

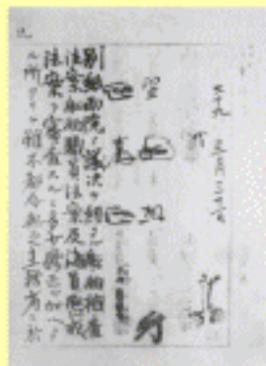
特集 21世紀を迎えた海難審判庁

第1節 20世紀における当庁の果たした役割

1896~1950

海難審判庁組織等の動き

1896. 4. 7
海員懲戒法公布
1897. 7. 1
同法施行
(組織) 逓信省
高等海員審判所(管船局兼任)
地方海員審判所[東京、大阪、長崎、
函館]各地方船舶司検所兼任)



海員懲戒法制定御書
(内閣総理大臣官房秘書課所蔵)



海員懲戒法施行時の
高等海員審判所

◎主な動き

我が国における海難審判制度は、1897年(明治30年)7月1日に施行された海員懲戒法をもって単独の法制度として確立され、1948年(昭和23年)2月29日施行の海難審判法に受け継がれ、今日まで100有余年の歴史を有している。

四面を海に囲まれた貿易立国である我が国にとって海運への依存度とその重要性はいうまでもないところであるが、海難審判制度の当初は、海難を起こした船員の懲戒を通じて、また太平洋戦争後は、海難の原因を明らかにすることにより、海難の防止に寄与するという海上の安全交通政策の一翼を担っている。

1900年代前半は、海員懲戒法の全盛期で逓信省のもと高等海員審判所のほか4か所の地方海員審判所において年間約500件の判決を行っていた。その間、我が国では、重大海難事件が絶えることなく発生して多数の尊い人命の犠牲を伴うことも少なくなかった。また世界に目を向けると、1912年には旅客船タイタニック号沈没事件が発生した。

1900年代半ばに海難審判制度は、海員懲戒主義から海難原因探究主義に移行し、海難審判法が公布されて新たな海難審判行政が始まった。

重大海難事件

1905. 8. 22
汽船金城丸汽船バラロング号衝突事件
(瀬戸内海姫島沖合 155人死亡)

1908. 3. 23
汽船秀吉丸汽船陸奥丸衝突事件
(北海道恵山岬沖合 212人死亡)

1911. 10. 11
汽船三浦丸乗揚事件
(那覇港沖合 41人死亡)

1912. 2. 10
汽船盛丸汽船第一凌波丸衝突事件
(関門海峡 57人死亡)

旅客船タイタニック号沈没事件

1924. 7. 27
汽船神邦丸汽船大礼丸衝突事件
(樺太沖合 41人死亡)

1931. 12. 24
汽船八重丸機船関西丸衝突事件
(来島海峡 56人死亡)

1931. 12. 24
汽船屋島丸遭難事件
(神戸和田岬沖合 69人死亡)

1935. 7. 3
機船みどり丸機船千山丸衝突事件
(香川県地蔵埼南東沖合 107人死亡)

みどり丸 (1,724総トン、昭和3年建造)



1927. 10
長崎地方海員審判所が門司地方海員
審判所に名称・位置改正

1941. 12
東京地方海員審判所が横浜地方海員
審判所に名称・位置改正

1943. 11
函館地方海員審判所が小樽地方海員
審判所に名称・位置改正

1943. 11
運輸逓信省に改称

1945. 5
運輸省(通信部門分離)に改称

1947. 11
海難審判法公布
1948. 2
同法施行

1947. 11
海難審判法公布
1948. 2
同法施行

1948. 2
海難審判所設置(海員審判所廃止)
(組織) 高等海難審判所
地方海難審判所(小樽、横
浜、大阪、門司)

※1948. 5
海難審判所理事官が海上保安庁へ移管さ
れる

1948. 8
大阪地方海難審判所が神戸地方海
難審判所に名称・位置改正

1949. 6
運輸省(運輸省設置法)

1949. 6
(組織) 高等海難審判庁
地方海難審判庁(小樽、横
浜、神戸、門司)



当時の神戸地方海
難審判所の審判廷

1944. 2. 6
汽船第六垂水丸転覆事件
(鹿児島県垂水港 464人死亡)

1948. 1. 28
汽船女王丸沈没事件
(岡山県牛窓付近 199人死亡)

