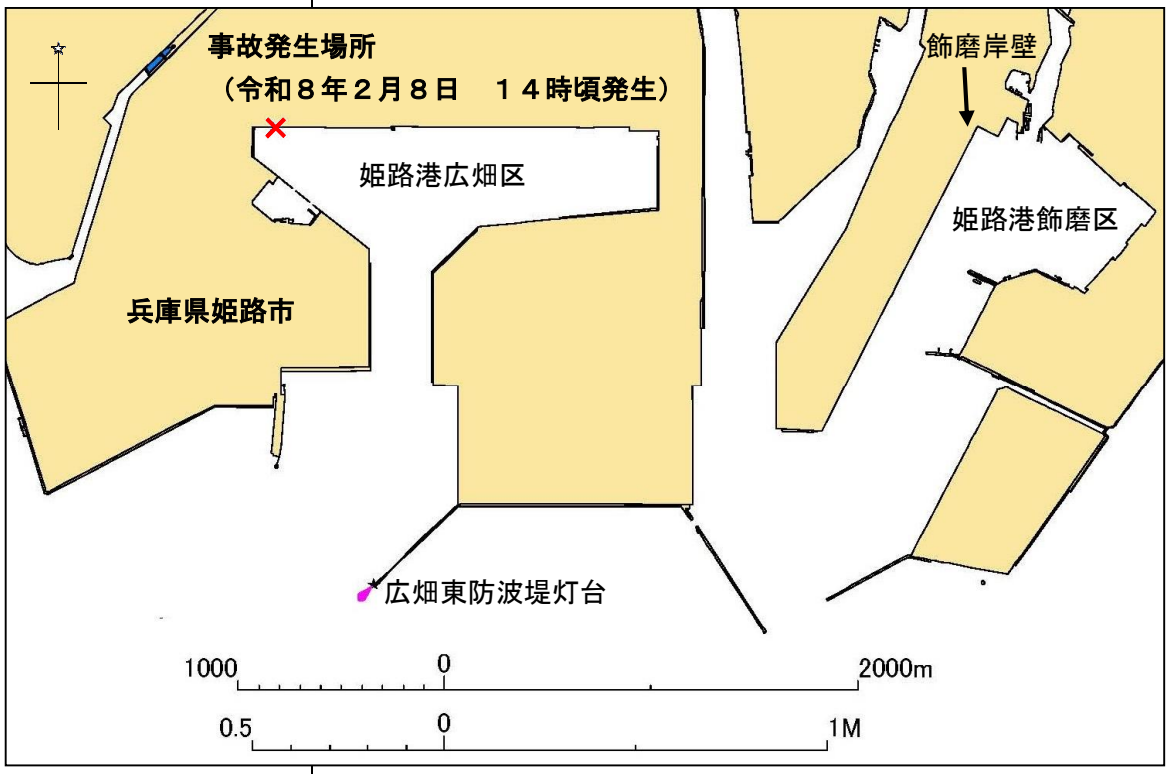
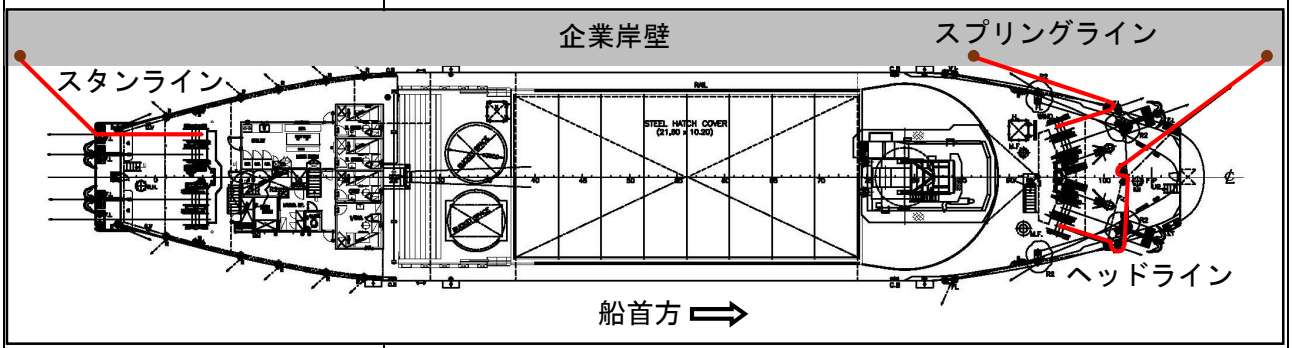
船舶事故調査報告書

