

船舶事故調査報告書

令和8年1月21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7年3月31日 16時30分頃
発生場所	長崎県佐世保市宇久島対馬瀬鼻北方沖 対馬瀬鼻灯台から真方位356°700m付近 (概位 北緯33°18.5′ 東経129°07.5′)
事故の概要	漁船75航陽は、航行中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年4月10日、主管調査官（長崎事務所）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 船舶番号、船舶所有者等	漁船 75航陽、19トン NS2-23527（漁船登録番号）、丸一水産株式会社 第292-52879号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	船首部から中央部にかけての船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 3～4、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m 潮汐 低潮時、潮流 南南東流約1～2ノット（kn）
事故の経過	<p>本船は、まき網船団に所属する運搬船で、船長ほか2人が乗り組み、3月19日から網船等と共に宇久島西方沖の漁場で操業を行っており、その間、漁場と各水揚げ港との間を2～3日に1回1往復していた。</p> <p>船長は、操業を開始してから網船の漁獲物を本船に積み込むまでの間は、本船を海上で待機させて操業状況等を監視していたことから、休息や睡眠をとる時間がなかった。</p> <p>また、船長は、漁場と水揚げ港の一つである長崎県松浦市調川港までの片道約6時間の航程を往復する間、小型船舶操縦免許証を受有する乗組員（以下「乗組員A」という。）と約3時間の間隔で交替しながら操船を行っており、その際、乗組員Aが操船している間に片道約3時間ずつの仮眠をとっていた。</p> <p>本船は、調川港で水揚げを終えた後、31日13時00分頃に漁場に向けて出航した（出航時の喫水は不詳）。</p> <p>船長は、乗組員2人を船体後部の船員室で休息させ、出港操船の後、引き続き、操舵室内の操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たった。また、本船には船橋航海当直警報装置が設置されていたが、船長は同装置を作動させていなかった。</p> <p>船長は、長崎県平戸市平戸島と平市生月島の間、辰ノ瀬戸を通過し</p>

た後、手動操舵から自動操舵に切り換え、宇久島北方沖合に向く針路に設定し、本船を約12knの対地速力で西進させた。

船長は、操業による疲れがあり、また、辰ノ瀬戸通過後、周囲に他船を認めなかったのが緩み、軽い眠気を感じるようになったが、宇久島通過後に乗組員Aと操船を交替する予定であり、それまでは眠気を我慢できると思い、立って操船に当たったり外気に当たったりするなど居眠り運転の防止措置を採らなかった。

船長は、佐世保市古志岐島東北東方沖に至り、GPSプロッターを確認したところ、風潮流の影響で本船が南方へ圧流されて同島付近を通る進路となっていたので、手動操舵として宇久島北方沖合に向けて少し右転させ、その後、再び自動操舵として本船を西進させた。

船長は、引き続き眠気を我慢していたところ、いつしか居眠りし始めた。

本船は、その後、風潮流の影響を受けて更に南方に圧流され、対馬瀬鼻北方沖の浅所に乗り揚げた。

(図1 参照)

