

## 船舶インシデント調査報告書

令和6年5月29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5年9月19日 12時00分ごろ
発生場所	北海道枝幸町枝幸港北方沖 北見枝幸港島防波堤灯台から真方位351° 2.5海里付近 （概位 北緯44° 58.2′ 東経142° 35.5′）
インシデントの概要	プレジャーボートSTAR FISHは、航行中、船外機が運転できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和5年9月25日、主管調査官（函館事務所）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 STAR FISH、5トン未満（長さ4.46m） 200-27998北海道、個人所有 ガソリン機関、船外機、2サイクル、出力51.50kW、回転数毎分5,500、3気筒、ボア72.0mm、使用燃料ガソリン、機関製造年月日不詳、平成7年10月進水
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人1人を乗せ、釣りの目的で枝幸港を出航し、約半日間釣りを行った後、出航地に向けて帰航を開始した。</p> <p>本船は、海岸線に沿って複数の定置網を避けながら約10ノットの対地速力で航行中、枝幸港北方の岬沖に設置された比較的大きな定置網を避ける目的で、船長が速力を一旦下げて変針した後に再び増速しようとしたところ、船外機が突然停止した。</p> <p>船長は、点火プラグの交換や燃料油こし器等の点検を行ったものの異状を認めず、船外機を始動したところ運転できたものの、間もなくして再び船外機が停止した。</p> <p>船長は、点検を続ける中、風波が強まり船体が流され始めたことに気付き、点検の継続を断念して投錨した後、118番通報を行って救援を待ち、約1時間後、海上保安庁からの救助協力の要請により来援した漁船にえい航されて本船と共に出航地に戻った。</p> <p>船長は、後日、自力で故障の原因を追及した結果、ガソリン気化器（以下「キャブレター」という。）の内部に激しい汚損を認め、部品の交換を行い、船外機の運転が正常に戻ったことを確認した。</p>

	<p>船長は、令和5年6月29日に小型船舶操縦免許を受け、船舶所有者から本船の購入を打診され、8月から9月にかけて本船の状況を確認する目的で船舶所有者の操縦する本船に2回同乗し、異状がなかったため購入することを決め、本インシデント発生時、船舶所有者から借りて本船を初めて操縦していた。</p> <p>船舶所有者は、令和4年ごろに本船を他者より譲り受けた後、運航せずに自宅付近に約1年間保管していた。</p> <p>船外機の修理等を行う複数の機関整備会社のウェブサイトによれば、キャブレターの作動不良の主な要因が「キャブレター内に残留した燃料油が時間と共に劣化し、生成された高粘度油脂が内部可動部品（供給弁及び噴射装置）に付着すること」としており、分解洗浄を定期的に行うことを推奨している。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、船長が船外機のキャブレターの内部に汚損が進んでいることを知らずに出航したことから、航行中、キャブレター内の燃料油流路が閉塞し、燃料油を機関に供給することができなくなり、船外機が停止して運航不能とな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、船長が船外機のキャブレターの内部に汚損が進んでいることを知らずに出航したため、航行中、キャブレター内の燃料油流路が閉塞し、燃料油を機関に供給することができなくなり、船外機が停止したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</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>・ 船外機の取扱者は、長期間にわたり運航をしなくなる前又は年に一度、機関整備会社に依頼するなどしてキャブレターの点検整備を行うことが望ましい。</li> </ul>