

船舶インシデント調査報告書

令和7年7月23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6年12月25日 10時20分ごろ
発生場所	高知県高知市高知港南方沖 高知灯台から真方位155° 6.7海里付近 （概位 北緯33° 23.7′ 東経133° 37.9′）
インシデントの概要	プレジャーボートマンボウVIは、漂流中、船外機の運転ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和7年2月10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 マンボウVI、5トン未満（長さ5.36m） 282-9321高知、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力44.10kW、回転数毎分5,800、3気筒、ボア72.5mm、使用燃料ガソリン、機関製造年月日不詳、昭和58年9月進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・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、同乗者2人を乗せ、釣りをするため出航した。船長等は、魚群探知機を作動させたまま船外機を停止し、約1時間30分釣りを行った。</p> <p>船長は、釣り場を移動するため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船外機は始動しなかった。</p> <p>船長は、運航不能と判断し、友人に電話して救助を依頼した。</p> <p>船長から救助を依頼された友人は、海上保安部へ本インシデントの発生を伝え、所有している漁船で本船の救助に向かった。</p> <p>本船は、来援した友人の漁船によりえい航された後、巡視艇に引き継がれて高知港に着いた。</p> <p>船長は、本インシデント後、バッテリーを新替えして船外機が正常に始動することを確認した。</p> <p>船長は、バッテリーを約3年前に交換後、毎月1～2回出航していたが、バッテリーの不具合を感じたことがなかったため、同バッテリーを点検したことがなかった。</p> <p>本船は、予備バッテリーを積んでいなかった。</p>
分析	本船は、船長が約3年前に交換したバッテリーを点検していなかつ

	<p>たことから、同バッテリーの電圧が低下していたものと考えられる。</p> <p>本船は、バッテリーの電圧が低下していた状態で、船長が魚群探知機を作動させたことから、同バッテリーの更なる電圧低下をもたらし、船外機が始動できなくなったものと考えられる。</p> <p>船長は、これまでバッテリーの不具合を感じたことがなかったことから、バッテリーを点検していなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が漂流中、船長が3年間点検が行われていない電圧が低下していたバッテリーを電源にして魚群探知機を使用したため、同バッテリーの更なる電圧低下をもたらし、船外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"> ・ 小型船舶の船長は、出航前にバッテリーの電圧や液量を点検し、電圧が低下している場合には交換や充電を行うこと。 ・ 小型船舶の船長は、予備バッテリーやジャンプスターターを積んでおくことが望ましい。