

J-15 レーダー照射事案にみる中国軍の組織文化

——アンプロフェッショナルな振る舞いはなぜ続くのか？

地域研究部米欧ロシア研究室 相田 守輝

はじめに

2025年12月6日、沖縄南東の公海上空において、対領空侵犯措置任務に就いていた航空自衛隊F-15戦闘機が、人民解放軍（PLA）海軍空母「遼寧」から発艦したJ-15戦闘機によってレーダー照射を受けた。防衛省は翌7日早朝に事実を公表し、「航空機の安全な飛行に必要な範囲を超える危険な行為」であるとして中国側に抗議した¹。

本事案については、一部のメディアによると専門家によって「火器管制レーダー（Fire Control Radar：FCR）による照射と判断される」と分析されている²。FCR照射とは、空対空ミサイル射撃の直前のパイロット操作であり、緊張が高まっている国家間では、敵対行為へ直結し得る重大な行為である。

興味深いのは、このレーダー照射事案をめぐる中国側の反応が、発生直後から一貫した説明を欠き、内部の説明が錯綜していた点である。まず12月7日昼、PLA海軍の報道官は、本事案について「日本側が中国側の通常訓練を妨害した³」と主張し、問題の所在を日本側の行動に転嫁する姿勢を示した。続いて同日夜、中国国防部も公式の会見では、遼寧艦隊の訓練は通常行動であり、日本側が妨害したと反論するにとどまり⁴、肝心のレーダー照射行為そのものには頑として踏み込まなかった。ところが翌12月8日になると、国務院外交部報道官が、中国側が使用したのは「検索レーダー」であると説明したのである⁵。

ここで注目すべきは、検索レーダーとは軍用・民間を問わず、航空機運用において常時使用されている一般的な装備であり、その作動自体をあえて説明する必要性は本来ないことがある。にもかかわらず、外交部が「検索レーダー」と特定して言及したことは、日本が抗議している指摘を回避しようとする意図がうかがえる。

一方、軍事的な実行主体である PLA は、事件発生直後からレーダー照射の有無・種類について一切触れようとしなかった⁶。結果として、「搜索レーダー」に言及した外交部が、「日本の戦闘機による接近こそが問題だ⁷」と論点を転じる皮肉な構図が浮かび上がり、こうした外交部の不自然な説明が疑惑を払拭するどころか、日本側の指摘を暗黙の前提とした釈明であるかのような印象を、かえって国際社会に与えることになった。

しかし、本事案の核心は、こうした政治的応酬そのものではない。問題の本質は、敵対行為へ直結し得るレーダー照射が、約 30 分間という長時間にわたり PLA 海軍航空兵によって継続されたという事実にこそある。これほど執拗な照射は国際的にみても非常識であり、軍事組織の矜持から著しく逸脱したアンプロフェッショナルな振る舞いと評価せざるを得ない。

筆者は、このアンプロフェッショナルな振る舞いを「単発の事象」として扱うべきではないと考える。むしろ、次のような過去の事例と連続した事象として理解されるべきと考える。

- ・2001 年の J-8 戦闘機による米海軍 EP-3 哨戒機への衝突事故
- ・2014 年の J-11 戦闘機による米海軍 P-8 哨戒機へのバレルロール機動による威嚇
- ・2022 年の J-16 戦闘機による豪軍 P-8 へのチャフ散布

これらはすべて PLA 海軍航空兵によって行われており、以下で詳しく述べるように、明確な制度的・文化的連続性の上に位置づけられる。すなわち、今回のレーダー照射は、彼らに根付く行動文化が生み出した構造的現象として理解していかねばならない。

以上の前提に立ち、本稿ではまず、①今回の J-15 レーダー照射事案、および②2001 年の海南島 EP-3 衝突事件の概要を整理する。そのうえで、こうしたアンプロフェッショナルな振る舞いが PLA 海軍航空兵内部でいかに再生産されてきたのか、その制度的・文化的メカニズムを明らかにする。検討にあたっては、中国の資料やパイロット教育に関する PLA のドクトリン教範を用いながら分析し、必要に応じて、欧米での議論や報道も参照する。

