



台湾防空識別圏で実戦的訓練を行う中国軍用機

NIDS コメンタリー

地域研究部長 門間 理良
 第 168 号 2021 年 6 月 8 日

はじめに

中国海軍・空軍の軍用機による台湾が設定した防空識別圏（以下、TADIZ）の南西空域への進入が 2020 年より連日のように繰り返されるようになってきている。また、中国・台湾間の暗黙の了解で過去ほとんど見られていなかった台湾海峡中間線を越える飛行についても中国軍は行うようになってきている。このような情勢の緊迫化を受ける形で台湾国防部ウェブサイト上に、2020 年 9 月 16 日から空軍司令部発のプレスリリースを公表するようになった。このプレスリリースを主たる資料として、中国軍用機の TADIZ 進入の傾向を分析することが目的である。なお、本稿において中国空軍機・海軍機と区別せず、中国軍用機と表記しているのは、戦闘機にせよ電子偵察機にせよ電子戦機にせよ、海軍・空軍ともに保有しており、台湾空軍司令部発表のデータからはその判別がつかないためである。他方、哨戒機は海軍、早期警戒管制機・爆撃機は空軍がそれぞれ配備している。なお、中国軍用機の TADIZ における飛行に関する中国の政策や軍事戦略の観点からの分析は、別稿を準備中である。

