

海洋安全保障情報月報

2012年11月号



目次

1. 情報要約

- 1.1 海洋治安
- 1.2 軍事動向
- 1.3 南シナ海関連事象
- 1.4 外交・国際関係
- 1.5 海運・造船・港湾

2. トピック

特集：中国空母「遼寧」における初のJ-15戦闘機の発着艦成功

本月報は、公表された情報を執筆者が分析・評価し要約・作成したものであり、情報源を括弧書きで表記すると共にインターネットによるリンク先を掲載した。

リンク先 URL はいずれも、2012 年 11 月末現在、アクセス可能なものである。

編集者：秋山昌廣

執筆者：秋元一峰、上野英詞、河村雅美、酒井英次、関根大助、高田祐子、友森武久、長尾 賢、
向和歌奈、和田大樹

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

1. 情報要約

1.1 海洋治安

11月1~8日「東アフリカ海洋阻止演習、アデン湾・インド洋で実施」(The Maritime Executive, November 8, 2012)

8カ国の海軍部隊と海事専門家が参加する、多国間演習、Exercise Cutlass Express 2012-2 (CE12-2) が1日から8日まで、ジブチ、モーリシャスのポートルイス及びタンザニアのダルエスサラームの周辺海域において、地域海洋運用センター (regional maritime operation centers) 間の調整の下に実施された。演習参加国は、ジブチ、モーリシャス、モザンビーク、オランダ、セイシェル、タンザニア、ウガンダ及び米国である。この演習は2011年秋に次いで2度目で、海賊対処、薬物対処、不法操業対処に重点に、情報共有と各国海軍部隊間の協調的対応を演練する、東アフリカ海洋阻止演習である。CE12演習は、米アフリカ軍が主宰する演習で、東アフリカ各国海軍間の情報共有と協調的運用を演練することで、共通の海洋治安問題に対処することを狙いとしたものである。

1週間の演習を通じて、参加各国は、訪問・乗り込み・捜索・拿捕 (VBSS) 手順を含む海洋阻止作戦技能などを演練した。演習参加には、特別機動船 (RHIB) から NATO 海賊対処部隊旗艦、オランダ海軍揚陸艦、HNLMS *Rotterdam* まで、大小の艦艇が参加した。海上演習では、ジブチ、タンザニア及びモーリシャスの地域海洋運用センターとの調整の下、不審船に対する VBSS を含む海洋阻止演習が行われた。以下は、その時の様子である。

記事参照：Eight Navies Complete East African Exercise Cutlass Express 2012

<http://www.maritime-executive.com/article/eight-navies-complete-east-african-exercise-cutlass-express-2012/>



Source: The Maritime Executive, November 8, 2012

11月5日「ソマリアの海賊、セイシェル漁民2人解放」(The Maritime Executive, November 5, 2012)

セイシェル大統領府は5日、ソマリアの海賊に拉致されていた、セイシェル漁民2人が解放されたことを確認した。2人は、2011年11月2日、セイシエルのマヘ島沖合65カイリの海域でソマリアの海賊にハイジャックされた漁船、FV *Aride* に乗っていた。該船のハイジャックは、空中偵察機に

よるソマリア沿岸で拘束されている該船の写真で確認された。2009年2月に初めてセイシエルの漁船がソマリアの海賊に襲撃されて以来、これまで5隻の漁船が拘束され、11人の漁民が拉致されたが、それぞれ身代金を支払って解放されている。今回の解放に先立って、2012年8月にセイシエル政府関係者がソマリア暫定政府大統領と会談し、人質解放に向けて介入するよう圧力をかけていた。2人の解放に当たって、身代金300万米ドルが支払われたという情報もあるが、実際に支払われたかどうかについては確認されていない。

記事参照 : Seychellois Hostages Freed After Year Held By Pirates

<http://www.maritime-executive.com/article/seychellois-hostages-freed-after-year-held-by-pirates/>

11月21日「EU艦隊、海賊容疑者9人拘束後、釈放」(EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, November 21, 2012)

EU艦隊所属のルーマニア海軍フリゲート、ROS *Regele Ferdinand* は21日早朝、多国籍海賊対処部隊、CTF-151所属のトルコ海軍フリゲート、TCG *Gemlik* との緊密な連携の下、ソマリア沿岸部で、海賊容疑者9人を拘束した。EU艦隊の発表によれば、21日早朝、EU艦隊所属のスウェーデン海軍哨戒機がモガディシュ東方沖420カイリ海里で不審な小型ボートを発見し、付近を哨戒していた海軍部隊に通報した。現場海域近くにいた、TCG *Gemlik* と ROS *Regele Ferdinand* が急行し、EU艦隊所属のルクセンブルグ海軍哨戒機が上空から監視した。1時間以上追跡した後、ROS *Regele Ferdinand* の乗りこみチームが海賊容疑者9人を拘束し、尋問のため同艦に収容した。ボートは破壊された。以下は、その時の様子である。

記事参照 : EU Naval Force and Combined Task Force 151 Work Together to Ensure No Safe Haven for Pirates In Indian Ocean

<http://www.eunavfor.eu/2012/11/eu-naval-force-and-combined-task-force-151-work-together-to-ensure-no-safe-haven-for-pirates-in-indian-ocean/>



The boarding team from ROS *Regele Ferdinand* brings the apprehended pirates and their skiff back to the Romanian warship

Source: EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, November 21, 2012

1.2 軍事動向

11月1日「ベトナムの潜水艦、接近阻止戦略における戦略的意義—ホームズ論評」(The Diplomat, November 1, 2012)

米海軍大学のホームズ (James R. Holmes) は1日付のWeb誌、The Diplomat に、"Vietnam's Undersea Anti-Access Fleet" と題する論説を寄稿し、ベトナムの6隻の *Kilo* 級潜水艦がもつ接近阻止戦略における戦略的意義について、要旨以下のように述べている。

- (1) 接近阻止 (anti-access) 戦略は各国様々だが、ベトナムは、ロシアで建造中の6隻の *Kilo* 級潜水艦によって接近阻止戦略を追求しようとしている。8月のベトナムからの報道によれば、既に1番艦が進水し、2016年までには6隻全てが引き渡されることになっている。探知されにくい *Kilo* 級潜水艦は、非常に威力のある接近阻止戦力になろう。中国海軍も同級潜水艦を運用しているが、何故か対潜水艦戦用のハードウェアと技術をないがしろにしてきた。そのため、中国海軍はベトナム海軍より圧倒的優位にあるにも関わらず、南シナ海は相当期間、中国の司令官たちにとって不透明な海域となるであろう。
- (2) ベトナムの接近阻止戦力は、全ての接近阻止戦力がそうであるように、敵対する相手の戦力に対して非対称的である。しかも、ベトナムの接近阻止戦力は、ほぼ潜水艦のみの一元的阻止戦力である。接近阻止戦略を遂行するプラットフォームの選択肢が1つしかなかったとしたら、ハノイは非常に良い選択をした。潜水艦は、そのコストに見合った大きな威力を持っている上に、生き残り能力も高い。しかしながら、中国が対潜能力を高めれば、中国海軍の接近を阻止しようとするベトナムの努力を無力化できよう。他方、ベトナムの接近阻止戦力は、防衛的性格に加えて、攻勢的に運用することもできる。例えば、ベトナムの *Kilo* 級潜水艦は、探知されずに海南島三亜の中国海軍基地に接近し、敵に対してその所在を晒す、脆弱な状態にある出港時や帰港時の中国海軍潜水艦に対して、リスクを強いることもできる。
- (3) 従って、戦略的には防衛的態勢である接近拒否も、紛争のエスカレーションにつながる危険を内包している。その上、ベトナムの潜水艦艦隊の導入によって、既に混雑している南シナ海は一層混雑を極めることになり、味方と敵と局外者とを識別することが困難になるであろう。中国だけでなく、ベトナムも *Kilo* 級潜水艦を運用するようになり、インドも南シナ海に自国の *Kilo* 級潜水艦を派遣する可能性さえ想定される。加えて、シンガポール、マレーシアやその他の域内各国も、異なったタイプの潜水艦を運用している。各国の接近阻止戦略が具体化されるに伴って、誤算や事故が起きる可能性が高まるばかりであろう。

