

南海トラフ地震等広域的災害を想定した
空港施設の災害対策のあり方

とりまとめ関連資料

平成27年3月

南海トラフ地震等広域的災害を想定した
空港施設の災害対策のあり方検討委員会

1. 空港の地震・津波対策に対する基本認識

1.1 これまで進めてきた地震、津波対策の基本的考え方

「地震に強い空港のあり方検討委員会」(平成19年4月)

○地震災害時に求められる空港の役割と耐震性の向上の基本的考え方

- ・地震災害時において、空港には救急・救命活動等の拠点及び緊急物資・人員等の輸送拠点としての役割が求められる。
- ・特に航空輸送上重要な空港では、地震災害時においても、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性の確保が求められる。

緊急輸送の拠点となる空港

空港に求められる機能

- ・発災後極めて早期の段階に救急・救命活動等の拠点として機能
- ・発災後3日以内に、緊急物資・人員等の輸送受け入れ機能

機能確保に向けた整備の基本的考え方

- ・2,000m程度の滑走路を有し、自衛隊輸送機等による大量輸送の受入が可能な空港では、そのための施設の耐震性確保
- ・それ以外の空港では、ヘリコプター及び小型機等による輸送のための施設の耐震性確保

航空輸送上重要な空港

空港に求められる機能

- ・発災後3日を目途に定期民航機の運航が可能となる機能
- ・再開後の運航規模は、極力早期の段階で通常時の50%に相当する輸送能力を確保
- ・航空ネットワークの維持及び背後圏経済活動の継続性確保と首都機能維持

機能確保に向けた整備の基本的考え方

- ・滑走路、誘導路等について、定期民航機が極力早期の段階で通常時の50%に相当する輸送能力の確保に必要な耐震性確保

【航空輸送上重要な空港 耐震性確保の状況】

- 航空輸送上重要な空港の機能確保済
- 緊急物資輸送拠点の機能確保済
- 緊急物資輸送拠点の機能確保中

(平成27年3月現在)



1.1 これまで進めてきた地震、津波対策の基本的考え方

「空港の津波対策の方針」(平成23年10月)

東日本大震災の教訓を踏まえ、各空港の津波対応の体制を強化するため、「人命保護の方策」及び「早期復旧対策」を2つの柱として方針を策定。

① 人命保護の方策

○ 津波避難計画の策定

- ・ 情報伝達、避難指示
- ・ 地上走行航空機に対する津波関連情報、安全関連情報等の提供体制
- ・ 関係機関の連携

② 早期復旧対策

○ 早期復旧のための措置

- ・ 漂流物除去
- ・ 仮設発電設備(移動式)の搬入計画
- ・ セキュリティーエリアの確保

○ 復旧活動に関わる関係機関との協力体制の構築

- ・ アクセス道路の復旧
- ・ 排水作業の支援

空港の津波対策の方針策定後は、各種施策を実施

平成23～平成24年度 津波避難計画の策定

(稚内、仙台、新潟、東京国際、中部国際、関西国際、高知、大分、宮崎、那覇の10空港で策定済)

平成24年度

津波被害の低減(ドアの水密性向上)

(浸水の可能性がある仙台、東京国際、中部国際、関西国際、高知、宮崎の6空港で対応済)

平成23～24年度 津波浸水シミュレーションの実施
(早期復旧対策に反映させるために、浸水深、浸水範囲等の基礎資料を作成)

平成25年度～ 津波早期復旧計画の策定

高知空港、宮崎空港、大分空港：平成25年12月策定
仙台空港：平成26年2月策定、中部国際空港：平成26年5月策定

1.2 東日本大震災による仙台空港への影響

仙台空港の被災状況



①津波により冠水した仙台空港
(3月12日)



②滑走路上の漂着車両、土砂・瓦礫等



③津波により倒壊した場周柵



④津波により冠水した鉄道トンネル
(空港側入口付近)



⑤津波により水没した自家用発電設備



⑥津波火災により焼失した貨物施設

1.2 東日本大震災による仙台空港への影響

東日本大震災時の仙台空港における避難状況

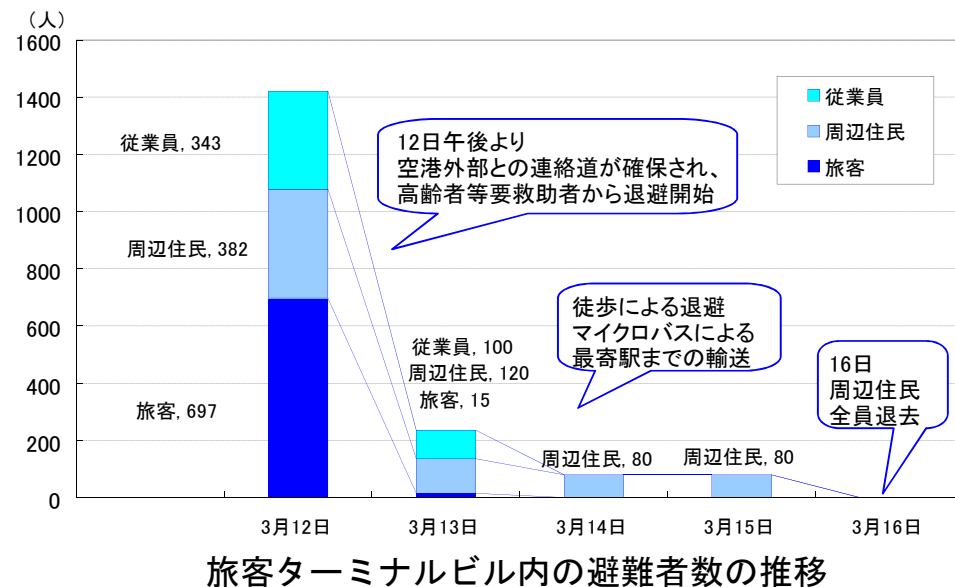
- ・ 空港内にいた旅客、来訪者、空港関係者等及び空港の周辺住民が、旅客ターミナルビルの上層階に約1,400人（3月12日17時時点）が避難。
- ・ 空港外部との移動手段が確保された12日夕方以降、空港外へ退避を開始。16日迄に全員が退去した。

◇旅客ターミナルビル内での避難状況

- ・ 旅客ターミナルビルでは、避難者の人数等を把握するために旅客、名取市民、岩沼市民の区分で滞留場所を設定。
- ・ 高齢者、体調不良者への対応などを実施。
- ・ 仙台空港ビル(株)より、緊急時用に準備の毛布（200枚程度）テナントの土産品を含む食料等が避難者に無償で提供。

◇周辺住民の一時避難施設としての仙台空港

- ・ 周辺自治体である名取市、岩沼市と、津波警報発表時における旅客ターミナルビルの一時的避難施設としての使用について事前に協定を締結。
- ・ 平成22年2月のチリ中部沿岸を震源とする地震(M8.8)により、太平洋沿岸に津波警報が発表された際にも、周辺住民200名程度が一時的避難。



旅客ターミナルビル内の状況
(待機スペース、3月13日)



旅客ターミナルビル内の状況
(食料配布、3月13日)

1.3 東日本大震災において仙台空港が果たした役割

仙台空港における段階的復旧状況

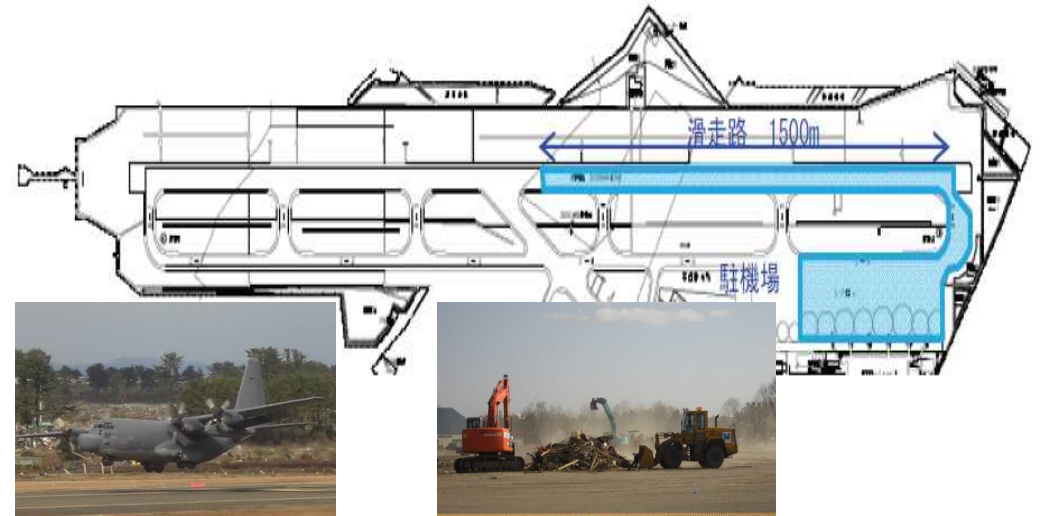
B滑走路約600m運用開始 (3月15日) ※津波警報解除後2日後



自衛隊ヘリ着陸

排水作業

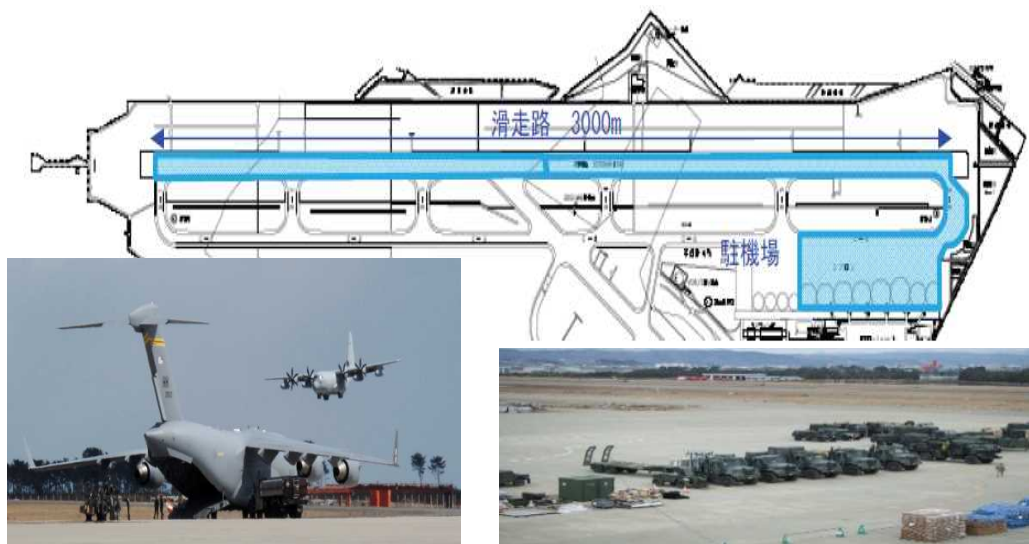
B滑走路1,500m運用開始 (3月16日)



