

名古屋空港旅客機(中華航空)墜落炎上事故 における消防活動

名古屋市消防局

1 はじめに

名古屋空港は、濃尾平野のほぼ中央、南北40 km東西 30 kmの大名古屋圏の北端に位置し、周囲を名古屋市、春日井市、小牧市、豊山町に囲まれた市街地空港である。

空港種別では、第二種空港として滑走路2,740m1本を有し、国内・国際線ターミナルをもった国際空港である。年間利用者は近年増加の一途をたどり、1993年には780万人強に達した。これに伴い離発着便も増加し、1994年中には1日当たり77便、乗り入れ航空会社も31社となって国内有数のターミナル空港の性格を持つに至った。

こうした中、昨年4月花巻空港での旅客機不時着炎上事故を契機として、花巻空港における消防対策の活動状況の視察を踏まえ、あらゆる関係機関の参加のもとに、大規模な航空機災害訓練を実施した。

今回のエアバスの事故に際しては名古屋空港を管轄する4つの消防本部(西春日井郡東部消防組合消防本部、春日井市消防本部、小牧市消防本部及び名古屋市消防局)が、最大級の消防力を投入し、警察、航空自衛隊、医師会をはじめ関係機関すべてが前述の訓練成果を踏まえて最大限の努力をしたところである。しかし、市街地空港での墜落事故としてはわが国航空史上最大の惨事となり、生存率6%という残念な結果に終わったこと

は、誠に遺憾なことといわなければならない。

2 事故の概要

(1) 発生日時

平成6年4月26日(火)20時16分頃

(2) 発生場所

愛知県春日井市宗法町

名古屋空港滑走路34 末端東側誘導路

E-1

(3) 覚知時刻

20時17分

(春日井市消防本部西出張所)

(4) 鎮火日時

平成6年4月26日(火)21時48分

(5) 事故航空機

中華航空 CI-140 便

エアバス A300-600RK 型

台北発名古屋行き

乗客256名、乗務員15名の合計271名

(6) 事故概要

南から進入し着陸態勢に入ったがいったん着陸を断念し、着陸復行しようと上昇した際機体立て直ちに失敗し、尾翼から墜落したものの。事故機は機首を東側に向け、150mの範囲で機体の原形をとどめないほどに散乱し炎上した。

乗員 15 名, 乗客 256 名の計 271 名が搭乗していたが, 最終的な生存者は7名であった。

3 消防活動の概要

(1) 指揮本部の運営

4 消防本部からの出動隊は, 出動に関する覚書の隊数(化学車, タンク車, 救助車の 3 隊)にとらわれることなく, 大型旅客機が墜落炎上と言う情報に基づき独自に増強出動を行った。このため, 春日井市が 22 隊 119 名, 西春東部(組)が 17 隊 73 名, 小牧市が 16 隊 45 名, 名古屋市が 46 隊 186 名の大部隊となった。

当初, 春日井市, 西春東部(組), 小牧市, 名古屋市北, 名古屋市西の指揮者の下にそれぞれ指揮本部ができ, 活動手薄方面の救助, 消火活動に従事した。その後, 各消防本部とも消防長, 署長クラスが現場到着し, 消防機関による合同指揮本部を設置した。現場が丁度, 豊山町(西春日井郡東部消防組合), 宗法町(春日井市), 六が池町(名古屋市北区)の 3 消防本部の境界付近であったこと等により, 合同指揮本部長に名古屋市消防部長が推挙され, 指揮をとることになった。

所轄出動部隊を管理する現場指揮本部の上に, それら現場指揮本部を統轄する合同

表 1 出動隊及び出動状況

(1) 出動隊及び隊員

総計	出動隊	118隊	隊員	534名															
	指揮隊	11隊	35名	消防隊	30隊	140名													
	救助隊	10隊	38名	救急隊	27隊	81名													
	支援隊	30隊	147名	消防団	10隊	93名													

(2) 車両別状況

消防機関等 出動車両	春日井市		西春東部(組)		小牧市		名古屋市		西春西部(組)		犬山市		丹羽(組)		岩倉市		長久手町		
	隊数	隊員	隊数	隊員	隊数	隊員	隊数	隊員	隊数	隊員	隊数	隊員	隊数	隊員	隊数	隊員	隊数	隊員	
指揮車	2	5	1	4	2	4	6	22											
普通車	1	3	3	23	1	3	10	51											
化学車	2	7	1	4	1	6	6	32											
水槽車	2	4	1	2	1	2			1	3									
救助車	2	7	1	2	1	2	5	25											
はしご車			1	2															
救急車	6	19	3	10	2	6	11	33	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1
照明電源車	1	2					3	6											
輸送車	1	62					2	7											
航空機							1	4											
広報車等	5	10	6	26	8	22	2	6								1	2		
消防団	2	20	6	45	2	28													
合計	24	139	23	118	18	73	46	186	2	6	1	3	1	3	2	5	1	1	

