

9月17日オンライン陳情質問書

今回このような機会を与えていただいた関係者に感謝いたします。

まず知床事故で亡くなられた方とご遺族にお悔やみ申し上げます。今回の遊漁船の法改正、安全装備義務化に知床事故を受けてとありますがその根拠に非常に疑問があります。

6月に行われたオンライン説明会やその他の把握している情報を受けて無線と非常用発信装置に関しては勉強不足のため救命いかだ中心に質問いたします。

まず担当者の皆様は直近の1年間に何度、遊漁船で沖に出られましたか?視察でもプライベートでも可。

それはどの地域の定員何名の遊漁船ですか?

救命いかだに乗り込まれたことはありますか?

私の所属するSSYK代表も直接聞いた山口・島根・香川・愛媛・熊本・沖縄などの船長、誰も義務化に賛成などしていません。

私のページ救命いかだデータ・遊漁船の定義・事故割合・質問書は確認された前提で話を進めます。このファイルを見てどう思われますか?

回答の無いものはそちらの正当性はないとみなします。

水産課に問い合わせても提供されなかった遊漁船への安全設備義務化に直接かかわる省令の提示を求めます。

1、補助予算1億、委託先が天下り団体、公募1社、委託費用上限約1200万。

説明会当日は除外となる船も多いことからこの金額になったと言いながらQ&Aで早期に積極的に設置する事業者となっている。義務化の時期も決定していないのに申請を始めることは事業者混乱を生じさせている。計算も出していない。実際にこの金額で計算するとたった1.3%程度の船にしか搭載手出来ない。しかも旅客船3分の2と同じではなく1設備のみ2分の1で抽選。全く補助をする気が無いような金額。検討会でもこの金額や2分の1の話は無かったとの情報。騙されたと言われている参加者もいる。回答、「検討会」というのは無効とみなす。予算がこれ以上出せないのであれば白紙撤回が妥当である。天下り団体であるシステム協会に委託することも非常に問題。各都道府県が行えば1200万の委託費用も不要ではないか。委託することは監督官庁として資質が無いという事。

2、救命いかだが有効だった事故がサンプルであると言いながら未だに公開されている以上のものを出してこない。話をすり替え令和6年事故83隻と関係ない数字でごまかすのはデータがこれ以上ないという事か?この83隻という回答も無効で不誠実極まりない。正確にイカダについてのデータ出す責務が国にある。もしあるのであればそれがまとめられたのは義務化決定前か?ないのではあれば根拠が無いという事。

3、事故件数が桁違いに多い漁船・プレジャー除外となることは不当であると言っている。そのデータについては無回答で除外は「自己責任」と回答である。国がデータを無視し人命を自己責任と言っている。17日のニュースでも漁船とプレジャーの事故報道がある。当てられたと思われるプレジャーも自己責任か?遊漁船の定義と照らしても不当は明らか。乗客という言葉に必ずしも有料と言う定義はないがそのことに対しても無回答。安全装備を搭載していない事を公表していればその遊漁船に乗る乗らないも客の自己責任。死亡交通に合う確率がイカダ搭載の件よりはるかに高い。交通事故を自己責任といえるのか。

4、私のデータを大臣に見せない理由、検討会を受けてなどとよく理解が出来ない回答。あのわずかなファイルを見せないのはこのようなほぼ0%といえる確率では不当と思われる事案を大臣が知っていて義務化が行われ問題になった場合に責任転嫁が出来るようにするためか?

5、大臣は説明会でこのような問題が起こっている事はご存知か?説明会Q&Aは確認されたか?

6、知床事故を受けてとなっている今回の事案。そもそも遊覧船と遊漁船で違う業種である。当日の波高を再現したテスト記録もないのに安全装備の義務化を進めるのは不当。調査報告書P102に「網走海上保安署は、荒天のため同保安署所属の中型 巡視船を本事故現場へ向かわせることが困難であった」とある。この状況の

