

1. 仙台空港が果たした拠点機能

①被災状況

津波により、旅客ターミナルの1階部分の浸水、貨物ターミナルの火災、電気施設・保安無線施設等の水没被害などが発生し、空港機能が全喪失

②拠点機能

a)避難場所

・発災直後、利用者はもちろんのこと、地元住民の緊急避難場所として利用（約1,400人が避難）。

b)物資輸送

・漂着した車両・瓦礫・土砂等の撤去やポンプ排水作業、空港施設の応急復旧が進められ、被災から5日目には緊急用ヘリの離発着が、7日目には米軍機による緊急物資輸送活動が開始。
・約1ヵ月後には民間旅客機の運行が再開。

図1 仙台空港における物資輸送再開の経緯※1

日付	物資輸送再開の経緯
3月11日 (1日目)	【東日本大震災(発災)】 地震の約70分後に津波到達(浸水深3.4m程度)
3月15日 (5日目)	緊急輸送活動を受け入れるための滑走路延長600m及びエプロンの確保
3月17日 (7日目)	緊急物資を運ぶ米軍のC-130輸送機等の離発着が行えるよう、滑走路1500m、及びエプロンの確保 ⇒水、食料、衣料、毛布、燃料、医薬品等の緊急物資輸送活動が開始
3月29日 (19日目)	米軍のC-130輸送機の離発着機能をより安全に確保するため、滑走路3000m、駐機スペースの確保、及び管制通信、仮設灯火の復旧 ⇒3月16日～4月3日までの間に、物資輸送等のため87機(C-130輸送機計75機、C-17輸送機計12機)が仙台空港を利用
4月13日 (33日目)	暫定的な施設ではあるものの、東京、大阪との間の臨時便が運航を開始 ⇒民間旅客機の離発着が再開

2. その他の空港が果たした拠点機能※2

ア)支援部隊・緊急物資等の輸送

・被災が少なかった花巻空港、福島空港、山形空港では、発災直後直ちに24時間運用を開始し、DMATや緊急消防援助隊、自衛隊、警察、米軍等が移動に活用。
・途絶した道路・鉄道等の交通機関の代替として、発災直後から緊急物資や人員の輸送拠点として活用。

イ)広域医療搬送

・自衛隊輸送機C1により花巻空港、福島空港から新千歳、羽田及び秋田空港へ計5フライト、19名を搬送。
・広域医療搬送の域外拠点空港である新千歳、羽田、伊丹及び福岡空港等でも、搬送患者受け入れのための臨時医療施設SCU(Staging Care Unit)を設置・待機。

出典 ※1:「東日本大震災と仙台空港の復旧」、平24年4月、国土交通省東京航空局仙台空港事務所総務部 須藤 渉

※2:「東日本大震災と空港の研究課題」、平成24年4月、国土技術政策総合研究所、港湾研究部長 佐藤 清二

東日本大震災時の空港・港湾の状況（空港）

3. 福島空港を利用して実施された物資輸送

福島県では、福島空港を拠点として、災害物資の県内外各地への広域支援・物資輸送を行い、多数の物資輸送・救援の航空機が利用した。

■ 空港の活用と輸送路の確保

- 緊急支援物資等の搬入拠点となった「福島空港」から避難所を設置している市町村(53市町村)までの通行ルートを迅速に確保し、ホームページで最短ルートを情報提供

◆ 福島空港から避難所を設置している市町村役場までの通行ルート



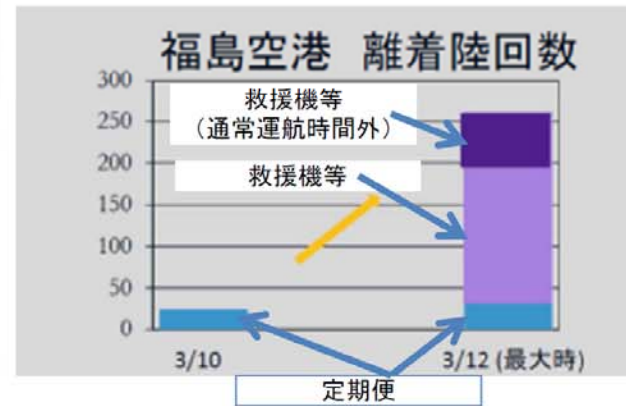
出典: 福島県土木部道路計画課「東日本大震災」にかかる道路施設被災状況・応急復旧の対応

福島空港の利用状況(到着便数)

目的	定期便	臨時便	物資輸送	救援	報道	その他	合計
3/11-31	107	139	79	386	95	50	856
4/1-30	195	10	6	184	12	40	447
5/1-24	157	0	1	55	20	77	310
計	459	149	86	625	127	167	1,613

出典: 福島県土木部道路計画課「東日本大震災」にかかる道路施設被災状況・応急復旧の対応

- 各空港は、24時間体制で救援機等に対応



出典: 佐藤清二(国土技術政策総合研究所)東日本大震災と空港の研究課題 11

出典: 内閣府 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ (第5回) (平成24年7月17日)

