

コンテナ積み

デッキを設け、手ブレーキハンドルを車上に設けて車上で扱えるようにし、その他の構造はチキ 5000 形式と全く同じにしたものが昭和 35 年開発されたチキ 5500 形式である。これらチキ 5000、チキ 5500 形式は、主として大都市間、主要幹線に 5t コンテナを 5 個積みして運用されていたが、地方支線区向けには積載単位の小さい 2 軸車が都合が良いし、また、ワキ・ワムで輸送されている小口混載貨物のうち、支線区向けのものをコンテナに置き換えよとの観点から開発されたものがチラ 1 形式である。これは 5t コンテナ 3 個積みであるので、必然的に在来の 2 軸貨車に比べ車長・軸距が長大となったが、丙線区運用を考えると軸重を 13t 以下に押えるため、自重の軽減をはかっている。台わくは中ばりに凸形プレス鋼を用い、その断面の中立軸と自動連結器中心とを一致させ、車端衝撃による曲げモーメントを受けないようにし、横ばりを中ばりの上部を通す 2 階式構造としている。走り装置は 2 段リンク式、連結器緩衝装置にはゴム緩衝器が使用されている。積空差は一般貨車に比べて大きい、通常のブレーキ装置を用い、空車時のブレーキ率をやや高めにとることとし、積空可変ブレーキは使用していない。

次いで昭和 39 年度、さらに飛躍的な貨物輸送の近代化を目ざし、貨車近代化委員会が設立され、将来の貨物輸送が種々討議された結果、将来の貨物列車速度としては最高速度 100km/h が望ましいこととなり、したがって車両性能としては 110km/h が望まれることとなった。

このような観点から、さらにいっそうの性能向上をはかった新形式コンテナ車(コキ 10000 形式)が開発され、昭和 41 年度から運用されはじめる計画であるが、主要幹線のコンテナ輸送がチキ 5500 形式からコキ 10000 形式にとって替わる日も近いであろう。——特別急行貨物列車。(岡田圭司)

コンテナ積みおろしせつび コンテナ積卸設備 コンテナは、コンテナ専用貨車(5 個積みチキ 5000 形式・チキ 5500 形式、3 個積みチラ 1 形式)で輸送し、コンテナの集荷、配達は、通運業者へ委託し、トレーラーまたはトラックで行なわれている。コンテナ(自重 1t、荷重 5t)の荷役作業は、一般的にフォークリフト(荷重 10t)で行なっている。

コンテナとコンテナ専用貨車とは、貨車区に配置され、当該貨車区で検査、修繕が行なわれている。コンテナ貨車は、主として 85km/h の高速列車で輸送されるので、貨車の運用検査は、積卸線滞留中に行なわれている。

コンテナ積卸設備
(図-1)には、次のようなものがある。

図-1(a) コンテナ積卸場詳細図

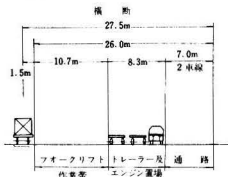
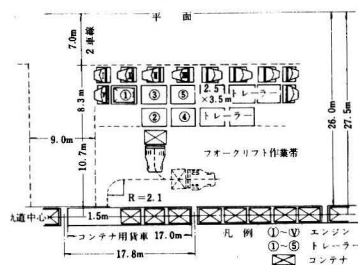


図-1(b)



1 積卸線 1 日到着車数の $1 \sim \frac{1}{2}$ の有効長が必要となる。積卸場に平行して数線の積卸線・留置線がある場合、コンテナ

の集貨、配達にラッシュがあり、貨車入換えに時間を要するような配線形の場合は、積卸場に接する積卸線の軌道舗装を行ない、他の線路を積卸留置線とする場合もある。

2 留置線 現在のコンテナ貨車は、一般的に午前中に到着し、夕方出発する 1 日 1 回運転となっており、連結される列車も指定されているので、その所要有効長は次の式で求められる。

所要長(両) = 1 日到着貨車数(両) + 予備車数(両)

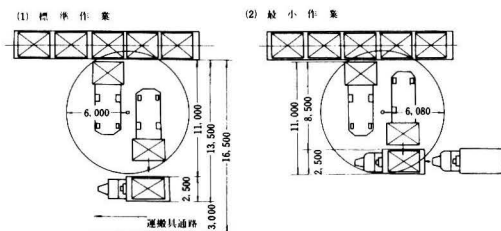
— 積卸線収容数(両)

ただし、積卸線はコンテナ専用の場合。

3 積卸場 低床(上家外)で、フォークリフト(荷重 10t、自重 17.3t)(図-2)と積みコンテナ(6t)が取扱いできるような作業帯・コンテナ置場・通路等が必要である。また舗装はコンクリートとする。コンテナ荷役作業帯は図のようである。相当量のコンテナを取り扱う駅においては一般的に集配用の予備コンテナが配置され、さらにコンテナの集貨、配達にラッシュ時間帯があるので、コンテナ置場を相当量考慮しなければならない。

4 通路 コンテナの荷役は、フォークリフトで行なわれるため積卸場の一部と考え、出入通路との関係を考えて設ける。

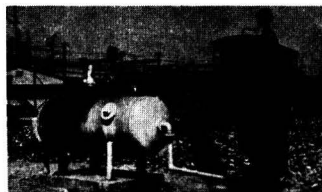
図-2 フォークリフト作業回転半径



5 自動車計重台 コンテナ取扱数の大きい駅に、コンテナを小運搬具(トレーラー、トラック)に積載したまま計量し、コンテナ積載貨物の計量を行なう機器(容量 20t)で、コンテナを相当量取り扱う駅に設けている。

6 検修車 コンテナの定期検査、修繕、清掃を行なう庫。おもな設備としては、修繕台(洗浄も行なう)・電気溶接器・スプレーガン(塗装用)・洗浄装置・検査掛掛所・コンプレッサー等がある。

7 ヤードテスター コンテナ貨車は、主として優等貨物列車(85km/h)で輸送されるので、*運用検査が必要であり、これを積卸線で行なうのが得策であるので、空車となったときブレーキテストができるよう積卸線付近に設けた設備である。ヤードテスターは、数線に 1 個設け、空気配管は、それぞれの積卸線に設ける。



ヤードテスター

(好田 豊・望月英策)

こんぼくせん 根北線 釧網本線斜里駅から分かれ越川に至る営業キロ 12.8km の線。釧網線に属し簡易線である。

この線は鉄道敷設法別表 149 根室国厚床付近より標津を経て北見国斜里に至る鉄道の一部で、昭和 32・11・10 斜里・越川間が開通した。現在気動車運行による旅客営業だけを行なっているが、将来は知床半島の根元を横断して標津線根室標津に結ばれる予定である。線名は根室地方の北の方を走っていることから根北線と名づけられた。(高橋昌保)