

## 第7章 代替空港からの代替輸送に係る業務継続の検討

空港は、滑走路などの物的な施設だけではなく、管理運営など人的な要素も備えた総合体として、その機能を発揮するものである。災害時において、耐震化や応急復旧計画など、滑走路など施設（ハード）にのみ着目した対策だけではなく、施設を利用するというソフトな側面についても対策が必要である。他方、航空会社や空港会社など多数の関係者が、日頃から密接に連携して国際航空輸送を支えており、そのうえで、それぞれが個別単独で、災害を想定し、業務継続計画を作成しているものと考えられるが、広域的な代替輸送も含め、国際航空輸送の継続を図るためには、関係者間で横断的な連携を確保する統合的な業務継続計画が望まれる。

従って、本章では、最近の事例研究や関係者へのヒアリングなどから、代替輸送に関する業務継続計画の重要な部分についての雛形を作成する。

### 7.1 代替輸送を伴う危機事象等の検討

他空港からの代替輸送（新幹線からの代替輸送も含む）を伴った危機事象等について、最近の事例などから検討を行った。

#### 7.1.1 最近の事例研究

空港における発生した危機事象として、成田国際空港でのフェデックス便事故（2009年3月23日）、バンコク空港における占拠事件（2008年11月25日）及び新潟県中越地震（2004年10月23日）を取り上げ、これら危機事象の発生時の関係者の対応状況を関係者へのヒアリング及び既存資料により調査した結果を以下に示す。

##### a) 成田国際空港でのフェデックス便事故（2009年3月23日）

###### ■ 事故の概要

2009年3月23日午前6時49分頃に、フェデックス貨物専用機が成田空港A滑走路への着陸に失敗し炎上し（写真-7.1.1.1）、事故直後A滑走路は閉鎖。成田空港のB滑走路は事故当時全長2,180メートルであり、大型機の離着陸や、長距離便の離陸には使用できないこともあり、離着陸便に欠航が相次いだ。（23日、国際・国内線130便が欠航、50便がダイバート）A滑走路の運用が再開されたのは、翌24日の午前9時10分で、開港以来最長の閉鎖時間となった。表-7.1.1.1に経過を、写真-7.1.1.1に事故の画像を示す。

###### ■ 関係者の対応

○成田国際空港株式会社（NAA）の対応

「緊急事態等対策要領」に基づき、NAAに航空機事故対策本部が事故発生の11分後の午前7時に立ち上げ（シフト勤務者での設置）られ、関係役員及び社員の招集を行った。

招集は、緊急招集メール及び緊急連絡網で行い、概ね1時間程度で大半の者が集まった。その後、航空局空港事務所、警察関係が当該対策本部に加わり、必要な調整を行った。

〔航空局（CAB）空港事務所との主な調整内容〕

- ・ A滑走路閉鎖に伴うB滑走路での柔軟な運用及び管制に関する調整
  - ・ 復旧を早めるための事故調査委員会立入調査の早期化に関する調整
  - ・ 復旧時間の見込みが立った段階でのA滑走路再開に伴う運用及び管制に関する調整
  - ・ 事故現場の復旧状況、航空機の運航状況、旅客状況などの情報を提供及び情報交換
- ※米国の事故調査が事故の翌日昼頃という情報が入り、復旧作業が出来ないため、それを早めるよう国交省を通じて調整。→午前1時前後に早めて到着し調査を開始できた。

〔警察との主な調整〕

- ・ 現場検証に関する調整
- ・ 残骸の処理方法及び仮置き場に関する調整
- ・ 旅客等の混乱や暴動・規制に関する調整
- ・ 情報関係はCABと同じ

〔航空会社との調整（主にフェデックスとの調整）〕

- ・ 搭載貨物の内容（特に危険物の搭載がなかったか）
- ・ 事故残骸の処理（本来はフェデックスが処理すべきもの）
- ・ 処理費用や改修費用等損害賠償関係

〔その他〕

上記以外にもCIQ（旅客の対応調整）や消防関係、自治体関係など調整が行われた。

情報の発信については、国交省を始め、緊急連絡系統図に基づき連絡すると共に、空港情報でも情報発信され関係者に周知された。

#### ○航空会社の対応

成田出発便が欠航すると、その機材による復路の欧州出発便も欠航となることから、欧州からの帰国が困難となる旅客が発生する。それら旅客を迎えに行くため、羽田にダイバートしてきた到着便の機材3機を欧州へ空輸（乗客を搭乗させずに機材のみを輸送）することとし（航空局及び関係相手国との調整を実施し、事故発生後約10時間で運航）、旅客の帰国対応を行った。

この運航対応が可能となった要因としては、欧州への空輸便の便名が当初予定の便名とすることができ、相手国空港及び上空通過国との調整が容易となったことがある。

#### ○フォワーダーの対応

運航再開に関する情報が十分に得られなかったため、成田国際空港に出向き、独自に情報収集を行った。また、事故発生を受けて、成田国際空港の貨物を関西国際空港に配送する手配(トラック手配等)は行っていたが、独自の情報収集の結果、早期の成田運行再開が見込まれたため、当初の予定どおり、成田からの輸送を実施した。

- 6:54 **事故発生**
- 9:30 「オペレーション特別危機対応本部(SORC)」設置
- 11:00 午前の大型機全便の欠航を決定  
羽田にダイバートする3便を欧州空輸を調整開始  
(欧州3空港793名の帰国を救済)
- 14:00 午後の北米行き大型機2便の欠航を決定  
欧州空輸3便の社内準備完了、**運航便名を当局と調整**
- 17:00 **当局との調整完了、欧州空輸3便が羽田から順次出発**
- 21:00 フェデックス機残骸撤去開始の連絡を受ける  
滑走路再開を9:00と想定し、以降の成田発全便を定刻運航の方針を決定  
乗員出社は6:00に判断を決定
- 6:00 9:00～10:00滑走路再開の旨連絡を受ける 8:00発伊丹便を除き定刻運航を予定
- 8:00 9:30～10:00滑走路再開を確認し、定刻運航の方針を再確認
- 9:00 **滑走路再開、国際線は全便定刻運航へ、伊丹便は遅発**
- 10:30 状況の安定化を確認し、SORC解散

表-7.1.1.1 成田国際空港でのフェデックス便事故の経過



写真-7.1.1.1 成田国際空港でのフェデックス便事故

b) バンコク国際空港における占拠事件（2008年11月25日）

■ 事件の概要

2008年11月25日、タイ国の反政府勢力がバンコク国際空港（スワンナプーム国際空港）を占拠し（写真-7.1.1.2）、11月26日以降、航空機の離発着が不能となった。反政府勢力が撤収し全面再開となった2008年12月5日までの間、10日間にわたって空港機能が停止・低下した。表-7.1.1.2に経過を、写真-7.1.1.2に事件の画像を示す。

■ 日本人旅客の帰国対応

占拠3日後の11月28日に、バンコク南東約150kmのウタパオ海軍基地空港を使った代替輸送が開始され、タイ国内に一時1万人が足止めされていた日本人旅行者も同空港からの臨時便で順次帰国した。

■ 事件の影響

- ・閉鎖が4日目となった28日までの、航空便で入国を予定していた旅行者のキャンセルは約160万人。
- ・航空貨物もストップし輸出入にも被害が拡大。タイ貿易委員会は魚・野菜などの生鮮食品やランなどの花、宝石、電子部品など主要輸出品の損失は、1日あたり30億バーツ（約81億円）と試算。
- ・空港閉鎖の影響で来タイ旅行者数は大きく落ち込むと予測され、タイの観光産業はGDPの約7%を占め、約1,000万人が従事しており、旅行者減で経済、雇用への影響大。

月	日	経緯
11	25	・夜、タイ国反政府勢力がバンコク国際空港を占拠。
	26	・26日に日本からバンコク国際空港へ出発予定だった14便が欠航し、影響は約2,300人に及んだ。タイ国際航空は成田、名古屋、大阪、福岡から出発する予定だった計7便、日本航空も成田、名古屋、大阪の計5便が欠航。全日空では午前10時50分に成田空港を出発した便が、午後3時過ぎに成田に引き返し、午後の1便も欠航した。 ・バンコク国際空港を出発して日本各地の空港に到着予定だった各社の便も合わせて14便が欠航となり、搭乗予定だった約2,500人が足止めとなった。
	27	・反政府勢力は未明、ドンムアン空港の空港ビルを占拠し閉鎖に追い込んだ。同空港は一部の国内線の離着陸に使われていたが、タイ国際航空などタイ航空会社のすべてが運航停止に追い込まれた。
	28	・邦人約1万人を含む足止め状態の観光客ら約10万人に対し、バンコク南東約150kmのウタパオ海軍基地空港を使った代替輸送が始まった。
	29	・閉鎖中のバンコク国際空港に代わり、タイ軍のウタパオ海軍基地空港の臨時便が29日午前11時45分ごろ成田空港に到着した。空港閉鎖後、日本への初の到着便で、帰国した乗客約260人。「もっと早く手を打ってほしかった」という話も。 ・タイ軍ウタパオ海軍基地空港での民間機の発着が29日から本格化し、9万人の足止め客がようやく移動できるようになった。 ・1日あたりの運航数は80程度の見込みで、日本の航空会社では、日本航空が29日午後（現地時間）から成田空港と関西空港へ計3便、全日空が同日午後（同）に成田へ1便を運航する。
11	30	・タイ国内に一時1万人が足止めされていた日本人旅行者はウタパオ海軍基地空港からの臨時便で順次帰国している。 ・30日までに日本航空、全日空、タイ国際航空の計6便が日本へ向かった。 ・在タイ日本大使館では、「足止め客の詳細な数は把握できないが、1,000人以下になったのでは」と話している。 ・同大使館によると、1日は成田空港へ計4便、関西空港と中部空港へそれぞれ1便が運航する予定。
12	1	・1,390万人（2006年実績）にのぼる観光客のうち、約160万人が年末までのタイ旅行をキャンセル。観光関連で100万人が2009年に失業との予測が出た。 ・タイ政府は、混乱による経済損失を最大1,000億バーツ（約2,700億円）と見積もる。 ・タイは日本の自動車産業の生産拠点で、部品の空輸停滞など影響が出始めた。 ・空港閉鎖の影響でタイに足止めされている約24万人の旅行者は帰国を急いでいるが、出国便は限定的で混乱が続いている。 ・国際便が代替運航されているウタパオ海軍基地空港からは各国航空会社の数10便が出発。

2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・夜,反政府勢力は2空港から撤収し,すべての抗議活動を3日に終了すると宣言.空港当局との間で運航再開に合意.</li> <li>・2日夜に航空貨物輸送が再開された.</li> <li>・日本に航空便で運ばれるタイ産の切り花や果実など農産物の輸入がストップしている.バンコクの主力空港では生鮮品を中心に農産物の検疫はほぼマヒ状態に.この影響でタイ産ランの代替となるシンガポール産の卸価格が急騰した.</li> <li>・東京・大田市場では今週に入りタイ産ランの入荷が停止.シンガポール産などで代替調達する動きが出始めた.</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・反政府勢力は午前10時(日本時間正午)までに2空港からの撤収作業を完了した.</li> <li>・タイ国際航空は,200億バーツ(約520億円)の被害を受けたとして反政府勢力に損害賠償を起こすと発表した.</li> <li>・タイ空港会社(AOT)や各航空会社の社員が設備や搭乗システムなどのチェック作業を進めた.</li> <li>・午後2時にはブーケットやサムイ島からタイ国際航空やバンコク・エアウェイズの国内線が到着.</li> <li>・夜には成田空港行きを含む国際線の一部が再開し,タイ航空のシドニー行きなどが出発.</li> <li>・貨物便は2日に運航を再開,一足早く正常化に向かっている.</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国内線のドンムアン空港が4日に全面復旧し,バンコクの南東約150kmのウタパオにある軍用空港の代替利用は終了した.</li> </ul>
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・午前,バンコク国際空港はすべての航空業務を10日ぶりに全面再開した.出国・搭乗手続きが正常化し,免税店も営業を再開した.</li> <li>・この日だけで通常時の8割近い約540便が運航され,10万人前後が利用した.</li> </ul>

表-7.1.1.2 バンコク国際空港における占拠事件の経過



写真-7.1.1.2 バンコク国際空港における占拠事件

### c)新潟県中越地震

#### ■地震の概要

平成16年10月23日17時56分に新潟県中越地方の深さ13kmでマグニチュード6.8の地震が発生した.新潟県川口町で最大震度7を記録し,新潟空港のある新潟市の震度は4であった.新潟空港の施設については,特に大きな被害がなかった.写真-7.1.1.2に地震の画像を示す.

