

· 陳文樹 ·

建國百年對屏東空軍基地的綜觀回顧

前言

位處屏東市西北隅、高屏溪中下游河段東岸的屏東空軍基地，佔地約為整個屏東市面積的十分之一。更特別的是機場內的南、北兩側，分別闢有飛機起降區，因而大家常以南機場、北機場泛稱之。此一配置，使得基地宛如一個呈東北—西南斜向、開口朝東的「C」馬蹄形。這種於機場內劃隔成雙起降區的特色，揆諸世界各軍民用機場中，均極罕見者。

基於飛機起降的安全考量，屏東市大半的地區都被劃入高樓層限建區，縱令瀕臨高屏溪對岸原高雄縣大樹鄉早已有林立的高樓，但是在縣治所在地的屏東市卻仍甚少有十層以上的高樓；因此，市民常可了無阻礙的眺望天空。

觀看飛機起降，無論過去和現在，對民衆似乎皆有一股特別的吸引力，屏東空軍基地雖不似民用機場有密集的班機起降，但每有特殊任務或訓練演習，當機群集結於屏東空軍基地時，鄰近居民屢屢聚集於降落路線下方觀覽。更特別的是，設立於空軍基地旁的陸軍航空特戰部隊，每有實施空中跳傘訓練時，民衆更是好奇而紛紛佇立觀賞降落傘於空中張開，美不勝收的場景。此等猶如衆多豔麗花朵

於高空瞬間綻放之景致，迄今依然時可得見。

屏東空軍基地初建於日治時期

屏東空軍基地之存在，係發軔於二十世紀初的日治時期，時距萊特兄弟發明飛機僅六年（以一九〇八年的成功飛行為基準），且適值第一次世界大戰結束未久的年代。一九一四年三月二十一日，日籍飛行員野島銀藏率先在昔之「臺北古亭莊練兵場」，以一架美製複葉式螺旋槳飛機——「隼號」進行飛行表演，此乃臺灣從事空中飛行之濫觴。為深入掌握飛機在亞熱帶、熱帶地區，飛行於天空與維修補給的特性，日本陸軍更於一九一七年七月派遣工兵大佐有川鷹一率領陸軍航空隊四架戰機，自古亭莊練兵場起飛，在南臺灣進行耐熱飛行，真實體驗飛航狀況與蒐集相關資料。一九一九年初，臺灣總督府為構建逐漸受到各國重視的空中軍事武力，第七任的日本駐臺軍職總督明石元二郎遂指示，成立全臺首見的航空機構——警務局航空班，旋於五月在現今屏東市六塊厝的高屏溪（舊稱下淡水溪，屏東市舊稱則為出自原住民語的阿猴）沿岸興建飛行場，即今屏東空軍基地的南機場，翌（一九二〇）年八月竣工，十一月二十一日正式啟用，是臺灣最早的機場，此際駐臺總督已更換為第八任的田健治郎，同時也是首度由文人任職總督（一九一九年十月二十九日到任，註一）。

同（一九二〇）年，在日本曾擔任過郵政大臣的總督田健治郎，責令轄下的臺灣郵政局創辦航空郵遞，並在距離已竣工的南機場北邊，直線距離約三點二公里處，建造另一座可供起降的北機場，歷經一年餘完工。一九二二年，臺北郵局首度利用警務局航機的巡航飛行任務，自臺北載運航空郵件飛抵屏東，以試辦方式創下臺灣航空郵遞之紀錄，而正式的航空郵

件係於十年後，即一九三二年於臺北與臺南之間開辦。斯時的臺北機場位於今萬華區的小型飛機場，也是日後當位於臺北市北邊的松山機場落成後，被相對稱為南機場的「古亭莊飛行場」。古亭莊飛行場的前身和後身分別是前段曾提及的「古亭莊練兵場」和「臺北高爾夫球俱樂部」。至於時稱「臺北飛行場」的松山機場是於一九三六年問世，比「屏東飛行場」足足晚了十六年。而自一九三六年至第二次大戰前，臺北和屏東兩地亦開設民航空運之航班，但皆係達官顯要或富商名流搭乘，布衣百姓無從問津。

