

「空港における自然災害対策に関する検討委員会」

令和8年度 検討委員会

国土交通省 航空局

令和 8 年 6 月 17 日

1. 各空港の「A2-BCP」状況

1-1. 災害時の対応状況（災害アーカイブ）

資料番号	日付	自然災害	空港名	影響の有無（●：影響あり、－：影響なし）								備考
				滞留者 ※概数	航空機 運航	空港 施設	電力	通信	上下 水道	燃料	空港 アクセス	
52	令和7年 6月27日	火山噴火	鹿児島 空港	－	●	●	－	－	－	－	－	霧島山(新燃岳)噴火による降灰
53	令和7年 7月30日	津波(警 報)	仙台 空港	● 最大 1300名	●	－	－	－	－	－	●	津波警報の発表により 滑走路閉鎖
54	令和7年 8月7日	大雨	鹿児島 空港	● 27名	●	－	－	－	－	－	●	霧島市全域に「大雨特 別警報」発令
55	令和7年 9月11日	雷・大雨	羽田 空港	● 6000名	●	－	－	－	－	－	●	発雷のためグラハン作 業断続的停止
56	令和7年 10月9日	台風22号	八丈島 空港	－	●	●	●	－	●	－	●	台風による停電、断水、 施設損傷発生
57	令和7年 12月8日	地震	複数 空港	－	－	● (新千歳)	－	－	－	－	－	令和7年北海道・三陸沖 後発地震注意情報発表
58	令和8年 1月25日	大雪	新千歳 空港	● 最大 8400名	●	－	－	－	－	－	●	大雪に伴うアクセス寸断 により大規模滞留者発生
59	令和8年 2月9日	大雪	羽田 空港	● 600名	●	－	－	－	－	－	●	航空機機体除雪作業等遅 延による

【資料52-1】 鹿児島空港[火山噴火:降灰(令和7年)]

【概要】

令和7年6月27日10時25分に霧島山(新燃岳)が噴火(以後、断続的に噴火)。

噴煙は火口縁上7月2日には1500m、7月3日には5000mに達した状況。

鹿児島空港において降灰を観測。鹿児島空港への影響としては、滑走路等の閉鎖は発生していないものの7月2日～4日にかけて上空の噴煙状況及び滑走路の積灰状況により最大で97便/日の欠航が発生。運用時間外の7月3日～4日にかけて滑走路等の除灰作業を実施した。

【航空機運航への影響等】

7月2日__欠航(70便)：出発30便、到着40便(目的地変更 5便含)

7月3日__欠航(97便)：出発48便、到着49便(目的地変更 3便含)

遅延(16便)：出発11便(最大4h07m)、到着5便(最大2h51m)

7月4日__欠航(56便)：出発31便、到着25便(目的地変更 1便含)

遅延(4便)：出発3便(最大1h24m)、到着1便(最大0h57m)

7月5日__欠航(3便)：出発2便、到着1便

7月6日__以降・噴火に伴う欠航便なし

【施設被害】

ターミナルビル、基本施設、付帯施設、庁舎、管制塔等被害なし

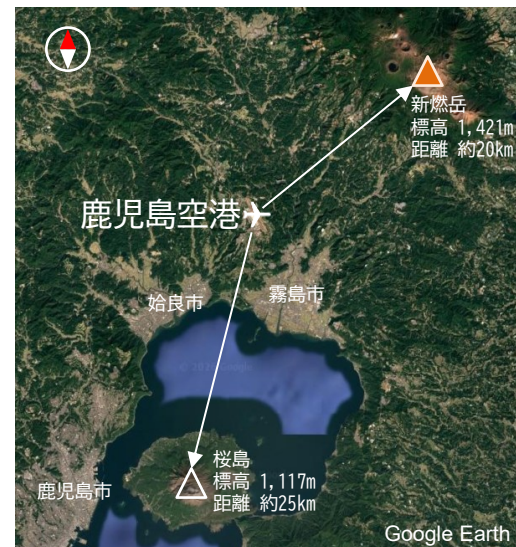
【交通アクセスの状況】

道路：鹿児島空港周辺道路通行止め報告なし

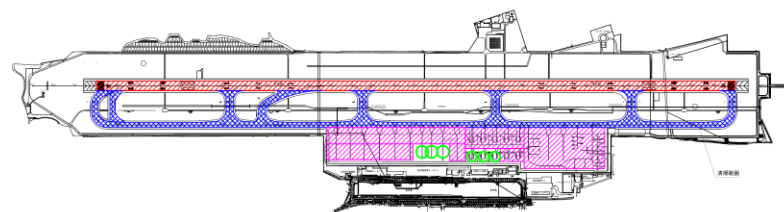
バス：運休情報なし

【滞留者対応】

滞留者報告なし



鹿児島空港清掃範囲面図 S=1:10000



清掃範囲：滑走路及び全誘導路、エプロン(夜間駐機スポットを除く)

○・・・夜間駐機スポット位置

【資料52-2】 鹿児島空港[火山噴火:降灰(令和7年)]

【除灰実施状況】

7月3日 午前中 路面清掃車1台・消防車両により除灰作業の効果を検証※1

- ※1 今後の大噴火に備えて事前に清掃の効果検証を実施したもの。路面上の積灰が目視できない程度の細かい粒子であり、路面清掃車による灰の除去効果は薄かった。また、消防車で散水は路面が高温で乾燥しているため、すぐに乾いた。
(散水作業中は駐機スポットでのグランドサービスに制限。)

7月4日 01:45~05:45 路面清掃車2台(長崎空港支援車両1台)・ブロワー車2台により除灰作業を実施※2

- ※2 除灰基準に達していなかったが、航空機や車両の移動時の灰の舞い上がりが顕著であったこと、多数の欠航便が発生していたことから、滑走路及び誘導路上の灰をブロワー車を用いて緑地帯へ吹き飛ばし、エプロンでは路面清掃車で繰り返し除灰(集灰)作業を実施。なお、除灰作業には4時間程度要すること、また除灰時に巻き上がる灰は、運航する航空機や地上作業員に影響を及ぼすことから、空港運用終了後に作業を実施。

06:00~06:55 場面点検→問題なし(07:00 通常運用開始)

【対策本部】

緊急事態対応要領に基づく対策本部設置 7月3日 16:20

(噴火や積灰が確認され、欠航便も多く発生したものの、運航便もあり、また、アクセスバスの運休や高速道路の閉鎖、施設の損害などもなく、航空旅客の滞留等が想定される状況にはなかったため、A2-HQではなく上記対策本部による対応とした。)

- ・7月3日夕方及び4日朝に除灰に関する対策会議を実施、その他エアライン要望対応等のため随時実施
- ・除灰体制は維持しつつ、今後、噴火、降灰(風向き)などの気象予報及びエアラインからの要望などをふまえ時機を捉えた除灰作業を実施することを決定



除灰作業



除灰作業



作業完了

※【A2-HQ】 空港事務所対策本部長(空港長)の判断によりA2-BCPの発動はせず、A2-HQは未設置

【資料53-1】 仙台空港〔津波警報(令和7年)〕

【概要】

令和7年7月30日8時25分頃、カムチャツカ半島沖を震源としたM8.8を観測する地震が発生。津波警報が発表され、旅客・空港従業員全員がターミナルビル2階以上へ避難した。（空港施設・人的被害なし）

<津波予報>

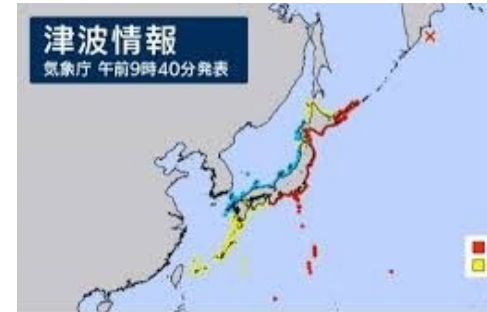
7/30 8:37 津波注意報発表
 （津波到達予想時刻10:30、予想津波高1メートル）
 9:40 津波警報発表
 （津波到達予想時刻10:30、予想津波高3メートル）
 20:45 津波注意報発表
 7/31 16:30 津波注意報解除

【航空機運航への影響】

7/30 9:41～21:53 滑走路閉鎖（ただし避難機の離陸は妨げない）
 欠航（98便）：到着51便、出発47便
津波警報に伴うGTB機1機、離陸避難小型機13機
 7/31 欠航（12便）：到着4便、出発8便

【交通アクセスの状況】

- ・鉄道：30日9時41分より、仙台空港アクセス鉄道終日運休（翌31日から通常運行）
- ・道路：津波警報発表に伴い、名取市より、仙台東部道路から東側地区（仙台空港およびその周辺道路含む）への避難指示発令
- ・バス：津波警報発表以降、路線バスは終日運休（翌31日から通常運行）
津波警報下のため仙台駅までの臨時バス手配無し



【津波警報発表】



【国内線ターミナルビル2F避難状況】

【資料53-2】 仙台空港【津波警報(令和7年)】

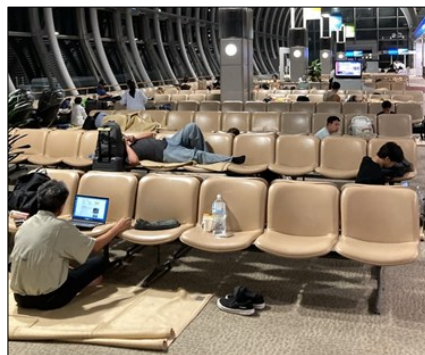
【滞留者対応】

一時最大約1,300名（旅客1,000名・空港従業員300名）※15時00分頃

- 7/30 10:30 現場指揮所設置
- 10:35 有料待合室を開放
- 19:30 国際線搭乗待合室を旅客滞留場所に開放
 - 滞留者：78名（日本人：64名、外国人14名）
 - （食料品、水、毛布、汗拭きシートを配布）
 - （有料待合室は空港従業員用に変更）
- 7/31 7:55 滞留者全員退出
- 8:00 滞留場所閉鎖



【有料待合室】



【滞留場所(国際線搭乗待合室)】

【資料53-3】 仙台空港【津波警報(令和7年)】

【対策本部】

- 7/30 08:45 SIAC内対策本部・総合対策本部準備室設置 （津波注意報発表のため）
 09:45 総合対策本部設置（津波警報発表のため）
 13:30 第1回SIAC内対策本部会議開催
 気象庁会見を基にした運航見通し、滞留者対応方針の確認
 15:30 第2回SIAC内対策本部会議開催
 津波警報下における帰宅希望者への対応方針確認
 21:24 総合対策本部から総合対策本部準備室へ変更
 （津波警報から津波注意報へ切替のため）
- 7/31 08:51 解散（空港通常運用、滞留場所撤去を確認）
 ※総合対策本部会議は開催していないが、事務局（SIAC）からメールによる情報展開を実施

【振り返り】

- ・ 滞留者対応マニュアルに基づく滞留者対応ができた
- ・ 外国人への対応として、メガスピークを使用した多言語案内や多言語対応可能な従業員を滞留者の国籍に合わせて滞留場所へ配置した
- ・ 長時間にわたり津波警報が発表されていたため、避難を促していても帰宅してしまう旅客もいた。

【資料54】 鹿児島空港[悪天候:大雨(令和7年)]

【概要】

- ・ 継続的な線状降水帯による大雨の発生
 - 8/7 18:05 飛行場大雨警報発令 最大雨量38mm/h (8/7日18時・19時)
 - 8/7 20:35 飛行場大雨警報解除
 - 8/8 00:36 飛行場大雨警報発令 最大雨量107.5mm/h (8/8日3時)
 - 8/8 05:00 気象庁が霧島市全域に大雨特別警報を発令
 - 8/8 11:08 飛行場大雨警報解除

【航空機運航への影響】

- 8/7 欠航便無し、遅延 出発39便 到着19便
- 8/8 欠航67便（到着33便 出発34便）、遅延11便

【施設被害】

- ・ ターミナルビル、基本施設、付帯施設、庁舎、管制塔等被害なし

【交通アクセスの状況】

- ・ 高速道路が警報中閉鎖。空港到着予定の空港連絡バスが遅延（霧島市内で冠水のため渋滞及び土砂崩れのため道路規制が発生）

【滞留者対応】

- ・ 8/8滞留者27名→翌朝（9日06:00）のターミナルビル開館と同時に滞留解消。
- ・ 翌日（9日）朝の航空機に搭乗予定の旅客より空港ターミナルビルに滞留の要望があり、ビル会社の判断により空港ビル内に滞留させることを決定（特定のエアラインの到着客ではなく帰宅困難者ではない。空港アクセスの時間が不明なことや空港周辺にホテル等がないことから要望された）

【資料55-1】羽田空港[悪天候:雷・大雨(令和7年)]

【概要】

令和7年9月11日(木)、東京国際空港周辺で発雷があり、グランドハンドリング作業を断続的に停止(13:54~14:40、15:00~16:20、21:30~23:45)した影響で、地上走行中の航空機がスポットインできず乗客を乗せたまま誘導路上に滞留し、多数の欠航・遅延便等が発生。滞留者対応として京急電鉄が臨時で1本追加運行したほか、タクシーの増車手配が行われたが、第1ターミナル(T1)および第2ターミナル(T2)で多数の滞留者が発生した。

【欠航・遅延便】

欠航便 : 到着129便、出発87便

遅延便 : 到着175便、出発231便

【交通アクセスの状況】

- ・京急電鉄 00:29発 特急品川行を臨時で1本追加運行
- ・タクシー増車

【滞留者対応】

- ・ T1で1,730名、T2で4,250名の滞留者が発生
- ・ 空港ターミナルビルでは、T1およびT2を終日開館。コンビニエンスストアを1時間延長営業するとともに飲料自販機の補充を強化
- ・ 空港ビル会社および航空会社より、食料、飲料水、毛布を配布

