

第4章 海難審判庁のしごと

第1節 海難審判の目的とその手続き

1 海難審判の目的

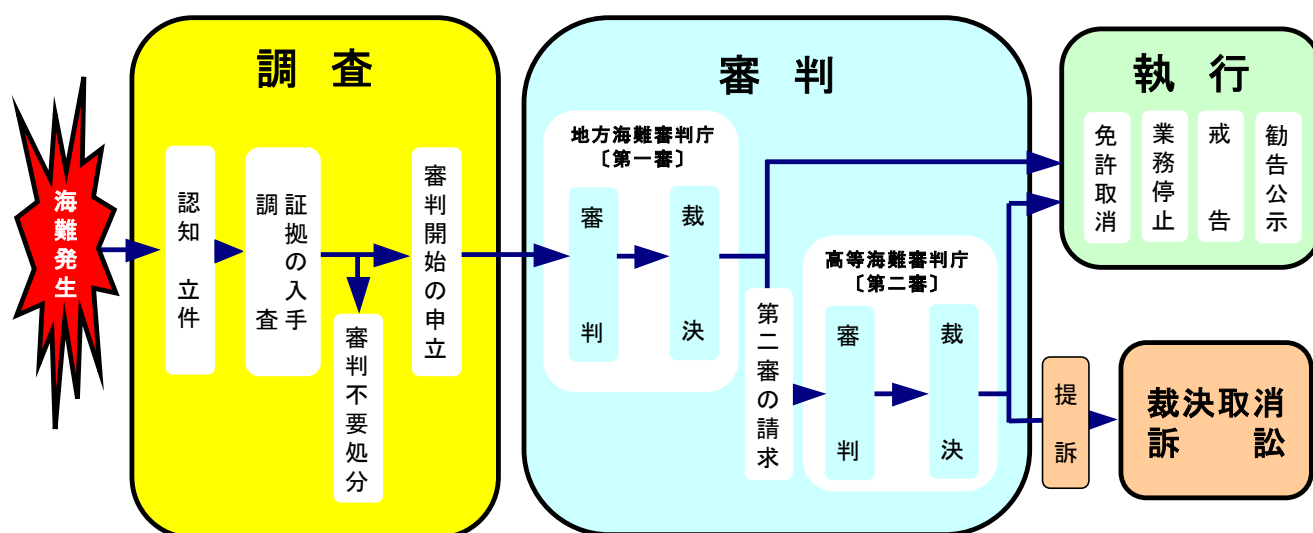
海難審判の目的は、海難の原因を審判によって明らかにし、その発生の防止に寄与することです。

審判の結果、海難が海技士もしくは小型船舶操縦士又は水先人の故意又は過失によって発生したときは、それらの者に対して懲戒の裁決を行い、それら以外の者（海運・造船会社など）が海難の原因に関係したときには、勧告をすることがあります。

また、個々の審判で明らかになった海難の原因や態様などについて、多角的かつ深度化した分析を行ってその結果を公表し、海難の再発防止に役立てています。

2 海難審判の手続き

海難は、人の故意又は過失ばかりでなく、船員の労働条件、船体・機関の構造、港湾・水路の状況、気象・海象等の要因が複雑に絡み合って発生することが多いこと、更に免状又は免許証受有者に対する懲戒処分は、その者の権利を制限することになるため、慎重を期し、公正を保障する必要があることから、海難審判は準司法手続きを採用しています。