1. J-15 戦闘機によるレーダー照射事案の概要

(1) 発生日時等の概要

2025 年 12 月 6 日、沖縄本島南東の公海上空において、日本の防空識別圏（ADIZ）内で、中国空母「遼寧」から艦載機 J-15 戦闘機が発艦・飛行したことを受け、航空自衛隊の F-15 戦闘機が対領空侵

犯措置としてスクランブル発進した。その対応過程において、当該空域で J-15 戦闘機が航空自衛隊 F-15 に対し、二度にわたりレーダー照射を行う事案が発生した。第 1 回目は 16 時 32 分頃から 16 時 35 分頃までの約 3 分間で、J-15 が断続的に照射したことが確認されている。より深刻なのは同日 18 時 37 分頃から 19 時 08 分頃にかけて発生した第 2 回目であり、別の F-15 に対して約 30 分間もの長時間にわたり照射が継続された点である⁸。

(2) レーダー照射の技術的意味

本事案については、上述のとおり、一部のメディアでは専門家によって「FCR 照射と判断される」との分析が示されている⁹。FCR 照射は、射撃統制システムが特定の目標を捕捉し、ミサイル誘導の準備状態に入ったことを意味することから、「敵対意思の表明」とみなされる。したがって、同一日・同一空域で二度発生し、そのうち一回が 30 分以上続くという事例は国際的にも極めて非常識であり、アンプロフェッショナルな振る舞いと言わざるを得ない。

(3) 分析

J-15 が FCR を照射したならば、重要な電磁情報が相手側に暴露されてしまうため、これをパイロット個人の判断による暴走とみることは現実的ではないだろう。他方で、習近平中央軍事委員会 (CMC) 主席がこの種の細部まで指示したとも考えにくい。したがって、本事案は政治指導と現場判断の中間にあたる「曖昧な領域」において意思決定されたと捉えるのが妥当であろう。だが、この曖昧な領域こそが、PLA 海軍航空兵のアンプロフェッショナルな振る舞いを理解する際の核心となる。明確な統制基準が存在しない環境では、パイロットや現場指揮官が参照するのは組織内で蓄積された文化や慣行であり、その行動は文化的規範によって決定される傾向にある。

この点を理解するために、2001 年の海南島 EP-3 衝突事故を改めて振り返る必要がある。

2. 海南島 EP-3 衝突事件の概要

PLA 海軍航空兵のアンプロフェッショナルな振る舞いを理解するうえで、2001 年 4 月の海南島 EP-3 衝突事件は決定的に重要である。筆者自身、那覇基地で戦闘機パイロットとして生涯初の対領空侵犯措置任務に就きはじめた直後に海南島 EP-3 衝突事件が発生したこともあり、強い印象とともに記憶に残っている。米海軍が公開した当該事故映像は現在もインターネット上で広く視聴可能であり、当時の状況を理解するためにも一度確認されることを勧めたい¹⁰。

2001 年 4 月 1 日、米空軍嘉手納基地から飛び立った米海軍の電子戦哨戒機 EP-3 が、中国の海南島から南南東約 100km の公海上で偵察飛行中に、PLA 海軍航空兵の 2 機の J-8 戦闘機によってインターフェイントされた。この J-8 編隊は EP-3 に接近し、行動の監視を行っていたが、このうちの 1 機が EP-3 に異常に接近したために双方が接触する結果となった。異常接近した J-8 は大破して南シナ海に墜落し、搭乗していたパイロットの王偉は行方不明となった¹¹。米海軍の EP-3 もプロペラや機体を大きく損傷したために飛行が困難となり、辛うじて中国領内である海南島の陵水軍用空港に緊急着陸する事態にまで発展した。

衝突に至る経緯は、次のとおりである。ターボプロップ機の EP-3 の巡航速度は、ジェットエンジンを搭載する J-8 にとっては低速域に該当するため、J-8 はフラップを下げる低速の EP-3 に並走を試み、パイロット王偉は EP-3 に退去するようシグナルを送り続けた。公開映像を見れば理解できるが、J-8 は失速ぎりぎりの状態に陥っており、機体を完全に操縦できなくなった状態で EP-3 の左下部へ急接近し、プロペラエンジンや機種に衝突していった挙句、J-8 だけが墜落した¹²。

