

# モノレール沿線 まちづくり構想

～交通・暮らし・交流～



平成30年12月

 東大和市  武蔵村山市  瑞穂町



# I 構想の概要

## 1 構想策定の目的

交通政策審議会答申第198号において「多摩都市モノレール延伸（上北台～箱根ヶ崎）」として位置付けられた地域は、農地が広がり、狭山丘陵などの自然に恵まれているとともに、大規模商業施設や沿道サービス型の店舗が立地し、子育て環境なども充実しています。

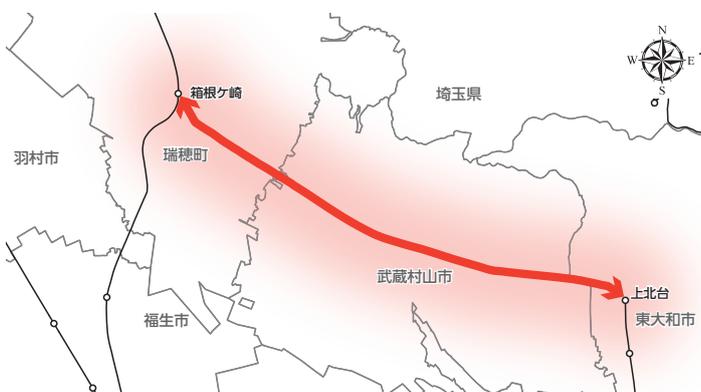
一方、交通の不便な場所が多く、人々の移動や交流の手段が限られ、地域の持つ魅力が十分に活かされていないことから、モノレールの延伸実現を契機として沿線のまちづくりを一層推進し、その効果を東大和市、武蔵村山市、瑞穂町の2市1町に広く波及させ、魅力をより引き出すことが重要です。

このため、「モノレール沿線まちづくり構想」（以下「本構想」という。）は、モノレールの延伸後を見据え、地域のポテンシャル（潜在的な力）を最大限に発揮するためのまちづくりの方向性を明らかにすることを目的とします。

## 2 本構想における「沿線」について

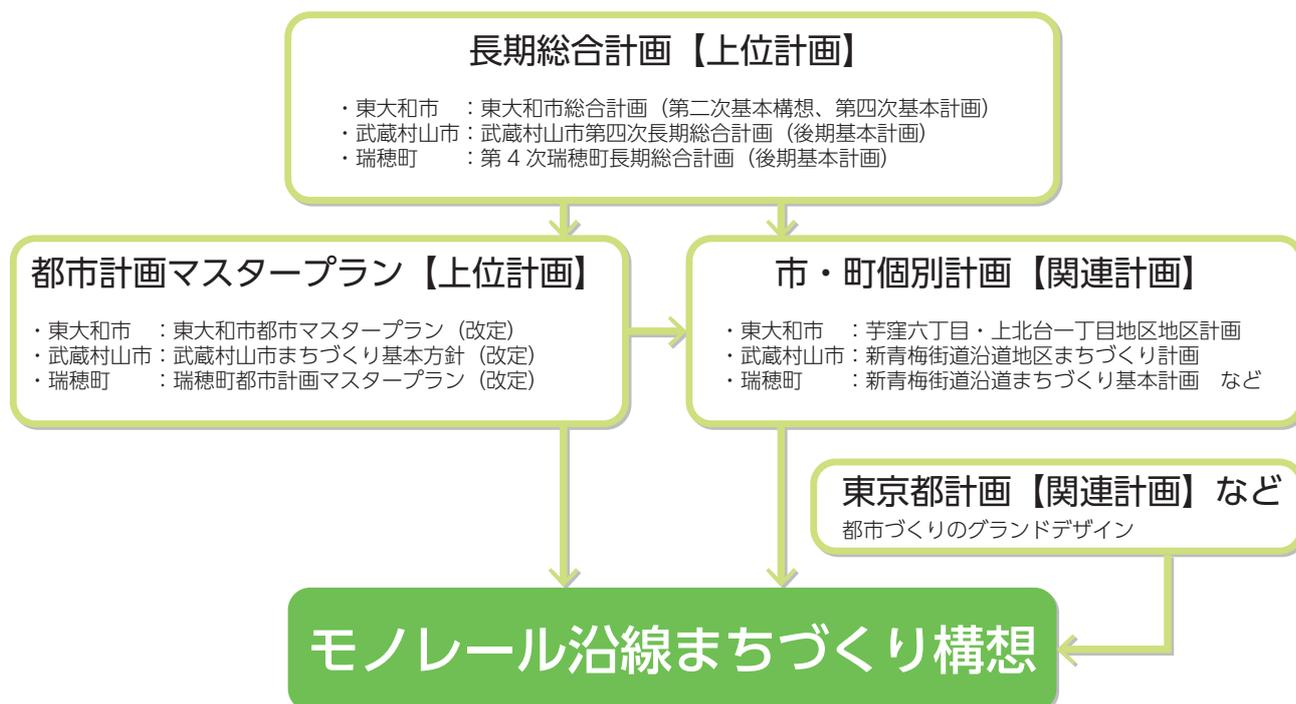
本構想における「沿線」は、原則として、多摩都市モノレール延伸が想定されるルートから概ね1 km程度のエリアとします。

