



軍事戰略

美在東北亞空權 演變之推估

空軍備役上校 魏光志、軍事專欄作者 耿志雲

提

要

在美國歐巴馬政府「重返亞太」戰略主張提出後，駐防東北亞的美國空軍各常駐部隊與日、韓兩國空軍聯合演習型態也隨之出現變化，由傳統的「防禦科目」改變為「立體攻勢」，不僅演習的節奏規律增強，參演部隊也逐漸增多，反映了第一至第二島鏈間的地緣格局正在朝太平洋一側倚重的趨勢。

中華民國台灣地區位居東亞民航交通之樞紐位置，但鄰國空軍演訓卻多將台灣周邊劃入作戰想定區，由於兩岸因經濟互動頻繁聯帶興起的航班增設，亦將勢必影響日本防空部署，與聯演戰術科目的改變，對我正常民航航班也將形成隱憂，我國防決策部門與空防單位尤其需要慎重以對，防患未然，以免鄰國空權更迭對我經濟發展形成扞格，進而維持國家利益。

關鍵字：重返亞太、美日聯演、美韓聯演、空戰想定、前沿部署

壹、防空數據之策略與涵意

根據日本防衛省2014年4月9日公佈的資料，2013年度航空自衛隊的戰鬥機緊急起飛進行攔截任務的架次達810次，比前年多出一倍，是從「冷戰」結束後24年來的最高記錄，其中，計415次是對中共海監飛機和軍用機，比前年增加36%，對俄羅斯軍機為359次，以偵察機最多，比前年增加45%。對北韓飛機的攔截為9次，這



圖1 據英國《詹氏防務週刊》2014年1月29日報導，日本航空自衛隊在2013年10月到12月期間緊急起飛攔截中共飛機的次數急劇增加。

資料來源：http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/2014-02/01/c_119198132.htm。

是從2011年以來首次攔截北韓飛機^{【註1】}。顯示中俄軍機在日本領空周邊活動的機率日漸頻繁。

觀察實際執行攔截任務的部隊，是以日本航空自衛隊部署在面向東海的第一線單位為多，尤其是以擔任沖繩和西南各離島防空警戒的「南西混成航空團」（西南聯隊）轄下的那霸基地最多，約占航空自衛隊全年緊急起飛架次總數的一半^{【註2】}。經歷史資料統計，日本軍機緊急升空次數最多的一年，是在「冷戰」年代的1984年，多達944架次；旋至1989年的812架次以降便逐年減少，到2005年又再次回升。這項客觀的數據卻襯托出東亞地緣政治格局的變化^{【註3】}。

一、日本防空部署的企圖：

承前所述，日本為防範中共日漸增加的軍機出海飛行架次，所以也跟著逐

註1 〈日本自衛隊飛機針對中國緊急升空次數創新高〉，《日經中文網》，2014/4/10，<http://zh.cn.nikkei.com/politicsaeconomy/politicsasociety/8795-20140410.html>。

註2 〈英媒：日戰機攔截中國飛機劇增 中日緊張升級〉，《新華網》，2014/2/1，http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/2014-02/01/c_119198132.htm。

註3 謝宏宇，〈日本戰機2013年度緊急升空應對中國飛機次數創新高〉，《國際在線新聞》，2014/4/11，<http://big5.cri.cn/gate/big5/gb.cri.cn/42071/2014/04/11/7371s4499640.htm>。



年強化其部署在西南離島的防空設施，那霸基地在2009年1月底甚至換裝了新銳的改良型F-15J MSIP II機隊，取代原有的F-4EJ改戰鬥機^{〔註4〕}，而日本防衛省當局還計畫在近期內於那霸再增加一個F-15戰鬥機中隊；2014年5月3日，航空自衛隊也已將原本部署在青森縣北部三澤基地的4架E-2C預警機調派到那霸機場^{〔註5〕}，作為防範、對抗中共軍機的實務^{〔註6〕}。但究其實際原因，則不僅只在於前述的原因，日本企圖透過「美日安保」的保護傘加強對西南島礁的控制，進而爭奪地區海洋資源的野心才是真正值得我國密切注意的重點。（圖1）

