

國立台灣師範大學管理學院全球經營與策略研究所

碩士論文

Graduate Institute of Global Business and Strategy

College of Management

National Taiwan Normal University

Master Thesis

從海權論觀點探討戰後日本的海權發展

The Development of Japan's Sea Power after World War II :

from the Perspective of Sea Power Theory

學生姓名：蘇哲弘 撰

學生姓名：Che Hung Su

指導教授：關弘昌 博士

周世玉 博士

Advisor : Hung-Chang Kuan Ph.D.

Shih-Yu Chou Ph.D.

中華民國 102 年 1 月

January, 2013

## 摘 要

本文以馬漢海權論為研究的出發點，本理論是所有海權國家重要的理論依據。二戰過後，科技發展和國際情勢的轉變，馬漢海權理論也產生觀念上轉變，海權理論由完全的軍事力量轉化成為對於海洋利益的追求和海洋資源的研究與開發。本文以二戰過後日本海權發展作為研究。二戰過後的日本，除了軍事力量被迫受限於新憲法的制約外，又受到新的海權觀念影響，進而建立起二戰後的新海洋戰略。除了日本新的海洋戰略外，本文也舉出日本海權的具體案例，探討二戰後日本海權發展情形，及日本海權發展對於日本國內和周邊各國的影響。

關鍵字：馬漢海權論、海洋戰略、日本海權、日本海洋戰略

## **Abstract**

The study is based on Mahan's Sea Power Theory, which is the important reference for all sea power countries. After World War II, with the development of the technology and the changing in international situations, Mahan's Sea Power Theory had conceptual changes. Sea Power Theory, from complete military power, changed in pursuing marine interest and the research and development of the marine resources. The article studies Japanese sea power after World War II, after which it is not only constrained from new Constitution but also influenced by the new sea power concept. Therefore, Japan established new maritime strategies after World War II. Besides new Japanese maritime strategies, the article proposes concrete cases of Japanese sea power, discussing the sea power development of Japan after World War II and the influences it had to the country itself and the peripheral countries.

Keywords: Mahan's Sea Power Theory, maritime strategy, Japanese sea power, Japanese maritime strategy

## 謝 辭

論文的完成不僅只是著作的完成，亦代表著另一個人生階段的開始。因此，帶著喜悅和不安的心情來撰寫這篇謝辭。

首先，感謝關弘昌老師和周世玉老師，沒有老師們的諄諄教誨就沒有這篇論文的完成，老師們的誨人不倦讓我沒齒難忘。另外，感謝師大全營所的同學和學弟、妹們，謝謝你們陪我在研究室一起奮鬥、聊天打屁，渡過這漫長的四年碩士生涯。

對我而言，拿到碩士學位最重要的是要感謝我的家人，我的父母和祖父。謝謝你們在我的背後做精神和經濟上最大的支持。特別要感謝母親對我的體諒和信任，讓我在比其他人花更多時間下，無後顧之憂的拿到我的碩士學位。

當然，感謝在我寫論文的這段時間，所有幫忙我的朋友和師長們。無論是對我論文指導上的幫忙、或是在寫論文期間陪我舒壓的朋友們，今日論文能夠完成，你們支持和幫助，哲弘由衷的感謝。

最後，感謝碩士生涯中遇到的每一位朋友和幫助我的人，謝謝你們讓我這四年的碩士生涯更加繽紛精彩。

# 目次

第壹章 緒論	1
第一節 研究動機與研究目的	1
第二節 文獻回顧	3
第三節 研究方法與限制	9
第四節 研究途徑與架構	11
第貳章 海權理論與日本的關係	14
第一節 馬漢海權思想內涵	14
第二節 現代海權理論	21
第三節 日本海權理論	25
第參章 日本海洋戰略發展概況	32
第一節 日本海洋戰略發展背景	32
第二節 日本海洋戰略影響要素	36
第三節 日本海洋戰略	41
第肆章 日本海權具體實踐	46
第一節 日本海上石油運輸	46
第二節 日本海洋資源	59
第伍章 日本海權發展的影響	68
第一節 日本海權發展對內部的影響	68
第二節 日本海權發展對美國的影響	70
第三節 日本海權發展對中國的影響	74
第四節 日本海權發展對台灣的影響	82
第陸章 結論	85
第一節 研究發現	85
第二節 未來展望	86
參考文獻	88

## 表 次

表 1-1「海權」與「制海權」之比較-----4

表 1-2「海洋戰略」、「海軍戰略」與「海上戰略」之比較-----6

## 圖 次

圖 1-1 研究架構圖	-----	12
圖 2-1 馬漢海權思想體系	-----	19
圖 2-2 現代海權思想的系統圖	-----	23
圖 4-1 日本能源結構圖	-----	48
圖 4-2 2010 年日本原油輸入國比例圖	-----	48
圖 4-3 日本石油運輸航道	-----	52
圖 4-4 日中兩國主張海域劃界圖	-----	64

# 第壹章 緒論

## 第一節 研究動機與目的

日本的人口超過 1.2 億，也是世界經濟大國，其地理位置四面環海，海洋資源、海上運輸等許多方面皆因海洋而蓬勃發展。因為日本總人口中約有一半居住在沿海區域，動物性蛋白質的攝取有 4 成來自於水產物，貨物的進出口 99% 仰賴海上運輸。<sup>1</sup>如何維持與控制海上運輸的主導權是日本政府必須面對的問題。

日本海權思想受到美國地緣政治學者馬漢(Alfred Thayer Mahan)的影響甚深。馬漢認為要有強大的制海權才能成為世界強國，世界強國則須使用軍艦來控制海洋運輸交通，才能確海洋安全，鞏固自身的海洋利益。<sup>2</sup>明治維新後的日本，在馬漢思想的啟發下，舉國上下很快的建立發展強大海軍的共識。<sup>3</sup>馬漢曾回憶到，他的著作在日本得到了比在其它國家更廣泛的傳播。<sup>4</sup>1902 年，山本權兵衛海軍大將為馬漢的見解所折服，曾邀請他到日本海軍大學執教。曾任日本海軍大學執教的英國海軍軍官也曾表示：日本是美國海軍歷史學家馬漢的忠實信徒。再加上中日甲午戰爭(1895 年)和日俄對馬戰爭(1904 年-1905 年)的勝利後，讓日本國內更加堅定了日本海權思想的信念。

馬漢海權論著建立在「三大支柱」之上：海外貿易、海軍艦隊和商船隊、以及沿海航線建立的海軍基地。具備「海權國家」的基本要素，包括：地理位置、

---

<sup>1</sup> 《海洋と日本—21世紀の海洋政策への提言》(東京:海洋政策研究財団, 2006年), 頁 06

<sup>2</sup> Alfred Thayer, Mahan, 《The Influence of Sea Power Upon History, 1660~1783》(Boston:1890), 頁 14-33

<sup>3</sup> 李杜譯, 吉田茂著, 《動盪的百年史》(西安:陝西師範大學出版社, 2005年10月), 頁 43

<sup>4</sup> 〈海上ノ權力ニ関スル要素〉《水交社記事》(1893年7月, 第79号), 頁 42

<sup>5</sup> 山本權兵衛(1852年-1933年)中日甲午戰爭時任海軍大臣副官、軍務局長兼將官會議成員, 負責作戰指導。1898年6月~1905年12月連任海軍大臣, 主持海軍軍備擴充計劃, 參與準備和發動日俄戰爭。1904年2月5日, 山本權兵衛下達了海軍出擊命令, 解開了日俄戰爭的序幕。



天然地形、領土面積、人口數量、國家性格以及政府性質等六項。<sup>6</sup>日本以海上強權自居，且符合馬漢海權論中所需的各項關鍵性要素，包括：擁有廣大的領土、眾多的人口、四面環海的地理位置、特別是政府發展海權的企圖心，再者擁有高科技的工業能力，日本無疑是強大的海權國家。而運用海軍艦隊兵力（fleet power）是發展海權的重要工具，因此海軍兵力必須是為海權所應具備的部分。<sup>7</sup>

日本國家軍事武裝部隊稱為自衛隊，自衛隊由海上自衛隊、陸上自衛隊及航空自衛隊三軍組成。但二戰後根據日本《和平憲法》第九條規定<sup>8</sup>，其日本的軍事實力只能維持在自我防衛所需的水平，所以功能僅限於防衛自身領海與經濟海域，而不能採取更具攻勢策略。然而日本海上實力卻可以在世界海軍實力排名中名列前茅<sup>9</sup>，日本是如何運用馬漢的海權思想及自己本身的國力優勢，來建立起海上強權是筆者想要探討的。

筆者檢視相關的資料，包括：許多研究先進的論文或期刊。發現：有許多文章中雖然有提及日本的海權，但並沒有詳加敘述、探討，或是文章本身並不是以日本為主體的角度來檢視日本的海權。吾人希望藉由此篇論文，向大家介紹二戰後日本海權的發展。

就地理條件而言，日本四面環海，缺乏腹地縱深，且天然資源有限；故人民的生活和海洋貿易非常密切。此外日本的地理位置是位在西太平洋重要的戰略位置，無論是海洋航道、空中航線甚至在軍事基地的位置，都在樞紐地位上。由此可知日本是屬於海島型的國家，從地緣政治理論來看，沒有掌握海權的海島型國家根本沒有生存力可言。發展海洋事業是必然的，而海洋事業的成敗關鍵在於海軍的戰略以及戰力。因此，想要成為海上強權國家，必定是要奉馬漢「海權論」為主臬。所以本論文將從馬漢「海權論」及其相關理論出發檢視日本海洋戰略發

---

<sup>6</sup> 〈海權與戰略〉《海軍學術月刊社》（台北：1992年6月），頁33-34

<sup>7</sup> 陳念群譯，《核子時代的海權》（台北：海軍總部，1967年6月），頁65。

<sup>8</sup> 《日本國憲法》第九條規定的主要內容，包括：放棄戰爭、不維持武力、不擁有宣戰權。日本憲法因而被稱為和平憲法。

<sup>9</sup> 《中國海軍實力世界第幾？強於日本 排名世界前六》新華網，2009年04月23日  
<<http://military.people.com.cn/BIG5/1076/52965/9182008.html>>

展，其研究目的如下：

- 一、以「海權論」檢視二戰後日本的海權力量，其海洋戰略為何？和影響日本海權的因素。
- 二、日本成為強大的海權國家時，其造成國內外的影響；對於周邊國家和世界大國及東亞區域產生的影響和衝擊為何。

## 第二節 文獻回顧

### 一、海權理論研究方面

馬漢(Alfred Thayer Mahan)的海權思想與相關理論，一直支配著西方甚至是全世界的海軍戰略，至今為止影響甚鉅。馬漢的《海權論》是藉由歷史的觀點來闡述海洋利益的重要，並領悟出一套基本戰略，指出一個海權國家需具備的六個要件，分別為：地理位置、自然地地形型態、領土大小、人口數量、國民特性、政府性質與特色等六項指標，進而影響海權，<sup>10</sup>並且主張生產、海運、殖民地是主宰海洋的三大要素。然而馬漢對於海權(Sea Power)和制海權(Command of the Sea)沒有很嚴謹的加以區別，因此從馬漢的理論來分析海權、制海權、海軍戰略等，經常會被其定義所困擾。且馬漢的海權思想在於主動攻擊的能力。<sup>11</sup>

柯白(Sir Julian Corbett)將戰略分成攻勢和守勢，發會影響或達成目的為攻勢，阻止對方達到目的為守勢。明確區分海洋戰略與海軍戰略，認為海洋戰略是以海洋為實際因素的戰爭各項原理，再決定艦隊的運用。海軍戰略是海洋戰略的一部分，屬於軍事戰略層級，主要是對海上兵力(艦隊)運用。運用海軍戰略達成艦隊的任務。將所有海軍戰略簡化成水道和交通線的問題，主張「制海」即是

---

<sup>10</sup> 《海權與戰略》(台北:海軍學術月刊社,1992年6月),頁33-34

<sup>11</sup> 朱成祥譯,哈騰道夫(John B. Hattendorf)編,《歷史對馬漢之影響》(台北:海軍學術月刊社,1994年4月)

控制交通線，海軍必須掌握制海權為目的，並防止敵方掌握制海權<sup>12</sup>。然而柯白的海權思想比馬漢更重視海戰，而忽略海洋與經濟利益的關係<sup>13</sup>。

高希可夫(Gorshkov Sergei Georgievich)身為前蘇聯海軍元帥，對於海權的看法，他認為擁有制海權即是擁有海權。不過他在海權理論當中，注意到國家應當重視海洋及其資源的利用、商船隊的狀況及其配合國家需要的能力，以及配合國家利益建立的一支海軍<sup>14</sup>。身為前蘇聯的軍事將領，高希可夫的觀念並非強調「海權」的要素，他視強大的海軍力量等於強大的「制海權」。

黃恩浩的《海權 VS. 制海權：國際安全環境下的中共海軍發展(1978-2000)》<sup>15</sup>以海洋利益與海權關係做研究，並針對「海權」、「制海權」、「海洋戰略」、「海軍戰略」及『海上戰略』，做深入的定義與比較外，並指出經濟發展和海權發展的關係，並且對於海軍的建設也有密切關連。從黃浩恩研究所歸納出來，對於「海權」和「制海權」兩者的定義和比較差別，更可以明確的瞭解二者差異。

表 1-1 「海權」與「制海權」之比較

	海權(Sea Power)	制海權(Command of The Sea)
代表著作	馬漢(A. T. Mahan)的主要著作，如：「海權對歷史的影響，1660~1783」、「海權對法國革命和帝國的影響，1793~1812」、「海權的影響與 1812 年戰爭的關係」等，以及葛羅夫(Eric Grove)所著的海權的未來(The Future of Sea Power, 1990)一書。	高西科夫(Admiral Gorshkov)的國家海權論(The Sea Power of a State, 1979)是一部制海權的代表作。他強調制海必須擁有強大的水面下兵力為主要中堅，並且強調要以敵方陸地的戰略物體為主要攻擊目標，更強調以潛射導彈對敵岸突擊。
名詞來源	「海權」的觀點是在漫長的歷史實踐中逐步形成的，最早使用「海	「制海權」又稱之為「軍事海權」。在海權的思想中，「制海

<sup>12</sup> 薩師洪譯，柯白著，《海洋戰略原理(Some Principle of Maritime Strategy)》(台北:海軍司令部，1958 年)

<sup>13</sup> 鈕先鍾，《西方戰略思想史》(台北:麥田出版公司，1995 年 7 月)，頁 410

<sup>14</sup> 朱成祥譯，高希可夫著，《國家海權論》(台北:黎明文化公司，1985 年 4 月)，頁 2

<sup>15</sup> 黃恩浩，《海權 VS. 制海權：國際安全環境下的中共海軍發展(1978-2000)》(國立政治大學東亞研究所碩士論文，2001 年 5 月)

	<p>權」概念的是希臘時代的歷史學家修昔提底斯(Thucydides)，但是包括他在內之後就沒有人提出比馬漢對海權更為完整的看法。海權的思想也早在古希臘時期曾萌芽過，而在近代才逐漸形成理論體系。</p>	<p>權」的觀念就已經包含在其中。自古帶出現海上戰爭以來「制海權」這一概念就已有之，只因為隨著時間、空間與科技的進步，而被賦予不同的意義。</p>
名詞 界定	<p>「海權」是一種有效運用與控制海洋的綜合國力。也就是指由軍事力量(以海軍為主，空軍與陸軍為輔)與非軍事力量結合起來對海洋所實行的控制力。</p>	<p>「制海權」是指交戰一方運用海上優勢力量在預定時間內取得對一定海洋區域的控制權力。根據控制海洋的目的、範圍與時間，制海權可以分為：戰略制海權、戰役制海權與戰術制海權。</p>
戰略 層次	<p>屬於國家戰略層次</p>	<p>屬於國防戰略層次</p>
權力 要素	<p>就馬漢的觀點而言，海權的基本構成要素(客觀因素)有六：1. 地理位置。 2. 自然結構 3. 領土大小。 4. 人口數量。 5. 國民特性 6. 政府特性。主要因素(主觀因素)是強大的海上經濟商業力量與海軍的制海力量。</p> <p>就葛羅夫(Eric Grove)的觀點而言，海權構成的第一優先為：1. 經濟力量。 2. 科技的能力。 3. 社會政治文化。第二優先為：1. 地理位置。 2. 對海洋的依賴，包括：海上有運輸貿易、商業海事、造船、捕魚、擁有面海區域。 3. 政府政策與認知。</p>	<p>制海權的權利要素主要是海軍的「投射能力」(power projection of navy)，此取決於海軍擁有武器投射能力、意圖以及行動。簡而言之，就是依靠強大的海軍的投射力量與三度空間的作戰能力，現代則更重視海軍投射與延伸能力的高科技要素。</p>
權力 運作	<p>除了依賴六項基本因素之外，尚須依靠海上強大的商業與漁業所構成的經濟力，與強大海軍所構成的軍事力量，來進行對海洋的使用。</p>	<p>1. 建設具現代化的制海力量，2. 正確部署多元的海軍兵力，3. 綜合使用多種手段，4. 把握行動時機，5. 充分運用謀略，6. 增強持續戰鬥力。</p>
權力 範圍	<p>範圍包括全球海域，但是權力是否能遍及全球將視綜合國力(包括軍事力量與經濟力量)而定。但</p>	<p>於 1982 年國際海洋法頒佈後，一般認為離海岸 200 浬以內是保持制海權的海域，離海岸 200 浬</p>

	至少保有 12 浬的領海，200 浬的經濟海域則是國家對海洋的開發能力而定。而海軍則是海權的主要力量。	以外則為爭奪制海權的海域。
權力目的	目的是要建立並運用優勢的海上實力，去控制海洋，進而實現國家經濟、政治和軍事目標。	目的是為了消除預定海域內可能對己方的威脅，使己方獲得海上的行動自由，並且能有效的利用海洋進行政治、軍事與經濟活動；在必要時能剝奪敵方的制海權，以阻止其利用海洋，使敵方海上行動受到限制。

資料來源：黃浩恩，《海權 VS. 制海權：國際安全環境下的中共海軍發展(1978-2000)》，頁 26

筆者再從黃浩恩研究中歸納出來，關於「海洋戰略」、「海軍戰略」與「海上戰略」的差異，比較如下：

表 1-2 「海洋戰略」、「海軍戰略」與「海上戰略」之比較

	海洋戰略 (Oceanic Strategy)	海軍戰略 (Naval Strategy)	海上戰略 (Maritime Strategy)
名詞 界定	國家統籌海洋國土和國際水域開發利用的方略。從屬於國家戰略，其海洋開發部分是國家經濟發展戰略的重要內容。許多濱海國家和島嶼國，都有自己的海洋戰略。	一國統籌海軍建設和作戰全局的方略。從屬於國家軍事戰略指導下，依據海上戰爭規律，確定海軍建設和發展，海洋領域作戰和軍事行動的總任務和宏觀指導。	籌劃和指導海洋區實施戰爭行動的方略。是按戰爭行動空間劃分戰略類型的軍事戰略。換句話說，海上的戰略就是國家軍事戰略的海上部份。
戰略 層次	屬於國家總體戰略層次。	屬於國防戰略層次下的軍種戰略。包括：海軍戰略目標、海軍戰略力量、海軍戰略方針以及海軍戰略手段。	屬於國防戰略層次下，海軍戰略中的海上戰略。
	包括：國家總體的海	包括：國家政治制	海軍的能力，包括海

構成要素	洋觀、海洋開發利用規劃之能力、海洋權益(oceanic right and interest) 的控制，以及海洋事業對海洋戰略的要求等。	度、內政外交制度、國防政策、軍事戰略、經濟實力、科技水平、海洋地理環境、民族特點與素質與海洋鬥爭形式等，不同的國家在不同的時空背景之下就會有不同的海軍戰略。	軍的投射力(power projection)與延展力(power extension)，此兩者亦合稱為「海上武力」(maritime power)。
運作層面	包含了經濟層面、科技層面與軍事層面。	重視軍事層面的運作。	重視海上軍事作戰層面的運作。
戰略目標	以海軍力量為後盾，重視國家總體對海洋經濟的開發與利用，追求國家總體戰略目標。	在戰時擊破敵方海上交通線和實施艦隊作戰，奪取與控制「制海權」，維護國家的經濟發展，保障國家海洋戰略環境的穩定與海上戰略交通線的安全，以實踐國家戰略目標。	在特定的時空之下，強調以海軍力量來掌握、控制以及獲取「制海權」。

資料來源：黃浩恩，《海權 VS. 制海權：國際安全環境下的中共海軍發展(1978-2000)》頁 28，

## 二、 日本海權研究方面

張景全著《日本的海權觀與海洋戰略初探》<sup>16</sup>文中提及日本的傳統海權觀和海洋戰略以海軍力量為主，亦闡述現今的海權概念是結合海洋資源、海洋環境、和海洋科技等要素，組成新的海權觀和海洋戰略。此海權觀為現今世界的潮流，不是只是探究海軍的軍事力量。

蕭玄岡著《中國海權發展對美日海權地位之挑戰－以權力轉移理論探討》<sup>17</sup>文中提到 1980 年代之後隨著中國經濟的快速成長，也帶動了中國的海權發展，並

<sup>16</sup> 張景全，〈日本的海權觀與海洋戰略初探〉《當代亞太》(台北：當代亞太第五期，2005 年)，頁 35

<sup>17</sup> 蕭玄岡著《中國海權發展對美日海權地位之挑戰－以權力轉移理論探討》(國立中興大學國際政治研究所碩士論文，2008 年)

開始對亞太地區現有的海上強權造成一定程度的影響。隨著中國的海權發展也已對美日兩國的海權地位造成挑戰，美日兩國也透過嚇阻、結盟及提升滿意度等手段來確保在東亞地區的海權地位。

### 三、日本海洋戰略研究方面

徐麗娟著《日本海洋安全政策之研究(2001-2009年)》<sup>18</sup>從日本的外部 and 內部因素去探討日本《海洋安全政策》的法制面和政策面及其變化，文章焦點主要針對日本《海洋安全政策》，屬於政策方面，且海洋安全政策只是日本的海洋戰略的其中一環，文章並未對於日本海洋「戰略」加以著墨。

葉柏熙著《從釣魚台爭議分析中國與日本之海洋戰略》<sup>19</sup>其論文在探討中國大陸勢力崛起後海洋戰略之發展，與美國為確保其在亞太地區之國家利益，在日美合作關係之下的日本海洋戰略發展。雖然有論及中國與日本在其地略位置基礎與形勢考量下海洋戰略之發展沿革，但主要還是探究台灣在現今國際劣勢下，尋求如何妥善解決釣魚台列嶼領土之爭議，發展國家海洋戰略事務之借鏡。

### 四、日本海上自衛隊研究方面

趙翊達《日本海上自衛隊—國家戰略下的角色》<sup>20</sup>探討海上自衛隊自波灣戰爭後的轉變並非軍國主義復甦，而是一種配合國家戰略發展的工具而已。現今日本的政治體制與二戰時期有著極大的不同，因此海上自衛隊也不如當年帝國海軍那樣具有影響政治的權力。現今海上自衛隊從事的國際貢獻或是國土防衛任務，並非出自於侵略他國的心態。而是試圖恢復成一個國際社會認可的「普通國家」。

---

<sup>18</sup> 徐麗娟，《日本海洋安全政策之研究(2001-2009年)》(國立中興大學國際政治研究所碩士論文，2009年7月)

<sup>19</sup> 葉柏熙，《從釣魚台爭議分析中國與日本之海洋戰略》(國立政治大學國家安全與大陸研究碩士論文，2010年)

<sup>20</sup> 趙翊達《日本海上自衛隊—國家戰略下的角色》(淡江大學國際事務與戰略研究所碩士論文，2007年)

關於介紹「日本海上自衛隊」的期刊包括：劉先舉發表的《防衛態勢轉變下，日本海上自衛隊發展之研究》<sup>21</sup>、李世勤的《強國海軍—日本海上自衛隊》<sup>22</sup>、鄒濬智的《日本海上自衛隊海外作戰任務研析》<sup>23</sup>、郭翰聲的《日本海上自衛隊防衛武力》<sup>24</sup>、陳維浩的《迎接中國的海上挑戰？轉型中的日本海上自衛隊地方隊》<sup>25</sup>。主要都是介紹日本海上自衛隊的發展背景及過程、近期自衛隊現況、執行的海上任務及為配合日本的海洋戰略所執行的戰略方針。多數偏重軍事戰略層次，強調海軍方面戰術之使用。

綜合以上敘述之著作，雖然許多文獻對於海權理論、日本海權、海洋戰略、海軍戰略都有做個別的探討，但卻沒有一篇文章能更有系統性的對於日本海權、和其海洋戰略做統整，並舉其實例印證日本海權的發展。本文將透過較新的研究報告及資料或學者專書等，延伸研究範圍，以期待對戰後日本的海權、海洋戰略及其海權實踐能有更清晰的脈絡與瞭解，並試圖探究日本的海權觀點及作為對於日本國內和亞太地區相關利益大國的影響為何作探討。

### 第三節 研究方法與限制

#### 一、 研究方法

研究方法是指從事研究工作實際所為的程序或步驟，亦即研究工作在操作層次所使用的各種應用行為。筆者主要採取質性研究方式，亦即本文主要採取的研究方法分別為：文獻分析法(Document Study)、歷史研究法(Historical Study)。

