

日治下臺南永康機場的時空記憶^{*}

杜正宇

國立成功大學歷史博士班

吳建昇

國立成功大學歷史博士

* 本文排版之時，獲知洪致文教授於《臺灣學研究》第十二期（民國100年12月），發表〈二戰時期日本海陸軍在臺灣之飛行場〉一文。因該文與本文第二節所論主題相同，恐生疑慮。但拜讀洪文，文中所述與本文有同有異。同是因部分資料來源相同，異是因資料差異與觀點不同所致。係時間相近之不同創作。

摘要

臺南永康機場的歷史只有短短7年（1940至1947年），卻見證了臺灣民航的肇興與發展、太平洋戰爭的猛烈與無情、中華民國政府接收日人飛行場的處置態度，也承載著不同世代、不同國籍人們的集體記憶。過去由於永康機場名稱的混亂，以及政權移轉後文獻散佚殘缺、戰時地圖與空照圖等資料分藏國內外與未開放，致後人難以窺探永康機場的全貌。本文嘗試透過臺、美、日三方之檔案資料，以勾勒永康機場的過往與發展情況。

關鍵字：永康、臺南、機場、航空、太平洋戰爭、日本、神風特攻

壹、前言

1937年臺南飛行場啟用（即今之臺南機場）。原為民用，後轉由海軍航空隊進駐。乃於1940年在臺南州新豐郡永康庄內，新設「永康機場」，官方名稱仍為臺南飛行場，範圍約今臺南市永康區臺南應用科技大學及永康工業區。此地做為機場的時間僅有7年（1940至1947年），隨著永康機場在戰後被中華民國政府撤廢，長年放棄使用，加上臺灣數十年來都市化、工業化的發展，地景、地貌與過往空曠平坦的機場環境，已完全不同。世居當地的年長民眾，或許知曉過去曾有這座機場；如提到曾利用廢棄的柏油跑道曝曬土豆，也有長者憶起孩提時期在機場周圍撿拾廢鐵交換麥芽糖的往事，但他們對永康機場的歷史，卻仍然模糊不清。

任教於臺灣師範大學地理系的洪致文曾於2007年投書報章，試圖喚醒社會大眾對永康機場的記憶，他寫道：「如今民眾搭飛機前往臺南，應該都會降落於與空軍臺南基地共用的飛機場，而少人記得在日本時代，臺南的民用飛機場是在永康，大約是如今的臺南科技大學一帶」。¹雖然只是一則報紙的論壇文章，卻是首度有學者撰文關心永康機場的過往，也使這座早已消失的機場，得到了更多的關注。因此，本文嘗試透過臺、美、日三方的文獻及地圖、空照圖等，輔以田野調查，勾勒出永康機場的興廢，並期待藉由重建永康機場的歷史，做為日治臺灣航空史上的一頁見證。

貳、臺灣機場知多少？

1937年「盧溝橋事件」發生以後，日本近衛內閣為強化戰時體制，隔年公告實施「國家總動員法」，因臺灣亦適用各項規定，也使

1 洪致文，〈尋找永康機場〉，《自由時報》（2007年5月28日）。

本島進入戰時體制。²由於臺灣成為海軍南進基地，中繼站的角色倍受重視，而飛行場更是迎向大航空戰的必要軍事設施，因此島內各地的飛行場便如雨後春筍般地出現，特別是日本發動太平洋戰爭及「臺灣要塞化」理論（將臺灣建構成一座「不沉的航空母艦」）提出後達到高峰，各種大小飛行場據學者統計竟達71座，³分屬日本陸軍與海軍的航空部隊，數量極為驚人。但在戰後國軍縮編政策下，多數的飛行場均被撤廢或保留不使用，而本文的主角——「永康機場」，也在撤廢之列。⁴

抗戰勝利時，中華民國空軍在大陸共有機場85座，扣除不予利用的機場，待接收完成，總數增為146座。1946年除撤銷15座外，並希望將全國的機場陸續撤廢至只剩52座的目標。根據〈卅五劃組京發532號令〉，當時空軍規劃的52座機場中，臺灣地區僅有岡山與松山列入，岡山為指揮部基地、松山為甲種機場。⁵由於接收時對臺灣機場的規劃僅有兩座，因此對其餘的機場均不甚重視，負責接收的警備總部，甚至以為臺灣只有54座機場。⁶

由於警備總部編印的各項資料均無記載永康機場，造成後人研究的盲點。如劉鳳翰傳抄警備總部《日軍佔領臺灣期間之軍事設施史實》之〈臺灣日軍軍用機場位置要圖〉，以〈臺灣日陸海軍機場簡圖〉之名，收入《日軍在臺灣》書中，抄錄54座機場；⁷並條列接收時即撤廢的11座陸軍機場（表1）。⁸

2 林玉萍，《臺灣航空工業史》（臺北：新瑞文創，2011年），頁28 - 29。

3 何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的處理〉，《國史館學術集刊》，第19期（2009年），頁97 - 98。

4 〈全國保留機場地名表〉（臺灣29座）、〈全國撤廢機場地名表〉（臺灣25座），《空軍年鑑：民國36年》，頁425、427 - 428。

5 空軍總司令部編，〈空軍現有站場一覽表〉，《空軍年鑑：民國35年》，頁133 - 137。

6 臺灣省警備總司令部編，《臺灣警備總司令部軍事接收總報告》（臺北：警備總司令部，1946年）。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年），頁138。

7 劉鳳翰，《日軍在臺灣：1895年至1945年的軍事措施與主要活動》（臺北：國史館，1997年），頁226。

8 劉鳳翰，《日軍在臺灣：1895年至1945年的軍事措施與主要活動》，頁224 - 225。

表1：劉鳳翰所記載之臺灣機場

軍種	機場
日本陸軍（35座）	臺北（南）、臺北（北）、樹林（林口）、桃園、八塊、龍潭、湖口、宜蘭（北）、宜蘭（南）、宜蘭（西）、臺中（東）、臺中（西）、彰化（大肚山）、梧棲、鹿港（西）、草屯、北斗、埔里、花蓮港（北）、花蓮港（南）、大和、北港（西）、嘉義、鹽水（南）、里港（九塊）、平頂山、屏東（北）、鳳山、小港（西）、潮州（東）、佳冬、恆春、臺東（北）、池上、馬公（南）。
日本海軍（19座）	淡水、臺北、紅毛、新竹、後龍、臺中、新社、虎尾、西螺、麻豆、臺南、二重港、仁德、關廟、阿蓮（大岡山）、岡山、高雄、東港、馬公。
接收時即撤廢之陸軍機場（11座）	鹿港（東）、北港（東）、鹽水（北）、新化、旗山（南）、旗山（北）、小港（東）、屏東（南）、潮州（西）、臺東（南）、馬公（北）。

註：二次世界大戰時日軍無空軍軍種，故航空部隊分屬海軍航空隊與陸軍航空隊。

曾令毅之碩士論文轉引自劉鳳翰一書；⁹何鳳嬌則傳抄自《臺灣警備總司令部軍事接收總報告》之〈臺灣日陸海軍飛機場一覽圖〉，並據此製作〈臺灣原日本陸、海軍飛機場分布圖〉。¹⁰卓文義的資料來源與何鳳嬌相同；¹¹林玉萍則轉引自卓文義。¹²由於警總之〈臺灣日軍軍用機場位置要圖〉、〈臺灣日陸海軍飛機場一覽圖〉，與劉鳳翰〈臺灣日陸海軍機場簡圖〉、何鳳嬌〈臺灣原日本陸、海軍飛機場分布圖〉等記載的機場相同：陸軍機場35、海軍機場19。故學者論及機場之總數均為54座。但54座中並無永康、歸仁、鳳山、大林、燕巢等實際存在過的機場，劉鳳翰所記接收時即撤廢之11座機場亦無記錄，這也是永康機場逐漸遭人遺忘的原因之一。何鳳嬌認為日人建造的機場有71座，並提

9 曾令毅，《日治時期臺灣航空發展之研究（1906 - 1945年）》（臺北：淡江歷史所碩士論文，2008年），頁191。

10 何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的處理〉，《國史館學術集刊》，第19期（2009年），頁98。

11 卓文義，〈中國空軍在臺接收與轉進臺灣〉，《寬橋學報》，第1期（1994年），頁7。

12 林玉萍，〈戰爭與航空—臺灣戰後航空事業發展初探（1949 - 1979年）〉，《科技博物》，3卷6期（1999年），頁50。

及永康機場軍民爭地的情形，可惜論文中並未明示到底是哪71座。¹³周明德運用日本防衛省戰史室檔案，認為日本在臺機場共有57座，並註明臺南飛行場同名有兩處，這是一項突破。¹⁴不過，他的統計包括接收時已裁廢之新化等機場。若加上這類裁廢機場，那麼他比劉鳳翰統計的總數65座還少。

至於日本究竟在臺灣興建了多少座飛行場？雖然過去說法多元，但透過對日軍、警備總部、空軍、國軍檔案、劉鳳翰的研究比對，其數量為71座（表2）。

表2：日治時期興建的臺灣飛行場（71座）

陸軍航空隊機場：49座							
號	機場	記錄者	情況	號	機場	記錄者	情況
01	臺北(北)	劉、警、空、國、日	即松山機場。空記36年空軍保留。	26	鳳山	空、國、日	空記36年空軍撤廢。
02	臺北(南)	劉、警、空、國	空記位於馬場町，36年空軍保留。	27	小港(東)	劉、空	日、警記小港僅有一處。空記小港與小港(東)二處。並云小港36年保留。劉記二處，小港(東)接收時即撤廢。
03	樹林(林口)(樹林口)	劉、警、空、國	空記36年空軍撤廢。	28	小港(西)	劉、空	
04	桃園	劉、警、空、國、日	空記36年空軍保留。	29	平頂山(犁頭鰐)	劉、警、空、國	空記36年空軍撤廢。
05	八塊	劉、警、空、國	空記36年空軍撤廢。39年修復使用。	30	旗山(南)	劉	接收時即撤廢。
06	龍潭	劉、警、空、國	空記36年空軍保留。39年修復使用。	31	旗山(北)	劉	接收時即撤廢。
07	湖口	劉、警、空、國	空記36年空軍撤廢。	32	里港(九塊)	劉、警	未註明撤廢情形。
08	臺中(東)	劉、警、空、國、日	空記36年空軍保留。	33	屏東(北)	劉、空	國、警記屏東一處。劉記屏東(南)

13 何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的處理〉，《國史館學術集刊》，第19期（2009年），頁97-98。

14 周明德，〈日軍的不沈航空母艦—臺灣的「獻納飛行場」〉，《臺灣風物》，48卷2期（1998年），頁14。

09	臺中(西)	劉、警、空、國、日	即公館。空記36年空軍保留。39年修復使用。	34	屏東(南)	劉、空、日	接收時即撤廢。空記屏東(北)、屏東(南)，36年空軍保留。
10	彰化	劉、空、國	空記36年空軍撤廢。	35	潮州(東)	劉	日、警、空、國記潮州僅有一處。空記36年撤廢。劉記潮州兩處，並云潮州(西)接收時即撤廢。
11	大肚山	空、國	空記36年撤廢。	36	潮州(西)	劉	空記36年空軍撤廢。
12	梧棲	劉、警	未註明撤廢情形。	37	佳冬	劉、警、空、國、日	空記36年空軍撤廢。
13	鹿港(東)	劉	日、國、警記鹿港僅有一。劉記二處，並云鹿港(東)接收時即撤廢。	38	恆春	劉、警、空、國、日	空記36年空軍保留。
14	鹿港(西)	劉		39	宜蘭(北)	劉、警、空、國、日	空記36年空軍保留。
15	草屯	劉、警、空、國	空記36年空軍保留。	40	宜蘭(南)	劉、警、空、國	空記36年空軍保留。
16	埔里	劉、警、空、國	空記36年空軍撤廢。	41	宜蘭(西)	劉、警、空、國	空記36年空軍保留。
17	北斗	劉、警、空、國	空記36年空軍撤廢。	42	花蓮港(北)	劉、警、空、國、日	未註明撤廢情形。
18	大林	空、國	空記36年空軍撤廢。	43	花蓮港(南)	劉、警、空、國、日	空記36年空軍保留。
19	北港(西)	劉	警、國、空記北港僅有一處。空記36年撤廢。劉記兩處，並云北港(東)接收時即撤廢。	44	大和(上大和)	劉、警、空、國	空記36年空軍撤廢。
20	北港(東)	劉		45	臺東(北)	劉、空、國	警記臺東僅有一處。空記二處，並云臺東(北)、臺東(南)36年空軍保留。劉記臺東(南)接收時即撤廢。
21	嘉義	劉、警、空、國、日	空記36年空軍保留。	46	臺東(南)	劉、空、國、日	空記36年空軍撤廢。
22	鹽水(南)	劉	警、國記鹽水僅有一處。空記一處：鹽水(西)，36年空軍撤廢。劉記兩處，並云鹽水(北)接收時即撤廢。	47	池上	劉、警、空、國	空記36年空軍撤廢。
23	鹽水(西)	空		48	馬公(北)	劉	警、日、國記馬公僅有一處。劉記二處，並云馬公(北)接收時即撤廢。
24	鹽水(北)	劉		49	馬公(南)	劉	

25	新化	劉	接收時即撤廢。				
海軍航空隊機場：21座							
號	機場	記錄者	情況	號	機場	記錄者	情況
50	臺北	劉、警	未註明撤廢情形	61	永康	空、日	空記36年空軍撤廢
51	淡水	劉、警、空、國、日	空記36年空軍保留	62	歸仁	空、日	空記36年空軍撤廢
52	紅毛	劉、警、空、國、日	空記36年空軍撤廢	63	臺南	劉、警、空、日	空記36年空軍保留
53	新竹	劉、警、空、國、日	空記36年空軍保留	64	仁德	劉、警、空	空記36年空軍保留
54	後龍	劉、警、空、國、日	空記36年空軍撤廢	65	關廟	劉、警	未註明撤廢情形
55	臺中	劉、警、空、國、日	空記36年空軍保留	66	阿蓮(大岡山)	劉、警、空、國	空記36年空軍保留
56	新社	劉、警、空、國	空記36年空軍撤廢。39年修復使用	67	岡山	劉、警、空、國、日	空記36年空軍保留
57	虎尾	劉、警、空、國、日	空記36年空軍保留	68	高雄	劉、警、空	空記36年空軍撤廢
58	西螺	劉、警	未註明撤廢情形	69	東港	劉、警、空、國、日	空記36年空軍保留
59	麻豆	劉、警、空、日	空記36年空軍撤廢	70	馬公	劉、警、空	空記36年空軍保留
60	二重港	劉、警	未註明撤廢情形				
其他機場（陸、海航空隊不明）：1座							
71	燕巢	空、國	空記36年空軍撤廢				

參考資料說明

- 一、劉：劉鳳翰依據《日軍佔領臺灣期間之軍事設施史實》，所整理之65座機場名單。見劉鳳翰，〈臺灣日陸海軍機場簡圖〉，《日軍在臺灣》，頁224 - 226。
- 二、警：警備總部接收總部告書所整理之54座機場名單。見臺灣省警備總司令部編印，〈臺灣日陸海軍飛機場一覽圖〉，《臺灣警備總司令部軍事接收總報告》，收入陳雲林主編，〈館藏民國臺灣檔案匯編〉，第56冊，頁138。
- 三、空：參照以下各年期《空軍年鑑》
 - (一)〈全國保留機場地名表〉（臺灣29座）、〈全國撤廢機場地名表〉（臺灣25座），《空軍年鑑36年》，頁425、427 - 428。
 - (二)〈37年度臺灣空軍指揮部機場狀況表〉，《空軍年鑑37年》，頁277 - 280。

- (三) 〈機構及機地之轉移與基地之復建〉，《空軍年鑑38年》，頁123 - 124。
- (四) 〈38年度各地區機場狀況表—6.臺灣區〉，《空軍年鑑38年》，頁273 - 277。
- (五) 〈建築工程〉，《空軍年鑑39年》，頁426。
- 四、國：〈臺灣區各飛機場要圖〉（1945年8月），《國軍檔案》（9134010.2）。
- 五、日：
 - (一) 日本防衛廳防研圖書館藏，〈飛機場紀錄內地（千島・樺太・北海道・朝鮮・臺灣を含む）〉，請求番號：陸空本土防空48。
 - (二) 日本防衛省防衛研究所圖書館藏，〈航空基地圖（朝鮮、臺灣、支那方面）〉，請求番號：（5）航空基地87。

