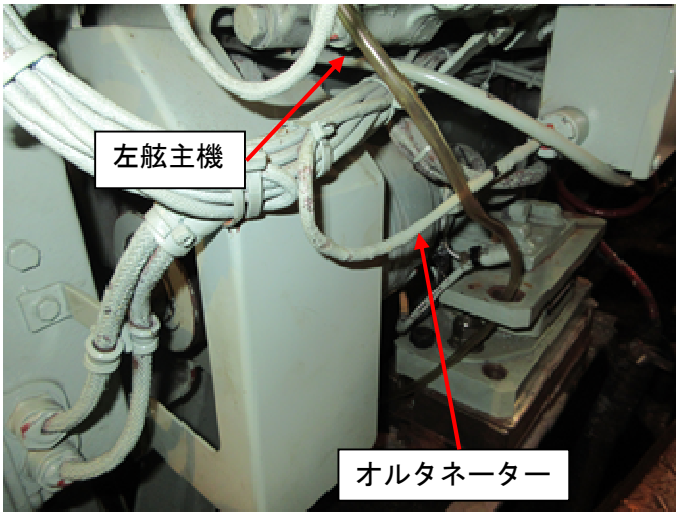
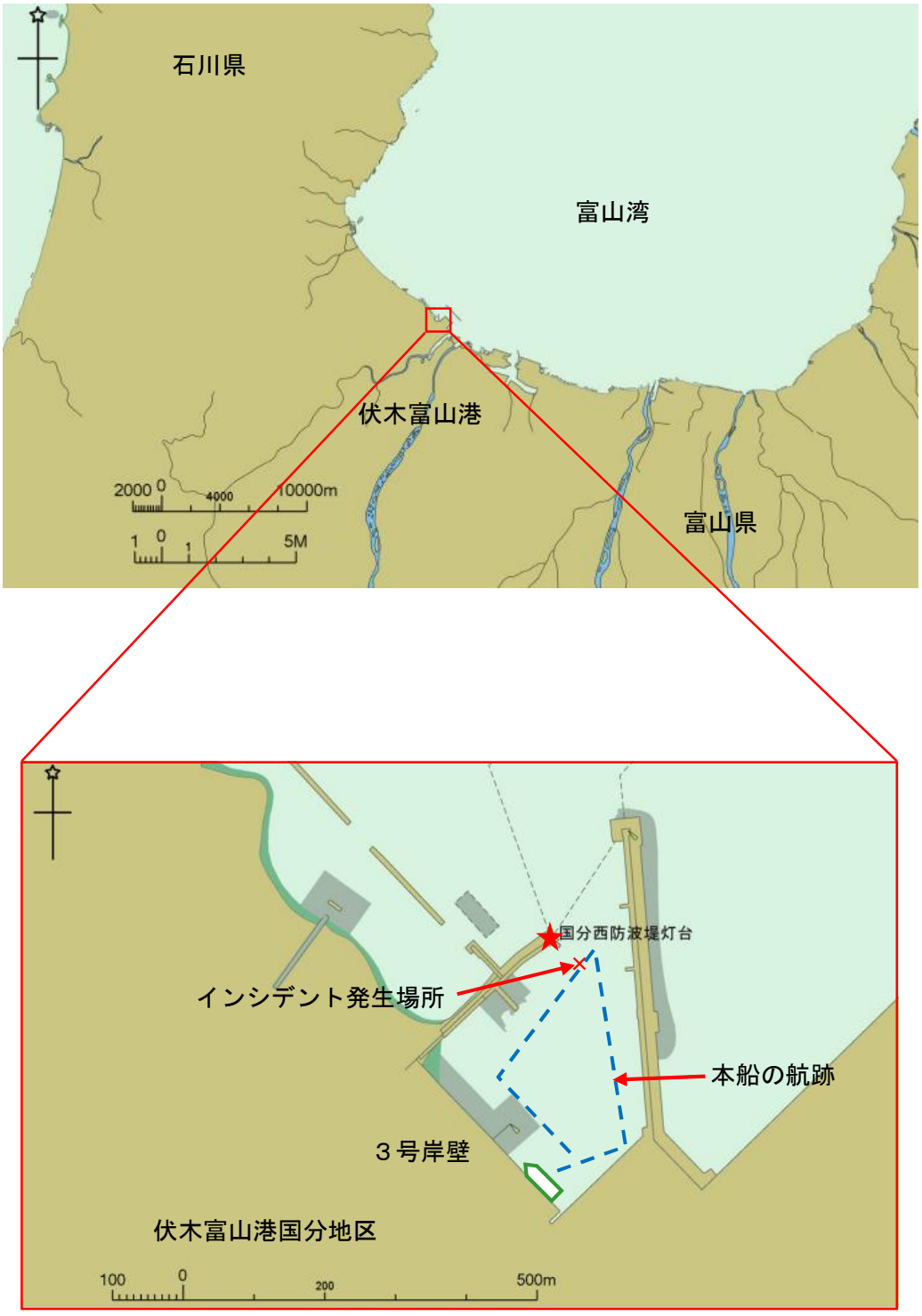
船舶インシデント調査報告書

