

## 船舶インシデント調査報告書

令和元年12月18日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航不能（バッテリー過放電）
発生日時	令和元年5月1日 16時45分ごろ
発生場所	高知県土佐清水市清水港南方沖 土佐清水港灯台から真方位179° 5.5海里付近 （概位 北緯32° 40.5′ 東経132° 57.0′）
インシデントの概要	プレジャーボート生漁丸 <sup>せいりょう</sup> は、航行中、舵の操作ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和元年5月27日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	プレジャーボート 生漁丸、12.77トン K02-5258（漁船登録番号）、個人所有 第282-19756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
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 3、視界 良好 海象：波高 0.5m
インシデントの経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者5人を乗せ、航行中、電動油圧舵取り機の操作ができなくなり、船長が118番通報し、来援した海上保安庁の巡視艇によりえい航された。 船長は、本インシデント後、修理業者に整備を依頼した際、発電機の腐食が進んでおり、経年劣化して充電機能が不十分であると指摘を受け、発電機を新替えした。 本船の発電機は、15年間使用されていた。
分析	本船は、航行中、発電機の充電機能が経年劣化により低下していたことから、バッテリーが十分に充電されずに過放電し、電動油圧舵取り機の操作ができなくなり、運航不能となったものと推定される。
原因	本インシデントは、本船が、航行中、発電機の充電機能が経年劣化により低下していたため、バッテリーが十分に充電されずに過放電し、電動油圧舵取り機の操作ができなくなったことにより発生したものと推定される。
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。 ・ 発電機の保守点検を定期的に行うこと。 ・ 発航前には、バッテリーの電圧、液量等を点検し、適切に充電されているか確認すること。