

對日本西南離島空權部署之推估

軍事專欄作者 耿志雲

提 要

從上世紀1950年代起，離島空防部署作為維護日本列島的國防前沿，至1982年聯合國「海洋法公約」制定後，藉以延伸領海與專屬經濟海域之戰略功能，待1990年代以降，中國大陸全面崛起，中共國防實力與日俱增，對大陸棚緣海以至第一島鏈間的地緣博弈活動增多，東亞各國民意隨之對離島主權聲索漸趨高漲，復以美、日傳統海權國家以「軍事同盟」為策略，企圖防範中共軍事力量的突破，更形激化歷史矛盾，加深此一地區的潛在對立因素。

環視整個「冷戰」時代的東亞安全格局，日本始終將鄰近北海道的「北方四島」〈南千島群島〉充作其第一線國防部署區位，但在新世紀，西南離島卻反轉成為日本部署海空重兵、聯合美軍空權的新前線，此一微妙的轉換，不僅反映了中共影響地緣政治的樣態演變，更凸顯了日本亟欲假藉「自由航行」之名目，甚而將大陸棚緣海離島主權問題國際化、複雜化，進一步達到鞏固其資源獨攬之目的。從日本近年以琉球群島為起點，逐步建立西南離島現代軍事化基礎設施之舉措，可以推論當局對於傳統型海權結合科技化空權的意圖。

關鍵字：日本西南離島、中期防衛力量整備計畫、美日同盟

前 言

日本二戰後在美國駐軍的扶持與《和平憲法》¹的框架下於1954年成立「自衛隊」以降，其體制架構與教育準則亦多以美軍為範

本，但在實際軍種力量的配置上，海上自衛隊船艦與飛機的噸位與編制卻為亞洲之冠，其反潛戰備實力更與美國太平洋艦隊不相上下。至於航空自衛隊則以緊密搭配駐日美國空軍為前提，擔任純粹的空對空攔截科目，

1 日本《和平憲法》為美軍占領時期通過，就是實施到現在的《日本國憲法》，其中第9條明確規定的內容，為全世界少見的「和平主義原則」：

- (1)日本要永久放棄戰爭，永遠放棄「以武力威脅和行使武力作為解決國際糾紛的手段」；
- (2)不保有軍隊及其他戰爭力量；
- (3)不承認國家有交戰權；
- (4)不行使集體自衛權。

其他諸如「空中密支」、「對地阻絕」等攻勢科目，則多由美國空軍擔綱。直至1975年美越戰爭結束後，航空自衛隊仍然僅編制了5個地區防空指揮部〈北部、中部與關東、西部航空方面隊、南西航空混成團〉、7個主力戰鬥機「航空團」〈聯隊〉²。對於西南離島的空防安全形同委由駐防琉球嘉手納的美國空軍聯隊與第7艦隊隸屬之海軍航空兵聯隊擔任，日本此前的防務單元部署呈現「北部防空、南部反潛」的特色。

直至2012年春夏兩季，由於日本當局片面將釣魚台列嶼「國有化」，遂形同主動挑起與中共在美、蘇「冷戰」時代所達成的「歷史默契」。在表面上，這固然存在以美國為主的傳統海權勢力為防堵中共所使出之衝突策略，於實質裡，也能察覺日本欲趁此折衝自我提升戰略層次，以期突破在美國長期「監管」下的軍事地位，企圖為達到「正常國家」預作鋪陳。至於東京若干傳統反華

右翼政客，也可藉機烘托有利輿論態勢，累積政黨政治資本，以「東亞安全穩定」為名目，奉迎美國2020年前積極營造的「印度—亞太」軍事戰略布局，變相拉抬其在亞洲地緣政治活動中的份量，藉之滿足本身在國際與國內的政治利益。

本文旨在以現代地緣政治發展的觀點，從日本自衛隊擴充海、空權力量的實際運作事例，觀察日本如何積極利用「美日同盟」關係，配合自身既有之國際政治條件，彰顯西南離島之領海權力，壟斷海洋資源、延展防務縱深之意圖。

日本離島空權演變與發展

一、日本「西南聯隊」編制演變

環顧史實，日本對西南離島〈日稱「南西諸島」〉³的空權部署，從1973年10月16日設立「南西航空混成團」〈西南混合聯隊〉⁴起，便一直將沖繩縣的那霸機場充當

為了維護憲法精神，規定防衛費不超過國民生產總值的0.9%(98/99年度)，另外還規定「武器出口三原則」、「非核三原則」、「專守防衛」和禁止向海外派兵等。

(1)非核三原則：不製造、不擁有、不輸入核子武器；

(2)防衛專守：為日本陸、海、空三軍自衛隊的基本作戰思想，主要內容為：

①在日本遭受外來侵略時，首先要依靠本國的力量實施防衛；

②始終要貫徹「戰略防衛原則」，不實施「進攻戰略」；

③以建立一支能應付小規模戰爭的有限軍事力量為目標；

④把防衛行動限制在本土級周邊地區，和一定範圍的海上通道之內。

劉富本，〈國際關係〉《台北：五南出版社，2003年》，版5，頁116~117。

2 日本航空自衛隊「航空總隊」下轄之各地區防空指揮部與主力戰鬥機聯隊編制：

(1)「北部航空方面隊」(三澤)：第2航空團千歲基地，第3航空團三澤基地；

(2)「中部航空方面隊」(入間)：第6航空團小松基地，第7航空團百里基地；

(3)「西部航空方面隊」(春日)：第5航空團新田原基地，第8航空團築城基地；

(4)「南西航空混成團」(那霸)：第9航空團那霸基地，

《日本防衛省航空自衛隊網頁》，2016/7，<http://www.mod.go.jp/asdf/base/index.html>。

3 平凡社編，〈日本歷史地名大系〉，《東京都：平凡社，2002年》，頁69。



其主要場站，以期與琉球本島中部的美國空軍嘉手納基地和陸戰隊航空兵的普天間機場形成行政管轄權的區隔，但若以整體防空區位的部署層面分析，以琉球本島沖繩縣面積僅1,206.96平方公里⁵卻設置了3座大型可供軍民共用的機場，實質隱約透露著美國早在1970年代將釣魚台列嶼管轄權擅自撥交給日本起，便有意在此一地區敷下深沉的衝突元素。其次，如從專業軍語的字面推敲，航空自衛隊所謂的「Southwestern Composite Air Division」屬於前所未有的編制，亦不屬於美制「航空師」之層級，意即在美制空軍戰鬥機聯隊〈Fighter Wing〉與陸戰隊航空隊的「飛行群」〈Aviation Group〉之間創設一特殊層級，不僅在承平時能機動混合編制各個型號的軍用機，也可在地區局勢一旦升高時迅速升等為正式聯隊，當局採取這種彈性的部隊編制安排，果然在近40年後為航空自衛隊新編成「第9航空團」達到戰略功能。

美國於1972年5月15日將原由美軍托管的琉球群島行政權交還日本，當局旋即成立隸屬航空自衛隊轄下的「臨時那霸施設管理隊」，同年8月改編為「臨時那霸派遣隊」，旋至10月11日，擴充成「臨時那霸基

地隊」、「臨時那霸救援隊」、「臨時第83航空隊」、「臨時沖繩航空警戒管制隊」、「臨時那霸管制隊」、「臨時那霸氣象隊」、「臨時那霸警務分遣隊」等已具備完整飛行聯隊功能的編制，當時仍在「西部航空方面隊」的行政管轄之下⁶。11月10日由百里基地第7航空團移防第207飛行隊〈飛行中隊，以下仍以日文稱為「飛行隊」〉到那霸基地常態駐防，改隸第83航空隊〈飛行群〉轄下，1973年元旦開始擔任防空警戒任務。這是日本將自衛隊戰鬥機開始布防於西南離島之始。2月15日編成「高射訓練隊」(分屬「那霸訓練隊」、「知念訓練隊」、「恩納訓練隊」)，開始在琉球布放防空飛彈陣地。10月16日，將「第83航空隊」、「南西航空警戒管制隊」、「第5高射群」、「那霸基地隊」、「南西航空施設隊」合併編成「南西航空混成團」，在後續的43年間除1984年10月裁撤擔任一般勤務的「那霸基地隊」之外，基本維持了日本西南離島空權能力的格局，直至2016年1月31日，原「第83航空隊」升等成「第9航空團」⁷，展開日本對西南離島的新規劃部署。