1949. 6. 21
汽船青葉丸遭難事件
(周防灘 141人死亡)

1950. 2. 28
機附帆船第一光豊丸沈没事件
(八丈島沖合 44人死亡)

1950

1951~1990

海難審判庁組織等の動き

1951

1951. 2 小樽地方海難審判庁が函館地方海難審判庁に名称・位置改正
 1952. 7 海上保安庁海難審判理事所が海難審判庁の組織へ統合

1954. 9. 26 汽船北見丸他3件遭遇事件(函館港付近 275人死亡)

1954. 10. 8 機船内郷丸遭難事件(相模湖 22人死亡)

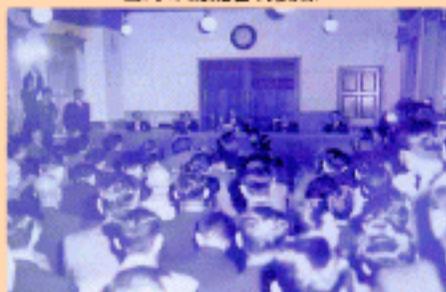
1955. 5. 11 汽船紫雲丸機船第三宇高丸衝突事件(高松沖 168人死亡・行方不明、122人負傷)

1957. 4. 12 機船第五北川丸沈没事件(瀬戸内海三原瀬戸 113人死亡、49人負傷)

1954. 11 仙台及び広島市に地方海難審判庁支部と地方海難審判理事所支所が設置

1958. 1. 26 機船南海丸遭難事件(紀伊水道 167人死亡・行方不明)

当時の海難審判模様



重大海難事件

汽船洞爺丸遭難事件

在りし日の洞爺丸



1954年(昭和29年)9月26日青函連絡船洞爺丸(4,337総トン)は、乗客・乗員など1,314人を乗せ函館から青森に向け航行中、台風15号に遭遇して函館港内において転覆し、乗客・乗員1,155人が死亡した。

函館地方海難審判理事所は、発生後直ちに海難調査を開始し、2か月という短期間で同年11月27日に審判開始の申立を行った。

函館地方海難審判庁は、翌1955年2月15日洞爺丸のほか当日遭難した他の青函連絡船の十勝丸、北見丸、日高丸、第十一青函丸の各遭難事件を併合して第1回海難審判を開廷した。以後、海難審判は、30回にわたり開廷され、翌年9月22日裁決が言い渡された。

1962. 11. 18 機船第一宗像丸機船タラド・プロビーク衝突事件(京浜運河 41人死亡、1人負傷)

1963. 2. 26 機船りっちもんど機船ときわ丸衝突事件(神戸港外 47人死亡、3人負傷)

1965. 5. 23 機船ヘイムバード機船衝突事件(室蘭港 10人死亡、3人負傷)

1969. 1. 5 機船ぼりばあ丸遭難事件(野島埼沖合 31人行方不明、2人負傷)

1956. 4 高等海難審判庁書記課が廃止され首席書記が新設
 1956. 7 長崎市に門司地方海難審判庁長崎支部と門司地方海難審判理事所長崎支所が設置

1957. 6 高等海難審判庁に調査官が新設
 1957. 8 高等海難審判庁首席書記が廃止され海難審判書記官が新設
 1958. 4 各地方海難審判理事所及び支所に副理事官制度が導入

1960. 4 仙台、広島、長崎の地方海難審判庁支部及び同理事所支所が地方海難審判庁及び地方海難審判理事所に昇格

1961. 4 海難審判速記制度の導入

1967. 11 海難審判制度70周年記念式典挙行



70周年式典で挨拶する当時の中曾根運輸大臣

1970



炎上中の第拾雄洋丸

1974. 11. 9 機船第拾雄洋丸機船パシフィック・アレス衝突事件(東京湾中ノ瀬航路 33人死亡、8人負傷)

1982. 1. 6 漁船第二十八あけぼの丸遭難事件(ベーリング海 32人死亡・行方不明)

1984. 2. 15 漁船第十一協和丸漁船第十五安洋丸衝突事件(ベーリング海 16人死亡・行方不明、5人負傷)

当時の海難審判模様(なだしお×富士丸)



1985. 3. 31 瀬渡船開洋丸転覆事件(甕海峡 27人死亡・行方不明)

1988. 7. 23 潜水艦なだしお遊漁船第一富士丸衝突事件(横須賀港沖合 30人死亡、16人負傷)

