



未来駅プロジェクト紹介



多摩モノレール町田延伸が街にもたらすもの

実績に見る街の変化と経済効果

北九州市と北九州モノレール小倉駅の実績紹介



モノレール情報配信サイト

モノレールジャパン・ウェブサイト

代表 田村拓丸

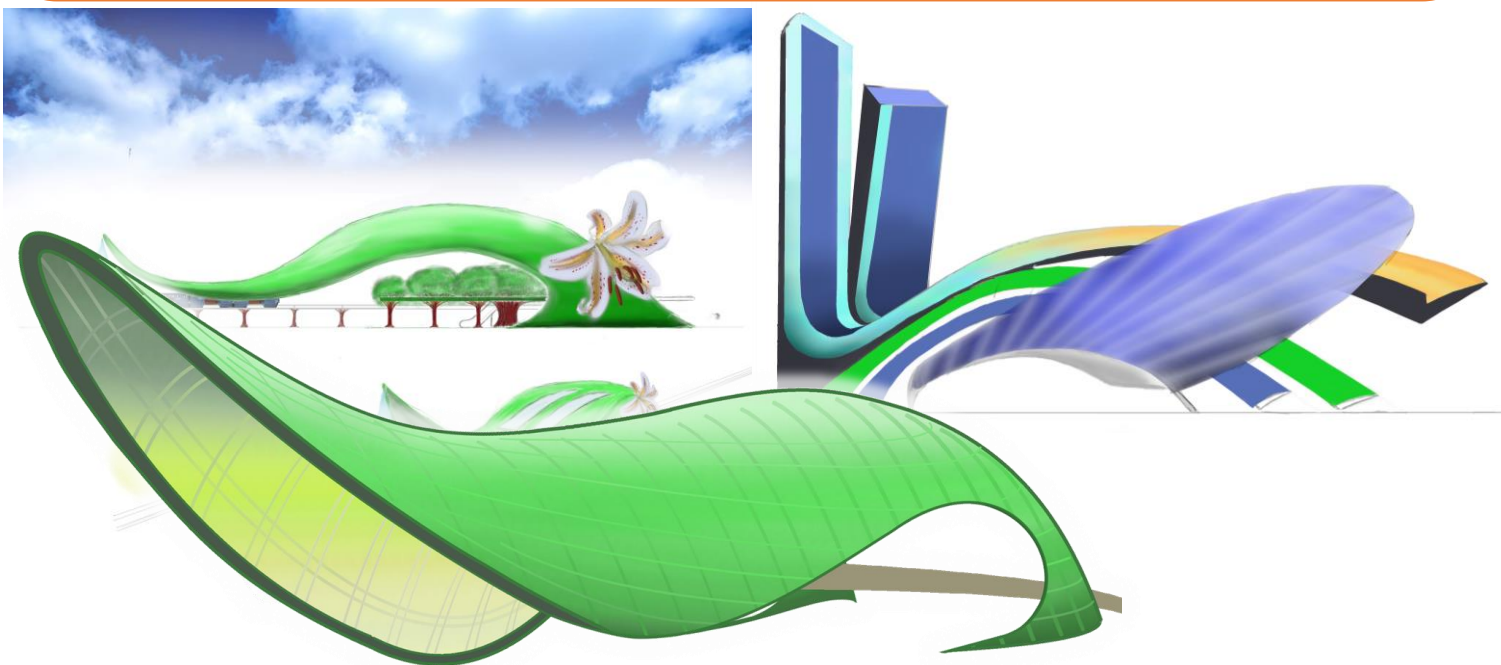
多摩都市モノレール町田延伸 未来駅プロジェクト

- (仮)町田駅・(仮)町田市民病院駅・(仮)木曽山崎駅・(仮)小山田緑地駅 -

町田商工会議所ではこれまで、多摩モノレール町田延伸気運醸成について、動画作成、キャッチフレーズ募集、気運醸成ポスターの作成、モノレール貸切イベント、町田市役所での展示会等の諸所の活動を展開してきた。



今期は、延伸ルート沿線に設置が想定される駅のイメージパースを作成、実態感のある気運醸成を図るべく、“未来駅プロジェクト”の名のもとに活動を実施。各駅舎のデザイン画作成にあたっては、複数のラフ画立案からスタートし、現実的かつ地区地区の特性に合わせ、さらに固有の機能を持たせた駅舎という設定で、全4駅をランダムに選択し作成。



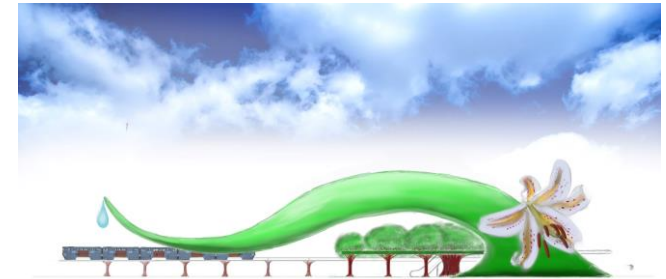
デザイン画作成に先駆けて提出されたラフ画（一部参考抜粋）。



1.(仮)小山田緑地駅 Oyamada-ryokuchi Station



小山田緑地駅はその名の通り、小山田緑地公園付近に配置されると想定される未来駅。



未来駅デザイン案策定時の小山田緑地駅イメージ画。これらのラフ画をを元に、デザイン画を作成。

駅舎は公園の新緑“葉っぱ”をイメージしたデザイン。2階に配置されるコンコースからは、小山田緑地までフルフラット(バリアフリー)で移動が可能。公園一体型駅として未来駅を作成しました。

2.(仮)木曾山崎駅 Kisoyamazaki Station

- 現木曾山崎公園付近・山崎団地(建て替え事業プロジェクト実施後) -

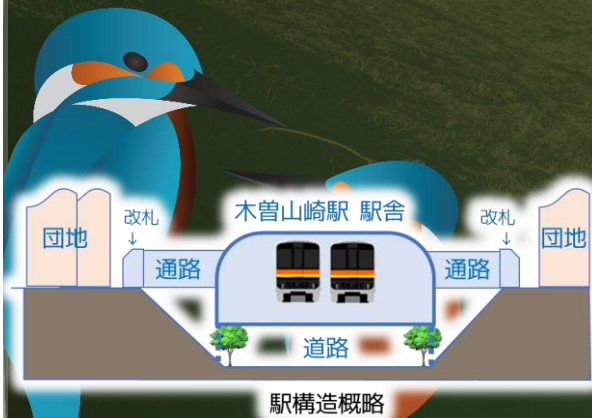
木曾山崎駅はその名の通り、木曾団地、山崎団地付近に配置されると想定される未来駅。

