

多摩の足 この1年

モノレール検証

小池課長はいきなり「開通当初からお客様の要望で、特に大きなものが2つありました。何かわかりますか?」と学生記者に聞いてきた。即座に学生記者が「料金とスピード」と答えると、小池課長は笑ってうなずき説明を始めた。「多摩モノレールは全長16^キで、全部で19駅あります。ということは1駅間の平均距離は0・9^キしかないのです、歩いたり

自転車に乗る方が多いのです。実際、1駅間の利用者は全体3%に留まっています。しかし、せつかくモノレールを造ったのに、乗ってくれないのでは意味がありません。そこで4月20日から「1駅100円」を導入したのです。この試みは鉄道としては全国で初めてのようです。」

その結果、「100円効果」はいかななものなだろう。すると小池課長は「実施後の10日間では100円にする前と比べ、1区間の利用者は6割の伸び」という。それじゃ、まずまずといったところかと思いきや、「中大生の利用増を期待していた多摩動物公園駅〜中央大学・明星大学駅前の一区間が、いまのところはまだ余り利用されていないようです。半額ということは単純にお客様も倍にならなきゃ元がとれないとい

ふるわぬ

100円切符

学生の声も 料金とスピ ードに集中

中央大学への通学アクセスとして、大きな武器となったモノレールが開通して1年以上たった。いまの在学生の半分は、バス通学の当時に知らないことになる。通勤・通学に限らず、買い物、レジャーなど広い用途に利用され、いまや多摩地区に必要不可欠な存在になった。しかし、数字だけで見ると、利用数は目標に届いておらず、とくに中大生の存在に、会社側は大きな期待を寄せているのが現実だ。昨年4月には通学定期券の割引率を大幅にアップしたり、回数券の枚数を増やすなど、より身近な乗物としての試みがなされており、4月20日からは「1区間100円」のサービスが登場した。

『Hakumon ちゅうおう』としても開通依頼、モノレールに関する企画を随時取り上げ、お伝えしてきたが、今回はその第3弾としてモノレール会社の小池潔総務課長から、この1年の総括と、そしてモノレールの「これから」を話していただいた。

(学生記者〓木瀬恵子、真田季実子)



多摩丘陵地帯を走る

富士山、高幡不動と沿線一のビューポイントに行くモノレール

(多摩モノレール会社提供)

うことだね」と苦笑いした。
他の鉄道との接続駅になっている駅までの1区間は、一般客の利用増につながっているようだが、特に多摩動物公園駅のホームの寂しさといったらない。モノレール会社は、動物公園駅から坂道通学の「楽チ

ン効果」を狙ったわけだが、学生の反応は「天気が相当悪いとか、体力がないときなら話は別だが……」とか、「中大駅から校舎までだって遠い。それなら多摩動物駅から歩いた方が早い」といった声も聞かれ、モノレール側の読みをいまのところ裏切つて

いる。小池課長は「まだ始まったばかりで、広報の足りないところもある。多くの学生さんに知ってもらいたいですね」と語った。
一方、多摩動物の坂道に悩むということより、京王線の高幡不動―多摩動物の本数の少なさに困るという人

も多く、「高幡からのモノレールの料金を安く」という学生の声が強いのも事実だ。
とはいえ、今後もし1000円切符は続けていくという。これから梅雨に入ったり、暑くなってくると、利用する人も増えると見ている。

iモード検索を開始

ここで、学内のモノレールについての声を集約してみると、主に①料金が低い。②車両編成が短い。③スピードが遅い。④本数が少ない。⑤改札が狭い。⑥運行上の天候対策、などの声が聞かれた。

特に①に関しては「1駅100円にするより、全体的な値下げをしてほしい」との声が強い。この提案に対し、小池課長は「正直、もろに経営に響きますからね(笑)。それに国の認可が必要ですから」と、料金面での改善は難しいようだ。

次の②③については、現在の総車両数は15編成60両である。うち、予備、検修が1編成ずつで、実際の運用車両は13編成・52両である。

まず、②については、ホームの長

さに限界があるので無理。だとすればスピードと本数で補うしかないが、「いまでも最高60^キも出しているんですよ。しかし、1区間が短い、カーブが多いので……」との答え。

それでは残された解決策は、④の本数を増やすしかない。これについて小池課長は「現在、朝夕ラッシュシユ時6分、昼10分間隔で走っていて、いまの利用者数でいけば、すぐに増発の見通しを立てる状況にはない。中大生用に臨時便を出しているんですけど、どうも混雑する時間帯と少しずれているようで、今後、ダイヤ改正などで見直していきたい」とおっしゃった。

⑤については「会社側としても問題意識を持っています。より利用し

やすいよう現在検討中です」とのこと。最後の⑥に関しては、降雪により運行が不能になるアクシデントがあっただけに、学生の関心もここに集中した。元来、モノレールは風雨に強い。そもそもモノレールは車輪で走行桁を挟んでいるので風に強く、高所を走るので浸水などが無いはずなのに……。これを小池課長は次のように説明してくれた。

「電車の前に取り付けたブラシで雪を払い落とし、その上に融雪剤を撒き、それでも雪が融けないときは砂を撒きます。この冬にストツプしたときは、融けずに残った雪が、凍ってしまつてツルツルのアイスバーン状態になってしまいました。多摩モノレールはモノレールの中でも最北にあるため、雪が降ったときには、東京モノレールのような海沿いを走るのは違って、雪が融けにくい

ともあれ、いまは中大生の約3分の1が何らかの形でモノレール通学に依存しているのは事実。小池課長の説明によると、全線開業直後の3

1日10万超えるメド

です。この時の教訓を生かして、雪が降っても運行できるような対策を考えています。そして4月10日から、iモードによる料金や運行状況などの検索サービスを始めたことを強調された。

か月は大学の休みと重なったこともあり、1日の平均乗客数は5万8千人であったが、4月に入ると、通学定期の割引拡大(それまでの50%か



学生記者に説明する小池課長

ら70%へ移行)や回数券の枚数を11枚から12枚に増やしたりして一気に通学定期客が(1~3月比の)10倍になっている。

乗客数も60%増え、8万人の乗客を維持している。定期券利用者はこのうち半数を占めている。またこの4月には開業以来、初めて1日平均の乗客数が10万人を超える見込みとのことです。

さらなる料金値下げや時間短縮を



「改札口が狭い」という声も

望む学生側と、1人でも多くの学生の利用を期待するモノレール側との微妙な「ズレ」を今後、どのように一致に向かわせるか。モノレールの存在が学生の間に浸透してきたことは確かなようだ。

開通1年を過ぎた時点の総括として、小池課長は「モノレールが地域に浸透し、根付いてきたといえるでしょう。今後に向けての自信がつきました」と話していた。