【対策本部の設置】

「A2-HQ」・「Pre-HQ」の設置はなし



【資料56-1】 八丈島空港[悪天候:台風22号(令和7年)]

【概要】

- 令和7年10月8日に、翌日9日に八丈島に台風22号が接近する予報を受け、空港関係者（A2-HQメンバー）において、9日は終日で空港閉鎖、ビル閉館することを決定（運用時間 8:00～18:00）
- 当日9日には台風の影響により、空港ビル、電源局舎、ヘリコミュータ格納庫で停電と断水が発生。
- 空港ビル、電源局舎においては、非常用発電設備を稼働し対応。
- 空港ビル閉館時間を停電と断水の復旧時間を勘案し、翌日10日12:00までに延長。（なお、緊急機対応のため9日14時に空港閉鎖を解除）
- 10日6:00に停電復旧したため、予定どおり10日12:00より空港ビル開館し、定期便（ヘリコミュータを除く）の運航再開。

【航空機運航への影響】

日付	定期便	ヘリコミュータ	計
10月9日(木)	発(3): 全欠航(3) 着(3): 全欠航(3)	発(3): 全欠航(3) 着(3): 全欠航(3)	全便欠航(12便)
10月10日(金)	発(3): AM欠航(1) 着(3): AM欠航(1) PMより運航再開(ビル開館)	発(2): 全欠航(2) 着(2): 全欠航(2)	欠航(6便)
10月11日(土)		発(2): 全欠航(2) 着(2): 全欠航(2)	欠航(4便)
10月12日(日)		発(2): 全欠航(2) 着(2): 全欠航(2)	欠航(4便)
10月13日(月)		発(2): 全欠航(2) 着(2): 全欠航(2)	欠航(4便)
10月14日(火)		発(2): 全欠航(2) 着(2): 全欠航(2)	欠航(4便)
10月15日(水)		運航再開	

・ヘリコミュータ…10/9～10/14まで欠航（塩害対策として毎日最終便後にヘリのエンジン内部の清掃が必要なため水が必要不可欠。
10/10の13時時点で断水復旧時期の見込みがなく、次の台風23号が接近していたため欠航を決定）

【資料56-2】 八丈島空港[悪天候:台風22号(令和7年)]

【交通アクセスの状況】

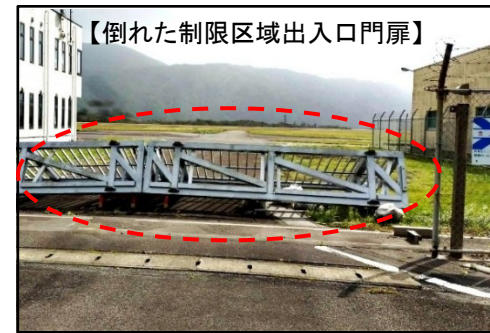
10/9～10/13 路線バス：終日運休（旅客は自家用車やタクシー、レンタカーにて移動）

【滞留者対応】

滞留者なし（避難者もなし）

【施設被害】

- ・制限区域出入口門扉の倒壊（10/9 応急復旧済）
- ・PBB（旅客搭乗橋）部品崩壊により使用不可（10/30復旧済）



【倒れた制限区域出入口門扉】

【対策本部】

- ・10/8 17:00 A2-HQ設置（暴風・波浪特別警報発表のため）
- ・10/9 14:00 緊急機（急患発生）運航のため、空港閉鎖解除を決定（ターミナルビル閉館は継続、民航機の運航なし）
- ・10/9 15:00 ターミナルビル開館を10日12:00に延長することを決定（停電復旧が長引く可能性あったため）
- ・10/9 16:00 A2-HQ解散（暴風・波浪特別警報解除）



【部品が崩壊したPBB】

【その他】 〈空港ビルの水冷式非常用発電設備について〉

- ・水冷式（給水式）のため、水の補充が必要不可欠な設備であり、受水タンク10t（発電機稼働24時間分）から供給。（受水タンクの水は発電設備冷却水のみでなく、トイレ・水道水に使用）
- ・停電期間中（10/9_9時-19時）に水冷式非常用発電設備を稼働（稼働後の受水タンク水量残25%）
- ・八丈町に早めに断水復旧の対応を依頼し復旧してもらう（10/10_16:15復旧完了）、結果的には停電復旧が先に完了（10/10_6:00）
- ・再停電等が発生した場合に備え、一部トイレの使用制限を行い、受水タンク満水確保（10/10_17:00）
- ・再断水は発生（10/11_8:00-11:00）したが、停電復旧済のため、非常用発電設備は不稼働。

【資料57-1】 複数空港[青森県東方沖地震(令和7年)]

【概要】

- ・ 令和7年12月8日23時15分頃、青森県東方沖を震源とするM7.5の地震（八戸の東北東80km付近深さ54km）が発生。
- ・ 青森県八戸市で最大震度6強、北海道から近畿地方にかけて震度6弱～1を観測
- ・ 震度4以上の空港（震度3以下は省略）

震度	空港	運用への影響
震度5弱	新千歳、三沢	なし（通常運用）
震度4	函館、釧路、帯広、丘珠、青森、花巻、庄内	なし（通常運用）

- ・ 津波注意報・・・仙台空港（震度3）

12月 8日23:23 津波注意報発表

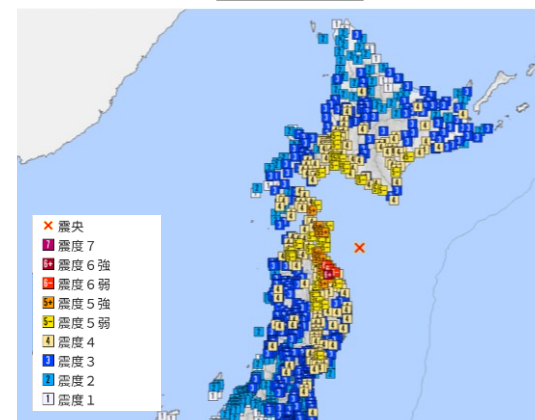
12月 9日06:20 津波注意報解除

- ・ その他

12月 9日02:00に令和7年北海道・三陸沖後発地震注意情報が発表

12月 16日00:00時をもって後発地震に特別な注意を要する期間が終わった旨の呼びかけ

【震度分布】



【津波警報発表】

【航空機運航への影響】・・・影響なし

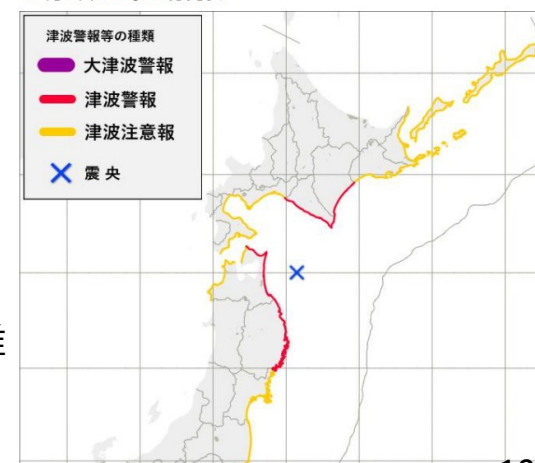
【交通アクセスの状況】・・・影響なし

【滞留者対応】・・・特になし

【避難対応】

- ・ 仙台空港では、津波注意報発表により空港付近の沿岸部に避難指示が出たため、避難者受入れのためのターミナルビルの一部入り口を開放したが、避難者受入れ数はゼロであった。
- ・ 仙台以外は特になし

12月8日23時23分発表



【資料57-2】 複数空港[青森県東方沖地震(令和7年)]

【対策本部】

● 仙台空港

- ✓ 津波注意報の発表（12月8日23:23）を受け、同日23:26に総合対策本部準備室を設置。
- ✓ 北海道・三陸沖後地震注意情報の発表（12月 9日AM02:00）を受け、情報収集や状況注視のため準備室の設置を継続。
- ✓ 12月16日AM00:00時をもって北海道・三陸沖後発地震注意情報に伴う特別な注意の呼びかけ終了に伴い同日AM09:00をもって準備室解散

● 新千歳（5強以上で対策本部設置）

- 今回震度5弱・・・予備HQ設置（12/8 23:25） 被害状況確認、情報集約・共有
- プレ予備HQへ移行（12/ 9 16:50）航空機運航に係わる復旧が概ね完了したため
 - プレ予備HQ解散（12/16 13:00）後発地震注意情報の解除のため

● その他 設置なし

【施設被害】

● 新千歳空港 ターミナルビル

《国内線》

- （2階） 4階のスーパーラウンジ アネックスでの漏水により制限区域内フードコート客席エリアの使用不可となったが、12月10日に使用再開。
- （3階） スーパーラウンジ内スプリンクラーからの漏水により、営業エリアが使用不可となったが、12月9日より段階的に使用
- （4階） 天井ボード材一部破損、温浴施設機械室内の給湯等配管の亀裂損傷により12月9日は温浴施設全館休業、12月10日はレストランのみ営業再開、12月11日温浴施設営業再開。

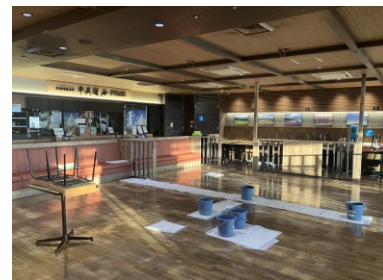
《国際線》

- （2階） 到着コンコース65番固定橋付近で水漏れにより拭き取り実施。階下のBHS設備は12月10日15:40復旧済み

《連絡施設》

- （3階） 店舗付近天井ボード材一部損傷し、店舗の営業休止したが、12月10日から営業再開

● その他空港 被害なし



ビル漏水状況

【資料57-3】 複数空港[青森県東方沖地震(令和7年)]

○令和7年北海道・三陸沖後発地震注意情報

事 務 連 絡
令和8年4月20日

各空港「A2-HQ」本部長 殿

国土交通省 航空局 大規模自然災害対策本部長
(大臣官房技術審議官(航空担当))

北海道・三陸沖後発地震注意情報に備えた空港の対応について(要請)

日頃より、空港の自然災害対策への取組にご理解とご協力を頂き、厚く御礼申し上げます。

気象庁より、令和8年4月20日19時30分に北海道・三陸沖後発地震注意情報が発表されました。

気象庁によると、令和8年4月20日16時52分に三陸沖を震源とするモーメントマグニチュード7.4の地震が発生しました。

今回の地震の発生により、北海道の根室沖から東北地方の三陸沖にかけての巨大地震の想定震源域では、新たな大規模地震の発生可能性が平常時と比べて相対的に高まっていると考えられます。

今後、もし大規模地震が発生した場合には、強い揺れや巨大な津波の到達の可能性があります。

なお、新たな大規模地震が発生する可能性は平常時と比べると高まっていますが、過去の世界的な事例を踏まえるとその確率は百回に1回程度と低く、特定の期間中に大規模地震が必ず発生するということをお知らせするものではありません。

このため、今後の政府や自治体などからの呼びかけ等に応じた防災対応をとってください。

各空港におかれましては、最新の気象情報を踏まえ、地震及び津波に対して十分に警戒していただくとともに、各空港の「A2-BCP」に基づき、対応に万全を期すよう関係機関に対し周知徹底をお願いします。

空港における災害対応について、事前の備えとして有効と考えられるものを以下に例示します。

(事前対策の例)

- ・所員が視認できる場所に情報を掲示(紙媒体、モニター)し、所内の情報共有を徹底
- ・総合対策本部の体制・要員の確保(夜間、祝日の対応も含む)
- ・空港アクセス機能喪失時を想定した滞留者対応に向けた準備(代替輸送確保、出発空港も含めた旅客に対するSNS等を最大限活用した情報発信方法、多言語要員確保、非常食等の備蓄品等の確認)
- ・非常用電源の動作確認及び燃料の確保
- ・浸水対策(地下通路等の止水、止水板、止水シート、土嚢などの暫定設置、護岸補強、排水ポンプ等)の確認
- ・後発地震発生後の円滑な支援物資輸送に備えて、支援物資輸送に関わる関係機関(地方自治体等)との連絡体制の確認
- ・国管理空港の場合、地方整備局等港湾空港整備事務所等との連絡体制の確認
- ・災害応急対策活動に備え、官庁施設における通信装置等の確認等
- ・空港工事実施中の場合、工事業者による緊急体制の確認・確保を行うとともに、必要に応じ工事中断等の措置をとる(契約上の整理含む)
- ・これらの措置を行う場合においては、職員等の安全に配慮するものとする

- 気象庁からの「注意情報」発表を受け、航空局大規模自然災害対策本部長より、各空港「A2-HQ」本部長あて、各空港の「A2-BCP」に基づき、事前対策の具体例を示した上で、対応に万全を期すように要請文を发出。

【仙台空港】マルチメディアウォールへの情報掲載



【資料58-1】新千歳空港[悪天候:大雪(令和8年)]

【概要】令和8年1月25日

令和8年1月25日、札幌市内の大雪の影響により、新千歳空港までのアクセス鉄道が15時頃から運行見合せ、高速道路の通行止めにより高速バスが運休、加えてアクセス鉄道の運航再開見通しの情報が複数回にわたり変更この影響により、大量の滞留者（約8,400名）が発生し、ターミナルビル内で一夜を明かした。

