

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）
○今回の運賃改定の理由 ・今回の運賃改定の背景には、減価償却費や動力費、人件費の上昇等があると思うが、会社が置かれている現状や課題をストーリー立てて説明して欲しい。	○今回の運賃改定の理由 - 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 億円以下の水準までに抑制してきた。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た。利用者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あった。 - 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った。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、3年度で営業損失(約 36 億円、約3億円)を計上した。その後、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)は約 82.6%に留まっている。なお、コロナ禍前には定期であった乗客がテレワーク等による出社回避により定期外に移った影響もあり、定期外はコロナ禍前に近い水準まで回復している。 - 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いる。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、設備投資の拡大はまったなしの状況となっている。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いる。 - 改定ベースの収支率の令和5年度(2023 年度)の実績値は、101.7%と 100%を超えているが、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。 - 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いる。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 億円と増加する。令和8～10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いる。 - 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、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いる。また、人手不足が深刻な課題であり、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。ここ 2 年は物価上昇率を上回る賃上げを実施。今後についても検討していきたい。 - 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8～10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。引き続き経営合理化に努めるものの、永続的に鉄道事業を運営し、利用者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。 ※4／10審議資料、26ページ参照	・ 1. に、今般の運賃改定の背景（利用者減少、これまでの経費抑制、車両更新の必要性等）について記載

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）
・通学定期は運賃据え置きとなっていることの方考え方について。 ・定期外・定期（通勤・通学）人員の比率の他社事業者との比較について（西武は通勤定期の割合が高いのでは）。	・家計への負担に配慮したもの。なお、関東私鉄ではここ最近で京王や京急が運賃改定申請を行っているが、両社ともに通学定期は運賃を据え置いている。 ・西武と関東大手私鉄の輸送人員の券種別構成を比較した場合、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。	
○収入原価の算定に関すること （収入全般） — ・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 （輸送数量の推計） ・令和6年度以降の通学定期の輸送量を横置きにしていることの方考え方について。 ・過去の通学定期輸送人員の推移は、ほぼ横ばいに対し、沿線従学人口推移は右肩下がりとなっているが、この両データの差はどう理解すればよいか。 （バリフリ料金） ・今回の運賃改定に伴い、バリフリ料金の加算は廃止することのだが、今後財源が足りなくなった場合、また加算できるのか。 （逸走率） ・逸走率の方考え方について （設備投資計画） ・設備投資額の平年度以降の傾向について。 （原価全般） —	○収入原価の算定に関すること （収入全般） ・収入原価総括表上、令和8年3月まではバリフリ料金を含んだもの。 ・減収は 47 億であり、内訳はバリフリ料金廃止にかかる減収 44 億円、輸送人員の減少にかかる減収が3億円となっている。 （輸送数量の推計） ・インバウンドは他社に比べて利用実態が乏しい状況。 ・アフターコロナの生活様式により、通勤定期旅客は令和5年度の輸送人員が平成30年度比で約82. 6%。今後もコロナ禍前の水準に戻らない見込み。 ・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みられた。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。 ・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ない）。 ・沿線従学人口は、沿線以外に住んでいる生徒・学生数もカウントされる。一方で、夜間人口は 15～24 歳までが対象となっており、一部社会人が含まれる。こういった要素で両データに差が生じるものと考えられる。 （バリフリ料金） ・いま立てている整備計画よりも整備を加速化させたりする（計画よりも投資額を増やす）場合は、再設定ができる。 （逸走率） ・過去3回（H7、H9、H14）の運賃改定による改定率と逸走率により、平成 14 年度改定率基準の平均逸走率を算出。その上で、過去の平均逸走率に今回改定率と平成 14 年度の改定率の比率を乗じて、今回の逸走率を推計。 （設備投資計画） ・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（長期的プロジェクトの例：ホームドア等バリアフリー整備、車両更新、新宿線連続立体交差事業等）。 （原価全般） ・実績年度（令和5年度）に対し、平年度期間中の令和8年度では、適正コストが人件費・経費の増に	・3に、収入が総括原価を上回らないことを確認したことを記載。 ・要望事項に、需要見通しが想定と実績で乖離する可能性があるため、期限に係る条件を付すことの検討を記載。

