

2025年3月14日

## 鉄道旅客運賃の改定を申請しました

～持続的な鉄道事業運営と良質かつ快適なサービス提供のために～

西武鉄道株式会社（本社：埼玉県所沢市、社長：小川 周一郎）は、本日、2026年3月（予定）の改定実施に向けて、国土交通大臣宛に鉄道旅客運賃の変更認可申請を行いました。

当社は、常に「安全・安心」を基本に、良質かつ快適なサービスを提供し、東京・埼玉エリアにおいて通勤・通学・観光など、お客さまの生活に欠かせない公共交通機関として事業を運営してまいりました。

しかしながら、テレワークの定着などのアフターコロナの生活様式の浸透や少子高齢化の進展などにより、輸送需要はコロナ禍以前の水準までは回復が見込めない状況にあります。運行ダイヤや保有車両数の適正化などの経営努力を重ねてきたものの、人手不足や資材価格高騰など経費増加の懸念もあり、厳しい経営環境が継続する見込みです。

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や、人財を確保するための従業員の処遇改善、職場環境改善が不可欠です。さらにホームドアなどのバリアフリー設備のさらなる整備やカーボンニュートラル実現への取り組みなども、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。

つきましては、持続的に鉄道事業を運営し、お客さまへ良質かつ快適なサービスを提供するため、当社の経営努力を前提としたうえで、不足する費用の一部についてご利用されるお客さまにご負担をお願いしたく、2002年以来24年ぶり（消費税率変更によるものを除く）となる鉄道旅客運賃の変更認可申請を行いました。

引き続き「安全・安心」を基本に、「住みたい沿線」「訪れたい沿線」を実現するとともに、良質かつ快適なサービスを提供すべく事業を運営してまいりますので、何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

### <主な申請内容>

1. 実施予定時期 2026年3月
2. 改定率等 改定率10.7% 増収率8.4%  
※現行運賃に鉄道駅バリアフリー料金を含めた場合の改定率・増収率です
3. 普通運賃
  - ・ 初乗りは現行水準と比較して10円程度の値上げ ICカード：157円※ → 169円
  - ・ 観光需要創出・秩父地方活性化のため、遠距離帯は改定幅を抑制  
(例)池袋～西武秩父間 ICカード：796円※ → 800円 ※鉄道駅バリアフリー料金を含んだ額です
4. 通勤・通学定期
  - ・ 通勤定期は、概ね対キロ区間ごとの普通運賃の値上げ幅に合わせた改定とする
  - ・ 通学定期は、家計負担に配慮し据置とする
5. その他
  - ・ 鉄道駅バリアフリー料金制度による運賃への鉄道駅バリアフリー料金の加算は、今回の運賃改定にあわせ廃止とする（施設整備は継続して実施）

## 鉄道旅客運賃の改定申請について

## 1. 鉄道事業の概要

西武鉄道は、前身である武蔵野鉄道の会社創立以来、地域・社会とともに 100 年を超える年月を歩みながら、「安全・安心」を基本にさまざまな取組みを推進してまいりました。

当社の鉄道事業は、池袋線・新宿線の 2 つの幹線と 10 の支線からなる計 12 路線、旅客営業キロ 176.6km 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、お客さま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。

当社線は、通勤通学路線という側面が強い一方、秩父・飯能エリアや、川越エリア、西武園ゆうえんちやベルーナドームといった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。

輸送人員については、従前は沿線人口の増加などにより増加基調にあり、2018 年度は 1 日あたり約 182 万人のお客さまにご利用いただいておりましたが、新型コロナウイルス感染症の流行により、2020 年度は 1 日あたり約 129 万人まで大幅に減少いたしました。その後、2023 年度は 1 日あたり約 160 万人まで回復したものの、テレワークの定着などのアフターコロナの生活様式の浸透や少子高齢化の進展などにより、特に通勤定期を中心として輸送需要は、コロナ禍以前の水準までは回復が見込めない状況にあります。

一方で、運行ダイヤや保有車両数の適正化などの経営努力を重ねてきたものの、目下物価は継続的に上昇しており、鉄道事業に係る経費は今後も増加していくことが見込まれます。また、人財確保の観点では、鉄道分野の有効求人倍率は 2022 年度 3.59 倍（全産業平均 1.19 倍）<sup>1</sup>で、非常に人財確保が困難な状況となりつつあります。地域の足として鉄道事業を永続的に運営していくうえで、さらなる固定費削減、人財確保、デジタル技術を活用した省力化が必要であると考えております。

## 2. これまでの取組み

西武グループの経営理念を表したものであると同時に、私たちが取り組むすべての活動の出発点、目指すべきゴールを示すものとして 2006 年に定めた「グループビジョン」のスローガン「でかける人を、ほほえむ人へ。」のもと、お客さまの“行動”と“感動”を創り出すことを目指し、事業を進めてまいりました。

鉄道事業においては、常に「安全・安心」を基本に、お客さまのニーズを誠実に受け止め、良質なサービスの提供に努めてまいりました。安全性の向上においては、連続立体交差事業や踏切支障検知装置の高規格化、自然災害への備えとして法面改良などの取組みを進めてまいりました。

---

<sup>1</sup> 交通政策審議会陸上交通分科会 令和 6 年度第 1 回鉄道部会 2024 年 8 月 1 日 資料 P.60 より

その他にも、バリアフリー設備の充実を含むサービス向上策や、温室効果ガスの排出削減などの環境対策の取組みも進めております。

## (1) 安全性の向上

### ① 連続立体交差事業

踏切での慢性的な交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上、地域の一体化へ向け、これまで連続立体交差事業を進めてまいりました。

池袋線においては、1971年の桜台～石神井公園駅間高架複々線化事業の都市計画決定を皮切りに事業を進め、2012年11月に練馬～石神井公園駅間の高架複々線が完成、その後2015年1月までに28カ所の踏切が除却され、これにより桜台～大泉学園駅付近間の連続立体交差化が完了いたしました。

新宿線においては、現在、中井～野方駅間約2.4kmの地下化、東村山駅付近の約4.5kmの高架化、井荻～西武柳沢駅間の約5.1kmの高架化の3区間において事業を行っております。これらの事業により、31カ所の踏切が除却される予定です。さらに、野方～井荻駅間は、2016年3月に東京都により新規に着工を準備する区間として社会資本総合整備計画に位置付けられております。

### ② 列車の安全性向上

当社では、ATS（自動列車停止装置）またはATC（自動列車制御装置）を導入しております。ATSは、乗務員が万が一運転を誤り、列車の速度が速くなり過ぎたとき、列車を止めて安全を保ちます。ATCは、先行列車の位置および進路の条件に応じ、列車の速度を自動的に制御します。また、カーブやポイントなどで危険な箇所には、速度を制限する装置などにより安全を確保しているほか、運転士に異常があった場合に動作させるEB装置・デッドマン装置も整備しております。

### ③ ホームの安全対策

ホーム上からの転落や車両との接触を防止するため、ホームドアの整備を進めております。2023年度末時点で、池袋駅（2～6番ホーム）、練馬駅、西武新宿駅、高田馬場駅、所沢駅、国分寺駅の6駅に設置しており、2024年度は練馬高野台駅、石神井公園駅の2駅にて設置工事を進めております。

ホームドア以外にも、視覚に障がいをお持ちの方に対してホームの内側が分かるよう、ホーム上への内方線付き点状ブロックの整備を進めており、2023年度は吾野駅への整備を行いました。内方線が整備済みで点状ブロック部がJIS規格に適合していない駅も、順次JIS規格適合の点状ブロックへの交換を進めております。

また、曲線ホームにおいて、列車とホームの隙間に転落したお客さまを検知するホーム隙間転落検知システムを稲荷山公園駅（1番ホーム）、新井薬師前駅（1番ホーム）、萩山駅（3番ホーム）に設置しております。

#### ④ 踏切安全対策

踏切の安全対策として、高規格な踏切支障検知装置の新設・更新を進めております。従来の「線」で検知する方式（光電式）から、「面」で検知する方式（2D方式）に更新することにより、検知能力を向上させて安全対策を強化いたします。2023年度末時点で、60カ所に設置しております。

併せて、踏切内の異常を知らせる信号である特殊信号発光機とATS（自動列車停止装置）の連動化も進めております。2023年度末時点で15カ所の踏切への設置が完了しております。

さらに、踏切内にとり残された「人」を画像解析により検知し列車に知らせる「踏切異常検知システム」を開発し、2023年度末時点で9カ所の踏切に設置しております。

#### ⑤ 自然災害対策

自然災害対策については、高架橋柱やトンネル区間などの耐震補強工事や、山間部などでの法面改良、斜面整備、落石防護対策工事などを実施しております。

風水害等が予期される際に迅速に対応するため、当社沿線にて風速計を13カ所、雨量計を15カ所、積雪量計を16カ所に設置しております。そのほか、落石の危険がある場所には、土砂崩壊検知装置を、豪雨による冠水、法面崩壊、積雪が想定される場所に監視カメラを設置しております。

また、地震発生時の対策として、沿線の各地区に地震計を設置しているほか、2007年4月から早期地震警報システムも導入しております。

#### ⑥ 鉄道係員の安全教育

当社研修センター内に田無事故<sup>2</sup>をはじめとした自社および他社の事故情報などを展示する「事故情報展示室」を設置し、過去の事故事例を通じて、「安全最優先」の大切さを学んでおります。田無事故が発生した3月23日を「輸送の安全を考える日」とし、その日を含む1週間を「安全輸送推進週間」としております。期間中は「輸送の安全講演会」などを通じ、輸送の安全確保に関する意識の向上を図っております。

また、社内限定のポータルサイトに、安全に関するページを設け、輸送の安全に関する情報を提供する「安推レター」や過去に発生した事故や災害を振り返る「過去の事故カレンダー」、「事故の芽情報」などを掲載しております。これらを朝の点呼（朝礼）時や教育の場などで活用し、日頃から安全意識の向上を図っております。

現業の各職場では、技術および安全意識の向上を目指し、さまざまな取り組みを行っております。各部門別・職種ごとに小集団活動や業務研究発表会、専門技術を競う技能競技会を実施し、技術のレベルアップと安全意識の向上に励んでおります。

---

<sup>2</sup> 田無事故：1986年3月23日の降雪時、田無駅に停車していた列車に、降雪によりブレーキ力が低下した後続の列車が追突した事故。

## (2) サービスの向上

### ① 相互直通運転

池袋線飯能駅と東京メトロ有楽町線新木場駅間および東京メトロ副都心線・東急東横線を經由し、横浜高速鉄道みなとみらい線元町・中華街駅間で相互直通運転を行っております。東京メトロ副都心線方面との直通電車の一部は各社最速（当社線内は快速急行、東京メトロ線内は急行、東急・みなとみらい線内は特急）の種別でつなぎ、分かりやすいご案内を提供するため愛称を「Fライナー」として運転しております。

自社線内においても、線区をまたいだ直通電車を運転しております。また、接続駅での乗り継ぎに配慮したダイヤ編成を行い、お客さまの利便性向上を図っております。

### ② 特急および座席指定列車の運行

1969年10月の西武秩父線開通とともに池袋～西武秩父駅間で特急列車の運行を開始いたしました。奥武蔵・秩父・川越への観光特急として、また都心への通勤特急として親しまれております。また池袋線・西武秩父線では2019年3月から新型特急車両Laviewを運行しております。

さらに、東京メトロ等と直通運転を行っている区間において、座席指定列車「S-TRAIN」の運行を2017年3月より開始しております。平日は都心への通勤に、土休日は秩父・横浜方面への観光にご利用いただいております。

新宿線においては、拝島方面への座席指定列車として、「拝島ライナー」を運行しております。夕間時間帯の下り列車の運行を2018年3月より開始、さらにお客さまのニーズにお応えし、朝間時間帯の上り列車の運行を2023年3月より開始しております。

