

①JR 東日本中央線 vs 京王電鉄京王線・高尾線

海野 良拓

JR 中央線と京王電鉄京王線・高尾線では新宿～八王子（京王八王子）・高尾間で競合しています。これは、京王線・高尾線のほぼ全線にあたります。

ここでは、新宿～八王子間の中央線と新宿～京王八王子・高尾間の京王・高尾線をいろいろな観点から比較していこうと思います。

★各路線の説明

I JR 中央線 概要

中央線は 1889 年 4 月、甲武鉄道によって新宿～立川間が開業しました。

その時に、汽車の煙が農作物に悪影響を与えると言った意見から、鉄道が通ると町がさびれるといった現在ではありえないような反対意見が周辺住民から多数出ました。その為人口が多い甲州街道などがあった主要街道沿いに鉄道を通すことができず、畑や原野ばかりであり、当時人口が少なかった武蔵野台地に鉄道を通しました。

その影響もあって、現在でも日本で三位の長さである直線区間がこの区間の中にあります。

その年の 7 月には当時養蚕で栄えていた八王子まで延長されました。

そこから先は官設鉄道によって建設され、1901 年 8 月に高尾の先にある上野原までが開業しました。

そして甲武鉄道は鉄道国営法の発布により国の買収対象となり、1906 年 10 月 1 日、買収対象となった私鉄 17 社の先陣を切って国に買収されてしまいました。

中央線開通後、鉄道の便利さや中央線沿線の地価の安さが魅力となり、沿線人口は爆発的に増えていったことにより、戦後、中央線は国鉄の最混雑路線となったため、混雑緩和のために三鷹～新宿を経て御茶ノ水まで新たに線路を増やしました。

そしてその新しい区間を総武線へと直通する緩行線（通称総武線）として運行を始め、その後地下鉄東西線と直通運転を始めました。

また、中央線は国鉄時代の全国の路線の中でも最も格が高いと言われ、高性能電車の先駆けと言われるモハ 80 系（後の 101 系。現在は秩父鉄道で運行中）や国鉄初の省エネ電車 201 系（現在も中央線等全国の JR 線で運行中）が全国で始めて導入されました。

中央線の路線案内

※■中央線各駅停車（総武線）が停車 □中央線快速電車が停車

◆中央線快速電車、通勤快速が停車

◇中央線快速電車、通勤快速、中央特快、青梅特快が停車

○中央線快速電車、通勤快速、中央特快、青梅特快、通勤特快が停車

☆ 高円寺、阿佐ヶ谷、西荻窪に中央線快速電車が停車するのは平日のみです。

☆ 青梅特快は立川で青梅線に入るため、この図の中の運転区間は新宿～立川間となります。

☆ 中央線各駅停車（総武線）の運行区間は三鷹までです。

駅名

中央線から見た乗り換え

○■ 新 宿	山手線・埼京線・小田急線・京王線・丸ノ内線・大江戸線・新宿線
■ 大 久 保	—
■ 東 中 野	大江戸線
◇■ 中 野	東西線
□■ 高 円 寺	—
□■ 阿 佐 ヶ 谷	—
◆■ 荻 窪	丸ノ内線
□■ 西 荻 窪	—
◆■ 吉 祥 寺	井の頭線
◇■ 三 鷹	—
□ 武 蔵 境	西武多摩川線
□ 東 小 金 井	
□ 武蔵小金井	
○ 国 分 寺	国分寺線、多摩湖線
□ 西 国 分 寺	武蔵野線
□ 国 立	
○ 立 川	五日市線、青梅線、南武線、多摩モノレール
□ 日 野	
□ 豊 田	
○ 八 王 子	八高線、横浜線
□ 西 八 王 子	
○ 高 尾	高尾線

II 京王電鉄京王線・高尾線 概要

中央線開業後、何も無かったはずの沿線はどんどん発展していきました。

それを見た宿場の住民の働きかけによって京王電鉄の前身である京王電気軌道が設立され、1913年に京王線の一部区間である笹塚～調布間を開業させました。

その後1916年10月には営業区間が新宿～府中間にまで延び、また1925年3月には玉南電気鉄道という会社が府中～東八王子（1963年12月に現在の場所へ移転し、京王八王子駅となる）を開業させました。

そして1926年12月に玉南電気鉄道を買収し、京王線は全線開通しました。

ところが第二次世界大戦中に発令された陸上交通統制法により小田原急行鉄道（後の小田急電鉄）、帝都電鉄（後の井の頭線）、東京横浜電鉄（後の東急東横線）、京浜電気鉄道（後の京浜急行電鉄）と一緒に東京急行電鉄とさせられてしまったのでした。

