

第4章 海難審判の状況

第1節 地方海難審判庁（第一審）における審判

理事官から審判開始の申立がなされると、地方審判庁が審判を行い、海難の原因を究明する。

地方審判庁の審判は、公開の審判廷で審判官3人により構成され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、必要な場合には証人、鑑定人、通訳人及び翻訳人にも出頭を求めて審理を行う。審理は原則として口頭弁論によって行い、海難審判庁の判断として裁決を言渡す。

なお、原因の探究が特に困難な事件については、学識経験者2人を参審員として審判に参加させることができるようになっており、また、簡易な事件については、理事官の請求に基づいて1人の審判官で審判を行うことができる（104頁7-1-1図）。



審判廷

1 主要海難事件の審判状況

(1) 事件種類別の審判状況

平成8年から12年までの主要海難事件の裁決事件の事件種類別状況は、4－1－1表のとおりであり、衝突事件がほぼ半数を占める形で推移しているが、特に、12年において言渡があった34件についてみると、衝突事件が18件と最も多く52.9%を占めており、次いで衝突（単）、転覆、火災、死傷等事件となっている。

これらの事件は、概して、財産及び人命の多大な喪失を伴うものであり、海難原因究明に当たっては重大な教訓を伴うものである。

4-1-1表 事件種類別件数

(単位：件)

事件種類 年	衝突	衝突 (単)	乗 揚	沈 没	転 覆	遭 難	火 災	爆 発	機 関 損 傷	施 設 損 傷	死 傷 等	安 全 阻 害	運 航 阻 害	属 具 損 傷	合 計
8 年	12	1			5	1	2								21
9 年	16	3	1	2	1		3				1				27
10 年	12	2		1	1	2	1		1		4				24
11 年	16	4	6	1	2	1	6	1			1				38
12 年	18	3	2	1	3	1	3				3				34
構成比(%)	52.9	8.8	5.9	3.0	8.8	3.0	8.8				8.8				100.0
合 計	74	13	9	5	12	5	15	1	1	0	9	0	0	0	144
構成比(%)	51.3	9.0	6.3	3.5	8.3	3.5	10.4	0.7	0.7	0.0	6.3	0.0	0.0	0.0	100.0

なお、主要海難事件の概要は、次のとおりである。

◎貨物船ハテミ 8 貨物船サン ローズ衝突事件

裁決言渡 12年8月4日(確定)

門司地方海難審判庁

- ・発生日時 11年1月13日00時28分
- ・発生場所 関門港
- ・損 害 ハテミ 8：船体重損 サン ローズ：船体重損

〔事実の概要〕

ハテミ 8 (キプロス船籍 乗組員18人、日本人1人、フィリピン人17人、以下「ハ号」という。)は空船で、青森県八戸を發し中国連雲港へ向け航行中、サン ローズ (パナマ船籍、乗組員16人、日本人2人、フィリピン人14人、以下「サ号」という。)は製材5,582トンを積載し、佐賀県伊万里港を發し、広島県福山港へ向け航行中衝突した。

裁決要旨

〔指定海難関係人〕

ハテミ 8 船長

サン ローズ船長

〔原 因〕

本件衝突は、夜間、両船が関門航路内において行き会うとき、西行するハ号が、航路の右側を航行しなかったことと、東行するサ号が、見張り不十分で、航路の右側を航行しなかったこととによって発生したものである。

〔指定海難関係人の所為〕

*指定海難関係人ハテミ 8 船長

同人が、夜間、関門航路の中央部を西行中、東行するサ号と同航路内において行き会

う状況であることを知った際、速やかに右転して航路の右側を航行しなかったことは、本件発生の原因となる。

同人に対しては、本件後船会社を退職し、船舶の運航業務に就いていない点に懲し、勧告しない。

***指定海難関係人サン ローズ船長**

同人が、夜間、関門航路の中央部を東行する際、前路の見張りを十分に行わなかったことは、本件発生の原因となる。

同人に対しては、本件後見張りの重要性を再認識し、レーダーを活用して見張りを行うなど事故防止に努めている点に懲し、勧告しない。

◎旅客船ニューあかし岸壁衝突事件

裁決言渡 12年2月18日（確定）

神戸地方海難審判庁

- ・発生日時 11年4月13日17時37分
- ・発生場所 大阪港堺泉北区助松ふ頭
- ・損 害 船体重損

〔事実の概要〕

ニューあかし（乗組員34人）は、大阪港堺泉北区助松ふ頭岸壁から同港堺泉北区フェリーふ頭に向け進行中、強風により圧流され助松ふ頭第5号岸壁に衝突した。

裁決要旨

〔受審人〕

ニューあかし船長

〔指定海難関係人〕

船舶所有者

〔原因〕

本件岸壁衝突は、突風を伴う強風下、大阪港堺泉北区助松ふ頭の待機岸壁を離岸する際、風圧流に対する配慮が不十分で、曳船の支援を得ないまま離岸し、強い突風によって同ふ頭第5号岸壁南西角に向けて圧流されたことによって発生したものである。

船舶所有者が、曳船使用基準を見直すなど運航についての安全管理が不十分であったことは、本件発生の原因となる。

〔受審人等の所為〕

***受審人ニューあかし船長**

同人は、大阪港堺泉北区の待機岸壁において、岸壁に向けて吹き付ける横風を受けて離岸する場合、強い突風が予測されていたのであるから、風圧流に配慮して曳船の支援を得て離岸すべき注意義務があった。しかるに、同人は、風が一時的に弱まっており、離岸時の横風に備えて投錨延出しておいた錨鎖を利用すれば、曳船の支援を得なくとも大丈夫と思い、突風による風圧流に配慮せず、曳船の支援を得ないまま離岸した職務上