また、これらの列車をより便利にご利用いただくため、2022年12月にチケットレスサービス「Smooz（スムーズ）」をリニューアルしております。「西武線アプリ」と連携したシームレスな画面遷移や、決済手段としてクレジットカードのほか、広く普及しているキャッシュレス決済「PayPay<sup>3</sup>」などでの支払いも可能となっております。

### ③ 野球開催時の運行

埼玉西武ライオンズの本拠地であるベルーナドームでのプロ野球公式戦開催日には輸送力を増強し、試合開始時刻に合わせ池袋、本川越、新木場、元町・中華街駅から西武球場前駅への直通電車を増発しております。試合終了時には、急行や快速の池袋行き臨時電車を集中的に運行しているほか、池袋～西武球場前駅間で臨時特急「ドーム」号を上り下りとも1本ずつ運行しております。

### ④ バリアフリー化

すべてのお客さまに安全・安心かつ快適にご利用いただくためにバリアフリー設備を整備しております。1日あたりのご利用者数3千人以上の駅は段差を解消しており、2023年度末

---

<sup>3</sup> 「PayPay」は、PayPay株式会社の登録商標です。

時点でエレベーターを 69 駅、エスカレーターを 55 駅に設置しております。

車いすをご利用の方、オストメイトの方、小さなお子さまをお連れの方など、多様なお客さまにとって使いやすいバリアフリートイレについては、手すり、オストメイトのパウチの洗浄機能、おむつ交換シートなどの設備があり、2023 年度末時点で 81 駅に設置しております。

そのほか、バリアフリー対応券売機、点字運賃表、点字手すりプレート、触知案内板を一部の駅を除いて設置しております。車両面については、2 両編成、特急車両、8500 系車両（レオライナー）を除き、最低 2 ヶ所以上の車いす用スペースを設置しております。

「心のバリアフリー化」について、2020 年 3 月に当時としては私鉄ではじめて東京都「心のバリアフリー」サポート企業に登録されたほか、駅係員を中心に株式会社ミライロと共同開発した「ユニバーサルマナー検定（鉄道）」の受講や、沿線自治体と協力した「駅ボランティア」などの取組みを実施しております。

#### ⑤ 駅舎改良事業

新たなまちの顔として、駅舎改良事業を実施しております。2016 年度には西武秩父駅のリニューアル工事、2018 年度には飯能駅のリニューアルを実施し、周辺の観光施設のコンセプトを駅舎のデザインに反映させ、新たなまちの顔として駅が生まれ変わりました。

2020 年度には多磨駅の橋上駅舎と自由通路の供用を開始し、構内踏切を廃止することで安全性を向上させるとともに、エレベーターやエスカレーターなどを整備することで、利便性が向上いたしました。

所沢駅については、「所沢駅東口駅ビル計画」として、鉄道施設を挟んだ東西を一体化した駅舎と商業施設からなる複合施設を開発し、線路上空に地上 3 階、東口には地上 5 階建ての商業施設「グランエミオ所沢」とあわせて新改札口などの新たな駅設備を整備しました。東口の敷地を中心としたエリアで開発する I 期計画は 2018 年 3 月に、南改札・南自由通路を含む II 期計画は 2020 年 9 月に完了しました。さらに、2024 年 9 月には「所沢駅西口開発計画」として、当社の所沢車両工場跡地等を活用した広域集客型商業施設「エミテラス所沢」も誕生しております。

としまえんの跡地に「ワーナー ブラザース スタジオツアー東京 - メイキング・オブ・ハリー・ポッター」が開業するにあたり、2023 年 4 月には、池袋駅および豊島園駅をお客さまの期待感を高める空間にリニューアルしております。

入曽駅については、狭山市の入曽駅周辺整備事業の一環として、狭山市に協力して入曽駅の東西自由通路・橋上駅舎整備工事を実施しており、2025 年 3 月 29 日に供用開始いたします。

#### ⑥ 西武線アプリ等による情報提供

2018 年 3 月より、「西武線アプリ」を無料で配信しております。「西武線アプリ」は、お客さまが西武線を便利で快適に、安心してご利用いただくために、スマートフォンを通じて列車のリアルタイムな走行位置をはじめ、駅の時刻や行き先等を表示する電光掲示板と同じ列車案内や、駅または駅周辺のバス停留所の時刻表情報などニーズの高い情報をお届けしております。

### (3) 環境対策・その他

#### ① インバータ制御車の導入・走行用電力のCO<sub>2</sub>フリー化

40000系や001系など継続的な車両更新によるインバータ制御車両の導入をはじめとした省エネルギー化への取り組みを進めております。

2024年1月からは西武鉄道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CO<sub>2</sub>排出量ゼロでの運行を開始いたしました。その結果、2023年度はCO<sub>2</sub>排出量を前年度比で25.5%削減いたしました。

#### ② その他の鉄道におけるCO<sub>2</sub>排出量削減の取組み

車両や駅舎などの照明のLED化や、武蔵丘車両検修場の屋根への太陽光パネルの設置、回生電力貯蔵装置の設置による電気使用量の削減、駅舎補助電源装置による電力の有効活用などを実施し、省エネルギー化を図っております。

#### ③ 環境活動・地域貢献活動プロジェクト

2016年5月より「環境活動・地域貢献活動プロジェクト」を実施しております。これは、「西武 旅するレストラン『52席の至福』」に乗車し、車内見学や食育インストラクターによる食育ワークショップを体験しながら秩父エリアに向かい、埼玉県秩父市、横瀬町などの公有地などで除草作業、植栽作業等の環境活動を行うプログラムです。また、化石館や資料館見学、茶摘みや間伐、バターナイフ作り体験など自然の恵みがもたらす秩父の魅力にも触れていただいております。

#### ④ 多摩川線サイクルトレイン

多摩川線では、2021年10月から自転車をそのまま車内に持ち込める「西武多摩川線サイクルトレイン」を実施しております。普段のお買い物やサイクリングなどにおけるお客さまの行動範囲を広げるとともに、自動車に比べてCO<sub>2</sub>の排出量が少ない電車と自転車を組み合わせてご利用いただくことにより、環境保全にも貢献しております。

### 3. 今後の設備投資方針

2024年5月、西武グループでは2035年度を見据えた新たな長期戦略「西武グループ長期戦略2035」および2026年度を最終年度とする3カ年の「中期経営計画」を発表し、当社も、この戦略を実現するため、「安全・安心なサービスのさらなる追求」を事業の根幹に、「沿線価値向上」「デジタル化」「働きがい向上」の3つを重点テーマに、中長期的に事業に取り組んでまいります。

鉄道事業においては、地域や企業の皆さまとの連携を通じて、「住みたい沿線」「訪れたい沿線」を実現するため、事業の根幹ならびに3つの重点テーマに沿って、設備投資を実施してまいります。

#### 4. 運賃改定の理由

当社はこれまで、連続立体交差事業やバリアフリー化の推進、新型車両の導入、その他ここまでに挙げたさまざまな施策を実施し、過去10年で約2,100億円超の投資を行い、安全・安心を基本に、良質かつ快適なサービスを提供し、お客さまの利便性の向上に積極的に取り組んでまいりました。

一方、新型コロナウイルス感染症の影響により、鉄道事業は深刻な打撃を受け、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ったものの、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、テレワークの定着等のアフターコロナの生活様式等により、特に通勤定期旅客については、輸送人員ベースで2023年度/2018年度比約82.6%にとどまっており、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。

しかしながら、当社は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。

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です。さらに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り組みなども、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は、年間400億円規模の設備投資を実施していくことが必要と考えております。

これら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などを進め、固定費削減や生産性向上などの努力は継続的に実施してまいります。

一方、目下物価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、人財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を進め、着実に人財を確保していくことも必要不可欠となっております。

このように、厳しい事業環境が続くなかでも、永続的に鉄道事業を運営し、お客さまへ良質かつ快適なサービスを提供するため、当社の経営努力を前提としたうえで、どうしても不足する費用の一部についてお客さまにご負担をお願いしたく、2002年以来24年ぶり（消費税率変更によるものを除く）となる運賃改定に向けた申請を実施するものです。

なお、運賃改定にあたってお客さまへの負担を極力抑えるべく、家計負担に配慮し通学定期旅客運賃は現行据え置きといたします。また、鉄道駅バリアフリー料金制度による運賃への鉄道駅バリアフリー料金の加算は、施設整備は継続して実施することを前提とし、今回の運賃改定にあわせ廃止といたします。

引き続き「安全・安心」を基本に、「住みたい沿線」「訪れたい沿線」を実現するとともに、お客さまへ良質かつ快適なサービスを提供すべく事業を運営してまいりますので、何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。



5. 主な申請の内容

- (1) 申請日 2025年3月14日(金)
- (2) 改定率 平均10.7%  
(現行運賃に鉄道駅バリアフリー料金を含めた場合の改定率)
- (3) 初乗り運賃(4キロまで) 1円単位上限運賃 169円  
(現行運賃+鉄道駅バリアフリー料金 157円)  
10円単位上限運賃 170円  
(現行運賃+鉄道駅バリアフリー料金 160円)
- (4) 定期運賃割引率 通勤37.2%  
(現行運賃+鉄道駅バリアフリー料金水準35.8%)  
通学83.4%  
(現行運賃+鉄道駅バリアフリー料金水準81.4%)
- (5) 改定率・増収率一覧

●現行 運賃+鉄道駅バリアフリー料金の水準からの比較 (単位：%)

		上限運賃	
		改定率	増収率
定期外		11.9	8.0
定期	通勤	10.0	9.7
	通学	0.0	0.0
	計	9.2	8.9
合計		10.7	8.4

●現行 運賃のみの水準からの比較 (単位：%)

		上限運賃	
		改定率	増収率
定期外		16.8	12.7
定期	通勤	16.9	16.5
	通学	0.0	0.0
	計	15.4	15.0
合計		16.2	13.7

※運賃への鉄道駅バリアフリー料金の加算は、今回の運賃改定にあわせ廃止。

## 6. これまでの経営合理化の状況および今後の取組み

当社は、コロナ禍においては、損益分岐点を引き下げるべく、固定費削減の取組みとして需要に合わせたダイヤの適正化などの施策を実行してまいりました。また、ダイヤの適正化に合わせ、保有車両数の適正化を図り、省エネ化、固定費削減を実施してまいりました。併せて、将来的な人員減にも対応できるよう、駅業務・運転業務のスマート化について継続的に検討を行っております。

駅業務のスマート化については、2023年3月から、西武秩父線を中心とした5駅について、駅係員が常駐せず、駅係員が定期的に巡回する体制に変更しております。2024年4月からは、池袋線武蔵藤沢駅から高麗駅間（入間市駅・飯能駅除く）の6駅にて、駅係員による遠隔対応駅（インターホンでご案内する駅）へと体制を変更し、さらに2025年3月以降、11駅にて同様に営業体制を変更いたします。

今後は、デジタル技術を活用した経営合理化について、以下のとおり取り組んでまいります。これらの取り組みを加速させる形で固定費の削減を進めてまいります。

	Level 1 業務改善	Level 2 事業創造	Level 3 長期的に目指す姿
保守	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タブレット活用による業務効率化</li> <li>・ DX を活用した検査業務の削減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 同業他社との技術連携</li> <li>・ CBTC（無線式列車制御装置）の導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅や列車の無人オペレーションの実現</li> <li>・ ロボットによる無人メンテナンス実現</li> </ul> <p style="text-align: right;">など</p>
電車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両カメラ・AIカメラによる検知</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全・安心を前提としたワンマン運転エリアの拡大</li> </ul>	
駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅業務スマート化（省力化）</li> <li>・ タブレットの活用・翻訳ディスプレイによる案内充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ロボットを活用したお客さま案内</li> <li>・ AI カメラを活用した安全確保等</li> <li>・ 新たな乗車券システムの構築（磁気券廃止）</li> </ul>	

