

船舶事故調査報告書

令和8年3月25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7月8日 04時45分頃
発生場所	島根県海士町中ノ島木路ヶ埼東方 木路ヶ埼灯台から真方位084°250m付近 (概位 北緯36°02.1' 東経133°04.3')
事故の概要	漁船第十八丸は、帰航中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年7月9日、主管調査官（広島事務所）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 第十八丸、19トン SN2-2882（漁船登録番号）、株式会社一丸（A社） 第292-49142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 乗組員、操縦免許 なし
負傷者	なし
損傷	右舷船首部及び船底中央部外板に破損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約4m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：04時58分頃
事故の経過	<p>本船は、中型まき網漁に従事する船団の灯船で、船長（A社代表取締役）及び乗組員1人が乗り組み、島後水道での操業を終えた後、僚船とともに島根県西ノ島町浦郷漁港に向けて帰航を開始した。</p> <p>船長は、レーダー及びGPSプロッターを作動させて、本船を約15～17ノットの対地速力で西南西進させ、西ノ島の高田鼻東方沖で乗組員から操船を替わる旨の申出を受けて交替し、操舵室後方の寝台に移動した。</p> <p>乗組員は、操舵室の操縦席に腰を掛け、手動操舵で操船に当たり、本船が高田鼻南東方沖を通過した頃、操業の疲れから眠気を感じた。</p> <p>乗組員は、ふだん眠気を感じた際には、携帯電話で音楽を聴いたり、僚船の乗組員へ連絡したりして眠気を覚ましていたが、浦郷漁港までの航行距離は短いと思ったので、携帯電話を見たり、操舵室の窓を開けて外気を取り入れたりして操船を続けた。（図1参照）</p>

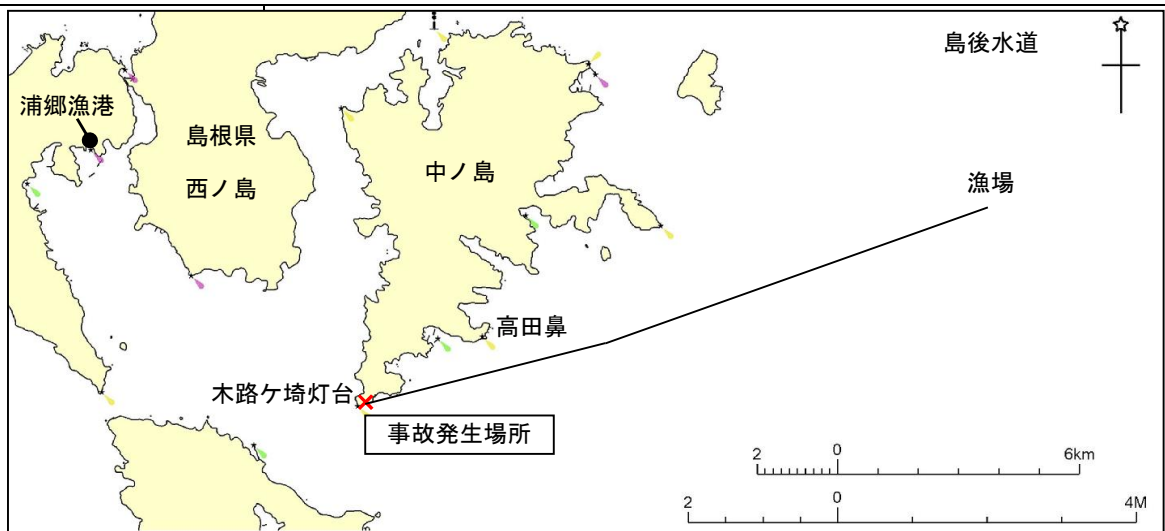


図1 事故発生経過概略図

乗組員は、その後、更に眠気を感じたが、操舵室後方の寝台で疲れて休んでいる船長を起こすことに遠慮があり、そのまま単独で操船を続け、本船を左転させ木路ヶ埼南方に向ける予定でいたところ、いつしか居眠りを始めた。