着陸態勢の米軍C-130

滑走路等の瓦礫等撤去

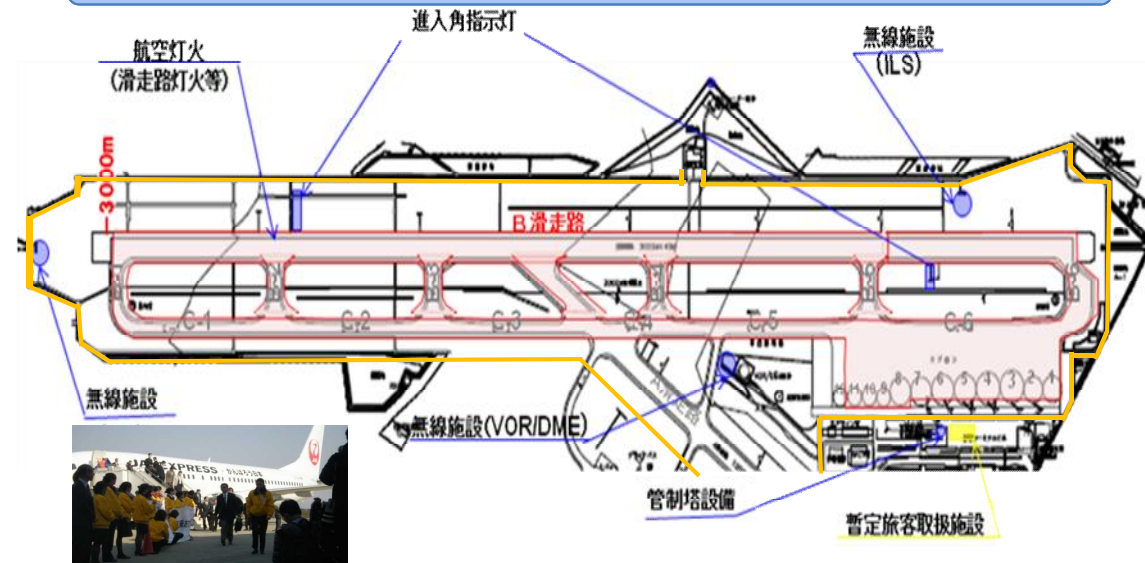
B滑走路3,000m運用開始 (3月29日)



駐機中のC-17と着陸態勢のC-130

緊急物資輸送の支援車両

民航機運航再開(4月13日)



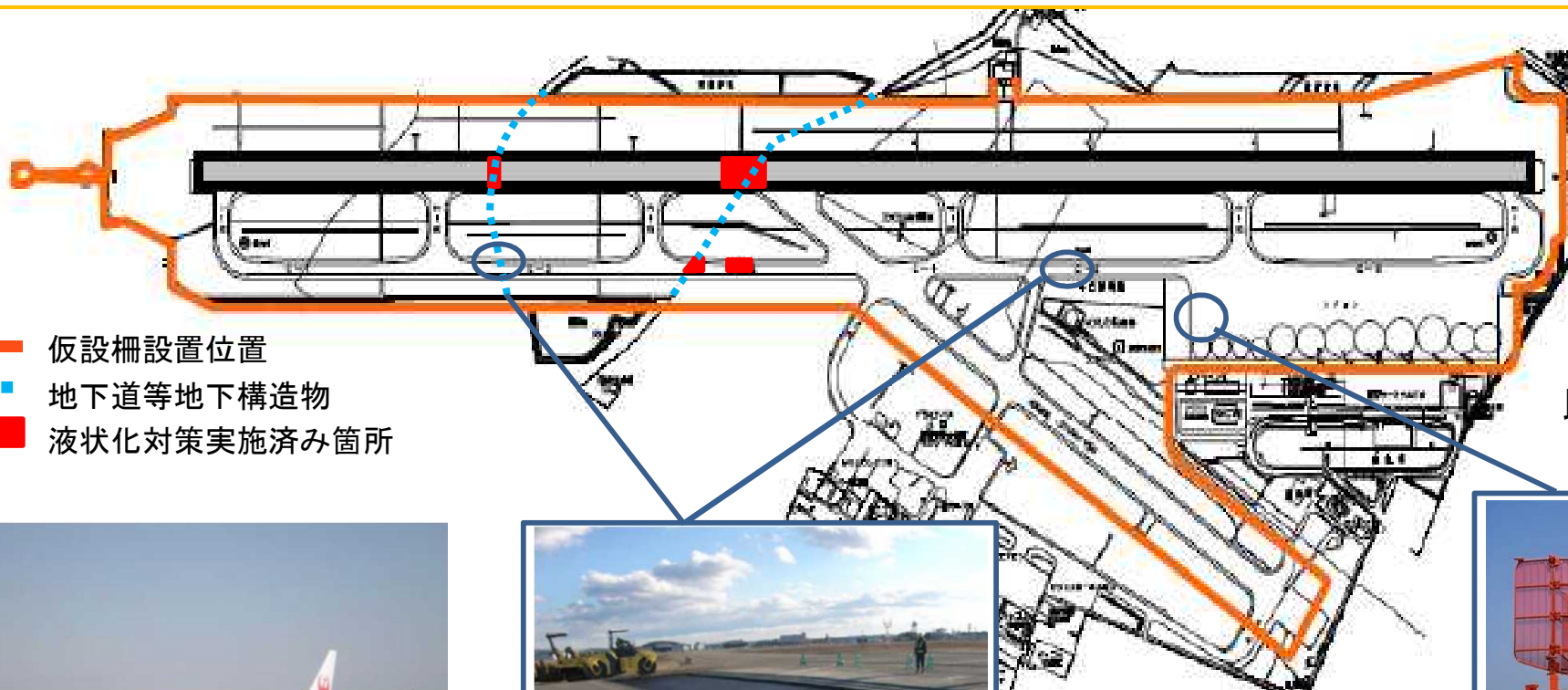
民間航空機一番機到着

1.3 東日本大震災において仙台空港が果たした役割

航空ネットワークの維持(民間航空機の運航再開)

○空港機能を早期に復旧することが出来た理由

- ・ 震災前より液状化対策を実施しており、滑走路等の地震動そのものによる被害が軽微に留まった。
- ・ 民間航空機の早期運航再開に必要な制限区域の確保を、松丸太等による仮設柵により、必要最低限の区域を確保した。
- ・ 旅客ターミナルビルにおける漂着物の撤去、暫定利用のための仮復旧が早急に実施された。



民間航空機の運航再開に向けた制限区域の確保

- 仮設柵設置位置
- - - 地下道等地下構造物
- 液状化対策実施済み箇所



民間航空機の運航再開
(4月13日)



