以獲取機會推進，並視情況行使武力」，則可看出日本對於法方的強硬態度。外務省編，《日本外交年表並主要文書（1840-1945）》下冊，頁436-438；矢野暢，《「南進」の系譜》，頁155。

93 「南方經濟施策要綱」內對於法印經濟發展之政策中，則包含對於定期航線之新設延長及航空保安設施設置權之項目。鹿島平和研究所，《日本外交史22南進問題》（東京：鹿島出版會，1975年），頁248；池井優，《日本外交史概說》，頁211-213。

上已無太大阻礙。

表4：「日泰航線」航程類別簡表（1940 - 1941）

起迄年代	名稱	航程	回數
1940年6月10日 1940年7月9日	海洋定期航線	東京、臺北、廣東、曼谷	一週一次來回
1940年7月15日 1941年9月20日	日泰定期航線	東京、臺北、廣東、海口、河內、曼谷	一週一次來回
1941年4月 1941年12月12日	臺北曼谷臨時增航	臺北、廣東、河內、曼谷	臺北河內（隔週一次來回）；河內曼谷（一週三次來回）
	淡水曼谷線	橫濱、淡水、海口、西貢、曼谷	二週一次來回
	東京西貢曼谷線	東京、福岡、臺北、廣東、河內、峴港、西貢、曼谷	東京臺北（隔週一次來回）；臺北西貢（一週一次來回）

資料來源：交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁9 - 12；遞信部，《交通局遞信部概要書》第十一冊，1943年，未編碼；臺灣總督府，《臺灣統治概要》（臺北：臺灣總督府，1945年），頁193 - 194。

註：上述航線自1941年12月12日後，因「太平洋戰爭」爆發後而全數暫停，並轉為「軍用定期航線」之用。

因此，1941年4月後開設的另三條航程，特別是「東京西貢曼谷線」與「淡水曼谷線」（7月19日）開設後，⁹⁴已將「外南洋」區域航線連結成為以臺北與曼谷為中心的「國際循環航線」。因此也讓更多官僚、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，⁹⁵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。

另外，上表所顯示的航線，都以臺北松山及淡水（詳後述）為國際航線的起點，特別是對於身為「南進航空基地」，以及擔負大部分航班運輸起降的臺北飛行場來說，相關航空設備的設置及機場之擴充整備，則顯得相當重要。而1935年所完工的第一期14萬餘坪之規模，充其量

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

95 〈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。

也僅能容納國內線之「內臺、島內航線」所用。因此，為使臺北飛行場成為「國際航空港」，以及鑑於將來在南方航線之使命，⁹⁶1936年後更計畫持續將機場規模擴張至35萬餘坪，並於1939年4月完成基礎的整地工程。加上1940年以後為因應南方及中國相關之航線增設，因此乃將跑道陸續擴增至9千平方米，不過1942年後為因應太平洋戰爭及「軍用定期航線」所需，至1945年終戰前跑道之規模雖持續不變，但機場總面積已擴增至50萬5千餘坪。⁹⁷

除了機場規模的擴增外，相關的航空設施之建置也是成為「南進航空基地」的必備條件之一。例如1936年以後陸續設置的臺北航空無線局、航空無線標示局、航空無線羅針所、航空照明設施、航空燈台及氣象測候所等等。而1939年後，「大日航」則於臺北飛行場內陸續增設「發動機工場」及「航空機修理工場」，以因應航班增多後的相關維修業務。⁹⁸甚至在戰爭結束前總督府交通局還計畫興建「臺北航空旅館」，提供前往南方諸地域的旅客轉機時能夠就近住宿與休息。⁹⁹因此，1940年南方及中國等航線相繼開設，特別是「日泰航線」開啟後，都使得臺北飛行場的規模、設備，以及所兼負的使命與地位，躍升成為名符其實的「東洋一の飛行場」。¹⁰⁰

三、「內南洋」航線與淡水水上機場的興建

最後，關於「內南洋」區域的航線開設方面，前述1936年3月總督

96 另外，為因應1936年後臺灣航空事業的發展，該年12月16日總督府交通局遞信部所屬的「航空係」即升格為「航空課」，以規劃機場擴充及相關飛航設施之增設，使能臺灣更符合「南進航空基地」之條件。大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁535。

97 小林英夫監修，《日本人の海外活動に関する歴史的調査》第10卷臺灣篇5，頁224；交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁14-15。

98 水路部，《航空路資料第10：臺灣地方飛行場及不著時著陸場》（東京：同編者，1940年），頁1-8；臺灣總督府，《臺灣統治概要》，頁196-197。

99 該旅館為木造二樓，主體建築共650坪，共有26間大小不同等級的房間。玉井和夫，〈臺北航空ホテルの新營〉，《臺灣建築會誌》16輯，1945年5月，頁4-5。

100 就1936年日本本土最大的民用機場「福岡第一飛行場」來說，規模約為20萬坪，而臺北飛行場在同年的規模則從原先的14萬坪，擴增至19萬坪，因此該年底開始即有媒體以「東洋一」比喻其規模。另外，1937年中日戰爭開打後，臺北飛行場除為民用外，也供軍方使用（8月14日海軍航空隊渡洋轟炸中國），因此規模及設備在當時來說堪稱「東洋一の飛行場」。〈臺北飛行場の擴張來年度から實施完成の上は名實とも東洋一〉，《臺灣日日新報》，1936年12月25日；山本一朗，〈臺北飛行場史〉，《臺灣時報》，1940年7月，頁158-162。

