

第1章 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

(1) 事業者

名称：東京都

代表者：東京都知事 小池 百合子

所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

名称：多摩都市モノレール株式会社

代表者：代表取締役社長 醍醐 勇司

所在地：東京都立川市泉町 1078 番 92

(2) 環境影響評価の実施者（都市計画を定める者）

名称：東京都

代表者：東京都知事 小池 百合子

所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

第2章 対象事業の名称及び種類

名称：多摩都市モノレール（上北台～箱根ヶ崎）建設事業

種類：モノレールの建設

第3章 対象事業の内容の概略

本事業は、東京都東大和市上北台一丁目地内の多摩都市モノレール上北台駅付近を起点とし、東京都西多摩郡瑞穂町大字箱根ヶ崎地内を終点とする約7.0kmの区間にモノレールを建設するものです。

多摩都市モノレールの延伸計画であり、ほとんどの区間は、新青梅街道に併設されます。

事業計画の概要を、表3-1に示します。

表3-1 事業計画の概要

項目	計画の概要
対象とする区間	起点：東大和市上北台一丁目 終点：西多摩郡瑞穂町大字箱根ヶ崎
対象とする延長	延長：約7.0km
形式	跨座型モノレール
単線・複線の別	複線
運転速度	表定速度 約27km/時
通過地域	東大和市、武蔵村山市、瑞穂町
主要施設	モノレール軌道、7駅
工事予定期間	約10年

第4章 対象事業の目的及び内容

4.1 事業の目的

本事業は、多摩都市モノレール（多摩センター～上北台間：約 16.0km）を箱根ヶ崎方面へ延伸（上北台～箱根ヶ崎：約 7.0km）することにより、多摩地域の活力・魅力向上、鉄道の快適な利用を図ることを目的としています。

4.2 事業の内容

4.2.1 位置及び区間

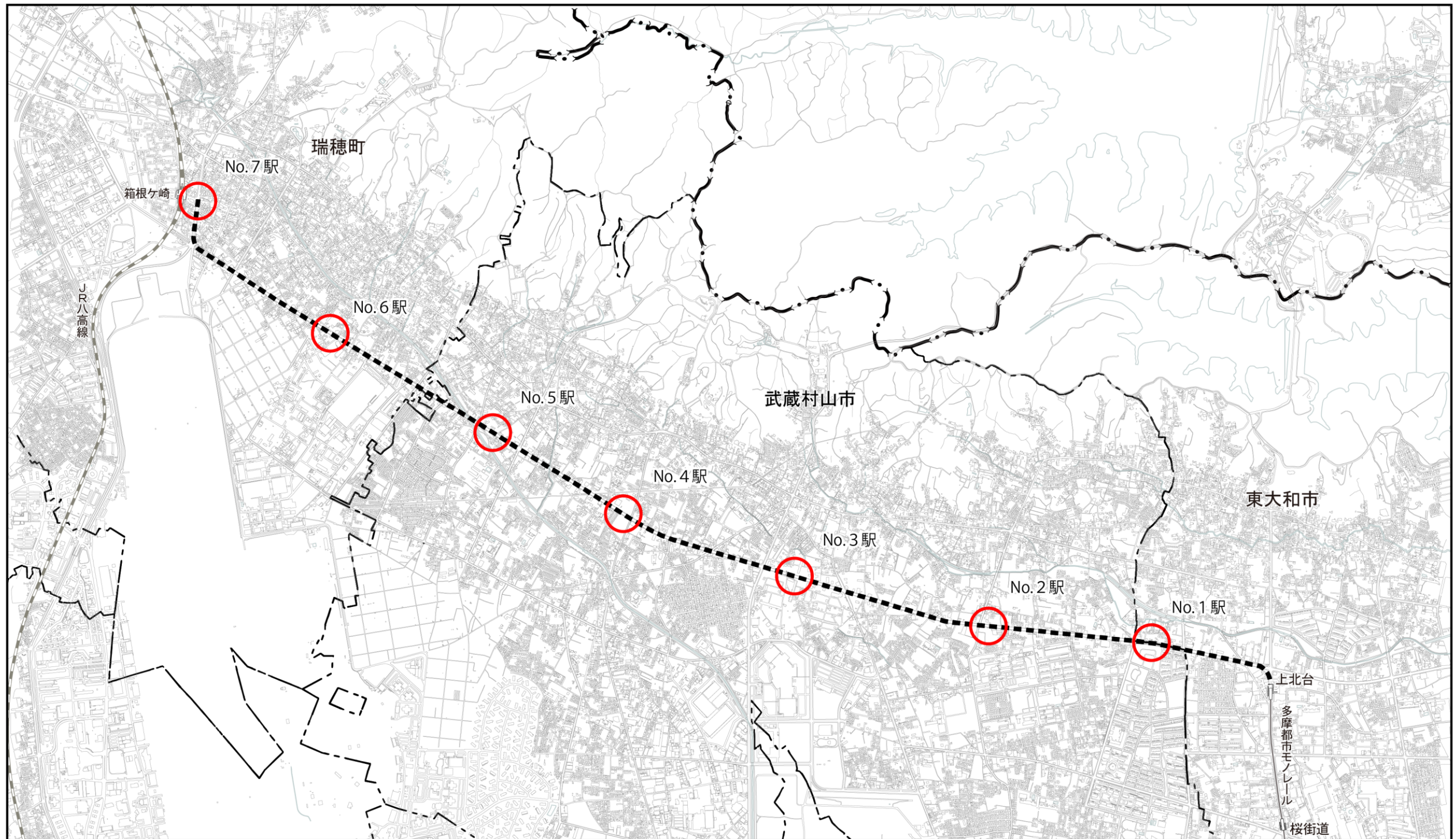
本事業は、東京都東大和市上北台一丁目地内の多摩都市モノレール上北台駅付近を起点とし、東京都西多摩郡瑞穂町大字箱根ヶ崎地内を終点とする約 7.0km の区間にモノレールを建設するものです。

多摩都市モノレール上北台駅付近及び JR 八高線箱根ヶ崎駅付近を除き、新青梅街道の上部に高架構造で併設される計画です。

なお、事業区間の位置（広域）を図 4.2-1、事業区間概要図を図 4.2-2 に示します。



図 4.2-1 事業区間の位置（広域）



- 凡例
- : 事業区間
 - : 都県界
 - : 市町界
 - : 新駅予定地

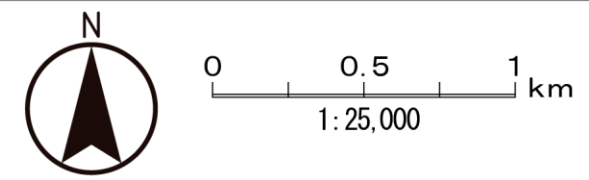


図 4.2-2 事業区間概要図

4.2.2 事業計画

(1) 事業計画の概要

事業計画の概要は、表 4.2-1 に示すとおりです。

表 4.2-1 事業計画の概要

項目		計画内容	
事業延長		約 7.0km	
主要施設	軌道	跨座型複線軌道	
	駅（仮称）	東大和市	No.1（注）
		武蔵村山市	No.1（注）, No.2, No.3, No.4, No.5
		瑞穂町	No.6, No.7
変電所	2箇所		
車両	形式	跨座型モノレール	
	定員	約 100 人/両	
	動力	直流 1,500V	
運転計画	編成車両数	4両編成（15m/両）	
	運転方法	南行線 1 本 北行線 1 本	
	運転本数	朝方ラッシュ時最大（本/時） 南行 10 本、北行 9 本	
		終日（本/日） 南行 136 本、北行 125 本	
運転速度	最高速度 60km/時 表定速度約 27km/時		

