



〈連載(251)〉

「コスタ・コンコルディア」の海難事故



大阪府立大学大学院・海洋システム工学分野・教授
池田 良穂

正月早々に、大型クルーズ客船「コスタ・コンコルディア」の衝撃的な海難のニュースが飛び込んできた。乗客乗員4000人余りを乗せた同船が、地中海で座礁転覆したというニュースである。ちょうど、その土曜日には大学センター試験(昔の共通1次試験)が各地の大学を会場として行われていて、筆者も1つの会場の責任者として業務にあたっていた時で、家に帰ってテレビの報道をみて驚いた。しかも、本連載で紹介したばかりのチビタベッキア港(11月号に紹介)を出港した直後で、しかもコスタクルーズだ(12月号に同社の「コスタクラシカ」の乗船記を紹介)。

試験明けの月曜日に、雑誌「クルーズ」の編集長から、同海難に関する緊急報告の記事を依頼されて、インターネットで検索をして状況を調べて執筆し、それが1月19日の海事プレスと、1月末に発行された雑誌「クルーズ」3月号に掲載されている。

昔と違って、インターネットからは、実に様々な情報や写真などが入手できるようになっていて、状況の分析はやりやすかつ

た。しかし、インターネットの情報には、まったく証拠に基づかないものが山ほど掲載されていて、その中から真実を探し出すことはなかなか難しい。最近「電気自動車がCO₂を全く出さない」などという、科学技術的にみるととんでもない広告が大手をふってテレビでさき堂々と流される時代だから、まったく規制のないインターネットではしかたのないことではあるが。これは嘘ではないが、電気自動車を走らせる電気を作るのに発電所では大量のCO₂を出していることに触れないのは、一種の詐欺のように思うのは筆者だけであろうか。

とは言ってもインターネットは情報の宝庫ではある。そこで、入手できる写真、ビデオ映像を時刻歴順に並べて、それを中心に、映像に映る事実と、各種の情報を照らし合わせて、今回の海難の真実に迫るという手法をとり、それが前述の海事プレス、雑誌クルーズに掲載された記事である。

事故から1ヶ月近くたって、各種の検証が行われてきているが、筆者の初期情報だけを頼りに執筆した記事の内容が、おおむね間違っていなかったことに安堵している。

事故は、金曜日の夕刻にチビタベッキアを出港して、地中海クルーズに旅立った11万総トン型の新鋭船「コスタ・コンコルディア」が、航路途中のジリオ島に近づきすぎて、15ノットのスピードで暗礁を避けようと急転舵をして、20時45分に左舷後部のエンジンルーム付近をぶつけて、約50mもの損傷を受けたことから始まった。この島はクルーズを楽しむ人も多いため、多くのクルーズ客船が宣伝効果も狙って島の近くを航行していたという。船長は、同島出身の船員もいたことから、できるだけ島の近くを航行するように指示をしていたらしく、それが仇となった。これは船長の安全性を軽視した指示と、それを受けた航海士の技量の問題であり、完全なヒューマンエラーと言える。

岩礁との接触でエンジンルームに浸水して推進力を失った同船は、惰性で前進して21時頃には停止状態となり、その時点までに船長は救命ボートの準備をするよう指令を出している。船は、最初はぶつかった側の左舷に傾いていたと考えられるが、浸水に伴って各デッキに滞留した海水でゆっくりと20度近くまで傾むいたと思われる。これは損傷区画に多数のデッキのある損傷船に特有の、「浸水中間段階での大傾斜」と呼ばれる現象である。たぶん、これを立て直すべく、右舷のタンクに注水して、船は右舷側に傾くことになったものと思われる。もともと、この程度の損傷(船長の16%)では、浸水中間段階での大傾斜で転覆はしない設計になっているので、20度程度の傾斜のまま船は漂流した。

AISの情報の分析によると、船は、惰性による前進から停止した後、船首をジリオ島の港に向けるような少し回頭をしている。これが船長が、できるだけ港に近付けて乗客乗員の退船非難を安全に行おうと意図したものとも考えられるが、この点についての証言はまだないようだ。その後、船は、風と波によって、次第にジリオ島の港近くの岩礁に横向きのまま近づいている。船長は、座礁を避けるために右舷船首のアンカーを落とし漂流を止めようとしているが、巨大な船体に働く風圧力で横流れは止まらなかったようだ。

事故から25分後の21時10分に、船長は全員退船の指示を出している。この頃の同船の姿が島から撮影されていて、その映像では船は20度ほど傾いているが、沈没の気配はなく、右舷の救命ボートが下ろされて乗客乗員の退船避難が始まっている様子が確認できる。