本船は、西南西進を続け、木路ヶ埼東方の浅所に乗り揚げた。(写真1参照)



写真1 本船（海上保安庁提供）

乗組員は、本船が浅所に乗り揚げた衝撃で目を覚ました。

船長は、大きな音と衝撃で異変を感じ、周囲を見て、また、乗組員からの報告によって、本事故の発生に気付いた。

船長は、本船の損傷状況を確認後、本事故の発生を海上保安庁へ通報し、僚船及びA社へ連絡した。

本船は、起重機船によって浅所から引き出され、僚船に横抱きされて浦郷漁港に戻った。

乗組員の7月2日から8日の操業及び休暇等の状況は、次のとおりであった。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2日16時頃、浦郷漁港を出港し、操業後3日04時頃、帰港 ・ 3日16時頃、浦郷漁港を出港し、操業後4日04時頃、帰港 ・ 4日早朝から7日午前まで休暇 ・ 7日18時30分頃、浦郷漁港を出港し、19時30分頃から約8時間の操業に従事（その間、2時間に1回、30分～2時間程度の休憩） <p>乗組員は、7日の操業時、‘魚群を集魚するための水中灯を海中に投入し、位置を調整する作業’（以下「本件作業」という。）に従事していた。</p> <p>本船は、7日の操業時は魚が集まらず、本件作業を繰り返したので、ふだんよりも休憩時間が少なかった。</p> <p>乗組員は、甲板部航海当直部員の資格の認定をした旨の証印を受けていなかったが、令和6年7月にA社へ入社後、9月頃から、帰航時の単独での操船に従事していた。</p> <p>船長は、乗組員がA社に勤務する以前に、他社の漁船に10年程度乗り組んでいたため経験があると思われ、小型船舶操縦免許証の受有状況及び甲板部航海当直部員の資格の認定をした旨の証印について確認しないまま、単独での操船を行わせていた。</p> <p>本船の喫水は、不詳であった。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、手動操舵で西南西進中、単独で操船していた乗組員が居眠りしたことから、左転予定場所を通過して、木路ヶ崎東方の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>乗組員は、船長と操船を交替後、しばらくして眠気を感じたが、浦郷漁港までの航行距離は短いと思ったことから、寝台で休んでいる船長を起こすことを躊躇し、操船を続けたものと考えられる。</p> <p>乗組員は、7月7日から本事故当日にかけて、不漁のため本件作業を繰り返していたことから、疲労が蓄積し、居眠りに繋がったものと考えられる。</p> <p>乗組員は、眠気を感じた際、浦郷漁港までの航行距離は短いと思って安堵したことによって、眠気が助長された可能性があると考えられる。</p> <p>乗組員は、眠気を覚ますために操縦席から立ち上がるなど体を動かさなかったことから、眠気を払拭することができなかったものと考えられる。</p> <p>A社代表取締役である船長は、乗組員がA社に勤務する以前に、他社の漁船に10年程度乗り組んでいたことから、乗組員が小型船舶操縦免許証又は甲板部航海当直部員の資格の認定をした旨の証印を受有又は受けていると思込み、状況を確認しないまま、乗組員を単独で操船に従事させていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、手動操舵で西南西進中、単独で操船して</p>

	<p>いた乗組員が居眠りしたため、木路ヶ埼東方の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</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">・ 操船者は、眠気を感じた場合、操縦席に腰を掛けたまま同じ姿勢で操船を続けず、眠気を払拭する行動をとり、眠気が払拭できない場合は、他の乗組員と共に操船するか、操船を交替すること。・ 船舶所有者は、乗組員の資格を確認した上で、単独での操船に従事させること。・ 漁船の船長は、漁場から帰航する際、操業後の疲労の蓄積等を考慮し、当直が可能な乗組員がいる場合には複数で当直に当たり、相互に居眠り運航を防止するための体制をとることが望ましい。