

『多摩都市モノレール町田方面延伸』を少し考える。(第2版)

2021年11月14日現在

○町田商工会議所 都市整備・まちづくり委員会主催で「未来乗せ 僕らの町にモノレール 町田 未来駅シンポジウム」を開催されました。(町田市文化交流センター6階)

(オンライン配信、10月30日(土)14:00~15:45)

内容は、多摩都市モノレールの町田方面への早期延伸を目指すシンポジウムでした。

公共交通機関を利用する際、首都圏の交通機関の場合、複数の交通機関の中から選択して利用することになりますが、運賃と所要時間は、大変重要なファクターになります。そこで、勝手ながら、町田駅に多摩モノレールが乗り入れた場合の運賃や所要時間をどんな感じになるか考えてみました。それを参考に多摩モノレールの町田方面延伸がどのような効果をもたらすのか、考えてみました。なお、運賃は、現在の金額があまり変わらないとことを前提にしています。

町田市は、地元ですし、ビジ鉄の私としては、大変関心が高いので、賛成、反対というわけではなく、ニュートラルな立場から、どんな感じが少し考察してみました。

まずは、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会のコメントから紹介します。

<国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会>

「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」抜粋

(答申) 平成28年4月20日

○多摩センター～町田

○意義：多摩地域の主要地区間のアクセス利便性の向上

○課題：導入空間となりうる道路整備が前提となるため、その進捗を見極めつつ、

事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において具体的な調整を進めるべき

👉 微妙な役所の言い回しでよくわからないのですが、「ぜひ至急進めるべき」とは言っておらず、「道路が出来ないと作れないから、地元や関係者や多摩モノレールで話し合って進めれば」と感じでしょうか？

基本的な役割分担(費用分担)は、以下になるとのこと

(事業主体) 東京都 …導入空間となる道路やモノレールの軌道桁や支柱、駅舎等の整備

(運行主体) 多摩都市モノレール(株) …車両や電車線、配電線等の整備

(地元自治体) 町田市 …駅周辺の整備

👉 柱、レール、駅舎などの構造物自体は東京都(都税)で、車両などの購入や運行は多摩モノレールが、駅周辺の整備は町田市とのこと。町田市の負担は少なそうです。これを機会に町田駅前の再開発を計画しています。

次に、町田市の交通の現状を簡単に触れると、

- ・町田市自体は、市域の端や市境の隣接市側を鉄道（横浜線・小田急線）が通っており、中心部の交通は、神奈中バスがカバーしているが現状です。
 - ・町田市北部と中心街の町田南部は、車での移動が中心で、バス便はあるものの、断絶気味と言ってよい。通勤・通学以外で移動したい人は、車で移動している人が多いと思われます。
 - ・2020年の国勢調査では、町田市は、隣接市を含めた中で唯一人口が減少しています。推測するに、町田市は、バス便で自宅と駅まで通勤・通学を強いられるので、その辺で人気がなく、人口が周辺の市より先に減少していると推測します。
- (・多摩市と町田市の商圈は、町田市北部に丘陵地帯があり、買物商圈としては、断絶しています。)

多摩自体の南北の交通移動は、以下となっています。

- ・立川駅～登戸駅～町田駅（南武線・小田急線）
- ・立川駅～八王子駅～町田駅（中央線・横浜線）
- ・京王線本線とは、多摩センターや永山から路線バスが多摩モノレールが多摩センター駅～高幡不動駅を結んでいます。

多摩モノレール町田方面延伸のプロジェクトは、
ここを乗り換えなしで、一直線で町田駅～立川駅を南北に結ぼうというプロジェクトです。

- 開通している線：上北台～玉川上水～立川～高幡不動～多摩センター
- 延伸予定線：多摩センター～町田)

<多摩都市モノレール町田方面延伸促進の概要はこちら>

[多摩都市モノレール町田方面延伸促進の概要/町田市ホームページ \(city.machida.tokyo.jp\)](http://city.machida.tokyo.jp)

では、以降、考察です。

■多摩都市モノレールの「運賃」は、どのくらい？ ※表示運賃は、片道運賃です。

起点・終着駅の上北台駅～多摩センター駅の約16キロ間は、IC料金で現在408円になっています。多摩都市モノレールは、10キロを超えると408円の一律運賃を現在採用しています。

