

分析！航空戦力の 実力⑧



ロッキード・マーチン社に吸収されたジェネラル・ダイナミクス社やウエスチングハウス社などの技術協力により台湾の航空工業開発センター(AIDC)が開発した双発攻撃機チンクオ(IDF)。フライバイ・ワイヤなどの技術が採用され、エンジンや約150kmを捜索可能なFCSレーダーはアメリカ製器材を基に国産化した。国産AAMの天剣I型や天剣II型、同じく国産ASMの雄風II型を搭載する。(TaiwanAirPower.org)

台湾空軍

中国人を見ていると、悠久の大地を相手に悠々自適な生活をしているように見えてしまうが、一方で台湾の国民を見ていると、懸命に働けば世界有数の工業国・技術立国になることを立証しているように思える。人間の二面性を示す顕著な事例であり、どちらが正しいとか、どちらが人間的であるとかは言えないが、同一のDNAを保有しながら、二極な生活・文化圏を営む地域が日本の近傍にあることに注目する必要がある。

中共軍に対して国府軍と呼ばれた時代もあったが、中国の国連加盟を機に中国と中華民国と言う名称になり、正式には国府空軍は中華民国空軍(Republic of China Air Force)であるが、ここでは“台湾空軍”を使用する。



台湾空軍の徽章
(出典：海外Webサイト)



台湾空軍機に付けられる国際標識
(出典：海外Webサイト)



フランスから購入した台湾空軍のミラージュ 2000-5
(TaiwanAirPower.org)

戦闘機の実力

現在、台湾空軍が保有する戦闘機は次のとおり。

・ **ミラージュ 2000-5EI/DI** = フランス製ミラージュ 2000 戦闘機の派生型で、1992年に台湾政府は48機の単座型ミラージュ 2000-5EI と、12機の複座型 2000-5DI を発注し、1997年に最初の飛行隊が編成され、1999年に就役した。ミラージュ 2000 の（フランスでの）初飛行は1978年3月10日である。

乗員は1名、最高速度はマッハ2.3、航続距離は770nm (1,425km)、搭載は6トンである。兵装は30mm機関砲2門とフランス製のAAMであるMICA×4発と、マジック R-550×2発を搭載する。台湾空軍は、同機の調達に併せて960発のMICAと480発のマジック AAM を発注していた。ASTAC エリント・ポッドも装備可能。

・ **F-16A/B** = 数多くの西側諸国が運用しているアメリカ製F-16のブロック20型機である。1992年11月に台湾政府は150機のF-16A/B機を発注し、1997～2001年にかけて120機の単座機（F-16A）と30機の複座機（F-16B）が納入された。F-16の（アメリカでの）初飛行は、1974年2月2日である。

乗員は1名、最高速度は高空でマッハ2.0以上、海



計120機のF-16A/Bを購入した台湾空軍。写真はA型のブロック20
(TaiwanAirPower.org)

面上ではマッハ1.2で、航続距離は2,595nm (4,800km：フェリー時)、搭載量は12トンである。兵装は20mm機関砲1門（511発）、AAMとしてAIM-7×2発やAIM-9×6発、またはAIM-120×6発を、ASMとしてAGM-65マーベリックや、対艦ミサイルのAGM-84ハブーン、誘導爆弾、通常爆弾、ロケット弾ポッドを装備可能。2000年9月に200発のAIM-120Cと292本のランチャーを購入し、2001年10月に28台のLANTIRNポッドを取得、2006年にも19台を発注した。

・ **F-5E/F** = 台湾の航空工業開発センター（AIDC）が1974年からライセンス生産したアメリカのF-5A/B派生型で、エンジン換装や光学サイトに代わりAPQ-153測距レーダー（10マイル）を搭載。308機のF-5E/Fが台湾空軍に納入されたが、F-5Fは複座型。F-5Eの（アメリカでの）初飛行は1972年8月11日である。

乗員は1名、最高速度はマッハ1.6、航続距離は2,010nm (4,800km：フェリー時)、戦闘行動半径が760nm (1,405km)、搭載量は3.2トンである。兵装は20mm機関砲2門（280発）とAIM-9 AAMやMk82/84通常爆弾、CBU-24/-49/-52/-58集束爆弾を搭載可能。

