

# Shinjuku Line

## 鉄道事業の ご案内

設備投資 .....	46
駅施設・沿線の充実 .....	47~50
ダイヤの充実 .....	51・52
お客さまの安全を守る設備 取り組み .....	53~72
バリアフリー対策 .....	73・74
お客さまサービスの充実 .....	75~77



# 設備投資

安全対策、サービス向上のため、設備投資を行っています。

過去10年間の設備投資総額は2,013億円

## 設備投資の実績

鉄道の使命である安全・正確・快適な輸送をモットーに、積極的に設備投資を実施してきました。過去10年間の設備投資総額は2,013億円です。

### ■ 鉄道事業設備投資額 (単位:億円)

区分	自社工事	機構工事	合計
2012年度(実績)	179	4	183
2013年度(実績)	155	—	155
2014年度(実績)	167	—	167
2015年度(実績)	175	—	175
2016年度(実績)	197	—	197
2017年度(実績)	215	—	215
2018年度(実績)	231	—	231
2019年度(実績)	300	—	300
2020年度(実績)	194	—	194
2021年度(実績)	196	—	196

総額245億円の設備投資を計画

## 2022年度の主な設備投資計画

安全対策、サービス向上などの設備投資

### 安全対策

#### ■ 踏切の安全性向上

- ◎高規格な踏切支障検知装置の設置
- ◎特殊信号発光機ATS連動化
- ◎新しい安全対策の研究

#### ■ 輸送の安全性向上

- ◎列車無線装置の更新
- ◎法面の改良
- ◎落石防護設備の設置

#### ■ 新宿線連続立体交差事業の推進

- ◎中井～野方駅間(地下化)
- ◎東村山駅付近(高架化)
- ◎井荻～西武柳沢駅間および野方～井荻駅間(事業化に向けて準備中)

### サービス向上

池袋駅、豊島園駅において、「ワーナー ブラザース スタジオツアー東京-メイキング・オブ・ハリー・ポッター」の2023年開業(予定)に向けたリニューアルを行います。

#### ■ 池袋駅のリニューアル

池袋駅では、池袋～豊島園駅間を走る列車が主に発着する1番ホーム(降車ホーム)ならびに2番ホーム(乗車ホーム)を、英国・ロンドンにある「キングスクロス駅」を彷彿とする意匠に改修します。



池袋駅  
2番ホーム  
イメージ

#### ■ 豊島園駅のリニューアル

豊島園駅では、ホームをホグワーツ魔法魔術学校へ向かう「ホグズミード駅」を彷彿とした赤を基調としたデザインに改修します。



豊島園駅  
新駅舎イメージ

#### ■ 西武新宿駅 新たな地下通路整備の計画

西武新宿駅からつながる新宿サブナードとメトロプロムナードを結び新しい地下通路が、新宿区により都市計画決定され、具体的な検討および関係者との協議を進めます。

#### ■ 40000系車両の増備

「パートナーゾーン」や車内防犯カメラを設置した40000系車両をロングシートの通勤車として、3編成増備します。

### 環境対策

#### ■ LED照明の導入

駅や車両へのLED照明の導入を進めています。

## 駅施設・沿線の充実

国・自治体と協力し、駅を中心としたまちづくりを進めています。

新たなまちの顔として、生まれ変わります

### 駅舎改良事業

#### ■ 飯能駅

フィンランド発祥の『ムーミン』の世界などを体験できるテーマパーク「メッツァ」の最寄り駅であり、自然あふれる飯能エリアの玄関口にふさわしい駅へとリニューアルしました。フィンランド大使館と共催で実施したデザインコンペの最優秀デザインに基づき工事を実施。2019年3月、飯能駅は「本物のフィンランドデザイン」に生まれ変わりました。



3・4番ホーム



改札外コンコース

#### ■ 西武秩父駅

秩父エリアの観光の玄関口である西武秩父駅のリニューアル工事が2017年3月に完了しました。

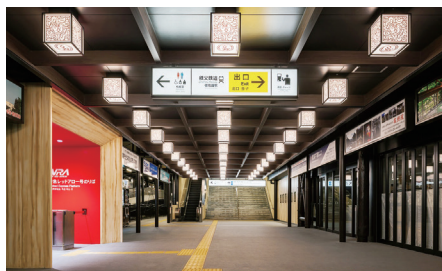
駅舎外装は、「西武秩父駅前温泉 祭の湯」と一体感を持たせたデザインとしたほか、コンコース、特急改札口および特急ホーム、跨線橋などの美装化を実施しました。装飾には提灯や杉材といった地元秩父ならではの素材を採用し、駅舎を通じて秩父の魅力を発信しています。また、待合室を改札外にも新たに設置するなど、お客さまの利便性向上を図っています。



駅舎外観



改札口



改札内コンコース



## ■ 所沢駅

線路上空に地上3階、東口には地上5階建ての複合施設「グランエミオ所沢」を開発し、多様なテナントを集積した店舗フロアなどからなる次世代型駅ビルを目指しました。駅から商業施設へ直接出入りできる改札や、商業施設・駅を利用されるお客さまの駐車場・駐輪場を設置、さらに災害時の防災機能などを整備しました。東口の敷地を中心としたエリアで開発するI期計画は2018年3月に、南側の新改札を含むII期計画は2020年9月に完了しました。



東口外観



改札前吹き抜け(セントラルプラザ)

## ■ 多磨駅

2020年度、橋上駅舎化と自由通路を供用開始し、2021年度に事業が完了しました。本リニューアルの実施により、新たに東口を新設しました。これにより、構内踏切を廃止し、ホームを拡張することで、混雑緩和と安全性が向上しました。また、エレベーターやエスカレーターなどのバリアフリー施設の整備により、利便性が向上しました。



東口外観



桜壁面



桜天井





# 駅施設・沿線の充実

新宿線の立体交差化

## 新宿線連続立体交差事業

### ■ 中井～野方駅間(地下化)

東京都・中野区などと協力し、中井～野方駅間の約2.4kmを地下化する事業です。この事業により、中野通りを含む7カ所の踏切が除却され、新井薬師前駅、沼袋駅の2駅も地下化されます。これにより、交通渋滞の解消、安全性の向上、まちづくりの促進などが図られます。

2011年8月に都市計画決定され、2013年4月に事業認可を取得、2014年1月から工事に着手しています。

### ■ 東村山駅付近(高架化)

東京都・東村山市などと協力し、東村山駅を中心とした新宿線、国分寺線、西武園線の合わせて約4.5kmを高架化する事業です。この事業によ

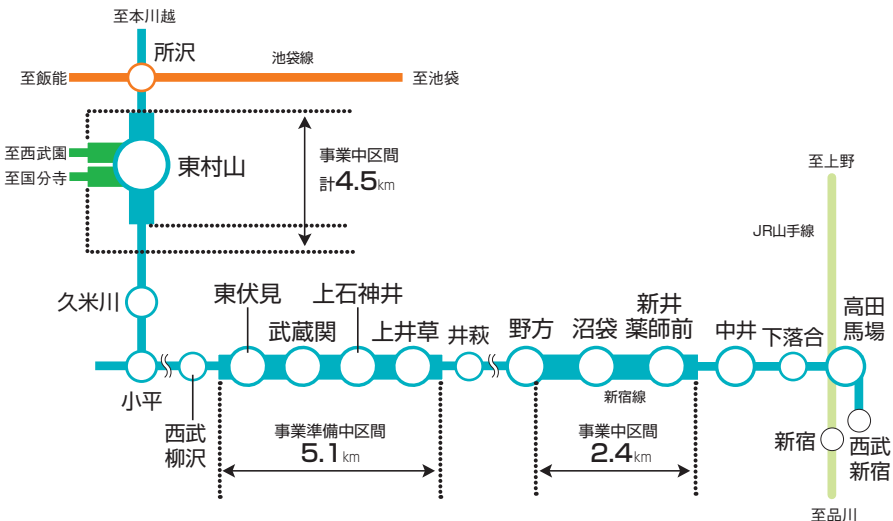
り、府中街道を含む5カ所の踏切が除却され、5本の側道が整備されます。また、東村山駅が3面6線から2面4線になることで、新宿線と国分寺線の乗り換えが同一ホームで可能になり、利便性も向上します。

