

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

1. 日 時

令和7年11月20日（木） 10:00～11:08

2. 場 所

リファレンス大博多ビル貸会議室11階 1109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>

西日本鉄道株式会社

林田 浩一（代表取締役社長執行役員）、
松藤 悟（取締役常務執行役員鉄道事業本部長）、
塚本 靖彦（執行役員鉄道事業本部副本部長兼計画部長）、
田代 幸輔（鉄道事業本部計画部計画課長）

<一般公述人>

古賀 大貴氏（自営業）

<国土交通省>

事案処理職員：運輸審議会審理室 磯野、増田、藤間
鉄道局：宮田旅客輸送業務監理室課長補佐 ほか

4. 議事概要

(1) 申請者による冒頭陳述

【林田 浩一（代表取締役社長執行役員）】

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。よろしくお願いいたします。

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をさせていただきます。

初めに、鉄道事業の概要とこれまでの取組について御説明いたします。

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成る旅客営業キロ106.1キロメートル、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、お客様の生活に必要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経由し、大牟田までの74.8キロメートルを約64分で結ぶ路線で、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2.4キロメートルと宮の陣から甘木までを結ぶ甘木線17.9キロメートルから構成されております。2024年度は1日当たり25万9,000人のお客様に御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、通勤や通学での御利用のほか、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11.0キロメートルを結ぶ路線で、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日当たり2万3,000人のお客様に御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。

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」ことを企業理念といたしております。

鉄道事業におきましても、地域の足としてお客様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をしてまいりました。

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のり面の強化を進めてまいりました。

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、つり革の色を変更して識別化した優先スペース、車椅子・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いたしております。

また、1日当たりの乗降人員3,000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いたしました。

その他、決済手段の多様化に対応し、お客様の利便性向上のため、磁気券及びICカードに加え、クレジットカードなどによるタッチ決済を全駅に導入しております。

次に、申請理由及び申請内容について御説明をいたします。

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、鉄道を御利用のお客様は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割にまで減少いたしております。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が見込まれますが、コロナによる新たな生活様式の定着により、日常利用のお客様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、人材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の高騰、人材確保のための待遇改善、非化石証書付き電力の導入などのカーボンニュートラルの実現に向けた対応など、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上で、今後増加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、１９９７年の運賃改定以来、消費税率変更によるものを除き、約３０年ぶりとなる運賃改定に向けて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。定期旅客運賃につきましては、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、今回の運賃改定に合わせて廃止い

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。

次に、今後の取組について御説明いたします。

今後の設備投資を実施するに当たっては、安全・安定輸送の確保、お客様サービスの向上、人材の確保の三つの視点で積極的に取り組んでまいります。

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おります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て替えをはじめ、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、今後の変電所建て替えに当たっては、激甚化する自然災害の対策として、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のり面強化など、今後も継続して安全性向上に取り組んでまいります。

お客様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6000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から2027年度にかけて、現在天神大牟田線で運用しております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んでまいります。

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。現在計画しております高宮駅は、実施中の耐震補強工事及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、トイレなどの改修・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、お客様に安全・安心かつ快適に御利用いただくため、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日当たりの乗降人員10万人以上の西鉄福岡(天神)駅では、2025年度末までに全てのホームにホームドア整備を完了いたします。1日当たりの乗降人員3,000人以上の駅におきましても、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。

そのほか、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、クレジットカードなど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いたしております。

また、車内及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、お客様に安心かつ快適に御利用いただくための設備の整備も進めてまいります。

鉄道事業の運営に必要な人材を確保するとともに、従業員が働きやすい、働きがいを感じることができる環境を整備するため、職場環境の整備を推進いたします。老朽化した駅、乗務所などの従業員用施設の更新や乗務所、工場などの施設改修を実施し、労務環境の改善を図ります。

最後となりますが、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並びに博多湾鉄道汽船の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、お客様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、安定的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申し上げまして、私からの公述とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

