

国運審第 号
令和7年 月 日

国土交通大臣 中野 洋昌 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

西武鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限変更認可申請について

令7第4001号

令和7年3月26日付け国鉄事第574号をもって諮問された上記
の事案については、審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

西武鉄道株式会社からの申請に係る鉄道の旅客運賃の変更については、別紙に掲げる額を上限として認可することが適当である。

理 由

1. 申請者は、池袋線及び新宿線の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の鉄道ネットワークを有し、東京・埼玉エリアの通勤・通学・観光など、首都圏交通の大動脈の一翼を担う鉄道事業者である。

申請者は、平成16年に上場廃止となって以降、財務体質の改善に取り組み、設備投資を年間200億円以下の水準までに抑制してきたが、平成26年には西武グループ再上場を迎え、設備投資規模を徐々に拡大させた。利用者へのサービス向上を目指し、令和元年度には約300億円の設備投資を実行するなど、沿線人口の増加の影響も受けて順調に事業を運営していたところ、コロナ禍により深刻な打撃を受けた。コロナ禍前における年間輸送人員は約6.6億人、鉄道事業営業損益は約250億円であったが、コロナ禍により令和2年度は約4.7億人と大きく利用数が減少し、約36億円の営業損失を計上している。コロナ禍後は輸送需要も回復傾向にあるものの、新しい生活様式の定着に伴い、令和5年度は約5.9億人の利用にとどまり、特に通勤定期旅客は平成30年度比で82.6%にとどまっている。なお、申請者によれば、今後もコロナ禍前の水準には戻らないと見込んでいる。

申請者は、このような状況を受け、安全に支障しない範囲で設備投資を大幅に削減・先送りするとともに、役員報酬や従業員賞与の減額等の緊急的な費用の削減を実施してきたが、増加する老朽設備の更新や連続立体交差事業等の各施策の推進が不可欠となっているほか、ホームドア等のバリアフリー設備の整備、カーボンニュートラル実現へ

の取組等も必要となっている。

また、これら設備投資の拡大により減価償却費が大幅に増加する見込みである。

さらに、昨今の物価高騰等の影響により人件費及び経費が増加傾向にあるほか、人財確保のため、賃金引上げ等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も必要不可欠となっている。

申請者においては、こうした状況の下、永続的に鉄道事業を運営し、利用者に良質かつ快適なサービスを提供するため、申請者の経営努力を前提とした上で、不足する費用の一部について利用者に負担を求めべく旅客運賃の上限変更認可を申請したものである。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、鉄道事業法第16条第2項及び関係通達に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであることを確認の上、鉄道事業法第16条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、公聴会を開催し、申請者の陳述及び一般公述人の公述を聴取したほか、現地視察、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて、申請理由等について確認し、検討を行った。

本件の審議等で確認した主な事項については、以下のとおりである。

まず、輸送人員の推計については、平年度（原価計算期間である令和8年度から令和10年度までの3年間。以下同じ。）において、これまでの輸送実績や統計調査等のデータから、定期外・定期ともに微減となる見込みであることを確認した。

一方、収入については、上記の推計した輸送人員に、今般申請のあった改定後の運賃を乗じた場合、実績年度（令和5年度。以下同じ。）に対し平年度の年平均で総収入が約117億円増加することが見込まれることを確認した。

次に、設備投資については、これまでの設備投資の抑制に伴い、車両、電力・信号・通信設備、線路・土木構造物、検修設備・現業施設の更新のほか、事業の根幹である安全・安心なサービスの更なる追求のためのホームドア等の整備や踏切安全対策、沿線価値の向上のための大規模な駅改良や新宿線の立体交差事業等を進めることとし、これらのために年間400億円規模の継続的な設備投資が必要であることを確認した。

また、これらの設備投資の拡大に伴う減価償却費も増加し、平年度の年平均で約236億円となり、実績年度に対し約56億円増加すること、及びその後も高い水準で推移することが見込まれることを確認した。