日本近年來國防政策陷入兩難，日本國內的經濟疲軟加上大幅增稅5%~8%^{〔註7〕}，已讓其國內民意產生許多檢討防衛政策的質疑，從前任民主黨內閣改變至今已更換數位「防衛大臣」，其在任期間亦十分短暫，這顯示了日本對《新中期防衛政策》的舉棋不定與欲振乏力，國防建設在「美日安保」的前提下必須一面加速裝備汰舊換新，一面又須配合分擔駐日美軍的維持費用，其內閣壓力可想而知，防衛政策的發展必須盡快找到出口也不難理解，於是以「防衛西南諸島及釣魚台列嶼」為名目，增加編列預算，誠屬直接的反應作為，毫不足以為奇。

其次，由於美國提出「重返亞太」，亟待地區盟友呼應，此時又恰逢日本航空自衛隊軍機三十年換裝的週期，若凸顯琉球那霸的防空戰備，一則可以爭取民意說服其國內對於斥資巨額向外軍購的反彈聲浪，還能壓縮琉球當地居民要求美軍基地遷移、抗議軍機噪音等議題^{〔註8〕}，將自衛隊的長期投資合理化，又能兼顧與美軍聯合訓練演習的既定規劃，所以在名義上就有了多項冠冕堂皇的說帖，可謂「一石數鳥」之計。

二、日本防空影響我民航：

在日方加強西南離島防空軍事部署的同時，卻也在無形中對台灣的民航交

註4 〈日本自衛隊那霸基地F-15戰鬥機部署完畢〉，《中國評論新聞》，2009/3/13，<http://hk.crntt.com/doc/1009/1/2/5/100912559.html?coluid=4&kindid=18&docid=100912559>。

註5 〈日本預警機首次部署釣魚島附近 加強監視中國船機〉，《中國新聞網》，2014/5/4，<http://big5.chinanews.com/89/mil/2014/05-04/6127205.shtml>。

註6 〈日本向沖繩基地增派F-15應對中國機艦〉，《中新網》，2014/2/28，<http://news.qq.com/a/20140228/019410.htm>。

註7 〈日本宣佈加稅3% 真正考驗安倍經濟學〉，《大紀元電子日報》，2013/10/2，<http://www.epochtimes.com.tw/n71934/日本宣佈加稅3%真正考驗安倍經濟學.html>。

註8 〈日本琉球縣長簽署同意美軍基地遷移〉，《中時電子報》，2013/12/27，<http://www.chinatimes.com/real-timenews/20131227003329-260408>。



通造成若干影響，例如，我國民航局長沈啟於2013年12月2日於立法院答詢指出，在「臺北飛航情報區」和「日本防空識別區」重疊的空域，即便台灣事先向日本遞交了飛航計畫，日本仍然以軍機干擾甚至攔截台灣的民航機。從2009年到2012年的3年內，共計有15架從台灣起飛的民航機被日本軍機攔截，26架被日本軍方用無線電波干擾【註9】。



圖2 所謂的「海峽中線」，至今仍難以逾越，兩岸直航仍需使用B-576和A-1兩條國際航線。

資料來源：<http://www.chinavalue.net/General/Blog/2008-11-7/607030.aspx>。

沈啟強調，民航單位絕對以「安全」為首要考慮，並舉前述日本攔截干擾台灣民航機之例，說明就算台灣遞交了飛航計畫仍有安全上的疑慮，何況完全不遞交？沈啟透露，從2009年兩岸直航開始，台灣劃設了一條新航路「B 591」【註10】，可從台灣直接飛往大陸北京、山東、東北，這條航路雖在「臺北飛航情報區」內，但在東經123度至124度之間穿過重疊的「日本防空識別區」。開航之初可能因為有些航空公司沒有向日本遞交飛航計畫，導致日本軍機曾升空攔截。

沈啟還指出，攔截的訊號，有的是「提醒注意」，有的還竟是「不聽從指示，安全將無保障」。以國際民航的標準觀察，這種攔截訊號對民航機的安全有一定程度的威脅。後來我國的民航機都依國際規定，先把飛航計畫遞交給日

註9 程平，〈民航局長：日曾經攔我民航機〉，《中時電子報》，2013/12/2，<http://www.chinatimes.com/real-timenews/20131202002929-260407>。

