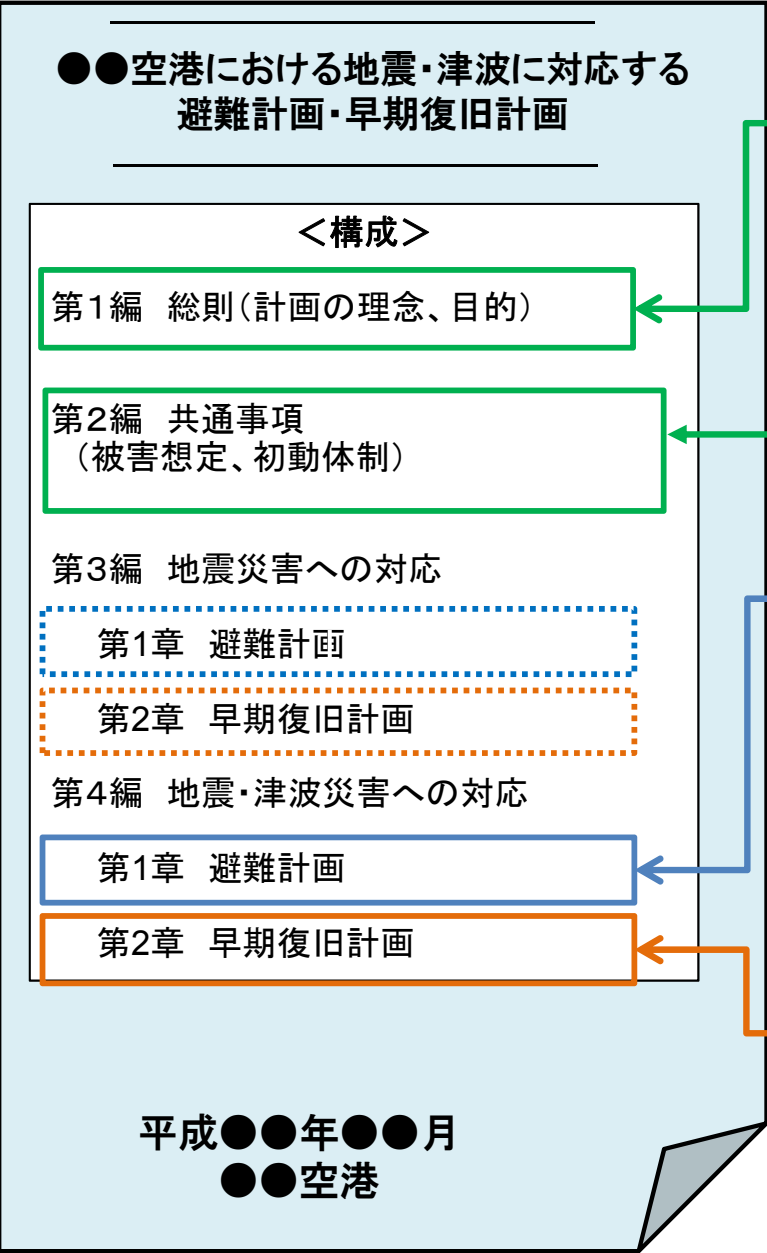


高知空港における地震・津波に対応する 避難計画・早期復旧計画（案）の概要

目次構成案



高知空港(モデル空港)における避難計画・早期復旧計画(新計画)の骨子

<目次構成>	
1. 総則	(5) 空港機能への影響(想定)
1. 被害想定	2. 地震発生直後の対応
1.1 地震・津波の諸元	2.1 他関連機関による防災関連計画における高知空港の位置づけ
1.2 地震・津波による空港施設等への影響	2.2 初動体制
(1) 浸水予想	(1) 現地対策本部の設置・運営
(2) 空港施設被害の想定	(2) 関係機関との連絡体制(21頁)
(3) 空港へのアクセス施設の被害想定	(3) 運用時間外に災害が発生した場合の対応
(4) ライフライン施設の被害想定	2.3 身の安全の確保
	2.4 地震・津波情報の入手
	2.5 災害情報の発信
1. 避難計画の実施	(3) 連絡・通信手段の確保
1.1 津波避難計画の発動基準	(4) 傷病者への対応(15頁)
1.2 避難の実施手順(5頁)	(5) 滞留スペースの確保(12頁)
1.3 津波避難場所(6頁、9頁、11頁)	(6) 外部アクセス(二次避難出入口)の確保
1.4 避難経路(10頁)	(7) 情報伝達(滞留場所運営、交通機関等の情報伝達)
1.5 避難時の体制	(8) 災害時要配慮者(外国人)対策(18頁)
(1) 避難対象者	(9) 主要備蓄の提供(17頁)
(2) 避難時の各主体の役割分担	(10) 搬送体制
(3) 避難誘導に係る指揮命令系統及び連絡体制(7頁、8頁)	2.2 帰宅困難となる滞留者の安全確保
(4) 災害時要配慮者(外国人等)の避難対策	(1) 帰宅困難となる滞留者スペースの確保
(5) 旅客機の乗客・乗員の安全確保	(2) 搬送体制(16頁)
(6) 空港運用時間外の避難対策	2.3 避難後の各主体の役割分担
2. 避難後の対応	3. 避難体制の強化に向けた取組の継続
2.1 滞留者の安全確保	3.1 事前周知/広報活動
(1) 滞留者の安否確認	(1) 防災教育 (2) 防災に関する啓発活動 (3) 防災訓練
(2) 電源の確保	3.2 計画の更新・見直し(PDCA)
1. 復旧目標	
1.1 復旧目標	
1.2 復旧作業の着手時期と優先順位	3.3 復旧準備作業計画
2. 早期復旧体制	3.4 資機材の調達・搬入計画
2.1 早期復旧に係る現地対策本部の実施事項	3.5 電力・燃料の確保計画
2.2 関係機関との連絡・調整(21頁)	3.6 地上支援車両の確保計画
2.3 応援体制の確立	
2.4 早期復旧対策資料の準備	4. 行動計画
2.5 その他必要な対応(27頁)	4.1 初動体制の確保
3. 早期復旧計画	4.2 早期復旧体制の確保
3.1 施設点検及び安全性の確認	4.3 行動計画
3.2 各施設・設備の復旧計画(22頁、23頁、24頁)	
	5. 教育訓練等
	5.1 教育訓練等(25頁)
	5.2 計画の更新・見直し(PDCA)

国土交通省

・主体となる機関 ※ 津波警報解除の目安を地震発生24時間後と想定した。道路啓発時間については、高知県道路計画に基づき、緊急輸送道路の目標時間(警報解除後10時間とした)。乗客・来港者の搬送開始は以上から34時間後とした。

・実施機関

- ※1: 地震発生後、空港の南東端に津波の第1波が到達する時間の目安として表示
(空港津波シミュレーション等調査報告書 平成24年9月航空局)
- ※2: 空港事務所、空港ビル付近に津波が到達する 時間の目安として表示
(空港津波シミュレーション等調査報告書 平成24年9月航空局)
- ※3: 空港事務所・空港ビル会社の業務委託会社(常駐)
- ※4: 航空貨物フォワーダー・ハンドリング 会社
- ※5: 特殊車両とは、地上支援車両(トラック等)や給油車両等を指す

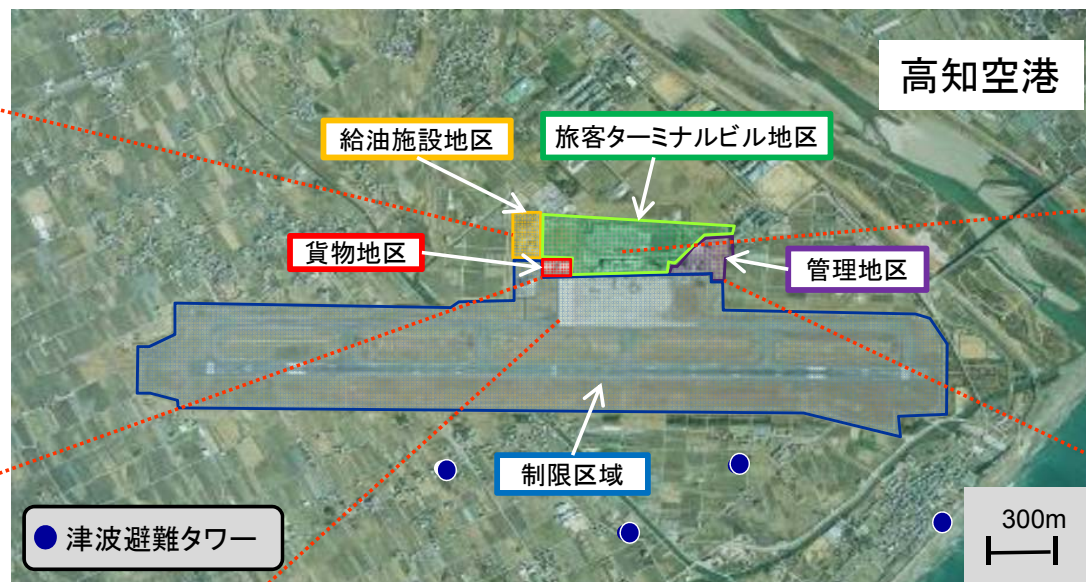
※傷病者：滞留者、空港スタッフの中で怪我した人を指す(ブラック：死者、レッド：重篤者、イエロー：重症者、グリーン：直ぐに命に係わる事態にはならない者)。

