

第2部 グループセッション

<大規模集客施設における災害対応の最前線>

「関西国際空港における事業継続の取り組み」

千代 幹也（新関西国際空港株式会社 代表取締役社長）

升本 忠宏（関西エアポート株式会社執行役員 副最高運用責任者 運用統括部部长）

あなたの組織のBCPでは他組織との連携をどのように決めていますか。

回答内容	割合
BCPは作っていない	10.29%
連携組織を立ち上げる	33.71%
具体的な連携組織は想定していない	56.00%

昇本 忠宏
関西エアポート株式会社執行役員
副最高運用責任者 運用統括部部长

千代 幹也
新関西国際空港株式会社
代表取締役社長

令和2年度 第3回防災セッション 第2部 グループセッション
関西国際空港における事業継続の取り組み

（上段左 BCPに関する視聴者による Zoom 投票結果、上段右 升本氏、下段 千代氏）

新関西国際空港株式会社代表取締役社長の千代幹也氏と、関西エアポート株式会社執行役員・副最高運用責任者・運用統括部部長の升本忠宏氏は、「関西国際空港における事業継続の取り組み」と題し、2018年の台風21号による被害と、その後に講じられた対策や、新たな事業継続計画の策定といった取り組みを報告しました。

新関西国際空港株式会社の千代氏は、関西国際空港の概要として「3500m と4000m の二つの滑走路を擁し、24 時間運用の空港であること」が特徴であり、「年間 3200 万人が利用し、1 日あたりに換算すると 9 万人」、島内の従業員 1 万 7000 人を含めると「約 10 万人が毎日何らかの形で利用している」と説明しました。

続いて、2018年の台風21号で空港が受けた被害に言及し、1期空港島の「地下の電源室に海水がなだれ込んで電気がほとんど使えなくなり、照明もつかず、館内放送もできなくなるような状態」に陥ったほか、「対岸を結ぶ連絡橋に小型のタンカーが衝突し、一時的に対岸との通行ができなくなった」と報告しました。

また、その際、島内に残された数千人の旅客のうちの半分以上が外国人であり、日本語が分からない人が多かったことが苦い経験となり、それらを踏まえて、BCPをはじめとする様々な対策を講じるに至ったと振り返りました。

続いて登壇した関西エアポート株式会社の升本氏は、台風 21 号の被害状況について改めて言及し、2018 年 9 月 4 日 12 時ごろに上陸した台風が、中心気圧 955hpa の勢力で南側から関空に接近し、大雨・洪水・暴風・波浪の各警報・注意報が発令される中で大阪湾の高潮が重なり、非常に大きな被害が発生したと述べました。

人的被害は負傷者 1 名で済んだものの、物的被害としては飛行場面や地下階、1 階事務室、車両の冠水、連絡橋へのタンカー衝突による道路・鉄道の交通遮断、光ケーブル回線の破断による通信障害、ガス管の破損に伴う温熱供給への支障、高圧電気室の浸水による機能停止が発生。連絡橋の損壊では、客と従業員を合わせて約 8000 名が滞留し、約 16 時間をかけて対岸に移送したと升本氏は説明しました。

次いで、升本氏は、台風後に行ったハード対策を紹介しました。防災機能強化策として、越波防止対策、南側と東側の護岸での消波ブロックの設置、排水機能確保対策の 3 つを基本的に実施し、東側の護岸と南側の防潮壁を設置したことで浸水量と浸水範囲を大幅に縮小。また、排水ポンプ機能と止水板を強化することで、電源設備を守るための防災設備等を維持したほか、T1 の地下にあった全ての電気設備の地上化を完了したと報告しました。加えて、滑走路のかさ上げ、消波ブロックの設置、T1 地区周辺のかさ上げ・延伸をさらに行っていくとのことでした。

ソフト面で講じた対策として、升本氏は、新たに策定した BCP を紹介しました。新 BCP は、「緊急事態の対応に関する基本規程」に基づき、危機管理計画を策定し、関係機関との協定や覚書などと合わせて構成するもので、危機管理計画のポイントとしては、危機管理方針・体制・役割を定めたベーシックプランと、対応・復旧に関する機能ごとの詳細について規定した 9 つのファンクションプランから成っていることを挙げました。

BCP のコンセプトは、「タイムマネジメントを基軸とした対応計画」、「日常オペレーションの強化」、「ステークホルダーとの連携強化」の 3 本柱で構成。「日常オペレーションの強化」では、スーパーバイザーをトップにエアフィールドとランドサイドそれぞれにリーダーを配置した KIX オペレーションセンターを設置し、従来のエアフィールド側の運用に加え、ランドサイド側の旅客ターミナル運用やアクセス、各種設備管理などを含めた一元管理体制を構築。「ステークホルダーとの連携強化」では、緊急事態の情報共有と機関連携の場として Joint Crisis Management Group (JCMG、総合対策本部) を立ち上げ、G20 を皮切りに、台

風・強風によるアクセス障害、COVID-19 対応などで開催実績を重ねていると升本氏は報告しました。

総合対策本部は、官公庁、エアラインや島内の民間会社、鉄道・道路・バスなどのアクセス機関といった空港内外の関係 32 機関が連携し、情報を共有しながら、各社内の危機管理対応チームと連携を図っていくもので、関西エアポートの社長が座長を務める一方、指揮権は持たせない仕組みになっているとのこと。

関西エアポート 新BCPの概要～全体像 その2

【ポイント】

- オールハザードに対応
- 現場力と実効性の確保（経験・ヒアリング・各種データに基づいたプラン、体制・プロセスフローの明確化）
- 関係者（ステークホルダー）との連携・情報共有を重視

危機管理計画 Basic Plan	対応チーム ※JCMGと連携	目的・役割
危機管理に関する方針、 体制、役割について規定 - 危機管理の方針 - 危機管理体制・対策本部 - 各担当の役割と責務 - インシデントのレベル	BRONZE チーム (現場オペレーション チーム)	365日/24時間 対応 空港オペレーションセンターを中心として、各ローカルサイトと連携して緊急対応を行う
	SILVER チーム (危機管理チーム)	緊急時に組成 緊急事態に対する戦術的コントロールを行い、緊急対応に関して高度な判断を行う (BRONZE チームのサポート)
	GOLD チーム (経営層)	緊急かつ深刻な事態に組成 会社として緊急事態に対する戦略的コントロール (経営的観点) を行う

危機管理計画
Functional Plan

〔 対応・復旧に関する機能ごとの詳細について規定 〕

① 空港オペレーションセンター	⑥ リソース管理
② シニア・インシデント対応	⑦ 消火・救難
③ イレギュラー運航管理 (※航空局及び航空会社と要調整)	⑧ セキュリティ
④ お客様の避難・サポート	⑨ クライシスコミュニケーション
⑤ お客様サポート【航空機事故】 (※航空会社と要調整)	

Shaping a New Journey **KANSAI AIRPORTS**

85

新BCPのコンセプト

③ステークホルダーとの連携強化 ～Joint Crisis Management Group (総合対策本部)

■ 空港及びその周辺において緊急事態が発生した際に、
Joint Crisis Management Group (総合対策本部) を設置

■ 自然災害、航空機事故などが参集対象

■ G20を皮切りに、台風、強風によるアクセス障害、COVID-19などの対応でも開催実績あり

KIX JCMG参集の様子





Shaping a New Journey **KANSAI AIRPORTS**

91