

【はじめに】

成田国際空港は、昭和53年の開港以来、30年の節目を迎えた。

開港当初における成田国際空港の年間離発着回数は約5.2万回、旅客数は約707万人であったが、平成19年度にはそれぞれ約19.4万回、約3,539万人に達し、離発着回数で約3.7倍、旅客数で約5倍と飛躍的な発展を遂げるなど、同空港は文字通り「日本の表玄関」としての役割を担っている。

さらに、平行滑走路2,500m化により離発着能力が増強される平成21年以降には、離発着回数、旅客数とも、さらなる増加が見込まれている。

成田国際空港においては、開港から本日までの間、航空機の安全運航に携わる関係各機関の尽力により、幸いにも大規模災害の発生をみていない。

しかし、この間にわが国は、

- 大規模な航空機事故
 - ・ 日航123便御巣鷹山墜落事故(昭和60年、死者520人、負傷者4人)
 - ・ 中華航空140便墜落事故(平成6年、死者264人、負傷者7人)
 - 主要交通機関の大規模な事故
 - ・ JR福知山線脱線事故(平成16年、死者107人、負傷者562人)
 - 自然災害
 - ・ 阪神淡路大震災(平成7年、死者6,434人、行方不明3人、負傷者43,792人)
 - ・ 新潟県中越地震(平成16年、死者68人、負傷者4,805人)
 - ・ 新潟県中越沖地震(平成19年、死者15人、負傷者2,345人)
 - テロリズム
 - ・ 地下鉄サリン事件(平成7年、死者12人、負傷者5,510人)
- といった未曾有の大惨事を経験してきた。

これら数多くの尊い生命を代償にして、政府等行政機関の緊急事態対応体制や災害派遣医療チーム(DMAT)をはじめとする緊急医療体制が構築され、消防・警察機関等の人員・装備は格段に充実増強された。自然災害、重大事故等の緊急事態対応に係る関係法令も大きく整備された。また、被災地自治体等による自衛隊に対する災害派遣要請が頻繁に行われるようになってきた。

このように、大規模災害等緊急事態発生時における行政機関、関係機関の活動に対する国民の期待はますます高まり、反面、これら機関の対応に向けられる目は一層厳しいものとなってきている。

空港災害に関しても、国際民間航空機関(ICA0)の規定によるまでもなく、航空機事故発生を想定して、その対策に万全を期しておくことは、危機管理上当然のことであり、成田国際空港においても、成田国際空港株式会社(NAA)により航空機事故発生時の対応マニュアルとして「成田国際空港航空機事故緊急活動計画」が策定されており、同計画に基づき毎年1回、昨年まで計26回、関係各機関が参加して大規模な「航空機事故消火救難総合訓練」が行なわれている。

しかしながら、同計画については策定以来、数度の改正が行われたものの、いずれも若干の字句の変更にとどまっているのみで、前述の社会環境の変化に対応した改正が適宜、的確に行われているとは認め難く、実態に即したものは考えづらい。

この点においては、当初の計画を常に点検・評価し、処置・改善を行い続けるという、昨今主流となったマネジメント手法である「PDCAサイクル」の観点に照らしても、およそ満足できる状況にはないと言わざるを得ない。

リスクには、「発生する確率」と「発生した場合の被害規模」という二つの要素がある。航空機は安全性の高い乗物で、様々な安全対策を施していることから、大事故の発生確率は小さいと言える。

しかし、仮に万が一、大事故が発生した場合には、被害の規模は甚大なものとなり、関係各機関においては、この甚大な被害を可能な限り低減することが要求される。そのための適切な緊急活動には、各方面にわたる関係機関や多くのマンパワーによる連携プレーが不可欠であり、いかに円滑に、短時間の間にこれを行うことが出来るかが重要な鍵となる。まさに時間との戦いである。

以上の観点から、成田国際空港において緊急活動を実施する機関に所属する有志が平成19年5月、「成田国際空港緊急活動研究会」を設立し、成田国際空港の災害対策についての現状の課題と改善策について研究・検討を重ねてきた。研究・検討に当たっては、オランダ空港、ロンドン・ヒースロー空港、ドバイ空港、関西国際空港及び中部国際空港の緊急活動計画を参考としたほか、アムステルダム・スキポール空港及びパリ・シャルル・ド・ゴール空港に対する現地視察を実施した。本報告書は、その研究結果をとりまとめたものである。

