

## 船舶インシデント調査報告書

令和5年5月17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4年9月10日 18時20分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港 <sup>しおみ</sup> 潮見ふ頭北側 名港東大橋橋梁灯（C1灯）から真方位001° 1.1海里付近 （概位 北緯35°04.3′ 東経136°52.7′）
インシデントの概要	プレジャーボート <sup>サトアイアイ</sup> SATOIAI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4年10月5日、主管調査官（横浜事務所）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 SATOIAI、5トン未満（長さ6.18m） 230-33723愛知、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81.0mm、使用燃料ガソリン、平成8年 4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、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時 日没時刻：18時08分ごろ
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1人を乗せ、釣りの目的で係留地を出航し、漂流や移動を繰り返しながら釣りを行ったのち、船外機を停止して漂流中、船長が釣り場を移動する目的で、船外機を始動しようとしたところ、セルモーターが回らず始動できなかった。</p> <p>船長は、本船を錨泊させ、バッテリーの充電状況や接続部を確認し、バッテリーが過放電状態となっており、航行不能と判断して海上保安庁に救助を要請した。</p> <p>本船は、来援した巡視艇からバッテリーを借りて船外機を始動し、自力で航行して出航地に戻った。</p> <p>本船のバッテリーは、船外機及び灯火に使用されており、船長が出航時に満充電の状態であることを確認していた。</p> <p>本船の船外機は、令和4年8月に中古で購入したもので、本インシデント後、修理業者により、オルタネータで発電された電気の電圧調整を行うレギュレータが、経年劣化による不具合を生じ、バッテリーへの充電が正常に行われていなかったことが確認された。</p> <p>船長は、船外機を購入後、整備業者による点検及び整備は行ってお</p>

	らず、また、購入する以前の整備記録は不明であった。
<b>分析</b>	本船は、令和4年8月に中古で購入された船外機が、整備業者による点検及び整備が実施されていない中、漂泊中、レギュレータが経年劣化による不具合を生じたことから、バッテリーが正常に充電されずに過放電状態となり、セルモータが回らず船外機が始動できなくなって運航不能となったものと考えられる。
<b>原因</b>	本インシデントは、日没後の薄明時、令和4年8月に中古で購入された船外機が、整備業者による点検及び整備が実施されていない中、本船が漂泊中、船外機のレギュレータが経年劣化による不具合を生じたため、バッテリーが正常に充電されずに過放電状態となり、セルモータが回らず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。
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・ 船舶所有者は、船外機を中古で購入した際、できる限り早期に整備業者による点検及び整備を実施することが望ましい。</li> </ul>