不過，表2的飛行場中，除了國軍檔案、日軍檔案均有地圖，空軍檔案又有機場相關資料如位置、跑道長度、面積等可佐證外；警備總部的資料以及劉鳳翰整理的名單，僅有名稱，無機場平面圖亦無機場細節，且似乎多記也漏記了一些飛行場。因此，71座機場中，除了46座有平面圖或空軍記載之細節，較無疑問外，另有25座須做討論。但在資料不足的情況下，本文亦僅能進行初步研究與探討，許多詳細內容仍待未來後續之研究。

這25座機場可分為兩類：（一）同一機場因有多條分離的跑道，疑誤記多座機場者；以同一地名命名，但分屬陸、海軍者；或者以同一地名命名，但因確有不同機場，而輔以方位名稱者。如北港（西）、北港（東）、鹽水（南）、鹽水（西）、鹽水（北）、旗山（南）、旗山（北）、潮州（東）、潮州（西）、鹿港（東）、鹿港（西）、馬公（北）、馬公（南）、馬公（海軍）、小港（東）、小港（西）、臺北（北）、臺北（南）、臺北（海軍）等19座。（二）缺乏相關地圖與日軍、空軍檔案記載者，如新化、梧棲、二重港、西螺、關廟、里港（九塊）等6座。

圖像是確認機場的主要方式。但終戰前是否竣工，也是重要依據。否則空有「設計」圖或空照圖，也不能稱為「飛行場」，或許只能當作興築中的「工地」。這類終戰前因未完工或臨時修築，已由日軍發還土地，空軍並未接收的「機場」，據何鳳嬌統計，有金包里、龍潭（西）、苗栗、卓蘭、新化、旗山（北）、里港（北）、里港（南）、

小港（東）、上大和（北）、潮州（東）、北斗（東）、北港（西）、鹽水（北）、二林、松山（南）、臺北基隆路跑道等。¹⁵

第一類機場中，美國國家檔案局的臺灣空照圖裏，已判定出旗山飛行場的空照圖，而當地的機場僅有一座。¹⁶且旗山（北）在戰爭結束前，已將土地發還。北港機場的空照圖則有東、西兩條跑道，中間有滑行道相連。¹⁷於是，洪致文認為北港機場實際上只有一座。¹⁸且北港（西）亦屬於終戰前已發還民間的類型。鹽水的情況與北港相同，¹⁹且鹽水（北）終戰前亦已發還。潮州及鹿港據空照圖，則各有兩座飛行場，距離較遠，應分開計算。²⁰鹿港（東）與鹿港（西）兩座機場，已找到空照圖。圖像顯示，兩座機場分處鹿港街東西，確實分離。位於鹿港街西方的機場，德州大學藏臺灣城市地圖（1944 - 1945）記為「Rokkô Landing Strip」，並註明已撤廢（Abandoned）。²¹而劉鳳翰記錄撤廢的卻是鹿港（東）。但以曾真實存在的情況判定，或許這兩座機場都是。潮州部分，則潮州（東）終戰前發還，或許只能算一座。小港方面，何鳳嬌云小港（東）終戰前已發還，而空軍總司令部於1946年的調查亦顯示，小港（東）機場有1,600公尺跑道兩條，但僅有一條可供起降。²²可見小港（東）並未完全竣工。

至於臺北部分，臺北（北）即今松山機場；臺北（南）空軍註明位於馬場町。²³但何鳳嬌云臺北（南）機場日軍並未建造完成。因此，

15 何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的處理〉，《國史館學術集刊》，第19期（2009年），頁97 - 98。

16 〈旗山飛行場平面圖〉，「TaiwanAirBlog」：<http://taiwanairpower.org/blog/?p=1463>。

17 〈北港飛行場平面圖〉，「TaiwanAirBlog」：<http://taiwanairpower.org/blog/?p=1475>。

18 〈北港飛行場踏查紀行〉，「飛行場の測候所」：http://cwhung.blogspot.com/2010/12/blog-post_18.html。

19 〈北港飛行場踏查紀行〉，「飛行場の測候所」：http://cwhung.blogspot.com/2010/12/blog-post_18.html。

20 〈潮州東飛行場平面圖〉，「TaiwanAirBlog」：<http://taiwanairpower.org/blog/?p=1593>；〈「舊」鹿港飛行場平面圖〉，「TaiwanAirBlog」：<http://taiwanairpower.org/blog/?p=1276>。

21 “Rokkô”，「Formosa (Taiwan) City Plans, 1944-1945」：http://www.lib.utexas.edu/maps/ams/formosa_city_plans/txu-oclc-6594356.jpg。

22 空軍總司令部，〈空軍臺灣機場調查表〉，《空軍年鑑：民國35年》，頁478。

23 空軍總司令部，〈空軍臺灣機場調查表〉，《空軍年鑑：民國35年》，頁478。

事實存在的僅有松山機場。²⁴而松山機場就是日本海軍臺北飛行場。²⁵此外，美軍在臺北州（Taihoko）的攻擊目標中，除了松山機場外，亦有一座板橋機場（Itahashi）。除標定為第54攻擊目標，並註明此為主要目標。觀其地圖所示，此機場位於松山機場（Matsuyama）西南方，三條河川交會處（經比對後，應為淡水河、大漢溪、新店溪）之南，²⁶確實在板橋一帶。根據〈臺灣日陸海軍飛機場一覽圖〉，當時臺北地區標示了三座機場：海軍機場一座、陸軍機場兩座。由於臺北有海軍使用的松山機場與尚未完工，應屬陸軍的臺北（南）機場，因此這座板橋機場，或有可能亦是陸軍的飛行場。

澎湖部分，依劉鳳翰所記有馬公（北）、馬公（南）及馬公（海軍）等三座飛行場。但前人並未論及具體地點。德州大學藏圖標示了一座「舊機場」（Old Airport）（圖1）。²⁷觀其位置，並對照《臺灣堡圖》、《帝國圖：臺灣》，²⁸此機場約在大岸山（Daianzan）、文澳（Bonnô）與前寮（Zenryu）之間，機場南方緊鄰日軍油庫區。美國空軍歷史研究部（AFHRA）的地圖（1944年），²⁹則標示了另兩座機場：裡正角（Risei Kuko）（位於今湖西鄉）與一座約在東衛（Toei）與石泉間的「Keimo—U」機場（圖2、圖3）。而國軍軍政部於接收時，亦繪製了一處〈三零基地飛行場圖〉（圖4）。³⁰此機場位於豬母水，與三處美軍標示的位置不同。按30基地為日本海軍高雄警備府所屬的第30基地艦攻隊駐紮之機場。³¹1945年1月31日時，共派駐艦上攻擊機

-
- 24 何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的處理〉，《國史館學術集刊》，第19期（2009年），頁98。
- 25 紀榮松，〈跨海西征的駐臺日本海軍鹿屋航空隊〉，《淡江史學》，18期（2007年），頁207 - 226。
- 26 Air Force Historical Research Agency, “Photographic Section,” Air Objective Folder-Taiwan (Formosa) (Call : 142.65291-1, 1942/12/01)。
- 27 “MaKo”, 「Formosa (Taiwan) City Plans, 1944-1945」: http://www.lib.utexas.edu/maps/ams/formosa_city_plans/txu-oclc-6565912.jpg。
- 28 〈澎湖〉，《帝國圖：臺灣》（陸地測量部：1932 - 1934年）。
- 29 Air Force Historical Research Agency, “Pescadores Inlands Area,” Air Objective Folder-No. 91.7 (Call : 142.65291-1, 1942/12/01)。
- 30 臺灣省警備總司令部編印，《臺灣警備總司令部軍事接收總報告》，收入陳雲林主編，《館藏民國臺灣檔案匯編》，第57冊，頁306。
- 31 《高雄警備府戰時日誌》（1944年4月1日～1944年5月31日）（檢索號：C08030512600）。

「天山」6架及九七式艦上攻擊機6架。³²可見應是海軍機場。因此，日軍在澎湖或曾有四座飛行場。

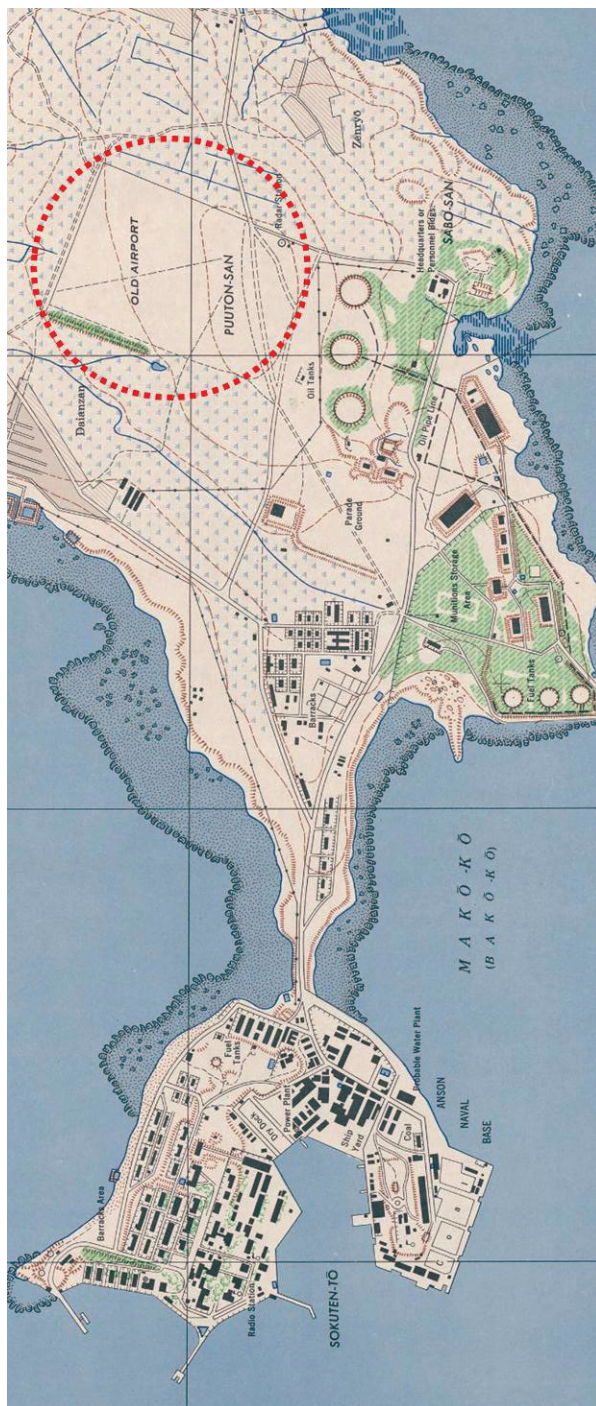


圖1 德州大學藏臺灣城市地圖標示的馬公舊機場

32 「舊軍戰史雜想ノート」：<http://pico32.web.fc2.com/kaigun/kaijyogoei/901.htm>。

154	Keimo-U Airdrome	23° 34' N 119° 36' E	E of Bako. 3 camouflaged hangars (6 additional reported without confirmation, May, 1942), 8 stone shops and other bldgs and barracks. Underground gasoline storage at E end of adrm. No runways reported.
155	Risei-Kaku Airdrome	23° 33' N 119° 41' E	Adrm with underground hangars reported on SE point of Hoko. No details on installations.

圖3 美軍歷史研究部對兩座馬公機場的目標敘述（154、155）

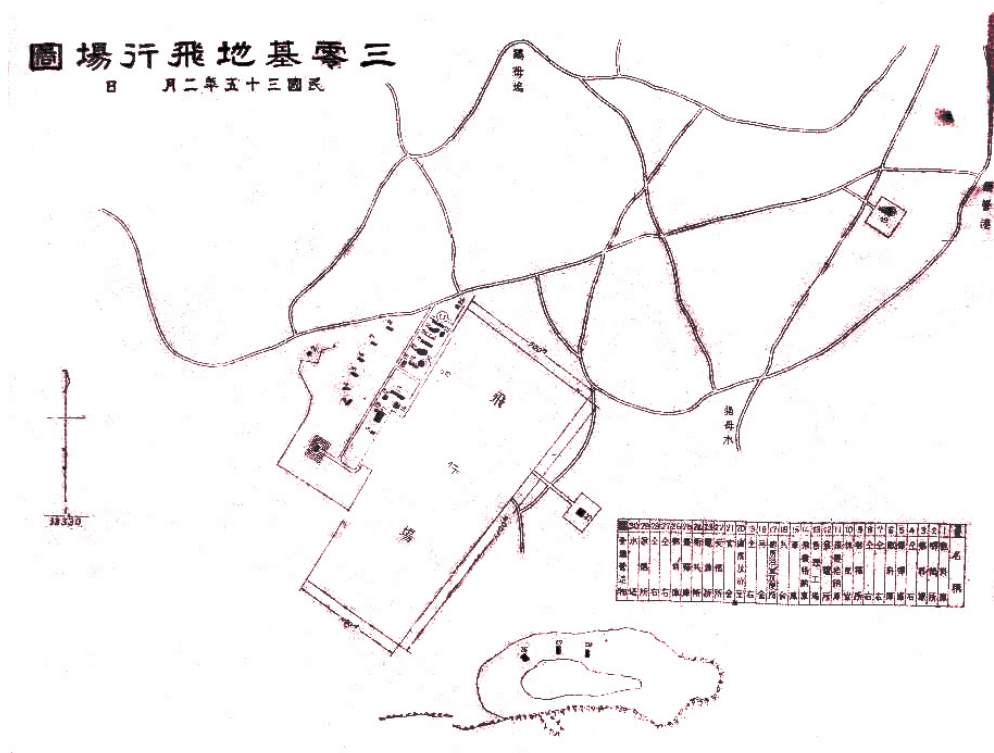


圖4 澎湖三零基地飛行場（豬母水）

第二類機場中，新化飛行場雖有空照圖，³³但何鳳嬌云此機場終戰前已發還。至於里港（九塊）機場，〈臺灣日陸海軍機場簡圖〉中僅有九塊，並無里港。按九塊位於今九如鄉，即屏東（北）機場所在地。里港則有里港（北）與里港（南），終戰前已發還。此處疑為誤記，而九塊機場又與屏東（北）重複。因此，事實上成立的應該僅有屏東（北）。

33 〈新化飛行場平面圖〉，「TaiwanAirBlog」：<http://taiwanairpower.org/blog/?p=1606>。

此外，尚有二重港、關廟、西螺、梧棲等四座飛行場，因資料不足，本文無法判定。二重港飛行場，在〈臺灣日陸海軍機場簡圖〉中的位置，應在今臺南市北門區二重港。關廟飛行場，則周明德推測，應屬簡易飛行場。³⁴西螺飛行場，德州大學所藏之〈西螺（Seira）〉地圖中無載。³⁵梧棲飛行場，〈臺灣日陸海軍機場簡圖〉記為福樓，或許是原始資料為手抄，導致記錄者誤解，將梧棲寫作福樓。德州大學藏〈臺中（Taichu）〉地圖中，因圖版過小，並無該地。³⁶這四處機場的真實性，雖有可能因種種疏失，導致警總資料錯誤。但迄今無具體證據，本文亦不敢論斷其存在與否。

綜上所述，25座機場中，北港、鹽水、旗山、潮州、小港疑僅有一座；臺北、鹿港各2座；澎湖4座，另有4處真實性存疑的機場。因此，本文以為，日本於臺灣各地建造的飛行場總數，約在59 - 63座之譜。數量仍然相當龐大。

機場眾多的原因，肇因於1942年末，隨著太平洋戰爭的發展，日本軍方體認出航空攻擊遠勝於軍艦巨砲，遂出現了「航空基地築城」戰略。由於單一機場，對於戰力的保存與發揮有著不利的影響，於是以航空基地為中心，四周興建數個飛行場的營造工程，隨即展開。³⁷而總督府亦視臺灣為「不沉的航空母艦」，³⁸在此戰略下，臺灣的機場數量不斷地增加。如海軍在1938 - 1942年間，每年均興建1-2座；1943 - 1944年，則以每年5座的數量激增。³⁹不過，這些機場，有些為美軍轟炸、破壞；有些則為急速修築的簡易飛行場。⁴⁰戰後多已不堪使用。雖曾利用日俘設法修復部分機場如臺北南、臺北北、新竹、臺中、嘉義、

