

西鉄鉄計2025第5号
2025年10月15日

運輸審議会
会長 堀川 義弘 殿

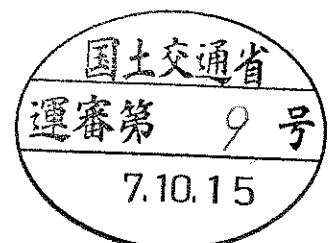
福岡県福岡市中央区天神一丁目11番1号
西日本鉄道株式会社
代表取締役社長執行役員 林田 浩一

公 述 申 込 書

運輸審議会一般規則第35条の規定により、下記のとおり公述の申込みをいたします。

記

1. 事案番号
令7第4003号
2. 事案の種類
鉄道の旅客運賃の上限変更認可
3. 事案の申請者
西日本鉄道株式会社
4. 公述しようとする者の名称及び住所並びに氏名、職名及び年令
福岡県福岡市中央区天神一丁目11番1号
西日本鉄道株式会社
代表取締役社長執行役員 林田 浩一
取締役常務執行役員鉄道事業本部長 松藤 悟
執行役員鉄道事業本部副本部長兼計画部長 塚本 靖彦
鉄道事業本部計画部計画課長 田代 幸輔
5. 事案に対する賛否
申請者
6. 連絡先電話番号
西日本鉄道株式会社 鉄道事業本部 計画部計画課



鉄道事業の旅客運賃上限変更の認可に係る

公 述 書

公 述 人 西日本鉄道株式会社

代表取締役社長執行役員 林田 浩一

他

■はじめに

私は、西日本鉄道株式会社、代表取締役社長執行役員の林田浩一でございます。

本日は、当社が本年 9 月 17 日に申請いたしました、鉄道事業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、申請の趣旨や経営の実情を申し述べる場を設けてくださいましたことに、厚く御礼を申し上げます。

ただいまから、当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、

第1に、鉄道事業の概要とこれまでの取り組み

第2に、申請理由および申請内容

第3に、今後の取り組み

の順に、ご説明いたします。

1. 鉄道事業の概要とこれまでの取り組みについて

(1) 鉄道事業の概要

当社は、2025 年に天神大牟田線・貝塚線の開業 101 年目を迎え、「安全」と「安心」を基本としつつ、公共交通サービスを提供してまいりました。

当社の鉄道事業は、天神大牟田線と貝塚線からなる、旅客営業キロ 106.1km、駅数 73 駅の路線を有しており、福岡県の福岡・筑後地域において、通勤・通学をはじめとしてお客さまの生活に必要不可欠な公共交通機関となっております。

天神大牟田線は、西鉄福岡(天神)を起点に、二日市・久留米・柳川などの沿線諸都市を經由し、大牟田までの 74.8km を約 64 分(特急)で結ぶ路線で、本線のほかに、西鉄二日市から太宰府までを結ぶ太宰府線 2.4km と、宮の陣から甘木までを結ぶ甘木線 17.9km から構成されております。2024 年度は 1 日あたり 25 万 9 千人のお客さまにご利用いただいております。福岡・久留米・大牟田の都市間輸送を担い、通勤や通学でのご利用のほか、太宰府や柳川といった沿線の有名観光地を結ぶ観光アクセス路線としても重要な役割を果たしてまいりました。

貝塚線は、福岡市東区の貝塚から糟屋郡新宮町までの 11.0km を結ぶ路線で、福岡市地下鉄の箱崎線と貝塚駅で接続しております。2024 年度は 1 日あたり 2 万 3 千人のお客さまにご利用いただいております。福岡市東部から天神地区へのアクセスにおいて、重要な役割を果たしてまいりました。

(2) これまでの取り組み

当社グループは、「「あんしん」と「かいてき」と「ときめき」を提供しつづけ、地域とともに歩み、ともに発展する」ことを企業理念としております。

鉄道事業においても、地域の足としてお客さまに安全と安心を提供するとともに、継続して利便性向上に取り組んでまいりました。また、駅を拠点とした沿線のまちづくりを推進することにより、地域の発展と成長に貢献してまいりました。

①安全・安定輸送の確保

安全・安定輸送の確保として、国や地方自治体と連携し、踏切における慢性的な交通渋滞の解消や、鉄道・道路それぞれの安全性向上、駅の東西の分断解消による地域の一体化の実現に向けて、連続立体交差事業を進めてまいりました。