- 至 桜美林大学(町田3・3・36) -



- 至 町田市民病院 -

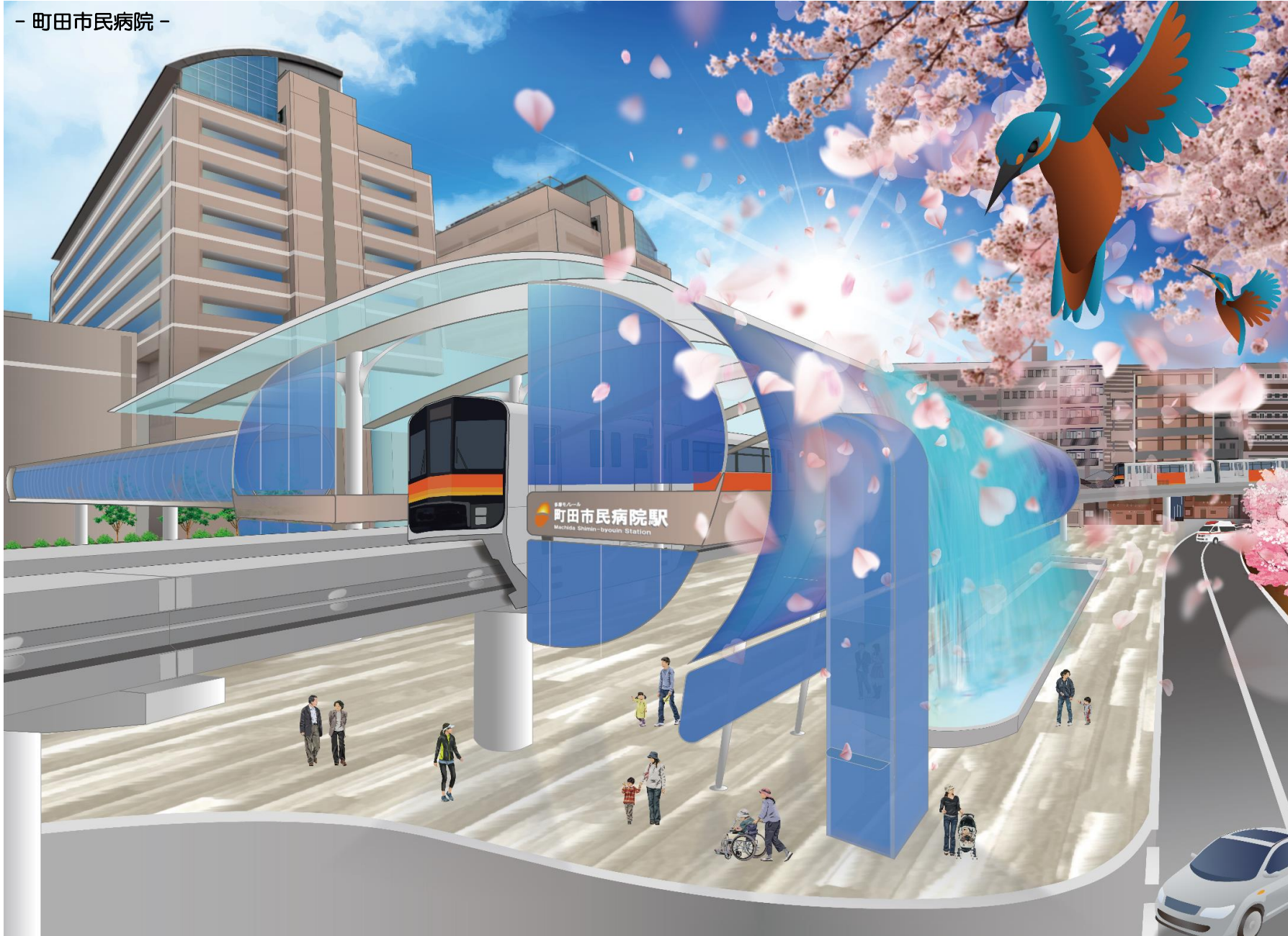
木曾山崎駅デザイン策定時
駅配置想定位置。



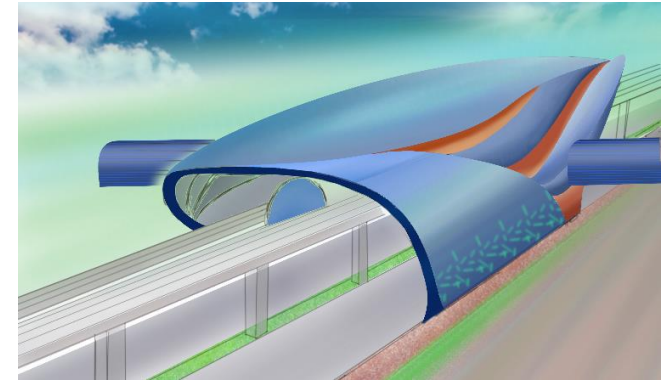
木曾団地、山崎団地周辺道路は掘割構造(道路が一段下に位置)となっている。この構造を利用して、掘割内に駅舎をはめ込み、団地位置よりも低い位置にモノレールルートが配置される。モノレール車内から団地ののぞき込みがきない他、遮音効果により、静かな鉄道であるモノレールが、さらに低騒音化する。

3.(仮)町田市民病院駅 Machida Shimin-Byouin Station

- 町田市民病院 -



町田市民病院駅はその名の通り、町田市民病院前に配置されると想定される未来駅。



未来駅デザイン案策定時の町田市民病院駅イメージ画(市鳥であるカワセミをモチーフ)



市民病院駅デザイン策定時 駅配置想定位置。

画像は都市整備まちづくり委員会が作成したイメージデータであり実在しません。また、実在の運行会社とは関係ありません。

3.(仮)町田市民病院駅 Machida Shimin-Byouin Station

- 町田市民病院 -

町田市民病院のエントランスの造形デザインをトレースした、ガラスとパイプ支柱主体の駅デザイン。



(仮)市民病院駅 駅舎の骨格

市民病院駅は“駅”という概念を超越し、町田市民病院における公共交通機関用の裏の玄関として機能させる(特徴)。通院はモノレール駅から直接、病院に出入りできる。駅外壁は透過素材で建設→見上げれば空が見渡せる明るい駅舎としてデザインした。