34 周明德，〈日軍的不沈航空母艦—臺灣的「獻納飛行場」〉，《臺灣風物》，48卷2期（1998年）。

35 “Seira”，「Formosa (Taiwan) City Plans, 1944-1945」：http://www.lib.utexas.edu/maps/ams/formosa_city_plans/txu-oclc-6595050.jpg。

36 “Taichu”，「Formosa (Taiwan) City Plans, 1944-1945」：http://www.lib.utexas.edu/maps/ams/formosa_city_plans/txu-oclc-6565748.jpg。

37 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年），頁182 - 183。

38 白鳥勝義，〈臺灣と航空機工業〉，《臺灣時報》（1944年1月）。

39 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〉，頁186。

40 周明德，〈日軍的不沈航空母艦—臺灣的「獻納飛行場」〉，《臺灣風物》，48卷2期（1998年），頁14。

臺南、小港、屏東等。⁴¹但仍有數量眾多的待修機場。於是，空軍只好頒布〈撤廢機場原則〉，選擇機場予以裁撤。⁴²

參、臺南「永康機場」名稱之出現

永康機場，這座撤廢超過60年之久的飛行場，目前遺址已幾乎不存，無論是跑道、建物、大門、測候所均已拆除。而警備總部的接收檔案中，更是完全沒有提到永康機場。因此，在進行資料蒐集的過程中，也數度陷入了混亂朦朧的謎團。直到稍有突破，終於了解永康機場，過去之所以難以成文，原來纏繞著許多複雜的因素。

一、隱名於「臺南飛行場」之「永康機場」

日治時期的「永康機場」，它的正式名稱為「臺南飛行場」。但同名「臺南飛行場」的機場卻有三處：分別為臺南飛行場（永寧庄）、臺南飛行場（永康庄）、臺南飛行場（歸仁庄）。根據《總督府府報》，1937年6月26日設置之臺南飛行場（今臺南機場），位於臺南州新豐郡永寧庄鞍子及十三甲。⁴³臺南飛行場原為民用機場，後轉由海軍航空隊使用。⁴⁴臺灣總督府交通局述其理由為因應時局變化，移作它用。⁴⁵根據1939年之〈昭和14年度海軍軍備充實計畫〉（第四次補充計畫），日本軍方早已計畫新增7支航空隊：小松島、臺南、三沢、香取、松島、新竹與豐橋。只是太平洋戰爭開戰前，因各地飛行場興建情況、教育訓練計劃以及其他各種情勢之變化，只有小松島與臺南兩支航空隊成

41 劉鳳翰，《日軍在臺灣：1895年至1945年的軍事措施與主要活動》，頁678。

42 《空軍年鑑：民國38年》，頁330。

43 〈飛行場設置〉（告示第169號），《總督府府報》（1937年8月10日）。

44 日本知名的海軍飛行隊：「臺南空」（隸屬於第11航空艦隊第23航空戰隊），就於1941年10月1日在舊永寧庄飛行場編成，並以此為南進基地。見海軍歷史保存會，《日本海軍史（第七卷）》（東京：第一法規出版株式會社，1996年），頁38-53。

45 臺灣總督府交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》（臺北：臺灣日日新報社，1941年），頁17。

軍。⁴⁶因此，1940年，臺南州於新豐郡永康庄新設民用機場。⁴⁷但永康庄之機場，亦名為臺南飛行場。而1944年興建的臺南州新豐郡歸仁庄機場，也被總督府命名為臺南飛行場。⁴⁸由於有三座名稱相同的機場，造成研究上的誤解。如洪致文就將永康機場記為：「位於永康的這處民用飛行場，在1937年1月底開工興築，同年5月30日完工，並於6月舉辦開場式」。⁴⁹但1937年6月開場的並非永康機場，而是於今猶存之臺南機場。

二、「永康機場」名稱何時出現？

撰稿之初，先以「永康機場」及「永康飛行場」檢索總督府出版之《總督府府報》、日本「亞洲資料中心」以及《臺灣日日新報》等資料，均無所獲。由《臺灣統治概要》所記之「臺南飛行場」查閱，即找到相關記載。可見永康機場日治時期的正式名稱確為臺南飛行場。美軍於1942年的地圖中，給予此機場第97攻擊目標的代號，1944年的名稱則為「Eikosho (Tainan) Airport」，⁵⁰其意為「永康庄（臺南）機場」；同一份資料中，美軍給予今臺南機場的名稱則為「Einansho (Tainan) Airport」，其意為「永寧庄（臺南）機場」。可見美軍不但知道有兩座臺南機場，永康庄與永寧庄的名稱，或許也是為了區分攻擊目標。日本第一航空軍於1944年繪製的地圖中，則將此機場稱為臺南（北）飛行場。⁵¹至1945年1月3日時，美國航艦約克鎮號（USS Yorktown (CV-10)）派出的艦載機偵照永康機場，命名為「Eiko Airfield」時，⁵²已可譯為永康機場。終戰時的日軍呈繳清冊（1945年）以

46 永石正孝，《海軍航空隊年誌》（東京：出版協同社，1961年），頁27。

47 〈臺南飛行場二十日開場式舉行〉，《臺灣日日新報》（1940年1月12日，日刊）。

48 〈臺南飛行場設置〉，《總督府府報》，告示第94號（1940年3月2日）。臺灣總督府，《臺灣統治概要》（1945年）（臺北：南天書局，1997年），頁195。

49 洪致文，〈尋找永康機場〉，《自由時報》（2007年5月28日）。

50 Air Force Historical Research Agency, "Photographic Section," Air Objective Folder - Taiwan (Formosa) (Call : 142.65291-1, 1942/12/01) ; "Airport Survey of Formosa," Formosa Interim Report (Call : 142.65291-3, Feb, 1944)。

51 防衛省防衛研究所，〈飛機場紀錄內地（千島・樺太・北海道・朝鮮・臺灣を含む）〉（請求番號：陸空本土防空48），頁407。

52 Earth Sciences & Map Library, University of California, Berkeley, "1945, 1 : 6,500", Eiko Airfield Area, T'ainan Shih" (G7914.T4A4, 1945.U53, Case D)。

中文書寫，稱為永康飛機場。⁵³戰後空軍總司令部編製的《空軍年鑑》（1946年），已稱永康機場。⁵⁴因此，從臺南飛行場之名，演變為永康機場，其事約在1945年。

之所以出現名稱的變化，或許是因為臺南與永康這兩座「臺南」飛行場，原先分屬軍用與民用，隸屬單位亦不同（海軍與總督府），戰機與民航機起降不至混亂。但轉為軍用後，在指揮調度上，同名機場確實易生混亂，遂出現臺南飛行場、臺南（北）飛行場等名稱。美軍亦同，以永寧庄、永康庄之名加以區分。終戰時，日軍呈繳名單之臺南、永康飛機場等名稱，也可能是為了標示位置，便於接收。加上國軍亦沿用臺南、永康機場等名稱，遂出現後人逕稱永康機場的現象。

三、永康機場相關地圖與空照圖陸續尋獲

765海軍航空隊司令增田正吾，在日本戰敗時曾向國軍呈繳永康機場地圖十張。日本方面之〈臺灣日本海軍航空隊臺南基地飛機場要圖呈繳清冊〉，僅有目錄，並無圖檔。⁵⁵而，〈臺灣區各飛機場要圖〉（《國軍檔案》）蒐錄的地圖中，亦無永康機場。⁵⁶當初由於地圖資料的缺乏，以致難以窺探永康機場的全貌。

地圖或空照圖不足的問題，筆者則試圖從美、日兩國蒐集資料。美國方面：國科會於2009年建構的《海外歷史圖資徵集與典藏》中，可以找到「美國空軍歷史研究部」（Air Force Historical Research Agency, AFHRA）的檔案。該檔案主要為美軍製作的臺灣地圖以及航照圖，內容包括20份卷宗、209份資料以及986幅影像。幸運的是，在「Air Force Historical Research Agency, “Photographic Section,” *Air Objective Folder – Taiwan (Formosa)* (Call: 142.65291-1, 1942/12/01)」的檔案中，有留存永康機場的位置圖；而「Air Force Historical Research

53 防衛省防衛研究所，〈臺灣海軍航空隊臺南基地區飛機場呈繳清冊〉，收入〈高雄警備府引渡目錄（10/15）〉（C08010589500），《海軍一般史料》。

54 空軍總司令部，〈空軍臺灣機場調查表〉，《空軍年鑑：民國35年》，頁478（續2）至（續5）。

55 防衛省防衛研究所，〈臺灣海軍航空隊臺南基地區飛機場呈繳清冊〉，收入〈高雄警備府引渡目錄（10/15）〉（C08010589500），《海軍一般史料》。

56 〈臺灣區各飛機場要圖〉（1945年8月），《國軍檔案》（913 4010.2）。

Agency, “Airport Survey of Formosa,” Formosa Interim Report (Call : 142.65291-3, Feb, 1944) 」的資料裏也羅列了機場的相關設施。⁵⁷

此外，美國加州大學柏克萊分校地球科學與地圖圖書館（Earth Sciences & Map Library, University of California, Berkeley）內則有一套1945年的永康機場空照圖，包括三張空照圖與一張位置示意圖：「1945, 1 : 6,500, Eiko Airfield Area, T'ainan Shih」。空照圖為1945年1月3日，美軍航艦約克鎮號（USS Yorktown (CV-10)）派出的艦載機所攝製。為取得此一珍貴資料，筆者親赴美向館方申請調閱。未料，該圖現已轉存於加州大學圖書特藏館（The Northern Regional Library Facility），無法直接閱覽。所幸，經與館方說明來意後，仍順利取得。

密西根大學地圖圖書館（Map Library, University of Michigan）亦有一幅輪廓相當清晰的永康機場示意圖：「“2116-III SE,” *Formosa (Taiwan)*, 1 : 25,000 AMS」。該圖係1944年時，美國陸軍工程單位（29th Engineers, U.S. Army）依據1928年大日本帝國陸地測量部繪製之1 : 25,000地形圖，以及1944年的美國情報資料與空照圖等製作而成。筆者亦赴該館，並由館員借助器材，掃描原圖。

日本方面，為了完整蒐集文獻資料，亦前往東京，並在日本防衛省防衛研究所圖書館藏之〈飛機場紀錄內地（千島・樺太・北海道・朝鮮・臺灣を含む）〉中，找到永康機場簡圖。⁵⁸此圖也能約略拼湊永康機場的面貌。此外，傳聞在1944至1945年之間，日本軍方曾繪製臺灣包括各地飛行場在內的軍事秘圖；而1944年之〈日本陸地測量部秘圖一覽圖（臺灣局部）〉就存放於日本茨城縣的國土地理院。⁵⁹筆者先將永康機場相關資料，透過任職於國立公文書館（亞洲歷史資料中心）的大沢武彦研究員（東京都立大學歷史博士）向國土地理院申請調查。遺憾地是，該院回覆並未藏有與永康機場相關的地圖。

57 Air Force Historical Research Agency, “Photographic Section,” Air Objective Folder -Taiwan (Formosa) (Call : 142.65291-1, 1942/12/01) ; “Airport Survey of Formosa,” Formosa Interim Report (Call : 142.65291-3, Feb, 1944) 。

58 防衛省防衛研究所，〈飛機場紀錄內地（千島・樺太・北海道・朝鮮・臺灣を含む）〉，請求番號：陸空本土防空48。

59 「空間化的文史新視野」：http://chnlnkuo.blogspot.com/2009/08/blog-post_02.html。

肆、永康機場的設置、位置與設施

一、永康機場的設置

永康機場興建於1939年，完工於1940年。根據《臺灣日日新報》的記載：1939年7月13日上午8點半，舉行日人傳統的「地鎮祭」（動土典禮）；⁶⁰至1940年1月12日，該報又預告竣工開場儀式將於1月20日舉行。⁶¹機場開幕當天，包括臺南州知事石井龍猪、內務部長鶴友彥、部長樂滿金次、總督府遞信部長佐佐波外七、航空課長日高、軍部參謀長大津和郎、駐在海軍武官酒井茂吉、高橋少將、市尹藤垣敬治、技師川原田四郎等人皆出席參與。典禮先由川原田四郎技師進行工事報告，再由石井龍猪知事致詞，之後由日空臺北支社長代讀小林躋造總督的祝賀詞，並宣讀軍司令官牛島滿大將、馬公要港部司令官高橋伊望少將、帝國飛行協會臺灣地方聯合本部森岡、臺北州知事川村直岡、日航社長中川等賀電。文中亦記載11點10分舉行閉幕儀式，同時由荒木飛行士操縱的臺南州國防義會航空團所屬航空機，進行首次飛行。⁶²隨後，總督府也於1940年3月2日發布告示第94號，公告臺南飛行場（永康機場）於3月1日正式設置。⁶³

表3：臺灣總督府公告永康機場設置概要

設置目的	公共用
設置時間	1940年3月1日
經營者/所有者	臺南州
名稱及地點	臺南飛行場：臺南州新豐郡永康庄鹽行
面積	18萬6,839坪
滑走道（跑道）	D型。東西向跑道750米、南北向跑道1,000米
設備概要	信號柱

60 〈臺南飛行場地鎮祭〉，《臺灣日日新報》（1939年7月12日，日刊）。

61 〈臺南飛行場二十日開場式舉行〉，《臺灣日日新報》（1940年1月12日，日刊）。

62 〈臺南飛行場開場式 きのふ盛大に舉行〉，《臺灣日日新報》，昭和15年（1940年1月21日，日刊）。

63 〈臺南飛行場設置〉，《總督府府報》，告示第94號（1940年3月2日）。

由於新設臺南飛行場成立，於是總督府於同一告示中公告，已於2月29日廢止舊永寧庄之臺南飛行場名稱，因此1940年3月1日以後所稱的臺南飛行場，即指永康機場。1941年6月26日，臺灣總督長谷川清指定永康機場界外鄰接地1,000公尺（メートル）地區為特別限制區。⁶⁴根據總督府交通局遞信部航空課官員間野峰的說明，特別限制區是為了飛機起降時，避免建物過高導致危害所實施的限高規定。一般公共飛行場的限制區域多在1,000公尺，在距離機場500公尺以內的地區，其建物高度限制為該建築與機場距離的1/30，至於500公尺至1,000公尺則為1/20。⁶⁵

永康機場啟用之初，管理權屬於臺南州；但總督府後來將其納入交通局直轄。1941年8月24日，總督府修正1940年第94號告示，並更改土地所有權，納入國庫，使得機場經營者與所有者均為國有，土地也擴大為21萬703坪；東西向跑道延長為950米、南北向跑道仍為1,000米。⁶⁶1941年12月7日，永康機場正式移轉予總督府交通局管理。⁶⁷交通局之下的遞信部航空課則為主管機關。當時，航空課管轄事務包括航空取締、航空相關事業、航空通信與嚮導設施、氣象臺等。⁶⁸1945年時，航空課派駐各機場職員20位，永康機場的職員則有交通主事與技手各一。⁶⁹

64 〈臺南飛行場ノ鄰接地ニ特別地域指定〉，《總督府府報》，告示第485號（1941年6月26日）。

65 間野峰，〈飛行場の概念（簡易飛行場を獻納せよ）〉，《臺灣時報》（1944年5月），頁124；間野峰，〈飛行場の概念（二）〉，《臺灣時報》（1944年6月），頁26 - 27。亦可參見〈飛行場附近の建物の高さを制限〉，《臺灣建築會誌》，6輯3號（1936年6月28日），頁170。

66 〈臺南飛行場設置ノ件中改正〉，《總督府府報》，告示第723號（1941年8月24日）、臺灣總督府交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁17。

67 〈臺南飛行場設置ノ件中改正〉，《總督府府報》，告示第723號（1941年8月24日）、臺灣總督府交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁17。

