

西武鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限変更の認可申請事案に関する公聴会概要

1. 日 時

令和7年5月22日（木） 9：30～10：45

2. 場 所

中央合同庁舎第4号館 共用408会議室

3. 出席者

<委 員>

堀川義弘（会長）、白石敏男（会長代理）
二村真理子、三浦大介、大石美奈子、吉田可保里

<申請者公述人>

西武鉄道株式会社

小川 周一郎（代表取締役社長）、
町田 明（取締役 常務執行役員 鉄道本部長）、
齊原 潤（鉄道本部 計画管理部 ジェネラルマネジャー）、
保前 保（鉄道本部 計画管理部 鉄道計画課 マネジャー）

<一般公述人>

細川 幸一氏（日本女子大学名誉教授）

<国土交通省>

事案処理職員：運輸審議会審理室 波々伯部、高崎、藤澤、日下、藤間
鉄道局：尾崎旅客輸送業務監理室長 ほか

4. 議事概要

(1) 申請者による冒頭陳述

【小川 周一郎（代表取締役社長）】

私は、西武鉄道株式会社代表取締役社長の小川周一郎です。

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御聴取いただけますことに厚く御礼申し上げます。

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、その理由と内容を御説明申し上げたいと存じます。

御説明として、第1に鉄道事業の概要とこれまでの取組、第2に申請理由及び申請内容、第3に今後の取組の順に御説明申し上げます。

最初に、鉄道事業の概要とこれまでの取組について申し上げます。

弊社は、池袋線及び新宿線の2つの幹線と10の支線から成る12路線、旅客営業キロ176.6キロメートルの路線、92駅を有しており、東京・埼玉エリアにおいて、通勤・通学・観光などお客様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、秩父エリアをはじめ、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。

鉄道事業においては、常に安全・安心を基本にお客様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12キロメートル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Laviewの運転を開始したほか、新宿線では2018年3月から、座席指定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、所沢駅や豊島園駅などのリニューアルを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し、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、2024年1月から、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。

次に、申請理由及び申請内容について申し上げます。

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、物価について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、人材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、着実に人材を確保していく

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中でも永続的に鉄道事業を運営し、お客様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上で、どうしても不足する費用の一部についてお客様に御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。

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、通学定期は据置きといたします。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。

続いて、今後の取組について申し上げます。今後の取組につきましては、「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つの重点テーマの下、中長期的に事業に取り組んでまいります。

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地帯を除く全駅へ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車内防犯カメラの設置、2026年度末までにはリアルタイムに映像を確認でき

る通信式カメラの１００％設置を目指し整備を進めております。

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、震災発生時の駅におけるサービスの強化や沿線自治体・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を進めてまいります。

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として、３区間約１２キロメートルにおいて、３１か所の踏切除去を予定している連続立体交差事業、西武新宿駅の新たな地下通路整備計画など、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、環境にやさしい取組として、２０３０年度までにＶＶＶＦインバータ制御車両比率１００％を達成すべく、４００００系通勤車両を継続導入するほか、他社から譲り受けたサステナ車両の整備・改修など、積極的な車両更新を進めてまいります。

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、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移行を進めてまいります。

鉄道の運行については、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、並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。

重点テーマの３つ目である働きがい向上においては、従業員が働きやすく、働きがいのある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材を確保し、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、将来を担う人材の確保に努めます。

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、お客様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・安心を基本にお客様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る所存です。

以上、申し上げました弊社の置かれている実情を御賢察賜り、今回の旅客運賃の改定について御審議いただき、何とぞ御承認くださいますよう切にお願いを申し上げまして、私の公述とさせていただきます。

（２）一般陳述

【細川 幸一氏（日本女子大学名誉教授）】

日本女子大学名誉教授の細川幸一と申します。今日はありがとうございました。

私は、30年近く消費者法、消費者政策を研究し、その中で特に公共料金の在り方に関心を持ってきました。公共料金の決定に対する消費者の不服申立ては、消費者の反射的利益論によって門前払いされ、最近では北総線高額運賃訴訟等で司法の解釈も変わってきていますが、原告適格を厳しく問われ、大きく前進しているとは言えません。

過去には鉄道の加算運賃について全く情報開示がなく、廃止時期の決定基準すらない中で、私は長年問題提起してきましたが、2011年に内閣府消費者委員会委員に就任したことで、同委員会から公共料金問題についての建議を国交大臣等に出すことができ、情報公開と基準の明確化が行われました。また、運輸審議会の委員構成や審議過程の透明化等についても建議しました。その中で、委員に消費者の利益代表者がいないことも指摘しました。国交省は抵

抗しましたが、ようやく消費者団体幹部から委員が委嘱されることになりました。

今回、西武鉄道池袋線に今住んでいることもあり、公述人として申請いたしました。同社の申請書にありますように、最近はエネルギー、物資、人件費等の値上げが相次いでいる中で、鉄道会社の運賃値上げもやむを得ないと思います。西武鉄道は車両もきれいで、駅での対応等も良いと思います。また、日々業務の中には事故処理のような仕事もあるでしょうし、最近問題になっているカスハラもあると予想します。朝早くから夜遅くまで懸命に働く職員の皆様には、敬意を払いたいと思います。

