



從二戰探討海上交通線 對海島國家的致命性

王蜀寧

提 要：

- 一、人們在研究海戰戰史時，通常都習慣於把目光焦點置於艦隊間的會戰，並將不太受到注目的對商船戰爭，歸之為海上弱者的戰略。例外的是，二次大戰時美國對日本的商業破壞戰，即使在它海上戰力由弱轉強之後，仍然一貫地對日本海上航運繼續施加壓力，而成為最具有完整代表性與決定性的一次商業破壞戰。
- 二、二次大戰初期，日本以很短的時間就佔領了東南亞所有最富庶的資源，並且如願以償地開採出當地的油藏。但是由於未能重視並確保海上交通線，不僅無法有效運用這些強取豪奪的海外資源強化國力與戰力；同時也導致最終必定失敗的不歸路。
- 三、海島國家不比大陸性的國家，天生宿命就受到物產不豐、資源不足的自然環境限制。無論是國力或者是戰力的堅實與成長，都必須仰賴從海外進口所需之物資來作有效的挹注。因此，海上交通線對海島國家而言，就是它的生命線。這種說法不僅僅適用於戰時，即使是平時亦是具有絕對的真理性。

關鍵詞：海上交通線、海戰、商業破壞戰

壹、前言

第二次世界大戰大致上可以區分為歐洲戰場與太平洋戰場兩大各自獨立的部分。就本質而言，有關太平洋戰場這一部分，通常會認為是比較偏重於海洋戰爭的屬性。因此，凡是想要從近代海戰史中歸納透析出相

關的海戰戰略理論，這場美日之間有如連續劇般的海上權力鬥爭過程，往往就是各戰略學家所必須研究的對象。隨著專家學者的研究創作，有關於太平洋海戰史的著作也就常常可以見到。這些海戰史研究通常包括我們耳熟能詳的「珍珠港作戰」、「爪哇海戰」、「珊瑚海海戰」、「中途島海戰」、「菲

律賓海戰」、「雷伊泰海戰」等海戰。如果我們對這些海戰史再稍加以整理歸納一下，應該不難從中發現其所描述的內容，大多數是比較偏重在雙方艦隊間的會戰。戰史研究之所以會偏向形成這般趨勢是可以理解的。因為當人們想起海軍作戰的悠久歷史傳統時，心中所浮現的景象不僅僅是第一線作戰軍艦擺好陣勢與敵方猛烈交火或者是戰列艦意圖「突穿」敵艦隊隊形，甚或是近代航空母艦特遣支隊的飛機在廣闊的海洋上互相搜尋敵對航空母艦，並對其施以閃電打擊之情形。然而實際的情形是，過去150年中的海軍作戰很少有像上述想像中那麼壯烈的場景發生。除了第一次世界大戰時的日德蘭海戰(Battle of Jutland)及第二次世界大戰期間發生於太平洋的幾次艦隊大決戰之外，這種艦隊之間的交戰可說是海軍作戰中的例外，並非是一種常態。雖然二次大戰末期，太平洋中曾爆發了轟轟烈烈的航空母艦大決戰，但在過去50年中，再也沒有出現過類似的遠洋作戰形態。既然如此，為什麼這種艦隊大決戰的印象(雖然許多都是歷史上的孤立事件)會主宰我們對於海軍作戰的觀點和研究呢？或許，除了這種作戰形態對於熱衷海軍事務的人士具有明顯吸引力之外，其主要原因在於這種作戰形態乃為海上武力的一種象徵。在這種艦隊對決的作戰中，交戰雙方的海軍可能都會給對方造成極大的衝擊〔註一〕。

二次大戰期間，美日兩國海軍艦隊數

次在太平洋上陳兵列陣式的對決，不僅吸引了世人目光的焦點，同時也對兩國間的戰局發展，有著極其重要性的關聯。它導致了美國兩條軸線式的大規模橫越太平洋行動—麥克阿瑟的西南太平洋軸線，以及在中太平洋由夏威夷推進至中國大陸海岸的軸線。整體而論，我們不能否認艦隊對決式海戰的重要性，以及對整個太平洋海戰的貢獻。但是，它並不能完全代表太平洋海戰的全部，也不是海戰常態性之形態。除了艦隊對決之外，當時美日之間還存在著另一種形態的海戰，雖然在戰史研究中所佔篇幅不大、不太引人注目，但卻在太平洋海戰期間一直默默地、持續地進行著。這另一種形態的海戰，是一種具有長久傳統歷史的海戰形態，遠可溯及至盛行於十七世紀的私掠船(Privateers)作戰。歷史上法國人稱之為掠奪戰(Querre de Course亦有書籍翻譯成海路之戰)，而美國人則稱作商業破壞戰(Commerce Destroying)。

回顧海戰史上曾經遂行此種商業破壞戰的國家如：帆船時代的荷蘭、法國、早期的美國、以及一、二次大戰時的德國。這些國家都是由於海軍相對實力不如敵對國家，被迫在海上採行襲擊商船破壞敵人航運的戰略。所以，通常人們都習慣於把對商船的戰爭，歸之為海上弱者的戰略。例外的是，二次大戰時美國對日本的商業破壞戰。或許在剛剛一開始的時候，是因為日本偷襲珍珠港，被視為當時主力戰艦的戰鬥艦大多沉沒在港

註一：林柏格(Michael Lindberg)/陶德(Daniel Todd)著，高一中譯，「近岸、近海及遠洋艦隊：自1861年迄今地理環境對海軍作戰之影響」，國防部史政編譯室出版，民國94年12月，頁128。

內，美國乃在不得已的情況下作出對敵方航運無限制潛艦戰的戰略選擇；但是經歷太平洋戰爭的轉捩點—中途島海戰，美日海軍兵力接近平衡，攻守易勢，日本海軍改取純粹消極的守勢，而美國海軍開始一連串的反攻之後，一直到日本無條件投降為止。美國海軍不但持續地以強者姿態，對日本實施商業破壞戰，而且還在太平洋戰爭中後期，加重其對日本海上航運攻擊的力道。這樣的作法以及成果，使得美國在1941年到1945年之間對日本商船的作戰，成為此種作戰中最具有完整代表性與決定性的一次〔註二〕。

與日本同屬海島型國家的我們，應該不會像二次大戰時日本那樣地具有貪婪性與侵略性，而導致與海上強權間的遠海艦隊大對決。但是，我們應該要隨時防備具有侵略性的國家對我海上交通線的威脅。本文將藉由太平洋海戰美日間海上交通線攻防戰，來強調印證「海上交通線可以說是海島國家的生命線」這樣的說法。

貳、日本不擇手段攫取海外資源

日本在1914年以前的工業化過程，因第一次世界大戰而一日千里。根據國際聯盟出版的「世界經濟概覽」(World Economic Survey)，戰爭對於推動日本製造業的貢獻比對美國還大。從1919年至1938年，日本製造業持續成長，發展速度居世界第二位，僅次於蘇聯。事實上，到1938年，日本不僅在

