

# 裝甲部隊增援衛戍作戰之策略

作者／廖松柏

## 提要

敵為控領政經樞紐掌握資源，衛戍核心地帶將成為攻擊重心；若能以裝甲部隊適時增援衛戍地區防衛作戰，結合地境內守備部隊實施拘束、打擊配合，將有效形成防阻兵力，避免敵軍重裝武力進入臺北城鎮，確保中樞安全；另藉靈活兵力轉用與伺機出擊，可提升衛戍地區防衛作戰能力。

**關鍵詞：**核心地帶、衛戍地區、中樞安全、伺機出擊

## 壹、前言

臺北衛戍地區為本島政經中樞，亦為敵軍作戰主要奪取重點方面，<sup>1</sup>就防衛作戰而言，以往均以衛戍地區內的駐軍或應援部隊擔任作戰任務，若能有效搭配裝甲部隊結合其重裝火力優點，輔以編組堅固據點於外圍屏障，據以阻挫來犯之敵，將可收遲滯、拘束之效果，並能有效遲滯及侷限所登陸之敵軍，造成敵之分離、消耗其戰力，將有利於衛戍地區之防衛作戰。循此：爰以「應急作戰階段」，有關「重要關鍵基礎設施防護」及「衛戍部隊機動打擊具體作為」，以及敵軍登陸後為控領政經樞紐，掌握地區內之資源，有助於衛戍地區核心地帶必將成為敵、我攻防之關鍵重點；本文就裝甲部隊增援衛戍地區之作戰指導，同時針對敵情威脅評估、作戰地區現況及戰場經營作為等項酌予歸納與分析，再以戰史例證做客觀之研究與整理，進而探究我裝甲部隊可以如何增援衛戍

地區作戰，俾使防衛作戰任務獲得勝利。

## 貳、衛戍地區分析

以臺北都會區為主的衛戍作戰地區，東起臺北南港區，西迄淡水河（含），南起木柵、文山區，北至陽明山、北投區，面積約275餘平方公里，<sup>2</sup>地區內交通網路發達，城鎮、高樓林立，物資供應須仰賴外圍鄉鎮運輸居多，若遭敵封鎖將陷孤立之勢，惟地形有利防守。地區屬盆地地形，四周與海岸不相接聯，但外圍進入市區交通網密布，可分由水、陸及空（機）降方式進出，供快速機動道路計有臺62、64及65號快速道路與國道1、3號等，進出主要大型橋樑計有關渡大橋等23餘座，松山機場及鄰近林口臺地與境內多座高爾夫球場可供實施空、機降，週邊臺北港及鄰近桃園機場可供行政下卸，相對不利於守備；其中衛戍地區以基隆河概可分為南、北區域，<sup>3</sup>得失均影響全般防衛作戰任務遂行（如圖1）。

- 1 〈漢光40號演習看門道揭仲憲兵主導中樞衛戍挑戰不小〉，《雅虎新聞》，2024年8月2日，〈<https://reurl.cc/EVaXQm>〉（檢索日期：2025年3月10日）
- 2 臺北市政府全球資訊網，〈臺北行政區〉，〈<https://www.gov.taipei/cp.aspx?n=1F076481DD9E556B>〉，（檢索日期：2025年3月10日）
- 3 〈憲兵明年1月北市增設1營強化首都衛戍反斬首戰力〉，《雅虎新聞》，2023年12月27日，〈<https://reurl.cc/ae7aE9>〉，（檢索日期：2025年3月10日）



圖1 臺北衛戍地區空間界定圖

資料來源：作者整理自繪。

一、作戰地區分析

(一)天氣（如圖2）

作戰地區位於臺灣北部，屬亞熱帶氣候。<sup>4</sup>每年3至5月上旬東北季風轉弱，5至6月中旬入夏後氣候多雨風勢較緩，6月下旬至9月時節西南風盛行，時有颱風登陸，11月至翌年2月為冬季東北季風盛行。

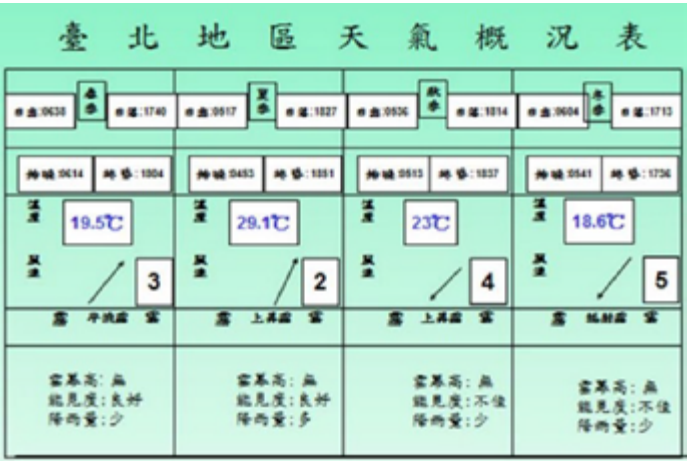


圖2 臺北地區天氣概況圖表

資料來源：作者整理自繪。

(二)地形

1.山系（如圖3、圖4）

本地區大部分為丘陵及盆地所環繞，對北海岸形成自然瞰制，惟交通進出因有多條道路可供使用尚屬便利，若遭敵奪佔將影響我兵力轉用及調度。盆地北

緣為陽明山系北邊與新北市接壤處，整個山系於市區內大致向南延伸並趨緩，直抵圓山、大直與內湖等要點；境內以大屯山系為主，<sup>5</sup>平均標高概為200公尺至1,120公尺不等，地形複雜地勢峻峭，盆地南端則為南港山系，標高約375公尺，橫互于信義、南港兩區之間對臺北盆地形成自然瞰制，<sup>6</sup>向北近可俯視四獸山，並可遠觀五指山、七星山系及瞰制基隆河及松山機場等地區，有利兵力轉用與觀測，若遭敵奪取將不利我部隊機動。

| 臺北地區重要山系分析表 |                                             |
|-------------|---------------------------------------------|
| 重要地形        | 陽明山系（大屯山）、南港山系等2處。                          |
| 地形價值        | 對臺北盆地形成自然瞰制，若遭敵奪佔後，有利兵力轉用觀測，若遭敵奪取後，不利我部隊運動。 |

圖3 臺北地區重要山系分析圖表

資料來源：作者整理自繪。



圖4 臺北地區重要山系分布圖

資料來源：作者整理自繪。

2.水系（如圖5、圖6）

地區內重要河川計有淡水河、基隆河、新店溪及大漢溪等流經臺北都會區，使之切割為數個區塊，部分河道多屬平坦流緩，須倚靠便道、橋樑提供機甲車輛通行；惟因河川匯流環繞關係，各水系將新北市及臺北市形成明顯分隔並環繞都市外圍，形成地區內天然屏障與城鎮進出之障礙。

4 同註2。

5 臺北市新住民專區網站，〈認識臺北市〉，<<https://nit.taipei/cp.aspx?n=F5EC6C3C6F00FAFF>>，（檢索日期：2025年3月10日）

