

モノレール

Vol. 3 2001.7発行



武蔵村山市 都市建設部
多摩モノレール推進担当
042-565-1111(代表)

延伸計画の課題解決の方向

モノレール延伸の早期実現については、東京都の財政状況やモノレール(株)の経営状況が好転することが不可欠ですが、本市が率先して行わなければならないことがいくつかあります。

東京都等に早期延伸の要望を行っていくことはもちろんですが、モノレールに先駆けて、土地区画整理事業等により沿道のまちづくりを推進することなど、モノレールが開通したあとに、市民の皆さんがモノレールを利用しやすいまちを創ることが必要です。

また、モノレールの利用者を増やすことも重要な課題となっていますので、市民の皆さんにモノレールをどんどん利用していただくことも必要です。

この他に、モノレールの早期延伸の課題は様々ありますが、これらの対応については現在、検討を進めています。

こうした課題を解決していくことが、市内延伸の早期実現につながると考えています。

開業区間沿線の動向

モノレールが上北台～多摩センターまで開業し、1年6ヶ月が経ちます。その間、モノレール駅を中心にマンション等の建設が進み、人々がモノレール沿線に集まりつつあります。

特に、隣の東大和市内では、モノレール沿線にマンションが6棟建ち、さらに5棟が建設中であり、駅の持つ魅力、ポテンシャルがとて大きいことを改めて実感しております。

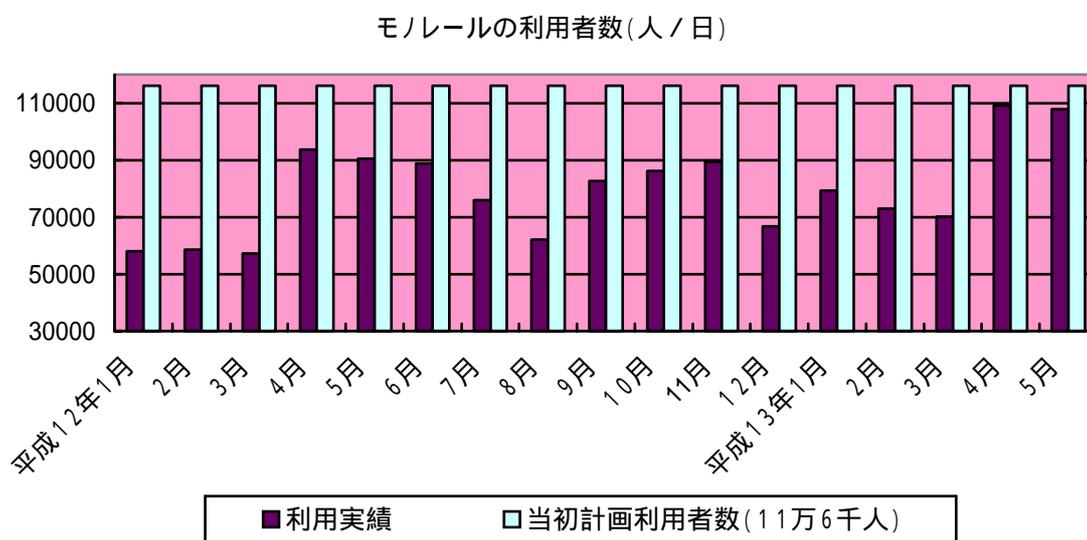
また、沿線市の駅周辺では、土地区画整理事業による、計画的なまちづくりが進められています。モノレールの開業により住宅が建ち並び、都市活動や商

業活動にも大きな変化をもたらし、まちが生き生きとしてきています。

モノレールの利用者数の推移

平成13年4月の利用者数を見ると、一日平均利用者数が当初の計画利用者数まであと少しのところまで増えてきました。しかし、モノレールの早期延伸には更なる利用者数の増加が不可欠です。

