

地震に強い空港のあり方検討委員会

資料目次

報告書

(ページ)

(参考図表)

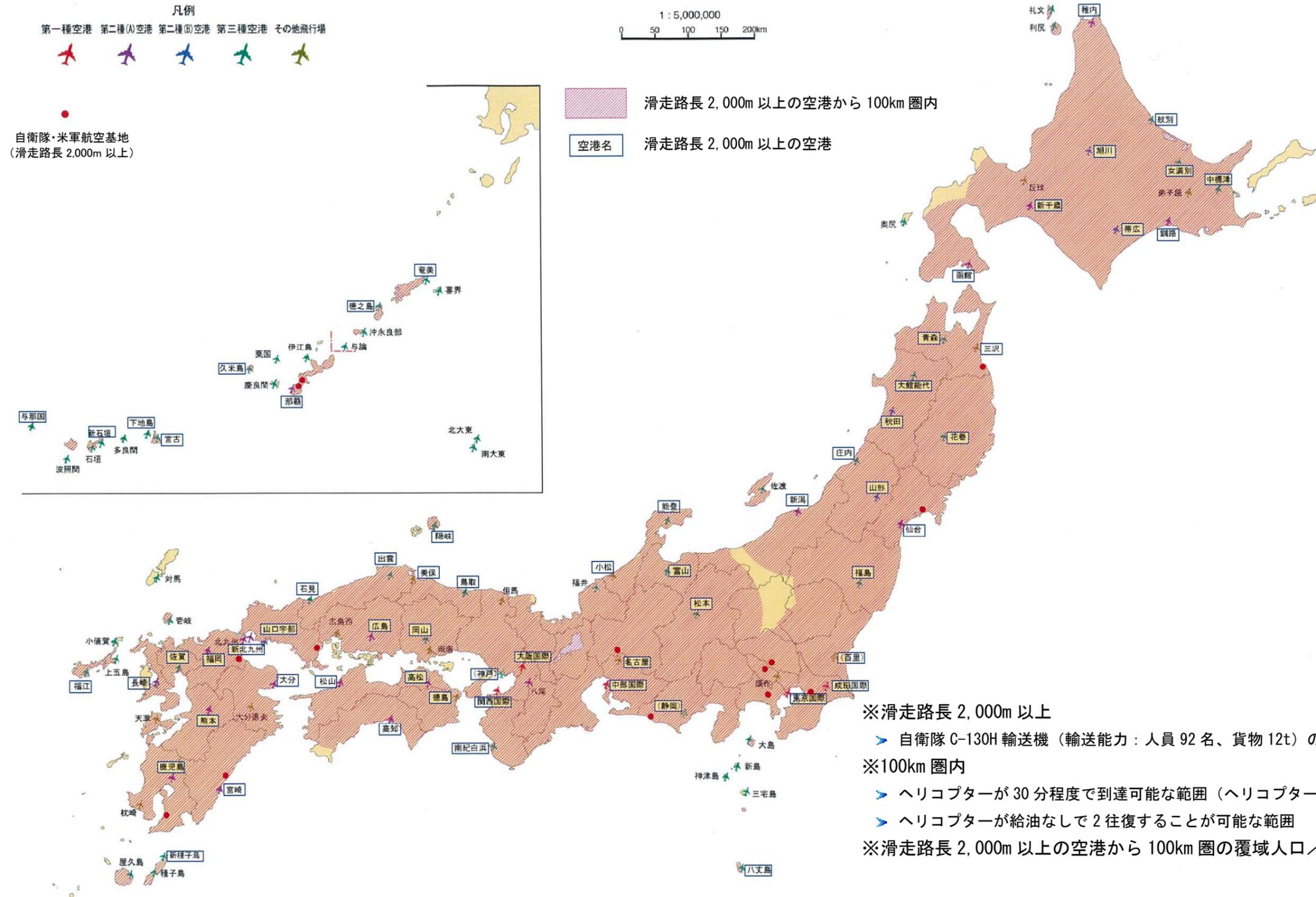
1 災害時に果たすべき役割	1
1.1 緊急物資及び人員等の輸送基地としての役割	1
1.2 航空ネットワークの維持	3
1.3 背後圏経済活動の継続性確保	4
2 災害時の空港運用シナリオ	5
3 空港に求められる機能	7

