

25年9月18日遊漁船に安全装備義務化について 国会と繋がり担当官僚にリモートレクを行って頂き その際に提出した質問書の回答と矛盾

原文のままですが回答の矛盾・虚偽・問題点を赤太字で挿入しています。
最後にまとめがあります。そちらだけでもご覧ください。

今回、記入のない(回答のない)質問

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。

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？

1・11・ 回答無し。この2件は水産庁の担当事案との判断。回答者は国庫省なので答えられないから質問から削除したと思われる。安全装備義務化は国交省の事案。遊漁船も義務化と言いながらこの回答に答えないのは大問題。水産庁も安全装備については国交省に問い合わせと言っている。監督官庁としてまだ回答しない水産庁には大きな問題がある。

以下、25年10月20日国からの回答原文
わかりやすいようにこちらの質問は黒のまま。
内容はそのまま国の回答は青に変換してます。

【義務化の根拠・目的について】

- | |
|---|
| <p>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。</p> <p>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</p> |
|---|

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?

- 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?
- 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。
- 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。

(答)

- 令和4年4月23日に発生した知床遊覧船事故において乗客・乗員26名の方がお亡くなり又は行方不明になりました。
- これまで、限定沿海を航行する船舶については、救助までの間、いかだに乗り込み、水中に浸かることなく救助を待つための設備である「救命いかだ」又は救助までの間、浮体の周囲のロープにつかまり、水中に浸かりながら救助を待つための設備である「救命浮器」のいずれかを搭載することが義務づけられており、事故船舶には救命浮器が搭載されていましたが、運輸安全委員会の事故調査報告書では、低水温の環境に適した救命設備が備えられていなかったと指摘されています。具体的には、事故当日の知床半島西側海域の海面水温は約4℃であり、海水に浸かる状態となった旅客等は、10分以内に偶発性低体温症となり、意識を失い息止めができない状態で海水を飲み、数分～十数分程度の短時間のうちに、海水溺水により死亡したと考えられる旨の指摘がされています^{*1}。
- このような中、国交大臣も参加の下、知床遊覧船事故対策検討委員会で「旅客船の総合的な安全・安心対策」がとりまとめられ、一定の水温を下回る海域を航行する船舶に対しては、水中に浸かりながら救助を待つ救命浮器ではなく、水上で救助を待つことができる救命いかだ等の搭載を義務付けることとなりました^{*2}。
「一定の水温を下回る海域を航行する船舶」ならば漁船・プレジャー含めすべての船舶に義務化が必要。
- 以上のとおり、救命いかだ等の義務化は、事故発生件数の多寡ではなく、低水温の海域で事故が発生した場合に水中で救助を待つリスクを低減させることを目的としたものになります。

「事故発生件数」ではないとある。可能性があれば対策すると言っている。ならば危険を伴う事業・交通事故に全て対策が必要。原発・高齢者の運転などなど明らかにこの件より事故の確率が高い。すべての事業や交通事故に対策が必要である。自動車は常に最新の安全装備搭載車に買い替えが必要となる。

※ 1 運輸安全委員会による事故調査報告書

https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2023/MA2023-9-1_2022tk0003.pdf

※ 2 旅客船の総合的な安全・安心対策

<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001580159.pdf>

- 2・ 回答無し。つまりデータは無し。義務化決定前にデータを検証しなかったという事。
- 4・ 大臣に私のファイルを見せる気はない、見せると(見たとわかれば)不都合な事がある
としか考えられない。
- 7・ 回答無し。知床事故の遺族は遊漁船に安全装備義務化などとは言っていない。
- 12・13・ この回答には漁船・プレジャーボート除外については回答無し。「旅客船」とな
っているが「遊漁船」とはなっていない。そもそも旅客船(遊覧船)に義務化も大きな矛盾が
ある。
- 16・17・ 回答無し。検討会も開催しない、私のファイルに何も答えられない。

【義務化の対象船舶について】

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。

(答)

- 国土交通省としては、知床遊覧船事故のような痛ましい事故が二度と起きること
がないよう、知床遊覧船事故対策検討委員会の議論を踏まえ、プレジャーボート
を含む旅客定員 13 人以上の船舶に加え、事業として不特定多数の旅客を運ぶこと
から、旅客定員 12 人以下の事業の用に供する船舶を義務化の対象としました*。
「痛ましい事故が二度と起きることがないよう」とあるがイカダは事故が起こ
った後の話である。何度聞いてもその知床事故でイカダがあれば有効だったとい
う証明をしない。検証もしない。「不特定多数の旅客」とあるが遊漁船は名簿をと
り控えを残す。不特定ではない。プレジャーや漁船は名簿の義務もない。旅客も
乗客と同じく必ずしも有料の客という定義はない。
- また、漁船は旅客定員を有していませんが、100 海里以遠を航行する小型漁船等
については、従前から救命いかだの搭載が義務付けられています。

