

# 「A2-BCP」ガイドライン(案) について

---

国土交通省 航空局

## 「A2-BCP」ガイドラインについて【概要】

- 昨年9月の関空の浸水被害を契機として有識者委員会で議論した結果、空港機能の確保を目的とした「A2-BCP」の策定を進めることとなった。主要・海上16空港では、本年3月末までに「A2-BCP」を策定。
- 他方、台風15号来襲時、成田空港の対応は「A2-BCP」が策定されていたにもかかわらず、十分機能せず。（台風19号では台風15号の反省を踏まえ、航空機の着陸制限の措置等を実施し、滞留者の発生を抑制。）
- 「A2-BCP」ガイドライン(案)に今回の反省点や知見を盛り込むとともに、全国の空港に展開。

### ガイドライン(案)の記載内容

#### 1 総合対策本部の設置

○災害発生時には全ての関係者を含めた「総合対策本部」を設置することとなっているが、台風接近前等、未然段階から現場の意思決定者(空港長や運営権者の長等)を本部長とした、アクセス交通事業者も含めた総合対策本部を設置し、空港運用上の対応等による滞留者抑制を含めた対応方針の決定等を実施。

#### 2 空港アクセス機能等喪失時の対応計画の策定

- 空港が機能を発揮するためには、空港アクセスも含めた空港関連施設が一体的に機能する必要があり、被害想定を具体的に設定することが重要(自然災害の種類、機能が停止する交通手段等)。
- 日頃からアクセス事業者との関係構築を進めるとともに、有事における関係機関との役割分担を明確化。
- 空港アクセスの復旧に時間を要する場合、滞留者に対し、被害や復旧状況について多頻度で発信。

#### 3 多言語での情報提供

○交通事業者のWebサイトやSNSも含め、平時から幅広く情報提供するとともに、有事の際には、多言語メガホン、自動翻訳機、プラカード、ピクトグラム等のツールを活用することにより、多言語による情報提供を実施。

#### 4 訓練の積極的な実施

○「A2-BCP」に実効性をもたせるためには、定期的かつ現実に即した訓練をアクセス事業者も含めた関係機関と実施し、得られた反省を「A2-BCP」に反映して訓練を繰り返すサイクルが重要。

# 1. 「A2-BCP」とは

○ 「A2(Advanced/Airport)-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。

- ・今年度の台風第15号により成田国際空港で多くの滞留者が発生したことにより、空港には滞留者が安全・安心に過ごせるための十分な機能が必要であることが改めて認識された。さらに、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、空港アクセス等を含む機能と一体となって正常に機能することも明らかになった。
- ・これまでの各空港における事業継続に向けての考え方としては、関係機関が個別に策定した事業継続計画(BCP)でそれぞれが対応し、滑走路等の空港施設のみならず空港アクセス等の機能も含めた当該空港全体としてのBCPという考え方が十分でなかった面がある。
- ・本ガイドラインでは、空港全体としての機能保持や早期復旧に向けた関係機関の役割分担等を明確化した「A2-BCP」を策定し、関係機関が一体となって行動することを目指す。
- ・「A2-BCP」は、「滞留者対応計画」と「早期復旧計画」からなる基本計画(B-Plan)に加えて、「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)等により構成。
- ・自然災害別ではなく、空港機能の喪失の程度(結果事象)に着目して計画を策定。これまで経験したことのないようなレベルの大規模な自然災害や複合的・連続的といった多様な自然災害が発生した場合であっても柔軟かつ的確に対応。
- ・その上で、「A2-BCP」と関係機関が個別に策定するBCP(個別BCP)が連動することにより、当該空港全体の事業継続に向けた取組が円滑に実施。

# 1. 「A2-BCP」とは（続き）

## 〇〇空港における事業継続に向けた取組

### 〇〇空港A2-BCP

#### S-Plan

各機能が喪失した場合に備えて策定する機能別の喪失時対応計画

- 電力供給機能 … 空港外からの電力供給が停止した場合等の滞留者対応や早期復旧に向けた計画
- 通信機能 … 通信機能が停止した場合の滞留者対応や早期復旧に向けた計画
- 上下水道機能 … 上下水道の機能が停止した場合の滞留者対応や早期復旧に向けた計画
- 燃料供給機能 … 空港外からの燃料供給が遮断された場合の滞留者対応や早期復旧に向けた計画
- 空港アクセス機能 … 空港アクセスが遮断された場合の滞留者対応や早期復旧に向けた計画

基本計画

#### B-Plan

##### 滞留者対応計画

- 〇〇空港事務所
- 〇〇空港ビル(株)
- 航空会社
- ビル内テナント
- 〇〇ホテル

滞留者の滞在環境の確保等に向けた関係機関の役割分担等を示したもの

##### 早期復旧計画

- 〇〇空港事務所
- 〇〇空港ビル(株)
- 航空会社

救援機や民間航空機の離着陸等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したもの

### 〇〇空港事務所BCP

〇〇空港事務所が、自然災害の発生時において、どの様に自らの事業を継続させるのか、どの業務を優先するか、等について、専門的知見をもって、その方策を具体的かつ詳細に規定。