平成17年12月13日

1 災害時に果たすべき役割

1.1 緊急物資及び人員等の輸送基地としての役割

➡ 空港（滑走路長 2,000m 以上）から 100km 圏内

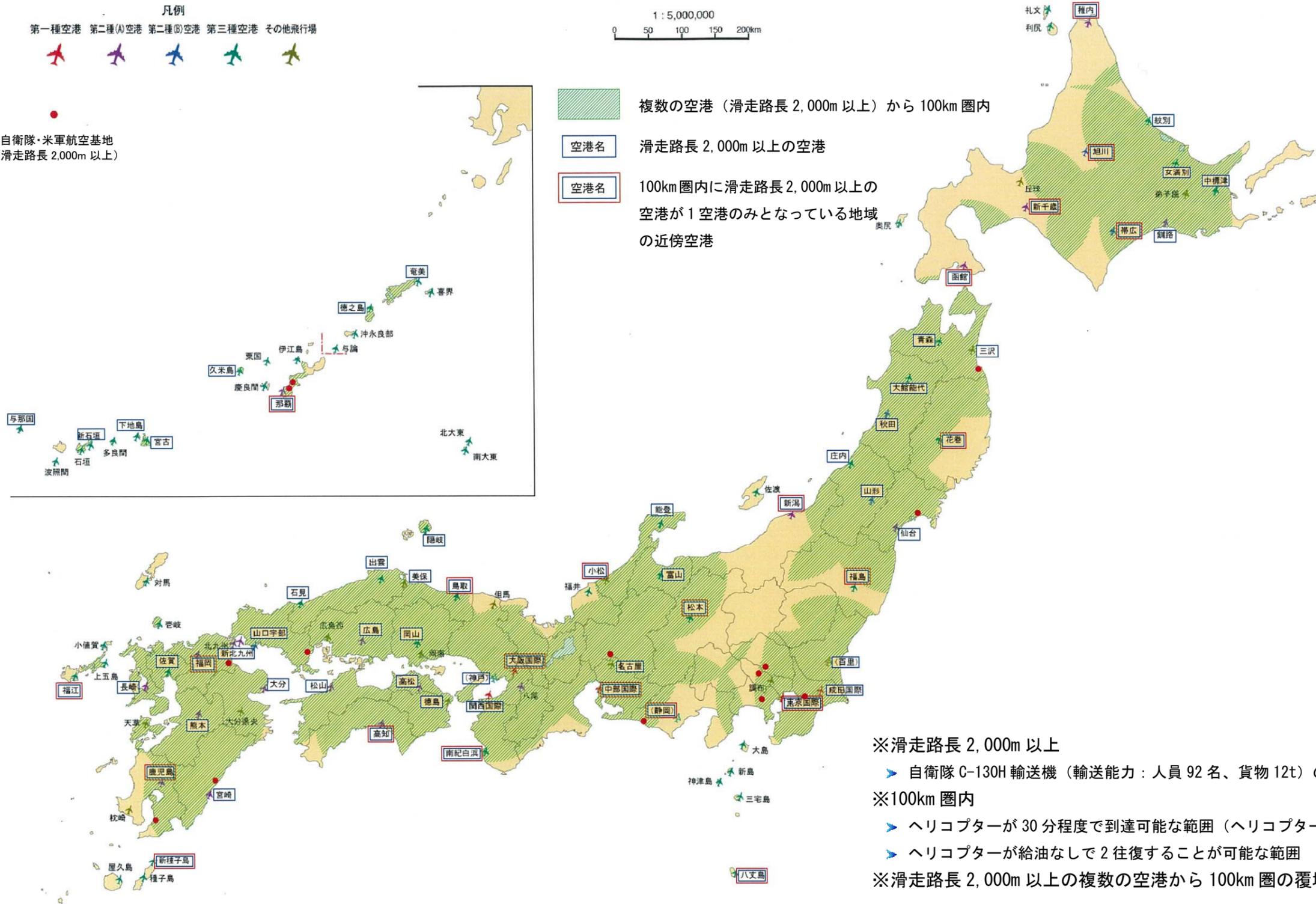


➡ 複数の空港（滑走路長 2,000m 以上）から 100km 圏内

- 凡例
- 第一種空港
 - 第二種(A)空港
 - 第二種(B)空港
 - 第三種空港
 - その他飛行場
- 自衛隊・米軍航空基地
(滑走路長 2,000m 以上)

1 : 5,000,000
0 50 100 150 200km

- 複数の空港（滑走路長 2,000m 以上）から 100km 圏内
- 空港名
- 100km 圏内に滑走路長 2,000m 以上の空港が 1 空港のみとなっている地域の近傍空港



※滑走路長 2,000m 以上

➤ 自衛隊 C-130H 輸送機（輸送能力：人員 92 名、貨物 12t）の必要滑走路：2,000m 程度

※100km 圏内

➤ ヘリコプターが 30 分程度で到達可能な範囲（ヘリコプターの巡航速度約 200km/h）

➤ ヘリコプターが給油なしで 2 往復することが可能な範囲

※滑走路長 2,000m 以上の複数の空港から 100km 圏の覆域人口 / 全人口：87%

➡ 100km 圏内の人口が多い空港

