

· 陳文樹 ·



遷移新址的臺中民用航空站

過去多年，若是說起臺灣中部的民用航空站，大家幾乎皆會不約而同的想起位於臺中市區西北邊郊的水湳機場，此座建於日治時期的日本陸軍軍用機場，當時亦兼有民用飛行場的功能，並由「大日本航空株式會社」等業者開設有與日本以及島內臺北、臺南、高雄、花蓮和馬公諸地相互通航的定期航線。

一九四五年因戰爭趨烈故遂停止民航用途，並於臺灣光復後，先由我空軍第三飛機製造廠接收。一九五四年十一月，第三飛機製造廠改組為隸屬「空軍供應司令部」的第二供應區部與航空工業發展中心，自一九五〇至一九八〇年間臺灣所有自行產製的飛機和絕大多數的零組件，皆是在當地生產、組裝與試飛；一九七七年七月一日，駐防於水湳機場的部隊改隸於「空軍後勤司令部」並更名為「空軍第二後勤指揮部」，後於二〇〇五年十月三十一日，因實施精實案而裁

撤該指揮部。

一九七一年，水湳機場開放民航業務，轉型成為軍民合用的機場，同時也兼為臺灣省政府航空隊與內政部警政署空中警察隊的基地；一九九三年元旦，民用的水湳機場成為隸屬於臺北國際航空站兼管的「臺中輔助站」，一九九六年二月一日再升格為「臺中航空站」。但是隨著臺中市逐漸朝向周邊地帶發展，且水湳機場亟待升格為國際機場，臺中航空站爰於二〇〇四年三月遷移至相距約十公里遠的清泉崗。

現今臺中航空站的登記設址地為臺中市沙鹿區的中清路處，而原水湳機場大部分用地則於二〇〇七年十二月，由國防部移交予臺中市政府另作開發。對比於水湳機場業已停止自臺灣光復後所曾經營長達三十三年的民航業務，清泉崗機場則取而代之，成為新的機場，目前係與臺北松山、嘉義、臺南、花蓮、馬公等六處機場，同屬軍民合用機場。另如臺東地區的

軍用及民用機場則是分開設立，各為空軍「志航基地」和屬於交通部的「豐年機場」。

交通部民航局先在二〇〇三年九月，開始於清泉崗在清水的中清路大道旁興建民用航空站，二〇〇四年三月隨著水湳機場結束民航用途而同步啓用新航站，內政部空中勤務總隊的「中部基地」，亦跟著移設位於此。

而為改善機場內的國際航線服務，交通部民航局又編列新臺幣三十八點九億元的經費，進行後續階段的擴建工程。自二〇〇四年起，清泉崗航空站內展開的擴建工程，第一階段係委由國道工程局代辦，二〇〇九年十二月完成規劃設計和監造招標作業。擴建工程計分三標辦理發包施工，第一、二標分別為「空側工程」和「飛機維修棚廠及地勤作業場工程」，以及第三標的「國際航廈及污水處理廠工程」，係於二〇一〇年十月陸續發標動工，並已按照預定進度於二〇一三年四月初全數完工。今就機場航廈暨相關設施之擴建施工過程回顧之，皆能掌握進度、如期完成。較諸其受列管但則進度落後的重大交通建設，如桃園機場捷運路線案等，臺中民用航空站的擴建工程確實順利得多。

上述的擴建工程中最受矚目者，

自然是於去（二〇一三）年四月十一日新建啓用的國際航廈，自當日起搭乘國際航線暨兩岸航線班機的旅客，入出境通關作業皆已改至國際航廈運作，除可提供現代化的完善服務之外，交通部民航局亦將持續提升機場之客服務務以及新穎完備之管理制度，期使已成為臺灣第三座國際機場的臺中航空站，能夠創造深具國際水準的優質成效。在兩岸日漸增加交流後，這座位於清泉崗的臺中航空站，交通必然愈形重要，亦愈能彰顯其帶動中部地區經貿發展與促進觀光旅遊之政策功能。

臺中大雅地方風采

清泉崗軍用機場最主要所在地，是登記設址地的臺中市大雅區，地處臺中盆地北部，大肚臺地東麓（大肚臺地在此一地方約呈南北走向，統稱為「橫山群」），筏仔溪上游河段係呈南北方向貫穿其間。早期抵此移墾的漢人稱當地為「壩仔」或「大壩雅」，後遂簡化為「大雅」。

大雅的交通建設極為發達，一號中山國道和高速鐵路分別從其東、西兩側穿過（中山國道在此設置有大雅交流道），另「臺一乙」和「臺十」兩條幹道亦在大雅交會，而早即有之的清泉崗空軍基地，現又已開放部分

用地以供經營民航業務，且係定位為國際航空站的位階，俱可使併入為臺中直轄市行政區的大雅，更加提升其重要性，嗣後既是捍衛我國中部空域的堡壘，亦是維繫中部地區民航業務的重鎮。

越戰方酣時期，基於地緣因素和其他方面之考量，同屬東南亞國家的菲律賓，不同意美國調派B-1轟炸機進駐至克拉克基地內以就近轟炸北越，故當時的B-1轟炸機主要係駐留於關島，並於戰爭高峰期憑恃往返關島、北越的長程飛行，對北越進行密集轟炸。