記事参照 : Vietnam's Undersea Anti-Access Fleet

<http://thediplomat.com/the-naval-diplomat/2012/11/01/vietnams-undersea-anti-access-fleet/>

11月5日「台湾、米からフリゲート2隻購入計画」(Channelnewsasia.com, AFP, November 5, 2012)

台湾の高華柱国防部長は5日、海軍力近代化計画の一環として、米国からフリゲート2隻を購入する計画であることを明らかにした。高国防部長は立法院での質疑で、現在米海軍で就役中のフリゲート、*Oliver Hazard Perry* 級2隻が2015年までに台湾海軍に引き渡されると述べた。2隻の購入価格

は 70 億台湾ドル (2 億 4,000 万米ドル) で、1990 年代初めに取得し、今や旧式化しつつある、*Knox* 級フリゲート 8 隻の内、2 隻を代替する。

記事参照 : Taiwan to buy two frigates from US: defence minister

http://www.channelnewsasia.com/stories/afp_asiapacific/view/1235324/1.html

11 月 14 日「米海軍のアジア回帰—グリナート海軍作戦部長」(Foreign Policy, November 14, 2012)

米海軍のグリナート作戦部長は、14 日付けの米誌、*Foreign Policy* に、“The Navy pivots to Asia” と題する論説を寄稿し、米海軍のアジア回帰の現状と将来展望について、要旨以下の諸点を指摘している。

- (1) アジア太平洋地域への再均衡化 (rebalance) における最も目に見える措置は、日々の軍事プレゼンスの強化である。域内で行動する米軍部隊は、米国のコミットメントの象徴であり、我々の同盟国とパートナー諸国を支援するフルタイムの戦力である。米海軍の展開戦力の半分強が太平洋に所在し、常時 50 隻の艦船が展開している。米本土からアジアまでの距離を考えれば、6 カ月間から 9 カ月間の間隔で艦船や航空機をローテーション配備するだけでは不十分である。移動時間をなくすとともに、同盟国とパートナー諸国との結びつきを強化するために、アジア太平洋地域における海軍部隊の 90% 以上の戦力が恒久的あるいは半恒久的に現地に所在している。例えば、常時展開している 50 隻の艦船の半分強が日本とグアムを恒久的な根拠地としており、乗員と共に家族もそこに居住している。
- (2) 将来的に国防予算の削減が計画されているが、海軍は、アジア太平洋地域におけるプレゼンスを引き続き強化していく。2012 年の「国防戦略指針 (The Defense Strategic Guidance)」の目標年次は 2020 年であり、海軍はその年までに、約 295 隻の艦船を保有することになる。艦船の増強に加えて、以下の 3 つの措置によって、海軍は、2020 年までにアジア太平洋地域において常時 60 隻の艦船を展開させることが可能になる。
 - a. 今後数年以内に、弾道ミサイルの脅威から欧州同盟国を防衛するために、4 隻の駆逐艦がスペインのロタ基地を恒久的な根拠地とする。現在、この任務のために、10 隻の駆逐艦が米本土から地中海にローテーション配備されている。この結果、6 隻の駆逐艦がアジア太平洋地域へのローテーション配備が可能になる。
 - b. 現在建造中の、新型の「統合高速輸送艦 (Joint High Speed Vessel: JHSV)」と「沿岸戦闘艦 (Littoral Combat Ship: LCS)」が配備され、南米やアフリカにおける安全保障協力や人道支援任務に使用されるようになれば、現在これらの任務に使われている駆逐艦や両用戦艦はアジア太平洋地域に回すことが可能になる。両用戦艦は、オーストラリアのダーウィンの海兵隊を含む海兵隊の作戦行動を支援するために、今後数年以内にアジア太平洋地域に展開し始めることになろう。
 - c. 移動時間を節減するために、JHSV、LCS そして新たに導入される「機動揚陸プラットフォーム (Mobile Landing Platform)」や「洋上前方展開出撃ベース (Afloat Forward Staging Base: AFSB)」を含むより多くの艦船を前方展開させ、文官要員と軍要員をローテーションで配置する。
- (3) アジア太平洋地域への艦船の増強に加えて、航空機の配備も増強し、域内のパートナー諸国と共に協調的空中監視作戦を強化する。現在、オーストラリア、フィリピン及びタイと協調

的空中監視作戦を実施しており、これら諸国の乗員を航空機に搭乗させるかあるいは情報を共有することで、洋上における状況認識を共有している。我々は将来的に、海賊、不法移民あるいは不法操業による脅威を懸念する新たなパートナーを加えて、こうした任務を拡充していく。監視能力を強化するために、無人偵察機、MQ-4 Global Hawk の海軍型が 2010 年代半ばにはグアムに配備され、運用を開始する。

- (4) アジア太平洋地域におけるプレゼンスの強化を支援するために、米西岸と太平洋地域に基地を置く艦船と航空機の割合を、現在の全海軍の 55% から 2020 年までに 60% に増やす。海外の根拠地から運用される艦船はフルタイムのプレゼンスが可能である。それによってローテーション配備によるプレゼンス維持に必要となる艦船を他の地域に振り向けることが可能になる。現在、20 数隻の艦船がグアムと日本を母港としている。2013 年には、LCS、USS *Freedom* がシンガポールを母港とし、運用が開始される。2017 年までには 4 隻の LCS がシンガポールに配備され、東南アジアのパートナー諸国と共に海上哨戒任務を遂行する。我々は、Air-Sea Battle コンセプトの下、空軍と協調して、アクセス拒否環境下における戦力投射能力を維持していく。そのため、我々は、水中、水上及び航空戦力を強化していく。

記事参照：The Navy pivots to Asia.

http://www.foreignpolicy.com/articles/2012/11/14/sea_change?print=yes&hidecomments=yes&page=full

11 月 15 日「米タイ両国、新たな同盟ビジョンに調印」(Diplonews.com, November 15, 2012)

タイのスキャンポル国防相は 15 日、訪タイしたパネッタ米国防長官と会談し、米タイ同盟関係の新たなビジョン、The 2012 Joint Vision Statement for the Thai-U.S. Defense Alliance に調印し、両国の長期にわたる軍事パートナーシップを確認した。新たなビジョンは、4 つの分野での防衛協力の強化を謳っている。① 東南アジアの地域安全保障に向けたパートナーシップ、② アジア太平洋地域とその他の地域における安定化支援、③ 2 国間及び多国間のインターオペラビリティと即応態勢の強化、及び ④ あらゆるレベルにおける協調、協力関係の構築。パネッタ長官は、「新たなビジョンの調印によって、米タイ同盟は 21 世紀の新たな時代を迎えた」と述べた。

記事参照：US, Thai Leaders move Defense Alliance into 21st Century

http://www.diplonews.com/feeds/free/15_November_2012_150.php

11 月 16 日「中国・ミャンマー、軍事戦略協力継続へ」(DioloNews.com, November 19, 2012)

