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	沈没
発生日時	令和７年６月３日　１１時３０分頃
発生場所	大阪府阪南港北北西方沖 大阪府阪南港阪南２区北防波堤灯台から真方位３１０°２．１海里（Ｍ）付近 （概位　北緯３４°３０．７′　東経１３５°１９．３′）
事故の概要	漁船第二十二宮太丸は、漁船第二十一宮太丸を右舷に連結した状態で航行中、沈没した。 第二十二宮太丸は、主機に濡損等を生じた。
事故調査の経過	令和７年６月９日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	Ａ　漁船　第二十一宮太丸、９．９６トン ＯＳ２－１８８１（漁船登録番号）、個人所有 １３．２１ｍ（Lr）×３．４８ｍ×０．９９ｍ、ＦＲＰ ディーゼル機関、１１０kW（動力漁船登録票による） 昭和５４年９月２４日 Ｂ　漁船　第二十二宮太丸、９．９６トン ＯＳ２－１８８２（漁船登録番号）、個人所有 １３．２１ｍ（Lr）×３．４８ｍ×０．９９ｍ、ＦＲＰ ディーゼル機関、漁船法馬力数３５、昭和５４年９月２４日 （写真１、写真２　参照）
乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ　５６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２年２月５日

写真１　Ａ船

写真２　Ｂ船

<table>
<tr><td></td><td>免許証交付日　令和６年２月２９日
（令和１２年２月４日まで有効）
Ｂ　船長Ｂ　６０歳
一級小型船舶操縦士・特定
免許登録日　平成２年１１月２日
免許証交付日　令和３年６月３０日
（令和８年６月２９日まで有効）</td></tr>
<tr><td>死傷者等</td><td>なし</td></tr>
<tr><td>損傷</td><td>Ａ　なし
Ｂ　主機に濡損等</td></tr>
<tr><td>気象・海象</td><td>気象：天気　雨、風向　北東、風力　６
事故発生場所の南西方約６．５Ｍに位置する関空島特別地域気象観測所における６月３日の風速及び風向の観測値は、次のとおりであった。
<table>
<tr><th rowspan="2">時刻
(時:分)</th><th colspan="2">平均</th><th colspan="2">最大瞬間</th></tr>
<tr><th>風速
(m/s)</th><th>風向</th><th>風速
(m/s)</th><th>風向</th></tr>
<tr><td>02:30</td><td>2.8</td><td>東南東</td><td>3.6</td><td>東南東</td></tr>
<tr><td>03:00</td><td>2.2</td><td>東南東</td><td>3.6</td><td>東南東</td></tr>
<tr><td>04:00</td><td>3.5</td><td>東北東</td><td>4.6</td><td>東北東</td></tr>
<tr><td>05:00</td><td>4.3</td><td>北東</td><td>5.1</td><td>北東</td></tr>
<tr><td>06:00</td><td>5.8</td><td>東北東</td><td>7.2</td><td>東北東</td></tr>
<tr><td>07:00</td><td>5.4</td><td>東北東</td><td>7.2</td><td>東北東</td></tr>
<tr><td>08:00</td><td>6.4</td><td>東北東</td><td>8.2</td><td>東北東</td></tr>
<tr><td>08:30</td><td>7.0</td><td>北東</td><td>9.3</td><td>北東</td></tr>
<tr><td>09:00</td><td>7.8</td><td>北東</td><td>9.8</td><td>北東</td></tr>
<tr><td>09:30</td><td>7.7</td><td>北東</td><td>9.8</td><td>北東</td></tr>
<tr><td>10:00</td><td>7.7</td><td>東北東</td><td>9.8</td><td>東北東</td></tr>
<tr><td>10:30</td><td>7.7</td><td>北北東</td><td>9.3</td><td>北北東</td></tr>
<tr><td>11:00</td><td>9.0</td><td>北北東</td><td>10.8</td><td>北北東</td></tr>
<tr><td>11:30</td><td>10.8</td><td>北北東</td><td>12.3</td><td>北北東</td></tr>
<tr><td>12:00</td><td>10.1</td><td>北東</td><td>12.3</td><td>北北東</td></tr>
</table>
海象：波向　北東、波高　約１～１．５ｍ（最大３ｍ）（船長Ｂの観測による）
本事故当時、大阪府全域には、風、波に関する警報、注意報は発表されていなかった。</td></tr>
<tr><td>事故の経過</td><td>Ａ船及びＢ船は、しらす船びき網漁を行う網船であり、Ａ船の左舷側にＢ船の右舷側を接舷し、船首部及び船体中央部をチェーンで連結して、一体となった船列（以下「ＡＢ船列」という。）を構成してい</td></tr>
</table>

