

関係機関等連絡調整会議運営訓練資料

令和8年1月
内閣官房・消防庁・沖縄県・先島5市町村

仮定状況（訓練用）

訓練用

我が国周辺の情勢悪化。あらゆる外交努力を尽くすも関係は悪化の一途をたどり、国連等が介入するも関係は改善されず。

国は、武力攻撃予測事態の認定に至るかどうか不明だが、先島諸島の住民を県外に避難させる可能性もあると判断し、引き続き武力紛争を回避すべく外交努力を継続する一方、該当県に事前の連携体制の構築等を依頼。

県は、沖縄県危機管理対策本部を設置し、先島5市町村及び関係機関等と避難に関する各種調整を開始。

先島5市町村は、緊急事態連絡室を設置し、沖縄県及び関係機関等と避難に関する各種調整を開始。

県は、住民避難に関する関係機関等連絡調整会議を第X+2回まで実施。
引き続き関係機関との調整を継続。

※国民保護に係る連携等について訓練するための仮定の想定であり、
特定の事態を想定したものではない。

また、政府の対応の流れも実際には事態によって一様でない。

【訓練用】

第X+3回関係機関等連絡調整会議

会次第

令和8年1月29日（木）
9時45分から11時55分まで
沖縄県庁4階講堂

1 国の避難措置の指示（案）の概要

2 沖縄県の避難の指示（案）の概要

3 先島諸島市町村の避難実施要領（案）の概要

- (1) 与那国町
- (2) 竹富町
- (3) 石垣市
- (4) 多良間村
- (5) 宮古島市

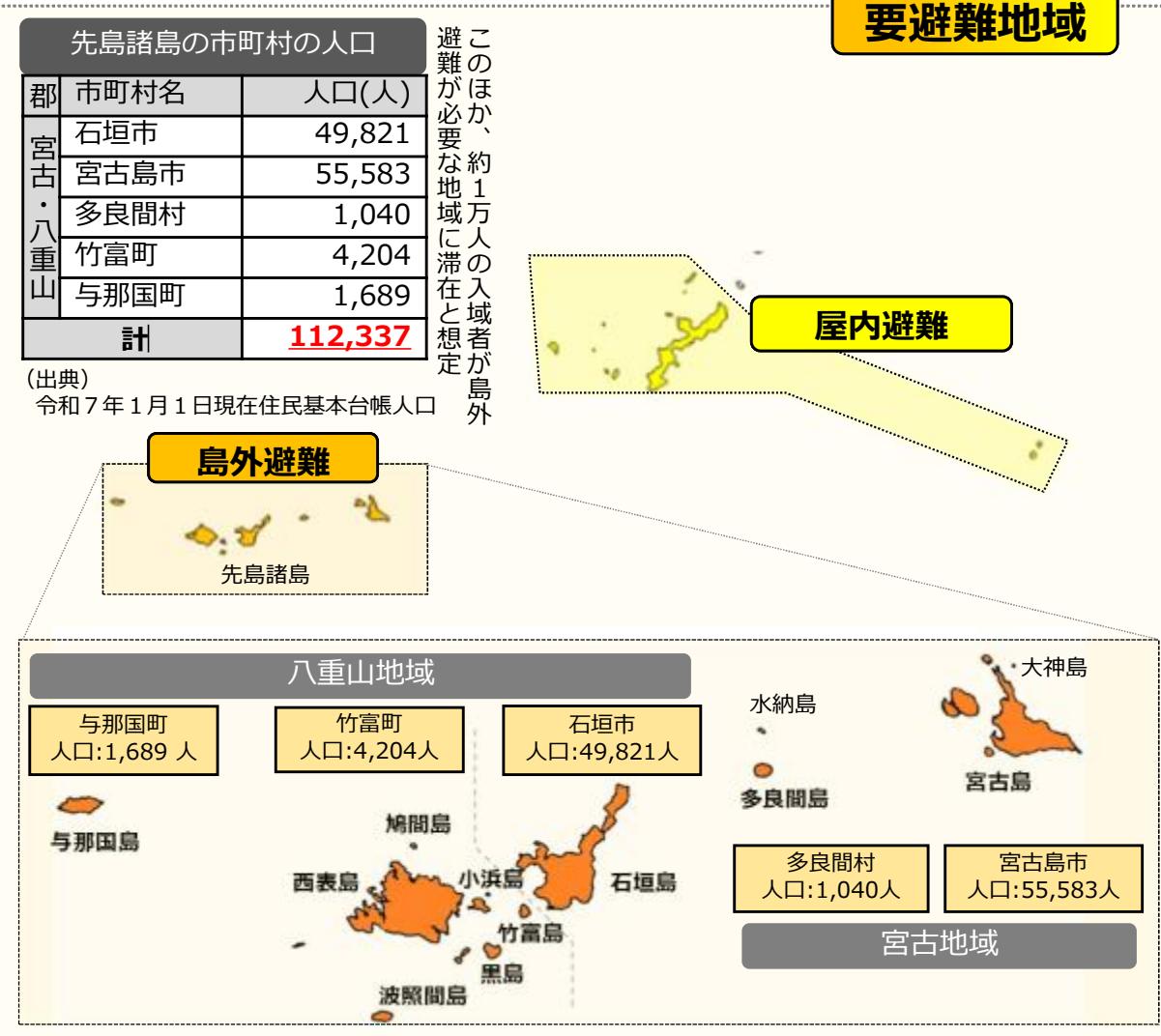
4 その他

避難措置の指示（案）の概要

沖縄県全域を要避難地域として、特に、先島諸島5市町村の住民等約12万人を、九州各県及び山口県で受け入れることを基本として避難を検討。また、避難の交通手段は原則公共交通機関とし、努めて早期に住民の避難が完了するよう検討。

避難措置の指示（案）

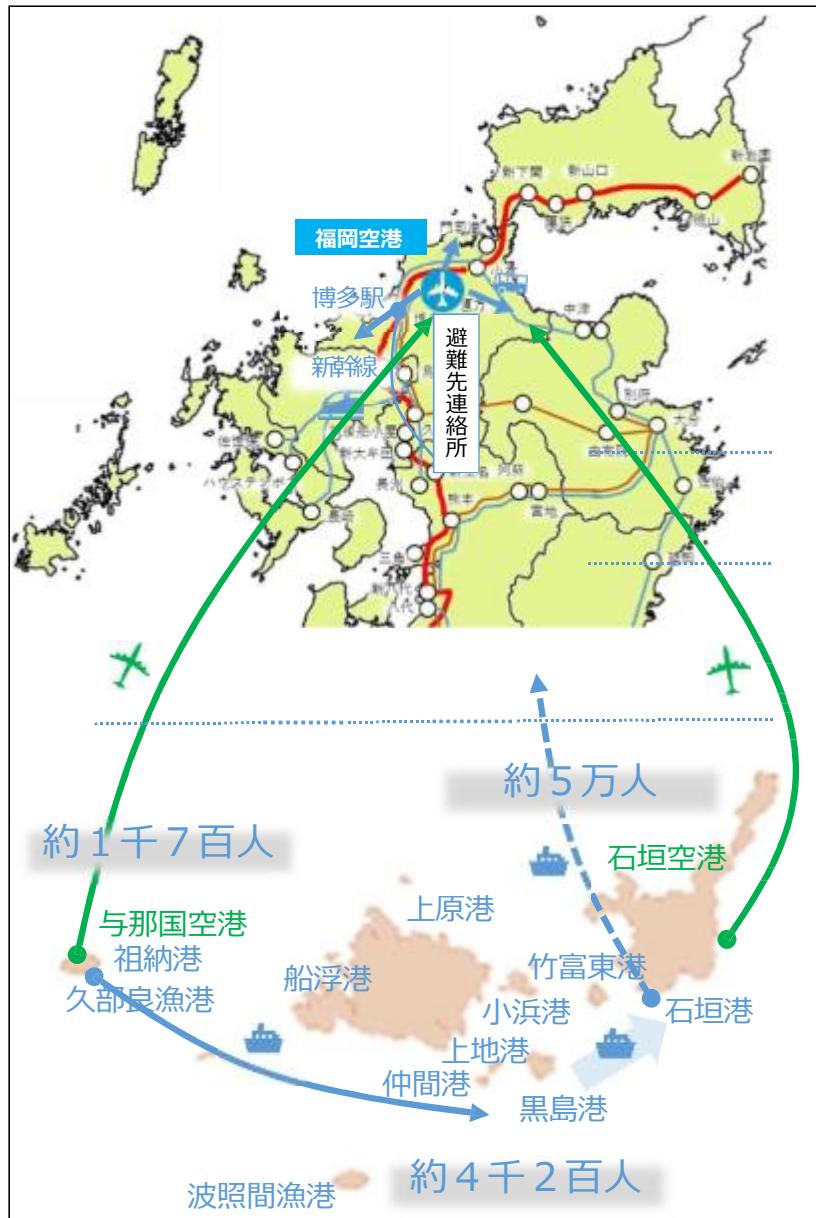
- ①沖縄県全域を要避難地域とする。
- ②先島諸島5市町村は島外（県外）避難、その他県内市町村は屋内避難
- ③避難先地域は、九州各県及び山口県



※九州・山口9県は武力攻撃災害等時の相互応援協定あり

県の避難の指示（案：八重山地域）の概要

訓練用



1 要避難街地域（島外避難）

石垣市、竹富町、与那国町（全住民対象）

2 避難先地域

石垣市→山口県、福岡県、大分県、竹富町→長崎県、与那国町→佐賀県

3 主要な避難の経路・避難のための交通手段

- 島内は石垣市、竹富町及び与那国町の避難実施要領による
- 島外避難について、航空機及び船舶

【空路】

- ①与那国空港～福岡空港
- ②石垣空港～福岡空港～（博多駅～各駅～）主要国道・県道～避難先自治体

【海路】

- ①祖納港・久部良漁港～石垣港～空路②又は海路③
- ②竹富東港・小浜港・黒島港・上地港・仲間港・上原港・波照間漁港・船浮港～石垣港～空路②又は海路③
- ③石垣港～那霸港（調整中）～鹿児島港

4 住民避難に関して関係機関が講ずべき措置の概要

- 市町村による避難実施要領案の作成等
 - 県警察本部による交通規制等（国の措置事項を確認中）
 - 自衛隊、海上保安庁による救援等（国の措置事項を確認中）
- ※その他の措置について国の措置事項を確認中

5 避難の時期等

- 避難開始時期：事態認定後、直ちに開始できるよう準備
- 避難完了時期：努めて早期に完了

6 輸送力の検討状況

輸送力の検討状況等は次頁以降

7 要配慮者の検討状況

要配慮者の検討状況等は次頁以降

県としては、避難計画の指示（案）に基づき、要避難街地域（島外避難）の住民等約12万人について、要避難街地域を除く九州各県及び山口県への避難を前提として、速やかに主要な避難の経路や輸送手段等を検討。

県の避難の指示（案：宮古地域）の概要

訓練用



1 要避難地域（島外避難）

宮古島市、多良間村（全住民対象）

2 避難先地域

宮古島市→福岡県、熊本県、宮崎県、鹿児島県、多良間村→熊本県

3 主要な避難の経路・避難のための交通手段

・島内は宮古島市及び多良間村の避難実施要領による

・島外避難について、航空機及び船舶

【空路】

①多良間空港～宮古空港

②宮古空港・下地島空港～鹿児島空港～主要国道・県道～避難先自治体

【海路】

①普天間港・前泊港～平良港～空路②又は海路④

②大神島～島尻漁港（大神～島尻）

③水納港～前泊港

④平良港～那覇港（調整中）～鹿児島港

4 住民避難に関して関係機関が講すべき措置の概要

・市町村による避難実施要領案の作成等

・県警察本部による交通規制等（国の措置事項を確認中）

・自衛隊、海上保安庁による救援等（国の措置事項を確認中）

※その他の措置について国の措置事項を確認中

5 避難の時期等

・避難開始時期：事態認定後、直ちに開始できるよう準備

・避難完了時期：努めて早期に完了

6 輸送力の検討状況

輸送力の検討状況等は次頁以降

7 要配慮者の検討状況

要配慮者の検討状況等は次頁以降

県としては、避難指揮の指示（案）に基づき、要避難地域（島外避難）の住民等約12万人について、要避難地域を除く九州各県及び山口県への避難を前提として、速やかに主要な避難の経路や輸送手段等を検討。

