

# 「A2-BCP」ガイドライン(改訂版)

～災害に強い空港を目指して～



令和6年6月  
国土交通省 航空局

## はじめに

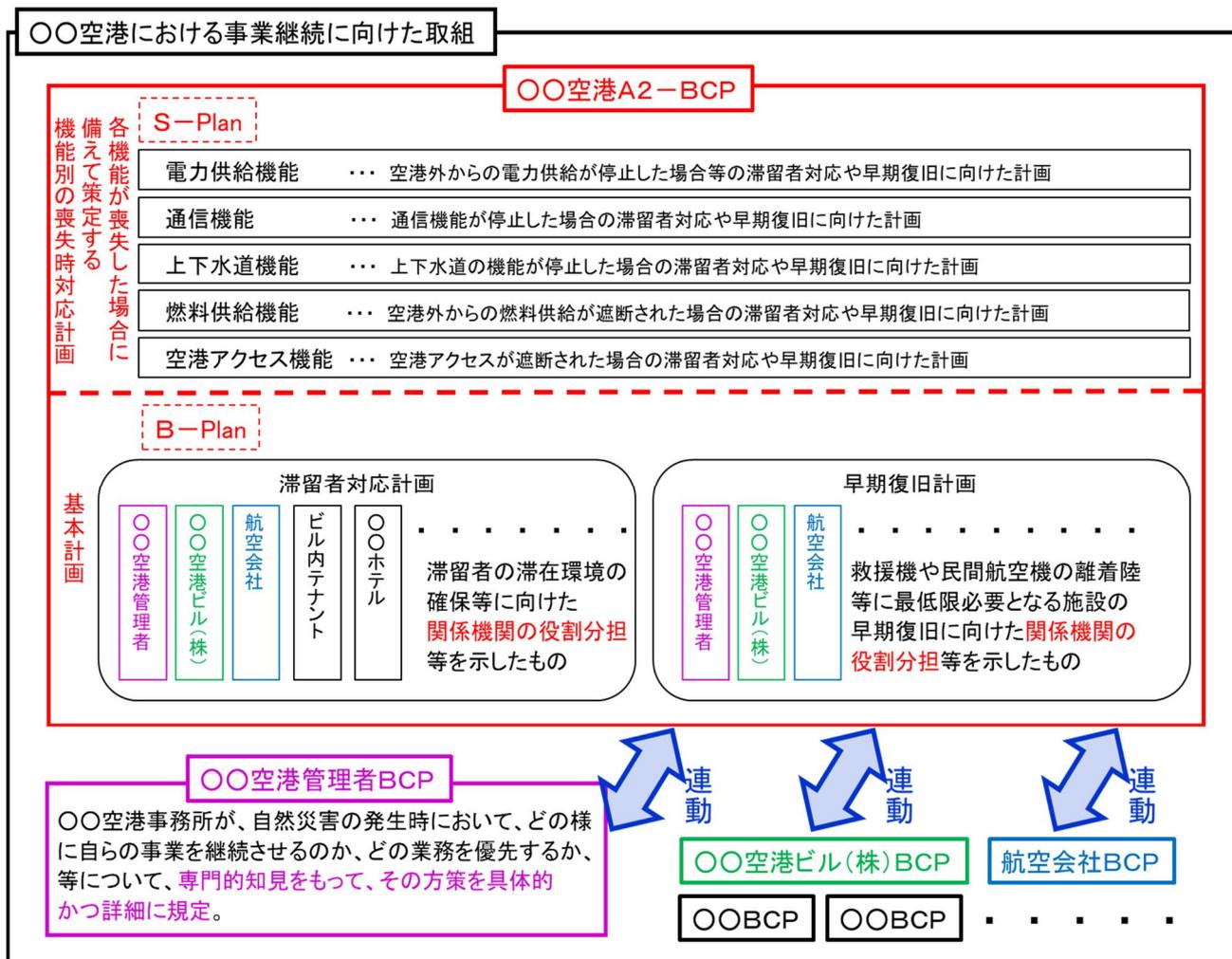
これまで我が国の空港として経験したことのないような大規模な自然災害が発生したことを踏まえ、今後、このような状況が生じたとしても、我が国の航空ネットワークを確実に維持することを目的として、平成31年4月に「災害多発時代に備えよ！！～空港における「統括的災害マネジメント」への転換～」をとりまとめた。これにより、全国の空港関係者が「統括的災害マネジメント」の考え方を共有するとともに、当該空港の関係機関が個別に対応するのではなく、空港全体として一体となって対応していくための計画として、各空港において「A2(Advanced/Airport)－BCP」を策定することが盛り込まれ、自然災害に強い空港づくりを目指していくこととなった。ガイドライン(初版)が令和2年3月に策定されてから、全国95空港では「A2－BCP」が策定され、ガイドラインに基づいた災害時対応や訓練等が実施されてきた。