（注）No.1 駅は、東大和市・武蔵村山市の市境に設置

(2) 主要項目

ア 軌道

本事業は、跨座型複線軌道で、高架構造となっています。

構造は、鉄筋コンクリート支柱（以下、「RC 支柱」といいます。）及びプレストレストコンクリート軌道桁（以下、「PC 軌道桁」といいます。）からなっており、主要道路及び河川と交差する区間においては、RC 支柱又は鋼製支柱及び鋼軌道桁又は鋼箱桁（モノレール橋）からなっています。

断面図位置図を図 4.2-3、各地点における断面図を図 4.2-4～図 4.2-9 に示します。

イ 駅

モノレール事業区間約 7.0km の区間に 7 駅を設置する計画です。

これらは、いずれも高架構造で、標準ホーム延長は約 66m となります。

断面図位置図を図 4.2-3、駅部の断面図を図 4.2-10～図 4.2-16 に示します。

ウ 変電所

2箇所に新設します。

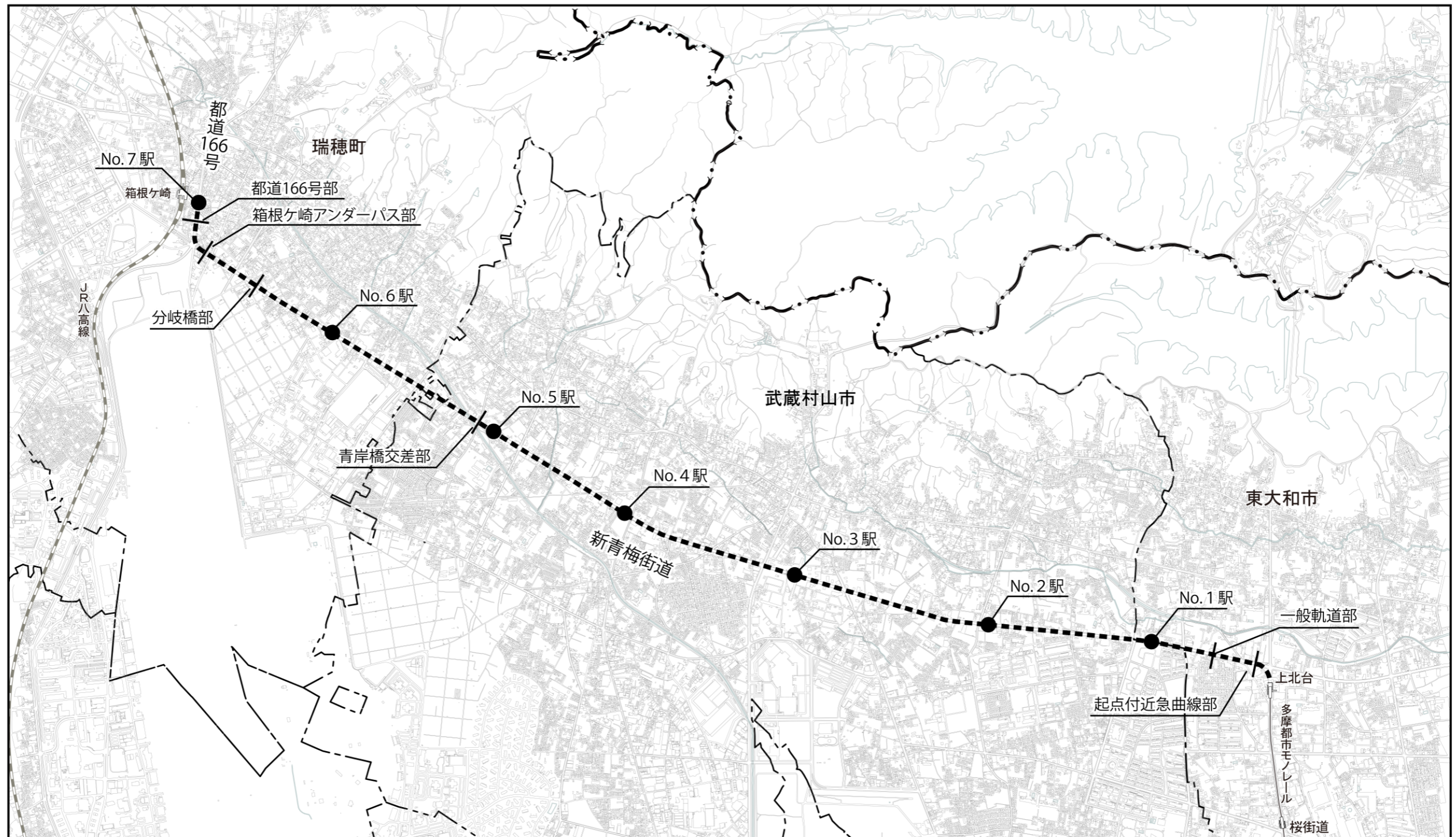
エ 車両

車両は跨座型モノレールで4両固定編成となっており、全長約60m（約15m/両）、定員約400人（約100人/両）となります。

オ 運転計画

運転本数は、朝方ラッシュ時最大（本/時）南行10本、北行9本、終日（本/日）南行136本、北行125本で計画します。

また、運転速度は、最高速度60km/時、表定速度約27km/時で計画しています。



凡例

- : 事業区間
- : 都県界
- - - : 市町界
- : 新駅予定位置
- : 断面図地点

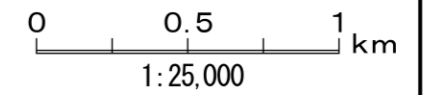


