

NPO法人 多摩都市構想研究会

自主調査研究資料

概 要 版

多摩都市モノレール
整備効果の一考察

全線開業から四半世紀
データから俯瞰する沿線の変化

本調査研究について

- 本調査研究は、NPO法人多摩都市構想研究会の勉強会資料の抜粋。
- 多摩地域の南北交通は、地域の持続的発展に欠かせない重要インフラ。
- 多摩都市モノレール全線開業から四半世紀が経過、インパクトは多大。
- 交通インフラは、生活、経済、平時はもとより災害時における最も基幹的施設である。とりわけ公共交通は少子高齢化社会の要となるインフラ。
- 必要なプロジェクトが、B/Cなど事業採算性や事業運営の課題から難航。
- 整備効果には、利用者及び供給者の直接効果に加えて、社会全体への波及効果(住民生活、地域経済、地域社会、環境、安全等)がある。
- 本調査は、「土木施工2017年8月号 多摩都市モノレールとまちづくり」のうちの、整備効果に関する指標等を更新して再整理。
- 収集可能な基礎データからの統計処理資料であり、波及効果の一例。
- 沿線における土地・建物等の投資額、消費金額、税収増加など、様々な整備効果の検証が有効。
- これら効果を詳らかにすることが、整備や管理のあり方に一石を投じる。
- 事業者や行政等が保有する非公表データや専門的な統計整理等から、インパクトがあり有効かつ効果的な整備効果の検証を期待。

内 容

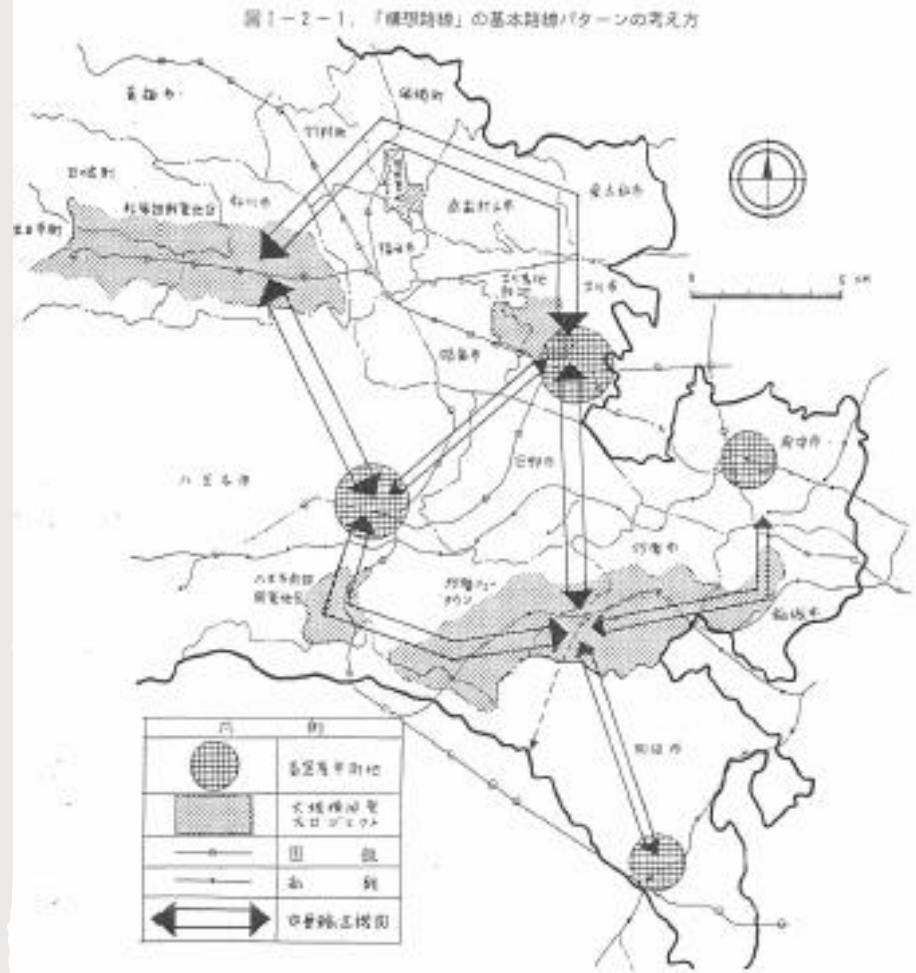
- 構想・計画から整備までの経緯
- モノレール・新交通の比較
- 多摩都市モノレールの輸送実績
(上北台駅～多摩センター間、約16km)
- 沿線の変化（整備効果）



構想・計画から整備までの経緯

構想路線の計画

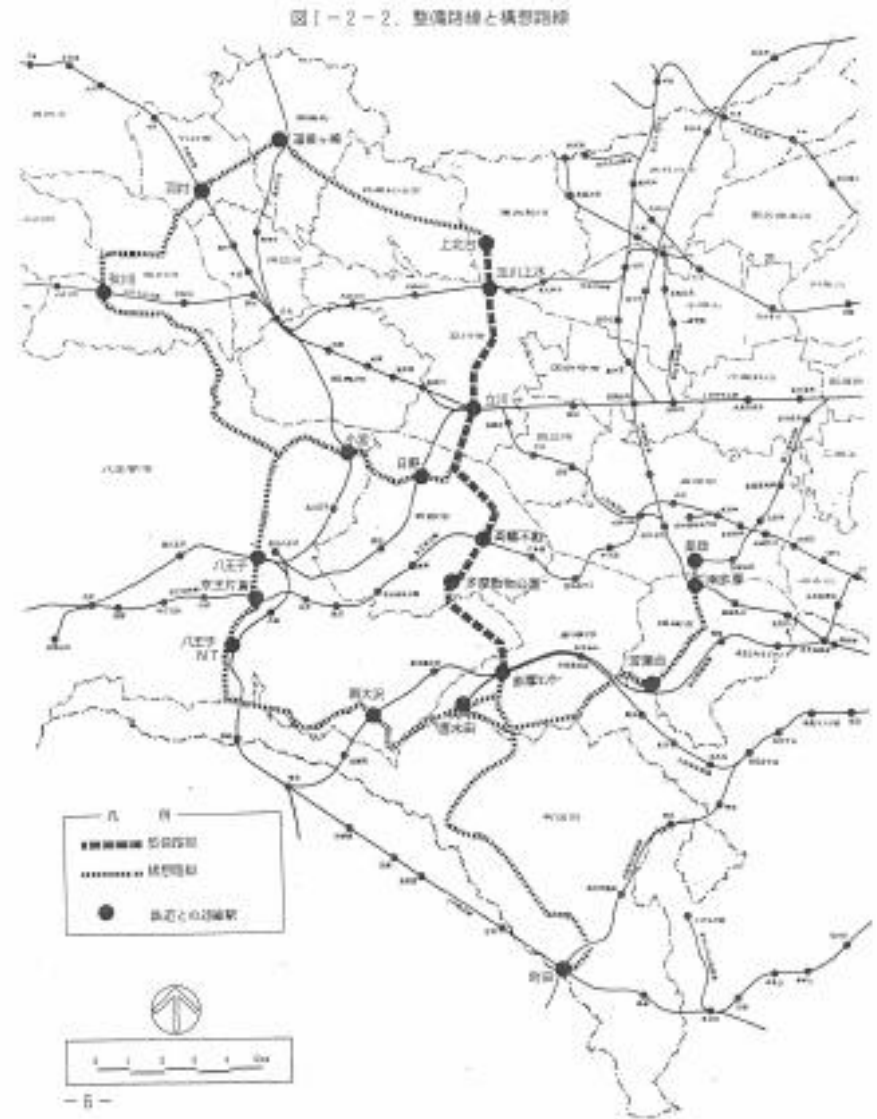
- 基本目標の整理
- 多摩自立都市圏を形成するための地域内における基幹的な交通施設の整備
- 地域内に不足している南北及び環状方向の交通軸の整備
- 立川、八王子の中心核と多摩ニュータウン、八王子ニュータウン、秋留台地区の大規模開発地とを連絡する環状路線
- 環状線を基本に、外側の拠点とを結ぶ支線及び環状線を短絡する路線として
 - 多摩ニュータウン～稲城～府中方面、
 - 多摩ニュータウン～町田方面、
 - 立川～八王子間