民間航空機の運航再開に向けた舗装復旧

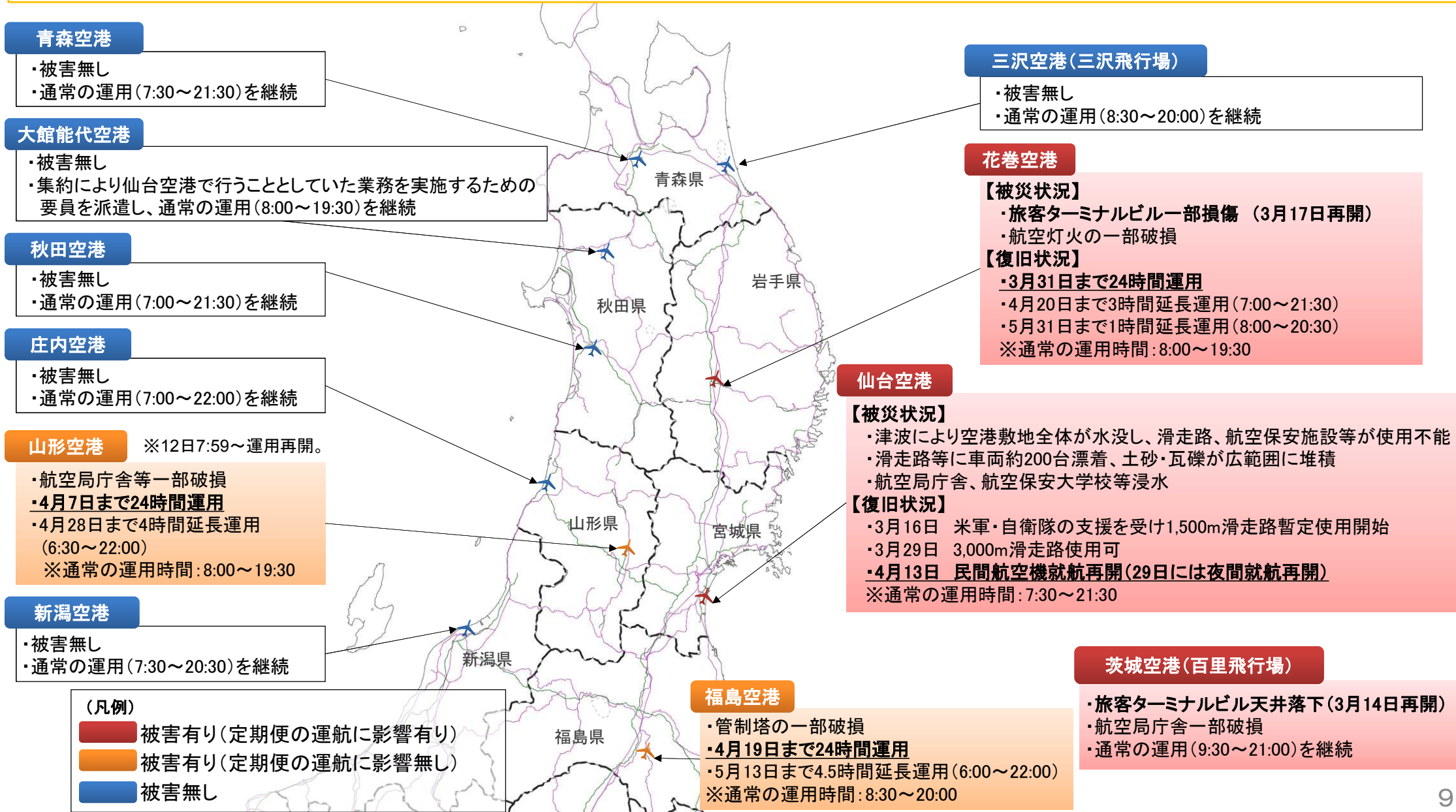


非常用レーダー設備による管制業務の再開

1.4 東日本大震災による被災地周辺の空港への影響

被災地周辺空港における被害と復旧・運用状況

- 空港施設は、福島空港での管制塔の窓ガラスが破損を除き、他の空港では大きな被害なし。
- 旅客ターミナルビルは、花巻空港、茨城空港で吊り天井等の非構造部材に被害。



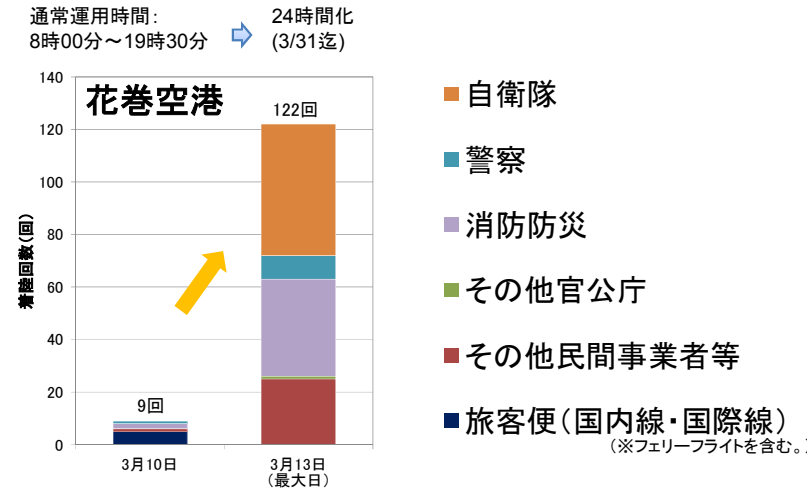
1.5 東日本大震災において被災地周辺の空港が果たした役割

東日本大震災時における各空港の利用状況

・花巻、山形、福島各空港では、災害発生直後から1ヶ月程度の間24時間運用が実施され、自衛隊、警察、消防防災などによる救急・救命活動、緊急物資・人員輸送活動など、回転翼機を含めた災害対応機の拠点の役割を果たした。

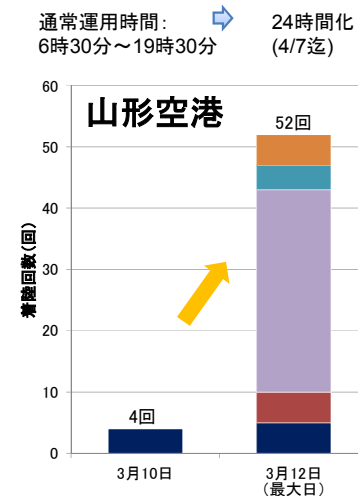
○花巻空港

自衛隊機や、官公庁（警察、消防防災）のヘリによる利用が多く、救急・救命活動、緊急物資・人員輸送活動などの災害対応機の拠点となった。
 ※スポット数が不足することが明らかであったことから、災害対応機を優先するため、震災当日から3月31日までの間、報道関係のヘリ等は使用禁止。



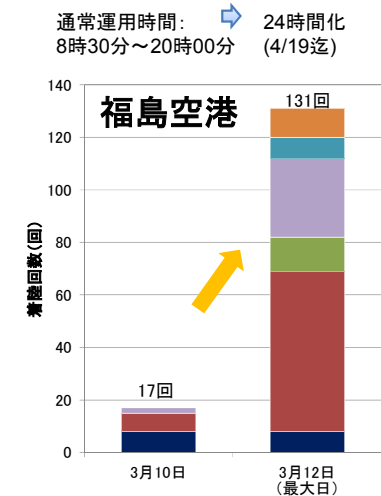
○山形空港

官公庁（警察、消防防災）のヘリによる利用に加え、米軍機の拠点として活用された。また、発災翌日より民航機の臨時便が運航。
 ※スポットの不足が発生したため、3月17日以降、防災関連の航空機と旅客便以外の就航を制限。



○福島空港

官公庁（警察、消防防災）のヘリの利用が多かったことに加え、報道関係の民間ヘリの離発着が制限されておらず、多くの離発着が行われた。
 また、発災翌日より民航機の臨時便が運航。