## ■新潟空港での対応

### ○被害状況の把握

地震直後に施設の緊急点検を実施し、運航に支障がないことを確認した。

### ○運用時間の臨時延長

救援・救助、報道のためのヘリコプター、自衛隊等による緊急物資輸送及び民間航空機による代替輸送に対応するため、運用時間の延長が行われた。

### ○新潟－東京臨時便の運航

地震発生の翌日から、上越新幹線の不通を補うため（写真-7.1.1.3）、新潟－東京間を臨時便が運航した。

※航空会社へのヒアリングによると、臨時便の運航においては、通常、投入機材や運航体制の確認等の手続きに2ヶ月程度かかるところ、航空局の航空事業課が窓口となり、特別な措置がとられ即日運航が行えた。

### ○制限区域内立ち入り承認の迅速化

多数の人員が新たに制限区域に立ち入ることになり、身分確認が必要となったが、通常書類審査を行うことが不可能な状況であったため、他空港で発行されたランプパス又は航空従事者免許の提示等の条件により手続きを迅速化し、制限区域内への立ち入りが認められた。



写真-7.1.1.3 新潟県中越地震における北陸新幹線の不通

## 7.1.2 関係資料の整理

国際航空輸送の業務継続を検討する上で参考とすべき既存資料の要点を以下のとおり整理した。また、有識者や航空関係者にもヒアリングを行い、以下のとおり整理した。

### (1) 関係既存資料の整理

#### a) 中央省庁業務継続ガイドライン 第1版<sup>1)</sup>

本ガイドラインは、中央省庁の業務継続への社会的要請を踏まえ、各省庁が業務継続力の向上を図るための計画（「業務継続計画」）を作成する際の作業を支援することを目的とし、その計画に盛り込む内容や計画策定手法等についてまとめられたものである。

本ガイドラインの要点は次のとおりである。

○業務継続計画を作成する際には、業務継続力の強化へ向けて行う取り組みの方針について組織全体で意思統一を図った上で、作業に着手することが望ましい。

○業務継続の方針として、業務継続計画策定へ向けた実行組織体制を決定するとともに、危機的状況下における組織の基本的な使命を確認し、目標設定の基本的な方向性や、おおまかな作業内容、作業時期等を定める。

○計画の対象とする危機的事象の範囲についても、業務継続の方針の中で定める。

○業務継続の方針を定めるに際しては、組織幹部が業務継続計画を作成する意義を十分に理解し、指導的な役割を果たすことが重要である。業務継続計画の策定・運用に必要な人材その他の資源を確保することも、その役割の中に含まれる。

○業務継続計画においては、目標時間（目標復旧時間）を先に定め、業務プロセス分析を行う。業務プロセス分析は、個々のプロセスや外部からのインプットの間のつながりを構造化した図を作成する等により、どのようなプロセス群がクリティカルパスになるかといったことを検討する。

○業務プロセス分析等の結果から、業務の遅延やレベル低下の原因となっている要因（クリティカルパス構成要因）を明らかにし、そのボトルネック要素の改善の可能性を重点的に検討する。

○緊急時における事務手続きの迅速化等について予め検討して対応を決めておくことにより、各種の業務の効率が上がるものもあると考えられるので、幅広く意見交換を行い、できるだけ改善を行うよう努めることが必要である。

○業務継続計画では非常時における具体的な対応について予め計画しておく必要がある。また、

発災後の相当な混乱が予想される状態の中での的確に業務を遂行するために、予め組織及び個人別に何を行うべきか時系列別に整理することを基本とする。

b) 国土交通省業務継続計画<sup>2)</sup>

本計画は、首都直下地震発生時等においても、国土交通省防災業務計画に基づく防災対策業務を遅滞なく実施するとともに、業務停止が社会経済活動に重大な影響を及ぼす業務を継続するために定められたものである。

本計画の要点は次のとおりである。

○被災地・被災者を対象とした応急対策活動に万全を尽くす。

○国民の生命安全、財産保全等の国民生活や民間の経済活動が中断する事態をできるだけ避け、その早期回復に努める。

○1時間以内に収集・整理された災害情報の第一報を報道機関等に公表する。

○災害対策本部事務局員等の職員は、地震の発生後30分以内に防災センターに参集して情報収集等の初動体制、連絡体制を立ち上げ、出先の機関と連携して、河川・砂防・海岸・道路・鉄道・港湾・空港等の各施設被害、高速道路等の通行止め、鉄道・航空の事故・運休といった交通・輸送運行状況のほか、庁舎・通信施設の情報収集を行う。

○12時間以内に河川、道路、鉄道、港湾、空港等の被災箇所について、応急復旧を実施するために必要な指示、調整を行う。

○1日以内に、広域支援部隊（警察、消防、自衛隊等）の進出のための緊急輸送ルートの供用、ヘリコプターの離発着のための空港の一部の供用、一部耐震強化岸壁の供用を行い、最低限度の緊急輸送基盤を確保する。

○緊急輸送の拠点となる空港については、3日以内にその輸送に必要な施設の一部供用を行う。

c) 地震に強い空港のあり方検討委員会報告<sup>3)</sup>

本報告は、国土交通省航空局が、地震に対する空港のあり方をあらためて見直すため、2005年8月に設置された「地震に強い空港のあり方検討委員会」で2年間にわたり議論された空港施設の耐震性向上の方向性や地震災害時の空港運用で配慮すべき事項等が取りまとめられたものである。

本報告の要点は次のとおりである。

○空港が地震災害時においてその役割を十分に果たすためには、緊急物資輸送の受入や負傷者、帰宅困難者等への対応の充実が必要であり、今後、一層地元自治体や自衛隊等の関係機関との連携を強化していくことが必要。

○地震災害後の対応に向けて次の対策が必要。

- ・迅速な地震災害発生状況の確認や空港内外の施設に関する緊急施設点検を行うための手引書等の充実
- ・対応職員の迅速な確保等空港防災体制の充実
- ・空港内事業者、関係機関等との緊急連絡体制の充実
- ・空港内事業者、関係機関等と連携した情報収集、一般利用者等への情報提供方法の確立
- ・空港内事業者、関係機関等と連携した負傷者対応、帰宅困難者、緊急避難者への対応方策及び体制の充実
- ・空港への緊急輸送が開始されるまでの食料供給体制や被災各地への物資輸送方法等の確立
- ・関係機関と連携した救急救命ヘリや自衛隊輸送機等による緊急輸送活動受入れ対応
- ・被災地内外空港の連携の強化
- ・二次災害の防止や緊急輸送活動に必要な施設の応急復旧及び体制の充実
- ・本格復旧体制の充実

## (2) 有識者の意見

国際航空輸送の業務継続を検討するにあたり、国内外のリスクマネジメント及び業務継続計画に造詣の深い有識者から、検討における留意点等について意見を聴取した。有識者の主な意見は次に示すとおりである。

○緊急時対応に混乱を招かないよう、代替輸送に係る情報を適宜広報するなど、広報対応に万全を尽くすことが必要である。

○広報対応においては、不要不急の旅行や貨物輸送を控えるなど、需要を絞り込むための国民、企業への協力要請を行うことや、緊急避難としての地方空港から仁川空港等の国外の空港を経由したルートの利用を促すことによる需要分散といった、戦略的な側面も必要である。

○国際航空輸送の継続計画を検討していく上では、今すぐに取り掛かれることと、予算確保等が必要となり実施までに期間を要することを分けて考えることが重要である。

○リスク発生時の費用負担に関するルールを取り決めておくことが必要である。

○危機発生時の国際航空輸送継続に係る連携の重要性について、関係者間で共通認識を持つべ

きであり、関係者に意識付けるための取り組みが必要である。

○関係者間での事前の対策検討が重要であり、そのための検討体制の構築が必要である。

○対策の事前検討や訓練を検討体制の中で実施し、関係者の行動計画へのフィードバック（PDCAサイクル）を繰り返し行うことが重要である。

### (3) 関係機関ヒアリング概要

国際航空輸送継続対応における主な関係機関（空港管理者、航空会社、フォワーダー、自治体）に対して、国際航空輸送継続に係るリスクマネジメント手法を検討する上での留意点等について意見を聴取した。関係機関の主な意見は次に示すとおりである。

○誰が何を決定し、どの情報をどこに発信するかなど、各々の役割を明確にして行動することが迅速かつ確実な対応に繋がる。

○関係者間の連携体制が整理されることにより、各々で情報ツールの構築なども進められると考えられる。

○関係者各々が災害等に対し業務継続計画等の対策を構じていても、国、各空港、各航空会社等との一貫した連携の構築がなされていないのが現状である。

○既存処理体制の状況を考慮すると、成田国際空港の代替空港としては関西国際空港、中部国際空港が妥当と考えられる。

○地方空港を長期的に代替空港として利用するのは、施設面、人員配置面で困難である。

○代替空港での増便運航実施に必要な、相手国との発着スロット、駐機スポット、上空通過及びCIQ体制に係る許認可、調整は航空会社単位で行っているのが現状であり、これらを効率的に実施するためには、航空会社間で連携する仕組みが望まれる。なお、スロット、スポット等の調整に伴う、各航空会社の要望の調整は、機材・乗員繰りなど運航の具体的要件について即決即断できる運航の当事者同士でないと困難な側面があり、そのため恒常的に各航空会社が国を介さずに調整している実態があることを踏まえるべきである。