2012年10月に都市計画決定され、2013年12月に事業認可を取得、2015年1月から工事に着手しています。

### ■ 井荻～西武柳沢駅間および野方～井荻駅間

井荻～西武柳沢駅間は、2021年11月に東京都により高架方式で都市計画決定されました。野方～井荻駅間は、2016年3月に東京都により新規に着工を準備する区間として社会資本総合整備計画に位置付けられました。引き続き、連続立体交差事業の早期事業化に向けて、事業主体である東京都や地元自治体と協力し、新宿線沿線の安全性・快適性向上を推進します。

### ■新宿線連続立体交差化



大泉学園駅付近までの立体交差化  
池袋線連続立体交差事業(高架複々線化)

東京都・練馬区などと協力して桜台駅付近～大泉学園駅付近間の連続立体交差化工事を進めてきました。この事業では、輸送力増強によって混雑が緩和し、踏切による事故や交通渋滞が解消されるとともに、鉄道により分断され

ていた市街地の一体化が図れるなど、安全で快適なまちづくりに寄与しています。

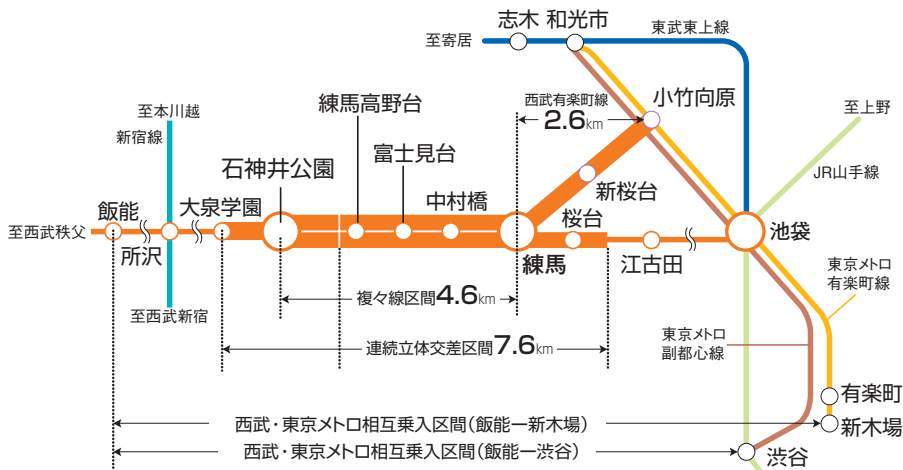
2012年11月に練馬～石神井公園駅間の複々線化が完成し、2015年1月までに計28ヵ所の踏切が除却され、これにより桜台駅付近～大泉学園駅付近間の連続立体交差化が完了しました。

なお、2016年度末に全事業区間における鉄道施設工事や側道整備が完了しました。



高架化した石神井公園駅

■池袋線連続立体交差化  
(高架複々線化)



# ダイヤの充実

お客様のニーズに合わせた利便性向上のために。

都心へ横浜へ長瀬へ、さらに広がる直通運転

## ネットワークの拡大

乗り継ぎをなくして利便性を向上させるため、他社線との相互直通運転・直通運転、自社線内の直通運転を行っています。

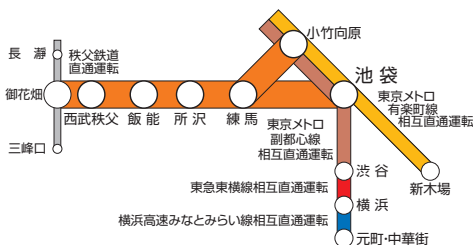
### ■ 他社線との相互直通運転

池袋線飯能駅と東京メトロ有楽町線新木場駅間および東京メトロ副都心線・東急東横線を經由し、横浜高速みなとみらい線元町・中華街駅間で相互直通運転を行っています。東京メトロ副都心線方面との直通電車は各社最速(当社線内は快速急行、東京メトロ線内は急行、東急・みなとみらい線内は特急)の種別でつなぎ、分かりやすいご案内を提供するため愛称名を「Fライナー」として運転しています。



### ■ 他社線との直通運転

土休日には、池袋線飯能駅と秩父鉄道長瀬駅・三峰口駅間で直通運転を行っています。



### ■ 自社線内の直通運転

自社線内においても、線区をまたいだ直通電車を運転しています。また、接続駅での乗り継ぎに配慮したダイヤ編成を行い、お客様の利便性向上を図っています。

よりスピーディーに、より快適に

## 速達性・利便性の向上

### ■ 特急「ちちぶ」・「むさし」・「小江戸」号の運転

特急電車は、1969年10月の西武秩父線開通とともに池袋～西武秩父駅間で運行を開始しました。奥武蔵・秩父・川越への観光特急として、また都心への通勤特急として親しまれています。現在、池袋線で平日58本、土休日58本、新宿線では平日56本、土休日50本を運行しており、また池袋線では2019年3月から新型特急車両Laviewの運行を開始しました。

### ■ S-TRAINの運転

2017年3月の40000系車両の営業開始とともに、西武秩父～元町・中華街駅間および所沢～豊洲駅間(現在は、平日下りのみ小手指駅まで運転)で運行を開始しました。土休日は秩父・横浜への観光に、平日は都心への通勤にご利用いただいております。現在、平日7本、土休日5本を運行しています。



### ■ 拝島ライナーの運転

2018年3月より、西武新宿～拝島駅間で運行を開始しました。都心へのおでかけ帰りにご利用いただいております。平日および土休日に西武新宿～拝島駅間の下りのみ6本を運行しています。



### ■ 各種優等電車の運転

中・長距離をご利用のお客様のために、快速急行・急行・快速・準急など一部の駅を通過する優等電車を設定しています。また、優等電車と各駅停車の乗り継ぎをスムーズにするなど、通過駅をご利用のお客様の利便性向上にも努めています。

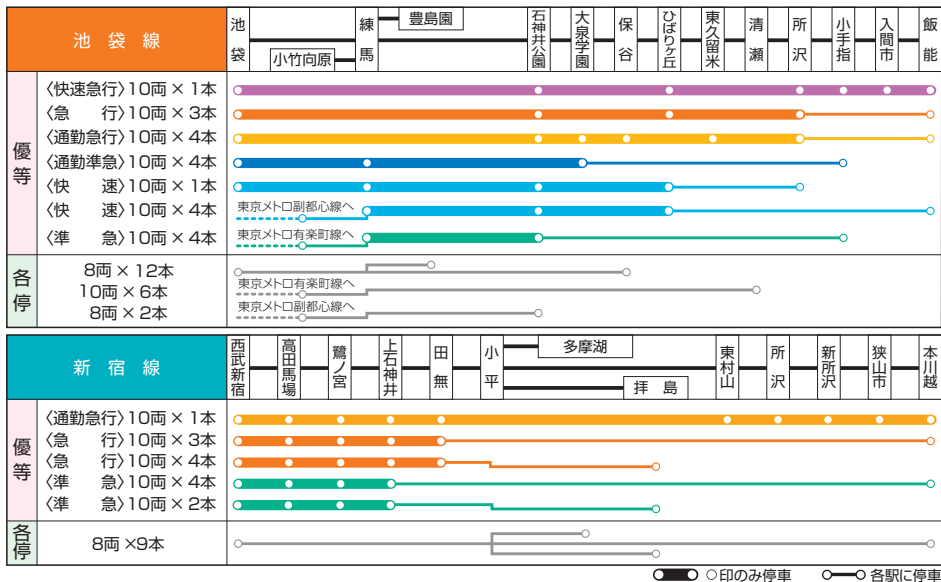


最混雑時間帯に最大限の輸送力を

## 朝ラッシュ時の輸送

1日のお客さまの約22%が集中することから、輸送力を最大限に発揮できるダイヤ編成を行っています。

### ■ 朝のラッシュ1時間の運転形態



鉄道事業

沿線のイベントに合わせ臨時電車を増発

## 野球開催時およびイベント輸送

### ■ 野球

埼玉西武ライオンズの本拠地であるベルーナドームでのプロ野球公式戦開催日には輸送力を増強し、試合開始時刻に合わせ池袋、本川越、新木場、元町・中華街駅から西武球場前駅への直通電車を増発しています。

