

地域住民の期待に 応えるべく、 「鉄道のない市」への 延伸に着手

MINTETSU
REPORT



多摩都市モノレール株式会社



東京・多摩地域を南北に縦断する多摩モノレール。沿線は住宅地の他に大学や高校、商業施設、観光施設などが立地し、さまざまな用途で利用されている。地域住民の悲願であった延伸計画も決定し、さらなるニーズが期待されている。現在の取り組み、そして今後の展望をレポートする。

取材・文●中村富美枝 撮影◎加藤有紀

モノレールの強みを生かす

今回、この延伸事業について、多摩都市モノレール株式会社で延伸推進室課長を務める桑原大輔氏と、同・総務部課長代理の岡本譲氏に話を聞いた。「わが社は、東京都、沿線自治体、鉄道事業者、金融機関などの出資によって設立された第三セクターです。モノレールは道路空間を活用し、比較

東京都で唯一鉄道がない市である武蔵村山市。地域住民にとって悲願であった多摩モノレールの延伸事業が、大きく動き出した。2025年3月に都市計画決定が告示され、5月には多摩都市モノレール株式会社が上北台・箱根ヶ崎間の軌道運輸事業の特許を取得したためだ。

延伸区間は現在の終端駅である上台駅からJR八高線の駅がある箱根ヶ崎駅まで、東大和市、武蔵村山市、瑞穂町にまたがる約7キロメートル。大部分が新青梅街道に沿って路線が延伸される。これまでと同様、駅と駅との間隔は約1キロメートルを目安に、需要予測等に基づいて7駅が決定された。

地域住民の多くは、これまでバスや自家用車でJRや多摩モノレールの駅に出るしかなかった。渋滞に巻き込まれれば時間が読めず、日々の生活において移動の不便を強いられてきた。そうした鉄道空白地域の解消に向け行われるのが今回の延伸事業である。

今回、この延伸事業について、多摩都市モノレール株式会社で延伸推進室課長を務める桑原大輔氏と、同・総務部課長代理の岡本譲氏に話を聞いた。「わが社は、東京都、沿線自治体、鉄道事業者、金融機関などの出資によって設立された第三セクターです。モノレールは道路空間を活用し、比較



程久保駅～多摩動物公園駅間を走行する多摩モノレール。

地域との連携にも取り組む

経営面に目を転じると、多摩都市モノレール株式会社は、現在こそ当期純利益を上げているが、過去には経営危機に陥っている。経営安定化計画を策定し、その後、黒字を継続してきたが、決して余裕があるわけではない。

こうした中、延伸によるハード面の整備だけでなく、地域と連携したソフト面の取り組みや発信にも積極的だ。

「これまでも、地域との連携は大切にしてきました」と岡本氏が話すように、例えば、一日乗車券を購入し、それを提携している沿線の店舗や施設で見せることで特典が受けられる通称「ぐるプレ」や多摩動物公園、国営昭和記念公園などの入園料と一日乗車券が割引料金となるセット券も好評だ。

また、沿線の情報を盛り込んだフリーペーパー「たまモノ」を偶数月に発行、主要駅には、沿線自治体などと連携し、沿線の観光スポットやイベント情報をはじめ、沿線地域への移住や定住、スポーツ振興といった多摩地域の魅力となる情報を発信する「多摩モノレール沿線の魅力発信コーナー」を設置した。この地域との連携は、延伸部の地域でも、さらに期待できる。

今年の3月に東京都が策定した「多摩のまちづくり戦略」では、2050年代の多摩地域の将来像を描き、未来に向けた取り組みを示している。

的早期に整備が可能という特徴があります。こうした利点を生かし、道路と一緒に整備されたのが多摩モノレールです」（桑原氏）

これまでの多摩モノレールの歴史を見てみると、1998年11月の第一期開業時は、立川北から上北台までと区間も短く、1日の乗客数は約2万人であった。次に、2000年1月の第二期開業で多摩センターまで延伸すると、乗客数は1日平均約8万人に増えた。2024年度実績では、1日約13万9000人が乗車。そのうち定期乗車が約7万8000人。沿線に大学や高校が多いことから、通勤客と学生で朝の時間帯は混み合う。