J-8 の迎角は過大となり、推力が不十分なまま操縦の応答性が失われていく通称「バックサイド領域」に陥っていたことは、世界中のパイロットからみれば一目瞭然である。J-8 の挙動は完全に航空力学的な限界を超えており、当時の米海軍ブレア提督が指摘するとおり、事故の原因はパイロットの未熟な操縦技量による自損事故と言える¹³。いわば、あおり運転した車が自損事故を起こすのと同じ構図だったのである。

3. J-8 自損事故が“英雄物語”に変換された瞬間

海南島 EP-3 衝突事件の直後、江沢民をはじめとする中国共産党指導部はこれを J-8 による自損事故とは認めず¹⁴、責任は米国にあると激しく非難し¹⁵、墜落死したパイロット王偉を“烈士”として英雄化していくことになる¹⁶。

やがて記念碑が建てられ、学校教育にも取り入れられることで、その語りは「危険を恐れぬ勇敢な殉國者」として国家的記憶に固定化されていった¹⁷。ここで重要なのは、危険な飛行であったとしても、それが「勇敢さ」や「対外闘争精神」と結び付けられて肯定的に評価される価値観が形成された点である。この価値観は、アンプロフェッショナルな振る舞いであっても「愛国的実践」として正当化する思考枠組みを生み出し、結果として、後の PLA 海軍航空兵において危険な飛行を忌避するのではなく、むしろ称揚・奨励する行動文化を形成していった。

さらに、この規範形成は PLA 全体に流れるエース (ethos) とも深く結びついている¹⁸。PLA は朝鮮戦争期に「犠牲を恐れず」、「死を恐れず」といった価値観を共有し¹⁹、危険に身を投じること自体を美德としてきた²⁰。パイロット養成に関する PLA ドクトリン教範においても強調されているように、こうした価値観は PLA パイロットの矜持として組み込まれていったのである²¹。

このように、リスク認知の構造自体に歪みが生じた結果、危険回避よりも「勇敢さ」を優先する価値観が奨励され、EP-3 事件の英雄化によって外国機に対するアンプロフェッショナルな振る舞いが制度的に根付いていったのである。

4. アンプロフェッショナルな振る舞いを再生産するメカニズム

こうした文化的メカニズムを背景に、EP-3 事件以降も PLA 海軍航空兵は同様の危険な飛行を繰り返してきた。

例えば、2014 年 7 月には J-11 戦闘機が米海軍 P-8 哨戒機のすぐ上をバレルロール機動で通過し²²、威嚇した事案が発生した。米国防総省は、ジョン・カービー海軍提督（報道官）の記者会見（2014 年 8 月）を通じて、詳細を公表して中国側を非難した。カービー提督によると、事件は海南島の東 135 マイル（217km）の国際空域で発生した。PLA 海軍航空兵の J-11 は「P-8 の下を、わずか 50~100ft（15~30m）の間隔で 1 回通過した。J-11 はまた武装を誇示しながら再び通過し、その後も、J-11 は P-8 の真下と並走しながら、翼端間隔が 20ft（6m）以内になるまで接近し、その後 P-8 の上をバレルロール機動しながら、45ft（14m）以内を通過した²³。

2022 年から 2025 年にかけては、PLA 海軍航空兵の戦闘機が、豪州軍 P-8 の前方に意図的にチャフ²⁴を散布するという事案や異常接近事案が複数発生した²⁵。ジェットエンジンが金属片を吸引した場合の危険性を熟知しているながら、あえてその行為を行う点で、これは極めて悪質な嫌がらせ行為である。また、2023 年にはカナダ軍 CP-140 哨戒機に対する異常接近事案も同様に確認されている²⁶。

時期、場所などが異なるにもかかわらず、行動の性質と方向性が驚くほど一致して現れるのは、PLA 海軍航空兵の振る舞いが偶発ではなく、組織内部に根付いた文化的・制度的メカニズムに支えられていることを示している。

