

第1章 最近の海難審判庁の動き

第1節 運輸安全委員会への移行

1 海難審判制度の沿革

海難審判法が昭和23年2月に施行されて以来、本年で60年を迎えました。

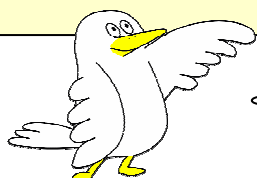
海難審判制度は、明治9年布告制定された「西洋形商船船長運転手及機関手試験免状規則」及び「西洋形船水先免状規則」により海員審問制度が設けられたことに始まり、その後、明治30年7月に施行された海員懲戒法により単独の法制度として確立されました。

海員懲戒法は、我が国における国際的地位の向上と、資本主義経済の急速な発展を背景とする海運、造船各企業の成長に対応して、海員の免状、懲戒について、特別な官庁を設けてこれに審判を行わせることが、他の行政機関等の介入を防ぎ、公平な処分を行うため必要であるとの認識のもと制定されました。当時の逓信省に設置され、高等海員審判所、地方海員審判所において審判を行い、二審制を採用していました。

昭和20年5月に運輸省が設置されたことから、海員審判所は同省所属となり、その後、内航海運の輸送量が急増するに従い、海難の発生件数も増加傾向を示し、海員の懲戒により海難の防止を図る海員懲戒法では、その効果が十分に得られないとして、昭和23年2月の海難審判法の施行に伴い、海難審判所と改称しました。さらに、昭和24年6月の国家行政組織法の施行に伴い、海難審判庁と改称して、運輸省の外局となりました。以後、海難審判庁は、海難の原因究明と、船員等の懲戒を行う機関として、広く海事社会に貢献してきました。

海難審判制度の沿革

- 明治9年6月 「西洋形商船船長運転手及機関手試験免状規則」及び「西洋形船水先免状規則」が制定され、海員審問が制度化
- 明治30年4月 海員審判所が設置される
- 7月 「海員懲戒法」が施行、独立の法制度として確立
- 昭和23年2月 海員審判所を廃止し、海難審判所を設置
「海難審判法」が施行
- 昭和24年6月 海難審判庁を設置（組織の名称等変更）
- 平成18年4月 海難審判法の一部改正により、「関係行政機関への提言」を新設
- 平成20年10月 海難審判庁を廃止し、運輸安全委員会と海難審判所を設置予定



100年以上の歴史があるんだね

平成 18 年には、海難の再発防止に向けたさらなる積極的な働きかけを行うため、いわゆる運輸安全一括法の中で海難審判法の改正を行い、当面緊急に改善すべき措置として国土交通大臣及び関係行政機関の長に対し、海難の発生の防止のため講ずべき施策について意見を述べるができることとされました。海難審判庁が裁決等を通じて得た海難に係る情報や導き出された教訓を有効活用して、積極的に国土交通大臣等に対して提言を行い、この提言を通じて広く海事社会に海難の再発防止を訴えていくこととしたものです。

さらに、21 世紀にふさわしい海難審判庁に変革するため、平成 13 年に「プロジェクト マイア 21」、平成 16 年に「ビジョン マイア 21」、平成 19 年に「業務改善プラン マイア 07」を策定し、これに基づき審判・調査業務の改善、国際協力の推進など業務改革を推進してきました。

2 海難審判庁の改編

運輸の安全を取り巻く環境については、陸・海・空（航空、鉄道、船舶交通）の各モードにおける事故の多様化、複雑化に伴い、国民の関心も日に日に高まっています。また、事故調査機関に寄せられる期待の高まりも著しいものがあります。国際的にも事故調査機関をとりまく環境は変化しています。海難の調査については、国際海事機関（IMO）において、責任追及の手續から分離した、再発防止のための「原因究明型」の海難調査が求められており、本年 5 月に開催された第 84 回海上安全委員会（MSC84）において、「海上事故又は海上インシデントの安全調査のための国際基準及び勧告される方式に関するコード（事故調査コード）」及び同コードの一部を強制化する SOLAS 条約改正案が採択され、平成 22 年 1 月に発効する予定です。この 10 年間、海難により毎年約 600 名の死傷者が発生していることも踏まえると、適確に条約等への対応を行い、海難の原因究明、再発防止に万全を期することが必要です。また、航空、鉄道、船舶交通のいずれの分野においても、ヒューマンファクター、金属工学、気象等様々な分野の専門家を集めて、原因の多様化、複雑化に対応して、事故原因究明機能を高度化する必要性が指摘されています。

