

## 二次大戰前日軍在台航空兵力發展之初探 (1927-45)\*

曾令毅

台灣師範大學歷史系博士候選人

### 摘要

1927 年 9 月，原本因「理蕃政策」而成立的「警察航空班」由於國防因素廢止後，日本軍方乃將原本駐防於九州太刀洗的陸軍飛行第八聯隊移防至台灣屏東，並開啓軍方航空部隊常駐台灣的新頁。而該聯隊駐防台灣的原因，主要則與 1921 年『華盛頓海軍軍縮』，以及 1930 年『倫敦海軍軍縮』有著相當直接的關係。因為一戰後的兩次『海軍軍縮條約』除限定締約國海軍主力艦的比例外，條約內容也限定了日本海軍航空部隊往後在台灣的發展，並且直接影響到日本陸軍航空兵力改編與整理，以及駐防於台灣的決定。因此，兩次的『海軍軍縮條約』，對於軍方航空部隊在台灣的發展來說，可說是扮演舉足輕重的關鍵角色。

**關鍵詞：**飛行第八聯隊、海軍軍縮條約、裁軍、軍備整理、南方作戰

---

\* 拙文原為筆者碩士論文第三章「軍方與民用航空的發展」，〈日治時期台灣航空發展之研究（1906-1945）〉，淡江大學歷史研究所碩士論文，2008 年 7 月，頁 66-78。今省略「民用航空」的部分，重新加以修改、增補，以「軍方航空」的部分發表於此。另外，拙文曾於 2011 年 10 月 1 日「台灣近代戰爭史（1941-1949）第一屆國際學術研討會」中宣讀，會中分別承蒙評論人施正鋒老師、薛宏甫先生等與會師長惠賜寶貴意見，後續在投稿本刊過程中亦承蒙兩位審查老師細心指出不足之處，使拙文獲得適當的調整與修正，謹此深致謝忱。

## 壹、前言

1919年為威嚇原住民所成立，也是台灣第一個正式的航空機構「警察航空班」於1927年9月因「國防因素」之考量而廢班閉鎖後，日本軍方即將原本駐紮於九州福岡太刀洗的陸軍飛行第八聯隊移防至屏東，同時擔負起帝國南方門戶的空防任務，故探討所謂的「國防因素」為何，以及為何在此時將陸軍航空部隊駐防於台灣，即成為本文首先要解決的問題。

此飛行聯隊除了是第一個駐防台灣的軍方航空部隊外，其成立的過程及移防台灣的原因則與1920年代開始的「海軍軍縮」有著密不可分之關係，並且直接影響到1930年代以後日本在台灣的航空兵力佈防和發展。因此，本文將由「軍縮」與駐台航空部隊之關係開始探討，並對太平洋戰爭前軍方航空部隊歷年在台灣的諸多航空活動進行整理與分析，以釐清陸海軍航空部隊在不同時期於台灣所扮演的角色與性質。

## 貳、「海軍軍縮」與駐台航空部隊之關係

第一次世界大戰後，世界各國為謀求國際間的和平與新秩序，1919年1月所召開的「巴黎和會」，以及各締約國所同意簽訂的『凡爾賽條約』，基本上即是形成戰後歐洲新體制的主要依據（凡爾賽體制）。而影響著東亞與太平洋區域國際秩序之建立，主要則以是1921年11月至翌年2月所召開的「華盛頓會議」及其條約為新體制形成的基準（有馬學，1999：217）。

特別是「華盛頓會議」中由五大海軍國（美、英、法、日、義）所協議的『華盛頓海軍軍縮條約』之結果（1923年8月17日實施），則限定日本海軍的主力艦與美、英之間必須保持5：5：3（10：10：6）。換句話說，日本主力艦對英美兩國只能保持六成的「劣勢比率」，並且規定英、美、日本「各國所屬領土及屬地之要塞，以及海軍基地」，「應維持本條約簽訂時之現況」。意即不得新建要塞或海軍根據地，也不得加強沿岸防禦工程。受到這種限制的區域，在日本而言，則包括千島群島、奄美大島、小笠原諸島、琉球群島、台灣及澎湖列島。

另外，1930 年英、美、日等國在倫敦所召開的「倫敦海軍軍縮會議」之結果，雖然使得日本對於英美兩國在海軍軍備之比例略為提昇，但對於日本海軍在太平洋區域的發展，還是有相當程度的制約。因此自 1922 年『華盛頓海軍軍縮條約』開始，經 1930 年「倫敦海軍軍縮條約」，至 1936 年 12 月日本退出軍縮會議的 15 年間，因受兩條約之約束，太平洋區域風平浪靜，和平無戰事，故世人稱此時期為「海軍之假期」(梁華璜，2003：59-61)。但事實上就日本海軍內部來說，除對於兩條約的看法不同而產生意見分歧、派閥傾軋外，也直接影響到陸海軍部隊往後在台灣之軍備與佈防。

首先就海軍方面來說，由前述可知，兩條約之規範則限制其在台灣之發展，並且使得海軍所屬的航空部隊在 1936 年日本退出軍縮會議以前，都必須遵守「維持本條約簽訂時之現況」(1922 年以前)，因此並無法增設常駐部隊於台灣及澎湖列島，僅只能透過由日本內地的航空基地進行兩地間之「內台飛行」，或是以「艦載掛機」之方式，在台灣及澎湖列島進行相關演練活動(台灣總督府，1941：313-14)<sup>1</sup>。也因為如此，當 1936 年底太平洋區域進入「無條約時代」後，隔年 8 月為了支援對華作戰，海軍才由九州鹿兒島縣調派「鹿屋航空隊」至台北(非常駐)，並於 1938 年開始籌劃興建高雄左營海軍軍港，隨後在 1941 年 1 月完成以高雄海軍基地為主的常駐航空戰力「第十一航空艦隊」之編成(山田朗，1997：190)，故 1936 年以前海軍航空部隊在台灣之活動，可說因受到長達十五年「海軍軍縮」之影響，明顯較於陸軍航空部隊在台之活動來的薄弱。