資料-4「防災拠点等のあり方について」、p.11

東日本大震災時の空港・港湾の状況（港湾）

1. 港湾機能停滞による影響（航路啓開までの機能停滞）

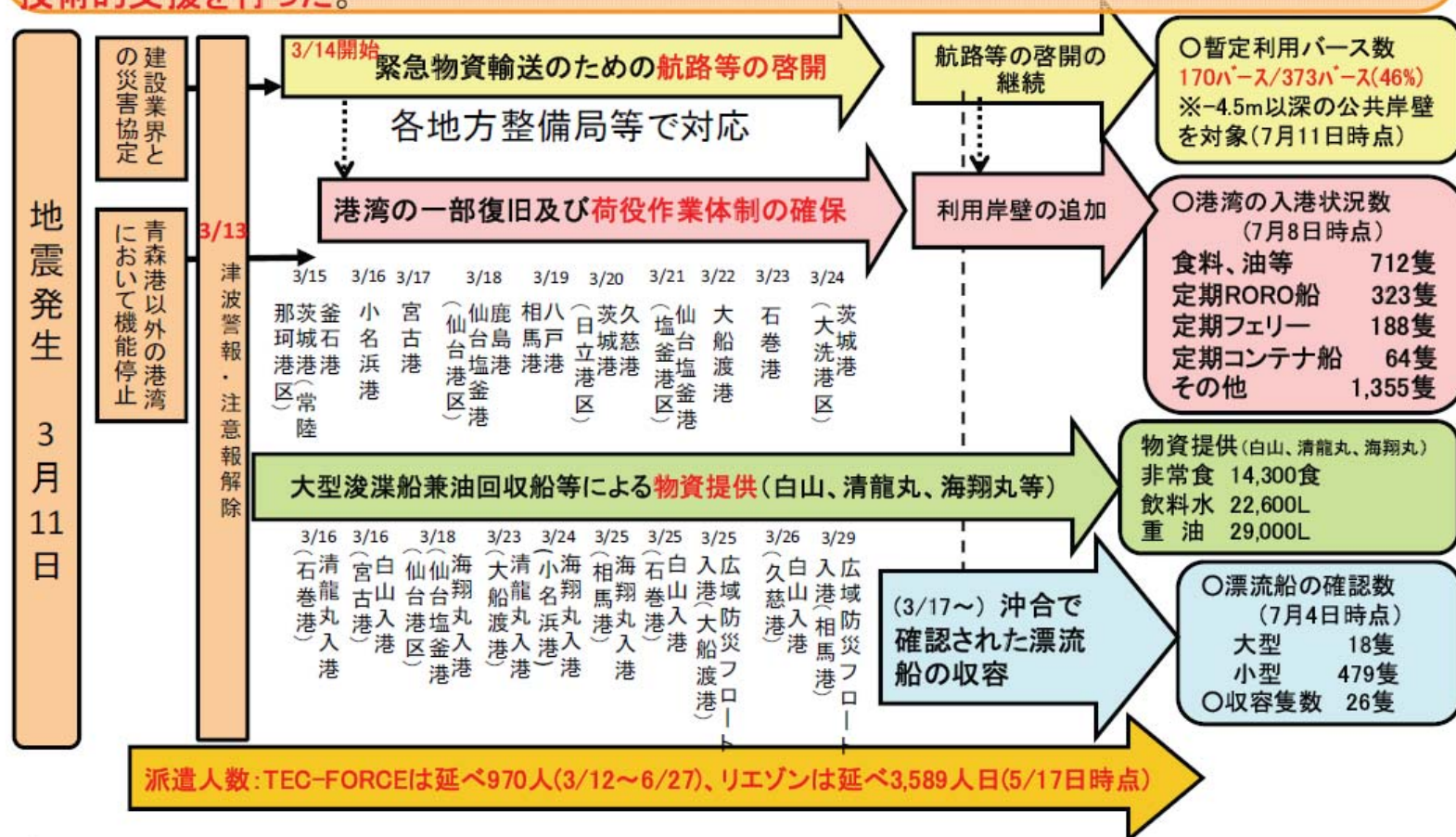
【教訓】車両、船舶、コンテナ等が津波漂流物となって港内に流入し、**応急復旧活動に支障があった。**
【対策】従って、コンテナ等の**流出防止策と流出後の啓開作業を迅速化**させるための措置の両面の対策が必要。



東日本大震災時の空港・港湾の状況（港湾）

2. 港湾機能回復における課題 1) 港湾における初動体制

国土交通省による航路啓開や荷役作業体制確保、物資提供等の支援に当たっては、地震発生後の3月12日から、**災害対策現地情報連絡員(リエゾン)**及び**緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)**が派遣され、**現地の被災情報収集、組織間の連絡調整、資機材提供、技術的支援を行った。**