6 同註5。



大臺北地區重要水系分析表

| 名稱      | 淡水河                  | 基隆河                 | 新店溪                | 大漢溪                           |
|---------|----------------------|---------------------|--------------------|-------------------------------|
| 長度（公里）  | 120                  | 90                  | 50                 | 135                           |
| 河幅寬（公尺） | 500-1,500            | 60-100              | 50-80              | 60-200                        |
| 流域範圍    | 大霸尖山-大溪-樹林-臺北市-新北淡水區 | 北勢溪-新北瑞芳區-基隆八堵區-臺北市 | 南勢溪-北勢溪-臺北公館-新北江子翠 | 新竹尖石鄉-桃園大溪區-新竹關西鎮-新北三峽區-新北板橋區 |
| 徒涉狀況    | 臺北橋以上非漲水期可徒涉         | 僅汐止及暖暖區可徒涉          | 部分區段可徒涉通過          | 部分區段可徒涉通過                     |
| 溯航狀況    | 關渡大橋以西可實施溯行          | 涉與小型渡船航行            | 僅供小區域渡船航行          | 受地形分割僅小區域可航行                  |

圖5 臺北地區重要水系分析圖

資料來源：作者整理自繪。



圖6 臺北地區水系河川分布圖

資料來源：作者整理自繪。

#### (1)淡水河<sup>7</sup>

上游為大漢溪，發源於大霸尖山，全長約120公里，在江子翠及關渡地區匯流新店溪與基隆河後稱為淡水河系。水深漲水時約7公尺，平時時2至4公尺，河幅寬約500-1,500公尺，關渡大橋以西可供一百噸以下船隻溯航，臺北橋以上除漲水時期外餘時間均可

徒涉。

#### (2)基隆河<sup>8</sup>

基隆河發源於北勢溪以北山區，於關渡平原附近注入淡水河系，流域全長約90公里，河寬60至100公尺，水深平均2公尺以上，除新北市汐止區及基隆市暖暖區兩處可通行小型渡船外，餘均無法徒涉，為臺

7 同註2。

8 同註2。

北市東北部之天然屏障。

(3)新店溪<sup>9</sup>

新店溪流域面積達330餘平方公里。新店溪流過公館地區後成為臺北市南界，流至江子翠匯入淡水河。為大臺北都會區重要水源保護地亦是本地區民生用水主要來源，若遭敵汙染或奪佔，恐對地區內供水造成嚴重之影響。

(4)大漢溪<sup>10</sup>

為淡水河主流上游，全長約135公里，流域面積達1,163平方公里，上游為石門水庫集水區，供桃園市及新北市兩地區民生及工業主要用水，於板橋區與新店溪匯流合稱為淡水河；流域面積廣且可由南、北雙向溯航至新北淡水區與新竹關西之間，敵若實施突襲作戰有利，惟流域上游受集水區多處大壩設施工事影響，流域被分割形成人工障礙。

3.橋樑（如圖7、8、9）

(1)跨越淡水河主要橋樑（如圖7）<sup>11</sup>

A.關渡大橋

橋樑全長809公尺，橫寬度19公尺，供聯繫新北市淡水區與八里區主要道路，緊鄰臺北市北投區，距淡水河出海口僅約數公里距離，至政經中樞距離近，目前為淡水河流域最靠近出海口的一座橋樑，為河口防禦重要據點，橋樑亦提供車輛南、北岸機動使用，具有重要運輸價值。

B.重陽大橋

橋樑全長905公尺，橫寬度20-40公尺，為連接臺北市士林區、北投區與新北市三重區重要橋樑，為大臺北地區進出主要道路，民國89年完工迄今，亦為臺灣首座鋼結構斜張橋。

C.臺北大橋

橋樑全長1,446公尺，橫寬度25公尺，跨越淡水河聯繫新北市三重區及臺北市大同區兩地，由臺北市端下橋後可直驅我指揮中樞。

D.忠孝橋

橋樑全長2,098公尺，橫寬度31.5公尺，聯絡新北市三重區與臺北市中正區，位於臺北火車站西側可直接進入衛戍地區。

E.中興橋

橋樑全長1,055公尺，橫寬度14.5公尺，聯絡新北市三重區與臺北市西門町商業區可直接進入衛戍地區。

F.淡江大橋（興建中）<sup>12</sup>

橋樑全長6,019公尺，橫寬度44-55公尺，供臺61甲線，沿臨港大道、北堤濕地邊界跨淡水河，為北部濱海公路最北端橋樑，其橋體建築緊臨淡水河出海口，預計民國114年底竣工，將與關渡大橋成為河口防禦重要據點，同時具有軍事及運輸價值。

(2)跨越新店溪主要橋樑（如圖8）<sup>13</sup>

A.華江大橋

橋樑長2,133公尺，橫寬度30公尺，為新北市板橋區與臺北市萬華區主要進出橋樑。

B.光復大橋

橋樑長712公尺，橫寬度20公尺，位於114縣道上，連絡新北市板橋區與臺北市之橋樑。

C.華中橋

橋樑長1,179公尺，橫寬度24公尺，新北市中和區進出臺北市重要橋樑。

D.中正橋

橋樑長1,400公尺，橫寬度24公尺，新北市永和區與臺北市萬華區橋樑。

大臺北地區跨越淡水河主要橋樑分析表

| 名稱     | 關渡大橋           | 重陽大橋           | 臺北大橋           | 忠孝橋            | 中興橋            | 淡江大橋  |
|--------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------|
| 長度（公尺） | 809            | 905            | 1,446          | 2,098          | 1,055          | 6,019 |
| 寬（公尺）  | 19             | 20-40          | 25             | 32             | 15             | 44-55 |
| 線道     | 4線汽車道<br>2線機車道 | 6線汽車道<br>2線機車道 | 6線汽車道<br>4線機車道 | 6線汽車道<br>2線機車道 | 6線汽車道<br>2線機車道 | 興建中   |

圖7 臺北地區跨越淡水河主要橋樑分析圖表

資料來源：作者整理自繪。

9 同註2。

10 同註2。

11 同註2。

12 中華民國交通部公路局，〈淡江大橋〉，<<https://djbridge.thb.gov.tw/>>，（檢索日期：2025年3月10日）。

13 同註2。



大臺北地區跨越新店溪主要橋樑分析表

| 名稱     | 華江大橋           | 光復大橋            | 華中橋            | 中正橋             | 福和橋            | 秀朗大橋           |
|--------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|
| 長度（公尺） | 2,133          | 712             | 1,179          | 1,400           | 818            | 533            |
| 寬（公尺）  | 30             | 20              | 24             | 24              | 19             | 30             |
| 線道     | 6線汽車道<br>2線機車道 | 4線汽車道<br>（含機車道） | 4線汽車道<br>4線機車道 | 6線汽車道<br>（含機車道） | 7線汽車道<br>2線機車道 | 6線汽車道<br>2線機車道 |

圖8 臺北地區跨越新店溪主要橋樑分析圖表

資料來源：作者整理自繪。



圖9 臺北地區重要橋樑分布圖

資料來源：作者整理自繪。

#### E. 福和橋

橋樑長818公尺，橫寬度19公尺，連接新北市永和區與臺北市文山區及中正區兩處，平時可疏導中正橋之車流量。

#### F. 秀朗大橋

橋樑長533公尺，橫寬度30公尺位於106縣道上，為聯繫新北市永和區及新店區、文山區之間交通要道，鄰近臺64號道。

#### (三)其他特性

##### 1. 交通

##### (1)機場

松山機場為衛戍地區內僅有的一座機場，位於臺北市松山區內，機場總面積約182公頃，跑道長2.6公里，<sup>14</sup>可供B-737以下機型起降使用，每日平均起降次數達500架次以上，緊鄰空軍松山機場駐守，為地區內敵最可能空降之地區，亦可供實施行政下卸戰略價值甚高。

