

第1章 最近の海難審判庁の動き

第1節 海難調査における国際協力体制の強化

国際海事機関（International Maritime Organization：IMO）は、人命や船舶の喪失や重大な海洋汚染をもたらす海難が頻発することを憂慮し、平成9年（1997年）、その総会において決議「海難及び海上インシデントの調査のためのコード」（A.849（20））を採択し、海難調査における新たな国際協力体制の構築と、調査ための共通手法に関する検討を進めています。

海難審判庁は、世界的な気運を考慮するとともに、我が国周辺海域において頻発する外国船の関係する海難を減少させる観点からも、海難調査における国際協力を強力に推進することとし、実効のある調査協力となるよう、「各国の調査官が在国のままで実行可能な調査協力体制」を作るための提案を、さまざまな機会を捉えて行っているところです。

また、まず近隣諸国との調査協力体制を構築するため、アジア地域における海難調査協力を推進することとして、アジア海難調査官会議を主催したり、二国間の調査協力のための協議を開催したりしています。

第1回日韓海難実務者会議 2003.8.6～7（日本・東京）

中国との海難調査協力協議 2003.9.10～11（中国・北京）

ARMAIM（アジア地域海難調査機関会議）2003.9.18～19（香港）

MAIIF（国際海難調査官会議）2003.11.3～7（チリ・ヴィナデルマー）

海難調査国際協力模擬訓練 2003.12.4～5（日本・北九州市）

FSI（国際海事機関旗国小委員会）2004.3.15～19（英国・ロンドン）

第2回日韓海難実務者会議 2004.5.11～12（韓国・ソウル）

最近の海難調査国際協力に係る国際会議等

1 国際海事機関（IMO）への対応

FSI12に参加し、「海難統計及び調査」について審議

国際海事機関（IMO）は、海事問題を扱う国際連合の専門機関の一つで、主として海上における人命の安全、航行の安全、海洋汚染の防止等に関する技術的・法律的な問題について、政府間の協力の促進、最も有効な安全対策の採用、条約の採択等を行っている機関です。

「海難調査」に関しては、主に旗国小委員会（Sub-Committee on Flag State Implementation: FSI）において検討されています。同小委員会は、海上の安全及び海洋汚染防止のために旗国が実施すべき事項について検討するため、海上安全委員会（MSC）及び海洋環境保護委員会（MEPC）の下に設置され、平成5年（1993年）以降、ほぼ毎年1回のペースで開催されています。

第12回旗国小委員会（FSI12）は、平成16年（2004年）3月15日から19日までの5日間、英国のロンドンで開催され、当庁は、我が国代表団の一員として「海難統計及び調査」についての検討に参加しました。その概要は以下のとおりです。

- （1）海難分析過程における正式な安全評価（FSA）の使用
- （2）海難分析要約
- （3）非常に重大な海難及び重大な海難についての回状の回覧遅延対策
- （4）火災事故及び救命設備に関する事故についての報告書書式の見直し



[FSI12 会議模様（IMO 本部）]（英国・ロンドン）

2 国際海難調査官会議 (MAIIF)

海難及び海上インシデントの調査のためのコード(IMO 決議 A.849(20))の運用に新たな動き

国際海難調査官会議 (Marine Accident Investigators International Forum : MAIIF) は、海上の安全と海洋汚染の防止に資するため、各国の海難調査官相互の協力・連携を維持発展させ、海難調査における国際協力の促進・向上を目的として、カナダ運輸安全局の提唱により、平成4年(1992年)から毎年開催されている国際会議です。この会議は、IMOなどの公式な会議と異なって、肩肘張らず自由に率直な意見交換を行う場となっています。

2003年(平成15年)の第12回会議は、11月3日から7日までの5日間、我が国を含む27の国・地域から42名が参加して、チリ共和国のヴィナデルマーで開催されました。

今回の会議では、特に、IMO 総会決議「海難及び海上インシデントの調査のためのコード」(A.849(20))に関し、かねてから当庁が働きかけていた実効のある海難調査協力体制の構築に関する第6回アジア地域海難調査機関会議の合意に基づき、同会議の主催国であった香港から「国内法の許す範囲での調査協力」を基本としたプレゼンテーションが行われ、その現実的な協力方法は、多数の調査官の共感と評価を得ました。

次回の第13回会議は、平成16年(2004年)10月に南アフリカ共和国のケープタウンで開催される予定です。



[MAIIF12 会議模様] (チリ・ヴィナデルマー)

MAIIF12 参加国等 (27の国と地域)

