

## 7

新宿～多摩センター間輸送  
～「多摩ニュータウンの路線」とその先

経済学部 3 年

佐藤 達飛

## 1. はじめに

京王相模原線、小田急多摩線の歴史はまさに多摩ニュータウンの歴史と共にあったとあって良い。現在では人口 20 万人以上を数え、計画人口に至っては 30 万人以上もあった多摩ニュータウンの紆余曲折は、この二路線の動向に多大な影響を与えてきた。

本稿では、新宿～多摩センター間の京王・小田急の双方の歴史、現状、及び今後の展望について多摩ニュータウンのおおまかな動向を添えて論じることとする。

## 2. 各路線の概要

京王相模原線は調布～橋本間を途中多摩センターや永山駅を經由して結ぶ路線である。線内を走る優等列車の多くは新宿・都営新宿線本八幡方面へと直通し、都心と多摩ニュータウン地区間の輸送を担っている。

小田急多摩線は新百合ヶ丘～唐木田間を途中多摩センターや永山駅を經由して結ぶ路線である。急行列車は新宿まで直通運転を行い、京王相模原線と同様、都心と多摩ニュータウン地区間の輸送を担っている。

いずれの路線も新宿～多摩センター間を結んでいるとはいえ、両者の経由・経路には違いがある。というのも、小田急線はやや南方に位置する新百合ヶ丘から線路を分岐させているため、京王よりもやや遠回りのルートになっているのだ。

## 3. 多摩ニュータウンの始動と幻の計画たち

1960 年代の東京では、過剰な人口集中による住宅難・スプロール現象が発生していた。この喫緊の課題に対処するために行われたのが多摩ニュータウン開発計画である。開発面積約 3000 ヘクタール、計画人口 34 万人、稲城市、多摩市、八王子市、町田市に跨る大規模なプロジェクトがこうして始動することになったのである (1)。



図 1: 多摩ニュータウンの地図 (株式会社多摩ニュータウン開発センター、『南大沢のご紹介』)

しかしながら、当時の多摩ニュータウン地区は多摩丘陵の緑あふれる地である。現在にも公園や緑豊かなその町並みにその面影を残しているが、当然ながらそんな地の交通事情は脆弱であり、道路の舗装すらままならない場所もあった。そこで京王と小田急と西武は、都心から多摩ニュータウンへのアクセス鉄道の建設計画を立てたのだった(2)。

驚くべき会社の名前が出た。西武鉄道である。なぜ西武鉄道にそのような建設計画を立てる余地があったというのか。それは西武多摩川線という路線の存在のためである。西武多摩川線は武蔵境～是政を結ぶ、西武鉄道唯一の孤立路線である。西武はこの多摩川線を延伸することで多摩ニュータウンへのアクセスを実現しようとした。しかしながら、この路線の都心側ターミナルは「武蔵境」。経済の中心地たる新宿等の駅に至るには、中央線を経由する必要があった。しかしながら当時の国鉄中央線は混雑率 200%などゆうに超えるような超過密路線。その混雑を増長させるような西武の計画は国鉄の意向により実現しなかった。これが一つ目の幻の計画である(3)。

二つ目の幻の計画も中々に遠大である。実のところこれは京王、小田急両者に関係している。1963年、京王電鉄は京王多摩川から相模中野(津久井湖南)までの免許を申請、一方の小田急は1964年、喜多見～多摩ニュータウン～津久井郡城山町までの免許を申請した。津久井、というとそれほど馴染みのない地名かもしれないが、現在の相模原市緑区にある城山ダム(津久井湖)の近辺の地である。ここは京王、小田急の免許申請と同時期に完成した人工湖で、観光開発の計画もあり、鉄道建設の機運が高まった。しかしこの計画は結局の所観光需要の伸び悩みもあり頓挫することとなった。津久井湖といふとかなり山あいの場所であり、このような場所に鉄道が引かれようとしていたこと、しかもそれを二社が計画していたことは現在の目からすると驚嘆に値する。さらに付け加えるなら、とりわけ京王電鉄は津久井地区まで延伸することも見越して、高規格で相模原線を建設した。ある意味でこれは今現在にも残っている計画の面影、といえるかもしれない(4)。