1972. 5 沖縄が日本に復帰し、門司地方海難審判庁那覇支部及び門司地方海難審判理事所那覇支所が設置

1985. 4 国家公務員定年制施行(審判官、理事官特例定年65歳)

1989. 10 国際海事機関(IMO)決議「海難調査への協力(A. 637)」

1989. 2. 16 貨物船ジャグ・ドゥート爆発事件(京浜港 11人死亡、12人負傷)

1990

◎主な動き

海難審判法は、「海難」そのものを対象とする海難原因探究主義を採用するとともに、新たに原因探究の困難な事件に学識経験者を参加させる参審員制度、海難関係人の権利擁護のために補佐人制度を取り入れるなど、現行制度の基礎を築き上げた。

このような状況のなか、海難審判庁組織は、地方海難審判庁及び同理事所の各4か所から仙台、広島、長崎が支部(支所)を経て地方海難審判庁(地方海難審判理事所)に昇格した。また沖縄復帰(1972年)に伴い那覇市に支部(支所)が設置されるなど、現在は、高等海難審判庁、地方海難審判庁7か所、支部1か所(地方海難審判理事所も同様)合計9か所となっている。

一方、1951年~1960年頃の特徴としては、我が国海難史上において未曾有な事故といわれた青函連絡船洞爺丸遭難事件が発生した。さらに旅客船の重大事件が頻りに発生し、多くの乗客などが犠牲となった。

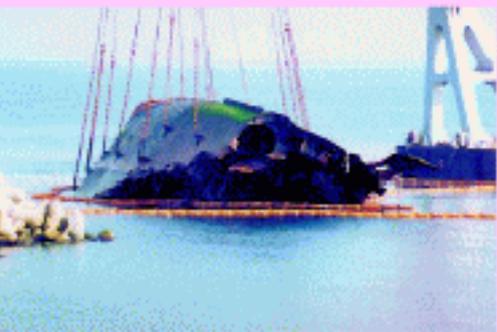
1960年代の高度成長期からは、海難の発生も増加の一途をたどり、1973年の石油ショック時には、23,000件の最高に達し、1980年頃の安定成長期まで約18,000件の横ばい状態が続いた。その中で特筆すべき重大事件として、1974年機船第拾雄洋丸機船パシフィック・アレス衝突事件及び1988年潜水艦なだしお遊漁船第一富士丸衝突事件があげられる。

1991~2000

海難審判庁組織等の動き

◎主な動き
 我が国は、1991年頃からバブル崩壊現象が露呈し、株価暴落、地価の下落など経済構造に変化が現れた。こうしたなか海運界は船会社の再編成や日本船籍の激減、日本人船員の減少及び営業機能の海外移転といった海運業の空洞化などの変動があった。これに伴い海難事故も減少してきたが、社会的影響の大きい海難事故は依然多く発生しており、特にプレジャーボート及び漁船関連事故が目立ってきた。
 貿易立国である我が国は、産業・経済・文化などの分野においても国際社会とのつながりが重要になってきているなか、海難調査の部門においても、海難事故の調査に関し国際間で協力体制を構築しようとする気運が高まってきており、1997年国際海事機関(IMO)では、「海難及び海上インシデントの調査のためのコード」が採択されるなど、グローバルスタンダードに向けた動きが活発になっている。
 海難審判庁は、我が国唯一の海難原因を究明する公的機関として、かつアジアにおけるリーダー役として積極的に対応している。