試合終了時には、急行や快速の池袋行き臨時電車を集中的に運行しています。

また、池袋～西武球場前駅間で臨時特急「ドーム」号を上り下りともに1本ずつ運行しています。

### ■ 沿線のイベント

航空自衛隊入間基地の入間航空祭やユネスコ無形文化遺産に登録されている秩父夜祭、ベルーナドームでのコンサート開催に合わせ臨時ダイヤを編成し輸送力を増強しています。

横瀬、西武秩父駅が最寄りの羊山公園「芝桜」や高麗駅が最寄りのきんかくだ「まはしほしやげ」まはしほしやげ巾着田「曼珠沙華」の見頃に合わせ臨時電車や臨時特急電車を運行しています。



秩父夜祭

# お客様の安全を守る設備・取り組み

## 電力・通信設備・線路・車両

特別高圧の電力を鉄道用に変換

### 変電所

変電所では、電力会社から送られてくる特別高圧の電力を鉄道用電力に変換しています。現在の変電所数は34カ所あり、電車や駅などさまざまな設備に電力を供給しています。

電車運行のためのエネルギー

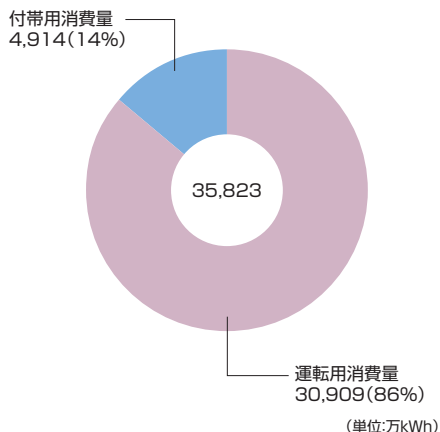
### 鉄道用電力

鉄道で使う電力は、電車を動かす「運転用電力」と、駅の照明や信号機などに使う「付帯用電力」に大別されます。

「運転用」は直流1,500Vまたは750Vで電車に、「付帯用」は交流6,600Vで信号機などに供給しています。

電力消費量は、年間3億5,823万kWhで、一般家庭11万世帯の使用量に匹敵します。全消費量のうち「運転用」が86%、「付帯用」が14%です。

#### ■年間の電力消費量(2021年度)



電気設備系統を24時間監視し、集中管理

### 電気司令と電力管理システム

電気司令は変電所設備や信号、踏切などの運転保安設備、さらには駅の照明など鉄道に必要な電気設備系統を24時間監視しています。

万一のトラブル時にも、運転司令と密接に連絡をとり、その影響を最小限にとどめるよう適切に対処していく電気設備運用の中枢部門です。

また、電力設備については、特に安全・正確・迅速を期すため、電気司令が電力管理システムにより集中管理を行っています。

電力管理システムは、系統の状態と異常を感知する系統監視機能、故障の種類を選別し機器を自動的に投入する故障処理機能、変電所機器の「運転」「停止」を自動制御するスケジュール運転機能などを備えています。



電気司令

電線や電柱、電灯動力の負荷設備など

### 電路設備

線路上の電線、これを支える電柱などの支持物および電灯・動力の負荷設備が電路設備です。

#### ■電線

池袋線・新宿線の高圧線は、ケーブル使用回線と被覆線使用回線の二重系となっており、異常時でも、どちらかの電源を供給する仕組みになっています。

## ■ 支持物

コンクリート柱、鉄柱、鋼管柱があります。

## ■ 電灯・動力設備

主なものに駅の照明設備および昇降機などのための動力設備があります。また、電気融雪器や踏切事故防止用の照明灯などもあります。

### 鉄道の電気を守るさまざまな設備

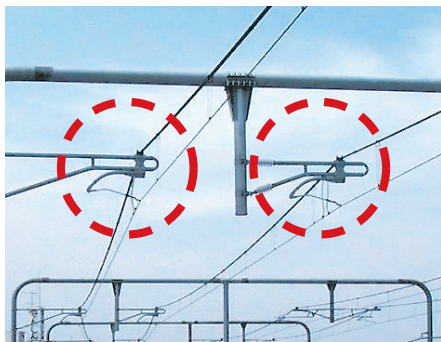
#### 電力設備の保守効率化

## ■ 高圧設備

駅構内にキュービクル(地上変電設備)を設置し、駅間などに点在していた柱上変圧器を集中化しています。複数の変圧器を地上にまとめることで、保守の安全性と効率性が高まりました。

## ■ き電設備

練馬～練馬高野台駅間および石神井公園～大泉学園駅間の高架区間に、き電ちょう架式架線を導入しています。従来と異なり、き電線とちょう架線が一体構造のため、景観性にも優れます。また、軌陸作業車から電車線と同時に点検できるため、作業効率が大きく向上しました。



き電設備

## ■ 電車線設備

電車線に適切な張力を与えるバランス装置にバネ式を導入しています。従来のタイプと異なり、滑車のワイヤーや重錘(重り)の点検が不要のため、大幅な保守の省力化になりました。

## ■ 作業用車両

軌陸作業車により保守作業を行っています。道路と線路を走行できる特殊な車両で、線路沿いの電力設備を効率良く保守できます。



軌陸作業車

## ■ 変電所設備

変電所設備の老朽取替時には、密閉型の受電設備を導入しています。特別高圧電路の露出部分がないため汚損、劣化がなく、保守作業の効率性が図れます。

## ■ 変電所監視カメラ・保全データシステム

無人変電所に監視カメラを設置し、構内や機器の状態などを電気司令や保守区で監視しています。また、機器類のデータを保守区に電送し、管理するシステムを導入しています。規定の巡回時以外は、係員が現地に向かず状況やデータを確認できるため、保守効率が向上しました。



# お客様の安全を守る設備・取り組み

## 電力・通信設備・線路・車両

緊急時に高い信頼性が求められる重要な設備

### 無線設備

#### ■ 列車無線

運転司令と列車との間で正確かつ迅速な情報伝達を行うための列車無線を、全線・全列車に設置しています。

また、運転士が列車運行の危険を発見した場合、近傍を走るほかの列車に危険を知らせる防護無線を全列車に備えています。さらに、運転司令から全列車への一斉指令、地震発生時の緊急停止警報などの機能もあります。