の過失により、横からの強い突風を受けて圧流され、風下側の岸壁との衝突を招き、右舷中央部防舷材下部外板に大破口を生じ、機関室に大量の海水が浸入して主機関ほか各機器に損傷を生じさせ、また、助松ふ頭第5号岸壁南西角付近を損傷させるに至った。

同人の三級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

***指定海難関係人船舶所有者**

同人が、自社運航船が大型化して受風面積が拡大し、強風時の操船に多大の影響を及ぼすおそれがある際、自社で定めていた曳船使用基準の見直しを行わず、スラストの能力限界を調査して船長に周知するなどの安全管理が不十分であったことは、本件発生の原因となる。

同人に対しては、本件発生後、代表取締役社長を委員長とする事故調査委員会を設置して事故原因を調査するとともに、船長・機関長安全会議を開き、運航管理規程の運航基準中の曳船使用基準を、各港の専用岸壁及び待機岸壁ともに風速12メートル以上に改め、さらに船長、機関長、航海士及び陸上の運航管理要員を含めて気象・海象に関する講習会を開くなど、同種海難の再発防止に努めている点に懲し、勧告しない。

◎貨物船第五拾八畑福丸貨物船アリス衝突事件

裁決言渡 12年11月30日（確定）

仙台地方海難審判庁（広島から管轄移転）

- ・発生日時 11年12月9日21時28分
- ・発生場所 備讃瀬戸
- ・損害 第五拾八畑福丸：船体全損 乗組員1人死亡
アリス：船体軽損

〔事実の概要〕

第五拾八畑福丸（乗組員5人、以下「畑福丸」という。）が、セロマンガン1,002トンで積載し、徳島県橘港を発し岡山県水島港に向け航行中、アリス（パナマ船籍、乗組員12人、韓国人3人、ミャンマー人9人）は、京浜港川崎区を発し、韓国仁川港に向け航行中衝突した。

裁決要旨

〔受審人〕

第五拾八畑福丸船長

〔原因〕

本件衝突は、夜間、畑福丸及びアリスの両船が、備讃瀬戸東航路を西行中、アリスが、操舵装置の故障で操舵不能となった際、応急措置が不十分で、急速に左転して無難に替わる態勢にあった畑福丸の前路に進出したことによって発生したものである。

〔受審人の所為〕

***受審人第五拾八畑福丸船長**

同人の所為は、本件発生の原因とならない。

重大海難事件の原因を解明

平成13年2月及び3月に重大海難事件の裁決がありました。両事件とも底びき網漁船が操業中に転覆・沈没したもので、多数の漁船員等が犠牲となりました。これらの裁決内容について紹介します。

1 漁船第一安洋丸沈没事件

裁 決 年 月 日 平成13年2月16日 言 渡 横浜地方海難審判庁

事件の概要)

海難発生年月日 平成11年12月10日05時03分

場 所 ベーリング海

損 傷 等 乗組員等36人中、1人死亡12人行方不明 船体全損

当時の天候等 曇、北北東の風、風力8、波高5メートル、気温氷点下7度

事 実 の 概 要 第一安洋丸(379トン)は、宮城県塩釜港を発し、ロシア200海里海域のベーリング海において、すけそうだら漁の揚網中に沈没した。

海 難 原 因 本件は、甲板上に打ち込んだ海水の排出が阻害され滞留し、復原性が悪化している状況のもと、さらに連続して大波が打ち込み、開放されたままになっていたコンパニオン出入口から浸水し、浮力を喪失したことによって発生した。

2 漁船第五龍寶丸転覆事件

裁 決 年 月 日 平成13年3月9日 言 渡 函館地方海難審判庁

事件の概要)

海難発生年月日 平成12年9月11日06時12分

場 所 北海道浦河港沖合

損 傷 等 乗組員18人中、14人行方不明 船体全損

当時の天候等 曇、南南東の風、風力3、下り潮の末期

事 実 の 概 要 第五龍寶丸(160トン)は、浦河港を発し、同港南方沖合約16海里において、すけそうだら漁の揚網中に転覆した。

海 難 原 因 本件は、出漁時に二重底タンクに燃料油が十分に積載されなかったこと、揚網作業中に上甲板下の漁獲物処理場のガベージシュートと上甲板のコンパニオン出入口の各鋼製風密扉が閉鎖されていなかったこと、及び多量の漁獲物が入網したコッドエンドを船上に取り込む際、コッドエンドを複数のウインチで吊り上げながら取り込んで頭部過重になったこと、並びにこのような状態のまま、急激な回頭発進が行われたことにより、船体が旋回による大角度の外方傾斜を生じ、開放されたままのガベージシュートとコンパニオンの両開口部から、海水が漁獲物処理場、後部居住区などに流入して復原力を喪失したことによって発生した。

(2) 審判開廷回数の状況

12年における主要海難事件の裁決事件の審判開廷回数（裁決言渡のための開廷を除く。）の状況をみると、2回以上開廷した件数は11件で32.4%を占め、また、1件当たりの平均開廷回数も1.56回となっている。いずれも12年全体の裁決事件に比べて高い数値を示している。

4-1-2表 審判開廷回数

(単位：件)

区 分	裁決件数	開廷回数（事実審理のみ）				延べ開廷回数	1件当たり平均開廷回数
		1回	2回	3回	4回以上		
主要海難事件	34	23	7	1	3	53	1.56
		67.6%	20.6%	3.0%	8.8%		
12年全体	794	717	67	6	4	886	1.12
		90.3%	8.4%	0.8%	0.5%		

(3) 参審員参加の状況

12年における主要海難事件の裁決事件の参審員参加の状況をみると、6件となっており、12年全体13件の半数を占めており、特に原因が複雑な海難事件に参審員が参加している。