主要な避難経路（避難先地域）の考え方

訓練用



1 避難先地域の拠点空港（案）

空港の平素の利用人数、各県の受入れ可能性、さらには受入県を広げる場合の移動を考慮して、福岡空港及び鹿児島空港での受入れを想定し、国、航空会社等と調整中

2 避難先地域の拠点港（案）

鹿児島港での受入れを想定し、近海区域を航行可能な船舶の確保に向け、国等と調整中

3 陸路経路（案）

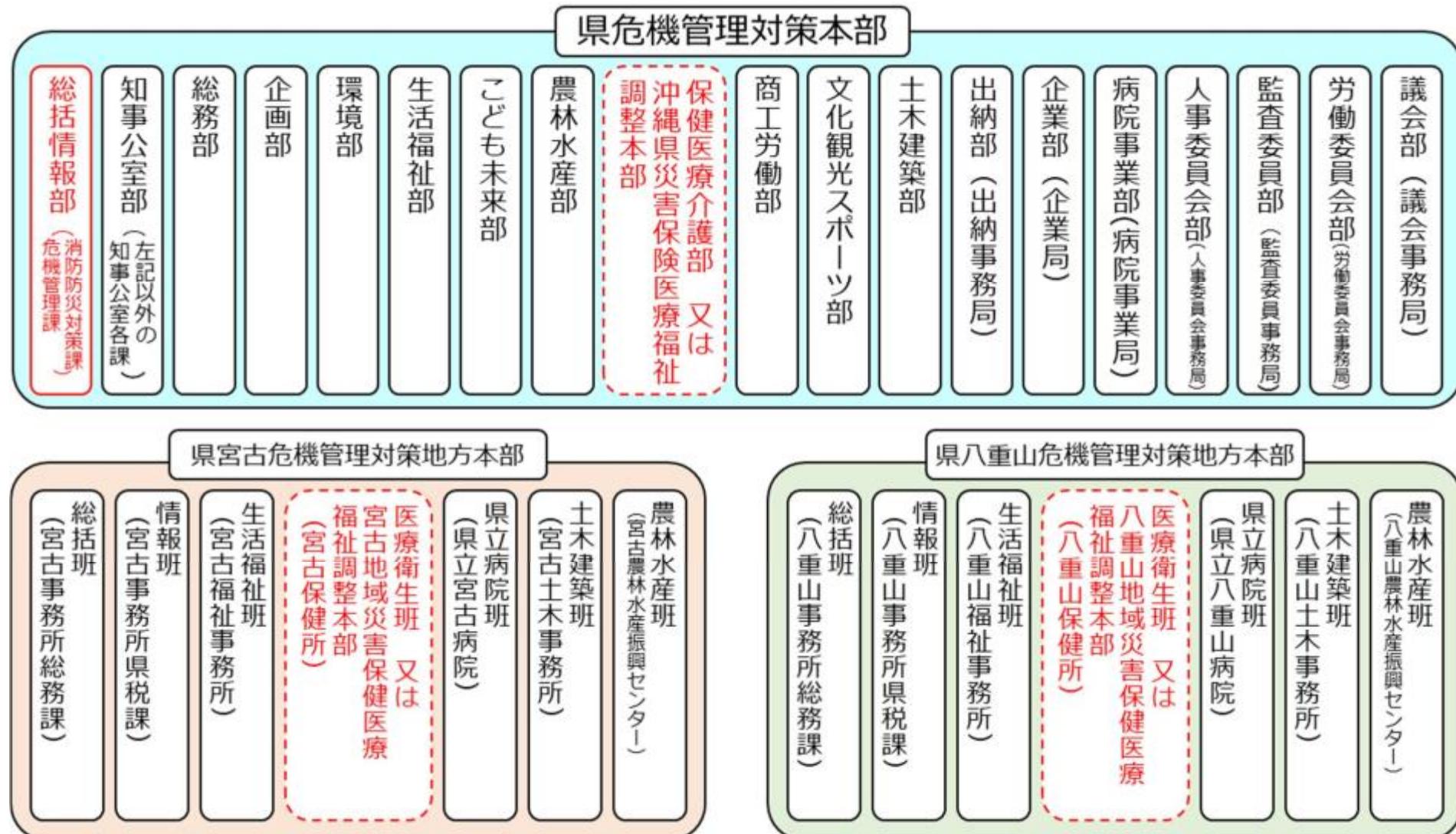
空港・港湾受入れ後は、バス又は鉄道で各避難先自治体へ移動する。

※避難先地域の県及び市町村との空港・港湾受入後の避難・救援の具体的実施方法については、今後、連携要領等も含めて具体化

【参考】事態認定前の国民保護措置の実施体制（沖縄県）（案）

訓練用

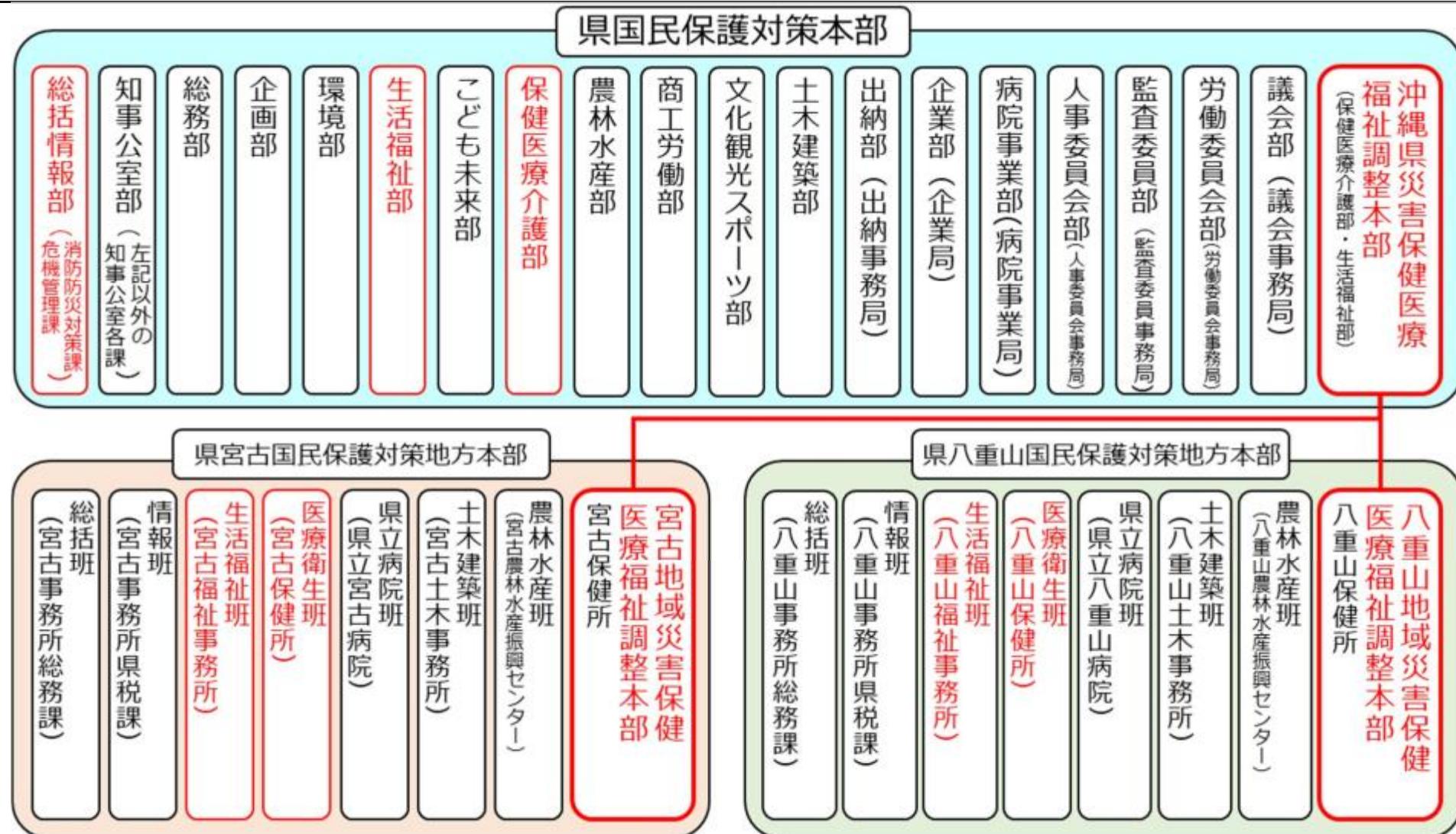
- 沖縄県では、沖縄県国民保護計画及び沖縄県危機管理対策本部設置要綱に基づき**沖縄県危機管理対策本部**を設置
- 同本部には、沖縄県地域防災計画の例により、必要な部や各地方本部を設置することができる
- また、沖縄県危機管理対策本部の設置にあわせて、沖縄県県沖縄県災害保健医療福祉調整本部等設置要綱に基づき、保健医療介護部長が**沖縄県災害保健医療福祉調整本部**を、保健所長が**沖縄県地域災害保健医療福祉調整本部**を設置



【参考】事態認定後の国民保護措置の実施体制（沖縄県）（案）

訓練用

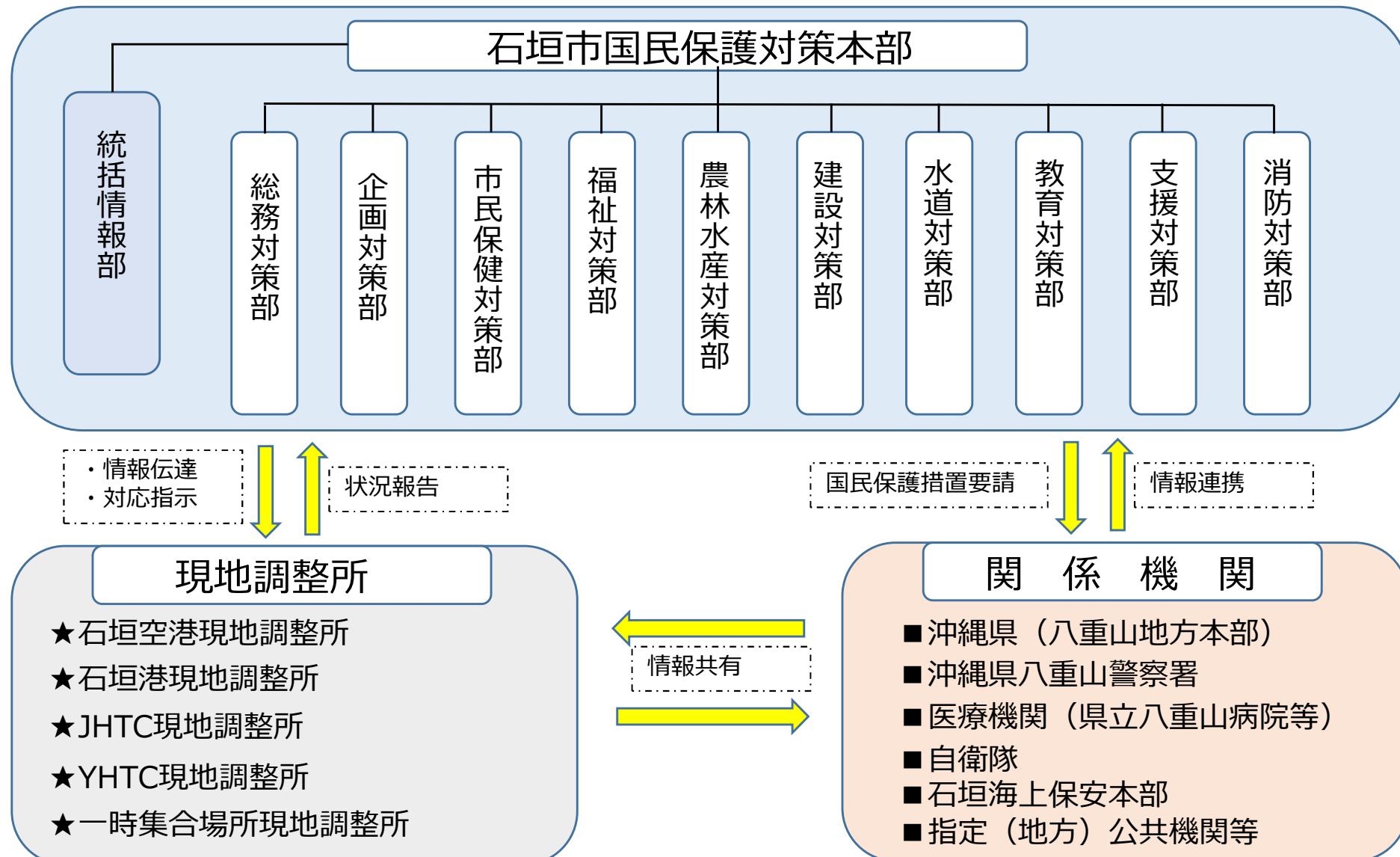
- 沖縄県では、沖縄県国民保護対策本部及び沖縄県緊急対処事態対策本部条例、沖縄県国民保護計画及び沖縄県国民保護対策本部及び沖縄県緊急対処事態対策本部運営要綱において、**沖縄県国民保護対策本部**の組織・運営について定めている
- 県国民保護対策本部に19の部を、北部、中部、南部、宮古及び八重山地域に各地方本部を設置できる
- 沖縄県災害保健医療福祉調整本部等設置要綱に基づき、保健医療介護部長が**沖縄県災害保健医療福祉調整本部**を、保健所長が**沖縄県地域災害保健医療福祉調整本部**を設置する