なお、本構想の対象は、駅周辺など沿線が中心ですが、2市1町の全域に関わる施策などもあるため、沿線のみには限定するものではありません。



## 3 本構想の位置付け・各計画との関係性

本構想と、上位計画及び関連計画の関係性は、以下のとおりです。

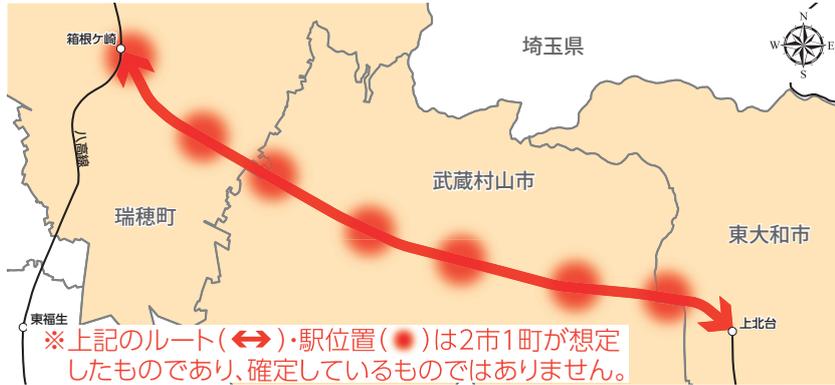


## 4 延伸区間（上北台～箱根ヶ崎方面）の概要・経緯

### (1) 概要

事業費	延長	延伸による効果
約800億円*	約7.2km*	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通利便性の向上・まちの活性化</li> <li>・多摩南北の交流人口の増加など</li> </ul>