---

<sup>21</sup> 劉先舉，〈防衛態勢轉變下，日本海上自衛隊發展之研究〉《海軍學術月刊》(台北，2005年10月)，頁44-55

<sup>22</sup> 李世勤，〈強國海軍—日本海上自衛隊〉《海軍學術雙月刊》(台北，2003年2月)，頁61-70

<sup>23</sup> 鄒濬智，〈日本海上自衛隊海外作戰任務研析〉《海軍學術雙月刊》(台北，2009年)，頁105-115

<sup>24</sup> 郭翰聲，〈日本海上自衛隊防衛武力〉《海軍軍官》(台北，2007年2月)，頁64-71

<sup>25</sup> 陳維浩，〈迎接中國的海上挑戰？轉型中的日本海上自衛隊地方隊〉《亞太防務雜誌》(台北，2008年9月)，頁70-75



## (一) 文獻分析法 (Document Study)

文獻分析法是指參考相關的文獻，例如：專門書籍、歷史文獻、專業期刊，並再加以分析歸納；並以此科學分析來得到具體的結果。文獻分析法具有三個目的：以科學化的角度得到知識的累積；以新角度研究，避免重複研究；在程序和概念上避免相同的問題。<sup>26</sup>

以學術而言，文獻分析法亦可稱為「檔案研究法」(Archival Data)，本文透過針對研究主題的相關歷史記錄，包括。一般而言，學術研究所使用的文獻資料，包括有：「政府公報、出版品、政府文件、學術專書、學術期刊、平面媒體報章雜誌、以及官方或非官方的網路文件與資料等」。

毫無疑問的，作為針對特定時空與特定對象的研究主題之探索，本論文將從台灣、中國及日本三個國家的專門書籍、歷史文獻、專業期刊、官方文獻、報紙或網路資源等相關資料，來分析與歸納，整理出研究所需的觀念，探究日本海洋戰略發展趨勢。

## (二) 歷史研究法(Historical Study)：

歷史研究法主要是通過對歷史事件的回顧，從中總結一些經驗得到現實的解釋。歷史研究法不強調對歷史的考證，對歷史文獻一般也不採取懷疑的態度，而是藉由對歷史文獻的分析，得到啟示；這就是以史為鑒<sup>27</sup>。本文採用歷史研究法主要在說明歷史發展有一定的規律，通過歷史分析得到的結論對未來發展有較強的說服力。

本論文主要探討從日本海權思想、海洋戰略及海權實質內容，經過資料的分析和彙整之後，依歷史研究法找出日本海權發展的脈絡。

---

<sup>26</sup> 袁方，《社會科學研究法》(台北：五南書局，2002年5月)，頁135。

<sup>27</sup> 孫學峰，《國際關係研究實用方法》(北京：人文出版社，2007年9月)，頁143-144

## 二、 研究限制

本論文研究的限制在於蒐集資料及其可信度。筆者無法親赴日本蒐集資料或是訪問相關人士來做實地調查及訪問，所以文獻資料大部分非第一手資料，是以蒐集國內外的出版刊物，如：書籍、文獻及期刊，甚至是網路資料，這些多是二手資料，筆者只是加以彙整、分析和歸納，來進行探討與剖析，且內容多少有個人主觀立場，故難免有所不周。

再者，官方文件或是出版刊物的檢驗及蒐集難免有些困難。而且部分官方資料上，有些可能被列為機密的檔案或文件，並非一般研究者所容易取得，故在完整性上可能略顯不足。

本論文為了提高資料可信度，將對於國內外學者的資料做更嚴謹的分析和比對，減少資訊上的誤差，更能提高資料的準確性。降低可信度的限制。

## 第四節 研究途徑與架構

### 一、 研究途徑

從事學術論文研究，通常將研究途徑做為選擇問題與運用相關資料的標準及方向，換言之，研究者希望從一個層次為出發點、著眼點、入手處，去觀察、歸納與分析。<sup>28</sup>本文將運用馬漢「海權論」的途徑來對日本海權做剖析。

本論文研究日本「海洋戰略」，而一般的戰略層級可區分為：大戰略、國家戰略（包括政治、經濟、心理、軍事戰略）、軍事戰略（包括陸、海、空各軍種戰略）、軍種戰略、野戰戰略。<sup>29</sup>海洋戰略是以海權為基礎，沒有海權就沒有海洋戰略，而海洋戰略指的是一國如何使用海權，來確保其國家利益。依靠海權的國家容易擁有先發制人的戰略思想，如：馬漢的海權論。海權強國的日本，其海

---

<sup>28</sup> 朱浚源，《寫博碩士論文實戰手冊》（台北：中華科際整合研究會，2001年3月四版），頁182

<sup>29</sup> 汪國禎，《余伯泉將軍與其軍事思想》（台北：中華戰略協會，2002年12月），頁157-173

權思想是從馬漢「海權論」而來，再搭配英國的柯白和前蘇聯的高希可夫兩位的海權思想，才能結合成為現代的海權思想理論，因此筆者由馬漢「海權論」做為研究途徑是相當合適的。

## 二、 研究架構

文章的架構會先探討相關海權理論，再從海權理論中發掘海權理論和日本海權的關係，並就現今日本的海權發展情形做描述。再從日本海權所發展出來的海洋戰略做分析。並舉日本海權中的實際案例，顯示日本海權的具體實踐。最後檢視日本海權對國內及周邊國家的影響，以區域內海權爭霸中最主要的影響國家－中國和美國之外，亦探討日本的海權對台灣造成哪些影響。

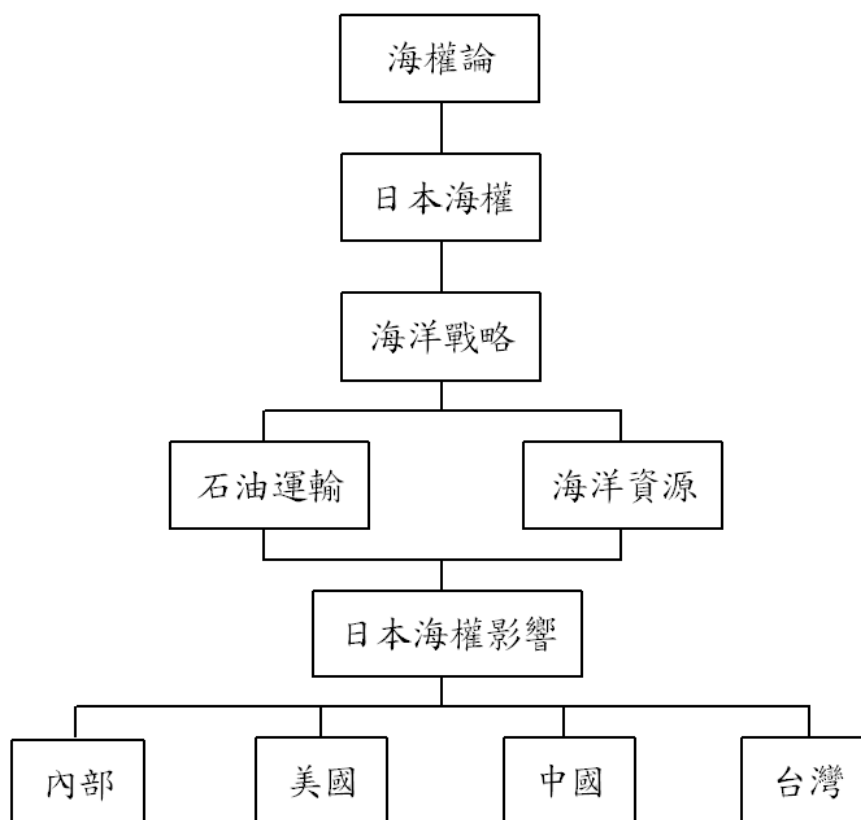


圖 1-1 研究架構圖

資料來源：作者自行繪製

### 三、 章節安排

針對題目：「從海權觀點探討戰後日本的海權發展」的研究，本文共將區分為五大章節，依序探討相關主題，各章節內容與結構安排分述如下：

- (一) **第一章：緒論。**包括研究動機、文獻回顧、研究架構與方法、研究限制以及預期結果。
- (二) **第二章：探討相關海權理論的思想內容與日本海權。**從馬漢海權論的脈絡及內容出發，綜合現代的海權理論，並以海權理論與日本海權之關係作分析。
- (三) **第三章：檢討日本海洋戰略之發展概況。**針對日本海洋戰略的發展歷史，及影響日本海洋戰略的因素作探討。並闡述戰後日本海洋戰略為何。
- (四) **第四章：探討日本海權的實質內容介紹。**筆者以日本的石油運輸和海洋資源做為日本海權的探討案例。舉其案例顯現出日本海權的具體實踐。
- (五) **第五章：日本海權之影響。**本章將綜合日本海洋戰略和日本海權實質內容對日本國內、美國、中國以及台灣的影響。說明日本發展海權的國內、國外影響。
- (六) **第六章：結論。**第六章作為全文結論，首先將就一至五章之研究結果進行分析並提出研究發現與結論。

## 第貳章 海權理論與日本的關係

美國是第一個受馬漢「海權論」思想的國家，其次是日本，再者是德國。<sup>30</sup>日本明治維新之後，由於馬漢的海權思想影響下，在此時形成其海權觀，也開始發展海軍，也分別在對中日和日俄的戰爭中取得勝利，進而成為 20 世紀初的海軍強國，使得日本往「海洋發展」的觀念更根深蒂固。但是在二戰之後，日本的海權觀因軍事上失敗和科技發展而進入新的階段，結合了現代海權思想家英國的柯白和前蘇聯的高希可夫兩位的海權思想，讓日本朝向新的海權觀過渡，發展出新的海權思想。

### 第一節 馬漢海權思想內涵

論及「海權」或「海軍戰略」不免讓人直接聯想到美國軍事理論家馬漢(Alfred Thayer Mahan)。馬漢自海軍退休之後，便以著作為業，1890 年出版的《海權對歷史之影響，1660-1783》(The Influence of Sea Power upon History-1660~1783)，從歷史角度探討海權戰略，亦探討海權的構成要素。另一本著作《海軍戰略論》(原名：Naval Strategy, Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operation on Land)則於 1911 年發表，其著作內容主張海軍以殲滅為手段、制海為目的，讓海軍戰略地位得以大幅提升。故「海權對歷史之影響」為美軍建設提供合理性；「海軍戰略論」則為美國海軍權力之使用提供堅實的理論基礎。<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> 王瑞麟，《中共崛起之海洋戰略-馬漢「海權論」觀點》(國防大學戰略研究所碩士論文，2009 年)，頁 48

<sup>31</sup> 譚傳毅，《現代海軍手冊-理論與實務》(台北：時英出版社，2000 年 8 月)，頁 42

## 一、馬漢海權論發展脈絡

馬漢(Alfred Thayer Mahan)1840年出生，父親丹尼斯馬漢(Dennis Hart Mahan, 1802~1871)也是一位軍人，且任教於西點軍校，把約米尼(Antoine-Henri, baron Jomini, 1779—1869)軍事思想介紹給美國各界。<sup>32</sup>受到父親的影響，馬漢就到美國海軍官校就讀。1884年，馬漢在昔日長官魯斯(Stephen B. Luce)的提拔下，到美國海軍戰爭學院(Naval War College)出任海戰史和海軍戰略及戰術課程講師。寧靜的學院生活為他潛心研究自己感興趣的問題提供了極大的便利。1890年出版《海權對歷史之影響，1660-1783》，從而正式提出了「海權論」思想，1911年再發表《海軍戰略論》，沿著上述思路對控制海洋問題即制海權問題進行了深入研究，全面闡述作為「海權論」支撐的「制海權」理論。此兩本書為馬漢最為重要的著作，也是影響後世最深的兩套理論。1896年自海軍退休後，便以著作為業，一生的著作共有20本專書及137篇論文。

馬漢所處的時代，是以歐洲為中心的時期。歐洲列強都採取擴張政策，紛紛向海外尋求殖民地，帝國主義已成一時風氣。<sup>33</sup>由於馬漢的思想非常符合當時的世界氛圍，因此各國強權無不依此成為海上建軍政策。因而讓馬漢成為歷史上傑出的軍事戰略家，其理論備受世界多國青睞、重視，加以應用於海上擴軍或海上作戰的理論依據。<sup>34</sup>

---

<sup>32</sup> 約米尼為法國拿破崙時期的將軍及軍事家，之後亦服務於沙俄軍隊。其一生的最大貢獻在於他寫了《戰爭藝術》中基本觀念：(一)集中原則(二)中央位置與內線的價值(三)後勤與戰鬥之間的密切關係。他對戰爭的規律、性質、戰略戰術、軍隊建設等各方面從理論上進行了探討，創立了較完善的軍事理論體系。並和19世紀另一位大軍事思想家克勞塞維茨(Carl Philipp Gottfried von Clausewitz, 1780~1831, 普魯士將軍，軍事理論家)並列為西方軍事思想的兩大權威。參考：鈕先鍾《西方戰略思想史》，頁402。及[http://en.wikipedia.org/wiki/Antoine-Henri\\_Jomini](http://en.wikipedia.org/wiki/Antoine-Henri_Jomini)

<sup>33</sup> 鈕先鍾，《西方戰略思想史》(台北:麥田出版社, 2005年), 頁394

<sup>34</sup> 廖麒淋,〈馬漢「海軍戰略論」要義對我之啟示〉《海軍學術雙月刊》(台北:2012年2月), 頁25-27

## 二、馬漢海權思想內容

馬漢的海權思想可分為兩大領域：一、解釋海權對歷史的影響；二、尋求海軍戰略的基本原則。由於馬漢對於希臘時代的《羅馬史》有相當程度的研究，並從修昔底德(Thucydides)<sup>35</sup>的著作中，在《海權對歷史之影響，1660-1783》一書中創造了海權(Sea Power)一詞。海權是指「海洋的權力」(Power of the Sea)，意謂：知道如何征服和利用海洋的人，海洋就會把此種權力賜給他。<sup>36</sup>它不僅包括用武力控制海洋或其任何一部分的海上軍事力量的發展，而且還包括一支軍事艦隊源於和賴以存在的平時貿易和海運的發展。依照馬漢的定義，海權不但包括以武力控制海洋之海軍，亦包括平時商業與航運。也就是說「海權」不僅指海軍力量，而是代表著國家在海洋上的地理、政治、經濟、文化和軍事的總和。<sup>37</sup>

具體是指用於海外貿易的商船隊的運輸能力、國家造船與修船能力、港口吞吐能力和為海外貿易服務的殖民地。馬漢認為，海上軍事力量的建立和發展以海上經濟力量為基礎。相反地，海上軍事力量也具有明顯的經濟意義，可以直接奪取海外殖民地和搶佔海外市場，兩者相輔相成，對國力的強盛與經濟繁榮有直接影響。

馬漢深刻揭示了構成國家海權的六大基本要素。分別是地理位置(geographical position)、自然結構(physical conformation)、領土範圍(extent of territory)、人口數量(number of population)、國民習性(national character)、及政府特性(character and policy of government)。

---

<sup>35</sup> 修昔提底斯(Thucydides, 460B.C. -395B.C.)，古希臘歷史學家，以《伯羅奔尼撒戰爭史》傳世，此書敘述西元前5世紀，希臘的斯巴達和雅典城邦間的戰爭  
(<http://en.wikipedia.org/wiki/Thucydides>)

<sup>36</sup> 林海清，《全球化時代台灣海權的發展戰略》淡江大學國際事務與戰略研究所碩士論文(2003年6月)，頁33

<sup>37</sup> 黃恩浩，《海權 VS. 制海權：國際安全環境下的中共海軍發展(1978-2000)》國立政治大學東亞研究所碩士論文，2001年5月，頁22

### (一) 地理位置(geographical position)

地理位置是影響一個國家建立和發展海權的首要條件：如果一個國家所處位置，既不靠陸路去保衛自己，也不靠陸路去擴張領土，而完全把目標指向海洋，那麼這個國家就比一個以大陸為界的國家具有更有利的地理位置。良好的地理位置包括能方便地進入海洋，具有控制重要的國際海上航線的態勢。

### (二) 自然結構(physical conformation)

自然結構在很大程度上決定著國家追求海權的意向和動力。良好的港口、深入內地的大河，意味著國家具有發展海權的潛力。這樣的國家對海洋有種國家便難有向海洋進軍的內在動力。

### (三) 領土範圍(extent of territory)

海權的發展必須以一定的國土面積和一定的人口數量為基礎，但光有面積是不夠的，還應包括它海岸線的長度和港口特點等。

### (四) 人口數量(number of population)

馬漢的人口數量不是指總人口數，而是從事與海洋或與各種船艦有關的行業人的數量。

### (五) 國民習性(national character)

國民習性對於發展海權也很重要。假如一個民族有喜歡貿易的習性，敢於面對海上的各種危險，即不可能阻擋一個民族透過海上貿易去尋找財富。馬漢進而認為，一個民族是否有能力建立相當多的殖民地。由全體人民迫切需要和本能的慾望創建的殖民地，其基礎是最堅實的。



## (六) 政府特性(character and policy of government)

當一個國家具有發展海權的所有自然和物質條件後，政府的性質就起關鍵作用。政府的作用就相當於運用聰明才智使一個人或者一個國家的事業獲得成功。

最後，馬漢把「制海權」作為支撐「海權論」的有力工具。「海權論」的核心思想是透過控制海洋以控制世界貿易，透過控制世界貿易以控制世界財富，透過控制世界財富以控制世界本身。實現上述目標，因此控制海洋是一重要前提。

為了達成對海洋的控制，馬漢提出了「艦隊作戰」的思想。要在戰爭中控制海洋，首先就必須消滅敵人的艦隊。消滅敵人的艦隊是海軍在戰爭中的首要任務。海軍作戰主要依靠強大艦隊，尋找並消滅敵人的艦隊為達作戰目標，行動上必須遵循攻勢原則。攻勢的特點乃是實施攻擊而不接受攻擊，在控制海洋中才能洞燭先機。結合以上特點，馬漢的海權思想圖如下：

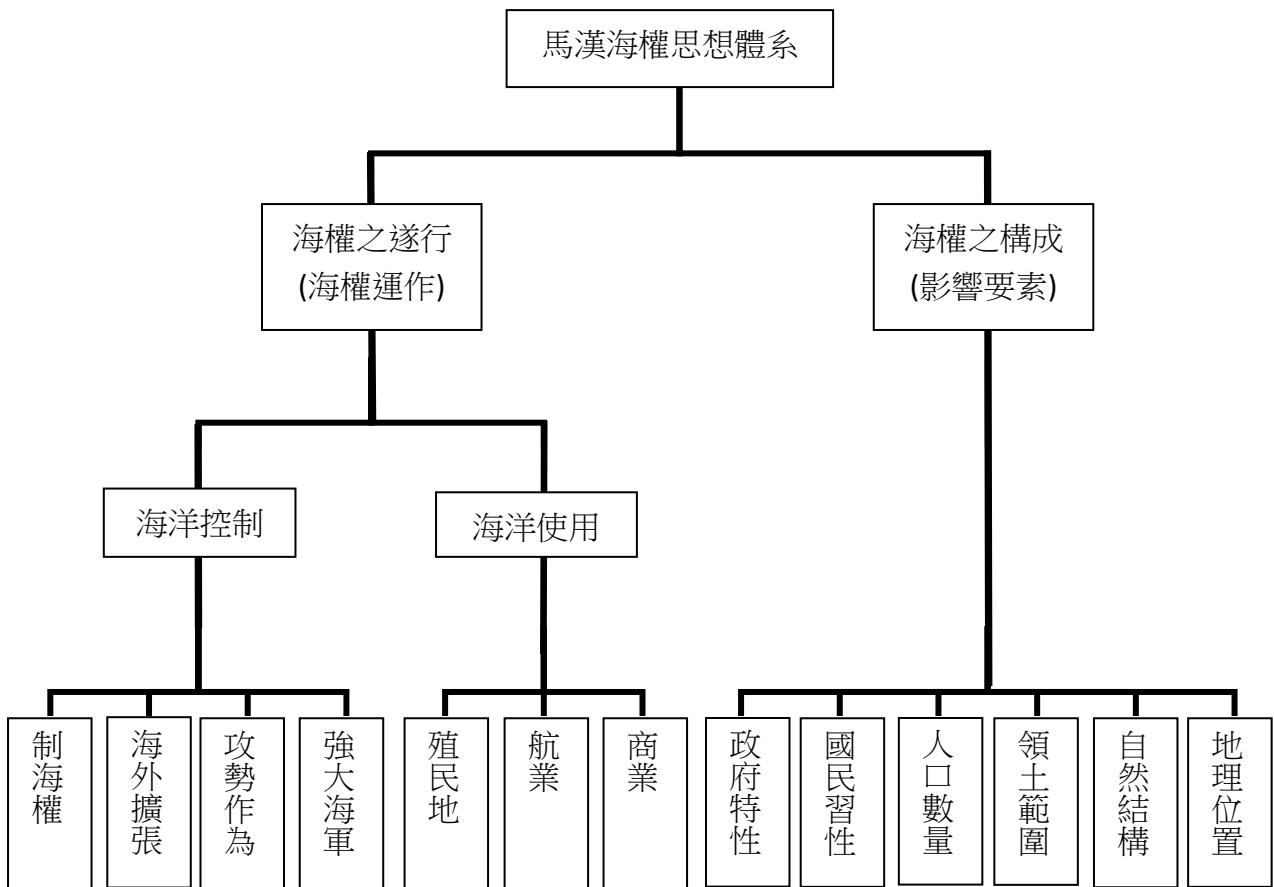


圖 2-1 馬漢海權思想體系

資料來源：劉達材，〈從馬漢海權思想看海權對中國歷史的影響〉，《二十一世紀中國海權研討會專集》，1999年，頁20。

馬漢在提出「海權論」相關概念後，沿著上述思路對控制海洋問題進行了深入研究，再於1910年出版《海軍戰略論》，全面闡述作為「海權論」支撐的「制海權」理論。在馬漢的時代，海權是以海軍為中心，海軍的意義就是海軍武力或海軍強國。因此馬漢思想也常讓人將海軍戰略與海洋戰略混為一談。

《海軍戰略論》的內容主要以海軍戰略為主。馬漢依循著約米尼的思想，建構其海軍戰略體系的基本要素，包括集中(Concentration)、中央位置(Central Line or Position)、內線運動(Interior Line of Movement)、交通線(Communications)等四項原則。

一、集中：所謂集中就是保持優勢的兵力。以最大兵力，率先到達預期的會戰地點。

二、中央位置：掌握戰場中心的要隘，就能方便運輸部隊或補給。

三、內線運動：作戰一方運用弱勢兵力，集中攻擊一面的敵人，避免優勢兵力方取得中央位置。

四、交通線：交通線是指海上和路上部隊可自由運用的空間，為補給線和連絡線的總稱。

除了四大要素外，配合三大概念，分別為：戰略位置、攻勢主義、防禦價值。讓海軍戰略思想更加結實。

一、戰略位置：部隊「基地」的位置，及其戰略價值。

二、攻勢主義：馬漢認為海軍要保持絕對的機動和攻勢，不可把海軍當成防衛的工具使用。

三、防禦價值：位居劣勢時應避戰，並試圖轉移敵方兵力，等待機會轉為攻勢。

馬漢認為以上海軍戰略的四大要素和三大概念運用，便可在戰場上取得優勢或勝利。然而這些都要以海上力量（武力）作為後盾。馬漢認為海上力量是海洋國家在政策上執行不可或缺的工具。結合海軍的戰略理論後，讓馬漢的海權思想更加完整。

## 第二節 現代海權理論

海權的發展也會隨著世界變化而改變。傳統的海權思想對海權的定義多由軍事方面，特別是海軍的角度來加以理解。馬漢的海權思想理論便是如此，且經過許多時代的洗禮，必定都會有不一樣的批評與意見。不可否定的，馬漢是第一位開啟海權概念的人，對於海權理論方面，確實占有一席之地。然而經過時空的更迭、科技的進步、和許多的元素發明或發現，讓馬漢的海權思想注入新的活水。

由於科技的進步、全球化的趨勢、國際公法的制約、海洋資源的競爭和新概念的建立等要素，讓海權的內容更加多元。如何從馬漢的海權思想骨架，建立出一套符合現代的海權思想理論，是本節所要探討的重點。

### 一、海權概念的轉變

首先，馬漢的海權觀念中，並沒有將「海洋戰略」和「海軍戰略」加以明確區分，一般人容易將二者混為一談。英國海權思想家柯白（Sir Julian Stafford Corbett, 1854-1952）在其經典著作《海洋戰略的若干原則》（Some Principle of Maritime Strategy）對於海洋戰略的解釋為：「海洋戰略是對以海洋為實質因素的戰爭之支配原則，而海軍戰略則是當海洋戰略已經確定後，決定艦隊如何應用，以及對陸上部隊而言，艦隊應履行的責任為何」。<sup>38</sup>簡言之，海洋戰略是以海洋為實際因素的戰爭各項原理，再決定艦隊的運用。海軍戰略是海洋戰略的一部分，屬於軍事戰略層級，主要是對海上兵力（艦隊）運用。<sup>39</sup>

由以上觀念的轉變，讓後人更加明白區分海權、海洋戰略和海軍戰略三者的差別。柯白對於「海洋戰略」和「海軍戰略」的兩者層級更加明白區分，並針對

---

<sup>38</sup> 陳重廉譯，〈海權與戰略〉（台北：海軍學術月刊社，1992年6月），頁40

<sup>39</sup> 薩師洪譯，柯白著，《海洋戰略原理（Some Principle of Maritime Strategy）》（台北：海軍司令部，1958年）

