

# 新千歳空港事業継続計画（A2－BCP）

令和2年12月

北海道エアポート株式会社



Hokkaido  
Airports

新千歳空港A2-BCP行動目標の設定	.....P3		
大規模地震発生時の想定ハザード (想定ハザード解消タイムライン)	.....P4		
➤ ブラックアウト	.....P5		
➤ 基本施設、航空保安施設の機能喪失・低下	.....P6		
➤ 空港ターミナルビルの機能喪失・低下	.....P7		
➤ 空港アクセス喪失	.....P8		
➤ 貨物施設の機能喪失・低下	.....P9		
<b>新千歳空港 AP-HQ(空港対策本部)設置概要</b>	.....P10		
新千歳空港 AP-HQ(空港対策本部)設置イメージ	.....P11		
<b>機能別対応計画</b>			
➤ 滞留者対応計画	.....P12		
➤ 訪日外国人旅行者対応計画	.....P15		
➤ 早期復旧計画	.....P16		
➤ 役割分担(滞留者対応、訪日外国人対応)	.....P17		
➤ 電力喪失時の対応計画	.....P18		
➤ 通信体制の確保	.....P19		
➤ 上・下水道機能喪失時の対応計画	.....P20		
➤ 燃料確保計画	.....P21		
➤ 役割分担(電力、通信、上下水、燃料対応計画)	.....P22		
➤ 空港アクセス喪失時対応計画	.....P23		
➤ 緊急時発着調整対応計画	.....P24		
➤ 貨物施設復旧計画	.....P26		
➤ 一時待機場所としての空港の対応計画	.....P27		
➤ 役割分担(早期復旧、緊急時発着調整、アクセス、貨物施設、一時待機場所)	.....P28		
		特別警報級の気象(特に大雪)による被害想定ハザード	.....P29
		(想定ハザード解消タイムライン)	
		➤ 特別警報級の気象(特に大雪)	.....P30
		<b>機能別対応計画</b>	
		➤ 特別警報級の気象(特に大雪)対応計画	.....P31
		<b>外部機関との連携</b>	.....P33
		<b>情報発信(プレスリリース等)の対応要領</b>	.....P33
		<b>訓練計画</b>	.....P34
		<b>各施設の担当者と技術者の配置</b>	.....P35
		<b>被災時等における航空情報発信の対応要領</b>	.....P36

## A2-BCP行動目標における基本的な考え方

- 新千歳空港は、我が国の航空ネットワーク及び背後圏経済活動の継続性を維持する上で重要度が高く、その災害発生の際にも機能低下を最小限にするための対策が必要である。
- 大規模地震や特別警報級の気象(大雨(土砂災害、浸水害)、暴風、暴風雪、大雪、火山噴火)による災害時には、航空旅客をはじめとした全ての空港利用者の安全・安心の確保を最優先にしつつ、可能な限り航空ネットワーク機能を維持し、万一その機能が停止した場合には早期復旧を図る。
- 上記にあわせて、空港滞留者が最低限72時間空港内に滞在することが可能な備蓄品(非常食、飲料水、非常用トイレ等)を各主体がそれぞれ確実に確保しておく。

## A2-BCP作成に係る想定被害の前提

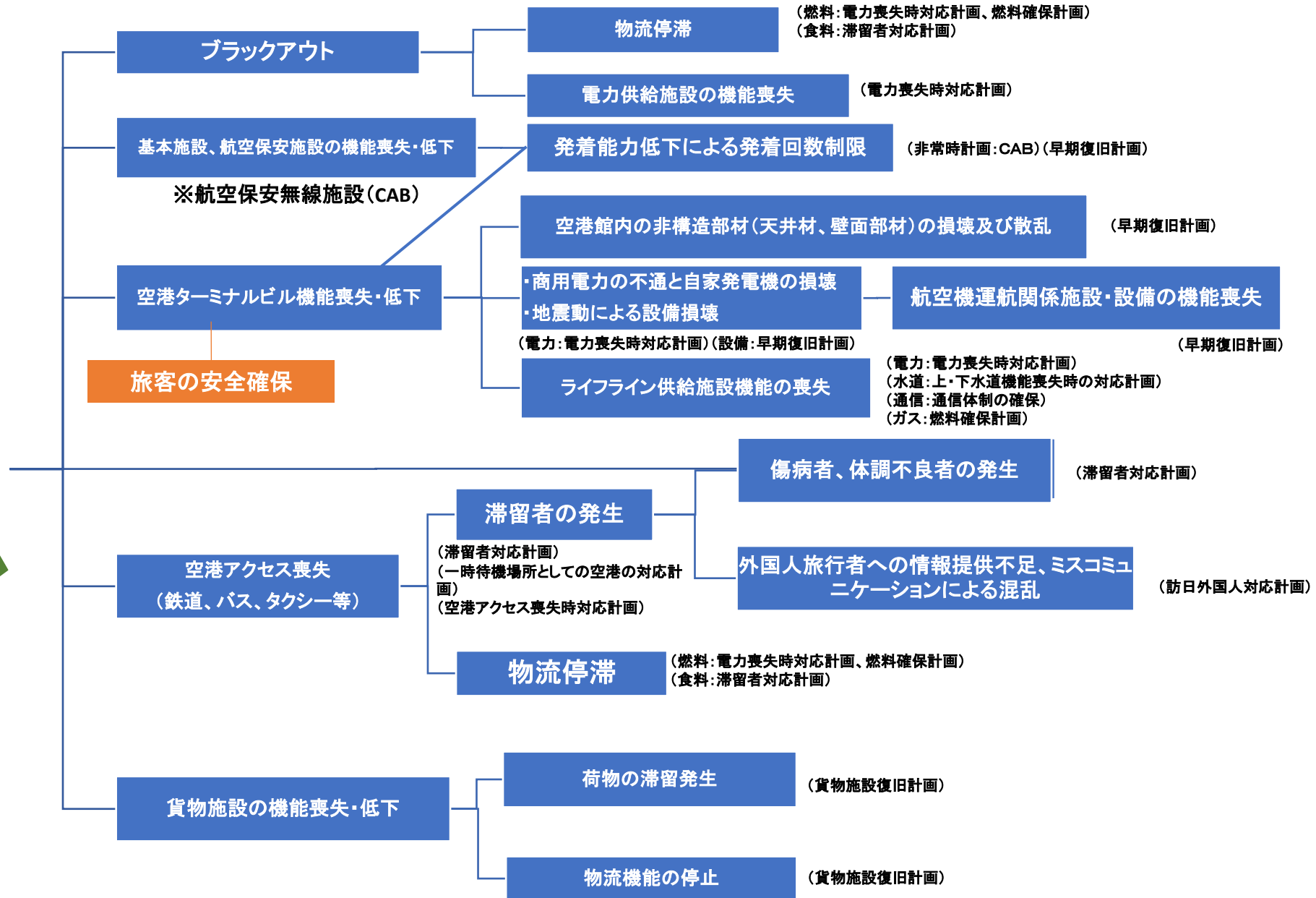
- 平成30年9月6日に発生した胆振東部地震(震度6弱)において、実際に起きた被害を基準として、それ以外の災害発生時に予想される被害を想定。(冬季に起こった場合も想定)
- 平成28年12月22～24日に発生した大雪において、実際に起きた影響を基準として、それ以外に予想される影響を想定。  
※火山噴火による降灰は、大雪対処要領を準用する。

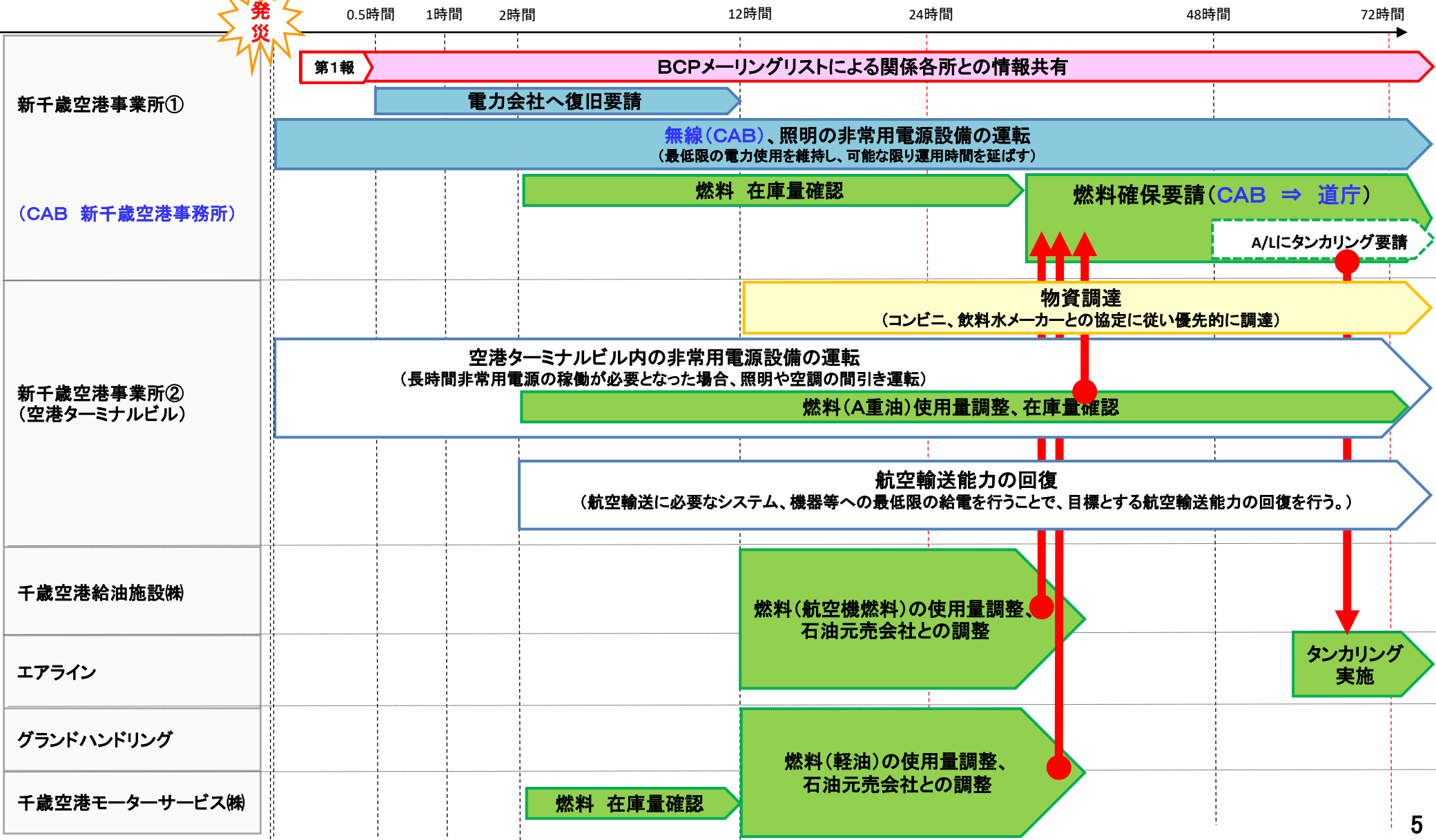
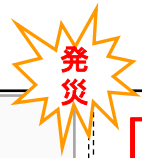
## 具体的行動目標の設定

- ① 空港利用者の安全・安心の確保
  - i. 発災後空港へのアクセスが断絶した場合、その後**24時間後**までは、電気、上下水道は非常用設備等を活用し、最低限の航空機の運航が再開(一部再開を含む)となる状態を確保する。
  - ii. その後**72時間後**までは、航空機の運航が再開可能(一部再開を含む)であり、かつ空港ターミナルビルにおける物販テナントでのワゴン販売等により一部飲食が提供されるサービスレベルを確保する。
  - iii. 発災時に空港内に滞留する空港利用者が、安全かつ確実に空港外へ移動・避難できるまでに必要な非常食等を確保する。
- ② 航空ネットワークの維持又は早期復旧
  - i. 大規模地震により被災した場合には、**72時間後**までの空港運用再開を目指す。
  - ii. 特別警報級の気象(大雨(土砂災害、浸水害)、暴風、暴風雪、大雪)により被災した場合には、**気象が回復後24時間以内**の空港運用再開を目指す。
- ③ 救急・救命活動拠点等
  - i. 発災後救急・救命活動の拠点としては**極めて早期**の段階で機能を確保する。
  - ii. 発災後緊急物資・人員等の受け入れが困難となった場合においても、**24時間以内**に緊急物資・人員等の受入拠点としての機能を確保する。
  - iii. 発災により航空ネットワークに支障が出た場合でも、**24時間以内**に活動拠点としての機能を確保する。

