

# 見 解 書

多摩都市モノレール及び都市計画道路立川1・2・5, 1・2・6号線建設事業

昭和63年12月

東 京 都  
多摩都市モノレール株式会社

## 1. 総 括

### 1.1 事業者等の名称及び所在地

#### 1.1.1 事業者

##### (1) モノレールの新設事業

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

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 鈴木俊一

住 所：東京都中央区京橋三丁目 2番 8号（キャセイビル内）

##### (2) 道路の新設事業（都市計画を定める者：当該事業を実施する者が別途定まる迄の間）

氏 名：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

#### 1.1.2 都市計画を定める者

氏 名：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

#### 1.2.1 事業の名称

多摩都市モノレール及び都市計画道路立川 1.2.5,1.2.6号線建設事業（以下「本事業」という。）

（多摩都市モノレールの都市計画名称は次のとおりである。）

都市高速鉄道

多摩都市計画都市高速鉄道都市モノレール第1号線

八王子都市計画都市高速鉄道都市モノレール第1号線

日野都市計画都市高速鉄道都市モノレール第1号線

立川都市計画都市高速鉄道都市モノレール第1号線

都市計画道路（特殊街路）

多摩都市計画道路都市モノレール専用道第1号多摩南北線

八王子都市計画道路都市モノレール専用道第1号多摩南北線

日野都市計画道路都市モノレール専用道第1号多摩南北線

立川都市計画道路都市モノレール専用道第1号多摩南北線

## 1.2.2 対象事業の種類

### モノレールの新設及び道路の新設

## 1.3 対象事業の内容の概略

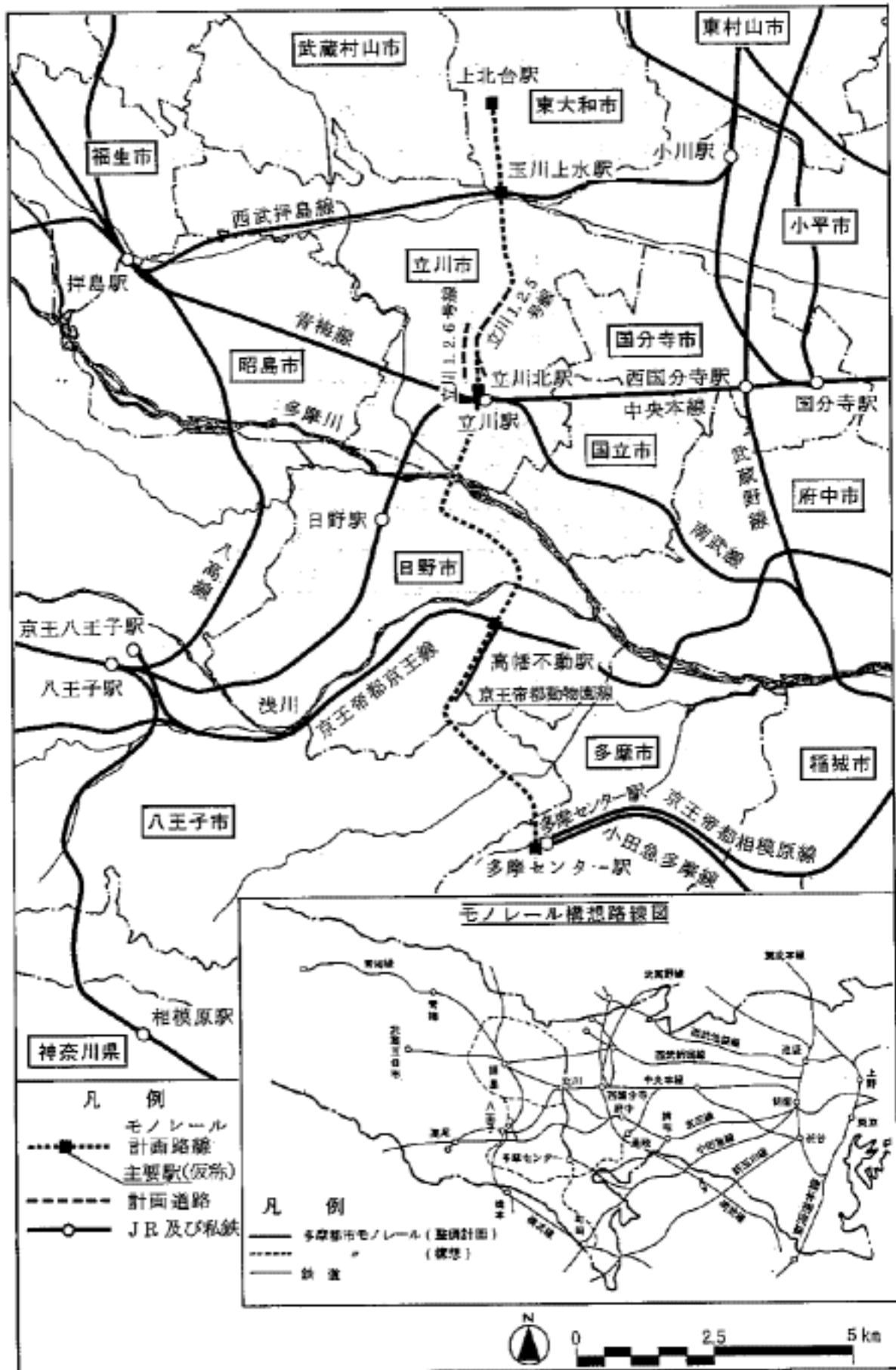
本事業は、東京都多摩市落合一丁目地先の多摩センター駅付近を起点とし東京都東大和市上北台一丁目地先の新青梅街道を終点とする約16.2kmの区間にモノレールを新設するとともに、東京都立川市曙町二丁目を起点として同市泉町を終点とする延長 2.1kmの立川都市計画道路 1等大路第 2類第 5号（以下「立川 1.2.5号線」という。）と、同市緑町を起点として同市高松町一丁目を終点とする延長 1.2kmの立川都市計画道路 1等大路第 2類第 6号（以下「立川 1.2.6号線」という。）を建設するものである。なお、立川 1.2.5号線の一部区間にモノレールが新設される。

モノレール並びに立川 1.2.5号線及び立川 1.2.6号線（以下「計画道路」という。）の計画概要は、表 1.3のとおりである。また、モノレール計画路線及び計画道路の位置は図 1.3に示すとおりである。

表 1.3 モノレール及び計画道路の計画概要

区 分	項 目	計 画 内 容	
モノレール	区 間	(起点) 多摩市落合一丁目 (終点) 東大和市上北台一丁目	
	延 長	約16.2km	
	形 式	跨 座 型	
	単線・複線の別	複 線	
	運 転 速 度	表定速度約 27 km/時	
	工 事 期 間	昭和63～72年度	
	主 要 施 設	モノレール軌道、16駅、1運営基地	
計画道路	名 称	立川 1.2.5号線	立川 1.2.6号線
	区 間	(起点) 立川市曙町二丁目 (終点) 立川市泉町	(起点) 立川市緑町 (終点) 立川市高松町一丁目
	延 長	約 2.1 km	約 1.2 km
	道 路 規 格	第 4種第 1級	第 4種第 1級
	車 線 数	往復 4車線	往復 4車線
	設 計 速 度	60 km/時	60 km/時

