

宜蘭軍機場（上）

· 陳文樹 ·

前言

宜蘭曾在一九三八年至一九四三年間，短期開辦過民航業務，包括宜蘭縣和甚多我國民眾或並不知悉在宜蘭的宜蘭市和員山鄉兩地曾有機場問世，甚至還覺得難以置信。事實上，不僅曾經有之，還可細分為三處呢！簡直是更難思議了！該一可歸屬於地方鄉史或航空史的史實，係發軔於日據時代後期、一九三六年七月時破土動工，以建造「宜蘭飛行場」。該時的民用機場係擇於現今的宜蘭金六結地方以肇建，選設的地點毗鄰那時的「陸軍練兵場」（現今為「金六結新兵訓練中心」），不過占地則僅約零點二五平方公里，是屬於小型的飛行場。

若將時空再往前推，還可溯及至一九二五年時，便已曾有自花蓮飛抵宜蘭的「理蕃」巡行機，以該時金六結地方的陸軍練兵場作為巡行飛機的著陸地，飛行員並在稍事歇息後立又飛返花蓮赴命。斯際，宜蘭地區的民眾首度見到有「鐵鳥」自天空降落陸地而大開眼界，殖民政權亦藉由此舉

而收致震懾人心的效果，日籍官員並順勢在「宜蘭街役場」舉辦關於航空器的教習講授。相隔十三年後，新告建成的「宜蘭飛行場」就在原陸軍練兵場西北側的地方，即當地宜蘭河與大礁溪會合的「河曲」處，蓋於河曲南岸形成有大片的平地，以致無論是練兵場或是飛行場，皆是以該處為選設之地。

一九三八年初，飛行場建竣啓用，宜蘭正式成為「臺灣航環島航線」的一站。最先飛抵宜蘭的班機為自臺北松山起飛，先經宜蘭停降，再繼續飛往花蓮者，北宜之間的空中行程僅須十九分鐘。只是當年飛行場的跑道和周邊用地，均僅是以石輪夯實的泥土地面而未鋪砌水泥或柏油，且因飛行場的位置接近宜蘭河畔，地勢較低，機場竟在啓用後未久，即因驟雨導致溪河氾濫、水淹跑道而暫停營業，經過強力的整頓修建後，方才於同年底復用。後續的周邊設施整建工事，則延至翌年六月下旬甫告完工，占地面積擴大為零點二七平方公里；不過擴展範圍有限，故而仍舊是屬於小

型的飛行場。

為期宜蘭飛行場的人員能確實掌握天氣狀況及需用之航空氣象資料，日本官方稍後又於機場旁的堤防內空地，擇地另行建有氣象測候所「出張所」之廳舍及觀測露場（出張所係日文用詞，相當於吾國常稱的派出所，其位置在今環河路圍成之平地內）。以上的編制及廳舍、場址等，係於一九四〇年一月成立和啓用，以應對民航業務的氣象需求，該測候出張所之底層辦公廳舍與三層高觀測用風力塔，是以鋼筋混凝土加強磚砌造之建築體，為風格簡潔之方體形屋舍。

臺灣光復後，該氣象出張所曾暫中斷一陣子，旋又回復觀測用途。但是基於後來的調整編制，終究在一九七三年一月結束觀測之任務，遺存的屋舍已於二〇〇二年六月二十一日，被宜蘭縣政府依據文化資產保存法列定為歷史建築，登錄理由係「……為本縣少數之科學性歷史建築，彌足珍



宜蘭測候所前來的留存飛行場外觀現況。

貴，就歷史文化意義、建築特色，稀少不易再現，實有保存意義」。

日據時代晚期，宜蘭當地除徵用民航飛行場轉作軍用外，亦趕工增建軍用飛行場

在一九四一年十二月七日，日本海軍聯合艦隊暨其航空部隊偷襲美國夏威夷的珍珠港而掀起第二次世界大戰後，號稱「南進基地」的臺灣亦因戰事趨緊而急需增強各方面的防衛。特別是在一九四二年六月的「中途島海戰」，日方嚴重挫敗，乃至自逐漸失去空優而進入大戰後半期起，臺灣各地不僅在總督府和軍事部門合意下，將數處的民用機場徵作軍用，並又廣建軍機場和布設地面之防空武力，以加強迎敵之整體戰力（日方派下的駐臺總督，自一九三六年起又改由大將級的將領接掌，末位總督即在臺灣光復儀式中獻降的安藤利吉）。

這些軍機場各有由日本陸軍、海軍所屬的航空部隊所建造者（當時的日本及美國皆仍未設立空軍），不過土地卻多半是透過地方政府誘導民間地主所捐奉，並以廉價僱工趕建而成。宜蘭地方先在一九四三年九月，將本係作為民航用途的宜蘭飛行場徵作軍用，俾增進對臺灣東北角空域的防備。該一情形在臺中和花蓮、臺東皆

有類例，至於臺北的松山機場則至大戰結束時，均仍維持軍民雙軌，但軍用為先的用途；另如當時的臺南民用航空站係位於今之永康，和今之臺南空軍基地或臺南航空站分屬不同地方，故係和軍機場分開使用，只是在戰況趨於不利時，即告停止民航業務。