【参考】事態認定後の国民保護措置の実施体制（石垣市）（案）

訓練用

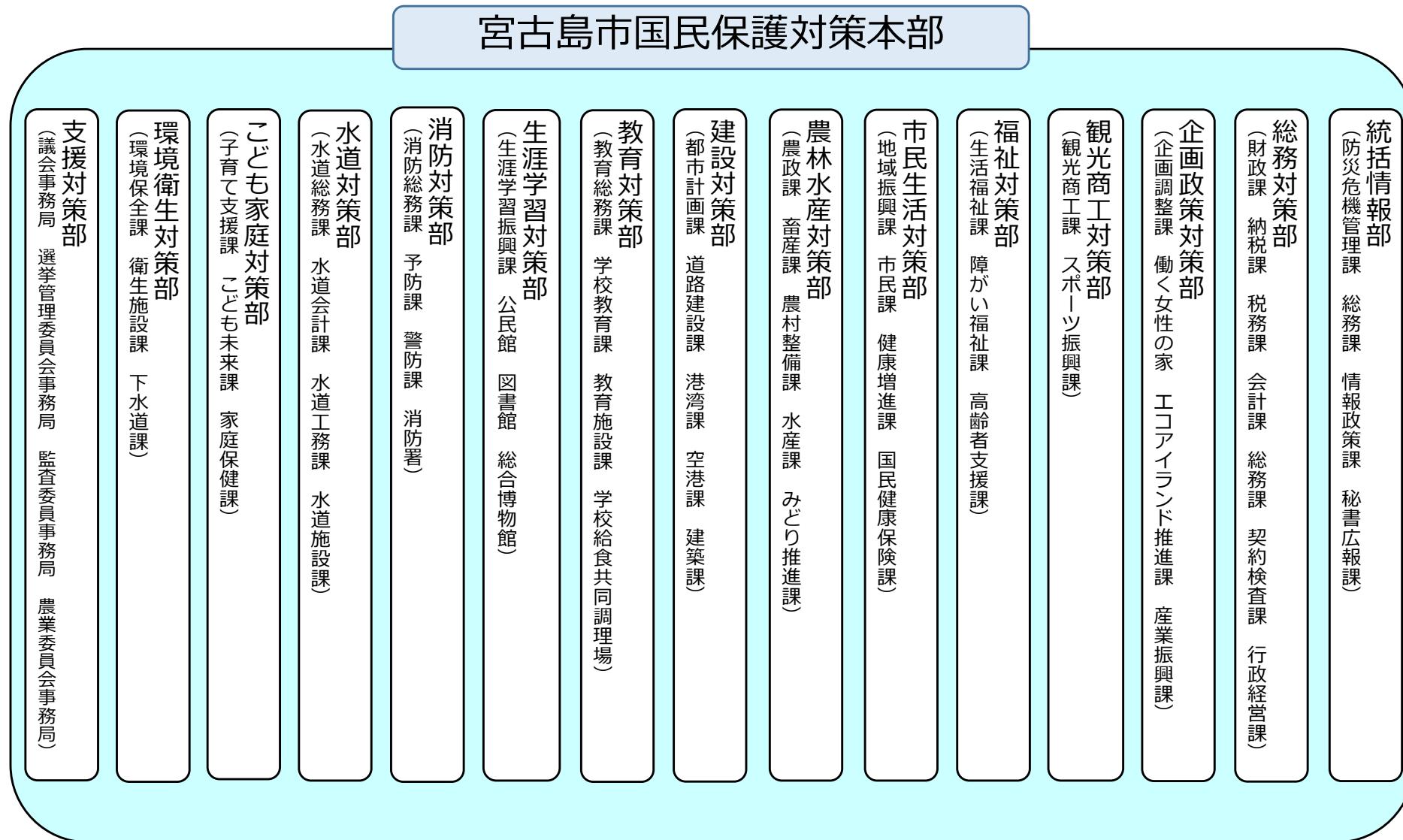
- 石垣市では、石垣市国民保護対策本部及び石垣市緊急対処事態対策本部条例において、**石垣市国民保護対策本部**の組織について定めている
- 国民保護対策本部に11の部を置くことができるとともに、現地対策本部に現地対策本部長、現地対策本部員その他職員を置くとしている



【参考】事態認定後の国民保護措置の実施体制（宮古島市）（案）

訓練用

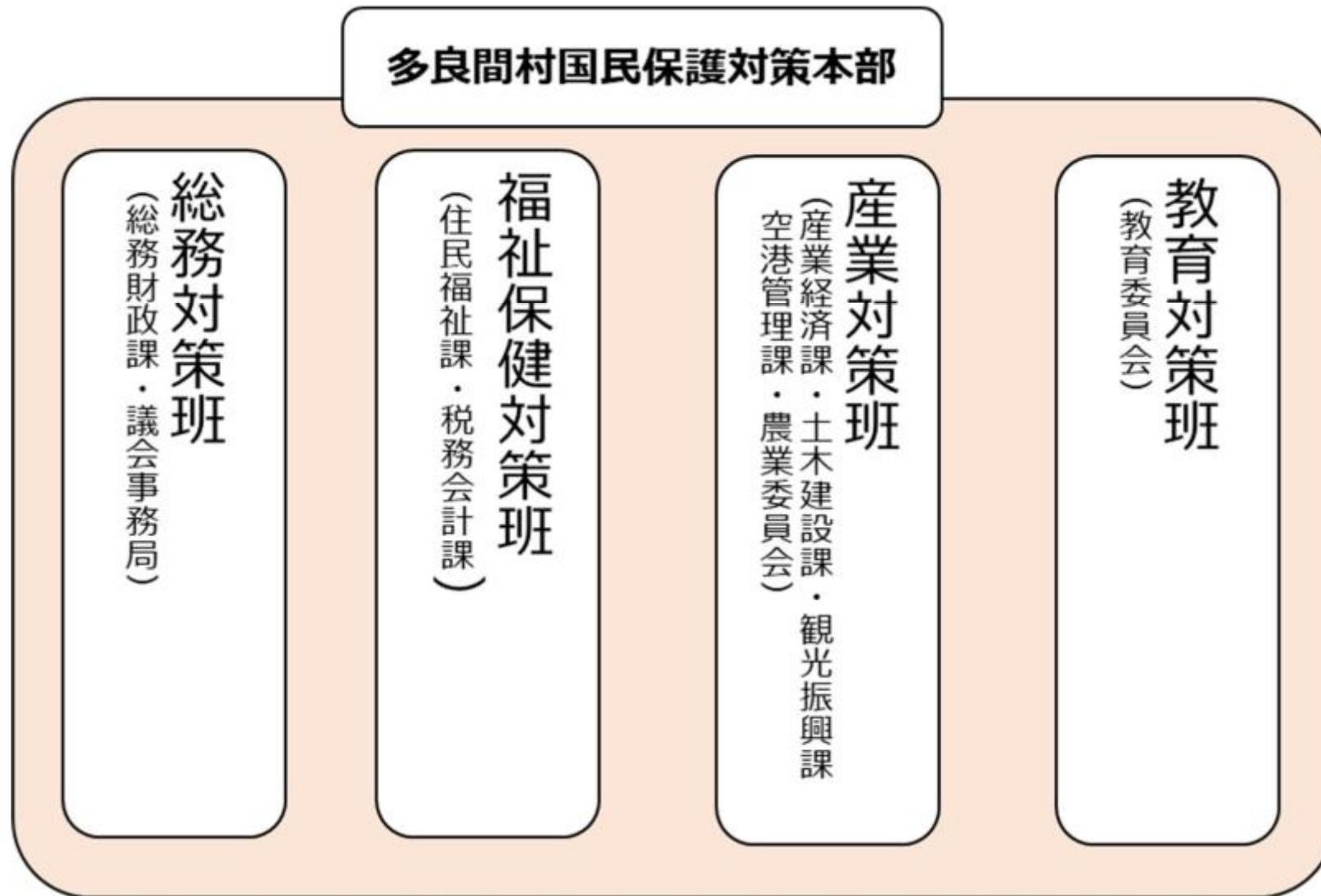
- 宮古島市では、宮古島市国民保護対策本部及び緊急対処事態対策本部条例及び宮古島市国民保護計画に基づいて、**宮古島市国民保護対策本部**の組織・運営について定めている
- 市国民保護対策本部は、15の部を設置する
- 対策本部の連絡調整として統括情報部の班を設置し、対策本部長の意思決定を補佐する



【参考】事態認定後の国民保護措置の実施体制（多良間村）（案）

訓練用

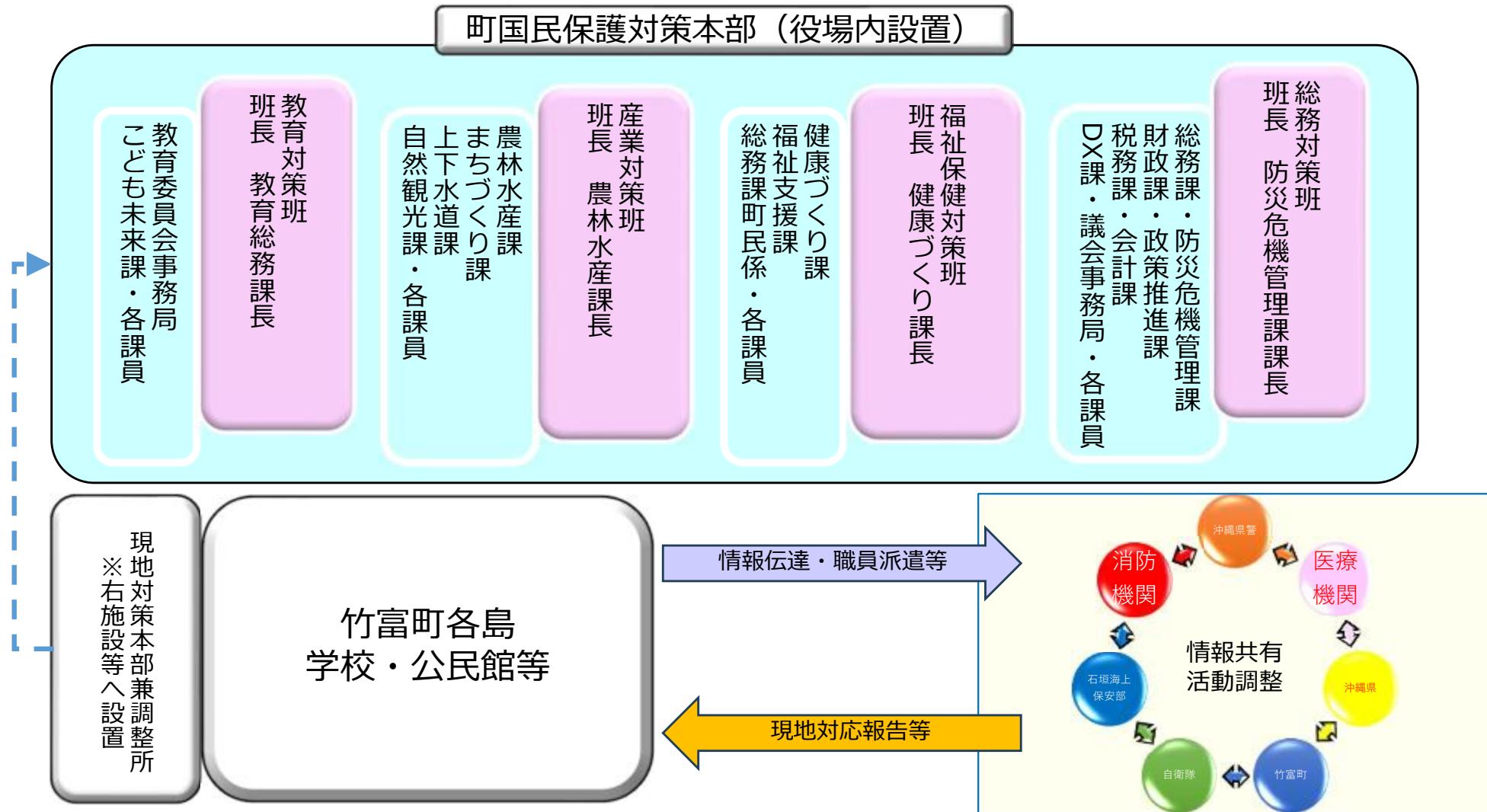
- 多良間村では、多良間村国民保護対策本部及び緊急対処事態対策本部条例及び多良間村国民保護計画において、
多良間村国民保護対策本部の組織・運営について定めている
- 多良間村国民保護対策本部に4つの班を設置している



【参考】事態認定後の国民保護措置の実施体制（竹富町）（案）

訓練用

- 竹富町では、竹富町国民保護計画において、**竹富町国民保護対策本部**の組織・運営について定めている
- 竹富町国民保護対策本部は、役場内21の課並びに委員会、事務局で構成する
- 町長は、町国民保護計画に基づき、関係機関、事業所等へ支援を要請できる

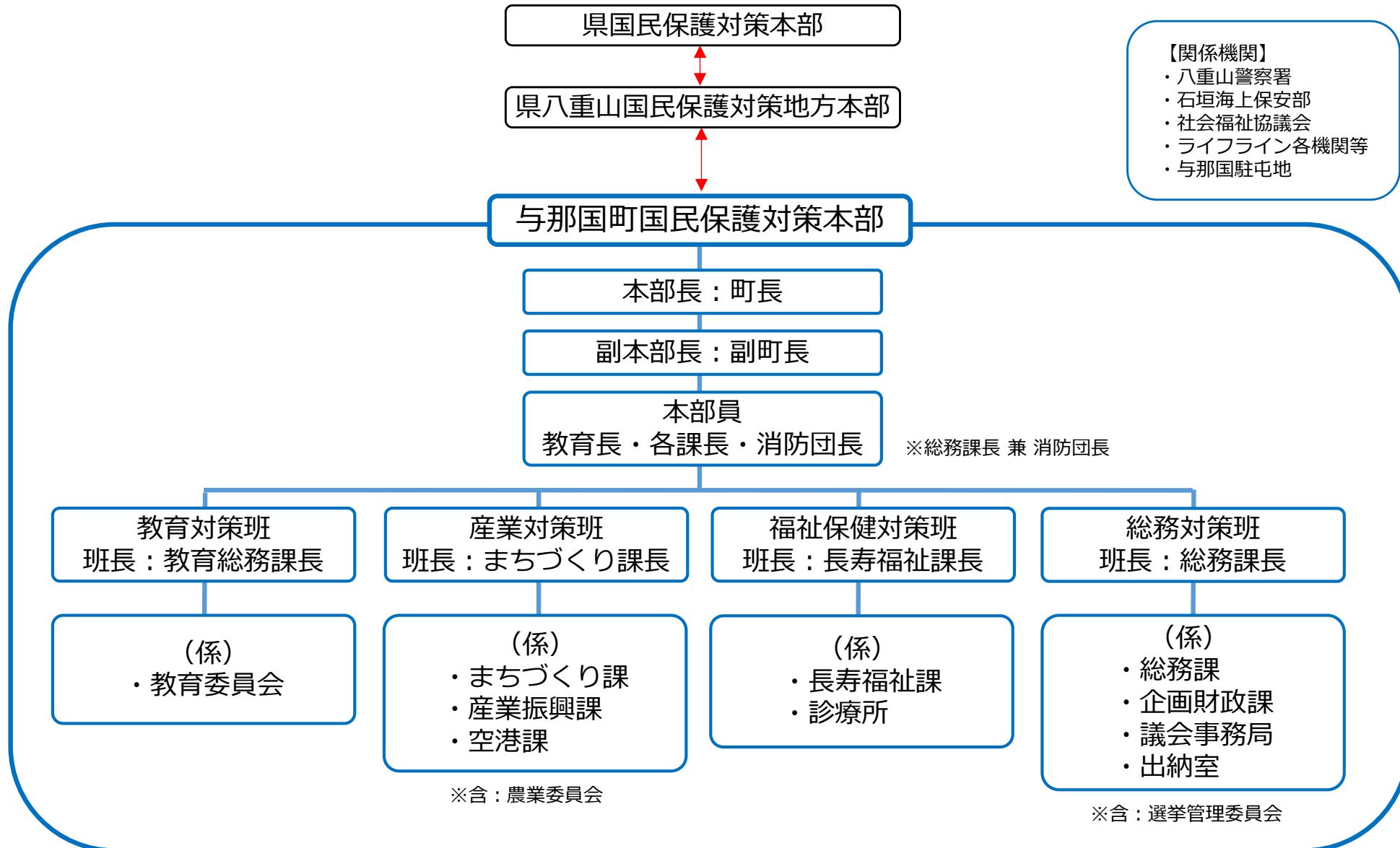


※竹富町の各島に公的機関や施設がないため、現地対策本部が現地調整所を兼ねるのが現実的

【参考】事態認定後の国民保護措置の実施体制（与那国町）（案）

訓練用

- 与那国町では、与那国町国民保護対策本部及び緊急対処事態対策本部条例及び与那国町国民保護計画において、
与那国町国民保護対策本部の組織・運営について定めている
- 与那国町国民保護対策本部に4つの班を設置している