緑色	救急・救命活動に関わる事項(排水作業等については、この活動を可能とするためのエリアにおける作業を意味する)	
青色	緊急物資・人員輸送活動に関わる事項	(同上)
黄色	民衆避難施設閉鎖に関わる事項	(同上)
白色	上記以外の事項	

1. 空港避難計画

① 高知空港の避難に関わる地区の概要

○高知空港の避難者数は、平日のピーク時間帯を対象とし、旅客・来港者650人、空港スタッフにいる者を約290人、そして地域住民を約150人の合計1,090人と想定している。



避難対象者		平日のピーク時間	最少時(参考)
ターミナルビル	旅客・来港者	約650人	0人
	空港スタッフ	約180人	137人
管理地区	空港スタッフ	約30人	15人
貨物地区	空港スタッフ	約20人	9人
給油施設地区	空港スタッフ	約10人	4人
制限区域	空港スタッフ	約20人	0人
空港事務所庁舎	空港スタッフ	約30人	10人
地域住民		約150人	約150人
合計		約1,090人	約330人

資料：「高知空港津波避難計画」(H24. 4)

1. 空港避難計画

② 乗客・乗員の避難

【課題】 航空機に搭乗している乗客・乗員の具体的な避難方法が明記されていない。

【対応案】 航空機に搭乗している乗客・乗員の具体的な避難方法について、航空機の状況ごとに関係者で詳細に調整した上で、所要の事項を避難計画に定める。

高知空港のモデル計画 【302頁】

（緊急対応）乗客・乗員の避難

航空機に搭乗している乗客・乗員の避難方法は、以下の①または②の手順を基本とする。

なお、これを実現させるためには、機長に、現地対策本部長（空港長）のアドバイスを管制官を通じて連絡する必要がある。この手順については、別途、検討する。

① エプロン周辺の航空機の場合

○固定スポット周辺の航空機は、速やかに乗客を旅客ターミナルビルへ退避させる。

○乗員は、旅客ターミナルビルへ乗客を退避させた後、空港スタッフの指示に従い、避難場所へ誘導する。



② 旅客ターミナルビルへ向かうのは危険だと機長が判断した場合

○旅客機が津波襲来が見込まれる時間内に旅客ターミナルビルに引き返すことが困難となった場合は、機長の要求や状況に応じて、できるだけ標高が高い空港北側への移動を助言するなどの対応をとる。

○旅客機の乗客・乗員の具体的な避難方法、乗員と空港スタッフの関わり方について、関係者間で調整した上で、必要となる事項を本避難計画に定めることとする。

ひな型への反映 【303頁】

（「旅客機に搭乗している乗客・乗員の避難実施手順」の解説に）

航空機に搭乗している乗客・乗員の具体的な避難方法として、航空機の状況による場合分けを行い、以下を記載する。

① エプロン周辺の航空機の場合

○固定スポット周辺の航空機は速やかに乗客を旅客ターミナルビルへ退避させる。

○オープンスポットで搭乗中あるいは降機中の場合は速やかに乗客をバスへ乗車させ、旅客ターミナルビルへ移動させる。

○乗員は、旅客ターミナルビルへ乗客を移動させた後、空港スタッフの指示に従い、避難場所へ誘導する。

② 旅客ターミナルビルへ向かうのは危険だと機長が判断した場合

○機長の要求や状況に応じて、空港長は、できるだけ標高が高い場所等への移動を助言する。

○津波到達時間に十分な余裕のある空港については、滑走路の点検等を実施した上で、離陸することも検討対象とする。

○旅客機の乗客・乗員の具体的な避難方法、乗員と空港スタッフの関わり方について、関係者間で調整した上で、必要となる事項を本避難計画に定めることとする。

（留意点に）

現地対策本部、管制官及び機長の3者間の緊急時の連絡体制や手順について、予め定めておく必要があることを記載する。

1. 空港避難計画

③ 特殊車両の避難

【課題】 早期復旧を実現するためには、できる限り特殊車両※の水没を未然に防ぐ必要がある。

【対応案】 運転手の安全を確保できる場合は、特殊車両を非浸水想定エリアへ避難させる。この場合、運転手は、安全確保のため、警報が解除されるまでその場に留まることとする。

※特殊車両とは、給油用（レフューラー等）、防災用（消防車等）、グランドハンドリング用（航空機牽引車、タラップ車等）の車両を指す。

（備える）

○特殊車両の運転手は、必要最低限の備蓄として携帯用のトイレ、水、食料及び通信手段の準備・携行について検討する。

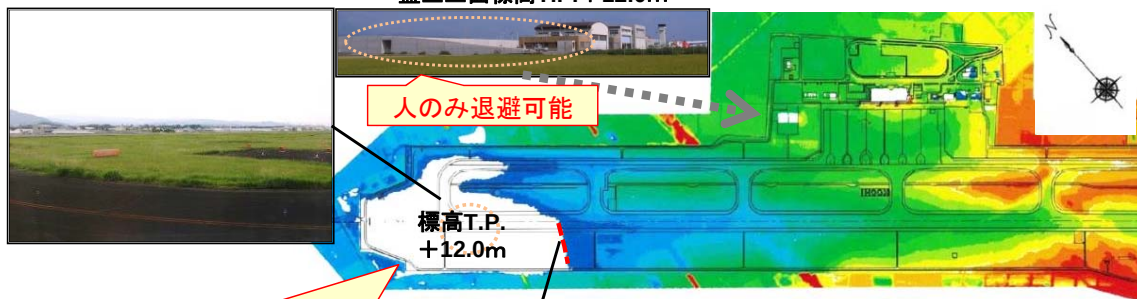
（緊急時の対応）

○特殊車両は、地震発生から津波到達までの一定時間以内に移動可能な場合に、想定津波高さに対して、浸水が想定されない制限区域北西端等の非浸水想定エリアに避難する。ただし、当該エリアがシミュレーション上での非浸水エリアであることに留意し、より安全な場所への移動を優先する。

○運転手は、安全確保のため、その場所に留まり、携行した備蓄を利用・消費しながら大津波警報が解除されるのを待つ。

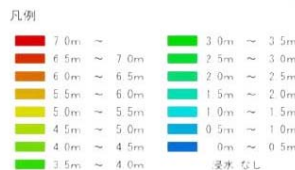
高知空港のモデル計画 【303頁】

高知県消防防災航空隊・県警航空隊事務所及び格納庫
盛土上面標高T.P.+12.0m



浸水しない可能性のあるエリア
空港津波シミュレーション等調査
（平成24年9月 航空局）

津波は、標高T.P.+9.0mラインまで達するものと想定。
空港北西端地区は3.0mの余裕高を有している。



ひな型への反映 【307頁】

（「津波避難場所（安全性の確認）」の解説に）

【特殊車両避難場所の確保】

○特殊車両が被災する場合、代替車両の調達に長時間を要することから、地震発生から津波到達までの一定時間以内に移動が可能で、想定される津波高さに対し、安全性が確保できる場所を、車両避難場所として整備・確保することを検討すべき旨を記載する。

○特殊車両の避難・避難後の運転手の安全確保策、避難場所に向かう走行経路（誘導路の横断など）及び責任者等について、予め関係者と協議する必要がある旨を記載する。

（留意点に）

○車両避難場所の選定にあたり、津波の到達時間と移動時間を十分考慮する必要がある。また、車両避難後の運転手の安全確保策、連絡手段、滞留時用の備蓄等について予め関係者と協議しておく必要がある。

※「津波避難ビル等に係るガイドライン（平成17年6月）内閣府」では、津波避難ビルについて、浸水深が2mの場合は3階以上の施設としており、1階層分程度の余裕をみるものとしているものと考えられる。すなわち、3m程度の余裕を考慮すべきと考えられる。

1. 空港避難計画 ④ 制限区域内にいる空港スタッフ等の避難

【課題】 制限区域で作業している空港スタッフのために、緊急時に空港全体へ情報を一斉周知する環境整備が必要である。

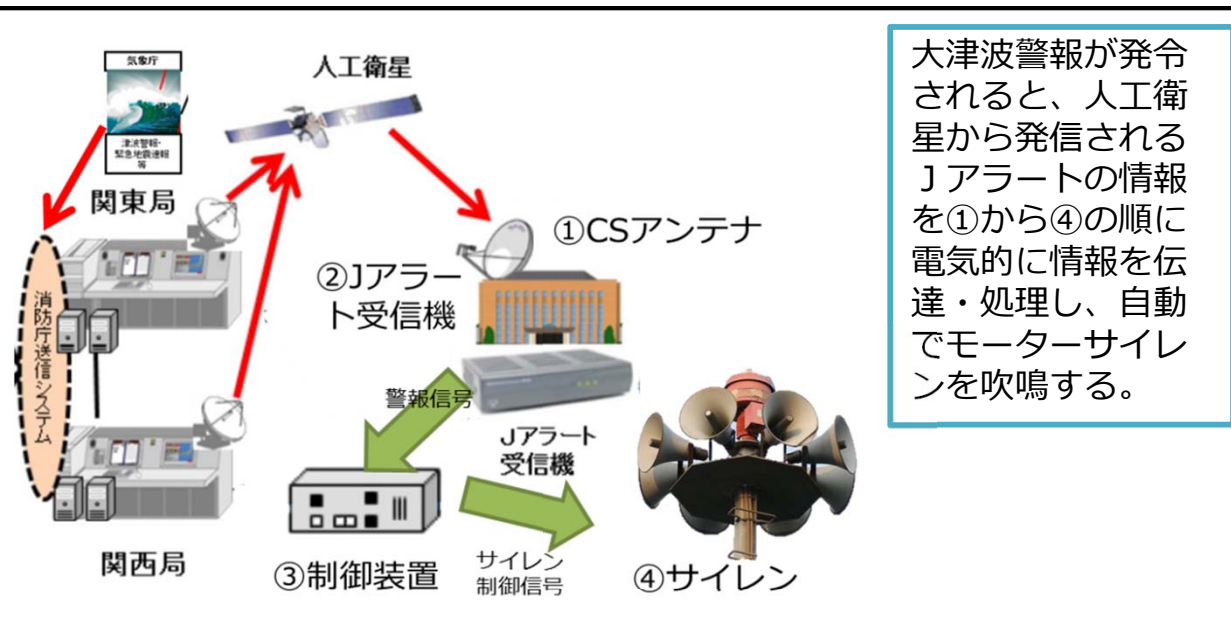
【対応案】 自動的に一斉周知が可能なサイレンシステムの導入や無線の活用等について検討する。

