

# 日治時期臺灣民航設立與發展

文·圖片提供／曾令毅（國立臺灣師範大學歷史學博士班）



▲ 1939 年東亞民用航空路線圖。

## 一、「內臺定期航線」之設立

第一次世界大戰期間，因戰時軍事所需，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。而日本在一戰後的航空發展，除了持續積極發展軍事航空外，對於民間航空的推動也是不遺餘力。特別是一戰後歐美各國也積極計畫在遠東地區開拓新的航線，故就總督府而言，開設「內臺航線」除了可快速連接母國與殖民地外，也可進而與世界主要航空幹線接軌，因此可說是甚為重要，並且是急待拓展的一項新事業。

鑑於各種內外情勢與壓力，總督府首先在 1930 年 5 月於交通局遞信部內成立「臨時航空調查掛」，並於 1931 年與遞信省航空局進行具體的協定，計畫於該年 10 月展開「內臺間郵便試驗飛行」。此回的試驗雖然頗為成功，但「內臺航線」的開設計畫，還

是因為朝鮮定期航空的開始，而被刪減預算。不過值得慶幸的是，「臺北飛行場開設費」與機場整地費則陸續獲得承認，並於 1933 年敲定臺北州七星郡松山庄頂東勢一帶為機場預定用地。其後，「內臺準備飛行」與「定期航空補助計畫」等案之預算，均陸續獲得全額承認，並預定於 1936 年 1 月開始「每週三回」之定期航線。而 1935 年 10 月適逢「始政四十週年紀念博覽會」之舉辦，日本航空輸送株式會社也派遣兩架飛機來臺進行「航空促進遊覽飛行」，以進行開航前之宣傳。

1936 年 1 月 2 日，負責首架「內臺定期航線」業務的日本航空輸送株式會社客機「雁號」，上午 10 點由臺北飛行場進行首航，成功的開啓了臺灣航空史上嶄新的一頁，加上該航線的主要對口航站福岡第一飛行場於該年 6 月完工。此後，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「一日聯絡」之



▲戰前常用民航機 DC2 新高號，臺北飛行場。

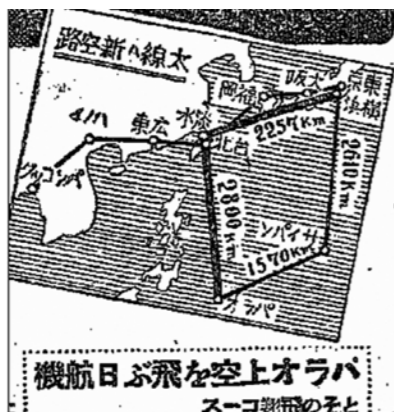
可能。而該年除了「內臺定期航線」開設外，「島內定期航線」也於8月1日正式開始。該航線起初僅以連結東西部主要城市，以解決島內東西部交通問題為主，1937年7月後東西兩線則整合成爲「島內循環線」。自此之後，臺灣島內的民用航空網可說於焉成型。

而「內臺、島內定期航空」的使用客層，大致上可略分爲官、商兩類，其所搭乘的原因大多爲希望藉由空運，能迅速到達目的地爭取商機、處理公務或是進行指導工作。綜觀總督府在「內臺定期航線」的推動，迄至1936年雖說正式畫下句點，並順利的步上軌道。但就總督府整體的「航空政策」來說，「內臺定期航線」的開啓僅是達成「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，俾使其能與歐美列強在「南支南洋」航線上相互拮抗與競爭，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。

## 二、國際航線計畫之推動

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。1936年3月總督府所規劃的「以臺灣爲中心之國際航線計畫」，即將航線分爲「臺北馬尼拉線、臺北福州廈門線、臺北曼谷線」（華南、外南洋、內南洋）三條，並對各航線制定十個年度之預算、航線與班次。

首先在「華南」區域的航線開設方



▲海洋循環航線。

面，1936年3月總督府方面即著手計畫開設臺北爲起點，經福州至廈門的「三角航線」。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，爲配合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，以及1939年國策航空會社「大日本航空株式會社」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，其後延至4月15日開始，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聯絡的使命外，最重要的目的則是達到日本帝國航空網與「滿、支」航空網之連結。

其次，在「外南洋」區域的航線開設方面，1935年總督府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。因此，1936年1月該航線在獲得預算後，總督府即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。在歷經過多次的試驗飛行後，「日泰定期航線」確定於1940年2月開始首航，並以東京爲起點，經臺北後開始轉爲國際航線，然後過境河內抵達終點曼谷，同時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，除達成國際航線的開設目標外，也使得臺北飛行場愈來愈成爲名副其實的國際機場。

「內南洋」區域的航線開設方面，早在1936年3月總督府已開始計畫臺北至美

領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，該航線開設後也能與舊金山至馬尼拉之「太平洋航線」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」。不過，日本所提出的這些要求都因美方的顧忌，因此皆以軍事考量爲理由而拒絕。因此，1940年底即命令「大日本航空株式會社」展開新航線之規劃，並將原來以帛琉爲終點的航線，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」。

經過此回試驗飛行後，該航線乃預定於1941年7月開始營運，不過該年12月卻因爲「太平洋戰爭」的爆發，使得民用航線全數終止而轉爲「軍用定期航線」之用。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，而以淡水爲中繼點的西線，在尚未正式開始即宣告終止。「海洋循環航線」雖然因戰爭因素而未能實現，卻直接促成淡水水上機場之興建。因此，「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。

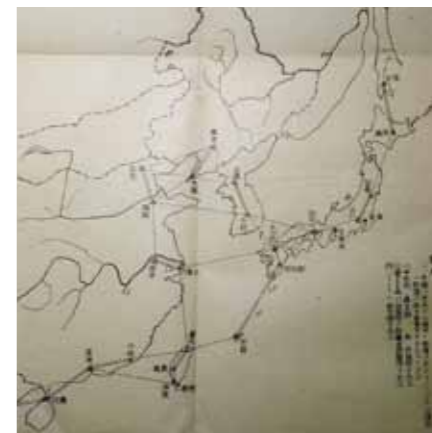
## 三、太平洋戰爭時期之軍用定期航線

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，紛紛轉爲軍用定期航線所用。因此，包含「大日本航空」在內，日本帝國勢力圈內所有的航空公

司業務則全數轉爲軍用，且基本上不對一般民眾開放。1942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而展現曙光。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，都使得臺灣成爲軍方進行南方作戰及人員物資運輸的重要航空基地。

而在南方航空圈的中心臺灣方面，1942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。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「大日本航空」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爲主的相關業務。

不過，因戰時航線與軍方及戰爭有著密切的協力關係，故1945年8月15日，「大日本航空株式會社」及帝國圈內的國策航空公司（中華航空、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，並告別



獨霸亞太地區空運八年的地位，而被迫走入歷史。臺灣的民航發展與所處之位置，至此也轉往了另一個不同的嶄新階段。

◀太平洋戰爭前後陸軍航空輸送部航線圖。