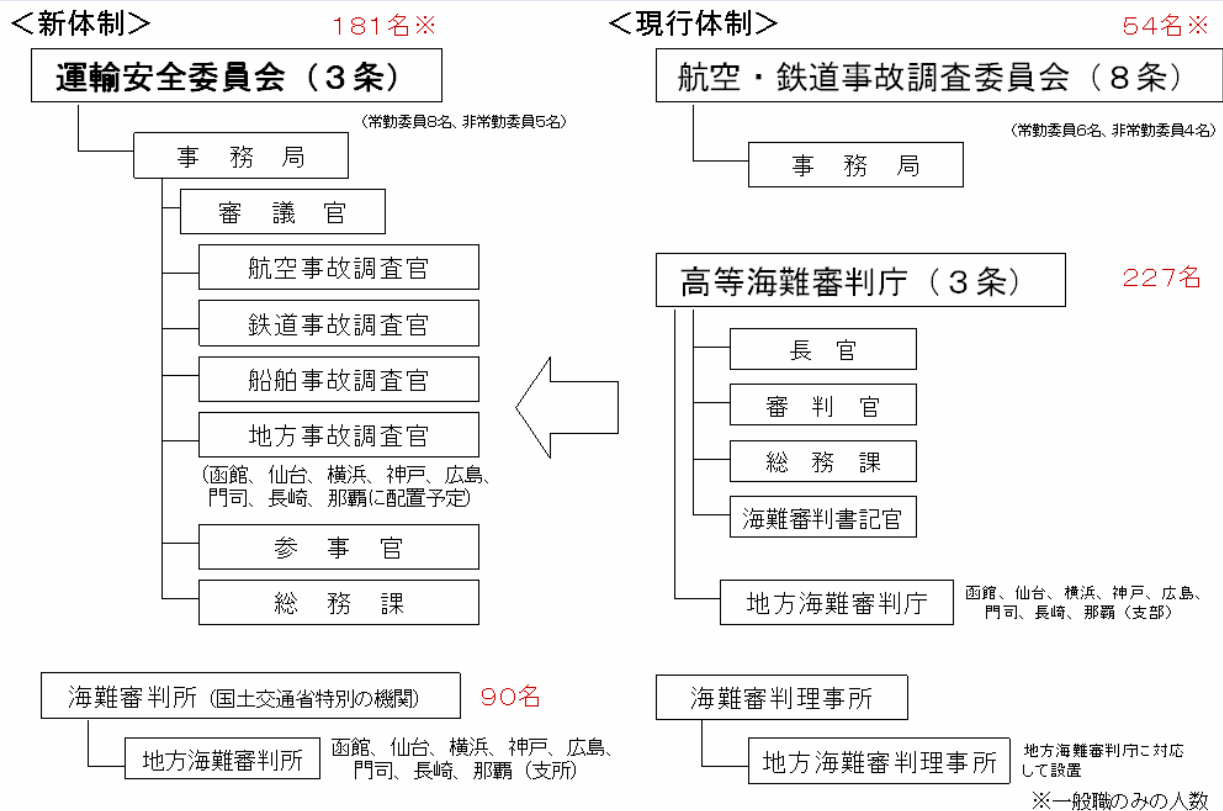
さらに、現行の「航空・鉄道事故調査委員会」については、平成 13 年、平成 18 年の法改正時の国会審議において、諸外国の例を参考にしつつ、体制・機能の強化、陸・海・空にわたる業務範囲の拡大の必要性について検討すべき旨、衆議院・参議院で附帯決議がなされました。

これらを踏まえ、陸・海・空の事故原因究明機能の強化・総合化を図るため、今般、国土交通省の外局として運輸安全委員会を設立し、併せて国土交通省の特別の機関として海難審判所を設立することとなりました。

このため、海難審判法及び航空・鉄道事故調査委員会設置法の改正を含む「国土交通省設置法等の一部を改正する法律案」を第 169 回国会へ提出し、平成 20 年 4 月 25 日成立、5 月 2 日公布され、本年 10 月 1 日より施行されることとなりました。



運輸安全委員会の設置について



3 運輸安全委員会と海難審判所の設置

(1) 運輸安全委員会

運輸安全委員会は、独立性の高い専門の調査機関として、公正・中立な立場で、航空・鉄道・船舶交通の事故等について、自らが証拠収集等の現場調査を行ったうえで、事故発生の様々な要因を科学的かつ客観的に分析し、再発防止の方策を広く国民に提示していくこととなりますが、具体的には主に次のことが期待されます。

原因究明機能の強化

陸・海・空の原因究明を一つの組織で行うことにより、航空、鉄道、船舶交通に共通する専門的知見（ヒューマンファクターやサバイバルファクターの分析手法、安全工学、心理学、金属工学、機械工学、流体力学、気象・海象等）の有効活用とともに、背景要因も含めて、事故原因分析を高度化することが可能になります。

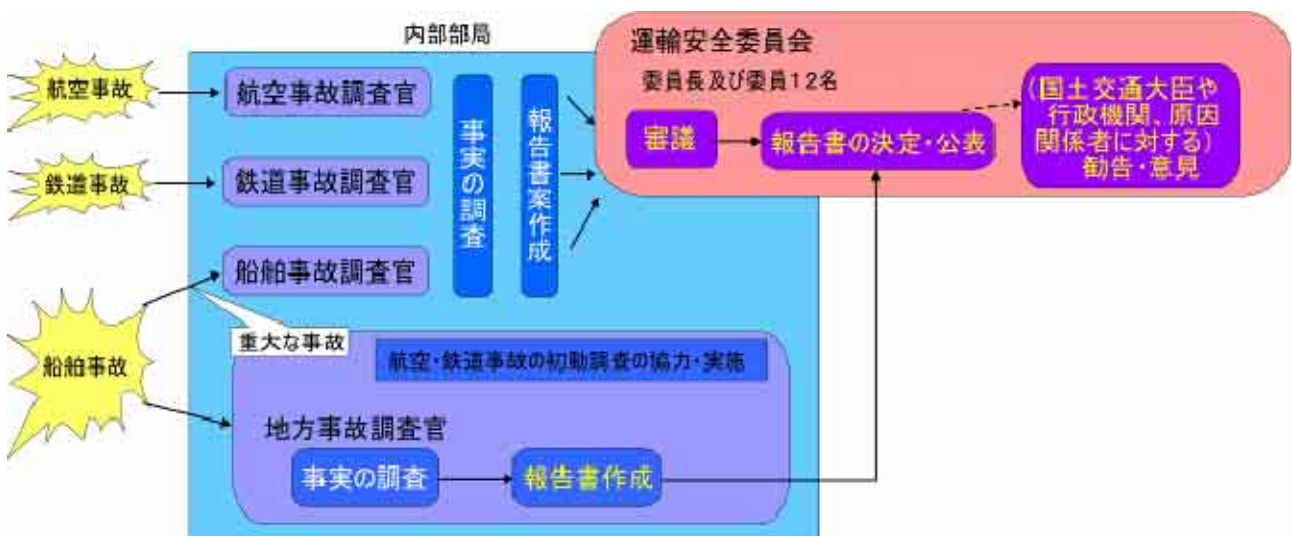
また、船舶事故も委員会方式で行うことにより、事故等の発生、通報を受けて、事故調査官が、直ちに関係者からの情報収集、物件の収集調査等、事故原因についての広範な分析を行うこととなります。その後、専門分野を持つ委員による委員会審議において詳細な検討を経て、更なる調査・分析について委員会の指導がなされ、事故調査報告書という形でとりまとめられることとなります。