68 臺灣通信社，《臺灣年鑑》（1944年）（臺北：成文出版社，1983年），頁477。

69 〈臺灣總督府部內判任官定員配置ノ臨時特例ニ關スル件第二條交通局遞信部判任官配置定員〉，《總督府官報》（檔案編號：072030880a001，1945年1月25日）。

表4：總督府交通局航空課派駐臺灣各飛行場人員

	屬	技手	醫官補	交通主事
臺北	5	5	0	0
臺南	0	1	0	1
其他	0	4	0	4
合計	5	10	0	5

永康機場的面積亦隨著時間發展而逐漸擴張。根據臺南縣政府的調查（府地丁字第5015號），永康機場有部分土地是日軍於1944年6月向許○等11位鹽行的地主徵租，共租用5.1123甲（約14,999坪）。⁷⁰1945年的《臺灣統治概要》，記永康機場面積為660,000平方公尺，⁷¹相較於終戰時之記錄：662,000平方公尺，⁷²可見又增加2,000平方公尺。

二、永康機場的位置

機場的位置，依座標、範圍與空照圖等分別論述。首先，座標方面，美、日、臺之標示，均略有差異。⁷³戰後雖有內政部採用1967年國際地球原子計算，於1980年公佈之「TWD67」；以及1997年採用與全球座標系統一致的「TWD97」（Taiwan Datum, 1997）的兩套座標。但無論是美軍（1945年）、氣象局（1947 - 1974年）、內政部（2005年）的地圖資料中，永康機場或永康測候所的座標卻相當一致。不過，座標僅是尋找機場位置的方式之一，範圍與空照圖亦是重要方式。

70 〈臺南縣政府電送日軍徵租民地調查表壹份請察核由〉（1947年5月2日，府地丁字第5015號），收入何鳳嬌編，《臺灣土地資料彙編—光復初期土地之接收與處理（一）》（新店：國史館，1993年），頁463 - 464。

71 臺灣總督府，《臺灣統治概要》（1945年），頁195。

72 防衛省防衛研究所，〈臺灣海軍航空隊臺南基地區飛機場呈繳清冊〉，收入〈高雄警備府引渡目錄（10/15）〉：C08010589500，《海軍一般史料》。

73 表5資料來源：

1、Air Force Historical Research Agency, “Photographic Section,” Air Objective Folder -Taiwan (Formosa) (Call : 142.65291-1, 1942/12/01) : “Airport Survey of Formosa,” Formosa Interim Report (Call : 142.65291-3, Feb, 1944)。

2、Earth Sciences & Map Library, University of California, Berkeley, “1945,1 : 6,500, Eiko Airfield Area, T'ainan Shih” (G7914.T4A4, 1945.U53, Case D)。

3、空軍總部，〈空軍臺灣機場調查表〉，《空軍年鑑：民國35年》，頁478（續2）至（續5）。

4、中央氣象局，〈中央氣象局所屬各氣象站基本資料一覽表〉（2008年06月23日）。

5、內政部，《臺南縣永康市行政區域圖》（臺北：內政部，2005年）。

表5 永康機場之各式座標

座標	經度	緯度	記錄年代	出處
永康測候所座標	120° 13'E	23° 01'N	1941.01.11-1944	〈中央氣象局所屬各氣象站基本資料一覽表〉
永康機場美軍座標	120° 12'E	23° 02'N	1942	美國情報局空戰事務部
永康機場美軍座標	120° 14' E	23° 02'N	1945.01.03	加州大學柏克萊分校地球科學與地圖圖書館
永康機場日軍座標	120° 15'E	23° 12'N	1945	〈臺灣海軍航空隊臺南基地區飛機場呈繳清冊〉
永康機場空軍座標	120° 12'E	23° 02'N	1946	〈空軍臺灣機場調查表〉，1946年
永康測候所座標	120° 14'E	23° 02'N	1947.06-1974.12	〈中央氣象局所屬各氣象站基本資料一覽表〉
永康測候所座標	120° 14'E	23° 02'N	2005	〈臺南縣永康市行政區域圖〉（內政部出版）

美國空軍歷史研究部（AFHRA）的地圖中，永康機場被列為第97號轟炸目標（圖5）。⁷⁴若將此圖對照日本防衛省防研圖書館之永康機場簡圖（圖6）⁷⁵與〈臺南縣永康市行政區域圖〉（2005年）（圖7）⁷⁶，可以窺見機場之範圍，大致為一塊略成長條形的地區。其界限分明：西為鹽水溪；北為通往三崁店糖廠的糖鐵（糖社線）；東為縱貫鐵路；南方疑為柴頭港溪。



圖5 美軍97號轟炸目標(永康機場)

74 Air Force Historical Research Agency, “Photographic Section,” Air Objective Folder - Taiwan (Formosa) (Call : 142.65291-1, 1942/12/01)。

75 防衛省防衛研究所，〈飛機場紀錄內地（千島・樺太・北海道・朝鮮・臺灣を含む）〉，請求番號：陸空本土防空48，頁407。

76 內政部，〈臺南縣永康市行政區域圖〉（臺北：內政部，2005年）。

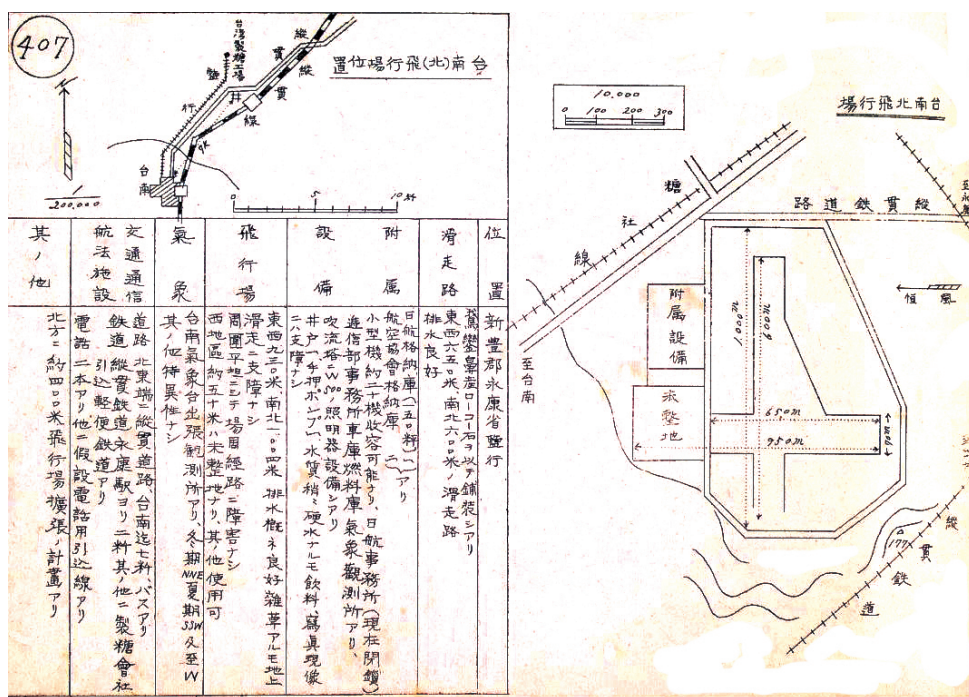


圖6 防衛省防研圖書館所藏之永康機場簡圖

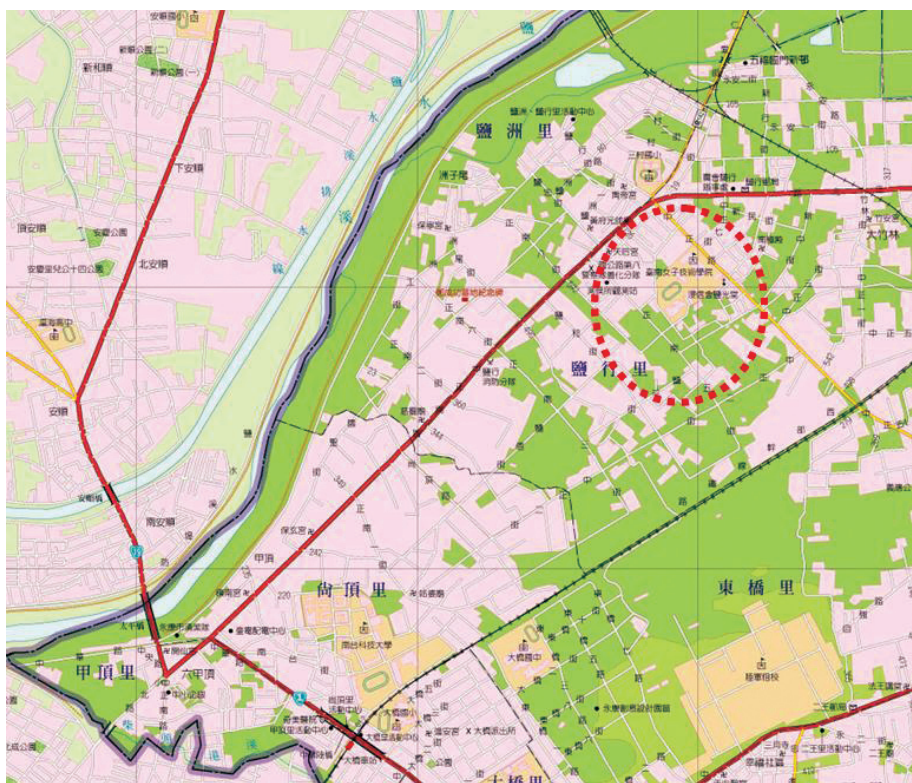


圖7 永康機場鄰近地區（圖線處為臺南應用科技大學）

但上述的範圍依然過大，易造成誤判。若以美軍1944年跑道位置圖（圖9）、⁷⁷1945年跑道位置圖（圖10）、1945年空照圖（圖11），⁷⁸與2003年空照圖（圖12）⁷⁹相疊，則永康機場的位置就相當明確。北界緊鄰今中正北路（臺一線）；東南界約在今統一企業永康廠前排水溝；西至測候所觀測站一帶；南界約在中正二街與縱貫鐵路之間。其詳細情形，請參照圖8。

跑道部分，若美軍繪製無誤，則南北向跑道約由臺南應用科技大學第一校門一帶，向南橫越教育大樓、育樂館、家政館等，越過生科大樓、集賢處，向南延伸至約今正南5街246號旁小巷口附近。東西向跑道，則自約今正南5街與新中街交會處附近，向東延伸至中正路與中正2街交會處一帶。

至於機場的入口通道，本文以為，應有兩條。一在今中正六街向北延伸至縱貫公路（臺一線）交會口。由1945年空照圖觀之，當時的中正六街確係一條可直接連接縱貫公路與機場設施區（今臺南氣象站一帶）的道路。另一條則為正南5街520巷。此路直到今日仍然留存，可謂是永康機場的見證。當年，中正六街、正南5街520巷與縱貫公路略成一直角三角形，應是旅客來往機場的主要道路。選擇與交通要道連接，亦應是出於便利交通的考量。

77 圖9：Map Library, University of Michigan, “2116-III SE,” Formosa (Taiwan), 1 : 25,000 AMS。

78 圖10與圖11：Earth Sciences & Map Library, University of California, Berkeley, “1945, 1 : 6,500, Eiko Airfield Area, T'ainan Shih” (G7914.T4A4, 1945.U53, Case D)。

79 圖12：中華民國航空測量及遙感探測學會，〈鹽行村（圖號：9419 - III - 090）〉，《中華民國臺灣地區像片基本圖》（臺北：中華民國航空測量及遙感探測學會，2003年）。



圖8 永康機場古今空照疊圖（黑色線框為跑道）

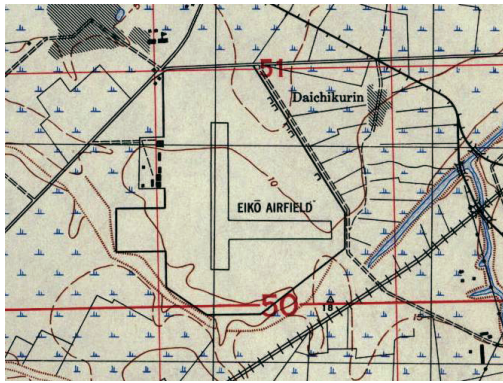


圖9 美國陸軍1944年跑道位置圖

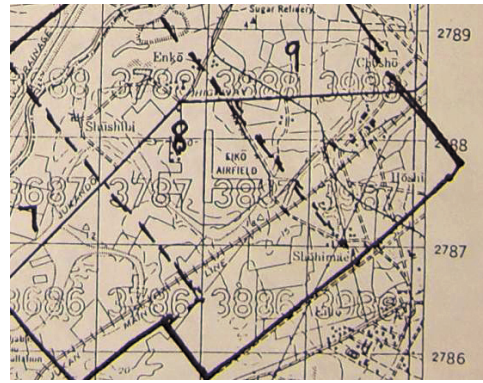


圖10 美國海軍1945年跑道位置圖



圖11 美軍1945年空照圖

(機場區域中的白色直線為地圖摺痕，機場內的白點為飛機，據筆者統計，約有19架)



圖12 2003年空照圖

日治下臺南永康機場的時空記憶

三、機場設施

在機場設施方面，日、美兩方的記載大同小異。根據《臺灣航空事業ノ概況》（1941年），永康機場有交通局事務所、信號柱、測候所出張所；大日本航空株式會社の出張所、格納庫（機庫）；臺南州國防義會航空團的附屬工場與格納庫。⁸⁰《臺灣統治概要》（1945年）則記載，永康機場的設施為交通局事務所、氣象觀測所；大日本航空株式會社的事務所、燃料庫及兩座格納庫；臺灣航空協會的修理工場、燃料庫與兩座格納庫。⁸¹美國空軍歷史研究部的資料（1944年），只有機庫數量，比日人記載多了一座。其攻擊目標為5座機庫、通訊所、燃料庫，但目標並未包括氣象觀測所。此與總督府記載的臺北飛行場、淡水飛行場相同，氣象所均非攻擊對象，也未受到破壞。⁸²美軍記載東邊與鐵路平行處以及南邊的界線，僅簡陋的以竹籬笆隔開。⁸³據說今臺南應用科技大學一帶，原有機場大門，惜於1990年代拆除。⁸⁴

氣象觀測所，原名永康測候所出張所，原址位於今臺南縣永康市中正南路654巷40弄1號，完工年代與機場相同。⁸⁵永康機場雖於1月20日竣工，但大日本航空株式會社的格納庫，實完工於7月16日。當天下午曾舉行完工儀式，並由日航臺北支所長進行工事報告。⁸⁶此外，1944年美軍的資料指出永康機場有通訊設施。⁸⁷該設施應是建於1941年。因總督府於是年以145,320圓的經費，架設電信線連接臺北至花蓮間及臺南至臺東間的各飛行場。⁸⁸而日軍的呈繳清冊中，也證實永康機場僅有有

80 臺灣總督府交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁17。

81 臺灣總督府，《臺灣統治概要》，頁195。

82 臺灣總督府，《臺灣統治概要》，頁194、196。

83 Air Force Historical Research Agency, "Airport Survey of Formosa," Formosa Interim Report (Call: 142.65291-3, Feb, 1944)。

84 洪致文，〈尋找永康的臺南飛行場記憶〉，「飛行場の測候所」：<http://www.wretch.cc/blog/hungchihwen/7683582>。

85 原建物已不存。今日的永康氣象站則遷移至永康市正南五街520巷88號。參見〈中央氣象局所屬各氣象站基本資料一覽表〉（2008年06月23日）。

86 〈日航事務所落成式：きのふ臺南で〉，《臺灣日日新報》（1940年7月17日，日刊）。

87 Air Force Historical Research Agency, "Airport Survey of Formosa," Formosa Interim Report (Call: 142.65291-3, Feb, 1944)。

88 臺灣總督府交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁20。

線電話。⁸⁹

伍、永康機場的進駐單位與運用

一、軍用以前的情形

永康機場開場當天，是由臺南州國防義會航空團進行首飛儀式。⁹⁰該團原本是臺南高等工業學校（成大前身）的學生社團。1936年7月，以機械科為主的師生組成「國防研究會」，向九州航空會訂購一架滑翔機（ブテイマリ1級）。11月17日運抵臺南，12月24日機體檢查完成。於是在1937年1月15日校慶當天成立國防研究會滑翔機部。由柴林穗教授擔任部長、伊形德一教授任副部長，古屋一雄助教授負責滑翔機的指導。⁹¹這是南臺灣第一個學生航空社團，也帶動臺南高等工業學校的航空研究風氣。如在1938年的畢業論文中，就有竹內一夫，利用臺灣檜木作為飛機結構的支架，以強化韌度的研究、中道一南改造機翼，以延長飛翔時間的論文，以及葉啟聰成功改良操縱舵的實驗。⁹²