4-1-3表 参審員参加件数

(単位：件)

区 分	裁決件数	衝突	衝突(単)	沈没	転覆	遭難	火災	機関損傷	死傷等	合計	参審員参加率
主要海難事件	34	1	1	1	2		1			6	17.6%
12年全体	794	1	1	1	2	1	2	3	2	13	1.6%

(4) 証人出廷の状況

12年における主要海難事件の裁決事件の証人出廷状況をみると、11件22人となっており、人数では12年全体の31.9%を占めている。

4-1-4表 証人出廷件数及び人数

区 分	裁決件数		衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機関損傷	死傷等	運航障害	合計
	件	人数											
主要海難事件	34	件数	6	1		1	1		2				11
		人数	11	3		1	2		5				22
12年全体	794	件数	15	1	1	1	4	3	4	10	3	1	43
		人数	25	3	1	1	5	4	7	16	5	2	69

(5) 審判期間の状況

12年における主要海難事件の裁決事件の審判期間の状況をみると、1件当たりの平均審判期間は、9.6月となっており、12年全体の8.3月より長くなっている。

主要海難事件の審判については、集中審理などによる迅速処理に努めているが、反面、証人などの証拠調の増加による審判開廷回数の増加、参審員参加による慎重な事実審理、受審人、補佐人などの審判関係人に対する審判期日の調整、参審員参加による合議回数の増加などの理由により、多少長期化する傾向となっている。

4-1-5表 審判期間の状況

(単位：件)

区 分	審 判 期 間				合 計	平均審判 期間
	6月以内	1年以内	2年以内	2年を超える		
主要海難事件	10	16	8		34	9. 6月
	29.4%	47.1%	23.5%			
12 年 全 体	318	346	124	6	794	8. 3月
	40.0%	43.6%	15.6%	0.8%		

2 地方海難審判庁の審判

(1) 審判業務の状況

(7) 審判事務の取扱状況

平成12年に地方審判庁は、審判開始の申立を796件受理し、それに11年から繰り越した540件を加えた 1,336件の審判事件のうち、794件について裁決を行い、13年に542件を繰り越した。

4-1-6表 地方海難審判庁別の審判事務取扱状況

(単位：件)

区分 地方 審判庁	11年から の 繰 越	審判開始 の 申 立 受 理	合 計	管 轄 移 転		差引件数	裁 決	13 年 に 繰 越
				送 付	受 理			
函 館	27	79	106	3	1	104	76	28
仙 台	27	81	108	4	6	110	81	29
横 浜	68	129	197	20	2	179	114	65
神 戸	104	138	242	2	16	256	131	125
広 島	112	120	232	8	3	227	122	105
門 司	114	117	231	1	5	235	128	107
長 崎	54	78	132	0	6	138	88	50
那 覇	34	54	88	2	1	87	54	33
合 計	540	796	1,336	40	40	1,336	794	542

(注) 差引件数は合計件数から、管轄移転による送付件数を差引き、受理件数を和した件数である。

また、過去5年間における地方審判庁の審判事務取扱状況をみると、審判開始の申立受理は700件台半ばから800件台半ばで推移している。また、裁決についても700件台半ばから800件台半ばで推移している。

4-1-7表 審判事務取扱状況の推移

(単位：件)

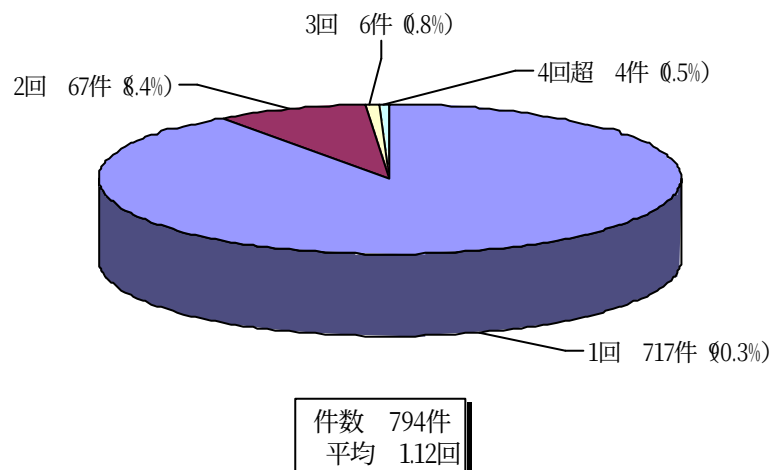
区分 年	前年からの繰越	申立受理	合計	裁 決	翌年に繰越
8 年	601	824	1,425	833	592
9 年	592	761	1,353	762	591
10 年	591	731	1,322	792	530
11 年	530	805	1,335	795	540
12 年	540	796	1,336	794	542