このように、迅速に、より掘り下げて客観的、科学的な分析を行うことで、原因究明機能が高度化されることが期待されます。

勧告機能の強化

現在の航空・鉄道事故調査委員会においては、再発防止のため講ずべき施策を促すため、国土交通大臣に対して勧告を行うことができるとされていましたが、今般、海難審判庁と同様に原因関係者への勧告を行うとともに、新たに勧告に従わなかった場合の公表の権限を設けることとなりました。原因関係者への勧告は、客観的かつ科学的な原因究明の結果に基づき得られた知見をもとに再発防止のための検討、措置すべき事項を原因関係者に直接伝え、対応を強く促すという行政作用です。このような勧告によって、原因究明を行った委員会自らが原因究明の過程で導き出された具体的に取り組むべき措置を関係者に直接伝えることは、効果的、かつ説得力のあるものであり、再発防止に大きく寄与するものと考えています。

運輸安全委員会の業務の流れ



事故調査体制の充実

組織体制の強化として、地方における体制に関しては、事務局に地方事故調査官（函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司、長崎、那覇）を配置することとなり、船舶事故等に関する調査を実施するとともに、航空事故等又は鉄道事故等に関する初動のサポートを実施することとなります。重大な船舶事故については、中央の調査官と地方の調査官が協力して調査を実施することになります。また、事故調査調整官が配置され、現地調査本部の設営、現地記者会見等のセット、事故調査に必要な物資の確保・送付、関係行政機関・事故関係者との連絡調整を行うこととなります。

さらに、事故防止分析官の配置により、調査結果等関連データの収集・分析、国際渉外官の配置により、事故等調査における諸外国との連携や調査の結果得られた教訓の共有、開発途上国への技術的支援などの国際的な業務を実施していくこととしています。

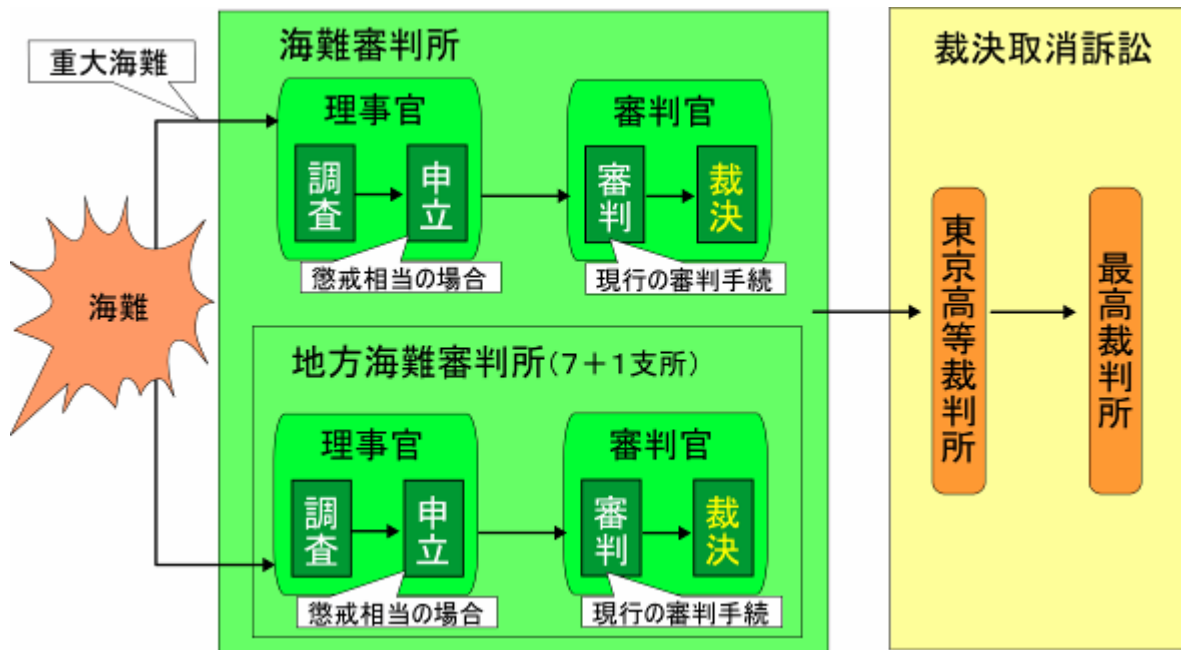
(2) 海難審判所

海難については、船員等の行為を認定し、故意又は過失を確定し、懲戒の量定を定めることが容易ではないことから、海事知識・経験を有する公正中立な立場の審判官が当事者の責任を認定するという裁判類似の慎重な手続が必要とされています。

