

## 事例7 遊漁船漁船衝突（電気系統、制御装置） 平成31年2月11日発生

漂泊していた遊漁船（A船）に、漁船（B船）が、自動操舵装置の電気配線の接触不良が生じ設定した針路が右方にずれたまま航行し、衝突した事例

**事故の概要：**A船（遊漁船、総トン数19トン）が遊漁の目的で漂泊中、B船（漁船、総トン数14トン）が航行中、両船が衝突、A船は、釣り客2人が負傷し、右舷船尾部外板の破損等を、B船は、左舷船首部外板に亀裂を生じた。

### 事故の経過：

#### A 船

- ・船長Aが1人で乗り組み、釣り客を乗せ、釣りの目的で、07時00分ごろ港を出港し、07時15分ごろ漁場に到着後、漂泊した状態で釣りを行った。
- ・12時00分ごろ、釣り客が船長Aの指示により片付けを開始し、**船長Aが、操舵室から甲板に出て、釣り客それぞれに釣果を尋ねて回り、会話をしていたところ、船尾部で衝撃音が発生し、B船と衝突したことにより後部甲板右舷側にいた釣り客2人が痛みを訴えて足などから出血した。**

#### B 船

- ・船長Bほか1人が乗り組み、底引き網漁を行う操業を繰り返し、11時50分ごろ、次の漁場に向け、約14～15knの速力で航行し、自動操舵に切り換え、約235°の針路を設定した。
- ・船長Bが、レーダーと目視により見張りを行っていたところ、11時57分ごろ右舷船首方約3海里（M）付近にA船の映像を認め、A船が漂泊中であり、原針路のままでA船の南側を通過できると思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。
- ・**船長Bが、魚群探知機に現れた魚群の反応を確認していたところ、ふと船首方を見ると、至近となったA船を認め、とっさに舵輪を回したがA船と衝突した。**

**B船**に搭載されていた**自動操舵装置**は、**操縦権を操舵室から船尾甲板にあるリモコン2台に切り換えて**操舵するリモコンモードの機能があり、本事故後、船長Bが修理業者に修理を依頼した。



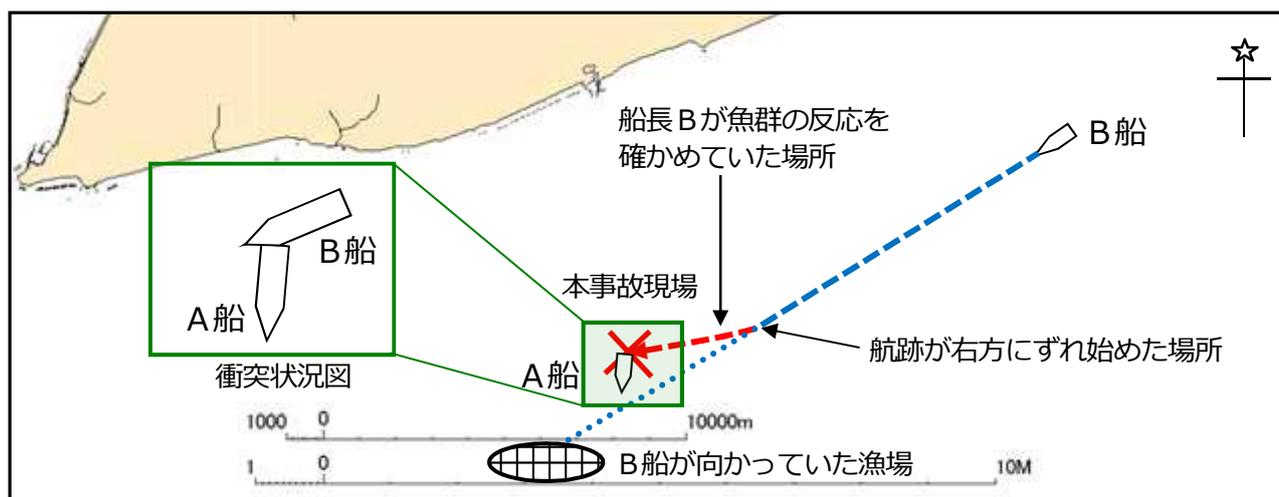
ポテンショメータ 電線



**B船**は、自動操舵で航行中、**自動操舵装置の設定した針路が左方又は右方にずれていた不具合が**みられ、リモコンの内部にある‘**舵角ツマミの舵角信号を自動操舵装置に知らせる抵抗器**’（以下「ポテンショメータ」という。）とポテンショメータに繋がっている電圧を変化させる信号を送る電線との**接触不良**があることが分かり、両方の交換が行われた。

修理業者は、ポテンショメータと接続電線との接触不良により、B船の航行中、**自動操舵装置が一時的にポテンショメータからリモコンが中立になっていない信号を読み取っていた可能性が高い**との見解を示した。

## 事故発生経過概略図



**B船**は、自動操舵で航行中にリモコンモード（舵中央）に切り替えて航行した場合、保針を続けずに変針する状況となったこと、及び本事故当時のGPSプロッターの航跡が約10°右方にずれた後、真っ直ぐ保針して航行する針路であったことから、自動操舵装置が一時的にリモコンモードとなって自動操舵の設定針路が右方にずれた後、自動操舵により保針した航行をしたものと考えられる。

**事故前の状況**：A船は、船長Aが、釣り客との会話に夢中になって漂泊を続けていた。

**B船**は、船長Bが自動操舵により航行中、時々、自動操舵装置のリモコンモード表示が点滅状態から消えた後に設定した針路が左方又は右方に約3~7°ずれていたことがあり、その都度設定し直して針路を修正しており、本事故の約3か月前、自動操舵の確認を行う目的で航行したとき、前述の事象が起こっていた。

**原因**：本事故は、A船が漂泊中、B船が自動操舵により設定針路が右方にずれた状態で西南西進中、船長Aが、釣り客との会話に夢中になった状態で漂泊を続けたため、B船がA船に向かって接近する状況に気付かず、また、船長Bが、魚群探知機に現れた魚群の反応に集中して航行を続けたため、針路が右方にずれていたことに気付かず、両船が衝突したものと考えられる。

## 再発防止に向けて（事故等の防止対策）

- ・自動操舵で舵の作動状況に異常が見られる状況で運航する場合は、**手動操舵で操船**すること。**異常がある場合**、製造業者による点検整備を行い、**修理して運航**すること。
- ・船長は、漂泊中、適宜、レーダーを適切なレンジに切り換えて接近する他船の有無を確認し、他船が接近する可能性を想定し、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。

本事故の調査報告書は当委員会ホームページで公表しています。（令和2年3月26日公表）  
[https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2020/MA2020-3-16\\_2019yh0019.pdf](https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2020/MA2020-3-16_2019yh0019.pdf)