図 1.3 モノレール計画路線及び計画道路位置図



#### 1.4 評価書案について提出された主な意見と事業者の見解の概略

評価書案について都民から提出された意見書、公聴会での公述、関係市長からの意見の件数の内訳は表1.4-1 に示すとおりである。

これらの主な意見と事業者の見解の概略は表1.4-2 に示すとおりである。

表1.4-1 意見の件数の内訳

意見等	件数
都民からの意見書	110
公聴会での公述	29
関係市長の意見	4
合計	143

表1.4-2 主な意見と事業者の見解の概略

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>(1) 予測・評価項目の選定</p> <p>① 風害について何ら調査されていない。</p>	<p>① モノレール計画路線の構造物の大部分は高架構造物となりますが、下部が開放状態となり風害の発生する要因とはなりません。</p> <p>また、計画道路には、風害を発生させる構造物は設置しません。</p>
<p>(2) 基本予測条件</p> <p>① 立川市についての基本予測条件が不備です。今後は新たな要素による人口、自動車保有台数、集中交通量の大幅な増加が予想されます。</p> <p>しかし、立川T、T、T計画等はどう採用されているのでしょうか。</p> <p>アセスメントは、安全側に立って予想される最大交通量や最悪条件での評価をすべきです。</p>	<p>① 交通量の推計は、多摩地域全域を対象とした全域配分を行い、それを基にして、都市計画道路立川1.2.5、立川1.2.6号線の交通量を推計する方法によっています。また、予測するにあたっては、東京都長期計画等を参考に作成しています。従って、考えられる一般的な要素は、将来交通量に反映されていると考えます。</p>
<p>(3) 大気汚染</p> <p>① 現況調査の期間について12月には調査せず、8月に調査するというのでは片手落ちである。このような測定期間の選び方では28日間の平均値は年間平均値より低めになることは明らかである。従って、調査期間を通年または3月、6月、9月、12月として再調査する必要がある。</p>	<p>① 大気汚染の予測にあたっては、立川測定局の昭和60年度全日数の測定値を補正して用いています。従って、12月の資料も含まれています。また、現地調査(28日間の調査)は同時期における立川測定局との関係を把握する目的で実施したものであり高い相関がみられます。</p>
<p>② 多摩都市モノレール及び関連道路の環境影響評価書案に対して、大気汚染の調査方法と数値があいまいで過少評価している。</p>	<p>② 都市計画道路立川1.2.5、立川1.2.6号線の大気汚染の現地調査は、CO、NO<sub>2</sub>ともにJISに定められている測定方法に基づいて実施しており、適切であると考えます。</p>

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>(4) 水質汚濁</p> <p>① 工事中には勿論のこと、完成後は橋脚の変化なども考えられ、自然の中では異物であることを肝に命じ、水質の汚濁を監視してもらいたい。</p>	<p>① 工事の施行に伴う影響については、極力濁水の発生をおさえる工法として、締切工法を採用しています。なお、継続的に濁水が発生する場合には、適切な濁水処理施設（沈澱池等）を設置します。また、工事の完了後においては、本事業の実施に伴う水質の汚濁はないと考えます。</p>
<p>(5) 騒音</p> <p>① モノレール車両の走行による騒音が環境基準を超える場合があると評価書案には示されておりますが、それと道路交通騒音との複合結果についての評価が、明確にされていない点に疑問をもっております。</p>	<p>① 「東京都環境影響評価技術指針」及び「環境影響評価制度の手引」（以下「技術指針等」という。）では、モノレール騒音はピークレベル<sup>*</sup>、道路交通騒音については、中央値（L<sub>50</sub>）<sup>*</sup>で予測・評価することになっており、それぞれに評価の指標が示されているので、これに従って予測・評価することになっています。</p> <p>また、質の異なる音の合成については今後研究も進められると思いますが、現段階では評価の指標が示されていない状況です。</p> <p>(注) *：「4.3 附 P.107～P.108」類</p>

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>② モノレール騒音の基準がないとすることで新幹線の基準を適用しています。立川のような街の中を走るモノレール、それに新幹線の基準を当てるといことは大変乱暴な考え方だと思います。</p> <p>「今後は、都市モノレール小倉線で使われている車両にさらに改良を加える」と、このように述べられています。</p> <p>たとえば改良する点があるならば、具体的にどういう改良を行ない、そのことによって数値はこのくらいになると具体的な数字を示すべきではないかと思います。</p>	<p>② 現在、軌道施設に関する騒音基準としては「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」が唯一の基準として定められており、在来の一般鉄道もこの基準を環境対策の目標値として採用しています。また、この基準は日常生活や心理面への影響を考慮し、騒音レベルを設定しています。</p> <p>従って、モノレール騒音の評価の指標として、新幹線の基準を準用したことは適切であると考えます。</p> <p>車両の騒音対策としては、駆動装置の機器の改良、スカートの大長化と吸音材の改良、車輪室構造の改良等の車両走行騒音の低減対策を講じることにより、評価の指標を下回ることができると考えます。</p>
<p>③ 商業・工業系の地域では、モノレール騒音が評価の指標から僅かに下回っているから影響は少ないというが、これまでなかった騒音に新しく悩まされるわけですから、影響が少ないどころか、それが生活地域の住民にとっては耐えがたい大問題となることは明らかです。</p>	<p>③ 騒音レベルの予測結果は、都市モノレール小倉線と同型式の車両を使用し、最高速度を60km/時と想定した場合の騒音レベルです。商業・工業系の地域では評価の指標を下回っていますが、住居系の地域でも今後、都市モノレール小倉線で使われている車両にさらに改良を加えること等によって評価の指標を下回ることができると考えるので、影響は少ないとしています。</p>



主な意見の要旨	見解の要旨
<p>④ 工事中の騒音について勧告基準を超えていないと言っているが、もし実際に基準を超えた場合は具体的にどうされるのでしょうか。</p>	<p>④ 事業の実施にあたっては、次のような対策を講じていきたいと考えています。</p> <p>ア. 機種の選定にあたっては、低騒音型機械の積極的導入を図る。</p> <p>イ. 必要に応じて敷地境界に壁を設ける。</p> <p>ウ. 騒音を極力抑える施工法を採用する。</p> <p>エ. 同一箇所での建設機械の重複稼働を極力さける作業手順及び作業工程の調整を行う。</p> <p>また、工事による苦情についても苦情窓口を設置し、適切に対処します。</p>
<p>(6) 振 動</p> <p>① モノレールの駅からモノレールが発車する場合の振動というのがどういう状況になるのかということが大変心配でございます。</p> <p>また、日野市高幡付近において、モノレールの設置によりまして、京王線の本線と支線、それから都道の本道、側道、それからモノレールということで、5つの種類の交通による複合的な振動ということになるわけです。こういった点の振動が複合されてどういうふうになるのかということも不安な点でございます。</p>	<p>① モノレールは電気で駆動し、また、ゴムタイヤを使用することから、加減速も非常になめらかに行われるので、振動上特に問題にならないと考えます。</p> <p>また、自動車振動については、現在80%レンジの上端値(L<sub>10</sub>)<sup>*</sup>が評価の指標とされていますが、モノレール振動についてはピークレベルが評価の指標とされています。これは振動の発生状況等が両者で異なるためと考えられます。高幡付近においても、現時点ではモノレール振動と道路交通振動を合成することはできません。</p> <p>(注) *：「4.3 附 P.107～P.108」 類</p>