電波の送受信のためのアンテナには、漏えい同軸ケーブル(LCX)を主に使用し、安定通話を確認しています。LCXは全区間の約70%に架設しています。



#### ■ その他

構内作業を行う駅係員が駅事務室や信号扱所と連絡を取ることができる「駅保守無線」のほか、「構内無線」「乗務員無線」などがあります。

指令、通報、報告のため、各種の鉄道電話を設置

### 鉄道電話

全線に独自の通信ケーブルを張り巡らせ、各種電話を設置しています。

#### ■ 自動交換電話

本社および全線の各業務部門が、自動電話で結ばれています。

- デジタル電子交換機：6局
- 電話中継線：約2,000回線
- 電話機：約3,000台

#### ■ 専用電話

[指令電話] 走行列車の安全と正確かつ迅速な運転管理を行うため、運転司令と全駅・乗務所および車両所を結ぶ電話です。

[沿線電話] 沿線500m以内ごとに設置した沿線電話機から、司令・駅・電気・工務の各部門に連絡が取れる電話です。

さまざまな部材で構成される線路

## 線路の構造

線路とは、狭義には、レール・マクラギ<sup>どうしよう</sup>・道床・路盤およびこれらに付帯する建造物、保安装置をいいます。広義には、トンネル・橋<sup>のりめん</sup>・法面などの諸施設を含む総称です。

## レール

### ■ 種類

用途、断面形状などにより呼び名も豊富ですが、通常1m当たりの重量で呼びます。本線では、50Nレール・60kgレールを使用しています。

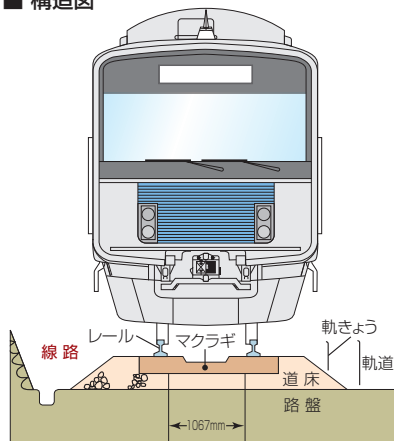
### ■ ロングレール

1本の長さが200m以上のものをいいます。継ぎ目が少なくなるため、列車の騒音、振動の低減による沿線環境の改善、作業の省力化などの効果があります。

### ■ ロングレール化率

ロングレールは本線長(山口線を除く)353.2kmのうち、急曲線などを除く236.4kmに敷設可能です。2021年度末現在、この約98%に当たる231.2kmが敷設されています。

### ■ 構造図



## マクラギ

マクラギにはPCマクラギと合成マクラギがあり、本線部のPCマクラギ化は完了しています。耐腐食性に優れる合成マクラギ化は、橋りょう部が完了し、現在は分岐器部について進めています。

### ■ ラダーマクラギ

特殊な鋼管でマクラギを縦型に連結したもので、形状がはしご(LADDER)に似ていることから、ラダーマクラギと呼ばれます。保守量は従来の横マクラギに比べ1/5以下、また列車の荷重分散性に優れるため騒音、振動の低減効果が得られます。当社では、野方～都立家政駅間、小平～久米川駅間、保谷駅構内でバラスト・ラダーマクラギを敷設しています。



弾性バラスト直結軌道



ラダー軌道

## 道床

道床は、軌きょう(レール、マクラギ)からの列車荷重を路盤に分散させる役目を果たします。軌道に弾性を持たせて乗り心地を良くしたり、軌道整正の簡便性などが要求されたりし、これらの条件に最も適したのものとして「砕石」を用いています。

## 省力化軌道

軌道整備の大きなウエイトを占める「総つき固め」や「道床交換」などの作業を廃し、軌道保守周期の延伸を図るため、直結軌道をはじめとする省力化軌道の導入を進めています。

## 軌道の強化

列車通過回数に比例して線路の壊れ方も大きくなります。これを防ぐため、「50Nレール」「PCマクラギ」「砕石道床厚200mm以上」による軌道強化を実施しており、おおむね完了しています。

# お客様の安全を守る設備・取り組み

電力・通信設備・線路・車両

25カ所のトンネルと932カ所の橋りょう

## 施設

トンネル	<ul style="list-style-type: none"> <li>■25カ所(うち西武秩父線16カ所)</li> <li>■最も長いもの…正丸トンネル 全長4,811.4m、山岳トンネルで私鉄第2位の長さです。トンネル中央部に列車の交換設備があります。</li> </ul>
橋りょう	<ul style="list-style-type: none"> <li>■932カ所</li> <li>■最も高い橋…第15高麗川橋りょう32.0m</li> <li>■最も長い橋…入間川橋りょう169.9m</li> </ul>

用途に応じて使い分けられる保線機械

## 保線作業の機械化

1967年から保線機械の導入を図っており、軌道の整正をはじめ保線作業の合理化に大きな効果をあげています。機械による保線作業は深夜に限られ、短時間で精度の高い仕事が要求されるため、専門知識・技能とともに高性能の機械が不可欠です。

当社では下表の通り、用途別の保線機械を保有しています。なかでも総合検測車は、これまで別々に行っていた軌道関係の検測(軌道変位などの検測)と電気関係の検測(架線の高さ・偏位などの検測)を一台で同時に行うことができる検測車で、2006年度に導入しました。

主な保有機械

機 械 名	用 途
マルチプルタイタンバー	道床のつき固め作業
総合検測車	軌道変位、遊間などの検測
ダンプトローラー	工事事用碎石などの運搬
碎石運搬車	道床碎石の運搬
軌道モーターカー	トローラー、貨車などのけん引
超音波レール探傷車	レールの欠陥検査
レール削正車	レールの波状摩耗削正など



レール探傷車



マルチプルタイタンバー



総合検測車



6カ所の車両基地と1カ所の検修場

## 車両の検査と検修設備

国土交通省の省令に基づき社内で「車両整備実施基準」を定め、6カ所の車両基地と1カ所の検修場で約1,250両の車両検査を行っています。

### ■ 車両基地での検査

「定期健康診断」のように、定期的に車両検査や修繕作業などを実施します。また、小手指・南入曽車両基地では、乗り心地や安全に欠かせない車輪削正を行います。

### ■ 武蔵丘車両検修場での検査

「人間ドック」のように、決められた期間または走行距離により、車両の主要部分を大がかりに分解・点検・修理するなどの定期検査を実施しています。

また、ロボットをはじめとする最新設備を整え作業効率や安全性の向上を図るほか、周囲の自然環境に対する配慮も十分になされています。2000年12月には国際標準規格「ISO14001」の認証を取得し、「人と環境にやさしい」検修場としてさまざまな取り組みを行っています。

収容能力	検修車両数(2021年度)
36(26)	全般検査172両 重要部検査96両

注：( )内は検査可能両数

### ■ 車両保守の効率化

20000系・30000系・40000系・001系車両では、列車情報管理装置での車上検査や機器の動態記録ができるため、省メンテナンスが可能となりました。武蔵丘車両検修場には、各種設備を多数導入し、メンテナンスの効率化を図っています。



武蔵丘車両検修場

# お客様の安全を守る設備・取り組み

電力・通信設備・線路・車両

快適性を追求した新型車両を導入

## 車両紹介

### 40000系車両

「人にやさしい、みんなと共に進む電車」をコンセプトに、2017年3月に登場。当社初の「ロング・クロスシート転換車両」、車いすやベビーカーをご利用の方に便利な「パートナーゾーン」を設置し、新たな「車両バリアフリー」を提案しています。

さらに、快適性向上のため車内に空気清浄機を搭載し、Wi-Fiアクセスポイントやお客さま用のコンセントも設置しています。また最新技術のモーターを採用するなど、省エネルギー化・低騒音化に配慮した車両です。2017年にはキッズデザイン賞「内閣総理大臣賞」(最優秀賞)、グッドデザイン賞を受賞しました。



### 30000系車両(スマイルトレイン)

「Smile Train～人にやさしく、みんなの笑顔をつくりだす車両～」をコンセプトにした通勤車両で、2008年4月に登場。安全性(アルミダブルスキン車体)・快適性(拡幅車体・全自動空調制御)に加え、スマイルビジョン(カラー液晶画面)による情報提供や車体の低床化など、ユニバーサルデザインにも配慮しました。2009年にはキッズデザイン賞を受賞。