た。漁場では、Ａ船及びＢ船が協力して一つの網を曳き、漁港と漁場との往復時はＡＢ船列を構成していた。（図１、写真３　参照）

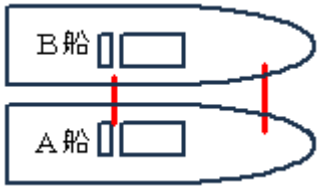

図１　ＡＢ船列

写真３　ＡＢ船列（船長Ｂ提供）

ＡＢ船列は、Ａ船に船長Ａが、Ｂ船に船長Ｂがそれぞれ１人で乗り組み、魚群探索及び漁獲物を運搬する運搬船と船団を構成していた。

ＡＢ船列は、令和７年６月３日０２時３０分頃、大阪府堺市石津漁港を運搬船と出航した。

出航に先立ち、船長Ａ及び船長Ｂは、石津漁港付近の海上が穏やかであることを確認し、出航が可能と判断した。また、船長Ｂは、出航中止や避難の基準は具体的には定めていなかったが、３日０２時頃、航海支援アプリ（以下「支援アプリ」という。）によって関西国際空港沖の漁場付近の午前中の風速予報が１０m/s 以下であることを確認した。

船長Ａ及び船長Ｂは、無線で連絡を取り合いながらＡＢ船列の操船を行っていた。

ＡＢ船列は、０４時４０分頃に漁場に到着して２隻の連結を解除し、０５時頃に船尾から網を投入して操業を開始した。（図２参照）

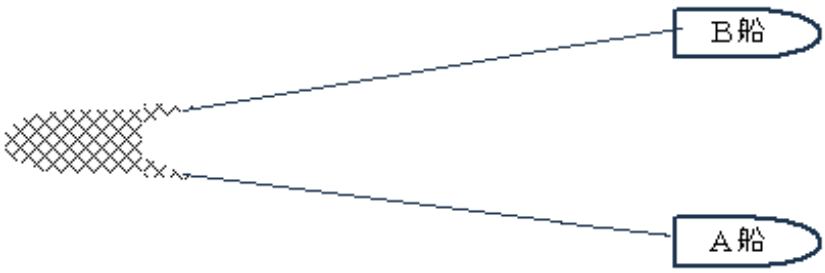

図２　ＡＢ船列の操業状況

船長Ａ及び船長Ｂは、操業中、日頃から海上の状況を目視等で確認していたが、支援アプリ等を用いて最新の気象情報の確認は行っていなかった。

船長Ａ及び船長Ｂは、２回目の操業中に徐々に風が強くなり、ＡＢ船列と同じ船舶所有者のもう一つの船団が操業を中止したので、運搬船の船団長と相談して、当初予定していた０９時頃よりも早期に操業を終了することとした。

船長Ａ及び船長Ｂは、０８時３０分頃、操業を終了して網をＡ船及びＢ船の船尾に収納し、再び２隻を連結し、ＡＢ船列として帰航を開始した。

船長Ａ及び船長Ｂは、帰航開始時に約０．５ｍであった北東方からの波が、０９時頃から約１～１．５ｍになり、Ｂ船の左舷船首方から甲板上に海水が打ち込むようになったので、対地速力を約８ノットから４、５ノット程度に落とした。

ＡＢ船列は、東北東進中、北東方からの風浪を左舷船首方から受け、Ｂ船の左舷船首方から打ち込む波に加え、Ａ船の左舷船首部で反射した波がＢ船の船首甲板上に打ち込み、海水が滞留し始めた。（図３参照）

