

西武鉄道株式会社における
運賃改定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和7年4月10日
鉄 道 局

目 次

(頁)

1. 収入・原価の算定方法について

○収入・支出算定方法.....	2
○収入原価総括表（第1回資料の再掲）.....	6
○収入原価（平年度内訳）（第1回資料の再掲）.....	7
○輸送数量の推計について.....	8
○将来輸送量推計フロー.....	11
○特殊要因一覧（輸送量推計）.....	12
○過去5年間の輸送量実績（令和元～令和5年度）.....	12
○輸送量の推計結果（令和6～10年度）.....	12
○旅客運賃収入の推計について.....	13
○特殊要因一覧（旅客運賃収入推計）.....	13
○旅客運賃収入の推計フロー.....	14
○旅客運賃収入の推計結果.....	15
○設備投資実績と計画（第1回資料を加工）.....	16
○適正コストについて.....	18
○説明変数について（令和6年度～令和10年度の推計の考え方）...	20
○施設量について（令和6年度～令和10年度の推計の考え方）.....	21
○適正コスト算定結果.....	21
○西武鉄道の経営改善努力について.....	22

2. 各委員からのご質問に対する回答について

＜第1回審理（令和7年3月27日）＞

問 運賃改定の申請に至った背景について.....	25
問 設備投資額の平年度以降の傾向について.....	28
問 減価償却費の年度別の数値及び今後の見通しについて.....	29
問 令和6年度以降の通学定期の数量を横置きしていることの考え方について.....	30
問 定期外・定期（通勤・通学）人員の比率の他事業者との比較....	31
問 旅客運賃収入について、令和7年度（推計）から令和8年度（現行）への減収の内訳.....	32

問	西武グループ中期経営計画（2024～2026 年度）セグメント計画 （P. 38）における都市交通・沿線事業の令和 6 年度（2024 年度）以降の減 益傾向の背景について.....	33
問	非化石燃料による電力と電気動力費上昇の関係について.....	34
問	採用等の状況と人材確保・人材定着のための施策について.....	35
問	経年別の車両数と老朽化の状況について.....	37
問	車両新造とサステナ車両導入の両者により車両更新を進めていくに あたっての考え方やすみ分けについて.....	38
問	「利用者サービスの向上策」（P. 13）に記載の設備投資額と鉄道旅客 運賃の変更認可申請に関するニュースリリース資料「今後の具体的な 取組み」（P. 31）の重点テーマ別設備投資額の分類の考え方について	39
問	鉄道旅客運賃の変更認可申請に関するニュースリリース資料「今後 の具体的な取組み」（P. 31）における重点テーマ③働きがい向上（平均 19 億円/年）の具体的な内容について	40

※ページ番号については、第 1 回運輸審議会資料（令和 7 年 3 月 27 日）に基づく

1. 収入・原価の算定方法について

○収入・支出算定方法

【収入】

(単位：百万円)

算 定 方 法		令和8年度 (推定)
旅客運賃収入	推計輸送量および改定後一人当たり収入単価により推計。 なお、旅客運輸収入に影響を与える特殊要因として、令和7年4月から新たに導入する「精神障がい者割引」を加味したほか、定期外の逸走分を控除する。 詳細は後述の通り。	102,204
特別急行・座席 指定料金収入	旅客運賃と同様に平年度の輸送人員を推計し、一人当たりの料金単価を乗じて推計。 なお、料金据え置きとするため、逸走を考慮しない。	4,701
運輸雑収等	【運輸雑収等】 (1) 駅共同使用料収入 227 百万円 (2) 車両使用料収入 846 百万円 (3) その他の運輸雑収入 2,631 百万円 (4) 厚生福利施設収入 305 百万円 ※厚生福利施設収入は、専属職員数割合で按分。 <u>令和8年度の運輸雑収等 (1)+(2)+(3)+(4) ÷ 4,010 百万円</u>	4,010
雑収入	(1) 受取利息 0.1 百万円 (2) 受取利息以外の雑収入 248 百万円 ※令和5年度の実績を据え置き。 ※受取利息は実績年度専属固定資産割合、受取利息以外は実績年度専属営業収入割合で按分。 <u>令和8年度の雑収入 (1)+(2) ÷ 248 百万円</u>	248
(注) 端数整理のため計が合わない場合がある。		111,164

【支出】

(単位：百万円)

算 定 方 法		令和8年度 (推定)
適正コスト	令和5年度実績に基づき適正コストを算出。詳細は別紙のとおり。	48,369
其他人件費、 経費等		5,913
	【車両使用料収入等に係る人件費及び経費相当額】 収入（車両使用料収入、駅共同使用料収入、厚生福利施設収入）に令和5年度実績における鉄道事業の総費用に対する人件費・経費の割合を乗じて算出。 令和8年度の場合 （車両使用料収入 846 百万円 + 駅共同使用料収入 227 百万円 + 厚生福利施設収入 305 百万円）× 総費用に対する 人件費・経費割合 70.864% ≒ 977 百万円 <u>令和8年度の車両使用料収入等に係る人件費及び経費相当額 977 百万円</u>	977
	【特別急行料金等収入及びその他の運輸雑収に係る人件費及び経費相当額】 平年度実績コストに、運賃収入に対する特別急行料金等収入及びその他の運輸雑収の割合を乗じて算出。 令和8年度の場合 実績コスト 52,091 百万円 ×（特別急行料金等収入及びその他の運輸雑収 7,332 百万円 ÷ 旅客運賃収入 90,092 百万円） ≒ 4,239 百万円 <u>令和8年度の特別急行料金等収入及びその他の運輸雑収に係る人件費及び経費相当額 4,239 百万円</u>	4,239
	【山口線に係る人件費及び経費相当額】 令和5年度の西武山口線に係る人件費及び経費相当額に、デフレータ及びベースアップを加味して算出。 デフレータ及びベースアップは適正コスト算出の際に用いたものと同様。 <u>令和8年度の山口線に係る人件費及び経費相当額 152 百万円</u>	152
	【車両使用料等に係る減価償却費、諸税及び支払利息相当額】 車両使用料等に、令和5年度実績における鉄道事業の総費用に対する総費用から人件費及び経費を控除した額の割合を乗じて算出。 令和8年度の場合 （車両使用料 839 百万円 + 駅共同使用料 141 百万円 + 乗車券販売手数料 885 百万円）× 総費用に占める人件費・経費以外の割合 29.136% ≒ 543 百万円 <u>令和8年度の車両使用料等に係る減価償却費、諸税及び支払利息相当額 543 百万円</u>	543

動力費等	(1) 電気動力費 8,437 百万円 ① 使用電力量は、令和5年度の車両走行キロ当たり電力量に運転計画に基づく車両走行キロを乗じて算出。 単価は、電気会社と締結している令和6年度分の電力需給契約から算出する基準契約単価に、物価上昇率を加味して算出。 ※物価上昇率は消費者物価指数（電気代）の5年単純平均（全国）の0.4%を使用。 令和8年度の場合 令和5年度の車両走行キロ当たり電力量 2.092 kwh/km 令和8年度車両走行キロ 163,510 千km × 2.092kwh/km ÷ 使用電力量 342,063 千kWh 使用電力量 342,063 千kwh × 動力費単価 24.666 円/kwh ÷ 電気動力費 8,437 百万円 (2) 電灯料 170 百万円 ② 令和5年度の使用電力量に、物価上昇率を加味した電灯料単価を乗じて算出。 ※物価上昇率は消費者物価指数（電気代）の5年単純平均（全国）の0.4%を使用。 令和8年度の場合 令和5年度の使用電力量 6,943 千kwh × 電灯料単価 24.54 円/kwh ÷ 電灯料 170 百万円 <u>令和8年度の動力費等（①+②） ÷ 8,607 百万円</u>	8,607
賃借料	(1) 駅整備会社に係る賃借料 108 百万円 ① 契約書の記載内容による。 (2) その他の賃借料 981 百万円 ② 令和5年度実績に物価上昇率を乗じて算出。 ※その他一般管理部門（専属営業費割合で分担）等に係る賃借料を含む。 <u>令和8年度の賃借料（①+②） ÷ 1,089 百万円</u>	1,089

