

C. 新「航空機事故緊急活動計画」の提案

新「成田国際空港航空機事故緊急活動計画」(案)は、「現計画」を基に、「成田国際空港緊急活動研究会」がほぼ1年の期間をかけて、現状把握と課題の分析を行った上で、より実践的、より具体的な計画づくりを目指して作成したものである。

本計画が、成田国際空港の航空機事故緊急活動に参加する全ての関係機関によって有効に活用され、万が一、成田空港あるいはその周辺において重大な航空機事故が発生した場合に、関係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ることを願うものである。それにより、被災者の尊い人命の損失や人体の損傷を最小限に抑えるための一助となれば幸いである。また、我国の重要な社会資本である成田国際空港の速やかな運航再開に役立つことを希望している。

新「成田国際空港航空機事故緊急活動計画」(案)

「成田国際空港航空機事故緊急活動計画」は、成田国際空港及びその周辺において、重大な航空機事故が発生、またはその発生が確実になった場合に、迅速かつ適切な消火救難活動及び医療活動を実施するとともに、空港の可及的速やかな正常運用の復旧を図るため、緊急活動の目的と優先度、また目的達成のための各機関の役割と連携等を定めるものである。

1. 全体

1.1 緊急活動の目的と優先度

1. 航空機事故緊急活動における「目的」を、「緊急活動に携わる各機関間の共通の目的」という観点から、次のとおりとする。
2. 各「目的」には「優先度」を設け、表のとおりとし、優先度の高い「目的」を優先して取り扱うものとする(ただし、各「目的」に向かっている行動は、並行して行われるものであり、ひとつの「目的」を達した後、次の「目的」に取り組むことを示したものではない)。
3. それぞれの機関は、共通の目的に向って、「自分たちはどう行動することが適切か」を判断し、行動する。

優先度	緊急活動の目的
1	事故機搭乗者の救出・救命・治療・搬送 <ol style="list-style-type: none"> ①搭乗者の救出 ②重症者の生命確保と搬送 ③中等症者の治療と搬送 ④円滑な緊急活動環境の確保 <ol style="list-style-type: none"> a)制限区域内緊急車両用短絡動線の確保(空港内事故の場合) b)緊急ヘリ用発着飛行経路・ヘリパッドの確保 c)空港への緊急車両用通路の確保(空港内事故の場合)
2	二次災害発生の防止 <ol style="list-style-type: none"> ①後続機の衝突・事故発生防止 ②ヘリコプターの衝突防止 ③緊急活動者の安全確保

優先度	緊急活動の目的
3	軽症者・無傷者の対応 ①軽症者の治療・安定 ②無傷者の安定
4	死亡者の遺体収容・安置・身元確認 ①遺体の収容・安置 ②遺体の身元確認
5	事故機搭乗者名簿の整理と照合 ①被災者の確認 ②被災者の状態の確認
6	事故機搭乗者の家族等への対応 ①搭乗者家族等への連絡 ②家族等への搭乗者状態の説明 ③家族・関係者の搭乗者への引き合わせ
7	マスコミへの情報提供 ①事故状況の情報提供 ②搭乗者の情報提供
8	事故機以外の航空機・搭乗者への対応 ①成田空港到着予定機その他空港へのダイバート ②誘導路上待機航空機の駐機スポットへの移動(旅客降機)
9	ターミナルビル等の航空旅客への対応 ①旅客自身による状況の把握 ②旅客の反応・行動の安定化 ③旅客へのサポート ④旅客・手荷物取り扱い業務の混乱の回避
10	事故原因の究明 ①事故原因の究明(目的:事故再発防止目的) ②事故原因の究明(目的:過失責任の有無)
11	空港運用の再開 ①「事故発生滑走路以外の滑走路」の使用再開 ②「事故発生滑走路」の使用再開(空港内事故の場合)

1.2 緊急活動計画の適用範囲

緊急活動計画の適用範囲を2つに分け、以下のとおりとする。

1. 「空港内」 成田国際空港内
2. 「空港外」 成田国際空港の周辺地域(成田国際空港消防相互応援協定団体に係る市町村の区域)

1.3 緊急活動開始のトリガー

緊急活動開始のトリガー【緊急活動は以下の状況(緊急度)を以って始動する】。

航空機の状況	緊急活動開始のトリガー
緊急度レッド(赤) 明らかに人的損害を伴う航空機事故が発生した場合 (例: 航空機が墜落した場合)	事故発生時点で自動的に、緊急活動開始のトリガーが引かれる。
緊急度オレンジ(橙) 飛行中の航空機に、人的損害を伴う重大な事故に繋がる恐れのある航空機トラブルが発生した場合 (例: 着陸機において主脚がダウンロック表示にならない場合)	トラブル回避のための確認・操作を実施した後、トラブルが以下に示す段階に進展した時点で自動的に、緊急活動開始のトリガーが引かれる。 ① 人的損害を伴う重大な航空機事故に繋がる可能性が明白になった時点。(例: 胴体着陸の決定) ② パイロットから緊急着陸に伴う援助(消防車・救急車の待機等)の要求があった時点。

1.4 活動時間目標の設定

ポイントとなる緊急活動について、以下の時間目標を設定する。

1.4.1 緊急度レッド(空港内事故)の場合

	緊急度レッドのトリガーが引かれた(事故発生)後の経過時間
ドクターコマンダー配置	15分
現場統制所機能開始	15分
合同対策本部機能開始	30分
トリアージ開始	30分
負傷者搬送終了	2時間

1.4.2 緊急度レッド(空港外事故)の場合

	緊急度レッドのトリガーが引かれた(事故発生)後の経過時間
ドクターコマンダー配置	15分
現場統制所機能開始	15分
合同対策本部機能開始	30分
トリアージ開始	30分
負傷者搬送終了	2時間

1.4.3 緊急度オレンジ(予め想定される事故)の場合

	緊急度オレンジのトリガーが引かれた(事故発生を想定)後の経過時間
ドクターコマンダー配置	15分
現場統制所機能開始	15分
合同対策本部機能開始	30分
トリアージ開始	30分
負傷者搬送終了	2時間

1.5 関係機関

緊急活動に関係する機関は、活動内容の優先度に応じたカテゴリ毎に、次のとおりとする。

カテゴリ 1 (活動内容の優先度 1) 現場における「消火・救出・医療・搬送」、その為の「緊急活動環境の確保」及び「二次災害防止」に係わる機関	
1. 空港管理者	NAA(空港警備会社等を含む)
2. 国土交通省	CAB
3. 警察機関	千葉県警察(県警本部、空警隊、空港署)
4. 地方公共団体	千葉県、成田市、当該自治体
5. 消防機関	成田市消防本部、当該自治体消防機関、成田国際空港消防連絡協議会加盟消防機関
6. 自衛隊	陸上自衛隊第1空挺団、航空自衛隊航空機動衛生隊
7. 医療機関	災害拠点病院、DMAT ①成田赤十字病院(DMAT・医療救護班) ②日本医科大千葉北総病院(DMAT・千葉県ドクターヘリ) 三郡医師会(印旛市郡医師会、香取郡市医師会、山武郡市医師会) 空港内医療機関(空港クリニック・空港内産業医) 三郡市歯科医師会(印旛郡市歯科医師会、佐原市香取郡歯科医師会、山武郡市歯科医師会)
8. 厚生労働省	成田空港検疫所

