

中国戦闘機 J-11B/BS (中国版 SU-27) の生産状況

漢和防務評論 20131127(抄訳)

阿部信行

(訳者コメント)

中国が主力戦闘機にしようと全力で生産している J-11B/BS 戦闘機の実生産状況について漢和防務評論の記事を紹介します。

J-11B/BS はロシアの SU-27 のコピーですが、中国はコピーでなく、SU を参考にした純国産と称しています。同機種は瀋陽航空機会社で生産され、中国海空軍に納められています。同機は部品の故障率が高く、当初 1 年以上空軍が領収を拒否した経緯があります。

中国の防空識別圏について国を挙げて非難の議論が為されていますが、中国を西側と同じ土俵で論じて理解することはできないと思います。

一党独裁、先軍政治の国です。航空管制組織は中国空軍の管理下にあり、管制官も軍人です。FIR とか ADIZ の概念が未だ確立されていません。防空組織も自動化されておらず、各軍区がばらばらで今後連携をとろうとしているようです。上は下からの報告を確認する方法が無く、鵜呑みにするしかない状況です。

KDR 編集部特集記事：

各種人的情報源、衛星写真、及び地上からの写真等を総合判断すると、瀋陽航空機会社で生産される戦闘機 J-11B (中国版 SU-27) 及び J-16 (中国版 SU-30MK2) の生産が大幅に遅れている。毎年 1 個連隊分生産している中国国産 J-10 型戦闘機の順調な生産速度に比べると遅さが目立つ。多くの情報によると、J-11B は部品の故障率が高く、また一部の J-11BS に搭載している WS-10A エンジンの故障率が高く、J-11B/BS を装備する部隊は、ここ 1～2 年、有効な戦備態勢がとれない状況にあるようだ。

J-11B の生産は 2006 年から開始されたが、ここ 2～3 年の軍用飛行場建設速度、及び J-11B/BS の生産速度から分析すると、この 6 年間に J-11B/BS に換装した空軍及び海軍航空部隊の数は 4 個連隊に満たない。その中の一部の連隊は機数が依然として未充足状態にある。

最初に J-11B を装備したのは、鞍山基地の航空兵第 1 師団であり、装備した最初の日から工場技術者が張り付いて密接な支援を行っていた。現在までに全連隊全体が戦闘機の数に充足したかどうかは疑問である。J-11B を受け入れる鞍山

飛行場は 2000 年から 24 個の長屋式格納庫の建設を開始した。当時換装したのは J-11 シリーズであり、2007 年には、6 機以下の J-11B が航空兵第 1 師団で試験飛行を行っている。

北京に駐在する西側の情報員は、KDR に対し、J-11B 型機は試験飛行段階でアボート率が高く、振動が多発したと述べた。大連の航空兵第 30 師団の格納庫は、2011 年に完成した。同基地は 24 個の長屋式格納庫と 24 個の航空機掩体があり、J-11B/BS が配備される可能性が高いと見られている。

また航空兵第 37 師団が駐屯するコルラ（新疆ウイグル自治区）には、2011 年に 24 個の長屋式格納庫の建設が開始され 2012 年に完成した。ここには J-11BS 複座練習機と J-11B が配備されるようだ。

海軍については、2011 年に海南島の加萊飛行場に 24 個の長屋式格納庫の建設が完了、24 機の J-11BS が配備されるようだ。またここに J-16 の配備が開始されたとの情報がある。一般的に言えば、中国海空軍では 1 個連隊への配備機種は同一機種で統一が原則であるが、複座型の場合は別だ。注意すべきことは、海軍加萊基地の格納庫は円屋根であることだ。KDR は、海軍航空部隊では最多の 1 個連隊の J-11BS が配備されると推測している。

上述の 4 個連隊を定数 24 機で計算すると、J-11B/BS の総数は 96 機になる。しかし KDR は一部の連隊が未充足であると判断している。その理由は何か？

まず第一に、瀋陽航空機会社の J-11B/BS シリーズの生産状況を分析しなければならない。会社内部からの情報、衛星写真、或いは地上からの写真を考慮なくとも 2006 年以来、J-11B/BS の生産状況が順調でなかったことは確かである。

最初の J-11B は 2006 年に試験飛行を行った。2008 年 3 月、9 月になっても瀋陽航空機会社の飛行場には J-11 が 2 機しかなかった。しかも機体の色は黄色ではなく、2007 年になっても同社は J-11B/BS の大量生産を開始していないことが分かった。

