

「溝ノ口駅（1 駅）・透視図」〔『昭和 51 年度都市モレール計画基礎調査書』（歴公 B20）〕

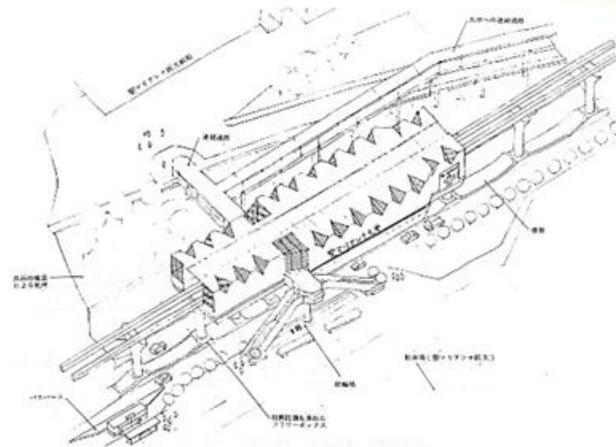
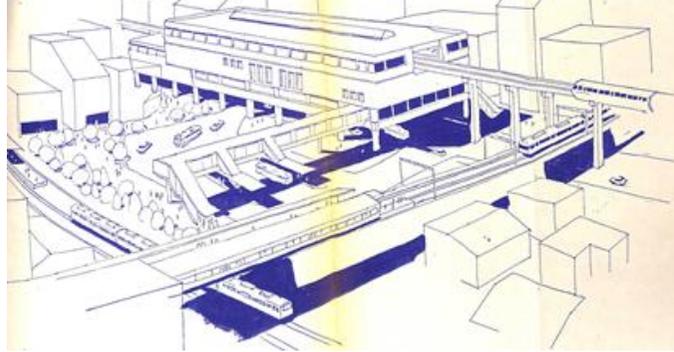


図 5-14 「駅舎周辺の環境整備提案」〔『昭和 55 年度都市モレール計画関連基礎調査書（その 2）』（歴公 B657）〕

昭和 58（1983）年、モレール計画への伊藤市長の言及はなくなり、縦断鉄道設置が最優先課題とされるようになっていきました。

お問い合わせは・・・川崎市公文書館 まで  
 〒211-0051 川崎市中原区宮内 4-1-1  
 電話 044-733-3933 F A X. 044-733-2400  
 E-mail [17koubun@city.kawasaki.jp](mailto:17koubun@city.kawasaki.jp)  
 ホームページ 「川崎市公文書館」で検索

あなたに伝えたい記録と記憶  
 —公文書館所蔵資料から—

第 10 回：「交通空白地」をなくせ！

～幻の川崎モレール計画～

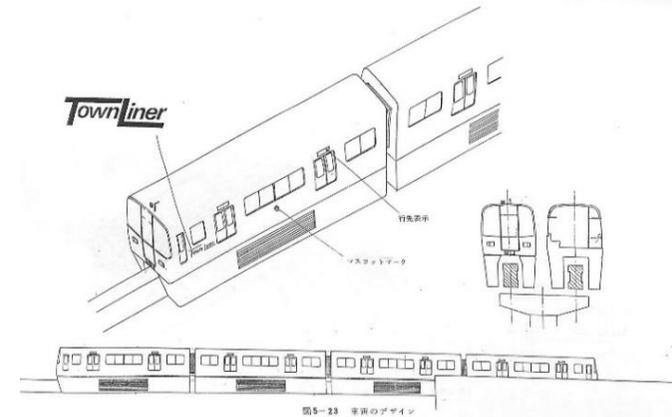


図 5-23 「車両のデザイン」〔『昭和 55 年度都市モレール計画関連基礎調査書（その 2）』（歴公 B657）〕

新百合ヶ丘駅以南の市北部地域は、臨海地域をはじめ都内や横浜市に通勤する人びとが住むベッドタウンに位置づけられます。しかし、そこはかつてより交通の不便さが問題とされ、高度成長期の川崎市では、住宅開発の急速に進む市西北部と臨海工業地帯をつなぐ縦断交通の強化が検討されてきました。昭和 49（1974）年に策定された「新総合計画」はこの縦断交通に関連して、モレールの設置を本格的に模索していたことはあまり知られていません。

川崎市公文書館令和 2 年度後期（2020 年 10 月 1 日～2021 年 3 月 31 日）の企画展は、幻となったこのモレール計画をテーマに、館所蔵の歴史的公文書や市政資料を展示します。川崎市のモレール計画は如何なる交

各車に異なる色を配ったデザインが取り入れられている。互いの色を組み合わせると、各車のデザインがより引き立つようになっている。各車に異なる色を配ったデザインが取り入れられている。互いの色を組み合わせると、各車のデザインがより引き立つようになっている。