經濟上比義大利強大，而且所有製造業和工業生產指數都超過法國。但這並不表示日本毫不費力地克服了所有經濟難題，只能說它的強大令人刮目相看。日本在發展的過程上面臨著銀行體系比較原始、嚴重的通貨膨脹、製造成本偏高等等經濟上的棘手問題。然而，最重要也最難以解決的是，日本對於進口原料的依賴與日俱增〔註三〕。日本有百分之卅的原料與百分之廿的糧食，均依靠由國外輸入。必須由台灣和韓國進口稻米；隨著鋼鐵工業的發展，對於中國和馬來亞的生鐵和礦石的需求量也增加了；煤和銅的國內供應量無法滿足工業的需要；其他如石油、錫、鋁、錳、橡膠等亦需要從南方資源區進口輸入。上述所有進口原料中，問題最嚴重的就屬石油。日本國內之產油，除了新潟油田及秋田油田之外，可謂再沒有其他產地，而且其產量少得可憐。三〇年代晚期，日本只能自產所需石油的百分之七，其餘必須全靠進口，百分之八十來自美國，百分之十來自荷屬東印度群島〔註四〕。只要進口國家一切斷石油輸出，日本國內工業與經濟發展就會面臨嚴峻的挑戰。

日本為了攫取海外資源，企圖從中國大陸獲取軍事及經濟上的利益，乃於1931年9月18日，在南滿鐵路，製造了瀋陽事變，開始進攻東北。復於1937年，在中國蓄意製造盧溝橋事變，執意要對中國採取進一步行動。然而，日本軍隊很快地發現要取得決定

註二：柯林格雷(Colin S. Gray)著，吳明遠譯，「海權的影響」，海軍學術月刊社，民國80年6月，頁12。
註三：Paul Kennedy著，張春柏、陸乃聖主譯，「霸權興衰史：1500至2000年的經濟變遷與軍事衝突」，台北市：五南圖書出版公司，民國84年，頁393-396。
註四：丹尼爾·尤金(Daniel Yergin)著，薛絢等譯，「石油世紀」，台北市：時報文化，民國80年，頁250。

性勝利是不可能的。中國雖然損失了大批軍隊，但仍然繼續奮戰，並且在日本突擊縱隊和飛機的追擊下，不斷向內陸轉進。對於日本帝國最高統帥部來說，問題不在於戰爭造成多大損失(陸軍傷亡約只有7萬人)，而是這場沒完沒了的戰爭所消耗的巨額支出。到1937年底，日本派往中國的軍隊人數已超過70萬人，而且還在不斷增加。儘管如此，日軍仍無法迫使中國人投降。這場東京稱之為「支那事變」的戰爭每天的費用是500萬美元，導致整個國防經費更大幅度成長。1938年，日本不得不實行配給制，同時推行一連串相關法令，使日本步上了打一場「總體戰」的道路。政府只好靠借貸來支付巨額軍費，國債以驚人的速度上升。使得此一戰略行動難以堅持下去的因素是日本外匯和原料貯存的耗損，以及對美國、英國和荷蘭進口的更大依賴，更何況這些國家根本就反對日本的行動。

日本認為中國的軍隊之所以能夠堅強抵抗，是因為能夠經由滇緬公路、法屬印度支那和其他路線得到西方源源不絕的補給。對此，日本人覺得更難以忍受。因此，日本人心自然產生一種想法，就是日本必須南進，一方面孤立中國，一方面牢牢控制住東南亞、荷屬東印度群島和婆羅洲的石油及其他原料。當然，這是日本海軍早就要實施的計畫。1938年6月美國對日本實施限制航空物資(指飛機與飛機引擎)出口的「道義禁運」(Moral Embargo)，第二年美日商務條約的

廢除以及英、荷、美三國在日本於1941年7月佔領中南半島之後，聯合實施石油和鐵礦的禁運〔註五〕。這使得日本還在為究竟是要北進還是要南進的選擇爭論不決時，盟國對日本全面石油禁運終於替日本人作出了決定。為了奪取東南亞的油田、錫礦、和橡膠，日本遂決心向南面擴張〔註六〕。

當日本偷襲珍珠港成功之際，南進的日軍也同時進攻香港、馬來亞、菲律賓，並侵入泰國。日本首相東條英機(並兼陸相與內相)自誇地說，香港18天就陷落，馬尼拉26天，新加坡70天。在1942年的3月中旬，日本已經完全控制了東印度群島。也就是說，僅僅3個月的時間，日本就佔領了東南亞所有最富庶的資源。

東印度群島上的石油業者也知道日本將會不惜一切代價來奪取油田，乃在日本進攻當地之前儘可能地破壞油田。這些手段包括在海港入口佈雷；抽出井中管線，切斷後塞回井內，再把現場能找到的幫浦、棍子、栓條、螺釘、鑽子碎片等雜物全都扔下去，最後再給每口井一罐黃色炸藥；蒸餾器和蒸氣鍋開動著，任它們燒乾燒壞；放火燒潑遍了各種油品的碼頭；將高處的油槽打開讓油流向低處油槽，以電力引燃，燒出一整片火海。

當然，日本在進攻東印度群島之前也預料到會有石油工業的全面破壞，然而除了殼牌在巴里帕潘(Balikpapan)與標準真空公司(Stanvac，是紐澤西標準石油與紐約標準石油在遠東的合作公司)在蘇門答臘的破壞之

註五：同註三，頁398-400。

註六：同註二，頁232。

外，一般情況多不甚嚴重。日本人佔領後立刻開始修復工作，並且將國內油田工人的七成(4,000)人上下調來。戰爭爆發以前，日本軍方計畫在兩年內從東印度群島一日人稱之為「南方地帶」一取得補充油料，而「南方地帶」1940年的產量是6,510萬桶。日本人在1942年已能有2,590萬桶的產量，1943年更回升到4,960萬桶，已是1940年的七成五了。1943年的前三個月，輸入日本的石油又達到1941年同時期的八成(當時美、英、荷尚未實施石油禁運)。因此，日本人算是如願以償，順利用到了東印度群島的油藏。加州標準石油公司與德州石油公司在東半球合夥的加德公司，戰爭將爆發前在蘇門答臘中部看中了一片大有潛力的油田，並且運來了鑽井設備。日軍佔領此地以後，就地取材鑽成了一口井，油藏量大得驚人，是介於加州與中東之間的一個超級巨人。東條英機不禁興奮地宣佈：石油的問題解決了。當然他的話說早了些〔註七〕。

