

昭和六十三年五月十六日提出
質問 第二九号

都市高速鉄道八号線建設事業等に関する質問主意書

右の質問主意書を提出する。

昭和六十三年五月十六日

提出者 矢島恒夫

衆議院議長 原 健三郎 殿

都市高速鉄道八号線建設事業等に関する質問主意書

首都圏西北部、埼玉県西南部における最大の通勤、通学路線である西武池袋線の混雑は、ピーク時二〇八%をこえ、一時間に二十八本という超過密な運転となり、乗客の苦痛は限界に達し、大事故発生の不安に駆られているという状況が続いている。この事態を招来している最大の要因は、昭和四十年代からの日本列島改造政策に基づく西武資本をはじめ三井不動産、新都市開発等の大手デベロッパーと住宅都市整備公団による西武池袋線沿線地域での土地買い占め、大規模開発を先行させた開発行政と深くかかわりを持つものであり、その結果である。

これの解消のために、昭和四十三年に都市計画が決定され進行している都市高速鉄道八号線建設事業の早期完成を図ることは、切実な緊急の課題である。

このことについては、西武池袋線沿線の埼玉県所沢市、新座市、入間市、狭山市、飯能市、東

京都保谷市、東久留米市、清瀬市、田無市、東村山市の十市はここ十数年、毎年「早期完成と相互直通運転区間の飯能駅までの延伸」の延伸の陳情を運輸大臣に繰り返しているところでもある。よつて、次の二点について質問する。

一 西武有楽町線の練馬〜新桜台間の工事完成はいつになるのか。この区間が完成すれば「池袋線と西武有楽町線、営団有楽町線との直通運転」ができるものである。

一方、現在、都営地下鉄十二号線の光が丘〜練馬間は、昭和六十五年度完成を目標に着工段階に入っており、このためにも、西武有楽町線で残っている練馬〜新桜台間の工事を昭和六十五年までに完成・開業させることが急がれているのである。詳細な答弁を求める。

二 相互直通運転区間の西武池袋線飯能駅までの延伸をどのように検討されているのか。

現在は、西武・営団相互乗入区間（清瀬——新富町）として計画されているが、西武池袋線の混雑は、乗降客人員の伸び率に見られるように、埼玉県内の各駅からの乗降客人員の増加が大

きな要因である。(昭和六十一年の昭和五十五年対比は、小手指駅一七五%、稲荷山公園駅一六三%、所沢駅一三八%、西武球場前駅一三六%、仏子駅一三三%となつている。)

西武池袋線は、現在一日五十六本ある急行のうち飯能駅始発が四十五本運行されている。沿線各地域の都市計画、開発状況等からみて相互乗入区間を埼玉県内、飯能駅まで延伸することが必要であると思われるがどうか。

右質問する。