## 7. 発売している主な企画商品と発売チャネルの拡大

### (1) 主な企画商品

#### ① 秩父フリーきっぷ

西武線駅から西武秩父駅間往復運賃割引＋秩父地域（秩父鉄道線含む）2日間乗降フリー  
＋協賛店割引特典

#### ② 秩父漫遊きっぷ

西武線駅から西武秩父駅間往復運賃割引＋高麗駅～西武秩父駅2日間乗降フリー  
＋クーポン（温泉施設、バス、レンタカー）＋協賛店割引特典

#### ③ 小江戸・川越フリークーポン

西武線駅から本川越駅間往復運賃割引＋小江戸巡回バス1日乗降フリー  
＋協賛店割引特典

#### ④ 川越アクセスきっぷ

西武新宿駅・高田馬場駅から本川越駅間往復運賃割引＋往復特急券

#### ⑤ 西武東京メトロパス

西武線駅から東京メトロ接続駅間往復運賃割引＋東京メトロ線内1日乗降フリー  
＋各種特典

その他の企画商品として、「西武横浜ベイサイドきっぷ」、「西武東急線トライアングルパス」、「西武横濱中華街グルメきっぷ」、「西武線発みさきまぐろきっぷ」などを発売しております。

### (2) デジタル企画乗車券

シームレスな移動・暮らしや、スマートな事業運営を実現するDX施策の一環として、おトクにレジャーを楽しめる便利な企画乗車券を順次デジタル化し、オンライン上での販売を開始しております。

2022年9月から「秩父フリーきっぷ（デジタル）」の発売を開始。その後、「西武線発デジタル箱根フリーパス」、「西武線発デジタル江の島・鎌倉フリーパス」、「西武鉄道サイクルトレインきっぷ（デジタル）」、「ムーミンバレーパークおでかけパス（デジタル）」など、順次商品を拡大しております。

## 8. 利用者サービスの向上策

「安全・安心なサービスのさらなる追求」を事業の根幹に、「沿線価値向上（次世代の新宿線に向けて、より環境にやさしい西武鉄道へ）」「デジタル化」「働きがい向上」の3つを重点テーマに、中長期的に事業に取り組んでまいります。

### (1) 事業の根幹 安全・安心なサービスのさらなる追求

#### ① ホームドア・固定柵の整備

お客さまのホーム上からの転落を防止するため、ホームドアの整備を進めてまいります。鉄道駅バリアフリー料金の加算は取り止めますが、これまでの計画どおり、2030年度末時点での総整備数 28 駅 84 番線を目指します。また、新たに長期的な整備目標を以下の通り定め、整備を進めてまいります。

- ・ ホームドアもしくは固定柵を、全駅(東飯能～西武秩父駅間各駅を除く)へ整備してまいります。
- ・ 当面は、池袋～小手指駅間、西武新宿～新所沢駅間、小平～玉川上水駅間、豊島線、西武有楽町線各駅へ、おおよそ 2030 年代半ばまで※のホームドア整備を目指し、順次工事を進めてまいります。

※連続立体交差事業など他の工事を予定する駅は、それら工事にあわせて整備を進めます。

#### ② 踏切安全対策 より安全な踏切へ

踏切支障検知装置の高規格化（光電式→2D式）、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、踏切の安全性を向上させてまいります。

#### ③ 車内／駅構内の安全確保・防犯対策等

車内の防犯対策・安全性向上のため、車内防犯カメラの整備を推進します。2025年度末までに全車両への車内防犯カメラ設置を目指すほか、従来の記録式カメラ設置車両はリアルタイムに映像を確認できる通信式カメラへの置き換えを進め、2026年度末までに通信式カメラ設置100%を目指します。また、事故や列車運行への妨害行為等発生時の状況確認および原因究明を目的に、列車運行中の前方および後方映像を記録するドライブレコーダーの全編成への整備を進めてまいります。

#### ④ 激甚化する自然災害への対策

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豪雨対策としての法面改良・斜面整備・落石防護対策工事を継続して実施してまいります。

また、当社沿線の強みである「地盤の強さ」を踏まえ、震災発生時も当社線をご利用になるお客さまに対し、「安全・安心」を提供するべく、「駅まちレジリエンス」をテーマに発災時の対応力強化を目的とした施策を展開いたします。具体的には、駅の安全性が確保されていることを前提に、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みを進めてまいります。

## (2) 重点テーマ① 沿線価値向上

### 【次世代の新宿線に向けて】

#### ① 連続立体交差事業

新宿線においては、現在、中井～野方駅間約 2.4km の地下化、東村山駅付近の約 4.5km の高架化、井荻～西武柳沢駅間の約 5.1km の高架化の 3 区間において事業を行っております。これらの事業により、31 ヲ所の踏切が除却される予定です。さらに、野方～井荻駅間は、2016 年 3 月に東京都により新規に着工を準備する区間として社会資本総合整備計画に位置付けられております。

踏切での慢性的な交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上、また鉄道により分断されていた地域の一体化が図られるとともに、連続立体交差事業を契機とした駅前広場などの整備が促進されることで、快適なまちづくりに寄与します。引き続き、早期完成に向け事業主体である東京都や地元自治体と協力し、新宿線沿線の安全性・快適性向上を推進いたします。

#### ② 西武新宿駅の新たな地下通路整備計画

2021 年 11 月に、西武新宿駅からつながる新宿サブナードとメトロプロムナードを結ぶ新しい地下通路が、都市計画決定されました。これを受け、引き続き本通路の早期実現に向け、具体的な検討および関係者との協議を進めております。本通路の開通により、西武新宿駅をご利用のお客さまの新宿駅（JR 線・東京メトロ丸ノ内線）との乗換利便性および、まちとまち、駅とまちの回遊性の向上を目指してまいります。

#### ③ 新宿線 有料着席サービスの刷新

現在、新宿線で運行している 10000 系車両(ニューレッドアロー)について、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いたします。2026 年度中の運行開始を予定しており、柔軟な運行形態やお客さまの着席機会の拡充など、サービス向上を図ってまいります。

#### ④ 小川駅の建替えおよび自由通路整備

小川駅では、再開発事業に合わせて周辺地域と一体となったまちづくりをより一層推進するため、当社は駅舎建替え、小平市では東西自由通路の整備を計画しております。郊外拠点整備を推進することで、沿線価値向上を図ってまいります。

### 【より環境にやさしい西武鉄道へ】

西武グループでは、更なる地球温暖化防止への貢献に向け、西武グループ全体での CO<sub>2</sub> 排出量を 2030 年度までに 2018 年度比で 46%削減、2050 年度にネットゼロにするという環境負荷削減目標を設定しています。本目標達成に向けた取り組みとして、2024 年 1 月より全線で実質 CO<sub>2</sub> 排

出量ゼロでの運行に切り替えておりますが、一層の環境負荷・消費電力削減を企図し、2030年度までにVVVFインバータ制御車両比率100%達成を目指すべく、積極的な車両更新を推進いたします。

#### ① 通勤車両の更新

旧型車両より省エネルギー化（消費電力60%削減）、低騒音化した40000系通勤車両を、2024年度、2025年度合わせて6編成48両導入いたします。

#### ② サステナ車両の導入

当社は「サステナ車両<sup>4</sup>」として、今後小田急電鉄より8000形を、東急電鉄より9000系を譲り受け、2029年度にかけて支線系（国分寺線や西武秩父線など）に導入する予定です。2024年度は小田急電鉄から1編成6両のサステナ車両を譲り受けており、整備・改修ののち、2025年5月末より運行開始いたします。

#### ③ 山口線車両の更新

現行の山口線8500系3編成は1985年4月の運行開始から約40年経過していることから、新型車両に更新いたします。2025年度以降、2027年度にかけて順次導入を予定しております。

### （3）重点テーマ② デジタル化

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。

#### ① タッチ決済による乗車サービスの実証実験

多様化するライフスタイルやニーズへ対応すべく、タッチ決済対応のカード（クレジットカード、デビット、プリペイド）や、同カードが設定されたスマートフォン等を活用した乗車サービスの実証実験を、2024年12月からターミナル駅、観光地周辺を中心に21駅にて開始しております。今後、2026年3月までに約50駅に利用範囲を拡大し、2027年3月までに西武線内全駅（小竹向原駅を除く）で利用可能となるように準備を進めてまいります。沿線にお住まいの方はもちろん、観光エリアやレジャー施設などへお越しのお客さまにも、シームレスに、より便利に移動できる多様な乗車サービスを提供することが可能となります。

#### ② 磁気乗車券からQRコード<sup>5</sup>を使用した乗車券への置き換え

当社を含めた鉄道8社（京成電鉄、京浜急行電鉄、新京成電鉄、東京モノレール、東武鉄道、JR東日本、北総鉄道、当社）では、磁気乗車券からQRコードを使用した乗車券（以下、QR乗車券）への置き換えを2026年度末以降、順次実施する予定です。

<sup>4</sup> サステナ車両：他社から譲受したVVVFインバータ制御車両を西武鉄道独自の呼称として定義

<sup>5</sup> 「QRコード」は株式会社デンソーウェーブの登録商標です

鉄道の乗車券については、シームレスにご利用いただける交通系 IC カードや、各社のチケットレスサービスを主体とし、引き続きサービス向上と利用拡大を継続してまいります。一方で、磁気乗車券を QR 乗車券へ置き換えることで、鉄道サービスの持続的な提供を実現してまいります。

#### ③ 無線式列車制御 (CBTC) システム

2023 年度より、省設備化によるスマートな事業運営、高度な自動運転、踏切の鳴動時間の最適化など、技術革新の基盤となる無線式列車制御システムの実証試験を実施しております。2024 年 3 月より走行試験を開始しており、走行試験での検証結果や鉄道各社の動向などを踏まえ、次世代信号システムの方式を決定し、2030 年代に全線での導入を目指してまいります。

#### ④ 鉄道オペレーションの高度化・効率化の推進

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、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。具体的には、人に依らない鉄道事業運営を目指すべく、駅業務のスマート化やワンマン運転などによる省力化・効率化を進めてまいります。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<sup>6</sup>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まいります。

### (4) 重点テーマ③ 働きがい向上

従業員が働きやすい・働きがいのある環境を整え、将来を担う人財を確保する観点から、職場環境の整備を行います。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等により、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財を確保し、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、将来を担う人財の確保に努めます。

## 9. お問い合わせについて

西武鉄道お客さまセンター TEL 0570-005-712

(全日 9:00~17:00 (12月30日~1月3日を除く))

---

<sup>6</sup> CBM-Condition Based Maintenance (状態基準保全)：老朽化や異常検知といった設備の状態を予知しメンテナンスを行うもの

## 10. 添付資料

(1) 申請・現行運賃比較表	1
① 普通旅客運賃（大人）	1
② 通勤定期旅客運賃（大人1ヶ月）	2
(2) 主要区間申請・現行比較運賃	2
① 普通旅客運賃（大人）	2
② 通勤定期旅客運賃（大人1ヶ月）	3
(3) 鉄道収支実績および推定	4
(4) 運賃収入内訳	4
(5) 輸送人員の推移および今後の見通し	4
(6) 設備投資実績・計画	5
①設備投資実績と計画	5
②主要プロジェクトの内容	5



(1) 申請・現行運賃比較表

<今回の改定のポイント>

- 平均で10.7%の改定とする。(現行運賃に鉄道駅バリアフリー料金を含めた場合の改定率)
- 初乗り運賃は現行(鉄道駅バリアフリー料金込みの水準)と比較して10円程度の改定とする。
  - 初乗り運賃 1円単位上限運賃 169円  
(現行 運賃+鉄道駅バリアフリー料金 157円)
  - 10円単位上限運賃 170円  
(現行 運賃+鉄道駅バリアフリー料金 160円)
- 遠距離区間は改定幅を抑制する。
  - 最遠区間運賃 1円単位上限運賃 800円  
(現行 運賃+鉄道駅バリアフリー料金 796円)
  - 10円単位上限運賃 800円  
(現行 運賃+鉄道駅バリアフリー料金 800円)
- 通学定期旅客運賃は家計負担に配慮し、据え置きとする。

① 普通旅客運賃(大人)

(単位:キロ、円)

