

「成田国際空港が被災した場合の代替輸送連絡調整メカニズムの構築のための調査検討会（第1回）」議事概要

日時：令和2年9月30日（水） 14:00～16:00

場所：アットビジネスセンター東京駅八重洲通り

※事務局より資料の説明がなされた後、意見交換を行った。

〈平成30年台風21号による関西国際空港の被災状況及び航空貨物輸送における課題〉

- 成田空港がエンバゴするというケースがいままでなかったため、営業上の影響、他社の動向等を見ながら判断が後手・後手に回って、エンバゴも小刻みにやっていったところがあり、結果的に追いつかずに影響を拡大させてしまったことを大きく反省をしている。
- 航空会社の上屋は、事業計画、生産便量、就航便数等に基づき、極力無駄な費用はかけずに、事業計画を円滑に実施できる最低限のキャパシティに絞って、上屋を展開している。そのため、関空被災時のように、キャパシティの上限を超えて、搭載可能量以上の貨物を受け入れられる体制になってない。そのような状況における貨物のフローのコントロールを航空会社だけではなくフォワーダー、海外基地との情報連携によっていかに行っていくかが重要と思う。
- 関空被災時に当社は関空に就航していなかった。昨年度の成田国際空港の台風においては、当社が立地する同空港南部地区は、北部地区と異なり、停電のような事態となったため、自家発電で対応した。このように、個々の会社がBCPに基づいた対応をする前提の上で、空港機能が生きていれば飛行機は飛ばすために最大限のリソースを振り向けることが基本になると思われる。
- 大規模災害時において、事業継続という観点で、荷主・フォワーダー等に適切・適確に情報開示をしていけるようにする対策が必要と思われる。何らかの機関、行政機関等が情報を吸い上げ、荷主等に情報開示をする中で物流の円滑化を図る仕組みを作ることが望ましい。そのような仕組みによって、個社個社で受ける顧客からの問い合わせにおける最大公約数的な情報開示をどうするかを示すのが、大規模災害に必要な体制と思われる。
- 関空被災時における当社の被害状況として、当社の上屋は浸水被害に加えて、貨物の水没、グランドハンドリング用車両が稼働できなくなった結果、オペレーションがで

きなくなった。関空のオペレーションが停止している期間、成田・羽田・中部・福岡に関空で取扱い予定だった貨物を受け入れた結果、各空港のキャパシティを超える状況になった。やがて、エンバーゴが実施された。

- BCPについては、電力関連施設の配置検討等の施設的なものを含めたプランをまず実施し、各施設における貨物・車の動線等の全体キャパシティを平時から上げることがまず必要と思われる。関空については、水害対策として、防波堤といった施設増強努力を図られているということであり、そのような災害対応力のベースのレベルを上げることが、まず重要になる。その上で、発災時には、どこに機能を移管するかというBCPを策定し、会社内で訓練をする等して組み立てていくのが一つの対策と思われる。情報共有という観点では、各社がインターネットのサイト等を通じて発信している情報の密度・スピード感等に一定の基準を定める等しても良いかと思われる。
- 関空被災時には、空港の貨物地区において、ほぼ全ての建物が被害を受けている中でどこを優先的に復旧させていくかが非常に重要な点だったが、やはり、航空会社上屋を優先的に復旧させないと飛行機に搭乗ができず、優先的に復旧させていかざるを得ないと考えている。情報共有については、グランドハンドリング用機材について、同業他社間で融通ができる物があるか、復旧の度合等について空港内で情報を共有・発信していける体制を組んでいるところである。ただし、情報の共有・発信は非常に重要と認識しているものの、情報を公開する範囲は課題と思われる。関空被災時には、旅客関連機能のみ復旧している段階で、貨物も復旧したように伝わってしまった。
- 関空被災時に成田空港へ貨物が集中した際には、関西ナンバーのトラックが多数入ってきた。成田空港貨物地区は、もともと交通量も多く、道路も分かりにくいいため、事故も増え、地理に不慣れなトラックが空港内、特に貨物区内で滞留した。その際に、空港会社は警備員を増強して、案内看板を出す、誘導する等の対応を取った。各上屋では貨物が上屋に入りきらなかったことから、空き上屋や、軒下等を含めたスペースが提供された。
- 空港会社としては、成田空港の貨物地区のトラックドックマネジメントシステムの構築を急いでいる。国からも空港会社に何点か要望があり、一つは空港間での情報共有であり、これから検討したい。もう一つは、上屋の状況を空港会社に取りまとめてフォワーダーに伝えられないかということであり、現在、各上屋事業者と話し合いをしている。ただし、被害が非常に深刻な大震災が発生した際には、関係者の情報の共有・発信を制限なく行うフェーズに入れると思うが、その手前の段階ではやはり営業