固定資産除却費	(1) 除却費 将来の工事費に過去の工事で発生した平均除却費割合を乗じて算出。 令和8年度の場合 工事費 58,706 百万円 × 除却費割合 2.5% ÷ 除却費 1,467 百万円 ① (2) 除却損 将来の工事費に過去の工事費に対する固定資産期中減少額の割合を乗じて算出した固定資産期中減少額に過去の平均除却損割合を乗じて算出。 令和8年度の場合 工事費 58,706 百万円 × 固定資産期中減少割合 2.4% ÷ 固定資産期中減少額 1,408 百万円 固定資産期中減少額 1,408 百万円 × 除却損割合 86.5% ÷ 除却損 1,218 百万円 ② <u>令和8年度の固定資産除却費(①+②) ÷ 2,686 百万円</u>	2,686
諸税	(1) 固定資産税、都市計画税、不動産取得税、事業所税は、設備投資計画等に基づいて算出。 令和8年度の場合 固定資産税 4,667 百万円 ① 都市計画税 447 百万円 ② 不動産取得税 5 百万円 ③ (2) 事業所税は、従業員割、資産割の合計を計上 令和8年度の場合 5 百万円 ④ (3) 事業税は、付加価値割、資本割の合計を実績年度専属営業費割合の配賦により算出した令和3～5年度実績値の平均を据え置き。 令和8年度の場合 573 百万円 ⑤ (4) その他税金(印紙税等)は、令和3～5年度実績値の平均を据え置き。 令和8年度の場合 201 百万円 ⑥ <u>令和8年度の諸税(①+②+③+④+⑤+⑥) ÷ 5,900 百万円</u>	5,900
減価償却費	令和5年度末における鉄道固定資産に取得予定償却資産、除却費を考慮し、固定資産毎に耐用年数及び各償却方法に従い算出。 鉄道駅バリアフリー料金整備相当原価を控除。令和8年度の場合 614 百万円 <u>令和8年度の減価償却費 21,988 百万円</u>	21,988
雑支出等	【雑支出】 支払利息及び異常損失等を除く実績年度の費用を実績年度専属営業費割合で配賦。 <u>令和8年度の雑支出 161 百万円</u>	4,081
	【法人税等】 事業報酬から、平年度において見込まれる鉄道事業部門の支払利息を控除して算定した課税標準を基礎として算出。 <u>令和8年度の法人税等 3,919 百万円</u>	3,919
事業報酬	事業資産として、期首期末平均固定資産・建設仮勘定、営業費(減価償却費、諸税を除く)の4%相当、貯蔵品(2か月分)等を対象とする。これに、報酬率として自己資本報酬率(7.21%)、他人資本報酬率(0.86%)を30対70で加重平均した率(2.8%)を乗じて算出。 前回改定時の平年度3年間の設備投資計画総額に実績額が達していない場合、その未達成額に対応する報酬額を事業報酬額から減額。 令和8年度の場合 事業資産 415,324 百万円 × 報酬率 2.8% ÷ 11,629 百万円 ① 令和8年度の未達成額に対する減額報酬額 338 百万円 ② <u>令和8年度の事業報酬(①-②) ÷ 11,290 百万円</u>	11,290
(注) 端数整理のため合計が合わない場合がある。		109,928

○収入原価総括表（第１回資料の再掲）

（単位：百万円）

科目		令和 ５年度 (実績)	令和 ６年度 (推計)	令和 ７年度 (推計)	平年度３年間合計 (令和８～１０年度) (推計)		増収額 c b-a	増収率 d $c \div a \times 100$
					現行 a	申請 b		
収入	旅客運賃収入	90,846	93,992	94,885	269,063	305,887	36,824	13.7%
	定期外	51,272	53,477	54,131	154,929	174,588	19,658	12.7%
	定期	39,574	40,514	40,754	114,133	131,299	17,165	15.0%
	特別急行料金等	4,331	4,756	4,809	14,016	14,016	-	-
	運輸雑収等	3,833	3,895	3,951	12,200	12,200	-	-
	小計	99,011	102,643	103,646	295,281	332,105	36,824	12.5%
	雑収入	248	248	248	745	745	-	-
	合計	99,260	102,891	103,895	296,026	332,850	36,824	12.4%
原価	適正コスト	44,307	46,137	47,470	147,354	147,354	-	-
	車両使用料収入等に 係る人件費、経費	968	972	974	2,939	2,939	-	-
	その他の運輸雑収等に 係る人件費、経費	3,576	3,850	3,981	13,027	13,027	-	-
	山口線に係る人件費、 経費	141	146	149	465	465	-	-
	車両使用料等に 係る減価償却費等	545	562	567	1,624	1,624	-	-
	動力費等	7,085	8,539	8,573	25,950	25,950	-	-
	賃借料	1,047	1,059	1,071	3,307	3,307	-	-
	固定資産除却費	2,459	2,143	2,448	7,779	7,779	-	-
	諸税	5,429	5,540	5,670	18,376	18,376	-	-
	減価償却費	18,005	19,126	20,541	71,081	71,081	-	-
	小計	83,568	88,078	91,448	291,905	291,905	-	-
	雑支出	161	161	161	485	485	-	-
	法人税等	3,545	3,697	3,796	12,414	12,414	-	-
	事業報酬	10,369	10,649	11,076	35,482	35,482	-	-
	合計	97,645	102,587	106,482	340,287	340,287	-	-
差引損益		1,614	304	-2,587	-44,261	-7,437	-	-
収支率		101.7%	100.3%	97.6%	87.0%	97.8%	-	-

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

○収入原価（平年度内訳）（第１回資料の再掲）

（単位：百万円）

科目		令和８年度		令和９年度		令和１０年度	
		現行	申請	現行	申請	現行	申請
収入	旅客運賃収入	90,139	102,204	89,781	102,208	89,142	101,475
	定期外	51,781	58,352	51,737	58,301	51,410	57,934
	定期	38,357	43,852	38,044	43,906	37,731	43,541
	特別急行料金等	4,701	4,701	4,676	4,676	4,639	4,639
	運輸雑収等	4,010	4,010	4,066	4,066	4,123	4,123
	小計	98,850	110,915	98,525	110,951	97,905	110,238
	雑収入	248	248	248	248	248	248
	合計	99,099	111,164	98,773	111,199	98,153	110,486
原価	適正コスト	48,369	48,369	49,217	49,217	49,767	49,767
	車両使用料収入等に 係る人件費、経費	977	977	979	979	982	982
	その他の運輸雑収等に 係る人件費、経費	4,239	4,239	4,348	4,348	4,439	4,439
	山口線に係る人件費、 経費	152	152	155	155	157	157
	車両使用料等に 係る減価償却費等	543	543	541	541	538	538
	動力費等	8,607	8,607	8,665	8,665	8,676	8,676
	賃借料	1,089	1,089	1,099	1,099	1,118	1,118
	固定資産除却費	2,686	2,686	2,613	2,613	2,479	2,479
	諸税	5,900	5,900	6,137	6,137	6,338	6,338
	減価償却費	21,988	21,988	23,724	23,724	25,368	25,368
	小計	94,556	94,556	97,483	97,483	99,865	99,865
	雑支出	161	161	161	161	161	161
	法人税等	3,919	3,919	4,126	4,126	4,368	4,368
	事業報酬	11,290	11,290	11,859	11,859	12,332	12,332
	合計	109,928	109,928	113,630	113,630	116,728	116,728
差引損益		-10,829	1,235	-14,857	-2,430	-18,574	-6,242
収支率		90.1%	101.1%	86.9%	97.9%	84.1%	94.7%

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

○輸送数量の推計について

推計方法

1. 全体の流れ

(1) 基礎需要の推計

コロナ禍の影響を受けていない平成 28 年度～平成 30 年度（3 年間）において、特殊要因を差し引いた輸送量実績（輸送人員）を被説明変数、西武線沿線生産年齢人口を説明変数とする回帰分析を行うことで線形モデルを構築し、令和 6 年度～令和 10 年度の輸送量を推計した。

具体的には、輸送量実績を通勤定期・通学定期・定期外の別に区分し、輸送量の区分ごとに回帰分析を行い、令和 6 年度～令和 10 年度の輸送量を推計した。

(2) 推計値の調整

新型コロナウイルス感染症の 5 類移行（令和 5 年 5 月 8 日）等、社会生活の実相に鑑み、令和 6 年度を「アフターコロナが定着した状態」の年度とし、将来推計における基点の年度とするため、令和 6 年度以降の推計値について調整を行った。そのほか、特殊要因も加味し、将来の輸送量を推計した。

2. 沿線人口について（沿線生産年齢人口）

国立社会保障・人口問題研究所の公表数値（令和 5 年 12 月推計値）に基づく西武線沿線の人口の令和 2 年度実績値および令和 7 年度推計値、令和 12 年度推計値を採用した。また、途中年度については年平均変化率によって補間した。

（単位：人）

	令和 2 年度 (実績)	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度 (推計)	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度 (推計)
沿線人口	3,652,091	3,657,565	3,663,038	3,668,512	3,673,985	3,679,459	3,674,293	3,669,127	3,663,961	3,658,795	3,653,629

3. 基礎需要の推計

輸送量実績を通勤定期・通学定期・定期外の別に区分し、輸送量の区分ごとに回帰分析を行い、令和6年度～令和10年度の輸送量を推計した。なお、通学定期については、「4.（2）②」のとおり推計している。

		平成28年度 (実績)	平成29年度 (実績)	平成30年度 (実績)
沿線生産年齢人口 (人)		3,573,598	3,583,233	3,596,845
輸送人員 (千人)	通勤定期	314,124	321,417	325,490
	通学定期	91,402	91,183	90,699
	定期外	242,893	245,889	247,098

(単位：千人)

		令和6年度 (推計)	令和7年度 (推計)	令和8年度 (推計)	令和9年度 (推計)	令和10年度 (推計)
輸送人員	通勤定期	363,029	365,636	363,175	360,714	358,253
	定期外	260,944	261,900	260,997	260,094	259,191

4. 推計値の調整

(1) 令和6年度推計値の調整

令和6年度を「アフターコロナが定着した状態」の年度とし、将来推計における基点となる年度とするため、通勤定期・通学定期・定期外の別に、令和6年度推計値について、以下の通り算出した令和6年度推計値（調整）に置換えた。

