

2025西鉄発第 8 号

2025年4月11日

運輸審議会

会長 堀川 義弘 殿

東京都豊島区南池袋1丁目16番15号

西武鉄道株式会社

代表取締役社長 小川 周一

公 述 申 込 書

運輸審議会一般規則第35条の規定により、下記のとおり公述の申込みをいたします。

記

1. 事案番号

令7第4001号

2. 事案の種類

鉄道の旅客運賃の上限変更認可

3. 事案の申請者

西武鉄道株式会社

4. 公述しようとする者の名称及び住所並びに氏名、職名及び年令

東京都豊島区南池袋1丁目16番15号

西武鉄道株式会社

代 表 取 締 役 社 長

取締役 常務執行役員 鉄道本部長

鉄道本部計画管理部 ジェネラルマネジャー

鉄道本部計画管理部鉄道計画課 マネジャー

おがわ 小川 周一郎
まちだ 町田 明
さいはら 齊原 潤
ほうぜん 保前 保

5. 事案に対する賛否

申請者

6. 連絡先電話番号

西武鉄道株式会社 鉄道本部 計画管理部



鐵道の旅客運賃の上限変更の認可に係る

公 述 書

公 述 人 西武鐵道株式会社

代表取締役社長 小川 周一郎

他

■はじめに

私は、西武鉄道株式会社、代表取締役社長の小川周一郎でございます。

本日は、弊社が3月14日に申請いたしました、鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請に関する公聴会を開催いただき、申請の趣旨や経営の実情をご聴取いただけますことに厚く御礼を申し上げます。

ただいまから、弊社が今回申請いたしました旅客運賃の上限変更につきまして、その理由と内容をご説明申し上げたいと存じます。

ご説明として、

第一に、鉄道事業の概要とこれまでの取組み

第二に、申請理由および申請内容

第三に、今後の取組み

の順にご説明申し上げます。

1. 鉄道事業の概要とこれまでの取組みについて

(1) 鉄道事業の概要

弊社は、池袋線および新宿線の2つの幹線と10の支線からなる12路線、旅客営業キロ176.6kmの路線、92駅を有しており、東京・埼玉エリアにおいて通勤・通学・観光など、お客さまの生活に欠かせない公共交通機関として事業を展開しております。通勤通学路線という側面が強い一方、秩父・飯能エリア、川越エリア、西武園ゆうえんちやベルーナドームといった、沿線の豊富な観光資源への行楽地輸送にも重要な役割を果たすなど、首都圏交通の大動脈の一翼を担っております。

西武グループの経営理念を表したものであると同時に、私たちが取り組むすべての活動の出発点、目指すべきゴールを示すものとして、2006年に「グループビジョン」を定めております。スローガン「でかける人を、ほほえむ人へ。」のもと、お客さまの“行動”と“感動”を創り出すことを目指し、事業を進めてまいりました。

(2) これまでの取組み

鉄道事業においては、常に「安全・安心」を基本にお客さまのニーズを誠実に受け止め、過去10年で約2,100億円を超える投資を行うなど、良質かつ快適なサービスの提供に積極的に取り組んでまいりました。

安全性の向上においては、東京都内の3区間約12kmにおいて連続立体交差事業を推進しているほか、乗降客数10万人以上の駅へのホームドア整備、踏切の安全対策、激甚化する自然災害への対策、鉄道係員への安全教育などの取組みを進めてまいりました。

サービスの向上においては、池袋線にて2019年3月から新型特急車両LaVIEWの運行を開始したほか、新宿線では2018年3月から座席指定列車拝島ライナーの運行を開始しました。また、駅舎改良事業として、所沢駅では商業施設グランエミオ所沢と一体となった新たな駅設備の整備や、豊島園駅などのリニューアルなども進めてまいりました。ソフト面では、2018年3月より西武線アプリの配信を開始、列車のリアルタイムな走行位置をはじめとした各種情報を提供しております。

環境対策としては、かねてよりVVVFインバータ制御車両による継続的な車両更新を進めてきたほか、2024年1月からは全線で使用する電力を実質的に再生可能エネルギー由来の電力とし、実質CO₂排出量ゼロでの運行を開始しております。さらに、照明のLED化、太陽光パネルの設置、回生電力の有効活用なども進めております。

