

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（２回目）

１．日 時

令和７年４月１０日（木） １０：３０～１２：１０

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：尾崎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、日下、増田、藤間

４．議事概要

- 鉄道局から、西武鉄道株式会社（以下「西武鉄道」という。）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 申請者が「人材確保のための処遇改善が急務である」「今後も継続的に処遇改善を図る」としている割には、収入原価算定上、平年度（令和８～１０年度）の人件費上昇率を低く見込んでおり、結果として物価上昇率を下回る形になっているが、所管局としてどのように考えているのか。
 - ② 通学定期に係る推計に際し、これまで減少傾向にあった「沿線従学人口」は、将来の推計値が存在しないことから推計には使用できない。一方で「１５～２４歳の夜間人口」の将来予測が横ばいとなっていることから、それを踏まえて通学定期輸送人員も横ばいとして推計しているのか。
 - ③ 通学定期輸送人員を自助努力で維持するとの説明だったが、自助努力とはどのようなことを指すのか。また、仮に通学定期輸送人員が維持できなかった場合、運賃改定以外の場面に影響を及ぼすことはあるのか。
 - ④ 逸走率の算定に関し、具体的な競合路線を教えてください。
 - ⑤ ＶＶＶＦインバーター制御車両のシェアを上げたい理由は何か。また、中古車両を購入するとのことだが、新造車両を導入する場合に比べどの程度安くなるのか。導入後はどの位使用することを想定しているのか。

- ⑥ 西武鉄道ではすでにカーボンフリーの状態では営業が行われているが、これに加えて非化石証書の調達に関して、何故これほど早く対応したのか。
 - ⑦ 観光に係る特急車両について、今後増やす計画はあるのか。
- 等の質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 政府の物価安定目標は 2.0%であり、西武鉄道としてもベースアップ率はこれを上回る数値の設定を目指したところ。令和 6～10 年度までのベースアップ率を単純平均で算出すると 2.3%ポイントとなっており、当局としても現実的で妥当な数字であると考えている。
 - ② 沿線従学人口は減少傾向にあるが、西武鉄道の沿線価値を高めるための努力等により、通学定期輸送人員は維持する形で試算していると聞いている。
 - ③ 事業者からは、沿線価値を高め、沿線従学人口だけでなく沿線人口そのものを増やしていくことを意図していると聞いている。仮に想定より通学定期輸送人員が減少してしまった場合は、減収という形になって影響する。
 - ④ 東武鉄道と J R 東日本である。
 - ⑤ シェア拡大の理由及び費用については確認する。(令和 7 年 4 月 17 日配付資料 P2～3 参照)
事業者からは 16～20 年程度で車両の電気系統の更新を行うと聞いているため、一つの目安ではあるがサステナ車両についても更新後、更に 16 年程度使用することができる。
 - ⑥ 確認する。(令和 7 年 4 月 17 日配付資料 P4 参照)
 - ⑦ 観光用の特急列車について、今後増やす計画については承知していない。
- 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。