(イ) 審判開廷回数の状況

12年における裁決事件の審判開廷回数（裁決言渡のための開廷を除く。）の状況をみると、ほとんどが1回の開廷により審理を終えており、全体の90.3%を占めている。

また、1件当たりの平均開廷回数は、1.12回である。

4-1-8図 審判開廷回数の状況

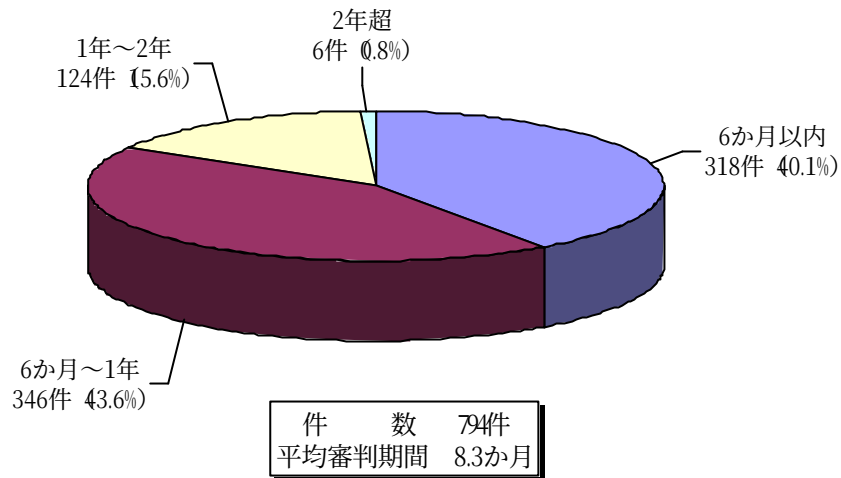


(ウ) 審判期間の状況

12年における裁決事件の審判期間の状況をみると、6か月～1年以内が346件（43.6%）と最も多く、全体では83.6%が1年以内に処理されている。

1件当たりの平均審判期間は、8.3か月で、前年（8.5か月）より0.2か月短縮されている。

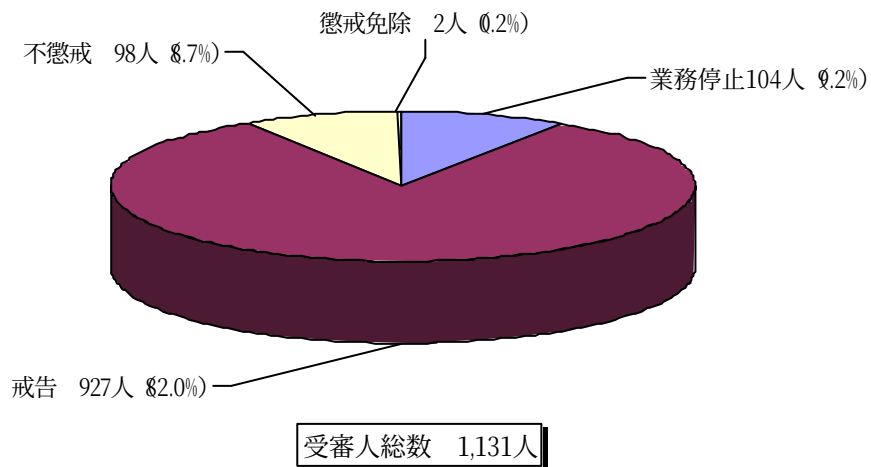
4-1-9図 審判期間の状況



(エ) 受審人等に対する懲戒等の状況

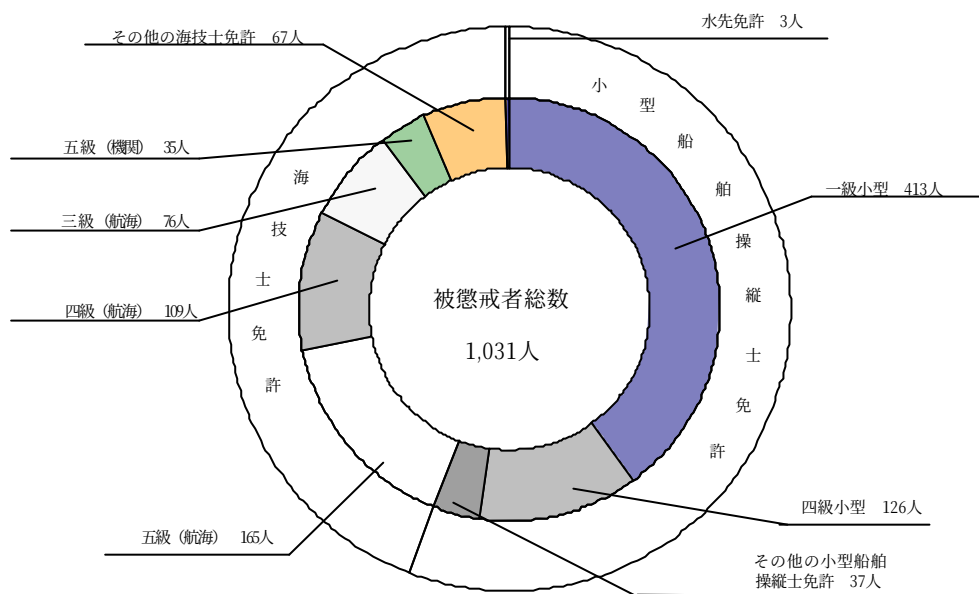
12年の裁決事件に係る受審人の懲戒状況をみると、受審人として指定された1,131人のうち、懲戒の裁決を受けた者は1,031人で、その内訳は業務停止104人(1か月停止102人、1か月15日停止1人、2か月停止1人)、戒告927人であった。不懲戒の裁決を受けた者は98人、懲戒を免除された者は2人であった。なお、裁決事件に係る指定海難関係人は142人であるが、勧告を受けた者は1人であった。

4-1-10図 受審人に対する懲戒の状況



また、懲戒の裁決を受けた1,031人の受審人を免許種類別にみると、小型船舶操縦士免許を受有する者が576人（55.9%）で、そのうち一級小型船舶操縦士が413人と最も多く、次いで四級小型船舶操縦士126人、二級小型船舶操縦士35人となっている。海技士免許を受有する者は452人（43.8%）となっており、そのうち五級海技士（航海）が165人と多く、次いで四級海技士（航海）109人、三級海技士（航海）76人の順となっている。

4-1-11図 懲戒裁決を受けた者の免許種類別状況



(2) 裁決事件の状況

(7) 事件種類別の状況

12年における裁決事件（794件）の事件種類別の状況は、衝突が329件（41.4%）と最も多く、次いで乗揚154件（19.4%）、機関損傷95件（12.0%）の順となっており、これら3種類の事件で裁決総件数の72.8%を占めている。