註10 倪鴻祥，〈台民航局：兩岸新增航路 可升高飛安係數〉，《中國評論新聞》，2009/7/24，<http://hk.crntt.com/doc/1010/3/0/2/101030211.html?coluid=93&kindid=2910&docid=101030211>。



本，但日本航空自衛隊軍機仍然透過無線電波持續干擾飛經這條航線的民航機，即使台灣透過外交系統向日本抗議，日本並沒有立刻停止干擾^{【註11】}。這無異於刻意影響我國正常的民航飛行，環顧世界其他民主國家都鮮少有以軍機對鄰國航班的



圖3 台日防空識別區示意圖。

的干擾舉動。(圖 資料來源：<http://oursogo.com/forum.php?mod=viewthread&action=printable&tid=1126026>。

三、兩岸增設航班的契機：

再觀察2014年1月底的我國交通部資料顯示，自兩岸關係逐步改善以來，航班往返大幅增加，兩岸直航從2008年開始飛航「包機」以來，從「週末包機」到「平日包機」，再到「定期航班」，無論起降架次還是載運旅客數都年年成長，到2013年12月，台灣機場的兩岸航線起降達5341架次，是歷年的新高；同月的機場「兩岸航線旅客人數」則是歷年同月新高。2013年兩岸直航班機首度突破6萬架次，載運旅客也破900萬人次大關，均再創歷史新高^{【註12】}。民航局表示，為因應實際需求，今年兩岸航點航班仍可望增加。交通部長葉匡時日前也明確指出，將持續和大陸協商航空增加航點及航班。民航局長沈啟也表示，兩岸空運繁忙，目前大陸有54個航點，兩岸每週班機也已增至828班^{【註13】}

註11 陳民峰，〈日本攔截干擾台灣飛大陸民航機3年共41次〉，《阿波羅新聞》，2013/12/4，<http://tw.aboluowang.com/2013/1204/353771.html#sthash.IbJZSB4f.dpbs>。

註12 〈創新高 兩岸航班架次年破6萬〉，《中時電子報》，2014/1/28，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20140128001010-260302>。

註13 李梓鋼，〈陸客來台熱 空運擬增點增班〉，《中時電子報》，2014/1/22，<http://news.chinatimes.com/mainland/17180504/112014012200498.html>。



。是為政府致力拓展民航交通帶動台灣經濟可圈可點的一大建樹。(圖4~5)

就事論事，我國臺北和日本那霸這兩個「飛航情報區」(Flight Information Region-FIR)的交接點為東亞最為繁忙的幾條民航線路，包括了「A 1」和「B 591」均為飛航日本和南韓的主要航路，從東南亞北飛日韓、阿拉斯加，以及相對返程的航班，都必然會取道這些經濟航路快速通過，六十餘年以來一概為國際民航業飛航東亞各大都會的必經之途，而台灣由於位居這兩條國際航路之樞紐，在民航運輸功能之外也兼任了重要的防空預警與航路安全之職。

在兩岸關係緩和之後，民航交通的安全性倍增，願意取道台灣過境、轉機的他國民航業者跟著增多，也因如此，我國民航主管單位才有實力重新加入「國際民航組織」(ICAO)，為我國的民航事業增加一份國際保障，為整體航空事業注入新的經濟活力。近幾年，桃園國際機場的擴建、松山機場設施的翻新、各國飛航台灣航班的增加均為客觀事實，這其中也包括了來自日、韓、新加坡、越南，等周邊國家的民航航班，是政府配合兩岸關係朝向良性互動發展的具體成果，各界應該有目共睹，何況基於民航事業所能帶動的連帶產業，也將因為以上背景而長遠受惠，對此，國人與國際社群、鄰國不僅應當正面看待之，而且也該加以珍惜這份和平的成果。



圖4 2009年7月29日啟用兩岸新航路。

資料來源：<http://news.carnoc.com/list/140/140000.html>。

貳、地緣格局與美日聯演



2014年一開春，美國太平洋空軍司令部官網就公佈今年「北方對抗」(Exercise Cope North)演習^{【註14】}仍將在關島安德森基地舉行的消息，其實美日兩國的空軍不僅年年投諸新銳參演此一例行演訓活動，早在去年6月中旬，日本九州舉行了兩國歷史上最大規模的雙方航空部隊實兵空戰演習。

