

## 船舶インシデント調査報告書

令和2年3月25日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航阻害
発生日時	令和元年7月22日 09時50分ごろ
発生場所	鹿児島県鹿児島市桜島港西方沖 桜島港西防波堤灯台から真方位349° 100m付近 (概位 北緯31° 35.7' 東経130° 35.8')
インシデントの概要	旅客フェリー第二桜島丸は、航行中、1号推進器が作動不良を起こし、運航が阻害された。
インシデント調査の経過	令和元年7月22日、主管調査官（門司事務所）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	旅客フェリー 第二桜島丸、1,404トン 142337、鹿児島県鹿児島市（船舶管理人） ディーゼル機関（3基）、4サイクル、出力2,400kW、計画回転数毎分720、6気筒、ボア210mm、使用燃料A及びC重油、平成26年9月機関製造
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 機関長、四級（機関）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過	本船は、船首側及び船尾側にそれぞれポッド推進器（360° 旋回できる電動推進器、船首側を1号推進器、船尾側を2号推進器と呼称）を備えた両頭船であり、船長が船尾側操舵室で操船に当たり、航行中、1号推進器が旋回角度90° 以上（通常20° 以内で使用）の状態となって使用できなくなったが、自力で桜島港に引き返した。 機関長は、本インシデント後、1号推進器制御盤内を確認したところ、制御盤内に結露を認めた。 本船は、本インシデント後、推進器整備業者が点検したところ、1号推進器制御盤内のコンバーター用基板が絶縁不良を起こしていたことが分かり、同基板が交換された。 船舶所有者は、本インシデント後、制御盤内等に結露が生じないように機関監視室内に除湿器を設置した。
分析	本船は、航行中、1号推進器制御盤内のコンバーター用基板が絶縁不良を起こしたことから、1号推進器が作動不良を起こして使用できなくなり、運航が阻害されたものと推定される。

<b>原因</b>	本インシデントは、本船が航行中、1号推進器制御盤内のコンバーター用基板が絶縁不良を起こしたため、1号推進器が作動不良を起こして使用できなくなったことにより発生したものと推定される。
<b>再発防止策</b>	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。 <ul style="list-style-type: none"><li>・ 推進器制御盤等の内部に結露が生じないように機関監視室内に除湿器を備えるなど、基板の絶縁不良を防止するための保守管理を行うこと。</li></ul>