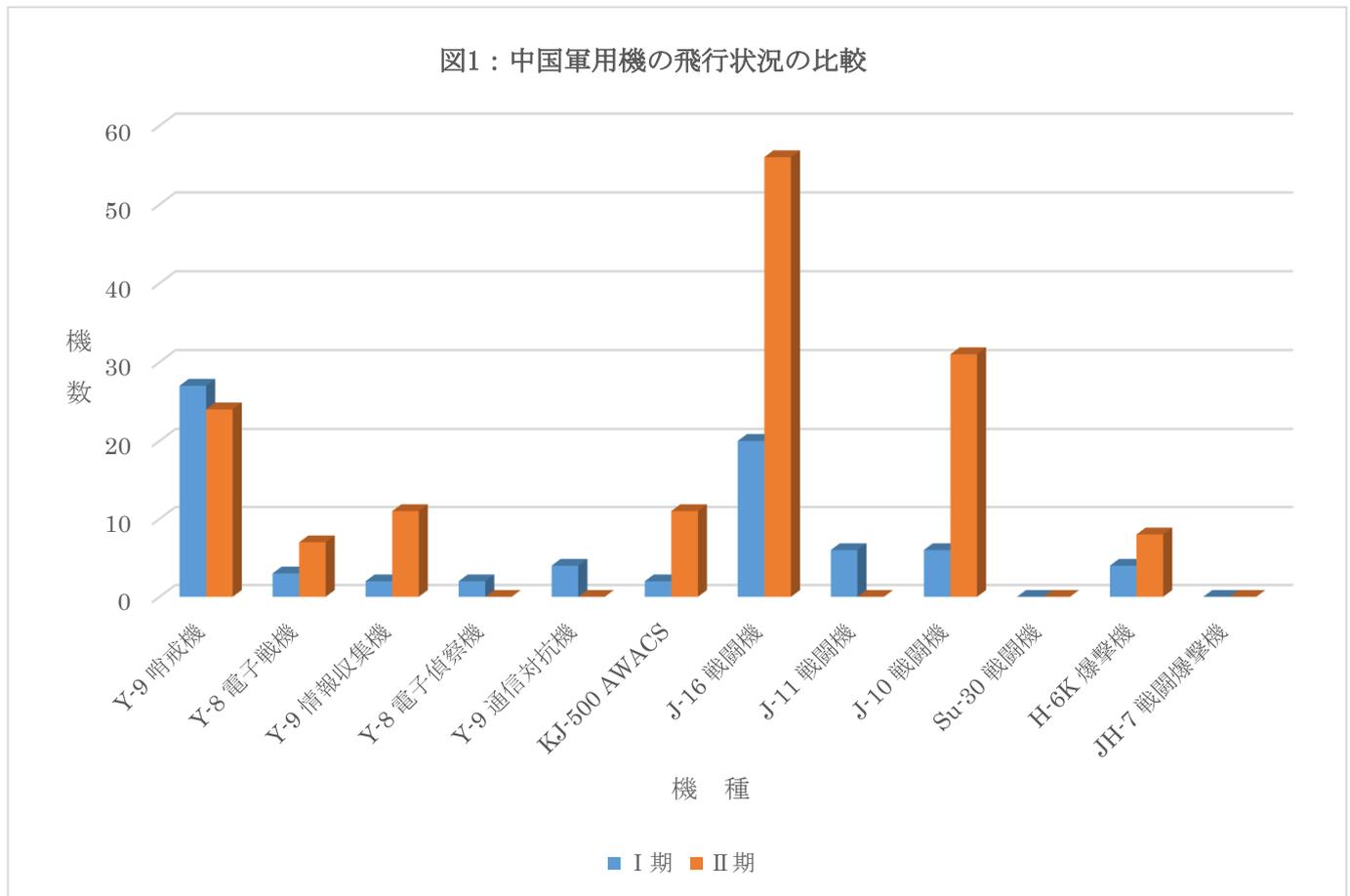
1 飛行回数が増加傾向

2020 年 9 月 16 日から同年 10 月 31 日まで、中国軍機の飛行があった延べ 30 日間（Ⅰ期と呼称）で各種軍用機 76 機が TADIZ に進入している。内訳は延べ数で Y-9 哨戒機（台湾空軍の分類：Y-8 対潜哨戒機）が 27 機、Y-8 電子戦機（同：Y-8 遠距離支援妨害機）が 3 機、Y-9 情報収集機（同：Y-8 技術偵察機）が 2 機、Y-8 電子偵察機が 2 機、Y-9 通信対抗機が 4 機、KJ-500 早期警戒管制機が 2 機、J-16 戦闘機が 20 機、J-11 戦闘機が 6 機、J-10 戦闘機が 6 機、H-6K 爆撃機が 4 機だった。

これに対して、2021 年 4 月 5 日から 5 月 15 日までの飛行のあった延べ 30 日間（Ⅱ期と呼称）には中国軍用機 113 機が TADIZ に進入している。TADIZ 進入機数はⅠ期と比較して約 1.5 倍になっている。内訳は Y-9 哨戒機が 23 機、Y-8 電子戦機が 10 機、Y-9 情報収集機が 10 機、KJ-500 早期警戒管制機が 9 機、J-16 戦闘機が 42 機、J-11 戦闘機が 6 機、J-10 戦闘機が 20 機、H-6K 爆撃機が 4 機であった（図 1）。

Ⅰ期とⅡ期を比較すると、哨戒機の飛行がやや減少気味であるのに対し、それ以外の機種種の飛行が急増している。特に電子戦機と情報収集機は計 4 機から計 20 機に増加した。早期警戒管制機は 2 機から 9 機に増えた。J-16 戦闘機は 20 機から 42 機に倍増し、J-10 戦闘機は 6 機から 20 機に 3 倍以上増加している。他方で、J-11 戦闘機は 6 機から飛行回数ゼロとなった。

図1：中国軍用機の飛行状況の比較



出所：台湾国防部空軍司令部公表資料を元に筆者作成

2 戦闘機は J-16 と J-10 を集中運用

運用する戦闘機は J-16 と J-10 に集中する傾向が II 期で顕著である。J-16 は瀋陽飛機工業集団公司在開発した多用途戦闘攻撃機で 2016 年に本格的に量産に入った機種である。中国は J-11 の性能に満足できなかったため、J-11B を製造し、その複座式である J-11BS をベースにして Su-30MKK の運用で得られた経験も反映して J-16 を開発したとされる。J-16 戦闘機は Su-30 よりはるかに優れているとの中国軍パイロットの声を載せる中国紙もある¹。また、空中給油装置も装備し、空中給油機からの燃料補給を受けての航続距離延伸も可能とされる。YJ-12 空対艦ミサイル（射程 150～400km 超）をはじめとして空対空、空対地、空対艦、電子戦装備などの各種任務に応じた兵装を搭載可能とされている。また、複合材料の使用による機体の軽量化によって多くの装備や武装を搭載しても Su-30 戦闘機より重量が軽くなると中国紙は報じている。