しかし、運賃はサービスに対する対価であり、今回の運賃改定認定申請は、良質かつ快適なサービス提供のためということをやっておりますので、私は運賃改定に見合ったサービス等が提供されるのであれば認めたと思います。そういう立場でお話をさせていただきたいと思います。

では、意見を述べます。

1、現在の首都圏の鉄道の快適性に最も影響するのは混雑率であると思います。しかし、残念ながら西武鉄道でのラッシュアワーにおける移動は、いまだ座れないのが当たり前ですし、かなり混雑しています。それゆえに、運賃以外の料金を徴収する特急やライナーを運行しているんだと思います。特に池袋線のL a v i e wが人気で満席であることも多いですが、裏返せば、特急料金を払わなければ快適に移動できないということの証左でもあります。現在の混雑率と運賃改定後の混雑率の予想を示すべきです。

2、S－T r a i nは速達性に乏しく、またリクライニングもなくテーブルなし、ゴミ箱も設置していないということで、快適性がかなり劣ります。特に休日に運行されている横浜方面を結ぶS－T r a i nは長距離・長時間の乗車であり、観光列車的な意味合いが強いですが、快適性の悪さは致命的であり、実際の利用者数はかなり少ないと認識します。

そこで、①L a v i e wの西武001系車両は地下鉄乗り入れ可能な仕様と伺っていますが、S－T r a i nを40000系から置き換えることを希望します。

②新宿線のレッドアロー10000系はライナー車両に置き換えるとの発

表がありましたが、なぜL a v i e wの西武001系を導入しないのでしょうか。新宿線軽視と映ります。料金が同じであれば、利用者は利用性の悪化に不満を持つでしょう。今後導入されるライナーの料金設定、車両に改良点があるかが気になります。

③西武鉄道は、池袋線に比べ新宿線を軽視しているという声もよく聞きます。認識を表明していただく機会があればと思います。

3、東京メトロ等との相互乗り入れでの都心部・横浜方面への移動が便利になりました。一方で乗換えなしで移動できることで、各社ごとの初乗り運賃が加算されることが割高感を生み、また他社の事故等による遅延が西武鉄道にも影響し、日本の鉄道は正確という特徴が失われているように思います。

そこで、①乗継ぎの運賃については、短距離間での僅かな割引がありますが、距離にかかわらず乗継割引運賃制度を導入することを求めます。東京メトロと都営地下鉄の乗り継ぎは、距離にかかわらず70円割引されます。西武鉄道と東京メトロの場合も同様な割引制度を設けることを検討すべきです。

②西武鉄道沿線では西武バスが運行されています。グループ企業なので、電車とバスとの乗継割引制度を創設することを検討してほしいと思います。

③運行面で問題なのが、トラブル発生時の西武有楽町線経由の東京メトロへの直通運転取りやめです。直通運転の取りやめは理解できますが、西武鉄道の場合、西武有楽町線を運休にしてしまいます。結果として、東京メトロへの直通電車が間引きされ、全ての乗客が西武池袋駅を利用することとなり、混雑にさらなる拍車をかけ、快適性が著しく損なわれています。同線経由の定期券所持者に対する債務不履行でもあります。同線利用者には和光市方面に向かう乗客もいるでしょう。直通運転取りやめ時にも、練馬駅－小竹向原駅間を往復運転するなどの対応がなぜ取れないのか疑問です。

④直通運転取りやめ時には、結果として全く電車が来ない新桜台駅の定期券利用者の返金対応などの現状についても関心があります。

4、新宿線においては、現在3区間において高架化の事業が行われており、また野方－井荻駅間は新規に工事を着工する区間として、計画に位置づけられていると発表されています。しかし、池袋線では2015年に高架複々線化

工事が完了しています。新宿線での計画は池袋線に比べてかなり遅れており、かつ複々線化は予定されていません。

そもそも西武鉄道は、池袋線と同様に新宿線においても、特措法により運賃に特別加算する形で、同線の複々線化の工事費用を利用者から7年間にわたり先取り徴収（これは総額155億円でしたが）していましたが、住民らへの説明なしに突然工事開始の延長を申請し、運輸大臣は1995年3月20日に認可してしまっています。結局、2019年になって正式にこの計画は廃止になりました。JR新宿駅近くに新たに西武新宿駅を造る構想も幻になりました。

これは急行線のみを地下化して、地上線の通過電車本数を減らすことによって、沿線交通渋滞の緩和、運行電車本数増減を狙ったものでした。現在進行中の新宿線の工事は、立体化・踏切の解消のみであり、複々線化は計画されていません。また、西武新宿駅の移転はせず、新たな通路の設置が計画されています。このように、西武鉄道の新宿線に関わる改良方針は迷走し、場当たり的な印象を持ちます。同線の複々線化計画がないこと、首都圏私鉄幹線で唯一東京メトロ等との相互乗り入れしていない問題を含め、新宿線の混雑緩和、利便性向上に関する西武鉄道の方針には納得できません。

5、今後の計画によれば、ホーム上から転落を防止するため、当面は池袋－小竹向原間、池袋－小手指駅間等の特定の区間でおおよそ2030年代半ばまでのホームドア設備を目指すとなっています。約10年間もかかることになりますが、対応が遅過ぎると思います。

