

西武新宿線と地下鉄東西線との相互直通運転について

西武新宿線については、連続立体交差化を引き続き推進していくとともに、以下のような事業効果が期待される地下鉄東西線との相互直通運転についても、今後、沿線自治体と実現化に向けて取り組んでいく。

1 相互直通運転の必要性と効果

①必要性

- ・西武新宿線から地下鉄東西線への乗換が、高田馬場駅で地上 2 階から地下 2 階への上下移動を強いられることから乗換の抵抗がある。
- ・高田馬場駅での西武新宿線から地下鉄東西線への乗換が約 59 千人/日と非常に多く、乗換の際は混雑し、時間がかかる。

※都外にのびる放射状の路線のうち、都心方面への相互直通運転を実施していないのは、西武新宿線のみ。

②想定される効果

- ・高田馬場駅での乗換がなくなることにより、都心への所要時間が大幅に短縮
- ・高田馬場駅での乗換がなくなることにより、乗客の利便性が向上
- ・JR 中央線などの乗客が転換されることにより、他の路線の混雑緩和に寄与
- ・都心に直接乗り入れることが可能となり、西武新宿線沿線の価値が向上

2 実現に向けての手順（※都市鉄道利便増進事業を想定）

①事業計画の検討（沿線関係区市が中心となって検討）

- ・西武新宿線と地下鉄東西線とを結ぶルート、運行ダイヤ（相互直通運転の本数の設定）、事業費、整備手法、事業採算性

②鉄道事業者及び都等との調整

③国との調整（都市鉄道利便増進事業手続き関係）

④環境影響評価等の手続き（※都市計画手続きは必要に応じて実施）

⑤事業着手

⑥事業完成

3 課題

①関係自治体との連携体制

- ・沿線区市による検討・推進体制の構築

②鉄道事業者との調整

- ・西武鉄道及び東京メトロの協力

③都、国との調整

- ・事業計画、鉄道運営事業者、鉄道整備事業者等の検討・調整
- ・事業手法の調整

4 今後の進め方

①関係する沿線自治体との連絡会の構築

- ・沿線区市に参加を呼びかけ、情報の共有化や課題の整理に取り組む。

②鉄道事業者、都、国への要請活動の実施

- ・事業実現に向け、関係者への要請活動等を実施する。

(参考) 国の都市鉄道計画のあり方

- ・国の諮問機関である「交通政策審議会（旧：運輸政策審議会）」は、これまで、概ね15年ごとに、東京圏における都市鉄道の新設や改良について、都県政令市や鉄道事業者からの要望を受け、これを基に、優先度を付けた整備のあり方を答申している。
- ・同審議会は、平成27年度の新たな答申に向け、現在審議を進めており、都県政令市及び鉄道事業者へヒアリングを実施する予定である。（平成27年夏から秋頃を想定）
- ・このヒアリングに向け、都は要望路線を取りまとめることとなる。