圏域	空港名 (滑走路長2000m以上)	100km圏内人口 (千人)	地震発生確率
関東	羽田	37,552	26%-100%
	成田国際	34,615	6%-26%
	百里(整備中)	27,584	6%-26%
近畿	伊丹	21,104	6%-26%
	神戸(整備中)	20,926	0%-6%
	関西国際	20,464	6%-26%
	徳島	11,249	26%-100%
中部	中部国際	15,313	26%-100%
	名古屋	13,252	26%-100%
北部九州	佐賀	9,084	0%-6%
	福岡	8,908	0%-6%

※)徳島飛行場については100km圏内人口に近畿圏の人口が含まれるため近畿圏として記載した。

➡ 100km 圏内で他空港圏域との重複がない地域の人口が多い空港

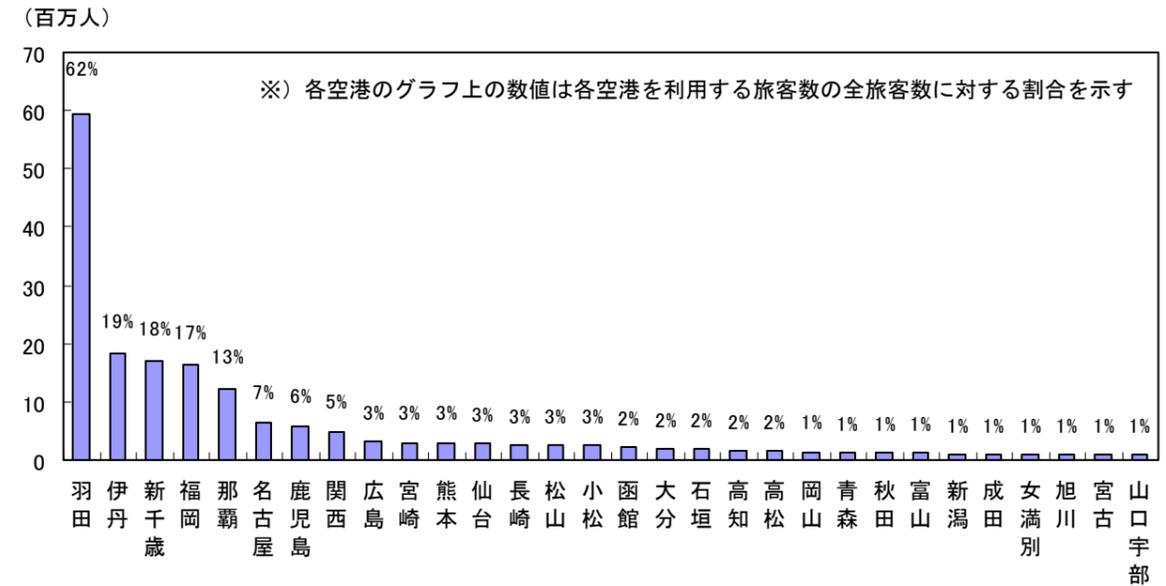
空港名 (滑走路長2000m以上)	100km圏内で他空港との 重複がない地域の人口 (千人)	地震発生確率
羽田	2,595	26%-100%
新千歳	2,533	0%-6%
新潟	1,914	0%-6%
静岡(整備中)	1,892	26%-100%
松本	1,692	6%-26%
那覇	960	0%-6%
福島	720	0%-6%
函館	489	0%-6%
小松	432	0%-6%
花巻	416	0%-6%
鹿児島	413	0%-6%