令和6年度推計値（調整）＝令和6年度上期実績値＋令和6年度下期推計値

令和6年度下期推計値＝令和6年度上期実績値×（平成28年度～平成30年度の各年度における下期／上期比率の平均値）

平成28年度～平成30年度の各年度における下期／上期比率の平均値

	上期	下期
通勤定期	50.3%	49.7%
通学定期	53.3%	46.7%
定期外	50.3%	49.7%

(2) 令和7年度以降の推計

①通勤定期・定期外について

令和6年度推計値を基点とする令和7年度から令和10年度までの推計値の増減率を令和6年度推計値（調整）に適用し、令和6年度推計値（調整）を基点とする令和7年度から令和10年度までの推計値（調整）を算出した。

(単位：千人)

		令和6年度 (推計)	令和7年度 (推計)	令和8年度 (推計)	令和9年度 (推計)	令和10年度 (推計)
輸送人員	通勤定期	363,029	365,636	363,175	360,714	358,253
	定期外	260,944	261,900	260,997	260,094	259,191

↓

		令和6年度 (推計調整)	令和7年度 (推計調整)	令和8年度 (推計調整)	令和9年度 (推計調整)	令和10年度 (推計調整)
輸送人員	通勤定期	275,998	278,605	276,144	273,683	271,222
	定期外	246,513	247,469	246,566	245,663	244,760

②通学定期について

平成28年度～平成30年度（3年間）において、通学定期輸送人員と沿線15歳以上従学人口との相関が見られた。これまで沿線15歳以上従学人口は減少傾向にあるが、今後の企業努力等により、令和6年度の輸送量推計値（調整）を維持して推移するものと推計した。

(単位：千人)

	平成27年度 (実績)	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度 (実績)
従学人口	313,976	304,805	295,635	286,464	277,294	268,123

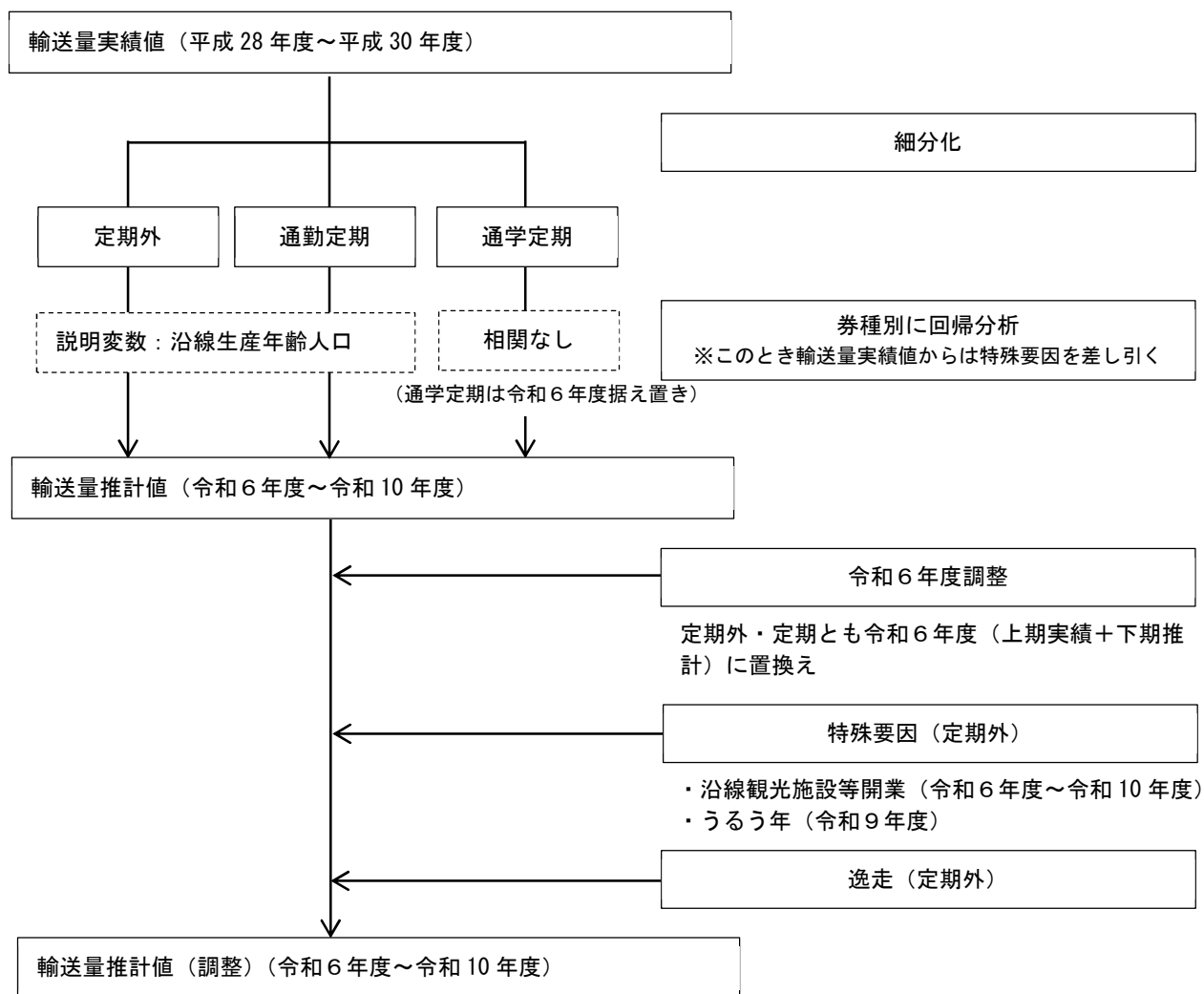
(単位：千人)

		令和6年度 (推計調整)	令和7年度 (推計調整)	令和8年度 (推計調整)	令和9年度 (推計調整)	令和10年度 (推計調整)
輸送人員	通学定期	81,351	81,351	81,351	81,351	81,351

5. 逸走

「1.」から「4.」までの過程により算出した平年度の推計輸送量に、改定に伴い発生する逸走を加味した。具体的には、西武鉄道における過去の運賃改定時（平成7年度、平成9年度、平成14年度）の実績を基に、今回の運賃改定における逸走率を推計した。

○将来輸送量推計フロー



○特殊要因一覧（輸送量推計）

特殊要因	概 要
うるう年	うるう年（令和５年度、令和９年度）の推計値について、収入を得る機会が１日分多いため、相当の定期外輸送人員を補正
沿線観光施設の開業	令和５年の沿線観光施設開業に伴う定期外輸送人員の増加を考慮
沿線商業施設の開業	令和６年の沿線商業施設開業に伴う定期外輸送人員の増加を考慮

○過去５年間の輸送量実績（令和元～令和５年度）

（単位：千人）

項目	令和元年度 (実績)	令和２年度 (実績)	令和３年度 (実績)	令和４年度 (実績)	令和５年度 (実績)
定期外	242,269	168,709	195,757	223,540	239,127
定期	通勤	330,238	258,888	247,324	269,788
	通学	89,482	44,625	64,986	76,019
	計	419,720	303,513	312,310	348,589
合計	661,989	472,222	508,066	559,061	587,716
前年比	—	71.3%	107.6%	110.0%	105.1%

○輸送量の推計結果（令和６～１０年度）

（単位：千人）

項目	令和６年度 (推定)	令和７年度 (推定)	令和８年度 (推定)	令和９年度 (推定)	令和１０年度 (推定)
定期外	249,405	252,550	243,311	243,100	241,567
定期	通勤	275,998	278,605	276,144	273,683
	通学	81,351	81,351	81,351	81,351
	計	357,349	359,956	357,495	355,034
合計	606,754	612,506	600,806	598,134	594,140
前年比	103.2%	100.9%	98.1%	99.6%	99.3%