全体として保有機数が12機増加したが、要撃専門のミラージュ 2000-5の導入で攻撃力が飛躍的に増加

表1 台湾空軍戦闘機の保有機数の遷移
(出典:ミリタリーバランス誌などを基に作成)

	1991年当時	2007年現在	航続距離	搭載量	平均機齢
ミラージュ2000-5	—	57機	770nm	6トン	8年
F-16A/B	—	136機	2,595nm	12トン	8年
F-5E/F	270機	89機	2,010nm	3.2トン	33年
総 計	270機	282機			

表2 台湾空軍戦闘機部隊の能力比較
(出典:海外Webサイト情報を基に作成)

	保有機数	搭載量	航続距離	平均機齢
1991年当時	270機	3.2トン	2,010nm	18年
2007年現在	282機	7.07トン	1,792nm	16.3年
能力比	104%	220%	89.2%	90.7%

表3 台湾空軍戦闘機のウェポン搭載能力 (出典:海外Webサイト情報を基に作成)

	レーダーAAM			IR-AAM				機関砲	
	AIM-7	AIM-120	天剣II型	AIM-9	MICA	R-550	天剣I型	20mm	30mm
ミラージュ2000-5			○		○	○	○		○
F-16A/B	○	○	○	○			○	○	
F-5E/F				○			○	○	



台湾国内でライセンス生産を行ない、現用機として配備しているF-5E (TaiwanAirPower.org)



旧ジェネラル・ダイナミックスなどの技術協力を得て台湾が独自に開発した経国IDF戦闘機 (TaiwanAirPower.org)

した。F-16とF-5Eは攻撃機としても運用可能。

ミラージュ2000-5戦闘機の航続距離が若干短いため、数値上では航続距離が短い。機齢の面でもミラージュ2000-5とF-16の就役で、若返っている。

中国空軍の近代化計画の推進状況に呼応して、2006

図1 1991年当時と2007年現在の台湾空軍戦闘機の能力比 (出典:海外Webサイト情報を基に作成)

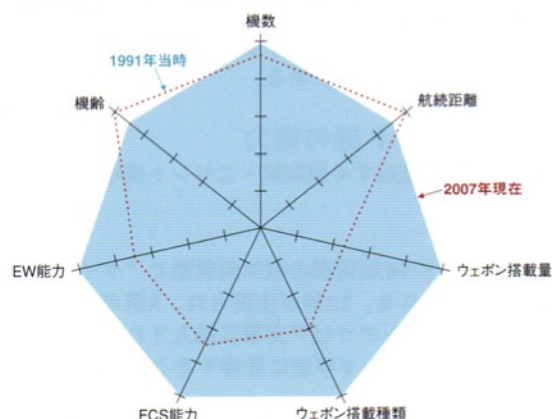


表4 台湾空軍攻撃機の保有機数の遷移 (出典:ミリタリーバランス誌などを基に作成)

	1991年当時	2007年現在	航続距離	搭載量	平均機齢
チンクオ	—	128機	600nm	9トン	13年
AT-3B	—	20機	1,230nm	2.7トン	17年
F-104D	8機	—	1,900nm	1.8トン	75機
F-104G	75機	—	1,900nm	1.8トン	33機
TF-104G	33機	—	1,900nm	1.8トン	124機
総 計	116機	148機			

表5 台湾空軍攻撃機のウェポン搭載能力 (出典:海外Webサイト情報を基に作成)

	通常爆弾			誘導爆弾	ミサイル			機関砲
	通常爆弾	集束爆弾	ロケット弾ポッド		AGM-65	AGM-84	雄風II型	
F-16A/B	○	○	○	○	○	○		20mm1門
F-5E/F	○	○	○					20mm2門
チンクオIDF	○		○				○	20mm1門
AT-3B	○	○	○					

年1月に台湾空軍はF-35 JSFや中古のF-15購入を希望したが、アメリカ政府は拒絶している。同年中頃に同空軍は、66機のF-16C/Dブロック52の購入計画を発表したが、アメリカ政府はまたもこの案件の可否を先延ばし状態にしている。いずれも政治的配慮であり、台湾海峡における事態の変化に伴い、新型機の導入があると思われる。

