

Édnessa) 間の鉄道が開通したのを初めとして、間もなく全線の業務復活をみるに至った。

1951・12にはパリとアテネとの間にシンプロン・オリエント急行列車 (Simplon-Orient Express) が運転された。この国が世界において有数の観光国として、そこに多数観光客の往来があり、そのために上記のような旅客列車が運転されているのである。

国有鉄道の本来の営業キロは1,281 km, テサリー鉄道のそれは225 kmである。

その他の鉄道とその営業キロはつぎのとおりである。

フランス・ギリシャ鉄道会社 (Compagnie Franco-Hellénique) …184 km。

ギリシャ電気鉄道 (Chemins de Fer Electriques Hellénique) …25 km。

北西鉄道 (Eteria Sidirodromon Vorioditikis Ellados) …64 km。

ペロポネサス鉄道 (Chemins de Fer Piree Athens Peloponnese) …809 km。

テッサリー鉄道 (Chemins de Fer de Thessalie) …225 km。

参考文献 Westinghouse, Directory of Railway Officials & Year Book, 1954~55。(小田垣光之輔)

きりとり 切取 (英) cutting 鉄道線路または道路を通すために、小丘、山腹、崖腹(かいふく)等在来地山の一部または全部を切り開いたもので、片側切取、両側切取等がある。切取高が大きくなれば隧道(ずいどう)の方が得策となり、普通20 mをこえるようになれば隧道とする。切取箇所の地質が堅硬な岩盤のときは、節理、亀裂等の状態によっては法面(のりめん)の保護を必要としないのみでなく、垂直に切取することもできる。崩土、崖錐(がいすい)、普通土砂等から成るときは緩勾(こう)配に切取り、張芝等によって法面を保護し、斜長が大きくなれば犬走り(小段)を設ける必要がある。切取では路盤が法尻(のりじり)にあるので、降雨や地下水等により常時浸透水によって法尻が軟弱化し、また噴泥(ふんでい)現象の原因となる。法尻における排水は万全を期し、排水側溝から溢流(いっりゅう)したり、溝底または溝背面から軌道下の路盤へ水の再浸透を阻止することが望ましい。切取法面の保護工としては地質によって張芝、筋芝、張コンクリート、モルタル吹付等がある。斜長が大きくなるとかそのほかの理由で、簡単な土留壁をその全面または下部に施工することもある。

切取に際して特に注意すべきことは断層、成層面、節理面、片理面等の岩石中のはげ落ち易い面と、崖錐、扇状地等のルーズな堆積物等のバランスについてである。なお施工中は常に地質の変化、わき水の状況をよく観察して、法面保護の方法、排水工法等の決定をなすべきである。国鉄ではつぎのような標準を設けている。

切取の法面勾配

普通土砂の切取	1:1~1 $\frac{1}{2}$:1
堅岩の切取	$\frac{1}{2}$:1~ $\frac{3}{4}$:1

切取における施工基面幅(mm)

線路 種別	特 甲	甲	乙	丙
	5,200	5,000	4,800	4,500

しかしこれらの規定では切取高、地質等に余り関係がないから、崩土、崖錐、普通土砂に対しては築堤のときと同様、個々に安定な勾配を求めることが望ましい。岩石切取の場合でも、切取高または斜長が大きくなればそれだけ不安定となるので、勾配を変更するか小段を切る等の処置をなすべきである。

(別所多喜次)

きりなげ 切投 (英) partial lump contract (独) Stück-arbeitsvertrag 直営工事施行に当り、労務者または労務供給者との間に、労働時間には関係なく、仕事の出来高を単位として契約するところの、たとえば土坪1 m²につき何ほどと定めて、そのでき高に応じて賃金を計算する施行の様式。

この契約の場合には材料は含まれないのである。工事の場合についていえば、切投請負契約は、仕事の単価請負契約という内容になり、たとえ労力供給契約の方に期限を定めてあっても、個々の切投請負契約には期限はなく、また契約数量、危険負担の約束もないものである。しかし工事の種類によっては、幾日間に何ほどを仕上げるというように、履行期限、および契約数量を定めなければ、単価の割出しができない場合もあり、標準単価、契約期限、契約数量、割増金額を一定条件として切投げるような場合には、普通請負すなわち、総額請負と手続上何ら変るところがない。ただ普通請負では1工事1請負が原則であるが、このような切投方式は、1個の工事を分割して、数個の請負とし、または一部分純直営をもって施工するのが普通であるから、その1個の工事からみれば、部分請負というべきである。

要は使役する労務者の働きを監督するつごう上、あるいは労働能率を高めるのに得策な場合に行われる。直営工事の中の請負方式であり、大正15・9・20建設局通ちょう「切投及び部分請負工事施行手続」にもとづいて行われた方法であるが、現在では労働関係諸法規によって、労働者供給業は成立しないので、このような施行方式は行われない。

(和仁達美)

きりは 切端 トンネル掘さくの場合、坑道最奥掘さく面の地山をいう。(松島 甫)

きりひろげ 切広 (英) enlargement トンネルの掘さく工事では、全断面を一時に掘さくすることはまれで、幾つかの部分に分けて、つぎつぎと掘さくしてゆく。最初に掘る部分を導坑といい、導坑以外の各部分の掘さく作業を総称して切広という。——隧道。(松島 甫)

キワム ワム90000号形有がい車のうち、貨車側板に橙色(だいだいいろ)の急行便の文字および横線の標示のあるものの貨車運用上用いる略称である。

ワム90000号形有がい車は2段リンク式ばねつり装置を有し、高速度運転に耐えるように設計されているので、通称ワキ列車と呼ばれている急行小口列車に連結され、主として小口貨物の輸送に使用している。昭和30年度以降製作されている15t積有がい車は、全部ワム90000号形式であるが、この貨車の昭和32・8現在両数は約1,300両程度である。そのうち急行小口列車に連結されるものについては運用方を指定している。よってこれら運用を指定されたワム90000号形有がい車に対しては橙色の横線および急行便の文字を標示してその他のワムと区別し、貨車運用上「キワム」と略称している。なおこの貨車は小口貨物および本社の指定した車扱貨物に用いることに定められている。(大竹安治)

きんあつせん 均圧線 同一系統に属する電線相互間に電圧または電流の不平衡が生じないように、その相互間を接続する電線をいう。火花異常電圧等の発生を防止する目的に使用され、電車線の交差部分や同一系統の電線相互間等に取付けられている。(佐々木昇幸)

きんかいこうろ 近海航路 航路は日本を中心として内国航路と外国航路との2つに分けるが、外国航路はさらに近海と遠