

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関する審議（１回目）

１．日 時

令和７年３月２７日（木） １０：３０～１１：４５

２．場 所

国土交通省 ４号館３階 運輸審議会審議室

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

＜国土交通省＞

鉄道局：栗原旅客輸送業務監理室長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 波々伯部、高崎、藤澤、増田、廣井、藤間

４．議事概要

○ 鉄道局から、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係る申請内容について、説明した。

○ 運輸審議会委員からは、

- ① これまでの経営状況や現状の課題を踏まえ、全体像を一度ストーリーでご説明いただき、併せて減価償却費の年度別推移、今後の見通しを教えてください。
- ② 今回の運賃改定と同時に鉄道駅バリアフリー料金の加算は終了し、その代わり、値上げによる増収分をバリアフリー設備の整備に充てていくという話だが、それでも足りない場合はさらに鉄道駅バリアフリー料金を加算することはあり得るのか。
- ③ 今回研究開発費は計上していないが、研究開発は行っているはずである。その費用はどこに含まれるのか。
- ④ 資料 P11 の需要見通しにおいて、通学定期の令和６年度（推定）輸送量である 81,351 千人を平年度も含めて横置きしていることの合理性はあるのか。同じ水準でいつまでも続くという見込みは不自然、合理的ではないような気がする。
- ⑤ 需要予測において、通勤定期はどのように算出したのか。
- ⑥ 定期外、通勤定期と通学定期の比率は、何か特徴はあるのか。関東の私鉄は概ねこのような傾向か。
- ⑦ 改定時に通学定期の運賃を据え置くか上げるかというのは、各社の姿勢の差が

出ているということか。家計への配慮の姿勢の違いか。

- ⑧ 収入原価総括表にある動力費等が令和5年度から6年度にかけて2割上がっている。これは、他社対比上昇幅が大きいと思われるがいかがか。
 - ⑨ 資料 P9 収入原価総括表の1行目の旅客運賃収入は令和7年度が948億円となっているが、P10の収入原価（平年度内訳）の旅客運賃収入の令和8年度は901億円と47億円下がる。鉄道駅バリアフリー料金のありなしの差があると説明があったが、47億円は全て上記要因と考えていいのか。
 - ⑩ 新算定要領の減価償却費の前倒しはしていないという話だが、前倒しをする必要がないからか。
 - ⑪ 山口線は適正コストから外すという特殊なものだと伺ったが、この辺りは採算的にどうなっているのか。
- 等の質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 承知した。次回資料をご用意させていただく。（令和7年4月10日配付資料 P25 参照）
- ② 今回の運賃改定にあわせて鉄道駅バリアフリー料金を一度廃止するものの、制度上さらにバリアフリー設備への投資を増やす、前倒しをするなどプラスをしていくときに再度鉄道駅バリアフリー料金を設定することは認められる。その場合は、運賃改定時に計上した減価償却費を精査の上、利用者からの二重取りにならないことの確認は必要。
- ③ 研究開発に係る費用が一般の人件費、経費の中に入っているかもしれないが、事業者の決算上、研究開発費として計上していない。
- ④ 令和6年度は上期の実績は出ているため、基本的に令和6年度上期までの実績をベースに、下期を推計の上で年度の需要見通しの推計をしている。また横置きについては、通学定期輸送人員と沿線15歳以上従学人口の相関が認められる中で、これまで両者とも減少傾向にあった。今後も減少傾向となることが想定されるが、企業努力等により、令和6年度の輸送量推計値を維持して推移するものとしている。
- ⑤ 沿線生産年齢人口を基に輸送量を推計した。
- ⑥ 各社の傾向は確認するが、定期外と定期の関係では、他社と比べてそれほど違いはない。（令和7年4月10日配付資料 P31 参照）
- ⑦ 例えば関東圏では、京王電鉄や京急電鉄はここ2、3年の間に値上げを実施しているが、同様の形で通学定期は上げておらず、どちらかというとならぬ圏では全体として家計負担に配慮した形であるが通学定期の値上げを行っている。
- ⑧ 令和6年度については、電力需要契約から算出する基準契約単価を基に算出している。
- ⑨ 輸送人員の減少にかかる減収と鉄道駅バリアフリー料金の廃止との兼ね合い

で47億円の差が生じている。(令和7年4月10日配付資料P32 参照)

⑩ 然り。本申請においては、その必要はない。

⑪ 通常の路線とは違い、山口線はゴムタイヤを付けた車両が走っており、列車の走行形態が異なる。適正コストとして他事業者と比較するのは難しいため、同線のコストは、適正コストの対象から抜いて別で算出している。なお、山口線においても運賃体系は他線と同様のものであり、路線毎に収支を算出していない。等の回答があった。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。