

共軍空中兵力在釣魚臺「國有化」爭議期間的作用

博士候選人 揭 仲

提 要

當日本政府在2012年9月10日，無視中共一連串言詞警告，正式宣布「購買」釣魚島及其附屬島嶼，實施所謂「國有化」後；中共隨即運用一連串結合海上執法武力維權執法、共軍軍力展示和外交談判之「強制外交」手段，向日本政府施壓，要求日本停止其強化釣魚臺「實效統治」的措施，並承認主權存在爭議。其中，共軍空中兵力在爭議過程中，藉由軍機大規模進逼日本防空識別區、前推空中兵力、進行空中示威和片面宣布設立「東海防空識別區」等，來挑戰日本對相關空域的掌控，並對日本政府施壓，替中共在後續與日本的外交談判中，爭取了有利的條件。

關鍵詞：釣魚臺、強制外交、東海防空識別區

前 言

中共和日本之間在釣魚臺列嶼主權上的紛爭由來已久，但在1972年至2010年9月「閩晉漁5179號」事件前，仍處於雙邊可默許的範圍；但此一情形在「閩晉漁5179號」後開始變化，中共對日本的疑慮不斷加深。當日本政府於2012年9月10日，無視中國大陸一連串言詞警告，包括胡錦濤在9月9日的當面告誡，正式宣布「購買」釣魚島及其附屬的南小島和北小島，實施所謂「國有化」，中

共外交部立即在同一天發表了措詞強烈的聲明，在聲明的最後指出：¹

中華民族任人欺凌的時代已經一去不復返了。中國政府不會坐視領土主權受到侵犯。中方強烈敦促日方立即停止一切損害中國領土主權的行為，不折不扣地回到雙方達成的共識和諒解上來，回到談判解決爭議的軌道上來。如果日方一意孤行，由此造成的一切嚴重後果只能由日方承擔。

這份聲明清楚表示，中共雖然希望用和平談判方式解決爭端，但絕不懼怕動用武

1 「中華人民共和國外交部聲明」，中華人民共和國外交部，2012年9月10日，http://www.mfa.gov.cn/mfa_chn/ziliao_611306/zt_611380/dnzt_611382/diaoyudao_611400/t967820.shtm。



力。從此之後，中共一改以往相對克制的低調姿態，採取全面性且不同的釣魚臺政策，由被動轉為主動，由消極轉為積極，由間接轉為直接。²在具體的手段方面，則是透過一連串結合海上執法武力於爭議海域維權執法、共軍軍力展示和外交談判之「強制外交」(coercive diplomacy)，³向日本政府施壓，迫使日本政府中止其強化釣魚臺「實效統治」的各種措施，並承認釣魚臺主權存在爭議。

在「強制外交」的過程中，共軍空中兵力，包含空軍與海軍航空部隊，擔負相當吃重的任務；本文的目的，就是針對共軍空中兵力在釣魚臺「國有化」爭議期間⁴的兵力概況、任務與執行情形進行分析，有助於了解中共在後冷戰時期，如何在領土主權爭議中，運用武力支援其「強制外交」。

釣魚臺「國有化」爭議期間共軍空中兵力概況

在2012年年初釣魚臺「國有化」爭議爆發前，共軍空軍與海軍航空兵共有各型作戰飛機約2,120架(包括戰鬥機、強擊機、戰鬥轟炸機和轟炸機)，外加300架運輸機和100架其他用途飛機(包括偵查機、巡邏機、電戰機和預警機)；另有1,450架老舊的戰鬥機、轟炸機和教練機在第二線擔任訓練或研發任務。⁵

中共自1990年代末期引進第四代戰鬥機，包括「蘇愷-27」、「殲-10」、「殲-11B」、「蘇愷-30MKK」和「蘇愷-30MK2」等，估計在2012年中葉，共軍空軍和海軍航空兵共擁有前述各型第四代戰鬥機約640架；⁶到2014年7月，此一數字已上升到946架。⁷這些先進的戰機，加上目前研

2 林正義，「中國大陸對日本『國有化』釣魚島的反擊」，中共研究，第47卷，第3期(民國102年3月)，頁110。

3 「強制外交」是指「使用威脅，甚至使用有限的武力」，來說服對手停止或消除某些已經開始的行為。參閱Alexander L. George, and William E. Somons, eds., *The Limits Of Coercive Diplomacy* 2nd ed. (Boulder, Colorado: Westview Press, 1994), p.7.

