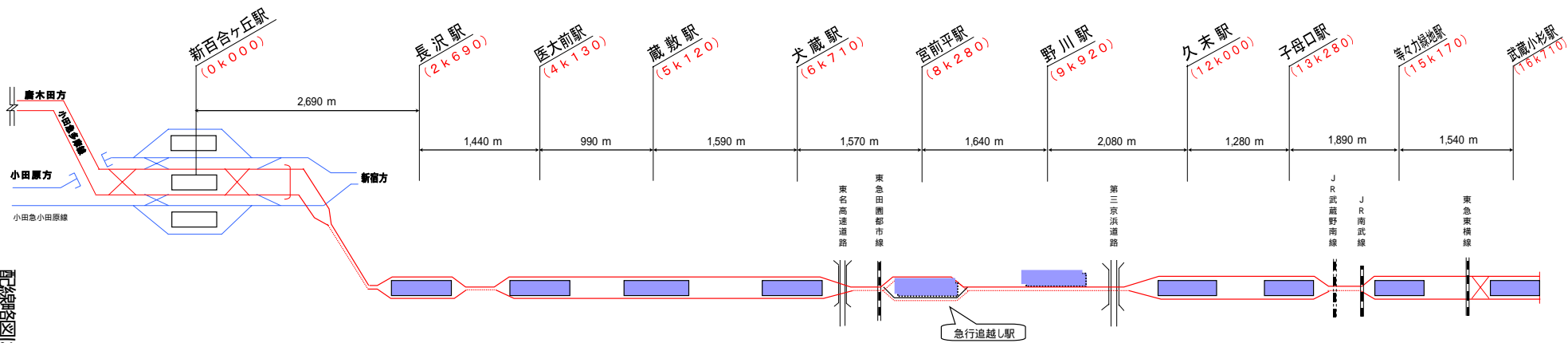


建設計画

(1) 建設基準

建設基準は鉄道に関する技術上の基準を定める省令 第3条1項の規定を基本に、速達性を考慮し設定した。

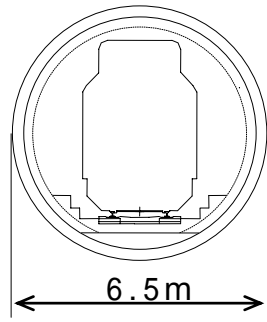
項目	技術基準	備考	
軌間	1,067mm		
最高速度	90km/h	急行運転	
最小曲線半径	本線	250m	
	側線	160m	
緩和曲線	クロソイド曲線		
最大カント	105mm		
カント不足量	60mm		
スラック	R < 200m 5mm		
最急勾配	本線	35‰	
	側線	45‰	
	停車場	5‰	
縦曲線	2,000m 以上 R 600m 3,000m 以上		
軌道中心間隔	3.28m 以上		
車両長	20m		
ホーム	長さ	121m	20m 車 × 6 両 + 1m
	離れ	1,460mm	
	高さ	1,100mm	
	幅員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 両面使用の場合 中央部 3m 以上、端部 2m 以上 ・ 片面使用の場合 中央部 2m 以上、端部 1.5m 以上 	可動式ホーム柵を 設置
分岐器	本線	10 番以上	
	側線	8 番以上	
軌道	50kgN レール		
電気方式	直流 1,500V 架空線方式		
運転保安方式	自動列車制御装置 (ATC) 列車集中制御装置 (CTC)		
運行方式	ワンマン運転 自動列車運転装置 (ATO)		



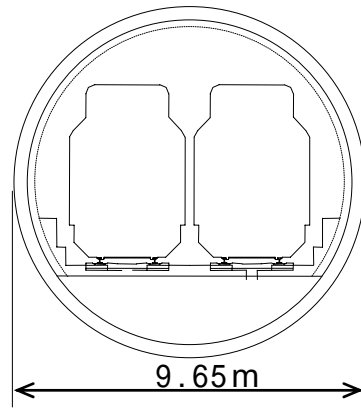
配線略図は、国、鉄道事業者等との協議により変更になる可能性があります。
駅名は全て仮称です。

