

見解書の概要

—東京モノレール羽田線延伸事業—

昭和61年2月

東京モノレール株式会社

1. 総 括

1-1 事業者等の名称及び住所

(1) 事業者の名称及び住所

名 称；東京モノレール株式会社

代表者；取締役社長 網本克己

住 所；東京都港区浜松町二丁目4番12号

(2) 都市計画を定める者

名 称；東京都

代表者；東京都知事 鈴木俊一

住 所；東京都千代田区丸の内三丁目5番1号

1-2 対象事業の名称

(1) 事業の名称

東京モノレール羽田線延伸事業

(2) 対象事業の種類

モノレールの新設

1-3 対象事業の内容の概略

東京国際空港沖合展開事業により、旅客ターミナル地区が沖合へ移転することに伴い、東京モノレール羽田線を延伸する。計画路線は現羽田整備場駅付近から現路線と分岐して、新旅客ターミナル地区まで複線で延伸するものである。対象事業の内容の概略を表1.3-1に、全体基本計画図を図1.3-1に示す。

事業の第2期供用時には、空港の旅客需要の増加に伴い、モノレールの利用客数も現状（昭和59年度）の年間約3,000万人から約5,100万人と増加が見込まれる。このため、モノレールの運行本数も約350本/日とし、現在より約80本/日増やす予定である。

表1.3-1 対象事業の内容の概略

| 項目 | 第1期 東京国際空港沖合展開事業 第2期供用時 (注) | 第2期 東京国際空港沖合展開事業 第3期供用時 (注) |
|----------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 区間 | 大田区羽田空港一丁目～大田区羽田 空港二丁目地先埋立地 | 大田区羽田空港二丁目地先埋立地～ 大田区羽田空港二丁目地先埋立地 |
| 延長 | 約5,290m | 約1,150m |
| 主要 施設 | 地下駅, 2駅 羽田空港口駅 新西ターミナル駅 | 地下駅, 1駅 新東ターミナル駅 |
| 単,複線の別 | 複線 | 複線 |
| 工事期間 | 昭和61～64年度 | 昭和66～67年度 |

注) 東京国際空港沖合展開事業の段階計画

| 期 | 目標年度 | 計画内容 |
|-----|--------|----------------------------|
| 第1期 | 昭和63年度 | 新A滑走路供用 |
| 第2期 | 昭和65年度 | 西側ターミナル施設供用 |
| 第3期 | 昭和68年度 | 新B, 新C滑走路及び 東側ターミナル施設供用 |

資料: 「環境影響評価書—東京国際空港沖合展開事業—」
(運輸省航空局, 昭和58年12月)