○代替空港での増便運航の実施や輸送対応の判断を迅速に行うためには、被災空港の復旧見通しに関する情報の迅速な提供が重要である。

○リスク発生時においては、税関手続き（通常時においては発地空港の変更に伴う貨物の一部積み出し等に係る税関上の手続きなど）の緩和が望まれる。

○輸送に要する期間を考慮すると、航空で輸送できない期間が1週間程度であれば、海上輸送は行わず、航空輸送の機能回復を待つ。

○代替空港までの輸送経路の状況に関する情報は、陸路輸送業者にとって重要な情報である。

### 7.1.3 統合的な業務継続計画の検討に関する課題等の整理

これまでの事例、有識者の意見及び関係機関へのヒアリングを踏まえ、国際航空輸送の統合的な業務継続計画の検討に際し、課題等を次のとおり整理した。

○国際拠点空港が相当の長期にわたり機能を停止又は低下するような事態について経験がないこともあり、ブロックを超え広域的に代替空港を選択し、本格的に代替輸送を行うことについては、多くの関係者において想定されていないか、想定されていてもその内容は希薄であると考えられる。

○災害等に対し、各関係機関が個別単独で、業務継続計画の策定を進めつつあり、そのなかでは関係者間の情報共有や共助作業などの横断的な連携について、体制のあり方や、本格的な代替輸送を行うための関係者横断的な業務継続計画などについて、十分な検討に至っていないものと考えられる。

○非常時の迅速な臨時便等の運航に際し、許認可の迅速な実施や、相手国の空港との調整、相手国への協力要請など、これら許認可等について、調整や支援を迅速かつ円滑に進める方策について、関係者の範囲の拡大も含め、十分な検討に至っていないものと考えられる。

○旅行会社、荷主、アクセス事業者といった航空機の運航そのものに関わらない関係者（ユーザーサイド）に対し、被災空港の被害状況や復旧見込みなどの情報が遅滞なく適切に広報される仕組みが見当たらない。また、混乱防止、需要の絞り込み・分散など、広報の戦略的な活用の検討にまで至っていないものと考えられる。

## 7.2 代替輸送に係る業務継続計画（主要部分）の雛形の検討

被災施設の復旧や運航の早期回復など、被災空港に的を絞った業務継続計画については、それぞれの空港会社が独自に作成しているものと考えられる。したがって、国際拠点空港の一つが長期にわたり機能を低下した場合に、代替空港からの代替輸送を遅滞なく実現するために、複数の空港を跨ぎ、広範な関係者が横断的に連携して実行する業務継続について検討し、関係

者間の建設的な議論のキックオフとなるよう、図-7.2.1.1 に示すイメージのように代替輸送に係る業務継続計画の主要部分について雛形を作成しこれを示すこととする。

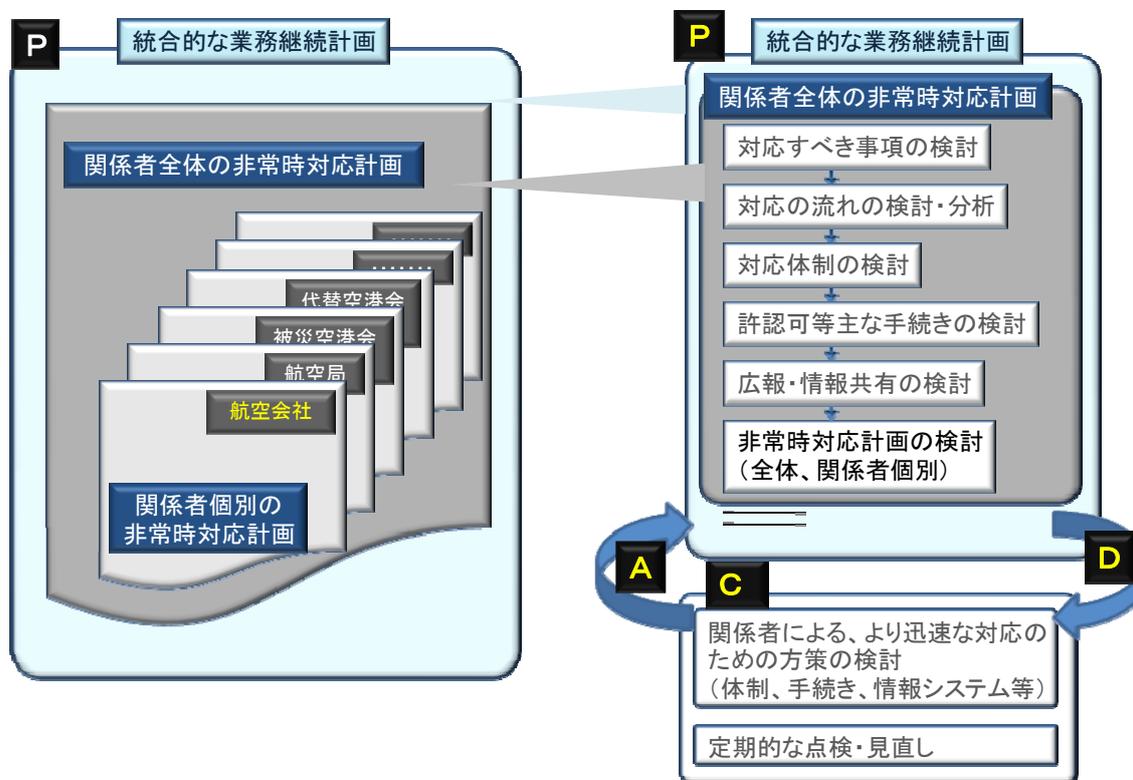


図-7.2.1.1 代替空港から代替輸送を実現するための統一的な業務継続計画のイメージ

## 7.2.1 事態想定等の設定

### (1) 代替輸送に係る事態想定

第6章において、首都圏の国際空港（成田国際空港）が被災し、長期にわたり空港の機能が停止又は低下した場合の代替輸送に対し、代替空港の受入能力が十分かどうか検討した。その際、貨物にあっては受入能力の一部不足が見られたが、その他については、受入能力が検証された。当該検証に用いられた事態想定を踏まえて、被災空港における運航（被災の制約下）の継続、及び代替空港からの臨時便の運航などについて、災害発生から、どの時機までに実現すべきか、現場において目標とする期限を踏まえ、若干掘り下げた事態想定を以下のとおり設定する。

#### 【災害発生から概ね1日】

○被災空港において

- ・被災状況の把握、復旧活動

- ・復旧の見通し，機能縮小・停止期間の見通し
- ・運航の継続の可能性の検討・調整（運航計画の作成）

#### ○代替空港において

- ・ダイバートの受入
- ・被災空港に関する情報の共有
- ・代替空港の既存の便の余裕（空席・貨物の空きスペース）による代替輸送の開始
- ・代替空港における臨時便の検討・調整

#### 【災害発生から概ね1週間まで】

- ・被災空港における復旧活動・運航（機能低下による制約）の継続
- ・代替空港からの臨時便の運航
- ・代替空港からの大規模な増便の検討・調整

#### 【災害発生から1週間以降】

- ・被災空港における復旧活動・運航（機能低下による制約）の継続
- ・代替空港からの臨時便の運航の継続
- ・代替空港からの大規模な増便の運航

#### (2)代替空港

臨時便や増便を運航する代替空港については，関西国際空港及び中部国際空港とする

#### (3)横断的な連携が必要となる関係者の範囲

##### ①「運航安全関係者」

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，運航の安全に関する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。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といったダイバートでは，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。これらを，「運航安全関係者」として整理し，以下に示す機関があげられる。

- ・航空会社（本邦／外国）
- ・航空局
- ・地方航空局
- ・航空交通管理センター
- ・空港事務所（管制等）
- ・空港会社（場面等）
- ・その他（C I Q，警察，消防，医療機関等）

## ②「代替空港関係者」

関西国際空港及び中部国際空港を代替空港として想定するので、空港管理者としての空港会社の協力、代替輸送を円滑に進めるため負荷の大きい旅行者等への便宜が必要な場合の所在自治体の協力、発着回数の急増による騒音問題に関する地域対策が必要となることから、騒音の利害関係者や周辺自治体の協力といった、関係者からの多大な協力が不可欠である。これらを、「代替空港関係者」として整理し、以下に示す機関があげられる。

- ・ 空港会社
- ・ 所在自治体
- ・ 騒音関係者（周辺自治体）
- ・ その他

## ③「旅客関係者」

旅客は、旅行そのものの「取りやめ」、代替空港への「迂回」など、利用者として大きな影響を被るので、ストレスを最小にして、代替空港の利用が図られる必要がある。そのためには、旅客に最も近い立場の旅行代理店、代替空港への「迂回」の過程で利用される鉄道、タクシー、宿泊といった事業者に対しても、増加する旅客の需要へ円滑な対応など協力が必要である。これらを、「旅客関係者」として整理し、以下に示す機関があげられる。

- ・ 旅客
- ・ 旅行代理店
- ・ 鉄道事業者
- ・ タクシー事業者
- ・ 宿泊事業者
- ・ その他

## ④「貨物関係者」

貨物についても、輸送そのものの「取りやめ」、代替空港への「迂回」など、貨物の荷主は利用者として大きな影響を被るので、ストレスを最小にして、代替空港の利用を図られる必要がある。そのためには、旅行代理店と同様に、末端ユーザーである荷主と航空会社の間を取り持つ、フォワーダー、代替空港への「迂回」の過程で利用されるトラック事業者など、増加する貨物の需要へ円滑な対応など協力が必要である。これらを、「貨物関係者」として整理し、以下に示す機関があげられる。

- ・ 荷主
- ・ フォワーダー
- ・ トラック事業者
- ・ その他

## ⑤「海外関係者」

臨時便が代替空港から出発する場合、定期路線として相手国と約束していた空港と異なることから、被災空港からの代替便であること確認が必要である。のまた、臨時便が離発着する相

手国空港のスロット・スポットについても調整が必要となる。韓国の仁川空港を経由する臨時便をまた、東アジアで競合する空港について動向を見守る必要がある。これらを、「海外関係者」として整理し、以下に示す機関があげられる。

- ・相手国政府
- ・相手国空港
- ・競合空港
- ・その他

#### ⑥「被災空港関係」

「運航安全関係者」に加えて、災害の復旧に従事するアクセス事業者、ライフライン事業者、及び滑走路等の復旧工事関係者、並びに被災により影響が及ぶ空港内の物販・飲食・サービス等の事業者及び消防の出動、医療機関やボランティアの斡旋などについて関係自治体の協力が必要となる。これらを、「被災空港関係者」として整理し、以下に示す機関があげられる。

- ・アクセス事業者
- ・ライフライン事業者
- ・空港内の事業者（物販・飲食・サービス等）
- ・復旧工事関係者
- ・関係自治体
- ・その他

### 7.2.2 代替輸送に係る業務継続計画（主要部分）の雛形の作成

一般的な業務継続計画の構成については、先述の中央防災会議の「事業継続ガイドライン」などに示されているが、代替輸送に係る業務継続計画の主要部分としては、前節の課題等の整理から、「体制（対策本部）」、「代替輸送までの「対応」（フロー）」、「許認可等」、「広報・情報共有」の4点に絞って検討を行った。

#### (1)体制（対策本部）

先述の中央防災会議で想定し、「事業継続ガイドライン」などで示されている業務継続は、単一の組織が主体であり、連携すべき関係機関とは共助協定などの形態で事前に調整することにより連携を確保することが前提となっている。しかしながら、代替輸送に係る業務継続については、政府、航空会社及び空港会社等が常に連携した対策本部のような組織が主体となる必要と考えられる。その体制（対策本部）については、図-7.2.2.1に示すようなものになると考えられる。