<p>カテゴリ 2 (活動内容の優先度 2) 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」等に関する機関</p>	
9. 医療機関	<p>日本赤十字社千葉県支部 災害拠点病院(2008年3月現在)等</p> <ul style="list-style-type: none"> ③総合病院国保旭中央病院(旭市) ④千葉県循環器病センター(市原市鶴舞) ⑤千葉県救急医療センター(千葉市美浜) ⑥千葉大学医学部附属病院(千葉市中央区) ⑦国保松戸病院(松戸市) ⑧船橋市立医療センター(船橋市) ⑨国保直営総合病院君津中央病院(木更津市) ⑩鉄蕉会亀田総合病院(鴨川市) ⑪東京慈恵会医科大学付属柏病院(柏市) ⑫帝京大学ちば総合医療センター(市原市) ⑬千葉県立東金病院(東金市) ⑭千葉県立佐原病院(香取市) ⑮千葉市立海浜病院(千葉市美浜区) ⑯安房医師会病院(館山市) ⑰東京歯科大市川総合病院(市川市) <p>印旛郡市薬剤師会</p>
10. 航空会社	当該航空会社及び業務委託会社(アライアンス及び地上業務受委託契約による支援会社)
11. 指定公共機関	<p>東日本電信電話(株)千葉支店 東京電力(株)成田支社</p>
12. 通信事業者	(株)NTTドコモ千葉支店
13. 空港関連企業	成田エアポート・テクノ、成田空港施設、国際空港上屋、東京空港交通)等、地上作業サービス、旅客輸送サービス、空港施設保守及び警備等の空港関連会社

カテゴリー 3 (活動内容の優先度 3) 「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」等に係わる関係機関	
14. 医療機関	三郡市歯科医師会(印旛郡市歯科医師会、佐原市香取郡歯科医師会、山武郡市歯科医師会)
15. 内閣府	空港危機管理室
16. 財務省	東京税関成田税関支署
17. 法務省	東京入国管理局成田空港支局
18. 農林水産省	横浜植物防疫所成田支所 動物検疫所成田支所
19. 指定公共機関	東日本電信電話(株)千葉支店 JR 東日本(株) 京成電鉄(株)
20. 航空会社	その他の航空会社
21. 空港関連企業	地上作業サービス、旅客輸送サービス、空港施設保守及び警備等の空港関連会社 成田国際空港ホテル業協会

1.6 緊急活動目的に対応する各機関の役割と連携

- 「緊急活動の目的」に対応する「行動」、「その行動を行う機関」、ひとつの行動に複数の機関が関わる場合の「主導の役割を果たす機関」を【別紙1】「緊急活動目的に対応する各機関の役割と連携」に示す。
- 各機関は、内部及び外部の関係機関に対する迅速な「事故通報」・「要請」を行う。
- NAA は合同対策本部を設置する。
航空機事故が空港外で発生した場合には、当該自治体は現地における合同対策本部を設置する。
- CIQは被災した搭乗者の入国手続きを実施し、当該航空会社はその支援を行う。

1.7 緊急連絡通報

1.7.1 緊急連絡通報の方法

1. 緊急事態発生時の通報体制は、【別紙 2】「緊急通報系統図」によるものとする。
2. 空港外事故の発生で、「現場位置」の情報が市民から得られた場合には、「1.7.2 通報内容」の第 2 報により通報する。
3. 通報の即時性と確実性の向上のため、各組織において、電話通報と併せて携帯電話メールを使用した通報体制を構築する。
4. 一斉通報を除き、電話による通報の順番は、「1.5 関係機関」に示す関係機関の活動の優先度の高い方を優先する。

1.7.2 通報内容

事故発生時、又は事故に繋がるトラブル発生時の通報内容は以下のとおり。

1. 第 1 報の通報内容。

	緊急度レッドの場合	緊急度オレンジの場合
(ア)	航空機事故が発生したこと	事故に繋がるトラブルが発生したこと
(イ)	航空機事故発生時刻	トラブル発生時刻及び着陸予定時刻
(ウ)	航空機事故発生場所(空港外の場合で、管制塔からの特定ができない場合は、グリッドマップ上の概ねの発生場所)	トラブル機使用予定滑走路
(エ)	当該航空会社名・便名	
(オ)	航空機形式	

2. 空港外事故の場合の発生場所通報(第 2 報)

空港外事故で、発生場所についての市民通報が当該自治体消防にあった場合には、「発生場所の位置情報」を「当該自治体消防」→「成田市消防本部」→「NAA 消防センター」の順に伝え、「NAA 消防センター」はそれをグリッドマップ位置で、関係機関に第 2 報として伝える。

1.8 自衛隊への出動要請

1. 空港事務所は事故現場の発生場所に係わらず、原則として「被災者のヘリ輸送」を主要目的に、自衛隊に対する迅速な「災害派遣要請」を行う。
2. 当該自治体は、空港外事故の場合に、それぞれの「地域防災計画」に基づき、「要請の依頼範囲」・「派遣を希望する活動内容」を見極めた上で、千葉県に対して要請を依頼する。
3. 千葉県は当該自治体からの要請を受けて自衛隊に対する「災害派遣要請」を行なう。
4. 事態が緊迫している場合、当該自治体は直接最寄りの自衛隊部隊の駐屯地司令等の職にあるものに通報し、事後速やかに所定の手続きを行なう。

1.9 夜間・休日における活動の基本

「夜間・休日」における活動は、次の事項を基本とする。

1. 限られた人的資源を、優先度の高い「活動目的」(優先度 1. 2. 3.)に対応する行動に集中する。
2. 優先度 4 以降の「活動目的」に対応する行動は、人的資源が確保されるか、または優先度 1 から 3 までの活動目的が、一定の程度まで達成された段階で取り懸かることを基本とする。
3. 「平日昼間」に比べて活動体制が整いにくい(初期情報伝達が不十分、合同対策本部・現場統制所などが無い、ドクター・コマンダーが不在等)初期段階では、各活動要員は、状況を見極めた上で自ら行動を開始し、またその役割を自立的に果たす。
4. 各医療関係者への「事故発生情報」伝達方法として、従来の「電話連絡方法」と合わせて、「携帯電話への一斉メール送信方法」を採用する。

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

1. 空港内事故の場合、空港内に設置される「合同対策本部」

2. 空港外事故の場合

2-1. 空港内に設置される「合同対策本部」

2-2. 当該自治体に設置される「合同対策本部」

の主な役割と相互の関係について、【別紙 3】「空港内及び空港外事故の合同対策本部の主な役割」に示す。

2.1.2 合同対策本部の構成メンバー

1. 空港内事故の場合に空港内に設置される「合同対策本部」、空港外事故の場合に空港内に設置される「合同対策本部」、及び当該自治体に設置される「合同対策本部」の構成を【別紙 4】「合同対策本部の構成メンバー及び調整の指揮」に、またその組織図を【別紙 5】「合同対策本部組織図」に示す。