しかし、近年の激甚化・多頻度する自然災害に対応していくためには、「A2－BCP」は策定したら終わりではなく、常により良い「A2－BCP」に進化させる精神も求められる。ガイドライン(改訂版)では、「A2－BCP」策定後の運用に主眼を転換することで「A2－BCP」の実効性強化を図っていくために、被災等の経験を持つ空港のノウハウを蓄積・継承する役割を担い、被災経験のない空港にもノウハウを横展開していくことを目的とし、ガイドライン(資料編)において具体的な方策とその考え方を記述する。

## 第1章 「A2－BCP」とは

○「A2－BCP」は、空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や関係機関の役割分担等を明確化したものであり、「統括的災害マネジメント」の考え方にに基づき、関係機関が一体となって行動することを目指す。

- ・ 複合的・連続的といった多様なリスクの発生にも対応するとともに、「空港は言わば「都市」そのもの」という考え方のもと、全ての空港利用者(場合によっては周辺住民も含めて)が安全・安心に過ごせるための機能を保持するため、「統括的災害マネジメント」の考え方に基づく「A2－BCP」の運用が必要。
  - ① 様々な災害対策に関する適応力の強化
  - ② 「統括的災害マネジメント」のあり方
  - ③ 適正なリスク管理
  - ④ 「都市」としての空港の機能保持・「地域」の中の空港
  - ⑤ 空港利用者の視点に立った非常時のサービス提供のあり方の抜本的改善
  - ⑥ 非常時における強靱な交通アクセスマネジメント体制の確立
  - ⑦ 社会インフラとしての機能の保持に向けたハード対策の推進
  - ⑧ 空港運営に必要不可欠である「電力」の堅守
  - ⑨ 経験の継承と対応者レベルの柔軟性
  - ⑩ 自然災害以外での「A2－BCP」の活用



＜図1：各空港における事業継続に向けた取組＞

※ 「A2-BCP」は滞留者が安全・安心に過ごせるための方策や、滑走路や旅客ターミナルビル等、民間航空機の離着陸に最低限必要となる施設の早期復旧に向けた関係機関の役割分担等を示すものである。例えば、個々の航空会社がどのように必要な機材や人員、燃料等を調達するか、どの業務を優先するか、といった内容については、関係機関が専門的知見をもって策定する個別BCPで規定されるものであり、「A2-BCP」では対象としていない。

## 第2章 災害発生時において空港に必要となる機能確保の考え方

〇 全ての空港利用者の安全・安心の確保と、空港の早期運用再開を目指す。

(1) 空港の特性に応じた機能の確保

(2) 災害の発生時において必要となる機能

- ・ 本ガイドラインでは、災害の発生後 72 時間を目安として、以下に示す内容等も踏まえ、これら3つの機能の確保を目指す。

- 航空旅客をはじめとした全ての空港利用者の安全・安心の確保
- 背後圏の支援
- 航空ネットワークの維持

### (3) 機能確保に向けた具体的取組

- 航空旅客をはじめとした全ての空港利用者(滞留者)が安全・安心に過ごせるための機能を確保。
  - ・ 航空旅客等の適切な避難誘導と情報提供(外国人対応含む)
  - ・ 滞留者数の把握と必要な滞留スペースの確保
  - ・ 災害時要配慮者も含めた滞留者が安全・安心に過ごせる環境の整備
  
- 背後圏の支援及び航空ネットワークの維持を目的として、救急・救命活動や緊急物資・人員輸送の拠点としての機能をできるだけ速やかに確保するとともに、民間航空機の離着陸が可能な状態まで、滑走路や旅客ターミナルビル等、最低限必要となる空港施設を早期に復旧。
  - 【救急・救命活動の拠点機能】
    - ・ 回転翼機の駐機等が可能な施設の確保
  - 【緊急物資・人員輸送の受入れ機能】
    - ・ 固定翼機の離着陸が可能な滑走路の必要延長、誘導路、エプロンの確保
  - 【民間航空機の離着陸が可能となる機能】
    - ・ 基本施設(滑走路等)、無線施設、灯火施設の機能確保
    - ・ 旅客ターミナルビル内における航空旅客の動線確保

