c　漁具・漁網等の整理・整頓を励行するとともに、突起物へのトラマークの表示及び被覆等必要な措置を講ずる。また、漁ろう作業等に際しては、滑り止めのついた長靴等を使用する。

d　作業に際しては、ロープ、ワイヤー等の上に立たないなど、常に安全な足場と姿勢を確保する。また、荒天時には特に緊張感を維持して行動する。

e　上甲板に波浪が打ち込む場合や波浪が打ち込まなくても船体の動揺が激しい場合は、やむを得ない作業を除いて甲板上の作業を中止するなど状況に応じた措置を講ずる。

イ　「はさまれ」による災害を原因別にみると、漁ろう装置にはさまれたものが約23%、漁具・漁網にはさまれたものが約20%、船の動揺により岸壁と船舶の間等にはさまれたものが約８%と続いている。

「はさまれ」については、このような状況を踏まえ、船内設備、作業方法等について再検討し、特に次の防止対策を徹底する。

a　作業開始前には、漁ろう装置等の点検を行うとともに、動力伝導装置等の運動部分にはおおい等を設けるなど必要な措置を講ずる。

b　漁具・漁網の取扱いに際しては、指や手をはさまれないよう細心の注意を払うとともに、走行中の漁具・漁網がからんだりした場合は、機械を停止するなど安全な状態となったことを確認してから作業を行う。

c　波浪が打ち込むなど船体の動揺がある場合には、アンカー受け等の船体構造物にはさまれるおそれがある場所にむやみに立ち入らない。

d　同時に複数の者が作業を行う場合には、合図の励行を徹底する。また、荒天時には特に緊張感を維持して行動する。

e　「はさまれ」の原因として特に不注意が目立つことから、作業等に当たっては「慣れ」を排し、常に安全意識を維持するよう安全教育等を通じて乗組員全員に徹底する。

⑵　海中転落による死亡災害防止対策の推進

平成20年度における「海中転落」を原因別にみると、乗下船時にげん梯等を適切に使用しなかったことにより発生したものが約16%、漁具・漁網等の海中への送り出し等の作業を行っているときに発生したものが約６%と続いている。

また、本災害の特色としては、死亡率が約81%と極めて高く重大災害につながりやすいこと、及び夜間、他の乗組員の作業時、上陸後の帰船時等人が見ていないときに多く発生し、原因不明が約47%と多くなっていることが挙げられる。

「海中転落」については、このような状況を踏まえ、関係者の連携による船内設備の見直し、作業方法等の再検討、作業前ミーティングによる安全確認の徹底及び事故に至りうる状況が生じた場合における問題点の把握と対策の実施に努めるほか、海中転落時の救助方法の改善方策について関係者による創意工夫を推進するとともに、特に次の防止対策を徹底する。

①　作業用救命衣等の保護具の使用等

ア　海中転落のおそれのある作業においては、当該作業の内容に応じ、命綱（安全ベルトを含む。）を使用させるか、又は作業用救命衣を着用させる。

特に、漁ろう作業等甲板上における作業では、必ず作業用救命衣を着用させることとし、荒天時ややむを得ず舷外に乗り出すときは命綱を使用させる。寒冷海域で操業する漁船においては、可能な限り命綱を使用させるとともに、イマーションスーツの搭載を推進する。

イ　作業用救命衣については、実際に使用している者の意見を反映させて、使用しやすい作業用救命衣の開発と実用化を積極的に推進する。

②　乗下船時等における海中転落の防止

ア　作業時間内外を問わず船外との通行の安全を図るため、乗下船時にはげん梯又は手すり及び踏みさんを施した適切な歩み板の使用を厳守するとともに、潮位又は喫水の増減、船体の動揺等でげん梯又は歩み板が不安定な状態にならないよう確実に取り付け、夜間には十分な照明を施す。また、げん梯又は歩み板は乗下船の安全を確保できる丈夫な構造のものとするとともに、定期的に点検・整備し、損傷、変形又は腐食等の問題があれば改善する。

イ　飲酒等が原因となる海中転落が多いことから、乗下船等に当たっては、常に海上では危険と隣り合わせにあるということを再認識し、最大限の注意を払うよう安全教育等を通じて乗組員全員に徹底する。

ウ　スリップウェイ、魚とりこみげん門等の海中転落のおそれがある場所は、使用時を除きチェーン、安全ネット、仕切板等で閉鎖する。

③　漁ろう作業に係る海中転落の防止

ア　漁具・漁網等を海中へ投下し、又は海中から引き上げる場合には、漁具・漁網等をまたいだり、不必要に触れることを避け、走行中の漁具・漁網等がからんだ場合等には、装置を停止するなど安全な状態を確保してから作業を行う。

イ　漁ろう作業に従事する者の服装は、袖口、上衣のすそ等を締め付けるなど巻き込まれるおそれのないものとする。また、作業に従事しない者はむやみに近寄らない。

④　波浪に係る海中転落の防止

ア　上甲板に波浪が打ち込むような荒天時には、貨物の固縛作業等のやむを得ない作業を除いて甲板上の作業は行わない。

イ　波浪の大きいときは看視員を配置し、波浪の打ち込み、船体の大きな動揺等作業に危険を及ぼす状態について警告等を行う。

ウ　漁船の場合、漁獲量を重視して無理な操業をしてしまうことが考えられるため、操業海域を同じくする船舶所有者又は漁業協同組合等の団体で荒天時における漁ろう作業の取りやめ等についての安全基準や、同一海域等で操業している船舶間で操業中止について互いに相談するシステムを設けるなど、自主的な安全対策を促進する。

⑤　海中転落に備えた対策

ア　安全ネットの使用を励行するとともに、海中転落のおそれのある場所の付近には、救命浮環等救命器具を直ちに使用できるよう配置しておく。

イ　停泊中は、船体の前後に呼び笛と木づちを付けた浮環を水面までつるすなどの措置を講ずる。また、万一の海中転落の場合に備えて、呼び笛を常に身につける等の防衛策に努める。

ウ　海中転落者を迅速に救助することができるよう、ウイリアムソンターン等の操船術や海中転落者の取り込み方法、緊急時連絡体制の確認等を含む海中転落救助訓練を行う。

⑶　高年齢船員の心身機能の変化に対応した死傷災害防止対策の推進

船員の高齢化が進展する中、高年齢船員の占める割合は増加傾向にあり、平成20年度における50歳以上の船員の災害発生率は、全体の約55%を占めている。

これらの原因となったケースとしては、「慣れ」からくる油断により被災するケース、また、個人差があり一概にいえないものの、高齢化に伴い、筋力、敏しょう性、平衡感覚等の運動機能や視覚、触覚等の知覚機能等が低下し、結果として適切な動作を得ることができず被災するといったケースが考えられることから、特に次の防止対策を徹底する。

①　高年齢船員が自らの体力等を適切に把握し、かつ、自己を過信せず、慣れた作業も初心に返り作業にあたる。