據《日本新聞網》、《NHK》等多家日本媒體的報導，本次演習於1月15至18日舉行，演習指揮部設在日本宮崎縣的新田原基地，這座基地也是目前日本航空自衛隊面向東海的主力戰備基地之一，與日本航空自衛隊「假想敵」的駐在基地。在此次演習中，美國海軍陸戰隊派駐岩國基地的戰鬥機中隊派出了6架F/A-18D全天候戰鬥攻擊機，日本航空自衛隊則派出了10架F-15J和4架F-4EJ改戰鬥機。演習空域在四國島的外海瀕臨中國大陸新

劃設的「東海防空識別區」一旁，空戰演練科目為「4對4近戰」，每次模擬空戰約為1小時左右。值得注意的是，在這之前的四年，新田原基地一直沒有編入日本防衛省擬定的「基地開放」活動，而是在忙於整修滑行道與場站設施。所以此次演習，可以看成新田原基地整修竣工後，首次舉行的實兵對抗，也可見美日雙方對此次演習的重視^{【註15】}。

日軍機攔截我民航機示意圖

沈啓表示，我民航機飛兩岸直航的B591航路，會經過台北飛航情報區與日本防空識別區重疊區，日軍機曾升空攔截，並用無線電干擾要求我轉向。



圖5 日軍機攔截我民航機示意圖。

資料來源：<http://army.chlin.com.tw/BBS/viewthread.php?action=printable&tid=9264>。

註14 “Cope North `14 commences on Guam”, The Official Website of PACAF, 2014/2/15, <http://www.pacaf.af.mil/news/story.asp?id=123400477>。

註15 〈日美舉行最大規模聯合演習 演習地點迫近中國〉，《環球網》，2013/6/19, <http://mil.huanqiu.com/>



一、跳脫純粹防禦的科目：

日本當地的軍事分析員指出，美國近年來的涉日軍演頻繁，背後原因卻各不相同。對於一些已經比較成熟的演習，例如已經行之長達二、三十年的「北方對抗」年度聯合空戰演習，探究美國的意圖是在將其常態化的同時，加入新的演練科目和參演的單位。就像「北方對抗」演習中，美國空軍不僅開始培訓日本航空自衛隊的對地、對海面船艦的攻擊能力，今年還邀來南韓空軍的觀摩團，可見得未來美軍自然有意圖還會將南韓空軍也拉進這一項系列演習。從這一點觀察，它的動機和美國鼓勵日本參加與印度的「馬拉巴爾」(Exercise Malabar 2013)印度洋演習^{【註16】}如出一轍。另一方面，美軍也正試圖提高日本航空自衛隊的某些作戰能力，與之聯帶和美軍的協同作戰經驗。這當然也是美日聯合空戰演習的一個重要的目的。

其實，早在1978年就展開第一屆的「北方對抗」空戰演習，目的本就是要提高日本航空自衛隊的空中作戰能力，順道將美式的戰術和戰法傳授給日本的第一線戰鬥機部隊，以便增強日本空防的「自衛」能力，減低駐日美軍的負擔^{【註17】}。但是從新世紀起，美國太平洋司令部卻將這個原本屬於「空中防禦」性質的例行活動，移防到號稱第二島鏈中樞的關島，並且從兩年前開始還邀請了澳大利亞的飛行部隊一起參演，在戰略層級上，它就變成了「區域聯防」的多機種、多科目的空中聯兵大型演訓。這在演習的型態上，已從中隊級(營級)的編制發展成聯隊級(師級)的混合兵力運用，顯然已不能再以防禦演練的角度視之。(圖6)

二、多機對抗的重點演練：

再者，從受邀參演的機種也能看出箇中蹊蹺與端倪，先以日軍為例，直至今年為止，它每一屆都固定派出那霸基地第204中隊的F-15J制空戰鬥機和築城基地第6中隊的F-2A支援戰鬥機各6架，前者原本也是部署在琉球群島面向東海的主戰部隊，是日本航空自衛隊專門用於防範中共東海沿岸的基地，它也和每一屆固定參加美軍「紅旗—阿拉斯加」(Exercise Red Flag-Alaska)空戰聯演^{【註18】}的其他日軍F-15J中隊定期交換戰術；至於後者是目前日本擔任超音

world/2013-06/4041254.html。

註16 “Malabar 2013 Kicks off”, U.S.Navy, 2013/11/5, http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=77445。