本報告書は、「航空機事故発生時の緊急活動」について、関係する各機関を横断する全体システムという観点を持ち、時間軸を含めて緊急活動を具体的に検討し、とりまとめている。この内容は、活動の全体像を知る上で有意義であると考えている。一方で、全体システムの中で各機関がどのような役割を果たすべきかを整理しており、各機関の計画や訓練にも役立つものとする。

本報告書の内容が、成田国際空港及びその周辺における航空機事故発生時の緊急活動に係る計画と訓練の改善に役立てられ、仮に大規模な航空機事故が発生した場合においても、関係各機関による効率的で円滑な連携活動が速やかに実施され、尊い人命の損失を最小限に抑えるための一助となれば幸いである。

《定義》

【あ行】

- 「遺体安置所」 検死後の遺体を安置し、身元確認及び遺族との面会をおこなう場所。
- 「遺体仮安置所」 死亡者の検死、一次的な身元確認をおこなう場所。
- 「一次警戒線」 危険区域を示す境界線
- 「医療関係者」 医師、歯科医師、看護師及び救急救命士
- 「医療統括チーム」 ドクターコマンドの指揮により医療活動を統括するチーム

【か行】

- 「カテゴリー 1」 緊急活動機関のうち、最も優先度の高い、現場における「消火・救難・医療・搬送」及びそのための「緊急活動環境の確保」並びに「二次災害防止」に係わる機関。
- 「カテゴリー 2」 緊急活動機関のうち、優先度が第2位となる、搬送先における「医療活動」、「医療支援活動」及び「現場支援活動」に係わる機関。
- 「カテゴリー 3」 緊急活動機関のうち、優先度が第3位となる、「身元確認」、「家族対応」、「事故原因究明」及び「被災者の出入国手続」等に係わる機関。
- 「危険区域」 航空機事故が発生した場合、その爆発・炎上により直接危険が及ぶ可能性のある区域。火災が鎮静化する迄は防護服を着用した消防・救急隊員以外の立ち入りが禁止される。概ね事故機の周囲100メートル以内。
- 「救護活動区域」 危険区域の外側で、救護・医療活動に使用される区域。消防・救急隊員、医療関係者、警察及び航空会社関係者以外の立ち入りは制限される。概ね危険区域の外側100メートル程度で、かつ軽症者・無傷者避難所及びヘリパッドを含む。
- 「緊急活動」 航空機事故が発生した場合に、人命及び物的損害を最小限に留めるために行われる消火・救難に係わる活動。
- 「緊急活動計画」 緊急活動を行う為の基本とするために策定される行動計画。
- 「緊急活動訓練」 緊急活動計画を検証し、改善を行なうことを目的として実践される訓練。
- 「緊急活動用通路」 空港内での緊急事態が発生した場合に、航空機の運航が中止される事を前提に、消防車・救急車・医療関係者輸送車両等の緊急車両の優先的な通行を確保するために指定される経路。
- 「緊急事態」 本報告書では、「空港及び空港周辺における、重大な人的損傷を伴う、またその恐れのある航空機事故」を言う。

- 「緊急度レッド」 空港及び空港周辺において、人的損害を伴う、或いはその恐れのある重大な航空機事故が発生する可能性が高いと想定される場合。
- 「緊急度レッド」 空港及び空港周辺において、人的損害を伴う、或いはその恐れのある重大な航空機事故が発生した場合。
- 「緊急ブルー」 緊急事態発生時に、人員及び資器材の輸送並びに被災者の搬送に使用されるドクターヘリ、消防ヘリ、防災ヘリ、及び自衛隊ヘリ等。
- 「近親者レブションデスク」 空港内において、被災者の家族及び知人等の近親者からの問い合わせに答え、以降の対応について案内を行なう場所。
- 「空港」 成田国際空港
- 「空港外」 空港区域内を除く「空港周辺」の区域（「成田市及び成田国際空港の区域における消火救難活動に関する協定」に定める3種区域）
- 「空港周辺」 成田国際空港消防相互応援協定に基づく管轄区域で、以下の市町村の範囲を言う。
成田市、神崎町、香取市、多古町、東庄町、佐倉市、八街市、酒々井町、東金市、山武市、大網白里町、九十九里町、芝山町、匝瑳市、横芝光町、印西市、白井市、印旛村、本埜村、四街道市、富里市、栄町
- 「空港内」 成田国際空港株式会社（NAA）が管理する空港区域内（「成田市及び成田国際空港の区域における消火救難活動に関する協定」に定める1種及び2種区域）
- 「訓練レベル1」 航空機事故において、多数の関係機関が連携する全体システムとして有効に活動出来るようにする事を目的に、関係機関すべてが参加して行なわれる「航空機事故・総合連携訓練」
- 「訓練レベル2」 航空機事故において、複数の関係機関が連携して有効な緊急活動を実行出来るようにする事を目的に、関係する機関が参加して行なわれる「航空機事故・部分連携訓練」
- 「訓練レベル3」 航空機事故において、各機関が実施すべき緊急活動について、各機関が独自で実施する「航空機事故・個別訓練」
- 「軽症者」 事故による被災者のうち、簡便な医療措置を要する者（トリアージ/IDタグ緑）。
- 「軽症者・無傷者避難所」 事故現場において軽症者及び無傷者を「被災者一時待機所」に輸送する迄の間、一時的に避難・待機させる場所。
- 「警備所」 空港制限区域の出入場に使用される場所
- 「ゲート」 空港敷地内への入場個所に設置されている保安検査・身元確認用ゲート