キロ程	現行運賃(バリアフリー料金含)		申請運賃	
	ICカード (1円単位)	きっぷ (10円単位)	ICカード (1円単位)	きっぷ (10円単位)
1～4	157	160	169	170
5～8	188	190	207	210
9～12	220	220	245	250
13～16	252	260	284	290
17～20	282	290	323	330
21～24	314	320	362	370
25～28	356	360	402	410
29～32	387	390	442	450
33～36	419	420	483	490
37～40	450	450	521	530
41～44	481	490	557	560
45～48	513	520	592	600
49～52	544	550	627	630
53～56	576	580	657	660
57～60	618	620	683	690
61～64	649	650	709	710
65～68	692	700	735	740
69～72	722	730	758	760
73～76	764	770	781	790
77～81	796	800	800	800

② 通勤定期旅客運賃（大人1ヶ月）（単位：キロ、円）

キロ程	現行運賃 (ハリアフリ-料金含)	申請運賃
1～4	6,140	6,540
5～8	7,330	7,920
9～12	8,510	9,320
13～16	9,700	10,720
17～20	10,880	12,130
21～24	12,070	13,550
25～28	13,580	14,980
29～32	14,760	16,420
33～36	15,940	17,850
37～40	17,140	19,270
41～44	18,180	20,370
45～48	19,020	21,270
49～52	19,440	21,970
53～56	19,850	22,470
57～60	20,270	22,870
61～64	20,690	23,170
65～68	21,120	23,420
69～72	21,540	23,620
73～76	21,950	23,820
77～81	22,370	24,000

(2) 主要区間申請・現行比較運賃

① 普通旅客運賃（大人）

(単位：円)

	現行運賃(ハリアフリ-料金含)		申請運賃	
	ICカード (1円単位)	きっぷ (10円単位)	ICカード (1円単位)	きっぷ (10円単位)
池袋～練馬	188	190	207	210
池袋～石神井公園	220	220	245	250
池袋～所沢	356	360	402	410
池袋～飯能	481	490	557	560
池袋～西武球場前	387	390	442	450
池袋～西武秩父	796	800	800	800
西武新宿～田無	282	290	323	330
西武新宿～東村山	356	360	402	410
西武新宿～所沢	387	390	442	450
西武新宿～本川越	513	520	592	600

	現行運賃(ハリアフリー料金含)		申請運賃	
	ICカード (1円単位)	きっぷ (10円単位)	ICカード (1円単位)	きっぷ (10円単位)
西武新宿～多摩湖	387	390	442	450
西武新宿～拝島	450	450	521	530
国分寺～東村山	188	190	207	210
国分寺～本川越	387	390	442	450
国分寺～多摩湖	220	220	245	250
武蔵境～是政	188	190	207	210

② 通勤定期旅客運賃 (大人1ヶ月) (単位:円)

	現行運賃 (ハリアフリー料金含)	申請運賃
池袋～練馬	7,330	7,920
池袋～石神井公園	8,510	9,320
池袋～所沢	13,580	14,980
池袋～飯能	18,180	20,370
池袋～西武球場前	14,760	16,420
池袋～西武秩父	22,370	24,000
西武新宿～田無	10,880	12,130
西武新宿～東村山	13,580	14,980
西武新宿～所沢	14,760	16,420
西武新宿～本川越	19,020	21,270
西武新宿～多摩湖	14,760	16,420
西武新宿～拝島	17,140	19,270
国分寺～東村山	7,330	7,920
国分寺～本川越	14,760	16,420
国分寺～多摩湖	8,510	9,320
武蔵境～是政	7,330	7,920

(3) 鉄道収支実績および推定

(単位：百万円)

項目	2023年度	2026～2028年度（3カ年平均）		
	実績 (ハリアフリー料金含)	現行 (ハリアフリー料金抜)	現行 (ハリアフリー料金含)	申請
収入	99,260	98,675	103,090	110,950
原価	97,645	113,429	113,429	113,429
差引損益	1,614	▲14,753	▲10,338	▲2,479
収支率	101.7%	87.0%	90.9%	97.8%

※支出については、申請上の計算方式で算出しています。

※端数処理のため、各項目の計と差引損益が一致しない場合があります。

(4) 運賃収入内訳

(単位：百万円)

項目	2023年度	2026～2028年度（3カ年平均）		
	実績 (ハリアフリー料金含)	現行 (ハリアフリー料金抜)	現行 (ハリアフリー料金含)	申請
定期外	51,272	51,643	53,905	58,196
定期	39,574	38,044	40,198	43,766
合計	90,846	89,687	94,103	101,962

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合があります。

(5) 輸送人員の推移および今後の見通し

<実績>

(単位：千人)

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
定期外	242,269	168,709	195,757	223,540	239,127
定期	419,720	303,513	312,310	335,521	348,589
合計	661,989	472,222	508,066	559,061	587,716
前年比	—	71.3%	107.6%	110.0%	105.1%

<将来推定>

(単位：千人)

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
定期外	249,405	252,550	243,311	243,100	241,567
定期	357,349	359,956	357,495	355,034	352,573
合計	606,754	612,506	600,806	598,134	594,140
前年比	103.2%	100.9%	98.1%	99.6%	99.3%

(6) 設備投資実績・計画

① 設備投資実績と計画

(単位:億円)

	2023年度 (実績)	2024年度 (計画)	2025年度 (予定)	2026年度 (予定)	2027年度 (予定)	2028年度 (予定)
安全	207	236	307	349	348	310
サービス改善	42	79	82	77	66	58
輸送力増強	1	1	2	22	25	43
合計	251	318	393	449	440	413

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合があります。

② 主要プロジェクトの内容

「安全・安心なサービスのさらなる追求」を事業の根幹に、「沿線価値向上（次世代の新宿線に向けて、より環境にやさしい西武鉄道へ）」「デジタル化」「働きがい向上」の3つを重点テーマに、中長期的に事業に取り組んでまいります。

ア. 事業の根幹 「安全・安心なサービスのさらなる追求」

(2024年度～2028年度 平均：210億円/年)

- ホームドア・固定柵の整備
- 車内／駅構内の安全確保・防犯対策 など

イ. 重点テーマ①-1 「沿線価値向上（次世代の新宿線に向けて）」

(2024年度～2028年度 平均：87億円/年)

- 連続立体交差事業
- 新宿線 有料着席サービスの刷新 など

ウ. 重点テーマ①-2 「沿線価値向上（より環境にやさしい西武鉄道へ）」

(2024年度～2028年度 平均：50億円/年)

- 通勤車両の更新
- サステナ車両の導入
- 山口線車両の更新 など

エ. 重点テーマ② 「デジタル化」

(2024年度～2028年度 平均：35億円/年)

- 磁気乗車券からQRコードを使用した乗車券への置き換え
- 無線式列車制御（CBTC）システム など

オ. 重点テーマ③ 「働きがい向上」

(2024年度～2028年度 平均：19億円/年)

# 運賃改定の申請について (補足説明資料)

---

2025年3月14日  
西武鉄道株式会社

## 申請理由

- 当社は、常に「安全・安心」を基本に、良質かつ快適なサービスを提供し、東京・埼玉エリアにて、お客さまの生活に欠かせない公共交通機関として事業を運営してまいりました。
- しかしながら、新たな生活様式の浸透や少子高齢化の進展による鉄道利用の減少に加え、人手不足や資材価格高騰など経費増加の懸念もあり、厳しい経営環境が継続する見込みです。
- 安全・安心なサービスをお客さまに提供するためには、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や、人財を確保するための従業員の処遇改善、職場環境改善が不可欠です。さらにバリアフリー設備のさらなる整備やカーボンニュートラル実現への取組み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。
- つきましては、永続的に鉄道事業を運営し、お客さまへ良質かつ快適なサービスを提供するため、当社の経営努力を前提としたうえで、不足する費用の一部についてお客さまにご負担をお願いしたく、2002年以来24年ぶり(消費税率変更によるものを除く)となる運賃改定を申請いたしました。引き続き「安全・安心」を基本に、「住みたい沿線」「訪れたい沿線」を実現するとともに、良質かつ快適なサービスを提供すべく事業を運営してまいりますので、何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

## 実施予定時期・改定率等

- 実施予定時期           2026年3月
- 改定率等               改定率10.7%   増収率8.4%

## 普通運賃

- 初乗り運賃は現行水準と比較して10円程度の値上げ ICカード：157円※ → 169円
- 都心部・郊外部での設備投資に要する費用を薄く広くご負担頂くため、短中距離帯は概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  
(例)池袋～西武秩父間 ICカード：796円※ → 800円

※鉄道駅バリアフリー料金を含んだ額です

## 通勤・通学定期

- 通勤定期は、概ね対キロ区間ごとの普通運賃の値上げ幅に合わせた改定とする
- 通学定期は、家計負担に配慮し据置とする

## 鉄道駅バリアフリー料金

- 運賃への鉄道駅バリアフリー料金の加算は、今回の運賃改定にあわせ廃止とする(施設整備は継続して実施)

## 改定率内訳および定期割引率

改定率			
普通運賃	通勤定期	通学定期	合計
11.9%	10.0%	0.0%	10.7%

※現行運賃に鉄道駅バリアフリー料金を含めた場合の改定率です

定期割引率			
通勤定期		通学定期	
現行	申請	現行	申請
35.8%	37.2%	81.4%	83.4%

※現行定期割引率は鉄道駅バリアフリー料金を含んで計算しております



## 普通運賃 申請・現行運賃比較

(単位:キロ、円)

キロ程	現行運賃(バリアフリー料金含)		申請運賃	
	ICカード	きっぷ	ICカード	きっぷ
1~4	157	160	169	170
5~8	188	190	207	210
9~12	220	220	245	250
13~16	252	260	284	290
17~20	282	290	323	330
21~24	314	320	362	370
25~28	356	360	402	410
29~32	387	390	442	450
33~36	419	420	483	490
37~40	450	450	521	530
41~44	481	490	557	560
45~48	513	520	592	600
49~52	544	550	627	630
53~56	576	580	657	660
57~60	618	620	683	690
61~64	649	650	709	710
65~68	692	700	735	740
69~72	722	730	758	760
73~76	764	770	781	790
77~81	796	800	800	800

## 通勤定期 申請・現行運賃比較

キロ程	通勤定期運賃(大人1ヵ月)	
	現行運賃 (バリアフリー料金含)	申請運賃
1~4	6,140	6,540
5~8	7,330	7,920
9~12	8,510	9,320
13~16	9,700	10,720
17~20	10,880	12,130
21~24	12,070	13,550
25~28	13,580	14,980
29~32	14,760	16,420
33~36	15,940	17,850
37~40	17,140	19,270
41~44	18,180	20,370
45~48	19,020	21,270
49~52	19,440	21,970
53~56	19,850	22,470
57~60	20,270	22,870
61~64	20,690	23,170
65~68	21,120	23,420
69~72	21,540	23,620
73~76	21,950	23,820
77~81	22,370	24,000

(単位:キロ、円)

