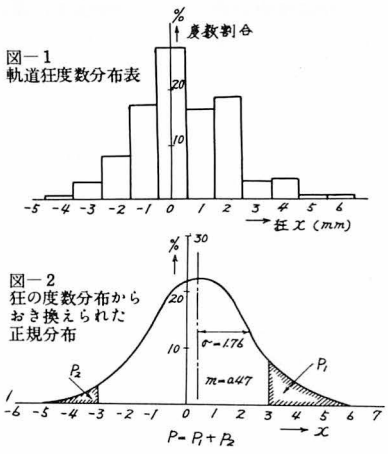
あることが必要である（図-2）。

実際の狂の分布をその分布における平均値 m と標準偏差 σ とをそれぞれ平均値，標準偏差とする正規分布におきかえ，その正規分布において±3mm以上の狂の存在する割合を%であらわしたものを軌道狂指数という。



図－1
軌道狂度数分布表

図－2
狂の度数分布からおき換えられた正規分布

図において　　$P=P_1+P_2$

このPが軌道狂指数であり，つねに0と100の間の正の値をとる。たとえばPが10である場合は全測定数中 $\frac{10}{100}$ が3mmをこえていると見なされるという意味をもっている。

軌道狂指数Pの算出は線路班担当区域（特定線は分区担当区域）を1kmごとに仕切り，各区間ごとに120測点以上を任意にその1km区間にわたって平均にぬきとり，各測点の軌間・水準・高低・通りの各項目の狂量をmm単位で測定する。この線路班ごとの狂量を集めその m，σ を求め保線区さらに局における全体の m，σ を算出し，これから図表を利用してPを算出する。

3　Pによる軌道の管理

一般的にいって鉄道管理局以上の機関における軌道の管理については，直接的に日常作業とむすびついていて軌道狂そのものを相手とするのではないから，線路班・保線区・局等の業務組織を単位としてとりまとめたPの平均値を管理すれば十分である。しかし保線区以下では，直接的に軌道狂状態と保線作業や材料使用計画等が結びついているので，Pだけでは狂の分布が完全に規定できない。むしろPをきめる m，σ おのおのについて一定区間（たとえば線路班）ごとの値を直接管理する方が効果的であると考える。

軌道狂状態の管理統制における処置を行う際には，ある軌道状態をあたえる諸要因すなわち列車荷重状態および気象状態等の外力，軌道構造，線路形状，道床および路盤状態，材料状態の被荷重条件および保守労力等の相互作用が明らかにされることが必要であり，これによって経済的な考慮を伴なって処置が計画・実施されることとなる。

参考文献　施設局保線課　保線における統計の利用法（昭和29）。小野木次郎講演　保線講座教材（昭和30）。（伊地知堅一）。

きどうけいいん　軌道係員　軌道法・軌道運輸規程・＊軌道係員規程に使われている用語であるが，どの従事員を指しているか明らかではない。事業の形態や性格からみて鉄道係員と同様に解すべきであると思われる。すなわち運輸・運転・保線および電気などの旅客貨物の運送に直接従事する現業員であって，これを指揮監督し，あるいは計画に関与する，いわゆる管理部門に属するものは含まれない。したがって建設工事，車両の製作，従事員の治療，教育あるいは福利厚生の業務に従事するものは含まれず，また運送契約の締結，履行に関与するとしないとに関係がなく，さらに身分関係において公法上の公務員であると私法上の一般雇用関係であるとに影響されないということができる。

軌道係員の職制については，軌道法にもとづいて大正12年軌道係員規程が制定されているが，だいたい地方鉄道係員職制を準用している。軌道係員の服務・懲戒等に関しては，鉄道係員のようにべつに規定がなされていないが，一般的にいって鉄道事業より作業の内容も比較的単純であり，とくに職制・服務規程を細別せず係員規程として一本に制定したものとみられる。

すなわち軌道係員は職務執行中旅客公衆に失行があったときは科料に処せられ（軌道運輸規程第22条），職務上の義務に違背し，もしくは職務を怠りまたは失行があったときは懲戒を受ける（軌道係員規程第4条）。なお旅客公衆に対し職務を行う者は一定の制服を着用しなければならない（軌道係員規程第3条）。

軌道係員の権限についても鉄道係員と同様のものが付与されているが，輸送秩序の維持の見地から当然であろう。すなわち客車の乗降口以外から乗車したとき，旅客の乗用以外の場所に乗車したとき，喫煙禁止の車内で喫煙したとき，新設軌道内に無断立入したとき，あるいは踏切番人の制止に反して踏切道に立入したとき，または車内の秩序を乱した者があるときは，軌道係員はこれを車外または軌道地外に退去させることができる（軌道運輸規程第21条）。⟶鉄道係員。地方鉄道係員職制。

参考文献　鉄道省編　日本鉄道史。（長島章五）

きどうけいいんきてい　軌道係員規程　軌道法第14条の規定にもとづいて，大正12･12鉄道省令第6号をもって制定された。それまでは軌道事業は軌道条例によって警察的取締に重点がおかれていて，係員に関する問題については，そのつど命令書を下付したり，あるいは各府県をして別途規則を制定させていたが，取扱が区々になるため，軌道法の制定（大正10年）とともに，同法第14条「軌道ノ建設・運輸・運転・係員及会計ニ関スル規程ハ命令ヲ以テ之ヲ定ム」の規定にもとづいて軌道係員規程が制定されたのである。

この規程は特別の定めのあるものを除き，すべて地方鉄道係員職制を準用している（第1条）。地方鉄道係員職制と異なっていることは，地方鉄道係員については職制のほかに別途服務規程が定められているが，軌道係員にあってはこの規程であわせて定められていることである。これは軌道が原則として道路に敷設されるものであって（軌道法第2条），鉄道より短い車両で緩速度で運転され，危険の度も少なく，しかも作業の内容も比較的簡単であるということによるものとみられる。なおこの規程では旅客公衆に対し職務を執行する係員は，一定の制服を着用すること（第3条），職務上の義務に違背し，職務を怠りまたは失行があったときは懲戒を受けること（第4条）を規定しているが，さらに軌道業者に対しては，機関手・運転手および車掌の採用規定（第3条），懲戒規程（第4条第2項）の届出の義務を課している。

なお懲戒規程は公共団体経営の軌道には適用がなく（第4条第3項），また人力および馬力を動力とする軌道にはこの規程は適用されない（第5条）。⟶鉄道係員。地方鉄道係員職制。軌道係員。

参考文献　鉄道省編　日本鉄道史。（長島章五）

きどうけんせつきてい　軌道建設規程　軌道（法制上の）の線路建造物および車両の構造の基準を示した規程で，軌道法（大正10年法律第76号）第14条の規定にもとづいて大正12年内務・鉄道省令をもって制定されたものである。軌道は馬車鉄道からはじまり，後馬車鉄道およびこれに準ずるものを意味するようになり，軌道条例が制定されて内務大臣が主管したもので