

阪神なんば線 連結器

阪神なんば線が開業しました。新しく大阪ミナミが、発展することが期待されています。鉄チャンのテーマもマスコミに取り上げられている事項は避けて、マニユアックな点を取り上げてみました。

今回の阪神なんば線の開業で近鉄奈良線－阪神南大阪線の間で近鉄電車と阪神電車が相互に運行されます。このために両社間の多くの問題点が検討されましたが、例えば、1) ATS のレベル合わせ、2) 連結器の互換性、3) 近鉄10両→8+2編成化、4) 阪神車両の生駒の坂道対策などがあります。今回は、その中の「阪神の連結器の改造」です。阪神電鉄の連結器は、発足当時から、小型軽量を目的に「バンドン式」連結器が採用されてきました。この連結器は、昨今では殆ど採用されておらず、唯一残っているのが阪神電鉄です。一方、近鉄は「柴田式（廻り子式）」連結器で、もっとも多くの私鉄で採用されている密着連結器です。

鉄道会社が相互乗り入れする場合は、緊急事故対策として、連結器の共通化が決められています。このため、今回の相互乗り入れする車両では、阪神電鉄側が、近鉄に連結器を合わせることになりました。

阪神電車の相互乗り入れの専用車両（9000系）は当然、「柴田式」密着連結器になっていますが、今度は乗り入れ車両と阪神本線内の従来の車両との問題が発生しました。これには、連結器の構造とレール面からの高さの差があります。そこで阪神電鉄は、これをキッカケに連結器を全て「柴田式」密着連結器に取り替えることになりました。（これにより高速神戸乗り入れのために作っていた互換性用連結ブロックが不要になります）かなり無理をして取付を行っていますので従来車両には一部車体に切欠きが出来ていますので、興味のある方はみて下さい。



阪神 連結器



近鉄 連結器