

正しい水準状態に対する狂いを**水準狂い**という。水準狂いははなはだしいと、列車は動揺がはげしくなり運転に危険をきたすので、このようなことのないようにつねに修正される。これを**軌道水準修正**という。また水準狂いを測定する器具が水準器である。(田中正彦)

**きどうせいびこころえ 軌道整備心得** 建設規程にもとづいて規定された軌道およびこれに付帯する諸建設物の整備についての細則。国鉄における軌道の敷設および保守ならびにこれに付帯する諸建設物の構築および維持について規定してある。すなわち軌道の敷設に関する定規・基準、軌道の整備および保守の限度、軌道の構成材料の補修等に関する事項、その他列車運転保安上の施設および防護に関し必要な整備標準と心得の一般を規定したものである。

内容の項目は 1 総則 2 軌間・水準・高低・通り 3 レールおよび付属品 4 分岐器 5 脱線防止軌条および橋上護輪軌条 6 枕木 7 道床 8 路盤 9 建設物 10 除雪および防雪 11 雑則。

この規程は昭和7・10制定され、昭和18・4大改正があり、その後部分的改正が現在におよんでいる。(伊地知堅一)

**きどうだいちょう 軌道台帳** 鉄道台帳については地方鉄道法施行規則で、地方鉄道業者に対し調製して備えおくべきことを規定して、その様式も告示によって一定されているが、軌道台帳については別段の定めがない。しかし用地、橋梁(きょうりょう)、車両等を正確に記帳しておくことは軌道経営者といえども、地方鉄道業者と同様必要なことであるから、実際には鉄道台帳とはほぼ同じ様式のものが調製されている。——鉄道台帳。(福田四郎)

**きどうちゅうしんかんかく 軌道中心間隔** (英) distance between center of line 並列した2つの軌道中心線間の距離。これは相互の軌道上の車両接触を避け、保線その他の作業ならびに待避に支障のないように定められたものである。

国鉄では建設規程で停車場外では3.6m以上(3線以上の軌道を並設する場合は隣接する2中心間隔の1つは4m以上)、停車場内では4m以上(ただし構内作業上その必要のない箇所は3.8mまで、荷物積卸線とこれに隣接する側線および車両の収容を主とする軌道では3.4mまで縮小することができる)。線路が曲線の場合は車両の偏倚(へんい)を見込んで相当拡大するようにきめてある。

地方鉄道では並行した両軌道中心間隔は、軌間1.067m、1.435mのものは3.35m以上、軌間762mmのものは2.74m以上と定め、軌道では並行両軌道間の中心間隔は、車両の最大幅員に400mmを加えたものより大なるように定めてある。高速度の線や保線機械を使用する線ではできるだけ広くする必要があり、建設規定でも限度をもっと上げる傾向にある。(伊地知堅一)

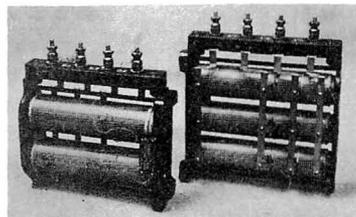
**きどうちゅうしんせん 軌道中心線** (英) center line of track 左右レール間距離(軌間)の中心をとる線をいう。直線区間などスラックのない場合は軌間そのものの中心点をとる線であるが、曲線でスラックのある場合は、両レール間距離からスラックの量を控除した距離の中心点をとる線である。スラックは曲線の内側レールを軌間外方へ拡大してつけられるので、外側レールの軌間線からスラックのない軌間の半分の距離にあることになる。(伊地知堅一)

**きどうていこう 軌道抵抗** (英) track resistance 直流式電気鉄道の場合においては、変電所から電気車に電流を送るのに正負両組の導体を必要とする。そして単線式においては走行軌条を導体の1つとして利用するため、架空電車線は1条また

はこれに相当する導体を要するのみで、軌道は電気回路の一部となっている。この導体として利用される軌条、およびこれに直接接続されている部分で大地から別段絶縁されていない導体を帰線と称する。この帰線の電気抵抗ならびにこの帰線は、別に大地と絶縁されていないのであるから、電流の一部は必然的に軌道床を経て大地に漏えいしようとするが、このときの軌道床の絶縁抵抗を総称して軌道抵抗という。この軌道抵抗の大小は電しよくの主因の漏えい電流の大小に影響するもので、帰線の抵抗が高ければ同一の負荷電流に対して軌条内の電圧降下が大きくなり、軌条の電位が上るため帰線からの漏えい電流が多くなる。また同一の軌条電位に対して漏洩電流を支配するのはこの軌道床の絶縁抵抗である。——軌道回路。(高柳 達)

**きどうていこうし 軌道抵抗子** (英) track resistor (独) Gleiswiderstand (仏) résistance à circuit de voie 交流および直流の軌道回路に使用され、高い電気抵抗を持つ電線を磁器製のポピンに巻いて、その途中から数個のタップを出したものでその使用目的は、つぎのとおりである。

1 軌道電池または軌道変圧器とレール間に直列に挿入し、列車短絡電流を制限する。これは列車または車両が軌道回路を短絡し、送電端に近づくにしたがって、電流の流れる



軌道抵抗子

回路の電気抵抗が小さくなり、逆に多くの電流が流れて、軌道電池または軌道継電器を傷めるおそれがあるので、電流を制限してこれらを保護する。

2 軌道継電器に入る電流が多過ぎるような場合、継電器に直列に接続して電流を調節する。

3 単軌条回路では電車電流が継電器に流れ込むのを防ぐ必要があるため、継電器に直列に接続する。

4 交流二元型継電器を使用する場合、位相の調整がたいせつであるが、この抵抗子の抵抗値を増減することにより位相調整ができる。

軌道抵抗子は用途によりA・B・D型の3種類がある。各抵抗子の抵抗値はタップによって調整する。

型	電流容量	最大抵抗値 (但し20°C)	調整範囲	用途
A	20 A	0.5 Ω	0.5~0.1 Ω 0.1 Ω おき	交流軌道回路 複軌条電化区間回路
B	3 A	4.0 Ω	4.0~0.5 Ω 0.5 Ω おき	交流軌道回路 (汽車区間および 単軌条回路)
D	1 A	10.0 Ω	10.0~1.0 Ω 1.0 Ω おき	直流軌道回路

なお現在はほとんど使用されていないがこのほかにC型がある。これは直流軌道回路に使用され、電流容量1A、最大抵抗値5Ω、抵抗値の調整は摺(しゅう)動型であるから5Ωから0Ωまで任意であるが、摺動子が接触不良となるおそれがあるのが欠点である。(西沢 毅)

**きどうていとう 軌道抵当** 軌道法上の軌道に属する一体となった財産を一括して担保に供する制度をいう。明治42・4法律第28号「軌道ノ抵当ニ関スル法律」で初めて軌道財団に関する制度が認められた。この法律では別段に定めるものを除く