戦後は新車投入に輸送力増強、最高速度向上や新宿駅地下化、多摩動物公園線（現在の動物園線）開通などを経て、1967年10月に北野～高尾山口間に高尾線が開通しました。

1978年には新宿～笹塚間の線路を新たに増やし、その区間を通称京王新線という名前で運行を始めました。

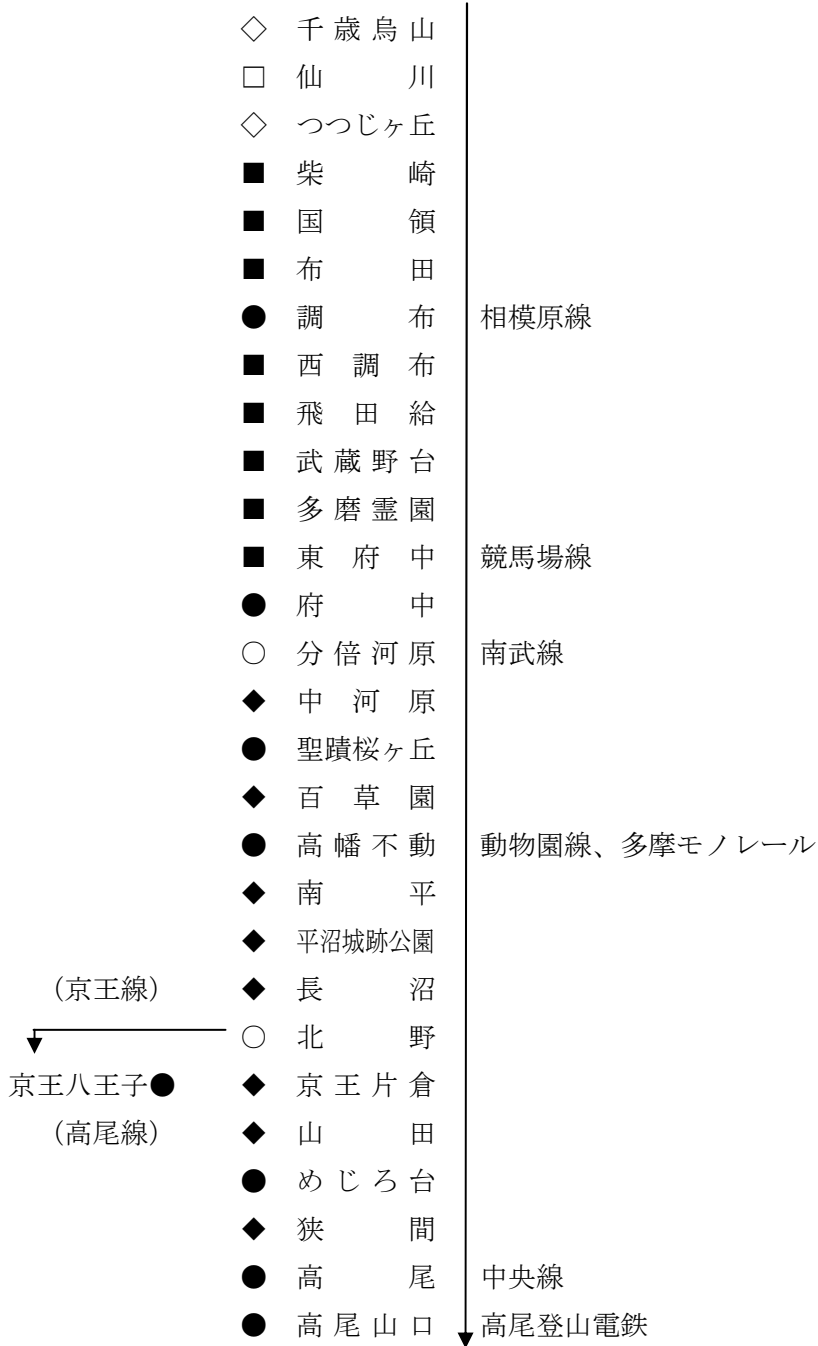
そして1980年にはその京王新線と都営新宿線との現在まで続く相互乗り入れが始まりました。

その後、調布～橋本間に相模原線が開通し、京王線への乗り入れ電車の運転を開始しました。そして現在に至ります。

京王線の路線案内

- ※■＝各駅停車が停車 □＝各駅停車、快速が停車 ◆各駅停車、快速、通勤快速が停車
- ◇＝各駅停車、快速、通勤快速、急行が停車 ○各駅停車、快速、通勤快速、急行、準特急が停車
- 各駅停車、快速、通勤快速、急行、準特急、特急が停車
- ☆ 高尾線は行楽シーズンの休日以外は特急の運転がなく、種別は準特急までとなります