# 大規模地震発生時の想定ハザード

地震発生





# Hokkaido Airports\* 解消タイムライン(基本施設、航空保安施設の機能喪失・低下)



※目標 ※空港ターミナルに  
15回/時 被害が無い場合  
(30%)  
2時間

目標  
25回/時  
(50%)  
24時間

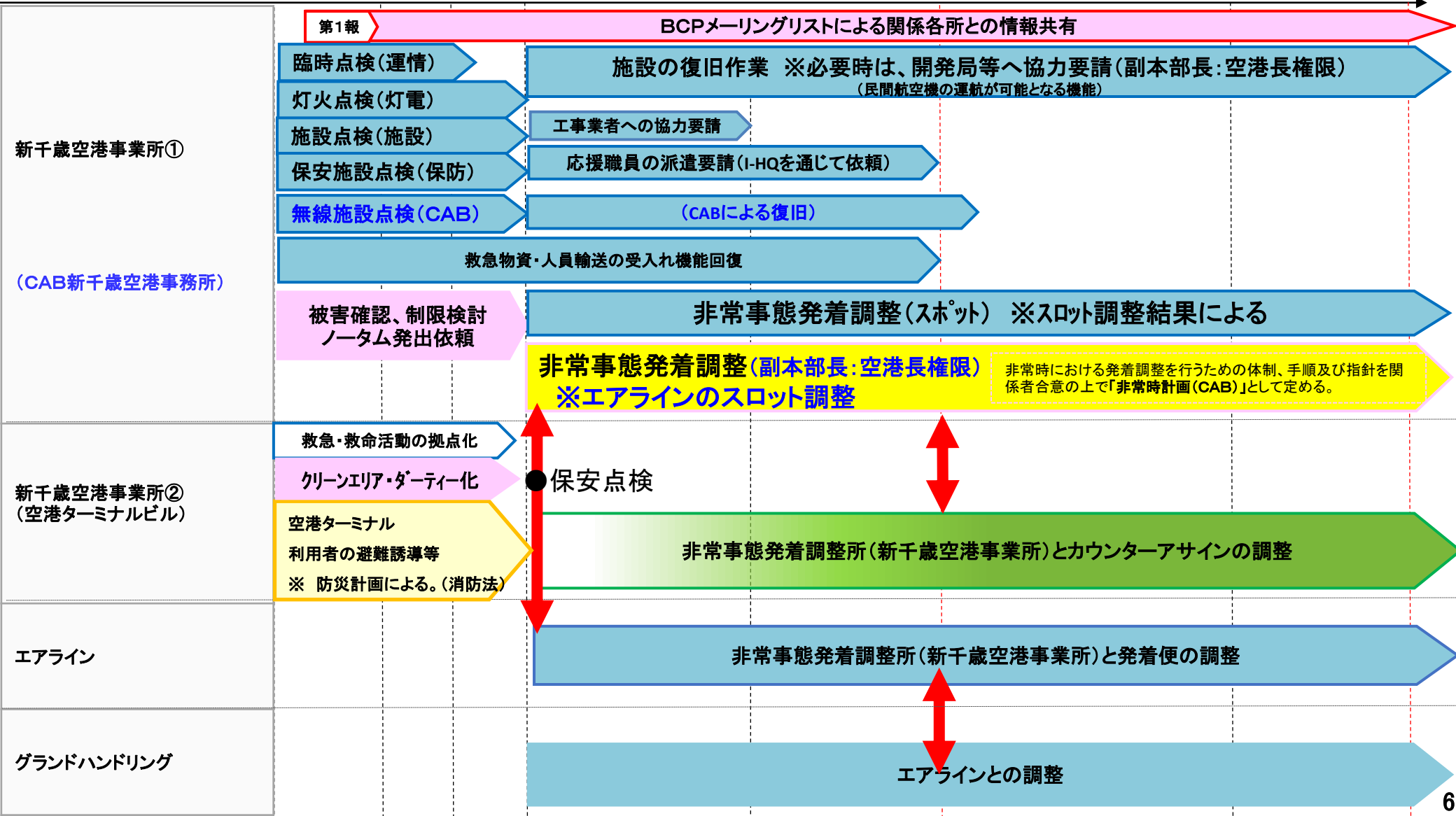
目標  
35回/時  
(70%)  
48時間

目標  
50回/時  
(100%)  
72時間

0.5時間

1時間

12時間





0.5時間

1時間

目標  
25回/時  
(50%)  
24時間

目標  
35回/時  
(70%)  
48時間

目標  
50回/時  
(100%)  
72時間

## 救急・救命活動の拠点化

空港ターミナル  
利用者の避難誘導等  
※ 防災計画による。(消防法)

空港内帰宅困難者の対応  
(空港館内の一般フロアにおける残留者  
対応(非常食の配布、宿泊等)及び  
滞留者の近隣市街地への輸送協力)

空港に来る利用者の安全確保  
※可能な限り空港に来ないようにするための対策  
(AP-HQ(空港対策本部)からの情報発信(マスコミへの情報開示、空港ターミナルビルHP、  
札幌市内設置運航情報表示端末(FIS)等)による滞留者対応)

## 旅客の安全確認

### 被災時の旅客対応の収束

- ・航空運航再開に伴う空港内帰宅困難者の減少及び解消
- ・空港に来る利用者の安全確保の継続

## 空港ターミナルビルの復旧

各地からの建築資機材等の調達及び復旧作業従事者の参集支援

### 火災有無確認

建物設備等の安全確認・破損物の撤去・清掃  
・構造部材の安全確認  
・スプリンクラー等の消防設備及び天井等の非構造部材の  
安全確認並びに危険個所の除去作業、臨時の安全補強作業

航空機運航の機能に関わる電気設備点検  
(機械・設備への電力供給の確認(ベルコン、空調設備、  
エアライン機器類、保安検査機器等))

自家発電機等の巡回点検と保守及びライフライン  
(電気、ガス、水道、通信)供給施設設備の修繕

一般区域のコンビニ  
等の臨時営業  
(消防法の範囲内)

ワゴンショップの開設及び  
制限エリア内の一部店舗の  
営業再開(消防法の範囲内)

### 施設復旧対応の収束

- ・航空運航機能に関わる機能の復旧
- ・エスカレーター等、バリアフリー設備の安全点検及び復旧

### 物販エリア の営業再開

- ・消防点検等の営業再  
開に伴う手続の完了
- ・商業施設の設備、備  
品等の復旧作業

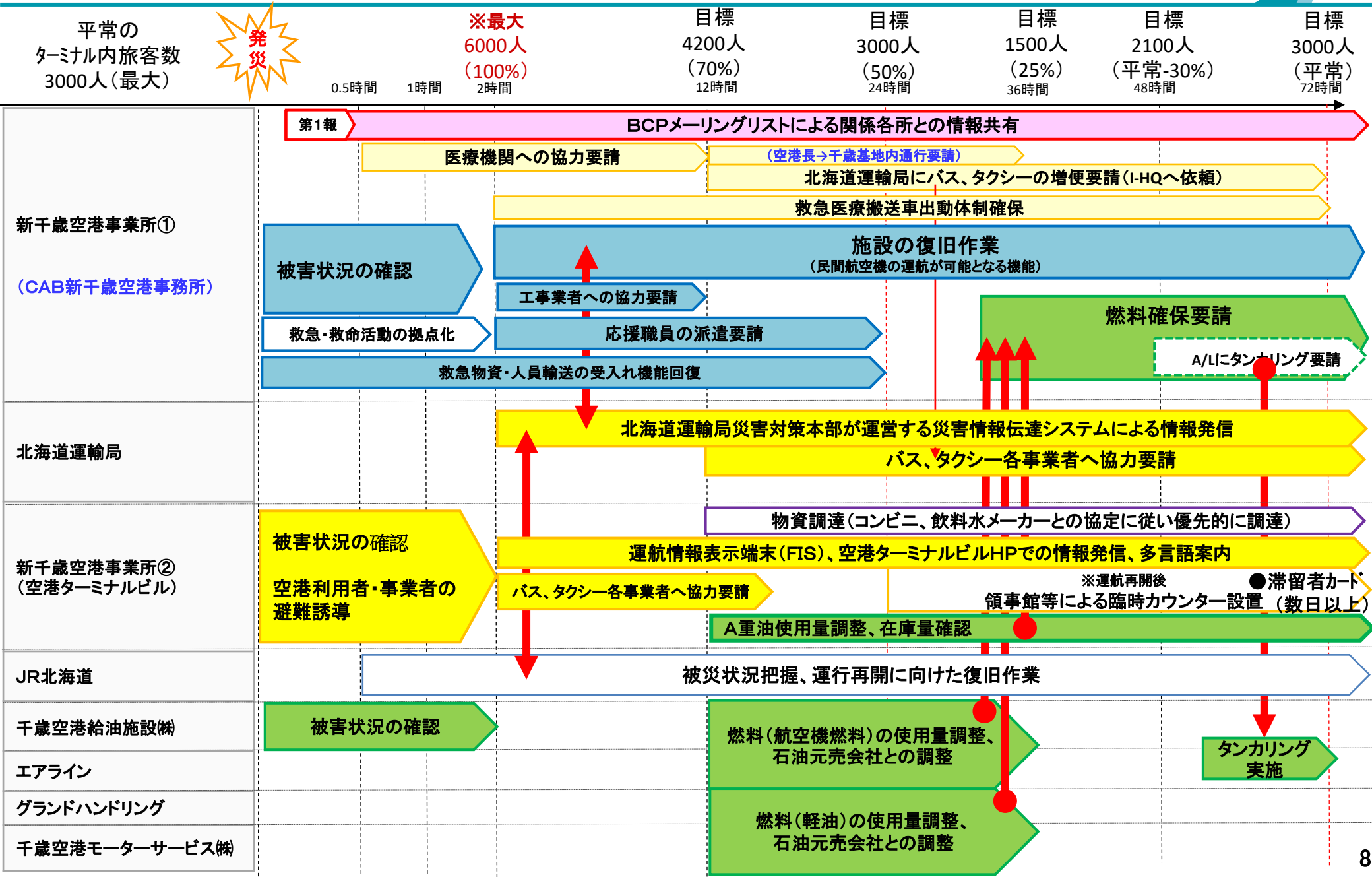
### 飲食エリア の営業再開

※エスカレーター等及びバリアフリー設備、商業施設の復旧作業は航空機能復旧後の対応

新千歳空港事業所  
(AP-HQ)



# 解消タイムライン（空港アクセス喪失）





# Hokkaido Airports\* 解消タイムライン（貨物施設の機能喪失・低下）



※目標 (30%) ※空港ターミナルに被害が無い場合

目標 (50%)

目標 (70%)

目標 (100%)

0.5時間

1時間

2時間

12時間

24時間

48時間

72時間

第1報

BCPメーリングリストによる関係各所との情報共有

新千歳空港事業所①

(CAB新千歳空港事務所)

被害状況の確認

工事業者への協力要請

(副本部長:TEC-FORCE等の派遣要請)

救急・救命活動の拠点化

救急物資・人員輸送の受け入れ機能回復

施設の復旧作業

(民間航空機の運航が可能となる機能)

燃料確保要請

新千歳空港事業所②

(空港ターミナルビル)

被害状況の確認

施設の復旧作業

(民間航空機の運航が可能となる機能)

上屋施設等の被害状況の確認

施設の復旧作業

民間航空機の運航が可能となる機能(貨物施設)

業務継続に必要な設備、燃料の手配

札幌国際エアカーゴターミナル(株)