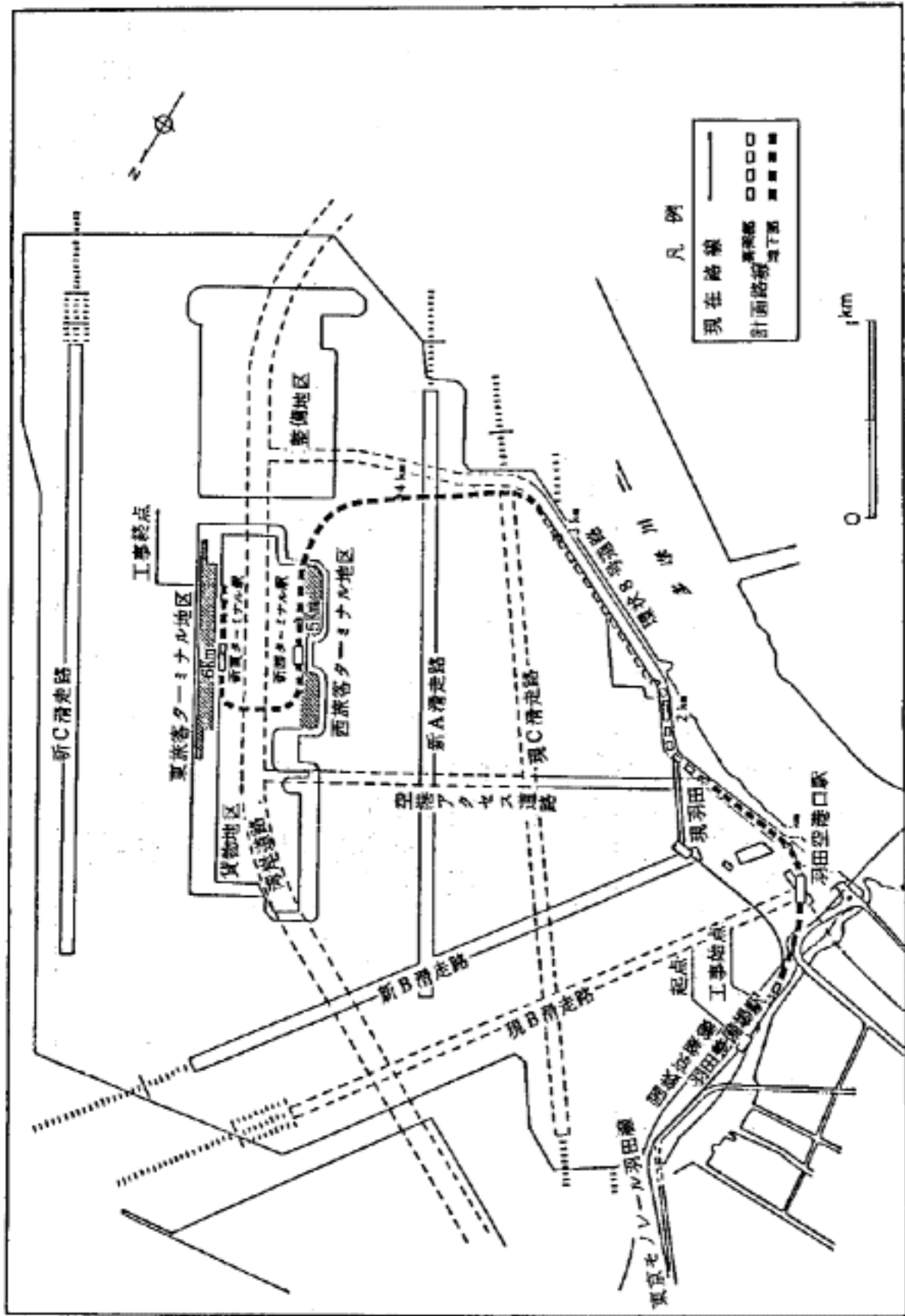


図 1.3-1 全体基本計画図

1-4 評価書案について提出された主な意見及び事業者の見解の概略

評価書案について、都民からの意見書が1通と、関係区長として大田区長からの意見が提出された。また、公聴会においては、公述人1名から意見が述べられた。

これらの主な意見と、それらに対する事業者の見解の要旨の概略は、表1.4-1に示すとおりである。

表1.4-1(1) 主な意見の要旨と見解の要旨の概略

| 項目 | 主な意見の要旨 | 見解の要旨 |
|--------|--|---|
| 騒音 | ①モノレールの走行騒音対策として、低騒音車両を早期採用すること。 | ①現在においても、低騒音型の車両を逐次導入しているが、開業時を目途にさらに低騒音型の車両を新規開発し、導入を図る。 |
| | ②建設用車両は可能な限り首都高速道路を通行すること。 | ②工事用車両については、出来るだけ首都高速道路を使用するよう努力する。 |
| 史跡・文化財 | ①延伸事業の掘削工事によって、戦後空港建設の際に埋没した神社等の関係遺物が発掘されることが予想されるので、慎重な配慮の上に工事を進行し、これら遺物が発見された場合、保護、保存されたい。 | ①遺物に対し十分留意して工事を進めるよう努力し、遺物が発掘された場合は、地元関係者に連絡するなど適切に対処する。 |

