

第5章 空港における参加環境の形成の必要性

災害対策基本法では、「国民の生命、身体及び財産を災害から保護するため」とあり、国際輸送網の維持などは目的に明示されていない。そのうえで、同法第34条第1項に規定される防災基本計画において、大規模地震災害、航空機事故災害など、空港に関する災害が明示されている。加えて、同法第6条第1項に規定されている指定公共機関等には、民間事業者であっても、空港会社、鉄道会社、一部の港湾運送会社は、政令で指定され、同法第6条第2項で、「その業務の公共性又は公益性にかんがみ、それぞれその業務を通じて防災に寄与しなければならない」と規定されているが、国際航空輸送の直接的な担い手である航空会社は指定されていない。

(1) 保安に特化した空港における関係者の横断的連携

航空機事故は、乗客をはじめとした結果重大な人身事故に繋がることから、保安に関する航空輸送の関係者間の連携については、歴史も長く、定期的な訓練も重ね、非常に習熟されている。例えば、離陸着陸時の空港の天候、飛行中の突発的な機材の不具合などによる、到着空港の急な変更、いわゆるダイバートでは、図-5.1.1に示すように、関係者が連携し、瞬時に代替空港とそのスロット・スポットを確保し、航行中の航空機に連絡されている。

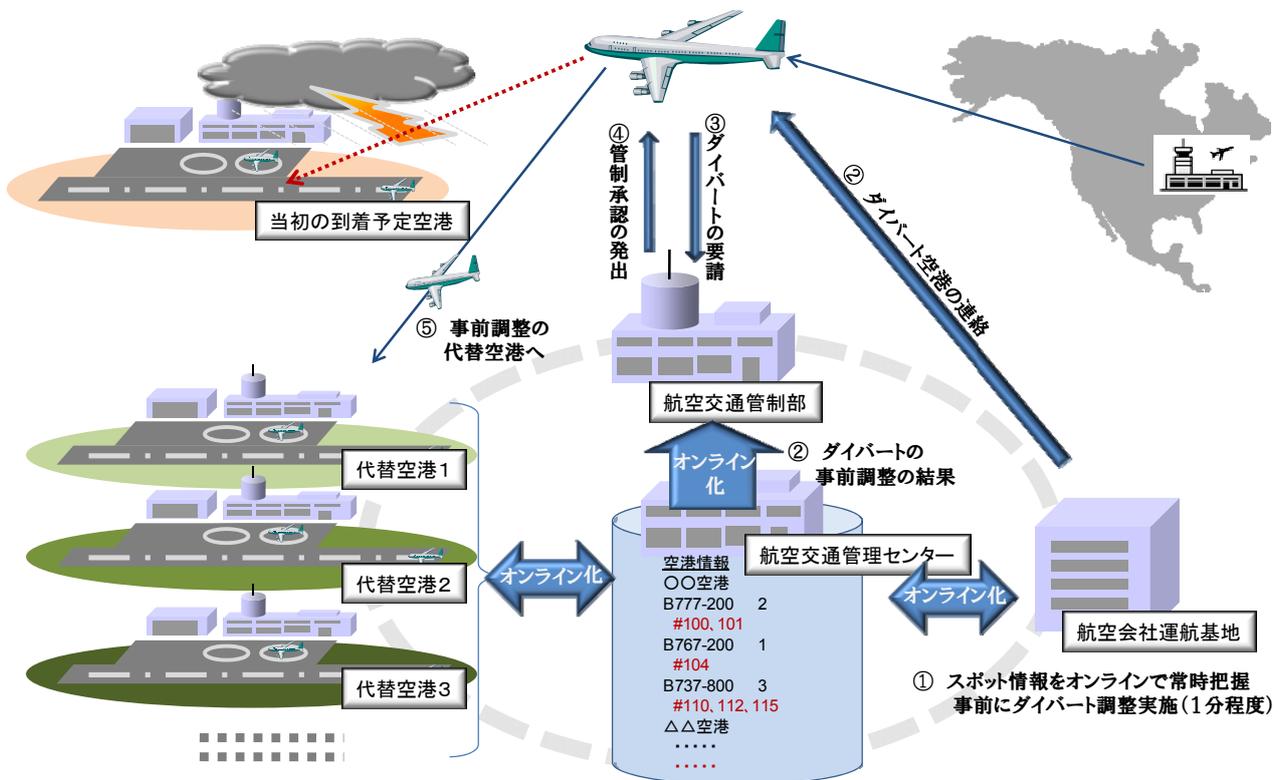


図-5.1.1 ダイバートにおける関係者の連携のイメージ

しかしながら、阪神・淡路大震災で長期間にわたり神戸港の機能の停止又は低下が続いたように、我が国の国際拠点空港が大規模自然災害により長期間にわたり空港の機能の停止又は低下が続いた場合の関係者の行動については検討されていない。