駅名	駅名	京王線から見た乗り換え
● 新線新宿	● 新宿	山手線・中央線・埼京線・小田急線・丸ノ内線・大江戸線・新宿線
◇ 初台		
◇ 幡ヶ谷		
└──┬──>	◇ 笹塚	—
(京王新線)	◇ 代田橋	—
	● 明大前	井の頭線
	□ 下高井戸	世田谷線
	◇ 桜上水	
	■ 上北沢	
	□ 八幡山	
	■ 芦花公園	



★多方面からの比較

※ この文章では朝ラッシュ時を7時から9時、平日昼間時を10時から15時、夕ラッシュ時を18時から21時としています。

※ 京王新線へと直通する電車は本数に含んでいません。

※ 時間帯によって所要時間には若干のばらつきがあります。

I 所要時間での比較

(i) 時刻表

～一時間あたりの発着数～

路線 \ 区間(下り)	時間帯	新宿	立川/高幡不動	八王子	高尾
中央線	朝ラッシュ時	14～25本	9～19本	9～13本	
	平日昼間時	14～15本	11～13本	9～10本	
	夕ラッシュ時	16～19本	13～16本	10～12本	
京王線・高尾線	朝ラッシュ時	19～24本	11～13本		6～7本
	平日昼間時	15本	12本		6～7本
	夕ラッシュ時	15本	12本		6本

路線 \ 区間(下り)	時間帯	高尾	八王子	立川/高幡不動	新宿
中央線	朝ラッシュ時		10～14本	15～27本	20～27本
	平日昼間時		9～11本	13～16本	13～14本
	夕ラッシュ時		9～14本	15～18本	17～19本
京王線・高尾線	朝ラッシュ時	5～10本	6～10本	11～14本	
	平日昼間時	6～7本	8～9本	12本	
	夕ラッシュ時	6本	9本	12本	

朝ラッシュ時では中央線の本数が多くなっています。

また、中央線は途中駅始発の本数が多いようです。

続いて平日昼間時ですが、ここでも中央線の本数が若干多くなっています。

また、この図では分かりませんが京王線の新宿～京王八王子間のダイヤはパターン化されており、非常にわかりやすくなっています。

最後に夕ラッシュ時ですが、ここでも少しか中央線のほうが本数が多いようです。

また、ここでも京王線の下り電車のダイヤがパターン化されています。

～本数から割り出す平均の待ち時間～

区間(下り) 路線	時間帯	新宿	立川/高幡不動	八王子	高尾
中央線	朝ラッシュ時	3分	5分	6分	
	平日昼間時	4分	5分	7分	
	夕ラッシュ時	4分	4分	6分	
京王線・高尾線	朝ラッシュ時	3分	5分		10分
	平日昼間時	4分	5分		10分
	夕ラッシュ時	4分	5分		10分

区間(下り) 路線	時間帯	高尾	八王子	立川/高幡不動	新宿
中央線	朝ラッシュ時		5分	3分	3分
	平日昼間時		6分	5分	5分
	夕ラッシュ時		6分	4分	4分
京王線・高尾線	朝ラッシュ時	9分	8分	5分	
	平日昼間時	10分	7分	5分	
	夕ラッシュ時	10分	7分	5分	

全体的に中央線のほうが優位です。

(ii) 所要時間

区間 路線	新宿～八王子	新宿～高尾
中央線	38分	45分
	新宿～京王八王子	新宿～高尾
京王線	34分	47分

ここでは中央線・京王線ともほとんど同じ所要時間であることがわかります。

また、新宿～高尾間の所要時間は通常走っている種別で最速の準特急によるものです。

II 運賃

ここでは京王線が有利であることがわかります。

区間 路線	新宿～八王子	新宿～高尾
中央線	360円	540円
	新宿～京王八王子	新宿～高尾
京王線	350円	350円

特に新宿～高尾間の安さが目立ちます。

IV 各線の特徴

中央線の場合は中野～三鷹間での東京メトロ東西線との乗り入れや山梨県にある富士急行線への乗り入れなど他社線との乗り入れが多いのに対し、京王線の場合は自社線（高尾線や橋本方面への相模原線）との乗り入れが多いことが挙げられます。

また、高尾駅の辺りにある高尾山は関東の重要な観光地となっており、先程書いたように行楽シーズンには臨時で京王電鉄が高尾線に特急を走らせます。また、高尾駅の一駅先にある高尾山口駅には高尾山へのロープウェーやリフト、登山電車があるため、JR で高尾まで行った客が京王線の高尾の隣駅である高尾山口まで一駅だけ利用するという事も多いそうです。

京王線も高尾山口から新宿へ直結できるという事をアピールしているらしいのですが...