※)地震発生確率

30年以内に震度6弱以上の地震動が発生する確率(独立行政法人 防災科学技術研究所データ <基準日:2005.1.1>)

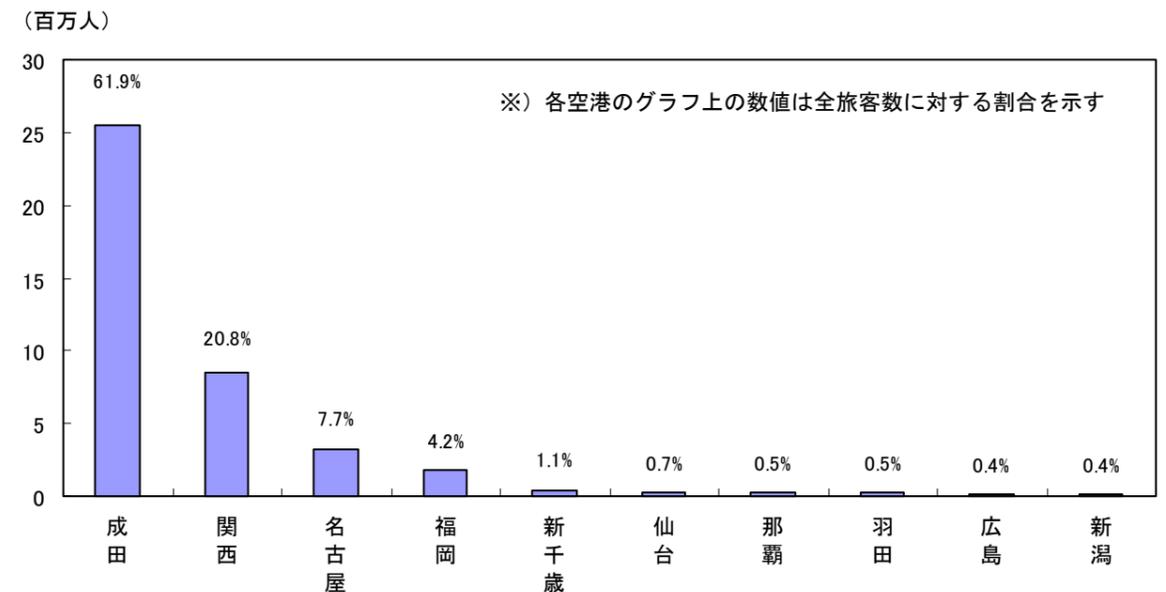
1.2 航空ネットワークの維持

➡ 旅客数の多い空港(国内線)