## 4. 鉄道の建設

両社の免許申請は多くの区間が重複していた。両社の協議と小田急側の計画見直しの結果として、小田急は路線の分岐元を新百合ヶ丘とし、やや南側を迂回して多摩センターに至るルートに変更された。このように小田急が若干の妥協を甘んじて受け入れた理由としては、将来的に相模大野までの線増(すなわち複々線化)が必要になるであろうところ(現在の複々線区間は登戸～代々木上原)、喜多見から路線を分岐させることで二度の多摩川架橋の費用を負うことが不経済であった、という事情もあったようである(5)。

1971年に多摩ニュータウンの第一次入居が始まるのと平行して京王・小田急両線の建設が進められた。1946年に京王多摩川～京王よみうりランド、1949年に京王よみうりランド～多摩センター、新百合ヶ丘～永山が完成した(6)。鉄道開業前の多摩ニュータウンの住人は、舗装もままならない道路をバスで聖蹟桜ヶ丘駅まで揺られて通勤する、などということ強いられるくらいに、当時の交通事情は過酷だったようである(7)。

多摩ニュータウン開発の遅れもあり、(あるいは鉄道未通により遅れたという相互作用の一面もありうるが)開業初期こそ利用者は両社とも伸び悩んだものの、多摩ニュータウン開発の進行によって徐々に利用者は増えていった。

## 5. 多摩ニュータウン開発の進行と陰り

多摩ニュータウン開発はひとまず順次地域を拡大しながら進行していったものの、その展望には陰りもみられた。というのも、第一次入居の頃には奇しくも東京への人口集中は止み始めていたのである。それもあって、当初34万人の計画人口は下方修正されることとなった。

そもそも多摩ニュータウン計画、というのは決して牧歌的な計画ではなかった。このニュータウンは元々「田園都市構想」「近隣住区論」というイギリス等で発達した考え方に基づいている部分が多いが、土地の買収や膨大な計画規模といった困難を織り込んでなおニュータウン建設に踏み切ったのは、ひとえに急激な東京での住宅事情

の悪化が原因である。それもあってか、「田園都市構想」や「近隣住区論」で示されているいわば理想都市の姿からやむをえず乖離してしまった部分もあるのだが、そうってしまった原因である住宅事情の悪化という背景が第一次入居の頃にはもう既に消えかかっていた、というのは多摩ニュータウン計画にとって非常に残酷な顛末であったといえよう。これらの構想にあってはとりわけ職住近接で生活圏が狭い範囲内で完結した都市が目指されていたが、特に職住近接という理想を遂げる余裕が当時なかったことは想像に難くない(8)。

ともあれ、規模こそ縮小されたもののその後も計画は進行し、最初期の1970年代に諏訪・永山地区、1980年代に落合・鶴牧地区(多摩センター駅周辺)、南大沢地区、1990年代以降には大学・企業の誘致、サンリオピューロランドの開業、2000年の多摩モノレール開業と進展し、多摩ニュータウンの新規開発は一応の決着を見た(9)。

## 6. 京王と小田急競合の歴史と現状

総じていえば、長らく小田急側が劣位に立っていたといわざるを得ないだろう。というのも、多摩線開業時点で小田急は新宿～郊外輸送において既に小田原線、江ノ島線の二路線を有していた。そのため既に本線の線路容量は限界に近く、多摩線直通列車を多く走らせることは困難を極めた。それに加えて、小田急の線路は京王に比べて遠回りのルートをとっており、所要時間の面でも不利である。

対する京王も決して線路容量に余裕があったわけではなかったものの、元々本線系統の列車のみが走っていた京王線では線路容量の逼迫問題は小田急ほど深刻ではなかった。

これが今まで長らくの傾向である。しかし、現在では少し事情が変わっている。というのも、小田急は2017年に代々木上原～登戸までの複々線を完成させるに至った。対する京王は線路容量の逼迫にも関わらず複々線区間は新宿～笹塚間のみ。ここにあって線路容量の面では小田急はむしろ優位に立ったといえる。ダイヤ改正も合わせて小田急は新宿～多摩センター間を最短40分、今までより14分も短縮した。一方の京王は、ルートの効率性ゆえに日中こそ小田急よりも速達性の面で優位に立つものの、朝ラッシュ時には調布から先の本線区間での輻輳ゆえ所要時間が40分を越え、速達性の面で劣位に立つことになった。他方で京王は建設費償還のための相模原線加算運賃を廃止し、運賃面での優位性を確保した。ここにきて速さの小田急、安さの京王、という構図が生じることとなったのである(10)。

