

大阪モノレール 設計統一マニュアル

【第4版】

令和5年7月

大阪府 モノレール建設事務所

〈 目 次 〉

第1編. モノレール基本条件	I-1-1
第1章. 総則	I-1-1
1-1. 適用の範囲	I-1-1
1-2. 要求性能	I-1-3
1-3. 設計統一マニュアルの構成	I-1-4
第2章. 設計条件	I-2-1
2-1. 適用基準	I-2-1
2-2. 作用	I-2-2
第3章. 線形条件	I-3-1
3-1. 線形図	I-3-1
3-2. カント	I-3-28
3-3. 縦断図	I-3-29
3-4. 支承中心座標、標高の算定（PC 軌道桁のみ適用）	I-3-68
第4章. その他	I-4-1
4-1. 鉄道会社との協議事項	I-4-1
第2編. 設計	II-1-1
第1章. 総則	II-1-1
第2章. 上部工	II-2-1
2-1. 上部工形式一覧表	II-2-1
2-2. 上部工基本条件	II-2-2
2-2-1. 適用の範囲	II-2-2
2-2-2. たわみの設計制限値	II-2-3
2-2-3. 作用	II-2-3
2-2-4. PC 軌道桁	II-2-3
2-3. 鋼橋設計条件	II-2-6
2-3-1. 鋼軌道桁	II-2-6
2-3-2. モノレール橋	
2-2-3. 単線鋼軌道桁	II-2-45
2-2-4. 分岐橋	
2-4. 鋼橋構造細目	II-2-47
2-4-1. 塗装仕様	II-2-47
2-4-2. 止水・滞水対策	II-2-52
2-4-3. アクセスステージ	II-2-55
2-4-4. 点検用吊ピース	II-2-57
第3章. 下部工・基礎工	II-3-1
3-1. 下部工形式一覧	II-3-1
3-2. 設計基本条件	II-3-4
3-2-1. R C 構造設計の基本	II-3-4

3-2-2. 鋼製橋脚	II-3-16
3-3. 基礎形式の選定	II-3-27
3-3-1. 基礎形式及び形状	II-3-27
3-3-2. 基礎設計の基本	II-3-30
3-3-3. 杭基礎の設計	II-3-32
3-4. 各杭の設計	II-3-38
3-4-1. 杭基礎の安定に関する設計	II-3-38
3-4-2. 杭反力、変位及び杭体の断面力の計算	II-3-42
3-4-3. 特殊な条件における杭基礎の設計	II-3-42
3-4-4. 杭基礎の部材及び接合部の設計	II-3-43
3-4-5. 杭基礎の構造細目	II-3-49
3-5. 構造寸法の設定	II-3-53
3-5-1. PC 軌道桁を支持する標準的なRC支柱	II-3-53
3-6. 配筋細目（橋脚、基礎）	II-3-59
3-6-1. 下部構造の配筋細目	II-3-59
3-7. 耐震設計	II-3-68
3-7-1. 橋の耐震設計の基本	II-3-68
3-7-2. レベル2地震動を考慮する杭基礎の設計	II-3-69
3-7-3. 橋に作用する地震動の特性値	II-3-71
3-7-4. 地震の影響の特性値	II-3-72
3-7-5. RC橋脚及び橋脚基礎の地震時の設計	II-3-73
3-7-6. 上下部接続部の設計	II-3-76
3-8. 掛違い部の設計	II-3-79
3-8-1. 掛違い部の設計の基本	II-3-79
第4章. 橋梁付属物	II-4-1
4-1. 支承	II-4-1
4-1-1. PC軌道桁	II-4-1
4-1-2. 鋼軌道桁	II-4-23
4-1-3. モノレール橋	
4-1-2. 分岐橋	
4-2. アンカーケース	II-4-24
4-3. 伸縮装置	II-4-28
4-4. 落橋防止システム	II-4-37
第5章. 地盤条件	II-5-1
5-1. 地盤条件の整理	II-5-1
5-1-1. 整理内容	II-5-1
5-1-2. 参考資料	II-5-1
5-2. 地盤条件の設定方法	II-5-3
5-2-1. 基本方針	II-5-3
5-2-2. 各定数の設定方法	II-5-3
5-3. 支持層の設定	II-5-5
5-4. 粘性土層の圧密性状	II-5-5
5-5. 地下水位	II-5-6
5-6. 耐震設計上の地盤種別	II-5-6
5-7. 地震時に不安定となる地盤の判定	II-5-7
5-8. 耐震設計上の地盤面	II-5-8
第6章. 施工計画	II-6-1
6-1. 大阪中央環状線の規制方針	II-6-1

1. 道路幅確保の方針（本線、側道）	Ⅱ-6-1
2. 下部工施工時の規制方針	Ⅱ-6-2
3. 桁架設時の規制方針	Ⅱ-6-8
6-2. 近接施工	Ⅱ-6-11
1. 近接影響範囲の設定	Ⅱ-6-11
2. 矢板の計画方針	Ⅱ-6-20
6-3. 架設工法の選定	Ⅱ-6-22
1. 架設工法選定フロー	Ⅱ-6-22
2. P C 桁の輸送計画	Ⅱ-6-25
3. トラッククレーンベント架設工法の計画標準	Ⅱ-6-27
第7章. 工事への申し送り	Ⅱ-7-1
7-1. 施工上の留意点	Ⅱ-7-1
7-2. 道路使用協議	Ⅱ-7-1
7-3. 河川協議	
7-4. 水路協議	
第8章. 駅舎	Ⅱ-8-1
8-1. 基本条件	Ⅱ-8-1
8-1-1. 共通事項	Ⅱ-8-1
8-2. 地盤条件	Ⅱ-8-2
8-3. 上屋反力	Ⅱ-8-3
8-3-1. 共通事項	Ⅱ-8-3
8-3-2. 上屋反力	Ⅱ-8-6
8-4. 施設荷重	Ⅱ-8-7
8-4-1. 共通事項	Ⅱ-8-7
8-5. 上屋との取合部の設計	Ⅱ-8-16
8-5-1. 共通事項	Ⅱ-8-16
8-5-2. 鋼構造駅	Ⅱ-8-17
8-5-3. RC 構造駅	Ⅱ-8-19
8-6. ホーム桁設計	Ⅱ-8-21
8-6-1. 共通事項	Ⅱ-8-21
8-6-2. 鋼構造駅	Ⅱ-8-31
8-6-3. RC 構造駅	Ⅱ-8-36
8-7. 上屋設計	Ⅱ-8-41
8-7-1. 共通事項	Ⅱ-8-41
8-8. 軌道桁反力の整理	Ⅱ-8-43
8-9. 橋梁付属物	Ⅱ-8-44
8-10. 基礎形式の選定	Ⅱ-8-45
8-11. 駅構造物の設計	Ⅱ-8-48
8-11-1. 共通事項	Ⅱ-8-48
8-11-2. 鋼構造駅	Ⅱ-8-49
8-11-3. RC 構造駅	Ⅱ-8-52
8-11-4. コンコース人工地盤	Ⅱ-8-55
8-12. 近接影響検討・協議	Ⅱ-8-59
8-12-1. 共通事項	Ⅱ-8-59
8-12-2. （仮称）門真南駅	Ⅱ-8-60
8-12-3. （仮称）鴻池新田駅	Ⅱ-8-61
8-12-4. （仮称）荒本駅	Ⅱ-8-62
8-13. 施工計画	Ⅱ-8-63
8-14. 工事への申し送り事項	Ⅱ-8-64

8-15. 駅構造物設計に適用する新技術・新工法の抽出	Ⅱ-8-65
8-15-1. RC 駅舎における工期短縮を可能とする新構造	Ⅱ-8-65
8-15-2. 近接影響検討	Ⅱ-8-68
8-15-3. その他	Ⅱ-8-69

第1編 モノレール基本条件

第1章 総則

1-1. 適用の範囲

大阪モノレール統一マニュアル（案）（以下、マニュアル（案）と称する）は、大阪モノレール延伸区間詳細設計に適用する。なお、本マニュアル（案）に示されていない事項については、「第1編 第2章 2-1. 適用基準」によるものとする。

<解説>

本マニュアル（案）は、大阪モノレール延伸部詳細設計業務の円滑な推進を図るために、各種モノレール基準の適用方法や構造細目の設定についてとりまとめ、運用方針の共通を図り業務間の統一を図るものである。

次頁に延伸区間位置図を示す。

第1編 モノレール基本条件

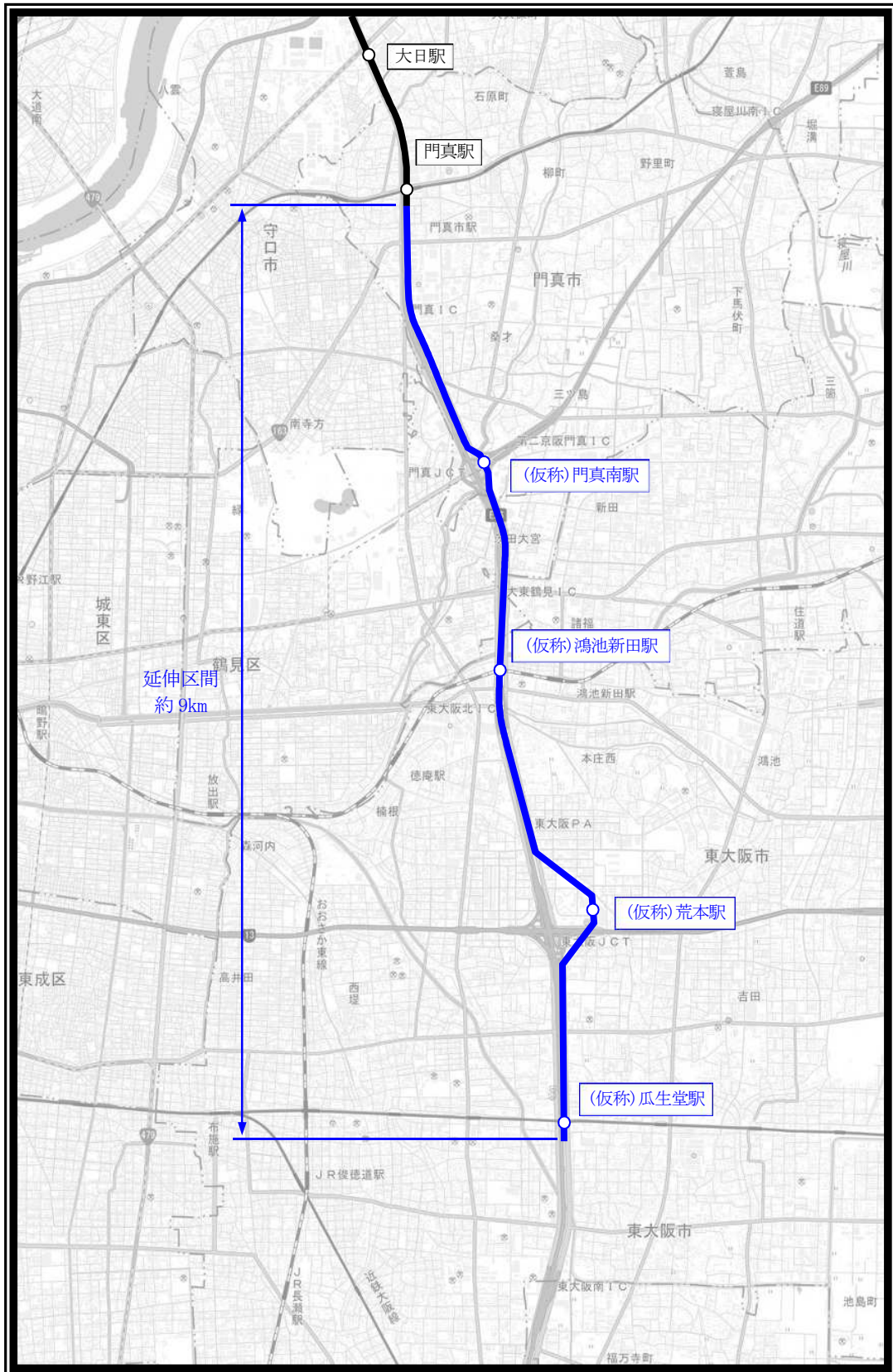


図 1-1 (1) 延伸区間位置図

第1編 モノレール基本条件

1-2. 要求性能

1) 橋の重要度

耐震設計上の橋の重要度については、道示Ⅰ表-解2.3.2（道示Ⅴ表-2.1.1）より、跨線橋及び跨道橋に位置付けられることから「B種相当の橋」として設計する。

表 1-1（1）耐震性能上の橋の重要度区分

耐震設計上の 橋の重要度の区分	対象となる橋
A種の橋	下記以外の橋
B種の橋	・高速自動車国道、都市高速道路、指定都市高速道路、本州四国連絡道路、一般国道の橋 ・都道府県道のうち、複断面、跨線橋、跨道橋又は地域の防災計画上の位置付けや当該道路の利用状況等から特に重要な橋 ・市町村道のうち、複断面、跨線橋、跨道橋又は地域の防災計画上の位置付けや当該道路の利用状況等から特に重要な橋

道示Ⅰ表-解2.3.2（道示Ⅴ表-2.1.1）より

2) 橋の耐荷性能

橋の耐荷性能については、道示Ⅰ2.3(2)より、耐震設計上の重要度がB種相当の橋であることから「橋の耐荷性能2」として設計する。

(2) 橋の耐荷性能は、耐震設計上の橋の重要度を考慮して、Ⅴ編2.1(2)にて設定する耐震設計上の重要度がA種の橋では耐荷性能1を、耐震設計上の重要度がB種の橋では橋の耐震性能2とすることを標準とする。

道示Ⅰ2.3より

表 1-1（2）橋の耐荷性能

(a) 橋の耐荷性能1

状態 (2.2) 状況 (2.1)	主として機能面からの橋の状態		構造安全面からの 橋の状態
	橋としての荷重を支持する 能力が損なわれていない状態	部分的に荷重を支持する能力の 低下が生じているが、橋としてあ らかじめ想定する荷重を支持す る能力の範囲である状態	致命的な 状態でない
永続作用や 変動作用が 支配的な状況	状態を所要の信頼性で実現す る。		所定の安全性を 確保する。
偶発作用が 支配的な状況			所定の安全性を 確保する。

(b) 橋の耐荷性能2

状態 (2.2) 状況 (2.1)	主として機能面からの橋の状態		構造安全面からの 橋の状態
	橋としての荷重を支持する 能力が損なわれていない状態	部分的に荷重を支持する能力の 低下が生じているが、橋としてあ らかじめ想定する荷重を支持す る能力の範囲である状態	致命的な 状態でない
永続作用や 変動作用が 支配的な状況	状態を所要の信頼性で実現す る。		所定の安全性を 確保する。
偶発作用が 支配的な状況		状態を所要の信頼性で実現する。	所定の安全性を 確保する。

道示Ⅰ表-解2.3.1より

第1編 モノレール基本条件

1-3. マニュアル（案）の構成

本マニュアル（案）は下記の各編及び各章により構成する。

第1編 モノレール基本条件

第1章 総則

第2章 設計条件

第3章 線形条件

第4章 その他

第2編 設計

第1章 総則

第2章 上部工

第3章 下部工・基礎工

第4章 橋梁付属物

第5章 地盤条件

第6章 施工計画

第7章 工事への申し送り

第1編 モノレール基本条件

第2章 設計条件

2-1. 適用基準

本マニュアル（案）は、大阪モノレール構造物設計指針（以下、設計指針と称する）及び大阪モノレール構造物設計要領（案）（以下、設計要領（案）と称する）を補完する目的から、共通の、基本的事項について定めるものであり、設計指針・設計要領（案）及びマニュアル（案）に示されていない事項については、下記の図書を参考とする。

1) コンクリート標準示方書	(最新版)	土木学会
2) 建造物設計標準	(昭和 58 年 5 月)	土木学会
3) 道路橋示方書・同解説	(平成 29 年 11 月)	日本道路協会
4) 立体横断施設技術基準	(昭和 54 年 1 月)	日本道路協会
5) モノレール構造物設計指針	(昭和 50 年 3 月)	日本道路協会
6) 中量軌道輸送システム及びモノレール構造物設計基準	(昭和 60 年 3 月)	運輸省

<解説>

本マニュアル（案）は、道路基準（旧建設省基準）と鉄道基準（旧運輸省基準）を併用したものとなっており、構造物の設計は原則それぞれの基準に基づいた設計が必要となる。

ただし、認可設計時に道路基準と鉄道基準それぞれの基準に基づいた設計を行った結果、道路基準による設計を行うことにより構造物の安全性は確保されることが確認されたRC支柱及び基礎については、詳細設計では道路基準による設計のみとする。

第1編 モノレール基本条件

2-2. 作用

2-2-1. 作用の種類

設計にあたっては、次の荷重を考慮するものとする。

(主荷重) 1. 死荷重 (D)

2. 活荷重 (L) $\left\{ \begin{array}{l} \text{設計モノレール車両荷重 (L}_1\text{)} \\ \text{群集荷重 (L}_2\text{)} \end{array} \right.$

3. 衝 撃 (I)

4. プレストレス (PS)

5. コンクリートのクリープの影響 (CR)

6. プレストレスされたコンクリートのクリープの影響 (PCR)

7. コンクリートの乾燥収縮の影響 (SH)

8. プレストレスされたコンクリートの乾燥収縮の影響 (PSH)

9. 遠心荷重 (CF)

10. 土 圧 (E)

11. 水 圧 (HP)

12. 浮力または揚圧力 (U)

(従荷重)

13. 風荷重 (W) $\left\{ \begin{array}{l} \text{死荷重時 (WS)} \\ \text{活荷重時 (WL)} \end{array} \right.$

14. 温度変化の影響 (TH)

15. 温度差の影響 (TF)

16. 地震の影響 (EQ)

17. 制動荷重及び始動荷重 (BK) $\left\{ \begin{array}{l} \text{制動荷重 (BK}_1\text{)} \\ \text{始動荷重 (BK}_2\text{)} \end{array} \right.$

18. 車両横荷重 (LF)

19. 車止めの影響 (ST)

20. 支点移動の影響 (SD)

21. 地盤変動の影響 (GD)

22. 支承の摩擦による影響 (F)

23. 施工時荷重 (ER)

24. 衝突荷重 (CO)

25. 高欄に作用する荷重 (HF)

第1編 モノレール基本条件

2-2-2. 死荷重 (D)

(1) PC 軌道桁の下部工設計用重量

桁自重、添架物、支承を含め、単位長さ当り荷重として、「 $W_0=29.5\text{kN/m}$ 」とする。

(2) 鋼軌道桁の自重

- ・鋼材の単位体積重量 77.0kN/m^3
- ・添架物重量（ケーブルラック）は、「 $W=1.50\text{kN/m}$ 」（1 軌道当り）とし、鋼軌道桁自重として取り扱ってよい。

(3) フーチング上載土の単位体積重量

道路内において通常のフーチング根入れの場合は、埋戻し上載土の単位重量を 20 kN/m^3 （通常 18 kN/m^3 ）としてよい。（舗装重量等を含むものとする。）

ただし、河川部および根入れが大きい場合等においては、土質調査資料をもとに別途定めるものとする。

2-2-3. 遠心荷重 (CF)

支柱設計において CF の値は下表のとおりとする。

表 2-2 (1) 曲線半径に対する遠心荷重係数

R (m)	CF (kN)
$R < 400$	$0.17P$
$400 \leq R < 500$	$0.14P$
$500 \leq R < 700$	$0.11P$
$700 \leq R < 1000$	$0.08P$
$1000 \leq R < 1500$	$0.06P$
$1500 \leq R < 2000$	$0.04P$
$2000 \leq R < 3000$	$0.03P$
$3000 \leq R$	$0.02P$

設計速度 (V) は 80km/h としてよい。

R (曲線半径) は軌道中心とする。

第1編 モノレール基本条件

2-2-4. 風荷重 (W)

活荷重載荷時風荷重は、単線載荷、複線載荷、それぞれの風上側、風下側の状態について検討しなければならない。

複線載荷における風下側の車両についても 0.5kN/m^2 を考える。

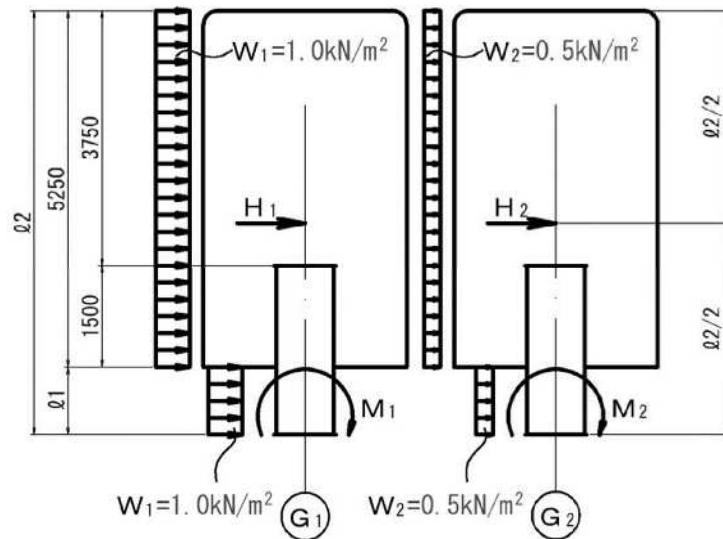


図 2-2 (1) 活荷重複線載荷の場合の風荷重

風荷重を考慮するモノレール車両有効鉛直投影面積

走行面上	3.75m
走行面下	1.50m
全投影面高	5.25m

2-2-5. 地震の影響 (EQ)

地震の影響については、設計指針Ⅶ耐震設計編によるものとする。

地震の影響を考慮する場合のモノレール車両荷重は、平均的荷重時 90kN とし、衝撃の影響は考慮しなくてよい。

第1編 モノレール基本条件

2-2-6. 支点移動の影響（SD）

- (1) 下部構造に対しては、薄層支持とした場合の圧密沈下や極軟弱地盤の場合の水平変位が構造物に悪影響を与えることがある。
特に、鋼製門型支柱において不均等な沈下が生じたり、水平変位や水平支持力の低下（クリープの影響）が生じると、柱下端を剛とした解析に対し、大きな断面力が増加する。このようなことが問題と思われる場合には、基礎の変形を考慮した解析（基礎を含めた一体解析）等を行ない、安全性を照査しなければならない。
- (2) 上部構造が不静定構造の場合、上記の問題に起因した支点移動の影響についても考慮しなければならない。
また、基礎の変形が無視できるものであっても、下部構造本体の変形が大きい場合には、これを考慮しなければならない。
特殊な場合を除き、連続桁では実績より 30 mmの支点不等沈下量を考える。
- (3) 上部工の支点沈下に対してジャッキアップができる構造とする。

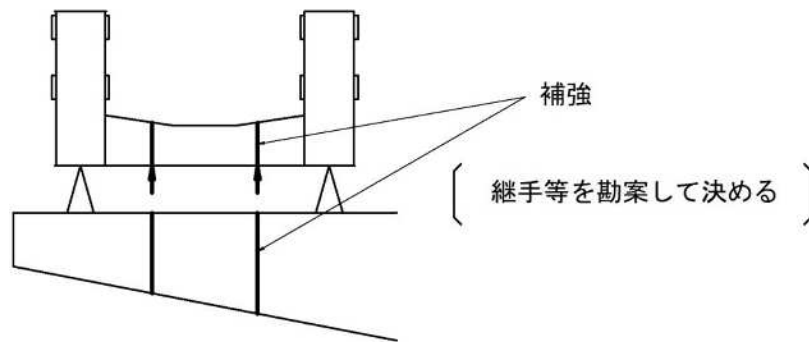


図 2-2 (2) 支点部補強（参考図）

第1編 モノレール基本条件

2-2-7. 土圧 (E)

