東日本大震災における福島空港の対応と課題について

我妻（あづま）　徹（とおる）*

1. はじめに

平成23年３月11日の東日本大震災（以下、「大震災」という）発生後、福島空港はほとんど被災することなく、救難救助、旅客臨時便の運航、救援物資の受け入れ、マスコミの取材等の防災拠点として、その役割を果たした。また、高速道路や新幹線等の高速交通ネットワークが寸断され、さらに仙台空港が津波により被災したなかで、福島空港はそれらの代替機能を担った。本稿では、大震災における福島空港の対応と課題について紹介する。

○福島空港の概要

・地方管理空港（管理者　福島県知事）

・滑走路延長　2,500m

・就航先　新千歳２往復/日、伊丹５往復/日
　　ソウル３往復/週、上海２往復/週

・運用時間　午前８時30分～午後８時00分

2. 巨大地震発生時における福島空港の状況

⑴ 航空機の運航状況

巨大地震発生直後から、仙台空港に着陸予定であった定期便や訓練機が、次々と福島空港に着陸を要請してきた。同時に、災害救援関係の消防防災ヘリ、海上保安庁、及び報道関係のヘリからの駐機要請も急増し、翌日には通常の約10倍となる131機の航空機が離着陸した（写真－１）。

国内線については臨時便を含め、日最大34便が運航された。通常は新千歳空港４便、伊丹空港10便の合わせて14便で、機材サイズも50～126人乗りの小型ジェット機だが、３月12日より４月10日までは、新千歳空港、羽田空港、中部空港、伊丹空港との間に、１日最大22便の臨時便が運航され、機材もボーイング767（270人乗り）等の中型ジェット機が中心となり、いずれも満席で目的地へ出発していった。

写真－１　エプロンの状況

また、福島到着便搭乗者は、災害派遣の職員や防災関係者がほとんどであった。巨大地震発生前の３月の搭乗者数は平均で約400人/日であったが、巨大地震発生後はピークで約2,800人/日となり、７倍増となった。

国際線については、大震災及び原発事故の影響によりソウル便、上海便ともに運休が続いている（平成24年２月時点）。

⑵ 空港ビル内の状況

臨時便の運航スケジュールは前日にならないと決定できない状況で、搭乗券の発売開始とともに、どの便も満席状態となったほか、１階にあるANAカウンターには、昼夜を問わずキャンセル待ちの長い列ができた（写真－２）。

写真－２　キャンセル待ちの乗客等

空港ターミナルビルは震災の影響による断水に加え、道路網の寸断により一般物資が全く入らないなか、地元玉川村等の協力で、飲料水や食料品等が提供されたことで機能がかろうじ

＊福島県 土木部 福島空港事務所 施設課　主任電気技師　　0247-57-1111

て確保された。

⑶ **救難救助の活動状況**

救難救助活動では、早い段階から甚大な被害が見込まれたことから、DMAT（災害派遣医療チーム）が自衛隊による負傷者の搬送を想定し、３月12日から14日まで福島空港内の除雪車庫を基地に活動した。しかし、津波災害の特徴として、治療対象となる重症患者は少なく、広域医療搬送拠点は南相馬市等に移動した。一方、外国からの救助活動もあり、３月12日のシンガポールを皮切りに、韓国、ニュージーランド、ロシアなどの各国部隊が福島空港経由で、福島県内や宮城県仙台市、利府町へバスやトラックで移動した。

自衛隊の活動としては全国各地からの部隊が、大規模地震災害派遣、原子力災害派遣、現地調査団等として集結し、福島空港を拠点として輸送支援、支援物資の輸送等が行われた。初期段階では、水、パン、カップ麺などの食料品や毛布等の避難者が最小限必要とする物資を中心に搬送された。その後は、各避難場所からの要望により、紙おむつやタオル、トイレットペーパー、生理用品、マスク、医療品等に変わっていった（写真－３）。

写真－３　自衛隊による物資搬送

自衛隊による物資搬入のほか、受入条件がそろえば、個人機による救援物資等も受け入れた。最終的には、４月中旬まで、各国・地域からの善意を載せた多くの救援機が福島空港に離着陸した。

3. 巨大地震発生後の対応と課題

⑴ **初動対応と対策本部の運営**

地震の揺れが収まったと同時に、福島空港事務所と東京航空局福島空港出張所が合同で滑走路、誘導路、エプロン及び航空灯火の点検（以下「ランウェイチェック」という）を行った。

福島空港事務所の職員は21名だが、巨大地震発生当日は、出張や交代勤務の関係で６名の在勤者だったため、現場の確認、関係機関との連絡等多忙を極めた。また、電話等通信手段の混雑に伴う回線規制があり、情報伝達の混乱に拍車をかけた。

ランウェイチェックと併せて、福島空港事務所、東京航空局福島空港出張所、空港ビル、航空会社等からなる福島空港対策本部を設置し、メンバーが一堂に会して運用時間の延長、駐機場所の調整、燃料の確保等重要事項の協議を行った。以降、随時本部会議を招集したが、メンバーの多くは業務多忙を極めたことから出席することができず、ほとんどの事項を空港事務所長と航空局出張所長で決定し、メンバーに決定事項の周知徹底を図った。

空港対策本部の初動対応については、ある程度臨機に進めることができたが、その後メンバーが集まれないなど課題を残した。空港対策本部については空港以外で災害が発生した場合も含め、大規模災害時のマニュアル等を整備する必要がある。