以國防研究會擴大改組的臺南州國防義會航空團，成立於1937年11月1日上午10點，並於12月23日上午10點舉辦結團報告祭。團長由內務部長鶴友彥兼任，會長則由臺南州知事川村直岡兼任，事務所位於臺南州廳內。加盟學校共有臺南高工、臺南一中、臺南二中、臺南師範、嘉義中學、嘉義農林等六校。使用的飛機包括八架滑翔機（ブテイマリ1級）與一架千鳥式二級。12月23日的結團報告祭上，由川村直岡知事將千鳥式飛機命名為「臺南號」，並由荒木飛行士駕駛「臺南號」，帶

89 防衛省防衛研究所，〈臺灣海軍航空隊臺南基地區飛機場呈繳清冊〉，收入〈高雄警備府引渡目錄（10/15）〉（C08010589500），《海軍一般史料》。

90 〈臺南飛行場開場式 きのふ盛大に舉行〉，《臺灣日日新報》（1940年1月21日，日刊）。

91 〈臺南州國防義會航空團々則〉，《臺南州國防義會航空團團報》（臺南：臺南州國防義會航空團，1940年5月20日），頁5；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477-478。

92 大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁477-478。

著臺南高工若槻道隆校長進行『祝賀飛行』。

航空團的成立目的，在於推動航空思想的普及工作、表彰有功者以及發行飛航相關刊物。⁹³該團亦於永康機場，設置航空團事務所、工場及格納庫。⁹⁴而這些設施後來都轉讓給臺灣航空協會。1941年，總督府為了強化臺灣的航空發展，於是在8月18日成立臺灣航空協會，並於1942年合併臺灣國防義會航空部、大日本飛行協會臺灣聯合支部、臺南州國防義會航空團、臺灣航空少年團等組織。⁹⁵故永康機場出現了臺灣航空協會的修理工場、燃料庫與機庫等設施。根據臺灣航空協會編印的簡介與該會參事堀辰巳的說明，臺灣航空協會成立之後，主要任務為推動島內9所高專、6所師範、21所中學、21所實業學校以及23所學校所設立的滑空部之航空推廣工作以及飛行訓練；輔導臺灣航空少年團，以進行模型機製作與空中飛行；舉辦年度航空日等活動。⁹⁶



圖13 1943年7月的永康機場活動。圖中人物為臺南高工（成大前身）學生

圖片出處：〈寫は臺南飛行場に翼の鋪成に努める臺南高工生〉，《臺灣日日新報》（1943年7月17日，夕刊）。

93 大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁472 - 474。

94 臺灣總督府交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁24。

95 〈局部長會議 督府の機構改革審議 臺灣航空協會を設置〉，《臺灣日日新報》（1941年2月25日，日刊）、〈大日本飛行協會へ 臺灣航空協會統合 愈よ近く實現の運び〉，《臺灣日日新報》（1941年7月18日）、〈臺灣航空協會を 飛行協會に合併か〉，《臺灣日日新報》（1942年7月10日）。

96 臺灣航空協會，《財團法人臺灣航空協會要覽》（臺北：臺灣航空協會，1943），頁10 - 14；堀辰巳，〈臺灣航空の使命〉，《臺灣教育會雜誌》，474期（1942年），頁54 - 56；臺灣總督府交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁23 - 24；臺灣總督府，《臺灣統治概要》，頁193。曾令毅，《日治時期臺灣航空發展之研究（1906 - 1945年）》（2008年），頁153 - 155。

大日本航空株式會社，為日治時期臺灣最主要的民間航空公司。臺灣最早的民航交通：內臺定期航空（臺北至福岡），開啟於1936年1月。⁹⁷而臺灣島內航空（島內線），則開始於8月1日。起初由日本航空輸送株式會社經營，航線包括東線（臺北—宜蘭—花蓮港）以及西線（臺北—臺中—高雄（屏東機場））兩條。⁹⁸但隨著臺南飛行場（今臺南機場）於1937年6月26日啟用，島內線西線終點改為臺南，高雄站（屏東）停飛。⁹⁹1938年11月6日增設離島線航空（臺南至馬公）之客運業務。¹⁰⁰1939年4月，開闢島內循環線。增設屏東與臺東兩站，形成東迴線：臺北—宜蘭—花蓮—臺東—屏東—臺南—臺中—臺北；以及西迴線：臺北—臺中—臺南—屏東—臺東—花蓮—宜蘭—臺北。¹⁰¹1939年11月22日，日本樞密院決議通過，由大日本航空株式會社經營日本國內外的民間航線。¹⁰²於是，原先由日本航空輸送株式會社經營的島內線，改由大日本航空營運。但臺南的起降則應於1940年3月1日後轉至正式開場的永康機場。

根據大日本航空的〈定期航空發著時間表〉（1939年10月10日－1940年3月31日）（圖14），¹⁰³當時的飛行方式相當特別，如同今日的臺鐵，逐站繞行全島。下行班機每天一班，早上8：20自臺北起飛，9：00抵達臺中。9：10自臺中起飛，9：55抵達臺南。10分鐘後，再從臺南飛赴高雄。之後依序飛抵臺東、花蓮港、宜蘭，直到下午1：40再飛返臺北。上行班機則於上午9：00從臺北起飛，依序飛抵宜蘭、花蓮港、臺東、高雄、臺南、臺中，下午2：20返回臺北。離島線

97 臺灣總督府，《臺灣統治概要》，頁193。

98 臺灣總督府交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁6－7。高雄即屏東機場之考證，參見杜正宇，〈日治時期的高雄飛行場研究〉，《高雄文獻》，第2期（2011），頁98－103。

99 〈西線のダイヤと料金變更 臺南飛行場の使用で〉，《臺灣日日新報》（昭和12年（1937）5月29日，日刊）；大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁442。

100 大竹文輔，《臺灣航空發達史》，頁452－453。

101 臺灣農林新聞社，〈五 航空〉，《臺灣農林新聞》（臺灣農林新聞社，1939年8月10日）。航線變化的緣由，可參見杜正宇，〈日治時期的高雄飛行場研究〉，《高雄文獻》，第2期（2011），頁101－103。

102 國立公文書館檔案，〈樞密院決議・一、日本國「タイ」國間定期航空業務ノ運營ニ關スル協定締結ノ件〉，《大日本航空株式會社定款》（檢索號：A03034241500）。

103 林于昉醫生收藏，〈定期航空發著時間表〉。感謝林醫生同意本文使用。

（臺南—澎湖），偶數日一班，10：20自臺南起飛赴澎湖馬公（11：00），11：10再從馬公飛返臺南（11：50）。如想搭乘日航班機前往澎湖，只能從永康機場出發。可見臺北與臺南永康就是島內航線的節點。

永康機場啟用後不久，離島線便因3月下旬連日的雨勢，於3月27日停航。¹⁰⁴未料，後來竟演變成長期休止。¹⁰⁵澎湖島民深感不便，呼籲恢復。¹⁰⁶但原本預計於7月恢復的臺南馬公線，¹⁰⁷卻因天候不良，導致永康機場無法起降。¹⁰⁸於是，7月3日開設臺中馬公線。¹⁰⁹

10月10日，日本管制油料，實施「燃料消費規正」，¹¹⁰島內循環線停止。10月31日，島內線又分為兩條：臺北至馬公（每日一次往返）、臺北至臺東（每週三次往返）。¹¹¹臺北馬公線只飛臺北—臺中—馬公三站，臺北臺東線只有臺北—花蓮港—臺東三站。¹¹²可見當時永康機場已無民航。1941年4月，兩航線又改成每週三次往返。9月20日，重開臺南（永康機場）至馬公航線。¹¹³如就任一年的總務長官齋藤樹，進行臺灣島內第一次視察時，就先在10月14日由永康機場飛往澎湖，當天往返。並從臺南乘坐火車，晚間7點抵達高雄。15日再從高雄

104 〈航空便休航 馬公臺南間の〉，《臺灣日日新報》（1940年3月27日，日刊）、〈中等野球 雨 で延期〉，《臺灣日日新報》（1940年3月27日，夕刊）。

105 〈航空便は休止〉，《臺灣日日新報》（1940年4月5日，日刊）、〈航空便は休航〉，《臺灣日日新報》（1940年4月24日，日刊）。

106 〈航空便缺航で 澎湖島民困惑〉，《臺灣日日新報》（1940年6月25日，夕刊）。

107 〈臺南馬公間の定期航空 七月から再か〉，《臺灣日日新報》（1940年6月30日，夕刊）。

108 〈臺中馬公間に 定期航空を開設 けふ第一便が就航〉，《臺灣日日新報》（1940年7月4日，夕刊）。

109 〈臺中と馬公間に 定期航空郵便 けふから愈よ實施〉，《臺灣日日新報》（1940年7月3日，日刊）、〈臺中、馬公間の 定期航空便 島民も利便に感謝〉，《臺灣日日新報》（1940年7月6日，日刊）。

110 〈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，日刊）。

111 〈定期航空馬公線 存續方を折衝、近く決定〉，《臺灣日日新報》（1940年10月3日，夕刊）、〈馬公と臺灣本土間の 定期航空便は繼續 快報に島民は歡喜〉，《臺灣日日新報》（1940年10月15日，日刊）、〈馬公線は毎日 東部線は週三回 島内航空ローカルの就航〉，《臺灣日日新報》（1940年10月22日，日刊）。

112 〈島内線航空路復活 臺北↔馬公（每日一往復）臺北↔臺東（每週三往復）決定〉，《臺灣日日新報》（1940年10月31日，日刊）。

113 臺灣總督府交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁7。

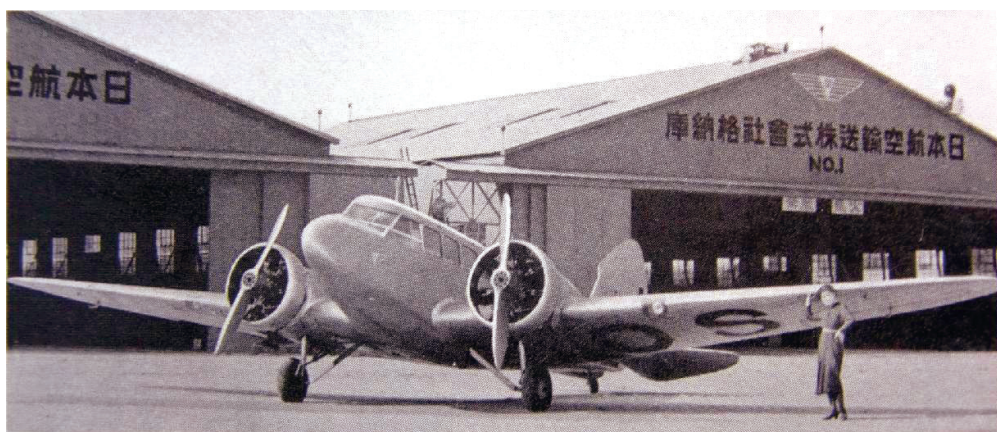


圖15 三菱エアスピード エンボイ旅客機 (Mitsubishi-Airspeed "Envoy")

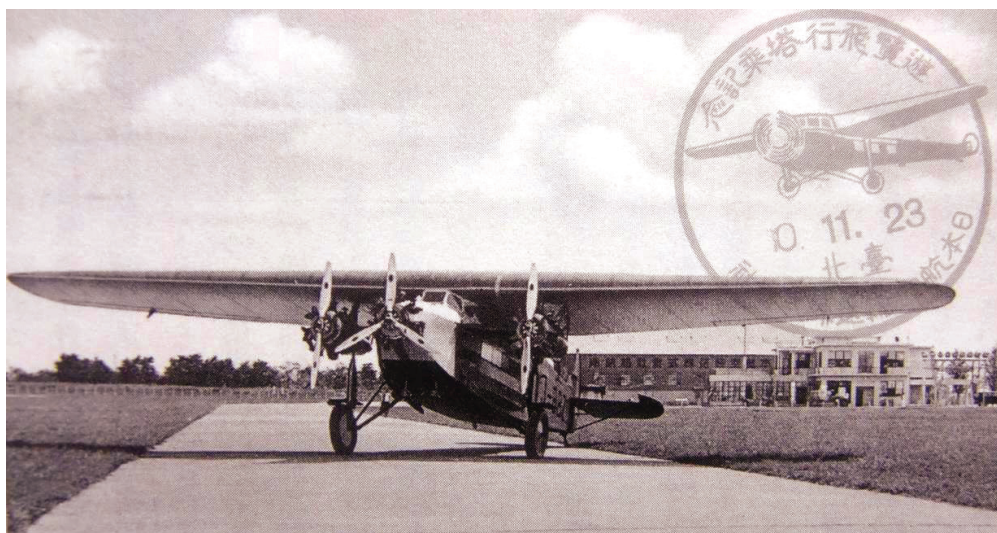


圖16 フォッカー F-7b/3m旅客機

日航的《定期航空案内》，也說明當時臺灣航線所使用的機種為三菱エアスピード エンボイ客機（圖15）與フォッカー F-7b/3m客機（圖16）。¹¹⁷前者可搭載旅客8位；後者可搭載旅客7位。均為小型客機，跑道滑行長度（滑走路）約為800公尺。¹¹⁸三菱客機，馬力349×2，原為英國研發之使節式客機（The Envoy），¹¹⁹除售予日本

117 圖15及圖16，引自帆足孝治、阿施光男，《日本の旅客機クロニクル》（東京：イカロス，2005年），頁24、39。

118 「プロペラ旅客機」：http://blog.livedoor.jp/amet1972/archives/cat_10005168.html。

119 「Index of Naval Aircraft」：<http://www.fleetairarmarchive.net/aircraft/Envoy.htm>。

外，並授權日本三菱公司於名古屋製造10架。¹²⁰F-7b/3m客機，馬力220×3。1927年時，由荷蘭設計研發，¹²¹日本亦購入10架。¹²²

由於日航的客機滑行長度約800公尺，因此，1940年永康機場開場時，應是利用南北向跑道（1,000公尺）起降。或許是不敷使用，1941年時，東西向跑道由750公尺，延長為950公尺。¹²³但到了1944年，根據日本海軍第一航空軍的記載，永康機場南北向跑道只剩600公尺，東西向為650公尺。¹²⁴終戰後，空軍於1946年之調查，永康機場南北向跑道為600公尺，東西向為450公尺。¹²⁵和日治相比，出入更大。本文以為，永康機場跑道長度以日人之記載較為準確，否則日航班機無法起降。那麼，跑道何以「縮水」？其可能原因，有三：第一，根據1941年8月24日的《總督府府報》，永康飛行場當時已出現雜草，¹²⁶天然植物的生長很可能逐漸破壞跑道；第二，1944年與1945年，永康機場遭到美軍轟炸，¹²⁷除非迅速修補，否則跑道可使用長度自然縮短；第三，1945-1946年間，空軍接收的實際情況是：地勤中隊人手不足，永康機場乏人看管，被附近居民開墾，造成土地糾紛。¹²⁸因此，「縮水」後的跑道應解讀為堪用長度，而非鋪設長度。不過，堪用跑道僅600公尺，是終戰時空軍調查的臺灣機場中最短者，僅能起降小型軍機。¹²⁹

永康機場轉為軍用以前，民間的活動非常興盛。如1940年7月17日

120 「Wikipedia, Airspeed Envoy」：http://en.wikipedia.org/wiki/Airspeed_Envoy。

121 「Dutch Aviation」：http://www.dutch-aviation.nl/。

122 「Flightglobal」：http://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1931/1931%20-%200930.html。

123 〈臺南飛行場設置ノ件中改正〉，《總督府府報》，告示第723號（1941年8月24日）；臺灣總督府交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》，頁17。