多摩地域ではJR立川駅のある北多摩地区は活性化が進んでいたものの、南多摩および西多摩地区は遅れをとっていた。また、JR中央線、西武拝島線、京王線、小田急多摩線といった鉄道は東西に走っており、南北の移動手段は道路も含めて不足していた。そこで、道路と合わせて整備できる移動システムとして選ばれたのがモノレールだ。

現在、延伸事業が計画されている地

域は箱根ヶ崎と立川駅を結ぶ立川バスが主要な交通手段となっている。定時性が確保された多摩モノレールが延伸し、交通が便利になれば人が集まる。人が集まれば街が発展し、さらに交通が整い好循環が生まれる。

立川バスでは既にこの多摩モノレールの延伸を見据え、新たな需要を創出するとして、立川駅北口とT・H・瑞穂工場を結ぶ新路線を今年7月に開設した。

鉄道とバスが乗客を取り合うのではなく、地域の人が使いやすい再編をしていくことが重要だ。

延伸で変わることに、変わらないこと

多摩モノレールの場合、支柱や軌道桁は「インフラ部」と呼ばれ、東京都が整備する。一方、車両や、車両を走らせるために必要な通信機器、電気設備など「インフラ外部」は多摩モノレールが整備する。

運転士は鉄道と同じ資格を持ち、ワゴン運転を行っている。ATO（自動列車運転装置）が完備されているため、ボタンを押せば自動で加速・減速し次の駅で停車する。ただし、万が一

の異常時に備え、一部では手動の運転訓練も行っている。

ここまでは現在の営業線と同じだが、延伸部はホームが変わる。「相対式」から「島式」に変更されるのだ。島式は相対式に比べエレベーターなどの設備の数が少なく、設備投資や維持管理費が抑えられ、コストが安くなると言われている。

もう一つ、車両の編成数が変わる。これまでの輸送力を維持しながら、延伸部も運行するために、車両の編成数を増やしていく。新たな車両で新たな区間を走る、地域の期待もますます高まっていく。

「今回の延伸事業において、東京都が約820億円かけて支柱などのインフラ部をつくるのに対し、多摩モノレールがつくるインフラ外部には約360億円かかります。そのうち、国から3分の1、都から3分の1の補助をいただく予定です。他にも、武蔵村山市、瑞穂町から出資をいただくなど、多方面からサポートを受け、事業を進めていきます」（桑原氏）。

地域の協力を得ながら、地域の期待に応える早期の整備が求められる。



①多摩川を渡る多摩都市モノレール（甲州街道駅～柴崎体育館駅間）。②上北台駅から北側を望む。この先を左にカープし新青梅街道に沿って延伸する予定。③小川に沿って遊歩道が整備された根川緑道（柴崎体育館駅近辺） ④高幡不動尊の五重塔。⑤ゾウのオブジェが迎えてくれる多摩動物公園の正門。



多摩モノレールが、地域の軸となり
そこで重要な責任を果たせることは間
違いないだろう。

車窓からの風景が魅力

多摩モノレールの自慢の一つに、窓から見える景色がある。大きなガラスで仕切られた運転席の後ろにいと、遠くまで見通せて気分がいい。緑豊かな景色の中に、高層マンション、大型商業施設、学校なども混ざり、見ていて飽きない。季節ごとに移り変わる風景も魅力的で、とくに空気が澄んだ冬の日没時、富士山の頂に夕日が沈んでいく様子は絶景である。2023年には、車両から眺める街並みの夜景や、多摩の魅力ある夜の風景をバックに走るモノレールの姿が、「日本夜景遺産」に認定された。

その記念に、多摩地域で造られたビールや日本酒を楽しめるイベント列車「夜景列車」を走らせたが、好評のため翌年は「Tamanono Night Train」を年末に運行した。

