

「空港における自然災害対策に関する検討委員会」
第2回委員会 兼 第4回作業部会（10月2日開催）
主な意見（案）

【全般】

- 昨年度は関西国際空港や新千歳空港で被害があり、今回、成田国際空港でも台風第15号により大きな課題が見つかった。自然災害については終わりはない。あらゆる現象から、さらに学ぶべきことはないのか、改善すべきことはないのか、といった視点が必要。

【航空輸送のあり方】

- 航空機の離着陸が可能な状態であってもアクセスが機能せず空港に滞留者が増え続ける状況下や、緊急時に航空機をどこの空港に降ろすべきかなどについて、国がトップダウンで決めていくようなことも検討すべきではないか。
- 出発空港や当該空港に向かっている機内においても、旅客に対して到着空港の状況をしっかりと情報発信することが必要。
- エアラインとしては、旅客に対して情報提供の責任があるため、確実な情報は当然伝えることとしており、その上で、旅客自身に判断を委ねることとしている。一方で、今回の成田空港におけるアクセス交通の情報等、不確かな情報は責任を持って伝えることができないことから、空港アクセスに対する情報の集約が必要。

【統括的な交通マネジメント】

- 今回の成田空港での被害を受けて、「災害多発時代に備えよ！！ ～空港における「統括的災害マネジメント」への転換～」（最終とりまとめ）に記載してある「非常時における強靱なアクセス交通マネジメント体制の確立」の重要性が改めて認識されたのではないか。
- 空港アクセスが機能しない場合、警察や道路管理者、交通事業者等の関係者が一体となった「統括的な交通マネジメント」が必要。その際には、地域の災害対策本部や交通管理者としての警察の役割が大きく、これら組織との連携は不可欠。
- 昨年西日本豪雨時の広島では、高速道路は一般車両を通行禁止にして代行バスだけを走らせたり、通学時間帯のピークシフトを行うなどの対応をしており、参考とすべき。
- 国土交通省航空局としても、空港アクセスに関連する鉄道・バス事業者、高速道路等の関係機関との連携を強化し、空港機能全体を維持できるような体制を整えるべき。

【総合対策本部】

- 最終とりまとめに記載してある「平時ではなく非常時こそ、その組織の真価が問われる。」といった意識が、今回の成田空港において徹底されていたか。今回は地震ではなく台風であり、予見できるリスクであったが、非常時の動員体制が取れていたのか。また、非常時こそその空港におけるサービス、という意識が徹底されていたか。今回の経験を各空港における今後の自然災害対策に活かしていくことが必要。
- 想定されていないリスクを発見する努力、BCPを改善する努力が常に必要。具体的には、現場毎で新たなリスク要素を抽出し、トップも含めて組織全体で共有するとともに、関係機関において意見交換等を行う場を設けることも必要。

【滞留者対応】

- 空港は安全な場所であり、旅客をしっかりと受け入れる、という気概を持つ必要がある、意識を変えていかなければならない。
- 多言語に過度にこだわり過ぎるのではなく、情報を発信する側の負担軽減も考慮し、効率的な情報の提供のあり方についても検討が必要。また、情報を視覚的に把握する方が効果的であるため、館内放送よりもSNSやWeb等の活用も推奨すべき。
- 来年のパラリンピックの開催を見据えると、障害者の利用も多くなることが想定されることから、空港内のバリアフリーや医療体制についても確認が必要。

【その他】

- 「事前の備え」としては、「日頃からの準備」と台風等の予見できる自然災害に対する「直前の構え」がある。特に「直前の構え」としては、事前に人員を確保しておいたり、旅客への情報提供を行うことが有効。
- 地方空港も含めた全ての空港において、当事者意識を持って取り組んでもらうためには、各空港の訓練等の取組や災害時の対応状況について共有することが有効。
- ガイドラインに書き過ぎると「その通り書いて終わり」という形式的なものになってしまう。自分達の頭で考えて自分達の言葉で書く、という意識を持ってもらうためには、あまり書き過ぎず、かといって何も書かない訳ではない、ということが必要で、現時点の案はそれができているのではないか。