(注) 出動隊員については, 現場活動人員であり, 延べ人員ではない。

指揮本部が設置され、役割分担、情報収集等が統一的に実施でき、他の現場活動機関との連絡調整も格段の円滑さを見るに至った。

(2) 消火活動

今回の消火活動では、空港消防隊(航空自衛隊)化学車を含めて 3,5704 の泡原液を使用した。初動時の出動での泡原液集積状況は約 12,0004 であり、使用率は 28.8%である。

名古屋市備蓄の泡原液(63,000 のは)出動要請をしなかった。

最大 68,0004 の燃料が積載できる今回のエアバスも、最終目的地である名古屋空港到着時には 2 時間 30 分、距離にして 2,000 km 強の飛行を終了した時点での事故である。今回の事故では、機体の飛散が激しくて広範囲に燃焼したため、消防活動中火炎の高さは最大時で 10m 程の高さに止まっている。初動対応した空港消防隊は、ターレットノズルでの消火活動を実施し、細部はさらにハンドラインにより泡放射をした。各消防

本部の化学隊も包囲隊形をとり、消火活動を行った。水利は、車両積載分と航空自衛隊小牧基地内の防火水槽からの補水により対応した。

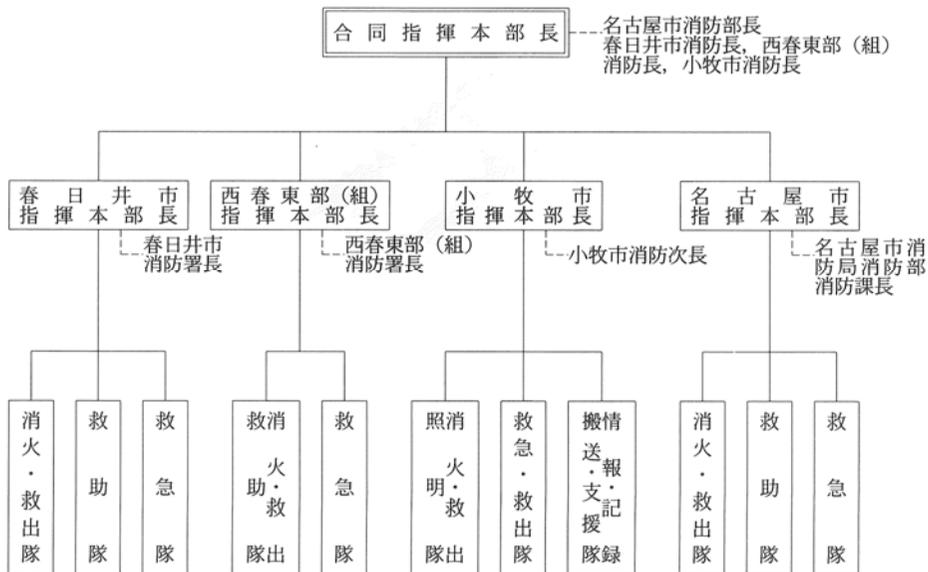
(3) 救助活動

乗員乗客は、座席に固定されたままの者、放りだされている者、用水路内に落ち込んだ者等機体同様広範囲に点在していた。

水路に航空機が入り込み、用水、油、消火剤、血液等で救助活動は困難を極めた。また、事故調査の関係で機体の移動を極力避けての活動であり、クレーン使用も制限された。ただし、主翼の持ち上げにおいては、消防隊のクレーンでは能力不足で、自衛隊のクレーン車の出動要請を行った。

自衛隊員の動員は、すこぶる順調であり、特に女性隊員の活躍が目ざましく、救出後の担架搬送、自衛隊車両への収容の際の行動等は男性隊員と何ら異なることなく目を見張るものがあつた。

表 2 全消防部隊組織分担表



(4) 救急活動

各消防本部とも負傷者多数と想定し、出動時に資器材の増強を図り、多数の救急隊（救急車26両、救急隊員81名、うち救急救命士3名）、人員搬送車（輸送車等）を出動させた。

また、防水シートによる現場救護所、エアertentによる応急救護所の設置等負傷者



写真1 泡消火により火災は下火に

の管理体制を敷いた。積極的な医療機関の協力のもと医師の現場到着も早く、負傷者のトリアージ、応急処置、医療機関収容、応急救護所の運営が円滑に実施できた。

さらに、医療機関には空港事務所及び各消防本部から連絡し、初動時から収容病床の確保ができた。

なお、救出・搬送された乗員・乗客の状況

は、最初に搬送される人は頭部、顔面の外傷の他全身打撲、次に搬送される人は全身打撲と顔面、手、足等の火傷、最後に搬送される人は全身火傷で炭化し性別も判別できない程であった。