資料：多摩地域都市モノール等様本調査（昭34・35 東京都）

整備路線と構想路線

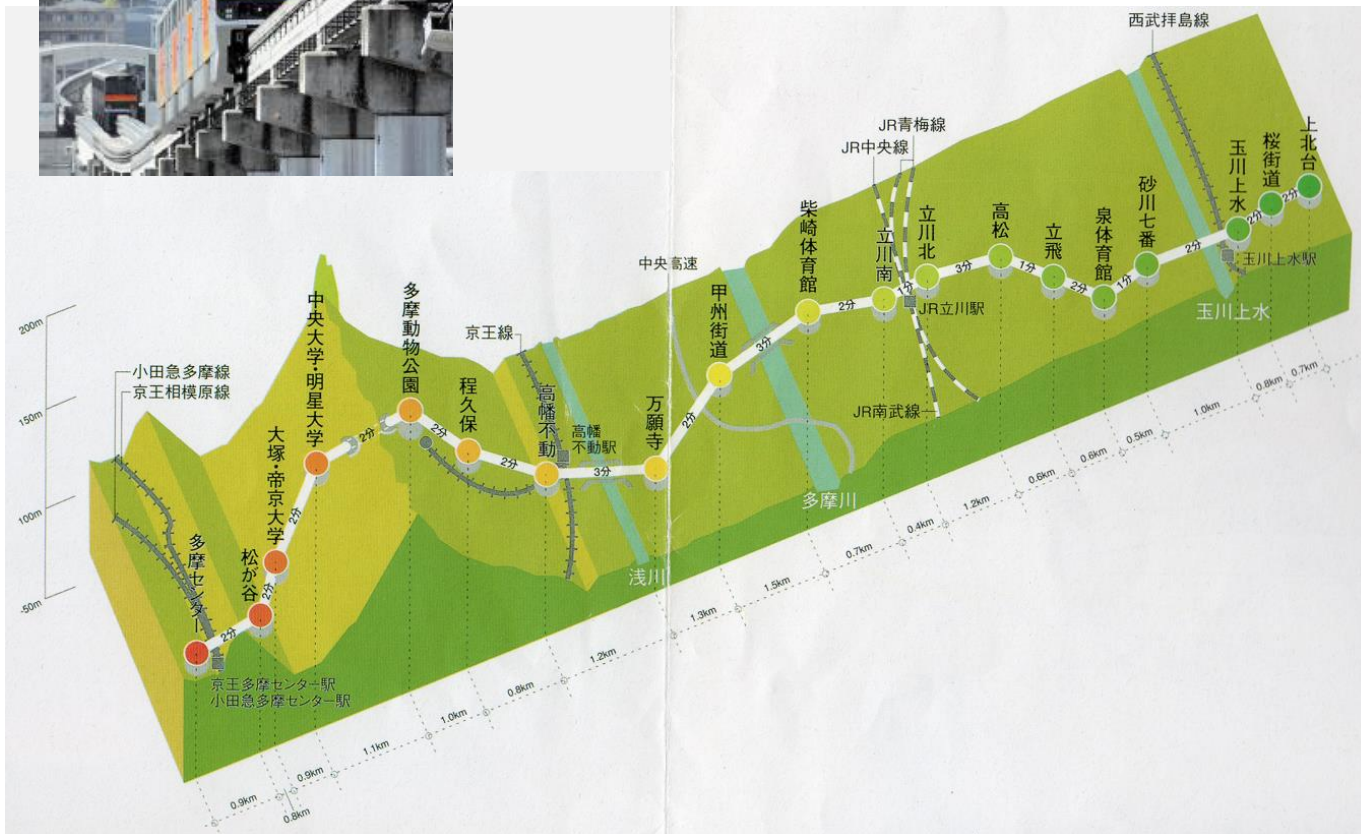
- 構想路線
- 「多摩都市モノレール等基本調査（S 5 4・5 5 東京都）」の中で全長93kmの路線として計画。
- 整備路線
- 「東京都長期計画（S 5 7）」の中で多摩センター～立川～上北台間の約16kmを位置づけ。



主な経緯

- 1979,80 (S54,55) 年度 構想路線(93km)を設定
- 1982 (S57) 年12月 東京都長期計画に多摩センター～立川～新青梅街道約16kmの整備を位置づけ
- 1986 (S61) 年 4月 多摩都市モノレール(株)設立
- 1986 (S61) 年12月 16km軌道法特許取得
- 1989 (H1) 年 9月 16km都市計画決定
- 1998 (H10) 年11月 立川～新青梅街道間 (5.4km) 開業
- 2000 (H12) 年 1月 多摩センター～立川(10.6km)開業、全線16.0km開業
- 2008 (H20) 年 4月 多摩都市モノレール(株)の経営安定化計画 (経営破綻危機)
- 2015 (H27) 年12月 「ららぽーと立川立飛」開業に伴う立飛駅駅舎改良 (増客対応)
- 2016 (H28) 年 4月 国交省交通政策審議会小委員会が3方向の延伸計画を答申
- 2022 (R4) 年10月 箱根ヶ崎延伸ルート (延長約7.0km) の都市計画手続き開始

A high-speed train, likely a Shinkansen, is shown traveling on an elevated concrete track. The train has a white body with a prominent orange stripe. The track is supported by large concrete pillars. In the background, a cityscape with various buildings is visible under a clear sky.