二、日本「西南聯隊」機種換裝

- 4 〈南西航空混成團〉，《ウィキペディア》，2016/6/17，2016/6/17，<https://ja.wikipedia.org/wiki/南西航空混成団>。
- 5 〈平成27年全国都道府県市区町村別面積調 島面積〉，《東京都：国土地理院，2015年10月1日》，<http://www.gsi.go.jp/KOKUJYOHO/MENCHO/201510/shima.pdf>。
- 6 〈第071回国会 内閣委員会 第22号〉，《東京都：昭和四十八年七月十七日 議事録》，1973/7/17，<http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/sangiin/071/1020/07107171020022c.html>。
- 7 〈南西防衛体制を強化、那覇に「第9航空団」新設〉，《産経新聞》，2016/01/26，<http://www.sankei.com/politics/news/160126/pl1601260030-n1.html>。

作為日本西南離島四十餘年的空權主力部隊，「第83航空隊」與「第9航空團」實為一脈相承，從1972年11月10日納編「第207飛行隊」以降直至1985年11月26日接收原屬北海道千歲基地「第302飛行隊」F-4EJ的13年間，那霸周邊以F-104J為日本自己的防空攔截機種，當然，在「美日同盟」架構下的琉球群島空權仍然以美國太平洋空軍的第18戰鬥機聯隊F-15為主力，復以1960～1970年代「美越戰爭」期間，為支援中南半島戰局，往來於東北亞至菲律賓克拉克機場的美軍飛機頻繁調度，琉球群島空防在航空自衛隊的表面編制上彷彿單薄，但若納入美國軍機的陣容則實為全東亞規模最大的空中武裝力量序列。然而從當時日本防衛廳〈省〉與航空自衛隊在這兩種戰鬥機的換裝程序中，都能清楚地認識到1990年代之前，當局都是以日本本土飛行中隊汰換下來的機種移防到那霸機場，而且數量也一直維持在一個中隊的規模。尤其是1980年代前半正值航空自衛隊換裝F-15J的高峰期，從北海道至本州西部、關東、南九州各地的主力部隊紛紛換裝F-15J，表明了在此之前，琉球群島至西南離島的空防並非防衛廳的首選。其次，鑒於鄰近西南離島的中國大陸、臺灣等鄰國在1980年代所使用之飛機裝備平均性能均在日本之下，因此，航空自衛隊將主力置放在日本列島北部實屬無可厚非，第一島鏈的空權擘畫與配置完全根據美國太平洋總部的戰略想定而設。

美國麥道公司授權日本三菱在地組裝的F-4EJ是日本現代軍用航空史上的一架重要機種，同時也是戰後日本空權能力從「防

衛」開始轉向「攻擊」發展的第一步。日本在1966年以「第2次F-X」計畫為航空自衛隊F-86F選定後繼機種，以美國空軍的F-4E為範本進行性能修改，以便將原本F-4的攻擊能力約略刪減至符合《和平憲法》的規範之內，至1981年總計生產了154架F-4EJ與14架RF-4E。航空自衛隊仿照其他大多數美製軍備國家，將2～3種戰鬥機同時編入不同的戰鬥部隊序列，以期形成可涵蓋各種任務的高—低搭配編制，但在1976年9月發生蘇聯MiG-25在北海道投誠事件之後，便暴露了F-4EJ的APQ-120雷達俯視性能不足的缺點。1986年，日本的F-104J/DJ機隊完全由實戰部隊汰除之後，真正能堪任空中攔截的機種只有F-15J，日本自製的F-1支援戰鬥機其雷達性能甚至還不如F-4EJ，因此，防衛省在1989年開始挑選機齡較輕、妥善率較高的90架F-4EJ進行性能提升，稱為「F-4EJ改」，換裝了J/AYK-1中央任務電腦與和F-16A同級的APG-66J射控雷達，對目標探測距離達到80英哩〈148公里〉，不僅解決了原本俯視能力不足的問題，還能攜帶ASM-1/ASM-2機載反艦飛彈和AIM-7F「麻雀」中程半主動空對空飛彈，其他諸如J/APR-6雷達警示器、J/ASN-4數位導航儀、AN/APX-76A敵我識別器、與F-15E同級的美國Kaiser製抬頭顯示器、J/AVQ-3雷達屏幕、AN/ALQ-131電子反制莖艙與HOTAS手不離桿座艙操縱系統等新增電子戰配備，等於已讓日本的F-4EJ性能反而超越了美國空軍的F-4E。從1995～2009年那霸基地換裝F-4EJ改以降的14年間，日本的西南離島防空警戒一躍成為數位化自動系統，

2009年1月，當局調派百里基地的第204飛行隊F-15J/DJ移駐那霸基地搭配「99式空對空飛彈」，以及2014年4月編成的E-2C預警機隊〈警戒航空隊第603飛行隊〉⁸，讓日本部署在西南離島戰鬥機的接戰性能開始進入視距外時代。



圖一 日本航空自衛隊第302飛行隊駐防那霸基地時的「F-4EJ改」。

資料來源：日本航空自衛隊網頁<http://www.mod.go.jp/asdf/equipment/sentouki/F-4/images/gallery/photo07.jpg>。



圖二 2013年3月7日全新落成的「新石垣機場」〈Painushima Ishigaki Airport〉跑道長2,000m、寬45m。〈本圖拍攝日期為2013年3月10日〉

資料來源：<https://ja.wikipedia.org/wiki/新石垣空港>。

三、有利擴張地區空權預作伏筆

日本對於西南附屬離島與海洋的開發，早在明治維新之初便已展開，「江戶幕府」倒臺後，明治天皇於1872年宣布琉球國為「日本領土」⁹在沖繩縣設「琉球藩」。1879年3月11日琉球藩被廢除，編入鹿兒島縣，同年設置沖繩縣。自此，琉球被日本合併，原「琉球國」之領土被分別劃入沖繩縣和鹿兒島縣。1894年「甲午海戰」之後更開始將海權勢力向太平洋一側延伸，1941年12月7日發動「太平洋戰爭」起，便不斷試圖將其軍事力量擴及週遭離島，今日於琉球本島以至八重山群島一線的各座較大島嶼，在二戰前即已興建了基本的機場。二戰後，一則為開發附近海洋資源，一則為聯繫美國兵力調度，對中、小型具開發價值的島嶼均新建可供一般民航機起降的機場設施。與美國在二戰後開闢北太平洋上多座環礁充當美國軍用機中繼站的考量點不盡相同，日本開發西南離島機場的預設立場，是融合了承平時期交通聯絡與延伸國防縱深的雙重意涵，例如派出航空自衛隊F-15J轉場下地島〈行政區屬沖繩縣宮古島市〉的舉措，明顯地針對中共海空軍力量增加通過宮古島附近海域所做成的回應¹⁰。

琉球本島規模最大的嘉手納基地，也是美國空軍RC-135V/W與E-3B等電子偵察與管

8 〈日本那霸基地 成立E-2C預警機部隊〉，《中時電子報》，2014/4/20，<http://www.chinatimes.com/realtime/news/20140420002472-260408>。

9 安岡昭男，〈明治前期日中關係史研究〉，《福州：福建人民出版社，2007年》，頁27~29。

10 〈日本擬派戰機駐沖繩下地島應對中國〉，《BBC中文網》，2013/1/14，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world/2013/01/130114_japan_fighters_diaoyu_china.shtml。

制機的遠東駐地，這些機隊毫無疑問地是對中國大陸沿海進行偵察所編制的特遣分隊，位於第一島鏈上的各座備降機場就顯出同等重要戰略性。從「冷戰」時代起，日本沖繩縣八重山〈郡〉群島各座島嶼以石垣島、波照間島〈日本最南端〉和與那國島〈日本最西端〉為此一地區備有規模完整機場的島嶼。根據「石垣市教育委員會」所編撰的「市史編集課」教材資料中記述，石垣島早在1943年6月即已闢建成供舊日本海軍航空隊飛行基地，當時稱為「平得飛行場」，二戰後的「石垣空港」便是在此基礎上整修擴建成長度1,500公尺、寬度45公尺的跑道，1955年開始每周兩個航班的民航飛行營運，1967年日航子公司「南西航空」〈現已改稱為「日本越洋航空」JTA〉展開60人座YS-11中型機的固定航線，1979年更加入波音737型機的營運，1989年7月增加ANK航空的航班，1992年11月繼續有「空中通勤者」航空開闢那霸至石垣島的每日航班，至目前已有3家日籍民航公司〈不含他國包機〉投入經營¹¹。2013年3月7日，位於市中心東北14公里處的「新石垣空港」啟用，跑道長度達2,000公尺，可降大型航機，顯示自1960年代以降，日本歷屆政府都在積極擘畫西南離島的航線與場站規模，固然以石垣島為中