(1) フーチング上の土の影響

フーチング上の土は死荷重扱いとし、土圧は考えない。

地震時においてもフーチング上の土の水平慣性力は考慮しない。

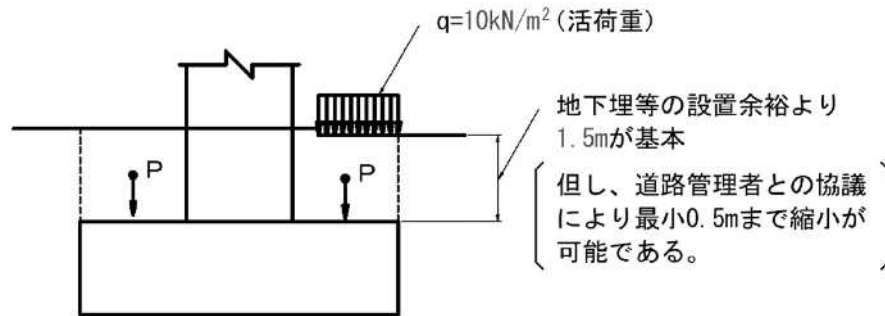


図 2-2 (3) フーチング上の土の影響

第1編 モノレール基本条件

2-2-8. 作用の組合せと荷重係数

(1) 設計で考慮する状況は、2-2-1. に規定する作用を次の規定のとおり組み合わせて代表させるものとし、各状況において、括弧書きの作用については橋が最も不利な状況になる条件を考慮して組み合わせなければならない。

1) 永続作用による影響が支配的な状況（永続作用支配状況）

① D +PS+CR+SH+E+HP+ (U) + (TF) +GD+SD +WP + (ER)

2) 変動作用による影響が支配的な状況（変動作用支配状況）

② D+L+I+LF+PS+CR+SH+E+HP+ (U) +TF + (SW) +GD+SD+ (CF) + (BK) +WP + (ER)

③ D +PS+CR+SH+E+HP+ (U) +TH+ (TF) +GD+SD +WP + (ER)

④ D +PS+CR+SH+E+HP+ (U) +TH+ (TF) +GD+SD +WS +WP + (ER)

⑤ D+L+I+LF+PS+CR+SH+E+HP+ (U) +TH+ (TF) + (SW) +GD+SD+ (CF) + (BK) +WP + (ER)

⑥ D+L+I+LF+PS+CR+SH+E+HP+ (U) + (TF) +GD+SD+ (CF) + (BK) +WS+WL+WP + (ER)

⑦ D+L+I+LF+PS+CR+SH+E+HP+ (U) +TH+ (TF) +GD+SD+ (CF) + (BK) +WS+WL+WP + (ER)

⑧ D +PS+CR+SH+E+HP+ (U) + (TF) +GD+SD +WS +WP + (ER)

⑨ D +PS+CR+SH+E+HP+ (U) +TH+ (TF) + (SW) +GD+SD +WP+EQ + (ER)

⑩ D +PS+CR+SH+E+HP+ (U) + (TF) +GD+SD +WP+EQ + (ER)

D+L +PS+CR+SH+E+HP+ (U) + (TF) +GD+SD +WP+EQ + (ER)

3) 偶発作用による影響が支配的な状況（偶発作用支配状況）

⑪ D +PS+CR+SH+E+HP+ (U) +GD+SD +EQ

D+L +PS+CR+SH+E+HP+ (U) +GD+SD +EQ

⑫ D +PS+CR+SH+E+HP+ (U) +GD+SD +CO

D+L+I+LF+PS+CR+SH+E+HP+ (U) +GD+SD+ (CF) +CO

D+L+I+LF+PS+CR+SH+E+HP+ (U) +GD+SD +ST

4) 風荷重については必要に応じて他の作用を考慮しない場合など、また、衝突荷重及び制動荷重については死荷重及び活荷重のみと組合せる場合など、1) 2) 以外の条件を適切に設定する。

(2) (1)1) から 3) に規定する作用の組合せに対して、表 2-2 (2) の荷重組合せ係数及び荷重係数を考慮する。

ここに、

γ_p : 荷重組合せ係数であり、異なる作用の同時載荷状況に応じて、設計で考慮する荷重規模の補正を行うための係数。

γ_q : 荷重係数であり、荷重特性値に対するばらつきに応じて、設計で考慮する荷重規模の補正を行うための係数。

第1編 モノレール基本条件

表 2-2 (2) 作用の組合せに対する荷重組合せ係数及び荷重係数 (1/3)

作用の組合せ		設計状況の区分	荷重組合せ係数 γ_p と荷重係数 γ_q の値									
			D		L		LF		PS, CR, SH		E, HP, u	
			γ_p	γ_q	γ_p	γ_q	γ_p	γ_q	γ_p	γ_q	γ_p	γ_q
①	D	永続作用支配状況	1.00	1.05	-	-	-	-	1.00	1.05	1.00	1.05
②	D+L	変動作用支配状況	1.00	1.05	1.00	1.25	1.00	1.00	1.00	1.05	1.00	1.05
③	D+TH		1.00	1.05	-	-	-	-	1.00	1.05	1.00	1.05
④	D+TH+W S		1.00	1.05	-	-	-	-	1.00	1.05	1.00	1.05
⑤	D+L+TH		1.00	1.05	0.95	1.25	1.00	1.00	1.00	1.05	1.00	1.05
⑥	D+L+W S+W L		1.00	1.05	0.95	1.25	1.00	1.00	1.00	1.05	1.00	1.05
⑦	D+L+TH+W S+W L		1.00	1.05	0.95	1.25	1.00	1.00	1.00	1.05	1.00	1.05
⑧	D+W S		1.00	1.05	-	-	-	-	1.00	1.05	1.00	1.05
⑨	D+TH+EQ		1.00	1.05	-	-	-	-	1.00	1.05	1.00	1.05
⑩	D+EQ		1.00	1.05	-	-	-	-	1.00	1.05	1.00	1.05
	D+L+EQ		1.00	1.05	1.00	1.25	-	-	1.00	1.05	1.00	1.05
⑪	D+EQ	偶発作用支配状況	1.00	1.05	-	-	-	-	1.00	1.05	1.00	1.05
	D+L+EQ		1.00	1.05	1.00	1.25	-	-	1.00	1.05	1.00	1.05
⑫	D+C O		1.00	1.05	-	-	-	-	1.00	1.05	1.00	1.05
	D+L+C O		1.00	1.05	1.00	1.25	1.00	1.00	1.00	1.05	1.00	1.05
	D+L+ST		1.00	1.05	1.00	1.25	1.00	1.00	1.00	1.05	1.00	1.05

第1編 モノレール基本条件

表 2-2 (3) 作用の組合せに対する荷重組合せ係数及び荷重係数 (2/3)

作用の組合せ		設計状況の区分	荷重組合せ係数 γ_p と荷重係数 γ_q の値									
			TH		TF		GD SD		CF BK		WS	
			γ_p	γ_q	γ_p	γ_q	γ_p	γ_q	γ_p	γ_q	γ_p	γ_q
①	D	永続作用 支配状況	-	-	1.00	1.00	1.00	1.00	-	-	-	-
②	D+L	変動作用 支配状況	-	-	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	-	-
③	D+TH		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	-	-	-	-
④	D+TH+W S		0.75	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	-	-	0.75	1.25
⑤	D+L+TH		0.75	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	-	-
⑥	D+L+W S+W L		-	-	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.50	1.25
⑦	D+L+TH+W S+W L		0.50	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.50	1.25
⑧	D+W S		-	-	1.00	1.00	1.00	1.00	-	-	1.00	1.25
⑨	D+TH+EQ		0.50	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	-	-	-	-
⑩	D+EQ		-	-	1.00	1.00	1.00	1.00	-	-	-	-
	D+L+EQ		-	-	1.00	1.00	1.00	1.00	-	-	-	-
⑪	D+EQ	偶発作用 支配状況	-	-	-	-	1.00	1.00	-	-	-	-
	D+L+EQ		-	-	-	-	1.00	1.00	-	-	-	-
⑫	D+C O		-	-	-	-	1.00	1.00	-	-	-	-
	D+L+C O		-	-	-	-	1.00	1.00	1.00	1.00	-	-
	D+L+ST		-	-	-	-	1.00	1.00	1.00	1.00	-	-

第1編 モノレール基本条件

表 2-2 (4) 作用の組合せに対する荷重組合せ係数及び荷重係数 (3/3)

作用の組合せ			荷重組合せ係数 γ_p と荷重係数 γ_q の値							
		設計状況 の区分	WL		EQ		CO		ST	
			γ_p	γ_q	γ_p	γ_q	γ_p	γ_q	γ_p	γ_q
①	D	永続作用 支配状況	-	-	-	-	-	-	-	-
②	D+L	変動作用 支配状況	-	-	-	-	-	-	-	-
③	D+TH		-	-	-	-	-	-	-	-
④	D+TH+W S		-	-	-	-	-	-	-	-
⑤	D+L+TH		-	-	-	-	-	-	-	-
⑥	D+L+W S+ W L		0.50	1.25	-	-	-	-	-	-
⑦	D+L+TH+ W S+W L		0.50	1.25	-	-	-	-	-	-
⑧	D+W S		-	-	-	-	-	-	-	-
⑨	D+TH+EQ		-	-	0.50	1.00	-	-	-	-
⑩	D+EQ		-	-	1.00	1.00	-	-	-	-
	D+L+EQ		-	-	1.00	1.00	-	-	-	-
⑪	D+EQ	偶発作用 支配状況	-	-	1.00	1.00	-	-	-	-
	D+L+EQ		-	-	1.00	1.00	-	-	-	-
⑫	D+CO		-	-	-	-	1.00	1.00	-	-
	D+L+CO		-	-	-	-	1.00	1.00	-	-
	D+L+ST		-	-	-	-	-	-	1.00	1.00

第1編 モノレール基本条件

表 2-2 (5) 各作用特性の分類

	永続作用	変動作用	偶発作用
1) 死荷重	○		
2) 活荷重		○	
3) 衝撃の影響		○	
4) プレストレス力	○		
5) コンクリートのクリープの影響	○		
6) コンクリートの乾燥収縮の影響	○		
7) 土圧	○	○	
8) 水圧	(○)*	○	
9) 浮力又は揚圧力	(○)*	○	
10) 温度変化影響		○	
11) 温度差の影響		○	
12) 雪荷重		○	
13) 地盤変動の影響	○		
14) 支点移動の影響	○		
15) 遠心荷重		○	
16) 制動荷重		○	
17) 風荷重		○	
18) 波圧		○	
19) 地震の影響		○	○
20) 衝突荷重			○
21) 車両横荷重		○	
22) 車止めの影響			○

※設計供用期間中の水位の変動幅や橋への荷重効果としての変動幅によっては、永続作用として扱うこともある。

第1編 モノレール基本条件

第3章 線形条件

3-1. 線形図

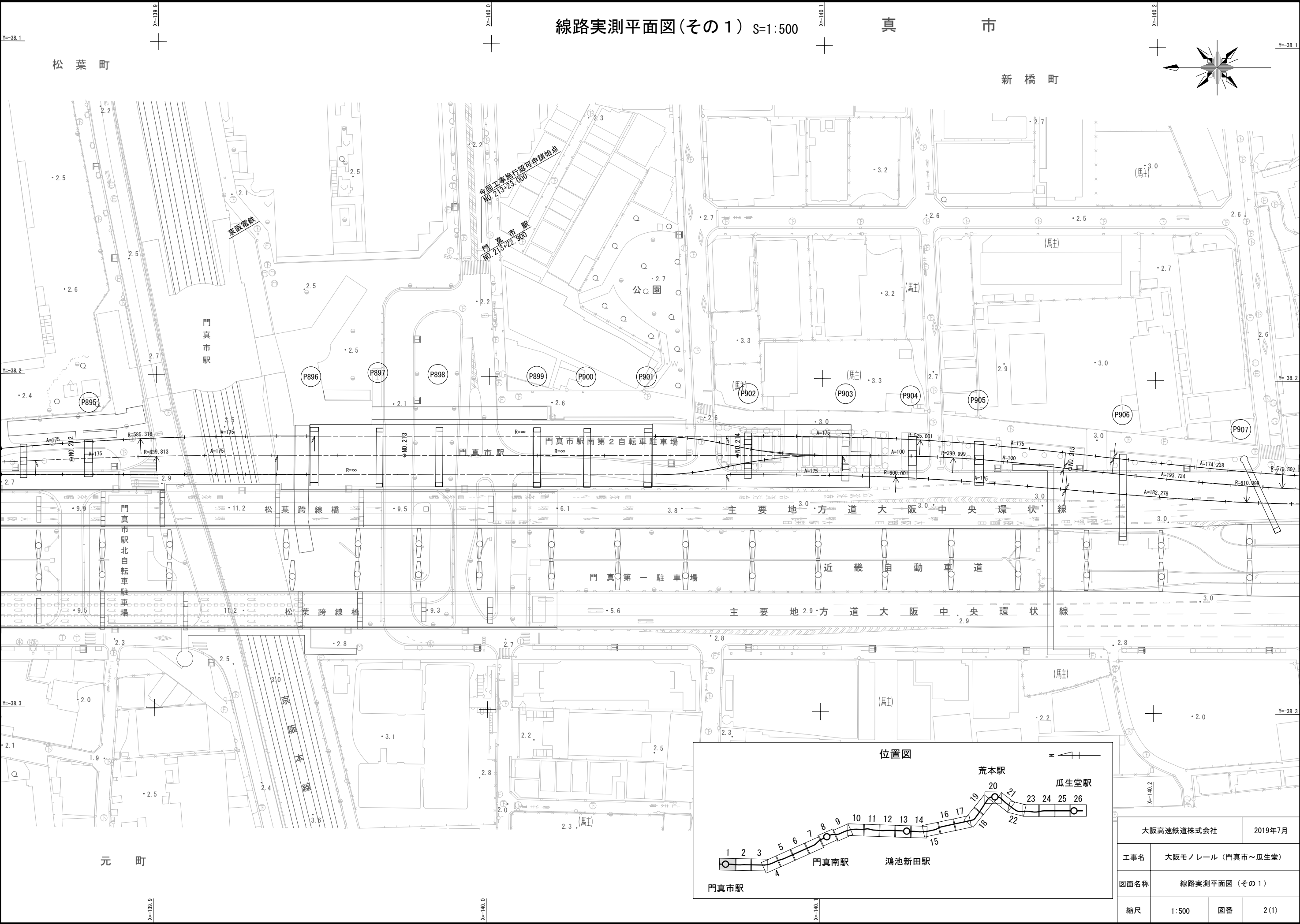
詳細設計を行う上で基本となる平面線形は、「線路実測平面図」を基本とする。
次頁に線路実測平面図を示す。

<解説>

線路実測平面図(その1) S=1:500

真 市

新 橋 町



線路実測平面図(その2) S=1:500



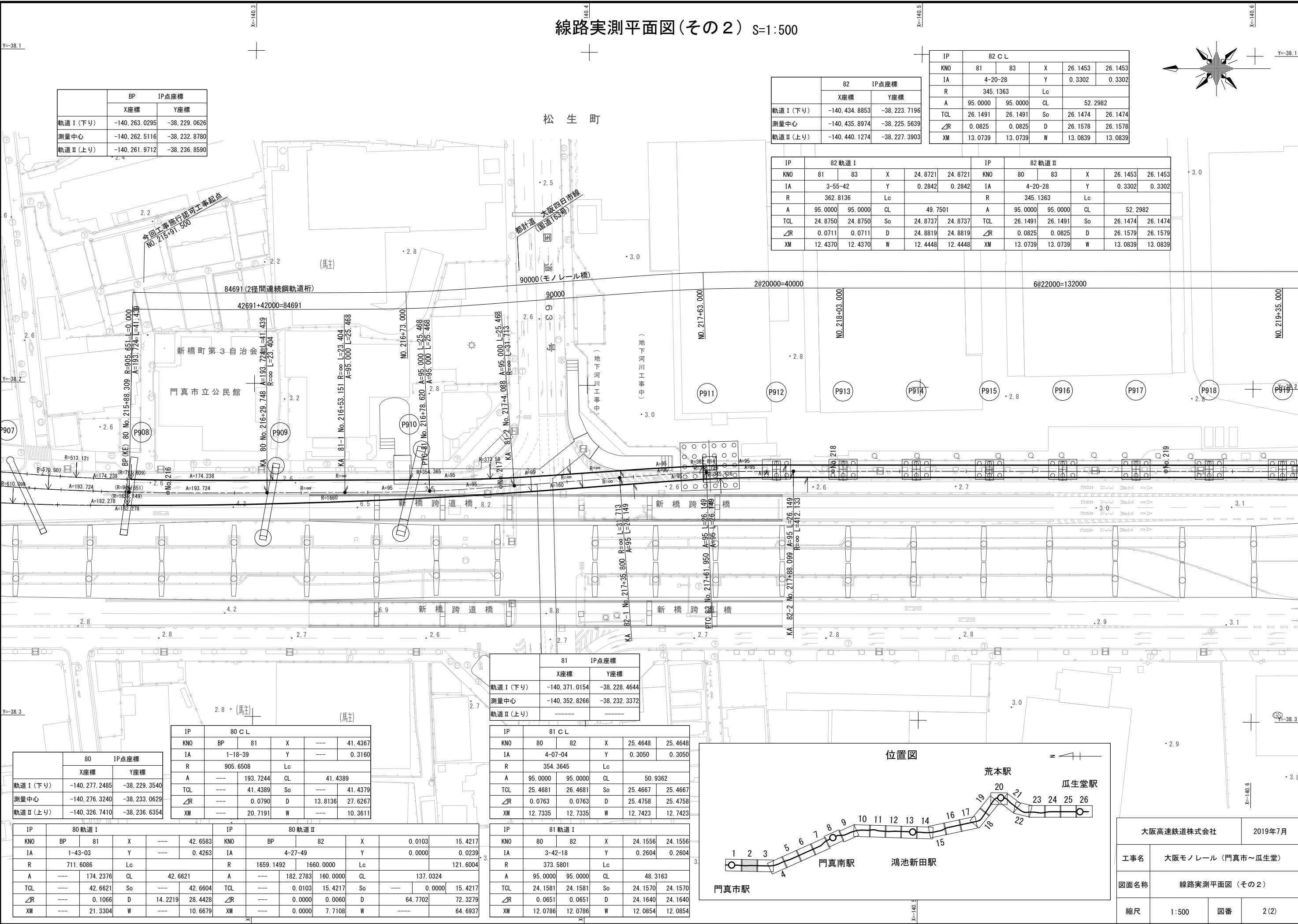
	BP		IP点座標	
	X座標	Y座標		
軌道Ⅰ(下り)	-140,263.0295	-38,229.0626		
測量中心	-140,262.5116	-38,232.8780		
軌道Ⅱ(上り)	-140,261.9712	-38,236.8590		

	82		IP点座標	
	X座標	Y座標		
軌道Ⅰ(下り)	-140,434.8853	-38,223.7196		
測量中心	-140,435.8974	-38,225.5639		
軌道Ⅱ(上り)	-140,440.1274	-38,227.3903		

IP	82 C L			
	KNO	81	83	X
IA	4-20-28			Y
R	345.1363			Lc
A	95.0000	95.0000	CL	52.2982
TCL	26.1491	26.1491	So	26.1474
∠IR	0.0825	0.0825	D	26.1578
XM	13.0739	13.0739	W	13.0839

IP	82 軌道Ⅰ				IP	82 軌道Ⅱ			
	KNO	81	83	X		KNO	80	83	X
IA	3-55-42			Y		IA	4-20-28		Y
R	362.8136			Lc		R	345.1363		Lc
A	95.0000	95.0000	CL	49.7501		A	95.0000	95.0000	CL
TCL	24.8750	24.8750	So	24.8737		TCL	26.1491	26.1491	So
∠IR	0.0711	0.0711	D	24.8819		∠IR	0.0825	0.0825	D
XM	12.4370	12.4370	W	12.4448		XM	13.0739	13.0739	W

松 生 町



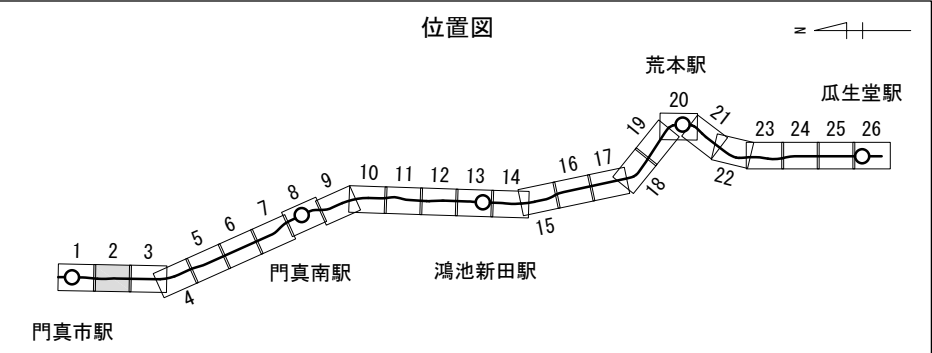
	80		IP点座標	
	X座標	Y座標		
軌道Ⅰ(下り)	-140,277.2485	-38,229.3540		
測量中心	-140,276.3240	-38,233.0629		
軌道Ⅱ(上り)	-140,326.7410	-38,236.6354		

IP	80 C L			
	KNO	BP	81	X
IA	1-18-39			Y
R	905.6508			Lc
A	---	193.7244	CL	41.4389
TCL	---	41.4389	So	41.4379
∠IR	---	0.0790	D	13.8136
XM	---	20.7191	W	10.3611