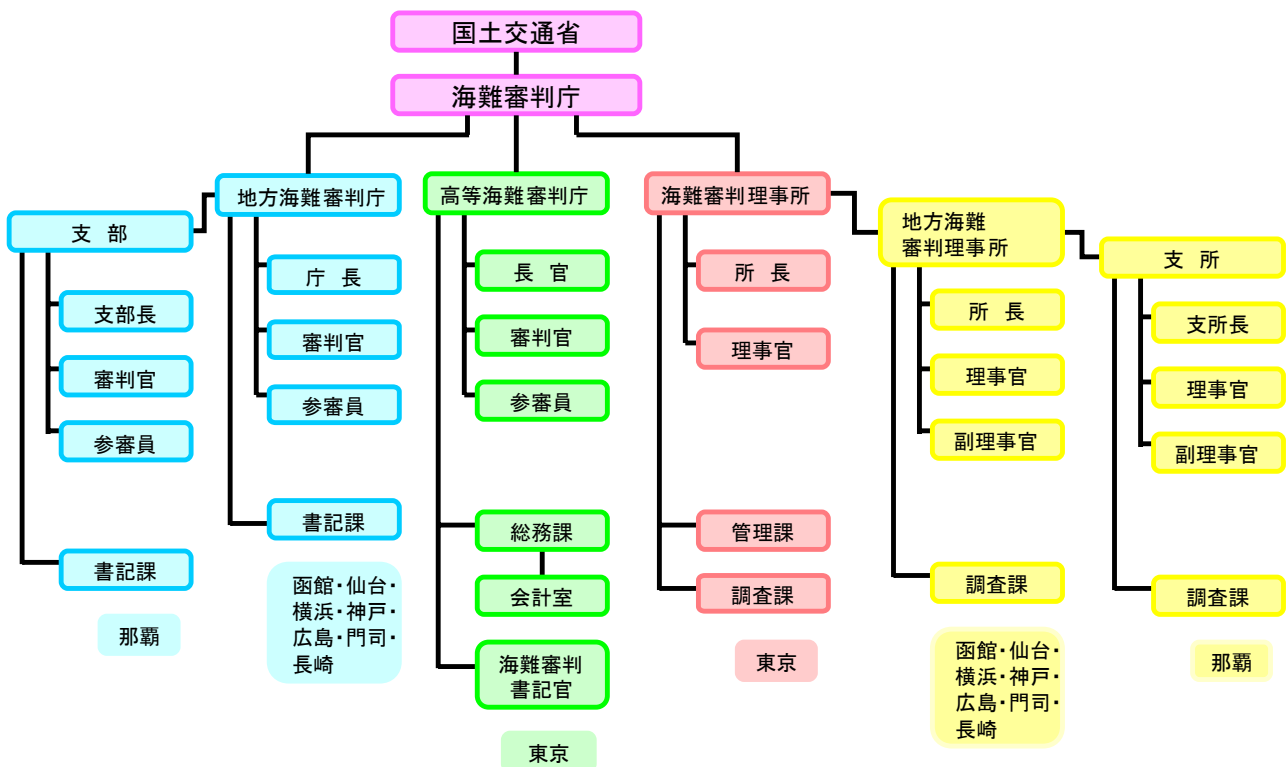


第2節 海難審判庁の組織・管轄区域・予算・定員

1 組織

海難審判庁は、海難の審判に関する行政事務を一体的に遂行する国の行政機関であり、第一審を担当する地方海難審判庁及び第二審を担当する高等海難審判庁並びに理事官の事務を統轄する海難審判理事所によって構成されています。

高等海難審判庁は東京に、地方海難審判庁は函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司及び長崎に置かれ、那覇には門司地方海難審判庁の支部が置かれています。また、海難審判理事所は東京に置かれ、その事務を分掌させるために地方海難審判理事所が各地方海難審判庁の所在地に、那覇には門司地方海難審判理事所の支所が置かれています。



