

国交省遊漁船安全装置義務化担当者様
水産庁遊漁船担当者様

26年2月12日
遊漁船みのり
藤原 進

26年2月16日のオンライン説明会で質問予定のデータと資料です。開催前にご確認下さい。

- ・「遊漁船の死者を伴う事故の割合が多い」は20年～24年データから虚偽・情報操作である。多くないと否定しても「24年遊漁船事故83件」など話のすり替えの回答である。
- ・各地の説明会で反対意見が多数出ている情報はある。怒号の飛び交う説明会動画も過去に上げられていた。
- ・現在は旅客12名以下20トン以下の遊漁船は漁船と同じ分類である。どの省令を変えて漁船と遊漁船を区別しようとしているのか不明なので開示。
- ・2008年佐渡の死者が出た事故は調査報告書から通報の遅れが被害を大きくした最大の原因と判断される。無線・携帯も繋がる状態であったが船長は退船ギリギリまで通報せずトラブル解消にあたっていた。イーパブなど有効性は否定できないがそもそも初期通報の問題である。水温25度はいかだ搭載除外条件にも当てはまる。この事故以外に死者のあった事例を呈示しないので0%。
- ・2022年枕崎瀬渡し船、調査報告書を確認。出火から退船までの時間の記載は無し。迅速に救助要請されていて低体温4名も軽症。死者が出ていないので議題にはしない。仮にこの事故を事例としても遊漁船の法律施行から36年。 $1 \div (13000 \text{ 業者} \times 36 \text{ 年}) = 0.0002\%$ の1事業者が1年間で使う確率は50万年に1回。もしこれ以上にあるならなぜ今まで出さなかったのか。
- ・08年佐渡と同様の事故原因2022年3月釜石。調査報告書はまだないようだが漁船兼用遊漁船であった。水温5度との情報もある。当日はいわゆる釣りの遊漁ではなく養殖業の調査のため一般人を乗せていた。この事例を救命いかだ・無線の有効だった事例としないのは当日、遊漁ではなく漁業をしていたため事例として上げると漁船除外に矛盾が生じる。
- ・救命いかだみのり対象品の試算 藤倉コンポジット改良型救命浮器 定員15名税抜き〇〇〇万、ランニングコスト5年〇〇万～〇〇万、最悪8年で買い替えだが8年で検査を通らない事は希、20年以上使われているものもあるが既存のコンテナ式。みのり対象品のバッグ式は最近発売されたので8年経過したものはなく20年たった物のデータはない。補助金購入費の3/2。現在入手可能なこれ以上の情報なし。
- ・知床事故調査報告書より事故発生直後には同業者から通報がされていた。何度聞いても当日の波の中、救命いかだあれば有効だった実証・検証した資料の提示はない。最大波高3.5m～4.5m、海上保安庁の中型艇も現地に向かえていない。
- ・遊漁船と漁船・交通事故の事故比較、20年～24年船舶事故・別ファイルにて添付。
- ・我々と同じ5トン以下定員13人以下の行政の船舶は小型船舶で特別な区分はない。いかだ搭載の義務もない。
- ・あくまで安全装置義務化反対ではあるがこのまま強行するのであれば検討されたい。船舶全体に共通の救助アプリの提案書・救命いかだサブスク提案書を添付。AIも利用したためまだ不十分な部分はある。