

第3回 消防機関における航空機火災対応に関する検討会 議事概要

1 日時：2026年1月23日（金）15時00分～17時00分

2 場所：ワークスタイリング霞が関ビルディング

3 出席者（敬称略・五十音順）

（1）委員（◎：座長）

◎鶴田座長、菅委員、田内委員、高橋委員、中西委員、山神委員

（2）オブザーバー

全日本空輸株式会社 榎田部長

日本航空株式会社 矢山部長

株式会社 JAL エンジニアリング 藤城副センター長

定期航空協会 尾崎事務局次長

全国消防長会 國本課長

国土交通省 中嶋専門官、瀬戸口係長、淵田指導官

消防庁 鈴木調査官、高木補佐、松田係長、田中係長

4 議事

「消防機関における航空機火災対応の手引き（素案）」について

5 議事概要

議題及び事例紹介について、資料に基づいて、事務局、国土交通省から説明後、意見交換を実施した。主な意見交換の内容は次のとおり。

(○：委員、●：オブザーバー、□：事務局)

- 機内進入の際は、内部検索を実施したのちに救助活動を行うことが予想される。空港消防では、内部検索は行うか。
- 現時点で、空港消防では、機内から火災が生じたという想定で、視界不良下における救助訓練を行っている。内部検索を行った上で救助活動を行うような訓練は行っていないが、必要性は感じている。
- 機内進入は、空港消防側で最低限行う必要があるのではないかと。ただし、要救助者数が多いときや長期化したときは、空港消防の隊員数や体力、空気ボンベの残圧等の問題で、地元消防が必要に応じてサポートすることが予想される。その内容・状況はよく協議しておかないと、トラブルになる可能性があるため、事前に協定等を結ぶことが考えられる。

なお、機内進入に関しては、空港消防側の方向性が示されれば、それに沿って調整をすることになると考えられる。
- 今の手引きの素案では、これまでの議論を踏まえ、項目6番の消防活動要領における「その他消防活動時の留意事項」の5番目として、機内進入が可能な場合の救助活動の留意事項として位置づけした。この位置づけについて、別のやり方が良い等あれば、御議論いただきたい。
- 書きぶりはこれでよいと思う。空港消防のみで判断して機内に進入するのではなく、指揮者と協議をして、最終的には公設消防が判断して進入することになると思う。
- どの消防本部も、消防活動計画は既存のものがあると思う。今回作成する手引きは、これを基にその微調整を行っていくものと捉えれば、原案でよいと考える。
- 今後、全ての消防職員がこれらを基に活動を展開する可能性があることから、可能な限り分かりやすい言葉・表現を使用してほしい。
- 本手引は、法律の規定や国際基準等の背景情報を示し、各地域の実情、消防力、空港との位置関係等諸般の状況を踏まえ、各消防本部等で警防計画を作成・修正する際に役立ててもらうことを想定している。
- 市町村合併により広域化や所轄区分の変更等があったときに、空港消防との協定を見直すことはしているか。
- 消防本部側の組織体制が変わったときに協定の見直しは行っていないと思う。一

方で、警防計画や消防本部内での体制を見直すことはあると思う。

- 平時からの連携体制の構築は、消防本部と空港消防で定期的に変更事項の確認を行い、航空機火災対応能力を一定の水準以上に維持するかどうかということになると思うが、そこはどうか。
- 空港側と消防側でハード面とソフト面の両方について情報共有を密にして、活動しやすいようにアップデートしていくというのは重要であると思う。

- 消防機関は、制限区域の中には許可がないと入れないので、空港の設備を自由に見て回ることができない。定期的に設備とか、誘導路の状況を確認することを記載するのはどうか。
- 例えば人事異動等に伴う確認事項については、定期的に確認することを記載しておこうと思う。
- 連携に対する事前の準備として重要なポイントは、航空機火災という極めて発生頻度が低い災害に対して、消防職員・空港職員の人員等の変遷がある中で、いつ起きても大丈夫なように備えることだと考える。
そのために、確認すべき項目をできるだけ明確にするため、チェックリストのようなものを用意しておく、良いのではないか。
チェックリストの項目は大区分・中区分の共通のものを用意し、さらに細かい内容については各空港や自治体等の事情や特徴によって各公設消防で見直しを行ってもらうことが適切と考える。

- C F R P製の航空機について、航空会社では修理や補修等で機体を切断した経験があると思うが、従来の飛行機と異なる問題点や困難性はあるか。
- C F R P製は非常に大きな損傷があった場合には、強度を持たせることが難しく、アルミ製ほど簡単には修理ができない。また、切断した際に出る粉じんについて、炭素繊維が危険とされていることから気を遣って作業を行った。
- アルミ製であれば切断が容易であるが、C F R P製は切断に時間がかかることから、緊急性がなければ実施しない可能性がある。空港消防では、出入り口が使用できず、胴体を切断しなければいけないとなったときは、どのように対応するのか。
- 各空港管理者は、救難のための資機材のひとつとしてエンジンカッターを備えているが、手引き案に記載のある16インチまでのものは求めておらず、ダイヤモンドチップブレードも高価なものであるため、全ての空港に配備することは現時点では困難であると思う。現在は、主にアルミ製を切断可能な比較的小さめの刃を配備している。
- 機体の構造にもよるが、表面から刃を当てたときに一度に切断できる範囲が限られることや、摩耗が激しく刃を交換する必要があることから迅速に進入できない可

