

第7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

【ヒアリング(東京大学目黒教授)】

○事前の対策においては最悪の事態を想定するため、最も厳しい事態が発生したことを想定した「攻め手の視点」が必要。

【ヒアリング(新千歳空港事務所)】

○非常時に空港事務所が提供する情報がエアラインの欠航判断や旅客対応に影響するため、その質が重要。

○旅客対応の責務は第一義的に空港事務所にあるという意識を持つべきであり、除雪状況や毛布の配布場所等の情報も積極的に発信していったらどうか。

【最終とりまとめについて】

○BCP の策定にあたっては、一空港の事例だけを踏襲して各空港の立地条件等の特徴が反映されない、といったことがないように、入念に指導すべき。

○最終とりまとめは空港における自然災害対策のバイブルになると思うが、これを踏まえて危機管理処理要領を改訂すること等、より実効性・具体性のある取組が重要。

○「統括マネジメント体制」は災害時の対応としてではなく、災害への備えとして普段から確保しておくことが必要。

○本省航空局の役割は現場での指揮というよりは調整であるため、できる範囲を明確にしたうえで、それを超えた範囲については現場に任せることのできる体制を構築すべきではないか。

- 情報の横展開が不足していたためにツーリストインフォメーションに情報が届いていなかった事例もあったことから、全国的な情報発信機能の検証やシミュレーションを行っておくべき。
- 災害時に旅客が路頭に迷うのは機上ではなく空港であるため、災害時といえども適切なサービスに全力を挙げるのは設置管理者の責務。ただし、その実施にあたっては関係者と十分な連携が必要。
- 空港だけでなく、エアライン等事業者や周辺自治体もBCPを持っているため、相互の整合性をチェックすべき。
- 具体的なBCPの作成方法を国が各空港へ指導すれば、より効率良く効果的に作成できるのではないか。それにあたっては、国の指導方法についてもPDCAサイクルを回すような体制が必要ではないか。
- TEC-FORCEの活動は排水作業等土木分野が中心だと思うが、航空管制のような他の技術的分野も重要。
- 航空業務は多様な専門業務によって成り立っているが、平時から横連携が必要であり、加えて非常時には総合力が求められる。