

船舶事故調査報告書

令和7年9月10日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委 員 伊 藤 裕 康（部会長）

委 員 上 野 道 雄

委 員 高 橋 明 子

事故種類	乗揚
発生日時	令和7年1月24日 06時05分頃
発生場所	長崎県新上五島町山案中島東方沖 やまとんじゆ 継子瀬灯台から真方位062° 3.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 01.5' 東経129° 09.8'）
事故の概要	貨物船サニー五島は、南西進中、水上岩に乗り揚げた。 サニー五島は、球状船首の亀裂及び凹損等を生じた。
事故調査の経過	令和7年1月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報	<p>船種船名、総トン数 貨物船 サニー五島、19トン</p> <p>船舶番号、船舶所有者等 293-31309 長崎、有限会社五島軽運送（A社）</p> <p>L × B × D、船質 21.18m × 5.01m × 1.60m、軽合金</p> <p>機関、出力、進水等 ディーゼル機関2基、846kW（合計）、平成8年1月</p>
乗組員等に関する情報	<p>船長 32歳</p> <p>一級小型船舶操縦士</p> <p>免許登録日 平成29年12月27日</p> <p>免許証交付日 令和4年12月1日 (令和9年12月26日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	球状船首に亀裂及び凹損、船底部外板に亀裂及び擦過傷
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮流 北流約1～3ノット (kn)</p> <p>日出時刻：07時23分頃</p>
事故の経過	本船は、長崎県佐世保港と新上五島町有川港との間において、宅配便荷物等の輸送を行う貨物船であった。（図1参照）

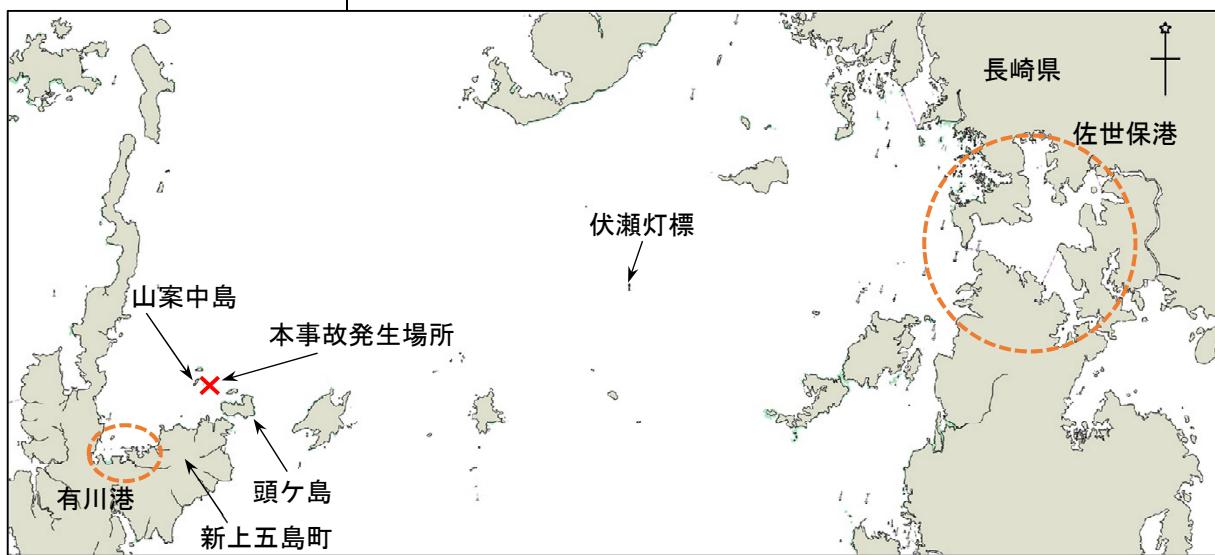


図 1 佐世保港、有川港等の位置図

本船は、船長が1人で乗り組み、新聞や宅配便荷物等を積載し、令和7年1月24日04時15分頃に有川港に向けて佐世保港を出航した。

船長は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、操舵室中央に設置された操縦席に腰を掛け、手動操舵で操船に当たっていた。