4.(仮)町田駅 Machida Station

- 町田駅側 (JR横浜線 町田駅) -



現在横浜線と小田急線が乗り入れる町田駅中心部に、新たにモノレール駅が配置された状況を想定し、未来駅を作成。

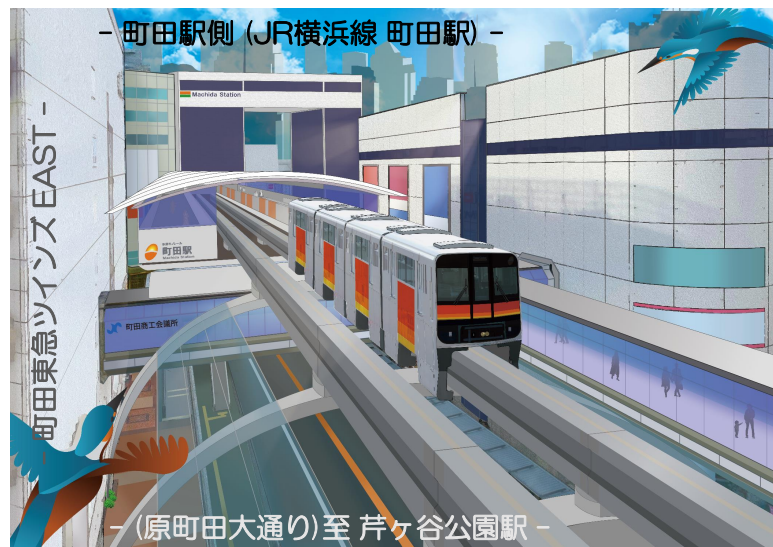


町田駅周辺の実際の様子。

画像は都市整備まちづくり委員会が作成したイメージデータであり実在しません。また、実在の運行会社とは関係ありません。

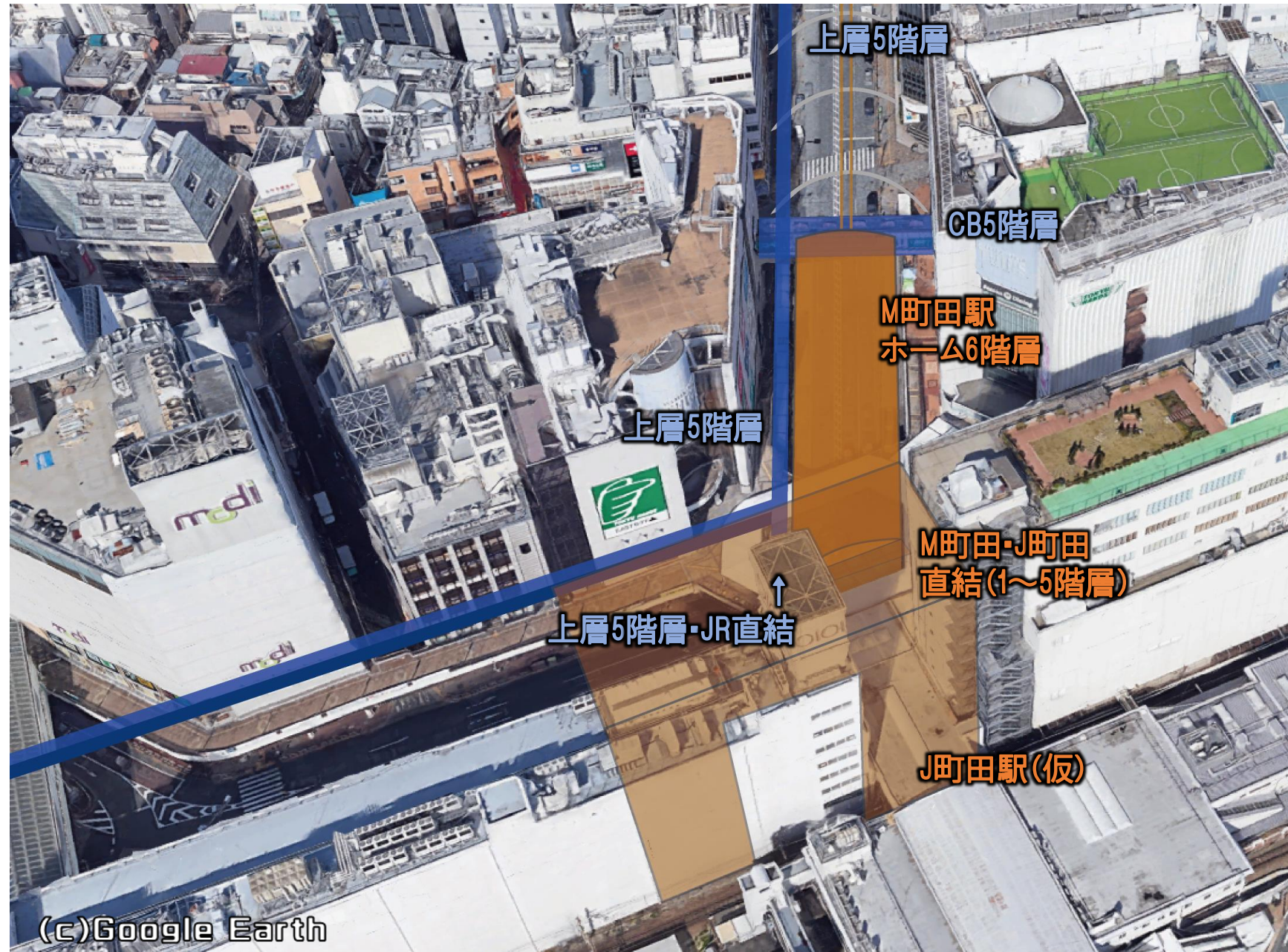
4.(仮)町田駅 Machida Station

- 町田駅側 (JR横浜線 町田駅) -



画像は都市整備まちづくり委員会が作成したイメージデータであり実在しません。また、実在の運行会社とは関係ありません。

未来駅プロジェクトの町田駅では、モノレールの開業に合わせて、JR線、小田急線と一体となった駅舎イメージを構想。既存のペデストリアンデッキと、あらたにクリスタルブリッジ階層とを接続し、町田駅周辺に空中回廊を形成、他の都市にはない圧倒的な利便性を持った駅として構想。



(仮)町田駅デザイン作成駅配置想定位置とペデストリアンデッキ配置想定位置

4.(仮)町田駅 Machida Station(駅ビル一体型)

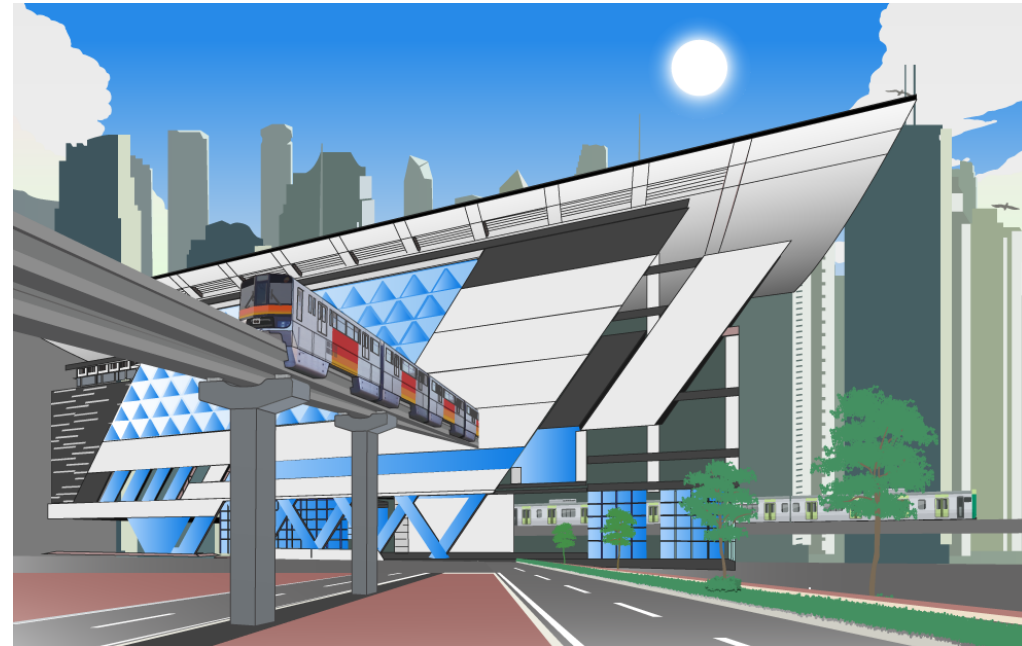
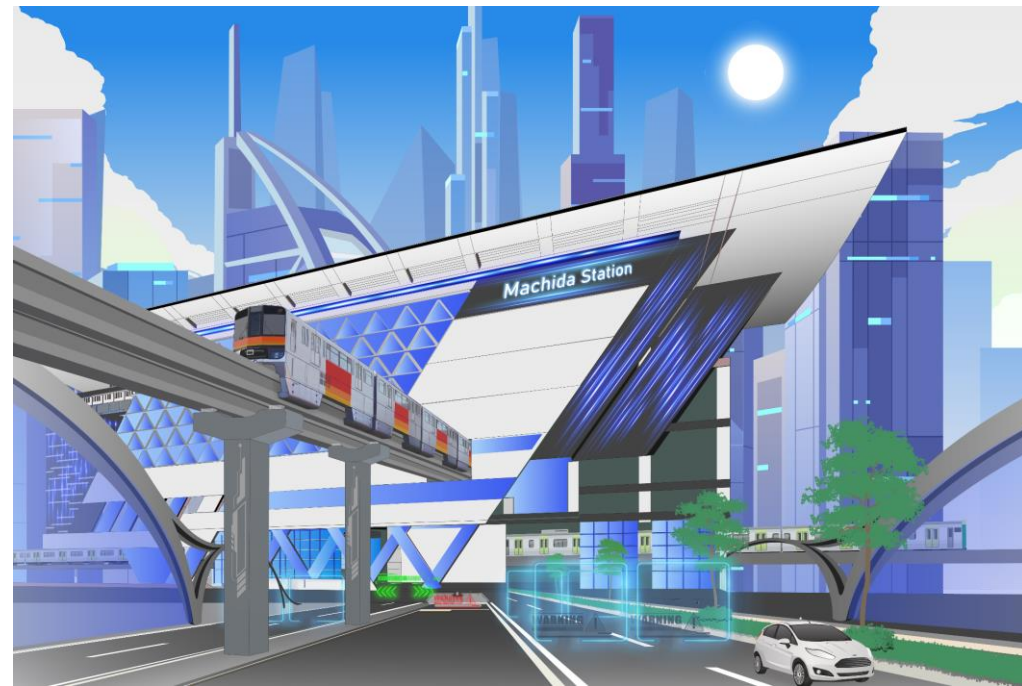


上記画像は都市整備まちづくり委員会が作成したイメージデータであり実在しません。また、実在の運行会社とは関係ありません。

さらに、モノレール駅自体を既存の駅ビルにくっつけたイメージで建設できないか、イメージ画の作成を検討。画像に示すいくつかのデザインが完成した。

ここで一つの疑問が…

実際にモノレール駅を、既存の鉄道駅と一体で建設する…なんてできるのか？(疑問) ⇒**できます。**



多摩モノレール町田延伸が街にもたらすもの

実績に見る街の変化と経済効果

北九州市と北九州モノレール
小倉駅の実績紹介



Monorail Japan
WEB SITE



モノレール・ジャパン・ウェブサイト Monorails of Japan web site



Monorail channel(Youtube)



モノレール・ジャパン ウェブサイト(MJWS)
インターネットを中心とする情報配信媒体として、軌道系交通システム“モノレール”等の維持・発展に寄与する。⇒サイト理念

インターネット、Youtubeによるモノレール関連の情報配信・運行会社等のイベント情報の周知を活動の主体に据え置く。



田村拓丸(編集室デスク)...