多摩モノレール運賃表 <https://www.tama-monorail.co.jp/monorail/station/tama-center/fare.html>
町田駅へ延伸になった場合、町田駅～多摩センター駅の延伸区間が約13キロなので、総合計の運行距離が約29キロとなり、町田駅～上北台駅は、408円かそれ以上の運賃となります。想像するに少なくともあとプラス2段階の運賃設定になるかも知れませんね。

多摩センター駅から町田駅を結ぶ距離は、約13キロとされていますので、従って、10キロを超えるので、多摩センターからJR町田駅を結んだ際の運賃は、現在の運賃から推測すると、IC料金408円に設定されると予想されます。往復で最低でも800円を超える運賃になるということです。

現在、小田急線を利用しての小田急多摩センター駅～町田駅間のIC料金は283円で、これに比べ高くなりますので利用しようと思う人には、抵抗感があるかも知れません。

先日、小田急電鉄が子ども料金を一律 50 円にすると発表しましたので、小学生以下の家族連れにとっては、多摩センターから初乗りする場合は、小田急線を優先的に利用することになりそうです。

では、現在、電車での主要都市集積地への移動運賃は、どうなっていますでしょうか？

【町田駅から主要集積地】

- ・町田駅 ～ 新宿駅 IC 料金 377 円
- ・町田駅 ～ 横浜駅 IC 料金 396 円
- ・町田駅 ～ 立川駅 IC 料金 473 円

【多摩センターから主要集積地】

- ・多摩センター駅 ～ 町田駅 IC 料金 283 円
- ・京王多摩センター駅 ～ 新宿駅 IC 料金 325 円
- ・小田急多摩センター駅 ～ 新百合ヶ丘駅 IC 料金 220 円

これらの交通機関に比べると、モノレールの多摩センター駅～町田駅が運賃 IC 料金 408 円としたら、割高感は、感じざるを得ません。

■モノレール町田駅からの主要駅までのモノレールでの所要時間は、どのくらい？

(「多摩都市モノレール」HPを参考に推測作成)

・多摩センター駅まで 予想約 29 分

- 電車、小田急利用で現在最速 26 分、IC 料金 283 円（小田急は子供料金一律 50 円）
多摩センター駅～泉体育館駅がちょうど距離 13 キロで「町田駅～多摩センター駅」の
区間距離とほぼ同じ。この所要時間が 29 分です。
小田急新百合ヶ丘駅経由での所要時間と大体同じ所要時間であり、充分競争できる所要時
間です。

- 延伸距離 13 キロなので、現在の運賃設定からすると、モノレール IC 料金 408 円
現在、電車利用で小田急町田駅からの区間 IC 料金 283 円

< 1 ケ月 >	定期	通学定期
モノレール(予想)	16,230 円	8,730 円
小田急線	10,180 円	4,230 円 ※現在の定期代

- 運賃は、小田急線よりやや高くなり、やや抵抗感がありますが、乗り換えなしで移動できる、メリットは大きいと言えます。しかし、定期運賃については、小田急と差があり、かなり厳しいと言えます。

※誘客施設：サンリオピューロランド

・高幡不動駅まで 約 29 分+12 分（多摩センター～高幡不動の現在の所要時間をプラス）=41 分

- 電車、横浜線・京王線利用で最速 47 分 IC 料金 465 円
- モノレール延伸を含め営業キロ 18.5 キロなので、現在の運賃設定からすると、
IC408 円以上、またはそれ以上の運賃額となる。
- 所要時間は、電車移動に勝てるし、乗り換えなしの快適性は大きい。

しかし、この区間は、開通後しばらくは需要自体が少ないことが予想される。京王線沿線自体が住宅地域の沿線であり、事業所自体が少ないので通勤等の利用が少ないと考える。
 ※誘客施設：高幡不動尊、多摩動物公園

多摩動物公園駅の乗降自体は少ない。(小さい子供も持つ家族は、車移動)
 京王線への乗り継ぎは、南武線経由で分倍河原駅からもアクセスできる。

- ・立川南駅まで 約 29+22 分 (多摩センター～立川南駅までの現在の所要時間をプラス) = 51 分
- 電車利用で横浜線・中央線利用で最速 37 分 IC 料金 473 円
- 多摩センター駅～立川南駅が IC 料金 408 円なので、町田駅～多摩センターの IC408 円を単純に足すと、800 円を超える。この金額では、JR と勝負にならないので、(最終的には、500～600 円台くらいか？JR の運賃を考慮した運賃設定が必要)
- 立川駅周辺は、公的機関の多摩地域出先機関があり、ビジネス需要は少しありそう。立川南・北駅～町田駅間の買物やレジャー等の交流は、距離的や時間的に皆無に近いだろう。