兩者訂定出不一樣且更仔細的戰略目標。

另一個則是海權與海洋資源的關係。在此不得不提及被世人譽為「二十世紀的馬漢」，前蘇聯總司令高希可夫(Gorshkov Sergei Georgievich, 1910-1988)，在他的領導之下使蘇聯成為海權強國。其著名著作《國家海權論》(The Sea Power of the State)中提及：「海洋對國家生產力的發展和財富累積，其中重要性是無法估計的…在人類歷史中，通常會感覺到，有利用浩瀚大海及其資源的迫切需要。利用資源的能力越廣，則影響國家海權的生產及促成海權的形成越顯著。」<sup>40</sup>簡言之，高希可夫的海權概念是延續著馬漢的思想，不過他在海權理論當中，注意到國家應當重視海洋及其資源的利用、商船隊的狀況及其配合國家需要的能力，以及為配合國家利益而建立的一支海軍。<sup>41</sup>

結合柯白和高希可夫的海權概念，就形成現代海權思想的系統圖，其系統如下圖所示：

---

<sup>40</sup> 王敬揮，《西方海洋戰略思想的演變》(淡江大學國際戰略事務研究所碩士論文，1992年5月)，頁160

<sup>41</sup> 朱成祥譯，高希可夫著，《國家海權論》(台北：黎明文化公司，1985年4月)，頁2

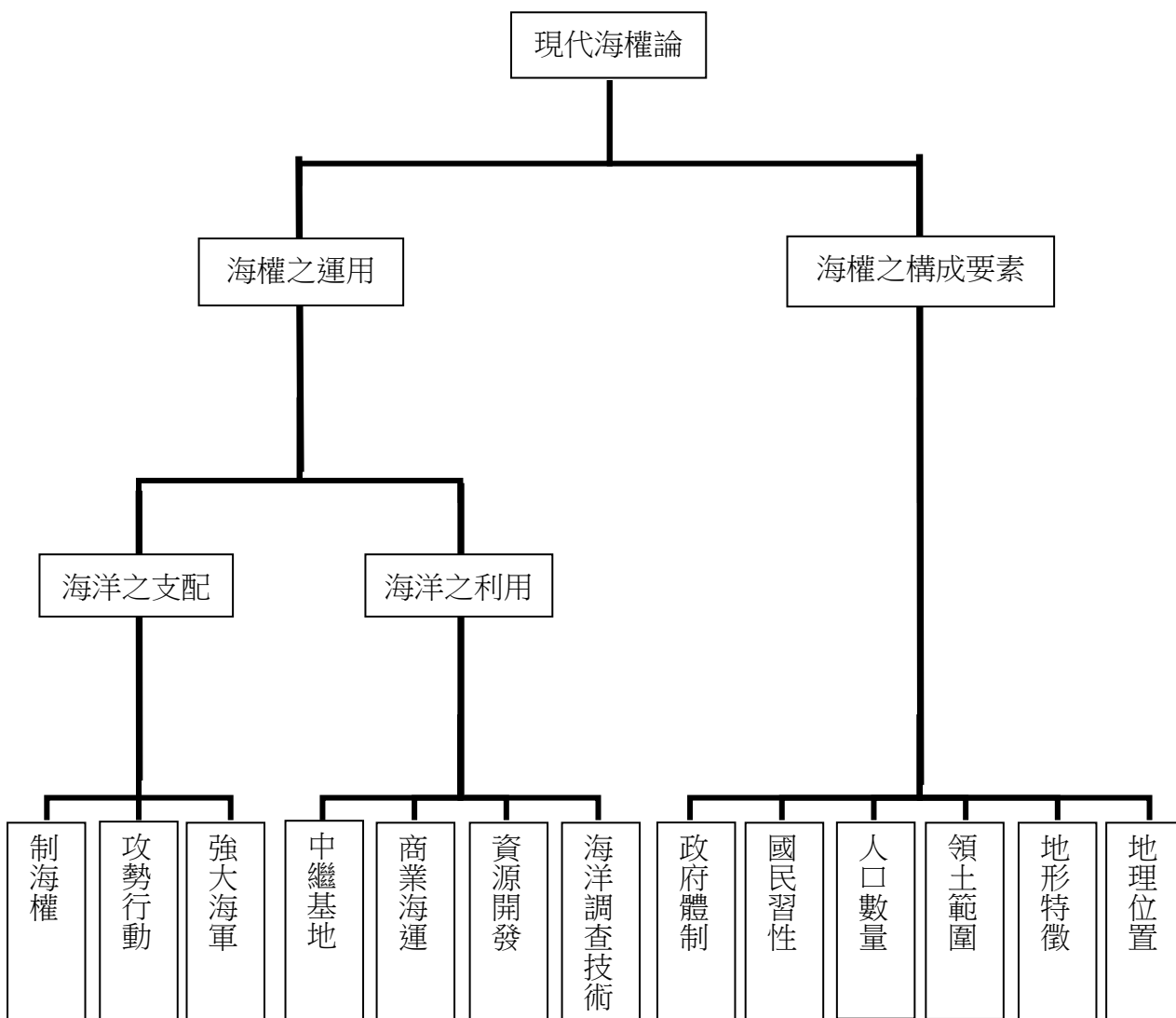


圖 2-2 現代海權思想的系統圖

資料來源：鈕先鍾《西洋戰略思想史》（南寧：廣西師範大學出版社，2003年），頁 394

## 二、 現代海權與經濟利益

海權的思想基礎，最根本的概念就是建立在爭取經濟利益上。而海權觀念真正的展現，應該是在十五、十六世紀的大航海時代。隨著歐洲人在天文航海技術的發明，歐洲人開啟了大航海和大發現的時代，卻也帶來了全球性的擴張和爭取殖民地的風潮。憑藉著地理知識和航海技術的進步，其向外擴張勢力的步驟，先是探險和地理大發現與新的海上航路，繼之為通商、剝削及殖民，使其在經濟上獲得極大利益。<sup>42</sup>發展殖民地的目的在於輔助母國經濟，提供母國原料和購買母國成品，剝削其殖民地的員工和耗盡殖民地的資源，使母國的經濟得以壯大。殖民地和海權相輔相成最成功的案例，非英國莫屬。

19世紀英國之所以能夠成功的關鍵，在於英國本身非常注重海上貿易和殖民地的擴張，且經由貿易和擴張得以讓英國經濟蒸蒸日上，國庫財政豐收。在財政豐收之際，英國政府也願意提供一批海軍，保護其海上貿易、貿易交通線和殖民地。因此，貿易、殖民地、海軍便形成一套體系，讓英國在殖民地時代能名列前茅，也使得海權思想得以應用。由此可知，海權具有經濟的本質。

20世紀後，殖民國家擁有殖民地不再被國際間允許，殖民地紛紛轉向獨立，使得殖民國家的經濟來源減少。由於科技的進步，使得資源取得除了透過海上貿易外，亦開始從海洋中尋求可利用的資源。海洋的利用慢慢被重視，也帶動著海洋資源開發、海洋調查和研究技術日漸成熟。海洋中更多豐富的魚群的捕撈和海底豐富礦場的發掘及利用，形成了全新的經濟利益。新科技、新技術的突破，讓傳統的海洋開發利用，變成大規模、大範圍、綜合性的開發利用形成現代海洋經濟。

現代海權與海洋經濟的關係，會使擁有眾多商船的國家，維持一定程度的海軍實力，以確保海上勢力範圍的拓展和保護。但是其擁有海軍的數量將不完全和經濟利益成正比，且維持海軍的目的，從原本只為海洋作戰，轉變成保護海洋經

---

<sup>42</sup> 王曾才編著，《西洋近代史》（台北：國立編譯館，2001年10月），頁8-12

濟來源和嚇阻他國到己國經濟海域的開發。

### 三、 現代海權與軍事

藉由海洋以獲取海洋的經濟利益，而海洋的經濟利益必須以控制海洋為前提，控制海洋的方式就必須依靠國家的軍事力量。控制海洋的方式，在現今科技發達的年代，並非全然依靠海軍的力量。由於科技的提升，提升了海軍的作戰效能，也使得從原本二戰時純粹的水面作戰轉變到與陸軍和空軍的整體配合。科技化讓軍事方面海權的延伸從原本的單一軍種作戰到整體空間的作戰。雖然如此，海軍仍然是海洋控制的主力。

海權在未來的發展中，仍然需要海軍力量做後盾，如此才能讓海洋戰略的實行得以更順利。然而馬漢在海軍的戰略概念中，戰略位置有其自然地理的限制和優勢，也會因為科技的發達下，讓天然的因素降至最低。軍事力量視為輔助達成現代海權發展的支撐力量。

### 第三節 日本海權理論

海權(Sea Power)中的「Power」，包括：控制力、力量、權力、勢力和有國際影響力的強國等多種含意。所以在廣泛使用上，各有不同的解釋，或把它與傳統「制海權」視為同義詞；或是「海軍力量」的抽象概念；或是當作海上綜合實力的代名詞；或是某些國家具有強大海軍力量的稱謂。<sup>43</sup>

然而依照馬漢的定義，海權不但包括以武力控制海洋之海軍，亦包括平時商業與航運。也就是說「海權」不僅指海軍力量，而是代表著國家在海洋上的地理、政治、經濟、文化和軍事的總和。<sup>44</sup>這是身為海洋強國所必需具備之綜合國力，

---

<sup>43</sup> 劉慶，《西方軍事名著提要》（南昌：江西人民出版社，2001年09月），頁124-125

<sup>44</sup> 黃恩浩，《海權 VS. 制海權：國際安全環境下的中共海軍發展（1978-2000）》（國立政治大學東亞研究所碩士論文，2001年5月），頁22



能夠控制海洋及控制海上交通線，控制交通線即控制海上運輸、貿易，控制海上運輸、貿易掌握海上經濟和軍事。

本節將從馬漢海權構成條件開始，檢視日本發展海權的條件，並探討日本海權與海洋戰略與海軍戰略之間的關係。

## 一、 日本海權發展條件

馬漢在《海權對歷史的影像，1660-1783》一書中，提出構成海權先天的六大要素：地理位置、自然結構、領土範圍、人口數量、國民習性、政府特性等。日本發展海權的條件如下：

### (一) 優越的地理位置和自然結構

日本位於歐亞大陸以東，太平洋以西，地理位置上屬東亞或東北亞。而且日本是四面環海的島國，並由四個弧狀群島（日本列島、千島列島、琉球群島、伊豆-小笠原群島）和六千多個小島組成。其中北海道、九州、本州及四國四大島的面積就佔了國土面積的 99.37%。就地理位置的優勢而言，日本四面環海，是控制東亞陸地國家和太平洋東岸國家進出太平洋的出入口的國家，其地理位置具有高度的戰略價值。再者日本與亞洲大陸相距較遠，其本州距朝鮮半島近 100 多公里，東側又有大片太平洋的保護，四面環海的優勢，形成日本對外的自然屏障，避免日本容易受到外來敵人的入侵。日本擁有如此優越的地理位置，對於發展海權有其利基。

日本島鏈從北到南綿延數數千公里，海岸線總長度更長達 33,889 公里。海岸線長度象徵國家往海洋發展的難易程度。日本如此長度的海岸線，讓日本進出海洋實為方便。這也是日本發展海權優越的地理位置和自然條件。

## （二） 廣大土地面積及人口數量和向海性的國民習性

日本有著 1.2 億人口，土地面積約 37.8 萬平方公里，國土面積約 70% 為山地，森林覆蓋率高但卻不適合農耕，耕地面積僅佔日本國土的 11.1%，因此日本的人口多集中在沿海地區，日本人口約 42% 住附近的一個港口，港口和碼頭成為經濟發展來源，這也使日本人對「往海洋發展」有著強烈意圖。這是日本人口數量和國民習性的優勢。

日本歷史上原本從江戶時代前的海洋貿易大國，到德川幕府的鎖國政策後，開始對於海洋的漠視。幕府末期，經由國外的船堅砲利讓日本重新認識到海洋對日本的重要性，開啟日本的明治維新。於是乎明治政府的維新運動，使國家的財富和軍事實力提升，也讓日本對於海洋發展更成熟。戰後，日本國內百業蕭條，日本也是靠著國際貿易讓經濟慢慢的復甦。悠久的海權歷史和強烈意圖，是日本發展海洋強權的重要利基之一。

## （三） 政府強行主導政策的政府特性

日本由於天然資源的缺乏，包括農產品、礦產資源和石油都需要嚴重依賴進口。海上交通線的維持對於日本的國家前途影響很大，因此日本政府把主要精力和國家戰略目標擺在海權發展上。控制海上交通運輸線的安全，除了可以掌握日本的經濟利益外，亦保護日本靠海維生的國家命脈。日本政府為了國家經濟命脈，便動用國家力量，無論是制定或執行政策，日本政府都會全力並強行主導國家政策，展現出日本政府的特性。

## 二、 日本海權與國家戰略

日本自二戰後，在美國的保護之下，積極發展經濟、軍事和科技。也由於經濟和軍事大幅提升，加上日本想要重返強國行列，因此大幅調整其國家戰略，在政治、經濟、和軍事上為自己描繪了強國的藍圖。

### (一) 政治上—鞏固東北亞霸主的地位，爭取擠身世界大國

日本想鞏固東北亞霸主為主要目標。日本目前雖然是東北亞的霸主，然而近二十年來中國的經濟崛起，讓身為安理會常任理事國的中國在東北亞的政治影響力逐漸擴大，日本在東北亞霸主的位置受到挑戰。日本為了提升在此區域的政治實力。積極參與國際事務，甚至謀求成為安理會常任理事國，藉以提升在國際間的政治地位，應該是日本新世紀要實現的目標之一。

### (二) 經濟上—維持經濟強國的實力

日本的經濟在第二次世界大戰中受到了毀滅性打擊，但在戰後快速復興，從自 20 世紀 60 年代開始了持續長達 30 年的高度增長，被譽為「日本戰後經濟奇蹟」(Japanese post-war economic miracle)。此外，日本政府積極發展高科技、高技術的產業，也促使整體產業和技術大幅提升。日本政府也會制定許多優惠政策，刺激貿易，增加外匯存底。90 年代雖然受到泡沫經濟<sup>45</sup>崩壞的影響，導致日本經濟長期低迷。不過整體而言，GDP<sup>46</sup>總量從 1968 年至 2009 年的 41 年間一直名列世界第 2 位（僅次於美國），2010 年被中國超過屈居第 3，平均每人 GDP 接近 34,000 美元，位居世界前列。日本仍堪稱經濟強國。

### (三) 軍事上—強化美日關係，軍事正常化

成為軍事強國，使日本軍事正常化是日本國家最終目標。戰後的日本國家軍事武裝部隊根據日本《和平憲法》第九條規定，只能維持在自我防衛所需的水平。因此，日本國家的軍事防衛任務主要由美國擔任。並與美國在 1951 年簽訂的《安全條約》，為美日安保關係提供了初始基礎。此條約在戰後強化了美日關係，也包括了後來進一步的國際合作與經濟合作的條款。加強與美國的關係，即對於國

---

<sup>45</sup> 泡沫經濟經常由大量投機活動支撐。由於缺乏實體經濟的支撐，因此其資產猶如泡沫一般容易破裂，因此經濟學上稱之為「泡沫經濟」

<sup>46</sup> 國內生產總值 (Gross Domestic Product, 簡稱 GDP)，亦稱國內生產毛額或本地生產總值，是一個領土面積內的經濟情況的度量。它被定義為在一個國家地區內一段特定時間(一般為一年)裡生產的所有最終商品和服務的市價。

家軍事安全上更有保障。

目前，日本自衛隊由海上自衛隊、陸上自衛隊及航空自衛隊三軍組成，現存總兵力大約為 23 萬。其中海上自衛隊吸收了太平洋戰爭的經驗，對於反潛與掃雷的高度重視而聞名，訓練也集中在這兩項，這兩項是日本海上自衛隊的長處。除了科技的提升外，日本也跟美國購買新的艦艇，並與美國密切的軍事演習，和配合美國積極參與海外軍事任務，包含對美軍的運輸與補給、在日本國內基地修理艦艇和艦艇導航等四個項目。<sup>47</sup>無非就是要讓世界各國正視日本自衛隊的實力，將自衛隊「升格」成「自衛軍」。

### 三、 日本海權與海洋戰略

日本四面環海，擁有 6000 多個島嶼由北到南形成綿延數千公里的島鏈，為東亞國家通往太平洋或南海的自然屏障，長達 33,889 公里的海岸線讓日本往來南北海上交通線更行便利，亦形成海洋腹地的縱深，其海洋利益十分明顯。傳統以來，日本海權受到馬漢海權思想的影響甚深，因此致力於海上力量的發展，注重制海權的爭奪，其海洋戰略便因此而應運而生，並隨著時代的變化，而做些適當的調整。

戰後，日本的海洋戰略因軍事上的徹底失敗和科技的發展而進入了新的階段，日本對於海洋戰略做了新的調整。戰後日本新的海洋戰略：除了保衛本身海洋區域、島嶼領土、專屬經濟區的資源，和擁有控制鄰近海域的基本海上軍事力量外，亦重視海洋資源、海洋環保、海洋科技等非軍事因素方面的海洋戰略。<sup>48</sup>檢視日本的海洋戰略，不免可以發現其海洋戰略是從國家戰略目標而來。

---

<sup>47</sup> 〈日本第二支海外派遣艦隊即將出發〉中華網 2001 年 11 月 15 日  
<http://big5.china.com.cn/chinese/zwd/76888.htm>

<sup>48</sup> 林賢參，〈日本の海洋戦略〉《日本民主党研究-五五年体制が変わったか》（台北：国立政治大学現代日本研究センター，2011 年 10 月），P. 281

#### 四、 日本海權與海軍戰略

從古至今，日本透過海上活動的國際經貿和軍事戰爭，使國家日漸茁壯發展，因此日本的海權發展對於日本有其「重大利益」。若以掌控「重大利益」為目標時，則須借重海軍力量來訴諸行動。「充分控制日本海權」就是日本海軍的軍事戰略目標，也是日本發展海軍軍事力量的依據。

日本海軍戰略思想亦承襲馬漢海軍軍事概念。運用馬漢「艦隊決戰」思想來取得制海權及海上軍事的優勢，<sup>49</sup>這個觀點一直是日本根深蒂固的概念。畢竟從1900年代初期，日本海上艦隊在日俄、日中戰爭取得過勝利後，這個概念便從未動搖日本的海軍戰略思想。因此發展強而有力的海軍艦隊是日本的重大目標。

雖然戰後海軍的軍事力量幾乎化整為零，然而在美國經濟與軍事扶持之下，又漸漸形成新的海軍力量，稱為「海上自衛隊」。但受限於日本和平憲法第九條，「海上自衛隊」僅能完成基礎的海上防衛作為，而不能從事過多的軍事任務，讓日本海軍軍事力量發展受到極大的限制。

由於時代的演進、經濟的復甦、加上科技的進步，日本海上自衛隊的艦隊能力、武器技術和海上投射能力已今非昔比。日本欲打破舊有的海軍軍事戰略目標，以朝向：擴張海權勢力範圍、爭奪海洋權益、和海上自衛隊升格為海上「自衛軍」等為目標。此些目標對於舊有的日本海軍戰略做了重大的修正，從這些目標中也不難看出日本海權觀念改變的影子，因為軍事上的限制，被迫形成新的海軍戰略元素。

#### 五、 日本海權與海洋利益

海權是綜合國力的表徵，是國家維持生存能力的總和。前蘇聯海軍上將高希可夫在「國家海權論」中所提及的海權包括：海洋科學考察研究能力、海洋資源

---

<sup>49</sup> Philip A. Crowl, "Alfred Thayer Mahan: The Naval Historian," Peter Paret, eds., *Makers of Modern Strategy: From Machivelli to Nuclear Age*(Princeton: Princeton University Press, 1941), p. 459

的開發能力、海上運輸能力以及國家海洋科技經濟能力相適應的國家海上軍事力量。四面環海的日本結合上述海權的能力，成為現代化的日本海權。現代化的日本海權除了是日本的國家生存發展利益外，亦是牽涉到日本的海洋利益。

日本的海洋利益來源，包括兩個面向：「海上運輸」和「海洋資源」。日本倚賴著海洋發展海運業，而海運業的發展帶動海上商船的發展，海上商船的數量增加和規模的擴大，除了帶動了日本的「海上貿易」發展之外，亦帶動「海洋運輸」的發展，「海洋運輸」的重要性維繫著日本經濟的命脈。因此，日本重要的海上生命線—石油運輸，其安全性關係著日本的生存發展。另一方面，海洋資源的開發和利用的現代化，促成海洋漁業和海洋能源的發展。和日本海域息息相關的海洋資源，包括日本國鄰近海域和島嶼附近所蘊含的石油或是海洋洋流交會處豐富的漁業，都是日本海洋利益的主要來源。因此探討日本海權中的海洋利益，就不得不提及日本的「石油運輸」和「海洋資源」。

## 第參章 日本海洋戰略發展概況

海洋戰略簡單來說就是：控制和開發利用海洋的總體規劃。傳統而言，海洋戰略就是一個國家發展海上力量，以控制海洋、爭奪國際政治權力的戰略。由於經濟全球化和人口爆炸的因素之下，便開始從海洋中尋求更多的食物或資源礦產，也因此海洋戰略在一個國家戰略上開始有舉足輕重的地位。海洋戰略建築國家海洋利益之上，一個國家海洋戰略中包括經濟、政治和軍事三方面的面向，「經濟」是國家資源和國家利益的來源，政治和軍事的目標是「掌握經濟」藉以保障國家利益。日本四面環海在東北亞中具有獨特的地理優勢，幾世紀以來日本在食物、交通、工業、休閒娛樂、貿易，以及與外國人民和文化的交往上高度依賴海洋。所以海洋戰略對於日本而言有其重要性。

近些年來日本政府積極採取一系列作為，決心將日本由一個傳統的島嶼國家發展成一個21世紀的海洋大國，雖然日本也面臨著海洋安全威脅、海洋資源開發利用、及海洋科技產業研究發展等問題。但日本仍然展現積極強化海洋戰略，發展海洋的決心，以及採取各種強勢作為，也造成與鄰近國家(中國、韓國、俄國、及台灣)發生與海洋權益與安全的磨擦。

### 第一節 日本海洋戰略發展背景

#### 一、 從幕府至二戰期間

日本的海洋戰在不同時代有不一樣的表現形式。從戰略層次上對海洋的重視，時間可溯及德川幕府末期。當時日本感受到歐美新式武器、船堅砲利的威脅，意識到必須改變鎖國政策，盡速發展海上力量。明治維新之後，明治天皇便親自檢閱海軍和極力推動海軍軍事發展。在舉國努力之下，日本隨後在甲午戰爭(1895)

中取得對清政府的勝利，享受到海洋擴張帶來的利益。

甲午戰爭至日俄戰爭期間，日本的海洋戰略便受到馬漢的著作《海權對歷史的影響，1660-1783》影響甚深。1893年，日本學者便將馬漢的作品呈給當時的海軍大臣西鄉從道，之後馬漢的作品便被翻譯成日文版本，在政治、軍事界廣為流傳。然而馬漢海權思想全面吸收和體現的人物則是秋山真之和佐藤鐵太郎。秋山在戰術上有其獨特的看法，戰略上卻完全是馬漢的翻版。也被稱為「日本馬漢」。<sup>50</sup>與秋山相比，佐藤鐵太郎則是在日本海洋戰略的歷史上有其重要貢獻。佐藤曾赴英美學習，並研究日本如何「海主陸從」的海洋戰略。回國之後於1902年著作《帝國國防論》呈給明治天皇，引起日本朝野間重大回響。直接推動之後的日本海軍力量擴張。經過日俄戰爭，佐藤再撰寫了《帝國國防史論》，並主張日本必須：重視與奪取制海戰相關的軍備，考慮列強軍備狀況，並應以此來確定標準並全力以赴以求實現目標。日本的海洋戰略就此確立。但海洋戰略結合軍事力量，造成了大戰的爆發。

## 二、戰後至冷戰結束前

第二次世界大戰結束後，日本在一片廢墟中重新鼓起了希望。日本依靠著美國占領保護、土地改革和民主化改革之下，經濟慢慢的復甦了。特別是吉田茂總理大臣所主張的「輕軍備、重經濟」成為當時戰略路線的主流，日本在冷戰的背景之下，以及美國軍事的保護傘下，把握機會積極發展經濟，最終成為經濟強國。吉田茂本人對日本國家身份的定位非常清楚，並認為：「日本是一個海洋國，顯然必須通過海外貿易來養活九千萬國民。既然這樣，那麼日本在通商上的聯繫，當然不能不把重點放在經濟最富裕、技術最先進、而且歷史關係也很深的英美兩國之上了…這樣做最簡便而有成效。總之，這不外乎是增加日本國民利益的捷

---

<sup>50</sup> 潘俊峰，《日本軍事思想研究》（北京：軍事科學出版社，1992年），221頁



徑。」。<sup>51</sup>吉田茂的海洋日本觀就是在日美同盟大框架下為日本對外貿易往來、經濟發展有所貢獻。伴隨著日本經濟的高速增長，國民主體意識不斷增強，在「脫亞入歐」、「脫歐入亞」和「入歐入亞」等各種思潮激烈爭論的同時，日本京都大學高坂正堯教授便對於日本的海洋身分提出了看法。1964年他在《中央公論》雜誌上發表了題為《海洋國家日本的構想》，<sup>52</sup>次年在中央公論社單獨成書，宣導建立在限制軍備條件下的「海上通商國家」模式，引起了社會的高度關注。隨之而來，各種有關海洋學、海洋安全與海洋開發等論題的調研報告、研究著作陸續出版。