これまでおよそ30年間、日本国内外のモノレールに関する調査研究を実施。小学生時代に、父親のPCでHTMLサイト(ジオシティーズ)を立ち上げ、以後情報配信サイトの運営に発展・現在。多摩モノレールの建設は私が中学生の頃に開始された都市開発整備事業、雨の中、モノレールの建設工事現場を歩き回った思い出のある路線。

2020年～ 町田商工会議所 都市整備まちづくり委員会様と多摩モノレール町田延伸気運醸成活動等に参画。今回、当シンポジウムに加わる。



MJWS : モノレールに関する情報提供が運営上の主な活動

情報提供の範囲

- ・ 路線、会社の概要紹介
- ・ イベントの紹介
- ・ 建設&延伸整備計画紹介

多摩モノレール
上北台～箱根ヶ崎 6km

多摩モノレール
多摩センター～町田
13km

【2029年開業予定】

大阪モノレール
門真市～瓜生堂 9km

【2019年開業】

沖縄都市モノレール
首里～てだこ浦西 4km

国内ではいくつかのモノレール延伸計画が進められていますが、MJWSではこれら路線の建設の状況・開業後の利点・欠点を含め、ネット上で情報として伝え、モノレールの開業が街に与える影響の周知、可視化に努めています。





北九州市小倉駅の実績紹介

多摩モノレール町田延伸が街にもたらすもの (北九州市小倉駅の実績紹介)

福岡県北九州市 (北九州市小倉駅の実績紹介)



北九州市は福岡県北部に位置する人口93万人の政令指定都市。小倉都心部および南区の住宅地とを結ぶ北九州モノレールが運行される。北九州モノレールは、多摩モノレールと同じ規格である都市モノレール法を用いて建設されており、同法律第1号路線として1985年に開業。

北九州モノレールの整備 (北九州市小倉駅の実績紹介)

1984年当時(北九州・志井)



現在(北九州・志井)



北九州モノレールでは、既存道路の中央分離帯にモノレールを建設、道路未整備区間については、モノレールの建設と並行して道路拡幅を実施。この道路上に、モノレールを建設するというのが、いわゆる都市モノレール法の前提。

北九州モノレールの整備 (北九州市小倉駅の実績紹介)

1984年当時(北九州・競馬場)



現在(北九州・競馬場)



都市モノレール法は、モノレール軌道(レール)を道路の一部と位置付け、国からの補助金を用い割安でモノレール路線を建設するというもの。町田までの延伸を目指す多摩モノレールも、この都市モノレール法で建設されている。

北九州モノレールの整備 (北九州市小倉駅の実績紹介)

1984年当時(北九州・徳力嵐山口)



現在(北九州・徳力嵐山口)



今回のテーマである、多摩モノレール町田延伸計画では、(一部の)建設想定ルートにモノレール導入用の道路が無いという状態・指摘⇒道路建設と同時進行でも実は問題は無い。

北九州モノレールの整備 (北九州市小倉駅の実績紹介)

1984年当時(北九州・北方)

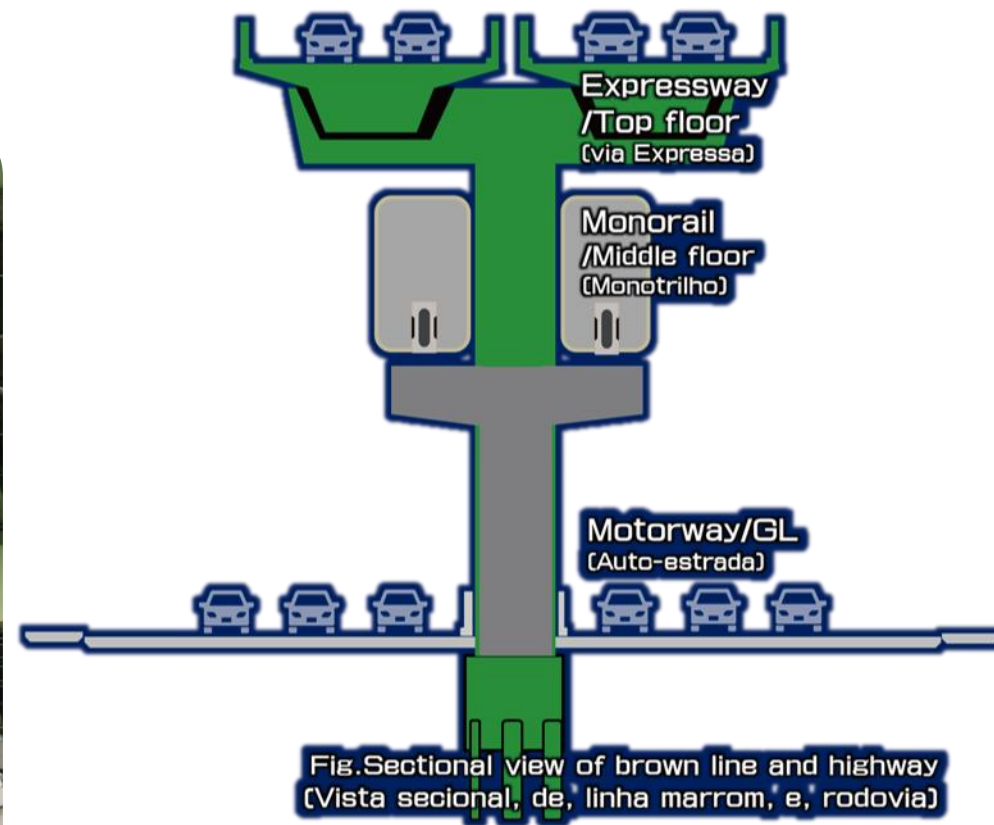


現在(北九州・北方)



この一例が北九州モノレールの北方駅周辺に残る。
画像に示す北九州モノレール北方駅付近は、モノレールの建設時に高速道路を建設、高速道路とモノレールとが橋脚を共用している区間が存在している。

北九州モノレールの整備 (北九州市小倉駅の実績紹介)



都市高速道路・北九州モノレール・
車道の並行区間断面概略図

高速道路、モノレール、一般道とを立体的・省スペース・効率的に整備した好事例となった。
わけですが・・・

北九州モノレールの整備（北九州市小倉駅の実績紹介）

→逆を返せば、これらは道路とモノレールを並行して建設した事を意味。



北九州モノレール北方駅（～城野駅）
付近の実際の様子

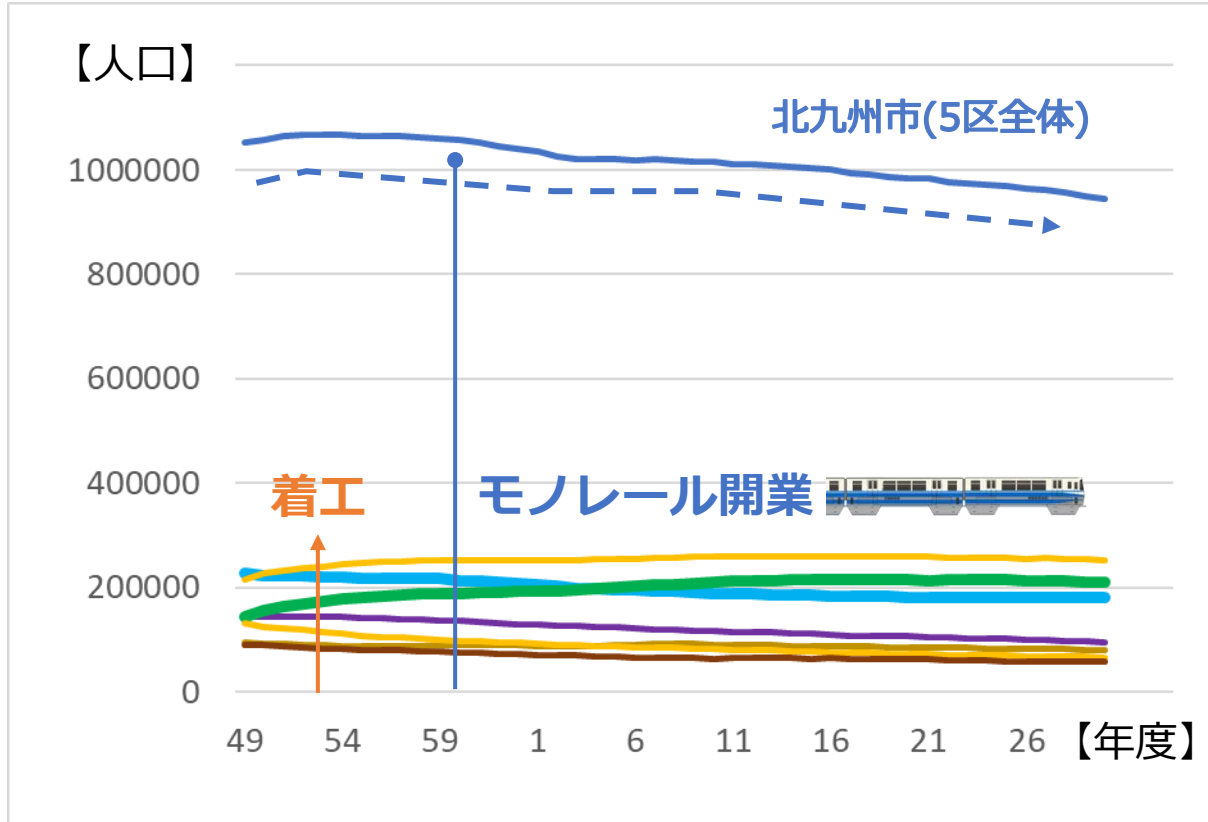
※都市計画道路の決定(計画)は必要であるものの、モノレール建設決定までに、必ずしも道路が完成していなといけないというわけではない。