アンティグア・バーブーダ、オーストラリア、カナダ、チリ、中国、コロンビア、キプロス、エストニア、フィンランド、ドイツ、香港、アイスランド、日本、ラトビア、マーシャル諸島、ニュージーランド、ノルウェー、パナマ、韓国、ルーマニア、南アフリカ、スウェーデン、トルコ、英国、米国、バヌアツ、ベネズエラ

3 アジア地域海難調査機関会議（ARMAIM）

アジア地域における調査協力について大枠合意

アジア地域海難調査機関会議（Asia Regional Marine Accidents Investigators Meeting：ARMAIM）は、アジア地域での調査協力を推進するための会議で、当庁の提唱によって、平成10年（1998年）から開催されています。

第6回会議は、平成15年（2003年）9月18日、19日の両日、我が国を含む8の国・地域から16名が参加して、香港で開催されました。本会議では、アジア会議の「憲章」が新たに定められるとともに、会議の名称が「ARMAIM」から「MAIFA」（Marine Accident Investigators Forum in Asia アジア海難調査官会議）へ改められました。

また、アジア地域内における海難調査協力のための大枠について合意され、海難が発生した場合の連絡方法等の具体的な協力内容が新たに定められました。

次回の第7回会議は、平成16年（2004年）9月に我が国で開催される予定です。



[ARMAIM6 会議模様] (香港)

4 日韓海難調査協力関係の構築

日韓における具体的海難調査協力の進展

第1回日韓実務者会議

第1回日韓実務者会議は、日韓両国の海難調査における相互理解と協力を促進する目的で、平成13・14年（2001・2002年）に開催された両国の長官級会議を受けて継続されることが決められた会議で、平成15年（2003年）8月6日、7日の両日、東京において実務者による会議がもたれました。

会議では、両国の相互協力の実績を評価するとともに、今後の協力の増進を図るため具体的な実施方法について、継続して協議することが約束され、また、アジア地域における海難調査の協力関係を促進するため、緊密に連携して積極的な寄与を行っていくことが確認されました。



第2回日韓実務者会議

第2回会議は、平成16年（2004年）5月11日、12日の両日、大韓民国ソウルにおいて開催されました。

会議では、前回会議以降の相互協力について実績評価を行うとともに、今後の更なる協力拡大を確認しました。また、今年9月、横浜において我が国が開催する第7回アジア海難調査官会議について、アジア地域における調査協力の促進のため、両国が協力して実りある会議になるよう努めることが確認されました。

次回会議は、平成17年に我が国において開催される予定です。



5 海難調査国際協力模擬訓練

利害関係国による共同調査手法の検討

海難調査国際協力模擬訓練は、平成15年（2003年）12月4日、5日の両日、北九州市門司区において、当庁が主催して開催したものです。この訓練は、IMO 総会決議「海難及び海上インシデントの調査のためのコード」(A.849(20))に基づく利害関係国による共同調査を、仮定した事件で実際に行ってみることにより、当該調査の利点や問題点を明確にすることを目的とし、海難調査における具体的な国際協力体制の構築を促進しようとしたものです。

訓練の結果、共同調査の困難性が明らかになるとともに、当庁が提案した、「各国の調査官が在国のままで調査協力を行うことができる海難調査国際協力体制の構築」の有効性が、各国調査官に認識されたものと思われます。この提案については、今年9月に我が国で行われる第7回アジア海難調査官会議（MAIFA）において、更に詳細な話し合いを行うことが確認されました。

この訓練には、主催国である我が国のほか、韓国、中国、フィリピン、ロシア、香港、インドネシア、マレーシア及び米国（オブザーバー）から15人の海難調査官が参加しました。



6 二国間の調査協力に関する会議

日中における海難調査協力の協議

平成15年（2003年）9月10日、11日の両日、中華人民共和国交通部海事局と、同国北京において海難調査の協力について協議を行いました。中国は、アジア海難調査機関会議に第1回以降続けて出席していますが、海難調査機関はいまだ固定されていないようで、制度に関わる説明に多くの時間が費やされました。

当庁からの調査協力についてのいくつかの提案は、その回答が留保されましたが、今後も協議を継続し、交流を深めることについて確認されました。

この二国間の調査協力に関する会議については、平成16年にロシア連邦との協議を行うこととしています。



第2節 海難審判行政の課題と推進

1 海難原因究明体制の更なる充実・強化

我が国を取り巻く海上交通は、日本国籍の外航船、内航船及び漁船が減少する一方、プレジャーボートや外国籍船が増加し、さらに今後この傾向が高まることが予想されます。また、国際競争に直接さらされる海運界では、企業運営の多国籍化、運航形態の複雑化が進展するなど海上交通に関する環境には著しい変化が生じてきています。