攻撃機の実力

台湾空軍が保有する攻撃機は、次のとおりである。

・**チンクオ (IDF)** = アメリカの旧ジェネラル・ダイナミクス社やウェestingハウス社などの技術協力を得て開発した台湾独自の双発攻撃機で、1988年1月に死亡した蔣経国總統の名前を冠している。1985年に開発が始まり、1989年5月28日に初飛行、1994年に正式採用された。フライバイ・ワイヤなどの技術が採用され、エンジンとFCSレーダー (APG-67を基に、ルックダウンやシュートダウン機能を具備し、約150kmを搜索可能) は、共にアメリカ製器材をベースに国産化したものを装備する。

乗員は1名、最高速度はマッハ1.8、航続距離は600nm (1,100km)、搭載量は9トンである。兵装は20mm機関砲1門と、AAMとして国産の天剣I型 (AIM-9のコピー) を主翼端に、天剣II型 (AIM-7のコピー) 2発を胴体下面に、ASMとして射程80kmの雄風II型を3発搭載できる。通常爆弾、ロケット弾ポッドも装備可能。

・**AT-3B** = AIDCが練習機として開発した機体の派生型で、双発複座型機であり、ヘッド・アップ・ディスプレイ



練習機と開発したAT-3を攻撃機型としたAT-3B。写真は標的曳航機材を装着したAT-3B (TaiwanAirPower.org)



タイガー・アイと呼ばれるRF-5E。台湾空軍は8機を運用している (Cheng Wen Chiou)

プレイ (HUD) やノースロップ社製のAPG-66レーダーを装備する。単座のAT-3Aは2機試作され、AT-3Bが20機生産された。練習型のAT-3の初飛行は1980年9月16日である。

乗員は2名、最高速度は485ノット (900km/h)、航続距離は1,230nm (2,280km)、搭載量は2.7トンである。兵装は、Mk82爆弾、Mk20集束爆弾、5インチのロケット弾ポッド、20mm機関砲ポッドや、天剣Ⅰ/Ⅱ型AAMである。

図2 1991年当時と2007年現在の台湾空軍攻撃の能力比
(出典:海外Webサイト情報を基に作成)

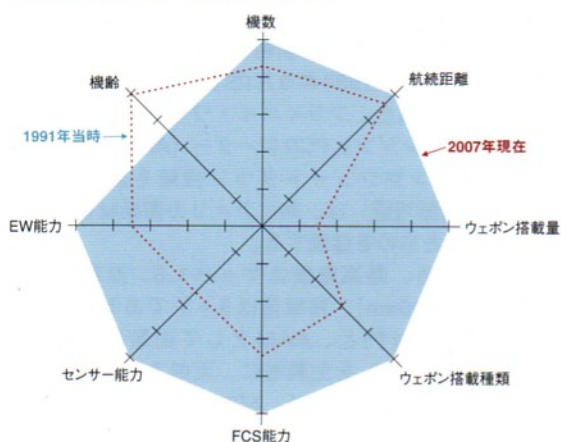


表6 台湾空軍で運用する各種ミサイル・PGM (出典:海外Webサイト情報を基に作成)

		就役時期	射程	飛翔速度	推進剤	弾頭	誘導方式など
AIM-7M/P	AAM	1982年	70km	マッハ4.0	固体	40kg	SARH
AIM-9L	AAM	1976年	1～18km	マッハ2.5	固体	9.4kg	アクティブIR
AIM-120C	AAM	1991年	105km	マッハ4.0	固体	18kg	ARH
MICA	AAM	1996年	0.5～80km	マッハ3.0	固体	12kg	RF/IR
R-550	AAM	1986年	0.3～15km	マッハ3.0	固体	12.5kg	アクティブIR
天剣Ⅰ型	AAM	1993年	5km	マッハ2.5	固体	9.4kg	IR
天剣Ⅱ型	AAM	1996年	60km	マッハ4.0	固体	30kg	SARH
AGM-65	ASM	1972年	28km	マッハ0.93	固体	57～135kg	EO/IR/レーザー
AGM-84	ASM	1977年	93～315km	マッハ0.80	ターボジェット	221kg	INS、アクティブ・レーダー
雄風Ⅱ型	ASM	1992年	80km	マッハ0.65	ターボジェット	不明	ARH、IR

攻撃機の保有機数は24機増加しているが、AT-3Bの能力が限定的であり、15年前とほぼ同等である。しかし、136機のF-16A/Bと89機のF-5E/Fが攻撃任務に転用可能であるため、F-16の半分とF-5E/Fの全機を攻撃任務に充当すると約2倍の305機となり、攻撃機戦力に拡大する能力性を秘めている。