其次，就陸軍方面來說，因受到『華盛頓海軍軍縮』之影響，相關之預算也被迫刪減。為因應此種情況，1922 年至 1925 年則由曾任首任陸軍省航空局局長的陸軍大臣山梨半造(加藤友三郎內閣)與陸軍大臣宇垣一成(加藤高明內閣)開始實施前後三回的「陸軍軍備整理」，並使得四個師團之官兵約九萬餘人遭到刪減，而整理後所節約的經費則用於軍備的近

---

<sup>1</sup> 就 1930 年代《台灣日日新報》記者大竹文輔對於 1922 年至 1937 年以前海軍航空部隊在台的活動形式之整理顯示，其主要多是以「內台飛行或艦載掛機」的方式，在台灣及澎湖進行相關飛行活動。

代化與機械化，以及戰車、高射砲及航空等部隊之新設<sup>2</sup>。因此，若單就航空兵力的編制來說，前兩回的整理（1922-1924）主要是對舊有的航空部隊進行編制改正之工作，而1925年5月的第三回整理（「大正十四年軍備整理要領」），則是新設三所飛行學校（所澤、明野、下志津）、增設陸軍航空兵科，且將原有的六個飛行大隊擴編為飛行聯隊，並同時新增飛行第七、第八兩個飛行聯隊（日本航空協會，1956：749-50）<sup>3</sup>。

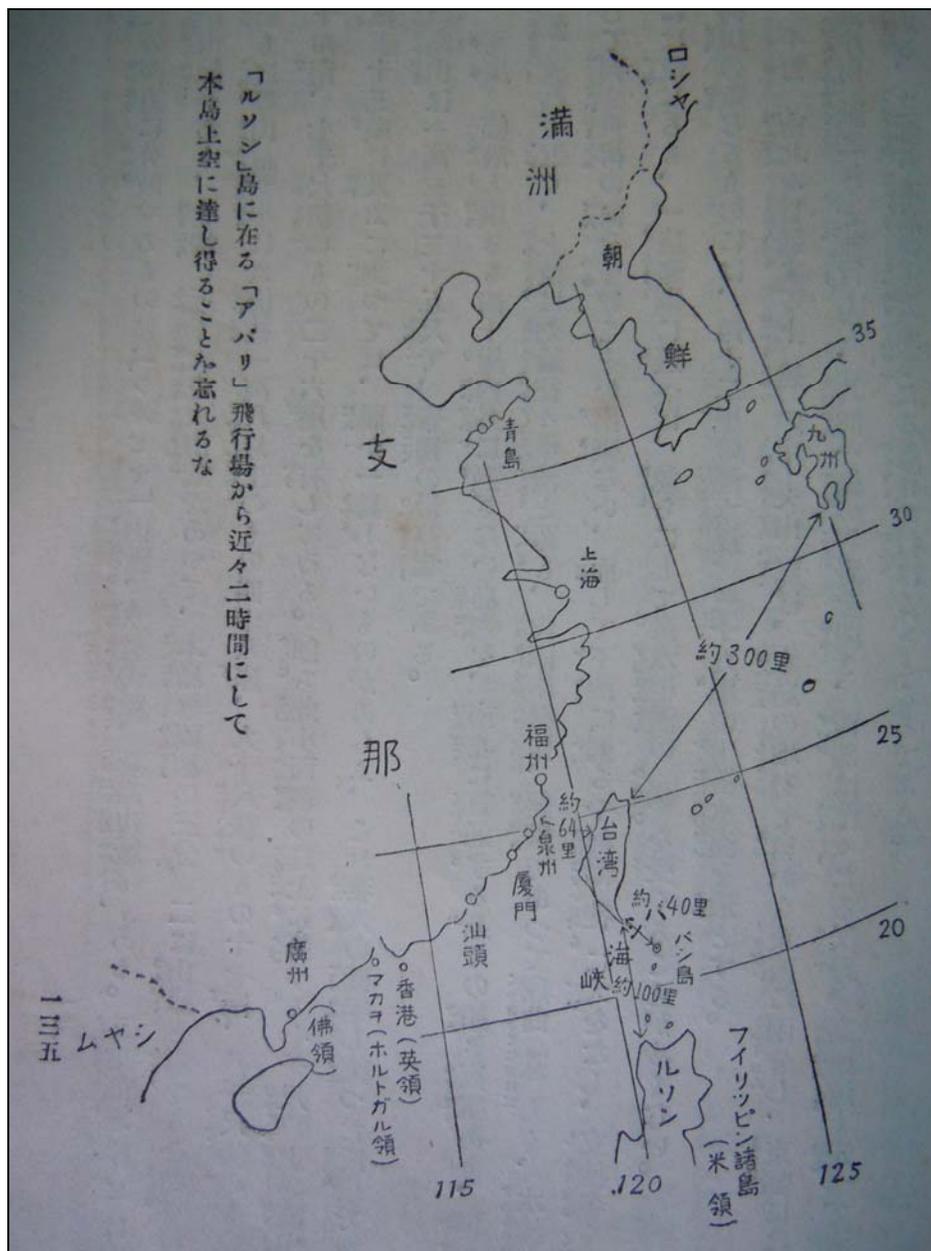
另外，為因應1922年俄國革命後與『華盛頓海軍軍縮條約』簽訂後所形成的國際情勢，該年的『大正十二年帝國國防方針』即將美國設定為第一假想敵國，並且訂定『陸軍應協同海軍儘速對呂宋島進行攻略』之出兵綱領。因此，為確保能夠以殖民地為軍事出擊的基地，殖民地駐留軍事力量的確立是必要的方針之一，因此台灣的軍備乃由以往防禦性質，轉向具有進攻性質的性格（大江志乃夫，2001：83）。也或許因為前述之考量，陸軍才有將1925年新設的航空部隊常駐於台灣之計畫（飛行第八聯隊），並計畫將原來僅能負擔島內「理蕃」及治安任務的「警察航空班」裁撤，將戰力及裝備提升至軍事規格，以因應新的國防方針與國際情勢之變化。

