

船舶事故調査報告書

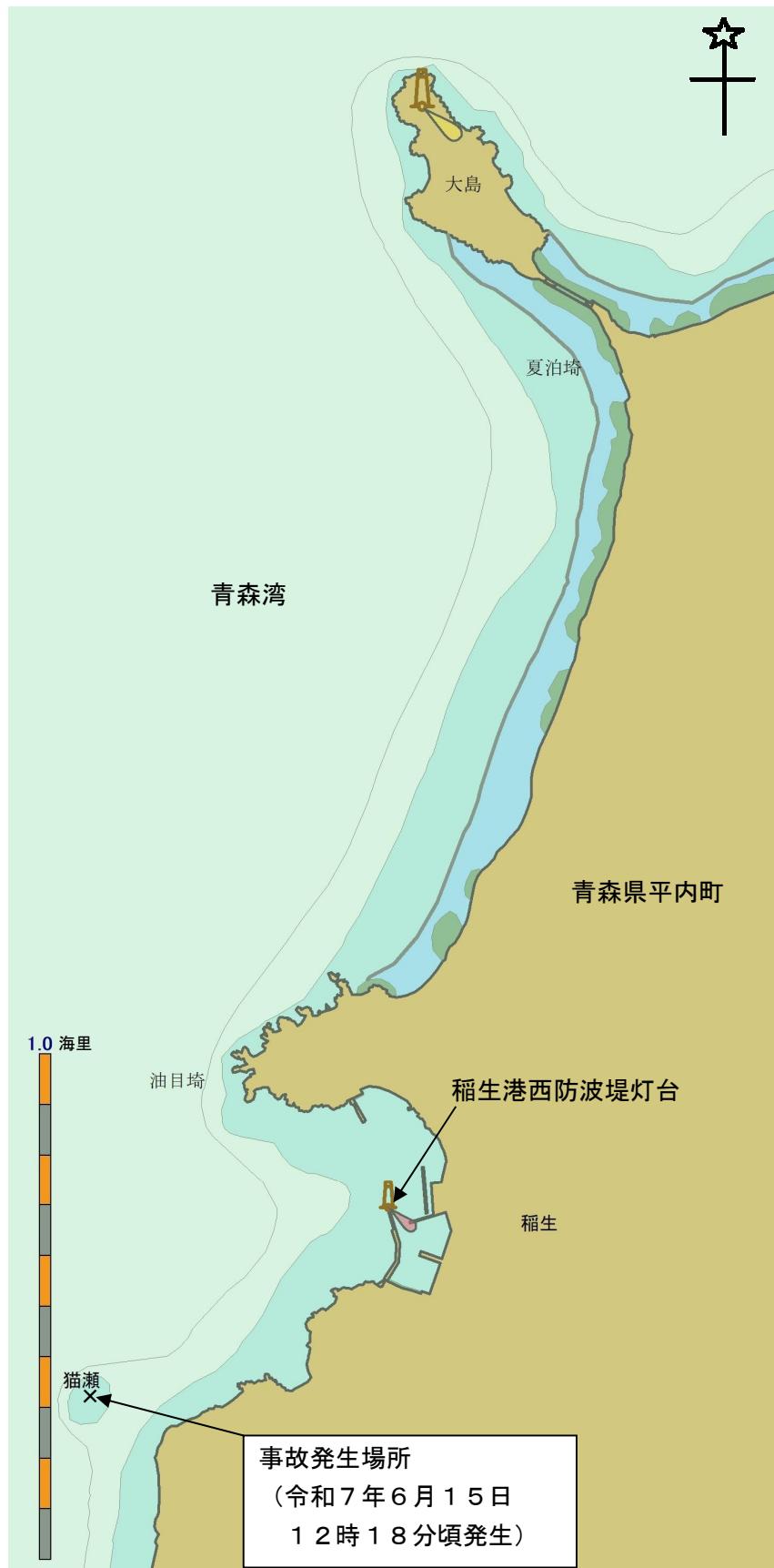
令和7年12月17日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和7年6月15日 12時18分頃
発生場所	青森県平内町油目埼南南西方沖 稻生港西防波堤灯台から真方位 $234^{\circ} 1,290\text{m}$ 付近 (概位 北緯 $40^{\circ} 58.4'$ 東経 $140^{\circ} 51.4'$)
事故の概要	プレジャーボート第十八妙正丸は、航行中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年6月19日、主管調査官（仙台事務所）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	プレジャーボート 第十八妙正丸、3.18トン
船舶番号、船舶所有者等	211-7489 青森、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	プロペラ翼の曲損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮高 約9cm（茂浦）
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、釣りの目的で、青森県青森市の堤川河口付近の係留地を出航し、青森湾を北進した。</p> <p>船長は、平内町夏泊崎沖周辺で漂泊して釣りを行った後、次回の釣り場を探しながら帰航することとした。</p> <p>本船は、船長が操舵区画の左舷側甲板上に立って操船に当たり、GPSプロッターを作動させて縮小表示（広い範囲が表示される）とし、約6ノットの対地速力で南西進中、「油目埼南南西方沖にある浅所」（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、本船を自力で離礁させることができなかつたので、118番通報を行って海上保安庁に救助を要請した。</p> <p>船長及び同乗者2人は、海上保安庁からの連絡を受けて来援した地元の青森県漁船海難防止・水難救済会平内町救難所の所属船に救助された。</p> <p>本船は、平内町稻生漁港（浦田地区）にえい航された後、後日、自力で係留地に帰航した。</p> <p>海図W143（陸奥湾）には、本件浅所は猫瀬と記されており、同瀬の存在を目立たせるために用いる点線で囲まれている。</p> <p>船長は、事故発生場所付近の海域を自ら操船するのは初めてであったが、他船に同乗して釣りを行った際には支障なく航行できていたので、本件浅所が存在しているとは思わず、事前に水路調査を行ってい</p>

	<p>なかった。</p> <p>船長は、本事故後、G P S プロッターの画面を拡大して猫瀬の表示を確認し、本件浅所の存在を知った。</p> <p>船長及び同乗者 2 人は、本事故当時、救命胴衣を着用していた。</p> <p>(付図 1 事故発生場所概略図 参照)</p>
分析	<p>本船は、油目埼南南西方沖を南西進中、船長が、事前に水路調査を行っていなかったことから、本件浅所に向かっていることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、事故発生場所付近の海域を自ら操船するのは初めてであったが、過去の自身の経験から障害物等が存在しているとは思っていないことから、G P S プロッターの画面を拡大するなどの水路調査を行わなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、油目埼南南西方沖を南西進中、船長が、事前に水路調査を行っていなかったため、本件浅所に向かっていることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 小型船舶の船長は、初めて航行する海域では、海図や海上保安庁のウェブサイト（海洋状況表示システム）等を確認したり、G P S プロッターの画面を拡大表示したりして航行予定海域の水路調査を適切に行い、浅所等の位置を把握すること。 ・ 小型船舶の船長は、G P S プロッターや目視による見張りによって船位を確認し、浅所等から十分離すように操船すること。

付図1 事故発生場所概略図



日本水路協会発行の航海用電子参考図 (new pec) 使用して作成