未久，亟欲擴大軍國勢力的日本政權，已將臺灣定位為其「南進基地」，而逐年將日本本土的軍事機構移駐臺灣，或於臺灣就地增設軍事單位。一九二七年五月至一九二八年二月，原係駐紮於日本九州福岡一處地名為「太刀洗」的陸軍飛行第八聯隊，分期移駐至屏東飛行場，並接收裁撤的警務局航空班所有設備及部分業務，是首度「由警轉軍」的駐留機場單位（註二）。緣此，該陸軍飛行第八聯隊乃成為第一個常駐臺灣的軍事航空單位，但在一九三六至一九四二年間，仍維持著臺北和屏東兩地的民航空運業務，民航機則皆於北機場起降。屏東機場轉為以軍事用途為主，其所建置的空中武力，可守護日本帝國南方領空並增強帝國對島內的震懾壓制，例如一九三〇年十月二十七日霧社事件爆發後，該聯隊便先後派遣四架飛機前往霧社進行空中偵查與轟炸；此外，機場尚為日後日本政權於我國華南和東南亞、緬印諸地擴大進行軍事侵略時，為中繼轉進、支援運補基地等事項奠定根基。該聯隊並定期開放機場內非機密設施讓居民入內參觀，冀望藉此讓當地居民感受帝國的進步，心悅誠服的

彩

頁

彩

頁

順從。

一九三六年八月，隨著日本軍事力量大肆擴充，上述的陸軍第八聯隊擴編為「第三飛行團」，隔年五月，機場內新設一座主司後勤支援的航空廠，從日本東京的陸軍立川機廠和神奈川的海軍高座機廠，引進各種精良的設備與技術，可製造、供應臺灣各地陸軍航空部隊大部分的飛機零件與支援飛機修護工作，和斯時設立於岡山的海軍航空廠，並列為日本設立於臺灣諸航空廠中最完善者（註三）。同一時期，日本軍方另在今屏東東港增設一支海軍航空部隊，並建造一處可供水上軍用飛機停靠的機場，同時新建有海軍航空廠以維修飛機並製造零組件，惟就規模而言尚難以和位於屏東市的「第三飛行團」相比。



昔由日軍於機場內所興建之本部大樓，今為「天祥大樓」

一九四一年十二月七日，日本偷襲美國珍珠港，掀起第二次世界大戰，戰爭期間以屏東飛行場為基地的第三飛行團，組織編制又隨著作戰需求逐期擴大。無可諱言者，大戰期間第三飛行團乃一支軍力強盛的航空部隊，惟大戰末期日本帝國勢力已是強弩之末，在官方成功的洗腦下，不少誓死效忠天皇的飛行員被編組成第三飛行團神風特攻支隊。屏東飛行場曾是神風特攻支隊的訓練基地與離別所（昔屏東地區的東港軍機場和車城軍機場，曾是神風特攻支隊的駐地），為機場留下一段特別註記。

臺灣光復後，我空軍駐防屏東空軍基地

然而，任一國家畢竟不能憑恃窮兵黷武方式，永久捍衛擴張侵略的惡霸政權。一九四五年八月，日本宣告投降，十月二十五日，臺灣重歸故國，包括屏東軍機場在內，全臺諸軍用機場由我國空軍接收。初時，萬事待舉，只能緩步進行，不少散布於臺灣的小型軍機場次第改作他用，如位處鹿港海邊「中廣」地方的軍機場後來改建為鹿港高中，其餘軍機場則有的廢除或改為軍事靶場者，如桃園龍岡、屏東車城；等，亦有放領予農民耕種者，如宜蘭、歸仁；等機場。另如臺北松山、桃園、新竹；等位處縣市中心周邊，且佔地廣闊的機場則予以復建和擴建，規劃為空軍基地，部分軍用基地為因應民航運輸需求，開放機場一部分闢建民航專區。

佔地甚廣、重要性極高的屏東軍機場則仍繼續留作軍用並不斷充實軍力以保衛我國疆土空域。而居於基地中央，於日治時期由「陸軍第八聯隊」興建之本部大樓（如附圖）於接收後易名為「天祥大樓」，以紀念抗日空戰英雄王天祥（民國二十六年八月二十二日空戰時，於擊落兩架日機後，不幸壯烈成仁）。臺灣光

