

中国人民解放军による台湾 ADIZ 進入②

——多数機編隊による進入を可能にする「システム」の正体を探る

地域研究部米欧ロシア研究室 相田 守輝

はじめに

台湾周辺で軍事的プレゼンスを高める中国の言動は、周辺国のみならず、国際社会にとって強い警戒の対象となっている。中国と台湾との軍事力の差は今や明確であり、中国の力に物を言わせる強硬姿勢を受けて、2027 年までに台湾侵攻が生起するのではないかと懸念されている¹。2022 年 2 月に勃発したウクライナ戦争以降、中国による現状変更の試みは国際社会において更に認識されつつあるが²、直接的な軍事的脅威にさらされている台湾にとっては避けることのできない問題となっている³。

その代表的な中国の軍事行動として、2020 年頃から台湾の防空識別圏 (Air Defense Identification Zone: ADIZ) に対し、中国人民解放军 (People's Liberation Army: PLA) の航空機が進入するケースが挙げられる。この PLA 機による台湾 ADIZ 進入はほぼ毎日のように起こっており、台湾国防部は 2020 年 9 月 17 日からこれに伴う窮状を毎日公表しつづけ、2023 年 9 月 16 日をもって 3 年の月日が経過した。

本稿は、PLA 機による台湾 ADIZ 進入を可能にさせている物的基盤、或いは「システム」について探求することを目的としている。以下に具体的に見ていくように、この台湾 ADIZ 進入には「多数機編隊による進入」に重要な手掛かりがある。中国の軍事行動を理解する為には、まずはその行動を可能にさせている「システム」の正体を探るしかない。しかしこれまでの各種報道や議論では、「政治的に敏感な事象に対して中国が多数の航空機を台湾 ADIZ に進入させた」とする議論に収縮してしまい⁴、十分な説得力ある議論は展開されていないと言わねばならない。そこには、台湾 ADIZ 進入を定点観測しつづける筆者独自の視点や飛行運用の実務経験に基づく感覚が求められる。

本稿は、このような趣旨から複数の異なる機種 of PLA 機が編隊を組みながら台湾 ADIZ 進入してくる背景にある「システム」が PLA で構築されている可能性を指摘するものである。本稿では次のような構成をとる。本稿の前段では、昨年に報告したコメンタリー 246 号 (「中国人民解放军による台湾 ADIZ 進入①: この 2 年間を概観する」) に続く位置づけとして⁵、3 年間の進入状況を総括し、引き続き注視して

いく必要がある事象について提示する。本稿の後段では、特徴的な「多数機編隊による進入」に着目し、何がそれを可能にさせているのかについて検討を行うこととする。

PLA による台湾 ADIZ 進入状況（3 年間月別）

台湾国防部がインターネット上で公表をはじめた 2020 年 9 月 17 日から 2023 年 9 月 16 日に至るまでの 3 年間の全データを統計すると、台湾 ADIZ への進入機数は図 1 のとおりに推移しており、3 年間の総数は 4,025 機にもものぼる⁶。概要を把握するため、多様な PLA の進入機をあえて①「哨戒機・早期警戒管制機」クラス（青色）、②「戦闘機・爆撃機」クラス（桃色）、③「ヘリ・輸送機・無人機」クラス（緑色）と大きくクラス分けし、細部機種については図 1 の中に示す。

図 1 台湾 ADIZ 進入機の推移（3 年間月別）



【出所】台湾国防部ホームページの情報などを基に、筆者が集計・分析した結果である。当該月の 1 日から末日までの 1 か月間について集計を繰り返したが、当該月途中までの集計となる月においては斜線で示した。

(<https://www.mnd.gov.tw/PublishTable.aspx?Types=%E5%8D%B3%E6%99%82%E8%BB%8D%E4%BA%8B%E5%8B%95%E6%85%8B&title=%E5%9C%8B%E9%98%B2%E6%B6%88%E6%81%AF>)

このグラフを見れば、2022 年 8 月から桃色で示した②「戦闘機・爆撃機」クラス（桃色）が台湾 ADIZ 進入の大半を占めていることが確認できよう。青色で着色した①「哨戒機・早期警戒管制機」クラスの進入は月平均 25 機前後で推移しており、日常的なパトロール飛行を行っていることが伺える。