124 防衛省防衛研究所，〈飛機場紀錄內地（千島・樺太・北海道・朝鮮・臺灣を含む）〉（請求番號：陸空本土防空48），頁407。

125 空軍總司令部，〈空軍臺灣機場調查表〉，《空軍年鑑：民國35年》，頁478（續2）至（續5）。

126 〈臺南飛行場設置ノ件中改正〉，《總督府府報》，告示第723號（1941年8月24日）。

127 國家圖書館臺灣分館藏：臺灣總督府防衛本部防空部，《本島空襲狀況》（1944年），頁54。

128 〈郵電局接收永康歸仁等二地機場情形飭查案〉、〈機場土地糾紛處理辦法呈報鑒核案〉、〈處理永康歸仁等二機場土地糾紛情形呈報案〉、〈郵電局接收永康歸仁等二地機場情形催報案〉，以上皆收錄於《行政長官公署檔案》。

129 空軍總部，〈空軍臺灣機場調查表〉，《空軍年鑑：民國35年》，頁478（續2）至（續5）。

至12月3日，臺灣唯一的女性飛行家，嘉義女高畢業的西尾惠美子，就利用本機場進行鄉土訪問飛行（嘉義、臺南）。¹³⁰第二回全島航空日活動，也於1941年9月15日至20日，在永康機場舉行，活動由遞信部航空課、總督府情報部、文教局、國防義會航空部等主辦；17日由國防義會航空部進行感謝飛行，20日下午1點，國防義會航空部舉行臺灣滑空競技會，表演360旋轉三回等高難度特技，臺南地區學生亦有臺南師範富澤、臺南商工三浦等二級滑空士七名參加。¹³¹1942年3月21日至3月30日，臺灣航空協會舉辦滑空講習會，學員宿舍就在永康機場的日航事務所，臺南高工的伊形德一教授、加藤操縱士、米田滑空士、臺南一中安藤部長等亦應邀前往指導，與會者包括臺北、臺中、臺南三州以下學生40餘名。¹³²1943年9月25日，臺灣航空協會又於永康飛行場舉行第四回全島航空日活動。¹³³不過，這也是永康機場民間活動最後一次的紀錄。

二、軍用以後的情況

隨著太平洋戰爭的惡化，1943年底，民間航空機與飛行員全數為軍方徵用，永康機場也應在此後轉為軍用。1943年11月25日下午2點10分，美軍B25轟炸機14架、P38戰鬥機8架、P51戰鬥機8架，自江西遂川起飛，利用警戒死角，以超低空飛行方式，轟炸新竹。¹³⁴此後，空襲不斷，僅1944年1月上旬，就有美軍82架，12次的轟炸。南臺灣亦是攻擊區域。¹³⁵1944年，日本海軍第一航空軍記載，當時永康機場內的大日本

130 〈鄉土訪問飛行 臺灣唯一の女流飛行家西尾嬢 七月末に南臺を飛翔〉，《臺灣日日新報》（1940年7月17日，日刊）、〈臺南飛行場に歸還〉，《臺灣日日新報》（1940年12月3日，日刊）。西尾惠美子的事蹟可見於：大竹文輔，《臺灣航空發達史》（臺北：臺灣國防義會航空部，1939），頁512。

131 〈“翼の記念日”飾る 全臺灣滑空競技會 臺南で多彩な『航空日』の行事〉，《臺灣日日新報》（1941年9月10日，日刊）。

132 〈春のグライダー講習會〉，《臺灣日日新報》（1942年3月12日，日刊）、〈臺南春の滑空講習〉，《臺灣日日新報》（1942年3月29日，日刊）。

133 〈全臺灣滑空競技會 廿五日 臺南飛行場に開く〉，《臺灣日日新報》（1943年9月10日，日刊）。

134 日本防衛省防衛研究所，《戰史叢書：沖繩、臺灣、硫黃島方面作戰：陸軍航空作戰》（東京：朝雲新聞社，1970年），頁22。劉鳳翰，《日軍在臺灣：1895年至1945年的軍事措施與主要活動》，頁494。

135 日本防衛省防衛研究所，《戰史叢書：沖繩、臺灣、硫黃島方面作戰：陸軍航空作戰》，頁23。

航空事務所已停用，日航與航空協會之機庫則可停放小型機20架。¹³⁶根據戰時為海兵團成員，駐防永康機場的橘義弘先生回憶，3月，永康機場即成為「14聯空」高雄空（二代）的臺中分遣隊駐防之地。¹³⁷

高雄空（二代）是為訓練已有飛行基礎的飛行員而設置的練習航空隊。1942年11月1日開隊時，使用高雄的番號，並編入第十四聯合航空隊。雖是練習航空隊，該隊也使用零式艦上戰鬥機以及九六式陸上攻擊機，並擔任臺灣周邊的對潛、哨戒等任務。並於1943年12月1日，設置臺中分遣隊。¹³⁸

1944年10月，盟軍計畫於17日凌晨，由麥克阿瑟將軍（Douglas MacArthur）發動菲律賓雷伊泰島（Leyte Island）的登陸行動。於是海軍上將尼米茲（Chester W. Nimitz）建議先轟炸臺灣、沖繩等地飛行場與戰略目標，除了掩護登陸、避免來自臺灣及沖繩的空中攻擊外，亦可切斷日本與菲律賓日軍的聯繫。¹³⁹因應美軍的攻擊，日本海軍第一航空艦隊司令大西瀧治郎中將，下達特別攻擊隊編成命令，展開日本第一次有組織的「特攻行動」。¹⁴⁰主力部隊則以708空、98空、501空、703空、262空、303空、701空、11空、801空等兵力編組為T部隊，移駐南九州與臺灣。¹⁴¹10月12日凌晨，東港出發的901空水偵機（97大艇3架），於臺灣東方海面發現美國特遣艦隊，T部隊開始攻擊。¹⁴²這場為期5天（10月12日至10月16日）的戰役，日人稱為「臺灣沖航空戰」。美國海軍則稱「福爾摩沙爭鬥」（Battle off Formosa），並以第三艦隊第38特遣隊所屬的17艘航空母艦、43個飛行中隊、1,378架各式戰機對

136 日本防衛省防衛研究所，〈飛機場紀錄內地（千島・樺太・北海道・朝鮮・臺灣を含む）〉（請求番號：陸空本土防空48），頁407。

137 橘義弘，〈私の軍隊生活〉，《すみれ廣報》，129期（2006年）。

138 永石正孝，《海軍航空隊年誌》，頁116 - 117；「舊軍戰史雜想ノート」：<http://pico32.web.fc2.com/kaigun/renshuki/takao.htm>。

139 其經過可見：Samuel Eliot Morison, "Formosa Air Battle," Leyte: June 1944-January 1945 (Canada: Little, Brown & Company, 1959), pp.86-95。

140 原勝洋，《真相・カミカゼ特攻》（東京：KKベストセラーズ，2004年），頁124 - 128。

141 神野正美，《臺灣沖航空戰》（東京：光人社，2004年），頁154 - 155、264。

142 神野正美，《臺灣沖航空戰》，頁158；海軍歷史保存會，《日本海軍史（第八卷）》（東京：第一法規出版株式會社，1996年），頁187；劉鳳翰，《日軍在臺灣：1895年至1945年的軍事措施與主要活動》，頁540。

臺攻擊。¹⁴³16日後，駐防四川的第20航空軍（Twentieth Bomber Command）B-29機群，亦展開轟炸臺灣的任務。¹⁴⁴

根據總督府編印之《本島空襲狀況》，1944年10月12日上午7點到下午5點，美軍以1,295架戰機攻擊臺灣全島之飛行場與重要設施，永康機場亦是目標之一。當天，機場除了機庫一棟起火，一棟破壞，另有附屬建物兩棟遭到損毀。¹⁴⁵

1945年1月1日至4日，第38特遣隊艦載機群再度飛至臺灣進行轟炸。¹⁴⁶1月4日上午7點，艾賽克斯航艦（the USS Essex）派出第四魚雷中隊（The Torpedo Squadron Four）所屬的12架「復仇者式」魚雷轟炸機（TBF Avenger），¹⁴⁷及8架護航的「地獄貓式」戰鬥機（Hellcats），預計襲擊嘉義（Kagi）機場（飛行員如表6¹⁴⁸）。但嘉義上空濃霧壟罩，於是指揮官克林斯曼（Commander Klinsmann），下令轉飛永康，進行轟炸。機場跑道被炸出許多坑洞，約400公尺的擴張工程，接近完工，亦遭到攻擊。¹⁴⁹由於落彈準確，此番轟炸任務，被美軍當成範例展示。（圖17）

表6：1945年1月4日艾賽克斯航艦轟炸任務的美軍飛行員

飛行員	組員	飛行員	組員
Davis, P. J., Jr.	Gray, R. F.	Makibbin, G. D.	Campbell, R. Montague, R. B.
Hopkins, W. J., Jr.	Coller, Stan W.	Cannady, W. H., Jr.	Gerke, J. C.
Souza, Will S.	Sims, T. R.	Trexler, B. R.	Barr, C. W.

143 根據美國海軍已解密之檔案：“The Battle for Leyte Gulf, October 1944. Strategic and Tactical Analysis. Volume 1. Preliminary Operations until 0719 October 17th, 1944. Including Battle off Formosa.”（Naval Document Control Data：AD/A-003026），pp.100-158。

144 「USAAF Chronology」：<http://paul.rutgers.edu/~mcgrew/wwii/usaf/html/Oct.44.html>。

145 國家圖書館臺灣分館藏，臺灣總督府防衛本部防空部，《本島空襲狀況》（1944年10月12日至10月17日），頁54。

146 臺灣省文獻會，《臺灣省通志稿大事記》（南投：臺灣省文獻會，1971年），頁171。

147 美軍艦載之TBF戰機，除可攜帶魚雷外，亦可安裝500磅炸彈4枚或100磅炸彈12枚。由於二戰時的航空母艦無法使B-29等大型轟炸機起降。TBF又可裝載炸彈，執行對地攻擊。於是便用於對臺灣的空襲任務。

148 “Eiko Airfield, Formosa. (January 4, 1945). Note bomb-drop pattern following strike by planes from the USS Essex”，「Airgroup4」：<http://www.airgroup4.com/marines.htm>。

149 「Airgroup4」：<http://www.airgroup4.com/book/indx/index19.htm>。該文轉引自“VF-4, The Red Rippers: A History of Fighting Four assembled by members of the Squadron in 1945. U.S. Navy”。

Cole, L. A.	Knox, N. H.	Bell, G. M.	Ballard, J. F.
Binder, Ed S.	Jenkins, W. D.	Gray, L. C.	Ganley, J. E.
Deimel, H. J.	Ely, C. L., Jr.	Newell, E. A.	Lace, W. J.



圖17 美軍空照圖（1945年1月4日），機場的黑點為美軍轟炸所造成之彈坑

這段美軍記載應部分有誤。以任務本身而言，真實性或無問題。除了「Air Group 4」之文係徵引美國海軍歷史中心（Naval Historical Center）的文獻，¹⁵⁰英美出版的專書亦有記載此事。¹⁵¹但由於氣候與目測問題，美軍似乎誤判遭到攻擊的機場就是永康。因為圖17與美軍航艦約克鎮號（CV-10）艦載機拍攝的永康機場空照圖，乍看相似，但輪廓細節並不相同。湯瑪斯（Gerald W. Thomas）的書中，是將攻擊目標記做永康機場，並引用圖17作為佐證。¹⁵²但美國海軍歷史中心的文獻卻記載，當天攻擊的相信是永康機場（“an airfield believed to be EIKO”）。第四中隊的戰史（Fighting Squadron Four: The Red Rippers, April 1944 to April 1945）則語帶保留，認為當時是拿另一座機場做為目標（“another field was used as target”）。¹⁵³不過，一份記載曾參與此

150 “Combat Reports, VF-4 and VT-4”, U.S. Navy Operational Archives (Naval Historical Center, Washington, D.C.)。

151 此次的攻擊事件，可見Gerald W. Thomas, *Torpedo Squadron Four - A Cockpit View of World War II* (New Mexico: Doc45 Publishing, 2011), p.159。此外，Ledesma的書中，亦有記載克林斯曼（Klinsmann）於這段轟炸期間的作戰情形。參見 Raymond L. Ledesma, *Corsair* (UK: AuthorHouse, 2009), pp.109-116。

152 Gerald W. Thomas, *Torpedo Squadron Four - A Cockpit View of World War II*, p.159。

153 「Fighting Squadron 4」: The Red Rippers: [http: //www.airgroup4.com/vf-4/index.htm](http://www.airgroup4.com/vf-4/index.htm)。

任務的拜德（Edward S. Binder）的紀錄中則云，當天，拜德轟炸的就是永康機場。¹⁵⁴可見，史料來源，在文獻或口述以外，也確實應利用其它資料。否則眾說紛紜，問題不易解決。

本文以為，約克鎮號（CV - 10）艦載機拍攝的永康機場空照圖，十分清晰，縱貫公路、縱貫鐵路與今中正六街、正南5街520巷、鹽水溪、永康大排等線條，均甚為相符。且此圖另附位置示意圖，確在永康無疑。因此，在天候不佳，機隊又往南飛的情況下，第四水雷中隊的確有可能誤炸其它機場。

為何美軍會誤以為是永康機場？第一，此機場略呈D字型，在日治臺灣飛行場中並不多見，而永康機場如前述總督府所記，就是D字型。第二，此機場東、西方鄰近道路與河川、南北向延伸線上又有聚落，亦與永康機場的情況相仿。不過，圖17最大的問題就是輪廓。永康機場有一成梯字型突出於東南的預留地（如圖6、圖9 - 11所示），與圖17中，梯字型土地突出於南北兩端的情形不同。那麼，美軍轟炸的到底是哪一座機場？

經過不斷地比對，這座機場或許就是麻豆飛行場（圖18）。¹⁵⁵以略呈D字型、梯字型地塊突出南北的形狀而言，兩者的輪廓相當一致。

154 「Edward S. Binder」：<http://www.airgroup4.com/binder.htm>。

155 日本防衛省防衛研究所，〈航空基地圖（朝鮮、臺灣、支那方面）〉，請求番號：（5）航空基地87。

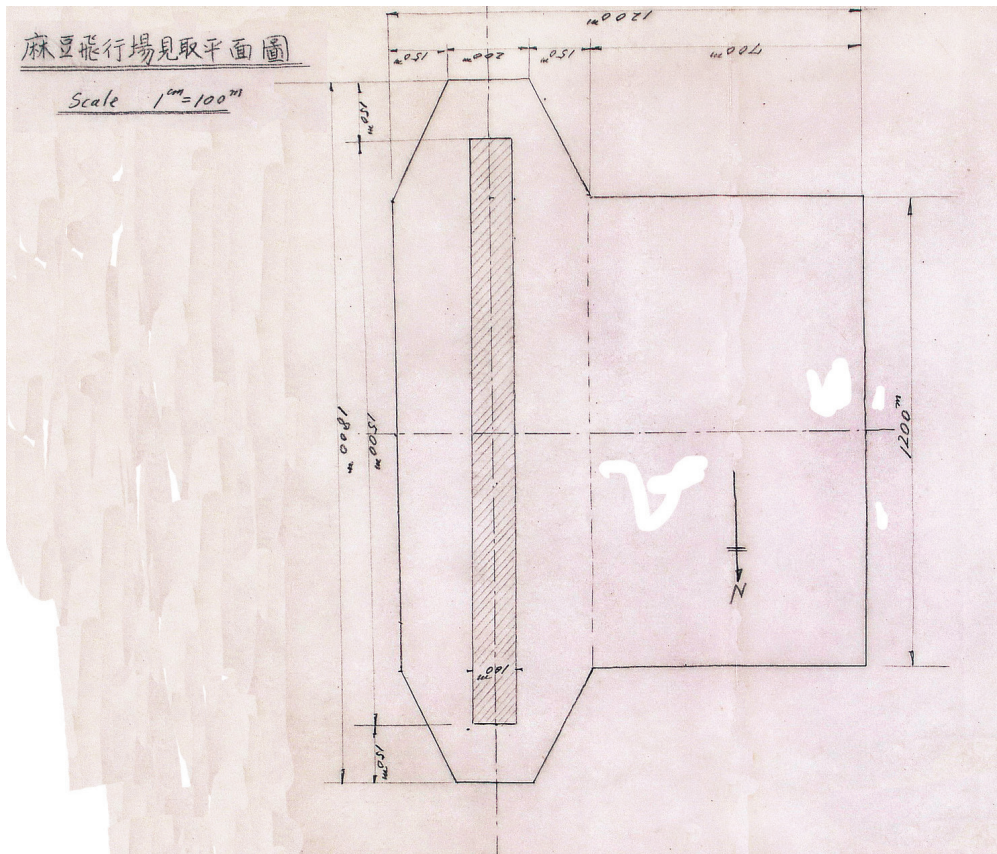


圖18 日本防衛省防衛研究所圖書館藏，麻豆飛行場跑道圖

其實圖18係上下對調，照片的下方應為北方，因此，左方的河川位於機場東方，與永康機場河川（鹽水溪）在西的位置，完全相反。兩位研究者曾在部落格中發表麻豆飛行場的考察與位置圖，可供比對。¹⁵⁶