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>② 立川1.3.4号線のモノレールの環境影響に関して、今でも振動がはげしい上、これ以上モノレールの振動が加わったら、安心した生活が送れません。</p>	<p>② モノレールの振動については、評価の指標を下回ると予測しています。なお、軌道走行面の平坦性の確保やモノレールの支柱を強固な地盤に設置することにより、振動の発生、伝播を極力小さくするよう努めます。</p>
<p>③ 工事中の振動について勧告基準を超えていないと言っているが、もし実際に基準を超えた場合は具体的にどうされるのでしょうか。</p>	<p>③ 事業の実施にあたっては、次のような対策を講じていきたいと考えています。</p> <p>ア. 機種を選定にあたっては、低振動型機械の積極的導入を図る。</p> <p>イ. 振動を極力抑える施工法を採用する。</p> <p>ウ. 同一箇所での建設機械の重複稼働を極力さける作業手順及び作業工程の調整を行う。</p> <p>また、工事による苦情についても苦情窓口を設置し、適切に対処します。</p>
<p>(7) 日照障害</p> <p>① 日照に対する障害は全般的に軽微であるとされておりますが、路線真近の住民といたしましては、にわかにはこれを納得することはできません。モノレールの軌道を支える柱の設置位置、あるいは軌道の高さなどによって個別的には重大な日照障害を受ける可能性があり得ると考えられます。</p>	<p>① モノレール計画路線は主に南北方向であり、基本的には大きな影響を及ぼさないと考えます。</p> <p>また、工事の完了後に調査を行い、日陰の時間が評価の指標である「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」（昭和51年2月23日 建設事務次官通知）の基準に該当する場合は、同基準に基づき適切に対処します。</p>

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>(8) 電波障害</p> <p>① 電波障害の問題も、現に沿道に生活する住民の立場で考えてもらいたいと思います。</p>	<p>① 本事業の影響により発生した電波障害については、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」（昭和54年10月12日建設事務次官通知）に基づき適切に対処します。</p>
<p>(9) 陸上植物</p> <p>① 残された貴重な多数の生命基盤であるコナラ林を、今後どうしても守ってゆく必要がある。</p> <p>なお、計画路線には、本アセス案中にも指摘のあるとおり、現在、郷土において、その存在が極めて稀となった森林性自然植生であるハンノキ群落も、路線工事によって、そのほぼ半分の植被面積が失われる予定であるが、これも大いに憂慮すべきことである。</p>	<p>① モノレールの建設により、改変される多摩丘陵部の植生のうちコナラ群落については、切土及び盛土法面に芝草及び低木を植栽し、植生の回復をはかります。また、一部改変されるハンノキ群落については、周辺の林縁の保護及び乾燥化を防ぐ河道計画による水分の供給により、生育環境の保全に努めます。以上の対策を実施することにより陸上植物への影響を軽減するよう努めます。</p>
<p>(10) 陸上動物</p> <p>① ホタルの生息している天野谷戸の生息地を守ってほしい。</p> <p>なお、工事施行の際には細心の注意をはらっていただきたいものです。</p>	<p>① ゲンジボタルの生息地の上流側が、本事業の工事の施行により部分的に改変されますが、大部分の生息環境は保全されます。</p> <p>工事の施行中においては、土砂の掘削等による濁水の処理をするとともに、処理水を切り替え河川に流し、影響の軽減に努める等、細心の注意をはらいます。</p>

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>(11) 水生生物</p> <p>① 水生動物では年 2回見ただけで調査したとしているが、東京都環境影響評価条例の技術指針では年 3回、日時、気象条件、川の流量や流速、調査会社、調査者名を詳しく明示するよう著しているが、それを実行していない。科学的データとは言えない。</p>	<p>① 本事業の実施により、影響が考えられる河川（大栗川支川、程久保川、浅川、玉川上水）のうち、比較的大規模な工事となる大栗川支川と浅川については、年 2回（夏季、冬季）実施しています。また、調査にあたっては、河川環境を考慮して調査時期を設定しています。</p>
<p>(12) 動植物一般 (生態系・自然の保全)</p> <p>① 住宅周辺の濃い緑の中で鳥の声をきき、深呼吸をし、親子で弁当をつまみ、自然の中に学べる場所、そこを最大限残す努力をぜひお願いしたいと切望いたします。</p>	<p>① 工事の施行にあたり、モノレール計画路線周辺の動植物の生息、生育環境に影響を及ぼさないよう十分配慮するとともに、法面の緑化及び林縁の植栽等の対策を講じることにより、自然環境の保全に努める考えです。</p>
<p>(13) 地形・地質</p> <p>① 自然環境の保全上配慮すべき地形、地質の分布は見られずとあるが、では配慮すべき地形や地質とは、何をさすのか教えて頂きたい。 有史以来の改変にはもっと慎重であってほしい。</p>	<p>① 「技術指針等」によると配慮すべき地形・地質については、崖、峠、独標（眺望点）、化石等があげられています。本事業においては、これに基づき地形・地質の状況、地下水の状況等について調査しました。 なお、事業の実施にあたっては、評価書案の内容を遵守して周辺地域の環境保全に努めます。</p>

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>(14) 史跡・文化財</p> <p>① 戦後に破壊された北側にありました一里塚も復元して、旧甲州街道の姿と共に万願寺一里塚を残して頂ければ、日野市の誇りともなります。</p>	<p>① 南側の万願寺一里塚は、モノレール建設事業の施工区域には含まれませんが、都市計画道路日野 2.2.11号線にこの一里塚の端がかかることとなります。</p> <p>この南側の万願寺一里塚については、塚全体が区画整理区域内にはいるため、今後、御意見の主旨をふまえて関係機関において対策を検討することにします。</p>
<p>(15) 景観</p> <p>① いくらモノレールの街路を広くしても、けっして開放感が緩和されるものではありません。街路空間の整備と相まって、近代的な市街地景観の創造に寄与するといっても、そこで生活する住民にとってどうなのかは述べられていないのでは、とても言葉通りに受けとれません。</p>	<p>① 景観の評価にあたっては、「技術指針等」に基づき予測・評価を行っており、景観の保持・創造のために、モノレールの桁、受台、支柱等の設計において、構造、デザイン、色彩等について考慮します。</p> <p>また、合わせて関連街路<sup>*</sup>の歩道、中央分離帯の緑化を図ることにより、周辺景観との融和に努める考えです。</p> <p>(注) *: 「4.3 附 P.107～P.108」 類</p>
<p>(16) 環境一般</p> <p>① 東京都環境影響評価条例の目的から見ても、立川1.3.3、1.3.4号線を対象から外すというこの考えは外れているのではないのでしょうか。両路線ともアセスの対象となる条件の道路です。</p>	<p>① 本事業は、「東京都環境影響評価条例」(以下「都条例」という。)に基づき手続きを実施しています。都市計画道路立川 1.3.3、立川 1.3.4号線は、「都条例」の適用除外となっています。</p>