連動

連動

連動

〇〇空港ビル(株)BCP

航空会社BCP

〇〇BCP

〇〇BCP

〇〇BCP

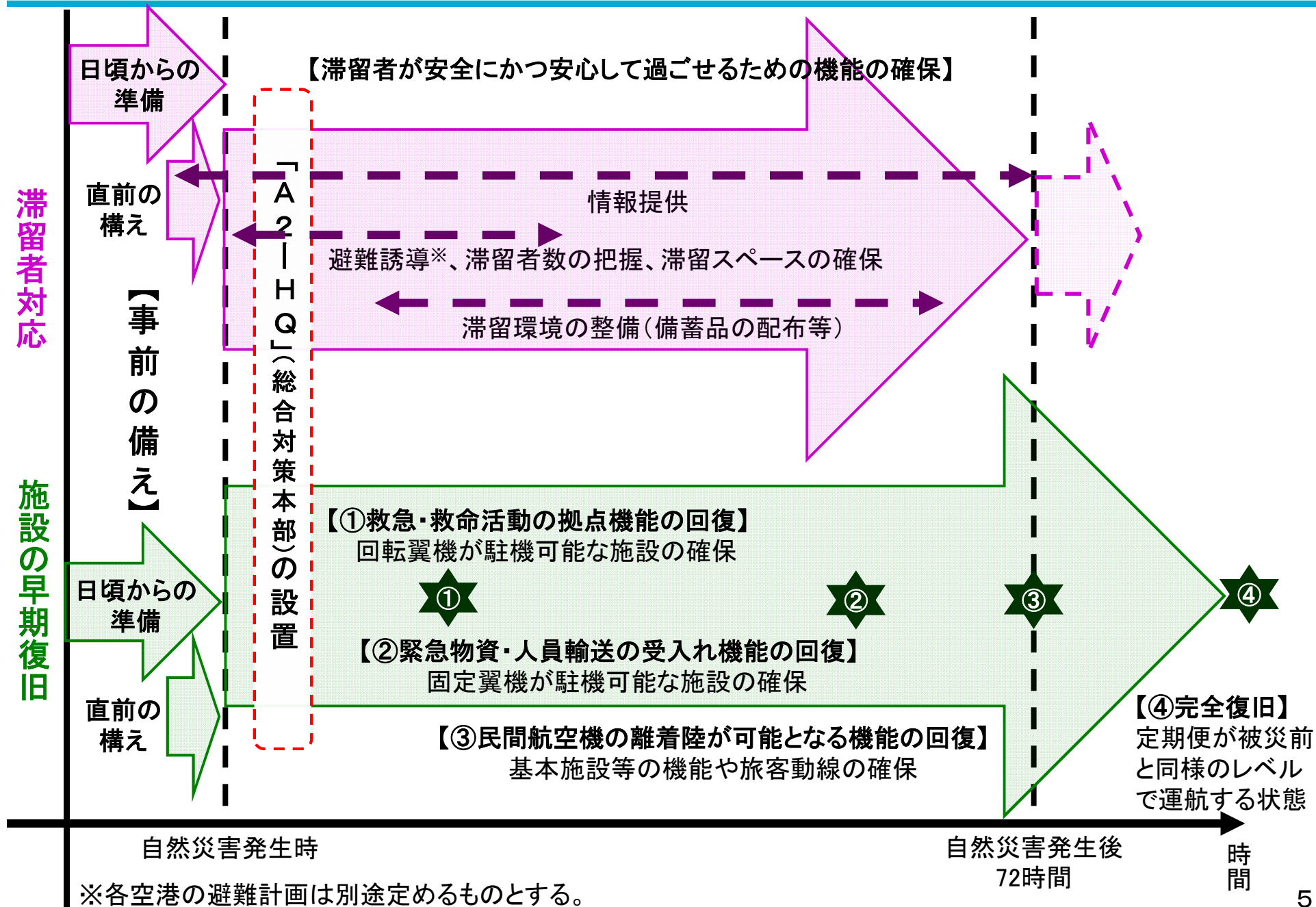
## 2. 空港に必要となる機能確保の考え方

○ あらゆる自然災害が発生した場合であっても、自然災害発生後72時間を目標として、全ての空港利用者の安全・安心の確保と、滑走路等の空港施設の早期復旧を目指す。

### 【目標】

- ① 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。
  - ・ 自然災害発生後72時間を目標として、空港内及び空港近隣の宿泊施設等が一体となって、想定される全ての滞留者が安全・安心に過ごせる環境を確保。
    - ※当該空港において受入れが可能でかつ安全・安心に過ごせる滞留者の適正な数について、関係機関で事前に検討し、共有しておくことが必要。
    - ※滞留者が72時間滞在可能な環境を確保しつつも、できるだけ早く滞留者が空港から目的地に移動できるよう、代替交通手段の確保についても検討が必要。
  - ・ なお、全国主要空港においては、当該空港の利用者数や移動の困難さ等に鑑み、最低でも72時間、空港内において、想定される全ての滞留者が安全・安心に過ごせる環境を確保。
- ② 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出来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。
  - ・ 気象警報等が発表されていればその解除後、復旧作業が開始でき次第、72時間以内に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ことを目標とする。
  - ・ 特に航空輸送上重要な空港においては、その機能が停止することにより我が国の航空ネットワークの維持が困難となり、結果として国民生活・社会経済活動に与える影響は多大なものとなることから、更に短時間での滑走路等の空港施設の復旧を目指す。

## 2. 空港に必要な機能確保の考え方（続き）



### 3. 「A2-BCP」の構成例

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」(「A2-BCP」-Headquarters:総合対策本部)の設置
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
    - 4-2. 早期復旧計画
  - (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
    - 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

## 4. 「A2-BCP」の記載内容

### 1. 被害想定

- ・自然災害の規模や想定される被害状況について記載。
- ・各空港における自然災害とその被害を想定するにあたっては、基本的に地域防災計画で想定されているレベルの自然災害を対象。
- ・これまで経験したことのないレベルの自然災害やそれに伴う外部からのリスクについても対応できるよう、滑走路・旅客ターミナルビル等の空港施設、外部からの電力供給や空港アクセス等にどのような被害が発生し、それが空港機能や利用者にもどのような影響を及ぼすかなどを関係機関が十分想定すること（災害イマジネーション）が必要。

### 2. 統括的災害マネジメントに向けた目標設定

- ・滞留者の滞在可能時間や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について記載。