於是日本國會在1968年第58與59次常會眾議院「科學技術振興對策特別委員會」曾討論太空與海洋開發事宜。由此可知當時的國務大臣、次官等在日本的海洋開發綜合體制準備方面已有所準備。「海洋科學技術審議會」於1969年提出有關海洋開發的第三號答覆書，其答覆書被認為是日本科學技術的指導文件，也是日本海洋開發的基礎。同年，日本原「科學技術廳」與原「通商產業省」之下設置「海洋開發室」，同時也成立「海洋科學技術開發推進聯絡會」。1970年依據「海洋科學技術審議會」的第三號答覆書製成「為了海洋開發的科學技術相關開發計畫第一次實施計畫」。1970年，原建設省之內曾設置一個「海洋開發及管理專案計畫小組」。此專案小組於1972年彙整了一份「關於海洋開發及管理的建言」，其中又提出「海洋管理法(暫稱)的法案」，以及「海洋開發基本法(暫稱)的提議」做為日本在海洋開發或管理推動上所需要的法律依據。<sup>53</sup>

這段期間政府設立許多的機構，也紛紛提出了各自關於海洋開發的報告，日本的海洋戰略因為政治、經濟和軍事受限的因素下，從原本海軍軍事戰略為主，轉變成為海洋的開發和調查為主要目標。

---

<sup>51</sup> 韓潤棠、閻靜先、王維平譯，吉田茂著，《十年回憶》（北京：世界知識出版社，1965年），頁10-11

<sup>52</sup> 高坂正堯，《海洋国家日本の構想》（東京：中央公論新社，2010年）

<sup>53</sup> 《平成18年度一わが国における海洋政策の調査研究報告書—海洋基本法の制定に向けて》（東京：海洋政策研究財團，2007年3月），頁5-6

### 三、冷戰後

冷戰結束後，美、蘇兩大集團的對立消除，給日本造成了對內、對外政策有其「冷戰後遺症」。<sup>54</sup>國內方面，政治上長期執政的自民黨下台，經濟上泡沫經濟的膨脹和破裂，導致日本長達十年的經濟不振。國際方面，由於二戰的影響，外交方面難以獲得各國的信任，加上東北亞情勢變的更險峻，中國的崛起、北朝鮮的核武問題，使得日本國內不斷出現「威脅論」的思想。<sup>55</sup>經濟全球化浪潮席捲世界，民族意識和國家意識在許多國家和地區趨於高漲。無論是發達國家還是發展中國家，都在努力順應全球化的同時，最大限度地爭取本國利益。日本一些學者和戰略問題研究家認為，進入 21 世紀後，世界秩序依然會繼續受上述兩大趨勢的影響。讓日本國內意識到，日本應該重新審視和適時調整自己的大戰略，明確提出把海洋戰略作為國家戰略，力求在激烈的國際競爭中掌握主動。現在正是開始描繪 21 世紀日本國家形象的時候。

從 20 世紀 90 年代開始，海洋問題成為全世界關注的熱點和焦點。1990 年第 45 屆聯合國大會做出決議，敦促沿海國家把海洋開發列入國家戰略，以推動世界經濟發展。1994 年，《聯合國海洋法公約》生效。

各沿海國家紛紛建立或加強了海洋綜合管理機構和海洋戰略研究機構，開始制定和實施國家海洋戰略。作為列島國家的日本尤其如此。1990 年至今，日本政府先後兩次制定了國家海洋開發中長期規劃。學術界在政府和財界支援下，組織全國有關學者專家連續數年進行海洋戰略和國家戰略關係問題的研究，至今已經推出數十部專著和大批研究報告。1996 年，「海洋日」被確定為國家法定假日。海洋科技開發經費投入在經濟連續十餘年不景氣的情況下仍逐年增加。在 2001 年日本內閣會議批准的科技基本規劃中，海洋開發和宇宙開發共同被確立為維繫國家生存基礎的優先開拓領域。普通民眾對海洋問題的關注也隨著 21 世

---

<sup>54</sup> 高坂正堯、吉田和男共編著《冷戰後の政治經濟——座標軸なき時代の論点を讀む》(東京:PHP 出版社, 1995年), 頁39

<sup>55</sup> 船橋洋一《冷戰後——同時代の現場で考える》(東京:岩波書店), 頁 224

紀的到來不斷增加。

## 第二節 日本海洋戰略影響要素

日本政府在擬定綜合海洋戰略是受到一些來自國內外的因素所影響。這些因素包括：（一）新海洋國際體系（二）和鄰國的競爭與挑戰（三）和鄰國的領土爭議（四）國內對於海洋戰略的要求。

### 一、 新海洋國際體系

在馬漢的時代，因為海洋利用的技術受到限制，海洋的利用僅僅用於海上交通線。等到海洋調查、海洋開發技術的進步、海上發電廠和海上轉運站興起、開發海洋內豐富的礦產資源等，擴大了海洋空間的利用。提供人類食物和經濟發展另一項管道，提供未來海洋開發的範疇，至此讓海洋權益的爭奪更加激烈。<sup>56</sup>

由於此項背景，1956年舉辦第一次聯合國海洋法會議，其中包括「領海鄰接區條約」、「公海條約」、「大陸架公約」、「捕魚及養護公海生物資源公約」等四項日內瓦海洋法條約。然而在此會議中對重要的領海劃界問題，並沒有達到共識。加上殖民地國家紛紛獨立參與國際社會、伴隨著海洋開發技術的進步、防止海洋汙染的必要性提高、沿岸國權限的擴大朝歐美先進諸國的目標做修正所建立的海洋新秩序、深海礦物資源的開發問題等因素。致使海洋會議在1973到1982年間又開了兩次聯合國國際海洋法會議，最後在1982年4月的第11次會期各國代表終於共識決達成結論，決議出一本整合性的海洋法公約。並於同年12月開放各國簽署依規定，公約在1994年11月第60國簽署後生效。

條約的內容包括：領海、鄰接區、專屬經濟區（EEZ）、大陸架、島嶼制度、深海開發、海洋環境保護、海洋調查、紛爭解決機制等，關於海洋問題的國際法

---

<sup>56</sup> 平間洋一，〈海洋權益と外交軍事戰略—地政学と歴史からの視点〉《國際安全保障》（2007年6月第35卷第1號），頁1-17

規範。此條約建構出規範國際社會新的海洋秩序，因此被稱為「1982 年聯合國海洋法公約」或「海洋憲章」。

依據海洋憲章，沿海國家可以主張自陸地領土(此包括島嶼) 沿岸基線量起 12 海哩的領海、24 海哩的鄰接區、200 海哩的專屬經濟區、200 海哩的大陸礁層、以及特定情況下可主張寬至 350 海哩的大陸礁層範圍。沿海國在領海享有主權、在專屬經濟區與大陸礁層針對海洋資源(此包括魚類與石油、天然氣和礦產等資源) 的開發、利用、及管理享有主權權利和管轄權等。

日本於 1996 年批准了「海洋憲章」。至此，日本國土面積原本只有約 38 萬平方公里，世界排名只有第 60 名，但是把領海面積(包括內水的部分)加上專屬經濟區面積，日本的「藍色國土」增加到約 447 萬平方公里。此「藍色國土」是原本領土的 12 倍，世界排名上就躍居第 6 位。<sup>57</sup>「1982 年聯合國海洋法公約」所建立的海域法律制度擴大了日本所能管轄的海域，提供日本成為海洋大國的契機，也使日本政府開始思考如何在國際海洋事務上扮演一個更積極、更重要的角色。日本也因此認為有必要採取措施去開發和保護如此廣大的海域。<sup>58</sup>

身為締約國的日本，有義務將許多的國際法內化並制定國內法來執行國際法上的措施。由於海洋資源逐漸枯竭、海洋環境遭受的污染與破壞，讓原本採取海洋自由觀和重視海洋開發利用的日本，開始思考並尋求「認識海洋」、「保護海洋」、和「利用海洋」的平衡點。在新世紀全球化的快速發展下，世界各國對人類安全(包括環境安全、食物安全、健康安全等)、以及恐怖主義、大規模殺傷性武器之擴散等對國際和平與穩定威脅之關切不斷提高。結合以上國際體系的因素，便影響日本海洋戰略的制定。

---

<sup>57</sup> “International Comparison of Exclusive Economic Zones,” (Ship & Ocean Newsletter, Selected Papers, No. 4, August 2004,) p. 7

<sup>58</sup> Tadao Kuribayashi “Be the Country that Leads the World in the Field of the International Order of the Sea,” in *Ship & Ocean Newsletter*, Selected Papers, No. 4, August 2004, pp. 4-5

## 二、 和鄰國的競爭與挑戰

日本於1996年6月20日批准「1982年聯合國海洋法公約」，鄰近的國家如：韓國於同年1月29日、中國於同年6月7日以及俄羅斯於隔年3月12日先後都批准了此項條約。也先後宣布200海浬的專屬經濟區，以及制定相關法案<sup>59</sup>。簽約的國家依據各國國情，針對新的國際法架構，除了研擬出國家的海洋戰略外和設置因應海洋戰略的相關行政機構，和制定必要的法律制度，並開始對海洋做積極的管理。

中國在1993年制定「海洋技術政策」、1995年通過「全國海洋開發計畫」、1996年公布「中國海洋21世紀議程」、以及在1998年發布「中國海洋事業白皮書」、2003年通過「全國海洋經濟發展計畫綱要」。此外，除了在1998年制訂通過專屬經濟區與大陸礁層法之外，中國在2001年制訂通過「海域使用管理辦法」、2002年制定全國海洋基能區分、2003年通過「無人島保護與利用管理規定」等。韓國在1995年制訂通過「領海及鄰接區法」和1996年制訂通過專屬經濟區法之後，於2000年公布「海洋開發基本計劃」(Ocean Korea 21)、2002年制訂通過「海洋水產發展基本法」、以及2005年韓國的海洋日(5月31日)當天宣布「海洋憲章」(The Ocean Charter)。另外，韓國在1996年設置主管海洋事務的海洋水產部(Ministry of Maritime Affairs and Fisheries)，整合了13個海洋相關的部會。<sup>60</sup>

日本的民間社團、海洋產業界、以及政黨強烈感受到各國針對國際海洋法政發展潮流做出相關應對，相當憂心日本政府是否反應遲鈍。因此，在進入21世紀後，日本各個階層的機構或團體更加關注世界各國的海洋法政發展動向，並進行有關各國海洋法政動向之研究，根據研究結果以報告和建議書的方式，積極遊

---

<sup>59</sup>日本於1996年制定專屬經濟區與大陸礁層法、韓國的專屬經濟區與大陸礁層法於1996年9月生效、中國與台灣分別於1998年制訂通過專屬經濟區與大陸礁層法。

<sup>60</sup>《「日本海洋政策發展與對策」政策建議書》(台北:行政院研考員會編印,2007年12月),頁3-15、頁3-16

說日本政府要有所作為。同時，日本與鄰近國家皆發生關於島嶼主權、海域劃界、以及資源開發的糾紛，透過媒體、政黨、以及壓力團體的施壓，日本政府決策過程開始解決如何維護日本經濟海域的海洋權益並強化海洋安全的問題。

### 三、 和鄰國的領土爭議

日本與鄰近國家間皆存在著許多的領土主權爭議。日本與俄羅斯存在者北方四島的主權爭議；與韓國存在著竹島（獨島）的主權爭議；與中國和台灣存在釣魚台的主權爭議。領土的爭議影響著日本對於海洋戰略的變化。

日本與俄羅斯的北方四島爭議在於北方四島擁有絕佳的戰略地位，其附近儲藏有豐富的礦產、能源及漁業資源，因此，深受日、俄兩國的重視。領土爭議，往往都是伴隨著附近水域專屬經濟區重疊劃界的問題。雖然日本在 1998 和 2000 分別和俄國簽訂了「日本漁船在北方四島附近水域作業之合作協定」和「在北方四島進行共同經濟合作開發活動的雙邊協定」，但是主權問題仍然未解決，且日本漁船在北方四島海域仍然會被俄國驅逐甚至扣捕。

日本與韓國存在著竹(獨島)、日本海命名問題。1996 年日韓兩國分別批准「1982 年聯合國海洋法公約」，並宣布各自的經濟海域和島嶼主權，讓海域劃界和管轄權問題更加激烈。日韓雙方在日本海經濟海域界線談判中，都宣稱有竹島的主權，且都以竹島(獨島)作為己方水域的基點來畫界，至目前為止仍然無法有個結論。2005 年日本島根縣制定「竹島日」，隔年日本又派遣偵測船到竹島附近海域進行探勘任務，引發韓國強烈不滿。

日本與中國及台灣在東海也存在著島嶼主權和經濟海域重疊和資源開發的爭議。中國、日本和台灣都宣稱擁有釣魚台的領土主權。三方覬覦的除了是釣魚台附近的漁場之外，最主要的是在 1960 年代，釣魚台海域附近被偵測出海底下富含石油，有其經濟價值，致使形成了三方對於釣魚台領土主權進行更激烈的角力。

另外一方面，中國於 1998 年批准專屬經濟區與大陸礁層法後，便開始朝東海和太平洋海域積極的進行資源開發和調查的行動。因此時常發生中國的海洋科學船在未經通報取得許可闖入日本所主張的專屬經濟區內，而且擅闖入次數有明顯增加趨勢。主要原因是中、日兩國有重疊或存在爭議的專屬經濟海域，而中國科學船駛入東海或日本海時未盡到告知的義務。導致雙方彼此間磨擦和衝突增加，並對於各自宣稱的經濟海域範圍及海域內的資源做更積極的保護。

#### 四、 國內對於海洋戰略的要求

隨著海洋資源愈來愈受各國重視的同時，日本經濟界、學術界和媒體紛紛要求日本政府加緊制定國家海洋戰略、海洋基本法、任命新的海洋擔當大臣、成立海洋有關閣僚會議，協助強化日本在海洋能源資源、漁業資源、海底礦產資源勘探與開發利用上的競爭力。<sup>61</sup>「日本經濟團體聯合會」(Nippon Keidanren)於 2000 年 6 月提出「21 世紀海洋的大計畫」(The Grand Plan for Oceans in the 21st Century)的意見書，內容包括：日本必須確立 21 世紀的海洋戰略、有效的活用海洋國土和海域範圍、振興及強化海洋科學技術、培育海洋研究人員、發展海洋相關產業，為國際間在海洋方面做出貢獻。並建議日本政府應當全面性活用海面、海中，和海底之海洋空間，應結合產、官、學和政府相關單位。在推動海洋開發方面應該重視海洋生物資源與海洋能源資源做持續而有效利用、保護有限的海洋資源、並調查日本海域之特性，活用海洋空間。<sup>62</sup>此建議書影響文部科學省科學技術審議委員會於兩年後便提出「21 世紀初日本的海洋政策」的報告書。

另外，「日本經濟團體聯合會」的會長秋山昌廣指出日本是個倚賴海洋程度很高的國家，一切發展離不開海洋賜予日本優越條件和環境的國家。當世界海洋

---

<sup>61</sup> 《「日本海洋政策發展與對策」政策建議書》(台北:行政院研考員會編印, 2007 年 12 月), 頁 3-20

<sup>62</sup> 日本經濟團體聯合會的網址:

<http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2000/028.html>

格局已經產生巨變，各國都著手在大幅度地調整為實施海洋管理和永持續發展的綜合性海洋戰略及相關政策，日本也應該緊跟各國的腳步抓緊時間制定符合現代的海洋戰略。

「海洋憲章」誕生後建構出新的海洋秩序和環境。從日本的民間團體—「日本經濟團體聯合會」，不難看出日本的經濟界、學術界和媒體都憂心日本政府無法跟上世界的腳步，針對新的海洋秩序建立新的思維和做法，並要求和遊說日本政府也應當緊跟世界的腳步，結合產、官、學三方的意見，建構一套新的海洋戰略藍圖。

### 第三節 日本海洋戰略

#### 一、 海洋戰略基礎—海洋國家

從古至今，日本的國家身分的基礎與海洋形成密不可分的關係。日本文化與民族性研究中有一個重要詞彙—島國根性。「島國根性」是指海島國家因缺乏與別國交流而造成的視野狹窄，由此形成的小家子氣的閉鎖性格。即日本諸多不適應世界早已融為一體的心理特徵和思維方式。<sup>63</sup>日本人一直把同樣屬於海島國家的英國，做為國家目標。但是在 19 世紀末，英國擺脫了海島國家的「島國根性」，而成為迎向世界的海洋國家，建立起大英帝國。這讓日本意識到重建國家新身分。

中曾根康弘於 1978 年就明確指出：從地理政治學的角度來說，日本是個海洋國家。<sup>64</sup>這是相對於大陸國家而言。海洋國家因為缺乏天然資源，被迫利用海洋對外發展，依靠通商貿易塑造出海運國家。從過去歷史上，日本一經拋棄海洋

---

<sup>63</sup>

<[http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/world/2005-03/23/content\\_2731982.htm](http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/world/2005-03/23/content_2731982.htm)>

<sup>64</sup> 金蘇城、張和平譯，中曾根康弘著《新的保守理論》（北京：世界知識出版社，1984 年），頁 135



國家的身分，包括：佔領中國或與大陸國家(德國)建立起同盟，最終都導致日本走向失敗的道路。因此日本人深刻體會到，從國家利益和國家戰略角度出發，日本自始自終以「海洋國家」自居有其重要性。

日本海洋國家身分的塑造方面。日本繼承高坂正堯教授所著《海洋國家日本的構想》的概念，在1987年建立「財團法人日本國際論壇」(The Japan Forum on International Relations, Inc.)邀請包括學界、政界、經濟界輿論界等各方代表參與討論，並推出三本著作：《日本的身分：既不是西方也不是東方的日本》(1999)《21世紀日本的大戰略：從島國到海洋國家》(2000)《海洋國家日本的構想：世界秩序和地域秩序》(2001)。<sup>65</sup>此三本著作勾勒出近代日本海洋國家的藍圖。作者之一的伊藤憲一就表示：「日本應該積極探索，強化海洋同盟—日美同盟為基礎，遏制中國，並通過強化東南亞同盟的堅定性，開拓建立東亞多元合作體制。如果能做到這一步。日本就實現了名副其實海洋國家的歷史使命」。<sup>66</sup>

政府為了要把這種海洋觀念深植民心，實行了一些政策。推動海洋國家身份建構的方式很多，其中便是把意識觀念灌輸在一般大眾的心目中。日本在1996年時，把7月20日設定成為國民節日，稱為「海之日」(之後改成每年7月的第三個禮拜一)，其目的是強化日本國民對於海洋國家身分的意識型態。

日本追求海洋國家的身份，在戰略層次上也可以視為「海洋日本論政治化」，在形成海洋戰略上，都有「海洋國家」的影子，當然在海洋戰略形成過程中也必須配合著政治和現實做些調整。

## 二、 海洋戰略方針—海洋立國

日本推動海洋國家身份的確立，真正實現海洋立國的目標，首先必須制定

---

<sup>65</sup> 財團法人日本國際フォーラム，〈世界海洋民族の海洋進出の歴史から何を学ぶか〉日本財團図書館，2010年8月29日アクセス

<http://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2000/00186/contents/045.htm>

<sup>66</sup> 伊藤憲一，《海洋国家日本の構想：世界秩序と地域秩序》(東京：2001年，財團法人日本國際フォーラム)，頁165

相關的法律法規，成立專職的政府機構。日本由於相關法律的不完備，情報蒐集分析的能力欠缺，於是便在輿論推動之下，制定綜合海洋戰略。2005年海洋政策研究財團將《迎向21世紀海洋政策提案》呈交給時任官房長官的安倍晉三，強調日本海洋國家身份的同時，明確提出在新形勢下日本實現「海洋立國」的基本理念，包括可持續性的海洋開發和利用、領導海洋國際秩序與國際協調亦包括海洋的綜合管理等內容。《迎向21世紀海洋政策提案》內容當中指出「海洋立國」的方針是制定《海洋基本法》，海洋相關且完善的行政機構。<sup>67</sup>2007年4月20日參議院以多數贊成通過《海洋基本法》。同月27日，日本政府公布《海洋基本法》並於三個月後正式生效。

這部法律闡明了日本「海洋立國」的方針，認為海洋開發和利用是日本社會存續的基礎。日本的海洋計畫應該包括開發利用海洋、維護海洋生態環境、確保海洋安全、提高海洋科學研究能力、發展海洋產業、實現海洋綜合管理以及參與海洋領域內的國際協調等。針對日本海洋戰略的現狀，新法要求日本政府應當設置完善的機構和制度。由此看出，日本為加強海洋利益的掌控，首先建立一套法律，海洋法規的誕生，明確指導日本政府的海洋戰略行為。讓「海洋立國」的戰略方針，在法律的基礎上有其依據基礎、且更具有完善的制度輔助。

再者，「海洋戰略」目的為了維護日本的海洋利益，因此必須建立在「海洋軍事戰略」力量的建設和使用上。日本的海洋戰略中包括海洋資源利用、海洋空間利用、海洋環境保護、海洋調查研究與技術開發以及國際合作等很多領域。因此，日本海洋軍事戰略的目標，就必須是保障數千公里的海岸線和海域的安全。戰後，日本以搭邊車(Free-Rider)的方式，享受美國的軍事安全保護傘，讓自己的海洋戰略得以順利推行。

現今日本的海洋軍事戰略是為了應付現代新型威脅和國際各國情事變化、防備正規侵略以及自主、積極改善國際關係為目的。為此需要在很多方面作出努力。

---

<sup>67</sup> 《海洋と日本—21世紀の海洋政策への提言》(東京:海洋政策研究財團,2006年),頁7

如：強化各種力量的聯合運用、強化情報工作、適應科技發展以及有效利用人力資源等。在此目的之下，近些年來日本一直在增強其海上軍事力量。保持一定的軍事力量，才能確保日本海洋軍事戰略和海洋戰略的施行，才能以此達到「海洋立國」的目的。

第三，制定與確保日本海洋戰略的基礎為：判定何者為盟友與何者為敵人。因此與盟友的結盟就顯得重要，日本主要核心是強化日美同盟。日本主流輿論嚴厲批評「脫美入亞」的觀點，並以海洋國家為媒介來論證日美同盟的合理性和持久性，並且把所謂的海洋國家與大陸國家徹底對立起來。

日本財團在1998年推出了龐大的海洋研究相關專案，其中很多參與者認為，日本於未來實現自己的海洋戰略時，核心是強調：日本客觀上屬於資源貧乏型國家，且須視日本為「邊緣地區」國家，日本不能重新嘗試建立大陸國家，或者與大陸國家結成同盟。最現實與方便的道路，就是在美國掌握海洋霸權當下，透過不斷強化日美同盟，可以建立起海洋價值觀的新秩序，而且在美國長期主導的安全保障體系，日本可以在美國的建構的體系下獲取海洋利益但是日本政府無不希望在共同的海洋利益上，及日美同盟的架構下，未來爭取更多自由行動空間和地位的平等。因此日本利用日美同盟，已經由傳統的「國土防衛」轉向「地區干預」，由傳統的「美主日從」轉向追求地位平等基礎上的「發揮主動性」

最後，中國是日本海洋戰略最主要的對手。日中邦交正常化後，日本都是在日美同盟為主的基調中，與中國交往。兩個國家都是以爭取區域性大國為目標。因為在沒有成為區域性大國的基礎下，很難再成為全球性大國。日本要獲得全球性領袖地位的最好辦法，就是妥善利用美日軍事同盟，在保障遠東穩定前提下，積極參與世界的維和活動和經濟發展。這樣便能讓日本最穩妥地為自己確立一種獨特而又有具影響力的全球性使命國家，並成為推動真正國際性、和有效地機制化的合作的大國。

在區域方面，日本重視狹長島鏈上的各個國家、地區。如果日本能推動九州

和沖繩地區的自由貿易圈合作，並且再把關係密切的台灣加入進來，如此日本九州、沖繩與台灣的海洋貿易和資源開發、合作範圍，的確可以形成包圍中國態勢。如果能再延伸到東協，這樣就能更廣泛的把東海、南海都包圍起來，其範圍甚至可以延伸到中國的南沙群島。這是最能夠牽制中國的方式，但是這項任務是日本想要成為區域大國，所必須主動承擔的任務。

中國崛起後，日本區域霸主的地位受到挑戰，日本國內甚至出現「中國威脅論」的聲音。日本「戰略派」學者岡崎久彥認為：「21世界最大的問題是如何應對日益強大但不知何去何從的中國，其他國際問題對日本安全的重要性與此比較，都遠遠不及」且岡崎指出日本應該從戰略優先的思考出發，主張日美同盟是日本戰略「唯一可能的選擇」，<sup>68</sup>並強化與美、澳、印等海洋國家合作，如此才能取得世界國際地位，成為全球性的海洋大國。

日本為領導海洋國家對立大陸國家—中國，目的是圍堵崛起中的中國，使中國海洋戰略發展，減少日本國家海洋戰略發展上的威脅，並且爭取在海洋國家中領導的地位和發言權，以利在其他政治議題得到空間，讓「海洋立國」的精神，藉由海洋事務的主導，日本實現「海洋立國」的目標。