※「事業の用に供する船舶」とは、海上運送法の適用を受け人の運送を行う船舶、遊漁船業の用に供
する船舶を指します。

漁船は「事業の用に供する船舶」。プレジャーも事業関係者を乗せる・広告付きで動
画を公開などすれば「事業の用に供する船舶」。

- 3・ 回答に「100 海里以遠を航行する小型漁船等」「救命いかだの搭載が義務」と
ある。遊漁船と同じ限定沿海の漁船が除外されることは矛盾しかない。当然プレジ
ャーも。自己責任の解釈にも一切回答無し。

【義務化の必要性について】

- 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?
- 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。
- 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。

(答)

- 安全設備は、事故に遭った際の被害の軽減を図るための不測の事態への備えであり、リスクの程度に応じて義務化されます。なお、安全設備を義務化するにあたっては、基本的に補助金が支給されるものではありません。
「リスクの程度に応じて義務化」とある。有効使用確率0%はリスク0%
- 遊漁船への安全設備の義務化については、全国各地の遊漁船事業者を含む有識者等からなる検討会において、遊漁船の業務実態等を踏まえて議論を行い、令和6年7月、安全設備の義務化の必要性等がとりまとめられました。
「騙された検討会」に何の意味があるのか。参加した船長はわずか6名。激論が交わされ廃案を目指したが知床事故の遺族の意向で出来なかったとの情報もあるが今回の回答にそれを示すものはない。
- 説明会では、参加者を制限せずに公開しながら、上記とりまとめについて周知を行っています。

5・ 回答無し。大臣の意向ではないという事。この件を把握し「遊漁船に安全装備が必要」と言っている国会議員がいるのかさえ不明。

14・ 事業者毎の費用負担など教えて貰えないという事。実際問い合わせても明確な価格・費用など未だに正確にはわからない。

19・ 回答無し。個人事業主中心の業界でこのような多大な負担を強いる前例はない。

20・ 反対意見は取りまとめない。オンライン説明会 Q&A でも無回答や話のすり替えばかり。各地の説明会での反対意見は公開しない。

【救命いかだ等の有効性について】

- 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。
- 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

に使用したかの記載・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度などの記載はない。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も見当たらず原則となっているのになぜ義務化か？

- 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り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。こちらも乗り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。

(答)

- 知床遊覧船事故対策検討委員会や全国各地の遊漁船事業者を含む有識者等からなる検討会のとりまとめ、運輸安全委員会の事故調査報告書において、救命いかだ等を搭載することで、水中で救助を待つことによる低体温症で溺水死亡に至るリスクを低減できることから、救命いかだ等の導入が必要とされています。

これも「騙された検討会」。報告書に「遊漁船」の記載はない。

6・8・15・ 実際の事故からの検証は無い、根拠は無い。水中待機は危険という事は全て船舶に言えるはず。漁船・プレジャーボート除外はこの回答でも矛盾。

【救命いかだ等を搭載する妥当性について】

- 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。

(答)

- 救命いかだ等は、低水温の海域で事故が発生した場合に水中で救助を待つリスクを低減させるために必要となります。
- 今回、お尋ねの船舶は、約4トンで最大乗員13人であると承知しており、13人以上を収容できる救命いかだ等は、ご指摘の藤倉コンポジット株式会社以外にアール・エフ・ディー・ジャパン株式会社の製品もあります。
- 救命いかだ等を搭載した場合の復原性について、総トン数約4トンの船舶に15人用の救命いかだ等を搭載しても、定員を減らさずに義務化に対応できる可能性があります*。

あくまで可能性。実際に検証したのではない。定員が減らなくても重量とスペースの問題は解消されない。

- さらに、救命いかだ等の実用性については、1分以内に膨張が完了し救命いかだ等への乗り込みが可能となっています。

1分以内に膨張とあるが船外に出しセットして膨張させて乗り込みまでの時間ではない。

※ 第5回 知床遊覧船事故を踏まえた遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会 参考資料2

<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001744933.pdf>

9・ 59キロの重量物をどこに置きどうやって展開させるのかなどの検証は無し。藤倉コンポジットに確認してもこの商品の動画は無し。他商品のバック式の動画を確認したが「船体とつなぎ船内から船外に降ろし膨張させ乗り移り船と切り離す。」この一連の行動、波が高いときや退船までに時間が無いときに行えるとは到底想像出来ない。検討会資料に図はあるがそれが私の船に適用出来るかは不明。重量が増えることの費用負担の計算も無し。私の試算ではランニングコスト含めイカダだけで200万を超える。RFDにも問い合わせしたがこれ以下の価格、重量の物はない。この回答で妥当な商品とは到底言えない。丁寧な説明などする気は無い。