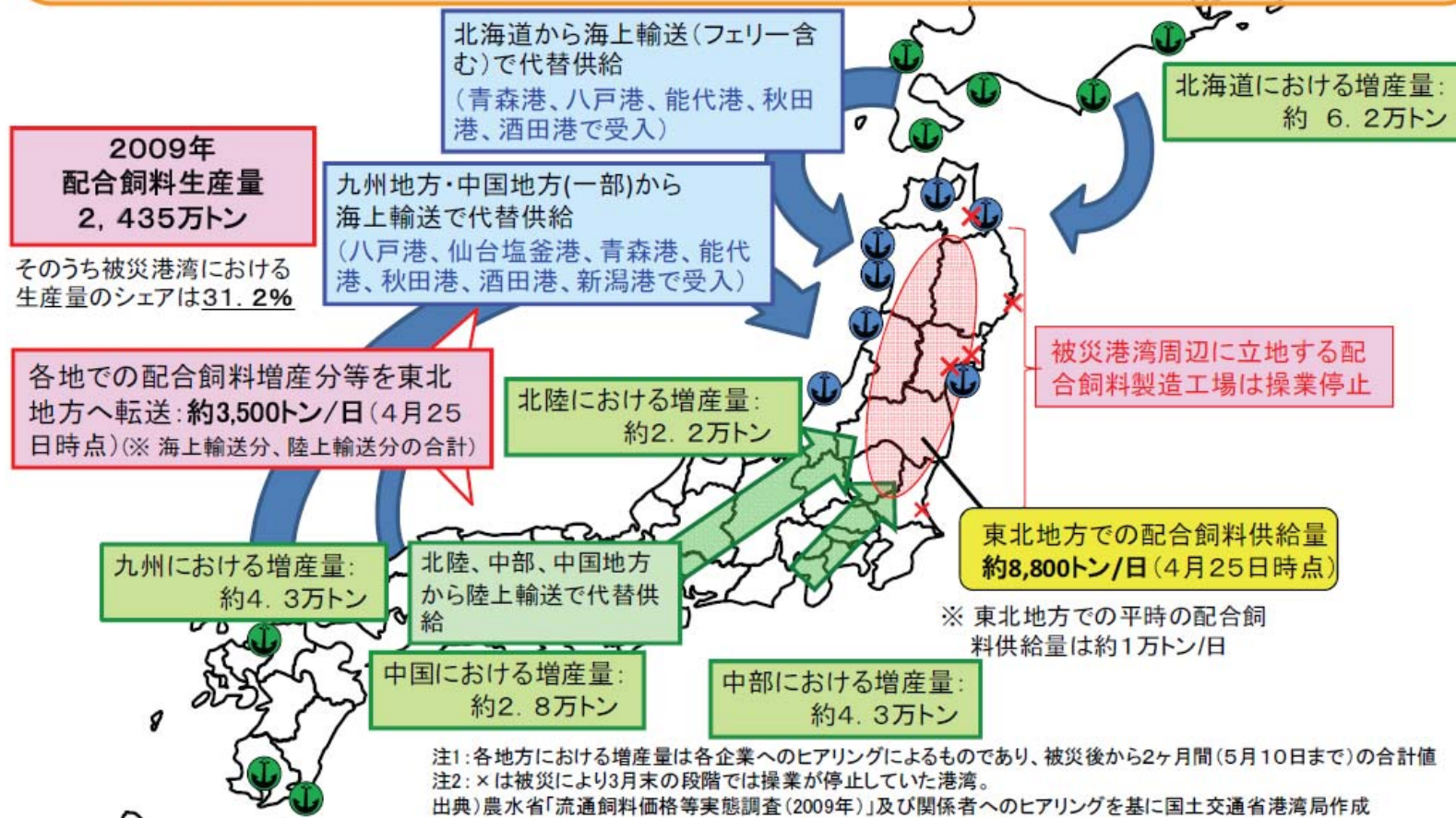


出典：国土交通省 北海道開発局 第1回 道央圏港湾連携による防災機能強化方策検討会（平成23年9月7日）

資料3 東日本大震災における港湾機能確保のための課題 http://www.hkd.mlit.go.jp/zigyoka/z_kowan/cooperation/pdf/110907_03.pdf

2. 港湾機能回復における課題 2) 被災地以外の産業活動への影響

- 東日本大震災により、全国シェアの3割を占める東北・北関東の配合飼料工場が被災し、東北地方における飼料供給が著しく不足した。
- 全国各地の飼料工場で増産し、陸上輸送や日本海側港湾への海上輸送により、東北地方に供給した。



出典：国土交通省 北海道開発局 第1回 道央圏港湾連携による防災機能強化方策検討会（平成23年9月7日）

資料3 東日本大震災における港湾機能確保のための課題 http://www.hkd.mlit.go.jp/zigyoka/z_kowan/cooperation/pdf/110907_03.pdf