



【図 2-1】小田急小田原線



【図 2-2】京王相模原線



【図 2-3】東急田園都市線



【図 2-4】JR 横濱線



【図 3】町田市とその周辺の重要施設

町田市の商業の中心は主に町田駅周辺ですが、2年前に J1 に昇格したサッカーチーム、町田ゼルビアの本拠地である町田 GION スタジアムや、町田市民病院、桜美林大学といった施設は町田市の中央部に多くあります。しかし、それらと町田駅を結ぶバスは渋滞に巻き込まれ、本数が不足してほぼパンクしている状態な上、鶴川駅、相模原市にある淵野辺駅、多摩市にある多摩センター駅といった周辺の駅からのバスの増発を行っていますがそれらのバスも渋滞に巻き込まれて、あまり機能していない状態です。

以上のことから以下のような問題点があげられます。

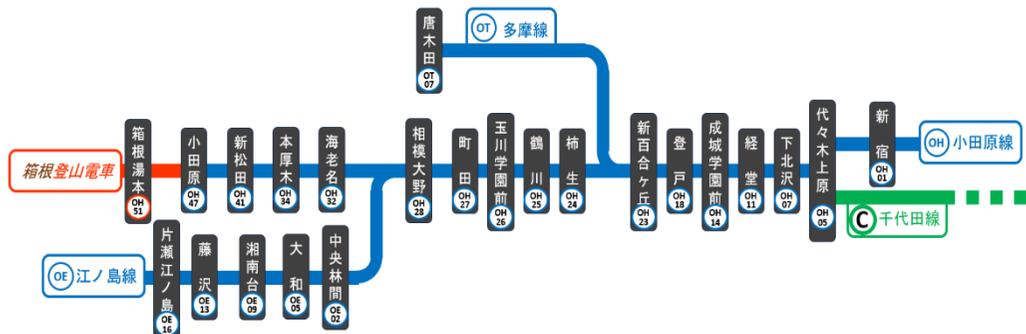
- ・町田市中央部の交通がバスに依存しすぎている
- ・町田駅に利用客が集中しすぎている

これらの問題を小田急小田原線、多摩都市モノレールの2つの観点から解決していきます。

3.小田急電鉄・多摩都市モノレールと町田市

(1)小田急電鉄と町田市

①町田市内の3駅



【図 4】小田急電鉄の路線図(町田市付近以外は主要駅のみ)

小田急小田原線は新宿駅から小田原駅を結んでいる路線で、東京メトロ千代田線及び JR 常磐線と相互直通運転を行っています。先述した通り町田市内には鶴川駅、玉川学園前駅、町田駅の3駅が設置されていて、それぞれの詳細は以下のようになっています。

		鶴川駅	玉川学園前駅	町田駅
利用者数(2024年度) カッコ内は小田急内の順位		60371人/日 (16位)	41185人/日 (27位)	258628人/日 (3位)
乗り換え路線		なし	なし	JR 横浜線
乗り換えバス系統数※1		26	1	36
種別	各駅停車・準急・ 通勤準急	○	○	○
	急行・快速急行	×	×	○
	特急ロマンスカー	×	×	△

※1:神奈川中央交通バスのみ

◇鶴川駅

鶴川駅は多くのバス路線が集まり、和光大学への最寄り駅であるほか、こどもの国、先述した町田 GION スタジアムへもアクセスが良いためか利用客はかなり多くなっていますが日中は各駅停車しか停車しないため、終日混雑が見られます。駅前にはバスロータリーや多くの店舗で賑わっています。

◇玉川学園前駅

玉川学園前駅はその名の通り玉川大学が近接していて学生や大学関係者が多く利用しています。駅前のロータリーは施設が乏しく、乗り入れている神奈中バスも一日2本で少々不便な駅です。

◇町田駅

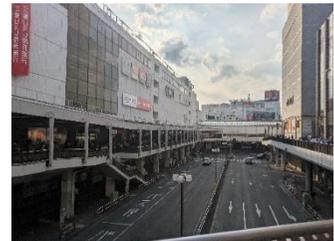
町田駅周辺には商業施設が多く立ち並んでいて、小田急小田原線と JR 横浜線に加えて多方面への高速バス・路線バスが発着しており、町田市の中心的な駅としての役割を果たしているため、駅周辺は終日混雑しています。