花巻空港における回転翼機等による救急・救命活動



花巻空港における自衛隊機による緊急物資輸送



出典：岩手県県土整備部空港課資料

出典：国土交通省航空局資料を基に作成

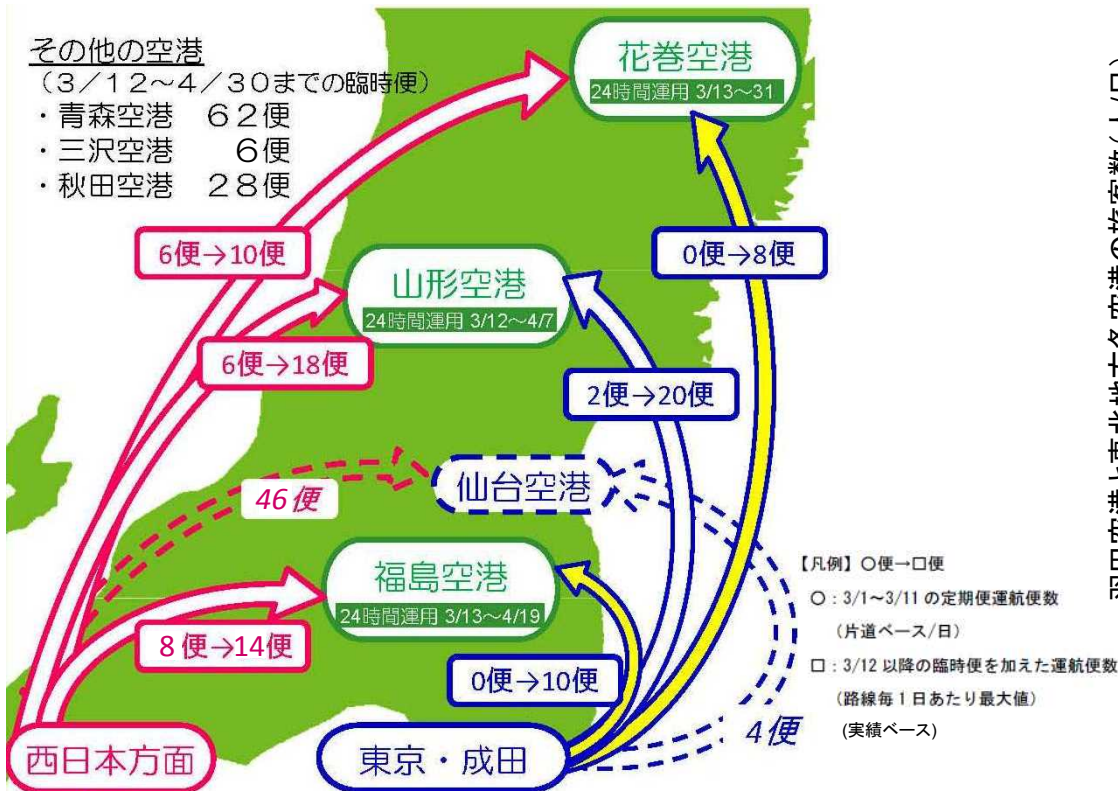
1.5 東日本大震災において被災地周辺の空港が果たした役割

民間航空機による広域的な移動ルートの確保

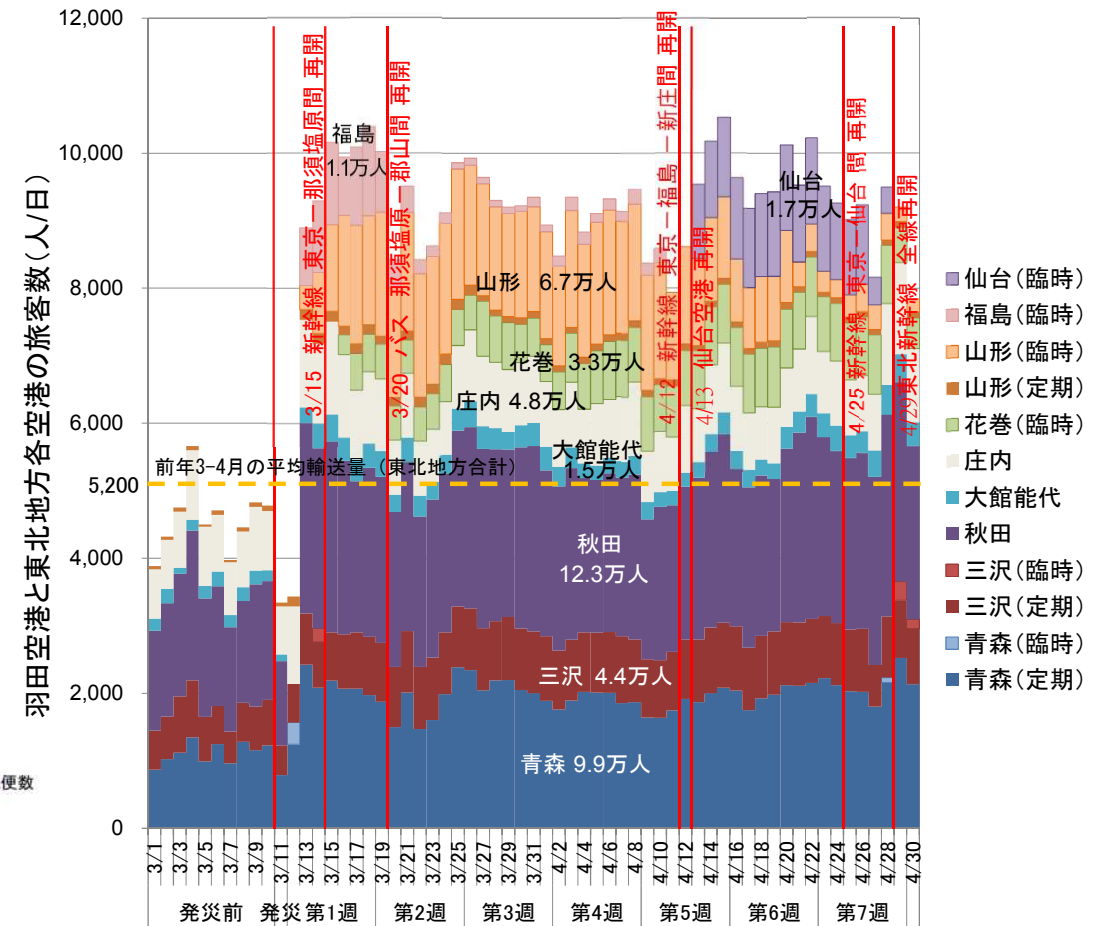
- 東北地方の各空港と関東、東海、西日本の各地を結ぶ、民間航空機の定期便及び臨時便が運航。
- 東北地方の各空港と主要都市を連絡する臨時のアクセスバスとの連携により、広域的な移動ルートを確保し、被災した東北新幹線等の代替としての役割を果たした。

◇各空港における民間航空機の運航状況

- 東京、大阪のほか、名古屋、札幌便も運航。
- 4月13日以降は仙台空港でも臨時便が運航。



◇東北地方各空港の羽田路線の旅客数



※図中の数字は3/12から4月末までの輸送実績

1.6 東日本大震災後の中央防災会議等における検討状況

各地震の地震対策特別措置法に基づく地震防災対策推進地域等に所在する空港

著しい地震災害が生ずるおそれがあるため、地震防災対策を推進する必要がある地域を、地震防災対策推進地域（首都直下地震の場合は「地震緊急対策区域」として、各地震の特措法に基づき内閣総理大臣が指定。

南海トラフ地震防災対策推進地域内の空港 (平成26年3月指定)

中部、名古屋、静岡、関西、八尾、伊丹、神戸、南紀白浜、広島、山口宇部、岩国、岡山、岡南、高松、松山、高知、徳島、北九州、天草、大分、大分県央、宮崎、鹿児島、その他離島空港
(合計41空港)

※南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法に基づく。

首都直下地震緊急対策区域内の空港 (平成26年3月指定)

成田、羽田、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、調布、百里
(合計9空港)

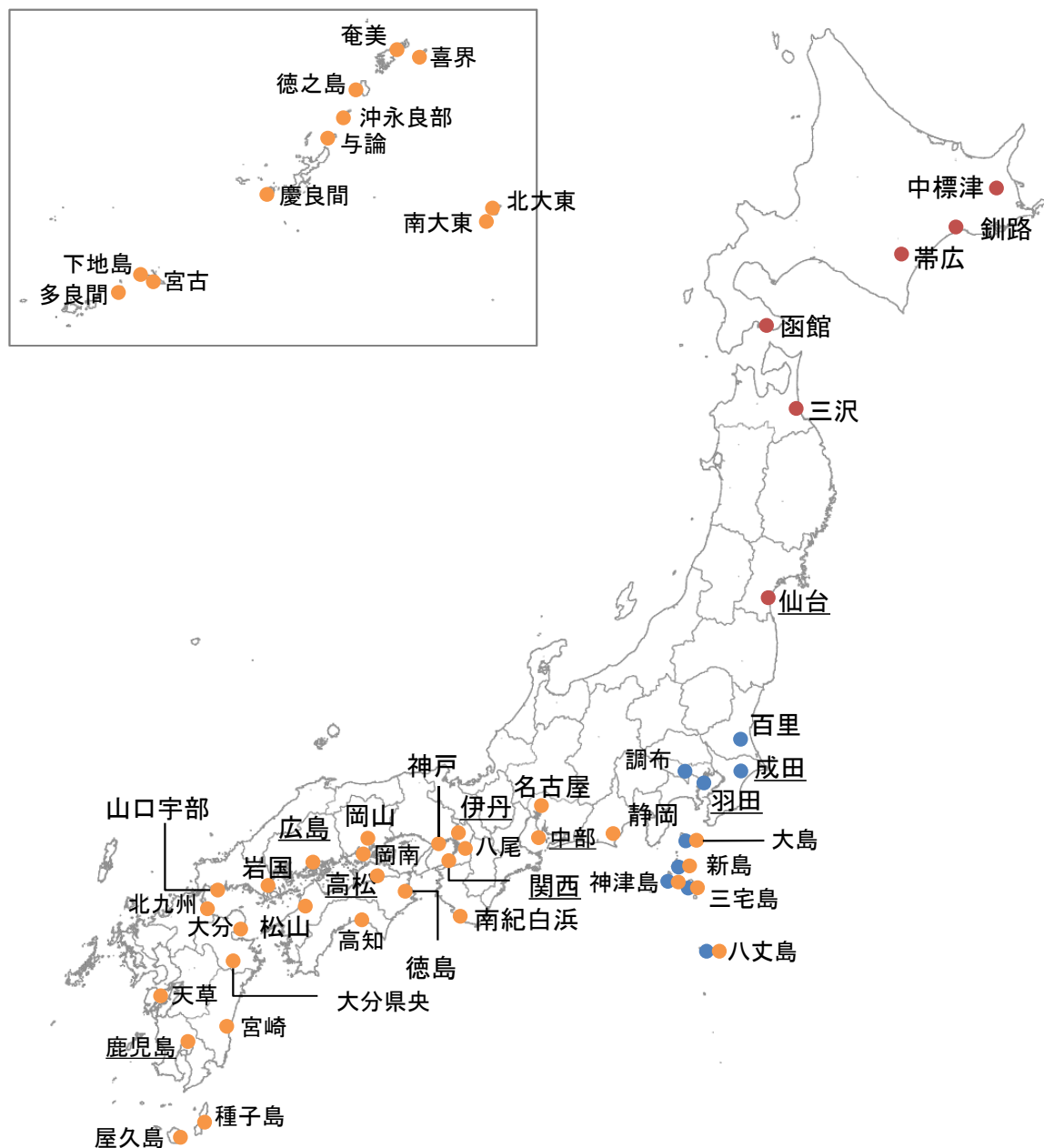
※首都直下地震対策特別措置法に基づく。

日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域内の空港

(平成18年2月指定)

釧路、函館、帯広、中標津、仙台、三沢(合計6空港)