15年前のF-104の攻撃能力に比べ大幅に能力が向上しているが、航続距離 (F-104の1,900nmはフェリー時で、戦闘時は865nm) や搭載量の面でも同様である。F-104が1998年5月22日で全機退役したので、平均機齢はかなり若い状態にある。

偵察・エリント機の実力

台湾空軍が運用する偵察機・エリント機は、次のとおりである。

・ **RF-5E** = F-5E戦闘機の戦術偵察型で“タイガー・アイ”と称される。12機が生産され、8機が台湾空軍に、4機がサウジアラビア空軍に納入された。機首部を25.4cm延長し、V字型に改修すると共に、左側の

表7 台湾空軍攻撃機部隊の能力比較

(出典:海外Webサイト情報を基に作成)

	保有機数	搭載量	航続距離	平均機齢
1991年当時	116機	1.8トン	865nm	21年
2007年現在	148機	5.85トン	915nm	15年
能力比	128%	325%	106%	71.4%



台湾空軍が装備する SIGINT 機の C-130HE (TaiwanAirPower.org)

20mm 機関砲と APQ-153 レーダーを撤去して、光学カメラを搭載している。

乗員は 1 名、最高速度はマッハ 1.6、航続距離は 2,010nm (4,800km : フェリー時) とされている。偵察カメラは 127mm の KS-87B フレーム・カメラ、3 種類のパノラミック・カメラ (KA-56E 低高度、KA-95B 中高度、KA-93B 高高度) である。

・ **F-16A/B** = 10 機の F-16A/B が戦術偵察用に運用されているようで、AN/VDS-5 偵察ポッドを装備する。

数値的には保有機数が 6 倍に増加しているが、総計で 18 機であり、十分な運用機数であるのかは不明。航続距離は 3 機種の戦闘行動時の数値 (おのおの 865nm、760nm、740nm) で計算したので、表 9 のような結果であるが、RF-104G 偵察機の数値は若干良すぎると考えられるので、さほどの差異がないと推測される。機齢は中古機の転用であるため、同等の内容であると思われる。早晚、RF-5E の後継機が問題になる

表 8 台湾空軍偵察機・エリント機の保有機数の遷移
(出典:ミリタリーバランス誌などを基に作成)

	1991年当時	2007年現在	航続距離	搭載量
RF-5E	—	8機	2,010nm	27年
F-16A/B	—	10機	2,800nm	8年
RF-104G	3機	—	1,900nm	—
C-130HE	—	2機	2,050nm	12年
CC-47	—	2機	1,400nm	不明
E-2T	—	4機	1,395nm	12年
総 計	3機	26機		

注:C-130HEに関しては、3機を保有とする海外Web情報もある。

表 9 台湾空軍偵察機部隊の能力比較
(出典:海外Webサイト情報を基に作成)

	保有機数	航続距離	平均機齢
1991年当時	3機	865nm	28年
2007年現在	18機	750nm	17.5年
能力比	600%	86.7%	62.5%



1995年11月22日より運用を開始した台湾空軍の E-2T (TaiwanAirPower.org)

と判断される。

・ **C-130HE** = C-130H 輸送機の SIGINT (Signal intelligence : 通信、電磁波、信号などを媒介とした諜報活動) ・ 電子妨害型である。1990年9月6日にアメリカ議会が本件を承認し、1994年に改修計画が開始され、1995年11月22日に就役した。ロッキード社と台湾の CSIST 社が改修計画を実施し、機上電子・監視システム (AESS) を装備した。中国沿岸の防空レーダーに対する妨害と SIGINT 収集を実施する。2000年1月1日、台湾空軍第 20 航空群が EW 群になり、同機は第 6EWS に所属している。

乗員数は不明、最大速度が 329 ノット (608km/h)、巡航速度が 292 ノット (540km/h)、航続距離が 2,050nm (3,800km) である。

・ **CC-47** = 傑作旅客機であるダグラス DC-3 の軍用型 C-47 を改造した電子作戦機。2 機が在籍しているとされるが、訓練などに使用されていると考えられる。

・ **E-2T** = E-2C AEW 機の台湾版で、APS-145 レーダーを搭載する。1995年11月22日に就役した。乗員は 5 名 (航法飛行員 3 名を含む)、最大速度が 338 ノット (625km/h) で、航続距離は 1,395nm (2,580km) である。