【図 5-1】鶴川駅周辺



【図 5-2】玉川学園前駅周辺



【図 5-3】町田駅周辺

町田駅周辺は都市が形成された時期が比較的早く、これ以上の改善は町田駅周辺の再開発を必要とし、多くの時間と費用を要するため困難に思われます。玉川学園前駅は駅が谷底に位置しておりとても敷地が狭いのでこれ以上の開発はこれも困難でしょう。となると、ここで注目したいのは鶴川駅です。

②鶴川駅と町田市の関係

小田急電鉄では鶴川駅周辺の再開発事業に 2021 年度より取り組んでおり、2024 年 7 月に発表された資料には、工事は 2028 年度を目途に終了する予定と記載されています。主な工事内容はバスロータリーの移設と拡幅、駅舎の橋上化となっていて、鶴川駅が大きく変わる予定です。これを機に鶴川駅を新たな町田市の拠点駅として機能させることができれば町田市の交通は改善できるでしょう。しかし、現状鶴川駅に停車する列車は朝夕の通勤準急、準急（登戸駅以西は各駅に停車）を除いて各駅停車のみで、アクセスしにくいように思われます。ここで提案したいのが「鶴川駅の急行停車」です。

小田急電鉄では一日の利用者数が 6 万人を超えている駅には軒並み急行が停車しますが、鶴川駅は一日の利用客が 6 万人を超えているにもかかわらず急行が停車せず、急行が停車しない駅で最も利用者数が多い駅となっています。これは上下方向に 1 駅挟んで町田駅や新百合ヶ丘駅といった小田急電鉄内でも有数の主要駅があり、停車駅が多くなるためと考えられますが、2018 年のダイヤ改正以降、各種別の停車駅を快速急行が 2 駅、急行が 4 駅、準急が 5 駅増やしていることをふまえれば、多くの種別、専ら急行や準急は多少遅くなってでも速達性より利便性を重視していることがわかります。よって、急行を鶴川駅に停車させることは難しい話ではないように思えます。鶴川駅の再開発が完成するタイミングで急行を停車させることができれば鶴川駅を新たな町田市の拠点駅として機能させ、拡幅されたバスロータリーを使用し、方面にバスを発着させることで町田駅周辺を通ることのない新たな交通網を形成することができます。これによって町田 GION スタジアムへのアクセスも改善できると思われます。



【図 6】鶴川駅を起点とするバスルート

次に問題になるのがダイヤです。現状日中に新百合ヶ丘駅～町田駅間を走る急行は土休日の午前中を除いてほぼ無く、急行が設定されている時間帯も数分続行で快速急行が走っているのが急行を鶴川駅に停車させると列車が詰まり、快速急行の速達性が損なわれてしまいます。なので、ダイヤの大幅な改正が必要でしょう。

新ダイヤでは、現行ダイヤでは通勤急行は平日朝ラッシュ上り唐木田駅～新宿駅間のみの運転となっていますが、タラッシュ下りに千代田線から新百合ヶ丘駅以东へ運転する通勤急行を新設します。これで現行ダイヤの急行 2 連続を回避し、さらに 2025 年 3 月ダイヤ改正で減便された向ヶ丘遊園駅以西の準急分を補填することができます。