○旅客運賃収入の推計について

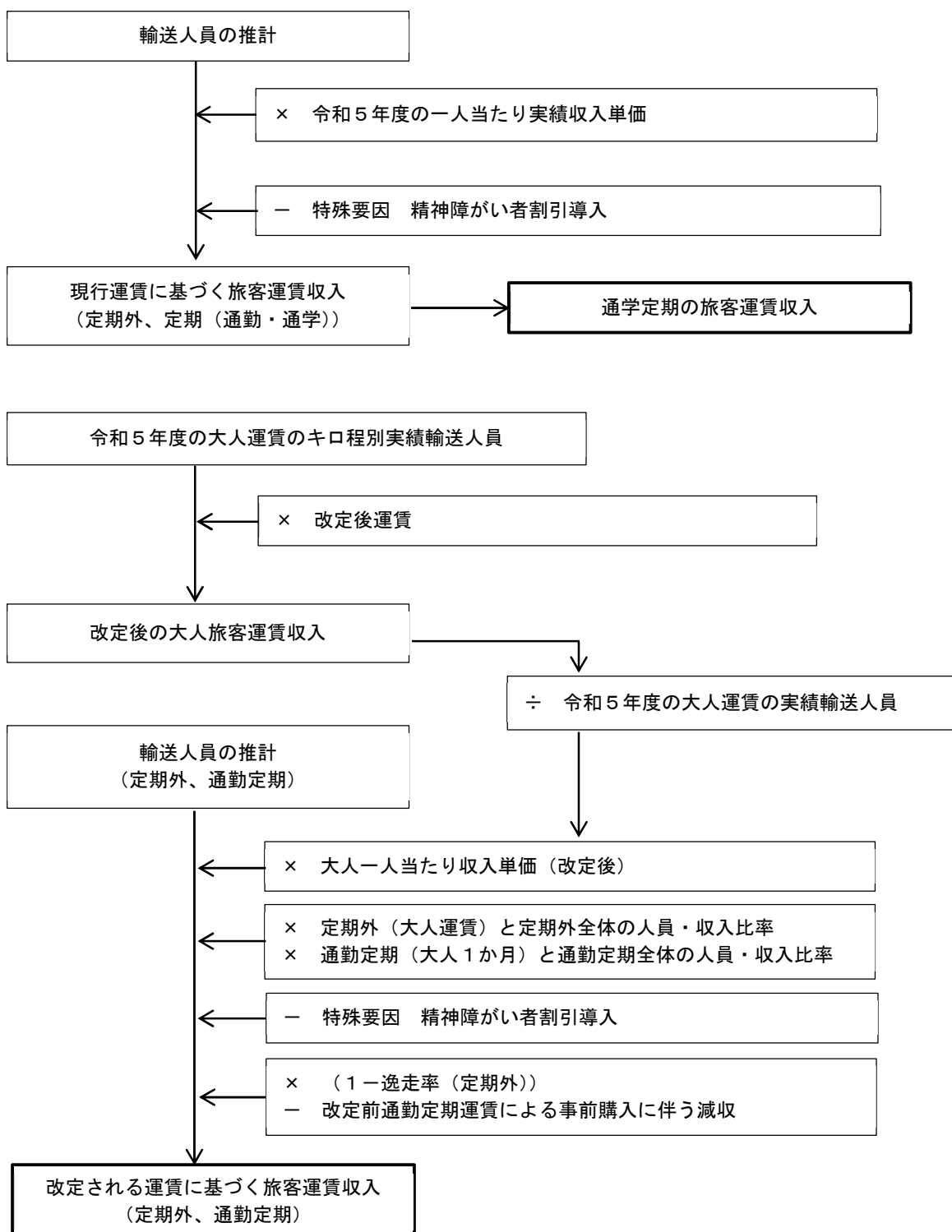
推計方法

1. 令和5年度の実績収入、実績輸送人員より一人当たり実績収入単価を算出。
2. 推計した輸送人員に、「1.」の単価を乗じて改定前運賃に基づく旅客運賃収入を算出。
3. 今回運賃を据え置く通学定期の旅客運賃収入は、この値とする。定期外（1円単位、10円単位）、通勤定期については、次のとおり推計する。
4. 令和5年度の大人運賃のキロ程別実績輸送人員に、改定後運賃を乗じて得た額の合計により、改定後の大人旅客運賃収入を推計。これを令和5年度の実績輸送人員で除して、改定後の大人一人当たり収入単価を推計。
5. 推計した輸送人員（定期外・通勤定期）に「4.」の大人一人当たり収入単価を乗じて平年度旅客運賃収入を推計。（その際、定期外（大人運賃）と定期外全体の人員・収入比率、通勤定期（大人1か月）と通勤定期全体の人員・収入比率等を考慮して推計。）旅客運賃収入に影響を与える特殊要因として、令和7年4月から新たに導入する「精神障がい者割引」を加味。
6. 「5.」による旅客運賃収入から、定期外の逸走分、通勤定期の改定前事前購入に伴う減収分を控除して旅客運賃収入を算出。

○特殊要因一覧（旅客運賃収入推計）

特殊要因	概 要
精神障がい者割引の導入（令和7年度～）	すでに実施している「身体障がい者割引」「知的障がい者割引」の割引実施状況を基に、精神障がい者割引導入に伴う旅客運輸収入の割引額を考慮

○旅客運賃収入の推計フロー



○旅客運賃収入の推計結果

(単位：百万円)

項目		令和5年度 (実績)	令和6年度 (推定)	令和7年度 (推定)	令和8年度 (推定)	令和9年度 (推定)	令和10年度 (推定)
定期外		51,272	53,477	54,456	58,352	58,301	57,934
定期	通勤	36,413	37,251	37,740	40,589	40,643	40,278
	通学	3,160	3,262	3,262	3,262	3,262	3,262
	計	39,574	40,514	41,003	43,852	43,906	43,541
合計		90,846	93,992	95,459	102,204	102,208	101,475

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

※改定までは鉄道駅バリアフリー料金を含む金額

○設備投資実績と計画（第１回資料を加工）

（単位：億円）

項目	令和 ３年度	令和 ４年度	令和 ５年度	令和 ６年度	令和 ７年度	令和 ８年度	令和 ９年度	令和 １０年度
	実績	実績	実績	計画	計画	計画	計画	計画
安全	172	194	207	236	307	349	348	310
サービス改善	21	19	42	79	82	77	66	58
輸送力増強	1	0	1	1	2	22	25	43
合計	195	214	251	318	393	449	440	413

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

○設備投資実績と計画（第1回資料を加工）

（単位：億円）

	項 目	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	投資計画(主な投資内容)	計画	計画	計画	計画	計画
安全	新宿線 連続立体交差事業 東村山駅付近・中井～野方駅間ほか	25	48	55	34	37
	踏切道の安全対策 高規格な踏切支障検知装置、特殊信号発光機の ATS 連動化、踏切異常検知システムなど	3	3	2	2	2
	車両更新・新たな着席サービス 通勤車両更新、サステナ車両※導入、山口線車両 新造、新宿線有料着席サービス刷新など	75	85	119	124	104
	線路・土木構造物の強靱化 耐震補強、法面改良、落石防護など 激甚化する災害への対応	23	28	16	37	20
	電力・信号・通信設備の更新 無線式列車制御(CBTC)システム導入、 変電所更新など	60	79	84	83	88
	検修設備・現業施設の更新 各所車両検修設備の更新、働きがい向上に資す る現業施設の職場環境改善	20	21	28	40	43
	その他 自動改札機・自動券売機など駅務機器の更新、 CBM 導入、検査業務デジタル化など	27	41	42	25	14
	小 計	236	307	349	348	310
サービス 改善	駅設備の改修・リニューアル 駅トイレのリニューアル、 駅施設の内外装改修など	17	18	11	8	13
	バリアフリー設備 ホームドア整備など	39	44	44	43	43
	その他 新たな決済サービス導入、 駅防犯カメラ増設など	23	19	21	15	2
	小 計	79	82	77	66	58
輸送力 増強	大規模駅改良 小川駅駅舎建替など	1	2	22	25	43
	小 計	1	2	22	25	43
合 計		318	393	449	440	413

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

※サステナ車両：他社から譲受した VVVF インバータ制御車両を西武鉄道独自の呼称として定義

○適正コストについて

適正コストの算定方法

1. 令和5年度の実績より算出した費目ごとの基準単価の式に、説明変数の推計値（令和6～10年度）を代入して基準単価を算定し、さらに施設量の推計値を乗じて、各年度の基準コストを算出。
2. 費目ごとに実績コストと基準コストを比較し、「基準＜実績」の場合は基準コストを、「基準＞実績」の場合は（基準＋実績）÷2を適正コストとする。
なお西武鉄道においては、列車運転費が「基準＞実績」となることから、（基準＋実績）÷2を適正コストとし、線路費、電路費、車両費、駅務費が「基準＜実績」となることから、基準コストを適正コストとしている。
3. 経年変化努力率については、前回運賃改定（平成14年4月実施）から10年以上経過しているため考慮しない。また激変緩和措置についても過去運賃改定時（平成9年12月実施）に加味しているため、今回は考慮しない。
4. 「2.」の適正コストに費目ごとの人件費・経費割合で、以下のベースアップ率及び物価上昇率を加重平均して得た割合を物価上昇等として考慮。

ベースアップ率：下表のとおり

物価上昇率：直近の景気動向ならびに政府物価安定目標を踏まえ2.0%

年度	ベースアップ率	算出方
令和6年度	4.00%	実績
令和7年度	2.90%	過去実績2年平均
令和8年度	1.90%	過去実績3年平均
令和9年度	1.50%	過去実績4年平均
令和10年度	1.20%	過去実績5年平均