## 第3章 「A2-BCP」の構成と記載内容

### I. 「A2-BCP」の構成

- 「滞留者対応計画」及び「早期復旧計画」からなる基本計画(B-Plan)に加えて、空港を機能させるために必須となる「電力供給」、「通信」、「上下水道」、「燃料供給」、「空港アクセス」といった5つの機能別の喪失時対応計画(S-Plan)等を策定。

#### 【代表的な構成例】

1. 被害想定
2. 統括的災害マネジメントに向けた目標設定
3. 「A2-HQ」の設置
4. 全ての空港において策定すべき計画
  - (1) B-Plan
    - 4-1. 滞留者対応計画
    - 4-2. 早期復旧計画
  - (2) S-Plan

- 4-3. 電力供給機能
- 4-4. 通信機能
- 4-5. 上下水道機能
- 4-6. 燃料供給機能
- 4-7. 空港アクセス機能
- 5. 当該空港の利用状況や位置づけを踏まえ必要に応じて策定する計画
  - 5-1. 非常時における発着調整計画
  - 5-2. 貨物施設復旧計画
  - 5-3. 役割分担に関する協定
- 6. 外部機関との連携
- 7. 情報発信
- 8. 訓練計画
- 9. 各施設の担当部署と技術者の配置状況

## II. 「A2-BCP」の記載内容

### 1. 被害想定

- 空港所在地の地理的条件、空港施設の配置や性能等を踏まえ、当該空港の全ての関係機関が「災害イメージーション」を働かせ、訓練等も通じて、災害発生時に生じることが想定される様々な非常事態（ハザード）について明確化・共有する。

### 2. 統括的災害マネジメントに向けた目標設定

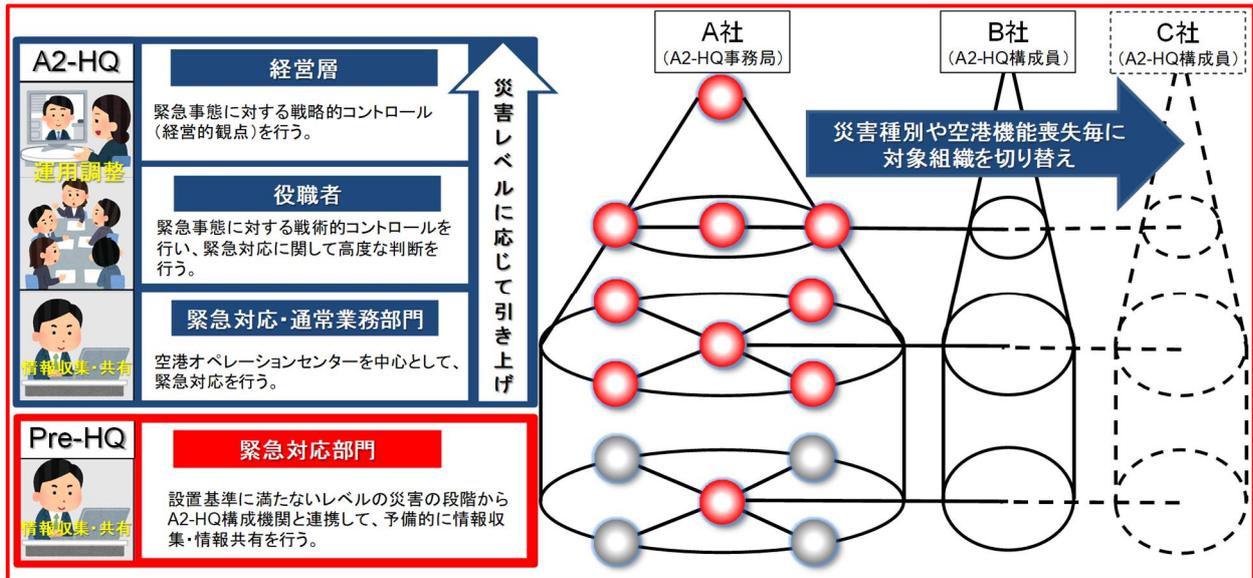
- 災害発生時において、空港内での滞留者の滞在可能時間や、滑走路等の空港施設の復旧に要する時間等、当該空港全体の目標として設定する時間や、そのための備えについて常に検証、見直しが必要。