一方、桃色で着色した②「戦闘機・爆撃機」クラスの進入では、昨年のコメンタリーで報告したとおり、2022 年 8 月の延べ 422 機の進入が顕著であり、同時期のナンシー・ペロシ米下院議長による台湾訪問に抗議した中国の軍事演習によるものであった。また最新の 1 年間においては 2023 年 4 月の延べ 195 機が進入しており、同年 3 月末の蔡英文総統による米国訪問に抗議した中国の軍事演習によるものである。これら突出した進入実績には、「多数機編隊による進入」という傾向と相関があり、複数の異なった機種が編隊を組んで空対艦などの組織的な航空攻撃を演練しているケースが多い。

③緑色で着色した「ヘリ・輸送機・無人機」クラスに関しては、昨年のコメンタリーに付け加える事項として、2023 年 9 月から一定数の無人機が進入しはじめている新しい傾向があり、それらは図 1 のグラフ上でも緑色で着色した「ヘリ・輸送機・無人機」クラスの進入機数の大半を占めている。

PLA による台湾 ADIZ 進入状況（3 年間機種別）

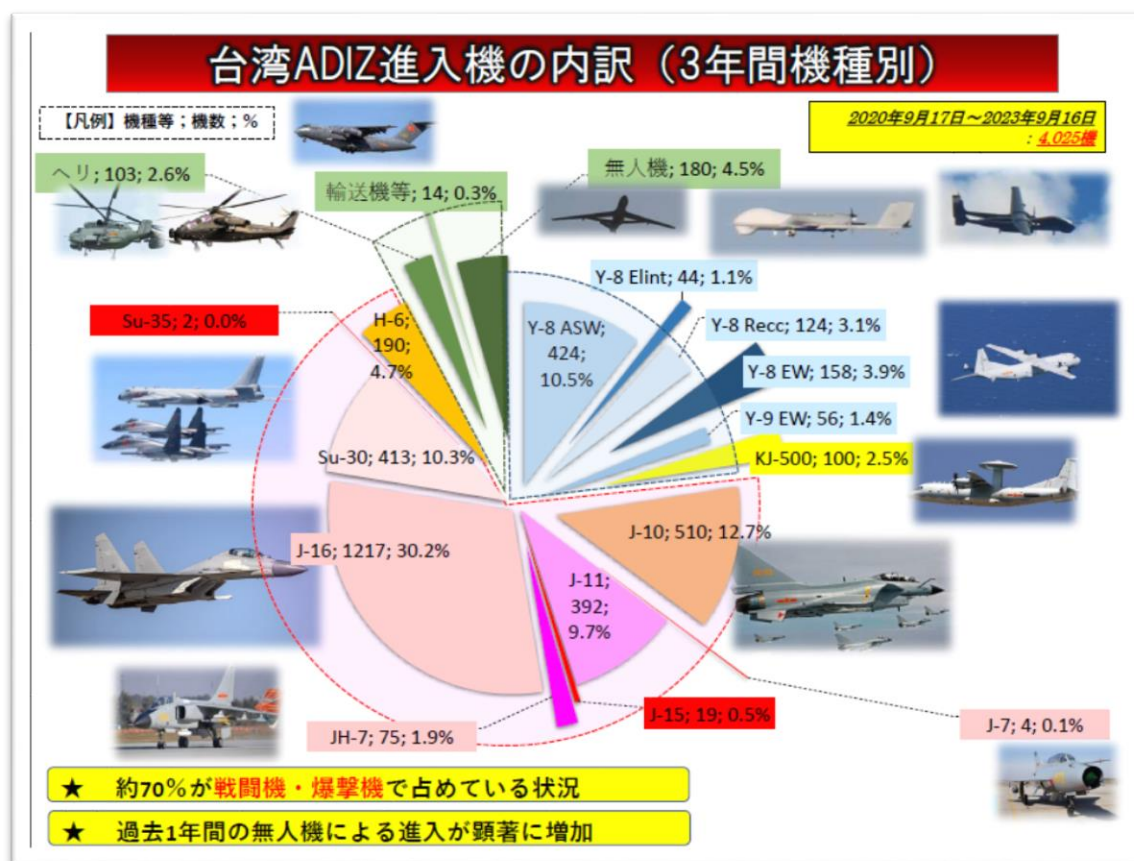
この 4,025 機にも及ぶ PLA 機を機種別に分析すると、①「哨戒機・早期警戒管制機」クラスが延べ 906 機（22.5%）、②「戦闘機・爆撃機」クラスが延べ 2,822 機（70.1%）、③「ヘリ・輸送機・無人機」クラスが延べ 297 機（7.4%）という内訳になった（図 2 参照）。

