

きせいぶぶん

はこの線のとおっている紀伊・伊勢両国名から1字ずつとった。
(森 肇)

きせいぶぶん 既成部分 工事または製造に関し、契約上一部の履行をいう。したがってこれに相当する代価の幾分をその債権者に対して支払うことができる。すなわち工事または製造に対してはその既成部分に対し、完済前代価の一部を支払うことを契約することができる。この場合における支払はその既成部分代価の $\frac{9}{10}$ をこえることはできない。ただし個々に分立する工事または製造にあっては、各個の完成部分の金額までこれを支払うことができる。既成部分に対しその代価を支払うのは契約上特約ある場合にかぎり、かつ技術者をして検査させた調書によらなければならない。(小林 肇)

きせつえき 季節駅 お花見・海水浴・登山・スキーあるいは神社仏閣の祭礼など多客期のある一定の期間にかぎって開設する仮駅をいう。

通常季節駅には仮乗降場も含めている。(森 肇)

きせつわりびき 季節割引 旅客輸送力の比較的閑散期において期間をかぎり、旅行先を指定して運賃割引を実施することは、旅客誘致策として効果的である。夏季における海水浴のように、旅客が季節によって一時的に集中する場所については、旅客の分散、運賃を免れることの防止、混雑の緩和、取扱の簡易化等のために、割引往復乗車券を発売することは営業政策的に必要な施策である。またスキー・スケート・登山・海水浴は国民のレクリエーションの助長の意味で奨励することが適当である。このような目的から行う臨時の旅客運賃割引を季節割引という。国鉄が毎年実施している季節割引制度の事例を掲げるとつぎのとおりである。

1 割引の対象

(1) 春季割引の場合は、閑散期における新緑の山野のハイキングを目的とする旅客 (2) 夏季割引の場合は、海水浴・登山およびキャンプを目的とする旅客 (3) 冬季割引の場合は、スキー・スケートを目的とする旅客。

2 割引の指定地

季節割引制度の目的に添うように、季節に応じて春季は新緑の適地、夏季は海水浴・登山・キャンプの適地、冬季はスキー・スケートの適地として、それぞれ著名な適地を選定するほか、新たに開発助長を行う必要がある箇所であって、割引の実施によって旅客誘致の効果が十分に期待できると認められる地域を選定する。夏季海水浴場のように、一時的に旅客が集中する箇所があるときは、その地域に集中する旅客の分散を図るための代替適地をもあわせて指定する。

3 等級および割引率

2・3等普通旅客運賃の1割引とし、往復または回遊となるものにかぎる。

4 発地帯

発駅は原則として大都市内所在駅とする。

5 割引期間

春季は原則として5月中旬から6月中の閑散期とし、夏季は7月および8月中とし、冬季は1・2および3月中とし、各地方ごとに輸送力および運輸量とにらみ合わせて定める。

6 列車指定

輸送調整を必要とする場合は列車指定を行う。(平林善三造)

きせん 汽船 船舶にはその用途・構造・大小・船型等さまざま、槽権(ろかい)で動かす舟、帆によって風力を利用する帆船、船尾水面下に取付けられた暗車(propeller)の回転によって推進する船舶等がある。推進器による船舶にもその主機関に、

蒸気によって運転する往復動汽機、タービンを備えるもの、重油・ガソリン・石油等をシリンダ内で燃焼させて、ピストンを動かす内燃機関をすえ付けるもの、電動機によるもの等がある。普通の観念では蒸気機関により推進する船舶を汽船と称し、発動機により推進するものを発動機船というが、船舶法施行規則(明治32・6通信省令第24号)第1条には「機械力を以て運航する装置を有する船舶は、蒸気を用ゆると否とに拘わらずこれを汽船と看做す。主として帆を以て運航する装置を有する船舶は、機関を有するものと雖もこれを帆船と看做す」と規定してあって、一般に船舶関係法において単に汽船といえ、蒸気力によって推進するものばかりでなく、上記の各種の機関によって運航するすべての船舶をも含むのである。また帆および機関をあわせ備える船舶は、帆のみで十分航行し得るものはこれを帆船とし、純帆船と区別するためには機関付帆船、あるいは補助機関付帆船と称しているが、反対に帆を単に機関の補助として用いるものはこれを汽船の部類に編入する。

帆のみをもって十分運航し得る帆装の程度いかんは技術上の問題であって、実際においては船舶の用途・船型等と相まって決定される。

なお汽船と帆船との区別は海上衝突予防法(昭和28・8法律第151号)上では上記のものと同趣を異にし、船舶に備える装置のいかんにかかわらず、実際運航する場合につき判断するのであって、いやしくも機関の作用により運航するときは、帆とあわせ用いると否とを問わず動力船とみなし、これに反し帆をもって運航し、機関を用いないときは船舶法の汽船であっても帆船として取扱うのである。(今留光国)

きせんてつどう 紀泉鉄道

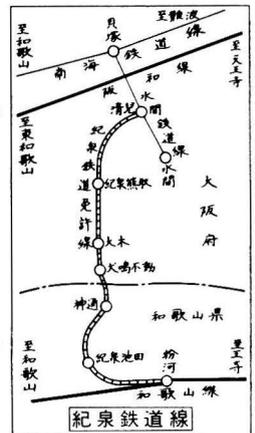
1 事業者の概要

名称 紀泉鉄道株式会社、本社大阪府貝塚市海塚、資本金20,000万円の地方鉄道(未開業)。

沿革 昭和28・7・10会社設立、同年9・11水間鉄道株式会社から水間・粉河間地方鉄道免許権をゆずり受く。

2 免許路線

水間鉄道清見駅(大阪府)、国鉄和歌山線粉河駅(和歌山県)間21.6km、動力電気、軌間1.067m、昭和25・12・23免許、同29・12・17工事施行認可、未着工。(原 功)



きせんろ 帰線路 (英) return circuit or return 現在わが

国で行われている普通の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している。そして複線式の場合には、電車線2条またはこれに相当する導体を必要とするが、単線式および第3軌条式においては、一般に負の導体として走行軌条を電線のかわりに使用し、電気の回路を作っている。すなわち電気は変電所からき電線一電車線一電車または電気機関車一軌条を通して変電所に帰るのであるが、この軌条は一定間隔ごとに継目板およびボルトで堅く締付けて継いであるけれども、さび等のためその接続が電気を通すには不完全であるから、これを電氣的に接続するために銅線でさらに接続する。これらの銅線を*ボンドといい、軌条およびボンドを一緒にして帰線または帰線軌条という。帰線を支持しあるいは保護している枕木・犬釘等の工作物を含んだものを帰線路という。この帰線路は別に大地と絶縁されていないので