### 3. 「A2-HQ」（「A2-BCP」-Headquarters：総合対策本部）の設置

- 災害発生時における空港全体としての機能保持・復旧や滞留者対応は、本部長の統括の下、関係機関が協力・連携して実施。
- 津波の襲来が想定されるなど、「A2-HQ」構成員の参集が難しい場合の対応方針についても検討が必要。

※関係機関からの情報の収集方法、参集場所の変更、テレビ会議による開催等

## <「A2-HQ」の体制イメージ>



### 【記載例】

#### (1)「A2-HQ」の設置

- ・ ○○空港においては、設置基準に達する災害が発生した場合において、「A2-HQ」が設置される。
- ・ 設置基準については、以下の通りとする。
  - ① 地震
  - ② 悪天候(※大雨や台風等、各空港の地理的要因等を踏まえ設定。)
  - ③ 上記①及び②に関わらず、自然災害の発生が予見され、かつ、空港の機能維持

#### (2)「A2-HQ」の構成

- ・ 「A2-HQ」の構成は別表※1の通りで、本部長を○○○○○、副本部長を○○○○○とする。

※1:官公庁(国の機関※2、警察、消防、関係自治体等)、旅客ターミナルビルの運営主体、航空会社、貨物運送事業者、グランドハンドリング事業者、アクセス交通事業者等、当該空港の関連機関を対象とし、それらを一覧にまとめた表を掲載。

※2:国の機関としては、空港事務所だけでなくCIQや大規模な災害復旧工事を担う地方整備局(港湾・空港整備事務所)等も想定。

※3:災害種別・レベルや機能喪失ごとに対応者レベルや対応組織を切り替え

#### (3)「A2-HQ」の役割

- ・ 「A2-HQ」は、主に次の事項を行う。
  - ① 災害やその被害、加えて復旧状況等に関する情報の一元的な収集・共有、記録・整理、外部機関への発信

※国土交通省航空局や関係自治体との情報共有や報道機関への情報提供等を含む。

② 被災状況に基づく対応方針の決定

※被災状況等の情報は、滑走路等の空港施設だけでなく、空港アクセスも含むべきことは改めて言うまでもない。

※航空機の交通量の制限等、空港運用上の対応等による滞留者抑制の実施を含む。

③ 決定事項に基づく関係機関への要請

※滞留者への対応に係る関係機関への協力要請を含む。

④ 空港施設や空港アクセス等の被災・復旧状況に応じた外部機関への各種要請

#### 4. 全ての空港において策定すべき計画

##### (1) B-Plan (Basic Plan: 基本計画)

###### 4-1. 滞留者対応計画

- 災害発生時においても、全ての滞留者が一定期間、安全・安心に滞在できるよう、食料や毛布等必要となる物資の備蓄等、受入体制の構築が必要。その上で、空港管理者や旅客ターミナルビルの運営主体のみならず、航空会社間の連携も含めて、「空港利用者の視点に立ったサービスを提供する」という理念を関係機関が共有し、かつ、一体となって対応することが必要。
- 津波が想定される空港では、津波警報等発表時の地上走行中の航空機(プッシュバックを含む)の避難対策が必要。

##### 特に訪日外国人旅行者の利用が想定される空港において留意すべき事項

- ・ 多言語(英語、中国語、韓国語等)による情報提供に向けた体制構築が必要。なお、多言語メガホン、自動翻訳機、ピクトグラム(何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号の一つで「絵文字」のこと)等の活用も検討。
- ・ 訪日外国人旅行者への対応にあたっては、想定される滞留者の国別(又は外国語別)の内訳を事前に推計しておくことも有効。
- ・ 海外航空会社が乗り入れる空港では、AOCや各エアラインとの連携の枠組みを予め調整するとともに、訓練などを通じた平時からの関係構築を推奨。
- ・ 海外航空会社の誘致にあたっては、災害対応の必要性を認識してもらうよう、自治体の観光部署と空港管理者が連携して行うことが必要。また、海外航空会社にも「A2-BCP」ガイドラインの取り組みを理解してもらうためにエグゼクティブサマリーの英語版等を準備することを推奨。
- ・ 大使館・領事館が近隣に所在する空港では、これら機関との連携の枠組みを予め調整する

とともに、訓練などを通じた平時からの関係構築を推奨。

#### 4-2. 早期復旧計画

- 空港内の各施設が設計時に想定している規模の災害に対しては、浸水対策や施設の耐震化等の被害を極小化するための事前の対策により、被災直後に行う必要な施設点検等を経た上で、通常通りの各機能を速やかに発揮し、万一その機能が停止した場合には早期復旧を図る。
- 早期復旧に対しては、「外部にある資源をいかに空港に持ち込んでいかに活用するか」といった視点も必要。