青色で囲んだ①「哨戒機・早期警戒管制機」クラスの細部内訳では、Y-8ASW（対潜哨戒機）が 424 機と最も多く、Y-8EW（電子戦機）が 158 機、Y-8Recc（偵察機）が 124 機、KJ-500（早期警戒管制機）が 100 機、Y-9EW（電子戦機）が 56 機、Y-8Elint（電子偵察機）が 44 機などと続いている⁷。次に、桃色で囲んだ②「戦闘機・爆撃機」クラスのうち戦闘機だけを集計すれば、J-16 が 1,217 機と最も多く、J-10 が 510 機、Su-30 が 413 機、J-11 が 392 機、JH-7 が 75 機、J-7 が 4 機、Su-35 が 2 機と続いている。また、戦略爆撃機である H-6 を分析すれば、延べ 190 機も台湾 ADIZ に進入している。

2 年間の進入実績を総括した昨年の報告と同様、J-16 による進入が突出しているのは変わらないが、注目すべきは J-10 による進入の急増であろう。昨年の報告では、2021 年 11 月以降に J-10 による進入が一定数増加したこと、更に J-10 のジェットエンジン換装の動向などを踏まえ中国国産「太行」ジェットエンジンの性能が改善されている可能性を指摘した。その J-10 による進入実績は、この最新の 1 年間で 334

機も急増しており、改めて中国国産ジェットエンジンの信頼性向上が図られている可能性を裏付ける結果となった。

図2 台湾 ADIZ 進入機の推移（3 年間機種別）



【出所】台湾国防部ホームページの情報などを基に、筆者が集計・分析した結果である。

(<https://www.mnd.gov.tw/PublishTable.aspx?Types=%E5%8D%B3%E6%99%82%E8%BB%8D%E4%BA%8B%E5%8B%95%E6%85%8B&title=%E5%9C%8B%E9%98%B2%E6%B6%88%E6%81%AF>)

驚くことに 2005 年前後まで PLA 空軍は洋上での飛行をほとんど行うことは無く、2015 年頃から主にツインエンジンの戦闘機が中国沿岸付近の洋上を飛ぶようになっていた⁸。そして今般、シングルエンジンの J-10 を頻繁に洋上飛行させられるほど中国国産ジェットエンジンの信頼性が向上したのであれば、今後より多くの PLA 戦闘機が活動域を拡大させていくことが予想される。

過大評価を避けるために、中国の空母艦載機 J-15 による ADIZ 進入について補足説明をすることとしたい。前述した蔡英文総統の訪米に抗議し、中国が断行した軍事演習（4 月 8 日～10 日）において PLA 海軍の空母艦載機が台湾 ADIZ 南東部から進入したことから主要メディアは台湾が「封鎖」されたとも報

じることがあった⁹。確かに 4 月 9 日から 10 日にかけて太平洋を航行中の PLA 海軍の空母「山東」から飛来した J-15 が延べ 19 回も台湾 ADIZ に進入している。PLA 東部戦区は 10 日に声明を発表し空母「山東」が軍事演習に参加した旨も公表した為、台湾 ADIZ の南東部から J-15 によって台湾が包囲されたとの認識が広まったが¹⁰、台湾国防部が公表する J-15 の航跡図を見る限り、台湾を「包囲」したというよりは寧ろ、洋上で空母着艦訓練を行なっている過程のなかで台湾 ADIZ に少しばかり進入しただけのように思われる。

