

## 「空港における自然災害対策に関する検討委員会 第2回作業部会」

### 議事概要

- 災害経験の有無等により空港毎、事業者毎でBCP及び防災意識に関する温度差が見受けられることから、「A2-BCP」に対する教育を通じて意識を醸成、浸透させることが重要。
- 災害時における適切な対応を可能とするためには、現場の人たち全員がしっかりと動ける体制・計画を作る必要があり、そのためにも訓練等で現場をしっかりと巻き込んで作り上げていくことが必要。
- 発災の初動としての総合対策本部への参集は、何を、いつ、誰が、どういう責任をもって報告し、その情報をまとめて運営していくのかを決めておくことが重要。
- 全ての関係機関が総合対策本部に参集することは、空港の規模や被害状況等によっては、マンパワーの観点から困難な場合も想定されるため、電話やTV会議等で活用できる通信手段があればそれを用いて情報を共有することも有効。
- 総合対策本部は、発災直後に参集することは非現実的。発災直後は、集まることよりも被害状況を把握し、情報共有することが重要。
- BCPを災害等の原因別事象別ではなく、「リソースの被災＝結果事象」に着目した対策検討としている視点はよい。
- 電力や通信等の個別機能の対応計画における復旧の目標時間を示す場合、空港全体の対応計画における復旧の目標時間から逆算して、個別機能がいつまでに復旧しているべきかを検討すべきではないか。
- 計画の参照先が多くてわかりづらいため、個別の計画を時系列（事前の備え、発災時、復旧時）にマトリックスで整理すると計画の全体像が見えやすいのではないかと。特に、役割分担については、文章ではなく表で示した方が抜け漏れの確認がしやすく分かりやすい。

- 滞留者対応について、運航再開等に係る情報の確定に時間を要する中、出発旅客は情報収集で参集する方も多いことを踏まえると、近隣居住者であっても空港内に滞留すると想定する方が現実的。
- カードによる滞留者の把握は、空港の規模によっては膨大なマンパワーが必要となることも想定されるので、各空港の状況等を踏まえた検討が必要。
- 発災直後の空港アクセスバスへの搭乗にあたっては、全ての滞留者がいつ帰宅できるかわからないという状況であった場合、要支援者を優先とした誘導や整理券配布による誘導は、過去の実績からみても混乱が生じると推測。
- 復旧資機材や燃料の確保方策について、例えば、C A Bに優先的に提供してもらえる燃料と、民間施設・事業者に要する燃料をそれぞれどう切り分けて要請するか悩ましいところであり、関係事業者との連携の在り方については個別で検討が必要。

以上