高知空港のモデル計画 【304頁】

（備える）

- 制限区域内の空港スタッフには、無線で連絡する体制の整備、また、防災無線や館内放送の音声が届きにくい駐車場にいる旅客等に向けて、旅客ターミナルビルの館内放送が聴ける体制の整備について検討する。
- また、近距離にいる空港スタッフ間（例えば、旅客ターミナルビル空港事務所間）での通話を可能とするために、トランシーバ等の整備について検討する。

（参考）Jアラートを活用した情報伝達システムの構築（案）



大津波警報が発令されると、人工衛星から発信されるJアラートの情報を①から④の順に電氣的に情報を伝達・処理し、自動でモーターサイレンを吹鳴する。

ひな型への反映 【302頁】

（「旅客ターミナルビル周辺の旅客・来港者避難の実施手順」の解説に）

- 空港周辺の防災行政無線（同報系）の音達範囲を確認し、制限区域内など空港スタッフに対して避難の指示が届かない場合には、独自にJアラートを利用したサイレンシステムを導入するなどの対策について検討する。
- 空港スタッフは、分散して避難誘導を実施するため、非常時に組織を統制するための通信手段としてトランシーバ等の導入について検討する。

（留意点に）

- サイレンを導入する際には、周辺自治体の地域防災計画の支障とならないよう、音達範囲等に留意する。
- サイレンは、補助的なものである。大きな地震動の場合は、空港スタッフも大きな揺れを感じるため、大きな揺れを感じた際の初動については予め定めることに留意する。
- サイレンには、非常用電源を備えておく。

1. 空港避難計画 ⑤ 旅客ターミナルビル内にある空港スタッフの避難

【課題】 避難誘導を行う空港スタッフが逃げ遅れないように、現場を離れやすくする事前対策が必要である。

【対応案】 避難誘導する空港スタッフの負担を軽減し現場を離れやすくするための対策を行う。

高知空港のモデル計画【304頁】

（備える）避難誘導用情報発信機材の準備

- 館内放送のための音声再生装置に、避難誘導用のアナウンスを録音しておく。
- 避難誘導用の機材として以下を備蓄する（但し、緊急時にすぐに活用できる点に留意して保管する。）
（例）ハンドマイク、CDラジオ、ホワイトボード、手旗、ホイッスル
- 制限区域内においては、大津波警報発令時に開放する入口を知らせるための看板等を予め配置する。
- 津波の監視、スタッフ避難の判断等の役割分担を明らかにしておく。

（緊急対応）空港スタッフによる避難誘導

- 空港スタッフは、地震の揺れが収まり次第、乗客・来港者・近隣住民の避難誘導を実施する。
- ハンドマイク、CDラジオ（自動音声再生）、ホワイトボードを活用して、効率的な避難誘導を実施する。
- 避難者に注意を呼びかける際や、喧騒の中で、空港スタッフ間で連絡を取り合うためにホイッスルを活用する。
- 誘導にあたる空港スタッフは、放送装置やCDラジオ等の自動音声等による誘導に切り替えて避難を開始する（津波が到達するギリギリまで努力せず、自らの命を守るために、早期に避難行動を行うようにする。）。

ひな型への反映【302頁】

（「旅客ターミナルビル周辺の旅客・来港者避難の実施手順」の留意点に）

- 津波を対象とする場合は、避難誘導するスタッフの負担軽減が図られるように、また、安心して現場を離れ、自らの命を守る行動に移れるように、ハンドマイク、CDラジオによる自動音声再生、手旗、ホイッスル等の準備について記載する。
また、空港スタッフの安全確保に配慮することについて記載する。



誘導用の笛とホイッスルが入った非常用袋

- また、非常時に開放する建物の入り口（運用時間外であっても開放する入口を含む）がある場合は、施錠開放していることを知らせ、円滑な避難が行えるように配慮する。但し、制限区域のゲート等、セキュリティ上課題がある箇所は除くものとする。

1. 空港避難計画

⑥ 避難場所の安全確保

【課題】 避難場所は、耐震性能及び津波浸水深を考慮し、確実に安全が確保される場所であることが必要である。

【対応案】 躯体・天井等の耐震対策の状況、津波想定の高さに対して余裕のある施設を避難場所として選定する。

(備える)

高知空港のモデル計画 【305頁】

①避難者人数に基づいた必要面積

○高知空港の避難場所は、旅客ターミナルビル送迎デッキ(約900㎡)及び高知空港事務所庁舎の屋上(約450㎡)で合計1,350㎡としている。必要面積は、避難者1,090名を対象として一人あたり1㎡が確保できる面積として1,090㎡を設定していることから、想定避難者数を収容することが可能である。

②耐震性能・耐津波性能

○旅客ターミナルビルや高知空港事務所庁舎などの空港内の建物については、昭和56年建築基準法改正による新耐震基準に適合しているため、地震により倒壊することはないものと想定される。ただし、外壁、天井及び掲示物等の非構造部材については、落下等が発生する可能性がある¹⁾。

○また、旅客ターミナルビルは、法令に定められた「特定天井」がなく、倒壊や大規模な落下物については対応が図られている。

○耐津波性能については、転倒や滑動に関わる耐力評価を行う等の留意が必要である。

③津波浸水深を考慮した必要高さ

○避難場所は、津波浸水想定最大浸水深(6.8m)²⁾より余裕を持った高低差のあるスペースを確保できる場所として、旅客ターミナルビルの送迎デッキ及び高知空港事務所庁舎の屋上を設定している。

○他に避難できる場所として、高知県消防防災航空隊及び高知県警察航空隊の格納庫の高上げ地、制限区域北西端等の非浸水想定エリアが考えられる。

1)及び2)の出典：(出典：空港津波シミュレーション等調査報告書 平成24年9月航空局)

(「津波避難場所(安全性の確認)」の解説に)

ひな型への反映 【306頁】

○避難場所及び避難経路は、避難対象数に基づき、避難者の安全確保の観点から、躯体・天井等の耐震対策状況、津波の想定高さとの避難場所の階の高さの関係、車輦・船舶等漂流物の建築物への衝突、危険物等による津波火災の発生に留意し、個別に検討する必要がある。

①避難者人数に基づいた必要面積

○必要面積は、「津波避難ビル等に係るガイドライン平成17年6月(内閣府)」に基づき最低限1㎡/人程度を目安として算出する。但し長期的な受け入れが必要な場合は、「大規模地震の発生に伴う帰宅困難者対策のガイドライン、平成27年3月、内閣府」の最低限3.3㎡が必要となること等も考慮して必要面積を求める。

②耐震性能・耐津波性能

○耐震性能は、新耐震基準への適合を確認する他、脱落により重大な危害を生ずるおそれのある特定天井の有無を確認する。

○耐津波性能については、転倒や滑動に関わる耐力評価を行う等の留意が必要である。

③津波浸水深を考慮した必要高さ

○浸水深に対して十分に余裕のある高さを確保している施設を避難場所として選定する。

1. 空港避難計画

⑦ 避難経路の安全確保

【課題】 屋内の避難経路においては、転倒のおそれのある什器等が存在する。

【対応案】 地震発生時に、施設内の設備の落下や、転倒、窓ガラスの飛散等により、避難経路がふさがれることのないよう事前に対策を行う。

高知空港のモデル計画【311頁】

（備える）

高知空港における避難経路は、限られていることから、特に避難の隘路となる場所（図. 1（ア）・（イ））付近には、什器の転倒やガラスの飛散等による通行の障害が発生しないように、以下の点に留意する。

- 落下のおそれのあるものを吊り下げない。
- 自動販売機、物販棚等は固定する。
- ショーケースなど薄い硝子で構成されたものは、経路途上に配置しない。飛散防止シートの利用も考慮する。

ひな型への反映【310頁】

（「避難経路」の留意点に）

屋内の避難経路については、非構造部材である天井等の落下、自動販売機や物販棚等の転倒のおそれが無い経路を設定することを記載する。

- 特定天井の下には、避難経路として設定しない。
- 落下のおそれのあるものを吊り下げない。
- 経路途上にある自動販売機、物販棚等を固定する。
- ショーケースなど薄い硝子で構成されたものは経路途上に配置しない。飛散防止シートの利用も考慮する。
- また、不測の事態に備え、二重三重の避難経路を確保することが望ましい。