基準コストの算定に係る説明変数と施設量の推計について

$$\text{基準単価 } y = ax_1 + (bx_2) + (cx_3) + d$$

費 目	a	b	c	d	説明変数		
					X 1	X 2	X 3
線路費	127.665	48.674		-6,142.032	トンネル・橋梁 比率	車両密度	
電路費	35.674	4.046	27.518	-585.928	トンネル比率	電車密度	電車線割合
車両費	31.464	3.713		-241.661	1両当たり 車両走行キロ	車両密度	
列車 運転費	0.451	701.890		-40,704.191	ピーク時 最大断面輸送力	列車密度	
駅務費	19.324			36,317.994	1駅当たり 乗車人員		

$$\text{基準コスト} = \text{基準単価}(y) \times \text{施設量}$$

費 目	施設量
線路費	線路延長キロ
電路費	電線延長キロ
車両費	車両数
列車運転費	営業キロ
駅務費	駅数

○説明変数について（令和6年度～令和10年度の推計の考え方）

説明変数	傾向値 (令和5年度比較)	推計の考え方
トンネル・橋梁比率 ((トンネル延長キロ ＋橋梁延長キロ) ／線路延長キロ)	微増	- トンネル延長キロは、変化なし。 - 橋梁延長キロは、東村山駅付近連続立体交差事業の進捗により微増。 - 線路延長キロは、東村山駅付近連続立体交差事業の進捗により微減。
車両密度 (車両走行キロ ／線路延長キロ)	微増	- 車両走行キロは、令和9年度のうるう年を考慮。令和6年度以降は、令和6年3月実施ダイヤ改正（特急列車・座席指定列車増発、新宿線・拝島線・国分寺線日中時間帯増発）により微増。 - 線路延長キロは、微減（前述）。
トンネル比率 (トンネル延長キロ ／線路延長キロ)	ほぼ 変化 なし	- トンネル延長キロは、変化なし（前述）。 - 線路延長キロは、微減（前述）。
電車密度 (電車走行キロ ／電車線延長キロ)	微増	- 電車走行キロは、令和9年度のうるう年を考慮。令和6年度以降は、令和6年3月実施ダイヤ改正（特急列車・座席指定列車増発、新宿線・拝島線・国分寺線日中時間帯増発）により微増。 - 電車線延長キロは、東村山駅付近連続立体交差事業の進捗により微減。
電車線割合 (電車線延長キロ ／電線延長キロ)	微減	- 電車線延長キロは、微減（前述）。 - 電線延長キロは、ほぼ変化なし。
1車両当たり走行キロ (車両走行キロ ／車両数)	微減	- 車両走行キロは、微増（前述）。 - 車両数は、令和8年度にかけ新宿線有料着席車両更新のため一時的に増加し、令和9年度以降は保有車両適正化により減少。
ピーク時断面輸送力	変化 なし	ピーク時断面輸送力は、変化なし。
列車密度 (列車走行キロ ／営業延べ日キロ)	ほぼ 変化 なし	- 列車走行キロは、令和9年度のうるう年を考慮。令和6年度以降は、令和6年3月実施ダイヤ改正（特急列車・座席指定列車増発、新宿線・拝島線・国分寺線日中時間帯増発）により微増。 - 営業延べ日キロは、令和9年度のうるう年を考慮。
1駅当たり乗車人員 (輸送人員／駅数)	微増	- 輸送人員は、令和9年度のうるう年を考慮。輸送量推計により令和7年度まで増加し、令和8年度以降減少傾向。 - 駅数は、変化なし。

○施設量について（令和 6 年度～令和 10 年度の推計の考え方）

施設量	推計の考え方
線路延長キロ	・ 線路延長キロは、東村山駅付近連続立体交差事業の進捗により微減。
電線延長キロ	・ 電線延長キロは、ほぼ変化なし。
車両数	・ 車両数は、令和 8 年度にかけ新宿線有料着席車両更新のため一時的に増加し、令和 9 年度以降は保有車両適正化により減少。
営業キロ	・ 営業キロは、変化なし。
駅数	・ 駅数は、変化なし。

○適正コスト算定結果

（単位：百万円）

年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
適正コスト	46,137	47,470	48,369	49,217	49,767

○西武鉄道の経営改善努力について

①これまでの取り組み

「安全・安心」を基本に事業を進めてきた一方、永続的に鉄道事業を運営すべく、様々な経営改善努力を進めてきた。かねてより実施してきた支線系のワンマン運転のほか、コロナ禍における需要変動を踏まえた運行ダイヤや保有車両数の適正化を進めてきた。

ア 支線系におけるワンマン運転化

各種設備により安全運行を確保しながら、支線系統におけるワンマン化を進めてきた。平成8年（1996年）より多摩川線にてワンマン運転を開始。以後、平成10年（1998年）に多摩湖線国分寺～萩山駅間、平成15年（2003年）に池袋線飯能～西武秩父線西武秩父駅間、平成25年（2013年）に多摩湖線萩山～西武遊園地駅（現多摩湖駅）間と、順次対象区間を拡大してきた。

イ ダイヤの適正化

保守・工事に従事する係員等の労務環境を改善するとともに、保守・工事を安全かつ効率的に実施するため、令和3年（2021年）3月に、山口線・多摩川線を除く全線で終電車の繰り上げを実施した。

また、生活様式の変化を踏まえ、ご利用状況に応じた輸送力の見直しとして、令和4年（2022年）3月には、平日日中時間帯にて新宿線の優等列車と各駅停車ならびに拝島線（小平～玉川上水駅間）・国分寺線の運行本数を毎時各1本削減し運行間隔を10分間隔から12分間隔とした。なお、その後の輸送需要の回復に伴い、令和6年（2024年）3月ダイヤ改正にて10分間隔の運行に復便させている。

ウ 保有車両数の適正化

メンテナンス効率化のため、列車運行および安全性を阻害しない範囲で保有車両数を見直した。コロナ禍前の平成30年度末（2018年度末）時点での保有車両数は1,286両であったが、令和5年度末（2023年度末）時点で1,221両まで保有車両数の削減を行った。

エ サステナ車両の導入

環境負荷削減に加え、メンテナンスの効率化を企図し、VVVFインバータ制御車両100%化を目指しており、効率的に車両の置き換えを行うため、新造車両だけでなくサステナ車両※も組み合わせた車両更新を進めている。

※サステナ車両：他社から譲受したVVVFインバータ制御車両を西武鉄道独自の呼称として定義

オ 駅業務スマート化

鉄道事業運営にかかる将来的な人員減にも対応すべく、駅業務のスマート化を実施している。令和5年（2023年）3月から西武秩父線を中心とした5駅（武蔵横手駅・東吾野駅・西吾野駅・正丸駅・芦ヶ久保駅）にて駅係員が常駐せず駅係員が定期的に巡回する体制に変更している。

以後、令和6年（2024年）4月より、池袋線の6駅（武蔵藤沢駅・稲荷山公園駅・仏子駅・元加治駅・東飯能駅・高麗駅）にて、駅係員による遠隔対応駅（インターホンでご案内する駅）へと体制を変更し、さらに令和7年（2025年）3月以降、11駅（拝島線東大和市駅・武蔵砂川駅・西武立川駅、国分寺線鷹の台駅・恋ヶ窪駅、新宿線新狭山駅・南大塚駅、池袋線西所沢駅・狭山ヶ丘駅、狭山線下山口駅・西武球場前駅）にて同様に体制を変更した。

カ 役員報酬・従業員賞与の削減

コロナ禍期間において緊急措置的に役員報酬および従業員賞与の削減を実施した。

②今後の取組み

駅業務や運転業務および施設メンテナンスなどの鉄道オペレーションについて、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・効率化を進める。引き続き、駅業務のスマート化やワンマン運転などによる組織・要員体制の見直しを進めていく。また、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いく。以下に今後進めていく施策を記載する。

	Level 1 業務改善	Level 2 事業創造	Level 3 長期的に目指す姿
保守	・ タブレット活用による業務効率化 ・ DXを活用した検査業務の削減	・ 同業他社との技術連携 ・ CBTC（無線式列車制御装置）の導入	・ 駅や列車の無人オペレーションの実現 ・ ロボットによる無人メンテナンス実現 - など
電車	・ 車両カメラ・AIカメラによる検知	・ 安全・安心を前提としたワンマン運転エリアの拡大	
駅	・ 駅業務スマート化（省力化） ・ タブレットの活用・翻訳ディスプレイによる案内充実	・ ロボットを活用したお客さま案内 ・ AIカメラを活用した安全確保等 ・ 新たな乗車券システムの構築（磁気券廃止）	

2. 各委員からのご質問に対する回答について

<第1回審理（令和7年3月27日）>

問 運賃改定の申請に至った背景について

○ 経営状況、事業環境変化を踏まえ、運賃改定申請に至った背景は以下の通り。

1. 直近の決算状況

（1）西武グループ

西武グループの連結営業利益は、コロナ禍前平成30年度(2018年度)の733億円に対し、令和5年度(2023年度)は477億円に留まっております。令和6年度(2024年度)は2,890億円を予想するものの、東京ガーデンテラス紀尾井町の流動化による寄与(+2,511億円)を含んでおり、一時的な利益水準と考えております。

セグメント別に見ると、西武鉄道を含む都市交通・沿線事業の営業利益は、コロナ禍前平成30年度(2018年度)の270億円に対し、令和5年度(2023年度)は132億円と大きく下回っております。また、令和6年度(2024年度)は98億円と、さらに減益を予想しております。

（2）西武鉄道（鉄道事業に限る）

西武鉄道の鉄道事業における損益計算書ベースの営業利益は、コロナ禍前平成30年度(2018年度)の254億円に対し、令和5年度(2023年度)は120億円と大きく下回っております。平成30年度(2018年度)には1,005億円あった旅客運輸収入は、令和5年度(2023年度)では951億円（鉄道駅バリアフリー料金収入含む）と54億円の減収となり、設備投資の先送りや賞与減額などの緊急的措置により、必要最低限の利益を確保してきたところです。

