

中国が第 2、第 3 の空母建造を加速

漢和防務評論 20161106 (抄訳)

阿部信行

(訳者コメント)

中国が予想以上のスピードで空母を建造しています。
現在建造中の空母は、大連及び上海で建造中の 2 艘です。大連の方は、衛星写真で上空からの外観がわかります。上海の方は衛星写真ではまだ見えません。大連空母は旧ソ連のワリヤグに似ており、スキージャンプ式です。上海の方はカタパルト方式と言われています。
訓練用カタパルトは、興城基地に建設されているようです。
艦載機 J-15 は、量産機が未だ出現していません。何らかのトラブルで量産が滞っているのではないかと、KDR は推測しています。

KDR 東京平可夫特電：

各種情報を総合すると、中国海軍は、確かに第 2 (大連)、第 3 (上海) の空母建造を加速させている。そのスピードは西側の予想よりも速い。しかし多くの問題に直面しているようだ。

衛星写真によると、第 2 の空母は、すでに 8 月に甲板を張り終えた。このことは、部分ごとに建造していた船体がすでに合体したことを意味する。2 台のエレベーターがはっきりと見える。衛星写真から見ると、同艦の設計は、疑いなくワリヤグ号のコピーであり、構造の変化が全く見られない。舷側甲板も分割方式で取付けられた。これが建造速度の速さの理由であり、甲板全体の敷設がわずか 1 年でできた。垂直発射武器システムの搭載は見られず、上層建造物の建造も未だ開始されていない。現在はずでに 8 月、この様子から、艦橋が完成すれば、進水時期は来年初めになる可能性がある。同艦は当然スキージャンプ式である。

興城の空母訓練センターでは、3 本目の滑走路がほぼ完成し 2 セットのカタパルトが取付けられた。このカタパルトの長さ、色彩が異なるところから、この 2 セットのカタパルトは一説によると、1 つは蒸気式、1 つは電磁式という。もしそうならば、後者は巨大な電気エネルギーを消費するはずである。発電機は何処にあるのか？最後の工程は未だ完全には完了していない。別の可能性として、2 セットとも蒸気式で、中国はロシア式と米国式を同時に研究しているとする説がある。中国が電磁カタパルトの研究を始めてからすでに年月が経っている。

上海には陸上に電磁カタパルトの実験装置を建設している。興城の 3 本目の滑走路は、長さ 2500m である。この滑走路にアレスティング装置が建設されるかどうか注意すべきである。1 番目の滑走路は、2 セットのアレスティング装置を使用している。これは、遼寧艦及び大連で建造中の空母パイロット訓練用である。したがって第 3、第 4 の空母の訓練は、新たなアレスティング装置を建設する可能性が高い。

もしこれが 2 つの異なる体系のカタパルトシステムであれば、第 3 及び第 4 の国産空母は、それぞれ蒸気式及び電磁式を採用することを意味する。或いは、それぞれタイプの異なる蒸気式で、上海江南造船所で製作される。電磁カタパルトの開発も上海で行われる。2 セットのカタパルトの建設は、中国がすでに第 3、第 4 の空母の建造を準備中であることを示している。第 3 のカタパルト式空母の設計について KDR が入手した確かな情報によると：2 年前には最終設計段階にあった。当時すべての設計を完了してはいなかった。現在、設計作業はすべて完了しているはずだ。興城基地は、世界最大の空母艦載機訓練センターである。2 個のスキージャンプ台、2 セットのカタパルトシステム、2 セットのアレスティングシステムを保有し、今後さらに多くのアレスティングシステムを建造する可能性もある。かつてのソ連、米国海軍の類似の訓練施設をはるかに凌駕している。

艦載機 J-15 のカタパルト対応型は、現在開発中であり、従来型との最も大きな違いは、前脚を大幅に強化したことである。スホーイ設計局は、1980 年代に類似の設計を完成していたが、カタパルト対応型 SU-33 の実験を行う前にソ連が解体してしまった。スホーイ社はカタパルト対応型 SU-33 の技術を中国には輸出していない。中国はブラジルの A-4 艦載機の降着装置の設計を参考にした可能性が極めて高い。中国の技師はブラジルの空母を何度も訪問している。中国は、ブラジル海軍の核潜水艦の設計に参加しようとしていた。A-4 艦載機の前脚システムと J-15 の同システムを比較してみれば、似ているかもしれない。

これは、J-15 のカタパルト対応型改修にロシアやウクライナが支援せず、自ら模索した結果だと言えよう。これは簡単ではなかったはずだ。SU-33 や J-15 は、現在世界で最も大型の艦載戦闘機であり、長さは F-18E/F に比べ 1M 長く、翼幅は F-18 が 13.62M に対し SU-33/J-15 は 14.7M である。したがって J-15 は、降着装置の強度をより高める必要がある。

スホーイ設計局の設計師は、KDR に対し：この種の改修は実際上容易ではない。機体の外形が変われば、相当複雑な再設計を行う必要があり、多くの実験が必要だ、と述べた。したがって、ロシアの専門家及び KDR は、カタパルト対応型 J-15 の開発には長い期間が必要であろうと考える。結果はどうなるであろう

か？現在、結論を出すのは未だ早い。

ロシア海軍航空部隊の実際の訓練では、SU-33 は一度に 2 発の対艦ミサイルと 4 乃至 6 発の空対空ミサイルを携行するのみであった。この兵装でも、9 トンの搭載燃料を 3 分の 1 減らす必要があった。したがって実際の作戦半径は、500KM 以下になった。ロシア海軍は、かつて不満があった。SU-33 を大西洋での海上防衛のみに用いるならば、対艦ミサイルを携行し陸上基地から発進した SU-33 の方が、空母から発進した SU-33 よりも武器搭載量が多く作戦半径も長かったからである。艦載機を保有する意義はどこにあるのか？と。ロシア海軍の陸上発進機にとって、地中海、南シナ海、インド洋だけが到達不可能な地域であった。これがロシア海軍が SU-33 艦載機を放棄した最大の理由である。

今年公開された瀋陽航空機会社の衛星写真を詳細に見ると、不思議なことだらけである。J シリーズ戦闘機の生産機数が徐々に少なくなっている。わずか 2 機の J シリーズ機がエプロンに並んでいる。或いは格納庫内に入っているのだろうか？ピーク時には、格納庫にもエプロンにも多くの J-11 及び J-11B が並んでいた。

この状況から、J-15 及び J-16 の生産機数は相当少ない、と見られる。昨年 (2015 年) 10 月、瀋陽航空機工場のエプロンには 10 機の様々な型の J シリーズ戦闘機が駐機していた。しかし J-15 は発見できなかった。J-15 の大量生産に影響を与える要因としては：部品の品質。部品の品質が悪く生産が滞っている？現在運用中の試作型にも問題がある。例えばフライトコントロール系統など。したがって中国海軍は未だ正式には領収していない。また AL-31F エンジンの備蓄量に制限がある等。

このように見ると、J-15 は何年何月に大量生産に移行できるのか？第 2、第 3 の空母は、計画通りに戦力化できるのか？そうでなければ、空母の甲板は空家同然である。

どうなろうと、米軍空母と真に対峙した場合、1970 年代にソ連で設計されたスキージャンプ型空母に大型 SU-33 の模造品を載せたとしても、現在では単なる見せかけの空母に過ぎない。

(※次頁に「大連で建造中の空母」の写真)

以上

大連で建造中の空母