フォワーダー、エアライン、関係機関との緊急連絡体制による情報共有

フォワーダーとの情報共有会議

滞留荷物の取り扱い調整

## AP-HQ(空港対策本部)設置基準

- 新千歳空港において震度5強以上の地震が発生した場合(第一報は、新千歳空港事業所からBCPメーリングリストへ発信)
- 特別警報級の気象(大雨(土砂災害、浸水害)、暴風、暴風雪、大雪・火山噴火)により空港の運航に支障が出る(又はおそれがある)場合
- 本部長は、上記によらず災害が発生し又は災害が発生するおそれがある場合で、空港の機能維持・復旧等について各構成員との統括的な調整が必要と認める場合
- その他、AP-HQ(空港対策本部)メンバーが要請し、本部長が必要と判断した場合

## AP-HQ(空港対策本部)災害時初動対応

- AP-HQ(空港対策本部)の参集要請
- 関係各所からの情報収集、情報整理(死傷者、航空機の現状、運航状況等)
- 国土交通省航空局への第一報(発災後15分以内)

## AP-HQ(空港対策本部)の決定事項

### 本部長

- 滑走路閉鎖の可否を決定
- 運航再開の可否を決定
- 空港ターミナルビル閉鎖の可否を決定
- 救急救命活動の活動拠点の決定
- 災害派遣要請の決定
- 周辺自治体への旅客の輸送に向けた要請
- 各種要請事項の決定
- 「国交省航空局対策本部」への報告

### 副本部長

- 災害派遣要請の実施
- 国機関への各種要請の実施

### 事務局長

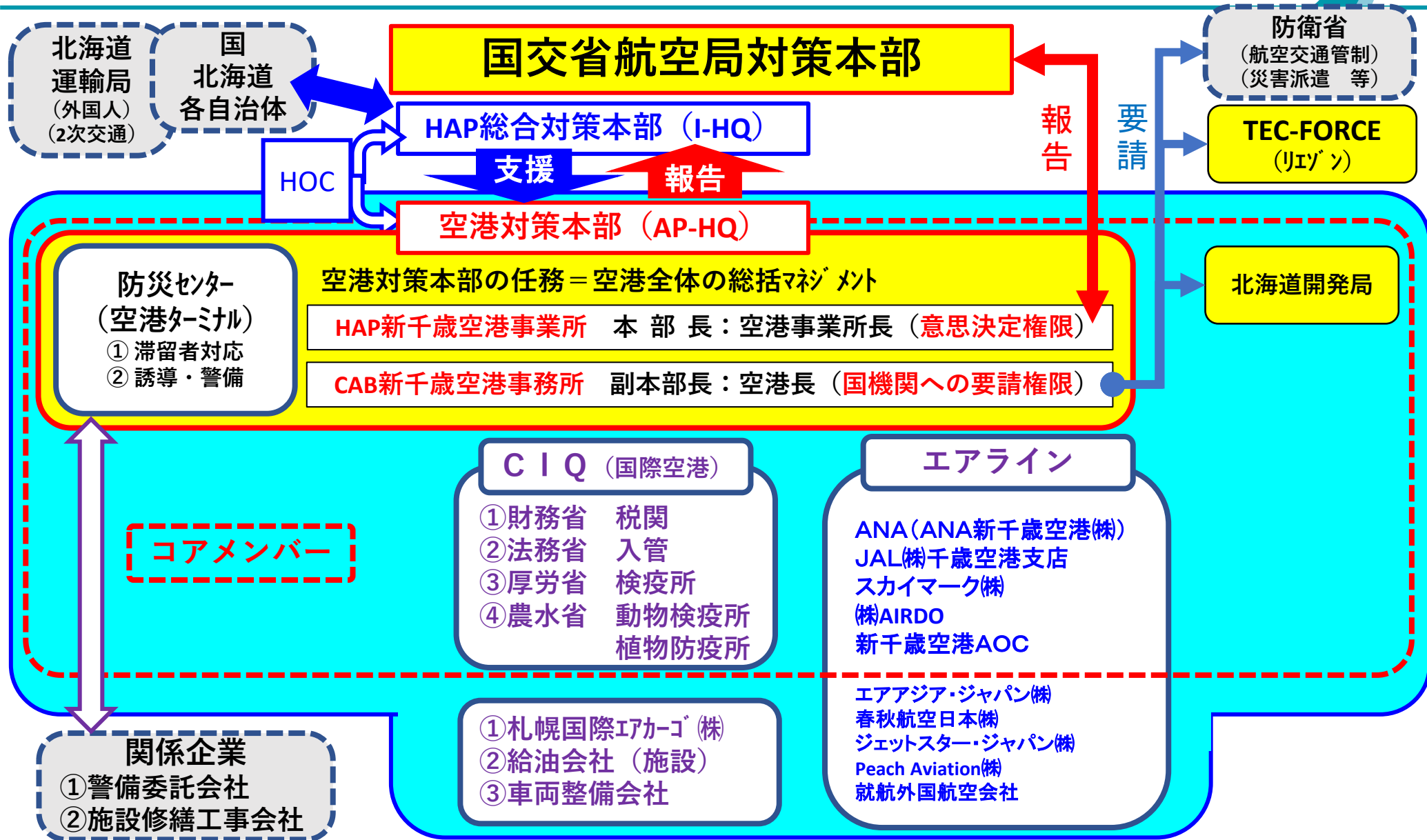
- 広報全般の統括
- I-HQとの連絡調整
- 機能別対応計画の決定

### 各部長

- 協定締結の調整
- A2-BCP訓練の計画及び実施

## AP-HQ(空港対策本部)連絡体制

- AP-HQと関係機関は、連絡体制図・BCPメーリングリストにより常時情報共有を図る。
- 各社個別に連絡、共有が図れるよう原則各者3名(トップ、管理職、担当)の連絡先を登録した連絡先一覧を常備する。



※コアメンバーの内、赤字の組織は常時参集・その他の組織は必要時に招へいする。

## 想定ハザードから予想される状況

### ブラックアウト

北海道の広範囲で信号が止まり、トラックやトレーラーを動かすことが出来ず物流が停止し、食料や飲料水等が不足する。

### アクセス喪失

- ▶ 鉄道、バス、タクシーが空港へ乗り入れられず、多くの旅客が空港に留まってしまう。
- ▶ 空港へのアクセスが途絶え、トラックやトレーラーが空港内へ配送することが出来ず、食料や飲料水等が不足する。
- ▶ 多数の旅客が長時間空港内に滞留し、体調不良者が発生する。

### 発災

地震被害、二次災害でのケガや長期滞留により体調不良となる旅客が発生する。

## 行動目標の実現に向けた対応計画

- ① 避難誘導(空港ターミナルビルに滞留した旅客をビル内の安全な場所へ誘導させる方策)
  - 新千歳空港ターミナルビル災害等対策実施要綱により、地震の場合は震度5強において、統括消防計画の地震に対する避難判断基準により避難誘導動線を決定し避難させる。
  - 旅客の誘導方法としては緊急全館非常放送(英語放送を含む)、多言語メガフォンの利用及びインフォメーション職員による声掛けを実施する。
- ② 滞留者対応
  - 新千歳空港事業所(防災センター)職員及び警備員が目視により推計することで滞留者数を把握する。
  - 空港ターミナルビル内に滞留者が収まりきらない場合には、救急医療搬送車を出動させ滞留者等の支援対応にあたる。
  - 新型コロナウイルス感染拡大防止のため、滞留者間のスペースを十分に確保するとともに検温を実施する。対応する職員は保護具を着用する。
- ③ 滞留者輸送(要支援者優先順位付け等)
  - 妊婦及び未就学児、障害者、高齢者、地理に不安な外国人の順に輸送を優先する。
- ④ 負傷者等対応
  - 新千歳空港事業所(防災センター)等により救出救護班を編成、救護所を設置し、また救急医療搬送車を出動させ負傷者の搬送及び応急処置にあたる。
- ⑤ トイレの確保、医療機関との連携
  - トイレの継続使用を可能とするため井戸水利用に係る設備及び非常用電源を確保する。
  - 新千歳空港事業所(防災センター)は非常用物品として、簡易トイレ4000個を備蓄する。
  - AP-HQ(空港対策本部)にて医療機関への協力要請が必要と判断した場合には、新千歳空港緊急計画に基づきAP-HQから要請する。

## 行動目標の実現に向けた対応計画

- ⑥ 空港利用者への情報発信の内容・提供手段・提供先の明確化(運航情報、二次交通・代替交通手段の情報)状況に応じた効果的な非常用電源の活用方針(優先度等)
- 札幌市(JR札幌駅・地下鉄大通駅)に設置の運航情報表示端末(FIS)においては、通常の運航情報のみならず、閉館や遅延・欠航等の空港情報を事前に5言語(日・英・韓・中(繁・簡))にて用意(24パターン)し、状況に応じて表示する。
  - 空港ターミナル内においては、運航情報表示端末(FIS)及びデジタルサイネージ設備(双方向端末ではテロップ表示が可能)にて通常の情報発信の他、イレギュラー情報についても発信し情報提供を行う。
    - ※イレギュラー時の想定発信情報
      - 空港外設置の表示設備 : 運航情報(遅延・欠航)、二次交通の状況、ターミナルビルの開館状況を多言語にて状況に応じ表示(札幌市内の設置端末と同様)
      - 空港内設置の表示設備 : 運航情報(遅延・欠航)、二次交通の状況、ターミナルビル内サービス提供状況を多言語にて状況に応じ表示(双方向端末のテロップ表示のみ)
  - 災害時に北海道運輸局災害対策本部と連携し、同本部が運営する災害情報伝達システムと相互でリアルタイムに情報共有を行うことで、運航情報や空港内の情報を速やかに様々な機関、団体に発信出来る仕組みを構築する。
- ⑦ 一元的情報発信ルートの確立、情報発信(掲示場所、HP等)等(一元的情報発信ルートの確立)
- AP-HQ(空港対策本部)内で統括した情報を新千歳空港事業所(防災センター)、航空会社等が滞留者へ向け発信する。(情報発信方策)
  - テレビ局等との連携により、テロップ表示や記者会見の放送を実施する。
  - 記者クラブへのプレスリリース資料の発信提供(FAX、eメール復旧時)。
  - 空港ターミナルビルHP・SNSを活用する。
    - お知らせページ(Information、重要なお知らせ、スライドバナー、SNS)に運航状況及び開館状況等を掲出する。
    - 運航状況の問い合わせは各航空会社を案内する旨の情報を掲出する。
    - 多言語ページは3言語(英、中、韓)対応とする。
    - SNSにてリアルタイムな情報発信を行う。(航空機の運航状況、2次交通の運行状況、ターミナルビルや駐車場・構内道路の混雑状況)
    - プレスリリース資料の掲出する。
- ⑧ 滞留者防止(可能な限り空港利用者等の空港入場を押さえる事前対策)
- (運航情報表示端末(FIS))
    - 空港ターミナルビル内への滞留・残留者の軽減を目的として札幌市に設置した運航情報表示端末(FIS)(JR札幌駅・地下鉄大通駅)において、運航状況に関する文字情報を多言語表示にて発信する。
  - (空港ターミナルビルHP)
    - 開館状況、運航再開見込及び再開、空港ターミナルビル館内の運航情報表示端末(FIS)と連動した航空会社からのリアルタイムの運航情報、各航空会社の連絡先を4言語(日、英、中、韓)にて掲出する。
  - 新千歳空港事業所(防災センター)は、インフォメーションセンターと情報を共有し、旅客からの問い合わせに対応できる体制を確保する。

## 行動目標の実現に向けた対応計画

- ⑨ 物資の調達(空港ターミナルビル内物販店との連携、協定等)
- コンビニエンスストア及び飲料水メーカーと災害等発生時における物資の調達に関する協定を締結し優先的に調達出来る体制を確保する。
  - 店舗復旧までの間は、臨時売店が開設可能となった段階で空港内にストックされている弁当類や菓子類等の食料品、また絆創膏等の応急処置品も取り扱うことにより対応する。(胆振東部地震では臨時売店にて弁当販売を実施)  
※ ドラックストア等が営業可能な場合は、可能な限り営業時間の延長を実施。
- ⑩ 非常食／毛布の確保、配布ルール(優先順位付け)
- 新千歳空港事業所(防災センター)は、簡易非常食11,000食、毛布6,000枚、寝袋4,000枚を備蓄する。
  - 毛布の配布ルールは「新千歳空港ターミナルビル残留客発生における対応マニュアル」によって定めている。
  - 要配慮者から優先して配布する。  
※ 各主体においても、必要に応じて非常食や毛布等を確保する。
- ⑪ コンセントプラグ、充電器等携帯電話充電環境の確保
- 国際線・国内線とも各所に充電コーナーを設け、またシートに同様の機能を設置する。  
※その他、R1年度に外国人案内所において無停電電源装置並びにPC・携帯電話用充電スタンドの設置。  
※既存の充電コーナーにおいても無停電電源装置の設置を検討する。