- 「現場救護所」事故現場において、重症者及び中等症者に対し、安定化のために応急的な医療を行なう場所。
- 「現場指揮者」各々の機関の活動の指揮者。
- 「現場指揮所」緊急活動参加機関が事故現場に設置し、各々の機関の活動を指揮する組織。
- 「現場調整所」現計画において、空港内事故の場合、NAAが事故現場に設置し、関係機関との消火救難活動及び医療救護活動の調整を行なう組織。
- 「現場統括管理班」現場統制所において、現場統括者を補佐し、合同対策本部等との連絡を確保する担当者。
- 「現場統括者」現場統制統合指揮所において関係各機関の活動を統括し、合同対策本部との連携を確保する責任者。
- 「現場統制所」事故現場における円滑な緊急活動を実行する為に、関係機関の指揮機能を集約し、各機関の行なう活動の優先順位を決定し、人員・器材の配置を調整する組織。
- 「航空機事故」成田国際空港に発着する航空機に発生した事故で人的損害が伴うもの。
- 「航空機事故消火救難合同訓練」現計画に基づき、年1回成田市消防本部及びNAA消防等の機関が参加して空港内で実施される実働訓練。
- 「航空機事故消火救難総合訓練」現計画に基づき、年1回全機関が参加して空港内で実施される総合実働訓練。
- 「合同対策本部」円滑な緊急活動を行う為に関係機関の活動を調整し、指揮するとともに、外部機関に対し必要となる支援を要請する組織。
- 「コールセンター」当該航空会社が、事故発生後に被災者の家族等近親者からの問い合わせに対応し、また家族に対し情報を伝えるために機能させる組織。
- 「コマンドカー」NAAが所有する車両で、現場統制所におかれ、事故現場における情報を収集し、合同対策本部との情報連絡に使用される。電話、FAX、インターネット接続等の通信機器を装備する。

【さ行】

- 「災害派遣医療チーム」航空機事故若しくは大規模な自然災害発生時に現場へ派遣され、医療対応をおこなうチーム。
- 「サブコマンダー」ドクターコマンダーを補佐し、トリアージポイント、現場救護所、搬送コントロールポイント、軽症者・無傷者避難所にそれぞれ配置され、その場所での医療活動を指揮する。

- 「事業継続計画」大規模な事故若しくは自然災害により、生産・処理能力に重大な影響が発生した場合に、低下した能力で最大限の機能を維持しつつ、出来る限り早期に能力を回復させるための計画。
- 「指定入場ゲート・警備所」空港内での航空機事故発生時、空港外から空港内に進入するために、「緊急活動車両」が使用するメインの入り口として指定されたゲート及び警備所。(A 滑走路事故時と B 滑走路事故時をそれぞれ指定)
- 「死亡者」事故による被災者で、社会死と判定された者(トリアージ / ID タグ 黒)。
- 「重症者」事故による被災者のうち、重篤な状態で緊急に救命治療を要する者(トリアージ / ID タグ 赤)。
- 「ショートリスト」重症者、中等者等の被災者の受け入れ可能数を、事故発生後に調査し、更新された受け入れ先医療機関リスト。
- 「シナリオ型訓練」あらかじめ行動の詳細と時系列が設定された訓練シナリオをトレースする、基本動作習熟を主な目的とする訓練。
- 「消防関係者」NAA 消防(含む成田空港ファイヤー&セキュリティ)、成田市消防及び成田国際空港消防相互応援協定加盟消防機関の消火・救急関係者
- 「自律型訓練」訓練課題に即した状況を付与する事により、関係機関及び緊急活動要員の自ら判断し行動する判断及び対応能力の向上を主な目的とした訓練。
- 「制限区域」滑走路、誘導路及びランプ等、航空機の運航及び移動に使用され、安全上立ち入りが制限されている区域。空港内の第1種区域と同じ。
- 「その他の航空会社」当該航空会社以外の航空会社及び関連企業