4-1-12表 地方海難審判庁・事件種類別件数

(単位：件)

事件種類 地方審判庁	衝突	衝突 (単)	乗 揚	沈 没	転 覆	遭 難	火 災	爆 発	機関 損傷	施設 損傷	死 傷 等	運 航 阻 害	属 具 損 傷	合 計
函 館	28	10	5		6	3	2		15	1	3	3		76
仙 台	24	15	10		3	3	1	1	17	3	2	1	1	81
横 浜	54	4	13		2	1	6		24	4	3	2	1	114
神 戸	64	12	17	1	3	1	1		7	9	11	5		131
広 島	57	8	38		2	2	1		8	2	4			122
門 司	62	11	27		2	4	3		10	4	4	1		128
長 崎	32	8	19	1	3	3	2		9	4	3	4		88
那 覇	8	2	25		2	4	1		5		5	2		54
合 計	329	70	154	2	23	21	17	1	95	27	35	18	2	794
構成比(%)	41.4	8.8	19.4	0.3	2.9	2.6	2.1	0.1	12.0	3.4	4.4	2.3	0.3	100.0

(イ) 船種別の状況

12年の裁決事件を船種別（1,186隻）にみると、漁船が494隻（41.6%）と最も多く、次いで貨物船が266隻（22.4%）と多く、これらの船種で総隻数の64.0%を占めている。

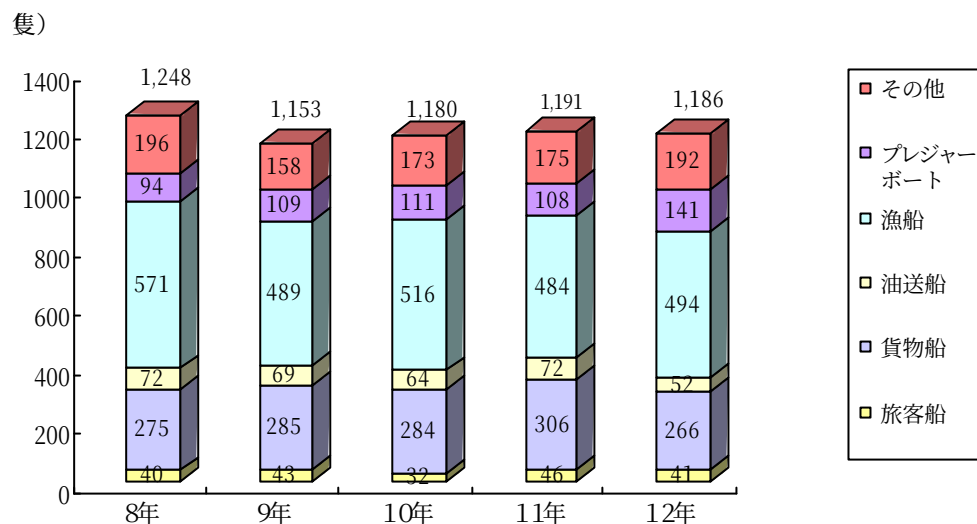
4-1-13表 船種・事件種類別隻数

(単位：隻)

事件種類 船種	衝突	衝突 (単)	乗 揚	沈 没	転 覆	遭 難	火 災	爆 発	機関 損傷	施設 損傷	死 傷 等	運 航 阻 害	属 具 損 傷	合 計	構 成 比 (%)
旅 客 船	12	8	9		1	1	1		3	1	5			41	3.5
貨 物 船	156	23	50		3	4	4		12	7	3	2	2	266	22.4
油 送 船	34	4	5				1		4	3		1		52	4.4
漁 船	297	14	56		8	12	8	1	69	5	14	5	5	494	41.6
引 船	20	4	11	1	5	1	1		3	1	2	2		51	4.3
押 船	7	1	4			2			1					15	1.3
作 業 船	6	3	1		1	2	2			3	1			19	1.6
は し け	8	1	6								2			17	1.4
台 船	10	3	4											17	1.4
交 通 船	3	2	3			1								9	0.8
公 用 船	1	1												2	0.2
遊 漁 船	36	2	1						1		4			44	3.7
瀬 渡 船	5	1	3		1	1								11	0.9
プレジャーボート	87	9	11	1	7	1	1		2	7	7	8		141	11.9
そ の 他	1	1	3							1	1			7	0.6
合 計	683	77	167	2	26	25	18	1	95	28	39	18	7	1,186	100.0

また、過去5年間の推移をみると、4-1-14図のとおりで、プレジャーボートの増加が目立っている。

4-1-14図 裁決事件船種別の推移



また、これをトン数別にみると4-1-15表のとおりであり、20トン未満の漁船と100トン以上500トン未満の貨物船が高い数値を示している。

4-1-15表 船種別・トン数別内訳

(単位：隻)

船 種 トン数	旅客船	貨物船	油送船	漁 船	プレジャーボート	その他	合 計
5 トン未満				197	20	31	248
5 トン以上20トン未満	19		1	182	10	60	272
20 トン以上100トン未満	3	2	1	44		19	69
100 トン以上200トン未満	4	68	12	45	1	21	151
200 トン以上500トン未満	3	108	12	25		10	158
500 トン以上1,600トン未満	7	38	19			17	81
1,600 トン以上3,000トン未満	1	8	5			4	18
3,000 トン以上5,000トン未満	1	15	1			1	18
5,000 トン以上10,000トン未満		11					11
10,000 トン以上30,000トン未満	3	10					13
30,000 トン以上		6	1				7
トン数表示のないもの				1	110	29	140
合 計	41	266	52	494	141	192	1,186

