

災害への備えに 航空機活用を

中山智夫氏 日本エアレスキュー促進協議会
代表理事

東日本大震災以降も地震や火山噴火、豪雨など自然災害が続く日本。
南海トラフや首都圏直下型など大型地震の可能性も取り沙汰されるなか、災害への備えは不可欠だ。
その一翼となり得る存在が航空機による災害救助活動だという。
提唱者の中山智夫氏がその価値と可能性について講演した。

日本エアレスキュー促進協議会(JCARP)は非営利の一般社団法人として昨年6月に設立されましたが、そのきっかけとなったのは東日本大震災でした。当時、私が社長を務める航空機リース会社のITCエアロスペース(ITC)に対し、首相官邸から、福島第一原子力発電所の冷却塔に水を効果的に供給するため、航空機等の手配の依頼がありました。早速、米国で山林火災に活躍する大型の消火用ヘリコプターを手配しましたが、放射線量が高すぎるため、米国のヘリコプターの活用は断念せざるを得ませんでした。次いで浮上したのは、米国の超大型ポンプ車を空輸する案でした。海上輸送では2カ月もかかるため、空輸が必要でした。

しかし、重量80tものポンプ車、しかも4台の手配です。迅速な空輸は容易ではありませんが、航空機の専門家として緊急搬入の手段を模索し、国土交通省の一室にとどまり夜を徹して手配しました。結局、ロシア製の超大型貨物機アントノフ124を利用し、ドイツに2往復、米国に2往復することで大型ポンプ車を数日間で福島に届け、原発は危機一髪のところまで冷却作業に成功しました。

この経験により、航空機リースの仕事を通じて蓄えた知識やノウハウは、大災害の発生時に非常に役立つことをあらためて認識しました。大災害時には道路が寸断され陸上輸送が不可能になり、港湾施設が壊れれば海上輸送もできなくなります。残るは航空機による活動。つまり、航空機を使って救難救助活動や支援物資の運搬、医師らの搬送を空から行うことが頼りなのです。そのための知識と

ノウハウを持つ専門家として、JCARPを立ち上げました。

日本にはドクターヘリがあり、48機が運用されていますが、あくまで国の補助金によるもので1機当たり年間2億2000万円の予算が割かれています。しかし、税収が落ち込むなかで、将来的に民間や企業による社会貢献としての活動が欠かせなくなっていくという考えも、JCARPの設立構想を後押ししました。

全国158カ所から離着陸

空からの災害救援というと、一般的にヘリコプターを想定する人が多いと思います。もちろんヘリコプターも有用ですが、より早く遠くへ多くの荷物を運ぶという意味では航空機が勝ります。

最も適した機材がスイス製ピラタスPC-6です。いわゆるSTOL(短距離離着陸機)のPC-6は、着陸は120m、離陸でも197mあれば可能で、頑丈な脚が付いているため、草地など未整備の滑走路でも運用できます。したがって、日本国中で使用できPC-6が離着陸できる場所は、現在、国土交通省航空局が規定する106カ所の空港のほか、8カ所の農道空港、44カ所の滑空場など合計158カ所にも達します。

さらに休耕田、農道、河川敷、ゴルフ場のフェアウエイ、スキー場のゲレンデ、運動場、公園など前後に障害物がなく、幅25m、長さ200m以上の空き地であれば、災害時は超法規的に離着陸が可

能です。また、平時の訓練のために、航空局や河川局の許可を受けて離着陸することができます。

それでいて貨物積載量は約1.2tと大きく、人員なら一度に10人を運べます。大量の支援物資や医薬品を迅速に届けたり、被災者や医師・看護師などを搬送したりするのに大いに力を発揮します。また低速巡航が可能で、時速90kmで飛行できるため、現場視察や調査、航空写真撮影にも適しています。さらに航続距離も926kmと長く、増設タンクを付ければ東京・大阪を拠点として日本全国どこでも活動範囲に収まります。運航・整備コストの安さも特徴で、乗客4人のヘリコプターと10人乗りPC-6のコストがほぼ同じです。

自治体との支援協定に広がり

災害時の民間による空からの救援活動として、7つの分野を想定しています。

第1に災害予知、災害救助、被災者や病人搬送。第2に合成開口レーダーなど最先端技術とPC-6の低速巡航性を活かした各種データの取得・解析、それを活かした自治体の災害予知やハザードマップ作りへの協力。第3にPC-6体験を青少年に提供することによる防災教育。第4に複数の臨時離着陸場を各自治体に設定して行う防災訓練。第5に救急搬送および医師・看護師の搬送とその訓練。第6に孤立した村落への物資・医薬品等の搬送とその訓練。そして第7に離島・無医村・僻地への巡回診療の提供などです。

これらの活動を前提としたエアレスキュー活動には、自治体側の関心も高まっています。昨年8月、JCARPが岐阜県高山市と「災害時における航空機による支援協力に関する協定」を締結し、航空機を定期常駐させています。また現在、世界18カ国に航空機やヘリコプターを45機以上リースしているITCリーシングを通じて、各国の主な空港会社と救急対応ができるネットワークの構築にも取り組んでいます。将来的には、国際的なSOSネットワークに発展させていきたいと考えています。

JCARPが保有するPC-6は現在まだ1機のみですが、3年以内に5機の導入を目標としています。自治体との協定の話し合いは、岐阜県高山市に加え



Profile

なかやま・ともお ●1969年明治大学卒業、伊藤忠商事勤務。欧州、中近東、北アフリカ諸国で、航空機、船舶など大型プロジェクトを担当。チュニス事務所長を経て80年にチュニジアで独立し、ITC設立。88年に本社を東京に移転し、航空機ビジネスに特化。14年6月にJCARP設立。著書に『魔法のランプの磨き方』（幻冬舎刊）等。

て静岡県富士宮市、和歌山県田辺市、岐阜県大垣市など15市町村に広がっています。自治体の定期的な防災訓練に協賛し、PC-6のデモフライトなども行います。

このような活動を行っていくためには、資金面や物資面で協力をしてくれるパートナー企業が必要です。PC-6を1機維持・運用するのに必要な資金は約7000万円で、年間1400万円の協賛をしてくれる企業が5社あれば1機増機できます。JCARPは協賛企業に対し、災害時の物資搬送、自治体との共同防災訓練への参加、災害発生時のフライト支援、平時の訓練などを提供します。

エアレスキューは世界的にも注目されており、オーストラリアでは65機が民間の寄付で維持・運用されています。ドイツでは自動車連盟がエアレスキューを運用し、交通事故時にはすぐにヘリが駆け付ける体制が整備され、50kmごとの網の目状にヘリの駐機場も確保されています。スイスでも政府によるエアレスキュー体制が整い、一般道路、農道が滑走路として使われています。日本ではJCARPが中心となり、何とか民間の力によりエアレスキュー体制を構築していくことができればと考えています。