※新千歳空港事業所においては、派遣要請によるTEC-FORCE(プッシュ型リエゾン等)により体制を強化



## 想定ハザードから予想される状況

### アクセス喪失

空港へのアクセスが途絶え、鉄道、バス、タクシーが空港へ乗り入れることが出来ず、多くの外国人旅客が空港に留まってしまう。

## 行動目標の実現に向けた対応計画

### ① 空港内旅客への案内誘導

案内要員の確保(エアライン・テナント等との協力体制構築、多言語翻訳機器)、多言語案内の充実(情報提供機器・紙・拡声器等)

- 館内の施設状況を貼り紙により2言語(日、英)及び矢印等の指示図にて掲示する。
  - (状況に応じて)総合案内所においては、「多言語通訳システム」、多言語翻訳機「ポケットーク」を用いて対応する。
  - (状況に応じて)警備員並びに案内係の館内巡回時においては、多言語翻訳機「ポケットーク」及び「多言語メガフォン」の導入により、多言語対応をする。
- 紙媒体による多言語のフロアマップを確保する(引き続き常備)。
- 国際線ロビー及び制限区域に仮設携帯電話等の充電コーナーを整備(約200口のコンセント)し、案内看板(日・英・中・韓)を設置する。  
※ ピクトグラムの色盤面の背景などデザインを工夫し、外国人利用者を含む誰もが分かり易いサインを導入を推進する。  
※ トイレ等の設備についても外国人に分かり易い表記を検討する。

### ② 空港内外の外国人旅行者への情報提供(SNS等による多言語情報提供、JNTO 認定観光案内所・総領事館等との連携体制構築)

- 北海道運輸局災害対策本部が発信する、災害の基本情報、札幌市内の避難所に関する情報、JR、バス、フェリーなどの交通情報等を空港内の各施設において発信する。
- 空港外においては札幌市に設置の運航情報表示端末(FIS)にて通常の運航情報の情報発信を行うほか、イレギュラー情報についても発信する。
- 空港内においては既存のJNTO 認定観光案内所(カテゴリーⅢ)並びに総合案内所にて対応する。
- 今後は総領事館等との連携体制を構築し、館内での臨時カウンターの設置並びに外国人スタッフの臨時増員を要請する。
- 空港ターミナルビルHPを活用する。
  - お知らせページ(重要なお知らせ、スライドバナー)に運航状況及び開館状況等を掲出する。
  - 運航状況の問い合わせは各航空会社を案内する旨の情報を掲出する。
  - 多言語ページの表示言語は初期段階では英語次いで3言語(中(簡体・繁体)、韓)対応とする。



## 想定ハザードから予想される状況

※大規模地震発生時の避難、早期の空港機能復旧のための具体的な被災想定・復旧手順・対策等を定め、その円滑・確実な遂行を図る。

## 行動目標の実現に向けた基本的方針

本計画の想定は本A2-BCPの被害想定と同様のものとする。

- 1 基本施設、航空保安無線施設、灯火施設の対応についてはAP-HQを中心に新千歳空港事業所と北海道開発局が協力して対応する。
- 2 空港ターミナルビルは、AP-HQを中心に新千歳空港事業所が対応する。
- 3 航空保安無線施設は、CAB新千歳空港事務所の復旧状況を確認する。
- 4 航空管制機能は、防衛省航空自衛隊の復旧状況を確認する。

## ① 施設復旧までの基本的方針（復旧までのプロセス）

発災後72時間以内の初期段階において、救急・救命、捜索・救助、情報収集等の災害応急対策や、緊急物資・人員の輸送活動のための航空機の利用を可能とし、できるだけ早期に民間旅客機の運航を可能とすることを目標とする。また、目標達成のための段階的かつ優先的な次の機能復旧を図ることとする。

- ・ 空港アクセス道路や構内道路機能復旧
- ・ 救急・救命活動の拠点機能
- ・ 緊急物資・人員輸送の受入れ機能
- ・ 民間航空機の運航が可能となる機能（旅客・貨物施設の復旧も含め）

## ② 必要な職員・作業員等の確保（参集方法、参集者の交代方法等）

- ・ 「緊急連絡系統図」に基づき電話連絡を実施、また、必要に応じEメール等の連絡手段を確保している。
- ・ 新千歳空港事業所及び空港事務所の危機管理職員は、震度5弱以上を空港周辺で認知した場合は自主参集する。

## ③ 施設の復旧を担う組織体制の確保（技術者の配置等）

- ・ 災害復旧時警備員による警備体制を確保
- ・ 工事業者への協力要請
- ・ 必要に応じ、応援要請の内容、範囲及び規模を決定し、航空局及び東京航空局に応援職員（TEC-FORCE、リエゾン）の派遣を要請

## ④ 民間旅客機の運航再開に伴う空港利用者の混乱防止対応

- ・ 安全な旅客の誘導等

※新千歳空港事業所においては、派遣要請によるTEC-FORCE（プッシュ型リエゾン等）により体制を強化

<p>黒字:メイン担当 橙字:サブ担当</p>	<p>発災前</p>	<p>発災直後、応急復旧</p>
<p>新千歳空港事業所 (AP-HQ 本部長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 空港利用者への情報発信の内容・提供手段・提供先の明確化 (北海道運輸局災害情報伝達システム)</li> <li>➢ HAP年度計画による総合訓練の実施(年1回)</li> <li>➢ 物資の調達(優先調達協定等)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 空港ターミナルビルのコンセントプラグ、充電器等携帯電話充電環境の確保</li> <li>➢ 空港ターミナルビルの統括消防計画の作成(消防法による。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 滞留者対応(救急医療搬送車)</li> <li>➢ 負傷者等対応(情報統括)</li> <li>➢ 一元的情報発信ルートの確立、情報発信 (情報統括)</li> <li>➢ 医療機関との連携(要請)</li> <li>➢ 空港内外の外国人旅行者への情報提供(情報統括)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 避難誘導(動線決定、誘導アナウンス)</li> <li>➢ 滞留者輸送(滞留者数把握)</li> <li>➢ 負傷者等対応統括(現場対応)</li> <li>➢ トイレの確保(非常用電源、備蓄品の準備)</li> <li>➢ 空港利用者への情報発信の内容・提供手段・提供先の明確化(FIS)</li> <li>➢ 滞留者防止方策(FIS、空港ターミナルビルHP、SNSでの発信)</li> <li>➢ <b>医療機関との連携(現場対応)</b></li> <li>➢ 滞留者対応(滞留者数把握)</li> <li>➢ 一元的情報発信ルートの確立、情報発信 (AP-HQが情報統括した情報を滞留者へ発信)</li> <li>➢ 非常食／毛布の確保、配布ルール(優先順位付け)</li> <li>➢ 空港内旅客への案内誘導</li> <li>➢ 空港内外の外国人旅行者への情報提供 (領事館等へ応援要請、臨時カウンターの設置)</li> </ul>
<p>CAB新千歳空港事務所 (AP-HQ 副本部長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ HAP年度計画による総合訓練の実施(年1回 共同)</li> <li>➢ 個別BCPによる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 防衛省(災害派遣要請・基地通過依頼等)</li> <li>➢ 防衛省(航空交通管制の調整)</li> <li>➢ 国土交通省(TEC-FORCE派遣要請)</li> <li>➢ 開発局 (早期復旧の調整)</li> </ul>
<p>北海道開発局</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 個別BCPによる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 令和2年度作成予定の早期復旧計画に基づく</li> </ul>
<p>各航空会社 (主にAQ-HQコアメンバー)</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ <b>避難誘導(補助)</b></li> <li>➢ <b>一元的情報発信ルートの確立、情報発信</b> (AP-HQが情報統括した情報を滞留者へ発信)</li> <li>➢ <b>非常食／毛布の確保、配布ルール(優先順位付け)</b></li> </ul>

## 想定ハザードから予想される状況

## ブラックアウト

- 電力供給施設の機能が喪失してしまい復旧に時間がかかる場合、長時間非常用電源を稼働し空港内に電力を供給する必要がある。
- 広範囲において信号が止まりトラックやトレーラーを動かせず、物流が停止し非常用電源の燃料(A重油)が配送出来ず枯渇が想定される。

## アクセス喪失

空港ターミナルビル内の非常用電源を長時間稼働し、非常用電源の燃料(A重油)を補給する必要があるが、空港へのアクセスが途絶えトラックやトレーラーで空港内に配送することが出来ず枯渇が懸念される。

## 行動目標の実現に向けた対応計画

航空保安無線施設、照明施設の非常用電源は72時間程度の運用が可能。一方、空港ターミナルビルについては、国内線38時間(19時間)、国際線17時間、連絡施設15時間程度となっている。さらに冬期はボイラー燃料として使用できる重油の消費を考慮した場合、国内線は19時間程度となる。(通常はガスを使用)。

- ① 状況に応じた効果的な非常用電源の活用(優先度等)
  - ・ 航空保安無線施設、照明については、72時間程度運用可能であることから、最低限必要な電力を維持しつつ、可能な限り運用可能時間を延ばす。
  - ・ 空港ターミナルビルにおいては、航空輸送に必要なシステム、機器等への最低限の給電を行うことで、目標とする航空輸送能力の回復を行う。
  - ・ 非常用電源を稼働する場合は、以下設備を優先的に電力供給する。
    - 法令等で定められている防災設備、空港機能維持に必要な中央監視設備、手荷物検査設備、手荷物搬送設備、PBB設備、照明設備、衛生設備、監視カメラ設備等 ※負荷選択可能となっている。
  - ・ また、長時間非常用電源の稼働が必要となった場合は、照明や空調の間引き運転を行う。
- ② 電力会社との連絡体制
  - ・ AP-HQ(空港対策本部)内で情報共有を図り状況を把握し、必要に応じ北海道電力ネットワーク(株)千歳ネットワークセンターお客さまサービス課を窓口として被害状況に応じた適切な部署との連絡体制を構築する。
- ③ 非常用電源継続的稼働のための燃料調達ルート確保(A重油)
  - ・ 新千歳空港事業所において空港ターミナルビル用の燃料調達が難しいと判断した場合、AP-HQ(空港対策本部)へ報告する。AP-HQ(空港対策本部)はその報告を受け、状況に応じて以下の順に対応を実施する。
    - i. 北海道と北海道石油業協同組合連合会との協定による燃料供給の要請スキームを活用し、優先的に給油してもらえるよう北海道へ要請する。
    - ii. 航空局へ状況を報告し、航空局が必要と判断した場合に資源エネルギー庁を介して石油元売会社に確保要請をする。

※新千歳空港事業所においては、派遣要請によるTEC-FORCE(プッシュ型リエゾン等)により体制を強化

## 想定ハザードから予想される状況

## 空港ターミナルビルの機能喪失・低下

空港ターミナルビルが被災し、wi-fi等の通信施設が故障し通信不良が発生する

## 行動目標の実現に向けた対応計画

- ① 通信会社との連絡体制
  - wi-fiは、現行の連絡体制に基づき、システム・ネットワーク会社と連携し、状況確認と対応にあたる。
- ② 通信手段の確保(衛星電話、トランシーバーの確保、通信会社との調整方法等)
  - 旅客向けフリーwi-fiについては、仮設用のスポットアンテナを10台保有しており、滞留者による使用電波量の状況に応じて増設する。
  - 空港警備員は、無線機による連絡手段を確保する。
- ③ 公衆電話の設置台数
  - 国内線 30台
  - 国際線 7台
  - 連絡施設 1台
  - 合計 38台