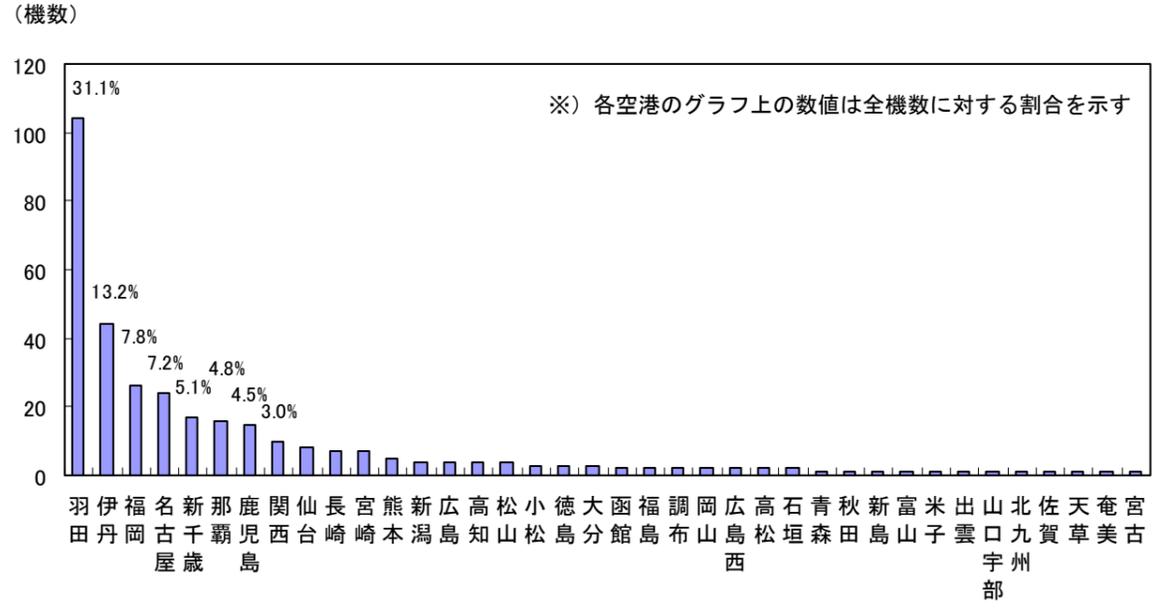
資料: 航空輸送統計年報(平成15年度)

➡ 旅客数の多い空港(国際線)