- ・ 「民間航空機の運航が可能となる状態まで滑走路等の空港施設を復旧させるために要する時間」は「72 時間」以内を目安。
- ・ 災害時は自衛隊・警察等の実働部隊が被災地近傍で使用可能な空港を利用することになる。被災地の空港が機能喪失した場合には近隣の空港が代替空港としての役割を求められる。また、災害の規模によっては被災地の空港に加えて近隣空港の運用体制確保が求められる。

### (2) S-Plan (Specific-functional Plan: 機能別の喪失時対応計画)

#### 4-3. 電力供給機能

- 電気設備については、浸水等の被害により機能が停止すると、空港の基幹的機能のみならず、都市的な機能も含めて空港運営の致命傷となりかねない。また、空港利用者にとっても電力の確保は現代社会において極めて重要。

#### 4-4. 通信機能

- スマートフォンの普及等に伴い情報収集方法が多様化している中で、滞留者の視点に立った対応が必要。

#### 4-5. 上下水道機能

- 飲料水や簡易トイレの手配等、滞留者が一定期間、空港内に滞留することを想定した対応が必要。

#### 4-6. 燃料供給機能

- 空港外からの燃料供給が遮断されたとしても、空港内の残存燃料の有効活用や早期の追加供給に向けた対応が必要。

#### 4-7. 空港アクセス機能

- 空港は、滑走路・旅客ターミナルビル等の空港施設だけでなく、空港アクセス機能と一体となって正常に機能するもの。
- 災害発生時の空港アクセスの確保にあたっては、状況に応じて、交通事業者に加え、警察

や道路管理者、関係自治体等、関係機関との連携が重要であり、そのための統括的アクセス交通マネジメントの体制構築に向けて検討を進めることが必要。

## 5. 当該空港の利用状況や位置づけを踏まえ必要に応じて策定する計画

### 5-1. 非常時における発着調整計画

- 災害発生時に発着容量の制限が生じた場合、平時の航空会社の発着枠の運用が困難となり、発着枠の低減が必要となる空港は、「A2-HQ」において空港事務所と航空会社等が連携して発着枠の配分計画を策定する。
- 発着調整を行う手法は滑走路やターミナルビル等の施設被害の有無により下表のとおり整理される。

区分	対応期間	概要
発着調整計画	中長期	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 滑走路やターミナルビル等に施設被害があり、平時の航空会社の発着枠の運用が困難となり、発着枠の低減が必要となる場合、「A2-HQ」を設置し、航空会社の発着枠を調整</li> <li>・ 大規模空港<sup>*2</sup>では空港管理者、航空会社、空港事務所等で事前に調整しておくことが望ましい</li> </ul>
到着制限ノータム	短期 (数日以内)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 滑走路やターミナルビル等の施設被害はないが、空港アクセス機能が喪失した場合(二次交通の運行休止やアクセス道路の通行止め)において、代替交通手段や空港内滞留スペースの確保等だけでは滞留者の増加を防ぐことが困難な場合、除外対象便<sup>*1</sup>を考慮し、「A2-HQ」で合意形成を図ったうえで、空港管理者が到着制限ノータムを発出(出発機の制限はない)</li> </ul>
フローコントロール	短期 (数日以内)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 滑走路やターミナルビル等の施設被害はないが、空港アクセス機能が低下した場合(二次交通の運行休止やアクセス道路の通行止め)において、代替交通手段や空港内滞留スペースの確保等だけでは滞留者の増加を防ぐことが困難な場合、時間あたりの到着機数や制限対象外の航空機を「A2-HQ」で合意形成を図ったうえで、当該空港事務所経由して航空交通管理センター(ATMC)が航空交通流管理上の措置を実施</li> <li>・ 大規模空港<sup>*2</sup>では空港管理者、航空会社、空港事務所等で事前に調整しておくことが望ましい</li> </ul>

- 施設の被害状況の把握や、「A2-HQ」の設置と関係機関との調整等により、早期の民間航空機の運航再開を目指す。

### 5-2. 貨物施設復旧計画

- 空港は航空旅客の輸送拠点のみならず物流の拠点にもなっていることから、その機能保持に向けた取組も必要。特に、貨物施設等の被災による物流機能への影響は長期に及ぶことに留意。