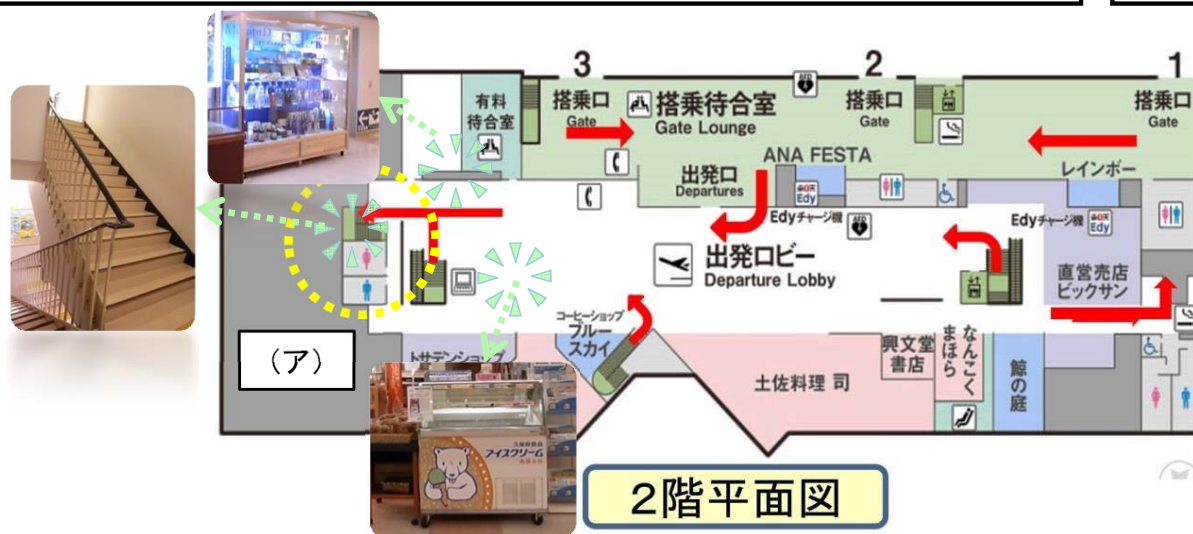


図.1 高知空港旅客ターミナルビル2階及び送迎デッキ避難経路図

1. 空港避難計画

⑧ 漂流物・津波火災対策

【課題】 避難場所の設定にあたり、「車両・船舶等漂流物の建築物への衝突」、「危険物等による津波火災の発生」に備えておく必要がある。

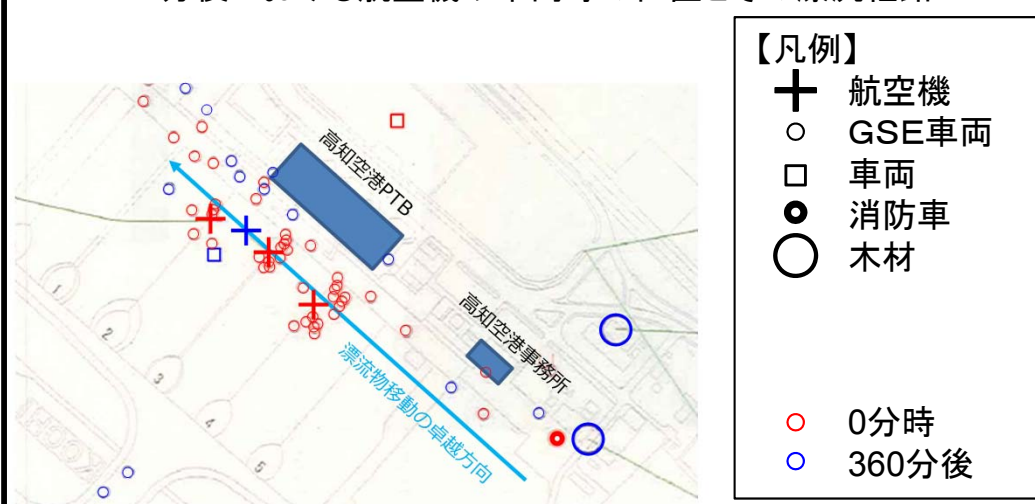
【対応案】 津波火災の可能性を考慮し、漂流物を建物に侵入させないための対策について検討する。

高知空港のモデル計画【305頁】

（備える）漂流物・津波火災対策

- リスク低減策として津波漂流シミュレーション結果等を考慮し施設の南西側や旅客ターミナルビルのガラス面が大きくなっている箇所の保護対策等について検討する。
- ハード対策として、車両等の津波火災の原因となる漂流物が建物の中に入らないような構造物の設置（ポール状のものを設置し漂流物の進入を防ぐ等）や、窓から延焼可能性のあるものを遠ざける等の措置を検討する。

360分後における航空機や車両等の位置とその漂流経路



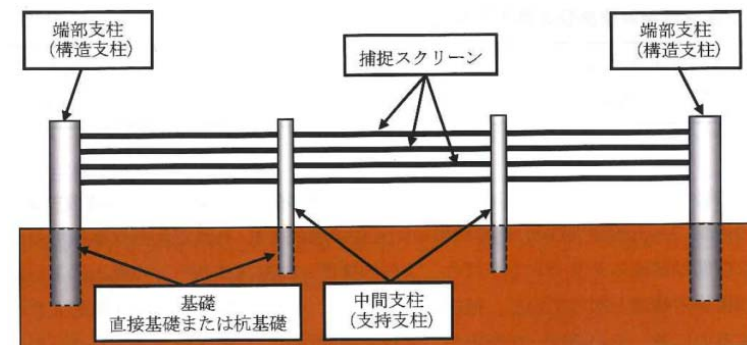
出典：高知空港における津波漂流シミュレーション（航空局）

ひな型への反映【309頁】

（「津波避難場所（安全性の確認）」解説に）

- 避難場所は、地域特性と漂流物の衝突や津波火災の影響を考慮し、できる限り影響のない避難場所の選択について検討する。

（例）津波漂流物対策施設（ガードケーブルタイプ）



出典：津波漂流物対策施設設計ガイドライン（案）、平成21年5月、財団法人沿岸技術研究センター・社団法人寒地港湾技術研究センター

- ・津波漂流物対策施設には、他に杭タイプ、フェンスタイプのものもある。

（留意点に）

他の選択肢がない場合のリスク低減策を記載する。

- 大きなリスクが考えられる箇所などについて、漂流物の衝突を緩和させるための、ハード面の対応について検討する必要がある。

1. 空港避難計画 ⑨ 帰宅困難となる滞留者への対応（屋上編）

【課題】 傷病者・災害時要配慮者を考慮した滞留場所の設定が必要である。＊

【対応案】 応急救護活動用、災害時要配慮者用のスペース等を想定して備品を備蓄する。また、避難場所が屋外になる場合、長時間滞在が考えられることから、夏期の日中、冬期の夜間、降雨・降雪時等における避難者の健康面のケアに配慮する。

＊ 地震発生後34時間（大津波警報解除想定24時間＋道路啓開必要想定10時間）の屋外滞留を想定

（備える）スペース確保用資材等

○①から④の資材を予め備蓄する。

① トイレ、照明等

- ・段ボールトイレ、ネット式トイレ
- ・夜間照明用資材（ランプ、ドラム型電力リール等）

高知空港のモデル計画

【318頁】



② 災害時要配慮者等への対応

- ・災害時要配慮者用のエアマットや椅子等
- ・応急救護スペース用にストレッチャー
- ・応急救護用品

③ 区画区分用資材

- ・パーティション（本部、応急救護、し尿等仮置きスペース）
- ・区画を示すためのコーン・ロープ・ホワイトボード等

④ 夏期の日中、冬期の夜間、降雨・降雪用資材

- ・テント、毛布、傘、活動する空港スタッフ用の雨合羽等

（緊急対応）スペースの確保

- 以下のスペースを順次開設し、避難者の誘導を行う。
 - ・現地対策本部活用スペース（本部活動、情報発信等）
 - ・応急救護スペース
 - ・ヘリ搬送用のスペース（吊上げによる救助を想定）
 - ・災害時要配慮者スペース
 - ・仮設トイレ設置スペース
 - ・し尿等仮置きスペース
 - ・備蓄品スペース
 - ・通路スペース
 - ・避難者用スペース

ひな型への反映【322頁】

（「滞留スペースの確保」の解説に）

- 屋根がない場所への一時退避や、応急救護、災害時要配慮者、衛生等のスペース確保が困難施設への避難の場合の措置として、確保すべきスペースの種類、必要となる備蓄品の種類について示す。



高知空港
送迎デッキ
の状況



1.空港避難計画

⑩ 帰宅困難となる滞り者への対応（2階編）

【課題】 道路啓開後も空港内に留まらなければならない人のために、傷病者・災害時要配慮者を考慮した滞り場所の設定が必要である。

【対応案】 予め、傷病者、災害時要配慮者や女性に配慮したスペース確保を想定して備品を備蓄する。

高知空港のモデル計画 【318頁】

空港の早期復旧のため、滞り者の早期の空港外への搬送を基本とするが、搬送困難な滞り者対応として以下を実施する。

（備える）スペース確保用物資

浸水したフロアの清掃、スペース確保用の資材の備蓄を検討する。

- 旅客ターミナルビル2階の清掃用具（デッキブラシ、フロアスクイジー等）・消毒の備蓄
- 区画を示すための、コーン・ロープ・ホワイトボード等
- 災害時要配慮者用のエアマットや椅子
- パーティション（災害時要配慮者用、女性用）
※（清掃用具以外は、滞り時備蓄品を再利用可能）