従来からの、保安事案に関する対策本部については、ハイジャックに対する訓練など、運航関係者は日頃から密接に連携が図られていると考えられる。このことは、フェデックス機事故で成田国際空港において、空港事務所と成田国際空港株式会社が合同で対策本部を立ち上げて

おり、迅速な対応が図られたことから実証されていると言える。

運航安全関係者だけでなく、通常は空港会社や航空会社と個別に連携を図っているアクセス事業者、旅行代理店、フォワーダーといった非運航関係者との、情報の共有や連携を確保するために、被災運航関係者がリエゾンなど情報の共有や調整のための要員を対策本部に派遣してもらう必要がある。

事態によっては、空港そのものの被災よりも、アクセスの長期不通など周辺の被災により、空港の機能が実質的に長期に停止することが想定され、その場合、空港と密接に関係するアクセス事業者等の周辺の被災関係機関について、当該機関から遅滞なく適切に情報が提供されるように、体制への参加を予め確保しておくことが大切である。

被災空港と複数の代替空港の間での情報共有や調整が想定されることから、空港会社間の連携を確保するために、空港会社間の連絡窓口を確保する必要がある。

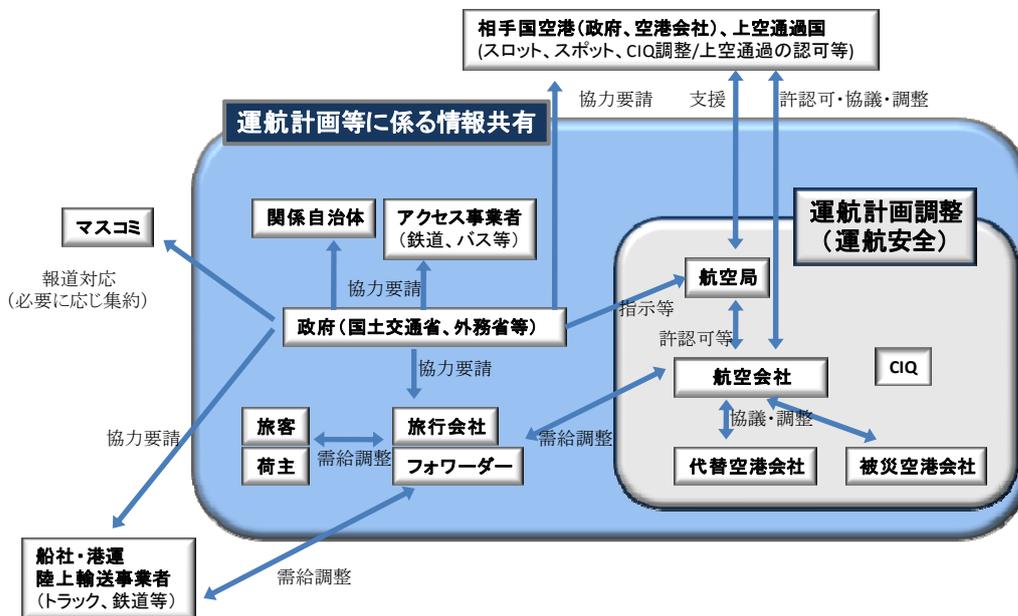


図-7.2.2.1 体制（対策本部）のイメージ

## (2)代替輸送までの「対応」の流れ（フロー）

中央防災会議の「事業継続ガイドライン」では、マニュアルなどの用語で、実際の業務の流れについて手順レベルまで掘り下げて、マニュアルとして準備しておく必要がある。しかしながら、本検討では、通常時にあっても現場での手順そのものを入手したり、また自身が運用できるまで理解することは、甚だ困難であるので、一定の目的を達成するための一連の手順から構成される行為を単位として、これを「対応」と称して、検討を進めることとする。

事態想定を踏まえ、災害発生から、代替空港からの臨時便による代替輸送、さらに本格的な臨時便の増便まで、円滑に進めるための、「対応」レベルのフローについて、図-7.2.2.2及び図-7.2.2.3にイメージを示す。色の濃い部分については、クリティカルパスとなることが予想さ

れ、事前の検討を慎重に行う必要があると考えられる。また、許認可・調整事項も踏まえて、「対応」から現場レベルの手順を起こしたマニュアルのレベルまでフローの深化が必要となる。また、図-7.2.2.4～6及び表-7.2.2.1～8には、より詳細にイメージを深めたものを示す。

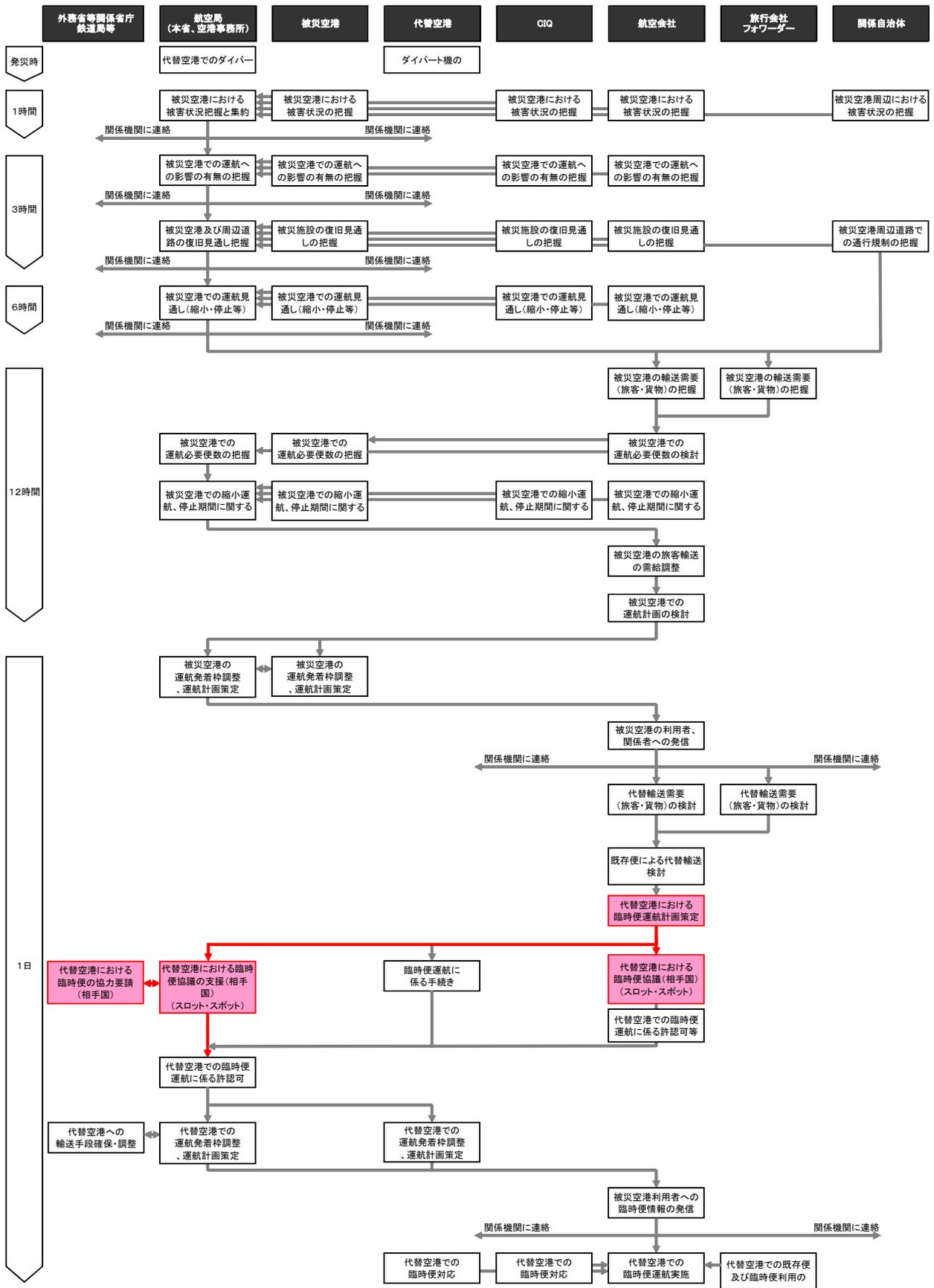


図-7.2.2.2 横断的な業務継続のための対応のフロー (その1)

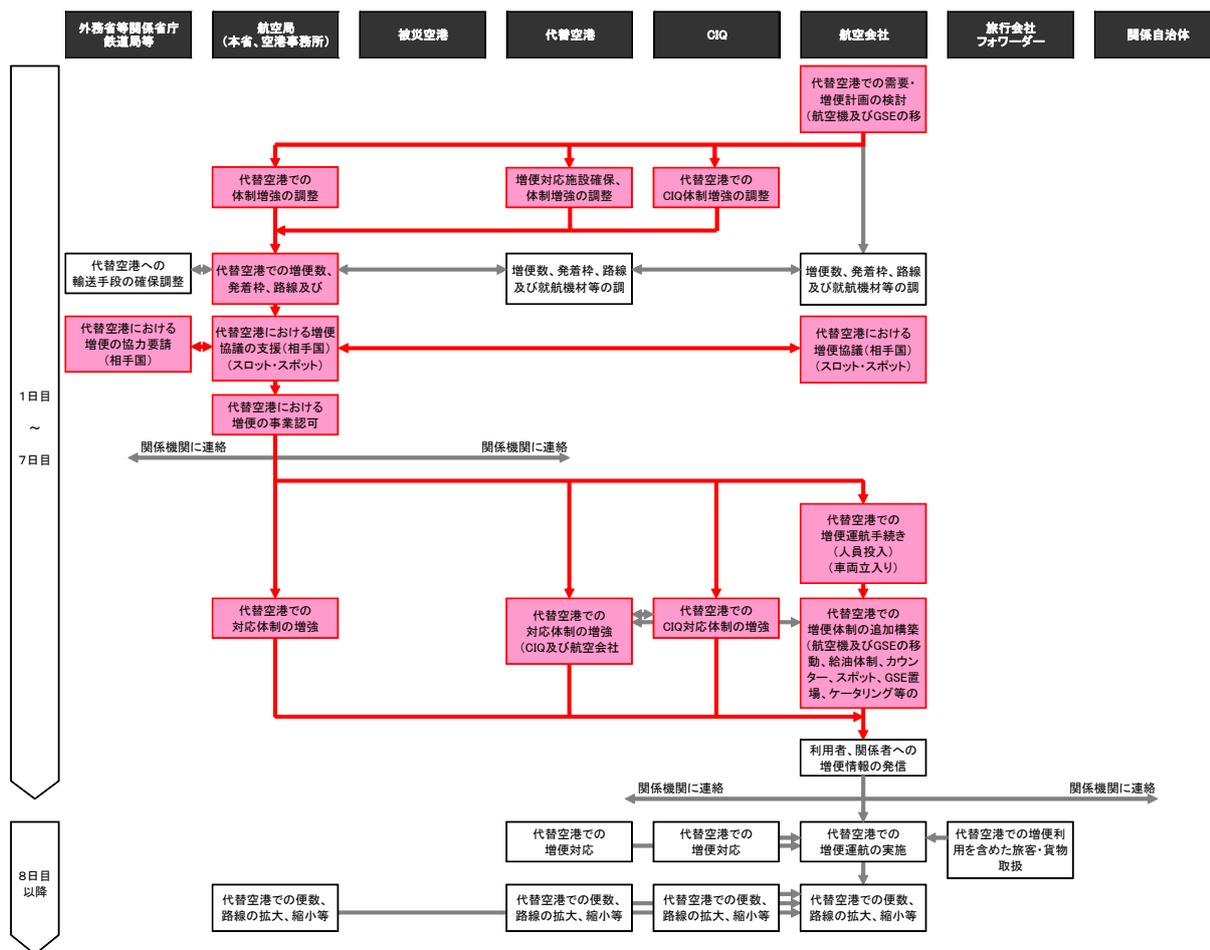


図-7.2.2.3 横断的な業務継続のための対応のフロー (その2)