(2) 一般陳述

【古賀 大貴氏（自営業）】

古賀大貴と申します。職業は自営業をしております。本日はこういった場を設けていただき、ありがとうございます。

早速、運賃改定自体に関しましては、昨今の経済情勢を加味すると賛成するところではありますけれども、今年9月17日に西鉄ホームページで公開された資料「運賃改定について（補足説明資料）」によると、新型車両9000形の投入両数が2026年から2028年度の3年間で20両と、現在、天神大牟田線と貝塚線の老朽車両に比べて極めて少なく、沿線住民の1人として車両置き換えのペースに懸念があるため、形式上ではありますけれども、一部反対という形で意見陳述をさせていただきます。

理由。この投入両数は、通勤需要がコロナ前に戻らないと想定していた2022年時

点の「移動円滑化取組報告書（鉄道車両）」から増えていません。今年9月に国土交通省が公表した「鉄道分野のGXに関する基本的な考え方（概要）（案）」によると、大手民鉄に対して2035年までのVVVF化目標が記されていますが、こちらの遵守が求められた場合に、2035年までに5000形、6000形の残存数が代替できるのでしょうか。現行の7両程度の置き換えで間に合うのかと懸念があります。

というのも、近年は通勤定期の伸びがありますし、先日、西鉄グループホームページで公表されたIR情報によると、2025年上期の鉄道輸送人員の実績値が2016年の実績値、コロナ前になりますけれども、10年前になりますけれども、上回っております。昼間も区間によっては30分に1本という必要最低限のダイヤとなっており、これ以上の仮に本数の減少とかになると、利用者の著しい減少など、地域住民の足に非常に大きな影響があります。

そこで、認可に当たって、運賃改定が鉄道投資の原資になる必要があると考えますが、さらに南部区間の本数維持や、車両の代替更新の原資の必要があると考えております。

他方で、日本民営鉄道協会の資料によると、既に90年代と比べても、西鉄は大手民鉄の中で車両数の減少率が最大となっていて、10年前と比較しても車両数が減っております。このため、今の保有車両水準の維持は運賃改定で賄っていくようなことが必要かなと考えているところですが、5000形の残存数に対して新しい車両の代替予定数が少なくなっているところを気にしております。現時点で、2029年度から2035年度にかけての車両置き換えの見通しはどのようにお考えなのでしょうか。

今後もインフレ等は進んでいくのかなと考えておりますけれども、仮に物価上昇により十分な鉄道投資に回せないのであれば、「鉄道分野のGXに関する基本的な考え方（概要）（案）」の指針に関し、2035年までの完全VVVF化に当たっては、認可省庁である国土交通省に対して、大手民鉄の代替新造に対する国の補助制度の新設などを求めていくことも必要なのではないかと考えております。

2029年度から2035年度までの間に5000形、6000形の残存数と同等の車両新造がない場合、どうか減便とか車両数が減って沿線住民の足が不便にならないように工夫をいただくようお願いしたいと考えております。

このほか、ホームページの運賃改定の申請書類にございましたATSの更新計画に関しても、更新に当たってはスピードアップや8両編成の復活などができるように検討を

お願いします。

近年は、停車駅が増加して所要時間が増えたり、朝ラッシュ時を中心に遅延が増加しております。通勤定期の需要も伸びているようですし、混雑平準化に当たっては、スピーディーな運行との両立が可能な保安計画にしていきたいと考えております。

大手民鉄とはいえ、首都圏、近畿圏との違いや体力差を加味した対策が必要であると考えており、物価高、人口減少等で、民間の事業者で単独な車両置き換え、更新であったり、サービス水準が難しい場合は、引き続きラッシュ時を中心に、2035年以降も旧型車両を残すなどの対策を行っていただきたいと考えております。

といいますのも、脱炭素社会の実現に当たっても、旧型車両であっても自家用車に比べて環境負荷が少ないということを再認識して、また、そういったものを発信されて、「鉄道分野のGXに関する基本的な考え方（概要）（案）」を遵守するため、減便などにより車への移行の加速や脱炭素社会の実現の逆行など、沿線住民の足の利便性を損ねるような本末転倒な形にならないように、今回の陳述とさせていただきます。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】