※出典：鉄道ネットワークのプロジェクトの検討結果（平成28年7月）

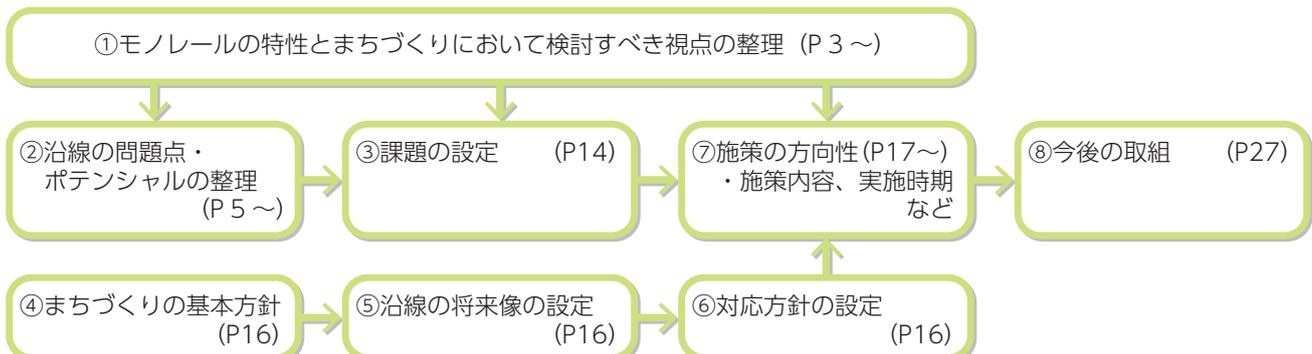


### (2) 経緯

年月	経緯
昭和57年12月	東京都長期計画公表【東京都】 ⇒多摩都市モノレール整備を位置付け
昭和61年4月	多摩都市モノレール株式会社設立
平成4年12月	多摩島しょ振興推進本部会議【東京都】 ⇒箱根ヶ崎方面が「事業化すべき路線」に位置付け
平成10年11月	立川北駅～上北台駅間開業
平成12年1月	立川北駅～多摩センター駅間開業 運輸政策審議会答申第18号公表【国】 ⇒A2路線に位置付け（平成27年までの着工が望ましい）
平成27年7月	「広域交通ネットワーク計画について」公表【東京都】 ⇒「優先的に検討すべき路線」（5路線）に位置付け
平成28年4月	交通政策審議会答申第198号公表【国】 ⇒「事業化に向けて検討すべき路線」（6路線）に位置付け

## 5 本構想検討フロー

本構想は以下の手順で検討することとします。



## Ⅱ 「モノレール沿線まちづくり」とは？ ～モノレール～

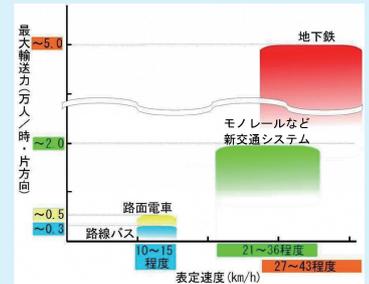
本構想においてまちづくりを検討するに当たり、モノレールの様々な特性や開業がまちに及ぼす変  
レール沿線のまちづくりにおいて検討すべき視点を整理します。

### モノレールの特性とまちに及ぼす変化等

○：モノレールの特性      ⇒：モノレールがまちに及ぼす変化等

#### ① 輸送力・速達性・定時性の向上、交通ネットワーク形成

- 定時性のある中量輸送で接続し、快適な移動が実現  
⇒確実性をもってより遠くへ移動、より遠くから快適に来訪可能
- 駅においてバス路線や自転車などと連携可能  
⇒駅を中心に地域の交通ネットワーク形成・交通利便性向上

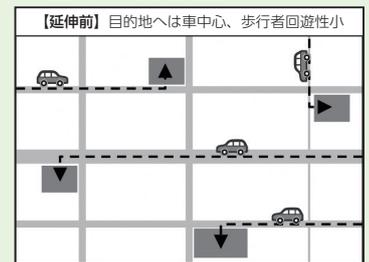


出典：国土交通省「LRT導入計画ガイダンス」を基に作成

#### ② 駅新設による拠点・都市軸・市街地形成

- 地域の拠点となる新駅の設置  
⇒目的地への主なアクセスが車から徒歩に転換することで、新たな人の流れや回遊によるにぎわい創出が期待  
⇒人が集まる駅や沿道へ都市機能（商業・公共施設等）が集積
- モノレールの導入空間（広幅員道路）とともに都市軸を形成  
⇒拠点や都市軸と整合した区画整理事業などの周辺開発  
⇒周辺の都市基盤の整備

図：人の流動変化のイメージ



■…商業、公共施設等    ▨…歩行者の増加

#### ③ モノレール沿線間の交流・連携の促進

- バスとの乗換えなしで行き来可能になり、移動の時間的・心理的負担が低減  
⇒企業立地や観光などによる新たな来訪者が期待
- 開業区間が延伸されることによる新たな「モノレール沿線」の創出  
⇒沿線に立地する都市機能（商業・公共施設等）の相互利用  
⇒延伸区間の注目度・知名度向上が期待

