

## 空軍ニュース：ロシアと中国が装備品に関する新たな協定を締結

漢和防務評論 20190209(抄訳)

阿部信行

(記者コメント)

昨年 11 月、中国広東省珠海で行われた航空ショーで、ロシアの担当者は、最近中国との間で装備品に関する 3 つの協定が締結されたことを明らかにしました。

内容は明らかにしませんが、KDR はエンジンに関する協定であろうと推測しています。

中国は新型軍用機を積極的に開発していますが、国産エンジンの性能が劣るため、依然としてロシア製エンジンに依存しています。

中露が超大国米国と関係が悪化しているため、成り行きとして両国が接近していますが、軍事装備品方面では中国に有利な状況になっています。

KDR 報道グループ、珠海、澳門特集：

ロシアの ROSTECH（ロシアの先進技術製品の開発生産輸出促進のための国営企業）の責任者は、珠海航空ショー（2018 年 11 月）において中国と 3 つの新たな装備協定に署名したことを表明した。しかし詳しい内容は話さなかった。

周知のとおり、最近ロシアで成立した法律によると、対外武器輸出に関する内容は、軍事工業界の指導者が自ら説明する場合を除き、国家機密となった。

したがって今後 KDR が詳細な内容を率先して報道することはない。これは KDR の自らの判断である。

その 1、KDR は、この 3 つの協定は依然としてエンジンに関係していると考える。

衛星写真で見ると、国産新型輸送機 Y-20 は製造工場から出た後もエンジンが取付けられていない。これは、H-6K、IL-76、Y-20 がみな同じ形式の D-30KP 型エンジンを必要としているからである。

このためロシアは継続して中国に D-30 エンジンを提供することが不可欠となっている。しかも提供する数は多くなければならない。なぜなら Y-20 は大量生産を控えており、しかも KDR がすでに報道したように Y-20 は空中給油機用に改修される機体もある。現在、早期警戒機（AWACS）への改修も Y-20 が選択肢に上がっている。

このほか D-30 エンジンの修理に関しても協定が結ばれる可能性が高い。なぜならロシアは中国に D-30 エンジンの修理センターを有していないからである。ウクライナにはこのエンジンの修理許可証がない。

ウクライナは伝統的に前世代の RD-33、AL-31F エンジンを修理していた。しかもウクライナは中国が蕪湖に AL-31F エンジンの修理工場を建設するときに支援した。

したがって中国人は自ら J-11、SU-27 のエンジンを修理することができる。J-10 搭載の AL-31FN エンジンの AL-31F との主要な相違点は変速機の位置だけである。したがって中国は AL-31F の修理技術は有している。AL-31FN エンジンは中国が自ら成都の工場に修理している。

その2、中国は、24機のSU-35を輸入と同時に、機数に見合う以上の数の117Sエンジンを輸入した。

ロシアは、中国の姑息なやり方を受忍した。

しかし今後、

更に多くの117Sが輸入されるであろうか？

J-20が117Sエンジンを搭載してテストを行うのかどうか？

動向を慎重に見守る必要がある。

KDRは、可能性は小さいと考えている。

3機のJ-20が閩島の飛行場に滞留している。KDRが大きさを比較したところ、改修はなされていないようだ。117Sに換装すると、後部胴体を再設計する必要があり、寸法が大きくなり、相当複雑な作業となる。

SU-35に似た新型の機体が1機、試験飛行を待っていた。今後J-11D/Eの実験用機体のエンジンを117Sに換装し、未来のJ-11シリーズ戦闘機として改良し、“中国版SU-35”を開発する可能性はある。

このほか117Sエンジン及びSU-35の修理に関して契約が締結される可能性が極めて高い。SU-30MKKやSU-27とは異なり、SU-35の修理はすべてロシアの工場でしかできない。中国は白ロシア、ウクライナに分散して修理支援を受ける。

エンジンに関しては、ウクライナは修理許可証を有していない。

その3、中国は、AL-31Fエンジンを輸入する余地がある。

なぜなら一部のJ-11A戦闘機はなお就役中である。このほかJ-10A戦闘機が搭載しているのはAL-31FNであり、数が多く予備エンジンを必要とする可能性がある。

写真で見ると、一部のJ-10B/CもAL-31FNを使用している。

WS-10エンジン搭載機と混在しているのだろうか？

後者の生産能力不足を補っているためか？

AL-31FNは依然として中国では一定の需要がある。

最後はRD-33 S2エンジンである。中国は現在ミャンマー向けにJF-17を生産している。またパキスタンは、継続してJF-17 MK-2を生産している。中国はRD-33を追加購入する可能性がある。

S-400、S-300地対空ミサイルの修理センター設立は必然性がある。

簡単に述べると：ロシアの修理センターの主要な任務は、例えば電池など、必要かつ常用する部品を保管することであり、直ちに交換できるようなシステムにしている。このほか修理センターとモスクワ中央、地方の補給修理センターのネットワークは、随時どこでどんな部品が必要かを知り、直ちに輸送手段を講じ短時間で供給できるよう図っている。これがロシアの改善された後方修理システムである。

過去、マレーシア空軍は、ロシア製エンジンの修理能力の不足を嘆いていた。すなわちここに原因があった。最初は、ユーザーのいる場所に修理センターが設置されてなかったのである。

しかし米国の装備部品補給センターは、全世界の米軍倉庫と聯繫し、必要な部品の所在する直近の倉庫を把握し、直ちに補給を行っている。

現在、よくわからないのは、ロシアが中国に設置した S-300 の修理センターである。単に中国地区にだけサービスするのか、またはベトナムなど S-300 を装備するその他の国家にも直接部品を送るのか？ 米国に似た地域装備修理センターは、完全なコンピューター・ネットワークを採用している。

今回、UAC（ロシアの UNITED AIRCRAFT CO.）総裁は、珠海航空ショーに参加した。主として民用旅客機の共同開発に関わっていた。

KDR は、この旅客機の開発は順調には進行しないと予測している。

ロシアは、今回初めて如何なる軍用機も参加させなかった。

「一带一路地域への武器の売り込み」

航空ショーの会場には、“一带一路のチャンスを積極的に掴もう”との標語が掲げられていた。

中国は、BD-2（北斗-2）航法衛星が 60 ヶ国に近い”一带一路”国家を 2018 年 12 月までにカバーする、と正式に宣言した。

このほか CASIC（中国航天科工集団）は HONGYUN（虹雲）工程を開発し計画的に 156 個の衛星を打ち上げ、一带一路周辺国家に Ka バンドのブロードバンド衛星通信技術を使用した宇宙ネットワークサービスを提供する、と述べた。

AVIC（中国航空工業集团公司）は、“一带一路上の航空工業”の名目で直接売り込もうとしていた。

以上