

## 第20回 空港技術報告会 パネルディスカッション要旨



日 時 令和元年11月21日(木)  
会 場 羽田空港国際線ターミナル スカイホールにて

コメンテーター 轟朝幸 日本大学理工学部交通システム工学科教授  
パネリスト 田村明比古 成田国際空港株式会社代表取締役社長  
山谷佳之 関西エアポート株式会社代表取締役社長  
稲田健也 全日本空輸株式会社取締役常務執行役員  
植田英嗣 日本航空株式会社常務執行役員  
松永康男 国土交通省航空局大規模自然災害対策本部長  
司会 森本園子 国土交通省東京国際空港長

はじめに

司会 森本空港長

- 第1部では、平成になってから災害が頻発していること、そして、被害が激甚化していることなどを思い起こしていただいた。  
第2部の家田先生の基調講演では、災害は、多頻度化、広域化、激甚化しているということ、大きな災害の被災経験を踏まえたこれまでの対応をさらに発展させる必要があり、最近の交通モードにおける有識者会議において、統括的災害マネジメントといった新しい発想を持った対応が大事であるという提言がなされていること、あらゆる災害から学び、さらに発想を転換していくことが重要ということなどを語っていただいた。  
第3部のこのパネルディスカッションでは、第1部、第2部の話を受けて、空港を管理運営するトップ、空港ユーザーである航空事業者、航空行政、交通工学の有識者の方がたと共に、最近の災害を振り返りながら空港が今後、取るべき災害対応について、議論をします。

### 1. 最近の災害の振り返り

関西エアポート(株) 山谷社長

- コンセッションを開始して以来、様々なヒヤリハットを経験してきたことから、有事の際は全社

的な対策チームを発足させるような仕組みづくりをしてきた。しかし、昨年は短期間に大きな台風 20, 21, 24 号が三つも襲来し Drop and Jump Model をわかってはいたが間に合わなかった。

- 私たちが考えた BCP では、昨年の台風 21 号の際に起きた地下の浸水は、津波のときの対策の応用はできた、しかし連絡橋が完全に通れなくなる事態はまったく予測できていなかった。

#### **成田国際空港(株) 田村社長**

- 今年の台風 15 号の際は、空港機能自体に問題はないにも関わらずアクセスだけが途絶してしまう状況に対して十分な備えができていなかった。それを踏まえ、台風 19 号の際は着陸制限をかけたが、今度は結果として滞留者は減ったものの、機材が成田に集まらず、欠航等の影響が数日間にわたって残った。このことから、着陸制限の実施方法というものにもう少し工夫の余地があるのではということが反省点である。
- アクセスの被害状況や再開予測の情報がスムーズにアクセス事業者から得られなかったことから、今後は協力体制の強化が必要であると考えます。

#### **全日本空輸(株) 稲田常務取締役**

- 台風による直接的な影響は経験上ある程度予測ができるが、今年の台風 15 号の場合、二次交通（鉄道や道路）への対策が後手に回ってしまった。乗務員の出勤不能による欠航を避けるための対応策はいくつかマニュアルにあるが、そこまでの状況になると予測できなかったことが大きな反省点である。

#### **日本航空(株) 植田常務**

- 正しい情報を入手して、それをあまねく関係する部署に流して意思決定につなげていくことが大事である。しかしながら現場は混乱の真ただ中であつたことから、情報収集が非常に難しかった。情報収集のためだけの人間を配置して、本社、意思決定部門との連携に努めるような対応を取った。
- 乗務員の空港への参集が非常に困難であった。どの交通機関を使うべきかをどのように乗務員へ連絡すべきか。乗務員があとどれぐらいで到着するのかが分からないとフライトの計画が立てられないため、その点が苦勞した。

#### **松永 大規模自然災害対策本部長**

- 今年の台風 15 号や 19 号のような非常に大きな台風が日常茶飯事的に来る時代に、空港を維持管理し運用していくことがいかに難しいものかということが分かった。航空局では、このような事態に対応していくべく、「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 4 月に公表し、さらに 11 月には A2-BCP 作成のガイドライン（案）を公表し全国の空港に送付をしたところである。今後全国で A2-BCP を策定し、災害が発生したときには、関係主体が集まって対応することを目指す。