上の問題があり、空港管理者に情報は伝えるが、そのまま公表されては困るというのが関係者の意見であり、具体的な体制のあり方については、まだ課題があると認識している。

- 関空被災時の問題点について、関空側には3点ある。1点目は、弊社の関空島内にある上屋が機能を停止し、保税貨物の状況確認、ウェットダメージの確認、顧客への返却手続きに時間を要したということである。2点目は、成田への転送貨物が増え、そのO L Tの手配で連日深夜まで時間を費やし、トラックの確保が困難だったということである。3点目が、そういった作業手続きをする社員が疲弊をしたということである。
- 成田側では、輸出に関する課題が2点あった。1点目は、空港への搬入車両、および貨物の重量・個数増加により、貨物の処理負担がかなり増加したということである。2点目は、ターミナルから空港への搬出車両が増加したため、その確保に苦労したということである。
- 輸入に関する課題は5点ある。1点目は、上屋に貨物が入りきらない状態が発生したということである。2点目は、上屋に入った貨物の突合に時間を要したということである。3点目は、空港内の上屋の状況がつかめずに、貨物がどれくらいのタイミングで弊社のターミナルに入ってくるか分からなかったということである。4点目が、国内の顧客への最終的にディストリビューションの処理のリードタイムに非常に時間を要したということである。5点目が弊社のターミナルの搬出口に貨物が増えて、かなり滞貨し、発送に苦労した。
- 輸出に関する課題の対策としては、2点あった。1点目が、搬出車両の不足について、グループ会社と情報を取りながら、共同で車両を利用するというものである。2点目が、営業を通じて、ターミナルの情報を顧客に発信し、当日の貨物の搬入量を制限するというものだった。
- 当社施設は、関空被災時に浸水して機能を果たす事が出来なくなった。海外に対しては、翌日すぐに、関空に到着もしくは経由する貨物を止めるように指示し、輸出貨物については関西地区の営業担当者が顧客にご案内し、追ってウェブサイトでも通知した。その結果、従来関空発もしくは関空着の貨物が、成田・羽田から出発、もしくは到着する事になり、最大期には、当社の貨物だけではないが、輸入貨物については成田の上屋ごとに300枚、400枚のULDが滞留し、羽田では1,000枚以上のULDが滞留し、貨物の取り扱いに大変苦慮した。