## 想定ハザードから予想される状況

## 空港ターミナルビルの機能喪失・低下

空港ターミナルビルが被災し、新千歳空港に繋がる水道管等の破損により空港内の水供給が断たれてしまう。

## 行動目標の実現に向けた対応計画

新千歳空港の受水槽の容量は旅客地区で1400t、貨物地区で220tとなっている。

また、空港ターミナルビルにおいて、国内線旅客ターミナルビル、国際線旅客ターミナルビル及び連絡施設給水用として貯水している受水槽(150t)で飲料水の供給が可能となっている。1日の使用量はおよそ旅客地区で750t、貨物地区で37tであるが、千歳市水道局からの水供給が断たれたとしても、旅客地区では飲食店(使用量約550t/日、使用割合約70%)が休業している想定では約200t/日の使用量となるため3日間以上、貨物地区でも3日間程度は水道の供給が可能であると見込まれる。

## ① 上・下水道管理者等の連絡体制

- AP-HQ(空港対策本部)内で情報共有を図り状況を把握し、必要に応じ千歳市水道局を窓口として被害状況に応じた適切な部署との連絡体制を構築する。

## ② 水道水の確保(受水槽等の貯水による対応等)

- 貯水量と使用量から計算すると3日以上もつが、いつ供給がなされるかはわからないため、節水を関係各所に要請する。(不要不急の水の使用を控えるなど)
- その他飲料水の確保については、新千歳空港事業所(防災センター)がペットボトル25,000本を備蓄する。
- 自動販売機等の飲料メーカー保管の飲料水を災害時に提供する。

## ③ トイレ機能の確保(トイレ洗浄水、簡易トイレ等)

- 空港ターミナルビルのトイレにおいては、井戸水を利用しているが、給水ポンプは非常用電源でも稼働する仕組みとなっていることから、継続使用は可能である。
- 空港の上下水道は、ポンプにより圧送しているため電力が必要であり、当該機能のための電力を確保する必要がある。  
※ 旅客地区のポンプ用非常用発電機の運転可能時間は「3時間」
- 新千歳空港事業所(防災センター)は、簡易トイレを、4,000個備蓄する。



## 想定ハザードから予想される状況

## ブラックアウト

広範囲において信号が止まり、トラックやトレーラーを動かすことが出来ず物流が停止し、燃料(航空機燃料、軽油等)の配送が出来ず枯渇が懸念される。

## アクセス喪失

空港へのアクセスが途絶え、トラックやトレーラーで空港内に配送が出来ず、燃料(航空機燃料、軽油等)の枯渇が懸念される。

## 行動目標の実現に向けた対応計画

- ① ハイドラント施設等の点検・修理(事前予防含む)
  - ・ 千歳空港給油施設(株)は、同社運営規定に基づく日常の保守管理体制を構築しており、毎日(3回/日)の点検の実施と、修理等必要な箇所を発見した場合は、速やかに補修の処置を講じる。
  - ・ 千歳空港給油施設(株)は、災害等が発生した際、同社の緊急連絡系統図にしたがい、すみやかに連絡体制を確保する。
  - ・ 千歳空港給油施設(株)は、施設稼働のための非常用発電装置の燃料を確保する体制を構築する。

※地震によりハイドラント施設、タンク等に損傷があった場合の対応については早期復旧計画に含まれる予定のため、早期復旧計画策定時に検討予定。
- ② GSE燃料の調達体制
  - ・ 千歳空港モーターサービス(株)は、通常の調達ルートによる供給体制の状況を確認し、燃料供給が困難となり、配送がない状況と判断した場合は、AP-HQ(空港対策本部)へ報告する。AP-HQ(空港対策本部)はその報告を受け、状況に応じ以下の順に対応を実施する。
    - i. 北海道と北海道石油業協同組合連合会との協定による燃料供給の要請スキームを活用し、優先的に給油してもらえるよう北海道へ要請する。
    - ii. 航空局へ状況を報告し、航空局が必要と判断した場合に資源エネルギー庁を介して石油元売会社に確保要請をする。
  - ・ 空港内2か所に設置された除雪車両用軽油を備蓄するタンクにおいて、年間をとおしてタンク内に備蓄し、災害時(除雪期間を除く)には、GSE車両の燃料として利用可能な体制とする。
- ③ ジェット燃料、タンカリング要請のための連絡体制
  - ・ 千歳空港給油施設(株)は、在庫量や今後の見通しについてAP-HQ(空港対策本部)へ報告する。また、航空会社は今後の使用予定量や石油元売会社との調整状況をAP-HQ(空港対策本部)へ報告し、状況に応じてAP-HQ(空港対策本部)より各航空会社へタンカリング要請並びに本省航空局へ状況を連絡し、エネルギー庁を介して石油元売会社に確保要請をする。
- ④ ジェット燃料、GSE燃料供給の優先順位
  - ・ ジェット燃料については、優先順位は設けないが、状況に応じてAP-HQ(空港対策本部)から各航空会社へタンカリング等により給油量を減らすよう要請する。
  - ・ GSE燃料(軽油)については、GSE車両の燃料供給を優先し、スタンド給油の一般車への給油は状況に応じて給油量の制限をする。
- ⑤ ガス会社との連絡体制
  - ・ AP-HQ(空港対策本部)内で情報共有を図り状況を把握し、必要に応じ北海道ガス(株)千歳支店保安センターを窓口として被害状況に応じた適切な部署との連絡体制を構築する。

## (電力喪失、通信体制、上・下水道機能喪失、燃料確保)

黒字:メイン担当 橙字:サブ担当	発災前	発災直後、応急復旧
HAP新千歳空港事業所 (AP-HQ 本部長)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 電力会社との連絡体制</li> <li>➢ 上・下水道管理者等の連絡体制</li> <li>➢ GSE燃料の調達体制</li> <li>➢ ジェット燃料、タンカリング要請のための連絡体制</li> <li>➢ ガス会社との連絡体制</li> <li>➢ 通信会社との連絡体制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 状況に応じた効果的な非常用電源の活用方針(灯火)</li> <li>➢ 非常用電源継続的稼働のための燃料調達ルート確保(A重油、優先給油要請)</li> <li>➢ 水道水の確保(節水要請)</li> <li>➢ ジェット燃料、GSE燃料供給の優先順位(タンカリング要請)</li> </ul> <p>(空港ターミナルビル)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 状況に応じた効果的な非常用電源の活用方針</li> <li>➢ 通信手段の確保(通信会社との調整方法等)</li> <li>➢ 水道水の確保(備蓄飲料水・飲料メーカー保管飲料水の提供)</li> <li>➢ トイレ機能の確保(非常用電源の稼働、簡易トイレ提供)</li> </ul>
CAB新千歳空港事務所 (AP-HQ 副本部長)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 個別BCPの計画による。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 状況に応じた効果的な非常用電源の活用方針(無線)</li> <li>➢ 非常用電源継続的稼働のための燃料調達ルート確保(A重油、優先給油要請)</li> </ul>
各航空会社 (主にAP-HQコアメンバー)		<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ ジェット燃料、GSE燃料供給の優先順位(タンカリング)</li> </ul>
千歳空港給油施設(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ ハイドラント施設等の点検・修理(タンク)</li> <li>➢ ジェット燃料、タンカリング要請のための連絡体制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ ジェット燃料供給の優先順位(検討時の協力)</li> </ul>
千歳空港モーターサービス(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ GSE燃料の調達体制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ GSE燃料供給の優先順位</li> </ul>



## 想定ハザードから予想される状況

## 空港アクセス喪失

- 線路、信号等の列車の運行に必要な施設の機能喪失・低下し、列車の運行が不可能となった場合、旅客を代替アクセスにて周辺自治体と相互連携のうえ指定の輸送先へ輸送する必要がある。
- 空港へ繋がるアクセス道路が全て寸断された場合、車両等が空港へ向かうことも出来ず、物資の調達、旅客の輸送が不可能となる。

## 行動目標の実現に向けた対応計画

- ① 鉄道事業者と旅客ターミナルビル等との連絡体制
  - 新千歳空港事業所(防災センター)、北海道運輸局、JR北海道の3者で交通関係に特化した連絡体制を構築する。
  - 上記3者以外とも連携が図れるBCPメーリングリストによる情報共有体制も強化する。  
※道内の近郊の駅に各航空会社の状況を確認して空港へ向かうよう、掲示等によりアナウンスする仕組みを構築
- ② 代替アクセスの確保(代替する交通モード、運輸局、代替アクセス事業者等の関係機関との調整方法・役割分担等)  
(当空港のアクセスはJR、バス、タクシーがあるが、その中でもJRが中心となっている。)
  - JRの代替アクセスとしては、バス及びタクシーとなるため、AP-HQの判断により新千歳空港事業所(防災センター)が各社へ増便等の要請を行う。
  - 上記により手配が困難な場合はAP-HQから北海道運輸局へ増便等の要請をする。
  - ブラックアウト発生時の信号機不点灯や地割れによる交通麻痺、燃料供給不足による運行可能台数の減少等の可能性があることを考慮する。
  - AP-HQは、空港へのアクセス道路が全て寸断され早期の復旧が困難と判断した場合には、千歳市内から航空自衛隊千歳基地内を通過し空港内へ物資の輸送等が実施できるよう航空自衛隊千歳基地へ要請する。
- ③ 代替アクセスにより輸送する旅客(従業員)優先順位付け
  - 基本的な考え方として、妊婦及び未就学児、障害者、高齢者の順に輸送を優先する。
  - 従業員については、旅客の安全確保が完了するまで、基本的には空港内にとどまることとする。(自家用車等の自力の交通手段が確保できる者を除く。)
- ④ 代替アクセスによる輸送先
  - 千歳市、札幌市等の周辺自治体と相互連携を図り輸送先を決定し輸送手段を確保出来次第、輸送先へ輸送する。

## 想定ハザードから予想される状況

### 基本施設、航空保安施設の機能喪失・低下

基本施設、航空保安施設の機能喪失・低下による発着能力低下や空港ターミナルビルの機能低下によるスポットの使用制限等により、発着回数の制限が必要となる。

## 行動目標の実現に向けた対応計画

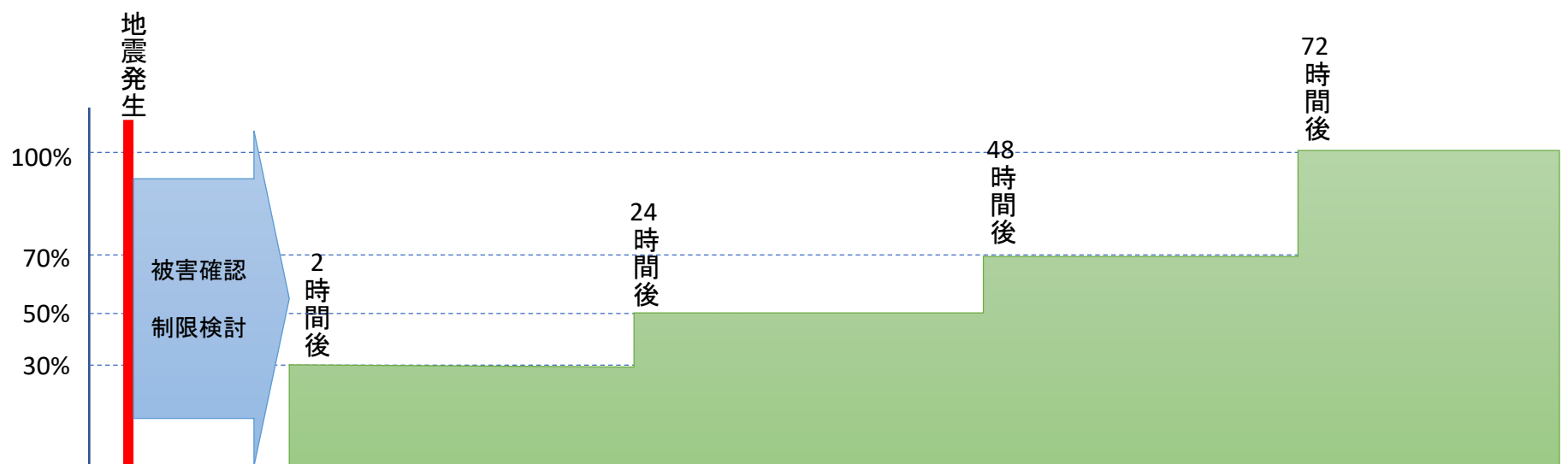
限りある発着枠を最大限有効活用するための意思決定を、公平かつ透明性の高い方法により迅速に行えるよう、非常時における発着調整を行うための体制、手順及び指針を関係者合意の上で非常時計画(仮称)として定めることとし、概要は以下のとおりとする。