註17 “Cope North”, Global Security, 2011/5/7, <http://www.globalsecurity.org/military/ops/cope-north.htm>。

註18 “Red Flag-Alaska”, Wikipedia, 2014/2/28, http://en.wikipedia.org/wiki/Red_Flag_%E2%80%93_Alaska



速支援戰鬥機換裝訓練的大本營。日本三菱公司自製的F-2A戰鬥機和美製的F-16最大的差別，就在於日機可攜帶日本自製的ASM-2超音速反艦飛彈，具備對水面艦船的攻擊能力，因此，不難看出美軍指定這兩個部隊參加「北方對抗」的企圖和目的，不外乎針對日本自衛隊加



圖6 2014年「北方對抗」空戰演習已從中隊級(戰術)的編制強空對艦的精確打擊能

發展成聯隊級(戰略)的混合兵力運用。
資料來源：<http://www.pacaf.af.mil/shared/media/photodb/photos/2013/02/130205-O-ZZ999-001.jpg>。
力。在關島附近展開演練，相形之下可以避開許多國際政治上的壓力因素，另一方面，也能在比較闊闊的海空域使用實彈遂行全套的演練模式，不致於受到潛在對手的干擾和監測，所以表面上可謂一舉數得。

在近年美國國防預算持續縮減的前提下，一場所費不貲的大型聯演活動，當然不可能僅為了「嘉惠盟國」這一單純的名目。在美國空軍本身，也是趁著「北方對抗」時進行多機種、多批次的飛行科目，好比駐防在琉球嘉手納基地的F-15C戰鬥機就一定也會派出十架機隊形成「主場空優」兵力，遠在日本本州北部青森縣的三澤基地也會飛來6架F-16C(Block 50)參演，這種可以執行反輻射「野鼬」任務的F-16是美國空軍常態部署在東亞唯一的一個反雷達、反防空飛彈部隊。因此合理推論，「北方對抗」已完完全全蛻變成一種典型的複合型態空戰聯演，加上澳大利亞空軍儘管也有F/A-18「大黃蜂」戰鬥機中隊的代表參演，但澳洲空軍當局去年和今年也都出動了新近成軍的E-7A相位陣列雷達預警機，這種飛機的監測空域達到六百萬立方英哩以上，範圍之廣，不難想像美軍試圖在關島至馬里亞納群島一帶繪製出新的空戰想定場景(Scenario)以因應未來在東亞的空戰變局，傳統上的「空中對抗」也參入了複雜電磁環境與衛星通聯等條件的全新型演習。

三、以聯演形式威懾對手：

除了軍事上的目的外，美軍涉日軍演當然還有政治考量。美軍一向喜歡以



「聯合軍演」的方式來達到「團結盟友」、「威懾對手」的深層目的。在「北方對抗」軍演發展歷程中，美國空軍不僅促進了日本與澳大利亞甚至南韓等其他美國盟國的軍事關係，向中國大陸等潛在對手「示威」的涵意更不言而喻。【註19】

當然，「美日軍事安保」具備緊密同盟國性質，因此，美日兩國海空軍的主要作戰平臺都使用共同的Link16資料鏈，海軍擁有相同的Link11/14資料鏈。武器裝備的通用性也堪稱一大特點。一旦在東中國海出現任何事端，透過既有的資料鏈路，美國的軍事捲入是無庸置疑的，駐日美軍主要的作戰部隊，例如駐防在嘉手納的第18戰鬥機聯隊當然是首當其衝。其次，美國本土的空軍作戰中隊，尤其是F-22戰鬥機部隊，也可能藉此吸收經驗，所以駐防在維吉尼亞州蘭利基地第1聯隊的F-22就曾以不同批次且多次的前往沖繩輪訓部署，每一次大約為時3個月，蘭利基地也是美國戰術空軍F-22的換裝訓練基地。