このため、国土交通省に特別の機関として「海難審判所」を設置し、引き続き、従来の海難審判と同様に理事官による調査・申立てと、対審形式による審判により、船員の故意又は過失を明らかにし、懲戒を行うこととしています。

今般、海難審判法を改正し、海難審判を原因究明や懲戒等を目的としたものから、「懲戒のみ」を目的としたものへ見直し（原因究明等の目的に係る規定を削除）海難審判の実施機関を国土交通省の外局である「海難審判庁」から同省の特別の機関である「海難審判所」及び「地方海難審判所」に改組、以上の組織改正を踏まえ、地方海難審判庁と高等海難審判庁における「二審制」から、海難審判所又は地方海難審判所における「一審制」に見直し等を行うこととしています。

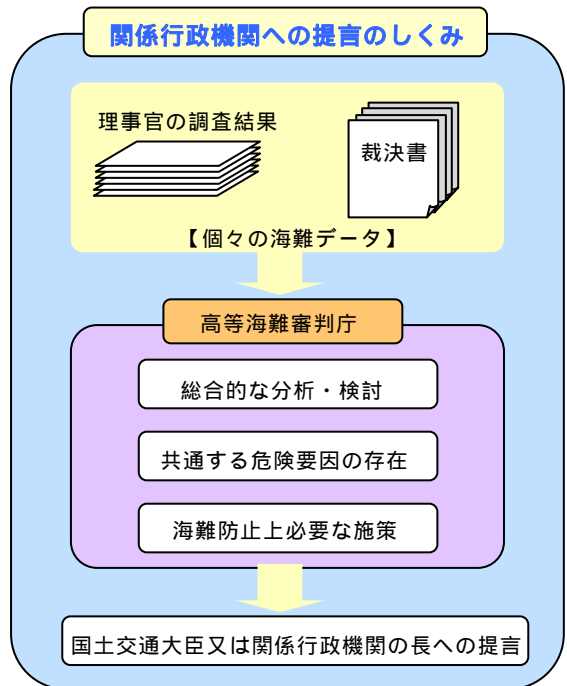
海難審判所の業務の流れ



第2節 関係行政機関への提言

平成18年3月に成立した「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（平成18年法律第19号）」により、海難審判法の一部改正が行われ、「高等海難審判庁は、国土交通大臣又は関係行政機関の長に対し、その所掌事務の遂行を通じて得られた海難の発生の防止のため講ずべき施策についての意見を述べる事ができる。」（第63条の2）との規定が新設され、同年4月から施行されました。この関係行政機関への提言規定は、海難審判庁が行う調査・審判を通じて得られた情報を有効に海難防止施策に反映させるために設けられたもので、海難審判庁は、より一層「海難の防止」に積極的に関与していくことになりました。

海難審判庁は、平成19年度において以下の3件の提言を行いました。



酸欠等乗組員死傷事故防止に関する意見〔平成19年8月3日〕

酸欠等による乗組員死傷事故は、平成元年以降、海難審判が行われたもので21件発生しており、これらの死傷事故に対する認識不足、酸素濃度計測機器等の未設置等を原因としていることから、最近の事故発生に鑑み、国土交通大臣に対し、以下の意見を述べました。

船舶所有者に対して、死傷事故防止に関する船員への安全教育の実施を徹底させること。

船舶所有者に対して、船員労働安全衛生規則、危険物船舶運送及び貯蔵規則等で設置が義務付けられる酸素濃度計測機器等の設置を徹底させること。

船舶所有者に対して、酸欠の恐れのある場所、有毒ガスが滞留する恐れのある場所で作業等を行う場合には、酸素等の計測、換気の実施、保護具の着用、見張要員の配置等を乗組員に行わせること。

【海難事例】

- ・ケミカルタンカーでタンク洗浄作業中にベンゼン中毒により、船長、機関長及び機関員の3人が死亡（H18.5.22 東京湾にて発生）
- ・貨物船で船首部デッキストアー内の酸欠により、船長及び機関長の2人が死亡（H19.4.23 関門海峡にて発生）

過去の海難から得られた教訓をもとに、海難防止のために積極的に働きかけているんだね。



潜水艦と船舶との衝突防止に関する意見〔平成19年8月24日〕

平成18年11月21日、宮崎県日南市沖にて、海上自衛隊の潜水艦と貨物船が衝突し、潜水艦は縦舵先端部を曲損し、貨物船は船底部に破口を伴う凹損が生じ、二重底に浸水しました。

高等海難審判庁では、潜水艦と船舶との衝突海難の再発防止の観点から、防衛省で調査、検討された対策も考慮の上、防衛大臣に対し、以下の項目を今後とも継続して実施すべき旨の意見を述べました。

動静監視を徹底し、露頂予定場所付近で新たな船舶を探知した場合には露頂を中止し、安全な深度を確保する等の対策を講ずること。

船舶の動静等の情報伝達、意思確認が確実かつ適切に行うことができる艦内体制を構築すること。

露頂場所は、船舶の航行状況等を十分考慮の上決定すること。

船舶自動識別装置を活用する等して、事故後迅速に対応できる通信体制を構築すること。

露頂：深々度から潜望鏡が使用できる水深まで浮上すること。

遊漁船の海難防止に関する意見〔平成20年1月10日〕

平成18年10月8日、遊漁船が、海上暴風警報が発表されていたにもかかわらず神津島に向け下田港を出航し、新島沖において追い波で船尾を持ち上げられ波斜面を滑降、転覆し、乗客7人が死亡・行方不明となりました。

