資料2

第2回検討会ワークショップ型訓練で得られた意見とガイドラインへの反映について

		属性	主な意見	対応案	第3回論点	該当箇所											
						1 目的等	2 枠組み	3行動・手順						4 平時取組	5 今後の課題	その他	備考等
								被災・初動	被災・応急	被災・復旧	応援・初動	応援・応急	応援・復旧				
1	訓練	空港会社	空港の立地、成り立ち、機能が空港ごとに異なっている。空港会社としてできる部分とできない部分がある。この点についてどう臨めばよいか。	冒頭にガイドラインの策定経緯・策定意図を明記。「過去に関係者が取り組んだこと、ヒアリングで挙げられたことを記録し教訓集として整理したもの。できることとできないことがあり、実際には優先順位をつけた対応が必要となる点に留意いただきたい。」		●											ガイドラインとは
2	訓練（1班被災側）	航空会社	初動期にはまずは自社従業員の安全確認が最優先となる。シートに記載されていない事項としては、強風が予想される場合にはULDの飛散防止が必要となる。	「二次災害の防止」を追加する。				●									
3	訓練（1班被災側）	航空会社	応急対応期における情報発信については、事前に共有すべき情報を整理しておくことが望ましい。	事前に共有すべき情報項目を記載する。	★			●			●	●			●		
4	訓練（1班被災側）	航空会社	関空被災時にはGSE車両を空港間で移送したが、その際には航空局に尽力いただいた。	「GSE車両を空港間で移送」を記載する。							●						
5	訓練（1班被災側）	空港会社	当空港では平時からの情報共有の場として、貨物地区協議会が設置されている。	「情報共有の場として、貨物地区協議会が設置されている」を平時の取組に記載										●			
6	訓練（1班被災側）	空港会社	被災時には上屋会社と調整し、上屋の空き区画や空いている土地を使っていただけるよう調整する。	アクション項目「臨時上屋スペース確保」に具体例として追記					●								
7	訓練（1班被災側）	空港上屋	関空被災時には幸い人的被害が発生しなかったが、地震等の場合には、従業員やその家族の安否確認が最優先となる。	「関空被災時には幸い人的被害が発生しなかったが、地震等の場合には、従業員やその家族の安否確認が最優先となる。」を明記				●									
8	訓練（1班被災側）	空港上屋	被災している事業者が自ら被災状況について情報発信することはマンパワー的にも困難であり、当事者以外の者が情報を収集しに行くことが必要である。	「行動・手順」、「今後の課題」に記載。	★			●							●		
9	訓練（1班被災側）	空港上屋	応急対策期においては、関係者が集まって今後のスケジュールの目途を確認し、外部発信すると荷主などからの理解も得られやすいと思われる。	「体制のあり方に記載」。詳細は「今後の課題」に記載。	★		●								●		
10	訓練（1班被災側）	ｲﾝﾃｸﾞﾚｰﾀｰ	関空被災時には電話が通じなかった。社員の安否確認の方法も大事な点になる。平時から衛星電話を保有するのはコストが掛かるため、空港会社や空港事務所が持っていてくれるとありがたい。	通信機器の保有：空港会社・空港事務所等に要確認。未整備の場合は、今後の課題として記載。	★									●	●		
11	訓練（1班被災側）	ｲﾝﾃｸﾞﾚｰﾀｰ	関空の被災時は、国や空港会社などプレーヤーが多く、誰が決定権を持っているのかが分かりにくかった。事前に意思決定機関を明確にしておくことが望ましい。	「今後の課題」に記載。	★										●		
12	訓練（1班被災側）	団体	業界団体であるため現場でのアクションは特にないが、必要に応じて情報取集し、加盟各社へ展開してくと共に、国への陳情をすることもありうる。事前に関係者間で役割分担をしておくことは望ましいと考える。	各アクション項目に実施主体を記載				●	●	●	●	●	●				