- ① A/Lとの調整事務局
  - ・ A/Lとの調整事務局は、CAB新千歳空港事務所(管制保安部航空管制運航情報官)とする。
- ② スロット配分決定権者 等
  - ・ 発着枠の配分は、非常事態発着計画(仮称)に基づきCAB新千歳空港長(副本部長)の権限で行う。
- ③ スロット割当基準
  - ・ 発着回数については、平時1時間あたり50回のところ、空港ターミナルビルの被害状況(使用可能な固定スポットの状況等)に応じて制限する。
  - ・ 各航空会社への配分については、平時の当該時間帯における配分済みの発着枠と概ね比例する形で配分する。
  - ・ 発着枠配分の詳細については、非常時計画(仮称)に定める。
- ④ その他
  - ・ 国際線における増便等に係る発着調整については、空港ターミナルビルのチェックインカウンターやバスゲート等の混雑・混乱を回避するため、空港ターミナルビルと連携して行う。

ターミナルビルの被害状況と運航便数

ターミナルビルの被害状況及び範囲に応じ、発着回数を以下の目安で制限することを基本とし、実際に制限する場合は具体的な被害状況に応じて関係者で協議の上、回数等を決定する

想定	ターミナルビル	稼働率の目安	発着回数の目安
①	全面閉鎖	0%	0回/時
②	30%程度使用可	30%	15回/時
③	50%程度使用可	50%	25回/時
④	70%程度使用可	70%	35回/時



## 想定ハザードから予想される状況

## 貨物施設の機能喪失・低下

- 貨物施設の機能喪失・低下により、荷物の滞留や物流機能の停止が起こる。
- 貨物施設の機能喪失・低下により、荷物が滞留してしまい、保管貨物の鮮度の維持が困難となる。

## 行動目標の実現に向けた対応計画

- ① 連絡体制の確保および被害状況の把握
  - SIACTは、「SIACT事業継続計画」に基づき、当該計画に定める緊急時連絡体制により、フォワーダーやエアライン、関係行政機関等との連絡体制を構築する。
  - 会社全体の被害状況は、SIACT上屋サービス課長（以下、上屋サービス課長）が中心となり、上屋施設及び重機、計量器、保管貨物等の被害状況を把握する。
  - SIACT新千歳空港貨物事業部長（以下、事業部長）は国際貨物ビルに入居しているフォワーダーとの情報共有会議を開催し、施設や保管貨物の被害状況について情報共有を図るとともに、今後の対応について協議する。
  - 事業部長は、BCPメーリングリスト等を活用して、被害状況や今後の対応等についてAP-HQ（空港対策本部）に報告する。また、当該メーリングリストを活用して、新千歳空港全体の被害状況等の把握に努める。
- ② 貨物取扱施設の安全確保
  - 上屋サービス課長は、貨物取扱い業務の安全性を確保するため、業務継続に必要な設備・機材等リストに基づき、上屋施設や使用機材、保管貨物等の破損状況等の点検を行い事業部長に報告する。なお、点検の結果、修繕を必要とするものについては、関係業者に修理を発注するとともに、レンタル会社等から安全な代替機材を手配する。
- ③ 応急復旧に向けた作業優先順位の決定
  - SIACT業務課長（以下、業務課長）は、①による被害状況や、②の点検結果を踏まえて、応急的な業務復旧に必要な人員（職員、荷役）や機材（フォークリフト（軽油仕様）、TT車、計量器ほか）を確保するとともに、ガソリン、軽油などの燃料、電気、水道、ガス、通信手段、非常食等の確保に努める。
  - なお、電源供給がストップした場合には、小型発電機（今後購入）により最低限必要な照明、パソコン、自販機、携帯電話充電用電源を確保する。また業務の継続性を確保するため、生鮮食品など保管貨物の鮮度を保持するために必要となるドライアイスの確保や冷凍・冷蔵コンテナシャーシ、大型発電機の借用などを速やかに行う。
- ④ 滞留貨物の取扱い
  - 滞留貨物については、輸出はSIACT運送サービス課長が、輸入は業務課長が中心となり全体の状況をとりまとめて事業部長に報告し、事業部長が今後の取扱いについて、フォワーダーやエアライン、税関等との調整を行う（調整の統括）。
  - フォワーダーは、SIACTから保税蔵置場内に存在する貨物の状況を把握し、その情報をもとに今後の取扱いについて荷主・買い手との調整を行う。なお貨物が被災した場合は、荷主や買い手の意向を踏まえて、税関や植物防疫所、動物検疫所との調整を行い、必要な手続を実施する。
- ⑤ 上屋機能喪失時の暫定的代替措置（上屋施設および荷さばき施設の確保）
  - SIACTが「北海道内災害時民間物資集積拠点一覧（北海道運輸局とりまとめ）」を参考に、各倉庫会社との調整を行い、暫定的に利用可能な上屋施設および荷さばき施設を確保する。
  - 海外から届いた災害時支援物資については、北海道運輸局がSIACTと連携を取りながら、「北海道内災害時民間物資集積拠点一覧」をもとに各倉庫事業者との調整を実施する。

## 想定ハザードから予想される状況

## アクセス喪失

- 空港から市内へのアクセスが途絶え空港から出ることが出来ず、空港に留まる旅客が多数発生し非常食や毛布の配布が必要となる。
- また、アクセスが回復し輸送手段が確保できた際に、希望者を希望の輸送先へ輸送するため周辺自治体との調整が必要となる。

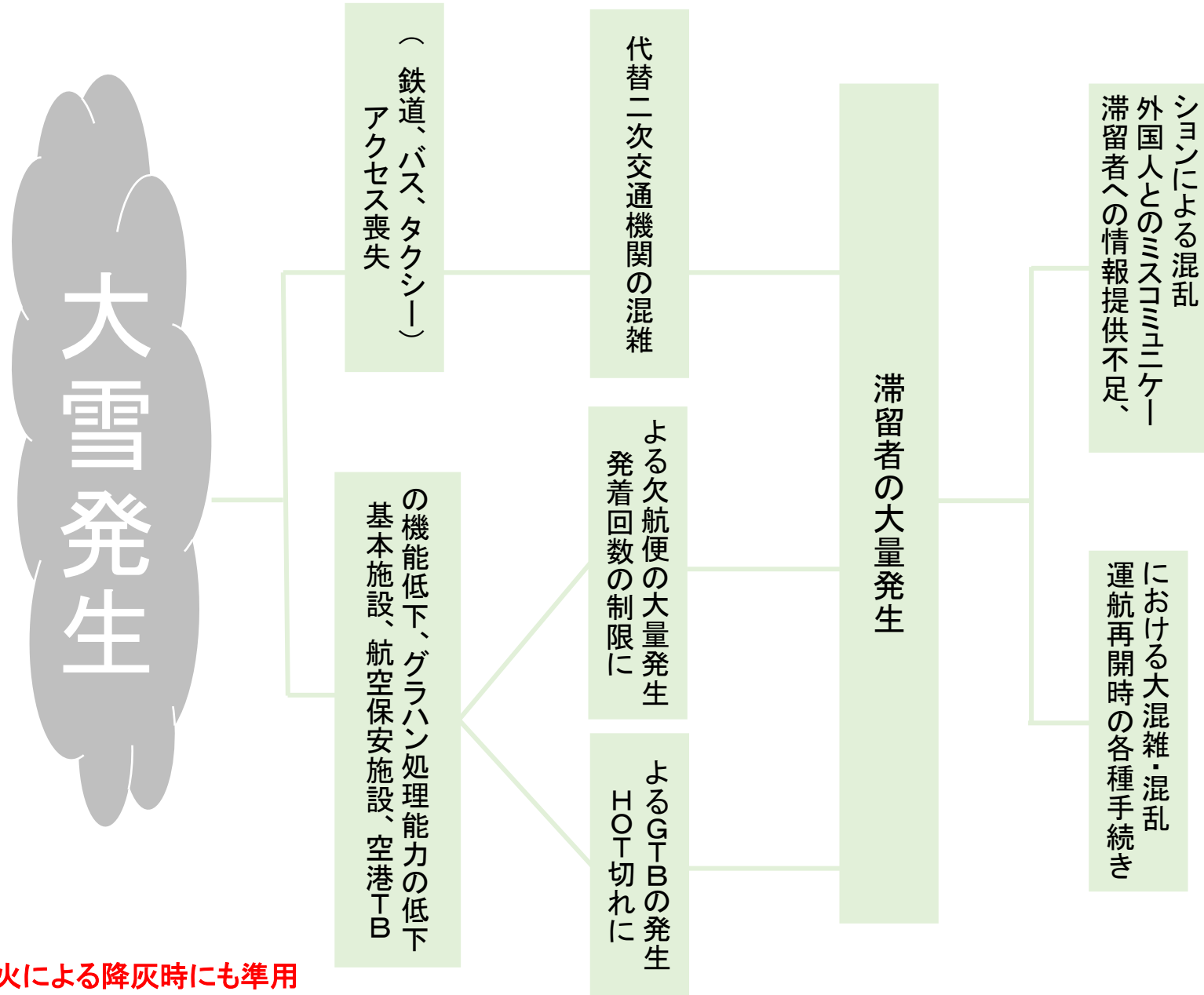
## 行動目標の実現に向けた対応計画

- ① 災害時において多数の人が空港内から移動できない状況になった際の対応
  - 非常食／毛布の配布ルール
    - 新千歳空港事業所(防災センター)は、簡易非常食11,000食、毛布6,000枚、寝袋4,000枚を備蓄する。
    - 毛布の配布ルールは「新千歳空港ターミナルビル残留客発生における対応マニュアル」による。
    - 要配慮者から優先して配布する。  
※ 関係機関等においても、必要に応じて非常食や毛布等を確保する。
  - 周辺自治体の方針との整合性確保(輸送先への誘導等)等
    - 千歳市と相互連携を図り協力体制を構築する予定だが、詳細な対応計画については引き続き協議を進めていく。
    - 札幌市等の周辺自治体と相互連携を図り輸送先を決定し輸送手段を確保出来次第、輸送先へ輸送する。



## (空港アクセス喪失、緊急時発着調整、貨物施設復旧、一時待機場所としての空港の対応)

黒字:メイン担当 橙字:サブ担当	発災前	発災直後、応急復旧
新千歳空港事業所 (AP-HQ 本部長)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 鉄道事業者と旅客ターミナルビル等との連絡体制</li> <li>➢ 鉄道事業者と旅客ターミナルビル等との連絡体制</li> <li>➢ 貨物取扱施設の連絡体制および被害状況の把握(国内、連絡体制の構築)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 非常時運航調整に係るスポット配分の調整・決定</li> <li>➢ 代替アクセスの確保(北海道運輸局へ要請→I-HQへ依頼)</li> <li>➢ 災害時において多数の人が空港内から移動できない状況になった際の対応(情報統括)</li> <li>➢ 周辺自治体の方針との整合性確保(輸送先調整等)</li> <li>➢ チェックインカウンターやバスゲート等の割り当て等の調整</li> <li>➢ 代替アクセスの確保(各社へ増便要請)</li> <li>➢ 代替アクセスにより輸送する旅客(従業員)優先順位付け</li> <li>➢ 貨物取扱施設の連絡体制の確保および被害状況の把握(国内、被害状況の把握)</li> <li>➢ 貨物取扱施設の安全確保(国内)</li> <li>➢ 貨物取扱施設の応急復旧に向けた作業優先順位の決定(国内)</li> <li>➢ 災害時において多数の人が空港内から移動できない状況になった際の対応(非常食等の配布)</li> </ul>
CAB新千歳空港事務所 (AP-HQ 副本部長)		<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ スロット配分の調整・決定(非常時運航調整計画(仮称))</li> </ul>
厚生労働省小樽検疫所 農林水産省動物検疫所 農林水産省横浜植物防疫所		<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 滞留荷物の取扱い(SIACT等との調整)</li> </ul>
各航空会社 (主にAP-HQコアメンバー)		<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ スポット配分の調整・決定(AP-HQからの指示を受け対応)</li> </ul>
SIACT	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 貨物取扱施設の連絡体制および被害状況の把握(国際、連絡体制の構築)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 貨物取扱施設の連絡体制の確保および被害状況の把握(国際、被害状況の把握)</li> <li>➢ 貨物取扱施設の安全確保(国際)</li> <li>➢ 貨物取扱施設の応急復旧に向けた作業優先順位の決定(国際)</li> <li>➢ 滞留荷物の取扱い(荷主、検疫、防疫等との調整)</li> </ul>

