



様々な事案から災害活動を振り返る

## 南方面隊

### 発生頻度「約10年に1度」の船舶火災に備えて



天候	曇り	気温	21.5℃	湿度	85%
船舶構造	砂利運搬船	400トン	全長	43m	
負傷者	なし				
焼損程度	箱型台船(1000m <sup>3</sup> )の船室40m <sup>3</sup> 及び発電機・内在品焼損				
主な時系列					
覚指	知令	19時06分	鎮鎮	庄火	22時46分
		19時08分			24時22分
	救助中隊	19時15分			
	泡ユニット①	19時32分			
	泡ユニット②	19時36分			

#### 災害概要

今回紹介する火災は「10年に1度」起こりうるかの船舶火災についてである。住宅など地上で発生する火災と水上で起こる船舶火災とは発生頻度を含め一味違う。よって次に紹介する船舶火災事例をもとに今一度、研鑽してみてはどうか。

10月中旬の曇り空の夜間、作業も終了した岸壁では対象船舶を含め南側岸壁から北側に向け3隻が横向きに縦列で係留されており、火元となる船舶(資材運搬船であり以下、「台船」という。)にあつては、岸壁からもっとも離れた北側の台船であった。(図参照)

現場到着時の見分は、対象船舶である台船にあつてはすでに炎が上がっており、船室の上部にある発動発電機からは燃料が漏れ出し、さらにプロパンガスにも引火していたため上昇する炎で台船が隠れるくらい燃え上がっている状況であった。(写真参照)

そのような状況下、指揮者の初動活動方針は台船内の燃焼物が不明のため延焼阻止を主眼とし、台船への直接的な放水は行わないよう指示がなされていたが、関係者から逃げ遅れの有無や台船の構造など情報を収集するうち、激しさを増す炎とともに次第に船室下部の船倉にも燃

料が流れ落ちはじめ、燃焼範囲が拡大する恐れがあることが想像できた。

船倉の燃焼状況にあつては、関係者からの聞き込みから船倉と船室は換気口でつながっていることを把握でき、また換気口からの煙が濃煙に変化してきた兆しからもすでに船倉へ延焼していることが伺え、積載物品(燃料)の危険性からみてもどんどん拡大していく様相に台船への進入は危険と判断し、初期段階で増強要請していた泡ユニットによる泡放射に切り替え窒息消火を中期の活動方針となされた。

防ぎよ活動は、隣接する船舶のデッキ上から船室の消火を実施した後、台船に乗り込み、船倉へ続く階段から泡放射を継続したところ、徐々に換気口からの濃煙が薄くなったことから、船倉内を制圧できたこと判断したものである。

結果として、隣接船舶への延焼はなく、台船のみの焼損で抑えることができ、また負傷者もなく無事に現場活動を終えた船舶火災であった。

留意点としては、船舶火災において消火水を船内にむやみに投入することは、船を沈没させる危険性があり、また船の燃料・積み荷等が流出して海洋汚染となることにつながるため、十分に注意が必要である。また、今回の火災でも海上保安庁及び水上警察の船が出場するとともに、