PLA 海軍の空母艦載機 J-15 に関して言えば、若手の艦載機パイロットの要員養成と「空母着艦資質認証（米海軍では Carrier Qualification という）」の資格付与に注力せざるを得ない状況が続いており、加えてスキージャンプ方式で発艦する J-15 の搭載燃料や搭載兵器の搭載量の限界からも、J-15 単体での脅威は依然として限定的なものと考えられる¹¹。なお、PLA 海軍は 2020 年前後から艦載機パイロットの養成計画を抜本的に変更している。これまでの第 3 世代戦闘機の飛行経験が 1000 時間以上（原文：三代机 1000 小时以上的飞行经验）もパイロットを養成していた要領から、第 3 世代戦闘機の飛行経験が 100 時間にも満たない（原文：三代机飞行时间不足百个小时）若手パイロットを養成する要領に変更しており¹²、これら文脈を踏まえながら J-15 を評価していく必要がある。

最後に、緑色で囲んだ③「ヘリ・輸送機・無人機」クラスの細部内訳は、昨年に報告したとおり、2022 年 9 月以降の無人機による進入が始まったことから、③「ヘリ・輸送機・無人機」クラスが占める割合は、2 年間実績の 45 機（1.9%）から 3 年間実績の 297 機（7.4%）へと大幅に増加している。このうちの大半は無人機であり、延べ 180 機（4.5%）と進入が急増したことは、台湾 ADIZ 進入に関する新しい傾向と言えよう。その無人機の細部内訳は、BZK-005 が 87 機、WZ-7 が 28 機、CH-4 が 25 機、TB-001 が 19 機、BZK-007 が 19 機、KVD-001 が 2 機であるが、総合的に BZK-005 が優先的に用いられている印象を受けている。無人機以外の機種で見れば、Z-9ASW、Z-8、WZ-10、KA-28ASW などのヘリコプターが延べ 103 機と着実に増加しており、また Y-20AR（空中給油型輸送機）などの輸送機も延べ 14 機進入している状況である。

なぜ、多数の PLA 機を進入し続けられるのか

前述した 2022 年 8 月のナンシー・ペロシ米下院議長の台湾訪問のように、中国にとって政治的に敏感となる事象が発生した際に台湾 ADIZ 進入に多数の PLA 機を進入させる傾向がある。この最新 1 年間においても 2023 年 3 月、蔡英文総統が米国を訪問したことを受け、中国は軍事演習のなかで多数機編隊による進入が連日行なわれていた。

時には、一度に約 20～50 機で構成される多数機編隊によって進入することもあるが、実はこのような多数機を台湾 ADIZ に編隊で進入させる行為は決して容易なことではない。たとえ 20 機の PLA 機であったとしても、それぞれを離陸後に空中集合させ、台湾 ADIZ に進入させていく組織活動には極めて難しい作業が伴っていることを強調しておきたい。

身近な例で説明するならば、20 台の自動車それぞれ動きながら集結し、1 つの車列となって 100km 先の特定の目的地まで運転され、ドライバーは休憩することなく出発地へ引き返し、それぞれのガレージに向かって解散していく様なものと言えよう。空中で一時停止できない航空機であれば、尚更のこと容易ではない。20 機が母基地に帰投し着陸しようとすれば、飛行場の管制官も一瞬にして管制業務が飽和することになる。これらに一連の流れに加えて 20 機それぞれの残燃料、気象状況、他の航空機との衝突回避措置など複数のパラメーターを同時に考慮しながら、台湾正面を管轄する PLA 東部戦区司令部は難しい指揮統制を行なっているのであって、その為にも事前の調整が入念に行われていることが想像できるのである。

であるが故、このような極めて難しい作業を繰り返し、3 年以上も続けようとしている PLA 側の「強い気持ち」を筆者は感じている。では、なぜ PLA が「多数機編隊による進入」といった難しい作業を続けられるのだろうか。複数の異なる航空機がその能力を遺憾なく発揮できる背景には、PLA 機を継続的に発進し続けられるだけの物的基盤、或いは「システム」が充実していることに気づいていかなばならない¹³。更に踏み込むならば、複数の異なる機種が編隊を組み一連の行動を繰り返せる背景には、多数機編隊による進入を可能とする何らかの「システム」が構築されていると考えるのが妥当であろう。では、それはどのようなものなのであろうか。