上個世紀90年代，美日兩國簽署的《物資交換協議》明確規定了一旦「有事」時，美日可將作戰物資互享。多數的美日兩軍彈藥是通用的，規格一致化，美軍在日本建設了遠東最大的前置後勤倉庫，這些倉庫儲存了包括AIM-120B/C/D中程視距外空對空飛彈、AIM-9M/X系列近戰空對空飛彈，與各種軍艦用砲彈等等，這些彈藥也是日本航空自衛隊、海上自衛隊的通用裝備。美軍也可以從日本的軍用物資倉庫提取相同的彈藥。通過這樣的方式，強化美軍在日本、朝鮮半島發生事態時候的後勤保障與快速反應能力【註20】。

參、美韓聯演的特殊佈局

由於北韓政權的不可捉摸與核威脅加劇，從2010年起朝鮮半島的軍事對峙呈現新的緊張局勢，有鑒於2015年屆時美國將作戰指揮權交還南韓，因此，為增加南韓軍隊的阻絕打擊能力，美軍駐南韓的第7航空軍便從2008年起，展開代號「雷霆巨響」(Max Thunder)的空中聯兵操演，以期讓南韓空軍在裝備了F-15K「攔擊之鷹」(Slam Eagle)長程戰鬥攻擊機以降，能在一旦戰爭爆發的先期就能深入北韓政、經、核武據點遂行點穴作戰。

從2008年起，每年兩屆的「雷霆巨響」(部份中文報導以「超級雷霆」為譯名

註19 〈假想敵扮“紅色” 美日澳藉軍演構築軍事同盟〉，《華夏經緯網》，2013/2/6，<http://big5.huaxia.com/thjq/jswz/2013/02/3200751.html>。

註20 〈漢和：美駐日空軍是援日作戰“急先鋒”〉，《中國評論新聞》，2013/2/13，<http://hk.crntt.com/doc/1024/3/7/7/102437731.html?coluid=7&kindid=0&docid=102437731>。



）聯合演習由南韓和美軍各主辦一屆，通常南韓空軍選在光州基地，美國空軍則以群山基地的第8聯隊為指揮部^{【註21】}。但在今年4月11日登場的這一屆選在南韓京畿道的抱川市舉行，存有分散轉場兵力的功能^{【註22】}。

一、美韓空軍聯演的涵意：

「雷霆巨響」是美韓空軍每年度分兩屆舉行的大型空中實兵演練，第一次在4月中旬接續「關鍵決斷」、「鵠鷹」演習連續展開的純粹空戰攻防實作；第二次通常會選在11月中旬入冬前舉行，這樣的期程安排主要凸顯了幾項特質：一、新世紀以降的美韓聯合演習已演變成按軍種屬性、兵科專長、演習科目的專業區分。二、由各軍種的專長科目串連成美韓聯軍在半島實施聯合作戰的基礎。三、勾勒在半島的「作戰場景」(Combat Scenario)以供美軍未來的準則修訂參考依據。四、以演習支撐美國「重返亞太」的戰略主張、持續凸顯軍事存在。五、將美國「空海一體戰」(Air-Sea Battle)的理論實現在朝鮮半島的防務之上^{【註23】}。六、在「無核化」的主張之下機動部署戰術核武，以便對北韓形成「核平衡壓制」目的。

4月11日，南韓各大新聞傳媒皆報導了今年度第一場「雷霆巨響」演習展開的消息，指這項空中聯合軍演是以提高雙方在戰時的聯合作戰能力為目的，演習為期兩周，這一屆將成為歷屆美韓空戰演習史上規模最大的一次。推測其重點，在於趁明年韓軍指揮權歸還南韓之前，加大演習的力度與內容，盡量傳授新的戰術戰法，讓南韓足以自己擔任對北韓的空中攻防能力，以扼止住北韓軍隊的突防。

如前所述「雷霆巨響」演習屬於美韓新型態聯合軍演的一部份，它從4月11日持續到25日，而美韓雙方預計將投入103架各種型號的飛機和1400多名空軍官兵與軍事參謀參演。根據南韓空軍發言人表示，以參演機隊數量而言，這是兩國同類型演習中規模最大的一次。

