

船舶事故等調査報告書

平成24年5月31日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012横第2号
事故等種類	運航不能（バッテリー過放電）
発生日時	平成24年1月3日（火） 14時30分ごろ
発生場所	静岡県静岡市 ^ま 真埼南南西方沖 静岡市所在の清水真埼灯台から真方位205° 430m付近 （概位 北緯35° 01.0′ 東経138° 30.8′）
事故等調査の経過	平成24年1月4日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	モーターボート ^{しみず} 清水丸、5トン未満（長さ5.62m）
船舶番号、船舶所有者等	242-12838東京、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	なし
事故等の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、平成24年1月3日09時30分ごろ静岡市^{ともえ}巴川の千歳橋付近の係船場を出発し、静岡市清水港に向かった。</p> <p>船長は、清水港外防波堤南灯台付近で釣りを開始し、その後、釣り場を変えながら、常時、主機（船外機）をアイドリング状態としていた。</p> <p>本船は、真埼南南西方沖において、14時30分ごろ、船長が釣り場を変えようとして船外機のクラッチを後進に入れた際、船外機が停止した。</p> <p>船長は、船外機を再始動しようとしたが始動できなかったため、海上保安庁に救助を要請した。</p> <p>本船は、来援した巡視船によって清水港の海上保安部船艇基地にえい航された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 2</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>本船は、主機として船外機2基を搭載しており、通常、その内の1基（2ストローク、ガソリン機関）を使用していた。また、本船は、船外機始動用として1個のバッテリーを装備しており、本インシデント当日、船長が2個の予備バッテリーを積み込んで配線をつないでいた。</p> <p>船長は、本インシデントが発生した釣り場に至るまでに2回釣り場を変更したが、釣りを行っている間は船外機をアイドリング回転で運転していた。</p> <p>本船は、船長が使用していた船外機が停止したため、再始動を行ったがセルモーターが回転せず、また、別の船外機でも始動操作を行ったがセルモーターが回転しなかった。</p> <p>本船に装備されていたバッテリーは、1～2年前に取り替えられていた。</p> <p>本船は、本インシデント発生当時、燃料が約35ℓ残っていた。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していた。</p>

分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり 不明 なし 本船は、真埼南南西方沖において、船長が、アイドリング運転中の船外機のクラッチを後進に入れた際、船外機が停止したので再始動を試みたが、バッテリーが過放電していたことから、セルモーターが回転せず、船外機が始動しなかったことにより、運航不能になったものと考えられる。 本船は、船長が釣りを行っている間、船外機を停止せずにアイドリング回転で運転しており、バッテリーの能力が低下していた、又は充電が不十分な状態であったために充電量より電力消費量が多い状態が続き、過放電となった可能性があると考えられる。
原因	本インシデントは、本船が、真埼南南西方沖において、船長が、アイドリング運転中の船外機のクラッチを後進に入れた際、船外機が停止したので再始動を試みたが、バッテリーが過放電していたため、セルモーターが回転せず、船外機が始動しなかったことにより発生したものと考えられる。	
参考	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。 ・ガソリン機関の船外機を搭載した船舶では、バッテリーの過放電に備え、フル充電した予備のバッテリーを準備しておくことが望ましい。	