#### (2)鐵路

##### A. 縱貫線

南下北上均可通行，全線雙軌，運輸實為便利，其位於中正區之臺北火車站為地區內之主要地標。

14 交通部全球資訊網，〈機場介紹〉，〈<http://www.tod.gov.tw>〉，（檢索日期：2025年3月7日）。

B.北迴線

經臺北市松山、基隆八堵轉運蘭陽、花東等地區，為北部經過花、東必經之主要鐵道路線，若遭敵破壞或奪取，則無法順利進出東部各鄉鎮。

(3)公路（如圖10、圖11）

A.國1號道

橫跨本地區中央位置，共有重慶北路、圓山、內湖交流道等三個支線道路系統，車道使用4-8線道，兩側亦有高架道路作為流量疏通使用，惟若遭敵破壞，運輸及兵力轉用極易受阻無法通行。

B.國3號道

位於本地南港區，共有木柵、新店及南港三個系統支線交流道，車道約6線道，可由臺64及65號快速道路連接國1號道，可進入基隆與北海岸地區，道路

網四通八達可有效進出北部各主要城鎮地區，惟多屬高架路段，若遭破壞後則無法立即修復及通行，對後續兵力轉用造成影響。

C.臺1號道

由新北市三重區跨臺北大橋進入臺北市中心後即分道臺2甲及臺2乙兩支道，分別可到達淡水區與金山區，為四線道路，路幅寬敞且機動性良好，沿路亦有可供掩蔽建築及工事，可作為戰時主要運輸道路使用。

D.臺3號道

由新北市板橋區跨華江橋進入臺北市後到達南港區，為四線道路，主要為交通疏解之用，途經臺北地區主要行政區域及工、商都會區域。

| 大臺北地區重要道路分析表 |        |       |                  |                  |                  |       |       |       |
|--------------|--------|-------|------------------|------------------|------------------|-------|-------|-------|
| 名稱           | 國1號道   | 國3號道  | 臺1號道             | 臺3號道             | 臺5號道             | 臺62號道 | 臺64號道 | 臺65號道 |
| 全長(公里)       | 15     | 12    | 12               | 8                | 28               | 19    | 30    | 13    |
| 線道           | 4-8線車道 | 6線車道  | 2-4線車道<br>(含機車道) | 2-4線車道<br>(含機車道) | 2-3線車道<br>(含機車道) | 4線車道  | 4線車道  | 4線車道  |
| 起訖點          | 五股-內湖  | 南港-基隆 | 三重-淡海            | 板橋-南港            | 臺北-基隆            | 基隆-瑞芳 | 八里-中和 | 五股-土城 |

圖10 臺北地區重要道路分析圖表

資料來源：作者整理自繪。



圖11 臺北地區主要道路網圖

資料來源：作者整理自繪。



### E. 臺5號道

由臺北市南港區進入新北市後到達汐止地區後分為臺5甲分支道路與主線道臺5號，經基北公路最終可到達基隆市區通往基隆港區，道路狀況良好可疏緩基隆進入臺北車流並做為次要運輸道路使用。

### F. 臺62號道

基隆安樂區連接至新北瑞芳區之快速道路，起點與終點均為臺2號道，道路全長約19公里，可快速由基隆進入新北市邊陲區域，惟僅供短程運輸使用且多為高架路段，可轉用為運輸道路價值有限。

### G. 臺64號道

北端起點位於新北市八里區臺北港，穿越觀音山脈隧道後由五股區、三重區及板橋區等地區後進入新北市中和區，全長約30公里，由北海岸可直通臺北陸路中樞，對其運輸及交通貢獻具指標意義，若遭破壞恐影響戰時兵力調度轉用及地形要點固守優勢。

### H. 臺65號道

北端起點連接五股交流道後南行跨越新北大道，經泰山、新莊、板橋及土城等區域，迄國3號道土城交流道前端，全長約13公里，主要為紓解國道車流及交通運輸調節之用，戰時可做為道路交通調節使用。

#### (4)環快道路

##### A. 水源快速道路

位於文山區新店溪旁，重點在疏解文山區及新店地區至公館之交通量，並可使國3號道安坑交流道之車輛往水源快速道路迅速進入臺北市。

##### B. 環南高架快速道路

北起民生西路，南迄華中橋，銜接水源快速道路，全長5.6公里，主線寬14公尺之四線快速道路，其肩負迅速疏導臺北市西南區南北之交通，並與西南區之聯外橋樑銜接。

#### (5)其他道路

由北而南計有北安路、民族東西路、民權東西路、市民大道、臺5號道（忠孝東西路）及信義路，

由西向東計有中山南北路、新生高架橋、建國高架橋、敦化南北路、基隆路及塔悠路等道路。都會區道路網密佈，四通八達，主要道路均可通行各式野戰車輛，道路狀況良好。

#### (6)隧（孔）道

由北而南計有臺北隧道、自強隧道、象山隧道、莊敬隧道、辛亥隧道、文山隧道及光復北路地下道等7處，除光復北路地下道外，餘隧道穿越臺北盆地周邊山系供各型車輛可快速進入臺北都會區，大幅減短進入臺北都會區往來通行時間。

### 2.重要設施（如圖12、圖13）

#### (1)總統府

位於中山區，於新店溪及淡水河堵橋樑直下，為平日最高首府，亦為政經指揮中樞，其戰略價值甚高。

#### (2)臺灣電力公司總管理處辦公大樓（簡稱臺電大樓）

位於中正區與大安區交界處，位處公館羅斯福路三段的臺電大樓電力調度管制室，為臺北市電力中心，更是全臺灣電力調度重要樞紐，重要程度不可言喻。

#### (3)明潭水廠

位於文山區，辛亥路七段，其每日供水佔全臺北市70%民生及工業用水，若遭破壞或佔領影響民生及經濟甚大。

#### (4)臺北港<sup>15</sup>

位於淡水河口西南岸，總面積3,091公頃，港口寬600公尺，現水深約16至17.5公尺，水域面積289公頃，碼頭27座，碼頭總長6,913公尺，可進泊第四代貨輪及66,000DWT級巴拿馬極限散貨輪，為臺灣少數擁有2條進出航道可同時使用之經濟港口，其戰略地位顯著，交通便捷快速有多條道路可供運輸貨物及通行，敵若奪佔臺北港，將可實施行政下卸，臺北大都會區面臨的將是一座戰場上的堡壘。

大臺北地區重要設施分析表

| 名稱     | 總統府        | 臺電大樓    | 明潭水廠          | 臺北港          | 衡山指揮所  |
|--------|------------|---------|---------------|--------------|--------|
| 屬性（目標） | 政治         | 民生      | 民生            | 民生及軍事        | 軍事     |
| 所在位置   | 中山區        | 大安區     | 文山區           | 淡水河西南岸       | 大直要塞   |
| 設施價值   | 平日為政、經指揮中心 | 電力電度總樞紐 | 佔70%工業及民生用水供給 | 具備2個航道可供行政下卸 | 戰時指揮中心 |