標準図

トンネル部

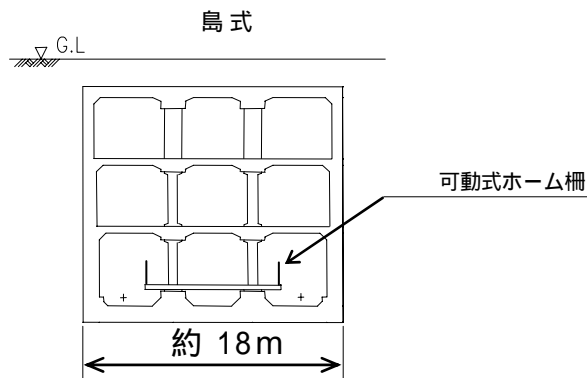


単線シールド



複線シールド

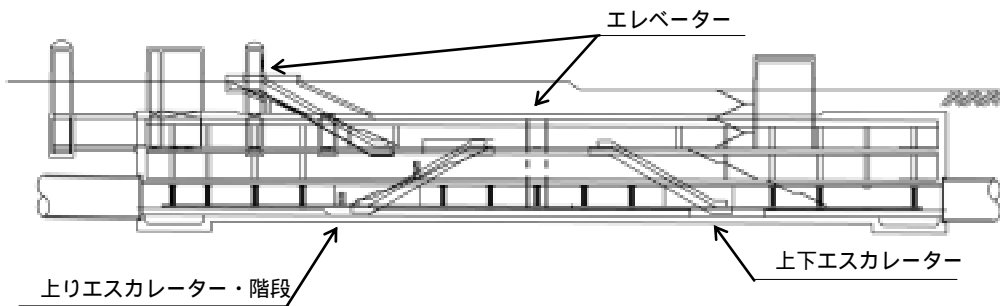
(断面図)



(縦断面図)

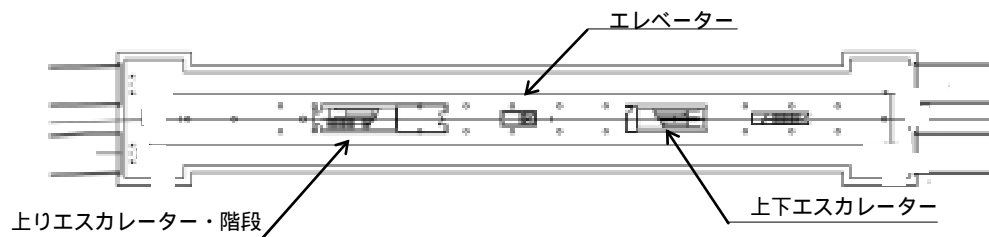
単線シールド・島式駅での標準図

駅部



(ホーム階平面図)

単線シールド・島式駅での標準図



(2) 線形計画

平面線形

ルートは用地費縮減及び用地取得の困難性を考慮し、既存道路及び都市計画道路下を極力活用する。

民地下通過の場合は中高層建物を極力回避する。

縦断線形

市街化が進んでおり、地上式では用地取得が極めて困難と推測されることと、環境への影響を考慮して既設線への乗り入れ部分を除き全線地下式とし、道路の地下埋設物を避け、可能な限り利用者が利用しやすい浅い位置に駅を計画する。

道路幅員の狭い区間を通過する場合は、民地下通過を極力避けるため、可能な限り単線トンネルを上下式とする。

(3) 構造計画

各駅の構造及びトンネルの構造は、小田急多摩線との相互直通運転を前提に、急行運転を考慮する。

駅及びトンネルの断面は、極力構築規模を縮小したものとする。

(4) 駅計画

各駅には、エレベーター、上下エスカレーター、可動式ホーム柵を設置する。(新百合ヶ丘駅を除く)

駅名	構造	ホーム形式	備考
新百合ヶ丘	地上	島式	小田急線既設駅の利用を想定
長 沢	地上1層 地下4層	島式	
医大前	地下3層	島式	
蔵 敷	地下3層	島式	
犬 蔵	地下2層	島式	
宮前平	地下3層	島式(上下)	急行追越し駅
野 川	地下3層	上下式	
久 末	地下3層	島式	
子母口	地下3層	島式	
等々力緑地	地下4層	島式	
武蔵小杉	地下3層	島式	

(5) 車両基地計画

車両基地は、小田急多摩線との相互直通運転を前提に、唐木田車庫の一部を使用することで計画する。

(6) 建設費

(平成19年度単価)

項目	金額(億円)	備考
用地費	218	
工事費	3,229	
車両費	109	
工事付帯費	347	工事管理に関する費用、調査設計費
計	3,903	
総係費	119	人件費、事務経費等
消費税等	314	建設利息を含む
合計	4,336	
1 建設キ口当たり	約 258	建設キ口(16.8 km)