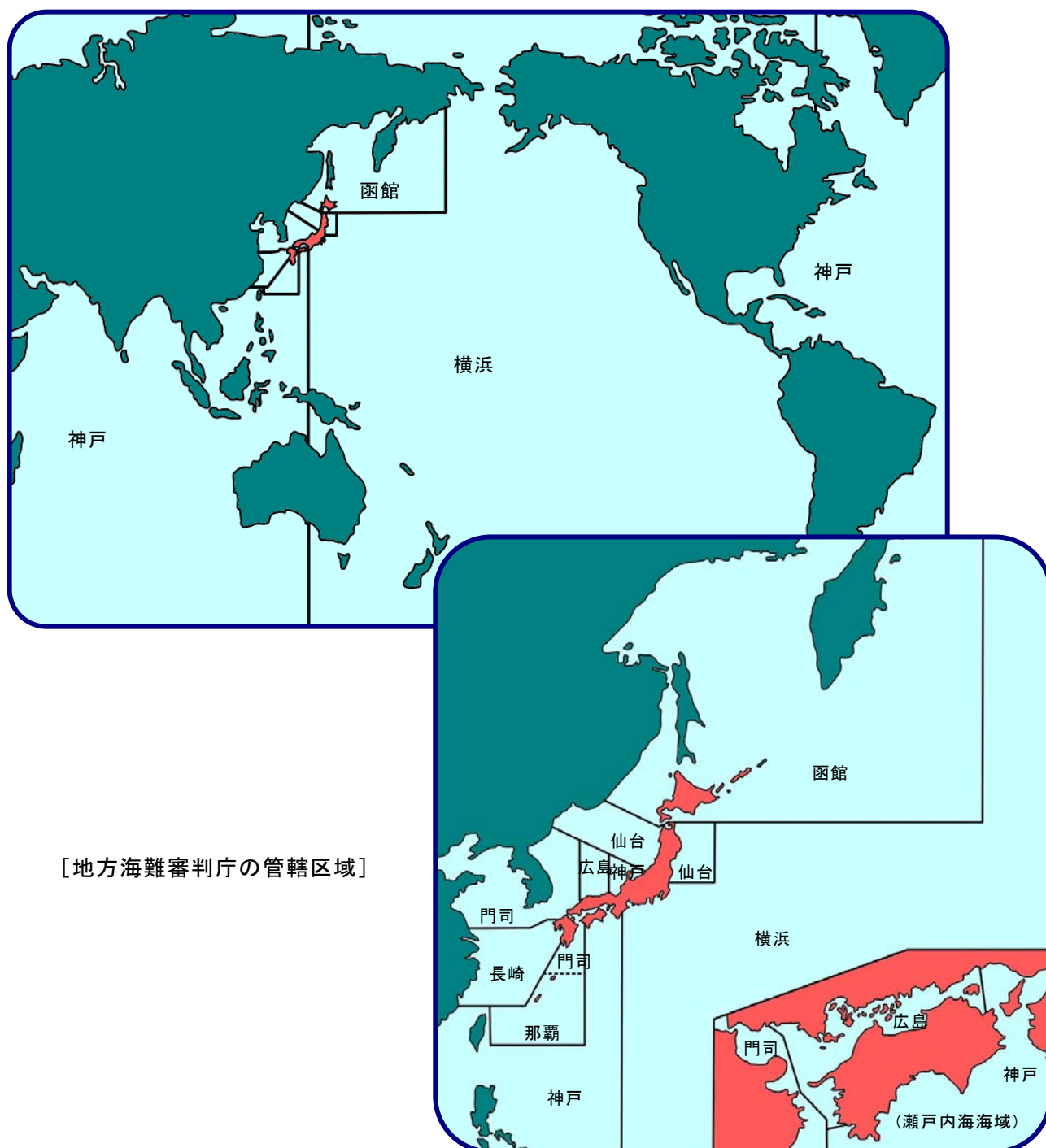
〔海難審判の様子（仙台地方海難審判庁審判廷）〕

2 管轄区域

海難審判法は、国内での日本船舶の海難はもちろんのこと、世界の水域で発生した日本船舶の海難、我が国領海内で発生した外国船の海難も対象としています。また、国内においては海上のみならず、河川、湖沼で発生した海難も対象となります。

領海外の水域は、三重県と和歌山県の県境にある新宮川口を通過する子午線（東経 136 度 41 秒）及び西経 70 度の子午線で二分し、太平洋側は横浜地方海難審判庁、インド洋・大西洋側は神戸地方海難審判庁の管轄区域としています。さらに日本近海においては、それぞれの地方海難審判庁の管轄区域を定めています。