6、今般の運賃改定に当たって、都心部・郊外部での設備投資に要する費用を薄く広く御負担いただくため、短中距離帯はおおむね一定割合で偏らない改定とする一方、遠距離帯は観光需要創出・秩父地方活性化のため、改定幅を抑制するとの立場が示されています。その結果、池袋－西武秩父駅間での運賃は、ICカード利用で現行796円が800円になるだけでほぼ据置きです。その理由として観光需要創出、秩父地方活性化のためを挙げています。

秩父線は風光明媚ですてきな沿線ですが、利用者が少なく収支はかなりよくないと予想します。しかし、距離別運賃は他線と同じで、かつ通し運賃なので格安感があります。私は非常に気に入っているんですけども。ただ、今回の

運賃改定でさらに格安感が増します。しかし、短中距離間の利用者の負担増で、遠方の地域の観光需要創出・活性化費用を補う運賃制度には批判もあると思います。

7、車椅子利用等が目立つようになりました。乗降のために駅員が待機しており、すばらしい対応と思います。超高齢化社会を迎え、ますます利用者が増えたときに対応ができるのか疑問です。また、利用者にとっても心理的な負担もあるでしょう。駅員の手助けがなくても、基本的に乗り降りが可能となる技術的な改良を検討すべきです。先日、ちょうどJR西日本が可動式スロープを開発したというニュースを見ましたので、こういうこともできるのではないかなと思います。

8、踏切の安全対策も示されていますが、存在自体が危険でもあり、廃止が抜本策です。計画にないひばりヶ丘駅西側等の踏切なども非常に今混雑していますので、危険度が高い踏切の廃止策もやはり検討すべきだと思います。

最後に、今回の運賃改定に関連する制度についても意見を述べます。鉄道事業法による総括原価方式での運賃認可は、「能率的な経営のもと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かどうかを審査する」と定められていますが、今回の認可後に適正な利潤を超えて過剰な利潤を得るようになった場合、それをどのように確認し、どのように運賃の値下げを可能とする仕組みなのかが不明です。

10、韓国のソウル等では、広域電鉄の概念の下、国鉄、地下鉄、バスも含めて通し運賃制度を導入し、安価で移動ができるようになっています。そうした制度が日本にはなく、多数の鉄道事業者が乱立し、結果として消費者は高額な運賃支払いを強いられる場合が多くあります。せめて前述の乗継割引制度の充実を求めます。

11、過去には定期券利用者は格安で鉄道に乗っているとして悪者扱いされ、定期券割引率が引き下げられてきました。割引率の計算式が法定なのか、また定期券利用者の実際の1か月当たりの利用回数の実態を反映した割引率表示であるのかが疑問です。

12、西武鉄道の学生定期券は現状でもかなり安価であるところ、今回の値上げ対象としない方針によってさらに割安となります。しかし、民間企業が学

生・生徒だからといって格安の運賃を設定するのは、その社会的使命を考慮しても限界があると思います。国等からの補助金の必要性を感じます。

13、鉄道事業法を改正し、鉄道会社に運賃改定やダイヤ改正前に沿線自治体や利用者の意見を聞くための、例えば地域利用者等協議会のような組織を設ける必要があるように思います。最近では、京葉線の突然の大幅ダイヤ改正で大混乱になりました。西武鉄道の運賃やダイヤの改正等についても、事前に利用者の意見を聞く制度があればよかったと思います。

14、公聴会が単なるイベント化しているとの指摘が以前からあります。また、運輸審議会が利用者目線で機能してないとの指摘もあります。運賃認可申請どおりに認可すべきでないとの答申を行った実績は過去にはないように思いますが、今回の運賃改定審議でも、利用者目線を大事にさせていただきたく思います。

15、運輸審議会では、運賃を申請どおり認可することが妥当とした上で、要望事項を示すケースが多くありますが、要望がどのように実現しているかの事後確認、また要望が実現されなかった場合の措置も重要と思います。

16、鉄軌道業の情報提供ガイドラインにおいて、「鉄軌道事業者において情報提供するもの」、「国土交通省において情報提供するもの」のそれぞれにおいて、運賃改定申請時に情報提供するものが定められています。しかしながら、運営審議会ホームページの今回の西武鉄道の運賃改定申請に関するページでは、申請内容が僅か2ページで示されているだけです。実際には西武鉄道のホームページ上の申請内容資料、e-govにおけるパブコメ募集のための同社申請書を見つけましたが、改善すべきです。公述の在り方を含めた運輸審議会一般規則もリンクを張るべきです。

以上、最後申し上げたところは、先ほど確認しましたら既に改善されているようで、ありがとうございます。ただ、こういったことに気づかずお仕事されているということは、仏作って魂入れずという言葉もありますけれども、魂を忘れて仏も腐ってきているという、そんなようなことがないようにしていただきたいと思います。公共料金の制度がなぜ存在しているのかについて、いま一度立ち戻ってお考えいただき、豊かな国民生活を実現するべく御尽力いただきたいと思います。

