

期分の計数により算定する。

標準値というのは、昭和28年までは全局一本に定められた保守目標を標準として成績評価を行っていたが、軌道狂指数は地理的条件その他によって鉄道管理局別にはなはだしく異なるので、昭和29年度から局別にその期の直前の第3四半期の実績値を基点として、翌年度第3四半期までの標準値として、これより向上または低下した度合について評価することとした。

ただし寒冷地および積雪地において冬季間保守不可能となり、さらに融凍・融雪期にはいちじるしく軌道が悪化し、これを防止し得る限度があるので、これらの局（釧路、旭川、札幌、青函、盛岡、秋田、新潟）に対しては、四半期別に標準値を定める必要がある。よってこれに対しては、上記で求めた値に過去の実績から算出した修正係数を乗じて期別の標準値とすることにした。

軌道保守低下指数の向上または低下が、いかなる原因によって生じたものであるかを明らかにし、その原因である事由を助長または除去することによって経営の合理化をはかることが必要である。しかも能率の向上・低下の原因は現状の的確な把握によって明らかになるものであるから、実績値の分析はいかなるときにおいても重要な課題である。（伊地知堅一）

きどうほそう 軌道舗装 併用軌道においては軌条間の全部および左右各610mmは、その軌道を敷設する道路の路面と同一の構造とし、軌条面と道路面とは高低のないようにしなければ

ばならない。軌道舗装にはつぎの種類があり、主として砂利舗装および板石舗装が用いられている。

1 砂利舗装 軌道敷の舗装として単に砂利を敷きならしたもので、交通量の比較的小さい中小都市で使用されている。

2 板石舗装 板石としては普通花崗（かこう）石、コンクリート板石等が使用される。日本工業標準規格（JIS）ではつぎのように定めてある。（1）材質は堅硬・強じんかつ組織が一様で、き裂・赤さびなどの欠点があってはならない。（2）形状は上面は正しい長方形であって、でこぼこ・そり・ねじれがなく、かつ下面はほぼ上面と平行でなければならない。（3）種別および寸法は第1表のとおりとする。（4）寸法に対する公差は第2表のとおりとする。図は東京都電における板石舗装標準図を示す。

第1表 単位 mm

種 別	長さ	幅	厚さ
標準形	800形	800	400
	600 "	600	400
	550 "	550	400
	500 "	500	400
	400 "	400	400
特殊形	590 "	590	400
	530 "	530	400
	470 "	470	400
	440 "	440	400
	440 "	440	100

第2表 単位 mm

	公 差
長さ（上面）	+3 -5
幅（上面）	±5
厚 さ	+10 -5
上面から下面に向う傾斜	外方0 内方10

軌 道 標 準 構 造 図

