

遊漁船に救命いかだの義務化に疑問と矛盾のデータまとめ(関連する資料は別ファイルで公開中)

事故の比較	1年間	何年に1回の割合か	計算式
A 遊漁船の救命いかだが有効だったとされる事故の確率	0.001%	1 0 万年	公開されている事故 3 件÷(遊漁船登録数13000業者×20年)=0.001%
B 遊漁船の救命いかだが有効だったとされる死亡事故の確率	0.0004%	3 0 万年	公開されている事故 1 件÷(遊漁船登録数13000業者×20年)=0.0004%
C 原発事故の確率	0.135%	7 4 1 年(5 1 7 年)	2025年一営業(稼働)開始年=〇〇年 1 6 か所それぞれの合計(2 0 1 1 年で計算)
D 2 4 年人口から交通事故によって亡くなる確率	0.002%	5 万年	2 4 年交通事故死者数2663人÷人口1億2380万人=0.002%
E 遊漁船の事故に対して 漁船 7 倍・プレジャーボート 1 4 倍の事故件数である。			2 0 1 7 年～2 0 2 1 年データより計算
F 出船回数 1 0 0 ～2 0 0 回と想定した場合 A は 1 0 0 0 万回～2 0 0 0 万回に 1 回			Aに出船回数をかけて計算
G 出船回数 1 0 0 ～2 0 0 回と想定した場合 B は 3 0 0 0 万回～6 0 0 0 万回に 1 回			Bに出船回数をかけて計算
H 瀬戸内では救命イカダが有効だったとされる事故は事例無し。 0 回。その他ほとんどの海域で 0 回。			公開されている事故事例無し
I 救命いかだの価格プラス 2 0 年間のランニングコスト 2 2 5 万円(みのりの対象品で計算)			製品価格 1 0 5 万+ランニングコスト 5 年 3 0 万×4= 2 2 5 万円

上記データから被害の軽減を考える

Cデータから・震災以降稼働停止中の原発もある。2 0 1 1 年までなら 5 1 7 年

原発のまわり30キロ圏内には居住出来ません。

確率が100倍の原発などそもそも稼働してよいのかさえ疑問で実際に30キロ圏内に避難指示が出たことを考えるとその範囲に居住など考えられない。

Dデータから・2 4 年の人口 1 億 2 3 8 0 万人・交通事故死亡者 2 6 6 3 人

国内に在住のすべての人はいつ何時もヘルメットと防護服着用、自動車は常に最新の安全装備車に買い替え。

救命イカダの妥当な商品が発売前に義務化の方針が決められたので最新の案装備に買い替えは当然の考え方になる。

AとDが約2倍・BとDが約5倍。国内在住者すべてまだ歩けない幼児から寝たきり病人まで防護が必要となる。

高齢者の運転事故は毎日のように報道されている。免許返納を強制する必要があると判断される。

Eデータから・国交省発表 2 0 1 7 ～2 0 2 1 年船舶事故割合データより

漁船やプレジャーボートは当然義務化の対象となる。「遊漁船の定義」と照らしても両者が除外されることは法の下の平等とは言えない。

水産庁・海上自衛隊・海上保安庁の船も 1 0 万年に 1 回ではなく近年事故を起こしている。更なる被害の軽減に努める必要がある。

FとGデータから・AとBに一般的に考える年間出船回数をかける

検討会で100万回に1回でも被害の軽減が必要と言われている。その他、万が一と何度も言われている。

実際は 1 0 0 0 万回に 1 回以下の確率。死者を伴うケースは 3 0 0 0 万～6 0 0 0 万回に 1 回の確率。このような計算もデータも国は示していない。

データを示さず「危険だろう」という考え方はすべての工事や事業でも被害の軽減が必要ということになる。すべての人が出歩く事すらこの事例より危険という確率。

Hデータから・遊漁船で救命いかだが有効だったとされる公開されている事故、瀬戸内海は0件

ほとんどの海域0回つまり0%。そのような具体的・個別の調査も無しに義務化の方針が決まり多大な負担を強いることに激しい憤りを感じる。

Iデータから・40ft定員13名のみのり対応品で調査・ランニングコスト5年で30万〜40万の情報、出張費用・取付費用は不明なので計算外。

義務化の方針が決定前に搭載によって想定される事業者負担が具体的に示された資料は見当たらない。1回目の検討会資料にはない。つまり事前調査は無し。

負担を強いる事業者への聞き取り無しの段階で義務化の方針が決まった。24年3月18日の1回目検討会前に遊漁船船長の参加したものは無し。

何度目かの検討会資料でやっと搭載場所や定員削減などの資料はでてきたが全ての船舶を調査されたものとは到底思えない。具体的な負担金額の提示無し。

225万円を0%に限りなく近い確率に自己負担させることはまるで詐欺にあってるように感じる。

今、私が把握している補助金の情報は2分の1(最大75万円)、トータルの予算1億。仮に1万の業者が搭載すれば200億円くらいの金額が動く。全く計算が合わない。

補助金の受付先が会長・専務理事が水産庁出身者の海洋水産システム協会。委託するということは遊漁船の実情を国は把握していないことになる。

例え全額補助となっても税金の使い方として0%に限りなく近い事案に対して正しいのかという疑問がでる。上記のような関連団体に委託費用が支払われることも疑問。

この金額を最新のレーダー・GPS・スラスターの購入、船やエンジンの整備費用に利用したほうが事故防止に確実につながる。

釣り業界のことしか知らないITに詳しくもない私でも簡単に計算・比較出来る事案に義務化に突き進む国のやり方は非常に問題がある。

広島で義務化に賛成している船長を私は知らない。このデータを広島選出の斉藤国土交通大臣と小泉新農水大臣に必ず届けて意見を伺いたい。

このデータはどなたでもご利用ください。もし訴え出る方がいた場合どうなるんですか?このデータを見ても義務化が正当と言えるのですか?