資料: 国土交通省「空港管理状況調査(平成15年)」

国内ナイトステイ機数



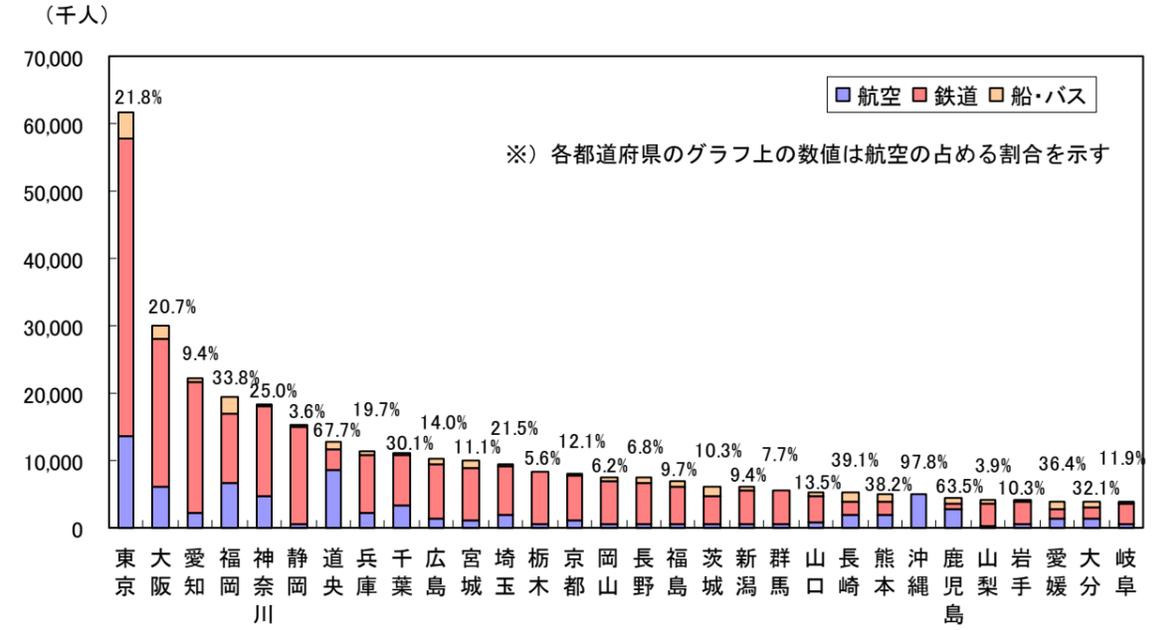
資料：空港管理事務所資料及び時刻表（平成16年8月時点）

整備を行っている空港

航空会社	空港	整備実施空港の代替性
JAL及びJAL系列	成田国際、羽田、関西国際 伊丹、鹿児島、那覇	<ul style="list-style-type: none"> 整備施設の建設に多額の費用と期間を要することから、現時点では代替空港なし。 整備施設を有している空港間での代替性については、ごく一部は可能なものもあるが、施設稼動に大きな余裕がないことや取り扱う機種が違うことから、全面的な代替性は有していない。
ANA及びANA系列	成田、羽田、福岡、伊丹、丘珠	代替空港なし