また、バリアフリー法による「移動等円滑化基本方針」に基づき、1日の平均乗降人員が10万人以上の駅である西鉄福岡(天神)駅において、ホームドアの整備を進めるとともに、地震や大雨など、近年激甚化する自然災害への対策として、高架橋の耐震補強工事や法面の強化を進めてまいりました。

②サービスの改善

サービスの改善として、新造車両 9000 形の導入を順次進めており、各車両に床・吊革の色を変更して識別化した優先スペース(車いす、ベビーカースペース)や扉開閉動作ランプを設置するなど、バリアフリー設備の拡充を行っております。9000 形車両は代替する 5000 形車両と比較して消費電力量が約 50%と、省エネルギー化にも寄与しております。

また、1日あたりの乗降人員 3 千人以上の駅でエレベーターもしくはスロープを整備し、段差の解消を図るとともに、バリアフリーに対応したトイレの整備を進めるなど、バリアフリー化を推進しております。

さらに、駅を拠点としたまちづくりとして、2024 年 3 月に、雑餉隈～春日原間に新駅「桜並木駅」を開業し、沿線の利便性向上や周辺地域の活性化に寄与しました。

その他、決済手段の多様化に対応し、お客さまの利便性向上のため、磁気券および IC カードに加え、クレジットカード等によるタッチ決済を全駅に導入しております。

2. 申請理由および申請内容

(1) 申請理由

当社の鉄道事業は、少子高齢化の進展やマイカーへの移行に伴い、鉄道をご利用のお客さまは 1992 年度をピークに減少傾向にあり、2024 年度の輸送人員はピーク時の約 7 割、前回運賃改定を実施した 1997 年度の約 8 割まで減少しております(対 1992 年度[輸送人員ピーク]▲26.5%、対 1997 年度[前回運賃改定時] ▲19.9%)。また、新型コロナウイルスの影響により、鉄道事業は大きな影響を受け、現在は回復傾向にあるものの、ポストコロナの新たな生活様式の定着により、2024 年度もコロナ前の輸送人員まで戻っておりません。

このような環境下において、安全の確保のために必要な設備投資は継続しつつ、施設・車両・駅務部門における外注化や運転部門におけるワンマン化、駅の集中管理化などの人件費・経費の削減をはじめ、あらゆる経営合理化やコスト削減に取り組んできたことで、消費税率の変更による運賃改定を除き、前回運賃改定を実施した 1997 年度以降、現在に至るまで現行の運賃水準を維持してまいりました。

輸送人員の今後の見通しとして、天神ビッグバンによる天神地区の雇用者数の増加などにより、通勤定期は、2026 年度以降も増加が見込まれます。また、定期外は、15 歳以上の人口が今後微増傾向で推移するとともに、引き続きインバウンドの増加は見込まれますが、コロナによ

る新たな生活様式の定着により、日常利用のお客さまはコロナ前まで回復しておらず、定期外と定期の合計でコロナ前の水準までは戻らない見通しです。

一方で、今後、ATS システム(自動列車停止装置)や変電所などの列車運行の基礎となる大型基盤施設の更新が必要となるほか、耐震補強をはじめとした激甚化する自然災害対策など、安全確保のための設備投資が増加する見通しです。また、新造車両への代替、朝ラッシュ時の輸送力増強、駅施設の改修・改良やバリアフリー整備の継続的な実施など、サービス向上に資する投資のほか、職場環境改善など、人財確保のために必要な投資も継続して実施する必要があります。さらに、電気料金の値上げや物価高騰、人財確保のための待遇改善、非化石証書付電力の導入などのカーボンニュートラルの実現にむけた対応など、人件費・経費はこれまで以上に増加すると見込まれます。

このような環境下にあっても、将来にわたって鉄道事業を安定的かつ継続的に運営し、公共交通機関としての使命を果たしていくために、当社のより一層の経営努力を前提としたうえで、今後増加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、このたび 1997 年の運賃改定以来、約 30 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て申請をさせていただきました。