13	訓練（1班被災側）	航空局	航空局も参加させていただいているが、プレイヤーとしては想定されていないように感じる。一方で、プラットフォームは国土交通省が設置と書かれているし、誰が意思決定するかについて国も一つの主体になりうるし、航空業界の要望があれば航空局に届けるという話もあった。航空局としてどのような役割が果たせるのか、委員の皆さんからご提起頂きたい部分である。	「体制」「行動・手順」に記載。詳細は「今後の課題」に記載。	★		●	●			●				●		
14	訓練（1班被災側）	航空局	航空局もいろいろな課題がある中、関係部署が多岐に渡るため、それぞれの事務権限、担当部署で判断する必要がある。抽出された課題は局内でも共有していく。	検討課題を整理して記載する。											●		
15	気づきメモ	空港会社	資料4-2：NO2_平常時から貨物協議会にて連携を図っている。連絡先は共有している。	「情報共有の場として、貨物地区協議会が設置されている」を平時の取組に記載										●			
16	気づきメモ	空港会社	資料4-2：NO5_イレギュラー時にはCOC（セントレア・オペレーション・センター）に危機管理本部が設置される。エアラインやグラハン会社、必要に応じて官公庁担当者も本部内で集合し、会議を行うことがある。また全ての情報が危機管理本部に集まるようになっている。しかしながら、当社が「緊急事態宣言」を発令するようなことはない。（「緊急事態宣言」が何を宣言するものなのか、何のために行うのか不明）	「体制」「行動・手順」に記載。詳細は「今後の課題」に記載。	★		●	●			●				●		
17	気づきメモ	空港会社	資料4-2：NO5_他空港の情報を集め当社から発信することは、刻々と状況が変わる中で、かえって不安や誤情報を与えることにもつながるため難しい。	他者から空港会社へ情報提供を求める意見もある。記載した上で、課題も並記しておく。	★			●							●		
18	気づきメモ	空港会社	資料4-2：NO5_空港会社としては、まずは貨物地区内にいる上屋会社に対し、空いている上屋や土地を利用してもらうことが最優先。	具体例として追記					●		●						
19	気づきメモ	空港会社	資料4-2：NO25,26, 38_関空の実体験を鑑みると、空港島という特別な立地も考慮し、橋の復旧状況、電話やネット回線が繋がらない状況を想定し、予め検討をしておく必要性を感じた。	「平時からの取組」に記載										●			
20	気づきメモ	空港会社	資料4-2：NO33_ゴミの収集場所についても検討していきたい。	アクション項目「廃棄物への対処」、「平時からの取組」に具体例として追記					●					●			
21	気づきメモ	ｲﾝﾃｸﾞﾚｰﾀ	資料4-2：NO1_関空貨物地区が高潮により冠水した際、弊社従業員が独立した上屋2階に取り残され避難不能となったため、空港会社へ救援を要請しましたが、当時社長が海外出張中、次席の方も不在で、「同社は現在旅客ターミナルの旅客達の対応で手一杯で判断できないためお待ち下さい。」との回答を延々聞かされることとなりました。緊急時の判断決定責任をデレゲーションする体制を構築頂く必要があると思います。	関係各者のBCPにおいて、トップ不在時の職務代行順位を定めることや、災害時の職員参集体制を定めることを記載。										●			
22	気づきメモ	ｲﾝﾃｸﾞﾚｰﾀ	資料4-2：NO1_大規模災害発生時には、被災空港側の人員や通信機材、電源インフラ等に被害が出て適切に被災状況報告ができない場合もあり得ます。その様な場合には、荒天時にも被災現場に臨場して状況把握・報告を行える偵察・応援要員・ドローン等を派遣して能動的に情報収集する体制が必要と考えます。	地域防災計画、関係各社のBCPとの連動が必要										●			