重大海難事件

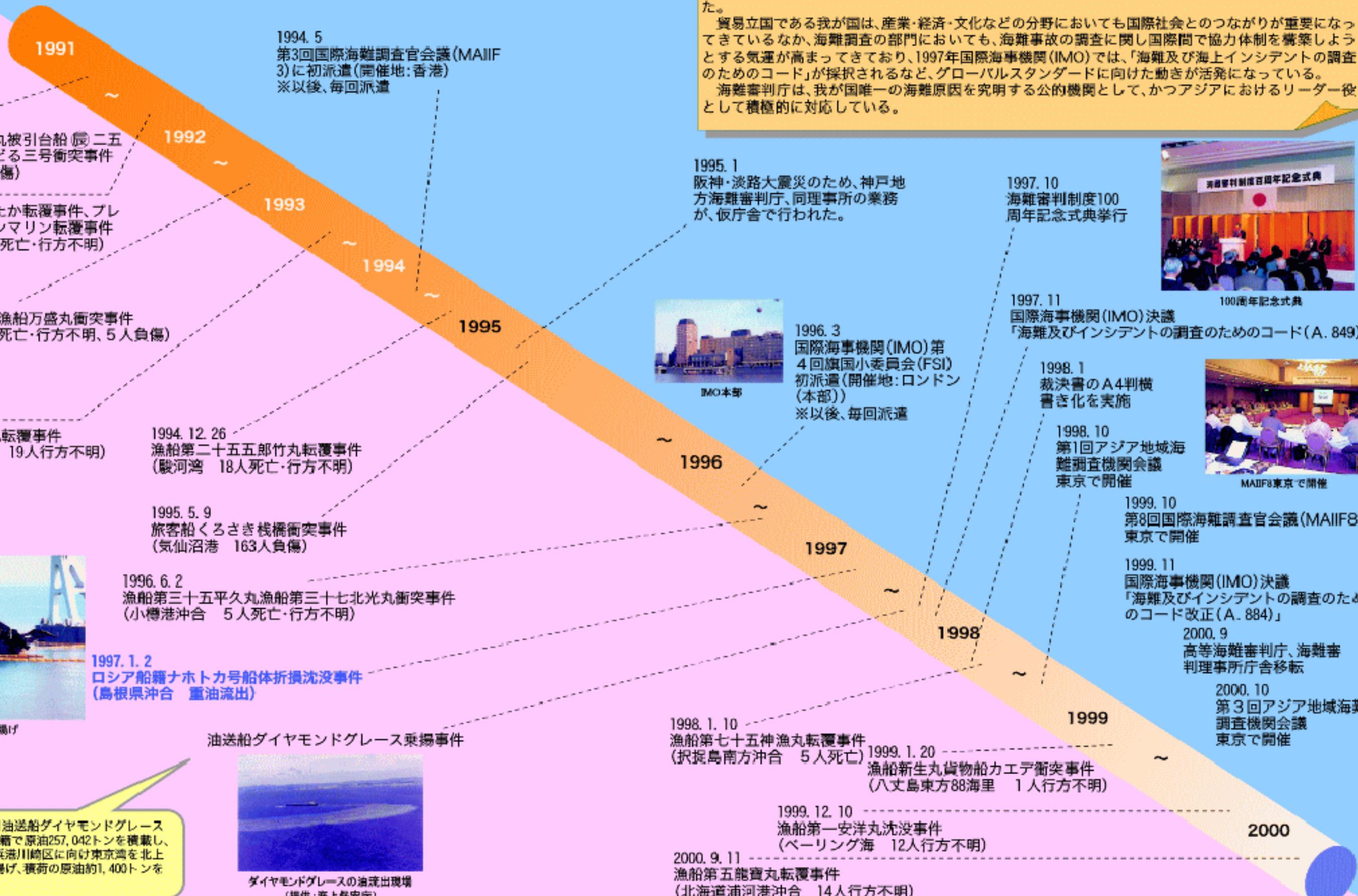


ナホトカ号船首部分の引き揚げ
 (提供:海上保安庁)

1997年(平成9年)7月2日油送船ダイヤモンドグレース(T47,012総トン)は、パナマ船籍で原油257,042トンを積載し、水先人のきょう導のもと、京浜港川崎区に向け東京湾を北上中、中ノ瀬付近の浅瀬に乗り上げ、積荷の原油約1,400トンを流出した。



ダイヤモンドグレースの油流出現場
 (提供:海上保安庁)



