

救命いかだ・無線を遊漁船に義務化に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？

25年12月現在、新たに分かった24年データとの比較を追加しました。

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(2017年～2021年)

	A 死者を伴う	B 死者を伴わない	C 合計	A/C%	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	14.66	100.00	100.00	100.00	0.50	2.94	3.44
旅客船	30	173	203	14.78	58.82	58.25	58.33	0.30	1.71	2.01
漁船	274	2243	2517	10.89	537.25	755.22	723.28	2.71	22.17	24.88
プレジャー	404	4491	4895	8.25	792.16	1512.12	1406.61	3.99	44.39	48.38
その他	36	679	715	5.03	70.59	228.62	205.46	0.36	6.71	7.07
貨物船	7	1099	1106	0.63	13.73	370.03	317.82	0.07	10.86	10.93
タンカー	5	328	333	1.50	9.80	110.44	95.69	0.05	3.24	3.29
合計	807	9310	10117	7.98				7.98	92.02	100
遊漁船 24年	1	82	83	1.20						

赤字は遊漁船より数字が大きいものです。

24年の遊漁船事故では死者を伴う事故が1件で1.2%。17～21年データ14.66%から大幅減です。

1年間に一遊漁船業者が死者を伴う事故を起こす確率 1件/13000業者 = 0.0077% この数字も安全装備の義務化で軽減されるかも不明。

国の言い分1、「遊漁船の死者を伴う事故が多い。」は上記データより虚偽と言っても良いのでは? まやかしの強弁じゃないですか?

国の言い分2、「遊漁船は不特定多数の乗客を乗せる、漁船・プレジャーは自己責任。」

遊漁船は保険に入っている・乗船名簿の義務あり、どこが不特定? 安全装備の有無を公開しているので乗るも乗らないも乗客の自己責任では?

保険加入の義務なし・乗船名簿記入義務なし・安全装備有無の公表義務なし・すべてなしの漁船・プレジャーが自己責任?

人を乗せれば船長の安全義務は同じでは? 国が人命に関わることを自己責任? 事故があった時に過失がないほうも自己責任?

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

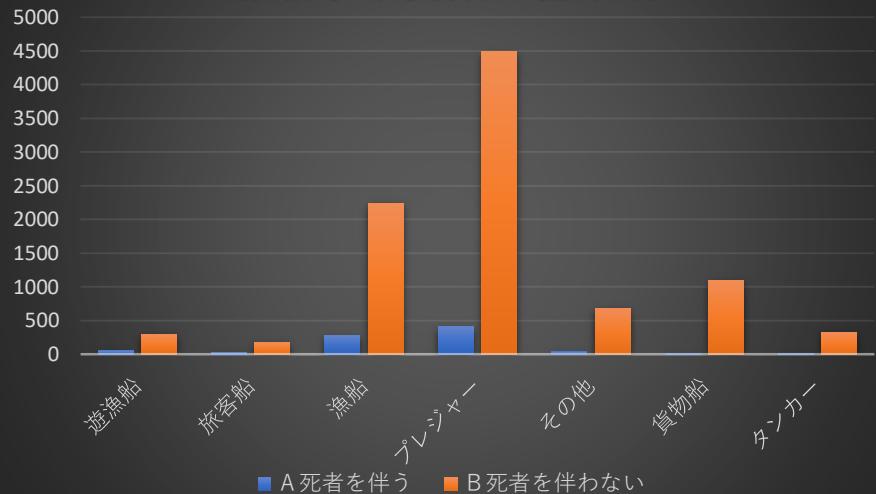
事故割合も含め圧倒的に漁船・プレジャーボートの事故が遊漁船より多いのです。下記グラフ参照。

事故件数ベスト(少ない)3 1位旅客船 2位タンカー 3位遊漁船 なぜ旅客船と遊漁船に義務化?

下、左グラフの遊漁船の青(死者を伴う事故)見えますか?国担当者には大きく見えるようです。漁船・プレジャーの青は巨大には見えないのでしょうか?

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