#### (4) 許認可手続き等

許認可等の調整を伴う手続きについては、代替空港からの代替輸送の準備として、航空機材、乗員、整備体制が整っていても、代替輸送の開始を遅らせる要因になるかもしれない。したがって、災害時に円滑に整うよう、事前の検討が大切と考えられる。また、手続き等の整理にあたっては、法令に基づくもの、空港の制約によるもの、対外（外国）的なものについて、以下のとおり整理した。

##### ○「法令に規定する手続き」

代替空港から長期に多くの臨時便を運航させる場合、法令に規定する手続きとして次のものが考えられる。

- ・航空法第108条の規程にある事業計画等の遵守が困難である場合において、国土交通省の確認。
- ・事業計画（航空法第100条第2項第二号）において、被災空港にあった運航管理施設や整備の施設（整備基地）（航空法施行規則第210条第四号，同第214条）を臨時に移す場合の、国土交通省への変更の届出。

○「空港毎の制約との調整」

- ・スロットやスポットなど，航空会社間での調整のうえ，代替空港の空港会社等との調整が求められる。
- ・代替空港の制限区域へ，新たに緊急かつ長期的に立ち入る航空会社の関係者が飛躍的に増大することから，関係者の身分証明の効率的な確認方法が求められる。
- ・代替空港において，需要の増大や実質的な運用時間の延長などにより，代替空港のC I Qの勢力の増加，需要に応じた検査場所の確保などの調整が求められる。
- ・代替空港において，離着陸回数や夜間便の急増について，騒音に係る周辺自治体等に対し，協力の依頼が必要である。
- ・代替空港において，関係者の支援を得るために，県及び経済団体連合会の理解と協力が必要であり，そのため，空港毎に地元が設置し活動している代替空港毎の利用促進協議会等の活用についても検討が望ましい。

○「対外的な調整」

- ・被災空港の定期便について，被災空港から代替空港に長期に振り替えた場合に，航空協定との相手国政府の理解が必要である。
- ・臨時便について相手国空港のスロット・スポットの調整
- ・相手国政府及び相手国空港との調整については，航空機を運航する当事者である航空会社の実施することが原則であるが，我が国政府から相手国政府への協力の要請を行うことにより，手続きの円滑化が期待される。

図-7.2.2.7に対外的な調整のイメージを示す。

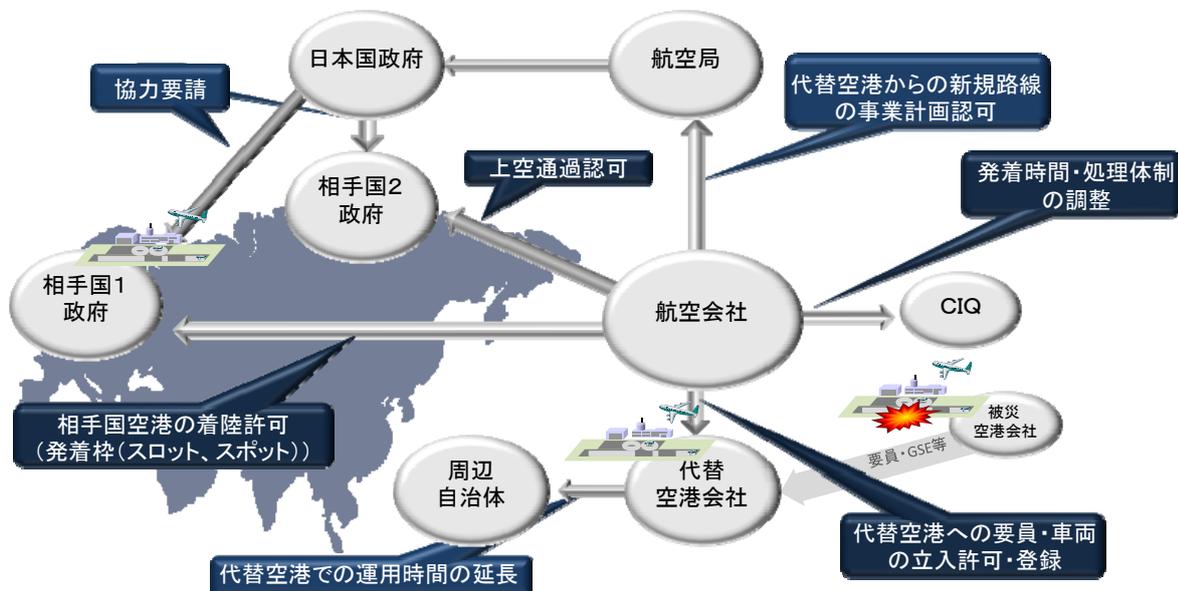


図-7.2.2.7 対外的な調整のイメージ

(5) 広報・情報共有

ハイジャックなどの保安事案にあつては、情報を共有する関係者を必要最小限にし、かつ情報の秘匿性が強く求められる。従つて、保安事案に起因する大規模事故災害と、保安事案とは関係が希薄な大規模自然災害などでは、広報や情報共有の取扱が大きく異なることに注意が必要である。

自然災害にあつては、旅客や荷主など末端の利用者の混乱を最小に留めることを目的に、安全確保に支障がない範囲で、広範な関係者に対し、前広に広報を行つていくことが必要である。その意味では、対策本部において、アクセス事業者など非運航関係者にも、リエゾンを積極的に派遣してもらうことにより、情報共有等を確保するとともに、マスコミに対しても適切に情報を発信していくことが必要と考えられる。

情報共有について、時間経過と共に、誰から誰に何を伝えていかなければならないか、図-7.2.2.8に情報伝達のイメージを、また関係者間の情報伝達・共有・広報の発受を表-7.2.2.2に示す。

また、混乱防止、需要の絞り込み・分散など、広報の戦略的な活用についても、積極的に進められるよう、事前の検討が望ましい。

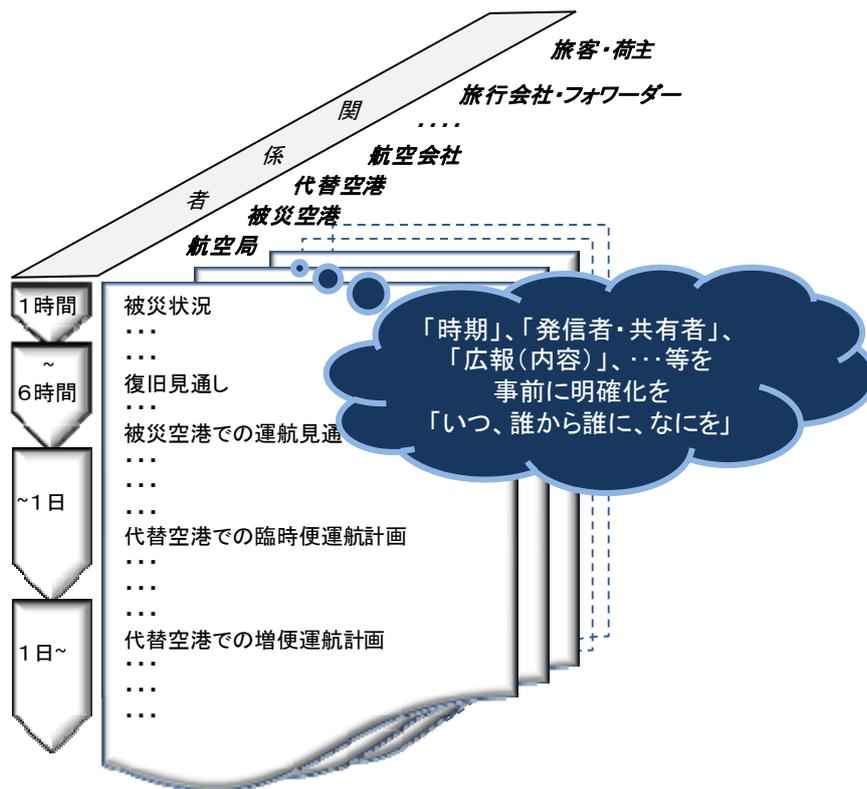


図-7.2.2.8 情報伝達のイメージ

期間 ・ リスク発生後の 時間経過	情報の内容	主な関係者											利用者 (広報)						
		外務省等 関係省庁・ 鉄道局等	航空局			被災空港 (空港会社)	代替空港 (空港会社)	C I O			関係自治体 (被災地)	航空会社	旅行会社	フォワーダー	旅客	荷主			
			本省	被災空港 事務所	代替空港 事務所			本省	被災空港 支署	代替空港 支署									
緊急対応期間	1時間	被災空港(全体)及び周辺の被害状況	○	○	☆ ○	○	☆ ★ ○	○	○	○	☆ ○	○	☆ ○	☆ ○	○	○	◎	◎	
	3時間	被災空港での運航への影響	○	○	☆ ★ ○	○	☆ ○	○	○	○	☆ ○	○	☆ ○	☆ ○	○	○	◎	◎	
		被災空港(全体)及び周辺の復旧見通し	○	○	☆ ○	○	☆ ★ ○	○	○	○	☆ ○	○	☆ ○	☆ ○	○	○	◎	◎	
		被災空港周辺道路での通行規制の状況	○	○	○	○	★ ○	○	○	○	○	○	☆ ○	○	○	○	◎	◎	
		不要不急の輸送自粛の呼びかけ、やむをえない場合の代替ルート(地方空港から仁川空港経由含む)の広報	☆														◎	◎	
	6時間	被災空港での運航見通し(停止・縮小)	○	○	☆ ★ ○	○	☆ ○	○	○	○	☆ ○	○	☆ ○	○	○	○	◎	◎	
		被災空港での輸送需要(旅客)											☆ ★	☆					
		被災空港での輸送需要(貨物)											☆ ★		☆				
	12時間	被災空港での運航可能便数	○	○	☆ ★ ○	○	☆ ○	○	○	○	☆ ○	○	☆ ○	○	○	○	◎	◎	
		被災空港での縮小運航・停止期間の見通し	○	○	☆ ★ ○	○	☆ ○	○	○	○	☆ ○	○	☆ ○	○	○	○	◎	◎	
	1日	被災空港での運航計画	○	○	☆ ★ ○	○	☆ ○	○	○	○	○	○	☆ ○	○	○	○	◎	◎	
		代替空港での増便可能便数	○	○		☆ ★ ○		☆ ○	○		☆ ○		○						
		代替輸送需要(旅客)											☆ ★	☆					
		代替輸送需要(貨物)											☆ ★		☆				
		代替空港での臨時便運航計画	○	○	○	☆ ★ ○	○	☆ ○	○	○	○	○	☆ ○	○	○	○	◎	◎	
事業継続期間・復旧期間	1日以降	被災空港での運航の復旧状況に係る情報	○	○	☆ ★ ○	○	☆ ○	○	○	○	○	○	☆ ○	○	○	○	◎	◎	
	3日	代替空港での増便輸送対象需要(旅客)											☆ ★	☆					
		代替空港での増便輸送対象需要(貨物)											☆ ★		☆				
		代替空港での必要増便数	○	○		☆ ★ ○	○	○	○	○	○	○	☆ ○						
	7日	代替空港での増便運航計画	○	○	○	☆ ★ ○	○	☆ ○	○	○	○	○	☆ ○	○	○	○	◎	◎	
7日以降	代替空港での運航の拡大、縮小に係る情報	○	○	○	☆ ★ ○	○	☆ ○	○	○	○	○	☆ ○	○	○	○	◎	◎		

