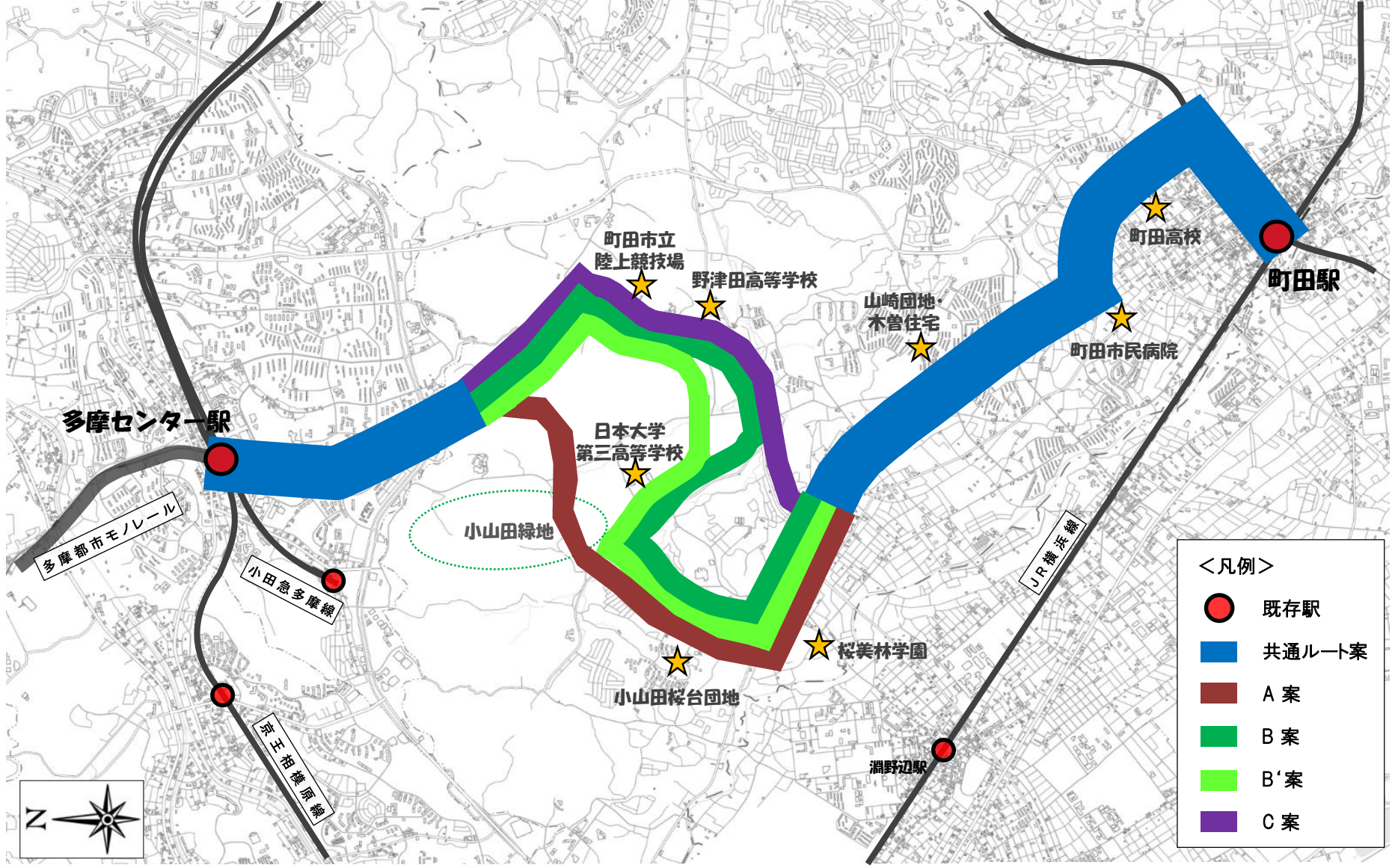


検討ルート案

出典：国土地理院地図に加筆



※ルート図はイメージであり、詳細については今後深度化を図る

評価手順とモノレールの費用対効果に関する評価

<評価手順>

(ステップ1)費用対効果の確認

(ステップ2)まちづくりに関する評価の確認



ルート選定では、費用対効果が確保されていることに加え、モノレールとまちづくりとの相乗効果があるかを重視

<モノレールの費用対効果に関する評価>

項目	A案	B案	B'案	C案
延長	約 13km	約 16km	約 16km	約 13km
特徴	198号答申が想定	市内主要拠点を概ね通過する	B案の短縮ルート	多摩センター～町田間の速達性を重視
需要	約 80 千人/日	約 75 千人/日	約 74 千人/日	約 73 千人/日
費用対効果※ (B/C)	約 1.4 > 1	約 1.1 > 1	約 1.1 > 1	約 1.4 > 1

※ ある事業の実施に要する費用に対して、その事業の実施によって社会的に得られる効果（便益）の大きさがどのくらいあるかを見るものであり、その値が1以上であれば、その事業は妥当なものと評価される。

(出典：「公共事業における費用便益分析の役割」より抜粋)



全案で費用対効果の確保を確認

<まちづくりに関する評価>

項目	A案	B案	B'案	C案
アクセス性が向上する主要拠点	○ 小山田桜台団地 桜美林学園	◎ 町田陸上競技場 野津田高校 日大三高 小山田桜台団地 桜美林学園	◎ 町田陸上競技場 野津田高校 日大三高 小山田桜台団地 桜美林学園	△ 町田陸上競技場 野津田高校
計画済みのまちづくりとの連動	◎ 団地再生、 乗継拠点の整備	◎ 団地再生、 乗継拠点の整備	◎ 団地再生、 乗継拠点の整備	△ 団地再生
モノレール延伸を契機とする更なるまちづくりの可能性	△	◎	○	△
導入空間となる道路整備の必要性	◎ 交通の分散化 病院アクセス向上	◎ 交通の円滑化 病院アクセス及び 通学路の安全性向上	△ 病院アクセス及び 通学路の安全性向上	◎ 交通の円滑化 病院アクセス及び 通学路の安全性向上