J-10 に関しては最新型の J-10C が 2018 年 4 月にすでに実戦配備を開始していることが明らかにされている²。TADIZ に進入してくる J-10 が最新型の C 型なのか、そのベースとなった B 型（すでに生産終了）なのかは判然としない。J-16 と J-10C が空戦する場合、前者が優れているとの感想を述べる中国空軍パイロットもいる³。東部戦区で J-10 戦闘機の 2021 年度の年次訓練が 2 月 20 日から開始された⁴。2021 年に入ってか

¹ “China's J-16 fighter jet is flawless and much superior to the Su-30: pilot”, *Global Times*, Mar 25, 2021. 本紙は『人民日報』系の新聞であり、パイロットの発言については慎重に吟味する必要がある。

² 「中国空軍四代機為何没有高低搭配 FC31 其实不如殲 16」『新浪軍事』2018 年 4 月 19 日。

³ 注 1 に同じ。

⁴ “J-10 fighter jets start 2021 annual training”, *Global Times*, Feb 24, 2021.

ら TADIZ に進入した J-10 戦闘機は計 49 機だが、2 月 20 日以降は 35 機となっている。南部戦区から TADIZ に向けて飛行する J-10 戦闘機もあるはずなので断言はできないが、J-10 の TADIZ 南西空域への飛行の中に、この年次訓練が組み込まれている可能性はある。

J-11 戦闘機は 2 日間、延べ 6 回飛行したにとどまっている。J-11 は中国ライセンス版の Su-27SK で、2004 年までに 96 機が生産された。しかし、前述したようにその性能の面と J-16 の実戦配備が多くなっていることから、J-11 が第一線にでる回数が減少しているものと考えられる。

3 台湾空域向け早期警戒管制機は KJ-500

中国空軍はこれまで早期警戒管制機 (AWACS) として、国産で中型の Y-8 中型輸送機をベースにした KJ-200 と、ロシア製の IL-76MD 大型輸送機をベースにした KJ (空警) -2000、を運用していた。AWACS として KJ-2000 は性能的に問題ないが、ベースとなる機体がロシア製で数が少ないこと、KJ-200 は Y-8 がベースであるために、搭載できる機材の性能に難があった。しかし、近年の中国の技術力向上は飛躍的であり、Y-8 の発展型である Y-9 の機体にコンパクトかつ満足できる性能の機材を搭載可能となり、開発が進められて KJ-500 となった。同機は 2015 年 9 月の軍事パレードで初公開されている⁵。現状において TADIZ ではもっぱら KJ-500 が運用されている実態を見ると、KJ-200 から KJ-500 への装備更新が進んでおり、なおかつ台湾本島周辺空域では KJ-500 の運用が適切と中国軍が判断しているものと推定される。KJ-500 早期警戒管制機は、戦闘空域で戦闘機の効率的運用を行うためのものである。KJ-500 は単独飛行のケース⁶では TADIZ への進入を短時間に限定にしており、戦闘機が護衛している場合は、後方を飛行している。

他方、KJ-2000 は大型でジェットエンジンを搭載し、滞空時間や最高速度、敵機の探知距離といった諸点で KJ-500 に勝ることから、太平洋上や南シナ海スプラトリー諸島など台湾本島周辺よりも遠距離で、より広範囲な空域が戦場に設定されるケースで運用されるものと思われる。

4 米空母打撃群攻撃を念頭に置いた爆撃機の飛行

H-6 爆撃機は数年前までは旧型機の飛行が見られたが (図 2)、現在では TADIZ にせよ東シナ海にせよ、もっぱら最新の H-6K が運用されている (図 3)。その飛行は、I 期は 2 機×2 回だったが、II 期は 4 機×2 回に増加した。爆撃機を飛行させる際、I 期では戦闘機を各 16 機、II 期は 12 機、18 機を出していることから、戦闘機が爆撃機を護衛する訓練を行っていることが明らかである。また、II 期では 2 回とも爆撃機飛行の際に戦闘機と共に KJ-500 早期警戒管制機を飛行させている。戦闘機の戦闘効率を上げて防御を手厚くすることを念頭に置いた訓練だったと思われる。