AIS情報の解析では、21時50分頃には船は動かなくなっており、この頃に右舷側から岩礁に座礁したようだ。フィンスタビライザーが出たままだったので、右舷のフィンが岩礁に突き刺さり、そこをピボットポイントとして船体は動揺を繰り返すようになったと思われ、それによって船体中央部のビルジ部に亀裂が入り、右舷側からの浸水も始って、船は復原力を完全に失い、さらに浮力も失って次第に横倒し状態となった。この状態に達したのが何時頃かについては情報がないが、0時半まで船上で指揮をとっていたことが確認されている船長が、転げ落ちるようにして他の船員と救命ボートに乗ったのが1時過ぎであることからす

ると、船体は急速に横転に至ったのは深夜近くではないかと思われる。

乗客の脱出は深夜にまで及び、特に左舷側に取り残された人々は、船首と船尾に掛けられた縄梯子を使って、船側から船底に沿って降りて救助艇にだどりつかなければならなかった。救命艇で船の傍にいたという船長が、陸上の司令官に「とにかく船にもどれ」と罵倒されているのが1時40分頃である。これに対して、「船は暗くてなにも見えない」と回答しているので、この頃には非常用発電機も止まり、船上の明かりもついていなかったようだ。こうした中を、左舷のボートデッキから縄梯子を伝って数珠つなぎで船側・船底をつたって海に向かって降りる人々のビデオ映像がインターネットで公表されている。

さて、4000人以上の人々が乗船する巨大船が、15ノットのスピードで岩礁に接触し、その後、漂流して岩礁に再座礁して横転した事故で、犠牲者が40人余りに留まったことは奇跡に近いように思う。写真映像では、巨大な岩が左舷の破口に突き刺さっていることが確認できるので、衝突時の衝撃はかなりのものであはずである。この犠牲者には、衝突自体の衝撃と直後の浸水によるものと、船員の制止を聞かずに船から海に飛び込んで島まで泳ごうとした人が少なくないという。

しかし、マスコミの異常な船長バッシングには驚くばかりだ。陸上のコーストガードの指令官の異常なまでの罵倒を繰り返し流され、一部の乗客の証言を鵜呑みにした

報道など、筆者からすると冷静さを欠いたマスコミ報道には恐怖さえ感じた。こうして間違ったイメージが形成されていくのだ。

もちろん、船長には、島に近づけすぎたのと、操船を誤った船員の監督責任があり、これがなければこの事故は起こらなかったのは事実だ。この点での船長責任は重い。しかし、事故後の対応については、かなり迅速な避難指示、深夜までの船上での指揮と、ボートに移動してからも船のまわりから離れずにいたことは確かのようなのだ。船長が、ぼそっと、「錨も入れて(漂流をふせごうとしたし)、たくさんの乗客・乗員の命も救った・・・」という言葉には、彼の悔しさがにじみ出ているように思う。

いくつかの事例をあげてみよう。まず「船員がわれ先に救命ボートで逃げた」というが、ビデオや写真映像に、船員が冷静に乗客の誘導をしているものがたくさん映っている。しかも4000人余りの乗員乗客のうち、1000人余りは船員で、そのうち800人余りはサービス要員である。彼らは、非常時に乗客をマスターステーションに誘導するのが仕事であり、その後の避難は航海担当の船員等が行う。したがって乗客の避難がある程度進めば、こうしたサービス要員の避難も始り、彼らがたくさん載っているボートがあってもおかしくはない。しかし、この時点で船上にまだ残っている乗客にとっては、船員が先に逃げたという印象をもつ人がいても当然だ。こうした状況確認をなしに、乗客のコメントを流すことがどれだけの誤解をまき散らすことになるかを今回の事故報道は如実に示しているように思う。インターネットに出ている情報は、さらに

これに輪をかけて、勝手なことを言っている。「船長が女性と飲んでいた」という非難報道にも、記者はクルーズ客船の文化を知らないのだなと思った。事故の起こった時間帯は、夕食の時間で、船長はキャプテンズ・テーブルで乗客の中のVIPの接遇をしていた可能性が高く、それも船長の仕事だからだ。

同船の運航会社が、いち早く、船長の規

定違反と責任を公表したこと自体は理解できるが、その後のマスコミの異常なバッシングについては、なんとか避ける方策ができなかったのかと思う。船長1人をスケープゴートにしても事態は好転しないと思う。イギリスの船長協会が、「証拠に基づかない船長への早計な批判」についての抗議声明を出していることは、しごく当然のように思う。



大型客船で賑わうチビタベッキア港