今日はどうもありがとうございました。

(3) 運輸審議会委員からの質問

【大石委員】

私からは、運賃改定が必要な理由と、それから利用者への説明について、2点御質問をさせていただきたいと思います。

もう既に冒頭陳述でも御説明いただいた点ではありますが、まず1点目、コロナによる大きな打撃を乗り越えて、二十数年ぶりの運賃改定申請であることは承知しておりますが、西武鉄道が今回の運賃改定申請に至った理由について、これまでの経営状況、それから現在の経営環境、今後取り組むべき課題等を踏まえ、具体的かつ定量的に御説明いただけますとありがたいです。

続きまして、2点目、今回の運賃改定について、パブリックコメントなどでは値上げ幅が大きいとの声も寄せられております。これについて、どのような利用者サービスの充実を考えておられるのか。また、消費者の理解を得るために、どのような内容や方法で周知や説明を行っていかれる予定なのか、教えてください。

よろしく願いいたします。

【町田 明（取締役 常務執行役員 鉄道本部長）】

西武鉄道株式会社取締役常務執行役員鉄道本部長の町田明でございます。

まず1点目、当社が運賃改定に至った理由について御説明いたします。これまでの経営状況でございますが、2004年の上場廃止以後、グループの再編、再上場に向けた財務体質の改善に取り組み、リーマンショック、東日本大震災など厳しい経営環境が続いた中でも順調に経営を進めてまいりました。コロナ禍前におきましては、おおむね年間輸送人員が6.6億人、鉄道事業の営業損益は約250億円、年間設備投資額は約300億円程度でございました。

その後、コロナ禍による深刻な打撃を受け、2020年度は年間輸送人員4.7億人まで減少し、これを受け、安全に支障のない範囲で費用や人件費、緊急的な費用の削減を行ったものの、約36億円の営業損失を計上するに至

ったところでございます。

足元、コロナ禍を経て輸送需要も回復傾向にはございますが、2023年度の通勤定期輸送人員は、コロナ禍前の2018年度と比較して約82.6%の水準にとどまっており、今後もこのアフターコロナにおける生活様式の定着により、コロナ前には戻らないと見込んでございます。

今後の取り組むべき課題について、コロナ禍での緊急措置的な設備投資の抑制もございました関係で、各種設備や車両の老朽化が進んでございます。これらの老朽設備の更新が課題であるほか、バリアフリーやカーボンニュートラルなどの社会的要請への対応も必要と考えてございます。

具体的な取組としましては、安全・安心なサービスを提供するためのホームドア整備、踏切安全対策、自然災害対策などのほか、沿線価値向上として連続立体交差事業、車両更新、そのほかデジタル化や人材確保を見据えた労務環境改善も必要と考えています。

これから多様化・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、今後、年間400億円規模の継続的な設備投資が必要と考えてございます。これら設備投資に伴う減価償却費の増加に加え、昨今の物価上昇による経費・人件費の増加を考慮すると、運賃算定の基礎となる適正な総括原価は、平年度である令和8年度から10年度において、年間平均1,134億円となる見込みです。一方、運賃改定を実施しない場合の総収入は年間平均987億円と推計されることから、差引き147億円の不足となり、収支率は87%と大幅に悪化する見込みです。永続的に鉄道事業を運営し、安全・安心なサービスをお客様に提供するため、これら不足する費用の一部についてお客様に御負担をお願いいたしたく、このたび運賃改定を申請させていただいた次第でございます。

また、お客様に対するサービスの充実や運賃改定の周知について御説明いたします。直近ではコロナ禍からの一定程度の需要回復を受けまして、2024年には新宿線において、平日日中時間帯の運転本数を増便させたほか、今年に入り一部終電車の繰下げ、優等列車の10両化などを行いました。今後2026年度には、新宿線にて特急小江戸号に代わる新たな有料着席サービスを導入する予定です。その他継続的な車両更新、駅舎改良、新たな決済サービス

の導入など、お客様にとっての移動サービスの改善、快適性の向上を図ってまいります。

また、お客様の理解を得るための周知方法につきましては、駅構内・車内へのポスターによる告知のほか、毎月発行している当社広報紙、ホームページ、西武線アプリ等の活用、デジタルサイネージでの放映により周知してまいります。また、御認可いただいた暁には、特設ホームページなどにより情報提供をさらに充実させる予定であり、運賃改定の内容に加え、これまでの西武鉄道の取組、今後の設備投資計画など、収受した運賃がどのようにお客様に還元されるのかを分かりやすく提示し、お客様へのサービス向上のため、かつ永続的・良質かつ快適な鉄道サービスを提供していくための運賃改定である旨をお客様に理解いただけるよう、情報提供に努めてまいります。

以上でございます。

【二村委員】

では、輸送量推計、また沿線価値向上に関する御質問を申し上げます。

沿線人口が緩やかな減少をたどる中での、今回の需要推計の考え方について御説明いただきたく存じます。

また、公述書によりますと、鉄道事業を永続的に運営していくための今後の取組として沿線価値の向上を挙げていらっしゃると思います。具体的な内容として、鉄道の利便性向上に加えて、駅周辺まちづくりへの大規模投資や環境配慮など、大きな視野に立った施策もあるようですけれども、この沿線価値の向上についての考え方についてお聞かせいただきたく存じます。

