

つみつけかんさ 積付監査 貨車に貨物を積載した場合、貨物の安全および運転保安の見地から、積付方が適当であるかどうかを係員が監査をすることをいう。これには発駅における監査のほか、輸送途中における列車乗務員等の点検、客貨車区員の検査、着駅における到着状態の検査も含まれる。(海野善蔵)

つみにもくろく 積荷目録 (英) manifest: M/F 船積貨物に関する陸揚港官憲の輸入手続用に供するとともに、陸揚港荷さばき用として作成される書類であり、積荷が完了したとき、本船において船荷証券写およびフレイト・リスト(freight list; F/L)により作成される。海外各地において法規の定めるところにより、特殊な形式を要求されることもあり、また中間寄港地において特に税関に提出を要求されることもある。積荷目録(マニフェスト)に記載すべき事項は、関税法の規定によれば船名、積揚地、出帆日、船荷証券番号、荷送人、荷受人、品名、数量および個数、荷印等であり、フレイト・リストの記載事項の一部と同じである。積荷目録は船荷証券写し、フレイト・リストとともに船積書類中もっとも重要なものである。

参考文献 村上孝一・須賀一正著 海運の実務。(今留光国)

つみもどし 積戻 外国から到着した貨物を輸入手続の済まないまま加工または留置し、輸入税を賦課しないでこれをさらに外国へ送ることであって、加工貿易・中継貿易等は、主としてこの制度を利用して行われ、輸入税試験に伴う商品価格の値上りの阻止に役立てている。(鈴木与吉)

つやません 津山線 山陽本線岡山駅から北方に延び、姫新線津山駅に至る58.7kmの線。山陽線に属し線路等級は丙線である。明治31・12岡山と津山を結ぶ鉄道として中国鉄道株式会社が建設、昭和19・6政府において買収、津山線と呼ぶこととした。
(森 梯夫)

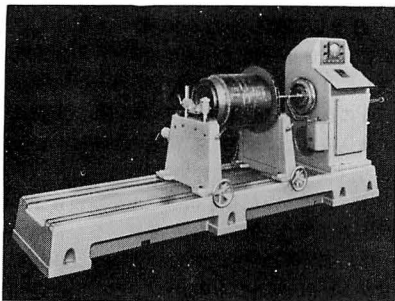
つりあいくさだめ つりあい空気だめ(空気ブレーキの)
(米)equalizing reservoir (独)Bremsventilluftbehälter (仏)
petit réservoir du robinet du mécanicien 鈞合排氣式の
ブレーキ弁に付属し、ブレーキ管減圧の案内圧力を与えるための
約 15l の容積をもつ空気だめ。運転士がこの空気だめの圧力を
減圧すれば、減圧後の圧力を案内として鈞合排氣式ブレーキ弁
中の縮みつりあいピストンは、鈞合作用によって列車のブレー
キ管圧力をその減圧量に対応するまで自動的にすみやかに減圧
する。普通は鋼板製とし、ブレーキ弁と離れたところにおき、
これにつりあい空気だめ管を配管するが、ブレーキ弁脚踏付の
ものには、この脚踏中に空間を作り、これをつりあい空気だめ
としたものもある。→ブレーキ弁。(高桑五六)

つりあいしけんき つりあい試験機 (英) balancing machine
 一般に質量分布の相違から、回転体の重心がその中心軸より偏
 っていると遠心力を生じ、この遠心力は回転とともにその方向
 を変えて軸受に力を加え振動を起す。この場合、回転軸に関し

を変えて軸受に力を加え振動を起す。この場合、回転軸に關して重心位置と正反対方向につりあいおもりをつけると、回転体はある程度振動なく円滑に回転する。この試験法を静つりあい法という。また回転体が細長いもので



つりあい試験機



つりあい試験機

ある場合には、単一の質量を重心に置いて考えるわけにゆかず、数個の質量体の複合物と考えなければならないので、それぞれの重心位置が回転中心線と一致しない場合は、静つりあいごとれていても、回転状態では偶力を生じ、このために振動を発生する。この偶力による静つりあいを取るための試験を動つりあい試験と称し、その機械を動つりあい試験機という。鉄道工場では電気機関車および電車の主電動機、その他の電動機または発電機の回転子について、静つりあいによる悪影響を防ぐために、この試験機により動つりあいを取っている。本機には各種の形式のものがあるが、通常、回転体を振動しうる軸受台にささえて回転させ、静つりあいによって生ずる振動を機械的または電気的に検知し、さらに演算して、回転体の任意の修正面につけるべき静つりあいおもりの大きさと位置を読み取りうる構造となっている。写真に示すものは電気的方法を利用したもので、操作が迅速容易にできるため各工場に設備されている。(山本 稔)

つりかけしきくどうほうしき つりかけ式駆動方式（電気車の）（英）nose suspension driving system (for electric traction) この駆動方式は電気機関車および電車において、主電動機の高力により動輪を駆動する方式としてもっとも古くから採用され、各種の動力伝達方式の発達した現在においても、その構造が簡単なためにもっとも広く採用されている駆動方式である。構造の大略は図-1 に示すように主電動機の一端はささえ軸受を通じて動軸に乗り、他端は突起（ノーズ）を出して台車の台枠に架っている。主電動機の高力力は歯車を通じて動軸に伝えられ、したがって車輪踏面に伝えられて引張力となる。重量の関係は主電動機重量の約 $\frac{1}{2}$ は動軸に、他は台車わくにかかるようになっている。

台車わくにかかる部分は主電動機の磁気わくからノーズを上下に出して、このノーズを台車わくの横ばりに設けたノーズ受ささえの内側に入れ、ノーズとノーズ受ささえに横からノーズ受を差込むものと、主電動機の磁気わくにノーズを1個出してこれを台車わくの横ばりに設けたノーズ受に乗せ、上からはさみ板ではさんでいるものとする。図-1は前者に属している。きわめて低速運転の車両で構造の簡単なものには緩衝装置は設けないが、多くのものは図-1に示すようにコイルばねを並列に用いるが、防振ゴムをはさんでそれが上下にあるいは上下のみで

1. ばね付つりかけ式駆動装置