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>② 新幹線が走ると、必ず騒音など、沿線の住民から訴訟が起きていますが、それよりも遅いモノレールでは、プライバシー侵害という点で新たな問題になると思われます。</p>	<p>② プライバシーは、「都条例」の中では対象となっていませんが、多摩都市モノレールの駅には両側に壁を設けるとともに、壁に取り付ける窓の位置も、近隣の住宅が覗けないように配慮します。</p>
<p>(17) その他</p> <p>① 東京都が打ち出した南北交通網の充実を計るためには、モノレールでは裁ききれないと思えること、モノレールでは地域住民にとっても、環境影響上でも好ましくない点多過ぎるよう感じます。</p> <p>人工的なものは地下の方が適しているのではないのでしょうか。</p>	<p>① 多摩地域にモノレールを導入するにあたり、学識経験者を含めた計画委員会等において、輸送力、経済性、導入空間、環境、ルート等について検討を行い、その結果をふまえて、モノレールが適切であると判断しています。</p> <p>また、都市モノレールについては、「都市モノレールの整備の促進に関する法律」により高架構造を前提としており、道路構造物として国の補助事業の対象となっています。</p>

## 2. 対象事業の目的及び内容

### 2.1 事業の目的

多摩地域における南北方向の公共交通を充実させ地域の自立性を高めるため、東京都は長期計画において環状の新交通システム構想を打ち出している。その整備にあたっては、立川を中心とする南北軸を優先して段階的に建設することとしている。本事業はこれをうけて、多摩センター駅から立川駅を経て新青梅街道までの約16.2kmの区間にモノレールを建設するものである。

一方、計画道路の周辺地域は昭和52年に広大な立川基地が返還された跡地であるが、この国有地を含めた跡地利用については返還後、都と市は基地跡地とその周辺を一体的に整備して多摩広域都市圏の中核都市として育成することにし、「多摩都心」立川(T.T.T)計画を作成した。また、都長期計画に組み入れて整備を推進することにした。

この計画の基本的な考え方としては、立川・昭島地区を多摩地域の「心」となる拠点として位置づけ、これにふさわしい都市基盤の整備を図るとともに多摩地域の自立性を高めるため広域的な業務管理機能、高次の商業・文化等のサービス機能等の立地誘導を図ることとしている。

そこで、都市基盤整備の一環として、南北方向の公共交通を充実させるため立川 1.2.5号線約2.1kmの一部に都市モノレールの導入を図りながら、立川 1.2.8号線約1.2kmを含めて整備が急がれている立川市内の道路を計画整備するものである。なお、本事業の整備手法としては、その大半を市街地開発事業によることにしている。

### 2.2 事業の内容

#### 2.2.1 モノレールの新設事業

事業計画の内容は、表 2.2-1のとおりである。

モノレール計画路線約16.2kmの区間に16駅を設置するほか、立川基地跡地開発関連区域内に運営基地を新設する。なお、モノレール計画路線位置図及び縦断面図は図 2.2-1に示すとおりである。

また、軌道、運営基地及び車両の断面図等は図 2.2-2に示すとおりである。

表 2.2-1 事業計画の内容 (モノレール)

項 目		計 画 内 容		
路 線	本 線	多摩市落合一丁目 (京王帝都相模原線及び小田急多摩線多摩センター駅付近) を起点とし、東大和市上北台一丁目 (新青梅街道) を終点とする延長約16.2kmの路線。		
	入出庫線	立川市泉町地内で本線より分岐し、立川市緑町地内ほか計画する運営基地に至る延長約500mの路線。		
主要施設	軌 道	跨座型複線軌道 (掘削部約510mを除き全延長高架構造) 軌道中心間隔 (標準) 3.7m		
	駅 (仮称)	多摩市 1駅	No.1 駅 多摩センター (多摩市落合一丁目)	
		八王子市 3駅	No.2 駅 松が谷 (八王子市松が谷)	
			No.3 駅 野猿街道 (八王子市大塚)	
			No.4 駅 東中野 (八王子市東中野)	
		日野市 5駅	No.5 駅 多摩動物公園 (日野市程久保七丁目)	
			No.6 駅 程久保 (日野市程久保八丁目)	
No.7 駅 高幡不動 (日野市高幡)				
立川市 4駅	No.8 駅 万願寺 (日野市新井)			
	No.9 駅 甲州街道 (日野市日野)			
	No.10 駅 柴崎 (立川市柴崎町六丁目)			
	No.11 駅 立川北 (立川市曙町二丁目)			
東大和市 3駅	No.12 駅 新高松 (立川市高松町一丁目)			
	No.13 駅 砂川 (立川市柏町三丁目)			
	No.14 駅 玉川上水 (東大和市桜が丘四丁目)			
		No.15 駅 桜街道 (東大和市上北台三丁目)		
		No.16 駅 上北台 (東大和市上北台一丁目)		
		上記のほかNo.10 駅~11駅間、No.12 駅~No.13 駅間にそれぞれ 1駅の設置を予定している。		
運営基地	立川市緑町地内ほかの立川基地跡地開発関連区域内に新設。敷地面積は約53,000m <sup>2</sup> 、主要施設は右表のとおり。	主要施設名	建築面積	階 数
		管 理 棟	900 m <sup>2</sup>	4
		工 場 棟	3,800 m <sup>2</sup>	1
		検 車 庫	1,400 m <sup>2</sup>	2
		タイヤ交換場	270 m <sup>2</sup>	1
変電所	運営基地内、立川北駅~高幡不動駅間、高幡不動駅~多摩センター駅間に各 1ヶ所設置、合計 3ヶ所。いずれも、建築面積約 800m <sup>2</sup> 、2階建の耐火建築物。遮音施設整備。			
車 両	形 式	跨座型モノレール		
	定 員	約100人/両		
	列車編成	4両固定編成、全長約60m (約15m/両)		
	動 力	直流 1,500V		
運転計画	運転間隔	一方向につき、ラッシュ時約 6分、非ラッシュ時10~15分		
	運転速度	最高速度80km/時、表定速度約27km/時		
工事期間	昭和63~72年度			
開業予定	(昭和67年度) (部分開業予定: 立川駅付近から新青梅街道まで)			
	(昭和72年度) (全線開業予定)			