## 通学定期 申請・現行運賃比較

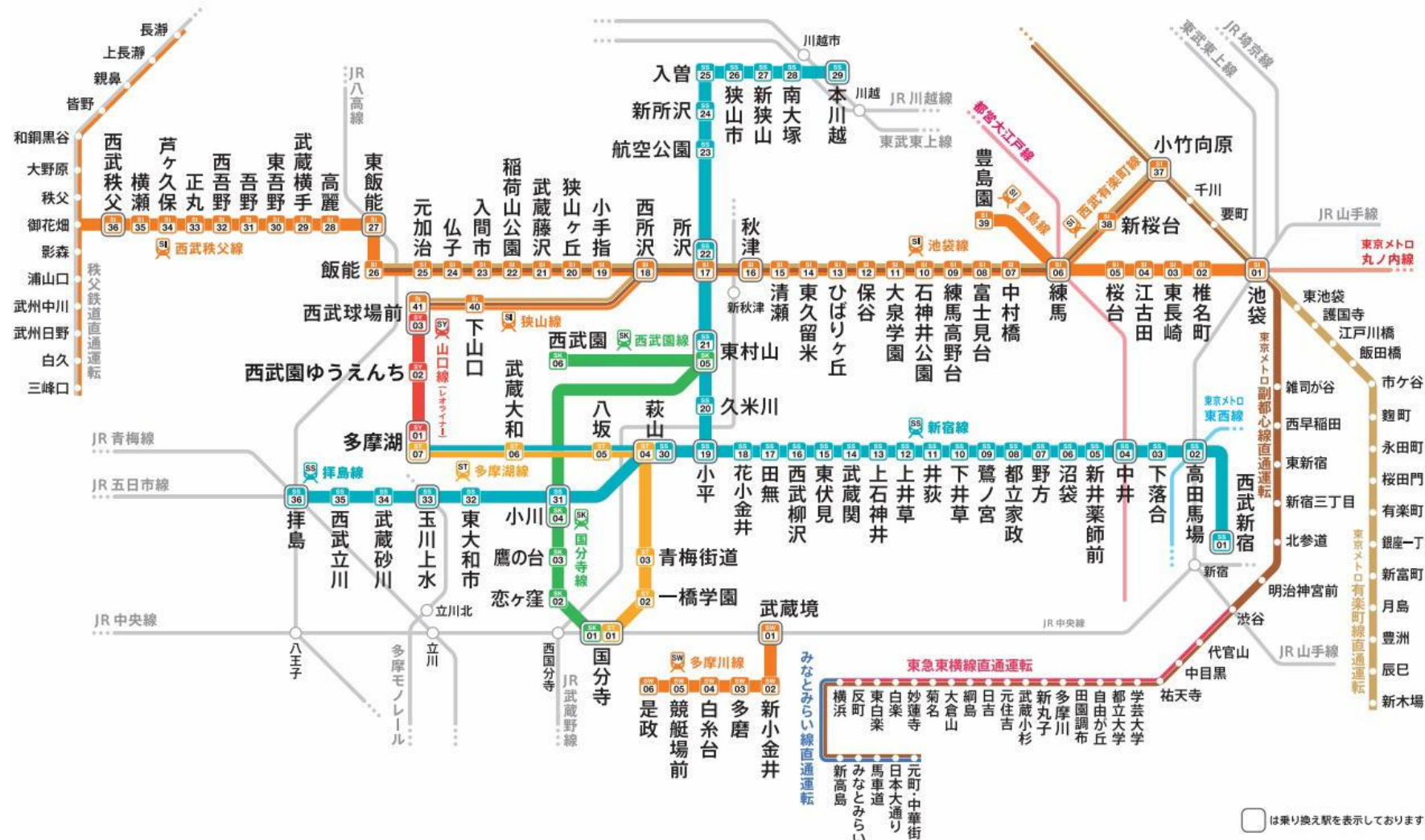
現行据え置きとします

## 主要区間の現行・申請運賃比較

(単位:円)

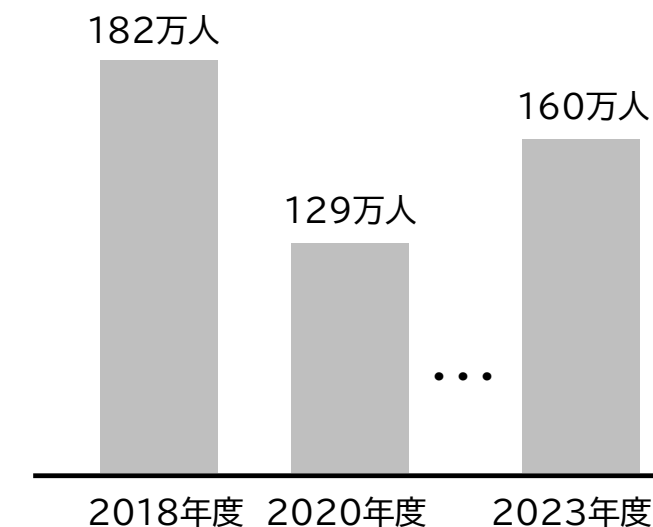
	普通運賃				通勤定期 (大人1ヶ月)	
	現行運賃 (バリアフリー料金含)		申請運賃		現行運賃 (バリアフリー料金含)	申請運賃
	ICカード	きっぷ	ICカード	きっぷ		
池袋～練馬	188	190	207	210	7,330	7,920
池袋～石神井公園	220	220	245	250	8,510	9,320
池袋～所沢	356	360	402	410	13,580	14,980
池袋～飯能	481	490	557	560	18,180	20,370
池袋～西武球場前	387	390	442	450	14,760	16,420
池袋～西武秩父	796	800	800	800	22,370	24,000
西武新宿～田無	282	290	323	330	10,880	12,130
西武新宿～東村山	356	360	402	410	13,580	14,980
西武新宿～所沢	387	390	442	450	14,760	16,420
西武新宿～本川越	513	520	592	600	19,020	21,270
西武新宿～多摩湖	387	390	442	450	14,760	16,420
西武新宿～拝島	450	450	521	530	17,140	19,270
国分寺～東村山	188	190	207	210	7,330	7,920
国分寺～本川越	387	390	442	450	14,760	16,420
国分寺～多摩湖	220	220	245	250	8,510	9,320
武蔵境～是政	188	190	207	210	7,330	7,920

## 事業エリア



- 路線数 12路線  
池袋線・新宿線  
他支線系統10路線
- 営業キロ 176.6km
- 駅数 92駅

### ■ 1日あたりの輸送人員



地域・社会とともに100年を超える月日を歩みながら、「安全・安心」を最優先にさまざまな取組みを推進  
輸送人員は回復傾向にあるものの、コロナ禍以前の水準までは回復が見込めない状況

## 人手不足の状況

### 鉄道分野における人手不足の状況



○ 鉄道業界では、保線等に従事する作業員の不足による終電の繰り上げや、運転士の不足による運行本数の減便等が発生しており、人手不足への対応が喫緊の課題となっている。

#### 鉄道事業者の職員数の推移

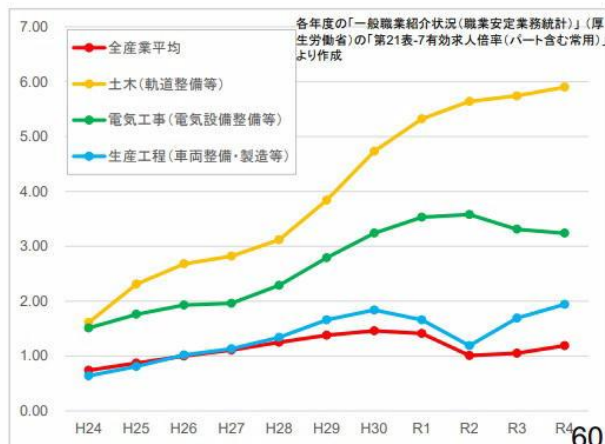


#### 鉄道分野の有効求人倍率

**令和4年度**  
**3.59倍※1(全産業平均 1.19倍※2)**

※1「特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する基本方針の一部変更について」(令和6年3月29日閣議決定)別紙10「鉄道分野における特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針」より抜粋  
 ※2「一般職業紹介状況(職業安定業務統計)」(厚生労働省)における「第21表-7有効求人倍率(パート含む常用)」より抜粋

#### 有効求人倍率の推移(工事関連業務)



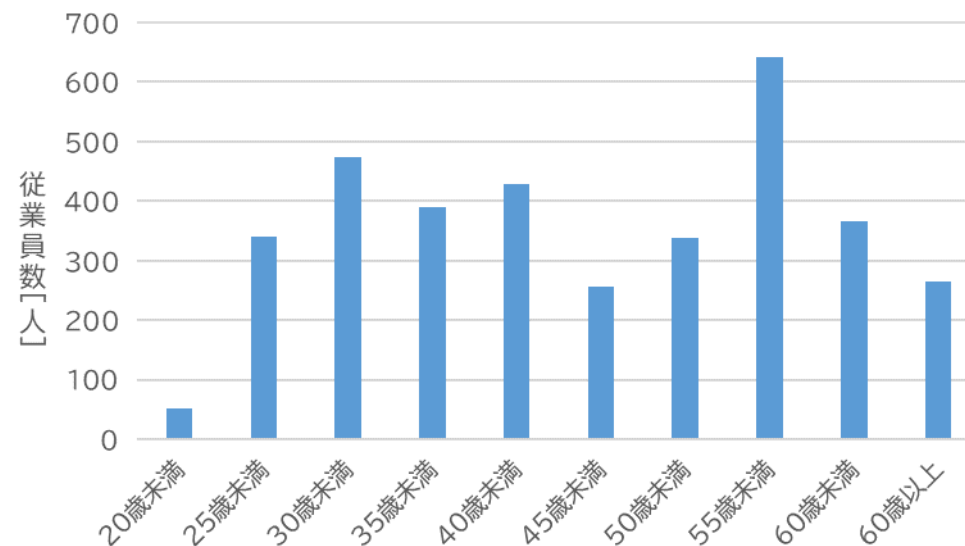
#### 鉄道事業者の現業部門の職員数



※令和6年度 交通政策審議会陸上交通分科会 鉄道部会 資料より

### ■当社従業員の年齢分布

- ✓ 50歳以上従業員の退職による急激な従業員数の減少に備える必要がある
- ✓ 定年以外の退職者数も増加傾向にあり、退職者数が採用者数を上回るため、従業員数は一層減少していく見通し



西武鉄道の従業員構成(2023年度末時点)

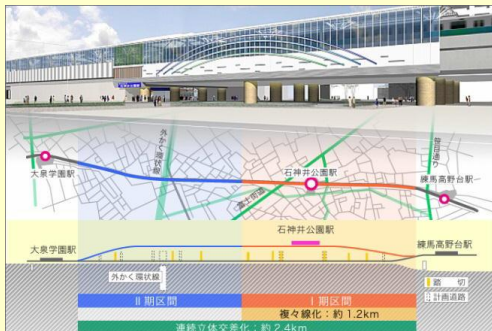
- ✓ 鉄道分野の有効求人倍率は3.59倍であり、全産業平均と比べて人財確保が難しい状況
- ✓ 地域の足として鉄道事業を永続的に続けていくうえで、人財確保と業務省力化が重要な課題

# これまでの取組み

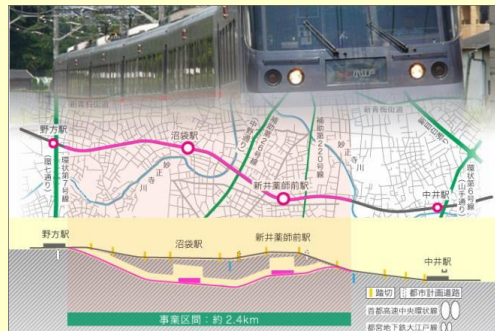
## 安全性の向上

### ■ 連続立体交差事業

- ✓ 池袋線は28カ所の踏切除却、新宿線も3区間で事業中



練馬高野台～大泉学園駅間



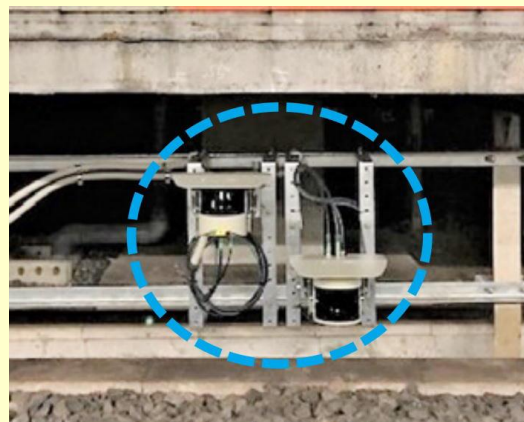
中井～野方駅間

### ■ ホームの安全対策

- ✓ ホームドア、内方線付き点状ブロック、ホーム隙間転落検知システムなどを整備



所沢駅ホームドア



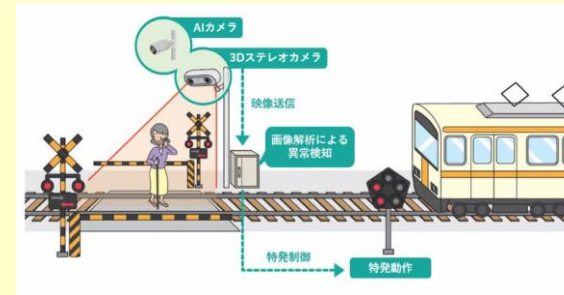
ホーム隙間転落検知システム

### ■ 踏切安全対策

- ✓ 高規格な踏切支障検知装置の新設・更新、踏切内にとり残された「人」を画像解析で検知し列車に知らせる「踏切異常検知システム」を開発



踏切支障検知装置



踏切異常検知システム

### ■ 自然災害対策



各種気象監視装置

### ■ 鉄道係員の安全教育



業務研究発表会

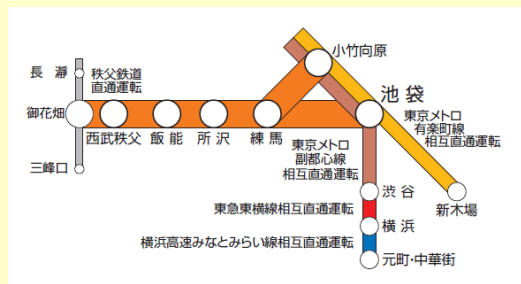


粗暴行為対応訓練

## サービスの向上

### ■ 相互直通運転

- ✓ 東京メトロ・東急線・みなとみらい線との相互直通運転の実施



### ■ バリアフリー化

- ✓ 1日あたり3,000人以上ご利用の駅について、段差解消済



エレベーター(武蔵砂川駅)