參、美國對日本實施的商業破壞戰

1941年12月7日，日軍偷襲珍珠港以後數小時，美國宣佈對敵方航運實施無限制之潛艦戰。12月8日，美國維色斯少將(Real Adm. Thomas Withers Jr)隨即派出所屬駐珍珠港9艘潛艦中的7艘從事巡邏任務，3艘前往日本海，其餘4艘前往馬紹爾群島(Marshall)〔註八〕。美國的潛艦運用政策，並

不是像德國那樣，在戰前就計畫好的，也不是有什麼了不起的戰略構想。只不過是因為當日本偷襲珍珠港之後，在珍珠港的美國潛艦部隊，以及當日正安全航行在海上，運送飛機到威克島(Wake)及中途島(Midway)上去的美國兩艘航空母艦勒克辛頓號(Lexington)及企業號(Enterprise)，運氣好僥倖地逃過一劫。這使得美國海軍在遭受日本重擊之後，所僅存可以用來阻擋日本攻擊浪潮，並且能夠對國內民意有所回應的就只剩潛艦，以及少數巡洋艦、驅逐艦和航空母艦。所以美國在這種籌碼有限背水一戰的情況下，儘管對外宣稱「對敵方航運實施無限制之潛艦戰」，但實際上，潛艦仍舊是以攻擊水面艦為優先目標，而並沒有放在商船上面。另外還有一項原因影響著美國海軍對潛艦的運用，就是潛艦人員並未全然放棄馬漢式的基本思想，認為潛艦的主要目標為敵人的主力戰艦〔註九〕。因此，1942年有部分美國潛艦忙於在瓜達康納爾島(Guadalcanal)與阿留申群島，擔任軍事任務。其他潛艦，尤其是西南太平洋中的潛艦，經常忙於拯救飛行員與失事艦船的生還者，以及對菲律賓地區的游擊部隊擔任運補。

素來對太平洋潛水艦作戰頗有研究的歷史學家，布萊爾(Clay Blair Jr.)認為：「1942年潛水艦失敗的主要原因，並不是機械上的、生理上的或心理上的。簡單地說，那是由於金氏上將，愛德華特(Edwards)、尼米茲、哈特(Hart)、魏爾基斯(Wilkes)、

註七：同註四，頁288-292。
註八：Drew Middleton著，錢懷源編譯，「潛水艦之過去、現在與未來」，國防部史政編譯局，民國69年6月，頁77。
註九：陳重廉譯，「美國海權之締建」，海軍學術月刊社，民國85年6月，頁331。

維色斯(Witheres)、勞克伍德(Lockwood)、克里斯底(Christie)、及法佛(Fife)等最高階層人員缺乏想像力所致。所有這些人都未能成立一個委員會，統一戰略，使太平洋上的潛水艦針對一個特殊的目標：以最有效與顯著的方式阻絕日本的航運。德國潛水艦於第一次及第二次世界大戰中對英國的作戰教訓—第二次大戰中德國潛水艦對英國的作戰，幾乎就在華盛頓的門口進行著—顯然未被體認到。克勞塞維茨(Karl von Clausewitz 1780-1831)和馬漢的軍事與海洋理論都被忽略了。美國的潛水艦部隊被分割並轉用於擔任不適合的使命，而大部分日本航運則在其帝國水域與巴士海峽暢通無阻」〔註十〕。

此外，再加上美國潛艦14號魚雷和6號起爆劑都不管用，魚雷跑得要比定的深度更深，而起爆劑則不會爆炸，沒有一位艦長能確定他的魚雷會爆炸；以及美國潛艦在戰前的訓練目標均係針對戰艦實施，而非針對商船實施。由於這種訓練預期會遭到較強的抵抗，故潛艦在攻擊時顯得過分小心。基於以上這些林林種種原因的影響下，儘管美國在日本本土海域和中國東海等海域，設置了13個潛艦巡邏區，對商船共實施了約500次的攻擊，共擊沉敵人船隻約140艘，總噸位超過50萬噸(有半數船隻是遭美國來自珍珠港的16艘潛艦，在日本水域擊沉的。而美國潛艦、飛機、船艦，及水雷等，共同對日本商船攻擊的成果，造成日本船隻損失共達100萬噸)。但就成效而言，美國對日本的商業破壞戰，在1942年的時候是令人失望的。

1943年是等待的一年，等待新而較好的潛水艦，等待改良的武器，而最重要的是等待合理的潛水艦戰略。美國潛水艦現已增多，新型潛艦以每月生產5艘的速度參加服役。美軍潛艦在瓜達康納爾島與阿留申群島的作戰，也幾乎完全結束。美軍僅利用少數幾艘潛艦，負責監視日本在馬紹爾群島、土魯克(Truk)，與帛琉(Palau)等地的海軍基地，其餘潛艦則轉而攻擊日本商船，於是海上巡邏的潛艦數量，平均增至18艘。在夏季潛水艦深入到日本海，在日本島以西與蘇俄、韓國及中國以東的海域巡航。以澳洲布里斯班(Brisbane)為基地的分遣隊，則在擾亂日本對荷屬東印度群島、馬來亞及印度洋補給線的側翼，而開始顯示有結果了。該年的最後幾個月是太平洋潛水艦作戰的轉捩點。武器的改良與戰略戰術的演變同時都到來：珍珠港的工廠已生產供潛水艦魚雷用的觸發起爆機；第一批十八型電動魚雷也到了；潛艦上逐漸安裝新型SJ雷達；在夏威夷指揮潛水艦作戰的勞克伍德將軍終於改變心意，接受了他所屬各艦長有關狼群戰術的論點(另有一部分原因是因為到了該年9月，美國的潛艦數量方才足夠用以進行狼群戰術的試驗)；到1943年底，美國潛艦開始收緊套在物資及工業貧困的日本脖子上的索套，美國人現在瞭解潛艦是襲擊商船的最佳武器，小心謹慎的潛艦艦長全部被撤換，代之而起的是膽識過人，具有毫不畏縮的勇氣及戰術判斷本能的軍官。最後，可能和上述各項因素同等重要的是，高級指揮部同意巴士海峽一低

註十：同註八，頁85。

階軍官已經爭論了好幾年——可能是美國潛水艦的「快樂狩獵場」。1943年的潛水艦戰績，在某些程度內要比1942年有顯著的進步。潛水艦的攻擊終於咬到了敵人的航運資源。共對商船發動一千次攻擊，每月平均擊沉超過10萬噸船隻，擊沉了335艘敵人軍艦和商船，共計150萬噸(除潛艦之外，其他飛機與艦艇造成日本約30萬噸的船隻損失)。日本在那一年當中，在其686,000噸的油輪中損失了15萬噸。不過，新油輪的建造以及將商船改裝成油輪等，使日本在當年底時擁有863,000噸油輪，比年初反而多了177,000噸。因之，那一年的油輪淨損失有限，只有27,000噸〔註十一〕。

