

本調査は、船舶事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故等の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行うものであり、本事故の責任を問うために行うものではない

事故の概要

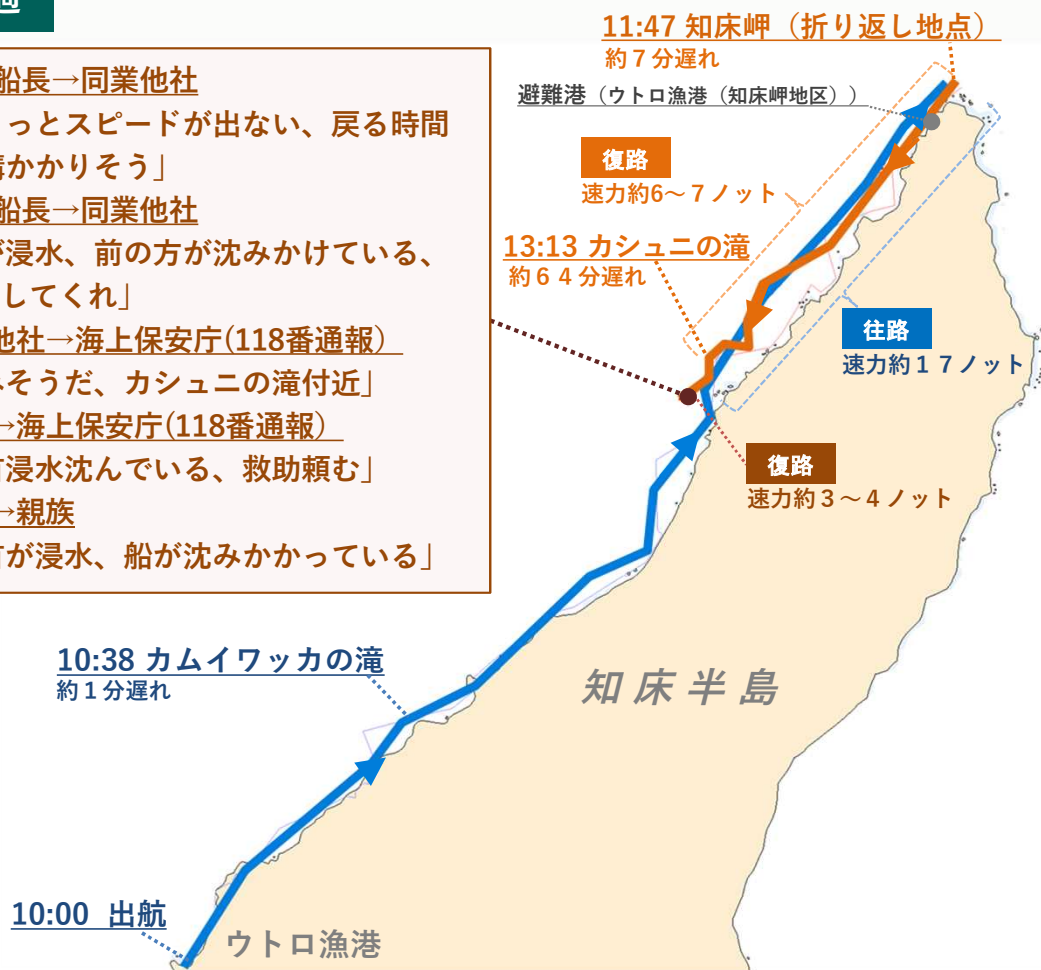
発生日時：令和4年4月23日 13時26分以降
 場所：北海道知床半島西側カシュニの滝沖
 概要：旅客船KAZU I（船長1人・甲板員1人・旅客24人計26人乗船）は、航行中、浸水し、沈没した。本事故により、旅客18人、船長及び甲板員が死亡し、旅客6人が行方不明となっている。（令和4年12月12日現在）



旅客船KAZU I（本事故前の状況）

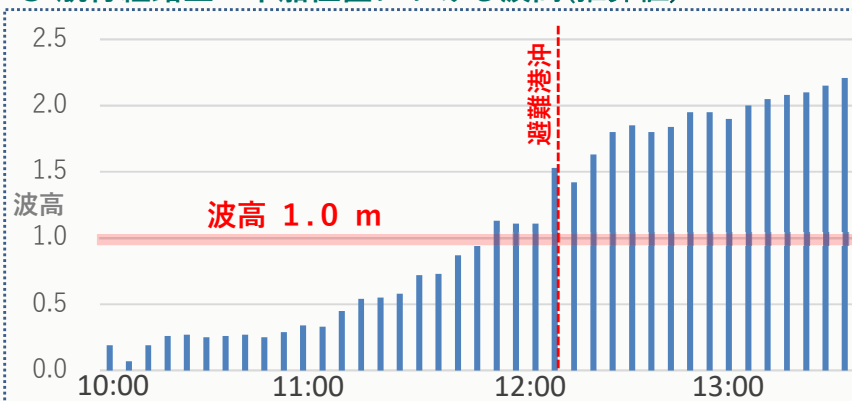
事故の経過

- 13:07 本船船長→同業他社
「ちょっとスピードが出ない、戻る時間結構かかりそう」
- その後 本船船長→同業他社
「船が浸水、前の方が沈みかけている、救助してくれ」
- 13:13 同業他社→海上保安庁(118番通報)
「沈みそうだ、カシュニの滝付近」
- 13:18 本船→海上保安庁(118番通報)
「船首浸水沈んでいる、救助頼む」
- 13:21 旅客→親族
「船首が浸水、船が沈みかかっている」