ただいま御説明をいただきましたけれども、私のほうから、まずは運賃改定の理由、その他について御質問をさせていただきます。

改めて、今回の運賃改定の理由並びに必要性について、事業者として御説明いただきたいと思います。輸送人員が減少すると見込まれる中、現状経営を取り巻く環境、また、これまでの経緯、さらに今後の課題と取組について、具体的、定量的に御説明いただけますとありがたいです。

それから２点目、今回の運賃改定については、先ほど古賀様からの御意見もありましたように、一部値上げ反対などの声もあるところ、運賃改定の内容だけではなく、先ほどの車両更新の件も含まれますが、その必要性について、利用者の皆様への理解を得るために、どのような場面でどのような説明をしていかれる予定なのか、ぜひ御説明いただけますとありがたいです。

以上です。

【松藤 悟（取締役常務執行役員鉄道事業本部長）】

西日本鉄道株式会社取締役常務執行役員鉄道事業本部長の松藤悟でございます。

御質問事項の１点目、当社が運賃改定に至った理由並びに必要性について御説明いたします。

当社の経営を取り巻く環境は、輸送人員のピークでありました１９９２年度以降、バブル崩壊以降の長引く景気低迷と少子高齢化の進展、マイカーへの移行が進んだことで、輸送人員は減少傾向で推移しました。２０１１年度頃から、定期外におけますインバウンドの増加や福岡都市圏の人口増などにより下げ止まりの傾向を見せていましたが、２０１９年度から始まりました新型コロナウイルスの影響で、事業環境は一転いたしました。現在は回復傾向にあるものの、２０２４年度もコロナ前の２０１９年度を下回りました。今後もコロナ前の水準には戻らないものと見込んでおります。

これまでの経緯として、前回運賃改定を実施した１９９７年以降も引き続き輸送人員が減少する中、徹底した経費削減を実施するとともに、目標でありました朝ラッシュの混雑率１５０％以下を１９９７年度に達成したこともあり、可能な限り設備投資を抑制し、以後、運賃改定を実施せずに事業を継続してきました。その後、インバウンドの増加や福岡都市圏の人口増などにより、輸送人員が下げ止まりの傾向を見せてきたこともあり、２０１３年度頃から減価償却費を上回る水準まで設備投資規模を徐々に拡大させてきました。

しかしながら、２０１９年度から始まっ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、収支、財務面を考慮し、慎重な設備投資を実施せざるを得ない状況となったことで、安全の確保に必要な最低限の設備投資を除き、削減、先送りを行いました。あわせて、施設、車両、駅務部門における外注化や運転部門でのワンマン化、駅の集中管理化など、人件費、経費の削減に取り組みしました。さらに、２００７年４月には、利用者減少が続いていた宮地岳線、現貝塚線の西鉄新宮―津屋崎間を廃止しました。営業収益のピークでありました前回運賃改定の翌年度、１９９８年度と比較して、営業収益は１０．８％の減少、これに対して営業費も８．９％減少の約２１億円の削減を進めました。こういった経営努力を続けることで、何とか事業を継続してきました。

今後の課題としまして、安全の確保を前提として、将来にわたって鉄道事業を安定かつ継続的に運営するとともに、需要に応じた輸送力の確保、バリアフリー整備やカーボ

ンニュートラルの実現に向けた取組など、お客様や社会からの要請に対しても適切に対応していく必要があると考えております。

具体的な取組としましては、施設・設備の更新、保安度向上対策、施設の耐震補強など、安全・安定輸送の確保のための設備投資に加え、車両代替、駅施設の改修・改良、バリアフリー整備の推進など、お客様サービス向上のための設備投資、休憩所や浴室などのリニューアル、空調の更新など、鉄道を運営するために必要な人材の確保のための設備投資、この三つの視点で、2026年度からの3年間で総額約292億円、減価償却費の約2倍の規模となる年間当たり約97億円の設備投資を積極的に実施してまいります。

