

航空局における取組について

- **財投による関空への支援**
- **空港BCPの再構築**

財投による関空への支援

- 現下の低金利状況を活かし、財政投融资を活用して、安心・安全な国民生活の礎を担う基幹インフラ(空港)の防災機能の強化を行う。

金利負担軽減の活用

超長期（40年）・固定の
財政融資1,500億円の追加

新関空（株）：270億円程度の
金利負担の軽減

防災機能強化に向けた事業の実施

（想定される事業）

○ 護岸嵩上げ・排水機能強化

○ 電源設備等の浸水対策 等

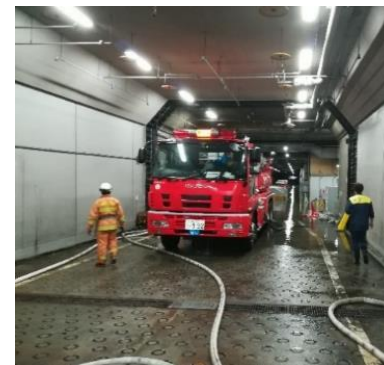
※関西エアポート（株）が実施する対策を
新関西国際空港（株）も1/2負担

事業（例）

台風第21号による浸水被害



<一部護岸の転倒>



<排水ポンプ車による排水
状況(第1ターミナル)>

対応方策

- ・護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策
- ・電源設備等の浸水対策 等

空港BCPの再構築

○ 「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」の中間とりまとめ(平成30年12月12日公表)

⇒ 空港全体としての機能維持・復旧を図る観点が必要であり、これに基づく空港の設置管理者(コンセッション空港については運営権者)の統括マネジメントを前提とした事業継続計画(BCP)の再構築が必要

1. BCPの意義

○ 空港全体としての機能維持・復旧を目的とし、設置管理者、エアライン、ターミナルビル会社、グランドハンドリング事業者、貨物運送事業者等の空港関係者が個別に対応することなく、一体となった対応を可能とするための事業継続計画(BCP)を構築する。具体的には下記事項の総体をBCPと位置付ける。

2. 想定するハザードと災害時において空港が維持すべき機能の明確化

3. 総合対策本部の設置

4. 機能別対応計画の策定

5. 非常時における情報発信の対応要領の策定

6. 訓練計画の策定等

7. 外部機関との関係構築

8. 技術者の配置等

等

※ 今般のBCPの構築に伴い、下記事項についても併せて実施する。

➢ 既存の災害対応マニュアルの整理(位置付け確認)、統廃合

➢ 各主体(エアライン、ターミナルビル会社等)で作成する災害対応マニュアルとの整合性を確認

2. 想定するハザードと災害時において空港が維持すべき機能の明確化

【基本的考え方】

- 空港の位置する場所、空港の施設性能・配置等を踏まえ、自らの空港について主体的に各災害時に生じることが想定される非常事態(ハザード)を明確化。
- 空港内の各施設が設計時に想定している規模の自然災害については、事前のハード対策により、被災直後に行う必要な施設点検等を経た上で、空港が通常どおりの各種機能を速やかに発揮。
- 大規模地震やそれに伴う大津波、特別警報級の気象による災害については、①航空旅客をはじめとした全ての空港利用者の安全・安心の確保を最優先にしつつ、②可能な限り航空ネットワーク機能を維持し、万一その機能が停止した場合には早期復旧を図る。

⇒ 各空港は、それぞれの空港の特性に応じた具体的目標を設定

〈目標イメージ〉

①空港利用者の安全・安心の確保

- 1) 発災後空港へのアクセスが途絶えたとしても、その後○時間後までは、電気、上下水道は非常用の備えで通常の(又は通常の○%程度の)サービスレベルを維持。
- 2) その後○時間後までは、通常の○%程度のサービスレベルを維持。
- 3) 発災時に空港内に残っている空港利用者が空港外に移動・避難するまでの必要な食料の確保。

②航空ネットワークの維持又は早期復旧

- 1) 大規模地震やそれに伴う大津波により被災した場合には、○時間後までの運用再開を目指す。
- 2) 特別警報級の気象により被災した場合には、気象が回復後○時間以内の運用再開を目指す。