また、この沿線価値の向上ですけれども、鉄道の需要創出につながる取組であると思われます。このような取組を含めた鉄道需要創出の戦略について、お聞かせいただきたく存じます。

以上でございます。

【齊原 潤（鉄道本部 計画管理部 ジェネラルマネジャー）】

西武鉄道株式会社鉄道本部計画管理部ジェネラルマネジャーの齊原潤でございます。

御質問事項の１点目、需要推計の考え方について御説明いたします。国立社会保障・人口問題研究所が２０２３年１２月に公表いたしました日本の地域別将来推計人口によりますと、西武線沿線である東京都、埼玉県の５区２３市町計２８自治体の人口推計は、２０３０年度をピークに減少傾向となり、また、沿線の生産年齢人口は２０２５年度をピークに減少傾向となります。当社の通勤定期旅客と定期外旅客と沿線の生産年齢人口は高い相関がございますため、通勤定期・定期外旅客の輸送需要は２０２５年度をピークに、その後減少傾向になると推計いたしました。一方、通学定期は、沿線の１５歳から２４歳の夜間人口が今後横ばい傾向であり、また沿線の従学人口が今後増加することは想定し難いことから、２０２４年度推計輸送人員を維持するものと推計いたしました。

御質問事項の２点目及び３点目、沿線価値向上に関する考え方、鉄道需要創出の戦略に関して御説明いたします。西武グループでは「住みたいまち・訪れたいまちづくり」を取り組むべき重要テーマの一つに据えており、沿線地域の発展に貢献し、住みたい沿線を実現していくことが重要と考えております。そのためには、単なる鉄道運行の改善だけではなく、ほかの鉄道や２次交通を含めた面的な交通ネットワークの改善が不可欠です。

特に新宿線は将来的な成長余力も多く、次世代の新宿線として重要なターゲットと考えております。現在３区間にて進めている連続立体交差事業、駅前再開発を契機とした郊外拠点の整備、これらを通した２次交通との結節強化。都心側では新宿地下通路整備による他社線との乗換利便性向上、加えて新たな優良着席サービスの提供、運行ダイヤの改善を行い、新宿線を中心とした交通ネットワークの面的充実を目指してまいります。あわせて、沿線地域活性化に向けた取組がこれまで必ずしも十分でなかったことも踏まえ、これからは沿線地域との積極的な協働を意識したエリアマネジメントなど、ソフト的なまちづくり施策を進めてまいります。

新宿線はいまだに踏切も多く、池袋線と比較し後れを取っているという指摘もございます。御指摘は真摯に受け止め、積極的な設備投資、沿線自治体との連携等を通して次世代の新宿線、ひいては西武線全体で住みたい沿線、選ばれる沿線を目指してまいります。

以上でございます。

【吉田委員】

私からは、安全・安心なサービス、それとカーボンニュートラルについて3点お聞きしたく存じます。

まず、安全・安心なサービスの追求のため、ホームドアの整備を最優先で進めるとお聞きしております。バリアフリーに関して、ホームドア整備のほかに取り組んでいることがあれば教えていただきたいと存じます。

次に、自然災害などの非常時における安全・安心の施策として、沿線自治体・地域との連携強化をなさるという説明がありましたが、具体的にどのような取組なのかを教えていただきたいのでお願いします。

最後に、環境への取組とし、サステナ車両の導入を進めるとのことですが、サステナ車両を導入するメリットやサステナ車両の使用期間について、また冒頭陳述で御説明いただいた取組以外に、カーボンニュートラルの実現に向けて取り組んでいることがあれば、御説明いただきたいと存じます。よろしくお願いします。

【齊原 潤（鉄道本部 計画管理部 ジェネラルマネジャー）】

先ほどの質問に続けて回答させていただきます。

御質問事項の1点目、ホームドア以外のバリアフリーに関する取組について御説明いたします。当社では1日当たり乗降客数3,000人以上の駅での段差改良が完了しており、一定程度バリアフリー化が達成されてはおりますが、さらなるバリアフリー対応として、ホームドア整備のほかに、列車の運行情報を提供する情報提供設備の設置、ホームの内側を示す内方線付点状ブロックの整備、ホームと車両の間の段差や隙間の解消などを進めてまいります。これらのバリアフリー施設の整備は鉄道駅バリアフリー料金を活用し進めてきたところですが、運賃改定に伴い鉄道駅バリアフリー料金の収受が終了するものの、バリアフリー施設の整備は継続して実施してまいります。

御質問事項の2点目、自然災害などの非常時における安全・安心の施策に関する御質問について御説明いたします。当社では独自の取組といたしまして、

「駅まちレジリエンス」をテーマに、発災時の対応力の強化を目的として、災害時における駅でのサービスの拡充を図る施策を展開しております。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の強化や、沿線自治体・地域・他企業との共同施策など、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を進めております。

