

## 船舶インシデント調査報告書

平成27年10月22日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）  
委員 小須田 敏  
委員 根本美奈

インシデント種類	運航不能（機関故障）
発生日時	平成26年11月24日 10時30分ごろ
発生場所	千葉県館山市北条海岸西方沖 館山港防波堤灯台から真方位355° 2, 450m付近 （概位 北緯35° 00.58′ 東経139° 50.73′）
インシデント調査の経過	平成26年11月25日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	プレジャーボート わいざ〜丸、0.4トン 235-48648千葉、個人所有 3.52m (Lr) × 1.57m × 0.84m、FRP ガソリン機関、22.10kW、平成21年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 40歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成19年2月8日 免許証交付日 平成23年12月19日 （平成29年3月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	なし
インシデントの経過	本船は、船長が1人で乗り組み、家族2人を乗せて釣りをするため、北条海岸西方沖で船首からシーアンカーを投入し、船外機をアイドリング状態として漂泊中、平成26年11月24日10時30分ごろ船外機の回転数が低下して停止した。 船長は、船外機が、始動時にフリーアクセルレバー（チョークレバーに相当し、多くの燃料を注入して始動しやすくする装置）を操作すれば始動できるものの、操縦レバーを前進側に操作して負荷を掛ければ停止するので、10時50分ごろ自力での航行を断念し、海上保安庁に救助を要請した。 本船は、来援した巡視艇にえい航されて館山市館山港に着岸した。 船外機は、本インシデント後、機関修理業者によって開放点検され、燃料タンク内に砂ぼこり等があり、2番シリンダの気化器には長

	<p>期間の保管により燃料中に発生したと思われる酸化生成物が、3番シリンダの気化器には砂ぼこり等がそれぞれ詰まっていることが判明し、気化器を開放整備して正常に作動するようになった。</p> <p>(写真1 船外機 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>船長は、船外機を中古で購入し、約5年の間に50時間ほど使用していた。</p> <p>船外機は、3シリンダ4サイクルのガソリン機関で、上から順にシリンダ番号が付された各シリンダに気化器が装備されていた。</p> <p>気化器は、横型バタフライバルブ（加速ポンプ付）型と呼ばれ、ガソリンが、燃料タンクからフロート室に送られて吸気行程に伴うシリンダ内の負圧及び加速ポンプによって燃料噴霧ノズルから噴霧されて空気との混合ガスをつくる仕組みになっていた。</p> <p>船外機のフリーアクセルレバーは、操縦レバーが中立位置にある時だけ操作することが可能であり、電気信号により気化器内にあるニードル弁を開閉させて混合ガスの濃度を調整できるようになっていた。</p> <p>船長は、船外機を約2年ぶりに使用することになり、本インシデントの4日前に機関修理業者に簡易な点検を依頼し、同修理業者から異常がなかった旨を聞いていた。</p> <p>船長は、本インシデント後、機関修理業者に依頼した整備項目には燃料タンク及び気化器が含まれていなかったことに気付いた。</p> <p>船外機の取扱説明書には、気化器の開放点検整備を100時間又は、6か月ごとに実施するように記載されていた。</p> <p>機関修理業者は、本インシデント後、燃料タンク内に給油時に混入したと思われる砂ぼこり等の沈殿物がたまっていたので、長期間、燃料タンクの洗浄はされていないと思った。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、北条海岸西方沖において、船外機をアイドル状態として漂泊中、船外機の気化器が燃料中に発生した酸化生成物、空気中から侵入した砂ぼこり等で詰まったことから、混合ガスの濃度が希薄となり、船外機が運転できなくなって運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長は、船外機を長期間保管する際、気化器のフロート室の燃料を抜き取り、燃料タンクの清掃を行っていれば、気化器に燃料中に発生した酸化生成物、空気中から侵入した砂ぼこり等が詰まることがなく、本インシデントの発生を防止することができたものと考えられ</p>

	<p>る。</p> <p>船外機は、供給される燃料に含まれる燃料中に発生した酸化生成物、空気中から浸入した砂ぼこり等がより下方のシリンダに入りやすいことから、最上部の1番シリンダの気化器には何も詰まっていなかったものと考えられる。</p> <p>機関修理業者は、船長からの船外機の整備依頼項目に気化器の開放点検が含まれていなかったことから、気化器に酸化生成物、砂ぼこり等で詰まった状態を発見できなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、本船が、北条海岸西方沖において、船外機をアイドリング状態として漂泊中、船外機の気化器が燃料中に発生した酸化生成物、空気中から侵入した砂ぼこり等で詰まったため、混合ガスの濃度が希薄となり、船外機が運転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>参考</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>・ 船外機を長期間保管する際には、燃料タンクの清掃及び気化器のフロート室の燃料をドレンバルブ等から抜き取っておくこと。</li> <li>・ 取扱説明書に従って点検及び整備を適宜実施すること。</li> </ul>

写真1 船外機

