

事項について審議する。総会は原則として4年ごとに開催され、開催地は会員国にもちまわりとする。機関誌「北欧鉄道誌」が発行されている。

国有鉄道線の諸鉄道とその営業キロはつぎのとおりである。

ビヴァラ・レングスイッタン(Byvalla-Längshyttans) 27km
ダラ・オッケルボ・ノルスンデット(Dalla-Ockelbo-Norrundet) 84km

ゲーテボリイ・セーレ(Göteborg-Säro) 24km

グレンゲスベリイ・オクセレスンド(Grängesberg-Oxelösunds) 299km

ヘレフォルス・フレドリスベリイ(Hällefors-Fredrisbergs) 80km

クリルボ・ノベリイ(Krylbo-Norbergs) 23km

マルメ・リムハン(Malmö-Limhamn) 5km

ノラ・ベリイスラグ(Nora-Bergslags) 172km

ノアドマルク・クラレルヴェン(Nordmark-Klarälvens) 17km

ストックホルム・ミーネ(Stockholm-Mynäs) 56km

ストックホルム旅客運輸鉄道(Stockholm Passenger Transport Railway) 27km

参考文献 Westinghouse, Directory of Railway officials & Year Book, 1954-1955; Sampson, H., World Railways. (小田垣光之輔)

すうりょうのかんさ 数量の監査 運送貨物に対し、鉄道は運送着手前貨物運送状の記載または荷送人の運送申込内容と現品とを対照し、受託の可否または取扱の適否を判断しなければならないが、そのうちでも数量の監査は貨物の取扱上および運賃計算上重要なことの1つとなっている。その方法は小口貨物にあっては1口ごとに鉄道が計量し、車扱貨物にあっては、貨物運送状の記載内容を現品につき照合することになっている。したがって数量監査が実際に重要視されるのは車扱貨物の場合であって、数量のうちくに重量については、鉄道ではつぎの方法により監査することになっている。

(1) 品種・荷造・形態等が同じであるものは、相当個数を検量して1個の平均重量を求め、これに全個数を乗じて総数量を算出すること。

(2) 橋はかりによらなければ検量困難な貨物を、橋はかりの設備のない駅で受託するときは、その貨物の仕様書・仕入書等によりその重量を推定すること。

(3) 橋はかりの設備駅においては(1)によれない場合、必要により橋はかりにより計量すること。この場合橋はかりの働長が短い場合、一時に検量できないときは分割計量すること。

分割計量は橋はかりを使用して検量する1方法であって、つぎのように各別に分割検量して、これを合算して検量結果をだすことにしている。

1 2軸貨車に積載したときは1軸ごと。

2 ボギー貨車に積載したときは、1ボギートラックごと。

3 2車に荷重を負担させたときは1車ごと。

3軸貨車については、分割計量は誤差を生ずるからしないことにしている。

橋はかりによる秤量は秤量場所によりつぎの3つがある。

1 **発駅秤量** 発駅設備の橋はかりで車扱貨物の計量することを行い、それには鉄道自らが検量する場合と、荷送人の橋はかり使用の申込により荷送人が計量する場合とがあるが、通常に発駅秤量というときは後者の場合を指称する。荷送人が計量する発駅秤量は、貨物託送の際、国鉄の支障がないときにか

ぎり行われるもので、1口の全部の秤量について、橋はかりの使用ができることになっている。この場合、国鉄では橋はかり使用料として1口1回400円を受受することになっている。

2 **途中駅秤量** 発駅で秤量できない場合、途中駅において車扱貨物の計量することを行い、それには発駅に橋はかりの設備がないため、荷送人の申込による橋はかり使用を発駅が途中駅に依頼する場合と、輸送途中において過積の疑いあるいは荷崩れ事故等によりとくに検量する場合とある。

3 **着駅秤量** 着駅設備の橋はかりで車扱貨物の計量することを行い、それには発駅依頼による橋はかり使用と、到着監査の必要による検量とがある。

さらに**検量**とは重量相連のおそれがあるものに対し、鉄道が自らの意思により計量することであり、検量の結果重量相連を発見した場合は、検量駅は発駅・着駅および鉄道管理局経理部審査課に通報する等所定の処理を要する。(重森直樹)

スキッド (英) skid ブレーキを使用した場合、車輪が回転せず直進する現象をいい、制輪子とタイヤ間の摩擦力、すなわちブレーキ力が車輪とレール間の摩擦力、すなわち粘着力より大きくなったとき起るもので、一般に滑走ともいわれている。(井上末次郎)

スキーター (英) ski-tow スキースリフトの1種で、それまたは乗客を雪面上を滑走させて運送できるものを搬器とする索道である。索道規則(昭和22年運輸省令第34号)の適用をうけ、その構造はスキースリフトの構造基準(昭和28年運輸省告示第113号)によって規定されている。

スキーターには、そり式のものとTバー(T-bar)式またはLバー(L-bar)式のものがあり、そり式は架空されたロープに雪面を滑走するそりを取り付けて、ロープの運転によりスキーヤーを運送するものであり、Tバー式およびLバー式は、架空されたロープにT型またはL型の搬器を取り付けて、スキーヤーはこの搬器を腰にあててロープの運転により、スキーヤー自身雪面を滑走して登高するものであって、俗にTバーターまたはLバーターと称している。

現在そり式のものは、兵庫県的神鍋山スキー場に1箇所、Tバー式のものは、新潟県の赤倉スキー場と湯沢スキー場に各1箇所ある。

なお各スキー場にみられる雪面上低く手の届くところにロープを架設して、スキーヤーはロープにつかまって登高する索道は、索道規則の適用をうけない。——索道。(安藤 栄)

スキースリフト (英) ski-lift 冬季スキーヤーを運送する目的でスキー場に架設される旅客索道。その構造はスキースリフトの構造基準(昭和28年運輸省告示第113号)によって規定されている。だいたい貨物索道程度の設備を用いているが、普通一般の索道ととくに異なるところは、構造基準第1条により、ロープの架設高は搬器の下面と、当該地域における最近5箇年間の平



Tバーター(赤倉スキー場)



そり式スキーター(神鍋山スキー場)