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）
（適正コスト） ・適正コストの「人件費・経費の算定方法」の数字が低いため、運賃改定が必要な理由（4/10 資料 P28「経費・人件費の増加」）と不整合。その結果、例えば、令和7年度～10 年度の人件費上昇率が物価上昇率を下回っている。このことについて、考え方を伺いたい。 （動力費等） ・令和6年度の動力費等は、令和5年度と比べ20％上がっているが、その理由について。 ・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。 ・非化石証書取得を素早く行ったのは何故か。 （減価償却費） ・減価償却費の年度別の数値及び今後の見通しについて（平年度期間の山を利用した値上げではないことの確認）。 （収支率） —	より41億円増加、動力費等も＋15億円増加、減価償却費はこれまで投資を抑えていたこともあり、40億円増加、といった内容になっている。 （適正コスト） ・人件費のベースアップ率については、物価上昇率2. 0％を超えるのは必須と考えている。令和6年のアップ率を実績として、その後の 5 年間の単純平均で 2.3％となっている。 （動力費等） ・令和5年度と令和6年度では別の契約形態となっており、さらに、再生可能エネルギー賦課金が上がっている。 ・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、今後環境に対する環境が高まり、非化石証書の需要が増え、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がある。 ※4／10審議資料35ページ。 ・西武グループ環境負荷目標の早期達成を意識したほか、非化石証書の需要の高まりを見越し、今後調達しようとしても新規の契約・調達が困難となるリスクを想定し、戦略的に令和6年1月より実施することとした。 （減価償却費） ・これ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（参考：令和元年は 166 億円⇒令和 10 年度は 253 億円の見込み）。 （収支率） ・収支率は、令和5年度実績は101. 7％に対し、平年度（令和8～10年度）の現行（運賃改定前）は 87. 0％、申請（運賃改定後）は97. 8％となっている。	
○利用者サービスに関すること（安全・安心なサービスのさらなる追求） （ホームドア・固定柵の整備） — （踏切安全対策） — （車内／駅構内の安全確保・防犯対策等） —	○利用者サービスに関すること（安全・安心なサービスのさらなる追求） （ホームドア・固定柵の整備） ・運賃への鉄道駅バリアフリー料金の加算は終了するものの、ホームドア整備は継続し推進する。 ・長期的な目標として、ホームドアもしくは、固定柵を、全駅（一部駅間を除く）へ整備。 ・当面は、池袋～小手指間、西武新宿～新所沢駅間等へ、おおよそ2030年代半ばまでのホームドア整備を目指し、順次工事を進める。 （踏切安全対策） ・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など、より安全な踏切を目指した設備の整備を継続的に進める。 （車内／駅構内の安全確保・防犯対策等） ・2025年度末までに全車両へ車内防犯カメラ設置を目指す。さらに2026年度末には通信式カメラ設置100%を目指す。	

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）
（激甚化する自然災害への対策等） ・法面改良、獣害への対応等 ・災害発生時における沿線自治体・地域との連携強化について	（激甚化する自然災害への対策） ・法面改良の推進や、耐震補強に関する省令改正に対応すべく耐震補強工事を引き続き進めていく。獣害についても妨害音などを流したり列車にスカートを装備したりして対応を行っている。 ・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・他企業との共同施策を実施。 ・西武線各駅にて「駅まちレジリエンス」として大規模地震発生時のサービス提供2025年4月より開始。取組を進めている。	
○沿線価値向上、カーボンニュートラルについて （連続立体交差事業） — （新宿線 有料着席サービスの刷新） — ・経年別の車両数と老朽化の状況について。 ・車両新造とサステナ車両導入について両者のすみ分けについて ・サステナ車両と新造車両の費用の比較 ・サステナ車両は購入後、何年度程度使用する予定なのか。 ・サステナ車両についての社内の受け止め如何。	○沿線価値向上、カーボンニュートラルについて （連続立体交差事業） ・現在3区間（中井～野方駅間、東村山駅付近等）で事業中。31箇所の踏切が除却され、新宿線沿線の安全性・快適性が向上。 （新宿線 有料着席サービスの刷新） ・10000系（ニューレッドアロー）車両をライナー型車両に置き換え、停車駅など運行形態も変更しサービスを刷新。2026年度運行開始予定。その他、西武新宿駅の新たな地下通路の整備や、小川駅の建替え及び自由通路整備等実施予定。 ・西武鉄道の保有車両の平均車齢は20.6年（関東大手9社平均17.7年に比べて車齢が長い傾向）であり、また、具体的な車齢別分布では、特に車齢27～35年の割合が大きい。これは1980年代後半～90年代初頭にかけて大規模な車両更新を行ったためである。 ・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。 ・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。車両への負荷が高い本線系（池袋線など）は車両新造、負荷が低い支線系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。 ・サステナ車両導入にかかる費用（車両購入費、老朽化した電機品の更新費、西武線走行に向けた改造費）は車種により異なるものの、車両新造と比べると一定程度の費用が削減できる見込みである。 ・現時点でサステナ車両の使用期間は明確に定めていないが、導入にあたり老朽化が進んでいる電機品の更新を行うほか、車両への負荷が少ない支線系での運用を想定しているため、短期間で老朽廃車を迎える事態は想定していない。 ・大手私鉄での前例のない取り組みであり、中古車両を買うということで当初は一定程度の抵抗感があった。しかし新たなチャレンジであるということを強く打ち出し、前例がないことを逆手に取り、社内公募により従業員の意見を受け入れ進めてきた。SNSなどでもポジティブに取り上げてもらい、機運が醸成された。	