※日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法に基づく。

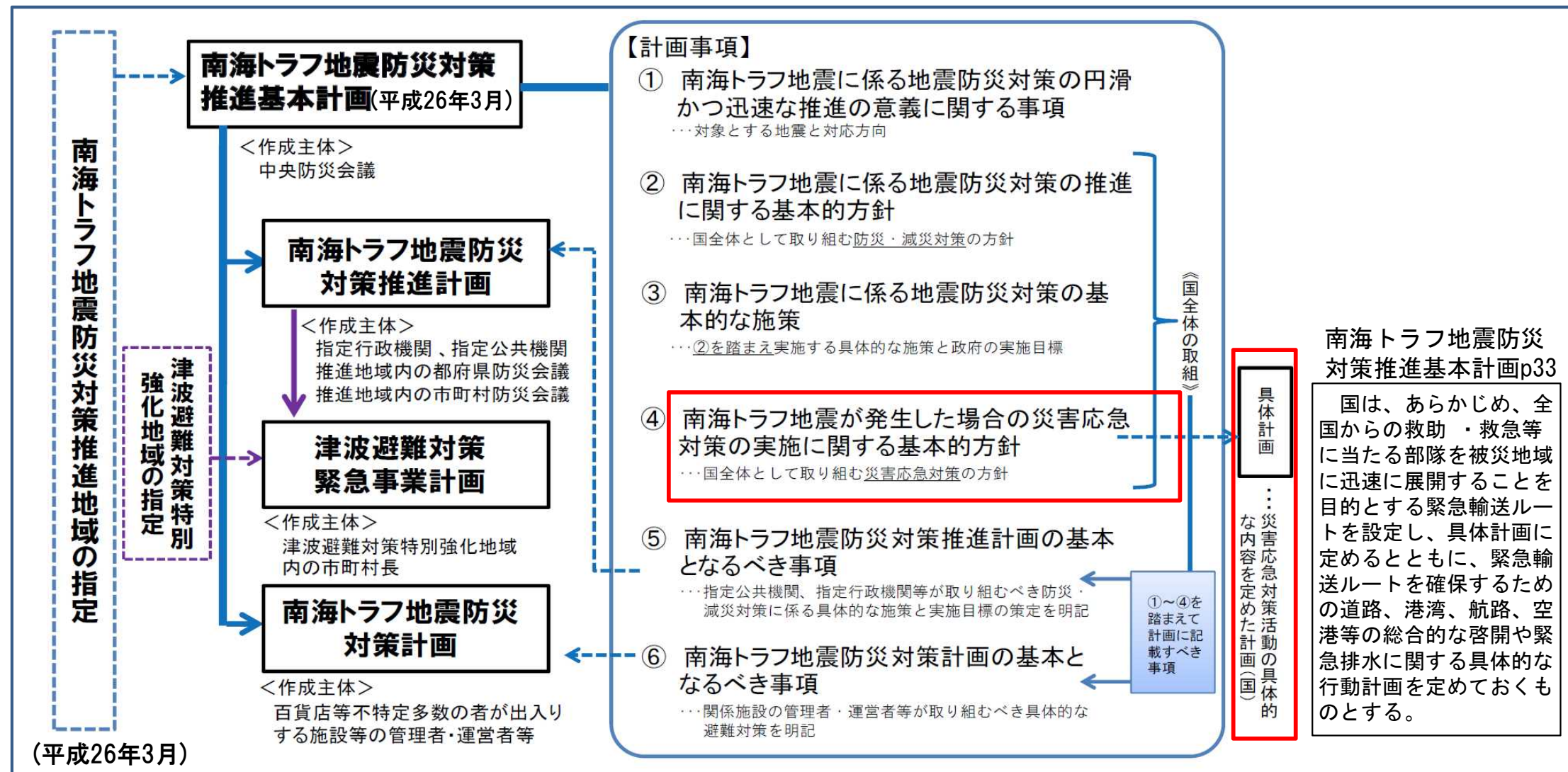


※下線は航空輸送上重要な空港を示す。

1.6 東日本大震災後の中央防災会議等における検討状況

南海トラフ地震防災対策推進基本計画に係る計画の体系

- ・南海トラフ地震防災対策推進基本計画、首都直下地震緊急対策推進基本計画は、平成26年3月に策定済。
- ・災害応急対策活動に当たる部隊の活動規模、緊急輸送ルート、広域医療搬送拠点（空港）等を具体的に定める計画（具体計画）が今後策定予定。



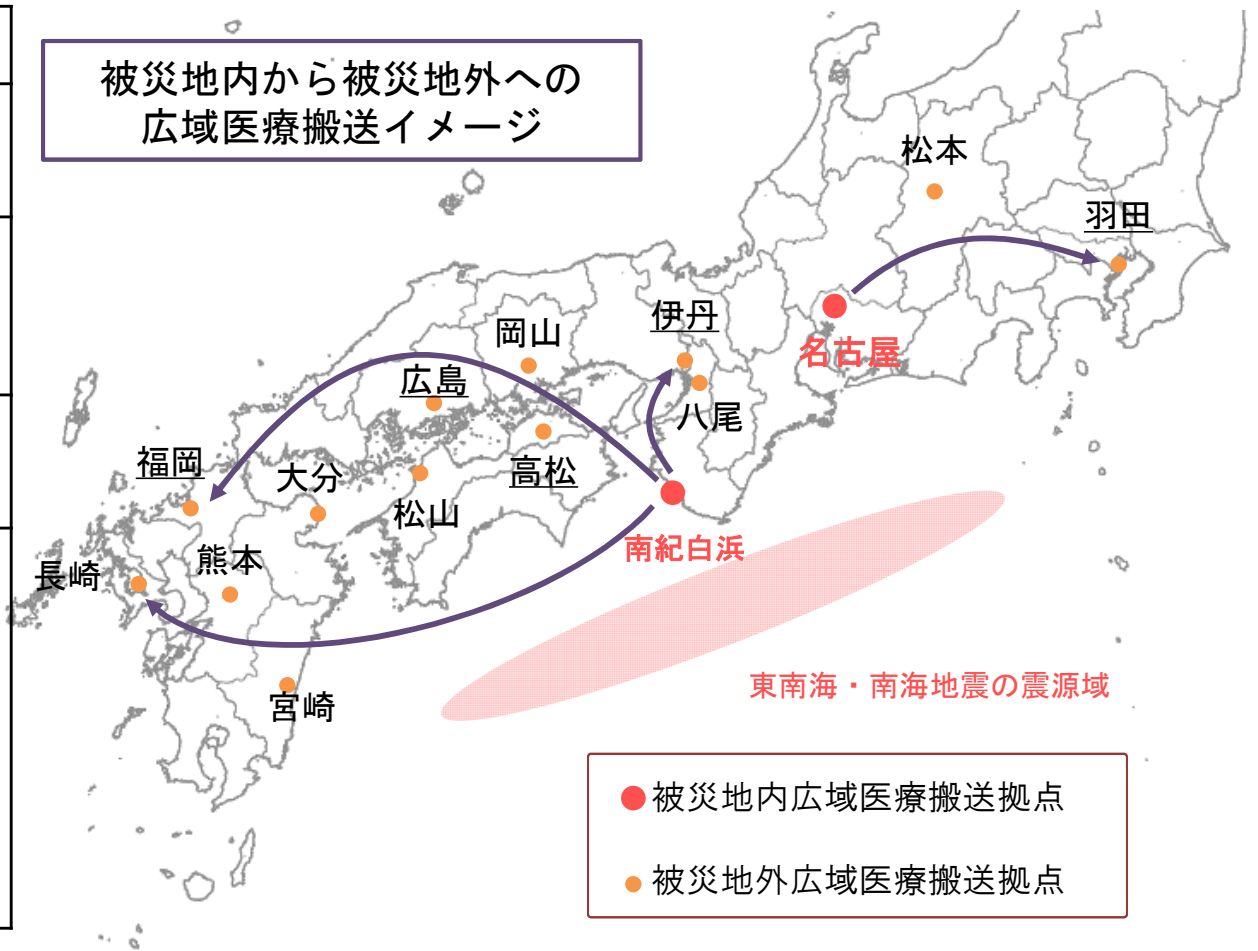
1.6 東日本大震災後の中央防災会議等における検討状況

東南海・南海地震の具体計画における空港の位置づけ

『「東南海・南海地震応急対策活動要領」に基づく具体的な活動内容に係る計画（平成19年3月）』
（具体計画）に位置付けられている空港

被災地内広域医療搬送拠点→被災地外広域医療搬送の計画

被災地内広域医療搬送拠点		患者搬送先 被災地外広域医療搬送拠点	搬送手段
静岡県	浜松基地	①厚木基地	固定翼 輸送機
		②入間基地	
愛知県	名古屋飛行場	①羽田空港	大型 回転翼機
三重県	三重大学	①松本空港	
	宮川ラブリバー公園	②小松飛行場	
和歌山県	南紀白浜空港	①八尾空港	固定翼 輸送機
		②伊丹空港	
		③長崎空港	
徳島県	あすたむらんど徳島	①高松空港	大型 回転翼機
		②岡山空港	
高知県	高知大学医学部	①松山空港	大型 回転翼機
		②広島西飛行場	
		③広島空港	
		④防府飛行場	
	宿毛市総合運動場	①大分空港	
		②熊本空港	
③宮崎空港			



※下線は航空輸送上重要な空港を示す。

※現時点における具体計画は、平成19年3月に策定されたものであり、平成26年3月に策定された基本計画に基づき、見直しが行われている。

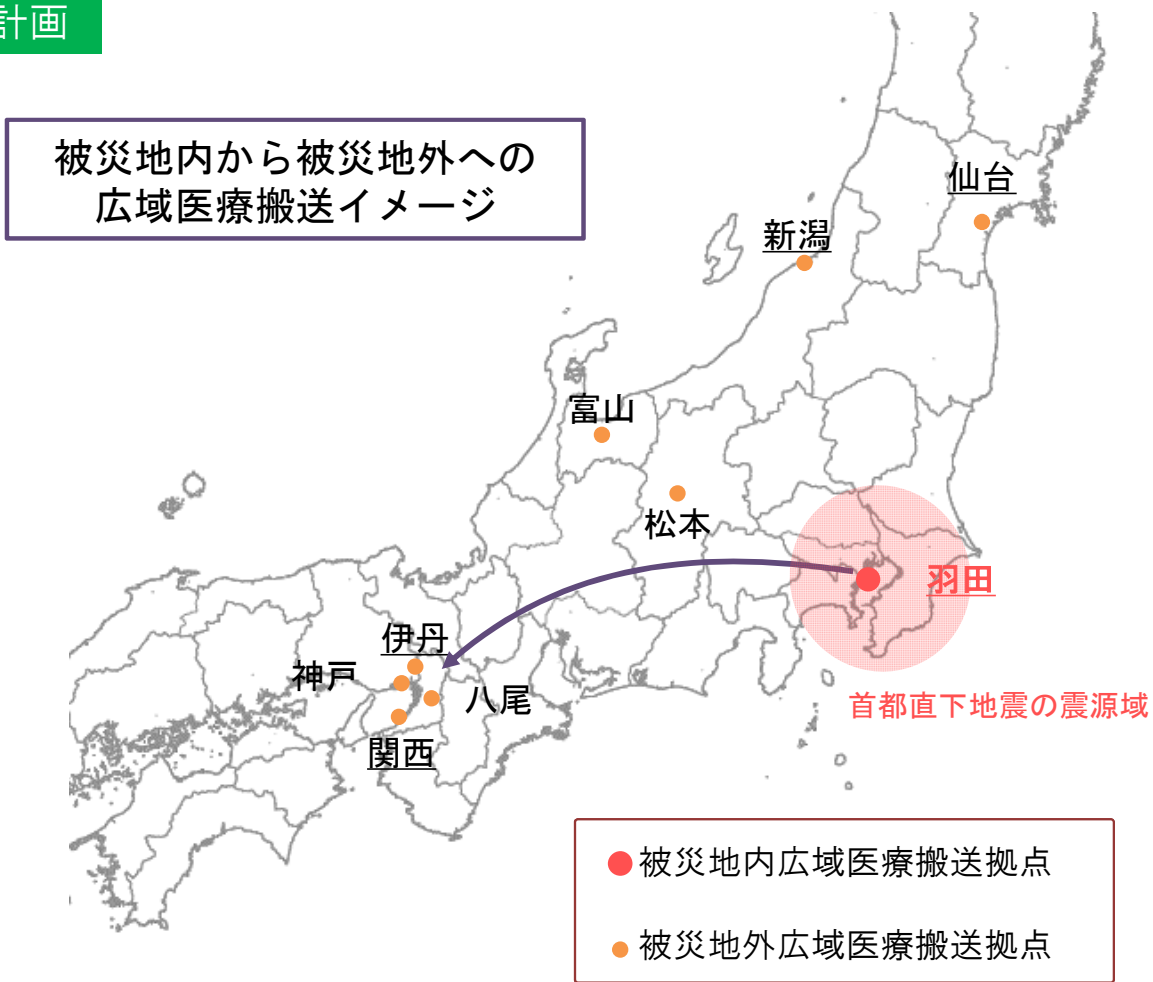
1.6 東日本大震災後の中央防災会議等における検討状況

首都直下地震の具体計画における空港の位置づけ

『「首都直下地震応急対策活動要領に基づく具体的な活動内容に係る計画（平成20年12月）」』
 （具体計画）に位置付けられている空港

被災地内広域医療搬送拠点→被災地外広域医療搬送の計画

被災地内広域医療搬送拠点		患者搬送先 被災地外広域医療搬送拠点	搬送手段	
埼玉県	入間基地	①仙台空港	固定翼 輸送機	
		②松島基地		
千葉県	下総航空基地	①新潟空港	大型 回転翼機	
		②北宇都宮駐屯地		
東京都	基幹的広域防災拠点(有明の丘地区)	①滝が原駐屯地		
		②静浜基地		
		③浜松基地		
	立川駐屯地	①相馬原駐屯地		
		②尾瀬スポーツ公園		
		③松本空港		
	東京国際空港	①大阪国際空港		固定翼 輸送機
		②関西国際空港		
		③八尾空港		
④神戸空港				
神奈川県	厚木航空基地	①富山空港		
		②小松基地		
		③岐阜基地		



