

川崎貨物駅のコキ200視察報告（2013. 1. 11）

コキ200の枕ばねを柔らかい二重螺旋コイルばねに交換して、空タンクコンテナでもコキ200に積載して、既に2012年8月から運行している川崎貨物駅まで視察に行ってきた。川崎貨物駅へは京急川崎駅から大師線に乗り、終点の小島新田で降りてすぐ目の前です。川崎貨物駅を跨ぐ人道橋に登ると東京貨物ターミナルへ行く海底トンネルの入り口が見えます。（写真1）



川崎貨物駅の構内は関係者以外立ち入り禁止ですが、背広を着て歩いていると、事務所付近なら注意されません。午後1時頃訪問しましたが、13:57着の4074レがまだ戻って来てないのに、既に23:14発の4077レの荷積作業中でコキ200×4両の内、3両は水色タンコを積載済みでした。敷地内には水色タンコ8個がコンクリート上に置いてありました。（写真2）



川崎貨物駅と東扇島（旧東扇島オイルターミナル、2008年に昭和シェル石油の子会社である東亜石油に吸収合併された）の間はトラック輸送なので、中外液輸のトレーラーにコンテナが積まれた状態になっていました。トレーラーの向こう側に見えるのは出発を待つ13：42発5763レの水色タンコを積載したコキ200と青タキ43000です。この場所にも水色タンコが2段積みにして置いてありました。ここは敷地内ではなく、道路から撮影が可能です。（写真3）



5763レを先回りして撮影するために、京急川崎駅まで戻り、横浜方面の各駅停車に乗り、次の八丁畷駅で降ります。南武線浜川崎支線のホームに登り、まずは、川崎貨物駅へ戻って来る13：47通過の4074レを待ちます。編成はEF65-2084（JR貨物色、保安装置搭載）、青タキ1000×8で、今日のコキ200は既に川崎貨物駅に居たので連結されていません。左に曲がっている複線は東海道貨物線で鶴見駅方面です。右の単線は南武線浜川崎支線で尻手連絡線を通り新鶴見信号所を経由して武蔵野貨物線に入り、武蔵浦和から高崎線に入ります。（写真4）



5分後に先ほど川崎貨物駅に居た5763レが反対側から13:52に通過します。編成はEF210-135 (桃太郎)、緑タキ1000×4、黒タキ43000×2、青タキ43000×2、コキ200 (水色タンコを積載) ×2でした。(写真5)



(ブログ「鶴見の端っこから」から転載)

コキ 200 型式走行安全性確認試験 [2012/5/9\(水\) 午後 10:20 東海道 鉄道、列車](#)

私の 5052 レでの黄タンコ目撃が思わぬ注目を浴びて驚いた今回の試験。ようやく 5/6 に撮影できました。今度はもっとよい場所で撮りたいです。

(鶴見・八丁畷間の東海道貨物上り線、手前の4本の線路は東海道線と京浜東北線)

- ①EF210-134 (桃太郎)
- ②コキ 200-21 (UT13C-8071,8072)
- ③コキ 104-1317 (Research Cabin ZX45A-1,2)
- ④コキ 200-19 (UT13C-8089,8090)
- ⑤EF210-166 (桃太郎)



(新聞記事から転載)

日本流通新聞 8月27日付紙面から

石油基地を有効活用

JR貨物 タンクコンテナで初のメタノール輸送

日本貨物鉄道(JR貨物/田村修二社長)は20日、神奈川県の川崎市から群馬県高崎市まで、タンクコンテナを利用した初のメタノール輸送を開始し22日、現地に関係者らを集めて出荷式を行った。輸送距離は川崎貨物駅～倉賀野駅間約139km。



出荷式であいさつするJR貨物福島常務取締役関東支社長



OT高崎営業所内のメタノール取卸作業

JR貨物、化成品を石油列車で輸送－CO2年470トン削減

掲載日 2012年08月23日

JR貨物は石油輸送列車と鉄道輸送用の石油貯蔵施設を活用し信越化学工業のメタノールを運搬する事業を始めた。石油輸送列車を使って化成品を輸送するのは同社として初の試みとなる。これまでの輸送をすべてタンクローリーで行っていたのに比べ、年間約470トンの二酸化炭素(CO2)排出量の削減効果を見込む。

川崎貨物駅(川崎市川崎区)からメタノール用のタンクコンテナを載せた石油輸送列車で荷物を倉賀野駅(群馬県高崎市)に運び、同駅に新たに設けたメタノール貯蔵設備で一時貯蔵した後、タンクローリーで納入先に配送する。輸送量は年間約6万トン。

この輸送のため、JR貨物グループの日本オイルターミナルはメタノールタンクを5基設置するなど倉賀野駅の設備を2億円弱かけて改造。22日には荷主の信越化学工業や設備改造の設計・施工をしたJXエンジニアリングなどの関係者を招き出荷式を行った。