海難事件の管轄は、原則として海難の発生した地点を管轄する地方海難審判庁に属することとされています。

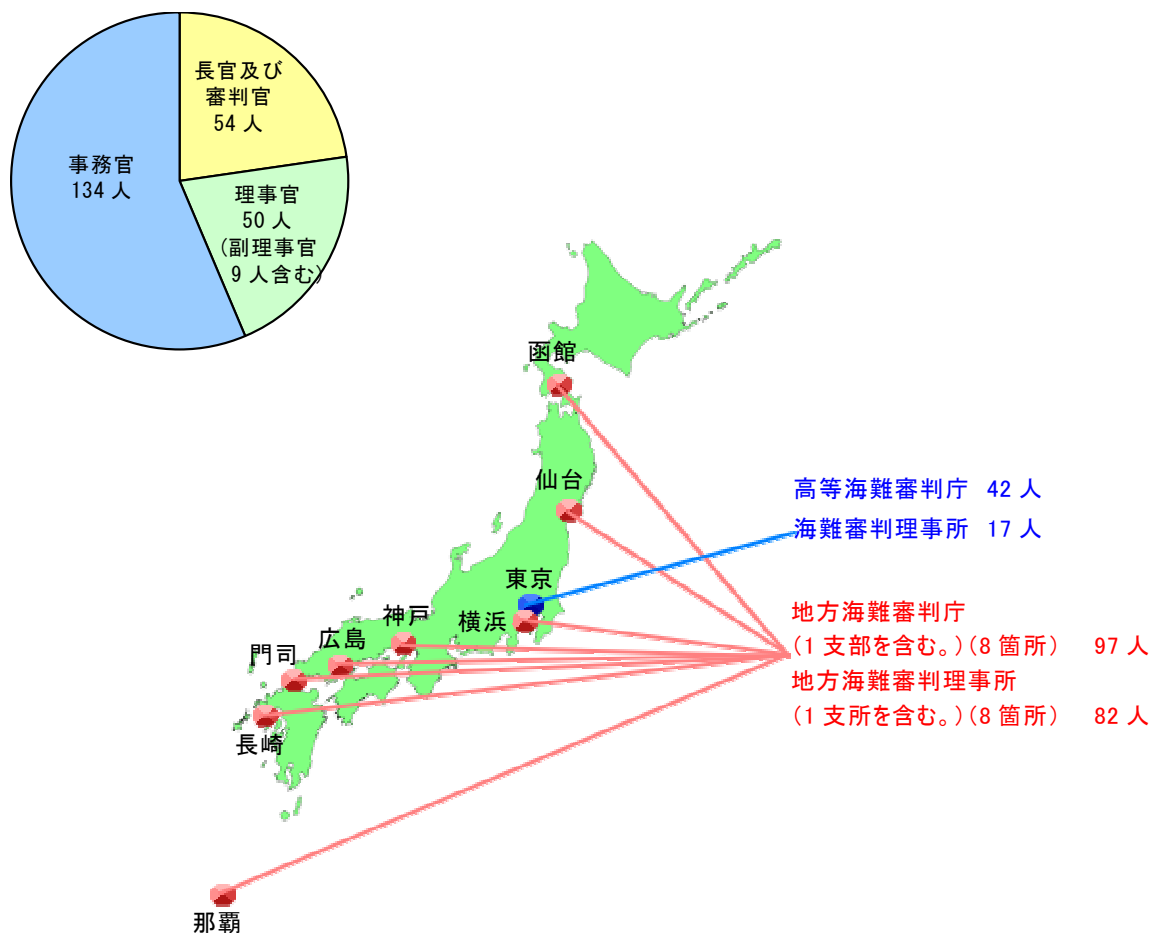


3 予算・定員

海難審判庁の平成16年度の予算は、24億2,317万円となっています。

また、定員は、238人で、職員の構成は、高等海難審判庁長官ほか審判官53人、理事官50人（うち副理事官9人）、事務官134人となっており、組織別では、高等海難審判庁42人、地方海難審判庁97人、海難審判理事所17人、地方海難審判理事所82人となっています。

海難審判庁では、今後とも、適切な予算・定員で、情報処理システムの導入を更に推進することによって、積極的に業務の合理化と効率化を図るなど、より質の高い行政サービスの提供を目指して努力していくこととしています。

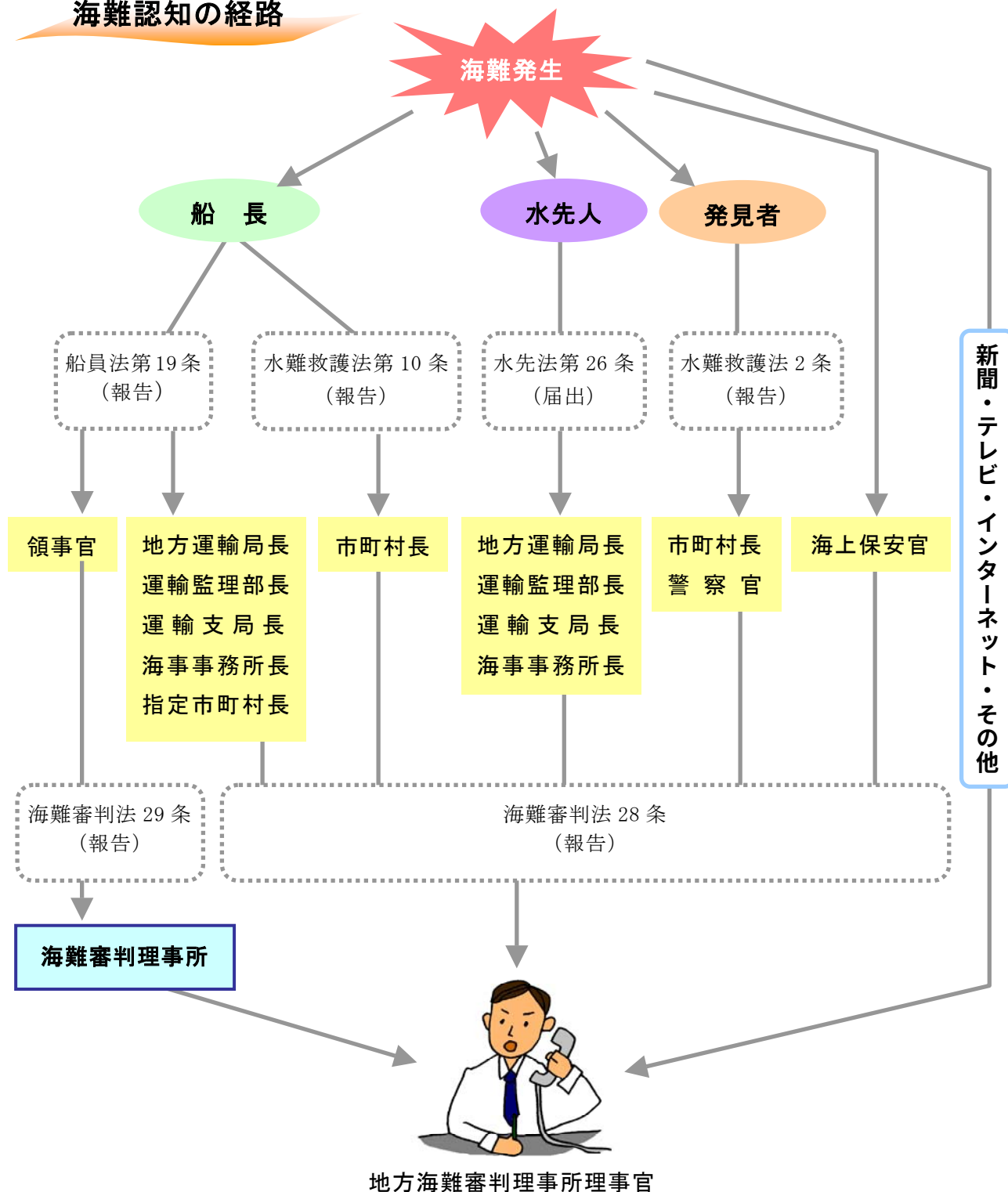


第3節 海難の認知

理事官は、関係官署からの報告及び新聞、テレビ等の報道等により、我が国周辺水域はもちろん世界中の水域で発生した海難を広く認知しています。

海上保安官、管海官庁、警察官及び市町村長並びに外国に駐在する領事官は、海難の事実があったことを認知したときは、理事官に報告しなければならないことになっており、報告を受けた理事官は、直ちにその事実の調査を開始し、かつ、証拠を集取しています。