	81		IP点座標	
	X座標	Y座標		
軌道Ⅰ(下り)	-140,371.0154	-38,228.4644		
測量中心	-140,352.8266	-38,232.3372		
軌道Ⅱ(上り)	---	---		

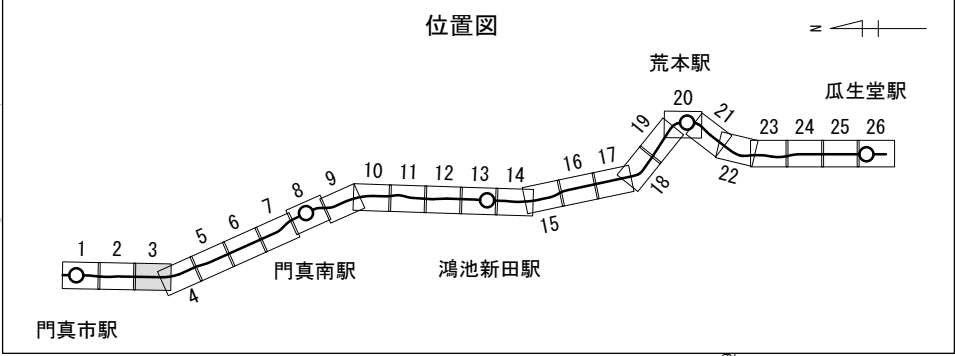
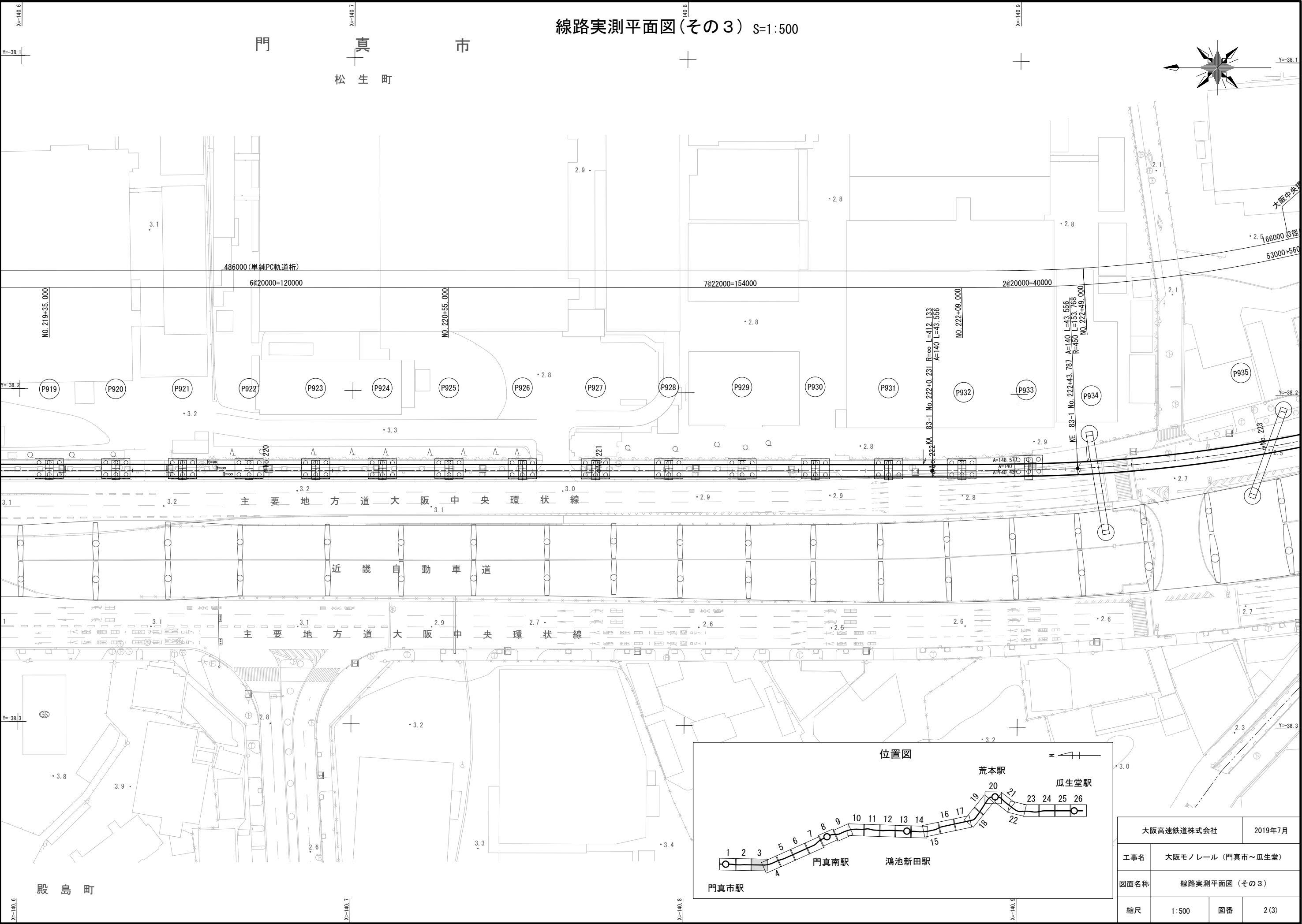
IP	81 C L			
	KNO	80	82	X
IA	4-07-04			Y
R	354.3645			Lc
A	95.0000	95.0000	CL	50.9362
TCL	25.4681	26.4681	So	25.4667
∠IR	0.0763	0.0763	D	25.4758
XM	12.7335	12.7335	W	12.7423

IP	81 軌道Ⅰ			
	KNO	80	82	X
IA	3-42-18			Y
R	373.5801			Lc
A	95.0000	95.0000	CL	48.3163
TCL	24.1581	24.1581	So	24.1570
∠IR	0.0651	0.0651	D	24.1640
XM	12.0786	12.0786	W	12.0854



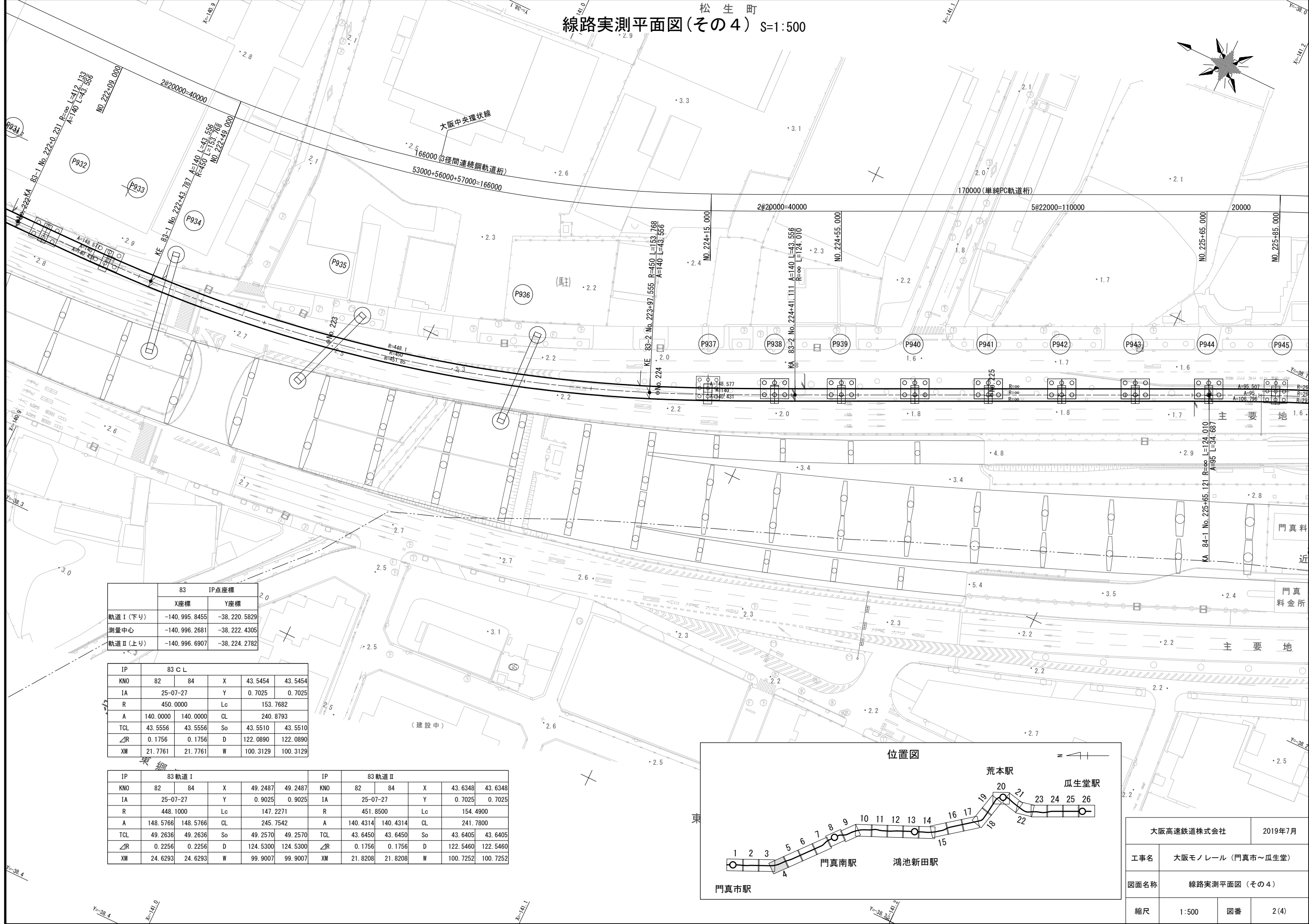
大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その２）		
縮尺	1：500	図番	2（2）

線路実測平面図(その3) S=1:500



大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その3）		
縮尺	1:500	図番	2(3)

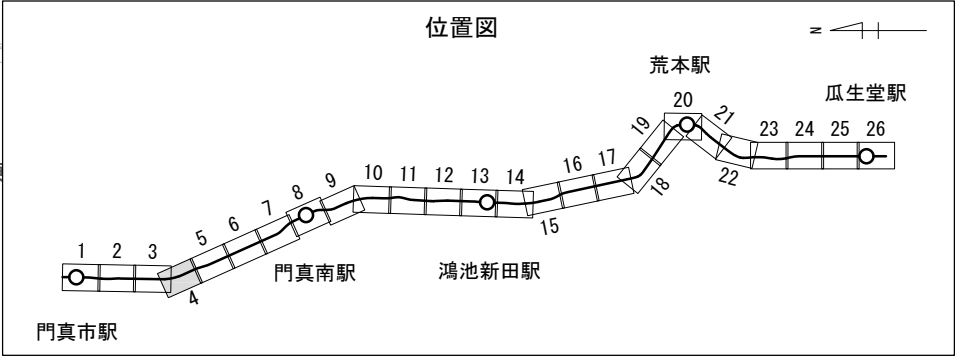
松生町
線路実測平面図(その4) S=1:500



	83 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道Ⅰ(下り)	-140,995.8455	-38,220.5829
測量中心	-140,996.2681	-38,222.4305
軌道Ⅱ(上り)	-140,996.6907	-38,224.2782

IP	83 C L			
KNO	82	84	X	43.5454 43.5454
IA	25-07-27		Y	0.7025 0.7025
R	450.0000		Lc	153.7682
A	140.0000	140.0000	CL	240.8793
TCL	43.5556	43.5556	So	43.5510 43.5510
∠IR	0.1756	0.1756	D	122.0890 122.0890
XM	21.7761	21.7761	W	100.3129 100.3129

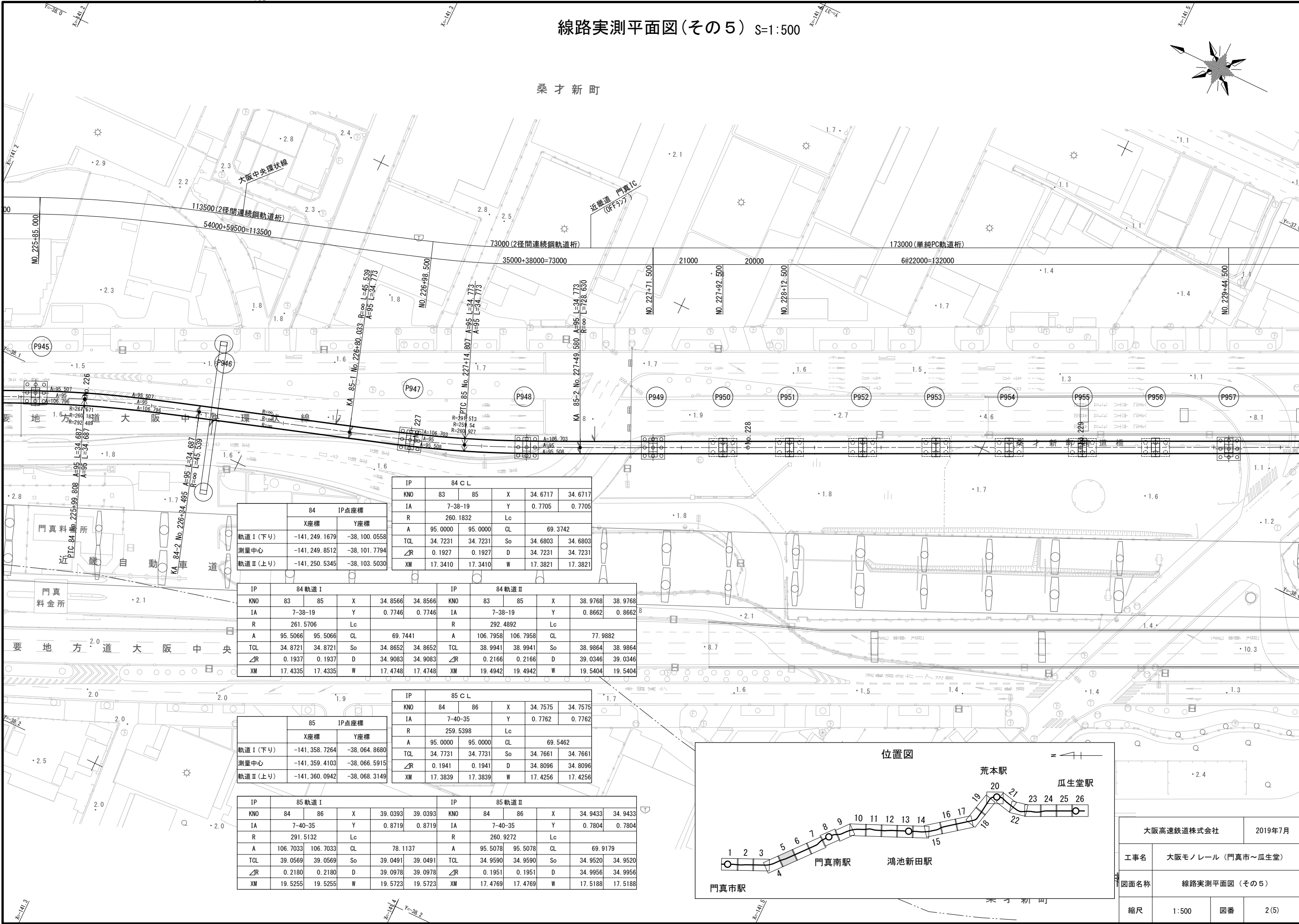
83 軌道Ⅰ					83 軌道Ⅱ				
KNO	82	84	X	49.2487 49.2487	KNO	82	84	X	43.6348 43.6348
IA	25-07-27		Y	0.9025 0.9025	IA	25-07-27		Y	0.7025 0.7025
R	448.1000		Lc	147.2271	R	451.8500		Lc	154.4900
A	148.5766	148.5766	CL	245.7542	A	140.4314	140.4314	CL	241.7800
TCL	49.2636	49.2636	So	49.2570 49.2570	TCL	43.6450	43.6450	So	43.6405 43.6405
∠IR	0.2256	0.2256	D	124.5300 124.5300	∠IR	0.1756	0.1756	D	122.5460 122.5460
XM	24.6293	24.6293	W	99.9007 99.9007	XM	21.8208	21.8208	W	100.7252 100.7252



大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その４）		
縮尺	１：５００	図番	２（４）

線路実測平面図(その5) S=1:500

桑才新町



		84		IP点座標			
		X座標		Y座標			
軌道Ⅰ(下り)		-141.249.1679		-38.100.0558			
測量中心		-141.249.8512		-38.101.7794			
軌道Ⅱ(上り)		-141.250.5345		-38.103.5030			

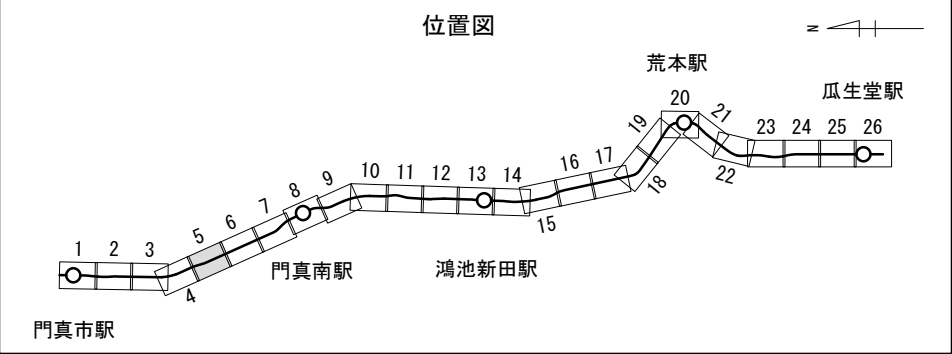
IP		84 C L			
KNO	83	85	X	34.6717	34.6717
IA	7-38-19		Y	0.7705	0.7705
R	260.1832		Lc		
A	95.0000	95.0000	CL	69.3742	
TCL	34.7231	34.7231	So	34.6803	34.6803
△R	0.1927	0.1927	D	34.7231	34.7231
XM	17.3410	17.3410	W	17.3821	17.3821

IP		84軌道Ⅰ				IP		84軌道Ⅱ			
KNO	83	85	X	34.8566	34.8566	KNO	83	85	X	38.9768	38.9768
IA	7-38-19		Y	0.7746	0.7746	IA	7-38-19		Y	0.8662	0.8662
R	261.5706		Lc			R	292.4892		Lc		
A	95.5066	95.5066	CL	69.7441		A	106.7958	106.7958	CL	77.9882	
TCL	34.8721	34.8721	So	34.8652	34.8652	TCL	38.9941	38.9941	So	38.9864	38.9864
△R	0.1937	0.1937	D	34.9083	34.9083	△R	0.2166	0.2166	D	39.0346	39.0346
XM	17.4335	17.4335	W	17.4748	17.4748	XM	19.4942	19.4942	W	19.5404	19.5404

		85		IP点座標			
		X座標		Y座標			
軌道Ⅰ(下り)		-141.358.7264		-38.064.8680			
測量中心		-141.359.4103		-38.066.5915			
軌道Ⅱ(上り)		-141.360.0942		-38.068.3149			

IP		85 C L			
KNO	84	86	X	34.7575	34.7575
IA	7-40-35		Y	0.7762	0.7762
R	259.5398		Lc		
A	95.0000	95.0000	CL	69.5462	
TCL	34.7731	34.7731	So	34.7661	34.7661
△R	0.1941	0.1941	D	34.8096	34.8096
XM	17.3839	17.3839	W	17.4256	17.4256

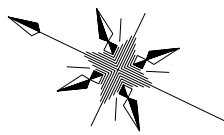
IP		85軌道Ⅰ				IP		85軌道Ⅱ			
KNO	84	86	X	39.0393	39.0393	KNO	84	86	X	34.9433	34.9433
IA	7-40-35		Y	0.8719	0.8719	IA	7-40-35		Y	0.7804	0.7804
R	291.5132		Lc			R	260.9272		Lc		
A	106.7033	106.7033	CL	78.1137		A	95.5078	95.5078	CL	69.9179	
TCL	39.0569	39.0569	So	39.0491	39.0491	TCL	34.9590	34.9590	So	34.9520	34.9520
△R	0.2180	0.2180	D	39.0978	39.0978	△R	0.1951	0.1951	D	34.9956	34.9956
XM	19.5255	19.5255	W	19.5723	19.5723	XM	17.4769	17.4769	W	17.5188	17.5188



大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その5）		
縮尺	1：500	図番	2（5）

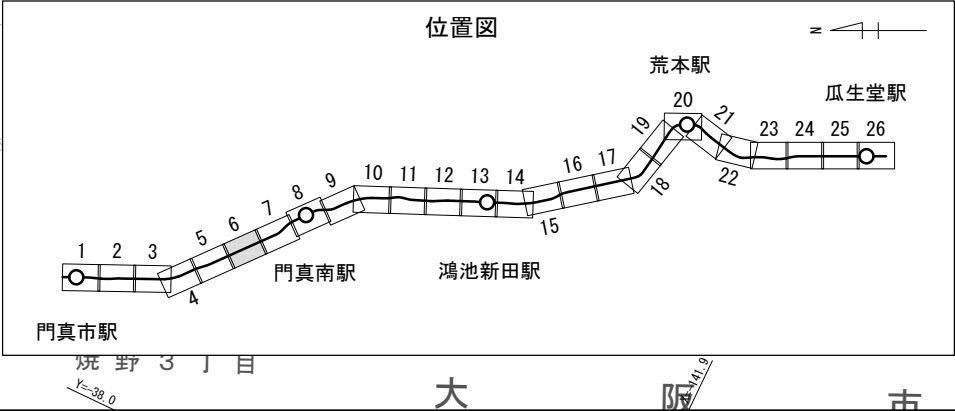
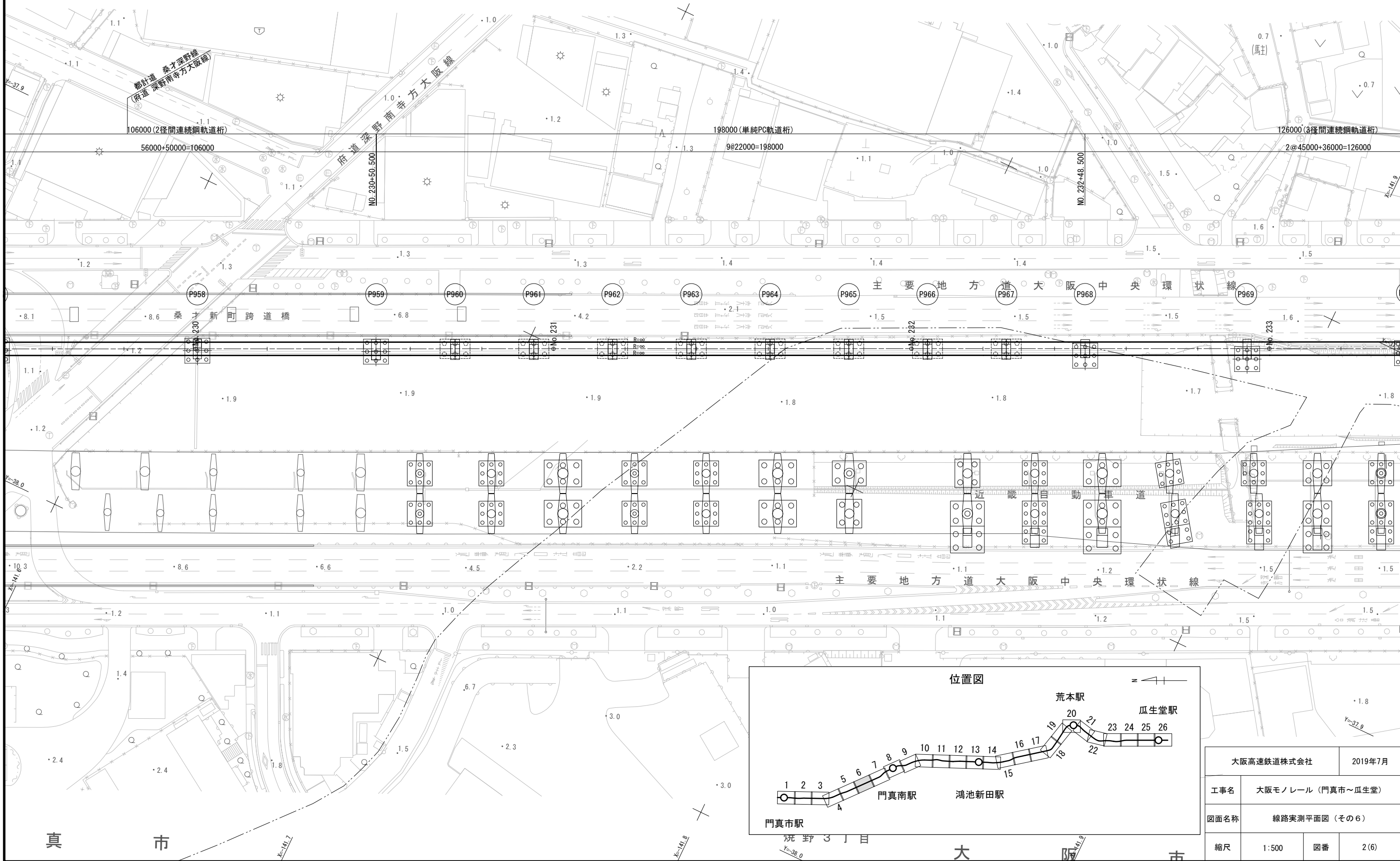
線路実測平面図(その6) S=1:500