国際航空輸送の関係者について、保安業務と密接な関係者を円の中心の濃い色彩の部分に、保安業務と希薄な関係者を円の外縁に近い色彩が薄い部分に配置したものを、図-5.1.2 に示す。保安業務と密接な関係者間は、先述のダイバートのように日常的に接触を重ね、非常時においても円滑な連携ができるように準備が整っている。したがって、外縁に近い、保安業務と希薄な関係者との連携の確保について、重点的に日常的な意思疎通も含め、構築が必要である。



図-5.1.2 国際航空輸送の関係者

(2) 空港機能の長期間の停止・低下における関係者の行動

長期的な空港の機能の停止又は低下は、関係者において少なからずの支出や人員・機材・機器等の運用に大きな支障を生じることから、自由化により航空会社の多国籍化が進展しており、大規模災害時であっても、政府の意思に沿った行動を必ずしもとらない。図-5.1.3 にイメージを示すように、東アジアのハブを成田国際空港に置いてあっても、韓国仁川国際空港など近隣諸国の国際拠点空港にハブを移し、近隣諸国の空港から我が国の地方空港を結ぶことで、航空会社の航空路線網を維持する可能性がある。また、LCCなど航空会社経営が薄利であって、被災空港や代替空港の運用が混雑などで制約を受ける場合、機材を我が国とは関係のない、別の路線や他社に再リースし、機材の有効活用により収益最大化を図ることが考えられる。