なお、I 期の 2021 年 1 月 23 日の飛行は H-6K が 8 機飛行している (図 4)。同日は米空母「セオドア・ローズベルト」を中心とする空母打撃群がバリンタン海峡 (北から台湾本島、バシー海峡、バタン諸島、バリンタン海峡、ルソン島という位置) を通過した日でもある。

⁵ 山口信治「第 2 章 空軍の戦略的概念の転換と能力の増大」防衛省防衛研究所編『中国安全保障レポート 2016 - 拡大する人民解放軍の活動範囲とその戦略 -』防衛省防衛研究所、2016 年、25 頁。

⁶ 例えば、台湾国防部空軍司令部プレスリリース (2021 年 5 月 26 日)。

図 2：東シナ海を飛行中の H-6 爆撃機



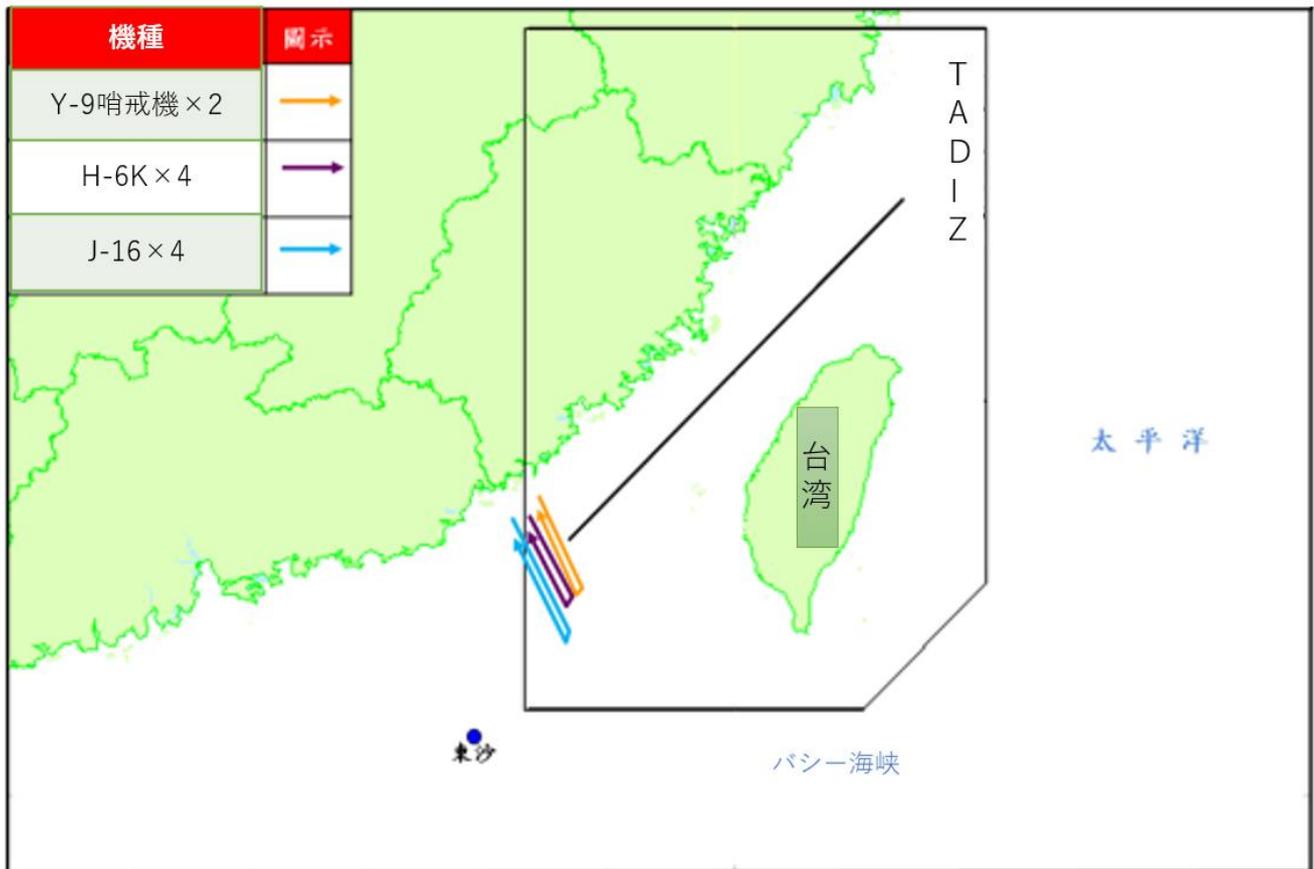
出所：防衛省統合幕僚監部（2015 年 7 月 29 日）

図 3：TADIZ 付近を飛行中の H-6K 爆撃機



出所：台湾国防部空軍司令部プレスリリース（2020 年 9 月 18 日）