2. 申請理由および申請内容

(1) 申請理由

鉄道事業においては、従前は沿線人口の増加などにより輸送人員も増加傾向にあり、順調に事業を運営してまいりましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、深刻な打撃を受けました。安全に支障しない範囲で設備投資を大幅に削減・先送りし、さらに役員報酬や従業員賞与の減額などの緊急的な費用の削減

を行いました。鉄道事業単体では2020年度は約36億円、2021年度は約3億円の営業損失を計上いたしました。輸送人員は回復傾向にあるものの、テレワークの定着などアフターコロナの生活様式により、特に通勤定期旅客については、2023年度の輸送人員が2018年度比で約82.6%にとどまるなど、今後もコロナ禍前の水準に戻らないと見込んでおります。

このような環境下においても、安全・安心なサービスを提供するためには、増加する老朽設備の更新、連続立体交差事業、踏切安全対策、自然災害への対策などの各施策の推進が不可欠となっております。また、ホームドアなどのバリアフリー設備のさらなる整備加速やカーボンニュートラル実現への取組みなども、公共交通機関としての社会的責任を果たすために、重要であると考えております。これらの多様化・複雑化する社会的要請・課題に継続的に対応していくためには、年間400億円規模の設備投資を継続的に実施していくことが必要と考えております。

設備投資への原資を捻出するため、運行ダイヤの適正化やデジタル技術を活用した業務省力化、駅業務・運転業務のスマート化を進めるなど、固定費削減や生産性向上などの努力は、今後も継続的に実施してまいります。

一方で、目下物価は継続的に上昇しており、鉄道事業に係る経費は今後とも増加していくことが見込まれます。また、人財確保は事業継続の観点から深刻な課題であり、賃金引上げなどの従業員の処遇の改善を図りながら、職場環境・労務環境を向上させるための施設整備を進め、着実に人財を確保していくことも必要不可欠となっております。

弊社は2023年3月に鉄道駅バリアフリー料金の収受を開始したものの、消費税率変更によらない運賃改定は2002年以降実施しておらず、厳しい状況下においても20年以上、運賃水準を維持してまいりました。厳しい事業環境が続くなかでも、永続的に鉄道事業を運営し、お客さまへ良質かつ快適なサービスを提供するため、弊社の経営努力を前提としたうえで、どうしても不足する費用の一部についてお客さまにご負担をお願いしたく、このたび鉄道の旅客運賃

の上限変更認可申請をさせていただきました。

(2) 申請内容

申請の内容につきましては、現行の鉄道駅バリアフリー料金を含めた運賃水準から、平均10.7%の改定を申請いたしました。普通旅客運賃については、初乗り運賃を、現行の鉄道駅バリアフリー料金を含めた額から10円程度の引き上げに抑え、157円から169円といたします。遠距離帯においては、観光需要創出や秩父地方活性化の観点から改定幅を抑制し、その他の区間も現行水準と比較して最大で15.8%の改定といたします。定期旅客運賃についても普通旅客運賃に合わせて改定いたしますが、通学定期は家計負担の増加に配慮し、据え置きといたします。なお、現在運賃に加算しております鉄道駅バリアフリー料金は、運賃改定により廃止いたしますが、ホームドアをはじめとしたバリアフリー設備の整備は継続して進めてまいります。

3. 今後の取組み

今後の取組みにつきましては、「安全・安心なサービスのさらなる追求」を事業の根幹として、「沿線価値向上」「デジタル化」「働きがい向上」の3つの重点テーマのもと、中長期的に事業に取り組んでまいります。

(1) 安全・安心なサービスのさらなる追求

事業の根幹である「安全・安心なサービスのさらなる追求」においては、まずホームドアの整備を最優先に進めてまいります。長期的な整備目標として、ホームドアもしくは固定柵を、東飯能以遠の山岳区間を除く全駅へ整備することとして、整備を進めてまいります。

また、踏切安全対策として、踏切支障検知装置の高規格化、特殊信号発光機のATS連動化、踏切異常検知システムの新設を順次進め、踏切の安全性を向上させてまいります。

車内の防犯対策・安全性向上としては、２０２５年度末までに全車両への車内防犯カメラ設置、２０２６年度末までにリアルタイムに映像を確認できる通信式カメラ設置１００％を目指し、整備を進めてまいります。