然而，鑒於原用於民航的宜蘭飛行場，跑道無法符合軍機在起降方位上的需求，爰只作為備用，並於同年底再緊急擇於城南郊區興建一處南飛行場，占地約一點七平方公里，為原宜蘭飛行場的六點三倍大，所需用以填實跑道和地面的沙石大都來自宜蘭市西邊的員山鄉，機場內特別建有兩條皆按東北—西南方位所規劃，且其長度亦皆約一千七百公尺的跑道，兩跑道相距兩百五十公尺，幾無正副之分而可互補使用。接著，日本陸軍復於一九四四年春在宜蘭城西的「員山庄」（現在的員山鄉）境內同樣增建有軍機場，並稱為西飛行場。正因日方增建有南機場和西機場兩座軍機場，民間遂又將原之「宜蘭飛行場」稱作北軍場，以善加區別。

宜蘭南機場是在一九四三年底鳩工建造，而在翌年春，日本陸軍會僱用民工，將原宜蘭飛行場內之多種飛航使用設備、器具以至於飛機，沿循

擬定的道路從北機場搬移至南機場。此是宜蘭地方當年度的公（軍）務遷移大事，這些在彼時被稱作「飛行機路」的寬闊路面，今則由於城市的改造等變化而大舉更易路貌，像是當前已屬小巷弄的「復國巷」，在該一九四四年時便曾是搬運飛機和機具所行走的寬闊大路之部分路段。

大戰晚期的宜蘭三處軍機場，是以「南飛行場」最為主要，其位置約在當今的宜蘭科學園區與運動公園附近，從機場跑道朝海面延伸而去，可直抵龜山島，現之宜蘭運動公園附近仍有若干遺跡可尋。為能達到嚴實調度指揮之目的，日軍還特地築建乙座「八角形指揮塔臺」以作嚴實的控管



南八圖宜
蘭的右之
宜留的宜
為遺留之
上圖為現
機場塔臺
角則為運
蘭動公

，該塔臺係坐落於今之宜蘭市宜科路北側，現已被宜蘭縣政府列定為歷史建築，下面章節另述。西飛行場今則安在哉？其在員山鄉、內城村的原址，現已轉作爲民營酒廠用地，僅在週遭剩留有數個「機槍堡」的殘跡。

因爲從民航機場徵用而來的北機場，未久即降轉爲備用，因此當時的日本陸軍航空部隊係將可符於軍用的南機場和西機場，視爲宜蘭第一和第二軍用飛行基地或飛行場。在以美國爲首的盟軍艦隊逼近臺灣，艦載機和自菲律賓起飛的戰機頻頻駕臨臺灣上空施行轟炸時（美軍是於一九四四年十月下旬的雷泰伊海戰後，逐步收復菲律賓，並開始布建軍力以轟炸臺灣和日本本土），爲期以最低的代價擊沈逼臨臺灣附近海面的美艦，不少的臺灣境內軍機場於一九四五年初，陸續由日方的海軍、陸軍航空隊，編建有旨在以機炸艦而被西方戰史學者稱作「惡魔之翼」的神風特攻隊。宜蘭當地的軍機場亦不免於此，該一在宜蘭係歸屬於陸軍編制的特攻隊，主要是設立於戰備最堅實的南機場（其他地方如新竹的特攻隊是隸屬海軍，而神風特攻隊的始作俑者係日本海軍出身、曾任第一航空艦隊司令官的大西瀧治郎）。

戰爭晚期原本用以誘敵投彈之偽軍機和所在地方，今則轉成「員山機堡」保留區

二次大戰進入尾聲期間，日軍爲防止美軍從宜蘭登陸，遂在海岸線、山丘巒頂砌設有許多反登陸的砲臺、碉堡、機槍堡、觀測哨、通訊站以及守備坑道群等等軍事設施，對機場的保衛屏蔽更是不遺餘力，如位處員山鄉的「鼻子頭」火砲陣地、「虎跳牆」陣地及礁溪的「鵝頭山」陣地，皆是防守機場的重要陸軍要塞。相對的，駕臨宜蘭上空的美方戰鬥機與轟炸機，亦是以機場爲首要攻擊目標；另爲防止美軍從蘭陽平原海岸登陸以襲奪軍事目標，或是從蘭陽溪、宜蘭河溯行至機場，日軍對可能遭登陸之路線咸有週密的防禦型態備戰。

對於美方來襲軍機之攻防，日方軍機係間採主動出擊、升空迎擊和欺敵避險的方式交相進行，然而隨著日方迭告失去優勢、士氣低沈，自然是逐漸採行閃躲離遁之守勢。例如，爲了儘求減少損失，日軍遂在現今宜蘭市的「進士里」，以及員山鄉境金山東路旁側的公有空地等處，搶建用以掩蔽軍機的機堡，每當發現美機來襲，己方已經來不及升空迎戰，便趕緊將飛機推進掩體內，彼時南機場、西

機場皆有數條道路，可供快速推移此等戰機。

日軍另又僱請技工以竹木等材料，製作成形體頗爲逼真的假飛機，放置於機堡外的空地上，俾誘使美軍對其進行無效的投彈，從而耗損美方的作戰資源，兼可減少美機在市區盲目轟炸或掃射而造成慘重的傷亡。後來，日方更動員當地民衆、學生，揀拾和利用稻草快速編製爲假飛機，或是以竹木搭建假機堡，乃至用稻草編製成擬真的假兵士，誘引美軍投下更多的炸彈。美機經過數次上當後，亦會偵破日軍的伎倆而更加謹慎的辨識和投彈，雙方就在爾虞我詐的攻伐對抗中，度過戰亂的歲月，直至日本宣告投降爲止。（未完待續）



據時代後期於日建趕建於員山機堡區，從高處俯瞰，照片中放置了近期重再仿製的「偽軍機」。