1 島外避難のための交通手段の調整

（1）航空機避難に係る実効性向上

- ア 民間輸送力の更なる確保
- イ 円滑な避難誘導のための体制整備等の実効性向上
- ウ 航空機における要配慮者搬送の検討
- エ 受入空港における避難誘導パターンに係る実効性向上

（2）船舶避難に係る実効性向上

- ア 近海区域（沖縄本島-宮古島間）を航行できる船舶の更なる確保
- イ 沖縄本島-鹿児島間の船舶活用の整理
- ウ 経由港及び受入港における避難誘導パターンの整理
- エ 船舶を活用した要配慮者搬送の基本的な考え方
- オ 車両甲板の活用に係る整理
- カ 船舶における搬送対象者の整理
- キ 船舶避難に係る付添支援体制の整理
- ク ペットの船舶による搬送の検討

2 要配慮者避難に係る実効性向上

- ア 搬送区分（7分類）及び付添支援体制の更なる検討
- イ 担送3（重症患者）搬送に関する検討
- ウ 避難時において必要となる要配慮者情報の検討
- エ 「救護所機能」及び「SCU」機能の設置・運用体制案の作成
- オ 在宅酸素療法患者の避難手順及び精神疾患患者の検討

3 市町村避難実施要領の精緻化

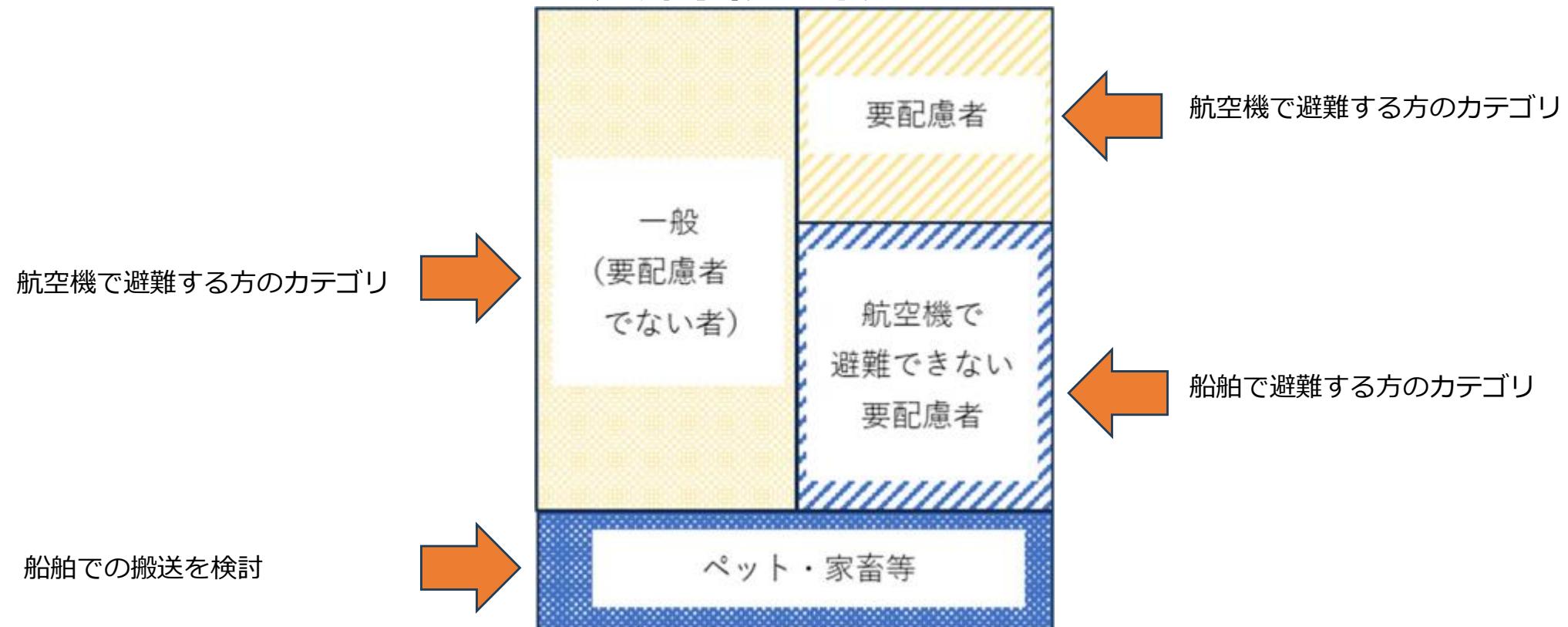
- ア 宮古空港実地確認の結果を踏まえた避難誘導動線の整理
- イ 宮古島市において、オープンハウス型住民意見交換会を実施
- ウ 石垣市における県立八重山病院を中心とした要配慮者避難要領の一案を作成
- エ 各市町村において要配慮者の属性等に応じた搬送手段（島内・島外）を作成
- オ 各市町村においてライフラインの平素における体制及び避難の流れを整理
- カ 避難完了に係る確認方法等について一案を作成（与那国町）

1 島外避難のための交通手段の調整

基本的な考え方

- 航空輸送力の調整状況等を踏まえ、航空機による避難を基本とする
- 船舶は、航空輸送力の補充的な輸送力と位置づけ
- ・ 要配慮者の方のうち、一般の方と同様に航空機に搭乗できる方は航空機による避難とし、そうでない方は船舶による避難とする

避難手段のイメージ



※現時点の案であり、今後の調整に応じて柔軟に対応

輸送力の確保（令和8年1月の確保イメージ）

訓練用

- 輸送力の最大化について、各空港の駐機スポットの最大限の活用や船舶の臨時定員の調整等により、平時の2倍を超える**1日約2万人の島外輸送力を確保**できる見込み
(約12万人の住民等は、単純計算で**6日程度で九州へ避難する輸送力が確保**できる見込み。)
- 特に船舶に関し、いわゆる沖-宮海峡を航行可能な船舶の更なる確保について、引き続き調整



※1 候補アセット：民間チャーター船3隻(定員545名、185名、55名)、NPO運用船1隻(40名)、県実習船1隻(70名)、自衛隊PFI船2隻(510名、740名)、海保巡視船2隻(各200名)
※2 自衛隊のPFI船及び海保アセットの確保可能性は事態対処の状況による
※3 各種調整数値は、今後、変動する可能性がある

(1) 航空機避難に係る実効性向上

航空機避難に係る実効性向上に向けた調整状況

訓練用

1 前回（第X+2回）会議までの調整状況

（1）円滑な避難誘導のための体制整備等の実効性向上（実地確認の実施）

- ア 石垣市において、空港内及び空港到着前の事前住民登録等の要領一案を、実地で確認・検証
- イ 石垣市の実地確認結果等を踏まえた宮古島市における空港等での避難要領の改善

（2）受入空港のスポット計画一案の作成

- ア 受入空港（福岡空港、鹿児島空港）におけるスポット計画及び誘導パターンについて、避難元空港の計画に基づき一案を作成

2 前回（第X+2回）会議以降の調整内容（今回調整事項）

（1）民間輸送力の更なる確保

- ア 下地島空港のスポット計画見直しによる輸送力の強化

（2）円滑な避難誘導のための体制整備等の実効性向上

- ア 石垣空港実地確認での課題を踏まえ改善した避難誘導要領案を宮古空港で確認・検証（宮古空港実地確認）
- イ 実地確認結果を踏まえた宮古空港における避難誘導要領案の改善
- ウ 石垣空港におけるスマートレーン導入に伴う避難誘導要領案の改定
- エ 現地調整所の設置及び保安検査職員の確保に係る検討

（3）航空機における要配慮者搬送の検討

- ア 要配慮者の航空機搬送に係る基本的な考え方を整理するとともに、航空機搭乗に係る一案を整理

（4）受入空港における避難誘導パターンに係る実効性向上

- ア 受入空港（福岡空港、鹿児島空港）における避難住民の円滑な陸上輸送に繋げるための誘導パターンを具体化

1 航空機運用に当たっての安全は確保

2 避難元空港の通常の運用時間の範囲を基本とし実施

- ▶石垣空港 : 8:00~21:00
 - ▶宮古空港 : 8:00~21:00
 - ▶下地島空港 : 8:00~19:30
 - ▶多良間空港 : 8:00~18:00
 - ▶与那国空港 : 8:00~19:30]
- ※地元ニーズを踏まえ、運用時間を超えて先行的に調整

※受入側空港の運用時間は、別途関係機関と調整のうえ前提を設定する

3 可能な限り迅速かつ円滑な避難を主眼とした運用

- ▶輸送時の安全に最大限配慮しつつ、許認可や手続等の簡素化、法令等の弾力的運用に配慮
- ▶避難元空港へ到着する入域者・貨物はないものと仮定して検討

4 搭乗までの住民等の避難誘導要領は各市町村が主体となって計画

- ▶各エアライン等は、各市町村と連携して手続や保安検査等を実施
- ▶預入荷物なし、バッグ1個及び医療や介護に必要な機器を基本とする

5 特定公共施設利用法に基づく飛行場施設（宮古、下地島、多良間、石垣、与那国）は、国民保護措置に優先利用

- ▶当該空港は国民保護措置を実施する間、定期便は原則として欠航

民間輸送力の更なる確保

- 第X + 2回までの調整において、駐機スポットの最大限の活用などにより、1日約2万人の輸送力を確保
- 今回、宮古島市からの航空輸送力に関して、宮古島市及び多良間村の住民等に係る輸送力を強化するため、地元空港関係者との調整を継続
- 調整の結果、下地島空港において1番・3番スポットの始発便の前と最終便の後に1便ずつ増便可能と整理

	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
1 OP B738	10 60 177人	20 10	737-800	60 177人	20 10	1										
2 OP B738	10 60 177人	20 10	737-800	60 177人	20 10	2										
3 OP B738	10 60 177人	20 10	737-800	60 177人	20 10	3										
5																

※下地島空港で新たに4便増便（赤囲み）：177人（1便当たりの搭乗人数）×4便=708人分/1日の輸送力を追加

項目	石垣空港										宮古空港						下地島空港				多良間空港	与那国空港
スポット番号	2	5	6	7	8	9	10	1	2	3	5	6	1	2	3	5~7	-	-	-	-		
PBBの有無	×	○	○	○	○	○	○	×	×	○	○	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	
機種	B738	B788	B738	B788	B738	DHC8	B738	B788	B738	B738	B738	B738	DHC8	B738	B738	-	DHC8	B738	DHC8	-		
予備スポット	ANA SNJ	ANA	JTA JAL	ANA	JTA JAL	RAC	JTA JAL	ANA	ANA	SKY	SKY	SKY	RAC	JTA JAL	ANA	-	ANA	-	-	-		
分担案	165	335	165	335	165	50	165	335	165	177	177	177	50	157	-	-	-	-	-	-		
搭乗人数/便	9	9	9	9	9	11	11	9	11	7	6	7	11	11	-	-	-	-	-	-		
便数	5	5	5	5	5	4	6	5	6	3	3	3	4	11	-	-	-	-	-	-		
必要機体数	5	5	5	5	5	(550)	1,815	3,015	1,815	1,239	1,062	1,239	(550)	1,727	-	-	-	-	-	-		
避難可能人数/日	1,485	3,015	1,485	3,015	1,485	10,485	6,645	22,397	6,645	3,540	22,397	22,397	10,485	10,485	10,485	10,485	10,485	10,485	10,485	10,485	10,485	

※1 PBB: パッセンジャー・ボーディング・ブリッジ（ターミナルビルから旅客機に搭乗するための設備、搭乗橋）

※2 写真出典：航空各社ホームページ

※3 多良間一宮古空港間用に2機（住民避難）、宮古一那覇間用に2機（乗務員入替等）、宮古空港の受入人員なので避難人員としては計上しない。

※4 上記機種の選定については、現状の各空港設備等の制約条件下において、就航実績のある機種のうち座席数がより多い機種を各工アラインが選択。

宮古空港実地確認

訓練用

- 「空港における臨時レーンの設置及び円滑な避難誘導」の実効性向上のため、石垣空港に続き、国・沖縄県・先島の5市町村、航空会社等の関係機関（31機関、約292人）が参加し、宮古空港において実地確認を実施