中国の国内アピール報道から読み取れる「システム」の輪郭

こうした推論には、図 1 にある 160 機の進入を記録した 2021 年 10 月の事例が説明に適している。実際、10 月 1 日からの 4 日間で PLA は 149 機もの多数機を同時に進入させているが、この当時の中国軍事行動は米台の政府高官のハイレベル交流といった政治的文脈で語られるものではなく、むしろ中国の正統性の主張に基づくものであった。

2021 年 10 月 3 日付の中国共産党機関紙『環球時報』では、同年 10 月 1 日の PLA 機による台湾 ADIZ 進入を捉えて、「わが軍はよくやった」、「国慶節の空中パレードを海峡で実施した」などと報じられていた¹⁴、中国の国慶節（10 月 1 日）と台湾の国慶節（10 月 10 日）の間に、中国が国力の差を見せつけたとも評されていた。つまり、中国がいまだ「未完の内戦」と考えている台湾との関係について、PLA が

多数機を台湾 ADIZ に進入させている姿を結びつけているのである。事実、当時の『環球時報』では、多数の PLA 機による台湾 ADIZ 進入をとらえて、「国慶節の空中パレードを海峡で実施した」と報じ、更には 1949 年に国民党軍を北京にて包囲した「北平」という出来事になぞらえながら、「1949 年の『北平』を台湾に！」とまで公然と謳っていたのである¹⁵。

更にこの国内アピールの記事には、「多数機編隊による進入を可能とする何らかのシステムが PLA で構築されている」といった推論を支える 3 つの手掛かりをも内包している。その一つ目の手掛かりが、①「わが軍は 24 時間体制で戦闘出撃できる能力を持っている」という記事の内容である¹⁶。これは習近平中央軍事委員会（CMC）主席が PLA に求めてきた「実戦的訓練の追求」を体現したものと考えられ、その一例として夜間飛行能力の向上を追及している PLA の取り組みを想起することができる。事実、10 月 1 日からの 4 日間で 2 機の H-6、6 機の Su-30 及び 4 機の J-16 が夜間に進入していたことは興味深い。2 つ目の手掛かりは、②「わが軍は複数の基地から飛来し、洋上で合流している」と謳っている箇所である¹⁷。このくだりは、そのように調整できる飛行運用上の仕組みが確立されていることを示唆していると言えよう。実際、1 つの飛行場から単位時間あたり発進できる航空機の数には限度があり、異なる機種はその整備基盤に応じた飛行場からそれぞれ離陸発進し、経路上で空中集合していくことは湾岸戦争において米軍が使った手法でもある。最後の 3 つ目の手がかりとは、③「わが軍は、多数の部隊が台湾接近の経験を持ちつつあり、ベテランパイロットを実践に投入できる！」と謳っている箇所である¹⁸。このくだりは、複数の飛行部隊をローテーションさせながら、より多くのパイロットに対して台湾 ADIZ 進入の経験を積ませようとする訓練管理上の「仕組み」が確立されていることを示唆している。フライトシミュレーターが如何に発達したとしても、実際のフライトによって培われた経験と自信はパイロットにとって何よりも代え難いものである。従って訓練を企画する部署の立場としては、多くのパイロットに対して台湾 ADIZ 進入の経験を積ませようとする心理が働くことも当然と言えよう。

この国内アピールの報道に内包されていた 3 つの手掛かりを総合的に勘案すれば、「中国は、多数機編隊を一元的にコントロールする為に米空軍が編み出した「ATO（Air Tasking Order）」のような命令様式を模倣しながら、PLA 機を運用しているのではないか」という仮説が立てられるのである。

中国のエアパワーにとっての苦い経験と ATO への着目

ここで米空軍が編み出した ATO について補足説明することとしたい。ATO とは、統合軍司令官が多くの飛行部隊を一元的に統制するために標準化された命令様式のことであり、具体的には全ての部隊の 24 時間分のスケジュールが包括的に示され、一定の規則、コールサイン、機種、機数、任務などを示すこと