【図 7-1】小田急小田原線の急行列車



【図 7-2】廃止された千代田線からの
準急相模大野行き

列車番号	3063	6661	4037	1253	0643	3565	6663	2767	4039	0609	3065	6665	1253	2205	3567	6667	2767	4041	0685	3065	
列車種別	快速	各停	準急	急行	特急	快速	各停	急行	準急	特急	快速	各停	急行	急行	快速	各停	急行	準急	特急	快速	
列車名					ウエトロホーム43号					ホームウェイ9号										ホームウェイ85号	
北綾瀬	発	..	..	..	..	..	..	..	1810	..	..	..	..	1824	..	..	..	1831	..	..
綾瀬	発	..	..	1806	..	..	..	..	1816	..	..	..	..	1829	..	..	..	1838	..	..
北千住	発	..	..	1810	..	1814	..	..	1820	..	..	..	..	1832	..	..	..	1841	..	..
新宿	発	1841	1814	||	1843	||	1850	1824	1853	||	1900	1901	1834	1903	||	1910	1845	1913	||	1920	1921
代々木上原	発	1846	1822	1847	1849	||	1856	1830	1858	1859	レ	1906	1842	1909	1910	1916	1853	1918	1920	レ	1926
下北沢	発	1849	1826	1850	1851	レ	1858	1834	1901	1901	レ	1909	1846	1911	1912	1918	1856	1921	1922	レ	1929
経堂	発	レ	1832	1858	1855	レ	1842	1905	1908	レ	レ	1852	1915	1917	レ	1903	1925	1928	レ	レ	レ
成城学園前	発	レ	1840	1904	1900	1903	レ	1844	1909	1914	レ	レ	1900	1920	1922	レ	1909	1929	1934	レ	レ
登戸	着	1857	1847	1911	1903	レ	1907	1856	1913	1921	レ	1917	1907	1923	1925	1927	1916	1933	1941	レ	1937
登戸	発	1858	1849	1911	1904	レ	1908	1900	1914	1921	レ	1918	1909	1924	1926	1928	1920	1934	1941	レ	1938
向ヶ丘遊園	発	レ	1852	1913	1906	レ	1901	1916	1923	レ	レ	1912	1926	1928	レ	1922	1936	1943	レ	レ	レ
新百合ヶ丘	着	1906	1900	..	1911	1913	1915	1910	1921	..	レ	1926	1920	1931	1933	1935	1930	1941	..	1943	1946
新百合ヶ丘	発	1906	1908	..	1912	1914	1916	1917	1922	..	レ	1926	1928	1932	1934	1936	1937	1942	..	1945	1946
鶴川	発	レ	1913	..	レ	レ	レ	1922	||	..	レ	1933	レ	レ	レ	1942	||	..	レ	レ	レ
鶴川	着	1915	1919	..	1921	1922	1925	1928	||	..	1930	1935	1939	1941	1943	1945	1948	||	..	レ	1955
町田	発	1916	1919	..	1921	1924	1926	1929	||	..	1932	1935	1939	1941	1944	1946	1949	||	..	レ	1955
町田	着	1918	1922	..	1924	レ	1928	1931	||	..	レ	1938	1942	1944	1946	1948	1951	||	..	1954	1958
備考	新松田2000番	本厚木1945番		小田原2025番	本厚木1938番	藤沢1951番	本厚木1955番	唐木田1936番		小田原2019番	新松田2020番	本厚木2005番	小田原2040番	伊勢原2008番	藤沢2011番	本厚木2014番	唐木田1956番			藤沢2020番	新松田2040番

【図 8-1】現行タラッシュ下りダイヤ

列車番号	3063	6661	4037	1253	0643	3565	6663	2767	4039	0609	3065	6665	1253	3855	3567	6667	2767	4041	0685	3065	
列車種別	快速	各停	準急	急行	特急	快速	各停	急行	準急	特急	快速	各停	急行	特急	快速	各停	急行	準急	特急	快速	
列車名					ウエトロホーム43号					ホームウェイ9号										ホームウェイ85号	
北綾瀬	発	..	..	..	..	..	..	..	1810	..	..	..	..	1824	..	..	..	1831	..	..
綾瀬	発	..	..	1806	..	..	..	..	1816	..	..	..	..	1829	..	..	..	1838	..	..
北千住	発	..	..	1810	..	1814	..	..	1820	..	..	..	..	1832	..	..	..	1841	..	..
新宿	発	1841	1814	||	1843	||	1850	1824	1853	||	1900	1901	1834	1903	||	1910	1845	1913	||	1920	1921
代々木上原	発	1846	1822	1847	1848	レ	1856	1830	1858	1859	レ	1906	1842	1908	1910	1916	1853	1918	1920	レ	1926
下北沢	発	1849	1826	1850	1850	レ	1858	1834	1901	1901	レ	1909	1846	1910	1912	1918	1856	1921	1922	レ	1929
経堂	発	レ	1832	1858	1854	レ	1842	1905	1908	レ	レ	1852	1914	レ	レ	1903	1925	1928	レ	レ	レ
成城学園前	発	レ	1840	1904	1859	1903	レ	1844	1909	1914	レ	レ	1900	1919	1922	レ	1909	1929	1934	レ	レ
登戸	着	1857	1847	1911	1902	レ	1907	1856	1913	1921	レ	1917	1907	1922	レ	1927	1916	1933	1941	レ	1937
登戸	発	1858	1849	1911	1903	レ	1908	1900	1914	1921	レ	1918	1909	1923	レ	1928	1920	1934	1941	レ	1938
向ヶ丘遊園	発	レ	1852	1913	1905	レ	1901	1916	1923	レ	レ	1912	1925	1928	レ	1922	1936	1943	レ	レ	レ
新百合ヶ丘	着	1906	1900	..	1910	1913	1915	1910	1921	..	レ	1926	1920	1930	1933	1935	1930	1941	..	1943	1946
新百合ヶ丘	発	1906	1908	..	1911	1914	1916	1917	1922	..	レ	1926	1928	1931	1934	1936	1937	1942	..	1945	1946
鶴川	発	レ	1913	..	1915	レ	レ	1922	||	..	レ	1933	1935	レ	レ	1942	||	..	レ	レ	レ
鶴川	着	1915	1919	..	1921	1922	1925	1928	||	..	1930	1935	1939	1941	1943	1945	1948	||	..	レ	1955
町田	発	1916	1919	..	1921	1924	1926	1929	||	..	1932	1935	1939	1941	1944	1946	1949	||	..	レ	1955
町田	着	1918	1922	..	1924	レ	1928	1931	||	..	レ	1938	1942	1944	1946	1948	1951	||	..	1954	1958
備考	新松田2000番	本厚木1945番		小田原2025番	本厚木1938番	藤沢1951番	本厚木1955番	唐木田1936番		小田原2019番	新松田2020番	本厚木2005番	小田原2040番	伊勢原2008番	藤沢2011番	本厚木2014番	唐木田1956番			藤沢2020番	新松田2040番