15 年の間に、台湾空軍が近代化した状況がこの分野からも確認できる。当然のことながら、C-130HE 機の SIGINT ・ 妨害能力や CC-47 の能力に関しては不明である。写真で見ると、C-130HE の前部胴体上方にフェアリングがあり、胴体頂部にも大きな 2 本のアンテナが、胴体下面には数個のバブル型フェアリングがあるので、SIGINT 用アンテナ部や妨害用アンテナであると考えられる。

小型ビジネスジェット機を ELINT 機に転用する事例が多く見られるので、CC-47 の後継機も検討されているのであろうか？



VIP輸送として台湾空軍はB737を1機運用している
(TaiwanAirPower.org)

航空自衛隊のE-2C保有機数に比べると4機は少ないと思われるが、台湾海峡を主要運用地域と考えれば妥当な機数であろう。

輸送機の実力

台湾空軍が装備する輸送機は、次のとおりである。

・ **C-130H**＝アメリカ製の4発型輸送機であり、前記のように1990年9月6日にアメリカ議会が本件を承認し、1993年8月に台湾空軍が受領した。

乗員は4～6名、92名の兵員、64名の空挺隊員、74名の患者を輸送できる。最大速度は329ノット(608km/h)、巡航速度が292ノット(540km/h)で、航続距離が2,050nm(3,800km)、搭載量は20トンである。

・ **B727**＝ボーイング社製の3発型旅客機であり、台湾空軍はVIP輸送用として同機を使用。(アメリカでの)初飛行は1963年2月9日である。

乗員は3名、乗客は149名、最大速度がマッハ0.90、巡航速度がマッハ0.81、航続距離が2,700nm(4,995km)、搭載量が28.6トンである。

・ **B737-800**＝同じくボーイング社製の双発旅客機であり、B737シリーズの第三世代機になるが、台湾空軍はVIP輸送用として同機を使用。(アメリカでの)初飛行は1967年4月9日である。

乗員は2名、乗客は189名、最大速度がマッハ0.82、巡航速度がマッハ0.78程度、航続距離が3,060nm(5,660km)、搭載量が20トンである。

表10 台湾空軍エリント・AEW機部隊の能力比較

(出典:海外Webサイト情報を基に作成)

	保有機数	航続距離	平均機齢
1991年当時	—	—	—
2007年現在	8機	1,615nm	不明
能力比	—	—	—



近距離輸送用として台湾空軍が使用するビーチ1900
(TaiwanAirPower.org)

・ **ビーチ1900**＝アメリカを代表する軽飛行機メーカーのビーチクラフト社が製作した双発軽輸送機。(アメリカでの)初飛行は1982年9月3日で、1983～2002年にかけて695機が生産された。

乗員は2名、19名の兵員を輸送できる。最大速度が260ノット(480km/h)、巡航速度が248ノット(459km/h)、航続距離が約1,500nm(2,776km)、搭載量は6.5トンである。

・ **フォッカー50**＝オランダ製の双発輸送機で、フォッカーF-27を大型化し、エンジンを換装して、プロペラを6枚に増やし、主翼端にウィングレットを持つ。(オランダでの)初飛行は1987年2月13日で、1987～1996年まで、約220機が生産された。

乗員は2名、58名の兵員を輸送可能。最大速度が260ノット(480km/h)、巡航速度が230ノット

表11 台湾空軍輸送機の保有機数の遷移

(出典:ミリタリーバランス誌などを基に作成)

	1991年当時	2007年現在	航続距離	搭載量	平均機齢
C-130H	12機	18機	2,050n	20トン	13年
B727	5機	4機	2,700n	28.6トン	不明
B737-800	—	1機	3,060n	20トン	不明
ビーチ1900	12機	10機	1,500n	6.5トン	不明
フォッカー50	—	3機	1,110n	6トン	不明
C-47	8機	—	1,400n	2.7トン	不明
C-54	2機	—	3,460n	28トン	不明
C-118B/DC-	2機	—	2,610n	6.6トン	30機
C-119G	30機	—	1,980n	4.5トン	10機
C-123B/K	10機	—	900nm	27トン	8機
HU-16B	8機	—	2,475n	不明	87機
総計	89機	36機			