考慮すべき周辺環境	△ 小山田緑地を トンネルで通過	○ 小野路宿通り景観形成誘導 地区を避ける計画	○ 小野路宿通り景観形成誘導 地区を避ける計画	○ 小野路宿通り景観形成誘導 地区を避ける計画

まちづくりに関する評価と検討結果

<モノレールとまちづくりとの相乗効果>

- ・多摩都市モノレールの町田方面への延伸により、沿線地域の活力や魅力の向上が期待される
- ・今後、沿線地域の更なる活性化とともに、モノレール事業の安定した事業性の確保に向けては、速達性のみならず、現時点で確実に需要が見込める拠点を經由することが必要
- ・さらに、今後、沿線開発等のまちづくりが進むなど、更なる需要の増加が見込める拠点を經由することが重要

(A案)

速達性は優れている。

小山田桜台団地や桜美林学園など現時点で確実に需要が見込める拠点を經由する。

現道がなく、小山田緑地をトンネルで通過するため、沿線開発等の余地が少なく、環境への影響も懸念される。

(B案)

速達性は他ルートに比べやや劣る。

小山田桜台団地や桜美林学園など現時点で確実に需要が見込める拠点を經由する。

現道がある地域を經由し、新駅周辺等において新たな沿線開発等が期待できるとともに、町田陸上競技場や野津田高校、日大三高など更なる需要の増加が見込める拠点を經由する。

(C案)

速達性は優れている。

小山田桜台団地や桜美林学園など現時点で確実に需要が見込める拠点を經由せず、需要が少ない。

現道がある地域を經由し、新駅周辺等において新たな沿線開発等が期待できる一方、町田陸上競技場や野津田高校などは經由するが、短絡するルートのため、更なる需要の増加が見込める拠点の經由は限定的である。

<検討結果>



モノレールとまちづくりとの相乗効果の観点から、B案を選定

選定されたB案を基本に、今後は、各種課題の解決に向けた取組を進めるべき
(需要の創出に資するまちづくりの深度化を図り、収支採算性の更なる精査等を行うべき)