

モノレールが開通して早くも半年が過ぎ、中大生の通学事情などが大きく変化しつつある。学校当局もびっくりするほどの変わりようで、学校から示されたデータでも、以前の交通渋滞にイライラさせられたバス通学より、時間が確実なモノレールの開通を、いかに学生が待ち望んでいたかを裏付けるものばかりだった。そこで、学生記者は多摩都市モノレール会社社長の木内孝蔵氏や総務部長の金子正一郎氏、中大生協の不動産事業部の方たちに

## ラッシュ時の増発「検討する」

## 木内社長

「立川より北は一般交通の渋滞緩和、南は交通網の不便の解消です。モノレールを開通させる目的は、少しは達成したと思いますよ」と木内社長。「いえいえ、私たち学生もモノレールの開通を非常にうれしく思います。これまでのバスによる通学条件から開放され、快適な気分です学校に通っています」と学生記者。こんな調子で社長との話は始まった。

①時間帯によって込みすぎる。②初乗り運賃が高い。③景色はきれい。④沿線の観光ポイントをうまくアピールしている。⑤障害者に優しい配慮がされている、などである。とくに①②に関しての声は学内に強い。果たして、モノレール会社側の読みと、中大生側の読みに「ズレ」はないか。あるとすれば、どのくらいの「ズレ」か。

会社側の調査によると、全中大生

改めてお目に掛かり、「中大生のモノレール効果」を検証してみた。通学事情の変化は、本文の詳しいデータを見ていただければ一目瞭然だが、住居環境の変化は現在のところ、それほどダイナミックな動きはないようだ。木内社長からは「中大生への期待と多摩地区の発展」について、熱く語っていた。具体的には、「ラッシュアワーの増便を検討する」という話も飛び出すなど、かなり内容の濃い取材となった。(6ページに大学調査による利用状況の表)



木内社長

2万7千人のうち平日の利用者は2万人。そのうちの半分は1万人がモノレール利用者とみている。また、大学側の調査による利用者数は別表の通りだが、数字的にあまり差異が生じていないので、会社に対する質問などは、あくまで会社側の数字を根拠に話を進めさせていた。質問は、モノレール路線に関して

質問することにした。まず①に関して「モノレールの増発はあり得るのか」と伺ったところ、社長のお答えは次のようなものだった。

「4月のある1日の乗降者数は9万3千人で、会社側が目標としている11万6千人に達していない。したがって、会社側は現段階では増発するほどのものではないと考えており、6分間隔で運行している」

だが、私たち中大生が授業直前に間に合う時間帯のモノレールに乗ろうとすると、その込み方はハンパではない。「JRの満員電車という感じだ。そこで、せめてもの改善策として、込み方がひどい平日、「中央大

## 検証

# モノレール効果



学・明星大学駅」に着く上北台方面  
 行きの9時台の電車を、増発してい  
 ただけないかを提案してみた。例え  
 ば9時台は9時1分、同11分と、間  
 隔が10分も空いている。「ここに、  
 せめて1本だけでも」と社長にお願  
 いしたら、「それは十分検討すべき

課題だ」と答えてくださった。  
 また、各駅2カ所に車椅子の乗客  
 がモノレールに乗りやすいように、  
 ホームにスロープがついているのを  
 皆さん、知っていますか。これにつ  
 いては「どういう角度で、どうい  
 う大きさがいいかを職員の方が何度

も  
 実験し、さらに障害者の方に頼んで  
 テストを何回も繰り返し返した」と説明  
 された。「なるほど。こういう小さ  
 なことにも、いろいろな苦労が施さ  
 れているんだな」と思わず納得した。  
 次に②の初乗り運賃について。ま  
 ず2000円を不満とする声がかかり

## ガラリ変わった通学路

- ① 中大側出口はご覧の通り
- ② ラッシュ時の自動改札口

あるが、会社はどう思っているのだ  
 ろうか。例えば、モノレールの多摩  
 動物公園駅から中央大学・明星大学  
 駅までの1区間を1000円にすれば  
 利用者は増えると思われる。とくに  
 雨の日などは、多摩動からの坂はき  
 ついたため、1000円案は非常に助か  
 ると申し上げた。