圖12 臺北地區重要設施分析圖表

資料來源：作者整理自繪。

15 交通部全球資訊網，〈臺灣港口簡介〉，<<http://www.tod.gov.tw>>，（檢索日期：2025年3月7日）

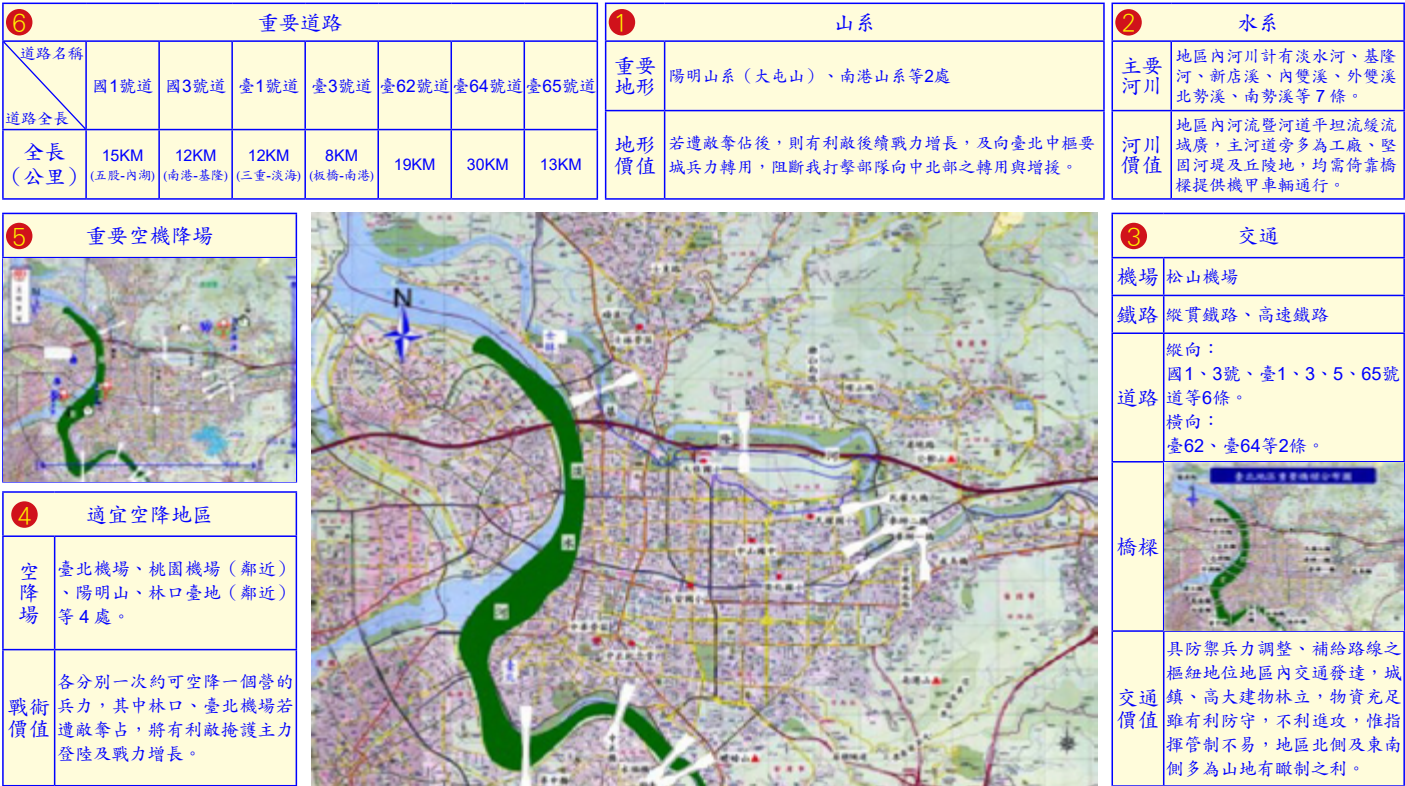


圖13 臺北地區兵要分析概況圖

資料來源：作者整理自繪。

(5)衡山指揮所<sup>16</sup>

位於臺北市大直要塞區，為我國作戰時重要指揮中樞，內部具可抵擋核爆等級防禦工事，具有高度重要價值，<sup>17</sup>亦為敵首要攻佔或摧毀之目標，戰時亦為我守備重點，以利作戰、指揮任務遂行。

二、敵可能行動之研析

(一)假定事項

- 1.敵登（著）陸主力以直接或佯攻、掩護等手段，<sup>18</sup>指向我臺北衛戍地區，並配合滲透與潛伏部署，奪取我臺北要域，以遂行攻臺企圖。
- 2.臺北要域其周邊要點（基隆、陽明山、林口臺地、三峽、烏來、坪林等），尚可有效扼控避免遭敵突入：後勤支援尚可有效支援衛戍作戰實際所需。

(二)敵可能接近路線<sup>19</sup>

- 1.第一路線：由臺北港經臺64號道穿越觀音山隧道沿八里－五股－三重進入臺北萬華地區直指臺北中樞地區（如圖14）。
- 2.第二路線：由淡金公路經淡水－北投－士林－大

同進入臺北中樞，以利登陸部隊控領島內政經及指揮設施（如圖15）。

- 3.第三路線：由陽金公路沿臺2甲號道經新北金山區，經仰德大道後沿士林－中山進入臺北中樞地區（如圖16）。
- 4.第四路線：由基隆港經臺5號道沿基隆新臺五路－南港－信義區進入臺北中樞地區（如圖17）。
- 5.第五路線：由宜蘭頭城經國道5號沿坪林－雪山隧道進入南港信義區直驅臺北中樞要域（如圖18）。
- 6.第六路線：由北宜公路經蘭陽平原古道進入坪林沿烏來－新店進入臺北公館直驅中樞要域（如圖19）。
- 7.第七路線：由大漢溪流域溯航經桃園大溪、新竹關西、桃園龍潭及新北市三峽、鶯歌、樹林、土城、板橋、新莊及三重等區，最後於板橋經臺3號道由萬華中正區進入臺北中樞（如圖20）。

16 國防部公告資料，〈大直要塞第1區界約及管制規定〉，<<http://www.budwebgis.tcg.gov.tw/twabask/pdf/p081001.pdf>>，（檢索日期：2025年3月7日）  
17 同註1。  
18 蔡和順，〈共軍師登陸作戰之研究〉，《陸軍學術雙月刊》，第50卷第537期，2014年10月，頁61。  
19 同註2。