也就是說，飛行第八聯隊的新設是與日本對菲律賓方面的戰略計畫有著密切的關係。其主要目的在於一旦日本海軍對菲律賓海域的美國海軍展開攻擊，並封鎖馬尼拉灣、蘇比克灣，佔領呂宋北部阿帕莉（Aparri）時，除需要航空母艦上的戰鬥機進行首波的空中攻擊外，也必須考量後續使用陸軍航空部隊的可能，加上台灣南部的屏東離呂宋北部阿帕莉僅有兩個小時的飛行時間，戰略地位可說甚為重要，故軍方乃有將航空部隊新設於屏東之計畫（鈴木正一，1976：20）。

---

<sup>2</sup> 另外，因1925年的軍備整理而遭到縮編的現役軍官約2千餘人，則將其配置於中等以上學校內，擔任「學校教練」之工作，並對男子學生進行相關的軍事訓練。因此，陸軍軍備整理，除了使軍備近代化外，「學校教練」的出現也成為往後「國家總動員體制」的基礎。

<sup>3</sup> 陸軍飛行第一至第八聯隊駐紮地依序為：各務ヶ原（第一、二聯隊）、八日市、太刀洗、立川、朝鮮平壤、濱松市三方ヶ原、台灣高雄州屏東。



說明：左側標明「不能忘記在呂宋的阿帕莉機場由台灣上空只需兩個小時就可到達」，充分說明了當時台灣在日本向南擴張時的戰略地位與航空兵力佈署。  
資料來源：帝國在鄉軍人會（1931：135）。

圖 1：1930 年代臺灣重要駐防部隊的菲律賓印象

飛行第八聯隊新設後預定駐紮於屏東，並且在轉營前暫與飛行第四聯隊共同駐紮於福岡太刀洗陸軍航空基地，而台灣的事務則由 1925 年 11 月新設的「台灣軍經理部屏東派出所」負責進行相關的轉營準備。不過，原本預定 1926 年 10 月移防至屏東的計劃，則因基地建築工事尚未竣工而延期。另外，根據該聯隊移防屏東的相關資料觀之，則明載其成立與移防的主要原因為「三國軍縮會議」（英、美、日），而原本由總督府因「理蕃因素」所成立的警察航空班等相關設備及部份業務，則在廢止後交由陸軍原地接管（鈴木正一，1976：20）。

飛行第八聯隊的轉營行動於 1927 年 5 月 9 日開始，13 日由福岡門司港陸續出發，該月 26 日至 31 日先後到達基隆，並利用鐵路將相關人員與設備運送至屏東，至 1928 年 2 月 19 日完成所有轉營相關事務，同時正式開隊運作（《台灣日日新報》，1928a）。該聯隊移防屏東後之編制，迄至 1930 年為止，轄下所屬單位計有一偵察中隊、一戰鬥中隊、聯隊本部及材料廠，編制人員共約三百餘名，配置的各式飛機約二十一架（含常用備用機）。因此，該聯隊除了是台灣有史以來第一個常駐的航空軍事單位外，同時也肩負守護帝國南方領空之重責（早川政之輔，1930：12-14）。

由上述可知，昭和初年台灣軍方航空的軍備與佈防，則直接與 1922 年至 1936 年底的兩項『海軍軍縮條約』有著密切的關係，並且也因此限制了海軍（含航空部隊）在這十五年間於台灣的發展。因此，1927 年屏東陸軍飛行第八聯隊設立以來，迄至 1936 年 12 月日本退出『倫敦海軍軍縮條約』前，台灣的空中武力與軍事航空等各項相關活動，基本上多是由陸軍所主導與支配。



資料來源：曾令毅收藏。

圖 2：(上) 1927 年前轉營前的飛行第八聯隊於福岡太刀洗陸軍航空基地；  
(下) 1927 年後移防至台灣屏東的飛行第八聯隊

### 叁、初期駐台航空部隊的角色與性質（1912-27）

1927年陸軍飛行第八聯隊正式駐防屏東後，台灣即具備了基本的空中防禦能力，迄至1936年12月日本退出「倫敦海軍軍縮條約」以前，基本上台灣的天空可以說主要是由陸軍航空部隊所主導。不過在1927年以前，陸海軍所屬航空部隊即已在台灣展開大大小小的不定期活動與演練，因此若欲瞭解其在台灣所扮演的角色與性質，就必須將在台進行的主要活動分三個時期來探討及分析。

這三個時期分別為初期「耐熱·試驗飛行時代」（1912-27），即陸軍飛行第八聯隊正式駐防台灣以前，陸海軍所屬航空部隊在台的活動；中期「陸軍航空時代」（1927-37），即陸軍飛行第八聯隊正式駐防台灣後，迄至中日戰爭前之主要活動；後期「對華·南方作戰時代」（1937-45），即中日戰爭爆發後，台灣成為對華航空作戰之中繼站，迄至海軍駐台航空部隊「第十一航空艦隊」編成後，與駐台陸軍航空部隊所扮演的角色與性質。

首先就初期來說，所謂的「耐熱·試驗飛行」即是軍方在熱帶地區所進行包含航空氣象調查、飛行員技術訓練，以及飛機性能測試等諸多航空相關活動之統稱。而當時因台灣為日本第一個位於南方亞熱帶的領土，也是重要的國防門戶，因此也就成了軍方進行「耐熱·試驗飛行」時的首選地點。根據相關記載，1907年時總督府即已開始計劃由日本調派當時陸軍最新科技的氣球及相關人員台，目的則是進行「台灣蕃地地勢、偵查及蕃族威壓」，迄至1911年為止，總督府雖然陸續商請軍方來台進行以氣球為主的航空試驗，不過卻都因為技術與經費等相關問題，而並未有實際的行動。一直要到1912年夏天，才由海軍率先開始在台灣進行所謂的「耐熱·試驗飛行」。該年適逢海軍省自法國新購「毛式複葉水上機」，總督府當局乃商請其來台進行「山林飛行」，並在台灣各地山林進行實地的飛行與調查（曾令毅，2008：22-23）。目前雖然尚未發現更多關於此次飛行活動的進一步資料，不過因為當時的航空技術尚無法進行「內台飛行」，所以推測應是新購飛機由法國運送返回日本的途中，以「艦載掛機」之方式來台