復初期，神州旋又遭逢戰亂，國防部乃至中央政府難以顧及屏東空軍基地，長達十餘年的時間聚養生息，幸而在那不懈地衛戍防護下，基地得獲良善的保全。民國三十六年爆發於全臺的亂事中，屏東空軍基地曾是部分官署人員暫時移駐避亂之地，但其設施不曾遭到波及。之後，於政府撤退來臺期間積極協助裝備與彈藥的後運，為我復興基地保存堅強的實力。

我空軍於民國四十八年起，分批調派一支聯隊所屬空運大隊之數個中隊進駐屏東空軍基地，迄今屏東機場乃是全國首要的空軍運輸部隊，除數個空運中隊外，另有專事空投的分隊，再加上由預警電戰機隊改編的電戰大隊，共同組成一個空軍混合聯隊；還有同駐營區負責後勤維修之後勤指揮部。聯隊還曾擁有一支專責偵搜潛艇的反潛機部隊，長達三十餘年，直至八十八年七月，反潛機部隊移編海軍，方才解除隸屬。

混合聯隊暨麾下大隊、中隊，曾以美軍汰換下來的C-119運輸機，於一九六〇年代執行「國雷演習」的任務，完成撤退緬甸游擊隊的任務；一九七三年，聯隊奉命執行「慈航演習」任務，運送由美國提供的大量物資飛渡巴士海峽，至飽受風災摧殘的菲律賓，協助菲國政府救助災民；越戰期間，位於屏東空軍基地內負責維修的後勤指揮部，則銜命代理美軍維修軍機，既支援友邦，亦為自身奠定愈益深厚的實力。

數十年之間，長駐於屏東空軍基地的聯隊，夙夜匪懈的整軍備戰，並英勇忠誠的執行偵巡、空運、空投及預警電戰等直接、間接的作戰任務，功績卓越。前後使用過的運輸機、反潛機（Anti-submarine aircraft）和空中預警機（Airborne Early Warning Plane）等，多不勝數，

若論共處時間最久的，應屬C-130運輸機，而F-5鷹眼式空中預警機則是較晚近加入的生力軍。然皆秉持聯隊的光榮傳統，以「有我無敵」之決心，締造勳績。聯隊除了執行空軍本身之戰備任務外，多年來對於友軍，尤其是陸軍航空特戰部隊的勤務支援，亦有顯著的績效，和屏東空軍基地相距不遠的航空特戰部隊（營區所在地乃泛稱的「大武營」），在平時施行實機跳傘訓練或敵後登陸演練，皆由屏東聯隊提供支援，載運傘兵部隊至目的區實施演訓，故兩個部隊關係至為密切，協同戮力以保護國家。

位處臺灣本島最南端的屏東縣，每年夏、秋，頻有颱風自太平洋或巴士海峽來襲，且機場所在地又鄰近高屏溪，因此，機場內部和周邊地區均構建安全可靠，具疏洪、防洪功能的排水系統，即便面臨颱風、豪雨肆虐，機場亦罕遭淹水之害，但每逢大雨，工作人員必提前疏通水道，加強戒備。另則由於運輸機的機體遠比戰鬥機龐大，未便構築機堡以屏護飛機，因此每有颱風來襲，工作人員須以纜繩將飛機牢牢繫固於地面上，並警戒待命，嚴防飛機被狂風吹襲滑動而造成碰撞，此係曾在屏東基地任職過的空軍官兵們難忘的記憶。

八〇年代撥置部分用地建設民用航空站

民國八〇年代初期，政府為擴大發展民航運輸，交通部民航局於多個縣市選設新航空站，屏東地區的民航業務亦於民國八十三年十一月底開張營運。初時因準備不及只好借用屏東縣文化中心藝術館作為臨時候機室，再以接駁車將旅客載至機場搭機；隔年（八十四年）二月，候機室遷至屏東空軍基地南機場大門左側的旅客服務處；九十四年五月十七日，候機室及所有業務再度遷往毗鄰航空基地北機場，佔