4 本文所定義之釣魚臺「國有化」爭議期間，是從2012年4月17日，日本內閣官房長官藤村修在記者會上表示，「有必要的話，政府也可以考慮將私人所有四個島全部購進」開始，至2015年1月12日，中共與日本於東京展開「海空緊急聯絡機制」談判為止。

5 Office of the Secretary of Defense, *Annual Report To Congress : Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2012* (Washington D.C. : Defense Department, 2012), p 29.

6 "The AMR Regional Air Force Directory 2012," *Asian Military Review*, August 30, 2012, <http://www.asianmilitaryreview.com/directories>; 中華民國國防部在2012年9月1日送交立法院的「101年中共軍力報告書」中，指出中共空軍(不含海軍航空兵)的「新一代戰機」約有780餘架，但中華民國國防部並未說明「新一代戰機」的定義或包含哪些機型，參閱國防部，101年中共軍力報告書(臺北市：國防部，中華民國101年9月1日)，頁17。

7 「簡氏：中國2020年有1562架四代機，生產24架殲20」，人民網，2014年7月2日，<http://military.people.com.cn/n/2014/0702/c1011-25228319.html>；「陸爆量製戰機，日全神拚進度」，旺報，2014年7月3日，A5版。

製中的「殲-20」和「殲-31」匿蹤戰機，和已撥交部隊的「空警-2000」空中預警機、「轟-6U」與IL-78空中加油機，讓中共有實力去抗衡美軍部署在亞太地區的F/A-18，和日本的主力戰機F-15J等，⁸引發日本空中自衛隊將迅速喪失空優的顧慮。⁹

共軍空中兵力的弱點在大型支援飛機，包括長程運輸機、長程空中加油機的數量不足。例如共軍空軍的運輸機中，與C-130同級的戰術運輸機數量僅有美國的1/13，戰略運輸機是美國的1/14；美國空軍裝備有570架加油機，而共軍空軍只有10架。¹⁰如果不算教練機，美國空軍約42%的飛機主要用來執行空中加油、運輸、情報監視和偵察等支援任務；共軍空軍的支援飛機只占飛機總數的26%，使共軍空中兵力只有局部區域的作戰能力和有限的武力投射能力。¹¹

中共近年積極研製運20大型運輸機，冀扭轉空中兵力結構不平衡，導致遠程投射與遠程機動戰力受限的情形，評估未來因應

兵力投送和中共宣布設立「東海防空識別區」，及日後還可能設立的「南海防空識別區」，需要大量預警機進行24小時不間斷預警，和空中加油機與電戰機等需求，中共將籌建總數200架以上大型運輸機，首批可能於2017年服役。¹²

中共近年也積極發展無人飛行載具(UAV)，機隊的數量與戰力不斷提升，在2011年年中，已有280架在共軍空軍和海軍服役。¹³共軍空軍似乎已有一個代號為94691部隊的無人飛行載具旅，駐地在福州，有5個單位分布於福建及廣東；總參情報部航太偵察局也可能下轄一個旅級或團級無人飛行載具單位，代號為61135部隊，可能使用BZK005，可在8,000公尺高度飛行40小時。¹⁴美國智庫「2049計畫研究所(Project 2049 Institute)」在2013年6月指出，中共計畫在2015年前，於東海沿岸建立11座無人飛行載具基地，提升其作戰能力，屆時勢必加重日本的安全威脅。¹⁵短期內，中共軍方無人飛

8 「殲-10B量產，陸無懼歐美戰鬥機」，旺報，2013年12月19日，A3版。

9 U.S.-China Economic And Security Review Commission, 2010 Report To Congress of the U.S.-China Economic And Security Review Commission, 111th Congress, 2nd session (Washington D.C., 2010), p.76；泰利斯(Ashley J. Tellis)、譚俊輝(Travis Tanner)合編，李永悌譯，2012-13戰略亞洲：中共軍事發展(臺北市：國防部政務辦公室，民國103年5月)頁222。