府的「以臺灣為中心之國際航線計畫」中，已開始計畫臺北至菲律賓馬尼拉的航線開設。主要的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，也說明了總督府長久以來對於該地的關心及重視。同時該航線開設後，也能與舊金山至馬尼拉之「太平洋航線」（汎美航空公司）連接，並進一步南下與所屬委任統治地南洋廳連結，甚至前進至「英領北婆羅洲」、「蘭印」及澳洲等地，與歐美各國展開所謂的「太平洋航空爭霸戰」。¹⁰¹所以1933年交通局遞信部即開始針對菲律賓群島內之航空事業展開基礎的調查。¹⁰²但是1934年遞信省所提出的「民間航空國策十年計畫」卻將日本至南洋廳的航線，另規劃一條由東京經小笠原群島、塞班至帛琉，而與菲律賓馬尼拉的連絡則計畫由「內臺線」向南延長，¹⁰³因此1935年以後「內南洋」區域的航線開設，基本上可以說是呈現多線並行的態勢。

依據遞信省的「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，¹⁰⁴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、佬沃抵馬尼拉，實施一週一次來回之航次，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至南洋廳，再與「太平洋航線」所經島嶼接軌之航線設計，並於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，因此皆以軍事考量為理由而拒絕。¹⁰⁵

為此，1937年3月「外、遞、海、陸」四省即針對此航線的開設重

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

102 佐倉光一，〈比律賓に於ける民間航空〉，《臺灣遞信協會雜誌》，1933年4月，頁20 - 23。

103 〈空路の擴大・整備遞信實現に邁進〉，《大阪朝日新聞》，1934年9月3日。

104 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曾派遣飛機，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。

105 〈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。

新召開會議，並將臺北至馬尼拉、東京至威克島，以及塞班至關島三案重新討論，並分析各案之優劣。會議的結果，則認為目前在此區域「應採取守勢做戰」，¹⁰⁶因此只能將其他兩案之航線開設計畫放棄，在今後數年間暫時朝原案「臺北至馬尼拉」之航線計畫努力。¹⁰⁷雖然如此，對於日本開設「臺北至馬尼拉」航線的請求，美國方面始終擺出拒絕之態度。¹⁰⁸然而，隨著1937年「中日戰爭」爆發後，「太平洋航線」的功能則愈顯重要，因為對於美國來說，此航線除了可以成為圍堵日本的一條重要戰略幹線外，對於中國的運輸援助等等，皆佔有相當重要的地位。¹⁰⁹因此「中日戰爭」後，臺北至馬尼拉之航線開設計畫，即因當時的國際情勢與美國的反對干預下，漸漸失去聲音。

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，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。前述所及，1934年遞信省即已計畫開設由東京至南洋廳帛琉的航線，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。¹¹⁰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，所

106 日本在此區域「應採取守勢做戰」之意思，或許與1936年6月所公佈的「昭和11年國防方針」內規定，「應以短期作戰，並以『蘇、美、中、英』為順序，進行單獨的國與國之戰爭」等方針有關。因此基於此方針，1937年3月中日戰爭開打前夕，日本對於美國在外交上乃採取保持親善之關係，而在戰略上則採取暫時迴避的守勢策略。黑野耐，《帝國國防方針の研究》（東京：總和社，2000年），頁319-323。

107 日本防衛省防衛研究所藏，〈12・3・11台灣一比島間の航空連絡に関する件〉（1937年4月12日）《公文備考》昭和12年D外事卷7（請求番號：C01007414600）。

108 “Memorandum by the Chief of the Division of Far Eastern Affairs, Washington, June 7, 1937,” in The U.S. Dep. of State ed. *Foreign relations of the United States (FRUS) 1937, The Far East: Japan Vol.5*, pp.817-818.

109 1937年4月「太平洋航線」由馬尼拉延伸至香港，除可與香港的英國航線接軌外，也可與美資「中國航空公司」在中國內陸的航線相互連結。大久保武雄，〈太平洋航空路と亞細亞〉，《新亞細亞》第2卷9月號，1940年9月，頁53。

110 日本防衛省防衛研究所藏，〈調査委員会南洋群島開闢調査会関係（9）〉（1935年）《公文備考》昭和10年P會議（付屬）（請求番號：C05034604900）；〈内地、南洋群島間の定期航空路愈々實現十一月に正式試験飛行〉，《臺灣日日新報》，1937年4月25日。

以乃遲至1939年4月4日才正式開通。¹¹¹

該航線正式開始後，相關業務即由新成立的「大日航」負責，並使用「川西大艇」，¹¹²由橫濱經小笠原群島後，抵達南洋廳塞班及帛琉（一週一次來回）。¹¹³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，對於日本在此區域的發展來說，則具有相當特別的意義。¹¹⁴

「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」區域的持續發展，以及考量國際情勢推移，1940年底即命令「大日航」展開新航線之規畫，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」。¹¹⁵

該計畫於1940年11月22日由「大日航」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」，並經過一天的休息，27日上午7時由淡水河面起飛，於下午3時抵達橫濱，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，¹¹⁶並為將來「內南洋」區域航線的開拓，提供

111 〈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。

112 「川西大艇」又稱「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》（東京：「航空開拓秘話」刊行會，1974年），頁59。

113 〈四日に初飛行 南洋へ待望の定期便〉，《大阪朝日新聞》，1939年3月31日；〈空からお土産満開の櫻 南洋定期機パラオに安着〉，《大阪毎日新聞》，1939年4月7日。

114 仁村俊，《航空五十年史》，頁439。

115 〈橫濱→淡水→パラオ間五千餘浬の航空路本月下旬試験飛行を実施〉，《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。

116 〈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。

了寶貴的經驗。

經過此回試驗飛行後，該航線乃預定於1941年7月開始營運（每月一次來回），不過該年12月卻因為「太平洋戰爭」的爆發，使得民用航線全數終止而轉為「軍用定期航線」之用（12月12日）。因此「內南洋」區域內的「海洋循環航線」，基本上僅有東線成功開設，而以淡水為中繼點的西線，在尚未正式開始即宣告終止。¹¹⁷

