

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

【02】ヘリコプター輸送

【教訓情報】

01. 震災直後から相当数のヘリコプターが被災地上空に集中した。ヘリコプターの利用は、1月一杯が中心で、2月以降は大幅に減少した。

【教訓情報詳述】

01) 震災直後から、民間機、自衛隊機など相当数のヘリコプターが被災地上空に集中した。

【参考文献】

【参考】自衛隊の航空活動状況(延機数)については、[『阪神・淡路大震災災害派遣行動史』陸上自衛隊中部方面総監部(1995/6),p.93]参照。

>

【参考】図-4 避難者数と航空輸送モードの対応(各最大値を1とした場合の比較)参照。[高橋宏直・中本隆・吉村藤謙「兵庫県南部地震時の震災直後における海上運送モードの対応状況に関する分析」『港湾技研資料』運輸省港湾技術研究所(1999/3),p.13]

>

【引用】民間機については、震災直後から相当時間の飛行が実施され、飛行時間のピークは2日目であった。[高橋宏直・中本隆・吉村藤謙「兵庫県南部地震時の震災直後における海上運送モードの対応状況に関する分析」『港湾技研資料』運輸省港湾技術研究所(1999/3),p.5]

>

【引用】当初2日間各航空機は、それぞれの機長の判断とパイロット共通のコモンセンスにより運行されていたというのは、神戸市内の縦横5~10km 高さ150~400mの間に常時10機以上のヘリコプターが飛行していたが事故もなく運行されていたからである。[消防庁「阪神・淡路大震災の記録2」ぎょうせい(1996/1),p.215]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

【02】ヘリコプター輸送

【教訓情報】

01. 震災直後から相当数のヘリコプターが被災地上空に集中した。ヘリコプターの利用は、1月一杯が中心で、2月以降は大幅に減少した。

【教訓情報詳述】

02) ヘリコプターの活動は、1月末を境に大幅に減少した。

【参考文献】

【引用】ヘリコプターの活動は、1月末日を境として大幅に減少した。自治体の消防・防災ヘリについては、1月末までで需要が終わったと考えられる。[高橋宏直・中本隆・吉村藤謙「兵庫県南部地震時の震災直後における海上運送モードの対応状況に関する分析」『港湾技研資料』運輸省港湾技術研究所(1999/3),p.5]

>

【引用】約10週間後にはヘリの利用はほぼ終了。[高橋宏直・中本隆・吉村藤謙「兵庫県南部地震時の震災直後における海上運送モードの対応状況に関する分析」『港湾技研資料』運輸省港湾技術研究所(1999/3),p.5]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

【02】ヘリコプター輸送

【教訓情報】

01. 震災直後から相当数のヘリコプターが被災地上空に集中した。ヘリコプターの利用は、1月一杯が中心で、2月以降は大幅に減少した。

【教訓情報詳述】

03) 関西国際空港及び大阪国際空港の土木施設に関しては、地震による被害がほとんど

無く、災害対策に活用された。

【参考文献】

[引用] 関西国際空港及び大阪国際空港の土木施設に関しては、地震による被害がほとんど無かった。そこで初動対応期においては他のインフラストラクチャーの復旧作業を支援する施設として、或いは生活必需品の輸送施設としての役割を担うこととなった。特に大阪国際空港では、山陽新幹線や高速道路が寸断されて被災者の交通手段・救援物資の輸送手段が乏しい中、東京・広島・福岡などへの臨時便が連日40便前後離発着した。H7.2.7からH7.4.14までの間は、通常21時までの航空機発着時間を22時まで延長して増加する需要に対応した。

さらに、関西国際空港の開港に伴い閉鎖された大阪国際空港の国際線棟が被災地警備の機動隊員宿舎として、付近の駐機場は支援物資・救援物資の輸送拠点として利用され、防災拠点としての機能を果たした。[森津秀夫「道路、港湾、鉄道、空港の整備に向けた取り組み」『阪神・淡路大震災 復興10年総括検証・提言報告(7/9) (第3編 分野別検証) V まちづくり分野』兵庫県・復興10年委員会(2005/3),p.429]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

[02] ヘリコプター輸送

【教訓情報】

02. 震災直後の飛行目的のほとんどは、報道取材、偵察飛行だったが、その後物資搬送、人員輸送などに利用された。

【教訓情報詳述】

01) 震災直後の民間機の飛行目的は、その多くが報道取材、視察飛行だったとされている。

【参考文献】

[引用] 民間機については、...(中略)...震災直後の飛行目的のほとんどは、報道取材、視察飛行が主体であった。[高橋宏直・中本隆・吉村藤謙「兵庫県南部地震時の震災直後における海上運送モードの対応状況に関する分析」『港湾技研資料』運輸省港湾技術研究所(1999/3),p.5]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

[02] ヘリコプター輸送

【教訓情報】

02. 震災直後の飛行目的のほとんどは、報道取材、偵察飛行だったが、その後物資搬送、人員輸送などに利用された。

【教訓情報詳述】

02) 自衛隊機は航空偵察、人員輸送、患者搬送、物資輸送などに用いられた。

【参考文献】

[参考] 自衛隊の航空活動実績結果参照。[『阪神・淡路大震災災害派遣行動史』陸上自衛隊中部方面総監部(1995/6),p.92-93]