遊漁船の海難は、平成18年12月末までに裁決が言渡されたもので、平成15年4月以降105件発生しており、死亡・行方不明者が6人、負傷者が148人でした。また、5人以上の死亡・行方不明又は負傷者を伴う海難は、7件発生しています。

高等海難審判庁では、遊漁船海難の再発防止のため、これらの海難に係る審判の裁決及び調査結果の詳細な検討を行った結果、水産庁長官に以下の意見を述べました。

遊漁船業者に、以下の事項を含め、業務規程の安全に関する規定の遵守を徹底させること。

出航前に気象・海象情報を入手する。

出航中止基準等の規定を遵守する。

荒天中は乗客に救命胴衣を着用させる。

追い波中は特に安全に操船する。

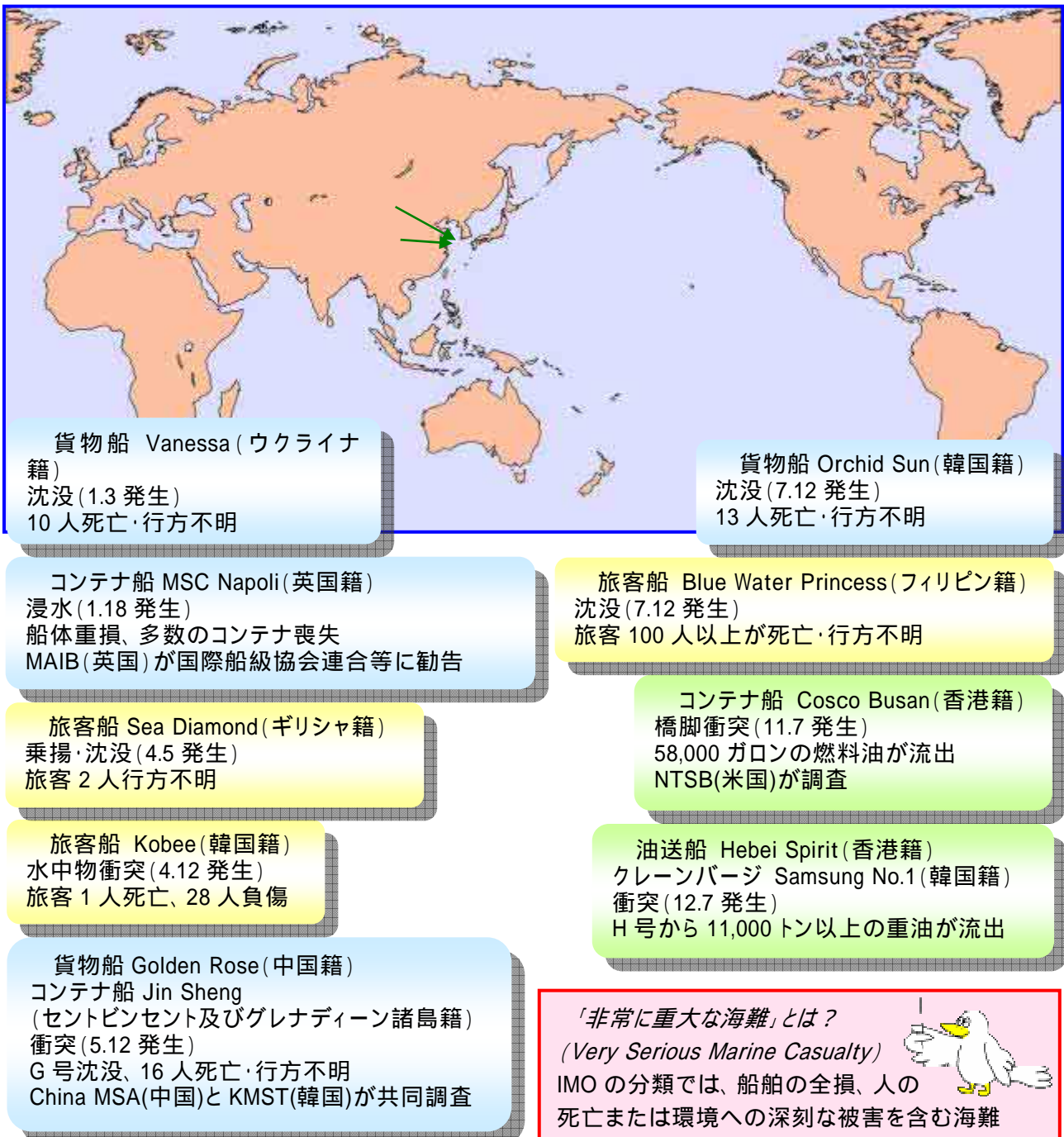
第3節 国際協力体制の強化

1 世界における海難調査

平成19年(2007年)に世界各地で発生した海難を見ると、各国の調査機関から国際海事機関(IMO)へ報告された「非常に重大な海難」は65件あり(平成20年4月現在)我が国の周辺海域においても、旗国、乗組員の国籍等複数の国が関係する海難が多数発生しています。

このような海難の原因を究明し、その再発防止につなげていくためには、国内における調査の枠を超えた関係各国間の協力が不可欠となっています。

【2007年に発生した世界の主要な海難】



(1) 国際海事機関 (IMO) の取組み

海運の複雑化・多様化が進む中、海難調査に関する国際的な取組みは、国際海事機関(IMO)を中心とする枠組みの下に行われています。

IMO で採択された条約のうち、海上人命安全条約 (SOLAS 条約) や海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) 等では、各国政府に対し、「自国籍船が関与する海難調査を実施し、その調査結果を IMO へ報告すること」を要請しており、各国による海難調査の結果をこれらの条約における技術的基準の見直しにフィードバックさせるための枠組みが規定されています。