進行飛行任務。雖然如此，該回的飛行無疑已開啓台灣史上「首次飛機飛行」之記錄，並且也成爲軍方航空部隊在台進行「耐熱・試驗飛行」的先聲。而包含自 1912 年海軍的「山林飛行」後，經 1922 年「倫敦海軍軍縮條約」，至 1927 年 5 月陸軍飛行第八聯隊正式移防屏東以前，陸海軍航空部隊在台主要活動，如下表所示：

表 1：陸海軍航空部隊初期之主要活動 (1912-27)

時 間	軍種	性 質	飛行區域	備 註
1912 年夏	海軍	山林飛行	台中廳、南投廳一帶	◎台灣史上首次飛機飛行
1917.7.24-8.23	陸軍	耐熱飛行	西部主要城市與蕃地	◎受總督府之請兼行「理蕃飛行」
1921.3.18	海軍	試驗飛行	澎湖馬公	◎由馬公停泊中之遣外艦春日號所屬「橫廠式水上機」於馬公進行飛行
1921.5.8-5.25	海軍	內台飛行試驗	九州佐世保、鹿兒島、與那原、基隆	◎史上首次「內台飛行」 ◎佐世保海軍航空隊三機四人 5 月 14 日抵基隆
1922.5.8-6.11	陸軍	耐熱飛行	屏東、台南	◎「代用燃料」飛行試驗
1924.4.5-6 月中	海軍	內台飛行試驗	佐世保、奄美大島、西表島、基隆、馬公、高雄	◎佐世保海軍航空隊所屬二架「F5 號飛行艇」於 4 月 14 日抵達基隆
1926.4.9	海軍	訓練飛行	高雄	◎由馬公出港之第一艦隊之航空母艦鳳翔號所屬三機於高雄進行訓練
1926.7.7	海軍	訓練飛行	基隆	◎停泊於基隆的若宮號所屬二機進行前後八回訓練飛行
1927.4.8	海軍	訓練飛行	高雄	◎停泊於高雄的聯合艦隊古鷹號所屬機於高雄進行訓練

資料來源：整理自曾令毅 (2008: 71)、大竹文輔, (1939: 22-66、193-99、279-98)。

上表除了顯示軍方航空部隊在初期的主要活動性質外，也更加說明1922年『華盛頓海軍軍縮條約』對於陸海軍相關活動的影響。就陸軍來說，初期僅在台灣進行總共兩次的飛行活動，明顯與海軍的七次相距甚遠，而其主要原因或許與1922年8月陸軍開始進行為時約三年共三回的「軍備整理」有關，因此在諸多部隊「編制改正」的結果未明朗前，特別是在航空部隊的編制方面，迄至1925年決定增設航空部隊於台灣之前，都很難有大規模的飛行訓練與活動。加上陸軍航空部隊來台必須透過商船運輸相關機具人員來台，與海軍以軍艦「艦載掛機」來台的方式相比，不論是技術上與經費上，都明顯困難許多。或許因為如此，在「軍備整理」與航空部隊擴增新編的準備下，才使得陸軍航空部隊在初期的活動次數，較少於海軍航空部隊。

另外，在海軍航空部隊方面，1922年『華盛頓海軍軍縮條約』的結果，則使得海軍必須遵守條約之規定，而無法在台灣增設航空部隊與基地，因此乃限制了海軍航空部隊在台灣的發展。所以，若由『軍縮條約』所呈現的要旨來看，則可更加瞭解限制的情況（山田朗，1997：87-88）：

1. 十年內停止主力艦建造（主力艦 = 戰艦與巡洋戰艦）。
2. 主力艦與航空母艦之保有比率（總噸數）為美5：英5：日3。
3. 廢棄建造中、計畫中之全部主力艦，以及大部份老朽之主力艦。
4. 一萬至三萬五千噸之主力艦，主砲應在十六英吋以下，航空母艦應在二萬七千噸以下，備砲在八英吋以下。

由上引要旨可知，至少就第一點與第三點來看，海軍則因「軍縮」的限制，除須遵守「維持本條約簽訂時之現況」（1922年以前）外，也不得增設相關的擴編及造艦計畫，因此與陸軍利用「軍備整理」之機，使裝備與編制更加近代化及機械化相比，則正好呼應了海軍在「海軍之假期」時之情況<sup>4</sup>。簡言之，與因「軍備整理」而「忙碌」的陸軍相比，海軍似乎

<sup>4</sup> 另外，若就1922年5月「軍縮」後，至1927年5月陸軍「軍備整理」結束為止，由陸海軍航空相關的主要活動記事來看（1979年由每日新聞社所整理），總計為16筆，陸軍為5筆（31%），海軍為11筆（69%），兩者相差一倍以上。

有比較多的「假期」進行相關的飛行訓練與試驗，加上日俄戰爭後海軍對「南進」之提倡（池田清，1997：115-16），以及本身所擁有的軍艦及「艦載掛機」的能力。或許因為如此，使得海軍雖受到「軍縮」的限制，不過在台進行航空活動的次數，卻較多於陸軍航空部隊。

綜上所述，初期日本軍方在台的航空活動，主要還是不超出「耐熱・試驗飛行」之性質。但若就對台灣的影響來看，陸軍所進行的活動次數雖少，但實際上影響則較為深遠。例如，1917年所進行「耐熱飛行」之結果，則直接促使總督府為「理蕃所需」於1919年設立「警察航空班」（曾令毅，2008：28-34），而1922年於屏東所進行的「代用燃料」（酒精）飛行試驗，除了是日本最早的試驗外，也開啓台灣糖業及相關附屬產業製作「代用燃料」之新頁，並為往後戰時「代用燃料」的研發與生產奠定一定的基礎（大竹文輔，1939：195-96）。反觀海軍航空隊在台的活動雖多，但除1921年與1924年的兩次「內台飛行」，或許能給與往後「內台定期航線」開設時之參考依據與經驗外，其它五次以「艦載掛機」形式來台之飛行活動，性質則多為飛機之性能測試與飛行訓練，對於當時的台灣來說，目前尚待更多更進一步之研究，才能看出其背後的意義<sup>5</sup>。