23	気づきメモ	ｲﾝﾃｸﾞﾚｰﾀ	資料4-2：NO1_被災翌早朝、台風の風はほぼ収まり、ヘリコプターの安全飛行が可能となったと思われる時間がありましたが、救援は開始されず、結局、シャトル船が運航が開始されてからの救出開始となりました。大規模災害発生時は、躊躇なく自衛隊、海上保安庁、警察、消防等の救援専門当局の支援を要請頂きたいと思います。	地域防災計画の範疇となる（都道府県知事権限）													
24	気づきメモ	ｲﾝﾃｸﾞﾚｰﾀ	主要空港の大規模災害被災時には、国交省が危機管理対策本部を立ち上げて全体指揮を執ることが提案されていましたが、本部要員が揃わなくとも危機管理担当者・部員が臨時本部となって初期対応を行えば良いと思います。	「平時の取組」に記載。※職務順位代行が必要										●			
25	訓練（2班応援側）	航空会社	被災状況、復旧するという目的からすれば、委員の意見は最低限必要な情報としてプラットフォームに盛り込むことが出来れば良いと思う。	事前に共有すべき「最低限必要な情報」と記載する。	★			●			●	●			●		

		属性	主な意見	対応案	第3回論点	該当箇所											
						1 目的等	2 枠組み	3行動・手順						4 平時取組	5 今後の課題	その他	備考等
								被災・初動	被災・応急	被災・復旧	応援・初動	応援・応急	応援・復旧				
26	訓練（2班応援側）	航空会社	自立的にやるのか集権的にするのかについて、市場原理の中で共有した情報を元に、それぞれが自由選択、意思決定に基づいてやるのが最短かどうか。貨物は自分で動けないため、集権的な要素を入れる必要があるのではないか。必要な情報、行政単位の危機対応、組織/機能を付加していく必要がある。そういうなかで、情報、貨物総量管理の最適化を図る必要があると思う。	「今後の課題」に記載。	★										●		
27	訓練（2班応援側）	航空会社	応急期は、他社からの輸送の振替が若干あった。応援空港側からすれば総量が分かれば対応検討が可能である。	「振替輸送」に追記								●					
28	訓練（2班応援側）	航空会社	オペレーションの状況などの情報を集め、いつ回復できるのか、集めて判断すると言うことになると思うが、同時にプラットフォームを作ると言うことであれば、疑問なのは、空港単位で連絡会をイメージされているのか、今回のように日本全国どこでも対応出来るようなプラットフォームを想定されているのか。このあたりが論点になると思う。	今回の検討テーマは空港間連携の枠組みであり、全国何処でも対応・組成できるような仕組みを考えたい。													
29	訓練（2班応援側）	空港会社	空港会社、あるいはエアライン、フォワーダーから情報を得ることになる。関空被災の時、とても情報を出すような状況ではなかったと思う。落ち着いてからであると考え、それまでは、フォワーダーやエアライン等から間接的に情報を得ていた。人命第一という中でどこまで情報を得ることが出来るかについては課題である。	課題に記載。	★										●		
30	訓練（2班応援側）	空港上屋	関空被災の時、貨物が中々搬出されないと言うことで、上屋がパンクしたような状況になっていた。どういったところに支障が出ているのかという情報を入手したい。被災空港側の受託状況がほしい。その情報がないため、体制の組み方を悩みながら考えていた。	応援側においても被災側の状況を共有する必要があることを明記する。							●	●					被災側と連動
31	訓練（2班応援側）	空港上屋	上屋会社もフォワーダーと同じで、情報が必要。空港によって規模や機能にかなり差がある。受け入れ体制を構築する、何ができるのかを検討するためには材料がないとできない。他空港の上屋の状況、貨物の処理能力などの情報がほしい。	応援側においても被災側の状況（他空港の上屋の状況、貨物の処理能力など）を共有する必要があることを明記する。							●	●					被災側と連動
