

## 連結器・制動機コーナー(ここでは連結器についてのみ紹介します)

大正14年7月17日を中心とした16日～20日、国鉄の保有する機関車約3,200両、客車約8,900両、貨車約521,000両合計約533,100両全ての連結器が明治5年の開業から使われてきた「らせん連結器」から現在も客車・貨車に使用されている「自動連結器」への取り換えられました。当時は輸入品と国産品の自動連結器を使用しました。大正8年の計画当初からの費用2500万円、自動連結器の単価160円でした。

欧州などで現在も使われている「らせん連結器」は、「自動連結器」に比べ作業員が車両の間に入って連結・解放の作業をするために危険度が高く、作業効率も悪いなどの欠点があることから交換されました。当時の「自動連結器の栞(鉄道省)」には危険防止・作業時間短縮・人力の節約・輸送量増加・修繕費低下がうたわれています。

連結器の交換を一度に行った事が当時、世界的に注目を集めました。



### 自動連結器

機関車や客車・貨車など連結器の基本として使われています。

### 密着式小形自動連結器

気動車などに使われています。軽量小型の自動連結器の改良型で、連結器どうしのすき間が小さくなっています。

### 密着連結器

電車に使われていて、ブレーキ用空気管や最近では電気回路も同時につなぐことができます。

その他に、**棒連結器**(普段、車両の切り離しをしない固定編成に使われる棒状の連結器)があります。

また、自動連結器と密着連結器は構造上の理由から直接つなぐことができないので**両用連結器**(自動連結器と密着連結器を一体化させた連結器)や**中間連結器**(自動連結器と密着連結器の間に挟みこんで使う連結器)があります。