

MISSING TRAIN

消えた車両

Don Scarpitta

KINKISHARYO International, L.L.C 輸送担当部長



貨車による車両輸送の一例

私は近畿車輛の最初のボストン(MBTA)向けプロジェクトから、今日のダラス(DART)向け中間C車の納入まで、近畿車輛製LRVの輸送を20数年にわたり担当して来た。その間、車両の輸送で実に不可解なできごとを体験した。

LRVの特性(連接構造)から、通常車体の吊上げ、吊下げ用に特殊なリフティング装置を用意し、特殊なトレーラーで路上輸送するケースが多いが、まれに大型の平貨車で鉄道輸送することもある。DART向けオプション契約のLRVはエルマイラで組立てた。エルマイラはニューヨーク州の北部に位置し、テキサス州ダラスまで2,000 km(日本なら、稚内から鹿児島まで)も離れており、どのような方法で運ぶか検討する必要があった。

DART LRVの完成車(2車体構成)のサイズと重量は、カブラー間長さ28.65m、重量50tで、トレーラーで路上輸送するにはあまりにも超大、長距離過ぎた。仮に路上輸送が可能としても、エルマイラへ帰還の「カラ輸送」を考えると、時間とコストの浪費は避けがたく、問題外であった。種々の提案を検討した結果、最善の方法は鉄道輸送ということになった。しかし当時だれもが予想できないことであったが、この決定はわれわれに強烈なストレスと心痛をもたらすことになった。

当時アメリカ東海岸で鉄道を運営する大手の会社はCon RailとCSXの2社で、DARTの車庫まで搬入するには、別途BBNSF鉄道と現地のローカル鉄道への接続、そしてLRV輸送用のための27mの大型平貨車と、その両端に「遊車」(小型の平貨車)が必要であった。27mの大型平貨車はエルマイラ工場で改造工事を行い、LRVの完成車をしっかりと平貨車に固定できるよう措置を取った。複数の鉄道会社と一括契約を結び、輸送用の大型平貨車3、4両と、何両かの「遊車」を確保し、エルマイラで貨車積みを行い、ダラスで荷降ろしするまでのプランをたてた。LRVがダラスに到着次第、空の平貨車はエルマイラへ返送され、再使用される予定であった。

この計画は一見問題なさそうに思えたが、実は悪夢のはじ

まりであった。信じられないことだが、このアメリカで27mの大型平貨車が途中で行方不明になったり、別の鉄道が勝手にその貨車をほかの輸送に使ったりで、エルマイラで何週間も待ちぼうけを食らうことがたびたびあった。

ときには、われわれのLRVが、南ではなく北のカンザス市へのルートを取ったこともある。こちらからの度重なる苦情申し入れにより、鉄道側で調べた結果、カンザス市の車庫で滞留しているかと思われた貨車がそこにおらず行方不明、ようやく居場所を突き止めたあと、鉄道側はすぐにルート変更してくれたが、そのことで輸送期間が2週間以上も余計にかかることになった。

また、別の輸送でエルマイラ出発後LRVが4日間行方不明になり、探し回った結果、エルマイラ近郊のヤードでひっそりと貨物列車の後部にいるのが発見されたこともある。

悪夢の中で最もひどいのは、途中で完全に1両を見失ってしまったことである。われわれは鉄道側とともに死に物狂いで居場所を探し続け、探し出すまでに5・6週間もかかり、まさにストレスの連続であった。

お分かりのとおり、ダラスへの輸送トラブルで、われわれは何度も心臓発作の危機に見舞われたが、消えた車両を荷受人(DART)にどう説明すればよいのか……。鉄道間の協調欠如で、こちらのストレスは限界ぎりぎりであった。

幸いなことに、DART向けのその後のオプション契約やほかの案件において、ユーザー(納入先)の近辺でFAを行い、またケースによればニュージャージーやフェニックス案件のように、最終組立て場所から近辺のユーザーへ直納することもある。さらに喜ばしいことは、信頼のおける車両輸送業者がトラックでユーザーに確実に納入してくれるようになったことである。こうした経験を経て、われわれは管理体制を改善できるようになり、LRVを見失うリスクから開放されつつある。

どんな仕事にもストレスはつきものだが、車両消失といったつまらぬストレスは二度と体験したくないものである。

海外事業室 訳