

多摩都市モノレールがやってきた

二〇〇〇（平成十二）年一月十日、多摩都市モノレールが全線開通した。それまで多摩地域の交通機関のほとんどは、道路・鉄道とも都心に向けた東西方向のみで、南北の連絡はきわめて不便であった。

モノレール敷設のねらいは、同地域の西武拝島線、JR中央線・青梅線・南武線、京王線などの鉄道を横断的に接続し、従来の都心中心型の生活圏から多摩地域を一つの都市圏に発展させていこうというところにあると言われている。

モノレールは、多摩湖近くの上北台から立川駅や高幡不動駅を経て、多摩センター駅に至る全長約一六キロメートルの新交通システムである。その構造は、一本の走行軌道に車両が跨^{またが}って走行する跨座型で、車両は四両編成、定員は一編成あたり四一五人、最高運転速度は六五キロである。

本学が多摩に移転を始めたのは、一九七八（昭和

五十三）年一月のことであった。同年四月に多摩校舎は開校したが、学生・教職員が利用する交通の整備は大きな問題の一つであった。開校時は、京王線高幡不動駅乗換・多摩動物公園駅下車、そこから程久保川沿いの道を歩き、坂を登って陸上競技場前の西門から入校する徒歩ルート、また京王相模原線・小田急多摩線の多摩センター駅や横浜線橋本駅および中央線八王子駅からの路線バスが主なもので、多摩キャンパスに直結する大量輸送方法を欠いていた。

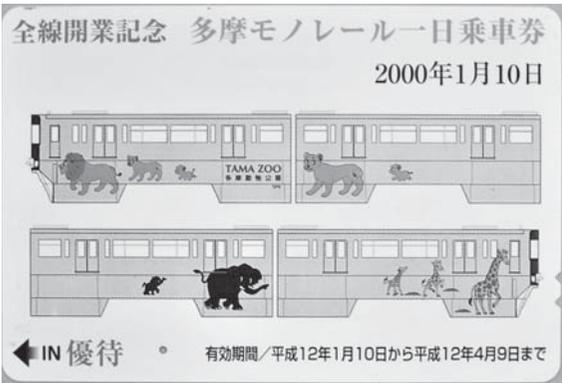
このような劣悪な交通事情を改善するために大学当局は、交通網整備の一環として中央図書館とヒルトップとの間の広場（セントラルプラザ）の北側に六四メートルのトンネル（「ヒルトップ隧道」^{ずいしやう}）工事を行い、同年九月六日に多摩動物公園駅から大学に至る通学路が開通した。これにより同駅からキャンパスまでの徒歩による所要時間が大幅に短縮された。

また中央線豊田駅からは、周辺の道路事情が悪く教職員のマイクロボスのみの運行であったが、八五年四月から豊田駅北口と本学および多摩センター駅を結ぶ路線バスの運行が始まった。

多摩地域を南北に結ぶモノレールの導入について東京都議会での実現に向けての表明がなされたのは、八一

年のことであった。八六年四月にはモノレールの運行などを業務とする多摩都市モノレール株式会社^株が設立されて、モノレールの整備は具体化していった。

東京都によるモノレールの敷設は、まず立川以北の区間が着工



全線開業記念一日乗車券

された。九七年四月には、多摩都市モノレールの一九の全駅名が公表され、それまで「東中野駅」と仮称されていた駅名が「中央大学・明星大学駅」に決まった。モノレール開通以前は、多摩動物公園駅からの徒歩あるいは多摩センター駅または豊田駅からのバス通学が大半であったが、現在、通学生の多くがモノレールを利用して通勤とされる。

多摩都市モノレールの開通は、学生の通学事情を大きく変えるとともに、多摩丘陵とそこに位置する本学の風景をめざましく変貌させているのである。