10 「簡氏：中國空軍半數是4代機，最重要專案非殲20」，環球網，2013年12月6日，<http://mil.huanqiu.com/paper/2013-12/4636055.html>。

11 「簡氏：中國空軍半數是4代機，最重要專案非殲20」，環球網。

12 「我大校稱中國至少需200架大運，或派往東海預警」，新浪網，2013年12月18日，<http://mil.news.sina.com.cn/2013-12-18/1124755531.html>。

13 舒孝煌，「2049計畫研究所《中共共軍無人空中載具計畫》報告研析」，國防情勢雙週報，第69期(民國102年6月14日)，頁30-31。

14 舒孝煌，「2049計畫研究所《中共共軍無人空中載具計畫》報告研析」，頁30-31。



行載具將執行監控爭議性海陸疆界任務，以彌補空中偵監能力之不足，或作為某些狀況下，「合理的政治反應行為」。¹⁵

「國有化」爭議期間共軍空中兵力的運用情形

在釣魚臺「國有化」爭議中，中共除了出動海上執法武力所屬船艦，在共軍提供的安全保障下，前往釣魚臺「鄰接區」和「領海」範圍內，執行常態性值守、主權宣示和海域執法等任務，打破日本對釣魚臺海域的實質掌控，創造中共與日本「共管」釣魚臺海域的新既成事實外；也藉由增加軍機大規模進逼日本防空識別區、前推空中兵力、進行空中示威和片面宣布設立「東海防空識別區」挑戰日本對相關空域的掌控，並對日本政府施壓。

更重要的是，此一舉動大幅增加了爭議升高為軍事衝突的可能性，不僅對日本政府形成很大的壓力，也促使美國為避免捲入與中共的軍事衝突，出面說服日本妥協，默認其對釣魚臺的掌控遭中共侵蝕的新既成事實。

一、大規模進逼日本防空識別區

在釣魚臺「國有化」爭議期間共軍空中兵力對日本政府所造成的壓力，可從日本防衛省所公布，航空自衛隊戰機緊急升空的次數予以衡量。【附表一】

從附表一數據可知，在釣魚臺「國有

化」爭議期間日本航空自衛隊戰機緊急升空監控進入(或鄰近)日本防空識別區的中共軍機次數高達1,082次，占同期緊急升空總數的比例為51.01%。在釣魚臺「國有化」爭議發生前，從2010年4月至2012年3月底，日本航空自衛隊戰機緊急升空監控中共軍機次數僅有252次，占同期緊急升空總數的比例僅31.07%。

若以月平均值來看，在釣魚臺「國有化」爭議期間日本戰機緊急升空監控中共軍機的月平均數為33次；而2010年4月至2012年3月底，日本戰機緊急升空監控中共軍機的月平均數為11次，僅為釣魚臺「國有化」爭議期間的1/3。若以年度來看，2013年4月至2014年3月底，日本戰機緊急升空監控中共軍機的次數為415次，分別為2010年4月至2011年3月底(96次)，和2011年4月至2012年3月底(156次)的4.3倍與2.7倍。

中共軍機在釣魚臺「國有化」爭議發生後，前往東海日本「防空識別區」空域巡航次數的大幅成長，不僅使日本航空自衛隊的負荷大增，也對日本政壇造成很大的壓力。例如在2012年12月26日出任首相的安倍晉三和若干日本閣員(例如防衛大臣小野寺五典)，就曾多次要求檢討相關的「警戒監視活動」和「對抗措施」，甚至甘冒讓緊張情勢大幅升高的風險，考慮以曳光彈對中共軍機進行警告射擊。¹⁷

15 Ian Easton, and Randy Schriver, Assessing Japan's National Defense: Toward a New Security Paradigm in the Asia-Pacific (Washington, D.C : Project 2049 Institute, June 3, 2013), p.12；林子喬，「美智庫2049計畫研究所報告《日本防衛態勢評估：美國觀點》」，國防情勢雙週報，第73期(民國102年8月23日)，頁29。