【航空機運航への影響】

1/25 欠航便：出発便27便／到着便29便 計56便

（主な理由：午前降雪による滑走路の交互除雪作業により滑走路が1本運用となったため）

【交通アクセスの状況】

・鉄道：15時頃～運行見合せ、その後終日運休

JRの除雪作業が難航したため運行再開見通しの情報が複数回にわたり変更し、結果的に25日は終日運休になった。

（A2-BCPにおけるJRとの間で情報共有（被災状況、運行数、遅れや運休、再開の見通し）を行う連絡体制は構築済であった）

・高速バス：高速道路通行止めにより運休

・路線バス：通常運行

・タクシー：1/25 13:00より営業区域外運送実施（1/27 02:00まで）

（A2-BCPに基づきJR運休のためバスおよびタクシー各社への増便等の要請を実施）

【資料58-2】新千歳空港[悪天候:大雪(令和8年)]

【滞留者数】 約8,400名

〈滞留スペース〉

- ・ ターミナルビル全館（国内・国際）を開放
- ・ 要配慮者（歩行困難な高齢者、妊婦、体調不良者）は、会議室に案内

〈旅客等への情報提供〉

- ・ エアライン各社へ出発地での旅客への情報提供を要請
- ・ 館内アナウンス、職員によるタブレット端末を用いた情報発信の実施（JRの運行再開見込み、ターミナルビル全館開放の情報）
- ・ 館内アナウンスは、2言語（日本語、英語）で対応。タブレット端末を用いた情報発信は、相手の国籍に合わせて多言語で対応。

【備蓄品関係】

- ・ 要配慮者に寝具を配布

【対策本部】

- ・ 1/25 09:00～終日 予備HQ立上げ
- ・ 対策本部（AP-HQ）を設置しなかった理由

降雪に伴う空港運用への支障は特段なく、当初JRからは間引き程度で終日運休の見込みなしとの連絡を受けていたため

【資料58-3】新千歳空港[悪天候:大雪(令和8年)]

【概要】 令和8年1月26日

令和8年1月25日の降雪の影響により、翌26日の朝からJRが運休することを踏まえ、新千歳空港到着の抑制を行うことで滞留者を抑制。高速道路の通行止め解除に伴う臨時バスの運行やJRの運行再開（14時頃～）により18時頃には一旦滞留は解消したが、22時頃から札幌駅構内のポイント不転換によりJRの運転見合わせが多発し、JR運行本数が大幅に減となった。この影響により、滞留者約2,110名がターミナルビル内で一夜を明かした。

【航空機運航への影響】

- ・ 1/26 欠航便 : 出発便50便／到着便46便 計96便
(主な欠航理由: 発着調整(フローコントロール)の影響による)
- ・ 1/26 発着調整(フローコントロール)の実施
 - 08:20 AP-HQ副本部長(東京航空局 新千歳空港事務所) 経由にて到着機数の制限を要請
(要請後速やかに～14:00まで 1時間あたり8便)
 - 09:10 出発空港で出発停止措置、国際線は通常運航
 - 11:00 出発空港での出発停止措置解除
 - “ 交通流制御(8便/h)
 - 14:00 交通流制御(10便/h)
 - 15:00 交通流制御(20便/h)
 - 15:45 交通流制御解除

【交通アクセスの状況】

- ・ 鉄 道: 13:00頃より間引きにて運行再開したが20:00頃～23:00頃に再度運休発生
- ・ 高速バス: 高速道路通行止めにより運休
9:30より17:00まで臨時便(計25便)運行 ⇒ 新千歳空港～大谷地駅のピストン運行
- ・ 路線バス: 千歳市内・苫小牧方面通常運行
- ・ タクシー: 営業区域外運送実施 (1/27 02:00まで)
(A2-BCPに基づきJR運休のためバスおよびタクシー各社への増便等の要請を実施)

【資料58-4】新千歳空港[悪天候:大雪(令和8年)]

【滞留者数】 約2,110名

〈滞留スペース〉

- ・ ターミナルビル全館（国内線・国際線）を開放

〈旅客等への情報提供〉

- ・ エアライン各社へ 出発地での旅客への情報提供を要請
- ・ 館内アナウンス、職員によるタブレット端末を用いた情報発信の実施（JRの運行再開見込み、ターミナルビル全館開放の情報）
- ・ 館内アナウンスは、2言語（日本語、英語）で対応。タブレット端末を用いた情報発信は、相手の国籍に合わせて多言語で対応。

〈備蓄品関係〉

- ・ 滞留者へ寝具（マット・寝袋）の配布（1,900セット）
- ・ コンビニの営業時間を延長し24時間営業

【対策本部】

- ・ 1/26 08:20 対策本部（AP-HQ）設置
- ・ 1/26 15:45 予備HQに移行
- ・ 1/26 17:30 プレHQに移行
- ・ 1/26 22:00 予備HQに再度移行

【資料59】 羽田空港[悪天候:雪(令和8年)]

【概要】

令和8年2月8日（日）東京国際空港での降雪による航空機のデアイシング作業により出発便に遅延が発生した。

【滑走路状況】

通常運用

【航空機運航への影響】

国内線、国際線ともにデアイシングで出発機が遅延し、到着機がスポットに入れない便が一部発生したことにより、1～2時間の出発遅延が発生（ANA、JAL、SFJ、ADO）。

《欠航便》 出発106便、到着108便、計214便欠航

《遅延便》 出発452便、到着229便 ※定期便遅延(30分以上)（遅延便には降雪以外の理由も含む）

（参考）国際線情報

10:45頃 国際線3便がデアイシングによる出発遅延の発生により到着機3便がスポットインできない状況が発生

12:30頃 解消

【交通アクセス状況】

影響なし

【滞留者対応】

自発的滞留者 592名 ※飲料水の配布を実施

24時以降の到着便11便（約2640人）の到着旅客は、タクシーにて順次、空港を出た。

【対策本部】

東京国際空港においては降雪の影響により24時以降の到着便も発生したところであるが、タクシー増車対応等により特段の混乱は生じていなかったことから対策本部を設置せず、事務局が適宜情報の収集を行った。

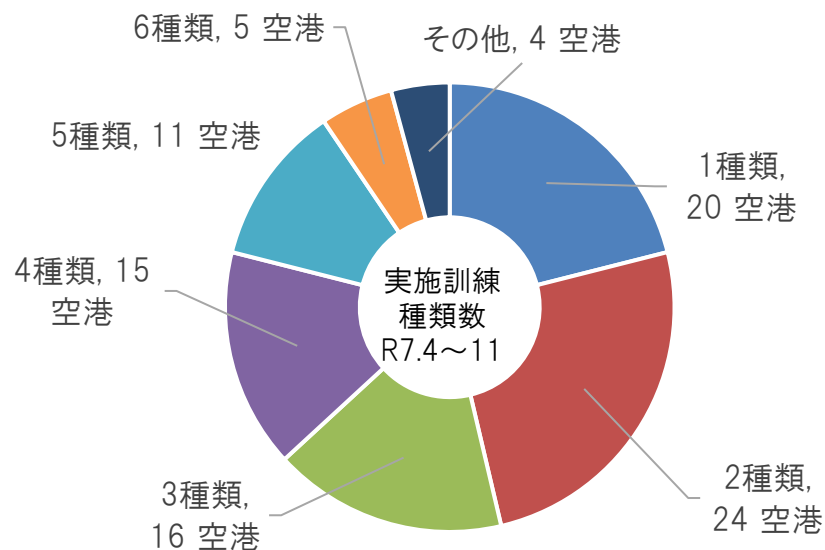
1. 各空港の「A2－BCP」状況

1－3. 「A2－BCP」訓練の実施状況

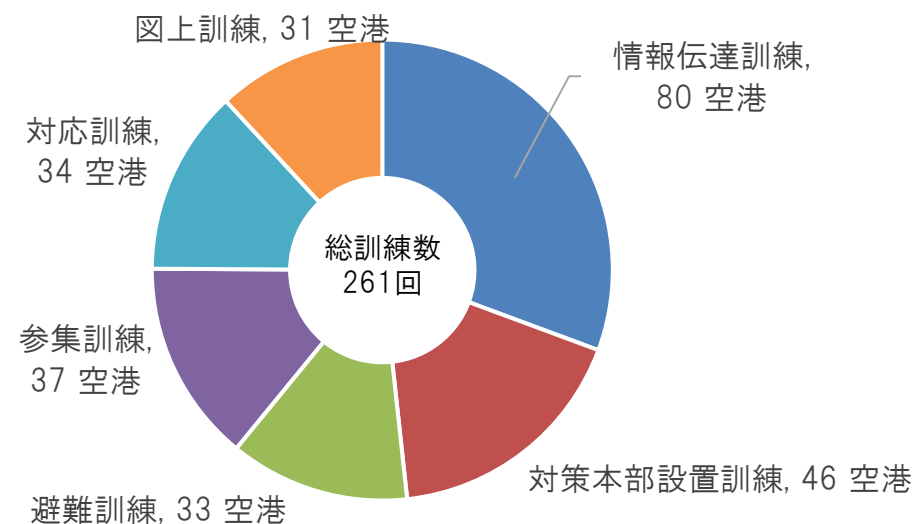
「A2-BCP」訓練の実施状況(1/3)

- 95空港に対して、令和7年4月から11月まで6種類の訓練（情報伝達訓練、対策本部設置訓練、避難訓練、参集訓練、対応訓練、図上訓練）の実施状況を調査
- 全体の1／2の空港で3種類以上の訓練を実施
- 訓練は、情報伝達訓練、対策本部設置訓練、避難訓練が比較的多く実施されている

令和7年4月から11月までの訓練状況調査結果



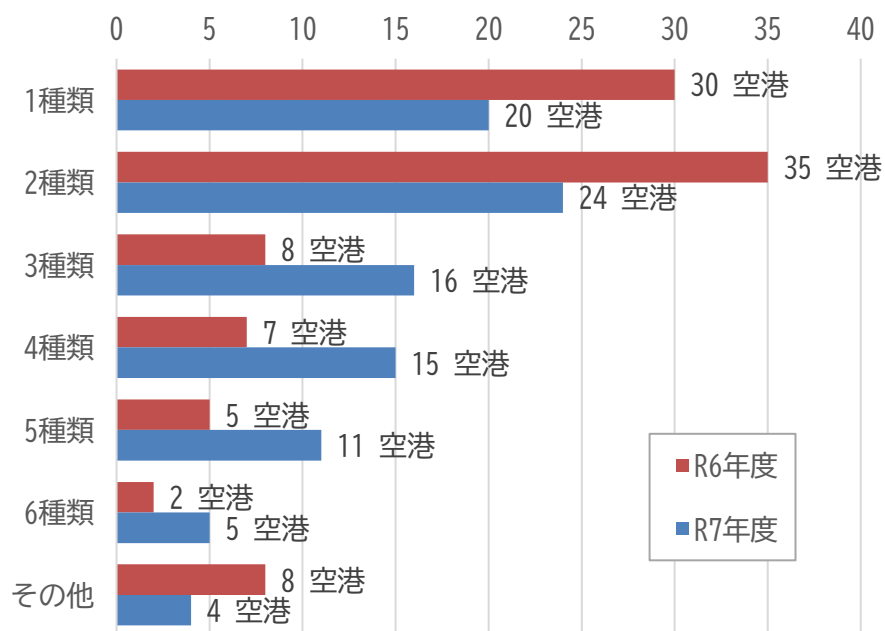
空港の実施訓練種類数



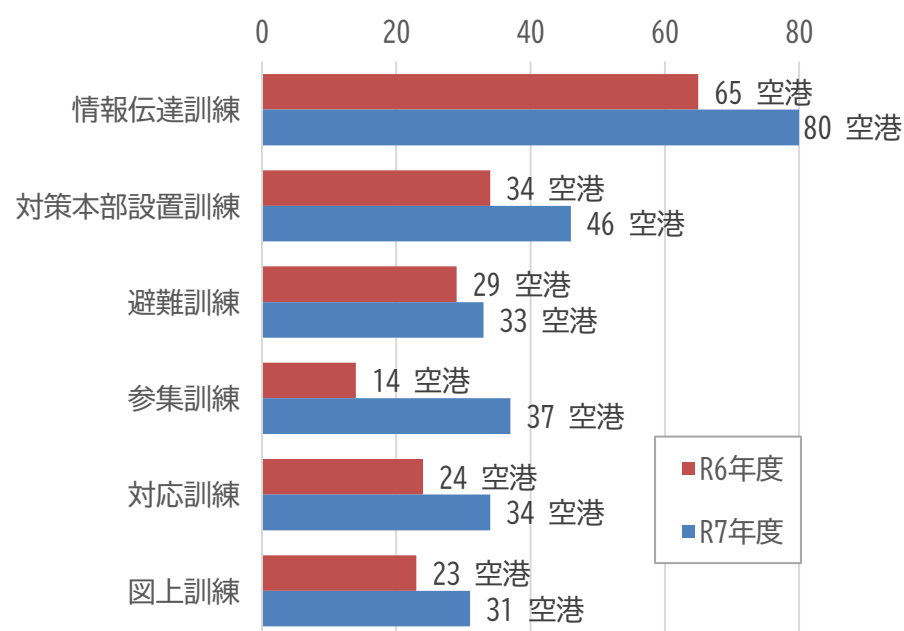
訓練種類ごとの実施数

「A2-BCP」訓練の実施状況(2/3)

- 令和6年度（同時期）の訓練実施状況と比較
- 実施訓練種類数が3種類以上の空港が増加（令和6年度：23%⇒令和7年度：49%[↑]）
- すべての訓練種類が増加し、総訓練数も増加（令和6年度：189回⇒令和7年度261回[↑]）



