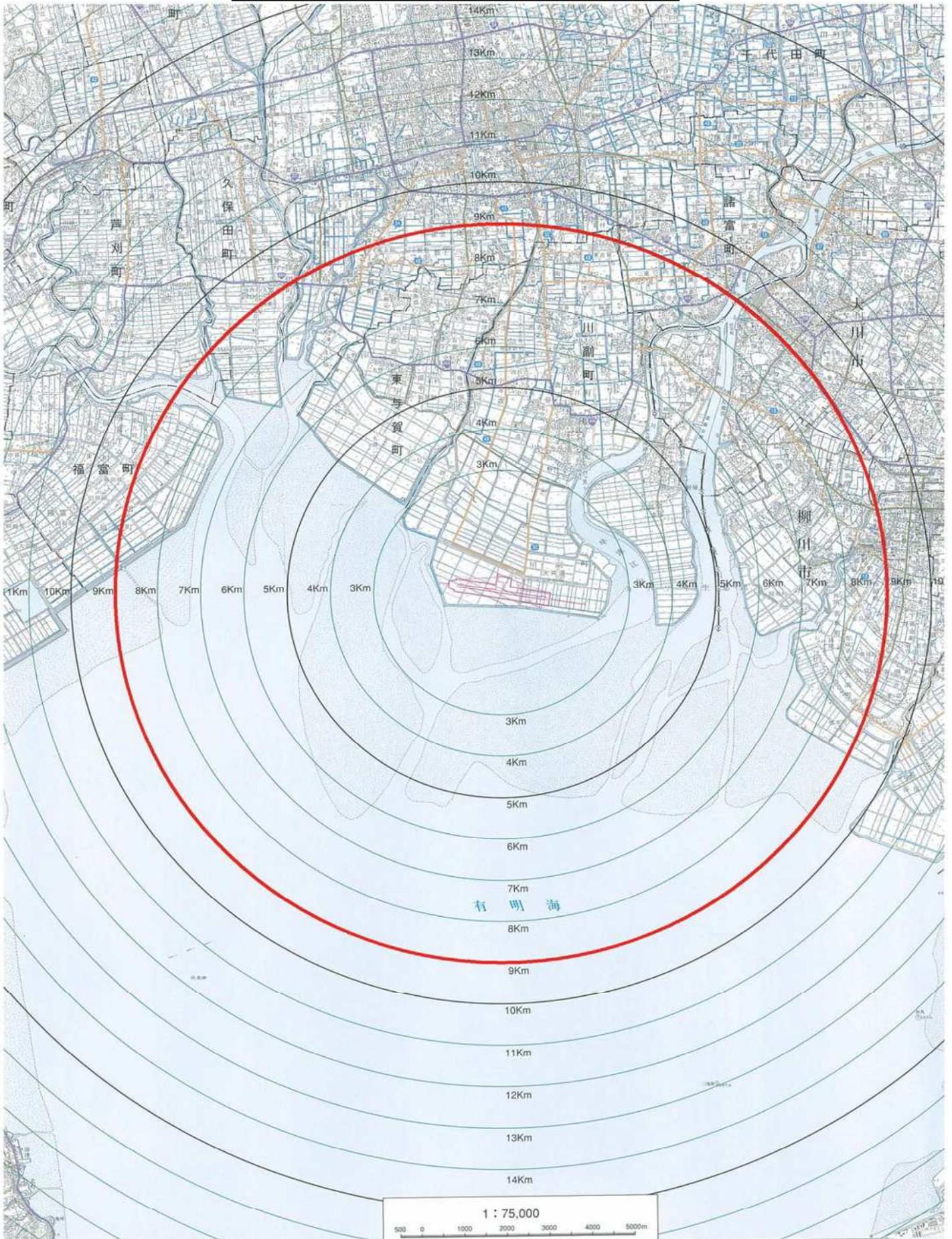


業務の対象範囲図
(標点を中心として半径9kmの範囲)

