

船舶事故調査報告書

令和7年11月5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	作業員死亡
発生日時	不明（令和7年1月17日 05時20分頃～09時35分頃の間）
発生場所	不明（阪神港神戸区～阪神港堺泉北区の間）
事故の概要	引船福丸がはしけH225及びはしけH223をえい航中、はしけH223の作業員が落水して死亡した。
事故調査の経過	令和7年1月21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。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。
事実情報	<p>船種船名、総トン数 A 引船 福丸、19トン 船舶番号、船舶所有者等 273-4463大阪、福山海運株式会社 L×B×D、船質 11.88m (Lr) × 4.80m × 2.00m、鋼 機関、出力、進水等 ディーゼル機関、404.53kW、平成2年1月</p> <p>B はしけ H225、総トン数不詳 なし、個人所有 33.5m × 8.4m × 4.0m、鋼 機関なし、昭和50年3月</p> <p>C はしけ H223、総トン数不詳 なし、個人所有 30.0m × 7.5m × 3.9m、鋼 機関なし、昭和43年5月</p> <p>(写真1 参照)</p>  <p>写真1 C船</p>
乗組員等に関する情報	A 船長A 53歳

	<p>一級小型船舶操縦士</p> <p>免許登録日 平成29年7月21日</p> <p>免許証交付日 令和4年5月20日</p> <p>(令和9年7月20日まで有効)</p> <p>B 作業員B 53歳</p> <p>C 作業員C 55歳</p>
死傷者等	死亡 1人（作業員C）
損傷	なし
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 1～2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、水温 約10°C</p> <p>日出時刻：07時04分頃</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、作業員Bを乗せて鋼材約427tを積載したB船及び作業員Cを乗せて鋼材約301tを積載したC船をえい航索で繋いで、全長約135mの引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、令和7年1月17日05時00分頃に阪神港堺泉北区助松埠頭に向けて阪神港神戸区新港東埠頭を離岸した。</p> <p>A船引船列は、A船とB船、B船とC船をそれぞれ約30mのえい航索で繋ぎ、約1.5～2.0ノット(kn)の速力（対地速力、以下同じ。）で阪神港神戸区を航行していた。</p> <p>A船引船列は、05時20分頃に阪神港神戸区第8防波堤の東方沖を通過後、B船及びC船のえい航索を伸ばす目的で、作業員BがA船に向けてサーチライトを照射して合図し、同合図を確認した船長Aが主機操縦レバーを中立とした。</p> <p>作業員B及び作業員Cは、B船及びC船の船首部で、A船とB船、B船とC船のえい航索が弛んだことを確認し、それぞれ同索を約20m伸ばして約50mとした後、船尾甲板上の船室に戻った。作業員Bは、B船とC船とのえい航索が伸ばされたことを確認した。</p> <p>船長Aは、事前に天気予報を確認した際、海上が平穏との予想であったので、助松埠頭に向けて約2.5knの速力として大阪湾を南東進した。</p> <p>船長Aは、A船引船列が助松埠頭に近づいたので、09時10分頃先に着岸させるC船の作業員Cに電話をしたが応答がなく、B船を先に着岸させることを作業員Bに伝え、作業員Bから作業員Cに再度連絡するよう依頼した。</p> <p>船長Aから連絡を受けた作業員Bは、作業員Cに電話したが応答がなかった。</p> <p>A船は、09時20分頃に助松埠頭に着岸し、09時30分頃にB船を着岸させた後、C船を同埠頭の岸壁に引き寄せた。</p> <p>作業員Bは、09時35分頃、C船に移乗して船内を探したもの</p>

	<p>作業員Cが見当たらなかつたので作業員Cが落水したと思い、本事故の発生を船長A及び運航会社（以下「D社」という。）担当者に連絡した。</p> <p>D社担当者は、本事故の発生を118番通報した。</p> <p>船長Aは、B船とのえい航索を放し、A船を操船して航行経路上の搜索を開始した。</p> <p>作業員Cは、海上保安庁（巡視船2隻、航空機1機）、兵庫県警察（警備艇2隻）、大阪府警察（警備艇1隻）、堺市消防局（消防艇1隻）及びD社手配による船舶（計7隻）による海上及び海中搜索が行われたが発見されず、19日専従搜索が打ち切られて行方不明となつた。</p> <p>作業員Cは、3月12日神戸空港南南西方沖で救命胴衣を着用していない状態でのり網に漂着しているところを発見され、後日、司法解剖の結果、短時間の溺死、死亡時期が1月中旬と検案された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図）</p>
その他の事項	<p>(1) D社が運航するはしけの状況</p> <p>D社所有のはしけが4隻及び個人所有のはしけが3隻（B船及びC船を含む）の計7隻あり、最長約16時間えい航されることもあり、シャワー、トイレ、冷蔵庫等が設置されているはしけもあったが、B船及びC船にはシャワー及びトイレが設置されていなかった。</p> <p>(2) C船の状況</p> <p>航海灯は、新港東埠頭離岸時に点灯していたが、助松埠頭着岸時、消灯しており、船室内に設置されていたスイッチはオフになっていた。</p> <p>船室は、助松埠頭着岸時、扉が開いた状態で、室内にふだん着用している膨張型の救命胴衣、携帯電話等が置かれており、作業員Cの靴はなく、石油ストーブが燃焼中であった。また、船体に衝突痕などの損傷は認められなかった。</p> <p>船室の扉は右舷側にあり、甲板デッキからブルワーカーまでの高さは、両舷側が36cm、船尾側が約40cmで、ブルワーカーの幅が約25cmであった。</p> <p>（写真2、写真3 参照）</p>

