

2月4日オンライン説明会質問



チャット質問をこの内容で送りました。



想定通り2択回答はありません。というか国は出来ません。

当然ですよ。根拠が無いのですから。

相手の回答は従来通り話のすり替えです。また後日Q&A公開されるでしょう。

途中、我慢しきれず直接打ち込んだものは控えてませんでした。

以下、質問

昨年、救命いかだ義務化について何度か回答頂いた内容踏まえて「はい」または「いいえ」の必ず2択で回答をお願いします。2択で出来ない・項目ごとに回答しない場合は「説明できない」つまり「義務化が不当」と判断し即刻延期、廃案を強力に要請します。言い訳・話のすり替えは時間の無駄なのでしないように。多大な負担を強いられる我々には誠実に回答頂く権利があります。参加者の皆さん、意思表示しましょう。反対か賛成かだけでもいいです。

1・旅客定員12名、みのり対象品試算、補助金を利用してもランニングコスト含めると自己負担170万円以上。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ルール変更は過去にない。使用確率ほぼ0%。正しいデータに基づいた妥当なものだと言える？

「はい」と答えた場合は必ず実際の事故に基づいた検証・データ・科学的根拠を示す義務があります。

先ほど今日の資料を確認した。いかだに対する主な意見、なぜ漁船・プレジャー除外なのか・確率0%に多大な自己負担などまったく記載がない。皆さん我々の意見は抹殺されていますよ。反対意見に全くまともな回答が出来ないのでです。

漁船・プレジャー除外の理由「自己責任」「遊漁船は不特定多数」「遊漁船は死者を伴う事故の確率が高い」について

2・国は「水温4度の水中待機は危険」と言っているのに、人命に関わる事を自己責任と言っても良い？

3・1月29日北海道の漁船事故4名の死者行方者、遊漁船ならいかだ搭載の条件となる。もしいかだがあれば有効だった事故の場合、船長以外の同乗者が出港の可否について意見を言えない立場の場合も自己責任と言える？

4・安全装備の有無を確実に知らせ乗船の判断を誓約書などで確認すれば自己責任と言える？

5・遊漁船には保険加入・名簿記入の義務がある。保険加入・名簿の記入の義務がない漁船・プレジャーは不特定となる？

6・遊漁船事故24年86隻中死者1名1.2%、死者は船舶事故全体の2%。過去のデータと比較して大幅減。漁船472隻中死者20名4.2%、死者は全体の41%。このデータを見ても遊漁船の死者を伴う事故確率が高いと言える？

7・17年～21年・24年データから漁船・プレジャーは遊漁船より事故件数が桁違いに多いと言える？
6と7で「はい」と回答の場合は全体を見れば遊漁船の事故は少ないと認めたことになり死者を伴う事故が多いと思わせる主張は情報操作・まやかしの強弁・虚偽。

8・既存のタクシー・バスに最新の安全装備を後付けで義務化することは無い。タクシーに乗用車以上の安全装備義務もない。義務は新型車がでた時のみ。開発段階だった小型船舶対応の高額な救命いかだを後付けで義務化決定したことは妥当？

一遊漁船事業者で救命いかだが有効に使われる確率1年0.00077%以下、13万年以下、交通死亡事故に合う確率の2分の1以下、について。

9・昨年、何度聞いても2件以上の公開はないのでこの確率は正しいと言える？
確実に義務化決定前には2件しかデータは無かったことになります。今更、2件以上を公開しても24年の検討会以前に資料がないので意味はありません。もしも追加があるのであれば同期間の漁船・プレジャーでの事故も公開義務があります。

10・私が公開している救命いかだデータI・IIは正しいと言える？

11・2008年死者を伴う事故、水温25度、沈没まで15分、沈没から救助まで7時間から救助要請と発見までに問題があったと思われる。水温25度はいかだ搭載除外にあてはまるので搭載しなくてもよい？
「はい」と回答の場合はこの事例は参考資料となりません。つまりいかだ義務化が関係する死者を伴う事故は無かったことになります。

12・平水はいかだ搭載除外条件。10分以内に救助船・伴走船が到達出来ない広島湾の真ん中なども平水。除外条件に矛盾する？

13・私への回答で「事故発生件数ではない」はデータを無視していると言える？

14・今後、知床事故遺族・安全装備メーカー・全国の船長・海上保安庁など多くの関係者を交えた検討会を開催する予定がある？
「はい」ならば遺族に国の怠慢と義務化を強行する目的が何かをお知らせする。

15・義務化に関係するメーカー・販売元・免許講習先・補助金委託団体などの元公務員在籍状況を公開する？

16・今回の案内ファイル「旅客定員12名以下の船舶(事業の用に供するもの)」について。「旅客定員」という表現をつけ巧妙に漁船除外としようとしているが法律上は明確に除外とは言い切れない。水温別の項目に「すべての船舶」とある。一般的に12名以下は0も含む。漁船と接待・福利厚生・YouTubeなどに使用するプレジャーはこれに該当する？

「はい」と答えない場合、確定申告も除外と判断出来ます。我々のような無知な一般人には「旅客定員12名以下のすべての船舶(事業の用に供するもの)」に漁船・プレジャーも含むと判断出来ます。旅客と船員で命の重さに違いを付けることとなります。

今日の説明、義務化されていない船舶に対して義務化と言っている。すべての船舶、漁船・プレジャーも当然義務化となる？

スターリンク不可は耳の不自由な方・声の不自由な方は遊漁船主任者の資格が無い？

水産庁担当者様、昨年のレクで遊漁船定義ファイルB~Eが遊漁船に該当することもあると言われましたね。具体的事例、示しますので取締役ってください。義務化させてください。

おそらくパブリックコメント・各地の反対意見・この説明会の反対意見も無かったことのように進めようとするはずです。まだ諦めてはいけません。

24年検討会参加メンバーを攻めてはいけません。かなり努力はして頂きました。様々なしごらみがあるようで口を閉ざした方が多いです。知床事故遺族の意向で廃案に出来ないと情報をもらいましたが国はそんな資料は無いと言ってます。もし情報が本当なら遺族を利用したことになります。我々のように地方の伴走船など不可能に近い船長の事情は無視されようとしています。どこが平水かもよくわかってない人たちにです。水産庁白鷺事故は平水でいかだが使われたことも担当者は知りませんでした。遊漁船・旅客船でない船で使われました。ならば全ての船に搭載義務があるはずです。

昨年3月に問い合わせたいかだ価格がもう10%以上値上がりしています。皆さんも対応品確認してみてください。補助金、昨年の2分の1から今年の3分の2になっても実質の負担額はあまり変わりません。ランニングコスト5年で30万~40万の情報と大きく違うのかを聞いて否定も肯定もなく明確に答えて頂けません。

適用日は案で未定状態です。何度か延期になっている事がこの事案の不当性を示しています。まだ延期出来る可能性があります。諦めては170万以上の負担に納得したことになります。

いかだにかかる費用をもっと有効に使いましょう。高齢者の自動ブレーキ付き車の買い替え費用などに使った方がよっぽど有意義です。