2025年1月からは、所沢市と共同で所沢市を駅まちレジリエンスのモデル駅と設定し、駅における発災時のサービス提供と運用の検証を西武線の各駅に先行して開始し、3月13日には所沢駅におきまして、当社初となる駅まちレジリエンス震災時のサービス提供訓練を実施し、災害発生時を想定して駅施設の被害状況の確認、各種サービス提供の手順の確認のほか、所沢市と連携した情報伝達訓練を実施いたしました。今後もこうした取組の輪を広げていくとともに、連携協力内容の拡充などに取り組んでまいります。

御質問事項の3点目、他社から譲受したVVVFインバータ制御車両を、当社独自の呼称として定義しておりますいわゆるサステナ車両について御説明いたします。当社では、2030年度までのVVVFインバータ制御車両比率100%達成を目標としておりますが、約300両超、保有車両のおよそ4分の1という大規模な車両の入替えが必要となるため、車両メーカーの製造体制の観点から、車両の新造のみでは達成し得ない目標と考えております。導入コストの観点もございしますが、VVVFインバータ制御車両比率100%という目標達成には、車両の製作調達の観点からサステナ車両の活用が必須です。

なお、現時点でサステナ車両の使用期限は明確に定めてはおりませんが、導入に当たり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おりません。

そのほか、カーボンニュートラルの実現に向けた取組としては、鉄道業界全体で推進している脱炭素社会への貢献、西武グループ環境方針に基づき2024年1月1日より、西武線全線で使用する全ての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排出量ゼロで運行しております。電力

会社が提供する再エネ電力メニューを導入することにより、環境価値がついた電力による通年・全路線・全列車での運行を実現しており、年間約15万7,000トンのCO₂の排出を実質ゼロとしております。加えて、武蔵丘車両検修場の屋根を活用したメガソーラー発電、回生電力貯蔵装置や駅舎補助電源装置の設置など、カーボンニュートラル実現に向けた様々な取組を行っております。

以上でございます。

【白石会長代理】

デジタル化関連について2つ質問をさせていただきます。

1つ目ですが、沿線人口や労働力の減少に加えて、物価高騰、人手不足対応などによるコスト増が見込まれる中で、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とされていますけれども、その考え方、具体的な取組、さらに今後の事業創造や中長期的に目指す姿について御説明ください。

2つ目です。駅業務のスマート化やワンマン運転などにより、省人化・効率化を進めるに当たって、利便性、特に高齢者、障害のある利用者、外国人観光客などの利便性ですけれども、また安全を確保するための取組について御説明をお願いいたします。

【齊原 潤（鉄道本部 計画管理部 ジェネラルマネジャー）】

先ほどの質問に続けて回答させていただきます。

御質問の1点目、攻めと守りのデジタル化施策について御説明いたします。当社では安全・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べく、攻めと守りの両面からデジタル化を実施しております。DX（デジタルトランスフォーメーション）の視点から、業務上の課題解決に取り組む公募制プログラムを実施するなど、デジタル変革マインドを醸成するとともに、デジタル技術を活用し、さらなるお客様サービスの高度化や業務の効率化を図っております。

攻めの取組の1例といたしましては、2024年12月より、クレジットカ

ードや対応するスマートフォンなどで利用可能なタッチ決済による乗車サービスの実証実験をターミナル駅、観光地周辺など21駅にて開始いたしました。今後はQRコードを活用した乗車券やタッチ決済のサービス範囲を拡大するなど、乗車券のデジタル化を促進するとともに、磁気乗車券を順次廃止し、持続可能なシステムへの移行を進めてまいります。

次に、守りの取組の例としては、新技術による省力化を企図した施策として、無線式列車制御システムの導入を進めております。2023年度より多摩川線において実証実験を進めており、他鉄道事業者の動向も見据えながら、2030年度に全線への導入を目指しております。そのほか、駅や運転業務及び施設のメンテナンスなど、デジタル技術の活用による高度化・効率化を行い、さらに施設の老朽化や保有施設量の増加による検査コストの増加、技術者不足といった課題に対処するため、検査業務などの効率化を推進するなど、コンディション・ベスト・メンテナンス(CBM)の導入を推進していくことで、永続的な事業運営体制の構築を進めてまいります。

足元ではこれらの施策を進めていくところですが、長期的にはさらなる人員や要員の不足、輸送需要の減少も予期されます。事業を永続的に運営していくべく、人によらないメンテナンスやオペレーションの実現、デジタルを活用した駅の地域における拠点化、新たなビジネスの創出などを長期的に目指していきたいと考えております。

御質問事項の2点目、駅業務のスマート化、ワンマン運転などにおいて、利便性や安全性を確保する取組について御説明いたします。駅業務のスマート化は、今後の労働力不足に鑑み、駅の業務体制を見直す取組でございます。一部の駅におきまして、駅係員における窓口での御案内を見直し、駅係員が遠隔でインターホンにより御案内する体制へと変更しておりますが、筆談への対応やインターホンの設置位置の配慮などを行っております。また、乗降時の介助対応についても、電話や当社のウェブサイトから問合せのほか、現在専用のインターネット予約システムの構築を進めており、どなたにも御不便なく御利用いただけるよう整備を進めております。さらに、防犯カメラを増設し安全性に配慮したほか、異常時には必要に応じて対象駅または近隣駅の係員が対応する体制としております。