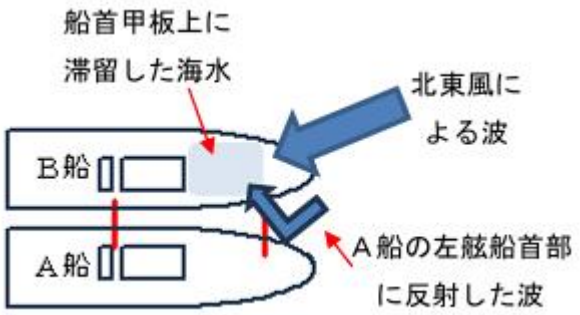

図３　Ｂ船の船首甲板上に海水が滞留する状況

Ｂ船は、船首甲板上に滞留した海水の影響により、船首側船倉の開口部を塞ぐためのさぶたが浮き上がって隙間が生じ、同隙間から海水

が船倉内へ浸入し始めた。そこで、船長Ｂは、海水ポンプのホースを操舵室側のさぶたの隙間から船倉内に挿入し、排水を開始した。

Ｂ船は、阪南港北北西方沖を航行中、船橋上に達する約３ｍの高波を左舷船首方から何度か受けた。この際、Ｂ船の船首甲板上のさぶたが波により外れ、大量の海水が同船倉内に浸入した。（図４、写真４参照）

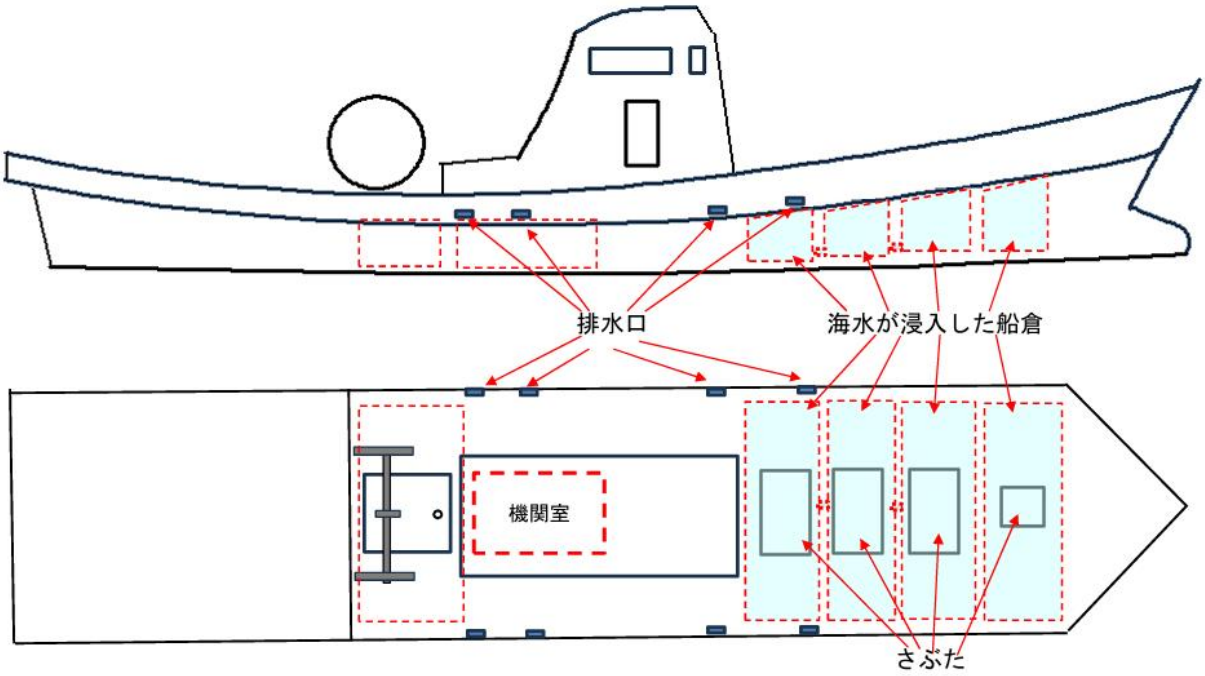

図４　Ｂ船略図

写真４　Ｂ船船首側の船倉のさぶたが開いた状態

その結果、船首部が著しく沈下して両舷中央部に設けられた排水口の高さまで喫水が増加し、Ｂ船の甲板上に打ち込んだ海水の排水が不能となり、甲板上に大量の海水が滞留する状態となった。

船長Ａ及び船長Ｂは、Ａ船及びＢ船の主機を中立とし、船長Ａは、Ａ船の海水ポンプも使用してＢ船の排水を行いながら、先行して帰航

中であった運搬船に無線で救助を求めた。

１１時２５分頃、運搬船が来援し、同船の海水ポンプも用いてＢ船に浸入した海水を排水し始めたものの、浸入し続ける海水の量のほうが多く、Ｂ船は船首側から徐々に沈下した。船長Ｂは、Ｂ船の沈没は免れないと思い、主機を停止し、ＡＢ船列の連結を解除した後、Ａ船の主機を停止した船長Ａと共に運搬船へ移乗した。