#### 肆、中期駐台航空部隊的角色與性質（1927-37）

其次，就第中期「陸軍航空時代」來說，前述所及1922年至1925年陸軍的「軍備整理」，則直接促使台灣第一個常駐航空兵力，陸軍飛行第八聯隊的駐防。而該聯隊駐防台灣屏東後除擔負起台灣的空防外，也主導島內所有主要的相關航空活動，如下表所示：

---

<sup>5</sup> 關於此時期海軍航空隊在台灣進行相關飛行試驗背後所呈現的意義，可參見曾令毅（2012）。

表 2：陸軍屏東第八飛行聯隊主要活動與性質簡表（1927-37）

軍事相關活動		社會及教育等相關活動	
日期	事項	日期	事項
1927.10	聯隊野外演習	1927.11	朝香宮來台奉迎飛行
1927.11	參加台灣軍秋季演習	1928.04	天長節祝賀飛行
1928.10	參加北部秋季演習	1928.05	久邇宮來台奉迎飛行
1929.01	屏東台北間三回即日往復飛行訓練	1928.05	全島一周飛行（航空思想普及巡迴）
1929.03	參加台北陸軍紀念日模擬戰	1928.05	台北空中慶典活動
1929.10	台北練兵場飛機實彈射擊演練	1928.05	台北「飛行、防空相關」演講活動
1930.01	花蓮港地區山岳飛行訓練	1930.01	全島一周飛行
1930.10	參加平定「霧社事件」	1931.01	賀陽宮來台奉迎飛行
1930.11	台東地區飛行演習	1932.05	開隊五周年祭相關活動舉行
1932.05	戰鬥機全島一周飛行	1932.05	愛國「台灣號」兩獻納機相關活動
1932.06	聯隊所屬少尉滿洲關東軍派遣	1932.07	愛國「台灣號」兩機命名式活動
1932.08	屏東馬公間往復飛行訓練	1933.12	愛國「保甲、壯丁號」獻納相關活動
1933.03	參加台北陸軍紀念日防空演習	1934.06	愛國「製糖、台灣學校」等機命名式
1934.06	參加台灣軍特殊演習	1935.01	朝鮮李王來台奉迎飛行
1934.08	戰鬥機全島一周飛行	1935.04	新竹州、台中州大地震區域偵察飛行
1935.07	航空本部長來隊檢閱	1935.10	開隊十年祭並最新兵器展覽會舉行
1936.03	參加台北空中攻防演習、台北飛行場開場式空中模擬戰	1935.11	愛國「保甲、壯丁號」機命名式活動

資料來源：整理自大竹文輔（1939：199-277）、南天書局（1994a：189；1994b：202-38）。

由上表即可略知，陸軍飛行第八聯隊駐防台灣後至中日戰爭前，主要的活動型態與性質。就「軍事相關活動」來說，絕大部份為聯隊本身的飛行訓練，以及軍事相關演習的參加。而實際的軍事攻略行動，僅有 1930 年 10 月 27 日「霧社事件」發生時，前後派遣四架飛機，共約 30 名機組人員由屏東基地出發，並率先於當日至今事件發生地「荷歌社」一帶進行空中偵察，且為考量季風影響與調度方便，乃於埔里增設臨時飛行根據地，

以對事件發生區域進行大規模的偵察與轟炸。自 10 月 28 日轟炸行動開始，迄至 11 月 21 日飛行隊撤退為止，包含瓦斯彈等各式炸彈，總計投彈達近千枚（至 11 日止已達約 8 百枚），並且在大規模轟炸行動後（16 日），對持續反抗的原住民投下約 3 千枚記有「早く降参シタ者ハ殺サヌ」（早投降者不殺）標語的勸降佈告（大竹文輔，1939：230-234）。因此，該次的軍事行動除了是飛行第八聯隊在中日戰爭前唯一的一次實際軍事攻略行動外，對於聯隊本身或是整個台灣「理蕃飛行史」來說，都屬規模最大的一次。



資料來源：佐藤政藏（1931）、春山明哲（1992：38-39）。

圖 3：（上）1930 年「霧社事件」發生後飛行第八聯隊對事發地進行偵察；  
（下）「霧社事件」發生後飛行第八聯隊對原住民投下的勸降佈告

另外，在「社會及教育等相關活動」方面，除日本皇族來台時的「奉迎飛行」與 1935 年「新竹、台中兩州大地震區域偵察飛行」外，大多都與「航空教育」有關。換句話說，該聯隊的「非軍事活動」，主要是針對民眾進行航空及防空相關之知識灌輸與普及，並以達到喚起民眾對於「軍備充實」之支持為最終目的。其中，該聯隊對於「陸軍愛國號獻納飛行機」相關活動的推廣與參與，則是一個最明顯的例子。而除了「非軍事活動」外，「軍事相關活動」中也有不少活動與演習在公開場合舉行，其對於「航空教育」的普及上，相對也有一定的效果。

此外，飛行第八聯隊設置以來，其所在地屏東「六塊厝」就成為島內民眾在「航空教育」方面的唯一固定場域，特別是對於學校的旅行來說，該地則是南部參訪的必至行程之一（早川政之輔，1930：1-2）。因此，該聯隊在中期除了本身的軍事演習與訓練外，主是則是善盡部隊在「平時戰備」之效用，並擔負起維護島內的治安，以及扮演推廣民眾國防知識的重要角色。