1944年是美國潛水艦作戰的豐收年。美國在太平洋內共擁有123艘潛艦，66艘新建潛艦已於前一年撥交使用，魚雷問題已經解決，所有潛艦均裝有SJ雷達。1月，美國共有27艘潛艦擔任巡邏任務，其作戰範圍擴及整個西太平洋。而早在1943年中期，油輪已被指定為僅次於航艦和戰艦的優先攻擊目標，這項優先目標的攻擊選擇也開始產生效果。5月，美國為其潛艦擬訂出一種新的作戰計畫，其目的在集中潛艦兵力，對船隻最多地區內的日本船團進行攻擊。在這個月內，巡邏潛艦增至35艘。10月，巡邏潛艦再度增加，共有43艘潛艦於海上巡邏。航艦飛機在太平洋地區也擊沉了不少船隻。飛機在南中國海與台灣附近海域擊沉的船隻數目，幾乎和潛艦所造成的損失不相上下。1944年，日本商船每月約損失50艘。美國潛艦共擊沉了

註十一：同註八，頁86-87。

603艘船隻，總噸位達到了約270萬噸——超過了1943年以前幾年擊沉的總數。另外150萬噸的日本船隻，是被其他部隊擊沉的，其中大部分是被航艦飛機與陸上飛機所擊沉。到了年底，日本的航運已被逐回到日本海和黃海。商船都在近岸航行，一到夜晚就趕緊進港。

1945年雖然美國潛艦仍然繼續巡邏，在海上巡邏的潛艦數目也並不比1944年少，但是由於海上目標已經變得很稀少，使得每艘潛艦每月的沉船率，平均僅為半艘。從1月以後，日本商船逐漸停止活動。3月，最後的油輪由南方駛抵日本，此後，船團航路全部停止。日本逐漸將所有海上航路予以放棄。5月以後，其海上航路僅侷促於黃海、日本海，與內海之內。美國由關島和珍珠港出發的潛艦，常常沒有看到一艘敵人船隻就返航了。年度內，美國潛艦共擊沉日本船隻，將近50噸，同時飛機及其在日本水域內所佈下的強大水雷區，共同擊沉的日本船隻，比潛艦所擊沉的船隻多出3倍。

肆、海上交通線的斷絕導致日本走向戰敗

何謂交通線？克勞塞維茨對於交通線曾經作出以下的敘述：「從軍團的位置通到糧食和補充的主要來源的道路，而且一旦該軍團選擇退卻時，也慣常的即為其退路，所以共有兩項目的。在第一種情形中，他們是用以維持這個軍團的交通線(Lines of Communication)，而在第二種情形中則為退

卻線(Line of Retreat)。交通線使軍團與其基地連接，而必須視為其動脈。這些動脈是絕對不能永遠被切斷，甚至於也不能太長或難於使用。〔註十二〕」師承於克勞塞維茨的英國海洋戰略學者柯白(Sir Julian Corbert 1854-1922)以此為基礎擴大說明為：「交通線這個措辭被用於三件不同的事情上：一、補給線(Lines of Supply)：從作戰基地到作戰兵力已到達之點。二、橫向交通線(Lines of Lateral Communication)：是在同一個作戰地區中交戰的數支兵力可相互交通或進行相同支援的線。三、退卻線：通常與補給線相反，也就是引導返回基地之線。為海軍之故，這三個在十八世紀末期使用的理念最好以『通道與交通線(Lines of Passage and Communications)』的名詞來形容。在岸上通道及交通線是公路，鐵路及河川等。在海上則是艦艇從基地前進至目的地或是被支援之部隊的一般航線所航經的海域。通道與交通線是海軍戰略之責，也就是說，海軍戰略的所有問題變成了『通道與交通』的問題，這也可能是解決它們的最佳方式。〔註十三〕」海權大師馬漢對交通線的主要特徵及重要性也曾經作出相類似的強調：「交通線(包括兵站線及後方連絡線)。…交通為一普通名詞，表明一種軍力的組合。陸上部隊或艦隊，依賴自由運動的路線維持其國防能力，這是交通線之主要特徵。〔

註十四〕」「交通線為戰爭之命脈，這在陸上尤為重要，因軍隊在任何時期均不能脫離補給。……無論是海陸軍的軍事組織，最後總要依賴本國的作戰基地，所以交通對於軍隊或艦隊的主要安全條件，是能自由補給和自由撤退。〔註十五〕」前述這三位大師所陳述的交通線，主要都是限定於軍事戰略範疇—從作戰基地到作戰兵力。若是將交通線的概念擴大到國家戰略層次，那麼「糧食和補充的主要來源」就不能僅被侷限於後方的作戰基地，而是必須要將能夠把糧食和各種戰略物資從海外輸入的「道路」包括在內。然則在海上並沒有公路，鐵路及河川等實際道路的存在，有的僅是海洋與船舶。柯白認為海上交通線是「所航經的海域」；但是基於海洋是不可以被控制也無法被破壞之理由，所以個人以為所謂海上交通線指的是條虛擬的道路。這條虛擬的路線是由往來於各港口之間的船隻所架構起來。當航行於海上的船隻被敵人摧毀殆盡之後，所需要的海外物資無法輸入，也難以跨越海洋支援海外駐守部隊時，「所航經的海域」儘管依然故我地繼續存在，但是，沒有了航行於航線上的船舶，海上交通線就可以稱得上是陷於斷絕的困境。

太平洋戰爭初期，日本如願以償地佔領了南方資源地區，也成功地開採出它夢寐以求的石油；同時按照原訂第一階段作

註十二：克勞塞維茨(Karl von Clausewitz)著，鈕先鍾譯，「戰爭論全集(中)」，三軍大學戰爭學院印，民國73年3月，頁541。
註十三：John B. Hattendorf、Wayne P. Hughes, Jr著，劉俊英譯，「海權經典學說」，海軍學術月刊社，民國80年元月，頁238-239。
註十四：馬漢著，楊珍譯，「馬漢海軍戰略論」，三軍大學印，民國78年元月，頁19。
註十五：同註十四，頁106。

戰計畫：攻陷了關島、威克島、吉爾貝特群島(Gilberts)、拉布爾(Rabaul)等多處島嶼。企圖運用這些太平洋中的連串島嶼，做為陸基航空部隊與潛艦之基地，構成一條強有力的防線，形成戰略持久，而迫使美國承認既成之事實，最後不得不與日本就現況進行和談。然而日本在一連串瘋狂勝利之後，必須面對的是如何將這些分處遙遠海外的島嶼，納入整個國家需求、生產以及供補系統之內：日本在新佔領的資源地區沒有工業，而在工業地區又缺乏資源。它須將所有原料運至日本製造成品，然後交送給最後的消耗者，在戰時就是送交戰場上的部隊。處於這種情況之下，船舶問題實為攸關整個戰局勝負之關鍵所在。因為關於散佈在廣大海洋之島嶼作戰，舉凡兵力之維持與培養等，一切的一切，均有賴於船舶。因南方作戰之成功，日本所渴想的資源圈，現已完全歸屬日本。橡膠、錫、錳等戰爭不可缺之資源，其開發與獲取，業已獲得預期以上之成果。問題在迅速將此等資源，運回日本，藉以造成國力與戰力。其成敗如何須視運輸重要物資之船舶噸位(稱謂C船)〔註十六〕之確保如何而定。開戰當時關於船舶之預定計畫，係按照最大限度而作成，如果其中有一個因素發生變化，則將被根本推翻。何況在這些要素之中，佔最大的比重者，為戰時損耗及陸海軍之徵傭，尤易發生意外。當初期作戰中，戰勢主導權在日本手中之時，這兩種要素尚可依日本之意志，作某種程度之控制，但自同