成果

- JTAドームからのバス移動及び誘導動線を2つ同時に運用し、実際の状況に近い形で検証を行うことができた。
- 車いす預入や酸素ボンベ機内持込に係る手順を確認できた。
- 危険物等制限区域の区分けについて、監視員等を活用し、適切な区分けができた（石垣空港での課題）。
- 避難住民の適切な誘導に関し、案内板の設置や搭乗便ごとに色分けしたリストバンドの配布の有効性が確認できた。

課題

- 保安検査での滞留解消のため、準備台及び受取台の延伸が必要。
- 保安検査の負担軽減のため、保安検査に関する注意事項等について住民への事前周知が必要。
- 避難確認書のQRコードの読み込みに時間がかかっていたため、首掛けカードホルダーの改良など読み取り精度の向上が必要。
- 冬場は長袖等でリストバンドが認識しづらいため、視認性の向上の工夫が必要。
- 各動線がしっかりと区切られているため、動線ごとに救護所の設置検討が必要。
- トイレ（特に要配慮者用）での混雑が予想されるため、誘導や介助方法の検討が必要。
- スムーズな避難誘導のため、エレベーター利用ポリシーの検討が必要。
- スムーズな搭乗のため、搭乗順の検討が必要。
- 搭乗手続き済旅客と搭乗者の一致を確認できるまで出発させられないため、不一致発生時の対応手順の精緻化が必要。
- 6番動線はエスカレーターが無いため、実事案時には避難住民の移動に時間がかかる恐れがあり、継続した誘導要領の改善が必要。

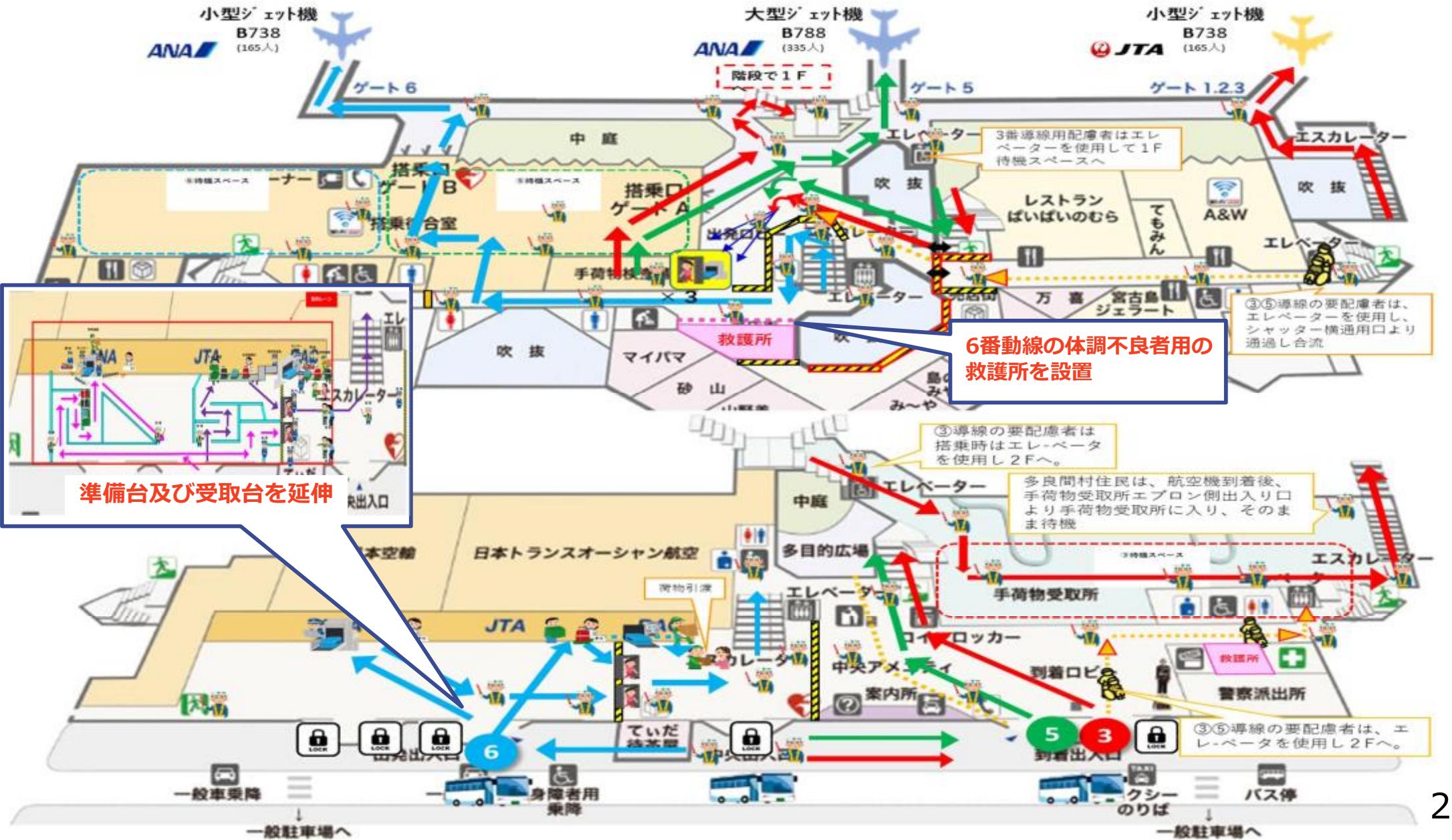


宮古空港における避難誘導要領案の改善

訓練用

- 「宮古空港」での実地確認結果を踏まえた改善後の誘導動線案は、下記のとおり

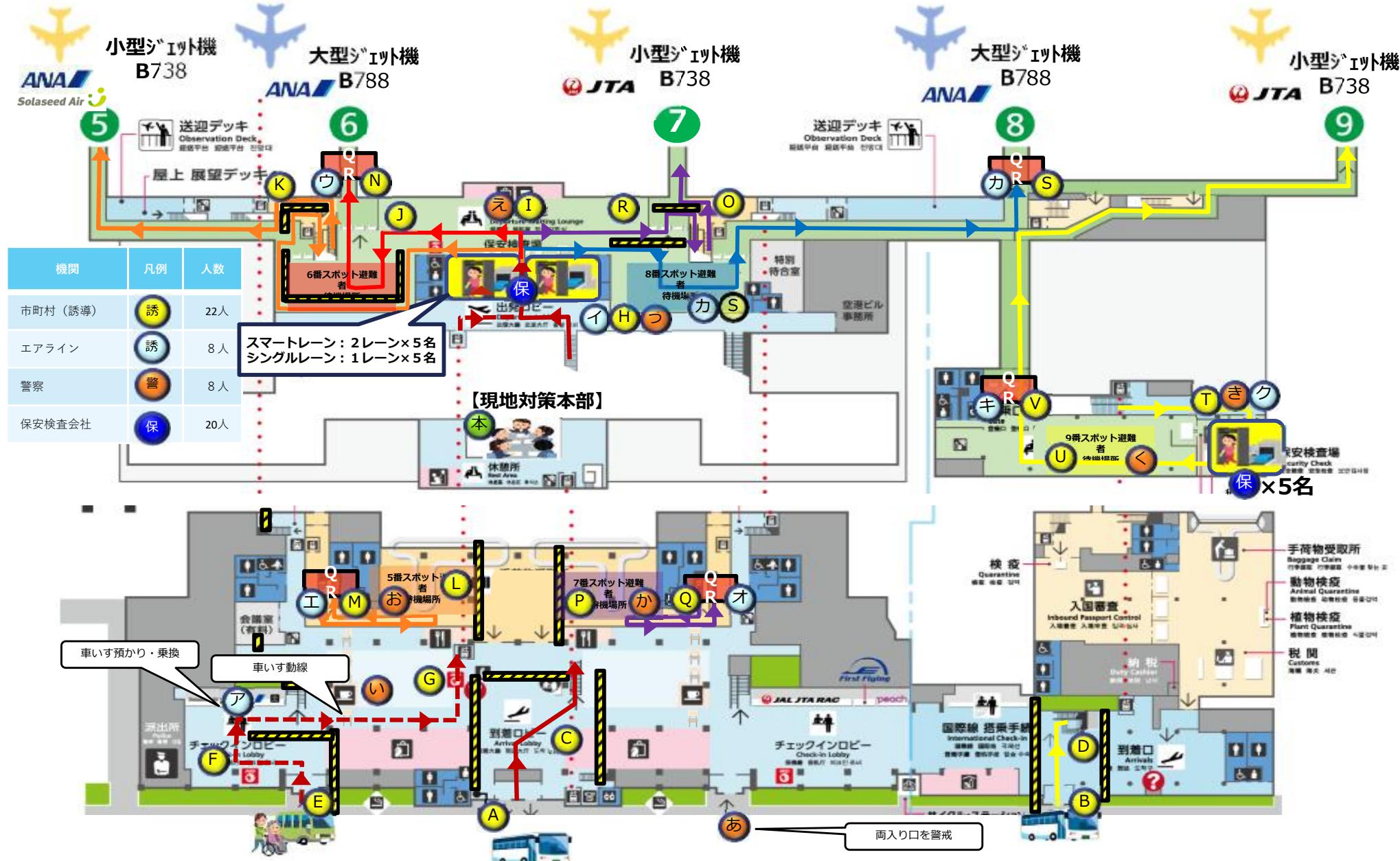
- 【改善案】① 6番動線の避難者が体調不良となった場合に備え、救護所の増設（調整中）
 ② 保安検査場所の滞留解消のため、準備台及び受取台を延伸



石垣空港における避難誘導要領案の改定

訓練用

- 石垣空港にスマートレーン（2台）が導入されることを踏まえ、石垣空港の誘導動線案を改定
- 動線変更により、誘導職員や保安検査職員等、空港での対応スタッフ数の削減や他空港への応援職員の派遣の余地も生じるほか、機器移設による故障リスクの低減も図ることができる



避難元空港における現地調整所の設置

訓練用

- 住民避難登録センター（JHTC）や空港での職員統制、各機関との情報共有等を行うため、市町村がJHTCや避難元空港に現地調整所を設置
- 現地調整所における業務や連携する機関、その役割の一案については以下のとおり

現地調整所の役割・業務（案）

- ① 関係機関との連携機能（自治体対策本部、政府現地対策本部との連携、指定（地方）公共機関等との連携 etc）
- ② 不測事態の発生時における意思決定機能（施設内の避難誘導に関すること）

各機関の役割（案）（石垣空港の例）

主体	機関	参加方法	役割	備考
◎	石垣市	現地	石垣空港における避難誘導に関する責任者（全体総括）	避難実施主体
			石垣市国民保護対策本部、住民避難登録センター現地対策本部との連絡調整	
			石垣空港における避難情報に関する情報共有シートへの入力	
◎	竹富町	現地	石垣空港における避難誘導に係る副責任者（全体総括）	避難実施主体
			竹富町国民保護対策本部、住民避難登録センター現地対策本部との連絡調整	
	沖縄県	現地	石垣空港における避難誘導に係る市町補助	
			沖縄県国民保護対策本部との連絡調整	
	大阪航空局 石垣空港出張所	現地	航空管制に係る情報提供	
			航空機運航に係る航空会社との連携	
			国土交通省国民保護対策本部との連絡調整	
◎	石垣空港管理事務所	現地	石垣空港内施設使用に係る責任者（全体総括）	空港管理者
			石垣空港における避難誘導に係る市町補助	
○	石垣空港ターミナル	現地	石垣空港内施設使用に係る責任者（全体総括）	空港管理者
			石垣空港における避難誘導に係る市町補助	
			本社との情報共有	
	沖縄県警	現地	空港内、周辺警備に関するこ	
			沖縄県警本部との連絡調整	
	ANA/SNJ JAL/JTA	WEB (本社)	航空機運航に係る航空局との連携	
			座席登録に係る住民避難登録センター現地対策本部との連携	
	SAFCO 八重山ビル管理	WEB (本社)	避難住民の保安検査に係る調整	
	その他			バス会社等必要に応じ、追加検討

※ ◎：責任主体 ○：責任主体（副）

保安検査職員の確保

- これまでの検討において、臨時便の運航等により、平時の2倍を超える1日約2万人の当該輸送力を確保
- 確保した輸送力を最大限活用するためには、**石垣空港、宮古空港及び下地島空港において、臨時の保安検査レーンを設置し、短時間で多くの避難住民の保安検査を行う必要がある**
- 一方、**先島の空港で保安検査に従事している職員数には限りがあるため、沖縄本島や受入空港等から検査員の派遣を含め、保安検査職員の更なる確保策を検討する必要がある**

前提条件

- 避難元地域の安全は確保。
- 航空機の運用は避難元空港及び受入空港の運用時間の範囲を基本として実施（受入空港は弾力的に運用）。
- 避難元空港の定期便は全便欠航、受入空港の定期便は国際線及び離島便以外すべて欠航。
- 保安検査に係る検査員は5名を配置（案内、接触、モニター、仕分け、開披）。
- 保安検査レーンは法令に基づき同一会社の職員を配置。
- 保安検査レーンには一級及び二級検定合格警備員を最低1名ずつ配置。

X+2回以降の検討状況

- 石垣空港のスマートレーン導入を踏まえ、検査要員の運用計画を再検討。
- 再検討した計画を基に、石垣空港から宮古・下地島空港へ検査職員を派遣する弾力的な運用を検討。
- 石垣空港及び宮古空港の増設レーンの担当保安検査会社については、今後調整。
- 福岡空港及び那覇空港の保安検査会社（（株）にしけい、（株）JSS、沖縄総合警備保障（株））が検討に参加。

