船舶インシデント調査報告書

令和８年４月２２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７年１０月１３日　０８時４０分頃
発生場所	兵庫県淡路市岩屋港北東方沖 岩屋港東防波堤灯台から真方位０２９°１，８００m付近 （概位　北緯３４°３６.７′　東経１３５°０１.３′）
インシデントの概要	プレジャーボート大えびす丸は、漂泊中、主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１０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　大えびす丸、５トン未満（長さ７.２７m） ２７３－１１１６３兵庫、個人所有 ディーゼル機関、船内機、４サイクル、出力８０.９１kW、回転数毎分３，１００、４気筒、ボア９３㎜、使用燃料軽油、機関製造年月日不詳、平成１３年７月進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者等	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　北、風力　３、視界　良好 海象：海上　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、船長が１人で乗り組み、知人４人を乗せ、釣りの目的で兵庫県播磨町所在のボートパーク（以下単に「ボートパーク」という。）を出航した。 船長は、操船中、魚群探知器のモニター画面の表示が薄くなり、その後表示が消えたのを確認した。 船長は、岩屋港北東方沖で主機を停止し、漂泊しながら釣りを行った後、釣り場を移動するために主機を始動させようとしたところ、セルモーターが回らず、主機を始動できなくなった。 船長は、セルモーターが回らない原因が主機のバッテリーにあると思ったものの、その詳細が分からなかったので、本船の自力航行を断念し、１１８番通報するとともに、ボートレスキューサービス（ＢＡＮ：Boat Assistance Network）に連絡して救助を要請した。 本船は、来援した巡視艇によってえい航され、その後、ＢＡＮの救助船にえい航が引き継がれ、ボートパークまでえい航された。

	(2)　電気系統の点検に関する情報 　本船は、主機の運転中、主機駆動のオルタネーター（以下「本件オルタネーター」という。）からバッテリーに充電が行われるが、本件オルタネーターの性能が劣化した場合、バッテリーが充電されず、バッテリーの電圧が低下し、本件充電警告灯が点灯するようになっている。 　船長は、約６か月前にバッテリーを新替えしていた。本インシデント後、オルタネーターを修理会社から購入した代替品に交換して、主機を運転してバッテリーを規定電圧まで充電したところ、主機停止後のバッテリーの電圧低下がなく、主機が正常に始動できることを確認した。 　これらの点検結果から、本船は、漂泊中、本件オルタネーターの不具合によってバッテリーが充電されず、バッテリーの電圧が低下して主機を始動することができなかったことが判明した。 　船長は、本件オルタネーターを代替品と交換した際、本件オルタネーターの不具合の原因を確認せずに修理会社に処分を依頼した。 　主機の修理会社によれば、本件オルタネーターは、耐用年数が取扱説明書に記載されておらず、使用状況によって異なるので、充電警告灯が点灯するなどの異状を認めた場合には直ちに点検を行い、修理や交換を行うように推奨しているとのことであった。 (3)　運航等に関する情報 　船長は、本インシデントの約９か月前に本船を中古で購入して以来、点検や整備を行ったことはなかったが、本インシデント当日までは本件オルタネーターに不具合はなかった。また、本船購入前の本件オルタネーターの点検整備及び交換の記録は不明であった。 　船長は、本インシデント４日程前に出航した際、本船の主機操縦パネル警報装置の充電警告灯（以下「本件充電警告灯」という。）の点灯を認めていたが、主機が正常に運転していたので、本件充電警告灯の点灯原因を調査しなかった。 （写真１　主機操縦パネル警報装置、写真２　本件オルタネーター参照）
分析	(1)　船長は、本インシデント４日程前に出航した際、本件充電警告灯の点灯を認めていたものの、主機が正常に運転していたことから、本件充電警告灯の点灯原因を調査しないまま放置したものと考えられる。 (2)　本インシデント後、船長が本件オルタネーターとオルタネーター代替品を交換したところ、バッテリーの電圧低下が認められなくなったことから、バッテリーの電圧低下は本件オルタネー

	ターの不具合によって発生したものと考えられる。 本件オルタネーターの具体的な不具合の要因については、船長が代替品と交換した時に本件オルタネーターを処分したことから、明らかにすることはできなかった。 (3) (1)及び(2)から、本船は、漂泊中、バッテリーの充電ができず、主機の運転ができなくなり、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、船長が、本件充電警告灯の点灯原因を速やかに調査しなかったため、本件オルタネーターの不具合に気付かず、本船が漂泊中、バッテリーの充電ができず、主機の運転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。
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。 ・小型船舶の船長は、充電警告灯が点灯したとき、速やかにその原因を取扱説明書等で調査し、機関修理業者に依頼するなどして不具合箇所を修理すること。 ・小型船舶の船長は、定期的にオルタネーターを点検し、適宜整備や交換を行うこと。

写真１　主機操縦パネル警報装置

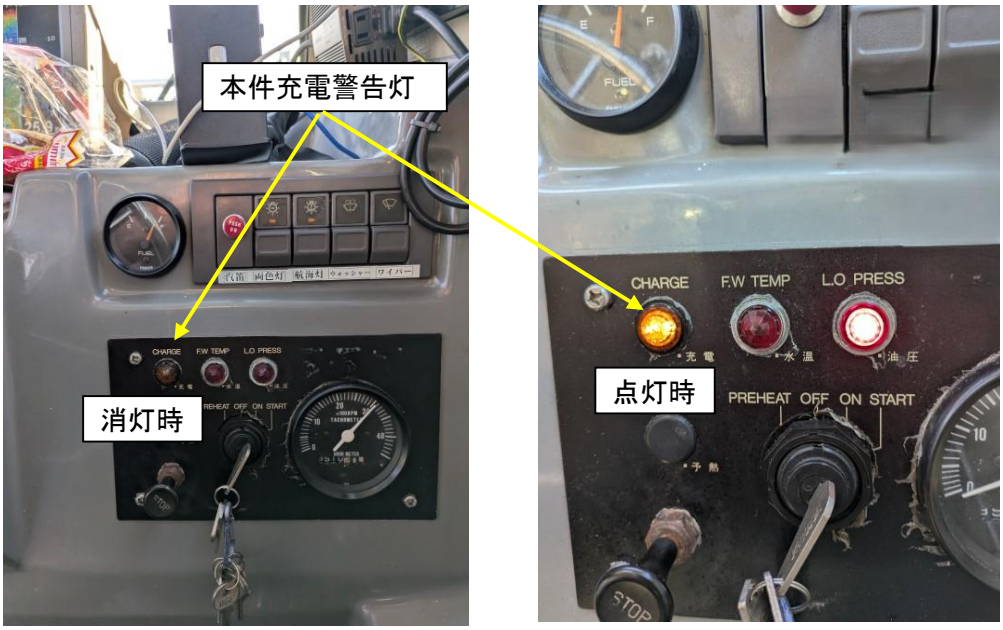

写真２　本件オルタネーター