海難認知の経路

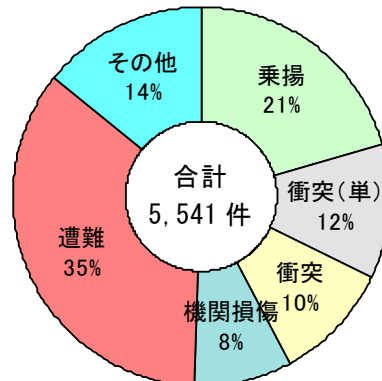


「海難の発生は減少傾向です」

平成15年中に発生した海難で、理事官が認知した海難は、5,541件、6,502隻でした。
前年に比べ件数で596件（11%）、隻数で723隻（11%）の減少でした。

平成15年の特徴は、前年に比べほとんどの事件種類で減少を示しているものの、火災事件が21件、浸水事件が7件増加したことです。

また、船種別では漁船が29隻、プレジャーボートが7隻増加しました。



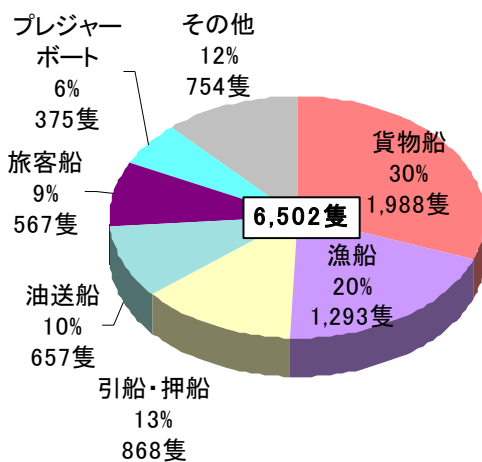
平成15年 事件種類別発生件数

「プレジャーボート海難による死傷者数は高比率です」

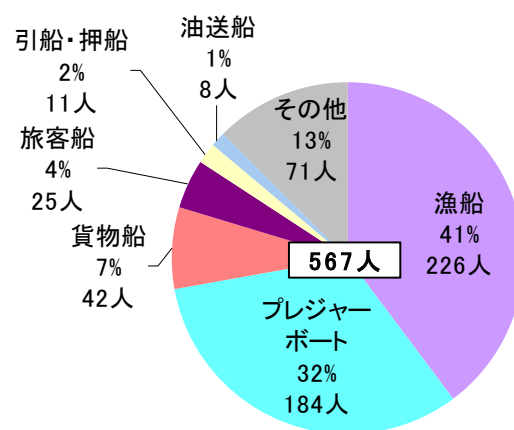
平成15年中に発生した海難による死傷者等の発生は567人で、前年より69人減少しました。

船種別の特徴で見ると、プレジャーボートの発生が全体の6%（375隻）であるのに対し、死傷者等の発生割合は全体の32%（184人）と高くなっています。

また、旅客の死亡・行方不明者数は15人で、前年の6人に対して9人の増加となっています。



平成15年 船種別発生隻数



平成15年 船種別死傷者等の状況

第4節 審判開始の申立

【理事官の海難調査業務】

理事官は、海難の発生を認知したときは、直ちに事実を調査し、証拠の集取を行います。

海難は、人の行為、船舶の構造・設備・性能・運航形態、海上交通環境、自然現象等の諸要素が複合して発生することが多いことから、理事官は様々な観点から広範囲にわたり、その事実関係を調査しなければなりません。

このため、理事官は、次の方法により事実の調査及び証拠の集取を行っています。

- 海難関係人に出頭をさせ、又は質問すること。
- 船舶その他の場所を検査すること。
- 海難関係人に報告をさせ、又は帳簿書類その他の物件の提出を命ずること。
- 官庁等に対して報告又は資料の提出を求めること。
- 鑑定人、通訳人若しくは翻訳人に出頭をさせ、又は鑑定、通訳若しくは翻訳をさせること。