注意報下の出航と気象・海象の急変

○ 航行経路上の本船位置における波高(推算値)



○ 注意報の発表状況(斜里町)

	強風	波浪
発表時刻	03:09	09:42
発表基準	海上15m/s (平均風速)	3.0m (有義波高)



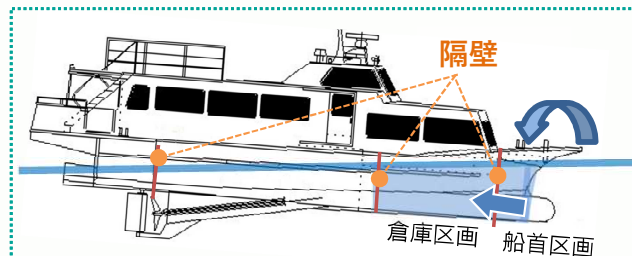
- ・(有)知床遊覧船の運航基準(風速8m/s以上・波高1.0m以上)では発航中止とすべきであったが、船長は本船を出航させた
- ・復路において、臨時寄港等の措置をとるべき基準(風速8m/s以上・波高1.0m以上)に達していたが、避難港を使用する措置をとらなかった

船体調査

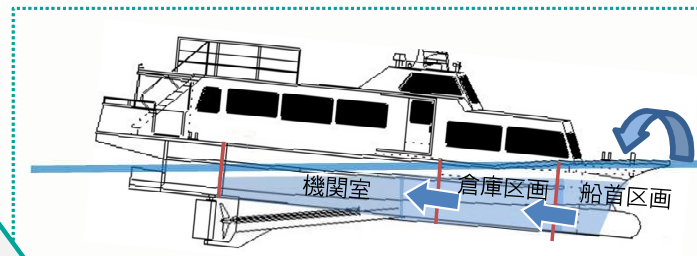
- **船底外板の損傷**
破口(6カ所)があったが船内側まで貫通していない
- **船首甲板部ハッチ**
ハッチ蓋が脱落(所在不明)、ヒンジが脆性破壊
- **ガラス窓等**
ガラス窓 破損 (客室前面中央、客室左舷側)
左舷客室扉 脱落
- **甲板下にある区画**
3か所の隔壁すべてに開口部あり
- **バラスト(砂袋)の配置**
船舶検査証書の記載と異なる配置(前方に移動)



船首甲板部ハッチからの浸水により沈没に至るメカニズムの分析



- ハッチの蓋は確実に閉まっていない状態
- 気象・海象が悪化する状況下で動揺により蓋が開き、ハッチから船首区画に海水が流入
- 船首区画に溜まった海水が隔壁の開口部を通じて倉庫区画、機関室へと浸水
- 機関室に浸水した海水が主機関の電子部品に触れ、主機関が停止



- ハッチが海面より下になると、更に大量の海水が浸入
- 波でハッチ蓋が壊れて外れ、客室前面ガラス窓を割り、同窓からも海水が流入
- 本船の船体重量(海水の重量を含む)が浮力を上回り沈没に至る

当委員会は、さらに詳細な調査を行い、事実関係を明らかにし分析を進める予定

調査・分析の方向性 — 本事故及び被害の発生に至る複合的な要因

* 以下の順序は、各要因による影響の大小を示唆するものではない

- 船体構造等・・・①ハッチから浸水、②隔壁開口部から隣接区画に浸水し沈没
- 運航の判断・・・注意報発表下の発航、天候悪化する状況下の運航継続(避難港を使用せず)
- 安全管理規程の不遵守・・・運航管理者による運航管理の実態が存在しない
- 監査・検査の実効性・・・運輸局の監査、日本小型船舶検査機構(JCI)の検査の実効性に問題
- 救命設備や通信設備の不備・・・低水温環境に不十分な救命設備、常時接続が困難な通信設備
- 捜索・救助体制に課題・・・本事故発生の通報を受け、航空機等を発動したが、本事故当日に旅客等の発見に至らず

当委員会は、現時点において確認されている事実情報等に基づき、事故再発防止のため、国土交通大臣に意見を述べることとした

国土交通大臣への意見(早急に講じるべき対策)

(運輸安全委員会設置法第28条の規定に基づく)

- 事業者への指導：船首甲板開口部の点検※、避難港活用 (※ 平水区域から限定沿海区域に変更した小型旅客船)
- 小型旅客船※の隔壁の水密化に関し、検討(安全性をさらに高める観点から) (※ 限定沿海区域を航行区域とするもの)