各空港の状況

項目	石垣空港	宮古空港	下地島空港
保安検査レーン（うち増設分）数	4レーン（1レーン）	5レーン（2レーン）	3レーン（1レーン）
担当保安検査会社	下地島空港施設（株）：3レーン 今後調整：1レーン	下地島空港施設（株）：3レーン 今後調整：2レーン	下地島空港施設（株）：3レーン

今後の検討課題

- 保安検査会社の更なる確保
- 応援職員の派遣フローの検討（派遣依頼手順、応援職員搬送方法等）。
- 派遣に係る諸規定の整理。

- 要配慮者の身体的負担の軽減を考慮し、可能な限り一般（民間）航空機での避難を検討
- 航空機で搬送できない要配慮者については、船舶または個別に確保した航空機（ヘリ等）での搬送を実施
- 特に、高度な医療提供が必要な重症患者等の一般航空機及び船舶での避難が困難な要配慮者については、ヘリ等による航空機個別搬送を検討。
- なお、一般航空機での避難については、搬送区分の設定に関し以下の条件を考慮する

【一般航空機の搬送に係る搬送条件】

1 スポット計画への影響

要配慮者の搭乗に係る時間等を考慮し、スポット計画に影響が生じない範囲内で航空機による要配慮者の搬送を検討。

2 車いすを機内まで使用する要配慮者（以下「車いす使用者」という。）の搭乗に係る留意点

- ・避難元及び受入空港において、PBBありスポットの活用を基本とする。
(PBBなしの場合でも、車いす旅客搭乗ツールが使用可能な場合は個別に搭乗可能人数を検討)
- ・「車いす使用者を機体前列席に配席する」「車いす使用者1名につき移動支援スタッフと車いす使用者の付添者で、一斉に乗降させる」ものとする。

3 車いすの荷物搭載

車いす（電動含む）の搭載数は、搭乗する歩行障害者の数を上限とする。

⇒ 以下の事項について検討・調整を行う。

- ・搭載手続（電動車いすの搭載可否判断や引渡しのタイミング等）
- ・車いす預入れ、受渡しに係る避難動線の整理
- ・搭載に対応する人員の配置

4 酸素ボンベ等の持ち込みについて

酸素ボンベ等は、座席下に収納できる大きさ（高さ45cm、直径10cm）を基本とする（入らない場合は、要配慮者1人につき2席使用（高さ70cm、直径10cm上限））。

要配慮者 1 名当たりの支援体制

【付添支援の内容】

- 島内避難誘導、航空機内における移動支援及び受入空港到着後における支援
(医療的支援ではなく、主に移動に係る介助等の支援)

【付添人員の職種等】

- 支援する要配慮者の分類に応じて設定（あくまで目安であり、個々の要配慮者の状況により柔軟に対応）

分類	付添人数	付添人員の職種等
独歩 1	原則付添不要	※必要な場合は、同じ便に搭乗する行政職員または一般避難者（家族等含む）
独歩 2		行政職員または一般避難者（家族等含む）
護送 1	要配慮者 1 名につき 1 名	在宅 : 家族等または介護関係職 入所者 : 家族等または介護関係職 入院患者 : 看護師または医師が認めた者
護送 2		看護師または医師が認めた者

※護送 1・2 は標準搭乗人数の制限あり

※担送 1～3 については、一般航空機以外での避難

【付添支援の流れ】

- 行政職員、医療従事者、介護関係職で、避難元における避難誘導業務の対応が残っている場合は、受入空港で避難先の誘導担当へ引き継いだ後機内に戻り、復路便で避難元地域へ移動
※避難先行きの便が最終便の場合は、そのまま避難先における避難誘導対応に切替
※復路便への搭乗について、各航空会社との調整が必要
- 一般避難者及び家族等の場合は、受入空港で避難先の誘導担当に引き継ぐか、そのまま要配慮者に帯同する形で避難

一般航空機1便当たりの支援体制

【付添支援の内容】

- フライト中に発生する医療需要に対応するため、救護班的な位置づけとして各便ごとに配置
(医療処置の対応に特化し、移動の介助等は基本的に行わない)
- 護送2に該当する要配慮者や、医師の付添いが必要となる要配慮者への対応を必要に応じて実施

【付添人員の職種等】

- 要配慮者の搭乗状況など必要に応じて医師1名、看護師2名を配置

※ 訓練上の想定として設定。搭乗状況によって、医師の搭乗が不要となることも考えられる。

※航空機避難となった要配慮者は、避難当日における健康状態確認で航空機避難可能と判断された者であり、機内における医療需要も限定的と考えられることから、不足する医療従事者の効率的配置を行うため、最小限の人員配置を追求。

※今後、人員配置等の具体案について、医療関係者、各航空会社と調整（機体に応じた配置、座席位置等）

【付添支援の流れ】

- 避難元における避難誘導業務の対応が残っている場合は、受入空港で避難先の誘導担当へ引き継いだ後、機内に戻り復路便で避難元地域へ移動

※避難先行きの便が最終便の場合は、そのまま避難先における避難誘導対応に切替え

※復路便への搭乗について、各航空会社との調整が必要

要配慮者の航空機搭乗に係る搭乗時間の確保

訓練用

- 住民避難において確保する航空機についてはチャーター（通常の旅客定期便とは異なる運用）となるため、**スポット計画に影響を及ぼさない要配慮者の搭乗方法や人数について検討**
- 航空機チャーターにより前便旅客降機の対応及び客室清掃作業を省略または簡素化できることから、通常の定期旅客便における旅客搭乗時間に加え、**搭乗に時間を要する車いす使用者の搭乗時間を確保**することが可能
- なお、車いす使用者以外の要配慮者（酸素療法患者、妊産婦等）についても、個々の状況に応じて要配慮者搭乗時間または一般旅客搭乗時間で対応する

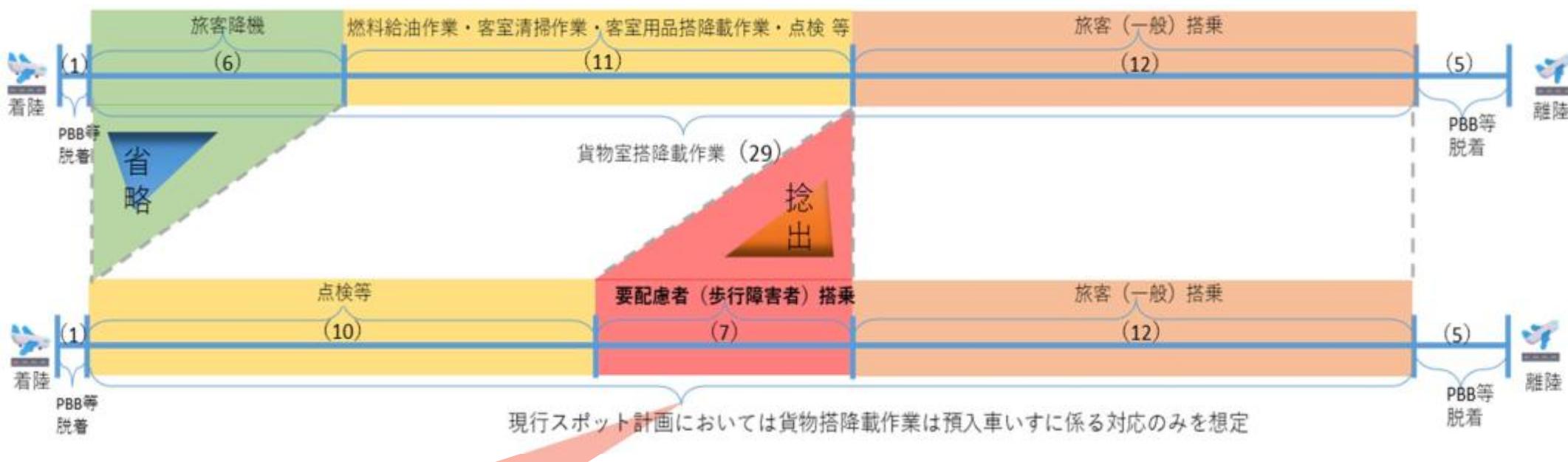
通常旅客におけるステイ時間と、住民避難時のスポット計画におけるステイ時間の比較【一例】

※条件：PBBありスポット、機材B737-800、スポット待機時間35分

【上段】通常の旅客搭乗の場合

【下段】住民避難時のスポット計画の場合

※（ ）内の数字は所要時間（分）



確保した車いす使用者の搭乗時間における対応について、実機を用いて検証

要配慮者の航空機搭乗に係る搭乗手順の整理

訓練用

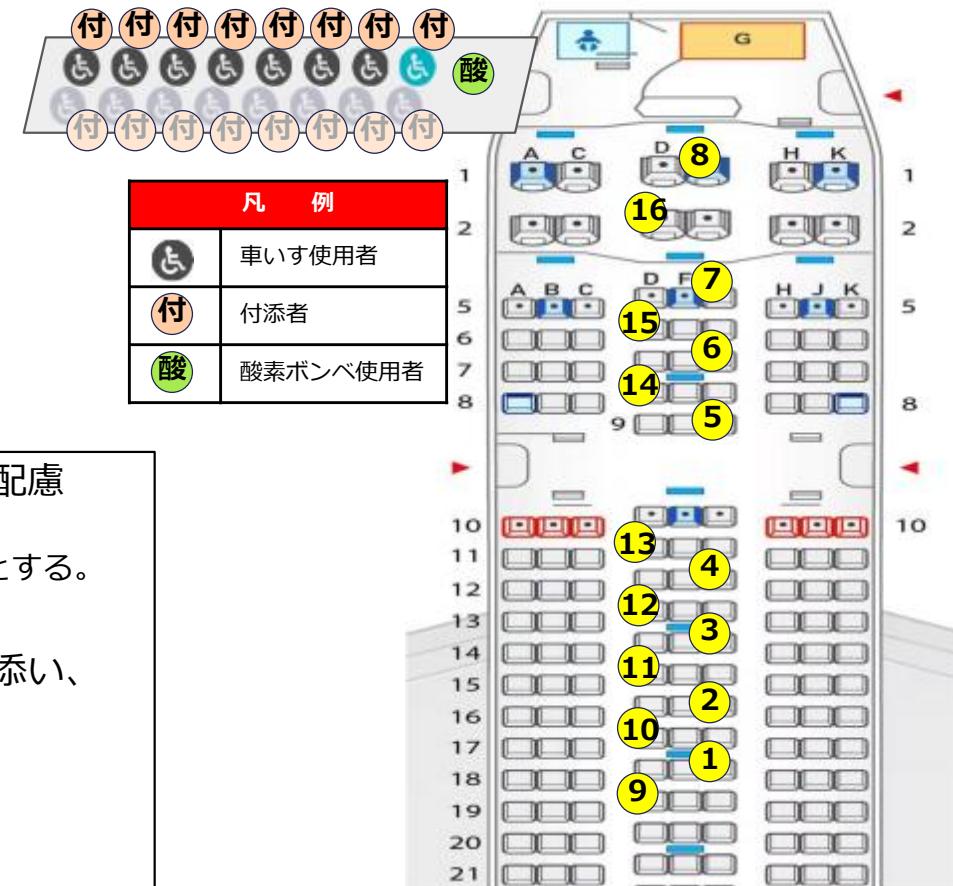
- 旅客降機時間の省略などにより確保した要配慮者の搭乗時間内に、最大限要配慮者を搭乗させるための方法について、航空会社の訓練施設や実際の航空機を使用して検証を実施
- 検証結果を踏まえ、沖縄県として、訓練想定上の車いす使用者の搭乗可能人数をB737型機は8名、B787型機は16名と独自に設定
- 空港到着からの搭乗の流れや搭乗に際しての手順について以下のとおり整理

空港到着からの流れ（案）

- ① 空港手荷物預入カウンターで、車いすの預入可否を判断。
- ② 空港手荷物預入カウンターで、搭乗用車いすに乗せ替え、保安検査を受け、搭乗待機場所で搭乗待機。
- ③ 航空機の搭乗準備完了後、優先搭乗により航空機へ移動。
- ④ 車いす使用者の座席への移乗が完了後、搭乗支援スタッフは連なって降機。
- ⑤ 搭乗支援スタッフの降機後、一般避難者の搭乗開始。

要配慮者搭乗方法（案）

- 優先搭乗は酸素ボンベの設置及び固縛など搭乗に時間を要する要配慮者、車いす使用者の順に搭乗。
※酸素ボンベ使用者については、車いす使用者よりも後方座席への配席を基本とする。
※酸素ボンベの固縛及び操作については、要配慮者本人または付添人が行う。
- 車いす使用者の搭乗に当たっては、空港の搭乗支援スタッフが付添い、連なって搭乗。
- 車いす使用者の座席は、前後1席ずつ間をあける。
※双通路型は、中央座席に配席（1～8と9～16は互い違いに配席）。
※単通路型は、通路側座席に配席。
- 航空機座席への移乗は、空港の搭乗支援スタッフと車いす使用者の付添者で行う。



1 受入空港の運用時間（離着陸時間）の設定

- ▶ 原則として、避難元空港の運用計画に基づく離着陸時間を基本とし、弾力的な運用を行う。

平時の空港運用時間（利用時間）

■福岡空港：24時間（利用時間7:00～22:00） ■鹿児島空港：7:00～22:00

【参考】 □石垣空港：8:00～21:00 □宮古空港：8:00～21:00 □下地島空港：8:00～19:30

□多良間空港：8:00～18:00 □与那国空港：8:00～19:30

※一部の空港は運用時間の延長を想定

2 避難元空港から受入空港までに要するフライト時間

【フライト時間】

- ▶ 石垣空港～福岡空港（2時間）
- ▶ 宮古空港～鹿児島空港（1時間30分）
- ▶ 与那国空港～福岡空港（2時間10分）
- ▶ 下地島空港～鹿児島空港（1時間30分）

