

# 中国空母に何が起きているか

漢和防務評論 20181006(抄訳)

阿部信行

(訳者コメント)

中国空母を建造した中国船舶重工集团公司の NO.2 幹部が米国 CIA に中国空母情報を漏らした事で紀律審査を受けているとのこと。何でも有りの中国ですが、これには驚きました。今日の記事は、中国空母の根源的な問題を分析し問題点を指摘しています。中国は、空母を作戦に使用することよりも、見せかけることに重点を置いている、との指摘が当たっていると思います。

平可夫

中共中央紀律検査委員会（中紀委）は、6月16日、「中国船舶重工集团有限公司党組織副書記、総経理孫波に対し、重大な違法行為の嫌疑で、現在紀律審査と監察調査を行っている」ことを公表した。香港の各種報道等、中国語メディアは、続々と報道している。KDR としては、事実を証明することはできないが、最近数ヶ月間の遼寧号及び2番目の空母（大連空母）の動向を分析することによって、孫波事件の手がかりを探したい。公表された写真を見ると、彼は、何度も国際海軍装備会議や展覧会に参加していることが分かる。中国上層部の人間が類似の展覧会に参加した際、外国メディアに正確でない発言をした場合、国際ニュースになる。これはご存知と思う。

ある報道によると、孫波は、空母技術のため手数料を取った可能性があるという。「亜洲時報」は、孫波が調査を受けている真の理由は、彼が中国空母の機密資料と改造データを CIA に渡したからである、と報道した。

現在57歳の孫波は、大連造船所、大連船舶重工集団の最後のポストは大連造船所集团有限公司の理事長であった。また2009年に中船重工に入り、3年後に副総経理に昇任した。2015年に現職に昇任し、この大型軍工企業の第二の責任者になった。彼は当然2艘の空母の建造責任者であった。

問題は、情報機関を巻き添えにしたことであった。亜洲時報及び多くの香港メディアは次のように指摘した:孫波は、自ら遼寧号の設計資料を CIA に提供し、中国海軍で最も重要な武器の情報を米国に掌握させた、と。中船重工は中国の最初の自力建造空母(001A)の設計を担当していたので、孫波がこの新型空母の資料を米国に提供したかどうかは別にして、各方面の関心の的になった。もしこれが事実なら、孫波事案は、前国家安全部北米所長俞強聲が1986年米国に亡命して以来の第二の国家反逆事件となる。

中船重工は、6月19日、中国国産の1番目の空母（大連空母）が5月に初の海上試験を順調に終了した、と述べた。試験には、船舶の動力系統の信頼性試験、安定性試験が含まれている。計画では、引き続き、海上試験の重点である艦載機の搭載試験と離着艦試験、艦載電子設備試験と検証が行われる。中国側の専

門家によると、すべての海上試験項目を終了した後、この空母は今年の年末までに中国海軍に引き渡される可能性がある、と述べた。

孫波事案と CIA の関係は、証拠は何か？知ることはできない。周知のとおり、中国原発工業の超級スパイ康日新が核材料を米国人に渡したとの話は、中国軍の官員が公表したものである。

ここでは、主に空母遼寧の問題を分析する。

KDR の空母遼寧に関する追跡は、1992 年、空母ワリヤグがニュースになった最初の日から開始された。それはモスクワに於いてであった。漢和誌を熟読し、或いは私の初期の記事の読者は、分析の要点を必ず記憶していると思う。

ここでは重複説明を避け、簡単に振り返ってみたい。

1、この空母は改装はせず、主として訓練、複製のための参考に供する。この点は中国は最初から嘘は言っていない。

2、ワリヤグの構造や設計の欠陥は、時代遅れによるものである。同艦の概念設計は 1970 年代のレベルであり、ソ連の軍事工業はこれらの問題をよく知っていた。前述したように、ブレジネフ時代の後期にソ連共産党は大きな功績を求めた。カタパルト技術がなかったので、スキージャンプ式を採用するしかなかった。

欠点は致命的であった。KDR は、ワリヤグは米軍と戦える能力はないと思っている。ソ連共産党は、当時から欠陥があると考えていた。同時に主要な考え方は今日の中国と同様に：まず経験を積み重ね、3 艘目から真の核動力空母を建造しよう準備した。

艦載機が少ないのが致命的であった。12 機の SU-27K、12 機の MIG-29K のみであった。ただ遠海での海戦において不十分ながら空中に戦闘機、攻撃機を確保することができた。低烈度な衝突、空母を保有しない国家に対しては、一定の威嚇効果があった。米軍に対しては？当時、キティホークは、1 分間に 1 機の戦闘機をカタパルト発進させることができた。発進と同時に他の戦闘機を着陸させることができた。

