



空港の持つ広域防災機能の可能性

福島空港の概要

福島県須賀川市と玉川村に位置する福島空港は、昨年開港二〇周年を迎えた滑走路長二、五〇〇メートルの県管理空港である。羽田空港と直線距離で二〇〇キロ弱しか離れていないため、地方空港の収益の要とも言うべき羽田定期便がない空港である。現在国内線は、大阪（伊丹）と札幌（新千歳）のみの運航である。

東日本大震災で福島空港が果たした役割

平成二十三年三月十一日、東日本大震災によって、福島空港は管制塔の窓ガラスが割れる等

の被害はあったものの運用に支障はなく、他の遮断された交通機関に代り、物資や旅客の輸送を担う拠点として活用された。羽田空港へも臨時便が運航された。

全国各地から、大規模地震災害派遣、原子力災害派遣、現地調査団として、自衛隊が集結し、福島空港を拠点に支援物資の輸送等が行われた。その他、消防、警察、海上保安庁、報道等の航空機やヘリコプターも頻繁に離着陸した。また、国内各地からだけでなく、シンガポール、韓国、ニュージーランド、ロシア等からの支援も、福島空港経由で、県内外被災地に届けられた。福島空港の災害に対する強さが証明された。

同時に、非常時における空港の有用性が、実績として証明された。

福島空港に関する有識者会議の提言

地方空港の経営環境は厳しい。福島空港も、平成十一年度の七五万人をピークに、就航航空各社の路線見直しや航空機小型化の影響により旅客数の減少傾向が続き、平成二十一年一月には日本航空（JAL）が撤退、路線ネットワークは大幅に縮小した。国際線については、風評被害により運休が続いている。

平成二十四年十二月、空港関係者や地元自治体・経済界だけでなく、外部学識者を含めた、

大所高所から同空港のあり方を議論する「福島空港に関する有識者会議」によって、引き続き福島県が中心となり、同空港を復興・成長戦略に積極的に活用すべきであるとの提言がなされた。同提言の中では、東日本大震災後に福島空港が果たした役割の重要性を鑑み、首都圏との近接性を活かし、首都直下地震等被災時に、国内外からの救援物資や支援部隊の参集・派遣の拠点、また、救助・救援活動の拠点、すなわち広域防災拠点としての役割についても、検討すべきと指摘された。

広域防災機能強化の検討

福島県では、この提言を受け、今年度から福島空港の広域防災拠点としてのあり方を検討している。首都直下地震については、昨年末、従来の想定より一層甚大な被害が広範囲に及ぶことが示された。首都圏が被災した場合、建物倒壊等の影響により、代替路の確保が困難な状況となり得る。阪神・淡路や東日本大震災でも、インフラが復旧され、被災地外からの支援物資輸送が可能となるまでには時間がかかった。首都圏の場合、陸上輸送再開まで予想以上に時間を要することも懸念される。

東日本大震災時、震度六強の揺れでも、直後

から運用可能であった福島空港は、都心まで二〇〇キロ弱しか離れておらず、ヘリコプターで途中給油無く運航可能な位置にある。また、関東平野上空を山越え無く運航できる。さらに、二、五〇〇メートルの滑走路長は、大型輸送機が貨物満載で離着陸可能であり、非常時に必要な物資を緊急集荷することが可能である。

非常時には、ロジスティクスのプロが集荷・搬送をコントロール、選別・梱包し、被災地やその周辺までの輸送ルートを選択するが、陸路搬送が難しい状況であれば、ヘリコプターによる空輸というルートも選択可能でなければならぬ。物資の保管や荷捌き施設、トラックヤード等も必要となる。

また、東日本大震災時には、福島空港の除雪車庫でDMAT（災害派遣医療チーム）が、SGU（ステージングケアユニット）広域搬送拠点医療管理所）を展開した。物流動線、輸送機や報道機への給油のための動線と、救命・救急搬送の動線は錯綜せぬよう、非常時に備えたシミュレーションと訓練も必要である。

地方空港間連携の必要

平成二十三年に関東運輸局がとりまとめた「首都直下地震等に対応した支援物資物流シス

テムに関する協議会報告」によれば、発災からインフラ復旧により被災地外から支援物資供給が可能となるまでの期間、一都四県（東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県・茨城県）で必要な調達物資量は四、六三三とされている。これらの物資が被災地付近で備蓄・保管され、被害を受けずに各所に輸送可能であれば問題は無いが、災害への備えは重層化することが望ましい。

もちろん、災害時支援物資を流通在庫として保有し得る民間企業や、他地域との災害時の相互・支援のための協議・協定が必要となることは当然だが、非常時に大型輸送機等で国内外から参集できる、災害に強い広域防災拠点としての空港があれば、広域連携により国土の強靱化を推進することができる。

福島空港が果たすべき役割は、全国の複数の地方空港でも、各地域ブロックにおける広域防災拠点として同様に担い得る役割である。我が国の石油備蓄基地は、リスク対策と輸送コスト効率の観点から、日本全国各地に分散配置されている。このような全国規模のバックアップ・システムについて、同じポテンシャルを持つ全国の他空港が連携し、国に働きかけ、石油備蓄と同様に、リスクに強いシステムの構築を検討すべきである。