(ウ) 受審人の年齢等の状況

12年の裁決事件で受審人となった1,131人について、船種別に平均年齢をみると、旅客船48.7歳、貨物船52.6歳、油送船50.4歳、漁船50.2歳及びプレジャーボート49.5歳となっており、その平均年齢は50.8歳である。

また、過去5年間の推移をみると、4-1-16表のとおりである。

4-1-16表 受審人の年齢の推移

(単位：歳)

船種 \ 年	8 年	9 年	10 年	11 年	12 年
旅 客 船	47.9	48.8	48.3	46.6	48.7
貨 物 船	51.1	50.4	50.6	51.1	52.6
油 送 船	47.9	50.5	49.9	50.3	50.4
漁 船	49.0	50.5	48.6	50.1	50.2
プ レ ジャ ー ボ ー ト	49.9	51.6	48.4	50.1	49.5
そ の 他	50.5	52.4	49.2	52.7	51.5
平 均	49.5	50.7	49.2	50.2	50.8

コラム

勧告裁決

勧告裁決とは、海技従事者や水先人以外の者で、理事官から海難の原因に関係があると認められて「指定海難関係人」と指定され、管轄の審判庁での審判の結果、海難原因がその者に責めを帰すものと認められた場合、海難審判庁として行政指導上の意見を示した裁決をいいます。

この勧告を受けた指定海難関係人は、裁決で示した趣旨を尊重する義務を負うだけで、権利を制限されたり変更されたりすることはなく、法律上の不利益を受けるものではありません。したがって勧告裁決は、指定海難関係人に対し、海難の再発防止策の提言又は改善措置の要求を行うものです。

12年に、この勧告裁決がありましたので、その概要を紹介します。

油送船八葉丸火災事件

裁決年月日 平成12年12月22日 言渡 横浜地方海難審判庁
事件の概要)

海難発生年月日 平成11年9月8日15時44分

場 所 静岡県清水市

損 傷 等 乗組員等3人死亡、7人重軽傷 船内の装備品などが一部焼損

当時の天候等 晴、南西風、風力3

事 実 の 概 要 八葉丸(699トン)は、乾ドックにおいて定期検査工事等を施工中、請負業者が二重底タンク内の廃液処理を行っていたところ、ガス切断機の火炎が廃油に引火して火災となった。

海 難 原 因 本件は、廃油としてバラスト海水の陸揚げ処理を行う際、廃油の油種に関する情報の伝達が不十分で、ガス切断作業中、着火したことによって発生した。保船管理担当者が、乗組員にバラスト海水の残水回収のための配管の取扱い上の指示を十分に行わなかった。

造船業者が、火気使用に対する安全管理を十分に行わなかった。

下請け業者の技術者の作業方法が適切でなかった。

勧 告 書 の 内 容

勧告は、造船業者に対し、次のようなことについてなされた。

造船業者は、労働安全衛生法の規定に基づき、独自に安全管理体制が整備されていた。しかしながら、策定した安全に関する諸規定の遵守・運用において形骸化が生じており、組織の末端まで履行されていなかったため、火気使用に対する安全管理が十分に行われなかったことは、本件発生の原因をなすものである。

以上のことにより、造船業者は、下請業者との連絡及び調整を密にするよう努めるとともに、作業員の教育指導などを含めた安全管理体制を確立するため組織の末端に至るまでの運用面の見直しを徹底するよう勧告する。

第2節 高等海難審判庁（第二審）における審判

理事官、受審人及び補佐人は、地方審判庁（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る。

第二審の審判は、改めて事実の審理を行って、その原因を明らかにするものである。

また、第二審の審判は、審判官5人で構成する合議体によって行われるが、原因の探究が特に困難な事件については、第一審同様、学識経験者2人を参審員として審判に参加させることができることになっている。

1 審判業務の状況

平成12年に高等海難審判庁は、地方審判庁が言渡した裁決に対して、第二審請求事件30件と46件の管轄移転の請求を受理し、それに前年から繰り越した第二審請求事件59件を加えた135件の事件のうち、22件の裁決、28件の第二審請求の却下の決定を行い、40件の管轄移転決定と6件の同請求却下の決定を行った。また、13年に39件の第二審請求事件を繰り越した。

4-2-1表 審判事務取扱状況

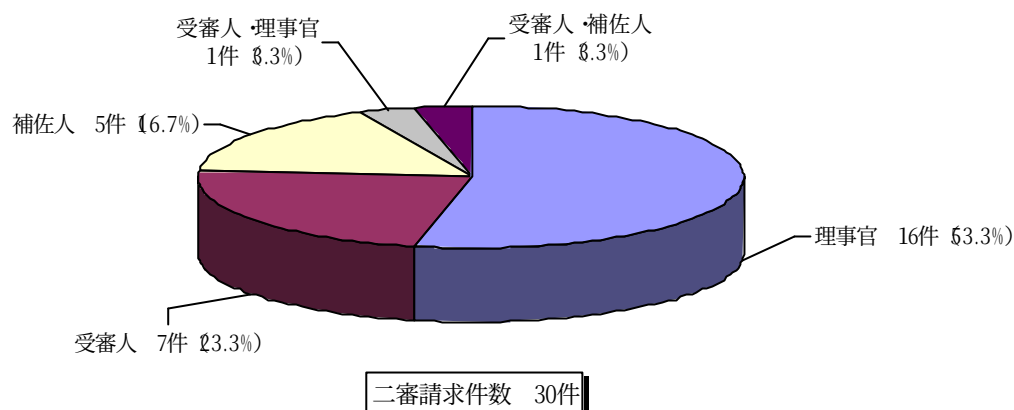
(単位：件)