【図 8-2】新タラッシュ下りダイヤ案

以上が鶴川駅停車による解決策になりますが、小田急電鉄と町田市の関係語る上で外せないのは小田急多摩線の相模原方面延伸です。

③小田急多摩線の相模原延伸と町田市の関係

小田急電鉄では以前より小田急多摩線を相模原・上溝方面へ延伸し、将来的に本厚木駅に至る計画が存在していて、町田市内にも小山田駅(仮)が設置される計画です。



【図 9-1】町田市西部・相模原市東部(赤線:多摩線延伸ルート 黒線:既存路線)



【図 9-2】小田急多摩線



【図 9-3】喜多見検車区唐木田派出所にある延伸設備(右の2本の線路)

この延伸によって町田市中央部から北部に住む人が小田急多摩線を利用することで町田駅を経由せずに都心、或いは橋本、八王子方面へ向かうことができるようになります。これは町田駅周辺の混雑緩和につながると推測されています。この延伸計画は 2000 年に国土交通省によって「今後整備について検討すべき路線」と位置付けられていて、十年ほど前まではこの計画はかなり現実味を帯びていました。また、東京メトロ千代田線と多摩線を結ぶいわば「伝統的」な速達列車は 2018 年 3 月に向ヶ丘遊園駅までに短縮されていましたが 2025 年 3 月に東京メトロ千代田線から多摩線へ至る急行列車が復活しました。延伸が実現すれば京王相模原線の強力な競合相手となり、両社ともに速達性を求め、町田北部及び多摩南部の交通の便がさらに改善される可能性もあります。

しかし、この計画は 2016 年以降検討された様子がほぼ見受けられず、代わりに比較・検討されている計画が「多摩都市モノレールの町田延伸計画」です。次の章では多摩都市モノレールと町田市の関係から説明していこうと思います。

(2) 多摩都市モノレールと町田市

① 町田延伸計画

多摩都市モノレールは多摩センター駅から上北台駅を結んでいる都市モノレールです。町田延伸計画は以下の図のようなルートをとっていて、沿線には町田市民病院、木曾山崎団地、桜美林大学、町田 GION スタジアムなど重要な施設が多くあります。多摩都市モノレールは都市モノレールに分類されるのでモノレール直下に都市計画道路が策定されている必要があり、この作業に時間を要しているようですが、開業すれば町田市内の利便性が大幅に改善されるでしょう。詳しい開業時期は未定ですが目標は 2030 年代後半とされています。



【図 10-1】多摩都市モノレール町田延伸ルート(赤線)



【図 10-2】延伸事業に向けた道路(新原町田街道)