表 1.4-1(2) 主な意見の要旨と見解の要旨の概略

| 項 目 | 主な意見の要旨 | 見 解 の 要 旨 |
|-----|---|--|
| 景 観 | <p>①多摩川沿いの区間を高架構造とすることは、自然を重視すべき跡地利用にコンクリート社会を持ち込むものであり、極めて不自然な環境と外観を造り出すものであるから、全線地下構造とすべきである。</p> | <p>①モノレール路線は跡地利用に際して親水空間を確保したいという関係機関の要望に従い、多摩川護岸から出来るだけ離れた位置とした。また、コンクリート支柱には丸みをつけるなど周囲の景観との調和に努力する。なお、高架構造は建設費を低廉にしこれを運賃に還元できること、駅の増設が容易なこと、実物のモノレールを交通教材として見てもらうことができること等の利点もあると考える。</p> <p>以上のことから高架構造とする。</p> |
| その他 | <p>①車両及び軌道の塩害などを原因とした老朽化に対しては、保守管理を十分徹底させるなど、きめ細かな安全対策を講ずること。</p> | <p>①従来、整備基準に基づく日常の点検整備はもとより、開業10年目及び20年目にモノレール線路、電路及び車両等施設全般に対し総点検を行ない、老朽箇所の回復・改善を行ってきた。今後とも日常点検及び定期的な総点検を継続し、保守管理を徹底し、安全確保に努力する。</p> |

2. 対象事業の目的及び内容

2-1 目 的

東京モノレール羽田線延伸事業の目的は次のとおりである。

(1) 空港へのアクセス交通の確保

東京国際空港沖合展開事業における空港ターミナル地区の移転に対応して、東京モノレール羽田線を新空港ターミナル地区まで複線で延伸することにより、空港へのアクセス交通としての定時性及び輸送力の確保を図る。