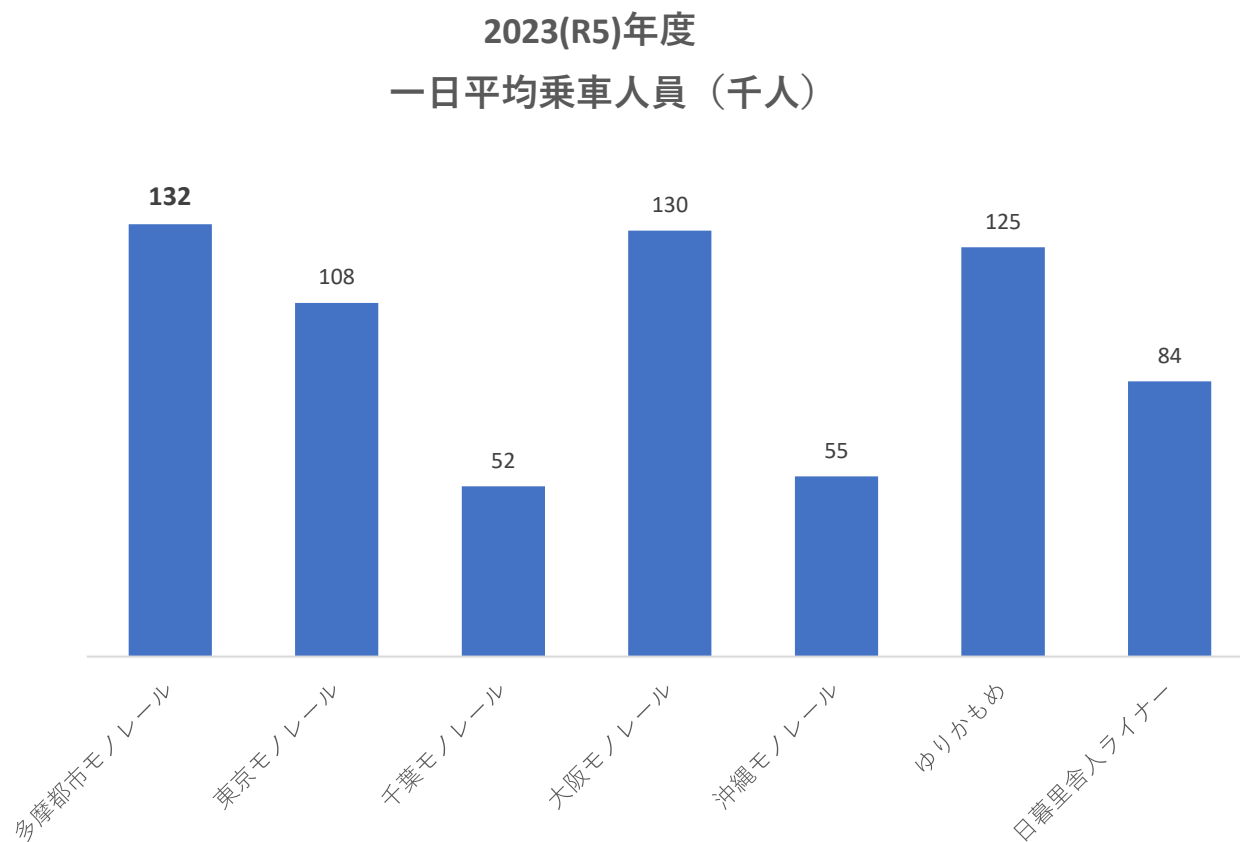


8

モノレール・新交通の比較

モノレール・新交通の乗車人員比較

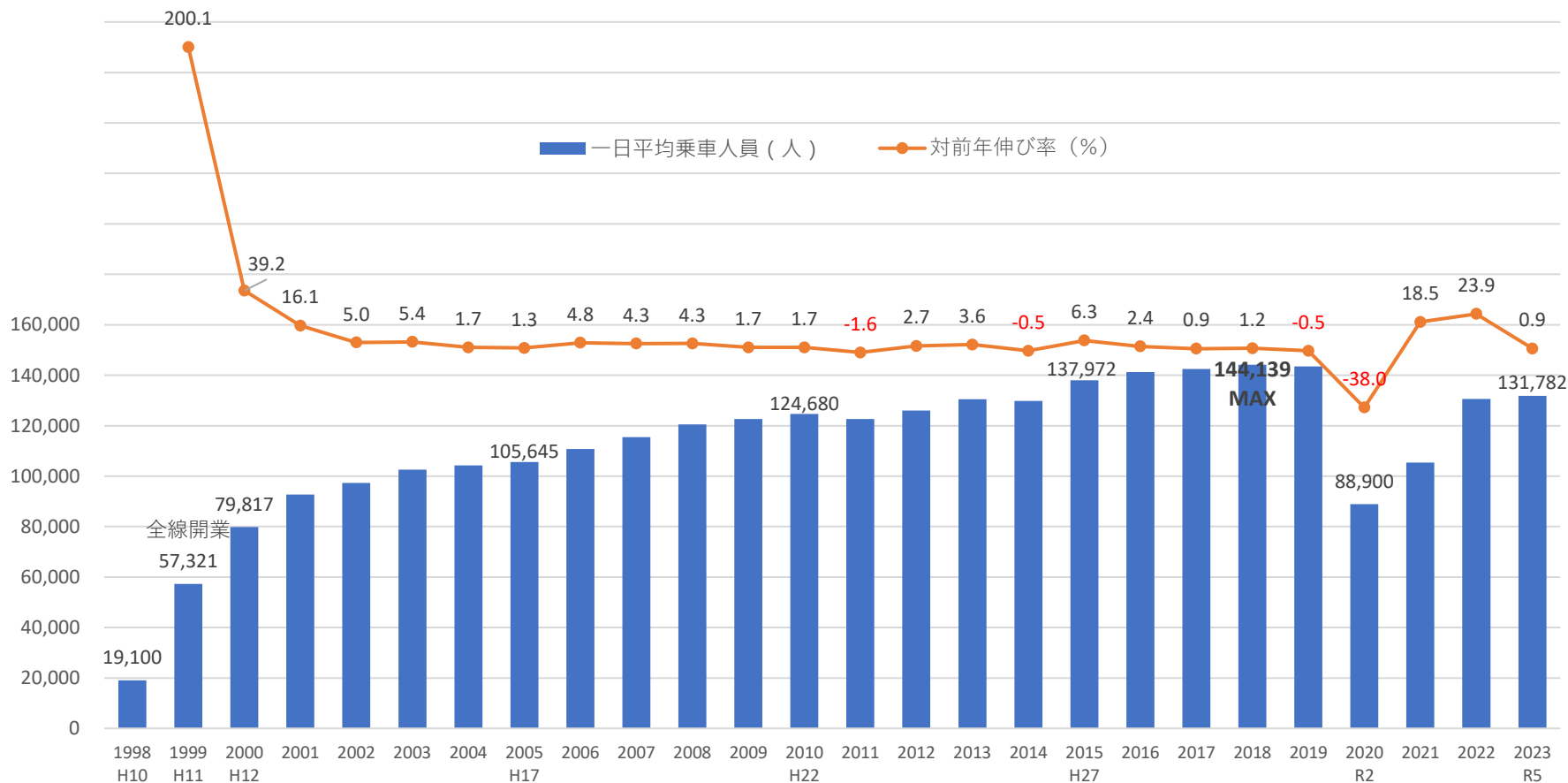
乗車人員は同種交通システム中 1 番



多摩都市モノレールの輸送実績

一日平均乗車人員の推移

乗車人員は順調に増加、コロナ禍で大幅に減少しつつも回復傾向



沿線の変化（整備効果）

※ 開業前から現在に至る人口の変化と就業の場の変化を整理

- ・ 沿道全体 19 駅周辺
- ・ 東大和市 3 駅周辺
- ・ 立川市 7 駅周辺
- ・ 日野市 5 駅周辺
- ・ 八王子市 3 駅周辺
- ・ 多摩市 1 駅周辺

沿線全体 19 駅周辺

対象：駅勢圏半径750mの町丁目人口
(5市34町丁目)

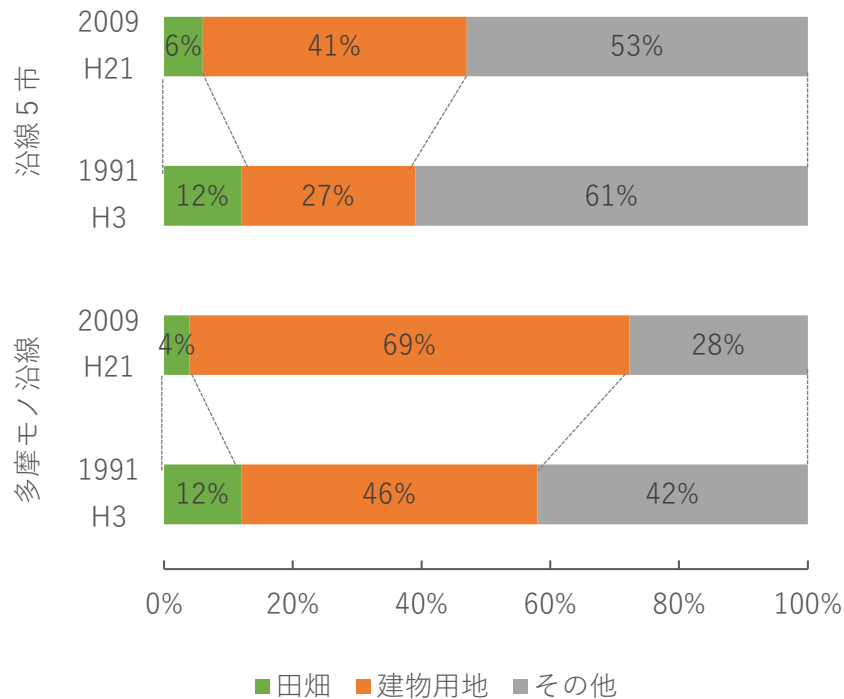
※ 概ね駅から徒歩15分以内を想定

土地利用の変化

全線開業 8 年前と開業 10 年後を比較
(国土数値情報 土地利用細分メッシュデータより)