16 舒孝煌，「2049計劃研究所《中共共軍無人空中載具計畫》報告研析」，頁32。

附表一 日本航空自衛隊戰機緊急升空數

時 間	緊 急 升 空 總 次	對 中 國 大 陸 飛 機 緊 急 升 空 數 (含 海 監)	對 中 國 大 陸 軍 機 緊 急 升 空 數 (不 含 海 監)	對 中 國 大 陸 軍 機 緊 急 升 空 數 所 占 比 例
2010.04.01~2011.03.31	386	96	-----	24.87%
2011.04.01~2012.03.31	425	156	-----	36.71%
釣魚臺「國有化」爭議期間				
2012.04.01~2013.03.31	567	306	302	53.26%
2013.04.01~2014.03.31	810	415	410	50.62%
2014.04.01~2014.12.31	744	372	370	49.73%
釣魚臺「國有化」爭議期間合計數	2121	1093	1082	51.01%

作者自行製作

資料來源：

1. 「防陸機，日機緊急升空數創新高」，中央社，2013年1月24日。
2. 「中國軍機再度穿越第一島鏈」，自由時報，2014年3月10日，A12版。
3. 「日機緊急升空數增，逾半防陸機」，中央社，2014年4月9日，<http://www.cna.com.tw/news/aopl/201404090490-1.aspx>。
4. 「日機緊急升空次數劇增，創新高」，中央社，2014年7月9日。
5. 「日2014《防衛白皮書》確立敵化中國」，聯合報，2014年8月12日，A14版。
6. 「日戰機升空攔截陸俄機步調創紀錄」，中央社，2015年1月20日。

二、前推空中兵力，向日本展示決心並施壓

《漢和防務評論》2012年11月報導，中共在福建水門新建空軍基地，已出現數架新型「殲-10戰機」，距釣魚臺約380公里，主要針對釣魚臺，有向日本施壓之勢；¹⁸中共在浙江、南京等相關基地部署的「殲-10」及「蘇愷-27」，因滯空時間不足、航程短，無法發揮最大能力，若調往福建則12分鐘內即可抵釣魚臺上空，中共國防部則未否認此一消息。¹⁹除福建外，中共在湖南的邵東和安徽的安慶也增建大型的停機坪，進駐改進

型「轟-6」，該型機不僅可攜帶空射型「長劍-10」巡弋飛彈，也能改裝成加油機。²⁰共軍少將彭光謙也在2013年1月14日透露，有大批由「殲-6」戰機改裝的無人機進駐福建基地，數量至少55架。²¹

更令人注目的是，2013年2月出版的《漢和防務評論》又指出，共軍最先進的「蘇愷-30」戰鬥機，已經從安徽肥東基地前移800公里，進駐到浙江的寧波基地。如果釣魚臺發生緊急事態，這種可掛載空對艦飛彈的重型戰機，25分鐘內即可飛抵釣魚臺。²²

17 「爭釣島，中日無人機對抗」，蘋果日報，2013年1月11日，B10版。但日本官房長官菅義偉否認。

18 「殲10駐閩放眼釣島」，中央社，2012年11月23日。

19 「外媒：大批戰機駐閩，陸未否認」，中國時報，2012年12月1日，A22版。

20 「殲10進駐福建基地意在釣魚島」，新華網，2012年11月24日，http://news.xinhuanet.com/world/2012-11/24/c_123995848.htm。

21 「日媒：中國戰機東海上空追纏美機」，自由時報，2013年1月15日，A08版。

22 「陸Su-30春節升空，驅敵機」，蘋果日報，2013年2月12日，A24版。



三、進行空中示威

除了派遣軍機頻繁進入(或逼近)日本的「防空識別區」,從2013年開始,共軍空中兵力還實施了多起具針對性的空中示威。

不過,在日本政府於2012年9月10日正式宣布將釣魚臺「國有化」後,到2012年年底這段時間內,中共海上執法船艦雖然大舉進入釣魚臺「鄰接區」和「領海」海域;共軍也藉由軍艦調動,和調整部分既定演習內容的方式,配合海上執法武力向日本施壓。但在軍機部分,中共則顯得非常謹慎,除了將「運-8」電子偵察機沿東海「日中中間線」南下至東海油田,隨即轉向朝北方或西北方折返的巡邏任務,增加為「連飛3天後休息1天」外,²³並未派遣軍機執行具針對性的示威飛行,明顯是為了避免緊張情勢快速升高。唯一的1次是2012年12月15日,由無人飛行載具來執行,但中共也沒有主動釋放這次任務的相關訊息;直到2013年9月17日,才由日本防衛省主動披露。²⁴

