

中国製水上艦艇の水準

漢和防務評論 20140902(抄訳)

阿部信行

(訳者コメント)

中国海軍は、水上艦艇を急速に増強しつつありますが、その水準はどうか？
漢和防務評論の記事を紹介します。

同記事は、船体の基本設計に問題があると述べています。また搭載機器の信頼性、精度も遅れているとしています。

兵員の居住性の問題は、その国の文化が反映されるので他国がとやかく言う問題ではないと思います。しかし中国製艦船のダメージコントロールの弱体問題は国民性の問題ではなく、艦の戦闘力発揮に影響する問題です。これは実際に痛い目に遇ったことがある海軍とそうでない海軍の違いでしょうか。

KDR KHOO JIN KIAT クアラルンプール、平可夫香港特電：

本誌記者及び特約記者は、最近、上海滬東造船所で生産された輸出型 1500 トン以上の若干の水上艦に乗艦する機会があった。これらの水上艦を運用しているさまざまな国家の評判を聞くと、中国の艦船製造技術は欧米の水準からやはり遅れていると評価されている。中国の艦船は価格が安い、入札で落札できず、タイ国、バングラディッシュ海軍の市場を失ったのは、これが主な理由である可能性がある。

まず基本設計であるが、居住性はドイツ、フランスで製造された同クラスの水
上艦にはるかに及ばない。パキスタンに輸出された F-22P 型ミサイル護衛艦は、排水量が 3000 トンに近いが、洗濯室が狭く、受領後 3 ヶ月を経ずして 5 台の洗濯機のうち 3 台が壊れたという。これは本誌がすでに報道した。

本誌記者は、中国製のミサイル護衛艦の艦長室で艦長と懇談した。本誌が今までに訪問したことがある最も小型の艦艇は、満載排水量 1400 トン、16 発の KH-35 型艦対艦ミサイルを搭載しているインド海軍の KORA 級ミサイル護衛艦であったが、このような小型ミサイル護衛艦であっても、艦長室は完備しており、コンパクトな工作室、睡眠室、その上小さな応接室もあった。しかし中国製 3000 トン級護衛艦には応接室が無く、本誌記者と同艦艦長との懇談は、事務室兼睡眠室で行った。しかも艦長の事務室は狭く、テーブルを返すと寝台になった。

海軍は、国際的な軍種である。艦長は当然外国の海軍外交官と交流するはずであり、艦が応接室を持つのは常識である。通常、3000 トン以上の水上艦であれば、一部の国では大型水上艦の部類である。したがって随時、旗艦或いは艦隊

旗艦の役割を演ずる可能性もあり、艦内には、艦長室のほか、旗艦隊司令の事務室/睡眠室、会議室を設けなければならない。更に、当然独立した洗面所も必要だ。しかし中国製の水上艦は、艦隊司令専用の洗面所は無い。中国製の水上艦は自動化の水準が低く、必要な兵員数は西側の同クラス的水上艦に比べ、**25%**以上多い。しかも洗面所の数が足りない。

搭載機器方面では、今日においても、中国製水上艦のレーダー設備等々は、西側の同類設備に比べ信頼性が劣る。西側の海軍問題アナリストは、中国製の艦載レーダーは、精度、データ処理能力或いは探知距離が西側の水準に達していないのではないかと見ている。これに対して、中国の艦載レーダーを使用している兵士は、**KDR** に対して、基本的性能については我々は満足している。しかし確かに故障率が高い、しかも部品の寿命が短く、常に交換しなければならない、と述べた。中国側は、海域での運用条件が異なるので、塩害による腐食が原因ではないかと解釈している。

したがってタイ国海軍が輸入した中国製 **1500** トン級近海パトロール艦は、船体だけを中国に建造させ、全てのレーダーシステムはドイツ製を搭載した。それ以前の中国製ミサイル護衛艦は、**SAAB** 社製のレーダーによる改善策を採用していた。