---

<sup>68</sup> 岡崎久彥，《戰略的思考とは何か》（東京：中央公論社，1983年），頁235

## 第肆章 日本海權具體實踐

日本在二戰過後，因為國際情勢及海權觀念的轉變，使得日本製訂一套新的海洋戰略，並應用在實際的海權當中。日本二戰後百廢待舉，當時靠著美國的保護傘下，開始重建其國內經濟。由於日本是個四面環海的國家，再加上自身的資源匱乏，所以想要重建國內經濟，重啟經濟動力的「能源」似乎都是從海外進口，海外能源的進口幫助維持了日本經濟和日本民生消費而四面環海的日本，能源運輸皆是由海上運送而來，這也使得日本對於海洋能源運輸安全有其危機感，如何解決能源安全問題，保持能源藉由海上運輸安全的進入日本國，保護海上能源運輸的安全，一直都是日本必須面對的問題。因此，日本海上的軍事力量，在維護日本運輸安全，即海上交通線，亦扮演著重要的角色。

另外在海洋資源方面，日本對於東海的海洋資源，包括：「漁業資源」和「能源資源」，無不成為新的海洋體系下，日本覬覦東海資源的兩大關鍵要素。因此本章針對日本海權具體實踐的「石油運輸」和「海洋資源」做為探討對象，印證日本新一代的海洋戰略。

### 第一節 日本海上石油運輸

日本自 20 世紀 60 年代末期起一直是公認的世界第二號經濟強國，科學研發能力居世界前三，同時也是當今世界第三大出口國和進口國。日本經濟高度發達，非常依賴貿易，其中能源的進口，及海上交通線視為日本經濟的命脈。能源安全涉及三個重要目標：可提供穩定的經濟成長與社會發展所需能源；能源供給不會受阻斷；以及負擔得起的能源價格。能源種類當中，「石油」對日本國而言，更是占到舉足輕重的地位。因此筆著於此節特別針對日本的石油海上運輸為主要的

探討焦點。

## 一、 日本能源的現況

日本本身屬於極度缺乏天然資源的海島國家，即使日本幾個主要油田存在的地方包括：新潟縣、秋田縣和北海道的產量，其原油自給率僅占 2010 年的 0.4%。就石油、煤炭和經石油提煉出來的消耗性自然能源來計算能源供自給率而言，日本不超過 4%，縱使加上核能發電，自給率最多只能達到 18%，所以受到外部能源進口的制約程度相當的高。從日本國內能源的消費結構而言(圖 4-1)，石油的依存度超過 40%，是日本最倚賴的主要能源，在 2010 年日本從國外進口 10 億桶的原油及其石油相關製造品，進口石油的對外依存度高達 99.6%，其中一次性的消費用油占 49%，為世界上第三大石油進口國。<sup>69</sup>從以上的敘述看來，日本對於石油能源的進口，主宰了日本的經濟命脈，我們可以從日本海外進口的比例(圖 4-2)當中看到中東的幾個產油國包括：沙烏地阿拉伯 29.2%、阿聯大公國 20.9%、卡達 11.6%、伊朗 9.8%、科威特 7%、阿曼 2.7%，是日本原油來源最主要的進口國家。2010 年從中東進口石油比例高達 86.6% 看來，暴露日本對於中東石油能源需求的脆弱一面：除了高度依賴海外進口且主要集中在中東地區外，還要面對到中東政局的不確定性對於石油產量的影響，以及從中東開始迨至日本，漫長的能源運輸航道的安全，這是日本對於過度依賴中東地區石油所面臨的種種問題。

---

<sup>69</sup> 《エネルギー白書 2011》(東京:日本資源エネルギー庁エネルギー情報企画室)<http://www.wnwcho.meti.go.jp/topics/H16hokoku/index.html>

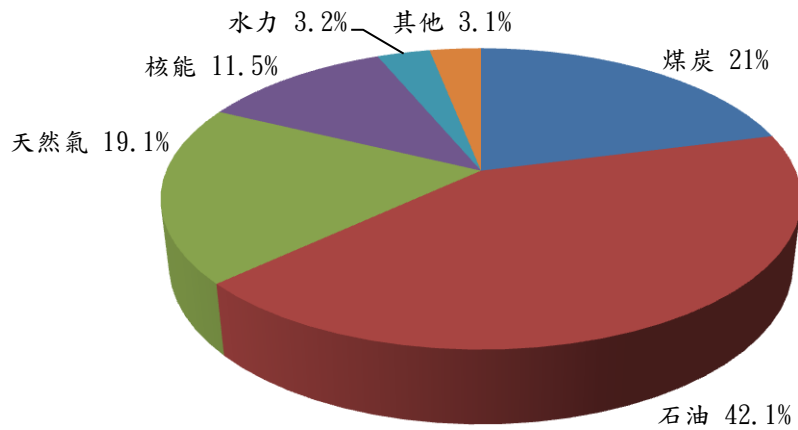


圖 4-1：日本能源結構圖

資料來源：筆者依「日本能源白書 2011 年」自行繪製

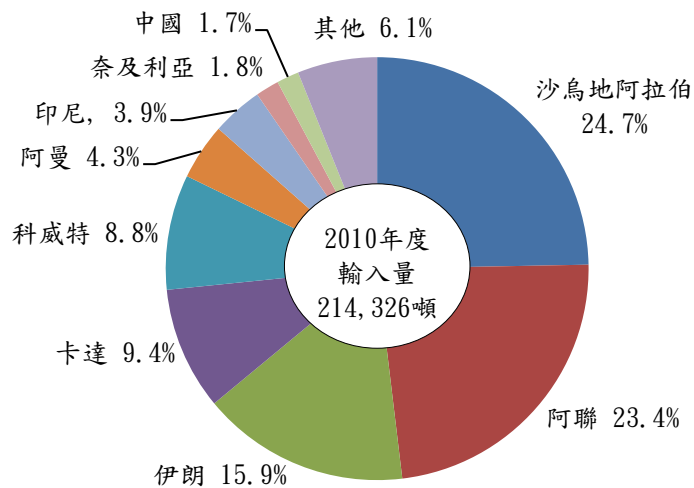


圖 4-2：2010 年日本原油輸入國比例圖

資料來源：筆者依「日本能源白書 2011 年」自行繪製

## 二、 日本能源面臨的問題

二戰過後，日本當時靠著美國的保護傘下，開始重建其國內經濟。由於本國先天能源不足外，加上隨著經濟的起飛，日本的石油需求量開始節節高升，截至現今，日本是世界第三大石油進口國，僅次於美國和中國大陸。這樣大的

需求量，卻也讓日本面臨到許多能源問題，及在能源問題上的隱憂。

### **(一) 原油需求持續膨脹**

二戰過後，由於經濟復甦需要，日本開始對於石油需求量產生重大變化，即藉由石油發展工業，帶動日本整體經濟發展。隨著日本經濟實力的逐漸強大，進口原油的需求量也日益提高。1973年石油危機，世界油價暴漲，使得日本進口原油銳減，也造成日本當局開始對於能源安全戰略的注重，並尋求替代能源的可能。

冷戰過後，日本經濟已經進入高度開發的程度，為維持國內經濟，因此對於石油的需求，仍然處在一定高度的需求量。再加上2003年，美國出兵伊拉克，控制伊拉克的石油供給，日本亦藉由「搭便車」(free-rider)的方式和透過各種手段保持與中東產油國的傳統合作關係，以謀求更加穩定的石油供應。讓日本從中東地區的石油進口量得以穩定增加。

雖然科技的進步，和日本努力研發替代石油的方案，導致石油需求量在近幾十年以來有稍微下降的趨勢。但是去年日本東北311大地震之後，地震摧毀了東北地區幾家核電站，且國內對於核能發電有疑慮。因此日本國內會期待藉由進口更多的原油，來進行發電外，亦可提供東北經濟復甦所需要的基礎能源。這將可能導致日本能源需求結構發生長期性轉變，包括對石油和部分精製石油產品的需求增加。

### **(二) 對外依存度高**

對於一個世界先進的已開發國家來說，99%的石油必須仰賴外國進口，如此之高的比例，會是非常不利於國家經濟與民生安全，這樣高度倚賴國際石油進口的結果，造成國際油價只要一上升，便會衝擊到日本的GDP。現今的日本非常需要國家以經濟、外交甚至是軍事力量來確保、及捍衛石油供給安全。雖然日本從



第一次石油危機開始就由政府做出相對的應對措施，但對外依存度高居不下的狀況下，實在無法從先天方面來克服，因此這也是日本必須面對這樣的風險和心理障礙。

### （三） 石油依存度大

日本幾乎一半以上的能源消費都是仰賴著石油及其相關的石化產物。雖然近些年來日本增加對於煤礦的進口量，但是以高生活水準的日本來說，不論是家用汽機車、工業用油、運輸產業等消費大宗，都還是以消耗石油為主，所以日本以石油為主的能源結構將很難有所改變。

### （四） 石油來源受制於人

日本從海外進口石油有高達 87%來自於中東地區，即使未來的十年，包括日本合作的伊朗、巴西、裏海甚至是日俄等地的油田開發計畫都成功的情況下，能夠分擔日本石油的供應量又能達到多高的比例，仍然無法預估和等待時間來檢驗，更何況這中間仍存在許多的變數，這也是日本四處尋找油田，卻還無法取得安定的供應來源的隱憂。但目前為止，日本的友國—美國不惜動用武力對中東地區的石油發揮控制與影響力，2003 年，美國更是藉由發動美伊戰爭，強行佔領了世界第二大石油資源國的伊拉克，美國在中東的勢力涵蓋了石油儲藏量 54%的四個國家<sup>70</sup>，對於高度仰賴中東地區的日本來說，減少對於中東地區的不確定因素和擔憂，亦可藉由美國將其影響力伸入中東地區，確保石油能夠更穩定供應。

### （五） 周邊能源資源威脅

在日本周邊地區，仍然存在著許多領土和主權衝突，大都與海洋資源開發有關，其中又以石油能源的開發有極大的關聯。日本能源開發衝突最主要的就是釣

---

<sup>70</sup> 四個國家分別為沙烏地阿拉伯(25%)、伊拉克(10.7%)、阿拉伯聯合大公國(9.3%)、科威特(9.2%)

魚台列嶼。<sup>71</sup>釣魚台是在東海大陸棚，自 20 世紀初至 20 世紀 90 年代中，隨著世界局勢和國家力量的對比產生了變化，日本右翼分子在釣魚台問題上積極的作為引起相關國家的事端，其中又以今年(2011 年)日本將其土地收歸國有化之後，更是造成台灣及中國大陸重大的反日運動。歸咎原因在於其深厚的經濟原因，在 1968 年之後，於釣魚台海域附近被發現有大量的油田儲藏在海底，其次附近也是太平洋寒、暖流的交會處，亦是一個豐富的漁場。其中海底儲藏的石油，對於一個自然資源有限的國家—日本而言，正是求之不得。但是迫於政治現實與開採技術的不足，日本無法也不敢在現今貿然進行開採。

至於日本和中國及台灣關於周邊能源所牽涉的主權問爭議，筆者還會在下一章做更進一步的討論。

#### (六) 石油運輸高度仰賴海運

日本是一個四面環海的海島國家，不論糧食、進出口貿易、資源的運輸都必須依賴海運，這是把生命線寄託於海運之上的海島國家無法避免的宿命，因此對於海權的控制就須要投注大量國家力量，然而投注的國力有可能會形成無底洞，除了必須時時刻刻投入大量心力外，也必須與沿岸許多國家保持友好、合作關係。然而，維持此安全關係的成本過高，卻時常事倍功半，如：海盜、恐怖攻擊加以破壞日本海運安全的成本卻很低廉，只能說防不勝防。最終造成運輸成本過高和許多國力無謂的浪費，但是日本國卻也不得不去做。

### 三、 日本石油運輸航道

海上石油運輸航線連接著世界各個產油國和主要石油消費國，而運輸石油的方式皆是憑藉著海上油輪來運輸，而運輸航線分成國際線和短程線。眾所皆

---

<sup>71</sup> 此島嶼關於名稱方面：中國及台灣稱為”釣魚台列嶼”，日本則稱為尖閣諸島(Senkaku Island, せんかく)本論文將交互使用釣魚台列嶼或尖閣諸島，皆指此島，不因為使用不同名稱而有偏袒任一方的政治立場。

知的，全世界主要的產油國集中在中東海灣地區，而世界上主要的石油進口國從大而小分別為：西北歐、北美、日本及韓國，日本為世界第三大石油進口國，其石油運輸航線亦是世界上重要的石油航線之一。

日本最重要的石油運輸航線是「波斯灣－日本」：起從中東波斯灣地區，迄至日本國各地儲油槽，波斯灣－日本航線是日本最主要的供油航線，年運量高達1億噸以上。途經印度洋，繞到龍目海峽和望加錫海峽或是麻六甲海峽，往上穿越南中國海，途經台灣海峽，最後運抵到日本國。(圖4-3)。<sup>72</sup>

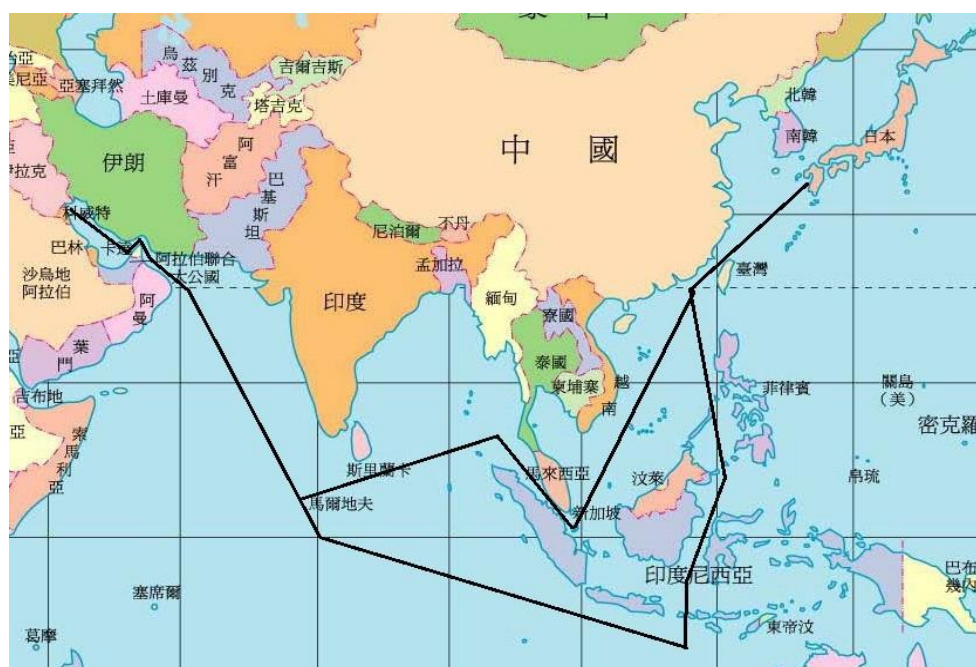


圖 4-3：日本石油運輸航道

資料來源：作者自行繪製

#### 四、日本石油航線面臨的問題

身為世界第三大石油進口國的日本，其海上石油運輸航線視為國家經濟的命脈，因此日本對於石油航線上的安全，無不謹慎對待。

<sup>72</sup> <<http://info.shippingchina.com/hyzs/index/detail/id/3665.html>>

## (一) 麻六甲海峽問題

麻六甲海峽是東南亞戰略要地，位於馬來西亞和印尼的蘇門答臘之間，麻六甲海峽長 1000 多公里，寬 8 海浬，水深 75 英呎，麻六甲海峽是連通印度洋與南中國海的主要航道，是世界上最重要的航道之一。它承擔著全球 1/3 貨運量和約 50% 的石油運輸量，每天約有 5 萬艘的輪船由此經過，運送大量的能源給依靠能源的經濟大國，是中、日、韓三國海上石油進口的重要通道。<sup>73</sup>麻六甲海峽地處歐洲、亞洲、非洲和大洋洲航道的海上樞紐，是太平洋和印度洋連接的重要通道。特別是太平洋西岸的國家，如中國、日本、韓國等要到南亞、西亞、非洲去，麻六甲海峽是必經之地。麻六甲海峽橫跨東南亞，須由數個國家協商共同治理，目前是由在地國：馬來西亞、印尼和新加坡三國根據《海洋憲章》第五十八條「無害通過」原則，由三國共同提供航道安全和相關事務管理。<sup>74</sup>

麻六甲海峽存在海盜猖獗、交通航行秩序紊亂等問題，但「海盜」是麻六甲海峽最主要的問題。90 年代後期，海盜在麻六甲海峽的活動日益猖獗，使航道安全亮起紅燈，雖然此問題已經受到各國的廣泛重視，卻難以真正有效打擊之作為。根據國際海事局統計，全球約 1/3 的海盜襲擊事件，都發生在麻六甲海峽及其附近海域。麻六甲海峽的海盜問題成為運用該海峽之相關經濟大國最頭痛的問題。特別是日本，日本每年從世界各地進口的大量原料，特別是其 90% 的石油無論從非洲或中東地區都要通過麻六甲海峽，因此麻六甲海峽被日本視為「海上生命線」。1999 年，日本一艘貨船更是在麻六甲海峽海域被挾持，日本藉由這次事件，以打擊海盜之名，行日本軍事力量—自衛隊進駐麻六甲海峽之實，將軍事力量覆蓋到麻六甲海峽。日本出兵打擊海盜的最主要的目的有兩個：除了可以控制麻六甲海峽，保護日本的石油運輸線路外，亦可透過控制麻六甲海峽，推動日本的政治與軍事勢力擴展到東南亞。<sup>75</sup>

<sup>73</sup> 金融時報亞洲版記者群，《亞洲能源版圖》（台北：台灣培生教育出版股份有限公司，2005 年 1 月），頁 63

<sup>74</sup> 〈麻六甲海峽海洋能開放介入嗎〉，中國時報，2005 年 8 月 4 日，第 8 版

<sup>75</sup>

## (二) 南海問題

相較於日本對於麻六甲海峽航道安全的關注，南海問題也是相當複雜。所謂南海問題，指的是南海周邊各國，對於海島礁歸屬、南海海域劃分存在分歧和爭議。<sup>76</sup>南海附近海域儲藏豐富的海底石油與天然氣等重要戰略資源，讓鄰近國家對海底資源相當覬覦。海域上 200 餘個大小不等的島嶼、珊瑚礁、淺灘甚至是海水退潮後才露出的礁石，其歸屬成為各國競相爭奪的兵家必爭之地。目前在該海域宣稱擁有島嶼主權的有：中華人民共和國、中華民國、越南、菲律賓、馬來西亞、印尼和汶萊等，都各自宣稱擁有部分島嶼主權。各國擅自劃定的海域與疆界，而且該區域自冷戰結束以來，沒有如美、蘇大國控制，形成「權力真空」(Power Vacuum)，相關主權爭議的各國，無不進行軍備競賽；再加上 2003 年馬來西亞赴南沙海域實施測量和油氣勘探、越南與挪威合作進行油氣勘探等舉止，更是激化了南海鄰國之間的緊張氣氛，使得南海主權爭議越形複雜。

中國對於南海主權的主張，從已故領導人鄧小平就曾經提出「擱置爭議、共同開發」的說帖，並與菲律賓簽署意向書，共同勘探開發南海的油氣資源，以及與越南、汶萊協議，聯合考察南海協議區內石油資源儲量，著實緩和南海緊張的局勢。即使如此，懸而未決的主權爭議仍舊無法平息南海各國之間的戰火。

除了海底資源引來爭議外，南海諸島更控制著南海的國際航道。南海因為地理位置特性，成為連繫著太平洋與印度洋，是中國、日本、韓國等國重要的海上運輸線，石油、天然氣等戰略資源的輸送無不仰賴此線，也是全世界海運最繁忙的交通航線之一。因此，東北亞各國都很注重此區域的安全否與，也都在尋求與南海鄰國合作的機會。近幾十年來，美國也為了達成全球佈局，及遂行南海海域的戰略利益，積極涉入南海軍事安全事務，也曾經與菲律賓、泰國、印尼等國舉辦聯合軍事演習。整體而言，南海由於地理位置特性、和海底資源豐富，造成南

---

<http://mil.eastday.com/eastday/mil/node3230/node3232/node3400/userobject1ai721300.html>

<sup>76</sup> 岳德明，〈中國南海政策爭議〉《戰略與管理》，2002 年第 3 期，頁 55

海鄰國無不進行「圍地」行動，再加上中國勢力崛起和美國的軍事介入，讓南海情勢越形嚴峻。隨著南海爭端似乎越形國際化，南海領土與資源的紛爭會更加複雜，若是真正爆發戰爭衝突，對於日本靠著南海航道維生的日本而言，會成為日本能源運輸的變數之一。

### （三） 海上恐怖主義

美國自 911 事件之後，海上恐怖攻擊就成為世界各個主要航道安全的新興議題。許多海上航道既是能源運輸的命脈，也是貨運集裝轉運的集中處，對世界各國的經濟影響很大。而種種證據顯示海上航道可為恐怖主義的各種活動提供新的渠道和空間，世界各國開始擔心恐怖分子和海盜合作而形成海上恐怖主義，進行海上恐怖攻擊或掠奪，行駛在航道上的船隻無不成為恐怖分子襲擊的目標。

恐怖活動與海到實際上是不同的，海盜是儘量隱蔽，適時對目標船隻進行攻擊和掠奪，以謀求經濟上為主要目的，而恐怖分子則是造成重大人員傷亡以換取國際關注，引起各國的恐慌，藉以宣示其政治主張。

海上恐怖活動範圍極大，難以防範。海上恐怖攻擊經常出沒在東南亞航道，使得該地區成為全球航道中，最容易且最頻繁受到攻擊的地點之一，直接影響到東南亞航道安全。如果恐怖活動時常發生時，將可能導致相關各國改變運輸航線或引發各國軍艦護航的情況發生，造成國家在經濟上的損失或多餘的經濟成本。因此，許多國家為保護航運安全之名，進而將軍隊進駐國際戰略通道之實。如：日本提出「保護 1000 海浬海上航線的安全」，藉口打擊恐怖主義之名控制海上航道，以保護日本的經濟利益。<sup>77</sup>

而美國也把東南亞穆斯林極端主義者視為該地區的商业運輸的潛在威脅，美國的想法是東南亞穆斯林極端主義者可能在麻六甲最狹窄處把一艘超級油輪劫持或擊沉，打斷石油運送到日本和韓國的商业交通，並阻礙美國海軍的正常活動。

---

<sup>77</sup> 陳志偉，《中國能源安全與石油運輸通道之研究》（國立中山大學大陸研究所碩士論文，2008 年 6 月），頁 75

美國在 911 之後，決心掃除恐怖主義，由其在巴里島爆炸事件後，美國更是積極的與航道鄰國進行軍事上合作，除了防堵航線上的海上恐怖攻擊之外，亦可保護美國和日本及相關盟軍在此海域的安全、經濟和戰略利益，美國的軍事合作遂以顯示美國目的在鞏固東南亞的地位。

## 五、 日本解決石油航線問題

對日本而言，從波斯灣到日本這條航路是日本最重要的經濟命脈，因此日本有以下解決方式：

### (一) 積極拓展雙邊合作

麻六甲海峽問題必須是多國一起合作，而在印度洋的航道方面，日本主要加強與印度的合作以確保日本運輸船隻在印度洋航線上的安全。2004 年 11 月，日印兩國在東京舉行了海洋安全保障對話，討論雙方在海洋安全保障方面加強合作的議題。會後發表了一份聯合聲明，提出四點建議：包括：一、為了打擊海盜和海上恐怖襲擊，推動日、印兩國情報共用，共用範圍不僅包括：「打擊海盜」和「海上恐怖襲擊」的情報，而且涵蓋與海洋安全保障有關的所有情報，建構了日、印海洋安全保障情報網絡。二、加強日、印在「防止大規模殺傷性武器擴散」方面的合作，推動防止核武器和彈道導彈等大規模殺傷性武器擴散的構想。三、進一步加強包括海軍在內的日、印防衛交流，增強兩國的互信基礎。四、加強日、印經濟關係，不僅在一般性貿易和投資方面，而且在港口建設、造船、海運和海洋調查等方面加強合作。日本熱衷於加強日、印關係，加上美、印合作以及日本和美國故有的「日美同盟」，三國所建築起來的相互合作關係，除了增強美國、日本、印度在印度洋、麻六甲海峽和南海航道的影響力和軍事力量外，另一個意圖就是對崛起的中國在此航道的議題上進行牽制。

## (二) 尋求多國合作

1999年，日本時任首相小淵惠三在菲律賓的馬尼拉召開「第三屆非正式東協部長級會議」上，提議與會各國能在隔年(2000年)於東京召開「反海盜對策國際會議」，探討東南亞航道的犯罪問題和解決方針，此提議得到與會各國的高度認同。<sup>78</sup>於新加坡召開的預備會議，就此開啟日本政府和東南亞國家及印度合作對付海盜的工作，而這項工作任務是由日本海上保安廳擔任，<sup>79</sup>這意味著日本想要掌握該地區的主導權。然而日本在2000年「反海盜對策國際會議」上，提出由日本海上警察和馬來西亞、印尼和新加坡三國聯合巡邏麻六甲海峽附近海域之提議，遭到三國否決，日本無法出動海上警察與沿岸三國進行聯合巡邏任務。即便如此，從1999年開始，日本海上保安廳亦積極進行與東南亞各國以及印度的多方進行海上安全合作，透過眾多的模式來進行合作，如：(一)在東南亞海域，以巡邏艇和飛機作為對海盜與海上恐怖攻擊的警戒；(二)與各個相關亞洲國家進行相互訓練合作；(三)以日本巡邏艇對東南亞國家進行「搭船體驗研修」；(四)定期舉辦對付海盜之專家集會；(五)實施取締海上犯罪的課程；(六)接受亞洲(中國與東南亞等國)國家的留學生，用以進行相關議題訓練等。<sup>80</sup>