ワンマン運転につきましては、各種設備により安全運行を確保しながら、支線系統において実施しております。１９９６年より多摩川線にて開始し、以降１９９８年に国分寺－萩山駅間、２００３年に飯能－西武秩父駅間、２０１３年に萩山－多摩湖駅間と順次対象区間を拡大してまいりました。ワンマン化に際しては、ホーム上の安全監視を行うカメラやモニターの増設、車内の非常通報装置の設置などの安全対策を行っております。また、さらなる安全性向上を目指し、車両側面に設置したカメラの映像から、車両へのお客様の接近を検知するシステムの導入検討も進めております。

当社では、省力化・効率化を進めているものの、安全最優先の意識を持って事業運営を行うという安全方針は決して揺るがず、ホームドアや内方線付点状ブロックの整備などのホーム上の安全対策、高規格な踏切支障検知装置、踏切異常検知システムなどの踏切の安全対策、車両の防犯カメラ整備などの車内の安全・安心の確保を当社の設備投資を最優先事項として取り組んでおります。

以上です。

【三浦委員】

それでは、働きがい向上に関しまして、２点お伺いいたします。

人材確保のために、現業施設の建て替えなどによる労務環境の改善等によって従業員の満足度を向上させることや、新卒初任給や既存従業員の賃金の引上げ等の処遇改善を進めるということですが、労務環境の改善や賃上げ以外の御社における働きがいとは何か。また、その向上に向けて取り組んでいることがあれば教えていただきたいと思います。さらに、離職者を引き留めるための具体的な取組として、それら以外の工夫があれば教えていただきたいと思います。よろしくお願いします。

【町田 明（取締役 常務執行役員 鉄道本部長）】

西武鉄道株式会社取締役常務執行役員鉄道本部長の町田明でございます。御質問いただいた内容について御回答させていただきます。

「働きがい」というお言葉がございました。当社の働きがいとは、従業員の

一人一人が西武グループ、西武鉄道の一員として誇りを持ち、自らの仕事にやりがいを見だし、最大限の能力を発揮し満足していることを指すものと考えてございます。

西武グループでは、「でかける人を、ほほえむ人へ」とともに「はたらく人を、ほほえむ人へ」をスローガンに掲げ、お客様とともに働く人も笑顔になれることが重要であると考えてございます。

これらを実現するために、西武グループとしては人材戦略を定め、人財スキル、人員数の確保、働きがいのある組織づくりを目指しております。おのこの従業員が持つキャリアや能力を最大限生かせる組織を目標としており、従業員と企業の成長を両立できる組織づくりが重要と考えております。

働きがい向上に向けた具体的な取組としては、従業員のエンゲージメント調査、社内公募制度、各種勤務評価制度の充実に取り組んでおります。まず、従業員のエンゲージメント調査を定期的の実施することで、課題の洗い出しやアクションプランの検討に生かしております。また、従業員が望むキャリアの実現に向けて、定期的に希望するキャリアを申告できる仕組みを整備し、社内に必要な人材を募集し応募できる社内公募制度を導入しております。そのほか、従業員の活躍を後押しし柔軟な働き方を実現すべく、育児休業の取得促進や短時間勤務利用範囲の拡充など、従業員のニーズに合わせて勤務制度を整備しております。さらに、従業員の納得度を高める評価の実現を企図し、従業員本人の頑張りや挑戦を適切に反映できるような評価制度を整備いたしました。

賃金引上げなどの処遇改善、現業施設建て替えなどの労務環境改善はもちろんですが、このような制度づくりを通して、鉄道事業担う人材の確保、特に鉄道事業におきましては安全・安心の確保に向けて経験が非常に物を言いますので、引き続き長く働いていただくための定着率の向上を目指してございます。

以上でございます。

(4) 申請者による最終陳述

【小川 周一郎（代表取締役社長）】

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、当社が申請いたしました鉄道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、申請者として御礼を申し上げます。

運輸審議会の皆様におかれましては、長期間にわたり申請内容とその事情、背景をお聞き取りくださいます、誠にありがとうございました。

また、本日、一般公述をいただきました細川様も、条件付を御容認のお立場から様々な御意見をお寄せいただきましたことに感謝申し上げます。本運賃改定に限らず、今後の当社の経営に関する御懸念も含め御意見を頂戴したものと受け止めておりますが、これらの点について、簡単ではありますが当社の見解を述べさせていただきます。

1 点目、移動の快適性、混雑率に関して御意見をいただきました。当社の池袋線、新宿線の混雑区間での朝ラッシュ時の混雑率は、1990年代には190%を超えておりましたが、その後の池袋線複々線化や長編成化などの輸送力増強施策により、コロナ禍前にはおおむね150%程度、以降コロナ禍を経た後、足元の2024年度は池袋線133%、新宿線145%となっております。今後おおむね同程度の水準が継続し、長期的には輸送需要の減少に伴い混雑率も減ずると考えておりますが、鉄道事業者としても、運行形態の見直しや混雑状況の提供により、輸送需要の平準化を通じ、一層の混雑緩和を目指してまいります。