加えて、激甚化する自然災害への対策として、構造物の耐震補強工事や、豪雨対策としての法面改良・斜面整備・落石防護対策工事を継続して実施するほか、弊社沿線の強みである「地盤の強さ」を踏まえ、震災発生時も弊社線をご利用になるお客さまに対し、「安全・安心」を提供するべく、「駅まちレジリエンス」をテーマに発災時の対応力強化を目的とした施策を展開いたします。具体的には、備蓄品の拡充、緊急時駅周辺情報マップの作成など発災時の駅におけるサービス強化や、沿線自治体・地域との連携強化など、ハード・ソフト両面から、駅とまち双方のレジリエンスを高める取組みを進めてまいります。

（２）沿線価値向上（次世代の新宿線に向けて、より環境にやさしい西武鉄道へ）

重点テーマの１つ目である「沿線価値向上」においては、次世代の新宿線に向けた取組みとして、３区間約１２ｋｍにおいて３１ヵ所の踏切除却を予定している連続立体交差事業、２０２１年１１月に都市計画決定された西武新宿駅の新たな地下通路整備計画、２０２６年度中に運行開始する有料着席サービス刷新、周辺地域の再開発事業と一体となった小川駅の建替えおよび自由通路整備など、安全性に加え、乗換利便性や回遊性など快適性を向上するべく、各種施策に取り組んでまいります。

また、より環境にやさしい西武鉄道に向けた取組みとして、２０３０年度までにＶＶＶＦインバータ制御車両比率１００％を達成するべく、４００００系通勤車両を継続導入いたします。また、当社独自の呼称「サステナ車両」として定義している“他社から譲受したＶＶＶＦインバータ制御車両”の整備・改修、さらには山口線新型車両など、積極的な車両更新を進めてまいります。

(3) デジタル化

重点テーマの2つ目である「デジタル化」においては、新技術、新システムを導入し、スマートな鉄道事業の運営と自動運転などの技術革新の基盤構築を目指してまいります。

鉄道の乗車券について、2024年12月から実証実験を開始したタッチ決済による乗車サービスは、沿線にお住まいの方はもちろん、観光エリアやレジャー施設などへお越しのお客さまにも、シームレスに、より便利に移動できる多様な乗車サービスを提供することが可能となり、2027年3月までに小竹向原駅を除く西武線内全駅で利用可能となるように準備を進めております。さらに、現在の磁気乗車券を、二次元コードを利用した乗車券に置き換え、持続可能なシステムへの移行を進めてまいります。

鉄道の運行については、次世代信号システムとして無線式列車制御システムの走行試験を開始しており、2030年代に全線での導入を目指してまいります。

駅業務や運転業務、ならびに施設メンテナンスなどの鉄道オペレーションについては、少子高齢化に伴う労働力不足を見据え、デジタル技術の積極的な活用による高度化・効率化を進めてまいります。具体的には、人に依らない鉄道事業運営を目指すべく、駅業務のスマート化やワンマン運転などによる省力化・効率化を進めてまいります。施設メンテナンス分野では施設老朽化や保有施設量増による検査コストの増加や技術者不足といった課題に対処するため、タブレット端末を活用した検査業務のデジタル化や、CBMの導入を推進していくことで、業務の精度向上と効率化の両立を目指してまいります。

(4) 働きがい向上

重点テーマの3つ目である「働きがい向上」においては、従業員が働きやすい・働きがいのある環境を整え、将来を担う人財を確保する観点から、職場環境の整備を行います。具体的には、現業施設の建て替え、宿泊施設の個室化、駅の従業

員用休憩室のリニューアルなどにより、従業員のプライバシー確保や労務環境の改善を進め、従業員の満足度向上を図ります。また、鉄道事業運営に必要な人財を確保し、持続可能な事業運営体制を確立するため、物価上昇なども踏まえ、従業員の処遇を改善します。新卒初任給や既存従業員の賃金を引き上げるほか、各種手当の拡充も行い、将来を担う人財の確保に努めます。

■むすび

最後となりますが、弊社は前身である武蔵野鉄道の明治45年の開業以来、110年以上にわたり、東京・埼玉エリアの鉄道ネットワークを支える公共交通機関として、お客さまの暮らしとともに歩んでまいりました。これからも地域社会の一員として、永続的に鉄道事業を運営し、「安全・安心」を基本に、お客さまへ良質かつ快適なサービスを提供してまいります。今後も弊社沿線が「住みたい沿線」「訪れたい沿線」であり続けるべく、沿線の価値向上に貢献してまいります。

以上、申し述べました弊社の置かれている実情をご賢察賜り、今回の旅客運賃の改定についてご審議いただき、何卒、ご承認くださいますよう切にお願い申し上げます。私の公述とさせていただきます。