

【切手解説書（中面）】

東京モノレール開業50年のあゆみ

東京モノレール株式会社

1. 東京モノレールの開業

東京モノレールは、1964年10月に開催された東京オリンピック開催まで、あと23日と迫った9月17日に都心と空港を路線長13.1kmで結ぶ空港アクセスとして開業した。駅は都心側の浜松町駅と空港側の羽田駅の2駅だった。

当時、モノレールの開通は、首都高速1号線及び国鉄東海道新幹線の開通とともに、「日本の交通革命をもたらすもの」とされ、オリンピックの開催中は、オリンピックムードと新交通機関という珍しきから、休日には最高55,000人という盛況ぶりまで浜松町駅には長蛇の列ができた。



2. 営業活動の変遷

各駅の開業

東京モノレールの開業当初は浜松町駅～(旧)羽田駅の2駅であったが、沿線の開発等に伴い、次の通り新駅が開業した。

- ① **天王洲アイル駅** 開業日:1992年6月19日
天王洲アイル駅は、この地域の開発にあつた企業の請願によって開業した。その後、2001年3月31日、「りんかい線」の天王洲アイル駅が開業し、2002年12月1日にはJR大崎駅へ延伸、埼京線との相互直通運転を開始したことに伴い、当駅は、お台場地区に加え、大井町・渋谷・新宿・大宮方面への乗換駅としての役割を担うこととなった。
- ② **大井競馬場前駅** 開業日:1965年5月27日
大井競馬場前駅は、大井競馬・オートレース場のご利用のお客さまの利便を図るため、これらの開催日のみ営業を行う仮設駅として開業した。その後、1967年6月1日から常設駅としている。
- ③ **流通センター駅** 開業日:1969年12月15日
流通センター駅は、この地区に開業したトラックターミナルへ進出が予定されていた物流関係各社への通勤客、所用客の利便を図るため「新平和島駅」として開業した。その後、1972年1月8日に現駅名に改称した。
- ④ **昭和島駅** 開業日:1985年2月7日
昭和島駅は、当社昭和島基地への勤務者のため、一部列車を停車し使用していた乗降場を、現業部門の昭和島地区への統合、周辺地域の開発の進捗等により改築し、一般駅として開業したものである。開業以降、無人駅として営業していたが、2000年9月28日から係員の配置を行った。その後、2007年3月のダイヤ改正時には、「空港快速」区間快速「大幅増発を行うための待避線」を新設、2面4線の島式ホームとなった。
- ⑤ **整備場駅** 開業日:1967年3月20日
整備場駅は、羽田空港整備地区への通勤客・所用客の利便を図るため「羽田整備場駅」として開業した。その後、1993年9月27日の新線開業時、現駅名に改称した。

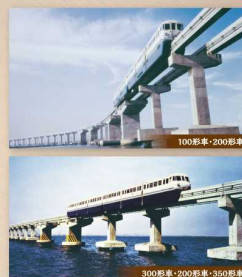
その後、羽田空港沖合開業事業の進捗により、1993年9月27日、天空橋駅、新整備場駅、羽田空港駅（現在の羽田空港第2ビル駅）が開業し、2004年12月1日、羽田空港第2ビル駅が開業した。また、1979年の国際線の成田空港移転以来32年を経て再び海外への玄関口としての使命を担うために新設された羽田空港国際線旅客ターミナルビルの供用開始にあわせ、2010年10月21日には、羽田空港国際線ビル駅が開業した。

3. モノレール車両の変遷

(1) 100～800形車

1964年の開業当初、保有車両は、100形車14両、200形車11両、300形車4両、350形車4両の計33両であった。100形車と300形車が先頭用車両、200形車と350形車が中間車両である。いずれも車体長が10m前後と後の500形車以降よりも小型の車両で、当時としては珍しいアルミ合金製の車体であった。

100～350形車は、1979年まで活躍した。1969年、お客さまの増加に対応するため導入した500形車は、車体長を15mと大型化し、今までの固定台車方式からモノレールとしては世界初のボギー台車方式に変更して輸送力を強化した。さらに、車体強度の向上のため全鋼製溶接構造とした。



国内で都市交通機関としての役割を果たす跨座式モノレール車両の基本形となったといわれておられる500形車は、計13編成26両を製造し、1991年まで活躍した。

1978年に導入した600形車は、500形車の実績を踏まえ、車体剛性を中心に改良を加えた車両で、技術向上により車体に再びアルミ合金を使用し、スカート材料にはFRPを採用するなど、軽量化を図った。

600形車は、1997年まで計9編成18両を運用した。

1982年には、当社初の冷房車両である700形車を導入した。空港をご利用されるお客さまの利便を図るため客室内に大型の荷物台を設けたのも700形車からである。

700形車は、1998年までの間、計6編成13両を運用した。

1985年に導入した800形車までが重連運転対応の車両であった。800形車は、前後に800形車以外の他形式車両を連結し運用することを前提に設計した中間専用車両で、運転室を設置しておらず、車庫内で単独走行するときに使用する簡易運転台を設けていた。

800形車は、1998年まで計4編成8両を運用した。



【切手解説書（表面）】

(2) 1000～2000形車

現在運用している車両は、1000形車16編成96両と2000形車4編成24両の2形式20編成120両である。

1000形車は1989年に導入した東京モノレール初の6両固定編成でこれまでの車両と異なり、大型のガラス採用や展望席の設置など新たな試みを探り入れた車両である。

2000形車は、1000形車による車両更新、増備計画を途中から引き継がせるかたちで開発、導入した車両である。2000形車の最大の特徴は、主回路にVVVF制御方式を採用したことである。VVVF制御方式は、他の鉄道方式ではすでに導入されていた技術であったが、モノレール車両では弾力性に富むゴムタイヤに起因するトルク変動等の課題を解決する必要があり、実際に営業投入されたモノレール車両としては2000形車が初となった。

2000形車は、1997年から2002年にかけて納入された4編成24両が全車現役で運行している。1000形車、2000形車は、それぞれ1990年度と1997年度にグッドデザイン商品にも選定された。



(3) 10000形車

10000形車は、当社の開業50周年である2014年7月から運行を開始した。「10000形」と命名した車両は、「スマートモノレール」をコンセプトに掲げ、2000形車を基本としながらも最新技術を積極的に採用し、お客さまサービスと安全性の向上、ライフサイクルコストの削減、人や環境への配慮などを強く意識した。

東京モノレール

開業50周年



Tokyo Monorail Company, Limited