ワリヤグの場合は、対艦ミサイルを搭載するため 3 番目の機体位置で離陸作業を開始した場合、その他の機体は離陸も着陸もできなかった。この点だけでも、米空母と対抗できるだろうか？他の航空機が着陸する際、3 番目の機体は何の作業もできない。1 番目及び 2 番目の機体位置の航空機は、空対空ミサイルと燃料が満載できないままスキージャンプ離陸させることしかできなかった。

3、中国による改装の問題

鋼材は適合したのだろうか？化学反応は起きなかったか？これらの問題は、中国がワリヤグを最初に改装した時から起きている。KDR は集中して取材し報道している。前後してウクライナ、ロシア、ドイツ、イタリア、フランスの造船所の第一線の専門家に対して何度も取材した。私は「中国が空母を建造」と題する著書を 2 冊発行した。

4、21 世紀の今日、”まるごとコピー”の思想は誰が考え出したのか？SU-27K からワリヤグまで”まるごとコピー”は国際的な笑いの種であろう。しかし中国人はそうは考えなかった。空母を開発するには、他にやり方があるか？今日に至っても、カタパルトは試験場で試験を行っているだけである。戦闘機は

どう確保するのか？

ワリヤグは、今日根本的に戦闘力を有しない。同空母は見せかけだけのものに過ぎない。西側の合理主義の世界では議論にもならない。しかし中国では、あなた方が知っている通りである。

5、夜戦能力はどうか？特に夜間の離着艦は。気象条件が昼間とは完全に異なる。甲板も短く、航空機は複製で信頼性に欠ける。J-15 のパイロットでさえ事故を恐れている。海上閱兵式では J-15 が僅か 4 機だけ参加した。それほど自信がないのである。

6、中国人の盗作は、表面的な知識を得るだけで、中身を知ろうとしない。ワリヤグの作戦使命は：大型対潜巡洋艦である。大量の対艦、対空ミサイルを携行することは上述の艦載機に関する問題を補って余りある理論的根拠がある。それは二重の作戦使命である。ラドガ設計局が設計した対艦ミサイルの射程は 600 海里を超える。外部世界が推測する 550 海里ではない。この距離は、当時の F-14 戦闘機の作戦半径に相当する。言い換えれば、ワリヤグを空母として運用する場合は、それは作戦機能の半分しか発揮していない。或いは副次的機能しか発揮できない。主要な用途は依然として対潜、対艦である。ついでに一定の航空戦力も携行できる程度、と考えるべきである。

しかし対潜ミサイルを卸し、空母専用にするのはどうか？元々そのような設計にはなっていない。現在、遼寧号の過去の動きを振り返ってみる。当然海上に所在した時間、大修理の状況を見なければならぬ。最初に就役以来の航海日誌を見る。

遼寧号の活動を整理して見る。

## 2012 年

9 月 25 日、中国は、中国の最初の空母遼寧号を同日正式に受領したことを宣言した。したがって航海日誌はこの日から始める。

11 月 25 日、艦載機が初めて着艦訓練を行って帰港した。

KDR は、遼寧号がこの後、3 ヶ月間大連に停泊しているのを確認した。

## 2013 年

2 月 26 日 8 時 30 分、大連造船所の埠頭を離れ、初めて出港した。航海の期間、計画にしたがって武器装備の実験を行った。

2 月 27 日午前、初めて青島の小口子軍港に停泊した。これ以前は、造船所にしか停泊しなかった。ここから 3 月から 6 月まで、足掛け 5 ヶ月停泊していた。

6 月 19 日、遼寧号は青島小口子を出港し、初めて”科学実験と訓練”を行った。この間 J-15 が離着艦訓練と駐艦訓練を行った。これは、新しい母港（青島）からの初めての出港であるが、いつ戻ったのか記録がない。長期の観察の間には、このように報道されないこともある。これは航海活動が相当短く、数日を超えないことを意味する。

7 月、8 月分は記録がない。港に停泊していたことを示す。

9 月 21 日、遼寧号は、2013 年の 3 回目の海上試験任務を完了した。同月、遼寧号は、艦載機の連続離着艦訓練、駐艦飛行、短距離スキージャンプ発進等の

訓練を完了した。

10月には出動がなかった。

11月26日、遼寧は、初めて空母編隊形式で南シナ海に赴き、“科学研究訓練”を行った。11月29日、三亜の某軍港に停泊した。その間47日間に渡って総合演習を行った。中国海軍は、遼寧号を中心として大型遠洋空母戦闘群を編組した。戦闘群は20艘に近い各種艦艇で編成された。中国は、“米国海軍を含め、冷戦終結以来、西太平洋地区で行われた1ヶ国による最大の海上兵力集結訓練である”と豪語した。11月、12月の遠洋航海は47日間に及んだ。