※下線は航空輸送上重要な空港を示す。

※現時点における具体計画は、平成20年12月に策定されたものであり、平成26年3月に策定された基本計画に基づき、今後見直しが行われる予定。

2. 空港の地震・津波対策における今後の方向性

2.2 緊急輸送の拠点となる空港における耐震対策

- 航空輸送上重要な空港においては、災害時に救急・救命及び緊急物資・人員輸送の拠点としての役割が求められるとともに、航空ネットワークを維持し、背後圏経済活動を継続させる役割を果たしており、引き続き優先して耐震対策を実施。
- 東日本大震災時には航空輸送上重要な空港以外の空港も大きな役割を果たしたことから、大規模かつ広域的な災害の発生に備え、地震防災対策推進地域等に所在する空港及び救急・救命、緊急物資・人員輸送などの災害応急対策の活動が見込まれる空港の耐震性確保の優先性を考慮することが必要。

地震に強い空港のあり方検討会(平成17~18年度)

緊急輸送の拠点となる空港に求められる機能

- 1) 空港に求められる機能
 - ・ 救急・救命活動等の拠点機能(発災後極めて早期の段階)。
 - ・ 緊急物資・人員等輸送受け入れ機能(発災後3日以内)。
- 2) 機能確保に向けた整備の基本的な進め方
 - ・ 空港施設についての詳細な耐震性調査及び精度の高い被害予測を行い、これに基づく必要な対策を講ずる。
 - ・ 2,000m程度の滑走路を有し自衛隊輸送機等による大量輸送を受け入れることが可能な空港についてそのための耐震性の向上を行うことが必要である。また、それ以外の空港については、ヘリコプター及び小型機等による輸送のための施設の耐震性の向上が必要である。
 - ・ 地震災害後に二次被害の恐れがある場合においては、予め必要な対策を行う必要がある。

大規模地震防災・減災対策大綱 (平成26年3月中央防災会議決定)(抜粋)

1. 事前防災
 - (5) ライフライン及びインフラの確保対策
 - 3) 交通施設の安全・機能確保対策、広域連携のための交通基盤確保
 - 道路管理者、鉄道事業者、空港管理者、港湾管理者等は、地震により交通機能が寸断されないように、交通施設の耐震化を早急に進める。
2. 災害発生時の効果的な災害応急対策への備え
 - (4) 医療対策
 - 国、地方公共団体、関係機関は、(中略)災害発生直後からの速やかなDMAT(災害派遣医療チーム)・救護班の派遣、医薬品・医療資機材の供出、災害拠点病院を中心とした広域医療搬送について体制の充実を図る。

2.2 緊急輸送の拠点となる空港における耐震対策

地震防災対策推進地域等に所在する空港

具体計画で広域医療搬送拠点等に位置付けられる空港

【凡例】

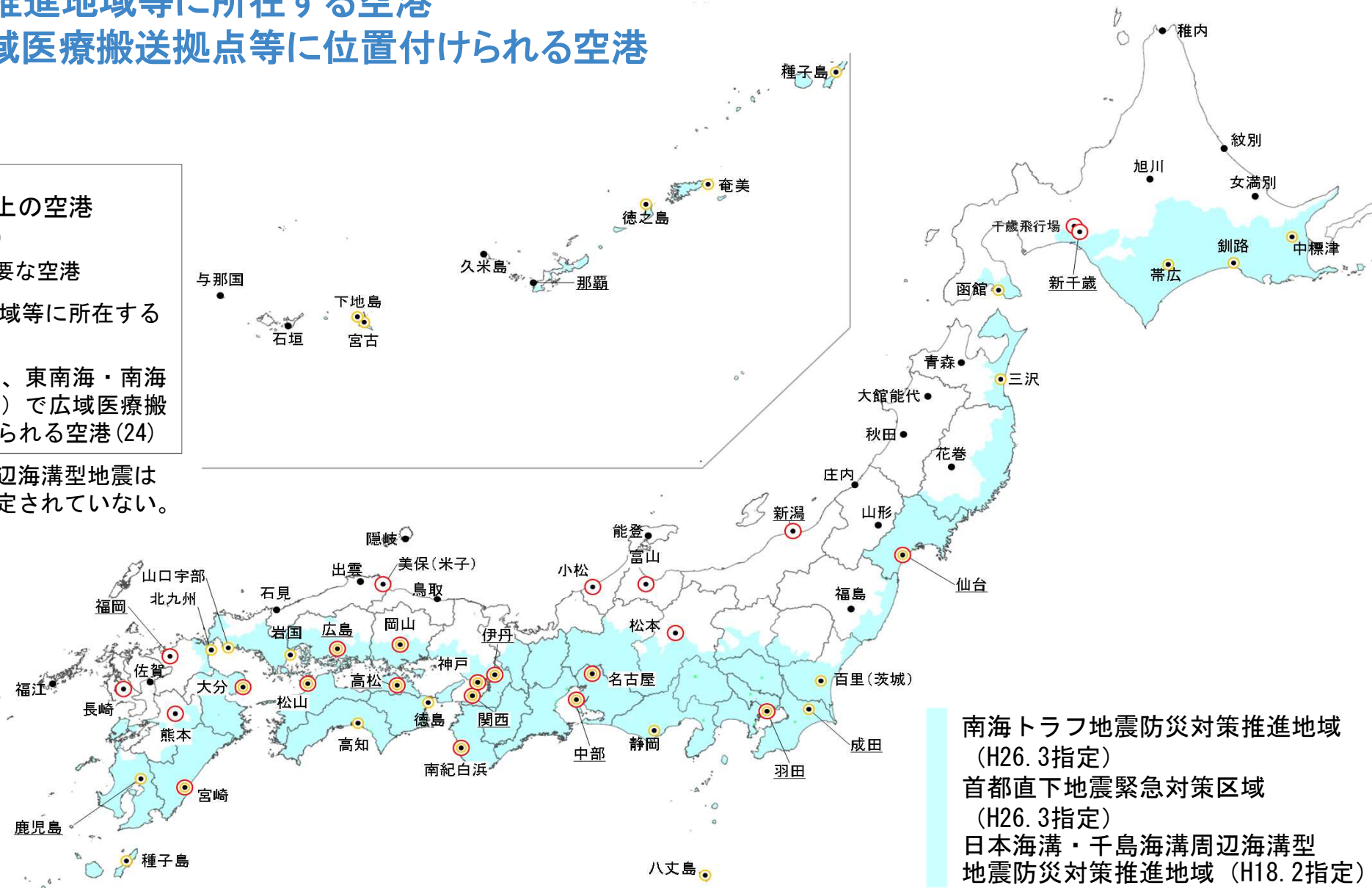
- 滑走路長2,000m以上の空港
(共用空港を含む)

[下線] 航空輸送上重要な空港

- 地震防災対策推進地域等に所在する
空港 (34)

- 具体計画 (東海地震、東南海・南海
地震、首都直下地震) で広域医療搬
送拠点等に位置付けられる空港 (24)

※日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震は
現在まで具体計画が策定されていない。



※実際の耐震対策の実施にあたっては、とりまとめの2.2及び2.3を考慮し優先する空港を選定する。

出典：右記の具体計画を基に作成 「東海地震応急対策活動要領」に基づく具体的な活動内容に係る計画 (平成18年4月修正)
「東南海・南海地震応急対策活動要領」に基づく具体的な活動内容に係る計画 (平成19年3月)
「首都直下地震応急対策活動要領」に基づく具体的な活動内容に係る計画 (平成20年12月)

2.3 航空ネットワークの維持(代替性確保)のための耐震対策

- 東日本大震災時には仙台空港が被災する中で、東北地方の各空港と各地を結ぶ民航機が運航されたことから、大規模かつ広域的な災害が発生に備え、航空輸送上重要な空港が被災した場合の機能を代替するため、その機能を支援する空港を想定し、これらの空港の耐震性確保の優先性を考慮することが必要。
- 民航機の運航による航空ネットワークが、新幹線などを代替することも考慮し、空港と主要都市を連絡する臨時のアクセスバス等との連携により、広域的な移動ルートを確認することが必要。

地震に強い空港のあり方検討会（平成17～18年度）

航空輸送上重要な空港※に求められる機能

- 1) 空港に求められる機能
 - ・ 発災後3日を目途に定期民間航空機の運航が可能となる機能。
 - ・ 地震災害による経済被害の半減を目指し、再開後の運航規模は、極力早期の段階で通常時の50%に相当する輸送能力を確保。
 - ・ 航空ネットワークの維持及び背後圏経済活動の継続性確保と首都機能維持。
- 2) 機能確保に向けた整備の基本的な進め方
 - ・ 滑走路や誘導路等について、定期民間航空機が極力早期の段階で通常時の50%に相当する輸送能力を確保するのに必要な耐震性の向上を図る。

