

もし、災害で首都圏の国際空港が使えなかったら



空港研究部 空港新技術研究官 中島 由貴

(キーワード) 国際航空輸送、リスク、業務継続、代替輸送、横断的連携

1. 空港の長期孤立

空港は、騒音問題により臨海部や田園地域に設置され、母都市と束状の道路・鉄道により結ばれている。阪神淡路大震災で阪神間の束状の道路・鉄道がすべて寸断されたことから、地震により空港アクセスの道路・鉄道が寸断されると、耐震化が進展した空港の被害は僅少なながらも、長期に空港が孤立する事態が想定される。すなわち、空港配置そのものが災害に脆弱であり、空港ピンピン・アクセスコロリといった事態が想定される。

2. 経済的なダメージ

万が一、首都圏の国際拠点空港（成田国際空港）において、アクセスの寸断で空港機能が1ヶ月にわたり半減した場合、国際線では、観光ツアーや生鮮品輸送の「取りやめ」、業務客の「迂回」、水平分業に欠かせない半導体等の「迂回・滞留」などが予想される。これらシナリオから算定モデルを作成し、経済的ダメージを28日間の累積で試算したところ、航空運賃などの直接損失で1950億円、波及影響は、生産額で約3300億円、粗付加価値額（二次）で約1700億円に及ぶ。

3. 代替輸送

関西・中部国際空港を代替空港として、発災後1週間は既存便の空席だけで、2週間目から増便で代替輸送を行う場合、流動を試算すると、例えば、近隣アジアとの間で、前者は大きな滞留が生じ混乱が予想されるが、後者は2週間で滞留が解消する（図1）。しかし、増便は定期便の機材の利用が必要となり、一般に定期便休止の認可は半年を要

することから、その手続き面の改善が必要である。

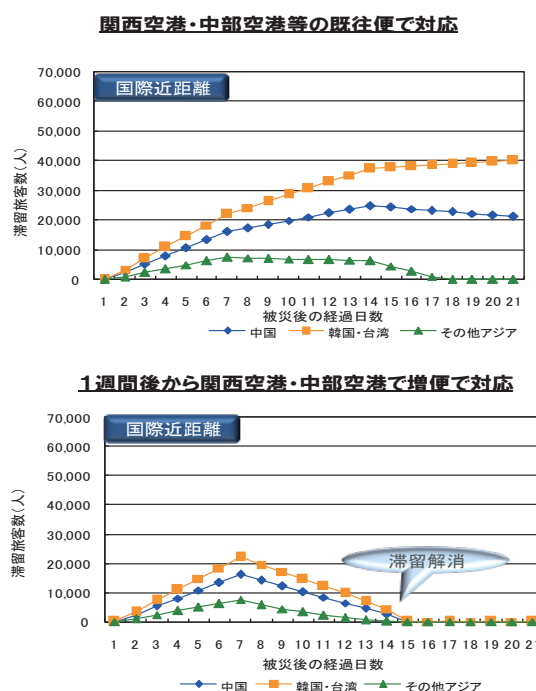


図1 代替輸送の効果

4. 横断的連携の必要性と今後の課題

航空輸送は、航空会社、空港会社、アクセス事業者など多数の関係者が関わっている。代替空港からの代替輸送の円滑な実現のためには、定期便休止の手続きの改善など、これら関係者の横断的な連携が不可欠である。そのキックオフとして、関係者合同の国際航空輸送の業務継続計画の雛形を作成し、現場へ反映しつつあるところである。

今後、国内線についても、新幹線による代替輸送も考慮し（首都直下地震では新幹線も被災）検討を深めていきたい。

【参考文献】国総研資料No. 421, 499, 541, 611