中共之所以改弦易轍,開始派遣正規軍機對日本執行「空中示威」,原因可能是日本安倍晉三內閣對中共「承認爭議」的訴求一直沒有正面回應,使中共領導階層決定升高對日本的壓力;同時,日本航空自衛隊的動作也越來越強烈,迫使中共必須作出適當

的回應。中共海軍少將尹卓就宣稱,在2012年12月13日中共海監無武裝「運-12」巡邏機飛入釣魚臺空域後,日本不但派出8架F-15戰機和1架預警機攔截,還在中共飛機前繞飛,雙方翼間「最近為3公尺」。²⁵

中共首次派遣正規軍機前往釣魚臺周邊空域執行示威飛行,是2013年1月10日,隨即引發釣魚臺「國有化」爭議發生以來第一次雙方戰機的「空中對峙」。當天,中共1架「運-8」電子偵察機在溫州以東、東海油氣田空域巡航時,未採取以往到東海油氣田即調頭往北或西北方飛離的路線,反而朝西南向日本的航空識別區逼近;隨即遭到日本2架F-15戰機近距離跟監,雙方翼尖距離一度只有5公尺。²⁶由於附近空域有美國和日本的偵察機巡航,中共遂派出10餘架「殲-10」和「殲-7」戰鬥機,以「多編隊,分三次」前往釣魚臺附近空域,並進入日本防空識別區,日方也派出F-15戰機因應;中共軍機雖然未進入釣魚臺周邊12海浬的空域,卻已經是2012年9月日本政府將釣魚臺「國有化」後,中共超音速戰機首度進入釣魚臺周邊海域上空。²⁷日本《產經新聞》甚至報導,中共戰機曾在東海上空「日中中間線」附近,尾隨美國空軍的P-3C反潛巡邏機及C-130運輸機,而且緊纏不放。²⁸

23 「陸運8軍機,早已潛入釣島空域」,旺報,2013年1月11日,A4版。

24 「中國巡釣魚島無人機為BZK-005,續航40小時」,新華網,2013年9月18日,<http://big5.china.com/gate/big5/military.china.com/news/568/20130918/18053965.html>。

25 「專家催生立體警戒圈,中日軍機釣島對峙,只差3公尺」,中國時報,2013年3月12日,A11版。

26 「東海上空驚魂,中日軍機近逼5M」,旺報,2013年2月18日,A3版。

27 「中國10餘軍機逼近釣島,日攔截」,蘋果日報,2013年1月11日,A16版;「陸多架軍機飛近釣島,首度分批接近」,中國時報,2013年1月11日,A24版。

自2013年1月13日的空中對峙後，共軍空中兵力開始升高對日本的壓力，甚至主動派戰鬥機執行示威飛行。2013年2月9日，中共派出2架「殲-10」戰機，伴隨1架「運-8」偵察機接近釣魚臺空域，日本F-15戰機升空攔截；中共《共軍報》也接著在2月11日，主動披露共軍2架最先進的「蘇愷-30MKK」戰機，前往東海監視「外國偵察機」的消息，²⁹似乎是警告日本，共軍已將最先進的戰機調往第一線，來對抗日本的F-15戰機，並逐步升高壓力。

在釣魚臺爭議期間共軍單日出動最多戰機與日本戰機進行空中對峙，是發生在2013年4月23日。日本媒體宣稱，為了支援在釣魚臺海域執行驅趕日本右翼團體漁船任務的8艘海監船艦，中共出動逾40架軍機輪番前往釣魚臺周邊上空，且大半是「蘇愷-27」與「蘇愷-30」，是該2型戰機首度運用在釣魚臺爭議中，讓日本航空自衛隊戰機疲於奔命，被日本政府視為「空前的威嚇行動」。³⁰