盟國反攻激烈化以來，這兩種要素完全視戰局之演變如何而定。為應付激烈之作戰起見，必須使用更多的船舶。船舶越是被作戰所徵傭，國力越將減退，越將影響次期作戰之縱深戰力，此種作戰與船舶，船舶與國力之循環性的矛盾，就依賴海洋為生的日本環境而言，真是命中註定的歸結。因此之故，在全部戰爭期間，日本戰爭指導之關鍵，可以說完全在作戰與船舶之調整，亦非過論〔註十七〕。

然而，日本在戰前並沒有一套針對戰時船隻損耗而作的造船計畫，在戰爭開始的時候，也沒有採取措施來增加船舶的建造。戰前日本造船公司的最高產量，是在1937年，該年一共造了374,000噸的船。日本乃以其擁有的610萬噸商船，展開太平洋海戰，此一商船噸位數量，對於平時的正常需求(國民與工業之最低需求在200萬至300萬噸之間)，雖然卓有餘裕，但是對於牽涉到這麼大距離的戰爭，則是勉強夠用而已。在沒有一個中央機關來負責船舶管制的情況下，大量的民用船舶因軍事需要而被各軍種恣意徵用。當日軍初期南進完成之後，被軍事徵用的船隻中，只有一部分交還給民營公司。因為根據戰爭計畫，短期內還得將其週界作進一步的擴張。這是造成日本戰爭期間商船不敷使用的重要原因之一。另外，造船能量無法趕上船舶損失的速度，更是使得整個航運難以支持戰爭的遂行：1941年的造船量只有20萬噸，1942年也好不到哪去，不過26萬噸而

註十六：A船為陸軍、B船為海軍、C船為民用。

註十七：服部卓四郎原著，「大東亞戰爭全史II」，國防部計畫局編譯室譯印，頁155-156。

已。這種造船量根本無法填補僅僅1942年一年因為美國潛艦、飛機、船艦及水雷等，所共同造成的100萬噸船隻損失。日本在1942年以後，造船公司的產量才開始逐漸提高。到了1943年日本共建造了80萬噸船隻。不過其總損失量為180萬噸，故其總噸位還是在逐漸減少。1943年年底，日本減少到還剩下500萬噸船隻。這僅有的船隻雖然仍能維持現況，可是其船隻被擊沉的速度，一直超過其補充的速度。因此，日本船隻損失的垮台只是時間問題而已。1944年的上半年，造船數量首開紀錄，達88萬噸之多。但是這麼多的新船，也祇能補充在這同一期間船隻損失的一半而已。美國潛艦不斷集中努力來消滅日本船運，同時美國航母飛機不斷襲擊，使得船隻的損失更加慘重。在大戰的末期，又有水雷的肆虐，引起更多的損傷。到了1944年底，日本船隻總噸位數已降為280萬噸了。而到了戰爭結束的時候，更只剩下大約180萬噸，其中只有三分之二是可以航海的。而且，在這殘餘的船隻之中，只有一半是在本國的水域中。日本船舶因為各種原因而沉沒或毀廢的數量，總計被潛艇擊沉者490萬噸；飛機炸沉者270萬噸；觸雷沉沒者80萬噸；而被水面艦艇擊沉者10萬噸；因海事意外而沉沒者為40萬噸。受了這麼龐大的損失，當然會發生最嚴重的後果：日本進口的鋁礦—煉鋁的原料，就從1943年的90萬噸，跌到1945年最初8個月的15,000噸；而米的進口量，則從1942年的260萬噸，跌到1944

年的80萬噸；由於油料的缺乏和戰爭的損失，已使每年的漁獲量大為降低，魚類是僅次於米飯的最主要食品，已從每年480萬噸降為1944年的210萬噸〔註十八〕。

至於戰前日本需求最為殷切的石油問題方面，從1942年(昭和17年)3月中旬，南方產油區完成裝載第一船以後，南方佔領區生產石油已經不是問題。最重要之切身問題是如何安全地由南方佔領地將油送回本土，這關係著日本之生存及戰爭遂行能力之維持。而南方產油之本土送回量，亦視運油船擁有量及其運作情形而定。日本在1941年(昭和16年)12月擁有48萬5,100噸運油船，加上戰爭期間所建造的130萬1,900噸運油船，以及緝捕與沉船打撈的7萬3,700噸運油船，合計有186萬零700噸。扣除戰時損害消耗量156萬8,800噸，及1945年(昭和20年)初以後，由於無油可運將48,300噸油船改為貨船，在1945年8月15日，僅剩下24萬3,600噸的運油船，其中還包括18萬1,100噸的運油船需要修理。戰爭期間，只有在1942年和1943年兩年期間，運油船舶的建造量超過受損量，運油船可航運船容量最大時期為1943年10月，約達82萬總噸。自從1944年以後，沉沒量變成超過新造量。1945年初以後，因為南方航路完全被美軍切斷，新造運油船之建造乃於3月中止〔註十九〕。

隨著上述運油船噸位的增減，由南方資源區送回本土之油量也跟著起伏：1942年回運約148.9萬公秉(日本戰前預估戰爭第1年

註十八：Vice Admiral Friedrich Rugee著，「海戰」，三軍大學，民國78年元月，頁371-372。

註十九：曾清貴譯，「日本海軍史第14卷—海軍軍制、教育及技術」，海軍學術月刊社，民國81年2月，頁299。

為30萬公秉)，1943年約264.6萬公秉(實績之最大量，戰前預估戰爭第2年為240至250萬公秉)，1944年約106萬公秉(戰前預估戰爭第3年為477萬公秉)，而1945年中期變成全無之狀況〔註二十〕。