空港の実施訓練種類数

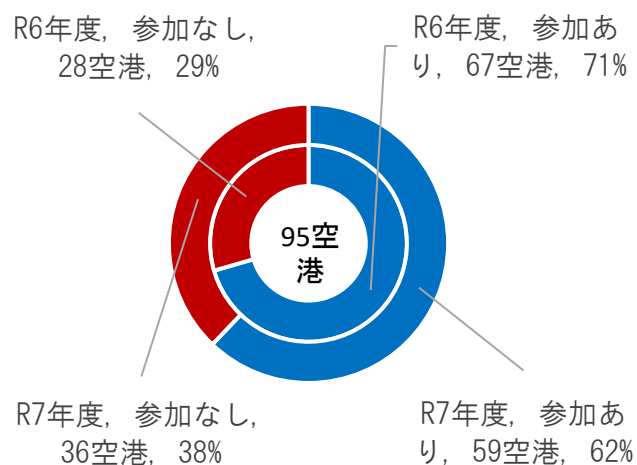


訓練種類ごとの実施数

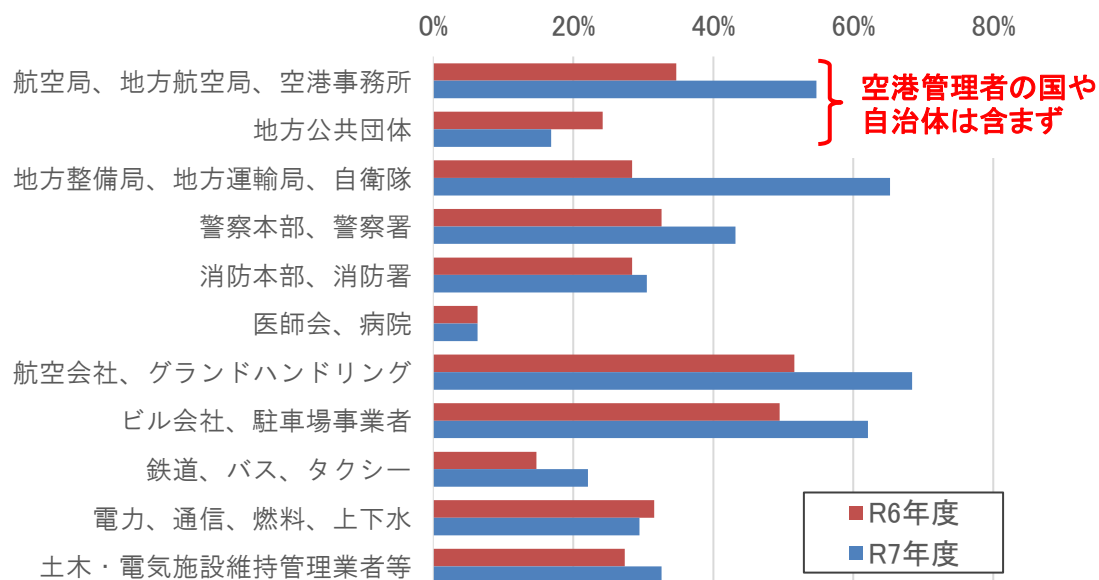
「A2-BCP」訓練の実施状況(3/3)

- 全体の6割程度の空港で、いずれかの訓練にA2-HQ本部長が参加
- 訓練への参加機関の割合は、各機関とも令和6年度と比較し、増加または同程度

令和7年4月から11月までの訓練状況調査結果



訓練へのA2-HQ本部長の参加割合



訓練参加機関ごとの参加割合

A2-BCP講習会(概要)

開催日時

【東京航空局】令和8年2月19日(木) (Web開催)
【大阪航空局】令和8年5月12日(火) (Web開催)

目的

「A2-BCP」策定の意義の認識、人材育成に役立ててもらうよう、令和7年度より初の講習会を実施

受講者

東京航空局管内の各空港のA2-BCP担当者 約80名 (26空港／34空港)
大阪航空局管内の各空港のA2-BCP担当者 約200名 (50空港／61空港)

講習会概要

- ① 空港における主な自然災害と被災を踏まえた対策、A2-BCPの概要(基本解説)
- ② 訓練実施概要 (R7 d)
訓練実施概要を横展開し、訓練内容の充実化を目指す
 - ✓ 「訓練種別」、「訓練想定時間」、「前回からの工夫」、「今後の課題等」を一覧に整理
 - ✓ 各空港の今後の課題では、「他空港を参考に訓練内容の充実化」が多く、その他「Web参集の導入」「情報集約、共有方法の工夫(ホワイトボード整理)」、「通信手段の多様化」、など
- ③ 災害アーカイブ事例の紹介 (R7 d 管内空港)

アンケート結果

《参考(特に役立った内容)》

①について

- ・ 実際の事例を用いた内容のため今後の対応に役立つ
- ・ 過去の災害事例により連携体制の重要性を現実的により理解できた

②について

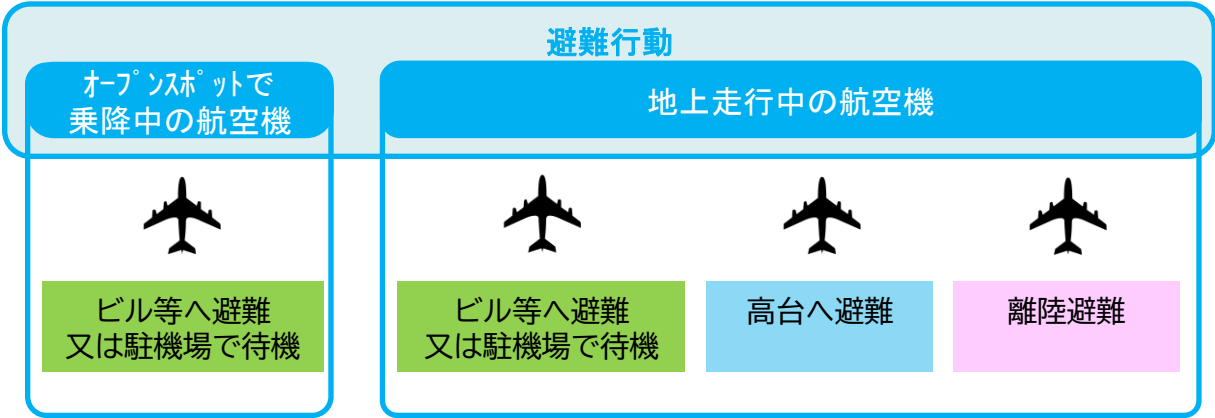
- ・ 他空港の訓練内容、訓練実施状況を把握できた。
- ・ 自空港の訓練は画一的になりがちだが他空港を参考にできる
- ・ 次回以降の訓練の参考にするため詳細な中身を紹介されたい
- ・ ローカル空港向けの訓練項目を具体内容を取り上げてほしい
- ・ 訓練等の良好事例や課題解決の取組を取り上げてほしい

③について

・・・概要が参考になった



訓練概要	南海トラフ地震により東京湾内に大津波警報が発表された想定での航空機（乗客・乗員）の避難訓練
日時・場所	令和8年3月9日(月) 13:30～ 東京空港事務所5F 総合対策室
訓練参加者	国土交通省東京空港事務所（空港長、次長、部長、危機管理担当、航空管制官、航空管制運航情報官） 日本空港ビルデング(株)施設運営部、日本航空(株)羽田支店総務部長、全日本空輸(株)羽田支店総務部長 他
訓練目的	机上において、航空機（乗客・乗員）の避難に係る初動対応及び関係機関との連携等を確認することにより、課題の把握及び実効性の向上を図る
訓練内容	● 南海トラフ地震が発生し、東京国際空港においては震度5強を観測。 東京湾内湾における大津波警報の発表（津波到達予想時間ケース①60分後、ケース②10分後）を受け、現地総合対策本部を設置。空港BCPに基づき避難行動を開始。 ● 航空機（乗客・乗員）の避難方針は、 搭乗橋に接続している航空機については、ターミナルビルに乗客を避難（訓練対象外） その他の航空機については、下記4パターンから選択し対応を確認する。 オープンスポットで乗降中の航空機：ターミナルビル等への避難又は駐機場で待機 地上走行中の航空機：ターミナルビル等への避難又は駐機場で待機、高台への避難、離陸避難



- 北風運用時の繁忙時間帯（11:00台）に南海トラフ地震が発生し、これに伴い大津波警報が東京湾内湾に発表されたとの想定。
- 避難対象航空機は、想定時間帯において離陸前や着陸後に地上を走行している航空機、オープンスポットで乗降中の航空機（ローディングエプロンで乗降中の航空機については、ターミナルビルに乗客を避難）

今回の津波避難訓練は、全国の空港で初めての取り組み。

今回の訓練における気づき等を活かし、空港における津波避難計画の実行性の向上等を図る。

（今回の訓練による主な気づき）

- 航空機からターミナルビルへの避難について、受け入れ側のビル入口扉の開放は、職員の安全確保の観点から人による対応は困難（羽田空港においては、監視室から遠隔で開放可能）
- 地上走行中の航空機の避難方法として「離陸避難」を選択肢の一つとしたが、滑走路点検未実施の状況では選択されなかった
- 高台避難の場合、警報等の解除までは機中での待機となるが、長時間を要した場合、乗客・乗員の健康状況が懸念
- ターミナルビルから離れた駐機場の航空機からの乗客・乗員避難にはバスの運行が必要だが、バス運行事業者職員の安全確保の関連から対応可能か
- 避難対象となる全航空機の誘導

【図上訓練】 ケース①(北風運用 繁忙時間帯(11:00頃))

《津波到達予想時間 60分後としたケース》

□ 航空会社が選択した地上走行中の航空機の避難方針

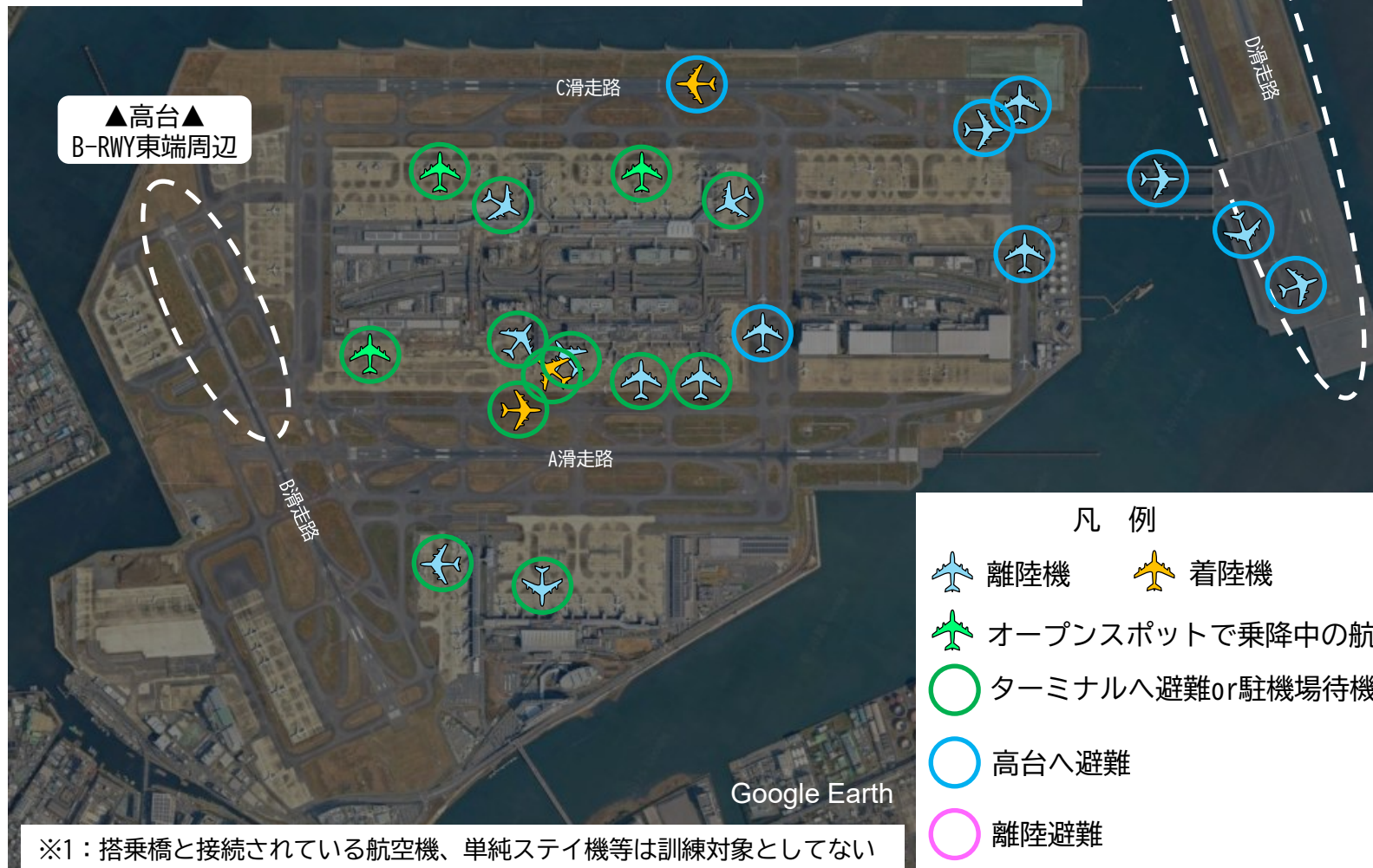
JAL：可能ならターミナルビルへの避難としつつ、滑走路周辺の航空機は高台避難。

ANA：駐機場周りの航空機は、駐機場待機、可能ならターミナルビルへ避難。

結果 ⇒ 全21機※1のうち、

ターミナルビルへの避難と駐機場での待機を選択した機数が 13機

高台への避難を選択した機数が 8機



【図上訓練】 ケース②(北風運用 繁忙時間帯(11:00頃))

