

ある。したがってはじめは構造設備も簡単で、この建設規程が制定されるまではとくに建設規程というものはなく、必要の際は特許のつど命令をもって指示していたものである。

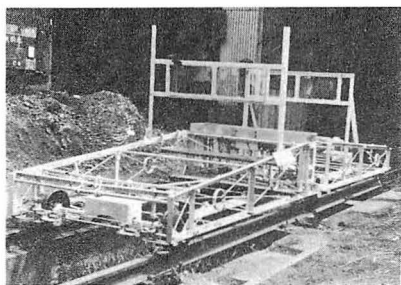
この規程は4章35条からなっていて、第1章総則に本線路、側線および併用軌道、新設軌道を定義している(第2・3条)。つぎに第2章の線路および建造物においては軌間および輪縁路、軌道定規、電車柱、排水設備および地下工作物に対する防備設備、曲線および勾配(こうばい)、軌道および橋梁(きょうりょう)、踏切道、保安装置等の構造・寸法を定め(第4~21条)、第3章車両においては車両の装置、車輪・機関車および電車・客車および自動車等の構造・寸法を定めてある(第22~32条)。最後に第4章雑則において人力または馬力を動力とする軌道に適用しない条項、地方鉄道建設規程中新設軌道に適用する条項および建設大臣・運輸大臣は特別の事由がある場合この規程によらない設計を命じ、または許可することができることを定めている(第3~35条)。

この規程が地方鉄道および国鉄の建設規程と異なるおもな点は(1)軌道は前述のように馬車鉄道から発達した道路併用軌道を原則とするため、運転速度も遅く、編成も短いため規程全体がより簡単であること(2)軌道は道路との併用を原則とするために道路構造および道路交通との関連に重点をおいていること(3)建築定規および車両定規というものがなく、すべて軌道定規によって規定していること(4)信号機に関して何ら規定していないこと等である。(江里口正夫)

きどうけんそくしゃ 軌道検測車 軌道の静的狂い(無荷重状態またはそれに近い荷重状態時における狂い)を検測記録するための装置が設けられた特殊トロリー型式のもの。検測速度は低く、比較

的高速検測が可能である一般車両型式のいわゆる軌道試験車とは区別する。

現在国鉄で用いている軌道検測車の概要はつぎのとおりである。



1. 軌道検測車

車体は前車体・後車体および中央検測記録装置の3部分からなり、前後車体は中央車軸を共有し、その車軸を中心軸として上下に回転可能である。モーターカーにより牽引(けんいん)され走行しながら軌間・水準・高低・通りの各静的狂いがそれぞれの検測機構によって連続的に検測記録される。

1 主要項目

(1) 型式 検測6車輪を有する型钢材組立式 (2) 車体寸法 長×幅×高 5,000×1,350×800 mm (3) 自重 420 kg (4) 牽引 5 HP 以上の動力車 (5) 検測速度 5~25 km/h (6) 記録寸度 走行距離 $\frac{1}{1,000}$ 水準 $\frac{1}{2}$ 軌間・通り・高低 $\frac{1}{1}$ (7) 記録様式 連続記録式 (8) 測定値精度 ア 水準以外の精度はやや入念な人力測定に精度に劣らない イ 水準に関しては人力測定より精度はやや低いが、曲線部 10 km/h、直線部 15 km/h 以下に速度制限すれば十分実用にさしつかえない。

2 検測機構

(1) 高 低 従来の糸張り式と同じ3点法で、前輪と後輪とを結ぶスパン5 mの直線に対する中央車輪の高低差を、その

3点の相対的位置によって生ずる角度(θ)に応じて変化する前後車体の上部間隔から求め記録する(図-2の①)。

(2) 通 り 高低測定の変え、レール内側面に前後車輪を接着させ、

2. 検 測 機 構

その前後輪を結ぶスパン5 mの直線に対する中央点の離れを、その点で絶えずレール内側面に接着するシューの移動量によって測定する。(図-2の②)

(3) 軌 間

両側レールの内面に接着せるシューの移動量をそのまま表示するので、このシューは通り測定用シューを併用する(図-2の③)。

(4) 水 準 車体の固定された1点から釣下げた重錘(じゅうすい)は、常に垂直に静止しているとして、これに対して軌道の左右レールの高低差による車体の傾斜を測定する(図-2の④)。

この際重錘はあまり速度が高くなると遠心力の作用を受け、若干測定値に誤差を生ずる。(田中正彦)

きどうこうじょう 軌道こう上 列車荷重によってレール面が沈下し、これをもとの高さに復すとき、または総つき固め作業のとき、あるいは道床の厚さ(まくら木下と路盤との間の砂利層の厚さ)を増加する場合など、レール面の高さをこう上させること。これは上げ路ともいわれ、線路こう上のように路盤はこう上しないで、レール面だけこう上することである。これと反対にレール面の高さを低くすることを、軌道低下または下げ路という。(田中正彦)

きどうこうしん 軌道更新 軌道を構成する各種材料が相当延長にわたり損耗をきたして、軌道が全体的に老衰状態に達した場合、良好な材料でべつに組立てられた軌框(ききょう)あるいは軌框と良好な道床バラストを用いて、軌框あるいは軌道の全体をまったく新しい材料をもって一度に更新して、老衰した軌道を更生一新することをいい、この方法を軌道更新法という。軌框とは枕木(まくらぎ)を枕木配置表によって配置し、これに軌条を締結したはしご形のものをいう。

軌道更新は欧米では原則的にこの方法が実施されている。わが国では現在東京付近の電車線を中心として一部施工されているが、作業が大規模のため必然的に機械化することとなり、電車区間の夜間の列車間合約3時間を利用して軌框つり上機、ブルドーザー、砂利積込機、砂利散布車、マルチプルタイタンバ等を使って実施している。(伊地知堅一)

きどうしきち 軌道敷地 軌道(法制上の)を敷設するのに必要な敷地をいう。

併用軌道においては軌道法第12条第1項において、軌道経営者は軌条間の全部およびその左右各2尺をかぎり、道路の維