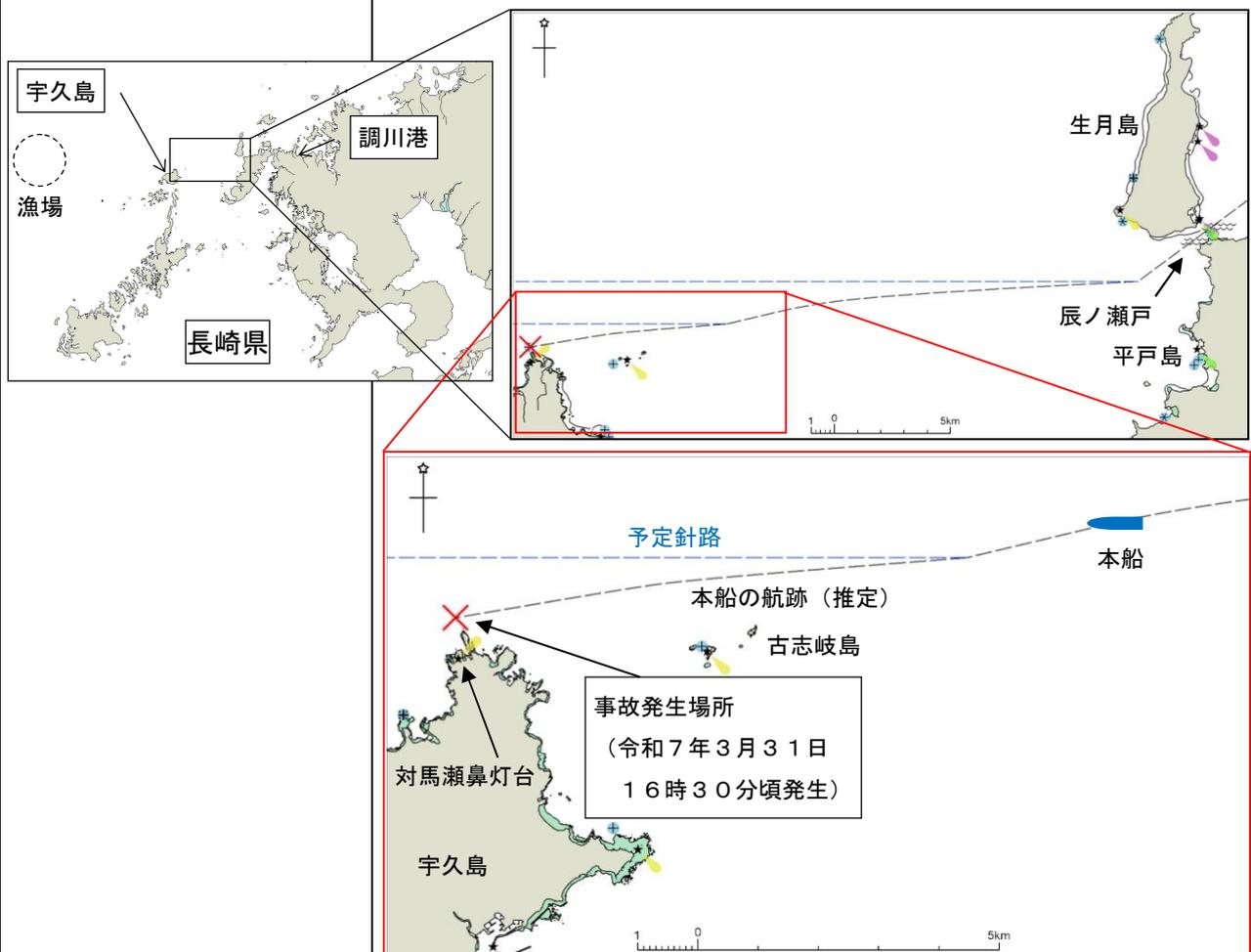


図1 事故発生経過概略図

船長は、主機操縦ハンドルを後進に操作したが自力での離礁ができ

	<p>なかった。</p> <p>船長は、乗組員2人の負傷の有無及び船体の損傷状況を確認した後、海上保安庁に118番通報を行った。</p> <p>船長及び乗組員2人は、海上保安庁からの要請を受けて来援した長崎県防災航空隊所属のヘリコプターに救助された。</p> <p>本船は、上げ潮によって自然離礁し、海上保安庁の巡視艇で沖出しされた後に僚船で佐世保市鹿町太郎ヶ浦漁港にえい航された。</p>
分析	<p>本船は、宇久島東北東方沖を自動操舵で航行中、単独で操船中の船長が、眠気を感じながらも操縦席に腰を掛けた姿勢で操船を続け、居眠りしたことから、その後、風潮流に圧流され、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</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> <p>(1) 漁場で操業中は休息する時間がとれず、また、漁場と調川港との往復の間は、乗組員Aが操船している約3時間ずつの仮眠しかとれず、疲れが残っていたこと。</p> <p>(2) 辰ノ瀬戸通過後、周囲に他船を認めなかったので気が緩んだこと。</p> <p>(3) 前記(1)、(2)により眠気を感じたものの、軽い眠気であり、乗組員Aと操船を交替するまでは眠気を我慢できると思い、居眠り運航を防止する措置を採らずに操縦席に腰を掛けた姿勢のまま操船に当たっていたこと。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、宇久島東北東方沖を自動操舵で航行中、船長が居眠りしたため、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A社は、本事故後、船団の漁ろう長や各船長に対し、運搬船の運航状況について特定の船に偏らない体制とすること、水揚げ港等で十分な休息をとってから出航すること等を改めて周知、指導するなど、居眠り運航等の防止に努める対策を採った。</p> <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、単独で操船中に眠気を感じた場合、椅子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採ること。また、休息中の乗組員と操船を交替するか、2人当直とすることが望ましい。 ・船橋航海当直警報装置を設置している小型船舶の船長は、同装置を有効に活用できるように、航行中、同装置を作動させておくこと。