また、2013年度増備分より従来のデザインはそのままに、荷棚の高さの変更やLED照明の本格採用など、さらに使いやすさの向上と省エネルギー化に配慮した車両となっています。





## 10000系車両(ニューレッドアロー)



5000系初代レッドアローに替わり、1993年に登場。ゆとりある座席スペースを持つ7両編成の特急車両です。車いす対応シートを備えるほか、サンタリー設備やLEDによる車内案内表示器、自動放送装置、通話式非常通報装置なども設置し、さらに2016年には全車両にWi-Fiを導入するなどサービスの向上を図っています。また、2006年より全車禁煙になっています。



## 20000系車両

通勤車両として2000年に登場。座席幅の拡大や車いすスペースの設置などによるサービス向上に加え、無塗装のアルミ製車体や最新のVVVFインバータ装置の採用で軽量化を進め、省エネと走行音の低減を実現しました。



## 9000系車両

1993年に登場。車内案内表示器、通話式非常通報装置や車いすスペースなどを備えています。2007年には省エネルギー化のための全車VVVFインバータ化を完了しました。また、多摩湖線のホームドアの稼働に対応するため2020年より4両編成に改造し、ワンマン運転機能を設けました。



## お客様の安全を守る設備・取り組み

電力・通信設備・線路・車両

### 6000系車両

1992年に東京メトロ有楽町線および副都心線直通運転用として登場。ステンレスおよびアルミ製車体やモノリンク式台車などにより軽量化を図った車両です。VVVFインバータ装置、電力回生ブレーキを採用しています。



### 4000系車両

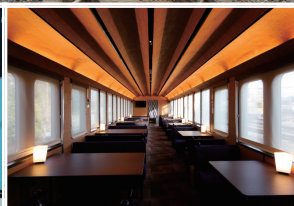
1988年に西武秩父方面への行楽用として登場。アイボリーホワイトを基調とした片側2ドアの車両で、秩父の自然にマッチしています。座席はセミクロスシートで、トイレを備えています。また、ワンマン運転にも対応しています。



### 4000系52型車両

西武線沿線各地域の活性化と新しい旅行スタイルの提供を目的に、全席レストラン車両として2016年4月に登場。愛称は、西武 旅するレストラン「52席の至福」としました。

建築家の隈研吾氏によるデザインで、外装は秩父の四季と荒川の流れをダイナミックに表現。内装は深谷などの自然をモチーフとしてイメージし、天井に柿渋和紙や西川材を使用。4000系車両(4両1編成)をリメイクし、52名の定員で臨時電車として、池袋～西武秩父駅間・西武新宿～西武秩父駅間など土日を中心に年間100日程度運行しています。





## 2000系車両

新宿線の通勤車両として1977年に登場。電力回生ブレーキ、界磁チョッパ制御方式を採用し、省エネルギー化を図っています。前面に貫通口がある片側4ドアの車両です。



## 101系車両

西武秩父線開通に合わせ1969年に登場し、強力な150kW主電動機、発電ブレーキなどを備えた山岳地帯に強い高性能車両です。ワンマン運転に対応し、現在は狭山線・多摩川線にて活躍しています。



## 8500系車両(レオライナー)

1985年に登場。電力回生ブレーキ付VVVFインバータによる誘導電動機で駆動する省エネルギー車両で、ゴムタイヤで走行します。車内からは視界も広く、振動の少ない乗り心地の良い車両です。2021年4月1日より、山口線(レオライナー)で使用する電気使用量のすべてを当社で運営する「西武武山ソーラーパワーステーション」が発電する環境価値があった電力でまかなうことで、実質CO<sub>2</sub>排出ゼロで運行しています。



# お客様の安全を守る設備・取り組み

電力・通信設備・線路・車両

世界で活躍する建築家・妹島和世氏監修の「いままでに見たことのない新しい車両」

## 新型特急 Laview(ラビュー)

001系車両



これからの西武鉄道の未来を担う新たなフラッグシップトレインとして、  
2019年3月16日にデビューしました。

愛称「Laview(ラビュー)」には、「L」贅沢(Luxury)なリビング(Living)のような空間、  
「a」矢(arrow)のような速達性、「view」大きな窓から移りゆく眺望(view)、  
都市や自然の中でやわらかく風景に溶け込む特急として、  
多くのお客様に特急電車での旅を楽しんでいただきたいという想いが込められています。

——— 作ったのは、あたらしい風景 ———

**エクステリアデザイン**

### ■ 前面ガラス

国内初となる曲線半径1,500mmの大きな三次元の曲面ガラスを採用し、やわらかな印象の先頭デザイン。曲面が全体の編成へと自然に連続するように緩いカーブのある車体断面としました。



## ■ 車体カラー

都市や自然の中でやわらかく風景に溶け込むデザインを実現するため、アルミ素材の車体に塗装を施しています。写り込み具合にもひと工夫し「あたらしい風景」を作り出せる特色のある素材感を追求しました。



## ■ 客室窓

お客さま一人ひとりがくつろげるリビングのような空間とするため、等間隔で連続していく窓配置としました。縦1,350mm×横1,580mmの大型窓ガラスを配置し、沿線の風景を大パノラマでお楽しみいただけます。



— 自分の時間を過ごす、やわらかな空間 —  
**[ インテリアデザイン ]**

## ■ 客室

大きな窓のある明るい白い壁の室内に、あたたかな黄色配色を基調とした座席シート。いままでの特急にはない、身体をやわらかくつつみ込むソファのようなデザインとし、背丈サイズに合わせて調節できる手動式可動枕と、肘掛けにはテーブルを設置。お客さまそれぞれが自分の時間を持てる新しいパブリックスペースを目指しました。



## ■ 照明

シンプルなボールト(曲面)天井からの間接照明により、やわらかな光あふれる照明デザインとしました。

## ■ エントランス

お客さまを最初にお迎えする各エントランスも、あたたかみのある黄色配色を基調とし、床には人造大理石を敷きつめ、ご乗車の際に落ち着きと高級感を与えるデザインとしました。また、一部の壁には曲面デザインを採用し、壁面に寄り掛かれる余裕のある空間となっています。





# お客様の安全を守る設備・取り組み

電力・通信設備・線路・車両

— 心遣いを隅々まで行き届かせるために —

## 充実の車内設備

### ■ 多目的トイレ

多目的トイレはオストメイト対応型とし、すべてのお客さまが使いやすいよう広いスペースを確保。また、ベビーベッドやベビーチェアも設置し、乳幼児や小さなお子さま連れでも安心してご利用いただけます。



### ■ 女性専用トイレ

当社初となる女性専用トイレは、清潔で安心してお使いいただける設備を配置。お仕事帰りやレジャーなど、着替えができるようチェンジングボードや、扉の裏側には鏡（姿見）が設置されています。



### ■ パウダールーム

パウダールームは、ゆったりとご利用いただける作りとなっています。お化粧のしやすい拡大鏡や姿見、ハンドドライヤー、コンセントなどもご用意し、幅広いニーズに対応いたします。



### ■ Wi-Fi/電源コンセント

すべての車両で「SEIBU FREE Wi-Fi」をご利用いただけます。各座席にコンセントを設置。パソコンなどの充電にご利用いただけます。

### ■ 車いすスペース

1号車には車いす対応席を2席設置しました。ハンドル形電動車いすにも対応しています。

### ■ AED

5号車にはAED（自動体外式除細動器）を装備しました。緊急時に対応いたします。

### ■ 多言語対応

車内LCD画面表示器の行先案内、停車駅案内は4か国語（日・英・韓・中）表示に対応し、インバウンドのお客さまも快適にご利用いただけます。

# お客様の安全を守る設備・取り組み

## 安全・安定運行を担う組織体制・設備

“万一”に備え、「情報の共有化」を重視した体制

### 司令

全線で約176kmある線路のどこで何が起きているかを迅速に把握するには、設備はもとより、機能的な組織体制が重要です。

その意味からも、当社では「運転」「電気」「施設」「車両」「情報」の5つの司令が常に「情報の共有」を図りながら、最も大切な「安全確保」という共通目的を遂行しています。この体制のもと、たとえ災害が発生したときでも最良の形で復旧を目指し、お客さまへのご迷惑を最小限にとどめるよう努めています。