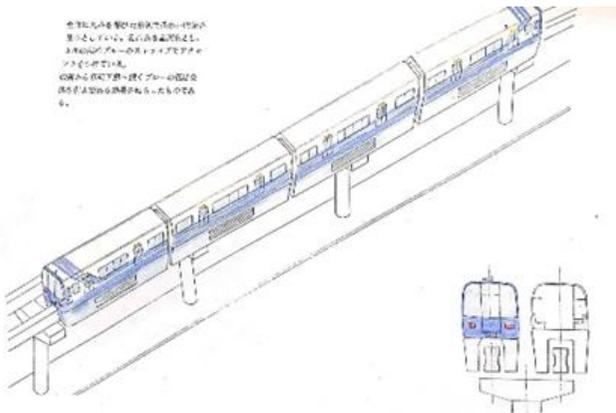


図 5-24 「車両のデザイン（Aタイプ）」

各車に異なる色を配ったデザインが取り入れられている。互いの色を組み合わせると、各車のデザインがより引き立つようになっている。各車に異なる色を配ったデザインが取り入れられている。互いの色を組み合わせると、各車のデザインがより引き立つようになっている。

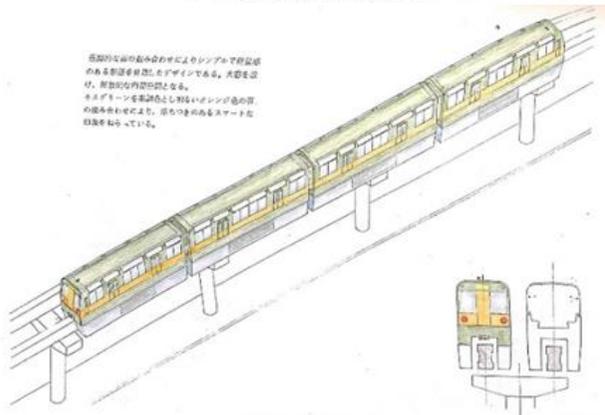


図 5-25 「車両のデザイン（Bタイプ）」

各車に異なる色を配ったデザインが取り入れられている。互いの色を組み合わせると、各車のデザインがより引き立つようになっている。各車に異なる色を配ったデザインが取り入れられている。互いの色を組み合わせると、各車のデザインがより引き立つようになっている。

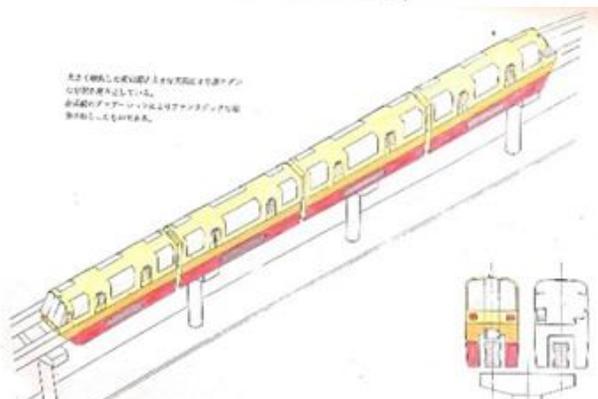


図 5-24,25,26「車両のデザイン」（A,B,C タイプ）〔『昭和 55 年度都市モレール計画関連基礎調査書（その 2）』（歴公 B657）〕

通体系を模索し、なぜこの時代にモノレールが求められたのか、時代の一端を探ります。

令和 2(2020)年 10 月 1 日  
川崎市公文書館

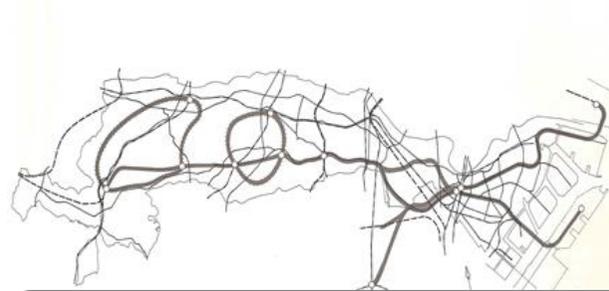
## 1. 伊藤三郎市政とモノレール計画のはじまり

昭和 38 (1963) 年、金刺不二太郎市長のもと策定された『総合計画書』でモノレールは、当初市西北部と臨海部を結ぶ縦断交通としての役割を求められました。昭和 46 (1971) 年、市長となった伊藤三郎のもとでは、縦断交通を補助する役割をモノレールは求められていきます。モノレール建設計画の素案『川崎市における交通輸送機関の最適ネットワーク形成のための調査報告書』が示され、多摩区・高津区をそれぞれ循環する円環構造の路線が計画されました。