別紙1



I, 空港における消火救難体制の整備基準（改正令和2年12月15日国空空技第242号）
 III 救急医療体制 4. 空港消防緊急業務 表9 出動の基準による。
 II, 佐賀空港消防救急業務実施要領8条第2項による。

出 動 の 基 準

消防車の出動は、第1種出動、第2種出動及び第3種出動とする。

区分	出 動 事 由	出 動 の 態 様
第 一 種 出 待 機 ()	空港における最低気象条件のうち、滑走路視距離が最低値以下に低下した場合	消防車庫前で待機又は調整された地点に出動して待機
	航空管制官、航空管制運航情報官、航空運送事業者、航空機整備士、その他の者から航空機に異常のある旨の通報を受けた場合 (第二種出動に該当する事由を除く)	
	空港において火災発生の恐れがある場合	
	空港周辺において火災が発生し、空港運用に影響がある場合	
()	その他実施責任者が必要と認めた場合	
第 二 種 出 発 機 ()	航空管制官、航空管制運航情報官、航空運送事業者、航空機整備士、その他の者から航空機に関し重大な故障等緊急事態発生旨の通報を受けた場合	待機地点で待機し、必要に応じて航空機の追尾を行う。なお、追尾は航空管制官又は航空管制運航情報官の許可又は情報を得て行うものとする。
	その他実施責任者が必要と認めた場合	調整された地点に出動
第 三 種 出 発 機 ()	空港において航空機事故が発生した場合	事故発生現場に出動
	空港周辺において航空機事故が発生した場合	関係する消防機関と調整された地点に出動
	空港において建物火災等が発生した場合	火災現場に出動 (火災現場が制限区域外の場合は、関係する消防機関と調整された地点に出動)

航空機火災消火要領

1 航空機火災の消火原則

航空機火災の消火に当たっては、火勢の抑制を達成するため、原則として、消防車両が火災発生現場到着時の初期段階に一気に大量の粉末放射を行うものとする。

2 消防戦術

(1) 消防車両の位置の選定

航空機事故発生現場における消防車両の位置選定は、以下に示す事項を考慮の上、行うものとする。

- ① 火災区域(火災発生のおそれがある区域を含む。)全般を見渡せる場所に部署すること。
- ② 地域の傾斜等により漏洩した航空燃料が消防車両に危険を及ぼさない位置に部署すること。
- ③ 火災による火煙等の影響を受けないよう、可能な限り火災現場の風上に部署すること。
- ④ 火災状況の変化に応じて迅速に移動できる位置に部署すること。
- ⑤ 緊急脱出スライドの展開及び脱出経路等を考慮した位置に部署すること。
- ⑥ 他の消防車両の消火救難活動を考量した位置に部署するものとする。

(2) 泡沫放射による消火

航空機事故現場の状況に応じ、事故航空機及びその周辺を泡沫で被覆することにより、火災の拡大を防止し、搭乗者の脱出経路を確保することにより、火災の拡大を防止し、又は火災発生を未然に防止し、搭乗者の脱出経路を確保するなど、所要の措置を講じるものとする。

なお、泡沫放射による消火は、以下に示す事項を基に実施するものとする。

- ① 泡沫放射は、火災の態様に応じ、棒状放射又は扇状放射のいずれかによるものとする。
- ② 消防車両の泡沫放射の射程を考慮した位置に部署し、非常脱出口等の確保を目標にして胴体に沿った泡沫放射により火勢を制圧するものとする。
- ③ 非常脱出口からの避難者を火災から防護するため、脱出経路が確保できるよう泡沫放射を行うものとする。
- ④ 主翼の燃料タンク火災から胴体部分を防護するため、最初に胴体と主力の取り付け部分に泡沫放射し、順次翼端側に向けて泡沫放射するものとする。
- ⑤ 既に消防車両から泡沫放射された泡膜被覆の効果を低下させることのないよう、放射方法に注意して火災制圧にあたるものとする。

(3) 稼働中の発動機に対する危険予防措置

稼働中の発動機に対する危険予防のため、プロペラ機の場合は、その旋回範囲内、ターボジェット機の場合は、その空気取り入れ口の前方及び側面に対して10m、排気口の50mの範囲内に立ち入らないよう注意するものとする。

