

船舶事故等調査報告書

平成27年6月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014横第145号
事故等種類	運航不能（機関故障）
発生日時	平成26年10月8日 10時30分ごろ
発生場所	三重県南伊勢町見江島灯台北方沖 見江島灯台から真方位011° 2,300m付近 （概位 北緯34° 15.82′ 東経136° 33.58′）
事故等調査の経過	平成26年10月10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。 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	プレジャーボート 第二大栄丸、0.76トン
船舶番号、船舶所有者等	243-35901三重、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	なし
事故等の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人1人を乗せ、見江島灯台北方沖で漂泊中、釣り場を移動しようとして船外機の始動操作を行ったところ、始動できず、投錨して点検した後、一度は始動したものの、平成26年10月8日10時30分ごろ停止して始動できなくなった。</p> <p>本船は、船長が118番通報し、来援した巡視艇等にえい航され、南伊勢町道行竈<small>みちゆくがま</small>の係留地に戻った。</p> <p>船外機は、本インシデント後、修理業者により開放点検が行われ、燃料気化装置のフロートにガソリンのガム状の酸化生成物が付着し、フロートの先についているニードル弁が開いた状態となり、開度調節ができず、燃焼室に過剰な燃料が供給されて点火プラグが湿りやすい状態となっていたことが判明し、燃料気化装置を開放整備して始動可能となった。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：波高約1.3m（尾鷲）</p>
その他の事項	<p>船外機は、2サイクルガソリン機関であった。</p> <p>燃料気化装置は、フロート室があり、ニードル弁が燃料噴霧ノズル先端部の液面の高さを一定に保つため、燃焼室に燃料（ガソリン）が噴霧されると液面の高さが下がることによってフロートも下がり、ニードル弁が開いて、燃料タンクよりフロート室にガソリンが供給される仕組みになっていた。</p> <p>船長は、新造から約46年経過した本船を知人から譲り受け、約1年4か月間、友人2人と共に管理し、15回ほど使用した。</p>

	<p>船長は、出発前に船外機を点検したが、異常を認めなかった。</p> <p>船長は、本船を使用した後、船外機をチルトアップし、カバーをかけて保管していた。</p>
<p>分析</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>なし</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、見江島灯台北方沖で漂泊中、燃料気化装置のフロートにガソリンの酸化生成物が付着したことから、ニードル弁が開いた状態となり、開度調節ができず、燃焼室に過剰な燃料が供給されて点火プラグが湿った状態となり、船外機が始動できなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>本船は、定期的に燃料気化装置の開放整備を行っていれば、点火プラグが湿った状態になることなく、本インシデントの発生を防止することができた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が、見江島灯台北方沖で漂泊中、燃料気化装置のフロートにガソリンの酸化生成物が付着したため、ニードル弁が開いた状態となり、開度調節ができず、燃焼室に過剰な燃料が供給されて点火プラグが湿った状態となり、船外機が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>
<p>参考</p>	<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"> ・ 機関取扱説明書に従い、整備業者に依頼するなどして点検及び整備を適宜実施すること。