建物用地の増減率が
沿線 5 市より 9 % 高い

交通インフラと一体の土地区画整理事業等
により土地利用が進展



甲州街道駅～万願寺駅



人口の変化

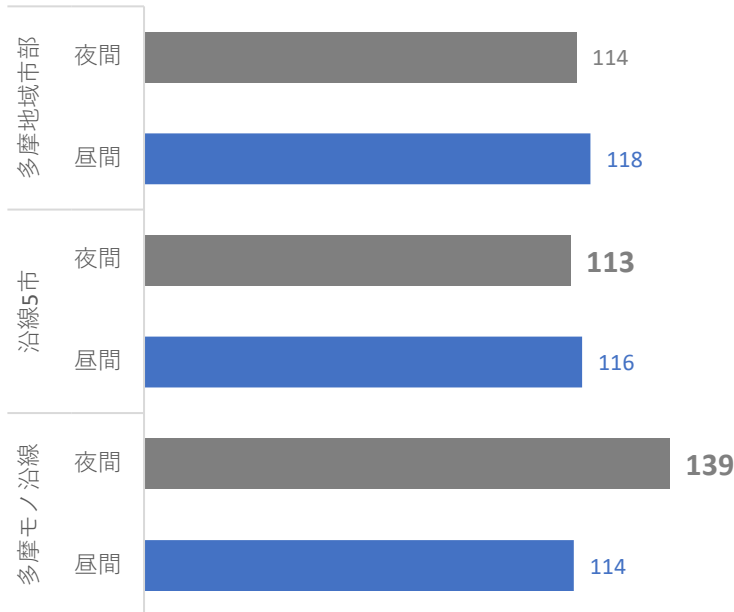
全線開業4年前と開業22年後（国勢調査より）

常住人口（夜間）が着実に増加
増加率 ⇒ 沿線5市より26%高い

昼間人口と夜間人口の変化

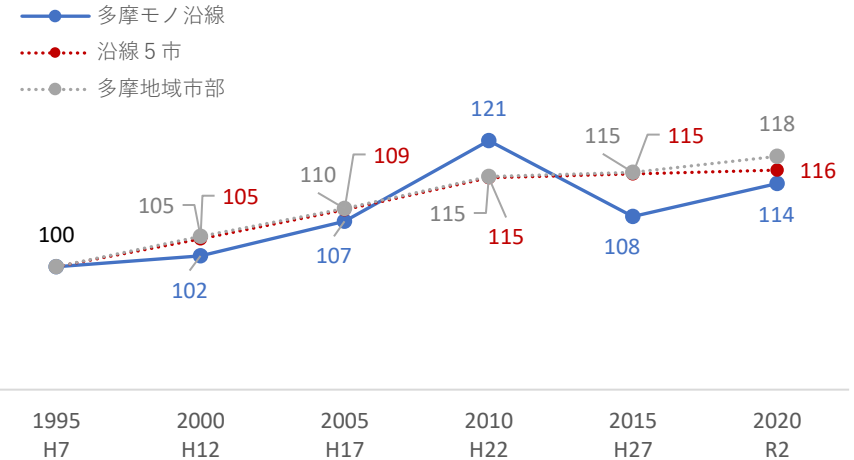
※ 2020(R2)年時点

1995(H7)年を基準（100）



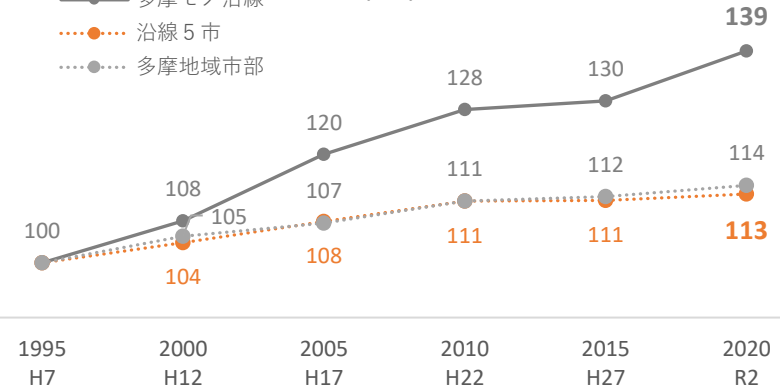
昼間人口の推移（指数比較）

1996(H7)年を基準（100）



夜間人口の推移（指数比較）

1996(H7)年を基準（100）



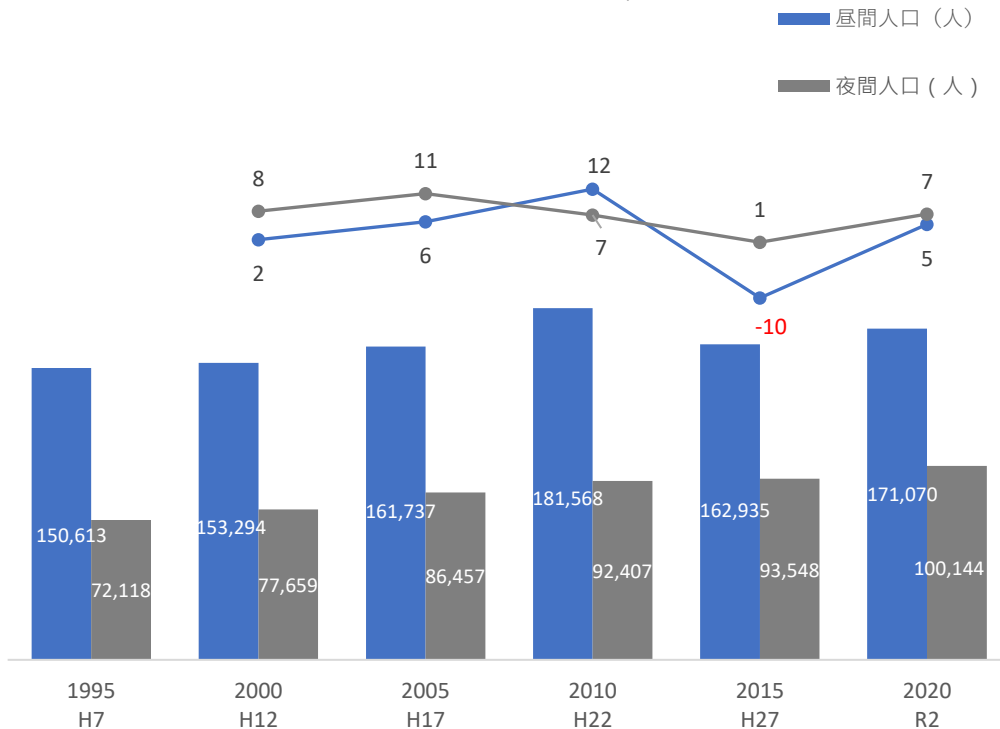
人口の変化

全線開業4年前から開業22年後までの推移（国勢調査より）

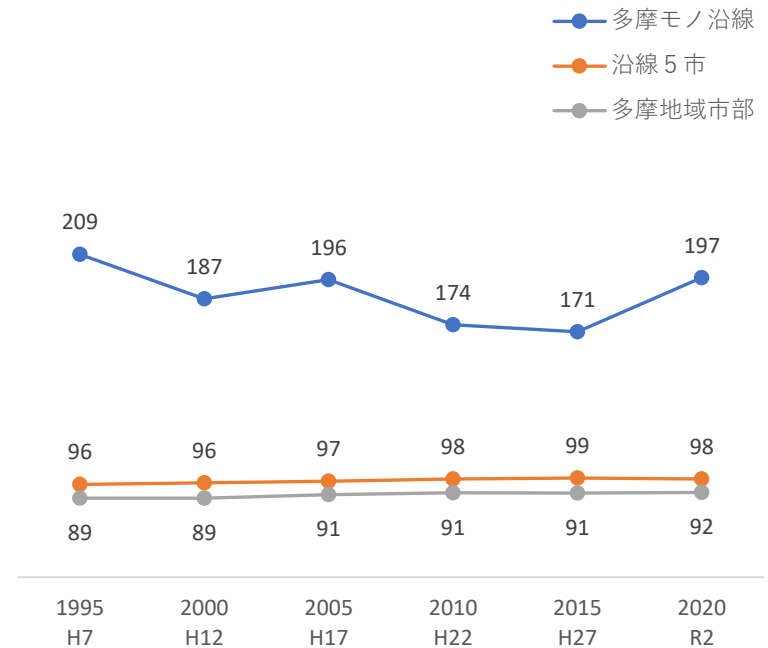
常住（夜間）人口・昼間人口ともに増加
 常住人口の伸び率が高い
 昼間人口約20,500人増加、定住人口28,000人増加