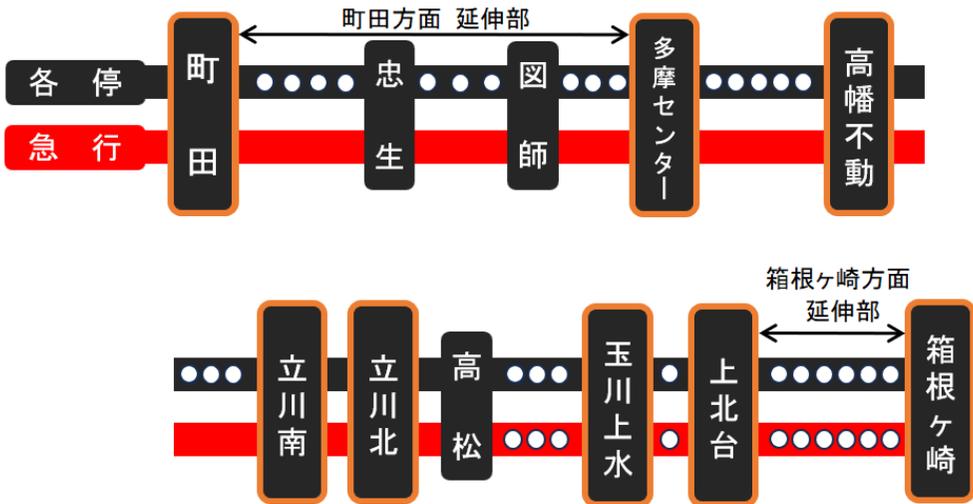
将来、中央分離帯にモノレールの支柱が立つ



【図 10-3】多摩都市モノレール町田駅設置予定地

②延伸後はどうなるのか

ここからは多摩都市モノレールの町田延伸後のダイヤを考えていきます。前提として現状では町田市から公共交通機関で多摩市、府中市、立川市といった他の多摩地域の都市に直線的に移動することは不可能で、必ず乗り換えを要します。多摩都市モノレールが町田延伸すれば多摩地域の南北を直線的に縦断する公共交通機関となり、町田市内、立川市内などの地域輸送だけでなく、町田市から立川市といった都市間輸送の役割も担うこととなり、速達性も求められるでしょう。よって以下のように急行を新たに新設することで両方のニーズに答えられます。また、2030年代半ばには上北台駅から箱根ヶ崎駅への延伸も完成する予定ですが、時刻表は割愛します。



【図 11-1】町田延伸・新種別設置後の路線図案(一般駅は白丸で省略)

列車種別		急行	各停	各停	急行	各停	各停	急行	各停	各停
町田	発	1200	1205	1215	1220	1225	1235	1240	1245	1255
芹が谷公園	発	↓	1207	1217	↓	1227	1237	↓	1247	1257
旭町	発	↓	1210	1220	↓	1230	1240	↓	1250	1300
町田市民病院	発	↓	1213	1223	↓	1233	1243	↓	1253	1303
木曾山崎	発	↓	1216	1226	↓	1236	1246	↓	1256	1306
忠生	発	1211	1219	1233	1231	1239	1253	1231	1259	1313
桜美林大学	発	↓	1221	1235	↓	1241	1255	↓	1301	1315
桜台	発	↓	1223	1237	↓	1243	1257	↓	1303	1317
小山田	発	↓	1225	1239	↓	1245	1259	↓	1305	1319
国師	発	1218	1227	1241	1238	1247	1301	1238	1307	1321
野津田公園	発	↓	1230	1244	↓	1250	1304	↓	1310	1324
小野路	発	↓	1232	1246	↓	1252	1306	↓	1312	1326
南台	発	↓	1235	1249	↓	1255	1309	↓	1315	1329
多摩センター	発	1226	1238	1252	1246	1258	1312	1246	1318	1332
松が谷	発	↓	1240	1254	↓	1300	1314	↓	1320	1334
大塚・帝京大	発	↓	1242	1256	↓	1302	1316	↓	1322	1336
中央大学・明	発	↓	1244	1258	↓	1304	1318	↓	1324	1338
多摩動物公園	発	↓	1247	1301	↓	1307	1321	↓	1327	1341
程久保	発	↓	1249	1303	↓	1309	1323	↓	1329	1343
高幡不動	発	1256	1251	1305	1256	1311	1325	1256	1331	1345
万願寺	発	↓	1254	1308	↓	1314	1328	↓	1334	1348
甲州街道	発	↓	1256	1310	↓	1316	1330	↓	1336	1350
柴咲体育館	発	↓	1258	1312	↓	1318	1332	↓	1338	1352
立川南	発	1243	1301	1315	1303	1321	1335	1303	1341	1355
立川北	発	1245	1302	1316	1305	1322	1336	1305	1342	1356
高松	発	1248	1305	1319	1308	1325	1339	1308	1345	1359
立飛	発	1249	・	1320	1309	・	1340	1309	・	1400
泉体育館	発	1251	・	1322	1311	・	1342	1311	・	1402
砂川七番	発	1253	・	1324	1313	・	1344	1313	・	1404
玉川上水	発	1255	----	1326	1315	----	1346	1315	----	1406
桜街道	発	1256	・	1327	1316	・	1347	1316	・	1407
上北台	発	1258	・	1329	1318	・	1349	1318	・	1409