中国人民解放軍の威建国副総参謀長は 16 日、訪中したミャンマーのソー・ウィン国軍副司令官兼陸軍司令官と会談し、地域の安全保障情勢、両国関係全般、軍事関係及び共通の関心事項について話し合った。威建国副総参謀長は、外交関係樹立以来 60 年に及ぶ両国関係が変動する国際情勢に耐え、両国間の長期にわたる相互理解と相互支援は大きな成果を達成してきた、と述べた。両国軍は、高官の相互訪問、装備技術交流、要員訓練及び国境哨戒活動などを通じて、緊密な関係を築いてきた。威建国副総参謀長は、両国の軍事関係は両国関係の包括的発展に大きく貢献してきた、と述べた。

記事参照：China, Myanmar pledge to further military strategic cooperation

http://www.diplonews.com/feeds/free/19_November_2012_283.php

11月26日「ロシアで改修の空母、2013年末にインドに引き渡し」(Defense News, November 26, 2012)

インドのアントニー国防相は26日、下院で、ロシアで改修中の空母、INS *Vikramaditya* (旧 *Admiral Gorshkov*) のインドへの引き渡しの最終日程が当初予定されていた2012年末から2013年第4四半期に決まった、と述べた。インド海軍は現在、稼働空母が1961年に配備された、INS *Viraat* のみで、近く退役予定である。一方、国産空母の建造が計画されている。INS *Vikramaditya* は、当初計画では2008年8月に、2004年の契約時の価格、9億7,840万米ドルで引き渡されることになっていた。その後、23億米ドルで2012年引き渡しに変更された。アントニー国防相は、引き渡しが2013年第4四半期に伸びても、価格は23億米ドルで変わらない、と下院で明言した。インドの兵器調達先の70%がロシアであったが、インドは現在、イスラエル、英国、フランス及び米国に調達先を多様化しつつある。

記事参照 : India To Get Soviet-era Aircraft Carrier in 2013

<http://www.defensenews.com/article/20121126/DEFREG03/311260004/India-Get-Soviet-era-Aircraft-Carrier-2013?odyssey=tab%7Ctopnews%7Ctext%7CFRONTPAGE>

【関連記事】

「インド国産空母、建造遅延による予算超過」(NDTV, November 20, 2012)

インドのNDTVが20日に報じたところによれば、現在Cochin Shipyardで建造中の国産空母、Indigenous Aircraft Carrier (IAC) —完成後、INS *Vikrant* と命名される予定—の第1段階の建造遅延による予算超過に対処するために、インド国防省は近く、200億ルピーの追加予算を政府に要求するという。アントニー国防相が以前に議会で明らかにしたところによれば、IACは、当初計画より少なくとも5年遅れており、海軍に引き渡されるのは当初の2014年から早くても2018年以降になると見られる。消息筋によれば、IACの第1段階の建造は、2003年に約320億ルピーの予算で開始された。IACは4万トン強で、インドがこれまで建造した艦船では最大である。建造遅延は幾つかの要因によるが、主たる要因は、ロシアから特殊鋼を調達できなかったこと、グジャラート州の企業がドイツと共同で生産している「変速機」に欠陥が見つかったことである。

空母の建造費は、船体だけで1,400億~1,800億ルピーと見込まれている。アントニー国防相は、建造計画全体を見直した上で、20日、国防局長に対して、計画全体の進捗状況を常時監視するとともに、権限を付与された委員会を設置するよう指示した。また、国防省は、Cochin Shipyardに対して、引き渡し期日の確定を求めた。

空母は、インド洋沿岸域の支配的パワーを目指すインドにとって不可欠である。インドは常時1隻の空母を展開させるためには、少なくとも2隻の空母を必要としているが、現状では、艦齢50年の英国製空母、INS *Viraat* が未だ現役である。同艦は、2002年に退役するはずであった。

記事参照 : Indian aircraft carrier: More costly, already delayed

<http://www.ndtv.com/article/india/indian-aircraft-carrier-more-costly-already-delayed-294997>



The Indigenous Aircraft Carrier (IAC) being constructed at the Cochin Shipyard

Source: NDTV, November 20, 2012

11月26日「米海軍、空母搭載無人機テストへ」(gCaptain, November 28, 2012)

米海軍は、初めての空母搭載無人機の発着艦テストの準備を進めている。ノースロップ・グラマン社製の無人戦闘機システム、X-47B Unmanned Combat Air System が26日、メリーランド州の海軍航空ステーションから船で空母、USS *Harry S. Truman* (CVN 75) に積み込まれた。同空母は、無人機のテストを行う最初の空母となる。テスト担当官は、「X-47B の積み込みは、艦載無人機計画の大きな一歩である。これまで数年間にわたって、無人機をテストしてきたが、空母でのテストが成功すれば、無人機の将来の可能性が大きく開かれることになるだろう」と語った。X-47Bは、ウイング・スパンが62フィートを超え (F/A-18 Super Hornet より大きい)、携行型コントロール・ディスプレイによってリモートコントロールされる。海軍は、停泊中及び航行中の同空母甲板上で、X-47B のテストを3週間以上にわたって行うことになっている。

記事参照 : U.S. Navy Testing Carrier-Based Unmanned Aircraft

<http://gcaptain.com/us-navy-testing-carrier-based-unmanned-aircraft/>



U.S. Navy Sailors assist with the onload of the X-47B Unmanned Combat Air System (UCAS) demonstrator aboard the aircraft carrier USS *Harry S. Truman* (CVN 75)

Source: gCaptain, November 28, 2012

11月28日「ロシア最新SSN、巡航ミサイルの潜航中発射に成功」(RIA Novosti, November 28, 2012)

ロシアの The United Shipbuilding Corporation の消息筋が 28 日に明らかにしたところによれば、最新の *Yasen* 級 SSN、*Severodvinsk* は 28 日、巡航ミサイルの潜航中発射に成功した。それによれば、同艦は、白海での海上公試で、潜航中に超音速巡航ミサイルを発射し、陸上目標の破壊に成功した。26 日には、浮上状態で、巡航ミサイルの発射実験を行った。*Severodvinsk* は、1993 年に起工された、8 隻の *Yasen* 級 SSN の 1 番艦で、改良された Project 885M *Yasen-M* 計画の下で現在 2 番艦、*Kazan* が建造中である。*Severodvinsk* は、水中排水量 1 万 3,800 トン、長さ 119 メートル、速力 31 ノット、最大潜航深度 600 メートルで、乗員は士官 32 人を含む 90 人である。主要兵装は、SS-N-26 *Oniks* 及び SS-N-27 *Kalibr* 巡航ミサイル、自走魚雷、機雷である。

記事参照：Submerged Severodvinsk Sub Test Fires Cruise Missile

http://en.rian.ru/military_news/20121128/177797452.html



Severodvinsk

Source: RIA Novosti, November 28, 2012

備考：*Severodvinsk* の詳細は以下を参照

<http://en.rian.ru/infographics/20100601/159255270.html>

1.3 南シナ海関連事象

11月1日「中国の島嶼戦略、現状変更を目指す」(The Diplomat, November 1, 2012)

米 MIT のフラベル (M. Taylor Fravel) 准教授は、1 日付の Web 誌、The Diplomat に、“China’s Island Strategy: ‘Redefine the Status Quo’” と題する論説を寄稿し、「海洋紛争に対する 2012 年の中国の対応に見る最も目立った特徴は、現状を変更しようとする努力であった」として、要旨以下のように述べている。

- (1) フィリピンと日本との海洋紛争で、中国は、中国の領有権主張を強化するために紛争海域に新たな現実を作為することを狙いとして、非軍事の海洋法令執行機関によるプレゼンスを活用してきた。4 月以来、フィリピンと対峙してきたスカボロー礁では、6 月半ばに両国の船舶が台風接近を理由に引き上げたが、その後、中国船は再び引き返し、以来周辺海域で恒常的にプレゼンスを維持している。中国はまた、スカボロー礁の開口部をロープで閉鎖し、ラグ