所要所間や運賃は、恐らく負けるが、適正な運賃が設定されれば、モノレールの乗り換えなしや車窓からの眺めの快適性は、競争力を持つ。

< 1 ヶ月 >	定期	通学定期
モノレール(予想)	16,230 + α 円	8,730 + α 円
JR 横浜線・中央線	14,170 円	8,130 円 ※現在の定期代

■予想される多摩都市モノレールの利用者数、町田駅は、どのくらいになる？

多摩モノレールで最も多い乗降客数である、立川南駅、北駅の 1 日平均乗降客数は、2000 年合計 46,264 人、コロナ前の 2019 年が合計 76,517 人となっています。また、起点駅・終着駅の多摩センター駅が、2000 年 25,489 人、2019 年 37,449 人です。

町田駅は、立川の北駅・南駅と違って、相模大野方面への線はなく、行き止まりですから、こちらの地域からの乗降客は見込めませんので、恐らく多摩センター駅の乗降客数に近い 1 日 2 万 5 千人～3 万人台に近い数値と考えます。2018 年の乗降客数が、小田急町田駅 29 万人、JR 町田駅 22 万人ですから、そんなに大きな数値でないと言えます。

乗降客数自体は、右表からわかるように、他線との乗り換えのない駅は、千人単位の利用者数となります。

★桜美林大学の学生の利用は期待できるの？

大学生 10305 人が現在在籍 (常盤キャンパス町田以外含む) しており、これらの学生の多くは、淵野辺駅や多摩センター駅から無料スクールバスで通学している。この学生群がモノレールで通学するようになれば、町田駅周辺での消費活動が期待できることです。既存線に中央大学・明星大学駅があるが、3 万 3 千人の乗降客があり、乗り換えのない駅の中では飛び抜けた乗降客数となっている。10 キロ以上の場合、一律で 1 か月の通学定期券 8,730 円となっており、現在の通学定期の最高額でも比較的利用しやすい金額となっている。しかし、桜美林大学のスクールバスは、無料のため、桜美林大学の学生にどれだけ有料のモノレールを利用してもらえるのか、むしろかしいところである。開通当日は、ほとんど利用されない可能性もあります。

駅名 駅名	多摩モノレール 乗降客数の変化 (1日平均) ※2020年はコロナで激減しているため2019年の数値を採用		
	2000年	2019年	増減率
多摩センター	25,489	37,449	46.9
松が谷	1,468	2,713	84.8
大塚・帝京大学	5,038	7,475	48.4
中央大学・明星大学	19,037	33,675	76.9
多摩動物公園	2,509	2,308	-8.0
程久保	1,304	1,628	24.8
高幡不動	15,072	26,148	73.5
万願寺	3,382	8,108	139.7
甲州街道	2,644	9,087	243.7
柴崎体育館	2,198	4,361	98.4
立川南	18,124	32,366	78.6
立川北	28,140	44,151	56.9
立川計	46,264	76,517	65.4
高松	992	8,236	730.2
立飛	1,295	12,986	902.8
泉体育館	4,431	6,479	46.2
砂川七番	3,222	4,914	52.5
玉川上水	13,857	24,696	78.2
桜街道	3,993	7,063	76.9
上北台	7,434	13,031	75.3
合計	159,630	286,876	79.7

■多摩モノレールがもたらすモノレール沿線への人口や従業者数の増加は？

多摩モノレールの延伸で一体どのくらいの人口や事業所・従業者数が増えるのでしょうか。

そこで、既存の多摩モノレール沿線（16キロ）が開通後、どのくらい増加したか、国の統計で調べてみました。（モノレールの線から400m以内の地域で見ました。）

開通後約15年間に人口が1万5千人、19.7%も増加しています。2000年～2015年立川市の人口増加率が7.0%ですから大幅増加と言えます。

また、事業所が約500事業所、従業者数が1万6千人、従業者数は、開通後から24%の増加と、なっています。従業者の増加の多くは、立川駅のすぐ北部にある「立飛駅」「高松駅」の両駅周辺の事業所や施設の増加が貢献していると思われます。この駅の周辺は、モノレール開通後、大規模開発が進みました。