門 真 市



桑才新町

桑 才



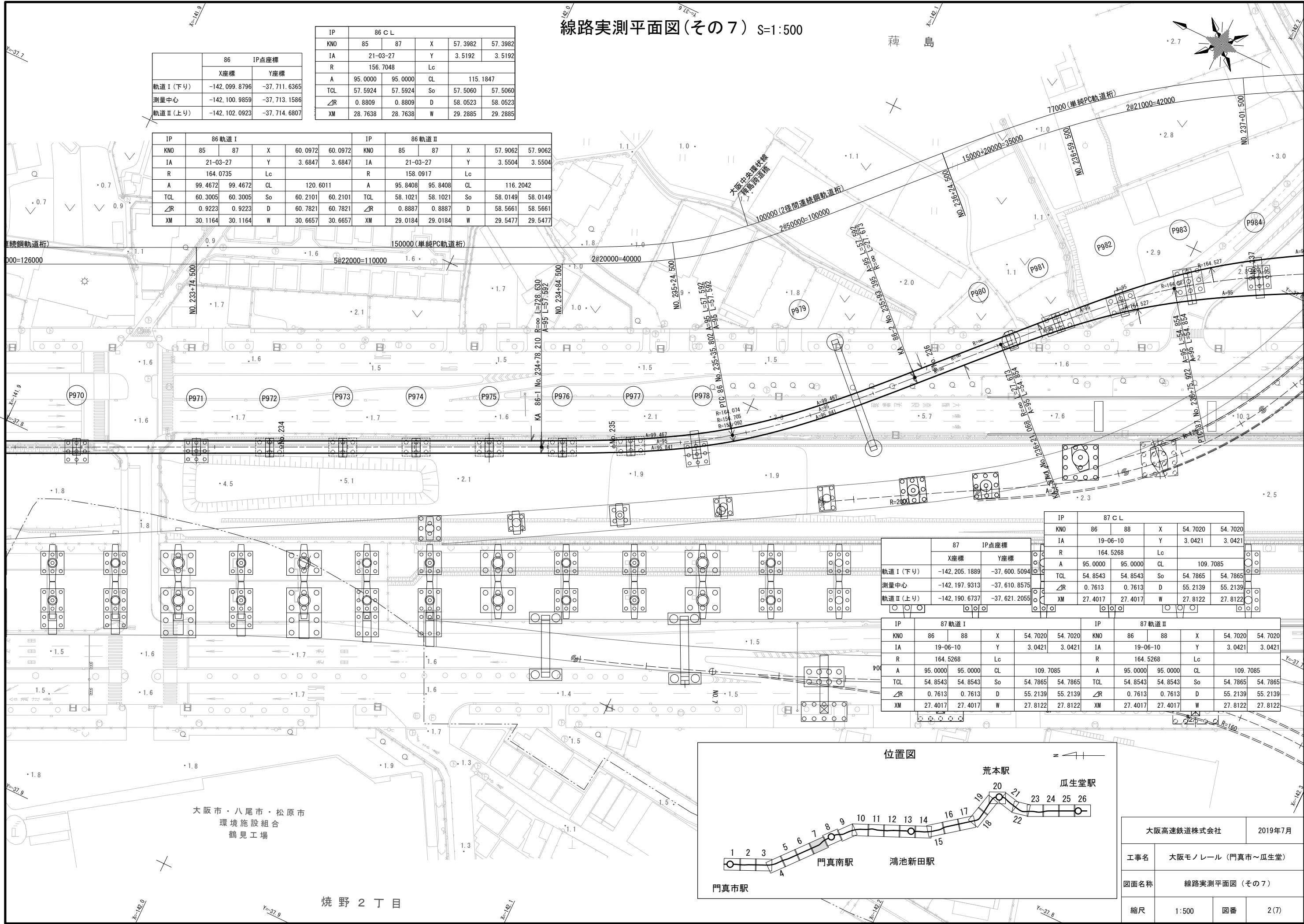
大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その6）		
縮尺	1:500	図番	2(6)

線路実測平面図(その7) S=1:500

	86		IP点座標	
	X座標	Y座標		
軌道Ⅰ(下り)	-142,099.8796	-37,711.6365		
測量中心	-142,100.9859	-37,713.1586		
軌道Ⅱ(上り)	-142,102.0923	-37,714.6807		

IP	86 C L				
KNO	85	87	X	57.3982	57.3982
IA	21-03-27		Y	3.5192	3.5192
R	156.7048		Lc		
A	95.0000	95.0000	CL	115.1847	
TCL	57.5924	57.5924	So	57.5060	57.5060
∠R	0.8809	0.8809	D	58.0523	58.0523
XM	28.7638	28.7638	W	29.2885	29.2885

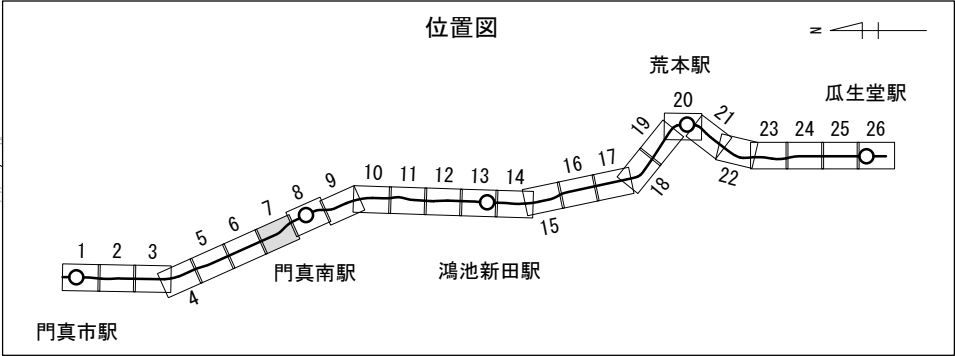
86 軌道Ⅰ						86 軌道Ⅱ					
KNO	85	87	X	60.0972	60.0972	KNO	85	87	X	57.9062	57.9062
IA	21-03-27		Y	3.6847	3.6847	IA	21-03-27		Y	3.5504	3.5504
R	164.0735		Lc			R	158.0917		Lc		
A	99.4672	99.4672	CL	120.6011		A	95.8408	95.8408	CL	116.2042	
TCL	60.3005	60.3005	So	60.2101	60.2101	TCL	58.1021	58.1021	So	58.0149	58.0149
∠R	0.9223	0.9223	D	60.7821	60.7821	∠R	0.8887	0.8887	D	58.5661	58.5661
XM	30.1164	30.1164	W	30.6657	30.6657	XM	29.0184	29.0184	W	29.5477	29.5477



	87		IP点座標	
	X座標	Y座標		
軌道Ⅰ(下り)	-142,205.1889	-37,600.5094		
測量中心	-142,197.9313	-37,610.8575		
軌道Ⅱ(上り)	-142,190.6737	-37,621.2055		

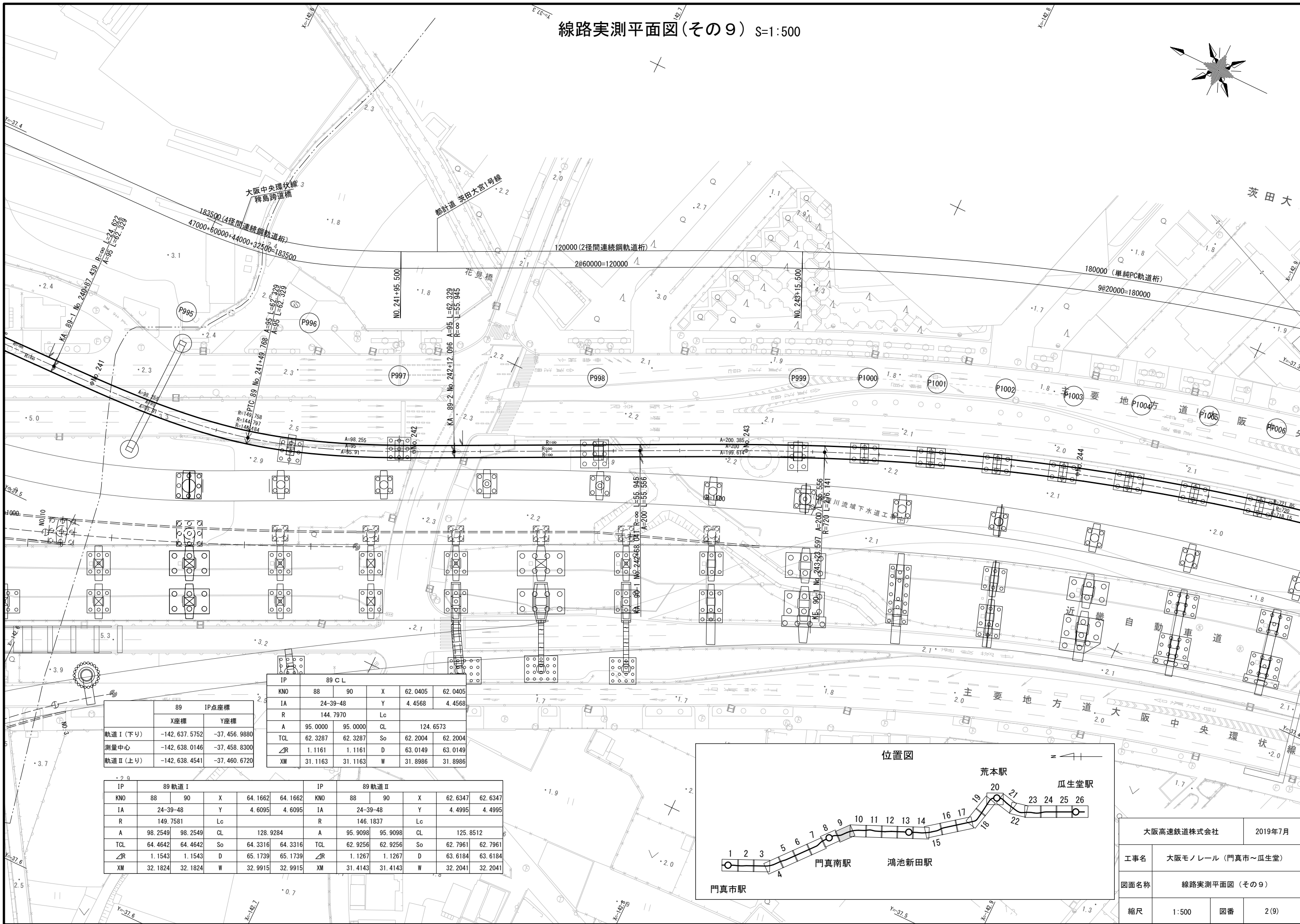
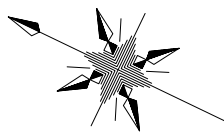
IP	87 C L				
KNO	86	88	X	54.7020	54.7020
IA	19-06-10		Y	3.0421	3.0421
R	164.5268		Lc		
A	95.0000	95.0000	CL	109.7085	
TCL	54.8543	54.8543	So	54.7865	54.7865
∠R	0.7613	0.7613	D	55.2139	55.2139
XM	27.4017	27.4017	W	27.8122	27.8122

87 軌道Ⅰ						87 軌道Ⅱ					
KNO	86	88	X	54.7020	54.7020	KNO	86	88	X	54.7020	54.7020
IA	19-06-10		Y	3.0421	3.0421	IA	19-06-10		Y	3.0421	3.0421
R	164.5268		Lc			R	164.5268		Lc		
A	95.0000	95.0000	CL	109.7085		A	95.0000	95.0000	CL	109.7085	
TCL	54.8543	54.8543	So	54.7865	54.7865	TCL	54.8543	54.8543	So	54.7865	54.7865
∠R	0.7613	0.7613	D	55.2139	55.2139	∠R	0.7613	0.7613	D	55.2139	55.2139
XM	27.4017	27.4017	W	27.8122	27.8122	XM	27.4017	27.4017	W	27.8122	27.8122



大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その7）		
縮尺	1:500	図番	2(7)

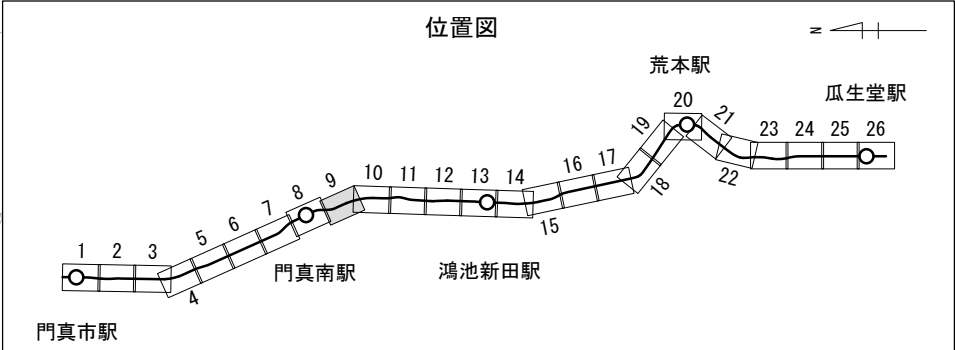
線路実測平面図(その9) S=1:500



	89		IP点座標	
	X座標	Y座標		
軌道 I (下り)	-142.637.5752	-37.456.9880		
測量中心	-142.638.0146	-37.458.8300		
軌道 II (上り)	-142.638.4541	-37.460.6720		

IP	89 C L			
KNO	88	90	X	62.0405 62.0405
IA	24-39-48		Y	4.4568 4.4568
R	144.7970		Lc	
A	95.0000	95.0000	CL	124.6573
TCL	62.3287	62.3287	So	62.2004 62.2004
∠R	1.1161	1.1161	D	63.0149 63.0149
XM	31.1163	31.1163	W	31.8986 31.8986

IP	89 軌道 I				IP	89 軌道 II			
KNO	88	90	X	64.1662 64.1662	KNO	88	90	X	62.6347 62.6347
IA	24-39-48		Y	4.6095 4.6095	IA	24-39-48		Y	4.4995 4.4995
R	149.7581		Lc		R	146.1837		Lc	
A	98.2549	98.2549	CL	128.9284	A	95.9098	95.9098	CL	125.8512
TCL	64.4642	64.4642	So	64.3316 64.3316	TCL	62.9256	62.9256	So	62.7961 62.7961
∠R	1.1543	1.1543	D	65.1739 65.1739	∠R	1.1267	1.1267	D	63.6184 63.6184
XM	32.1824	32.1824	W	32.9915 32.9915	XM	31.4143	31.4143	W	32.2041 32.2041



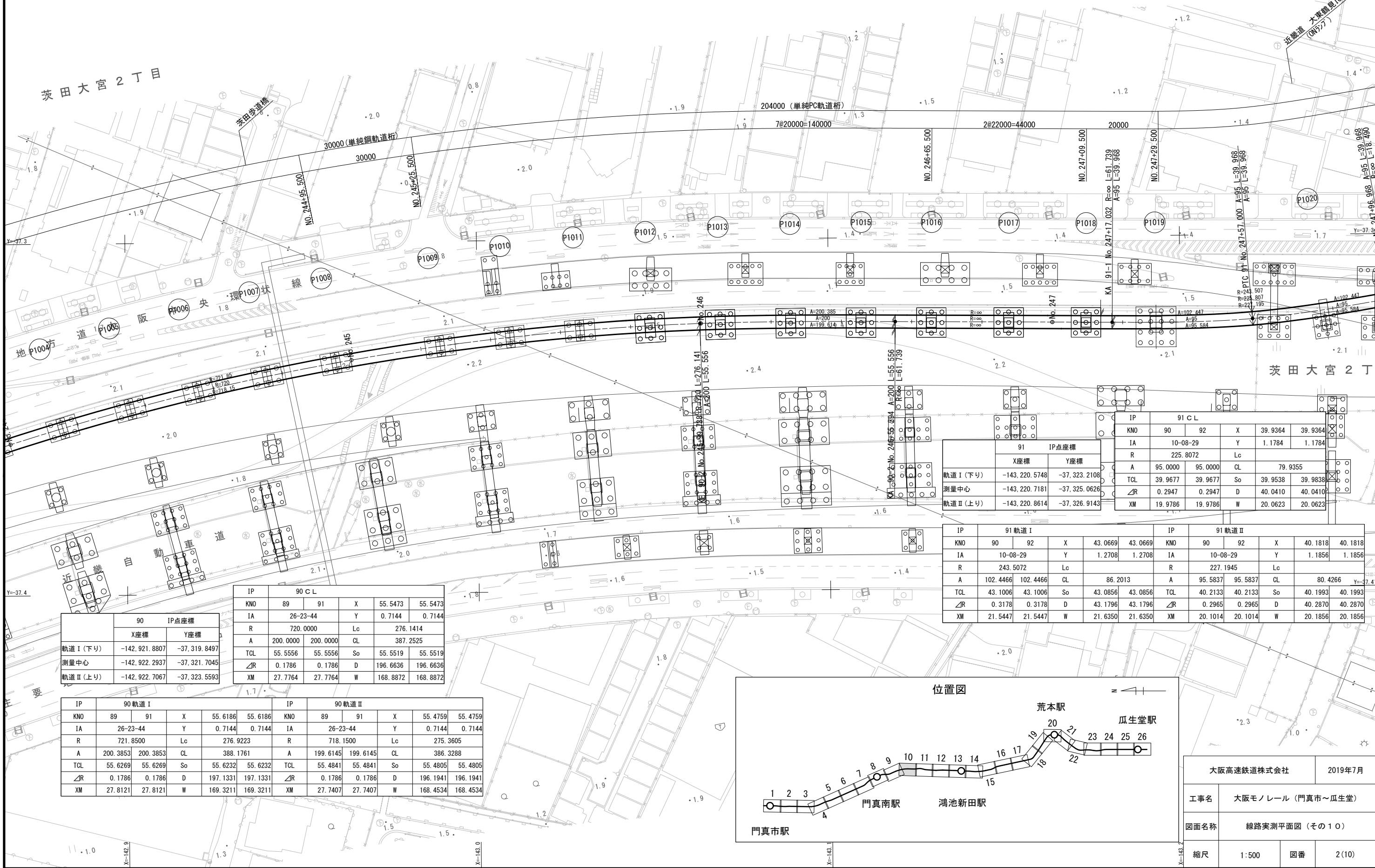
大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その９）		
縮尺	1:500	図番	2(9)

線路実測平面図(その10) S=1:500

茨田大宮3丁目



鶴



	90		IP点座標	
	X座標	Y座標		
軌道Ⅰ(下り)	-142.921.8807	-37.319.8497		
測量中心	-142.922.2937	-37.321.7045		
軌道Ⅱ(上り)	-142.922.7067	-37.323.5593		

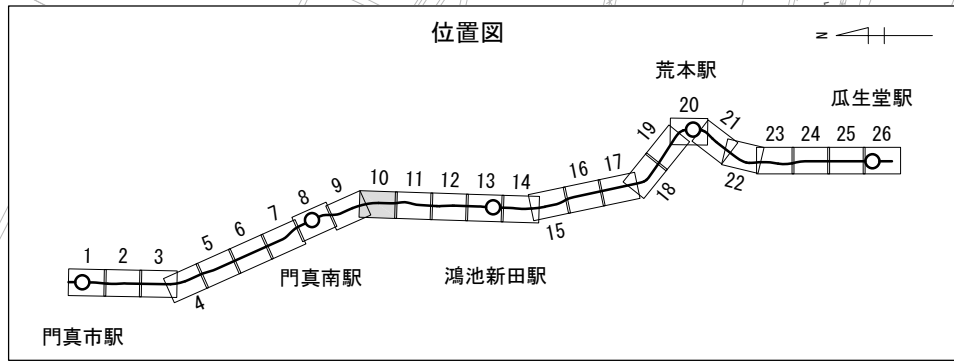
IP	90 C L			
KNO	89	91	X	55.5473
IA	26-23-44		Y	0.7144
R	720.0000		Lc	276.1414
A	200.0000	200.0000	CL	387.2525
TCL	55.5556	55.5556	So	55.5519
△R	0.1786	0.1786	D	196.6636
XM	27.7764	27.7764	W	168.8872

IP	90 軌道Ⅰ				IP	90 軌道Ⅱ			
KNO	89	91	X	55.6186	KNO	89	91	X	55.4759
IA	26-23-44		Y	0.7144	IA	26-23-44		Y	0.7144
R	721.8500		Lc	276.9223	R	718.1500		Lc	275.3605
A	200.3853	200.3853	CL	388.1761	A	199.6145	199.6145	CL	386.3288
TCL	55.6269	55.6269	So	55.6232	TCL	55.4841	55.4841	So	55.4805
△R	0.1786	0.1786	D	197.1331	△R	0.1786	0.1786	D	196.1941
XM	27.8121	27.8121	W	169.3211	XM	27.7407	27.7407	W	168.4534

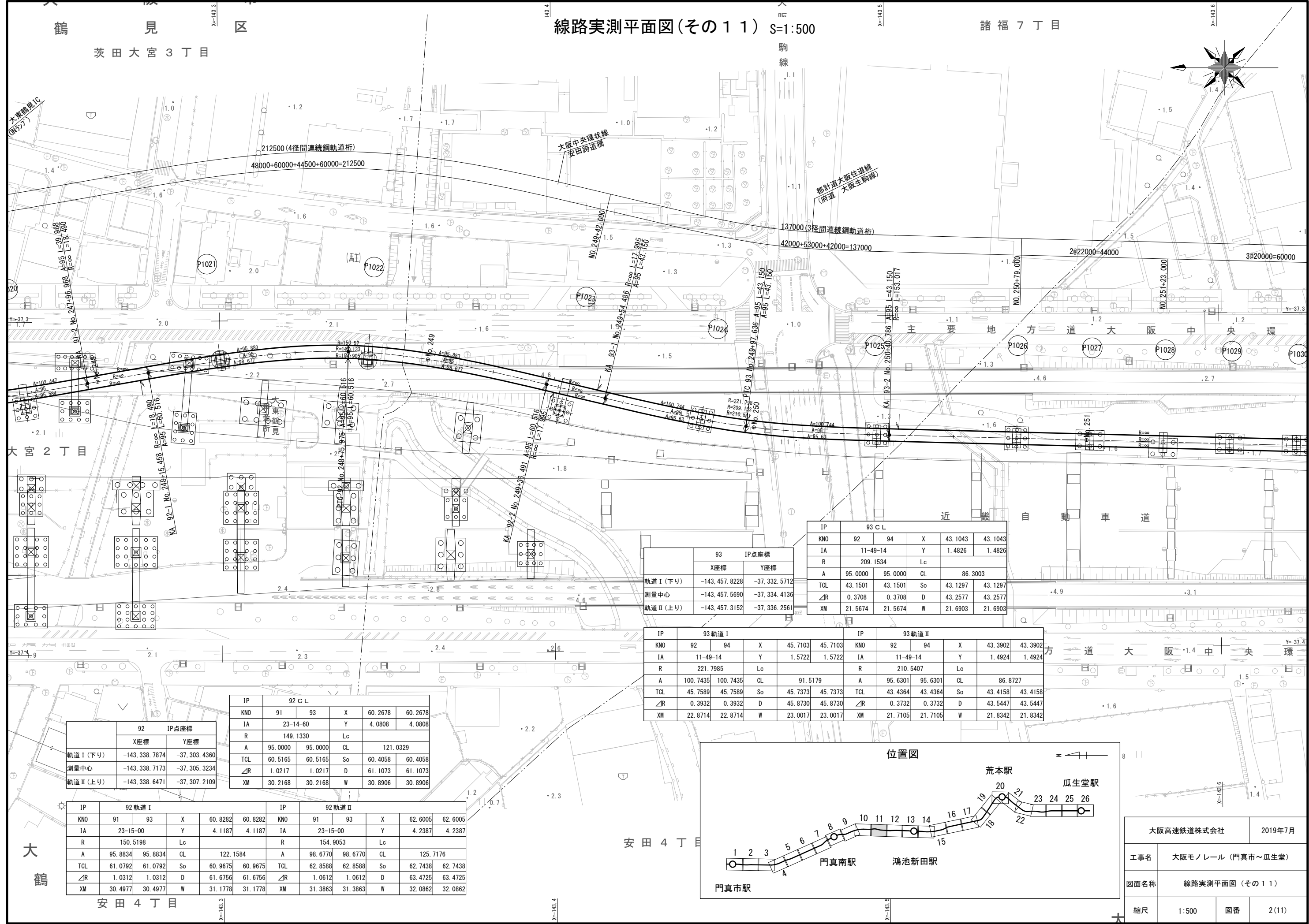
		91		IP点座標	
		X座標	Y座標		
軌道Ⅰ(下り)	-143.220.5748	-37.323.2108			
測量中心	-143.220.7181	-37.325.0626			
軌道Ⅱ(上り)	-143.220.8614	-37.326.9143			