ーン内に入れないようにしている。4月からの対峙以前には、中国は、スカボロー礁周辺に恒常的なプレゼンスを維持していなかった。3ヵ月後、中国は、スカボロー礁とその周辺海域を実質的な管理下に置き、この紛争を中国有利に変更した。中国の国営メディア、環球時報の社説は、中国がスカボロー礁に対する強固な管制権を掌握した、と主張した。

- (2) 同様の動きが尖閣諸島を巡って東シナ海でも見られる。2012年9月の日本政府による尖閣国有化以前は、中国の政府公船は概ね、同諸島の12カイリ領海を侵入するのを避けていた。2010年9月の中国漁船の海保巡視船に対する衝突事案に対して、中国は同島周辺海域に監視船の数を増やしたが、その多くは領海外に留まっていた。中国は現実として、尖閣諸島とその周辺海域が事実上、日本の支配下にあることを受け入れていた。しかしながら、国有化以降、中国はこのアプローチを放棄した。中国はまず、政府声明で尖閣諸島周辺海域の領海を画定する基点を公表し*、その後、新たに主張する領海におけるほとんど日常的な巡視活動を開始し、以前には事実上受け入れていた日本の支配に対して直接的に挑戦し始めた。
- (3) この巡視活動の狙いは2つある。1つは、国有化が同諸島に対する中国の主権に何ら影響を与えないことを誇示することである。2つは、同諸島を巡る領土問題は存在しないとする、日本の立場に挑戦することである。スカボロー礁の場合と異なり、中国は、尖閣諸島とその周辺海域を管轄下に置いているわけではないが、日本の支配下にあることを受け入れてもいない。中国外交部報道官は10月31日、新たな現状が創出されたとして、中国の新たな巡視活動が「恒常的」なものであり、「日本側は、釣魚島では根本的な変化が既に起こっている現実を厳粛に受け入れるべきである」と主張した。
- (4) いずれの事例でも、中国は、中国の立場を強固にするとともに、さらなる挑戦を抑えるために、自らの領有権主張に対する挑戦に強力な物理的プレゼンスを以て対応した。こうした対応は、自国の領有権主張を推し進めるためには、一方的行動をも辞さないとする強い意志を示唆している。いずれの事例でも、以前の原状に戻ることはあるまい。

記事参照：China's Island Strategy: "Redefine the Status Quo"

<http://thediplomat.com/china-power/chinas-island-strategy-redefine-the-status-quo/>

備考*：Statement of the Government of the People's Republic of China on the Baselines of the Territorial Sea of Diaoyu Dao and Its Affiliated Islands

<http://www.fmprc.gov.cn/eng/zxxx/t968769.htm>

11月16日「中国、3,000トン級大型監視船2隻配備」(Xinhua, November 16, 2012)

中国国家海洋局は14日、3,000トン級の大型巡視船2隻、「海監137」と「海監110」を配備した。「海監137」は、国家海洋局の東シナ海を管轄する海監東海総隊に配備され、海洋権益保護のための間もなく東シナ海で巡視任務を開始する。「海監110」は、海監北海総隊に配備され、12日から黄海で巡視活動を開始している。国家海洋局は現在、400隻以上の海洋法令執行船を保有している。国家海洋局によれば、近い将来、新たに数隻の巡視船が配備されることになっている。

記事参照：Two new patrol vessels join China's marine surveillance fleets

http://news.xinhuanet.com/english/china/2012-11/16/c_131978381.htm



中国海監「海監 137」

Source: <http://johnib.wordpress.com/tag/haijian-137/>**11月19日「中国の2012年におけるASEANとの関係」(DiploNews.com, November 19, 2012)**

以下は、中国の2012年におけるASEANとの高官レベルの相互訪問と南シナ海問題の議論の概要である。

(1) 高官レベルの相互訪問

中国とASEANは、2012年において緊密な高官レベルの相互訪問を行った。政府高官あるいは副首相以上の相互訪問は、約50回に達した。中国の楊潔篪外相は、7月のプノンペンでのARFに出席し、善隣友好関係とASEANとの相互協力という中国の政策を再確認した。中国は、ジャカルタにASEAN代表部を開設し、大使を任命し、9月27日から業務を開始した。中国の梁光烈国防部長は、5月29日にプノンペンで開催された、第1回中国・ASEAN国防相会議に出席した。参加国防相は、域内の安全保障情勢について意見を交換するとともに、相互信頼と協力を進化させる方法について議論した。

(2) 南シナ海における協力

2012年は、ASEANとの行動宣言(DOC)調印10周年であった。中国とASEANは、1月に北京でDOC履行に関する4回目の高官会議と7回目のワーキング・グループ会合を開催し、6月にはハノイで5回目の高官会議を実施した。4回目の高官会議で採択された2012年ワーキング計画に基づいて、中国は、南シナ海における自然災害対処、海洋環境保護と海洋調査技術に関するセミナーを主催した。中国とASEANは、南シナ海における行動規範(COC)に関する協議を続けてきた。COCに関する高官レベルの非公式協議が7月8日と9月13日に行われた。参加国は、関連する諸問題を討議することで、相互理解を深めるとともに、南シナ海の平和と安定の維持への期待を表明した。中国は、マレーシアで開催されたASEAN諸国のシンクタンクによる1.5トラックのセミナーに参加し、他の参加国と関連する諸問題について議論した。

記事参照 : [China details its cooperation and initiatives with ASEAN in 2012](http://www.diplonews.com/feeds/free/19_November_2012_13.php)http://www.diplonews.com/feeds/free/19_November_2012_13.php

1.4 外交・国際関係

11月5日「海洋をめぐる米中印の新たな三角外交—インド専門家論評」(The Diplomat, November 5, 2012)

ニューデリーのThe Observer Research Foundationのフェロー、ラジャ・モハン(C. Raja Mohan)は、5日付けのWeb誌、The Diplomatに、「The New Triangular Diplomacy: India, China and America at Sea」と題する論説を寄稿し、インドと中国の海軍力が強化されるに伴って、印中両国と米国の相互関係が将来のインド洋・太平洋地域の情勢を決めるとして、要旨以下のように論じている。

- (1) 中印両国の海洋における利害が拡大し、両国海軍の活動海域が重複するようになるにつれ、太平洋とインド洋において中印両国の間に新たな摩擦が生じ始めている。中国の台頭と海洋大国としてのインドの出現によって、太平洋とインド洋という2つの大洋がもはや別々の領域ではなく、インド・太平洋という単一の戦略的領域として捉えられるべきであるとの認識が広まってきている。
- (2) 中国の主たる関心は、西太平洋において、台湾を再統合し、島嶼領有権を防衛し、そして米海軍力の優位を抑え込むことにある。しかし、一方で、中国は、インド洋方面から大量のエネルギー資源、鉱物資源を輸入しており、ここでも海洋における存在感を強めつつあり、このことがデリーに深刻な懸念をもたらしつつある。他方、インドは、インド洋沿岸域におけるインドの優位を維持することに主たる関心があるものの、インド海軍はしばしば西太平洋にも進出している。インドは、中国との領有権紛争を抱えるベトナムとの2国間海軍交流を深め、南シナ海における航行の自由の原則を支持するとともに、日本や米国との合同海軍演習を度々実施しており、北京を憂慮させている。
- (3) 中印両国が共に海軍力を増強し、インド・太平洋において存在感を強めつつあるとはいえ、いずれも、インド洋と太平洋における支配的な海洋大国として、米国に取って代わられるような存在ではない。米国のアジアにおける軍事力の再均衡化は、中国の増大するパワーへの強い警戒感と、インドとのパートナーシップ強化へ熱意とを特徴としている。そしてこのことが、インド・太平洋地域におけるダイナミックな三角外交の相互作用を引き起こしている。
- (4) アジアのどの国もそうであるように、インドも、中国の経済成長の恩恵に与りたいと願っているが、さりとて、北京が支配するアジアの将来を望んではいない。中国の方がはるかに速く台頭しているため、中印間の戦略的ギャップが拡大しており、デリーは、このギャップを埋めるためには、国内外で中国とのバランスをとるしかない。従って、デリーにとって、ワシントンとの同盟が当然の選択肢となろう。しかし、インドは、米国の対中政策における一貫性の欠如や、アジア回帰政策の財政的、政治的持続性に懸念を抱いている。その上、デリーは、インドを置き去りにしかねない米中関係改善の危険性を十分認識している。そのため、インドは、北京を不必要に挑発することを避けながら、米国との安全保障協力を拡大しようとしている。
- (5) こうした米印中のダイナミックな三角外交において、中国は明らかに優位にある。中国は、米印戦略的パートナーシップの深化を抑えるために、デリーかワシントンのいずれかに秋波を送ることができるからである。このような現在のワシントン、北京そしてデリーにおける動向の曖昧さを考えれば、米中印三角外交の力学が今後どの方向に向かうかは多分に不確実

