

船舶の安全運航の確保

平成18年2月から4月にかけて、全没翼型水中翼旅客船（通称：ジェットfoil）が高速航行中に相次いで何らかの障害物に衝突し、4月には多数の負傷者が発生するという重大な海難が発生した。

- (1) 2月6日、博多・釜山間を結ぶJR九州高速船（株）の全没翼型水中翼旅客船が対馬北方沖で海洋生物らしき物体に衝突し、3月5日には、対馬東方沖において海洋生物らしき物体に衝突し、乗客14名が軽傷を負った。

これを受けて、国土交通省では、

- ・見張りの強化
- ・目撃情報の収集分析及び減速等の対策の実施
- ・高速航行時におけるシートベルト着用の徹底

を内容とする通達を同社に対して発出したが、同社ではその直後にも同様の事故が2度続いたため、同型船を運航する全事業者に対して、前記通達の趣旨を改めて徹底するよう通達を発出した。

- (2) 4月9日、鹿児島・指宿・種子島・屋久島間を結ぶ鹿児島商船の全没翼型水中翼旅客船が、鹿児島湾入口付近において何らかの障害物に衝突。乗員乗客110名が重軽傷を負った。

これを受けて、国土交通省では、同型船を運航する全事業者に対して、前記通達の趣旨が改めて周知徹底されるよう、緊急立入検査を実施した。

- (3) これらの状況に鑑み、国土交通省では、超高速船の安全運航の確保について、ハード及びソフト面から総合的かつ効果的な方策の検討を行うため、4月13日に、関係行政機関、学識者、メーカー、運航事業者からなる「超高速船に関する安全対策検討委員会」を設置した。

平成18年4月13日、東京湾口で貨物船同士（フィリピン船籍イースタンチャレンジャー号（総トン数6,182トン、乗組員25名）と津軽丸（総トン数498トン、乗組員5名））が濃霧の中を航行中に衝突し、イ号が沈没するという重大な海難が発生した。

イ号の乗組員は、海上保安庁巡視船及び津軽丸により全員救助された。

イ号沈没後、イ号からの燃料油等の排出が認められたことから、船舶所有者は、事故後直ちに、独立行政法人海上災害防止センターを始め民間事業者と契約のうえ、排出油の防除等を実施した。

また、海上保安庁においては、巡視船艇・航空機及び機動防除隊を出動させ、船舶所有者手配の民間事業者とともに浮流油の状況調査、排出油の防除等を実施した。なお、排出油の大部分は拡散消滅したが、一部は、千葉県館山市に漂着したことから、4月17日、第三管区海上保安本部長から千葉県知事及び館山市長に対し、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭45法136）に基づく防除要請を行った。

国土交通省では、津軽丸の運航者に対し、特別監査を実施し、4月18日、気象・海象情報の収集や、事故発生時における運航基準の遵守等、内航海運業法（昭27法151）に基づく安全確保命令を発出した。