

スキー リフトの現況

スキー リフトがわが国に建設されたのは、昭和 21 年に札幌市郊外の藻岩山に進駐軍専用としてできたものが最初であるが、一般のスキーヤー用としては、昭和 25 年に新潟県の湯沢スキー場に始めて 3 ヶ所のスキー リフトが建設され、翌 26 年 1 月より運転を開始している。これより年をおって等比級数的に増加の一途をたどり、昨年の暮から本年にかけては実に 100 ヶ所近くができてくる予定で、これは年間約 30% の増加である。

スキー リフトは、法規的には、索道規則（昭 32、運輸省令第 16 号）により規制されている。この規則ではスキー リフトは、乙および丙種特殊索道となっており、乙種特殊索道とは椅子式搬器でスキーヤーを運送する索道をいい、これが一般にスキー リフトと称され、わが国ではこの乙種が大部分をしめている。索道方式は現在運転中のものは、単純固定循環式であるが、創生期には複線の自動握索式も数ヶ所建設されたが輸送力が少ないために漸次その姿を消している。丙種特殊索道とは、空中に架設されたロープに連結された T 型または L 型の搬器をスキーヤー自身が腰にあててロープの循環運転により積雪面上をスキーにより滑走して登はんするもので、一般にスキートー、または搬器の構造により T バーまたは L バーリフトと称している。これは欧米各国には相当運転されている模様であるが、わが国においてはあまりその発達をみない。

スキー リフト（乙種特殊索道）の構造の概要を法規上よりみるとつぎのとおりである。

(1) ロープの架設高さは、搬器の下端が最近 5 ヶ年間の平均最深積雪面より 3 m 以下になるように架設すること。

(2) 傾斜亘長は 1300 m、最大勾配は 30 度を限度とする。

(3) 運転速度は、固定握索装置を使用したものは毎秒 1.3 m、自動握索装置を使用したものは毎秒 2.0 m 以下であること。ただ、乗降場の有効長が 10 m 以上の固定握索式リフトは毎秒 1.6 m 以下としても良い。

(4) 搬器は、外部に開放され、座席で構成された椅子式で、固定握索装置のものは 1 人乗り、その発車時隔は 7 秒、自動握索装置を使用したものは 1 人乗りまたは 2 人乗り、その発車時隔は 25 秒以上であること。

(5) 運転が停止した場合に逆走のおそれのあるものは、その防止構造を有すること。

(6) ロープの安全率は、引張応力に対して 6 以上、引張応力と曲げ応力の総合応力に対して 4 以上であること。

スキートー（丙種特殊索道）も搬器を除き大体スキー リフトの構造をそのまま準用している。

以上のようにスキー リフトは、ロープ ウェイよりその構造および保安設備の面において相当に簡略化しているが、これは積雪を保安の重要な要素として考慮したものであって、搬器の積雪面よりの高さまたは外部に開放された搬器構造などと相まって万一の事故の場合にも十分これに対処できる構造としている。したがって規則でも、線路下に岩石その他の危険物がある場合には保護網等の防護設備を施すよう規定づけている。

現在では、スキー リフトはスキー場には不可欠の施設となっており、全国の有名、無名のスキー場にはほとんどその姿をみることができ、その数は、昭和 38 年 11 月末現在でスキー リフトは 272 箇所、その総延長は 120.3 km、スキートーは 18 箇所、4.9 km となっている。そのうちで延長の最も長いのは、赤倉および草津スキーにある 1300 m のものである。

このスキー リフトとほぼ同構造で、1 年中運転されるものに甲種特殊索道があるが、これは一般に夏山リフトと呼ばれ最近遊園地、緩勾配の山に建設されている。スキー リフトと異なるところは積雪にかわって線路下が地面であるために高さを搬器下端から 2 m 以下としている点である。この夏山リフトは、昨年の 11 月末現在で 43 箇所あるが、このうちには冬期ロープの架設高さを下げてスキー リフトとして運転しているものが 23 箇所ある。

都道府県別のスキーリフト（スキートーをふくむ）の箇所数を示すと下表のとおりとなる。

スキー リフト所在県別一覧表（昭和 38 年 11 月末）

府 県 別	箇所数	府 県 別	箇所数
北海道	20	富山県	2
青森県	3	石川県	3
岩手県	3	福井県	2
宮城県	5	岐阜県	7
福島県	14	滋賀県	5
秋田県	2	京都府	1
山形県	15	大阪府	1
新潟県	76	兵庫県	13
長野県	75	鳥取県	11
群馬県	24	島根県	2
栃木県	6	計	290

【運輸省 志村卓也・記】