- 性能があるため、切断を行って機内進入を行うことは現実的に難しいかもしれない。
- アルミ製の航空機の胴体は、中のリブと言われている構造部材と外板のスキンで覆われており、その間のクリップを介して成形されているため隙間が大きい。CFRP製の航空機は一体した成形をしているため、アルミ製と異なりその隙間がなく、10インチ程度刃が入れば切断可能である。
 - リブを省略した構造だとはっきり分かっているならば、あとは刃の摩耗の問題だけと思う。
 - 航空機に用いられるリチウムイオンバッテリーについて、専用のボックスに収められていると思うが、これは出火時でも開けないということで良いか。また、発火しても基本的に問題は起きないということでは良いか。
 - 出火した際も、開けるべきではない。リチウムイオンバッテリーを採用した航空機では、初期にバッテリーからの火災事故が数件起こったため、国からの指示によりバッテリーを不燃の金属製のもので覆っている。これが燃え、航空機全体に延焼することは考えられない。
 - リチウムイオンバッテリーが燃えていた場合は、火災として取り扱うことから調査をする必要がある。不燃のボックスで覆われているため無理に消火活動はせず、そのまま燃やしておくということか。
 - 構造上、注水等は想定していない。燃えてしまうと、バッテリーだけでなく機体にもヒートダメージが起これば必ず修理するため、消防機関に間違いなく報告することになる。
 - 迅速な消火活動ができないような設計になっているため警戒しておけばよく、火災調査時に開封することになることをコラム等に記載しておけばよいと思う。
 - 燃えた後の開封確認は、事故調査員が来ないとできないのか。
 - その可能性が大きいと思う。
 - 資料の構成について、この手引きの文量は消防職員が読むには多く感じる。もう少し内容を整理し、ページ数を減らしたほうが良いのではないか。整理方法としては、例えば、内容を減らす代わりにコラムのボリュームを増やして後ろのページに持っていくことや、逆にコラムをコンパクトに書いて囲い記事にすること、ハイパーリンク等で関連項目に飛ばせるようにすることなどが考えられる。
 - 指摘のとおり、確かに文量が多いため、消防機関が知っておくべき基礎的なことを最初に記載した方が良いかもしれない。各本部を回って本手引の内容について研修会を行うのはどうか。
 - 原子力発電所のある自治体相手に講習会を行っているため、航空機火災対応についても同様に実施することは一考の余地がある。

- 各消防本部から要望があれば、消防研究センターが各地でパワーポイント等を用いて講習を実施するのがよいのではないか。
- 全ての消防職員が本手引を読み込むのではなく、これを基に自治体の警防計画を修正・作成するためのもので、消防本部において調べる労力をなるべく減らすためには多少分量が多くなるのは仕方がないと考えているが、そのような趣旨も含め、どこを厚くする、薄くする等御議論いただきたい。
- 実際にそれぞれの消防本部で計画を作る際、この手引の情報を元に内容を精査させることになると思う。管轄する消防署やその空港がある消防署の指揮者もこれを読むと考えると、例えば目次にある「航空機についての具体的な構造、燃料、火災特性」は、参考でも良いと思う。どちらかといえば事故統計から事故の状況の順番の方がわかりやすいと考える。また、新技術については、読み落としを防ぐためにも本文としてしっかり書く構成がよいと思う。
- 確かに本手引は分量が多いが、事務局の趣旨は非常に理解できる。
一方で構成については、過去の事例や教訓等をコラム等に記載し、詳細な内容については手引本文を読んでもらうという形も考えられると思う。
- 分量については、今後空港消防の発展的見直しや羽田空港事故の調査報告書で明らかになる事項があるため、現段階で手引の記載を決めたり議論したりすることはできないことがある。そのため、現状のままで良いのではないか。また、基礎知識の部分は、原案の内容でよいと思う。
なお、今後明らかになった事実に基づいて国土交通省で検討した方向性に基づき、公設消防側でも継続的に検討して方向性を決める必要があるというようなことを明記しておくのが良いのではないか。
既に、各消防本部と空港消防との連携について、粗いものを出しても仕方がないので、書けるところはしっかりと書き、書けないところは、その理由も含め示せば良いと思う。
- 多少分量が多くなったとしても、消防活動に関することをまとめて記載し、基礎的な内容としては原案どおりとしたい。どうしても内容が分かりにくければ、消防研究センターの援助により各地で解説を行うのが良いのではないか。
その他、各空港で実施される合同訓練時には、航空機の乗務員や外国の航空会社の方にも参考として見学してもらったり、ビデオ等で研修を受けてもらったりした上で、連絡先を示せば、日本としての航空輸送に関する責務は果たせると思う。そのような形で検討してほしい。
- 国土交通省が所管している長崎の訓練所において、国土交通省関係者だけでなく、公設消防職員も一緒に訓練を行うことができると良い。