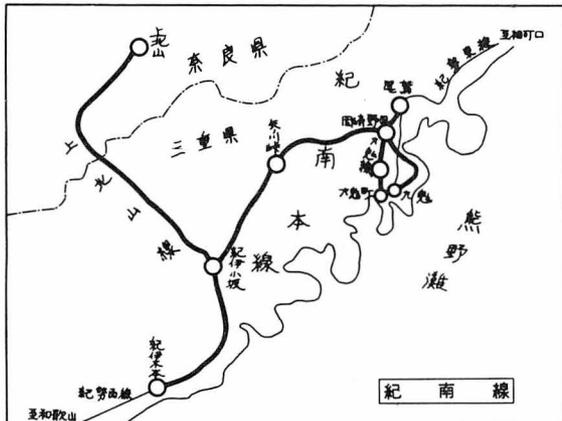


きなんせん

2.0, 2.5, 3.0, 4.0, 5.0 Ω に調整する。(西沢 毅)

きなんせん 紀南線 三重県尾鷲市と紀伊木本を結ぶ国鉄自動車路線であって、所管する自動車営業所は三重県尾鷲市(尾鷲)、同支所は三重県南牟婁郡木本町(木本)にある。



1 区間およびキロ程

紀南本線	尾鷲・紀伊木本	45 km
九鬼線	岡崎野田・九鬼町	20
	九鬼町・九鬼	2
上北山線	紀伊小坂・上北山	53

2 沿革

紀南本線	尾鷲・紀伊小坂	昭11・10・6 開業
	上木本・紀伊木本	昭15・8・8
	紀伊小坂・上木本	昭25・3・4
九鬼線	岡崎野田・九鬼	昭27・1・25
	九鬼町・九鬼	昭32・3・10
上北山線	紀伊小坂・上北山	昭27・9・1

3 営業範囲 旅客・手小荷物・貨物および団体貸切、また上北山線は貨物のみの取扱をしている。

4 使命 紀勢東線尾鷲と紀勢西線紀伊木本を結ぶ鉄道代行線としての使命を有するほか、九鬼線をはじめ沿線の地方産業文化の発展助長、北山周辺の木材輸送をも使命としている。

5 特長 紀勢東線尾鷲を起点とし、熊野のけわしい山岳を曲折の多い坂路によって乗り越えて紀伊木本に達するこの路線は、途中海拔 808m の矢の川峠を頂点とし、その前後の急坂と曲路は運転に特に注意を要する難所である。この沿線からの眺望は豪壮である。終点木本近辺は名勝・旧跡が多く、中でも鬼ヶ城は有名であり、石英粗面岩が海食をうけてできた波食洞窟の連続で、ことに千畳敷はその最大のもので天然記念物に指定されている。

九鬼線の終点九鬼は、ぶり漁場として有名であり、付近一帯の海岸は黒潮にかまれた断崖絶壁で、方柱の奇岩、かめの甲状に刻まれた千畳の巨岩、千差万別の豪壮な奇勝も珍らしく、沿線の白浜海岸のながめは熊野灘の代表的景観である。(西山清氏)

キハよんまん キハ 40000 国鉄のガソリン動車の1形式の名称。この動車は小形に属するものでGMF13形100HPガソリン機関を装備し、貨車1両を牽引(けんいん)して運行できるように計画されたものであったが逐次廃車となった。2両は動力装置を取りはずしてディーゼルの付随車キハ40800形として現存している(図、次ページ)。→内燃動車。(猪野淳之助)

キハよんまんごせん キハ 45000 現在国鉄の基本形となっている液圧式2軸ボギー3等ディーゼルの形式称号。昭和

28年に製作されたもので機関は160HPの国鉄基本のディーゼル機関で液体変速機を経て一方の台車の1軸を駆動する。一端に運転室他端に便所があり、また前後部とも妻貫通形で、10両程度まで連結し総括制御運転ができる。車体・台車は極力軽量化した溶接構造で、客室内設備もとくに近代的な設計が行われている。この動車の外形および主要諸元は図(次ページ)のとおりである。なおこの動車と動力伝達装置は全く同様で車体設備のみを変更した動車にキハ45500、キハ46000、キハ47000等の数形式がある。→内燃動車。(猪野淳之助)

キハよんまんよんせん キハ 44000 国鉄の電気式2軸ボギー3等ディーゼルの形式称号。昭和28年に初めて製作された電気式動力伝達によるもので、機関は150HPの国鉄基本形ディーゼル機関を用い、これに直結した主発電機によって発電した電力を後部台車にある主電動機に送り、推進軸を経て2軸を駆動している。常時2両編成を基本とし必要に応じて6両まで増結し、一箇所の運転室で総括制御運転ができる。外形および主要諸元は図(348ページ)のとおりである。この動車と動力伝達装置は全く同様で、車体構造のみ異なったものにキハ44100およびキハ44200の形式がある。→内燃動車。(猪野淳之助)

きはらせん 木原線 房総東線大原駅から大多喜駅を経て小湊鉄道株式会社上総中野駅に至る26.9kmの線。総武線に属し線路等級は簡易線である。

大原から大多喜・上総中野・上総亀山を経て木更津に至る鉄道の一部として昭和5・4大原・大多喜間が開通木原線と呼称。つづいて建設は進められ、昭和12・2上総中野駅まで開通したものである。線名は全通後の両端地木更津、大原の1字ずつをとった。(森 悌寿)

きはんせん 機帆船 機関と帆をあわせ備えている比較的小型の船で、多くの場合発動機付帆船を指す。汽船と帆船の区別については、船舶法施行規則(明治32・6通信省令第24号)第1条に「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之を汽船と看做す。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帆船と看做す」と規定し、一般船舶関係法規において汽船といえば、機関のいかんを問わず、その装置によって推進する船舶のすべてを含むのである。また帆および機関を備える船舶は、帆のみで十分運航し得るものは、これを帆船とし、純帆船と区別するために機関付帆船、補助機関付帆船と称しているが、帆を単に機関の補助として用いるものは汽船とみなされる。

帆のみで十分運航し得る帆装の程度いかんは技術上の問題で、実際においては船舶の用途・船型等によって決定されるが、上記の機帆船は通常補助機関を有する帆船とみなし帆船に編入される。しかし海上衝突予防法(昭和28・8法律第151号)においては船舶法と異なり、機関を備えている場合でも、実際の機関を用いないで帆をもって運航しているときは帆船として、海上衝突予防法の適用を受けるのである。→汽船。(今留光国)

きびせん 吉備線 山陽本線岡山駅から西方に延び吉備津を経て伯備線西総社駅に至る20.4kmの線。山陽線に属し線路等級は丙線である。

明治37・11岡山と西総社を結ぶ鉄道として中国鉄道株式会社建設、昭和19・6政府において買収、吉備線と呼ぶこととした。(森 悌寿)

きほんきゅう 基本給 雇用されている労働者の賃金は、おのおの基準内賃金と基準外賃金とに区別され、一般に基準内賃金を基本給といっている。国鉄でも俸給(ほうきゅう)または給料、扶養手当、勤務地手当を基本給といったときもあったが、