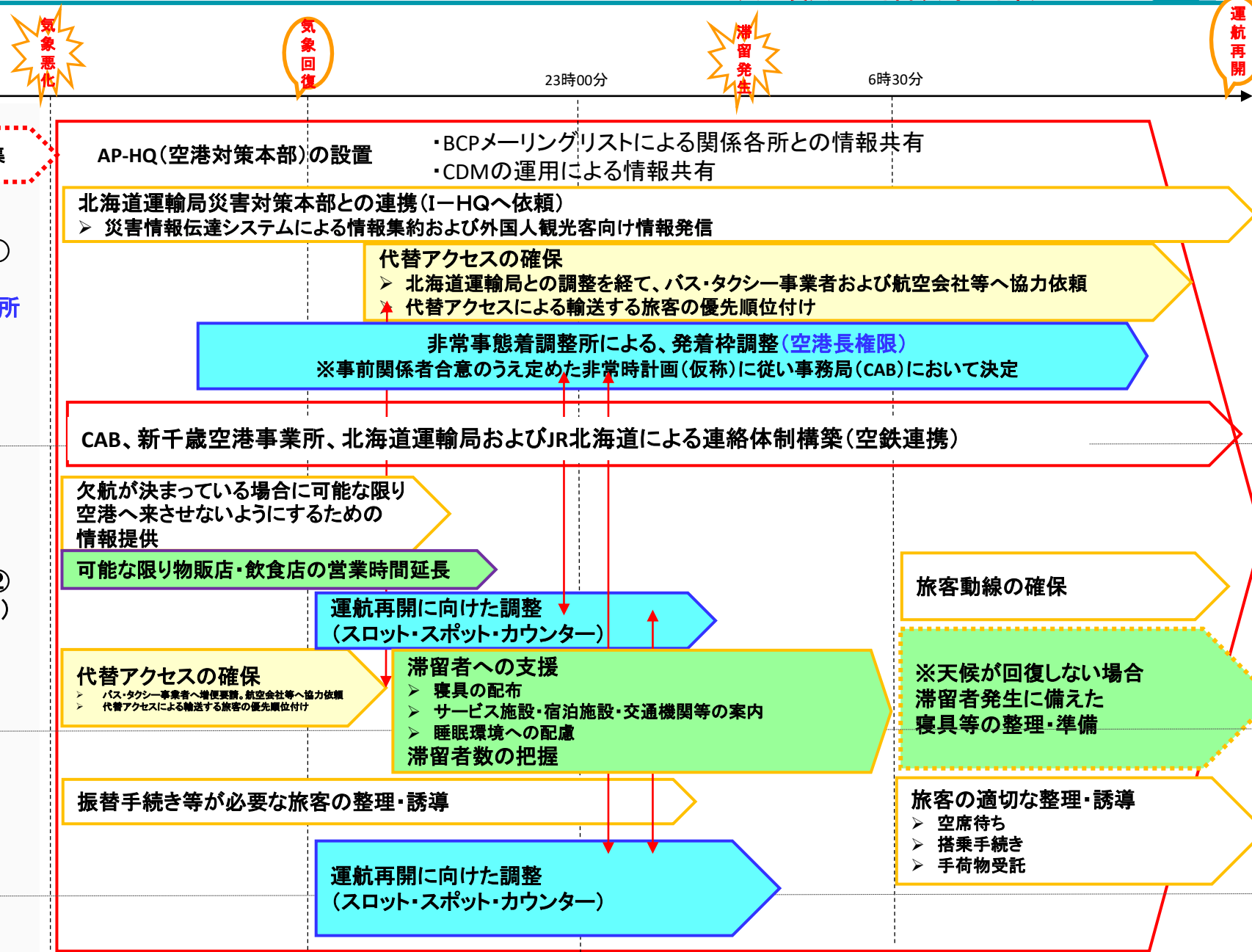


※火山噴火による降灰時にも準用



# 特別警報級の気象(特に大雪)発生時ハザード解消タイムライン

※火山噴火による降灰時にも準用



予備AP-HQによる情報収集

新千歳空港事業所①

CAB新千歳空港事務所

新千歳空港事業所② (空港ターミナルビル)

航空会社

CIQ

グランドハンドリング

## 想定ハザードから予想される状況

## 基本施設、航空保安施設、空港ターミナルビルの機能低下

- ・ 発着能力の低下により発着回数が制限されることで、航空機に乗れない多くの旅客が空港ターミナルビルに留まってしまう。
- ・ 大雪の影響で出発までに時間を要し、デアイシングの効果切れによりGTBが発生してしまう。それにより多くの旅客が空港ターミナルビルに残され滞留してしまう。

## アクセス喪失

空港へのアクセスが途絶え、鉄道、バス、タクシーが空港へ乗り入れることが出来ず、多くの旅客が空港に留まってしまう。

## 行動目標の実現に向けた対応計画

## ① 情報の集約・発信・広報

- ・ CDMの運用により、除雪の計画・実施状況、雪氷調査、パイロットレポート、降雪予報、交通流制御等の情報を航空会社、TMU、航空測候所等と共有する。
- ・ 関係機関(航空会社、空港ビル会社、事務所、鉄道、バス、フェリー、高速道路等)で情報共有出来るBCPメーリングリストを用い、欠航便数、滞留者数、毛布等配布開始時刻・場所、ビル内の混雑状況、2次交通運行情報等について情報共有し、各機関がそれを活用して旅客等へ情報提供を行う。

## ② 滞留者支援

## (空港内外への情報発信)

- ・ 空港ターミナルビルHP並びに各航空会社HP及びSNSで随時新千歳空港便の運航への影響について2言語(日、英)にて掲載する。
- ・ (空港ターミナルビルHP)
  - 開館状況、運航再開見込及び再開、空港ターミナルビル館内の運航情報表示端末(FIS)と連動した航空会社からのリアルタイムの運航情報、各航空会社の連絡先を4言語(日、英、中、韓)にて掲出する。
  - 運航状況の問い合わせは各航空会社を案内する旨の情報を掲出する。

## (空港館内での情報発信)

- ・ 各航空会社は空港電子掲示板・アナウンス、ポスターにて2言語(日、英)で周知する。
- ・ 新千歳空港事業所(防災センター)は、インフォメーションカウンターにおいて、お客様から問い合わせがあった場合にも4言語(日、英、中、韓)で回答が可能な体制を確保する。
- ・ 各航空会社がメールアドレスを登録しているお客様全員に対して2言語(日、英)でメール配信による周知をする。
- ・ 各航空会社はカウンターに並んだ旅客に対して、「振替・欠航・遅延時の案内」を2言語(日、英)による書面で配布する。
- ・ ターミナルビル開放決定後の対応
  - 新千歳空港事業所(防災センター)及び航空会社の職員が欠航便のお客様を滞留場所まで誘導を実施する。
  - 新千歳空港事業所(防災センター)職員や警備員が目視により推計することで滞留者数を把握する。
  - 開放する場所、毛布を配布する場所及び配布開始時間を4言語(日、英、中、韓)で案内する。
  - 睡眠をとりやすい環境となるよう保安上問題とならない範囲で照明を消灯する。
- ・ 災害時に北海道運輸局災害対策本部と連携し、同本部が運営する災害情報伝達システムと相互でリアルタイムに情報共有を行うことで、運航情報や空港内の情報を速やかに様々な機関、団体に発信出来る仕組みを構築する。

## 行動目標の実現に向けた対応計画

- ③ 鉄道事業者と旅客ターミナルビル等との連絡体制
  - ・ 新千歳空港事業所(防災センター)、北海道運輸局、JR北海道との3者で連絡体制を構築する。
  - ・ 上記3者以外とも連携が図れるBCPメーリングリストによる情報共有体制も強化させる。

※道内の近郊の駅に各航空会社の状況を確認して空港へ向かうよう、掲示等によりアナウンスする仕組みを構築
- ④ 代替アクセスの確保  
(当空港のアクセスはJR、バス、タクシーがあるが、その中でもJRが中心となっている。)
- ・ JRの代替アクセスとしては、バス及びタクシーとなるため、AP-HQの判断により空港ビル会社が各社へ増便等の要請を行う。
- ・ 上記により手配が困難な場合はAP-HQから北海道運輸局へ増便等の要請する。
- ⑤ 代替アクセスにより輸送する旅客(従業員)優先順位付け
  - ・ 基本的な考え方として、妊婦及び未就学児、障害者、高齢者の順に輸送を優先する。
  - ・ 従業員については、旅客の安全確保が完了するまで、基本的には空港内にとどまることとする。  
(自家用車等の自力の交通手段が確保できる者を除く。)

## 役割分担

黒字:メイン担当 緑字:サブ担当	発災前	発災直後、応急復旧
新千歳空港事業所 (AP-HQ 本部長)	➤ 鉄道事業者と旅客ターミナルビル等との連絡体制	➤ 情報の集約・発信・広報 ➤ 滞留者支援(北海道運輸局情報伝達システムの調整) (空港内外への情報発信) ➤ 代替アクセスの確保(北海道運輸局へ要請) (各社へ増便要請) ➤ 滞留者支援代替アクセスにより輸送する旅客(従業員)優先順位付け
各航空会社 (主にAQ-HQコアメンバー)		➤ 滞留者支援 (空港内外への情報発信)

# 外部機関との連携、情報発信(プレスリリース等)の対応要領

## 協定等の締結状況

- 災害・雪害時等における物資の調達に関する協定書(平成30年3月30日)
- 新千歳空港における災害・雪害対応に関する協定書(平成30年3月30日)

## 行動目標の実現に向けた対応計画

### ① 広報統括及び広報ルール

- AP-HQ(空港対策本部)内における広報全般の統括は空港対策本部事務局長が行う。
- 適切かつ迅速な情報提供に留意しつつ、情報の一貫性を確保し混乱防止に努める。
  - 状況に応じ本省航空局対策本部や関係機関と広報のタイミング、内容を調整のうえ実施する。
  - 関係者にはBCPメーリングリスト等を活用し、迅速に共有を行う。

### ② AP-HQ(空港対策本部)への情報集約

- AP-HQ(空港対策本部)メンバーは、行動計画及び機能別対応計画に基づき、管理する施設等の被害状況並びに施設機能への影響等を確認し、AP-HQ(空港対策本部)空港対策本部へ報告する。
  - 各施設の被害・復旧状況
  - ターミナルビル内の状況
  - 負傷者、滞留者の状況
  - 運航計画、運航状況
  - 燃料の残量
  - その他AP-HQ(空港対策本部)に報告すべき事項
- AP-HQ(空港対策本部)はAP-HQ(空港対策本部)外の関係機関と情報共有を図り、被災状況を把握するため情報収集に努める。

### ③ AP-HQ(空港対策本部)から関係者への情報発信方法

- 各者から得た情報をAP-HQ(空港対策本部)にてとりまとめ、BCPメーリングリストにより発信する。
- その他個別に連絡すべき事項については連絡網により個別に実施する。

### ④ 旅客への情報発信

- 札幌市(JR札幌駅・地下鉄大通駅)に設置の運航情報表示端末(FIS)においては、通常の運航情報のみならず、閉館や遅延・欠航等の空港情報を事前に5言語(日・英・韓・中(繁・簡))にて用意(24パターン)し、状況に応じて表示する。
- 館内においてはFIS表示設備及びデジタルサイネージ設備(双方向端末ではテロップ表示が可能)にて通常の情報発信の他、イレギュラー情報についても発信し情報提供を行う。
- 災害時に北海道運輸局災害対策本部と連携し、同本部が運営する災害情報伝達システムと相互でリアルタイムに情報共有を行うことで、運航情報や空港内の情報を速やかに様々な機関、団体に発信出来る仕組みを構築する。
- 空港ターミナルビルHPのお知らせページ(Information、重要なお知らせ、スライドバナー、)に運航状況及び開館状況等を掲出する。
- 空港ターミナルビルHPに運航状況の問い合わせは各航空会社を案内する旨の情報を掲出する。
- 空港ターミナルビルHPにプレスリリース資料を掲出する。
- SNSにてリアルタイムな情報発信を行う。(航空機の運航状況、2次交通の運行状況、空港ターミナルビルや駐車場・構内道路の混雑状況)