ちなみに、モノレール町田延伸沿線地域（延伸13キロ）の現在をみると、2015年時点で人口7万人、世帯数3万2千世帯、事業所数約3千5百事業所、従業員数4万4千人となっており、従業員数は、既存のモノレール沿線よりかなり少なくなっています。

ちなみにこの延伸地域は、人口が2000年から15年間で9.8%伸びています。町田市の人口の伸び率が14.5%なので、人口は、やや沈滞気味の地域と言えます。

多摩モノレール線から400mの 範囲の人口 事業数・従業者数 (上北台駅～多摩センター駅間)				
	2000年	2015年	増加数	増減率%
人口総数	77,779	93,101	15,322	19.7
世帯総数	35,142	45,363	10,221	29.1
	2001年	2016年	増加数	増減率%
事業所数	4,534	5,072	538	11.9
従業者数	68,099	84,443	16,344	24.0

※2001年 事業所・企業統計調査 4次メッシュ (500mメッシュ)

※2016年 経済センサス-活動調査 4次メッシュ (500mメッシュ)

多摩モノレール延伸ルートから400mの 範囲の人口・事業数・従業者数 (多摩センター駅南側～モノレール町田駅北側)				
	2000年	2015年	増加数	増減率%
人口総数	63,883	70,165	6,282	9.8
世帯総数	25,919	32,256	6,337	24.4
	2001年	2016年	増加数	増減率%
事業所数	3,292	3,491	199	6.0
従業者数	41,183	44,310	3,127	7.6

■延伸は、町田駅商業集積・町田市内沿線施設に買物・飲食、レジャーの来街をもたらすか？

モノレール沿線の大きな商業集積は、「立川駅周辺」と「町田駅周辺」の2集積であり、規模的には大体同じくらいである。街の性格はやや違うが……。また、多摩センター駅周辺も商業集積は、ある程度充実している。※参考：<http://www.tajima-m.com/machida%20data.html>

立川駅周辺と町田駅周辺、両集積の中間地点（両駅から25分程度）は、駅で言うと、多摩センター駅～多摩センター南部の設置駅が時間的な中間地となる。これらの駅の地域が立川駅周辺と町田駅周辺の2集積の誘客を競い合う地域となるかと予想します。

また、この地域は、地元多摩センターの商業集積や近隣の南大沢のアウトレット、新百合ヶ丘駅、聖蹟桜ヶ丘駅、橋本駅などの商業集積に囲まれ、競争的には大変厳しいエリアでもあります。以前は、多摩そごう、柚木そごう、三越などの百貨店が営業しておりましたが、聖蹟桜ヶ丘の京王百貨店を除き、すべて撤退してしまいました。このエリアの商圈は、大型店が過剰で競争が厳しく、各集積の商圈が幾重にも重なりあっているエ

リアです。加えて、多摩センターからの運賃 IC408 円（予想）がやや高めですので、町田駅周辺の商業集積への多摩市からの来街者は、あまり期待できないと言えます。結局、町田市内の延伸地域からしか、来街者の増加は期待できないではないか。この町田市内の延伸沿線地域の住民は、そもそも車やバスで町田駅周辺には来街していると推察されます。よって、車やバスで町田駅前に来街していた人がモノレールを利用して来街するだけのことになりそうです。

町田駅前の商業集積が恩恵を蒙るようになるのは、沿線人口が増加する開通後 5 年後、10 年を経た時期段階でないかと予想します。

一方で、来街者として期待したいのは、沿線の大学群の学生層です。現在は、多摩センターで降車して小田急・京王に乗り換えている学生を町田駅の集積に来街してもらって買物・飲食してもらいたいところです。町田駅までの運賃の高さがありますので、一工夫必要です。

次に町田市内の沿線施設をみると、延伸ルートの沿線には、小山田緑地・谷戸群、尾根緑道、芹ケ谷公園・国際版画美術館が立地しています。これらの中で、広域から誘客できそうな施設は、(少し甘く見て)、小山田緑地・谷戸群、国際版画美術館の 2 施設と考えるが、利用者層の幅は狭く、マーケットは小さく、集客にはあまり繋がらないと考えます。

