

観光船「カズ1」の海難事故について

2022. 5. 2

日本クルーズ&フェリー学会事務局長 池田良穂



ウトロ港に停泊する観光船群。(上)大型船「おーろら」姉妹(下)小型観光船(右のピンクの船の前に停泊するのがKAZU ⅢとKAZU Ⅰ)

ウトロ港を起点とする知床観光を行う観光船「カズ1」が、2022年4月23日にウトロ港を出港して3時間のクルーズの途中で消息を絶ち、乗客・乗員26名の命が失われました(執筆時点では14名の死亡が確認され、残りの方々は行方不明)。

テレビなどでは連日過激な報道がなされていますが、中には憶測や個人的な感想、経営者へのバッシングともとれるものもあります。

海底100m付近で船体が発見されましたが、詳しい事故原因等はまだ解明されていないようですので、現時点で明らか点を整理し、若干の考察をしておきたいと思います。

事故経緯

4月23日

10時 「カズ1」がウトロ港を出港。

13時頃 「天候が荒れてきて、ウトロ到着が遅れる」との連絡

13時13分 「沈みかけている」との無線連絡が他の運航会社にあり、海上保安庁に連絡。

13時18分 船首が浸水している、エンジンが使えない、カシュニの滝付近にいるとの連絡

14時頃 船体が30度傾斜との連絡。その後消息をたつ。

16時頃 海上保安庁の航空機等が現場到着。船体、乗員の姿は発見できず。

4月24日

5時5分 北海道警の航空機が知床岬先端で3名を発見。いずれも死亡が確認。

昼過ぎ 浮輪と浮器が発見

夕方 海上保安庁が、事実上「沈没した」との見方を示す

連絡手段の不備

マスコミは、運航する知床観光船の無線設備の不備を厳しく指摘しているが、経緯を見る限り、沈没前からなんらかの形で連絡はとれており、連絡できなかったことが直接被害につながったわけではない。他社との無線、携帯電話等がつながっており、沈没する前から連絡はとれる状態にあったことになる。

ただし、本来あるべき船と運航会社との間の連絡はとれていなかったのは事実。外航海運では、1998年には、船長責任から、運航会社の責任の下で海陸一体での船舶の安全管理へと移行するISMコード(国際安全管理コード)が導入されており、内航の旅客船については同様のシステムの導入が望まれる。

捜索・救助の遅れ

海上保安庁の航空機が現場付近に到着して捜索を始めたのは、16時半頃となっており、この時点で沈没してから2時間以上が経過しており、水温が2度程度であったことを考えると海上に脱出した人々はすでに意識を失うか、絶命していた可能性が大きい。

最も近い海上保安庁の巡視船は、網走港に配置されており、現場水域に到着するには数時間を要しており、沈没直後の救助活動は難しい状況であった。

また、知床観光船の他社は、まだ営業を開始していなかったこと、当日は強風波浪注意報がでていて、漁船も出港していなかったため、現場周辺で救助活動ができる船はいなかった。

遭難の原因

遭難の原因は、執筆時点では判明していないが、船首から浸水して、大きく傾いていたとの情報があることから、船首への浮遊物の衝突や座礁による船首船底の損傷、船首窓ガラスが割れての浸水などが考えられる。船体が見つかっているため、原因については早晩判明するものと思う。

悔やまれる出港判断

当日は、寒冷前線が通過する予想となっており、強風・波浪注意報が発出されていた。このため同観光船の出港を危惧する声もあったと報道されている。ただし、ウトロ周辺では風も弱く、波も低かったため会社は出港を決めたという。ただし、出港して波が高ければ戻るといった条件付きの出港と、運航会社社長はインタビューで答えている。また、出港後、知床半島の沿岸を走行する同船の姿がビデオで撮られており、その時点では海面も穏やかであったことが確認されている。

当日の網走(ウトロから直線距離で約60km西)では、寒冷前線の通過に伴い9時頃から強風が強まり、12時57分には最大瞬間風速25.1mの台風並みの風が吹いている。網走よりも

風が弱くなる現象は、知床半島の地形に原因があり、ウトロの風は網走に比べると平年でも6割程度と、弱くなっているという。当日も、同様の現象があったと考えられている。

「カズ1」は、クルーズの帰路にカシュイの滝付近で遭難したと考えられることから、10時に出港して岬の先端まではクルーズを行っていたものと考えられるので、知床岬の先端までは予定通りクルーズを行ったものの、カシュイの滝まで戻ったところで航行が難しいほど波が高くなり、船を減速させたため、帰港が遅れるとの連絡を入れたとみることができる。ただし、この連絡時点ですでに帰港予定の13時頃になっていたことから、すでにエンジントラブル等のなんらかの故障があった可能性もある。

こうしたことを考えると、船長としての引き返すタイミングの判断が甘かったのかもしれない。時々刻々と変わる天気予報を分析して、帰港予定時間までの海象の変化を把握するシステムを船上および陸上で連携して行うことが必要となろう。

ちなみに、同社は3時間の知床半島先端までいくクルーズ(最大1日2便)の他、2時間のルシャ湾コース(1日1~2便)、1時間のカムイワッカコース(最大1日6便)を2隻の船で運航している。

Shiretoko Sightseeing Course Map



知床観光船の知床クルーズのコース(同社パンフレットより)



KAZU I

- 全長／12m
- 総トン数／19t
- 最大速力／21N
- 搭載人員／65名

トイレ完備



KAZU III

- 全長／13m
- 総トン数／18t
- 最大速力／25N
- 搭載人員／58名

トイレ完備

知床観光船の運航船 KAZU IとKAZU III

大きな教訓

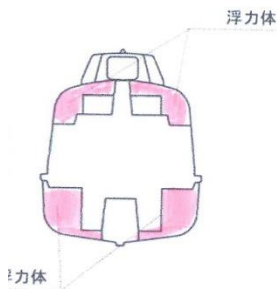
落水すれば、即、命にかかわるような低水温水域で稼働する観光船には、特別な要件が必要なことを、今回の海難事故は教えてくれている。

船体が急速に沈没したらしいことから、船の不沈化対策が必要となろう。大型船舶に搭載されている救命艇のように、船体内の空所にウレタン等の浮力体を充填する方法が考えられる。救命胴衣、救命浮輪、救命浮器では生命を長時間維持できない低水温水域の場合には、船体自体を究極の救命手段とすることが必要となる。

この他、最上階のオープンデッキ自体を浮く構造にすることも可能かもしれない。

また膨張式の救命いかだの搭載でもよいと思うが、体をぬらさずに放棄船体から移乗ができるかの検討が必要となる。

今回の遭難では船体が完全に沈没し、その沈没位置が把握できなかったことが捜索上の大きな問題となった。船の位置が分かる AIS 装置の設置を、小型の旅客船には義務付けるべき時代になっているように思う。価格も安くなっている。



浮力体を使ったライフボートの不沈化の一例