而中期雖然稱為「陸軍航空時代」，但其實海軍相關單位及所屬航空部隊也在此時期進行不少的活動。就航空活動來說，除以「艦載掛機」形式來台進行相關飛行活動外，值得注意的是自 1927 年 6 月至 1936 年 6 月間，就分別有佐世保海軍航空隊（8 回）與大村海軍航空隊（4 回），由長崎駐地來台進行前後共 12 回的「內台往復飛行」演練。而若以 1930 年 5 月大村海軍航空隊的「台灣往復飛行演習報告」來看，主要目的除進行軍事方面的演練（海上飛行及長途空中輸送後之作戰能力）、飛機性能測試外，也針對「內台航空路」的所需時間、燃料，以及天後氣象進行相關的資料搜集與調查。

而這些情資對於遞信省與總督府在 1930 年代所進行的「內台航線」調查事業與開設計畫來說，無疑提供了不少經驗及參考數據（佐倉光一，1931：55-56）。加上 1936 年底日本退出「倫敦海軍軍縮」前夕，海軍內部南進論的重振旗鼓，除將台灣定位為「中繼基地」及「進出基地」外（梁華璜，2003：65-69），並在此時期積極參與以台灣為中心的「南進航空計

畫」（民航）之規劃與推動，而影響當時「南進航空」政策發展方向甚大的「台灣為中心之國際航線計畫」，即是由海軍所提出，加上其他「南支南洋」相關的民用航線開設之規劃與提出，也皆有海軍省軍務局及駐台武官參與，並將其討論結果與報告載於海軍省《公文備考》檔案文書內。因此，海軍雖受限於「軍縮條約」而無法在台增設常駐航空部隊及基地，但是 1927 年後所展開的「內台往復飛行」演練，以及對於「南進航空」之規劃與運作，都深刻影響及左右著整個戰前台灣民航的發展方向<sup>6</sup>。

## 伍、後期駐台航空部隊的角色與性質（1937-45）

最後就後期「對華·南方作戰時代」來說，隨著 1930 年後海軍航空本部山本五十六少將與大西瀧治郎大佐對「航空主兵論」的倡導（山田朗，1997：132-46），以及 1931 年 4 月時任關東軍作戰主任參謀的陸軍步兵中佐石原莞爾於其著《現在及び將來における日本の国防》中所提出的「世界最終戰將以飛機為中心的殲滅戰略」之構想（豬木正道，1998：169-72），<sup>7</sup>都使得日本陸海軍的航空發展逐漸朝向「空を制するものは世界を制す」（控制天空等於控制世界）的目標邁進。

特別是 1937 年 7 月中日戰爭的開打後，台灣除了成為「對華作戰」的重要「進出基地」之一外，尤其是對於華南，以及「太平洋戰爭」後對於南方的航空作戰，駐台的陸海軍航空部隊都扮演了重要及關鍵的角色。在陸軍方面，1936 年以來即依「昭和十年軍備改變要領大綱」之內容，將飛行第八聯隊擴編為第三飛行團（航空同人会陸軍航空史刊行会，1981：

<sup>6</sup> 另外，以 1931 年 4 月海軍佐世保與大村海軍航空隊所屬 15 架飛機來台進行「內台往復飛行」演練為例，負責航空相關通信業務的地面單位，主要為「鳳山海軍無線電信所」（1920 年成立）。而此無線電信所在 1935 年「內台航線」開設前，軍方及航空相關通信的收送業務，主要都由該所負責，因此其在戰前台灣航空發展所扮演的角色，則值得往後進一步探究。

<sup>7</sup> 另外，值得一提的是，石原莞爾早在駐德期間（1922-24）就曾提出「未來的戰爭應是以空軍來決戰，直到世界統一為止，國家應舉全國之力來製作最精良的飛機，由今日起準備，是目前的第一要務」之看法。

46-47)，並在 12 月於嘉義水上庄增設飛行第十四聯隊。1937 年 7 月為因應中日戰爭的爆發，第三飛行團則依據台灣軍司令部所之命（台軍作命甲第六號），改編為「台灣軍臨時飛行團」，並負責與海軍協同針對華南進行攻擊。因此，駐台陸軍航空兵力可以說在 1937 年後，因戰爭因素由原來的「平時戰備」轉為以「對華·南方作戰」為主之戰時方針。相關之編制，如下表所示：

表 3：駐台陸軍航空兵力編制演變簡表（1936-45）

日期	事項	備註
1936 年 8 月	第三飛行團成立於屏東（9 月 27 日開團）	◎轄下飛行第八、十四聯隊、第三飛行教育隊
1936 年 12 月	飛行第十四聯隊新設於嘉義郡水上庄	—
1937 年 5 月	屏東陸軍航空支廠設立	—
1937 年 8 月	台灣軍臨時飛行團編成（第三飛行團為基礎）	◎轄下飛行第八、十四聯隊、第三航空教育隊、臨時第八、十四飛行場隊
1937 年 9 月	第三飛行團增援上海戰場	◎對華中、華南作戰
1938 年 7 月	航空兵力編制改變，「聯隊」改編為「戰隊」	—
1939 年 6 月	第四飛行團編成，隸屬於第一飛行集團（岐阜）	◎轄下飛行第八、十四戰隊、第三航空教育隊
1941 年 10 月	第四飛行團，改屬於第五飛行集團（南方軍）	◎轄下飛行第八、十四戰隊（屏東及嘉義）、飛行第五十戰隊（佳冬）、飛行第十六戰隊（恆春）
1944 年 6 月	第八飛行師團成立於台中，隸屬於第十方面軍	◎至 1945 年 8 月 15 日終戰
1944 年 10 月	第八飛行師團所屬部隊支援「台灣沖航空戰」	—
1945 年 4 月	第八飛行師團所屬部隊參加沖繩作戰	—

資料來源：整理自外山操、松森俊夫（1993：72-121）、秦郁彥（2000：501-11）、劉鳳翰（1997b：431-32、550-56）、大江志乃夫（1989：98、99、156）、伊藤隆（1972：400-409）。

註：上述編制「飛行師團 > 飛行集團 > 飛行團 > 聯隊=戰隊」。

由上表所顯示，即可大略瞭解陸軍航空兵力在戰時之佈置情況，以及所扮演的角色與性質。特別是自 1936 年第三飛行團的成立，以及 1937 年 5 月屏東陸軍航空支廠成立後（後勤支援），即已將其定位為攻擊作戰的性格。

