

船舶インシデント調査報告書

令和5年2月8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3年8月21日 06時15分ごろ |
| 発生場所 | 大分県 ^{はやみ まつが はな} 速見郡松ヶ鼻南東方沖 別府港 ^{べつぷこう} 日出松ヶ鼻2号防波堤灯台から真方位129° 1.5海里付近 (概位 北緯33° 20.9′ 東経131° 33.6′) |
| インシデントの概要 | プレジャーボート ^{ベイシング アイ ビー} BATHING. I. Bは、航行中、船外機が停止して運航不能となった。 |
| インシデント調査の経過 | 令和3年9月10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 船舶番号、船舶所有者等 | プレジャーボート BATHING. I. B、5トン未満（長さ5.37m） 294-19880大分、個人所有 船外機、4サイクル、出力58.8kW、連続最大回転数5,500、 使用燃料ガソリン、4気筒、平成8年8月進水 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、二級小型・特殊・特定 |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | なし |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏 |
| インシデントの経過 | <p>本船は、船長が1人で乗り組み、航行中、プロペラに絡まった藻を除去する目的で、船外機を停止した後、再始動を試みたところ、始動できなかったため、船長は運航不能と判断して海上保安庁へ通報した。</p> <p>本船は、来援した巡視艇により^い航された。</p> <p>本船は、本インシデント後、修理業者が電気配線等を点検したところ、バッテリーと船外機を中継するバッテリースイッチ内の端子部が^{さび}錆びているのを認め、^{さび}錆を落とすところ、セルモータが作動して船外機が始動できるようになった。</p> <p>船長は、本インシデントの25年前の新造時から本船を使用しており、3か月に1回程度、電気配線に異常がないか点検していたが、バッテリースイッチ内の端子部は、バッテリースイッチを取り外して内部を確認する必要があるため、新造時から点検を行ったことがなかった。</p> |
| 分析 | 本船は、バッテリースイッチ内の端子部の点検が長期間行われていない状況下、バッテリーと船外機を中継するバッテリースイッチの端子部が ^{はっせい} 発錆により接触不良を生じたことから、セルモータが作動せず、船外機の始動ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。 |

| | |
|--------------|--|
| 原因 | 本インシデントは、本船が、バッテリースイッチ内の端子部の点検が長期間行われていない状況下、バッテリーと船外機を中継するバッテリースイッチの端子部が発錆により接触不良を生じたため、セルモータが作動せず、船外機の始動ができなくなったことにより発生し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">・ 船齢の古い船は、取り外しや分解が必要な箇所でも、取り外し等を行って詳細な点検を行うこと。 |