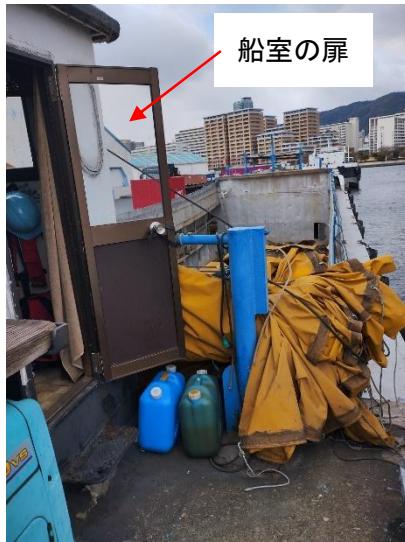


写真2 船室扉付近の状況



写真3 右舷船尾甲板の状況

(3) 作業員Cに関する情報

作業員Cは、約7年のはしけ乗船経験があった。

作業員B及びD社担当者は、離岸時又は作業時（停泊中・航行中）にヘルメット及び膨張型救命胴衣を必ず着用している作業員Cをふだんから目撃していた。

作業員Bによれば、本事故前、作業員Cの体調は良好に見えた。

船長Aは、A船引船列が大阪湾を航行中、海上は平穏で大きな船体動搖を感じていなかった。

作業員Bは、C船の船室の扉が開いたままであり、かつ、作業員Cが救命胴衣を着用していなかったことについて、作業員Cが気分転換か小用を足そうと船室の外に出たが、すぐに戻る予定であったからではないかと思った。また、A船引船列が大阪湾を航行中、B船の船室で横になっていた際、07時頃から08時頃の間で、他船の航走波によると思われる船体動搖を一度感じた。

分析

乗組員等の関与

A なし、B なし、C 不明

船体・機関等の関与

A なし、B なし、C 不明

気象・海象等の関与

A なし、B なし、C 不明

判明した事項の解析

作業員Cは、溺死した。

作業員Cは、1月17日05時20分頃B船とC船とのえい航索を伸ばしたことを作業員Bによって確認されているが、A船引船列が助松埠頭に着岸した後の09時35分頃C船は無人であったことから、この間において落水したものと考えられる。

A船引船列が05時20分頃に阪神港神戸区第8防波堤を通過後、作業員CがB船とC船とのえい航索を約30mから約50mに伸ばし

	<p>ていることから、作業員Cはその時点まで船内にいたものと推定される。</p> <p>C船の航海灯は、A船引船列が新港東埠頭離岸時に点灯していたが、助松埠頭着岸時に消灯したことから、作業員Cは、航行中、日出時頃に自ら消灯させた可能性があるが、消灯時刻については明らかにすることはできなかった。</p> <p>C船に衝突痕がなかったことから、作業員Cは、A船引船列が大阪湾を航行中、船室を出た際、動搖等により甲板上で体勢を崩すなどして落水した可能性があると考えられるが、目撲者がおらず、客観的情報も得られなかつたことから、落水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>作業員Cは、発見された際、救命胴衣を着用しておらず、C船の船室内にふだん着用していた救命胴衣が残されていたことから、救命胴衣を着用せずに船室を出たものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船引船列が阪神港神戸区から阪神港堺泉北区に向けて航行中、C船から作業員Cが落水したことにより発生したものと考えられる。</p> <p>作業員Cは、船室から出て甲板上で体勢を崩すなどして落水した可能性があると考えられる。</p>
再発防止策	<p>D社は、本事故後、次の再発防止策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・はしけ、引船に対する訪船指導を強化する。 ・船室から出て作業をするとき、航行中に船室から出るときは、救命胴衣の装着を徹底させる。 ・引船、はしけ間の相互注意を心掛け、相互連絡ポイントを設定し連絡を取り合う。 ・小便器が設置されていないはしけについては、簡易小便器を設置する。 <p>なお、上記に加え、海中転落した場合の緊急通報手段として、ペンダントタイプの位置情報発信装置を導入し、救助活動の迅速化を図ることを検討中（令和7年10月6日現在）である。</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・はしけの作業員は、暴露甲板上では、不意の動搖などに備えて船室等の構造物や船倉の縁などを持つて移動すること。 ・はしけの作業員は、暴露甲板では、救命胴衣を着用すること。 ・はしけに1人で乗る作業員は、防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を常に身に付け、緊急時の連絡手段を確保しておくこと。 ・はしけの運航会社は、作業員が船端で作業等するがないよう、はしけの設備を整えることが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