### ⑤ 報道機関への情報発信

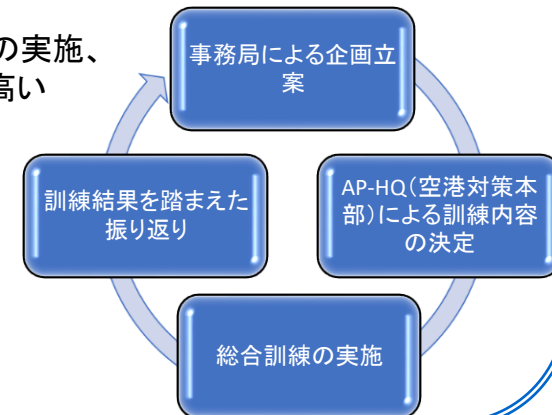
- テレビ局等との連携により、テロップ表示や記者会見の放送を実施する。
- 記者クラブへのプレスリリース資料の発信提供(FAX、eメール復旧時)を実施する。

## 想定状況

平成30年9月6日に発生した胆振東部地震(震度6弱)において、実際に起きた被害を想定として、実際に行った対応を見直し本A2-BCPの対応計画に当てはめて再現する。(冬季に起こった場合も考慮)

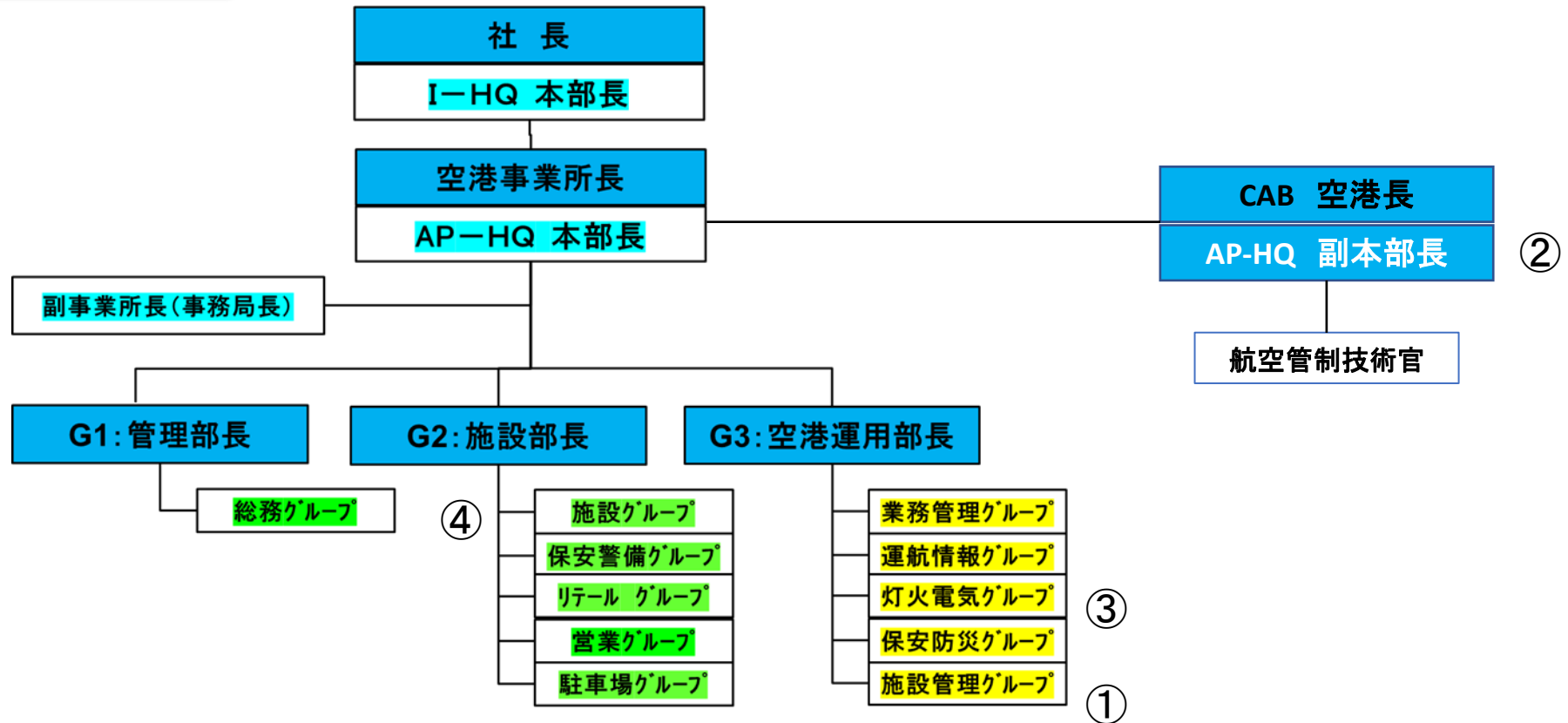
## 訓練計画方針

- ① 訓練計画の基本的方針
  - ・ 本A2-BCPを実効性のあるものとし、関係機関全体として共有・浸透や対応能力の向上を図るため定期的かつ現実に即した訓練等を行うこととする。
- ② 訓練の企画・立案に係る事務局機能の明確化
  - ・ 訓練の実施時期、訓練内容の企画・立案については、事務局及びCABが調整して行う。
  - ・ 訓練の実施は事務局より通知する。
  - ・ 訓練の実施後は訓練参加者からAP-HQ(空港対策本部)に対し改善点や要望を提出してもらい次回の訓練計画やA2-BCPへ反映させブラッシュアップさせていく。
- ③ シミュレーション等に基づく訓練／研修
  - ・ BCPメーリングリストにて年に2回の受信確認を実施し、情報伝達ルートが常時最新でいつでも利用可能なものとする。
  - ・ 年に1度、胆振東部地震相当の地震に被災した場合を想定し、本A2-BCPの各対応計画に沿った総合訓練を実施する。
- ④ PDCAサイクルの構築
  - ・ 事務局による訓練の企画・立案、AP-HQ(空港対策本部)による訓練内容の決定、総合訓練の実施、訓練結果を踏まえた振り返りを実施することでPDCAサイクルを確立しA2-BCPを実用性の高い内容へ常に更新していく。





## 各施設の配置状況



- ① 基本施設  
新千歳空港事業所 空港運用部員(土木、機械)が担当  
※ ただし、大規模な災害復旧工事にあたっては北海道開発局と連携のうえ実施する
- ② 航空保安無線施設  
CAB 新千歳空港事業所 航空管制技術官が担当
- ③ 灯火施設  
新千歳空港事業所 空港運用部員(灯火、電気)が担当
- ④ 空港ターミナルビル  
新千歳空港事業所が担当  
施設部 10名、空港保安部 5名





HAP 新千歳空港事業所

※メーリングリスト・電話番号は事務局等が別途管理

CAB・エアライン等(コアメンバー)

国土交通省東京航空局新千歳空港事務所	(常時招集)
ANA(ANA新千歳空港(株))	(必要時)
JAL(株)千歳空港支店	(必要時)
スカイマーク(株)	(必要時)
(株)AIRDO	(必要時)
新千歳空港AOC	(必要時)
(株)キャスト	(必要時)
(株)エスエーエス	(必要時)

国の行政機関 CIQ(コアメンバー)

財務省函館税関千歳税関支署	(必要時)
法務省札幌出入国在留管理局千歳苫小牧出張所	(必要時)
厚生労働省小樽検疫所千歳空港検疫所支所	(必要時)
農林水産省動物検疫所北海道・東北支所	(必要時)
農林水産省横浜植物防疫所札幌支所新千歳空港出張所	(必要時)

エアライン・グラハム等(メンバー)

エアアジア・ジャパン(株)  
 春秋航空日本(株)  
 ジェットスター・ジャパン(株)  
 ビーチ・アビエーション(株)  
 (株)JALエンジニアリング  
 札幌国際エアカーゴターミナル(株)  
 千歳空港給油施設(株)  
 国際航空給油(株) 千歳空港第一事務所  
 千歳空港モーターサービス(株)  
 (株)エージーピー 千歳空港支店  
 (株)ENOEOSスカイサービス  
 空港建設(株) 千歳事業所  
 マイナミ空港サービス(株) 新千歳空港事業所  
 北海道ガス(株)  
 北海道電力ネットワーク(株) 千歳ネットワークセンター

国の行政機関 開発局(コアメンバー)

北海道開発局札幌開発建設部 千歳空港建設事業所 (必要時)

国の行政機関 開発局・測候所(メンバー)

北海道開発局  
 気象庁 新千歳空港測候所  
 国土交通省北海道運輸局

防衛省 自衛隊(メンバー)

陸上自衛隊 第7師団司令部  
 航空自衛隊 第2航空団司令部

警察(メンバー)

北海道警察本部 千歳警察署

北海道庁(メンバー)

北海道庁 総合政策部 航空局 航空課

各市役所(メンバー)

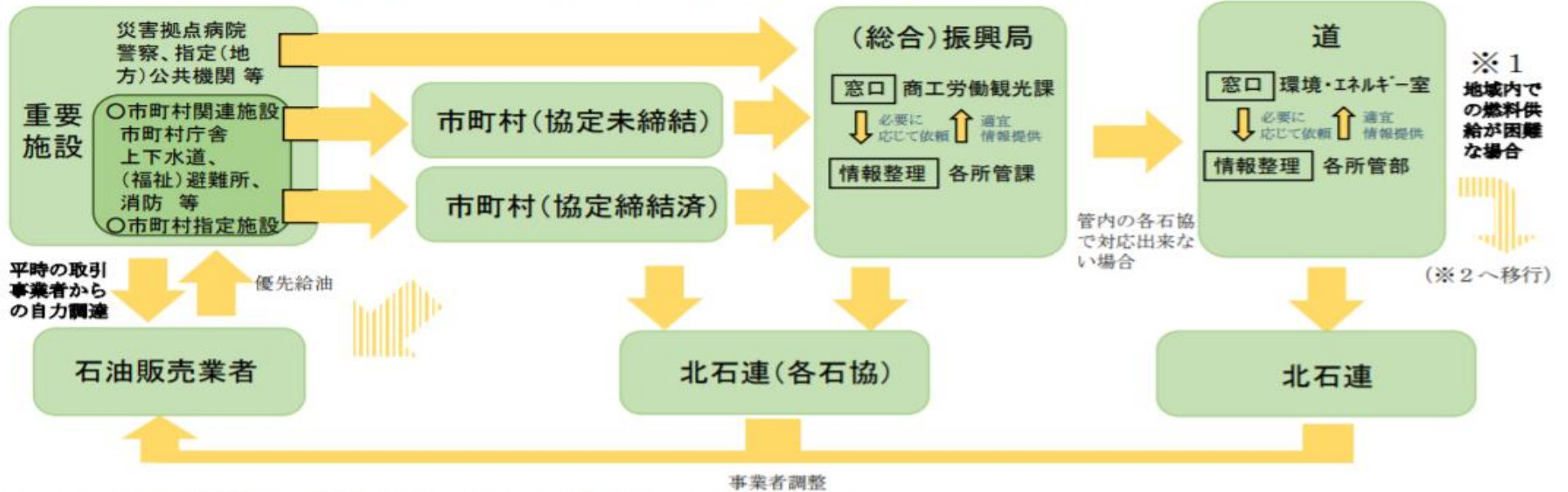
札幌市役所  
 千歳市役所  
 苫小牧市役所

総領事館等(メンバー)

台北駐日経済文化代表処札幌分処  
 中華人民共和国駐札幌総領事館  
 駐札幌大韓民国総領事館

# 災害時における重要施設からの優先給油・要請に係る対応フロー

## ○ 北海道石油業協同組合連合会(北石連)との協定による対応フロー



## ○ 石油連盟との覚書による石油類の対応フロー