KDRの推算では、2013年、遼寧号の在港期間は8ヶ月を超えた。実際の航行期間は100日以下であった。或いはもっと少ないか。

## 2014年

1月1日以降、港に停泊したままであった。

4月17日、遼寧号は大連造船所の埠頭に戻り、初めての中期修理を行った。

5月16日の衛星写真では遼寧号は小口子軍港にはいなかった。

8月31日、遼寧号は4ヶ月以上に渡って行われた造船所での修理を完了し大連港を離れた。

8月以降記録はない。

問題は発見されていない：就役を開始してから遼寧号が真に海上に所在した時間は、100日以下である。すなわち3ヶ月で最初の中期修理に入ったことになる。

## 2015年

9月以前は、遼寧号の記録はない。このことは港に入っていたこと意味する。衛星写真では、1月2日、2月26日は港内にいた。

9月3日、抗戦70周年を記念した閱兵式が北京天安門広場で挙行された。5機のJ-15が楔形の隊形で上空を通過した。

12月、遼寧号は渤海の某海域で空母と艦載機の融合訓練を行った。新たなJ-15のパイロットが遼寧号に対してTOUCH AND GOや着艦フックを使用した着陸訓練を行った。多くのJ-15パイロットは離着艦に成功するとともに、空母パイロットの資格を取得した。

遼寧号の2015年の活動を分析すると、12月に出港しただけである。2014年に中期修理が終了し、ひたすら翌年の12月まで、遼寧号は何をしていたのだろうか？言い換えれば、2015年、遼寧号の海上における活動は30日以下であった。同時期、KDRは遼寧号の技術者不足問題を報道した。

## 2016年

衛星写真によると、2016年11月11日は港内にいなかった。

12月から2017年1月まで、遼寧号は跨海区訓練と試験任務を行った。12月上旬、中国海軍は、渤海において、空母編隊による実際に武器を使用する訓練を行った。12月23日、黄海海域において、J-15戦闘機は遼寧号から離陸し、空中給油訓練、空対空戦闘訓練などを行った。海軍司令呉勝利は遼寧号上で訓練

を指導した。その後、彼は海軍をリタイヤした。

12月24日、遼寧号と多くの駆逐艦、護衛艦で編成された空母編隊は東シナ海で全ての要素の訓練と試験任務を行った。12月25日、日本の防衛省統合幕僚監部は、遼寧号が東シナ海中部に出現したこと、午前10時宮古水道を經由して初めて第一列島線を通過し、西太平洋で遠海訓練を行ったことをニュースとして公表した。

何か問題があったのか？2016年、遼寧号が海上で活動した期間は30日以下であった？

## 2017年

1月2日、遼寧号は南シナ海の某海域でJ-15の離着艦訓練、編隊による多項目の訓練を行った。艦載機の夜間離着艦訓練が今回の訓練の重点であった。

1月10日夜、遼寧号は任務を終了し、台湾海峡を經由し北上した。1月12日の拓暁台湾海峡を通過した。

4月26日午前、中国の2艘目の空母が中国船舶重工集团公司大連造船所で進水した。

6月25日、遼寧号とミサイル駆逐艦済南、銀川、ミサイル護衛艦煙台で編成された空母編隊は跨区機動訓練と香港回帰20周年を祝うため青島を出航した。

7月1日、遼寧号空母編隊は、跨区機動訓練の間、香港を訪問し解放軍の香港進駐20周年記念行事に参加した。KDR記者は遼寧号を見学した。

衛星写真によると：

2017年8月1日在港

2017年11月23日在港

このように計算すると、同年遼寧号が海上で活動したのは、記録によると、わずかに10+8日、18日？次第に短くなっている。

## 2018年

1月初め、遼寧号は4回目の跨海区訓練を行った。東海艦隊は2艘の052C型駆逐艦鄭州号と済南号を派遣した。北海艦隊も3艘以上の艦艇を派遣した。1月4日深夜、台湾海峡を通過した。また1月17日、台湾海峡を通過して北上した。衛星写真によると、2018年2月17日には港にいた。

3月18日、再度跨海区訓練を開始した。20日、遠海での長期訓練のため、南下を開始した。20日夜8時台湾海峡に入った。21日の正午12時30分ころ、関連海域を離脱し福建省東部の海域を経て中国南部の海域に向かった。