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	乗組員負傷
発生日時	令和８年２月８日　１４時頃
発生場所	兵庫県姫路港広畑区 広畑東防波堤灯台から真方位３４８°１.２海里（M）付近 （概位　北緯３４°４７.０′　東経１３４°３７.４′）
事故の概要	貨物船第十八天神丸が離岸作業中、機関長が負傷した。
事故調査の経過	令和８年２月２７日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、１人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	 貨物船　第十八天神丸、５０８トン １４４６７２、昭和リース株式会社、田村石材株式会社（船舶借入人兼運航会社、Ａ社） ７０.１２m×１３.２０m×７.３０m、鋼 ディーゼル機関、１,４７１kW、令和５年１２月１５日
乗組員等に関する情報	船長　５４歳 四級海技士（航海） 免　許　年　月　日　平成１２年１１月１５日 免状交付年月日　令和７年７月１１日 免状有効期間満了日　令和１２年１１月１４日 航海士Ａ　４６歳 六級海技士（航海） 免　許　年　月　日　令和５年７月１０日 免状交付年月日　令和５年７月１０日 免状有効期間満了日　令和１０年７月９日 機関長　２６歳 三級海技士（機関）（履歴限定） 免　許　年　月　日　令和２年１０月２７日 免状交付年月日　令和７年８月１日 免状有効期間満了日　令和１２年１０月２６日 機関士　２７歳 四級海技士（機関）（履歴限定・機関限定）

	免　許　年　月　日　令和３年１１月４日 免状交付年月日　令和３年１１月４日 免状有効期間満了日　令和８年１１月３日
死傷者等	重傷　１人（機関長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気　雪、風向　北北西、風力　４、視界　良好 海象：海上　平穏、潮汐　上げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長、航海士Ａ、機関長及び機関士ほか１人が乗り組み、令和８年２月８日０７時２０分頃に姫路港広畑区において、ヘッドライン、前部スプリングライン（以下単に「スプリングライン」という。）及びスタンラインの３本の係留索を取って企業岸壁に左舷着けで係船された。（図１、図２参照）  図１　事故発生場所概略図  図２　本船の係留状況 本船の乗組員は、積荷役を終え、阪神港大阪区に向けて出航する目

的で、１３時５０分頃に離岸作業を開始した。

機関長及び航海士Ａは、本船の係留索を放す作業（以下「綱放し作業」という。）を行うため岸壁に下り、機関長が船首方に、航海士Ａが船尾方にそれぞれ向かった。

船長からのトランシーバーの合図で、機関長はヘッドラインを、航海士Ａはスタンラインを放す作業をそれぞれ開始した。

航海士Ａは、スタンラインを放し終えた後、船首方を見たところ、機関長がヘッドラインを放し終えていなかったので、船首方に向かい、スプリングラインを放す作業を開始した。

機関長がヘッドラインを、続いて航海士Ａがスプリングラインをそれぞれ放し終えた後、機関長及び航海士Ａは、左舷側船首寄りに設置された‘ワイヤで吊られた防舷材（以下「本件タイヤペンドル」という。）を動力により昇降させる装置’（以下「本件装置」という。）を使って本船に乗り込むことにした。（写真１、図３参照）