- 情報共有について、フォワーダーもしくは他事業者にとって、国境からの情報、すなわち飛行機が飛んでいるか、空港が機能しているか、上屋が使えるか、フォワーダーが稼働しているのかといった情報がより重要になる。「関空は使えな」と海外に指示はしても、その先は成田・セントレア等にどれだけ持っていけとは日本から指示しない。海外の状況、発地の状況、場合によっては航空会社によっては、発地でエンバゴをかけて結果としてセントレアには飛んでこない等といった形になる。
- 関空被災時には、タンカーが連絡橋に衝突して通行規制がかかったことが一番大きなネックになり、島内に閉じ込められた従業員等が多数おり、帰宅困難になった。関空、中部空港は連絡橋のみがアクセス手段であり、台風に限らず強風の場合にすぐに橋が止まるという事態が度々発生している。強風によって道路が遮断され、次に電車が止まる。このような情報は関空会社から展開してもらえるが、やはり、タイムラグが発生している。そのため、自社で目視して、自動車・電車が動き出したかを確認した方が情報をより早く捉えられているのが現状であり、そのような情報共有をさらに速やかにできれば有難いと思う。
- 関空被災時には、当社は関空島内に倉庫を保有していたため、復旧作業について、関空会社さんの許可を取らないといけない、関空会社の指定の業者さんに依頼しなければならないために時間を要して、復旧までにやや時間がかかってしまった。
- 成田は、関空が風に弱いのにに対して、雨に弱いかと感じている。まず冠水がよく起き、まず、唯一空港外と繋いでいるバスが止まってしまって人の移動ができなくなってしまう。また、空港内貨物地区への移動ができなくなってしまうということもあり得るため、今後、対策として考えたいと思っている。当社は、貨物地区の代理店ビルを借りているが、災害時に停電・浸水の可能性は高くないと思うが、そのような場合の対応について、関空被災時の経験があることから、空港会社が、どの程度素早く動いてもらえるかが懸念材料と思う。
- 当社施設は関空被災時には水没し、その際には会社のBCPに基づき、すぐに中部に機能を移し、ワンデイプラスで貨物が流れるようにした。問題だったのは関空に残り一泊しなければならなかった従業員の安否だった。昨今の男女雇用機会均等法の関係で女性も増やしていたため、多くの女性が停電でエアコンが動かない暑い中で一泊しなくてはならないという、非常に気の毒な状況になった。自家用車通勤の社員は、車を失うという状況も発生し、社員が一部辞めるという状況も起きた。結果的には災害対策として、関空を出で、空港外に同じ機能を持つ施設を現在作っている。

- 当社からは関空被災時の経験に関して、3点の要望・報告がある。携帯電話が通じなくなった場合等に備えて、空港会社には空港の状況を発信してほしい。また、旅客のレスキュープランが発動されるのに時間がかかり、かつ、島内にいる人間の数、旅客の数、従業員の数も発表される度に人数が違ったということがあった。特に当社のような外国企業にとっては、何人島内にいてどうして出られないのか等に関する情報の正確性と即時性が重要だと思っている。最後に連絡橋の通行量については大阪府警さんがかなり通行量を把握しており、その数値に基づいて国交省が計画を立てたと聞いている。成田はアクセスがかなりあるため、正確な通行トラック数、旅客を運出すためのバスの数をどういう形でカウントができるのかが課題と考えている。

- 関空被災時では、航空会社から毎日定点報告を航空局にしていた。その時は、欠航便数、ターミナル施設内のカウンターの状況、エアラインの施設の復旧状況、貨物の施設の状況、車両の確保状況等を、定点報告していた。定点報告された情報がどのように使われるか等、一定数のルールを決め、情報だけ氾濫しないように、検討会で議論できればと思う。

- 成田空港は、関空のように水没することは考えにくい。先の台風では主に風による建物、社屋の一部破損が発生し、空港外では停電が発生した。フォワーダー各社で、被災状況や、停電の状況も違うが、長期停電したところでは通常機械で荷役するところを手で荷役するなど、非常に苦勞したと聞いている。フォワーダーの多くが空港外の広範なエリアに立地している。空港内は風に強く、台風でもごく一部しか停電しなかった。さらに、空港会社が電源車を多数用意していたため、仮に停電しても大丈夫だったと思っている。それと比べて空港外は、非常に風に弱かったことが露呈している。送電を電柱から地下埋設型に切り替えることも有効だと思われる。

- 成田と羽田の関係性も重要と思われる。災害の想定をする際には、成田と同時に羽田がどの程度被災するかも、併せて考えた方が良いと思う。成田・羽田の一体運営という観点から、互換性を持たせた形で考えた方が良いと思われる。民間だけで考えても限界があるが、例えば、成田の国際線機能が低下した時に羽田の機能を上げて代替できないのかということである。成田空港外の送電インフラを含め、行政に力添えしてもらえる分野と考えている。