1.3 背後圏経済活動の継続性確保

都道府県間旅客流動（自動車利用を除く、出発地別集計）



資料：全国幹線旅客純流動調査（平成12年）

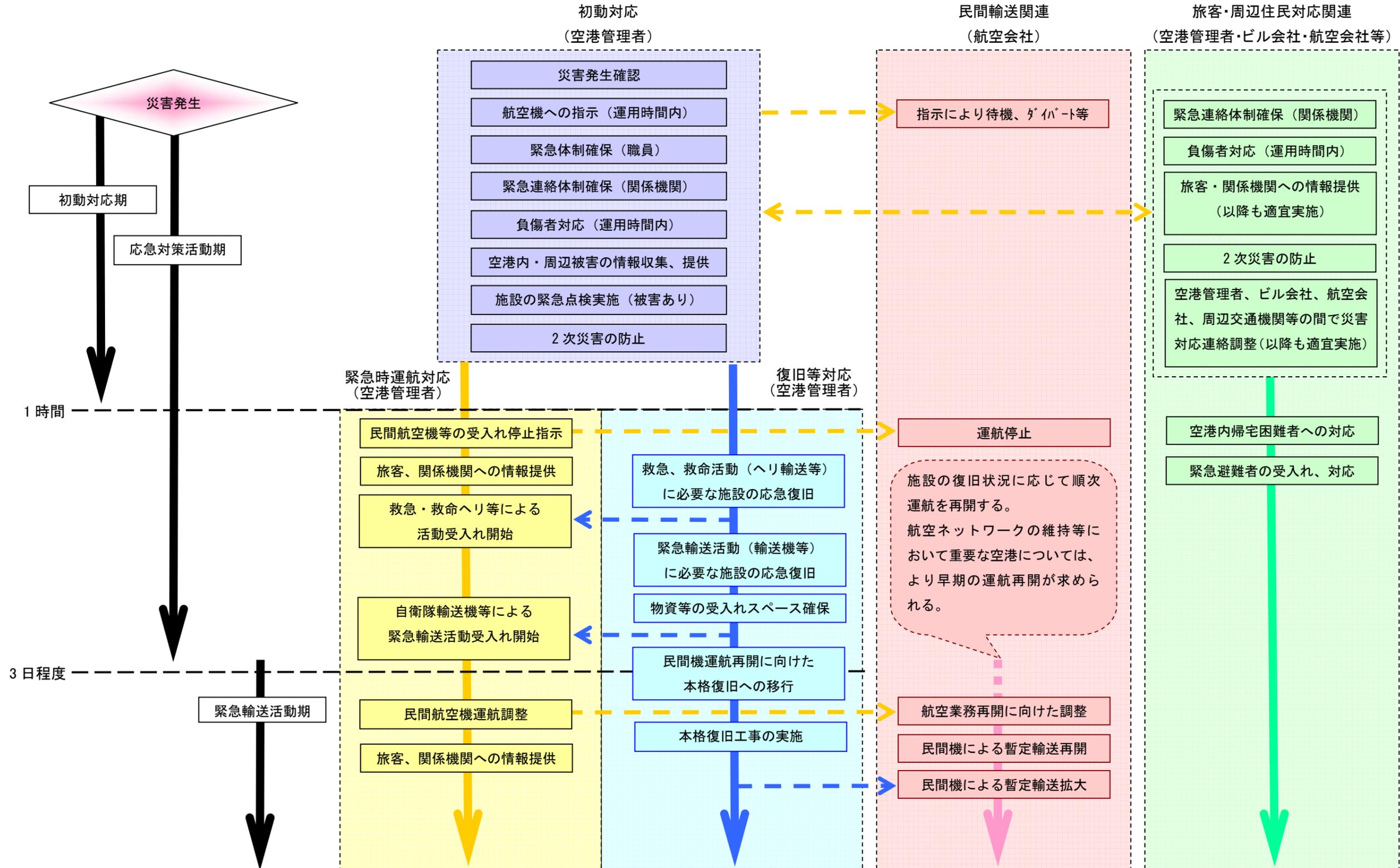
旅客流動の多い圏域と近傍空港

背後圏近傍空港	背後圏（都道府県）	旅客流動量（自動車除く）<千人>	全旅客流動量に占める割合
羽田、成田国際、百里	東京、神奈川、千葉 埼玉、群馬、茨城、栃木	120,703	31.3%
伊丹、関西国際、神戸	大阪、兵庫、神戸	49,550	12.9%
中部国際、名古屋	愛知	22,350	5.8%
福岡、新北九州	福岡	19,367	5.0%
静岡	静岡	15,316	4.0%
新千歳	道央	12,714	3.3%
広島	広島	10,361	2.7%
仙台	宮城	10,135	2.6%
：			
那覇	沖縄	5,088	1.3%
鹿児島	鹿児島	4,345	1.1%