共軍也在2013年9月8日，即日本「國有化」釣魚臺周年的前三天，首度派出2架「轟-6」型轟炸機穿越沖繩本島與宮古島之間的公海上空，在東海和太平洋間往返飛

行；日本航空自衛隊也派出F-15戰機緊急升空，這是日本防衛省首次確認並公布中共轟炸機經過西南諸島上空，並下達「對中國特別警戒令」。³¹由於「轟-6」能掛載射程超過1,500公里的空射型「長劍-10」巡弋飛彈，此次飛行對日本、甚至美國「空中示威」的意味十分濃厚。

除正規軍機外，共軍也分別在2012年12月15日、2013年6月下旬和9月9日，3度派出無人飛行載具前往釣魚臺周邊空域，使用的機型可能是BZK-005遠端偵察無人機，日本航空自衛隊派出F-15戰機緊急升空因應。³²

就在日本政府2013年10月11日表示未來將擊落侵犯領空的無人機後，中共立即於10月25日到27日，連續3天派出2架「運-8」預警機及2架「轟-6」型轟炸機飛越沖繩與宮古島上空，向日本示威。³³接著又在2013年11月16日與17日，連續2天派出Tu-154電子偵察機前往釣魚臺附近空域，最近曾逼近至釣魚臺北方150公里處。³⁴

中共軍機頻繁地對日本進行「空中示威」對日本造成極大的壓力。例如在2013年4月23日，40多架中共軍機大舉進入日本「防空識別區」後，1位未具名的日本官員承認，

28 「日媒：中國戰機東海上空追纏美機」，自由時報，2013年1月15日，A08版。

29 「陸Su-30春節升空，驅敵機」，蘋果日報，2013年2月12日，A24版。

30 「日媒報導，陸逾40架先進戰機飛釣島」，聯合報，2013年4月28日，A14版；「陸40戰機巡釣島，SU-30出海」，旺報，2013年4月28日，A4版。

31 「宣布國有化，今滿1周年，日擬派公務員赴釣島」，中國時報，2013年9月11日，A15版。

32 「中國巡釣魚島無人機為BZK-005，續航40小時」，新華網，2013年9月18日，<http://big5.china.com/gate/big5/military.china.com/news/568/20130918/18053965.html>。

33 「陸軍機連3天擦邊沖繩，日緊張」，旺報，2013年10月28日，A4版。

34 「陸機飛近釣島，日機緊急升空」，中央社，2013年11月17日；「陸機近釣島，陸媒：日渲染緊張」，中央社，2013年11月18日。



「如果中共繼續威脅飛行，日本航空自衛隊將難以應對」。³⁵

四、片面宣布劃設東海防空識別區

2013年11月23日，中共突然宣布設立「東海防空識別區」，並隨即在11月28日出動最先進的「空警-2000」預警機，和數架「蘇愷-30」及「殲-11」等主戰飛機，在「東海防空識別區」內進行常態化空中巡邏，加強對防空識別區內空中目標的監控」。³⁶然後在11月29日，由共軍空軍「蘇愷-30」及「殲-11」等主戰飛機緊急起飛，對進入「東海防空識別區」的外國軍機，包括美國P-3、EP-3偵察機2批2架，以及日本E-767、P-3、F-15等3型飛機7批10架等執行查證，實現了對防空識別區內空中目標的常態化有效監控。³⁷

中共此舉急劇升高了與日本間緊張的情勢，原因之一是傳統防空識別區僅要求欲進入某國領空的飛行器須事先提供飛航計畫書，並在進入防空識別區時提供可識別身分之方法，對於只是經過防空識別區而無意進入該國領空之飛行器則無此要求；但中國大陸卻要求任何進入其防空識別區之外國航空

器，無論是否進入領空，都應提供飛航計畫書及識別方式。³⁸

更重要的是，「東海防空識別區」不僅與日本的「防空識別區」大部分重疊，還將釣魚臺列嶼涵蓋在內。而日本向來認為其防空識別區對國家安全極為重要，在範圍內的外國飛機若未交代身分，日本航空自衛隊的飛機常常會採取行動。³⁹若中共軍機隨著「東海防空識別區」的設立，更頻繁、甚至常態性地進入重疊區偵巡，雙方發生空中對峙、甚至擦槍走火的機率都將大幅升高。