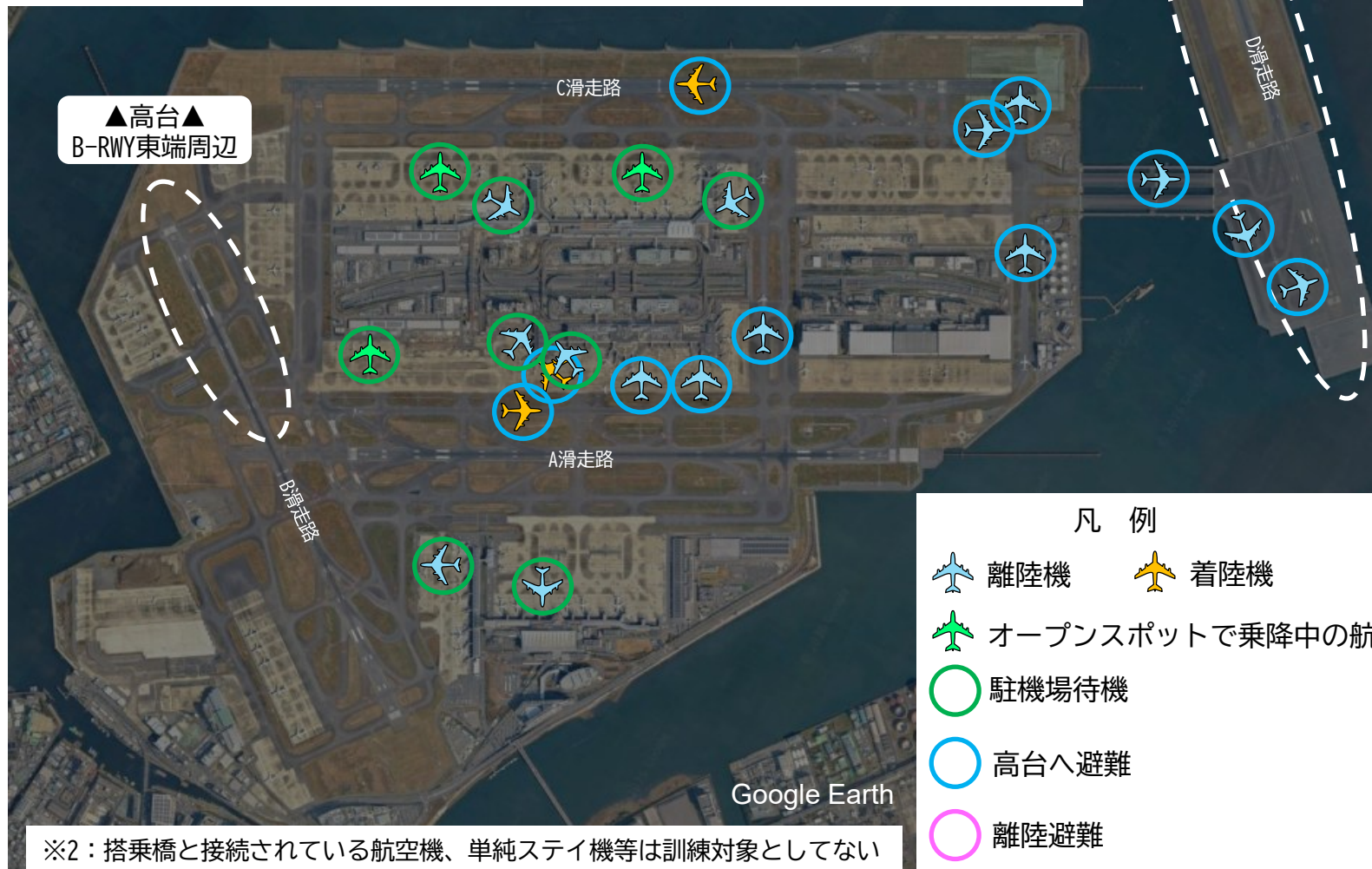
《津波到達予想時間 10分後としたケース》

□ 航空会社が選択した地上走行中の航空機の避難方針

JAL、ANA共通 航空機が自走可能な場合 : 高台への避難を選択
 航空機が自走不可能な場合※1: 駐機場での待機を選択

結果 ⇒ **全21機※2のうち、**
 駐機場での待機を選択した機数が **9機**
 高台への避難を選択した機数が **12機**

※1: 航空機が自走不可能な場合とは、
 トーイングトラクターによる地上支
 援が必要な航空機をいう



(参考)過去に発生した地震における滑走路損傷状況

- 訓練想定として「震度5強」として実施したが、航空会社は滑走路点検が未実施の状況（大津波警報発表中は点検不可能）から、「離陸避難」を選択しなかった。
- 一方、過去^(注)において震度5弱以上の地震が発生した際に、航空機運航に影響を及ぼすような滑走路破損は発生していない実態（下表参照）や、津波被害が想定される空港（仙台、高知、宮崎、那覇）では、耐震対策（液状化対策）が完了済みとなっていることに関し、「A2-HQ」構成員間で共有する必要がある。

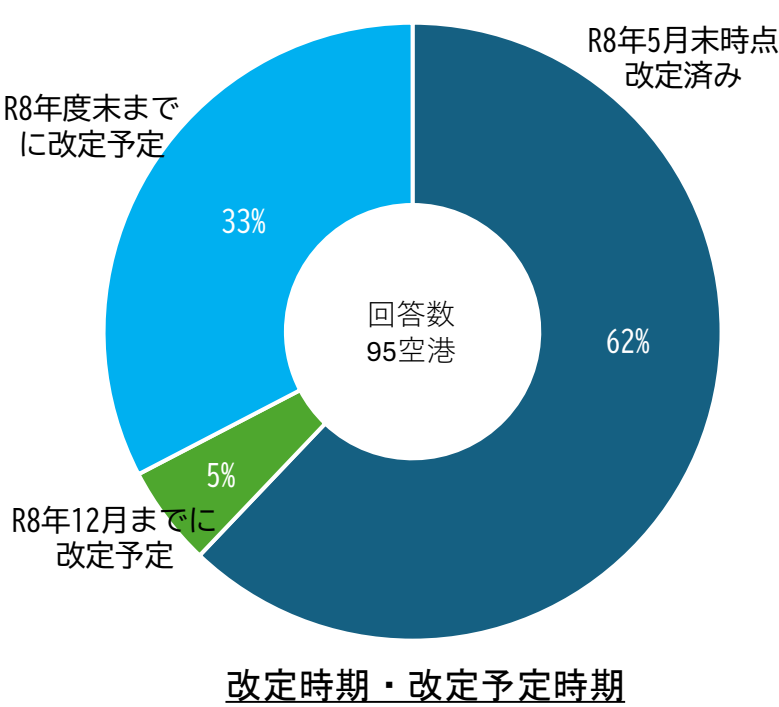
(注)「地震に強い空港のあり方とりまとめ」を策定した平成19年4月以降を対象

空港名	発生日	地震名 ※1	地震種別 ※1	空港震度 ※2	空港種別	滑走路耐震性(当時) ※3	滑走路舗装被害発生状況	滑走路舗装破損に伴う 航空機運航への影響	滑走路耐震性(R7d末)
新千歳空港	2025/12/8	青森県東方地震	海溝型地震	震度5弱	内陸	対策必要(対策済)	運航の支障となる被害なし、 通常運用	－	対策必要(対策済)【ARWY】
	2018/9/6	北海道胆振東部地震	内陸直下型	震度6弱	内陸	対策必要(対策実施中)	異常なし	－	対策必要(対策実施中)【BRWY】
丘珠空港	2018/9/6	北海道胆振東部地震	内陸直下型	震度5弱	内陸	－	異常なし	－	－
函館空港	2018/9/6	北海道胆振東部地震	内陸直下型	震度5弱	沿岸	対策必要(対策済)	異常なし	－	対策必要(対策済)
三沢空港	2025/12/8	青森県東方地震	海溝型地震	震度5弱	内陸	－	運航の支障となる被害なし、 通常運用	－	－
仙台空港	2022/3/16	福島県沖地震	海溝型地震	震度5強	沿岸	対策必要(対策済)	異常なし	－	対策必要(対策済)
	2011/3/11	東北地方太平洋沖地震	海溝型地震	震度6強	沿岸	対策必要(対策実施中)	異常なし (津波被害あり)	－	
羽田空港	2021/10/7	千葉県北西部地震	プレート間地震	震度5弱	海上(埋立)	A 対策必要(対策未済)	異常なし	－	A 対策必要(対策実施中)
						B 対策必要(対策済)		－	
						C 対策必要(対策実施中)		－	B 対策必要(対策済)
						D 対策不要		－	
	2011/3/11	東北地方太平洋沖地震	海溝型地震	震度5弱	海上(埋立)	A 対策必要(対策未済)	運航の支障となる被害なし、 通常運用	－	C 対策必要(対策済)
						B 対策必要(対策未済)		－	
						C 対策必要(対策実施中)		－	D 対策不要
						D 対策不要		－	
茨城空港	2011/3/11	東北地方太平洋沖地震	海溝型地震	震度6弱	内陸	－	異常なし	－	－
熊本空港	2016/ 04/14-15-16	平成28年(2016年)熊本地震	内陸地殻内地震	震度7 (最大)	山間	対策必要(対策未済)	クラック発生	運行の影響なし (航空機運航時間外での補修)	対策必要(対策済)
宮崎空港	2019/5/10	無し(震源地:日向灘)	海溝型地震	震度5弱	沿岸(一部埋立)	対策不要	異常なし	－	対策不要
	2024/8/8	無し(震源地:日向灘)	海溝型地震	震度5強	沿岸(一部埋立)	対策不要	異常なし	－	
	2025/1/13	無し(震源地:日向灘)	海溝型地震	震度5弱	沿岸(一部埋立)	対策不要	異常なし	－	

1. 各空港の「A 2－B C P」状況

1－4. 各空港「A 2－B C P」の改定状況

- 全国 95 空港に対して、令和 6 年 6 月「A 2－B C P」ガイドラインの改定を踏まえた、各空港「A 2－B C P」の改定状況を調査。
- 令和 8 年 5 月末時点で改定済みの空港が 59 空港（令和 6 年度末：25 空港）
- 令和 8 年度末までに全ての空港で改定を予定している。



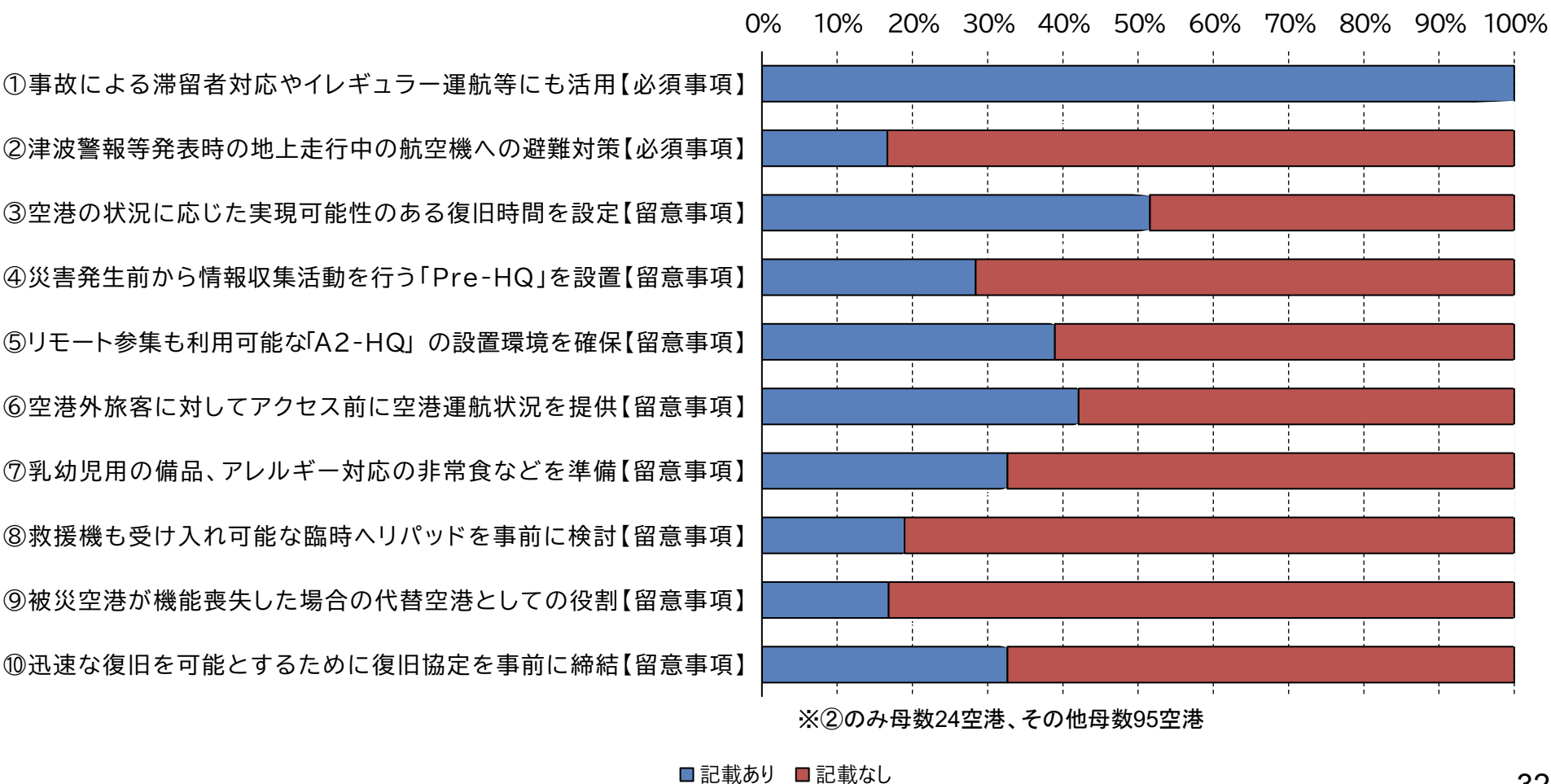
令和8年5月末時点での調査結果

空港種別毎の改定時期・改定予定時期

空港種別	改定時期 R 8 年5月末ま で改定済み	改定予定		計
		R8年12月	R8年度中	
A. 拠点空港				
会社管理空港	4	0	0	4
国管理空港	14	1	4	19
特定地方管理空港	5	0	0	5
B. 地方管理空港	25	4	24	53
C. その他の空港	5	0	2	7
D. 共用空港	6	0	1	7
計	59	5	31	95

