

令和元年（2019年）5月29日（水）～6月1日（土）に開催した、西武鉄道新宿線（西武新宿駅～上石神井駅間）の複々線化計画の廃止についての都市計画素案説明会において、多くのご質問をいただきました。

主な質疑について、以下に概要を掲載します。

<主な質疑概要>

Q1. なぜこの時期に廃止するのか。

A1.

（東京都）

- 都市計画決定時に193%であった混雑率が平成29年度（2015年度）には160%に減少していること、西武鉄道により輸送力の強化と速達性の向上が図られていること、平成28年（2016年）4月の国の交通政策審議会の答申においても西武新宿線の複々線化計画が位置付けられていないことなどから、都市計画を廃止することとした。
- なお、平成30年（2018年）7月に、西武鉄道から東京都に対し、都市計画の廃止に関する協議の申し出があった。
- これらを総合的に勘案し、都市計画廃止の手続きを行うこととした。

Q2. 平成28年（2016年）の交通政策審議会の答申と西武新宿線の関係は。

A2.

（東京都）

- 交通政策審議会の答申においては、鉄道の混雑緩和の推進について記載がある。
- 鉄道の複々線化計画についてJR中央線や京王線等は記載されているが、西武新宿線は記載がない。
- 学識経験者で構成された委員会の客観的な評価に基づいて結果が出ていると認識しており、都市計画を廃止するきっかけの一つとして捉えている。

Q3. 乗換等の利便性向上について、駅の2面4線化をする改良工事を今後行うのか。

A3.

（西武鉄道）

- 連続立体交差事業にあわせて上石神井駅を2面4線化し、乗り継ぎの改善を図りたいと考えている。

Q4. 西武新宿線の利用者数の推移はどのようになっているのか。

A4.

（西武鉄道）

- 最混雑区間である高田馬場駅～下落合駅間では、平成3年（1992年）はピーク1時間当たり6.36万人であったが、平成29年（2017年）は5.34万人であり約1万人減少している。

Q5. 準急の増発により踏切の遮断時間は増えているのではないか。

A5.

(西武鉄道)

- 混雑率の緩和を図るため、電車の本数や車両数を増やしたが、一方で踏切の遮断時間が増加している。近隣の皆さまには大変ご迷惑をおかけしていることと認識している。
- 開かずの踏切に関しては重要な課題と認識しており、抜本的な対策として踏切をなくすために、都や地元自治体と協力しながら連続立体交差事業を推進していきたいと考えている。

Q6. 高田馬場駅は今後駅の改良を行うのか。

A6.

(西武鉄道)

- 現在具体的な計画はないが、西武新宿駅や高田馬場駅等のターミナル駅については、駅としてのポテンシャルを高めることや、駅の混雑緩和にも取り組みたいと考えている。
- また、西武新宿駅及び高田馬場駅については、令和2年度（2020年度）を目標にホームドアの整備を進めていく。

Q7. 西武池袋線や新型車両だけでなく、西武新宿線に投資しないのか。

A7.

(西武鉄道)

- これまで池袋線について、複々線化事業や連続立体交差事業等の大規模投資を実施してきた。
- 今後は事業中の東村山駅付近や中井駅～野方駅間、準備中区間の井荻駅～西武柳沢駅間等の連続立体交差事業を推進するなど、新宿線にしっかり目を向けていく。

Q8. 速達性向上とあるが、各駅停車駅に対する運行計画はどのように考えているのか。

A8.

(西武鉄道)

- 運行計画（ダイヤ）はその時々ニーズに合わせて作成している。当社は沿線92駅あり、ご利用している全てのお客様に満足いただける運行計画はなかなかできず、全体最適の中で作成している。頂いた意見も踏まえて今後検討していく。

Q9. 過去の運賃改定にて、複々線化工事費を理由に値上げしていたがどうなったのか。

A9.