平成13～15年度における重点改革事項の主な成果

調査・審判の迅速処理

- ☆海難の認知から審判開始申立までの平均期間を4.6ヶ月短縮
- ☆申立から裁決までの平均期間を3.1ヶ月短縮
- ☆関係機関への協力要請により早期認知体制を確立

海難調査の分析・広報の充実

- ☆本庁、地方において「海難分析集」を延べ20回公表
- ☆海難審判情報誌「マイアニュースレター」の隔月発行
- ☆「海難審判説明会」の積極的開催(延べ58回)
- ☆ホームページ上での情報提供を強化

ITを活用した業務の効率化

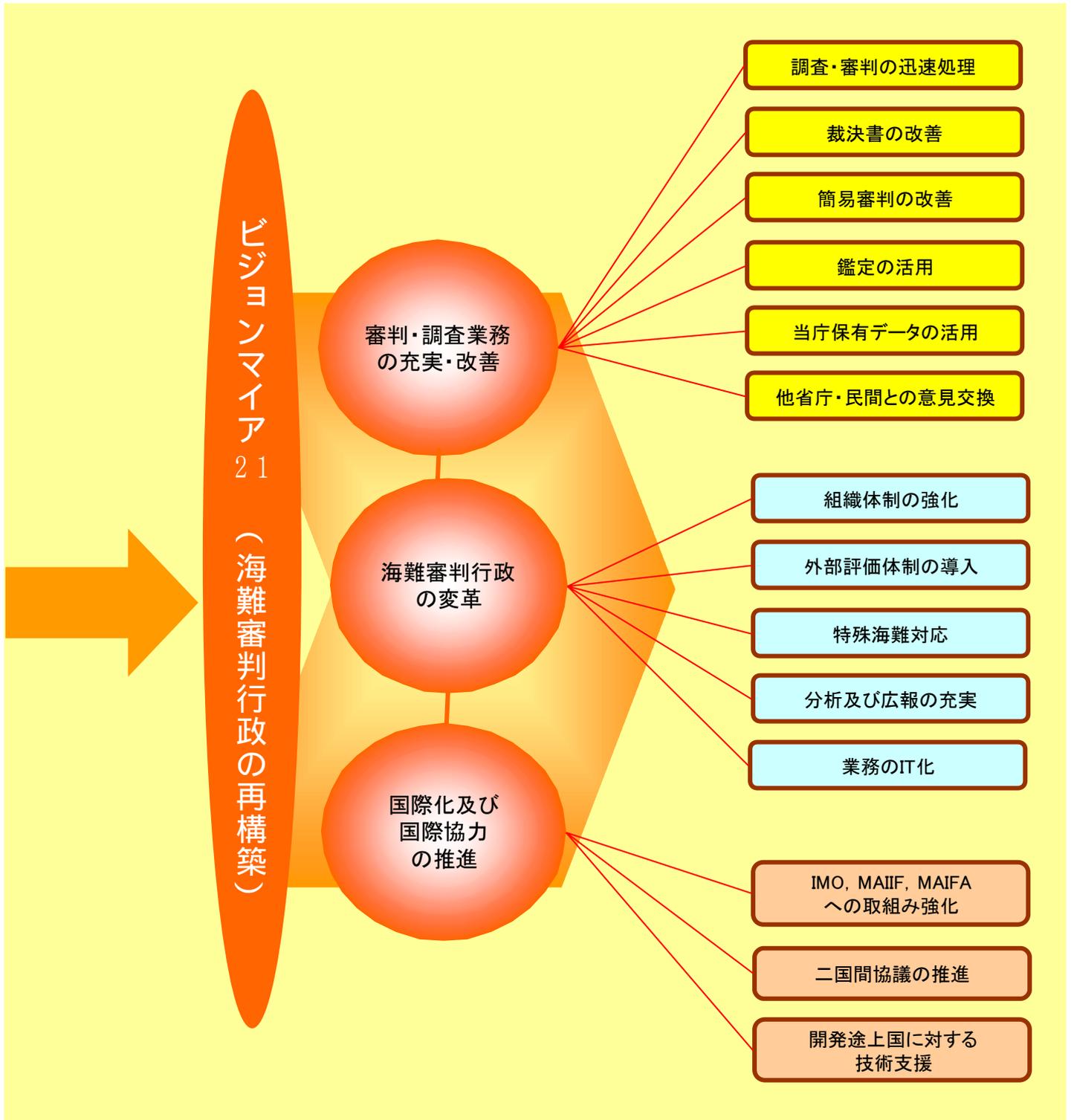
- ☆調査・審判業務支援システムの開発・運用
- ☆航跡再現システムの開発
- ☆VDR(航海データ記録装置)データ解析装置を導入
- ☆海難調査におけるテレビ会議システムの導入を決定

