

日本軍備專題——

· 羅臻 ·

日本自衛隊新風貌(下)

日本防衛省於二〇一〇年十一月八日在陸上自衛隊中新增設「沿岸監視隊」，以應對中共海軍在西南諸島日益頻繁的活動。監視隊駐紮的首選地，是位於日本最西端和臺灣本島花蓮僅一百一十公里的與那國島，主要對包括釣魚臺在內的東海水域的中共艦艇進行長時監視。目前，常駐沖繩的陸上自衛隊「第一混成團」已正式升格為第十五旅，駐本州北部青森縣的第九師也正式完成「快反現代化師」編制，防衛省也正式設立「情報科」的兵科，各「方面隊調查部」正式更名為「情報部」。

防衛省現階段對資訊戰的重要作戰指導思想，是藉由掌握「制網權」達到癱瘓敵人作戰系統的目的。日本構建網絡作戰系統撥付大筆經費投入網絡硬體及「網戰部隊」建設，分別建立了「防衛資訊通信平臺」和「電腦系統通用平臺」，實現了自衛隊各機關、部隊網絡系統的相互交流和資

源共用，也成立了由五千人組成的「網絡空間防衛隊」，目前已經具備了較強的網絡進攻作戰實力。此外，日本注重與美國聯合發展，在引進先進技術的基礎上不斷完善自身建設，不斷提升網戰能力。

奮力增強的日本空中戰力

日本航空自衛隊在東亞地區的陣容和實力也不在海上自衛隊之下，僅次於美國太平洋司令部空軍。但在近年來它的隱憂也紛紛浮現，例如軍用航空工業的核心技術仍然受制於美國，就是其最主要的弱點。日本的空中武力在二戰以降就一直充當美國在東亞最前沿的防禦力量的角色，在某一種層面上像是美國空軍的「輔助兵力」，但其總體的戰備力量卻是鄰國南韓空軍所望塵莫及的，這是得力於日本在二戰時所培養的軍事航空人才與良好的教育系統基礎所致。

一般而言，航空自衛隊的特性在於防空能力強，攻擊和獨立作戰能力較弱，面對中共解放軍空軍的技術更新和攻防兼備的戰略發展調性，如果不把美軍的援助納入考量，和臺灣一樣缺乏戰略縱深的日本實際上是處於劣勢地位，加上日本沒有長程轟炸機，所以在空權所能影響的範圍也僅限於日本列島周邊。日本的國防仍然會依靠美國很長一段時間，同時也積極訓練獨立作戰的能力，而美國目前也的確需要日本來補充它在東亞實力之不足，這就是航空自衛隊需要擔任的功能。

強化空防 彌補縱深

在新世紀以降，航空自衛隊的主要問題可概分成幾點：

一、機種舊化，科技落伍，例如F-15機隊平均機齡已十五—二十餘年，雷達航電和武器也已快跟不上美軍，相對於中共解放軍正在大量裝備的「殲—10」、「殲—11」、Su-30MK2等新型第三代戰鬥機，技術上超過了日本現有的F-15J。所以從技術上分析，航空自衛隊的主力戰鬥機和附屬裝備有更新的時間壓力，再加上換訓和測評的期程，在二〇二〇

年前若再未換裝第四代，甚至四代半戰鬥機，居於中共下風就在所難免。

二、航空自衛隊缺乏長程攻擊能力，爲了維護其海上利益和海上運輸線，機隊的主要戰備方向是朝鮮半島、東中國海海域、臺灣海峽和東南亞，但除了朝鮮半島以外，其他地區都離日本本土太遠。即使從沖繩那霸起飛，到中國沿海仍有約六百公里，以這麼遠的距離論，日本自製的F-15作戰半徑顯然不足，但F-15又不具備現代化的攻擊能力；所以實際上航空隊目前的長程攻擊能力和戰鬥機的續航力是加強的一大要項。

三、戰略縱深不足，預警時間較短，日本和臺灣一樣都是國土幅員缺乏戰略縱深，況且航空自衛隊的主要基地均在對方中、長程戰術飛彈的射程以內，很容易遭到突擊。

日本航空自衛隊在三十年前即已換裝F-15J，號稱具備世界第三的空中攔截戰力，兩年前已將原駐守在沖繩那霸基地的F-4EJ改換成F-15J的部隊，但在換裝新機之前，日本也採取了各種措施以彌補以上的弱點。包括改良F-15J成爲具有現代化的空戰和攻擊能力，再購置KC-767加油機，增加戰鬥機的作戰半徑，和在主要戰備區內增修預備機場，增購長時滯

空型預警機，與「神盾」驅逐艦上的戰情系統相連，以延伸預警範圍，此外，日本也是亞洲購置「愛國者—III」反飛彈系統最多的國家，已達三十套。

抗衡中國 購置新機

其實，航空自衛隊真正最大的弱點，仍在於缺乏獨立研製新型作戰飛機的能力，關鍵技術完全被「美日安保」的名目爲美國軍火廠商所壟斷，號稱三菱公司自行研製的T-2戰鬥機仍是從F-16C的技術所衍生。反觀二〇二〇年之前，全世界各國空軍戰鬥機隊都將從第三代向第四代發展，以日本目前的技術實力，還不能獨立研製第四代戰鬥機，所以日本在軍事上暫時還擺脫不了依附於美國的姿態。但日本在今後的十年內必然會循序獲得新戰鬥機