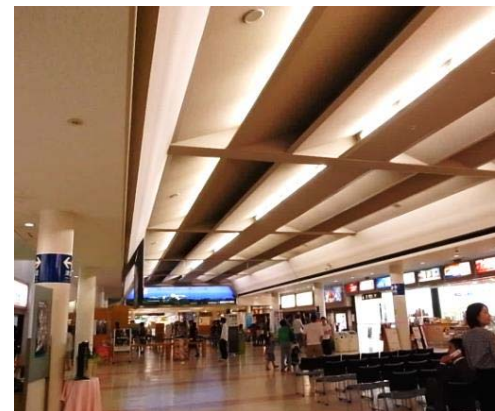
（緊急対応）帰宅困難となる滞り者の受入

- 旅客ターミナルビル2階の清掃・消毒、情報提供（看板・掲示板・立ち入り禁止区域等）等の準備後、以下のスペースを確保する。
 - ・ゴミ、し尿等仮置きスペース
 - ・災害時要配慮者スペース
 - ・女性配慮者スペース
 - ・備蓄品提供スペース（水・食糧・毛布・マット等）
 - ・一般滞り者用スペース
 - ・傷病者用の救護スペースの確保
 - ・電力（携帯電話用の提供）
 - ・簡易トイレの設置（マンホールトイレ等）
- 滞り者の中からボランティアを募るなど労働力の確保を行う。
- 空港スタッフの3交代制、セキュリティ体制を確保する。（24時間対応）

ひな型への反映 【322頁】

（「帰宅困難となる滞り者の支援」の留意点に）

- 帰宅困難な滞り者を受け入れるスペースの確保のため、清掃など多大な労力を必要とするため、滞り者の中からボランティアを募るなど労働力の確保を行う。
- 空港内に滞り者を受入可能である場合も、周辺自治体への早期搬送を前提とすることとし、高知空港の例の様に、スペースを確保するための備蓄（パーティション等）と、緊急対応のためのスペース確保について記載する。
- また、帰宅困難となる滞り者（特に要配慮者や傷病者を含む場合）を受け入れることにより、夜間も空港スタッフが必要になる為、3交代制などの空港スタッフの労務環境についての配慮する旨を記載する。



旅客ターミナルビル2階（北側）



旅客ターミナルビル2階（南側）

1.空港避難計画

⑪ 帰宅困難となる滞留者への情報提供

【課題】 帰宅困難となる滞留者への情報提供のあり方に関する記述が不足している。

【対応案】 情報提供体制を定め、提供可能な内容を検討する。

高知空港のモデル計画【319頁】

(備える)情報提供体制

- 予め情報提供責任者を定め、旅客ターミナルビル会社、航空会社、空港アクセス事業者等が各機関で得た情報を現地対策本部が総括し、帰宅困難となる滞留者に情報提供する（右下図参照）。

滞留者に提供する情報の内容	情報の入手元
・空港施設内の施設情報（仮設トイレ設置箇所、専用スペース等） ・滞留者に提供できる物資等 ・優先搬送の実施状況 ・南国市や他の自治体の生活避難場所	高知県災害対策本部 南国市災害対策本部 インターネット テレビ・ラジオ等
・航空機の運航再開見込み	航空会社
・他の交通機関による代替ルートに関する情報	航空会社 空港アクセス事業者 高知県災害対策本部 南国市災害対策本部

- 情報を入力・伝達するため、衛星通信環境・携帯電話（マルチキャリアへの対応が望ましい）、P C、非常用電源、トランシーバを確保する。

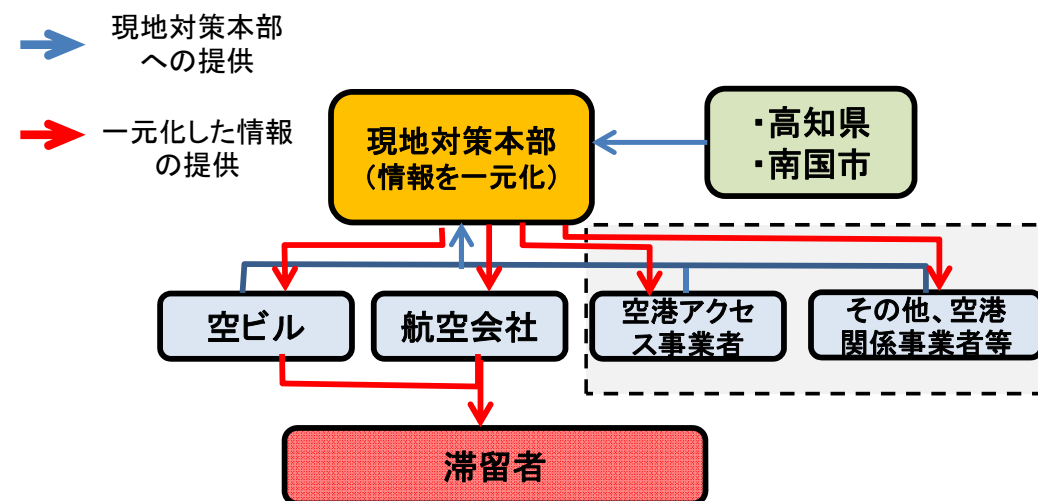
ひな型への反映【323頁】

（「情報伝達（滞留場所運営、交通機関等の情報伝達）」の解説に）

- 予め、現地対策本部の中で情報提供責任者を定め、旅客ターミナルビル会社、航空会社、空港アクセス事業者等が各機関で得た情報を現地対策本部が総括し、帰宅困難となる滞留者に情報提供することを記載する。

（留意点に）

- 体制図には、情報提供責任者を記載する。



高知空港における滞留者への情報提供体制

1. 空港避難計画 ⑫ 傷病者の応急救護

【課 題】 津波等により空港が孤立する場合、傷病者の応急救護や優先搬送の円滑な実施が困難である。

【対応案】 空港スタッフが応急救護(外傷レベルの判断)に関れるように準備する他、旅客等の中から対応可能な医療関係者の協力要請を行う。

高知空港のモデル計画【317頁】

(備える)空港スタッフの教育訓練

- 空港スタッフの応急救護訓練受講を推進し、非常事態に応急救護を行えるように、訓練等を実施し準備する。

(緊急対応)滞留者の中にいる専門家の活用

- 発災時に空港内にいる乗客・来港者の中から応急救護等の対応可能な専門家を募り協力を依頼し、空港スタッフ(訓練受講者)と共に応急救護に参加する。
- 併行して、南国市災害対策本部へ医療対応要員派遣を要請する。

【参考実施例】

- 静岡県富士宮市では、平成20年度から、市内13中学校区の各自主防災会を対象に、災害時等医療救護(応急トリアージ)訓練を実施

【参考テキスト例】

- トリアージ ハンドブック、東京都福祉保健局、平成25年11月



写真: 富士宮市災害時医療救護訓練
出典: 富士宮市ホームページ

ひな型への反映【319頁】

(「傷病者への対応」の解説に)

- 空港スタッフの応急救護訓練の受講推進を記載する。
- 医療対応要員派遣が遅れた場合の代替措置として、避難者の中にいる専門家の協力要請、応急救護訓練を受講した空港スタッフによる応急救護の実施を記載する。

(留意点に)

- 津波浸水域想定域にない空港においては、空港の救護所指定を実現することにより、医師、看護師の参集を前提とすることができる。従って、地域の特性によっては、所在地自治体との救護所指定に関する協議を推奨することについて記載する。

【参考実施例】

- 東京都葛飾区では、8つ小中学校を災害時緊急医療救護所に指定
- 災害時に救護所が開設されたときは、診療所・クリニック等の医師等が救護所で応急救護等を実施(診療所等での診療は休止)



写真: 災害時緊急医療救護所である
柴原小学校でのトリアージ訓練
出典: 葛飾区ホームページ

1. 空港避難計画 ⑬ 帰宅困難となる滞留者の搬送

【課題】 空港機能の早期回復を円滑に行うため、帰宅困難となる滞留者を速やかに自宅や二次避難場所へ搬送することが重要である。

【対応案】 関係機関と受入先の調整手順の取り決めを行う他、帰宅困難となる滞留者の搬送を円滑に行うための事前準備を行う。

高知空港のモデル計画【322頁】

（備える）受入先の調整

- 帰宅困難となる滞留者の搬送先（臨時バスターミナル・避難所等）、受け入れ可能人数の調整方法、搬送手順について事前に南国市と協議する。

（緊急対応）帰宅困難となる滞留者の搬送方法

- とさでん交通(株)等のバス事業者と協定等を交わし、定期的な協議会の開催や訓練等、事前に準備する。
- 南国市への帰宅困難となる滞留者の受け入れについても、現地対策本部が主体的に調整を行う。

【参考実施例】

- 東日本大震災の際、岩手県バス協会は、県からの要請により、バスによる避難者の二次避難所への輸送を行った。（事後対応）
- 県からの要請により岩手県バス協会から各事業者に連絡をした。費用は、県が負担し、バスには県の職員が必ず1名以上乗車させていた。