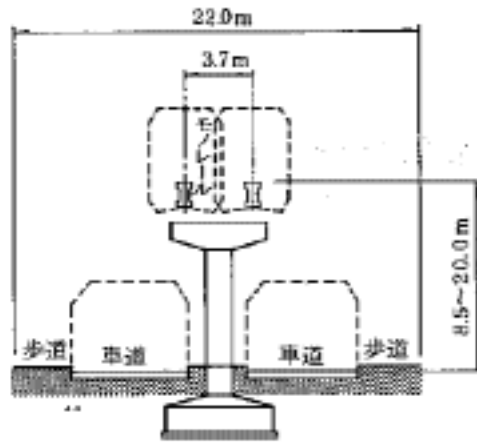




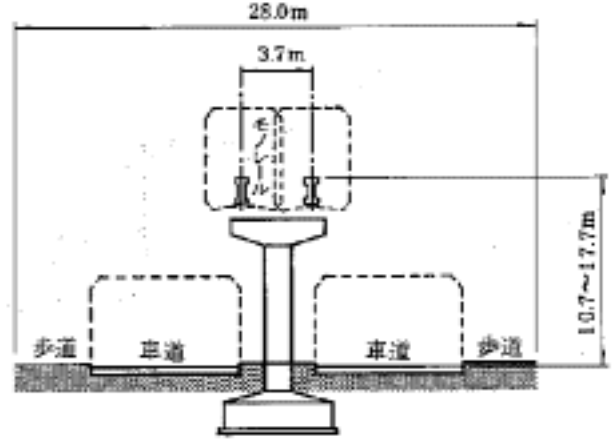
図 2.2-2(1) 標準断面図

(一般高架部)

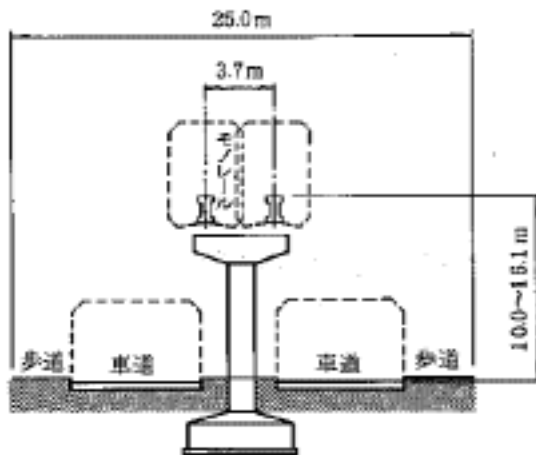
(単位: m)



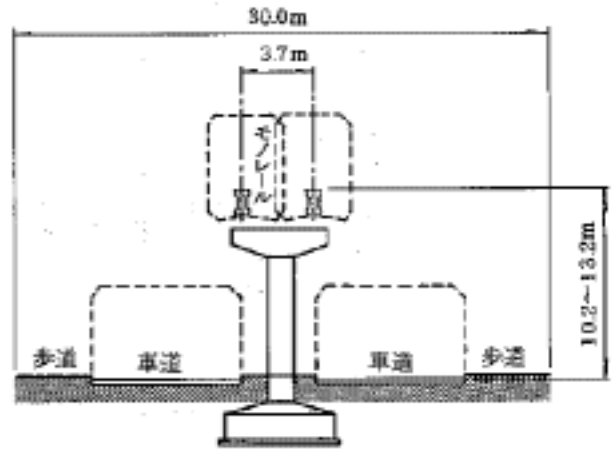
(日野 2.2.11号線)



(立川 1.3.3号線)



(立川 1.3.4号線)



(立川 1.2.5号線)

(駅 部)