心的八重山群島目前屬於日本國內熱門的旅遊區位，但在看似蓬勃的民生功能之餘，防衛省對於此地的國防部署與規劃才逐漸要躍上檯面，例如已在1973年2月於宮古島設置的「分屯基地」所編成的「第53警戒隊」號稱「日本最西與最南端雷達站」，全天候對臺灣本島與中國大陸沿海進行空情監偵¹²。隨著日本海上反飛彈系統與美國「終端高空防禦系統」〈Terminal High Altitude Air Defense—THAAD〉的空情網絡建設，未來美國是否會將相應的AN/TPY-2長程偵搜雷達部署在此一島嶼區，則顯然端看中共軍事力量活動的頻率與強度而論。

近年日本海空力量之部署

一、日本航空自衛隊之部署演變

根據日本2011~2015年度〈平成23~27年〉的「中期防衛力量整備計畫」(日本簡稱「23中期防」)明白表示，航空自衛隊為增強西南地區的戰備體系，駐防在那霸基地的戰鬥機部隊要進行兩個中隊的重新編組，同時建立一個新的飛行聯隊，撤銷現有的編制〈第83航空隊〉，加強那霸基地第204中隊操作F-15J的部署¹³。此外，在2012財會年度的防務預算中，防衛省對那霸基地編成兩個戰鬥機中隊的作業研究費達7,000萬日元〈折合

11 松島昭司、山里節子、谷崎樹生等，〈石垣島之風景與歷史—石垣空港〉，《石垣市教育委員會編》，2010/5，<http://www.city.ishigaki.okinawa.jp/100000/100500/huukeirekisi/landscape/p1-p133/p10.html>。

12 〈航空自衛隊宮古島分屯基地第53警戒隊〉，《日本航空自衛隊網頁》，2015/9，<http://www.mod.go.jp/asdf/miyako/index.html>。

13 防衛省防衛政策局防衛政策課、防衛計畫課編，〈防衛計畫之大綱—中期防衛力量整備計畫〉，《防衛省》，p. 1~16，2015/3，<http://www.mod.go.jp/j/publication/kohoshiryo/pamphlet/taikou/taikou.pdf>。



約67萬美元〉。由於任何一個移防調動戰鬥機部隊的研究課題，都必須根據常理判斷，對俄羅斯警戒的北海道千歲機場的第2航空團，和對日本海與朝鮮半島警戒的小松機場第6航空團及築城機場的第8航空團都不可能調動，僅剩下百里機場的第7航空團編制的第305飛行隊F-15J最有可能移防到那霸機場。然而，日本首都防空假設部分由百里機場的F-4EJ改擔任，仍然不能讓日本人放心，所以在航空自衛隊的編制內，第304飛行隊F-15J移防那霸的可能就較高。

仔細探究「中期防衛力量整備計畫」所敘述的內容，便不難發覺防衛省值此所稱的「戰鬥機部隊」是只以F-15J為設定的機種，並不包括空對空作戰能力相對較差的F-2，自然也不可能調動F-2的飛行隊。作為日本的國防力量先鋒，當局勢必通過一切手段加強戰鬥機部隊的力量，不是增加編制數量，就是思考機種的更新換代，對於西南離島的防空警戒，在日本全面換裝第5代機之前，仍然以那霸基地部署兩個中隊為最合適的權宜。但為顧及在技術層次上勝過鄰國空軍機隊〈尤其是中共〉，日本在2017年正式編成F-35A之後，起碼會擺上半數在那霸，換言之，日本預購的40架F-35A將有一半駐防在那霸，另一半再依據當時的全面防務需要布防。如此，不僅能滿足F-35A標榜的「雲端」情資數據庫共享的跨世代性能，也能和美軍駐防的防空單位相互串聯資訊，加深「軍事同盟」的實質性質。用地總面積達212萬平方公尺的那霸基地目前唯一的問題是跑道使用太頻繁，各軍種和民航機均共用1條長達3,000m

〈18/36〉含儀降的跑道，因此，日本軍事輿論界有向美軍借駐嘉手納基地的提議，當地有2條長達3,688m跑道〈05L/23R；05R/23L含儀降〉，目前僅駐防2個F-15中隊，空出一個中隊空間暫供美軍其他部隊的短期調動用途。目前，那霸機場也同樣是海上自衛隊的P-3C III偵潛巡邏機的駐地，但是當局似乎沒有繼續填海擴建一條2,700m輔助跑道的計畫，如果防衛省認為此一工程可以在「中期防衛力量整備計畫」的情況下讓那霸的空防能力獲得加強，那麼當局便有可能待沖繩的美軍基地全面調整時，一起展開擴建。

二、日本海上自衛隊之部署演變

日本海上自衛隊的P-3C「獵戶座」空中反潛偵巡定翼機部隊分為「八戶」、「厚木」、「鹿屋」、「那霸」這4個航空群，分守日本列島的周邊海域。回溯「冷戰」時代，美、日對遠東地區海域的反潛重點置於偵蒐「蘇聯」的零星核潛艦突防，能夠穿越北海道附近海峽，又能繞行通過日本列島的潛艦寥寥可數。至於1970年代中共海軍尚屬沿海防衛軍種，完全不至於向地區海事安全構成威脅，因此，琉球群島的空中偵潛與攻潛能力到行政權在1972年5月15日由美國歸還日本之後，海上自衛隊遂於同日編成「臨時那霸設施管理隊」，暫隸「第1航空群」之轄下。同年7月16日改編為「臨時沖繩航空派遣隊」至12月21日再改為「臨時沖繩航空隊」，編制6架P-2J「海王星」渦槳反潛巡邏機與347名隊職員。1973年10月16日，重新編成直屬於「航空集團」轄下的「沖繩航空隊」。¹⁴這是日本正式在西南離島部署

反潛偵巡機隊的開始。隨西南離島開發的密度提高，1981年7月15日，改編成「第5航空群」，以海軍少將編階的指揮部下轄「第5航空隊」〈P-2J×11架、B-65×1架〉、「第5支援整備隊」、「那霸航空基地隊」附屬單位形成完整編制，部隊番號一直延用至今。

至1990年3月，該部編成「航空反潛作戰中心」〈Anti Submarine Warfare Operation Center—ASWOC〉，7月11日開始換裝P-3C反潛巡邏機，這是日本西南離島空中反潛戰力的專題系統化階段。1991年1月23日，P-2J除役。同年9月完成「國頭受信所」(P-3C戰情傳遞中繼站)的設置。1993年7月30日新編「第9航空隊」〈P-3C II×3架〉。1998年12月8日，「第5支援整備隊」改組為「第5整備補給隊」。2008年3月26日，海上自衛隊改組，第5航空隊與第9航空隊合併成新的「第5航空隊」，指揮官為海軍航空兵上校編階。目前該部在「隊本部」之下設置「第51飛行隊」和「第52飛行隊」，編制20架可運用衛星戰術通聯資料鏈路的P-3C III機隊(飛行代號為「TIDA」)。四十餘年來，日本在西南離島的反潛機隊未曾遭遇重要實戰，卻對非傳統安全任務的反恐與搜救出勤頻繁。2009年10月5日，P-3C巡邏機2架參與東非吉布提的「第2次反海盜航空部隊」派遣活動。2014年

3月14日參加「馬航MH370」航班搜救的「國際緊急援助航空隊」任務，派出P-3C巡邏機2架與44名機組員。對馬來西亞周邊及澳大利亞西部海域進行空中搜救至4月12日¹⁵。駐防那霸的海上自衛隊的巡邏機隊，目前主要仍是對日本所屬的離島與爭議海域進行常態化巡邏，每天至少有一個架次的偵巡，從2009年10月5日起至2015年2月2日，該部已參加了5個梯次的亞丁灣反海盜偵巡¹⁶，但隨著日本加強與泰、菲、越等國的軍事互訪增加，其反潛機隊仍會伺機飛出原防區以偵測中共的潛艦。