写真：岩手県交通バスによる二次避難時の避難者輸送
出典：平成22年版 地域交通年報

ひな型への反映【328頁】

（「搬送体制」の解説に）

- 帰宅困難となる滞留者を自治体の避難所に速やかに搬送するため、事前に関係者と協議し、災害が発生した際の手順を予め設定しておくことが重要であることを記載する。
- バスやタクシー等のアクセス事業者との協定の締結等帰宅困難となる滞留者の搬送手段の確保について記載する。
- 現地対策本部の事務分掌に自治体との調整を主体的に実施する旨を記載する。

【協定を締結する際に取り決めておくべき事項】

- 要請の手続き方法、責任者、費用の負担、燃料の確保方法、訓練内容、緊急車両等事前届出済証 等

【参考実施例（協定の締結）】

自治体名	協定先	協定名
東京都	東京民間救急コールセンター登録時業者連絡協議会	震災等大規模災害時における傷病者の搬送業務に関する協定書
宮崎市	宮崎交通株式会社、宮崎県タクシー協会、宮崎個人	災害時における搬送活動及び情報提供に関する協定書
市原市	東京湾岸交通株式会社	災害時におけるバス車両による緊急輸送に関する協定書

1. 空港避難計画

⑭ 備蓄の確保体制

【課題】 想定される滞留者数及び滞留期間の検討や、必要な備蓄量の精査が必要である。

【対応案】 ライフライン施設やアクセスの復旧期間等を踏まえ、想定される滞留者の人数や滞留期間を検討した上で、備蓄品の品目・数量を精査する。

高知空港のモデル計画 【321頁】

① 備蓄数量検討用の滞留者数

○乗客・来港者数がピークの時間帯に発災したことを想定し、800人を対象人数とする。

避難場所	対象人数 (合計800人)	
	旅客・来港者	周辺住民
管理地区、貨物地区他	—	—
旅客ターミナルビル	約650人	約150人

注) 空港スタッフ分については、各組織において備蓄する。

② 滞留期間の検討

○最短滞留時間は、39時間と想定されるが、不確定要素が多いことを考慮し、安全側の**72時間を備蓄対象期間**に設定する。

[最短滞留時間 (39H) = 大津波警報時間想定 (24H) + 道路啓開必要時間想定 (10H) + 最短搬送必要時間 (5H)]

※1 発災時刻との関係で12時間程度増のほか、大津波警報継続時間の不確定要素を考慮

(備える) 主要備蓄品の確保

○上記①、②を踏まえ主要備蓄品の必要量は以下のとおりである。

品目	① 1人当たり 必要目安量	② 必要量
水(※1)	9ℓ／人	7,200 ℓ
主食(※2)	9食／人	7,200食
毛布	1枚／人	800枚

※1 災害対策用飲料製造装置(3t用)及び交換フィルター(3t×2)を含む。

※2 2階飲食店及び物販店で管理している食品による対応を想定。

ひな型への反映 【327頁】

(「備蓄の提供」の解説に)

- 備蓄数量検討用の滞留者数は、各空港の地域特性・重要度に応じて、ピークによる時間帯の滞留者数等を参考に定める。
- 滞留期間は、大津波警報解除の想定時間、道路啓開等アクセス道路の復旧時間、搬送に必要な時間をまず計算し、その数値に余裕を持った期間を滞留期間とする(図.1)。



図.1 滞留期間の概念図

- 滞留期間以降も、帰宅困難となる滞留者を受け入れる可能性がある場合は、周辺市町村からの給水車や知事を通じた自衛隊による炊出しなどの協力調整が可能か関係機関と協議しておき、不足することが懸念される分の備蓄を行うものとする。

(PDCAの留意点に計画数値の見直しを記載する。)

- 対象とする人数については、空港の発着便数・搭乗者数の変化に応じて、PDCAの中で見直す。

1.空港避難計画 ⑮ 災害時要配慮者（外国人）対策

【課題】 外国人に配慮した情報提供が必要である。

【対応案】 多言語によるわかりやすい案内板・体制、通信環境提供を準備し、これらを前提とした避難誘導を実施する。

（備える）外国人の受入準備

○外国人へ配慮した対応として、以下を検討する。

案内板	①英・韓・中国語・ひらがなの案内板※1 ②ピクトグラムにより避難方向が一目でわかる案内板 ③避難後行動（断水、停電、立ち入り禁止箇所、専用スペース等）については、イラスト等も活用したパネルの準備
体制	空港スタッフが可能な限り以下の支援を行う。 ・外国人への通訳やジェスチャーによる避難支援 ・名簿作成時に、宿泊予定先等を確認し大使館からの問い合わせや、搬送調整に役立てる。

無線LANを提供

高知龍馬空港Wi-Fiフリースポット設置場所

設置場所は下記のとおりです。
なお、設置場所内でも電波の届きにくい場所があり、ご利用の機器によっては元のインターネット接続環境に自動的に切り替わる場合がありますので、ご注意ください。

多言語HPを開設



外国人対応①HP、WiFi
出典：高知龍馬空港HP
(2015.10.21時点)

外国人対応②ピクトグラム
出典：高知龍馬空港HP
(2015.10.21時点)

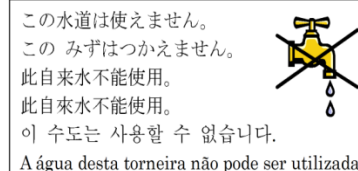


（「災害時要配慮者（外国人）対策」の解説に）

外国人へのわかりやすい情報提供について記載する。

○津波避難に関する案内板については、多言語（英・韓・中国語・ひらがな）は必須で記載し、空港の特性に配慮し適宜追加する。

ひな型への反映【324頁】



出典※2

○外国人向けの通訳やジェスチャーが行えるよう空港スタッフの教育訓練を実施する。

○外国人は、情報収集として、当該空港のHPや母国のニュースサイト、Twitter等のSNSから情報を収集することが想定されるため、アクセス用の無料の無線LAN（ログイン等も簡便なものの整備）があることの周知の必要性を検討する。

○大使館からの問い合わせや家族との連絡のためには、宿泊予定先等の情報が役に立つため、名簿作成時に確認を行う。

（留意点に）

○多言語化しているHPでも、新着情報を多言語発信していない場合や、多言語化しているサイト内で無線LANがあることを周知していない場合があるため、ホームページの構成や情報発信のあり方については精査し、対策を検討しておく必要がある。

※1) 高知空港ビルの外国人利用者数(概数)

- ① チャーター機による利用者(平成25年 韓国人2,200人、台湾 人720人、平成26年290人)
- ② 留学生が、日平均5人程度利用(高知農大等)

※2 出典:災害時多言語支援センター設置運営マニュアルを活用した訓練事例集、財団法人自治体国際化協会、2015年

個別検討課題

1. 空港避難計画
2. 早期復旧計画
3. その他

2.早期復旧計画

① 円滑化に係る実施体制の整備

【課題】深夜に発災するケースなど、職員が不在となる場合、円滑な空港の運用や施設の点検・復旧作業が大幅に遅れる可能性がある。

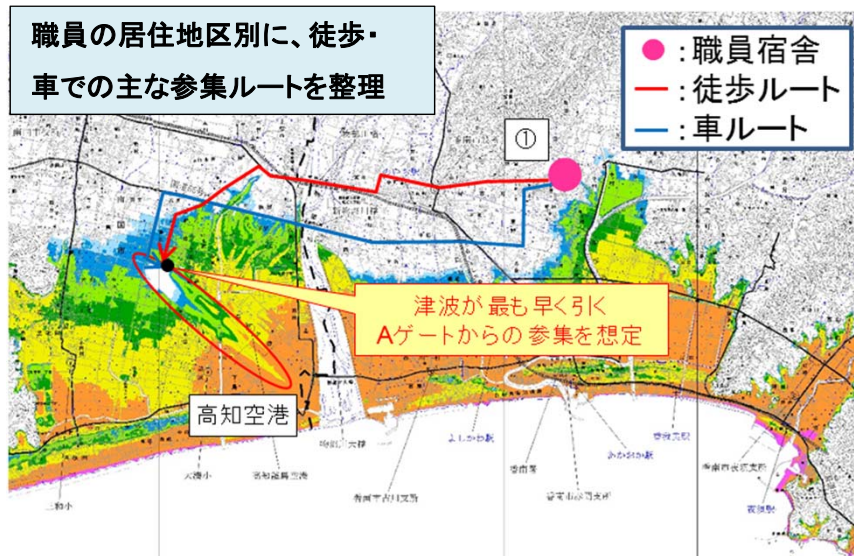
【対応案】運用時間外における使用規定等に基づき、深夜に災害が発生するケースなどを想定し、機能復旧に向けた実施体制を整備する。

高知空港のモデル計画 【20頁】

運用時間外の空港の運用

- 運用時間外に災害が発生した場合に対応できる、連絡体制等の詳細な行動フローを整備。
- 「救急・救命活動等の拠点機能」「緊急物資・人員等輸送受入れ機能」「定期民間航空機の運航機能」の確保に向けての業務内容を事前に整備するとともに、参集要員確保のための体制を整備
- 機能確保に向けた、点検内容、点検ルート、チェックシート等を整理
- 上記の機能確保に向けた、人員、資機材の確保