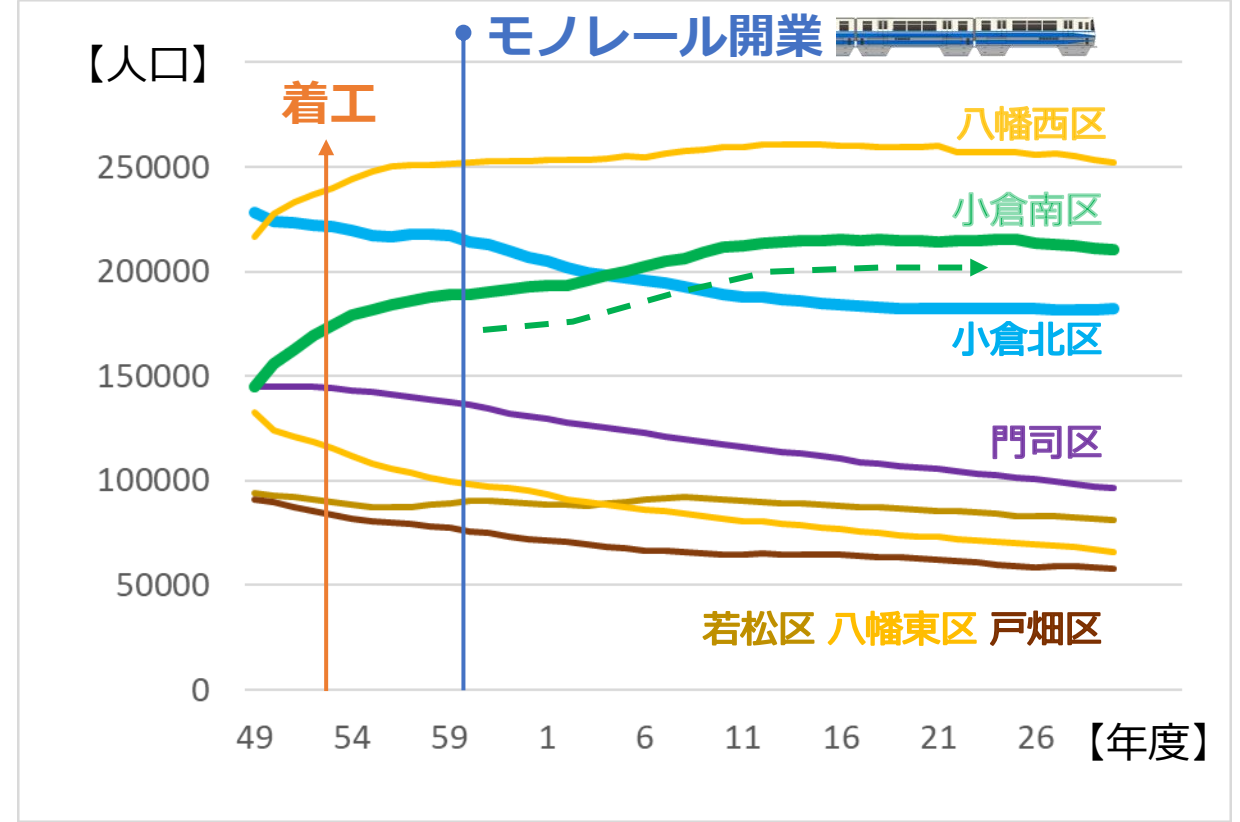
北九州モノレールがもたらした効果

- ・ 経済衰退期における人口増
- ・ SDGs にむけての環境改善

モノレール開業後の北九州市 (北九州市小倉駅の実績紹介)



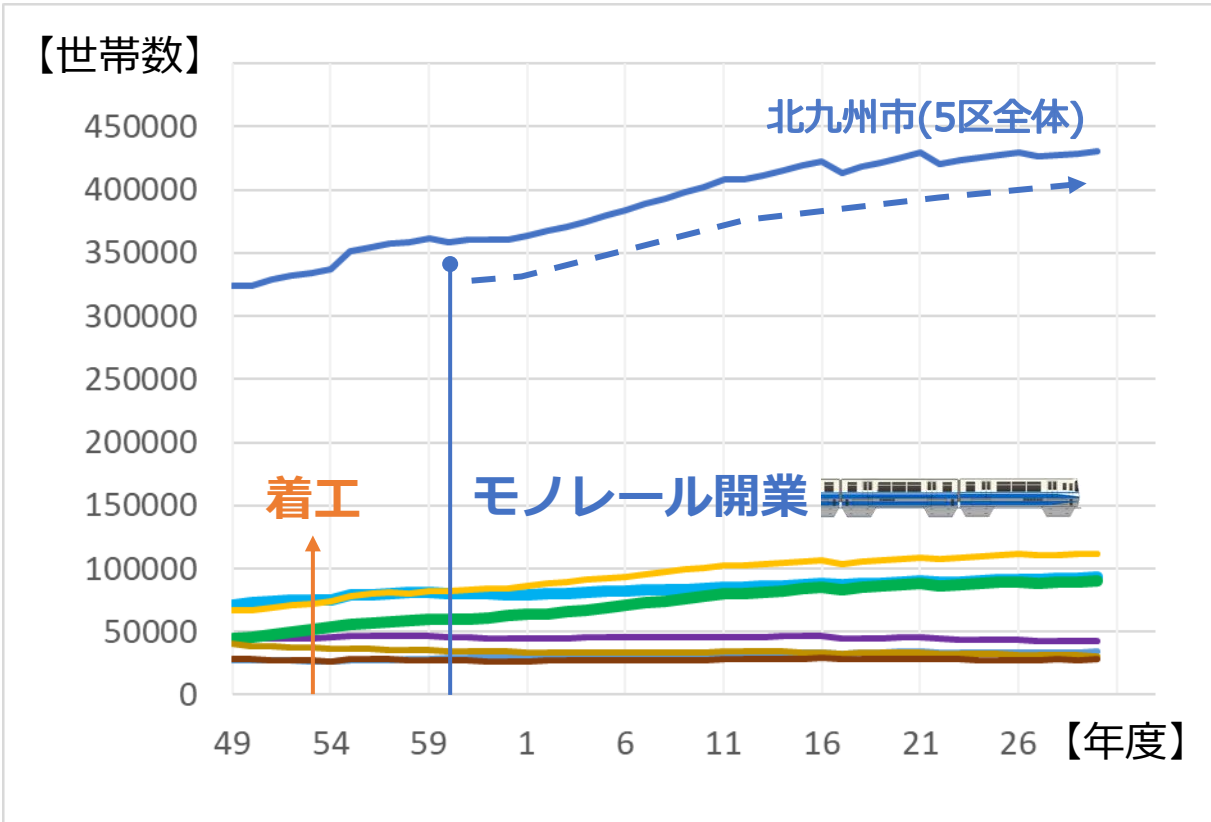
北九州市の人口(北九州市全体)