### 5-3. 空港管理者と運営権者の役割分担に関する協定

- コンセッション空港については、空港管理者と運営権者の役割を明確にし、この役割に照らして、法制度やコンセッション契約に基づく各種権限の適切な運用が確保されるよう、その手順を明らかにすることが必要。

## 6. 外部機関との連携

- 有する資源の効果的かつ最大限の活用に向けて、救急・救命、旅客避難、施設復旧等の際に、外部機関との連携・協力体制を事前に構築しておくことが必要。

## 7. 情報発信

- 情報の錯綜が生じないよう、関係機関が有する情報の「A2-HQ」への集約や、共有された情報を SNS 等の多様な手段により継続的に発信することが必要。

## 8. 訓練計画

- 「A2-BCP」を実効性のあるものとするため、定期的かつ現実に即した訓練を実施し、「A2-BCP」の内容を関係機関で共有するとともに、災害イメージーションの醸成に努める。

## 9. 各施設の担当部署と技術者の配置状況

- 災害発生時においても民間航空機の運航再開等に向けた早期の機能復旧が可能となるよう、施設の耐震化等、事前の対策が重要であり、平時からの組織体制の確保が必要。

## 【訓練状況】



情報伝達訓練、総合対策本部訓練  
(成田国際\_令和元年5月)



滞留者受付  
(関西国際空港\_令和元年6月)



船舶退避訓練  
(中部国際空港\_令和元年5月)



現場対応訓練(車椅子対応)  
(高松空港\_令和元年5月)



現場対応訓練(止水板設置)  
(長崎空港\_令和元年5月)

## 「空港における自然災害対策に関する検討委員会」委員長メッセージ

### A2-BCP : 5つの基本理念

関西国際空港の台風災害を契機にして創設され、その後の様々な経験を踏まえて今回改訂されたのが本ガイドラインである。その基本理念もしくは基本公理といえるようなものがあるとするならば、それは一体何なのか。様々な主体の現場の実務者はもちろんのこと、委員諸氏らとの議論を経て、私個人の見解としてまとめたのが以下の5つである。

#### 第一：BCPに「完全」はない。

BCPというのは、予め非常事態を想定し、必要な手はずを定めておき、いざという時に慌てないように準備しておこう、というものである。ところが、神ならぬ人間は未来に起こりうるすべての事態を想定できるほど賢くない。「A2-BCP」の理念の基本は、想定事態群の外側には「何か別の事態もありうる」と認識することにある。

#### 第二：BCPの本質をBCP&Mと捉えよう。

想定どおりに事態が発生し推移すると思い込んではいならない。バリエーションは不可避である。したがって、重要なことは事態に応じて柔軟に対応することである。すなわち非常事態下のBCPの本質はプランニングからマネジメントに移行する。

#### 第三：BCPの実効力は平時のコミュニケーションにある。

バリエーションへの対応の成否は、多数の関係部署が「共感」をベースとして協力し、知恵を出しあえるかどうか大きく依存する。それを実現するのは文書ではない。平時のコミュニケーションに支えられた共有意識である。

#### 第四：BCPに「完成」はない。たゆまぬ学びと進化が必須である。

「完全」がない以上、「完成」もない。しかし、人類の歴史とは、反省と学び、そして進化への努力の歴史でもある。「A2-BCP」の「Advanced」とは「継続的な進化をビルトインされた」という意味と理解しよう。

#### 第五：「学び」の最大の糧は事故や災害に見いだされる。

BCPの「相手」は事故や災害である。これらは悲劇や苦労の原因であると同時に、反省の種となり進化へのヒントでもある。BCPは未来に向けたシステムの進化の創出装置である。もちろんBCP自身もまた進化しなくてはならない。

わが国の交通関係の事務所を訪れるとほぼ間違いなく置かれているのが神棚である。加えて、例えば羽田空港では航空神社が第一ターミナルビルの2階に祀られている（公開）。しかし、これを無責任な「神頼み」と考えるのは誤りである。神棚や神社の前で手を合わせるのは、自分たちは万全を期してはいるが、それでも「どこかに至らないことがあるかもしれない」という認識を再確認する姿勢の表れ、すなわち第一の基本理念の自己確認に他ならない。「A2-BCP」とは、私たちが古来培ってきた危機管理の考え方をシステムティックに再構成したものにほかならない。他の理念も同様だ。この点も記しておきたい重要なポイントだ。

令和6年6月

「空港における自然災害対策に関する検討委員会」委員長