令和８年９月１６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８年１月２１日　１１時３５分頃
発生場所	富山県伏木富山港国分区 国分西防波堤灯台から真方位１０３°５０m付近 （概位　北緯３６°４８.３′　東経１３７°０３.４′）
インシデントの概要	巡視艇たちかぜは、航行中、クラッチ操作ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和８年２月１２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	巡視艇　たちかぜ、２６トン １３４９９１、国土交通省 ディーゼル機関２基、４サイクル、出力１，３３８kW（合計）、回転数毎分２，２３０、１２気筒、ボア１２８.０㎜、使用燃料軽油、主機製造年月日不詳、平成６年１１月１日進水
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海） 機関長、三級（機関）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　南南西、風力　２、視界　良好 海象：波高　平穏
インシデントの経過	(1)　本インシデントの発生 本船は、船長及び機関長ほか３人が乗り組み、消防出初め式に参加の目的で、定係地である伏木富山港国分区３号岸壁（以下「本件岸壁」という。）を離岸した。 本船は、消防局所属の消防艇（以下「消防艇」という。）と共に本件岸壁前面で消防の出初め式を行い、本件岸壁北西方沖で放水訓練を行った後、船長が主機操縦レバーで中立位置から前進位置へクラッチを入れようとしたところ、クラッチが入らず航行不能となった。 本船は、前記の消防艇にえい航されて本件岸壁の東にある２号岸壁に着岸後、乗組員が係留索を引いて移動させ、定係地に着岸した。 機関長は、着岸後に本船の主機を停止させた。 本船は、主機整備業者によって左舷主機のオルタネーター（主機付の充電用発電装置）及びバッテリーを交換して復旧した。 (2)　本船の主機等に関する情報

	①　本船は、出初め式の汽笛を鳴らす場面で汽笛が鳴らなかった。 　船長は、速力調整のために主機操作レバーで、クラッチを操作した際に動作が遅いと感じていた。 　本船のクラッチは、油圧駆動式で、主機操作レバーを操作すると、油圧シリンダーが動作して、クラッチ板が結合する構造であった。油圧駆動に必要な油圧ポンプはバッテリーを電源とする電動式であった。 ②　機関長は、後日、修理担当者と原因を調査していたところ、充放電盤の充電場所を左舷主機のオルタネーターに切り換えた際、絶縁抵抗値が著しく低下し、同オルタネーターの絶縁抵抗が低下していることを発見した。 　本船は、左舷主機のオルタネーターの絶縁抵抗が低下したことによって、２４Ｖ電源の供給力が低下してバッテリーに充電ができず、バッテリーが過放電し、各機器及びクラッチの油圧ポンプが作動せず、クラッチが入らなかったことが判明した。 （写真１、写真２　参照） 写真１　充放電盤

	 写真２　オルタネーター ③　本船の主機は、１０年又は７，０００時間ごとに陸揚げされ、オーバーホール済みの同型完備品と換装される整備方式を採っており、オルタネーターは、主機のオーバーホールに合わせて新替えされていた。 本船の主機は、令和２年１０月の定期検査の際に換装されており、換装からの期間は５年４か月で運転時間は１，１６４時間であった。 ④　機関長は、本インシデント発生前の出航前点検において、絶縁抵抗計を使用した絶縁抵抗試験を実施していなかった。 ⑤　本船の定期的点検整備確認表には、オルタネーターの絶縁抵抗測定を実施する項目が記載されておらず、また、本船には出航前点検記録簿はなかった。 （付図１　インシデント発生場所概略図　参照）
分析	(1)　クラッチが入らなくなった要因 本船は、バッテリーが過放電して２４Ｖ電源の供給力が不足し、クラッチ作動用油圧ポンプが駆動できなかったことから、クラッチを作動させる油圧を確保できず、クラッチが入らなかったものと考えられる。 (2)　バッテリーが過放電した要因 バッテリーを充電するのに使用している左舷主機のオルタネーターの絶縁抵抗が低下したことから、バッテリーの充電ができず、バッテリーが過放電となったものと考えられる。 (3)　オルタネーターの絶縁抵抗低下に気付かなかった要因 機関長は、本インシデント発生前の出航前点検において、接地灯を使用した絶縁抵抗試験を実施していなかったことから、オルタネーターの絶縁抵抗が低下していることに気付かなかったものと考えられる。

	(4)　(1)～(3)から、本船は、航行中、クラッチの操作ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。
原因	本インシデントは、機関長が、出航前点検において、絶縁抵抗試験を行わなかったため、オルタネーターが絶縁不良になっていることに気付かず、本船が航行中、バッテリーの充電ができずに過放電してクラッチが入らなかったことにより発生したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・機関長は、出航前点検において、絶縁抵抗試験を実施するとともに記録を残しておくこと。

付図１　インシデント発生場所概略図