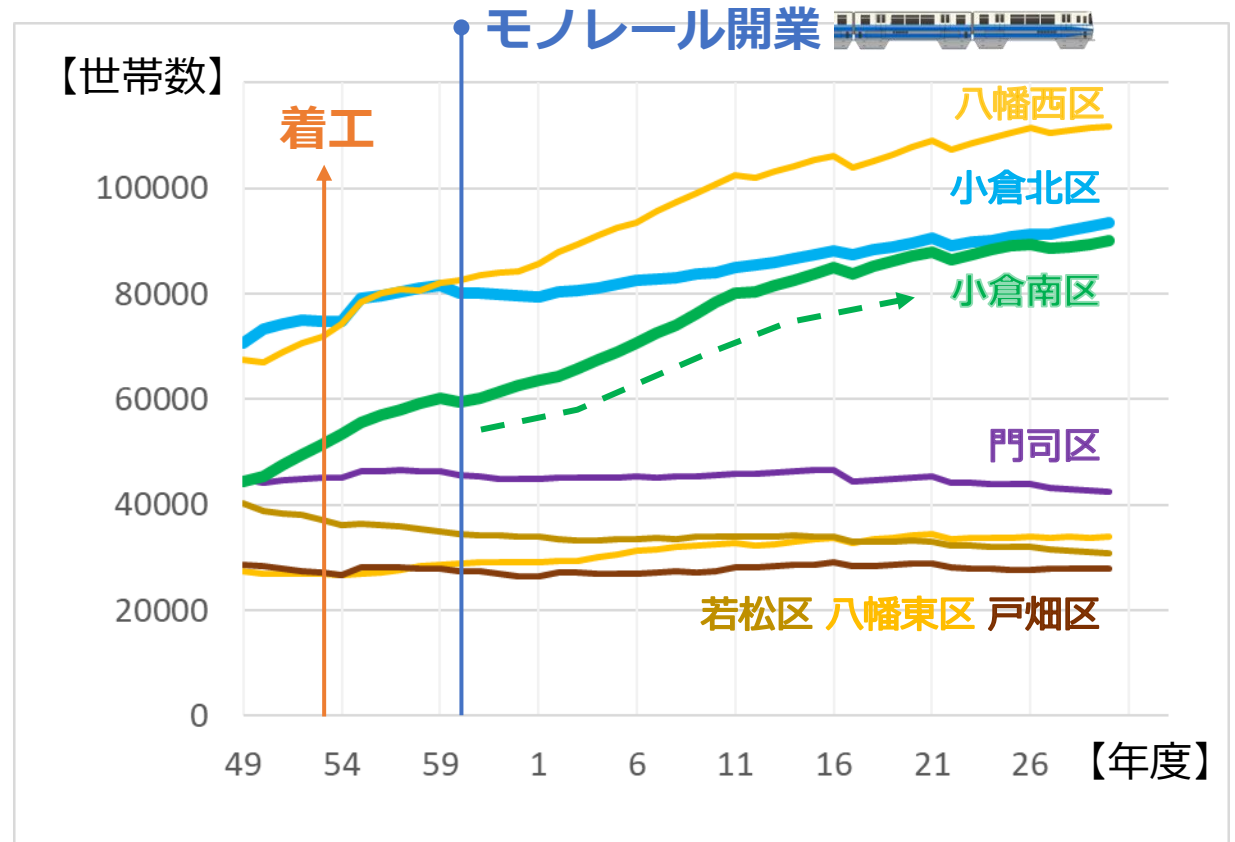
北九州市の人口(5区別)

【北九州市の人口】北九州市は八幡製鉄所等の鉄鋼業を中心に栄えた都市。鉄の需要減少に伴い、昭和50年頃を境に市の人口は既に減少に転じていた。しかしながら、北九州市全体における人口の推移では、市全体の人口減少に反し、宅地開発が加速していた八幡西区と、モノレールが開業した小倉南区の人口は増加し続けた。

モノレール開業後の北九州市 (北九州市小倉駅の実績紹介)



北九州市の世帯数(北九州市全体)



北九州市の世帯数(5区別)

【北九州市の世帯数】核家族化の進行にも起因するが、八幡西区・小倉北区・小倉南区だけは今現在も住宅、特に分譲マンションの建設が進んでおり、北九州市の世帯数の推移に如実に表れている。小倉南区では、モノレール沿線でのマンション等の建設にけん引されている。モノレールの建設によって、同時に沿線の道路が整備された事に他ならない。

モノレール開業後の北九州市（北九州市小倉駅の実績紹介）

【成長期】

1974～1984

北九州市全体

+0.9万人

門司区

-0.7万人

小倉北区

-1.1万人

小倉南区

4.4万人

若松区

-0.5万人

八幡東区

-3.3万人

八幡西区

+3.5万人

戸畑区

-1.4万人

【成長期】

交通渋滞で麻痺寸前であった、小倉都心部とマンモス住宅街間の交通機関としてモノレールが開業。北九州市の経済成長を支えた。



【市の人口減少期】

モノレール沿線は市街地の成熟で、市内屈指の文京区として発展。人口減少に転じた北九州市内で唯一、人口増加を続けた。

【人口減少期】

1984～2018

北九州市全体

-11.5万人

門司区

-4.1万人

小倉北区

-3.5万人

小倉南区

2.1万人

若松区

-0.8万人

八幡東区

-3.4万人

八幡西区

+0.1万人

戸畑区

-1.9万人

南区以外の平均値は-2.2万人

白：人口維持、赤：人口減少、青：人口増加

モノレール開業後の北九州市 (北九州市小倉駅の実績紹介)

つまり、小倉南区では(モノレールの運行が区域経済を支え続け)実質4.3万人程度の人口維持・増加が図られた。

小倉南区が受けた恩恵 (収入面) 住民税を例とすると
2.2万人× 小倉南区住民税 6万円 = 13.2億円/年間

【景気後退期】	1984~2018
北九州市全体	-11.5万人
門司区	-4.1万人
小倉北区	-3.5万人
小倉南区	2.1万人
若松区	-0.8万人
八幡東区	-3.4万人
八幡西区	+0.1万人
戸畑区	-1.9万人

南区以外の平均値は-2.2万人

モノレール開業後の北九州市 (北九州市小倉駅の実績紹介)

町田市の場合※

※小倉南区モノレール敷設区間 5.9km / 町田市内モノレール敷設想定区間 10.6km = 距離1.8倍

北九州モノレールの1.8倍の距離敷設(想定)
単純計算で4万人程度の人口増加が期待できる。
さらに住民税のみで考慮しても
23.8億円/年間で増収となる。

この他

買い物目的交流人口：30.4万人/年^{※1} + 約6億
ビジネス交流人口：29.8万人/年^{※2} + 約9000万円
事業所(数)の増加：236箇所^{※3} + 約293億円
と見積もられる。

※1 × 買物平均消費額 (2,000円)

※2 × 食事or買物実施率(30%) × 平均消費額

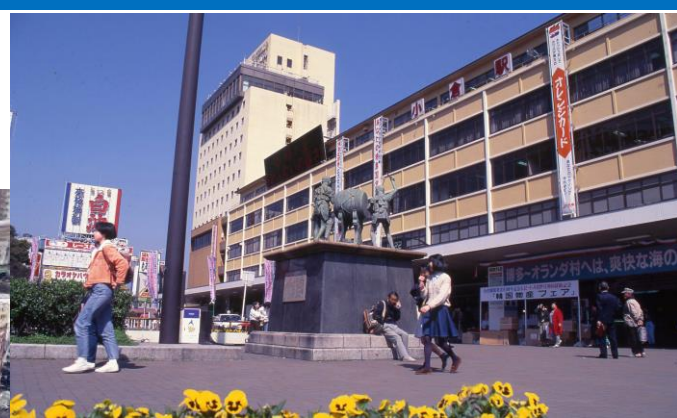
※3 × 年間平均生産額 (約1億2400万円) ・ 市内生産額の増加

【景気後退期】	1984～2018
北九州市全体	-11.5万人
門司区	-4.1万人
小倉北区	-3.5万人
小倉南区	2.1万人
若松区	-0.8万人
八幡東区	-3.4万人
八幡西区	+0.1万人
戸畑区	-1.9万人

南区以外の平均値は-2.2万人

ポジティブな点ばかりの紹介になってしまうので、
北九州モノレール建設時におけるネガティブなポイントについても紹介

(c)Google Earth



国鉄小倉駅 1985年当時



旧小倉駅(1985年開業)

モノレールの開業に至るまでは全て順調というわけではなかった…。小倉駅の設置位置については、乗降客が地元商店街を素通りしてしまうという懸念から、**JR小倉駅から400m離れた位置に(旧)小倉駅が建設され開業。**

開業に至る課題 (北九州市小倉駅の実績紹介)

(c)Google Earth



国鉄小倉駅 1985年当時



旧小倉駅(1985年開業)

1985年の開業時は、1日当たり約65000人の利用を見込むも、設備保有に伴う減価償却費や建設資金の返済等が経営を圧迫し、開業から**14期連続で単年度赤字を計上**。しかしながら・・・