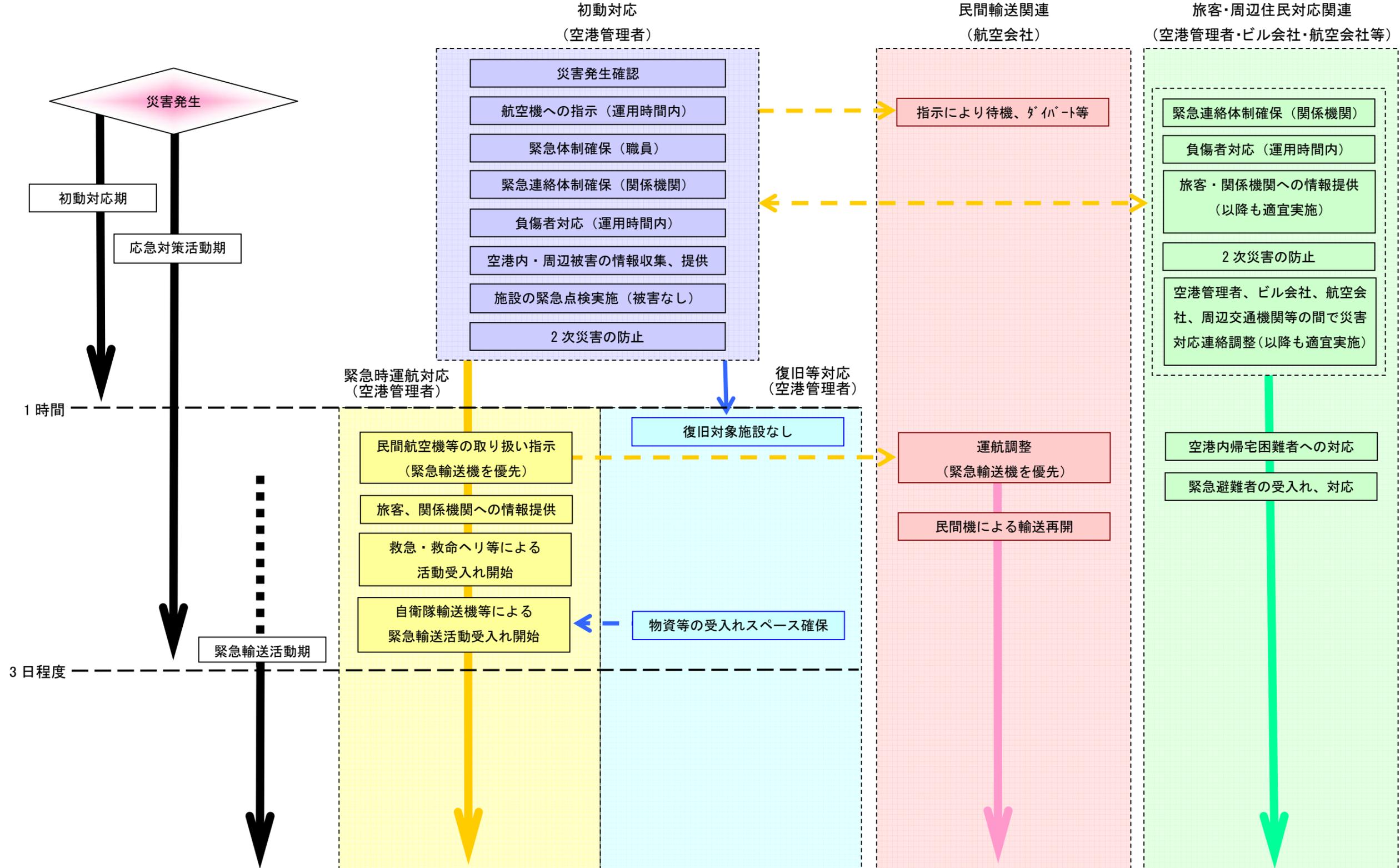
※表中の網掛けは航空利用の割合が高い（60%以上）地域を示す。

2 災害時の空港運用シナリオ

➡ 災害時の空港運用シナリオ（空港施設に被害ありの場合・空港諸施設の機能に影響があることを想定）



災害時の空港運用シナリオ（空港施設に被害なしの場合・定期便以外に緊急輸送活動を行う航空機等の利用を想定）



3 空港に求められる機能

➡ 空港に求められる機能（機能・役割別整理）

求められる機能		救急・救命活動 (発災後極力早期)	緊急物資・ 人員輸送 (発災後3日以内)	暫定 旅客輸送 (発災後3日程度)
救急救命ヘリ等発着機能	ヘリの発着機能	●————→		
	ヘリの駐機機能	●————→		
航空機発着機能	自衛隊輸送機等の離着陸 に必要な機能(滑走路長:2,000m)		●————→	
	民間航空機による暫定旅客輸送 に必要な機能(滑走路長:既存全長)			●————→
	就航便数に応じた駐機機能		●————→	
管理機能	空港管理機能(庁舎)	●————→		
航空保安機能	航空管制機能	●————→		
	計器進入(非精密進入) に必要な無線標識機能		●————→	
	ヘリの発着に必要な視覚援助機能	●————→		
	計器進入(非精密進入) に必要な視覚援助機能		●————→	
電力供給機能	庁舎・管制塔、無線施設、航空灯火等 への電源供給機能	●————→		
燃料供給機能	ヘリ及び航空機等への燃料供給機能	●————→		
陸路輸送機能	トラック等による陸路輸送機能		●————→	
物資保管機能	輸送物資の一時保管機能		●————→	
旅客利便関連機能	旅客取り扱い機能			●————→
	空港アクセス機能			●————→

➡ 空港に求められる機能（イメージ図）