第2節 21世紀を迎えた海難審判行政の基本的な方向

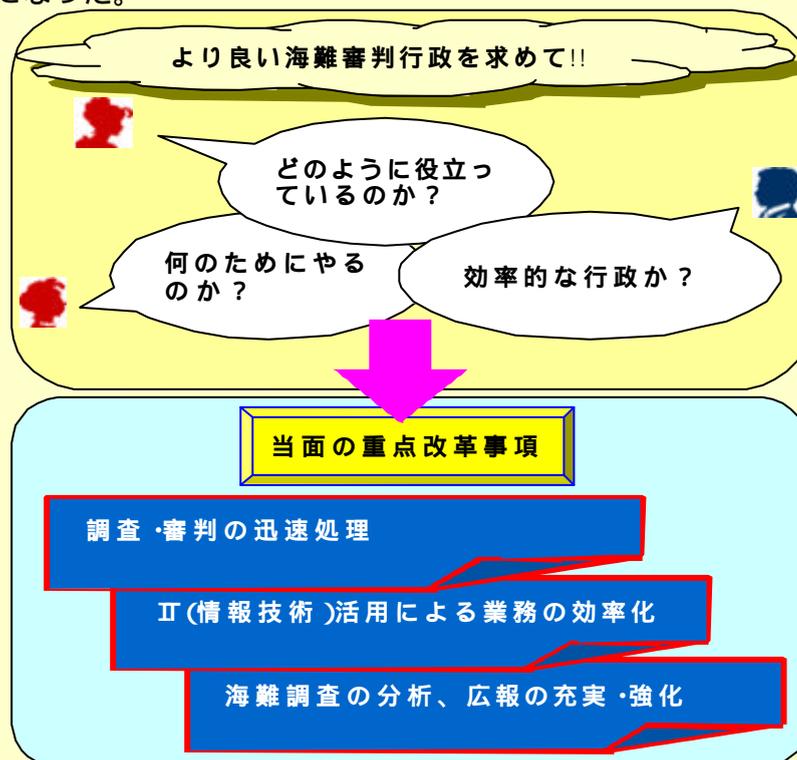
21世紀を迎えた本年1月6日我が国では、行政改革の一環として中央省庁等の再編がなされ、海難審判庁は新たに発足した「国土交通省」の外局としてその一步を歩みだした。

さらに、政治、財政、経済構造、司法など社会のさまざまな分野においても、従来のシステムが見直され諸改革が進められているところである。

海難審判庁においても、海員懲戒法施行から現在まで104年間にわたる海難の再発防止への寄与を踏まえつつ、新しい時代に適合し、これを先取りする改革を積極果敢に進めていく必要がある。

我が国の海難審判制度は、第二次世界大戦後、日本国憲法の公布とともに海員懲戒主義から改められた海難原因探究主義の下に、一貫した事故調査が行われてきた。しかしながら、社会的に影響の大きい海難事件は、依然として跡を絶たず、その処理のため海難調査及び審判期間が長期化するなど、多くの問題点も山積しており、また、世界に目を転じてみても、国際海事機関(IMO)において海難の国際協力の推進を図る決議が採択されるなど、国内問題のほか国際的な動向を踏まえて海難審判行政を推進していくことが必要となってきた。

そこで、海難審判庁では、このような認識に立って、21世紀を迎えるに当たり、海上交通の安全確保への寄与を基本とする海難審判行政のあり方について検討を行い、その検討結果を踏まえ、本年1月、高等海難審判庁において、全国8か所の地方海難審判庁及び地方海難審判理事所幹部職員が出席して「庁長、所長等会議」を開催し、21世紀の海難審判庁のあり方について、当面の重点改革事項として「調査・審判の迅速処理による海難の早期原因究明」、「IT(情報技術)活用による業務の効率化」、「海難調査の分析、広報の充実・強化」の三点を推進していくことになった。



