

ロシアの対中武器輸出に関する若干の問題（続）

漢和防務評論 20131023（抄訳）

阿部信行

（訳者コメント）

10月13日の抄訳（漢和防務評論 20131013）の続編をお送りします。最近初飛行した中国のY-20型軍用大型輸送機と現在ロシアで開発中のIL-476型軍用大型輸送機を巡る話題です。

中国のY-20はエンジンが旧式で、燃費が悪く、騒音が大きいとのことで、中国はIL-476を輸入することでIL-476のPS-90新型エンジンを入手しようとしているようです。IL-476はロシア軍の発注数が多く、中国軍向けに輸出するとしても、2020年以降になるとのことです。

中国空軍は、戦闘機分野でも輸送機分野でも複製版とロシアからの直輸入版が混在し、補給支援が大変だろうと想像されます。それが可動率に直接影響するはずですが、中国の軍事雑誌等に空軍機の可動率が記載されることはまずありません。

中国空軍は、以前整備する日と飛行訓練をする日を分けていたので、後方支援上、可動率を重要ファクターとする考え方があったとは思いますが。しかしスホーイ戦闘機のエンジンのオーバーホールをロシアに依存していた時代があったので、我々とは、認識の深刻さが違っていると思います。

PART 3

軍用輸送機

問：最後の質問はIL-476型輸送機の問題である。平可夫氏は報道記事の中で、「ロシアは、この輸送機の対中輸出を再開した」と述べたが、中国にはすでにY-20型新型輸送機が誕生したので、この輸送機は必要だろうか？またロシアは中国に輸出する生産余力があるだろうか？

平可夫：過去5年間、中露の軍事貿易は停滞していた。**直接の導火線は、IL-76の対中輸出の遅延であった。両国間の最高レベルの軍事技術協力委員会の会議席上、中国代表団は輸出の遅延に憤慨し、テーブルをたたき、「貴方方は、中国の軍用輸送機現代化計画をダメにした。きちんとした説明が無ければ、今後一切ロシアから武器は輸入しない」と述べた。これが事件の由来である。会議に参加したロシア代表団高級メンバーは、平可夫に対しこのように述べた。張万年（人民解放軍総参謀長、中央軍事委員会副主席）が激怒してテーブルを叩い**

たらしい。しかしロシア人の中国人名発音は正確でないので、私が間違ったかもしれない。その年、最初のグループの SU-30MKK が遂溪に飛行したとの報道があったが、（発音が正確でないため）実際は蕪湖に飛行していた。蕪湖、遂溪の地名をロシアの高級官員は正確に発音することが出来ない。

現在改めて中国の新型輸送機 Y-20 を見てみると、世界の空軍輸送機の中で、1980年代、実際は 1970 年代末に開発されたエンジンを搭載している機体はない。燃費の悪さ、騒音の大きさ、私は Y-20 の試験飛行に立ち会ってはいないが、Y-20 の騒音の大きさは分かる。したがって現在の状況下では、Y-20 の開発は過渡的な開発に過ぎず、真に部隊装備しようとするならば、新しいエンジンに交換しさらに時間が必要だ。このほか価格を考慮しなければならない。聞いたところでは、中国成都修理工場が自力で MI-17 型を組み立てたところ、輸入価格よりも高くなった。これは、中国が自力で MI-17 を組み立てる理由を放棄したことになる。中国が自力で組み立てた MI-17 は現在蒙古に売られている。もし Y-20 の価格が IL-476 よりも価格が高いということになれば、新型飛行機は安定するだろうか？これらの理由で、当然中国空軍が IL-476 を輸入する可能性は否定できない。IL-476 の輸入を通じ、新型の PS-90 型エンジンを獲得し、国産エンジンの改良に利用し、或いは新たな Y-20M 型輸送機に直接搭載することも考えられる。この場合も一定の試験飛行期間が必要となろう。

現在新たな問題が発生している。IL476 の生産能力の問題である。その理由は、ロシア軍がすでに 39 機の IL-476 を発注したが、同機は現在も試験飛行中である。IL-476 の初号機は 2012 年に完成したばかりで、中国の Y-20 新型輸送機と”同年齢”である。2013 年 3 月にやっと試験飛行が開始されたが、ロシア空軍は、2014 年に受領できるよう要求している。2013 年は 3 機の原型機を製造し、2018 年に大量生産に入る予定である。年産 18 乃至 20 機程度の生産速度であり、ロシア空軍の要求を満たすには 2 乃至 3 年の期間が必要である。中国が IL-476 の獲得を希望したとしても、2020 年以降になろう。その時の通貨水準はどうなっているか？それは分からない。過早に契約すると、通貨問題が発生する。したがって現在中露は、この件の交渉を急いではいない。

性能について述べると、IL-76 と IL-476 は外観こそ似ているが、実際上は全く異なる輸送機であり、エンジン、アビオニクスは全て更新され、機体構造も変更された。細部を見ると、例えば、476 の補助翼は 2 枚、IL-76 は 3 枚である。このように構造が大幅に簡素化された。476 のコクピットは、完全にグラスコクピット（8 個のマルチモード・ディスプレイがある）になり、旧来の計器はない。

私はY-20の補助翼が2枚であると見ているので、このことからY-20は、すでにIL-476の基本概念を模倣したと見ている。

エンジンを換装した結果、IL-476の燃費は大幅に向上し、積載量が増え、航続距離が増加した。もしY-20がIL-476と同じエンジンを搭載すれば、同じように性能が向上する。IL-476の最大離陸重量は210トンに増加（IL-76は190トン）した。また476は複合材料を使用している。ペイロードは60トンに増加（IL-76は47トン）し、燃費の節約率は12%である。航続距離は5000 KMに増加（IL-76は4000 KM）した。離着陸滑走距離も150 M低下した。同機は完全なデジタル式航法システム（KUPOL-IIシリーズ）を採用し、またフライト・コントロール・システムはデジタル化されたSAU-76を採用した。従来のIL-76が使用しているのはSAU-1T-2Bである。同機のアビオニクスは完全にデジタル化された。

以上のことから、Y-20の試験飛行が2020年に完了したとしても、中国空軍はIL-76、IL-476及びY-20が混在する状況となろう。これは戦闘機分野でロシア製戦闘機の中国複製版及びロシアからの直接輸入版SU-35、SU-30が混在する状況に似ている。

以上