皆さん、モノレールをどんどん利用しましょう。



計画調整会議の内容

前回の「ものれーる」第2号で、関係機関において計画調整会議が開催されており、導入空間確保方策、コスト縮減方策、経営改善方策が検討されていることを報告しました。

これらの方策の中で、今回は、コスト縮減方策についてどのようなことが検討されているのかお知らせします。

1 補助制度について

インフラ部(モノレールが走行するための桁や支柱等)の建設については、

国の補助制度（原則として、高架方式）が適用されます。補助率は建設費の1/2となっています。この制度を活用しつつ、少しでもコスト縮減を図るよう様々な視点から検討しています。

2 軌道の位置

モノレールの軌道位置について、新青梅街道の中央に通す案（基本）や南側に通す案を検討しています。

モノレールを中央に通すということは、道路の真中に工事のための施工帯を確保するため、新青梅街道の交通規制が長期間にわたり、今以上の交通渋滞が予想されます。一方、軌道位置を南側にすると、工事の施工は容易になりますが、支柱の構造をより強化させなければならないため、その建設費用が増加してしまうこと、支柱が南側の歩車道境に林立するため下り車線の見通しが悪いこと、沿道の土地利用が難しくなるなどの理由により、現行の開業路線と同様に中央に軌道を通すということで進めています。

3 モノレール駅の一層化及び単線化について

現在、開業している区間のモノレールは、駅が二層（改札口のあるコンコース階とプラットホーム階）で相対式の2面ホームによる複線運行をしています。しかし、延伸部に同じものを建設しようとするとなかなりの建設費が必要となることから、駅の島式化（エレベーターやエスカレーターが1機で経済的）あるいは一層化、さらには運行についても単線化といったことが検討されています。仮に、単線にしたとしても十分な運行本数（10分間隔の運行）は確保され、また、車両の数が少なく済めば車両基地の規模も削減でき、コスト縮減につながるのではという検討もしています。

4 箱根ヶ崎駅付近の地下案について

箱根ヶ崎駅付近、約0.9kmについては、横田基地の関係により航空制限がかけられており、地下で走行させるという案が基本となっています。しかし、地下で建設すると延伸部約7kmのインフラ建設費のうち、約4割が地下区間の建設費となってしまうことから、この建設費をどのようにしたら削減できるのかを検討しています。

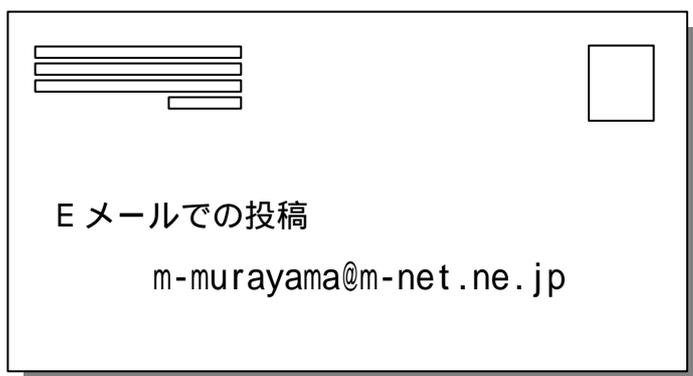
以上のような検討を行っておりますが、この会議で一定の結論が出たのちも、具体的にモノレールの建設に着手するまでには、まだ様々な課題が残されています。しかし、市内導入の早期実現を目指すためには、関係者が知恵を出し合い、検討を重ねていくことが大変重要であると考えています。

Q&A

Q 駅の構造に相対式と島式があるが、どう違うの？

A 相対式とは、開業区間の駅と同じ構造であり、ホームが二面で、モノレールがホームとホームの間に到着する形式を言います。一方、島式は、ホームが一面で、ホームの両端にモノレールが到着する形式のものを言います。一般的に、相対式は、モノレールが直線のままホームに到着できるため乗心地がよいとされ、島式は、エレベーター等が相対式の半分で済み建設コストが安いとされています。

「ものれーる」に対するご意見・ご感想を是非お寄せください。



Eメールでの投稿
m-murayama@m-net.ne.jp

Eメールでの投稿は、多摩モノレール推進担当宛てにお送りください。