(2) 東京国際空港の沖合移転跡地に対する利便

移転跡地利用の利便に供する。

2-2 内 容

(1) 事業区間

大田区羽田空港一丁目（現羽田整備場駅）から、大田区羽田空港二丁目地先埋立地（新東ターミナル駅）までの約6,440 mとする。

図2.2-1に対象事業の計画区間を示す。

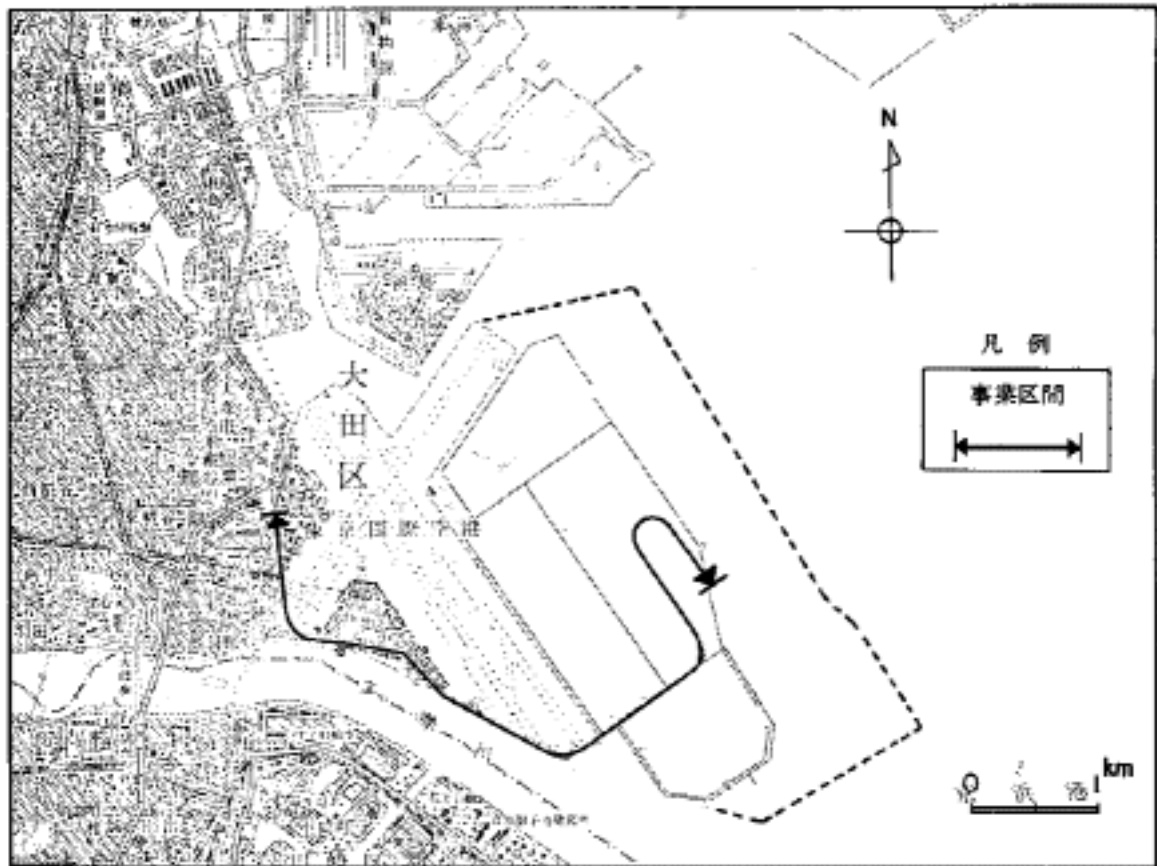


図 2.2 - 1 対象事業の区間

(2) 事業内容

1) 事業計画

事業計画の内容を、表 2.2 - 1 に示す。また、計画路線の全体基本計画図は、図 1.3 - 1 に示したとおりである。

2) 計画路線の概要

計画路線約 6,440m のうち、高架部は現羽田整備場駅付近と現東京空港警察署～現 C 滑走路端までの多摩川沿いの区間約 2,010 m であり、地下部（掘削部を含む）は穴守橋付近～羽田空港口駅～現東京空港警察署付近及び現 C 滑走路端～東ターミナルまでの区間約 4,430 m である。

構造別にみると、高架部においてはほとんど鉄筋コンクリート橋脚（以下、RC橋脚と言う）、プレストレストコンクリート軌道桁^(注1)（以下、PC軌道桁と言う）となっており、一部空港アクセス道路と交差する区間はRC、または鋼橋脚、鋼軌道桁である。地下部は、箱型ラーメン構造^(注2)、PC軌道桁である。