こうした事案が起こるたび、それらが中国による対外示威活動であったと説明され、さらに「政治的シグナル」として解釈されることが多いが、それだけでは説明しきれず、アンプロフェッショナルな危険飛行そのものが、「正しい行動」として評価される文化的な慣性が、PLA 海軍航空兵に根付いている

ことが主要因と見るべきである。言い換えれば、英雄物語となった王偉の殉職、死をも恐れぬ精神の強調が、組織内の暗黙の価値観と結びつき、PLA 海軍の行動様式を形成しているのである。

さらに、制度的要因も彼らの行動様式を後押ししていると考えられる。PLA 海軍航空兵においては、艦隊指揮系統・航空兵力・戦区と三層に指揮系統が跨ることがあるため、交戦規定（ROE）を明確に設定することが難しくなることが考えられる。そのため、彼らの命令は抽象化しやすく、行動の「上限」だけが強調される傾向にあるだろう。そのような環境下では、現場の飛行部隊は抑制した行動を採用するよりも好戦的な行動を採用する傾向にあるだろう。しかも、PLA 海軍航空兵によるこれまでの危険な飛行に対して、内部で処分が下された形跡はほとんど見当たらず、むしろ対外的に強硬であった者が評価される事例が、暗黙の慣例となってきた可能性が高い。

その結果、危険な飛行を行わないことよりも、危険な飛行を行ったほうが組織内で報われるという逆転したインセンティブ構造が生まれている。この構造こそが、PLA 海軍航空兵におけるアンプロフェッショナルな危険飛行を制度的に再生産してきた根幹なのである。

おわりに

本稿で明らかにしたのは、PLA 海軍航空兵による危険飛行が、組織内部で共有されてきた文化的規範と制度的慣行によって再生産されているという点である。王偉の殉職に象徴される英雄物語は、危険を顧みない行動を肯定的に評価する価値観を形成し、それが現場の判断や行動選択に影響を及ぼしてきた。

しばしば、中国によるこの種の危険な軍事行動は、「政治的シグナル」や「対外示威」といった外向けの意図に還元して語られる。しかし本稿で検討したように、そのような指摘だけでは十分ではない。むしろ、PLA 海軍航空兵の内部で共有される文化的規範、英雄物語が育んだ価値観が権威主義体制と結びつくことで、アンプロフェッショナルな振る舞いが不可避の構造的行動として再生産されている点こそが重要である。

かつて中国研究者のアラステア・イアン・ジョンストンは、中国には歴史的に「武力を用いることを正当な政策手段と捉えやすい考え方」が根付いていると指摘した²⁷。彼の議論は国家レベルの戦略文化を扱うものであるが、そのような価値観が時間をかけて軍組織の文化に浸透し、現場の行動様式として表出することは不自然ではない。

PLA 海軍航空兵に見られる危険飛行もまた、国家レベルで形成された考え方が、組織文化を媒介として運用レベルに沈殿した結果と理解することができる。さらに、このような構造は、軍種や兵科の違いはあるにせよ、PLA 全体に通底する行動文化の一端をなしていると考えられよう。実際、2013 年 1 月には、PLA 海軍の艦艇が海上自衛隊の護衛艦に対して FCR を照射する事案も発生しており、同様の行動様式が航空分野に限られた現象ではないことが示されている²⁸。

この観点に立てば、J-15 による長時間のレーダー照射事案は決して異例の現象ではなく、PLA の文化的慣性が最も分かりやすい形で表出した事例である。問題の根源は個々の行為の是非ではなく、それを可能にし、正当化し、時に美化すらする組織文化である。

周辺諸国が直面している課題も、まさにこの点にある。PLA が今後も同様のアンプロフェッショナルな振る舞いを繰り返す可能性は高く、従来のように双方向の危機管理メカニズムだけに依拠する対応では限界が生じつつある。あおり運転に対して非難するだけでは不十分であるのと同様に、こうした危険飛行もまた、組織文化と制度構造が生み出す再発性の高い行動である以上、映像等の証拠の記録、国際社会への可視化、カウンターディスコースの構築、新たな対処基準などを含む中長期的なリスク管理体制を整備していく必要があるだろう。

(了)

¹ 「中国軍機による自衛隊機へのレーダー照射について」防衛省、2025 年 12 月 7 日、

https://www.mod.go.jp/j/press/news/2025/12/6a.pdf?utm_source=chatgpt.com, accessed on December 14, 2025.