貸切列車にも対応しており、景色を楽しみながらの懇親会やセミナーなどに利用され喜ばれているという。

毎年、開催している写真コンクールには、沿線の風景や、風景に溶け込んだ多摩モノレールの写真など、素晴らしい作品がたくさん届けられる。多摩モノレールには多くのファンがついているのだらう。



延伸推進室課長
兼総務部課長（計画担当）
桑原 大輔
Daisuke KUWABARA

愛される鉄道こそ理想

駅構内のセブンスター、オンライショップなどで購入できるグッズや独自のキャラクターも好評だ。

駅長の帽子をかぶった猫のようなキャラクターの「タマオ」は、マスコットとしても大人気。地元の菓子店・立川伊勢屋から「タマオまんじゅう」も発売されている。

「イベントのたびにタマオに会いに来てくれるお客様もたくさんいます」こう語る岡本氏からは、地域への愛、多摩モノレールへの愛が伝わってくる。

また、全国の鉄道会社や関連企業で働くスタッフをモチーフにした「鉄道むすめ」には、立川いずみ、万願寺さきの2名が登録されており、パスケース、クリアファイル、アクリルスタンドなどが好評である。

「同じ100万回でも100万人が1回使うより10万人に10回使ってもらう。より多くの方に多摩モノレールの



⑥ 広々とした車内。車窓からの展望は見ていて飽きない。⑦ 沿線の魅力発信コーナー（玉川上水駅）。⑧ ホーム駅名標には各駅周辺の風景や施設のイラストが掲載されている。⑨ 「日本夜景遺産」に認定された多摩モノレール（高幡不動駅近辺／写真提供：多摩都市モノレール）。⑩ 多摩モノレール鉄道むすめ「立川いずみ」「万願寺さき」のグッズ。⑪ 多摩モノレール PR 担当「タマオ」のグッズも人気。⑫ タマオがパッケージにデザインされた「タマオまんじゅう」。



12



11



10

TT 07 高幡不動

たかはたふどう

Takahatafudo

高幡不動

다카하타후도



万願寺
まんがんじ

8

程久保
ほどくぼ

TT 06



地域からの期待を背負って

リピーターになってもらえるようなサービスの提供を行い、しっかり情報発信していきたいと考えています」（桑原氏）

実際に乗車すべく、始発駅の多摩センター駅に向かった。時刻表をみると、最も本数が多い平日の午前8時台は10本出ている。私が乗車した昼間の時間帯は1時間に6本と、10分間隔で走っている。

待つ間もなく、銀色のボディにシンボルカラーのオレンジやイエローを配したスタイリッシュな車両が入線してきた。4両編成の一番前に乗る。車内は広々としており快適だ。

ゴムタイヤのため、軌道と接触している音がせず静かだ。最高時速65キロメートルで走行することも可能であるが、カーブが多く、駅間も短いことから、停車時分を含めると、平均時速は30キロメートル弱だという。ワンマン運転で、駅に停車するたび、運転士が立ち上がって窓を開け安全確認を行っている。

また、車両内に目を向けると、「救助器」と書かれた大きめの箱に気づく。万が一、途中で車両が止まってしまったときなどは、反対の軌道側か前後に別の車両をつけて避難するが、それも不可能なときに、乗客が地上へ滑り降りることができるシューターが収



総務部課長代理
（総務・広報グループ）
兼安全管理推進室課長代理

岡本 譲

Yuzuru OKAMOTO

一日も早い延伸計画が進めつつ、その目はあくまで足元を見つめているということだろう。

「延伸計画は私たちにとっても地域の方にとっても一大プロジェクト。駅のデザイン一つとっても、地域の方に親しまれ愛されるものになりたいと思っています」と桑原氏は言う。

続けて「延伸計画以外においては、これまで通り、安全を最優先とした運行に全力を尽くす姿勢に変わりはありません。安心・安全の提供、定時性の確保、サービス向上などを確実に積み上げていきたいと思っています」（桑原氏）と語る。

桑原氏、岡本氏をはじめ多摩モノレールに携わる人々の今の一番の願いは、地域住民からの期待に確実に応えていくことだ。