繰越		新受		計		合計	既済					未済	
二審請求	管轄移転	二審請求	管轄移転	二審請求	管轄移転		裁決	二審却下	管轄移転	移転却下	計	二審請求	管轄移転
59	0	30	46	89	46	135	22	28	40	6	96	39	0

(1) 第二審請求者の状況

第二審請求のあった事件30件の第二審請求者の状況をみると、理事官が請求した事件16件、受審人が請求した事件7件、補佐人が請求した事件5件、受審人及び理事官がともに請求した事件1件、受審人及び補佐人がともに請求した事件1件となっている。

4-2-2図 第二審請求者の状況



2) 管轄移転請求事件の状況

管轄移転とは、管轄権を有する地方審判庁の審判事件について、他の地方審判庁への出頭の便益などの理由により、その管轄の移転を希望する受審人又は理事官からの請求に基づいて、高等海難審判庁の合議体により審理を行い、その可否を決定する手続きである。

12年の管轄移転請求事件のうち管轄移転決定のあった40件の事件種類別の状況をみると、機関損傷が10件と最も多く、次いで衝突が9件、乗揚が7件、衝突（単）が5件、死傷等が4件の順になっており、これら5種類の事件で総件数の87.5%を占めている。

また、過去5か年の推移は、4-2-3表のとおりである。

4-2-3表 管轄移転請求事件の事件種類別の推移

(単位：件)

区 分	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関 損傷	施設 損傷	死傷 等	運航 阻害	合 計
8 年	18	4	11	1					7	3	2		46
9 年	19	2	10			1	1		6	1	1	1	42
10 年	18	5	10						2	2	3	2	42
11 年	14	8	9			1			8	3	2		45
12 年	9	5	7		1	1			10	1	4	2	40

2 裁決事件の状況

12年における第二審裁決事件22件41隻の処理状況は、以下のとおりである。

事件種類別にみると、衝突が18件（81.8%）と最も多く、次いで死傷等2件（9.0%）、衝突（単）及び遭難がそれぞれ1件（4.6%）の順となっている。

また、船種別にみると、貨物船が15隻（36.6%）と最も多く、次いで漁船が12隻（29.3%）と多いのが目立っており、これらの船種で総隻数の65.9%を占めている。

したがって、12年には貨物船及び漁船関連の衝突事件を主に審理、裁決したことになる。

次に、審判開廷回数（裁決言渡のための開廷を除く。）の状況をみると、19件（86.4%）が1回の開廷により審理を終えており、1件当たりの平均開廷回数は、1.27回である。

次に、補佐人付き事件の状況をみると、補佐人が選任された事件は11件と半数を占め、延べ41人の補佐人が選任されており、1件当たり3.73人の補佐人が選任されている。

次に、審判期間（第二審請求日から裁決言渡までの期間）の状況をみると、1年6か月以内が9件（40.9%）、2年以内が20件（90.9%）で、1件当たりの平均審判期間は19.8か月である。

受審人の懲戒状況をみると、受審人として指定された43人のうち、懲戒の裁決を受けた者は37人（戒告37人）で、不懲戒の裁決を受けた者は6人であった。なお、裁決事件に係る指定海難関係人は10人であるが、勧告を受けた者はいなかった。

また、受審人の平均年齢を船種別にみると、旅客船53.6歳、貨物船47.6歳、油送船53.5歳、漁船51.5歳及びプレジャーボート55.0歳となっており、平均年齢は51.0歳である。

第3節 より良い海難審判を求めて

1 参審員制度

参審員制度は本法制定時から採用されている制度で本法の特徴の一つでもある。この制度を設けた目的は、審判に職業的な審判官以外の人を加えることによって審判を民主化す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る。

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専横を抑制する手段として陪審制度及び参審制度が採用されているが、陪審制度は、専門の裁判官の他に民間人を立ち合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、参審制度は、民間人を裁判官として裁判に参加させる制度であるから、陪審制度よりも更に積極的な方法といえる。

したがって、海難審判庁においては、海難原因を広範囲な科学的調査により探究するときなど、専門の学識経験者の参加を必要とする特に困難な事件について、2人の参審員が審判に参加する。

また、審判に参加する参審員の審判手続き上の職務及び権限は、審判長以外の審判官と同一である。

なお、参審員は、海難審判庁の非常勤職員であるため、高等海難審判庁及び各地方審判庁の長が各12人の範囲内で任命し、その任期は3年となっている。

(1) 参審員参加事件

(ア) 事件種類別の状況

平成12年における地方審判庁の裁決事件をみると、参審員参加事件は13件で裁決事件中1.6%を占めており、その事件種類別の状況は、機関損傷が3件、次いで転覆、火災、死傷等がそれぞれ2件の順となっている。

また、過去10年間の参審員参加事件の事件種類別の推移をみると、沈没、転覆、遭難、死傷等といった財産及び人命の喪失を伴うような事件に参審員が参加している状況である。