職員の居住地区別に、徒歩・車での主な参集ルートを整理



ひな型への反映 【19頁】

（「運用時間外の空港の運用」の本文に）

- 職員の参集については、各人（あるいは居住地区単位）の参集ルート、部署（班）ごとの参集時間を整理し、夜間等に発災時の初動体制上の課題を把握する。
- 要員確保のため、空港管理業務経験者で空港事務所近傍居住者の参集について事前に検討する。
- 夜間等の限られた人員で、最小限実施すべき点検内容、点検ルート及びチェックシート等を整備しておく。
- 行動フローには、空港事務所内の限られた人員で対応すべき事項として以下の事項等について、実施内容、行動フローを整理していく。
 - 警備員による執務室等の必要最小限の点検
 - 大津波警報が解除され道路啓開終了後の体制
 - 空港内にいるスタッフ名簿の作成
 - 空港内移動手段の準備（自転車、バイク等）
 - 現地対策本部室設営の準備
 - 早期復旧対策資料の準備
（関係機関連絡先リスト、事前準備備品リスト、資機材の調達先及び保有機材リスト、施設点検等チェックリスト）
 - 空港管理業務経験者（近傍居住者で非常時協力に関する同意者）のリストなど

2.早期復旧計画

② 関係機関との役割分担、連絡・調整体制

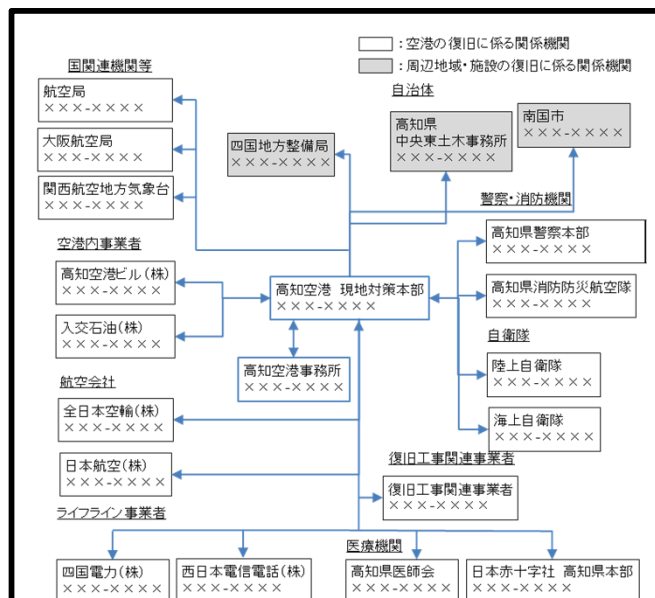
【課題】 各項目の主体となる機関や、詳細な連絡網を整理する必要がある。

【対応案】 ① 早期復旧に係る対応事項の主体となる機関を整理し、関係機関との役割分担を明らかにした役割一覧表を作成する。
② 関係機関との円滑な連携を図るための連絡網を作成する。

高知空港のモデル計画【416頁】

①役割分担・工程表の作成と改善・改訂

- 早期復旧に係る対応事項の主体となる機関を、役割分担表に明示する。また、復旧工程表と合わせて作成し、「役割分担・工程表」とする。
- 役割分担・工程表は、「高知空港の地震・津波早期復旧対策検討会（仮称）」において、関係機関と十分協議、調整の上作成する
- また、訓練の結果等を踏まえて、PDCAサイクルにより継続的に改善・改訂していく。
- クリティカル・パス、あるいはこれに準じるパスの短縮について十分検討する。
- 関係機関との円滑な連携を図るための連絡網を作成する。



連絡網イメージ図

②連絡様式の統一

- 関係機関の連絡様式の統一について検討していく。

ひな型への反映【417頁】

（「早期復旧体制」の解説に）

①役割分担・工程表の作成と改善・改訂

- 役割分担の明確化、連絡・調整の円滑化には、関係機関の役割分担を時系列で整理した「役割分担・工程表」の作成が望まれる。
- 役割分担・工程表では、排水や漂流物の除去など、全体の復旧目標時間を大きく左右する作業項目（クリティカル・パス）を把握する。
- クリティカル・パス、あるいはこれに準じるパスの短縮について十分検討する。
- 役割分担・工程表は、地震・津波早期復旧に関わる検討会等を設置し、関係機関と協議し作成する。
- 訓練の結果等を踏まえて、PDCAサイクルにより継続的に改善・改訂していく。

②連絡様式の統一

- 関係機関と情報共有する際の連絡様式の統一について検討していく。

【課 題】 災害の復旧の対象となる施設は、土木施設、建築施設、無線施設、航空灯火施設、機械施設及び旅客ターミナルビル施設、ライフライン施設等であり、各々の復旧目標に対応する点検、復旧、機能確保等の計画を策定する必要がある。

【対応案】 施設復旧の対象となる施設（国管理施設、民間管理施設）について、点検方法や点検者、被災判定について、関係者間で調整の上、復旧計画を策定する。

高知空港のモデル計画 【404頁】

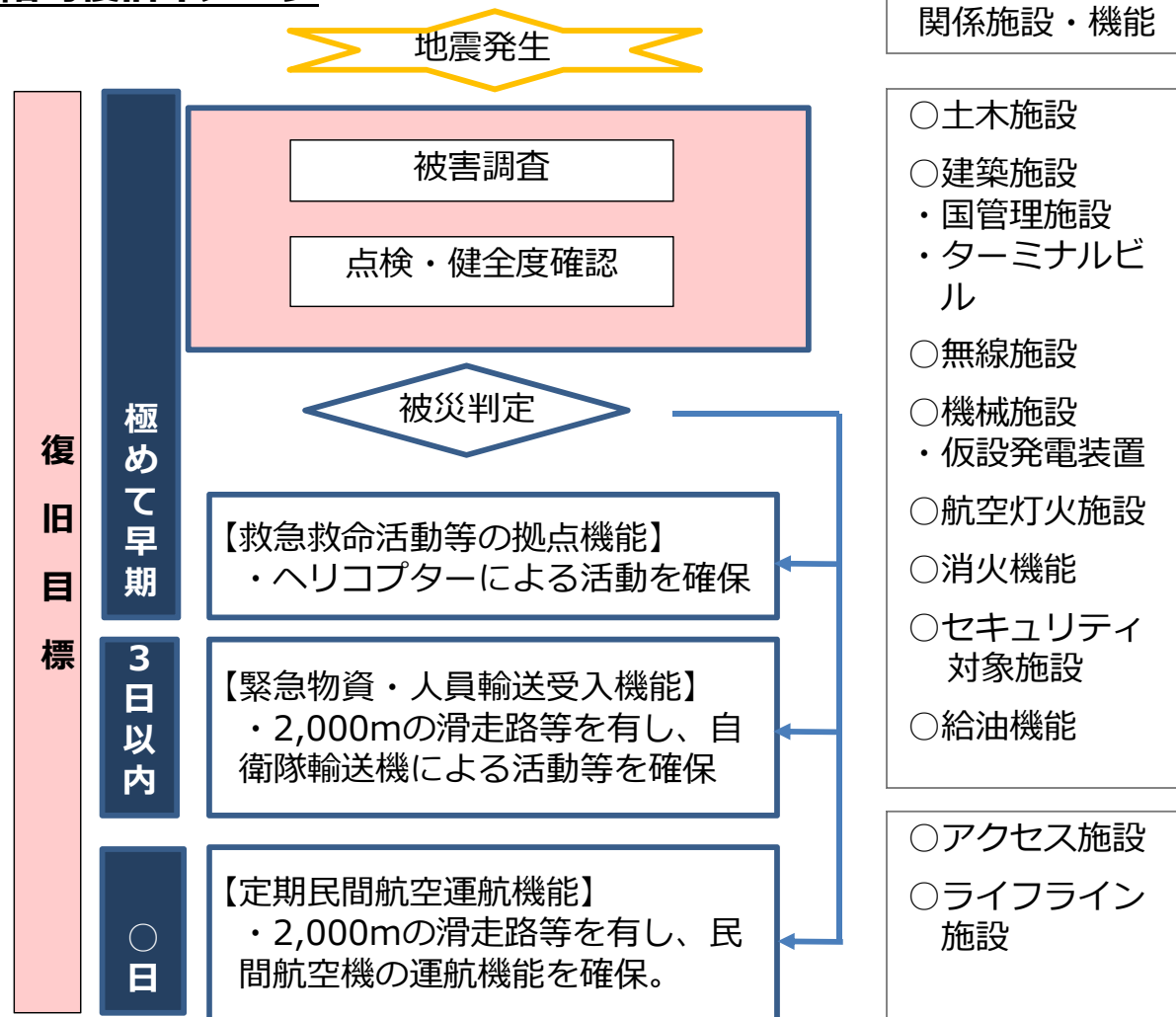
機 能	救急・救命活動の拠点機能	緊急物資・人員輸送の受入れ機能		民間航空機の運航が可能となる機能
	回転翼機	回転翼機	固定翼機	民間航空機
復旧目標	3日以内	3日以内	5日以内	14日以内
主な対象施設	ヘリパット程度 (大型機が4機駐機)	ヘリパット程度	滑走路2,000m、取付誘導路、I°Ⅱ°	滑走路2,000m、取付誘導路、平行誘導路、I°Ⅱ°、消火機能、セキュリティ確保等
具体的な作業内容	○【土木】 空港アクセス道路、構内道路の復旧状況を確認 ○【運用・土木】 スペース確保に向けた漂流物の除去	○【土木】 FWDにより舗装の健全度を確認。耐震対策済の2,000m程度滑走路、取付け誘導路、エプロンの基本施設を確保 ○【建築】 「航空局建築施設の応急度判定に係る実施要領」に基づき、庁舎、管制塔及び電源局舎の点検及び健全度確認を実施	○【土木】 FWDにより舗装の健全度を確認。震対策済の2,000m程度滑走路、取付け及び平行誘導路、エプロンの基本施設を確保 ○【建築】 「航空局建築施設の応急度判定に係る実施要領」に基づき、消防車庫の健全度確認を実施 ○【ビル】 ターミナルビルは、施設設計者等との連携により点検及び健全度確認を実施	
留意事項	○【運用】 高知県消防防災航空隊・県警航空隊の整備用地の有効活用等の検討 ○【給油】 ドラム缶からの手押しポンプによる給油を基本とし、レフューラーを他の空港から調達するものとし、事前に、調達先などについて関係機関と調整を実施	○【灯火・電気】 夜間等の非精密進入に備え、仮設滑走路灯、仮設PAPIを確保・設置。	○【保防】 ICAOに基づき飛行場カテゴリー 8 に規定する消火薬剤、水量及び消防車を確保 ○【保防、土木】 仮設場周柵等によりセキュリティエリアを確保 ○【機械】 庁舎、管制塔への送電に向けて、仮設発電装置を確保・設置 ○【灯火・電気】 庁舎、管制塔への送電に向けて、事前に仮設キュービクルの手配等を実施 ○【ビル】 ターミナルビル電力供給のあり方についても、事前に検討	