三、日本海上保安廳之部署演變

作為「海岸與領海巡防」的准武裝力量，隸屬「國土交通省」轄下一級單位的



圖三 日本海上自衛隊「第5航空隊」所屬之P-3C III於洋面偵巡低空飛行。

資料來源：日本海上自衛隊網頁<http://www.mod.go.jp/msdf/naha/info/info.html>。

- 14 〈昭和55年度防衛白書 資料53 陸・海・空自衛隊の編成の概要〉，《東京都：防衛廳 自衛隊，1980年》，http://www.clearing.mod.go.jp/hakusho_data/1980/w1980_00.html。
- 15 〈マレーシア国際緊急援助活動〉，《防衛省海上自衛隊網頁》，2016/7，http://www.mod.go.jp/j/approach/kokusai_heiwa/malaysia/。
- 16 〈ソマリア沖・アデン湾における海賊対処〉，《防衛省海上自衛隊第5航空群網頁》，2016/7，<http://www.mod.go.jp/msdf/naha/about/mission/mission.html#dj>。



圖四 日本海上自衛隊「第5航空隊」所屬之P-3C III任務航距示意圖。

資料來源：日本海上自衛隊網頁<http://www.mod.go.jp/msdf/naha/about/mission/img/5aw-2.jpg>。

日本海上保安廳分為11個管區與69個「海上保安(監)部」，由於釣魚台列嶼的主權問題，主管沖繩縣〈含釣魚台列嶼〉的海上保安廳第11管區〈11th Regional Coast Guard Headquarters〉在西南離島的功能與出勤率已多於日本其他軍種，分管「那霸」、「中城」、「石垣」等3處海上保安部。據日方資料，該部在2015年的年底時已位居各海保管區之冠，編制有大型巡視船(PLH津輕型巡視船とPL波照間型巡視船)19艘、編員1,722人，對釣魚台領海警備還成立了606人的專屬部隊。但據我國統計，海保第11管區起碼編有26艘巡視船、巡視艇及各式船艇、噸位由5~3,100噸¹⁷，所有巡視船裝有動態定位系統，可以準確在海上定位¹⁸。儘管當局為因應各離島的巡邏防護，不斷增加巡視船艦

的噸位，但由於海保編制內只有「中部空港海上保安航空基地」¹⁹和「關西空港海上保安航空基地」(舊「海上警備救難部」)，所以該單位所轄的飛機仍多以那霸機場為母基地，以「那霸航空基地」〈指揮部層級〉，編制飛機8架與直升機10架，各機種計有「灣流GV」、「SAAB 340B」、「Beachcraft 200T」、「Beach 350」、「Cessna U206G」、「Aerospatiale SA 332L1」、「Bell 412」、「Sikorsky S-76C」、「Bell 206B」、「Bell 212」、「Falcon 900」、「Bombardier 300」、「Agusta AW139」等各種型號的定翼與旋翼機，按各季節風速等級與不同任務的性質和功能，派遣合適的飛機出勤執行各項任務。也因為基於八重山郡各離島的國防功能日益重要，近年來，也增加了在這些離島機場上的機動部署，只要能停泊可搭載直升機的巡視船的離島，就會有海保的直升機上岸駐防。

海上保安廳第11管區的任務緊湊化，還是得歸咎於日本2012年擅自將釣魚台列嶼「國有化」後，引起中共海監船和漁政船為首的中共公務船開始在毗連水域持續巡邏和不定期常態化進入領海巡航。導致海保安經常從其他管區中抽調船隻應付，對此，當局決定提高預算，成立以10艘1,500噸的PL型船隻加2艘3,000噸現役的PLH 06沖繩號〈原名

17 〈日引進4艘大型巡邏船 因應釣魚台局勢〉，《中國時報》，版3，2012/9/16。

18 〈距釣魚台12.8浬 中日對峙〉，《中央社》，2010/9/22。

19 〈海上保安レポート2015〉，《日本海上保安廳網頁》，2016/7，http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/books/report2015/html/ninmu/ninm15_01.html。



圖五 日本海上保安廳第11管區所屬的Falcon 900從那霸機場起飛的畫面。

資料來源：日本海上保安廳「那霸航空基地」網頁，http://www.kaiho.mlit.go.jp/11kanku/nahairstation/03gazou/03air_gallery/aw139/036.jpg。



圖六 日本海上保安廳第11管區所屬Agusta AW 139直升機於PL 03「久高」號1,000噸級巡視船起降。

資料來源：日本海上保安廳「那霸航空基地」網頁，http://www.kaiho.mlit.go.jp/11kanku/nahairstation/03gazou/03air_gallery/aw139/020.jpg。

「築前」號〉，原屬第7管區〈福岡〉和PLH 09琉球號屬第11管區〈那霸〉編組「尖閣專屬警備隊」。據日本《產經新聞》報導，為了保衛釣魚台列嶼，日本海上保安廳2016年2月24日成立「釣魚台警備專屬部隊」，而

位於沖繩(琉球)那霸市的海保第11管區海上保安本部的1,722人，超過管轄小笠原群島周邊海域的第3管區的1,514人，成為日本規模最大的海保管區。第11管區擁有2艘大型巡邏船(日本稱為巡視船)「伊是名」號〈PL-90〉、「粟國」號〈PL-89〉，全長96公尺、1,500噸級、有小口徑機關砲、遠距噴水槍等裝備。從2012～2015年度就推動「尖閣警備專屬部隊」的整備計畫，部署新船10艘並修改增強2艘原有的船隻，至於大型巡邏船預定停靠石垣市的石垣港。中共國家海洋局網站2月17日也證實，當天中國海警2307、海警2101、海警31239艦船編隊在釣魚島領海內巡航²⁰。

美日同盟架構影響與實作

一、對美日力量主從關係的反轉

美日外交關係是「美日同盟」架構的基礎，由於數十年來日本在《和平憲法》的制約下，自衛隊無論編制與體制均仰賴駐防美軍的協助，演習訓練也完全得依循美軍準則教範，到1980年代中期，少數由二戰舊日本皇軍「轉型」的自衛隊幹部已凋零泰半，完全仿效美式軍事指參教育的「防衛大學」培養之幹部開始擔任主官職位，主導部隊發展，至此，自衛隊的「心」〈建軍思想〉與「形」〈裝備準則〉已堪稱全盤「美化」。防衛廳〈省〉當局即便持恆維持等量的自製三軍武器系統，仍然不敵駐在美軍經年累月

20 〈擋得住陸艦？日本海上保安廳成立「尖閣專責警備部隊」〉，《ETtoday 新聞雲》，2016/2/24，<http://www.ettoday.net/news/20160224/652737.htm>。

的潛移默化，長此以往，自衛隊無論打、裝、編、訓皆淪為美軍在東亞的「輔助武力」，更有甚者，自衛隊在戰略主動性上受制於美軍之同時，屬於政治層面的「意圖」也逐漸受右翼政客的引導，冀望在美、日彼此分享遠東地緣利益之際，也能在美國的默許之下將日本國防發展突破《和平憲法》第9條的限制，間接達到「國家正常化」的目的。就當前東亞局勢觀察，中國大陸的軍事快速發展，恰好予日本右翼份子的絕佳藉口，而與鄰國時有齟齬的離島主權歸屬問題，等於可供有心政客快速累積政治資本、利用大國博弈空間、操弄民粹對立意識，鞏固個人與所屬政黨政治威望的目的，等於在無形間反轉了美、日二戰後的政治從屬性格。

其次，駐日美軍的基地與軍費一直為日本民間與反對黨所檢討，尤其在琉球群島集中了駐日美軍近70%以上的部隊，中間所衍生的噪音、治安、環保等問題層出不窮。但在近年國際政治氛圍轉變成美、日「聯手抗中」之際，彷彿給雙方就「日美地位協定」的內容更多協商的空間，以利彼此各取所需。如2016年6月4日下午，日本防衛相中谷 元〈Nakatani Gen〉和美國國防部長卡特〈Ashton Carter〉在新加坡就近期啟動明確「日美地位協定」所適用的美軍基地工作人員範圍的磋商達成了協議。根據《共同社》報導，這項會談仍暫擬不對協定本身，