二、東北亞美空軍的聯動：

上一屆的「雷霆巨響」演習於去(2013)年10月底至11月中旬舉行，共動員

註21 “Max Thunder”, Global Security, 2012/5/29, <http://www.globalsecurity.org/military/ops/max-thunder.htm>。

註22 “Joint Coalition roars through Max Thunder”, Official USAF Website, 2014/4/28, <http://www.af.mil/News/ArticleDisplay/tabid/223/Article/484387/joint-coalition-roars-through-max-thunder.aspx>。

註23 Christopher P. Cavas, “Defining Air-Sea Battle From Interservice Cooperation to Nuclear Confrontation, or Somewhere in Between”, Defense News, 2013/7/27, <http://www.defensenews.com/article/20130727/DEFREG02/307270008/Defining-Air-Sea-Battle>。



了97架飛機和近千名官兵，共計飛行了849架次，包括美軍駐日本岩國基地的陸戰隊第12航空群都曾派出F/A-18C「大黃蜂」機隊擔任對地火力【註24】。而在這一屆，南韓空軍出動了F-15K、KF-16等主力戰鬥機；美國空軍則是以烏山基地和群山基地這兩個聯隊的F-16CG，以及從琉球飛來的E-3B空中預警管制機，與嘉手納基地派出F-15C為支援部隊，演習科目將著重在實戰狀況的演練，包括準確攻擊北韓的兵力集結區位，並摧毀對手的防空砲、彈、雷達系統，以及空投物資給向北滲透敵方的地面部隊【註25】。

在演習的科目上以大批機隊模擬空對空、空對地的各類科目為基本，除飛行部隊之外，美、韓兩軍的防空砲兵，包括美國陸軍第35防空砲兵旅的防空飛彈也加入這場演習的序列。所以「雷霆巨響」的發展至今已不能再被視為純粹的美韓聯合演習，而已經是一場不折不扣的東北亞美國空軍各基地，與盟國聯合舉行的大型空中混合聯兵操演，它的最終目的可能也不僅只在於對抗北韓空軍，反而有對中國大陸北方沿海省份的一線城市與軍事要地形成壓力的意味。

從今年2月份起，北韓就陸續發射短程飛彈和火箭，近期在南北韓邊境也出現多架疑似是北韓的無人機，再加上美韓聯合軍演不斷升級，這些因素恐怕都會讓朝鮮半島的緊張局勢一時半刻不易消失。加上今年稍早美韓在「關鍵決斷」——「鵠鷹」演習時仍從關島出動了洛杉磯級核動力攻擊潛艦「哥倫布號」（SSN-762）停泊進駐釜山軍港，復以俄羅斯此刻正熱衷於處理烏克蘭歸屬問題，此舉相形讓六方會談的重新召開遙遙無期，雙方「核武」的投入部署也讓半島「無核化」的理想目標更加難以實現。

在「雷霆巨響」之後，美韓雙方空軍還將從4月14日到18日接續舉行「太平洋雷霆」（Pacific Thunder）聯合戰鬥搜救演練，目的是及時搜救執行任務時在敵區跳傘、遇險的飛行員【註26】。

三、美「空陸一體戰」的檢驗：

環顧「冷戰」時代，駐歐美軍為能與北約盟軍形成有效聯合戰力，遂提出「空陸一體戰」（Air-Land Battle）的作戰概念【註27】，希望在西歐各國不同地形、不同氣象的戰區內，突破各種客觀條件的限制，在戰時與各盟國部隊快速

註24 Thomas J. Doscher, "Exercise MAX THUNDER wraps up", Official USAF Website, 2013/11/13, <http://www.pacaf.af.mil/news/story.asp?id=123370487>。

註25 同〈註22〉。

註26 "Osan to host Pacific Thunder" USPACOM, 2014/4/4, <http://www.pacom.mil/media/news/2014/04/04-osan-to-host-pacific-thunder.shtml>。

註27 Field Manual 100-5, "Operations", US Army, 1 July 1976.