，主要有波音F-15E的最新改良型（F-15SE「沉默鷹鷲」）、F-18E/F「超級大黃蜂」、F-22和F-35A。但



2015年8月27日出雲級驅逐艦「加賀號」下水儀式。

觀察美國空軍對F-22採購機數的一再刪減，估計這種戰鬥機不會太早出售給外國，最有可能是新型F-35A作為航空自衛隊下一代的主力戰鬥機。

此外，據日本《共同社》在二〇〇九年十一月二十三日的報導，指日本防衛省正在和美國進行協調，計畫選定F-35A戰鬥機作為航空自衛隊新一代主力機型。這固然是因為中共海空軍的航空兵力已經開始進入到太平洋海域，逐漸在東北亞處於優勢地位，日方出於安保方面的憂慮才作此決定。再者，中共開發出能和美F-16C性能匹敵的「殲-10」和「空警2000」空中預警機搭配，日本必須有具備低雷達截面信號的匿蹤戰鬥機，據日本防衛省估計，每架F-35A約高達九十億日元。

空中加油 致力夜戰

據美國《Global Security》「全球安全」網站早在二〇〇六年春季已揭露，日本購置的第一架空中加油機波音KC-767在同年一月二十六日進行了夜間空中加油試驗。當晚，KC-767從美國本土中部堪薩斯州的麥康納爾空軍基地起飛，進行了三個多小時的空中飛行，在航路中曾在密

蘇里州上空為一架美國空軍的F-15B戰鬥機進行了多達十一次的空中加油試驗，從而完成了首次的夜間加油測評。

航空自衛隊在二〇〇三年四月向美國波音公司訂購四架KC-767空中加油機，其中進行夜間空中加油試驗的這一架KC-767是在二〇〇六年進行首次試飛，航空自衛隊也在二〇〇八年初接收第一架KC-767空中加油機，另外三架在二〇〇九年年底前陸續交付。



2015年10月18日（星期日）航空自衛隊在神奈川縣相模灣實施飛行表演。接連著秋高氣爽的天氣，「藍色脈衝」（Blue Impulse）白色的軌跡展現出非常美麗的圖形。

運載大約九十噸燃油，能夠為多架戰鬥機提供夜間加油，這就可以為航空自衛隊主戰飛機提供全天候二十四小

時的空中加油，大幅提高航空自衛隊戰機夜間長程作戰能力。

目前在亞太地區部署空中加油機的國家僅有美國、俄羅斯、中共、印度和新加坡。由於夜間空中加油作業為高風險行動，具備夜間空中加油能力的國家更寥寥無幾，航空自衛隊KC-767首次空中加油試驗獲得成功，意味著日本已成為亞太地區少數擁有夜間空中長程突襲作戰能力的國家之一。

自衛定義 重新界定

二戰後，作為戰敗國的日本始終屈於「美日安保」的壓力遵循《和平憲法》，然而，航空自衛隊發展夜間空中加油能力，明顯超越了「自衛」的定義。航空自衛隊現有兩種主力戰鬥機，分別為兩百多架編成四個聯隊的F-15J和兩個聯隊大約八十架的F-2。F-15J是續航力最遠的戰鬥機，航程可達五千公里，一旦進行夜間空中加油，F-15J夜間作戰半徑將擴大到西太平洋許多海域，包括日本海和東中國海。航空自衛隊二〇〇七年十月曾指出，在二〇〇九年三月前，將在距臺灣只有兩百公里左右的沖繩那霸部署二十架F-15J戰鬥機取代

F-4E改。換言之，如果這批F-15J進行夜間空中加油，作戰半徑不僅可以涵蓋整個臺灣海峽，甚至可以抵達部分南中國海的空域。

三菱T-2是航空自衛隊二〇〇〇年才新換裝的戰鬥機，作戰半徑只有八百多公里，一旦獲得空中加油機的支援，就可飛出本土空域對一千多公里遠的海上目標實施夜間長程空襲作戰。航空自衛隊還在研製自己的「心神號」匿蹤戰鬥機，計畫在二〇一四年三月底前進行第一次試飛。

一旦這種戰鬥機未來也可以空中加油，對方的防空雷達又無法發現，就可能對更大範圍的對方目標實施夜間偷襲作戰。

預警機隊 亞洲最多

航空自衛隊的運輸機和空中預警機也具備夜間長時間滯空的作戰能力。日本是亞洲配備預警機最多的國家，包括十架E-2C和二架E-767，可全天候對幾百公里遠的飛行目標進行探測，同時引導戰鬥機對數十個在空中目標進行攔截。E-767和KC-767均由大型客機改裝而成，航程可達一萬公里，未來只需進行技術改裝，就可配備現代化的武器彈藥，成為少有的

攻潛巡邏機，能夠對整個亞太地區進行空中威懾作戰。

KC-767最大起飛重量達一八〇噸，巡航時速不到一馬赫，難以夜間快速機動作戰，一旦遭到對方戰鬥機或防空飛彈的攔截，易被擊落。KC-767與其他戰機進行夜間空中加油時，極為脆弱，難以進行機動防禦作戰。因此，如果KC-767進入戰區上空進行夜間空中加油，還需防空部隊出動戰鬥機進行護航。日本缺乏自製空中加油機的能力，一旦空中加油機夜間飛行出現意外或者被擊落，將難以迅速得到補充，其夜間長程突襲作戰能力將會受到很大的限制。

看看臺灣周邊的地圖就讓人一清二楚，東邊是日本的沖繩群島，沖繩縣的與那國島和臺灣本島之間僅約一百一十一公里，比臺灣海峽還近。而且與那國島的上空有一條南北向的日本ADIZ（防空識別區線），如果中共的軍機在這個區域周邊展開軍事行動，駐防沖繩那霸的自衛隊戰鬥機和駐防嘉手納的美軍F-15就不得不進入「警戒態勢」，這已不僅是中華民國臺灣自己的「戰略環境」，只要在東部空域和日機「接觸」過的中華民國空軍飛行員想必更能體會這種「似遠又近」的國際現實。