注:HU-16Bアルバトロスは水陸両用機で、捜索・救難任務(SAR)用に使用されていた。

表12 台湾空軍輸送機部隊の能力比較

(出典:海外Webサイト情報を基に作成)

	保有機数	航続距離	搭載量	平均機齢
1991年当時	81機	2,669nm	13.77トン	不明
2007年現在	36機	2,084nm	16.22トン	不明
能力比	44.4%	78%	118%	—



18機が配備される台湾空軍の主力輸送機 C-130H
(TaiwanAirPower.org)

(425km/h)、航続距離が約1,100nm (2,055km)、搭載量は6トンである。

15年前に比較すると、保有機数が45機 (SAR任務用のHU-16B機を除く)も減少し、40%台になっている。退役した輸送機はいずれも第二次大戦時や朝鮮戦争時に活躍していた老朽機であるため、台湾空軍にとってはスッキリした運用状態になっているのかも知れない。数値的には航続距離が若干減少したが、搭載量は約20%の増加状態にある。残念ながら全機の就役時期が判明せず、正確な機齢は不明である。

ヘリコプターの実力

台湾空軍が保有するヘリコプターは、次のとおりである。

・ **CH-47** = ボーイング・バートル社製の双発輸送用大型ヘリコプターである。初飛行は1961年9月21日。乗員は3名、33名の兵員、24名の患者を輸送可能。最大速度が170ノット (315km/h) で、航続距離が約1,100nm (2,055km)、搭載量は12トンである。

・ **S-70C** = アメリカのシコルスキー社製の双発ヘリコプターで、UH-60の派生型であり、台湾空軍は捜索・救難任務 (SAR) 用に使用している。(アメリカでの) 初飛行は1974年であるが、台湾空軍の就役は1998年である。

乗員は2名、最大速度が190ノット (352km/h)、巡

表13 台湾空軍ヘリコプターの保有機数の遷移
(出典: ミリタリーバランス誌などを基に作成)

	1991年当時	2007年現在	航続距離	搭載物など	平均機齢
CH-4	3機	3機	1,110nm	兵員・貨物 (12トン)	9年
S-70	14機	14機	304nm	SAR (4トン)	不明
S-62	1機	1機	400nm	VIP (3トン)	不明
CH-3	15機	—	158nm	兵員・貨物	33機
総計	33機	18機			



近距離輸送用として台湾空軍が使用するビーチ 1900
(TaiwanAirPower.org)

航速度が160ノット (296km/h)、航続距離が304nm (562km)、搭載量は4トンである。

・ **S-62A** = 同じくシコルスキー社製の単発型ヘリコプターで、台湾空軍はVIP輸送用に使用している。(アメリカでの) 初飛行は1959年。乗員は3名、最大速度が90ノット (167km/h)、航続距離が400nm (740km) である。

ヘリコプター保有機数が16機減少して、15年前の約50%と言う状況であるが、戦闘機や攻撃機に戦力強化の力点を置いたための結果であろうか? 全体の戦力バランスを考慮すると、30機程度が必要になるのではなかろうか? SAR任務用のS-70Cが14機確保されている点に、航空救難に対する配慮が見られる。

単発のCH-34が16名の兵員や8名の患者を輸送できたので、運用面での15機の減少には影響があると考えられる。CH-47が33名の兵員または24名の患者を輸送可能であるため、保有する3機で、CH-34機の6機分に相当するため、平時の運用では不都合が少ないとも言える。

台湾空軍の実力：まとめ

IT (通信情報) 分野で成長を続け、販売量を世界規模で増大させる台湾は経済成長を維持している。同様に高度の経済成長を達成する中国は、潤沢な経済力を背景にして、軍事力の近代化を推進中であり、対抗措置として台湾政府も軍事力の近代化を図って来た。その状況は前述して来たとおりだが、アメリカとの調整に障害を生じて、特に空軍機の導入が凍結状態にある。

表14 台湾空軍ヘリコプター部隊の能力比較
(出典: 海外Webサイト情報を基に作成)

	保有機数	航続距離	平均機齢
1991年当時	33機	493nm	不明
2007年現在	18機	605nm	不明
能力比	54.5%	123%	不明



台湾空軍が捜索・救難任務（SAR）用に使用しているS-70
(TaiwanAirPower.org)

