

艦載機 J-15 と 2 番目の中国空母（大連空母）

漢和防務評論 20181006(抄訳)

阿部信行

(訳者コメント)

中国海軍の艦載機 J-15 は、すでに大連造船所で進水した中国で 2 番目の空母にも搭載する予定ですが、はたしてその J-15 はどこに存在するのか KDR は疑問を提示しています。

ロシアが艦載機として使用している J-15 のモデルである SU-33 はトラブルが多く、先の地中海からのシリア作戦では、使い物にならなかった、と言われて

います。中国は、この状況をどのように見ているか？現在微妙な時期に差し掛かかっているようです。

KDR 平可夫東京特電：

中国は、海南島の亜龍湾に 2 番目の空母基地をほぼ完成させた。今年に入ってから艦隊司令部と空母関連施設の建設が急ピッチで進められた。空母用の埠頭は、2 年前にすでに完成していた。長さ 720M、幅 120M で、同時に 2 艘の空母が停泊できる。全体構造は、青島の空母基地と同じである。今年 5 月、艦隊司令部の建物が完成した。サッカー場、8 面のテニスコートも既に完成した。その他の施設等も続々と建設されている。

中国造船重工は、今年末には 2 艘目の空母を中国海軍に交付できる、と述べている。これは、工場での海上試験がそれまでに完了し、引き続き海軍に引き渡され、一連の武器試験を含む海上試験が行われることを意味する。

しかし大連空母に装備される J-15 戦闘機はどこにあるのだろうか？4 月に中国中央テレビで放映された際に、207 及び 208 の機番号の訓練計画の画像が映されたが、ある人は、これを大連空母に搭載する 2 番目の飛行連隊の機体である、と分析した。しかしこれはテレビ映像に出現した数字に過ぎず、真に J-15 の存在を示すものではない。

現在までに、100 号機から 123 号機までの画像は出現している。それはそれぞれ異なる時期に出現している。2016 年 4 月だけで 1 ヶ月間に 2 機の J-15 が墜落（117 号機を含む）した。これは官側の報道である。2017 年 8 月、104 号機が墜落した。J-15 の総機数 24 機のうち少なくとも 3 機は失われた。

モスクワでは、J-15 の盗作問題について、今でもスホーイ専門家の怒りは収まらない。設計局、スホーイ航空機会社の専門家及び政治家の見方は、それぞれ完全に異なっている。後者（政治家）は中露の政治的關係に着目し、SU-35 の対中輸出も問題視していない。しかし専門家の内部には、スホーイシリーズ戦闘機を中国に輸出するのを望んでいる人は一人もいなかった。

ロシアの専門家と J-15 について討論した際、新たな情報を入手した。スホーイ設計局の専門家は次のように述べた：J-15 が出現した際、中露の軍事協力につ

いて交渉する場で、何度も J-15 の知財権問題について提議した。ロシアは、これはウクライナが不法に獲得した SU-33 の海賊版である。SU-33 の知財権は完全にロシアに属し、ウクライナは単に生産を担当しただけである、と。J-15 盗作事件は、その他の中国によるロシア製武器の複製問題とは完全に異なる。例えば、輸送機技術の盗作、魚雷、ソナー、レーダー技術の盗作等については、部分的な設計作業はウクライナ自身も行っている。したがってロシアとウクライナが 2004 年に署名した知財権保護協議に基づいて、これらの武器の知財権は、旧ソ連、ウクライナ、ロシアが共有することになっている。しかし SU-33 については、完全にロシアが独自に知財権を保有している。

中国側が交渉のテーブルで主張した内容は：ロシアは中国に SU-27 の基本型を輸出した。SU-33 の原型は SU-27K である。したがって J-15 は中国が自主的に製作した機体である、と。

これに対してロシアが反駁した内容は：中国が当時獲得したのは単座の SU-27SK の生産ライセンスのみである。複座型の SU-27UBK の知財権は譲渡してはいない。しかも SU-33 は SU-27 を基礎にして新たに設計した全く新しい戦闘機である、構造上の違いは 90%に及ぶ、と。また国際航空界における知財権の一般的概念は：例え同一機種 of 戦闘機であっても、複座機、単座機の知財権は別個のものであり、新たに申請しなければならない。

これが常識である。読者はどのように判断されるであろうか？

もし中国人の解釈に従うならば、パキスタンは複座型の JF-17 を自ら設計し、生産する権利を有することになる。F-35A を獲得した国家は、自ら F-35B、C 型の設計生産が出来、米国の同意は必要ないことになる。日本も F-15C のライセンス生産権を基礎にして自ら F-15E を生産できることになる。

J-15 の過去 10 年間の生産機数は、30 機以下（試験飛行用を含む）である。なぜ事故が頻繁に起きるのか？なぜ FADEC の不具合問題の解決が遅々として進まないのか？しかも液圧システムなどを含めた故障も続出している。また試験飛行段階で内部消息筋は：J-15 は、何度も人員の死亡を伴う大事故を起こしている、と述べた。これらの問題は、スホーイ社の専門家は最初から予測していた、と述べた。今のところ、大連空母に装備する J-15 はどこに存在するのか？大連空母の搭載機の後方支援基地はどこになるのか？今年になっても、J-15 の大量生産が開始された形跡はない。もし 207、208 号機が存在するならば、2 番目の J-15 飛行連隊のパイロットは、空母遼寧で訓練を行っていることを意味し、これは当然論理にかなっている。それならば、2 番目の飛行連隊の J-15 は興城の艦載機パイロット訓練センターに存在するはずである。興城基地の J-15 の機数を見れば、装備機数をおおよそ知ることが出来る。24 個の格納庫の数は、今のところ不変であり、増加していない。2017 年 10 月、格納庫外に 4 機の J-15 が見えた。格納庫が満杯であったようだ。すでに 3 機減耗しているので、総機数は 25 機のはずである。今年 5 月、格納庫外に 1 機の J-15 が見られた。そのほか駐機されていたのは、8 機の”山鷹”海軍練習機であった。2 月には格納庫外に 3 機見られた。1 月には 1 機であった。周知のとおり、中国空軍の格納庫は、適宜航空機を格納すればよい、というだけの格納方式ではない。各格納庫の上には格納すべき航空機の機番号が記されている。すなわちそれぞれの機体に

専用の格納庫がある。したがって大連空母のために準備する J-15 の数は、今年 5 月現在でわずか 3 機以下ということになるだろうか？

中国軍のパイロットは、J-15 を如何に評価しているのでしょうか？中国中央テレビから閱兵式に関連した取材を受けた中国空軍パイロットの談話を読者のみなさんにご存知と思う。KDR の理解は：中国空軍パイロットは信頼していない。航空機に発生した問題点を憂慮しているようだ。

当然また別の問題も存在する。航空機の生産自体は問題ではなく、パイロット不足が問題なのである。ロシア海軍航空部隊の SU-33 のパイロットのように、艦載機パイロットとしての飛行資格を有するパイロットが不足している。多数が年齢 30 歳以上である。すなわち現段階では大連空母パイロット要員の養成が間に合わない。

さらに大連空母の艦載機の後方支援飛行場はどこにするのか？ロシア式空母は、米国空母と異なり、空母自体の整備支援能力が限定されている。エンジンはしばしば交換しなければならない。SU-33 は本来故障が多い。したがって陸上の後方支援飛行場が重要になる。KDR は、海南島に類似の基地を発見できなかった。これは極めて不自然である。

これらのことから、大連空母は、2019 年或いは 2020 年まで所要数の機体を充足させることは不可能である可能性がある。或いは十分なパイロットを確保できない可能性がある。

以上