

ウノ目タカの目

僅か15.2kmで最長ギネス登録

嘗て紹介した千葉モノレールがギネスに世界登録された。然し、その全延長距離は何と！わずかに15.2kmに過ぎない。

世界のモノレールの趨勢はほとんどが経済性（建設費やメンテナンス等）に優る馬乗り型で懸垂式は主流でなく、千葉以外でこれ以上の距離を営業運行している例が外にないからであろう。

その路線は、内陸部の千城台からJR千葉駅で二つに別れて、一方は千葉県庁（職員通勤用で一般の乗客は微少）まで、他方は千葉港の近くのJR千葉みなと駅が終点だが、市民の憩いの場所である海辺の公園やポートタワー、県立美術館までは伸びていないのも利用者不振の一因であろう。

千葉モノレールの長所は、渋滞なしで運行ダイヤが正確、高所を走るから景気が良い、JR駅（千葉、千葉港、都賀）並びに動物公園のゲートに直結等。

これに対して短所は、バスに比べて料金が大幅に高いので通勤時を除き一般の利用者が少なく赤字が累積、路線が公道上なので青空を奪い景観を損なう、冬季の積雪や氷結が溶けて道路に落下し車両を損傷（通行人の被害の可能性あり）、モノレールなので東京をはじめ他県からの電車・地下鉄との相互乗入れが不可能で発展性に欠ける。以上の現状から、当初の延長計画（稲毛まで）はストップしたままで今日に至っている。

そもそもこの建設当時を振り返ると、下記の事情が人口に膾炙されていた。

当時の千葉市の経済発展を支えていたのは重工業の勇・川崎製鉄（現在のJEF、今日は応時の面影はないが）で行政への発言力は大きかった。新交通路の建設に当たり、建設期間は長いが将来首都圏と線路で直結しうる発展性の高い地下鉄案と、短期間で建設しうるモノレール案が検討されたが、鉄鋼の使用量が優るモノレールに決まったのは、民意を無視した川鉄の思惑通りと言われていた。

現状を見ると、この予想の通りに推移して、発展性の無い赤字路線となっている。因みに、これを運営しているのは千葉県と千葉市による第3セクターだが、全国的に見てこの方式で採算性がとれているケースは少ない。責任の所在が不明確になりがちだからである。

千葉市は政令指都市で権限も県と同様に大きい。然し、スタートから誤っていたものを、途中から修正する努力は計り知れないものがある。赤字を単に利用者負担での一時的な逃

げでは済まされない問題であろう。

千葉モノレールは 世界一!!

ちよばノ
Vol.3



ギネス世界記録
懸垂型モノレール
営業距離世界最長
15.2 km
2001.6.27 認定



▲世界記録認定証

**千葉モノレールは
懸垂型モノレール[※]の
営業距離が世界最長!**

※ 懸垂型モノレールとは、車体が走行桁からぶら下がった形で走行するモノレールです!



友人や仲間を集い、
千葉モノレールを
貸し切ってみませんか?
詳しくは裏面をご覧ください。



 **千葉都市モノレール 株式会社**
Chiba Urban Monorail