

## 第4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3回委員会での主な指摘事項について】

○ 意見なし

### 【関西国際空港における台風 21 号等の対応について】

- 災害時に緊急対応を求められる段階では、日頃から運營業務を担っている組織が全面的に責任を持って対応し、その後の復旧段階では、国や設置管理者が権限を発揮していくようにすべき。短期的な危機対応と長期的な復旧・整備等を切り分けて考える必要がある。
- 災害対応における初動には、強い権限を持った意思決定システムが必要。
- 地震と違い、台風は事前にかなり正確な情報が得られるため、発生が予見される災害に対するマネジメントのトレーニングが必要。
- 日本では 4 ヶ国語での表示等を進めているが、非常時には、迅速な情報発信を図るため、実質的な国際共通語である英語の露出を増やす等の工夫も必要ではないか。
- 仕組みがあろうと実質的に機能しなければ意味がない。今回の災害を受け、マニュアルを改善するに留めるのではなく、個々の組織の実態に合った体制を構築することを基本として議論していきたい。

### 【中間取りまとめ(素案)について】

- 空港は「点」のインフラであるという特殊性を持つため、エアラインとの連携や空港間の接続等、システムとして空港を捉えて「線」を確保することが重要。アクセス道路もその一例。備蓄による人の滞留機能のほかに、ハード面で「線」をどのように確保するのかを議論する必要がある。
- 非常時において、空港内の旅客やその他一般利用者の安全と利便性を確保するのは第一義的には空港運営者の責任であり、それに対してエアラインやその他主体は全面的に協力していくべき。
- 「都市」としての空港ということに関して、初めてその空港に来た人や食品アレルギーを持った人等、様々な人がいることを念頭に入れるべき。食品アレルギーに

対応した非常食を複数の自治体で備蓄し、必要に応じて共有する協定を結んでいる事例もある。

- あらゆる自然災害を検討するにあたっては、豪雪と地震が同時に発生する場合や巨大台風が連続する場合等、複合的な災害や被害が蓄積する可能性があることも意識すべき。
- 日本の空港では管理者が明確でなく、コンセッションにより明確化するものと考えていたが、かえって国との連携が取りづらくなり危機管理能力が落ちるという懸念もある。今までの経験を踏まえ、誰がトップに立ち、いかに危機管理能力を確保するか議論すべき。
- これまでに検討されてきたにもかかわらず改善していないこともあるため、国が周知をするだけで各空港が本当に対策を実施するのかといった根本的な問題も今後議論すべき。
- 災害について事前にシミュレーションしておくこと、過去事例のノウハウを主要な空港と共有するとともに訓練しておくこと、エンジニアとマネージャーが知識を共有することを通じて「想定外」を減らしていくことが重要。
- 外国人旅客対応に係る検討結果を報告してほしい。外国人対応に係る資源や主体を全体的に整理し、空港の役割や必要な連携について検討しておくべき。
- 関空の事例では、全体として走錨が多く発生し、一隻が連絡橋に衝突した。地震や斜面災害等他の災害においても、外部リスクによる被災が顕著である。当事者としては、外部リスクに対しても必要なリクエストを行うことが責務として要求される。
- 災害発生時の旅客にとっては、空港の滞留機能が重要。また、アクセス交通の機能も重要であり、統括的なマネジメント体制を構築するという視点が必要。
- 想定外の事態を想定し、常に現状のままで良いのかという反省的進化をする組織や体制を構築すべき。
- コンセッションにより空港の民営化が進んでいる点も認識しておくべきではないか。
- 組織体制の中で統括する者の判断力がいかに適切かつ強力に発揮できるかが問題。