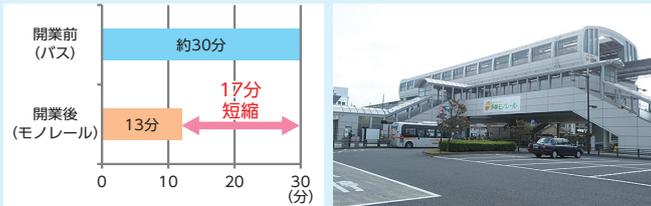


# ルの特性とまちづくりにおいて検討すべき視点～

化等を考察するとともに、多摩都市モノレールの開業区間での効果や変化の事例を参考として、モノ

## 効果・変化の事例

### ■上北台駅～立川北駅間の時間短縮

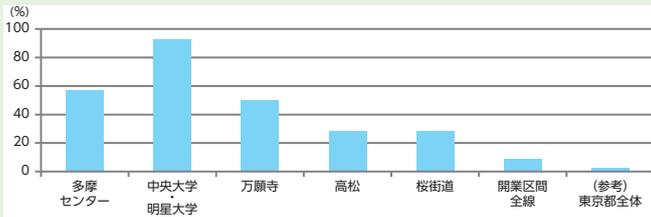


出典：東京都資料を基に作成

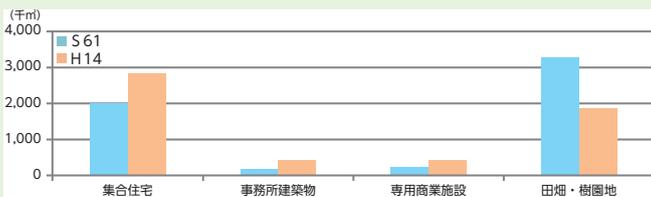
上北台駅

### ■モノレール開業に伴うバス路線再編 (平成10年) (立川駅北口～村山団地線運行回数減等)

### ■主な駅の夜間人口の増加率 (平成2年～12年)

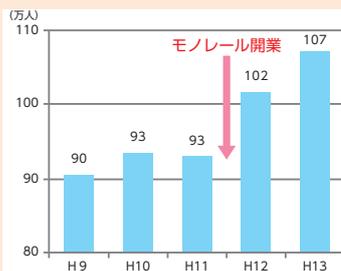


### ■沿線の土地利用の変化 (6市\*85町丁目)



※東大和市・武蔵村山市・立川市・日野市・八王子市・多摩市  
上・下出典：日本交通計画協会「都市と交通65号」

### ■沿線施設利用者増の例 (多摩動物公園)



出典：東京都統計年鑑  
モノレール延伸前後の利用者数

### ■沿線情報誌



まちを結ぶ、人をつなぐ、モノレールマガジン「たまもの」

## まちづくりにおいて検討すべき視点

### 駅の利便性を高める まちづくり

- ・多様な手段による駅へのアクセス性向上
- ・乗換えを円滑、便利にする方策
- ・バス路線との連携の在り方 など

### 主に交通の視点

### 拠点を活かした 住み良いまちづくり

- ・人の流動の変化を踏まえた土地利用
- ・住宅や商業が立地しやすい環境づくり