写真１　左舷船首寄りに設置された本件装置及び本件タイヤペンドル

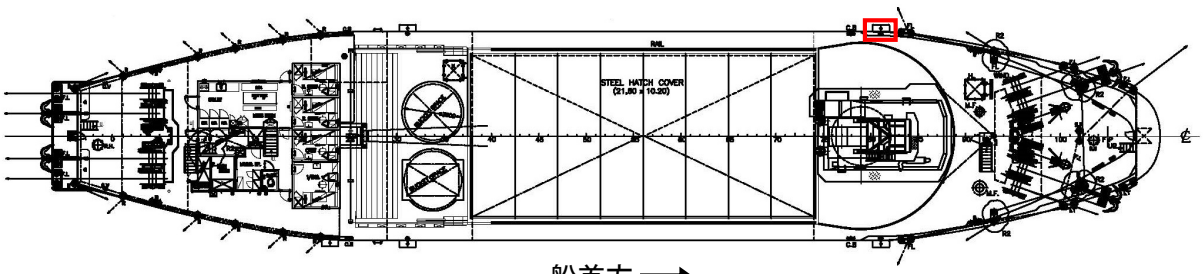


図３　左舷船首寄りに設置された本件装置及び本件タイヤペンドルの位置

機関長は本件タイヤペンドル上部の船首側に立って右手で、航海士Ａは同船尾側に立って左手でそれぞれ本件装置のワイヤを握り、甲板上の機関士が本件装置のリモコンを操作して本件タイヤペンドルを上昇させた。（写真２参照）

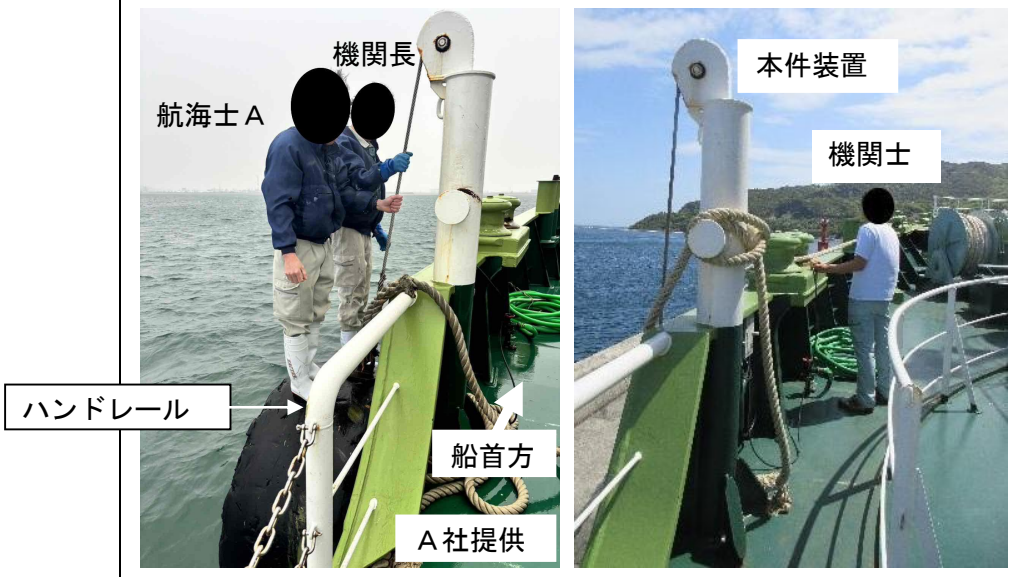


写真２　機関長、航海士Ａ及び機関士の位置（再現）

機関士は、リモコンを操作している間、別の航海士（以下「航海士Ｂ」という。）が船首部のウインチでヘッドライン及びスプリングラインを巻き上げている状況を見ていた。

航海士Ａは、本件タイヤペンドルが甲板付近まで上昇したので、ハンドレールをまたいで本船に乗り込んだ後、航海士Ｂの作業を手伝うために船首方に向かった。

機関長は、航海士Ａに続いてハンドレールをまたいで本船に乗り込むつもりで本件タイヤペンドル上部の船尾側に移動し、左手で本件装置のワイヤを握った。その際、本件タイヤペンドルが雪で濡れていて滑りやすかったので、足元に意識を向けていた。

機関長は、本件タイヤペンドルが上昇し続けていることは認識していたが、本件装置の滑車部と左手の位置を確認しておらず、足元に意識を向けたまま本船に乗り込もうと思った時、１４時頃に本件装置のワイヤをつかんでいた左手が滑車部に巻き込まれた。