	京王	小田急
朝ラッシュ時	45分	41分
日中	31分	41分
運賃	330円	380円

図2. 京王と小田急の現行ダイヤでの所要時間(一例)と運賃(平日上り、多摩センター～新宿)

ダイヤ面では、京王が7時台13本、小田急が12本とほぼ同等の本数を確保している。ただしそのうち京王の最速達種別の快速急行は2本に対し、小田急の多摩線内最速達種別の通勤急行は6本ある。それを踏まえると、朝ラッシュ時の速達性においては小田急にかなり分があるといえそうである。

これらの差異を踏まえつつ、両社の乗降客数を比較してみよう。

	京王	小田急
永山	46,013	31,056
多摩センター	90,353	51,315

図3. 永山駅、多摩センター駅での京王、小田急両社の乗降客数(2019年度)

乗降客数では、京王が大きく勝っている。これには2つの要因が考えられるだろう。①定期旅客は定期券の安さから(特に会社の交通費補助は最安運賃を原則とすることが多い)京王を選択し、②定期外旅客も運賃と朝ラッシュ時以外の速達性から京王を選択する。ということである。

以上を踏まえると、京王・小田急間の競合は現在においても京王が優位に立っていると結論付けることができる。

## 7. 両線の意義と展望

多摩センター・永山～新宿間においては京王が優位であるとはいえ、両路線にはそもそも役割の相違がある。小田急多摩線は南に迂回するような路線になっているため、両社の経路・経路に大きく違いがあるのだ。例えば栗平駅(川崎市麻生区)は乗降客数 24,606 人と、永山に匹敵する利用者がおり、全列車が停車する。一方の京王は多摩センター以西の区間において永山よりも乗降客数の多い南大沢(多摩ニュータウンの最西端)を通して、相模原市の中心駅である橋本へと至る。両線とも多摩ニュータウンやその周辺で異なる圏域を持っており、それぞれに重要な役割があるといえよう。

しかしながら、現状ばかりでなく両線の将来に注目するとより面白いものが見えてくる。というのもこの両線には非常に重要な開発計画が待っているのだ。

### (1) 小田急多摩線

小田急多摩線の現在の終点は唐木田である。しかしながらこの路線は現在相模原～上溝～厚木方面への延伸計画が進行中である。この計画が実現すれば、東京神奈川間の南西軸交通が強化されることになり、対都心での利便性が低かった相模線沿線地域や相模原市の中心市街地の一端をなしている相模原駅周辺の活性化につながると考えられる(11)。



図 4. 小田急多摩線延伸予定図(『小田急多摩線延伸の促進』. 相模原市)

### (2) 京王相模原線

直接に有力な延伸計画があるわけではないものの、現在の終端駅である橋本駅はリニア中央新幹線の駅となる見込みである。これが実現すれば、橋本駅はさらなる拠点性を獲得することになり、京王相模原線の利用促進に好影響を与える可能性がある。

以上 2 つの計画がそれぞれ進行中であり、小田急多摩線、京王相模原線ともに今後の展開が非常に楽しみである。

## 8. 多摩ニュータウンの現状と課題

多摩ニュータウンはそもそも東京の住宅難に呼応して作られたものであり、その都心からの距離はやや遠い上、現状朝ラッシュ時の多摩センター～新宿の所要時間は 40 分あり、実際の距離以上に時間距離が遠くなっている面もある。

現在では都心回帰の傾向も強まり、都心への通勤圏として多摩ニュータウンはやや不利な立場にあるといえるだろう。

これを解決できるほぼ唯一の手段は京王本線の輸送力強化、すなわち複々線区間の拡大なのであるが、この計画は頓挫してしまっており、京王は現状の複線で大規模な輸送量をやりくりする他ない。

また多摩ニュータウンでは特に初期に入居が開始された地区での高齢化が問題となっており、また建物の老朽化も進んでいる。一方で緑豊かでペDESTリアンデッキの整備された良好な住環境は他の首都圏の住宅地には中々みられない大きな魅力でもある。再開発の成否が今後の多摩ニュータウンの明暗を分けることになるだろう。