1 当面の重点改革事項

(1)調査・審判の迅速処理による海難の早期原因究明

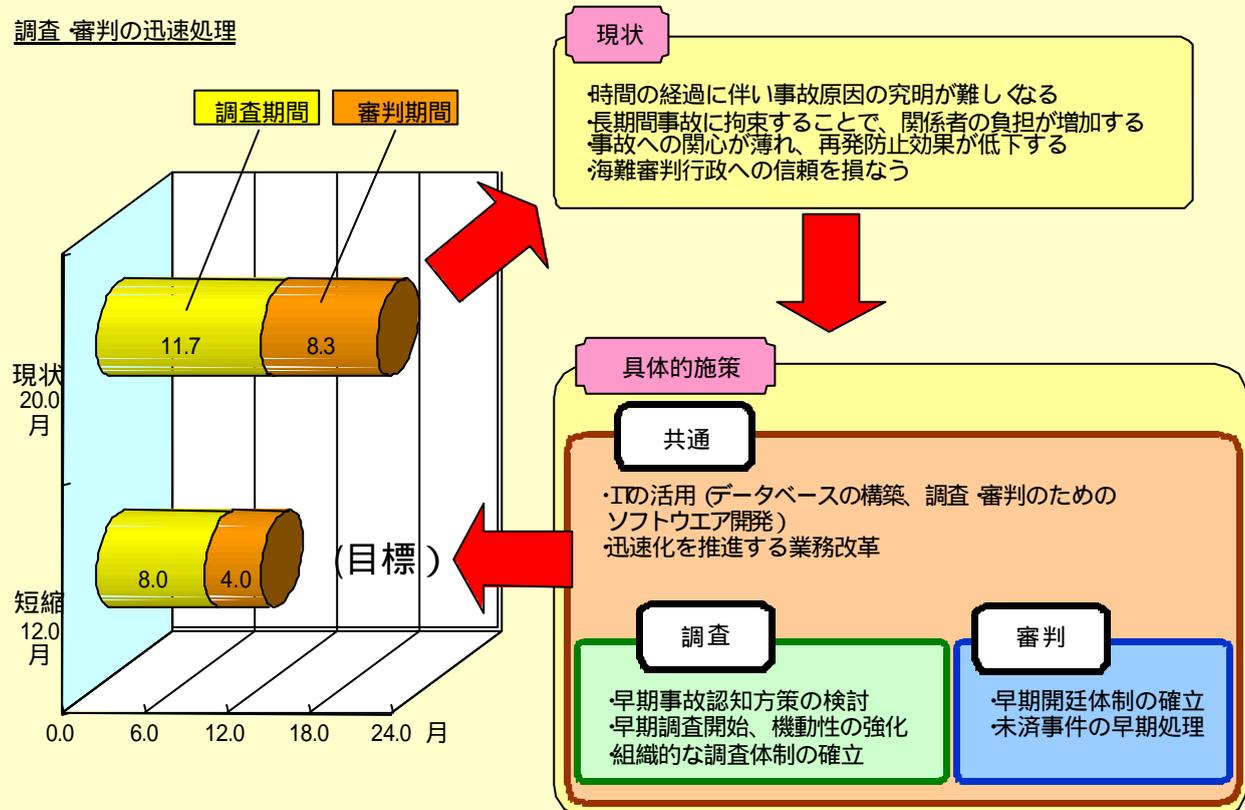
我が国の海上交通をとりまく環境は、めざましい技術革新の進展による船舶の構造及び運航形態の変化、さらに、外国籍船の通航の増加、海洋レジャー船の普及などにより大きく変化し、これに伴い海難の態様も多様化、複雑化してきている。このような状況の中、海難審判庁は、海難の早期原因究明を目標とし、特に主要な海難について早期調査の着手や審判の集中審理などを図ってきたが、全事件についてみると平成12年では、海難発生から裁決までの期間が平均20.0月となっており、必ずしも国民の期待に沿った処理がなされていない現状となっている。

海難調査及び審判期間の長期化は、時間の経過に伴い事故原因の究明が難しくなること、長期間事故に拘束することで関係者の負担が増加すること、事故への関心が薄れ再発防止効果が低下すること、ひいては海難審判行政への信頼を損なう要因となる。

このため、調査及び海難審判について適正で慎重な手続きを損なうことのないよう十分に配慮しつつ、迅速化を図っていく必要がある。

調査・審判の迅速処理を目指して、ITの有効活用、迅速化を推進する業務改革、海難の早期認知方策の検討、早期調査開始、機動性の強化、組織的な調査体制の確立、早期開廷体制の確立、未済事件の早期処理などの具体的な施策を推進中である。