機関士は、機関長の叫び声を聞いて本事故の発生を知り、本件装置のリモコンを操作して本件タイヤペンドルを下方向に動かし、挟まれた機関長の左手を滑車部から外した。

機関長が本船に乗り込んだ後、機関士はトランシーバーで船長に本事故の発生を報告した。

船長は、１１９番通報し、本船が姫路港飾磨区に到着後、本船に搭載している交通艇（機関長、航海士Ａ及び機関士が乗船）を海上に降ろした。

	機関士は、交通艇を操船して飾磨岸壁に着けた。 機関長は、救急車で病院に搬送され、左示指切断及び左中指挫創と診断された。
その他の事項	(1)　本件装置に関する情報 ①　本件装置は、本船の両舷船首寄り及び両舷船橋前方にある本件タイヤペンドルの上下位置を調整する目的で合計４基が設置されていた。（写真３参照）

写真３　右舷側に設置された本件装置

②　左舷船首寄りに設置された本件装置は、甲板から滑車部中央までの高さが約２．２ｍ、ハンドレールから滑車部中央までの高さが約１．２ｍであった。（写真４参照）

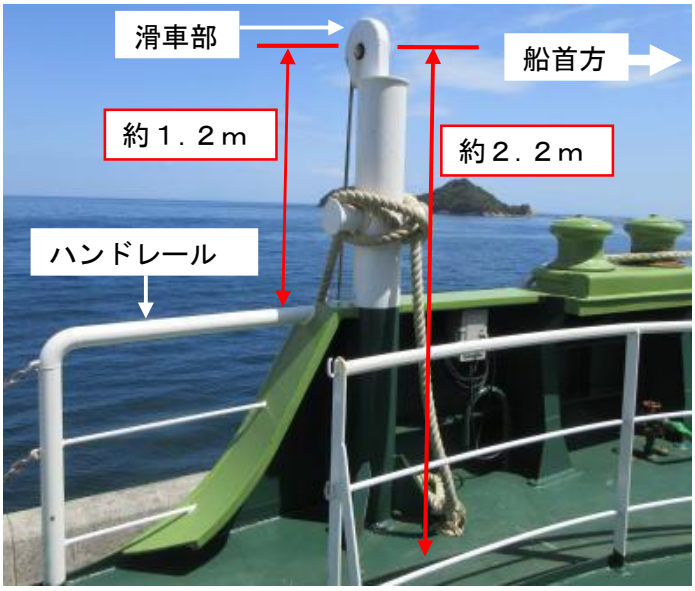


写真４　左舷船首寄りに設置された本件装置

③　本件装置は、ケーブルでつながれたリモコンでのみ操作できるようになっており、リモコンには本件タイヤペンドルを上方向又は下方向に動かす二つのボタンが並んでいた。また、リモコンの各ボタンを押している間は本件タイヤペンドルが上方向