2点目でございます。利用者の理解を得るための取組について御説明いたします。

運賃改定に関するお客様の周知につきましては、鉄軌道業の情報提供ガイドラインに基づき、適切に実施してまいります。9月17日の運賃改定申請時には、記者会見及びニュースリリースにより、メディアを通じた告知を実施しました。また、当社ホームページ、駅や車内でのポスターによる告知も併せて実施しました。当社グループのお客様センターに問合せがあった場合は、運賃改定が必要な理由やサービス向上など、お客様へのメリットについて丁寧に御説明することで御理解をいただいております、現在まで大きな苦情等は発生しておりません。

また、認可後には、改めてニュースリリースやポスター・チラシ等を通じた告知を実施するとともに、ホームページでの情報提供につきましても、運賃改定の実施に至った背景や今後の取組について、お客様に分かりやすく伝えるよう内容を充実させてまいります。

以上でございます。

【二村委員】

では、二村から御質問申し上げます。

運賃改定後の需要の見通しについて、推計の全体的な考え方を改めて御説明いただきたく存じます。特に、沿線の都市の特性、天神というエリアの状況、沿線観光など、御社の旅客特性を反映した点についても御説明いただきたく存じます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【塚本 靖彦（執行役員鉄道事業本部副本部長兼計画部長）】

西日本鉄道株式会社執行役員鉄道事業本部副本部長兼計画部長の塚本靖彦でございます。

御質問事項の運賃改定後の需要の見通し、推計の全体的な考え方について御説明いたします。

輸送人員は、過去の実績から、定期外は15歳以上の沿線人口、通勤定期は福岡県の就業者数、通学定期は15歳から24歳の沿線人口と高い相関があり、定期外と通学定期は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口の伸び率、通勤定期は独立行政法人労働政策研究・研修機構の福岡県の就業者数の伸び率を基に輸送人員を推計しております。

また、沿線人口及び就業者数による推計に加え、福岡市が主導で進めている天神ビッグバンによる影響や沿線の観光地である太宰府、柳川への訪日外国人旅行者の増加など、輸送需要見通しに当社の旅客特性を反映しております。

以上の結果、2026年度から2028年度の輸送需要見通しは、定期外は、15歳以上の沿線人口が微増傾向で推移するとともに、今年4月に開業したワン・フクオカ・ビルディングの開業による旅客増、太宰府、柳川への訪日外国人旅行者の増加などを加味し、輸送人員は微増傾向で推移すると推計をいたしました。通勤定期は、就業者数が福岡県全体で減少傾向で推移する一方で、天神ビッグバンに伴う雇用拡大による旅客増により、輸送人員は微増から横ばいで推移すると推計しました。最後に、通学定期は、15歳から24歳の沿線人口が横ばいで推移するため、輸送人員も横ばいで推移すると推計いたしました。

なお、2029年度以降の輸送需要の見通しについて、天神ビッグバンの影響や訪日外国人旅行者の増加など、引き続き増加要因はございますが、県南地区を中心とした沿線人口の減少や少子高齢化のさらなる進展などにより、長期的には輸送人員は減少傾向で推移するものと考えております。

以上でございます。

【白石会長代理】

私からは、二つ質問をさせていただきます。

一つ目ですが、運賃改定による増収分の使途について、安全・安定輸送の確保、利用

者サービスの向上、給与等の待遇改善を含む人材の確保などの観点から御説明いただきたいと思います。

2点目ですが、近年、各鉄道会社、新技術の活用、ワンマン運転拡大、設備のスリム化などで省力化や省人化に取り組んでいますけども、貴社における今後の取組の方向性について伺いたしたいと思います。