信頼性の高いさまざまな装置を導入

### 信号保安設備

信号保安設備とは、列車を安全・正確・迅速に運転するための設備です。列車速度の高速化、本数の増大、種別の多様化に伴い、当社ではATS・ATC・CTCなどを導入しています。

#### ■ ATS [Automatic Train Stop]

ATSは自動列車停止装置の略称です。乗務員が万が一運転を誤り、列車の速度が速くなり過ぎたとき、列車を止めて安全を保ちます。

#### ■ ATC [Automatic Train Control]

ATCは自動列車制御装置の略称で、西武有楽町線に導入されています。先行列車の位置および進路の条件に応じ、列車の速度を自動的に制御します。

#### ■ CTC [Centralized Traffic Control]

CTCは列車集中制御装置の略称で、多摩川線の武蔵境～是政駅間に導入しています。白糸台駅多摩川線運転司令所の中央操作卓で信号操作を集中制御しています。

質の高い列車運行ときめ細かな情報提供

### 運行管理システム(SEMTRAC)



運行表示盤

運行管理システム=セムトラック(SEIBU MULTIPLE TRAFFIC CONTROL)は、コンピューター制御により、運転司令業務の迅速性、確実性を向上させ高品質の列車運行を確保するとともに、駅における信号取り扱いの自動化、旅客サービスのためのきめ細かい行先案内表示や放送を行います。

司令所に池袋線系と新宿線系の中央制御装置、主要駅には駅制御装置を設置した分散制御方式とし、中央制御装置は基本ダイヤの管理や運転整理などのように複数駅にかかわるものを制御しています。駅制御装置は、進路の制御など各駅の条件に属するものを制御しています。

導入線区は、池袋線系(池袋線、西武有楽町線、豊島線、西武秩父線、狭山線)=84.6km、新宿線系(新宿線、西武園線、拝島線、国分寺線、多摩湖線)=81.2kmです。



# お客さまの安全を守る設備・取り組み

## 自然災害対策

### 自然災害対策

駅舎や高架橋の耐震性を高める

#### 耐震補強

駅舎や高架橋の耐震性を高めるため、耐震補強の工事を進めています。



秩父高架橋

初期微動をキャッチして、安全を確保

#### 早期地震警報システム

気象庁の緊急地震速報を活用したシステムです。地震が発生した場合、初期微動(P波)を解析し、大きな揺れとなる主要動(S波)の到達前に列車に音声を送り、乗務員が手動で列車を非常停止させます。

震度4以上の地震発生情報を受信した場合は、全列車を直ちに停止させ安全を確保します。

早期地震警報			
	予測震度	到達までの時間	観測震度
東長崎	2	-5 秒	1
横瀬	1	0 秒	
南入管	2	-3 秒	
白糸台	2	-1 秒	
予測最大震度		発生時刻 22時30分56秒頃	
高田馬場	2	震源地 茨城県北部 マグニチュード5.2	

地震表示盤

二次災害を最小限に食い止めるために

#### 地震計

当社線を大きく4つに分割し、それぞれのエリアに地震計を設置しています。

震度4~5弱では列車を一旦停止後、通常より速度を落とした注意運転を行い、安全を確認してから正常運転に戻します。震度5強以上では全列車を停止させ、全線の安全が確認でき次第、運転を再開します。

橋りょうなど、全線で13カ所に設置

#### 風速計

全線で13カ所に設置しています。主な跨線橋、橋りょう、架道橋上に設けており、計測した風速は隣接駅と運転司令で表示されます。

風速が秒速20m超では時速55km以下、秒速25m超では時速25km以下の注意運転、風速が秒速30m以上では列車の運転を一時中止します。

安全のため、降雨量を自動的に記録

#### 雨量計

受水器(雨量ます)と記録部(記録計)からなり、降雨状況を観測室内で自動記録、同時に運転司令へ伝送されます。

全線で15カ所に設置しており、特に山間部の武蔵丘信号場~西武秩父駅間では降雨が毎時30mmに達したときは時速35km以下で運転、降雨が毎時50mmまたは継続降雨量が250mmに達したときは列車の運転を一時中止します。

土砂崩壊や落石の危険箇所を検知

### 土砂崩壊検知装置

山間部の土砂崩壊や落石の危険のある切り通しに設置。センサーを取り付けた検知柵と金網で異常を検知します。池袋線6カ所、西武秩父線22カ所に設けており、運転司令では常に動作の有無を監視しています。



安全・安定輸送のため、線路の状態を把握

### レール温度監視システム

常にレール温度を監視し、レール温度が45℃以上に達したときは注意、50℃以上に達したときは警戒とし、安全・安定輸送のため線路状態を把握しています。

通常の運行にかかわる分岐器に100%設置

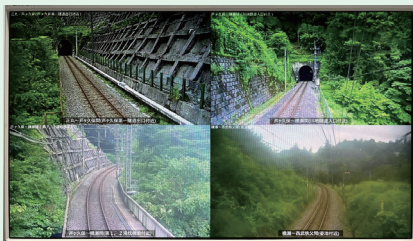
### 電気融雪器

電熱ヒーターにより、降雪による分岐器の転換不能を防ぎます。駅構内および車庫線など約700カ所に整備されており、通常の運行にかかわる分岐器には100%設置しています。

積雪状況を常時確認

### 監視カメラの設置

降雪時の列車運行の安全を確保するため、積雪量の多い西武秩父線に監視カメラを4カ所設置し、常に積雪状況を確認しています。



土砂崩壊を防止

のりめん

### 法面の改良

列車運行の安全確保のため、線路脇の法面を改良することで斜面の安定化を図り、土砂崩壊を防止して安全性を向上させています。



芦ヶ久保駅

# お客さまの安全を守る設備・取り組み

## ホームでの対策

### ホーム

ホーム上の危険を運転士に通報

#### 列車非常通報装置

ホーム上で、お客さまや列車運行への危険がある場合、列車の運転士に知らせる装置です。非常通報(停止)ボタンを押すと、ランプが点滅しブザーが鳴動します。防護無線や非常灯により運転士に危険を知らせます。



非常灯

非常通報(停止)ボタン

乗降時の死角を無くして安全を確認

#### 乗降監視用テレビ(ITV)

列車の長編成化により、列車の前部や曲線ホームなどお客さまの乗降状態が車掌から確認しづらい場所(83駅)に、補助手段としてカメラおよびモニターを設置しています。



列車の接近を知らせる回転灯と警報音

#### 列車進入警報装置

列車が駅に接近すると、線路脇に取り付けられた黄色回転灯が点灯し、同時に警報音で列車の進入を知らせます。



ホーム下への転落を防止

#### ホームドア

ホーム上からの転落や車両との接触を防止するため、ホームドアを設置しています。2021年度末現在、池袋(2~6番ホーム)、練馬、西武新宿、高田馬場、所沢、国分寺の計6駅に設置が完了しています。



ワンマン運転を行っている路線に導入

### 画像監視装置

多摩川線および多摩湖線のワンマン運転区間に導入しています。ホームに設置した監視カメラ画像を、多摩川線は白糸台駅、多摩湖線は国分寺駅へ伝送し、集中監視しています。

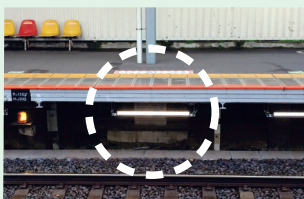
異常時には列車非常通報装置を遠隔作動させ、運転士に危険を知らせます。

ホームの安全性向上

### ホームの安全を確保する各種設備

#### ■ 足元注意喚起灯・音声転落防止装置

光や音声により、足元への注意を促す装置を設置し、ホーム下への転落防止を図っています。



足元注意喚起灯(萩山駅)

