

## 船舶インシデント調査報告書

令和3年3月24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2年5月14日 14時25分ごろ
発生場所	広島県廿日市市宮島口東方沖 地御前港西防波堤灯台から真方位195°1.7海里付近 (概位 北緯34°18.6 東経132°18.8 )
インシデントの概要	旅客フェリー第二みやじまは、航行中、主機が停止し、主機の運転ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和2年5月21日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	旅客フェリー 第二みやじま、198.99トン 125814、宮島松大汽船株式会社 ディーゼル機関、船内機、V型単動4サイクル、736kW、回転数毎分2,000、12気筒、ボア150mm、行程160mm、使用燃料A重油
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）（履歴限定） 機関長、五級（機関）（履歴限定、機関限定）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過	<p>本船は、船長及び機関長ほか1人が乗り組み、旅客1人を乗せ、車両1台を積載し、宮島口フェリー棧橋に向けて主機常用回転数で北西進中、主機が異音を発した後、自動停止した。</p> <p>機関長は、主機のAバンク6番シリンダ及びBバンク12番シリンダのクランクケースドアに穴が開き、カウンタウエイトが機関室に飛び出しているのを認め、船長に報告した。</p> <p>船長は、自力航行を断念し、海上保安庁に救助要請を行い、本船は来援したタグボートにえい航されて宮島口フェリー棧橋に着棧した。</p> <p>主機は、平成19年に換装され、A（右舷）、B（左舷）のバンクに分けられた各シリンダに船首側から順に番号が付けられており、運転時間が年間約4,000時間であった。</p> <p>機関修理業者は、本インシデント後、主機の点検を行ったところ、‘6番及び12番シリンダのピストン’（以下「本件ピストン」という。）がピストンピン穴から割損し、スカフティングによる傷が生じた状態で上部が残り、また、下部のスカートが粉碎し、破片が接続</p>

	<p>棒、カウンタウエイトとクランクケース内壁との間に挟まっているのを認めたが、本件ピストンの上部が残った状況及び粉碎状況だけでは、スカッフが生じた原因を特定することはできなかった。</p> <p>主機は、令和2年1月の入渠工事で開放整備が実施され、また、本インシデント時の約1か月前に、主機潤滑油こし器の掃除及び同油の新替えを実施し、本インシデント時まで異常等が見られなかった。</p>
分析	<p>本船は、主機常用回転数で北西進中、本件ピストンにスカッフが生じて割損して主機の運転ができなくなり、運航不能になったものと考えられるが、本件ピストンの上部が残った状況及び粉碎状況から、スカッフが生じて割損に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、主機常用回転数で北西進中、本件ピストンにスカッフが生じて割損し、主機の運転が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>