V その他

中央線の方が京王線より始発が早く、終電が遅くなっています。

4・5・6月、9・10・11月の土・日・祝日（いわゆる行楽シーズン）には高尾線に特急が走ります。このため、新宿～高尾間の所要時間は少々短縮されます。また、本数も増えます。

京王線・高尾線の特急や準特急、中央線の特別快速や通勤快速などにあたる停車駅が少なく、速度が速い優等列車の本数は、両線ともほとんど変わりはありませんでした。

両線とも途中駅止まりの電車の本数は八王子や高尾へ行く電車の本数より多くなっています。

★ 車両紹介

I JR 東日本中央線

201系



1979年に製造が始まったオイルショックの影響によって作られた電車です。

当時の国鉄で初めての界磁チョップ制御という制御方式を採用した事により、従来型の電車よりも電力消費を格段に少なくしました。

現在、中央快速線を走るすべての電車がこの形式になっています。

なお、早朝、深夜には中央線各駅停車として走っていることもあります。

209系500番台・209系900番台・E231系



JR化後の「コスト半分・寿命半分・価格半分」の合言葉を基に作られたJR東日本の標準型電車です。

汎用性が高いため、一部の私鉄でもこれをベースとした車両も作られています。

2000年に導入が開始され、それまでこの路線に走っていた電車をすべて置き換えました。

中央線各駅停車の電車は早朝、深夜以外の時間帯はすべてこの電車が使用されています。

E 231系800番台



総武線から地下鉄東西線へ直通するための専用車両で、2003年に登場しました。

それまで東西線直通用車両として30年以上走っていた301系や103系1200番台を置き換えました。

地下鉄東西線内では東京メトロの車両とほとんど共通の運用をこなしています。

Ⅱ 京王電鉄京王線・高尾線

6000系



1972年に登場した京王電鉄初となる20m車体の4扉車です。

これ以降に製造される井の頭線を除く京王電鉄の全ての車両がこの電車を基準としています。

また、都営新宿線への乗り入れ車両にもなっています。

なお、5扉車もありますが、現在は京王線・高尾線の運用についていません。

7000系



1984年に登場した京王電鉄初の軽量ステンレスカーです。これまで各駅停車専用との位置づけでしたが、最近特急などの運用にも入り始めました。

6000系と同等の性能を持ちますが、都営新宿線には乗り入れできません。

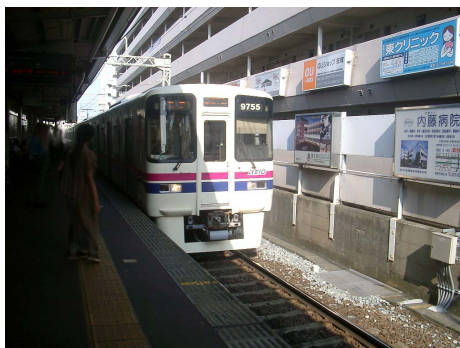
8000系



1992年に登場した車両です。京王で始めて、現在の主流となっているVVVFインバータ制御という制御方式を採用しました。

都営新宿線への乗り入れが可能ですが、この車両で今までに乗り入れが行われた事はありません。

9000系



2001年に登場した京王電鉄の最新鋭車両です。

6000系、7000系と併結ができますが、併結時の7000系との相性が悪いので、通常時の併結は6000系のみとなっています。

また、都営新宿線と乗り入れが可能で、将来6000系を置き換える前提で設計されていますが、まだ乗り入れたことはありません。

～補足～

ここには載っていませんが、総武線の久保駅と山手線の新大久保駅、京王線の多磨霊園駅と西武多摩川線の白糸台駅、京王線の府中駅と南武線・武蔵野線の府中本町駅、中央線の八王子駅と京王線の京王八王子駅、京王線の京王片倉駅と横浜線の片倉駅の間ならば徒歩連絡は可能なようです。（筆者の体験と地図の上での距離から判定）

～総合的な感想～

二つの区間の所要時間はどちらともほぼ同等で、運賃は京王線の方が格段に安くなっています。そして区間距離は京王線・高尾線の方が長いため、京王線のほうが速度を出していると言えます。

また、中央線は早朝、深夜は各駅停車のみの運転となるため、さらに所要時間がかかります。しかし、本数の面では中央線に軍配が上がっています。しかも京王線・高尾線は新宿へ直通しない電車もあるため、さらに差がついています。

安さか、本数か。選ぶのは利用客の好み次第です。