圖14 敵可能接近路線-第一路線示意圖

資料來源：作者整理自繪。



圖15 敵可能接近路線-第二路線示意圖

資料來源：作者整理自繪。





圖16 敵可能接近路線-第三路線示意圖

資料來源：作者整理自繪。



圖17 敵可能接近路線-第四路線示意圖

資料來源：作者整理自繪。





圖18 敵可能接近路線-第五路線示意圖

資料來源：作者整理自繪。



圖19 敵可能接近路線-第六路線示意圖

資料來源：作者整理自繪。





圖20 敵可能接近路線-第七路線示意圖

資料來源：作者整理自繪。

(三)敵可能登陸作戰模式（如圖21）

以實際地理狀況及敵情分析結合後，<sup>20</sup>共軍初期運用「導彈」及「特攻」等手段，對我機場、指管中心及防空部隊等陣地實施先制攻擊，在取得制空、制海及制電磁等「三權」，統合三軍及火箭軍部隊對臺灣本島展開「三棲進犯」，癱瘓國軍主戰部隊

戰力後力求速戰速決，期在外國勢力介入前奪取臺灣；可能行動包含「斬首」、「奪占澎湖」、「全面犯臺」；<sup>21</sup>另以特種作戰突擊群沿新臺五路、雪山隧道、蘭陽古道等多條道路實施合圍，以策應主登部隊向心攻擊，以利攻臺作戰任務遂行。<sup>22</sup>

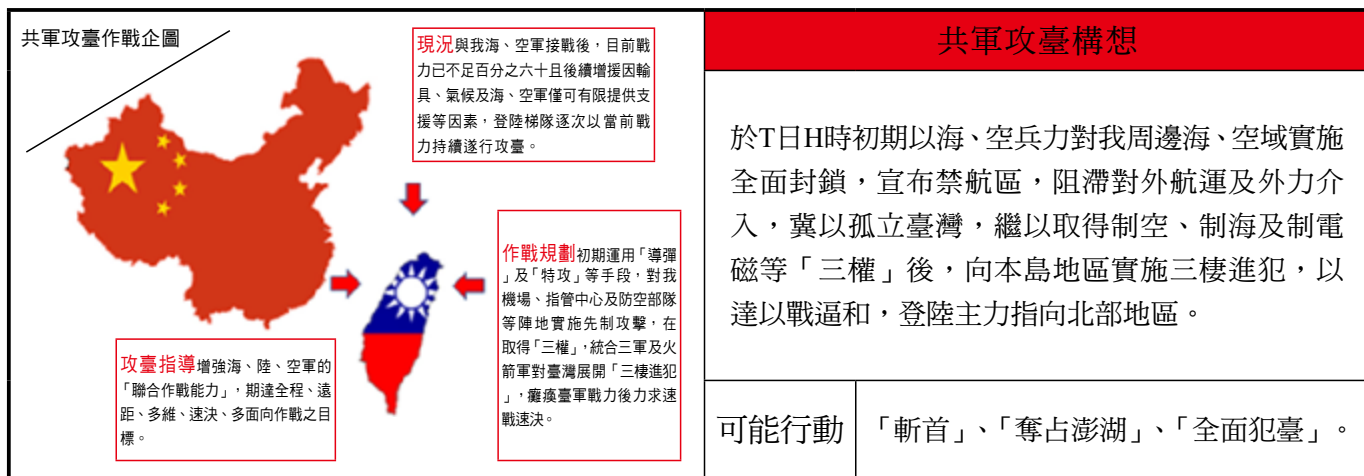


圖21 共軍對臺登陸作戰企圖及攻臺構想

資料來源：1.〈研判解放軍武力犯臺4行動，軍事威攝、封鎖、火力攻擊、登島作戰〉，《上報》，2020年8月31日，〈[https://www.upmedia.mg/news\\_info.php?SerialNo=95013](https://www.upmedia.mg/news_info.php?SerialNo=95013)〉（檢索日期：2025年3月27日）。

2. 作者整理自繪。

20 同註2。

21 〈研判解放軍武力犯臺4行動，軍事威攝、封鎖、火力攻擊、登島作戰〉，《上報》，2020年8月31日，<[https://www.upmedia.mg/news\\_info.php?SerialNo=95013](https://www.upmedia.mg/news_info.php?SerialNo=95013)>（檢索日期：2025年3月27日）。

22 蔡和順，〈剖析共軍聯合登陸戰役〉，《陸軍學術雙月刊》，第48卷第525期，2012年10月，頁38。



### 三、戰史例證

#### (一)西元1884年「中、法」之役

- 1.西元1883年清光緒九年，滿清政府因「中法戰爭」與法國開戰，次（1884）年大清光緒十年八、九月，法軍兩度進攻臺灣北部基隆，隨即十月一日基隆失守，法軍旋即以優勢兵力持續圍攻臺北城，時任臺北知府陳星聚與城內軍警民誓死抵抗來犯法軍，清廷適時派遣劉永福帶兵力增援，另以淮軍劉銘傳以巡撫之銜，到臺灣協助督辦防務。
- 2.臺北知府陳星聚除誓死守護臺北城，決心號召城民義勇抵禦外，輔以增援兵力並利用臺北城牆及護城河形成地形阻絕與工事障礙，進而抵禦法軍強烈進攻圍城企圖，經軍、民與增援兵力共同浴血奮戰後保住了臺北，此役法軍死傷慘重而其遠東艦隊司令孤拔亦死於此戰役，陳星聚利用時任知府期間建造城牆及護城河等工事成功阻擋外力進城，造成法軍嚴重挫敗（如圖22）。<sup>23</sup>

#### (二)西元1895年日軍接收臺灣之役

- 1.滿清政府因「馬關條約」將臺灣割讓予日本政府，西元1895年大清光緒二十一年，日軍樺山資紀銜明治天皇任命負責接收臺灣島，日軍原定於臺灣北部基隆登陸，惟考量基隆淡水沿岸因設置德國製大砲等武器，改採聲東擊西的戰術，假裝進攻西邊金包里（即今日金山），旋即改由宜蘭澳底（今日新北貢寮、鹽寮之北2公里處）登陸以規避守軍，<sup>24</sup>此時駐守澳底的清軍雖有千餘人及三貂嶺百餘人之兵力，然因清軍守備無方且戰鬥意志不堅，全軍均無戰意，尚未接敵即告潰敗，主動讓出登陸灘頭毫無抵抗（如圖23）。
- 2.日軍從側翼登陸後勢如破竹，於宜蘭澳底登陸上岸即佔領三貂嶺地形要點，此地區多羊腸小徑、地面崎嶇不平上下凡一里半，有一夫當關萬夫莫敵之勢，道路險阻亦使日軍行進列隊長達數萬公里之遙，其後數日日軍持續向九份仔、金皎蔣（今瑞芳）、頂雙溪及暖暖等地攻掠，並相繼奪控基隆港西北角及獅球嶺砲臺，策應其行政下卸，基隆港防衛之崩毀，日軍後



圖22 臺北古城門分布區域示意圖

資料來源：作者整理自繪。

23 〈讀《台北知府陳星聚評傳》〉，《光明網》，2015年3月27日，〈<https://kknews.cc/zh-hk/culture/eje3rr.html>〉（檢索日期：2025年3月27日）。

24 〈1895/5/29 前來接收臺灣的日本近衛師團於澳底登陸〉，《聚珍臺灣》，2019年5月29日，〈<https://www.gjtaiwan.com/new/?p=30897>〉（檢索日期：2025年3月27日）。