【た行】

- 「地域防災計画」県及び市町村が定める地域防災計画。
- 「中等症者」事故による被災者のうち、重篤ではないが医療措置を要する者(トリアージ / ID タグ 黄)。
- 「当該航空会社」事故機の運航に責任を有する航空会社、及びその地上業務を委託している航空会社並びに関連会社。
- 「搭乗者名簿」事故機に搭乗していた乗客及び乗員のリスト
- 「搭乗者状態リスト」事故機に搭乗し被災した乗客及び乗員について、トリアージ / ID タグ のシリアルナンバーをインデックスとして、搭乗者名簿と被災者搬送・収容記録」を集約したリスト
- 「ドクターコマンドー」被災者のトリアージ、現場救護所での治療、搬送順位の決定等の医療活動を指揮する責任者。
- 「トリアージ」被災者に対する医療・搬送の優先度を判定する作業。

「トリアージ/IDタグ」被災者に対する医療の優先度を判定し、記録する為のタグで、被災者の加行、身元確認としての機能を持つ。

「トリアージポイント」自力で脱出した、若しくは救出された被災者を集結させ、

トリアージを実施する場所

「トリガー」緊急活動計画を発動すること

【な行】

「成田国際空港航空機事故緊急活動会議」 成田国際空港における航空機事故に対する有効な緊急活動を確保する目的で、緊急活動計画及び訓練を統轄する、緊急時に対応する主要な参加機関の実務担当者による会議体。

「成田国際空港航空機事故緊急活動管理委員会」 「成田国際空港航空機事故緊急活動会議」の活動及び緊急計画並び訓練計画を承認する、緊急時に対応する主要な参加機関の統轄責任者による協議体。

「成田国際空港消防相互応援協定」 成田国際空港において航空機事故が発生した場合の消火・救難活動に関する相互応援を定めた協定で、以下の消防機関が参加している。

成田市消防本部(神崎町含む)、香取広域市町村圏事務組合(香取市、多古町、東庄町)、佐倉市八街市酒々井町消防組合(佐倉市、八街市、酒々井町)、山武郡市広域行政組合(東金市、山武市、大網白里町、九十九里町、芝山町)、匝瑳市横芝光町消防組合(匝瑳市、横芝光町)、印西地区消防組合消防本部(印西市、白井市、印旛村、本埜村)、富里市消防本部、栄町消防本部、四街道市消防本部

「成田市航空機災害訓練」空港外における航空機事故を想定し、成田市が実施する訓練。

「二次警戒線」救護活動区域を示す境界線

【は行】

「搬送コントロールポイント」救急搬送の優先度を決定し、搬送を統括する場所

「被災者」航空機事故に遭遇した旅客、乗員及び地元住民。

「被災者一時待機所」軽症者、無傷者を収容し、氏名・連絡先等その後の対応に必要な情報を確認する場所。

「被災者搬送・収容記録」被災者を搬送する消防等の機関名及び収容先医療機関名の記録。通常、搬送コントロールシートで取得されたトリアージ/IDタグの2枚目から転記され、タグに記載された被災者の身元確認に必要な氏名、年齢、性別、頭髪・皮膚等の身体的特徴に関する情報も含まれる。

「標準的緊急配置図」航空機事故発生時に、現場における緊急活動を有効かつ迅速に実行する目的で、事故現場における機材・人員の標準的な配置をあらかじめ設定しておくもの。

「平日昼間」土曜・日曜及び祝日を除く曜日の通常の執務時間帯(概ね朝9時から午後6時迄)。

【ま行】

「無傷者」事故による被災者で医療措置を必要としない者(トリアージ/IDタグ緑)。
「メディアセンター」当該航空会社が、事故発生後にマスコミからの問い合わせに対応し、また情報を伝えるために機能させる組織。