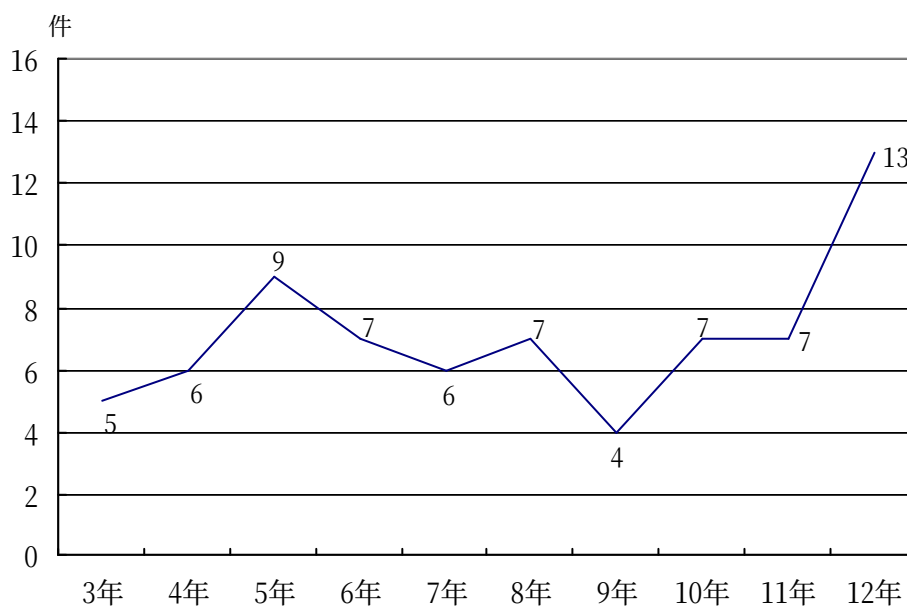
過去10年間の参審員参加事件数の推移は4-3-1表及び4-3-2図のとおりであり、9年以降増加傾向を示している。

4-3-1表 参審員参加事件の事件種類別状況

(単位：件)

区 分	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機 関 損 傷	死傷 等	運 航 阻 害	計
3 年	2							2			1	5
4 年	1				3	1		1				6
5 年				2	2	1	1	1	1		1	9
6 年					5	1			1			7
7 年				1	2			2		1		6
8 年	1	1			3		1		1			7
9 年			1	2		1						4
10 年					1	2			2	2		7
11 年	1				2		2			2		7
12 年	1	1		1	2	1	2		3	2		13

4-3-2図 過去10年間の参審員参加事件数の推移



(イ) 審判開廷回数状況

12年の参審員参加事件の審判開廷回数（裁決言渡のための開廷を除く。）の状況をみると、13件中12件が2回以上の開廷を要しており、原因探究が特に困難な事件であるため、事実審理にかなりの時間を要している。

4-3-3表 審判開廷回数 参審員参加)

区 分	裁決件数	開廷回数（事実審理のみ）			
		1回	2回	3回	4回以上
3 年	5		1	2	2
4 年	6			2	4
5 年	9		5	2	2
6 年	7		1	3	3
7 年	6		1		5
8 年	7		3	2	2
9 年	4			2	2
10 年	7		1		6
11 年	7	1	3	1	2
12 年	13	1	6	3	3

(2) 参審員の任用状況

12年末現在の参審員数は70名で、知識・経験別の任用状況は下表のとおりとなっており、多角的な原因探究を行うため多くの分野から任用している。

4-3-4表 参審員知識・経験別任用状況

分野	船 舶 工 学	電 気 工 学	機 械 工 学	水産 学	気象 海象 学	化学	航海 学	造 船 関 係	法律 学	土 木 工 学	安 全 工 学	海洋 流体 工学
人数	10	7	6	6	6	6	4	4	4	2	2	2
分野	漁 船 工 学	漁業 生産 工学	流通 情報 工学	海上 交通 工学	冶金 学	レー ザー 加工 高電 圧工学	精神 生理学	燃焼 学	船体 運動 学	労 働 化 学	金 属 疲 勞	合計
人数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	70

2 海事補佐人制度

(1) 海事補佐人の登録

海事補佐人制度は、受審人又は指定海難関係人が、通常審判手続に不慣れで、審判において十分に自己の利益を主張できないことが多いため、このような場合における受審人等の正当な権利を保護するために設けられた制度である。

補佐人は、原則として一定の資格を有する者で高等海難審判庁に登録した海事補佐人の中から選任される。

補佐人になろうとする者は、海事補佐人登録規則の定めるところにより、高等海難審判庁長官に登録の申請をしなければならない。

なお、平成12年12月末現在の登録者数は1,078人である。

4-3-5表 海事補佐人登録者(資格別)数

(単位：人)

資 格	一級海技士 (航海)	一級海技士 (機関)	一級海技士 (通信)	元審判官 元理事官	教授等	弁護士	合 計
登録者数	388	174	13	62	23	418	1,078

(2) 裁決事件の補佐人選任状況

12年における地方審判庁の裁決事件の補佐人選任状況をみると、裁決事件794件のうち、補佐人付件数は106件（13.4%）214人であり、そのうち事件種類別では、衝突事件が79件（74.5%）160人と最も多く、次いで乗揚事件6件（5.7%）6人、死傷等事件5件（4.7%）10人、転覆事件4件（3.8%）10人などとなっている。

4-3-6表 事件種類別補佐人選任状況

区分 審判庁	裁決 件数		衝 突	衝 突 (単)	乗 揚	沈 没	転 覆	遭 難	火 災	爆 発	機 関 損 傷	施 設 損 傷	死 傷 等	安 全 阻 害	運 航 阻 害	計
函 館	76	件数	2				2	1								5
		人数	6				4	1								11
仙 台	81	件数	3													3
		人数	13													13
横 浜	114	件数	20						2		1		2			25
		人数	41						8		4		6			59
神 戸	131	件数	22	2					1		1		2			28
		人数	43	2					1		6		3			55
広 島	122	件数	13	1	3		1				1					19
		人数	27	1	3		4				1					36
門 司	128	件数	11		2			1				1	1			16
		人数	16		2			3				1	1			23
長 崎	88	件数	6				1									7
		人数	11				2									13
那 覇	54	件数	2		1											3
		人数	3		1											4
計	794	件数	79	3	6		4	2	3		3	1	5			106
		構成比(%)	74.5	2.8	5.7		3.8	1.9	2.8		2.8	1.0	4.7			100.0
		人数	160	3	6		10	4	9		11	1	10			214