

船舶インシデント調査報告書

令和6年1月24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3月29日 10時35分ごろ
発生場所	大分県大分市 ^{さかのせき} 関埼北西方沖 関埼灯台から真方位305° 1.3海里付近 (概位 北緯33° 16.8′ 東経131° 52.9′)
インシデントの概要	プレジャーボートよし丸は、航行中、主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4年4月7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 よし丸、1.0トン 294-24088大分、有限会社カーフレンド・アシスト ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力25.74kW、回転数 毎分3,400、4気筒、ボア84.0mm、使用燃料軽油、機関製造 年月不詳、昭和61年5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 曇り、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：波高 約1m
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、大分市^{さかのせき}佐賀関漁港を出港し、同市^{ふくみず}福水漁港沖の釣り場に向けて航行中、目的地付近に近づいたので、主機の回転数を徐々に下げていたところ、主機が停止した。</p> <p>船長は、主機の再始動を試みたが始動できず、原因を調べたところバッテリーの電圧が低下してセルモーターが作動しないので航行不能と判断し、118番通報して救援を要請し、来援した水難救済会の救助船に^いえい航されて佐賀関漁港に入港した。</p> <p>船長は、本船を令和2年2月に中古で購入していた。</p> <p>『メンテナンスガイド～安全につながる身近な「点検・整備」』（日本小型船舶検査機構、令和3年9月発行）には、「劣化したバッテリーは蓄電が十分にできず、海上にて魚群探知機等の電気機器を使用し過ぎるとエンジンの再始動ができなくなるおそれがある」旨の記載がある。</p> <p>また、「船用機関のトラブル防止のための日常・定期点検整備 小型船舶の機関事故防止マニュアル」（日本船用機関整備協会）には、バッテリーの保守点検に必要な事項が次のように記載されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電解液の量を既定値に保つ。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2～3か月に一度、電解液の比重を計測し1.24を下回っている場合は補充電する。 ・ ターミナル及び接続端子部分の緩み、汚れ、錆の点検を行い措置する。 ・ エンジンの使用頻度が少ない場合は充電不足になりがちなので2～3か月に一度は充電器による補充電を行い、100%の充電状態にして使用するよう心掛ける。
分析	<p>本船は、航行中に主機が停止し、再始動しようとした際、バッテリーの電圧が低下していたことから、セルモータが作動せず、主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。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、航行中に主機が停止し、再始動しようとした際、バッテリーの電圧が低下していたため、セルモータが作動せず、主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。</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"> ・ 船長は、定期的にバッテリーの状態を確認し、電解液量、電解液の比重を規定値に維持して使用するとともに、劣化が進んだバッテリーは交換すること。 ・ 船長は、洋上でバッテリー過放電により主機が再始動できなくなった場合に備え、ジャンプスタータ（携帯できる小型のバッテリー）を搭載することが望ましい。