人口の流入超過が高い
 就業・就学の集積を持続

沿線人口の推移



昼間・夜間人口比率の比較



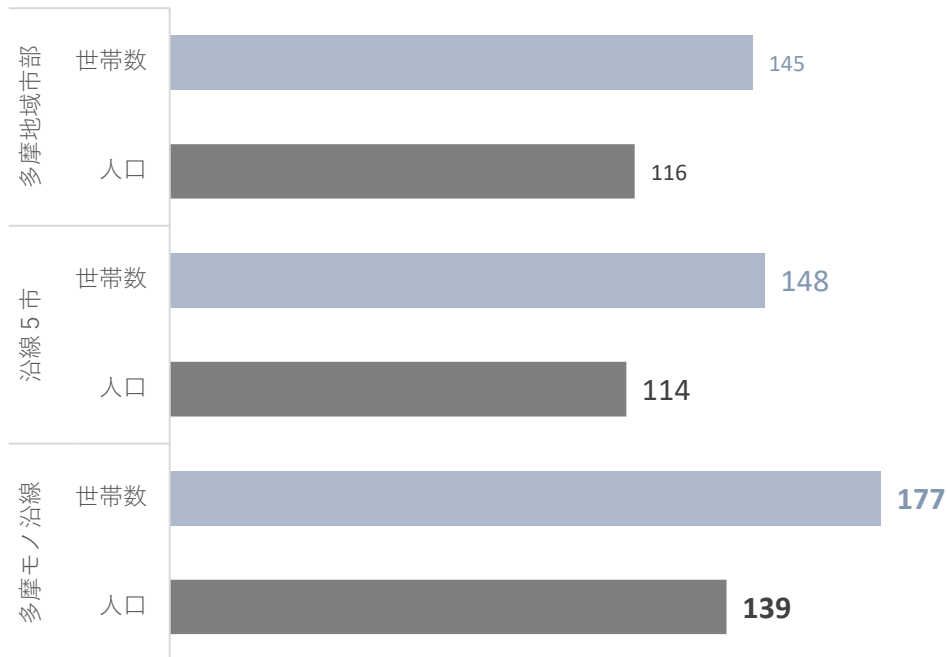
人口の変化

全線開業 4 年前と開業 2 5 年後（住民基本台帳より）

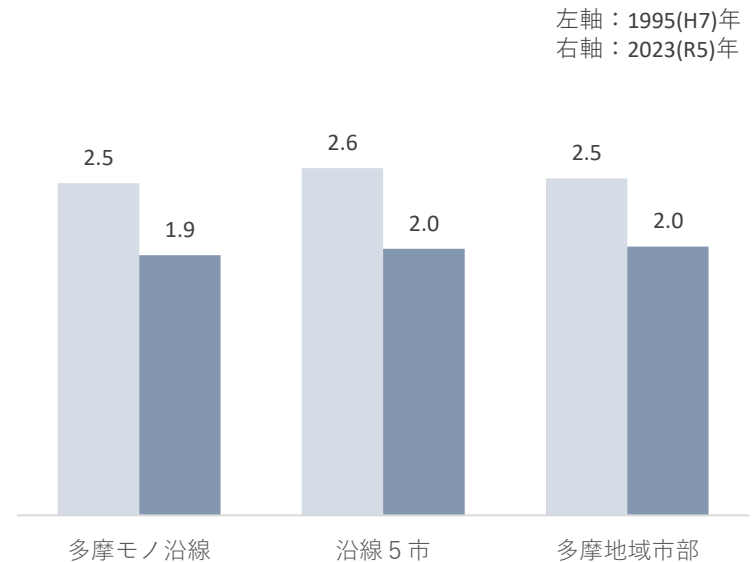
人口の増加率 ⇒ 沿線 5 市より 2 5 % 高い
世帯数の増加率 ⇒ 〃 2 9 % 高い

