

ガルーダ・インドネシア航空機火災事故時の消防活動

福岡市消防局

1 福岡空港の概要

福岡市は北に玄界灘を臨み、「漢委奴國王」の金印出土地の志賀島へ通ずる海の中道と糸島半島が抱く博多湾に面し福岡平野の中心に位置しています。当市は明治 22 年に市政を施行、昭和 47 年に政令指定都市となり、現在、7 行政区に人口約 129 万人を擁し、西日本の政治、経済、文化の中心としてますます中枢管理機能を高めながら自然と調和した人間味あふれる文化の香り高い国際都市をめざし、たゆみなく発展を続けています。

このような中で福岡空港は、福岡市の都心から約 6km の位置にあり、空港ターミナルに地下鉄が乗り入れ、都心と空港が約 10 分でアクセスできる利便性に優れた市街地空港といえます。

現在、国内線 34 路線、国際線 29 路線をもち、1995 年の統計では国内線約 1,420 万人、国際線約 232 万人と日本で 3 番目に利用客の多い空港であります。

2 今回の事故概要

平成 8 年 6 月 13 日午後 12 時 08 分頃、ガルーダ・インドネシア航空機の福岡発バリ島デンパサール経由ジャカルタ行き、DC-10-30 型 GIA865 便(乗員乗客 275 名)が、離陸時に滑走路(2,800m)を約 620m オーバーランして県道を横切り、空港管理地内の緩衝地で停止し大破炎上、3 名の犠牲者と 109 名の負傷者が発生したものです。

当局では、事故発生と同時に火災を覚知、消防車 80 台、ヘリコプター 1 機、人員約 400 名を出動させ、約 20 分後には火勢をほぼ鎮圧し、多数の乗員乗客を早期に救出搬送し



写真 1 炎上中の航空機

たものであります。

(気象状況)

天気:曇り, 気温:22.5度, 風向

:北北東, 風速:5.1m/s, 湿度:

84.7%

3 消防活動状況について

今回の航空機火災における指揮体制は、初動の段階で航空機火災大型第1出動から第2出動に切り替えて部隊を増強し、指令から13分後には所轄署長が現場到着し、署長指揮のもと消火、救助、救護班等の命令系統は指令から約15分後には整い、統制された指揮体制のもとで現場活動が円滑に行われました(別表参照)。

(1) 消火活動

航空機の炎上した場所がフェンスに囲まれた約3haの湿地であり、大型消防車両の進入が不可能でありましたが、日ごろの訓練を十分に生かし、直ちに中継体制を確保するとともに、ターレット、ハンドラインによる泡放射、また漏れだした燃料による火勢の拡大、爆発燃焼、燃料タンクへ引火防止のため、継続的に漏えい油面の泡被覆を実施し、早期に火勢を鎮圧することができたものです。

今回の消火にあたっては、約10,000リットルの泡消火薬剤を使用しましたが、当局では約50,000リットルの泡消火薬剤を備蓄していたため、泡放射が途切れることなく行われ、有効な消火活動が実施できました。

(2) 覚知からの救助活動



写真2 発災直後の消火活動状況

・12時08分〔目撃〕(航空隊員)

ブリーフィングルームで「ドーン」という音を聞き、直ちに滑走路の方を見ると大型航空機が高速で滑走しているのが視認された。

航空機はほとんどそのままの勢いで南側に飛び出し、途中下面から火がでたのが見られたが、すぐに土煙に変わり、土煙が消えた後、東側に向けて止まり、後部が折れ、折れた付近から炎と煙が上がるのが視認された。

・12時08分〔指令室への通報〕(航空隊員)

福岡空港で事故発生、旅客機が滑走路を飛び出した。

後部が折れ、炎と煙が見える。

・12時08分〔活動指示〕(航空隊長)

直ちに「ヘリ」の出動を指示また、直近であるため乗客の避難誘導及び救援のため陸行指示。

・12時12分〔現場付近到着〕

現場付近到着時、多数乗客が事故機の機首左側から約50m付近に避難しており、機体左側後方約30m付近に負傷し自

別表 出動隊及び出動状況

(1) 出動隊及び隊員

隊 別	隊 数	車両台数	出動人員
指揮隊	4隊	4台	16名
警防隊	24隊	29台	94名
救急隊	13隊	13台	39名
救助隊	7隊	12台	46名
航空隊	1隊	1機	5名
支援部	—	14台	45名
応援隊 (他消防本部)	4隊 (救急隊)	4台	12名
消防団	8分団	8台	174名
計	53隊8分団	84台1機	431名