である。ただ 1 つだけ確かなことは、中印の海洋大国としての出現と、これら両国の海洋政策と米国のそれとの相互作用が、今後数十年にわたってインド・太平洋の安全保障関係を左右するであろうということである。

記事参照 : The New Triangular Diplomacy: India, China and America at Sea

<http://thediplomat.com/2012/11/05/the-new-triangular-diplomacy-india-china-and-america-on-the-high-seas/>

1.5 海運・造船・港湾

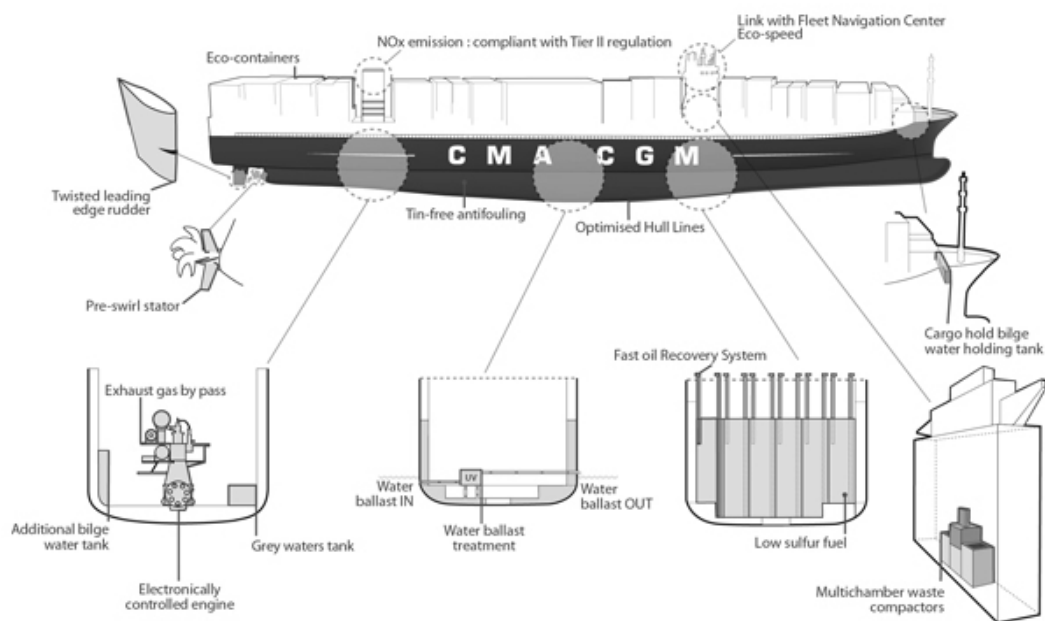
11 月 12 日「世界最大のコンテナ船、就役」(gCaptain, November 12, 2012)

12 日付の gCaptain によれば、フランス海運会社、CMA CGM 所有で、英国籍船のコンテナ船、MV *Marco Polo* は 11 月初め、中国の寧波から処女航海を開始した。該船は、韓国の大宇造船海洋 (DSME) の建造による世界最大のコンテナ船 (1 万 6,020TEU) で、長さ 396 メートル、幅 54 メートル、吃水 16 メートルである。2013 年末までに、更に 2 隻が就役することになっている。該船は、海洋環境に配慮した各種の最新の技術を採用しており、例えば、IMO が定めた、2025 年までの The Energy Efficiency Design Index (EEDI) の 30%削減目標を既にクリアしている。

記事参照 : CMA CGM's Marco Polo is Now the World's Largest Containership

<http://gcaptain.com/cgms-marco-polo-worlds-largest/>





Source: gCaptain, November 12, 2012

11月16日「インドネシアの2012年コンテナ取扱量、前年比27%増に」(The Jakarta Post, November 16, 2012)

16日付の *The Jakarta Post* の報道によれば、2012年のインドネシアのジャカルタ北のタンジュンプリオク港のコンテナ取扱量は年末までに前年比27%増が見込まれ、550万TEUから700万TEUになろう。The Indonesia Port Corporation (IPC) は、現在までの取扱量は既に600万TEU強に達しており、700万TEUは2009年の取扱量のほぼ倍となる。IPCは、強力な経済成長に加えて、2009年以来の同港の拡充によって、同港の取扱量を更に増やすことができるとしている。IPCはこの3年間、2億5,000万米ドル近い資金を投入して、新たなガントリークレーンと船舶航行情報システムを設置し、24時間の港湾運営システムを整えた。その結果、5,000TEUコンテナ船が毎日1隻接岸できるようになった。さらに、IPCが管理するその他の11カ所の港湾でも貨物取扱量が増えており、IPCは、これら港湾の処理能力も強化している。例えば、西スマトラのパダンのトゥルクバユールでは、2012年末までに4本のターミナルとガントリークレーンが新設される。

記事参照：Container traffic expected to increase 27% this year

<http://www.thejakartapost.com/news/2012/11/16/container-traffic-expected-increase-27-year.html>

2. トピック

特集：中国空母「遼寧」における初の J-15 戦闘機の発着艦成功

11月27日『空母スタイル!』、中国空母初の艦載機の発着艦—米専門家論評』(The Wall Street Journal, November 27, 2012)

中国の軍事事情に詳しい米国の専門家、エリクソン (Andrew Erickson) とコリン (Gabe Collin) は、27日付けの米紙、*The Wall Street Journal* に、“China Aircraft Carrier Style!” と題する記事を寄稿し、中国初の空母、「遼寧」における J-15 戦闘機の最初の発着艦成功を論評している。11月第4週の週末、中国中央電視台 (CCTV) が、J-15 戦闘機が「遼寧」に着艦し、再び発艦した様子を初めて放映した。エリクソンとコリンは、この最初の発着艦について、「空母の実用化は、異例の速さで進んでおり、多くの海外専門家達の予測を超えるものである」として、要旨以下のように述べている。