地域間での差は殆どない
少子化や核家族化が進んでいる

人口と世帯数の変化 ※2024(R6.1)時点
1995(H7.1)年基準（100）



1 世帯当たり人数

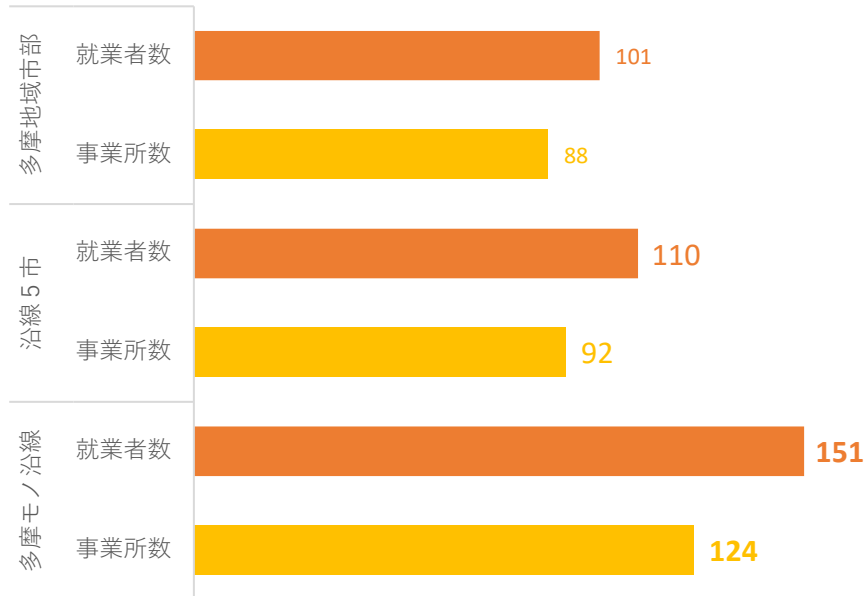


就業の場の変化（民営）

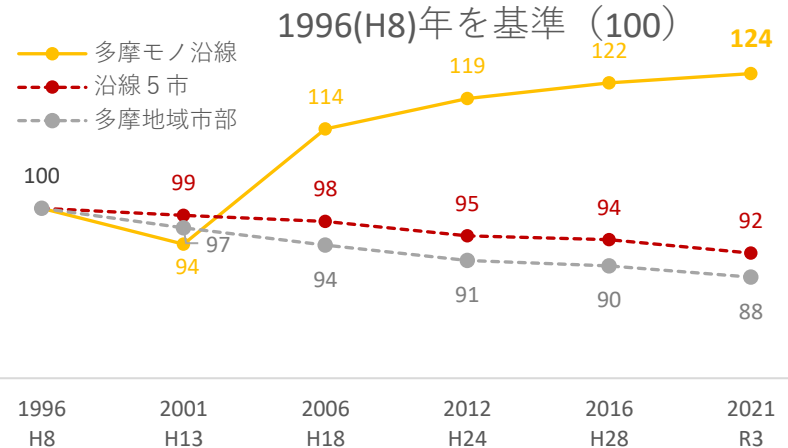
全線開業 3 年前と開業 2 3 年後（商業統計調査及び経済センサスより）

交通利便性の向上が就業の場が拡大に寄与
事業者数の増加率が、沿線 5 市より 3 2 % 高い
就業者数の増加率も、 // 4 1 % 高

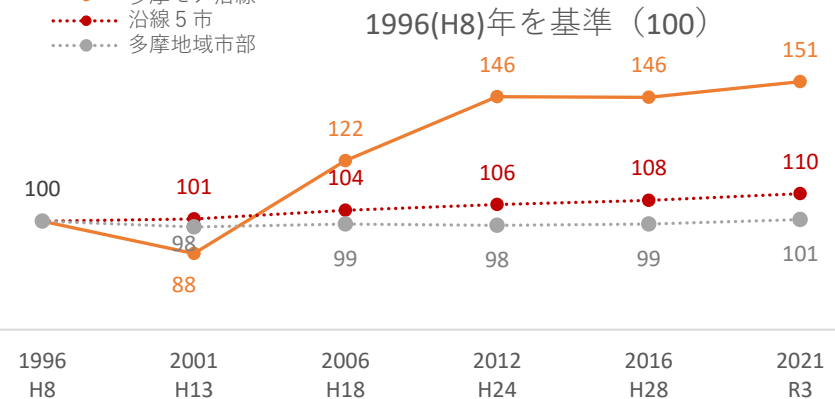
事業所と就業者数の変化 2021(R3)年時点
1996(H8)年を基準（100）