(西武鉄道)

- 昭和63年(1988年)から7年間に渡り特別加算運賃をお客さまからいただいていた(初乗り10円増)。
- その後、平成7年(1995年)に事業延期を表明したことから、特別加算運賃を7年間いただいていたので、同様に特別減算運賃として7年間をかけて取り崩しを実施している。
- 取り崩しの期間、全線において運賃改定による値上げがあったが、本計画区間については値上げ分(初乗り20円増)から特別減算運賃(初乗り分から10円減)差し引いて運賃を設定して還元している。

Q10. 西武新宿線の混雑率・混雑緩和についてどのように考えているのか。

A10.

(東京都)

- 東京都としては、快適通勤の実現に向け、都内の鉄道事業者到时差通勤を働きかけている。
- 快適通勤は鉄道事業者のみで実現できるものではなく、1,000社を超える企業に参加していただき、時差ビズという形でその取組を進めている。

(西武鉄道)

- 西武新宿線の混雑率は平成11年度(1999年度)から160%前後で推移しているが、鉄道事業者として混雑緩和・利便性・快適性の対策に終わりはないと認識している。

Q11. 西武新宿線と東京メトロ東西線の相互直通運転の計画はあるのか。

A11.

(東京都)

- 西武新宿線と東京メトロ東西線の接続はネットワーク上効果的であると認識しているものの、平成28年(2016年)の交通政策審議会の答申において、そういった位置づけはない。
- 東京都としても具体的な計画はない。

(西武鉄道)

- 都内各路線の中において、都心に乗り入れていない数少ない路線の一つだと認識している。
- 西武新宿線が他社線に乗り入れるといった具体的な計画はないが、今後可能性を模索していければと考えている。

Q12. 西武新宿駅での他社線との乗換についてどのように考えているのか。

A12.

(西武鉄道)

- 西武新宿駅からJR線や丸の内線への乗換については課題があると認識している。
- 昨年3月に東京都と新宿区で策定した『新宿の拠点再整備方針』において、西武新宿駅とJR線や丸の内線との乗換経路の改善について記載があるので、当社としても積極的に乗換改善に努めていきたいと考えている。

Q13. 今後の手続きの流れはどのようになるのか。

A13.

(東京都)

- 今後の都市計画決定に向けては、パンフレットの裏面「都市計画変更の手続きの流れ」に沿って進めていく。
- 縦覧や意見書提出の具体的な時期については、区報等で周知する。

Q14. 中井駅～野方駅間の連続立体交差事業の進捗は。

A14.

(東京都)

- 認可期間は令和2年度（2020年度）までとなっているが、用地の取得状況等を勘案すると認可期間内に事業を完了することは厳しい状況である。このため、建設局にて今後の事業工程について精査を行っているところである。

Q15. 野方駅～井荻駅間の連続立体交差事業の今後の予定は。

A15.

(東京都)

- 現在、野方駅～井荻駅間は連続立体交差事業を検討中であり、今後、地元区と調整しながら早期事業化に向け取り組んでいく。
- 事業化にあたっては、交差道路の状況や沿線のまちづくりの取組状況等を総合的に勘案し、事業化の判断をすることになる。

(西武鉄道)

- 連続立体交差事業は東京都が事業主体となるが、積極的に協力して推進していきたい。

Q16. 井荻駅～西武柳沢駅間の連続立体交差事業は地下方式で行うべき。

A16.

(東京都)

- 井荻駅～西武柳沢駅間の連続立体交差事業については、本年2月に都市計画素案説明会を開催し、最適な構造形式として高架方式を示した。
- 構造形式は、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費や事業期間などの事業的条件、これら3つの条件を基本として総合的に判断し選定している。

Q17. 連続立体交差事業を行わない区間の踏切対策はどのように考えているのか。

A17.

(東京都)

- 東京都では平成16年(2004年)に踏切対策基本方針を定め、連続立体交差事業等の踏切対策を実施している。
- 鉄道立体化の検討対象区間以外の区間では、新しい技術を活用した踏切のシステムの導入等の踏切対策について鉄道事業者と協議していく。

(西武鉄道)

- 残る踏切について、現在は考え得る技術的な対策は実施している。
- 今後、技術の進歩に伴い必要な取組は行いたい考えである。

以 上