調査・審判の迅速処理

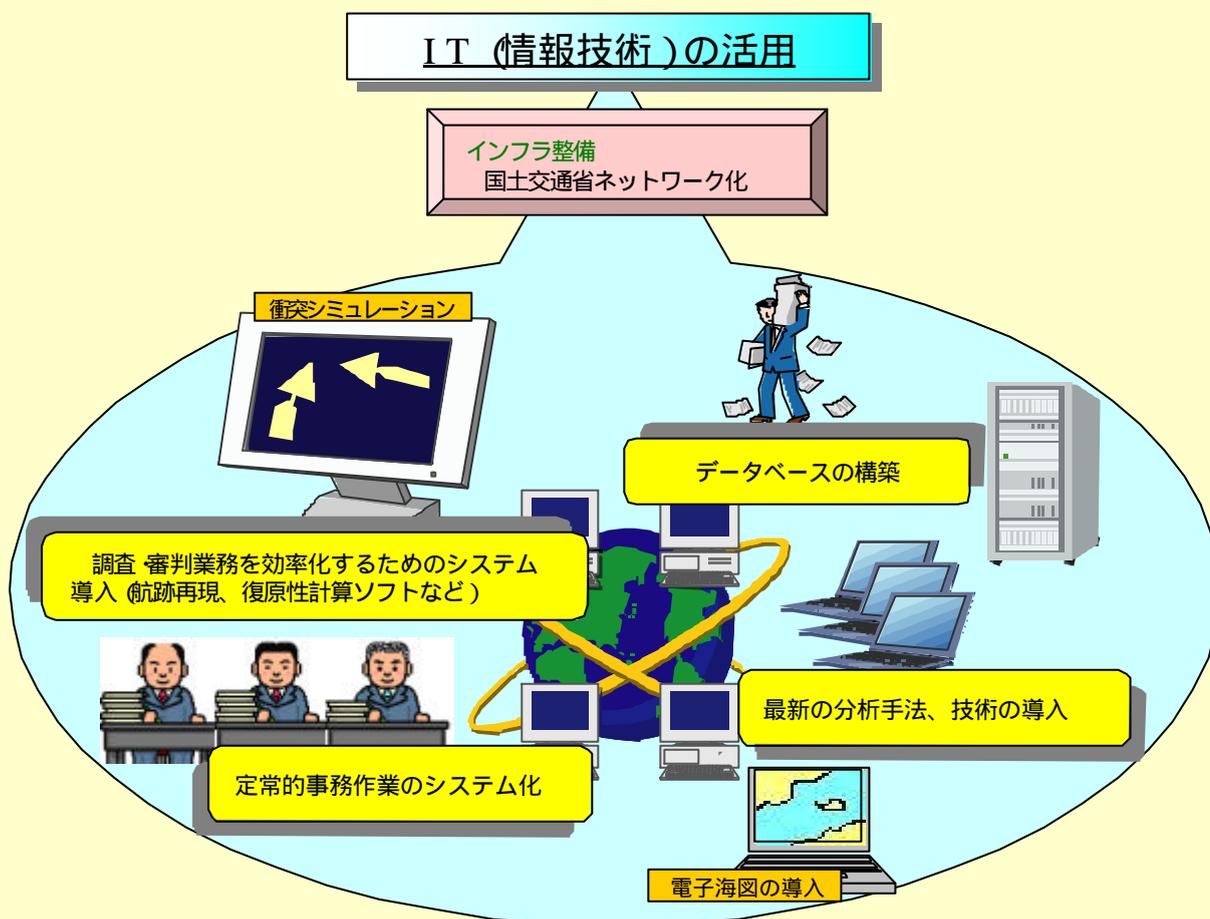


(2)IT(情報技術)活用による業務の効率化

我が国は、国家的政策としてITの活用においては世界最先端の水準を目指しており、海難審判庁においては、平成13年4月国土交通省ネットワークシステムの導入が実現し、パーソナルコンピューターの全職員一人1台体制となるなどIT活用のインフラ整備が図られている。

海難審判庁は、このような状況を踏まえ、行政改革の基本理念により、事業の運営について簡素かつ効率化することや、調査・審判業務について、高度化、近代化、効率化するために、ITの積極的な活用を推進していくこととしている。

ITの活用の具体策としては、最新の科学技術を取り入れるなどの高度化された海難原因究明のためのシステム導入、例えば衝突時の航跡を再現するシステム、各種船舶の復原性、旋回圏の計算ソフト、電子海図ソフトを利用した調査・審判手法などの開発を目指している。そのほか、最新の海難原因分析手法・技術の研究及び導入、定常的事務作業のシステム化、国民一般も利用できるようなデータベースの構築や情報の提供などがあげられる。



