

25年9月18日遊漁船への安全装備義務化についてリモートレクの概要

国会内の野党議員事務所にて国交省・水産庁の担当者と直接やり取りした内容です。

レクの前に私の「救命いかだデータ」「遊漁船の定義」「船舶事故割合」「質問書」を確認して頂くように依頼しました。

担当者様ありがとうございました。もし間違いなどありましたら是非お知らせください。

	こちらからの質問	担当者の回答	矛盾・虚偽・問題点
1	去年の検討会に予算1億一業者1設備2分の1と言う話は無かった。騙された、こんな事なら絶対に合意しなかったと言われている参加者がいる。旅客船3分の2と比べて当初除外だった遊漁船を旅客船と同じ土俵にあげていておかしいのではないか。施行日決まれば追加予算はあるか。	検討会では補助金の話はしていない。 補助金の担当は水産庁だから国交省はわからない。 水産庁、安全装備義務化については国交省。 来年以降の予算は予断を持って申し上げられない。	同じ土俵に上げておいてお互いに責任転嫁。 参加者はもちろん3分の2出ると認識してた。やはり騙されたことになる。 別情報で来年の予算請求にはないとのこと。つまり義務化が来年にされたらかなりの問題が出る。私見では来年には出来ないのではないかと思われる。
2	今回の予算1億内で申請分は足りたと言われたがそれはなぜかわかるか。	無回答。	施行日決まっていのに誰も積極的に搭載したくないという事。ほとんどの方は反対しているという事。
3	私のデータを大臣に見せないのはなぜか。このような反対意見多数出て問題になっているのかご存知か。	無回答。	やはり大臣が知っているとなると不都合があるという事。
4	遊漁船の定義・事故割合からも漁船・プレジャー除外は不当ではないか。	自己責任以外の明確な回答無し。「遊漁船の定義」のケースB～Eは取締りこともあるが個別の事案については答えられない。遊漁船の定義にあてはまるケースもある。	国が人命に関わることを自己責任と言っている。人命軽視か我々に不当な規制をするのかどちらかという事。 B～Eに該当する船舶は全て義務化の対象としなければ法の下での平等ではなくなる。
5	4の回答、自己責任ならば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も乗らないも客の自己責任ではないか。	無回答。	自己責任と言いながら無回答は正当性を証明できないという事。
6	4の個別の事案を私の知っているケースと別の参加者が提示。このケースは取り締まりするのか。	無回答。	個別の事案を呈示しても無回答は答えられない、取締り気が無いという事。
7	4と6のB～Eが定義に当てはまると見せしめのように取締られている「闇遊漁船」が知れば問題になるのではないか。	無回答。	取り締まられた闇遊漁がこのやり取りに気づけばかなり問題になるという事。

8	検討会参加者が知床事故のご遺族の希望で廃案に出来ないとの情報があるが資料はあるか。	昨年の検討会では言っていない。水温4度での水中待機は危険という話はあった。	どちらかが嘘を付いている。検討会でなくても何かご遺族の意向と言われた話が無ければ情報として流さないと思われる。国の怠慢が事故原因の一つであるのにご遺族を利用しているようにしか考えられない。
9	令和6年遊漁船事故83隻の中に死者を伴う事故は何件か。	1隻。	説明会で何度も83隻が根拠、データだと言っており1.2%が正しいとなる。何度も遊漁船の死者を伴う事故割合が多いとは完全に虚偽である。過去データ約17%と比較しても桁違いに減少している。
10	遊漁船の死者を伴う事故が多いとデータを示すが私の事故割合データで全体に占める遊漁船事故は3%で決して多くない。都合の良い数字だけ取り上げていないか。	無回答。	上記同様。 あちらはデータを無視し都合の良いものだけを取り上げていたが上記のような6年のデータで大きな矛盾・虚偽が生じた。
11	救命いかだがあれば有効だったとされる遊漁船事故2件から不当と言っている。	公開しているものは事例。この日にこれ以上の提示は無し。	少なくとも6月11日の説明会でこの件について直接指摘しているが3ヶ月以上たってもデータを出してこない。今現在ないという事。義務化決定前にこの2例以外のデータは無かったという事。
12	知床事故で救命いかだがあれば確実に有効だったとは報告書を読んでも出てこない。少しの記述はあるが水温4度の水中待機は危険ということのみ。知床事故を受けてというのはおかしいのではないか。	知床事故に限ったものではなく水温4度の中で水中待機は危険なので義務化。	知床事故を受けては根拠にならないという事。
13	12の回答、水温4度が危険ならすべての船舶に義務化するべきではないか。	無回答。	回答出来ないところが矛盾を証明している。
14	知床事故当日の有義波高2mを超える波高の中で救命いかだがあれば有効だったと言えるのか。	無回答。検証記録無し。	12同様、根拠にならない。常識的に最大波高3.5mでイカダが有効だとなぜ言えるのか。各地の説明会でも皆さんが質問されていたはずの知床事故での検証はないという事。6月の説明会Q&Aの回答も不誠実で虚偽