また、改定ベースの収支率の令和5年度（2023年度）実績値は、101.7%と100%を超えておりますが、その主な要因は、令和5年度（2023年度）の減価償却費が180億円と、コロナ禍における設備投資抑制により、減価償却費の伸びも抑制されていることによるものです。

2. これまでの西武鉄道の経営状況

（1）コロナ禍以前

平成16年(2004年)の西武鉄道上場廃止以後、グループの再編、再上場に向けた財務体質の改善のため、設備投資を年間200億円以下の水準にまで抑制しておりました。平成26年(2014年)には西武グループ再上場を迎え、これまでの投資抑制も鑑み、設備投資規模を徐々に拡大させてまいりました。お客さまへのサービス向上を目指し、令和元年度(2019年度)には約300億円の設備投資を実行し、以後も同水準以上に設備投資規模を拡大していく考えでございました。

(2) コロナ禍以後

コロナ禍を受け事業環境は一転し、鉄道事業は深刻な打撃を受けました。設備投資拡大の方針も一転させ、安全に支障しない範囲で設備投資を大幅に削減・先送りせざるを得ない事態となりました。加えて、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ったものの、鉄道事業単体では令和2年度(2020年度)は約36億円、令和3年度(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、テレワークなどアフターコロナにおける新たな生活様式の浸透により、特に通勤定期旅客は、輸送人員ベースで令和5年度(2023年度)/平成30年度(2018年度)約82.6%に留まっております。

一方、過去のグループ再編や再上場に向けた設備投資抑制、およびコロナ禍における緊急措置的な設備投資削減により、鉄道事業を運営する上での各種設備の老朽化が進んでおります。加えてバリアフリーや環境対策など社会的な要請も多く、設備投資の拡大は待ったなしの状況となっております。バリアフリー対応に限れば鉄道駅バリアフリー料金制度により財源を確保したものの、カーボンニュートラルなど多種多様な社会課題に対応するためには、さらなる財源の確保が必要と考えております。

3. 運賃改定を必要とする理由

(1) 設備投資の増加に伴う減価償却費の増加

厳しい事業環境においても、永続的に事業を運営し、公共交通機関としての社会的責任を果たすためには、積極的な設備投資が不可欠と考えております。

① ホームドア等バリアフリー整備(130億円※)

ホーム上の安全対策として、ホームドア整備のさらなる加速化が求められております。2030年代半ばまでに主要区間(池袋～小手指駅間、西武新宿～新所沢駅間など)各駅へ整備するという長期的な目標を掲げ、整備を推進します。

② 車両更新(348億円※)

全線で実質CO₂排出量ゼロの運行を開始しておりますが、より環境にやさしい西武鉄道を目指すべく、VVVFインバータ制御車両比率100%を目指し、積極的な車両更新を進めます。

③ 新宿線連続立体交差事業(126億円※)

踏切での慢性的な交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上、地域の一体化へ向け、東村山駅付近、中井～野方駅間、井荻～西武柳沢駅間の3区間にて、事業を進めます。

④ 電力・信号・通信設備更新(256億円※)

無線式列車制御(CBTC)システム導入をはじめとして、省設備化によるスマートな事業運営を目指し、各種設備の更新を進めます。

⑤ 線路・土木構造物更新(74億円※)

耐震補強・法面改良・落石防護対策など、自然災害対策を進めます。

⑥ 検修設備・現業施設の更新（112 億円※）

各種検修設備の更新のほか、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、職場環境の整備を進めます。

⑦ 大規模駅改良（92 億円※）

小川駅駅舎建替、西武新宿駅の新たな地下通路整備計画などを進めます。

※括弧内数字はいずれも令和 8 年度～10 年度の総投資額

これら設備投資の拡大により、減価償却費は令和 5 年度 180 億円に対し、令和 8 年度 219 億円、令和 10 年度 253 億円と増加します。令和 8 年度～10 年度の平均減価償却費は 236 億円であり、令和 5 年度に比べ 56 億円の増加を見込んでおります。

（２）経費・人件費の増加

① 電気動力費

かねてからの資源価格上昇に伴い電気料金は上昇傾向にありますが、さらに実質 CO₂ 排出量ゼロの運行による非化石証書調達に係る費用も加わり、今後も電気動力費は高止まりすると見込んでおります。電気動力費単価は、令和 3 年度（2021 年度）に比べ、令和 6 年度（2024 年度）は約 5 割の上昇を見込んでおります。

② 人件費

コロナ禍においては、ベースアップの見送りや、役員報酬・従業員賞与の減額などの緊急的措置などを実施し、人件費の抑制により、最低限の利益の確保に努めました。しかしながら、持続的な事業運営を見据えると、人手不足は深刻な課題であり、事業運営に必要な人財を確保すべく、従業員の処遇改善が必要と考えております。令和 6 年度は新卒初任給を最大 1.7 万円、既存従業員の賃金を平均 5.8%※引き上げ、令和 7 年度も新卒初任給を最大 4.3 万円、既存従業員の賃金も平均 6.9%※引き上げます。今後も継続的に処遇改善を図る予定です。

※定期昇給分を含む引き上げ率。含まない場合は令和 6 年度 4.0%、令和 7 年度 5.2%。

（３）運賃改定が必要なこと

上記取組みの実施により、運賃改定を実施しない場合の平年度（令和 8 年度～令和 10 年度）における収支率は、平均 87.0%と大幅に悪化する見込みです。引き続き経営合理化に努めるものの、持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には、現行運賃では限界があると判断し、運賃改定の申請に及んだものです。

問 設備投資額の平年度以降の傾向について

- 設備投資規模拡大の要因として、コロナ禍における緊急的な設備投資抑制の反動増もあるが、加えて労務費や材料価格の上昇、長期的なプロジェクトを踏まえると、平年度以降(令和 11 年度以降)も、年間 300 億円台もしくは 400 億円台の設備投資規模が継続する見込みである。

【平年度以降(令和 11 年度以降)におよぶ長期的なプロジェクト】

・ ホームドア等バリアフリー整備

おおよそ 2030 年代半ばまでの間で、主要区間各駅へのホームドア整備を目指す。

・ 車両更新

2030 年度末までの VVVF インバータ制御車両比率 100%を目指し、車両更新を進める。

・ 新宿線連続立体交差事業

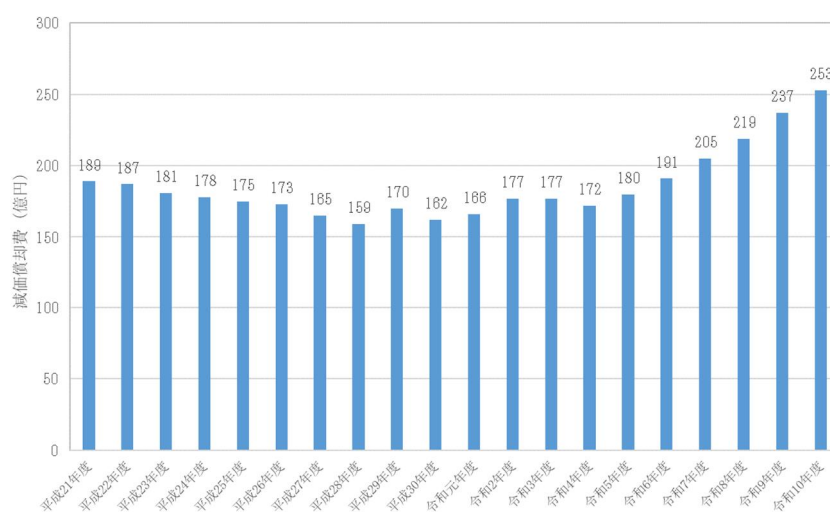
中井～野方駅間、井荻～西武柳沢駅間、東村山駅付近の各区間で事業を推進する。

・ 無線式列車制御(CBTC)システム

省設備化によるスマートな事業運営を目指し、2030 年代に全線での導入を目指す。

問 減価償却費の年度別の数値及び今後の見通しについて

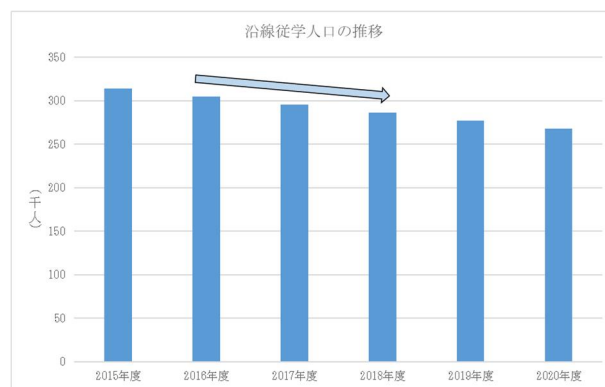
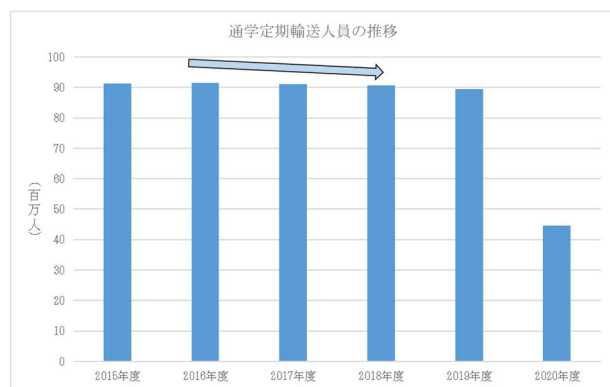
- 平成 21 年度(2009 年度)から令和 10 年度(2028 年度)における鉄道事業の減価償却費の推移は以下の通り。平成 16 年(2004 年)の西武鉄道上場廃止以後、平成 26 年(2014 年)の西武グループ再上場までは設備投資の抑制傾向もあり、減価償却費は減少傾向にあった。その後、徐々に設備投資を回復させたため、平成 29 年度(2017 年度)以降は減価償却費も増加に転じている。その後、コロナ禍における設備投資抑制による一時的な減少もみられるが、今後は設備投資規模の増大に応じ減価償却費も増加する見通し。