(2) 申請内容

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、平均で 12.4%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運賃から10円引き上げるなど平均11.1%といたしました。定期旅客運賃については、通勤定期は平均15.6%、通学定期は家計への負担に配慮し、普通旅客運賃や通勤定期旅客運賃より低い平均9.0%といたしました。

なお、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て廃止いたします。バリアフリー設備の整備及び維持更新につきましては、今後も継続して実施してまいります。

3. 今後の取り組み

今後の設備投資を実施するにあたっては、「安全・安定輸送の確保」「お客さまサービスの向上」「人財の確保」の 3 つの視点で積極的に取り組んでまいります。

(1) 安全・安定輸送の確保

安全・安定輸送の確保として、1972 年の導入から 50 年以上が経過し、調達困難な部品が多く、機器の生産中止が発生している ATS システムの更新を進めてまいります。

また、竣工から 100 年を超える春日原変電所の建替えをはじめ、老朽化が進む変電所を計画的に更新してまいります。なお、今後の変電所建替にあたっては、激甚化する自然災害への対策として耐震構造や機器類の水害対策を行うほか、省スペース型・省力型機器の導入を検討いたします。

加えて、現在進めている西鉄福岡(天神)～井尻間の耐震補強や、激甚化する大雨災害への対策としての法面強化など、今後も継続して安全性向上に取り組んでまいります。

(2)お客さまサービスの向上

お客さまサービスの向上として、天神大牟田線においては、老朽化した 5000 形車両の代替として、引き続き、9000 形車両の導入を進めてまいります。また、貝塚線の 600 形車両は、導入から 60 年以上経過した編成があり、老朽化が進んでいるため、2025～2027 年度にかけて、現在天神大牟田線で運用している 7050 形車両への置き換えを実施いたします。この置き換えにより、貝塚線の車両数を現在の 8 編成 16 両から 9 編成 18 両に増加させることで、2026 年春のダイヤ改正にて、朝ラッシュ時間帯の輸送力増強を図り、混雑率の緩和に取り組めます。

また、駅施設についても、優先順位をつけながら老朽化した駅舎の改修・改良に取り組むことで、快適な駅環境の実現を目指しております。現在、計画している高宮駅は、実施中の耐震補強工事および併設の商業部分のリニューアル計画に合わせて、コンコース・トイレ等の改修・改良を実施いたします。井尻駅についても駅舎・トイレの改修・改良などを実施いたします。

さらに、お客さまに安全・安心かつ快適にご利用いただくため、「移動等円滑化基本方針」に基づきバリアフリー設備の整備を進めております。1 日あたりの乗降人員 10 万人以上の西鉄福岡(天神)駅では、2025 年度末までにすべてのホームにホームドア整備を完了いたします。1 日あたりの乗降人員 3 千人以上の駅においても、バリアフリーに対応したトイレの整備などを進めてまいります。

その他、自動改札機、自動券売機など、機器の老朽化の状況を勘案しながら計画的に駅務機器の代替を進めてまいります。なお、自動改札機は、クレジットカード等のタッチ決済機能が搭載可能な機種、自動券売機は新 500 円硬貨に対応した機種への代替を計画しております。

また、車内および駅への防犯カメラの設置、ホーム上屋の延伸、トイレの洋式化など、お客さまに安心かつ快適にご利用いただくための設備の整備も進めてまいります。

(3)人財の確保

鉄道事業の運営に必要な人財を確保するとともに、従業員が働きやすい・働きがいを感じるができる環境を整備するため、職場環境の整備を推進します。老朽化した駅・乗務所等の従業員用施設の更新(休憩所、浴室、トイレなど)や、乗務所・工場等の施設改修(空調更新など)を実施し、労務環境の改善を図ります。

■むすび

当社の鉄道路線である天神大牟田線・貝塚線は、前身である九州鉄道ならび博多湾鉄道汽船の 1924 年開業以来、100 年以上にわたり、「安全」と「安心」を基本としつつ、通勤・通学など、お客さまの暮らしを支える交通ネットワークとして歩んでまいりました。

これからも地域社会の一員として、安定かつ継続的に鉄道事業を運営し、公共交通機関としての使命を果たしていく所存でございます。

以上、申し述べました当社の置かれている実情をご賢察賜り、今回の旅客運賃の改定についてご審議いただき、何卒、ご承認くださいますようお願い申し上げます。私の公述とさせていただきます。