船舶事故調査報告書

令和８年９月１６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１２月１１日　０４時００分頃
発生場所	長崎県五島市末津島西岸 赤ハエ鼻灯台から真方位０３９°３．４海里（Ｍ）付近 （概位　北緯３２°４７．７′　東経１２８°５５．４′）
事故の概要	漁船第二恵比須丸は、帰航中、末津島西岸に乗り揚げた。 第二恵比須丸は、船首部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和７年１２月１２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	
船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質 機関、出力、進水等	漁船　第二恵比須丸、１７トン ＮＳ２－１４８８９（漁船登録番号）、有限会社恵比須水産（Ａ社） １８．０１ｍ（Lr）×４．１０ｍ×１．９６ｍ、ＦＲＰ ディーゼル機関、５８５kW、平成元年３月１１日 第２９２－３９６００号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長　４７歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日　平成１０年５月１９日 免許証交付日　令和４年１１月１０日 （令和１０年５月１８日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首部船底外板に破口及び擦過傷（沈没して全損）
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　北、風力　２、視界　良好 海象：海上　平穏、潮汐　下げ潮の中央期
本船の用途、船橋航海当直警報装置	本船は、まき網漁業に従事する灯船[*1]であった。 本船に船橋航海当直警報装置は、設置されていなかった。
事故の経過	(1)　出航から本事故発生までの状況

[*1] 「灯船」とは、まき網漁船団において、魚群探索と水中灯によって魚を集める役割を担う漁船をいう。

本船は、船長が１人で乗り組み、まき網漁のため、令和７年１２月１０日１６時頃、僚船と共に、五島市新奈留漁港宿輪地区を出航した。

本船は、１８時頃に五島市福江島南方沖の漁場に到着し、操業を２回行った後、１１日０２時半頃、僚船と共に、新奈留漁港宿輪地区に向けて帰航を開始した。帰航開始時の喫水は、船首約０．５ｍ、船尾約１．５ｍであった。

船長は、帰航を開始する際、連日の操業による疲れに加え、睡眠不足と睡眠の質の低下による軽い眠気を感じていた。（「船長の就労及び睡眠」については、その他の事項(3)で詳述。）

船長は、操舵室の扉や窓を閉めた状態で、同室右舷側に設置された背もたれ付きの操縦席に腰を掛け、レーダー及びＧＰＳプロッターを作動させ、自動操舵で操船に当たった。

船長は、福江島南方沖において本船を北東進させた後、本船が同島南東端の崎山鼻南東方沖に達した頃、五島市奈留島の南西方沖にある末津島の方向に船首を向け、約１２ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で本船を北進させ始めた。