## 2. 「新総合計画」の策定とモノレール計画の具体化へ

昭和 49 (1974) 年、伊藤市長のもと「新総合計画」が策定されます。同計画におけるモノレールの役割は、臨海部に通勤する市民を助けるだけでなく、日常的な生活で「市民の足」となるべく改めて構想され、また行政区それぞれの一体性と区間の結合を高める構想（「生活圏構想」）のもとに位置づけられることになりました。縦断鉄道など他の交通機関を含めたモノレールの具体化に向け、同年には「川崎市総合交通体系調査委員会」が設置されることとなり、他の交通機関ともネットワーク化されたモノレール像が答申として示されていきます。

また、モノレールは低公害であるとして注目され、マスメディアによる報道からは公害問題解決を求める期待の乗り物、という時代性の投影を読み取ることができます。



「川崎市軌道輸送網体系 B 案」〔『川崎市における交通輸送機関の最適ネットワーク形成のための調査報告書』昭和 48 (1973) 年〕(市政資料 A1601-232)

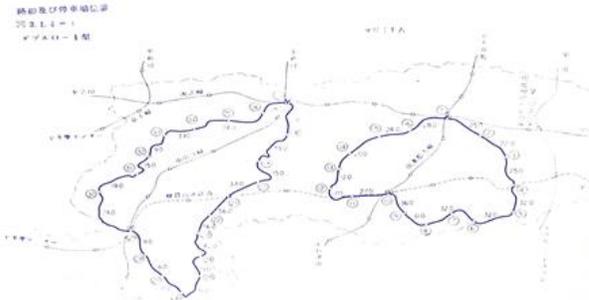


図 3.1.4- I 「ダブル O-1 型 路線及び停車場位置」〔『昭和 50 年度川崎市都市モノレール計画関連基礎調査報告書』〕(歴公 A1607)

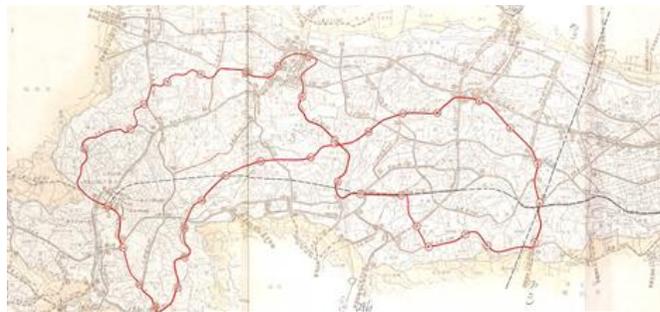


図 3.2.1 「モノレール路線計画図」〔『昭和 51 年度川崎市都市モノレール計画基礎調査報告書』〕(歴公 B20)

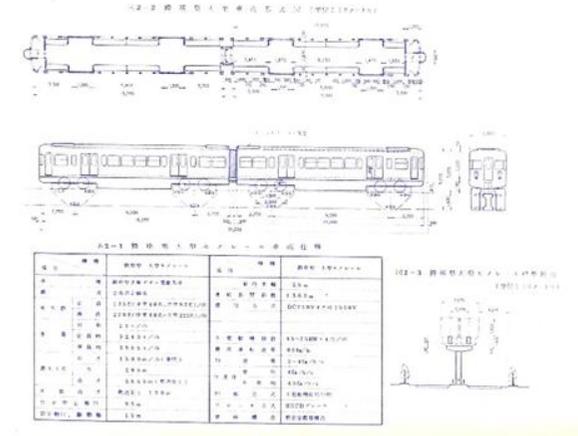


図 2-2 「跨座型大型車両形式図」〔『昭和 50 年度川崎市都市モノレール計画関連基礎調査書』〕(歴公 A1607)

## 3. 川崎市都市モノレール計画とその転換

川崎市都市モノレール計画の基礎調査は、資料上昭和 56 (1981) 年まで、計 8 回確認できます。モノレールのルート案作成 (昭和 50 年度基礎調査) にはじまり、ルートの確定・施設や運転計画の作成 (昭和 51 年度)、建設費・経営収支の算出 (昭和 52 年度)、騒音や振動・日照・景観・地形や地誌などの環境調査、影響予測調査 (昭和 53-56 年度) へと調査は進展したようです。昭和 55 (1980) 年度に行われた当該調査により、車両の基調色 (テーマカラー) として青を基調とすることが望ましいとされ、「タウンライナー (Town Liner)」という名称案、駅鳥瞰図や車両デザインも示されました。計画の終盤となる昭和 56 (1981) 年度には一括開通からひとまず部分開通へと計画も変更されます。しかし、モノレール設置ルートの導入空間の不足、経営主体の問題があったようです。