

水湳機場的演進變遷史(上)

· 陳文樹 ·

前言

臺中水湳機場變更為「臺中水湳經貿生態園區」

民國九十三年初，仍可供作民航客機與警用航空器起降的臺中水湳機場，自同年三月五日將民航業務遷至清泉崗的新場址起，水湳機場的民用部分即停止運作。國防部復在完成相關作業後，於民國九十六年十二月二十二日將其擁有的水湳機場用地移交予臺中市政府，並由時任總統陳水扁先生親臨主持移交典禮。

民國九十九年十一月八日，臺中市政府利用原機場A15機棚重新裝修設置的臺中水湳經貿生態園區「開發願景館」正式啓用，位址定於臺中市西屯區的河南路二段。

但是，內政部轄下「空中勤務總隊第二大隊」仍暫留駐於原機場部分管制區一段時日，俟民國一〇一年八月再移駐清泉崗場址，水湳機場之航空用途於焉全面結束。

後續數年，臺中市政府以水湳機場為主要用地，併同周邊地帶從事進一步的都市改造計畫，規劃成愈為明確和完善的經貿生態園區（以下簡稱「經貿園區」或「園區」），同時於既定區內展開建設，期間曾邀集海內外著名工商企業負責人前往觀訪，俾可吸集浩廣的人氣與資金，以從速開發。

推行建設以及發展經貿業務之首要重點，乃是闢築足可四通八達的道路，使得日後進駐至園區內的廠家，得便捷的與臺中西屯工業區、中科臺中基地、乃至臺中商港、臺中國際機場、臺中境內鐵路沿線火車站相互連接轉運。例如已陸續建有呈南北向的經貿路和凱旋路，並打通東西向的敦化路二段（可和其東端的敦化路一段相連接）；且又已於經貿園區內，增闢一條呈南北向的「中科路」。

為使該條增建於經貿園區內之中科路，得與通往「中科臺中基地」的既有中科路相銜連，市政府爰增建一條跨越七十四號快速道路和環中路的

高架大橋，即「中科大橋」，作為立體交叉，並得使這條全長約莫九公里的中科路，成為臺中市的重要通衢大道。再者，咸信在中科大橋和鄰近的道路建設次第完工後，經貿園區將可接續進行招商運作，使得已完成階段任務並且走入歷史的原臺中水湳機場，賡續發揮福國利民的用途。

然而，您可否知曉，這座業已消失不存的水湳機場，前身乃是於日據時期的一九四〇年，由日本陸軍建造的「台中水湳飛行場」（日文漢字係將臺中寫為「台中」，機場則常寫為「飛行場」）。而早於該機場建竣啓用的四年之前，即一九三六年，日本海軍已在今之沙鹿、大雅一帶，昔稱「公館」之地方建有飛行場，斯座舊



由原水湳機場整建轉變而成的臺中經貿園區周邊之公共藝術一景。

日本海軍飛行場即是後來中、美雙方依據共同防禦條約所擴大興建而成的「清泉崗空軍基地」（乃為紀念殉國之邱清泉將軍，爰由先總統蔣公核定清泉崗空軍基地之名，當時的臺灣省政府亦發布通告，將原位於臺中沙鹿境內的公館地方，改稱「清泉崗」），並曾是遠東地區規模最大的空軍基地。

在二十世紀初至一九四〇年代初期，日本帝國軍力連年增長，其海、陸兩軍的航空部隊，軍力更是迭見增強，並先後在當時被定位為「南進基地」的臺灣普建飛行場（南進指朝南南邊挺進，以攻占今之東南亞乃至南亞為目標），可想而知，乃是作為征戰之用。

以建造於臺中或嘉義等地的陸軍飛行場為例，均係以攻擊大陸沿海省分為目的，而建於新竹和屏東的飛行場，則曾飛臨華中沿海省分 and 菲律賓進行轟炸襲擊。

二次世界大戰期間，日本陸軍曾在臺中周邊地帶，即其東側靠近今之太平，其西側接近今之龍井，乃至當今南投草屯、埔里等地建有飛行場；而日本海軍不多讓於陸軍，另擇於今之臺中新社增建有飛行場。

至大戰後期，日軍總計曾在臺灣

建有六十餘座的飛行場（部分係作訓練用途），竟是全世界軍機場最密布之地。由其海軍所建造的飛行場主要是選設於西部沿海地方，尤以今臺南、高雄和屏東等地居多，蓋係以支援其海軍部隊「南進」為主要考量，設施尤較陸軍建設之飛行場精良完備。