> [引用] 自衛隊機は航空偵察、患者搬送、物資輸送などに用いられた。17日から23日の1週間における輸送内訳は人員1345人、患者63人、遺体37体、物資537トン(パン88万個、弁当6万食、おにぎり31万個、ペットボトル1.5万本)。[高橋宏直・中本隆・吉村藤謙「兵庫県南部地震時の震災直後における海上運送モードの対応状況に関する分析」『港湾技研資料』運輸省港湾技術研究所(1999/3),p.5]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

[02] ヘリコプター輸送

【教訓情報】

03. 被災地上空の安全確保のため、王子グランドに設けられた陸上自衛隊の飛行統制所

から自衛隊機の管制とともに民間機への「航空情報の自主的提供」が行われた。

【教訓情報詳述】

01) 自衛隊は、当初、他官庁・民間機のパイロットに対し、官民共用の周波数122.6MHzの利用を呼びかけた。

【参考文献】

[引用] 地震発生直後から被災地上空に多数の航空機が集中し、特に、西宮～神戸市は極度に錯綜し、空中衝突の危険性が極めて高くなったため、関係機関による措置が講ぜられるまでの間の対策として、当初、他の官庁及び民間航空の操縦士に官民共用周波数「122.6MHz」の使用を呼びかけた。[『阪神・淡路大震災災害派遣行動史』陸上自衛隊中部方面総監部(1995/6),p.103]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

【02】ヘリコプター輸送

【教訓情報】

03. 被災地上空の安全確保のため、王子グランドに設けられた陸上自衛隊の飛行統制所から自衛隊機の管制とともに民間機への「航空情報の自主的提供」が行われた。

【教訓情報詳述】

02) 1月18日から、自衛隊は王子陸上競技場に飛行統制所を設置、以後「航空情報の自主的提供」という名目で事実上の航空管制を行った。

【参考文献】

[参考] 運輸省との調整をはかり、NOTAMが発行されたこと、しかしながら王子競技場空域の管制圏が設定されなかったため、「情報提供」という名目で事実上の航空管制が実施されたことについては、[『阪神・淡路大震災災害派遣行動史』陸上自衛隊中部方面総監部(1995/6),p.103-105]に示されている。

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

【02】ヘリコプター輸送

【教訓情報】

03. 被災地上空の安全確保のため、王子グランドに設けられた陸上自衛隊の飛行統制所から自衛隊機の管制とともに民間機への「航空情報の自主的提供」が行われた。

【教訓情報詳述】

03) 自衛隊による情報提供は法的権限がないため、協力しない航空機もあり、ニアミスなどの危険な状況も発生した。

【参考文献】

[引用] しかしながら、法的権限のない緊急避難的な航空隊の措置であるため、協力しない航空機もあり、民間機等が飛行統制所と交信することなく王子グランド付近で進入待機中の航空機へ接近するという不安安全がしばしば発生した。[『阪神・淡路大震災災害派遣行動史』陸上自衛隊中部方面総監部(1995/6),p.105]

>

[参考] 王子競技場では離発着が3分に1機を数え、過密からニアミスなどが発生していることについては、神戸新聞1月28日付夕刊にもある。[『神戸新聞特別縮刷版 阪神大震災報道記録』神戸新聞社(1995/5),p.94]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

【02】ヘリコプター輸送

【教訓情報】

04. 物資の緊急輸送のため臨時ヘリポートの設置が必要となったが、ヘリポート用地が避

難場所となっていたため利用不能だったり、航空法の規定との調整が必要とされたりした。

【教訓情報詳述】

01) 物資の緊急輸送のため、王子競技場、「しあわせの村」、グリーンピア三木などに臨時ヘリポートが開設された。

【参考文献】

[引用] そこで、神戸ヘリポートに替え、急いで神戸市内の王子公園や「しあわせの村」、グリーンピア三木などに臨時のヘリポートを開設した。それでも、誘導標識がないなど、設備面はもとより、全体としてヘリポートの量的な不足は否めなかった。[貝原 俊民『大震災100日の記録 兵庫県知事の手記』ぎょうせい(1996/2),p.33]

>

[参考] 兵庫県による臨時ヘリポート設置については、[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1ヵ月の記録』阪神・淡路大震災兵庫県対策本部(1995/7),p.148-149]にある。

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

[02] ヘリコプター輸送

【教訓情報】

04. 物資の緊急輸送のため臨時ヘリポートの設置が必要となったが、ヘリポート用地が避難場所となっていたため利用不能だったり、航空法の規定との調整が必要とされたりした。

【教訓情報詳述】

02) 被災地の公園やグラウンドには被災者が避難してきていたため、臨時ヘリポートとして利用できない場合もあった。

【参考文献】

[引用] この間、新たな臨時ヘリポート用地(甲子園地区、芦屋浜地区埋め立て地内)確保のため、港湾管理者等と調整を行ったが、住民の避難場所になっていたため実現しなかった。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1ヵ月の記録』阪神・淡路大震災兵庫県対策本部(1995/7),p.148]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

[02] ヘリコプター輸送

【教訓情報】

04. 物資の緊急輸送のため臨時ヘリポートの設置が必要となったが、ヘリポート用地が避難場所となっていたため利用不能だったり、航空法の規定との調整が必要とされたりした。

【教訓情報詳述】

03) 航空法の規制により、ヘリポートとして活用できなかった場所もあった。

【参考文献】

[参考] NTTでは、資器材などの輸送のためにヘリコプターをチャーターし、関西支社に隣接した広大な駐車場を臨時ヘリポートとして利用しようとしたが、航空法の規制により断念せざるを得なかったとされる。[中野不二男『繋ぐ 阪神大震災、“電話”はいかにして甦ったか』プレジデント社(1996/1),p.83-84]