表15は、ミリタリーバランス誌に掲載されている台湾のGDP、国防費、兵力などの数値を17年前（1991年）と現在（2007年）の時点で対比したものである。15年間に、GDPが約2.2倍も増加したが、国防費の伸びは83%に低下しており、数値的にも台湾政府の国防政策の変化が見て取れる。

総兵力が8万人減少し、空軍兵力も2.5万人削減されているが、作戦機は36機増加しており、AEW機・偵察機の増加と共に、情報収集・早期警戒と初動対処に傾注する姿勢が読み取れる数値である。中国空軍が老朽機を廃除して、第四世代空軍機を保有することに集中しているので、台湾空軍がその対応策を着実に講じている状況が伺える。表16は、纏めの目的で機種別の変化を一覧にした。

今回の台湾空軍の総括として、主要な作戦機の変遷をレーダー・チャートにすると図3のようになる。戦闘機・攻撃機が若干増加したが、輸送機・ヘリコプター・練習機の減少が顕著である。15年前には保有していなかったAEW機やエリント機が装備されており、情報収集と早期警戒に力点が注がれ、戦闘機・攻撃機による初動対処を重視している。

表15 台湾の軍事力状況 (出典:ミリタリーバランス誌などを基に作成)

	1991～1992年	2006～2007年	備考
GDP (成長率)	1,607億ドル (7.6%)	3,510億ドル (4.5%)	2.18倍 (1,903ドル増)
国防予算 (対GDP比率)	92.9億ドル (5.8%)	77.3億ドル (2.2%)	83.2% (15.6億ドル減)
人口	2,100.9万人	2,303.6万人	1.096倍
総兵力 (現役)	37万人 (1.76%)	29万人 (1.26%)	78.4% (8万人減)
総兵力(予備役)	165.75万人	165.7万人	99.96%
空軍	7万人 (18.9%)	4.5万人 (15.5%)	64.3% (2.5万人減)
作戦機数	394機	430機	1.09倍 (36機増)

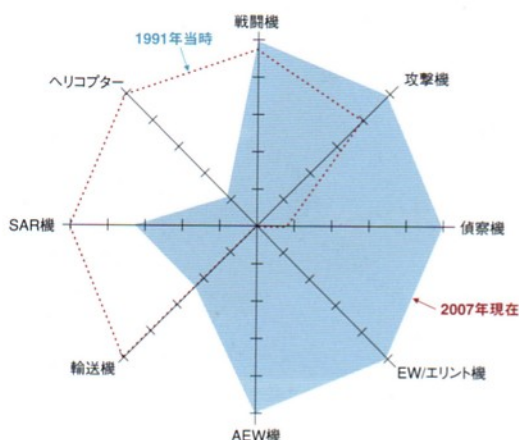


図3 1991年当時と2007年現在の台湾空軍の能力比
(出典:海外Webサイト情報を基に作成)

機数の面では、アメリカ空軍の約20%に相当するので、アメリカ空軍と対比することに大した意味はないが、同等の能力を具備すると仮定した場合に、現状の台湾空軍が保有する戦力を表示したものが図4である。この結果では、台湾空軍が戦闘機・偵察機・AEW機、ヘリコプターの分野で勝っているが、小規模な空軍における戦力構造が理解できて、興味深い結果が出ている。

台湾における現在の調達計画は次のとおりである。

- ・2006年1月、台湾空軍はVSTOL型のF-35 JSF機の購入意志を発表。さらに、現行のF-16A、ミラージュ2000-5の能力向上の実施も意図している。中古のF-15の購入も希望しているが、アメリカはF-15の売却を拒絶し、現時点でフランスからの反応はない。
- ・2006年中頃、台湾空軍は66機のF-16C/Dブロック52をアメリカから(310億ドル)購入する計画を発表したが、2006年10月2日にアメリカ政府は本件の検討を延期する旨を通知した。アメリカが、台湾の2007年度国防予算承認時の法的遅延状況によりこの

表16 1991年当時と2007年現在の台湾空軍の能力比較
(出典:海外Webサイト情報を基に作成)

	1991年当		2007年現	
	保有機数	保有飛行隊	保有機数	保有飛行隊
戦闘機	270機	8個	282機	12個
攻撃機	116機	6個	148機	9個
偵察機	3機	1個	18機	2個
AEW機	—	—	4機	1個
エリント機	—	—	4機	1個
輸送機	81機	数個	36機	数個
ヘリコプター	33機	数個	18機	数個
練習機	180機	数個	78機	数個
総計	683機	約20個	588機	約30個