によって編隊相互の関係が理解しやすいような仕様になっている¹⁹。このような ATO を継続的に発出していくために、パイロット、整備、管制、補給などの要員がそれぞれやるべきエア・タスクをサイクル化され、表示された命令にそれぞれが従うことによって大規模な航空作戦が継続的に行えることになるのである²⁰。

翻って、これまで PLA 空軍には台湾海峡を挟んだ航空作戦において苦い経験があった。1996 年の第 3 次台湾海峡危機では中国は弾道ミサイルを数発発射したものの、米海軍空母が台湾近海に出現したことによって PLA が何も対抗できなかったことはよく知られていることであろう²¹。

一方、その背景のなかで PLA 空軍は台湾の半径 500km 以内に当時の主力戦闘機であった J-7 などを多数集結させていた。しかしながら、当時の中国軍事行動には役に立たなかったのである。実際、PLA 機が前線に集結しすぎて逆に現場は混乱した経緯があり、また兵站・後方支援の能力も乏しく、PLA 機の可動率も維持できなかったことも要因になっていた²²。更に、そもそも PLA のパイロット達は洋上での飛行経験が乏しく、これらの苦い経験は PLA の航空作戦において教訓になっていったのである。

教訓から学んだ PLA の取り組みと ATO

ではこれらの教訓から PLA は何を学んだのだろうか、その取り組みを辿ってみよう。

PLA が現代化していく中で、これら教訓を踏まえながら長い年月、研究を行っていた PLA 国防大学では、2014 年に空対地攻撃戦闘部隊の構成と戦闘プロセスの分析に基づいた空対地攻撃指令の研究成果が報告されるまでに至った²³。その後の 2015 年には習近平の軍改革を迎えることとなり、5 大戦区に整理された PLA が統合体制をとりながら PLA の陸軍、海軍、空軍、戦略支援部隊に所属するエアパワーの効率的かつ効果的な運用が模索されるようになっていった。2017 年に至ると、空軍の劉瑞（Liú Rui）旅団司令員が「定期的、体系的、実戦的な訓練の追求」を提唱したことによって、組織横断的なエアパワーの運用が始まることにも繋がった²⁴。

2020 年には欧米の ATO が徹底的に研究され、大規模かつ継続的な航空作戦において ATO を如何に適用していくべきかの注目が集まり²⁵、また海軍の航空部隊（PLANAF）においても統合訓練の仕組みを構築するために海軍自らが果たすべき役割などが議論されていった²⁶。そして 2021 年 2 月には、習近平 CMC 主席が、エアパワーをより組み入れた実戦的な訓練を追求するように PLA 全軍に指示したことによって²⁷、PLA の航空作戦は大きな転換期を迎えていったのである。

以上の経緯を踏まえれば、PLA が現代化していく過程でこれら PLA の取り組みが、パイロットの練度、

出撃回数の増加、持続性ある航空作戦の実施に寄与しているものと考えることができ、同時に PLA が米空軍 ATO を模倣し、新たな作戦システムを構築していることも推定できるのである。

2021 年 2 月に習近平 CMC 主席が全軍に指示した以降、新たな作戦システムが運用を開始されているとすれば、その半年後の 2021 年 10 月前後から多数機編隊による台湾 ADIZ 進入が顕著となったことは、図 1 のとおり時期的にも符合しており説明がつく。この新たな作戦システムは、台湾正面を管轄する PLA 東部戦区司令部が指揮統制する航空作戦の中核的な機能として活用されていることも考えられよう。

事実、2023 年 9 月 5 日付の PLA 機関紙『解放軍報』では、「統合航空作戦と指揮の内部メカニズム」と題する論文が掲載され、「軍種独自の考え方を捨て、統合航空作戦の集中指揮コンセプトを揺るぎなく確立するとともに、高度な技術で集約された統合航空作戦システム（原文：技術高度密集的联合空中作战体系）の構造上の複雑さも十分に認識していくべき」とも強調されていることから²⁸、少なくとも中国が新たに構築した作戦システムによって台湾 ADIZ 進入が指揮統制されている可能性があるだろう。