(4) 航空機機体後部にタービン発動機がある場合の注意

航空機機体後部又は垂直尾翼にタービン発動機が装備されている航空機火災の場合、高所からの航空機燃料漏洩等による火災の危険を避けるため、発動機直下に接近しないものとする。

(5) 車輪故障航空機に対する措置

車輪故障が発生した場合(タイヤの破損又はそのおそれのある場合を含む。)は、常に航空機が向きを変える可能性があり、消防車両に衝突する危険性があることから、消防車両が滑走路の接地点付近に配置し、航空機接地後に追尾することが望ましいが、滑走路(追尾経路)の飛散物等の状況の変化に応じて適切な措置を講じるものとする。

3 火災の種類別消火要領

(1) 制動装置過熱

制動装置が過熱状態にある場合は、通常は消火しなくても自然と冷却されるものであるが、消火を行う場合は、水噴霧または間接的な棒状注水を行うものとする。また、熱はブレーキから車輪へと伝達されるため、車輪付近に放射するものとする。

(2) 車輪火災

- ① 過熱した車輪を消火する場合、空港消防隊員は細心の注意を払いながら車輪の前方又は後方から45度の角度で接近するものとし、車軸線の横方向から接近してはならない。
- ② 車輪の消火に際しては、タイヤの急激な冷却によりタイヤの爆発を招くことのないよう十分注意し、消火には粉末消火薬剤を用いるものとする。また、タイヤから空気が抜けた後は、その後の爆発の心配がないので、いかなる消火薬剤も安全に使用することができる。

(3) エンジン火災

- ① タービンエンジンの燃焼室内火災は、排気口から十分離れた位置に消防車を待機させ、噴出される火災から可燃物を防護すること。
- ② タービンエンジン付近の機体構造部分を冷却する場合は、泡噴霧又は水噴霧により行うべきであるが、タービンエンジンの吸入口又は排気口の中については、燃焼の危険がない限り泡消火薬剤を使用するべきではない。
- ③ エンジン(ピストン・タービン)内部のナセル内で火災が発生した場合、航空機の消火装置で鎮圧できるとされているが、消火できない場合は、粉末消火薬剤が効果的であるが、エンジンに更なる損傷を与えるため注意が必要である。
- ④ プロペラには、たとえ静止している場合でも絶対に触れてはならない。

(4) チタン火災

一部のエンジンにはチタン製の部品が使用されており、発火した場合は、いずれの消火剤を使用しても消火不可能なので、状況に応じエンジン付近の機体部分を泡噴霧又は水噴霧による冷却保全に努め、チタンの燃え尽きるのを待つものとする。