- ・緑地空間や農地など環境の保全 など

### 主に暮らしの視点

### 新たな交流を活かした まちづくり

- ・交流を促進する仕組みづくり
- ・延伸区間に目的地となる企業等の誘致
- ・観光資源などの広報、PR など

### 主に交流の視点

I 構想の概要

II 「モノレール沿線まちづくり」とは

III 現況と課題

IV 課題解決に向けた対応方針

V 対応方針を踏まえた施策の方向性

VI 構想の実現に向けた施策の実施時期

VII 施策の展開

VIII 今後の取組

# Ⅲ 現況と課題

## 1 2市1町の現況

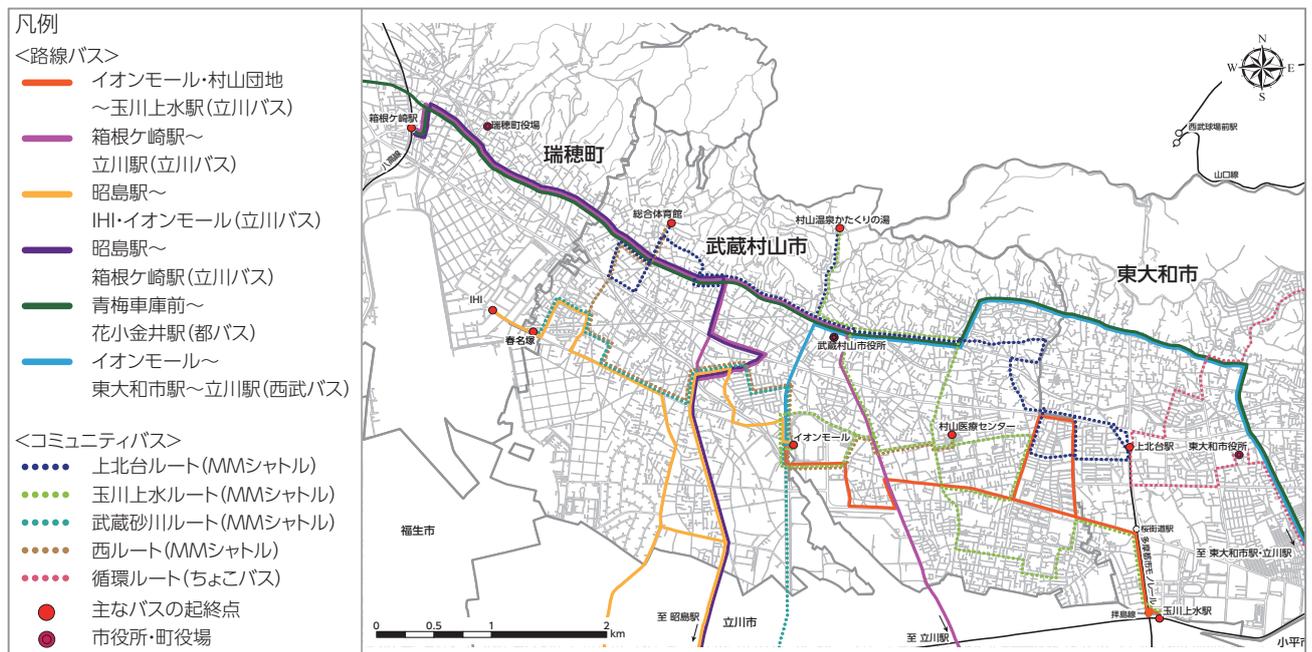
2市1町の現況について、4頁の「まちづくりにおいて検討すべき視点」から、関連するデータを収集・整理しました。

### (1) 交通…【複雑・低頻度のバス運行、高い自動車利用率】

#### ① 路線バス等の運行状況

- ・ 主要な駅や施設を結ぶ長距離の公共交通として路線バス、これを補完し各市の主な拠点等を結ぶコミュニティバスによってバスネットワークが形成されています。
- ・ 現状は、ルートが多様で複雑、運行距離・所要時間・運行間隔が長い、定時性が確保されにくいなど、利便性に課題があります。

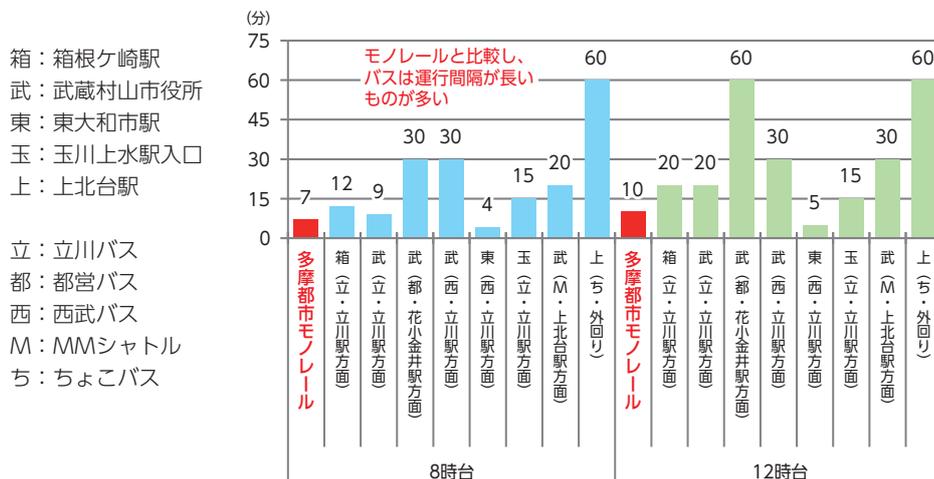
図：バスの主な運行ルート



出典：各運行主体が公表する路線図を基に作成

- ・ 開業区間のモノレール及び一部の路線バスの運行間隔は概ね10分以内であるのに対し、多くのバス路線の運行間隔は概ね15～30分、長いものでは概ね60分となっています。