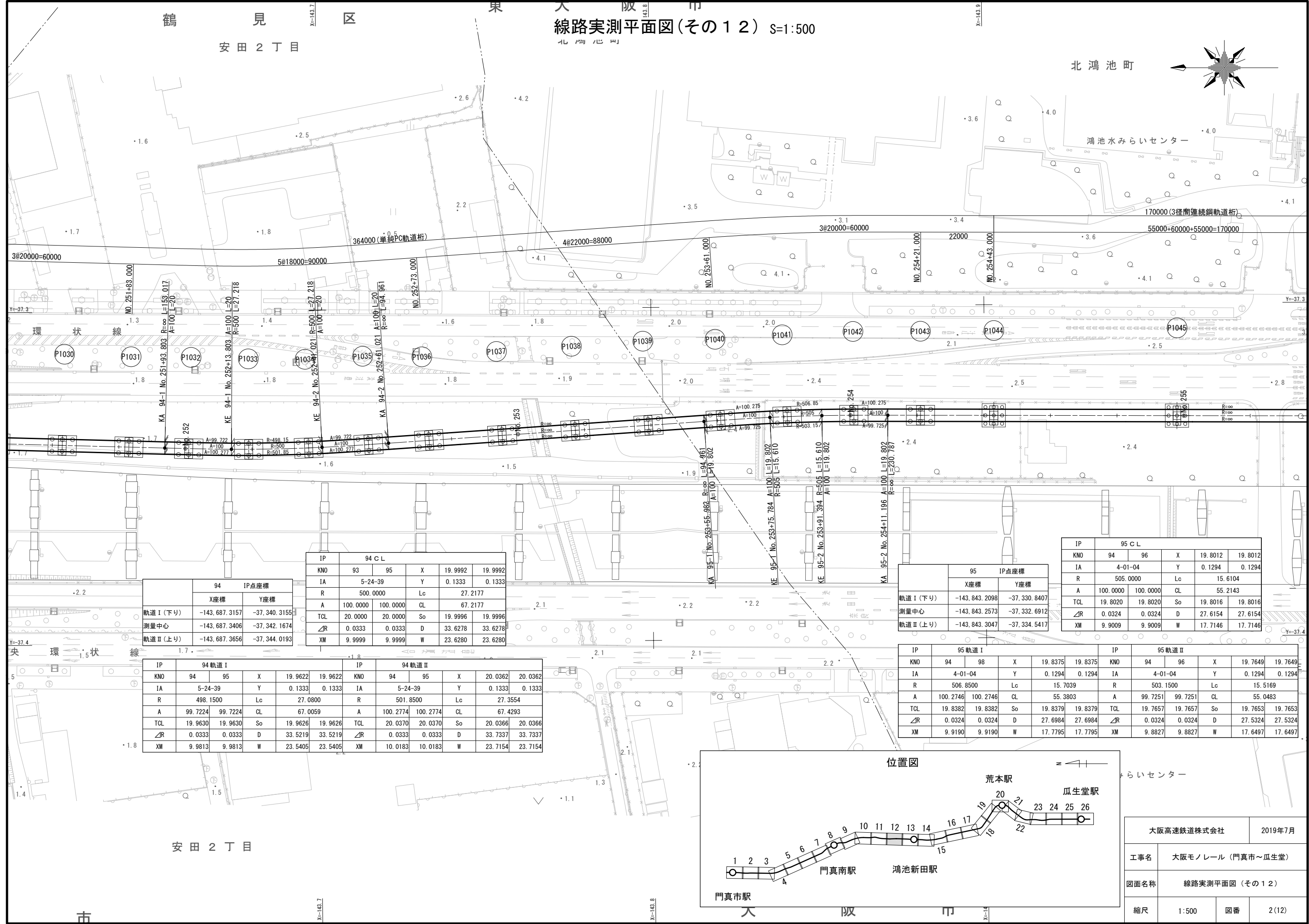
IP	91 C L			
KNO	90	92	X	39.9364
IA	10-08-29		Y	1.1784
R	225.8072		Lc	
A	95.0000	95.0000	CL	79.9355
TCL	39.9677	39.9677	So	39.9538
△R	0.2947	0.2947	D	40.0410
XM	19.9786	19.9786	W	20.0623

IP	91 軌道Ⅰ				IP	91 軌道Ⅱ			
KNO	90	92	X	43.0669	KNO	90	92	X	40.1818
IA	10-08-29		Y	1.2708	IA	10-08-29		Y	1.1856
R	243.5072		Lc		R	227.1945		Lc	
A	102.4466	102.4466	CL	86.2013	A	95.5837	95.5837	CL	80.4266
TCL	43.1006	43.1006	So	43.0856	TCL	40.2133	40.2133	So	40.1993
△R	0.3178	0.3178	D	43.1796	△R	0.2965	0.2965	D	40.2870
XM	21.5447	21.5447	W	21.6350	XM	20.1014	20.1014	W	20.1856

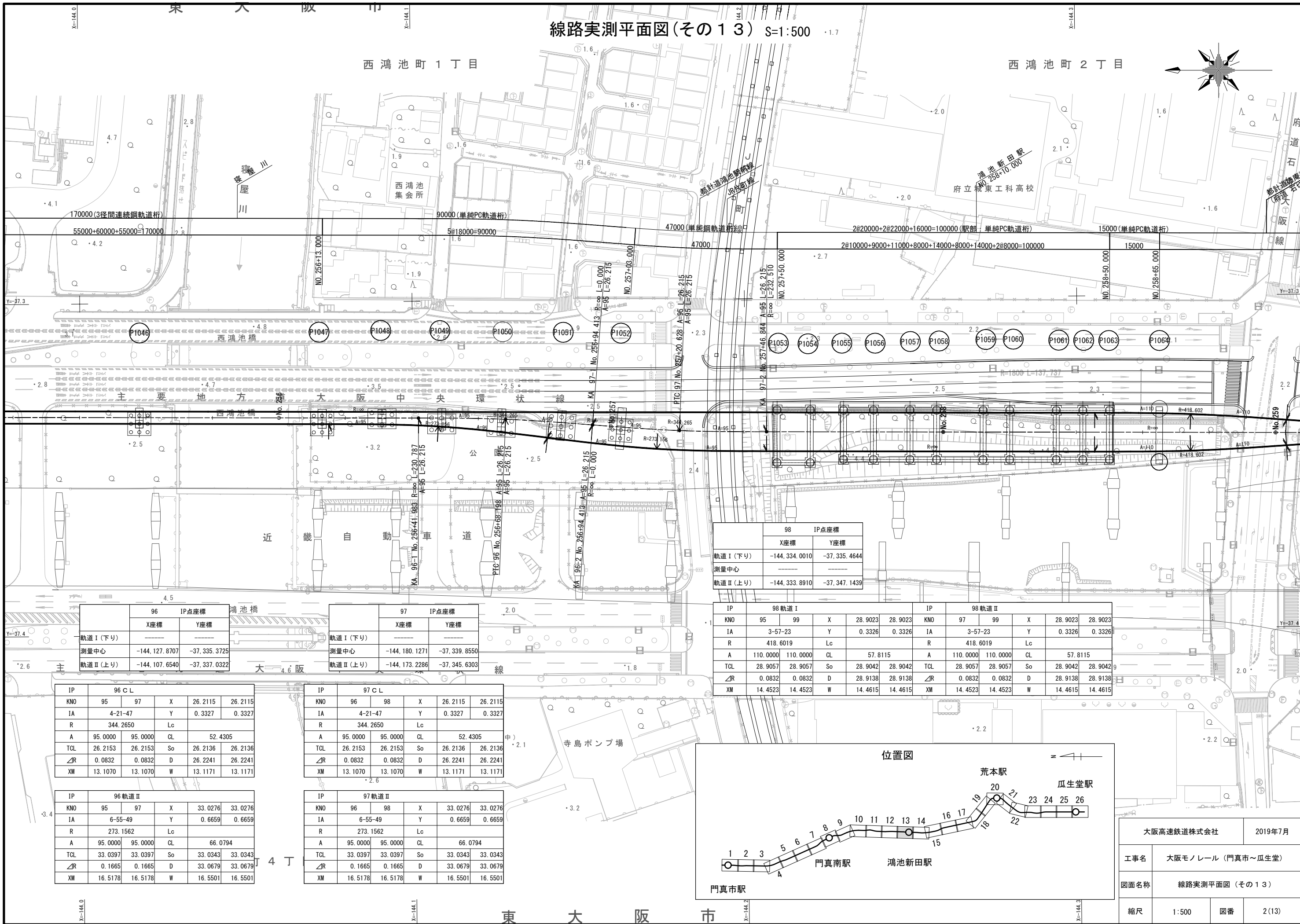
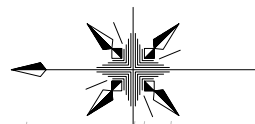


大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その１０）		
縮尺	1:500	図番	2(10)





線路実測平面図(その13) S=1:500



	98 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道Ⅰ(下り)	-144,334.0010	-37,335.4644
測量中心		
軌道Ⅱ(上り)	-144,333.8910	-37,347.1439

IP	98 軌道Ⅰ				IP	98 軌道Ⅱ			
	KNO	95	99	X		KNO	97	99	X
IA		3-57-23		Y		IA		3-57-23	Y
R		418.6019		Lc		R		418.6019	Lc
A		110.0000	110.0000	CL		A		110.0000	110.0000
TCL		28.9057	28.9057	So		TCL		28.9057	28.9057
∠R		0.0832	0.0832	D		∠R		0.0832	0.0832
XM		14.4523	14.4523	W		XM		14.4523	14.4523

	96 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道Ⅰ(下り)		
測量中心	-144,127.8707	-37,335.3725
軌道Ⅱ(上り)	-144,107.6540	-37,337.0322

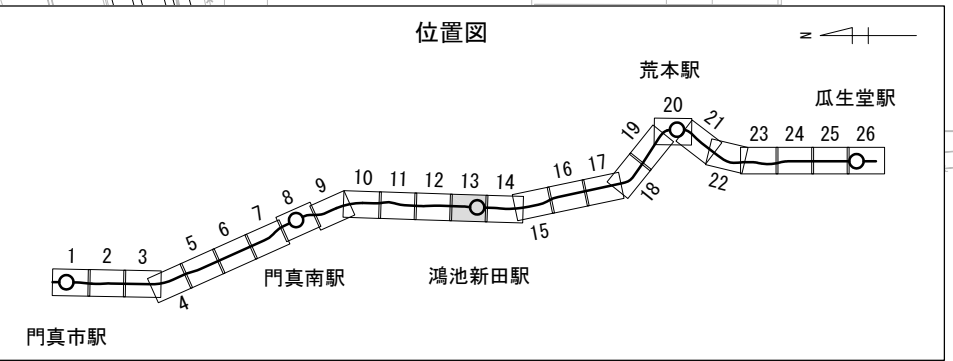
	97 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道Ⅰ(下り)		
測量中心	-144,180.1271	-37,339.8550
軌道Ⅱ(上り)	-144,173.2286	-37,345.6303

IP	96 C L			
	KNO	95	97	X
IA		4-21-47		Y
R		344.2650		Lc
A		95.0000	95.0000	CL
TCL		26.2153	26.2153	So
∠R		0.0832	0.0832	D
XM		13.1070	13.1070	W

IP	97 C L			
	KNO	96	98	X
IA		4-21-47		Y
R		344.2650		Lc
A		95.0000	95.0000	CL
TCL		26.2153	26.2153	So
∠R		0.0832	0.0832	D
XM		13.1070	13.1070	W

IP	96 軌道Ⅱ			
	KNO	95	97	X
IA		6-55-49		Y
R		273.1562		Lc
A		95.0000	95.0000	CL
TCL		33.0397	33.0397	So
∠R		0.1665	0.1665	D
XM		16.5178	16.5178	W

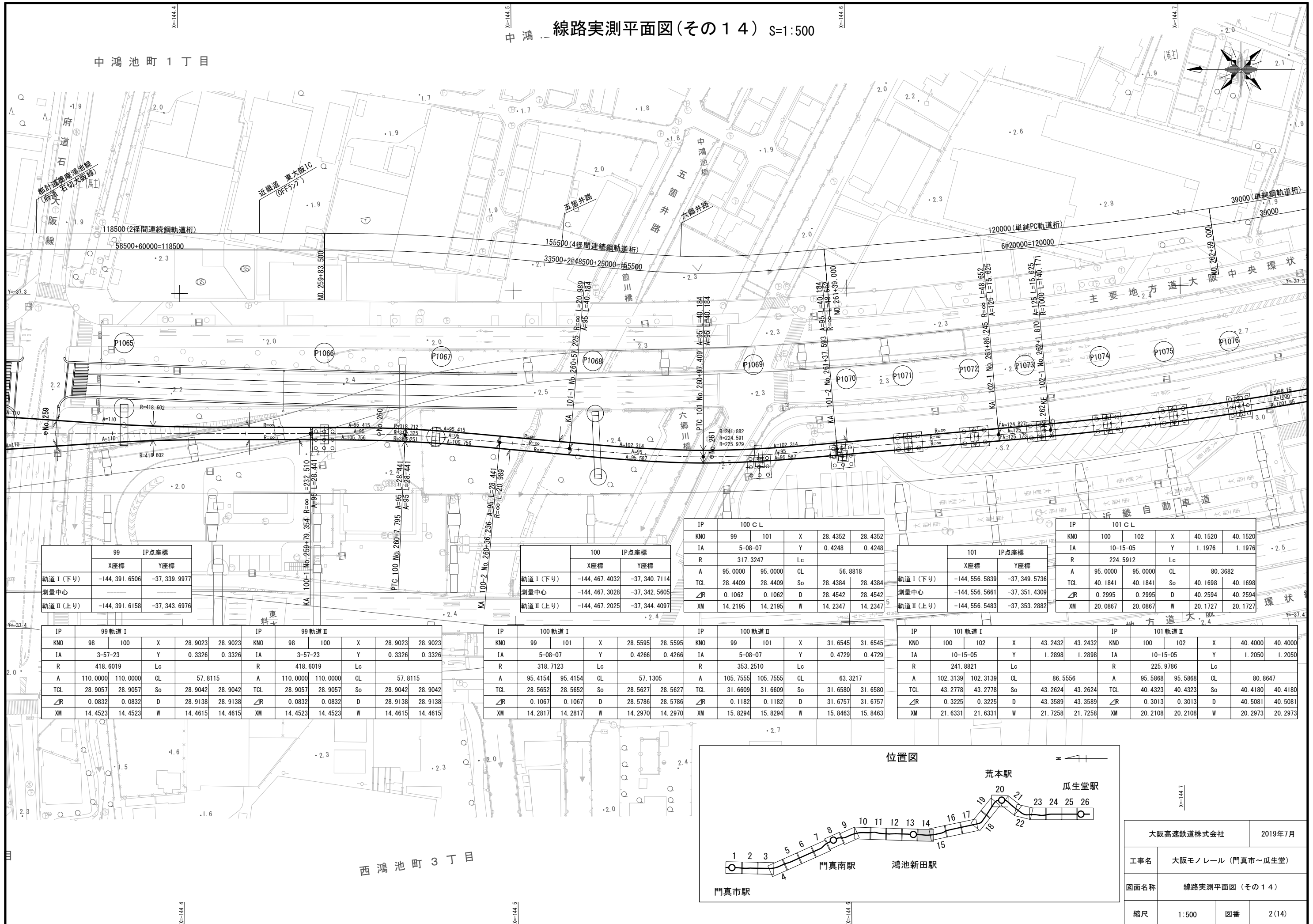
IP	97 軌道Ⅱ			
	KNO	96	98	X
IA		6-55-49		Y
R		273.1562		Lc
A		95.0000	95.0000	CL
TCL		33.0397	33.0397	So
∠R		0.1665	0.1665	D
XM		16.5178	16.5178	W



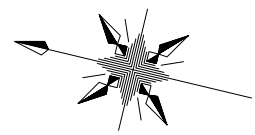
大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その１３）		
縮尺	1:500	図番	2(13)

中鴻，一

中 鴻 池 町 1 丁 目



線路実測平面図(その15) S=1:500



	103		IP点座標	
	X座標	Y座標		
軌道Ⅰ(下り)	-144,943.2274	-37,284.5697		
測量中心	-144,943.9224	-37,286.3054		
軌道Ⅱ(上り)	-144,944.6174	-37,288.0411		

IP	103 C L			
KNO	102	104	X	51.0861 51.0861
IA	16-38-18		Y	2.4740 2.4740
R	176.2905		Lc	
A	95.0000	95.0000	CL	102.3878
TCL	51.1939	51.1939	So	51.1460 51.1460
∠R	0.6190	0.6190	D	51.4478 51.4478
XM	25.5790	25.5790	W	25.8689 25.8689

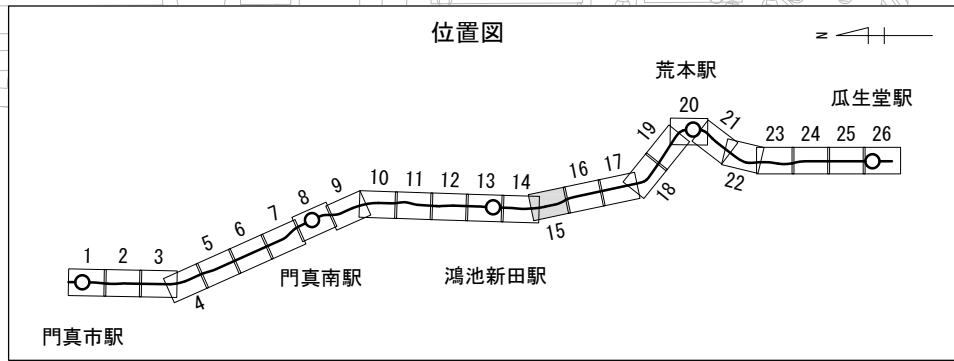
IP	103 軌道Ⅰ				IP	103 軌道Ⅱ			
KNO	102	104	X	53.7489 53.7489	KNO	102	104	X	51.4881 51.4881
IA	16-38-18		Y	2.6030 2.6030	IA	16-38-18		Y	2.4935 2.4935
R	185.4794		Lc		R	177.6777		Lc	
A	99.9517	99.9517	CL	107.7246	A	95.7475	95.7475	CL	103.1935
TCL	53.8623	53.8623	So	53.8119 53.8119	TCL	51.5967	51.5967	So	51.5484 51.5484
∠R	0.6512	0.6512	D	54.1295 54.1295	∠R	0.6238	0.6238	D	51.8527 51.8527
XM	26.9122	26.9122	W	27.2173 27.2173	XM	25.7802	25.7802	W	26.0724 26.0724



	102		IP点座標	
	X座標	Y座標		
軌道Ⅰ(下り)	-144,730.4978	-37,335.6529		
測量中心	-144,730.7893	-37,337.4855		
軌道Ⅱ(上り)	-144,731.0809	-37,339.3180		

IP	102 C L			
KNO	101	103	X	15.6249 15.6249
IA	8-55-35		Y	0.0407 0.0407
R	1000.0000		Lc	140.1713
A	125.0000	125.0000	CL	171.4213
TCL	15.6250	15.6250	So	15.6250 15.6250
∠R	0.0102	0.0102	D	85.8694 85.8694
XM	7.8125	7.8125	W	78.0569 78.0569

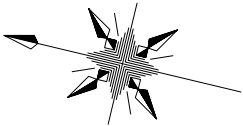
IP	102 軌道Ⅰ				IP	102 軌道Ⅱ			
KNO	101	103	X	15.6104 15.6104	KNO	101	103	X	15.6394 15.6394
IA	8-55-35		Y	0.0407 0.0407	IA	8-55-35		Y	0.0407 0.0407
R	998.1500		Lc	139.8975	R	1001.8500		Lc	140.4451
A	124.8265	124.8265	CL	171.1186	A	125.1734	125.1734	CL	171.7240
TCL	15.6105	15.6105	So	15.6105 15.6105	TCL	15.6394	15.6394	So	15.6394 15.6394
∠R	0.0102	0.0102	D	85.7177 85.7177	∠R	0.0102	0.0102	D	86.0210 86.0210
XM	7.8053	7.8053	W	77.9125 77.9125	XM	7.8197	7.8197	W	78.2013 78.2013



大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その１５）		
縮尺	1:500	図番	2(15)

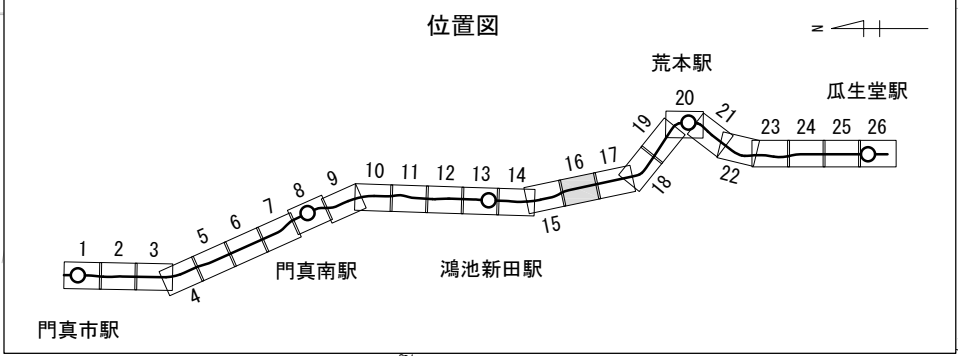
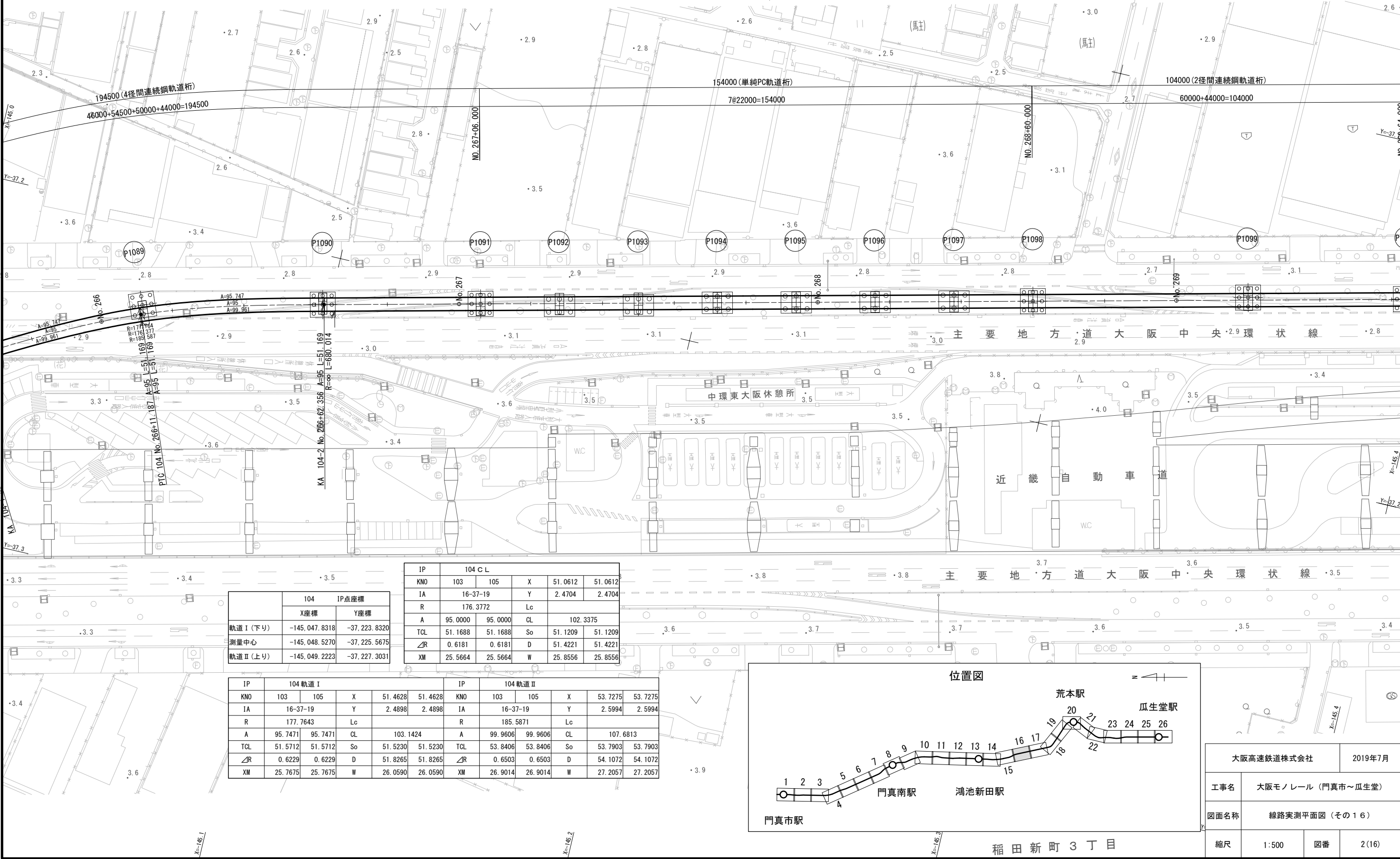
線路実測平面図(その16) S=1:500