表-7.2.2.2 関係者間の情報伝達・共有・広報

### 7.3 まとめ

従来から密接に連携している運航安全関係者だけでなく、通常は空港会社や航空会社と個別に連携を図っているアクセス事業者、旅行代理店、フォワーダーといった非運航関係者との、情報の共有や連携を確保するために、非運航関係者がリエゾンなど情報の共有や調整のための要員を対策本部に派遣してもらう必要がある。

アクセスの長期不通など周辺の被災により、空港の機能が実質的に長期に停止する場合、アクセス事業者等の周辺の被災関係機関から遅滞なく適切に情報が提供されるように、体制への参加を予め確保しておくことが大切である。

代替空港から適切な代替輸送を事態想定として、これを円滑に実現するための「対応」レベルの流れ（フロー）の雛型を作成した。これを関係者間の議論のキックオフの際のイメージとして活用することを目的とした。

代替空港から長期に多くの臨時便を運航させる場合、「法令に規定する手続き」、「空港毎の制約との調整」、「対外的な調整」に分類し、整理した。

#### ○「法令に規定する手続き」

航空会社の拠点が被災するなどにより、事業計画（航空法第100条第2項第二号）、運航管理施設・整備の施設（整備基地）（航空法施行規則第210条第四号，同第214条）の変更を生じる場合の届出に対し、監督官庁の速やかな対応が期待される。

#### ○「空港毎の制約との調整」

代替空港において、スロット・スポット調整、緊急で新規に立ち入る航空会社関係者の承認、運用時間の延長などC I Qの強化の調整、離着陸回数・夜間便の急増に伴う周辺自治体の騒音への理解・協力の調整などが考えられる。代替空港での調整に際し、空港毎に地元が設置し活動している代替空港毎の利用促進協議会等の活用についても検討が望ましい。

#### ○「対外的な調整」

被災空港の定期便の代替空港への長期に振替えに対する相手国政府の理解、相手国空港のスロット・スポットの調整が必要となり、これらに関し、航空会社の調整が原則であるが、政府間の協力の要請を行うことにより、手続きの円滑化が期待される。

ハイジャックなどの保安事案にあつては、情報を共有する関係者を必要最小限にし、かつ情報の秘匿性が強く求められる。自然災害にあつては、旅客や荷主など末端の利用者の混乱を最小に留めるため、安全確保に支障がない範囲で、前広に広報を行っていくことが必要であり、そのため、対策本部に非運航関係者にもリエゾンを積極的に派遣してもらい情報の共有を図るとともに、マスコミにも適切に情報を発信していくことが必要と考えられる。

また, 混乱防止, 需要の絞り込み・分散など, 広報の戦略的な活用についても, 積極的に進められるよう, 事前の検討が望ましい.

#### 参考文献

- 1) 内閣府防災担当: 中央省庁業務継続ガイドライン 第1版～首都圏直下地震への対応を中心として～, 2007年
- 2) 国土交通省: 国土交通省業務継続計画, 2007年
- 3) 国土交通省航空局: 地震に強い空港のあり方検討委員会報告, 2007年

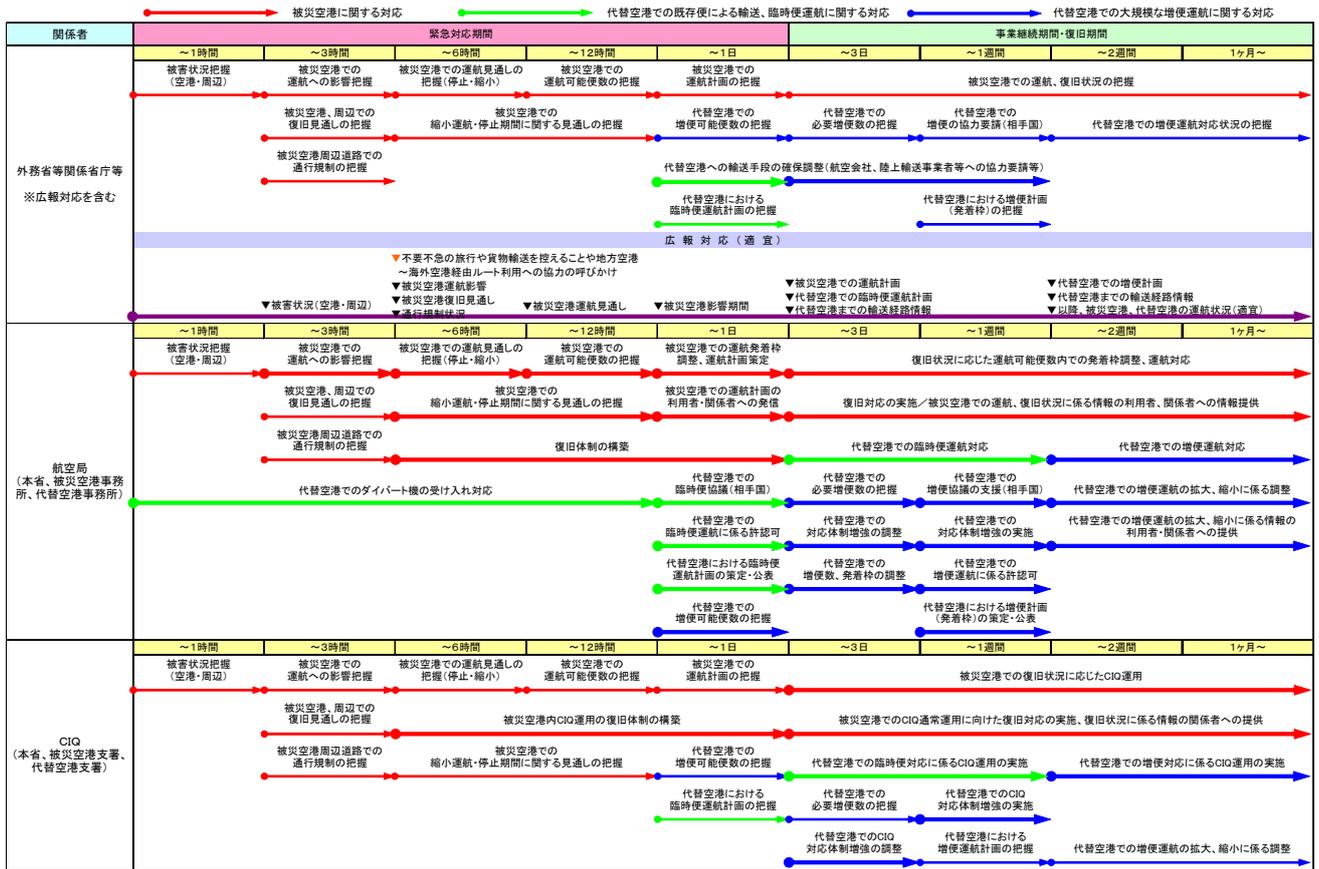


図-7.2.2.4 関係者全体の対応のイメージ (その1)

関係者	被災空港に関する対応				代替空港での既存便による輸送、臨時便運航に関する対応				代替空港での大規模な増便運航に関する対応			
	～1時間	～3時間	～6時間	～12時間	～1日	～3日	～1週間	～2週間	～1週間	～2週間	1ヶ月～	
被災空港 (空港会社)	被害状況把握 (空港・周辺)	運航への影響把握	運航見通しの把握 (停止・縮小)	運航可能便数の把握	運航発着枠調整 運航計画策定	運航計画の 利用者・関係者への発信	被災空港での運航、復旧状況に係る情報の利用者、関係者への情報提供	復旧状況に応じた運航可能便数内での発着枠調整、運航対応				
		復旧見通しの把握 (空港・周辺)	縮小運航・停止期間に関する見通しの把握									
		被災空港周辺道路での 通行規制の把握		復旧体制の構築								
					代替空港における 臨時便運航計画の把握		代替空港における 増便運航計画の把握	代替空港での増便運航の拡大、縮小に係る情報の把握				
代替空港 (空港会社)	被害状況把握 (空港・周辺)	被災空港での 運航への影響把握	被災空港での運航見通しの 把握(停止・縮小)	被災空港での 運航可能便数の把握	被災空港での 運航計画の把握	代替空港での 臨時便運航に係る手続き	代替空港での臨時便 運航計画の策定・公表	代替空港での臨時便運航対応	代替空港での増便運航対応			
		被災空港、周辺での 復旧見通しの把握	縮小運航・停止期間に関する見通しの把握			必要増便数の把握 増便対応施設確保	代替空港における増便計画 (発着枠)の策定・公表	代替空港における増便計画 (発着枠)の策定・公表	代替空港での増便運航の拡大、縮小に係る調整			
		ダイバート機の受け入れ対応			代替空港における臨時便 運航計画の策定・公表	増便数、発着枠の調整	対応体制増強の調整	対応体制増強の実施	代替空港での増便運航の拡大、縮小に係る情報の 利用者・関係者への提供			
					増便可能便数の把握	増便数、発着枠の調整	増便運航に係る手続き	代替空港での 増便運航に係る手続き				
航空会社	被害状況把握 (空港・周辺)	被災空港での 運航への影響把握	被災空港での運航見通しの 把握(停止・縮小)	被災空港での 運航可能便数の把握	被災空港での運航発着枠 調整、運航計画策定	被災空港での運航計画の 利用者・関係者への発信	被災空港での運航に係る情報の利用者、関係者への情報提供	被災空港の復旧状況に応じた運航可能便数内での発着枠調整、運航				
		被災空港、周辺での 復旧見通しの把握	縮小運航・停止期間に関する見通しの把握									
		被災空港周辺道路での 通行規制の把握		被災空港内自社施設・設備等の復旧体制の構築								
			被災空港での輸送需要 (旅客・貨物)の把握	被災空港での 運航計画の検討	代替輸送需要 (旅客・貨物)の把握	代替輸送需要 の把握(旅客・貨物)	代替空港での臨時便協 議(相手国)	代替空港での臨時便協 議(相手国)	代替空港での便数、路線の拡大、縮小等に係る調整			
					代替空港での臨時便運航 に係る許可等手続き	代替空港での臨時便 運航計画の策定・公表	代替空港での臨時便運航 に係る許可等手続き	代替空港での臨時便運航 に係る許可等手続き	代替空港での便数、路線の拡大、縮小等に係る 情報の利用者・関係者への提供			
					代替空港における臨時便 運航計画の策定・公表		代替空港における 増便運航計画の策定・公表	代替空港における 増便運航計画の策定・公表				
					代替空港での 増便可能便数の把握		代替空港での 増便運航体制の追加構築					