2. 各機関の代表者は、各々の機関が実行する活動について、調整する権限を有する者が当る。

3. 構成メンバーである各機関の代表者、またそれに代わる第1位から第3順位までの代行者を予め定め登録しておく。

2.1.3 合同対策本部内調整の指揮

1. 空港内事故の場合に空港内に設置される「合同対策本部」、空港外事故の場合に空港内に設置される「合同対策本部」、及び当該自治体に設置される「合同対策本部」の「調整の指揮」及びその補佐は、【別紙 4】「合同対策本部の構成メンバー及び調整の指揮」及び【別紙 5】「合同対策本部組織図」によるものとする。

2.1.4 夜間・休日における合同対策本部

1. 夜間・休日においては、最小限の構成メンバーが参集した時点で、合同対策本部としての機能を開始する。

2. 「合同対策本部の役割」に優先順位を付け、構成メンバーの参集状況に応じて、次表に示す優先順位に従い、可能な範囲で合同本部としての役割を果たす。

優先順位	合同対策本部の主な役割
1	情報の収集・通報 情報の収集、記録及び整理並びに関係機関への通報
2	「ロングリスト及びショートリスト」の伝達 ①千葉県から「ロングリスト及びショートリスト」の受け取り ②現場統制所へ「ロングリスト及びショートリスト」の送付
3	「搭乗者状態リスト」の作成 ①当該航空会社から「搭乗者名簿」の入手 ②現場統制所から「被災者搬送・収容記録」の入手 ③「搭乗者名簿」と「被災者搬送・収容記録」を照合し 「搭乗者状態リスト」を作成
4	現場不足資源(人間・資器材)の補給 ①現場統制所からの現場不足資源の補給要請受理 ②関係機関に対する現場不足資源補給調整・要請
5	マスコミへの情報提供 ①関係機関と調整の上、記者会見資料・発表内容の作成 ②定期的な共同記者会見の実施
6	地上待機航空機移動の調整 ①地上待機航空機が移動可能な状況(救難活動の沈静等)であることの確認 ②地上待機航空機移動動線の調整
7	事故機撤去の調整 ①事故調・警察による現場検証終了の確認 ②事故機撤去方法の調整 ③事故機撤去の指示
8	事故発生滑走路以外の滑走路の再開調整 ①再開可能な状況(救難活動の沈静等)であることの確認 ②関係自治体への再開説明(状況説明・協力のお礼を含む)終了の確認 ③ノータム手続の確認 ④再開時間の確認
9	事故発生滑走路の再開調整 ①事故機撤去完了の確認 ②破損施設復旧の確認 ③関係自治体への再開説明(状況説明・協力のお礼を含む)終了の確認 ④ノータム手続の確認 ⑤再開時間の確認

2. 1. 5 合同対策本部チェックシートの作成

1. 「合同対策本部の役割」を明記したチェックシートを予め作成し、備え付けておく。
2. 事故発生時においてはチェックシートを用いて、活動がその優先度に応じ漏れなく実施されるようにする。
3. 事後においては、実施した活動、連絡先・通報先氏名と連絡時刻を記録し、ランニングログとしても活用する。

2. 2 現場統制所

事故現場における関係機関の連携強化のため、「現場統制所」を設置する。

2. 2. 1 現場統制所の役割

「現場統制所」の主な役割は以下のとおりとする。

役割	実施内容
1.現場の全体管理	(1)「現場統制所」構成員の役割分担指定 (2)「現場統制所」・「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」を【別紙13】「標準的緊急配置図」に基づき配置する。 (3)各緊急活動機関の到着・活動状況の把握と管理 (4)合同対策本部に対する現場不足資源(人間・資器材)の補給要請
2.現場情報の把握・通報	(5)現場情報(データ・音声・映像等)の収集 (6)現場情報の記録 (7)「合同対策本部」への現場情報の通報
3.機内残留者救出活動開始の指示	(8)事故機火災沈静化状態の確認 (9)機内残留者救出活動開始の指示
4.医療関係機関活動の管理	(10)ドクターコマンドーの確定(登録リスト上位者到着時の交代を含む) (11)ドクターコマンドーによる、医療チームの編成と配備(トリアージポイント担当、現場救護所担当、搬送コントロールポイント担当、軽症者・無傷者避難所及び被災者一時待機所でのケア担当)の振り分け

役割	実施内容
5.被災者の一元管理	(12)被災者の誘導とトリアージタグの装着 (13)トリアージ/ID タグ・シリアルナンバーの一元管理(使用済みタグ・廃棄タグ・未使用タグ) (14)シリアルナンバー毎に、全被災者の「被災者搬送・收容記録(可能な限り、名前・国籍・年齢・特徴等の被災者に関する情報を取得し記載する)」の作成
6.搬送先病院への振り分け	(15)「合同対策本部」から「ロングリスト・ショートリスト」の受け取り (16)(夜間・休日等で、千葉県による「ショートリスト」作成が迅速に行えない場合)、ロングリスト」に基づく各病院との受け入れ可能状況の確認による「ショートリスト」の作成 (17)「ショートリスト」を使用して、要搬送被災者(赤タグ・黄タグ)の搬送先病院振り分けと搬送者への指示
7.軽症者・無傷者の收容先への移動調整	(18)被災者一時待機所(バスケット)の確認 (19)軽症者・無傷者移動手段の確定
8.遺体搬送調整	(20)遺体搬送先(遺体仮安置所)の確認 (21)遺体搬送手段の確定
9.現場検証開始の調整	(22)現場救難活動沈静化の確認 (23)現場検証開始の決定

2. 2. 2 現場統制所の構成(空港内事故)

1. 「現場統制所」及び「関係機関現場組織」の構成を【別紙 6】「現場統制所組織図(空港内)」に示す。
2. 「現場統制所」は以下の「現場関係機関の指揮者」により構成する。

(1)	NAA 現場指揮者
(2)	CAB 現場指揮者
(3)	消防現場指揮者
(4)	警察現場指揮者
(5)	ドクターコマンダー
(6)	自治体現場指揮者
(7)	当該航空会社現場指揮者
(8)	自衛隊現場指揮者

3. 現場統制所全体を統括する「現場統括者」を置き、その役割は「NAA 現場指揮者」が担う。

4. 消防、警察、自衛隊等「現場指揮所」を設置する機関については、その指揮者が現場統制所の構成員となる。
5. ドクター・コマンダーは担当別のサブ・コマンダーを指名し、「医療統括チーム」として各医療班を指揮する。
6. 現場統括者をサポートし、また合同対策本部との連絡調整の実務を行うため、「現場統括管理班」を置き、NAA 職員がこれに当る。

2. 2. 3 現場統制所の運営(空港内事故)

1. 現場統制所の配置を【別紙 7】「現場統制所配置図(空港内)」に示す。これにより各現場関係機関の指揮者による情報共有と調整を容易で円滑なものにする。
2. 現場統制所は、全体として「緩い統制(活動全体の方向性のみが統制され、指揮権は災害現場における各フェーズに応じて、活動の中心となる機関に移行していく、自律的な統制形態)」で運営する。
3. 現場統制所は、救出救護活動のために必要な場合は、各機関が有する資源(人的資源・資機材資源等)を組織横断的に利用する。