（図１　参照）

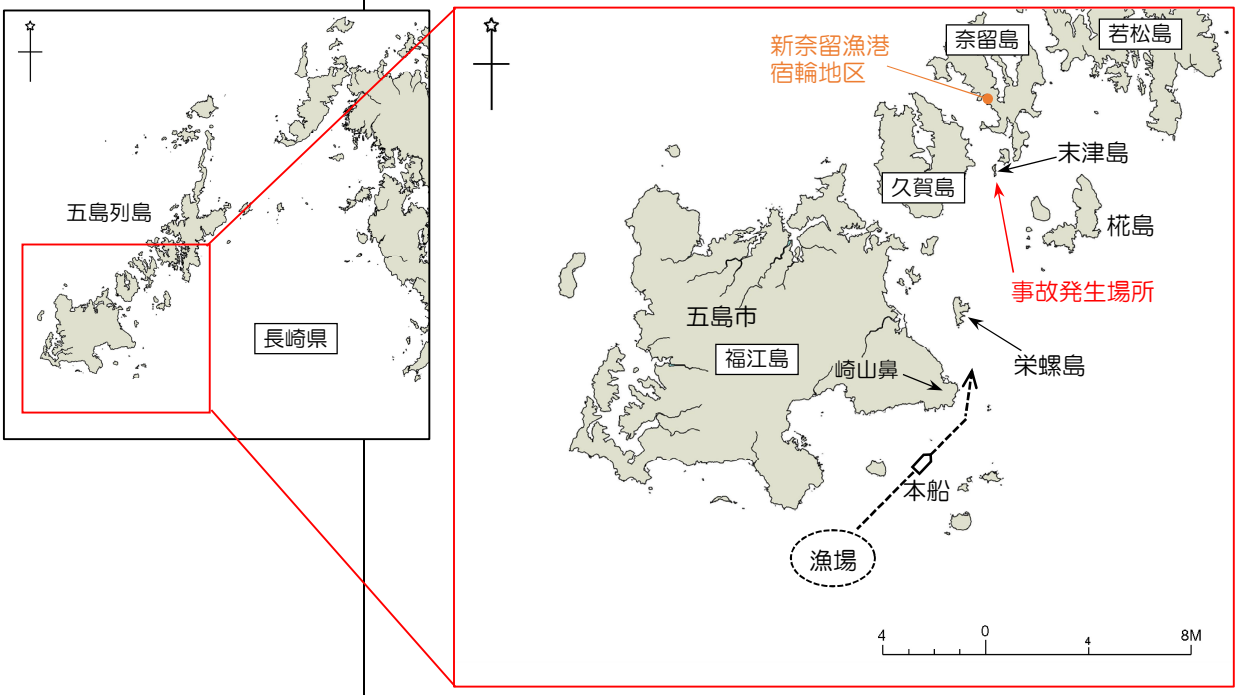

図１　事故発生場所等概略図

その後、船長は、引き続き軽い眠気を感じる中、本船が五島市栄螺島東方沖に達した頃、船首の向きを僅かに修正して本船を北進させ続けた。

この時、本船の周囲には、僚船４隻が同航中であったが、本船の航行に支障はなかった。また、僚船以外、周囲に他船はいなかっ

た。

船長は、ふだん眠気が強い場合、コーヒーを飲んだり、たばこを吸ったり、立ち上がって体を動かしたりして眠気を覚ますようにしていた。しかし、本事故当時、軽い眠気であったので、居眠りすることはないと思い、立って操船に当たったり外気に当たったりすることなく、操縦席に腰を掛けた姿勢のまま操船を続けた。そのため、眠気を払拭することができなかった。

船長は、本船が末津島に近づいた頃、手動操舵に切り替え、新奈留漁港宿輪地区に向けて変針する予定で、引き続き操縦席に腰を掛けた姿勢のまま自動操舵で操船に当たっていたところ、いつしか居眠りを始めた。