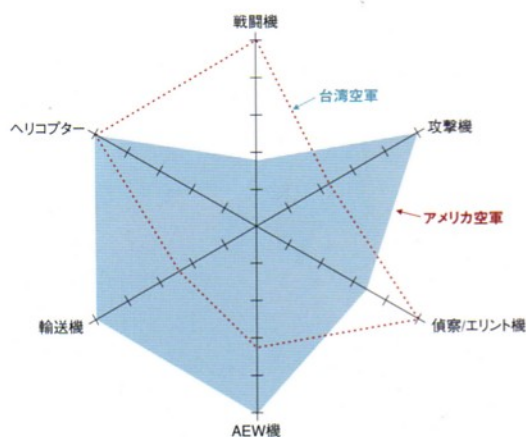


図4 アメリカ空軍と台湾空軍の能力比 (保有機数の割合で対比
(出典:海外Webサイト情報を基に作成))

購入を延期したと、台湾の李傑国防相は述べている。

- ・ 2007年2月28日、アメリカ国防総省は台湾からのAGM-65 マーベリック (235発)、関連ランチャー、器材、AIM-120C-7 AMRAAM (218発) の発注 (総計額は4.21億ドル) を承認したとされる。

- ・ 2007年10月27日、台湾政府は中国のSu-30戦闘機などの導入に対抗するため、保有するF-16A (約150機) に加えて、F-16C/Dブロック52を66機配備



台湾空軍の基地 (TaiwanAirPower.org)

する方針であったが、アメリカとの交渉が不調のため、約950億円に上る購入予算を一時凍結する措置を執ったとある。

(2007年10月27日付の朝日新聞記事から引用)

台湾空軍小史

公式には、1920年に航空省が創設されたが、中華民国が中国本土にある間に、中華民国空軍として活動した。日中戦争 (1937～1945年) の間、同空軍は東部戦線や長江沿いの日本軍の軍艦攻撃に参加すると共に、1937年の上海事変を支援した。

当時、同空軍の前線主力戦闘機はカーチス・ホークⅡ/ⅢやボーイングP-26であったが、1937年8月14日に日本海軍機がChienchiao航空基地を侵襲した際に、出撃・交戦したので、“814”が同軍の「空軍記念日」になっている。

1938年4月には、2機のB-10爆撃機が長崎・佐賀上空を飛行し、プロパガンダのビラを撒布した。

1941年以降、アメリカ人志願兵航空部隊 (フライング・タイガース) により、同空軍の戦力が補充された。この時期、同軍は中国本土内の日本地上軍・航空部隊に対する攻撃を実施した。

1946年6月に、中華民国空軍総司令部 (GHQ) が設置され、中国内戦 (1946～1948年) の間、同軍は中共軍との戦闘に参加し、台湾海峡周辺で少なくとも11回の空中戦を行ない、同軍は31対1の撃墜率を挙げたと言う。

1949年4月に、共産軍が内戦に勝利すると、中華民国政府と共にGHQは台湾に脱離した。同年に、同

空軍は金門島の古寧頭の戦闘で、中国軍の前進を阻止する活動を支援した。

それ以降、同空軍は定期的に台湾海峡を哨戒活動し、中共軍機と多数の交戦を実施したが、この直後にアメリカからF-86セイバー戦闘機などの最新装備品を受領した。

冷戦の間に同空軍は、台湾海峡上空の戦闘空中哨戒 (CAP) を行ない、中共軍機と数度の交戦を経験した。当時の同空軍はアメリカ航空技術の試験台であり、同空軍のF-86戦闘機は、実証試験用のAIM-9サイドワインダーAAMを用いて、AAMによる最初の撃墜を記録した。

この頃、アメリカ空軍の支援下で同空軍はU-2偵察機による中共和国上空の偵察活動を実施していた。「黒猫飛行隊」と呼ばれる当該部隊は、120回のミッションを実施し、5機を喪失したが、その全機がSA-2 SAMによる撃墜であった。

1984年、中国がアメリカ国務省に台湾へのF-16供与阻止を陳情したため、台湾政府は国産防衛戦闘機 (IDF) 開発に着手した。1989年に同機は初飛行し、1994年に就役した。それ以降、台湾はアメリカからF-16A/Bを、フランスからミラージュ2000-5を調達している。