東 大 阪 市



三 島 3 丁 目

三 島 2 丁 目

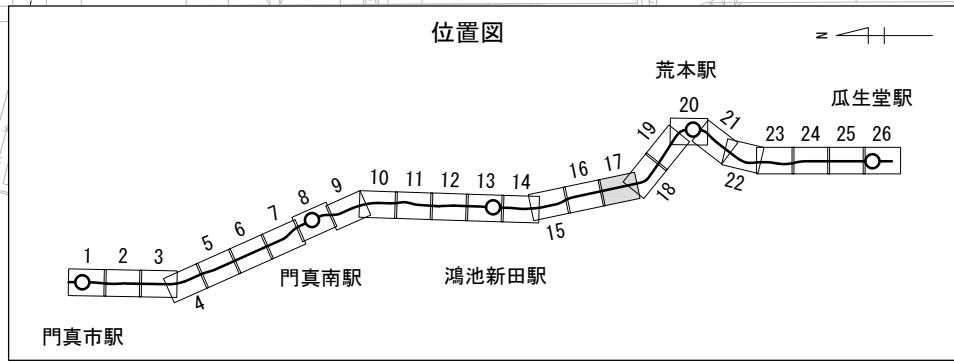
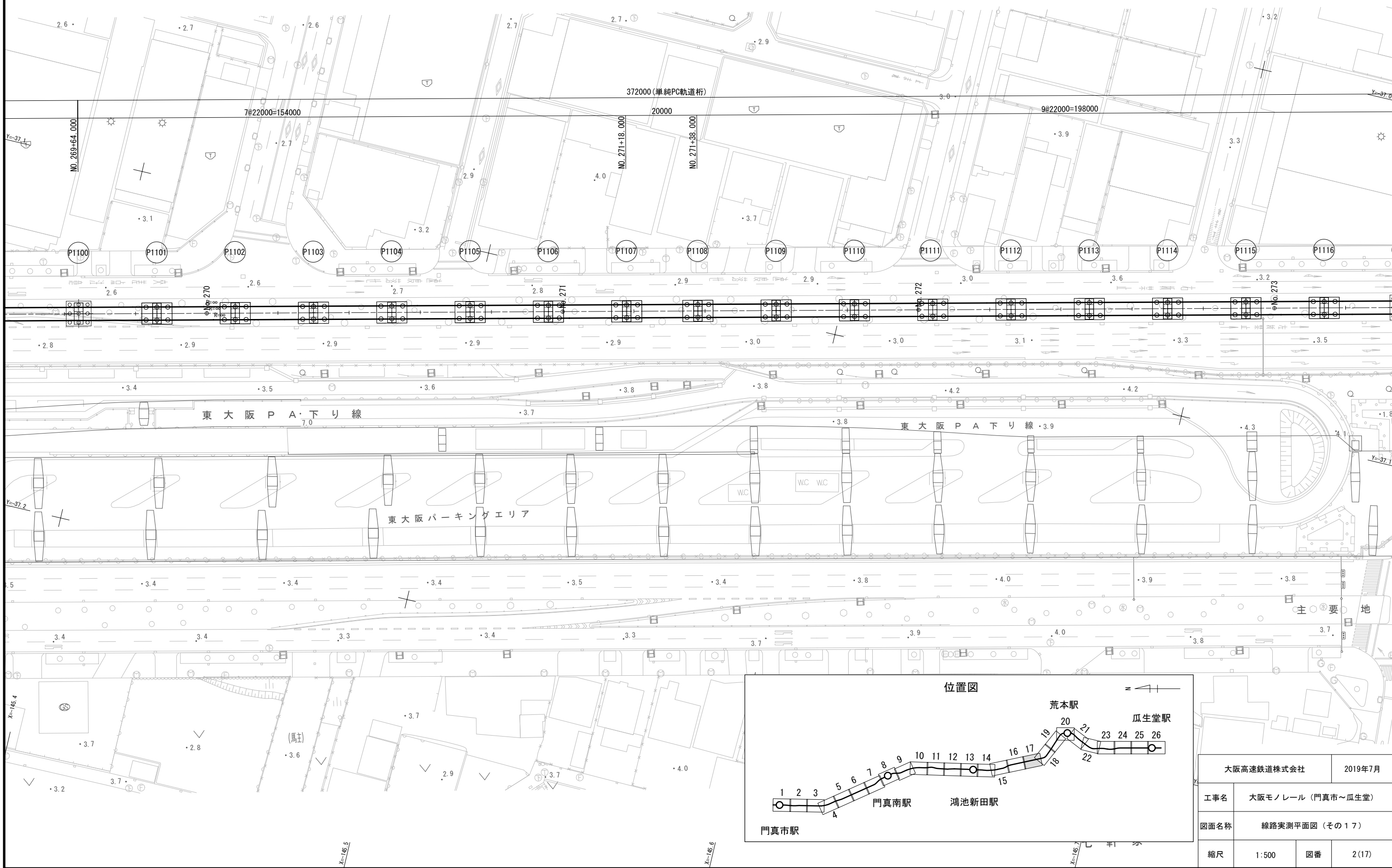
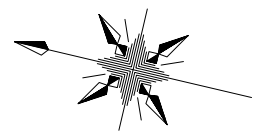


大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その１６）		
縮尺	１：５００	図番	２（１６）

線路実測平面図(その17) S=1:500

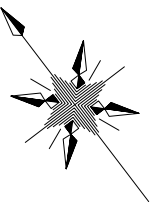
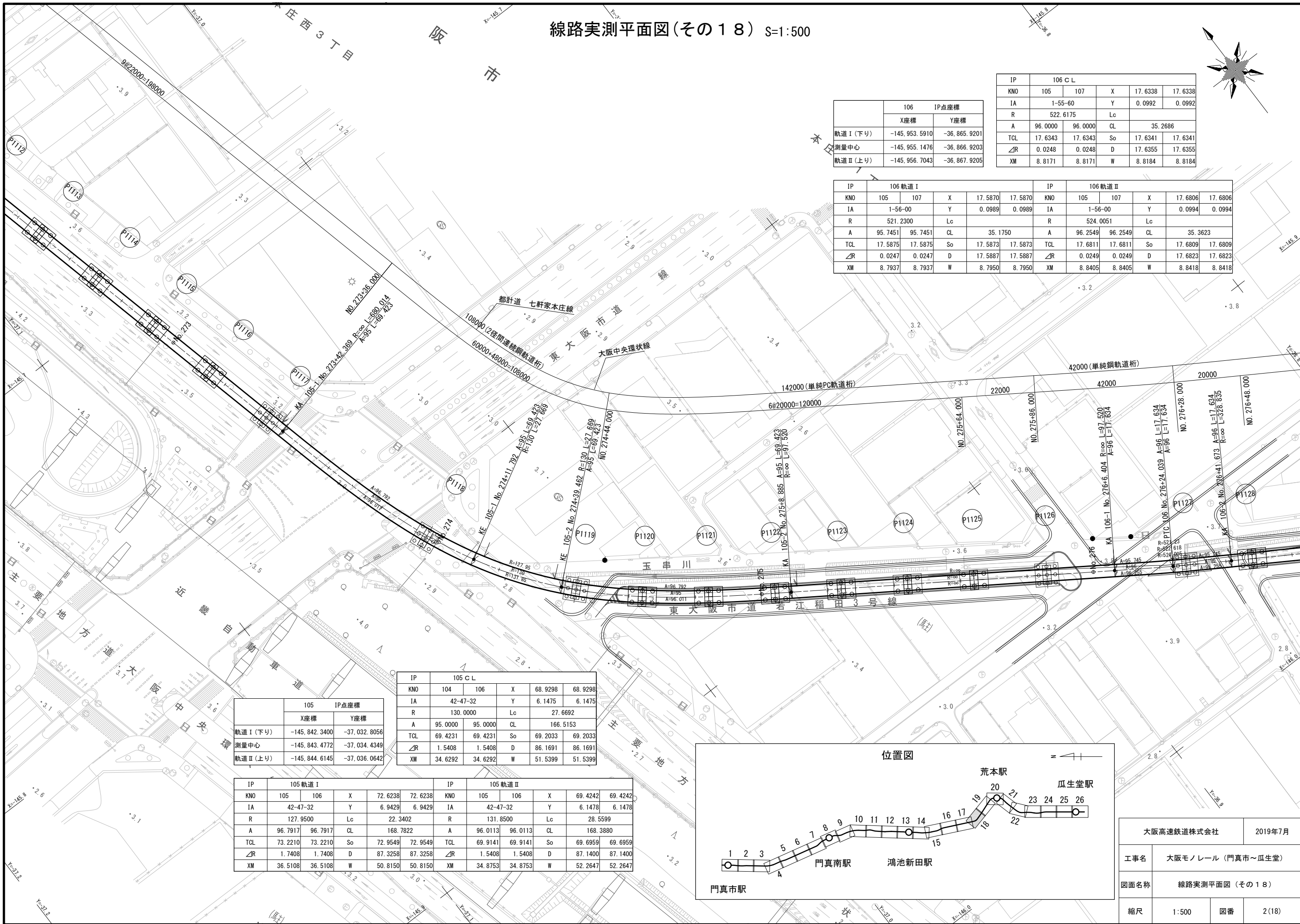
本庄西3丁目

本庄西3丁目



大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その１７）		
縮尺	1:500	図番	2(17)

線路実測平面図(その18) S=1:500



	106 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道 I (下り)	-145,953.5910	-36,865.9201
測量中心	-145,955.1476	-36,866.9203
軌道 II (上り)	-145,956.7043	-36,867.9205

IP	106 C L			
KNO	105	107	X	17.6338 17.6338
IA	1-55-60		Y	0.0992 0.0992
R	522.6175		Lc	
A	96.0000	96.0000	CL	35.2686
TCL	17.6343	17.6343	So	17.6341 17.6341
∠R	0.0248	0.0248	D	17.6355 17.6355
XM	8.8171	8.8171	W	8.8184 8.8184

IP	106 軌道 I			
KNO	105	107	X	17.5870 17.5870
IA	1-56-00		Y	0.0989 0.0989
R	521.2300		Lc	
A	95.7451	95.7451	CL	35.1750
TCL	17.5875	17.5875	So	17.5873 17.5873
∠R	0.0247	0.0247	D	17.5887 17.5887
XM	8.7937	8.7937	W	8.7950 8.7950

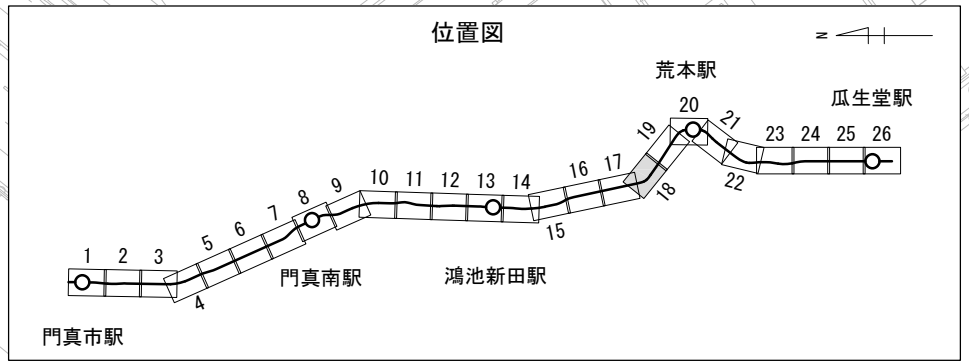
IP	106 軌道 II			
KNO	105	107	X	17.6806 17.6806
IA	1-56-00		Y	0.0994 0.0994
R	524.0051		Lc	
A	96.2549	96.2549	CL	35.3623
TCL	17.6811	17.6811	So	17.6809 17.6809
∠R	0.0249	0.0249	D	17.6823 17.6823
XM	8.8405	8.8405	W	8.8418 8.8418

	105 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道 I (下り)	-145,842.3400	-37,032.8056
測量中心	-145,843.4772	-37,034.4349
軌道 II (上り)	-145,844.6145	-37,036.0642

IP	105 C L			
KNO	104	106	X	68.9298 68.9298
IA	42-47-32		Y	6.1475 6.1475
R	130.0000		Lc	27.6692
A	95.0000	95.0000	CL	166.5153
TCL	69.4231	69.4231	So	69.2033 69.2033
∠R	1.5408	1.5408	D	86.1691 86.1691
XM	34.6292	34.6292	W	51.5399 51.5399

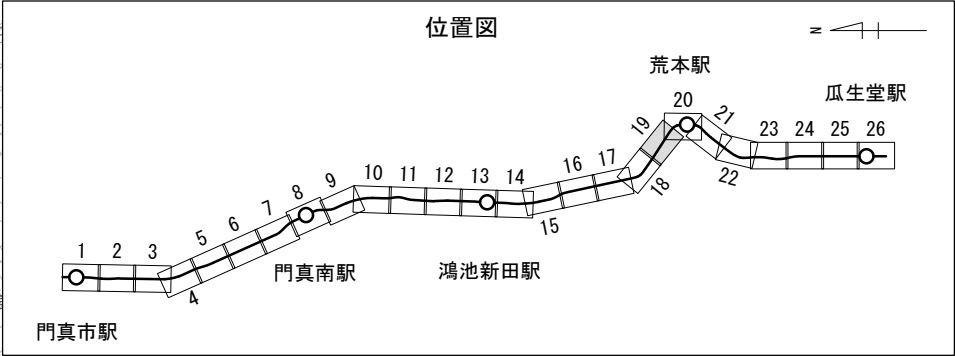
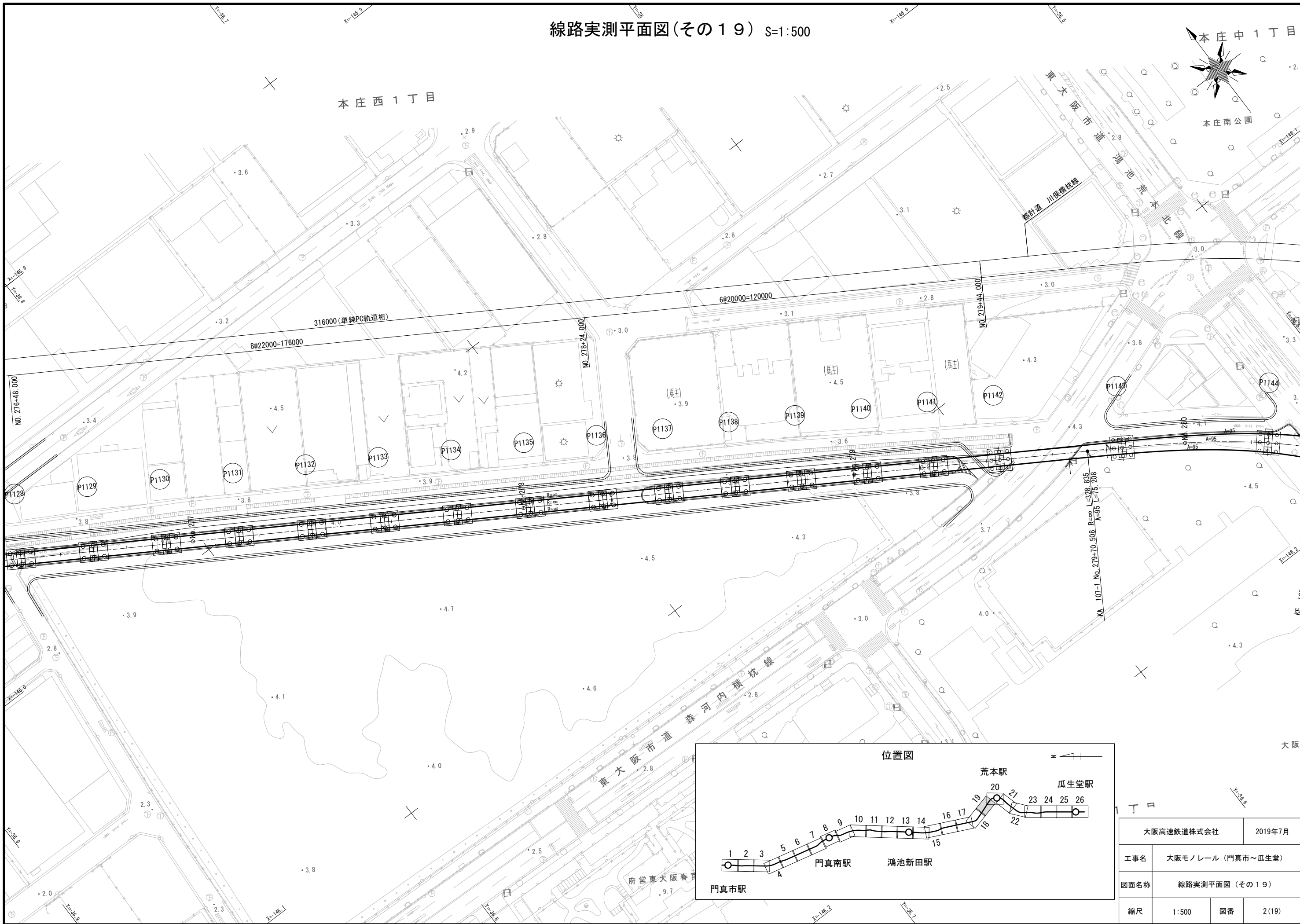
IP	105 軌道 I			
KNO	105	106	X	72.6238 72.6238
IA	42-47-32		Y	6.9429 6.9429
R	127.9500		Lc	22.3402
A	96.7917	96.7917	CL	168.7822
TCL	73.2210	73.2210	So	72.9549 72.9549
∠R	1.7408	1.7408	D	87.3258 87.3258
XM	36.5108	36.5108	W	50.8150 50.8150

IP	105 軌道 II			
KNO	105	106	X	69.4242 69.4242
IA	42-47-32		Y	6.1478 6.1478
R	131.8500		Lc	28.5599
A	96.0113	96.0113	CL	168.3880
TCL	69.9141	69.9141	So	69.6959 69.6959
∠R	1.5408	1.5408	D	87.1400 87.1400
XM	34.8753	34.8753	W	52.2647 52.2647



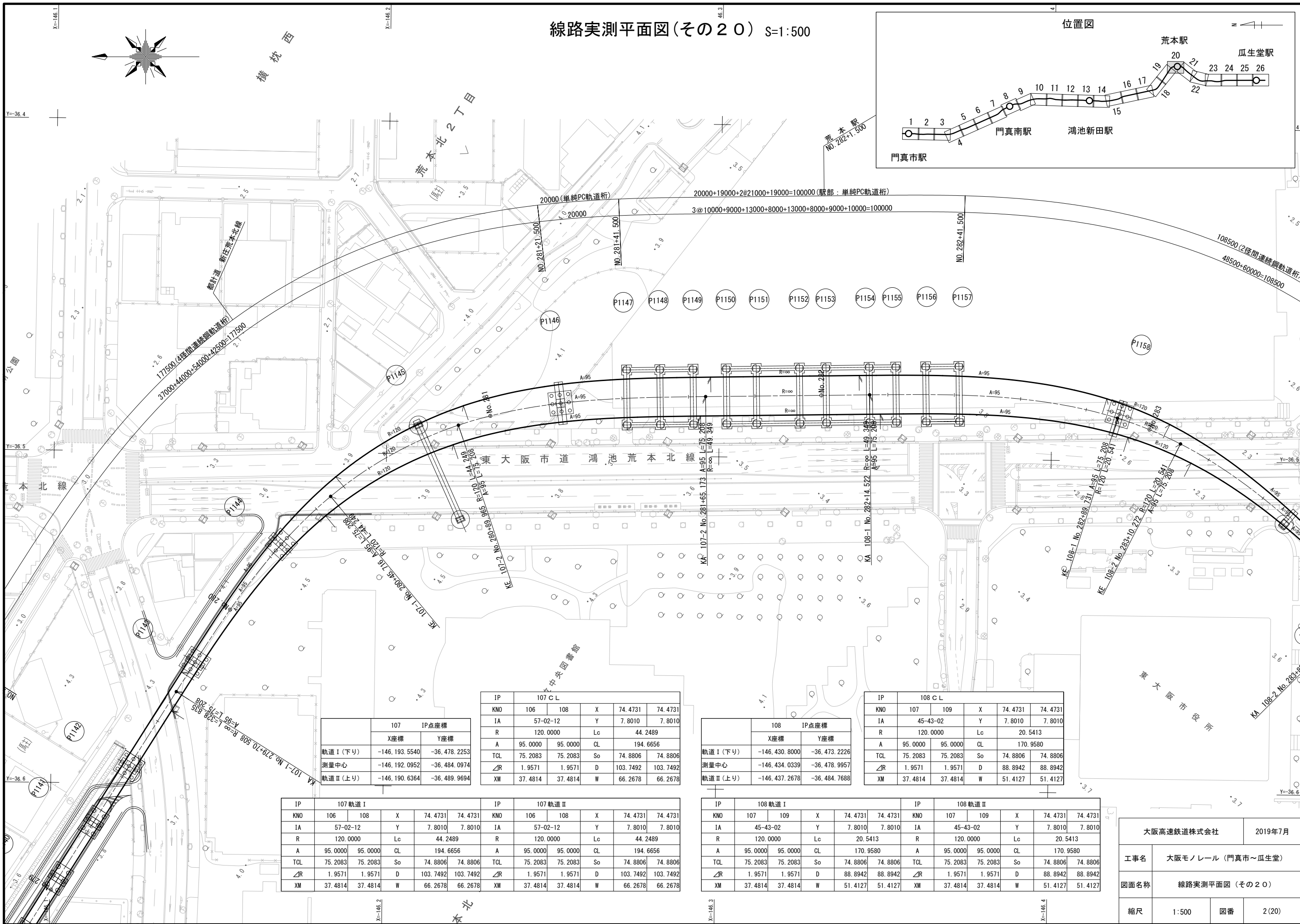
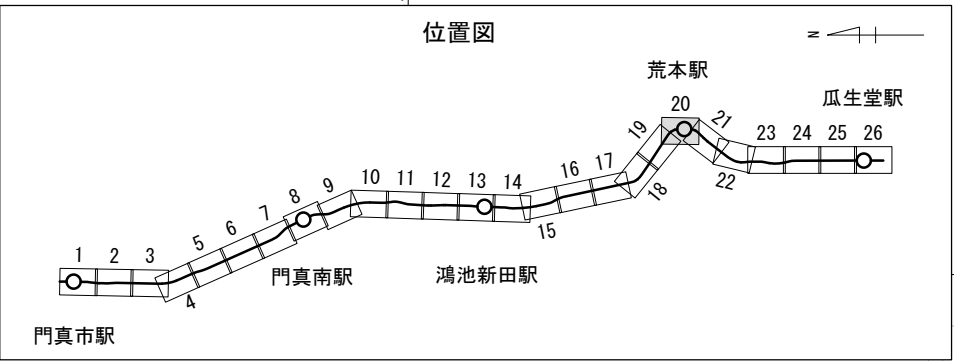
大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その１８）		
縮尺	1:500	図番	2(18)