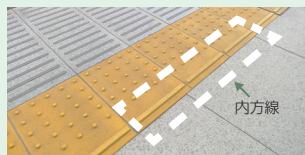
#### ■ 転落防止ゴム

列車とホームの隙間が広い駅の一部に、くし型状のゴムを設置し、隙間を狭めることで転落防止を図っています。



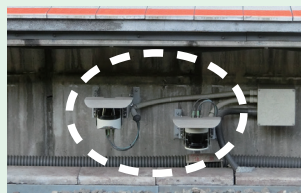
#### ■ 内方線付き・JIS規格対応の点状ブロックの整備

目の不自由な方に対しホームの内側が分かるよう、内側に内方線がある点状ブロックを整備しています。



#### ■ ホーム隙間転落検知システムの導入

曲線ホームにおいて列車とホームの隙間に転落したお客さまを検知する装置を、新井薬師前駅1番ホーム・萩山駅3番ホーム・稲荷山公園駅1番ホームの3駅に設置しています。



もしもの際に命を守る待避スペース

### ホーム下避難場所

お客さまが線路上に転落し、列車が接近している場合に安全を確保するためのスペースです。避難場所には、分かりやすくオレンジ色のマーキングを施しています。75駅179ホームに設けています。





# お客様の安全を守る設備・取り組み

## 車両設備・踏切での対策

### 車両設備

#### 車内で異常があった場合の通報手段

##### 車内非常通報装置

車内での異常発生を乗務員に知らせる装置で、各車両に2～3カ所設置しています(一部の車両を除く)。また、一部の車両では、乗務員と直接通話もできます。

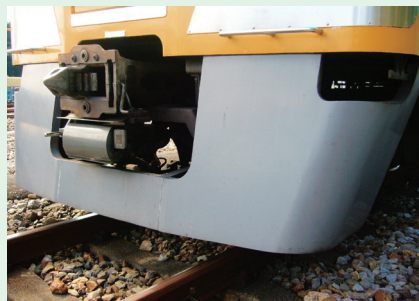
なお、車内の設置場所をより分かりやすくするために、装置本体と付近には「SOSシール」を貼付し、目立つようにしています。



#### 衝撃や脱線などを防ぐ

##### 前面下部覆い

車両の前面下部をカバーする部分のことで、スカートとも呼ばれています。障害物の巻き込み防止のほか、床下機器の損傷防止、衝撃を和らげ脱線を防ぐ役割があります。



#### 転落事故を未然に防ぐ

##### 車両連結部分の外幌そとほろ

車両連結部分に設けたゴム製のホ口のことです、ホームを移動されるお客様の連結部分への転落事故を未然に防ぐためのものです。

#### 音声による案内放送

##### 連結部転落防止放送装置

運転室付きの車両同士を連結する際、連結部分に外幌を設置できず、連結部分に大きな隙間が生じます。このような場合にお客様が転落する事故を防止するために、案内放送が流れる装置を一部の運転室付き車両に設置しています。列車の中間部に運転室付き車両があり、停車中にドアを開けている際に音声がかかります。



## 踏切

さらなる踏切の減少を目指して

## 踏切設備

踏切の自動化や立体交差化を進めてきた結果、踏切事故が著しく減少しています。

現在踏切数は340ヵ所です。今後も安全輸送のため、踏切の除却を図っていきます。

異常を知らせるとともに、危険を察知する装置

## 踏切支障報知装置・支障検知装置

踏切道に支障が発生した際、列車に停止信号を現示する装置で、次のもので構成されています。

## ■ 踏切支障報知装置(非常ボタン)

踏切際の非常ボタンを押すと、表示装置が動作し列車に踏切の異常を知らせます。全踏切に設置しています。



## ■ 踏切支障検知装置

踏切に自動車などの支障物がある場合、レーザー光線網などにより支障物を自動検知し、表示装置を動作させます。現在、234踏切に設置しています。そのうち、50踏切に検知能力の高い支障検知装置を設置しています。



## ■ 特殊信号発光機

5つの赤色灯が2灯ずつ循環明滅する特殊信号発光機で、列車へ踏切の異常を知らせます。

警報時間の均一化と誤通過防止のために

## 列車情報装置(急緩行列車選別装置)

踏切の警報時間の均一化および中間駅での列車誤通過防止対策として、列車種別選別方式による列車情報装置を設けています。

この装置は、運行管理システム(SEMTRAC)のダイヤ情報に基づき、列車種別に応じて踏切の警報開始地点を自動的に変えることができる装置です。

また、列車種別により、通過駅・停車駅を判別し、停車駅へ接近した際、運転士へ停車を知らせる機能も有しています。

## バリアフリー対策

ひとりでも多くの方々に、快適にご利用いただくために。

### 駅構内のバリアフリー

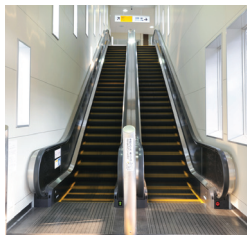
さらに快適な駅を目指して

#### エレベーター・エスカレーター・スロープ

エレベーターを69駅、エスカレーターを55駅、スロープを35駅に設置しています。



エレベーター(武蔵砂川駅)



エスカレーター(狭山市駅)



スロープ(本川越駅)

多くの機能を備えたトイレを設置

#### バリアフريتイレ

車いすをご利用の方、オストメイトの方、小さなお子さまをお連れの方など、多様なお客さまにとって使いやすいトイレです。手すり、オストメイトのパウチの洗浄機能、おむつ交換シートなどの設備もあり、81駅に設置しています。



狭山市駅

車いすやベビーカーでも安心

#### ワイド型自動改札機

自動改札機を80駅506台設置しています。なお、車いすやベビーカーをご利用のお客さま、大きな荷物をお持ちのお客さまにも便利な、ワイド型自動改札機を80駅すべてに設置しています。



高麗駅

安心して駅・電車をご利用いただくために

#### 点字誘導ブロック・点字案内設備

目の不自由なお客さまを誘導し、転落を防止するため全駅に点字誘導ブロックを設置しています。そのほか、バリアフリー対応券売機を全駅に、点字運賃表、点字手すりプレート、触知案内板を一部の駅を除いて設置しています。



点字誘導ブロック



点字運賃表

駅のご案内業務におけるバリアフリー

## 簡易筆談器

全駅※に設置しています。これは筆談器を利用し文字を書くことにより、聴覚や言語が不自由なお客さまと駅係員のコミュニケーションを円滑にするものです。文字のほかにも駅周辺の地理などを実際に図に示しながら分かりやすくご案内できます。文字はボタンひとつで消去できるため、個人情報保護されるだけでなく、紙やインクも使わず環境にも配慮しています。

※小竹向原駅を除く



## 電車内のバリアフリー

やさしさと思いやりの空間

### 車いすスペース

129編成に設置。1993年度からの新造車両には、1編成中に1～4カ所の車いす用スペースを設置しています。



固定用ロープ付車いすスペース

譲り合いのコミュニケーションスペース

### 優先席

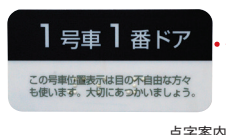
お年寄りやおからだの不自由なお客さま、妊娠されているお客さまに優先的に座っていただくための座席です。特急車両を除く全車両に設置しています。



電車の位置のお知らせ

## 点字案内・文字表示

目の不自由なお客さまに安心して電車をご利用いただけるよう、各車両(一部を除く7車種)の内側ドアに乗車位置をお知らせする点字案内を設置しています。これに合わせ文字表示を各車両(一部の車両と既設の車両を除く)の車内外の側面に設置しています。