よろしくお願いいたします。

【塚本 靖彦（執行役員鉄道事業本部副本部長兼計画部長）】

引き続きまして、執行役員鉄道事業本部副本部長兼計画部長の塚本より御回答いたします。

まず、御質問事項の1点目、運賃改定による増収分の使途について御説明をいたします。

今回の運賃改定による増収分については、安定的かつ継続的な鉄道事業運営のために必要な設備投資に充当してまいります。具体的には、安全・安定輸送の確保のための設備投資を最優先で実施するとともに、お客様サービスの向上のための設備投資、人材確保のための設備投資の三つの視点で、積極的に設備投資を実施してまいります。

安全・安定輸送の確保のための設備投資については、ATSシステムの更新や変電所の建て替えなどの大型基盤施設の更新、耐震補強やのり面改良などの激甚化する自然災害対策などに取り組んでまいります。

お客様サービスの向上のための設備投資については、省エネ車両導入による老朽車両の代替を順次進めるとともに、朝ラッシュ時の輸送力増強やバリアフリー整備、駅施設の改修・改良についても優先順位をつけながら取り組んでまいります。

人材確保のための設備投資については、事業運営における最大の課題であります人材の確保に向けて施設の改善を行うとともに、手当の新設・増額や年間休日数の増加など、従業員満足の向上に取り組んでまいります。

2点目でございます、省力化・省人化に関する今後の取組の方向性について御説明をいたします。

駅務部門においては、2020年10月より一部駅で駅集中管理方式による駅運営を開始し、2025年4月現在で、全73駅中42駅の約6割が集中管理駅となっております。今後、さらなる効率化に向け、駅務機器、エレベーター等の対応を含めた駅遠隔

監視制御システムの検討を進めるとともに、自動案内、清掃ロボット等による案内、QR乗車券の導入検討など、決済手段の多様化にも取り組んでまいります。

運転部門においては、現在、輸送人員の減少が著しい久留米以南や甘木線及び貝塚線でワンマン運転を実施しておりますが、さらなる省力化に向けて、普通列車へのワンマン拡大を検討いたします。また、お客様の輸送状況を考慮しつつ、需要に応じた効率的なダイヤ設定を目指してまいります。

車両・施設部門においては、新技術の活用による効率化として、軌道変位モニタリング装置など、CBMの導入や信号設備の遠隔監視システムの実証導入などに取り組んでまいります。

駅の集中管理化、ワンマン化などの省力化・省人化に他社に先駆けて取り組んできたところではございますが、今後もお客様のニーズに合ったサービスの見直しに取り組むとともに、デジタル技術を活用した生産性向上、経営合理化に取り組むことで、持続可能な鉄道事業の運営を実現し、お客様に安全・安心な輸送サービスを提供し続けてまいります。

以上でございます。

【三浦委員】

それでは私から、沿線価値向上等につきまして、3点伺いたいいたします。

人口が減少していく中、大手民鉄各社は、住みたい、訪れたい、働きたいという線区の魅力やブランド力を高めることで、地域を活性化して利用者を増やす沿線価値向上に取り組んでおられますが、御社としてはどのような構想を描き、どのように取り組んでおられるのでしょうか。

2点目です。鉄道事業とバス事業との相乗効果や役割分担という観点から、どのような経営戦略を立てておられるのでしょうか。

3点目です。競合他社と比較した自社の優位性、競合区間の戦略など、競合他社との比較分析について教えていただきたいと思います。

以上、よろしくお願いいたします。

【塚本 靖彦（執行役員鉄道事業本部副本部長兼計画部長）】

それでは、引き続きまして、執行役員鉄道事業本部副本部長兼計画部長の塚本より御

回答いたします。

御質問事項の１点目、沿線価値の向上の取組について御説明をいたします。当社では、長期ビジョン「にしてつグループまち夢ビジョン２０３５」で掲げる「サステナブルでウェルビーイングな鉄道・バス沿線」の実現を目指し、これまでも様々な施策に取り組んでまいりました。