※平時において定期便が就航していない路線があることから、航空会社等のご意見を踏まえフライト時間を仮設定

3 空港の優先利用

- ▶ 特定公共施設利用法に基づく飛行場施設として、国民保護措置に優先利用となるが、国際線及び離島路線は定期便の維持を追求する。

4 ナイトステイ（夜間駐機）

- ▶ 使用される航空機は受入空港等にてナイトステイ（夜間駐機）することを基本とするが、乗務員入替え及び機体整備に応じて各航空会社にて設定する。

受入空港における陸上輸送への誘導パターン

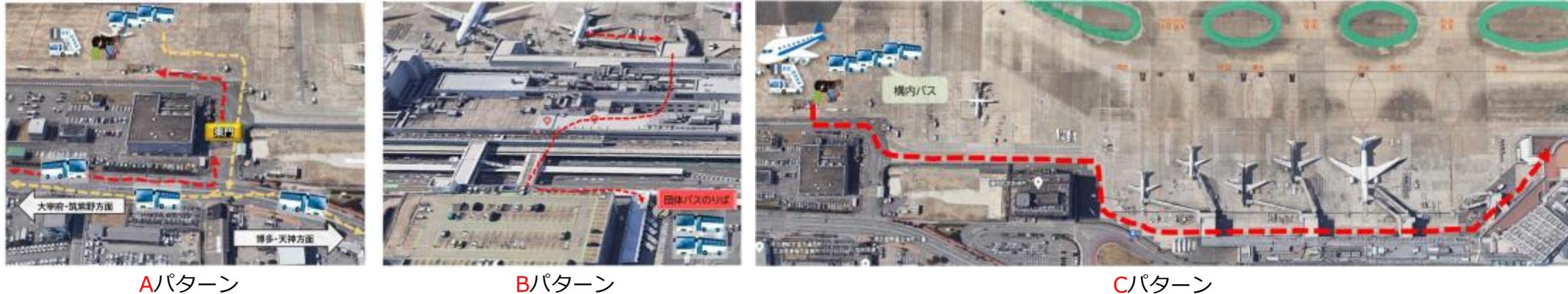
訓練用

受入空港到着後、避難住民の陸上輸送への誘導パターン (鹿児島空港11番スポットは移動がより簡便になるB'を追加)

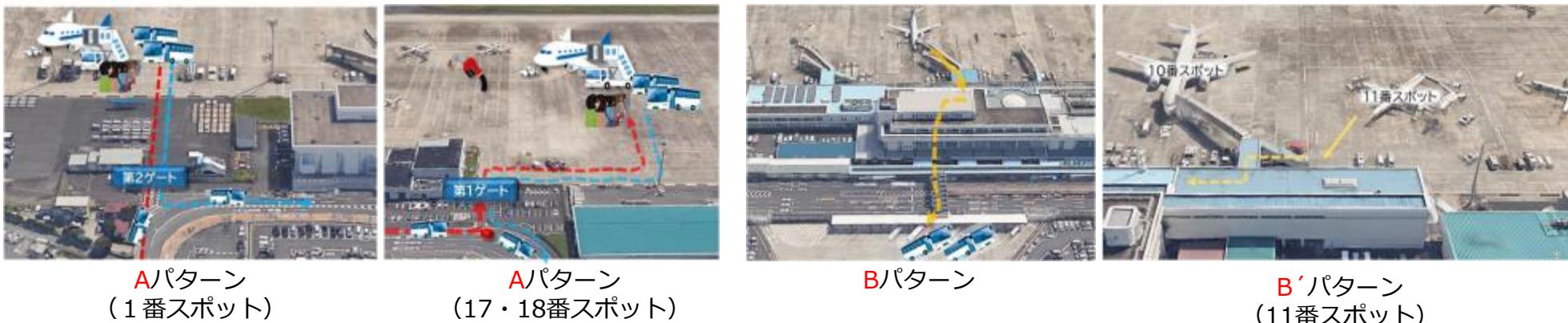
- A : 航空機はオープンスポットに駐機、チャーターバスを機側につけ乗換え
- B : パッセンジャー・ボーディング・ブリッジを有するスポットに駐機、通常の流れと同様に空港ターミナル内に進入、チャーターバス（又は市営地下鉄※）に乗換え
- B' : 鹿児島空港11番スポット（オープンスポット）に駐機、10番スポットのパッセンジャー・ボーディング・ブリッジの階段からターミナル内に進入、チャーターバスに乗換え
- C : オープンスポットに駐機、構内バスにて空港ターミナルに入り、市営地下鉄に乗換え※

※福岡空港のみ

【福岡空港】



【鹿児島空港】



福岡空港におけるAパターンの整理

訓練用

- 緊急ゲートとなる「東門」から入場・退場することとして、**ゲートの開閉を警備会社**が対応
- バス待機場所は、31番スポット及び32番スポットの**範囲**として、自治体職員による**監視要員**を配置
- チャーターバスの進入時等の誘導方法は、制限区域内車両運転許可を保持している**FIAC社員**及び**福岡空港事務所職員**がバス（先頭）に同乗することで対応
- チャーターバスの制限エリア進入に係る**目安のタイミング**は、「運転士情報等の事前連絡」、入場に使用する「東門到着」、チャーターバスの「機側への誘導」、退場する「東門到着」として、それぞれ**航空機到着時刻**を基準に、120分前、15分前、2分後、15分後を基本とし、状況に応じて調整



便名	運転士情報等 事前連絡	東門予定時刻 連絡	東門 到着	進入手手続き	制限エリア内 バス待機場	航空機 到着時刻	機側への 誘導	チャーターバス 乗車開始	チャーターバス 乗車完了	東門 到着
	-120分	-60分	-15分	-14分	-10分	0	+ 2分	+ 6分	+ 12分	+ 15分
7-1	09:10	10:10	10:55	10:56	11:00	11:10	11:12	11:16	11:22	11:25
1	09:10	10:10	10:55	10:56	11:00	11:10	11:12	11:16	11:22	11:25
9-1	09:20	10:20	11:05	11:06	11:10	11:20	11:22	11:26	11:32	11:35
5-1	09:30	10:30	11:15	11:16	11:20	11:30	11:32	11:36	11:42	11:45

福岡空港におけるBパターンの整理 1 / 2

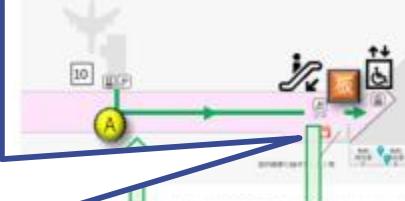
訓練用

- 可能な限り案内板（10箇所）を活用して、誘導要員を全体で13名程度配置
 - 7番スポット及び10番スポットは一度3階に上がったうえで、1階到着口に行く動線
 - 8番スポット及び9番スポットは2階から直接1階到着口に行く動線
- ※空港ターミナル内のエレベーターは付添者の数によって、車いす1台又は2台が同時に乗り込み可能

3階



3階通路からエレベーターへ



7番及び10番については、一度3階に上がり1階到着口に行く動線となる。



7番スポット 3階

2階



手荷物受取所（南）内



8番及び9番については、2階から直接1階到着口/南へ行く動線となる。

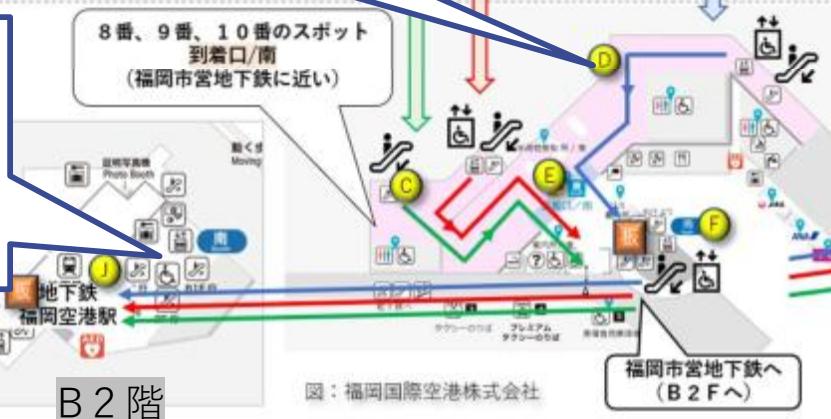


8番スポットから2階通路

1階



市営地下鉄改札へ



B 2階

8番、9番、10番のスポット
到着口/南
(福岡市営地下鉄に近い)

7番のスポット
到着口/北
(団体バス待機場所に近い)

団体バス待機場所には
1階南側から1階北側へ移動

団体バスのりば

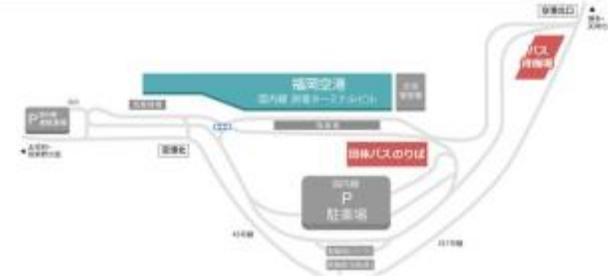
図：福岡国際空港株式会社

福岡空港におけるBパターンの整理 2 / 2

訓練用

- チャーターバスのバス待機場及び団体バスのりばの使用のタイミングの目安は「バス待機場到着時刻の連絡」、「バス待機場到着」、「バス待機場出発」、「団体バスのりば到着」として、それぞれ「航空機到着時刻」を基準に、60分前、10分前、10分後、13分～15分後を基本とし、状況に応じて調整
- 要配慮者の対応については、下記のとおり整理
- 救護所の設置に関しては、今後調整

便名	バス待機場 到着時刻 連絡	バス待機場 到着	航空機 到着時刻	バス待機場 出発	団体バスのりば 到着	チャーターバス 乗車開始	団体バスのりば 出発
	-60分	-10分	0	+ 10分	+ 13～15分	+ 16分	+ 20分



要配慮者（護送1及び2）への対応

- ① 降機用車いすを航空会社が準備し、航空会社乗務員又は付添者にて降機を支援する。
- ② 降機後から手荷物受付所までの支援は、付添者（家族・親族）又は自治体職員が行う。
- ③ 手荷物受取所では、航空会社から個人用車いすを要配慮者個人（又は付添者）が受け取り、降機用車いすから個人用車いすへ移乗する。
- ④ 個人用車いすに移乗した後は、付添者（家族・親族）又は自治体職員にて必要に応じて空港内救護所（P）（又は直接福祉車両等への誘導）する。
- ⑤ 空港内に簡易的に健康チェックができる救護所（P）を設置し、要配慮者（護送1及び2）の体調を確認する。（P）

個人用車いすの荷下ろし等の対応

- ① 個人用車いすを航空会社（グランドハンドリング会社）にて荷下ろし、手荷物受取所まで運送する。
- ② 航空会社のグランドハンドリングスタッフにて、個人用車いすを一旦引継ぎ、要配慮者個人（又は付添者）へ受け渡す。

福岡空港におけるCパターンの整理

訓練用

- 空港からの陸上輸送が鉄路（福岡市営地下鉄、九州新幹線等）となる場合は、オープンスポットに駐機された機材から空港ターミナル内に進入して乗り換える必要があるため、構内バス（ランプバス）の運用について検討
- 平素の体制に基づき、今後具体的な要領等について調整予定

①平素の構内バス（ランプバス）の運用体制

バス台数：13台（国内10台、国際3台）※最小

運用体制：乗務員は、13台に常に張り付き待機ではなく、運行計画にあわせて勤務

※国内離島便及び国際線が運用継続の前提では、全ての構内バス（ランプバス）・乗務員が避難機対応に回せない懸念。

②不足する構内バス（ランプバス）の整理

国内線にある10台のうち、スポット計画上の国内離島路線用として確保するべき台数は5台。

国際線にある3台は、国際線は通常どおりの運航との前提を置いているため、すべて国際線用。

☞ 国内線にある5台を避難機用の構内バス（ランプバス）として運用方法を検討。

③既存のランプバスの活用前提（案）

福岡空港に到着後、石垣空港への折り返し便が1.5時間前後となることから、活用できるとした5台のランプバスでターミナルビルまで移動する（何度か往復する）ことを前提として、その往復分の所要時間は許容することとする。

④ランプバスの運行主体（案）

ランプバスの運行については、平素の体制に準じ、状況に応じてFIAC（西日本鉄道株が受託）が運行に関しては主体調整したうえで、現地調整所内に共有する。

《基本的な考え方》

☞ ランプバスは機側に着く準備が整い次第、状況に応じて対応する。

☞ 機側とバスターミナル間の移動はスポットに応じて所要時間が変わる。（参考：バスターミナルから30番スポットは約5分）

☞ ランプバス1台あたりの乗車人数は、通常45名（乗車の最大数は80名（乗務員含む））

⇒ 避難住民は手荷物1つと仮定して、B738の定員165名を3台のランプバスで対応できるよう55名の設定（案）とする。



福岡空港における現地調整所の設置について

訓練用

- 福岡空港での職員統制や各機関との情報共有、避難元空港や各対策本部等との連絡調整を行うため、**現地調整所を設置**
- 現地調整所における業務や連携する機関、その役割の一案については以下のとおり

現地調整所の役割・業務(案)