図 4.2-3 断面図位置図

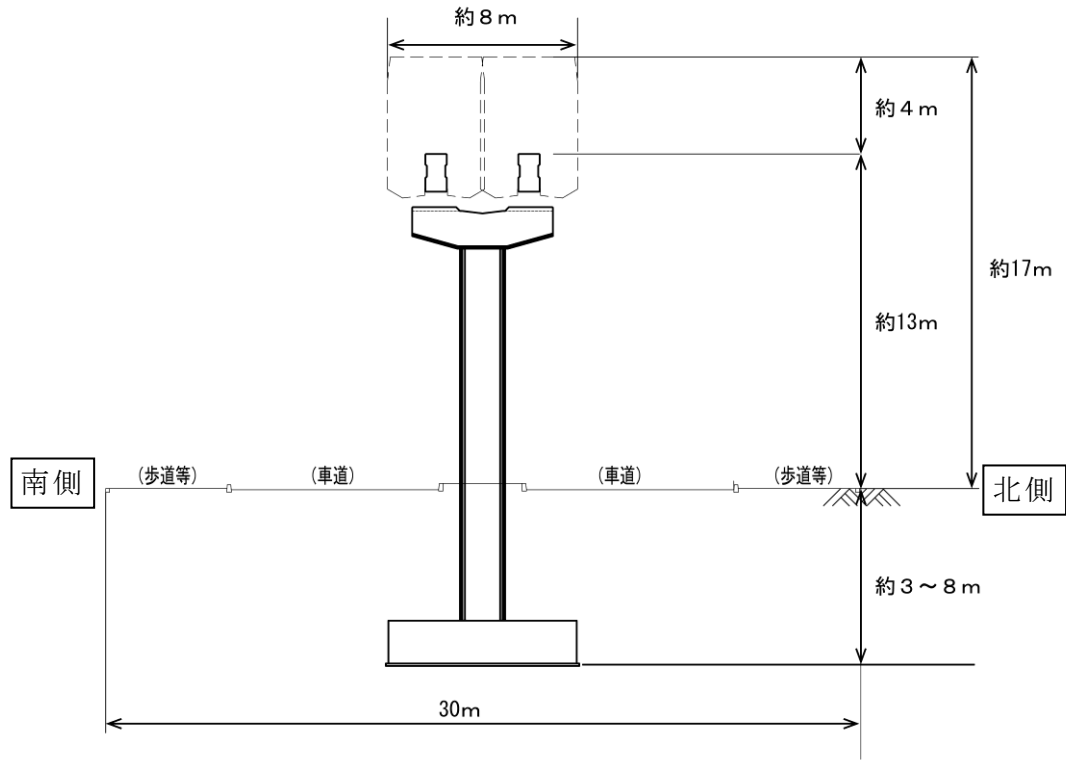


図 4.2-4 断面図（一般軌道部）

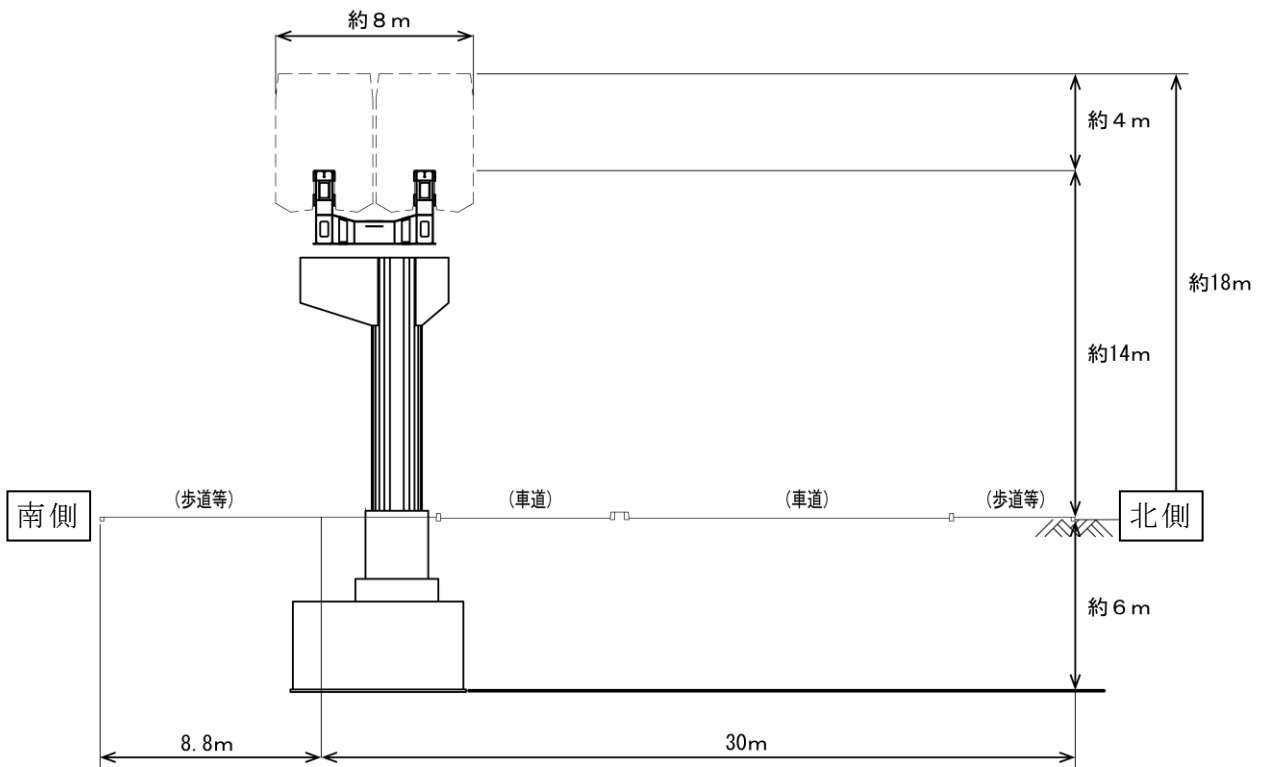


図 4.2-5 断面図（起点付近急曲線部）

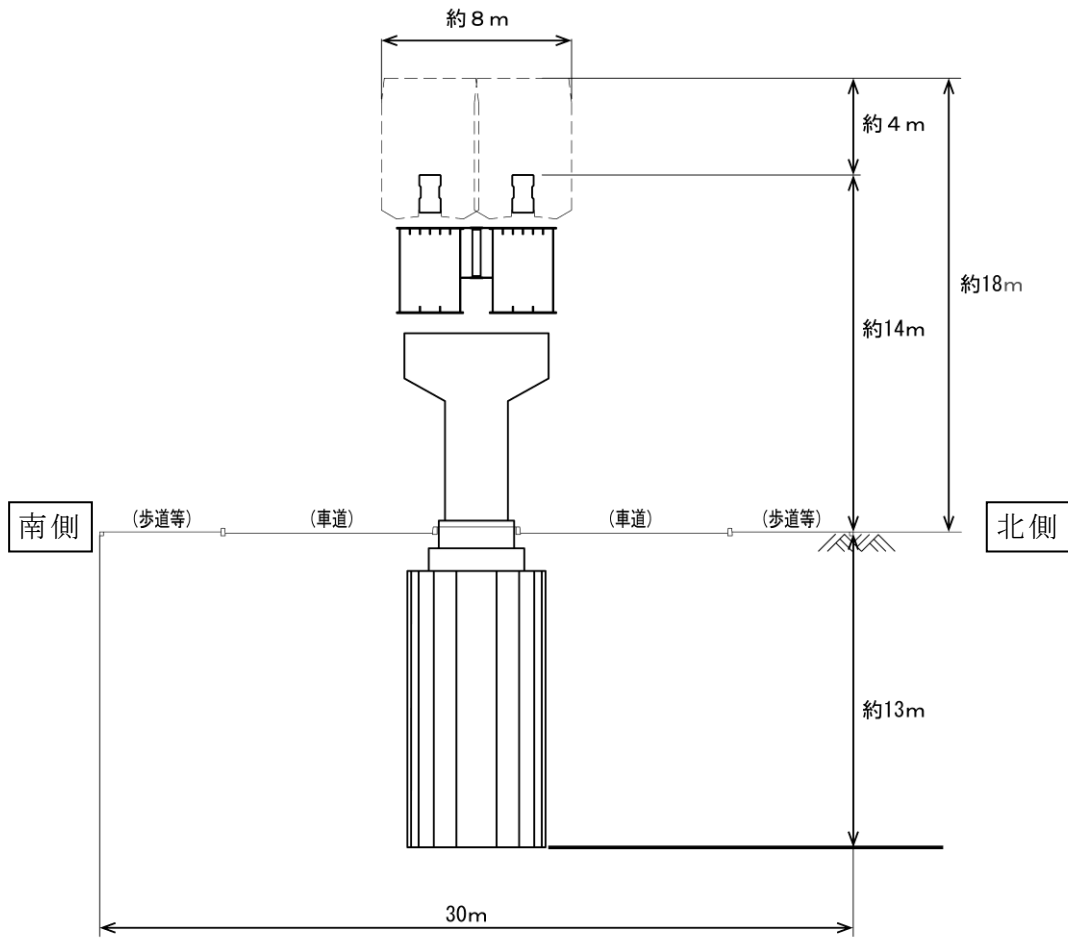


图 4.2-6 断面图（青岸橋交差部）

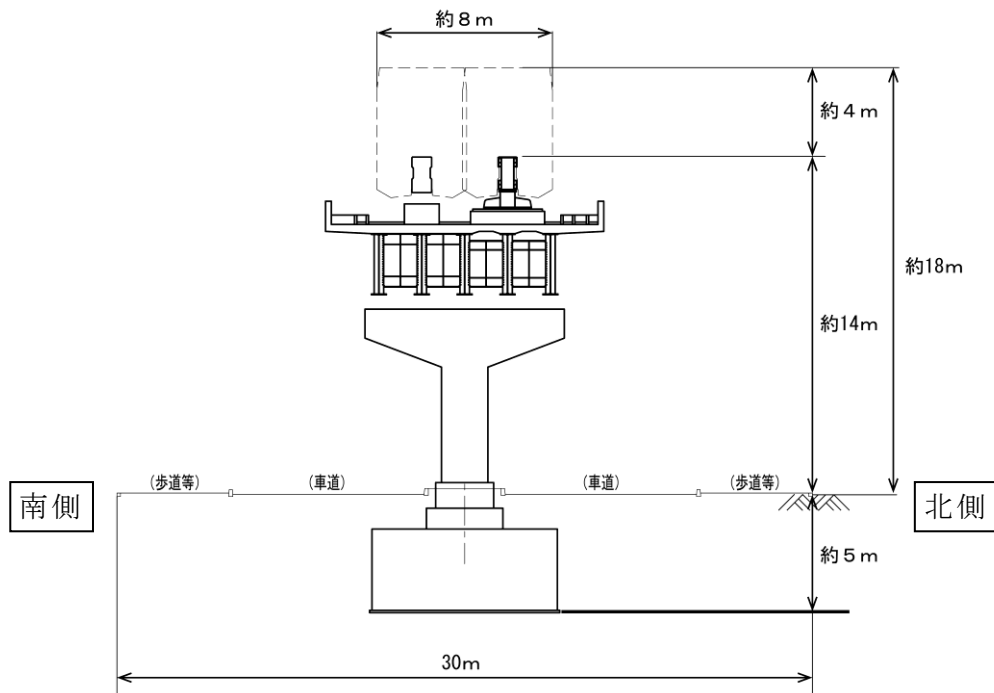


图 4.2-7 断面图（分岐橋部）

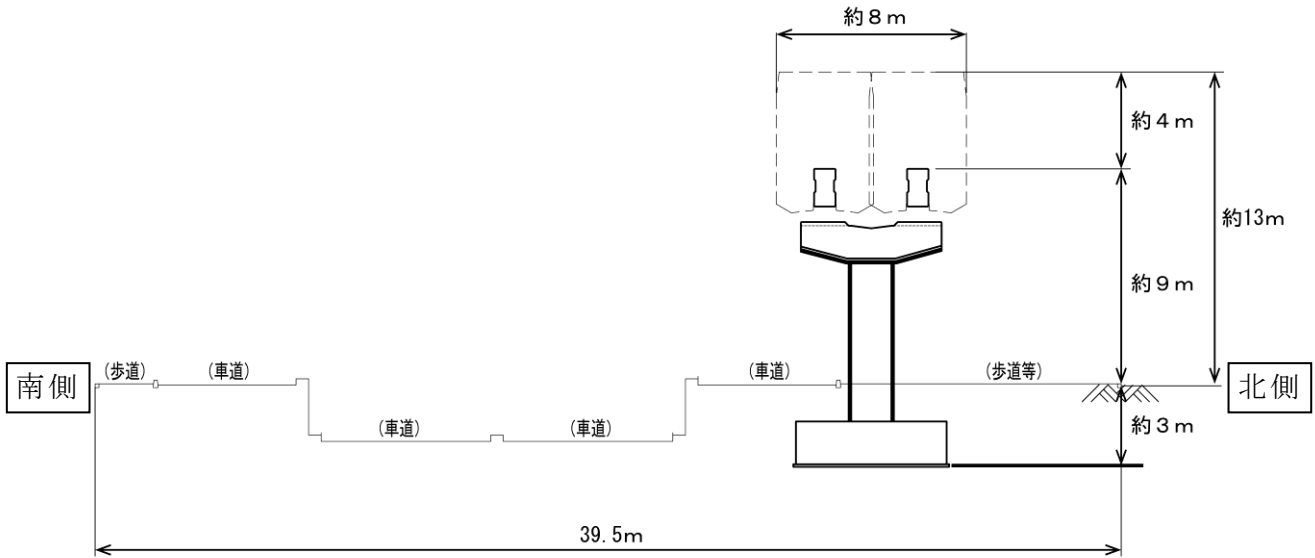


図 4.2-8 断面図 (箱根ヶ崎アンダーパス部)