地面積為七千四百六十七平方公尺的航站大廈辦理。

早先之規劃、設立屏東民用航空站，開闢屏東和臺北之間的空中航線，容或有其意義，惟幾乎於同一時期在臺灣西部興建的高速鐵路，則在鄰近屏北機場的民用航空站啟用後未久亦告完工通車，以致空中飛航的實質功能難以和高速鐵路競爭。而且，屏東地區距離高雄的小港機場極近，不少欲搭機趕赴臺北的旅客，仍習慣從設施較齊備、航班亦較密集的小港機場啓航。值是之故，打從開始展開往返屏東、臺北兩地的民航業務起，旅客即相當稀寥，交通部民用航空局已核定於今（一〇〇）年內停止屏東、臺北之間的民用航班，該條航線和航站大廈將同時結束營運，整個過程耗費的巨額公帑和心力，真令人惋惜慨歎。

另就空軍基地或機場周邊區的整體陸路運輸功能言之，佔地廣袤的機場，不免會妨礙道路的建設貫穿，故如臺北松山機場必須開通一條鑽越機場下方的地下道以連接松山區和內湖區，而在屏東機場方面則是開闢一條環繞機場西側的「堤防路」做為連通紓解之用。「堤防路」係沿循高屏溪屏東市河段的堤防興建，往北可通抵九如鄉與臺三號會合，往南可和編號為一八九縣道相連結，而一路通行至萬丹、潮州、新埤和林邊等鄉鎮，惟「堤防路」因兼具防汛用途，汛期時常會限制或管制通行，因此路政單位並未正式將其劃入為一八九號縣道的一部分，但正常期間，自高雄或屏東縣西部鄉鎮前往九如鄉或其他屏北地區的車輛，均可取道「堤防路」。

屏東市十九座空軍眷村和因空軍而建置的機構設施

屏東市最早期的眷村，為建於一九二八年

的崇仁新村，係供日治時期陸軍飛行第八聯隊的軍官住宿，後來因為聯隊擴編為第三飛行團並設立航空支隊，人員和宿舍需求增加，遂又增建「崇蘭陸軍官舍群」（即之後的「勝利新村」），以上兩眷舍主要是由臺灣民衆經營的「光智營造」或「百興營造」等民間營造廠所興建。民國三〇至五〇年代，我空軍聯隊接收、進駐屏東空軍基地後，基於安置眷屬之需，遂於毗鄰機場的西北郊區增建十餘處眷村，與原有眷村合計十九處。惟乘於互助通濟之襟懷，亦撥置部分屋舍予其他軍種軍眷。因此，從光復至今，屏東市十九處眷村皆屬空軍，此係各地眷村中較特殊的情形。

在民國三十八至五十五年間，由於經費短



屏東民用航空站外觀

細，且必須於短期間內趕建完成，因此建成的眷村未免簡陋，無法講求居住品質。初時，每至夜幕降臨即有陰暗漆黑、險僻荒涼之困頓，每逢颱風侵襲即有屋頂漏水、地面淹水之苦窘，且有部分眷村地處偏遠之郊，無論是洽事購物或子女就學，悉有不便。所幸，眷村居民俱能秉持勤奮節儉、辛勞持家之心，堅忍度過數十寒暑，逐步改善生計狀況，並竭盡心力拉拔子弟茁壯成長。下一代子弟多傑出人士，投入各類職場領域以報效社會。

由於眷村的存在，自然而然的將大陸各省各地之特色，及因地制宜所發展出的風格，構築成有別於一般社會的眷村文化。雖然，各處眷村的特色並非完全相同，但以黑瓦紅磚砌成的屋頂牆壁則是普遍的特色。去（一九九）年屏東縣政府文化處為重啟民衆對眷村的共同記憶，特別於「屏東眷村文化節」（註四）推出「黑磚瓦的共同記憶」活動，並徵集相關的老照片，讓民衆回顧眷村留存多元而美好的意涵，及豐富的文化資產。

而座落於勝利路兩側，佔地近約六公頃的崇仁和勝利兩處眷村，乃是臺灣保留下來尚完整，建築風格和一般屋舍不同的極少數日治時期軍用宿舍。單就文化層面考量，確實頗具保存價值。在經過屏東縣第一類文化資產審議委員會數次召集會議審議後，已於九十六年五月通過，將現今計崇仁、勝利兩處眷村內計達七十一棟的日治時期軍官宿舍，訂定為屏東縣的「歷史建築」，正式編列為縣內文化資產。