- ① 関係機関との連携機能(自治体対策本部、政府現地対策本部との連携、指定(地方)公共機関との連携)
- ② 不測事態の発生時における意思決定機能(福岡空港関連に限る)
- ③ 到着機材の情報整理(搭乗している避難住民名簿、機材着陸時間、スポットイン時間、給油状況、GSE車両の運用状況の整理)
- ④ 陸上輸送手段の情報整理(バス到着時間、運転士名や車両番号などの基礎情報、制限エリア内への案内又はバス待機場所への誘導状況の整理)

主体	機関名案	業務(責務) 案	備考
★	福岡国際空港株式会社 (FIAC)	・福岡空港における全体総括(運航情報・空港関係の統制に係る)に関すること ・空港運営・管理(スポット計画、航空会社調整、保安警備等)に関すること ・ランプバス運行に係る西日本鉄道㈱との調整に関すること	空港管理者
	大阪航空局 福岡空港事務所	・航空機運航に係る航空会社との連携に関すること ・航空管制に関すること	
	大阪航空局	・空港事務所の補助	
	航空会社 (ANA、JAL、JTA、SNJ)	・航空機運航に係るFIAC及び航空局との連携に関すること ・グランドハンドリングに関すること	
	警備会社 (株式会社ファビルス)	・保安警備に関すること ・ゲート開閉管理(P)に関すること	
	給油会社 (福岡給油施設株式会社)	・機材への給油に関すること(航空会社との連携)	
★	沖縄県	・福岡空港における全体総括(関係機関の連携統制に係る)に関すること ・住民の避難誘導に係る市町村補助に関すること	
	先島市町村	・住民の避難誘導に関する事(搭乗者情報の整理、ターミナル内誘導等)	
	九州・山口各県	・輸送手段の手配(※)に関すること	※法第13条委託
	陸上輸送事業者 (バス・鉄道等)	・避難住民の陸上運送に関すること	

鹿児島空港におけるAパターンの整理

訓練用

- 緊急ゲートとなる「第1ゲート」及び「第2ゲート」から入場・退場することとして、ゲートの開閉を鹿児島空港事務所が主体的に対応しつつ、警備事業者及び空港関係者と連携して対応
- バス待機場所は、制限区域内外に設定して、自治体職員による監視要員を配置
- チャーターバスの進入時等の誘導方法は、鹿児島空港事務所（又は関連事業者）が先導車両にて誘導
- チャーターバスの制限エリア進入に係る目安のタイミングは、「運転士情報等の事前連絡」、入場に使用する「ゲート到着」、チャーターバスの「機側への誘導」、退場する「ゲート到着」として、それぞれ「航空機到着時刻」を基準に、ゲート場所及び状況に応じて調整。



ゲート名	便名	運転士情報等 事前連絡	ゲート予定時刻 連絡	第2ゲート 到着	進入手手続き	制限エリア内 バス待機場所	航空機 到着時刻	機側への 誘導	バス乗り換え 開始	バス乗り換え 完了	第2ゲート 到着
2		-120分	-60分	-15分	-14分	-10分	0	+ 2分	+ 6分	+ 12分	+ 15分
2	5-2	09:55	10:55	11:40	11:41	11:45	11:55	11:57	12:01	12:07	12:10

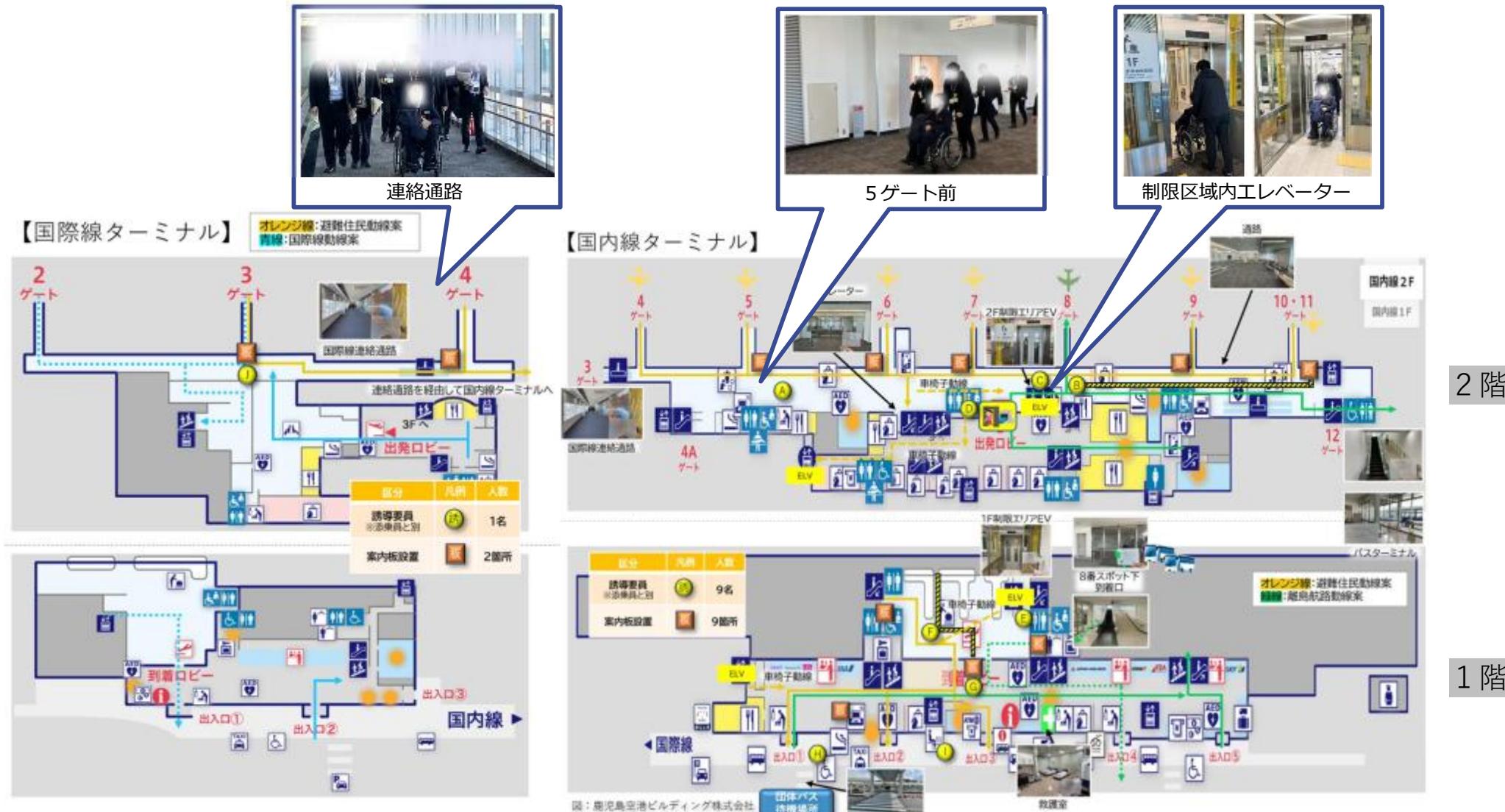
ゲート名	便名	運転士情報等 事前連絡	ゲート予定時刻 連絡	制限エリア外 バス待機場所	第1ゲート 到着	進入手手続き	航空機 到着時刻	機側への 誘導	バス乗り換え 開始	バス乗り換え 完了	第1ゲート 到着
1		-120分	-60分	-15分	- 6分	- 5分	0	+ 2分	+ 6分	+ 12分	+ 15分
1	3-1	08:35	09:35	10:10	10:19	10:20	10:35	10:42	10:46	10:52	10:55
1	3-2	09:45	10:45	11:20	11:29	11:30	11:45	11:52	11:56	12:02	12:05

※第1ゲートは、制限エリア内にはバス待機場所がないので、第2ゲートとは誘導要領が異なる。

鹿児島空港におけるBパターンの整理①

訓練用

- 可能な限り案内板（11箇所）を活用して、誘導要員を全体で10名程度配置
 - 3番スポットは国際線ターミナルから国内線ターミナルに連絡通路を経由して移動する動線
 - 離島路線や国際線利用者と動線の区分けが必要
- ※制限区域内のエレベーターは付添者とあわせて、車いす1台のみ乗り込み可能

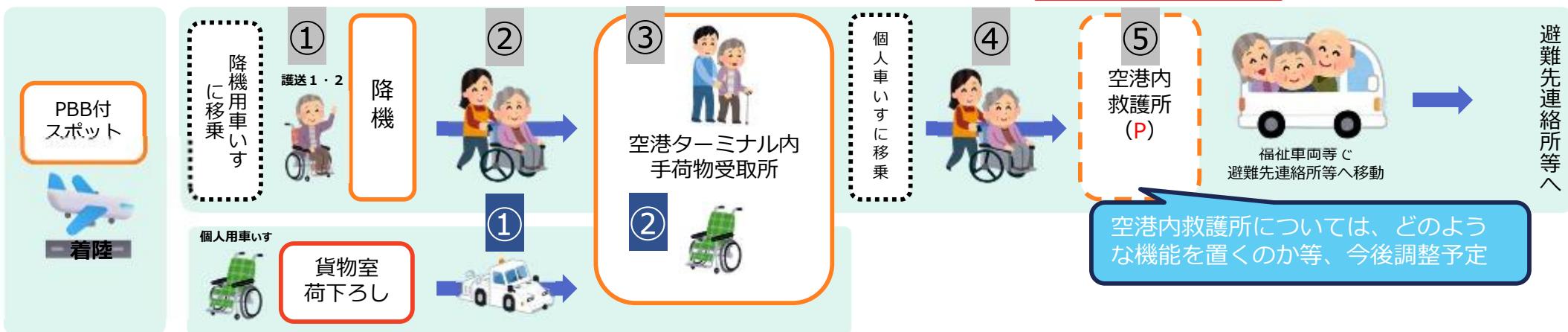


鹿児島空港におけるBパターンの整理②

訓練用

- チャーターバスのバスのりばの使用のタイミングの目安は「バスのりば到着時刻の連絡」、「バスのりば到着」、「チャーターバス乗車開始」として、それぞれ「航空機到着時刻」を基準に、60分前、20分前、20分後を基本とし、状況に応じて調整
- 要配慮者の対応については、下記のとおり整理
- 救護所の設置に関しては今後調整予定

便名	バスのりば 到着時刻 連絡	バスのりば 到着	航空機 到着時刻	チャーターバス 乗車開始	バスのりば 出発
	-60分	-20分	0	+20分	+24分



要配慮者（護送1及び2）への対応

- ① 降機用車いすを航空会社が準備し、航空会社乗務員又は付添者にて降機を支援する。
- ② 降機後から手荷物受付所までの支援は、付添者（家族・親族）又は自治体職員が行う。
- ③ 手荷物受取所では、航空会社から個人用車いすを要配慮者個人（又は付添者）が受け取り、降機用車いすから個人用車いすへ移乗する。
- ④ 個人用車いすに移乗した後は、付添者（家族・親族）又は自治体職員にて必要に応じて空港内救護所（P）（又は直接福祉車両等）へ誘導する。
- ⑤ 空港内に簡易的に健康チェックができる救護所（P）を設置し、要配慮者（護送1及び2）の体調を確認する。（P）

個人用車いすの荷下ろし等の対応

- ① 個人用車いすを航空会社（グランドハンドリング会社）にて荷下ろし、手荷物受取所まで運送する。
- ② 航空会社のグランドハンドリングスタッフにて、個人用車いすを一旦引継ぎ、要配慮者個人（又は付添者）へ受け渡す。

鹿児島空港における現地調整所の設置について

訓練用

- 鹿児島空港での職員統制や各機関との情報共有、避難元空港や各対策本部等との連絡調整を行うため、**現地調整所を設置**
- 現地調整所における業務や連携する機関、その役割の一案については以下のとおり

現地調整所の役割・業務（案）

- ① 関係機関との連携機能（自治体対策本部、政府現地対策本部との連携、指定（地方）公共機関との連携）
- ② 不測事態の発生時における意思決定機能（鹿児島空港関連に限る）
- ③ 到着機材の情報整理（搭乗している避難住民名簿、機材着陸時間、スポットイン時間、給油状況、GSE車両の運用状況の整理）
- ④ 陸上輸送手段の情報整理（バス到着時間、運転士名や車両番号などの基礎情報、制限エリア内への案内又はバス待機場所への誘導状況の整理）

主体	機関名	業務(責務)	備考
★	大阪航空局 鹿児島空港事務所	<ul style="list-style-type: none">・鹿児島空港における全体総括(運航情報・空港関係の統制)に関すること・空港運営・管理(スポット計画、航空会社調整、保安警備等)に関すること・航空機運航に係る航空会社との連携に関すること・航空管制に関すること	空港管理者
	大阪航空局	<ul style="list-style-type: none">・空港事務所の補助	
	鹿児島空港ビルディング(株)	<ul style="list-style-type: none">・空港ターミナル内の利用等に関すること	
	航空会社 (ANA、JAL、JTA、SKY)	<ul style="list-style-type: none">・航空機運航に係る航空局との連携に関すること・グランドハンドリングに関すること	
	警備会社	<ul style="list-style-type: none">・保安警備に関すること・(ただし国が契約している警備会社に限り)ゲート開閉管理に関すること	
	給油会社 (南国殖産株式会社)	<ul style="list-style-type: none">・機材への給油に関すること(航空会社との連携)	
★	沖縄県	<ul style="list-style-type: none">・鹿児島空港における全体総括(関係機関の連携統制に係る)に関すること・住民の避難誘導に係る市町村補助に関すること	
	先島市町村	<ul style="list-style-type: none">・住民の避難誘導に関する事(搭乗者情報の整理、ターミナル内誘導等)	
	九州各県	<ul style="list-style-type: none">・輸送手段の手配(※)に関する事	※法第13条委託
	陸上輸送事業者 (バス・鉄道等)	<ul style="list-style-type: none">・避難住民の陸上運送に関する事	