亦即美軍是否受在地司法管轄權的內容進行修改，至於能否獲得「要求進行根本修改」的沖繩縣民的理解，根據雙方的協議，關於美軍基地工作人員的規定，將通過美、日外交與防務部門參加的高階會議進行磋商。日方希望通過嚴格界定目前模糊的工作人員定義，縮減外交豁免人數，以便進行適當管理。如果根據法律在刑事訴訟上享有「特權」的工作人員數量有所減少，適用日方司法程序的對象將增加。據防衛省稱，日本國內美軍基地工作人員在2013年3月31日時為5,203人，其中居住在沖繩縣的有1,885人。沖繩縣政府幹部認為此次達成的日美協議意味著「前進了一步」，強調將繼續要求政府敦促美方修改協定內容。日方會對基地工作人員研擬對策，加強身分識別以及管理概要、擴大美軍的在地教育及研究機會等，強調這些將在今後的日美磋商中繼續商討。來自琉球的直接民意讓美國防長不能不在緊要關頭承諾「同意」²¹，形同美國基於東亞更大的地緣利益考量對之稍微妥協。

二、對美日空權聯合演訓的加強

美、日空中部隊聯合演習訓練的歷史由來已久，在「冷戰」時期，為協助日本自衛隊防禦「蘇聯」遠東地區軍機突防，即不斷透過定期聯合演習達到協防的效果。其中最富盛名、也是規模最大的演習代號，當屬「北方對抗」〈Exercise Cope North〉系列空戰聯合演習，該場聯訓活動早在1978年起假

21 中央社，〈日美防長同意就地位協定適用對象磋商〉，《中時電子報》，2016/6/5，<http://www.chinatimes.com/realtimenews/20160605003517-260408>。

本州東北端的青森縣三澤〈Misawa〉空軍基地每年舉行2~3場的分隊攻防對抗，航空自衛隊起初參演的機種，僅為三菱公司自製的F-1支援戰鬥機，作為協助美國空軍F-15的對地阻絕打擊機，換言之，在1980~1990年代，美國空軍對日本航空自衛隊的合作模式，猶如今日在朝鮮半島協防南韓空軍的樣態，由美國空軍的高端全天候制空戰鬥機教導日機攔截，日方僅需以空中兵力提供地面部隊密接支援科目。但待進入新世紀中共逐漸崛起、挑戰美國東亞霸權地位時，這項演習遂於1999年播遷至關島的安德森〈Anderson〉基地，以每年春季舉行一屆的固定形態展開，參演機種不但悉數為美、日空中精銳，演練的科目也從純粹空中攻防轉為多機種、多批次的旅級聯合兵力運用，涵蓋空中對地面〈海面〉目標的各種距離精準滲透攻擊，包括運用特殊頻率導引的反船艦飛彈與精確雷射導引炸彈，參演單位尚且包括了澳大利亞的空軍機隊，誠屬美、日藉由軍事演習向島鏈外緣延伸戰備防區，結合戰術兵力與戰略布局的實質作為。

在面對國內日益高漲的「反美軍基地」民意，與拉攏美國加強「軍事同盟」之間，日本政府必須盡快試圖從中找出平衡點，以期掌握更多的政治籌碼，於是防衛相中谷元要求美方，「為減輕沖繩的基地負擔作出努力」，雙方還確認了將為儘快歸還美軍嘉手納基地(嘉手納町等)以南的部分美軍設施和區域、以及美軍北部訓練場(沖繩縣東村、國頭村)而努力。其次，雙方就美軍普天間機場(沖繩縣宜野灣市)的搬遷問題，再次確

認了遷至名護市邊野古是「唯一的解決辦法」。駐日美軍儘管不斷試圖透過外交手腕對日施壓，要求明確劃分沖繩本島的美、日兩軍「勢力範圍」，卻也不得不考量當地民意的反彈。至於普天間機場作為美軍陸戰隊在西南離島的駐在基地，在當局刻意宣傳協助日本防範鄰國「奪島」的功能上甚至已漸不為琉球居民所動，美國太平洋總部是否還將對自衛隊釋出更多攻勢性質的聯合演習機會〈例如在阿拉斯加舉行的「紅旗」Red Flag演習〉，激化日本民間對防範中共的危機意識？值得繼續觀察。

三、拉攏周邊國家參與島鏈圍堵

日本之所以歷來重視海洋權益，除了覬覦周邊海域的天然資源，作為典型的島國，海上能源運輸交通才是真正維繫其生存發展的命脈關鍵，也因此，當中共為南海各島礁與「九段線」主權與周邊越、菲、馬展開檯面化的周旋同時，自然也就讓日本趁「美日同盟」的堂皇藉口藉隙滲入，透過提供二手軍品與經援合作等名目，擴大其與南海周邊國家的接觸機會、欲以增加日本在地區國際事務中的能見度與影響力。尤有甚者，日本兩年前在放寬「武器出口三原則」之後，也積極向東南亞各國和澳大利亞推銷日製傳統柴電潛艦，然這種以「間接軍事介入」型態出現的外交策略，對原本就潛藏衝突因子的東南亞地區憑添了不少變數，不僅挑戰了美國太平洋總部一直對外標榜的印度—亞太區「穩定與安全」格局，也間接妨礙了美國在東南亞潛心布局的軍備開發市場。如今「南海仲裁」落幕，新一屆菲政府在民窮財困的

前提下自然不可能大張旗鼓整軍經武，一旦未來南海局面轉為協商合作、區內各國趨於擱置爭議，那麼日本將可能對新的亞太局面付出更多代價。

對於南海的戰略布局與軍事介入，美國早在1990年代前便已藉由和區內各國個別展開「多國海上戰備聯演」〈Co-operation Afloat Readiness and Training—CARAT〉深耕經略，美國著眼於1975年撤出南越軍事基地的經驗，不得不以非傳統安全演習的名目，與東南亞濱南海各國進行小規模軍事交流，此舉無異於將軍事力量變相持恆部署在東南亞。自1991年撤出菲律賓克拉克機場後，儘管美國沒有常駐東南亞的空軍部隊，但卻與新加坡維持「突擊彈弓」聯合演習〈Exercise Commando Sling〉，與泰國維持「天虎對抗」聯合演習〈Exercise Cope Tiger〉，近年還與馬來西亞聯合展開「風暴對抗」聯合演習〈Exercise Cope Taufen〉，這些全年不間斷的反覆聯合實兵操演，其目的就在於能於必要時進行美國地區空權力量的串連，對潛在的對手進行預防性防堵。對於澳、紐等南半球的地區武裝力量，也力圖通過對「五國聯防」〈Five Power Defense Agreement—FPDA〉的滲入與干預，鞏固美國在馬里亞納群島〈關島〉至南太平洋一線

的戰略安全防線。至於2016年6月和印度的「馬拉巴爾」海上聯演〈Exercise Malabar 2016〉場域與想定已拉近至中國東海，亦即有意向日本透露自衛隊可擴大第一島鏈活動範圍、進而支持日本「集體自衛權」解禁的主張，增加對中共軍力的圍堵成效²²。

日本「專守防衛」之改變

一、解禁「集體自衛權」之辯證

根據1945年制定的《聯合國憲章》第51條明文記載：「主權國家擁有個別或集體自衛的權利」。此處所謂的「集體自衛權」〈Right of Collective Self-Defense〉指的是本國武裝力量「出兵海外」或「介入他國戰爭」的一種可主動行使的國家權力。然根據日本二戰後的《和平憲法》第9條稱：「永遠放棄以國權發動的戰爭、武力威脅或武力行使作為解決國際爭端的手段。為達到前項目的，不保持陸海空軍及其他戰爭力量，不承認國家交戰權」。換言之，《和平憲法》第9條否決了日本在二戰後「非自行防衛的戰爭行為」，也形同對於「集體防衛」的概念採取否定的觀點²³。對於意圖在「美日同盟」關係上刻意著墨，趁機反轉美、日二戰後軍事地位主從關係的日本自民黨「山口派」政客，可繞過「修憲」的壓力，通過對《和平

22 Prashanth Parameswaran, "US, Japan, and India Kick off 2016 Malabar Exercise Countries begin naval drills that will last until June 17", The Diplomat, 2016/6/12, <http://thediplomat.com/2016/06/us-japan-and-india-kick-off-malabar-2016/>.