(2) 車両別状況

消防機関	出動車両	指揮車	警調車	ポンプ車	タンク車	化学車	原液車	救助工作車	梯子車	緊急輸送車	照明車	資機材搬送車	支援朝車	スクワート	ヘリコプター	救急車	緊急連絡車	小計	消防団	合計	総計	
		福岡市消防局	台数	4	4	8	8	5	2	7	1	5	1	1	1	1	1	13	11	73	8	80台
	人員	16	14	21	28	15	4	22	5	23	2	2	2	2	5	39	45	245	174	419名		
那珂川町 春日大野城 筑紫野太宰府 粕屋南部		各消防本部から救急車1台3名が出動																	4台	12名	84台	431名

※ ○印については、一部ペア出動のため1個小隊が2台～3台に分乗し出動したものの。

力歩行できない要救助者 2 名を確認する。

その後、各署救助隊が現場へ到着するが、すでに航空隊(地上隊)及び現場直近の救助隊により重傷者等をはじめ、乗客のほとんどを安全な場所へ避難させたものであります。

しかしながら、事故の様相から機内にはまだ数名の乗客が残っていると判断し、方面指揮者の指示により救助隊は濃煙熱気の中、救護注水を受け機内の検索を実施し、機体後部から要救助者 3 名(後に死亡確認)を発見しました。