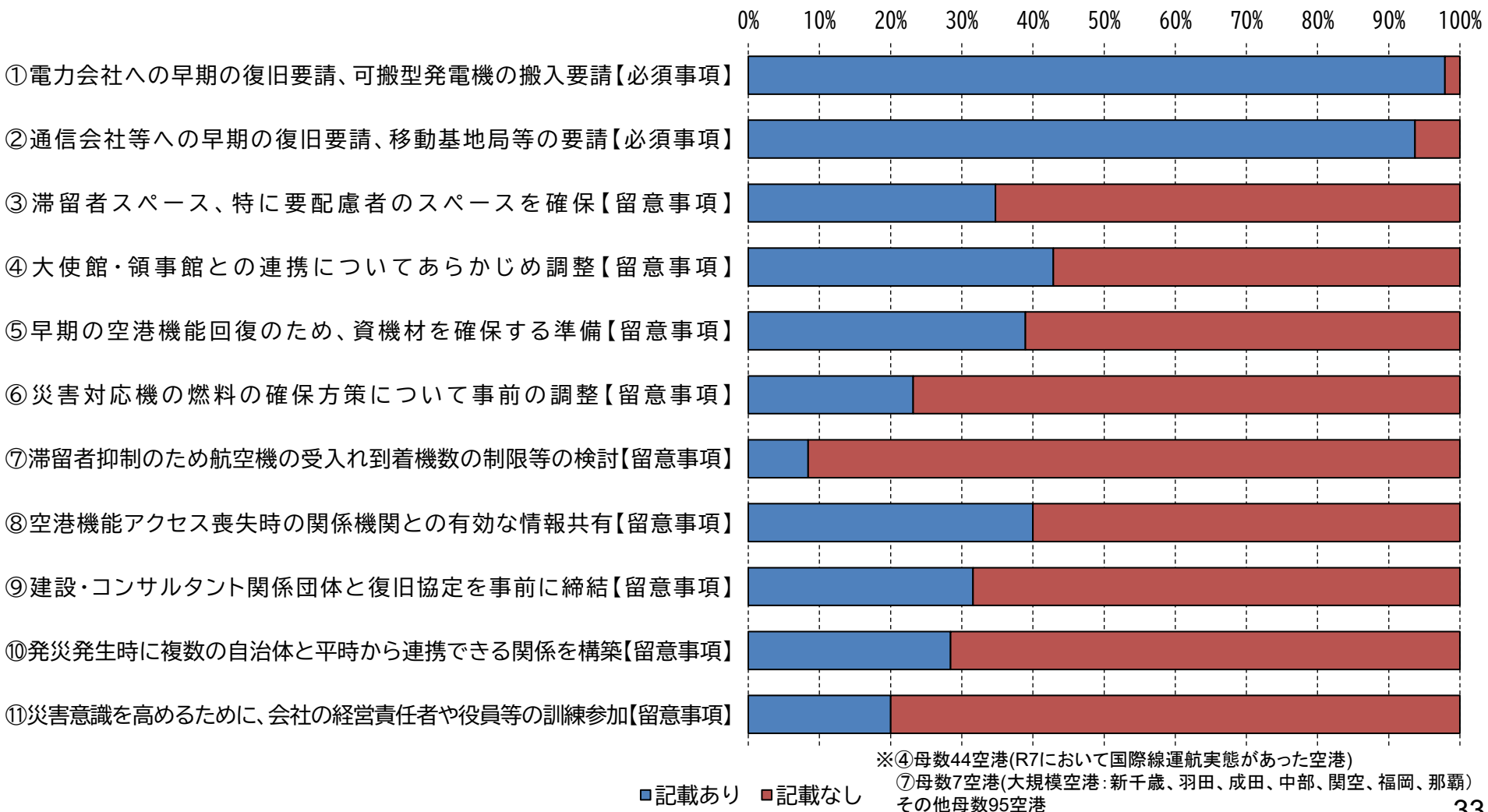
A2-BCP改定状況について

- 令和5年度委員会以降に、委員より特にご意見を頂いた事項について、令和7年12月時点での95空港における記載状況を調査。
- 未記載空港に対しては、該当事項の有効性について理解を促すとともに、検討過程における関係者間での協議、調整過程で課題認識の共有を図ることにも寄与することから、引き続き「A2-BCP」への記載を働きかけていく。



A2-BCP改定状況について

- 近年の災害による対応状況の振り返り等を踏まえ、ガイドライン記載事項の中で特に重要な事項として以下11項目を抽出。
- 各種災害に対する事前の備えとして有効である以下項目に関し、継続的にモニタリングし記載を促していく。



1. 各空港の「A2-BCP」状況

1-5. 「A2-BCP」の検証について

- 「A2-BCP」ガイドライン策定後、約6年が経過しており、その間に実際の災害対応も積み重ねられてきたところ。
- この間、全国全ての空港において「A2-BCP」が策定されたものの、ガイドライン改定に伴う見直しがなされていない空港が一定数あることも事実。
- これまで、実際の災害対応を踏まえ、不足する事項がないかといった観点から、ガイドラインの充実を図ってきたところであるが、必要性の低い事項や実態に即していない内容が含まれていないかといった観点からの検証は行ってこなかった。
- このため、今後、これまで発生した災害における対応実績等を基に、ガイドラインの有効性・実効性について検証を行う。
- その上で、過剰・重複となっている事項等を見直し、必要な改善を行う。

2. 検討委員会「分科会」の報告

分科会の目的

- 国土交通省航空局においては、大規模な自然災害が発生した場合においても我が国の航空ネットワークを維持し続けることができるよう、令和元年5月に「空港における自然災害対策に関する検討委員会」を設置し、令和2年3月に「A2－BCP」ガイドラインを策定。令和6年6月には「A2－BCP」の実効性強化を目的とした「A2－BCP」ガイドライン（改訂版）を公表。
- 改訂ガイドラインでとりまとめた「今後の継続課題」のうち、3つの課題を「空港における自然災害対策に関する検討委員会」の分科会の検討項目として設定。
- 検討項目「1. 空港の防災機能を強化するための検討」では、「今後の継続課題」の災害時に必要な施設の検討に、被災地の空港機能の代替性確保に関する検討を追加して検討。

分科会の検討項目

1. 空港の防災機能を強化するための検討

検討項目 : 被災地の空港機能の代替性を確保するための空港の連携の考え方を検討。
今後の進め方 : 進捗状況について、分科会および本委員会に報告。

2. 能登空港の被災状況を踏まえた「滑走路の損傷対策」

検討項目 : 滑走路に段差が生じた要因を分析し、他空港での同様事象の発生可能性の検討、必要な対策の検討。
今後の進め方 : 進捗状況について、分科会および本委員会に報告。

3. 地上走行中の航空機の津波避難対策

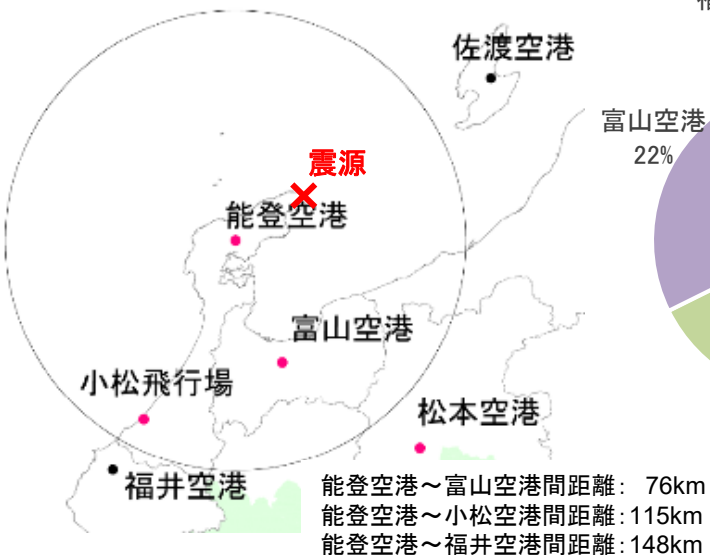
検討項目 : 津波警報等発令時の地上走行中の航空機の避難方策について、「A2－BCP」ガイドライン等の改正案を検討。
今後の進め方 : 進捗状況について、分科会および本委員会に報告。

2. 検討委員会「分科会」の報告

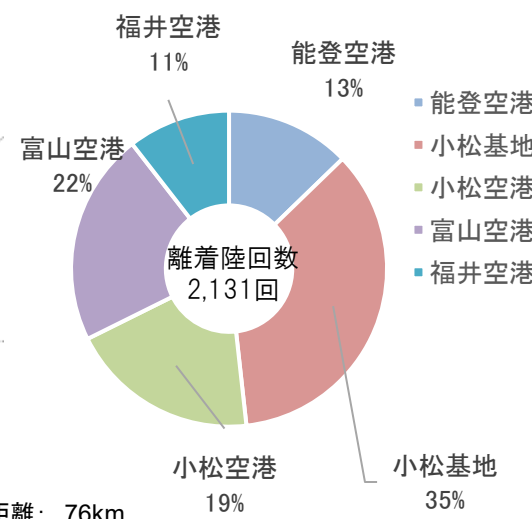
2－1. 被災地の空港機能の代替性を確保するための空港の連携

- 能登半島地震では、「能登空港」の近隣に位置する「小松空港」、「富山空港」、「福井空港」が、救急・救命活動、緊急物資等輸送活動を実施。
- 「福井空港」は、「小松空港」、「富山空港」に比べて活動割合が低く、被災地から遠くに位置する空港は、救急・救命活動、緊急物資等輸送活動の活動量が低下する傾向にある。
- 「小松空港」、「富山空港」は、「能登空港」の120km圏内に位置しており、被災地内と被災地外の空港の救急・救命活動、緊急物資等輸送活動の連携は、120km圏内を目安に考えるとよい。
- 救急・救命活動、緊急物資等輸送活動における空港の連携では、近隣（120km圏内）に位置する空港どうしが、救援機の駐機エリア、航空機燃料給油量の不足分を補完しあうことが重要。
- 海に囲まれ、交通アクセスが不便な半島・離島の空港は、災害時に備えて、航空機燃料給油施設を備えることが必要。

能登空港の120km圏域



救援機の利用割合 (1/1～1/27)



救援機の離着陸回数 (1/1～1/27)

	自衛隊 (回転翼)	自衛隊 (固定翼)	米軍	警察/ 海保庁	消防防災 /官公庁	民間(ドク ターヘリ 等)	1/1～ 1/27 合計
能登空港	172	14	10	42	18	16	272
小松基地	756		—	—	—	—	756
小松空港	—	—	0	10	315	89	414
富山空港	4	0	0	135	108	218	465
福井空港	6	0	0	80	52	86	224
計	952		10	267	493	409	2,131

被災地の空港の代替性を確保するための空港間連携

周辺空港が被災した際の支援（連携）に必要な、以下内容について、各空港「A2-BCP」において記載するよう、「A2-BCP」ガイドラインの改定について検討。

1. 周辺空港の施設情報等の把握

- 被災した周辺120km圏空港を支援するにあたっては、支援先空港の施設情報等を予め把握しておくことが重要。
- このため、周辺空港が被災した際の支援を見据え、自空港「A2-BCP」に周辺空港施設情報や、周辺空港の「A2-HQ」事務局の連絡先について整理・記載することとする。
- その上で、周辺空港の支援に係る活動を想定し、以下について予め検討のうえ計画するものとする。
 - ① 自空港の定期便運航に加え、救急・救命活動、救援物資輸送等の支援活動を想定した活動スペースの設定・配置計画
 - ② 臨時便受け入れを想定した、旅客対応施設等の運用計画 等

2. 被災時における迅速な情報共有手段の確保

- 空港が被災した際、受援空港として何を支援して貰いたいのか、支援空港として何ができるのか、迅速に把握するための空港間情報共有ツールが現状整備されていない。
- このため、周辺空港の「A2-HQ」事務局間でリアルタイムに情報共有を図るためのツールとしてTeams等のインターネットツールを活用することとし、予めURLを設定、共有するものとする。

3. 施設復旧資材や滞留者対応のための備蓄品の融通

- 周辺空港における復旧資機材、滞留者用備蓄品等の保有状況を整理、把握する。
- 被災時に周辺空港が保有する備蓄品等を活用するための、協定等の締結について検討を行うものとする。

空港間連携を想定した情報整理について

1. 連携(支援先)空港【120km圏内】

〇〇空港(直線距離 ** km) : ** 県 ** 市 * * * * *

□□空港(直線距離 ** km) : ** 県 ** 市 * * * * *

△△空港(直線距離 ** km) : ** 県 ** 市 * * * * *

2. 連携(支援先)空港の諸元

	〇〇空港	□□空港	△△空港
運用時間	** : ** ~ ** : **	** : ** ~ ** : **	** : ** ~ ** : **
滑走路長	1,500m	2,000m	2,500m
エプロン	Sスポット 2 最大就航機材 B7**	Sスポット 2、Mスポット 2 最大就航機材 A3**	Mスポット 2、Lスポット 3 最大就航機材 B7**
燃料供給施設	なし	***kLタンク×1基	***kLタンク×3基
旅客ターミナルビル	ピーク時間あたり処理人数	ピーク時間あたり処理人数	ピーク時間あたり処理人数
定期便就航路線	* * 路線1往復 * * 路線1往復	* * 路線2往復 * * 路線1往復 * * 路線1往復	* * 路線5往復 * * 路線3往復 * * 路線2往復
年間取扱旅客数	国内線 * * 千人	国内線 * * 千人 国際線 * * 千人	国内線 * * 千人 国際線 * * 千人
年間貨物取扱量	国内貨物 * * t	国内貨物 * * t 国際貨物 * * t	国内貨物 * * t 国際貨物 * * t