初めに、連続立体交差事業、新駅開業でございます。天神大牟田線の雑餉隈駅から下大利間において連続立体交差事業を進めており、２０２２年８月に線路の高架への切替えが完了し、同時に１９か所の踏切が除去されました。２０２４年３月には、高架区間の雑餉隈―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。連続立体交差事業により、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に寄与するとともに、線路によるまちの分断の解消により、地域のまちづくりに大きく貢献をしております。また、高架により生まれた高架下空間については、沿線自治体とも連携して、まちの魅力向上につながるような活用を行っています。

次に、駅のリニューアルです。賃貸部門と連携して駅のリニューアルに取り組んでいます。近年では、２０１９年に大橋駅ビルのリニューアルを実施したほか、２０２４年９月には久留米駅ビルのリニューアルを実施し、駅コンコースの商業テナント、定期券発売所等を一新しました。今後も、高宮駅において、現在実施中の耐震補強工事と併せた商業部分のリニューアル、コンコース、トイレ等の改修・改良を計画しており、利便性向上を図っていくこととしております。

次に、他モードとの連携による乗り継ぎ利便性向上です。連立区間の各駅においては、沿線自治体と連携して、バスとの乗り継ぎ利便を考慮した駅前広場の整備を行っています。また、ダイヤ改正時は、バス部門に加え、福岡市営地下鉄などと連携して、円滑な乗り継ぎのためのダイヤ調整を図っております。さらに、大橋駅へのフィーダーバスの一部では、バス車内モニターで電車の発車時刻を御案内しています。その他、貝塚線と福岡市地下鉄との乗り継ぎや西鉄バス・電車乗り継ぎ定期券に対しまして割引を実施するなど、お客様の負担感軽減を図っております。

その他、沿線自治体や観光協会等と連携した観光列車の運行や有料座席列車をはじめとした移動に付加価値を与えるサービスの検討・実施など、沿線の魅力向上、利便性向上に取り組んでおります。

引き続き、沿線自治体や西鉄グループの各部門が連携して、沿線価値の向上に取り組んでまいります。

2点目の鉄道事業とバス事業との相乗効果や役割分担に関する経営戦略について御説明をいたします。当社では、長期ビジョン「にしてつグループまち夢ビジョン2035」の中で、「安心・快適で持続可能な公共交通ネットワークの構築」というものを掲げており、官、民、地域が連携して、地域特性に応じた最適な交通ネットワークにカスタマイズしていくことが重要であると考えております。鉄道沿線においては、幹線としての鉄道に対して、支線としての路線バスの中で役割分担をしていくことが重要であり、重複をなくし、効率的な輸送を実現することで、持続可能なモビリティネットワークを実現できると考えております。さらに、バス事業においても乗務員不足が大きな課題であり、その点でも役割分担が重要となります。

3点目でございます競合他社との比較分析について御説明をいたします。天神大牟田線ではJR九州と競合しておりますが、起点となる駅が天神と博多であるため、目的地で一定程度すみ分けができているものと考えております。一方で、西鉄、JRに挟まれる居住エリアや中州、ウオーターフロント地区など、目的地が博多、天神のどちらからでもアクセス可能なエリアなど、西鉄、JRのどちらも利用可能なお客様もいらっしゃいますので、そのようなお客様にも可能な限り西鉄を利用していただくため、列車本数においてはJRより優位性を持つとともに、30分間隔の特急を軸とした、お客様に分かりやすく覚えやすいダイヤ形態としております。

以上でございます。

【吉田委員】

私からは2点伺いいたします。

まず、1点目ですが、経営改善の取組として、乗務員以外の業務を分社化されているとのことですが、人手不足が深刻化する中、西鉄グループ全体として、人材確保のため、どのような取組をしていらっしゃいますでしょうか。職場環境の改善、作業環境の見直し、処遇改善といった施策や作業効率化に向けたグループ間の連携などについて伺いたく存じます。