油料的短缺，勢必會影響到日本作戰之遂行。當1944年回運油量銳減的時候，緊接著就造成日本本土庫存燃料嚴重不足。受到直接且立即影響的是用油大戶一艦隊與航空部隊(在1930年的時候，海軍用油為35萬到40萬噸，陸軍也將近10萬公噸。當時日本的石油消費結構是，陸軍和海軍的石油消耗量佔總需求量的百分之二十六，而且這一比率還繼續在增長，另外，戰時軍隊石油的使用量也會激增)。聯合艦隊於內地附近之主要艦艇，不但無法從事訓練，連待命作戰也有問題。為此，聯合艦隊之大部分主要艦艇於1944年2月左右駛離日本本土周邊，移動至遙遠之新加坡及其附近之林加泊地(Lingga Roads，亦有書籍翻譯成龍牙泊地或林牙水道)，被迫從產地直接獲得南方產油後在該地區實施訓練並待命作戰。菲律賓海海戰的前夕，基於日本油船的慘重損失，使得他們艦隊無法實施正常的海上加油，因而迫使小澤治三郎中將所率領的機動艦隊不敢遠離其婆羅洲的油井，而把前進整備基地定在達維達維島(Tawi Tawi，為蘇祿群島Sulu中的一個小島，位於民答那峨Mindanao與婆羅洲之間，距離婆羅洲東北岸之達拉干Tarakan，僅約180浬，可經常取得原油)。各艦雖然無

法取得精煉的燃油，而是直接加入具有危險揮發性的原油，但至少航行作戰所需的燃油問題暫時是解決了。然而解決一個問題卻造成另外一個問題：由於達維達維島周邊水域美國潛艦甚多，小澤不敢出港訓練，以致於原本就因為缺乏燃油，訓練不足的飛行員(該年的飛行訓練減至30小時，是原訂必須訓練時間的一半，這些飛行員是僅受過最基本訓練後即派赴航空母艦)，亦全部停止飛行訓練，且變得遊手好閒，喪失戰鬥銳氣〔註二一〕。導致菲律賓海戰日本損失480餘架飛機，和400餘名飛行員之悲慘命運。對於美國之飛行員而言，目睹敵人飛機如秋風掃落葉般墜落或起火衝入海中，乃戲稱此役為「馬利亞那火鶴之射擊大賽」。菲律賓海戰後，小澤中將將艦隊帶回日本修理，並整補彈藥，他發現日本本島油料極端缺乏，因此該艦隊必須分割使用，栗田中將率領大部分的水面艦回到南方，該處油料極為豐富，但是修理的設施及彈藥極為缺乏。因油料的關係，使強大兵力無法集中。在日本本島，因缺乏航空油料，無法訓練歷次海戰所損耗而應補充之飛行人員，因之所殘剩之航母，僅供作誘餌之用，未發揮其航空方面應有之力量。使得接著在該年10月24至25日爆發的雷伊泰海戰，日本艦隊遭到澈底的擊潰，終結了美日間海上艦隊對決的戲碼。

伍、體認與探討分析

一、海上交通線是海島國家的生命線

註二十：同註十九，頁294-297。
註二一：雷天霖、高一中譯，「海權史(下)」，海軍學術月刊社，民國82年6月，頁258。

海島國家不比大陸性的國家，天生宿命就受到物產不豐、資源不足的自然環境限制。無論是國力或者是戰力的堅實與成長，都必須仰賴從海外進口所需之物資來作有效的挹注。若是所需的海外進口物資是關係到島上人民的生活甚至於生存時(例如石油或是糧食)，那麼這些物資是否能夠穩定地提供市場所需，就會成為十分重要的議題了。通常會影響到海外物資輸入穩定性的主要因素有二：一為輸出國的控制；另一為海上航運，也就是海上交通線的暢通與否。二次大戰時的日本，面臨到輸出國的控制，它所採取的行動是運用軍事行動強迫佔領。就整個太平洋海戰戰史來看，姑且不論是否符合正義道德，日本強取豪奪海外資源區來對抗同盟國的物資封鎖，其初步行動是非常成功的。然而，海島國家四面環海，要想從海外佔領區輸入所需大量物資，唯有運用安全的海上航運，確保海上交通線為我所用，日本在這一方面卻是失敗的。

基於船舶量的預估，係由現存量、消耗量、造船等取得量來作決定的，而海上運輸力即由上述因素再加上船舶運航效率所定出者。於開戰前，日本以如下的預估判斷可以遂行戰爭。當時日本所擁有100噸以上船舶，加上外籍船，扣除不適合於海洋運輸的大型機帆船、拖船、漁船等即共計633萬噸。關於船舶損耗，海軍部曾發表研究結果指出，戰爭第1年為80萬噸至100萬噸、第2年60萬至80萬噸。設若戰爭第1年的消耗以80萬噸計算，預估陸海軍的徵雇船(簡稱A、B船

)至戰爭第4個月為止(南方進攻作戰期間)為20萬噸(每月5萬噸)，剩下的8個月為20萬噸(每月25,000噸)，物資動員民需用船(簡稱C船)，一年為40萬噸(月平均33,000噸)。日本海軍之所以會在戰前作出這樣的船舶損失預估量，戰後參考原屬軍令部第四課首席部員之土井美次大佐(當時中佐)戰後回憶，它的前提條件是要藉海軍艦艇對運輸船舶實施嚴密的護衛，然則這種想法與實際作戰時的情形並不相符。日本原本預料擊滅美艦隊主力後，暫時不會再有較大之作戰，到時候就可以將聯合艦隊決戰兵力之一部充當護衛。實際上，美日間的艦隊決戰一直持續到1944年10月的雷伊泰海戰為止。再者，當時日本海軍有低估美潛艦戰力之傾向，認為美潛艦的根據地離其本國太遠，而且美國人生活奢侈已成習慣，誤以為彼等無法承受潛艦的艱苦生活，故對美潛艇的戰力未予重視，結果使日本海軍乃視保護海上交通為次等。

至於在造船量的預估方面，於1941年10月23日的聯席會議上，海軍艦政本部總務部長指陳，戰爭的第1年為40萬噸，第2年60萬噸，第3年為80萬噸，但為達此要求，必須寄託於：所需資材的優先取得、運輸力及勞力的優先取得，充實有關諸設施、陸軍減少經常使用量90萬噸、船舶行政機構一元化、制定戰時標準型船等條件上。這種預估量連鳩田繁太郎海軍大臣亦認為該數字太過於樂觀，表示充其量為其一半〔註二二〕。實際上1941年的造船量只有20萬噸，1942年不過26萬噸而已，到了1943年日本才建造了80