2. 2. 4 空港外事故の現場統制所

空港外で航空機事故が発生した場合、当該自治体の「地域防災計画」に基づき、次の「現場統制所」の設置が望まれる。

1. 空港外事故の場合の「現場統制所の役割」は、基本的に空港内事故の場合と同様であるが、救助対象者に被災住民が、消火対象物に家屋・森林等が加えられる。
2. 空港外事故の場合の「現場統制所」及び「関係機関現場組織」の構成を【別紙 8】「現場統制所組織図(空港外)」に示す。
3. 「現場統制所」は以下の「現場関係機関の指揮者」により構成する。

(1)	当該自治体現場指揮者
(2)	CAB 現場指揮者
(3)	消防現場指揮者
(4)	警察現場指揮者
(5)	ドクター・コマンダー
(6)	NAA 現場指揮者
(7)	当該航空会社現場指揮者
(8)	自衛隊現場指揮者

4. 現場統制所全体を統括する「現場統括者」を置き、その役割は「当該自治体現場指揮者」が担う。

5. 消防、警察、自衛隊等「現場指揮所」を設置する機関については、その指揮者が「現場統制所」の構成員となる。
6. ドクターコマンダーは担当別のサブコマンダーを指名し、「医療統括チーム」として各医療班を指揮する。
7. 現場統括者をサポートし、また合同対策本部との連絡調整の実務を行うため、「現場統括管理班」を置き、当該自治体職員がこれに当る。
8. 空港外事故の場合の「現場統制所」の配置を【別紙 9】「現場統制所配置図(空港外)」に示す。それ以外の「現場統制所の運営」については、空港内事故の場合と同様。

2. 2. 5 夜間・休日における現場統制所

1. 夜間・休日に航空機事故が発生した場合、「現場統制所」の設置までに相当な時間を要することになるため、現場に到着した関係機関・関係者は、優先度の最も高い活動目的(事故機搭乗者及び被災住民の救出・救命・治療)を達成するため、自律的に緊急活動を開始する。
2. 最小限必要な現場統制所構成要員が現場に到着した時点で、「現場統制所」を設置し、緊急活動を統括する。

2. 2. 6 現場統制所チェックシートの作成

1. 「現場統制所」の主な役割を明記したチェックシートを予め作成し、コマンダー及自治体消防等に備え付けておく。
2. 事故発生時においてはチェックシートを用いて、活動がその優先度に応じ漏れなく実施する。
3. 事後においては、実施した活動、連絡先・通報先氏名と連絡時刻を記録し、ランニングログとしても活用する。

2. 2. 7 現場統制所の通信手段

1. 現場統制所における通信手段としてコマンダーを近接させて配置する。
2. 空港外事故で、コマンダーの配置が困難な場合は、当該自治体は消防所有の通信車輛の利用、その他の方法により、現場統制所と合同対策本部並びに外部との通信手段(電話・FAX 等)を確保する。
3. 現場統制所における携帯電話での通話を確保するため、事前に、現場統制所で使用される主要携帯電話の「優先電話指定」を行なっておく。
4. 事故発生時に、被災者に関する情報等大量の情報を迅速かつ的確に伝達し、処理するために、無線、携帯電話を利用したインターネット環境を整備することを検討する。

2.3 事故現場の標準配置

1. 事故現場における「現場統制所」及び各機関の「現場指揮所」、「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」、並びにそれらに関連する器材・車輛を【別紙 10】「標準的緊急配置図」のとおり配置する。
2. NAA 消防及び成田市消防は、発災後迅速に【別紙 10】「標準的緊急配置図」に基づき各部所を設置する。
3. 被災者の動線は【別紙 11】「傷病者の流れ」のとおり。
4. 関係機関は、緊急活動要員に対し、【別紙 10】「標準的緊急配置図」を予め周知する。

3. 消火・救出

3.1 消火体制

3.1.1 空港内事故の消火体制

1. 空港内の消火救難車両及び要員の配置は、【別紙 12】「空港内緊急車両及び要員配置図」に示すとおり。
2. 航空機事故発生後 3 分以内に、最も近い消防所・分遣所から所要の消火能力を有する化学消防車が現場に到達し、消火に当たる。
3. 他の消防所・分遣所からも化学消防車が事故現場に急行し、消火活動に当たる(このため、事故が発生していない側の滑走路の消火能力が一時的に欠落するため、同滑走路の消火能力の復旧まで航空機の運航を停止する)。

3.1.2 空港外事故の消火体制

1. 空港外の化学消防車の配置は、【別紙 13】「化学消防車の配置状況図」に示すとおり。
2. 人命救出のための消火活動を最優先して行なう。
3. 市町村消防は航空機飛行直下の道路状況及び有効な水利状況の確認調査を行う。特に事故発生確率が高いと想定される、着陸のための最終進入コース及び離陸後の初期上昇コースにあたる滑走路中心線を延長した地域においては、水利として有効な河川等についても調査する。
4. 調査結果については、消防連絡協議会事務局へ提出し一元化し、情報を共有する。
5. 空港外での航空機事故に対し、空港からの応援体制を整備する。

3.2 救出体制

3.2.1 空港内事故の救出体制

1. 事故現場へ出動した NAA 消防、NAA 警備、成田市消防及び警察は、自力脱出した被災者が、消火・救難活動に出動した緊急車両により 2 次災害を受けないよう、重症者及び中等症者は「トリアージポイント(救出地点)」へ、軽症者及び無傷者は「軽症者・無傷者避難所」に誘導する。
2. 機外へ脱出したが、危険区域内にあって、自力による歩行が困難な被災者は、火災防護服を着用した NAA 消防及び成田市消防が危険区域の外まで搬送する。その後は NAA 警備、警察が「トリアージポイント(救出地点)」まで搬送する。
3. 火災が沈静化後、火災防護服を着用した NAA 消防及び成田市消防は、航空機内及びその周辺の要救助者を検索する。

3. 2. 2 空港外事故の救出体制

1. 事故現場へ出動した自治体消防及び警察は、自力脱出した被災者並びに被災した地元住民が、更なる被害を受けることを防止すると共に、消火・救難活動に出動した緊急車両により2次災害を受けないよう、危険区域外の安全が確保される場所へ誘導する。その後、重症者及び中等症者は「トリアージポイント(救出地点)」へ、軽症者及び無傷者は「軽症・無傷者避難所」に誘導する。
2. 機外へ脱出したが、危険区域内にあって、自力による歩行が困難な被災者は、火災防護服を着用した自治体消防が危険区域の外まで搬送する。その後は消防及び警察が「トリアージポイント(救出地点)」まで搬送する。
3. 火災沈静化後、火災防護服を着用した自治体消防は、航空機内及びその周辺で要救助者を検索する。

4. 車両・要員の事故現場アクセスの確保

事故発生後、早急に緊急活動を開始するため、緊急活動を行なう車両・要員が、円滑かつ迅速に事故現場に急行することができるよう、次の処置を講じる。

4.1 事故発生時の「指定入場ゲート・警備所」

1. 航空機事故発生時において、空港外部からの緊急活動車両が制限区域内事故現場へ進入するためのメインの入り口(「指定入場ゲート・警備所」)を次の通りとし、予め空港外部の関係機関に周知する。(【別紙 14】「航空機事故発生時の『指定入場ゲート・警備所』及びその他の入場ゲート・警備所」参照)