次に、2点目です。西鉄グループ全体として、技術の継承、安全やサービスレベルといった情報の共有などを担保するとともに、社員の意識、組織の文化などに関して、価

値観や方向性を一致させるために講じておられる取組について御説明いただきたく存じます。よろしくお願いいたします。

【松藤 悟（取締役常務執行役員鉄道事業本部長）】

取締役常務執行役員鉄道事業本部長の松藤でございます。私のほうから回答させていただきます。

御質問事項の１点目、人材確保のための取組について御説明いたします。当社では、乗務員など運転部門につきましては西鉄本社の直営で運営しておりますが、駅業務については、グループ会社の株式会社西鉄ステーションサービス、車両、施設の日常点検、補修等については、同じくグループ会社の西鉄エンジニアリング株式会社に委託しております。そのため、人材の確保を含めた各取組につきましては、３社一体となって取り組んでおります。

具体的な取組について、乗務員、駅務員、技術員に分けて御説明いたします。

乗務員の待遇改善策として、手当の新設・増額や年間休日数の増加に取り組んでおります。２０２４年４月より運転士の離職防止のため、運転手当を新設したほか、働きやすい職場環境整備のため、老朽化したトイレや浴室等の施設更新を順次実施しております。

駅務員につきましては、もともと契約社員と正社員が混在していたものを２０２３年４月より正社員に統一して、手当を増額することで待遇改善を図りました。また、宿泊施設の改善なども順次実施しております。

技術員については、２０２４年４月より鉄道技術現業従事手当を新設するなど、手当の新設・増額による待遇改善などに取り組んでおります。

各取組の実施に当たっては、委託先各社と西鉄本社の担当部門が協議の上、優先順位をつけて取り組んでおり、当社からの業務委託範囲における手当の新設・増額などの待遇改善に係る費用につきましては、委託費を増額することで対応しております。

作業効率化に向けた取組として、２０２１年３月のダイヤ改正において、保守作業員をはじめ、乗務員、駅務員の労働環境改善を目的に、最終電車の時刻を約１５分から３０分程度繰上げを行いました。また、車両・施設部門における検査周期の見直しや軌道変位モニタリング装置の導入など、新技術の活用による効率化、駅部門における駅遠隔監視制御システムの検討など、業務効率化についても連携して取り組んでおります。

2点目、鉄道グループとして価値観や方向性を一致させるための取組について御説明いたします。当社では、2035年度を目標年次とした長期ビジョン「にしていグループまち夢ビジョン2035」を策定し、現在、その実現に向け、2023年度から2025年度までの3年間を区切りとした第16次中期経営計画に基づいた取組を実施しております。鉄道グループにおいても、2035年度のありたい姿の実現に向け、安全、地域発展、事業拡大の三つの柱に基づき事業戦略を策定し、鉄道グループ全従業員を対象とした説明会を通じて、価値観や方向性の一致に取り組んでおります。

安全の確保につきましては、社長執行役員、安全統括管理者の委託先を含めた職場巡視や管轄部門を通じた各職場の安全に関する取組の実施状況の確認により、関係法令等の遵守と安全最優先の徹底を図っております。さらに、異常時の速やかな復旧と正確な情報収集及び復旧に際しての指揮命令系統の確認と復旧技術の習熟を図るため、委託先を含む鉄道グループ全体で総合訓練を実施しており、毎年、社長執行役員も参加しております。そのほか、電気、線路、車両、駅務の各部門において、毎年度、業務受委託規程に基づく監査等を実施しております。

また、毎月、西鉄本体とグループ会社の経営層による会議にて業務執行状況を確認するとともに、西鉄からグループ会社への出向など、定期的な人事交流を行いながら、担当者レベルでは、日頃より現場へ出向き、コミュニケーションを図り、意思統一を行うことで、安全性の向上に努めております。

サービスレベルの向上に向けては、グループ全体で主要窓口に関し外部機関を用いた調査を実施しており、調査結果に基づき、外部講師による研修や駅構内の美化への取組、小集団活動による意識向上など、委託先を含めた駅部門全体でのサービスレベル向上に取り組んでおります。