另外，從中日戰爭開打後，原本駐台的陸軍航空兵力即開始進行對華支援作戰，迄至日本與蘇聯簽訂『中立條約』後（1941 年 4 月 13 日），以及太平洋戰爭爆發前，駐台陸軍航空兵力所要攻擊的方向，已由對華作戰轉為以南方作戰重心。因此改編後的第四飛行團乃隸屬於南方軍轄下的第五飛行集團內，並於台灣南部增設戰鬥機隊及轟炸機隊，主要的目的則是欲對菲律賓及南方的「無主真空之地」，進行大規模的「離心攻勢」（centrifugal offensive）<sup>8</sup>。因此，1937 年 7 月後，駐台陸軍航空兵力則由平時轉變為戰時編制，並對華、南方地區展開攻略，以及在戰事節節敗退後，對本土防衛進行航空支援作戰（劉鳳翰，1997b：424）。

而海軍所屬的航空部隊，在戰時所扮演的角色與性質，也與陸軍相去不遠。特別是自 1936 年 12 月日本退出『倫敦海軍軍縮』後，亞太地區即進入了所謂的「無條約時代」，因此乃促使海軍開始計畫在台灣設置航空部隊，以及興建軍事基地。而中日戰爭的開打後，台灣即成為「對華作戰」的重要「進出基地」之一，因此海軍航空部隊對華進行作戰的序幕，則是在 1937 年 8 月將駐紮於九州的「鹿屋航空隊」移調至台北松山飛行場，並對華進行為期約四個月的「渡洋爆擊」（紀榮松，2007：207）。而此軍事行動除了證明日本海軍航空兵長途作戰的能力外，也再次說明因「海軍軍縮條約」之限制，使得「鹿屋航空隊」在進行對華作戰時並無駐紮基地，因此僅能以民航機場充當臨時航空基地之用。

1938 年後海軍開始籌劃興建高雄左營海軍軍港（1940 年正式動工），1941 年 10 月 1 日又於高雄岡山設置「海軍第六十一航空廠」，以供應戰時後勤所需（日本海軍航空史編纂委員會，1969：433-45），並且在 1941 年

---

<sup>8</sup> 所謂的「離心攻勢」即 1941 年日本與蘇聯簽訂『中立條約』聲明互不侵犯後，加上中國軍隊無力反攻，於是乃將軍力推向這些因歐戰而使得殖民母國沒落的南洋「無主真空之地」，以期在這些地方獲得更多的資源。

1月完成以高雄海軍基地為主的航空戰力「第十一航空艦隊」（基地航空部隊）之編成。該司令部設於高雄，轄下有21、22、23航空戰隊（東港航空隊、台南航空隊、高雄航空隊），為太平洋戰爭前後日本海軍的主要陸基航空兵力。該航空艦隊主要的任務有二：第一、「在太平洋戰爭初期對確保菲律賓方面之制空權（以擊滅駐菲律賓美軍航空戰力為目標），以及支援登陸作戰」；第二、「確保馬來半島方面之制空、海權（以擊滅駐新加坡之英國東洋艦隊及航空戰力為目標），以及支援地面部隊作戰」。而由「第十一航空艦隊」的主要任務來看，海軍所屬的航空部隊與駐台陸軍航空部隊相同，已將攻擊方向轉南方。加上1941年4月由七艘航空母艦所組成的海上航空主力「第一航空艦隊」（航空母艦部隊）之編成，並配合基地航空部隊與海上航空母艦部隊的作戰，即可迅速將敵軍牽制於外海，並予以痛擊（山田朗，1997：191-192）。由此可知，太平洋戰爭期間，因海軍航空之主力「第十一航空艦隊」與「第一航空艦隊」的相繼編成，都使得台灣成為海軍航空部隊的主要基地，並且扮演支援南方作戰，以及殲敵於外海的重要角色。

## 陸、結論

日軍在台航空的發展自1927年9月陸軍飛行第八聯隊移防至屏東後，乃揭開軍方航空部隊駐防台灣的新頁。而該聯隊移防台灣的原因，主要則與1921年『華盛頓海軍軍縮』，以及1930年「倫敦海軍軍縮」有著相當直接的關係。因為一戰後的這兩次「軍縮」除限定日本海軍與英美海軍主力艦的比例外，特別是在於條約生效後，則規定各締約國海軍的佈防「應維持在本條約簽訂時之現況」，所以自1922年至1936年日本退出軍縮條約期間，基本上海軍並無法在台灣增設航空部隊，因此也限定了海軍航空部隊在台灣的發展。

為了因應一戰後的「海軍軍縮」與裁軍風潮，陸軍方面則自1922年至1925年展開了前後三回的「軍備整理」，並將編制裁減後的經費用於陸

軍軍備的近代化與機械化，加上考量到殖民地駐留兵力的問題，因此乃有陸軍飛行第八聯隊的增設，以及移防台灣的計畫。所以，1927 年至 1936 年間，甚至是 1938 年海軍駐台航空部隊「第十一航空艦隊」編成前，基本上主導台灣空防的則為陸軍。

雖然一戰後的兩次「海軍軍縮」，限定了海軍航空部隊在台灣的發展，但是自明治末年的「耐熱・試驗飛行時代」起，經 1927 年後的「陸軍航空時代」，迄至中日戰爭以前，其對於台灣的影響，特別是對於影響台灣民用航空發展甚多的「南進航空計畫」之規劃與推動，則有著舉足輕重的地位。因此，中日戰爭以前，陸海軍航空部隊在台活動的性質，可以說因兩次「海軍軍縮」之影響，有著不同的任務與發展方向。而中日戰爭爆發後，陸海軍航空部隊在台的任務與發展方向，乃因「對華・南方作戰」展開，才有了性質上的合流，並朝向構築戰時南方航空軍力中心基地的方向努力及發展。