² 「レーダー照射とは 空自元幹部『火器管制用使用はロックオンを意味』」『朝日新聞』2025 年 12 月 7 日、

<https://www.asahi.com/articles/ASTD70TXCTD7UTIL005M.html>, accessed on December 14, 2025.

³ 「海军新闻发言人就辽宁舰航母编队远海训练发布消息」『中国軍網』2025 年 12 月 7 日、

http://www.81.cn/yw_208727/16425781.html, accessed on December 14, 2025 ; “Japan should immediately cease slanderous acts related to Chinese aircraft carrier formation training: spokesperson,” *Xinhua*, December 7, 2025,

https://english.news.cn/20251207/fe29825950b34b83964a16970cf8678/c.html?utm_source=chatgpt.com, accessed on December 14, 2025.

⁴ 「国防部新闻发言人张晓刚就日炒作我辽宁舰航母编队舰载机雷达照射答记者问」『国防部网』2025 年 12 月 7 日、

<http://www.mod.gov.cn/gfbw/qwfb/16425812.html>, accessed on December 14, 2025; 「中国海軍報道官『日本側の喧伝は事実と異なる』、中傷の即時停止を要求」『人民網日本語版』2025 年 12 月 10 日、

https://j.people.com.cn/n3/2025/1208/c94474-20399595.html?utm_source=chatgpt.com, accessed on December 14, 2025.

⁵ 「『レーダー照射』で外交部が日本に反問『意図的に妨害し、緊張を作り出したのではないのか』」『人民網日本語版』2025 年 12 月 10 日、https://j.people.com.cn/n3/2025/1210/c94474-20400534.html?utm_source=chatgpt.com, accessed on December 14, 2025.

⁶ 中国の SNS 『微信』の PLA のアカウントと思われる「中国軍号」においては、搜索レーダーについて一部言及はあるものの、国防部の公式会見では言及されていない。

⁷ “Foreign Ministry Spokesperson’s Remarks on Japan’s Accusation of Chinese Naval Carrier-Based Aircraft Conducting “Radar Illumination” on Japanese SDF Fighter Jets,” *Ministry of Foreign Affairs People’s Republic of China*, December 07, 2025,

https://www.fmprc.gov.cn/eng/xw/fyrbt/202512/t20251207_11768175.html?utm_source=chatgpt.com, accessed on December 14, 2025.

⁸ 「中国軍機による自衛隊機へのレーダー照射について」。

⁹ 「レーダー照射とは 空自元幹部『火器管制用使用はロックオンを意味』」。

¹⁰ “US-EP3 and China-F8 air collision at south china sea in 2001,” *Youtube*,

https://www.youtube.com/watch?v=CUp_jX17ZIE, accessed on December 14, 2025.

¹¹ 「堅決貫徹江主席重要指示_我増派艦船飛機全力搜尋跳傘飛行員」『人民日報』2001 年 4 月 4 日。

¹² Amanda Shaw, “DET 206: EP-3 Collision Incident, 2001,” AR/695, United States Naval History and Heritage Command, 6 April 2001 – 16 October 2001, p. 2, https://www.history.navy.mil/content/dam/nhhc/research/archives/collections/ncdu-det-206/finding_aids/AR_695_DET_206_EP_3_Collision_Finding_Aid.pdf, accessed on November 29, 2024.

¹³ “ABC News: The Hainan Island Incident EP-3 Spy Plane caught by CHINA 2001,” *Youtube*,

https://www.youtube.com/watch?v=XNtT_7oc7sU, accessed on December 14, 2025.