圖23 日軍接收臺灣之役作戰示意圖

資料來源：作者整理自繪。

勤補給亦相繼逐步到位，其後不到10餘天的光景，日軍隨即揮軍進攻臺北地區，臺北城旋即淪陷。

### (三)小結

1. 衛戍地區內民心向我，有利我全民總戰力發揮，惟進入臺北都會區域的道路網眾多，眾多地形要點、河川要道及橋樑等均可能為敵接近路線使用，<sup>25</sup>敵若對我實施分進、合擊之勢，極可能迫我守備形成「備多力分」，不利我分區守備。
2. 按戰史例證中「1884年中、法之役」為例，主因劉永福部隊適時增援作戰，法軍因攻擊不順，無法及時向心合圍；再者，加之我全民動員總力發揮並誓死守住的決心等三項主因，終能成功阻挫敵之攻勢；反觀「西元1895年日軍接收臺灣戰役」，因清軍情報缺乏與判斷敵情錯誤，戰志不堅及民心士氣潰散等因素，造成日軍登陸突圍成功，進而奪取臺北城區。綜述分析，經本研究分析歸納後小結，我於衛戍作戰應掌握重要孔道，編組堅固據點於外圍屏障，針對敵來犯之重裝武力予以打擊，則可收遲滯、拘束之效，另以裝甲部隊增援，阻絕敵裡應外合機會，可藉天然河道及人工阻絕設置等工事，侷限登、突陸敵軍於外圍，迫使敵形成前後之分

離、消耗其戰力，有利於衛戍地區內守備支撐。

## 參、裝甲部隊如何增援衛戍地區作戰

基於學術研究之著眼，探研裝甲部隊增援衛戍作戰可行性，希能有利於防衛作戰之韌性；爰以增援衛戍區作戰殲滅突入敵軍為目的，於外圍配置兵力明確律定新北市中和區南勢角等七個區塊，針對縱深據點編組聯合據點陣地，反制外圍突入敵軍重裝兵力強攻猛打，進而截斷其後續部隊之投入，有利於我之防衛縱深；基於此，另各地區守備需結合地區特性及都會區主要橋樑或穿越道，先期佔領陣地，構築工事配置反裝甲武器及阻絕器材，並與友軍切取支援協定與民、物力之動員，使之形成障礙與工事相結合之戰鬥體，有利據點陣地之編成；火力採分區、分遣方式運用，迫砲排列入聯合據點陣地運用、戰砲排採直接火力支援重點指向各分區配置，裝騎部隊於兵力間隙中配置，以加強警戒範圍；「衛戍核心地區」作戰依現行衛戍地區指揮部作戰計畫實施，本研究僅針對「裝甲部隊如何增援衛戍作戰」作法綜述：

### 一、屏障外圍，擴增守備縱深

#### (一)兵力運用

裝甲部隊以增援衛戍區作戰殲滅突入敵軍，乃是針對縱深據點群於外圍關節要點及地區編組戰車、機



步及迫砲聯合據點，結合周邊地區的堅固建築物或工事，增強其防護力及獨立戰鬥的能力以避免兵力真空無法轉用；另結合一部機動打擊部隊，採「分區集結、機動配置、伺機出擊」的方式，藉小群多路方式適時實施襲擊，反制外圍突入敵軍重裝兵力強攻猛打，針對敵可能利用道路如「基北谷道」、「陽金要隘」、「北宜公路」、「雪山隧道」、「大漢溪航道」及「淡金公路」等敵可能接近路線，先期配置障礙物或預置雷區，適時完成阻絕及兵力配置。

#### (二)預期效益

為使增援作戰有所成功公算，須於經常戰備時期，先期於外圍配置兵力，明確律定守備區塊劃分，針對縱深據點編組聯合據點陣地，於新北市中和南勢角等七個守備據點，反制外圍突入敵軍重裝兵力強攻猛打進入臺北中樞，使敵後續補給困難形成分隔，進而截斷敵後續作戰有生力量，以擴大我防禦縱深與守勢作戰的韌性，達到「分區擊滅」之效能，以利衛戍作戰任務之達成。

### 二、分區配置，即時反應打擊

#### (一)兵力運用

在兵力部署方面，守備區應以阻絕與遲滯衛戍區突入敵軍為先，藉裝甲部隊本身具有靈活機動性與作戰編組彈性等特點，編組各戰鬥隊於隘道、橋樑隧道及孔道等地區擔任機動打擊部隊，針對可能被敵突入、進出及利用之河道、橋樑、道路及隧（孔）道等實施預置，外圍守備陣地相互增援及兵力轉用，達成「少兵守點、多兵機動」之戰術運用功效。

#### (二)預期效益

先期由編組戰鬥隊於淡水捷運站等五個地形要點及敵接近路線周邊預置兵力，阻止敵兵力進入衛戍區內完成策應，固守外圍屏障確保地區城鎮內安全，以利作戰任務達成。

### 三、阻絕配置，相機出擊殲敵

#### (一)兵力運用

增援之機甲部隊為達成相機殲滅敵軍確保區域內安全，編組以裝騎排與戰車組快速機動及靈活且彈性的效能，初期預置兵力於敵可能接近之路線及進出孔道等地區彌補間隙；併用火力、工兵阻絕與障礙設置，在兵種協力之下，優先警報敵情並向突入之敵實施反擊，以殲敵於進出橋樑前緣、接近道路前端及穿越隧（孔）道內，使敵無法如期進入或通過而進入衛戍城鎮地區，再依敵情逐次機動轉用兵力於其他方

面，以利確保任務之達成與成效。

#### (二)預期效益

守備區為了以達成阻滯、侷限、妨礙進犯敵軍，採重點、縱深配置阻絕，沿新北及臺北周邊進出橋樑及孔道等區域，運用制式與非制式阻、資材設置人為障礙，結合地區內河川、防波堤及現有建物等天然障礙，並運用雷區設置、機動阻絕等手段，配合兵、火力運用，構成綿密之阻絕系統，阻滯、分斷敵軍，置重點於敵可能接近道路及可徒涉區，以利旅相機出擊作戰達成任務。工兵阻絕作業時，兵、火力掩護由各據點單位派出。

### 四、經營戰場，確保戰力發揮（如圖24）

(一)分析作戰地區為戰場上攻擊與防禦基礎之依據。我地處戰地即應掌握主動之利，對所屬地形詳實瞭解，對優、缺點著實調查及記載，首先落實兵要調查，俾使對所屬戰場瞭解更為敵人精確，舉凡增加機動打擊部隊之反應時間、阻絕及工事設施配置位置及陣地設施與數量完成律定，制敵機先以獲取戰事有利態勢。依防衛作戰構想，完成周密計畫之作為，針對敵可能奪取及我應據守之城鎮，詳加調查，建立各行政區之兵要資料，並配合都市發展現況，隨時更新與修正，以因應戰事發生所需。

(二)各部隊應針對衛戍區內地形特性完成應變制變作為與復原措施等戰力保存作業，置重點於戰術位置與各機動路線間之戰場經營、全民動員總戰力發揮及完成兵、火力預置規畫等先期作為確保與運用整備，藉以形塑戰場，可使戰事發生立即可完成進入作戰位置、立即可投入作戰發揮區域內總體戰力，進而創造決戰的利、空、時之優勢。

