

## 船舶インシデント調査報告書

令和7年2月26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6年6月4日 10時40分ごろ
発生場所	富山県射水市海老江海浜公園北東方沖 新湊東防波堤灯台から真方位096° 2.4海里付近 （概位 北緯36° 46.8′ 東経137° 10.1′）
インシデントの概要	プレジャーボート海晴Ⅱは、航行中、船外機が停止して始動できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和6年8月14日、主管調査官（神戸事務所）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 海晴Ⅱ、2.6トン 235-44298富山、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力95.60kW、回転数毎分6,300、使用燃料ガソリン、4気筒、ボア81.0mm、機関製造年月日不詳、平成15年5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 北北東、風力 2、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、釣りの目的で航行中、船外機が停止した。</p> <p>船長は、船外機を始動しようとしたがセルモーターが回らず始動できなかったので航行不能と判断し、118番通報して救助を要請した。</p> <p>本船は、来援した警備救難艇により射水市所在のマリーナへえい航された。</p> <p>機関整備会社は、本インシデント後に本船の船外機等を点検したところ、'バッテリーターミナル（バッテリーケーブルとバッテリー端子をつなぐ金属部品）のバッテリー端子との接触面'（以下「本件接触面」という。）に経年劣化による腐食が生じていて、通電しなくなっていたことを確認した。</p> <p>本船の船外機は、本インシデント発生前の航行中に停止することが何度かあり、その都度セルモーターが回って始動することができていて、船長は、機関整備会社に燃料油供給系統の点検を依頼したことがあったが異状は見当たらず、電気系統に異状があるとは思っていなかった。</p>

	<p>船長は、本インシデントの約1年前に船外機やバッテリーを機関整備会社に依頼して新替えした際、バッテリーケーブルは以前から使用していたものがそのまま使用されていて、同バッテリーケーブルのバッテリーターミナルがバッテリー端子に固定されていることを確認したが、バッテリーターミナルを外さないと見えない本件接触面に腐食が始まっているとは思っていなかった。</p> <p>船長は、バッテリーを新替えした際、本件接触面をヤスリ等で磨き、腐食部分を取り除いておけば良かったと本インシデント後に思った。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、約1年前にバッテリーを新替えした際、以前から使用されていたバッテリーケーブルがそのまま使用されていた状況下、船長が本件接触面を点検等していなかったことから、航行中、本件接触面が腐食により通電しなくなって船外機が停止し始動できなくなり、運航不能になったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、船長が、バッテリーケーブルの本件接触面を点検等していなかったため、本船が航行中、本件接触面が腐食により通電しなくなり、船外機が停止して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>
<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>・ 船長は、バッテリーターミナルとバッテリー端子の接触面が腐食すると通電しなくなることがあるので、定期的に接触面も点検し、必要に応じて接触面を研磨等すること。</li> </ul>