⑵ **運用時間及び小型機等の受入基準の取り扱い**

仙台空港が津波により被災したため、福島空港が災害対応の前線基地となり、全国から集まった消防、警察、海上保安庁、自衛隊、報道等の航空機が頻繁に離着陸するようになった。巨大地震発生直後は全機を受け入れていたが、集中する航空機の安全確保と迅速な救援活動を続けるため、報道機は１社１機に制限した。

運用時間については、救援機などの急増が予想されたため、３月11日から24時間運用にすることを決定し、通常の運用時間に戻すことができたのは、ほぼ２ヵ月が経過した５月14日であった。なお、24時間運用時は、他部署から空港経験者２名の応援を受け３交代で対応した。

○運用時間

・３月11日～４月19日　24時間運用

・４月20日～５月13日　16時間運用

（午前６時00分から午後10時00分）

航空機の集中に対応するため、災害救援活動を目的とした航空機のみではなく、報道機等の小型機の受け入れに係るルールを決めておく必要がある。

⑶ 駐機場（スポット）調整

小型機のための駐機場が不足することが予測されたため、平成22年11月の緊急消防隊合同訓練に基づき、南側誘導路の一部（図－１、P5）とその東側緑地帯を閉鎖し、小型機の臨時駐機場所とした。また、自衛隊による物資搬送の増加に対応するため、北側誘導路の一部（図－１、P2）も閉鎖し、自衛隊専用の駐機場所とした。さらに、定期便の運航を踏まえエプロン前の誘導路（図－１、P4）も閉鎖して航空機の駐機場所として使用するなど、時間とともに急増する航空機に対応するため、ギリギリの調整を行い、何とか対応できた。

大震災においては、緊急合同訓練を実施したことにより混乱もなく対応できたが、災害発生時の駐機場所の調整は極めて重要なことから、緊急時における駐機スペース確保については、予め航空局等と十分調整し、訓練を実施するなど事前準備の大切さを痛感した。

⑷ 航空機への給油

航空機燃料については不足する事態にはいたらなかったが、航空機（小型機）が給油できるタンクローリーが１台しかないため、人命救助等の観点から救援機を優先し、報道関係機を後回しにしたものの、救援機の集中により給油待ちが１時間以上発生するなど、課題を残した。

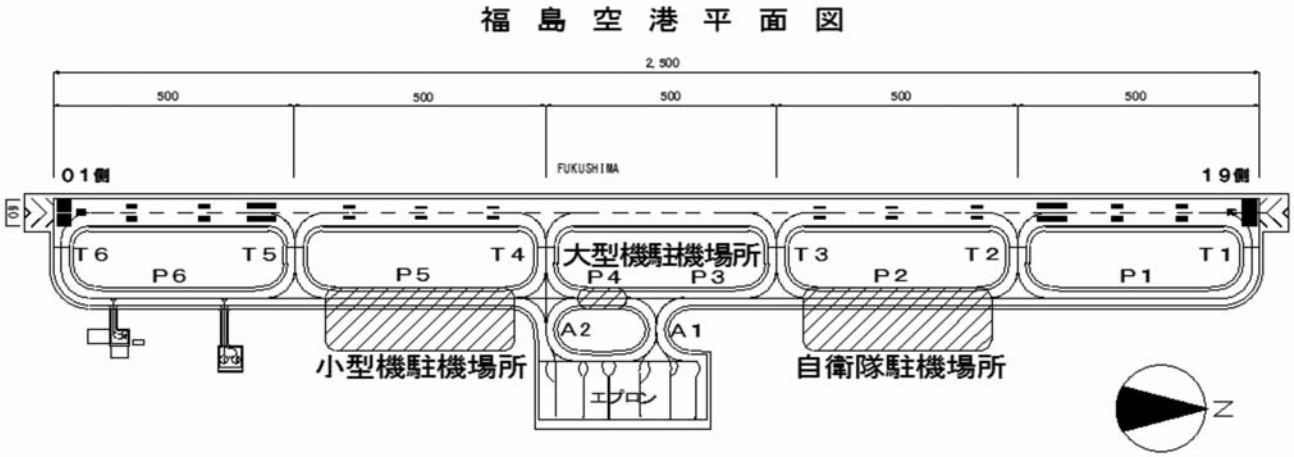
既存の給油能力を踏まえ、関係者の理解と協力のもと、救援機（医療、消防、防災、警察、海上保安庁）の中でもさらに優先順位を明確化する必要がある。

以上、対策本部の運営、小型機の受け入れ基準、駐機場調整、航空機への給油の４つの課題を述べたところであるが、これらの課題については、今後関係機関の連携と大規模災害を想定した訓練の実施など、事前の準備の重要性が認識された。

4. おわりに

福島県においては、平成23年12月に福島県復興計画（第１次）を策定し、福島空港を防災拠点空港としての施設整備や防災機能の強化を検討することとした。今後はこれらの具現化に向け、関係機関との連携強化に努めて行く必要があると考えている。

最後に、大震災においては、国土交通省をはじめ全国の自治体、自衛隊等のみなさまには救難救助活動や被災者支援、応急対策に取り組んでいただきましたことに対して、深く感謝申し上げますとともに、今後とも引き続き御支援をよろしくお願いします。



図－１　駐機場所の位置図