

# 住民の安全顧みぬ日米安保の実相

## 市街地上で米軍機空中給油

空中給油は、給油機が他の航空機と一定の距離を保ちながら同じ速度で飛行し、空中でパイプをつなぐという難度の高い作業で、失敗による事故のリスクが高くなるのです。

2016年12月に沖縄県名護市辺瀬に墜落したMV22オスプレイは、事故前に何度もパイプの接続に失敗していました。18年12月に高知県沖で墜落したKC-130空中給油機部隊も、これに先立つ16年4

月、沖縄本島付近での空中給油で接触事故を起こしました。高知県沖では、一〇〇〇年の年は戒めなければなりません。

空中給油 航続距離（滞空時間）を伸ばすため、飛行中の航空機と他の航空機から給油を行つたこと。米軍機が給油先航空機の燃料口にパイプを差し込む△海軍・海兵隊が「プロープ・アンド・ロープ」方式（給油作戦機MC-130も空中給油機能があります。航空自衛隊はKC-767、KC-46の2種類を運用。遠征能力を高め、敵基地攻撃能力の一環となっています。

しかし、米軍は少しあした危険も顧みず、山梨県の県都・甲府市上空で平然と空中給油を行つてゐることが判明しました。給油を受けていたのは、敵地への侵攻を主任務と

しているF/A-18戦闘攻撃機同士が衝突し、墜落しました。ひつした危険な作業だからこそ、陸地上空でまし

たや市街地上空での空中給油は戒めなければなりません。

相手です。



日本近海で、MV22オスプレイ（左）に空中給油を行うKC-130空中給油機=2019年2月28日（米国防総省DVIDS）

するF/A-18戦闘攻撃機とみられます。日本本土を訓練場とみなし、住民の命や安全は二の次で、他国への殴り込みます。そのための訓練を繰り返す米軍。これが日米安保体制の実相です。

政府は、空中給油について、「陸地から遠く離れた海域で実施する。陸地上空では実施しない」とことを米側と「確認」したとしています。事実であるとすれば、確認事項を踏みにじつてゐる米軍の行動を徹底的に調査し、最短限、陸地上空での空中給油中止を要請すべくです。「確認」が国際を欺くための方便だつたとすれば、政府の責任は免れません。（竹下岳）