一方、多摩センターより北部沿線には、サンリオピューロランド、多摩動物公園、高幡不動尊、立川駅前商業集積、昭和記念公園、ららぽーと立川立飛があり、知名度のある広域集客施設を抱えています。レジャー目的の利用者は、町田市内のモノレール延伸地域より北部方面の沿線施設への流れが強そうです。しかし、これらの施設に町田市民が出向くかということ、開通当初は、開通ブームで利用する人は多いかも知れませんが、街の勢圏の限界、運賃の高さ、所要時間の長さで、なかなかむずかしく、サンリオピューロランド、多摩動物公園、正月時期の高幡不動尊くらいではないでしょうか？

駅名	広域集客施設
立飛駅	ららぽーと立川立飛
立川北駅・南駅	立川駅前商業集積(伊勢丹、高島屋、ルミネ等)、シネマシティ、国営昭和記念公園、たちかわ競輪場、ウインズ立川、中央線・南武線
高幡不動	高幡不動尊
多摩動物公園駅	多摩動物公園
多摩センター駅	駅前商業集積、サンリオピューロランド、イオンシネマ、京王線・小田急線
小山田緑地(仮)駅	小山田緑地 ・谷戸群
町田駅	駅前商業集積(小田急百貨店、東急ツインズ、丸井、ルミネ、芹ケ谷公園・国際版画美術館、横浜線・小田急線

■横浜、江ノ島・鎌倉、小田原方面のお出かけに利用してもらえるか？

運賃の高さにあまりこだわらないレジャー的な交通機関としての利用は、当然期待できると言えます。横浜方面、江ノ島・鎌倉方面、小田原方面へのレジャー・旅行の乗り継ぎ交通機関としての利用は充分考えられます。

モノレールの沿線居住者、並びに立川駅から近い中央線の駅、高幡不動駅から近い京王線の駅、多摩センター駅から近い京王線の駅などからの利用者が期待できる。しかし、その利用は期待できるものの、他の交通手段もあることから需要自体は、小さいと言えます。

■多摩モノレールの町田の足「神奈中バス」への影響は？

延伸ルートは、“神奈中バス”町田営業所の重要路線(おそらく)である町田街道沿いの近くの道路が予定されています。(町田営業所のバス路線地図の上に予定ルートを示した。町田街道沿いと言っても、平行して走っている町田街道北側(町田街道から数百m)の道路を桜美林大学の北側からまっすぐ町田市民病院へ向かいます。)

この町田街道のバス路線を利用している人がモノレール延伸ルートのメイン利用者となります。どのくらいの方がスイッチするかは予想できませんが、その分、神奈中バスの利用者も延伸開通当初は、減少することになります。

懸念点は、神奈中の町田営業所内の運行・経営にどのくらい打撃を与えるかです。少子高齢化の中で、少しずつ減便が進んでいる中で、それが大きいと、神奈中バスの減便に拍車をかけます。加えて、モノレールは、駅区間がバス停留所の区間より長くなることで、高齢者の利用にはやや不便と言うデメリットもあります。



以上のことから、以下にモノレール町田方面延伸によるメリット・デメリットを挙げてみました。

	メリット	デメリット
移動についての影響	<ul style="list-style-type: none"> ● 多摩市・日野市・立川市～町田市間が乗り換えなしで移動利便性は高い。 ● モノレールの車窓からの眺望は、魅力的です。(「運賃は高いけど、一度は乗ってみるか」) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 10キロ以上の普通運賃がI C 408円と高く、多摩市・日野市・立川市～町田市間の気軽な都市間移動は、期待できない。 ● 立川駅～町田駅間の所要時間や運賃がJR線に比べ長く、高くなることが予想され、本来のプロジェクトの目的の達成はやや弱い。 ● 町田駅止まりであり、乗客数の多さは、立川駅ほどには、期待できない。
沿線地域への影響	<ul style="list-style-type: none"> ● 延伸ルート近くで町田駅方面に路線バスを利用していた人は、所要時間が短縮される。 ● モノレールの延伸により、沿線地域の人口や事業所の増加が期待できる。 <ul style="list-style-type: none"> → 近年、少子高齢化の進行と特に郊外地域の停滞があるので要注意！！ ● 町田駅は、数万人の乗降客が増えることで、町田駅周辺商業集積(買物・飲食等)への経済効果が期待できる。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 沿線人口の増加による効果 ➢ 多摩市などの北部地域からの来街はあまり期待できないが、沿線の中央大学・明星大学、桜美林大学の学生の飲食等需要を取り込める可能性がある。 ● 高齢化が進む小山田桜台団地・山崎団地などの沿線団地の活性化・人口増加のチャンスが生まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスの停留所間の距離より駅区間が長いため、使いづらい。特に高齢者 ● モノレール延伸地域を運行するバス路線の利用者減少が予想されるので、その減少が市内の路線バスの便数減少に影響を与える可能性がある。(山崎団地や小山田桜台のルートは神奈川中央バスにとって重要な路線である。※<u>ツインライナー</u>など大型車両が運行中) ● 予定ルートは、小山田桜台団地・山崎団地の大規模団地と接するが、駅から離れているところが多く、モノレール駅までは、路線バスの利用が必要であり、乗り継ぎが不便。(そのまま乗車して町田駅まで路線バスの方が便利で運賃が安いケースもありそうである。)