また、海難調査における各国間の協力及び共通の手法を推進するため、平成 9 年 11 月の第 20 回 IMO 総会において、決議 A.849(20)により「海上事故及びインシデントの調査のためのコード」(Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents) が採択されました。

各国の調査機関は、同コードに則り、国内法の許す範囲内で調査・協力を行ってきたところですが、その内容を再検討のうえ強制化することを目的として更に議論が進められ、本年 5 月の第 84 回海上安全委員会 (MSC84) において、「海上事故又は海上インシデントの安全調査のための国際基準及び勧告される方式に関するコード (略称: 事故調査コード)」及び同コードの一部を強制化する SOLAS 条約改正案が採択されました。このコードでは、調査・IMO への報告を行わなければならない海難の基準や、複数の利害関係国が関連する海難の調査の調整・協力、海難に係わった船員の権利保護等が強制規定として定められています。

今後、本コードは手続きを経て、平成 22 年 (2010 年) 1 月 1 日に発効する予定ですが、それまでの間、自発的な実施が各国に求められています。

海上事故又は海上インシデントの安全調査のための 国際基準及び勧告される方式に関するコード(略称: 事故調査コード)

主な強制規定

調査を行う義務(第 6 章)

- ◆ 全ての「非常に重大な海上事故」はこのコードに従って調査されなければならない。

国際協力(第 7 章、第 10 章)

- ◆ 海上事故が領海内で発生した場合は、旗国及び沿岸国はいずれの国が調査を行うか、あるいは両国がそれぞれ調査を行うかを合意するために協議しなければならない。
- ◆ 全ての実質的な利害関係国は、海上安全調査国に実行可能な範囲で協力しなければならない。海上安全調査国は、実質的な利害関係国に実行可能な範囲で参加の機会を提供しなければならない。

船員の権利保護(第 12 章)

- ◆ 調査対象船員はできるだけ早く解放されなければならない。
- ◆ 調査対象船員には、調査の性質、根拠を告知しなければならない。



たくさんのきまりがあるんだね

海上事故調査報告書の最終版の取扱い(第 14 章)

- ◆ 調査国は非常に重大な海上事故又はそれ以外の事故・インシデントであって重要な教訓を含むものについては、その最終報告書をIMOに提出しなければならない。
- ◆ 最終報告書は、調査国により、一般及び海運界の利用に供されなければならない。

(2) 旗国小委員会 (FSI) の活動

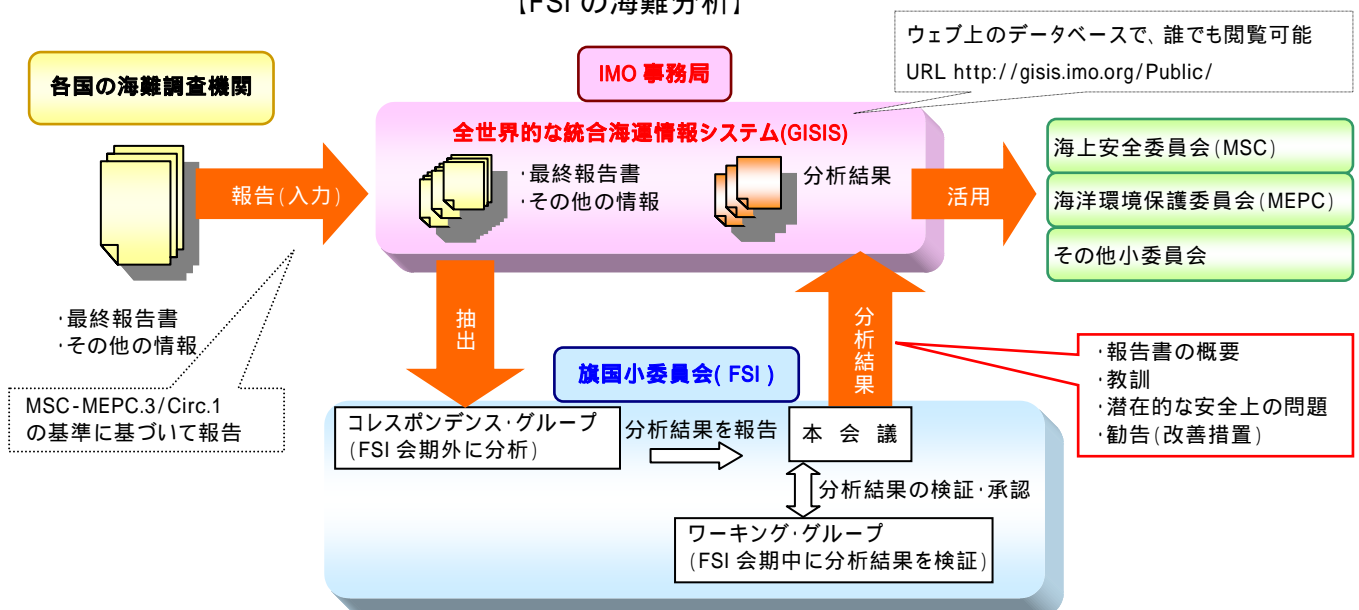
IMO の中でも、海難調査に関する問題は、主に旗国小委員会 (FSI : Sub-committee on Flag State Implementation) で取り扱われています。1980 年代後半から 90 年代初めにかけて、ヘラルド オブ フリー エンタープライズ号転覆 (昭和 62 年 3 月、188 人死亡)、エクソン バルディーズ号座礁 (平成元年 3 月、原油 3.7 万トン流出)、スカンジナビアン スター火災 (平成 2 年 4 月、158 人死亡) と連続して発生した重大海難を受け、これらを防止するには各国が IMO 条約の遵守を徹底し、サブスタンダード船 (条約不適合船) を排除することが重要であるとの認識の下、旗国 (Flag State : 船籍国) が IMO 条約上果たすべき責務を確実に実施 (Implementation) するための方策を審議するため、平成 4 年に海上安全委員会 (MSC) 及び海洋環境保護委員会 (MEPC) の下部組織として FSI が設立され、MSC84 で採択された事故調査コードについても、そのドラフトは FSI において議論が進められました。FSI は、ほぼ毎年 1 回のペースで開催され、各国が IMO に提出した海難調査報告書の分析について以下のような検討が行われています。

