

空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画 ひな型 (令和6年7月改訂)	空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画 ひな型 (平成28年1月)	備考
<p>第1編～第3編 (略)</p> <p>第4編 地震津波被害への対応</p> <p>第1章 避難計画</p> <p>1 避難時の対応</p> <p>1.1 津波避難計画の発動基準 (略)</p> <p>1.2 避難の実施手順</p> <p>(1) 旅客ターミナルビル周辺の旅客・来港者の避難手順 (略)</p> <p>(2) 航空機に搭乗している乗客・乗員の避難実施手順</p> <p>現地対策本部長「<u>A2-HQ</u>」は、<u>管制官管制機関または飛行場対空援助業務を提供する運航情報機関 (以下、「管制機関等」という。)</u> または航空会社を通じて、機長と連絡を取る。</p> <p><u>機長は、災害発生時の状況 (時間帯、気象条件) や管制機関等または航空会社からの提供情報を踏まえ、避難方法を選択する。</u></p> <p>1) エプロン周辺の航空機の場合</p> <p>エプロン周辺の航空機に搭乗している乗客については、乗員が速やかに〇〇へ退避させる。その後、乗客・乗員は、空港スタッフの指示に従い、避難場所に避難する。</p> <p>2) 地上走行中(プッシュバック中を含む)の航空機の場合</p> <p><u>避難方法については、機長判断により実施可能な選択肢として、「旅客ターミナルビルへ移動」、「高台等への避難」及び「離陸」を基本とし、その際の判断基準については、乗客・乗員・空港スタッフの安全が確保されていることを大前提に、各空港の津波浸水想定や余震の発生状況等を踏まえ、以下の点を考慮する。</u></p> <p>① 旅客ターミナルビルへ誘導した方が安全だと機長が判断した場合</p> <ul style="list-style-type: none"> 旅客ターミナルビルへ誘導した方が安全だと機長が判断した場合は、機長からの要求に基づき、<u>管制機関等は旅客ターミナルビルへの地上走行を情報提供等により支援する。</u> <u>ターミナルビルに引き返し後、浸水による航空機への被害やビル等構造物へ衝突するリスク等がより少ないエプロン周辺付近の安全な場所へ駐機し、乗客・乗員を降機させビル内へ誘導する。または在機のまま、津波被害が落ち着くまで待機する。</u> <u>ただし、ターミナルビルに引き返して乗員・乗客を降機させる際は、空港毎に津波の想定値 (ターミナルビルの最大浸水高等) が異なることも踏まえ、津波到着予想時刻よりも前に旅客を安全に降機させ、ビルの〇階以上に避難させることを勧告するものとする。</u> タラップ車や航空機に装備された脱出用シューターにより乗客・乗員を降機させる場合には、空港スタッフは、旅客ターミナルビルの制限区域側の入口または固定橋の階段等への誘導を支援する。 旅客ターミナルビルに誘導された乗客・乗員は、空港スタッフの指示に従い、避難場所に避難する。 航空機からの乗客・乗員の降機避難が見込まれる施設の空港スタッフは、<u>自らが先に避難する場合であっても、</u> 予め避難経路上の扉を開放するなど、避難経路を確保する。 <p>② 高台等への避難 (旅客ターミナルビルへ向かうのは危険だと機長が判断した場合)</p> <ul style="list-style-type: none"> 機長が津波到達するまでに旅客ターミナルビルへの引き返しや乗客・乗員の安全な降機が困難 (<u>津波浸水想定や津波到達予想時刻まで余裕がない場合等</u>) と判断した場合、<u>浸水深が〇m以下 (航空機胴体またはエンジンナセル下部未満となる浸水深：漂流物による被害のリスクも考慮) の高台等への避難を実施し、</u> 現地対策本部「<u>A2-HQ</u>」は、当該航空機の機長の要求や状況に応じて、<u>予め定めた</u> できるだけ標高が高い〇〇への移動を助言する。<u>なお、この場合、旅客は在機のまま、津波被害が落ち着くまで待機する。</u> 	<p>第1編～第3編 (略)</p> <p>第4編 地震津波被害への対応</p> <p>第1章 避難計画</p> <p>1 避難時の対応</p> <p>1.1 津波避難計画の発動基準 (略)</p> <p>1.2 避難の実施手順</p> <p>(1) 旅客ターミナルビル周辺の旅客・来港者の避難手順 (略)</p> <p>(2) 航空機に搭乗している乗客・乗員の避難実施手順</p> <p>現地対策本部長は、管制官または航空会社を通じて、機長と連絡を取る。