狭山市駅

### ■ 駅舎改良事業

- ✓ 新たなまちの顔として、駅舎改良工事を継続的に実施



西武秩父駅(2016年度)



所沢駅(2020年度)



多磨駅(2020年度)



豊島園駅(2023年4月)

### ■ 特急・座席指定列車の運行

- ✓ お客様の着席ニーズにお応えするため、池袋線・新宿線においてさまざまなタイプの特急・座席指定列車を運行



001系 Laview



拝島ライナー

### ■ 西武線アプリによる情報提供

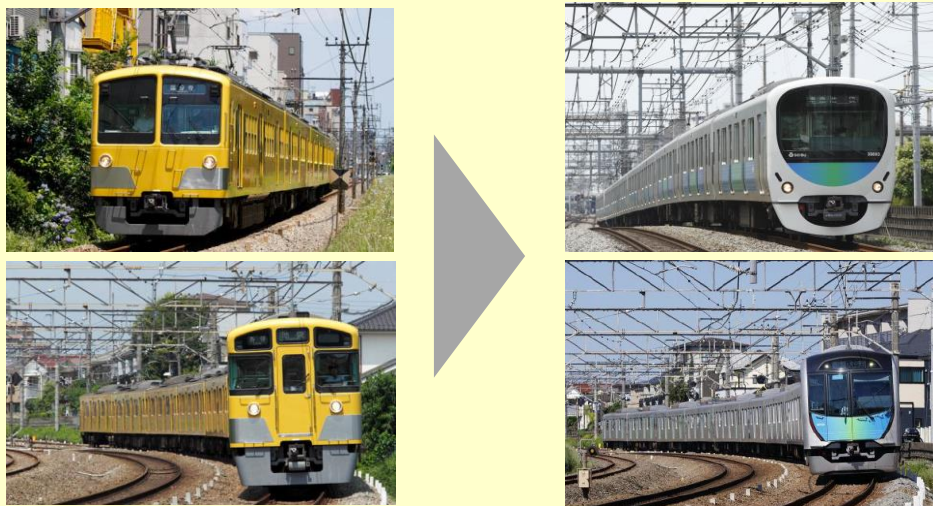
- ✓ 列車のリアルタイム走行位置などお客様へのスムーズな情報提供を実施



## 環境対策・その他安全性の向上

### ■ インバータ制御車導入

- ✓ 旧型車両より省エネルギー化した車両を継続的に導入

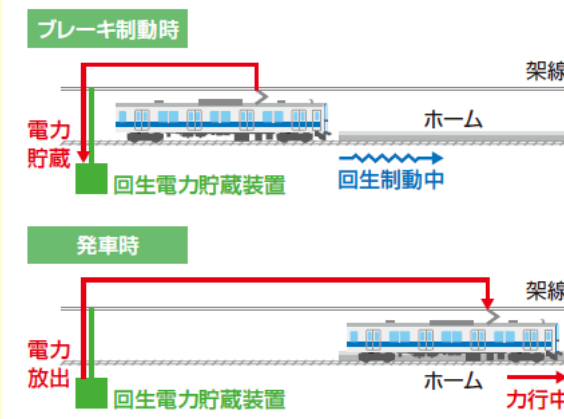


### ■ その他の鉄道におけるCO<sub>2</sub>排出量削減の取組み

- ✓ 鉄道施設の屋根への太陽光パネルの設置や、回生電力貯蔵装置、駅舎補助電源装置など、環境負荷軽減の取組みを実施



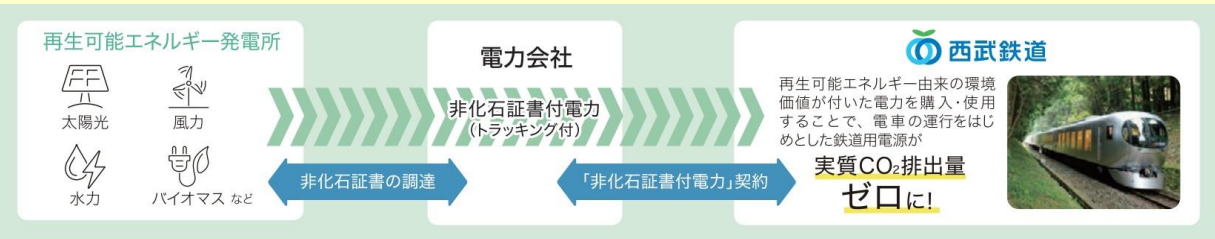
回生電力貯蔵装置(田無変電所)



回生電力活用の仕組み

### ■ 走行用電力のCO<sub>2</sub>フリー化

- ✓ 2024年1月から、西武鉄道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CO<sub>2</sub>排出量ゼロで運行



### ■ 環境活動・地域貢献プロジェクト

- ✓ 2016年5月より活動



第44回茶摘み体験

### ■ 多摩川線サイクルトレイン実施

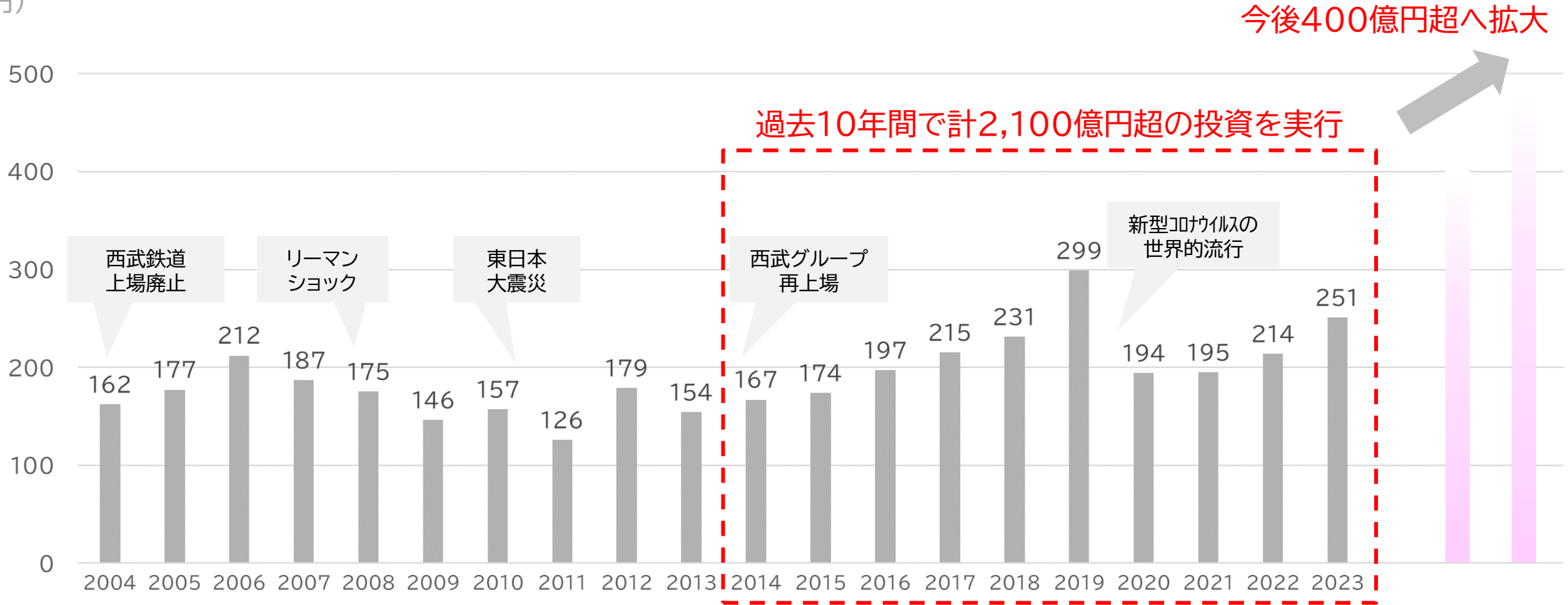
- ✓ CO<sub>2</sub>排出量が少ない自転車の活用より環境保全に貢献





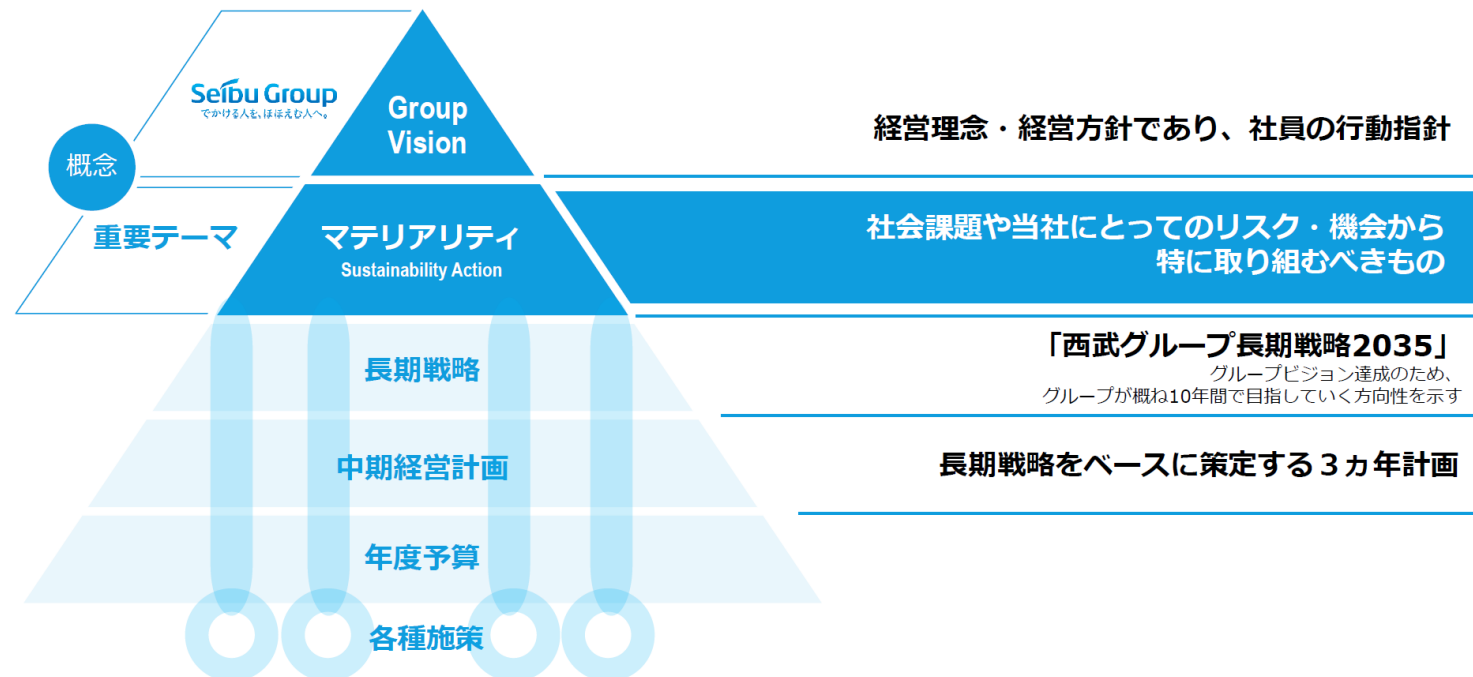
## 設備投資実績

(億円)



