

船舶インシデント調査報告書

令和6年11月20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5年8月29日 11時00分ごろ
発生場所	新潟県上越市直江津港西北西方沖 直江津港沖防波堤北灯台から真方位286° 3.1海里付近 （概位 北緯37° 14.5′ 東経138° 12.8′）
インシデントの概要	プレジャーボート ^{テイ・エフ・シー} T.F.Cは、漂流中、船外機を始動することができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和6年1月10日、主管調査官（仙台事務所）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 T.F.C、1.7トン（長さ5.71m） 280-42364新潟、個人所有 ガソリン機関（1基）、船外機、4サイクル、出力66.2kW、回転数毎分5,500、4気筒、ボア79mm、使用燃料ガソリン、機関製造年月日不詳、平成20年3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 西北西、風力 2 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、同乗者1人を乗せ、上越市所在のマリーナを出港して直江津港西北西方沖の釣り場に到着し、船外機を停止して漂流した状態で、魚群探知機を使用しながら釣りを始めた。</p> <p>本船は、4～5回釣り場の移動を行い、船長が、その都度船外機の始動及び停止を繰り返した後、釣りを終えて帰港しようとしたところ、バッテリーが過放電してセルモーターが回らず、船外機を始動することができなくなり、携帯電話で海上保安庁に本インシデントの発生を通報した。</p> <p>本船は、来援した海上保安庁の巡視艇にえい航されて直江津港に帰港した。</p> <p>船長は、本船のバッテリーを令和5年3月ごろに購入したが、本インシデント発生まで、バッテリーの充電を行ったことがなく、本インシデント当日もバッテリーの充電量を気にしていなかった。</p> <p>本船には、予備のバッテリー及びジャンプスターターが搭載されていないかった。</p>
分析	本船は、船外機を停止して漂流中、船長が、ふだんからバッテリーの充電量を確認していなかったことから、バッテリーが過放電とな

	<p>り、セルモーターが回らず船外機を始動することができなくなって運航不能となったものと考えられる。</p> <p>本船のバッテリーは、船長が、購入以降、充電したことがなく、本インシデント当時、船外機の始動及び停止が繰り返されたことから、充電量が少なくなり過放電の状態となったものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、船外機を停止して漂泊中、船長が、ふだんからバッテリーの充電量を確認していなかったため、セルモーターが回らず船外機を始動すること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。</p>
再発防止策	<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"> ・ 小型船舶の船長は、出航前にバッテリーの充電量を確認し、充電量が低下しているときは、交換や充電を行っておくとともに、ふだんから予備のバッテリー及びジャンプスターターを搭載しておくこと。