- ① A 滑走路での事故の場合
 - ・ 第7ゲート→第5警備所
 - ・ 第6警備所
- ② B 滑走路での事故発生の場合
 - ・ 第8ゲート→第11警備所

4.2 制限区域内の緊急活動車両移動

1. 「指定入場ゲート・警備所」使用緊急活動車両
(【別紙 14】「航空機事故発生時の『指定入場ゲート・警備所』及びその他の入場ゲート・警備所」参照)
 - ①「指定入場ゲート・警備所」から制限区域に進入した緊急活動車両は、まず場周道路を走行し、適切な保安道路(場周道路と滑走路を連絡する道路)のある場所で滑走路に進入し、事故現場付近にまで走行する。
 - ②場周道路から滑走路へ進入するための保安道路が明確となるよう、NAA は分岐点に誘導看板や誘導警備員を配置する。
 - ③消防車・救急車等、それ自体が緊急活動に必要な車両の場合は事故現場へ直行する。
 - ④それ以外の車両の場合は、事故現場から適当に離れた位置に駐車し、消防車・救急車等の緊急車両用の通路が適切に確保されるよう、警備員が誘導する。
 - ⑤緊急活動が終了した後の退出ルートは、進入ルートを逆に辿ることにより、再開する「誘導路・エプロン上の航空機の移動」に対する影響が無いようにする。警備員はそのための誘導を行う。

2. 「指定入場ゲート・警備所」以外の警備所使用の緊急活動車輛

- ①外部から来港し、「指定入場ゲート・警備所」以外の警備所を使用して制限区域に進入する、消防車・救急車等(それ自体が緊急活動に必要な車輛)については、誘導看板・誘導警備員配置により、事故現場に誘導する。
- ②それ以外の車輛については、【別紙15】「『指定入場ゲート・警備所』以外の入場ゲート・警備所及び仮設駐車場」に示す仮設駐車場に駐車し、警備員が搬送車を利用して、医療関係者等を事故現場まで搬送する。

4.3 入場ゲート・警備所・アクセス道路通行の円滑化

1. NAAは、「指定入場ゲート・警備所」に通じるアクセス道路上の分岐点に、矢印看板・誘導警備員を配置し、緊急活動車輛を誘導する。
2. NAAは、「指定入場ゲート・警備所」以外のゲート・警備所から進入する緊急活動車輛が円滑に通行できるよう、入場ゲートに専用レーンを設けると共に、ゲートから警備所・臨時駐車場に至る構内道路上の分岐点に矢印看板・誘導警備員を配置して誘導する。

4.4 空港内医療関係者搬送の迅速化

1. 空港内医療関係者(特にドクターコマンドー登録医師)は、制限区域内運転許可を有する者が運転する車輛に同乗して、可能な限り早急に事故現場に急行する。
2. それができない空港内医療関係者については、【別紙16】「空港内医療関係者待ち合わせ場所」に示す旅客ターミナルビル内「待ち合わせ場所」に可能な限り早急に集合し、警備員は搬送車を使用して、事故現場に医療関係者を搬送する。

4.5 エプロン・誘導路・滑走路上の「緊急活動用通路」確保と管制との調整

滑走路、誘導路、エプロン上での緊急活動車両と航空機間の安全を確保するため、以下の対策を講ずる。

1. 緊急活動を実施している時点では、緊急活動車輛の走行を航空機に優先し、管制官は全ての航空機に対して、滑走路使用、誘導路・エプロン上の走行、及びスポットアウトを停止するよう指示する。
2. NAAは、誘導路・エプロン上での航空機位置を考慮した上で、各警備所から事故現場に至る、最短かつ安全な「緊急活動用通路」を確保し、誘導案内看板・誘導警備員を配置して、緊急活動車輛を誘導する。
3. 緊急活動が沈静化し、合同対策本部の確認の下に、航空機の地上走行を再開する場合は、事前に「緊急活動用通路」の使用を廃止し、誤って使用する車輛が発生することのないよう、誘導警備員を配置して監視・誘導を行う。

4. 合同対策本部の確認の下に、当該滑走路(航空機事故発生滑走路)以外の滑走路の運用を再開する場合は、NAAは滑走路横断の中止を関係機関に周知し、誤って滑走路を横断する車両が発生することのないよう、誘導警備員を配置して、監視・誘導を行う。

5. 救急医療・搬送

5.1 ドクターコマンダー

一度に多数の被災者が発生する航空機事故に対応する緊急活動においては、多数の医療関係者が大きな役割を担うことになるが、全体として効率的な活動を行なうためには、医療関係者の一定の組織化が必要である。そのため、緊急医療活動に精通したドクターコマンダーを置いて、現場全体を俯瞰・統括する役割を担い、緊急医療活動が最も効果的に行なわれるようにする。

5.1.1 ドクターコマンダーの配置

1. 災害医療に精通したドクターコマンダー1名を現場統制所に配置する。
2. ドクターコマンダーは識別が容易となるよう専用ベストを着用する。

5.1.2 ドクターコマンダーの任務

ドクターコマンダーは医療救護活動全般にわたる責任者であり、次項に述べる任務を果たす。

1. 災害現場全体での医療救護活動に関する統括・指揮
2. 医療スタッフの適正な配備
3. 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・無傷者避難所における医療活動の把握および指揮

5.1.3 ドクターコマンダー登録リスト及び優先順位

ドクターコマンダーは、可能な限り早期に現場に到着し、医療救護活動を指揮する必要がある。このため、複数の医師をドクターコマンダーとして登録しておくと共に、その優先順位をあらかじめ決定しておく。

1. 事前に、以下の医療機関に所属する医師から、ドクターコマンダーを登録する。その優先順位は以下のとおりとする。
 - ① 成田赤十字病院および日本医科大学千葉北総病院医師(日本 DMAT 登録医師)
 - ② 三郡医師会航空機対策協議会医師
 - ③ 空港クリニック医師
 - ④ 空港内産業医
 - ⑤ 空港検疫所医師

2. ドクターコマンドー登録医師の中で、現場に最も早く到着した医師がドクターコマンドーとしての任務を行う。
 3. 登録リストの上位者が現場に到着した場合は、ドクターコマンドーの任務を移管する。
5. 1. 4 医療チームの編成
1. ドクターコマンドーは、現場に到着した医師、看護師、救急救命士の中からその任務を補佐する4～5名のサブコマンドーを指名する。
 2. ドクターコマンドーは、サブコマンドーとともに「医療統括チーム」を編成し、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・無傷者避難所における医療活動を展開する。
 3. サブコマンドーは、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、職種に応じた活動を行うとともにこれを指揮する。
 4. ただし、ヒューマンリソースの乏しい発災直後の超急性期においては、サブコマンドーの配置に優先順位をつけることができる。
5. 1. 5 ドクターコマンドーの育成
1. ドクターコマンドーの任務について、実践的に解説したマニュアルを作成する。
 2. ドクターコマンドー登録医師に対し、研修会等の開催を通して、ドクターコマンドーの育成とスキルアップを図る。
5. 2 医療関係者
5. 2. 1 医師の専門に応じた役割分担
1. 医師の現場救護所や搬送コントロールポイントへの配置に際しては、専門領域を考慮しつつ、これを行う。
 2. ただし、発災直後の超急性期の医療活動時には上記の限りではない。
5. 2. 2 医師役割登録リストの作成
1. 医療救護活動可能医師の登録リストを作成し、現場活動時の参考にする。
 2. リストには、専門科、活動可能な役割を記載する。
 3. リストは3年に1度更新する。
5. 2. 3 医師役割別ベストの着用
- ドクターコマンドー、サブコマンドーの役割ごとに異なる配色の医師用ベストをデザインし、事前に配布しておく。

