

る。

4 船内仲仕, 船内労務者(longshoreman)

船舶内で直接貨物を取扱う人夫である。ステベドアーに常用のものもあるが、一般に日雇として自由に雇用されるものが多い。→港湾運送事業法。

参考文献 運輸省編 荷役作業。(今留光国)

せんないわたし 船内渡 船主側と荷主側との船舶運送貨物の受渡し, 何処で行われるかによって*船側渡・船内渡・倉渡に区分される。

船内渡は船舶(せんそう)内において貨物の荷渡が完了する契約である。すなわち船舶が着港すれば荷受人は自ら船内人夫を供給し, はしけを手配して陸揚するもので, 石炭・鉱石・散物貨物等は一般にこの方法で荷渡が行われることが多い。

参考文献 村上孝一・須賀一正著 海運の実務。(今留光国)

せんいほんかんこうれんめい 全日本観光連盟 観光事業を指導育成し, その健全な発達をはかることを目的として昭和21・6設立された社団法人である。本部は東京都千代田区, 支部は札幌・仙台・東京・名古屋・大阪・広島・高松・門司にある。会員は都道府県または主要観光地区を単位とする有力な観光機関, 地方自治体および本会の趣旨に賛同する文化・産業・運輸その他の関係団体である。

事業内容のおもなものはつぎのとおりである。

1 観光事業振興のため国会・政府その他内閣観光事業審議会・道路審議会・鉄道建設審議会・航空審議会・国立公園中央審議会等の政府諸機関に対し陳情および要望を行う。

2 印刷物の配布・観光夏季大学・講演会・講座等の開催, 新聞放送の利用・各種催し物の開催により観光観念の普及を行う。

3 サービス講習会・パスガイドコンクール等を開催し, 接遇サービスの改善をはかる。

4 観光土産(みやげ)品の改善指導・観光施設の改善整備・観光資源の保護開発・観光事業に関する調査研究を行う。(高橋芳雄)

せんいにんけん 先任権 ある職場またはある事業体において, 勤続年数の長い人は勤続年数の短い人よりも, ある有利な優先権を認めようとするものである。先任権を与える目的は, 長い間勤務した人に対して, 最大限にその職場を保障し, 労働条件の選択等に当たってはなるべく勤続年数を尺度として運用し, 使用者の情実や極端な差別待遇をなくして, 人事関係の公正を期そうとするものである。

国鉄における先任権および先任順位はつぎのように定められている。

先任権のおよぶ範囲すなわち先任順位の単位は, 非現業で職名を有しないものは, 局または課を単位として設定し, 現業で職名を有するものについては, 鉄道管理局または工場等の中における一職名を一単位として設定する。

先任順位の基となる勤務年数は, その単位に就任した日を始期として, 実際に勤務した期間をもって計算されるが, 兵役期間・休職期間・組合専従期間等, べつに定められた期間はとくに勤務したものとして, 勤務年数の中に入れられる。また買収その他で国鉄に引継がれたものの引継期間, および人事交流により官公庁に勤務した期間は, 全部国鉄に勤務したものととして勤務年数に算入される。

先任順位は年1回, 毎年4月1日現在において単位ごとに計算し, 先任順位名簿を作製して, 職員に閲覧させることになっている。

先任権は希望退職した場合, 懲戒免職となった場合, および勤務成績が著しくよくないため, またはすべての職務に必要な適格性を欠くため免職にされた場合には消滅し, 退職者・無給職員等についても先任権は消滅せず, 国鉄の業務上の都合により免職された者は, 退職時の先任権を退職後もそのままもちつづけることになる。

先任権が使用される場合としては, 日本国有鉄道法第29条第4号により免職された者, すなわち業務量の減少その他経営上やむを得ない事由が生じたため免職された者は, 免職後2年以内に, 免職された職の新規採用がある場合には, 免職時の先任権により, 優先雇用されることになっている。(加藤誠次郎)

せんぱくあんぜんほう 船舶安全法 船舶は海上において貴重な人命と財貨を運び, または特殊の用途に従事するもので, 陸上におけるよりもある意味においては危険に遭遇するものである。それで船舶の用途・構造・大きさ・きつ水等に応じ, 船体および機関の構造について安全である範囲内の最低限度を定め, 通常起り得る危険に堪えて安全に航海することができ, かつ万一船が沈没しても船内の人命を確保するための設備について, その基準を定めたものが船舶安全法である。本法の第1条に「日本船舶は本法に依りその堪航性を保持し, かつ人命の安全を保持するに必要な施設を為すに非ざれば, これを航行の用に供することを不得」と規定するが, これは上記の点を明らかにし, 本法を貫く指導精神ともいうべき規定である。

現行船舶安全法(法律第11号)は昭和8・3に制定されたもので, 従来の船舶検査法, 船舶満載きつ水線法, 船舶無線電信施設法および明治6年第292号布告危害物品の船積に関する規定を廃止するとともに, これら諸法規の内容を整理統一して単一法典とし, なお, 「海上に於ける人命の安全のための国際条約」および「国際満載吃水(きつすい)線条約」にもとづいて要求される各般の事項をも採り入れられたものである。

本法規定の概要はつぎのとおりである。

1 船舶の構造および設備 総トン数5t未満の船舶, 槽櫃(ろかい)で運転する船, 倉庫船, 繫留船(けいりゅうせん), 被曳船, はしけ, その他これに準ずべき船舶を除くいっさいの船舶は, 一定の構造および設備を強制される。

2 満載吃水線の標示 過積による船舶の遭難を防ぐために遠洋区域, または近海区域を航行する総トン数150t以上の船舶は, 満載吃水線の標示を強制されている。ただし特殊な用途に供せられる船舶は除外される。

3 無線電信の施設 つぎの船舶は原則として無線電信の施設をしなければならぬ。(1) 遠洋区域または近海区域を航行する総トン数1,600t以上の船舶 (2) 遠洋区域または近海区域を航行する旅客船 (3) 総トン数100t以上の漁船 (4) 以上のほか旅客船または総トン数500t以上の船舶で国際航海に従事するもの。

4 航行区域 船舶の航行区域を平水・沿海・近海および遠洋区域の4種に区分する。

5 最大とう載人員 航行区域と設備に応じて船舶にとう載できる旅客と船員の数を限定し, この人員をこえてとう載するには特別の許可を要する。

6 汽圧の制限 蒸気機関によって推進する船舶では, 汽缶の使用圧力の最大限度を定めて, 船舶検査証に記載する。

7 船舶の検査 船舶の検査を定期・中間・特殊船・臨時および製造検査に区分し, 船舶所有者は船舶について所定の検査を受け, 船舶検査証を受有しなければその船を航行の用に供することはできない。