鉄道事業減価償却費の推移（実績および計画）

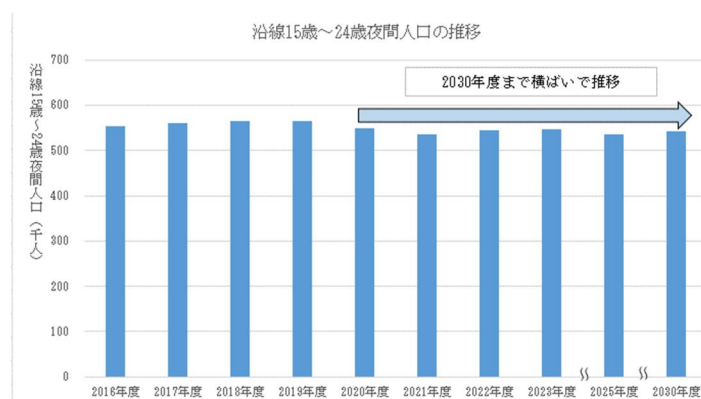
問 令和6年度以降の通学定期の数量を横置きしていることの方針について

- コロナ禍の影響を受けていない平成28年度～平成30年度（3年間）において、通学定期輸送人員と沿線15歳以上従学人口との相関が見られた。これまで沿線従学人口は減少傾向にあり、併せて通学定期輸送人員も減少傾向にあった。



※沿線従学人口の平成27年度（2015年度）および令和2年度（2020年度）は国勢調査に基づく実績値、中間年次は線形補完により算出。

- これまでの沿線従学人口の推移から、今後も通学定期の輸送人員は減少することが想定されるが、西武鉄道の自助努力により令和6年度（2024年度）推計人員を維持するものとした。（沿線従学人口の将来推計は無い。）
- なお、沿線15歳～24歳の夜間人口は、通学定期の輸送人員とは相関しない結果となっている。将来人口推計は横ばいの予測となっている。



※平成28年度～令和5年度（2016年度～2023年度）は住民基本台帳に基づく実績値。

令和7年度（2025年度）および令和12年度（2030年度）は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年（2023年））推計」に基づく令和7年度/令和2年度（2025年度/2020年度）比、令和12年度/令和2年度（2030年度/2020年度）比を住民基本台帳に基づく令和2年度（2020年度）実績値に乘算することにより算出。

問 定期外・定期（通勤・通学）人員の比率の他事業者との比較

- 関東大手私鉄 9 社の輸送人員の券種別構成比は以下の通り。特に通学定期、定期外において事業者間で一定程度の違いがあるものの、概ね同様の傾向であり、西武が特殊な傾向であるということはない。

令和 4 年度 輸送人員券種別構成比（出典：国土交通省「鉄道統計年報」）

	通勤	通学	定期外
東 武	46.8%	16.8%	36.4%
京 成	43.9%	13.6%	42.5%
京 王	41.3%	14.4%	44.3%
小田急	41.8%	17.1%	41.2%
東 急	42.4%	12.6%	45.0%
京 急	42.5%	10.0%	47.5%
東京メトロ	46.1%	7.6%	46.3%
相 鉄	49.3%	12.9%	37.7%
西 武	46.4%	13.6%	40.0%
関東 9 社計	44.6%	12.0%	43.4%

※端数処理のため合計が 100.0%とならない場合がある。

問 旅客運賃収入について、令和7年度(推計)から令和8年度(現行)への減収の内訳

○令和7年度および令和8年度の旅客運賃収入の推計は以下の通り。第1回運輸審議会資料P.8およびP.9において、令和7年度(推計)は「改定まで鉄道駅バリアフリー料金を含む額」、令和8年度(現行)は「鉄道駅バリアフリー料金を含まない額」を記載している。

	令和7年度	令和8年度(現行)	
	推計値(改定までBF料金含む)	BF料金含む	BF料金抜き
旅客運賃収入 (百万円)	94,885	94,580	90,139

○令和7年度から令和8年度にかかる減収について、内訳は以下の通り。

減収 4,746 百万円

(内訳) 鉄道駅バリアフリー料金廃止にかかる減収 4,440 百万円

輸送人員の減少にかかる減収 305 百万円 ※端数処理のため内訳の計と総額が一致しない。

問 西武グループ中期経営計画（2024～2026 年度）セグメント計画 (P. 38) における都市交通・沿線事業の令和6年度(2024 年度)以降の減益傾向の背景について

○ 西武グループ中期経営計画（2024～2026 年度）において、都市交通・沿線事業は、以下の方針としている。

- ・安全・安心・快適をキーワードに将来を見据えた沿線価値創造や業務のスマート化を推進するため、本計画期間を「種まき期」と位置づけ、過去最大水準の設備投資を実行する。
- ・鉄道業・バス業での設備投資増による減価償却費および修繕費など営業費用の増加を見込む。

以上のことから、中期経営計画期間（2024～2026 年度）において、減益の計画としている。

令和6年5月公表 西武グループ長期戦略 2035・中期経営計画（2024～2026 年度）より抜粋

2024～2026年度 中期経営計画

都市交通・沿線事業

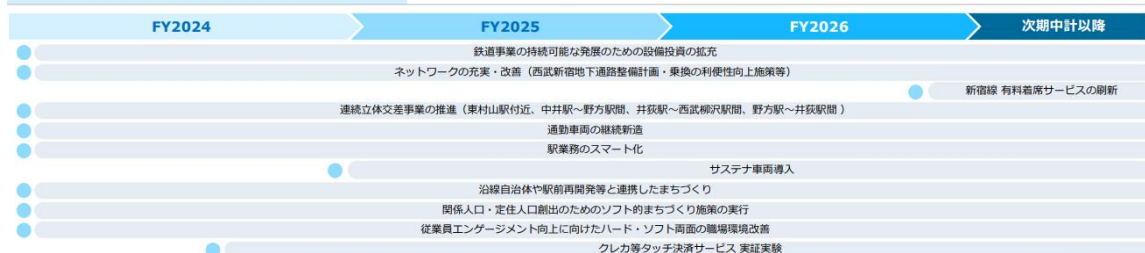
Seibu Holdings

セグメント計画のポイント

- 安全・安心・快適をキーワードに将来を見据えた沿線価値創造や業務のスマート化を推進するため、本計画期間を「種まき期」と位置づけ、過去最大水準の設備投資を実行する。
- 鉄道業・バス業での設備投資増による減価償却費および修繕費など営業費用の増加を見込む。

(単位: 億円)

	FY2023 実績	FY2024 予算	FY2025 計画	FY2026 計画
営業収益 (売上高)	1,488	1,496	1,502	1,506
営業利益	132	78	52	34
減価償却費	213	232	256	286
EBITDA (償却前営業利益)	346	310	308	320
設備投資 ※P42参照	320	435	499	523



問 非化石燃料による電力と電気動力費上昇の関係について

- 西武鉄道では、非化石証書の調達により全線で実質 CO₂排出量ゼロでの運行を実現しているが、非化石証書調達費用が電気動力費に加わることとなり、電気動力費が上昇する。
- また、今後環境に対する関心が高まり、非化石証書の需要が増えると、非化石証書調達費用の上昇により、電気動力費が上昇する可能性もある。

問 採用等の状況と人材確保・人材定着のための施策について

<採用等の状況について>

- 旅客部門（駅係員・乗務員）採用では、採用数が求人数を充足していない年度が生じている。
- 技術系現業部門採用では、現時点で採用数が求人数に充足しているものの、応募数の減少が著しいため、この傾向が続くと、今後技術系現業部門も採用数が求人数を下回る恐れがある。

<人材確保・人材定着のための施策>

○新卒初任給と既存従業員賃金の引き上げ

【新卒初任給の引き上げ】

職種		令和5年度	令和6年度	令和7年度
総合職	大学院卒	240,000 円	257,000 円 (+17,000 円)	300,000 円 (+43,000 円)
	大学卒	230,000 円	247,000 円 (+17,000 円)	290,000 円 (+43,000 円)
専門職	大学卒	208,500 円	221,500 円 (+13,000 円)	244,000 円 (+22,500 円)
	短大・高専・専門学校卒	206,000 円	219,000 円 (+13,000 円)	241,000 円 (+22,000 円)
一般職	高校卒	200,000 円	212,000 円 (+12,000 円)	233,000 円 (+21,000 円)