- (1) 中国民衆が抱く空母のイメージは、艦載機が空母を発艦する際の甲板上のシーンである。米映画、「トップ・ガン」で有名になった印象的な「シューター (起飛)」の身振りは、中国の国家的成功を表象している。韓国で流行っているビデオ・スタイルに擬え、中国のネット・ユーザーが「空母スタイル」と名付けたこの身振りがネット上に溢れている。米海軍航空関係者は、この「起飛」の身振りだけでなく、ハードウェアや操作手順が米海軍の標準航空訓練・作戦手順 (NATOPS) によく似ており、また着艦信号士官用プラットフォーム、光学着艦システム、滑り止め飛行甲板及び色分けされた作業服など、全てが驚くほど米海軍とロシア海軍の同様装備に類似していることに注目している。中国は明らかに、組織的にかつ慎重に時間をかけて適正なアプローチをとっているようである。「遼寧」とその乗組員は、J-15 を着発艦させるという新しいステップの準備を十分に整えていた。全てが上手くいき、天候も理想的であった。
- (2) 中国が将来、空母能力を維持していくためには、米軍が持つドクトリン、組織、訓練、資材、リーダーシップと教育、更には人事と設備といった、包括的な支援基盤を確立しなければならない。中国は、訓練、兵站補給及び維持整備のサイクルを開発しなければならない。また、指揮・管制を含む運用基盤も整備しなければならない。主としてハードウェアとソフトウェアを含むこれらの全ての分野において、中国は今後も、その多くを米国やロシアのアプローチを見習うことができる。
- (3) 中国が自らのアプローチを開発しなければならない分野は、空母の運用理論である。即ち、空母運用の目的は何か、何隻必要なのか、そしてそうした運用を可能にする訓練と運用手順を確立しなければならない。ここにおいて、中国は、より困難な課題に直面する可能性がある。

空母運用の1つの明らかな狙いは、空母保有国という排他的な国際クラブに入会することで、中国の政治的威信を高めることである。「遼寧」の艦載航空団が整備され、そしてある程度の自信を持って運用できるようになり次第、「遼寧」は、中国版、“Great White Feet” (注：1907年12月から1909年2月にかけて世界一周航海を行って威力を誇示した米大西洋艦隊の名称) として、ショウ・ザ・フラッグを目的に中国の領海を出て一連の巡航に向かうと見られる。

2番目に重要な使命は、中国が島嶼の領有権と海洋境界を巡って係争している近隣諸国に対する威力の誇示であり、必要ならそれを行行使することであろう。南シナ海におけるような島嶼、岩礁あるいはリーフに対する両用強襲作戦を援護するために空母艦載機による航空支援能力を持つことで、北京は、戦争状態にエスカレートさせることなく係争する小国に圧力をかける手段を得る。しかしながら、このアプローチは、政治的のみならず、運用面でもリスクを孕んでいる。一般的に、空母は、ミサイル及びその他の攻撃手段に対して極めて脆弱であることから、狭い海域における制海作戦では非効果的なプラットフォームである。ベトナムのように、遥かに弱小な軍事力を持つ国でさえ、初歩的な「アクセス拒否」能力を開発する能力を有している。

中国の指導者達が空母を国威発揚の有用な手段と見なすとしても、中国の空母開発計画が国家の海軍戦略に占める位置づけはどの程度のものか、そして中国海軍の指導者達が何隻の空母を必要とするかと認識しているのかという、疑問が残る。中国が建造する空母の最終的な隻数は不明確だが、「遼寧」の開発に関わったある中国筋は、中国が複数の空母を求めていることを示唆している。複数の空母を求める背景には、比較的明快な運用上の理由がある。例えば、1~2隻の空母を常時運用するには、中国海軍は、少なくとも3~4隻の空母を必要としよう。

- (4) 空母における航空機の運用は、本質的に危険な仕事である。映画、「トップ・ガン」の「グース」こと、ニック・ブラッドショウは訓練中の事故で死んだ。実際、米国の空母計画は、戦時における厳しい試練の中で進められ、そこでは深刻な損耗が許容されただけでなく予想もされていた。航空機とパイロットが極端な比率で失われたが、海軍は、その過程で非常に貴重な経験を得た。冷戦時代の初期を通じて高い損耗率が続いた。多くの改善にもかかわらず、今日でも航空機、パイロットあるいは飛行甲板での要員の損失は珍しいことではない。
- (5) 対照的に、中国の空母航空技術は、大幅な損耗が正当化されない、技術的に進んだ平時の環境下で開発されている。空母はその使用に当たって許容されるリスクが予測される高価値のユニットであるが、今日の航空機はより高価であり、パイロットは相対的な意味でより不足しており、損耗を生じることが遥かに許容し難いものになっている。北京は、国家的威信を発揚し、完璧なイメージで始まった空母開発を、国外でそして特に国内で維持していきたいと望んでいる。とすれば、中国の空母計画を推し進めてきた民衆の高い関心と支持は、意思決定者達に極端なリスクを回避させる圧力となるかもしれない。
- (6) このことはジレンマを生む。リスクを回避する飛行態勢を採り、高度な航空機運用を回避すれば、事故を最小限に抑えられるが、事故を完全に防ぐこともできない。ある米海軍の専門家は、我々に、米海軍機が空母の着艦拘束ワイヤーをキャッチしたが、減速が十分でなかったためにワイヤーが破断した悲劇的な事故を語ってくれた。タイムリーに停止できなければ、艦載機は飛行甲板前方に突き進み、海中に落下して航空機とパイロットを失う。中国が細心の注意を払って運用しても、こうした事故は防げない。その一方で、「限界に挑む」ことより、常に「幼児のよちよち歩きのステップ」を踏んでいては、北京がなし得る進展を大きく阻むことになる。この点で、中国の政策策定者達は、重要な決断を迫られる。彼らがどのように決断するかは、1つには、「遼寧」を夜間の、全天候下で、そして荒れた海で如何に積極的に運用するかによって判断されよう。恐らく、民衆の興奮が次第に薄れていくとすれば、北京にとって、「遼寧」の運用も楽になるであろう。

記事参照 : China Aircraft Carrier Style! Assessing the First Takeoff and Landing

<http://blogs.wsj.com/chinarealtime/2012/11/27/china-aircraft-carrier-style-what-first-takeoff-and-landing-means/>



In this undated photo released by China's Xinhua News Agency, made available on Sunday, November 25, 2012, a carrier-borne J-15 fighter jet lands the Liaoning.



This frame grab taken from Chinese television CCTV on November 27, 2012 shows undated video broadcast on November 25 of two crew members directing a Chinese-made J-15 fighter jet as it takes off from the deck of the Liaoning, China's first aircraft carrier.



In this undated photo released by China's Xinhua News Agency, made available on Sunday, November 25, 2012, a carrier-borne J-15 fighter jet takes off from China's first aircraft carrier, the Liaoning.

【関連記事 1】

11月13日「中国のA2/AD戦略と空母の就役—韓国海軍専門家論評」(Pac Net, No 72, November 13, 2012)

韓国海洋戦略研究所主任研究員兼世宗大学防衛システム工学客員教授である韓国海軍退役大佐スクジョン・ユーン (Sukjoon Yoon) 博士は、米戦略国際問題研究所 (CSIS) Pacific Forum の13日付け PacNet, No. 72 に、"An Aircraft Carrier's Relevance to China's A2/AD Strategy" と題する論説を寄稿している。ユーンは、この論説で、中国のA2/AD戦略における空母の位置づけについて、要旨以下のように論じている。

- (1) 中国初の空母取得には2つの力が働いた。1つは、中国のマハンとして知られ、米空母を最初に訪問した中国海軍士官であり、中国海軍の発展に重要な役割を果たした、故劉華清提督の宿願である。2つ目は、国連安保理常任理事国としての中国の威信が空母を保有していないことで損なわれるかもしれないとの中国指導部の懸念である。この観点からすると、空母と艦載航空団の保有は、大国としてのステータスを誇示するものである。中国の海軍航空戦力は2012年までは、A2/AD戦略を厳格に固守して推進されてきた海軍力近代化では非対称なシステムが戦略的に優先されたことから、中国の世界的な利害に比して、機能的には地域的な海軍力に限定されてきた。中国初の空母、「遼寧」は、中国がこれまでに保有してきた最も革新的なプラットフォームであり、新たな段階に入ったことを示すものである。
- (2) 中国の軍事戦略の基本概念は、高度な軍事技術や資源に欠けるため、本質的に防御的と考えられてきた。海軍は、対艦巡航ミサイル (ASCM)、対艦弾道ミサイル (ASBM) 更にはステルス性能を有するディーゼル潜水艦と原子力潜水艦のような、非対称なシステムによるA2/AD戦略を採用してきた。空母を取得したことは、その海軍戦略の本質を変えた。この空母に加えて、将来的には2~3個空母航空団を運用することができる国産空母によって、海軍は、高性能水上戦闘艦、潜水艦、早期警戒能力及び洋上補給能力補給を含む多様な戦力で構