- さらに、空港は災害時に、救急・救命活動の拠点や緊急物資・人員等の輸送の受け入れ拠点や地理的状况等によっては周辺住民の避難拠点にもなり得るため、これら機能の維持方法についても、各空港で具体的対応の検討を進める。

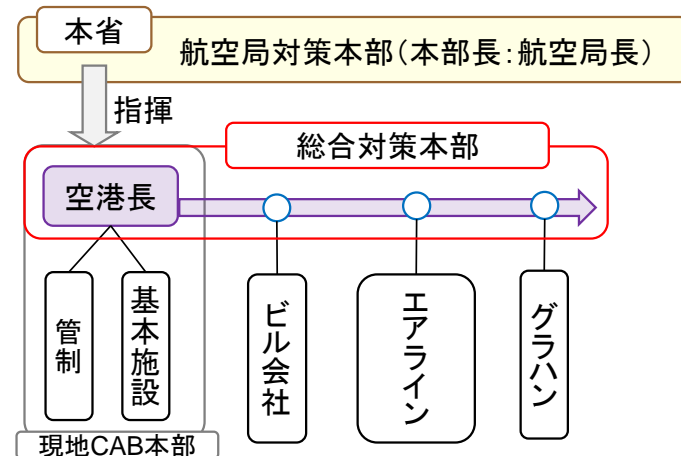
3. 総合対策本部の設置について

【基本的考え方】

○ 災害時における空港全体としての機能維持・復旧は、**空港の設置管理者(コンセッション空港にあつては例外的な事態を除き運営権者)の統括の下**、旅客ターミナルビルの運営主体、旅客運送事業者、貨物運送事業者、グランドハンドリング事業者、復旧工事を行う民間事業者、救急・救命活動を担う機関、自治体等の**関係機関が協力して実施**。

⇒ 総合対策本部の設置

〈国管理空港の場合のイメージ〉



〈BCP発動時〉

- ・空港(滑走路)閉鎖の可否
- ・ターミナルビル閉鎖の可否
- ・空港運用に関する情報発信(プレスリリース) 等

〈平時〉

- ・機能別対応計画の決定
- ・外部機関との協定 等

4. 機能別対応計画の策定について

【基本的考え方】

○ 災害の多発化や複合的災害リスクの高まり、外部からのリスクの危険性を踏まえ、**自然災害の事象ごとの対策に加え、電源喪失やアクセス交通機能の喪失といった機能ごとの対策**を検討することも必要。

⇒ 空港における機能ごとの対応計画の策定

<ul style="list-style-type: none"> ・滞留者対応計画 ・電源機能喪失時の対応計画 ・緊急時発着調整対応計画 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道アクセス喪失時対応計画 ・避難場所としての空港の対応計画 ・コンセッション空港における権限行使に係る協定 等
---	---

※ 主要空港等16空港の各空港が置かれる諸条件を踏まえ、空港ごとに必要な対応計画を策定(詳細別紙)

5. 情報発信対応要領の策定について

【基本的考え方】

- 情報の錯綜が生じないよう、**空港関係者が有する情報の総合対策本部への情報集約、総合対策本部から空港関係者への情報フィードバック、マスコミへの情報発信のあり方に関するルールを明確化する。**

⇒ **情報発信の対応要領の策定**

6. 訓練計画の策定等について

【基本的考え方】

- **実効性のあるBCPとし、その考え方を組織全体として共有・浸透を図るため、定期的かつ現実に即した訓練等の実施が必要。**

⇒ **訓練計画等の策定**

7. 外部機関との関係構築について

【基本的考え方】

- **救急・救命フェーズ、旅客避難フェーズ、施設復旧フェーズの各状況に応じた外部機関(地方運輸局、地方整備局、海保、自衛隊、地方自治体、ゼネコン、バス／鉄道事業者、電気／水道／給油事業者等)と総合対策本部との相互支援に関する関係構築のほか、訪日外国人の増加を踏まえた、大使館や領事館等の外交団体との関係を構築し、協定等取り交わした段階でBCPに反映。**

⇒ **協定の締結等**

8. 技術者の配置等について

【基本的考え方】

- **空港機能の維持・復旧に対応できる人材を確保するため、各組織において十分な経験を有する技術者が確保されているか確認/見直しが必要。**

⇒ **機能維持・早期復旧を担う組織体制の明確化**