(5) その他

報道機関は、当初、救急活動指揮所（名古屋市西担当）の救出情報を逐一取材した。その後、活動区域の安全確保のため報道機関に対して

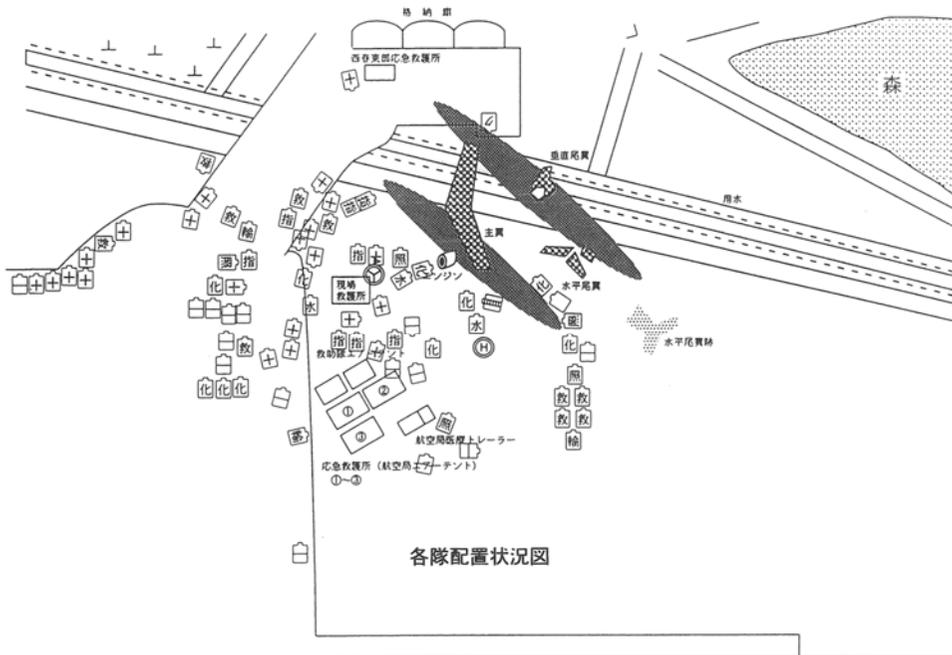




写真2 用水路からの救出活動

取材活動の制限を行い、合同指揮本部において現場広報を2回行ったが、現場広報とは別に、報道各機関からは各消防本部への問い合わせが殺到した。

航空機の墜落炎上事故の状況からみて、消防活動は翌日の午前2時を目安とした。一部の隊員に負担が集中した傾向もあったが、現場交代については活動隊員の士気に期待した。

幸い、長時間の活動にも係わらず、消防職・団員にけが人が一人として発生しなかった。

4 おわりに

消防庁と運輸省は、市町村消防機関と空港関係者との間で、空港及びその周辺における消火救難活動に関する協定を締結するよう指導している。

名古屋空港においても、空港事務所と西春東部(組)、小牧市、春日井市及び名古屋市各消防本部との間で業務協定を締結している。

今回の事故に対しても、これらの協定、覚書、警防計画に基づき、指揮統制のとれた各出動隊員の旺盛、果敢な活動により、4消防本部の消防力が遺憾なく発揮できたものである。

ところで限られた実験データによれば、航空機火災の時に人間が生き残れる時間は3分以内と言われている。

空港消防職員は、レスポンスタイムつまり最初の2分以内に現場に到着し、1分以内に火の勢いの90%を制御し、乗客が避難可能な条件を作りださなければならないのである。

そして、火の勢いを抑えた後の乗客乗員の避難誘導や救出活動を行うことが、なにより大切なことなのである。

この度名古屋空港で発生した旅客機墜落炎上事故は、死傷者271名を出すという未曾有の大惨事となったが、消防及びその他関係機関の職員約2,000名の懸命な救助活動等により16名の負傷者を救助し、また夜を徹しての献身的な活動によって、乗員乗客全員の収容が完遂されたことは国際的にも大きく評価されており、特に消防の社会的使命と役割が大きく認識された。

今後は、災害の態様も大規模化、広域化していくことが予想される。今回の教訓を生かして消防本部間の連携をさらに深め、都市間の相互応援活動を通して地域の安全を実現し、これらの災害に的確に対応できる体制づくりをしていくことが、人々の付託に応えるものであると確信している。