船長は、佐世保港の港口を通過した後、目視で針路を伏瀬灯標南方沖に向け、約16knの対地速力で本船を西南西進させ始めた。

船長は、その後も同じ針路及び速力で新上五島町頭ヶ島北方沖の変針予定場所に向けて本船を航行させた。

船長は、レーダーの画面表示で本船が頭ヶ島北方沖に達したことを確認し、同島と山案中島との間に向けて左舵を取り、本船を南西進させ始めた。

船長は、本事故の前々日及び前日の休暇中の活動における疲れが残っている中、間もなく有川港に入港するので気が緩み、軽い眠気を感じるようになった。

船長は、操縦席に腰を掛けた姿勢のまま手動操舵で操船に当たっていたところ、居眠りを始めた。

本船は、その後、潮流の影響を受けて北方に圧流されながら山案中島東方沖の水上岩に向かって航行を続け、06時05分頃同水上岩に乗り揚げた。

(図2、写真1 参照)

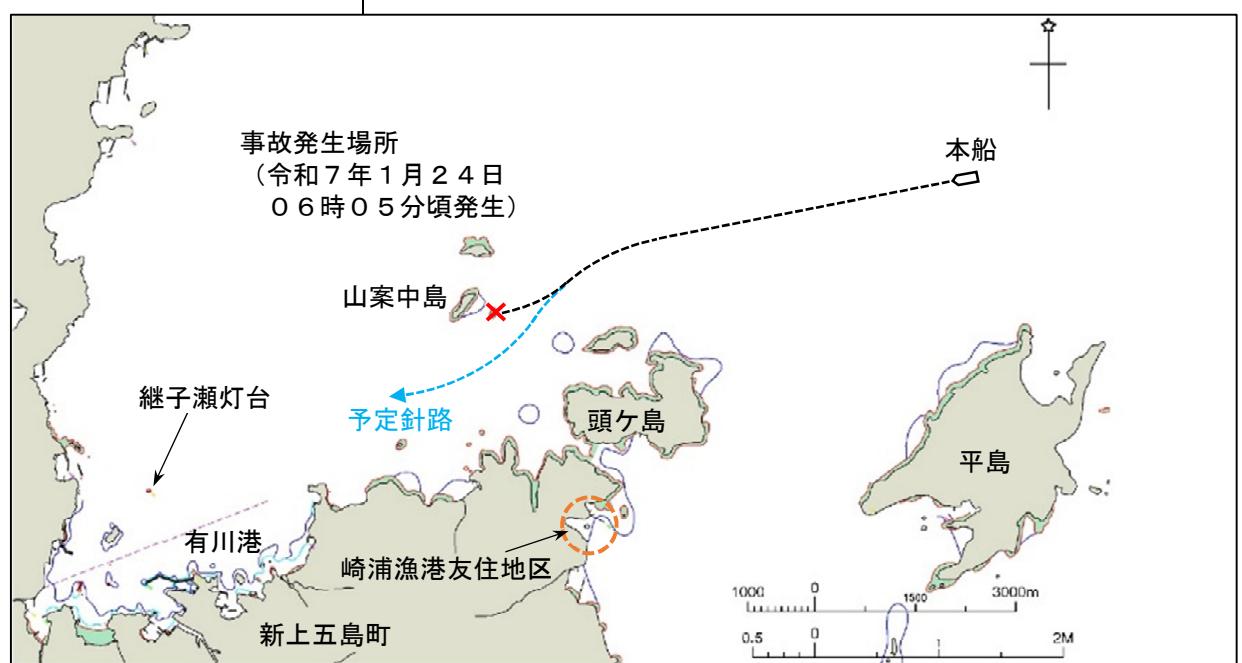


図2 事故発生経過概略図

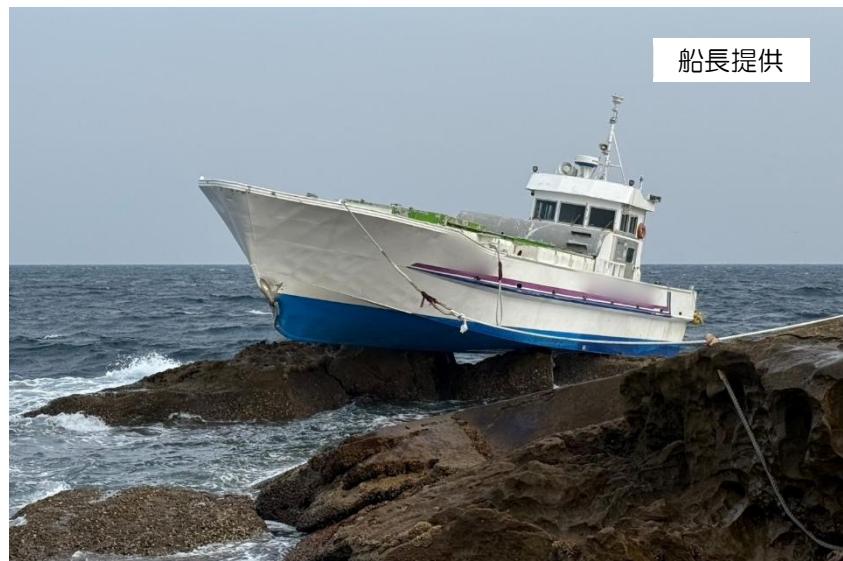


写真1 本船の乗揚状況（1月24日撮影）

船長は、衝撃で目を覚まし、プロペラに浮流物を巻き込んだと思って直ちに機関を停止した。そして、GPSプロッターの表示画面を確認したところ、本船が山案中島東方沖の水上岩上に位置していたので、同水上岩に乗り揚げたことを認めた。

船長は、A社に本事故の発生を連絡するとともに、118番通報した。

船長は、A社が救援を依頼した瀬渡船に移乗し、一旦、本船から避難して新上五島町崎浦漁港友住地区に向かった。その後、A社が依頼した漁業協同組合の漁船（以下、単に「漁船」という。）に休暇中であった本船の別の乗組員らと共に乗り、再び本船に戻った。

	<p>船長は、本船の損傷状況を確認したところ、破口を生じていなかつたので、漁船で本船を引き出そうと試みたが、引き出せなかつた。</p> <p>船長は、離礁作業を断念し、本船が流出しないようロープ等で船固めした後、漁船に乗つて有川港に戻つた。</p> <p>本船は、荒天の影響で離礁作業を行うことができずにいたところ、25日13時30分頃に荒天の影響で船固めしていたロープ等が自然に外れて漂流を始めた後、船尾部から沈下し始め、15時40分頃に頭ヶ島西方沖1.3M付近で沈没した。</p> <p>本船は、2月26日になってA社が依頼したクレーン付き台船によって引き揚げられたが、後日、解体処分された。</p>
