

必要ないっさいの指令をすること、事故発生ときは被害の拡大を防止し、列車の運転に必要な電気をすみやかに確保するよう臨機応変な指令をすること等が主要な業務である。

給電指令室の構成員を総称して給電指令といい、給電指令長1人、給電指令当直長および給電指令当直員各数人で構成されている。給電指令長は給電課長の命を受けて給電指令室の業務を統括し、給電指令当直長は給電指令長の、給電指令当直員は給電指令当直長のおのおの指揮の下に前記指令室の業務を円滑適正に遂行するのがその任務である。(青木利二)

#### きゅうめいせつび 救命設備 (英) lifesaving appliance

船舶が遭難した場合(衝突、座礁、接触、火災、荒天等による)、乗船している旅客および船員の生命の安全を保證するために装備される設備をいう。

従来の救命設備は救命艇(lifeboat)一本やりであったが、過去の経験より、船が傾斜した場合等は使用できないこともあり、また連絡船のように船の大きさに比較して旅客定員の多い船では、全員分の救命艇を積む場所がとれない。このため最近建造された連絡船では、膨張式救命いかだ(通称ゴムボート)を全員分とう載し、万全の備えとなっている。

〔ゴムボート〕合成ゴムと合成繊維からなる気室を、炭酸ガスボンベの高圧ガスによって短時間に膨張させ、円形のボート状にするもので、普通25人乗りであるが、10人、15人、20人乗りのものもある。通常は折りたたんでコンテナの中に格納されているが、これを海上に投下することによって、自動的に膨張してボートになるようになっている。また万一投下する暇がなく、船が沈没した場合にも自動的に浮上してボートとなる。また高級なものは自動的に天幕が張られるようになっており、暑さ寒さから人間を守るようになっている。付属品としては、信号紅炎・マッチ・水容器・あかくみ・スポンジ・ふいご・係索等がある。

この膨張式救命いかだは、船舶設備規程第4条の2に準拠するもので、現行の基準によると、国内航海のみに従事する沿海以上の航行区域をもつ旅客船に対しては、端艇・救命いかだ・救命浮器に替えて、最大とう載人員を収容する数の膨張型救命いかだ(乙種のもの100%)を備え付けるように定められている。

〔救命艇〕長さ約5~10m程度の、ボートであるが、普通のボートと異なる点は、内部に浮体をもっていることで、定員を満載したまま水浸しになっても、沈まないようになっている。推進方法としては、発動機付の高級なものから手動プロペラ付のもの、また、かい(楫)でこぐという旧式なものもある。1隻の定員は50~100名が普通である。付属設備として、かい・かい架・操だかい・つりざお・かじ・かじ柄・手おの・油燈・マッチ・ら(羅)針儀・海びょう(錨)・係索・散油器・飲料水容器・落下さん付信号・信号紅炎・糧食容器・応急医療具・手動ポンプ・乗込装置・発煙浮信号・モールス信号電気燈・かん切り付ジャックナイフ・投索等を装備している。

〔救命胴衣〕浮体は発ぼう(泡)ポリエチレンおよびビニールスポンジを用いた、きわめて軽量のチョッキ型のものであり、1960年の安全条約で要求されている耐油性を満足させるとともに、水上に浮かんだときの形が理想的な斜め上向きの姿勢になるように浮力の配分を考慮している。

〔シュータ〕膨張式救命いかだに乗り移る装置としては、現在では網はしごが認められているが、老人あるいは婦女子の網はしごを伝ってゴムボートに乗り込むことは、ちょっと無理と考えられる。そこで国鉄連絡船では、客席からゴムボートへの

すべり台を設け、これをすべり降りることで、簡単に海面に達することができるようなシュータというものを設けている。

このシュータの材質は、合成繊維に合成ゴムを加工したゴムボートと同様のものであり、長さは10~14mで傾斜は45度である。ゴムボートのように膨張式で普段はたたんで格納してある。シュータの下端にはゴムボートのようなフロータがあり、すべり降りた旅客は、いったん、このフロータに待機して、これよりゴムボートに乗り移って離船することとなるが、最後にはこのフロータもすべり台から切り離してゴムボートとして利用することができるようになっている。

膨張の方法はゴムボートが炭酸ガスの高圧ボンベのみを用いるのと異なり、高圧窒素ガスボンベと、これの噴射エネルギーを利用して周囲の空気を吸い込むアスピレータを併用して、内圧150mm水銀柱にまで保たしめるようにしている。

〔救助艇〕連絡船の場合には、陸岸から比較的近距离を航海しているため、救助艇は短時間に来るものと考えられるが、ゴムボートの唯一の欠点である機動性がないことを補う意味で、救助艇を装備して交通整理をすることとしている。また救助艇は、あやまって船から落ちた人を直ちに救い上げるという役目ももっている。(石黒 隆)

#### きょうさんけんてつどうきょうりょくきこう 共産圏鉄道協力機構 (露) OCHKI (英) OSJD (独) OSShD 共産圏諸国の鉄道の国際的協力を目的として1956年に創設されたもので、西欧側の国際鉄道連合会(U. I. C.)に対応する機関である。そのメンバーとして加入したのは、ソビエト連邦、東ドイツ、ポーランド、チェコスロバキア、ハンガリー、ブルガリア、ルーマニア、アルバニア、モンゴル、中共、北鮮および北ベトナムの12箇国の鉄道である。

共産圏鉄道協力機構の管理機関は、各加入鉄道を所管するそれぞれの国の大臣(運輸大臣または鉄道大臣)をもって組織される大臣会議である。大臣会議は毎年総会を開き、経過年度の業績を検討し、次年度の事業計画を策定し、あわせて予算を決定する。

大臣会議には執行機関として鉄道運輸委員会が設けられている。この委員会は、加入諸国の所管大臣が任命した鉄道の代表者各1名、合計12名をもって組織され、その委員長、副委員長および書記は大臣会議により委員の中から選任される。鉄道運輸委員会には10の分科会が設けられ、それぞれ専門の業務を分担している。なお鉄道運輸委員会の所在地は5年ごとに大臣会議によって選定される。

西欧では国際鉄道連合が鉄道機関の連合体となり、また欧州運輸大臣会議(CEMT)が政府機関の連合体となって二本建てとなっているのに対して、共産圏では両者の機能が共産圏鉄道協力機構の中で一元化されているのが特色といえよう。

共産圏鉄道協力機構の使命は、発展の途上にある共産諸国の鉄道客貨輸送を円滑に遂行し、施設・車両の技術的装備を統一的に拡充整備するために鉄道相互間の協力をいっそう緊密化することにあるが、具体的には特に次の諸任務の達成を使命としている。

- (1) 共産圏の国際鉄道貨物輸送に関する協約(SMGS)および同じく旅客輸送に関する協約(SMPS)ならびにその付属規則の実施と今後の改正
- (2) 運賃、国境駅業務の改善
- (3) 鉄道車両の経済的使用、表定速度の向上、国際列車時間表の改善
- (4) 車両限界・線路・保安施設・信号機および運転規則の統