			と言っても良いレベル。
15	水産庁、白鷺事故は平水で救命いかだが使われた。無ければ低体温になったか不明。遊漁船でも旅客船でもない船舶でいかだ搭載除外の平水で使用された。すべての船舶が必要という事ではないか。	無回答。いかだ使用されたこともあちらは知らなかった。	このケースでも漁船・プレジャー除外は不当であると証明された。義務化するのであれば平等にすべきである。自己責任以外の義務化出来ない理由があるとした考えられない。
16	広島湾の真ん中は平水でいかだ搭載除外だが救助船が10分以内に到達は不可能である。すべての船舶に義務化にしなければ大きな矛盾が生じる。	無回答。	上記に続く 漁船に義務化すれば遊漁船の比ではないくらい反発が出ると思われる。
17	いかだについての事故事例2008年新潟のケースは水温25度。水温20度以上搭載除外に矛盾する。	無回答。	15・16に同上。
18	検討会に参加していない私のような個人の意見は聞かないのか。参加者は大きな会の代表者。瀬戸内の船長もいない。	検討会参加者の一人は実際に現役で遊漁船に従事されている方。	この1名以外は逆にあまり現場に出ていないと判断できる。多大な負担を強いられる個人の意見は踏みにじっても良いと国は言っている。
19	別の参加者の質問、重たいイカダを私の船のどこに搭載するのか。腰の悪い私はそのようなものを一人で持てない。緊急時にお客に手伝わせるのか。	無回答。	何も検証をせず義務化だけを押し進めた結果、当然こういう矛盾がでる。このような追及は各地の説明会でも行われている。それに対して明確な回答はないとの情報。
20	タクシーに乗用車以上の安全装備義務化はない。古い車も多く使用されている。遊漁船に義務化に大きな矛盾がある。	車検は乗用車と違うという事以外に回答無し。	安全装備についてはタクシーと乗用車に違いは無い。漁船・プレジャー除外はこの件からも不当。
21	説明会やパブリックコメントで反対意見が多く出ている事を公表する予定はないか。	オンライン説明会の動画はアップしている。チャット質問の動画アップはない。誤字などの訂正のため。	各地の説明会の実際のやり取りは公表してない、しないという事。オンライン説明会のQ&Aは書き換えたものもある。回答制作中でなかなかアップされないものが多数あった。当日の説明と違うものもある。回答になっていないものが多いことはみのりページで出しているがその反論は一切ない。
21	今後、多くの遊漁船船長や知床事故ご遺族を交えての検討会を開く予	時間切れ無回答。	即答は無かったので予定はない、不都合となることはしない。

	定はないか。是非ご遺族に国の怠慢をお知らせする。		
--	--------------------------	--	--

大まか流れはまず国側が説明しそれについて質問しました。説明は今までどうおりオンラインや各地の説明会と同じで特に新しいものはありません。

質問は上記と順番と前後したものもあります。

カメラは国側を写すなという事でお顔は残念ながら見れませんでした。私は見せても良いと言いましたがこちらもちらもあちらには見えないように行われました。

上記のように回答には大きな矛盾・虚偽が出てきました。残念ながらこのリモートには何の法的な効力もありません。今後、私以外の方も追及される時の材料として利用してください。

2 5 年 9 月 2 2 日まとめ
遊漁船みのり 藤原 進