

令和5年度 空港における自然災害対策に関する検討委員会（第1回）

【令和5年7月31日（月）開催】

主な意見

【A2-HQ関係】

- 過去にもアクセス交通のみ不通となり滞留が生じた事例はあるので、「A2-HQ」の設置基準の運用について、柔軟な対応が必要である。
- 「A2-HQ」立ち上げのタイミングとして、初動対応が遅れないことを基本方針としてほしい。
- 「A2-HQ」のコアメンバーに観光案内所が記載されていないが、訪日外国人旅客が非常時に情報を求めるのは観光案内所であり、JRや企業も観光案内所での非常時の情報提供に相当力を入れているため、空港においてもそれらと連携していくよう検討頂きたい。
- 「A2-HQ」には自治体や整備局が参画することとなっているが、自然災害発生時にそれぞれの対策本部で忙しい中、どのように情報連携をスムーズにいくのか、デジタルデータの活用も含めて、他のインフラの取組も参考に検討すべきではないか。

【滞留者対応計画関連】

- 空港における滞留者抑制策として、到着機数を制限すると出発空港側で逆に滞留が生じる可能性があり、そうした場合に航空会社側で優先的に到着させる便のニーズがあれば考えておく必要がある。
- 自然災害時の滞留者抑制策として、空港連絡バスの効率的な運行のため、高速道路の下り口に隣接した地下鉄へ集中的に輸送する取組はよいが、逆に輸送先で滞留が生じるリスクや輸送先で宿泊先が確保できないといったリスクがあるのではないかと考えられるため、そういった点に配慮した計画が必要である。
- 津波警報が発表された場合におけるグランドハンドリングスタッフの安全確保、離陸直前に津波警報が発表されターミナルビルに戻る時間がない場合の航空機の離陸判断といった点について、今後検討の余地がある。
- 津波注意報や警報が出たときに自動的に避難誘導放送を行うシステムが必要ではないか。
- 滞留者を空港外へ輸送する際に優先順位を付ける必要性、また、優先順位を付けて行っている事例やそうしたことを検討されている事例があれば紹介してほしい。

【早期復旧計画関連】

- 代替臨時便の運航や機材の大型化に対応できるように空港施設の新設及び改良段階で、異常時に大型機材が就航するといったことも想定した滑走路や誘導路の設計も必要ではないか。
- 新幹線が止まった場合と止まらない場合で、沿線の空港の利用状況は大きく変わるため、災害対応にあたり留意しておく必要がある。
- 将来、南海トラフ地震等で広域で線状のインフラが機能喪失した場合、航空による代替輸送のあり方を検討しているか。

**【機能別の機能喪失時対応計画】**

- 広域の災害が起きたときに空港アクセス以外の他の交通機関の代替輸送手段としても、臨時バスの活用が想定されるが、そのような全体調整を行う仕組みはあるのか。
- 交通機関の計画運休の在り方について、交通全般からみたときに適正化を図る余地があるのかといった議論も必要ではないか。
- 自然災害発生時にアクセス交通が止まってしまうということが極めて重大なリスクになっているということが確認できた。

**【必要に応じて策定する計画】**

- 空港の民営化が進んできているが、危機管理のときの空港管理者との関係が課題ではないか。

**【訓練計画】**

- 訓練は非常に重要。令和元年度の委員会でも議論になったが、現場担当者の訓練だけでなく、経営者の意識啓発も重要ではないか。
- 訓練を毎年定期的を実施することは非常に重要であるが、定期的に空港持ち回りで大規模な訓練を行い、それに他の空港からも参加して大規模な訓練を経験するといった連携も重要であると思うので、ご検討頂きたい。

**【その他災害時対応の強化に向けた取組（全般）】**

- 「A2-BCP」の定期検査について、良好事例である空港を公表して、他空港からその空港に見学に行くとか、講習をしてもらうとかいった取組を行うことも考えられるのではないか。
- 空港以外のインフラ分野の取組を把握するとともに、空港における「A2-BCP」の取組が事務局以外の関係者等の外部の視点からどう評価されるのか、といった観点も「A2-BCP」の実効性強化を図るために必要ではないか。

以上