

救命いかだ・無線を遊漁船に義務化するうえでの矛盾だらけの数字です。皆さんどう思われますか？

A・Bの数字は水産庁の資料より抜粋・海上保安庁調べ 死者を伴う船舶事故隻数の種類別割合

	A 死者を伴う	B 死者を伴わない	C 合計	A/B %	遊漁船基準% A	遊漁船基準% B	遊漁船基準% C	A 事故割合%	B 事故割合%	C 事故割合%
遊漁船	51	297	348	17.17	100.00	100.00	100.00	0.50	2.94	3.44
旅客船	30	173	203	17.34	58.82	58.25	58.33	0.30	1.71	2.01
漁船	274	2243	2517	12.22	537.25	755.22	723.28	2.71	22.17	24.88
プレジャー	404	4491	4895	9.00	792.16	1512.12	1406.61	3.99	44.39	48.38
その他	36	679	715	5.30	70.59	228.62	205.46	0.36	6.71	7.07
貨物船	7	1099	1106	0.64	13.73	370.03	317.82	0.07	10.86	10.93
タンカー	5	328	333	1.52	9.80	110.44	95.69	0.05	3.24	3.29
合計	807	9310	10117	8.67				7.98	92.02	100

赤字は遊漁船より数字が大きいものです。

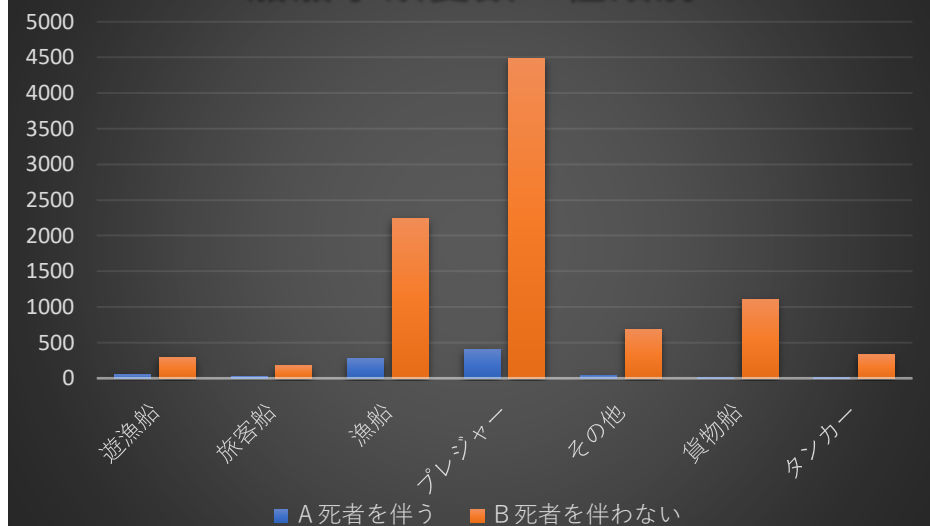
遊漁船と比較、事故の件数 漁船A約5.4倍 B約7.6倍 C約7.2倍 プレジャーボート A約7.9倍 B約15.1倍 C約14倍

事故割合も含め圧倒的に漁船・プレジャーボートの事故が遊漁船より多いのです。下記グラフ参照。

遊漁船の事故が増えている、死者を伴う事故率が高い（A/B）というのが国の言い分です。数字のマジックに騙されてはいけません。

全体を見れば漁船とプレジャーボートを除外して遊漁船のみに規制を強めることに矛盾があるのは明らかです。

船舶事故隻数 種類別



船舶事故割合