</p> <p>(新規)</p> <p>① エプロン周辺の航空機の場合</p> <ul style="list-style-type: none"> エプロン周辺の航空機に搭乗している乗客については、乗員が速やかに〇〇へ退避させる。その後、乗客・乗員は、空港スタッフの指示に従い、避難場所に避難する <p>(新規)</p> <p>② 旅客ターミナルビルへ誘導した方が安全だと機長が判断した場合</p> <ul style="list-style-type: none"> 旅客ターミナルビルへ誘導した方が安全だと機長が判断した場合は、機長からの要求に基づき、旅客ターミナルビルへ誘導する。 <p>(新規)</p> <ul style="list-style-type: none"> タラップ車や脱出用シューターにより乗客・乗員を降機させる場合には、空港スタッフは、旅客ターミナルビルの制限区域側の入口または固定橋の階段等への誘導を支援する。 旅客ターミナルビルへに誘導された乗客・乗員は、空港スタッフの指示に従い、避難場所に避難する。 航空機からの乗客避難が見込まれる施設の空港スタッフは、予め避難経路上の扉を解放するなど、避難経路を確保する。 <p>③ 旅客ターミナルビルへ向かうのは危険だと機長が判断した場合</p> <ul style="list-style-type: none"> 機長が津波到達するまでに旅客ターミナルビルへの引き返しや乗客等の安全な降機が困難と判断した航空機に対し、現地対策本部は、当該航空機の機長の要求や状況に応じて、できるだけ標高が高い〇〇への移動を助言する。 	

空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画 ひな型（令和6年7月改訂）	空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画 ひな型（平成28年1月）	備考
<p>・<u>管制機関等は、機長からの要求に基づき、予め定めた浸水想定から浸水リスクが低い高台等への地上走行を情報提供等により支援する。</u></p> <p><u>③離陸避難が最適と機長が判断した場合</u></p> <p>・<u>上記①、②のいずれにおいても地上走行中の航空機への津波浸水被害の可能性がある場合、または、津波到達まで時間がある場合など、離陸避難が最適であると機長が判断した場合は、これを妨げないものとする。</u></p> <p>・<u>また、機長が離陸に備えて安全性を確認するために滑走路の地上走行が必要だと判断した場合も、これを妨げないものとする。</u></p> <p><解説> 津波到達時間に十分な余裕のある空港については、滑走路の点検等を実施した上で、離陸することも検討対象とする。</p> <p>災害発生時における現地対策本部「<u>A2-HQ</u>」、<u>管制官管制機関等</u>及び機長の間の緊急時の連絡体制や連絡手順等について、予め定めておく必要がある。</p> <p>【津波発生に備えた事前準備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>津波が想定される空港では、「A2-HQ」内で、当該空港の浸水想定を踏まえ、航空機の避難方法を整理するとともに、行政機関等から発表されている当該空港の津波浸水想定等（津波到達予想時刻）を参考に、津波到達予想時間を考慮した避難誘導にかかるタイムラインを整理し、関係機関（空港管理者、航空会社等）に全体の統一的な判断の参考として情報共有する。（ただし、津波到達予想時刻はあくまでも“予測”であるため、状況に応じて安全側の判断をとることを前提とする）</u> ・ <u>航空機が「②高台等へ避難」する場合、航空機の避難方法については、駐機場所、避難経路及び判断の手順などに関して関係者間で詳細に調整する必要がある。また、必要となる事項を本避難計画に定める。</u> <p>【場面管理等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>津波警報等発表時は、点検者等の危険回避のため車両巡回による滑走路の点検と航空機の消火救難活動は実施しないことを基本とする。ただし、各空港所在地の地理的条件等を踏まえ、点検者等の安全が確保され空港管理者が実施すると判断した場合は、これを妨げない。</u> ・ <u>空港管理者は、滑走路の点検を必要と判断する震度であるが、津波警報発表により車両巡回による滑走路の点検を実施できない場合、目視やITV装置で状況確認を行い、その結果を航空会社及び管制機関等に提供する。