由於空軍屏東聯隊人數眾多，長期下來影響層面頗為深遠，例如早期各類資源皆匱乏的年代，空軍在屏東縣內設有空軍子弟小學（後易名為鶴聲國小，係紀念烈士林鶴聲）、空軍醫院屏東分院、東港空軍幼校、空軍游泳池（

在唐榮國小近旁），以及在當時將休閒娛樂風氣帶進民風保守之地的「黃鶯俱樂部」等。經過多年來的遞嬗變遷，有的依然存在並開放予民衆共享；有的則杳然無存，如游泳池和俱樂部。

前述的十九座空軍眷村當中，容以草建於民國三十九年和四十三年的大武新村暨崇武新村最為簡陋，蓋係撤退抵臺初期政府經費拮据，又急須安置任職於屏東空軍基地大批官兵眷屬，只能因陋就簡的趕建完工；而民國五〇年代，由國防部撥付預算、全國婦女聯合會募集部分款項，擇於高屏溪邊，名為「六塊厝」之地點所建造的大鵬七村與凌雲三村，雖然離市區稍遠，不過因為擁有較寬廣的空間且經過較完善的規劃，居住環境較佳，除雨天之外，每日午後屢有「朱雀橋邊野草花，烏衣巷口夕陽斜」的美麗景象。

民國八十五年立法院通過「國軍老舊眷村改建條例」後，以上兩眷村旋即經由國防部發包興建，將兩個眷村合併改建成鋼筋結構大樓型態的新村——「崇大新城」，並於民國八十九年九月完工，當地景象為之煥然一新。

結語

在一九一一至二〇一一年的百年歲月中，屏東空軍基地曾隸屬於日治和民國兩個不同政府，臺灣重光之後則成為空軍堡壘，繼續屏衛臺灣領空和疆土。「閑雲潭影日悠悠，物換星移幾度秋」，百年歲月在亙久永恆的歷史長河中猶如彈指飄逝，在神話故事中不過是宛如黃梁一夢般的短暫。但是回顧建國百年的史業，則是史蹟浩瀚，任何人窮畢生精力亦難遍讀，單是屏東空軍基地便存藏有諸多細數難盡的史料可供探溯發掘。「青史不容成灰，鑒古方能知今」，研讀這些歷史可使吾人更深入的體悉

民族大義，揚棄分離思維，一旦面臨挑戰必會忠勇無懼的挺身護疆衛國。

也許有相當比例的民衆，乃至於幼時生長於屏東空軍眷村的子弟，對於屏東空軍基地和各種因為空軍部隊而建置的設施並不清楚或已然淡忘，惟若意欲探索蒐羅，當可重尋往日舊憶，並印證諸多稗史軼聞的可靠程度。而對此等史料或演變經過存有豐厚興趣者，尚可撥冗駕臨高雄岡山空軍官校附設的軍史館參觀，館內對臺灣各地的軍用航空基地皆有翔實的說明，並配置靜態展示的圖片和動態播放的影片，咸信觀衆在詳細觀覽之後，必能有極為深刻的收穫。

註一：日治時期的第八任駐臺總督，係首度改由文人出身的田健治郎擔任，嗣後至第十六任的總督皆由文人出任，直至一九三六年起日本國內軍閥勢力高漲，亟欲對外侵略、戰事趨緊，故第十七至十九任駐臺總督諸如小林躋造、長谷川清和安藤利吉，改由具有「大將」軍銜的武將膺任。

註二：日治期間，臺灣各地總計建有五十四座軍用機場，係劃歸於當時的陸、海軍，例如新竹（設有司令部）、高雄、臺南、臺中、臺北、後龍、虎尾、歸仁、關廟、仁德及大崗山等航空基地，即劃歸於海軍航空隊。

註三：當時世界各國，多數尚無正式空軍編制，空中武力部隊與機場在編制上仍皆隸屬於陸軍或海軍。我國空軍係在民國二十五年初具規模，並組成航空中隊和大隊。

註四：屏東縣的「眷村文化節」係自民國九十六年開始辦理，旨在保留具時代意義的眷村文物，見證時代變遷，例如去（一九九）年的眷村文化節，便是以「黑磚瓦的共同記憶」做為活動主題。