5.3 DMAT

5.3.1 DMATの役割

1. DMAT の持つ専門性と機動性を活用し、本計画の想定する災害時のトリアージ・治療・搬送を含む医療活動全体にドクター・コマンダー並びにサブ・コマンダーとして参画する。
2. 重症者の治療には、DMAT を中心とした人的・物的資源を投入し、これにあたる。

5.3.2 DMAT早期出動システム

1. クラッシュフォンによる発災情報は、NAA 消防センターから最優先に直接、成田赤十字病院と日本医科大学千葉北総病院の各救命救急センターに伝える。
2. 上記の2医療機関は、常時 DMAT の成田空港、およびその周辺地域への出動が可能な体制をとる。
3. 千葉県内の出動可能な DMAT は、千葉県 DMAT 運営要綱に基づき、ドクターヘリ、ドクターカー、自施設または近隣消防の緊急車両等の手段を用いて成田空港、もしくはその周辺地域の災害現場に参集する。
4. 関係機関は、航空管制、車両通行、ゲート進入等の DMAT の参集に関するすべての事項を最優先で許可する(DMAT 登録証の提示により車両・DMAT のゲート通行を許可する)。

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)

1. 千葉県は、事前に重症・中等症者搬送先医療機関のリスト(ロングリスト)を作成しておく
2. 千葉県は、ロングリストに基づき受け入れ可能な搬送先医療機関の選定を行い(ショートリストの作成)、合同対策本部にその情報を送る。
3. 夜間・休日にあつては、現場統制所がロングリストに基づき、搬送先医療機関の選定(ショートリストの作成)を行う。

5.4.2 搬送先医療機関への搬送コントロール

1. 救護所と搬送地点との間に「搬送コントロールポイント」を設置する。(【別紙 10】「標準的緊急配置図」及び【別紙 11】「傷病者の流れ」参照)

2. 「搬送コントロールポイント」に、
 - (1) 負傷者数と病態の緊急度・重症度、
 - (2) 搬送手段の供給、
 - (3) 搬送先医療機関の状況、の3つの情報を集積し一元化管理する。
 3. 「搬送コントロールポイント」に配置されるサブコマンダーは、負傷者の搬送先とその優先順位を決定し、そのために必要な権限を有する。
 4. 関係機関は、「搬送コントロールポイント」の任務が円滑に実行されるために、必要な協力を優先的に行う。
5. 4. 3 重症・中等症者の搬送能力
1. 事故発生後直ちに、十分な数の救急車を確保するために、当該消防機関は「成田国際空港消防連絡協議会」加盟消防機関へ速やかに連絡する。
 2. 関係機関は、現場統制所あるいは合同対策本部からの連絡により、救急車以外の緊急車両を負傷者の搬送に供する。
 3. 関係機関は、航空管制、車両通行、ゲート進入等の負傷者の搬送に関するすべての事項を最優先で許可する。
 4. 合同対策本部、現場統制所、DMAT、消防機関は、各機関のヘリコプター(ドクターヘリ、消防・防災ヘリ、自衛隊ヘリ等)の出動要請を迅速に判断する(この際に、出動要請者または機関が事後に「空振り」要請を非難されない)。
 5. CAB 管制所は、緊急ヘリの航空管制を一元化して行い、負傷者への医療提供上の要求には最優先で対応する。
 6. 緊急ヘリの離発着場の設定は、事故現場にできる限り近接した、負傷者の搬送に負担のかからない地点を選定する。
 7. 関係機関は、緊急ヘリの給油に関して最優先で対応する。

5. 5 トリアージ/IDタグ

5. 5. 1 使用トリアージ/IDタグ

1. 航空機事故災害時に使用するトリアージ/ID タグは、被災者への治療の優先順位決定と被災者のIDを識別する機能を有するものとする。
2. 航空機事故災害時には、予め準備する共通のトリアージ/ID タグを用いる。

5.5.2 トリアージ/IDタグのシリアルナンバー管理

1. 現行のトリアージタグを使用する場合には、関係機関の使用するトリアージタグは、予め、「所属機関」と「通し番号」を記載しておく。
(例：成田消防のタグは「成消-0001, 0002, …」、NAAのタグは「NA-0001, 0002, …」など)
2. 破損等による未使用のタグは、欠番が生じたことを後に確認できるよう廃棄せず、必ず回収する。

5.5.3 被災者特徴チェックリスト付きタグ

トリアージ/ID タグに、個人同定の一助となる身体的特徴を記載する以下の欄をタグ上に設ける。

頭髪： <input type="checkbox"/> 黒 <input type="checkbox"/> 白 <input type="checkbox"/> 茶 <input type="checkbox"/> その他、
目： <input type="checkbox"/> 黒 <input type="checkbox"/> 茶 <input type="checkbox"/> 青 <input type="checkbox"/> その他、
人種： <input type="checkbox"/> White <input type="checkbox"/> Black <input type="checkbox"/> Asian <input type="checkbox"/> その他

5.5.4 トリアージ/IDタグの取り付け

1. トリアージ/ID タグの取り付けは、被災者すべてを対象とする。
2. 関係機関は、原則としてすべての被災者がトリアージポイントを通ずるよう対応する。
3. トリアージポイントを通しなかった軽症者・無傷者に対しては、軽症者・無傷者避難所においてトリアージ/ID タグを取り付ける。
4. 直接、遺体仮安置所に搬送された被災者には、同所においてトリアージ/ID タグを取り付ける。
(【別紙 17】「トリアージ/ID タグの取り付けと記載」参照)

5.5.5 トリアージ/IDタグの記載

1. トリアージ/ID タグは災害時の「カルテ」であり、その記載は過不足なく行う。
2. トリアージ/ID タグの記載は、被災者が搬送コントロールポイント、軽症者・無傷者避難所、もしくは遺体仮安置所を離れるまでの間に完了する。
(【別紙 17】「トリアージ/ID タグの取り付けと記載」参照)

5.5.6 トリアージ/IDタグの回収と管理

1. 搬送コントロールポイント、軽症者・無傷者待機所、遺体仮安置所におけるトリアージ/IDタグは、現場統制所/合同対策本部に集積し、一元管理を行う。
(【別紙18】「トリアージ/IDタグ」、
【別紙19】「トリアージ/IDタグの流れ(災害現場用:1枚目)」、
【別紙20】「トリアージ/IDタグの流れ(搬送機関用:2枚目)」、
【別紙21】「トリアージ/IDタグの流れ(収容医療機関用:3枚目)」参照。)
2. トリアージ/IDタグには、タグが被災事実証明書となる旨を4ヵ国語(日本語、英語、中国語、韓国語)で明示しておく。