2 点目、特急列車や座席指定列車に関して御意見をいただきました。総じて新宿線を軽視しているのではないかと御懸念もございましたが、「次世代の新宿線へ」をスローガンに、新宿線への設備投資や輸送改善を積極的に図っております。新宿線特急レッドアローの置換えについても利用状況を踏まえ、多くのお客様によりよいサービスを提供すべく、ライナー型車両の導入を検討しております。そのほか、頂戴いたしました御意見につきましても、よりよいサービスが提供できますよう検討してまいります。

3 点目、連絡運輸や相互直通運転に関して御意見をいただきました。他の鉄道事業者との乗継割引は、様々な企画券を通年で発行し実施しておりますが、その内容によっては割引によって生じる減少分の負担が全線のお客様に及ぶため、慎重な議論が必要と考えております。

また、輸送障害発生時の定期券利用者様への返金は、御利用区間にかかわらず運送約款に基づき対応しております。御提案いただいた練馬駅から小竹向原間の往復運転については、設備の都合上困難ではございますが、輸送障害自体の削減及び輸送障害発生時の影響低減は重要と考えており、各種設備の二重化、ホームドアの整備など、輸送障害を減らす取組、さらには列車の運行情報を表示するディスプレイや西武線アプリでの在線情報の提供など、輸送障害発生時の情報提供の強化も進めておりますので、御理解を賜ればと存じます。

4点目、新宿線における地下急行線計画に関して御意見をいただきました。この計画は社会情勢の変化を踏まえ、輸送力増強により混雑緩和などの当初の目的が一定程度達成されることが見込まれたため、計画変更をいたしました。今後の改良計画につきましても、東京都内の3区間にて連続立体交差事業を進めており、来月には東村山駅にて下り線高架ホームを使用開始いたします。また、西武新宿駅からつながる地下通路の整備も進め、乗換え利便性の向上も図ります。繰り返すにはなりますが、「次世代の新宿線へ」をスローガンに、新宿線の一層の利便性向上に向けて西武鉄道として一丸となって取り組んでおりますので、御理解を賜ればと存じます。

5点目、ホームドアの整備期間に関して御意見をいただきました。ホームドアの整備には、設計検討も含め、稼働までに3年以上の期間を要します。社会的に建設業界の人手不足が叫ばれる中、技術者や協力企業の確保を進めておりますが、ホームドアにかかわらず工事量が増大する中で最大限検討した結果の整備計画である旨、御理解いただきたく考えております。

6点目、距離別の運賃の御負担に関して御意見をいただきました。今回の運賃改定において、短中距離の運賃は、都心部に近いエリアで実施している連続立体交差事業やホームドア整備などの設備投資を踏まえ設定したものであり、短中距離利用者の負担によって、閑散区間の維持を行うという内部補填の考え方によるものではございません。一方、遠距離帯は自家用車などの競合する交通手段を踏まえた企業戦略及び地方活性化という社会的課題への対応に鑑み設定させていただいたものです。これら運賃設定の趣旨について御理解いただきたく考えております。

7 点目、車椅子御利用者への対応に関しまして御意見をいただきました。御意見をいただいた車椅子御利用者の単独状況に対しては、ホームと車両との段差や隙間を縮小すべく、ホームのかさ上げ工事などを進めております。また、乗降に際し係員の介助が必要な方に対しても、より便利に御予約いただける予約システムの構築など、利便性の向上に向けた取組を進めております。

8 点目、踏切道の廃止に関しまして御意見をいただきました。当社としても根本的な踏切道の安全対策は、踏切道自体の廃止と考えておりますが、その計画は道路管理者との協議、行政での議決などが必要であり、当社のみでは進められない事業でございますので、関係する行政機関との連携を強めてまいります。

最後に、今回運賃改定申請に至った背景及び経営環境について、繰り返しとなり恐縮ではございますが、3 点述べさせていただきます。

1 点目、輸送事業について、コロナ禍は当社にとって今まで経験したことのない危機でございました。その後一定程度需要の回復も見られたものの、コロナ禍以前への回復は考えづらい状況であり、当社の経営に非常に大きな影響を与えていることを改めて御理解いただきたく思います。

2 点目、我々は公共交通機関として、連続立体交差事業、ホームドア整備、社会的に様々な課題への対応を求められております。加えて、数多くの御意見を頂戴している新宿線の利便性向上、鉄道ネットワークの改善など、非常に多くのことを取り組まなければならない状況にあります。そして、その原資の確保が課題であることを改めて御理解いただきたく思います。

3 点目、永続的に鉄道事業を運営していくためには、現場の力が必要不可欠です。物価高が続く中、現場で働く社員の処遇改善、これは重要な経営課題である点、御理解いただきたく思います。

当社は前身である武蔵野鉄道の明治 45 年の設立から、この 5 月で設立 113 年を迎えました。これまでと同様、安全・安心なサービスの提供を事業の根幹とするとともに、住みたい沿線、訪れたい沿線を創り、さらには沿線の未来を創っていくという強い思いを基に事業に当たってまいります。運輸審議会の皆様におかれましては、当社の置かれている事情を御賢察いただき御審議いただきますよう、改めてお願い申し上げます。

本日は、当社の申請事案に関する公聴会を開催していただきましたことに、改めて御礼申し上げます。誠にありがとうございました。

以上