# 最近の特異火災から ソ連客船「プリアムーリェ号」の火災概要

大阪市消防局

### はじめに

去る5月18日午前1時20分 ごろ,大阪港中央突堤1号岸 壁に停泊中のソ連客船の客室 から出火し,死者11名,負傷 者35名が出る——という大惨 事が発生した。

同船は、親善交流を目的とした青年観光団を乗せ、5月7日ウラジオストックを出港し、小樽、東京を経由して17日早朝大阪港に入港し停泊中であった。

当消防局から消防車,救急車等52台,消防職員366名が出場し,人命救出と消火活動にあたったが,客船は複雑に区画された構造と濃煙,熱気のため困難を極め,鎮火まで17時間を要した。

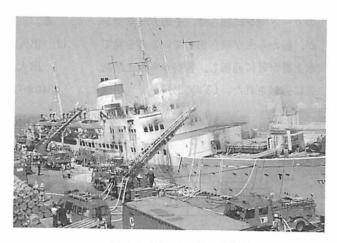
### 1. 船舶の概要と被害状況

(1) 船名「プリアムーリェ号」(ソ連極東 船舶公団)

全長122.1m 幅16m 4870トン 1860 年建造

乗客 295名 乗組員 129名 計424名

(2) 死傷者, 救出人員 死者 11名 (男7名 女4名) 負傷者35名 (男28名 女7名)



ソ連客船プリアムーリェ号火炎

救出人員 6名(男)

### (3) 焼損程度

船底に近いセカンドデッキの客室から 出火し、上層のメイン、アッパー、最上 階のキャップテンデッキへと延焼し、 1595㎡が焼損した。(図1)

# 2. 火災の経過

### (1) 火災発生時の状況

出火室とみられるセカンドデッキの346号室において、出火時在室していた2名は就寝中、煙で息苦しくなり目をさますと舷窓寄りに炎が上っており、うち1名は毛布でたたき消そうとしたが消火できず、一旦室外に出た後、再び逃げ遅

れた者はいないかを確認し、ミュージックサロンの当直員に火災の発生を知らせた。火災の知らせを受けた乗組員は下船し、近くにある2号上家倉庫の火災報知機の発信機を起動させた。(消防に通報できるものと勘違いしたものと思われる。)

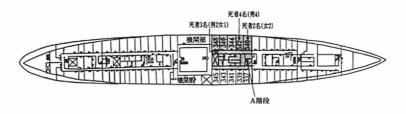
その後、1号上家倉庫の2階で宿直中のガードマンに知らせ、そのガードマンが、船から火が噴き出しているのを見て水上警察署に通報し、警察から水上消防署に通報された。(1時52分)

直ちに出場した消防隊が1.2kmの距離にある現場に到着したとき、すでに船全体が煙に包まれ、各開口部から噴煙するとともに特にアッパーデッキでは激しく燃焼している火炎が見られる状況で、多くの要救助者がいる模様であった。このように本火災は初期消火の失敗と通報の遅れが大きな惨事を招いたものと思われる。

### (2) 出火室の状況

出火室付近の状況は、通路に面して 340から348号までの偶数番号の5室があ

セカンドデッキ平面図



り、各部屋には3つの2段ベッドが置か れていた。又、通路を船首側にゆくと、 防火戸付の出入口を経て上方への階段と なっており、船尾側にゆくと上方に上る (3) 延焼拡大の状況 避難梯子が付いていた。(図2)

出火した346号室は、通路から入ると 右側に2. 左の奥に1の2段ペットがあ り,木綿製のカーテン,合板張りの天井, 間仕切り壁等で構成されていた。(図3)

出火室付近を見分すると, ベッド, 間 仕切壁、天井等はほとんど焼失し、ベッ ドの金枠や配線等が残存している状況で あった。火災発見時の状況、現場の焼き 状況等から、出火筒所は346号室の舷窓 寄り付近と推測される。火気物として湯 沸し用投げ込みヒーター (旅行用), 喫 煙器具(ライター、灰皿)が発見されて 3. 死者の状況 いるが、現状では出火原因のきめ手はな く調査中である。同室では2人が就寝中

であったが他室では人の出入もあること から、たばこ等が長時間燻焼して出火し た可能性は少ないと言える。

346号室で発生した火災は、同室の寝 具, カーテン, 間仕切壁から天井へと燃 え移るとともに隣室へと拡大し、さらに 火炎は、船首側の出入口から上階へと延 焼拡大したものと思われる。階段室への 出入口には、温度ヒューズ付の防火戸(防 水も兼ねており、かなり頑丈なもの)が 設けられており、防火戸が作動しなかっ た部分、又は何かの障害で防火戸が閉っ ていない部分から延焼拡大するととも に、濃煙が拡散したと思われる。