空港間連携を想定した情報整理について

3. 連携(支援先)空港の被災想定等

	〇〇空港	□□空港	△△空港
想定地震	* * 地震	* * 地震	* * 地震
津波浸水想定	—	最大 * m の浸水を想定	最大 * m の浸水を想定
浸水ハザードマップ等	URL : *****	URL : *****	URL : *****
滑走路耐震対策実施状況	耐震照査未実施	液状化対策実施済み (滑走路全長)	液状化対策実施済み (滑走路2,000m範囲)

4. 連携(支援先)空港の「A2－HQ」連絡先等

	〇〇空港	□□空港	△△空港
「A2－HQ」事務局	電話 : ***-****-**** Email : ****-**@***.***	電話 : ***-****-**** Email : ****-**@***.***	電話 : ***-****-**** Email : ****-**@***.***
事案発生時情報共有先 (Teams等情報共有ツール)	<u>チャットルーム等へのリンク</u>		

5. その他

	〇〇空港	□□空港	△△空港
保有復旧資機材	舗装補修材	路面清掃車	建設重機
滞留者対応備蓄品	水 : * 人分 非常食 : * 人分 非常用毛布 : * 人分	水 : * 人分 非常食 : * 人分 非常用毛布 : * 人分	水 : * 人分 非常食 : * 人分 非常用毛布 : * 人分

2. 検討委員会「分科会」の報告

2－2. 地上走行中の航空機の津波避難対策

○改訂の背景及び目的

令和7年7月30日08時25分、カムチャツカ半島付近において発生した地震に伴い、仙台空港で津波警報が発表された。その際、多数の小型機の離陸避難が行われた実態を踏まえ、津波警報発表時における航空機の避難方法について改めて整理を行うため、令和8年3月に「地上走行中の航空機の津波避難検討分科会」を開催し、「A2-BCP」ガイドラインの改定方針について検討を行った。委員及び関係者からの意見を踏まえ、以下のとおり必要な改定を行うこととしたい。

●主な改定内容について

前提条件	改定箇所	内容
—	【一般事項】	震源地等(地形・防潮堤等)により津波到達時間や津波高が異なることを考慮し、航空機の津波避難計画を作成する必要性について記載。
津波到達までに時間的な余裕がない場合	【必須事項】 地上走行中の航空機の津波避難計画	津波到達までに時間的な余裕がない場合を想定し、地上走行中の航空機の津波避難計画を策定するよう記載。 各空港の津波浸水想定等を踏まえ必要な避難計画を策定するよう記載。
津波到達までに時間的な余裕がある場合	【留意事項】 航空機の津波避難計画	津波到達までに時間的な余裕がある場合は「A2-HQ」において、津波到達時間を考慮し、滑走路閉鎖の時期について判断する必要性について記載。 津波到達までに時間的な余裕がある場合の定義について予め「A2-HQ」において定めておく必要性について記載。 津波警報等発表時の航空機避難を想定し、「A2-HQ」で協議の上、予め避難の優先順位を必要に応じて定めておく必要性について記載。 滑走路閉鎖前に地上走行(プッシュバック中を含む)を開始したものの、滑走路閉鎖の時期までに離陸避難が間に合わなかった航空機については、機長が「ターミナルビルへの避難」「高台への避難」「離陸避難」を、最適であると判断した場合は、これを妨げないことについて記載。 発災時、救急・救命・被害状況調査等を行う、警察・消防・海上保安庁等の航空機については、津波警報等発表後滑走路が閉鎖中であっても離着陸を妨げないことについて記載。

航空機の津波避難計画に係る 「A2-BCPガイドライン」及び「ひな型」改定スケジュール

- 「A2-BCPガイドライン」の改定内容に合わせ、「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」についても必要な改定を行うこととする。
- ガイドライン及びひな型改定については、以下スケジュールのとおり改定手続きを進めることとしたい。

● 「ガイドライン」及び「ひな型」改定スケジュール

	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月
「空港における自然災害対策に関する検討委員会」	○										
「ガイドライン」・「ひな型」改定(案) 作成作業											
航空局内関係課調整・(案)作成											
分科会長へご説明				○			○				
各委員への事前のご説明											
「ガイドライン」・「ひな型」改定(案) 検討委員会でのご審議									○		
改定手続き(局内決裁)											
「ガイドライン」・「ひな型」改定版施行											◎

3. 今後の取り組み

3-1. 「A2-BCP」表彰制度の創設

□ 目 的

- ・ 「A2-BCP」の実効性の強化
- ・ 「A2-BCP」の定着と継続的な改善の促進
- ・ 空港関係者の防災・危機管理意識の向上
- ・ 優れた取り組み事例等を全国の空港管理者で共有し、横展開を促す

□ 表彰対象（案）

- ・ 「A2-BCP」訓練や改善提案等で顕著な成果を出した個人
- ・ 「A2-BCP」対応力を高めた部署やプロジェクト
- ・ 災害時等における迅速な対応や革新的なアイデアを実現した事例

□ 評価基準（案）

- ・ 定量的な評価とはせず、取り組み内容やその効果・貢献度等を踏まえ、選考委員会による審査をもって評価することとする

□ 表彰内容（案）

- ・ 最優秀賞、優秀賞、アイデア賞等

□ 付加価値

- ・ 表彰事例を「A2-BCP」ガイドラインに反映
- ・ 災害対策研修で事例紹介
- ・ 継続的改善サイクル（PDCA）に組み込み 等

A2-BCP表彰・選考スケジュール

- 本検討委員会において、選考委員会設置に関しご承諾頂いた後、以下スケジュールのとおり募集・選考・審査手続き等を実施。
- 来年1月に開催する選考委員会において表彰者を決定し、2月に開催を予定している「空港における自然災害対策に関する検討委員会」への報告を経て、公表することとする。

	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
選考委員会設置委員会報告	▼									
選 考 委 員 確 定		▼								
選 考 委 員 会 規 約 作 成	■	■								
募 集 要 項 作 成		■	■	■						
募 集 開 始				▼						
応 募 受 付				■	■	■				
選 考 審 査					■	■	■	■		
選考委員会開催(表彰者決定)								▼		
委 員 会 報 告 ・ 公 表									◎	

3. 今後の取り組み

3－2. 火山噴火に備えた取り組み

我が国の活火山及び常時観測火山について

- 我が国には111の活火山があるが、うち51火山については中長期的な噴火の可能性及び社会的影響を踏まえ、常時観測火山として気象庁などが24時間体制で観測・監視を行っている。
- 火山が噴火した際、噴火規模、風向きによっては降灰により空港運用に影響が生じることが想定される。
- よって、常時観測火山が噴火した際に降灰により影響を受ける可能性がある空港※については、除灰対策を予め定めておく必要がある。

※地層・地歴情報等から常時観測火山噴火時の降灰による影響可能性を確認



火山灰が空港運用に与える影響

- ・ 航空機離着陸の都度火山灰の舞い上がりにより視程が悪化する。
- ・ 航空機ブレーキ性能の低下が生じる。
- ・ 航空機エンジンへの影響が懸念される。

火山灰が航空機エンジンに与える影響

- ・ 火山灰粒子の融点は約1000℃であり一般的な砂塵と比べて低い。
- ・ 飛行経路上に噴煙があるなど、航空機のエンジンに火山灰が入ると、航空機ガスタービンのエンジン燃焼温度（1400℃以上）で火山灰の粒子が燃焼室内で溶融した後に冷えてタービンブレード等に付着してしまうため、飛行中のエンジン停止など異常の原因となる。

降灰対策実施要領の作成について

予め定めておくべき事項

○降灰対策実施要領

1. 目的
2. 降灰対応計画
 - (1) 対象施設
 - (2) 主要機材
 - (3) 除灰作業優先順位
 - (4) 除灰作業の実施基準
 - (5) 作業にかかる運用制限
3. 降灰対応の体制
 - (1) 対応体制
 - (2) 連絡体制
 - (3) 対策会議
4. 除灰作業の実施
 - (1) 作業内容
 - (2) 作業の開始手順
 - (3) 作業の完了手順
 - (4) 緊急着陸等発生時の措置
5. 離着陸制限等
6. その他

- 除灰対象施設を設定
- 除灰作業を行う際に用いる機材を設定
- 国直轄空港においては、降灰対応型路面清掃車※を配備しているが、地方管理空港においては路面清掃車を所有していないケースが多いため、市場の降灰対応型路面清掃車やブロア機器等の手配について、事前準備が必要

※降灰対応型路面清掃車(真空環流式路面清掃車)

⇒降灰を含む吸い込んだ空気は1/3程度しか排気せず環流させるため、機外に吐き出される空気が少ない

降灰非対応型路面清掃車(吸入式路面清掃車)

⇒降灰を含む吸い込んだ空気は100%吐き出すため、降灰のよう
な軽いものは空気の流れに乗って機外へ吐き出されてしまう

- 除灰対象施設について、除雪作業と同様に優先区域を設定(滑走路等基本施設▶車両通行帯)
- 降灰発生時における除灰作業実施(開始)基準を設定
- 除灰作業実施時における運用制限等の設定

- 除灰作業実施に係る役割分担、体制を設定
- 除灰作業実施に係る運用時間内外の連絡体制を設定
- 降灰対応の方針決定に係る対策会議の設置について設定

- 除灰作業実施(開始・完了)手順の設定
- 緊急着陸発生時における対応手順の設定

◆ 火山噴火時の航空機の運航について

- 噴火が発生した場合、噴煙の到達高度や風向風速などの情報を加味し、運航の判断は運航者が行う。
- 噴火発生後に大量の噴煙が鹿児島空港の方向へ向かっている場合、航行中の航空機への影響も勘案し、地表への降灰が始まる前に運航者の判断により、航空機の運航を停止する。
- 大規模火山噴火による被害が予測される場合は、事前に運航者が運航を中止すると思われるが、空港全体の計画閉鎖の一律の基準を定めることが現時点で困難であるため対策本部でその都度判断する。

◆ 施設の早期復旧について

- 大規模噴火発生後の施設の早期復旧については、「鹿児島空港における地震に対応する避難計画・早期復旧計画」に定めているとおり、「発災後極めて早期」にヘリパッド程度を復旧し、以降、同計画を準用し、順次施設の復旧を行う。

◆ 降灰対応計画

【対象施設】

- 第1区域は、滑走路・誘導路及びエプロンの航空機移動区域
- 第2区域は車両通行帯・構内道路及び場周道路等の車両走行区域

【主要機材】

- 降灰対応型スイーパー車 2台

◆ 自衛隊派遣要請

- 大量の降灰が予想される大規模噴火が発生した場合は自衛隊に派遣要請し、降灰の早期除去を依頼する。また、降灰除去の対象施設を第1区域、第2区域のみならず、必要に応じターミナルビルの降灰除去作業も依頼。

令和8年6月1日時点

令和8年6月1日時点

(R8.6)

6)



降灰対策型路面清掃車の清掃状況

(参考)鹿児島空港における降灰の状況

○令和7年7月 霧島山噴火時の状況

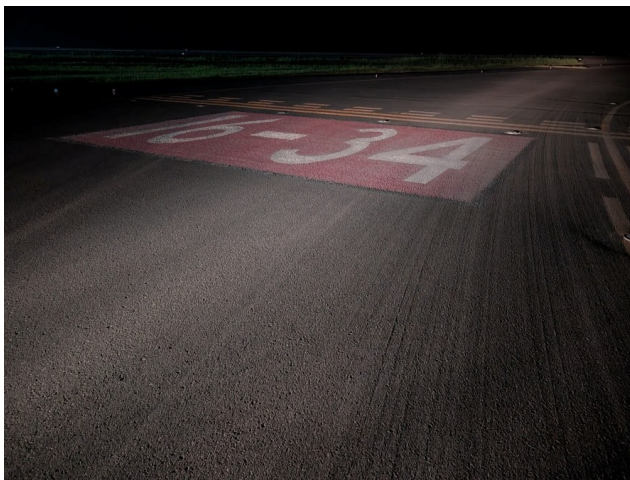
滑走路(除灰作業前)



滑走路(除灰完了)



誘導路(除灰作業前)



誘導路(除灰完了)



3. 今後の取り組み

3－3. 令和8年度「A2-BCP」ガイドライン改定

自然災害発生時における対応実態を踏まえた「A2-BCP」ガイドラインの改定検討内容

- 自然災害発生時における対応実態から、改善が必要と思われる事項に関し、ガイドラインへの追記等必要な改定を行うこととしたい。

改定項目	改定内容	改定理由等
第3章「A2-BCP」の構成と記載内容		
II. 「A2-BCP」の記載内容		
3. 「A2-HQ」の設置	災害等発生時において、迅速に適切な判断を行う必要性から、<u>「A2-HQ」の躊躇ない設置の必要性について留意事項へ追記。</u>	災害等発生時におけるこれまでの対応実態から適切なタイミングで「A2-HQ」の設置がなされず、結果として判断の適切性に疑問が生じた実態を踏まえ、<u>「A2-HQ」の迅速な設置を促す。</u>
	各空港のアクセス分担率を踏まえ、<u>主要なアクセス事業者を「A2-HQ」構成員とする必要性について留意事項へ追記。</u>	自然災害等により、<u>主要アクセスが不通となった際に、復旧見込み等に係る確度の高い情報を迅速に入手する必要性から、主要アクセス事業者を構成員に加えることについて検討を促す。</u>
4. 全ての空港において策定すべき計画 (1) B-Plan(基本計画) 4-1. 滞留者対応計画	滞留者が発生した際の情報提供方法としての<u>デジサイの有効性及び、デジサイ運用、システム設定に関する事前準備の必要性について留意事項へ追記。</u>	滞留者発生時には、<u>最新情報提供方法としてターミナルビル等に設置されているデジサイが有効であるが、イレギュラー発生時に必要な情報を掲示できない(柔軟な運用が困難な)システムが導入されている実態を踏まえ、平時よりイレギュラー情報を提示するための準備(事前テンプレート等)の必要性について周知を図る。</u>