※括弧内は前年度からの引上額。

【既存従業員賃金の引き上げ】

定期昇給に加え、基本給の水準を引き上げる賃金改善や資格、勤務時間に対する各種手当の拡充、新設などの処遇改善を合わせて、令和6年度は一人平均 5.8%、令和7年度は 6.9%の賃金引き上げを実施。

○育児・介護両立支援に関する制度の拡充

【育児】

- ・時差出勤・所定外労働の免除・短時間勤務・短日数勤務・職位変更・深夜業の制限・時間外労働の制限（現状：小学校1学年修了まで → 変更後：小学校6学年修了まで）
- ・泊り勤務の免除（現状：小学校2学年から小学校4学年修了まで → 変更後：小学校6学年修了まで）
- ・土日勤務の免除（現状：小学校4学年修了まで → 変更後：小学校6学年修了まで）

【介護】

- ・時差出勤・短時間勤務・短日数勤務（現状：利用開始日から起算して3年の間で4回まで → 変更後：利用開始日から起算して3年の間）

○人材育成

個人主体の自律的な成長を促進していくために、令和6年度（2024年度）よりオンライン動画学習サービス「UdemyBusiness」の導入により豊富な自己啓発プログラムを提供。

○公募・FA 制度

従業員が希望するキャリアを実現する機会の創出および人事異動による新たな配置・経験の機会を増やすことによる従業員のスキル向上を企図した公募制度を継続的に実施するとともに、FA制度を令和6年度（2024年度）より導入。

○株式給付制度

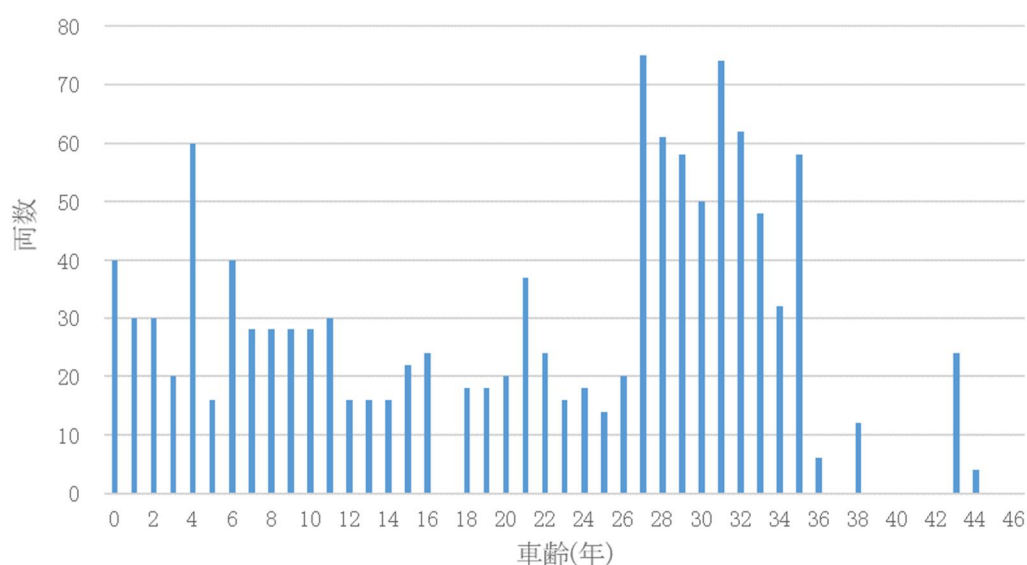
従業員に対して当社株式を給付する「株式給付信託（J-ESOP）」の導入（令和6年（2024年）12月）、従業員へ当社株式の株価上昇メリットを還元する「株式給付信託（従業員持株会処分型）」の再導入（令和6年（2024年）12月）および従業員持株会における奨励金付与率の引き上げを実施（令和7年（2025年）4月）。

○カフェテリア制度の導入（カフェテリアプラン）

多様な従業員のニーズに柔軟に対応するとともに、人財戦略に基づき自己啓発、健康経営、両立支援を通じて、従業員の生活の質や働く環境の充実を戦略的に支援することを目的に、令和7年（2025年）4月からカフェテリア制度を導入。

問 経年別の車両数と老朽化の状況について

- 西武鉄道の保有車両の平均車齢は 20.6 年であり、関東大手 9 社平均 17.7 年に比べて車齢が長い傾向にある(令和 5 年度末(2023 年度末)時点)。また、具体的な車齢別分布では、特に車齢 27 年～35 年の割合が大きい。これは 1980 年代後半～90 年代初頭にかけ大規模な車両更新を行ったためである。
- なお、VVVF インバータ制御車両比率は、関東大手民鉄 9 社平均で 89.9% (そのうち 5 社では 100% 達成) であるものの、西武鉄道は 74.1%に留まっている(令和 5 年度末(2023 年度末)時点)。



西武鉄道の車齢別車両数 (令和 5 年度末(2023 年度末)時点)

問 車両新造とサステナ車両導入の両者により車両更新を進めていくにあたっての考え方やすみ分けについて

- サステナ車両の導入にあたっては、老朽化が進んでいる電機品の更新を行うほか、運転速度が低く車両への負荷が少ない支線系（国分寺線や西武秩父線など）での運用を想定している。そのため、現時点でサステナ車両の運用期間を明確に定めていないが、短期間で老朽廃車を迎える事態は想定していない。
- 西武鉄道では、保有車両 1,221 両に対し非 VVVF インバータ制御車両は 316 両であり（令和 5 年度末（2023 年度末）時点）、非 VVVF インバータ制御車両を多数保有している。そのため、車両新造のみによる VVVF インバータ制御車両への統一は、車両メーカーの製造体制や車両新造に要する費用の観点から、効率的ではないと考えている。運転速度が高く車両への負荷が高い本線系（池袋線や新宿線など）は車両新造、負荷が低い支線系（国分寺線や西武秩父線など）はサステナ車両の導入により、VVVF インバータ制御車両化を進めていく方針としている。

問 「利用者サービスの向上策」(P. 13)に記載の設備投資額と鉄道旅客運賃の変更認可申請に関するニュースリリース資料「今後の具体的な取組み」(P. 31)の重点テーマ別設備投資額の分類の考え方について

- 第1回運輸審議会資料「利用者サービスの向上策」(P. 13)に記載の設備投資分類は、投資の対象となる設備に重きをおいて分類している。一方、ニュースリリース資料「今後の具体的な取組み」(P. 31)に記載の投資額は、西武鉄道が定める重点テーマに基づき設備投資の効果を踏まえ分類している。あくまで分類の考え方の違いであり、基となる設備投資計画は同一である。
- 以下に、第1回運輸審議会資料「利用者サービスの向上策」(P. 13)の設備投資額（赤枠）と、「今後の具体的な取組み」の重点テーマ別設備投資額（青枠）の対応を示す。

令和8年度～令和10年度（3カ年）の設備投資額

（単位：億円）

		利用者サービスの向上策								合計	年平均
		① パ・リ フリ	② 車両更新	③ 連立事業	④ 電力/信号	⑤ 線路/土木	⑥ 検修/現業	⑦ 大規模駅	その他		
今後の取組み・重点テーマ	事業の根幹(安全安心)	130	92	－	146	74	23	6	135	609	203
	①沿線価値(新宿線)	－	136	126	－	－	9	85	－	358	119
	①沿線価値(環境)	－	118	－	6	－	－	－	－	125	41
	②デジタル化	－	－	－	103	－	－	－	25	128	42
	③働きがい向上	－	－	－	－	－	79	－	1	81	27
	合計	130	348	126	256	74	112	92	162	1,303	434
	年平均	43	116	42	85	24	37	30	54	434	

令和6年度～令和10年度（5カ年）の設備投資額

（単位：億円）

		利用者サービスの向上策								合計	年平均
		① パ・リ フリ	② 車両更新	③ 連立事業	④ 電力/信号	⑤ 線路/土木	⑥ 検修/現業	⑦ 大規模駅	その他		
今後の取組み・重点テーマ	事業の根幹(安全安心)	214	129	－	260	126	48	6	264	1,051	210
	①沿線価値(新宿線)	－	137	201	－	－	9	90	－	438	87
	①沿線価値(環境)	－	241	－	8	－	1	－	－	251	50
	②デジタル化	－	－	－	126	－	－	－	48	175	35
	③働きがい向上	－	－	－	－	－	96	－	3	99	19
	合計	214	509	201	395	126	155	96	316	2,015	403
	年平均	42	101	40	79	25	31	19	63	403	

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

問 鉄道旅客運賃の変更認可申請に関するニュースリリース資料「今後の具体的な取組み」(P. 31)における重点テーマ③働きがい向上(平均 19 億円/年)の具体的な内容について

- 重点テーマ③働きがい向上の内容は、ほぼ現業施設の更新に該当する(令和 8~10 年度投資額 79 億円、令和 6~10 年度投資額 96 億円)。各駅、乗務所、技術系職場の施設改良を行うほか、飯能および横瀬地区における総合管理事務所の建替(令和 6 年度~令和 10 年度の投資額 42 億円)を含んでいる。



2023 年度に整備した乗務員休憩施設



2024 年度に整備した宿泊施設