- ・空港は日によって、さらには時間帯によって、スタッフの数や業務の繁忙さ等が異なることから、自然災害発生時の対応力が異なる。また、例えば地方空港では夜間に職員等が不在となる場合も多い。このため、24時間365日の中で、最も厳しい条件下を想定した対応の検討が必要。
- ・発生が事前に予見される自然災害の場合は、「たぶん大丈夫だろう」という考え方ではなく、結果として何事もなかったとしても、最悪のケースを想定した準備をしておくことが必要。具体的には、空港アクセス機能が喪失する場合などを想定しつつ、職員の夜間待機等も含め、緊急時の体制を早期に構築しておくことが有効。



## 4. 「A2-BCP」の記載内容（続き）

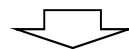
### 3. 「A2-HQ」の設置

- ・「A2-HQ」事務局及び設置場所、設置基準、構成員※、役割、情報共有手段について記載。  
 ※官公庁（国の機関、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「A2-BCP」で位置づけられた本部長を現場の意思決定者とした「A2-HQ」を台風接近前等、未然段階から設置し、その強力なリーダーシップのもと、全ての関係機関を統括。
- ・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。

#### 【「A2-HQ」の参集イメージ】

自然災害  
発生直後

- 関係機関において、死傷者の有無、航空機の現状、運航状況等を把握し、事務局に情報を報告。
- 事務局は国土交通省航空局に連絡（第一報は15分以内）。
- 関係機関において、運航再開のための機能復旧に要する時間等を整理。
- 設置基準に基づき「A2-HQ」を設置（事務局から各構成員に招集の連絡）。



[○分後]  
本部の招集

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>○対応方針や計画実行の決定           <ul style="list-style-type: none"> <li>・傷病者を含む滞留者への対応、空港外への避難の要否。</li> <li>・滑走路等の空港施設の復旧、運航再開の見通し。</li> <li>・広報の方針の決定。</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「A2-HQ」の全構成員（参集可能な関係機関）を招集。</li> <li>・関係機関の対応（役割分担）を確認。</li> <li>・外部機関へ各種要請。</li> </ul> |
|--|---|



[○分後]  
本部の招集

- 対応方針と役割分担を確認後、対応方針の決定に必要な関係機関のみ参集。

## 4. 「A2-BCP」の記載内容（続き）

### 4. 全ての空港において策定すべき計画

（※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は（略））

#### < 早期復旧計画【記載例】 >

##### （1）被害想定

- ・ ○○○○（※想定している自然災害の種類）の発生により滑走路面にクラックが発生し、航空機の離着陸が不可。

##### （2）行動目標

- ・ 自然災害発生後○時間以内に、必要な職員及び従業員が空港内に参集。（※公共交通機関が不通となった場合も含めて検討）
- ・ 自然災害発生後○時間以内に、救援機（緊急物資の輸送や広域医療搬送等）が運航可能な状態まで滑走路等の空港施設を復旧。
- ・ 自然災害発生後○時間以内に、民間航空機が運航可能な状態まで空港機能を回復。