自然災害発生時における対応実態を踏まえた「A2-BCP」ガイドラインの改定検討内容

改定項目	改定内容	改定理由等
第3章「A2-BCP」の構成と記載内容		
Ⅱ. 「A2-BCP」の記載内容		
4. 全ての空港において策定すべき計画 (1) B-Plan(基本計画) 4-1. 滞留者対応計画	想定以上の滞留者が発生し備蓄品が全ての滞留者に行き渡らない事態を想定した、<u>備蓄品配布ルールを定める必要性</u>について<u>留意事項へ追記</u>。	想定を上回る滞留者の発生により、備蓄品が不足し滞留者全員への配布が困難となった際に、混乱を防ぐことを優先し備蓄品を配布しない判断を取ったケースを踏まえ、<u>要配慮者等への段階的配布(高齢者⇒幼児⇒外国人等)ルールの作成や、全員配布が困難である事の説明の必要性</u>について、<u>予め定めておくことの必要性</u>について周知を図る。
	滞留者が発生した際の、<u>滞留スペース(要配慮者、一般滞留者等)</u>について、<u>事前に設定しておく必要性</u>について<u>留意事項へ追記</u>。	災害時要配慮者に加え、一般滞留者の滞在スペースの事前設定が必要。<u>滞留期間の長短を踏まえた対応を行うことにより、滞留者の不安・不満の低減を図る必要性</u>について周知を図る。
(2) S-Plan(機能別の喪失時対応計画) 4-3. 電力供給機能	<u>非常用発電設備の特性を踏まえた対応計画を作成する必要性</u>について<u>留意事項へ追記</u>。	自然災害等により停電が発生し、非常用発電設備が稼働した際に、<u>当該設備の仕様によっては冷却水が必要となるが、停電に伴う断水により冷却水への供給が停止され、非常用発電設備の稼働時間へ影響を及ぼす可能性があることを踏まえ、停電及び断水時を想定した対応計画(給水車による給水計画)</u>を作成する<u>必要性</u>について周知を図る。

自然災害発生時における対応実態を踏まえた「A2-BCP」ガイドラインの改定スケジュール

	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月
「空港における自然災害対策に関する検討委員会」	○										
各空港実態調査のためのアンケート作成		▶									
各空港「A2-HQ」へアンケート配布			▼								
アンケート回収				▼							
「ガイドライン」改定案作成				▶	▶	▶	▶	▶			
各委員への事前のご説明								▶	▶		
検討委員会でのご審議									◎		

- ガイドライン改定にあたっては、各空港「A2-HQ」へアンケートを配布し、現場のニーズに即した内容か確認を行いながら進めて行くこととする。

4. その他報告事項等

- 令和6年1月に発生した能登半島地震において能登空港が被災。
- 被災した空港を管理する地方公共団体だけでは、災害復旧工事やエプロンの利用調整等に十分に対応できない事態が発生。

〈能登空港の被災状況〉



災害時における工事代行・権限代行制度の創設

- 国土交通大臣が、災害時において、所定の要件※1を満たす災害復旧工事及びエプロンの利用調整等に関する業務を空港管理者に代わって行うことができる制度を創設。

＜国が代行する工事・業務のイメージ＞

災害復旧工事（応急復旧）の例



滑走路のひび割れの補修工事

エプロンの利用調整等に関する業務の例



エプロンの利用の調整に関する業務



滑走路に離着陸する自衛隊機



エプロンに駐機する自衛隊機

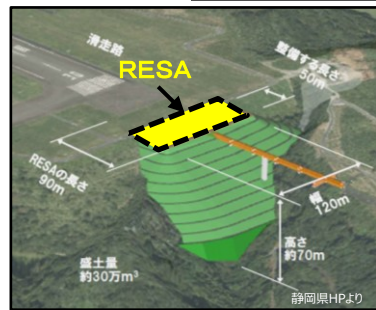
※1：緊急輸送の確保に必要な限度で行うものであること等。

- 空港を管理する地方公共団体の技術系職員の不足とともに技術力の低下が深刻化。
- 今後、地方公共団体が管理する一部の空港において、大規模改修工事の実施体制を構築できないことで、空港の機能が適切に維持できず、航空の安全が確保されない可能性。

平時における工事代行制度の創設

- 国土交通大臣が、設置基準※2への不適合を回避するための工事を空港管理者に代わって行うことができる制度を創設。

＜国が代行する工事のイメージ＞



高盛土を伴うRESA整備のイメージ



RESA整備にあたり埋立を要する空港のイメージ

- ・設置基準に適合させるためのRESA※3等を整備する工事
- ・高所において施工する必要があるものや海上施工を伴うもの等の高度な技術や機械力を要する工事

※2：空港の施設の位置や構造等を規定した基準をいう。空港設置者は設置基準への適合を確保するように施設を管理しなければならない。

※3：着陸帯両端に設けられた緩衝区域をいう。

権限代行に係る用語の定義、適用空港

【用語の定義(実施指針抜粋)】

- 地方管理空港等 : 会社管理空港、地方管理空港又は特定地方管理空港をいう。
- 特 定 工 事 : 法第5条の2第1項（同法附則第8条において準用する場合を含む。）に規定する特定工事をいう。
- 特定災害復旧工事 : 法第5条の2第2項（同法附則第8条において準用する場合を含む。）に規定する特定災害復旧工事をいう。
- 特 定 業 務 : 法第5条の2第3項（同法附則第8条において準用する場合を含む。）に規定する特定業務をいう。
- 権 限 代 行 : 法第5条の2第1項から第3項まで（同法附則第8条において準用する場合を含む。）の規定により国土交通大臣が空港管理者に代わって特定工事若しくは特定災害復旧工事を施行し、又は特定業務を行う場合（これらの関する事務を含む。）において、空港管理者に代わってその権限を行うことをいう。
- 滑 走 路 等 : 滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン又は照明施設をいう。

【権限代行の適用空港】

地域区分	特定工事・特定災害復旧工事・特定業務	特定災害復旧工事・特定業務
北海道地方	旭川空港、帯広空港、利尻空港、礼文空港、奥尻空港、中標津空港、紋別空港、女満別空港	
東北地方	秋田空港、山形空港、青森空港、花巻空港、大館能代空港、庄内空港、福島空港	
関東地方	大島空港、新島空港、神津島空港、三宅島空港、八丈島空港	成田国際空港
北陸地方	佐渡空港、富山空港、能登空港、福井空港、松本空港	
中部地方	静岡空港	中部国際空港
近畿地方	神戸空港、南紀白浜空港	関西国際空港、大阪国際空港
中国地方	山口宇部空港、鳥取空港、隠岐空港、出雲空港、石見空港、岡山空港	
四国地方	—	
九州地方	佐賀空港、対馬空港、小値賀空港、福江空港、上五島空港、杵岐空港、種子島空港、屋久島空港、奄美空港、喜界空港、徳之島空港、沖永良部空港、与論空港	
沖縄地方	粟国空港、久米島空港、慶良間空港、南大東空港、北大東空港、伊江島空港、宮古空港、下地島空港、多良間空港、石垣空港、波照間空港、与那国空港	

- TEC-FORCEは平成20年の発足以来、東日本大震災や西日本豪雨など様々な災害における現場対応を積み重ね、蓄積した知見を次なる災害対応に活かすことで着実に備えを充実してきた。
- 能登半島地震等の経験も踏まえ、気候変動により激甚化・頻発化する水災害や切迫する南海トラフ地震等の大規模広域災害に対応するためには、現在の災害対応力を格段に引き上げることが必要になる。
- 国土交通省の持つ現場力・総合力を活かした被災自治体への応援の強化に向け、TEC-FORCEの増強と行政機関・民間企業・学識者などの専門性を持った多様な主体との更なる連携強化による新たな応援体制を構築



《TEC-FORCE予備隊員》

専門的な知識を有する民間企業等の人材を TEC-FORCE隊員として非常勤雇用する制度の創設により、人員体制を強化。

《TEC-FORCEパートナー》

民間企業等との災害協定の拡充により、広域的な被災自治体応援においてもTEC-FORCEと一体的に活動できる体制を確保。

《TEC-FORCEアドバイザー》

学識者の方々から災害対応の技術的助言を得る枠組みの創設により、技術的判断が難しい事案に対応する体制を確保。

《都道府県等との連携》

平時から、都道府県等の危機管理部局や土木部局等との合同研修等による連携を強化することにより、被災地における一体的な活動を促進。

TEC-FORCE予備隊員の主な活動内容

リエゾンとしての活動

※ 派遣先は、採用された地方航空局管内に加え、管外（全国）への派遣となる場合がありますが、災害時に個人の事情等も踏まえた調整の上で決定します。

リエゾンは被災地方公共団体の支援ニーズを把握し、効果的な対策の早期実現へ向けて、役に立つよう動きます

- リエゾン※は、災害が発生又は発生するおそれのある場合に直ちに派遣され、被災した地方公共団体での情報収集や支援ニーズの把握を積極的に行います。
- リエゾンが被災した地方公共団体と地方航空局との太いパイプ役となって連絡調整にあたることにより、TEC-FORCEが迅速な応急対策等の支援を行うことができます。

※リエゾン（災害対策現地情報連絡員 Liaison, 「仲介、橋渡し等」という意味のフランス語）

被災した地方公共団体

支援要請内容
の報告

リエゾンに
よる調整

TEC-FORCEによる
災害支援を実施



- 被害情報や支援ニーズを把握
- TEC-FORCE活動や国土交通省の対応状況等を説明

国土交通省（災害対策本部）



- リエゾンからの情報を総合的に判断し、最適な支援のためのTEC-FORCEを派遣

空港施設の被害状況の調査

被災地方公共団体が管理する空港施設の被害状況を調査します

- 被災状況調査班として、自治体が管理する空港施設の被害状況を短期間で調査します。
- 地方公共団体の円滑な災害申請への活用も想定し、被害状況調査の結果を取りまとめ、被災自治体へ報告します。



空港基本施設（滑走路等）の調査



空港建築施設の調査



航空保安施設用予備発電設備の調査



航空灯火電気施設の調査

災害応急対策に必要な技術的助言

被災地方公共団体等に対し、必要な技術的助言を行います

- 高度技術指導班として、被災地における空港施設の災害応急対策に必要な地方公共団体等への技術的助言等を行います。

TEC-FORCE予備隊員登録状況（令和7年度）

● 地方整備局等（河川・砂防・道路・上下水道・機械・電気・港湾）

- 名簿登録期間：令和7年10月1日 ～令和9年9月30日
- 名簿登録者：全国299名

● 地方運輸局等（物流・旅客）

- 名簿登録期間：令和7年10月1日 ～令和9年9月30日
- 名簿登録者：全国19名

● 地方航空局（土木・建築・機械・灯電）

- 名簿登録期間：令和8年3月1日 ～令和9年2月28日
- 名簿登録者：全国24名（東京18名・大阪6名）



令和8年度においても、6月1日付で募集開始

日程及び参加委員

日程 2026年2月4日(水)および5日(木)

参加委員 ○家田 仁 政策研究大学院大学 特別教授
轟 朝幸 日本大学理工学部 学部長
福手 勤 東洋大学名誉教授

(五十音順／○:委員長)

(国の研究機関)

勝谷 一則 国土技術政策総合研究所 空港研究部長

鈴木 高二郎 国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所

港湾空港技術研究所 特別研究主幹(沿岸・海洋研究担当)

目的

全国の空港の中でも、特に津波リスクが高い高知空港の現場の状況を直接確認いただき、今後の検討委員会等における全国の空港を対象とした津波災害対策の参考とする。

視察施設

- ・2月4日(水): 管制塔、津波対策事業(庁舎整備、高台造成)、高知空港制限区域内、高知県消防防災センター
- ・2月5日(木): 空港ターミナルビル、津波避難タワー(スポーツセンタータワー、久枝北タワー)

5日(木)には空港関係事業者との意見交換会を実施。



津波避難計画の説明(空港ターミナルビルにて)

【日時】2026年2月5日（木） 9:30～11:00

【参加者】

「空港における自然災害対策に関する検討委員会」委員
株FDA、全日本空輸(株)、日本航空(株)、高知空港ビル(株)
空港支援・環境整備支援機構
航空局、大阪航空局、高知空港事務所



意見交換会の様子

【概要】

高知空港事務所、高知空港ビル(株)より高知空港の津波避難計画やA2-BCP等について説明した後、意見交換を実施した。

【意見交換会で議論された課題】

- ・動画等による訓練不参加者への情報共有。
- ・一般市民の参加する訓練の実施。
- ・被災時には、少数の空港従業員で多数の旅客を避難誘導する必要があり、自社の旅客に限らず、事業者間で連携して空港全体の旅客を誘導することが重要。
- ・情報共有ツールやAI等を用いた関係機関間の情報共有、避難者の情報の収集等の効率化。
- ・南海トラフ地震臨時情報発表時の対応。（基本的には運用を継続）