22

【課 題】 災害の復旧の対象となる施設は、土木施設、建築施設、無線施設、航空灯火施設、機械施設及び旅客ターミナルビル施設、ライフライン施設等であり、各々の復旧目標に対応する点検、復旧、機能確保等の計画を策定する必要がある。

【対応案】 施設復旧の対象となる施設（国管理施設、民間管理施設）について、点検方法や点検者、被災判定について、関係者間で調整の上、復旧計画を策定する。

段階的復旧イメージ



ひな型への反映【412頁】

（「復旧作業の着手順位と優先順位」の解説に）

- 空港は、極めて多種多様な施設・設備により構成されており、大規模被災の場合、復旧手順・方法は複雑になるため、事前の計画等が重要となる。
また、航空機への給油機材、地上支援機材等は事前に調達のための準備を行うことが必要である。
- 民間施設についても、空港全体の機能の早期復旧のため、現地対策本部が、その課題等の把握、調整等に主体的に関わることが重要である。

（留意点に）

ターミナルビルの点検・健全度確認は、施設設計者等との連携が必要であり、確実な連携体制の構築が必要である。

※点検・健全度確認方法等については、今後検討

2. 早期復旧計画

⑤ 複数空港同時被災時の相互補完体制

【課題】 空港特有の特殊な資機材※やこれを扱える技術者は数に限りがあるため、複数空港の同時被災時には、全国レベルで資機材が不足することが想定される。

【対応案】 ○各空港における資機材の管理状況や、災害時に他空港へ貸与できる資機材・人員について事前に精査。
○複数空港が同時被災した場合の復旧する空港の優先順位を踏まえ、資機材の配備先や配備に係る運用ルールについて、関係者と事前に調整しておく必要がある。

※特殊な資機材とは、給油用（レフューラー等）、防災用（消防車等）、グランドハンドリング用（航空機牽引車、タラップ車等）の各種車両、及び仮設発電装置などを指す。

高知空港のモデル計画【445頁】

（複数空港同時被災時における資機材の調達方法）

全国レベルで復旧用資機材が不足する場合、必要に応じて、航空局及び大阪航空局が、復旧対象空港間における資機材の調達計画を調整することとなるため、高知空港においては、以下の対応を行うものとする。

①高知空港が被災した場合

早期復旧作業に必要な資機材の種類・規格・数、人材、当該機材が必要な時期・期間等を整理し、高知空港事務所から大阪航空局に対し調達の要請を行う。

②平常時の対応

- 平常時より、訓練等により、早期復旧上の課題、ボトルネックを把握しておく。
- 高知空港における資機材の管理状況や、災害時に他空港へ貸与できる資機材・人員について事前に精査

ひな型への反映【442頁】

（「複数空港が同時被災する場合の資機材の調達方法」の解説に）

航空局及び地方航空局が、復旧対象空港間における資機材の調達計画を調整するにあたり、事前に以下について検討する。

- ① 各空港が保有する特殊機材の状況の把握・整理（必要に応じ技術者も含む）
- ② 空港の復旧優先順位の考え方※を整理し、資機材の配備先や配備に係る運用ルールの検討

※ 路線の状況、旅客数・貨物量、背後圏の人口、被災状況、目標復旧時間、代替空港の有無、必要となる特殊機材等

なお、実際の調達にあたっては、上記復旧優先順位の考え方及び実際の被災状況を踏まえた検討が必要である。



2.早期復旧計画

⑥ 空港における防災訓練

【課 題】 早期復旧計画及び災害時の空港運用に関わる対応力向上のため、図上訓練等を実施する必要がある。

【対応案】 ○段階的な復旧目標の各段階を想定した、関係機関の合同での図上訓練を実施する。

○ 駐機場の利用調整など、空港の運用に関わる図上訓練を実施する。

高知空港のモデル計画【468頁】

①訓練項目

合同避難訓練等と合わせて以下の訓練を実施。

従来の計画に対して、「6）空港の運用訓練」を追記

- 1) 動員訓練（初動体制の確立）
- 2) 情報連絡訓練（指揮命令事項の伝達）
- 3) 空港施設等の被害状況確認訓練（情報収集・整理）
- 4) 応援要請、受入・配備訓練（関係機関との連絡・調整）
- 5) 早期復旧訓練（施設・設備等の復旧計画の確認）
- 6) 空港の運用訓練（グラスエリアの活用、駐機場を活用した訓練）

②早期復旧訓練

図上訓練を基本とし、空港事務所及び関係機関の参加により、段階的な復旧目標にそった、排水区域、漂流物除去区域、その工法、必要資機材の調達などについて、被害状況、周辺復旧状況を踏まえて、作業計画等について検討

③空港の運用訓練

航空機の誘導、地上支援車両への給油等を対象とした図上訓練を実施。また、事前検討として、対象となる施設の耐荷重や勾配等について確認。

ひな型への反映【456頁】

（「教育訓練等」の解説に）

- 左記の1)～6)の訓練項目のうち、空港特性を踏まえて、項目を選定。項目に応じた訓練手法を採用し、訓練計画を策定し、計画的に訓練を実施
- 訓練項目が多岐に及ぶことから、図上訓練が有効
- 早期復旧訓練では、関係機関の参加により、排水や、漂流物除去、資機材調達等について検討



図上訓練実施状況

個別検討課題

1. 空港避難計画
2. 早期復旧計画
3. その他

3.その他

① 駐機場の利用調整

【課 題】 駐機場利用について、予めその具体的な調整事項・手順について定めておくことが必要である。

【対応案】

- 復旧作業の各段階における受け入れ可能規模(機数)や、各運航主体の希望する離発着密度・運用等を事前に把握する。
- その上で、駐機場として使用可能な用地(グラスエリアや駐機場)や具体的な運用方法等について、空港管理者、エアライン、自衛隊等の関係者で事前に検討し、「駐機場利用調整計画」等を策定する。
- 計画は、訓練実施等により継続的に見直しを行う。

高知空港のモデル計画 【426頁】

ひな型への反映 【430頁】

東日本大震災時における駐機場の利用調整

	花巻空港	山形空港	福島空港
全般的な状況	多様な主体（自衛隊、消防、防災、県警、国交省等）の活動調整を実施。	宮城県の代替えヘリベースとし、仙台から山形への2次交通の設定により、避難旅客を山形へ誘導。	防災訓練で、グラスエリアへの駐機可能な点を確認しており、これを有効活用。
駐機の制限等	災害対応機優先とし、一般民間機は使用禁止。平行誘導路（未供用）を自衛隊臨時駐機場に。	消防庁より活動拠点とするため10機の専用駐機スペースの確保要請。定期便・臨時便以外は公的救援活動の航空機に限定して受け入れ。	北側平行誘導路とグラスエリア：自衛隊機平行誘導路中央部分：大型機用のように区分して活用

被災した空港の周辺の空港においては、緊急物資・人員輸送のための航空機の利用需要が高まり、駐機場の利用調整が重要となる。

駐機場の利用調整は、災害時の諸計画※における当該空港の位置付けも踏まえ、駐機場利用計画等に基づき、合同対策本部の「運航再開班」が実施する。

- 復旧作業の各段階における受け入れ可能規模(機数)や、警察・消防・自衛隊等の各運航主体の防災活動に必要な離発着密度・運用等を事前に把握
- 運用の支障がないグラスエリアや駐機場を活用して、具体的な運用方法等について、空港管理者、エアライン、自衛隊等の関係者で事前に検討し、「駐機場利用調整計画」等を策定
- 合同の図上訓練等を実施し、その結果を踏まえ、上記の計画を継続的に見直し実施

※自治体の地域防災計画や、「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画、平成27年3月20日、中央防災会議」等

基本方針等について調整



写真 宮城県災対本部での調整状況

グラスエリア、平行誘導路等を臨時の駐機場として活用



写真：福島県消防防災航空センター

写真出典：東日本大震災に伴う緊急消防援助隊
北海道東北ブロック活動検証会議報告書、H24