【義務化の適用日について】

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？

(答)

- 全国各地の遊漁船事業者を含む有識者等からなる検討会において、遊漁船の業務実態等を踏まえて議論を行い、令和6年7月、安全設備の義務化の必要性等がとりまとめられました。当該とりまとめにおいて、遊漁船への義務化の適用日については、遊漁船への安全設備の早期搭載に向けた方策の検討状況等を考慮して検討することとされています*。
- 現在、遊漁船への安全設備の早期搭載を促進するための方策の状況等を踏まえつつ、遊漁船の義務化の適用日を検討しているところです。

※ 知床遊覧船事故を踏まえた遊漁船の安全設備の在り方

<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001755888.pdf>

10・ 検討会参加者が「騙された・こんなことなら合意しなかった」と言われている検討会を根拠とし正当化し参加者を悪者にしてしまう国の対応。令和6年7月以降の各地の説明会・オンライン説明会・リモートレクでの意見は無視すると言っている。

【水産庁が所有する船舶への救命いかだ等の搭載について】

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。

(答)

- 安全設備は、リスクの程度を踏まえ、航行区域に応じて義務化されます。水産庁が所有する漁業取締船白鷺は、100海里を超えて航行する船舶であることから、漁船特殊規程第48条に基づき、従前から救命いかだの搭載が義務付けられていたものです。
- また、船舶所有者は、船舶の航行の安全を確保するため、必要な安全設備を搭載する義務があり、この義務を果たすべく、それに係る費用負担を担うこととなります。
「リスクの程度」「必要な安全装備」とある。確率0%はリスク0%で不必要。「漁船特殊規程」とある。漁船がなぜ除外となるのか。

18・ この回答を読んでどこに漁船・プレジャーボート除外の正当性があると言えるのか。「100 海里を超えて航行する船舶」限定沿海の遊漁船・旅客船だけに義務化に正当性はない。水産庁船舶所有者である国に取っては白鷺の代船100億クラスの船を作るとはたいしたことではないかも知れないが遊漁船個人には数百万の負担を強いる。義務化を決めた担当者、貴方が確率0%の事案に数百万円の負担を強いられた場合どう考えるのか。

まとめ

以上が質問書に対する回答と矛盾です。国が常識では理解できない回答をしています。「船長釣り禁止ではない」時のやり取りでもあった1項目ごとに答えない、相変わらずのすり替え無回答が多数。実際に当日のやり取りでは回答できず苦慮している様子がありました。すでに公開済みの概要、ご確認下さい。

知床事故を受けてと言いながら実際の波高などは無視して検証もせず義務化を押し進める、反対意見には耳をふさぐのです。こちらがいろいろなデータを出しても「水温4度の水中待機は危険」以上のデータを出してきません。そんなことは有識者でなくても誰でもわかります。危険なのは漁師もプレジャーも全員です。だからそういう事故が起こらないようにするのは。そもそも突然の衝突や座礁・火災からの退船に我々のような小型船舶ではほとんど場合、救命いかだを膨らませ乗り移る時間などないのです。だから事故事例が無いのです。

100海里を超えるような船舶はほとんどが大型艇です。沈没までに時間がある場合が多いのです。100海里を超えるという事は救助までに時間がかかるのです。だから義務化なのです。

限定沿海の小型船舶は短時間での救助が見込めるのです。だから今まで義務化で無かったのです。

今回、回答の無かった質問1と11は水産庁担当案件。言い訳が一切出てこなかったか水産庁に監督官庁としての資質が無いかです。義務化を決めた国交省がこの件に答えない事も大問題。

事故事例や正確なデータに基づいていない義務化など絶対認められません。たとえ補助が旅客船と同じイカダの代金のみ3分の2出ても実際に安全装備全てにかかる金額のおそらく3分の1～5分の1程度。確率0%になぜこのような自己負担が必要なのですか。

確率0%の事案に税金や我々の財産が義務化を決めた官僚が将来行くかもしれない天下り団体やその関係団体へ流れる可能性があるのです。その金額があれば船の整備費用や高齢ドライバーに最新安全装備車買い替え補助など使う方がよっぽど事故防止に繋がり多くの人命が救われます。

皆さんもっともっと声を上げましょう。

反対の意思表示をしましょう。

廃案を目指しましょう。

施行日を永遠に先延ばしにさせましょう。

25年12月3日
遊漁船みのり 藤原 進