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

1. 発災後速やかに、軽症者及び無傷者に対し、軽症者・無傷者避難所で【別紙22】「搭乗者への案内」を配布する。

6. 遺体・遺族への対応

6.1 遺体の搬送

1. 遺体の収容及び遺体仮安置所への搬送は、警察、消防、自衛隊等の関係機関が行う。
2. 遺体仮安置所から遺体安置所への搬送は、千葉県警察(県警本部、空警隊、空港署)が主として実施する。
3. トリアージポイントで黒タグと判定された被災者は、遺体仮安置所に搬送する。
4. 明らかに社会死と判断される被災者は、事故現場より、直接遺体仮安置所へ搬送し、遺体仮安置所で被災者管理の観点から、黒タグをつける。

6.2 遺体の安置場所

1. 空港内事故の場合、ノズリダクシオンハンガーを仮安置所、空警隊D隊舎会議室を安置所とする。
2. 空港外事故の場合を以下の条件を考慮し、自治体と調整のうえ、地域防災計画等に準じた遺体安置所を選定する。
 - (1) 現場から可能な限り近いこと
 - (2) 遺体修復作業に必要な電気、水道が確保できること
 - (3) 関係者のアクセスが容易なこと
 - (4) 部外者を遮断できること

6.3 遺体の身元確認

1. 「検視及び身元確認」は、医師及び歯科医師の協力を得て、警察が行う。
2. 外国人被災者の場合は、警察が当該国駐日外交機関の協力を得て、身元確認を行う。

6.4 遺体の引渡し

1. 遺族への遺体の引渡しは、警察が行う。
2. 当該航空会社は遺体の引渡しに立会い、以降、遺族への支援を行う。

6.5 DMORT、あるいはそれに準じた活動

現段階ではDMORTについては計画に入れない。

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

1. 空港内事故の場合、第1旅客ターミナルビルにおいては28番バスケット、第2旅客ターミナルビルにおいては70番バスケットを「被災者一時待機所」に指定する。
2. 軽症者・無傷者は「トリアージポイント」で必ずトリアージ/IDタグをつけ、現場の「軽症者・無傷者避難所」へ移動する。「軽症者・無傷者避難所」へ直接誘導された被災者については、「軽症者・無傷者避難所」においてトリアージ/IDタグをつける。トリアージ/IDタグには、入手可能な情報を記載する。
3. 軽症者・無傷者には【別紙22】「搭乗者への案内」をあらかじめ4ヶ国語以上で準備しておき、配布する。
4. その後可及的速やかに「被災者一時待機所」へ輸送し、【別紙23】「乗客登録用紙」若しくは当該航空会社が指定する方法で、搭乗者の身元を確認すると共に、旅客の希望に応じて、その後の対応を手配する。
5. 「被災者一時待機所」においては、必要に応じ軽度の医療処置及び被災者の精神的安定が図られる対応を準備する。
6. トリアージポイントで軽症若しくは無傷と判定された場合においても、その後容態が悪化する場合、精神的ショックにより治療を必要とする場合がありえるので、「被災者一時待機所」からも、必要に応じ病院へ搬送できる体制を整備する。
7. 「被災者一時待機所」には被災者の求めに応じられるよう、軽食及び飲料を準備する。
8. 空港内の「近親者レセプションデスク」で申し出があった近親者と情報が一致する場合は、TV電話等で相互の連絡、安否確認が行える体制を整備する。
9. 空港近傍のホテルを、当該航空会社乗員及び本社からの応援派遣員が使用するホテルとは別に確保する。
10. CIQの協力を得て入国手続き(可能であれば事後手続き)を行い、被災者をホテルへ輸送する。
11. 被災者と近親者との面会はホテルにて行う。
12. 「被災者一時待機所」からホテルへの経路及びホテルにおいては、警備員を配置し、被災者の意思に反しマスメディアから不当な接触を受けることのないようにする。

7.2 被災者家族への対応

1. 被災者の近親者への通知に関しては、ケースごとに分けた通知主体を明示する。
 - ① 負傷者及び無傷者の場合は、当該航空会社のコールセンターから近親者へ通知する。
 - ② 死亡者の場合は、一義的に警察から近親者へ通知するが、可及的速やかに航空会社からも連絡する。
2. 当該航空会社は、コールセンターにおいて近親者への通報及び問い合わせに応ずるが、空港にいる、若しくは空港に到着した家族等については「近親者レセプションデスク」を設置し、対象となる被災者氏名、被災者との関係、連絡先を確認するとともに、その希望に応じ必要な手配を行う。
3. 重症者、中等症者、軽症者、無傷者、死亡者は、「搭乗者状態リスト」に基づき、被災者の家族が被災者と、出来る限り早く再会できるよう手配する。
4. 「被災者一時待機所」に収容された軽症者、無傷者との情報が一致する場合には TV 電話等で直接安否が確認できるよう手配する。
5. 軽症者・無傷者の家族等を被災者との再会のためホテルへ案内する。
6. 身元不明者の家族等、その後の対応が必要な家族等をホテルへ案内する。
7. 被災者の家族、知人についても、必要な場所に警備員を配置し、メディアから隔離する。

7.3 PTSD対策

1. 合同対策本部は、発災後可及的速やかに PTSD への対応に必要な以下のような手段を講じる。
2. 関係機関は、PTSD 対応のための医療者(精神科医、心療内科医、看護師など)、聖職者等の災害現場等への参集に際して、航空管制、車両通行、ゲート進入等を優先的に許可しなければならない。
3. 関係機関は、PTSD 対策の一環として、被災者ならびにその家族がメディアの不当な接触から保護されるよう、必要な手段を講じなければならない。
4. 合同対策本部は、「被災者一時待機所」に近接したエリアに、個別面談が可能な部屋を確保し、「日本赤十字社-こころのケアチーム」等が被災者およびその家族への対応を実施できる環境を整備する。
5. 「こころのケアチーム」等は、被災者およびその家族が現場を離脱した後に、救護活動に従事した関係者のうち、自身で必要と判断するか、あるいは周囲が必要と判断した者に対しても、PTSD 対応のためのデブリーフィングを実施する。
6. 発災翌日以降は、救護活動に参画した各所属ごとに「PTSD 対応責任者」を定め、救護活動参加者の精神的心理的状态をフォローアップする。

8. 航空会社

8.1 当該航空会社の緊急体制

1. 航空会社を代表して一定の判断が要求される、①航空機事故対応の総括及び本社との連絡調整、②合同対策本部・現場統制所への派遣、と業務委託先等により対応可能な③事故現場、「軽症者・無傷者一時待機所」、ホテル、及び収容先医療機関等で乗客及びその家族等の対応を行う要員、を整理し、不足する要員については、アライアンスグループ、若しくは地上業務受委託契約による契約関係に基づき、緊急事態において必要な人員を確保出来るよう、あらかじめ航空会社ごとに支援体制について協議し、対応出来る体制を確立する。