ただし、ITV装置等による状況確認結果の如何にかかわらず、滑走路は閉鎖として取り扱う。</u> ・ <u>なお、機長が「③離陸避難が最適」と判断した場合は、これを妨げないことを空港管理者、管制機関等及び航空会社で予め相互に確認しておくものとする。</u> <p>【管制機関等による津波警報等の情報提供・支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>管制機関等は津波警報等の情報を提供し、機長の判断に応じて避難を支援する。（※管制機関等の業務は継続可能であることを前提とする。）</u> <p>上記を踏まえ、必要となる事項を本避難計画及び「<u>A2-BCP</u>」に定める。</p> <p><今後の継続課題> 【滑走路の点検等】 <u>ドローンやAIなどの技術を活用し、短時間で安全な滑走路の点検等の可能性を検討する。</u></p>	<p>(新規)</p> <p>(新規)</p> <p><解説> 津波到達時間に十分な余裕のある空港については、滑走路の点検等を実施した上で、離陸することも検討対象とする。</p> <p>災害発生時における、現地対策本部、管制官及び機長の間の緊急時の連絡体制や連絡手順について、予め定めておく必要がある。</p> <p>(新規)</p> <p>③で航空機が避難する場合、航空機の避難方法については、駐機場所、避難経路、判断の手順などに関して関係者間で詳細に調整した上で、必要となる事項を本避難計画に定める。</p> <p>(新規)</p> <p>(新規)</p> <p>(新規)</p> <p>(新規)</p>	

空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画 ひな型 (令和6年7月改訂)	空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画 ひな型 (平成28年1月)	備考
<p>(3) 制限区域内の空港スタッフ等の避難実施手順 (略)</p> <p>(4) 共通事項</p> <ul style="list-style-type: none"> 誘導にあたる空港スタッフは、津波が到達するギリギリまで努力せず、自らの命を守るために、早期に避難行動を行う。これを可能とするため、津波監視、スタッフ避難の判断等の役割分担を明らかにしておく。 空港スタッフと乗員は、地震の揺れが収まり次第、乗客・来港者等の避難誘導を実施する。この際、ハンドマイク、CD ラジオ、ホワイトボードを活用して、効率的な避難誘導を実施する。また、喧騒の中で、空港スタッフ間で連絡を取り合う場合を想定し、ホイッスル、手旗を活用する。 避難誘導用情報発信機材の準備として、館内放送用音声再生装置に、避難誘導用のアナウンスを録音しておくことや、避難誘導用の機材としてハンドマイク、CD ラジオ（自動音声装置）、ホワイトボード、手旗、ホイッスルを、緊急時にすぐに活用できる場所に備蓄する。 現地対策本部「A2-HQ」は、空港及び空港周辺の状況等を確認し、避難完了後速やかに航空局安全部空港安全・保安対策課及び〇〇所管の地方航空局総務部安全企画・保安対策課へ状況を報告する。 <p style="text-align: center;">～以降(略)～</p>	<p>(3) 制限区域内の空港スタッフ等の避難実施手順 (略)</p> <p>(4) 共通事項</p> <ul style="list-style-type: none"> 誘導にあたる空港スタッフは、津波が到達するギリギリまで努力せず、自らの命を守るために、早期に避難行動を行う。これを可能とするため、津波監視、スタッフ避難の判断等の役割分担を明らかにしておく。 空港スタッフと乗員は、地震の揺れが収まり次第、乗客・来港者等の避難誘導を実施する。この際、ハンドマイク、CD ラジオ、ホワイトボードを活用して、効率的な避難誘導を実施する。また、喧騒の中で、空港スタッフ間で連絡を取り合う場合を想定し、ホイッスル、手旗を活用する。 避難誘導用情報発信機材の準備として、館内放送用音声再生装置に、避難誘導用のアナウンスを録音しておくことや、避難誘導用の機材としてハンドマイク、CD ラジオ（自動音声装置）、ホワイトボード、手旗、ホイッスルを、緊急時にすぐに活用できる場所に備蓄する。 現地対策本部は、空港及び空港周辺の状況等を確認し、避難完了後速やかに航空局安全部空港安全・保安対策課及び〇〇航空局総務部安全企画・保安対策課へ状況を報告する。 <p style="text-align: center;">～以降(略)～</p>	