【や行】

「夜間・休日」平日昼間以外の時間帯。

「緩い統制」合同対策本部及び現場統制所が、事態の推移に応じ活動の目標や方向性と優先度を示しながら、各機関の活動を統括し、一方で、各機関は示される方向性を遵守しながら自律的に活動すること。

【ら行】

「ロングリスト」重症者、中等者等の被災者の受け入れ可能数を、あらかじめ調査し、事前に作成された受け入れ先医療機関リスト。

【わ行】

《略語》

- 「AOC」 Airline Operators' Committee, Narita International Airport: 成田国際空港航空会社運営協議会(成田国際空港に乗り入れる国際線定期航空会社が組織する協議会)
- 「BCP」 Business Continuity Plan: 事業継続計画
- 「CAB」 Civil Aviation Bureau: 「国土交通省航空局」の英語名略称であるが、本報告書では特に、「国土交通省東京航空局成田空港事務所」を言う。
- 「CAB 運情」 CAB 管制保安部に所属する航空管制運航情報官
- 「CAB 管制」 CAB 管制保安部に所属する航空管制官
- 「CIQ」 税関(Customs)、入国管理局(Immigration)、検疫・植物防疫・動物検疫(Quarantine)を示し、旅客の出入国手続きに係わる機関。
- 「CDM」 Collaborative Decision Making:
- 「D/C」 Doctor Commander: ドクターコマンダー
- 「DMAT」 Disaster Medical Assistance Team: 災害派遣医療チーム
- 「DMORT」 Disaster Mortuary Operational Response Team: 災害遺族対応チーム
- 「NAA」 Narita International Airport Corporation: 成田国際空港株式会社
- 「NAA 警備」 NAA 保安警備部及びその委託を受けた成田空港ファイヤー&セキュリティ並びに成田空港警備(株)
- 「NAA 運管」 NAA 中央運用室(ランフコントロール)
- 「PDCA サイクル」 Plan → Do → Check → Action のサイクル
- 「PTSD」 Post Traumatic Stress Disorder: 心的外傷後ストレス障害
- 「安全推進協議会」 成田国際空港安全推進協議会
- 「緊急活動会議」 成田国際空港航空機事故緊急活動会議
- 「緊急活動管理委員会」 成田国際空港航空機事故緊急活動管理委員会
- 「空警隊」 千葉県警察本部警備部成田国際空港警備隊
- 「空港署」 千葉県警察成田国際空港警察署
- 「空対協」 三郡医師会航空機対策協議会
- 「県警本部」 千葉県警察本部
- 「現計画」 NAA により制定され、現在有効な「成田国際空港航空機事故緊急活動計画」
- 「現マニュアル」 現計画に基づき制定された「航空機災害発生時における緊急自動車等の空港入場及び誘導等に関する対応マニュアル」
- 「合同訓練」 航空機事故消火救難合同訓練
- 「事故調」 国土交通省航空・鉄道事故調査委員会

「消連協」成田国際空港消防相互応援協定及び同協定に加盟する消防機関

「総合訓練」航空機事故消火救難総合訓練

「千葉県警察」県警本部、空警隊、空港署

「成田市訓練」成田市航空機災害訓練

「ノタム」NOTAM(Notice To AirMen) 滑走路、誘導路、航行援助施設その他空港
の運用に関して発出される航空情報

「防災計画」発災地を管轄する県及び市町村が定める「地域防災計画」

《目次》

A. 成田国際空港緊急活動研究会

1. 目的
2. 構成メンバー
3. 検討対象「緊急事態」
4. 検討の方法

B. 航空機事故緊急活動計画の現状・課題と改善策

1. 全体

- 1.1 緊急活動の目的と優先度
- 1.2 本計画の適用範囲
- 1.3 活動開始のトリガー
- 1.4 活動時間目標の設定
 - 1.4.1 緊急度レッド(空港内事故)の場合
 - 1.4.2 緊急度レッド(空港外事故)の場合
 - 1.4.3 緊急度オレンジ(予め想定される事故)の場合
- 1.5 関係機関
- 1.6 緊急活動目的に対応する各機関の役割と連携
- 1.7 緊急連絡通報
 - 1.7.1 緊急連絡通報の方法
 - 1.7.2 通報内容
- 1.8 自衛隊への出動要請
- 1.9 夜間あるいは休日における活動の基本

