

# 急増する中国空軍の航空事故

漢和防務評論 20180507(抄訳)

阿部信行

(訳者コメント)

中国空軍は、近年航空事故が急増しています。その理由をこの記事が論評しています。

急拡大中の空軍は事故も起きやすい状況にあります。どこの国も同じ道を歩んでいます。

日本の場合は米空軍という手本がありました。中国空軍も、他国の経験を虚心坦懐に手本にする方式を採らないと、事故を減らすことはできないのではないのでしょうか。

王怡文ワシントン

(編集部で一部修正)

2018年1月、Y-9電子偵察機が1機墜落した。これは、Y-8型第3類プラットフォームをY-9型高新技术電子偵察機に改良した2番目の機体であった。その前にKJ-200が1機墜落した。

海軍内部の消息筋によると：最近またJ-15が1機墜落した。この情報は官側から正式な確認は取れていない。

想像できることは、中国海空軍は外部が事故発生を知ったから仕方なく事故の事実を発表したので、そうでなければ発表しないつもりであろう。官側及び民間が公表したJ-15の墜落件数は、J-15の総数が22機以下であるのに、すでに3乃至4件ある。

なぜ中国空軍に事故が多いのか？原因は以下の通り：

第1は、訓練量の増加である。しかし訓練システム全体や航空機の品質に問題はないのか？多数の航空機は複製品である。訓練内容の高度化と訓練量が増加したことで問題が現れた。

第2は、訓練システム、飛行安全システムの遅れであり、これはNATO標準と同列に論ずることはできない。中国空軍は1983年になって初めて安全担当局が成立、1999年末にやっと独立した管理機構である空軍飛行安全局を設けた。

戦区空軍には飛行安全と事故調査局を設けた。同局は、行政上は軍区空軍司令部に属し、軍区空軍指令員に対して責務を負う形になっている。航空兵師団、飛行学院には飛行安全科を設けた。航空兵団には飛行安全係を設けた。

発生した事故の種類は多種多様である。原因が極めて突飛な事故もある。事故原因の多くは器材の故障であり、空軍の重大事故総数の約30乃至35%を占めている。これは航空機の品質に問題があることを示している。

次の原因は、気象である。自然環境が重大事故を引き起こした。ある年は、空軍重大事故の1%前後を占めた。支援環境不良により発生した重大航空事故は空軍の重大事故総数の3%を占めた。最近この種の事故は増えている。その理由は

ハイテク航空機が導入されたからである。

管理不良によって間接的に引き起こされた航空事故は空軍重大事故の 10%前後を占めている。

第 3 は、高等練習機の不足である。JL-9、JL-10 は、やっと部隊配備が始まったばかりで数が少ない。先進型戦闘機の多くのパイロットは、現在 JL-8 型練習機から直接複座機の訓練に移行している。ある飛行学院は未だに J-5 型練習機で訓練している。作戦部隊が J-7 戦闘機を主に使用していた時代は、それでもよかった。両者間の差が小さかったからである。飛行学院が K-8 練習機を使用し、しかし作戦部隊が J-16、J-20、J-10B/C 等の第 3 世代戦闘機になると、両者の差がますます広がる。

第 4 は、パイロットの士気である。内部資料によると、多くのパイロットは民用航空への誘惑を受け、パイロットグループ全体の団結が不安定になっている。発展中の社会主義市場経済の新たな情勢の下で、一部の将兵の価値観が大きく変化している。一部の人々は”身体は飛行場（空軍）にあるが、心は市場（民航）にある”と。少数の搭乗員は、”民航熱”の影響を受け、”小型機の操縦よりも、大型機の操縦をしたい”とか”遅くなってから空軍を退職するよりも、早いほうが良い”との認識がある。

訓練大綱によると、形式上は、第 3 世代戦闘機、特に J-10A/B/C、J-16、J-11B、SU-30、J-20 のパイロットは 4 種の気象をクリアし、テストに合格しなければならない。しかし実際の航空事故を見ると、ある事故の内容は次の通りである：あるパイロットは垂直姿勢から回復途中で再度スピンに入り重大事故になった。次に、規則違反事故も中国空軍では常に発生している。KDR は、数年前発生した重大事故を報道した。

：当時前席パイロットが行っていたのは明らかに単独飛行であった。しかし後席パイロットに自由に操縦させていた。後席パイロットは、通常の下では航空機の操縦に関わってはならない、との規定に違反した。

：指令員は高度 2000M を保持するよう指示したが、パイロットは守らず、高度 500M 以下に降下し航空機を樹林に墜落させた。

一部の事故は大隊長クラスのパイロットに発生している。ある事故では、大隊長が他の飛行場に向かっている際、水平飛行のまま編隊で雲に入り、長機を見失った。決められた手順で報告せずに高度差を取り良い飛行姿勢を保持し捜そうとしたが重大事故になってしまった。

第 5 は、貧しい国の空軍によくある考えだが、航空機が高価なので、危険に遭遇した場合、航空機を第一に守ろうと考える。中国空軍の政治学習教材を見ると、生命の安全を説いているものは少なく、国家の財産たる新型航空機の価格を強調して説いている。

例えば、空軍のある学習教材は：J-8F 戦闘機の単価は 1500 万米ドル（1:7 で換算）、J-10A の単価は約 3000 万米ドル、輸入した SU-30 の単価は 4300 万米ドル、J-10C は約 3500 万米ドル、高級早期警戒機（多分 KJ-2000 を指している）の単価は数十億元に達する、と。J-15 は 4000 万米ドルを超える、と。

これらの資料から見ると、確かに中国空軍パイロットの訓練時間は増加している。J-8 の時代は年間 50-80 飛行時間で、重点部隊で 100 飛行時間であった。現

在は平均して年間 160 時間に増加している。作戦可能態勢パイロットを 1 名養成するに要する期間は 8-10 年、経費は 20 万米ドル以上かかる。

中国空軍は、航空事故全体を重大航空事故と航空事故に分類している。最近 10 年間の重大事故は、航空事故総数の 55-60%を占めている。注意すべきことは、重大事故中、およそ 50%以上の事故が中隊長以上のパイロットの中堅部分が起こした事故であることだ。その中で、師団級クラスのパイロットの飛行事故が 13%近く、大隊級パイロットの事故は 30%に近い。飛行教官の事故は約 6%である。

一部の事故は、指揮のまずさの中で起こっており、それは事故総数の 5 割以上を占める。器材が原因で起きた重大事故は事故総数の 35%を占める。最近、器材の欠陥による重大事故の比率は増加する傾向にあり、ある年は約 60%に達した。このことは、新たに装備された複製の J-16、J-15 戦闘機の品質が依然として標準に達していないことを示している。

以上