

船舶インシデント調査報告書

令和3年10月6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（機関故障）
発生日時	令和2年9月13日 14時00分ごろ
発生場所	長崎県長崎市池島南方沖 大墓島大瀬灯台から真方位094° 2.7海里付近 (概位 北緯32° 52.5′ 東経129° 35.8′)
インシデントの概要	プレジャーボート朝陽は、漂流中、船外機が運転できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和2年9月16日、主管調査官（長崎事務所）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 船舶番号、船舶所有者等	プレジャーボート 朝陽、総トン数 0.8トン NS3-407793（漁船登録番号）、個人所有 第292-25221号（船舶検査済票の番号） ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力22.1kW、回転数毎分 5,000、3気筒、ボア65mm、使用燃料油ガソリン、昭和59 年11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 北北西、風速 約3m/s、視界 良好 海象：波高 約1m
インシデントの経過等	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、親族1人を乗せ、漂流中、釣りを終えた船長が船外機を始動しようとしたが始動できず、運航不能となり、118番通報により来援した巡視艇にえい航されて長崎市神ノ浦港に入港した。</p> <p>本船は、本インシデント後、機関修理業者が船外機を点検した結果、ヒューズが切れていたことが判明し、同ヒューズを交換した後、船外機を始動することができた。</p> <p>船外機は、令和2年1月ごろに中古で購入されたものであった。 船外機のヒューズは、購入時から本インシデント発生時まで切れたことがなかった。</p> <p>船長は、船外機のヒューズに関する知識がなかった。 機関修理業者によれば、バッテリーが短絡して過電流が流れ、ヒューズが切れた可能性が高いとのことであった。</p>
分析	本船は、漂流中、船外機のヒューズが切れたことから、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>船外機のヒューズは、バッテリーが短絡して過電流が流れたことから、切れた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が漂流中、船外機のヒューズが切れたため、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>船長は、本インシデント後、予備のヒューズを搭載するとともに、ヒューズの交換方法を習得した。</p> <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">・ 予備のヒューズを搭載するとともに、電気系統の不具合の場合、ヒューズの交換を試みること。