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）
（エリアマネジメント） ・令和7年度以降の通学定期の輸送数量を維持するための政策について。	（エリアマネジメント） ・江古田駅周辺の大学と共同で地域の活性化と学生の学びを応援する「江古田キャンパスプロジェクト」や、沿線の高校生と共同でダンスを通じて沿線活性化に取り組む「エミダン！！～西武線沿線に彩るダンスプロジェクト～」など、西武鉄道、沿線学校双方の魅力向上につながる取組みを沿線学校と共同で推進している。その他、駅チカ保育園の展開等、子育て応援施策にも積極的に取り組み、学生及び沿線の人口の増加及び定着を図っている。	
○デジタル化 ・鉄道事業を持続的に運営していくために「攻め」と「守り」の両面からデジタル化に取り組んでいくことだが、その考え方、具体的な取組等。	○デジタル化 ・安全、安定輸送を維持しつつ、将来的に予期される要員不足にも対応するため、攻めと守りの両方からデジタル化を実施。「攻め」では乗車券のデジタル化を促進し持続可能なシステムへの移行を進めていく。「守り」では省力化のため無線式列車制御システム等を導入。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、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。長期的には人に抛らないメンテナンスやオペレーションの実現等を目指す。 ※4／10審議資料24ページ等	
（鉄道オペレーションの高度化・効率化） ・CBM（状態基準保全）、規格統一等への取り組みについて。	（鉄道オペレーションの高度化・効率化） ・西武鉄道では、同業他社との技術連携を進めている。具体事例として、車両側面に設置したカメラの映像から「利用者の車両への接近を検知するシステム」の導入にあたって、西武鉄道とJR東日本とで技術協力を行っているとのこと。CBMについては、タブレット端末を活用した検査業務のデジタル化などに取り組んでいるとのこと。	
・ワンマン運転エリアを拡大する意向だが、現在ワンマン運転を行っているエリアはどこか。	・多摩湖線や秩父線等で実施している。それ以外の利用の多いエリアでの実施は、深い検討が必要。	
○人材確保・人材定着（働きがい向上） ・今後の設備投資計画の重点テーマ③ 働きがい向上の具体的な内容について。	○人材確保・人材定着（働きがい向上） ・ほぼ現業施設（乗務員休憩施設や宿泊施設等）の更新に該当する。各駅、乗務所、技術系職員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を含んでいる。	
・採用数の状況と人財確保・人材定着のための施策について。	・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、現時点では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、今後技術現業部門も採用数が求人数を下回るおそれがある。 ・人材確保・人材定着のための施策として、新卒初任給の引き上げ、既存従業員賃金の引き上げ、育児・介護両立支援に関する制度の拡充、駅宿泊施設の更新等（順次）を実施 ※4／10審議資料36ページ等	
・女性の採用数と実施している女性採用促進に向けた施策について。	・現業部門女性従業員については、継続的に一定人数を採用している。 ・女性採用促進に向けた施策として、ワークライフバランスが充足した働き方の実現のため、食堂や休憩所等職場環境の充実に努めているほか、休暇など諸制度の制定を進めている。	
○利用者への説明 ・運賃改定に伴うサービスの向上や改定内容に関する利用者への説明	○利用者への説明 ・運行本数の増加や有料着席サービスの充実、車両や駅舎の更新、新たな決済方法の導入などサービス向上を図る。利用者へは、ホームページや、駅構内、車内へのポスター掲示等により、内容のみならず今後の設備投資計画等についても説明する予定。	・要望事項に、運賃改定の必要性や、運賃改定によるサービス向上等の効果に関する利用者への説明に関して、指導・助言を行うよう記載