さらに、昨今の物価上昇から電気動力費の高止まり等経費の増加が見込まれるほか、事業運営に必要な人財確保のため従業員の待遇改善等が必要なことから人件費も増加が見込まれることを確認した。

この結果、旅客運賃の上限を主文のとおり設定した場合、平年度の運賃算定の基礎となる適正な総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの）は、113,429百万円、総収入は110,950百万円と推定されることから、差引き2,479百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 以上のように、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるので、本件申請は上記2. の認可基準に適合するものとして、鉄道事業法第16条第1項に基づき、国土交通大臣が本件を認可することは適当であると認める。

要望事項

1. 西武鉄道株式会社の鉄道事業における需要見通しは、コロナ禍による行動変容の影響を考慮したものだが、想定された需要と実績が乖離する可能性があることから、鉄道事業法第54条各項の趣旨に基づき、期限に係る条件を付すことを検討されたい。
2. 西武鉄道株式会社の業績が黒字であること等を踏まえ、同社において、今般の運賃改定が、同社の鉄道事業を永続的に運営し、公共交通機関としての役割を果たしていくために必要であることや、サービスの向上等にも資することについて、利用者に対し丁寧に説明するよう、必要な指導、助言を行っていただきたい。

別紙

すべての運賃は消費税及び地方消費税を含んだ額である。

1 鉄道の普通旅客運賃

現行の運賃の上限を次のとおり変更する。

(単位：円)

| | 1円単位 | 10円単位 |
|---------------|------|-------|
| 4キロまで | 169 | 170 |
| 4キロを超え8キロまで | 207 | 210 |
| 8キロを超え12キロまで | 245 | 250 |
| 12キロを超え16キロまで | 284 | 290 |
| 16キロを超え20キロまで | 323 | 330 |
| 20キロを超え24キロまで | 362 | 370 |
| 24キロを超え28キロまで | 402 | 410 |
| 28キロを超え32キロまで | 442 | 450 |
| 32キロを超え36キロまで | 483 | 490 |
| 36キロを超え40キロまで | 521 | 530 |
| 40キロを超え44キロまで | 557 | 560 |
| 44キロを超え48キロまで | 592 | 600 |
| 48キロを超え52キロまで | 627 | 630 |
| 52キロを超え56キロまで | 657 | 660 |
| 56キロを超え60キロまで | 683 | 690 |
| 60キロを超え64キロまで | 709 | 710 |
| 64キロを超え68キロまで | 735 | 740 |
| 68キロを超え72キロまで | 758 | 760 |
| 72キロを超え76キロまで | 781 | 790 |
| 76キロを超え81キロまで | 800 | 800 |

2 鉄道の定期旅客運賃

現行の運賃の上限を次のとおり変更する。

通勤定期旅客運賃（1か月）

（単位：円）

| | |
|---------------|--------|
| 4キロまで | 6,540 |
| 4キロを超え8キロまで | 7,920 |
| 8キロを超え12キロまで | 9,320 |
| 12キロを超え16キロまで | 10,720 |
| 16キロを超え20キロまで | 12,130 |
| 20キロを超え24キロまで | 13,550 |
| 24キロを超え28キロまで | 14,980 |
| 28キロを超え32キロまで | 16,420 |
| 32キロを超え36キロまで | 17,850 |
| 36キロを超え40キロまで | 19,270 |
| 40キロを超え44キロまで | 20,370 |
| 44キロを超え48キロまで | 21,270 |
| 48キロを超え52キロまで | 21,970 |
| 52キロを超え56キロまで | 22,470 |
| 56キロを超え60キロまで | 22,870 |
| 60キロを超え64キロまで | 23,170 |
| 64キロを超え68キロまで | 23,420 |
| 68キロを超え72キロまで | 23,620 |
| 72キロを超え76キロまで | 23,820 |
| 76キロを超え81キロまで | 24,000 |

通学定期旅客運賃（1か月）

現行の運賃の上限を据え置きとする。