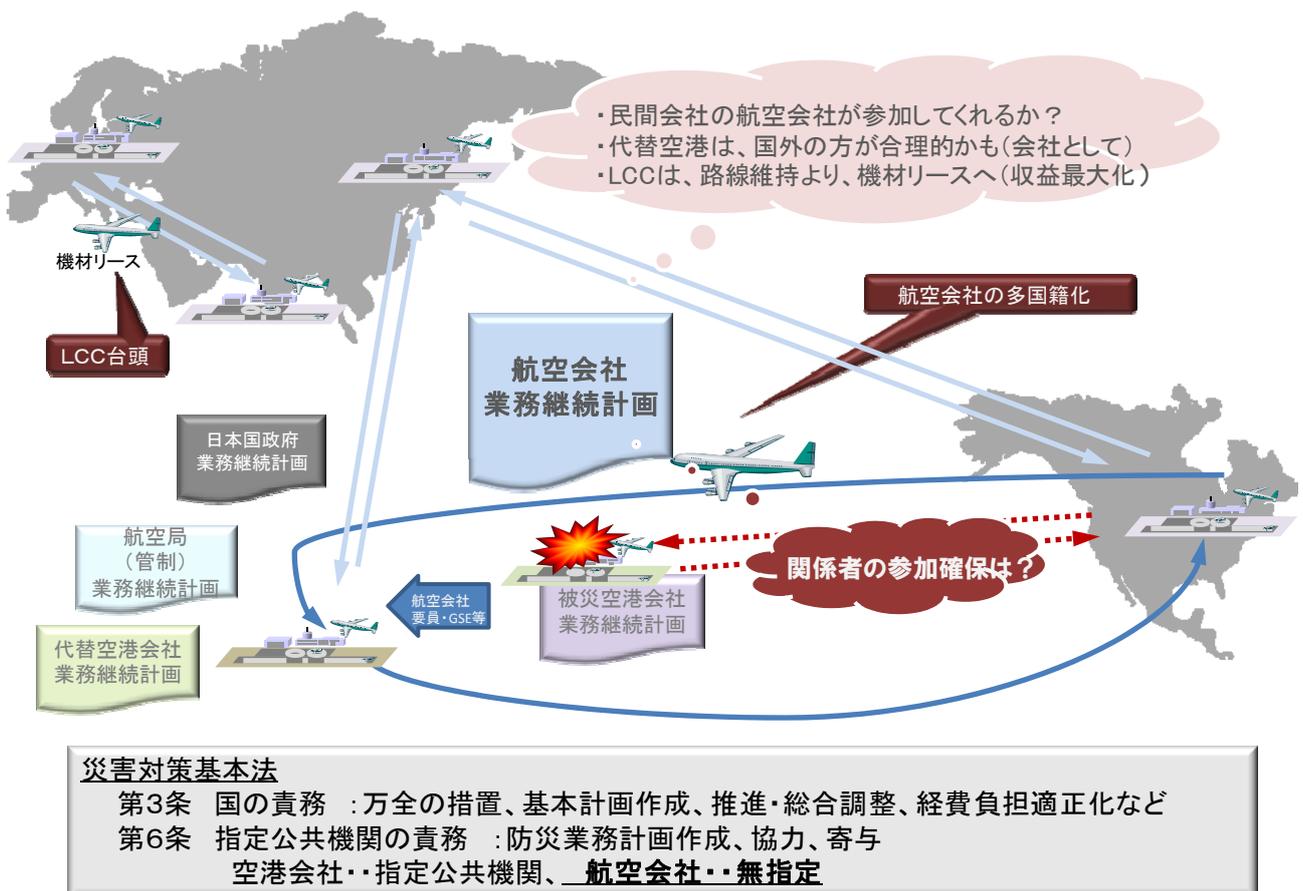


図-5.1.3 空港機能の長期間の停止・低下における関係者の行動

(3) 参加促進策の提案

純粋な民間会社である航空会社に対し、大規模災害時に一定の義務を課すためには、空港会社や鉄道会社のように災害対策基本法第6条第1項の規定による「指定公共機関」に指定する方法があるが、多国籍化や格安航空会社の台頭など、自由化が進展した航空会社にとって厳しい経営環境のなか、航空会社の国籍の区別なく平等性を確保しつつ、新たに指定することは相当地に困難と考えられる。

図-5.1.4 のイメージに示すよう、混雑空港のスロット・スポットの優先配分や、災害時に本邦航空会社への政府系金融機関による緊急融資制度の斡旋の約束、運航システムなどのデータセンターの耐震化への税制面での優遇などを条件に、政府の行政機関との共助協定の締結により、横断的な業務継続計画への参加を求めることも一つの施策と考えられる。

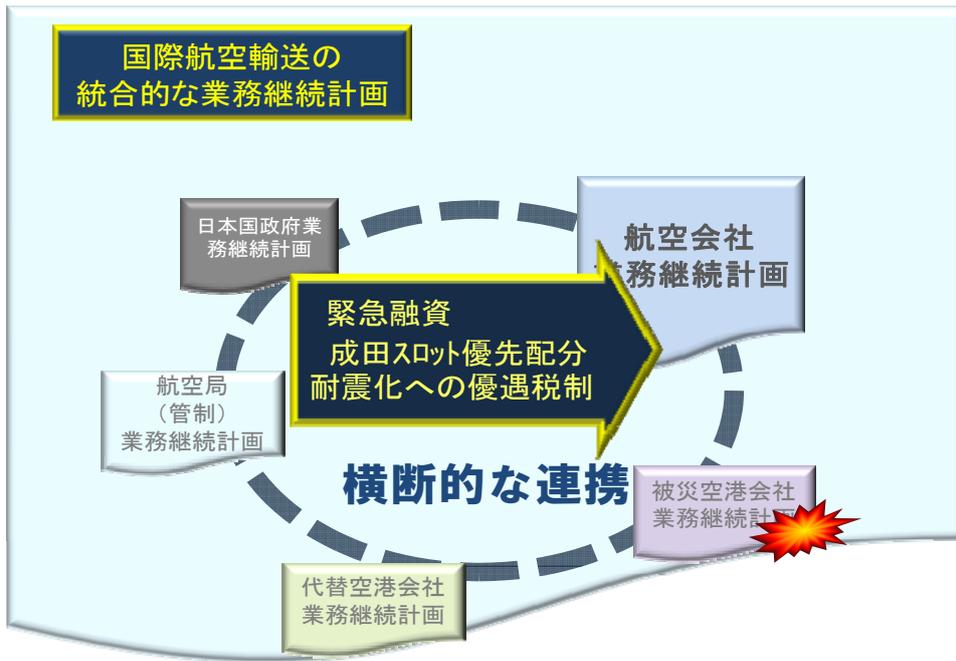


図-5.1.4 業務継続への参加促進