「東海防空識別區」成立後，中共與日本軍機在「東海防空識別區」內短兵相接的情形越來越頻繁，相關例證包括：

1. 2013年12月2日，中華民國國防部參謀本部情報次長柯文安在立法院答詢時就證實，11月23日後，美國進入東海防空識別區有13次、日本有85次、中共55次，但不確定是否是進到識別區攔截；但根據監控系統，雙方軍機「距離在1浬內」、「雷達上的光點重疊」則有3次，分別在11月26日、27日和29日。⁴⁰

35 「陸40戰機巡釣島，SU-30出海」，旺報，2013年4月28日，A4版。

36 「中國空軍主戰飛機在東海防空識別區常態化巡邏」，新華網，2013年11月28日，http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/mil/2013-11/28/c_118340364.htm。

37 「中國空軍識別查證進入我東海防空識別區的外國軍機」，新華網，2013年11月29日，http://news.xinhuanet.com/mil/2013-11/29/c_125785046.htm。

38 楊雅琪、簡佩吟，「美國海軍戰爭學院刊登中共東海防空識別區分析報告」，國防情勢雙週報，第85期(中華民國103年3月27日)，頁4。

39 卜睿哲(Richard C. Bush)著，林添貴譯，一山二虎：中日關係的現狀與亞太局勢的未來(臺北市：遠流出版社，2012年6月)，頁63。

40 「我國防部透露，陸三攔美日軍機」，中國時報電子報，2013年12月3日，<http://www.chinatimes.com/news/papers/20131203000951-260301>。

2. 2014年5月24日，中共「蘇愷-27」戰鬥機在一天之內，2度異常靠近2架日本自衛隊的偵察機，雙方最接近的距離僅30公尺，地點在雙方防空識別區重疊區域，在釣魚臺北方數百公里的空域。日本防衛大臣小野寺五典發表聲明表示，這是很可能引起偶發事故的危險行為。⁴¹

3. 2014年6月11日，中共和日本互控對方軍機在空中逼近己方軍機。日本防衛省指控，航空自衛隊的YS-11EB電子偵察機遭2架裝載飛彈的中共「蘇愷-27」戰機異常逼近，其中1架距離日機僅30公尺。1小時後，海上自衛隊的偵察機OP-3C也遭到2架中共戰機進逼，最近時僅約45公尺。中共國防部則指控日本2架F-15在「東海防空識別區」內，掛載武器逼近共軍TU-154飛機，距離僅30公尺，日機還從中方機頭方向「危險切入」。⁴²

不過，值得注意的是，雖然共軍運用空中兵力對日本施壓的密度與強度持續提升，卻始終與釣魚臺本島保持約100公里以上的距離。共軍也避免出動戰鬥機執行對日本防空識別區內的深入與突穿式的空中示威，而是由速度較慢的偵察機、預警機或轟炸機來執行。顯示中共在運用共軍空中兵力對日本施壓的同時，也注意將風險控制在一定的範圍內，以避免緊張局勢迅速升高，盡量減少因為雙方意外「擦槍走火」，導致美國軍事介

入的可能性。

「國有化」爭議期間共軍空中兵力的運用成效

中共在釣魚臺「國有化」爭議期間之所以頻繁派軍機進入日本防空識別區、執行「空中示威」任務，又劃設「東海防空識別區」，是希望達到下列效果：

第一，派軍機執行「空中示威」、劃設防空識別區並要求他國提供飛航計畫書，符合中共對釣魚臺列嶼的主權主張，且中共期望透過此舉，以「蠶食策略」挑戰並侵蝕日本的主權主張，然後在情勢對其有利時，逐漸包圍爭議區域並拒止對手進入。⁴³

第二，恢復釣魚島主權有爭議原狀的需要，尤其是空域部分。中共「國際關係學院國際政治系」主任林宏宇就指出：⁴⁴

當日本政府非法「購島」事件發生後，中國政府斷然採取反制措施…迫使日本政府不得不接受在釣魚島海域與中國公務船「並駕齊驅」、各自宣示主權的現狀，這是朝釣魚島主權問題確有爭議的客觀事實邁進了一步。但這還遠遠不夠，日本目前僅接受海上存在爭議，對空中的爭議依然不接受，還不能接受我國公務飛機巡航釣魚島的狀況…釣魚島主權有爭議應是全方位的、立體的，不僅包括領海，也應包括領空。因此，這次我