- ✓ 安全性の向上、サービス向上等さまざまな取組みを通して過去10年間で2,100億円超の投資を実行
- ✓ 多様化・複雑化する社会的要請に対応していくため、今後投資規模を年間400億円超へ拡大していく

## 西武グループの戦略体系



## 鉄道事業の設備投資方針

- 西武グループ長期戦略に基づき、**「住みたい沿線」「訪れたい沿線」を実現**するため、以下のテーマに沿って、**年間400億円規模の設備投資**を実施していく

事業の根幹 安全・安心なサービスのさらなる追求

重点テーマ① 沿線価値向上(次世代の新宿線に向けて、より環境にやさしい西武鉄道へ)

重点テーマ② デジタル化

重点テーマ③ 働きがい向上

# 経営合理化の状況および今後の取組み

これまで

## ■ ダイヤ・保有車両数の適正化

- ✓ 需要に合わせてダイヤの適正化を実施  
保有車両数についても適正化を図る

西武鉄道保有車両数

コロナ禍前(2018年度末)	2023年度末
1,286両	1,221両

## ■ 駅業務のスマート化

- ✓ 2023年3月:池袋線・西武秩父線内5駅  
駅係員が常駐せず、駅係員が定期的に  
巡回する体制に変更
- ✓ 2024年4月:池袋線6駅  
2025年3,4月:池袋線・新宿線等11駅  
駅係員による遠隔対応駅(インターホンでご  
案内する駅)へと体制を変更

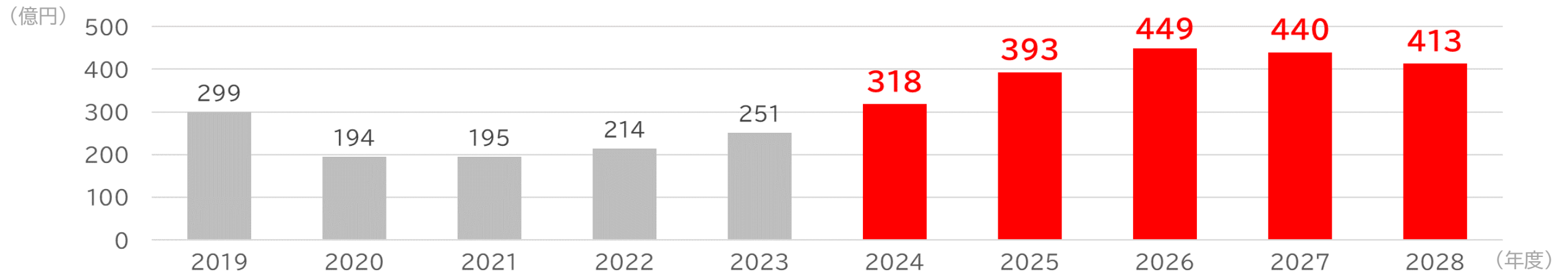
## ■ その他の経営合理化の取組み

- ✓ コロナ禍においては安全に支障しない範囲  
での設備投資の大幅な先送り、役員報酬・  
従業員賞与の減額
- ✓ 運転業務のスマート化についても継続的に  
検討を進める
- ✓ その他「守り」DXによる、検査業務等の効  
率化の検討

今後の取組み



## 今後の設備投資計画



### 事業の根幹 安全・安心なサービスのさらなる追求

…2024年度～2028年度 平均 210億円/年

- ◎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
- ◎自然災害対策

### 重点テーマ① 沿線価値の向上

…2024年度～2028年度 平均 137億円/年

- 【次世代の新宿線に向けて】 ◎連続立体交差事業
- ◎西武新宿駅の新たな地下通路
- ◎新宿線有料着席サービス
- ◎小川駅建替え等
- 【より環境にやさしい西武鉄道へ】 ◎通勤車両の更新
- ◎サステナ車両の導入
- ◎山口線車両の更新

### 重点テーマ② デジタル化

…2024年度～2028年度 平均 35億円/年

- ◎タッチ決済による実証実験
- ◎磁気券からQRコード乗車券への置き換え
- ◎無線式列車制御(CBTC)システム
- ◎鉄道ハレーションの高度化・効率化

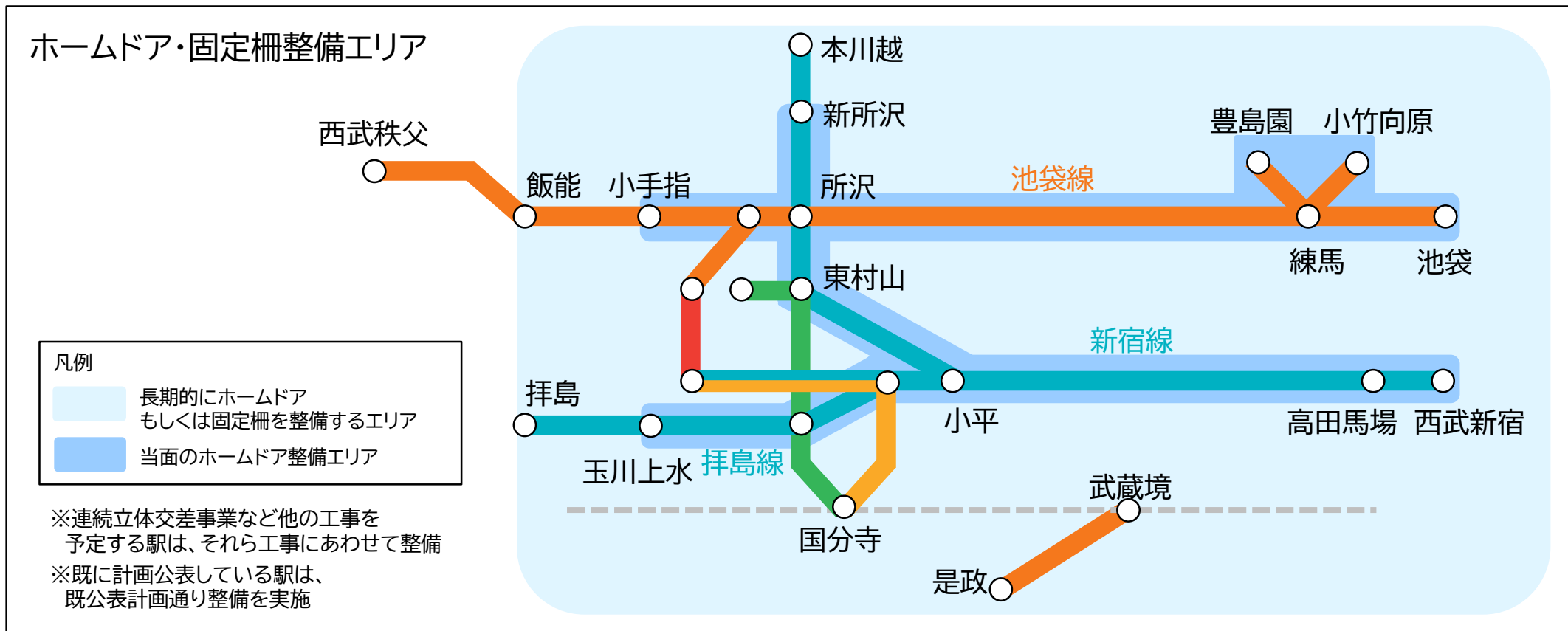
### 重点テーマ③ 働きがい向上

…2024年度～2028年度 平均 19億円/年

## 事業の根幹 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

- ✓ 鉄道駅バリアフリー料金の収受は取り止めるものの、ホームドアの整備はこれまで通り推進。
  - ✓ 長期的な目標として、ホームドアもしくは固定柵を、全駅(東飯能～西武秩父駅間各駅を除く)へ整備。
  - ✓ 当面は、池袋～小手指駅間、西武新宿～新所沢駅間、小平～玉川上水駅間、豊島線、西武有楽町線各駅へ、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。
- ※連続立体交差事業など他の工事を予定する駅は、それら工事にあわせて整備を進める



## 事業の根幹 安全・安心なサービスのさらなる追求

### ■ 車内／駅構内の安全確保・防犯対策等

#### 【車内防犯カメラ】

- ✓ 2025年度末までに全車両への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。

#### 【ドライブレコーダー】

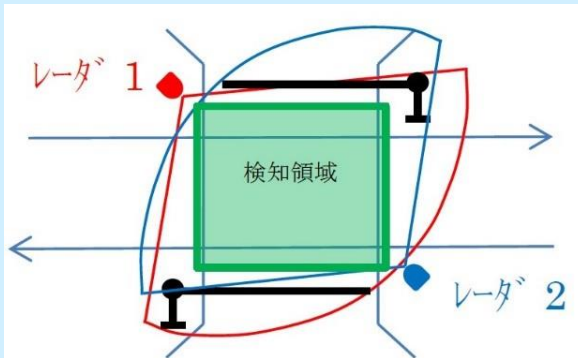
- ✓ 事故や妨害行為等発生時の状況確認および原因究明を目的にドライブレコーダーの全編成への導入に向け整備を進める。



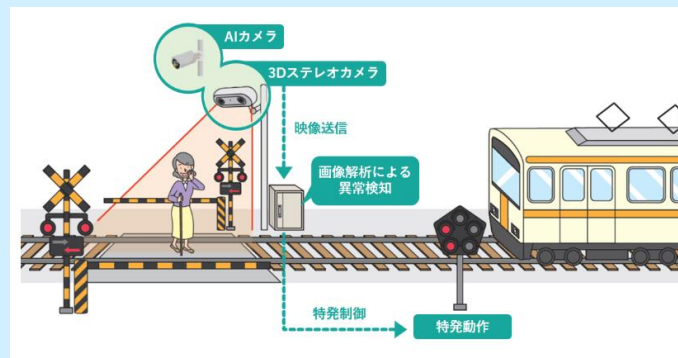
車内防犯カメラ(通信式カメラ)

### ■ 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。



高規格な踏切支障検知装置(2D式)



踏切異常検知システム

### ■ 激甚化する自然災害への対策

#### 【自然災害対策工事】

- ✓ 構造物の耐震補強工事や豪雨対策としての法面改良・斜面整備・落石防護対策工事を継続。



法面改良(芦ヶ久保駅)



耐震補強工事(秩父高架橋)

#### 【レジリエンスの強化】

- ✓ 備蓄品の拡充などを実施の上、西武線各駅にて大規模地震発生時のサービス提供を2025年4月より開始。



駅備蓄品(非常用蓄電池など)