水湳機場從日據時期的陸軍飛行場至臺中水湳軍事基地之變遷歷程

前水湳機場之名稱，是因為其場址東邊的水湳地方而取名的，該水湳地方在光復後，被劃屬於臺中市北屯區，但是機場位址則大都是屬於西屯區。這座在日據時代晚期，由日本陸軍部隊建於「台中州」市郊的水湳軍機場，占地面積達兩百五十公頃，除鋪建有一千五百公尺長的跑道之外（跑道在今經貿園區內的「經貿路」之西），各種助航設施以及氣象測量上的裝備儀器，皆顯較建於當時「台中州」其他地方的陸軍飛行場來得完善齊全。

此座機場建竣啟用未久，因有由總督府提議開辦民航業務上的需求，遂兼作為和隔海的日本以及島內諸大城之間的民航用途，並由前「日本航空輸送株式會社」（Japan Air

Transport，為現今「日本航空」，即JAL前身之事業）經營飛航業務。該段時期，臺灣島內的西部民航飛行航線乃以北、中、南三地的臺北、臺中和高雄三大城市為主要軸線，而東部民航航線則由臺北、宜蘭和花蓮港三地為據點。

水湳飛行場初建之際，周旁雖裝置有觀測風力、風向和天候的器物，但在增加民航業務後，為增益飛航上的氣象預測準確度，總督府氣象臺轄下的「台中觀測所」（位於今臺中山公園北側，一八九六年初設時原稱「測候所」，一九三四年改稱為觀測所），亦在飛行場增設「出張所」，以增強關於機場和周邊區域的氣象資料蒐集和預報。

只是，在進入二次大戰後期的一九四四年，日本面臨失去空優之後，水湳機場不僅停止其民航業務，而不再再有客機起降其間，連軍用飛行場和停駐之軍機亦有被盟軍轟炸之虞，日軍只能陷於守備之困境。

一九四五年一月二日，曾有多架美軍艦載機群，在其海軍康德羅加號航空母艦（USS Ticonderoga, CV-14）暨蘭利號輕航空母艦（USS Langley, CVL-27，戰後移交予法國海軍，改名為拉法葉號，並服役至一

九六三年），從菲律賓賓出航沿著臺灣海峽朝北航駛，並駛臨接近臺灣中部海岸時，紛自兩艘航空母艦起飛，航至水湳機場施行轟炸掃射，造成機場的創損。

當日，亦另有美國軍機群飛往日月潭轟炸水力發電廠，由於電廠周旁並未布建堅強的防空武力，故而肇致遠比水湳機場為大的重創。

在斯次即一月三日之轟炸行動中，日軍地面部隊特別是駐守於「機槍堡」內的部隊，事後宣稱英勇的擊退來犯之機群，但則未有擊落美方軍機的紀錄；而是否真的發揮原定的防空射擊能力，以嚇退美方之機群，則是言人人殊，美、日兩造必然各有截然不同的見解。

就在當次的美軍轟炸行動結束後未久，水湳機場內也立即由日本陸軍組成，被西方軍事專家稱為「惡魔之翼」的神風特攻隊進駐。不過說也特奇，接下來直到日本投降的七個月餘之內，水湳機場和其周邊則未再度出現轟炸行動。若按日方之片面說詞，係指其布建的地面防空武力和特攻隊之威名，嚇阻了美軍的轟襲任務，至於日軍所建造的機槍堡之構造，則另描述於後方之章節。

臺灣光復後翌年即民國三十五年

（一九四六年）四月，該水湳飛行場由我國空軍「第三飛機製造廠」接收，繼之則分別於機場周旁設立隸屬於「空軍供應司令部」的空軍第二供應區部（現已併入空軍後勤體系）與航空工業發展中心（簡稱航發中心，現已轉型為隸屬經濟部的國營漢翔航空工業公司），成為戮力發展我國航空工業的重鎮。

自一九五〇至一九九〇年間，臺灣所有自行產製的軍用飛機皆是在此地生產，並在水湳機場進行試飛，故而水湳機場一直肩負著十分重要的使命。

水湳機場於民國六十一年七月重新開啓民航業務，當時僅在機場設立「候機室」備供旅客候機；民國八十二年一月一日起，奉行政院核定為「臺中輔助站」，屬臺北國際航空站監管；之後於民國八十五年二月一日，再奉行政院核定為具更高層級的「臺中航空站」。相關的候機室暨航站大廈，則是從最早期的中式風格重建為西式建築，惟隨著民航業務已於民國九十三年三月改遷至沙鹿區清泉崗的「臺中航空站」（初期係以飛航國內航線為主，後則增加擴充國際航線），原本建於水湳之航空站則即停止使用。

