

船舶事故調査報告書

令和7年8月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年4月16日 03時44分頃（現地時間）
発生場所	ニュージーランドオークランド港港口付近 オークランドスカイタワーから真方位046°13.8海里付近 （概位 南緯36°41.2′ 東経174°57.9′）
事故の概要	漁船第六十八長久丸 ^{ちようきゆう} は、西南西進中、岩礁に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年8月22日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	漁船 第六十八長久丸、408トン
船舶番号、船舶所有者等	127168、有限会社長久
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	船首部船底外板に破口等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期 日出時刻：06時46分（現地時間）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか26人が乗り組み、西部太平洋漁場におけるまぐろはえなわ漁業に従事する目的で、操業前の補給地であるオークランド港に向け、静岡県焼津市焼津港を出航した。</p> <p>本船は、ニュージーランド北島（North Island）のハウラキ湾に至り、オークランド港港口の東方海域で入港予定時刻までの時間調整の目的で漂泊した。その後、船長が昇橋し、航海士と共に船橋当直につき、自動操舵によりオークランド港水先人乗船場所へ向けて西南西進を開始した。</p> <p>船長は、約8ノットの対地速力で西南西進中、主に目視で見張りを行っていたところ、暗闇で船首方に何も見えず、漠然と不安を覚え、航海士に対して船橋の一階層上方にあるコンパステッキに上がって船首方を確認するよう指示した。</p> <p>船長は、コンパステッキに上がった航海士から、何も見えない旨の報告を聞いて間もなく、衝撃を感じて本船が停止し、本船が乗り揚げたことを知った。</p> <p>本船は、本事故の発生を関係各所に連絡した後、潮位の上昇により自然離礁し、来援していたタグボート2隻にえい航されてオークランド港に入港した。</p> <p>本船の喫水は、船首約2.0m、船尾約4.3mであった。</p> <p>事故発生場所は、The Noises^{ノイズ}と称する群島（以下「本件群島」とい</p>

う。) 周辺の岩礁であった。

船長及び航海士は、本件群島の存在を知らなかった。

船長は、過去に3回ほど、他の船舶で漁労長としてオークランド港へ入港したことがあったが、本船に乗船するのは初めてであり、今回の航海は、焼津港からオークランド港までの片道航海のみの予定で本船に乗り組んでいた。

船長及び航海士は、出航前に焼津港からオークランド港までの水路調査及び詳細な航海計画の作成を行っておらず、出航後に事故発生場所周辺の海図が船橋に備え付けられていないことに気付いた。

事故発生場所周辺の海図は、出航前に他の関係船舶と用具の積替えが行われた際、船橋海図台に備え付けられずに船内の倉庫へ格納されており、船長及び航海士はその所在を知らなかった。

本船は、GPSプロッターを参照して針路を定めていたが、本船のGPSプロッターには、ニュージーランド周辺海域の電子参考図（民間企業が海図データを電子化したもの。海図として航海に使用することは認められていない。）がインストールされておらず、同海域では概略の海岸線のみが表示され、本件群島を含め小さな島々や等深線が表示されなかった。

本件群島には、灯光を発する航路標識がなかったが、本件群島北端にバーチャルAIS航路標識（V-AIS）*1による北方位標識が表示されるようになっていた。

（図1 参照）

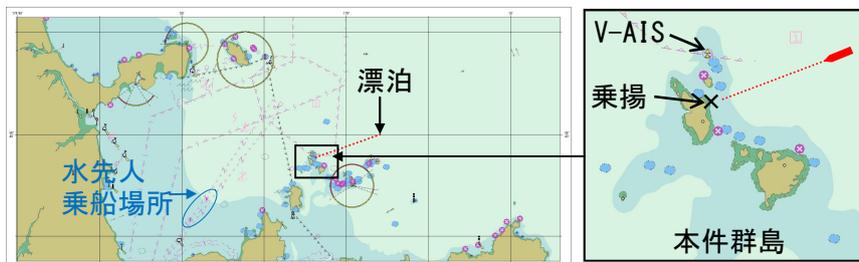


図1 電子海図による表示

分析

本船は、オークランド港水先人乗船場所に向けて西南西進中、船長が本件群島の存在を知らなかったことから、目的地に向かって直線的に航行し、本件群島周辺の岩礁に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、出航前に航行予定海域の水路調査を行っておらず、詳細な航海計画を作成していなかったことから、必要な水路図誌が船橋に備え付けられていないことに気付かずに出航し、ニュージーランド周辺海域の情報が表示されないGPSプロッターの表示に基づいて操船していたものと考えられる。

船長は、夜間で船首方の本件群島を目視できない状況下、暗闇で船

*1 「バーチャルAIS航路標識」とは、航路標識が実在しない位置に、あたかも航路標識が存在するようなシンボルマークをレーダー画面上に表示させるものをいう。

	<p>首方に何も見えず、漠然と不安を覚える中、レーダーによる見張りを適切に行わずに目視による見張りを行っていたことから、本件群島の存在に気付かないまま、進路を修正することができなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、オークランド港水先人乗船場所に向けて西南西進中、船長が本件群島の存在を知らなかったため、本件群島周辺の岩礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長が本件群島の存在を知らなかったことについては、出航前に航行予定海域の水路調査を行わずに、ニュージーランド周辺海域の情報が表示されないGPSプロッターの表示に基づいて操船していたことによるものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、出航前に、航行予定海域の水路調査を行った上で航海計画を作成し、必要な水路図誌の備付けを確認すること。 ・ 船長は、GPSプロッターに航行予定海域の情報を含む電子参考図を入力しておくこと。 ・ 船橋当直者は、夜間航行中、視界が良い場合であっても、レーダー等全ての手段を活用し、常時適切な見張りを行うこと。