どこにイカダあれば被害の軽減につながったと言えるのか。

- 7、検討会で知床事故遺族の要望で廃案に出来ないと言う情報である。それを示す文章の開示、本当にご遺族が遊漁船の事情を把握しこのような多大な負担を強いられ反対意見が多く出ている事をご存知か？
- 8、報告書 P155 前後に記載されている北海道運輸局・JCI の不備から目をそらすような事案である。P157 の救命いかだの記載について望ましいとあるが当日有効的に使えたかの記載・具体的な検証記録はない。事故にいたるまでの船速や波の打ち込みには細かくデータを出しているがこの件については水温 4 度などの記載しかない。P168 再発防止にもイカダについての記載はない。P176 イカダ開発を進める、P177 原則義務化となっている。まだ私には適当な商品が見当たらず原則となっているのになぜ義務化か？
- 9、私の船に対応する救命いかだは藤倉コンポジットの 105 万 59 キロしか選択肢はないと思われる。この製品がコスト（取付費用・ランニングコストも含む）・重量バランス・実用性などで妥当だと言えるか？ その根拠を開示。
- 10、施行日を決められない、追加の予算が出ない事は法の下での平等と言えず不当であり義務化の正当性を証明できないためか？
- 11、遊漁船を管轄する水産庁に監督官庁として問題があることを「船長釣り禁止ではない」件で証明している。虚偽の回答で不当な行政指導を行っている。船舶検査証には遊漁船という用途はない。我々の船を遊漁船と許可を出すのは水産庁の指示を受けた都道府県水産課。義務化については国交省に丸投げ、予算も出さない。現場を無視する水産庁に監督官庁として資質があるのか？
- 12、交通事故や原発事故と比較しても救命いかだが有効に使われる可能性が限りなく低い。そのデータを比較検証する予定はないか？タクシーには普通車以上の安全装備はない。ライドシェアも許可されている。漁船・プレジャー除外で遊漁船にだけ義務化には大きな矛盾がある。
- 13、報告書に何度も出てくる小型旅客船の定義に遊漁船が含まれるという記述はでてこない。
- 14、義務化を推し進めるのであればすべての 1 事業者毎に費用負担を計算し丁寧に説明する責務が国にある。こちらに安全に関して責務と言うのであればまず国が行うべきである。それを行わないのであれば我々に多大な負担を強いる権利などない。
- 15、いかだが有効だったとされる唯一の死亡事後事例、2008 年佐渡の事故、発生から沈没までが 15 分でイカダがあっても乗移れたかは疑問がある。水温は 25 度。この事例のみで強制するのであれば 20 度以上の地域でもイカダ搭載義務となるはずであるが除外となっている。明らかな矛盾がありイカダが有効だったとは言えない不確実な事案である。もう 1 件 2022 年 3 月 13 日鹿児島 出火から退船までの時間の記載無し。こちらも乗移る時間があったのかの詳細も無し。2008 年の件と同様根拠とは言えない。知床事故も含めデータは 0 と言える。どちらのケースも事故調査報告書の開示。知床事故とこの 2 例でイカダがあれば被害の軽減につながったと具体的に検証された資料の提示。
- 16、物価高騰に疲弊している遊漁船業界だけに不当な負担を強いる。正しいデータに基づき改めて全国多くの遊漁船船長・海上保安庁・イカダ・無線などの安全設備メーカー・知床事故ご遺族の参加する検討会の実施を求める。ご遺族に国の怠慢を隠すような不当な義務化をぜひお知らせしたい。
- 17、もし訴える者が出た時に「遊漁船の定義」「救命いかだデータ」「船舶事故割合」などが必ず問題となる。その時に困るのはそちらではないか？「質問書」にあるような不当な行政処分も公になる。特に「遊漁船の定義」を明確に回答できなければ最近見せしめのように取締られている「闇遊漁船」でも問題になると思われる。B～E のケースをなぜ取締らないのかとなる。義務化が当面ないとなれば「遊漁船の定義」について追及はしない。
- 18、水産庁の白鷺の事故。平水エリアでイカダが使用された。平水はイカダ不要・漁船・プレジャー除外など矛盾が多数ある。ヒューマンエラーのこの事故に対して莫大な税金が使われるが遊漁船には多大な自己負担を強いる。物価高に疲弊している国民である我々を平等に扱っているとは到底思えない。

- 19、 水産庁・国交省管轄で今回のような事案で過去に個人事業者中心の業種に数百万の負担をさせ、補助金もほとんどないようなルール変更が行われた事例はあるか？
- 20、 各地の説明会でも反対意見しか無いと思われるがその議事録など開示はしないのか？オンライン説明会の回答矛盾なども追及する文書・資料の開示を求めることも出来る。私の協力者が行った行政文書不開示決定通知書のような方法もある。あの書類に船長の釣りに関してなんの資料も根拠となるものもないと認めている。