23 所謂「專守防衛」，係指遭受對方武力攻擊時才用防衛武力。依照《憲法》的精神，其所保持之防衛武力及使用之程度，僅限於防衛所需之最小限度，為被動的防衛戰略。
日本防衛廳編著，黃朝茂 宋一之等譯，〈2003日本防衛白皮書〉《臺北：國防部史政編譯室，2003年》，p. 198。

憲法》第9條的重新解釋爭取擴大自衛隊的運用權力，尤其近年世界非傳統安全課題漸增，以「大國」自居的日本在頻頻派出武裝力量參與維和、搶險、救災、反恐等任務之同時，在檢視「美日安保」架構的地位上，藉由非傳統安全之名目，利用美、日現階段之共同地緣利益主張，提升本身的國際地位，無非是當前最可行的政治操作伎倆。安倍晉三〈Abe Shinzo〉去年夏季曾表示，「在美國等受到攻擊的情況下，即使無法確定對方是否有意攻擊日本，也不排除行使集體自衛權的可能性」。防衛相中谷元也承認「專守防衛」概念已經改變²⁴，為自衛隊常態化出兵海外覓得法律位階的藉口。

對於解禁「集體自衛權」最明顯的法律保障，即在於2016年3月29日開始實施的《新安保法》，其內容包括增設《國際和平支援法》及10個附帶可支援日本在海外執行非傳統安全行動的修正法條，明言「一旦美國等盟友受到武力攻擊，當日本處於存亡危機事態，可派遣自衛隊提供後方支援」²⁵。是以修訂國內法的途徑，達到鞏固「美日安保」的實質，通過擴大強調對國際非傳統安全任務的積極參與，賦予自衛隊可遊走於重新闡釋《和平憲法》之後的灰色地帶。但在功能上卻將自衛隊的調動權力大幅跳脫了

「美日同盟」的框架，使日本表面上在兼顧《和平憲法》之餘，也能在運用軍事力量的層面上，朝世界其他「正常國家」邁出了一步，例如：「自衛隊也可到海外參與聯合國維和行動，包括營救被武裝分子襲擊的日本人」。日本前防衛相小野寺五典〈Itsunori Onodera；自民黨「岸田派」〉曾表示，日本不會在南海與美國一起行使「集體自衛權」，日本在二戰留給區內國家的印象仍然存在，「如果日本直接派軍艦到南海巡航，會引起周邊國家擔心及不安」。最適合的策略是通過海上保安廳，為相關國家訓練海岸警衛隊，提供裝備支援。但在此語一出的同時，日本海上自衛隊的兩艘現役「親潮級」與「蒼龍級」潛艦卻分別訪問了菲律賓與澳大利亞，緊接著又航抵越南金蘭灣泊港²⁶，凸顯了日本的《新安保法》真實目的仍是以既有的武裝力量涉足海外的利益範圍。

二、提供軍事主動權運用之可能

在獲得國際政治地位的提升，以及對傳統「美日同盟」地位從屬關係的反轉之後，日本下一步便是為自衛隊尋找更多涉足海外的機會，繼續在國際非傳統安全活動中發掘「由日本主導」的軍事主題。從地緣區位上觀察，自衛隊無論是向東非索馬利亞、亞丁灣派遣維和兵力，抑或在南中國海事務中見

24 〈解禁集體自衛 日承認專守防衛概念改變〉，《中央社》，2015/6/1，<http://www.cna.com.tw/news/firstnews/201506010439-1.aspx>。

25 〈日本新安保法正式實施〉，《日經中文網》，2016/3/29，<http://zh.cn.nikkei.com/politicsaeconomy/politicsasociety/18891-20160329.html>。

26 閔建華，〈日本海上自衛隊兩護衛艦訪問越南〉，《新華社 國際日報》，2016/4/13，<http://www.chinesetoday.com/big/article/1098748>。

縫插針，其西南離島都是武裝力量派出的最前沿，也是自衛隊機、艦的必經之路，復以釣魚台列嶼主權仍在和中共形成白熱化的對立之時，充分運用西南離島的地緣區位，為日本在國際場合中謀得國際輿論與國內民意的支持，將「專守防衛」定義改變的合理性符合於當下局勢需要的結果，還可更易於形塑日本在二戰後維護國際普遍秩序與價值觀的宣傳樣態。至於西南離島領海領空也只有與我國交界比鄰，加上能為美國「重返亞太」政策形成具體的支撐條件，因此，日本西南離島的軍事化部署勢將隨「中期防衛力量整備計畫」〈23中期防〉的逐步落實，直接反映在未來主動規劃海、空自衛隊的新編制與布局的層面。

其實，日、美的同盟關係並非一帆風順，早在鳩山由紀夫〈Hatoyama Yukio〉擔任首相期間的2010年6月，就曾因為積極處理美軍駐防琉球普天間基地遷移的問題，使日本與美國的軍事關係受阻，導致其在位僅八個月就離任，繼任的菅直人〈Kan Naoto〉和野田佳彥〈Noda Yoshihiko〉也都因為在釣魚台列嶼的立場上個人始終對中共保持低姿態，在國際政治的調性上顯得與美國「亞太再平衡」的戰略企圖不一致，再觀察這幾屆日本內閣所採取的國防政策也十分低調，未有編列大筆預算對自衛隊裝備更新換代之舉，間接讓民主黨的國際戰略立場不為盟友美國所信任。待安倍晉三第二度上任之後，

兩國「軍事同盟」的氛圍大幅提升，日本不僅年年提高國防預算，甚至在安倍主政的第4年編列了創下二戰後歷史新高的419億美元²⁷，主政的日本右翼政客以如此高昂的金額代價，所欲換取的將不只在於新穎的美製第5代軍事裝備而已，反觀安倍此一任期內已數度挑選陸上自衛隊「西普連」精銳參與美國陸戰隊在南加州舉行的「鐵拳」〈Exercise Iron Fist〉兩棲登陸與反奪島演習，讓日本國防的實際行動展現出契合美國亞太戰略的思慮，讓「專守防衛」由「質變」而「量變」。

三、擴及日本全境離島適用基礎

承前文所述，日本對西南離島的軍事化設想與開發，是為因應中共解放軍海軍與空軍的突防所預設的防範，但日本自衛隊高階參謀與軍事研究界卻也十分明白，以目前的中共軍事實力與美、日聯防所形成的代差起碼也在20年以上，尤其是對特定海域的三維反潛與電子頻譜的對抗技術差距更大，短時間內，中共倘如不能在東北亞各立體化戰區想定〈Combat Scenario〉內，就制電磁權的優勢獲得重大技術突破，那麼號稱「高新」系列的特種電子戰飛機仍將不易於支撐中共遠洋艦隊真正能隨時任意進出第一島鏈，美、日企圖營造對中共的「菱形包圍圈」亦不得瓦解。至於朝鮮〈北韓〉有限且落伍的中、短程彈道飛彈在美、日部署於東北亞的層層反飛彈系統中，將毫無可能對日本本島造成實質損害，頂多配合時事新聞營造若干

27 楊幼蘭，〈顧忌中國 日內閣通過5.1兆日圓國防預算〉，《中時電子報》，2015/12/14，<http://www.chinatimes.com/realtimenews/20151224002894-260401>。

國民危機感。既然如此，那麼日本仍然執意擴大軍事活動能力，不惜通過釋憲將自衛隊由「守」向「攻」轉變的真實意圖，目的仍然在於向俄羅斯經年聲討卻屢屢未果的「北方四島」〈南千島群島〉及附近海域的主權歸屬增加籌碼，假設在西南離島的戰略部署，能夠在與中共日積月累的你來我往中磨合出若干成效，未來同樣也能將島嶼角逐的經驗，運用在對俄羅斯的領土博弈賽局之中。

日本從「冷戰」時代起的數十年以來，儘管逐步建構了全東亞最龐大的反潛戰備序列與先進反彈道飛彈監視單元，但在瞬息萬變的國際競合賽局中，對於上個世紀所遺留的離島主權歸屬爭論〈釣魚台列嶼／尖閣、獨島／竹島、南千島群島／北方四島〉依然形同歷屆執政者的棘手難題，稍有不慎將引爆與鄰國的全面衝突與連鎖效應。也因此，先前多數日本老牌政客均對此採取模糊態度，甚至連民主黨執政時的第一任防衛相北澤俊美〈Kitazawa Toshimi〉在任上都曾質疑地表示「是否有必要和鄰國為了幾座偏遠小島發生衝突」，透露出日本政壇與政黨政治的矛盾差異與隔代認知。但由於西南離島在二戰後的特別屬性與美國遠東軍事要塞化的地位，讓「集體自衛權」解禁之後直至2020年美國號稱將完成「印度—亞太戰略部署」的這5年內，將會是考驗日本對於國土疆界與離島主權如何平衡得失、權宜利害的最關鍵階段。畢竟影響東北亞安全格局的變因泰

