中国空軍ニュース：中国空軍の空中給油能力強化

漢和防務評論 20180806（抄訳）

阿部信行

（訳者コメント）

中国空軍は、今後南シナ海方面のパトロールを強化するため、早期警戒機を南シナ海の 3 つの人工島に展開させる可能性があります。
その一環として KJ-500 早期警戒機の数を増やしている可能性があり、また早期警戒機の滞空時間を増やすため、KJ-500 に空中給油装置を取付けています。
中国空軍は、最近開発した新型輸送機 Y-20 をベースに、早期警戒機及び空中給油機を開発する可能性があります。

KDR 香港特電：
2018 年 2 月の衛星写真によると、西安航空機会社（陝西省西安市閻良区）において、一度に 8 機の Y-20 輸送機が出現した。2018 年 1 月の QIONGLAY 飛行場（四川省成都市）には 5 機の Y-20 が出現し、Y-20 の総数は 13 機となった。生産速度は相当速い。漢中航空機会社（陝西省漢中市）では 2018 年 1 月に 5 機の KJ-500 早期警戒機が出現しており、現在は少なくとも 1 機の空中給油（受油）型 KJ-500 が試験飛行中である。
また KDR は、中国空軍がウクライナから IL-78 給油機を受領した状況を掌握した。受領を完了したのは 3 機である。中国はさらに多くの同型機の輸入契約書にすでに署名している。機数は何機か？受領した後、具体的に報道したい。数は多くはない。しかも最近まで中国は契約書に署名しなかった。これらの状況から、中国空軍は、中国史上最大の空中給油部隊を建設しようとしている。KDR はすでに報道したが、Y-20 は早期警戒機及び空中給油機に改装されるであろう。Y-20 の空中給油機型はまもなく出現するはずだ。
このように見ると、KJ-500 及び H-6KU は Y-20U から空中給油を受けることになる。なぜ KJ-500 に空中給油（受油）装置を取付けるのか？主として滞空時間を増す必要があるためであり、航続距離は十分であるが、早期警戒機としては滞空時間を長くする必要があるからである。KJ-500 を大量生産する理由は、最近南シナ海に建設された 3 つの人工島飛行場の格納庫の状況から分析判断すると、KJ-500 の空中給油型を優先的に南シナ海地区のパトロールに向けるためである可能性がある。
このほか、H-6K の生産機数が思ったよりも多い。2018 年 2 月の生産機数は、確認できた機体だけで 11 個に達した。このことから、中国の戦略空軍を建設する意図はある程度達成されたものと見られる。これらの機体は、必要時、空中給油装置（受油）を取付けることが可能である。技術的には難しくない。
巡航ミサイルを搭載した H-6K の過去 1 乃至 2 年の飛行コースを見ると、H-6K の見せかけ的な攻撃目標は：台湾海峡東岸及び台湾本島の目標、南シナ海、東シナ海、沖縄等の米軍、日本軍及び日本海である。これらの攻撃任務を行うに

は滞空時間を増さねばならない。したがって空中給油（受油）装置が必要になる。もし本当に攻撃活動を行う場合は、完全な航空優勢を獲得する必要がある。このほか、J-16、J-10A/B/C 等多用途戦闘機も空中給油（受油）能力がある。このことから、Y-20 はまもなく空中給油型が生産される可能性が高い。その能力について、Y-20 給油型の滞空時間は、現在の H-6U 給油機及び現在保有している 3 機の IL-78 給油機よりもはるかに長い。

以上