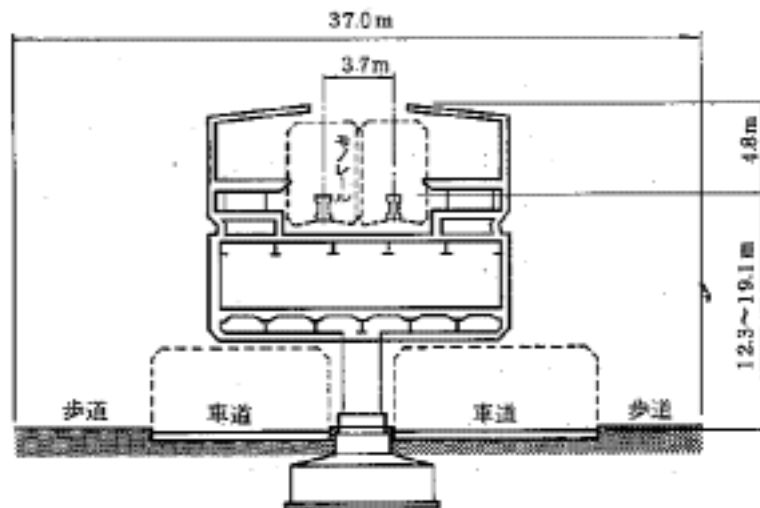


图 2.2-2(2) 标准断面图

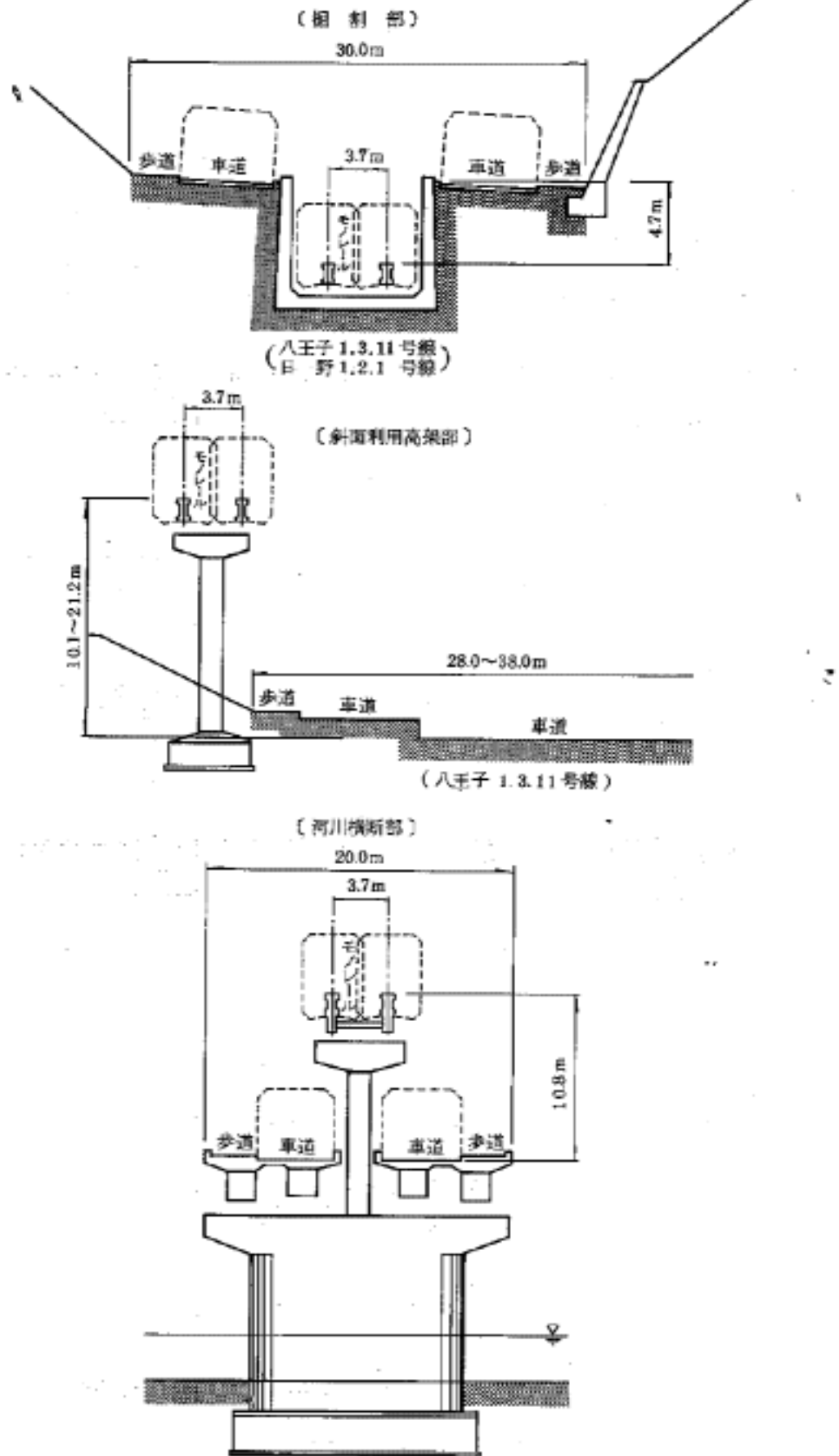
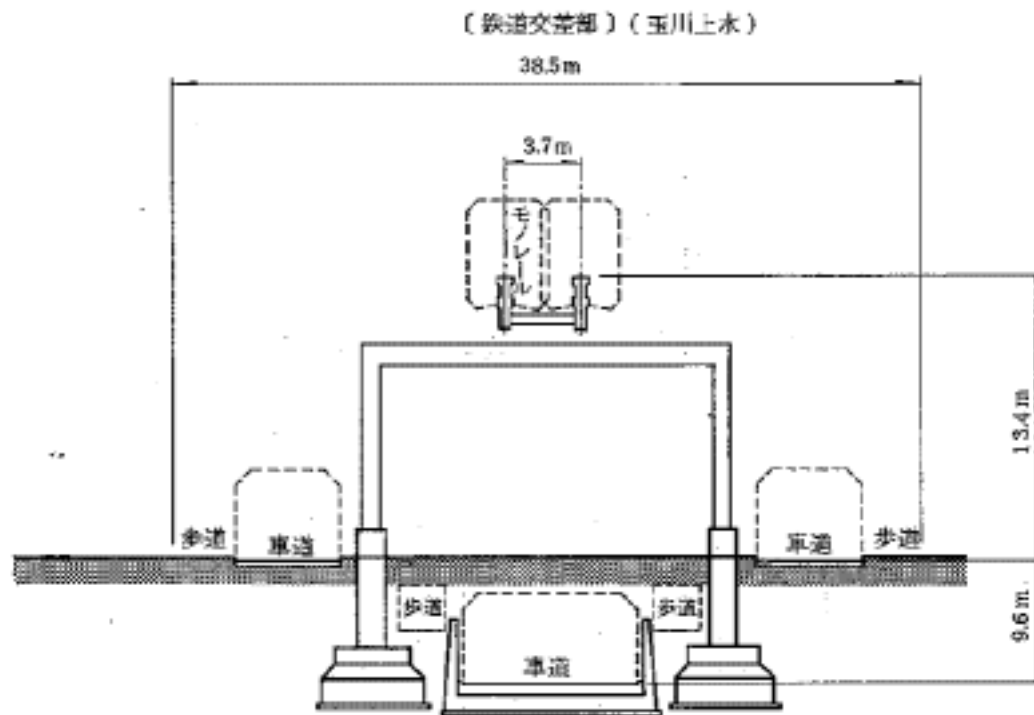


図 2.2-2(3) 標準断面図



(鉄道交差部)(玉川上水鳥居踏切)