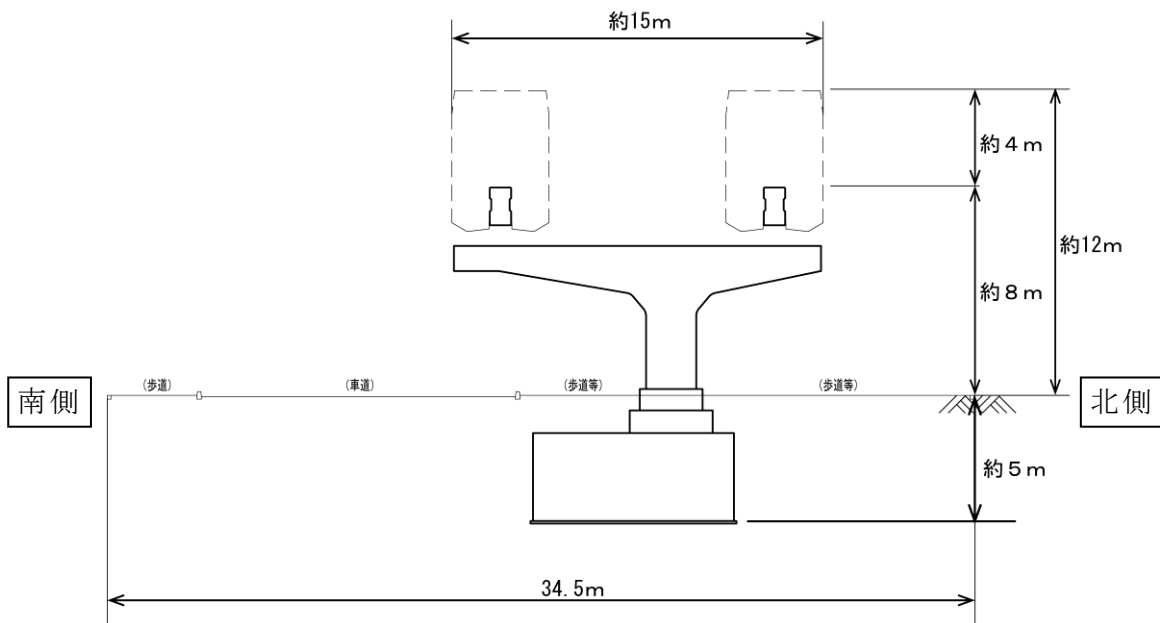


図 4.2-9 断面図 (都道 166 号部)

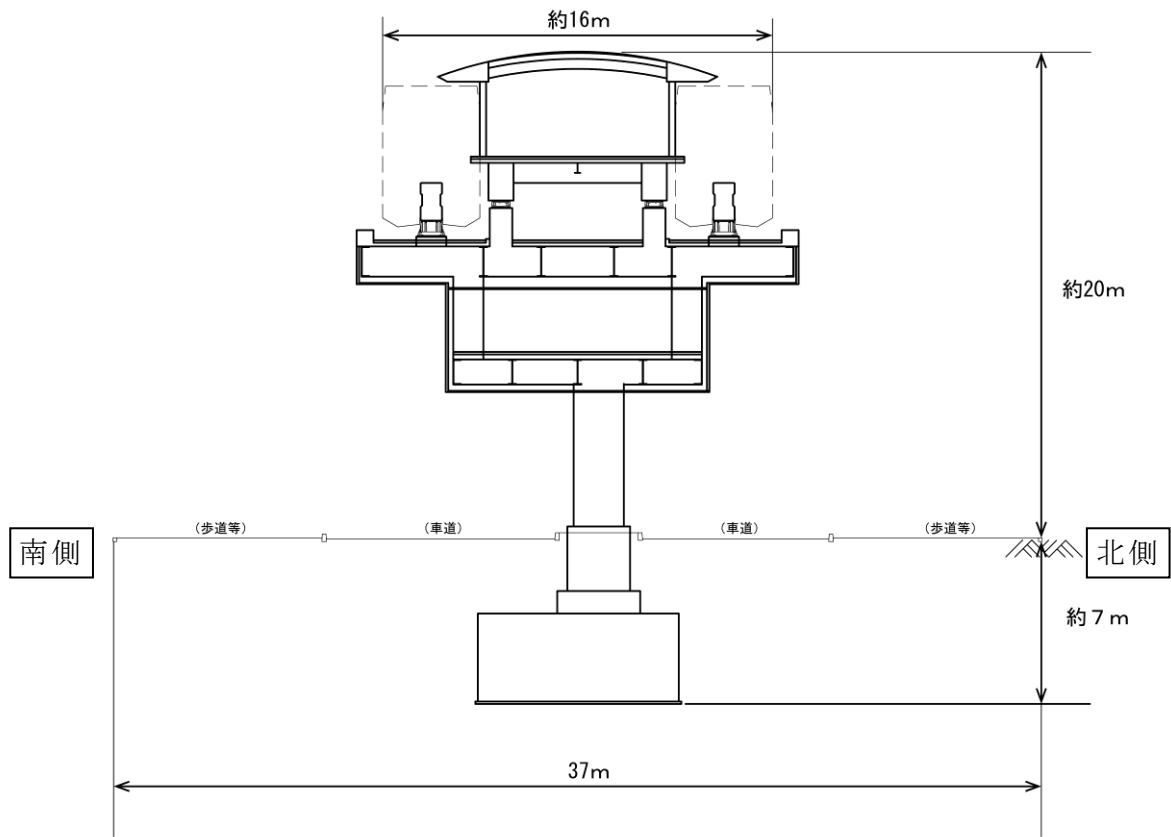


図 4.2-10 断面図 (No. 1 駅)