(5) 航空機燃料の漏洩

航空機から燃料が漏洩している場合は、その全表面を泡消火薬剤で被覆し、引火による火災を防止するものとする。

(6) その他

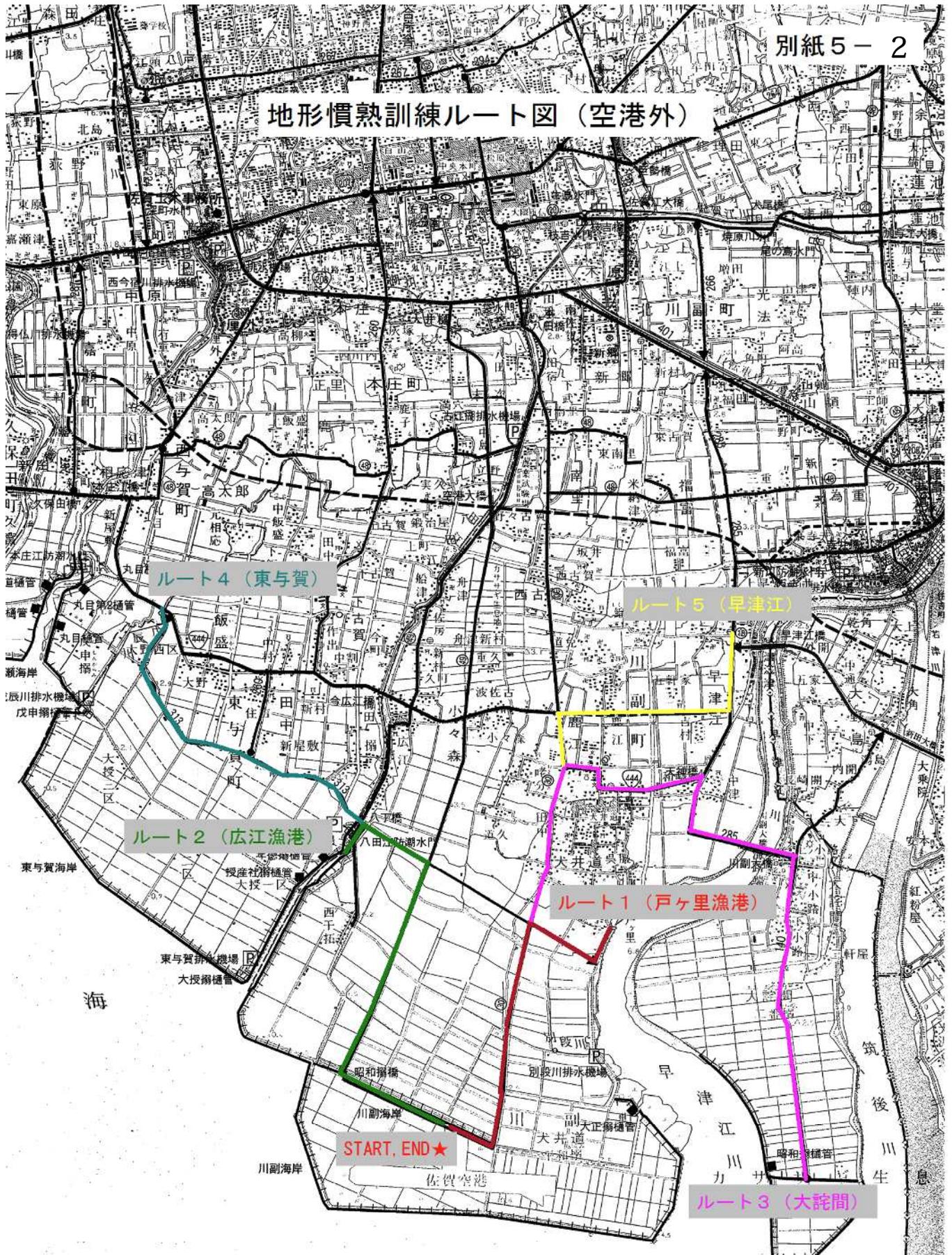
航空機燃料、作動油等に触れ又はそれを体に浴びた空港消防職員は、できる限り速やかに石鹸による洗浄、衣服の取替え等を行うものとする。

◎消防業務各訓練内容

別紙4

訓練内容	実施頻度	実施場所	実施時間
消防車・医療搬送車走行	隊員の熟練度に合わせて、 全隊員が確実に走行や 放水操作等ができるよ うになる頻度で行うこと	場周道路・保安道路	定期便の離発着 に影響を与えない 時間帯
走行放水		場周道路・保安道路・滑走路・エプロン	
ハンドライン操作		消防車庫前・貯水槽付近	
搭載ホース操作			
各機材取扱			
呼吸器取扱			
消防車レスポンス訓練	半年に1回以上 (事務所と調整すること)	滑走路・エプロン	
実火災消火訓練	事務所と調整すること	事務所と調整すること	
地形熟知訓練	毎日	空港場外道路等	
基礎体力練成訓練	随時	消防車庫前	
船舶の操船訓練	週に1回以上	空港周辺の海上	

地形慣熟訓練ルート図 (空港外)



ルート4 (東与賀)

ルート5 (早津江)

ルート2 (広江漁港)

ルート1 (戸ヶ里漁港)

START, END★

ルート3 (大詫間)