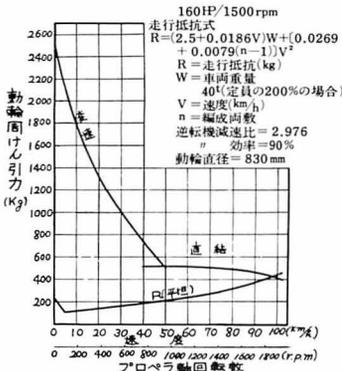


が、そのほかのところはコンクリート舗装とする。(宇野浩彰)  
**きどうしゃとくせいきょくせん 気動車特性曲線** 気動車としての性能をグラフに表わしたものである。いろいろの数値を表わすので、その表わし方も雑多であるが、一般的なものは図のように横軸に速度を取り、縦軸に牽引(けんいん)力を表わしたものである。



また各勾配(こうばい)による走行抵抗および差引の加速力を表わしたのももある。  
 図は変速で発車のときの牽引力は、2560kgくらいであるが、これは5ノッチのときであるから実際は徐々にノッチを引き上げるので、より低い牽引力で発車するから空転の心配もない。トルクコンバーターの特性から速度が上がると急速に牽引力が少なくなるので、ある点以下は直結にして牽引の低下を防いでいる。この切り換え点は48km/h付近であることを示している。また走行抵抗の曲線は発車時の起動抵抗が徐々に減少し、5km/h付近からふたたび走行抵抗が徐々に増加してくることを示す。(山田秀三)

**きどうじょうぎ 軌道定規** 道路に軌道(法制上の)を敷設する場合、道路上における軌道(構造上の)敷設位置、軌道中心間隔および車両と中央柱やその他の工作物との間隔、軌道敷地の舗装について定めたものを軌道定規といい、軌道建設規程(大正12年内務・鉄道省令)第8~11条に規定されている。

軌道定規は国鉄の建築限界、車両限界または地方鉄道の建築定規、車両定規に相当するもので、この定規によって車両の運転および道路交通の安全が保持されている。

すなわち軌道敷設位置については、軌道は道路の中央に敷設するのを原則とし、街路・主要なる国道およびとくに主要な都道府県道を除く他の道路では、軌道を一方に偏倚(へんい)して敷設してもよいことになっているが、いずれの場合においても、一般の道路交通に支障のないよう、車体外の有効幅員を規定どおり保持することになっている。

軌道中心間隔については、複線区間または車両行違設備箇所の複線部の軌道では、その線区を運転する車両の最大幅員に400mmを加えた寸法以上の間隔とし、車両と中央柱やその他の工作物との間隔は230mm以上を必要としている。なお曲線部では車両が偏倚するために、その偏倚量を加えたものでなくてはならない。

軌道敷地の舗装については、軌条間の全部および左右各610mmはその道路と同一舗装とし、軌条面と道路面とは、高低のないような構造とするよう規定されているが、この区域は軌道敷地として軌道法(大正10年法律第76号)第12条により軌道経営者が維持修繕の義務を有している。→車体外有効幅員。道路横断定規図。軌道敷地。(安藤 栄)

**きどうじょうれい 軌道条例** わが国で軌道を敷設して運送事業を行った最初のものは、明治15年にできた東京馬車鉄道である。明治20年ころには各地に馬車鉄道の建設特許申請が相ついで行われる有様となった。当時は軌道に関する法令がない

ので、起業者も政府当局も取扱上不便であった。それで明治23・8法律第71号で軌道条例が制定された。

この法律は一般運輸の用に供する馬力・人力・電気等を動力とする軌道に適用され、全条項5箇条からなるきわめて簡単なものであった。内容は軌道による運送事業を営もうとする者は内務大臣の特許を受けること、公共道路上に敷設すること、軌道敷設のため内閣の認定を経て土地収用ができること、軌道敷設のため在来の道路を取りもめた部分、および新設した軌道敷等は道路敷に編入すること等を定めた。

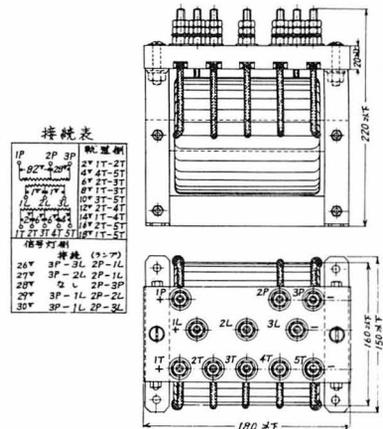
制定当時の軌道条例の内容は上記のとおりであったが、その後明治41年に軌道条例により特許を受け、一般運輸の業を営もうとする者は通信大臣の許可をも受けることになり、また大正7年と8年に条例の一部改正があって、私設鉄道法第23条(認可による資本増加)を軌道に準用すること、政府は軌道に接近または並行して鉄道を敷設した場合には損失補償をすることが加えられた。

この軌道条例の制定により、当時における軌道に対する政府の方針は樹立され、各地に軌道特許申請者が増加し、明治27年には合計23社となった。

軌道条例は、大正10・4に軌道法が制定されたので廃止された。→軌道(法制上の)。馬車鉄道。軌道法。(狭口重造)  
**きどうしんごうとうへんあつき 軌道信号灯変圧器** この変圧器は、軌道変圧器と信号灯変圧器とをいっしょにしたもので、軌道回路の送電と信号電球の点灯に使用するもの。

種類はS区間(電化していない区間)に使用する230VAのもの、E区間(電化されている区間)に使用する500VAの2種類がある。この変圧器の軌道変圧器側は2Vから18Vまで2V間隔で、接続方法により適当な送電電圧が得られ、信号

軌道信号灯変圧器構造図



灯変圧器側は26Vから30Vまで1V間隔で適当な電圧が得られるようになっている。端子の配列状態および接続方法による電圧の状態は図のとおりである。

主信号機の信号電球点灯と軌道回路の送電に、軌道変圧器と信号灯変圧器とを使用する場合は、軌道信号灯変圧器を使用すれば1個で間に合うので経済的である。軌道回路だけを設けてあるところでは、軌道変圧器のみを使用している。→軌道変圧器。信号灯変圧器。(渡辺正敏)



軌道信号灯変圧器

**きどうすいじゅん 軌道水準** 線路は直線ではつとめて左右レールを同高であるように、曲線では外軌が内軌を基準として、ある高さ(カント)を有するようにつねに保持されている。この左右レールの高さの関係をいう。