「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。因為當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，因此乃將1931年所規劃的「淡水水上飛行場」部份的興建方案重新提出，並於1940年8月將淡水街竿蓁林一帶的機場用地收購完成後，開始展開實際的測量調查。¹¹⁸

「淡水水上飛行場」由交通局基隆築港出張所長吉村善臣負責設計規劃，¹¹⁹於1941年初完成第一期工程，並供該年4月新開設的「淡水曼谷線」之用，不過使用時間不滿一年，即於同年底轉為「軍用定期航線」所用。除此之外，為配合機場的興建，1942年底後總督府與軍方則陸續設置相關航空設施，包括機場內的測候所、無線羅針所、周邊照明設置及航空燈台等等。¹²⁰

因此，該機場雖然在1931年已有初步規劃，不過卻要等到1937年後臺灣「南進航空」地位的逐漸確立，加上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

117 交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁13-14；遞信部，《交通局遞信部概要書》第十一冊，1943年？，未編碼；大日本航空社史刊行會編，《航空輸送の歩み：昭和20年迄》，頁101-102。

118 〈淡水飛行場の敷地實地測量に著手する〉、〈內臺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8月14日、9月5日。

119 〈淡水水上飛行場愈よ近く工事に著手〉，《臺灣日日新報》，1941年1月18日。

120 臺灣總督府，《臺灣統治概要》，頁196-197。

瀾，相關的預算才得以編列承認。¹²¹所以，「內南洋」區域之「海洋循環航線」計畫，可以說是當時臺灣唯一「民用水上機場」興建的主要原因與重要推力。¹²²

四、戰時軍用定期航線之發展

面對戰爭的持續發展與軍事攻略的南向，臺灣所處的位置則更加重要，因此1941年10月27至31日由臺灣總督府所召開的「臨時臺灣經濟審議會」，除了是因應戰時臺灣經濟的發展與編成進行討論，並將臺灣的經濟朝向「軍事化、南進基地化」的計畫外，¹²³對於戰時臺灣的航空發展來說，則具有相當深遠的意義。即如召開此會議的總督長谷川清在開幕時所言：

本島的地位伴隨著時局的進展，若欲將南方當作經濟與國防上交涉的中心點，為了達成這個使命，交通與通信設施的整體擴充乃是絕對必要的條件。……若在這個契機中，企圖使陸海空上橫互著緊密的交通網趨於完備，那是毋須多言的事情。本島的工業化應立即著眼於新研究的進程，且進行交通設施的整備擴充，遂行周密的調查事業。以上綜合的計畫須果敢的樹立並實行，並且看到其成效。¹²⁴

因此，該會所規劃的「交通擴充」方面，主要是基於「對應於南方圈交通的一環，臺灣必須有相應的設施」之基本方針，對交通相關設施進行整備。換句話說，「臺灣因處於日本與南方諸地域之中點，應幫助此地域的諸民族與日本間的政治、經濟相互提攜，相互間理解、友好促進、文化交流，所以應對放送事業、電信通信、航空、海運等設施進行整

121 關於1937年至1941年臺灣民用航空事業相關預算，可參見臺灣經濟年報刊行會，《臺灣經濟年報》昭和16年版，頁731-750；交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁5-14。

122 關於「淡水水上機場」詳細的興建始末、營運與發展，可另參見拙作，〈「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》，第63卷2期，頁141-190。

123 臺灣經濟年報刊行會，《臺灣經濟年報》昭和17年版（東京：國際日本協會，1942年），頁5-8。

124 同前書，頁9。

備」。¹²⁵

所以，為了肩負起臺灣的使命，則必須對相關的航空設施進行整備，其要點為：一、「航線的增強與新設」（內臺・廣東線之強化、臺灣與華中華南連絡線・南方循環線的開設等）；二、「航空保安設施之完備」（臺北飛行場之擴張、航空照明設備、航空無線通信・嚮導設施等），¹²⁶並企圖由此整備，以期達到南方航空網路的開設，進而與「中華航空、滿洲航空株式會社」所屬航線相互接軌，¹²⁷完成整個帝國航空圈之聯結。¹²⁸而對於太平洋戰爭前臺灣的航空發展來說，該會的結論基本上是將臺灣規劃為具有戰時與南進基地性格之走向，並經由相關的擴充與整備，進一步強固臺灣在南方航空圈的中心位置，且為往後的軍用航線網建構了相互銜接的重要基礎。¹²⁹

隨著「太平洋戰爭」的爆發，1941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所用。因此包含「大日航」在內，日本帝國勢力圈內所有的航空公司業務則全數轉為軍用，且基本上不對一般民眾開放。¹³⁰1942年1月遞信省與總督府計畫已久的臺北至菲律賓馬尼拉航線，終於隨著日軍在菲律賓的戰事進展（2日佔領馬尼拉）而展現曙光。該線計畫於1月6日開始，並以臺北為起點，經屏東、¹³¹菲律賓「Vigan」後，抵馬尼拉（每周三次

125 同前書，頁10-11。

126 同前書，頁11-12。

127 臺灣總督府，《臨時臺灣經濟審議會議事速記錄》（臺北：臺灣總督府，1941年），頁379-382；〈南方航空圈の基地 臺北は最も重要〉，《臺灣日日新報》，1941年10月26日。