図：モノレール・バスの運行間隔

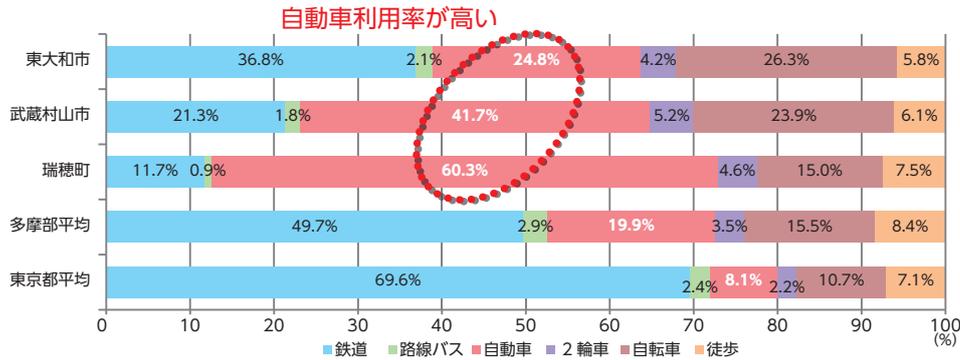


出典：各時刻表を基に作成

## ② 交通分担率

- ・通勤における交通分担率は、多摩部や東京都の平均と比較して、鉄道利用率が低く、自動車利用率が高くなっています。

図：交通分担率（通勤）の比較

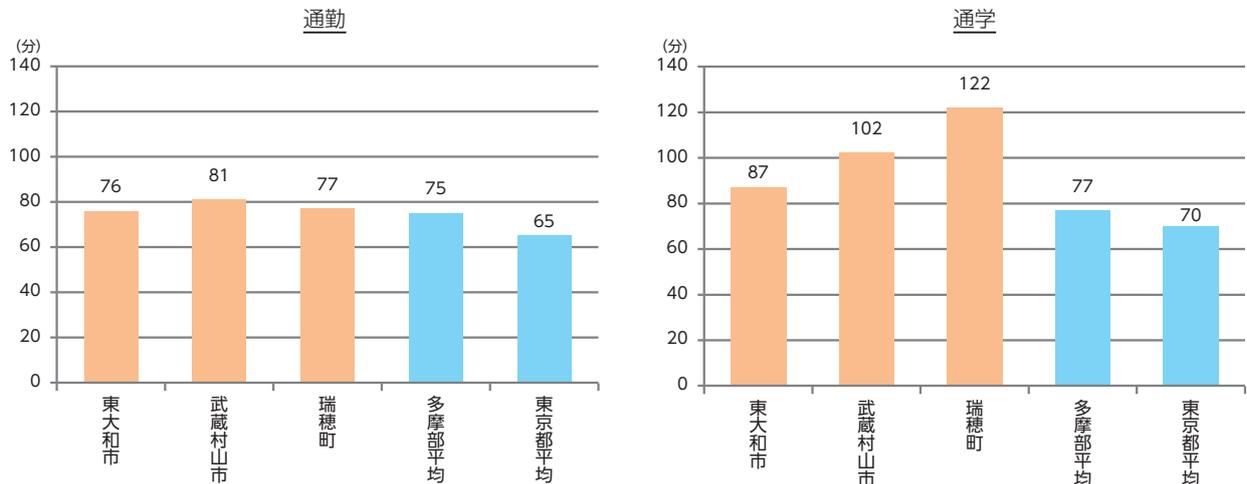


出典：平成20年東京都圏PT調査

## ③ 通勤・通学時間

- ・通勤時間は多摩部の平均とほぼ同じですが、通学時間は10分～45分多くかかっています。

図：通勤・通学時間の比較

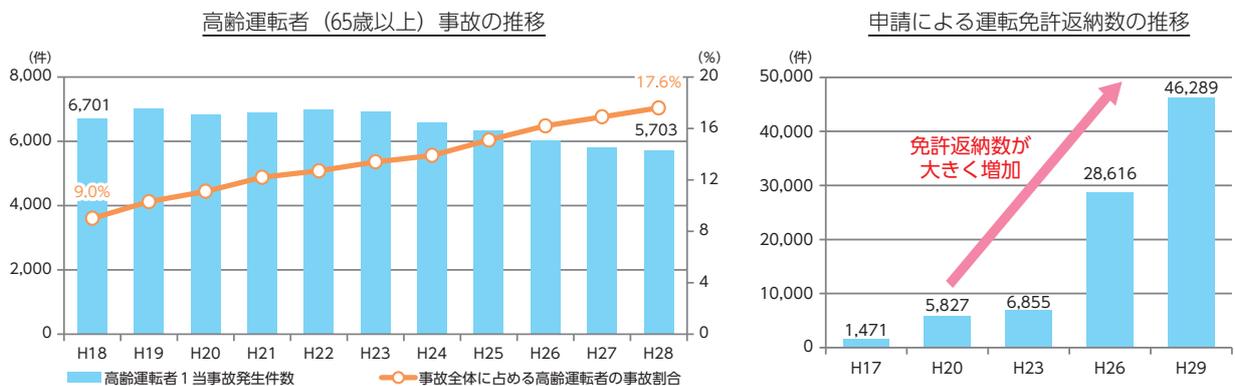


※通勤・通学時間は鉄道定期券利用者の平均所要時間（片道）  
出典：大都市交通センサス（平成27年）

## ④ 高齢運転者事故と免許返納数の推移（東京都全域）

- ・都内での事故全体に占める高齢運転者による事故の割合は年々増加しています。
- ・高齢者の申請による運転免許の返納数は、平成26年以降大きく増加しています。

図：高齢運転者事故と運転免許返納数の推移