図-7.2.2.5 関係者全体の対応のイメージ (その2)

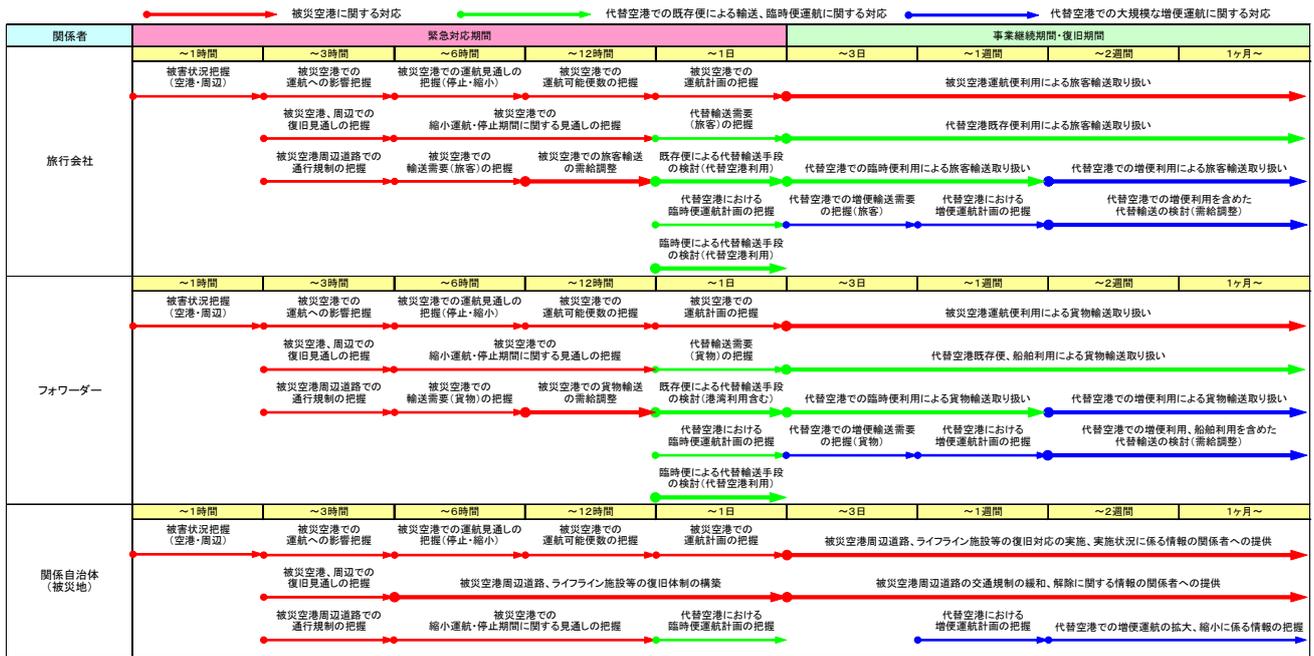


図-7.2.2.6 関係者全体の対応のイメージ (その3)

【関係省庁等】

対応	対応期限	情報			検討・調整	検討・調整の主な関係者
		作成	統合	共有		
<b>■通期</b>						
・ 広報対応	適宜				○	
<b>■緊急対応期間(被災直後)</b>						
・ 被災空港での空港及び空港周辺の被害状況の把握	1時間				○	
・ 不要不急の旅行や貨物輸送を控えること等への協力要請	3時間	○				
・ 被災空港での運航に対する影響の有無の把握	3時間				○	
・ 被災空港での空港及び空港周辺の復旧見通しの把握	3時間				○	
・ 被災空港周辺道路での通行規制の把握	3時間				○	
・ 被災空港での運航見直し(縮小・停止等)の把握	6時間				○	
・ 被災空港での運航可能回数(発着回数)の把握	12時間				○	
・ 被災空港での縮小運航、停止期間に関する見通しの把握	12時間				○	
・ 被災空港での運航計画の把握	1日				○	
・ 代替空港での増便可能回数の把握	1日				○	
・ 代替空港における臨時便運航計画の把握	1日				○	
<b>■事業継続期間・復旧期間</b>						
・ 被災空港での運航、復旧状況の把握	1日以降				○	
・ 代替空港での必要増便数の把握	3日				○	
・ 代替空港における増便協議に係る支援・協力要請(日本側乗り入れ空港変更、機材変更、増便、相手空港スロット確保等)	7日				○	・ 航空局(本省)、外務省、相手国、相手国空港
・ 代替空港への輸送手段の確保調整(航空会社、陸上輸送事業者等への協力要請等)	7日				○	・ 国土交通省、航空会社、陸上輸送事業者(協会)等
・ 代替空港における増便計画(発着枠)の把握	7日				○	
・ 代替空港での増便運航対応状況の把握	7日以降				○	

【航空局(本省、被災空港事務所、代替空港事務所)】

対応	対応期限	情報			検討・調整	検討・調整の主な関係者
		作成	統合	共有		
<b>■緊急対応期間(被災直後)</b>						
・ 代替空港でのダイバート機の受け入れ対応	発災後				○	・ 航空局(代替空港事務所)、航空交通管理センター、CIQ(代替空港支署)、代替空港会社、航空会社
・ 被災空港での空港及び空港周辺の被害状況の把握	1時間	○			○	
・ 被災空港での運航に対する影響の有無の把握	3時間	○	○	○	○	・ 航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、航空会社
・ 被災空港での空港及び空港周辺の復旧見通しの把握	3時間	○	○	○	○	・ 航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、関係自治体、航空会社
・ 被災空港周辺道路での通行規制の把握	3時間				○	
・ 被災空港での運航見直し(縮小・停止等)の把握	6時間	○	○	○	○	・ 航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、航空会社
・ 被災空港での運航可能回数(発着回数)の把握	12時間	○	○	○	○	・ 航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、航空会社
・ 被災空港での縮小運航、停止期間に関する見通しの把握	12時間	○	○	○	○	・ 航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、航空会社
・ 被災空港での運航発着枠調整、運航計画策定	1日	○	○	○	○	・ 航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、航空会社
・ 被災空港での運航計画の利用者、関係者への発信	1日	○	○	○		
・ 復旧体制の構築	1日				○	・ 航空局(本省、被災空港事務所)、被災空港会社、復旧工事会社
・ 代替空港での臨時便協議(相手国)	1日				○	・ 航空会社、航空局(本省)、外務省、相手国、相手国空港
・ 代替空港での臨時便運航に係る許認可	1日				○	・ 航空局(本省、代替空港事務所)、航空会社
・ 代替空港における臨時便運航計画の策定、公表	1日	○	○	○	○	・ 航空局(代替空港事務所)、代替空港会社、航空会社
・ 代替空港での増便可能回数の把握	1日	○	○	○	○	・ 航空局(代替空港事務所)、代替空港会社、CIQ(代替空港支署)
<b>■事業継続期間・復旧期間</b>						
・ 被災空港での通常運航再開に向けた復旧対応の実施	1日以降				○	・ 航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、復旧工事会社
・ 復旧状況に応じた運航可能回数内の発着枠調整、運航対応	1日以降				○	・ 航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、航空会社
・ 被災空港での運航の復旧状況に係る情報の提供	1日以降	○	○	○		
・ 代替空港での臨時便運航対応	1日以降					
・ 代替空港での必要増便数の把握	3日				○	
・ 代替空港での対応体制増強(空港運用要員、CIQ職員等)の調整	3日				○	・ 航空局(本省、代替空港事務所)、代替空港会社、CIQ(本省、代替空港支署)
・ 代替空港での増便数、発着枠、路線及び就航機材等の調整	3日				○	・ 航空局(本省、代替空港事務所)、代替空港会社、航空会社
・ 代替空港における増便協議・同支援・協力要請(日本側乗り入れ空港変更、機材変更、増便、相手空港スロット確保等)	7日				○	・ 航空会社、航空局(本省)、外務省、相手国、相手国空港
・ 代替空港での対応体制増強(空港運用要員)の実施	7日					
・ 代替空港での増便運航に係る許認可	7日				○	・ 航空局(本省、代替空港事務所)、航空会社
・ 代替空港における増便計画(発着枠)の策定、公表	7日	○	○	○	○	・ 航空局(代替空港事務所)、代替空港会社、航空会社
・ 代替空港での増便運航の拡大、縮小に係る調整	7日以降				○	・ 航空局(本省、代替空港事務所)、CIQ(本省、代替空港支署)、代替空港会社、航空会社
・ 代替空港での増便運航対応	7日以降					
・ 代替空港での増便運航の拡大、縮小に係る情報の利用者・関係者への提供	7日以降	○	○	○		

【CIQ(本省、被災空港支署、代替空港支署)】

対応	対応期限	情報			検討・調整	検討・調整の主な関係者
		作成	統合	共有		
<b>■緊急対応期間(被災直後)</b>						
・被災空港での空港及び空港周辺の被害状況の把握	1時間	○		○		
・被災空港での運航に対する影響の有無の把握	3時間	○		○	○	・航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、航空会社
・被災空港での空港及び空港周辺の復旧見通しの把握	3時間	○		○	○	・航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、関係自治体、航空会社
・被災空港周辺道路での通行規制の把握	3時間			○		
・被災空港での運航見通し(縮小・停止等)の把握	6時間	○		○	○	・航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、航空会社
・被災空港での運航可能便数(発着回数)の把握	12時間	○		○	○	・航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、航空会社
・被災空港での縮小運航、停止期間に関する見通しの把握	12時間	○		○	○	・航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、航空会社
・被災空港での運航計画の把握	1日			○		
・被災空港でのCIQ運用の復旧体制の構築	1日				○	・CIQ(本省、被災空港支署)、被災空港会社、復旧工事会社
・代替空港での増便可能便数の把握	1日	○		○	○	・航空局(代替空港事務所)、代替空港会社、CIQ(代替空港支署)
・代替空港における臨時便運航計画の把握	1日			○		
<b>■事業継続期間・復旧期間</b>						
・被災空港での通常運用再開に向けた復旧対応の実施	1日以降				○	・CIQ(被災空港支署)、被災空港会社、復旧工事会社
・被災空港での復旧状況に応じたCIQ運用	1日以降					
・被災空港でのCIQ運用の復旧状況に係る情報の関係者への提供	1日以降	○		○		
・代替空港での臨時便対応に係るCIQ運用の実施	1日以降					
・代替空港での必要増便数の把握	3日			○		
・代替空港でのCIQ対応体制増強の調整	3日				○	・航空局(本省、代替空港事務所)、代替空港会社、CIQ(本省、代替空港支署)
・代替空港でのCIQ対応体制増強の実施	7日					
・代替空港における増便運航計画の把握	7日			○		
・代替空港での増便対応に係るCIQ運用の実施	7日以降					
・代替空港での増便運航の拡大、縮小に係る調整	7日以降				○	・航空局(本省、代替空港事務所)、CIQ(本省、代替空港支署)、代替空港会社、航空会社