線路実測平面図(その19) S=1:500



大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その１９）		
縮尺	1:500	図番	2(19)

線路実測平面図(その20) S=1:500



	107 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道Ⅰ(下り)	-146,193.5540	-36,478.2253
測量中心	-146,192.0952	-36,484.0974
軌道Ⅱ(上り)	-146,190.6364	-36,489.9694

IP	107 C L			
KNO	106	108	X	74.4731 74.4731
IA	57-02-12	Y	7.8010	7.8010
R	120.0000	Lc	44.2489	
A	95.0000	95.0000	CL	194.6656
TCL	75.2083	75.2083	So	74.8806 74.8806
∠R	1.9571	1.9571	D	103.7492 103.7492
XM	37.4814	37.4814	W	66.2678 66.2678

IP	107 軌道Ⅰ			
KNO	106	108	X	74.4731 74.4731
IA	57-02-12	Y	7.8010	7.8010
R	120.0000	Lc	44.2489	
A	95.0000	95.0000	CL	194.6656
TCL	75.2083	75.2083	So	74.8806 74.8806
∠R	1.9571	1.9571	D	103.7492 103.7492
XM	37.4814	37.4814	W	66.2678 66.2678

IP	107 軌道Ⅱ			
KNO	106	108	X	74.4731 74.4731
IA	57-02-12	Y	7.8010	7.8010
R	120.0000	Lc	44.2489	
A	95.0000	95.0000	CL	194.6656
TCL	75.2083	75.2083	So	74.8806 74.8806
∠R	1.9571	1.9571	D	103.7492 103.7492
XM	37.4814	37.4814	W	66.2678 66.2678

	108 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道Ⅰ(下り)	-146,430.8000	-36,473.2226
測量中心	-146,434.0339	-36,478.9957
軌道Ⅱ(上り)	-146,437.2678	-36,484.7688

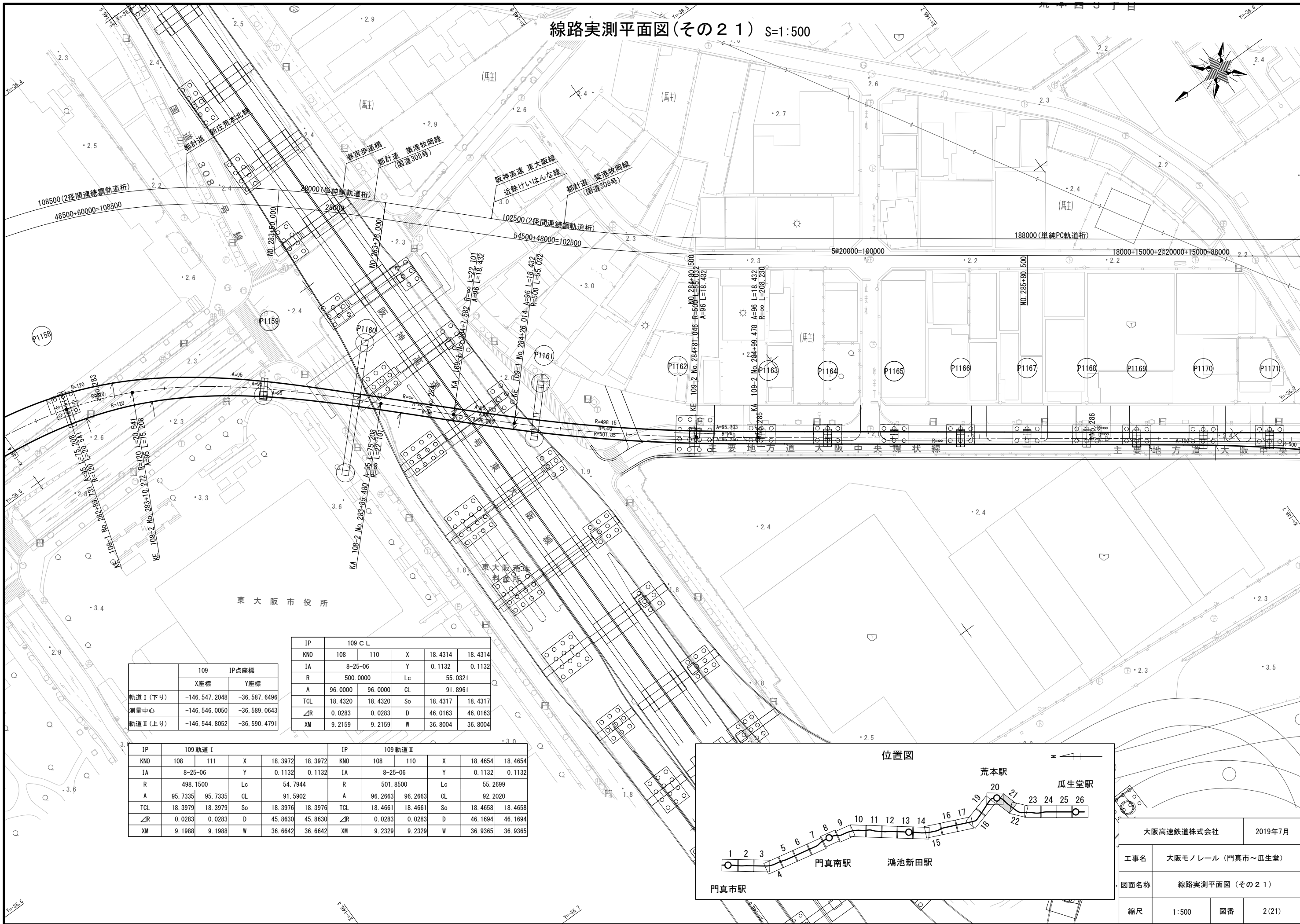
IP	108 C L			
KNO	107	109	X	74.4731 74.4731
IA	45-43-02	Y	7.8010	7.8010
R	120.0000	Lc	20.5413	
A	95.0000	95.0000	CL	170.9580
TCL	75.2083	75.2083	So	74.8806 74.8806
∠R	1.9571	1.9571	D	88.8942 88.8942
XM	37.4814	37.4814	W	51.4127 51.4127

IP	108 軌道Ⅰ			
KNO	107	109	X	74.4731 74.4731
IA	45-43-02	Y	7.8010	7.8010
R	120.0000	Lc	20.5413	
A	95.0000	95.0000	CL	170.9580
TCL	75.2083	75.2083	So	74.8806 74.8806
∠R	1.9571	1.9571	D	88.8942 88.8942
XM	37.4814	37.4814	W	51.4127 51.4127

IP	108 軌道Ⅱ			
KNO	107	109	X	74.4731 74.4731
IA	45-43-02	Y	7.8010	7.8010
R	120.0000	Lc	20.5413	
A	95.0000	95.0000	CL	170.9580
TCL	75.2083	75.2083	So	74.8806 74.8806
∠R	1.9571	1.9571	D	88.8942 88.8942
XM	37.4814	37.4814	W	51.4127 51.4127

大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その２０）		
縮尺	1:500	図番	2(20)

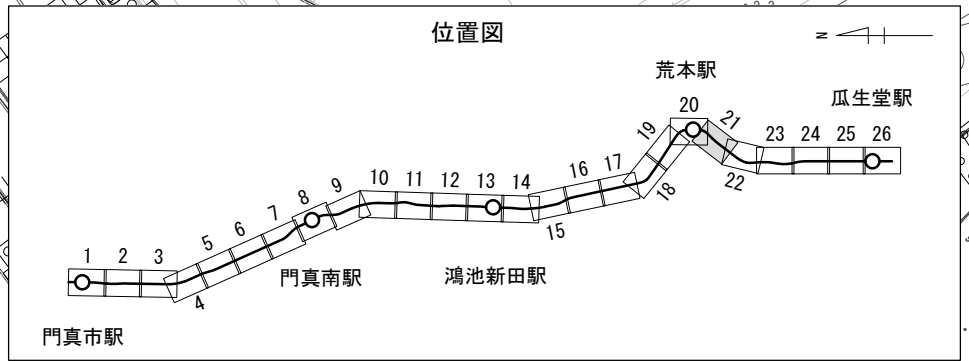
線路実測平面図(その21) S=1:500



	109		IP点座標	
	X座標	Y座標		
軌道Ⅰ(下り)	-146,547.2048	-36,587.6496		
測量中心	-146,546.0050	-36,589.0643		
軌道Ⅱ(上り)	-146,544.8052	-36,590.4791		

IP	109 C L			
KNO	108	110	X	18.4314
IA	8-25-06		Y	0.1132
R	500.0000		Lc	55.0321
A	96.0000	96.0000	CL	91.8961
TCL	18.4320	18.4320	So	18.4317
∠R	0.0283	0.0283	D	46.0163
XM	9.2159	9.2159	W	36.8004

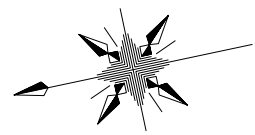
IP	109 軌道Ⅰ				IP	109 軌道Ⅱ			
KNO	108	111	X	18.3972	KNO	108	110	X	18.4654
IA	8-25-06		Y	0.1132	IA	8-25-06		Y	0.1132
R	498.1500		Lc	54.7944	R	501.8500		Lc	55.2699
A	95.7335	95.7335	CL	91.5902	A	96.2663	96.2663	CL	92.2020
TCL	18.3979	18.3979	So	18.3976	TCL	18.4661	18.4661	So	18.4658
∠R	0.0283	0.0283	D	45.8630	∠R	0.0283	0.0283	D	46.1694
XM	9.1988	9.1988	W	36.6642	XM	9.2329	9.2329	W	36.9365



大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その２１）		
縮尺	1:500	図番	2(21)

線路実測平面図(その22) S=1:500

東



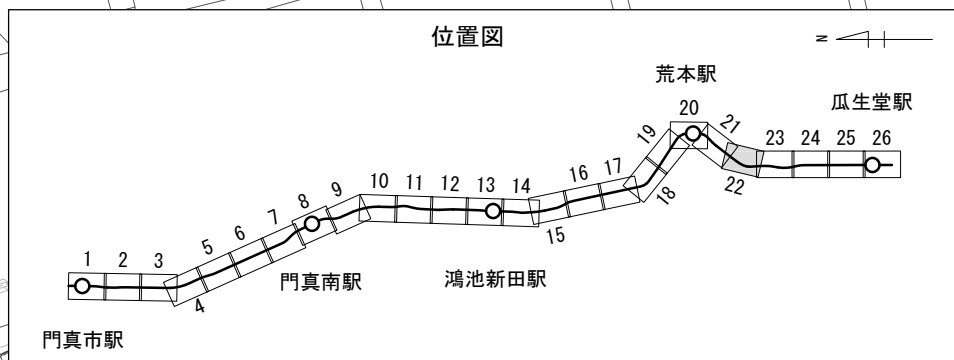
	111 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道Ⅰ(下り)	-146,866.7955	-36,820.6199
測量中心	-146,866.2950	-36,822.5444
軌道Ⅱ(上り)	-146,834.1140	-36,828.3216

111 C L					
KNO	110	112	X	150.3436	50.0417
IA	43-01-28		Y	21.4215	2.3245
R	180.0000		Lc	33.5512	
A	166.0000	95.0000	CL	236.7790	
TCL	153.0889	50.1389	So	151.8620	50.0957
∠R	5.3901	0.5815	D	142.1105	103.2782
XM	76.0854	25.0532	W	71.1774	

111 軌道Ⅰ						111 軌道Ⅱ					
IP	KNO	109	112	X	151.4826	55.7890	KNO	110	112	X	74.4731
IA	43-01-28		Y	22.0120	2.9235		IA	50-25-40		Y	7.8010
R	178.0000		Lc	28.5201			R	120.0000		Lc	15.0000
A	165.7588	99.7746	CL	238.8064			A	95.0000	95.0000	95.0000	229.6141
TCL	154.3595	55.9268	So	153.0735	55.8655		TCL	75.2083	57.1583	18.0500	So
∠R	5.5401	0.7315	D	141.9945	105.4362		∠R	1.9571	1.4779	0.0271	D
XM	76.6986	27.9404	W	70.4482			XM	37.4814	21.6281	9.0249	W

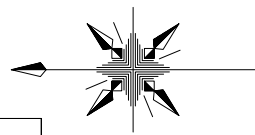
	110 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道Ⅰ(下り)		
測量中心		
軌道Ⅱ(上り)	-146,711.5208	-36,712.0089

110 軌道Ⅱ					
IP	KNO	109	111	X	19.9992
IA	7-24-12		Y	0.1333	0.1333
R	500.0000		Lc	44.6067	
A	100.0000	100.0000	CL	84.6067	
TCL	20.0000	20.0000	So	19.9996	19.9996
∠R	0.0333	0.0333	D	42.3504	42.3504
XM	9.9999	9.9999	W	32.3506	32.3506



大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その２２）		
縮尺	１：５００	図番	２(22)

線路実測平面図(その23) S=1:500



荒本西2丁目

荒本西1丁目

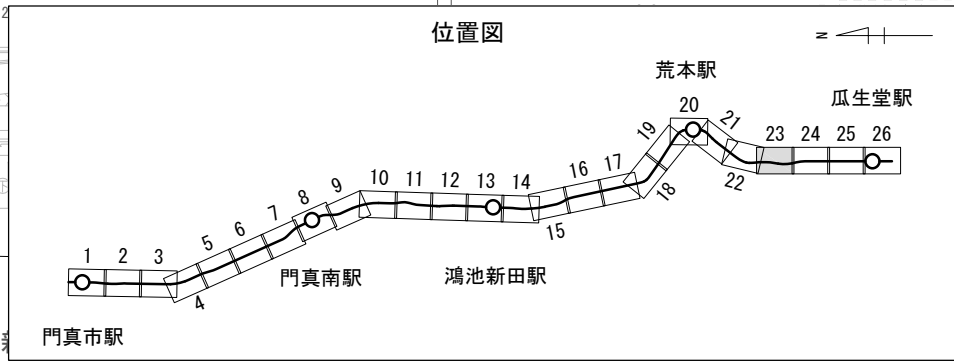
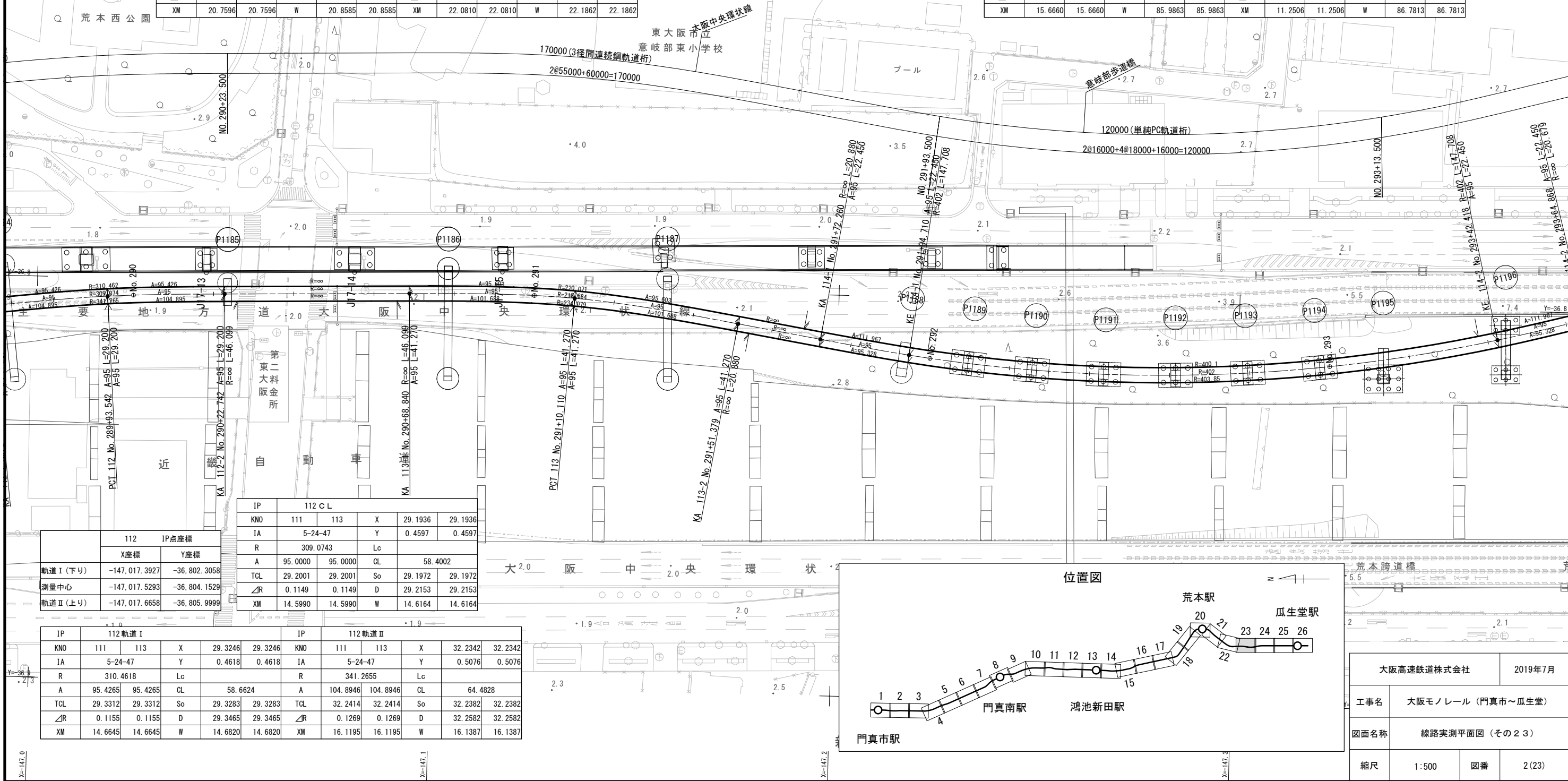
荒本西

	113 IP点座標		113 C L					
	X座標	Y座標	KNO	112	114	X	41.2329	41.2329
軌道Ⅰ(下り)	-147.134.2836	-36.799.2029	IA	10-48-46		Y	1.2972	1.2972
測量中心	-147.134.1576	-36.801.0569	R	218.6839		Lc		
軌道Ⅱ(上り)	-147.134.0317	-36.802.9109	A	95.0000	95.0000	CL	82.5392	
			TCL	41.2696	41.2696	So	41.2533	41.2533
			∠R	0.3244	0.3244	D	41.3557	41.3557
			XM	20.6287	20.6287	W	20.7270	20.7270

	114 IP点座標		114 C L					
	X座標	Y座標	KNO	113	115	X	22.4485	22.4485
軌道Ⅰ(下り)	-147.291.8112	-36.824.9769	IA	24-15-08		Y	0.2089	0.2089
測量中心	-147.291.9048	-36.826.8668	R	402.000		Lc	147.7081	
軌道Ⅱ(上り)	-147.291.9983	-36.828.7567	A	95.0000	95.0000	CL	192.6086	
			TCL	22.4502	22.4502	So	22.4495	22.4495
			∠R	0.0522	0.0522	D	97.6087	97.6087
			XM	11.2248	11.2248	W	86.3838	86.3838

113軌道Ⅰ						113軌道Ⅱ					
KNO	112	114	X	41.4945	41.4945	KNO	112	114	X	44.1357	44.1357
IA	10-48-46		Y	1.3055	1.3055	IA	10-48-46		Y	1.3886	1.3886
R	220.0712		Lc	83.0629		R	234.0793		Lc	88.3500	
A	95.6027	95.6027	CL	41.5150		A	101.6880	101.6880	CL	44.1575	
TCL	41.5314	41.5314	So	41.5150	41.5150	TCL	44.1750	44.1750	So	44.1575	44.1575
∠R	0.3265	0.3265	D	41.6180	41.6180	∠R	0.3472	0.3472	D	44.2671	44.2671
XM	20.7596	20.7596	W	20.8585	20.8585	XM	22.0810	22.0810	W	22.1862	22.1862

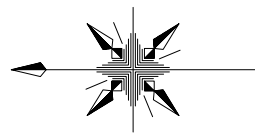
114軌道Ⅰ						114軌道Ⅱ					
KNO	113	115	X	31.3287	31.3287	KNO	113	115	X	22.5001	22.5001
IA	24-15-08		Y	0.4089	0.4089	IA	24-15-08		Y	0.2089	0.2089
R	400.1000		Lc	138.0205		R	403.8500		Lc	148.4395	
A	111.9667	111.9667	CL	200.6876		A	95.3277	95.3277	CL	193.4432	
TCL	31.3335	31.3335	So	31.3314	31.3314	TCL	22.5018	22.5018	So	22.5011	22.5011
∠R	0.1022	0.1022	D	101.6523	101.6523	∠R	0.0522	0.0522	D	98.0319	98.0319
XM	15.6660	15.6660	W	85.9863	85.9863	XM	11.2506	11.2506	W	86.7813	86.7813



荒本 踏道橋			
5.5			
2		2.1	
大阪高速鉄道株式会社			
		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その23）		
縮尺	1:500	図番	2(23)