【審判開始の申立】

理事官は、調査の結果、海難の再発防止のために審判による原因究明が必要と認めたときは、地方海難審判庁にその海難の審判開始の申立を行います。

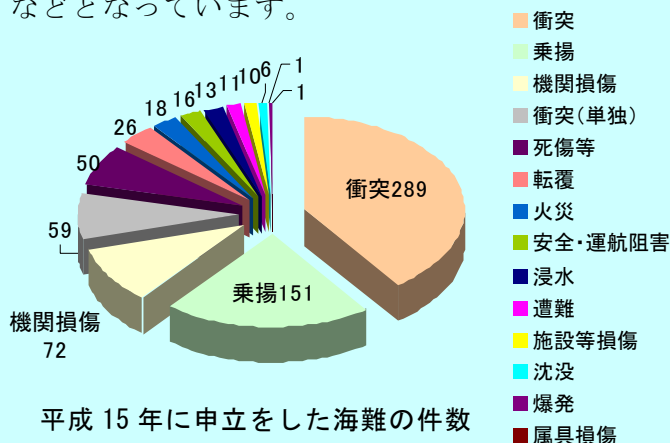
このとき、海難の原因に関係ある者が、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人である場合には、それらの者を受審人に、また、それら以外の者（海運・造船会社など）は、指定海難関係人に指定します。

また、海難の利害関係者が、理事官に対して審判開始の申立を請求することも認められています。

なお、海難事実の発生から5年を経過したときは、審判開始の申立を行うことができません。

「事件種類は衝突、船種は漁船が最も多い」

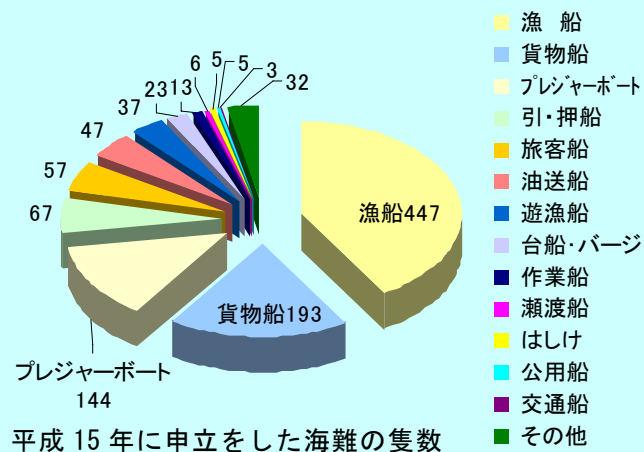
平成15年に理事官が審判開始の申立をした海難の件数は723件（1,079隻）でした。事件の種類では、衝突事件が289件（40%）と最も多く、次いで、乗揚事件151件（21%）、機関損傷事件72件（10%）などとなっています。



審判開始の申立に至るまで



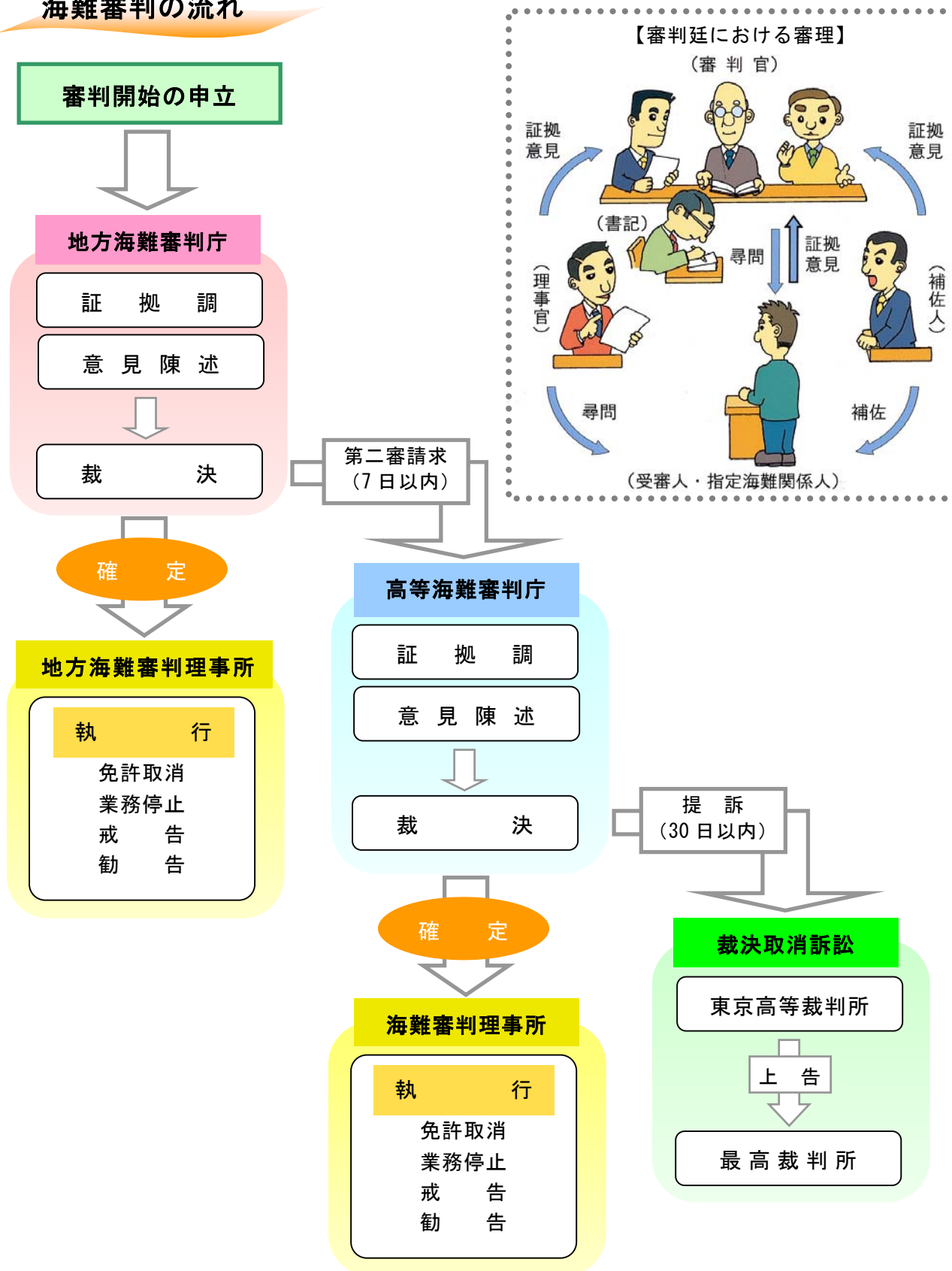
また、船種別では、漁船が 447 隻で 41%を占め、次いで、貨物船 193 隻（18%）、プレジャーボート 144 隻（13%）となっています。（資料編第 21 表参照）