### 五、靈活戰法，克敵制敵勝敵

戰力的發揮除了新穎的武器及符合作戰所需的戰具外，作戰型態與戰術戰法亦須不斷變化，近年來中共不斷強調「超限戰、不對稱」等作戰方式，尤以國軍近年「組織精簡」推展，兵力結構已大幅變革，當前應將任務特性及敵情趨勢，結合現代軍事理論與科技，積極汲取各國戰爭實務及適合我作戰環境之戰法，以期達成作戰任務；綜述可運用戰法如後：

#### (一)狙擊手運用

臺北都會區內樓高五層以上建物眾多，我可充分利用高樓建築成為射擊點佈以狙擊兵力，以攻者角度

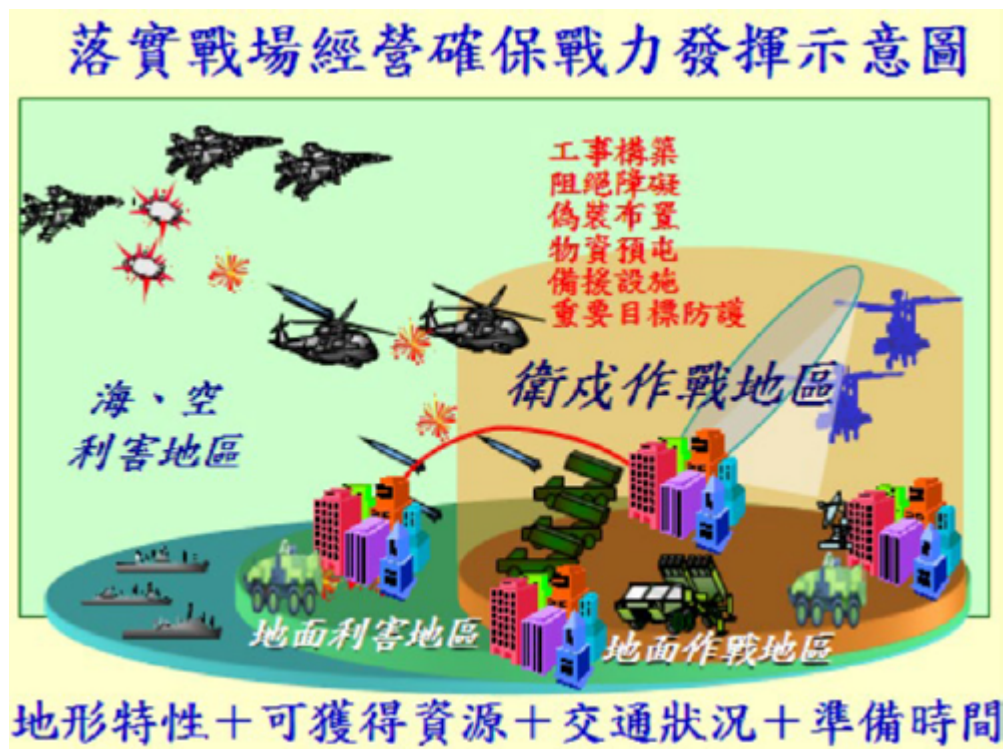


圖24 落實戰場經營確保戰力發揮示意圖

資料來源：作者整理自繪。

而言，面對不熟悉的道路狀況，其部隊指揮管制與運動上將使其心理造成極大壓力；若我能善加運用所在地利之優勢，熟悉各高樓層要點，發揮奇襲之效進而攝震軍心士氣。

#### (二) 工事阻絕設置與橋樑孔道破壞

為防止敵利用多重道路、孔道進入都會區，進而與特攻人員及潛伏份子策應其主力作戰，於河道上重要諸橋樑設置兵、火力與阻絕，拒止大量突入敵軍；另對較小路徑道路則加以破壞，徹底阻絕敵對我突入之企圖，使我守備形成重點。

#### (三) 偽裝布置與假情報運用

平時藉詳實調查可利用之民、物力，於防衛作戰時期，利用軍、民混雜難分敵我之際，加以散佈假情報、偽目標陣地、施放煙幕、欺騙、迷惑敵人，誘敵進入我預想殲敵區域，以達成作戰謀略上之不對稱。

#### (四) 詭雷與爆破手段

陷阱運用在城鎮戰中最为常見，而「詭雷」與「爆破手段」，亦為陷阱中最具殺傷與破壞力之方式。其中最簡單者即可使用細鋼絲，連結手榴彈上插銷，另一端則固定在可掛勾物體或資材上，當敵人或移動物體碰觸，即可達到消滅敵人之目的。

#### (五) 無人飛行載具應用

無人機可廣泛運用於偵蒐、監控、追（匿）蹤、災害預防、地理測量、商用調查、天然資源探勘及攻擊破壞等領域，在戰場上亦可擔任情報獲得、監視行動及偵察作業等重要用途使用，也可掛載武器而成為具有殺傷力的戰具；未來也將發展搭配地面武器裝備實施作戰，隨著研發的突破，未來用於城鎮作戰將有更多彈性運用方式與用途。

### 六、小結

(一) 綜觀中共對我衛戍及城鎮作戰之兵力、載具及戰術戰法的發展，可以印證中共解放軍已經確實體認並掌握我軍衛戍作戰地境內的戰場環境及可運用作戰型態，並迅速的持續發展中；相較於我國而言，<sup>26</sup>例行性的演習由於大部分均無法改變現有思維，所能演練的作戰方式與作戰部署和以往傳統作法並沒有太大的差別，演習的形式，已經漸漸超越了演習的實質內容。

(二) 裝甲部隊如何增援衛戍作戰其議題及研究甚少，過往雖曾有相關作法及援例，然礙於保密要求無法引用；現階段藉由戰史例證以其瞭解，如何增援衛戍作戰的戰術及不對稱戰

26 黃英豪，〈對共軍多層雙超登陸戰法我裝甲部隊克制之道〉，《戰術戰法專文》，2013年6月，頁21。



法，發揮及達成作戰效益，以達備而不用，而不可用而無備之應變作為。

肆、研究發現與建議

一、研究發現

(一)以衛戍區之防衛作戰中為例，裝甲部隊仍以打擊任務為主，然考量作戰所需，衛戍地區守備亦為我防衛作戰中之重要關鍵。以共軍慣用的城鎮作戰戰術戰法來看，主登陸部隊只要能上得了灘岸、建立灘頭堡後，主力即向我中樞地區貫穿突進；其次再利用分割穿插戰法，截斷我南北兵力轉用之關節要點，孤立我各地守軍，然後各個擊破。特別是共軍除可運用氣墊艇（船）溯航挺進我城市要域攻擊我政經中樞，另外一部則採空、機降及其他進出孔道方式進入我衛戍地區實施斬首及攻擊任務，若敵重裝兵力同時突入臺北地區完成策應，屆時無論守備或攻擊，對我軍作戰態勢將處於絕對劣勢，故裝甲部隊增援衛戍地區作戰即有其適切性及可運用性

（如表1）。

(二)衛戍地區內高樓林立，地區內多屬城鎮作戰環境，戰甲車機動、長程武器火力及指揮管制均受到許多限制，當敵軍突入後，必須以強大火力及堅固阻絕作為防衛支撐，按戰史例證，我除可利用天然河道形成阻絕及人工障礙如橋樑、河岸、孔道及道路等，以粉碎突入敵軍奪城掠地裡外應合的企圖，達成防衛作戰任務，因此，改變現今作戰型態，提升對戰場景況知覺能力及指管、情蒐、防護能力，以遂行臺、澎防衛作戰是刻不容緩的事。