おわりに

本稿の前段では、昨年 11 月に報告したコメンタリー 246 号に続く位置づけとして、3 年間の進入状況を総括した。3 年間で延べ 4,025 機もの PLA 機が台湾 ADIZ に進入しており、引き続き増加傾向にある。また中国にとって政治的に敏感な事象が生じた際には、多数の PLA 機を進入させている傾向も指摘した。更に最新 1 年間の動向を踏まえれば、多様な無人機による進入の増加だけでなく、中国国産ジェットエンジンの信頼性向上が戦闘機の活動域をますます拡大させていく傾向も予想される。

本稿の後段では、このような中国の軍事行動において特徴的な「多数機編隊による進入」に着目し、何がそれを可能にさせているのかについて検討を行った。その際、複数の異なる機種 of PLA 機が編隊を組みながら台湾 ADIZ に進入させていく為には、そのような編隊行動を可能にさせる何らかの「システム」が PLA で構築されているだろうとの考えに基づき、議論を展開した。考察の結果、PLA は米空軍が編み出した ATO を模倣したものと推定でき、多数の PLA 機を進入させ続けられる中国独自の新しい作戦システムを構築したことによって、台湾 ADIZ 進入に活用している可能性を指摘した。

紙幅の関係上、本稿で取り上げられなかった事項は多々あるが、更に掘り下げるべき論点については、今後のコメンタリーにて報告していくこととしたい。

¹ United States Senate Committee On Armed Services, Hearing To Receive Testimony On United States INDOPACIFIC Command In Review Of The Defense Authorization Request For Fiscal Year 2022 And The Future Years Defense Program, March 9, 2021, pp.47-48, https://www.armed-services.senate.gov/imo/media/doc/21-10_03-09-2021.pdf.

² 台湾は自らの実力のみによる対応の限界を認識し、米国をはじめとする国際社会からの協力を引き出すべく外交努力を重ねてきた。安田淳・門間理良編著『台湾をめぐる安全保障』慶應義塾大学出版社、2016 年；五十嵐隆幸「台湾に対する懲罰か？米国に対する挑戦か？：ホンジュラスと国交を樹立した中国の狙い」『NIDS コメンタリー』No.259、2023 年 5 月 11 日、防衛研究所。

³ 台湾に関する国際政治ないし国際法の枠組みにおける分析についても、各種専門家によって議論が重ねられてきた。加茂具樹他『中国対外行動の源泉』慶應義塾大学出版社、2017 年；Noffke, Ariel N., International Law In Absentia: Legal Constraints and Clarity in a China-Taiwan Scenario, Air University, May 21, 2021, https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ISR/student-papers/AY21-22/InternationalLawInAbsentia_Noffke.pdf, pp.4-7. ノーフケは、台湾を取り巻く非公式な国際法の状況と、中国と米国のますます強国になる国内法によって、中国-台湾のシナリオが発生した場合に米国が活動しなければならない不明確で不安定な状況がますます生まれる、と警鐘を鳴らしている。

⁴ Trent, Mercedes, Over the Line: The Implications of China's ADIZ Intrusions in Northeast Asia, Federation of American Scientists, 2020, <https://uploads.fas.org/2020/08/ADIZ-Report.pdf>, pp.22-42.

⁵ 相田守輝「中国人民解放軍の台湾 ADIZ 進入①：この 2 年間を概観する」『NIDS コメンタリー』No.246、2022 年 11 月 17 日、防衛研究所。

⁶ 台湾国防部が公表したホームページやツイッター情報などを基に、筆者が集計・分析した。（<https://www.mnd.gov.tw/PublishTable.aspx?Types=%E5%8D%B3%E6%99%82%E8%BB%8D%E4%BA%8B%E5%8B%95%E6%85%8B&title=%E5%9C%8B%E9%98%B2%E6%B6%88%E6%81%AF>）

⁷ これまで通信式機能を有する Y-8C が 1 機、Y-9CC が 16 機と進入しているが、集計作業上、Y-8EW と Y-9EW にそれぞれ計上した。また、KJ-200（早期警戒機）も 2 機が侵入してきているが、集計作業上、KJ-500 に計上した。なお、この 1 年間で Y-9CC が 19 機も進入が増えていることには注目に値する。

⁸ Cozad, Mark and Nathan Beauchamp-Mustafaga, People's Liberation Army Air Force Operations over Water: Maintaining Relevance in China's Changing Security Environment, Santa Monica, CA: RAND Corporation, 2017. https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2057.html. Also available in print form.