海難の分析

FSI は、各国が IMO に提出した海難調査報告書を分析し、将来活用し得る教訓等を抽出する作業を行っています。当該作業は、FSI に設置されたコレスポネンス・グループ (会期外に各国の調査官から構成) 及びワーキング・グループ (会期中に設置) によって行われ、FSI 本会議の承認を経て、関係情報が MSC、MEPC 及び他の IMO 小委員会へ提供されることとなります。現在、海難審判庁の職員は両グループに参加し、FSI における当該作業に貢献しています。

また、海難審判庁では、平成 19 年には 50 件の海難情報及び 11 件の海難調査報告書を IMO に報告し、同時に IMO による統合海運情報システム (GISIS:Global Integrated Shipping Information System) への入力を行っています。当庁及び各国の調査機関が報告した情報、FSI で審議された分析結果等は、GISIS のウェブサイトを通じて一般からも閲覧が可能になっています。また、海難審判庁のホームページには、FSI の海難分析結果概要の仮訳を掲載しています。

【FSI の海難分析】



2 国際協力への取組み

海難審判庁は、各国の海難調査機関と協力し、世界における海上の安全性向上と海洋環境の保護に貢献するため、FSIをはじめとする国際会議に積極的に参加するとともに、近隣諸国と調査協力体制の枠組みを構築するなど、さまざまな国際的取組みを行っています。

(1) 国際会議への出席

現在、海難審判庁が参加している国際会議には、「MSC」、「FSI」のほか、「国際海難調査官会議（MAIIF: Marine Accident Investigators International Forum）」及び「アジア海難調査官会議（MAIFA: Marine Accident Investigators Forum in Asia）」があります。MAIIFは、各国海難調査官の相互協力・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、カナダ運輸安全委員会の提唱により発足し、平成4年から毎年開催されている国際会議で、当庁は第8回会議を平成11年に東京で主催しています。この会議は、各国の海難調査官が自由に率直な意見交換を行い、海難調査に関する情報を共有する場として活用されています。また、MAIFAは、アジア地域における海難調査協力を推進することを目的として平成10年に当庁の提唱により発足したMAIIFのアジア地域版ともいえる会議で、第1回、第3回及び第7回を当庁が主催しています。

第84回海上安全委員会（MSC84）

平成20年5月7日～16日 英国（ロンドン IMO本部）

当庁は、我が国代表団の一員として「海上事故又は海上インシデントの安全調査のための国際基準及び勧告される方式に関するコード（略称：事故調査コード）」及び同コードの一部を強制化するSOLAS条約改正案の採択についての検討に参加しました。

当該コードの強制化に関しては、活発な議論が行われた結果、発効予定日を平成22年1月1日として、委員会決議が採択されました。



【MSC84 会議模様】（英国・ロンドン）

第16回旗国小委員会（FSI16）

平成20年6月2日～6日 英国（ロンドン IMO本部）

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。

当庁も参加したコレスポネンス・グループの分析結果（各国の海難調査報告書(77件)の分析から得られた教訓等）が詳細に検討され、GISISに公開されることが承認されました。

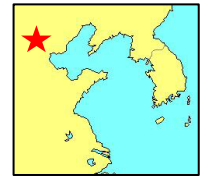


【FSI16 会議模様】（英国・ロンドン）

第16回国際海難調査官会議 (MAIIF16)

平成19年10月15日～19日 中国(北京) 28カ国 49人参加

各国よりケーススタディ等のプレゼンテーションが行われるとともに、メンバー間で情報を共有すべく、活発な意見交換が行われました。



当庁からは、来島海峡のケーススタディ (MAIA DIGEST 第3号より) を行い、外国人船員にとって馴染みの薄い日本の特定航法に関し、各国調査官の関心の高さが伺われました。

また、現在 MAIIF では、IMO のオブザーバー (政府間組織: IGO) としての地位を得られるよう申請中で、国際海事社会における MAIIF の地位確立を目指しています。

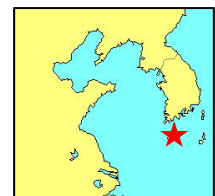


【MAIIF16 会議模様】(中国・北京)

第10回アジア海難調査官会議 (MAIFA10)

平成19年9月11日～13日 韓国(済州島) 11カ国 23人参加

会議では、MAIFA の活動の基礎となる、「MAIFA 憲章」及び MAIFA 加盟各国の海難調査協力を定めた「アジア地域における海難調査ガイドライン」について、その修正案に関する活発な意見交換が行われました。