8.2 搭乗者名簿

1. 当該航空会社は、合同対策本部に2時間以内を目途に、搭乗者名簿を提出する。
2. 合同対策本部は、搭乗者名簿に記載された個人情報、を救助・救難目的のみに限定して使用するものとし、その事を緊急計画に明記する。
3. 当該航空会社が、当該国若しくは当該航空会社の方針により、搭乗者名簿を提出する場合に書面による確認等の手続きが必要な場合は、その手続きを事前に確認し、当該航空会社と合同対策本部(NAA)が覚書等を取り交わして、手続きの簡素化及び迅速化を図る。

8.3 当該航空会社への支援体制

1. アライアンスグループ、若しくは地上業務受委託契約による関係航空会社相互の支援体制に加え、空港内関連会社とも協議し、必要な人員を確保する。

8.4 その他の航空会社の緊急体制

1. CDM(Collaborative Decision Making)を取り入れたBCP(Business Continuity Plan)をあらかじめ設定しておく。
2. 合同対策本部にAOC代表が参加し、当該航空会社以外の航空会社に対して適宜情報を提供する。
3. AOC代表が、各航空会社にタイムリーに情報を提供出来るよう、電話・FAXに加えインターネット環境を整備する。
4. 運航再開に当っては、滑走路閉鎖により停滞した航空機運航を可能な限り効率良く、円滑に処理することを第1優先とし、各航空会社はそれに協力する。

5. 情報をタイムリーに伝達し、共有するためには双方向システム(Portal Site)が最も効率的であり、そのためのシステム構築を検討する。

9. マスコミへの対応

9.1 マスコミ活動に対する対応

1. 航空機事故現場においては、警察及び警備員により、早期かつ的確に規制線を設定し、マスコミ立入禁止措置を行うことによって、円滑な緊急活動環境の確保と被災者プライバシーの確保を行う。
2. 航空機事故現場から滞在先ホテルまでのルート上において、被災者及び被災者家族をマスコミから隔離し、プライバシーを確保する。
3. AOC は成田国際空港ホテル業協会と、あらかじめ協定を締結し、ホテル滞在中において被災者及び被災者家族がマスコミから隔離され、プライバシーが確保されるようにする。

9.2 取材ヘリに対する対応

取材ヘリに対する対応は以下のとおり。

1. 救急救護活動に従事する緊急ヘリの運航を最優先する。
2. 取材ヘリの待機ポイント、又は待機エリアを事前設定する。
3. 緊急ヘリと取材ヘリの飛行経路を分離する。
4. CAB 管制は救急ヘリによる被災者の搬出が終了するまで取材ヘリに待機を指示する。
5. 合同対策本部は、緊急活動沈静化の状況を確認し、取材ヘリによる現場上空での取材開始時間を調整する。
6. 取材ヘリが成田空港で燃料補給を行なう場合、緊急ヘリの給油を優先する。

9.3 合同対策本部における共同記者会見

1. 事故発生後 2 時間以内に、合同対策本部は第 1 回の共同記者会見を行い、その段階で確認されている客観的事実を公表する。
2. その後も定期的(概ね 2 時間毎)に合同対策本部は記者会見を行い、最新の情報を開示する。
3. 記者会見は、特に目新しい情報が得られない場合においても、定期的を実施する。
4. 発表内容は、ホームページでも公表され、最新の情報に更新されるべきである。

9.4 個別機関における記者会見・対応

1. 個別機関における記者会見は、情報が混乱しがちな初期においては、個別機関における対応をさけ、合同対策本部のおこなう共同記者会見に集約する。
2. 個別機関において記者会見を行う場合はその発表内容を合同対策本部に報告し、相互の発表する内容に齟齬が生じないようにする。

9.5 航空会社の対応

1. 当該航空会社のマスコミ対応及び記者会見は、基本的に当該航空会社本社若しくは日本地区代表者が対応する。

10. 空港運用の再開

成田国際空港は、我が国にとって重要な社会インフラであり、航空機事故発生後停止した空港の運用を、可能な限り早急に再開することが重要である。そのために「事業継続計画(BCP: Business Continuity Plan)」の観点から、空港運用再開について次の事項を定める。

1. 滑走路運航再開の「目標時間」

事故発生場所	対象滑走路	滑走路運航再開の目標時間
A) 空港内事故	1) 事故発生滑走路	4日後
	2) 事故発生滑走路以外の滑走路	4時間後
B) 空港外事故	3) 全ての滑走路	4時間後

2. 滑走路運航再開への取り組み

航空機事故の発生場所に応じ、以下のとおり、早期再開に向けた取り組みを行う。

A) 空港内事故	①「事故発生滑走路以外の滑走路」の早急な運航再開を図る。 ②「事故発生滑走路」のできるだけ早期の運航再開に取り組む。
B) 空港外事故	①2本の滑走路の早急な運航再開を図る。 ②住民や地上施設の被災状況によっては、その直上を離着陸飛行経路とする滑走路については、自治体理解の難しさや住民の感情から、「目標時間」での滑走路再開が難しいことも想定される。その場合は、他の滑走路の運航再開を先行して取り組む。

3. 滑走路運航再開の主要ボトルネック

A) 空港内事故	1) 事故発生滑走路 ①事故調査委員会及び警察による現場検証の終了 ②航空機の移動又は撤去 ③滑走路関連施設の復旧 ④自治体の理解
	2) 事故発生滑走路以外の滑走路 ①現場における緊急活動(救急車・ヘリによる被災者輸送)の沈静化 ②同滑走路用消火能力(消防車)の回復 ③自治体の理解

B) 空港外事故	①現場における緊急活動(ヘリによる被災者輸送)の沈静化 ②航空機・周辺施設等からの発煙状態の沈静化(離着陸経路直下の場合) ③自治体の理解と住民感情
----------	--

4. 主要ボトルネック解除の取り組み

主要制約事項	解除の取り組み
(1) 自治体調整と住民感情	①空港内機事故の場合 NAAは空港周辺の関係自治体に対して状況を説明し、運航再開についての理解を求める。 ②空港外事故の場合 NAAは当該航空会社と共に、当該自治体・周辺住民に対して陳謝と状況説明を行い、また運航再開についての理解を求める。更に、離着陸飛行経路直下の自治体に対して、状況を説明し、運航再開についての理解を求める。
(2) 事故調査委員会及び警察による現場検証の終了	③空港事務所は事故調査委員会に対して、現場検証の速やかな実施を要請すると共に、当該航空会社・NAAと共に、現場検証の円滑な実施に協力する。 ④NAAは警察に対して、現場検証の速やかな実地を要請すると共に、当該航空会社・空港事務所と共に、現場検証の円滑な実施に協力する。
(3) 航空機の移動又は撤去	⑤当該航空会社は速やかな事故機の移動又は撤去の準備を整え、現場検証終了後、直ちにそれを実施する。 ⑥NAA、当該航空会社以外の航空会社は、事故機の速やかな移動又は撤去に協力する。
(4) 滑走路関連施設の復旧	⑦NAAは、破損した滑走路関連施設(舗装、マーキング、航空灯火、航空保安無線施設等)の速やかな復旧の準備を整え、現場検証終了後、また事故機の移動又は撤去後、直ちにそれを実施する。
(5) 滑走路運航再開のための確認・調整体制	⑧合同対策本部は、滑走路運航再開のための総合調整を行うと共に、「ボトルネック」の解除等、運航再開の状況が整ったことを確認し、関係機関に運航再開を指示する。