¹⁵⁶ 〈麻豆飛行場（Mato Airdrome）〉，「TaiwanAirBlog」：<http://taiwanairpower.org/blog/?p=1628>；〈南國取暖之旅（塩水與麻豆飛行場篇）〉，「飛行場の測候所」：http://cwhung.blogspot.com/2010/12/blog-post_5447.html。

經過圖像比對，可以看出機場左方（東方）的河川，與將軍溪上游呈樹枝狀的情況相同。機場下方（北方）的聚落，若為麻豆機場，則是下營鄉的茅港尾。機場右方（西方）的道路，則與今臺19甲的轉折相符。機場上方（南方）向外轉折拋出的線條，亦與流經總爺文化園區北側的總爺大排相仿。南北向的跑道，洪致文則認為是今南63鄉道。此外，當時美軍機群，自嘉義機場向南飛往永康，則水上一後壁—新營—下營的連線，約略成一直線。或許是位在南向的飛行路線上，以致美軍誤將麻豆飛行場當成永康。而圖17的視角也是由北往南直視南方，導致南北角度對調。當然，真相如何，仍待方家指正。

即便如此，永康機場也沒在1945年1月的空襲中，全身而退。轟炸過後，永康機場的機庫、事務所、工場等均已毀壞，僅有氣象觀測所與臺灣航空協會的燃料庫逃過一劫。¹⁵⁷

三、神風特攻隊

菲律賓戰役告一段落後，日軍慘敗。比島（菲律賓）的飛行隊紛紛撤退來臺，進行整編。¹⁵⁸多為教練機的「14聯空」，¹⁵⁹也在移駐高雄的海軍第二航空艦隊司令福留繁中將的要求下，¹⁶⁰將其中四十架編成特攻隊。¹⁶¹宜蘭高等女學校的中野先生，留下了他與「14聯空」轄下「虎尾空」特攻隊員的談話紀錄。當時的「虎尾空」分駐於永康與後龍機場，隊員多飛至宜蘭等待自殺任務。令人難過的是，這些特攻隊員，多為九州一帶，年僅17、18歲的青少年。¹⁶²254空「臺灣派遣隊」的12架零戰，則駐防仁德飛行場，肩負臺南、高雄上空的哨戒任務。¹⁶³

日本大本營研判，美軍可能於1945年3 - 4月之間登陸臺灣，因應硫磺島、沖繩的戰爭局勢，隨即將第一航空艦隊駐臺之部隊予以整

157 臺灣總督府，《臺灣統治概要》，頁195。

158 永石正孝，《海軍航空隊年誌》，頁117 - 118。

159 神野正美，《臺灣沖航空戰》，頁262。

160 原勝洋，《真相・カミカゼ特攻》，頁164、171。

161 日本防衛省防衛研究所，《「決」號作戰與投降》（1971年）（臺北：國防部史政編譯局譯印，1990年），頁122。

162 〈中野先生の日記〉，「老兵の繰り言」：<http://blogs.yahoo.co.jp/senri0220>。

163 末國正雄、秦郁彦，〈第254海軍航空隊臺灣派遣隊戰鬥詳報〉，《聯合艦隊海空戰戰鬥詳報》（東京，アテネ書房，1996年），頁219 - 239。

編。¹⁶⁴2月5日，四支飛行隊於臺灣編成：765空（臺南整編，原駐鹿屋）、132空（臺南整編，原駐松山）、133空（歸仁整編，原駐松山）、205空（臺中整編，原駐藤枝）。由於132空移防新竹；133空移防高雄後編入聯合艦隊；205空分駐宜蘭、石垣島；使得765空成為臺灣南部海軍航空的主要兵力。¹⁶⁵132空、205空、765空三支航空隊編為「29戰隊」，隸屬高雄警備府。¹⁶⁶而當時日本航空戰的思想已轉為全面特攻化，因此將「29戰隊」全數編為「神風特別攻擊隊」，進行特攻作戰。¹⁶⁷

765空是最後一支駐防於臺南的海軍航空隊，¹⁶⁸時間只有短短半年。終戰時，765空司令增田正吾呈繳的臺南地區飛行場，除了今臺南機場外，亦包括南方的F要地跑道；東方的仁德機場；東北的歸仁機場；以及北方的永康、麻豆機場。¹⁶⁹和前述虎尾空的情況相同，765空的飛行員亦多為九州一帶，年僅17、18歲的青少年。¹⁷⁰據765航空隊司令增田正吾遺稿所述：「每看到這些唇紅齒白、眉目清秀的隊員，感嘆他們的短暫人生，就忍不住難過」¹⁷¹。根據增田的日記，765空忠誠隊的命名儀式於4月16日舉行，隊長元木恒夫中尉率領隊員25名，由第一航空艦隊司令的大西瀧治郎中將，親自前來致詞。在1945年的特攻作戰中，765空共出擊14次。至終戰時，隊員僅有277人。¹⁷²

164 日本防衛省防衛研究所，《「決」號作戰與投降》，頁191、227。

165 永石正孝，《海軍航空隊年誌》，頁162-163。

166 日本防衛省防衛研究所，《「決」號作戰與投降》，頁227、533。

167 原勝洋，《真相・カミカゼ特攻》，頁171。

168 曾駐防臺南地區的日本海軍航空隊包括臺南空、臺南空（二代）、高雄空（二代）臺中派遣隊、第二臺南空、虎尾空、南臺空、254空、132空及765空等。參見杜正宇、金智，〈日治時期的臺南機場〉，《高苑：2011南臺灣歷史與文化學術研討會》，（2011年6月）。

169 防衛省防衛研究所，〈臺灣海軍航空隊臺南基地區飛機場呈繳清冊〉，收入〈高雄警備府引渡目錄（10/15）〉（C08010589500），《海軍一般史料》。

170 防衛廳防研圖書館藏，〈765空戰鬥詳報〉（請求番號：5-戰鬥詳報410）；「元神風特攻隊員が綴る鎮魂の記録 蒼空の果てに」：<http://www.warbirds.jp/senri/>。

171 增田正吾，《赤蜺賦—空母赤城飛行長增田正吾遺稿集》（大阪：關西書院，1982年），頁135。

172 臺灣省警備總司令部編印，《臺灣警備總司令部軍事接收總報告》，收入陳雲林主編，《館藏民國臺灣檔案匯編》，第56冊，頁133。

表7：1945年765海軍航空隊特攻作戰概況

時間	番號	出擊基地	特攻隊員/出身
3月25日	765空 勇武隊	臺中	石井伸雄（福岡・甲飛11期）、竹岡明男（京都・乙飛18期）、脇坂春男（滋賀・貞練）、西村勇（京都・乙飛特1期）、高橋耕一（北海道・甲飛11期）、深井末雄（和歌山・乙飛17期）、森田利平（千葉・乙飛特1期）、中村隆逸（岐阜・乙飛17期）、薄井榮（栃木・甲飛11期）、吉川正志（北海道・丙飛16期）、輕部哲夫（北海道・甲飛2期）
聯合艦隊告示141號：攻擊沖繩南方盟軍機動部隊			
3月25日	765空 忠誠隊	新竹 臺中	（未詳）
4月1日	765空 忠誠隊	新竹	床尾勝彥（長野・海兵72期）、多田恒雄（三重・甲飛9期）
聯合艦隊告示190號：攻擊石垣島南方盟軍機動部隊			
4月3日	765空 忠誠隊	新竹	時山武（靜岡・海兵71期）、打田恒春（三重・丙飛5期）
聯合艦隊告示190號：攻擊沖繩南方盟軍機動部隊			
4月6日	765空 忠誠隊	新竹	田口唯明（熊本・乙飛特1期）、飯田清（千葉・乙飛特2期）、南義雄（愛媛・丙飛15期）、永田千春（熊本・乙飛17期）、北川肇（山口・乙飛特2期）、西田久（大阪・乙飛特1期）
聯合艦隊告示190號：攻擊石垣島南方盟軍機動部隊			
4月6日	765空 勇武隊	臺中 臺南	根本道雄（德島・預備學13期）、丸山保仁（長野・甲飛8期）、福田增雄（福岡・乙飛17期）、佐藤安善（鳥取・乙飛特1期）、吉村一誠（熊本・乙飛17期）、岩橋達雄（福岡・丙飛17期）、田中勝（三重・乙飛特1期）、村田守（北海道・甲飛12期）、安田雅由（兵庫・乙飛特1期）
聯合艦隊告示191號：攻擊沖繩南方盟軍機動部隊			
4月16日	765空 忠誠隊	新竹	宮崎富男（福岡・海兵69期）、住吉語（廣島・乙飛3期）
聯合艦隊告示220號：攻擊石垣島南方盟軍機動部隊			
4月28日	765空 忠誠隊	新竹	國房大丈夫（福岡・預備學13期）、大平歲澄（香川・甲飛10期）
聯合艦隊告示141號：攻擊宮古島東方盟軍機動部隊			
5月4日	765空 忠誠隊	新竹	大石保造（靜岡・丙飛16期）、南純之助（福岡・甲飛11期）

聯合艦隊告示141號：攻擊宮古島南方盟軍機動部隊			
5月9日	765空 忠誠隊	宜蘭	久保良介（富山・預備學13期）、後藤守男（鹿兒島・甲飛11期）、中野學（福岡・乙飛17期）、大石保造（靜岡・丙飛16期）
聯合艦隊告示149號：攻擊慶良間列島附近盟軍機動部隊			
5月9日	765空 忠誠隊	新竹	內田秀雄（和歌山・丙飛16期）、中田良藏（北海道・乙飛16期）
聯合艦隊告示192號：攻擊嘉手納附近盟軍艦船			
5月13日	765空 102隊 忠誠隊	宜蘭	阿部仁太郎（北海道・預備學13期）、福元清則（鹿兒島・甲飛12期）、持田歲雄（島根・丙飛14期）、森增太郎（栃木・乙飛特1期）、元木恒夫（千葉・海兵72期）、柴田昌里（高知・甲飛12期）、石原一郎（愛知・丙飛17期）、駒場一司（栃木・乙飛特1期）、佐藤重男（大分・丙飛17期）、渡邊靖（長崎・丙飛17期）、兒島與吉（福岡・乙飛特1期）
聯合艦隊告示149號：攻擊慶良間列島附近盟軍機動部隊			
5月15日	765空 忠誠隊	宜蘭	深津進（岐阜・預備學13期）、岩熊唯明（福岡・預備學13期）、渡邊貞雄（愛知・丙飛14期）、藤井俊彥（山口・甲飛12期）
聯合艦隊告示149號：攻擊慶良間列島附近盟軍機動部隊			
5月17日	765空 忠誠隊	宜蘭	柿本茂（福岡・預備學13期）、萩原定七（埼玉・甲飛9期）
聯合艦隊告示149號：攻擊慶良間列島附近盟軍機動部隊			

資料來源：

- 一、防衛省防衛研究所，〈765空戰鬥詳報〉（請求番號：5 - 戰鬥詳報410）。
- 二、防衛省防衛研究所，〈765空飛行機隊戰鬥行動調書〉（檢索號：C08051711000）。
- 三、日置英剛，《年表太平洋戰爭全史》（東京，國書刊行會，2005年），頁529 - 669。
- 四、增田正吾，《赤鯉賦－空母赤城飛行長增田正吾遺稿集》，頁134 - 162。
- 五、神野正美，《臺灣沖航空戰》，頁283 - 295。
- 六、原勝洋，《真相・カミカゼ特攻》，頁171 - 242。
- 七、「元神風特攻隊員が綴る鎮魂の記録 蒼空の果てに」：<http://www.warbirds.jp/senri/>。
- 八、「老兵の繰り言」：<http://blogs.yahoo.co.jp/senri0220>。

陸、永康機場的撤廢與戰後的變遷

1945年8月15日，日本投降。10月25日上午10點，於臺北市中山堂舉行臺灣省受降儀式。中、日代表分別為陳儀與最後一任的臺灣總督安藤利吉。¹⁷³為處理接收事務，空軍成立臨時性的地區司令部13處，各配屬1至4個地勤中隊。¹⁷⁴當時，臺灣被劃歸第四戰區，臺南地區的接收由第22地區司令部（司令為張柏壽中校）負責，臺北地區則由第23地區司令部（司令為林文奎中校）負責。¹⁷⁵但因地區司令部人力不足，而臺灣的基地、物資眾多。除要求日軍將所有物資集中，許多已拆除配備之營房，只能要求鄉鎮長，甚至是當地居民代為看管。¹⁷⁶

至於地勤中隊番號，依據國史館藏61份軍事用地調查處理的公文與檔案，來臺接收的中隊，至少有第2地勤中隊（臺東一帶）、第22地勤中隊（臺東一帶）、第25地勤中隊（臺南一帶）、第26地勤中隊（新竹市、臺東一帶）、第29地勤中隊（嘉義、雲林一帶）、第30地勤中隊（桃園、新竹縣、苗栗、彰化、南投一帶）等。¹⁷⁷其中，接收臺南一帶者為空軍第25地勤中隊，接收了原日軍臺南地區海軍航空隊所屬之全部機場。¹⁷⁸

1946年，臺灣機場中，空軍規劃使用2座；保留29座；撤廢25座。¹⁷⁹1947年，正式裁撤各地機場，而永康機場就在撤廢之列。¹⁸⁰至於

173 臺灣省警備總司令部編，《臺灣警備總司令部軍事接收總報告》。收入陳雲林主編，《館藏民國臺灣檔案匯編》，第56冊，頁109。

174 〈空軍沿革簡史〉，《空軍年鑑：民國35年》，頁3。

175 臺灣省警備總司令部編，《臺灣警備總司令部軍事接收總報告》。收入陳雲林主編，《館藏民國臺灣檔案匯編》，第56冊，頁115-116、161。

176 〈臺灣省行政長官公署電令鄉鎮長協助保管軍用物資廠庫〉（民35年1月9日，署民（甲）字第175號），何鳳嬌編，《政府接收臺灣史料彙編》（新店：國史館，1990年），頁231-232、頁342-365。

177 各原始檔案收入何鳳嬌編，《臺灣土地資料彙編—光復初期土地之接收與處理（一）》，頁187-581。

178 〈臺南市政府查報該轄內機場實況調查表送核由〉（民35年11月14日，戌元市地字第1887號），收入何鳳嬌編，《臺灣土地資料彙編—光復初期土地之接收與處理（一）》，頁197。

179 《空軍年鑑：民國35年》，頁279。

180 〈全國保留機場地名表〉（臺灣29座）、〈全國撤廢機場地名表〉（臺灣25座），《空軍年鑑：民國36年》，頁425、427-428。

戰後的用途，土地多作為農地租予民間耕種。當時，空軍成立福利總社農業管理委員會進行自耕與放租的管理工作。其中，臺南農業分會成立於1949年8月1日。¹⁸¹根據該分會的紀錄，1949年時，永康機場已有60甲土地放租。¹⁸²但因軍民爭地紛擾不休，造成民怨，而後省府與軍方雖然均有意將土地發還民間，以免紛爭擴大。惜1952年，國軍舉行兵棋演習講評，總統蔣中正訓示臺灣機場應全部修復使用。只是，金額過於龐大，軍方無力為之，卻又不敢發還，以致陷入進退兩難的窘境。¹⁸³而後據傳臺南監獄曾有意遷至永康機場舊地設置，引起地方人士緊張。¹⁸⁴至1960年代，政府鼓勵私人興學創辦五年制專科學校，於是劉應嶽等地方人士推舉唐縱，向教育部申請設立「臺南女子工商專科學校」（臺南應用科技大學前身）。1964年1月，奉准立案設立。校方並購置原永康機場部分土地作為校地。或許因土地原屬軍方，較為敏感，故董事會推選唐縱為董事長。唐縱為黃埔出身，遷臺前為國府軍統局中將代局長，來臺後歷任臺灣省政府秘書長、國民黨秘書長，辦過石碑訓練班。因此，推舉唐縱，或許就是借重他在黨、政、軍的實力，以作為化解阻力的方法。此外，原屬永康機場的部分土地，亦在1975年劃為永康工業區，後由民間購地設置工廠，經營至今。¹⁸⁵

