

手、無線通信長および無線通信掛を指揮監督し、船員区に属する一切の業務を処理している。これらの職員を船員区従事員といい、また**船舶従事員**とも呼んでいる。(宮坂正直)

**せんいんしょくりょう 船員食料(国鉄の)** 国鉄所属船舶に船員法の適用をうける船員が乗船し、航海・荷役・船舶保全その他船務に従事した期間中支給される食料。

船員法第80条により国鉄は、その雇用する船員に対して乗船中食料を支給する義務がある。この法律の規定にもとづいて船員食料支給規程(昭和23・7 達第373号)が制定されている。

船員食料は日額とし、乗船食料と上陸食料とに分れ、乗船食料は乗船中および年次有給休暇中現物をもって支給され、上陸食料は非番等により上陸した場合に、その期間中支給されることとなっている。なお船員法の適用を受けない船舶に乗船した場合は、この食料を支給する必要がない。しかし補助汽船に乗船した場合は、とくに前記規程を準用し食料が支給されることとなっている。食料の額はつぎのとおりである。

船 員 食 料 額

区 別	種 別	乗 船 食 料		上陸食料
		常務航路	常務路航外	
青森—函館 下関—釜山	間連絡船船員	156円 以内	156円 以内	39円 以内
宇野—高松間 連絡船船員	瀬戸丸型および 第三号高丸型乗 組船員 第一号高丸型乗 組船員 その他の船員	135円以内 129円以内 114円以内	156円以内	31円 以内
仁方—堀江 宮島—宮島口 大島—小松港 下関—門司	間連絡船船員	114円 以内	156円 以内	
港内配属船船員		105円 以内	156円 以内	

(青木秀夫)

**せんいんぼう 船員法** 船員の労働基準法ともいうべき法律。

船員は船舶という特殊な環境の中で働いているので、陸上労働者の労働条件の基準の決め方とは多少その趣を異にする。しかし労働基準の根本方針を規定する労働基準法の大部分は、船員法にも適用されている。現行船員法は昭和12年制定のものを、新しい憲法の精神に照して十分検討し、船員の国際労働条約をもとり入れて、陸上労働者に対する労働基準法と同時に国会で審議され、昭和22・9 法律第100号で制定された。内容をなすおもなものはつぎのとおりである。

1 原則的なこと(第1章総則)

(1) 使われている言葉の意義 (2) 船員法はどんな船の誰に適用されるか (3) 労働基準法の適用。

2 船長の職務と権限(第2章)

(1) 船長の指揮命令権 (2) 船長の船舶運航上の責任 (3) 船長の海難報告として管海官庁に報告すべき場合 (4) 船長が法定書類として船内に備付けるものについて (5) その他の船長の職務および権限。

3 船内紀律について(第3章)

4 雇入契約について(第4章)

5 給料その他の報酬について(第5章)

6 労働時間・休暇・災害補償等に関する具体的な労働基準

7 行政官庁の監督および船員法に違反した場合の罰則規定  
なお、この法律を実施するために船員法施行規則(昭和22・9 運輸省令第23号)があり、船員法の委任にもとづいて、船員法に規定されている事項をさらに具体的に規定している。

参考文献 運輸省編 船員法規。(今留光国)

**せんがいがいゆき 線外行** \*建設線経済調査の際に算出される輸送量の輸送区分を示した語で、線内相互発着および通過に対するものである。建設線経済調査において輸送量を線内相互発着のもの、線外行のものおよび全線通過のものに区分するのは、つぎの理由によっている。建設線の経済調査は、国鉄としての増加収支を計算して、その線の営業係数の良否を見きわめるのが目的の1つである。したがって既設駅を利用しての客貨については新線分のみを対象とするが、新たに\*誘発されるものについては新線分のみならず、新線外の輸送量に対しても、その支出とこれに見合う収入を計上しなければならぬ。線内相互発着、線外行および通過人トンキロは以上の計算実施の基礎となる。(三ツ松 進)

**せんかん 洗缶** (英) boiler-washing 缶水は使用するにたがって不純物の濃度をまし缶石や缶泥(かんでい)を析出して缶板および煙管等に付着して伝熱を不良にし、燃料消費量を増大するほか、缶材の過熱損傷の原因となり、また腐食および汽水共発を発生するに至る。したがって適当な時期に缶水を排出して、缶内を洗じょうして缶石および缶泥を除去すると同時に、缶内の状況の検査が行われるが、これが洗缶である。

洗缶回帰 国鉄の蒸気機関車は近年合理的な水処理の実施により、水の不純物よりうける障害を極度に減少できるようになったため、洗缶回帰は大幅に延長し、大形機関車はほとんど無火検査の回帰40日、または11,000kmの制限いっぱいまで洗缶を併施している。すなわち洗缶回帰キロは小形機関車を含めて昭和21年ころ平均2,100kmが、昭和31年には平均7,531kmとなっている。

洗缶の方法 機関車の洗缶は缶が冷却しきらないうちに始められることが多いので、冷水で洗じょうすると缶に悪影響を与えるから、温水を使用することが望まれ、また缶石および缶泥の排出を良好にするため、多量の水を高圧力で流出させる必要がある。このため従来はタンクヘッドまたは水道水圧を利用し、注水器により加温・加圧して洗じょうする方法がとられていたが、現在は洗缶用温水そうを設け、ポンプによって加圧し洗じょうする温水洗缶装置が用いられるようになった。これによると洗じょうノズル先端で5kg/cm<sup>2</sup>程度、また温度は自由に調節できるが普通40~50°Cくらいとされる。

洗じょうを行うときは、缶の洗口せんを全部取はずして、なるべく上方より下方におよぼすよう洗い落す。洗じょう用ノズルの先端は缶内くまなく洗うことのできるよう、種々の形状のものが用いられる。洗じょう中は缶内の缶石・缶泥の流出状態に注意し、必要に応じて先端を折り曲げたかき出棒を洗口よりそう入して、はく離停滞している缶石をかき落すようにする。

**酸洗い(acid cleaning)** 化学洗缶ともいわれる。インヒビタと一般に呼ばれる**腐蝕抑制剤**を酸溶液にわずかに添加することにより、酸溶液が缶材を腐食することなく、缶石を溶解または崩壊させることを利用して、缶石除去を行う作業であり、近年優秀なインヒビタの発明により、さかんに行われるようになった。この方法によるといかに複雑な缶内内部でも、缶を損うことなく缶石を完全に除去できる。

化学洗缶はインヒビタを適度に添加した酸溶液に、必要に応じて促進剤を添加して、これを缶内にポンプで適当に循環させ