

低下を防止する構造になっている。



写真-5 跨座式（アルヴェーク式）モノレールの台車
（羽田・浜松町間で使用）

アルヴェーク式は、コンクリートけたの上面を空気入りゴムタイヤ付の台車が走行し、この上に車体が載っている方式で、これに対しロッキード式は、コンクリートけたの上面に取り付けた鋼製レールの上を鋼製車輪（弾性車輪）付の台車が走行し、この上に車体を載せた方式である。そして各方式とも、曲線における台車の誘導、方向変換、車体にかかる横風や不平衡遠心力などによる横荷重をささえるために、軌道けたの両側面に接する案内輪または安定輪を備えている。現在実用されているモノレール鉄道の状況を付表に示す。

参考文献 JREA 第7巻第8号(1964)。外国鉄道技術情報

第3巻第8号(昭和34) 第4巻第7号(昭和35) 第5巻第5号(昭和36) 第5巻第6号(昭和36) 第6巻第7号(昭和37) 第7巻第6号(昭和38)。



写真-6 跨座式（ロッキード式）モノレール（岐阜試験線で使用中）

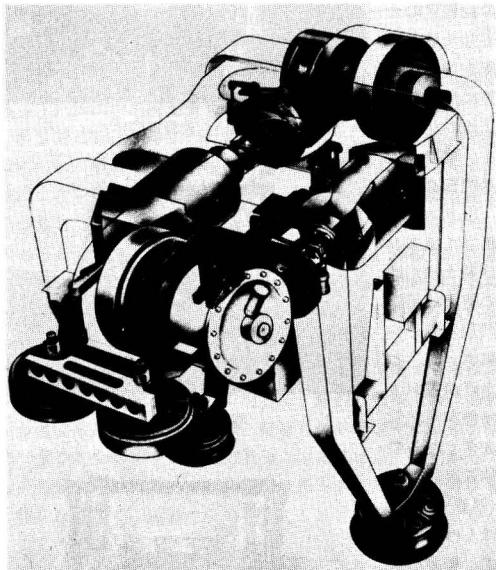


写真-7 跨座式（ロッキード式）モノレール台車（岐阜試験線で使用中）

モノレールの現状

（卯之木 十三）

	日 本						外 国						
敷 設 地	上野動物園	奈良ドリームランド	犬山遊園	読売ランド	東山動物園	羽田・浜松町	ヴッペルダール(西独)	ヒューストン(米)	ケルン＝フューリンゲン(西独)	ディズニeland(米)	オルレアン(仏)	トリノ(伊)	シアトル(米)
敷 設 年	1957	1961	1962	1963/1964	1964	1964	1901	1956	1957	1959/1961	1960	1961	1962
形 式	懸垂式	跨座式(東芝式)	跨座式(アルヴェーク式)	跨座式(アルヴェーク式)	懸垂式(サフェージュ式)	跨座式(アルヴェーク式)	懸垂式	懸垂式	跨座式(アルヴェーク式)	跨座式(アルヴェーク式)	懸垂式(サフェージュ式)	跨座式(アルヴェーク式)	跨座式(アルヴェーク式)
延 長(km)	0.33	0.84	1.4	1.97/1.13	0.45	13.2(複線)	13.2	0.38	1.8	1.34/2.6	1.4	1.16	1.59(複線)
最急こう配(%)	40	50	97	65.3	0	60				67.2		0	
最小曲線半径(m)	40	50	150	100	350	120			135	36.6		500	
レ 材 質	鋼	PC	RC PC	RC PC	鋼	PC 鋼	鋼	鋼	PC	PC RC	鋼	PC	PC
断面幅×高さ(m)	0.6×0.96	0.6×1.0	0.8×1.4	0.6×1.05	2.15×2.07	0.8×1.4		逆三角形 0.6×1.07	0.8×1.4	0.5×0.88 0.5×1.02		0.8×1.4	0.91×1.52
車 幅(m)	9.28	34.9/3両	30.8/3両	26.4/3両	17.0	29.4/3両	11.45	16.8	28.4/3両	27.4/3両	17.3	30.3/3両	36.6/4両
自重(t)	1.685	2.33	2.95	2.49	3.145	3.02	2.10	2.44	3.0	2.14	2.96	3.10	3.05
乗客定員(人)	6.0	40/3両	39.3/3両	27.0/3両	23.0	40.7/3両	11～13	14		29/3両	16	36/3両	9.07/1両
	31	360/3両	300/3両	140/3両	150	240/3両	65～80	110	300/3両	82/3両	123	340/3両	450/4両