

中国が西沙群島の軍事施設を拡充

漢和防務評論 20140625（抄訳）

阿部信行

（訳者コメント）

中国が西沙群島の永興島（別名 Woody Island）の軍事基地化を強化していることは以前から指摘されてきましたが、中国の経済力の向上に伴って最近の工事の進捗状況は目覚ましいものがあります。

衛星写真によると、最近滑走路のかさ上げおよび港湾の拡充が進んでおり、漢和防務評論は戦闘機の常駐もありうると述べています。



KDR バンコク特電：

西沙群島の永興島は、2013 年以降、引き続き拡充されており、新たな埠頭の使用が開始され飛行場の滑走路が整備されつつある。これらの整備事業は、中国海空軍が永興島を大型の総合的な軍事基地として建設する可能性を示している。衛星写真によると、新たな港は、2011 年から建設が開始され、すでに 2013 年から使用開始されている。永興島にはすでに 2 つの港があり、新しい港には長い防波堤がある。港の 3 面の長さは 364 M、270 M、250 M であり、防波堤の入り口の幅は 107 M もある。同港は中国海軍の如何なる大型水上艦も停泊可能であり、写真を見ると港内にはすでに様々な種類の軍用船舶が停泊している。

その他、2つの港の堤岸の長さは約400 Mあり、防波堤の出入り口の幅は、それぞれ189 M、92 Mで現在は軍民両用であるようだ。多くの埠頭が建設されていることから、中国海軍は専用の埠頭を求めていることが推測できる。新たな埠頭に沿って各種施設が建設中であり建物の外観及び基準から見ると海軍の施設であるようだ。

飛行場も整備中である。滑走路は再度補修されつつあるが強度の高いコンクリート舗装が採用されさらに黄色のコンクリートで強化されているようだ。中国空軍の爆撃機用滑走路舗装面は戦闘機用よりも厚いので、この飛行場は大型軍用機の離着陸に備えているようだ。例えば、H-6 型爆撃機用滑走路は戦闘機用滑走路とは異なる。滑走路の長さは不変で2500 Mあり、H-6を含め中国空軍の如何なる現役軍用機にも対応できる。滑走路付近に4基の燃料タンクと2基の大型レーダーアンテナがある。レドームの直径は23 Mと16 Mである。軍用と航空管制用の民用レーダーなのかどうか？23 Mのレドームはかなり大きい。

今回のマレーシア航空機失踪事件のレーダー技術を参考にすると、KDRが報道した通り、最初に事故機を見失った海上の地点から距離90 KMにGONG KEDAK空軍基地がある。同基地には直径19 Mの大型レドームが見える。マレーシア空軍の最先進の航空管制レーダーはRAT-31DL 3Dレーダーで、イタリア製、探知距離は500 KMである。このことに鑑みると永興島のレーダーは相当大型であることが分かる。通常の探知距離が500 KMであると仮定すると、同レーダーは、海南島及びベトナム中南部、南シナ海南部の約500 KMの範囲が探知可能となる。KDRは、某種の長距離警戒レーダーの可能性があると判断している。

最も疑念があるのは永興島東部であり、KDRは以前様々な傍受用アンテナがあると報道した。これらのアンテナは、総参謀部3部、4部所属の電子、信号、レーダー信号傍受ステーションであり、全島が本島から隔離されている。これは総参謀部の傍受施設建設の事例に合致する。2012年の衛星写真と比較すると、最新の衛星写真では2個の大型レドームが増加したことが分かる。2個あったレドームが4個になった。全島では7個以上の様々なアンテナがある。中国海空軍は、南シナ海に関わる国家に対して電子情報収集を強化中である。

これらの無線電信号傍受ステーションは、当然各国の航空便の交信、戦闘機と地上の交信を傍受することが出来る。しかし今回のマレーシア航空機ボーイング777は、外部通信設備スイッチをOFFにしたので、永興島の電子傍受施設はマレーシア航空の交信を傍受できなかったであろう。

全島の北部にはいくつかの地下出口がある。新たな衛星写真ではより明確になった。地下施設の用途は不明で、SAM陣地は発見されていないが、地下施設の発見で全島要塞化の意図が明確になった。

今後飛行場整備の内容には注目しなければならない。チベットのシガツエ軍民両用飛行場と同様に、今後、少数の戦闘機が常駐することになるのか？輪番制を採るのか？特にマレーシア航空機事件後、各種訓練の状況から判断すると、この基地に最も進駐する可能性が高い作戦部隊は、海南島に駐屯する海軍航空兵第8及び第9師団、或いは遂溪の空軍第2師団であろう。

以上