本座臺中水湳機場，從最先的軍用轉為兼作民航使用之時，實亦具有警用功能。緣隨臺灣省政府於民國四十六年遷移至南投市郊的中興新村（於臺中市設有黎明辦公區），水湳機場也同時成為臺灣省政府航空隊之駐留基地，接著內政部警政署和同署轄下之刑事警察局麾下空中勤務部門，亦曾告進駐於此。

不過，在原場址停止軍事與民航用途後，警務部門亦另覓用地，且於臺中市政府完成經貿生態園區之規畫，並啓用開發願景館後未久，即已悉數遷離。

觀諸舊水湳機場，在仍肩負軍事、民航和警務用途之後期，四周計有逢甲大學、僑光科技大學、西屯工業區與漢翔航空工業公司等學校或事業群；另則隨著臺中市的都市發展與擴張，原本在七、八十年前尚屬臺中市郊的水湳機場，已漸和市區相近相鄰，不免影響到臺中市西屯區與北屯區的開發建設，加上原之清泉崗機場經過評估，可撥出一部分用地作為民用航空站，遂使水湳機場得在經過政經、軍警各界的研議後，停止其自臺灣光復後近約一甲子之長的巨大時代任務，而改以經貿生態園區之型態，繼續發揮其造福國家社會之功能。

日軍「台中飛行場」機槍堡 被保存為臺中市的歷史建築古蹟

迨經貿生態園區計畫底定並在園區內闢設為道路時，原所位處於機場周遭的舊式房舍已悉告拆除；但有一座原於日據時代晚期，由日軍部隊築砌於該飛行場東北隅的「機槍堡」被保留下來，並由臺中市政府在民國一〇三年，將此一完建於一九四四年（民國三十三年），迄當時問世已達七十年之久的軍事設施遺址，公告為歷史建築古蹟，留供作為昔時日本帝國肆行侵略，占據臺灣並掀起二次世界大戰，最終卻敗降撤離之青史憑證。

依臺中市政府文化資產處，邀集學者專家據文獻史料所進行之考證，二次大戰晚期已節節敗退，並盡失制空權的駐臺日軍，為防守水湳機場，



日據時代末期所建，用以保護水湳機場的「機槍堡」。

遂於一九四四年初啓動「臺灣防衛戰備準備」。旋傳命日本陸軍工兵單位的「築城班」，於機場隅角處興建可架設高射機關砲、機關槍、火砲和供儲存彈藥、軍需品的防護掩體。倏即在日夜趕工下，於同年八月完成工事，其強大的火網可遍及掩體周邊三公里內的開闊平原地區和空域。掩體一組三座，一大、二小之三座堡壘，然現僅大型堡壘獲得留存，其他兩座位於大型堡壘北側的小型堡壘已遭拆除，改以栽植草地或紅磚圈圍方式標示出原先之小型堡壘位址。

這座被名之為「機槍堡」的堡壘，主體為由鋼筋混凝土構築之吊鐘型式結構，係為因應臺灣西部海岸地形而設計的「馬特洛塔」(Marcello Tower)型式，可收納該時期日本陸軍師團使用的多種重型軍械兵器。

此一堡壘之底座直徑近約十公尺，堡高十點二公尺，內部計有四層，防護牆壁厚為一公尺，底部還可藉由掘設的地下坑道和別的碉堡、掩體相連通，以收協同支援之功效。

同一時期建構的另外兩座小型堡壘，底座直徑及牆厚與大型堡壘相同，高度和內部樓層數則各為八公尺和三層。

這種馬特洛塔的造型，舉世最早

出現之地是在地中海的科西嘉島上，並曾於法國初燃大革命期間的一七九四年，擊退興兵犯疆的兩艘火力強大英軍戰艦，而使得此一僅具小型體積，卻能全面發揚火力的堡壘設計，迅速流傳到歐洲各國及全世界去；之後，又因營造工法的進步而使構築馬特洛塔的材料從磚塊改變成鋼筋混凝土，既可擁具更好的防爆效果，塔身的射擊口也愈益堅固。