128 〈大東亞の建設には 航空圈形成が必要〉，《臺灣日日新報》，1942年3月15日。

129 臺灣經濟年報刊行會，《臺灣經濟年報》昭和17年版，頁14-15。

130 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。

131 「屏東飛行場」設立於1919年，為臺灣最早的機場，其原為「警察航空班飛行場」，1927年後原地由陸軍飛行第八聯隊進駐並接續使用，1936年該聯隊擴編為第三飛行團，1937年於機場旁增設「屏東陸軍航空支廠」，1938年飛行第八聯隊改編為戰隊，1942年日軍占領菲律賓後，屏東就成為南方軍用定期航線的重要航點，同年底「南方航空輸送部臺北支部」成立後，其支部長則由「屏東陸軍航空支廠」廠長兼任，由此可知屏東飛行場在戰時南方軍事運輸方面的輪紐位置及重要性。關於「屏東飛行場」的歷史，可參見拙作，〈二次大戰前日軍在臺航空發展之初探〉，《臺灣國際研究季刊》8：2，2012年6月，頁69-90、拙作，〈日治時期臺灣航空發展之研究〉，淡江大學歷史研究所碩士論文，2008年6月，頁32-78；日本防衛省防衛研究所藏，〈福武義雄メモ（屏東航空廠、南方航空路部臺灣支部關係）〉，《陸軍一般史料》，陸空-日誌回想374，未編碼。

來回），¹³²為軍用定期航線政策確立後所開設的第一條航線。該開設後，迄至1942年9月軍方輸送單位正式成立，並進駐「大日航」組織內部之前，即可由臺灣本身的位置及所聯結的航線與航班次數，瞭解臺灣於南方航空圈內所在的中心地位。¹³³而構成臺灣成為戰時南方航線樞紐的基礎，則與「熱帶產業調查會」，以及「臨時臺灣經濟審議會」對於航線的規劃與推展，有著直接的關聯。因此，當太平洋戰爭開打後，隨著軍事南進的擴張與步伐，以及多年以來總督府所投入的基礎建設，都使得臺灣成為軍方進行南方作戰及人員物資運輸的重要航空基地。

另外，1942年7月1日「大東亞審議會」中所決定的「大東亞交通基本政策」，則闡明了戰時交通行政機構整備統合的重要性。¹³⁴因此為了對「軍用定期航空」進行整備統合，1942年9月陸軍乃將原本負責軍用輸送任務的「特設第十三、十五輸送飛行隊」廢止，由陸軍新成立「陸軍南方航空輸送部」以接管「大日航」之業務，¹³⁵而海軍也於同年底新設「海軍徵用輸送機隊」（1943年底擴編為「臨時海軍徵用航空本部」），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。¹³⁶而在南方航空圈的中心臺灣方面，同年10月陸軍則在臺北設立「南方航空輸送部臺北出張所」，以進行南方各占領地中繼航線之相關業務。¹³⁷因此，1942年後半「陸軍南方航空輸送部」與「海軍徵用輸送機隊」接管「大日航」

132 日本防衛省防衛研究所藏，〈台灣、馬尼刺間陸軍軍用定期航空実施に関する件〉（1942年1月）《陸軍密大日記》昭和17年第4号1/2（請求番號：C01000054600）。

133 以臺北來說，上海來回臺北、臺北來回廣東每星期共16航班，臺北來回馬尼拉（經屏東）每星期共4航班，因此在南方區域臺灣可以說是最重要的空運樞紐。關於戰時臺灣的航線位置及所聯結的航線與航班次數，可參見日本防衛省防衛研究所藏，〈東京西貢間軍用定期航空運航回数増加に関する件〉（1942年8月）《陸軍密大日記》昭和17年第35号3/3（請求番號：C01000560100）。

134 孫萬枝，〈大東亞の交通と臺灣の交通〉，《臺灣時報》，1943年3月，頁67-68。

135 日本防衛省防衛研究所藏，〈南參1電第348号（南方航空輸送部の編成完結間合せの件）〉（1942年10月）《陸軍密大日記》昭和17年第48号1/3（請求番號：C01000054600）；日本防衛省防衛研究所藏，〈南方地域に大日本航空会社を進出せしむるの件〉（1942年9月）《陸軍密大日記》昭和17年第45号3/3（請求番號：C01000702400）。

136 廣岡治哉編，《近代日本交通史》，頁209、216。

137 日本防衛省防衛研究所藏，〈南方航空輸送部出張所を臺北に設置の件〉（1942年10月）《陸軍密大日記》昭和17年第48号2/3（請求番號：C01000738700）。

後，可說是完全掌控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。¹³⁸

綜上所述，臺灣的航空發展在太平洋戰爭後，因日本軍方在南方區域的迅速擴張，不論是航空地位、航線及航班次數，都達到前所未有的躍升。不過，因為「軍用定期航線」為戰爭所出現的產物，屬軍方支配與管轄，故並不輕易對一般民眾開放，¹³⁹但仍有臺灣人及一般日本民眾搭乘的相關記載。

例如，1944年2月25日，許丙之子許伯埏，就曾經因為當時所處理的公務與海軍有關，因此乃有機會搭乘「海軍徵用輸送機隊」客機，往返於福岡與臺北之間。¹⁴⁰另外，1944年7月13日杜聰明與長女杜淑純也曾經有搭乘「海軍徵用輸送機」之經驗。當時，杜淑純的未婚夫林衡道之父乃板橋林家大老林熊祥，與日本人的關係向來密切，因此透過這層關係杜家則向日本海軍單位申請，希望能搭飛機前往上海與未婚夫完婚。加上適逢杜聰明正好受到日本指派前往南洋進行考察，於是父女兩人便搭乘海軍軍機前往上海，並在上海舉行婚禮。¹⁴¹

此外，1944年9月一位名叫波多江トミ（舊姓高山）的22歲年輕日本女孩，就曾因為時任花蓮港測候所所長的兄長高山宗吾不幸感染赤痢病故，而透過福岡氣象台長川瀨二郎技師向軍方申請，搭乘軍用輸送機前來臺灣奔喪。¹⁴²因此，「軍用定期航線」雖禁止一般民眾搭乘，但是只要是為國家公務所需或是必要的急務，透過向軍方申請的方式，一般民眾還是可能有搭乘的機會。