註二二：李坤海譯，日軍對華作戰紀要叢書「從偷襲珍珠港到中途島海戰」，國防部史政編譯局，民國79年6月，頁675-676。

萬噸船隻，不過其總損失量為180萬噸。日本既無法有效地控制船隻的損失，又難以藉由造船等手段來獲得船舶適當的補充，最終走向海上交通線斷絕的不歸路，此乃促成日本經濟崩潰的主要因素。依據美國戰略轟炸調查報告書(U.S. Strategic Bombing Survey)所做的分析報告指出：對於日本經濟作致命打擊者不是其工廠和都市中心的毀滅，而是重要原料，煤、石油、米糧等的來源被切斷。大多數的日本工廠在遭受轟炸之前，早就因為缺乏原料而停工了〔註二三〕。國內無法獲得所需物資，其影響所及的是整個國家經濟。以一個缺乏各種原物料經濟的國家，來對抗擁有強大經濟實力的美國，將會是怎樣的結果可想而知。無怪乎曾於第一次世界大戰期間擔任美國海軍助理部長的羅斯福(Theodore Roosevelt)，在1923年時就預言到：美日之間如果開戰，可能形成僵局，而且「經濟將成為重要的決定性因素」〔註二四〕。另外，曾任美國海軍軍令部長的史塔克上將(Harold R. Stark)，在珍珠港事變前夕也曾對日本大使野村吉三郎(Kichisaburo Nomura)退役海軍上將說到：「如果貴國攻打我國，則在兩國戰爭結束之前貴帝國必先崩潰，由於可掌握時機遂行奇襲，貴國在起初當可獲致成功，當時間來臨之時，貴國亦將蒙受損失，但其中存有巨大的差別，貴國之損失將無法彌補，隨時間之消逝

貴國將愈來愈虛弱；而另一方面，我國不但能彌補損失，而且會愈來愈強，無可避免的將會置貴國於萬劫不復之境地」〔註二五〕。戰後日本首相東條英機亦承認，日本戰敗的三大因素，一為美國的越島戰略，一為美海軍之快速航母，其次最重要者是日本商船所受到的嚴重損毀〔註二六〕。

對於補給和軍隊間的關係，克勞塞維茨曾經作出這樣的比喻：軍隊像一棵樹它要從其所生長的土地中吸收其養命之源〔註二七〕。如果這塊土地是貧瘠的，又無法獲得適當的施肥，那麼它將何以對生長其上的樹木給予充足的養分。國家無法獲得所需的物資，勢將無法對在海外作戰的軍隊提供必要的補給。所以海上交通線對海島國家而言，就是它的生命線。這種說法不僅僅適用於戰時，即使是平時亦是具有絕對的真理。設想一旦油輪無法按時抵達；碼頭沒有商船可以將外銷物資載運出口換取外匯的種種交通線斷絕景況。就好像每當颱風季節山區道路中斷災區成為洪水中的孤島；又如同冬天風季強風阻斷對外、離島海上交通運補一樣，海島國家是無法忍受其海上交通線在任何時刻遭到斷絕甚或是受到任何威脅的。

二、海戰戰略不應僅侷限在艦隊決戰思維中

綜觀整個太平洋海戰，可以說是由艦隊決戰與商業破壞戰兩種不同之海戰形態交

註二三：Major-General J.F.C. Fuller著，鈕先鍾譯，「戰爭指導」，國防部計畫局編譯室印行，頁322。
註二四：同註四，頁249。
註二五：同註九，頁333-334。
註二六：施治著，「第二次世界大戰太平洋海戰戰略分析」，國防部印，民國73年10月，頁238。
註二七：同註十二，頁538。

織而成。美國雖然在戰爭一開始的時候就對日本發動商業破壞戰，但是基於戰具的不足，以及戰略思維仍舊沉溺於以艦隊作戰為主，所以遲至1943年後期才真正開始威脅到日本的海上交通線。這種以切斷敵軍補給線為主軸的作戰形態，是針對著「日本陸軍與海軍的後勤支援」，對日本戰爭機器及海軍海洋保持能力上的衝擊有如利刃一般，其戰略衝擊是具有決定性的，美國戰略轟炸調查報告在戰後曾作了消耗調查，所得的結論是：「在1945年12月31日之前……即使沒有投下原子彈，即使沒有蘇聯參戰，即使沒有進一步的進攻計畫，日本也一定會投降」。商業破壞戰使得由東印度群島運往日本的油料，在1945年初以後，因為南方航路整個被美軍切斷而完全被阻。造成了「艦隊、空中兵力、商船運輸及其他依靠油料的活動全盤崩潰」，如果美國潛艦「在1942年年中，就能有效的在油輪作業重點地區集中運用」，這一個贏得勝利的結果早在1943年就可達成〔註二八〕。

造成美國對日本商業破壞戰的成功因素，並非僅只是美國單方面所能塑造出來的。日本自己本身在戰略思維上也要負起非常大的責任。根據日本情報專家海軍少將高木在戰時的秘密研究顯示，日本艦隊和商船的損失，實在是災情慘重。大部分損失的艦船，都是被偷襲的美軍潛艦擊沉的，而日本海軍對於日本補給所面臨這種最嚴重的威脅，竟不曾採取有效對策。日本海軍在反潛作戰方面之所以這般毫無準備，有很大一部分的

原因是由於建軍傳統以及吝於遂行守勢作戰的戰術思想。而這種傳統及思想之所以形成，可以往前追溯到最初英國海軍軍官協助建立日本海軍的時候，是全盤採用了英國海軍的一切，所以在江田島的「海軍兵學校」，完全是在達特茅斯(Dartmouth)英國海軍官校的翻版。甚至連建築校舍的磚瓦，都是從英國運去的，他們並且還請去了納爾遜將軍的遺髮，供奉在學校紀念館裡。日本海軍的廚房也是模仿英國海軍的，日本海軍各單位每天都要用刀、叉、盤、碟吃一頓西餐。在戰鬥中「棄艦」的時候，日本海軍艦長也遵照英國海軍傳統，與艦共存亡。更重要的是，日本海軍一如英國海軍，也深痛惡絕以商船為戰鬥對象，他們潛艦的任務，是支援艦隊和對敵軍艦艇戰鬥，而不和毫無防禦力的商船為敵。日本海軍潛艦的任務幾乎是專門打擊敵人軍艦，對於反潛戰則完全掉以輕心；青年軍官多半嚮往較具衝勁的職責，而不喜歡派到潛艦或是反潛部隊服務。到1941年秋季為止，日本海軍軍令部裡，只有兩名專任參謀主管包括佈雷、防空和反潛戰的「後方防衛」業務。日本海軍軍官認為，就作戰觀點而論，這些都是不重要和不屑為的職責。負責本州島沿海600哩加上東京灣和硫磺島間的廣袤水域內航運防護業務的，只有一位職稱低微的「教育參謀」。此外，當戰爭爆發時，根本就沒有任何將商船編組為護航船團的規定。大部分商船船長，都要獨來獨往地航行，直到美軍潛艦在六個月內擊沉了太多的獨航商船以後，才遲遲編成了司令部