整合，形成反守為攻的兵力運用策略，換言之，就是要利用不同軍種、不同兵科的屬性與專長之差異，組成戰鬥序列，以空中兵力對敵進行炸射壓制，再以地面部隊推進掃盪，用高一低位差的互補性，遂行基本的聯合作戰部署，藉以防範並反擊蘇聯軍隊一旦跨越烏拉山向西歐平原進軍時的抗擊武力。

歐洲盟國南北縱深約達三千公里，冬季儘管酷寒凜冽，但夏季溫差可達二十餘攝氏度，地表高度落差亦大，各國戰備實力又不盡相同，就算可在北約盟軍統帥統一指揮下調度運用，但在傳統兵力的數量上仍不足以與百萬雄師之稱的蘇聯紅軍勢均力敵，因此，駐歐美軍在「冷戰」期間，遂形成作戰場景的規劃，配合歷屆演訓的想定，制定與時俱進的準則，讓美軍和盟軍皆能有遵循的標準，這種配合實戰模擬創造出的用兵思想，在經過幾十年的驗證和推論之後，獲得北約各國的肯定，將「空陸一體化」的概念實用於國防建設專項之中，成為歐美至今都不可憾動的軍事理論，新世紀以降美軍諸多的演習方案，多半是根據以上的實務經驗而一步步發展成今日在世界其他戰區因地制宜的戰略，誠如目前在東亞採取的「空海一體戰」，便是融入了海面艦隊對大陸沿岸的進迫，以及各種電磁頻譜的掌握與反制，為「前沿部署」(Forward Edge Deployment)^{註28}創造有利條件。

肆、結語—形成東北亞新緩衝區

首先，駐日美軍在「冷戰」時代的機能，主要是防止蘇聯軍隊對北海道的強行登陸、朝鮮半島和臺灣海峽穩定等作用。在兩岸關係緩和之後，目前美國「重返亞太」的軍備調整政策側重於強化對中共軍事力量崛起的警戒，以及中日間一旦發生事態時候的快速反應。因此基於以上的觀點，日本防衛省不僅會持續擴建能供應多種型號美軍戰鬥機轉場、整補、進駐的場站設備，也會增設機動長程預警雷達取代舊的空情傳遞系統，美日在關島的空戰聯演實兵對抗經驗，也會加速轉換為運用在對日本周邊的防空作戰部署上，這種由戰術技術帶動戰略部署的變化頗值得長期觀察。

其次，對朝鮮半島的空權策略演變推估，從美韓空軍聯兵大規模演習一屆比一屆強化的趨勢觀察，第一，南韓雖然在軍備現代化的建設上持續投諸大手筆資源，各種新型號裝備也紛紛到位，但在實際的戰力層面可能仍距離美國空軍的標準有所

註28 “Rapid Deployment Forces”，Wikipedia, 2014/4/5, http://en.wikipedia.org/wiki/Rapid_deployment_force。



落差，這也是美軍何以逐年增加美韓聯合演習的潛在原因之一；第二，由於美國目前在東亞僅有駐防日本關東橫須賀一處有航艦戰鬥群的常態「前沿部署」，在面向東中國海和黃海一側反倒顯得空洞，因此合理推論，美國近年趁增加美韓聯合軍演的頻率，計畫在南韓面向中國大陸一側的軍港，如釜山、浦項、濟州島等地增設另一座「前沿部署」區位，供另一個航艦戰鬥群充作基地便屬高度可能；第三，自從中共劃設「東海防空識別區」^{【註29】}以降，已相對壓縮美、日、韓各國軍用電磁頻譜空間，為營造新的電子戰對抗區域，構築新的電子偵測攻防環境，以期與中共形成在東北亞的新緩衝區。

作者簡介

空軍備役上校 魏光志

學歷：空軍官校60年班(52期)，空軍參謀學院73年班、戰爭學院84年班，經歷：國防部駐法小組組長、空軍總部國情組組長、情報署副署長。現職：空軍官校飛指部模擬機室聘任教師。

軍事專欄作者 耿志雲

學歷：國防大學復興崗中共解放軍研究組軍事學碩士，經歷：國際電子戰協會會員、中華戰略學會會員、《青年日報》軍事科技專欄作者。

註29 〈中華人民共和國政府關於劃設東海防空識別區的聲明〉，《解放軍報》，版1，2013/11/24，http://www.chinamil.com.cn/jfjbmap/content/2013-11/24/content_58726.htm。