図 4：中国軍用機の飛行状況（2021 年 1 月 23 日）



出所：台湾国防部空军司令部発表のプレスリリースを筆者修正

中国軍が爆撃機を訓練飛行に出してきた理由としては、米空母打撃群に対応した訓練と、蕭美琴台湾駐米代表のバイデン大統領就任式典参加に対する嫌がらせ、などが指摘されている⁷。H-6 爆撃機は東沙島・台湾本島への爆撃・攻撃を行えるだけでなく、米空母打撃群への対艦ミサイルによる一斉攻撃の訓練をしていた⁸、台湾と米軍への威嚇と実戦的な訓練を兼ねた飛行だった⁹と報じるメディアもある。H-6K は翼下に 6 発の CJ-10 対艦ミサイルを懸架できるので、最多合計 48 発を米空母に向けて発射する飽和攻撃が可能である。

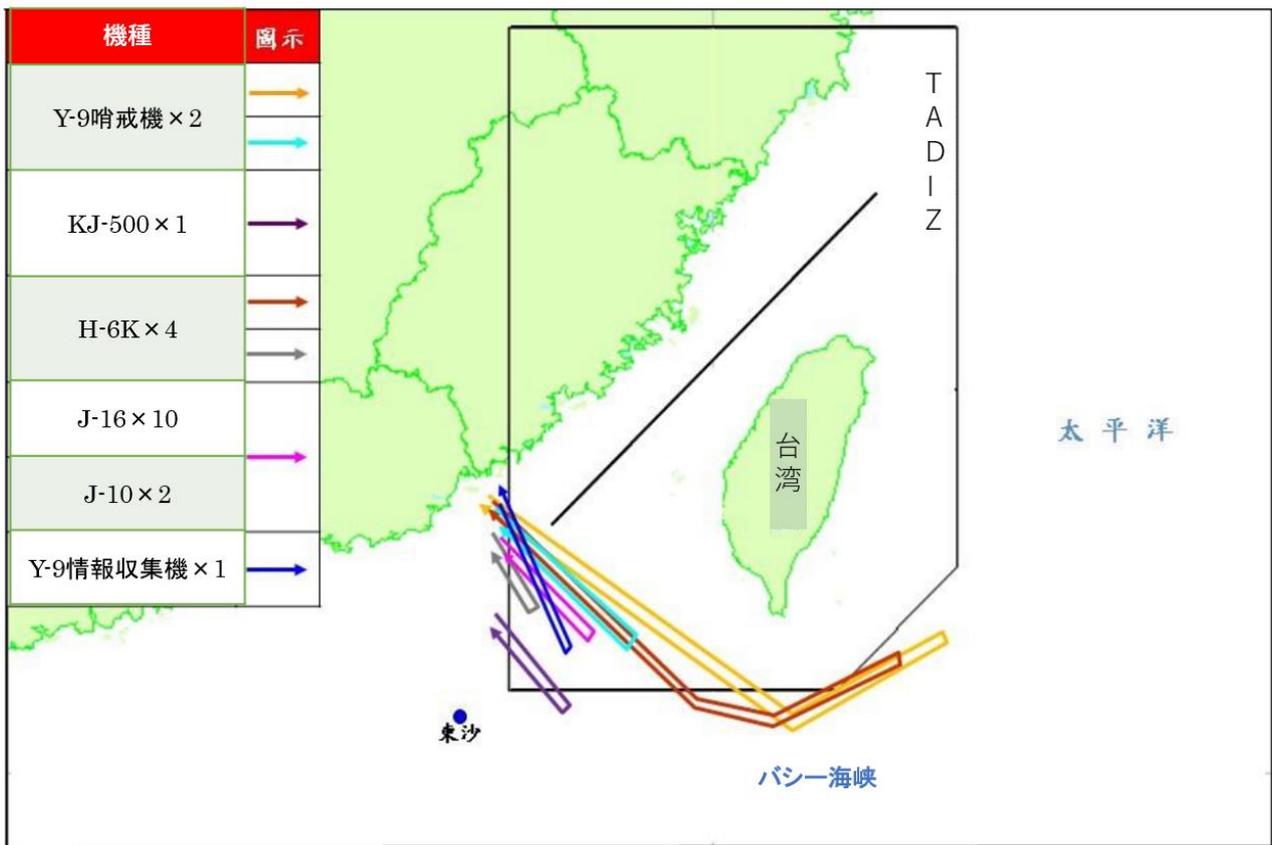
また、3 月 26 日の H-6K の飛行は、戦闘機の護衛は途中までだが、これまでの TADIZ 進入機の中では長距離であった（図 5）。これは中国本土や台湾本島からより遠い海域で、米空母打撃群を攻撃できるとの意志表示でもあろう。