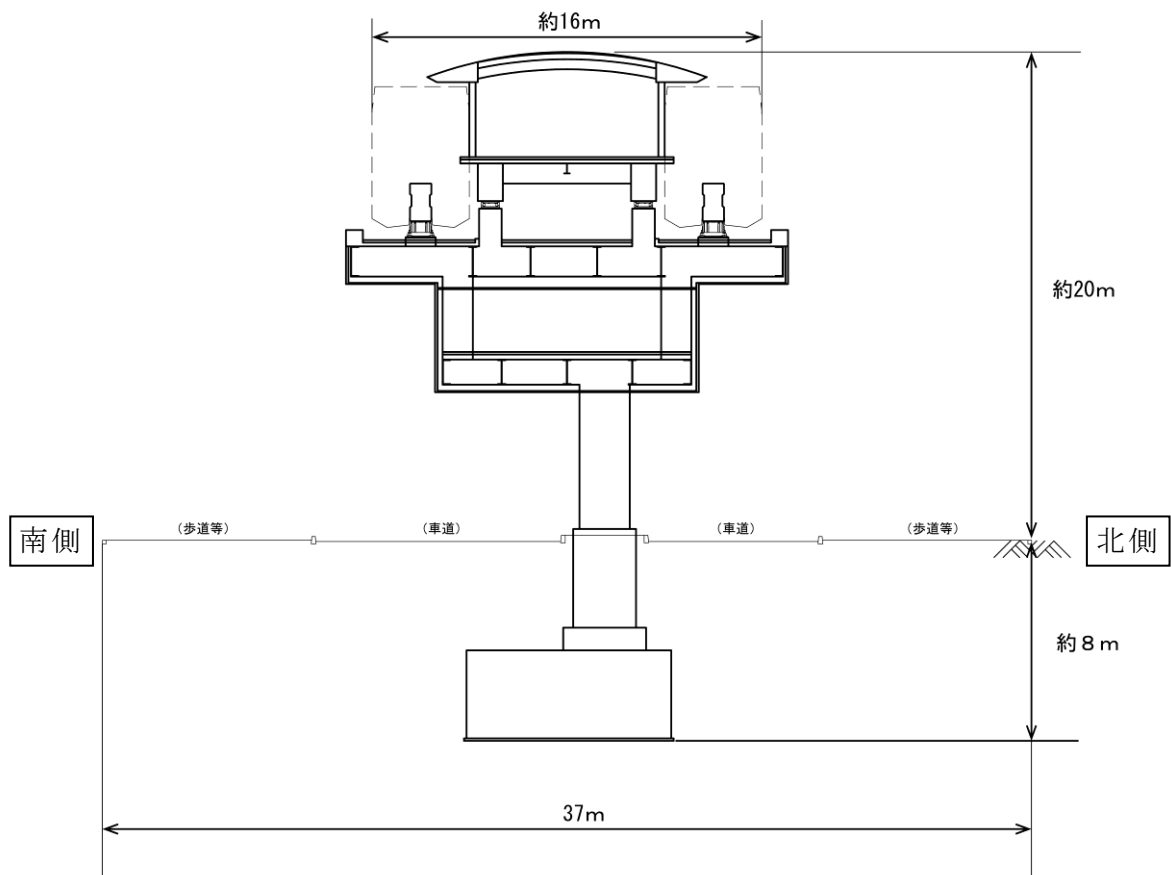


図 4.2-11 断面図 (No. 2 駅)

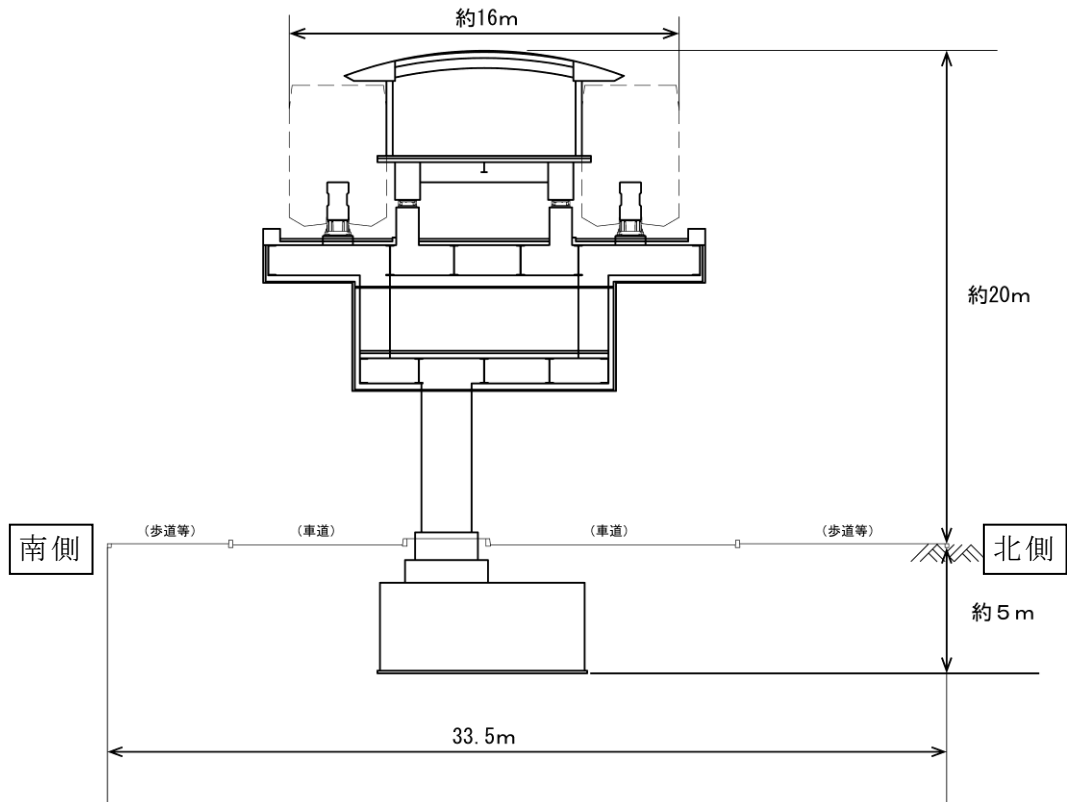


図 4.2-12 断面図 (No. 3 駅)

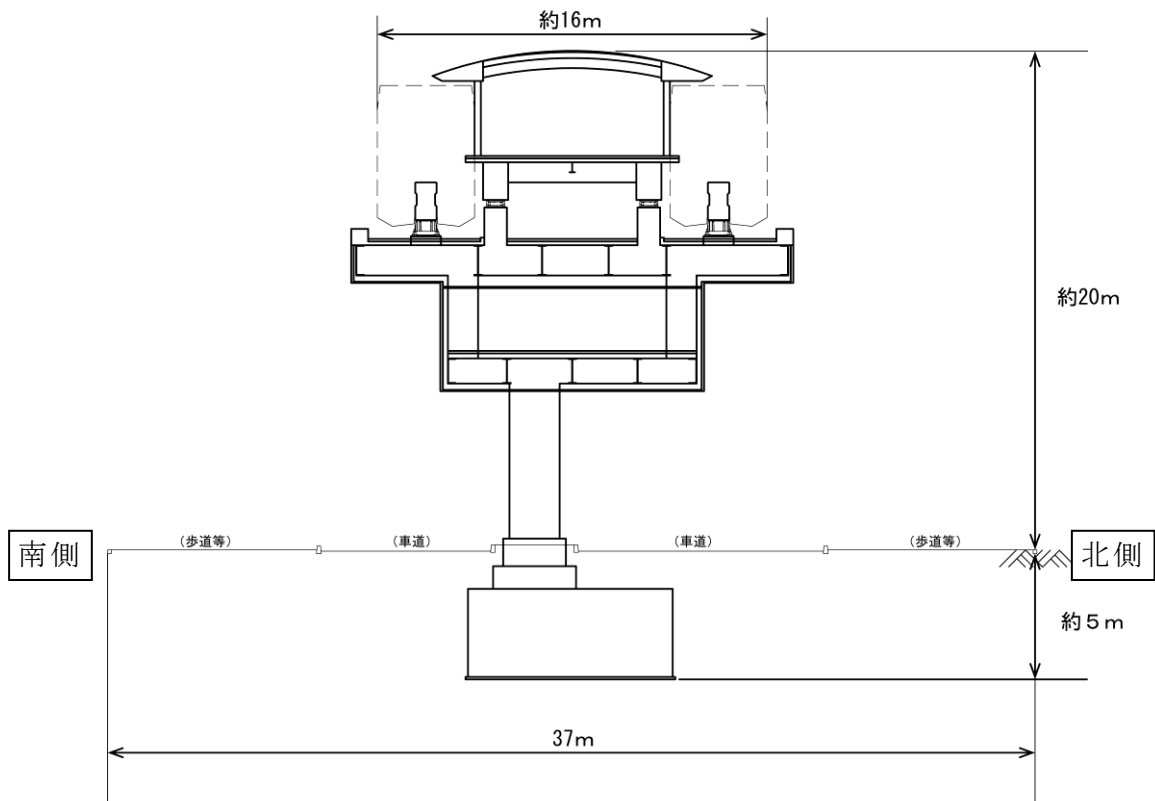


図 4.2-13 断面図 (No. 4 駅)