半藉口起源於日本在二戰前20世紀對鄰國的殖民侵略之記憶，中共、韓國、朝鮮，甚至俄羅斯都可基於本身冗長的歷史認知，融合當前世界後現代經濟保護主義意識抬頭的風潮，將領土主權結合民族主義鼓動國內凝聚成反日情緒，藉以轉移內部民族、經濟、資源分配不均等問題，間接達到社會維穩的政治目的，若一旦喚起鄰近國家對日本「軍國主義復辟」的疑慮，而讓東亞對日形成「統一戰線」，其後果將更不利於日本的經濟發展與戰略環境安全。

結語—美日擴大離島領空偵測演訓

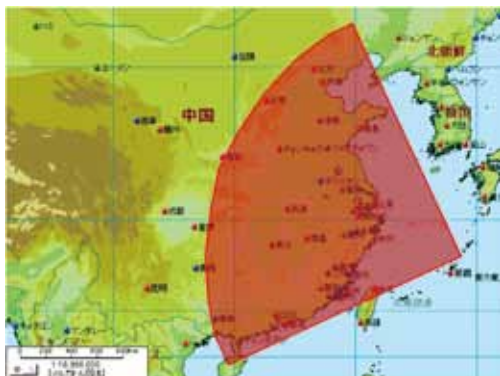
儘管航空自衛隊將從2017年起接收並換裝F-35A戰鬥機隊，但對於日本西南離島空權保障的有效前提，仍在於擴大既有防空雷達的偵蒐範圍與頻率，以便於增加空情預警時間，發動相應的攔截手段，藉以補足目前部署在沖繩縣糸滿市與岳座基地的FPS-5三維雷達，增加海基「神盾」戰鬥系統與陸基PAC-3對彈道飛彈防禦的空情資料傳遞效率。倘如防衛省迎合美國目前在東亞積極部署「終端(戰區)高空攔截系統」〈THAAD〉的意圖，在座落琉球群島與日本九州南端中間位置的沖永良部島上增設AN/TPY-2長程預警雷達²⁸〈如圖八〉，不僅能順勢搭上美軍在東亞建構「雲端」防情數據資料庫的意圖，同時亦可串聯航空自衛隊高射隊〈防空飛彈連〉與駐在的美國陸軍第35防空砲兵旅所轄

28 〈早期警戒レーダーを追加配備へ…沖縄以外で調整〉，《読売新聞》，版3，2012/8/24。



圖七 日本部署在那霸基地的F-15J經空中加油航程可延伸到南中國海。本圖攝於2010年5月17日。

資料來源：美國空軍嘉手納基地官網，<http://www.kadena.af.mil/News/Photos?igphoto=2000361131>。



圖八 日本軍事研究者假想將AN/TPY-2機動長程預警雷達部署於西南離島〈鹿兒島縣大島郡知名町沖永良部島〉第55警戒隊對中國大陸的偵測範圍圖示。

資料來源：<http://kuon-amata.cocolog-nifty.com/blog/2012/09/post-b18a.html>。

之各PAC-3單元，更可能將頻率高達X波段〈8,000~12,000MHz〉的高功率偵蒐網深入中國大陸2,000公里，可涵蓋西安以東的所有中共火箭軍發射陣地，對於駐防在安徽黃山第52基地附近的中共長程預警雷達也有相應的反制干擾，對於提升嘉手納基地、下地島



圖九 日本航空自衛隊部署在琉球的FPS-5「Gamera」3維長程雷達，編制第56警戒群〈沖繩縣糸滿市與岳座基地〉。

資料來源：<http://www.kadena.af.mil/News/Photos?igphoto=2001279634>。

基地與釣魚台列嶼等重點國防區位的防空安全存在不言而喻的作用。唯目前日本已在本州北部青森縣〈航空自衛隊第6高射群〉與京都府經ヶ岬分屯基地〈京丹後丹後町；第35警戒隊〉已部署了2套AN/TPY-2系統²⁹，涵蓋中國大陸北方省分與朝鮮半島的即時空情動態，西南離島的防情監測單元如何增強將牽動著此一地區所有的防空部署安排。在日本海上自衛隊「神盾」驅逐艦完全更新「標準III」〈SM-3〉射控程式前，以前述裝備彌補西南離島的空情偵測能力屬於當局最快的變通權宜。

日本如欲擴大西南離島防空實力，在部署綿密完整且能涵蓋各種頻率的防空雷達單

29 Mike Gruss, U.S. Deploys Second AN/TPY-2 Radar in Japan, Space New, 2014/12/31, <http://spacenews.com/u-s-deploys-second-antpy-2-radar-in-japan/>。

元之外，如何讓目前駐在那霸的戰鬥機以分隊建制轉場各離島機場，又能由本土各基地輪調戰鬥機分隊至那霸協防，成為航空自衛隊在空中兵力運用上的一項創新。由於航空自衛隊各型戰鬥機的機務週期檢修均統一由「航空總隊」委由三菱原廠承接，完成檢修的戰鬥機僅挑選妥善率較高與飛行時數較低者撥交第一線部隊執行警戒任務，藉以延長濱海各部隊的機身使用壽命期，若以目前日本F-15J機齡平均17年、飛行時數達3,000Hrs論〈雙座DJ型飛時數更多〉，即便進行Multi Stage Improvement Program—MSIP多任務化改良的機隊也必須在2020年前獲得第5代戰鬥機對那霸基地進行戰力補充，由此也能見得當局對於換裝F-35A的期待。再者，駐防日本「岩國」〈Iwaguni〉海軍航空站的美軍陸戰隊全天候中隊也完成F-35B的換裝之後，屆時將可望提供那霸支援³⁰，稍微紓解西南離島的防空壓力。

武器裝備的更新換代誠為世界各國建軍備戰的基本常態，然在「美日同盟」架構下依兩國的共同防務需要與戰略安全進行換裝亦已行之有年，有利於西南離島戰區內防情資料「雲端」化建設為第5代系統的必然發展趨勢，在新裝備〈F-35〉一旦於地區開始實戰化部署之後，可想而知其演訓科目將隨之調整為偏向攻勢作為之想定，以符合飛機裝備性能的發揮，以及彙編足以凌駕地區其他空權能力的戰術準則。值此，我國空軍得

表一 日本自衛隊主要機種編制數量與性能諸元

資料30 主要航空機の保有数・性能諸元 (2015.5.31現在)

機種	形式	種別	用途	保有数	最大速度 (マッハ)	高度	航程	全幅	エンジン
地上自衛隊	RF-1	偵察機	偵察	1	2.90	2 (13)	10	12	ターボプロップ、双発
	LR-2	連絡機	連絡	7	3.00	2 (13)	14	14	ターボプロップ、双発
	94H-1	攻撃機	攻撃	60	5.20	2	14	3	ターボジェット
	CH-47	輸送機	輸送	40	5.40	1 (13)	7	2	ターボジェット
	CH-1	輸送機	輸送	30	5.40	2	12	3	ターボジェット、双発
	UH-1H、J	多用途	多用途	121	5.20	2 (11)	12/13	3	ターボジェット
	CH-47J、JH	輸送	輸送	55	5.00/5.40	3 (10)	14	4/3	ターボジェット、双発
	UH-60JA	多用途	多用途	30	5.30	2 (12)	14	3	ターボジェット、双発
	HH-60J	輸送	輸送	11	5.30	2	14	4	ターボジェット、双発
	F-1	戦闘機	戦闘	9	4.00	11	30	30	ターボファン、4発
海上自衛隊	F-2C	戦闘機	戦闘	69	4.00	11	30	30	ターボプロップ、4発
	PH-46J	哨戒機	哨戒	42	5.30	3	20/16	14/13	ターボジェット、双発
	UH-60JA	哨戒機	哨戒	44	5.40	4	20/16	14/13	ターボジェット、双発
	UH-60J	輸送・輸送	輸送・輸送	5	5.30	3	20/22	24/18	ターボジェット、3発
	MC-119	輸送・輸送	輸送・輸送	6	5.30	4	23/20	19/15	ターボファン、双発
	F-15J、DJ	戦闘機	戦闘	203	2.5マッハ	1/2	19	13	ターボファン、双発
	F-4EJ	戦闘機	戦闘	56	2.2マッハ	2	19	12	ターボジェット
	F-2A、B	戦闘機	戦闘	62	2.2マッハ	1/2	16	13	ターボファン、双発
	RF-4EJ、EJ	戦闘機	戦闘	13	2.2マッハ	2	19	12	ターボジェット
	C-1	輸送機	輸送	24	4.40	9 (10)	20	31	ターボファン、双発
航空自衛隊	C-130H	輸送機	輸送	15	3.40	6 (10)	30	40	ターボプロップ、4発
	EC-130F	空中給油・輸送	空中給油・輸送	4	4.00	6-8 (10)	40	40	ターボファン、双発
	EC-130H	空中給油・輸送	空中給油・輸送	1	3.40	6 (10)	30	40	ターボプロップ、4発
	F-2C	戦闘機	戦闘	13	3.30	8	18	25	ターボプロップ、双発
	EC-130F	空中給油・輸送	空中給油・輸送	4	4.00	20	40	40	ターボファン、双発
	CH-47J	輸送機	輸送	15	5.30	3 (13)	14	4	ターボジェット、双発