また、各国より多くの海難調査事例の発表がなされ、当庁は漁船と外国籍貨物船の衝突事件に関するプレゼンテーションを行うとともに、刊行物の紹介を行ったところ「MAIA DIGEST」に関して各国より好評を得ました。



【MAIFA10 会議模様】(韓国・済州島)

(2) 近隣諸国との調査協力体制の構築

海難調査における国際協力体制の確立を目指し、IMO や MAIFA 等を通じてこれまで種々の議論が進められてきているところですが、IMO や MAIFA において確立しつつある協力体制は、多国間による最低限の要求事項であり、二国間の個別具体的な協力手続きまで規定する性質のものではありません。複雑化した海難の調査に迅速かつ適確に対応するには、個別具体的な協力体制を築いておく必要があるため、海難審判庁は、近隣諸国との協力体制構築のため、現在までに韓国、中国をはじめ、多数の海難調査機関と二国間協議を行ってきましたが、平成 20 年 2 月には、中国海事局との間で、両国における海難調査協力について合意に至りました。

東アジアにおける海難調査協力については、平成 14 年 2 月に我が国と韓国の海洋安全審判院とによる合意を行い、調査協力体制を確立するとともに、定期的の実務者による会合を開催して再発防止への取組みを進めており、平成 17 年 11 月には、韓国と中国との間でも同様の合意が行なわれました。今回、我が国と中国との合意により、東アジアでの海難調査協力体制がより強固なものとなりました。

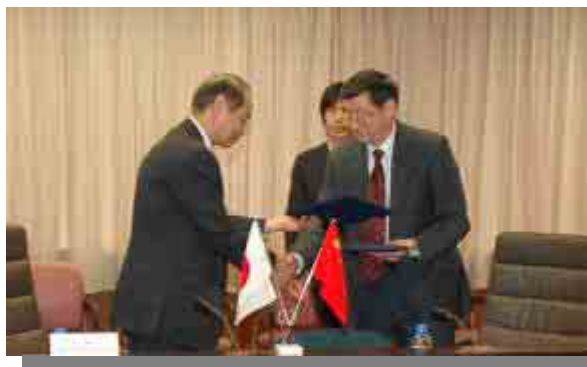
また、現在海難審判庁では、便宜置籍国として多数の登録船舶をもつパナマ及び事故調査コード強制化の提案国でもあったオーストラリアとの間でも、更に踏み込んだ協力関係の構築のため検討を進めているところです。

日中海難調査協力会議

平成 20 年 2 月 26 日～27 日 東京

両国海難調査機関の海難調査制度、海難発生の現況等について、意見交換を行うとともに、両国における海難調査協力について、共通の理解に立って協力関係を構築することに同意し、議事録への署名を行いました。

これにより、日中両国は、今後、相手国船舶又は乗組員が関連する海難が発生した場合、円滑な海難調査協力が実施され、迅速かつ適確な海難の原因究明ができる体制が整いました。



【議事録を交換する海難審判庁長官及び中国海事局副局長】

(3) 海難調査協力

海難審判庁では、他国が関係する海難が発生した際には、当該国の調査機関と緊密に協議し、初期情報の通知、外国への調査官の派遣、外国調査官の来日時の協力、調査報告書案に対する意見交換等、海難調査に関する協力を積極的に行っています。

平成 19 年は、外国調査官が調査のために来日することはありませんでしたが、「非常に重大な海難」等が我が国沿岸で発生した際には、韓国、中国、香港等関係国に対し計 26 件の初期情報を通知し、その後、両国の調査段階において様々な意見、情報の交換を行いました。

第4節 海難審判庁が達成すべき目標

海難審判庁が実施する施策については、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19年度における目標の達成状況は以下のとおりで、海難に関する情報の利用促進に関しては概ね目標を達成したものの、調査・審判の迅速処理に関しては、専門的知見を必要とする原因究明の困難な事件が多かったことなどから目標達成には至りませんでした。海難の原因が多様化・複雑化する中、調査・審判の精度を向上させつつ同時に迅速化を図っていくことは困難な課題ですが、海難の再発防止策を講じるうえで迅速な原因究明は極めて重要であるため、引き続き業務の効率化を図り、迅速な調査・審判に努めていきます。

平成19年度目標に対する実績

迅速な海難の調査及び審判について

- ・海難の認知から裁決までの平均期間を12ヶ月以内とする。実績12.8ヶ月
- ・社会的影響の大きい海難の上記平均期間を10ヶ月以内とする。実績13.8ヶ月

海難に関する情報の利用促進等について

- ・ホームページ訪問者数を180万人以上とする。実績約193万人
- ・海難分析の結果等を10回以上公表する。実績18回
- ・関係行政機関に対し積極的な提言を行う。実績3回

また、平成20年度に海難審判庁が達成すべき目標は以下のとおりです。

海難審判庁では、引き続きこれらの目標の達成に向けて、迅速かつ適確な調査・審判の実施と情報の利用促進に努めていきます。

平成20年度の目標

迅速な海難の調査及び審判について

[具体的な目標]

- ・海難の認知から裁決までの平均期間を12ヶ月以内とする。
- ・社会的影響の大きい海難については、特に集中的な調査・審判に努め、海難の認知から裁決までの平均期間を10ヶ月以内とする。

海難に関する情報の利用促進等について

[具体的な目標]

- ・海難の原因や教訓の海難防止への有効活用を促進するため、海難分析集やニュースレターなど各種形態による刊行物を10回以上発行し、海事関係者等に幅広く提供する。
- ・海難の調査・審判を通じて得られた知識・経験を踏まえ、関係行政機関に対し、海難防止に関する施策について積極的な提言を行う。