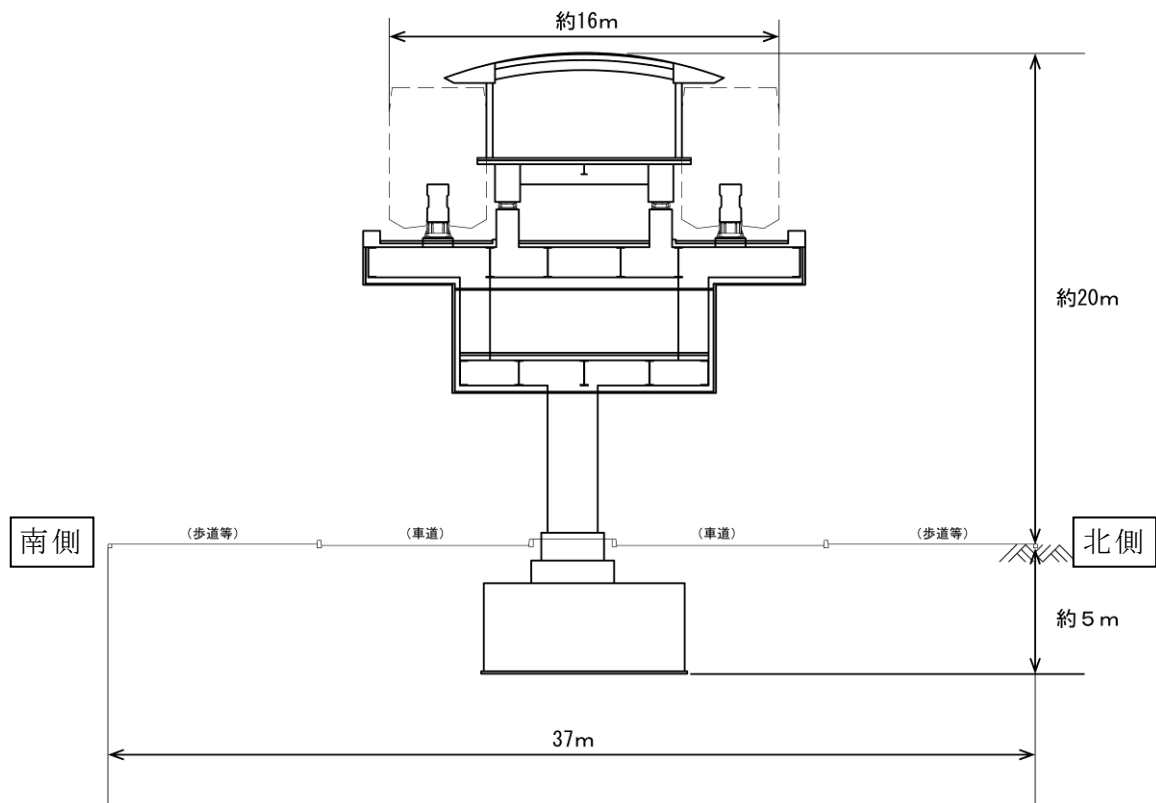


図 4.2-14 断面図 (No. 5 駅)

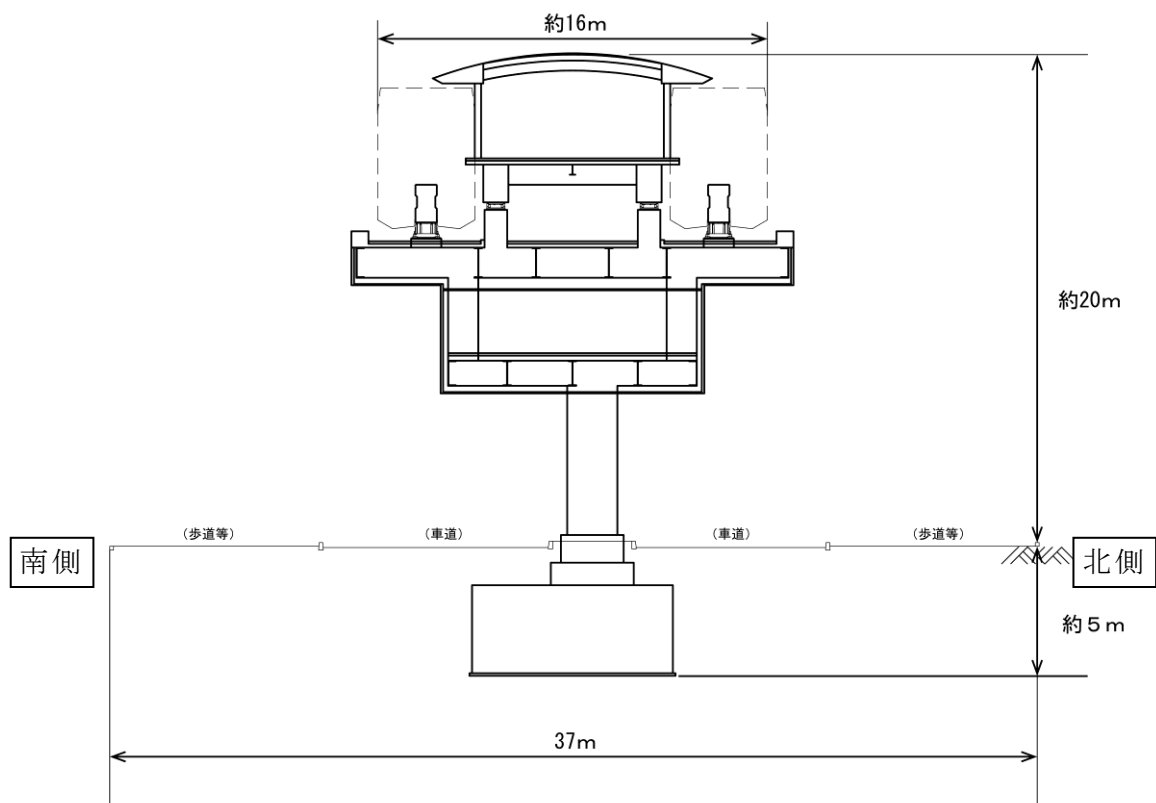


図 4.2-15 断面図 (No. 6 駅)