#### **日本大学 轟教授**

- 今回うまくいったのは偶然だったのでは、という視点が必要ではないか。うまく行ってよかった、それだけで終わると次へ結び付かない。
- 空港機能だけを維持しても航空の事業が成り立たない。航空事業者や二次交通など、周辺と一体となってその地域全体の強靱化を進めないと難しいと感じた。
- 私もこの A2-BCP の策定のワーキング・グループに参画しているが、とにかく様々なことが起こるということを想定しなければならず本当に難しい。災害イメージションを働かさなければ

ばならない。また作成したものを冊子としてだけではなく、それが現場サイドまで全ての方に、そこに書いてある思いや、一人一人がどういう行動を取るべきかというところまで広がるかどうか、普及するかどうか、ここがポイントとなる。

## 2. 空港が今後取るべき災害対応

### 関西エアポート㈱ 山谷社長

- いつ何が起こるか分からないなかで、マニュアルに記載されていることが現実的なのかを考えることが重要。
- 自分たちで動ける人間を養成しないといけないという発想や、日頃からのトレーニングが重要であるという観点から、危機対応機能強化のためのトレーニング施設を 2021 年度中に完成予定。
- 空港関係者の研修トレーニング、エアラインさんにも加わっていただき有機的な形で活動できる態勢を目指している。点ではなく、線でもなく、大きな面で災害をカバーできるというふうな視野に立たないといけない。そして、誰が動くのかっていうことをはっきり決めておかないといけない。これが、私は大変重要であると感じている。

### 成田国際空港㈱ 田村社長

- NOTAM の発出の仕方については 21 世紀の発出の仕方というのをもう少し考える必要がある。
- アクセス交通のあり方に関して、ハードとソフトの両面にわたって、空港会社としてももう少し積極的に関与すべきであると考えている。ソフト面で言えば、やはり情報提供というところが大きい、先の台風の反省も踏まえ、アクセス事業者と連携強化していきたいと考えている。
- 空港の敷地の中だけではいけないということ。後背地といいますか、周辺の地域への支援も行っていく。

### 全日本空輸㈱ 稲田常務取締役

- 航空会社、空港だけではやっていけないということが今回の台風でよく分かった。今後はアクセス事業者や航空局とも連携を深めていきたい。
- 有事の際、陸路が寸断されても空路で救援物資を運べることなどからも、航空会社や空港がその役割及び社会的な使命を果たすところはかなり大きいと考える。

### 日本航空㈱ 植田常務

- 官民間問わず空港関係者が共通の目標をしっかりと認識して、その中で役割を分担して、それぞれがそのミッションを果たすということが重要であるとあらためて認識した。航空会社も従前から災害に対する準備等対応してきたが、昨今の災害の激甚化や複合化、また二次交通等も含めた昨今の反省や教訓を、しっかりと BCP に落とし込んでいきたい。
- エアラインにできる、ものを高速に運ぶ、物流機能、こういうもので被災の際には、社会のインフラとして貢献していくことを、意識して実施していくことが重要。

### 松永 大規模自然災害対策本部長

- BCP を機能させるためには、訓練や取り組みが重要である。災害は、弱いところをついてくる。プロでも予測は難しいため、関係者一丸となって知恵を出していく必要がある。

### 日本大学 轟教授からの問いかけ

### 3. 有事の際の滞留者の共助の考え方について/経営判断と安全のバランスについて

#### 成田国際空港㈱ 田村社長

- 今年の台風 19 号や 21 号のとき、運航状況が確定していないにもかかわらずお客さまがどんどん空港に押し寄せた。それを抑制するためには今後、都心の主要駅に空港の運用情報を掲示し、現状確認をしてから空港に来るような行動を促すことが案として考えられる。
- 経営か、安全かという点については、空港会社は経営上それだけで収益を生まない投資をすでに多方面で行っている。安心して使えなければ、航空会社にも旅行者にも利用されず、結局最後は経営に響いてくることからしっかり投資していかざるを得ないと考えている。

