

業 種	航空
取組分野	自然災害（防災）への対応
テ ー マ	台風の予想進路に合わせた機材の避難
取組の狙い	台風の予想進路に自社の運航所等が該当した場合に当該運航所等の機材を台風の予想進路以外の運航所等に避難させる体制の構築
具体的内容	<p>中日本航空株式会社（以下、「中日本航空」という。）は、航空事業者にとって、運航機材の損傷や損壊は事業継続に大きな影響があることから、自然災害対応の一環として、台風の予想進路上に自社の運航所等が所在する場合に、当該運航所等の機材を台風の予想進路外の運航所等に避難させる体制を従来から構築していたが、想定を上回る多大な被害を経験したことで、より確実且つ実効性のある対策を講じる意識と体制を維持している。</p> <p>1. 取組に至った経緯</p> <p>中日本航空は、運航所やドクターヘリ基地を北海道から沖縄までの全国に配置（24箇所）しており、運航機材の損傷や損壊は事業継続に大きな影響があること及び広島運航所における2004（H16）年の台風による水没被害の経験（※）に鑑み、台風の予想進路上に自社の運航所等が所在した場合に、当該運航所等の機材を台風の予想進路以外の運航所等に避難させる体制を構築している。</p> <p>※被害の概要</p> <p>2004（H16）年9月7日の台風18号による広島西飛行場（当時）広島運航所の水没被害（物輸機 ベル 204B-2【JA9383】1機、報道機 AS355F2【JA6603、JA6689、JA9967】3機、送電線巡視機 AS350B【JA9429】1機の合計5機は床面まで海水による浸水被害を受けた他、報道機に取り付けてある報道会社様のカメラ等資機材が海水に浸かったため、一部廃棄処分となった。当該5機は水没復旧修理に多大なる時間と費用を要し、顧客にも多大なる影響を与えた。1991（H3）年に同空港は滑走路とエプロンが浸水する被害があり、同程度と予想していたので、機体をシートで覆う等の対策は講じていたものの、停電により排水ポンプが停止したため、想定以上の浸水被害が拡大したものである。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>広島運航所周辺の浸水状況</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>広島運航所の格納庫内の浸水状況</p> </div> </div>

2. 構築された避難の手順

中日本航空株式会社は、台風情報をインターネットやウエザーニューズ等で入手しており、台風の予想進路が運航所及び野外係留を予定している場外離着陸場の付近を通過する場合には、機体の損傷や損壊を防止するため、台風の予想進路から外れた運航所等に機体を避難することとしている。手順としては以下の通りである。

取組時期	取組状況
台風接近予定の7～10日前	運航管理部で台風情報の収集（予想進路、大きさの把握） 運航管理部が台風対策の必要性の判断
台風接近予定の5～7日前	業務部長を委員長とする「台風対策委員会」を開催し、今後の対策を決定
	運航関係部門で台風が接近している運航所等からの情報収集
	業務部で台風の接近情報を元に運航スケジュールの調整
	業務部で運航機材等の避難場所の確保及びその折衝を実施
	業務部で台風対策を記載した「台風対策一覧表」を作成し、社内外に周知
台風接近予定の3～5日前	運航部にて機体を移送する運航乗務員を確保
台風接近予定の3～5日前	台風の影響を受ける運航所等から、避難先の運航所等へ機材の移送を開始
台風接近予定の2～5日前	避難先の運航所等の格納庫等で機材を格納
台風の通過後	台風の通過後に「台風対策委員会」により、平時の体制に戻す判断を決定
	「台風対策委員会」の決定後、避難先に格納していた機体を元の運航所へ移動

取組の効果

2019 (R01) 年 10 月の台風 19 号（静岡県伊豆半島に上陸し、関東地方と福島県を縦断）の際には、台風の影響を受けそうな運航所等に保有する飛行機に影響の少ない空港に分散するとともに、自社の格納庫の建替により自社だけでは保管スペースが足りなかったため、常日頃から良好な関係を築いていた同業他社に協力を依頼することで他社の空きスペースに駐機させてもらうことができた。

その結果、多くの機体を計画どおりに避難させることができ、被害を受けることなく、台風通過後は早期に運航を再開することが可能となった。

事業者名

中日本航空株式会社
(連絡先：0568-29-2269)