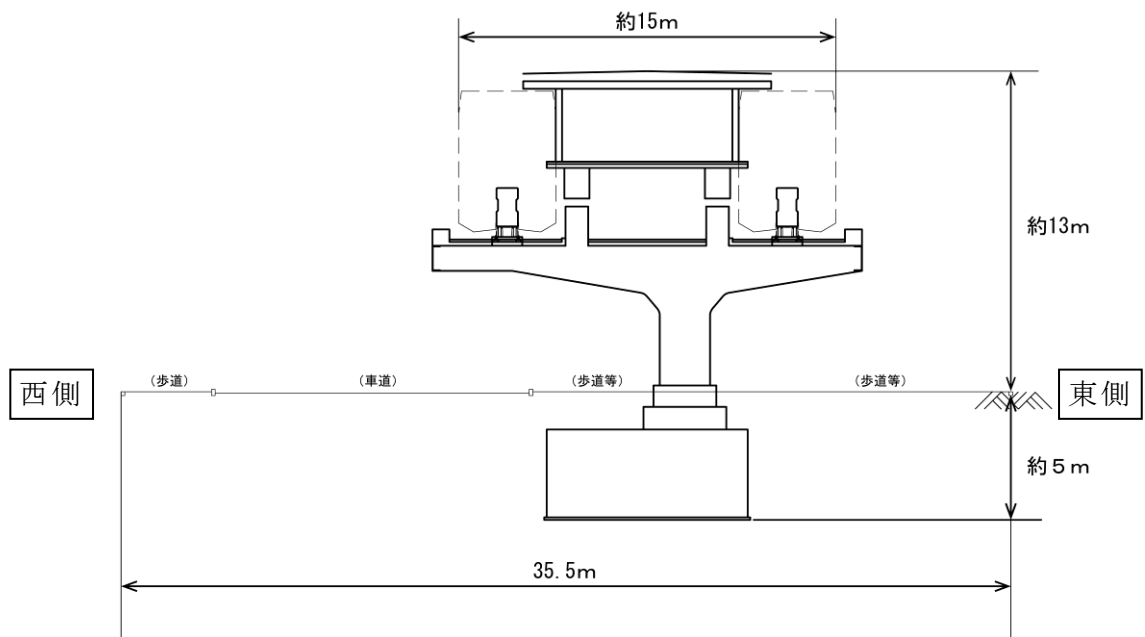


図 4.2-16 断面図 (No. 7 駅)

4.2.3 施工計画

(1) 施工工程

本事業における施工工程は、表 4.2-2 に示します。

表 4.2-2 施工工程

工程(年) \ 工種	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
準備工事	■	■	■	■	■					
軌道工事		■	■	■	■	■	■			
駅舎工事					■	■	■	■	■	■
設備工事						■	■	■	■	

(2) 施工方法

施工イメージを図 4.2-17 (1) ~ (5) に示します。

ア 施工ヤードと車線規制

新青梅街道の道路拡幅事業に合わせて、施工ヤードを確保します。道路幅員構成は、道路の両側に幅 2 m の歩道を確保し、車道は、一般部では片側 2 車線（両側で 4 車線）、交差点部では右折専用レーンを含む片側 3 車線（両側で 5 車線）を確保します。

イ 一般軌道部

一般部は、PC 軌道桁及び RC 支柱で構成されます。RC 支柱は、まず、親杭横矢板方式の仮土留めを用いて掘削を行い、基礎を構築し、埋戻しの後、柱及び梁部を構築します。PC 軌道桁は、夜間、車線規制を行いながら、現地まで運搬し、2 台のトラッククレーンを用いて相吊り架設を行います。架設は 2 桁（上下線）を 1 夜間で行います。

また、交差点部は、鋼製軌道桁及び RC 支柱で構成されます。RC 支柱は、一般部と同様の施工にて構築します。鋼製軌道桁は、夜間、セミトレーラー等により運搬可能な大きさに分割した状態で現地まで運搬し、架設用に仮設した鋼製支保工（ベント）、及びトラッククレーンを用いて架設します。架設後、仮設足場を構築し、ボルト締め、溶接、塗装等の組立作業を行います。

ウ 起点付近急曲線部

起点付近急曲線部は、鋼製軌道桁と鋼製支柱で構成されます。鋼製軌道桁及び鋼製支柱は、一般軌道部の交差点部と同様の施工にて構築します。

エ 青岸橋交差部

青岸橋交差部は、モノレール橋と呼ばれる PC 軌道桁を支持する鋼製桁と鋼製支柱(深礎基礎)で構成されます。鋼製支柱は、ライナープレート等の土留め材を用いながら所定の深度に達するまで掘削を行い、深礎基礎を構築し、埋戻しの後、柱及び梁部を構築します。モノレール橋は、まず鋼製桁を青岸橋上空に架設します。鋼製桁の架設が完了した後、その上に支持する PC 軌道桁を鋼製桁上で送り出し架設を行います。

オ 駅舎部 (No. 1 ~No. 6 駅)

駅舎部は、PC 軌道桁、鋼製支柱、各階床版、駅舎建築構造物(上屋、側壁等)、連絡通路で構成されます。鋼製支柱を構築後に、一般軌道部と同様にして PC 軌道桁の架設を行います。その後、駅舎全体に至る足場を設置し、各階の鉄筋コンクリート床版、屋根、内外装、昇降設備等の駅舎建築構造物、及び連絡通路の構築を行います。

なお、駅構造はコンコース階とホーム階の二層式です。

カ 分岐橋部

分岐橋部は、分岐設備等を支持するための橋梁構造として、鋼製桁、鉄筋コンクリート床版、分岐設備として分岐器、PC 軌道桁、鋼製支柱で構成されます。鋼製支柱を構築後に、一般軌道部と同様に鋼製桁の架設を行います。鉄筋コンクリート床版は、現地にて鉄筋組立、及びコンクリート打設を行い構築します。その後、PC 軌道桁の架設、分岐設備の設置を行います。

キ 箱根ヶ崎アンダーパス部

上り線側道の車道幅員を 4 m に規制し、車道北側に幅 11m の施工ヤードを確保して工事を行います。以降の施工方法は一般軌道部と同様です。

ク 都道 166 号部

車道東側に幅 15m の施工ヤードを確保して工事を行います。以降の施工方法は一般軌道部と同様です。

ケ 駅舎部 (No. 7 駅)

駅構造は一層式ですが、施工方法は駅舎部 (No. 1 ~No. 6 駅) と同様です。

(3) 基礎工事の規模

延伸区間における下部工基礎形式は、直接基礎を基本とし、土被りは1.5m確保することとします。基礎寸法について、橋軸方向、橋軸直角方向ともに約6m～9mであり、掘削深は約3mを基本とし、残堀川付近のみ約13mで計画しています。