

從「珍珠港事件」談關鍵基礎設施的重要性

■南華大學國際事務暨企業學系兼任教師 楊宗鑫

行動前的情報活動

20世紀初，製糖業是夏威夷的主要產業。因當地土著稀少，大量日本人被引進蔗園工作，加以當時美國仍有「排華法案」，使得日裔移工成為夏威夷人口比例最高的外來族群，在二戰爆發前，已超過人口總數的百分之十，成為日本對美蒐情的一大助力。

為了刺蒐美軍動態，日本將曾任海軍飛行員的吉川猛夫，以化名「森村正」派往駐夏威夷領事館擔任書記員。吉川抵達後，發現美軍太平洋艦隊主力均停泊於歐胡島的珍珠港，乃找上一家毗鄰港灣、且由日本人開設的「春潮樓」飯店，作為觀測據點。

他經常進入其中一間面海的客房，窺視窗外美軍艦艇的動向，並將停泊艦艇總數、不同類型艦艇的數量及艦名、戰列艦及航空母艦停泊位置等情資，製作成每日要況。此外，吉川還利用當地日裔移工人數眾多的優勢，吸收了多位眼線，用以蒐集美軍的例行性活動、休假輪值等狀況。

因事前準備充分，多位曾參與此次行動的日本官兵在事後回憶時均稱：「襲擊珍珠港，就像是在進行一次演習般，一切都在計畫中。」

行動中的保密措施

除了充足地情報蒐集外，在偷襲過程中，為了不讓美軍預作準備，

日方也研擬了最嚴密的保密措施，包括航線選擇、艦艇通訊，都經過精心策劃。

日本到夏威夷的直線距離，大約是 6,300 多公里。當時的日本艦隊，共集結了 6 艘航空母艦（赤城號、加賀號、蒼龍號、飛龍號、翔鶴號、瑞鶴號）及數十艘護衛艦，規模之大，堪稱當時人類史上之最。如此龐大的艦隊，要穿越太平洋而不被發現，並不容易。因此路線的選擇，是擬定偷襲行動的第一要務。

帝國時期的日本海軍，係以位於本州神奈川縣的橫須賀軍港為基地，包括海軍兵工學校、造船廠都設置於此。參與珍珠港事件的艦艇，在行動前亦停泊該處。由橫須賀軍港啟程，應是最便利的方式，然而為了掩人耳目，日軍刻意將艦艇逐一駛往北海道擇捉島，集結完畢後才由此揮軍東進。

由日本到夏威夷的海上交通路徑，有北、中、南三種航線。中間及南邊的兩條航線，無論在氣象或水文上均較佳，有利於艦隊航行及油料補給，然而這兩條航線因往來商船眾多，且附近多有美國占領的島嶼，容易暴露行蹤，因此遭否決。相較下，北方的航線，儘管距離較遠、容易起霧、視距不良、風高浪急，但這些航海上的不利因素，反倒有利於艦隊的隱匿性，經過再三權衡，日軍認為保密重於一切，乃決定以此作為航行路徑。

選定了航線後，為了預防在行駛中艦艇彼此溝通往來的電磁訊號遭偵蒐，聯合艦隊指揮官山本五十六下令，全程必須隨時保持無線電靜默，電臺只收不發，僅接受東京方面傳送有關珍珠港最新狀況的報文，每艘艦艇相互不得進行電報往來，要傳遞消息只能使用傳統的信號旗。

百密一疏：獨漏「關鍵基礎設施」

抵達歐胡島外 230 哩海域後，日軍開始進行攻擊部署，6 艘航空母艦上共 354 架俯衝轟炸機、魚雷轟炸機逐一起飛，對美軍艦隊發動攻勢。90 分鐘後，停泊在港內的 8 艘戰列艦 1 中，有 5 艘被擊沉、3 艘遭重創，另有 11 艘巡洋艦、驅逐艦受創、超過 300 架飛機被毀損，美軍喪生人數達 2,400 多人。

值得稱幸的是，原本被視為攻擊重點的 3 艘航空母艦，恰巧都不在港內。其中企業號、列星頓號正在他處執行任務，薩拉托加號則在美國本土進行維修，這也成為日後美軍反擊的基礎。

負責執行攻擊行動的，是擔任第一航空艦隊指揮官的南雲忠一中將。他前後下今日軍發動了兩波攻擊，在將 8 艘美軍戰列艦擊沉或重創後，認為任務已達成，要求艦隊折返。擔任副手的山口多聞少將、三川軍一中將等，則以為美軍油庫、港口、潛艇基地、造船廠等設施尚未受損，力諫發動第三波攻勢。然而南雲主張，偷襲戰的原則是「速

戰速決」，若繼續攻勢，則美軍將從混亂中反應過來，待整裝完畢、防空炮火架設完成後，日軍損失的戰機將倍增，因此堅持返航。

聯合艦隊指揮官山本五十六在獲悉戰果時，對於未能將美軍關鍵基礎設施摧毀一事，深感遺憾，並如此評價南雲：「他在指揮作戰時，就像小偷入室行竊般，進門時膽大包天，稍一得手，就急於開溜。」

美軍方面，儘管太平洋艦隊嚴重受創，但因油庫、造船廠、港口等設施倖免於難，得以修復受損船艦，因此在短時間內，迅速恢復戰鬥力，繼續與日本進行海上激戰。

結論

近年越來越多評論者以為，儘管日軍在戰術上取得勝利，卻因未能同步摧毀關鍵基礎設施，可謂犯下了極大的戰略失誤。在傳統軍事理論中，戰爭的攻擊對象係以殲敵為首要考量，其餘均是等而下之的選項，這樣的觀點，在冷兵器時期尚能適用，待進入熱兵器時期後，關鍵基礎設施的存續實不容忽視，直接攸關國家的後勤動員能力，已成為構成國家總體實力的重要環節。

（※本文摘錄自法務部調查局 107 年 1 月號清流雙月刊）