飛行的去程係在臺灣中部上空實施空中加油，空中加油機平時即是停駐於清泉崗機場內，而飛機用油則是貯存於鄰近機場，位於前臺中縣清水鎮郊區，一處名為「大楊」地方（為小片臺地地形）之七座大油庫。此時之年代，油輪係錨碇於清水海岸邊的高美海域，先以部分地下化的輸油管和泵浦將船舶載運的油料，泵送至現今高北里（泛屬高美地方）的加壓站，接著沿循大甲溪河岸鋪埋的油管，將油料沿地形而上輸送至七座大油庫，油管在穿越巨阻於清水鎮西側地區和油庫間之山丘時則會鑿通小型隧道，而油庫和機場間亦有輸油管相通，

得將油庫所貯存之油料泵送至機場內的地下油槽去，再輾轉「分流」輸送到空中加油機的機肚內。

今之清泉崗機場依然固若金湯，但是原來屬於軍事管制範圍的油庫區，則隨著越戰結束而廢棄停用，經先後拆除掉六座油庫後，僅存有一座斑駁鏽蝕的圓體巨型油庫，如同「英雄白首」一般的，依然挺立於爾後三十餘年間所長成的茂盛相思樹林中，舊油庫旁則於一九九九年時，重蓋當年為建造油庫之需而遷移他處的大楊國小。這座唯一遺留下來的油庫，乃是臺灣間接參加越戰的重要建設遺址和見證，在越戰結束後至今的漫長歲月中，油庫依然是訴說此段滄桑歷史的具體明證。

另外，在一九六七年於大甲溪出海口南岸之高美地方興建的「高美燈塔」，實亦與當時的美軍艦艇停泊高美海域、泵送油料至油庫有密切的關係，蓋載運航空用油的美國軍艦因戰情上的保密需要，常於夜晚時段碇泊高美海域，連夜趕工將油料泵送至油庫，因此當然要有燈塔指引方位，才可防止於夜間發生迷航或擱淺。在體制劃分上，吾國的燈塔係歸屬於財政部海關部門（民國一〇二年起，燈塔因為被認定為近海「助航設施」，故

改歸交通部管理），但在該一時期僅靠近於高美海域的建塔用地是由我方徵收後撥用，建塔經費係由美方提供，建材、燈具和相關設施主要亦是由美方供應。

按關稅總局官方存藏之資料，興建高美燈塔的主要目的，係在於補實從桃園縣觀音鄉白沙岬燈塔至澎湖群島北方目斗嶼燈塔間，長達一百浬之海域，未有夜航引導標誌以指引船隻安全航行的缺失，此一說法固然是無道理，但當初建造燈塔之保護對象乃是提供運輸油料的美國運油軍艦指引方位之用，一般的商船、漁船則在其次。然而在越戰趨近尾聲，油庫不再儲存美國軍機使用油料時，燈塔則因已完成階段性任務而漸告功成身退。

在適值我國展開十大建設、闢建臺中港，並欲於臺中港內設置照明用燈具之際，高美燈塔之閃照燈具竟再度受到官方和航運業界之青睞而另獲重用。一九八二年，財政部宣告停用高美燈塔，拆卸的燈具轉而移置於臺中港區內遠東倉儲庫房之頂樓，成為照亮臺中港西部海域的明燈，燈塔的塔身則繼續留存於原地，成為見證歷史的建築物。

因為氣候環境合宜，並擁有便利

良好的引水利灌溉系統，故而自日治時代起，大雅即在官方農政部門輔導下，大量種植小麥，最盛時期麥田曾經廣達一千五百公頃，而且一直是臺灣生產小麥最多的鄉鎮，擁有臺灣「小麥原鄉」、「黃金麥鄉」的稱號。之後，因為農業政策的改變和得以自美國進口低價的小麥（一九五〇年代，更曾因為「美援」之故，而有來自美國的大量麥類、麵粉食品，供應予臺灣民衆），大雅的小麥栽種面積乃逐漸減少。近十餘年來，大雅的小麥



全大雅臺中的臺中地，有全大雅，其契作小麥收成後是由金門酒廠收購。

田大都維持於七十公頃左右，小麥產量或麥田面積皆占全臺灣總量之九成。而其之所能夠長期穩定的栽作小麥，則是因為與「金門酒廠」訂有契作合約，得由金門酒廠收購小麥，好將產於大雅的小麥作為生產「高粱酒」之原料（另之主要原料，當然是產於金門當地的高粱了）。長年植作小麥，既使臺中大雅的麥農們得以維持良妥穩定的生計，亦為大雅譜畫出冠勝於全臺灣的麥園特色。

臺中大雅既是舉世稱許之「清泉崗空軍基地」的所在地，加上隸屬於經濟部的漢翔航空工業公司亦毗鄰於此，因此久來大雅即長期榮膺「臺灣首要空軍堡壘」和「臺灣航太工業重鎮」之美譽，而位於今臺中市大雅區秀山里的「汝鑒國民小學」，前身即為臺中空軍小學公館分校。

雖然，海峽兩岸情勢已不再呈現衝突對抗態勢，並逐漸邁向和平穩定的狀態，惟鑒於國家不可旦夕片刻鬆弛國防，空防又為國防中最重要、最具關鍵的首要環節，因此清泉崗空軍基地內的全體空軍健兒，始終皆是秉持精銳堅強、淬勵奮發之精神，服膺翱翔巡航和地勤整備之使命，不斷充實戰力，俾基地永為固若金湯的空軍堡壘。