

なお本法運用上の根幹ともいべき船舶安全法施行規則（昭和9・2通信省令第4号）があって、その内容は法律の委任にもとづく各種の事項・検査その他各般の手續等多岐にわたる事項が規定されている。

参考文献 運輸省編 船舶安全法規。（今留光国）

せんばくかんりぶ 船舶管理部 国鉄の支社の地方機関（地方において国鉄の業務を分掌している機関であって、国鉄の従たる事務所をなすもの）。船舶の運航の安全を確保するため、昭和30・7四国鉄道管理局から船舶部門を分離して設置した、船舶の運航管理を専管する国鉄唯一の機関である。その所管業務は連絡船による旅客・荷物および貨物の運輸、ならびに船舶および船舶施設における構内営業、および鉄道広告の事業の経営である。そしてこれらの業務を行うのに必要な船舶および海上工作物の新設・改良・保存および管理・運航保安・職員の労務管理・養成・訓練・安全管理等を行っている。以上の業務を行うため船舶施設である土地・建物その他の固定財産をもち・使用しているが、運航管理に専念させるためと経営の合理化の見地からして、防げん材・海上工作物および船舶をのぞいて、すべて四国鉄道管理局で保守することとしている。また訴訟・会計事務・決算等も同局で担当することとしている。

船舶管理部は高松市に設置してあり、宇高船舶管理部と称している。その所管区域は宇野・高松間航路（10哩）ならびに宇野さん橋および高松さん橋である。

その内部組織は総務課・海務課および船務課の3課となっている。このほか船舶管理部に次長1人および監督若干人を置き、部長を助けさせているが、監督は船舶関係業務の指導および監督を行うものである。

現業機関として船員区（高松）、連絡船（瀬戸丸・眉山丸・鷲羽丸・第一宇高丸・第二宇高丸・第三宇高丸）および前掲のさん橋がある。

連絡船は総トン数が6,400tで、車載客船3隻、車両渡船3隻となっており、宇高航路における昭和31年度の年間輸送人員は約343万人（国鉄全航路旅客の約32%）、年間貨物輸送量は約222万t（国鉄全航路輸送量の約33%）となっている。船舶管理部に所属する職員数は、約900人である。（宮坂正直）

せんばくきやくにとりあつかいほうこくてつづき 船舶客

荷取扱報告手續 国鉄が所管する船舶について、その輸送量および収入の計算を行う基礎資料とするため、昭和26・7総裁達第341号によって定められたものであり、第1条から第7条までの7箇条から構成され、つぎのような内容が綴りこまれている。

1 適用範囲 船舶により輸送した旅客・手小荷物・郵便物および貨物の数量に対する取扱方ならびに船舶内で取扱った収入金について、船長がこの手續の定めるところにより、船舶客荷取扱報告を作成するものである。

2 報告様式 各航路によって、それぞれの様式が規定されており、つぎの7種類に区分してある。

- 第1種 青森・函館間旅客用
- 第2種 宮島口・宮島間、大島・小松港間、下関・門司港間旅客用
- 第3種 宇野・高松間旅客用
- 第4種 仁方・堀江間用
- 第5種 青森・函館間貨物用
- 第6種 宇野・高松間貨物用
- 第7種 宮島口・宮島間、大島・小松港間、下関・門司港間貨物用

なお、臨時航路については、第2種を準用している。

3 報告の作成方 各航路によって異なっているが、青森・函館間航路は1便ごとに、宮島口・宮島間、大島・小松港間および下関・門司港間の貨物は、積荷および揚荷の終了日ごとに、その他の航路は1日間の上・下便ごとに作成することになっている。

4 報告の記入方

(1) 旅客人員は有貨扱と無貨扱に区別し、等級別の大人別としている。また有貨旅客については、普通旅客と割引の適用を受けた旅客に区分して、定期外・定期別に記入することとし、乗換人員も大人別計上している。

(2) 船舶で発売した急行券・準急行券・特別2等車券・特別2等船室券および寝台券については等級別に、また入浴券や過剰金も、それぞれの券数および料金を記入する。

(3) 手荷物・小荷物・特別扱新聞紙同雑誌および郵便物については、個数ならびに車数を記入している。

(4) 貨物数量は車扱および小口貨物別の積空別に、車数およびトン数を記入するのである。

5 報告の提出箇所 報告を甲・乙・丙の3片制としているため甲片を担当の鉄道管理局統計課（ただし青函航路は札幌）に、乙片は青函が海務部、広島が船舶部、四国が宇高船舶部にそれぞれ提出し、丙片を各船舶の控とするのである。

6 航路外運航の処理方

7 記入事項の付加 付加の必要あるときは、関係鉄道管理局長が経理局長の承認を得て行うことになっている。（湯本平兵衛）

せんばくさいかせつび 船舶載貨設備 船舶に備付けられている貨物の積卸設備および積入場所の総称で、そのおもなものはつぎのものである。

1 荷役要具(cargo gear) 貨物の積卸しは一般に船舶備付けの揚貨機(winch)・デリック(derrick)・吊鉤(つりかぎ・hook)・もっこによって行われるが、これら一連の機具を総称してカーゴ・ギヤという。デリックとは荷役の際に貨物をつるし上げる棒で木製・鋼製・円柱状・かご型のもの等その材質・形状には種々のものがあるが、いずれも舷(げん)側から他の舷側の方向までその先端を回転することができ、その揚力も3t巻、6t巻、8t巻、10t巻等のものがあるが、普通3~6t巻のものが多い。揚貨機は荷役の原動力であって、蒸気によるもの・電気モーターによるもの等あり、その揚力は3~5t巻が普通である。

2 船艙(せんそう・hold)および艙口(hatch way) 貨物積入れ場所が船艙であって、その出入口を艙口という。貨物積載後は艙口は艙口蓋を敷きつめ、その上を防水帆布をもって被覆する。船艙内には貨物の汗濡を防ぐための通風装置を有する。その通風方法は通風筒のように自然通風によるものと、モーターのごとき機械通風装置によるものがある。また火災報知機・消火装置も設備されている。

3 特殊貨物積載設備 貴重品・高価品または他の貨物に損害を与える粗悪品・散油・冷凍貨物等の積載のため、船艙内または船尾楼(ろう)内等につぎのような特別装置の倉庫を設置しているものもある。

- (1) silk room または treasure room もっぱら生糸・金塊等の貴重品を積入する
- (2) mail room または special room 高価品・郵便物を積入する
- (3) dirty cargo room 粗悪品を積入する
- (4) deep tank 船橋楼の前方または後方に油タンクを設置し、積載油のないときは一般貨物をもとう載する。
- (5) refrigerating room 冷凍設備を有する貨物庫であっ