成される、実戦的な地域アクセス能力を持つ外洋遠征任務部隊の展開に向けて1歩近づいた。中国は、空母航空能力を保有することで、地域防空機能に限定された現在の陸上基地海軍航空戦力の戦闘行動範囲を大きく超えた、攻勢的な海軍力投射能力を大幅に強化することができよう。最近、南海艦隊が内側の列島線を超えて多様な海軍演習を実施することによって、(域内に)警戒感が高まっている。将来的な中国海軍の演習では、空母航空団による艦隊防空機能に加えて、内陸部への航空戦力の投射を含む、複合的な海軍戦闘作戦コンセプトの演練を意図して、未だ就役していないが国産空母が旗艦になると思われる。中国海軍の空母の取得は明らかに、外側の列島線に達する外洋海軍能力を誇示することを狙いとして、攻勢的な複合的な海軍戦闘作戦コンセプトのテストを意味している。

- (3) 中国の初めての空母の就役は、既に確立され、そして費用が遙かに少なくすむ海洋拒否コンセプト (the concept of sea denial) に対して、制海コンセプト (the naval concept of sea control) が優位になりつつあることを示唆している。中国の A2/AD 戦略は、大いに成功し、満足のいく成果をもたらしてきた。この戦略を継続することで、米国がグアム・ハワイ・サンディエゴにまで後退を強いられることになるかもしれない。そうなれば、中国海軍は、海軍の運用空間の拡大に弾みをつける余裕が得られよう。近い将来に予想される国産空母の就役は、A2/AD 戦略と制海コンセプトの間に明確な一線を画することになるだろう。A2/AD 戦略は、中国海軍が、敵による海洋域支配を防ぐための低コスト、低リスクそして高い効果を持つ戦略として、海洋拒否コンセプトを遂行できることを誇示するものであった。しかしながら、本格的な空母能力を保有することになれば、中国海軍は、海洋拒否よりも制海に基づく新たな海洋戦略コンセプトを遂行できることになるだろう。
- (4) 2011年に公表された、The AirSea Battle Concept (ASBC)、そして2012年に国防省と統合参謀本部が公表した、The Joint Operational Access Concept (JOAC) は、中国の A2/AD 戦略の効果を減殺するための米国の対抗策である。前者は中国の A2/AD 戦略に照準を当てたものであり、後者は西太平洋への中国軍事力の延伸を抑止することに焦点をおいたものである。中国の空母の存在は、米国とその同盟国の間で議論を呼んできた。そこでの理解は、東アジア海域における中国の現在の A2/AD 戦略が近く修正されて、中国がこの海域を“no-go-zones”と宣言することが現実味を帯びることになる、というものである。米国とその同盟国は、(2007年10月に公表された) 受動的な“Cooperative Strategy for 21st Century Sea Power”を超える海洋戦略を構築するとともに、米国の太平洋と大西洋における海軍戦力の配分を、既に表明されている 60/40 よりも踏み込んだものにしなければならない。中国の空母(複数)に対抗するためには、米海軍は、ASBC のような米国版の A2/AD 戦略を必要とする。

記事参照 : An Aircraft Carrier's Relevance to China's A2/AD Strategy

<http://csis.org/files/publication/Pac1272.pdf>

【関連記事 2】

11月1日「中国の軍事造船所、ワールド・クラスに一米海軍も注目」(The Diplomat, November 1, 2012)

中国の軍事事情に詳しい米国の専門家、コリン (Gabe Collin) とエリクソン (Andrew Erickson) は、1日付けの Web 誌、The Diplomat に、“U.S. Navy Take Notice: China is Becoming a World-Class

Military Shipbuilder”と題する論説を寄稿している。2人は、「今や中国の軍事造船所は、建造可能な艦艇のタイプや隻数で、西欧諸国、日本及び韓国の軍事造船所を凌駕している。もし北京が能力強化を続ければ、中国の軍事造船技術能力は、2020年までに現在のロシアと同等の水準に達し、さらに2030年までには、現在の米国の造船技術水準に近づくであろう。中国は現在、シリーズ建造中の新型Type052C「旅洋Ⅱ」級とType052D「旅洋Ⅲ」級を含め、少なくとも6つのクラスの現代的なディーゼル電気推進潜水艦と水上戦闘艦をシリーズ建造中である」と指摘している。

その上で、2人は、以下の8つの側面から、ワールド・クラスの軍事造船国家としての中国の台頭を分析している。中国で戦闘艦艇を建造している企業は、中国船舶工業集团公司（CSSC）と中国船舶重工集团公司（CSIC）である。

1. 中国の建艦能力はこれまで艦艇の近代化と更新を支えてきたが、急激に拡大されてきたものではない

過去6年間、中国の戦闘艦艇の隻数は、2005年の172隻から2012年の推定221隻に徐々に増強されてきた。しかしながら、中国の艦隊は質的な面では、新しい艦艇や潜水艦に更新されてきたことで、大きく改善された。例えば、Type 052 C/D「旅洋」級シリーズの駆逐艦、Type 054A「江凱Ⅱ」級シリーズのフリゲート及びType 041「元」級ディーゼル電気推進潜水艦が配備されるにつれ、「旅大」級駆逐艦や「明」級潜水艦などの旧式艦艇の退役が可能になっている。

2. 中国の軍事造船所はロシアと米国の軍事造船所に追いつきつつある

中国の大規模な国家支援の軍事造船所は、戦闘艦艇の建造隻数でロシアと米国の軍事造船所に迫りつつある。中国の潜水艦と水上戦闘艦艇の建造能力は、1990年以来建造してきた戦闘艦艇の総隻数において、この10年間で米国に次いで2番目になったと見られる。更に重要なのは、最近数年間における中国の大型戦闘艦の建造隻数から見て、中国海軍は、米海軍より多くの近代的な水上戦闘艦や潜水艦を毎年配備することになると見られることである。1990年以来の戦闘艦艇の配備隻数を見れば、中国は世界第3位で、第2位のロシアに急速に近づきつつある。1990年以降にロシアが配備した戦闘艦艇の大部分は、旧ソ連時代の建艦計画の完了を反映したものに過ぎない。

3. 中国の軍事造船所はモジュラー大量生産技術を活用している

CSSCの江南造船所は、Type 052型シリーズの駆逐艦建造にモジュール建造法を用いている。モジュール建造法は、「ブロック」別に船舶を建造することで、生産性が増すとともに、設計変更や特注船舶にも自由に対応できる。モジュール建造法は、主要部分を造船所内で建造し、特定の構成部分の生産を外部委託し、それらを最終組立のために造船所に持ち込むことも可能である。

CSSCの沪東中華工場は、Type 071型LPD（ドック型揚陸艦）の建造にモジュール技術を利用していると見られる。ここでは現在までに、Type 071型LPDが4隻建造されており、その内の2隻が就役し、他の2隻は海上公試/艤装段階にある。ここでのType 071の船体建造は、1番艦と2番艦の間で4年近くの時間間隔があったが、2番艦と3番艦ではわずか10カ月、3番艦と4番艦では4カ月と、より早い組み立てが可能になった。