事業所数の推移（指数比較）



就業者数の推移（指数比較）



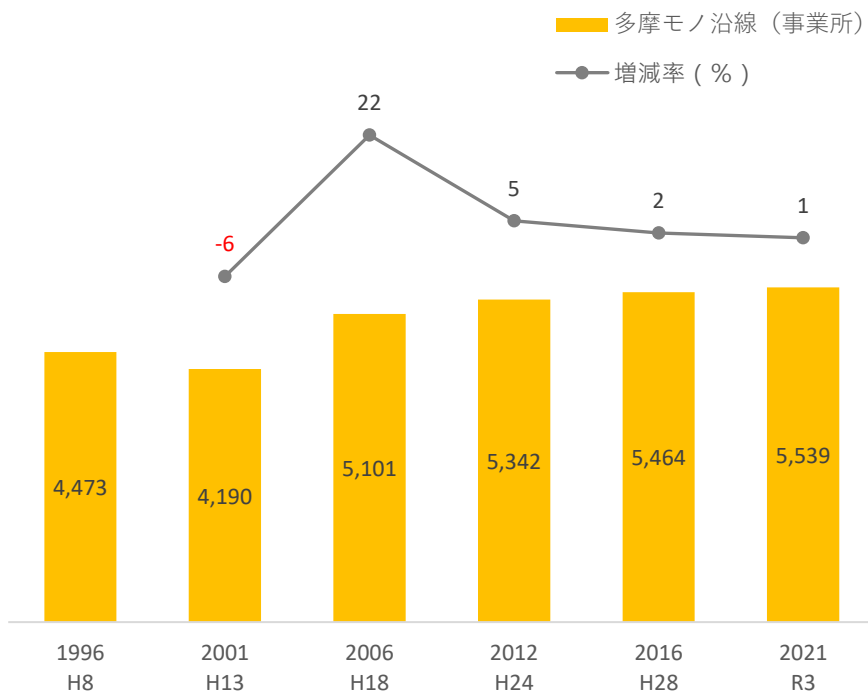
事業者数及び就業者数の推移（民営）

全線開業3年前から開業23年後までの推移（商業統計調査及び経済センサスより）

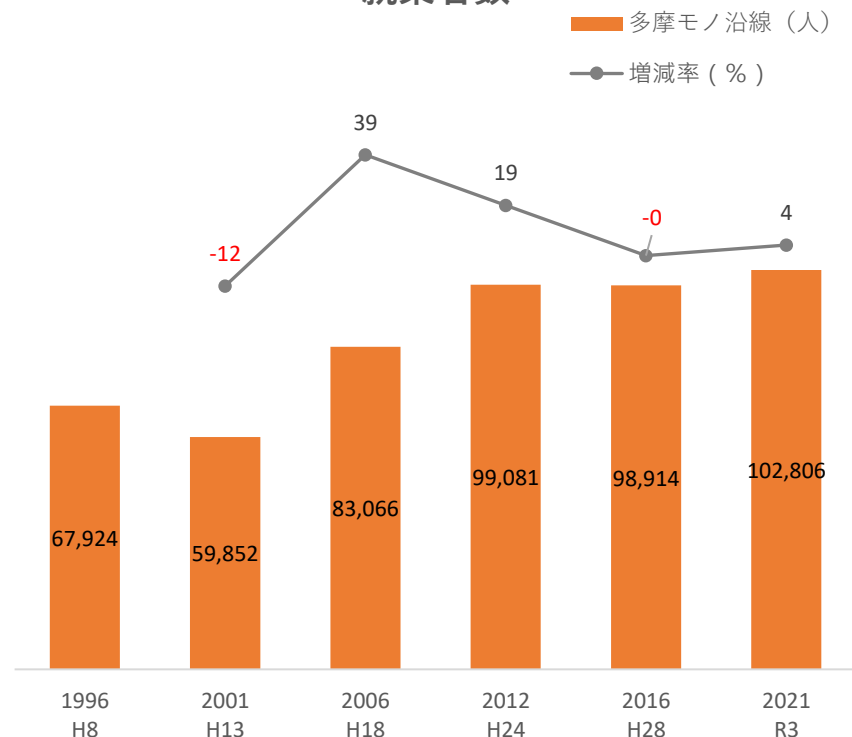
交通利便性を背景に就業の場が拡大

事業所数約1,100事業所増加、就業者数約35,000人増加

事業所数



就業者数

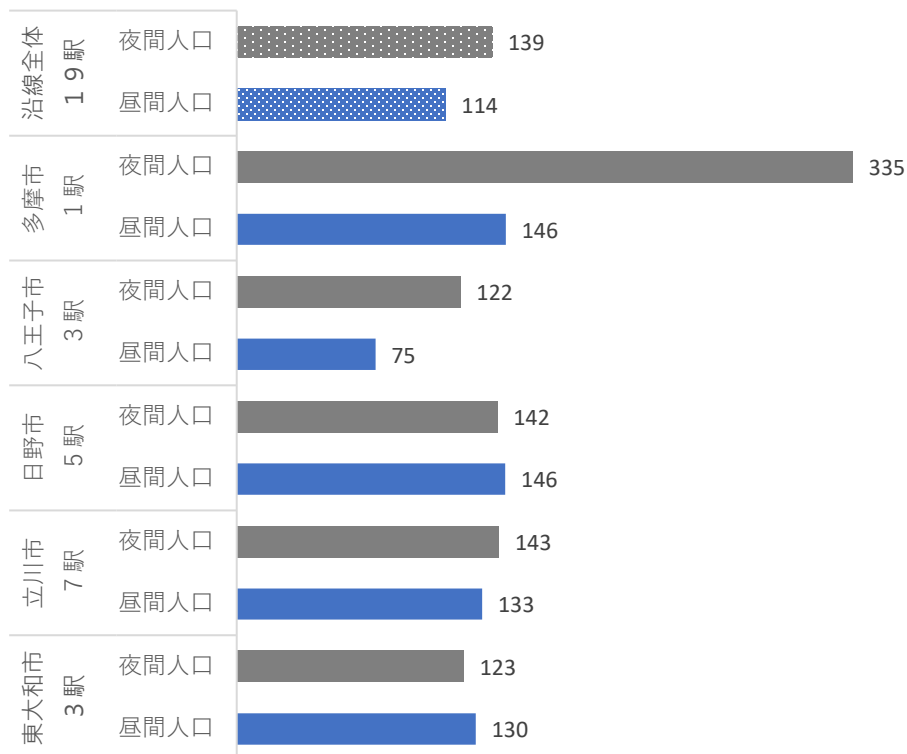


沿線 5 市間の比較

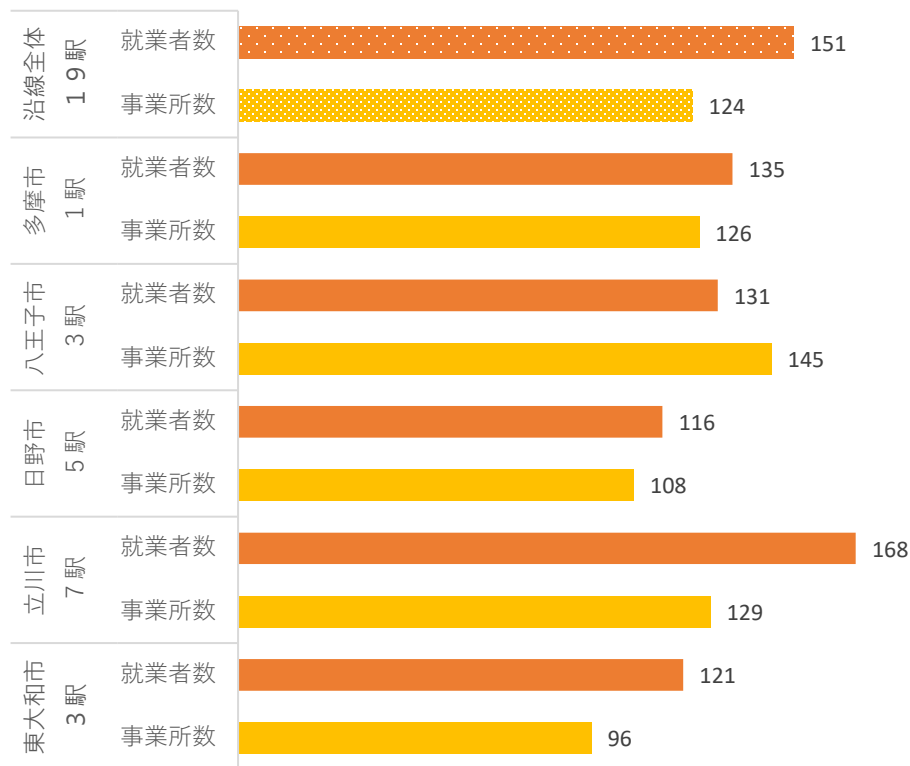
開通前と比べ、常住人口（夜間）が、多摩市沿線が多摩NT開発と相まって3倍の増加、他4市沿線も1.2～1.4倍の増加

開通前と比べ、立川での就業の場の拡大が顕著
他4市沿線も就業人数が、1.2～1.4倍の増加、地域に密着した産業が拡大

昼間人口と夜間人口の変化 ※2020(R2)時点
1995(H7)年を基準（100）



事業所数と就業者数の変化 ※2021(R3)時点
1996(H8)年を基準（100）



参考：各種調査の説明

1 国勢調査と住民基本台帳