すると社長は「2000円という値  
 段を下げることは難しい。そこで会  
 社としては、代替え措置として回数  
 券を10枚分の値段で12枚分出す努力  
 をしている。これによって事実、回  
 数券の利用者はグンと増えた。また、  
 1駅区間だけなら1000円、1500  
 円にしようかという案は、あるには  
 あるが、いまの法制上では2割引ま  
 でなら運輸省に届けねばすぐ認めら  
 れるが、5割引ともなると、さまざま  
 なな制約があり、すぐに実現という  
 わけにはいかない」とおっしゃった。  
 最後の、今後の展望について何っ  
 てみた。社長は「三多摩に380万  
 人も人が住んでいるのに、現在のの  
 交通機関の多くは都心を中心に動い  
 ている。これでは三多摩が23区に従  
 属した形のままであり、地域の一体  
 感が出てこない」と危機感を表した

うえで、「ゆくゆくは、三多摩をモノレールでつないで、地域社会の振興に役立てたい」と話された。

さらに「沿線には5つの市があるが、全線19駅のうちの5駅を地域の人たちに交流の場として使ってほしいと考えている。また、うちのモノレールの下にあるケープルには、まだ余裕が残っている。そこで、これを使ったサービスが何かできないかな、ということも考えています。例えば、中央大学・明星大学駅に大学



昼間はのんびり

の休講情報や地域情報を映すようなボードを置くのもいいね」ともおっしゃった。

最後に、社長は「実際にモノレールを利用して若くは人の発想が、今後のモノレールを変える」とまでいわれた。

今回の取材で、社長のお話のところでごくに、私たちの意見がダイレクトに伝わり、それが実行される可能性があることを感じた。

(竹尾 智成、土井 啓士)



いまや、この道がメインルート

## 追いつかぬ沿線の物件数

「一言でいうと、学生の希望は京王線沿線からモノレール沿線に完全にシフトしたといえると思います。しかし、住宅の物件数が釣り合っていないため、学生のニーズに応えられないのが現状です」と大学生協不動産事業部長の飯塚紀一さんは説明してくださった。

今年の新入生は多摩センター周辺

や高幡不動の物件を選ばざるを得なかった。実際にモノレール沿線を希望しても、沿線は田畑ばかりでアパートがないということだ。どうやら、アパートを建てようとしている地主さんも、モノレール沿線の居住を希望する学生が、これからどういう増え方をしていくかどうか、様子をつかがっているところらしい。

学生がアパートを選ぶ際に最も重視するのは、当然のことながら、通学が便利かどうかということである。その論法でいけば、おそらく来年以降は沿線のアパート物件数も増えてくるだろう。といっても、学生のアパート選びの条件はこれだけではなない。コンビニエンスストアやスーパー、病院、図書館といった周辺環境が整っているかどうかというのも大事になってくる。

これらの環境が整うのは時間がかかるが、田んぼだらけの沿線が「学生の住まいの街」となる日はそう遠くないと実感した。

(佐多 愛子)

## 学生の声

# 当面の穴場?! 高幡不動

# 遠くなった?! 総政学部

新入生の生活もそろそろ落ち着いてきただろう。モノレールに関する学生の反応をキャンパスで拾ってみた。

「家を出る時間が今までより20分遅くてすむようになったので、以前より授業に出やすくなりました。立川から乗っても座れるし、バスと違って時間が正確なのがいいです」というのは、埼玉県から通う3年男子学生。授業開始から30分以上遅れると欠席となる授業は多い。20分の差とはいっても、朝の通学ではこれが大きい。

「青梅線沿いに住んでいます。モノレールのおかげで通学がしやすいし、何よりも多摩センターにおぼあちゃんに住んでいるので、モノレール開通を5年前から待っていました」と答えてくれたのは1年女子学生である。

そんな時間短縮という利点でモノレール称賛の声が高い中で、一番クールだったのは総合政策学部の学生だった。

「時間的には、いままでと変わっていない」と皆、口をそろえていう。「学部棟とモノレール駅が遠い」というのがどうやら共通の理由のようだ。今までバス停が一番近いと文学部に、うらやましがれていた総合政策学部だが、一転して全く正反対の立場になってしまった。

## 通学定期は納得

しかし、いずれの学部生からも異論がなかったのは、通学定期の安さである。通学定期運賃は各方面の要望に依り、4月1日に値下げされた。1カ月間の定期券だけを見ても、立川北から中央大学間は9600円から5760円への値下げ、多摩セ