国際協力の推進

- ☆韓国と海難調査協力体制を確立
- ☆近隣各国と調査協力体制確立の協議を実施
- ☆海難調査国際協力模擬訓練を実施(8の国・地域が参加)
- ☆開発途上国に対する技術支援を実施

定着化、業務体制の更なる強化

海難審判庁では、このような環境の変化に対応して海難の再発防止に有効な体制を構築するため、平成13年度から「調査・審判の迅速処理」、「海難調査の分析、広報の充実・強化」、「ITを活用した業務の効率化」を当面の重点改革事項として取り組み、平成15年度までに一定の成果を上げることができました。さらに、平成16年度からは、これまでの改革事項の定着を図りつつ、海難の再発防止に向けた業務体制の更なる強化を目指して、「ビジョンマイア21」を立ち上げ、海難審判行政の再構築に取り組むこととしました。



2 海難審判庁が達成すべき目標とその達成状況

海難審判庁は、主に政策の実施を担う「実施庁」と位置付けられており、国土交通大臣が毎年度設定する業務の実施に係る目標に対して、その達成状況の評価が行われています。

平成15年度に海難審判庁が達成すべき目標の達成状況は以下のとおりです。

☆迅速な海難の調査、審判開始の申立について

海難を認知したときは、迅速に調査に着手し、審判による原因究明が必要であると認められる事件について、審判開始の申立を迅速に行う。

【具体的目標】

海難の認知から審判開始の申立までの平均期間を8.0ヶ月以内とする。

【達成状況】

海難調査の迅速化・効率化を図り、平均期間を7.1ヶ月とすることができました。

☆迅速な海難の審判及び裁決について

海難の審判及び裁決を迅速に行う。

【具体的目標】

審判開始の申立受理から裁決までの平均期間を6.5ヶ月以内とする。

【達成状況】

審判運営の効率化・事件の集中審理を図り、平均期間を5.2ヶ月とすることができました。

☆海難に関する情報の利用促進等について

海難の原因、海難実態の分析等に関する情報を提供する機能の向上を図るとともに、海難審判及び海難防止に関する知識の幅広い普及を図る。

【具体的目標】

「海難審判庁ホームページ」の裁決・広報等の各種データ提供の充実を図る。[容量を240MB（14年度目標の80MBの3倍）以上とする。]

本庁及び地方機関において特定のテーマについての海難分析の結果を5回以上公表する。

「海難審判説明会」を16回以上（13年度目標の2回以上の8倍）実施し、海難審判及び海難防止に係る知識の向上及び普及を図る。

【達成状況】

速やかな追加・更新、新コーナーの設置など掲載情報の充実を図り、容量を306MBとすることができました。

海難の態様、海域における海難の特殊性などをテーマとした「海難分析集」を延べ13回公表することができました。

旅客船、貨物船、漁船、プレジャーボート等関係者・教育機関等に対して「海難審判説明会」を延べ25回開催することができました。

平成16年度に海難審判庁が達成すべき目標

平成16年度においても、海難審判庁が達成すべき目標が以下のとおり示されました。前年度からの継続的な目標であり、すでに前年度において達成されたものもありますが、海難審判庁としては、これらの更なる充実化、定着化を目指して努力してまいります。

1. 迅速な海難の調査，審判開始の申立について

海難を認知したときは、迅速に調査に着手し、審判による原因究明が必要であると認められる事件については、審判開始の申立を迅速に行う。

【具体的目標】

- ・海難の認知から審判開始の申立までの平均期間を7.5ヶ月以内とする。

2. 迅速な海難の審判及び裁決について

海難の審判及び裁決を迅速に行う。

【具体的目標】

- ・審判開始の申立受理から裁決までの平均期間を6.0ヶ月以内とする。

3. 海難に関する情報の利用促進等について

海難の原因、海難実態の分析等に関する情報を提供する機能の向上を図るとともに、海難審判及び海難防止に関する知識の幅広い普及を図る。

【具体的目標】

- ・「海難審判庁ホームページ」の裁決・広報等の各種データ提供の充実を図る。
[容量を320MB（14年度目標の80MBの4倍）以上とする。]
- ・本庁及び地方機関において特定のテーマについての海難分析の結果を5回以上公表する。
- ・「海難審判説明会」を20回以上（13年度目標の2回以上の10倍）実施し、海難審判及び海難防止に係る知識の向上及び普及を図る。