二、建議

鑒於共軍犯臺時極可能採取「遠戰速勝、首戰決勝」的手段，對我發動精準、點穴打擊，再輔以精銳部隊奪控機場、港口、重要地形要點進而指向我中樞要域，直搗我衛戍區執行斬首作戰。故而，本研究建議執行衛戍區之守備作戰時，要慎重考量敵可能多方面阻擾我兵力轉用及機動增援、切割戰場，阻援打點，創造有利態勢，迅速解決對臺戰

表1 衛戍作戰守備區域及部隊編組區分比較表

| 衛 戍 作 戰 守 備 區 域 及 部 隊 編 組 區 分 比 較 表 |                  |                              |
|-------------------------------------|------------------|------------------------------|
| 區 分                                 | 衛 戍 區 內 城 鎮 作 戰  | 屏 障 外 圍 增 援 作 戰              |
| 重要目標防護                              | 政治、軍事及民生目標為主     | 軍事及民生目標為主                    |
| 重要地形選定                              | 阻敵控領及奪佔後造成作戰直接影響 | 有效控領後阻敵前進並利於我戰力發揮及火力發揚       |
| 橋樑固守                                | 人員殺傷             | 戰防與人員混合                      |
| 道路阻絕                                | 人員障礙為主           | 阻絕重裝兵力進出為首要                  |
| 防禦陣地選定                              | 利用固有工事及城鎮建築編成    | 針對進出孔道橋樑及道路重點區域完成陣地構築        |
| 防禦方式                                | 重要目標防禦           | 聯合陣地據點防禦                     |
| 反裝甲部隊編組                             | 統一運用             | 交側方守備封鎖穿插分割河道                |
| 裝騎（偵搜）部隊編組                          | 兵力防守間隙           | 旅作戰管制統一運用                    |
| 打擊部隊編組                              | 原建制部隊擔任機打部隊      | 增援裝甲部隊採連排分割直接編配擔任機打部隊與反空機降部隊 |
| 砲兵編組                                | 原建制部隊擔任提供火力      | 採分遣分區運用                      |
| 港口                                  |                  | 編組彈性打擊部隊固守                   |
| 機場                                  | 反資敵作為            | 反資敵作為                        |
| 反空機降作戰                              | 由後備部隊擔任守備        | 由打擊部隊內編成預備隊由營控領預置            |

資料來源：作者整理自繪。

役，研提衛戍地區裝甲部隊增援作戰作為建議列述如後：

#### (一)持續戰法研究符合作戰實需

衛戍地區內增援作戰，作戰指揮官不僅要能快速適應衛戍地區的特殊環境和敵人的戰術，尤應發揮靈活變通的思考能力。在平時作戰訓練中，雖然有相關的準則作為戰術運用的圭臬，但戰場狀況瞬息萬變，平時訓練即因應敵人的作戰方式有效調整戰術和戰法，發揮裝備的技術優勢，不斷精進以達實際作戰所需。

#### (二)各層級部隊同步發展訓練

衛戍區所增援之目標皆位於城鎮市區內、外圍，且多大樓建築及工事建物，若平時無精密演練及訓練，部隊投入增援後恐無法精確用兵及瞭解作戰區域，我應於平時加強各級訓練、兵推及沙盤推演等教育，以利部隊於平時即完成備戰，戰時亦可立即投入作戰區域增援作戰。

#### (三)加強兵種協同作戰效能

透過部隊機械化及「聯合據點」編組、「分區配置」等作為，可有效提升衛戍區反制應變及機動打擊能力，惟以往作戰、訓練多以單一兵種實施為主，甚少以協同或多兵種方式實施，我應廣續精實之訓練、完善之計畫及嚴密之行動等作為，藉以提升各實兵單位「協同作戰」能力，以達兵種「長短相輔、協調合作」之可恃戰力。

#### (四)無人機結合地方人力強化情、監、偵作戰運用

現有監視能力僅能藉有限的觀測裝備，搭配戰鬥員實施偵察運用，然而臺北盆地內、外地形與地物錯綜複雜，若僅用傳統情、監、偵方式實施目標獲得，其效果將有限也容易造成誤判與成效不佳。若能有效運用無人機及地方民眾人力與地面部隊搭配實施偵察及情報蒐集，針對地區內敵可能突入進出之橋樑、隧（孔）道、路線及區域（建築、城鎮及野戰工事）等既有設施，另針對淺山要隘、森林孔道及谷道等地形、地物實施目獲，將能加強戰場透明度及作戰反制能力。

#### (五)提升空中打擊能力

裝甲部隊的火力發揚，需要有空中武力適當掩護，在不考量空中有人機支援作戰下，小型無人機在空中擁有較不容易被發現之優點，其可以擔任成為滲透及打擊進犯之敵的重要武器，將無人機掛載武器，搭配地面部隊實施攻擊，彌補戰力間隙的不足，若能結合「偵、打一體」或「自殺型」無人

機，都將可提升戰場火力發揚的效果。

#### (六)強化部隊生存力

##### 1.機動性提升

打帶跑的戰術是以往在球類躲避球運動中最常使用的招式，也是最能夠發揮本身戰力又可降低被敵人攻擊的可能，其概念運用在作戰中亦有異曲同工之妙；目前防衛作戰概念中有被提到「戰力防護」的概念，其出發點也與打帶跑戰術概同，增援衛戍作戰首重機動能力發揮及保存戰力的效果，也必須要能適時將火力機動與打擊能力相互配合運用，減少被敵人攻擊時的被動，多了主動隱藏又能適時出擊予以敵人迎頭痛擊。

##### 2.發揮隱、掩蔽效果

藉以往演習訓練中驗證，地面部隊的有生戰力生存多寡將決定在「國土防衛」作戰階段的可用戰力發揮能量，部隊傳統上都會使用結合現地、建築物、橋樑涵洞或地下室等地方實施掩蔽，隨著新科技的發展，也可運用在戰場上達到匿踪效果進階保存有生戰力，從基本偽裝網的改良及戰鬥服的提升，增加作戰運用的戰力維持。

#### (七)集結地區內民、物力，增進全民動員能量

平時藉由「全民防衛動員準備法」、「全民防衛動員準備」及「戰力綜合協調」會報等後備動員組織機制，以強化全民國防教育及總體戰力整備，各部隊針對衛戍地形特性、作戰時可獲得之人力與資材、平戰時之交通狀況及準備時間等，對預想戰場先期完成所需工事構築、阻絕障礙、偽裝布置、物資預屯、重要目標防護、備援設施及手段建置及應變制變與復原措施等先期作為與運用整備等方式，藉以形塑未來戰場，進而創造決戰的力、空、時之優勢。

### 作者簡介

#### 廖松柏 上校

陸軍官校91年班、裝校正規班120期、陸院103年班、戰院110年班、國防安全研究院駐點研究第4期，曾任連長、營參謀主任、軍團編裝官、副營長、戰術教官、計畫參謀官，現任國防大學戰爭學院戰略教官。