本船は、その後、変針予定場所を通過して末津島に向かって航行を続け、０４時００分頃、約１２kn の速力のまま、同島西岸に乗り揚げた。

（図２　参照）

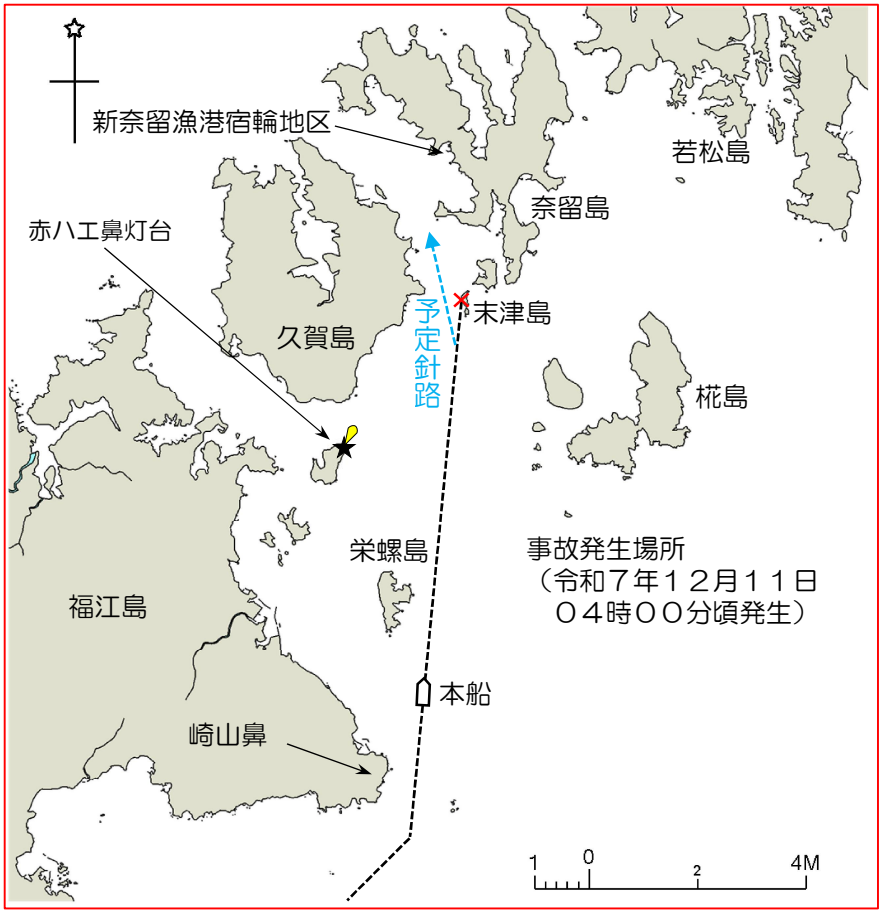

図２　事故発生経過概略図

(2)　本事故発生後の状況

船長は、衝撃で目を覚まし、本船の損傷状況を確認しないまま、主機操縦レバーを後進位置に操作して本船を自力で離礁させた。

	船長は、その後、本船の浸水の有無を確認したところ、船首甲板下の機関室が浸水しているのを認め、僚船に本事故発生の連絡をするとともに、救援を依頼した。 僚船の漁労長は、本事故発生を海上保安庁に通報するとともに、Ａ社に連絡した。 船長は、２隻の僚船で、本船が沈没しないようロープで固定した後、僚船に退避した。 本船は、２隻の僚船によってえい航中、浸水量が増え船首部が沈み始め、僚船と固定していたロープが破断した後、０７時４０分頃に末津島南南東方沖２Ｍ付近で沈没した。 船長は、付近海域に本船から流出した微量の油が浮遊しているのを認めたので、僚船の乗組員と共に油吸着マットで流出油の回収作業を行った。
その他の事項	(1)　船長の乗船履歴について 平成７年３月にＡ社に入社し、Ａ社が所有する漁船に甲板員として約１０年乗船した。その後、別の灯船に船長として乗船するようになり、船長としての経験が約２０年あった。 本船には、本事故発生の約１、２年前から船長として乗船していた。 (2)　船長の健康状態について 本事故当時、健康状態は良好であった。 (3)　船長の就労及び睡眠について ①　就労日数 ａ　ふだん、月に１５日程度出漁しており、時化や月夜間（満月の前後数日間）の日が休漁日であった。 ｂ　本事故前、１２月４日からの就労状況は、下表のとおりであり、１２月７日から本事故発生日まで４日連続で出漁していた。

	4日	5日	6日	7日	8日	9日	10日	11日
午前	休み	休み	休み	休み	帰港	帰港	帰港	事故
午後				出港	出港	出港	出港	

②　就労状況

ふだん、１６～１７時頃に出航し、翌日０３～０５時頃に帰航しており、１日当たりの就労時間が約１２時間であった。また、操業を開始してから終了するまでの間、次のことを行っていたので、休息や仮眠をとる時間がなかった。

	ａ　操業開始後、本船を使用して魚群を探索し、水中灯によって魚を集める。 ｂ　本船を待機させて漁労長と共に網船の投網状況を監視する。 ｃ　本船を使用して網の形状や網船の安定を図るために揚網作業の手伝いをする。 ③　睡眠時間 １２月７日から本事故発生日までの間、１日当たりの睡眠時間は４、５時間であった。 ④　睡眠状況 就寝時刻が日によって異なり、就寝後、ふだんから何回も目が覚めることによって、安眠できないことが多かった。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	 あり なし なし (1)　船長の就労について 船長は、次のことから、本事故当時、疲労が蓄積し、疲れを感じていたものと考えられる。 ①　１２月７日から本事故発生日まで４日連続で出漁していた。 ②　ふだん、本船に１人で乗り組んでおり、操業を開始してから終了するまでの間、休息や仮眠をとることができなかった。 (2)　船長の睡眠について 船長は、次のことから、本事故当時、軽い眠気を感じていたものと考えられる。 ①　本事故発生までの４日間は、１日当たりの睡眠時間が４、５時間であった。 ②　就寝時刻が日によって異なり、就寝後、ふだんから何回も目が覚めることによって、安眠できないことが多かった。 (3)　船長は、前記(1)及び(2)の状況下、眠気を感じていたものの、軽い眠気であったので、居眠りすることはないと過信し、眠気を覚ますため、立って操船に当たったり外気に当たったりしなかったことから、眠気を払拭することができなかったものと推定される。 このことにより、船長が居眠りし、本船は末津島西岸に乗り揚げたものと推定される。 (4)　居眠り運航の回避について 本船では、船長が１人で乗り組んでおり、操船を交替できる乗組員が乗り組んでいなかったことを踏まえると、船長は、操船中に眠気を感じた場合、居眠りすることはないと過信せず、島陰な

	ど船舶が通航しない安全な海域で停船して適宜休息をとりながら操船することによって、居眠り運航を回避することができたものと考えられる。 (5)　被害拡大の要因について 船長は、本船が乗揚後、衝撃で目を覚まし、損傷状況の確認や離礁の可否を判断することなく、主機操縦レバーを後進位置に操作し本船を離礁させた。このことが船首部船底外板の破口箇所から機関室への海水の流入を増大させ、僚船２隻によってえい航中の本船の沈没につながった可能性があると考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が自動操舵で帰航中、１人で操船中の船長が居眠りしたため、本船が末津島西岸に乗り揚げたものと推定される。
再発防止策	今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・小型漁船の船長は、操船中に眠気を感じた場合、軽い眠気であっても、操縦席に腰を掛けたまま楽な姿勢で操船を続けず、操縦席から立ち上がって体を動かしたり、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十分に採ること。 ・１人乗り組みの小型漁船の船長は、漁場から帰航する際、操船中に眠気を感じた場合、船舶が通航しない安全な海域で停船して適宜休息をとりながら操船することが望ましい。 ・小型漁船の船舶所有者は、船長が１人で操船することが多い漁船には、居眠り防止のための船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。 ・船長は、乗揚事故を起こした場合、損傷状況を十分に確認することなく、自船を離礁させると、被害が拡大する可能性があることを考慮し、次の対応を採ること。 ①　主機を停止し、損傷状況を確認する。 ②　①の状況を踏まえ、離礁の可否を判断する。 ③　適切な助言や支援を得られるよう、海上保安庁に速やかに通報する。