3月23日の午後、中国海軍は、近々南シナ海海域で実戦的訓練を行うことを宣言した。3月27日、ロイター通信社は、衛星写真を示し、現在少なくとも遼寧号を含む40艘の中国海軍艦艇が海南島付近の海域で大規模軍事演習を行っている、と報じた。

4月12日午前、中国中央軍事委員会は、南シナ海海域で海上閱兵を行った。国家主席習近平は長沙号駆逐艦（艦番号173）に座乗し、各艦艇を検閲した。その中に遼寧号空母編隊も含まれていた。

5月24日、中国中央テレビは、軍事報道番組で、中国空母艦載機が夜間の離着

艦訓練に成功した画面を放映した。時期は不明であった。

6月7日、遼寧号は大連造船所に引き返したあと、大規模修理を開始し、ロシア製 **Fregat** 系列対空レーダーを複製した中国製レーダーを取り外した。ある種の説によると、改良されたレーダー（改良 **Fregat** レーダーの複製品）を搭載するという。この種のレーダーの複製の過程は、**KDR** が何度も報道している。中国人は、ウクライナの **Kvant** 設計局から設計図を入手している。その後、ウクライナ人の支援を受けて完成した。この種のレーダーは当時ウクライナで生産されていた。これと同時に中国は、中露の **968、988** 水上艦設計協力計画を通じて原型の **Fregat** レーダーを入手している。2艘目の中国空母（大連空母）は依然として複製した **Fregat 3D** レーダーを搭載している。なぜ就役後6年も経ていない遼寧号が現在 **3D** レーダーに交換する必要があるのか？継続観察ののち、結論を出したい。**KDR** は、おおむねその理由を知っているが、もしそれが理由だとすると、その結果は恐ろしいことになる。

前回の2014年4-8月の中期修理から、今年の6月まで、表面上は22ヶ月就役したことになり、2回目の中期修理を行うことは、米軍空母の定期修理の基準に照らしても基本的に正常である。実際はそうでなければならない。

まず米軍空母キティホークの退役前の修理基準を見ると：通常動力空母であるキティホークの退役前は、修理は基本的な種類が2種類あった：一つは、57ヶ月毎にドック修理を行う。修理期間は約5ヶ月、もう一つは、8ヶ月ごとに小修理を行う（ドックに入らない）、修理期間は4ヶ月であった。このように62ヶ月の周期の間に1回のドック修理と、4回の小修理を行う方式であった。その結果、海上で活動する期間の比率が66%となっていた。

言い換えれば、キティホーク号の中期修理期間はおおよそ57ヶ月間隔であり、すなわち4.75年毎にドックに入り1回の中期修理を行う。

ロシア空母クズネツォフ号の修理期間について述べると、2001年に本誌記者が基地見学した際、修理中であった。同空母は、毎年、出航は1回のみで、それも航海期間は1ヶ月以内であった。このような空母は、作戦能力があると言えるだろうか？シリア作戦での実戦の場において、運用30日間にSU-33を1機、MIG-29を1機失った。この時点から艦載機は戦場から完全に撤退した。当時**KDR**は次のように報道した：今日のクズネツォフ号は、明日の中国空母である、と。

実戦での結果が最も正確な評価につながる。その他は、本物に見せかけたデマであり、自慰行為に等しい。戦ってみれば、直ぐに実態が判明する。

したがって、ワリヤグの大修理期間を計算する場合、キティホーク号が一定程度参考になる、と**KDR**は考えている。しかもキティホークは核動力空母ではない。概観すると、米軍の核動力空母及び通常動力空母は、毎年の出航率が66%になる。すなわち：240日、6-8ヶ月間海上で活動している。

再び過去5年間の遼寧号の海上活動期間を比較してみる。結論は読者に任せたい。このような短い海上での活動期間は、6年以内に2回の工場修理を行ったからか？

毎年50日足らずの訓練期間では、たとえ空母の乗員、艦載機の乗員であっても、年度の所要訓練量は確保することはできない。しかも2013年以降、なぜか遼寧

号の訓練期間がますます短くなっている。またなぜ遼寧号は搭載量を減らそうとするのか？実際は、中国海軍は改修後の遼寧号の脆弱性を知っている。ここで改修費用が高額であることも指摘しなければならない。

西側の造船所では、類似の改修を **REPROGRAMMING** と称し、外形を保ったまま、内部を全て再設計する。通常の下況下では、造船所は類似の仕事は引き受けたがらないが。

以上