【まとめ】

- 町田駅と多摩センター駅間やそれ以北の駅は、高めの運賃になりそうなので都市間移動(買物や飲食による移動、レジャー移動)には、使いづらく、あまり期待できないか？気軽に利用する運賃額でないので通勤・通学の利用中心になりそうである。
- 多摩センター駅やその北部方面の駅からの、町田駅商業集積や町田延伸ルート沿線施設への定期外での流入・来街は、あまり期待できない。
- 開通により、神奈中バスの既存路線へ影響(減便・路線廃止)が懸念される。
- モノレールの駅区間が既存路線バスの停留所間に比べ長く、モノレール駅の上下動は、高齢者には不向き。
- 延伸地域の人口は増加するであろうが、人口減少社会の中、増加スピードが遅いことが予想される。
- 学生の町田駅周辺への来街増加が期待できる。しかし、街としての仕掛けは必要であろう。

★採算性よりも、多摩南北間の交流を育む運賃設定も必要！！

多摩地域を南北に縦断するこのプロジェクトですが、この沿線(延伸ルートを含め)の隣接市同士は、人の行き来はあったものの、それ以外の市同士の移動は少なく、需要自体がそもそもなかったのですから、採算がとれるわけがない。

運賃をざっくり予測してみました。気軽に利用できる運賃にはなりそうもないです。多摩都市モノレールが採算をとれる運賃に設定すると、利用機会も少なくなり、何のために多摩の南北に鉄道を敷設するのか、よくわからんことになりそうです。

多摩地域は、新宿を起点とした東西方向で人流があり、経済・文化が広がっています。これに対して、多摩地域内部での南北の交流は、東西の強さに押され、小規模で広がって来ませんでした。

ここは、大風呂敷を広げて、これまでほぼ断絶していた多摩の南北間の人流を動かし、多摩の経済圏・文化圏を作るぐらいの立ち位置でプロジェクトを進める術もあるのではないかと考えています。多摩地域の南北間に人流が仕事・通学・買物・レジャーで活発になると、南北間の交流や経済・文化の交流が出来て多摩地域経済圏的なカタマリが出来上がっていく可能性があると思います。

そのためには、運賃自体をJRや小田急に互角レベルまでに抑えて、運賃を設定し、利用を促進する必要があります。当初は、需要自体がほとんどないので、ある程度、利用者が膨らむまで東京都が補填する形を取る必要があります。多摩都市モノレール自体は株式会社ですが、実態は東京都の外郭団体のようなものですから、東京都交通局の都営地下鉄や都営バスのような発想で役割ポジションを担わせても良いと思います。

東京方面に乗り換えるためのただの通勤・通学線にするのか、多摩の南北を広く繋ぐ経済・文化の基盤線とするのかで、運賃の設定が違ってくると思います。一種の投資です。

★本当に今のルートでいいの？乗りたい気持ちがおきない町田延伸ルート！！

以下、上記までの考察と少し関係はありますが、以下個人的な趣味の範囲での提案です。

町田延伸ルートは、変更できないのは、ある程度承知ですが、ここでは無視して新ルートを提案します。

現在の町田方面の延伸ルートには、切符を買って行きたい施設がないですね。何故このルートを設定したのか、わからないとこです。(桜美林大学の学生定期？既存の道路が利用でき、総工費が恐らく安くなるということ？)