2. 合同対策本部と現場統制所

- 2.1 合同対策本部
 - 2.1.1 合同対策本部の役割
 - 2.1.2 合同対策本部の構成メンバー
 - 2.1.3 合同対策本部内調整の指揮
 - 2.1.4 休日・夜間における合同対策本部
 - 2.1.5 合同対策本部チェック・シートの作成

2.2 現場統制所

- 2.2.1 現場統制所の役割
- 2.2.2 現場統制所の構成(空港内事故)
- 2.2.3 現場統制所の運営(空港内事故)
- 2.2.4 空港外事故の現場統制所
- 2.2.5 夜間・休日における現場統制所
- 2.2.6 現場統制所チェック・シートの作成
- 2.2.7 現場統制所の通信手段

2.3 事故現場における標準配置

3. 消火・救出

3.1 消火体制

- 3.1.1 空港内事故の消火体制
- 3.1.2 空港外事故の消火体制

3.2 救出体制

- 3.2.1 空港内事故の救出体制
- 3.2.2 空港外事故の救出体制

4. 車両・要員の事故現場アクセスの確保

- 4.1 事故発生時の「指定入場ゲート・警備所」
- 4.2 制限区域内の緊急活動車両移動
- 4.3 入場ゲート・警備所・アクセス道路通行の円滑化
- 4.4 空港内医療関係者輸送の迅速化
- 4.5 エプロン・誘導路・滑走路上の「緊急活動車両用通路」確保と管制との調整

5. 救急医療・搬送

5.1 ドクターコマンダー

- 5.1.1 ドクターコマンダーの設置
- 5.1.2 ドクターコマンダーの任務
- 5.1.3 ドクターコマンダー登録リスト及び優先順位
- 5.1.4 医療チームの編成
- 5.1.5 ドクターコマンダーの育成

5.2 医療関係者

- 5.2.1 医師の専門に応じた役割分担
- 5.2.2 医師役割登録リストの作成
- 5.2.3 医師役割別ベストの着用

5.3 DMAT

- 5.3.1 DMATの役割
- 5.3.2 DMAT早期出動システム

5.4 搬送先医療機関と搬送手段

- 5.4.1 重症・中等症者搬送先医療機関の把握(夜間・休日を含む)
- 5.4.2 搬送先医療機関への搬送コントロール
- 5.4.3 重症・中等症者の搬送能力

5.5 トリアージ/IDタグ

- 5.5.1 使用トリアージ/IDタグ
- 5.5.2 トリアージ/IDタグのシリアルナンバー管理
- 5.5.3 被災者特徴チェックリスト付きタグ
- 5.5.4 トリアージ/IDタグの取り付け
- 5.5.5 トリアージ/IDタグの記載
- 5.5.6 トリアージ/IDタグの回収と管理

5.6 搭乗者への案内

- 5.6.1 搭乗者への案内文の作成と配布

6. 遺体・遺族への対応

- 6.1 遺体の搬送
- 6.2 遺体の安置場所
- 6.3 遺体の身元確認
- 6.4 遺体の引渡し
- 6.5 身元不明遺体への対応
- 6.6 DMORT、あるいはそれに準じた活動

7. 軽症者・無傷者・家族等への対応

- 7.1 軽症者・無傷者のケア
- 7.2 被災者家族への対応
- 7.3 PTSD対策

8. 航空会社

- 8.1 当該航空会社の緊急体制
- 8.2 搭乗者名簿
- 8.3 当該航空会社への支援体制
- 8.4 その他の航空会社の緊急体制

9. マスコミへの対応

- 9.1 マスコミ活動に対する対応
- 9.2 取材ヘリに対する対応
- 9.3 合同対策本部における共同記者会見
- 9.4 個別機関における記者会見・対応
- 9.5 航空会社の対応

10. 空港運用の再開

C. 新「航空機事故緊急活動計画」の提案

第2部

D. 航空機事故緊急活動訓練の現状・課題と改善策

E. 新「航空機事故緊急活動訓練」の提案

F. 「計画・訓練の統轄機関」設置の提案

A. 成田国際空港緊急活動研究会

1. 目的

成田国際空港及びその周辺における「緊急事態」の発生において、より適切な活動を行うため、「緊急活動計画」・「緊急活動訓練」について具体的な改良案を検討し、NAAを初めとする関係機関に提案、調整する役割を担うため、本研究会を設置する。