41 「陸軍機逼近日機，東海上空緊張」，中央社，2014年5月25日。

42 「中國軍機，再度挑釁日偵察機」，自由時報，2014年6月12日，A08版；「陸反擊，公布日軍機近飛影片」，中央社，2014年6月12日。

43 楊雅琪、簡佩吟，「美國海軍戰爭學院刊登中共東海防空識別區分析報告」，頁6。

44 林宏宇，「當前中日關係與中國東海防空識別區」，現代國際關係，2014年第1期(2014年1月)，頁10-11。



國劃設ADIZ覆蓋釣魚島區域，正是我國宣示釣魚島主權的好機會，同時也為未來我國公務飛機巡航釣魚島埋下伏筆。

換言之，中共在公布一系列措施來宣稱其對釣魚臺的主權主張後，進一步藉由劃設「東海防空識別區」，可加強控制該空域，確立其在空域巡邏活動的合法性與正當性；換言之，「東海防空識別區」是中共意圖建立其對釣魚臺列嶼法理管轄的舉措。⁴⁵

第三，繼海上執法武力成功在釣魚臺「鄰接區」與「領海」水域，創造常態化巡航的新既成事實後；中共也想在空域部分創造新的既成事實，然後再利用與日本談判「海空聯絡機制」的機會，確立這些成果，塑造日本默認中日共同支配釣魚臺的事實。

第四，共軍空軍及海軍航空部隊藉由頻繁前往東海、沖繩、宮古等海域，累積在此等遠離陸地之海洋上空的指揮管制經驗，以提升整體戰備水準，藉以「勸阻」日本政府停止繼續推動與中共對抗的措施。事實上，中共為加強應對東海衝突，已經在2014年建置「東海方向聯合指揮中心」，希望藉由共同指揮平臺，以統一統籌與運用空中兵力，整合跨軍種局部空中指管能量。⁴⁶

第五，透過這一連串的共軍空中兵力展示，中共除可控制航經中國大陸專屬經濟海域上空的外國軍機，將潛在敵人的軍力往外推，爭取海空軍活動場域。中共在1999年

「兩國論」危機時就已經如法泡製過一次。

第六，讓日本和美國了解，中共具有堅定的決心；若日本在其盟友美國的支持或縱容下，繼續推動對釣魚臺的「實效統治」，例如派公務員長駐，增設機構與設施，甚至派自衛隊登島等，共軍定將出面干預。而劃設「東海防空識別區」，更暗示中共已為面對衝突作好準備，可在「必要」時對日本航空器採取行動，⁴⁷不僅對日本形成很大的壓力，也促使美國為避免捲入軍事衝突，出面說服日本妥協，默認其對釣魚臺的掌控遭中共侵蝕的新既成事實。

結語

在釣魚臺「國有化」爭議期間共軍的空中兵力雖然始終與釣魚臺本島保持距離，但仍然成功藉由大規模進逼日本防空識別區、前推空中兵力、進行空中示威和片面宣布設立「東海防空識別區」等措施，讓日本航空自衛隊疲於奔命；而隨時可能「擦槍走火」，爆發危機的可能性，不僅對日本政府造成了極大的壓力，也對促使美國出面勸說日本對中共的要求做出讓步，發揮了關鍵的影響力。

作者簡介

揭仲先生，淡江大學國際事務暨戰略研究所博士候選人。

45 楊雅琪、簡佩吟，「美國海軍戰爭學院刊登中共東海防空識別區分析報告」，頁15。

46 國防部，103年中共軍力報告書(臺北市：國防部，中華民國103年9月1日)，頁30。

47 楊雅琪、簡佩吟，「美國海軍戰爭學院刊登中共東海防空識別區分析報告」，頁5；中共年報編輯委員會，2014中共年報(新北市：中共研究雜誌社，2014年4月)，頁3-44。