一方で、現在ではコロナ禍によるテレワークの普及などにより、都心外縁への移住の機運も強まっており、そのような変化も多摩ニュータウンに影響を及ぼしてくる可能性はある。

交通の面でも多摩センター駅には多摩モノレールの南北への延伸計画などもあり、多摩センター駅がさらなる拠点性を獲得する余地は十分にあるだろう。そうなれば、小田急多摩線、京王相模原線の意義はさらに増すことになるだろう。

## 9. 「多摩ニュータウンの鉄道」からその先へ

先に述べた延伸計画により、新宿～相模原市間に京王と小田急の2路線が開通することになる見込みである。

相模原市は政令指定都市であるが、拠点性の面では政令指定都市としては不十分な面があった(12)。しかしながら今後リニアの開通、小田急多摩線の延伸は相模原市の流動に大きな影響を与えようだろう。

そして小田急多摩線は京王のターミナルである橋本駅と少し離れた相模原駅を経由する見込みである。橋本駅は京王相模原線・横浜線・相模線が交わり交通の要衝として商業施設の開発が著しく、相模原駅は相模原市役所を擁する行政の中心地である。このような役割の違いは両路線に異なる存在意義を生み出すことであろう。

開業当初は「多摩ニュータウンの路線」として、その歴史の激動の中に振り回されてきた両路線であるが、今後は相模原市という新たな舞台を獲得する。両路線がさらなる飛躍を見せてくれることを期待して、本稿の結びとしたい。

## 脚注

- (1)『多摩ニュータウン物語 オールドタウンと呼ばせない』. 上野淳, 松本真澄 .p8
- (2)『小田急五十年史』. 小田急電鉄株式会社 p487
- (3)『西武も乗り入れるはずだった東京の「多摩ニュータウン」幻に終わった原因は』. 乗り物ニュース.
- (4)『京王電鉄五十年史』. 京王電鉄株式会社 .p96
- (5)『小田急五十年史』. 小田急電鉄株式会社 .p490,496
- (6)『京王電鉄五十年史』. 京王電鉄株式会社 .p98
- (7)『ニュータウンの社会史』. 金子淳 .p108-111
- (8)『ニュータウンの社会史』. 金子淳 .p21-28
- (9)『多摩ニュータウン物語 オールドタウンと呼ばせない』. 上野淳, 松本真澄 .p20-22
- (10)『小田急複々線化1年、狙い通りの成果はあったか』. 東洋経済.
- (11)『小田急多摩線延伸の促進』. 相模原市
- (12)『相模原市広域交流拠点都市推進戦略 概要版 平成26年6月』. 相模原市. によれば、相模原市は購買力吸引力や昼間人口比率が周辺市に比べて小さいとされている。

## 参考文献

『西武も乗り入れるはずだった東京の「多摩ニュータウン」幻に終わった原因は』. 乗り物ニュース.  
<https://trafficnews.jp/post/83964/3>

『南大沢のご紹介』. 株式会社多摩ニュータウン開発センター .

<https://www.tama-nc.co.jp/introduction>

『小田急複々線化 1 年、狙い通りの成果はあったか』 . 東洋経済 . <https://toyokeizai.net/articles/-/272613>

『小田急多摩線延伸の促進』. 相模原市 <https://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/shisei/toshikotsu/1004835/1004842/index.html>

『相模原市広域交流拠点都市推進戦略 概要版 平成 26 年 6 月』 . 相模原市

[https://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/area/koikikoryu/material/citydev/p12\\_senryakugaiyo.pdf](https://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/area/koikikoryu/material/citydev/p12_senryakugaiyo.pdf)

以上いずれも最終閲覧 2021 年 11 月 5 日

『ニュータウンの社会史』 . 金子淳 .2017. 青弓社

『多摩ニュータウン物語 オールドタウンと呼ばせない』 . 上野淳 , 松本真澄 .2012. 鹿島出版会

『京王電鉄 50 年史』 . 京王電鉄株式会社 .1998

『小田急電鉄 30 年史』 . 小田急電鉄株式会社 .1980