⁹ BBC News「中国、台湾の「主要目標」攻撃をシミュレーション 軍事演習 2 日目」2023 年 4 月 10 日、<https://www.bbc.com/japanese/65229105>, accessed on September 7, 2023.

¹⁰ BBC News「中国、空母も参加し台湾を「封鎖」：軍事演習の最終日」2023 年 4 月 11 日、<https://www.bbc.com/japanese/65229105>, accessed on September 7, 2023.

¹¹ 空母「遼寧」の艦載戦闘機 J-15 は、ロシアの Su-27 をベースに改良しているが、エンジン出力が不十分でありながらも、スキージャンプ甲板による短距離離陸方式（STOBAR）に頼らざるをえず、離陸総重量が制限されて武装がさほどできないため、空母からのエアパワー発揮の観点からは不十分である。Demerly, Tom, China's New Video of Their Naval Aviation Blows "Top Gun" Away, The Aviationist, Jun 26, 2018, <https://theaviationist.com/2018/06/26/chinas-new-video-of-their-naval-aviation-blows-top-gun-away/>, accessed on 11 February 2021.

¹² 張青宝「“飛鯊” 教育的藍天伝奇」『当代海軍』2019 年 11 月刊、人民海軍報社、2019 年、9 頁。

¹³ 相田守輝「中国空軍をめぐるデジタル・トランスフォーメーション：新しい整備管理システム導入から見える取り組み」『安全保障戦略研究』第 3 巻第 2 号、2023 年、pp. 85-104.

¹⁴ 「這是國慶閱兵移到了台灣海峽啊！解放軍干得漂亮！」『環球時報』2021 年 10 月 3 日。

¹⁵ 同上。

¹⁶ 同上。

¹⁷ 同上。

¹⁸ 同上。

¹⁹ 柳田修「米軍エアー・タスキング・サイクルとその課題：作戦サイクル構築の視点から」『エアパワー研究』第 5 号、2018 年 12 月、124-141 頁。

²⁰ AT（Air Tasking）サイクルは、膨大な事前調整が必要な ATO を継続的に発出するために、作戦司令部内における各部署の任務分担や作成スケジュールを明確にしたものである。

-
- ²¹ Porch, Douglas, The Taiwan Strait Crisis of 1996: Strategic Implications for the United States Navy, Naval War College Review, Summer 1999, Vol. 52, No. 3, pp. 15-48.
- ²² Allen, Kenneth W., "Logistics Support for PLA Air Force Campaigns", China's Growing Military Power Perspectives on Security, Ballistic Missiles, And Conventional Capabilities, September 2002, Lulu.com, pp.279-314.
- ²³ 丁光照「面向仿真試驗床的空地突擊指令生成系統框架」『指揮控制与仿真』2014,vol.36, No.2、2014 年、国防大学。
- ²⁴ Lu, Lishih, "PLA war of attrition takes toll on air force," Taipei Times, March 2, 2021, <https://www.taipeitimes.com/News/editorials/archives/2021/03/02/2003753073>, accessed on September 27, 2021.
- ²⁵ 陳元「外軍空中任務指令研究」『電子質量』第 6 期、2020 年。
- ²⁶ 「東部戦区海軍航空兵某師努力構設體系練兵環境：新質作戰力量融入連演連訓」『解放軍報』2020 年 12 月 21 日。
- ²⁷ 梅世雄「牢記統帥閔愛重托 在新的起点上不断開創部隊建設新局面——習近平主席春節前夕視察看望空軍航空兵某師在全軍引起強烈反响」『新華社』2021 年 2 月 7 日、http://www.gov.cn/xinwen/2021-02/07/content_5585786.htm, accessed on October 27, 2021.
- ²⁸ 鮑振峰、李耕「聯合空中作戰与指揮的內在机理」『解放軍報』2023 年 9 月 5 日。

PROFILE

相田 守輝

地域研究部米欧ロシア研究室所員

専門分野：中国をめぐる安全保障

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）

防衛研究所 Web サイト：www.nids.mod.go.jp