工場での大量生産は、2008 年のはずであった。2009 年 3 月 19 日も飛行場には大量の J-11B は発見されなかった。2009 年 4 月になって、飛行場に 16 機の J-11B が出現した。そのうち 2 機は海軍向け塗装であり、その他は空軍向けであった。このことは、16 機の J-11B が 2009 年 4 月に組み立てを完了したことを意味す

る。この年、KDR は、「空軍が J-11B を領収する直前に、同機に振動が発生、空軍は領収を拒否した」と報じた。

2010 年 4 月 5 日、同社飛行場に 21 機の J-11B/BS が出現した。1 機は J-15 の試作機であった。J-11B/BS のうち、1 機だけが海軍向け塗装であった。この 21 機の J-11B/BS は、新たに生産された機体であろうか？又は 2009 年 3 月に空軍に領収を拒否された機体であろうか？いずれも断定はできない。当時、中国軍内の消息筋は、KDR に対し「領収拒否の期間は 1 年にもなる」と述べた。したがって 2010 年に同社飛行場に出現した J-11BS は少なくとも一部は 2010 年に出現した機体である。

2011 年 3 月 17 日、飛行場に 25 機の J-11B/BS が出現した。そのうち 14 機は海軍向け塗装であった。これは航空兵第 9 師団、加来基地配備の J-11BS のはずである。また一説によると、J-16 であるという。現在、J-16 は試験飛行段階のはずである。その他の 10 機は空軍向け塗装であり、1 機は黄色の塗装であった。海空軍向けに塗装された機体の機首は、全て帆布で覆われていた。黄色に塗装された機体のみは機首が覆われていなかった。KDR が衛星写真から分析した結果では、この機体は複座型であり、可能性が 2 つある。すなわち J-11BS か J-16 かである。後者の可能性の方が大きい。

2011 年は海軍向けの J-11BS を生産した。このことは、2010 年以前に存在した多くの技術的問題の一部が解決した可能性があることを示す。そうでなければ海軍が領収するはずが無い。一部の J-11BS は中国国産の WS-10A エンジンに換装された。

上述の文脈から J-11B/BS の生産数量合算すると、2006 年から 2011 年までの 6 年間で、わずか 62 機である。すなわち 16+21+25 機である。しかし数字が一部重複した可能性がある。なぜなら中国空軍は J-11B の領収を拒否し、領収は 2010 年まで遅れたからである。

すなわち生産機数に関し最も楽観的な推測を行ったとしても、2011 年までに J-11B/BS の生産数量は 3 個連隊を充足させるまでには至っていない。これが 4 個連隊分の J-11B/BS が一部未充足である可能性があるとして KDR が判断した根拠である。

残念ながら 2012 年の衛星写真は未だ入手できていない。J-11B シリーズの生産

は、全速力で行われているが、それでも年間 1 個連隊分 24 機を生産するのが精いっぱいであるのが過去 3 年の衛星写真と地上写真から分かる。これは相当楽観的な数字で事実上不可能な数字である。かつてロシアの支援を受け、J-11A を生産していた時代にあっても年間 14 乃至 16 機を組み立てるのが精いっぱいであった。

上述の状況から、瀋陽航空機会社の J-11 型戦闘機は、安定した量産段階に入っていないと推測する。2013 年以降の生産状況については、一定の時間を経なければ結論は出せない。

これが中国空軍が SU-35 の導入を急ぐ理由である。J-11 シリーズ等の大型戦闘機の数に依然不足している。またそれが瀋陽航空機会社が 2011 年初めまで J-8F 戦闘機を生産していた主な理由である。2011 年 3 月、瀋陽航空機会社の飛行場には 20 機の J-8 (F 型又は偵察型の可能性が極めて高い) が並べられていた。塗装は 2 種類あった。2010 年には 12 機の J-8 シリーズが並んでいた。これらの J-8 は全て新造機であり、機首は帆布で覆われていた。2009 年には 11 機の J-8 が並んでいた。これらのことから、瀋陽航空機会社は、2009 年以降も依然として J-8F 或いは偵察型 J-8 を小規模生産していたと見られる。結論は：瀋陽航空機会社においては、J-8F 戦闘機生産からスホーイ型戦闘機 (J-11、J-15、J-16) への生産に完全に移行したわけではないということだ。

以上