不過，因為與軍方及戰爭有著密切的協力關係，故1945年8月15日日本宣佈投降後，「大日航」及帝國圈內的國策航空公司（中華航空、

138 松長修一，〈臺北支所の回想〉，收於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461。

139 日本防衛省防衛研究所藏，〈軍人軍属定期航空機搭乗に関する件〉（1942年4月）《陸軍密大日記》昭和17年第17号1/3（請求番號：C01000277400）。

140 參見許伯埏，〈台灣出張飛行機の初乗り〉，《許丙・許伯埏回想錄》（臺北：中央研究院近代史研究所，1996年）整理頁332-335。

141 杜淑純口述，曾秋美、尤美琪，《杜聰明與我：杜淑純女士訪談錄》（臺北：國史館，2005年），頁224。

142 波多江トミ，《野毛の一筋》（福岡：梓書院，2000年），頁22-25。

滿洲航空株式會社），以及相關航線隨即因日本的戰敗而瓦解崩盤，且因公司性質具有戰時軍事色彩，於是同年12月27日乃被盟軍及占領軍總司令部（G.H.Q.）下令關閉，¹⁴³並告別獨霸亞太地區空運八年的地位，而走入歷史。而臺灣的民航發展與所處之位置至此也走進了另一個不同的嶄新階段。

肆、結語

隨著一戰後日本民用航空事業的開啟，以及遞信省的航線開設、事業補助計畫，同時也開啟了連結臺灣與日本的曙光。不過臺灣相關的航線計畫卻因為日本中央相關的預算、航空技術問題，以及「北先南後」航線的開設順序，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年開始展開一連串的航空調查事業與飛行試驗，並且召開「臨時產業調查會」，對往後臺灣民航發展進行初步的規劃。

1935年「內臺航線」確定開設後，總督府當局乃召開「熱帶產業調查會」，除了計畫國際航線的開設外，主要的目的則是著眼於建立臺灣在「南支南洋」航線的主導地位，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，自1936年以後，伴隨著臺灣於「南進航空」中心地位之確立，也使得臺灣的航空相關建設逐漸增多，例如因「外南洋」航線開設而擴建的「臺北飛行場」，以及因「內南洋」航線開設而興建的「淡水水上飛行場」等。所以，1936年至1941年太平洋戰爭爆發前的期間，可以說是戰前臺灣民用航空發展的高峰期。

而在太平洋戰爭爆發前夕，為了因應時局的發展，以及將臺灣規劃為具有軍事及南進基地化的角色，1941年10月由總督府所召開的「臨時臺灣經濟審議會」則強化了戰時臺灣的民用航空發展，並在太平洋戰

143 国立公文書館藏，〈法律第六二号・大日本航空株式会社法廃止法律〉（1945年12月27日）《御署名原本》昭和20年（請求番號：A04017710500）。

爭爆發後，民用航空全數轉為軍用時，將臺灣推向戰時「帝國南方航空圈」的中心位置。因此，1930年代以來，迄至1945年臺灣的民用航空發展，除了日本「內地」航空政策之因素外，就臺灣本身來說，賦與其南進航空色彩，以及影響其發展方向的主要因素，可以說與前述「三大經濟會議」，有著密不可分的關係。

總體來說，進入昭和時期以後，臺灣的航空發展則不再只是滿足地方殖民政府的內部需求，而是伴隨母國的對外擴張與戰爭，不論是軍事或是民用航空運輸設施方面，都朝向更寬廣的區域發展，並且逐漸將本身建構成該區域的中心位置。另外，1930年代後臺灣的航空發展，不論是在人材的培養與流動、調查事業、航線規畫、航點設立、國際航線談判或相關技術移轉等等，是否給與其他日本帝國勢力圈地域（特別是日本在中華民國的占領區與南洋諸地域）在航空事業發展方面之經驗？此外，其它殖民地或勢力範圍，以及所延伸出的航空區域（圈）之發展過程為何？它們在日本帝國航空圈的構築過程中的位置與角色為何？與其他交通工具性質的比較及異同等問題，這些在往後的殖民地比較研究，或是交通史的研究上或許是個值得探尋的新議題。