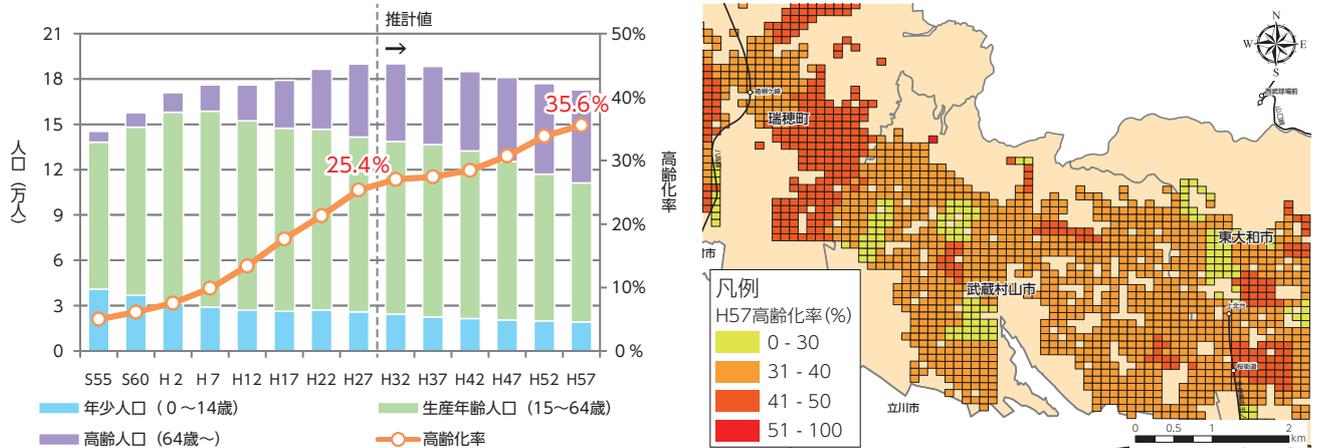
※1当：第一当事者（事故における過失が最も重い者）  
出典：東京都交通安全対策会議 資料（平成28年）

出典：警察庁 運転免許統計（平成17年～平成29年）

## (2) 人口動向…【人口微減、高齢化率上昇】

- ・ 2市1町合計の人口は今後10年程度横ばいで推移し、その後、少しずつ減少すると予測されています。
- ・ 今後約30年間で2市1町合計の高齢化率は、約10ポイント増加すると予測されています。

図：人口・高齢化率の推移と高齢化率（平成57年）



左出典：国勢調査（昭和55年～平成27年）／国立社会保障・人口問題研究所（平成32年～平成57年）  
右出典：国土交通省 国土技術総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

## (3) 生活圏…【区部・立川市への通勤・通学が多い】

- ・ 通勤・通学先は、2市1町内の他では区部や立川市が多くなっています。

図：2市1町の主な通勤・通学先（2市1町内及び上位5区市）



出典：国勢調査（平成27年）