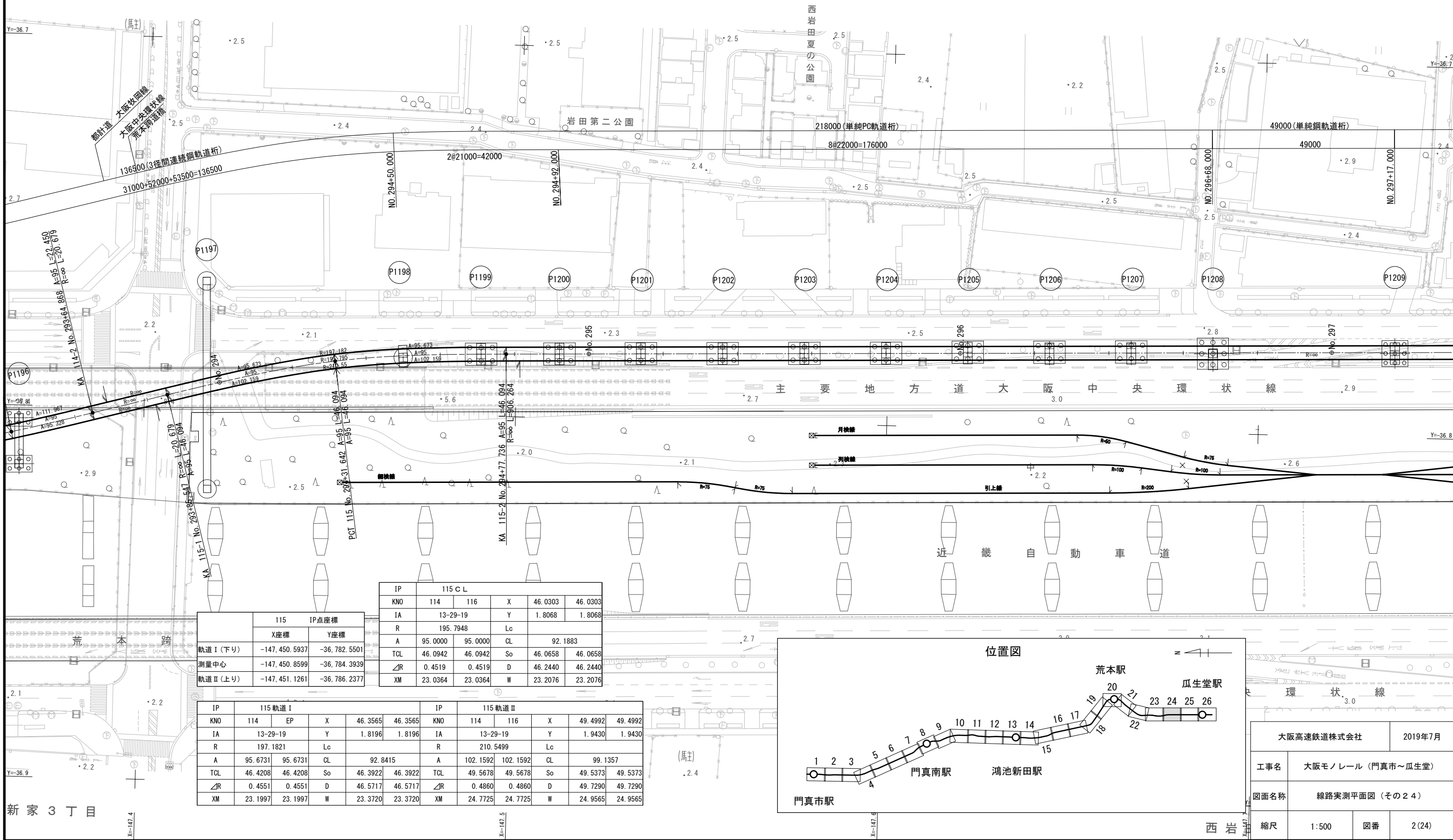
線路実測平面図(その24) S=1:500

東 大 阪 市



荒 本 西 1 丁 目

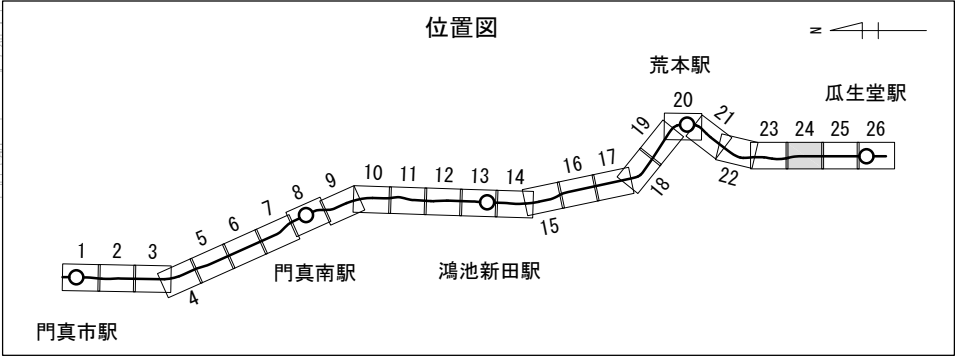
西 岩 田 4 丁 目



	115 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道Ⅰ(下り)	-147,450.5937	-36,782.5501
測量中心	-147,450.8599	-36,784.3939
軌道Ⅱ(上り)	-147,451.1261	-36,786.2377

IP	115 C L			
KNO	114	116	X	46.0303 46.0303
IA	13-29-19		Y	1.8068 1.8068
R	195.7948		Lc	
A	95.0000	95.0000	CL	92.1883
TCL	46.0942	46.0942	So	46.0658 46.0658
∠R	0.4519	0.4519	D	46.2440 46.2440
XM	23.0364	23.0364	W	23.2076 23.2076

IP	115 軌道Ⅰ				IP	115 軌道Ⅱ			
KNO	114	EP	X	46.3565 46.3565	KNO	114	116	X	49.4992 49.4992
IA	13-29-19		Y	1.8196 1.8196	IA	13-29-19		Y	1.9430 1.9430
R	197.1821		Lc		R	210.5499		Lc	
A	95.6731	95.6731	CL	92.8415	A	102.1592	102.1592	CL	99.1357
TCL	46.4208	46.4208	So	46.3922 46.3922	TCL	49.5678	49.5678	So	49.5373 49.5373
∠R	0.4551	0.4551	D	46.5717 46.5717	∠R	0.4860	0.4860	D	49.7290 49.7290
XM	23.1997	23.1997	W	23.3720 23.3720	XM	24.7725	24.7725	W	24.9565 24.9565

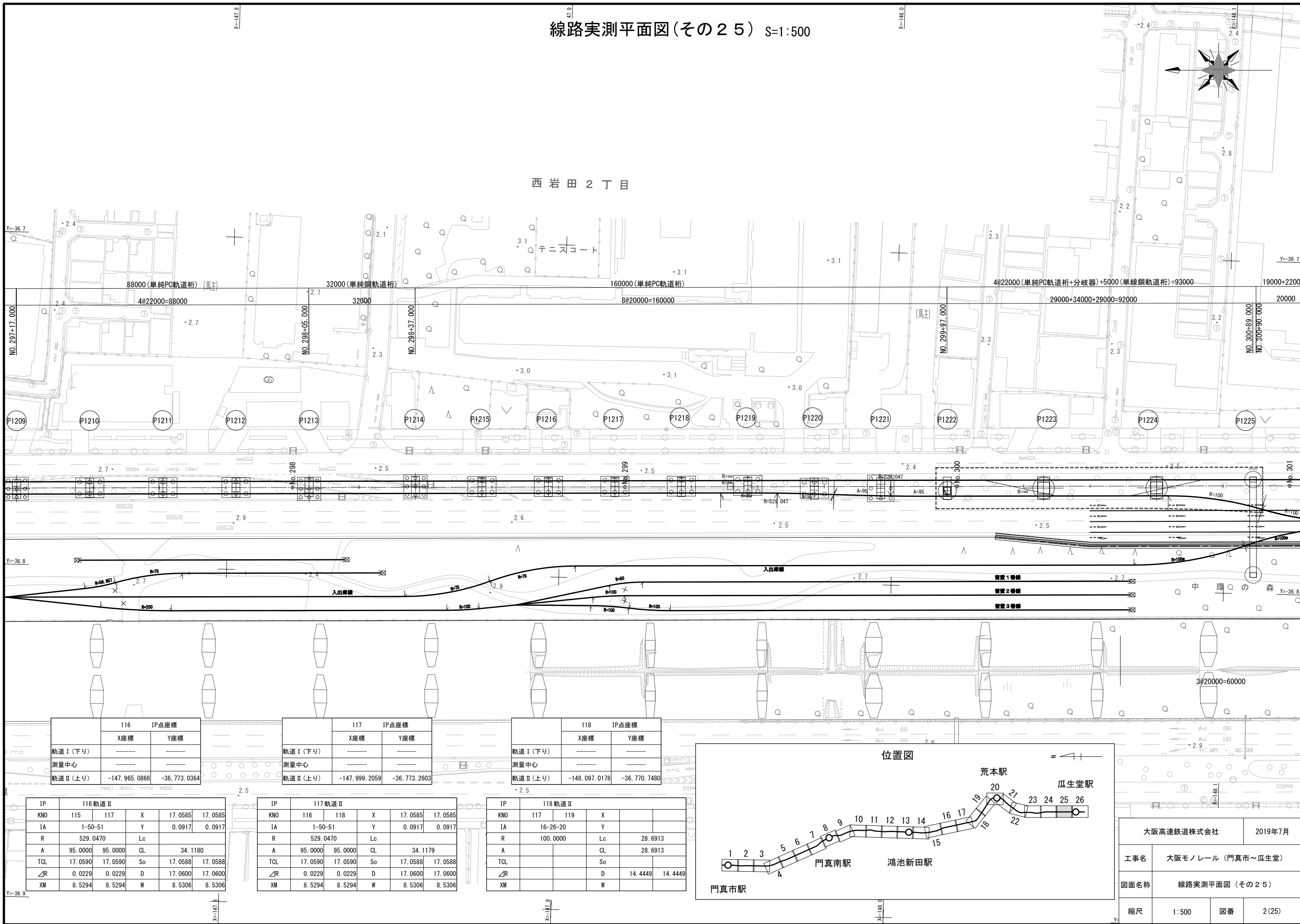


大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その２４）		
縮尺	1:500	図番	2(24)

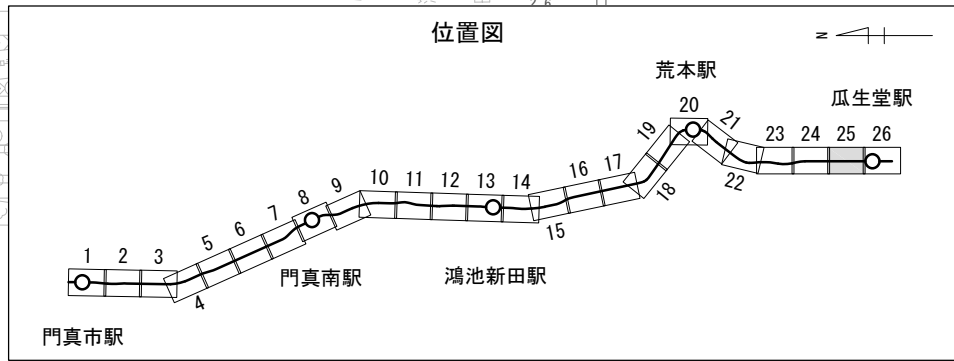
線路実測平面図(その25) S=1:500

西岩田2丁目

テニスコート



位置図



	116 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道Ⅰ(下り)		
測量中心		
軌道Ⅱ(上り)	-147,965.0866	-36,773.0364

	117 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道Ⅰ(下り)		
測量中心		
軌道Ⅱ(上り)	-147,999.2059	-36,773.2603

	118 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道Ⅰ(下り)		
測量中心		
軌道Ⅱ(上り)	-148,097.0178	-36,770.7480

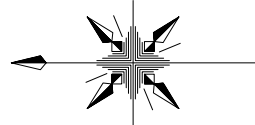
IP	116軌道Ⅱ			
KNO	115	117	X	17.0585
IA	1-50-51		Y	0.0917
R	529.0470		Lc	
A	95.0000	95.0000	CL	34.1180
TCL	17.0590	17.0590	So	17.0588
∠R	0.0229	0.0229	D	17.0600
XM	8.5294	8.5294	W	8.5306

IP	117軌道Ⅱ			
KNO	116	118	X	17.0585
IA	1-50-51		Y	0.0917
R	529.0470		Lc	
A	95.0000	95.0000	CL	34.1179
TCL	17.0590	17.0590	So	17.0588
∠R	0.0229	0.0229	D	17.0600
XM	8.5294	8.5294	W	8.5306

IP	118軌道Ⅱ			
KNO	117	119	X	
IA	16-26-20		Y	
R	100.0000		Lc	28.6913
A			CL	28.6913
TCL			So	
∠R			D	14.4449
XM			W	

大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その２５）		
縮尺	1:500	図番	2(25)

線路実測平面図(その26) S=1:500



瓜生堂1丁

	121 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道Ⅰ(下り)	-----	-----
測量中心		
軌道Ⅱ(上り)	-148,286.0480	-36,774.6756

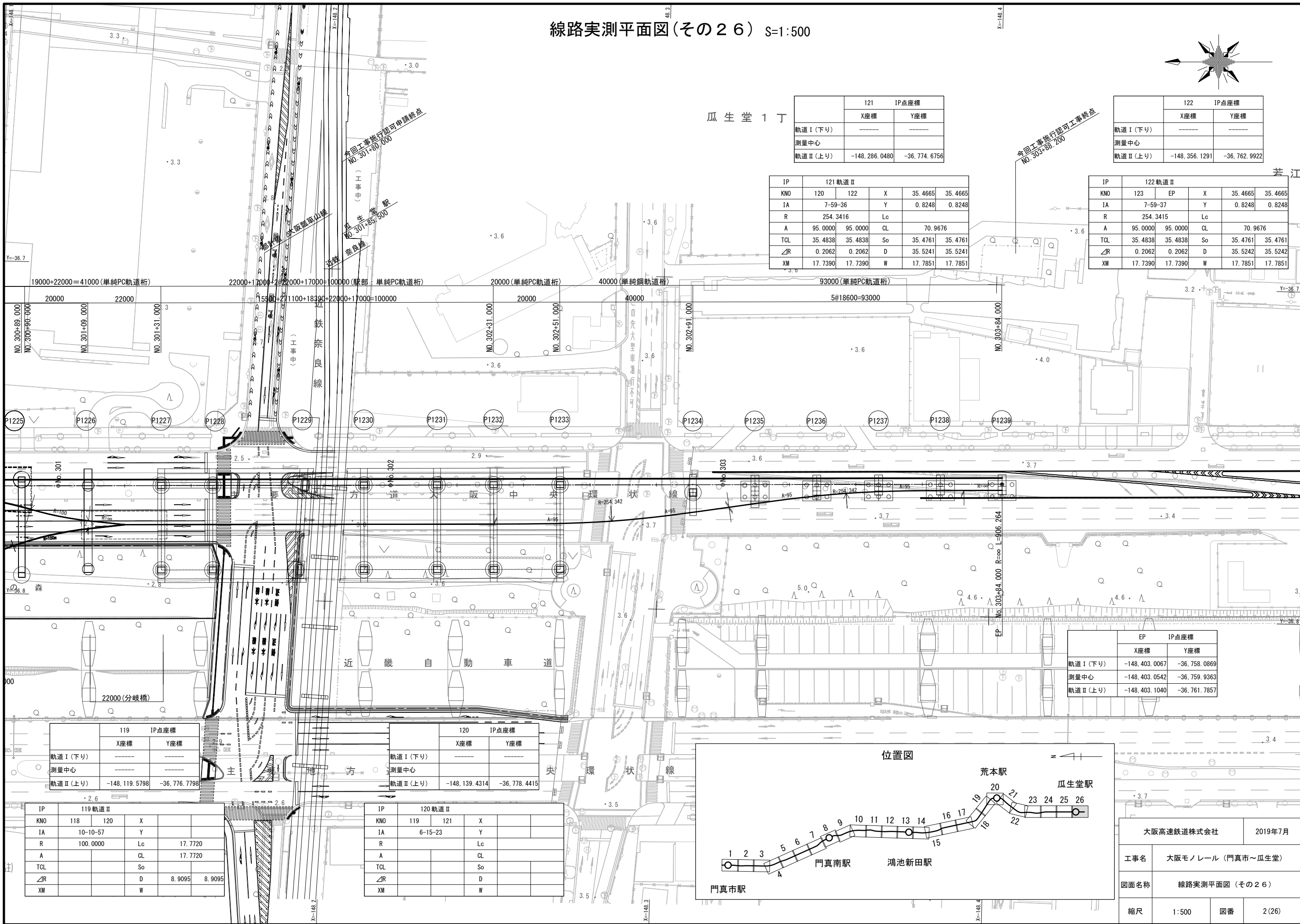
今回工事施行認可工事終点
NO.303+88.200

	122 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道Ⅰ(下り)	-----	-----
測量中心		
軌道Ⅱ(上り)	-148,356.1291	-36,762.9922

若江

IP	121 軌道Ⅱ				
KNO	120	122	X	35.4665	35.4665
IA	7-59-36		Y	0.8248	0.8248
R	254.3416		Lc		
A	95.0000	95.0000	CL	70.9676	
TCL	35.4838	35.4838	So	35.4761	35.4761
∠R	0.2062	0.2062	D	35.5241	35.5241
XM	17.7390	17.7390	W	17.7851	17.7851

IP	122 軌道Ⅱ				
KNO	123	EP	X	35.4665	35.4665
IA	7-59-37		Y	0.8248	0.8248
R	254.3415		Lc		
A	95.0000	95.0000	CL	70.9676	
TCL	35.4838	35.4838	So	35.4761	35.4761
∠R	0.2062	0.2062	D	35.5242	35.5242
XM	17.7390	17.7390	W	17.7851	17.7851



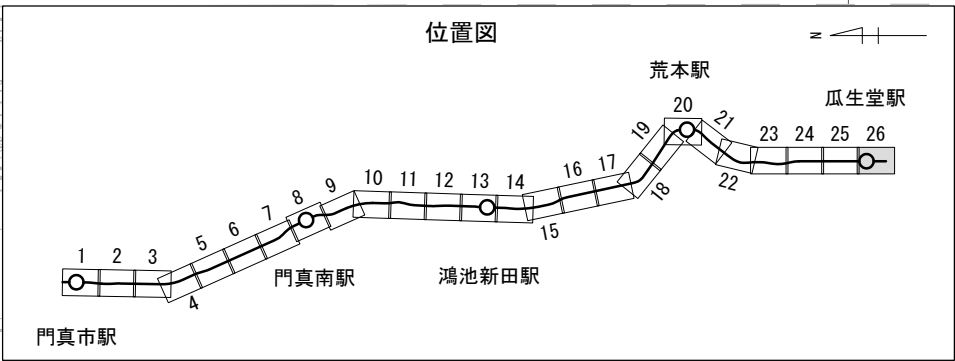
	119 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道Ⅰ(下り)	-----	-----
測量中心		
軌道Ⅱ(上り)	-148,119.5798	-36,776.7798

IP	119 軌道Ⅱ				
KNO	118	120	X		
IA	10-10-57		Y		
R	100.0000		Lc	17.7720	
A			CL	17.7720	
TCL			So		
∠R			D	8.9095	8.9095
XM			W		

	120 IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道Ⅰ(下り)	-----	-----
測量中心		
軌道Ⅱ(上り)	-148,139.4314	-36,778.4415

IP	120 軌道Ⅱ				
KNO	119	121	X		
IA	6-15-23		Y		
R			Lc		
A			CL		
TCL			So		
∠R			D		
XM			W		

位置図



	EP IP点座標	
	X座標	Y座標
軌道Ⅰ(下り)	-148,403.0067	-36,758.0869
測量中心	-148,403.0542	-36,759.9363
軌道Ⅱ(上り)	-148,403.1040	-36,761.7857

大阪高速鉄道株式会社		2019年7月	
工事名	大阪モノレール（門真市～瓜生堂）		
図面名称	線路実測平面図（その２６）		
縮尺	1:500	図番	2(26)

第1編 モノレール基本条件

3-2. カント

曲線部には、車両の安定走行のためにカント（片勾配）を付けるものとし、延伸部の設定カントは下表のとおりとする。

表 1-3 (1) 設定カント表

IP	軌道Ⅰ（下り線）					IP	軌道Ⅱ（上り線）				
	Vmin時 走行速度	Vmax時 走行速度	設定 カント i _z (%)	i _z に対する カント不足状態(%)			Vmin時 走行速度	Vmax時 走行速度	設定 カント i _z (%)	i _z に対する カント不足状態(%)	
	V (km/h)	V (km/h)		i _z (%)	Vmin時		Vmax時	V (km/h)		V (km/h)	i _z (%)
80	-	-	4.3	-	-	80	-	-	1.3	-	-
81	41.0	41.5	0.0	3.54	3.63	81	-	-	-	-	-
82	41.4	46.6	1.0	2.72	3.71	82	42.6	44.4	1.0	3.14	3.50
83	40.3	44.8	2.5	0.35	1.03	83	40.1	49.6	2.5	0.30	1.79
	65.0	65.0		4.92	4.92		65.0	65.0		4.86	4.86
84	42.9	43.4	2.0	3.54	3.67	84	43.1	44.8	2.0	3.00	3.40
85	40.4	41.6	1.0	3.41	3.67	85	41.8	43.3	2.0	3.27	3.66
86	40.9	44.7	6.0	2.03	3.59	86	43.9	44.3	6.0	3.60	3.77
87	43.7	44.3	6.0	3.14	3.39	87	42.1	43.6	6.0	2.48	3.10
88	37.6	43.3	7.0	0.95	3.54	88	35.6	46.8	9.0	-1.88	3.31
89	42.1	46.1	8.0	1.32	3.17	89	40.8	44.7	7.0	1.97	3.76
90	40.1	63.6	1.5	0.25	2.91	90	40.2	56.9	1.5	0.27	2.05
	75.0	75.0		4.64	4.64		75.0	75.0		4.67	4.67
91	41.6	43.3	3.0	2.60	3.06	91	41.6	42.9	3.0	3.00	3.38
92	41.1	44.4	7.0	1.84	3.31	92	41.6	41.6	5.0	3.80	3.80
93	40.1	43.7	3.0	2.71	3.78	93	41.6	41.6	3.0	3.47	3.47
94	40.5	43.1	0.0	2.59	2.94	94	40.0	41.7	0.0	2.51	2.73
95	44.1	45.9	0.0	3.02	3.27	95	41.8	44.8	0.0	2.73	3.14
96	-	-	-	-	-	96	42.3	43.1	2.0	3.16	3.35
97	-	-	-	-	-	97	30.7	44.6	2.0	0.72	3.73
98	25.5	42.7	0.0	1.22	3.43	98	21.7	38.5	0.0	0.89	2.79
99	40.1	42.1	0.0	3.02	3.33	99	33.7	45.8	0.0	2.14	3.95
100	42.3	44.6	1.0	3.42	3.91	100	41.6	44.5	1.0	2.86	3.41
101	41.5	44.6	3.0	2.61	3.48	101	41.6	41.6	3.0	3.03	3.03
102	40.1	44.9	0.0	1.27	1.59	102	40.2	41.7	0.0	1.27	1.37
103	40.5	43.6	5.0	1.96	3.07	103	42.4	44.7	5.0	2.97	3.85
104	42.3	42.5	5.0	2.93	3.00	104	41.5	41.8	4.0	3.31	3.41
105	41.0	42.1	10.0	0.34	0.91	105	41.4	44.8	10.0	0.24	1.99
	49.4	49.4		5.00	5.00		50.0	50.0		4.93	4.93
106	41.4	44.7	0.0	2.59	3.02	106	42.0	44.6	0.0	2.65	2.99
107	30.1	41.3	7.5	-1.56	3.69	107	36.0	44.0	9.0	-0.50	3.70
108	33.8	43.5	9.0	-1.50	3.42	108	29.9	43.1	8.0	-2.13	4.19
109	42.0	44.2	0.0	2.79	3.09	109	41.5	46.2	0.0	2.70	3.35
110	-	-	-	-	-	110	40.3	43.6	0.0	2.56	2.99
111-1	-	-	-	-	-	111-1	42.5	45.4	10.0	1.85	3.52
	-	-					47.8	47.8		5.00	5.00
111-2	40.0	43.0	7.0	0.08	1.18	111-2	40.1	43.5	0.0	2.53	2.98
	50.0	50.0		4.06	4.06		50.0	50.0		3.94	3.94
112	43.4	43.5	1.0	3.78	3.80	112	40.7	44.2	1.0	2.82	3.51
113	42.3	42.4	3.0	3.40	3.43	113	42.6	45.2	3.0	3.10	3.87
114	41.7	43.1	0.0	3.42	3.66	114	40.1	44.7	0.0	3.14	3.90
115	42.1	43.6	4.0	3.08	3.59	115	41.5	41.6	3.0	3.44	3.47
116	-	-	-	-	-	116	26.4	45.8	0.0	1.04	3.12
117	-	-	-	-	-	117	20.1	42.5	0.0	0.60	2.69
118	-	-	-	-	-	118	-	-	0.0	-	-
119	-	-	-	-	-	119	-	-	0.0	-	-
120	-	-	-	-	-	120	-	-	0.0	-	-
121	-	-	-	-	-	121	14.9	26.3	0.0	0.69	2.14
122	-	-	-	-	-	122	22.7	32.6	0.0	1.60	3.29

注) 1. 上り線IP-118,119,120は、分岐、分岐付帯曲線部であり、カント設定の対象外箇所。

2. 走行速度欄 赤太文字は、設定カントによる最大走行速度の制限値を示す。

3. IP-80は、建設済IP-79を変更する線形であり、カントは、既往設定値である。

規定値： カント超過3.0%以下、カント不足は5%以下 「大阪モノレール構造基準＜線路及び建造物編＞内規及び解説編」 P17より

<解説>

延伸部のカント設定根拠は「大阪モノレール軌道桁カント設定業務委託 平成31年3月 報告書」参照のこと。