32	訓練（2班応援側）	ﾌｫﾜｰﾀﾞｰ	情報共有の場の設定について、一堂に会することは難しい。掲示板的なものにせざるを得ないと思う。ここに、貨物の流れに即した空港運営会社の状況、航空会社の状況、上屋の状況など、全ての情報が網羅できるような、共有のプラットフォームが必要であり、初動期はここからがスタートだと思う。	初動の混乱期にHPの立ち上げが可能なのかご意見をいただきたい。応急対策期以降であれば、可能性は高まると思うが、設置主体を特定する必要がある。→課題に明記した上で、本年度の検討ではその母体となる協議会組織の必要性を明確にしたい。	★										●		
33	訓練（2班応援側）	ﾌｫﾜｰﾀﾞｰ	被災した空港を支援するチームと言うことで、関空事例を題材としてあげていると思うが、フォワーダーとしては、統一された情報を入手して、社内、お客さん、荷主に知らせると言うことが重要になる。空港を助けるとか、被災した箇所をどうするとかは出来ない。荷主とのつながりが強い業種なので、荷主に的確な情報を与えなければならないと考えている。関空水没の際は、全体の情報を集めることが難しかった。便の状況、空港の状況、電源、使える滑走路、受諾禁止にしているかどうかなど、全体を平等に見ることが出来るものがあれば、的確な判断が出来ると思う。	情報収集項目に記載（便の状況、空港の状況、電源、使える滑走路、受託禁止にしているかどうかなど）	★			●			●	●			●		被災側と連動
34	訓練（2班応援側）	ｲﾝﾃｸﾞﾚｰﾀｰ	関空の被災時は最高幹部が海外出張中で決めることが出来なさそうな状況であった。最初の情報を収集して、緊急事態ということを確認することが必要だが、必ずしも現場サイドに連絡手段があるとは限らない。事故が発生して72時間以内に救出しないといけない。	関係各者のBCPにおいて、トップ不在時の職務代行順位を定めることや、災害時の職員参集体制を定めることを記載。										●			
35	訓練（2班応援側）	ｲﾝﾃｸﾞﾚｰﾀｰ	どこか、誰からか救援を待つと言うことでは遅いと思う。応援する側として、緊急時のプロである自衛隊などがドローンで偵察するというような形で、実態を把握して、プッシュ型でどのようなリスクがあるのか把握すると言うことが大事だと思う。集まった情報に基づいて、緊急でも人命救助が必要と言うことであれば、必要な機器、人材を派遣してもらう必要があると思う。	地域防災計画の範疇となる（都道府県知事権限）													
36	訓練（2班応援側）	団体	フォワーダーの情報提供先は荷主である。応援側としては、どの仕向地にどれくらいの量を運べるのかということが必要な情報となる。ただし公開することで、逆に混乱を来す可能性もある。	インフラ情報等、最低限共有すべき項目を記載の上、個社データについては今後の課題に記載。	★			●			●	●			●		
37	気づきメモ	航空会社	資料4-3：NO21_記載内容は弊社へのヒアリングから反映いただいたものかと思いますが、主に旅客の救済目的で運航されておりましたので、貨物と直接の関係はございません。削除いただければと思います。	削除する							●						
38	気づきメモ	航空会社	資料4-3：NO31_属性が「航空会社」となっておりましたが、空港上屋かと思います。ご修正をお願いします。	修正する								●					
39	気づきメモ	航空会社	全般について：全般的に各時期におけるアクション項目が物流プロセスに合致しているのか、漏れがないのか、確認が必要と感じた。	今後の課題に記載する											●		
40	気づきメモ	航空会社	全般について：時期、属性の設定が少し荒いので、物流プロセスの各事業者ごとの何が不足している事態なのかの初期設定が明示されると、アクションとの連動が見えやすくなり、モデルとしての認知が高まると考える。	今後の課題に記載する											●		
41	気づきメモ	航空会社	全般について：事態の全体掌握として、総量管理情報が必要と考える。総量の対象として、①滞留、滞貨した物量の移動、受け入れ、②受け入れ空港のキャパシティ（施設、各社運航便スペース）、③要員・器材等の各社情報の総和を把握できないと、個別情報では判断に際しての混乱が想定される。	「今後の課題」に記載。	★										●		