##### （3）役割分担

	事前の備え	自然災害発生直後	応急復旧時
○○空港事務所 （○○地方整備局 ○○港湾・空港 整備事務所）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路等の液状化対策</li> <li>・護岸の嵩上げ</li> <li>・排水施設（ポンプや管渠等）及び貯留施設の整備</li> <li>・交通アクセス機能喪失時や夜間等における資機材や作業員等の輸送手段の検討</li> <li>・災害応急対策業務に係る関係機関（建設会社等）との協定締結</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本施設、無線施設、灯火施設の被害状況の確認</li> <li>・関係機関からの被害状況の収集・整理</li> <li>・国土交通省航空局等への被害状況の報告</li> <li>・「A2-HQ」の設置（構成員の招集）</li> <li>・TEC-FORCEの派遣要請</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本施設、無線施設、灯火施設の復旧</li> </ul>
○○空港ビル （株）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客ターミナルビル及び各主要施設の耐震化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客ターミナルビル及び各主要施設の被害状況の確認と○○空港事務所への報告</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客ターミナルビル及び各主要施設の復旧</li> </ul>
航空会社 （ハンドリング会社）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・GSE車両の避難</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空機やGSE車両の被害状況の確認と○○空港事務所への報告</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間航空機の運航再開に向けた調整</li> </ul>

## 4. 「A2-BCP」の記載内容（続き）

### 6. 外部機関との連携

- ・外部機関（JNTO、交通事業者（バス・タクシー）等）と締結した協定等について記載（締結者や時期等含む）。

### 7. 情報発信

- ・整理すべき情報の内容とその機関、「A2-HQ」内での情報共有手段、外部機関や滞留者への情報の提供方法について記載。
- ・情報の錯綜が生じないように、関係機関が有する情報を「A2-HQ」に集約。
- ・平時よりWebサイトやSNS等を活用した情報発信に努めるとともに、自然災害発生時には情報発信ツールとしても最大限活用。バス、タクシー、鉄道の運行情報についても積極的に発信。

### 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、災害イメージングの醸成に努める。
- ・これまで定期的に行ってきた参加型の訓練に加えて、図上訓練や情報伝達訓練等についてもさらに高い頻度で定期的実施することにより、平時より互いの顔が見える関係性を構築し、緊急時にも体制を機能させることが必要。

### 9. 各施設の担当部署と技術者の配置状況

- ・各施設の担当機関、職種別の内訳について記載。

## 5. 真に実効性のある「A2-BCP」を目指して

### (1) 各空港における取組の強化

- ・「A2-BCP」と個別BCPが一体となることによって当該空港の事業継続に向けた取組が初めて有効に機能するものであり、その記載内容と個別BCPとの整合や、個別BCP間の整合などについても、関係者が互いに確認していくことが必要。
- ・「A2-BCP」は策定したことを持って機能するものではない。自然災害発生時において有効に機能させるためには、例えば訓練の都度、定期的に検証、見直しを行うことが必要。このため、現場の意見や情報を各組織内で共有するとともに、関係機関の情報連絡・共有の場を構築することが有効。
- ・自然災害発生時に「A2-BCP」が機能するよう、関係機関における人材育成に向けた取組も必要。
- ・積極的な情報発信を行うことで、他空港の関係者等の情報収集を促すとともに、当該空港の関係者も含めた意識の醸成にもつなげていくことが必要。

### (2) 国土交通省航空局の今後の取組

- ・大規模な自然災害が発生した場合等にあつては、専門的知見・経験を有する職員(TEC-FORCE)や連絡要員(リエゾン)の派遣も含めて、現場の意思決定者を迅速かつ強力に支援。
- ・空港アクセス機能の重要性を踏まえ、自然災害発生時における関係部署との連携を強化するとともに、航空機の交通量の制限等、空港運用上の対応のあり方について引き続き検討。
- ・ある空港が機能喪失になった場合等に備え、旅客や貨物の受入れ等にあたって、代替空港等の検討も今後進めていく必要がある。なお、航空局では、航空会社等が他空港を有効活用できるよう、適切な情報提供や各空港の運用に係る広域的な調整(航空機の運航や空港運用に係る広域マネジメント(WMFA: Wide area Management of Flight operation and Airport operation))を実施。
- ・全国の空港関係者に対して、「A2-BCP」策定の意義を広く認識してもらえるよう、定期的に関係者への説明や先進事例の紹介の場を設けるとともに、各空港における自然災害の被害やその後の対応等の情報を広く共有できるよう過去の事例を蓄積(空港における自然災害経験のアーカイブ化)。