

大臣（運輸大臣および建設大臣）の特許を受けなければならない（軌道法第3条）。この特許行為は地方鉄道の免許と同様に公企業特許の1つであって、権利の設定である。軌道経営者の資格については特別の制限がないから、軌道の敷設を願する者に対しても特別の制限がないと解してさしつかえない。

軌道の特許申請書には、つぎの書類および図面を添付しなければならない（軌道法施行規則第1条）。1 起業目論見書 2 線路予測図 3 建設費概算書 4 運輸事業の収支概算書。なお軌道を道路に敷設し得ない場合は、その事由書を申請書に添付しなければならない。これらの書類および図面は、都道府県知事を経由して提出する（軌道法施行令第1条）。これら書類および図面の記載事項・様式等については、軌道法施行規則第1条から第3条にわたって、それぞれ規定されている。

地方鉄道は運輸省の専管であるが、軌道は運輸・建設両省の共管であるから、軌道の特許申請に対しても、運輸省では*地方鉄道の免許の項にあるような審査を行う一方、建設省では道路交通という観点からべつに審査をし、両省合議の上決定することになっている。実際には全然道路を使用しないものであっても、軌道法により特許申請したものについては同様である。

起業目論見書記載事項の変更（軌道法施行令第4条）および工事施行認可申請期限（軌道法第5条）等の手続その他については、*地方鉄道の免許と同様である。

特許を受けた軌道経営者は、軌道敷設に要する道路の占用について、道路管理者の許可または承認を受けたものとみなす。この場合の道路の占用料については、命令の定めるところによる（軌道法第4条）。→軌道。（福田四郎）

きどうのふた りょく 軌道の負担力（英）bearing of track 軌道（構造上の）が安全に耐えうる車両荷重で表わされた軌道の強さの尺度をいう。通常軌条の太さ、枕木の寸法および間隔、道床の厚さによって負担力が定まるものと考えられている。

日本国有鉄道建設規程では標準活荷重のうちK荷重により線路種別ごとに軌道の負担力の標準を定めている。

標準活荷重

記号	荷重(単位トン)	線路種別	線路種別
K-12	6 12 12 12 12 8 8 8 8 6 12 12 12 12 8 8 8 8 6	甲線	乙線
K-13	6.5 13 13 13 13 8.6 8.6 8.6 8.6 6.5 13 13 13 13 8.6 8.6 8.6 8.6 6.5	丙線	丁線
K-14	7 14 14 14 14 9.3 9.3 9.3 9.3 7 14 14 14 14 9.3 9.3 9.3 9.3 7	戊線	己線
K-15	7.5 15 15 15 15 10 10 10 10 7.5 15 15 15 15 10 10 10 10 7.5	庚線	辛線
K-16	8 16 16 16 16 10.6 10.6 10.6 10.6 8 16 16 16 16 10.6 10.6 10.6 10.6 8	壬線	癸線
K-18	9 18 18 18 18 12 12 12 12 9 18 18 18 18 12 12 12 12 9	甲線	乙線

記号 荷重(単位トン) 本荷重は車両の停止中における軌条に対する圧力を示すものなり
S-12 14.6 14.6 本図における○は動輪を示し運転時における動輪の不均衡
S-13 15.8 15.8 運動力は停止中における圧力の1.5倍とす
S-14 17.1 17.1 車両のバネ下重量は其の総重量の1.25倍とす
S-15 18.3 18.3 K-18とS-18とを考慮すべき標準活荷重をKS-18と称すその
S-16 19.5 19.5 値之に準ず（図の米はmを示す）
S-18 22 22

- 甲線 K-16（特別の線路K-18）
- 乙線 K-15
- 丙線 K-13

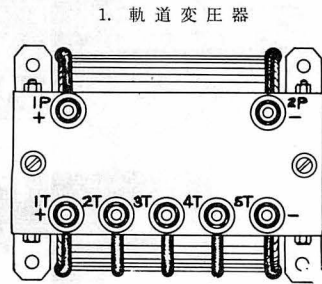
標準活荷重は図に示すK荷重とS荷重とを総称しているもので、KS荷重ともいう。

軌道の負担力は上記のようにK荷重で表わされ、橋梁（きょうりょう）負担力はKS荷重で表わされる。

逆に現在の機関車はその軌道や橋梁に与える影響力により、K相当値やKS相当値が定められている。→線路種別。荷重。（川崎敏視）

きどうへんあつき 軌道変圧器（英）track transformer（独）Gleistransformator（仏）transformateur de la voie

交流軌道回路の電源は各軌道回路ごとに軌道変圧器を置き、電圧を110Vから適当な値に下げて軌道に送電する。1次側（線条変圧器から入る方）は2個のタップがあり、2次側（軌道に接続する方）の線輪には5個のタップがあって、その接続の方法によって、2Vから18Vまで2V間隔で適宜の電圧を得ることができる。



接続表

軌道側	1T	2T
2V	1	2
4V	2	3
6V	3	4
8V	4	5
10V	5	6
12V	6	7
14V	7	8
16V	8	9
18V	9	10

現在国鉄において使用されているものは450VAのものと、180VAのものがあり、450VAのものは電化区間に、180VAのものは汽車区間に用いられる。

列車が軌道回路内に進入して車軸で両軌条が短絡され、送電端に近づくにしたがって変圧器に流れる電流が多くなりこれを焼損するおそれがある。この短絡電流を制限するため軌道変圧器とレールの間に限流装置として*軌道抵抗子、または*軌道リアクトルを挿入しておく。（西沢 毅）



2. 軌道変圧器

きどうほう 軌道法

1 沿革 軌道法は軌道に対する監督法規として大正10・4・14法律第76号で制定公布され、大正13・1・1から施行された。

道路上に軌道を敷設したのは、明治15年東京馬車鉄道が初めてであり、道路の主管庁は地方長官（現在の都道府県知事）であったので、地方長官は内務大臣（現在の建設大臣）の指示を受けて許可したのである。明治23年に至り、電気軌道の出願が続出したが、当時まだ軌道に関する法令がなく、起業者はよるべき基準がわからなかったため、政府は取扱上の基準を制定する必要にせまられて軌道条例を公布した。

軌道条例は明治23・8・23法律第71号で制定、同月25日公布され、全文わずか5箇条の条文に過ぎなかったため、急速に発達してきた軌道を規制するには不完全であった。軌道条例は道路交通規制を主眼とし、警察的取締に重点を置いていたため、旅客または貨物運送の安全とか軌道の助成という点においては、まったく規定を欠いていた。そこでこれらの不備を補うために特許に際し50箇条にもおよぶ命令書を下付したのであるが、その内容はほとんど恒例的なものであり、また重要な権利義務に関することを命令書によって命令するという状態であった。なおまた軌道条例の不備のため、各府県に軌道取締に関する規則を制定させるほかない結果となって、各府県において区々となり、取扱上適切でない点が多かった。したがってこれらの諸点を改める必要にせまられた。軌道条例制定当時の主務大臣は内務大臣であったが、明治41年通信省官制の改正の結果勅令によ