1990 年代、対外輸出された中国製ミサイル護衛艦は、隔壁のドアがきちんと閉まらないとの伝聞情報が入っていた。そうであると、有効な **NBC** 作戦防御能力がないことになるが、本当であろうか？しかし最近対外輸出された中国製艦艇についても、確かに依然として隔壁のドアが迅速に密閉できないトラブルがあるようだ。その原因は二つある。一、ドアが相当重く、回転式ドアハンドルの故障率が高い。一旦トラブルが発生すると、ドアがきちんと閉まらない。二、回転式ドアハンドルが重い。何度も使用すると、ドアの重心が移動しきちんと閉まらなくなる。一部のドアは開閉不能になる。

中国製艦船はダメージコントロールに対する考え方が遅れており、西側の水準に達していない。これが中国製艦船に共通する欠陥である。一旦戦闘になると、中国製艦船の防火能力、**NBC** 防護能力は相当低下する。本誌記者が **C-802** 型艦対艦ミサイル発射台の下面を見たところ、導線が繁雑、雑多で、モジュール化されていないことが分かった。一旦電気回路に問題が発生すると、修理は困難になる。

西側の艦船、特にフランス製の **LA FAETTY** 級ミサイル護衛艦は、完全に自動化、電子化されたダメージコントロール管制室を有している。この管制室には隔壁ドアの開閉及び消火設備の状況が示される。艦艇の海上操縦演習で、最も頻繁に行われる項目がダメージコントロールである。第一に防火訓練である。即ち一旦船室が被弾すると、如何に消火チームを部署するか。台湾海軍は、”春

節戦備強化演習”時に外国記者に対し何度も消火演習の状況を見せた。

区画火災の延焼を防止するため、西側海軍の標準的ダメージコントロールは、第一に各個の区画を隔離することにある。これは絶対に必要である。そうでないと火勢が一つの区画から他の区画に浸透し、全艦火災になる。したがって各区画には、独立した消火栓がある。たとえ一つの区画が閉じられても、消火剤は独立した消火栓を通じて区画全体に散布出来るようになっている。したがって各区画は単独で完全に封鎖することが出来る。

本誌記者は、ある中国製大型ミサイル護衛艦上で、各区画にこのような消火栓が無いことに気づき兵員に質問した。

問：消火栓はどこにあるのか？

答：消火栓はない。

問：火災のとき、消火水管はどこから引っ張るのか？

答：区画のドアを通す。

問：どういう意味か？つまり区画のドアは閉められないのか？消火水管は、直接区画のドアを跨いで繋ぐのか？

答：その通り。

問：NBC 作戦には如何に対処するのか？消火作業を行っても、（ドアが閉じられないので）一方で延焼が続くのではないか？

これらの問題の原因を考察すると、中国海軍の大先輩であるソ連海軍に遡らなければならない。ソ連製の水上艦にも類似の問題が存在した。しかも大量の木材を使用していた。最新型潜水艦の **KILO** 型でさえも艦内に木材を使用し、極めて美しい仕上がりになっている。しかしドイツの **MEKO** 級ミサイル護衛艦は木目模様の紙を使っていた。

問：水上艦でも或いは潜水艦でも、なぜ木材を多く使用するのか？

ロシア北方設計局官員：これはロシア海軍の伝統である。乗員にアットホームな雰囲気を感じて貰いたいからである。ロシアは森林国家である。

問：万一被弾し、火災発生の場合はどうするのか？

実際は、全艦で使用している木材の量は少なく、木材による影響は大きくは無い。

中国製ミサイル護衛艦に搭載された、**MTU** 或いは元 **S.E.M.T.PIELSTICK** ライセンス生産のディーゼルエンジンの性能はそこそこだが、故障率が高い。このエンジンは、本来先進型ではなく、大部分が 1980 年代の転移技術であり、逐次中国によって国産化されたしろものである。したがって一部の国家は、中国製

水上艦を輸入した際、ドイツ製ディーゼルエンジンを搭載するよう要求する。

これらの細々とした問題を見ると、中国海軍の装備する 054A 型ミサイル護衛艦
或いは最新型の 052C/D 型ミサイル駆逐艦もやはり何らかの問題が存在するも
のと思われる。

以上