在眾多合作方式中，日本最重視「搭船體驗研修」的合作，因為該合作案的主要訓練場所是在日本海上保安廳的巡邏艇上，日方人員必須與各國海上警察職員會生活於同一艘巡邏船上，藉此容易培養出默契與私交，更方便為日後建立重要的情報網。日本海上保安廳的特種部隊也參加巡邏艇上的訓練任務，並且日本方面還規定每年都舉行聯合訓練或演習。另外，海上恐怖攻擊成為各國積極進行海上安全合作的契機。在911事件後，日本除了重視海上安全面向外，再加上反恐議題，日本將「對付海盜」和「反恐任務」視為海上保安廳與東協國家合作最重要的兩大目標，藉由多國合作保護日本海上生命線。

<sup>78</sup> “The Third Informal ASEAN Summit—27~28 November 1999, Manila, Philippines”  
<http://www.aseansec.org/5026.htm>(2005年7月14日)

<sup>79</sup> 李中邦，〈中日聯手開鑿『克拉克地峽運河』的可能性〉，  
<http://www.japanresearch.org.tw/special-16.asp>

<sup>80</sup> 李中邦，前引文



### **(三) 全面節能，減少對石油的依賴**

日本近年來對於能源消耗上講求「節能」。日本通過節能降低能源消耗，減少對石油能源消費，藉由能源消費層面提高國家能源安全性的重要舉措。在石油危機以後，日本透過產業結構調整和提升製造業技術，極大的改善了經濟運行中的能源效率，在過去 30 年中，日本的能源效率改進了 37%，使日本的節能達到世界最高水準。並且尋求石油可能的替代方案，如：嘗試研發太陽能或水力能源或是煤礦來代替石油。然而日本幾乎一半以上的能源消費都是仰賴著石油及其相關的石化產物，因此運用替代能源的成效不彰。

### **(四) 石油供應多元化**

由於石油危機前後日本進口石油主要來自中東地區，這成為日本能源安全中最大的風險。日本為了脫離過度依賴中東的石油，採取必要的分散風險，因此四處去尋求石油供應的產油地區，包括投入資金到東南亞產油地區，或是與非洲產油國合作，甚至是尋求與俄羅斯的合作，經過幾十年的努力，日本以開發中東以外能源來降低對中東的依賴，這種進口多元化努力曾經收到一定成效。日本在各地建立起油氣開發基地，並與產油國有多方的合作，這對於有強烈石油需求的日本而言，穩定且多元的石油供給來源，是國家必須努力的目標和期望。另外，除了和產油國合作外，日本也積極開發經濟海域的石油資源，如：和中國爭議的東海油田。日本除了與他國合作，最重要的是希望自己也能擁有石油的自給來源。

### **(五) 建立完善的石油儲存機制**

1973 年世界石油危機以後，不少市場經濟大國相繼得建立了石油儲備體系。日本對石油過度需求，因此日本國民的危機意識十分強烈，因此對於石油實施儲備制度。日本的石油儲備分三個層次：國家石油儲備、法定企業儲備和企業

商業儲備。20 世紀 50 年代，建立了石油儲備制度，並制訂了《石油儲備法》等，透過立法來強制規定國家和企業儲備石油。該法規定，政府必須儲備夠全國使用 90 天的石油，民間企業必須儲備夠全國使用 70 天的石油。政府建立石油專門帳戶，日本由「日本儲油公團」(JNOC) 負責，儲備場由 10 個國家石油儲存基地及借用民間油罐。<sup>81</sup> 目前日本在 2010 年 12 月底政府和民間石油總儲存量約 8830 萬噸，約可使日本儲存量達 198 天，<sup>82</sup> 跟其他先進國家相比，如此的儲備量領先世界其他各國。

## 第二節 日本海洋資源

日本與台灣和中國主要的海洋資源爭奪問題，環繞在東海的爭端，主要原因在於日本和台灣及中國在東海海域出現專屬經濟區海域重疊問題，引發劃界糾紛，海域內富含重要經濟資源，如：漁業和油氣，成為各國爭相搶奪的海洋資源。此外，東海問題另一個癥結點在於釣魚台主權之爭，日、中、台三方皆宣稱有其島嶼主權，釣魚台有其經濟價值和戰略地位，致使釣魚台主權爭議爆發至今，各國都還沒有完善的解決辦法。筆者針對日本於東海海洋資源的漁業和油氣資源以及釣魚台主權歸屬問題做為探討焦點。

### 一、東海地理位置

東海，西方人稱東中國海(East China Sea)，是國東岸與太平洋之間的一個半封閉的海域。東海是由許多塊陸地所包圍，分別是中國大陸、台灣、日本琉球群島與九州，以及韓國的濟州島。東海的北界從長江出海口北側延伸至濟州島

---

<sup>81</sup> Anonymous, "Japanese energy policy focuses on supply security", Oil & Gas Journal, (Feb 28, 2005), p 32-33.

<sup>82</sup> "Petroleum Industry in Japan 2011" <http://www.paj.gr.jp/english/data/paj2011.pdf>

的西南端，與黃海相鄰。東與太平洋相臨，從九州島、琉球群島延伸至台灣諸島為界。南以福建省和廣東省的交界線經東山島南端，至台灣鵝鑾鼻(包含台灣海峽海域)，與南海連接。西邊為中國大陸東南沿海地區。東海海域的面積大約 70 多萬平方公里。

東海大陸礁層佔東海面積的 2/3，平均水深約 72 公尺，水深由西北向東南逐漸加深，東海大陸礁層連接中國陸地的淺水海域，是中國領土海上的自然延伸，一般水深在 200 公尺以內，釣魚台列嶼就位在大陸礁層的邊緣上，以沖繩海槽與琉球群島分野。沖繩海槽位於台灣與日本之間，是中國與琉球的海上分界線，把釣魚台從琉球群島分開。其水深多超過 1000 公尺，最深達到 2719 公尺。<sup>83</sup>

## 二、東海經濟價值

### (一) 東海漁場

東海漁場的面積約 16 萬平方公里，是世界上優良的大陸礁層漁場之一。自古以來東海及為沿岸人民賴以維生的漁場，周邊國家均為主要漁業國。

東海的自然條件十分優越，有利漁業資源的生長，包括：東海外海有著名的黑潮暖流經過，其分支從台灣暖流從台灣北部向北伸展，在濟州島東南部又有另一支黃海暖流經過，<sup>84</sup>東海北部又收到黃海冷水南伸影響，造成許多種水系在東海交匯，提供海魚群很好的棲息地，形成良好的漁場。<sup>85</sup>東海的漁業資源因地裡緯度緣故，以溫暖性(生長、生殖之適溫範圍在攝氏 12 度到 22 度以上)和暖水性(生長、生殖之適溫範圍在攝氏 20 度以上)品種居多。中國大陸在東海最大的漁場是舟山群島漁場，而日本在東海主要的漁場在隱岐群島到釣魚台列嶼海域附近，台灣傳統的漁場從台灣東北部一路遠至濟州島一帶，但近年來受到中國和日本實

<sup>83</sup> 龍村倪，〈春曉油田風飄雨〉《全球防衛雜誌》(台北，2005 年第 255 期)，頁 19

<sup>84</sup> 劉康克，〈認識台灣附近的海洋環境〉《科學月刊》(台北，2002 年第 33 卷第二期)，頁 102-103

<sup>85</sup> 羅小鋒，〈東海還有魚可捕嗎?〉《中國發展觀察》(台北，2005 年 8 月)，頁 48

行 200 海浬經濟海域的主權權利後，台灣被迫限縮到北緯 30 度以南的海域進行捕漁，其產量已大不如前。

東海是中國、日本和台灣重要的大陸礁層漁場，常年提供沿岸國人民豐富的海洋蛋白質。日本曾經是東海和黃海海域最主要的漁業國，但隨著中國漁業快速發展，日本已經失去了原有的地位。就日本而言，日本主要的漁場在隱岐群島到釣魚台列嶼附近大陸礁層邊緣，及濟州島西側海域。目前主要的漁或以槍烏賊為主之魷類，以及分部在日本大陸礁層邊緣漁場的黃雕魚種。但近年來因為資源狀況惡化、外國漁船的競爭，以及輸入水產品的增加等因素，使得日本的漁獲量出現明顯衰退。<sup>86</sup>

目前東海的漁業資源因過度擴張漁業，加上中國漁撈技術不斷改進，中國漁獲量雖然大幅增加，但是也造成漁業資源逐漸衰退，全部海域漁業資源密度明顯下降，高經濟價值魚類比例也跟著下降，魚體小型化、低齡化的現象相當明顯，導致漁業資源結構產生重大改變。另外中國大陸的長江三峽大壩的完成，阻絕長江溢入海的水量，亦導致大陸礁層海域原有環流系統的改變，也讓黑潮產生變化。在加上長江出海口及台灣工業發展的結果，東海將可能成為工業汗水的集中地，大量汗水會讓漁業資源會受到更大衝擊。<sup>87</sup>

針對漁業資源的日漸匱乏，日本制訂綜合的海洋環境保護規劃，其中「漁業資源保護法之部分修正法」為保護漁業資源最主要的法源依據。包括合理的管理補魚、強化東海漁業資源的保存措施。再者，發生海域資源重疊，產生漁業糾紛時，日本在必要時出動海上保安廳的船艦加以戒護漁船，以保護日本東海的漁業資源。

## (二) 東海油氣

在東海大陸礁層上蘊藏著極為豐富的能源資源，關於東海大陸礁層的油氣蘊

---

<sup>86</sup> 蔣國平摘譯，〈東中國海魚類資源現況概要〉《國際漁業資訊》(2005 年第 149 期)，頁 55

<sup>87</sup> 龔國慶〈是誰貢獻了東海旺盛的基礎生產力〉《科學發展月刊》(2001 年第 29 卷第 2 期)頁 76-77

藏量，並無法獲得確切的數字，不過一九六八年由聯合國亞洲繼遠東經濟委員會所實施的調查報告(艾默利報告)發表以來，認為東海大陸礁層的石油蘊藏量媲美波斯灣。不過也有許多地質學加值以此份報告的正確性，認為過分誇大潛在石油資源的存量。根據美國中樣情報局在一九七七年發表的報告指出，中國海洋附近海底油氣蘊藏量大約 53 億噸，這個數量也受美國的學、石油業界，以及政府地質相關部門認同。<sup>88</sup>

無論石油和天然氣的儲藏量實際為何，對於資源礦產非常貧乏的日本而言，能源安全是日本永遠追求的目標。做為世界第三石油消費國的日本，僅在日本沿海產量不多的石油田根本不夠，產量僅佔全國石油供給的 0.2%。其大部分都來自中東原油進口，對日本石油安全保障十分脆弱。因此日本也及利在追求更穩定的供應來源。日本認為，若式開採東海的油氣資源，可以解決近百年的石油來源問題，關乎日本經濟和國家命脈。因此東海油田開採對日本而言有其重要性。<sup>89</sup>

### 三、東海問題

#### (一) 專屬經濟海域劃界問題

基於海洋法，經濟區劃界的標準必須可以同時適用於大陸礁層與經濟區才能被採用，因此在實踐上許多國家是以協議方式來解決劃界問題。任何國家對於大陸礁層的主權主張，並不代表和陸地的主權主張一樣，其主張只是在實行大陸礁層內海洋探測和開發天然資源為目的的權利。依據《海洋法》，沿海國享有探測與開發大陸礁層的專屬權利，未經沿海國明示同意，不得從事探勘與開發大陸礁層，或者對大陸礁層有所主張。

中國與日本在東海的爭議，主要就是在對於東海專屬經濟海域劃界問題的爭議上。就中國劃界主張，中國認為東海大陸架是中國大陸領土自然延伸的部

<sup>88</sup> 平松茂雄，《続中国の海洋戦略》(東京:勁草書房,1997年4月)頁117-118

<sup>89</sup> 陳立中,〈中日對「東海油田」之爭議〉《瓦斯季刊》(2006年第76期),頁17

分，所以主張保有東海全區的大陸礁層資源的全部權利。另一方面，就日本劃界主張，日本政府提出了「中間線」原則的解決之道。把東海海域在日本、中國大陸、台灣、南韓之間做了等分，由中線海底向日本沖繩群島緩緩傾斜，在沖繩島以西的約 100 公里處形成一個海底斷層帶即沖繩海槽，日本認為東海大陸礁層是沖繩海溝的延伸。<sup>90</sup>在這方面，兩國所主張的專屬經濟海域與大陸礁層，是有所重疊的，這就是兩國爭議的焦點。

日本在中間線兩側設定為石油開發區，中間線兩側一部分位於中國的礦產區，在中主權主張下，由外國石油企業提供技術與資金採取共同開發；另一側由日本自身的資金與技術共同開發。然而中國卻強勢主張擁有一切經濟海域與大陸礁層的主權。

中日東海經濟海域劃界糾紛上，中國與日本至今仍對兩國在東海上的海域劃分爭辯不休，因為在中國不承認之日本所宣稱擁有主權的經濟海域中間線原則，所擁有油氣資源。中國自 1980 年首開「龍井一號」成功以來，至 2005 年「春曉油田」順利大量開採引發日本嚴重抗議期間，已經完成 8 個油氣田區，日本也在 2005 年 9 月證實油田已被開採的事實。日本認為中日應共同探勘和開採日本訂定中間線附近海域的油田，但中國根本不承認有這一分界線的存在。

有鑑於東海情勢緊張，日本自民黨提出「保護東海海洋權益緊急建議」，要求小泉政府應採取三項具體措施：(一)在東海中間線靠日本一側進行開採；(二)做成試開採的具體措施，此包括設定「試掘權」、試行開採環境相關事宜之準備、及設置「海洋權益關係閣僚會議」；(三)與中國進行交涉。<sup>91</sup>讓日本決定開放民間企業加入東海油氣田開採來做抗衡。<sup>92</sup>以自行命名另外四個油氣田，將春曉氣田命名為「白樺」、天外天油氣田命名為「檉」、斷橋油氣田命名為「楠」、龍井

---

<sup>90</sup> 龍村倪，〈春曉油田風飄雨〉《全球防衛雜誌》(2005 年第 255 期)，頁 19

<sup>91</sup> <http://www.jimin.jp/hatugen/100.html>

<sup>92</sup> 〈中日東海爭端、注意中間線〉，中國時報，2005 年 6 月 1 日

油氣田命名為「翌檜」(圖 4-4)。<sup>93</sup>



圖 4-4 日中兩國主張海域劃界圖

資料來源：網路圖片

另一方面，日本依據通過的「海洋基本法」來制約日本鄰近國家，其目標還是針對中國。制約中國在東海所進行的油氣資源開發活動。讓日本海上保安廳有執法依據，中國若派船進入干涉日本於此油氣開發活動時，海上保安廳便會加以保護。此法律之通過可保護日本在東海油氣勘探開發活動，制約中國干涉意圖。

## (二) 釣魚台主權歸屬問題

釣魚臺列嶼位於台灣東北方，地點分布於東經 123 度 30 分至 124 度 34 分、北緯 25 度 44 分至 25 度 56 分。距離基隆約 190 公里，距離琉球那霸約 425 公里，

<sup>93</sup>資料來

源：[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/91/EEZ\\_disputes\\_in\\_East\\_China\\_Sea.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/91/EEZ_disputes_in_East_China_Sea.jpg)

距離浙江寧波 520 公里，距離日本九州 935 公里。釣魚台列嶼分由 5 個小島和 3 個礁岩所組成，其由北向南依序為赤尾嶼、黃尾嶼、沖北巖、釣魚台、飛瀨、北小島、南小島，等 8 個島礁，總面積為 6.16 平方公里。

8 個島嶼中，以釣魚台島最大，約 4.38 平方公里，其上地形複雜，多為崎嶇不平山地，海岸曲折，並不適合居住。釣魚台島西側可供小型船隻停泊靠岸，島上亦可降落直昇機，建有直升機起降場一處。<sup>94</sup>

釣魚台由於其地理位置，具有相當的戰略重要性，因此地緣政治上成為有關聯國家覬覦重要領土，紛紛宣布其主權之擁有。從歷史而言，釣魚台很早即在中國的歷史紀錄上出現。根據中華民國國防部典藏資料證明，早在明永樂年(西元 1403 年)之順風相送航海圖中，就已經有釣魚台列嶼之記載，比日本明治天皇時代發現並處理該島早約 4 百餘年。日本江戶時代天明五年(西元 1785 年；清朝乾隆 50 年)，日人林子平曾繪「三國通攬說琉球部份圖」，詳列釣魚台、宮古山、八重山等要地，並說明宮古山、八重山統治權屬琉球，惟釣魚台並不屬於琉球。二次大戰期間，當時台灣與琉球均在日本的佔領統治之下，1941 年間發生了「台北州」(即台灣)與琉球爭奪「尖閣群島」主權歸屬之訴訟，1944 年由東京法院判決，沖繩縣敗訴，釣魚台乃屬於台北州。由上述史料可知，自 15 世紀以來，一直到近代，釣魚台列嶼的管轄權都隸屬於中國。即以釣魚台歸屬於台灣周邊附屬島嶼的認知，而現今台灣為中華民國之領土，因此按理釣魚台應屬於中華民國乃極其簡單的道理。

中國方面亦引用歷史緣由、海洋大陸架屬性，說明釣魚台屬於中華人民共和國。中國由 1992 年 2 月 25 日之人代會正式列入其「領海法」中，將釣魚台列納入中國的版圖，且曾採用「大陸架公約」之原則，認為釣魚台島嶼是中國東南沿海海底大陸架的延伸，和中國屬同一個海底海床，因此批判日本對釣魚台的主張。

---

<sup>94</sup> 曾清貴譯，別冊寶島編輯部編，《日本自衛隊的實力》(台北：國防部史政編譯所，2000 年，11 月)，頁 182-183



日本方面稱釣魚台列嶼為「尖閣群島」。日本以西元 1896 年明治天皇下令將釣魚台劃入沖繩縣內，並租給日本國民一古賀辰 30 年，再於 1930 年賣給該日人的歷史，而宣稱日本所有。二次大戰期間，日本佔領琉球群島，將釣魚台改稱尖閣群島，後美國佔領琉球，一併將「尖閣群島」劃入琉球領域。當 1972 年美軍將琉球歸還日本時，連帶「尖閣群島」亦包含在內。由於當時我國和中國並未提出異議，以致留下後患。

釣魚台海域，由於有黑潮沿台灣東部流入，海水養分高，浮游生物旺盛，形成良好的天然漁場，自古以來就是台灣北部漁民傳統作業的場所，但是日本將此海域列入「排他性經濟海域」後，致使漁民不得進入捕魚，一旦進入此海域便遭到日本海上保安廳的驅趕，讓台灣漁民損失慘重。由於屢屢發生漁船遭驅趕甚至扣押事件，遂造成台灣政府積極投入和日本的漁業談判。雖然日本政府一直以消極方式面對，但是由於今年(2012 年)9 月，日本將「釣魚台國有化」後，<sup>95</sup>反而成了台日漁業談判的新契機。

雖然釣魚台為一無人居住島嶼，各國之所以宣稱其主權的擁有權，實際說來其實質的意義，有其國家的尊嚴問題。由於釣魚台也正好位於中國大陸與日本之間具爭議性大陸架海域上，若是釣魚台周遭海域被發現蘊藏石油，擁有其主權就等於擁有海底油藏。正巧 1968 年聯合國所做的研究報告也指出，釣魚台附近海域被證實有一定石油蘊藏量，爭奪海底的石油蘊藏資源才是釣魚台爭端的主要原因。<sup>96</sup>另外就軍事價值而言，釣魚台地處於大陸東南海域的中央位置，戰略位置有其重要性。若一方軍隊佔領釣魚台，利用釣魚台作為一個永久性的基地，則控制範圍可覆蓋東海海域。目前的佔領國家日本一旦在島上建立遠程雷達，其監視範圍不僅達到北台灣地區，甚至還包含了大陸東南沿海各省。<sup>97</sup>視為重要戰略要地。

---

<sup>95</sup> 〈日本政府簽約 釣島正式收歸國有〉，中央社，2012 年 9 月 11 日

<sup>96</sup> 翟文中、羅倩宜譯，伯納德 D 柯爾(Bernard D. Cole)著，《海上長城-走向廿一世紀的中國海軍》(台北:老戰友文化事業有限公司，2006 年 2 月)，頁 68-69

<sup>97</sup> 〈環球軍事(2005.6.16)海洋，不能忽略的資源〉，中國時報，2005 年 6 月 26 日

釣魚台有其經濟和戰略價值，亦包含國家主權尊嚴問題，涉及的層面相當廣泛。也由於牽涉的層面很多，導致處理釣魚台領土主權問題更形複雜，節制目前為止，中、日、台三國都不願意妥協、讓步。使得釣魚台領土主權問題似乎看不到解決問題的曙光。

## 第五章 日本海權發展的影響

前兩章分別探討日本的海洋戰略以及日本海權發展情形，本章要從日本發展海權對於國內和東亞周邊國家的影響，特別是東亞地區的兩股勢力—美國和中國的影響，以及身為海洋小國的台灣會帶來的何種影響。

依據馬漢的「海權論」，構成海洋國家海權發展的要素分別是：生產力、海上運輸、海外殖民地、以及強大的海軍。再加上高希可夫對於現代海權的詮釋，其構成要素包括：海洋資源的利用、商漁船的狀態和配合國家的能力、為達成國家利益的海軍的存在。近代日本之所以能打敗中國和俄國，都是因為奪到東北亞海洋的制海權，得因於日本在明治維新時吸收到西方的海權思想後，發展出一套日本式的海洋戰略和建立出一支強大海軍來做後盾。

二戰後，日本從戰爭廢墟中重新站了起來，憑藉舊有的海權基礎，重新建立起東亞海權霸主的地位。然而，二戰後，隨著《海洋憲章》的制定和對於海洋的許多規範，各國的海權發展除了維持海上軍事力量外，重心轉往海洋資源的開發利用和爭奪。因此，臨海各國紛紛制定新的海洋戰略和目標，並採取相對應的政策和措施來爭奪海權。海洋資源和海洋權利亦成為日本發展海權的新目標，然而現今日本的海權卻也面臨到崛起的大國—中國的挑戰，使得海權競爭更加激烈，日本東亞海權霸主的地位可能就此動搖。

### 第一節 日本海權發展對內部的影響

日本發展海權對國內而言，其戰略意涵分別從政治、經濟、心理、軍事等四個層面來分析：

## 一、 政治層面

日本發展海權就政治層面而言，建立東北亞甚至太平洋西岸地區的威望、提振日本國力以及鞏固日本海洋利益，是日本現今海權發展建立海洋強國的主要動機。《聯合國海洋憲章》生效後，各國紛紛制定新的海洋戰略，掀起「海洋圈地」運動，海洋資源和海上交通要道戰略的安全受到各國更加重視。面對新的海權挑戰，日本認為「成為海洋強國」和「保護海上國土安全」是日本發展海權的大前提，在此前提之下，制定新的海洋戰略和海上防衛戰略、振興日本海洋事業、維護海上權益等，是日本必須要做的工作。對日本維持海權大國的政治地位意義重大，除此之外，也可以重振日本在二戰後的政治勢力，提升日本在世界政治舞台的發言權和主動權。

## 二、 經濟層面

日本從二戰後，經濟快速成長，擠身為世界經濟大國。四面環海的日本，其經濟活動無不依靠海洋維生，海洋是維持日本經濟的命脈。因此，在維護海上交通航道的安全，對日本的經濟發展影響甚大。特別是石油的運輸，日本因經濟發展對石油需求極大，但資源貧脊的日本不是產油國，絕大部分的石油都從中東地區進口，漫長的石油運輸航線，如果海上油路被他國封鎖或其他不明原因的被控制或截斷，將對於日本的經濟命脈有很大的衝擊。因此維繫航線上各個重要國家的關係，強化海權力量，將有助於日本維護海上交通線及石油運輸通道不受外在因素威脅、控制。

## 三、 心理層面

泡沫經濟破滅後，日本的政治局勢一直不穩，10年換了8個首相，最短的首相任期不到半年。內閣不斷更迭，政策缺乏連續性，嚴重影響日本的經濟政策

及復甦。再加上內閣和參議院成員中數名腐敗分子弊案被揭露、幾位首相屢屢失言，內閣的國民支持率急劇下降，使得政府得不到民心。因此時常藉由海權議題的炒作，如：竹島(韓國稱獨島)和釣魚台領土主權議題、東海石油開發議題等。可轉移日本內部的敵對勢力和政府對當局的批判，穩定局勢，樹立政府的權威，增強人民對政府的信任。所以政府會藉由振興海權來激發日本國民強盛的民族自尊和愛國精神，有助於凝聚人民的向心力，以捍衛日本的國家安全和國家整體利益。

