

- 時間までを増すごとに 総トン数 1t または 10 石につき 1 円
- (2) 機帆船 24 時間までごとに 総トン数 1t または 10 石につき 2 円
- (3) はしけ 1 日 1 隻につき 50 円
- (4) 前各号以外の船舶またはこれに準ずるもの 24 時間までごとに 全長 1m につき 10 円  
この計算の場合 1t もしくは 10 石または 1m 未満のものは、これを 1t もしくは 10 石または 1m として計算する。

2 若松および戸畑

- (1) 総トン数による場合 総トン数 1t につき 1 日ごとに 1 円 50
- (2) 石数をもって積量を表示する船舶の場合 石数 10 石について 1 日ごとに 1 円 50
- (3) はしけ (1 隻につき) 1 日ごとに 50 円
- (4) 前各号以外の船舶またはこれに準ずるもの 全長 1m について 1 日ごとに 10 円  
この計算の場合 繫留日数は 24 時間をもって 1 日とし、24 時間未満の端数は 1 日に繰上げる。また 1t 未満の端数は 1t に、10 石未満の端数は 10 石に、1m 未満の端数は 1m にそれぞれ切上げる。

なお、昭和 29・8 運輸省告示第 376 号 運輸省海運局所属港湾施設使用料の額およびその納入の方法を定める告示に定められたけい船岸壁使用料は、けい留 24 時間までごとに、総トン数 1t につき 1.50 円となっている。(重森直樹)

**かんもんこうろ 関門航路** 下関と門司港間を結ぶ局地的航路であるが、昭和 17・7 関門鉄道トンネル開通前は、本州と九州間鉄道連絡航路として主要幹線をなしていた。この航路は明治 34・5 山陽線の全通と同時に、山陽鉄道会社によって開設され、大瀬戸丸および下関丸による旅客連絡運輸が行われていたが、山陽鉄道の国有に伴ってこの航路も国鉄経営の航路の 1 に加わった。

関門間貨物の連絡運輸は山陽鉄道の私鉄時代、明治 33・3・1 に開始され、徳山・門司・赤間関間に客貨の輸送が行われていたが、山陽・九州両鉄道間に連帯運輸を開始したのは山陽鉄道全通の日からである。当時ははしけ積曳航(えいこう)による輸送であったが、明治 44・3 から 7t 貨車はしけ積曳航式の貨車渡はしけによる貨車の海上航送が下関・小森江間に開始されるに至った。これがわが国における車両航送のはじまりである。その後わが国最初の自航貨車渡船の新造就航するにおよび、関門鉄道トンネル開通の昭和 17・7 まで両者併用による貨車航送が行われていた。現在この航路は局地的路線となっているが、旅客の交通は比較的多く、鉄道連絡船も 1 日 30 往復運輸を行っている。航路距離 2 裡、航行所要時間は 20 分である。——国鉄航路。(今留光国)

**かんりえき 管理駅** \*被管理駅を管理する駅をいい、管理駅の駅長は自駅の駅業務を管理するとともに、被管理駅をあわせて管理する。(秋田 豊)

**かんりしょく 管理職** 公共企業体等の職員のうち、管理または監督の地位にある職員とか機密の事務を取扱う職員とかであって、公共企業体等労働関係法(昭和 23 年法律第 257 号)第 4 条第 1 項の但書により、労働組合を結成したり労働組合に加入したりすることを禁じられている職員。管理職の範囲については公共企業体等労働委員会の決議にもとづき、労働大臣が定める告示することになっている。国鉄での範囲は別表のとおりで

あるが、これらの管理職はその職務の性質や責任の度合いに応じて、待遇や給与の面から \* 指定職員とその他の管理職とに区分されている。この [その他の管理職] に属する管理職(以下これを単に管理職という)は、その責任の度合いが指定職員よりも比較的軽く一般職員と大差がないので、その給与の体系も一般職員と同じであるべきであるが、前述のとおり労働組合活動を禁じられているところから、一般職員に関する日本国有鉄道職員賃金規程(以下これを単に賃金規程という)および志免鉱業所職員賃金規程(以下これを単に鉱業所賃金規程という)とはべつに、日本国有鉄道管理職等給与規程(昭和 27・6 総裁達第 328 号)を定めて適用しているのであって、この規程によれば管理職の職群は次の A・B・C・D の 4 職群に分けられている。

種別 職群	賃金規定		鉱業所賃金規程	
	別表第 2 に定める職群	別表第 2 の 2 に定める職群	別表第 2 に定める職群	別表第 5 に定める職群
A	2	3	2	4
B	3	4	3	5
C	4	5	4	
D	5	6	5	

注 1 管理職職群の例。

- A 課員(3 級)、守衛、公安員。
- B 課員(2 級)、守衛副長、公安班長、看護婦長。
- C 課員(1 級)、守衛長、地方会計監査員、訴訟代理人、考査員、公安主任、公安分室長、運輸主任、事務掛(主任)、坑内保安掛(副主任)、坑内保安掛(主任)、助役、支隊長、支所長、支所長、駅長、船長(第 3 種)、機関長(第 3 種)、事務長(第 2 種)。
- D 守衛長(特定)、守衛副長(特定)、主席、教頭、分所長、物資部長、事業所長、事務長、地方会計監査員、施設監査員、車両監査員、考査員、幹部訓練指導員、訴訟代理人、用品倉庫長、支隊長(特定)、支所長(特定)、公安主任(特定)、公安分室長(特定)、公安室長、駅長、区長、場長、職場長、さん橋助役(特定)、船員区助役(特定)、さん橋長、総婦長、庫長、自動車営業所長、事務長(訓練船)。

注 2 賃金規程別表第 2 に定める職群の例(いずれも非現業および共通職の職群のみを掲げた)。

- 2 に該当する職群 課員(3 級)、技術掛(3 級)、事務掛(3 級)、用品掛(3 級)、庶務掛(3 級)、汽かん掛、印刷技工、製本技工、自動車運転士、栄養士、技工。
- 3 に該当する職群 課員(2 級)、寮監(A)、技術掛(2 級)、事務掛(2 級)、用品掛(2 級)、庶務掛(2 級)、料理長、技工長。
- 4 に該当する職群 寮監(B)、技術掛(1 級)、事務掛(1 級)、庶務掛(1 級)、寮長(A)、事務長(保健指導所)、主任(物資部)A、掛(主任)、課員(1 級)、研究員(2 級)。
- 5 に該当する職群 寮長(B)、主席、研究員(1 級)、主任(物資部)B。

これらの 4 職群は上表の区分にしたがってそれぞれ対応する一般職員の職群と同格であって、各職群の職名ごとの最低最高号俸(ごうほう)も、賃金規程の同格職群同一職名のもと同号俸同金額(鉱業所賃金規程の場合は異なるものもある)であり、職群を異にする職間の異動に伴って号俸の加減が行われることも、一般職員について賃金規程および鉱業所賃金規程が規定するところと同様である。その他扶養手当や勤務地手当、諸種の職務加算給や作業加算給および割増賃金の支給についても、一般職員に関する賃金規程および鉱業所賃金規程が準用されるのであって、その反面賃金の減額に関する規定もまた一般職員と同様に準用されるのである。したがって管理職が一般職員と異なる点としてくに規定されているのは、賃金規定および鉱業所賃金規程にない現場長手当、出納役加算給および中央鉄道教習所講師教務加算給の規定と、俸給に関する苦情処理手段としての俸給審査規定とである。管理職(指定職員を除いたもの)の総数は約 25,200 名である。