

船舶インシデント調査報告書

令和2年11月25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12月21日 11時45分ごろ
発生場所	兵庫県明石市二見町南方沖 東播磨港二見南防波堤灯台から真方位174° 1,800m付近 （概位 北緯34°40.4′ 東経134°53.3′）
インシデントの概要	プレジャーボート ^{かいぼく} 海爆は、漂流中、船外機が始動できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和2年2月18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 海爆、5トン未満（長さ5.96m） 260-42220兵庫、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力84.6kW、回転数毎分 6,000、4気筒、ボア79mm、使用燃料ガソリン、平成13年 8月進水
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人と共に交互にウェイクボードを楽しみながら航行と漂流を繰り返し、船長が本船を操縦する番となり船外機を始動しようとしたところ、始動できなかったため118番通報を行った。</p> <p>本船は、船長が、友人と共に来援した巡視艇に移乗し、友人が支援を求めた知人の船の到着を待ち、約1時間後本船に戻り、知人の船にえい航されて出航地に戻った。</p> <p>船長は、本インシデント後、バッテリーを交換したところ、船外機が始動できたので、バッテリーの充電状況を示す電圧計が常に良好であることを示していたものの、バッテリーが古くなり実際には充電量が低下していた状態であったと分かった。</p> <p>本船は、船長等が主に夏の間、約半月に一度、定係地付近の海域でウェイクボードを行う目的で出航しており、約10分ごとに本船の操縦を交代して船外機の発停を繰り返し、約2時間後に帰港していたので、バッテリーを充電する時間が十分でない可能性があった。</p> <p>本船は、令和元年には数回しか運航されておらず、また、近年、バッテリーを交換した記録がなかった。</p>

分析	<p>本船は、船長が、充電量が不十分であることを知らずに船外機の発停を繰り返したことから、バッテリーが完全に放電して船外機が始動できなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、船長が、充電量が不十分であることを知らずに船外機の発停を繰り返したため、バッテリーが完全に放電して船外機が始動できなくなったことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、発航前にバッテリーの劣化状況等を点検し、適切に充電されていることを確認すること。 ・ 船舶所有者等は、バッテリーの充電量を示す計器等が装備されている場合には、定期的に計器の信頼性を確認すること。 ・ バッテリーを十分に充電することが困難な船の船長は、バッテリーを交換する、又は健全な予備のバッテリーを搭載する、若しくは定期的に充電目的で機関を連続運転するなどして追加の充電を行うことが望ましい。