空港施設の耐震性の向上の方向性

航空輸送上重要な空港、また、圏域内に唯一存在する空港について、優先的に耐震性の向上を進めるとともに、これを進めるに当たっては、大規模地震の発生確率や空港相互の役割分担等について考慮すべきである。

大規模地震防災・減災対策大綱 (平成26年3月中央防災会議決定)(抜粋)

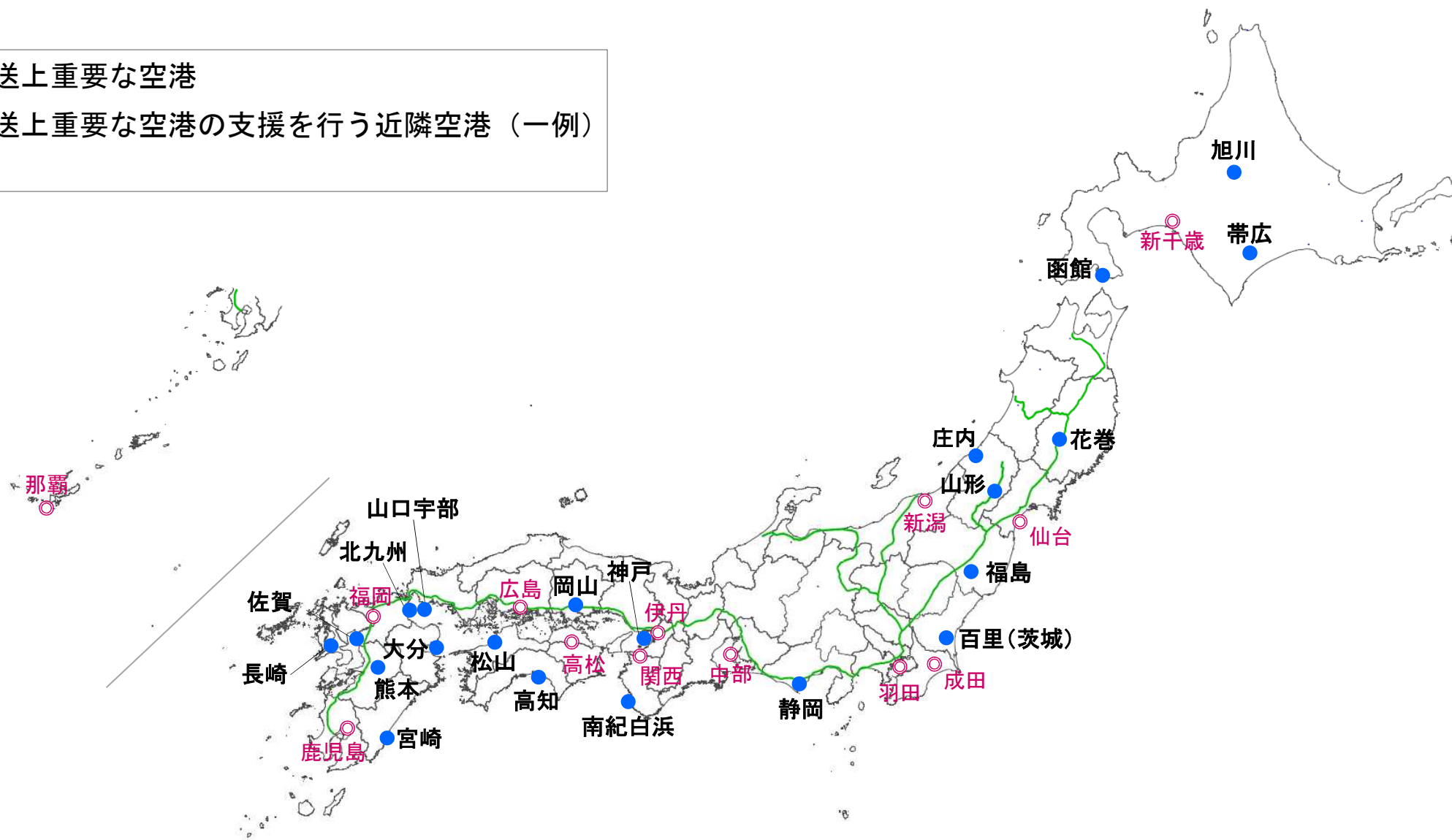
1. 事前防災
 - (5) ライフライン及びインフラの確保対策
 - 3) 交通施設の安全・機能確保対策、広域連携のための交通基盤確保
 - 道路管理者、鉄道事業者、空港管理者、港湾管理者等は、地震により交通機能が寸断されることがないように、交通施設の耐震化を早急に進める。
 - 道路管理者、鉄道事業者、空港管理者、港湾管理者等は、被災地域外を活用した代替輸送、他ルートへの迂回、他の交通モードへの転換が可能となるよう交通施設の代替性や異なる交通モード間の相互アクセス性の向上を図る。

※緊急輸送の拠点となる空港のうち、特に航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保において重要と考えられる空港（13空港）
(東京国際、成田国際、中部国際、関西国際、大阪国際、新千歳、仙台、新潟、広島、高松、福岡、鹿児島、那覇)

2.3 航空ネットワークの維持(代替性確保)のための耐震対策

航空輸送上重要な空港の被災時にその機能を支援する空港(一例)

- 航空輸送上重要な空港
- 航空輸送上重要な空港の支援を行う近隣空港 (一例)
- 新幹線



※実際の耐震対策の実施にあたっては、とりまとめの2.2及び2.3を考慮し優先する空港を選定する。

※本資料は、航空輸送上重要な空港の被災時にその機能を支援する空港の一例を示したものであり、今後、耐震対策等の事業実施を行う空港を明示したものではない。

2.4 航空ネットワークの維持(機能の低下の最小化)のための耐震対策

- 航空輸送上重要な空港が被災した場合には、当該空港のみならず航空輸送ネットワーク全体の輸送機能低下をもたらし、国内外の社会経済活動に大きな影響を与えることから、ネットワークの機能低下を可能な限り抑制するための耐震性の確保を図ることが必要。
- 特に、首都圏空港（東京国際空港、成田国際空港）は、国内・国際線の輸送量の大部分を占め、航空輸送ネットワークを維持する上で特に重要な空港であり、災害時においても国内の航空輸送を維持する観点から、機能の低下を最小化するための耐震性の確保を図ることが必要。

地震に強い空港のあり方検討会 (平成17～18年度)

航空輸送上重要な空港※に求められる機能

- 1) 空港に求められる機能
 - ・ 発災後3日を目途に定期民間航空機の運航が可能となる機能。
 - ・ 地震災害による経済被害の半減を目指し、再開後の運航規模は、極力早期の段階で通常時の50%に相当する輸送能力を確保。
 - ・ 航空ネットワークの維持及び背後圏経済活動の継続性確保と首都機能維持。
- 2) 機能確保に向けた整備の基本的な進め方
 - ・ 滑走路や誘導路等について、定期民間航空機が極力早期の段階で通常時の50%に相当する輸送能力を確保するのに必要な耐震性の向上を図る。

首都直下地震緊急対策推進基本計画 (平成26年3月閣議決定)(抜粋)

- 7 緊急対策区域における緊急対策の円滑かつ迅速な推進に関し政府が講ずべき措置
 - (2) 膨大な人的・物的被害への対応
 - ① 計画的かつ早急な予防対策の推進
- オ 交通インフラ、河川・海岸堤防等の耐震化、発災時の速やかな機能回復
- ・ 道路、空港、港湾、鉄道等の交通インフラについて、国〔国土交通省等〕、都県、市町村及び施設管理者は、地震による機能の低下を最小化するため、施設の耐震化、老朽化対策の推進、施設・機能の代替性の確保を始め、以下に掲げ措置を講じ、災害に強い交通ネットワークの整備を進める。

※緊急輸送の拠点となる空港のうち、特に、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保において重要と考えられる空港
(13空港：東京国際、成田国際、関西国際、大阪国際、中部国際、新千歳、仙台、新潟、広島、高松、福岡、鹿児島、那覇)

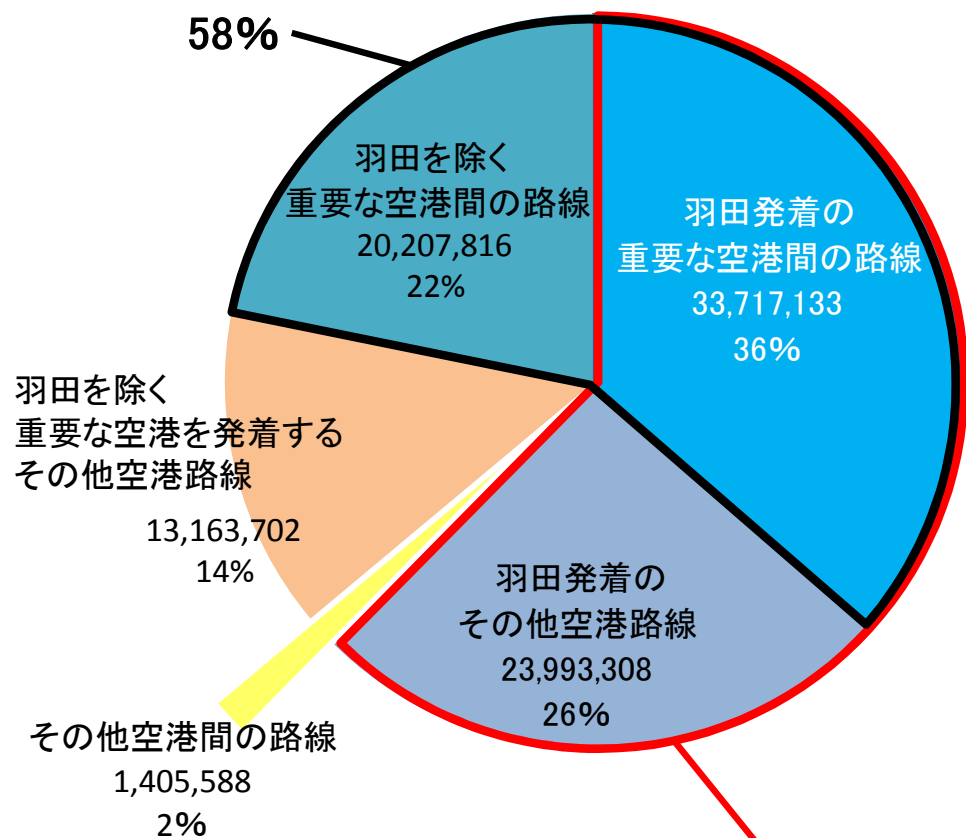
2.4 航空ネットワークの維持(機能の低下の最小化)のための耐震対策

航空輸送上重要な空港を利用する旅客数の状況(国内線・国際線)

