

「空港における自然災害対策に関する検討委員会」 第3回作業部会

議事概要

【取組事例の紹介】

(成田空港)

○運航再開までの最低限の電力は現在確保しているが、旅客の携帯電話の充電や館内の空調など、今まで想定していなかった電力の確保が課題。(現在は対応済・対応中)

(高知空港)

○大規模自然災害発生時におけるアクセス道路等のインフラの復旧について県との情報共有は重要。このため、県の災害対策本部へのリエゾン派遣も今後の課題。

○「A2-BCP」を策定するにあたり、津波等の甚大な自然災害被害を受けた後であっても、72時間以内に復旧するにはどうしたら良いか、関係者と協議を進めているところ。

【「A2-BCP」ガイドライン(案)について】

○空港としての機能を維持するにあたって、こういったガイドラインがあれば、各空港で今後「A2-BCP」を作成していくにあたって、空港毎で大きくぶれることはないの
で良いと思われる。

○「A2-BCP」は当該空港における各関係機関の役割分担を整理するものであるが、記載される各関係機関の役割分担と個別のBCPとの整合や、個別BCP間の整合などについても、関係者が一緒になって確認していくことが必要。

○より迅速な対応につなげるため、滞留者数の見込みの精度を上げる必要があると認識。
なお、ガイドラインでは、その精度が向上することによって、こういった効果があるのか、を記載しておくことも重要。

○目標時間の書きぶりが中小規模空港と大規模空港とで若干異なっているが、「72時間以内に復旧」という点は各空港共通の目指すべき目標としつつ、被災の状況や空港の特性によって、例えば24時間以内で飛ばせるといっているのであれば運航再開すれば良いという考え方が重要。

○「中小規模空港」や「滞留者」など、用語の定義をしておくことで、読む人の理解が深

まる。

- 当該空港が被災した場合に備えて、代替空港を設置するという考え方も今後必要ではないか。これにより、真の「航空ネットワークの維持」につながるものと認識。
- 機能別計画において、例えば、通信機能が喪失した場合にどうやって対応するのか、というように、どの項目についても代替手段を明確にしておくことが重要。
- 「地域防災計画の想定を超える様なリスク」とはどういったものなのか、そのイメージを各関係者に持ってもらうことが重要であり、そのための取組も必要。
- 空港だけでなく地域全体が被害を受けたケースや、原因が分からないけれども空港が機能しないケースなど、「A2-BCP」の役割分担通りに物事が進まなかった場合への対応も今後検討が必要。例えば、最低限やるべきことがある一方で、一部は諦めても良いことも出てくるのではないか。
- 「遅くとも15分以内に報告」について、「現地で何が起きているのか」を早急に連絡することは重要であり、15分という時間は妥当。ただし、「第一報」でどこまでの情報を上げるのか、災害の規模等によっては、被害状況の詳細な報告が難しい場合もある。
- 情報伝達等の訓練を高い頻度で行っていくべきという点は重要。その上で、「何故こうした訓練が必要なのか」という理由について、一步踏み込んでより具体的に書くことにより、空港関係者にその意義を認識されやすいのではないか。
- 旅客への情報提供については、応急復旧時のみならず、発災直後から継続して行っていくことが必要。さらに、現場で対応するスタッフ一人一人が同じ情報を共有することが重要。
- 多言語対応について、航空会社やテナントからもスタッフを派遣することを前提とするだけでなく、自動翻訳機やプラカードなどのツールを利用した上で、それでも不十分な時は応援部隊でカバーする、という考え方もあるのではないか。
- 貨物機能の復旧について、航空貨物用の計量器は、故障を修理しても行政の許可がないとすぐに使用できないという事情もある。
- 第6章の「真に実効性のある「A2-BCP」を目指して」について、「密なコミュニケーション」、「常に検証、見直し」、とあるが、それだけでなく、訓練を通じた関係者への教育や災害イメージングの醸成についても、もう少し具体的に追記し、「作って終わり」にならないよう工夫すべき。

以上