註二八：同註九，頁332。

設在台灣의「第一護航艦隊」。在這個緊急編成的單位裡，大部分是些年長的海軍備役軍官，而且只有8艘驅逐艦，掩護極為廣袤的水域。「聯合艦隊」由於顧念驅逐艦艦長們都不喜歡擔任護航運輸艦船的單調任務，所以也就吝於增派護航艦艇。到了珍珠港事件之後第一年年底，美軍已經擊沉日本貨船139艘，共達56萬噸，這時，日軍大本營才恍然大悟，原來他們在這場戰爭裡是由於忽視了這一點才打敗的。在國內，各方爭著要增加汽油、鐵礮土和其他各種生產原料。在戰地，指揮官們紛紛請求增撥食糧、彈藥和援軍。但是，日本卻苦於沒有足夠的商船滿足任何一方的要求，而且每個星期都有更多的船舶被敵軍擊沉。直到1943年3月間，才編成了司令部設在塞班島的「第二護航艦隊」。不過，這兩個護航艦隊的實力，卻仍然薄弱不堪，一共只有16艘驅逐艦、5艘海岸巡防艦和5艘魚雷艇。這種亡羊補牢之計，已經談不上什麼功效，何況美方在同時更顯著提高了他們潛艦戰的戰力。於是，日本商船在9月間的損失，便激增到172.082總噸的紀錄數字。日本海軍依然因循蹉跎，未能採取積極對策，直到11月間，才成立了「海上護航總司令部」，司令長官是兩年前東條任陸相時代的海相及川古志郎大將，下轄4艘護航航空母艦和第九〇一海軍航空大隊。不幸這4艘航艦都需要大修，同時空勤人員也都不曾受過反潛戰術訓練。船團仍然繼續冒險航行，各護航艦則由艦長依狀況行動。到

11月間，損失激增到265.068噸，但日本政府仍然不曾採取具有規模的護航船團組織。鑑於第一線指揮官補給需求過於迫切，為了可以將補給品迅速運達戰地，便採取了以2艘乃至5艘船舶編成小船團的運補方式。不過，這些小船團依然容易遭到擊沉，一直到1944年的頭兩個月，船舶損失仍然十分慘重。日本海軍在無計可施之餘，終於在3月初採取了「大船團」編組方式，比照盟軍在大西洋上的70餘艘船團制，以20艘商船編成一個護航船團〔註二九〕。日本海軍即使在已經建立和擴充其護航部隊之後，那些基本裝備(例如深水炸彈)仍然最為缺乏。許多反潛艦都未裝備雷達。日本飛機上的雷達在黑夜裡也不能發現浮出水面的潛艦〔註三十〕。因此，不論是對比美國日益強大的打擊力量，或者是就日本艦船殘存的數量及裝備技術而言，日本是已經到達了難以挽回頹勢的境地。

除了受到納爾遜將軍那個時代的英國海軍傳統影響之外，日本海軍重決戰、輕護航的海戰戰略思想，也有部分係肇因於中日甲午海戰、日俄戰爭兩次大海戰的華麗勝利如幻影一般遮蔽住了日本海軍領導人全面看待問題的眼光。日本海軍高層高呼「攻擊是最好的防禦」，片面重視主戰艦艇的擴充，對增添介於主力戰艦和輔助艦艇之間的護航艦艇嗤之以鼻，護航艦艇短缺的問題也在大艦巨砲的掩蓋下長期沒有暴露出來〔註三一〕。東鄉元帥在對馬海峽的輝煌勝利，遺留給

註二九：「旭日(三)」，國防部總政戰部印，頁84-87。

註三十：鈕先鍾譯，「海軍戰略與國家安全」，海軍學術月刊社，民國79年6月，頁190。

註三一：Windward、劉怡著，「逆天而行：舊日本帝國海軍發展史」，台北市：知兵堂，2008年4月，頁145。

爾後日本海軍將領們一種視為圭臬的傳統，這種傳統也就是「決戰思想」；認為所有的問題都可以「一戰」解決〔註三二〕。1897年，馬漢所著「海權對歷史的影響」完整的日文譯版「海上權力史論」在東京出版之後，配發給每一艘兵艦上的艦長，人手一冊，做為必讀的材料，這使得日本海軍的艦隊決戰思想有著更深一層的加強作用。所以我們綜觀整個二次大戰太平洋海戰史，印象最為深刻的就是日本海軍將其整個專注力，置於一次又一次地尋求與美國海軍艦隊決戰上。其輕忽護航作戰，導致海上交通線遭敵截斷的下場是，巧婦難為無米之炊，再精良、再船堅砲利的聯合艦隊也無法在缺乏充分的補給之下，發揚其高昂的戰志與戰鬥技巧。

海戰的目的本就是「制海」，在求取「海洋為我所用」以及「海洋不為敵所用」。如果把「海上決戰殲滅敵艦隊」這樣的制海手段，當成海戰目的，或許在有限戰爭的情況下，可以獲取一時的勝利，就像中日甲午海戰，或者是日俄對馬海戰那樣。但是，如果一旦敵對國家採取的是種無限戰爭的形態，那麼光憑海上艦隊決戰是沒有辦法達到海戰之目的。錯把手段當成目的，有時候是會造成難以挽回的悲慘後果。

陸、結語

日本海軍自幕末已經開始創建，但因受鎖國政策之影響，最初尚僅以防禦外洋為目

標，而無航海遠征向外冒險的企圖。及至明治維新之後，全國上下勵精圖治，先後擊敗了清朝北洋艦隊，以及俄國的兩支太平洋艦隊。到了1921年華盛頓海軍軍備控制會議前，日本海軍更躍升為世界第三大海軍強國。其後，在二次大戰太平洋海戰期間力拼世界第一與第二的美、英兩國海軍。日本海軍能夠如此快速地發展，確為各海洋國家所欽羨。然而，海軍強國並不等於海權強國，海權思想乃是一種西方海洋文化的整體叢結(Integrated Complexity)〔註三三〕。是一種富國強兵的思想，其基本要素被學者歸納為：一、生產(工業生產)－為建立海權的力量。二、航運(船舶數量)－為運用海權的力量。三、基地(海外據點)－為發展海權的力量。四、武力(海軍實力)－為控制海權的力量〔註三四〕。海軍僅為海權諸要素中的一支，是要用以保護航運和海外基地的。誠然，二次大戰前日本擁有傲視東亞的一等海軍，但是喪失了攸關海島國家生命的臍帶－海上航運，其最終的結果不僅僅只是白忙和了一場，犧牲了無數的生命財產，還差一點賠上了整個國家的未來。

作者簡介：

王蜀寧先生，備役海軍上校，海軍官校65年班，海院80年班，韓國海軍大學1992年班，三軍大學戰爭學院88年班，現服務於馬公後勤支援指揮部。

註三二：同註二九，頁87。
註三三：王家儉著，「李鴻章與北洋艦隊：近代中國創建海軍的失敗與教訓」，台北市：國立編譯館，民國89年，頁2。
註三四：施治著，「拿破崙、柯白、馬漢與海軍戰略」，三軍大學印，民國68年8月，頁15。另同樣之敘述亦可見於：劉達材著，「興邦張海權-劉達材將軍海權論文集」，海軍學術月刊社，民國86年8月再版，頁473。