附錄

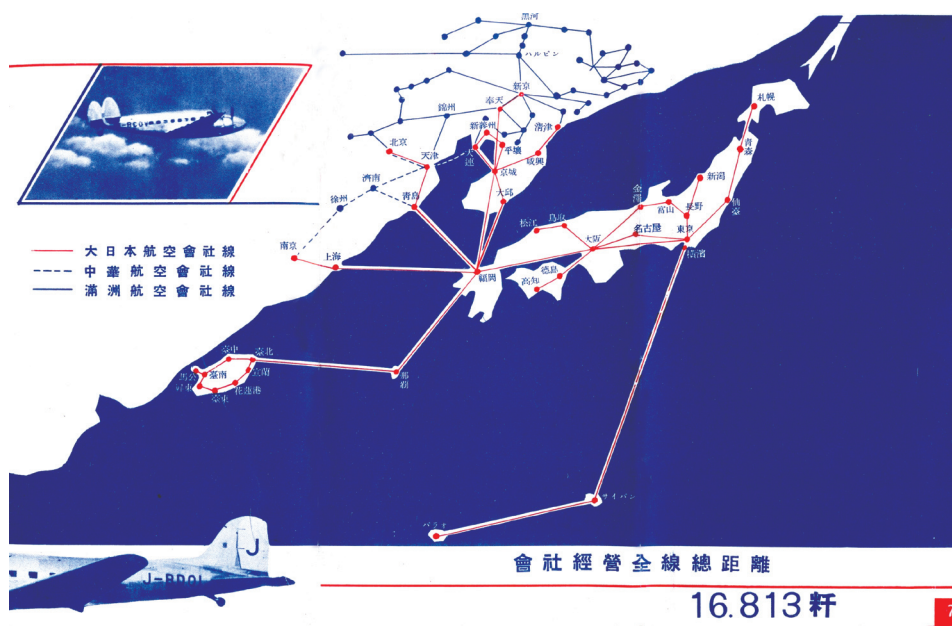


圖1 1939年日本東亞民用航空路線圖

資料來源：筆者自藏。

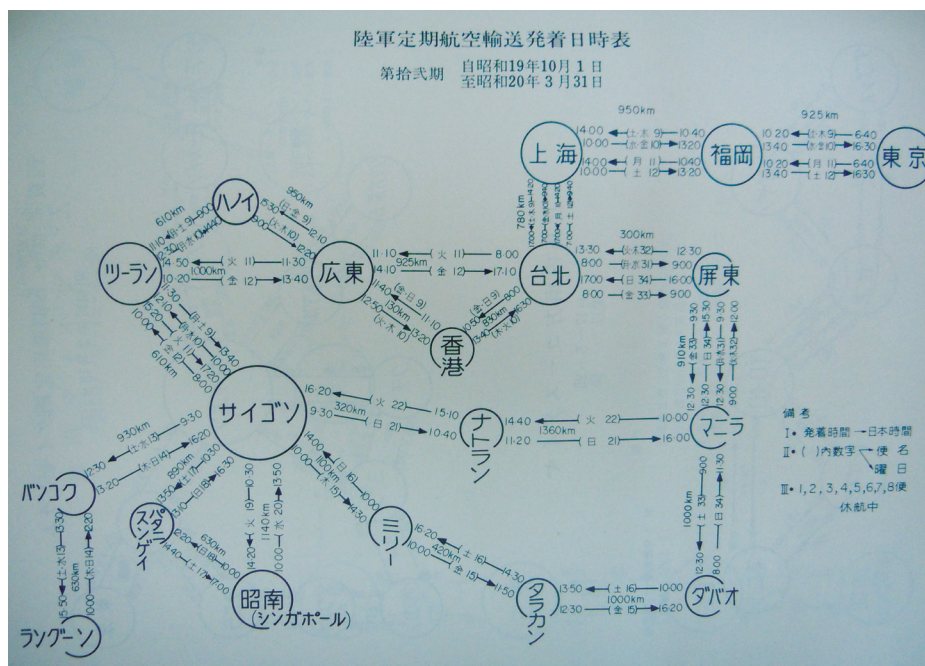


圖2 陸軍軍用定期航線時刻圖（1944—1945）

資料來源：大日本航空社史刊行會編，《航空輸送の歩み：昭和20年迄》，頁209。

殖民地臺灣在日本帝國航空圈的位置與意義：以民航發展為例（1936-1945）

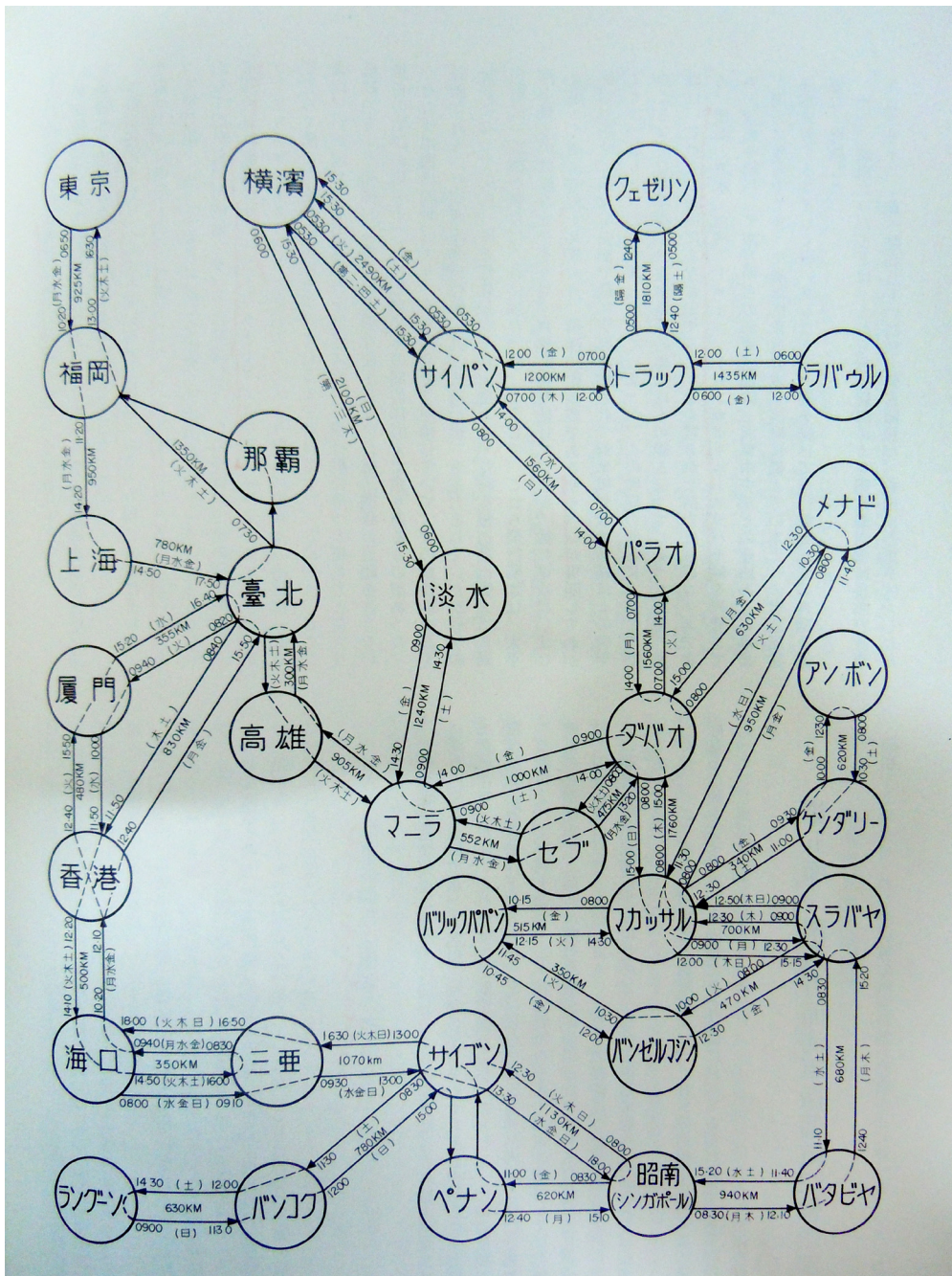


圖3 海軍軍用定期航線時刻圖

資料來源：大日本航空社史刊行會編，《航空輸送の歩み：昭和20年迄》，頁276。

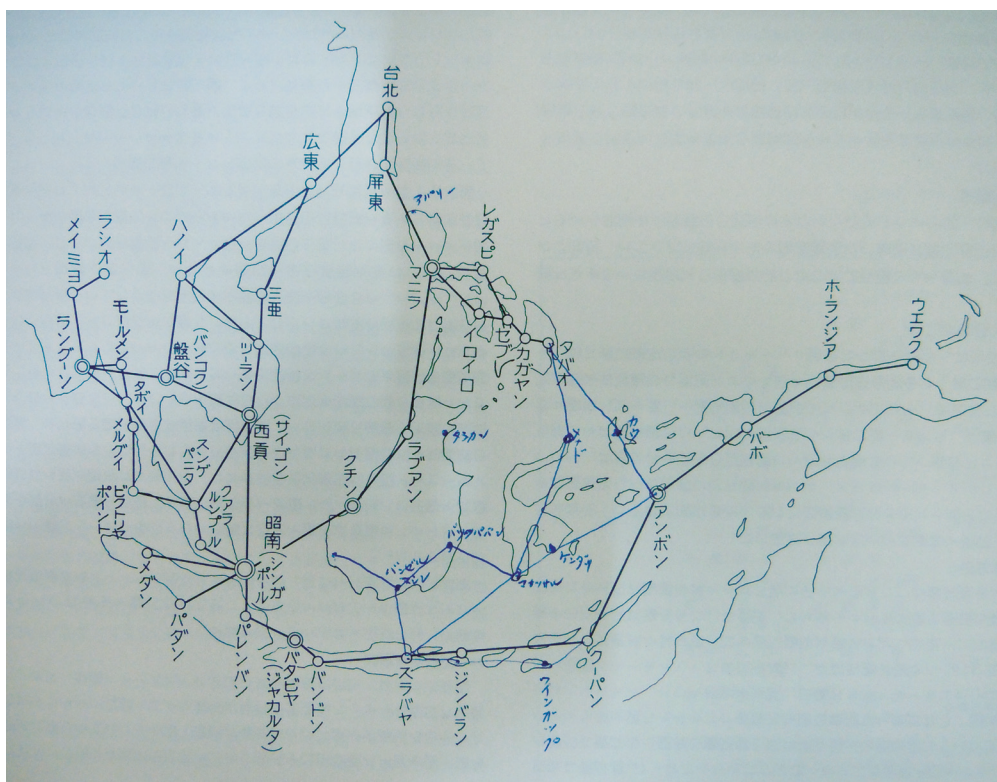


圖4 1940年代日本軍用定期航線圖

資料來源：大日本航空社史刊行會編，《航空輸送の歩み：昭和籍0年迄》，頁262。

註：藍色線及註記為前大日本航空株式會社橫濱支所臺籍航空通信士吳欽水（斗六人，日本名為梅吉健三）所增繪。

徵引資料

一、檔案、未刊行史料、日記

Foreign relations of the United States (FRUS) .

《枢密院會議文書 F (決議)》(日本國立公文書館藏)。

《御署名原本》(日本國立公文書館藏)。

《海軍省公文備考類》(日本防衛省防衛研究所藏)。

《陸軍省大日記》(日本防衛省防衛研究所藏)。

《陸軍一般史料》(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)。

日本航空輸送株式會社，《內地臺灣間準備飛行實施計畫》。東京：同編者，1934年(日本防衛省防衛研究所藏)。