(3)海難調査の分析、広報の充実 強化

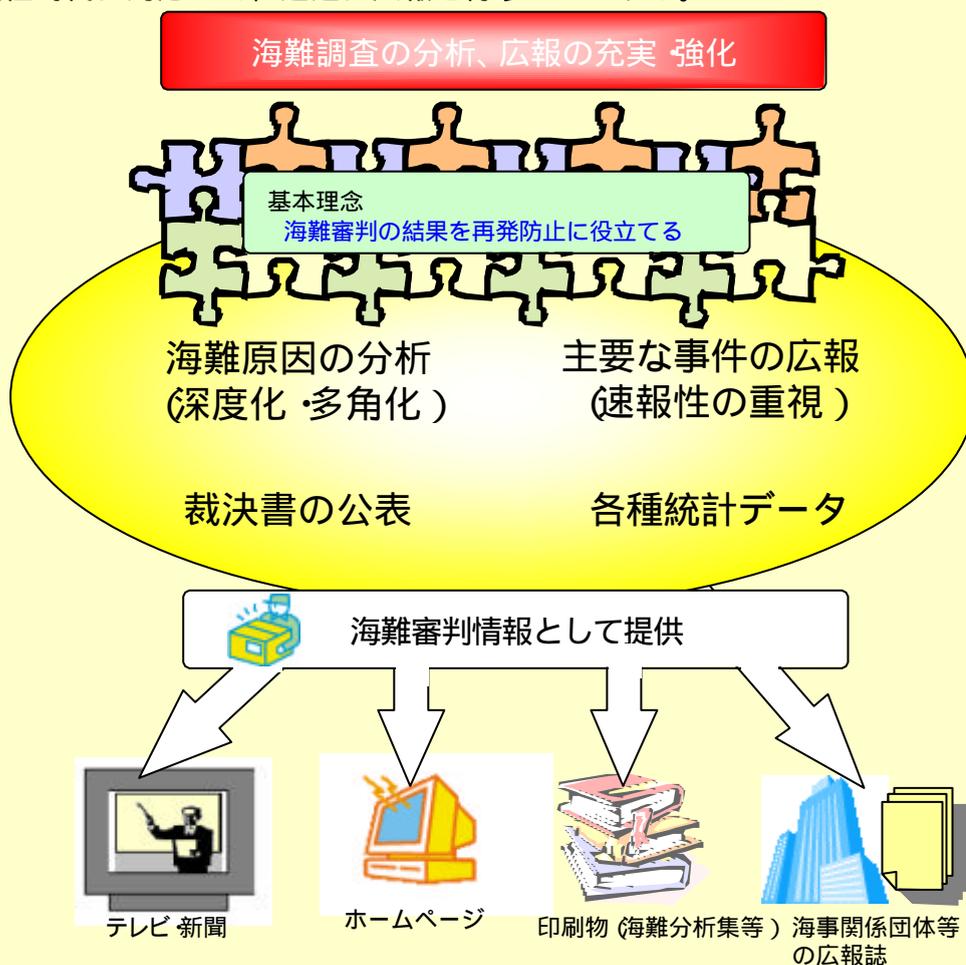
国土交通省は、本年1月発足に当たり、「使命」、「目標」、「政策課題及び仕事の進め方」を策定し、国土交通行政の新たな展開に向けた取り組みを始めた。そのなかで目標の一つとして「安全の確保」を掲げており、安全な日本を形成して国民の安心を確保することの重要性を訴えている。

海難審判庁の役割は、いうまでもなく審判により海難の原因を明らかにし、もってその発生の防止に寄与することであり、海上交通の安全確保の一翼を担っているところである。

海難審判庁においては、国土交通省の安全確保についての諸政策に注目しつつ、新たな海難の調査手法や海難原因の分析手法などを研究開発とともに、社会のニーズに応える質の高い海難防止施策に資するデータを、関係行政機関及び関係海事団体はもとより広く国民に対し、適時適切に提供していくことが必要である。

そのため、その時々に応じた海難事象をテーマに選び、海難原因や背景となった要因などを有効な手法を駆使して分析を行い、その調査分析、結果を年3回以上報告書にまとめて公表する。

また、地方海難審判庁及び高等海難審判庁が言い渡した判決及び各種統計データを海難審判庁ホームページに掲載するとともに、主要な海難事件の調査、審判など各段階の進捗状況について速報性時代に対応して、迅速に広報を行うこととする。



2 重点改革事項の実現に向けて

海難審判庁が、21世紀初頭に目指すべきこととして、当面「三つの重点改革事項」の行政展開を図るが、これは国土交通省の目標である「安全の確保」を実現するための第一歩であり、今後とどまることのない海上交通をめぐる国際的、国内的諸情勢の変化などに応じ、積極果敢に不断の改革を実施していくなど、海事関係者はもとより国民のニーズに応える効率・効果的で質の高い海難審判行政を推進していくこととしている。

21世紀の海難審判のあり方