注1) プレストレストコンクリート；荷重による引張りに強く、復元性に富み、ひび割れしにくいよう工夫されたコンクリート。橋梁、まくら木等に利用される。

注2) 箱型ラーメン構造；部材間が剛結された箱型の骨組構造。

表 2.2 - 1 事業計画の内容

| 項目 | | 第 1 期 | 第 2 期 |
|---------------------------------|----------------|---|--|
| 路 線 | 区 間 | 大田区羽田空港一丁目～大田区羽田 空港二丁目地先埋立地（新西ターミ ナル駅） | 大田区羽田空港二丁目地先埋立地 ～大田区羽田空港二丁目地先埋立 地（新西ターミナル駅～新東ターミナル駅） |
| | 延 長 | 複線 高架部 約 2,010 m 約 5,290 m { 地下部 約 2,780 m 掘削部 約 500 m | 複線, 地下部 約 1,150 m |
| | 軌道構造 | 高架, 及び地下式 標準軌道桁; PC桁(長さ20m, 高さ1.4m, 巾0.8m) | |
| 建 設 | 工 法 | 高架部; RCおよび鋼橋脚・PCおよび鋼軌道桁(注1) 地下部; 開削工法による箱型ラーメン構造・PC軌道桁 | |
| | 工事期間 | 昭和61～64年度 | 昭和66～67年度 |
| 主 要 施 設 | (注2) 駅 | 地下駅 2駅 ・羽田空港口駅(京浜急行 との乗換え駅)。(相対 式6両ホーム) ・新西ターミナル駅 (島式6両ホーム) | 地下駅 1駅 ・新東ターミナル駅 (島式6両ホーム) |
| | 交差する鉄道 及び道路 | 国鉄京葉線 京浜急行空港線(計画線) 空港内道路(供用時は環状8号線) | 東京湾岸道路 |
| 車 両 の 仕 様 | 型 式 | 跨座型モノレール ^(注3) , 軌道中心間隔(標準)3.7m | |
| | 車 両 | 2軸ボギー制御電動客車, A-A基準車 車両長15.2m/両, 定員95人/両 | |
| | 列車構成 | 6両編成 | |
| の そ の 他 の 設 施 | 変 電 所 | 2箇所(計3000kw) | 無 し |
| | 車 庫 | 既存の昭和島車庫を使用 | |
| 備 考 | | 工事始点から現在の羽田駅までの路線は, 計画路線開業と同時に廃止する。 | |

注1) RC; Reinforced Concrete 鉄筋コンクリート

PC; Pre-stressed Concrete プレストレストコンクリート

注2) 相対式ホーム; 2つのホームが2本(上り, 下り)のモノレール

軌道をはさむようにして, 向い合って位置する。

島式ホーム; 2本(上り, 下り)のモノレール軌道にはさまれたホーム。

注3) 跨座型モノレール; 車両が軌道を含むように股がっている型式。

3) 運行計画

現状（昭和59年度）の運行状況及びモノレール供用時の運行計画は表2.2-2に示すとおりである。

表 2.2 - 2 運行計画

| 項 目 | 現 状 (昭和59年度) | 得 来 | | |
|------------------------------|-----------------|--------------------|--------------------|----|
| | | 第1期供用時 (昭和65年度) | 第2期供用時 (昭和68年度) | |
| 年間利用者数(万人/年) | 3,130 | 4,400 | 5,100 | |
| 1日当りの平均 運行本数(往復)(本/日) | 267 | 320 | 350 | |
| ピーク時の1時間(本/時) 当りの運行本数(片道) | 10 | 12 | 14 | |
| 車両型式別 保有車両台 数(両) | 500型 | 26 | 14 | — |
| | 600型 | 18 | 18 | 18 |
| | 700型 | 10 | 10 | 10 |
| | 800型 | — | 12 | 12 |
| | 900型 | — | 24 | 56 |
| | 合 計 | 54 | 78 | 96 |
| 車両編成(両) | 6 | 6 | 6 | |
| 所要時間(分) | 15 | 約22 | 約26 | |
| 表定速度(km/時)(注) | 52 | 約47 | 約41 | |
| 営業キロ(km) | 13 | 17.1 | 17.9 | |

注) 表定速度(km/時) = 営業キロ(km) / 所要時間(時間)

(3) 工事計画

工事工程を表 2.2-3 に示す。

表 2.2-3 全体工事工程

| 工事内容 | | 年度 | | | | | | | 工事期間(月) |
|-----------|-------------------|----|----|----|----|----|----|----|---------|
| | | 61 | 62 | 63 | 64 | 65 | 66 | 67 | |
| 第 1 期 工 事 | 新 A 滑走路下 トンネル部 | 8月 | 9月 | | | | | | 14 |
| | 地 下 部(注) | | 4月 | | 3月 | | | | 36 |
| | 高 架 部 | | 4月 | | 3月 | | | | 36 |
| 第 2 期 工 事 | | | | | | | 4月 | 3月 | 24 |

注) 第 1 期工事における新 A 滑走路下トンネル部以外の地下部を示す。