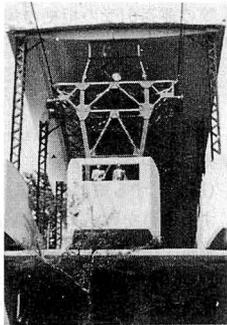


なお昭和32・9現在この規則の適用を受けている事業者数は、普通索道37、甲種特殊索道2、乙種特殊索道75、丙種特殊索道3、貨物索道8である。

(石川武徳)

さくどうのていりゅうじょう 索道の停留場 索道には機械設備および線路状態によって一般につぎの種類の停留場がある。

1 原動停留場 索道を運転するに必要な原動機設備を有する停留場であって、旅客索道においては乗客の乗降、貨物索道にあっては貨物の積卸し装置を設備している。



索道の停留場

2 緊張停留場 ロープの緊張設備を有する停留場であって、緊張方法には重錘式(じゅうすいしき)と固定式がある。原動停留場と同様、乗客の乗降、貨物の積卸し設備を有している。

3 分索停留場 線路延長が過大で線路を途中分割する場合、または1路線の途中から分岐して1線を設ける場合に設備する停留場であって、おもに貨物索道に用いられる。この停留場には原動装置もしくは緊張装置、または両者を同時に有する場合がある。

4 屈曲停留場 地形の関係上、線路を偏倚(へんい)せしめなければならない場合に設けられる停留場であって、偏角停留場ともいう。

5 圧索停留場 工事用索道等で線路の途中で貨物の積卸しを必要とする場合に、ロープを圧索して積卸しに便するように設備した停留場か、または複線索道等で地形の関係上、線路を上部より圧する必要がある場合に設けられる停留場をいう。また設備位置によって山上停留場、中間停留場および山下停留場と称する場合がある。→索道。(安藤 栄)

さくどうのはんき 索道の搬器 搬器は、走行部、把握(はあく)部、懸吊(けんちょう)部、載荷部の4つの部分より成立っている。旅客索道の搬器は走行部分の車輪が支索より脱出しないこと、走行部分と懸吊部分との連結軸が破損しても車が墜落しない構造であること、および縦横の動揺ができるだけ少ないことが設計上の必要条件である。単線式索道の場合は走行部分がなく、旅客索道交走式の場合は把握部分がなく曳索(えいさく)が直接懸吊部分に取付けられている。写真-1は旅客、2は貨物索道の搬器を示す。

1 走行部分 主索の上を走行する部分で普通2~8個の車輪から成っており、主索、支柱受くつ、主索ソケット等の上を十分安全に通れるように作られている。

2 把握部分 貨物索道の単線循環式に用いるものは、ロープに固着するものと、握索・放索できる構造のものがある。この構造はレパー握(つか)みで自重握索が普通に使われている。旅客用自動循環式は2種以上の異なる方式の握索機を使用する。すなわち自重式とプライヘルト式または自重式と鉄鞍(てつくら)式を併用している。把握部分の構造は種々

あるが、単線式のものには、ハリジ式、鉄鞍式、安全式、玉村式、原式、吉田式、東海式、二宮式等がある。ハリジ式は米国で発明されたもので図の1に示すような構造であって、ロープに固着されている。鉄鞍式は英国のロー氏の発明にかかるもので、図の2に示すような構造である。索条の上に鞍状の把握子が乗っていて、把握子の内面に索条に食い込む突起部があり、左右が反対についているのである程度の勾配区間に使用してもすべることはない。停留所に着くと車輪が懸吊軌条に乗って放索する。安全式は安全索道商会の発明にかかるもので、図の3に示すような構造である。これは鉄鞍底部に索条の熱(より)目に食い込むピンを添加したもので、ピンはスプリングにより圧下されて索条に食い込むようにしてある。玉村式は玉村勇助氏の発明にかかるもので、図の4に示すような構造で、イロの鉄(はさみ)刃状の口でロープを荷重の力により把握する。原式は図の5に示すような構造で鉄刃の口が2点で支持され、内側の鉄刃の圧力をカムによって外側の鉄刃に伝える装置にしてある。吉田式は図の6に示すような構造で、鉄刃の外側のてこを3部分にわけ、内側の鉄刃の上下運動は荷重桿の中央部に取

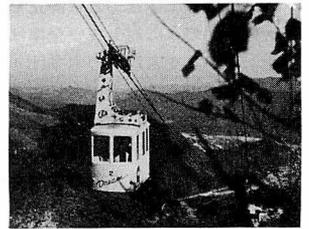


写真-1. 旅客索道の搬器

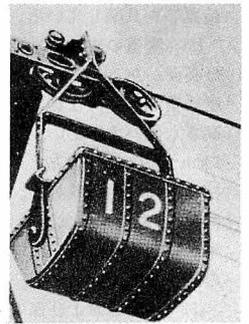


写真-2. 貨物索道の搬器

索道把握部分の構造図