又は下方向に動き続け、ボタンから指を離すと停止するようになっていた。（写真５参照）

写真５　本件装置のリモコン

(2)　ふだん本船の乗組員が綱放し作業を行う際の手順

①　乗組員が、船首寄りに設置された本件装置のリモコンのケーブルを延ばし、リモコンを本件タイヤペンドル付近に垂らしておく。

②　乗組員２人が船尾寄り（船橋前方）の外板に設置された乗下船用の梯子（はしご）から岸壁に下りる。（写真６、７参照）

写真６　右舷船尾寄りの外板に設置された梯子

写真７　左舷船尾寄りの外板に設置された梯子

③　１人が船首方に、もう１人が船尾方に向かい、それぞれ綱放

	し作業を行う。 ④　船首方で綱放し作業を終えた乗組員は、船首寄りにある本件タイヤペンドルに乗り、本件装置のリモコンを操作して本件タイヤペンドルを上昇させた後、甲板付近で停止させて本船に乗り込む。 ⑤　船尾方で綱放し作業を終えた乗組員は、船尾寄りの外板に設置された梯子を使用して本船に乗り込む。 ⑥　④及び⑤において、船体が岸壁から離れて本船に乗り込むことができない場合、船長がバウスラスターを使用して船首部を岸壁に接近させ、作業を終えた乗組員は④の手順で本船に乗り込む。 (3)　甲板上の機関士が左舷船首寄りに設置された本件装置のリモコンを操作して本件タイヤペンドルを上昇させることに至った経緯について ①　機関長及び航海士Ａが綱放し作業を開始する際、本件装置のリモコンを本船に置いたままにしていた。 ②　そのため、機関長がヘッドラインを、航海士Ａがスプリングラインをそれぞれ放し終えた後、本件装置のリモコンを操作することができなかった。 ③　機関士は、船尾部のウインチでスタンラインを巻き終えて船首方を見たところ、航海士Ｂがウインチのリモコン操作に加えて本件装置のリモコンを操作しようとしていたので、船首部に向かい、本件装置のリモコン操作を替わることにした。 ④　機関士は、機関長及び航海士Ａが本件タイヤペンドルに乗った後、本件装置のリモコンを操作し、本件タイヤペンドルを上昇させた。 (4)　通行の安全について ①　船員法（昭和２２年法律第１００号）の規定に基づいて定められた船員労働安全衛生規則（昭和３９年運輸省令第５３号）には、次のとおり規定されている。 *（通行の安全）* *第１９条　船舶所有者は、船外との通行は、げん梯(てい)又は手すり及び踏みさんを施した幅四十センチメートル以上の歩み板によらせなければならない。ただし、やむを得ない理由により、げん梯又は歩み板を用いることができない場合であつて、通行の安全を確保するために必要な措置を講じているときは、この限りでない。* ②　船員法第５条（船舶所有者に関する規定の適用）によって、同法の適用を受ける船舶所有者とは、船舶貸借の場合には船舶借入人であることが規定されており、本船において、船舶所有

	者の規定はＡ社に適用される。 ③　Ａ社代表者は、①及び②について認識していなかったので、本船の乗組員が本件装置を使用して乗下船することを容認していた。
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 あり なし (1)　Ａ社代表者は、船外との通行において、舷梯又は歩み板を使用しなければならないことを認識しておらず、乗組員が本件装置を使用することを容認していたことから、通行の安全に対する意識が欠如していたものと考えられる。そのため、本船の乗組員は、綱放し作業を行う際、本件装置を使用して乗下船することが常態化していたものと考えられる。 (2)　機関長及び航海士Ａは、船首方で綱放し作業を終えたことから、船尾寄りに設置された乗下船用の梯子を使用せず、船首寄りに設置された本件装置を使用して本船に乗り込むことにしたものと考えられる。 (3)　機関士は、本件装置のリモコンを操作している間、船首部で係留索を巻き上げている航海士Ｂの作業状況が気になり、本件タイヤペンドルに意識を向けていなかったことから、本件タイヤペンドルが甲板よりも高い位置まで上昇していることに気付かなかったものと考えられる。 (4)　機関長は、ハンドレールをまたいで本船に乗り込むつもりで本件タイヤペンドル上部を移動した際、本件タイヤペンドルが雪で滑りやすくて足元に意識を向けていたことから、本件装置のワイヤをつかんでいた左手が滑車部に接近していることに気付かなかったものと考えられる。 (5)　(1)～(4)から、機関長及び航海士Ａが、綱放し作業を終え、本件装置を使用して本船に乗り込む際、機関長は、本件装置のワイヤをつかんでいた左手が滑車に巻き込まれて負傷したものと考えられる。
原因	本事故は、本船が離岸作業中、機関長及び航海士Ａが本件装置を使用して本船に乗り込む際、本件装置のリモコンを操作していた機関士が、本件装置のワイヤの動きを監視しないまま本件タイヤペンドルを上昇させ続けたため、本件装置のワイヤをつかんでいた機関長の左手が滑車に巻き込まれたことにより発生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。 ・船外との通行をする者は、原則として、船員労働安全衛生規則第

	１９条に定める舷梯又は歩み板を用いて行うこと。 ・乗組員は、船内の装置を定められた用途及び使用手順に従って使用し、本来の目的以外には使用しないこと。 ・貨物船の船長は、限られた人数で係留索を放す作業を行う場合、係留索をバイト（船側から繰り出した索を岸壁のビットに回し掛け、同索の端を船のボラードに係止すること）に取ることが望ましい。