

600V等がある。直流変電所の負荷状態、交流電源（直流変成設備の電源）の状態によって、この標準値を常に確保することは困難で、上下10%内外の変動があることは普通である。（村田良二郎）

きどう 軌道（英）track この語は相異なった2つの場合に使用される。1つは法制上いわれる名称で、軌道法によって敷設した交通機関を意味し、他は構造上の名称で一般線路の路盤上の構造物をいう。

構造上という軌道とは路盤の上にある構造物一体の総称で道床、枕木、軌条およびその付属品から成っている。一般的には路盤上に砂利・碎石等を適当の厚さに敷ならして道床とし、まくら木を一定の間隔に配置し、その上に2条のレールを所定の間隔にいぬ釘でまくら木に緊結し、さらに必要な各種のレール付属品を装備して車両の運転に支障のないものとしたものである。（伊地知堅一）

きどう 軌道（法制上の）（英）tramway（独）Straßenbahn（仏）tramway

1 意義 軌道法の規定にもとづき、運輸大臣および建設大臣の特許を受け、原則として道路に敷設され、一般交通の用に供せられる陸上交通機関の一種をいう（軌道法第1条第1項）。

2 要件

(1) 特別の事由がある場合（たとえば橋の関係から専用敷にする場合、こう配の関係から一部道路をはずす場合等）を除いて道路に敷設されなければならない（軌道法第2条）。この点地方鉄道と異なる。

(2) 一般交通の用に供せられるものでなくてはならない。一般交通の用に供せられるとは、一般公衆の用に供せられるの意味である。特定人の専用に供する軌道は、軌道法第1条第2項ノ規定ニ依ル一般交通ノ用ニ供セサル軌道ニ関スル件（大正12年内務省令45）により規制されており、ここにいう軌道とは区別される。このように特定人の専用に供される軌道を、日常、専用軌道といっている。特定人の専用に供されるとは、たとえば特定の鉱山または工場の物品、あるいは従業員を運送するような場合をいうのである。この場合特定人は単数たると複数たるとを問わないが、特定人の範囲を漸次拡張していくと、一般公衆との区別ができなくなるおそれが生ずる。要するにこの問題は程度の問題であって、その具体的事案が社会通念上、一般公衆の用に供せられるものであるか、特定人の利用に供されるものであるかによって判断されるほかはない。またこの区別はその軌道が制度として、一般公衆の用に供するか否かによっても判断される。現実にある軌道の利用者が少数の特定された人であっても、一般公衆の用に供する目的で敷設される以上、それは専用軌道ではない。

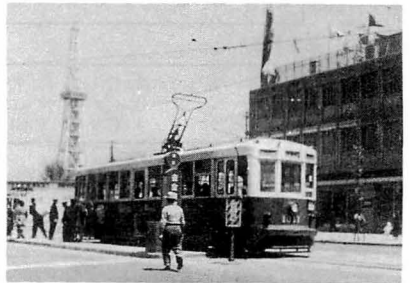
なお専用軌道はその所有者の専用に供することを必要としない。特定の他人の物品を運送することを目的とする専用軌道を敷設することもできる。他人から報酬を受けるか否かの点も、専用軌道であるか否かに関係はない。しかしこれらの問題は特定人の範囲の問題と同様に、解釈を拡張しすぎると、一般公衆の用に供されるものとの区別ができなくなるおそれが生ずる。やはり具体的事案につき、社会通念によって判断されるほかはないであろう。

3 技術上の規格 軌道は地方鉄道と異なり、軌間および動力の制限がない。これは軌道が地方鉄道と異なり道路に敷設され、道路交通の補助機関たる性格をもっているため、地方鉄道のように他鉄道と直通運転または連絡輸送をなし、旅客および

貨物の直通を図る必要性が少ないからである。しかして軌道はどのような軌間、どのような動力を採用してもさしつかえないし、また道路障害を避けるという意味で、軌道の一部あるいは全部を専用敷とすることができるから、実際に運転されている車両をみただけでは、それが地方鉄道であるか、軌道であるか理解することが困難である。たとえば京阪神急行電鉄の神戸本線梅田・神戸間は軌道であるが、その構造・外観はまったく地方鉄道と異ならない。したがって地方鉄道であるか軌道であるかの区別は、要するに地方鉄道法により免許を受け敷設されたか、軌道法により特許を受け敷設されたかによって判定するほかはない。

4 種類

(1) 併用軌道と新設軌道 軌道が道路上その他公衆の通行する場所に敷設されるか否かによって、併用軌道と新設軌道とに区別される。併用軌道とは道路など一般公衆の通行する場所に敷設された軌道をいい（軌道建設規程第3条）。



併用軌道（市街電車）

日常、市街電車あるいは路面電車といっているものはこれにあてはまる。併用軌道は道路などに敷設されるため、軌条の上面は道路面と同じ高さにされ、道路の交通を支障しないよう、軌条間およびその左右のおおの61cmは舗装または敷石を敷詰めてある。軌条は溝付レールまたはこれに類するものを使用している。なお道路交通取締法上は軌道車として取扱われている（道路交通取締法第2条第7項）。

新設軌道とは道路その他公衆の通行する場所以外の場所、すなわち軌道のために必要な専用敷地に敷設される軌道をいう。その構造・外観は地方鉄道と異ならない。新設軌道の好例としては、東京急行電鉄玉川線の三軒茶屋・下高井戸間、京阪電気鉄道京津線の三条・蹴上間などがある。

(2) 国営軌道、公営軌道と民営軌道 軌道を企業主体の面からみると国営軌道、公営軌道、民営軌道に区別されるが、法制上明確にされていない。軌道法はただ私人および公共団体はもちろん、国も軌道の主体となることができるとしている（軌道法第32条）。

国営軌道は軌道を営もうとする当該官庁が運輸大臣および建設大臣に協議することになっており、軌道法第1条の規定による特許を必要としない（軌道法第32条）。ただ国鉄は軌道の企業主体となり得ない（鉄道国有法第1条および日本国有鉄道法第1条）。国営軌道としては農林省が所管（北海道庁が管理）している枝幸軌道がある。

5 法制上の取扱 軌道は道路と密接な関係をもつので、運輸大臣と、道路行政担当の建設大臣との監督を受け、軌道法および同法付属法令によって規制されている。道路と関係のない運賃および運輸に関する料金、会計、運転などにかかわる事項については、運輸大臣の専管となっている。

6 概況 次表のとおりである（昭和30年度。国営は含まない）

(1) 軌間別線路延長

単位 m