

25年12月更新 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(一事業者または一か所)	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	0.00077%	13万年	公開されている事故2件 ÷ (遊漁船登録数13000業者 × 20年) = 0.00077%
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	0.00038%	26万年	公開されている事故1件 ÷ (遊漁船登録数13000業者 × 20年) = 0.00038%
C 原発事故の確率	0.135%	741年(517年)	2025年一営業(稼働)開始年 = ○○年 16か所それぞれの合計(2011年で計算)
D 24年人口から交通事故によって亡くなる確率	0.002%	5万年	24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14倍の事故件数である。			2017年～2021年データより計算
F 出船回数100～200回と想定した場合Aは1300万回～2600万回に1回			Aに出船回数をかけて計算
G 出船回数100～200回と想定した場合Bは2600万回～5200万回に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。			公開されている事例無し
I 救命いかだの価格プラス20年間のランニングコスト225万円(みのりの対象品で計算)			製品価格105万 + ランニングコスト5年30万 × 4 = 225万円

上記データから被害の軽減を考える

6月オンライン説明会・9月リモートレクの最新の情報を受けて更新しました。国は新たな事故データを呈示しません。

救命いかだあれば被害の軽減に繋がったかもしれない事故は2件のみ。その2件も乗り移る時間があったなどの具体的な検証は無し。

上記より国は遊漁船での救命いかだの有効性についてのデータは持っていない。0%と言ってもよいレベル。水温4度の水中待機は危険という事のみでそれはすべての船舶に言える。

Cデータから(Aデータの175倍・Bデータの355倍) 震災以降稼働停止中の原発もある。2011年までなら517年

原発のまわり30キロ圏内には居住出来ません。

事故確率が175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(Aデータの2.6倍・Bデータの5.3倍) 24年の人口1億2380万人・交通事故死者者2663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安全装備に買い替えは当然の考え方になる。

AとDが約2.6倍・BとDが約5.3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。タクシーやバスは高齢ドライバーが現役で働いている。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2017～2021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。

タクシー・ライドシェアの自動車に普通車以上の安全装備義務はない。遊漁船と漁船・プレジャーを区別することも大きな矛盾。

水産庁・海上自衛隊・海上保安庁の船も13万年に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1300万回に1回以下の確率。死者を伴うケースは2600万～5200万回に1回以下の確率。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。

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。何度質問してもこれ以上のデータ提示無し。

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しているように感じる。

すでに締め切られた補助金は一事業者一設備のみ2分の1(みのり対応品最大52.5万円)、取付費用・出張費用・ランニングコストは対象外。

来年以降の補助金、なぜ旅客船と同じ3分の2でないのか、施行日決定後に補助金が出るのかなども不明。

個人事業主主体の事業にこのような多大な自己負担を強いる前例は無し。

トータルの予算1億のうち海洋水産システム協会に委託金最大1200万が流れる予定であった。

システム協会の会長・専務理事は水産庁出身者。残りの8800万をみのり対応品で計算すればわずか1.3%の事業者にしか配分出来ない計算。

申請が上限に達しなかったという事は要らぬのではなく施行日が決まらないのに積極的に導入などしたくない、つまり義務化に反対している意思表示である。

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。

私のまわりの船長は全員義務化に反対している。このデータを国土交通大臣と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?