多摩モノレール町田延伸が街にもたらすもの (北九州市小倉駅の実績紹介)

開業に至る課題 (北九州市小倉駅の実績紹介)

(c)Google Earth



新小倉駅(1998年開業)



旧小倉駅(1985年開業)

この状況に転機が訪れる ↓

地元の反対で設置された旧モノレール小倉駅も、1998年に現小倉駅まで(一体型駅として)延伸開業。北九州モノレール社はこの年、これまで続いた14期連続の赤字を脱し→ 同年単年度黒字を計上。当時、人が素通りする事が心配された地元商店街も、逆に人の動き活発化・更に活気を見せている。

都市と一体となった小倉駅（北九州市小倉駅の実績紹介）

JR改札の目の前に
モノレール駅！

明かりの降り注ぐ改札

駅からモノレールが飛び出てきます！
観光客にも人気の撮影スポット。

↑モノレール改札 JR改札↑

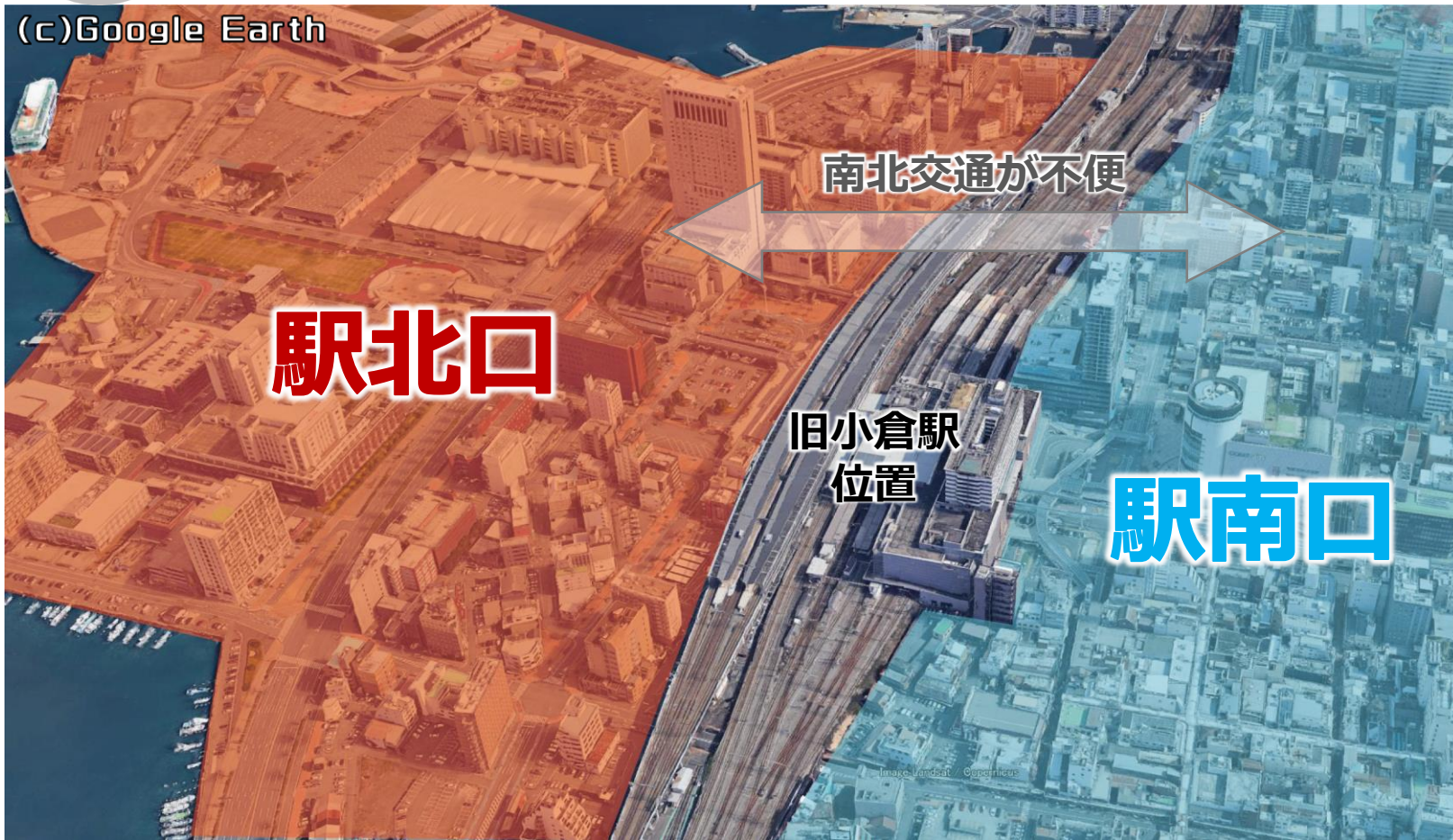
紆余曲折あったものの、北九州モノレールは（在来線・新幹線）JR小倉駅と直結を果たし、国内でも類を見ない利便性の高い“未来駅”となった。モノレールが駅から飛び出てくる様子は、北九州市の代名詞と位置付けられるまでに至った。

JR・モノレール一体型駅の建設が、市の発展にもたらした効果は、実はこれだけに留まらなかった。

多摩モノレール町田延伸が街にもたらすもの（北九州市小倉駅の実績紹介）

都市と一体となった小倉駅（北九州市小倉駅の実績紹介）

(c)Google Earth



小倉駅北口

小倉駅南口



旧小倉駅周辺の空撮画像 (c)国土地理院

旧JR小倉駅までは、駅舎が壁となる事で南北交通が遮断されている状況に近かった。南側は、当時より商業施設が多く位置し活気に溢れていたものの、北口アクセスの利便性は良いとは言えない状況であった（小倉都心部一体として栄えているとは言い難い状況であった）。