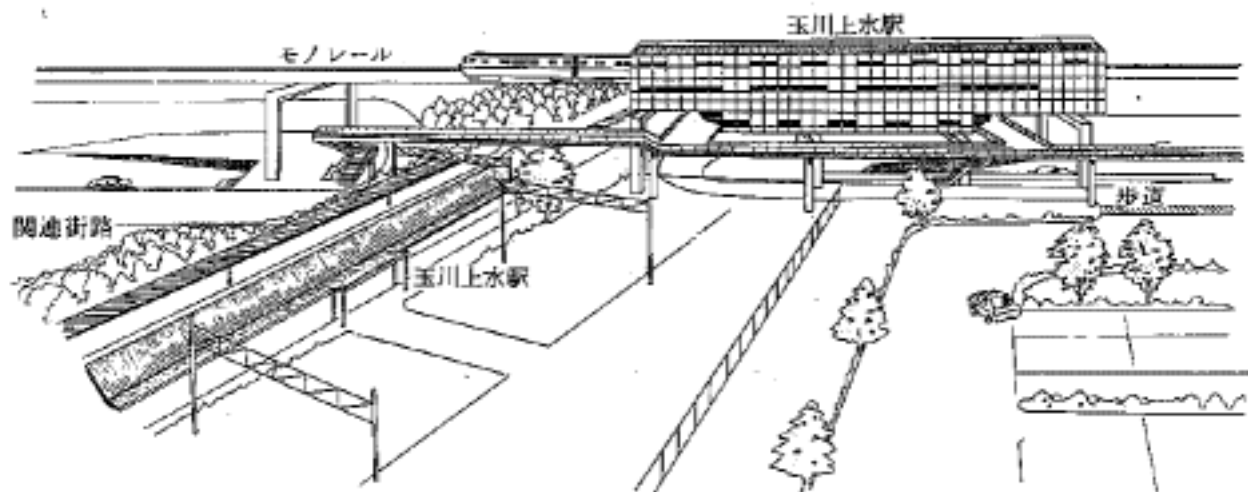


図 2.2-2(4) 駅部断面図、平面図及び側面図

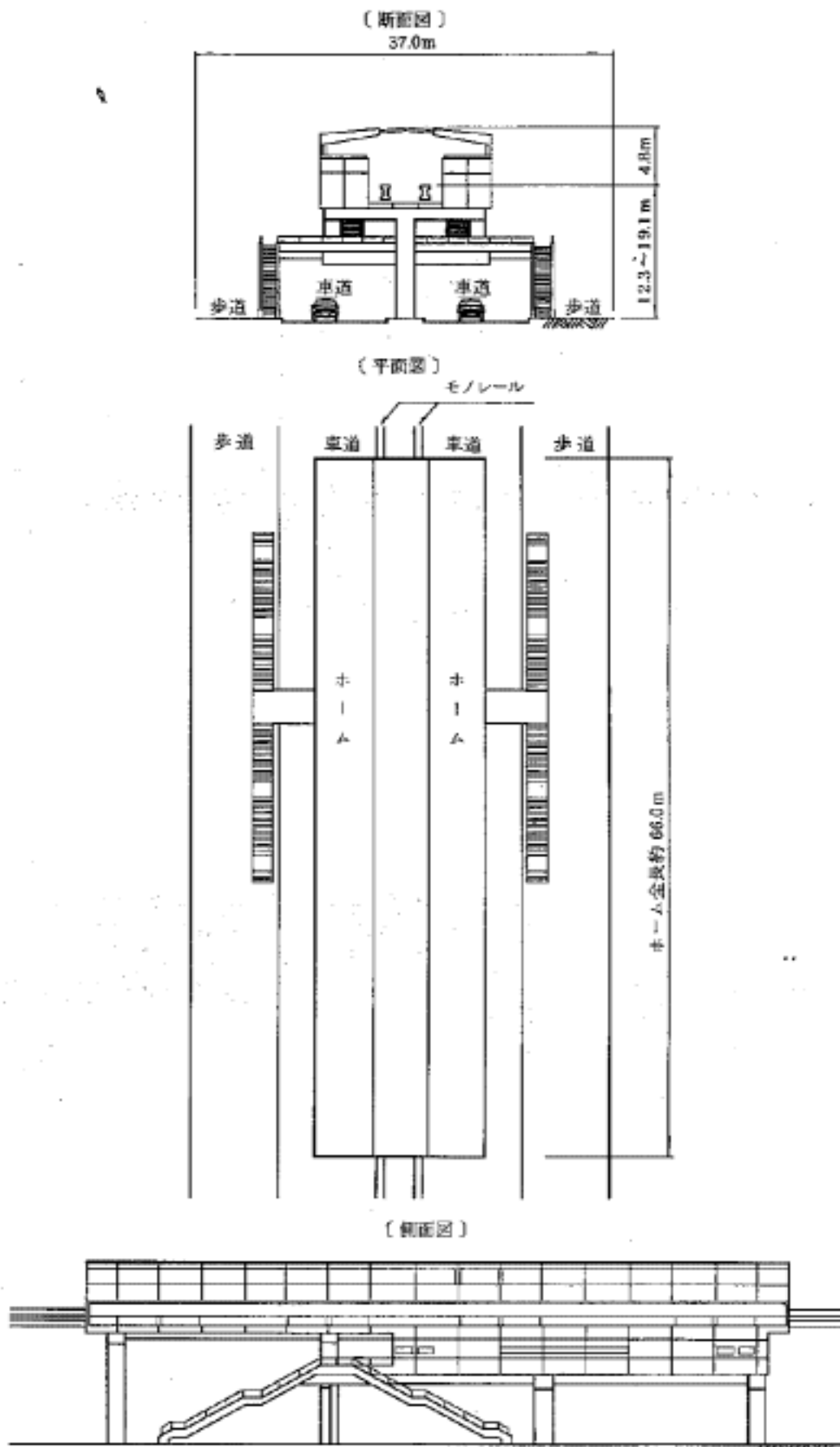
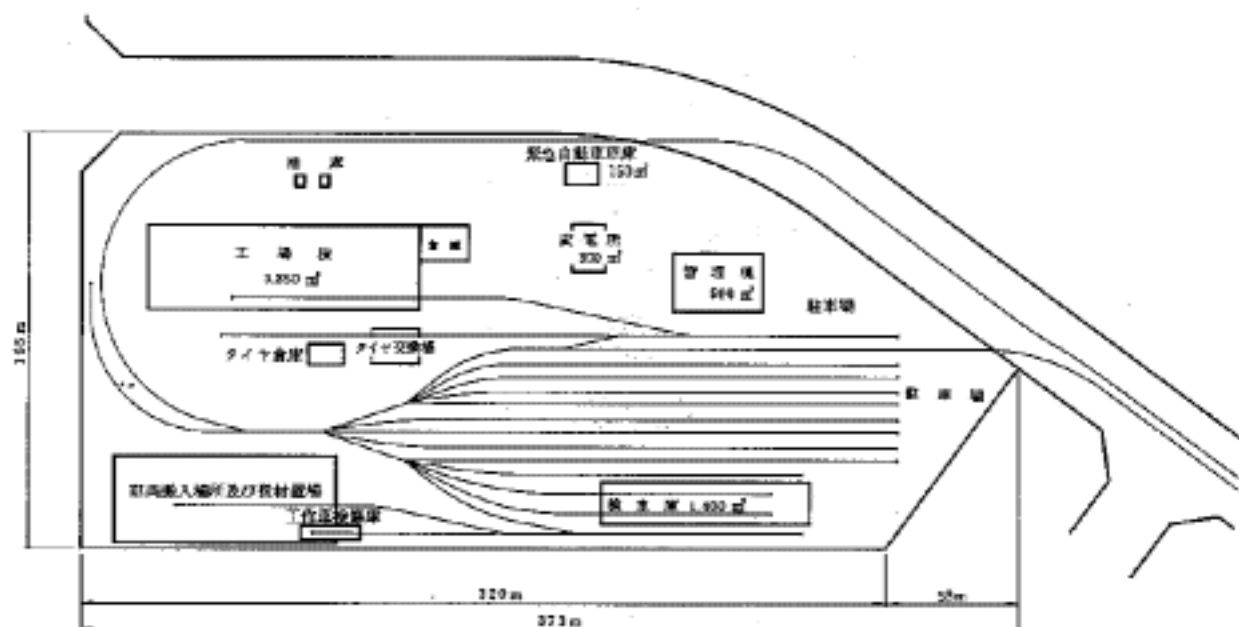