#### 関西エアポート㈱ 山谷社長

- 約 1 万 5000 人の従業員に加えてお客さまがいる中で、空港の安全を保持するための投資を削減することはできない。もしそれを削減するという選択をした瞬間に関西空港の経営をやるべきではない。
- 共助の観点について、日本人と外国人とではメンタリティーが異なり、もし同じような滞留が発生した場合、それぞれに合った対策を講じていくということが必要である。

#### 全日本空輸㈱ 稲田常務取締役

- 経営判断以上に安全運航がいかに保てるかである。
- 滞留者に関しては、やはり日本人と外国人では随分異なる。日本人でも、海外で有事が発生した場合、帰国したいからと空港に居座ってしまうことが多く、今年の台風 19 号の際も、ホノルルに日本人の滞留者がたくさん発生し、臨時便をたくさん飛ばして帰国させた。

#### 日本航空㈱ 植田常務

- 安全と安心が経営の根幹であり、そこに必要な投資は欠かすことができない。いざというときに航空輸送を途絶えさせないため、1 カ所集中ではなく代替を必ず確保しておくことがますます必要になってくる。
- 滞留者への対応として、外国人に日本人と同様の対応を行うと逆効果になるようなケースもまれにはある。そういったことの知見を、特に来年のオリンピック・パラリンピックに向けて、急速に蓄積していく必要がある。

#### 松永 大規模自然災害対策本部長

- さまざまな状況下において、ある程度滞留者が発生するのは致し方ないことであるという気運を醸成することが必要なのではないか。その上で、各空港においてどれぐらいの人間がある程度快適なレベルで滞在できるかをアピールしていく必要があるのではないか。今回の事案を受けて、航空局でも N A A と連携し、海外の空港の状況を調査したいと考えている。
- 安全の確保と経営的な判断との関連については、コンセッション空港において設計条件の変更等に伴うハードの遡及整備が必要になってくる場合は、国が責任を持って対応していくのである程度の安全は確保されると言える。それに加えて、オペレーションの中でどのようにサービスを提供するかを考えていくのが空港運営会社としての役割であると思う。

### 4. 質疑応答

#### [質問 1]

災害イマジネーションの重要性や、空港管理者だけではなく周辺の事業者も含めた様々な調整が必

要性について、それらを行うために実際に現場にいる担当者の考え方や意識を変化させていった事例について教えていただきたい。

[回答 1]

**成田国際空港㈱ 田村社長**

同じ過ちを 2 度やるのが最もよくないことから、常に社員や職員の皆さんに、一度失敗したらそれをしっかり検証して、次に失敗しないための対策を考えて共有しようと言ってきた。そういうプロセスを通じて、担当者だけではなくその社内全体が考え方を変えていくことができると思う。

[質問 2]

成田空港と隣接する茨城空港との関係性はどのようなものか。有事の際に何か補完しあうような協定等があれば教えていただきたい。

[回答 2]

**成田国際空港㈱ 田村社長**

茨城空港がある程度の代替機能を果たせるというご指摘はそのとおりだと思うが、現時点でそのような協力協定はどこの空港とも結んでいないはずであることから、検討の価値がある。

しかしながら近隣であるが故、成田空港に何かあった場合、同様に茨城空港も被害が出てしまうことが想定されるので、連携についてはもう少し広域的に考える必要があると考える。

[質問 3]

有事の際にクルーだけを乗せて羽田-成田間を航空機で輸送するやり方があるとのことだが、ANA 及び JAL のクルーがどちらかの機材に同乗するというやり方はあるのか。

[回答 3]

**全日本空輸㈱ 稲田常務取締役**

JAL とは非常に良好な関係ではあるが、クルーの輸送についてはお互いのシステム等が異なることから困難であると考え。一方で旅客については、海外において欠航になったとき等、JAL や他のアライアンス会社と連携しお互いに旅客の受け渡しを行うことで、余計な臨時便を出さないようにしている。

**日本航空㈱ 植田常務**

ANA と同様である。有事の際、できるところはこれから協力し合っていきたい。