## 參考文獻

- 《台灣日日新報》，1928。〈南瀛鎮護の新威力よ 飛行第八聯隊開隊式〉2月19日夕刊。
- アジア歴史資料センター（<http://www.jacar.go.jp/>）。
- 大江志乃夫，1989。《支那事変大東亜戦争間動員概史》。東京：不二出版社。
- 大江志乃夫，2001。〈植民地領有と軍部：とくに台湾植民地征服戦争の位置づけをめぐる〉收於《展望日本歴史 20 帝国主義と植民地》。東京：東京堂。
- 大竹文輔，1939。《台灣航空發達史》。台北：台灣國防議會航空部。
- 山田朗，1997。《軍備拡張の近代史：日本軍の膨脹と崩壊》。東京：吉川弘文館。
- 今岡豊，1981。《石原莞爾の悲劇》。東京：芙蓉書房。
- 戸部良一，1998。《日本の近代 9 逆説の軍隊》。東京：中央公論新社。
- 日本防衛省防衛研究所藏。《海軍省公文備考》。檔號：C04015428900、C05021236800、C05021236900、C03022867000、C05021623700。
- 日本防衛省防衛研究所藏。《陸軍省大日記》。檔號：C01001917200、C03022689100、C03022739800、C01003814600、C01002598500、C03022867000、C01004166100、C01007510700、C04120013300、C01007511000。
- 日本海軍航空史編纂委員會，1969。《日本海軍航空史》2 軍備篇。東京：時事通信社。
- 日本航空協會，1956。《日本航空史》明治・大正編。東京：日本航空協會。
- 日本國立公文書館藏。《公文類聚》。A02030266900。
- 日本無線史編纂委員會，1951。〈鳳山海軍無線電信所〉收於《日本無線史》第十卷。東京：電波監理委員會。
- 台灣山林會，1935年。〈卷頭言：飛行機と林業〉《台灣の山林》3月號，未編碼。
- 台灣經世新報社，1994b。《台灣大年表》。台北：南天書局重刊。
- 台灣總督府，1941。〈軍備制限〉收於《加除自在台灣法令輯覽》第七輯第九章。東京：帝國地方行政學會。
- 台灣總督府，1994a。《台灣日誌》。台北：南天書局重刊。
- 外山操、松森俊夫，1993。《帝国陸軍編制総覽》第一卷。東京：芙蓉書房。
- 外務省，1984。《日本外交年表並主要文書（1840-1945）》下冊。東京：原書房。
- 伊藤隆，1972。《日本陸軍海軍の制度・組織・人事》。東京：東京大学出版会。
- 早川政之輔，1930。〈聯隊の編制〉收於《飛行隊見學》。台北：台灣日日新報社。
- 有馬学，1999。《日本の近代 4「国際化」の中の帝国日本（1905-1924）》。東京：中央公論新社。

- 池田清，1997。《海軍と日本》。東京：中央公論社。
- 佐倉光一，1931。〈航空界の回顧〉《台灣時報》12月號，頁55-56。
- 佐藤政藏，1931。《第一第二霧社事件誌》。台中：實業時代社。
- 每日新聞社，1979。〈軍事航空年表〉收於《別冊一億人の昭和史「日本航空史」》。東京：每日新聞社。
- 帝國在鄉軍人會（編），1931。《臺灣步兵第一聯隊史》。台北：帝國在鄉軍人會。
- 春山明哲，1992。〈霧社事件陣中日誌〉收於《台灣霧社事件軍事關係資料》。東京：不二出版社。
- 紀榮松，2007。〈跨海西征的駐台日本海軍鹿屋航空隊〉《淡江史學》18期，頁207-26。
- 秦郁彥，2000。《日本陸海軍総合事典》。東京：東京大学出版会。
- 國史館台灣文獻館「台灣總督府檔案」(<https://sotokufu.sinica.edu.tw/sotokufu/>)。
- 國史館台灣文獻館藏。《台灣總督府公文類纂》冊號2023，文號2。
- 梁華璜，2003。《台灣總督府南政策導論》。台北：稻鄉出版社。
- 陳世芳，2011。《臺灣總督府對菲律賓政策之研究：以文化面向為中心（1895-1945）》碩士論文。台北：台灣師範大學台灣史研究所。
- 曾令毅，2008。《日治時期台灣航空發展之研究（1906-1945）》碩士論文。台北：淡江大學歷史系。
- 曾令毅，2012。〈「航空南進」與太平洋戰爭：淡水水上機場的設立與發展〉《台灣文獻》63卷2期（即將出刊）。
- 鈴木正一，1976。《蒼穹萬里：陸軍飛行戰隊史》。東京：陸軍飛行戰隊史刊行委員會。
- 劉鳳翰，1997a。《日軍在台灣》上冊。台北：國史館。
- 劉鳳翰，1997b。《日軍在台灣》下冊。台北：國史館。
- 豬木正道，1988。《軍国日本の興亡》。東京：中央公論社。

# Notes on Japan Air Force Development in Taiwan Under Japanese Rule, 1927-1945

Lin-Yi Tseng

*Ph.D. Candidate, Graduate Institute of History*

*National Taiwan Normal University, Taipei, TAIWAN*

## Abstract

Since the Aviation Police Office was terminated due to national defense in 1927, Japanese military deployed the 8<sup>th</sup> Regiment of Army Air Force, originally garrisoned in Kyushu Tachiarai, to Ping-Tung and started the new phase that military air force troop permanently settled in Taiwan. The reason the troop settled in Taiwan was directly related to the *Washington Naval Treaty* in 1921 and the *London Naval Treaty* in 1930. Explicitly speaking, these two naval treaties after the World War I not only limited the proportion of battleships in the signed nations, but also restricted Japanese navy and air force troop's development in Taiwan. The treaties directly affected the reorganization and deployment to Japanese military and air force and the decision-making about garrisoning in Taiwan. Therefore, the two naval treaties played a decisive role on the development of air force troops in Taiwan.

**Keywords:** 8<sup>th</sup> Regiment of Army Air Force, naval treaty, disarmament, armament reorganization, Southern Operations