水路部，《航空路資料第10：臺灣地方飛行場及不著時著陸場》。東京：同編者，1940年(日本防衛省防衛研究所藏)。

濱口芳吉，《東亞航空圈確立ニ關スル一考察》。大連：南滿洲鐵道株式會社調查部，1941年6月(日本アジア經濟研究所藏)。

近藤正己、北村嘉恵、駒込武等編，《內海忠司日記1928 - 1939：帝國日本の官僚と植民地台灣》。京都：京都大學學術出版會，2012年。

二、專書

東鄉實、佐藤四郎，《臺灣殖民發達史》。臺北：晁文館，1916年。

持地六三郎，《臺灣殖民政策》。東京：富山房，1916年。

臺灣總督府，《臺灣法令輯覽追錄》。東京：帝國地方行政學會，1928年。

下村宏，《下村宏博士大演講集》。東京：大日本雄辯會講談社，1929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。

中央公論社，《非常時國民全集・海軍篇》。東京：同編者，1933年。

臺灣新聞社，《臺灣實業名鑑 第一輯》。臺中：臺灣新聞社，1934年。

熱帶產業調查會，《臺灣及南支南洋の航空》。臺北：熱帶產業調查會，1935年。

臺灣總督府，《熱帶產業調查會答申書》。臺北：同編者，1935年。

日本航空輸送株式會社，《定期航空案内 昭和11年10月至昭和12年3月》。東京：日本航空輸送株式會社，1936年。

羽生國彥，《臺灣の交通を語る》。臺北：臺灣交通問題調查會，1937年。

井出季和太，《臺灣治績志》。臺北：臺灣日日新報社，1937年。

臺灣總督府編，《臺灣總督府及所屬官署職員錄》。臺北：臺灣時報發行所，1937年。

日本航空輸送株式會社，《日本航空輸送株式會社十年史》。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。