這種由日軍於二戰晚期在臺灣建造的「馬特洛塔」型堡壘，在臺灣多處地方其實不難得見，單是在臺中市周邊即尚有數座，諸如：今清泉崗空軍基地旁的前日軍「防空塔」、南屯望高寮夜景公園的前日軍「晴臺機槍堡」、大肚臺地中段處的前日軍「三一〇二高地機槍堡」，其他在彰化福興、雲林水林和高雄彌陀等地，亦均曾出現有此等型體的軍事碉堡。

較之於築砌於海岸用以防止艦艇靠岸的碉堡，這種用於防空的碉堡顯得愈為高突醒目；但有部分因為長期失修剝落，或因地震而造成嚴重的裂損毀壞。且在二十餘年前，對於歷史建築之保護法令和概念皆未告完備前，即有部分已被地方政府拆除，像是原所坐落於雲林縣水林鄉的日軍建造防空堡壘即然，不無令人遺憾之處。



「機槍堡」旁現為紅磚圍成之地，原另設有防空高砲，日軍敗降後旋遭撤移。

再回觀這座幸獲留存下來的原水湳機場機槍堡，今之所有權係屬臺中市政府，並授由市政府的文化資產處管理。

民國一〇二年時係先由市府文化資產處將堡體登錄為「二次大戰機場碉堡」，翌年即民國一〇三年更易名稱為「原日軍臺中飛行場機槍堡」，英文譯示成「Taichung Aerodrome Gun Tower」（但英文中並未將「原日軍」譯出，筆者認為容可為其後方添上built by the former Nippon-troops，俾字義更為完整），並復於同年以臺中市政府授文資古字第一〇三〇〇七二五七七號公告對外公布。

再自隔年（即民國一〇四年）四月二十九日起，臺中市政府文化資產處已全天開放該處軍事遺址。

該文化資產所在地係標示為臺中

市北屯區經貿三路二段與經貿東路口，惟只能從事戶外型式的觀視，並由於為防遊客觸摸或擅自攀爬、進入堡內而造成損壞與危險，所以臺中市政府文化資產處遂另於堡體四周漆成白色之鐵籬充作屏阻。

文化資產處同時於機槍堡旁的鐵籬上方張掛三面說明牌示，使得駕臨觀訪者暨廣大的社會大眾咸可知其來龍去脈，並避免錯誤的訛傳以及未經詳細查證的說法，導致關於堡體建構年代等各方面，眾說紛紜的混淆。

現存之機槍堡，是原一組三座中的「大堡」，除了部分附屬鐵件出現鏽蝕以外，主體部位保存尚稱良好。堡體內部可分為四層，一樓底層是供堆置軍需物品，二至四層各係架設火砲、機關槍和可轉動砲管仰角角度及可旋轉砲管方位的防空機關砲。

如前階段落所曾提及者，在原堡體下，本係掘建有可與其他兩座「小堡」相連通的二十五公尺深地下坑道，另還鑿建有通道而可連同一樓的空間併同儲存大量的槍砲用彈，並有設置於地表上之開口，可將彈藥和其他軍需品吊進地下坑道，再從坑道搬運至各個樓層，但是坑道和連結一樓的通道後來已遭填平。

如本文所附之照片，該機槍堡內

一樓的壁體未開設窗口，旨在避免於近接交戰時，遭對方投進手榴彈或炸藥包，兼在於防止守軍脫逃，大有勒令堡內人員必須殉身死守之意。

二、三樓壁體四周留有多處矩形窗口，係在讓架放於內部的槍砲，得有較大的角度以變更或調整射擊方位，偶亦可用吊車從窗口運入軍用物品。二、三樓外壁另又裝置有簡易的鐵質階梯可供於外部攀爬，乃是專供人員換班時進出之用。

四樓頂層係架設防空機關砲，以將飛臨機場上空的敵機擊落。

可以想見，堡體的各層樓板皆需相當堅實，俾可承耐射擊槍砲時的後座力，而留守人員的進食和生理排泄，係利用在堡體外的交班時段為之，以力求保持堡內的乾淨衛生。

惟亦不難得知，在夏季時節，堡內必然極為酷熱，所以必須由水車定時從堡外噴水以求散熱降溫。然而，在機槍堡於一九四四年建好啟用後，僅由美、日兩方於水湳機場上方空域爆發過一次劇烈的空、地交火，斯次交戰並無美機遭到擊落，機場跑道也未收致重大之轟炸戰果，諒係美方軍機俯炸時距離仍遠、高度仍高，以致固然雙方交火劇烈，卻是各未蒙受重創。（未完待續）