2. 構成メンバー

- ① 中西 加寿也 (成田赤十字病院救命救急センター長)
- ② 松本 尚 (日本医科大学千葉北総病院救命救急センター講師)
- ③ 唯野 邦男 (国交省東京航空局成田空港事務所空港長)
- ④ 片岡 久志 (国交省東京航空局成田空港事務所空港長)
- ⑤ 小森 眞一 (国交省東京航空局成田空港事務所前任航空管制運航情報官)
- ⑥ 川崎 秀二 (国交省東京航空局成田空港事務所前任航空管制運航情報官)
- ⑦ 松谷 輝矢 (成田国際空港(株)総合安全推進室マネージャー)
- ⑧ 村島 伸司 (成田国際空港(株)保安警備部警備調整グループ)
- ⑨ 佐藤 一雄 (成田市消防本部警防課主幹)
- ⑩ 毛呂 克巳 (成田市消防本部警防課主査)
- ⑪ 深井 幸徳 (千葉県総務部消防地震防災課災害対策室副主幹)
- ⑫ 上村 順一 (千葉県総務部消防地震防災課災害対策室副主幹)
- ⑬ 山崎 啓延 (千葉県総務部消防地震防災課災害対策室副主幹)
- ⑭ 吉田 利也 (千葉県総務部消防地震防災課災害対策室主査)
- ⑮ 河野 宏樹 (千葉県総務部消防地震防災課災害対策室)
- ⑯ 檜垣 正吉 (成田市市民安全部危機管理課副主幹)
- ⑰ 本多 次男 (成田市市民安全部危機管理課副主幹)
- ⑱ 北村 徹 (成田国際空港航空会社運営協議会(AOC)事務局長)
- ⑲ 山浦 孝夫 (成田国際空港航空会社運営協議会(AOC)・緊急事態小委員会(AESC)議長)

3. 検討対象「緊急事態」

- (1) 成田国際空港及びその周辺における、重大な人的損傷を伴う、またその恐れのある航空機事故
- (2) 成田国際空港における、重大な人的損傷を伴う、またその恐れのあるハイジャック事件
- (3) 成田国際空港及びその周辺における、重大な人的損傷を伴う、またその恐れのあるテロ事件

* 本報告書は上記検討対象の内、(1)「成田国際空港及びその周辺における、重大な人的損傷を伴う、またその恐れのある航空機事故」に係る検討結果をまとめたものである。

4. 検討の方法

航空機事故について、次の3つのケースを想定した。

ケース1「想定されない空港内事故」：A滑走路における、着陸機の墜落炎上

ケース2「想定されない空港外事故」：空港外における、離陸機の墜落炎上

ケース3「想定された空港内事故」：A滑走路における、主脚の出ない航空機の胴体着陸

それぞれのケースについて、「時間経過」を縦軸、「事故現場及び各関係機関」を横軸とするチャートを作成し、「情報伝達」・「人や車輛の移動」・「様々な活動」・「それらの関係を示すフロー矢印」等を記入する方法で、現実を即した「対応シミュレーション」を行った。シミュレーションの実施に当たっては、各関係機関の間の「連携プレイ」(「全体システム」としての活動)、後述する「目的」に対応した「活動内容」を主眼とした。シミュレーションを実施する中で、様々な「課題」を抽出し、その「解決方法」を検討した。

別添1: ケース1「想定されない空港内事故」シミュレーション

別添2: ケース2「想定されない空港外事故」シミュレーション

別添3: ケース3「想定された空港内事故」シミュレーション

研究会を以下のとおり開催し、メンバーによる検討を重ねた。

【2007年】

第1回 5月15日、第2回 6月01日、第3回 6月11日、第4回 6月18日、
第5回 7月09日、第6回 7月23日、第7回 8月08日、第8回 8月21日、
第9回 9月05日、第10回 9月18日、第11回 10月24日、
第12回 11月01日、第13回 12月03日、第14回 12月13日

【2008年】

第15回 1月09日、第16回 1月23日、第17回 2月07日、
第18回 2月20日、第19回 3月05日、第20回 3月13日、
第21回 3月31日、第22回 4月16日、第23回 4月30日、
第24回 5月14日、第25回 6月02日、第26回 6月23日