【図 11-2】町田延伸・新種別設置後のダイヤ案

忠生駅(仮)に待避設備を設置し、20分に1本の間隔で急行を新設します。急行はまず忠生駅で各停に接続し、さらに町田駅で15分先行の各停に立川付近で追いつきそうになりますが、各停を高松駅止まりにして高松駅に隣接する車庫に引き上げて急行は立川南駅から各駅に停車させることで、特に待避設備を新設することなく立川南駅以北は現状の本数を維持することができます。地域輸送だけでなく、都市間輸送も担える多摩都市モノレールはさらに利便性が高まるでしょう。

また公式な計画などは一切ありませんが、町田駅への延伸に加えて、さらに将来的に南町田グランベリーパーク駅方面へ延伸できれば、町田市内における東急田園都市線の利便性が向上し、小田急小田原線の混雑緩和も期待できます。

(3) 解決案まとめ

多摩線の相模原・上溝延伸計画と多摩都市モノレールの町田延伸計画は両者ともに「町田市中央部の公共交通空白地帯を補填する」ことが目的の1つであり、両方の計画を実現する必要はなく、二者択一することが望ましいでしょう。この研究の「町田市の交通を改善する」という目的に沿えば町田市の地域輸送から都市間輸送まで担うことができる多摩都市モノレールの町田延伸が理想的だと思われます。またこれに加えて、鶴川駅に急行を停車させると、バス等を利用することで以下の図のように町田市中央部から町田駅を通らずに東西へ移動する交通網が形成され、町田駅及び町田市の主要街道の混雑緩和につながると考えられます。



【図 12】改善された町田市の交通網のイメージ

JR 横浜線、延伸された多摩都市モノレール、小田急小田原線の 3 路線を軸にして 3 路線の各駅同士を結ぶようなイメージでバスを運行させることで町田中央部の東西南北の自由内在が可能になるでしょう。

4.まとめ

【小田急電鉄】

- ・鶴川駅周辺の整備・再開発事業を促進させる
- ・鶴川駅に急行を停車させる
- ・小田急グループの小田急バスや神奈中バスと密接に連携する

【多摩都市モノレール】

- ・町田延伸計画の早期実現につとめる
- ・延伸後は速達種別を新設する

5.おわりに

最後の研究ということでテーマは地元の町田市を取り上げましたが、いかがだったでしょうか。初めにも書いたように忙しく、連日の猛暑で疲弊してなかなか執筆する手が進まなかったのですが、いざ腹をくくってみれば意外と書けるものですね。自分としては後回しにし続けて実地調査の時間も十分に取れず、結局地元であまりデータなどが必要ないテーマに甘えてしまった感じがあるので書き始めは後悔していましたが、書き終わった頃には我ながら逆に地元だからこそかなり内容が詰まった研究ができたのではと満足していました。

最後に、自分は中学 1 年生から鉄道研究部研究班に所属していて副部長にまでなったわけですが、途中鉄道に飽きかけたり、部活が嫌になったりしたことが何度かありましたが、やはり部活に足を運びたくなってしまうのは研究を書いたり鉄道のことを調べながら部活の仲間たちと和気藹々と鉄道の話ができることが楽しいからだと思いました。また、そのような場をつくってくれた顧問の先生方、先輩の方々、鉄道研究部に来てくれた後輩のおかげでもあります。そんなお世話になった人達への謝辞をもってこの研究を締めようと思います。

5 年間ありがとうございました!

6.参考資料

- ・国土交通省 <https://www.mlit.go.jp>
- ・東京都町田市 <https://www.city.machida.tokyo.jp>
- ・東京都多摩市 <https://www.city.tama.lg.jp>
- ・神奈川県相模原市 <https://www.city.sagamihara.kanagawa.jp>
- ・小田急電鉄 <https://www.odakyu.jp>
- ・多摩都市モノレール <https://www.tama-monorail.co.jp>