## 重点テーマ① 沿線価値の向上 ～次世代の新宿線に向けて～

### ■ 連続立体交差事業

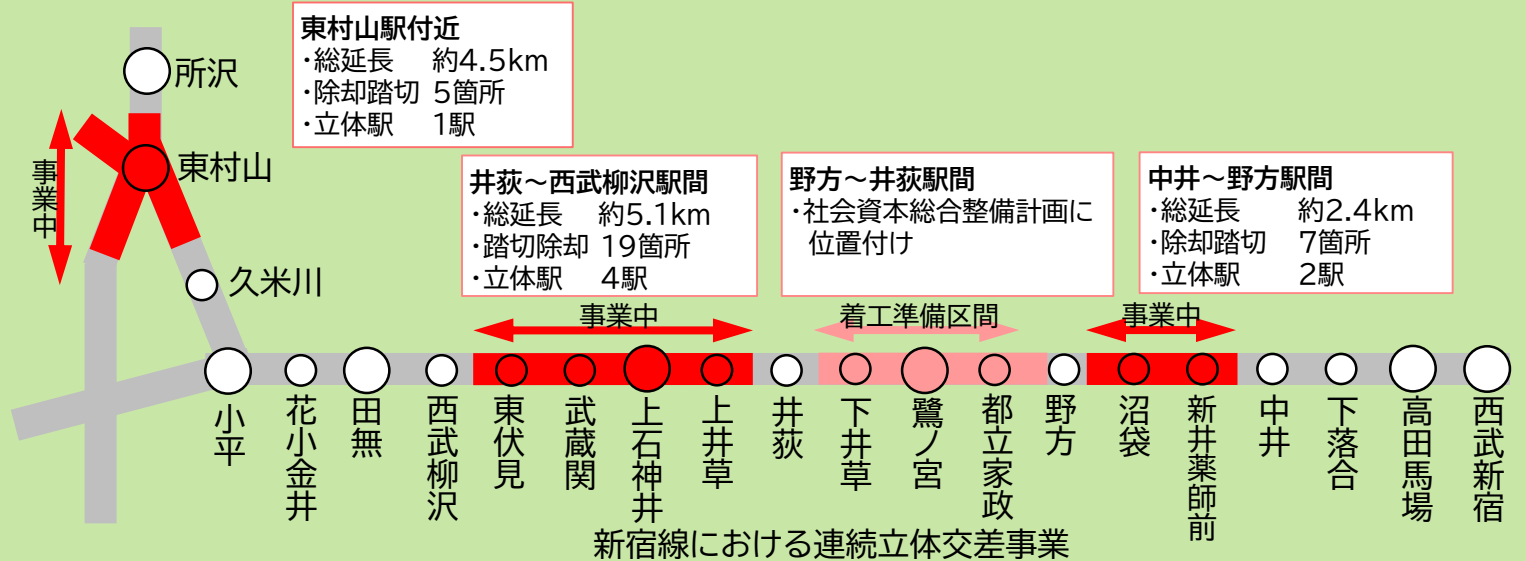
- ✓ 現在3区間で事業中。31箇所の踏切が除却され、新宿線沿線の安全性・快適性が向上。
- ✓ 早期完成に向け事業主体の東京都や地元自治体と協力し事業を推進していく。



中井～野方連立の施工状況



東村山連立の施工状況



### ■ 西武新宿駅の新たな地下通路整備計画

- ✓ 2021年11月に都市計画決定。早期実現に向け、関係者との協議等を進める。



### ■ 新宿線 有料着席サービスの刷新

- ✓ 10000系(ニューレツブ70-)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。



置き換え対象の10000系車両

### ■ 小川駅の建替えおよび自由通路整備

- ✓ 駅前再開発を契機に、小平市と協力して駅舎建替え、自由通路・歩行者デッキ整備を実施予定。

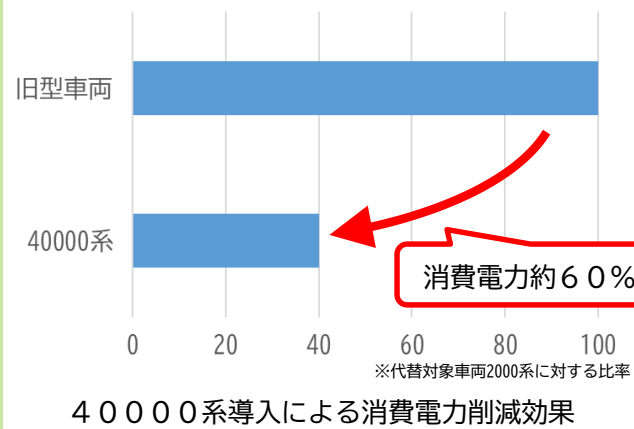


✓ さまざまな取組みを通して、新宿線沿線の価値を向上、次世代の新宿線へ

## 重点テーマ① 沿線価値の向上 ～より環境にやさしい西武鉄道へ～

### ■ 通勤車両の更新

- ✓ 旧型車両より省エネルギー化(消費電力60%削減)、低騒音化した40000系通勤車両を2024年度・2025年度合わせて48両導入。



### ■ サステナ車両の導入

- ✓ 「サステナ車両」として、小田急電鉄より8000形を、東急電鉄より9000系を譲り受ける。2025年5月末より運行開始。

※サステナ車両: 他社から譲受したVVVFインバータ制御車両を西武鉄道独自の呼称として定義



小田急8000形



東急9000系



小田急電鉄から譲受後安全装置更新やデザイン変更を行った「8000系」

#### ◎導入効果の例

車両のリユースによるCO<sub>2</sub>削減

- ・新車製造時に排出するCO<sub>2</sub>の削減約9,400t (1両あたり約94t・100両合計)
- ・車両廃棄時に排出するCO<sub>2</sub>の削減約70t (1両あたり約0.7t・100両合計)

### ■ 山口線車両の更新

- ✓ 1985年開業の山口線へ、40年ぶりとなる新型車両を、2025年度より導入。
- ✓ 安全対策(車側カメラシステムなど)、バリアフリー対応も充実。



✓ 2030年度までにVVVFインバータ制御車比率100%達成を目指す



## 重点テーマ② デジタル化

### ■ タッチ決済による乗車サービスの実証実験

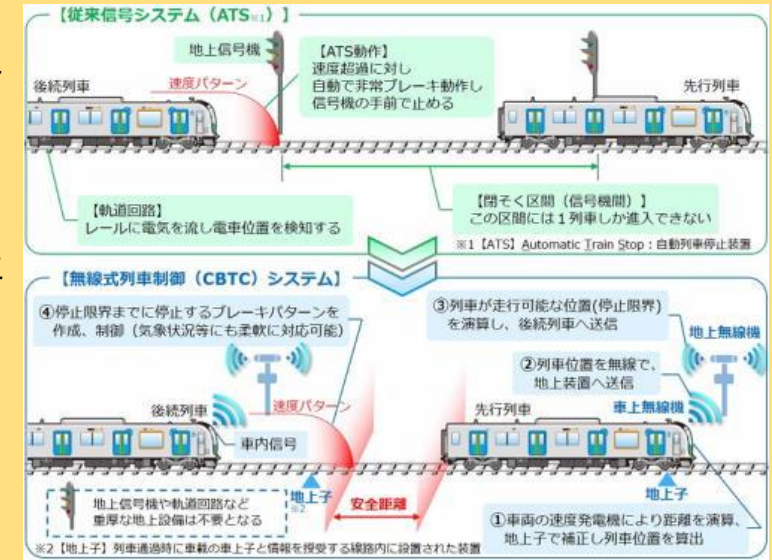
- ✓ タッチ決済対応のカードが設定されたスマートフォン等を活用した乗車サービスの実証実験を、2024年12月にターミナル駅、観光地周辺など21駅にて開始。



自動改札機のイメージ

### ■ 無線式列車制御(CBTC)システム

- ✓ 2023年度より、無線式列車制御システムの実証試験を実施。
- ✓ 2024年3月より走行試験を開始。
- ✓ 走行試験での検証結果、鉄道各社の動向などを踏まえ方式を決定し、2030年代に全線での導入を目指す。



### ■ 磁気乗車券からQRコードを使用した乗車券への置き換え

- ✓ 当社を含めた鉄道8社にて、磁気乗車券からQRコードを使用した乗車券への置き換えを2026年度末以降、順次実施。

### ■ 鉄道オペレーションの高度化・効率化の推進

- ✓ 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、デジタル技術の活用による高度化・効率化を進める。
- ✓ 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、業務の精度向上と効率化の両立を目指した施策検討を進める。

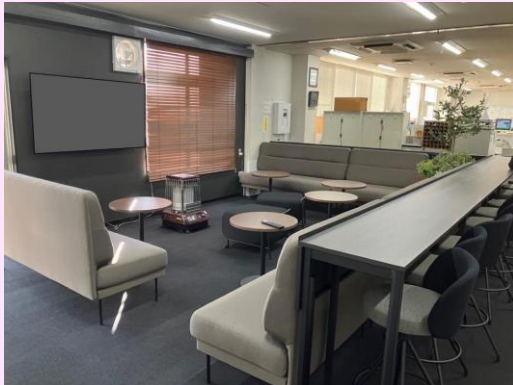


✓ デジタル技術を活用し、さらなるお客さまサービスの高度化や業務の効率化を図る

## 重点テーマ③ 働きがい向上

### ■ 職場環境の整備

- ✓ 従業員が働きやすい・働きがいのある環境を整え、将来を担う人財を確保する観点から、職場環境の整備を行う。
- ✓ 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等により、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る。



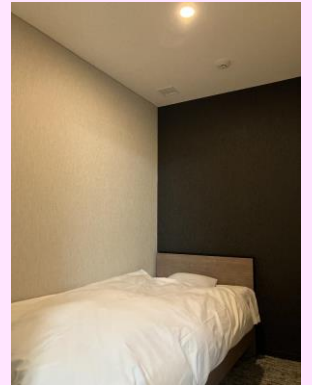
2023年度に整備した乗務員休憩施設



2023年度に整備した本社食堂



2024年度に整備した宿泊施設



### ■ 従業員の処遇改善

- ✓ 鉄道事業運営に必要な人財を確保し、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する。
- ✓ 2024年度は、新卒初任給最大1.7万円引き上げ、既存従業員賃金平均5.8%引き上げ(基準賃金引き上げ+定期昇給・一時金)を実施。今後も継続的に従業員の処遇改善を図る。

✓ 働きがいのある環境を整え、将来を担う人財を確保し、持続可能な事業運営体制を確立

## ■事業の根幹 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
- ✓ 車内等の安全確保・防犯対策
- ✓ 激甚化する自然災害対応

等



## ■重点テーマ① 沿線価値向上

- ✓ 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
- ✓ 新宿線 有料着席サービスの刷新
- ✓ 通勤車両・山口線車両の更新
- ✓ サステナ車両の導入

等

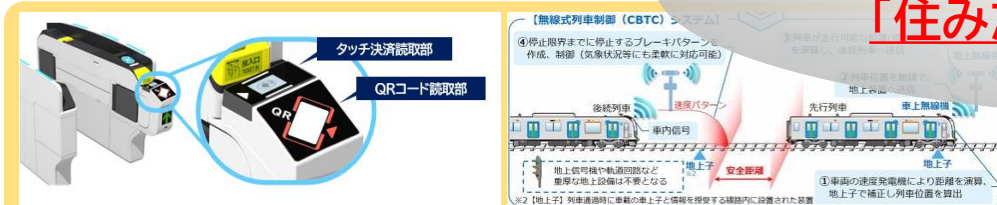


年間400億円超の設備投資を継続実施し  
「住みたい沿線」「訪れたい沿線」を実現

## ■重点テーマ② デジタル化

- ✓ タッチ決済実証実験
- ✓ QRコード乗車券
- ✓ 無線式列車制御(CBTC)システム
- ✓ 鉄道オペレーションの高度化・効率化

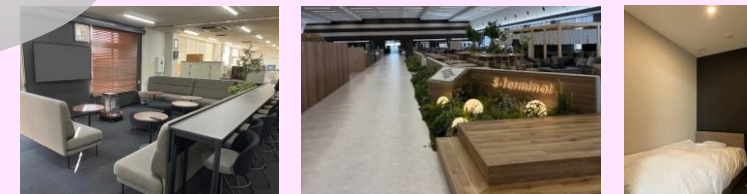
等



## ■重点テーマ③ 働きがい向上

- ✓ 職場環境の整備
- ✓ 現業施設の建替え
- ✓ 宿泊施設の個室化

等



引き続き、「安全・安心」を基本に、お客さまへ良質かつ快適なサービスを提供すべく、当社の経営努力を前提としたうえで、不足する費用の一部についてお客さまにご負担をお願いしたく運賃改定を申請いたしました。何卒ご理解賜りますよう、お願いいたします。