#### 四、 軍事層面

從區域安全來說，日本於 1996 年批准了「海洋憲章」其「藍色國土」增加到 447 萬平方公里，是全世界上海洋國土面積第六大的國家。為了要保衛這麼大面積的海洋利益和維護海上安全，擁有強大的海軍是很重要的。日本若擁有強大海軍和先進的軍事設備以及最友好的盟國—美國的支持，那對於東北亞地區的諸國會是一種威脅，若是又能突破憲法的限制，執行海外作戰，將可以使日本的軍事力量無限延伸，成為亞太地區最為重要的海洋強權，對於維護日本國家安全利益有很大的幫助。

另一方面，日本強化海權和與美國建立軍事上更多的合作對於震懾中國海權崛起有相當作用，崛起中的中國成為日本海權發展的最不安定要素，因此日本發展海權強化海上軍事武器或設備，在某方面是希望抑制中國海權，降低威脅和未來的不確定性。

### 第二節 日本海權發展對美國的影響

日本是美國在亞太地區最重要的盟友，事實上日本的安全架構是由美國全權主導的。對日本而言，戰後美國接手日本的防衛任務，由美國主導塑造美日聯盟

的架構。讓日本得以無後顧之憂的發展經濟，等日本經濟重建之後，將經濟力量換化成軍事力量，但此軍事力量是在美國默許的範圍內。冷戰時期，美日的頭號對手是蘇聯，將蘇聯海權力量封鎖在太平洋西岸之內。冷戰結束後，周邊安全環境的改變，也開始對防衛計畫做了重大調整，美國在東亞地區的佈局主要依靠著強大的海軍力量與日本的關係維持在東亞的海權地位，對於美國而言，原本建構的東亞海上秩序是由日、美共同主導的，但是由於周邊環境的改變，尤其是中國的崛起成為舊有海權強國的挑戰者，長期而言是對日本和美國具有全面威脅的潛在國家。<sup>98</sup>

## 一、 美國亞太佈局的調整

二戰後，美國和蘇聯為了爭奪世界的霸權地位，都制定了針對彼此的戰略，與此相適應，因此出現了全球佈局的概念。在冷戰期間，全世界有能力爭奪全球霸權的只有美、蘇兩國而已，因此各國無不奉行兩大國強權所建立的戰略模式。<sup>99</sup>日本僅在亞太地區扮演美國盟友、重建經濟和發展海洋實力、盡到圍堵蘇聯的小角色。冷戰結束後，形成一超多強的模式，美國居於世界領導地位，國際秩序遵照著美國的佈局而行。日本方面，在冷戰過後成為亞太地區甚至是世界的海洋強權國家。全部歸功於冷戰期間日本的安全問題都由美國負責，讓日本無後顧之憂的發展國家經濟和強化國家的海上自衛能力。日本的海權發展目標、政策走向及亞太軍事利益，都是遵照著美國的海權利益而轉變，因此日本在亞太地區海權的發展都看得到美國海權發展的影子，日本海權亦是美國海權的表徵，日本海權透露出日本是美國在亞太地區的代言人和海洋霸權穩定者的角色。

然而，中國在「改革開放」政策實行後，經濟一路突飛猛進，經濟實力蒸蒸日上漸漸地在東亞展露頭角。中國有了經濟的奧援後，便開始發展富國強兵的計畫，其軍事目標要從陸地轉向海洋，遂造成東亞海洋強權日本的畏懼，日本在東

<sup>98</sup> 張明睿，《解放軍戰略決策的辯證》（台北：黎明文化，2003年），頁286

<sup>99</sup> 周煦，《冷戰後美國的東亞政策》（台北：生智，1999年），頁37-52

亞地區有重大的戰略和經濟利益，其利益也是美國在東亞的核心利益，因此面對中國崛起和未來的不確定感，極有可能在亞太地區挑戰美日的地位，形成中國和美日在亞太的利益衝突，日本便在中國崛起後引進更多的美國勢力到亞太地區牽制中國，遂形成美國亞太地區的調整，美日關係的強化就可窺探一二。

## 二、 強化美日關係

冷戰結束後，美國全球軍事佈局一直在調整它亞太的軍事佈局，尤其在中國崛起後，縱使日本本身有強大的海權力量，但中國的崛起似乎已經讓日本無法擔負壓制中國崛起的力量時，美國便投入更多的戰略關注在亞太地區這區域。以美日安保制度做為核心，鞏固加強美日雙邊軍事同盟關係。美國當前軍事調整出於三個考量：一是反恐的需求、二是面對可能發生的區域衝突。美日安保體系也從冷戰後的區域層級合作，轉變到全球層次的合作，<sup>100</sup>並強化高層之間的關係，增加高層間的對話，如：2005年兩國外長和國防部長在華盛頓的「2+2會議」。遂可看出美日對中國力量壯大感到不放心。在軍事行動上，以美日安保阻止中國海權的擴張，日本亦配合美國在亞太地區進行海上聯合軍事演習，增加雙方在軍事上的交流，強化軍事關係。日本和美國的共同利益是不願意讓中國成為海洋大國，影響到美日海洋佈局和海洋利益。

## 三、 聯合日本強化東亞控制

日本經濟和海權的強大有利於美國處理東亞事務。日本經過冷戰期間的洗禮後，逐漸成為獨當一面的經濟大國和東亞海權霸主。然而面對到東亞詭譎多變的國際事務和外交問題，如：中國崛起、台灣問題、日本的領土問題、北朝鮮的核武問題等。日本似乎是美國在東亞地區的代理人，日本所有的政策似乎都是依附

---

<sup>100</sup> 楊鈞池，〈美日同盟關係的演變－以美日安保條約為例〉《復興崗學報》（2005年，第84期），頁165-190

在美國的戰略之下，日本擁有強大的經濟和海權力量，讓美國在東亞地區得以有更大的發揮，日本也樂意扮演著此地霸權的角色，一同協助美國控制東亞，避免可能的區域衝突或挑戰美日霸權的情形發生。

#### 四、 提升日本政治地位

日本在 20 世紀 60 年代末成為西方第二經濟大國也逐漸成為海洋大國，它先後在全球的經濟利益日益擴展，亦展現出追求政治大國的目標。1983 年，中曾根康弘任首相時就曾表示：「日本不僅做經濟大國，而且要增加做政治大國的份量」。但是迫於美蘇兩大強權對峙現實下，日本僅是美國的盟友之一，在國際上難有作為。冷戰後，在新的國際體系下，日本經濟和軍事力量更加純熟了，也使得日本更主動參與國際事務，建立政治大國的目標更趨明朗。

過去的 10 幾年來，日本憑藉著經濟實力，努力塑造大國形象：大幅增加國際援助，日本對外軟實力進一步增強。連年巨額外貿盈餘使它成為世界上最大的債權國、外援國和外匯儲備國。日本的慷慨援助贏得了國際社會的好評。日本自 1956 年加入聯合國以來，已先後被多次選為任期兩年一次的安理會非常任理事國，在聯合國 180 多個普通成員中是獨一無二的。現今，更有越來越多的國家支持它擔任安理會常任理事國，另外日本的形象對於部分亞洲國家其憎日情緒也慢慢下降，企圖塑造有好大國的形象以換取更多的政治地位。日本甚至在美國 911 恐怖攻擊後，配合美國領導的軍事行動進行反恐任務，積極派遣海上軍事力量協助美國出兵印度洋。日本的對外活動遍及全球，內容包含政治、經濟、軍事和外交。日本想要成為政治大國面臨的障礙是美國。美國的存在，讓日本缺乏獨立的外交政策。美國如何讓具有強大經濟力和海權的日本參與國際事務，提升日本的國際地位，又不擔心引來其他國家的反感，其做法是必須由美國政府去做取捨。



### 第三節 日本海權發展對中國的影響

一個國家的海權戰略，必定會受到周邊地區和其他國家的海權戰略影響，同時也會影響周邊其他各國。在日本周邊諸多涉及海權戰略的國際關係中，中國無論在歷史上，或是當前政治格局中，對日本而言都是影響最深的國家。

90年代以後，中國發展海權已經成為中國內部共識。中國從消極到積極對於海權的追求，對美日海權大國是一項威脅，尤其在台海問題和東海油田和釣魚台主權歸屬問題，更是中國和美、日兩國最大的利益衝突點。崛起的中國海權，其主要目的是希望藉此改變現狀，而不是束縛在美日兩國所期待的海權架構底下生存。對中國而言，日本和美國所建構的海權體系似乎是衝著中國而來。中國和美日兩國在意識形態、海權目標和海洋利益呈現重大分歧的狀態下，海權的競爭和相互影響是可預期的。<sup>101</sup>也潛在衝突的可能。

#### 一、 日中雙方的歷史因素

在全球化的時代下，任何一個國家的行為都會影響到他國。日本和中國彼此之間的影響力是相互牽制和影響的。兩國可以在共同利益之下達成合作，亦會因彼此想法觀念不同而發生衝突和利益糾紛，原因在於日中雙方的決策者和人民對於所處的情勢和意圖有不同的認知和彼此之間的資訊不對稱，尤其是認知上的差異。日中雙方在不同的文化背景下，會產生一定認知上的偏見。

如果雙方針對同一件事情產生認知上的差異和偏見導致立場的對立，容易引起雙方誤解和衝突，進而引起兩國的情勢緊張和對立，甚至造成軍事衝突。當一方認為是在維護己國的利益而採取的行為時，對另一方來說可能就構成威脅。日中之間的歷史認知問題其來有自，可追溯到清朝時期，日本經過明治維新之後，

---

<sup>101</sup> 張雅君，〈中共與美、日的亞太海權競爭：潛在衝突和制度性競爭機制〉《中國大陸研究》（1998年5月，第41卷第5期）

成為了以軍事力量侵略中國的侵略者。日本政治人物參拜靖國神社問題、日本教科書篡改歷史事實的問題、以及對釣魚台主權之爭，無不維繫著兩國之間的歷史和政治思考邏輯。即使 1995 年 8 月，時任日本首相的村山，發表「村山談話」，承認日本過去的殖民統治和侵略行為。但對中國而言，似乎看不見日本道歉的誠意，日中間難解的歷史問題一再挑起日中的緊張神經。另外一方面，在中國的角度的角度看來，日本進行的海權行為和擴張皆被視為「軍國主義」復甦的跡象。

## 二、 中國崛起後海權目標

第一島鏈的框架使中國海域呈現被封鎖的狀態，但是中國擁有 1.8 萬多公里的海岸線、面積在 500 平方公尺以上的大小島嶼多達 5000 個以上，<sup>102</sup>先天條件上是具有良好的條件發展海權。然而中國前幾任領導不重視海權，即使重視海權，中共建政初期也沒有好的經濟條件做後盾。中國隨著改革開放、經濟起飛，造就中共國力漸漸強盛，海洋意識也跟著提高，自江澤民主政時期，在中共十四大的報告中，就提及要維護國家領土主權和海洋權益後，中國政府便開始不斷追求此一主張。並且制定出新的海洋戰略目標：

### (一) 成為真正的海洋強權

陸伯彬(Robert Ross)指出，過去陸權國家尋求發展成海洋強權真正的驅動力是民族主義和追求國際地位，而不是安全要素並非真正的驅動力，他認為中國也不例外。<sup>103</sup>中國一直在追求富國強兵政策以洗刷清朝以來的恥辱，而這個願望在鄧小平時期改革開放後，才真正往富強邁進。

過去的兩百多年來，陸權與海權競爭情形下，最終都是由海權國家勝出，這種歷史教訓和經驗提醒中國，中國的學者和軍事專家都認為建造航空母艦就

---

<sup>102</sup> 《中國海洋事業的發展》(中華人民共和國國務院新聞辦公室，1998 年 5 月)，頁 1

<sup>103</sup> Robert Ross, "China's Naval Nationalism: Sources, Prospects, and the U. S. Response," *International Security*, Vol. 34, No2 (2009), p. 46

可以建立海洋強權的地位。<sup>104</sup>因此想要成為真正世界一流的強權國家，就不得不發展海權，建立更強大的海上軍事力量，讓中國成為真正的海洋強權，讓中國得以擠身世界強權之中是中國的海權目標之一。

## (二) 捍衛領土主權

中國建造航母最主要目標就是要捍衛中國的權益，這些權益包括保護海上運輸安全和維護海洋主權。<sup>105</sup>中國的地緣因素，和鄰國列強都有包括陸上和海洋的領土主權糾紛，也曾經發生衝突過。但是目前大部分的領土糾紛主權歸屬問題都還是事懸而未決，甚至領土主權問題，造成衝突一波接著一波。對中國而言，中國一心想要收回台灣的願望不但無法實現，釣魚台和南海主權紛爭依舊無解也時常造成衝突，和日本的東海劃界及油田問題也加劇。對中國而言，中國不容許自己的海洋領土被侵占、海洋資源被掠奪、海洋權益受到損害，因此海洋戰略的重要目標之一就是要捍衛中國的領土主權。

## (三) 維護海上生命線

世界貿易大部分是倚靠海洋在進行，因為 80% 以上的貨物由海洋運送。中國已經不是靠著內向經濟、自力更生的國家，而是深深融入國際經濟體系之貿易大國，從原本的內向經濟轉換成外向經濟。然而，為了維持經濟持續發展，中國必須不斷進口重要天然資源和戰略物資，尤其是能源的進口。再加上中國身為世界的工廠，進口許多原料，將加工產品銷售到其他國家，中國的對外貿易有 90% 以上的是經由海上運輸來完成。而且中國自 1993 年成為石油之淨輸入國之後，經濟更是大躍進，石油需求量日益膨脹，進口之石油和天然氣也越來越多，目前為止已經是僅次於美國的世界第二大進口國，跟日本相同的，中國有超過 70% 的原

---

<sup>104</sup> 同前註，p. 65-66

<sup>105</sup> 同前註，p. 68-71

油進口也是來自於中東地區和也有自非洲地區進口石油。<sup>106</sup>中國石油進口航線也是行經印度洋、穿過麻六甲海峽、連接南海運送到中國。這條航道被中國稱為「麻六甲困境」，<sup>107</sup>但是對中國而言從中東或非洲出發，途經印度洋再到麻六甲海峽和南海，這整條航線不但漫長而且脆弱。中國海上交通線連接每一大洲、經過每一個海洋、穿過每一個重要國際海峽、總數超過 150 國家和 600 個以上的港口，<sup>108</sup>如何維護海上交通線之安全，保持航線的暢通和穩定，關係著中國的經濟命脈。

#### (四) 開採海洋資源

中國雖然擁有廣大的土地，其土地面積是世界上第三大國家，但是中國人口超過 13 億，人均享有土地面積不到 0.008 平方公里，遠低於世界的平均值 0.3 平方公里，<sup>109</sup>再扣掉高山及沙漠，能夠使用的土地面積更小，而且中國並沒有因為擁有廣大的土地，其天然資源就很豐富，包括：糧食不足、石油生產嚴重不足以應付內需就再再顯示出中國並不算是資源豐富的國家。中國本身石油蘊藏量只占世界石油總蘊藏量之 2.19%，天然氣占 1.307%，能源儲藏量不算豐富。<sup>110</sup>在陸上資源有限，或是因為過度開採而漸漸枯竭的情況下，向海洋發展尋求資源是必然的方向。重要的目標是希望能從海洋獲取糧食及石油和天然氣，具中國地質及礦物資源部的調查，中國附近海域包括東海、難海都有儲藏一定數量的石油和礦物在海底礁層中，如果能夠充分利用中國海域附近的海洋資源，就可以彌補中國

---

<sup>106</sup> Christopher Pehrson, *String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power across the Asian Littoral*, (Carlisle Barracks, Pennsylvania: Strategic Studies Institute, the U.S. Army War College, 2006), p. 6.

<sup>107</sup> 麻六甲海峽最窄處只有一公里寬，每天航經該海峽的船隻眾多，如果發生船隻意外將可能癱瘓整個海峽，或是如果中國與美國衝突時，美國可以輕易地在麻六甲海峽中封鎖運往中國的船隻，這就是中國所謂「麻六甲海峽困境」。Christian Bedford, "The View from the West: String of Pearls: China's Maritime Strategy in India's Backyard," *Canadian Naval Review*, Vol. 4, No. 4 (2009), p. 37.

<sup>108</sup> Andrew Erickson and Gabriel Collins, "China's Maritime Evolution: Military and Commercial Factors," *Pacific Focus*, Vol. 22, No. 2 (2007), p. 51.

<sup>109</sup> 前引文，(中華人民共和國國務院新聞辦公室)，頁 1

<sup>110</sup> 季國興，《中國的海洋安全和海域管轄》(上海：上海人民出版社，2009 年)，頁 65

在陸上資源不足的問題。

### 三、 中國對美日同盟之因應

雖然中國的經濟和軍事實力慢慢崛起，但是中國的軍事力量仍然無法與美國抗衡，所以中國儘量避免在國際議題上與美國意見相違背，目的是為了防止「中國威脅論」在世界各國間尤其是中國的鄰國發酵，以免出現制約中國的聯盟。<sup>111</sup>然而，美日同盟基於保護自己的利益和預防不確定程度過高的中國破壞建構好的體系，所做的事先預防的行動或措施。這對於中國而言是極為不友善的行為，因此中國也必須有所回應。

#### (一) 增強中國海上軍事力量

中國認為因應美日的封鎖，最基本的式先強化自己的海上力量。中國認為在兵力結構上應該形成以大型海上作戰平台為核心的海上打擊力量，在西太平洋和南海兩個戰略方向上形成大縱身的防禦體系。<sup>112</sup>在兵力部屬上，中國海軍擔負的戰略使命與任務，海洋戰略環境、戰略需求等情況，中共認為其海軍現代作戰體制和戰略防禦體系可做相應調整和改革，即：收所戰線，將北、東、南三大艦隊組成兩大艦隊，<sup>113</sup>將兩支艦隊分別部屬在西北太平洋的戰略防禦及南海麻六甲海峽海域。另外致力於航空母艦的建造，其可增加兵力投射的範圍，對東海、南海、台灣海峽以及存在主權爭議的地區發揮震懾嚇阻的作用，為此可增加奪取制海權的能力。在武器裝備上，航空母艦是中國發展海權的首要目標，世界各大海權國家，包括：美、日、英、俄、印等都擁有自己的航空母艦，因此中國致力於建造一艘屬於中國自身的航母，以增強海上軍事力量。自從中共喊

---

<sup>111</sup> Michael Glosny, "Getting Beyond Taiwan? Chinese Foreign Policy and PLA Modernization?" Strategic Forum, No. 261(January 2011), p. 3

<sup>112</sup> 丁樹範，《改革以來中共軍事思想的發展》(台北：行政院國家科學委員會專題研究計畫成果，1995年)，頁8

<sup>113</sup> 趙一龍，《大決戰的前夜—兩岸軍力對比》(台北：新視野圖書出版有限公司，1996年4月)，頁309

出「藍水戰略」後，中共就致力於海軍戰現代化建設，而且其成長速度也是各國有目共睹的，根據各國對中共未來戰力評估：雖然其科技及工業能力尚不足以自力建立一隻現代化遠洋海軍，但中國大量引進外國技術移轉和仿造，再加上沒有多大阻礙的購買各國新進武器，中國海軍實力與建軍之速度不容低估。<sup>114</sup>中國極力增強海上軍事力量，為的是要組成強大軍事力量足以和美日同盟與之抗衡。

## (二) 建立「反介入」戰略

除了中國軍事實力實質上的提升成展對美國造成挑戰之外，中國軍事實力的進步漸漸浮現出具備海上遏阻的能力，<sup>115</sup>再加上中國的科技的進步連帶強化導彈、魚雷、衛星的技術，使得中國大幅度的提升在西太平洋實施海上遏阻的範圍及強度。海軍較為弱勢的國家也可以利用「海上遏阻」的戰略，來挑戰既有的海上強權國家，目前中國對於美、日海權現狀的挑戰也正是海上遏阻戰略實施的表現。麥德偉也表示，中國正在發展的這套戰略是蘇聯亦曾經使用過的海上遏阻戰略，中國海軍將先以導彈為主，在敵方潛艦接近時再發動己方潛艦進攻，並利用技術，使用衛星導航準確地以導彈摧毀移動中的目標。<sup>116</sup>對於來自中國海軍的威脅，也使得美國不得不開始抱持極大的關注在中國海軍的發展上。<sup>117</sup>根據2007年美國的蘭德公司的研究報告「深入龍潭：中國的反介入戰略及對美國的意涵」(Entering the Dragon's Lair: Chinese Anti-Access Strategic and Their Implications for the United States)，提到中國目前正在發展「反介入」(anti-access)戰略。根據美國對「反介入戰略」的概念所做的界定，就是「敵方所採取任何可以

---

<sup>114</sup> 郝志進《後冷戰時期中共海權發展之研究》(淡江大學大陸研究所碩士論文, 2004年), 頁 63-71

<sup>115</sup> Office of the Secretary of Defense, *Military Power of the People's Republic of China* 2008, 23.

<sup>116</sup> Michael McDevitt, "the Future of the United States Navy." American Enterprise Institute for Public Research, cited from <http://www.aei.org/events/filter.eventID.1051/transcript.asp> (June 20, 2005)

<sup>117</sup> Roger Cliff et al., *Entering the Dragon's Lair: Chinese Anti-access Strategic and Their Implications for the United States*(Santa Monica, CA: Rand, 2007), p84.

阻礙、減緩我方與盟軍的軍事部署、阻滯我方在作戰區內某些地區的作戰行動，或是迫使我方必須在較為遙遠且陌生的地區，而非在平常所習慣且對我方有利的區域進行作戰的任何手段」。<sup>118</sup>美日同盟在東亞地區擁有絕對的海權優勢，中國發展「反介入」的戰略，所設定的目標就是試圖阻止美日在特定情形下介入中國在東亞的軍事行動，尤其是中國在面對台海的軍事行動上，其運作的背景設定在台海地區爆發衝突，中國可能會面臨到美、日兩國的介入。美國提出中國可能使用「反介入」的概念來突破美日封鎖，這意味著中國海軍戰略海上遏阻觀念的擴大。

中國發展海軍的近期目標是佈署一支能夠在美國海軍進行干預之前便成功結束對台灣短期衝突的軍事力量，即以速戰速決的方式迫使他國家接受台灣被共軍所佔領的事實。中國不斷增強海上封鎖的突破力量，類似蘇聯在冷戰時期建立的「海上遏阻」的力量，當時蘇聯主要的任務即是使用海軍阻止美軍在海上作戰，目前中國拜科技進步所賜，則是使用彈道飛彈來打擊海上的船艦。<sup>119</sup>美國國防部曾表示，中國準備為「打贏周邊地區的短期與高強度戰爭」而努力。「反介入」的戰略也可在中國挑戰美日海權的行動中顯露出來，美國認為中國使用「反介入」戰略是中國在戰略上突破，顯示中國的軍事能力的大幅提升，亦看出中國似乎具備挑戰美國的能力。

### (三) 中國「珍珠串」戰略

海上能源的運輸安全對於中國而言也是極為重要的議題。就海上戰略佈署而言，中國建立強大的海軍優勢，目的也是能夠確保海上交通航道的安全，並爭取擁世界強權的地位，以反制美日兩國對於中國能源運輸上可能的封鎖。根據美國「亞洲的能源未來」報告，美方聲稱中國針對能源議題已經著手於六個點進行海

---

<sup>118</sup> 同前註 p. 2

<sup>119</sup> Ronald O' Rourke, China Naval Modernization: Implications for U. S. Navy Capabilities, 40.

上戰略佈署。第一個佈署點是泰國，中國正在考慮投資建設穿越克拉地峽(Kra Isthmus)的運河工程，運河完工後將使得中國得以擁有在泰國的港口設施，此運河亦可使中國船隻的航線繞過麻六甲海峽，也將提升中國在南海區域的影響力。第二佈署點正是在南中國海海域，中國正積極在此區域增強海上防禦能力，此項行為已經對於各國航道通行造成隱憂。在南海海域中，中國著重於發展海軍的海空投射能力，並且增加海上石油開發的鑽油平台與密集派遣海洋科學研究船艦在此區域活動。第三佈署點是柬埔寨，中國與柬埔寨於2009年11月簽署「關於軍事訓練與裝備的軍事協議」，柬埔寨也協助中國興建連接中國西南方至柬埔寨海港的鐵路交通。第四佈署點是緬甸，中國本身就與緬甸的軍事政權的關係相當密切，中國將緬甸視為靠近麻六甲海峽重要的衛星國，為保護中國的能源安全，進而保持與緬甸的友好關係。第五佈署點是孟加拉，中國與孟加拉政府的關係亦是相當密切，並且於吉大港(Chittagong)建立海運貨櫃港，藉以強化與孟加拉的海事與商業關係。第六點是巴基斯坦，中國早在2002就已經開始投資建立一個位於巴基斯坦西南端最靠近波斯灣處的瓜達爾(Gwadar)深海港的海軍基地，並在該港設置電子監聽站以監視在赫姆茲海峽(the Strait of Hormuz)與阿拉伯海附近美軍與印度船艦的動態，此港的戰略地位對於中國而言是海上戰略佈署重要的前哨站。<sup>120</sup>這個深海港的建設對中國而言相當重要，不僅有利於中國與巴基斯坦的經濟關係，更有利於其能源進口。此外，中國更積極地在巴基斯坦附近建立內陸運輸線以聯結此出海口與中國的西南內陸。<sup>121</sup>從這海上戰略佈署可以了解到這條珍珠串的有著經濟能源與軍事戰略的多重功能，這亦說明中國正積極發展足以對抗美日同盟可能封鎖中國能源運道的反制策略，解決中國所謂「麻六甲困境」。<sup>122</sup>西方國家亦是中國「珍珠串」戰略式一種安全上的威脅。

---

<sup>120</sup> Ocean Policy Research Foundation (OPRF), *OPRF Maritime Monthly Report* (Tokyo: OPRF, 2006), p. 20-22.