１１時３０分頃、Ｂ船は、船首を下にしてＡ船と網で繋(つな)がったまま水深約１５ｍの海底に沈没した。Ａ船は、水深が浅かったので、巻き込まれなかった。（図５、図６参照）

図５　船長Ｂが使用していた支援アプリの画像（船長Ｂ提供）

図６　事故発生場所概略図

	船舶所有者は漁業協同組合を経由して起重機船を保有する建設業者に救援を依頼した。１３時２５分頃、同業者が本事故発生を海上保安庁へ通報した。 Ｂ船は、来援した建設業者の起重機船によって引き揚げられて船内の海水を排出した後、運搬船に横着けされて大阪府岸和田市の修理工場に到着した。
その他の事項	(1)　乗組員の気象情報の入手等に関する情報 ①　船長Ａは、出航前にスマートフォンで、船長Ｂは、出航前の０２時頃、支援アプリでそれぞれ気象情報を入手した。 ②　支援アプリは、陸地は１週間先、海上は３日先までの気象情報を確認することができ、天気、気温、降水量、風向、風速は１時間ごと、波高は３時間ごとに更新、表示されていた。 ③　ＡＢ船列は、これまでは０．５～１ｍ程度の波であれば安全に航行できていた。 ④　船長Ａ及び船長Ｂは、船団長が出航の判断をしていても、Ａ船及びＢ船が安全に航行できないおそれがある気象条件の場合には、出航を見合わせていた。 (2)　その他の情報 船長Ａ及び船長Ｂは、腰巻きの膨張式救命胴衣を着用していた。
分析	
乗組員等の関与	Ａ　あり、Ｂ　あり
船体・機関等の関与	Ａ　なし、Ｂ　なし
気象・海象等の関与	Ａ　なし、Ｂ　あり
判明した事項の解析	(1)　沈没に至る状況について ①　ＡＢ船列は、航行中、Ｂ船の船首部に、左舷船首方からの波が打ち込んだほか、Ａ船の左舷船首部で反射した波も打ち込んだことから、Ｂ船の甲板上に海水が滞留したものと考えられる。 ②　Ｂ船は、船首甲板上に海水が滞留した状態で高波を受け、船首側船倉のさぶたが外れたことから、開口部から船倉内に大量の海水が浸入したものと考えられる。 ③　Ｂ船は、船首側船倉内への浸水により船首部が沈下し、排水口による排水機能が失われたことから、Ｂ船に浸入した海水を排水し始めたものの、浸水速度が排水速度を超えて甲板上に滞留した海水の排水が不能となったものと考えられる。 ④　①～③から、Ｂ船は、航行中、沈没したものと考えられる。 (2)　気象に関する判断について ①　ＡＢ船列が帰航を開始した時点においては航行に支障のない風浪であったが、その後、０９時頃から風速と波高が急速に増

	大したことから、気象が短時間のうちに急激に悪化したものと考えられる。 ② 船長Ａ及び船長Ｂは、日頃から現場の状況を目視等により確認するのみで、操業中、支援アプリ等その他の手段により最新の気象情報を継続的に確認していなかったことから、気象の悪化を予測できなかったものと考えられる。 ③ ①及び②から、船長Ａ及び船長Ｂは、操業中に最新の気象情報の継続的な確認を行っていなかったことから、早期に操業を終了するなど、天候の急激な悪化への対応が遅れたものと考えられる。
原因	本事故は、ＡＢ船列が関西国際空港沖の漁場で操業中、船長Ａ及び船長Ｂが、最新の気象情報の継続的な確認を行わなかったため、早めに操業を切り上げる判断が遅れ、帰航中、Ｂ船の船首甲板上に海水が滞留した状態で高波が打ち込んだ際、船首側船倉のさぶたが外れて船倉内に海水が大量に浸入し、船首部が沈下して排水口が海面下に没したことで排水不能となり、Ｂ船が沈没したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・小型漁船の船長は、出航前の気象確認に加え、操業中も支援アプリ、気象庁の気象情報等を活用し、最新の気象情報を継続的に確認すること。 ・２そう引き漁船の船長は、２隻を連結して航行する場合、波浪が他船体で反射して甲板上への滞留水が増加するおそれがあることを十分認識し、気象の悪化が予想されるときは早期に帰航すること。