【国内線の路線別旅客数（平成25年度）】

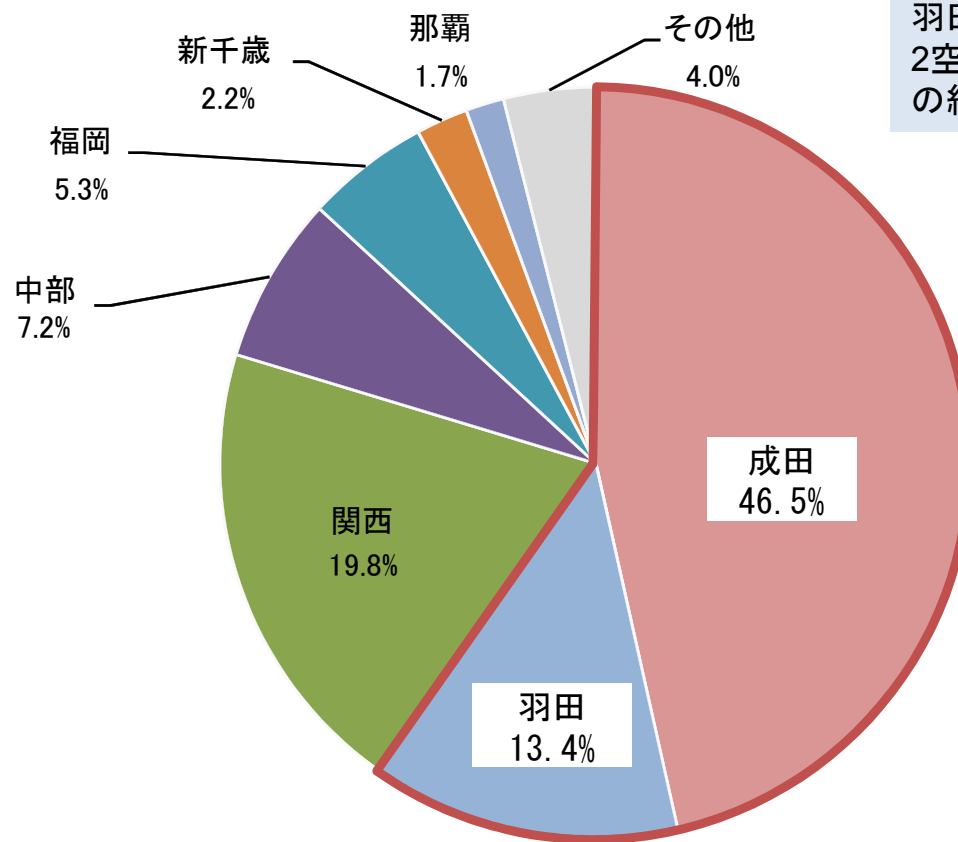
重要な空港間の路線の
旅客数の割合

58%



**羽田空港発着路線の
旅客数の割合
62%**

【国際線の空港別旅客数（平成25年度）】



羽田+成田の
2空港が全空港
の約6割を占める

重要な空港 : 航空輸送上重要な空港
(13空港: 東京国際、成田国際、関西国際、大阪国際、
中部国際、新千歳、仙台、新潟、広島、高松、福岡、
鹿児島、那覇)
その他空港 : 上記空港以外

2.5 旅客ターミナルビルの耐震・耐津波対策

- ・ 躯体構造について、人命の安全確保のため、耐震性能の確認及び必要な改修を実施することが必要。
- ・ 津波浸水が想定される空港では、人命の安全確保のため、津波に対する構造上の安全性を確認することが必要。
- ・ 東日本大震災での非構造部材の被害発生を踏まえ、大規模な吊り天井の点検、改修等の対応を積極的に進めることが必要。
- ・ 天井の他、照明器具、設備機器（配管、ダクト）、案内サイン等の非構造部材の点検等の継続的な実施が望ましい。

地震に強い空港のあり方検討会 (平成17～18年度)

各施設で講ずるべき耐震性の向上策

旅客ターミナルビルについては、8割の施設が新耐震基準に適合しており、大規模地震に対しても倒壊の恐れは少ないが、約2割の施設が旧耐震基準に準拠して施工されており、今後、耐震性について確認する必要がある。

また、旅客案内設備や様々な商業設備等について避難誘導の際の支障にならないか等の確認を行うことも重要である。

大規模地震防災・減災対策大綱 (平成26年3月中央防災会議決定)(抜粋)

- (1) 建築物の耐震化等
- 3) 公共施設等の耐震化
 - 国、地方公共団体、関係事業者は、(中略)駅等、様々な応急対策活動の拠点や避難所となりうる施設の耐震化について、数値目標を設定するなどその促進を図る。さらに、これらの施設の大規模空間の天井の脱落対策等の非構造部材の地震対策を推進する。
- 5) 家具等の固定、ガラスの飛散防止
 - 大規模集客施設等の施設において、各施設管理者等は、天井材、照明器具等の非構造部材の耐震化を促進させるとともに、国、地方公共団体は、家具等の固定措置やガラスの飛散防止措置等の実施状況の把握とその実施率の向上促進に努める
- 6) 屋外転倒物・落下物の発生防止対策
 - 自動販売機の転倒防止対策について、国、地方公共団体は、自動販売機設置者に対して、耐震性重視の「自動販売機据付基準（JIS規格）」の周知徹底等により、転倒防止対策の促進を図る。

2.6 空港避難計画の策定

- ・ 災害発生時の空港内の旅客、来訪者、空港関係者及び空港の周辺住民などの安全を確保するため、想定される災害について各空港で空港避難計画を予め策定することが必要。

地震に強い空港のあり方検討会（平成17～18年度）

地震災害時の空港運用における今後の取組み

今後、空港が地震災害時においてその役割を十分に果たすためには、緊急物資輸送の受入れや負傷者、帰宅困難者等への対応の充実が必要であり、今後、情報、認識、行動の観点で、地元自治体や自衛隊等の関係機関との連携を強化していくことが必要である。

1) 情報の共有化等

- ・ 緊急地震速報等、減災に有用な情報の提供
- ・ 被災状況の収集・共有
- ・ 運航情報等、一般利用者に有用な情報の提供

2) 地震災害時における空港の役割等の共通認識

- ・ 地域防災計画に位置付ける等地震災害時の空港の役割等を周知
- ・ 地震災害時の関係機関の役割を予め分担
- ・ 復旧時の関係機関の協力体制及び役割を予め分担

3) 地震災害時の行動等

- ・ 空港管理者及び関係機関による負傷者、帰宅困難者、緊急避難者への対応を予め分担
- ・ 救急救命及び緊急物資輸送等への対応を予め分担

大規模地震防災・減災対策大綱 (平成26年3月中央防災会議決定) (抜粋)

1. 事前防災

(2) 津波対策

②津波避難計画の策定促進

- 不特定多数の者が利用する施設の管理者、危険物等の取扱施設の管理者等は、レベル2の津波にも対応できるように、津波避難計画を含む津波の対応策について、策定・見直しを促進する（抜粋）

(8) リスクコミュニケーションの推進

- 国、地方公共団体等は、外国からの来訪者、要配慮者等に対し災害時でも安全を確保できるようにするための緊急地震速報等の多言語化、公共交通機関、ホテル等の従業員等による避難誘導の取組等を促進する。（以下略）

2.7 空港施設の早期復旧計画の策定

- ・ 救急・救命活動、緊急物資輸送の拠点、航空ネットワークを維持し背後圏経済活動を継続させるなど、発災後段階的に空港が果たす役割を踏まえ、災害発生時の空港施設の早期復旧体制を構築するため、各空港で早期復旧計画を予め策定することが必要。

地震に強い空港のあり方検討会（平成17～18年度）

地震災害時の空港運用における今後の取組み

今後、空港が地震災害時においてその役割を十分に果たすためには、緊急物資輸送の受入れや負傷者、帰宅困難者等への対応の充実が必要であり、今後、情報、認識行動の観点で、地元自治体や自衛隊等の関係機関との連携を強化していくことが必要である。

1) 情報の共有化等

- ・ 緊急地震速報等、減災に有用な情報の提供
- ・ 被災状況の収集・共有
- ・ 運航情報等、一般利用者に有用な情報の提供

2) 地震災害時における空港の役割等の共通認識

- ・ 地域防災計画に位置付ける等地震災害時の空港の役割等を周知
- ・ 地震災害時の関係機関の役割を予め分担
- ・ 復旧時の関係機関の協力体制及び役割を予め分担

3) 地震災害時の行動等

- ・ 空港管理者及び関係機関による負傷者、帰宅困難者、緊急避難者への対応を予め分担
- ・ 救急救命及び緊急物資輸送等への対応を予め分担

大規模地震防災・減災対策大綱 (平成26年3月中央防災会議決定)(抜粋)

2. 災害発生時の効果的な災害応急対策への備え

(11) ライフライン及びインフラの復旧対策

- ライフライン事業者、電気通信事業者、道路管理者、鉄道事業者、空港管理者及び港湾管理者等は、OBの活用や人材育成による復旧要員の確保、復旧資機材の調達体制の確保、復旧要員や資機材の搬送体制の整備、復旧訓練の充実等による復旧体制の充実を図る。