<sup>121</sup> Tarique Niazi, "Gwadar: China's naval outpost on the Indian Ocean," *China Brief*, Vol. 5, No. 4 (February 15, 2005), pp. 6-8.

<sup>122</sup> 黃恩浩〈中國海權崛起與其「珍珠串」海上戰略〉《中共研究》(2007年11月，第41卷11期)頁101-102



#### 四、 日中合作與衝突之可能

日中兩國因為過去歷史的因素，影響到雙方的行為認知，中國在增強綜合國力的目標下，其勢力必定從陸地擴展到海洋。然而中國的崛起，中國本身自認是在和平、穩定的框架下所產生的結果，在國家利益和權益從陸地擴展到海上的時代，中國擁有一支比過去強大且成熟的現代化海軍來防衛自身的安全和保護自己的國家利益是很合理的，各國不應該認為中國崛起視為一種威脅。尤其是對中國歷史因素糾葛的日本，雖然在日中的關係和互動歷史比其他國家更悠久，但是戰爭與侵略的歷史印象刻畫在中國國民的心目中。因此，中國對於日本的行為和認知始終停留在帝國主義下的戰爭發動者和侵略者的印象。即使在二戰後，日本雖然自認已經為過去對中國侵略做出相對應的賠償與道歉，但在中國人眼中認為這種道歉缺乏全面性和誠意。致使雙方互動都存在既有的刻板印象。

這種建構在歷史經驗下的不信任，為雙方在彼此的任何軍事、經濟行動高度的不信任。在這樣分歧的想法下，雙方在海權方面的合作可能僅只於短期共同利益，如：漁業合作、經貿合作等，藉由規範來制定兩國短期合作下的行為。但是就長期合作而言，日中兩國很難撇開既有的成見，就主權爭議的東海石油開發問題、釣魚台問題和台灣問題及軍事合作建立更進一步更持久的交流合作，致使這些衝突要素依然存在，成為日中雙方關係的不安定要素。

#### 第四節 日本海權發展對台灣的影響

日本海權發展對於台灣具重大的影響。其影響依然環繞在台日釣魚台主權議題和台灣的戰略地位問題，影響到日本的國家利益，其影響如下：

## 一、 台日釣魚台爭議

日本海權發展對於台灣而言，最重要而且最關鍵的要素就是台日的釣魚台領土爭議。日本對於釣魚台主權強烈宣示且手段更加強硬，就在今年將釣魚台收歸國有後，引起我國政府表達強烈不滿外，更引發台灣民間對日本展開一連串的保釣行動，且保釣行動中都動用海巡署全程保護保釣船，然而這些行為非但不能解決釣魚台爭議，更是影響台日關係。

台日關係常常因為釣魚台事件受到影響。尤其日本總是以拖待變的方式消極的處理台日間漁業談判，遂造成台灣漁民無法安全和合理的在釣魚台海域進行捕魚行為。然而這次日本將釣魚台收歸國有化，造就了台日談判的契機。日本政府購買釣魚島引發中台保釣、反日運動後，日本政府面對台灣抗議船隊在釣魚島海域示威時，中國漁政船、漁監船也不時的出沒在釣魚台海域，日本疑慮中台合作針對處理釣魚台問題，因此決定恢復日台漁業談判。日本外相玄葉光一郎今年(2012年)10月透過交流協會，對台灣發表了盡快恢復日台談判的呼籲，促成雙方準備明年年初正式恢復談判的日程，<sup>123</sup>正式為台日漁業協定邁進了一步。此次日本將釣魚台「收歸國有化」的事件反而成為台日協議的轉機。然而牽動著台日最主要的關鍵因素—釣魚台主權問題一天沒有解決都將再再的影響未來台日關係的變化。

## 二、 台灣戰略地位提升

台灣位於歐亞大陸的邊緣地帶，一方面是折衝海權國家與陸權國家利益的重要交叉點。台灣在美、日、中海權衝突中如何尋找出最有利的國家出路以及運用有利的戰略來鞏固國家安全，將是未來悠關台灣生存與發展的重要關鍵所在。

以亞太地緣政治的態勢而言，台灣不僅位於亞太海洋國家—日本與陸地國家—中國接觸的交鋒點，同時也是往來南、北交通網絡的中介點。這種特殊的結構位置使得台灣戰略地位的歸屬，將直接牽動亞太地區權力結構與戰略形勢的發

---

<sup>123</sup> 童倩〈日台漁業談判預備磋商未達一致〉，BBC 中文網，2012年11月30日

展。

從美、日為首的東亞海洋國家的立場來看，台灣是海洋國家向大陸地區叩關的重要據點，也是貫穿亞太海洋貿易與安全航線的交通樞紐。相反的，從另一方以中國為主之陸地國家來看，台灣是其走向海洋尋求海上經濟發展與貿易重要的出口，也是海洋國家進行圍堵亞洲陸權國家的突破點。台灣的戰略空間即源自海、陸霸權力量交會的權力交鋒處。台灣應在亞太地區海洋與陸地的戰略交鋒結構中，透過突顯台灣戰略地位的自主性以因應瞬息萬變的現實挑戰，才能適時地讓台灣在亞太地緣政治上的戰略空間與外交上得到和兩大強權斡旋的籌碼。

台灣位於西太平洋及亞洲大陸交接海域的第一島鏈上，且其位置剛好處在第一島鏈的中間位置，由南往北或由西延伸到西太平洋，台灣都正好位在島鏈的絕佳位置，因此被日本的「1000 海浬海上防衛南緣」之戰略前哨站；其地理位置，也正好可以平衡與支配亞太地區南北之差異與均勢，對美、日在西太平洋地區的海洋利益具有保障依託的功能。台灣的防衛軍力和堅強的作戰能力，對中國突破第一島鏈甚至第二島鏈東出到西太平洋之戰略目標，能發揮牽制作用。台灣的地理位置最能影響美、日、中共在西太平洋戰略利益互動的均衡性。因此，台灣應應用此重要的戰略地理條件，在海權與陸權國家間謀求國家最大福祉，並藉以提升台灣的國際地位。

## 第六章 結論

### 第一節 研究發現

日本的地理位置四面環海，且海岸線綿長，富有廣大的海洋領域，具有發展海權優良的條件。日本的海權思想奉行馬漢的海權理論而行，二戰的失敗雖然造成日本海權稍為式微，但是經過冷戰期間美國的安全支援下，造就日本經濟的復甦，加上新一代的海權觀念的轉變，從純粹重視海上軍事，移轉到重視海洋資源，使得日本將海權目標大量投入在海洋資源的探索及保護。並針對新一代的海權觀點建立一套新的海洋戰略，遂由海洋戰略訂定出許多海洋政策及目標，並應用在日本具體的海權實踐上，包括能源的運輸和海洋資源的探索與保護。尤其是能源資源更是日本最關注的焦點。

日本天然資源貧乏，尤其是能源資源的匱乏，能源資源可謂日本經濟命脈，日本對於能源資源的需求與渴望可從它進口石油的數量便可得知，其進口量高居全世界第三名，僅次於美國和中國。而日本石油多從海上輸入，因此海上運輸安全和穩定的能源來源是日本的核心目標。另外在海洋資源探索方面，日本更是積極的探索和開發和保護附近海域的資源，還是以能源資源為主要目標。遂造成日本在伸張海權上面連到問題，即釣魚台和東海問題，導致日本和相關國家在海權上有一番爭奪，至今相關海權爭議仍然未見解決，甚至更趨嚴重，似乎有爆發區域衝突的危機。

全球化時代，各國的海權競爭和爭奪都會影響到區域各國的政策和以之因應的對策。日本的海權發展影響了在東亞地區強權的利益，尤其是美國和崛起中的中國，遂造成中國這個陸權國家向海洋進逼，導致中國陸權和既得利益者美日海權的衝突，影響著東亞各個國家的互動關係。美日兩個海權強國不希望中國也成

為海權強國，遂進行對中國的抑制。這個互動關係亦影響位處海洋戰略地位的台灣，讓台灣的地位得以因為兩大強權的交鋒而提升。

未來日本將持續以一發展成為海洋資源大國為海權目標，維護海上交通線的順暢是日本國維護國家利益的基本手段，因此鞏固日本海權優勢是必要的。聯合美國的優勢，藉以擴大海權規模和目標，另外也可藉此提升日本的政治地位，擠身政治大國。

## 第二節 未來展望

### 一、 論文的展望

本篇論文以海權焦點針對「戰後日本的海權發展」做探討，日本從戰後迄今時間近 70 逾年，可闡述論點眾多，其文章對於戰後日本海權發展和影響僅做簡單的概述而已，並未針對任何面向做更深入探討，且國際情勢日新月異、瞬息萬變，每天都有不一樣的新事件發生，實在不是僅止於目前筆者論文筆下的情形，未來若是對於日本海權相關議題或新的研究議題，本論文可成為前引文以之參考。

### 二、 日本海權發展給台灣的借鏡

從日本發展海權的情形和行為模式值得身為台灣的我們做為借鏡。同樣身為海洋國家的台灣，也存在著島嶼領土問題、專屬經濟區資源開發問題、海域劃界、海上執法、漁業管理等問題。雖然台灣已經制訂海洋政策白皮書，也設立海洋相關部門，但仍然無法訂定更具系統性和完整性的長期海洋戰略，原因在於欠缺一套具有約束力的海洋基本法。台灣若是無法長期解決海洋統籌和管理問題，對於台灣的海洋戰略擬訂有嚴重影響。因此我們必須針對自己的海權目標，先建立一

套屬於台灣的「新海洋基本法」以及真對此法律訂訂出相應對的政策模式和法律規範，藉由法律規範所訂出來的海洋戰略遂才能既符合台灣的海洋利益又可發揮台灣海洋特性，讓台灣在海洋權強權林立當中不致於被吞噬。

## 參考文獻

### 一、中文部分

#### (1) 專書：

丁樹範，《改革以來中共軍事思想的發展》，台北：行政院國家科學委員會專題研究計畫成果，1995年

中華人民共和國國務院新聞辦公室，《中國海洋事業的發展》，中華人民共和國國務院新聞辦公室，1998年5月

王曾才編著，《西洋近代史》，台北：國立編譯館，2001年10月

朱成祥譯，哈騰道夫(John B. Hattendorf)編，《歷史對馬漢之影響》，台北：海軍學術月刊社，1994年4月

朱成祥譯，高希可夫著，《國家海權論》，台北：黎明文化公司，1985年4月

李杜譯，吉田茂著，《動盪的百年史》，西安：陝西師範大學出版社，2005年10月

初曉波，《身分與權力：冷戰後日本的海洋戰略》，北京：國際政治研究，2007年第4期)

周煦，《冷戰後美國的東亞政策》，台北：生智出版社，1999年

季國興，《中國的海洋安全和海域管轄》，上海：上海人民出版社，2009年

金融時報亞洲版記者群，《亞洲能源版圖》，台北：台灣培生教育出版股份有限公司，2005年1月

金蘇城、張和平譯，中曾根康弘著《新的保守理論》，北京：世界知識出版社，1984年

孫學峰，《國際關係研究實用方法》，北京：人文出版社，2007年9月

袁方，《社會科學研究法》，台北：五南書局，2002年5月

張明睿，《解放軍戰略決策的辯證》，台北：黎明文化，2003年

曾清貴譯，別冊寶島編輯部編，《日本自衛隊的實力》，台北：國防部史政編譯所，2000年11月

陳念群譯，《核子時代的海權》，台北：海軍總部，1967年6月

鈕先鍾，《西方戰略思想史》，台北：麥田出版公司，1995年7月

翟文中、羅倩宜譯，伯納德D柯爾(Bernard D. Cole)著，《海上長城-走向廿一世紀的中國海軍》，台北：老戰友文化事業有限公司，2006年2月

趙一龍，《大決戰的前夜-兩岸軍力對比》，台北：新視野圖書出版有限公司，1996年4月

劉慶，《西方軍事名著提要》，南昌：江西人民出版社，2001年09月

潘俊峰，《日本軍事思想研究》，北京：軍事科學出版社，1992年

聯慧譯，中曾根康弘著，《日本二十一世紀的國家戰略》，海口：海南出版社，2004年3月

韓潤棠、閻靜先、王維平譯，吉田茂著，《十年回憶》，北京：世界知識出版社，1965年

薩師洪譯，柯白著，《海洋戰略原理(Some Principle of Maritime Strategy)》，台北：海軍司令部，1958年

譚傳毅，《現代海軍手冊-理與實務》，台北：時英出版社，2000年8月

## (2) 期刊：

《「日本海洋政策發展與對策」政策建議書》，台北：行政院研考員會編印，2007年12月

李中邦，〈洞悉日本伎倆，兩岸應展開海權對話-從東海、釣魚台到西太平洋〉《海峽評論》第235期，台北，2010年7月



李永悌譯，Robert C. Rubel 著，〈論制海〉《國防譯粹》第 38 卷第二期，台北，2011 年 2 月

李世勤，〈強國海軍—日本海上自衛隊〉《海軍學術雙月刊》，台北，2003 年 2 月

何思慎、趙建民共著，〈近年日本外交中有關中國或美國優先的爭論—兼論日、中、台新安全架構〉《問題與研究》第 43 卷第一期，台北，2004 年

林賢參，《從海權發展的觀點探討日中兩國在東海之爭端》第一屆全國大學院校日本研究中心聯合年會暨 2010 東亞區域發展國際學術研討會

袁平譯，Nan Li 著，〈中共擴張海權之企圖〉《國防譯粹》第 38 卷第二期，台北，2011 年 2 月

張景全，〈日本的海權觀與海洋戰略初探〉《當代亞太》第五期，台北，2005 年

張雅君，〈中共與美、日的亞太海權競爭：潛在衝突和制度性競爭機制〉《中國大陸研究》第 41 卷第 5 期，台北，1998 年 5 月

張鑄勳，〈從海權觀點看中共海洋戰略〉《海軍學術雙月刊》第 44 卷第六期，台北，2010 年 12 月

許金彥，〈沖之鳥島周邊劃定為日本專屬經濟區的國際法爭議及其影響〉《東亞論壇季刊》第 458 期，台北，2007 年 12 月

許金彥，〈從海權爭議看台日關係：以東海暫定執法線為例〉《東亞論壇季刊》第 461 期，台北，2008 年 9 月

許金彥，〈論島嶼在海域劃界的定位與盲點：以中、日海權爭議為例〉《興國學報》，台北，2008 年 1 月

郭翰聲，〈日本海上自衛隊防衛武力〉《海軍軍官》，台北，2007 年 02 月

陳立中，〈中日對「東海油田」之爭議〉《瓦斯季刊》第 76 期，台北，2006 年

陳志榮、高家俊，〈海洋科技發展與國家海權、海洋事務之關係〉《海洋及水下科技季刊》第 17 卷第三期，台北，2007 年 10 月

黃恩浩，〈中國海權崛起與其「珍珠串」海上戰略〉《中共研究》第 41 卷 11 期，台北，2007 年 11 月

陳維浩，〈迎接中國的海上挑戰？轉型中的日本海上自衛隊地方隊〉《亞太防務雜誌》，台北，2008 年 9 月

楊鈞池，〈美日同盟關係的演變－以美日安保條約為例〉《復興崗學報》第 84 期，台北，2005 年

鄒濬智，〈日本海上自衛隊海外作戰任務研析〉《海軍學術雙月刊》，台北，2009 年

廖麒淋，〈馬漢「海軍戰略論」要義對我之啟示〉《海軍學術雙月刊》台北，2012 年 2 月

劉中民，〈海權問題與冷戰後的中美關係：矛盾的認知與艱難的選擇〉《外交評論》第 85 期，台北，2005 年 12 月

劉先舉，〈防衛態勢轉變下，日本海上自衛隊發展之研究〉《海軍學術月刊》，台北，2005 年 10 月

劉長敏，〈戰後日本國家發展戰略軌跡初探〉《外交學院學報》第四期，北京，2004 年

劉康克，〈認識台灣附近的海洋環境〉《科學月刊》第 33 卷第二期，台北，2002 年

蔣國平摘譯，〈東中國海魚類資源現況概要〉《國際漁業資訊》第 149 期，台北，2005 年

鄭為元，〈論霸權海陸不可兼得：海權史的洞察〉《中華戰略學刊》夏季刊，台北，2011 年

龍村倪，〈春曉油田風颯雨〉《全球防衛雜誌》第 255 期，台北，2005 年

羅小鋒，〈東海還有魚可捕嗎？〉《中國發展觀察》，台北，2005 年 8 月

龔國慶，〈是誰貢獻了東海旺盛的基礎生產力〉《科學發展月刊》第 29 卷第二期，台北，2001 年

### (3) 論文：

王敬揮，《西方海洋戰略思想的演變》，淡江大學國際戰略事務研究所碩士論文，1992年5月

王瑞麟，《中共崛起之海洋戰略-馬漢「海權論」觀點》，國防大學戰略研究所碩士論文，2009年

林海清，《全球化時代台灣海權的發展戰略》，淡江大學國際事務與戰略研究所碩士論文，2003年6月

徐麗娟，《日本海洋安全政策之研究(2001-2009年)》，國立中興大學國際政治研究所碩士論文，2009年7月

郝志進，《後冷戰時期中共海權發展之研究》，淡江大學大陸研究所碩士論文，2004年

陳果，《石油安全對中共海軍戰略影響之研究》，淡江大學國際事務與戰略研究所碩士論文，2007年6月

陳泰興，《日本「正常國家」戰略思維之發展與挑戰》，銘傳大學國家發展與兩岸關係研究所碩士論文，2007年6月

葉柏熙，《從釣魚台爭議分析中國與日本之海洋戰略》，國立政治大學國家安全與大陸研究碩士論文，2010年

黃恩浩，《海權 VS. 制海權：國際安全環境下的中共海軍發展 (1978-2000)》，國立政治大學東亞研究所碩士論文，2001年5月

趙翊達，《日本海上自衛隊－國家戰略下的角色》，淡江大學國際事務與戰略研究所碩士論文，2007年

### (4) 報紙：

張成文、張校偉，〈經略海洋與“中華民族之崛起”〉《解放軍報》，2007年01月23日

張衛彬，〈從"沖之島"問題看中日海權之爭〉《中國礦業大學學報(社會科學版)》，2005年6月

童倩，〈日台漁業談判預備磋商未達一致〉，BBC 中文網，2012年11月30日

〈中日東海爭端、注意中間線〉，中國時報，2005年6月1日

〈麻六甲海峽海洋能開放介入嗎？〉，中國時報，2005年8月4日，第8版

〈環球軍事(2005.6.16)海洋，不能忽略的資源〉，中國時報，2005年6月26日

## 二、外文部分

### (一) 日文部分

#### (1) 書籍：

平松茂雄，《続中国の海洋戦略》，東京：勁草書房，1997年4月

伊藤憲一，《海洋国家日本の構想：世界秩序と地域秩序》，東京：財団法人日本国際フォーラム，2001年

防衛庁編，《平成16年日本の防衛（防衛白書）》，東京：国立印刷局，2004年

岡崎久彦，《戦略的思考とは何か》，東京：中央公論社，1983年

高坂正堯，《海洋国家日本の構想》，東京：中央公論新社，2010年

高坂正堯、吉田和男共編著，《冷戦後の政治経済—座標軸なき時代の論点を讀む》東京：PHP，1995年

船橋洋一，《冷戦後—同時代の現場で考える》，東京：岩波書店，1991年5月

#### (2) 期刊：

〈海上ノ権力ニ関スル要素〉《水交社記事》第79号，1893年7月

《エネルギー白書 2011》,東京:日本資源エネルギー庁エネルギー情報企画室,  
2011年

財団法人日本国際フォーラム《海洋と日本—21世紀の海洋政策への提言》,  
東京,財団法人日本国際フォーラム,2006年

財団法人日本国際フォーラム,《平成18年度—わが国における海洋政策の調査研究報告書—海洋基本法の制定に向けて》,東京,財団法人日本国際フォーラム,2007年3月

財団法人日本国際フォーラム,〈世界海洋民族の海洋進出の歴史から何を学ぶか〉,東京,財団法人日本国際フォーラム,2010年8月29日アクセス

平間洋一,〈海洋権益と外交軍事戦略—地政学と歴史からの視点〉《国際安全保障》,第35巻第一号,2007年6月

加藤健二郎,〈日米同盟軍なら自衛隊はこう変えろ!〉,《別冊宝島 Real:自衛隊「戦争」解禁》,23期,2001年11月

## (二) 西文部分

“International Comparison of Exclusive Economic Zones,”*Ship & Ocean Newsletter*, Selected Papers, No. 4, August 2004

Andrew Erickson and Gabriel Collins, “China’s Maritime Evolution : Military and Commercial Factors,” *Pacific Focus*, Vol.22, No.2 (2007)

Anonymous, “Japanese energy policy focuses on supply security”, *Oil & Gas Journal*, (Feb 28, 2005)

Christian Bedford, “The View from the West : String of Pearls : China’s Maritime Strategy in India’s Backyard,” *Canadian Naval Review*, Vol.4, No.4 (2009)

Christopher Pehrson, *String of Pearls : Meeting the Challenge of China’s Rising Power across the Asian Littoral* ,(Carlisle Barracks, Pennsylvania: Strategic Studies Institute, the U.S. Army War College, 2006)

Mahan, Alfred Thayer , 《The Influence of Sea Power Upon History, 1660~1783》  
Boston , 1890

Michael Glosny,“Getting Beyond Taiwan? Chinese Foreign Policy and PLA  
Modernization?”Strategic Forum, No.261(January 2011)

Michael McDevitt, "the Future of the United States Navy. "American Enterprise  
Institute for Public Research, cited from [http://www.aei.org/events/filter.eventID.  
1051/transcript.asp](http://www.aei.org/events/filter.eventID.1051/transcript.asp) (June 20, 2005)

Ocean Policy Research Foundation (OPRF), *OPRF Maritime Monthly Report* (Tokyo:  
OPRF, 2006).

Office of the Secretary of Defense, Military Power of the People's Republic of China  
2008,23.

Philip A. Crowl, “Alfred Thayer Mahan : The Naval Historian,” Peter Paret, eds.,  
Makers of Modern Strategy : From Machivelli to Nuclear Age(Princeton : Princeton  
University Press, 1941)

Robert Ross,“China’s Naval Nationalism : Sources, Prospects, and the U.S.  
Response,”International Security, Vol.34, No2 (2009)

Roger Cliff et al., *Entering the Dragon's Lair: Chinese Anti-access Strategic and Their  
Implications for the United States*(Santa Monica, CA: Rand, 2007).

Ronald O'Rourke, China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy  
Capabilities, 40.

Roger Dingman,“Japan and Mahan”,John B. Hattendrf, eds., Mahan in Naval  
Strategy(Annapolis : Naval Institute Press, 1991)

Tadao Kuribayashi“Be the Country that Leads the World in the Field of the  
International Order of the Sea,”in *Ship & Ocean Newsletter*, Selected Papers, No. 4,  
August 2004

Tarique Niazi, "Gwadar: China's naval outpost on the Indian Ocean," *China Brief*, Vol.  
5, No. 4 (February 15, 2005)

William R. Sprance , 〈THE RUSSO-JAPANESE WAR : THE EMERGENCE OF JAPANESE IMPERIAL POWER 〉《Journal of Military and Strategic Studies》 Winter 2004, Vol. 6, Issue 3

### 三、參考網站

五百旗頭真 〈日本の大戦略：島国から海洋国家へ〉

[http://www.jfir.or.jp/i/special\\_study/seminar4/covner\\_08.htm](http://www.jfir.or.jp/i/special_study/seminar4/covner_08.htm)

〈中國海軍實力世界第幾？強於日本 排名世界前六〉新華網，2009年4月23日 <http://military.people.com.cn/BIG5/1076/52965/9182008.html>

〈日本第二支海外派遣艦隊即將出發〉中華網，2001年11月15日 <http://big5.china.com.cn/chinese/zwd/76888.htm>

李中邦，〈中日聯手開鑿『克拉克地峽運河』的可能性〉

<http://www.japanresearch.org.tw/special-16.asp>

<http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2000/028.html>

<http://www.malaysiaeconomy.net/>

[http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/world/2005-03/23/content\\_2731982.htm](http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/world/2005-03/23/content_2731982.htm)

<http://info.shippingchina.com/hyzs/index/detail/id/3665.html>

<http://mil.eastday.com/eastday/mil/node3230/node3232/node3400/userobject1ai721300.html>

“Petroleum Industry in Japan 2011”

<http://www.paj.gr.jp/english/data/paj2011.pdf>

[http :](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/91/EEZ_disputes_in_East_China_Sea.jpg)

[//upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/91/EEZ\\_disputes\\_in\\_East\\_China\\_Sea.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/91/EEZ_disputes_in_East_China_Sea.jpg)

“The Third Informal ASEAN Summit – 27~28 November 1999, Manila, Philippines”  
[http : //www.aseansec.org/5026.htm](http://www.aseansec.org/5026.htm)(2005 年 7 月 14 日)

<http://www.jimin.jp/hatugen/100.html>