この階段を上るときだけは静か

た中大生の遊び場は、これからどう変わっていくのだろうか。

「立川で遊ぶようになった」というより、「高幡での飲み会が多くなった」という意見が多い。「高幡不動は京王線沿いにあるうえモノレールを使えば小田急線のある多摩センターにも行けるし、中央線のある立川にも行ける。みんなが帰りやすい場所だから、これから高幡の利用が多くなったのではないか」という3年男子学生がいうように、高幡は注目を浴びている。

こうして、さまざまな効果を生み出しているモノレールだが、多くの要望も学生から聞くことができた。

「初乗りを安くしてほしい」  
「カードにサービス料金を入れて欲しい」  
「学校の時間に合わせて」

「小田急との接続を良くして」  
「朝の本数を増やしてほしい」  
「もっとスピードアップできないか」

とはいえ、通学コースはガラリと変わった。同時に中大キャンパスも徐々に姿を変えていく――。

（渡辺久美子、大谷秀之）  
ムニブ シディキ

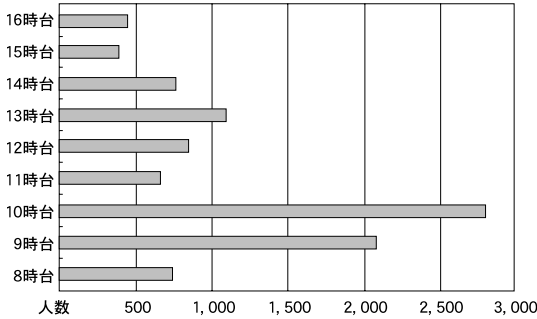
京王バス  
利用者数

時 間	多摩センター駅発 中大バスターミナル 降 車 人 数		豊 田 駅 北 口 発 中 大 北 西 人 降 車 人 数	
	1998.10.20 調 査	2000.5.15 調 査	1998.10.20 調 査	2000.5.15 調 査
8:00～ 9:00	198	63	116	84
9:00～10:00	374	70	368	37
10:00～11:00	383	100	339	91
11:00～12:00	450	29	217	21
12:00～13:00	245	41	141	59
13:00～14:00	258	40	170	26
14:00～15:00	216	28	141	31
15:00～16:00	109	14	54	17
16:00～17:00	88	21	67	16
合 計	2,321	406	1,613	382

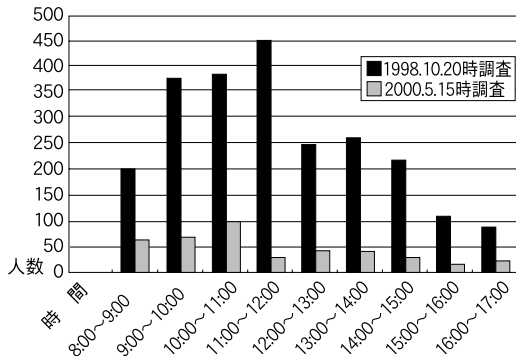
多摩モノレール中央大学・明星大学駅  
時間別(10分間隔)降車人数

時 間	人 数	%
8時台	745	8%
9時台	2,080	21%
10時台	2,810	29%
11時台	660	7%
12時台	849	9%
13時台	1,091	11%
14時台	759	8%
15時台	391	4%
16時台	443	5%
合 計	9,828	100%

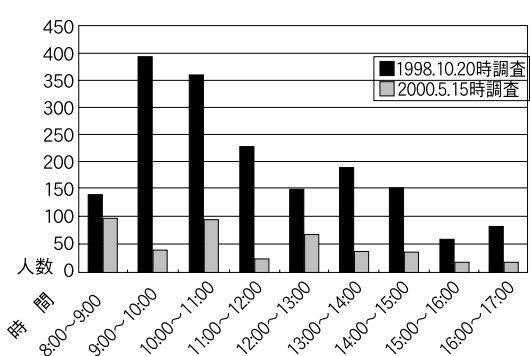
多摩モノレール時間別中央大学・明星大学駅降車人数



多摩センター発 中大バスターミナル降車人数



豊田駅北口発 中大降車人数



一目瞭然  
モノレール  
開通「前と後」

この表は、中大総務部（交通  
網整備担当）が、モノレール開  
通前の1998年10月20日のバ  
ス利用状況と、開通後の200  
0年5月15日のモノレール開  
通後の「中央大学・明星大学駅」  
乗降者数を比較したものです。