国勢調査は、住民登録の有無に関係なく調査年（5年に1回）の10月1日現在、ふだん住んでいる人すべてを、ふだん住んでいる場所で調査しており、「国勢調査人口」は実際の居住者の状態に即した人口となっている。

一方、「住民基本台帳人口」は各市町村に備え付けてある住民基本台帳に登録されている人の数を集計したもので、住所の変更をせずに転居する人がいるため、住民票の届出場所と実際に住んでいる場所が一致しない場合がある。

(1) 昼間人口

昼間人口とは、就業者または通学者が従業・通学している従業地・通学地による人口であり、従業地・通学地集計の結果を用いて算出された人口である。

また、夜間勤務の者、夜間の学校に通っている者も便宜上昼間就業者・昼間通学者とみなして昼間人口に含めており、昼間人口には買物客などの非定常的な移動については考慮していない。

(2) 夜間人口（常住人口）

調査時に調査の地域に常住している人口である。

(3) 昼夜間人口比率

昼夜間人口比率は、夜間人口（常住人口）100人当たりの昼間人口の割合であり、100を超えているときは人口の流入超過、100を下回っているときは流出超過を示している。

〔例：A区の昼夜間人口比率の算出方法〕

A区の昼夜間人口比率 = A区の昼間人口 ÷ A区の常住人口 × 100

2 商業統計調査と経済センサス

両調査とも、基本5年に1回実施。

商業統計調査は、2014(H26)に廃止、以降は経済センサス活動調査結果を活用。

<事業所の従業者数の説明（送出者及び受入者）>