柒、結論

永康機場的歷史雖然只有短短7年（1940至1947年），但它不僅見證了臺灣民航的肇興、戰爭的猛烈無情、國府接收日人飛行場的處置態度，同時承載著不同世代、不同族群的集體記憶。特別當鉤沉出二戰期間的往事，那些空襲的陰影、奮戰的情節，讓人不禁產生了恐懼、美

181 《空軍年鑑：民國38年》，頁519 - 520。

182 〈卅八年度空軍福利總社農業管理委員會清查已耕隙地統計表（民國39年（1950年）1月6日編製）〉、《空軍年鑑：民國38年》，頁522 - 524。

183 何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的處理〉，《國史館學術集刊》，第19期（2009年），頁103 - 118。

184 此一傳聞由地方人士、前永康市民代表王全福先生告知。

185 靜宜大學臺灣研究中心，《永康市志》（臺南：永康市公所，2010年），頁418。

麗、令人感激卻也令人傷痛的複雜情緒。無論是作為島內線與離島線的重要節點，帶動航空發展的象徵地位；或是記取戰爭的教訓，還給人們生命的尊嚴，都是永康機場短暫歷史中發人深省的經驗。可惜的是，今日的臺灣，在高度發展之下，已很難有空間讓人睹物思情。筆者不揣淺薄，勾勒永康機場的往事，希望喚醒大眾對永康機場的記憶，也期待未來國內之歷史保存（Historic Preservation），能夠更加重視二戰時期的遺跡與時空記憶。日後，無論是舉辦相關活動或展覽，樹立永康機場紀念碑，甚至邀請臺日美老兵或後代重返故地，或許都能讓永康機場的歷史意義持續傳承。

謝誌

本文之完成，感謝成大歷史系石萬壽教授、何培夫教授、陳梅卿教授、蕭瓊瑞教授；成大建築系徐明福教授、陳柏年教授、黃斌教授、傅朝卿教授；臺南大學戴文鋒教授；高師大李文環教授；臺南科大范銚燠教授、黃德銘教授、盧昭彰教授；淡江大學米復國教授；空軍航院林玉萍教授；師大歷史所曾令毅學友的意見；前永康市民代表王全福、鹽行天后宮主委黃國隆的受訪；國立公文書館專門官森川博文、研究員大沢武彦、早稻田大學歷史博士橘誠、底特律大學沃格爾（Vogel）教授、建築師杜正洋等日美師友的協助；以及《臺灣文獻》匿名審查委員的指導。

參考書目

一、中文

(一) 原始資料

中央氣象局，〈中央氣象局所屬各氣象站基本資料一覽表〉（2008年06月23日）。

中華民國航空測量及遙感探測學會，《中華民國臺灣地區像片基本圖》（臺北：中華民國航空測量及遙感探測學會，2003年）。

內政部，《臺南縣永康市行政區域圖》（臺北：內政部，2005年）。
《行政長官公署檔案》。

何鳳嬌編，《政府接收臺灣史料彙編》（新店：國史館，1990年）。

何鳳嬌編，《臺灣土地資料彙編—光復初期土地之接收與處理（一）》（新店：國史館，1993年）。

《國軍檔案》。

臺灣省警備總司令部編，《臺灣警備總司令部軍事接收總報告》（臺北：警備總司令部，1946年）。收入陳雲林主編，《館藏民國臺灣檔案匯編》，第56冊、第57冊（北京：九州出版社，2006年）。

(二) 專書

空軍總司令部編，《空軍年鑑：民國35年》。

空軍總司令部編，《空軍年鑑：民國36年》。

空軍總司令部編，《空軍年鑑：民國37年》。

空軍總司令部編，《空軍年鑑：民國38年》。

空軍總司令部編，《空軍年鑑：民國39年》。

防衛省防衛研究所，《「決」號作戰與投降》（1971年）（臺北：國防部史政編譯局譯印，1990年）。

防衛省防衛研究所，《聯合艦隊之最後決戰》（1971年）（臺北：國防部史政編譯局譯印，1990年）。

林玉萍，《臺灣航空工業史》（臺北：新瑞文創，2011年）。

臺灣省文獻會，《臺灣省通志稿大事記》（南投：臺灣省文獻會，1971年）。

靜宜大學臺灣研究中心，《永康市志》（臺南：永康市公所，2010年）。

劉鳳翰，《日軍在臺灣：1895年至1945年的軍事措施與主要活動》（臺北：國史館，1997年）。

（三）期刊論文

何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的處理〉，《國史館學術集刊》，第19期（2009年）。

杜正宇，〈日治時期的高雄飛行場研究〉，《高雄文獻》，第2期（2011年）。

杜正宇、金智，〈日治時期的臺南機場〉，《高苑：2011南臺灣歷史與文化學術研討會》，（2011年6月）。

卓文義，〈中國空軍在臺接收與轉進臺灣〉，《寬橋學報》，第1期（1994年）。

林玉萍，〈戰爭與航空—臺灣戰後航空事業發展初探（1949 - 1979年）〉，《科技博物》，3卷6期（1999年）。

周明德，〈日軍的不沈航空母艦—臺灣的「獻納飛行場」〉，《臺灣風物》，48卷2期（1998年）。

紀榮松，〈跨海西征的駐臺日本海軍鹿屋航空隊〉，《淡江史學》，18期（2007年）。

曾令毅，《日治時期臺灣航空發展之研究（1906 - 1945年）》（臺北：淡江歷史所碩士論文，2008年）。

（四）報紙

洪致文，〈尋找永康機場〉，《自由時報》（2007年5月28日）。

（五）網路資料

「TaiwanAirBlog」：<http://taiwanairpower.org/blog/>（2011年8月30日）。

文建會，「國家文化資料庫」：<http://nrch.cca.gov.tw/ccahome/ccal00001-hp-d2721-i.jpg>（2010/8/20）。

空間化的文史新視野：http://chnlnkuo.blogspot.com/2009/08/blog-post_02.html（2011年7月25日）。

「飛行場の測候所」：<http://cwhung.blogspot.com>（2011/7/20）。

二、日文

（一）原始資料

大日本帝國陸地測量部，《日治時代二萬五千分之一：臺灣地形圖》

（臺北：遠流，1998年）。

末國正雄、秦郁彥，《聯合艦隊海空戰戰鬥詳報》（東京，アテネ書房，1996年）。

防衛省防衛研究所，〈765空戰鬥詳報〉（請求番號：5 - 戰鬥詳報410年）。

防衛省防衛研究所，〈765空飛行機隊戰鬥行動調書〉（檢索號：C08051711000）。

防衛省防衛研究所，〈飛機場紀錄內地（千島・樺太・北海道・朝鮮・臺灣を含む）〉（請求番號：陸空本土防空48）。

防衛省防衛研究所，〈航空基地圖（朝鮮、臺灣、支那方面）〉，請求番號：（5）航空基地87。

防衛省防衛研究所，〈臺灣海軍航空隊臺南基地區飛機場呈繳清冊〉，收入〈高雄警備府引渡目錄（10/15）〉（C08010589500），《海軍一般史料》。

林于昉醫生收藏，〈定期航空發著時間表〉。

《高雄警備府戰時日誌》（1944年4月1日～1944年5月31日）。

陸地測量部，《帝國圖：臺灣》（1932 - 1934年）。

國立公文書館檔案，《大日本航空株式會社定款》。

國家圖書館臺灣分館藏，臺灣總督府防衛本部防空部，《本島空襲狀況》（1944年）。

臺灣日日新報社，《臺灣日日新報》。

臺南州國防義會，《臺南州國防義會航空團團報》（臺南：臺南州國防義會航空團，1940年）。

臺灣航空協會，《財團法人臺灣航空協會要覽》（臺北：臺灣航空協會，1943年）。

臺灣通信社，《臺灣年鑑》（1944年）（臺北：成文出版社，1983年）。

臺灣農林新聞社，《臺灣農林新聞》

臺灣總督府，《臺灣統治概要》（1945年）（臺北：南天書局，1997年）。

臺灣總督府交通局遞信部，《臺灣航空事業ノ概況》（臺北：臺灣日日新報社，1941年）。

臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，《臺灣堡圖》（1898-1904年）（臺北：遠流，1996年）。

《總督府府報》。

《總督府官報》。

（二）專書

大竹文輔，《臺灣航空發達史》（臺北：臺灣國防義會航空部，1939年）。

日本防衛省防衛研究所，《戰史叢書：沖繩、臺灣、硫黃島方面作戰：陸軍航空作戰》（東京：朝雲新聞社，1970年）。

日置英剛，《年表太平洋戰爭全史》（東京，國書刊行會，2005年）。

帆足孝治、阿施光男，《日本の旅客機クロニクル》（東京：イカロス，2005年）。

永石正孝，《海軍航空隊年誌》（東京：出版協同社，1961年）。

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年）。

神野正美，《臺灣沖航空戦》（東京：光人社，2004年）。

原勝洋，《真相・カミカゼ特攻》（東京：KKベストセラーズ，2004年）。

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年）。

海軍歴史保存會，《日本海軍史（第八卷）》（東京：第一法規出版株式會社，1996年）。

廣岡智哉，《近代日本交通史》（東京：法政大學出版局，1987年）。

増田正吾，《赤艇賦—空母赤城飛行長増田正吾遺稿集》（大阪：關西書院，1982年）。

（三）期刊論文

白鳥勝義，〈臺灣と航空機工業〉，《臺灣時報》（1944年1月）。

堀辰巳，〈臺灣航空の使命〉，《臺灣教育會雜誌》，474期（1942年）。

〈飛行場附近の建物の高さを制限〉，《臺灣建築會誌》，6輯3號（1936年6月）。

間野峰，〈飛行場の概念（二）〉，《臺灣時報》（1944年6月）。

間野峰，〈飛行場の概念（簡易飛行場を獻納せよ）〉，《臺灣時報》（1944年5月）。

橘義弘，〈私の軍隊生活〉，《すみれ廣報》，129期（2006年）。

（四）網路資料

「プロペラ旅客機」：http://blog.livedoor.jp/amet1972/archives/cat_10005168.html（2010/7/30）。

「元神風特攻隊員が綴る鎮魂の記録 蒼空の果てに」：<http://www.warbirds.jp/senri/>（2010/7/25）。

「老兵の繰り言」：<http://blogs.yahoo.co.jp/senri0220>（2010/8/25）。

「舊軍戰史雜想ノート」：<http://pico32.web.fc2.com/>（2010/8/30）。

三、英文

（一）原始資料

Air Force Historical Research Agency, “Photographic Section,” Air Objective Folder-Taiwan (Formosa) (Call : 142.65291-1, 1942/12/01)。

Air Force Historical Research Agency, “Pescadores Inlands Area,” Air Objective Folder-No. 91.7 (Call : 142.65291-1, 1942/12/01)。

Air Force Historical Research Agency, “Airport Survey of Formosa,” Formosa Interim Report (Call : 142.65291-3, Feb, 1944)。

Earth Sciences & Map Library, University of California, Berkeley, “1945,1 : 6,500, Eiko Airfield Area,T’ainan Shih” (G7914.T4A4, 1945.U53, Case D)。

Map Library, University of Michigan, “2116-III SE,” Formosa (Taiwan),
1 : 25,000, AMS。

Richard M Bates, “The Battle for Leyte Gulf, October 1944. Strategical
and Tactical Analysis. Volume 1. Preliminary Operations until 0719
October 17th, 1944. Including Battle off Formosa” (Naval Document
Control Data : AD/A-003026)。

(二) 專書

Gerald W. Thomas, Torpedo Squadron Four - A Cockpit View of World War
II (New Mexico : Doc45 Publishing, 2011)。

Raymond L. Ledesma, Corsair (UK : AuthorHouse, 2009)。

Samuel Eliot Morison, Leyte : June 1944-January 1945 (Canada : Little,
Brown & Company, 1959)。

(三) 網路資料

「Airgroup4」 : [http : //www.airgroup4.com/book/indx/index19.htm](http://www.airgroup4.com/book/indx/index19.htm)
(2011/1/30)。

「Dutch Aviation」 : [http : //www.dutch-aviation.nl/](http://www.dutch-aviation.nl/) (2011/6/25)。

「Flightglobal」 : [http : //www.flightglobal.com/pdfarchive/
view/1931/1931%20-%200930.html](http://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1931/1931%20-%200930.html) (2011/5/30)。

「Index of Naval Aircraft」 : [http : //www.fleetairarmarchive.net/aircraft/
Envoy.htm](http://www.fleetairarmarchive.net/aircraft/Envoy.htm) (2011/6/25)。

「Formosa (Taiwan) City Plans, 1944-1945」 : [http : //blog.kaishao.idv.
tw/?p=681](http://blog.kaishao.idv.tw/?p=681) (2011/1/25)。

「USAAF Chronology」 : [http : //paul.rutgers.edu/~mcgrew/wwii/usaf/html/
Oct.44.html](http://paul.rutgers.edu/~mcgrew/wwii/usaf/html/Oct.44.html) (2011/5/30)。

「Wikipedia, Airspeed Envoy」 : [http : //en.wikipedia.org/wiki/Airspeed_
Envoy](http://en.wikipedia.org/wiki/Airspeed_Envoy) (2011/6/25)。

The Memory of Eikosho (Tainan) Airport

Tu, Cheng Yu and Wu, Jian Sheng

Abstract

Although the existence of Eikosho (Tainan) Airport is transient, 7 years only : 1940-1947, it witnesses the dawn of Taiwanese civil aviation, shows out the fierce and ferocious Pacific Ocean War, and loads the collective memory in different countries and generations. The Taiwan Government-General's confused denomination and the lacking of records, maps, and aerial photos should be accounted for the result : there was merely research of Eikosho Airport in the past. However, the authors try to break through the limitations : to find out the location and facilities of the port, to recount the stationed units and their practices, and to rebuild the history during wartime and the transformation after abolishment.

Key Words : Yong Kang, Eikosho, Tainan, Airport, Aviation, Japan, Pacific Ocean War, Kamikaze.

日
治
下
臺
南
永
康
機
場
的
時
空
記
憶

作者聲明

本文刊印前，欣聞國立臺灣師範大學洪致文教授於2011年12月、部落格作者（TAIWANAIRBLOG）於2012年1月，分別為文討論臺灣飛行場數量與麻豆機場遭美軍第四魚雷中隊轟炸之情況。但其內容與本文第貳節、第伍節所述，或有相似，恐涉抄襲疑慮，必須鄭重澄清。本文之初稿完成於2010年9月20日，係當時臺南市文化局委託案：永康市飛雁新村傳原通訊所調查計劃期中報告之一節。經增補、修正後於2011年2月20日投稿於《臺灣文獻》。6月7日接獲初審通知，由於兩位審委意見相左，於是請求第三人複審，得文獻館同意（10月4日）。12月2日接到複審意見，建議作者「參考複審意見，修正後採用」。隨後於2012年2月13日接到國史館臺灣文獻館通知：「通過採用，建議題目改為『日治下臺南永康機場的時空記憶』。」本文引述之日方資料，係2010年9月初由臺南市文化局補助赴東京取得；美方資料則因筆者獲國科會千里馬計劃補助之便，於2011年6月後，陸續赴美國加州、密西根州、馬里蘭州、華盛頓DC等地增補。此外，本文之部分成果亦曾於2011年5月發表於逢甲大學主辦之第五屆中南部研究生歷史相關論文發表會，由臺南大學戴文鋒教授評論。以上均有各期文稿、來往書信、審查意見、政府公文、議程、護照日期、照片等為證。特此聲明。

杜正宇2012.2.17