¹⁴ 「就美軍偵察機在南海上空撞毀我軍用飛機事件中方向美方提出嚴正交涉和抗議」『人民日報』2001 年 4 月 3 日。

¹⁵ 「美撞機事件嚴重違反國際法」『人民日報』2001 年 4 月 4 日；泰曉程「撞機事件中若干國際法糺疑」『世界知識』總第 1318 期、2001 年第 9 期、12-13 頁；「強烈譴責美偵察機撞毀我軍用飛機侵犯我主權」『人民日報』2001 年 4 月 4 日。

¹⁶ 黎云、张汨汨「数风流人物王伟：南海上空的不朽丰碑」『新华社』2021 年 6 月 12 日。

¹⁷ 孙智英「王伟：南海上空的不朽丰碑」『新华社』2021 年 6 月 12 日。

¹⁸ 汪守德「中国军人与中国精神」『解放军报』2015 年 06 月 12 日。

¹⁹ 国防大学习近平新时代中国特色社会主义思想研究中心「从抗美援朝战争中汲取新时代伟大斗争的精神动力」『光明日报』2020 年 10 月 25 日、https://www.qstheory.cn/lwx/2020-10/25/c_1126654053.htm, accessed on December 14, 2025..

²⁰ 「丰碑·伟大抗战精神 | 第四集 必胜」『新华社』2025 年 12 月 7 日,

<http://www.news.cn/20251207/b913f047ed51484aa0399d83e4b4c891/c.htm>, accessed on December 14, 2025.

²¹ 白崇明、籍长国『空军战略转型与飞行人才教育创新』藍天出版社、2010 年、312-313 頁。

²² バレルロール (barrel roll) とは、航空機が進行方向を維持したまま、機体をらせん状に一回転させる飛行機動を指す。訓練やアクロバット飛行では安全な余裕高度と間隔を確保したうえで実施されるが、他機の至近距離で行われた場合、衝突に直結する極めて危険な行為となる。

²³ Rear Admiral John Kirby, Press Secretary, “Department of Defense Press Briefing by Admiral Kirby in the Pentagon Briefing Room,” *U.S. Department of Defense*, August. 22, 2014,

<https://www.war.gov/News/Transcripts/Transcript/Article/606919/department-of-defense-press-briefing-by-admiral-kirby-in-the-pentagon-briefing/>, accessed on December 14, 2025.

²⁴ チャフ (chaff) とは、航空機がミサイルやレーダーによる追尾を妨害するために散布する、金属片や金属コーティング繊維の集合体である。本来は防衛用の電子戦装備として使用されるが、他の航空機の至近距離で意図的に散布した場合、エンジンへの吸入や視界障害を引き起こすおそれがあり、重大な安全上の危険を伴う。

²⁵ Dzirhan Mahadzir, “Chinese Fighter Harassed Australian Surveillance Aircraft Over South China Sea, Official Say,” *USNI News*, February 13, 2025, https://news.usni.org/2025/02/13/chinese-fighter-harrasses-australian-surveillance-aircraft-over-south-china-sea-officials-say?utm_source=chatgpt.com, accessed on December 14, 2025.

²⁶ Thomas Wilkins, “By accident or design—or designed accident? China’s unsafe air intercepts,” *The Strategist*, July 1, 2022, https://www.aspistrategist.org.au/by-accident-or-design-or-designed-accident-chinas-unsafe-air-intercepts/?utm_source=chatgpt.com, accessed on December 14, 2025; Chris Panella, “US allies say China’s fighter jets are using dangerous tactics to warn off aircraft — like popping flares and chaff,” *Business Insider*, Feb 15, 2025,

<https://www.businessinsider.com/chinas-ways-of-warning-off-foreign-aircraft-is-dangerous-2025-2>, accessed on December 14, 2025.

²⁷ Alastair Iain Johnston, *Cultural Realism: Strategic Culture and Grand Strategy in Chinese History*, New Jersey; Princeton University Press, 1995, pp. 61-154.

²⁸ 「中国海軍、海自艦に射撃レーダー照射 威嚇目的か」『日本経済新聞』2013 年 2 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