知床遊覧船「カズⅠ」の海難事故について(その2)

2022.5.5

日本クルーズ&フェリー学会事務局長　池田良穂

先に、メールニュースで「知床の観光船「カズⅠ」の海難事故について」を5月2日付けの第1報を配信させていただきましたが、それについて、ある会員からは、不沈船化についてはエアーバック方式も考えられるのではとのご意見をいただきました。エアーバック方式や、既存船については外部への浮力体の付加等によるいろいろなアイディアがありそうに思います。

また、福冨会員からは、下記の追加情報と「カズⅠ」の写真もいただきましたのでご紹介します。

この写真を見ると、船体の中央付近からプロペラ軸を収めたスケグ状の付加部が船底から突き出しています。座礁するとしたら船首からで、そこからの浸水と考えていましたが、この船底に付きだした部分を岩礁にぶつければ、エンジンルームへの浸水も考えられます。今後の船体状況の破損状況の調査結果に注目したいと思います。

最近のニュース報道では、社長の運航管理者としての役割などが話題になっていますが、この会社の場合には船およびその運航についての知識と経験があるのは、乗船していた船長だけなので、引き返す判断等も船長にしかできなかった可能性が高いと思います。こうした小規模運航会社での運航管理者の資格と役割がこれから議論のなるかと思います。

国交省は「知床遊覧船事故対策検討委員会」を設置して、夏までには中間とりまとめをする予定ということです。検討内容は、役員・運航管理者の資質の確保、安全管理規定の実効性の確保、監査・行政処分のあり方、船員の技量、船舶検査の実効性、設備要件の強化などが検討されるとのことで、その成果が期待されます。

全国の観光船事業者は零細なところが多いため、あまりハードルが高くなると海上観光事業自体が衰退する可能性もあるので、海上観光先進国の海外事例等も参考にして安全と振興のバランスのとれた施策が期待されます。

以下、福冨会員からの追加情報です。

１）「KAZU　Ⅰ」は、元、ホウライ汽船の「ひかり八号」（三原～瀬戸田）ということです。森田さんの日本客船総覧や藤木さんの日本の旅客船 2003 でも確認できました。平水区域の船です。

２）知床遊覧船だけは、なぜか北海道旅客船協会に加盟して無いようです。2020 年のガイドブックにも、今年入手した新しい版にも載っていません。比較的大手は、「おーろら」の道東観光開発とゴジラ岩観光のようで、旅行社のツアーもだいたいそちらだと思いますが、知床遊覧船とかはどんな集客だったんでしょうね。

３）「おーろら」に乗った時、もう１隻の「KAZU　Ⅲ」が「おーろら」のすぐ後ろの航跡内を追走してきた時があってちょっと無茶してるなあと感じました。（写真のとおりですが、実際には、風除けに使っていたのかもしれません。こういう話をすると、マスコミはそこだけ切り取って飛びつくような話ですが。）

KAZU Ⅲ

４）知床は、まともな港は、ウトロから羅臼までありません（羅臼側に夏泊というところはありますが）。漁師番屋以外人家はほとんどありません。だから、携帯はつながらないし、海保は、網走と羅臼で、両者は支署が違い、その辺はどうなんでしょうか。ウトロと羅臼は双方裏表で、支所も天候も異なり、人の行き来もほとんど無いと聞きました。あと、外国だとコーストガードでは無くて、ライフボート（？）という組織（民間？）だか何だかあって、荒波でも救出に向かう姿を海事関係の博物館で見聞きしたりしますが、その辺はどうなんでしょうかね。日本の BAN は救難には使えませんが。

５）最近の瀬戸内の高速艇なども含めて、多くが 19GT です。これだと、小型船舶で、航路は沿岸（５海里以内）のはずですから、小型船舶２級免許の船長１人でもいいはずです。それなのに「KAZU　Ⅰ」は定員 65 名、他もそうですが、ゴジラ岩観光の「カムイワッカ 88」などは、見かけももっと大きく見えます。

他でも見ますが、甲板員と呼ばれる若者１人はほとんどバイト同然だったのではないかと思います。このあたりも問題かと思います。65 名も乗っていたら、２人では非常時対応などできないと思います。