第5節 海難審判

理事官から審判開始の申立があると、海難審判庁は海難審判を行い、海難の原因を究明します。

海難審判の流れ

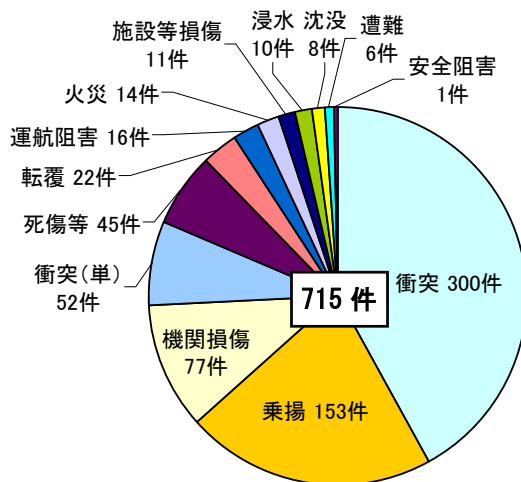


地方海難審判庁（第一審）は、審判官3人で構成する合議体と書記並びに理事官が列席し、受審人、指定海難関係人及び補佐人が出廷し、また、必要に応じて証人、鑑定人、通訳人又は翻訳人にも出頭を求めて、公開の審判廷において、口頭弁論により審理を行い、結論として裁決を言渡します。

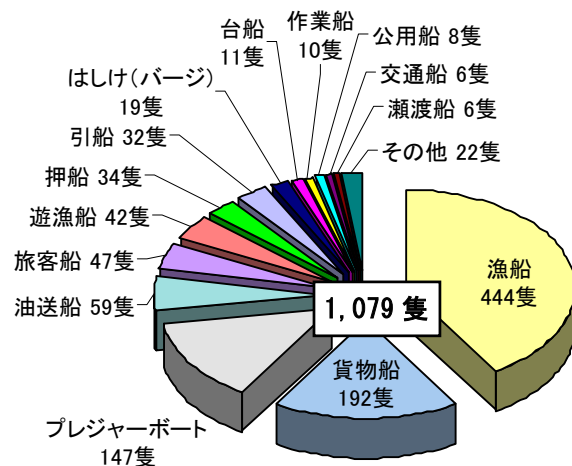
原因の究明が特に困難な事件には、学識経験者2名を参審員として参加させることもあります。

理事官、受審人及び補佐人は、地方海難審判庁（第一審）の言渡した裁決に対して不服がある場合は、裁決言渡の翌日から7日以内に高等海難審判庁に第二審の請求をすることができます。高等海難審判庁（第二審）は、審判官5人で構成する合議体により、改めて事実の審理を行って、裁決を言渡します。裁決に対して不服がある場合は、裁決言渡の日から30日以内に東京高等裁判所に裁決取消の行政訴訟を提起することができます。

- * 平成15年に言渡した裁決は、地方海難審判庁が715件（1,079隻）、高等海難審判庁は21件（36隻）でした。
- * 平成16年6月1日現在、裁決取消訴訟事件として東京高等裁判所に2件係属中です。