都市と一体となった小倉駅（北九州市小倉駅の実績紹介）

(c)Google Earth



新小倉駅の建設計画立案時、南北のウォークスルー（接続）を実現するペDESTリアンデッキの整備が盛り込まれ、これが採用された。

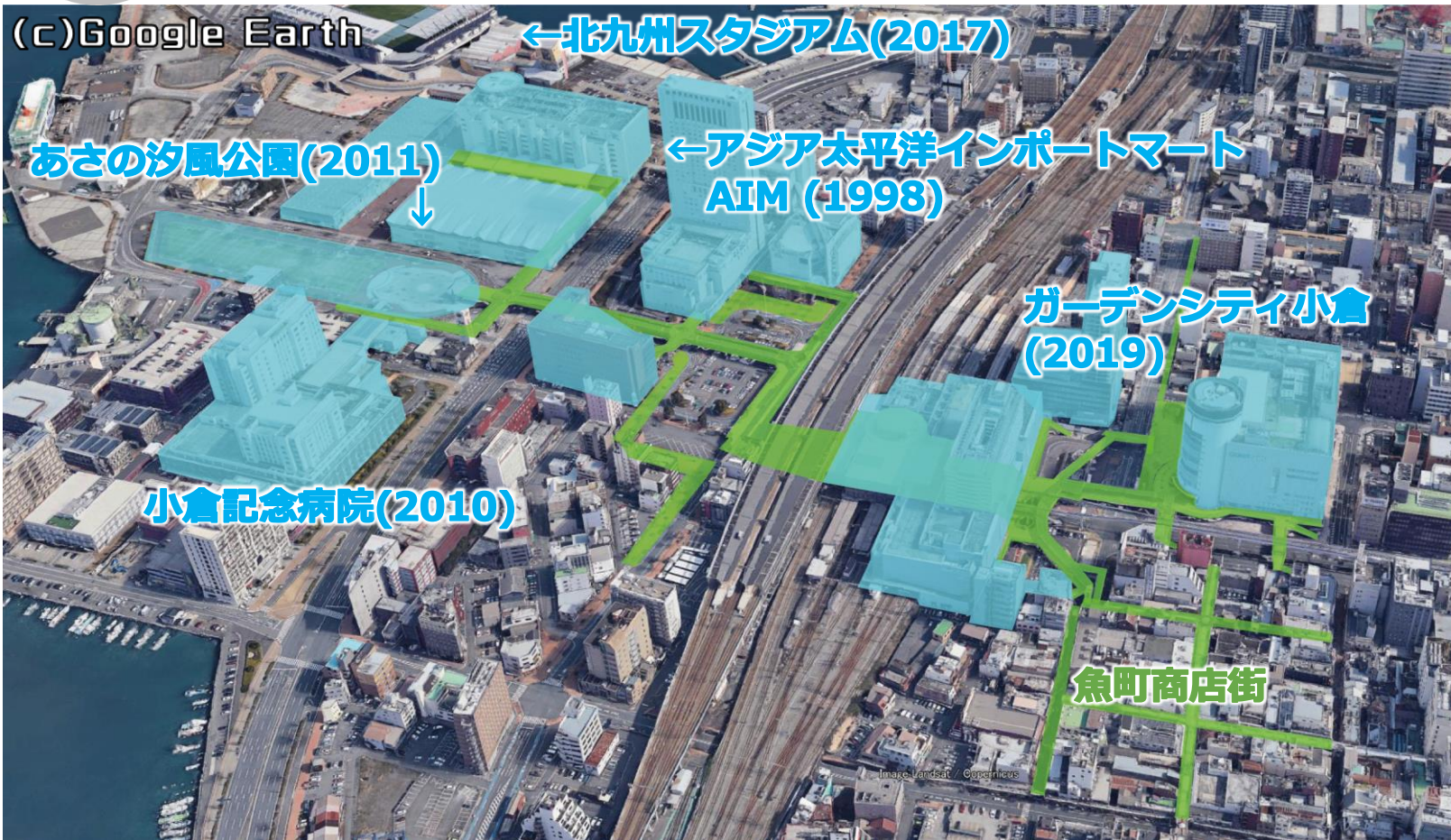


南口から北口まで貫通する
ペDESTリアンデッキ

モノレールが小倉駅に直接乗り入れる事&ペDESTリアンデッキの整備によって、新小倉駅を中心とした、南北一体となった小倉都心部が完成。

多摩モノレール町田延伸が街にもたらすもの（北九州市小倉駅の実績紹介）

都市と一体となった小倉駅（北九州市小倉駅の実績紹介）



ペDESTリアンデッキは、南北の**主要構造物へ接続**され、駅舎のみならず、一体感を持った巨大な都心を形成した。

新小倉駅開業後における
駅周辺の変容(開業・開設)

- 1998年：AIM
- 2010年：小倉記念病院移転
- 2011年：あさの汐風公園
- 2012年：あるあるCityオープン
- 2017年：北九州スタジアム
- 2019年：ガーデンシティ小倉

新小倉駅・ペDESTリアンデッキ(P.D.)を起点として、各種公共施設・商業施設が相次いで開業。P.D.は、新設される構造物に合わせて変化を続け、駅と主要構造物とを繋いでいった。

都市と一体となった小倉駅（北九州市小倉駅の実績紹介）

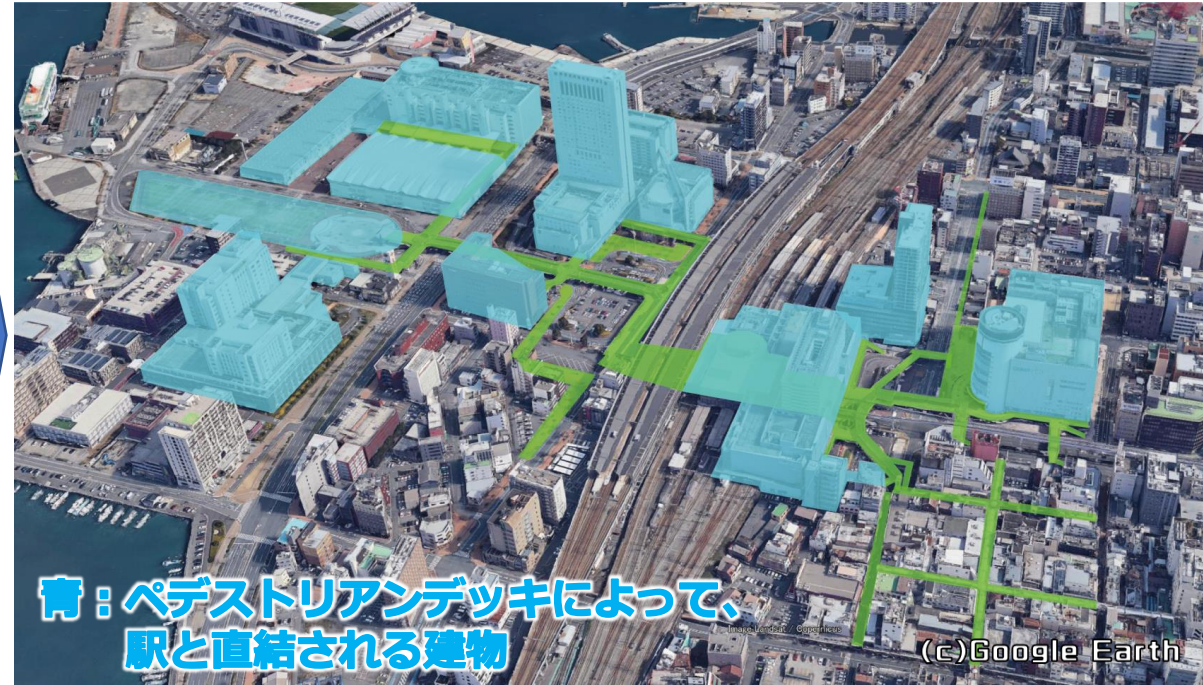
小倉駅からの直結ルート

1985年



(c)Google Earth

モノレール直結・新小倉駅開業後、1998年～



青：ペDESTリアンデッキによって、
駅と直結される建物

(c)Google Earth

地元の一部の反対意見によって、離れた位置で開業した北九州モノレールの小倉駅。15年の歳月を掛け、小倉駅に直結開業を果たす。P.D.を並行整備した事で、小倉駅周辺は一体感を持つ巨大な都心部へと変貌を遂げた。どこかで聞いたような構図が…

都市と一体となった小倉駅（北九州市小倉駅の実績紹介）

この状況に似ている…現町田駅周辺
町田駅周辺は、JR、小田急線周辺に
至るまで多くの商業施設が展開。

モノレールが町田駅中心部に直接乗り入れる事で、駅中心部には鉄道3路線、バス路線網のターミナル部が集う事になる。

モノレール駅舎の整備で駅前P.D.の再構成が必然的に必要となる。北九州の例を示した様に、駅周辺の利便性が飛躍的に向上する事が確実。

都市と一体となった小倉駅（北九州市小倉駅の実績紹介）

北九州モノレール開業から今に至るまで、演者は北九州市の発展の歴史を見てきた。北九州モノレールの開業が北九州市の発展にもたらした影響は計り知れない。

今振り返り感じるのは、街を発展させるのも後退(住みにくい街)させるのも地元市民の皆様だという事。

モノレールが出来る出来ないの議論は既に終了を迎えつつあります。いまからは、どういう“未来駅”を作っていくべきなのか、議論のステージは次の段階に進んでいます。

多摩モノレール町田延伸が街にもたらすもの(まとめ)

工事に伴う経済波及効果
都市拠点形成促進による波及効果
(市内消費 +約7億円)
(事業所数236箇所程度増加 +約293億)

8 働きがいも
経済成長も



・単発ながら、1700億円規模の建設費用が発生
・モノレールの開業・運行によって、定住人口・従業員数の増加が起きる。都心部からの人の行き来によって
→事業所 売上の増加発生・地価の上昇・ビルドアップの進展

新たな交通拠点の形成
・既存ターミナルの混雑緩和
・公共交通主体のまちづくりへの転換

11 住み続けられる
まちづくりを



町田駅周辺はJR線・小田急線のクロッシングポイント。モノレール町田駅建設によって都市計画と一体となった一体型の駅舎整備が可能。利便性が飛躍的に向上。

鉄道利便性向上の効果

3 すべての人に
健康と福祉を



11 住み続けられる
まちづくりを



多摩地域は横方向に鉄道路線が展開
→町田から多摩地域への移動時間が短縮
→高齢者でも安心して暮らせる街へ変化

環境改善・安全性向上の効果
(SDGs・30%化石燃料削減)

12 つくる責任
つかう責任



13 気候変動に
具体的な対策を



自動車から交通機関利用への転換→交通事故減少・高齢層・弱年齢層にも安心して生活できる環境が整備

経済波及効果も去ることながら、今後の時代にも持続可能な都市を形成していく、という点でも大変重要な多摩モノレールの町田延伸整備事業、現地参加の方、WEB参加の方、本シンポジウムに集う町田市民の皆様一人一人の意見が、この計画を更に良いものへと変化させていくはずで