点字案内



文字表示



文字表示

新しい車両バリアフリーへの取り組み

## パートナーゾーン

40000系車両では、パートナーゾーンを設置。車いす、ベビーカーをご利用のお客さまや大きな荷物をお持ちのお客さまも安心して快適に過ごせる、新たな「車両バリアフリー」の形を提案しています。



# お客さまサービスの充実

便利で利用しやすい、サービスの充実に努めています。

分かりやすいインフォメーション・サービス

## 案内設備

### ■ お客さまご案内用オープンカウンター

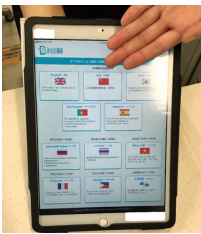
駅事務室の改修に合わせ50駅52改札口に設置しています。自動改札と区分けすることで、ゆとりあるご案内が行えます。



野方駅

### ■ タブレット端末導入

お客さまによりきめ細やかなサービスを提供するため、駅係員にタブレット端末を貸与しています。係員がインターネットや駅周辺の地図、翻訳などのアプリケーションを自由自在に操作することにより、スピーディーかつ正確で分かりやすいご案内を行うことが可能となりました。



### ■ 駅ナンバリング

当社線に初めて足を運ぶお客さまなど、どなたにも分かりやすくご利用いただけるよう、全駅の駅名標や路線図などに駅ナンバリングを導入しています。



### ■ LED式列車案内表示器・LCD式列車案内表示器

列車情報を総合的に提供し、ご案内の充実に図るため、78駅に設置しています。行先・種別・発車時刻はもちろん、次の電車の位置を示す「接近案内」なども表示します。また、液晶画面のLCD式列車案内表示器を池袋、所沢駅など21駅に導入し、より明確な文字で情報をお伝えしています。



LED式列車案内表示器(新所沢駅) LCD式列車案内表示器(所沢駅)

### ■ 列車運行情報提供システム

当社線および他社線で運転見合わせなどの運転障害が発生した際に、文字情報と路線図にて運転見合わせ区間や振替輸送経路などをディスプレイに表示するシステムです。日本語のほか、英語・中国語・韓国語の計4カ国語で情報を発信します。ターミナル駅、他社線との乗換駅に導入しています。



### ■ 遠隔放送装置

事故などで電車の運行が乱れた際、当社線の運転状況を一元管理している「情報司令」から、ホームなどに情報を一括放送できる装置です。駅係員を介さず、情報司令から直接お客さまに事故情報や運転状況などを正確・迅速にご案内できます。小竹向原駅と多摩川線を除く85駅に設置しています。

### ■ 総合案内板

駅名・路線案内・停車駅案内が一体の総合案内板を67駅のホームに設置しています。また、本川越駅の駅名看板などには副駅名「時の鐘と蔵のまち」を、案内表示として多磨駅には「東京外大前」、武蔵砂川駅には「国営昭和記念公園砂川口」を表示しています。



東村山駅



駅を快適・安心に

## 駅設備

### ■ 待合室

静かで快適な空間で電車をお待ちいただくため、44駅に設置しています。



所沢駅

### ■ 授乳室

池袋駅の駅事務室内、所沢駅南改札内の待合スペース「とことこひろば」に設置しています。ご家族でのお出かけも安心です。

### ■ 公衆無線LANサービス

当社線の全91駅(小竹向原駅を除く)で、携帯電話をはじめとする各種通信サービスを快適にご利用いただける環境を目指しています。

全国相互利用サービス

## 交通系ICカード「PASMO」

交通系ICカード「PASMO」、Apple PayのPASMO)および「モバイルPASMO」の利用サービスを順次導入しています。首都圏をはじめとする、全国の鉄道・バス路線などに加え、電子マネーとしてお買い物にもご利用いただけます。



※PASMOは(株)バスモの登録商標です。  
※Apple PayはApple Inc.の商標です。

クレジットカードでの購入も可能

## 定期券

6駅に「定期券発売窓口」があるほか、全駅<sup>※</sup>に定期券が購入できる自動券売機を設置しています。なお、ご購入には西武グループの「SEIBU PRINCE CLUBカード セゾン」などの各種クレジットカードをご利用いただけます。<sup>※</sup>小竹向原駅を除く。



自動券売機

より便利に使えるPASMO定期券

## Oneだぶる♪・だぶるーと

多くのお客さまからのご意見・ご要望にお応えし、西武新宿駅と高田馬場駅乗り換えでJR山手線新宿方面のどちらもご利用いただけるJR線との連絡定期券「Oneだぶる♪」と、小竹向原駅経由と西武線池袋駅乗り換えのどちらもご利用いただける東京メトロ線・東急線との連絡定期券「だぶるーと」を発売しています。どちらも2つのルートが選べる便利なPASMOの通勤定期券です。

Oneだぶる♪  
だぶるーと



# お客さまサービスの充実

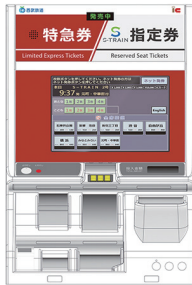
駅でもインターネットでも購入可能

## 特急券 / 指定券

特急ラビュー・レッドアロー号の特急券、S-TRAINおよび拜島ライナーの指定券を西武線内53駅で取り扱っています。

### ■ 特急券 / 指定券券売機での発売

次に発車する電車の特急券 / 指定券を発売する「単機能型券売機」、当日に発車する電車の特急券 / 指定券を発売する「多機能型券売機」を、ホーム・コンコースなどの発売場所に応じて配置しています。



特急券 / 指定券券売機

### ■ 駅窓口での発売

ご乗車日の1か月前からの前売り、1か月+7日前から団体予約などを行います。

### ■ インターネット予約サービス

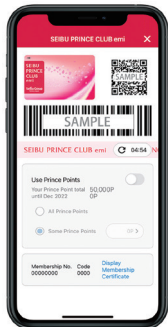
事前にインターネットで会員登録をすると、スマートフォン・携帯電話・パソコンなどから特急券 / 指定券の予約ができるサービスです。

訪日外国人向け会員サービス

## SEIBU PRINCE CLUB emi

### ■ SEIBU PRINCE CLUB emi

訪日外国人向け会員サービスです。SEIBU PRINCE CLUBと同様にグループの特典を利用できるほか、SEIBU Smile POINTが貯まり、そのポイントを1ポイント=1円でご利用できます。



瞬時に各所で情報を共有し、返還率アップ

## お忘れ物取扱システム

お忘れ物の返還率向上を目指し、社内LANを利用した「お忘れ物取扱システム」を導入しています。情報は各駅または「西武鉄道お客さまセンター」で検索できます。

Webサイト上で「遅延証明書」を発行

## 「遅延証明書」のWeb化

遅延証明書は、事故などで電車が遅れた際に各駅で発行していますが、振替輸送のご利用により入手が困難だったり、混雑でお待ちいただくことがありました。こうしたご不便を解消するため、Webサイト上での発行を実施しています。

人気の観光地へのおでかけに便利なおトク

## おトくなきっぷ

当社では、秩父方面、川越方面、横浜方面、都心方面などへのおでかけに、便利なおトくなきっぷを発売しています。

- 秩父フリーきっぷ
- 秩父漫遊きっぷ
- 小江戸・川越フリークーポン
- 川越アクセスきっぷ
- 西武横浜ベイサイドきっぷ
- 西武横浜中華街グルメきっぷ
- 西武東急線トライアングルパス
- 西武東京メトロパス
- 箱根フリーパス
- 江の島・鎌倉フリーパス
- 西武線発 みさきまろくきっぷ



各種おトくなきっぷのパンフレット