大塚清賢，《非常時下の臺灣全貌》。東京：中外毎日新聞社，1939年。

大阪毎日新聞社，《南方の將來性：臺灣と蘭印を語る》。大阪：大阪毎日新聞社，1940年。

臺灣經濟年報刊行會，《臺灣經濟年報》。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：臺灣總督府交通局遞信部，1941年。

タイ室東京事務局，《1940年タイ國政治經濟情勢》。東京：タイ室東京事務局，1941年。

臺灣總督府，《臨時臺灣經濟審議會議事速記錄》。臺北：臺灣總督府，1941年。

- 臺灣經濟年報刊行會，《臺灣經濟年報》。東京：國際日本協會，1942年。
- 井出季和太，《南進臺灣史攷》。東京：誠美書閣，1943年。
- 遞信部，《交通局遞信部概要書第十一冊》。臺北：交通局遞信部，1943年（？）。
- 仁村俊，《航空五十年史》。東京：鱒書房，1943年。
- 臺灣總督府，《臺灣統治概要》。臺北：臺灣總督府，1945年。
- 日本航空協會，《日本航空史 明治・大正編》。東京：日本航空協會，1956年。
- 莊漢開，《臺灣之交通》。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958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。
- 鹿島平和研究所，《日本外交史22南進問題》。東京：鹿島出版，1975年。
- 大日本航空社史刊行 編，《航空輸送の歩み：昭和20年迄》。東京：日本航空協會，1975年。
- 毎日新聞社編，《別冊一億人の昭和史「日本航空史」》。東京：毎日新聞社，1979年。
- 矢野暢，《日本の南洋史觀》。東京：中央公論社，1979年。
- 外務省編，《日本外交年表並主要文書（1840 - 1945）下冊》。東京：原書房，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。
- 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。
- 我部政男、広瀬順皓監修，《国立公文書館所蔵公文別録第84冊》。東京：ゆまに書房，1997年。
- 池井優，《日本外交史概説》。東京：慶應義塾大學出版會，1999年。
- 黑野耐，《帝国国防方針の研究》。東京：総和社，2000年。

波多江トミ，《野毛の一筋》（福岡：梓書院，2000年）。

小林英夫監修，《日本人の海外活動に関する歴史的調査 第8卷臺灣篇 3-2》。東京：ゆまに書房，2001年。

佐藤一一，《日本民間航空通史》。東京：國書刊行會，2003年。

許雪姬總策畫，《臺灣歷史辭典》。臺北：遠流出版社，2004年。

曾山毅，《植民地台灣と近代ツーリズム》。東京：青弓社，2004年。

杜淑純口述，曾秋美、尤美琪整理《杜聰明與我：杜淑純女士訪談錄》。臺北：國史館，2005年。

碇義朗，《最後の二式大艇：海軍飛行艇の記録》。東京：光人社，2009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。

三、報刊史料

《臺灣日日新報》、《臺法月報》、《東京朝日新聞》、《臺灣時報》、《臺灣遞信協會雜誌》、《漢文臺灣日日新報》、《太平洋》、《大阪時事新報》、《大阪每日新聞》、《大阪朝日新聞》、《部報》、《報知新聞》、《新亞細亞》、《臺灣建築會誌》、《讀賣新聞》

四、期刊、論文

鍾淑敏，〈日治時期南進研究之回顧與展望〉，收於中華民國史專題討論會秘書處編，《中華民國史專題論文集第四屆研討會論文集》。臺北：國史館，1998年。

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。

曾令毅，〈「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》，第63卷2期（南投：國史館臺灣文獻館，2012年6月）。

曾令毅，〈二次大戰前日軍在臺航空發展之初探〉，《臺灣國際研究季刊》，第8卷2期（臺北：臺灣國際研究學會，2012年6月）。

五、口訪記錄

〈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。

Location and Significance of Colonial Taiwan in the Imperial Aviation Domain : Case of Civilian aviation Development, 1936-1945

Tseng, Lin-Yi

Ph.D. Candidate, Graduate Institute of History

National Taiwan Normal University, Taipei, Taiwan

Abstract

This paper is on the historical development of Taiwanese civilian aviation industry during the Japanese Occupation period, particularly Taiwan's role in the "Japanese Imperial Aviation Domain" that was in incubation in late 1930s. Firstly, this paper describes the background of Japanese aviation development after the first World War particularly, the establishment and operation of the Japan-Taiwan regular service and the Taiwan island regular service in the 1930s. The individual characteristics and significance of the two services are delineated by socio-economic analyses on the passenger demography of the two services. As the two successful services-officially established in 1936-transformed Taiwan into a primary gateway for the Japanese imperial regime, two important extensions-the "Southern-China" and "South Sea" service-further indicate that Taiwan has become a terminus of international transportation for the Japanese imperial regime. This international role set the stage for Taiwan to receive further imperial investments in economic and military sectors, and became a strategic space for the Japanese regime.

When the Pacific War broke out in 1941, Taiwanese civilian aviation industry was transformed into military chartered services. By examining in total the prequel and aftermath of this transformation, this paper argues that Taiwan played an unique role not only in Japanese imperial aviation history, but also in the aviation development of the Asian-Pacific region.

Keywords : Civilian aviation service; Southern Advance Policy; Southern

Aviation Domain; Japan-Taiwan Scheduled service and Taiwan Island Scheduled Service; Southern-China and Southern Sea Service; Military Scheduled Service.

殖民地臺灣在日本帝國航空圈的位置與意義：以民航發展為例（1936-1945）

臺灣文獻

第六十三卷第三期