42	気づきメモ	航空会社	資料4-3：NO7_空港内に拘わらず、貨物に対する保安対策要件がある。施設、要員、貨物取り扱いに対し、混乱状態で容易に人が出入りできるような非管理状態が想定される。その場合、各物流プロセスにおける貨物保安対策について、確実に法令を履行できる体制準備が必要となり、懸念される事項となる。	「臨時上屋スペース確保」に記載							●						
43	気づきメモ	空港上屋	資料4-3：NO32_空港設置管理者が緊急事態宣言等を発令し、当該発令下において上屋会社が受託停止・制限の措置を取った場合には、航空会社やフォワーダーにはそれに従って頂けるよう、国から規制が掛けられないものか。現状では上屋会社側からは協力依頼ベースとなってしまい、実態としては貨物が搬入され続け、機能不全に拍車を掛けることとなってしまうことが、関空被災時の教訓としてある為。	課題に明記	★										●		
44	気づきメモ	空港上屋	資料4-3：NO9～11にかけて、空港会社から空きスペースの情報入手が必要です。また、空港会社にて各社の状況を把握し、空きスペースを関係各社へ適切に割り振って頂く必要があります。	「臨時上屋スペース確保」に具体的に記載							●						

		属性	主な意見	対応案	第3回論点	該当箇所											
						1 目的等	2 枠組み	3行動・手順						4 平時取組	5 今後の課題	その他	備考等
								被災・初動	被災・応急	被災・復旧	応援・初動	応援・応急	応援・復旧				
45	気づきメモ	空港上屋	資料4-3：NO12_“未借用地”について、用地の借り上げ要請（東京航空局）となっておりますが、弊社としては空港内スペースの確認は“空港会社”、空港外の場合には“倉庫会社”へ問い合わせしておりましたが、航空局にてご対応頂けるのでしょうか？	一般化して記載する													
46	気づきメモ	空港上屋	資料4-3：NO16_空港上屋から情報の提供先は“フォワダー”です。	修正する							●						
47	気づきメモ	空港上屋	資料4-3：NO19_GSEの配置は、“フレーター”のみならず臨時便全便に対して必要です。	修正する							●						
48	気づきメモ	空港上屋	資料4-3：NO32_弊社としては、“緊急貨物以外の受託停止”ではなく、“緊急貨物としての取扱いを停止”（一般貨物として受託）を行う想定です。	★要確認★								●					
49	第2回検討会	ﾌｫﾜｰﾀﾞｰ	災害発生時に対策本部を設置するという案はないのか。緊急時にはすぐさま対策本部を立ち上げて、そこで指揮命令を行うのが一般的ではないか。	緩やかな情報連絡組織として「広域支援協議体（仮称）」と書くに留めており、そこまで踏み込んだ記載にはなっていない。今後の課題に記載。	★		●								●		
50	第2回検討会	ｲﾝﾃｸﾞﾚｰﾀｰ	国際貨物に特化した協議会を対策本部として検討するのであれば、メンバーに税関を入れていただきたい。支援空港に貨物が流れ、NACCSが通常時のように使えなくなった場合を考え、保税貨物がどこの空港へOLT（Over Land Transport：保税運送）される可能性が高くなるのかを、税関にも認識してもらうことで、貨物の流れには非常に助けになるかと思う。	税関は検討会のメンバーに入っていないため、今後の課題として記載											●		
51	第2回検討会	座長	基本となるライフラインが維持されていなければ業務活動は継続できない。必要最低限の体制が整ってからであることは言わずもがなであるが、触れておいた方がいい。荷主あっての物流であるので、荷主への共通理解をどうするか。被災側の正確な情報や荷主を意識した情報発信が必要である。荷主の共通理解を得るためにどうするかという方策も踏まえるべきであると感じた。	インフラ情報等、最低限共有すべき項目を記載の上、個社データについては今後の課題に記載。				●			●	●			●		