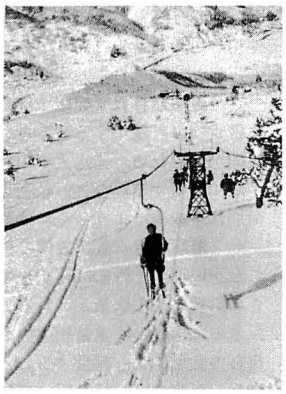
均最高積雪面との距離が，3m 以内（一般の索道は地面との距離が 5m 以上）になるように制限されている点である。これは，搬器が最大2人乗りの腰掛式のものであるから，ロープの高さが高いときは乗客に恐怖心を起さしめ，また不時の運転休止の際，酷寒の中に長時間の滞空をさけるためであり，事故のあった場合はただちに身の危険を防ぎ得る限度を考慮した高さである。その他1線路の亘長を1,300m 以内として滞空時間を少なくしている。



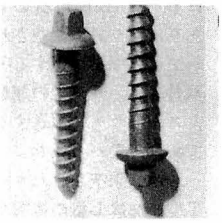
スキーリフト（固定式）
（大鰐スキー場）

スキーリフトには握索の方法により，固定式と自動式の2種類がある。固定式とは循環運転している曳索（えいさく）に，搬器が一定間隔（構造基準では 10m 以上と規定している）に固定されたものであり，自動式とは握索装置にレバーつかみ機構式か自重式，または鉄鞍（てつくら）式を用いたもので，山下停留場で搬器を一定間隔（構造基準では 50m 以上と規定している）に握索させ，山上停留場で放索して乗客を運送するものである。運転速度は乗降の関係上，固定式にあっては秒速 1.3m，自動式にあっては秒速 1.5m と制限されている。また構造基準では乗降の関係はこの速度しか定めていないが，乗降場の混雑等から考えて，実際スキーリフトを作る場合は適当な広場を設ける必要がある。——→索道。（安藤　栄）

スクリュースパイキ　(英) screw spike　レール釘の1種で螺釘（ねじくぎ）ともいう。枕木にねじこむようになっている。

スクリュースパイキは，取りつけのとき，木理の損傷が少ない。また枕木に対する支持力は，犬釘にくらべて約2倍くらいである。

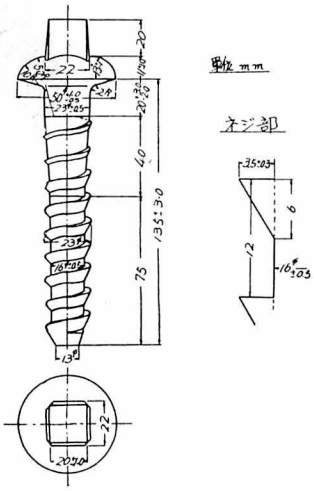
重要線路にタイプレートとともに使用されている。（沢田謙二）



スクリュースパイキ

すじしば　筋芝　法（のり・土地の斜面）面を保護するために筋状に，水平に植込まれた芝。筋芝によって法面を保護する工法を筋芝工，または土羽踏芝付工といっている。盛土あるいは築堤法面の保護にもっとも普通に用いられるもので，長さ 30cm，幅 10cm 程度に切った切芝（生芝）または芝の根の土を振って，ばらばらにした振芝を法長 20～30cm 間隔に，水平につらね植込むのであるが，時期を 4～6 月，9～10 月に選ぶと生育がよい。この工法では土羽土を入念に突き固め，または踏み締めながら施工することが必要で，そうでないと土羽土の浸しょくと芝の枯死を招くことが多い。芝が生育すれば土羽土とともに盛土・あるいは築堤表面の極端な乾湿を抑え，雨水の流勢を減じて，法面の風化浸しょくを防ぐことができる。——→土羽。（別所多喜次）

スクリュースパイキ



ずじょうせんてい　図上選定　(英) paper location　新たに鉄道線路を建設する際には，まず運輸上通過しなければならない地点が決められ，その地点相互間の路線は運転上から，曲線が少なく緩勾配（かんこうばい）でかつ距離の短いものがよい。しかし建設費の点からすると工事数量を減らし，またずい道や橋梁（きょうりょう）のような高価な構造物を少なくした方が得策である。これらを比較検討して最良の路線を図上で選び出す作業を図上選定という。

過去においては線路調査によってだいたいの路線経過地が決定するとただちに現地に臨み，選定技術者の直感によって線路中心線を決定した。この方法は目測のみをたよりに行う関係上，地形の複雑なところでは非常に困難な作業となり，かつまた選定者の個人的技能によって大きく左右された。現在ではまず $\frac{1}{50,000}$ の地形図から図上選定によって路線のだいたいの経過地を決め，それに沿って帯状の縮尺 $\frac{1}{2,500}$ の地形図を作製する。地形測量（予測という）が終了して図が完成すると，図上に直線および曲線定規を用い地形・地物を考慮して線路の平面位置を定め，20m ごとにキロ程をきざむ。つぎに中心線を横断する等高線から高さを求め線路縦断面図を作製し，これにもっとも適当と思われる施工基面を記入し，構築物の延長や大きさを定め，また地盤高と施工基面高の高差から切取深や築堤高を求め，土工量を算出し建設費を算出する。この場合ただ1本の路線で中心線を決定することなく，比較線を選び，建設費および将来の運転費・保守費からその長所・短所を十分比較研究して，その区間で最良と思われる路線を決定する。直接実測法では1本の路線を定めるにも多大の時間と費用を要するが，図上選定ではきわめて簡単に路線の研究ができるのが最大の利点である。——→地形図。予測。線路縦断面図。（高橋浩二）

スタンディング・テスト　(英) standing test　運転試験と相対的な試験で，車両または列車の停止試験のことである。

一般に機械類の試験は使用中すなわち運転中に行うことがよいが，運転試験ができない場合とか，運転試験を行う前の予備的試験をする場合には，停止したままで試験をすることとなるのである。したがってスタンディング・テストは十分な試験とはいわれない。（塚越義寿）

スタンドバイうんてん　スタンドバイ運転　客車の冷房装置は，列車走行中回転する車軸から動力をとって冷凍機を運転しているから，停車中は車軸からの動力を得ることができない。したがって列車始発前予冷しておきたいときまたは長時間停車の場合のように，冷凍機を運転する必要のある場合は，どうしても他の動力によらねばならない。それには停車中車外から交流電源をとって，車体床下に取付けてある補助電動機（スタンドバイモーター）を運転し，停車中でも冷凍機を運転することができるようにしてある。

この電動機によって客車の冷凍装置を運転することをスタンドバイ運転と呼んでいる。（菊地直助）

スチーブンソン，ジョージ　(英) (Stephenson, George)　鉄道の創始者。1781 年イングランドの北部ニューキャッスルの近傍