

船舶インシデント調査報告書

令和元年5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（推進器故障）
発生日時	平成30年11月25日 15時58分ごろ
発生場所	鹿児島県 ^{いづみ} 出水市桂島北方沖 米ノ ^{こめのつ} 津港西防波堤北灯台から真方位294° 3.7海里付近 （概位 北緯32° 09.6′ 東経130° 16.2′）
インシデントの概要	プレジャーボート ^{ゆうしん} 裕進丸は、航行中、推進力が得られなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	平成30年12月18日、主管調査官（長崎事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
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 裕進丸、5トン未満（長さ6.66m） 293-34449鹿児島、個人所有 ディーゼル機関、出力54.43kW、回転数毎分3,050、使用燃料軽油
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
インシデントの経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、航行中、速力が低下して前進できなくなり、航行不能となったので、船長が海上保安庁に本インシデントの発生を通報した後、巡視艇により出水市米ノ津港にえい航された。 本船は、機関修理業者が主機等を点検した結果、プロペラ軸とプロペラの間に入られているゴム製プロペラブッシュの磨耗が過大となっていることが判明し、プロペラ及びプロペラブッシュを交換して復旧した。
分析	本船は、航行中、プロペラブッシュの磨耗が過大となったことから、プロペラが回らず、推進力が得られなくなって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、本船が、航行中、プロペラブッシュの磨耗が過大となったため、プロペラが回らず、推進力が得られ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。 ・主機等の点検は、プロペラブッシュ等も含めた確認を定期的に行うことが望ましい。