

船舶インシデント調査報告書

令和3年7月28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（電源喪失）
発生日時	令和2年11月29日 18時40分ごろ
発生場所	山口県 ^{ぎんざき} 仙崎湾 穴ノ口灯台から真方位172° 1,700m付近 （概位 北緯34° 24.2′ 東経131° 16.2′）
インシデントの概要	プレジャーボート ^{ほうほう} 鳳凰は、西進中、電源が喪失して舵が効かなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和2年11月30日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	プレジャーボート 鳳凰、3.0トン
船舶番号、船舶所有者等	291-44953山口、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 約3m/s、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、西進中、航海灯及び航海計器の電源が喪失して舵が効かなくなり、運航不能となった。</p> <p>船長は、マリーナに電話で相談し、ヒューズボックスを点検したところ、航海灯及び航海計器系統のヒューズ（15A）が切れていることが分かり、118番で海上保安庁に救助を要請した。</p> <p>本船は、巡視艇に^{えい}航されて仙崎港に入港し、ヒューズを交換したところ、舵が正常に作動するようになったが、マスト灯が消灯していた。</p> <p>本船は、本インシデント後、修理業者が電気系統の点検を行ったところ、マスト灯のスイッチ内部の配線に黒く焦げたような跡が残っており、その後修理された。</p> <p>本船は、昭和62年3月に進水し、令和2年11月中旬に購入されたものの、その際、専門業者による電気系統の絶縁状況の確認が行われておらず、予備のヒューズが備えられていなかった。</p>
分析	<p>本船は、昭和62年3月に進水し、令和2年11月中旬に購入されたものの、その際、専門業者による電気系統の絶縁状況の確認が行われておらず、予備のヒューズが備えられていない中、法定灯火を表示して西進中、マスト灯のスイッチ内部の配線がショートしたことから、航海灯及び航海計器系統のヒューズが切れ、舵が効かなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p>

原因	本インシデントは、夜間、本船が、昭和62年3月に進水し、令和2年11月中旬に購入されたものの、その際、専門業者による電気系統の絶縁状況の確認が行われておらず、予備のヒューズが備えられていない中、法定灯火を表示して西進中、マスト灯のスイッチ内部の配線がショートしたため、航海灯及び航海計器系統のヒューズが切れ、舵が効かなくなり、運航不能となっ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。 <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、船歴の古い船を購入した際には、専門業者に電気系統の絶縁状況を確認してもらうことが望ましい。・ 船長は、予備のヒューズを備えておくこと。