図 2.2-2(5) 運営基地の平面図及び鳥瞰図

〔平面図〕



- (注) 1. 運営基地面積は約5.3 ha  
 2. 建物規模 (m<sup>2</sup>) は建築面積を示す。

〔鳥瞰図〕

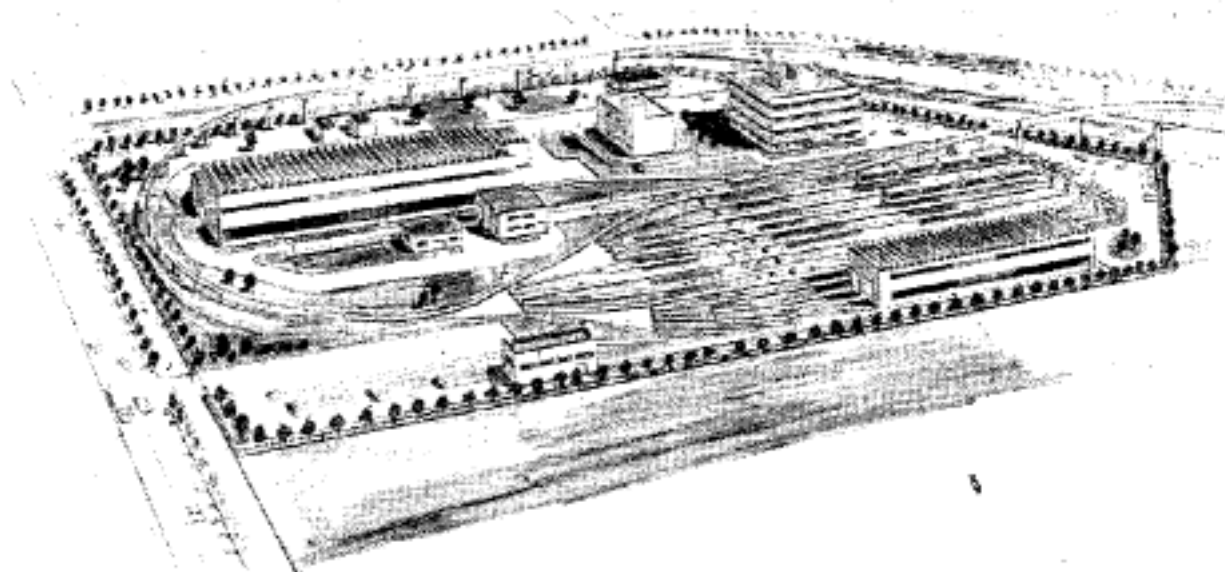
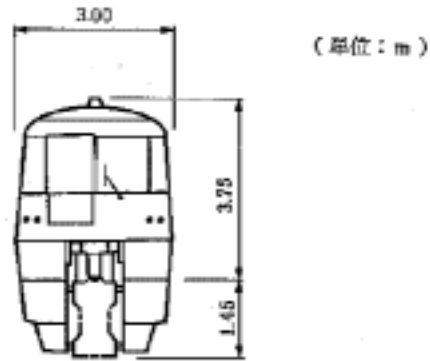
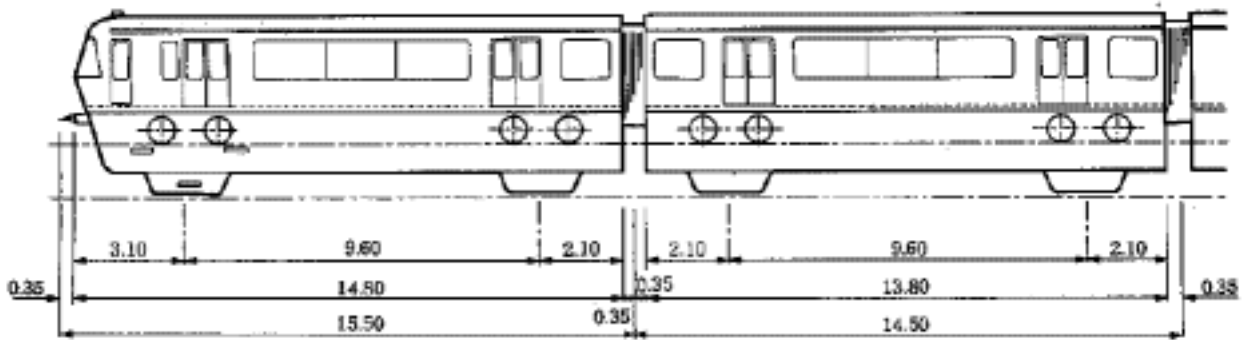


図 2.2-2(6) 車両正面図及び側面図

〔正面図〕



〔側面図〕



### 2.2.2 道路の新設事業

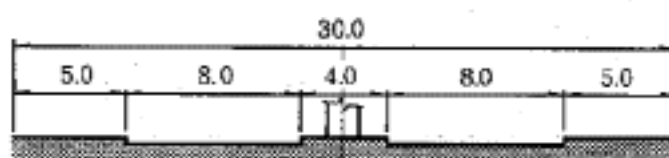
事業計画の内容は、表 2.2-2のとおりである。なお、計画道路位置図は図 2.2-1に示したとおりであり、標準断面図は図 2.2-3に示すとおりである。

表 2.2-2 計画道路の事業計画の内容

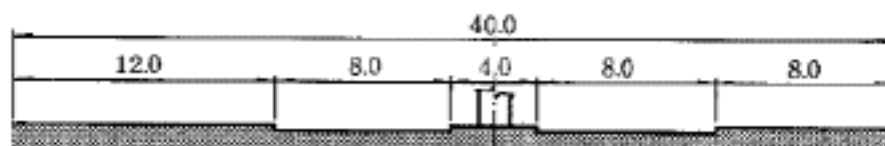
項目	計画内容	
	立川 1.2.5号線	立川 1.2.6号線
区間	(起点) 立川市曙町二丁目 (終点) 立川市泉町	(起点) 立川市緑町 (終点) 立川市高松町一丁目
延長	約 2.1 km	約 1.2 km
道路規格	第 4種 1級	第 4種 1級
車線数	往復 4車線	往復 4車線
設計速度	60 km/時	60 km/時
計画日交通量	約19,000台/日 ～約26,000台/日	約14,000台/日 ～約16,000台/日
幅員	28.0 m～40.0 m	30.0 m

図 2.2-3(1) 標準断面図 (計画道路)

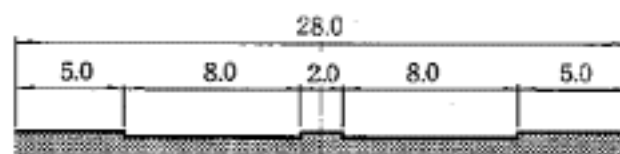
(立川 1.2.5号線(新設)) (単位:m)



(立川 1.2.8号線～立川 1.3.3号線の間、幅員 30m部分)



(立川 1.2.7号線～立川 1.2.8号線の間、幅員 40m部分)

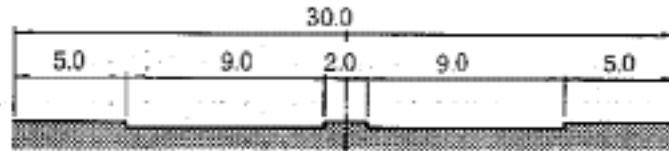


(立川 2.2.6号線～立川 1.2.7号線の間、幅員 28m部分)



図 2.2-3(2) 標準断面図 (計画道路)

(立川1.2.6号線(新設))



2.2.3 工事工程

本事業の工事工程は、表 2.2-3のとおりである。

表 2.2-3 工事工程表

区 分		(昭和)年 度	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	
モノレール	JR立川駅 以 北	街 路												
		インフラ部												
		インフラ外部												
	JR立川駅 以 南	街 路												
		インフラ部												
		インフラ外部												
計 画 道 路	立川1.2.5号線 及 び 立川1.2.6号線													

(注) 1. インフラ部: (東京都施行分)

支柱(基礎)、桁及び床板、駅部の構築物、階段、コンコース等

2. インフラ外部: (多摩都市モノレール株式会社施行分)

車両、運営基地、電車線、駅部の駅務室、改札施設等

## 2.2.4 施工計画の概要

モノレール計画路線等の施工方法は、図 2.2-4に示すとおりである。

図 2.2-4 施工方法