4. 中国の軍事造船所は企業系列を超えて、設計・建造情報を共有していると思われる

CSICは、これまで全ての中国製潜水艦を建造してきた。しかし、現在建造中の最新のディーゼル電気推進潜水艦、Type 041「元」級の内、少なくとも2隻は、CSSCの江南造船所で建造中と見られる。このことは、潜水艦建造技術がCSIC以外でも成長しつつあることを示唆している。

しかしながら、現在まで CSSC が潜水艦の設計業務を行っているとの兆候は全くない。にもかかわらず、江南造船所でも建造しているということは、北京が、これらの企業とその設計部門でも、潜水艦の設計・建造に関する情報を共有できるようにしていることを示唆している。同様に、新型の Type 056 型コルベットが CSSC と CSIC の両方で建造されていることは、標準化された設計と建造手法が両企業間で共有されていることを示唆している。

5. 中国の軍事造船所は、空母を国産できるであろう

2012年9月25日に就役した中国初の空母、「遼寧」は、空の船体としてスタートし、起工から空母を効果的に建造する貴重な経験を CSIC に与えた。中国には、空母の船体(300メートルかそれ以上)を組み立てるに十分な長さの船台を持つ全部で7カ所の造船所があり、それらは CSSC と CSIC にほぼ均等に分散されている。これらの造船所は、大連(CSIC)、青島(CSIC)、葫蘆島(CSIC)、上海(CSSC)及び広州(CSSC)に所在する。葫蘆島に近い CSIC の渤海造船重工業複合体(原子力潜水艦を建造している)が、その広さから(空母国産の)建造所としてトップである。ここでは、空母の構成部分をモジュール方式で組み立てることができ、しかも衛星監視の視野に入らない建造物で覆われている。同社によれば、中国で「最大の7階建ての屋内建造施設」という。この施設は、CSSC の新しい大規模な長興島造船所と CSIC の大連造船所(「遼寧」の艤装が行われた)と共に、中国の3つの主要な国産空母建造の候補地である。

6. 中国の軍事造船所はコスト・パフォーマンスで優位を保持するであろう

少なくとも今後5年間、中国の造船業界は、その競争相手である韓国、日本及び米国の業界に対して、労働賃金の面で大きな優位を保持すると予測される。CSSC の江南造船所は、韓国の現代重工業が建造する KDX-III 型駆逐艦より 24%低いコストで Type 052C 型駆逐艦を引き渡すことができる。同様に、2011年7月発刊の『艦載兵器』の記事によれば、武昌造船所は、韓国の大宇造船海洋が建造する Type 209 型潜水艦よりおおよそ 47%低いコストで Type 041 型のような最新のディーゼル電気推進潜水艦を建造できるという。中国の低い労働賃金が、こうしたコスト・パフォーマンスの主たる要因である。このことは、高性能な潜水艦が水上戦闘艦艇の建造より相当多くのマン・アワーを要するので、潜水艦の建造では中国のコスト・パフォーマンスの優位性が大きいことを示している。

7. 中国の隣国は、中国の戦闘艦艇建造への対応措置として、自国の海軍力の増強を余儀なくされている

韓国は、2020年までに KSS-III 型 3,000 トン級の潜水艦 9 隻、そして 2018 年までに 1,800 トン級潜水艦 9 隻を含む、最新のディーゼル電気推進潜水艦の調達を拡大することを決めた。韓国はまた、次の 10 年間にイージス駆逐艦の調達を倍増することも決めている。

ベトナムは、6 隻の Kilo 級ディーゼル潜水艦をロシアに発注し、2012 年末までに 1 番艦が引き渡されると見られる。ハノイはまた、最新のロシア製対艦ミサイルとステルス性能を持つ Gepard 級ミサイル哨戒艇を配備しつつある。

8. 中国は今や、ディーゼル潜水艦と小型水上戦闘艦艇の重要な輸出国になる潜在能力を持っている

中国の造船業界は、彼らが建造できる戦闘艦艇の戦闘能力対コスト比率の面で益々競争力を高めつつある。例えば、2011年7月発刊の『艦載兵器』によれば、中国は、パキスタンに対して、空気独立式推進装置(AIP)を装備している可能性のある潜水艦 6 隻を、欧州諸国が提供できる同等の潜水艦単価のわずか 3 分の 1 程度の価格で提供するという。Type 041 「元」級ディーゼル潜水艦と Type 056 型コルベットの出現で、中国は今や、シリーズ生産が可能で、今後数年内に単

価を大幅に低減できる可能性のある 2 つのプラットフォームを持つに至った。ロシアの *Steregushiy* 級コルベットの輸出バージョン、*Tiger* は現在、1 艦当たり 1 億 5,000 万米ドル前後の価格である。中国の Type 056 型は増産態勢にあり、1 艦当たりの単価は最終的に 1 億 1,000～2,000 万米ドルの範囲になっても驚くに当たらない。Type 056 型は、*Tiger* 及びその他のロシアの小型戦闘艦艇の強力な輸出の競争相手になるであろう。

結論—今後の課題

中国の海軍向け造船能力は、多くの主要戦闘艦向けに幾つかのコンポーネントを輸入しているにもかかわらず、近代的なディーゼル潜水艦、ドック型揚陸艦 (LPD)、フリゲート、コルベット及び高速攻撃艇をシリーズ建造することができるようになってきている。Type 041 型潜水艦、Type 071 型 LPD、Type 052 型駆逐艦及び Type 056 型コルベットのシリーズ生産が進行中であることは、中国の海軍造船業界がモジュール建造のような技術革新を急速に消化吸収してきたことを示している。

中国の海軍造船業界が今後、更に前進するには幾つかの課題に直面している。就中、以下の 6 つ課題が重要である。

- (1) 北京は、海軍力近代化のために、今後とも大幅に増大しつつある資源を投入し続ける政治的意志を持っているか。
- (2) 中国は、武器システム、推進装置及び軍用電子機器に必要な技術的進歩を達成できるか。
- (3) 中国は、米国やロシアの戦闘艦艇艦との戦闘で生き残り可能な原子力潜水艦の建造に必要な技術をマスターできるか。
- (4) 中国は、艦載機になると見られる J-15 戦闘機の攻撃能力と空中戦闘能力を最大限に発揮させることができる、カタパルト装備の空母を建造できるか。
- (5) 中国指導部は、海軍の高度で実戦的な訓練を支えるとともに、インド洋地域のような重要な地域における施設への持続的なアクセスを確立するための外交的支援を提供するため、政治的及び財政上の投資を行う意志があるか。
- (6) 北京は、世界的な船舶市場における継続的な脆弱性の故に、軍事造船のペースを一層加速するために、造船所のスペースの有効活用を図るであろうか。

こうした中国の近代的な戦闘艦艇建造能力を見れば、米国のアジア太平洋地域における戦略的リバランスは、その信頼性を維持するためには、レトリック以上のものが必要になる。米国防省は、それへの対応として、海軍建艦計画の見直しを検討すべきである。中国海軍の戦闘艦艇の能力が向上するにつれ、中国海軍と米海軍の戦闘艦艇数の比率が益々重要になる。建艦は多年のリードタイムを要することを考えると、今こそワシントンは戦略的な備えを始める時である。

記事参照 : U.S. Navy Take Notice: China is Becoming a World-Class Military Shipbuilder

<http://thediplomat.com/2012/11/01/u-s-navy-take-notice-china-is-becoming-a-world-class-military-shipbuilder/>

海洋政策研究財団

〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目4番10号 虎ノ門35森ビル
TEL.03-5404-6828 FAX.03-5404-6800

((財)シップ・アンド・オーシャン財団は、標記名称にて活動しています)