出火した区画の避難梯子の下に3名が発 見され、避難梯子を上がり逃げようとした

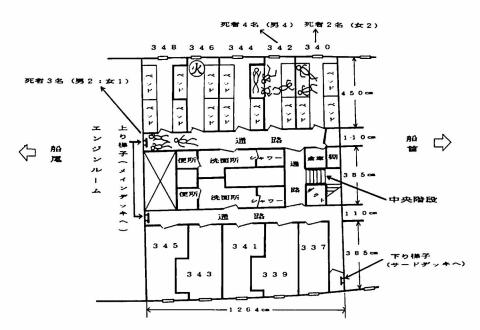


図2 出火区画(セカンドデッキ)平面図

が、濃煙と炎で力尽き、又、 340号室と342号室のベッド付近 の6名は就寝中で、火災に気付 くのが遅れ、死亡したものと推 測される。(図2)

又,アッパー及びメインデッキの2名は、341号及び340号室にいたと思われ、濃煙の中必死に階段を上方に逃げ、あと一歩で力尽き死亡したものと推測される。(図1)

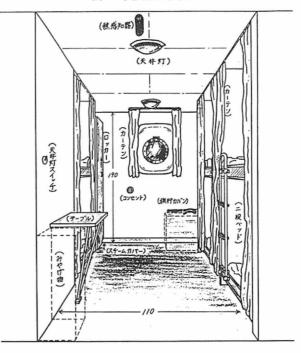
このように多数の焼死者が発生した要因として、初期の適切な消火ができなかったことがまずあげられているが、出火室となった客室は最下階にあり、煙と炎が立ち上がる同一方向のみ

の避難経路で、横への避難方法がなかった こと、又、室内が多くの可燃性のもので構 成され燃焼速度が速く、多くの煙が発生し たことがあげられる。

### 4. 避難,救出の状況

船内の自動火災報知機のベルが鳴り、案 内所からの放送で、船内はかなりパニック 状態となり、多くの乗客は、乗組員の誘導 により船尾側から避難しているが、船首側 に避難した30~40名は、濃煙のため船尾の 方に行くことができず、けい留ロープを 使って岸壁に避難し、又、出火室の隣室に いた5名は、舷窓を開け、海に飛び込み避 難している。消防隊は出火室の反対側(右 舷側)の船窓から2名を乗組員と協力して ロープを引き上げるとともに同じくセカン ドデッキの舷窓まで金属梯子で降り、舷窓

図3 出火室の状況



を破り、4名を救出している。

火災覚知と同時に救急隊1隊が出場し, 多くの要救助者等がいるという情報により 救急隊を増強し,医療機関の確保,応急救 護所の開設,医師や看護婦の出場要請など を行い,出場13隊で29名を13の病院に搬送 した。

## 5. 消火活動状況

消防隊到着時,船内は火の海と化しており、大量の放水を必要とする状況であったが、複雑に区画された船内に加え、濃煙と熱気のため有効な消火ができず、又、大量に放水することによる転覆沈没のおそれなど、消火活動は困難を極めた。断続的な放水と排水のくり返し、又、泡による消火などを行い、鎮火まで17時間を要した。

### 6. 消防設備等の状況

客室等の消火設備として消火器,消火栓 等が設置され,初期消火を試みた形跡はあ るが、消火効果はなかったと思われる。

各室の入口,通路等には熱感知式の火災 探知装置(自動火災報知設備に相当)が設 置され,有効に作動し,船内にベルが鳴り, 又,船内放送も適切に行われ,乗客,乗組 員の避難に効果があったと思われる。

階段室及び用途区画の防火戸は温度 ヒューズ付で、しかも前述のとおり不完全 な部分があり、延焼を拡大させている。防 火戸及び火災探知装置が煙感知式であれ ば、早期に作動し、被害の軽減に結びつい たのではないかと思われる。 本火災は多数の人が乗船し、しかも外国船ということもあり、救助や消火活動に困難がともない、又、鎮火後の調査においても、調査人員、時間、調査範囲など種々制限を受け十分な調査はできなかったが、この種火災の再発防止のため、①客船の構造、消防設備など防火対策、②通報連絡体制、③消防隊の救助、消火対策、④情報の収集、など消防のみでなく各方面に検討課題を残した火災でもあった。

(文責 牧之瀬)

# 救急車最適配置調査受託のご案内

当センターでは,このたび消防車最適配置システムに引き続きまして,救急車最適配置 システムを開発いたしました。

本システムは、最適配置を計算するだけでなく、地区別の救急事案の発生状況や出動状況を分析し、地図に色分けして出力することもできます。

当センターでは、ご要望により調査研究の委託を受け、救急業務の改善に積極的に協力させていただきたいと思いますので、ご相談下さるようお願いいたします。

連絡先

動181 東京都三鷹市中原 3-14-1財団法人 消防科学総合センターTEL 0422 (49) 1113 (担当 山瀬)