

### 第3回 「全国主要空港における大規模自然災害対策に関する検討委員会」 議事概要

#### 【第2回委員会での主な指摘事項について】

○ 意見なし

#### 【ヒアリング(新関西国際空港(株)・関西エアポート(株))】

(護岸タスクフォースや地下施設タスクフォースの検討状況について説明)

- シミュレーション結果から得られた推算値を踏まえ、どのような理念に基づいて今後対策を講じていくのか。風水害をはじめとする災害が激甚化する中、社会経済的な意味やこれからの国土強靱化の進め方等を総合的に勘案して対策を検討すべきではないか。
- 過去の災害においても、施設が壊れて影響があったという検証はするが、偶然にも施設に損傷がなかった場合もあるため、このようなことも含めて整理し、教訓として今後の対策の検討をすべきではないか。
- 高潮・高波対策として護岸のかさ上げが考えられるが、実施する場合は、将来の沈下も踏まえ長期的な視点で、かつ具体的な検討をすべきではないか。
- コンセッション空港については、経営管理体制が移行する前後で災害が起きるリスクも考慮すべきではないか。
- 旅客対応については、空港経営サイドとエアラインサイドが協力して取り組むべきだが、改善の余地は大いにある。コンセッションで民間の視点を強力的に押し進めている関西国際空港には、他の空港に率先して取り組みを行って頂きたい。

#### 【重要インフラの緊急点検結果について】

- 設計上の外力の考え方が他とは異なっている空港について問題はないのか、また、例えば改良中のため一時的に護岸の天端高が低くなっている空港等について被災時における心構えや対策があるのか、確認してはどうか。
- 排水施設に加えて、重要な電源施設等は建築物で防護して空港機能を維持するといった考え方が必要ではないか。

#### 【中間とりまとめ(仮称)の論点整理】

- 昨今の電気需要の高まりや自然災害の激甚化にみられる社会的、自然科学的認識に基づき、近年の災害とその対応をいかに理解するかという認識を最初に示すべき。

- 空港は、災害発生時に閉鎖するのではなく、安全に滞在できるような場所にする必要があるのではないか。
- 空港は「都市」であるという考え方は、首都圏空港のような大きな空港には当てはまるが、全ての空港に当てはまるかは検討の余地がある。
- 空港は災害時に背後の都市に物資を運ぶ窓口となることから、空港の背後圏を支えるインフラでもあるという認識が必要。
- 関西国際空港や新千歳空港における災害では電力の問題が最も大きかった。空港機能の維持の観点から、電力確保の重要性に留意すべき。
- 過去の災害対策に係る種々の委員会で決定したものが、関空や新千歳の災害時に機能したのか検証すべき。反省すべき点のみならず、上手くいった点についてもベストプラクティスとして今後の参考とすべき。
- 関西国際空港にも避難計画や早期復旧計画が策定されていることから、これらがどのように機能したか、機能しなかったとすれば何が課題か検証すべき。
- 何故、関西国際空港には災害時の協定がなかったのか。今回の災害では成田空港(株)が支援したが、近隣の建設企業や協力会社等の協力を仰げなかったか検証が必要。
- 災害への対応にあたっては、護岸や排水施設の機能だけでなく、エンジニアの役割が重要であり、中間とりまとめではその点について触れるべき。
- 現場レベルでは避難訓練が実施されているが、マネジメントレベルでも訓練を実施すべき。経営トップが自分の空港で災害が発生することを想定し、「想定外」を認識すべき。
- 関係者や他空港との連携については、「継続的」、「実効性のある」といった観点が必要。
- 関空の被災時において、地方整備局だけでなく、地方航空局等の国の機関が大きな役割を果たしたと考えているため、中間とりまとめではそれらについても触れて欲しい。
- 現在、地震に関しては発災後3日以内 50%まで機能復旧するという考え方があがるが、その後 100%まで復旧させるスピード感も考慮すべき。
- 災害時の旅客サービスのあり方も論点の一つ。特に、コンセッション型の空港の体制を検討し、民間力があるからこそ、旅客サービスや空港内での避難等が高い水準で行われるようにすべき。
- 施設設計に際してはマニュアルを適用するだけでは十分とは言えないのではないか。コンセッション空港が増えている中、マニュアルを単に適用するのではなく、弱点を見つけながら改良していくようなスタンスが求められるのではないか。