以上でございます。

(4) 申請者による最終陳述

【林田 浩一（代表取締役社長執行役員）】

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御開催いただき、申請者として改め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と、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古賀様も、一部反対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を申し上げます。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、2035年度までのVVVF制御車両化に関して御意見をいただきました。2025年4月現在、鉄道車両の保有数は、特殊車を除きまして298両で、うちVVVF制御車両は168両で、導入率は約60%でございます。当社グループのCO₂排出量の削減目標達成に向けた取組の一つといたしまして、2035年度までにVVVF制御車両の導入率100%を掲げております。現在、非VVVF制御車両は、天神大牟田線の5000形車両81両、6000形車両33両及び貝塚線の600形車両16両の計130両です。天神大牟田線の5000形車両81両は、2035年度までに順次9000形車両または9000形車両の次に新造する新型車両へ代替をいたします。また、6000形車両33両は、2028年度から2032年度にかけてVVVF制御車両に改造する工事を実施する計画です。貝塚線の600形車両16両は、導入から60年以上経過した編成もあり、老朽化が進んでおります。そのため、2025年度から2027年度にかけて、現在、天神大牟田線で運用しておりますVVVF制御車両である7050形車両への置き換えを実施いたします。以上によりまして、2035年度までには全ての車両をVVVF制御車両へ更新をする計画でございます。

2点目、2029年度から2035年度にかけての代替新造の見通しに関して御意見をいただきました。先ほど、5000形車両の代替について触れさせていただきましたが、老朽化した5000形車両は、順次9000形車両への代替を進めており、2026年度から28年度の3年間で20両を導入いたします。さらなる省エネの推進のため、2029年度以降も9000形車両の次に新造する新型車両の導入も視野に入れながら、順次代替を行ってまいります。

3点目、ATS更新計画に関して、スピードアップや8両運行、また、朝ラッシュ時の遅延や混雑平準化について御意見をいただきました。現在、天神大牟田線で使用しておりますATSシステムは、導入から50年以上が経過しており、老朽化が進んでいるため、2026年度より順次更新を進める計画です。ATSシステムの更新に当たりましては、将来を見据え、添乗員付き自動運転にも対応可能なシステムを検討いたしており、さらなる安全性の向上に努めるとともに、可能な限り所要時間の短縮にも取り組ん

でまいります。また、朝ラッシュ時の運行形態については、輸送需要を見極めながら、列車本数の増加や8両運行の必要性など検討を進めておりまして、次期ダイヤ改正においても、遅延防止や混雑緩和、平準化に向けて、ラッシュ時間帯の増便を含めた必要な対策を実施してまいります。

運輸審議会委員の皆様、一般公述いただきました古賀様より数多くの貴重な御意見をいただいたところでございますが、最後に、今回、運賃改定申請に至りました背景について、繰り返しとなる部分もあり大変恐縮でございますが、改めて述べて終わりたいと思います。

西日本鉄道は、これま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、現在に至るまでの約30年にわたり、現行の運賃水準を維持してまいりました。

この間、鉄道を御利用のお客様はピーク時の1992年度の約7割、前回運賃改定を実施した1997年度の約8割にまで減少いたしております。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年度時点ではまだコロナ前の輸送人員まで戻っておりません。

そのような中、ATSシステムや変電所など、列車運行の基礎となる大型基盤施設の更新や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・安定輸送の確保のための設備投資に加え、新造車両への代替、朝ラッシュ時の輸送力増強など、お客様サービスの向上のための設備投資、さらに、職場環境改善など、人材確保のために必要な設備投資など、今後も様々なことに取り組む必要がございます。

また、電気料金の値上げや物価の高騰、人材確保のための待遇改善、非化石証書付き電力の導入などのカーボンニュートラルの実現に向けた対応など、人件費、経費はこれまで以上に増加することが見込まれ、今後の収支悪化を考えますと、当社の経営努力のみで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ことは大変困難な状況でございます。

運輸審議会の皆様におかれましては、このような当社が置かれております状況を御賢察いただき、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お礼を申し上げて、私からの公述を終わらせていただきます。誠にありがとうございます

た。

以上