

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3回）

【令和6年3月25日（月）開催】

主な意見

- A2-BCPが策定後、短期間でここまで浸透してきたことは成果である。
- 空港の駐車場や周辺緑地等も災害時に活用できる。能登空港の経験を踏まえ災害時の拠点として必要な施設について、明確に記載し備えておくようにすべき。
- 海外航空会社との連携については誘致の段階で観光部署と空港管理者がしっかりと連携することが重要。海外航空会社にA2-BCPの取り組みを理解してもらうよう、エグゼクティブサマリーの英語版があるとよいのではないか。
- 海外航空会社との連携強化について、旅行会社（国内・海外）も入れるべきである。
- 自発的滞留者も、きちんと情報提供を行うことで減らすことができる。
- 能登半島地震での能登空港は滑走路に段差が生じた。空港の舗装について簡単に壊れない、壊れたとしてもすぐに直せる技術開発が必要ではないか。
- 県職員も滞留者対応など様々な空港業務に対し思うように手を回すことができず、国もTEC-FORCEの派遣支援を行ったが、それでも民航機再開までに時間を要した。港湾では翌日に国が権限代行を行っている。空港でも国が権限を持って復旧できる支援制度にするべきではないか。
- 冗長性の確保という表現は余分な施設とイメージされる。災害時は救援ヘリ等の発着が多くなるため、駐機スペースを確保しておくことは重要であり、災害時の必要なインフラとして考えるべきではないか。
- 運用支援班を設ける等のTEC-FORCEの拡充を検討されるということは重要である
- 空港は災害時に救援活動の拠点となり、災害時の運用が重要となる。港湾や道路と同等、もしくはそれ以上に重要な施設であるため、他と同様に権限代行ができるようにすべきではないか。その際、空港は施設復旧と同時に救援機の受入れを行うため、運用業務の代行も考えるべき。
- 空港に避難してきた地域住民等は基礎自治体に対応するということをガイドラインに明記し、TEC-FORCEで派遣される国の職員は災害対応に専念することが空港機能の早期復旧に重要ではないか。
- 各空港で策定したA2-BCPの中には、運航している現場で機長が安全と判断できたときは管制官や運航情報官などが可能な範囲で滑走路の状態について情報提供し、津波警報が発表されていても地上走行中の航空機は離陸避難が可能となることが確認できた。

- 緊急事態の選択肢として、一番現場に近く、責任者は機長であるため、妥当な選択肢ではないかと思う。
- 人が変わっても経験や知識を共有するシステムについて、地方航空局による講習制度も考えるとのことであり、継続して行っていただきたい。
- 地域防災計画の策定を行う自治体に空港の重要性を示すことが大事ではないか。
- 自然災害対策についてはソフトとハードを一体で取り組んでいくことが必要。ハード面では今後特に気候変動による海面上昇等に対応した浸水対策等を進めていくべきである。
- ドローンを使った滑走路の破損状況の確認は、中長期的視点とのことだが比較的短期で出来るものもあるのではないか。また、センサーやレーダー等のすぐ判断できるようなシステムを考えられないか。
- 滑走路路面は1cm、2cmの段差は問題なく、10cm、20cmの段差は問題である。鉄道の場合は始発の前に点検しているが、システムも導入しており、短期的視点で取り組めないか。
- 液状化対策をいくら実施したとしても万全とはいいがたい。しかしながら継続的に勉強を重ね、その蓄積と発生した地震動をもって判断できる技術的な前進の力を機長への情報提供としていただきたい。

以 上