平成15年 地方審判庁の事件種類別裁決件数



平成15年 地方審判庁の船種別裁決隻数

受審人とは？

海技免許等を受有している者で、海難の原因に関係がある場合に指定される人をいいます。

指定海難関係人とは？

海技免許等を受有していない者で、海難の原因に関係がある場合に指定される人・法人をいいます。

補佐人とは？

裁判における弁護人にあたる人です。受審人や指定海難関係人が、海難審判の手續に不慣れで、自己の立場を十分に主張し難い場合、必要に応じて選任することができます。

審判を傍聴するには？

どなたでも傍聴できます。特別な手續は必要ありませんので、当庁のホームページをご覧ください。事前に傍聴希望先の海難審判庁に審判期日をお問い合わせ下さい。

海難とは？

海難審判の対象となる海難は、海難審判法第2条（海難の発生）で定められており、次のいずれかに該当する場合、海難が発生したと認知し、調査を開始します。

海難審判法第2条

1 船舶に損傷を生じたとき、又は船舶の運用に関連して船舶以外の施設に損傷を生じたとき。

「船舶」とは、海上交通の安全を確保し、海難の防止に寄与するという法目的から、船舶の大小・用途を問わず、人又は物を乗せて海上を航行するすべての船舶類をいい、建造中のものであっても、進水後は海難審判法の船舶に該当します。

「船舶の損傷」とは、衝突、乗揚、転覆、火災などにより、船体、機関又はぎ装の全部又は一部についての損傷をいいます。

また、「船舶の運用」とは、航行中、錨泊中又は岸壁係留中に限らず、入渠中であっても、船舶がその目的に従って利用されているすべての場合をいいます。

2 船舶の構造、設備又は運用に関連して人に死傷を生じたとき。

1号に関連して死傷が生じた場合はもちろん、船舶などに損傷を生じない場合でも、次のようなときには、海難審判法の海難となります。

- ・船体の動揺により海中や船倉に転落して死傷した
- ・マストやデリックが折損して死傷した
- ・切断したロープにより強打して死傷した
- ・ガス中毒や酸欠により死傷した
- ・フェリーにおける自動車誘導中の事故で死傷した

3 船舶の安全又は運航が阻害されたとき。

1，2号のほか、損傷や死傷が発生しなかったものでも、海難防止の見地から、次のような場合には、海難審判法の海難として取り扱っています。

- ・荷崩れによる船体の傾斜で転覆、沈没などの危険な状態が生じた
- ・燃料切れで機関が停止して漂流した
- ・乗り揚げで損傷はなかったが、航海を継続できなかった

参審員制度とは？

諸外国における司法の分野では、裁判を民主化し、裁判官の判断等を抑制する手段として、古くから陪審制度及び参審制度が採用されています。この参審制度は、陪審制度が専門の裁判官のほかに民間人を立ち会わせ、特定の事項についての決定を委ねる制度であるのに対し、民間人を直接、裁判官として裁判に参加させる制度であるため、陪審制度よりも更に積極的な制度といわれています。

海難審判における参審員制度は、海難審判法制定時（昭和22年）に新たに採り入れられた、前記の参審制度に類似した制度で、我が国においても極めて稀な制度といえます。

その目的は、職業的な審判官以外の者を海難審判に参加させることによって、海難審判を民主化させること及び特定の問題について審判官の知識、経験を補うことにあります。

具体的には、各地方海難審判庁に、学識経験を有する者を参審員として12名の範囲以内で、常時任命しておき、このうち2名を、海難原因を広範囲な科学的調査により探究する事件やその原因の探究が特に困難な事件に、それぞれの専門分野に応じて参加させるようにしています。

この参審員制度は、海難審判法が施行されて以来、十分にその機能を発揮し、昭和29年に発生した青函連絡船洞爺丸遭難事件など数々の重大な海難事件や原因探究の困難な海難事件に大きく貢献しているといえます。

平成15年に参審員が参加した裁決言渡事件

事 件 名	管轄	参審員（2名）の専門分野	言渡年月日
旅客船スターダイヤモンド機関損傷事件	神戸	内燃機関、金属工学	15. 3. 26
油送船大盛丸漁船第三十五進洋丸衝突事件	仙台	安全工学、電気工学	15. 3. 27
プレジャーボートはやぶさ転覆事件	函館	漁船工学、魚油化学	15. 4. 21
貨物船コープ ベンチャー乗揚事件	門司	船舶工学（応用力学）、船舶流体力学	15. 6. 17
旅客船ダイヤモンドプリンセス（2180番）火災事件	長崎	材料力学（破壊制御学）、船舶工学	15. 9. 30
旅客船すいせん遭難事件	仙台	気象・海象学、機械工学	15. 12. 18
交通船つかさプレジャーボート海進丸衝突事件	東京（第二審）	漁船生産工学、労働法・船員法	15. 4. 16
漁船第二十三錦生丸漁船浙嶺漁7516衝突事件	東京（第二審）	航海学・操船学、人間工学	15. 7. 15
遊漁船福祥丸潜水者死亡事件	東京（第二審）	安全人間工学、航海学・操船学	15. 9. 17
貨物船コスモ ビーナス乗組員死傷事件	東京（第二審）	安全人間工学、電気工学	15. 12. 18