(注) 1. 保有数は、2015.5.31現在の航空自衛隊の保有数である。
2. 機体の型式(1)は、機体の型式を示す。
3. F-4EJは、F-4EJの改良型を示す。

資料來源：日本防衛省「平成27年(2015)防衛白皮書」，<http://www.mod.go.jp/j/publication/wp/wp2015/html/ns035000.html>。

表二 琉球沖繩縣八重山郡〈群島〉各機場概況

	新石垣空港	與那國空港	波照間空港
座標	24°23'47"N 124°14'42"E	24°28'03"N 122°58'47"E	24°03'30"N 123°48'14"E
等級	地方管理空港 (第3種空港)	地方管理空港 (第3種空港)	地方管理空港 (第3種空港)
管理單位	沖繩縣 石垣市	沖繩縣 八重山郡竹富町	沖繩縣 八重山郡竹富町
標高	31.0m	15.0m	13・12m
跑道	2,000mx45m	2,000mx45m	800mx25m
方向	04/22	08/26	02/20
停機位	波音737x8	小型噴射機x2	短場起降機x2
營運時間	08:00~21:00 (13小時)	08:00~19:30 (11.5小時)	08:00~18:00 (10小時)
日本業者與主管單位	・日本越洋航空 ・全日空 ・琉球空中通勤者 ・樂桃航空 ・亞洲天網航空 ・第11管區—海上保安本部	國土交通省那霸航空交通管制部擔任管制	波照間REMOTO(運用那霸空港的REMOTO系統)
國際業者	華信航空〈ROC〉		

資料來源：日本國土交通省、Global Security；筆者製表

30 RAQUEL BARRAZA/U.S. MARINE CORPS, F-35 stealth fighters to deploy to Japan next year, Stars and Stripes, 2016/3/25, <http://www.stripes.com/news/f-35-stealth-fighters-to-deploy-to-japan-next-year-1.401081>。

表三 琉球沖繩縣宮古郡〈群島〉各機場概況

	宮古空港	下地島空港	多良間空港
座標	24°46'58" N 125°17'42" E	24°49'36" N 125°08'41" E	24°39'14" N 124°40'31" E
等級	地方管理空港 (第3種空港)	地方管理空港 (第3種空港)	地方管理空港 (第3種空港)
管理單位	沖繩縣廳	沖繩縣廳	沖繩縣廳
標高	42.8 m (140 ft)	7.58 m (25 ft)	10.3 m (34 ft)
跑道	2,000 m	3,000 m	1,500 m
方向	04/22 ILS	17/35	18/36
備註	118.2 MHz 126.2 MHz	118.3 MHz 126.2 MHz	118.6 MHz

資料來源：日本國土交通省、Global Security；筆者製表

表四 琉球沖繩縣島尻郡〈群島〉各機場概況

	粟國空港	伊江島空港	久米島空港
座標	26°35'34" N 127°14'25" E	26°43'21" N 127°47'13" E	26°21'49" N 126°42'50" E
等級	地方管理空港 (第3種空港)	地方管理空港 (第3種空港)	地方管理空港 (第3種空港)
管理單位	沖繩縣廳	沖繩縣廳	沖繩縣廳
標高	11.6 m (38 ft)	72.5 m (238 ft)	6.91 m (23 ft)
跑道	800 m	1,500 m	2,000 m
方向	01/19	04/22	03/21 LLZ
備註			122.7 MHz
	慶良間空港	北大東空港	南大東空港
座標	26°10'06" N 127°17'36" E	25°56'41" N 131°19'37" E	25°50'48" N 131°15'49" E
等級	地方管理空港 (第3種空港)	地方管理空港 (第3種空港)	地方管理空港 (第3種空港)
管理單位	沖繩縣廳	沖繩縣廳	沖繩縣廳
標高	47.5 m (156 ft)	21.6 m (71 ft)	48.3 m (158 ft)
跑道	800 m	1,500 m	1,500 m
方向	02/20	03/21	02/20
備註		126.2 MHz	126.2 MHz

資料來源：日本國土交通省、Global Security；筆者製表

以適時更新空中攔截管制技術準則與常用頻率，加強空陸一體化防空單元的警戒效能，謹慎因應日本空權新貌。

表五 琉球沖繩縣本島機場概況

	那霸空港	嘉手納空軍基地
座標	26°12'20" N 127°39'03" E	26°21'20" N 127°46'03" E
等級	第2種空港	軍用機場
管理單位	國土交通省	美國空軍第18聯隊 美國航太總署
標高	3.3 m(11 ft)	44 m〈144 ft〉
跑道	3,000 m	3,688 m×91 m 3,688 m×61 m ILS
方向	18/36	05L/23R 05R/23L
備註	118.1MHz 126.2MHz 236.6MHz 308.6MHz	KADENA(嘉手納) 24Hr VOR KAD 112.000 TACAN - 1018.000

資料來源：日本國土交通省、Global Security；筆者製表

參考資料

一、場站區位

1. 八重山の空港 <http://www.zephyr.justhpb.jp/airport.html>。
2. 日本の空港 <https://ja.wikipedia.org/wiki/日本の空港>。
3. 防衛省・航空自衛隊基地 <http://www.mod.go.jp/asdf/base/index.html>。
4. Kadena Air Base PACAF <http://www.kadena.af.mil/>。
5. Xバンドレーダー追加配備—誤報と意味(その1～2)<http://kuon-amata.cocolog-nifty.com/blog/2012/08/post-92fc.html>，<http://kuon-amata.cocolog-nifty.com/blog/2012/09/post-b18a.html>。

二、專題論述

1. 許世楷，〈日本集體自衛權的解禁與亞太局勢的可能演變—看日本集體自衛權的過去、現在與未來的發展—談安倍首相推動

- 新安保法案的戰略意涵》，《新世紀智庫論壇》，期71，p.7~9，2015/9/30，<http://www.taiwannet.org.tw/ttforum/71/71-02.pdf>。
2. 郭育仁，〈解構2015年美日防衛合作指針〉，《台北論壇》，2014/7/29，http://140.119.184.164/view_pdf/228.pdf。
3. 張麗婭、陳建軍、任石等，〈日本解禁集體自衛權〉，《人民網—日本頻道》，2014/7/1~2，<http://japan.people.com.cn/BIG5/35462/386008/index.html>。
4. “Collective Self-Defense”，Sasakawa Peace Foundation USA，2015/10/27，<http://spfusa.org/research/collective-self-defense/>。
5. Paul Kallender-Umezu， “Japanese Bills Expand Self Defense Parameters”，Defense News，2015/7/16，<http://www.defensenews.com/story/defense/policy-budget/warfare/2015/07/16/japanese-bills-expand-self-defense-parameters/30260333/>。

作者簡介

耿志雲先生，國防大學復興崗政研所中共解放軍研究組軍事學碩士。空軍戰管部隊退役，「國際電子戰協會」會員、空軍司令部《中華民國的空軍》月刊、國防部《青年日報》軍事科技專欄作者。



荷蘭空軍F-16與AH-64D編隊

(照片提供：舒孝煌)