写真 3 救助隊による再検索活動

(3) 救急活動

先着救急隊の現場到着時、炎上中の事故機周囲に多数の乗客を視認、最先着の航空隊員(地上隊)と協力し、乗客を安全な場所へ避難させるとともに重傷者を搬送しました。

また、その場所に現場救護所を直ちに設置し、現場に到着した医師の協力を得て、負傷者のトリアージと応急処置をしました。

負傷者の大半は手足の打撲等軽傷者であり、さらには現場救護所の周囲がフェンスで囲まれていたことから、負傷者の管理・搬送等が円滑に実施され、負傷者

106 名を事故現場から半径 6km 以内の 13 医療機関へ比較的短時間に搬送したものであります。

4 広域消防応援について

大規模災害が発生した場合に備えて本市の消防力に加えて都市圏 28 市町村・組合による消防相互応援協定が締結され、応援体制が確立されています。

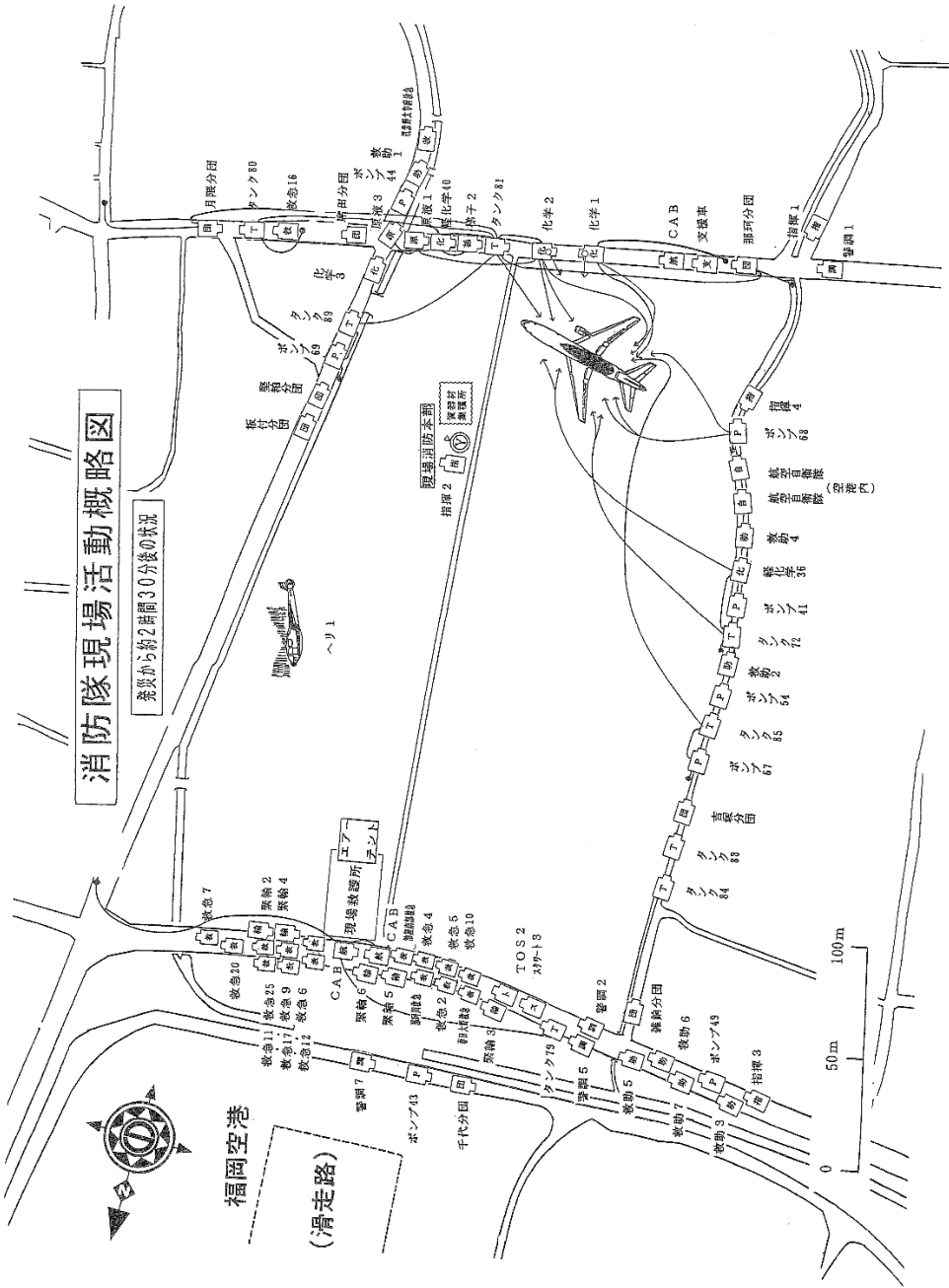
このような中で、今回は多数の要救助者が発生したとの情報入手により、周辺の 4 消防本部から救急車 4 台が応援に駆けつけました。

また、阪神・淡路大震災の教訓をもとに、自治省消防庁から周辺地域消防機関に対し待機指示があるなど、広域消防応援移行への体制が速やかに執られました。

5 今回の航空機火災事故における課題

このような大型航空機火災事故は本市では初めての経験でありましたが、前述のとおり泡放射・中継ライン体制による消火活動に加え、本市独自の TOS(防災資機材集中管理システム)車の活用や、軽症者の大量搬送が可能な緊急輸送車による活動など、毎年実施される同空港内での航空事故総合訓練の成果が発揮できたものと思われま

しかしながら、一方では航空機燃料の付着により、職員が皮膚の炎症を負うなどの課題もあり、消防活動全般について本市消防局の警防対策委員会において、各分野に



消防隊現場活動概略図

発災から約2時間30分後の状況

福岡空港
(滑走路)

0 50m 100m

わたり検討を行ったものであります。

(1) 関係機関(空港事務所, 警察, 自衛隊, 医師会等)との連携については, 毎年実施する訓練により, 円滑な連携訓練の推進を図っていますが, 今回の災害活動における初動時は, 重複した行動をとる傾向が見受けられたため, 今後は連携, 協力体制をさらに強化する必要があります。

(2) 要救助者数が確定できないと再検索が余儀なくされ, 長時間の活動となることから, 早期に要救助者数を把握することが重要である。

(3) 消火, 救助活動を実施した消防隊員 245 名中 53 名が航空機燃料(JET・A-1)の付着により皮膚に炎症を負った。

ほとんどの隊員が軽症ですぐに現場復帰したものの, 今後は航空機燃料に対する活動装備の徹底を図る必要がある。

6 おわりに

今回の航空機火災事故では, 県道を横切りオーバーランしているにもかかわらず通行中の歩行者・乗用車を巻き込んでいないこと, また市街地へ被害が及んでいないことなどが幸いし, 人的・物的被害は比較的最小限にとどまっております。

しかしながら, 大型航空機事故はひとたび発生すると多数の死傷者を伴う大惨事へと発展する恐れがあります。今回の事故によって得た貴重な経験を生かし, 大規模化, 広域化する災害に的確に対応できるシステムづくりを図るとともに, 関係機関との連携をさらに深め, 各種合同訓練等により一層の充実を図りながら地域の安全を実現していく所存であります。