その他の事項	<p>(1) 船長の乗船履歴及び健康状態に関する情報</p> <p>船長は、本船の船長として約8年の経験があり、本事故当時、健康状態は良好であった。</p> <p>(2) 本船の喫水及び操舵室に関する情報</p> <p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約1.8mであった。</p> <p>本船の操舵室は、左右の引き戸が出入り口となって、左右と後方に窓が設けられており、本事故当時、引き戸及び窓は閉められた状態であった。なお、冷暖房の設備はなかった。</p> <p>(3) 船長の居眠り運航防止措置に関する情報</p> <p>① ふだんの状況</p> <p>船長は、操船中、眠気が強い場合、立つて操船に当たつたり、窓を開けて外気に当たつたりして居眠り運航の防止措置を探つていた。</p> <p>② 本事故当時の状況</p> <p>船長は、眠気を感じたが、軽い眠気であったので、居眠りすることはないと想い、居眠り運航の防止措置を探つていなかつた。</p> <p>(4) 船長の休暇中（本事故前2日間）の活動及び本事故前日の睡眠に関する情報</p> <p>船長は、本事故の前々日及び前日が休暇であり、自身が所有する小型船舶で、親族と共に釣りに出掛けていた。その時間は、次のとおりであった。</p> <p>① 前々日 09時頃から16時頃まで</p> <p>② 前日 06時頃から13時頃まで</p> <p>船長は、本事故前日21時頃から本事故当日03時頃までの間、約6時間の睡眠をとつていた。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象等の関与 なし</p>

判明した事項の解析	<p>本船は、山案中島東方沖を手動操舵で南西進中、船長が、居眠りしたことから、潮流の影響を受けて船体が北方に圧流されて同島東方沖の水上岩に向かっていることに気付かず、同水上岩に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、次のことが関与したことから、居眠りしたものと考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 本事故の前々日及び前日に自身が所有する小型船舶を操船して釣りを行っていたので疲れが残っていたこと。 (2) 間もなく有川港に入港するので気が緩んだこと。 (3) 前記(1)及び(2)により眼気を感じたものの、軽い眼気であったので居眠りすることはないと思い、居眠り運航の防止措置を採らないまま操縦席に腰を掛けたまま操船に当たっていたこと。
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、山案中島東方沖を手動操舵で南西進中、船長が居眠りしたため、潮流の影響を受けて船体が北方に圧流されて同島東方沖の水上岩に乗り揚げたものと推定される。</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、操船中、軽い眼気を感じた場合であっても、椅子に座ったまま同じ姿勢で操船を続けず、体を動かしたり、外気に当たったり、カフェインを含む飲料を摂取したりするなどして居眠り運航の防止措置を採ること。