

船舶インシデント調査報告書

令和5年8月2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4年7月6日 20時00分ごろ
発生場所	長崎県対馬市豊玉町水崎漁港南南西方沖 芋崎灯台から真方位326°1,200m付近 （概位 北緯34°20.2′ 東経129°15.6′）
インシデントの概要	プレジャーボートめぐみ丸は、主機を停止して錨泊中、主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7月28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 めぐみ丸、4.8トン 290-56379長崎、個人所有 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力36.8kW、回転数毎分2,400、6気筒、ボア93mm、使用燃料軽油、製造年月日不詳、進水年月日不詳
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 北北西、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、対馬市吹崎漁港を出港し、水崎港南南西方沖で主機を停止して錨泊し、釣りを行った後、釣り場を移動する目的で主機を始動しようとした際、セルモータが回らず始動できなかった。</p> <p>船長は、バッテリー電圧が下がっていたので、どうすることもできないと思い、航行不能と判断して118番通報を行った。</p> <p>船長は、来援した巡視艇により救助された。</p> <p>船長は、翌日、他の船舶で本船をえい航して吹崎漁港に帰港し、本船のバッテリーを充電したところ、セルモータが回って主機が始動するようになった。</p> <p>本船は、船長が、本インシデントの約3年前に購入し、毎年5月から10月の間、週に4～5回程度出航しており、主機に不具合が発生したことがなかったので、バッテリーの液量の点検は行っていたものの、無負荷の端子電圧の点検を実施したことがなかった。</p> <p>文献（「船舶事故を起こさないためのバッテリーの正しい使い方」、平成29年10月、一般社団法人電池工業会・海上保安庁発行）には、バッテリーには寿命があるので2～3年毎に交換することを推奨する</p>

	<p>旨、及び出航前に必ず無負荷の端子電圧が12.5V以上あることを確認する旨が記載されている。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、約3年間バッテリーの端子電圧の点検が実施されていない中、主機を停止して錨泊中、バッテリーが経年劣化により充電容量が低下して過放電となったことから、セルモータが回らず主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>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船は、約3年間バッテリーの端子電圧の点検が実施されていない中、主機を停止して錨泊中、バッテリーが経年劣化により充電容量が低下して過放電となったため、セルモータが回らず主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>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、出港前点検の際、バッテリーが十分充電されていることを確認し、定期的に新替えを行うこと。