⁷ 「真的來了！13 架共機擾台後 羅斯福號打撃群超強陣容曝光」『自由時報（電子版）』2021 年 1 月 24 日。
<https://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/3420922>

⁸ 「金融時報：共機通聯被截 攻撃美航艦演練曝光」『中央通訊社』2021 年 1 月 30 日。
<https://www.cna.com.tw/news/firstnews/202101290293.aspx>

⁹ 「＜独自＞中国軍機、米空母威嚇が目的 台湾識別圏進入で国防部関係者」『産経新聞（電子版）』2021 年 1 月 29 日。
<https://www.sankei.com/article/20210129-MYQJGO3NNVN6DOC5U5RZXDAEAI/>

図 5：中国軍用機の飛行状況（2021 年 3 月 26 日）



出所：台湾国防部空軍司令部発表のプレスリリースを筆者修正

おわりに

これまで分析してきたように、中国軍用機の TADIZ における飛行は高度化、複雑化している。言い換えれば、より実戦に備えた飛行訓練を積み重ねているのである。それを踏まえた今後の中国軍用機の飛行に関して注意を要すべき点は以下の通りである。

(1) 現状では、台湾海峡中間線を越える飛行は限定されているが、長期的視点に立てば確実に増加している。2020 年 9 月 16 日以降で、TADIZ 南西空域における台湾海峡中間線越えの飛行は 2020 年 12 月 21 日と 2021 年 5 月 20 日に確認されている。今後はこの数を徐々に増やしていきることがあり得よう。TADIZ への進入だけでなく、これまで慎重に回避されてきた台湾海峡中間線越えの飛行をも常態化させることを中国軍は狙っていると考えられる。

(2) 1980 年代の中国空軍の作戦バランスは要撃偏重で 80% を占めていたが、それが 2015 年には 40% 強にまで減少し、代わりに作戦支援が 20% を占めるように変化してきている¹⁰。現在ではおそらく、作戦支援機の割合がさらに増えているものと予想される。本稿で示されたデータからもその傾向は窺える。電子戦機、情報収集機の他にも今後は大型輸送機の研究開発の進展や、それに伴う空中給油機の訓練飛行などが行われていく可能性が高い。これは中国軍用機の作戦行動半径の増大に直結する。長射程ミサイルを搭載した H-6K 爆撃機と護衛戦闘機の組み合わせにより、中国軍は台湾本島付近のみならず、さらに遠方に戦場を設定することが可能になる。これは日本の安全保障にとっても注視すべき事象となる。

(2021 年 5 月 31 日脱稿)

¹⁰ 山口「第 2 章 空軍の戦略的概念の転換と能力の増大」24、28 頁。

プロフィール

profile

地域研究部長 門間 理良

**専門分野：中国・台湾の政治・軍事、中台関係、
東アジアの国際関係、中国人民解放軍史**

本欄における見解は、防衛研究所を代表するものではありません。
NIDS コメンタリーに関する御意見、御質問等は下記へお寄せ下さい。
ただし記事の無断転載・複製はお断りします。

防衛研究所企画部企画調整課

直 通：03-3260-3011

代 表：03-3268-3111（内線 29177）

F A X：03-3260-3034

※ 防衛研究所ウェブサイト：<http://www.nids.mod.go.jp/>