

【視察調査報告書】

会 派 名	八王子市議会公明党
参 加 議 員	【議員】10 名 村松 徹 五間 浩 中島正寿 美濃部 弥生 渡口 禎 富永純子 久保井博美 日下部広志 森重博正 古里幸太郎
日 程	令和8年（2026 年）5 月 11 日（月）
詳 細	
視察先	東京都武蔵村山市
視 察 内 容	多摩都市モノレール北部ルートの延伸について
概 要	【調査テーマ】 1. 多摩都市モノレール(上北台駅～箱根ヶ崎区間)の位置づけの変遷とそれに伴う武蔵村山市の動き 2. 多摩都市モノレール沿線延伸の事業認可に至るまでのまちづくり 3. 現在のまちづくり 【概要】 東京都内で唯一の「駅なし市」である武蔵村山市にモノレールを運行する計画は、平成 4 年(1992 年)12 月、東京都の「多摩島しょ振興推進本部会議」が「事業化すべき路線」と位置づけたことによって、本格的に動き出した。その後、2000 年1月、国の運輸政策審議会答申 18 号で「目標年次(2015 年)までに事業着手することが適当である路線」と記述。2016 年4月には、交通政策審議会答申(198 号)において、「事業化に向けて具体的な調整を進めるべき路線」に規定された。 それでも実際のところ、多摩モノレール北部ルート整備に向けた動きは、ほとんどといっていいほど具体的な進展がなかった。実際、武蔵村山市は 1990 年～2019 年度の 30 年間で計 33 回も関係各方面に要望書を提出している。 しかし、結果的にこうした粘り強い、そして地道な取り組みが奏功し、2025 年 3 月、多摩都市モノレール延伸に関連する都市計画決定」が告示された。本年3月には、「多摩都市モノレール延伸部沿線まちづくり実施計画」が策定されている。 この後の多摩都市モノレール整備の見通しとして、2030 年代に全区間、

	一括開通が予定されている。 多摩都市モノレール整備に伴う「まちづくり」については、都市核土地地区画整理事業(1992 年)に位置付けられた後、第 2 次まちづくり基本方針(2023 年 3 月策定)において市街地整備として「多摩都市モノレール新駅周辺のまちづくり」、公共交通機関の充実として「多摩都市モノレール新駅へのアクセス向上」がそれぞれ明記された。 立地適正化計画(2025 年3月策定)では、居住誘導区域および同地域に都市機能誘導区域(医療、福祉、商業などの都市機能を都市の拠点に誘導し、集約することで、各種サービスの効率的な提供が図れるよう定める区域)を設定。都市機能誘導区域は、多摩都市モノレールの延伸で設置される5つの駅を中心とした周辺区域に設定している。 この5つの駅(実際は市域に4駅)を中心とした都市機能誘導区域のうち、(仮称)「No.3 駅」を核としたエリアは市役所やイオンモールに近く、「中心拠点」と位置づけた。そのほか4つの駅を核としたエリアは「地域拠点」との位置づけになる。 また、それぞれの駅に「駅周辺まちづくり協議会」を設置し、地域住民なども加わり、モノレール駅を中心とした街づくりの検討を進めている。 今回の視察の際、都内唯一、駅のない市であることから、「交通面で不便なことを不便と思わない市民」感覚が存在することを教えてもらった。 しかし、新青梅街道を走る北部コースにモノレールの橋脚が立ち並んでいく時、視覚的にリアルな期待感が膨らんでいくものと想像する。「車中心の町からヒト中心の町へ」と変貌を遂げていき、それが武蔵村山市の生産人口減少に歯止めとして機能することを期待しているようだった。 ●武蔵村山市側 面談者 議会事務局長 都市整備部長 沿線まちづくり課長 沿線まちづくり調整係長 議会事務局次長
--	--

所 感 等 (意見・課題・ 本市への反映など)	【所感等】 多摩都市モノレールの整備は、総延長 93 キロと構想そのものは遠大な計画であり、「多摩の山手線」として計画され、2000 年1月、多摩センター駅～上北台駅の 16 キロ区間が開通した。 次期延伸計画は、運輸省運輸政策審議会(当時)の答申において、上北台～箱根ヶ崎の区間約7キロを 2015 年までに「整備着手することが適当である路線」とし、さらに八王子ルート(多摩センター～八王子)、町田ルート(同～町田駅)を「今後整備について検討すべき路線」と位置づけた。北部ルートの後に2ルートも控えているが、2015 年までに整備着手することはできず、その 10 年後の 2025 年に都市計画決定となった。 多摩都市モノレールの奥山社長は日本経済新聞のインタビュー記事(2026 年 7 月 2 日付)の中で、北部ルート延伸により「路線全体の 1 日当たりの利用者数は現在 14.5 万人。延伸すると 4.1 万人が加わると見込んでいる」と説明している。さらに、「大規模な設備投資により開業後の一定期間は単年度赤字になるが、累積損益は安定的に黒字で推移するとみている」と会社経営にもプラスになると答えた。 多摩モノレールだけでなく、当然だが、武蔵村山市にとっても地域振興に大きなプラス材料となる。コロナ明け以降もテレワーク就労は定着しているが、それも追い風となって延伸ルートの路線人口は増加していくことが期待されている。大人から子どもまで「わがまちのモノレール」に夢を抱いていることが実感された。 一方、北部ルートが動き出したことは、後続の2ルートの事業化進展にも玉突き効果を与えることになりそうだ。 国土交通省の交通政策審議会が 2016 年4月にまとめた答申で、北部ルートの次は町田ルート、八王子ルートはその次の第3優先順位に位置づけられたが、用地買収率は町田より八王子ルートのほうが進んでいる。最終的にどちらが先になるか分からないのも現実であろう。 武蔵村山市におけるモノレール延伸に向けた取り組み、地域活性化の効果をきちんと正視し、本市においても八王子ルートへの力の入れようを見直していく必要があると思われる。
---	---

視察の様子