現在のルートより東側の鎌倉街道沿いを通り、芹ケ谷公園に至るルートが自分にとっては魅力的です。

具体的には、小野路・小島資料館、野津田公園・GION スタジアム、自由民権資料館、ぼたん園、薬師池公園、リス園、ダリア園、菅原神社、芹ケ谷公園・版画美術館などの人が多く集う町田市の代表的な施設近くを通れば、町田市の地域振興に大いに繋がると思われます。モノレール自体は、他の乗り物に比べ車窓からの眺めが良く、レジャー性の高い乗り物であり、これらの施設とマッチングするものです。

市内の多摩市寄りの地域や町田市の代表的な公共施設群への交通は、車とバスの交通手段に限られ、断絶気味でしたが、モノレールが上記エリアの施設を結べば、他の都市との観光レジャー交流も増えるし、沿線地域の魅力も増し、不動産的価値も上昇すると考えます。多摩モノレールにとっても企画切符が作りやすいくすし、Jリーグの応援に行きやすくなり、各公園施設の来場者も増えるはずです。これらは、身近な近距離のレジャーですから、これらの施設に立ち寄った後、町田駅前飲食や買物をしてもらえらる可能性も高くなります。

現在の延伸ルートは、町田の魅力を引き出すものではないし、市民も市外の人も町田の魅力に触れるものでないです。市内の沿線以外の人の気持ちは開通した後でも盛り上がりませんでしょう。

許されるものなら、モノレールの魅力と町田の魅力を引き出す楽しいルートを検討してもらいたいものです。

※上記の仮想ルートなら、多摩センター～町田駅までの400mの範囲の2015年の国勢調査、人口57,671人、世帯数26,174世帯。予定延伸ルートに比べ18%ほど人口は、少なくなっています。



【仮想ルート各施設の来園者数・入館者数】

	2019年度	
リス園	149,351	町田市評価シートから
ダリア園	9,744	町田市評価シートから
GION スタジアム	99,077	ゼルビア試合、Jリーグ入場者数サイトから
町田薬師池公園 四季彩の杜 薬師池	(150,000)	未入手、リス園の同じ程度と推測
国際版画美術館	162,035	町田市評価シートから
総合計	570,207	

上記施設近くに仮に開通し、上記施設の利用者数が例えば1.5倍に増えたとすると、1年間で約85万人となります。既存の来園者数・入館者数の3分の1がモノレールに乗り換えたとなると、約17万人が利用することになるので乗降計34万人。また、開通効果の増加分28万人がそのまま、モノレールを利用したとすると、56万人、合わせて年間で90万人の乗降客が期待できます。1日約2500人の乗降客となります。これがほぼ定期外とすれば、仮に片道@250×往復(2回)×1日2500人=1日125万円の売上になる。×365日で、1年で約4億5千万円の売上を別途生み出すこととなります。現在の予定ルートでは、国際版画美術館だけになりますので、この売上は期待できません。

※修正点やご意見などがございましたら、info9@tajima-m.com (田島)までご連絡ください。

多摩都市モノレールの延伸計画 町田市

<https://www.city.machida.tokyo.jp/kurashi/sumai/kotsu/tetsukido/tamamonorail/index.html>

多摩都市モノレール町田方面延伸促進の概要 町田市

<https://www.city.machida.tokyo.jp/kurashi/sumai/kotsu/tetsukido/tamamonorail/tamamonorail.html>

予定ルート詳細

https://www.google.com/maps/d/viewer?hl=en_US&mid=1mZBNSSRbuOYoSynL3wTnpRerjzA&ll=35.594867841665994%2C139.42288101705617&z=14

多摩モノレール ホームページ

<https://www.tama-monorail.co.jp/>

多摩モノレール ウィキペディア

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%A4%9A%E6%91%A9%E9%83%BD%E5%B8%82%E3%83%A2%E3%83%8E%E3%83%AC%E3%83%BC%E3%83%AB%E7%B7%9A>

相模原町田経済新聞

<https://machida.keizai.biz/headline/3402/>

町田 未来駅シンポジウム・ライブ配信・2021年10月30日(土) 町田商工会議所

<https://www.youtube.com/channel/UCYsSn1oa1Gj0AF3109VKrNg/featured>

神奈中バス町田営業所路線図

<https://www.kanachu.co.jp/bus/route/pdf/machida.pdf>