【被災空港(空港会社)】

対応	対応期限	情報			検討・調整	検討・調整の主な関係者
		作成	統合	共有		
<b>■緊急対応期間(被災直後)</b>						
・空港及び空港周辺の被害状況の把握	1時間	○	○	○		
・運航に対する影響の有無の把握	3時間	○		○	○	・航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、航空会社
・復旧見通しの把握(空港・周辺)	3時間	○	○	○	○	・航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、関係自治体、航空会社
・空港周辺道路での通行規制の把握	3時間			○	○	
・運航見通し(縮小・停止等)の把握	6時間	○		○	○	・航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、航空会社
・運航可能便数(発着回数)の把握	12時間	○		○	○	・航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、航空会社
・縮小運航、停止期間に関する見通しの把握	12時間	○		○	○	・航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、航空会社
・運航発着枠調整、運航計画策定	1日	○		○	○	・航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、航空会社
・運航計画の利用者、関係者への発信	1日	○		○		
・復旧体制の構築	1日				○	・航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、復旧工事会社
・代替空港における臨時便運航計画の把握	1日			○		
<b>■事業継続期間・復旧期間</b>						
・復旧状況に応じた運航可能便数内での発着枠調整、運航対応	1日以降				○	・航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、航空会社
・通常運航再開に向けた復旧対応の実施	1日以降				○	・航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、復旧工事会社
・運航の復旧状況に係る情報の利用者、関係者への情報提供	1日以降	○		○		
・代替空港における増便運航計画の把握	7日			○		
・代替空港における増便運航の拡大、縮小に係る情報の把握	7日以降			○		

【航空会社】

対応	対応期限	情報			検討・調整	検討・調整の主な関係者
		作成	統合	共有		
<b>■緊急対応期間(被災直後)</b>						
被災空港での空港及び空港周辺の被害状況の把握	1時間	○		○		
被災空港での運航に対する影響の有無の把握	3時間	○		○	○	航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、航空会社
被災空港での空港及び空港周辺の復旧見通しの把握	3時間	○		○	○	航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、関係自治体、航空会社
被災空港周辺道路での通行規制の把握	3時間			○		
被災空港での運航見直し(縮小・停止等)の把握	6時間	○		○	○	航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、航空会社
被災空港での輸送需要(旅客・貨物)の把握	6時間	○	○		○	航空会社、旅行会社、フォワーダー
被災空港での運航可能便数(発着回数)の把握	12時間	○		○	○	航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、航空会社
被災空港での縮小運航、停止期間に関する見通しの把握	12時間	○		○	○	航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、航空会社
被災空港での運航計画の検討	12時間				○	航空会社、旅行会社、フォワーダー
被災空港での運航発着枠調整、運航計画策定	1日	○		○	○	航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、航空会社
被災空港での運航計画の利用者、関係者への発信	1日	○		○		
被災空港での復旧体制の構築	1日				○	航空会社、復旧工事会社
代替輸送需要(旅客・貨物)の把握	1日	○	○		○	航空会社、旅行会社、フォワーダー
代替空港での臨時便協議(相手国)	1日				○	航空会社、航空局(本省)、外務省、相手国、相手国空港
代替空港での臨時便運航に係る許認可等の手続き	1日				○	航空局(本省、代替空港事務所)、代替空港会社、航空会社
代替空港における臨時便運航計画の策定、公表	1日	○		○	○	航空局(代替空港事務所)、代替空港会社、航空会社
代替空港での増便可能便数の把握	1日			○		
<b>■事業継続期間・復旧期間</b>						
代替空港での臨時便運航の実施	1日以降					
被災空港の復旧状況に応じた運航可能便数内での発着枠調整、運航	1日以降				○	航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、航空会社
被災空港での運航に係る情報の利用者、関係者への情報提供	1日以降	○		○		
被災空港での通常運航に向けた復旧対応の実施	1日以降				○	航空会社、復旧工事会社
代替空港での増便輸送需要(旅客・貨物)の把握	3日	○		○	○	航空会社、旅行会社、フォワーダー
代替空港での必要増便数の把握	3日	○		○		
代替空港での増便計画の検討、発着枠等の調整	3日				○	航空局(本省、代替空港事務所)、CIQ(本省、代替空港支署)、代替空港会社、航空会社
代替空港における増便協議・同支援・協力要請(日本側乗り入れ空港変更、機材変更、増便、相手空港スロット確保等)	7日				○	航空会社、航空局(本省)、外務省、相手国、相手国空港
代替空港での増便運航に係る許認可等の手続き	7日				○	航空局(本省、代替空港事務所)、代替空港会社、航空会社
代替空港における増便計画(発着枠)の策定、公表	7日	○		○	○	航空局(代替空港事務所)、代替空港会社、航空会社
代替空港での増便運航体制の追加構築	7日				○	航空会社
代替空港での増便運航の実施	7日以降					
代替空港での便数、路線の拡大、縮小等に係る調整	7日以降				○	航空局(本省、代替空港事務所)、CIQ(本省、代替空港支署)、代替空港会社、航空会社
代替空港での便数、路線の拡大、縮小等に係る情報の利用者、関係者への提供	7日以降	○		○		

【代替空港(空港会社)】

対応	対応期限	情報			検討・調整	検討・調整の主な関係者
		作成	統合	共有		
<b>■緊急対応期間(被災直後)</b>						
ダイハート機の受け入れ対応	発災後				○	航空局(代替空港事務所)、航空交通管理センター、CIQ(代替空港支署)、代替空港会社、航空会社
被災空港での空港及び空港周辺の被害状況の把握	1時間			○		
被災空港での運航に対する影響の有無の把握	3時間			○		
被災空港での空港及び空港周辺の復旧見通しの把握	3時間			○		
被災空港での運航見直し(縮小・停止等)の把握	6時間			○		
被災空港での運航可能便数の把握	12時間			○		
被災空港での縮小運航、停止期間に関する見通しの把握	12時間			○		
被災空港での運航計画の把握	1日			○		
臨時便運航に係る手続き	1日				○	代替空港会社、航空局(代替空港事務所)、航空会社
代替空港における臨時便運航計画の策定、公表	1日	○		○	○	航空局(代替空港事務所)、代替空港会社、航空会社
代替空港での増便可能便数の把握	1日	○		○	○	航空局(代替空港事務所)、代替空港会社、CIQ(代替空港支署)
<b>■事業継続期間・復旧期間</b>						
臨時便運航対応	1日以降					
必要増便数の把握	3日			○		
増便対応施設の確保	3日				○	航空局(代替空港事務所)、代替空港会社、CIQ(代替空港支署)
対応体制増強(空港運用要員、CIQ職員等)の調整	3日				○	航空局(本省、代替空港事務所)、代替空港会社、CIQ(本省、代替空港支署)
増便数、発着枠、路線及び就航機材等の調整	3日				○	航空局(本省、代替空港事務所)、代替空港会社、航空会社
増便運航計画(発着枠等)の策定、公表	7日	○		○	○	航空局(代替空港事務所)、代替空港会社、航空会社
対応体制増強(空港運用要員)の実施	7日					
増便運航に係る手続き	7日				○	代替空港会社、航空局(代替空港事務所)、航空会社
増便運航対応	7日以降					
増便運航の拡大、縮小に係る調整	7日以降				○	航空局(本省、代替空港事務所)、CIQ(本省、代替空港支署)、代替空港会社、航空会社
増便運航の拡大、縮小に係る情報の利用者・関係者への提供	7日以降	○		○		

【旅行会社】

対応	対応期限	情報			検討・調整	検討・調整の主な関係者
		作成	統合	共有		
<b>■緊急対応期間(被災直後)</b>						
・被災空港での空港及び空港周辺の被害状況の把握	1時間			○		
・被災空港での運航に対する影響の有無の把握	3時間			○		
・被災空港での空港及び空港周辺の復旧見通しの把握	3時間			○		
・被災空港周辺道路での通行規制の把握	3時間			○		
・被災空港での運航見通し(縮小・停止等)の把握	6時間			○		
・被災空港での輸送需要(旅客)の把握	6時間	○			○	・航空会社、旅行会社
・被災空港での運航可能便数(発着回数)の把握	12時間			○		
・被災空港での縮小運航、停止期間に関する見通しの把握	12時間			○		
・被災空港での旅客輸送の需給調整	12時間				○	・航空会社、旅行会社
・被災空港での運航計画の把握	1日			○		
・代替輸送需要(旅客)の把握	1日	○			○	・航空会社、旅行会社
・既存便による代替輸送手段の検討(代替空港利用)	1日				○	・旅行会社、旅客
・代替空港での臨時便運航計画の把握	1日			○		
・臨時便による代替輸送手段の検討(代替空港利用)	1日				○	・旅行会社、旅客
<b>■事業継続期間・復旧期間</b>						
・被災空港運航便利用による旅客輸送取り扱い	1日以降					
・代替空港既存便利用による旅客輸送取り扱い	1日以降					
・代替空港での臨時便利用による旅客輸送取り扱い	1日以降					
・代替空港での増便輸送需要(旅客)の把握	3日	○			○	・航空会社、旅行会社
・代替空港における増便運航計画の把握	7日			○		
・代替空港での増便利用を含めた旅客取り扱い	7日以降					
・代替空港での増便利用を含めた代替輸送の検討(需給調整)	7日以降				○	・航空会社、旅行会社、旅客

【関係自治体(被災地)】

対応	対応期限	情報			検討・調整	検討・調整の主な関係者
		作成	統合	共有		
<b>■緊急対応期間(被災直後)</b>						
・被災空港での空港及び空港周辺の被害状況の把握	1時間	○		○		
・被災空港での運航に対する影響の有無の把握	3時間			○		
・被災空港での空港及び空港周辺の復旧見通しの把握	3時間	○		○	○	・航空局(被災空港事務所)、被災空港会社、CIQ(被災空港支署)、関係自治体、航空会社
・被災空港周辺道路での通行規制の把握	3時間	○		○		
・被災空港での運航見通し(縮小・停止等)の把握	6時間			○		
・被災空港での運航可能便数(発着回数)の把握	12時間			○		
・被災空港での縮小運航、停止期間に関する見通しの把握	12時間			○		
・被災空港での運航計画の把握	1日			○		
・空港周辺道路、ライフライン等の復旧体制の構築	1日				○	・関係自治体、道路局、ライフライン事業者、復旧工事会社
・代替空港での臨時便運航計画の把握	1日			○		
<b>■事業継続期間・復旧期間</b>						
・被災空港周辺道路、ライフライン施設等の復旧対応の実施、実施状況に係る情報の関係者への提供	1日以降	○		○		
・被災空港周辺道路の交通規制の緩和、解除に関する情報の関係者への提供	1日以降	○		○		
・代替空港における増便運航計画の把握	7日			○		
・代替空港における増便運航の拡大、縮小に係る情報の把握	7日以降			○		

表-7.2.2.1 関係者個別の対応のイメージ