

西日本鉄道（令和7年9月24日諮問）

事案のポイント・論点	所管部局への質問事項	事業者への質問事項	答申に盛り込む事項
(1) 総論			
○必要性のストーリーは次のとおり。	○運賃改定に至った背景・理由は？	○改めて、今回の 運賃改定の理由ならびに必要性 について事業者として説明いただきたい。輸送人員が減少すると見込まれるなか、経営を取り巻く環境、これまでの経緯、今後の課題と取組について、具体的・定量的にご説明いただきたい。 ※輸送人員ピークアウト(1992年度)以降の経営環境と経営努力、現在の経営課題等について、改めて概括的にご説明いただきたい。	○1. (背景—経緯と現状)に、理由・必要性(輸送人員減少など状況の推移、経費削減や設備投資先送りなどこれまでの取組、今後の見通し等)について記載。 ※九州(鉄道網は福岡県のみ)を営業区域とする大手私鉄である等、西鉄の客観的事実についても記載。
1)輸送人員は 1992年度をピーク に減少、2024年度は ピークの約7割 、前回運賃改定(1997年度)の約8割。コロナ禍後は回復傾向にあるが、天神ビッグハンによる需要増を考慮してもコロナ禍前までは戻らない見込。	⇒1)輸送人員の状況 地方部を沿線に持つ西鉄の輸送人員 ピークは1992年度 。関東他社(コロナ禍前がピーク)に比べ早く、 人口減少・少子高齢化、マイカー移行 が早期・顕著に進行したと考えられる。 ※JR九州のピークアウトは1996年度	⇒1992年度(輸送人員ピーク)以降、 景気低迷、少子高齢化、マイカー移行 が進み輸送人員は減少。2011年頃から、インバウンド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が見られたが、 コロナ禍 により事業環境は一転。現在は回復傾向にあるものの コロナ禍前(2019年度)を下回る。今後もコロナ禍前の水準には戻らない と見込まれる。	
2)ATS、変電所、車両等の老朽化対策のほか、輸送力増強、バリアフリー対策、環境対策、防災、人材確保等のための 設備投資 が必要。	2)西鉄の経営努力 コロナ禍後は安全確保に 必要最低限な設備投資以外は削減・先送り 。その他の経営改善努力と合わせ、1998年度(営業収益ピーク)比で営業収益▲10.8%に対し営業費▲8.9%。 (1992年度以降、2度の運賃改定を実施しつつ、西鉄福岡(天神)駅改良や朝ラッシュ緩和のため年平均100億円の設備投資を実施。1997年度に朝ラッシュ混雑率が目標を達成した後は抑制に転じた後、2013年度頃からコロナ禍まで徐々に拡大(1997～2024年度は年平均54億円。)	1997年(前回運賃改定)以降、徹底した経費削減、可能な限りの設備投資抑制により、運賃改定を実施せずに事業を継続。インバウンド増加や福岡都市圏の人口増などを受けて2013年度頃から設備投資規模を徐々に拡大。しかし、2019年(度)からは コロナ禍 により 安全確保に必要最低限なものを除いて設備投資を削減・先送り 。合わせて、 施設・車両・駅務の外注、ワンマン運転、駅の集中管理化 などにより 人件費・経費を削減 。さらに、2007年4月、利用者が減少していた 宮地岳線(現貝塚線)の西鉄新宮～津屋崎を廃止 。現状は、1998年度(営業収益ピーク)比で、営業収益▲10.8%、営業費▲8.9%(▲約21億円)。	
3)今後も鉄道事業を継続的に運営するため、引き続き、経営努力の継続を前提として、約30年ぶり(消費税率変更を除く)となる運賃改定の申請を実施。	3)必要性1—設備投資の増加 コロナ禍もあって輸送人員が大きく落ち込む一方、 平年度292億円(97億円/年)の設備投資が必要 。視点は 安全・安定輸送、サービス向上、人財確保 の3点。	2026年度から 3年総額292億円(97億円/年)の設備投資 を次の3つの視点で実施予定。 ・視点1「 安全・安定輸送の確保 」 施設・設備更新、保安度向上、耐震補強 等 ・視点2「 お客さまサービス向上 」 車両代替、駅施設改修・改良、バリアフリー 等 ・視点3「 人財の確保 」 休憩所、浴室、空調の更新 等	

	<p>4)必要性2—営業費(人件費・経費)の増加 物価高騰、待遇改善・カーボンニュートラル対応等により人件費ほか経費はこれまで以上に増加し、収支が悪化する見込。 人件費については、コロナ禍以降、年4%程度のベースアップ、手当の新設・増額等に取り組み、更なる待遇改善も検討。動力費については、電気料金の値上げ、非化石証書付電力の導入等により上昇(2024年度15.9億円→2028年度21.3億円)。</p>		
	<p>5)収支率 運賃改定を実施しない場合の平年度の収支率は88.2%となる見込。</p>		
<p>○企業の固有事情は次のとおり。 ・全体に占める鉄道事業の割合が小さい。(営業収益ベースで、バス等も加えた運輸業が17.13%)</p>	<p>○鉄道事業とバス事業の関係性について ⇒基本的に西鉄と西鉄バスは路線が重複しないように設定がされている。幹線として鉄道があり、二次交通として西鉄バスがあるという棲み分けを行っている。このほか、バスは生活路線としての路線のほか、福岡空港から太宰府駅行き直通バスを運行している。</p>	<p>○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いるか。 ⇒官・民・地域の連携の下、地域特性に応じた最適な交通ネットワークへとカスタマイズ。鉄道沿線においては役割分担(幹線:鉄道、支線:路線バス)。バス乗務員不足という観点からも重要。</p>	<p>○1. (背景—経緯と現状)又は3. (審議会確認事項—今後の取組)に、相乗効果・役割分担の記載を検討。</p>
<p>(2) 総収入</p>			
<p>○輸送人員の推移 ・定期と定期外の内訳 2024(令和6)年度実績で定期5797.9万人(56%)、定期外4504万人(44%)。 ・増減傾向とピーク/ボトム 1992年度(1400万人)をピークに減少傾向。今後の見通しは1040万人程度で横ばい。</p>	<p>○他社に比べてピークが早い理由は？ ⇒前述(1)参照</p>		
<p>○乗車区間別の特徴、乗客属性、乗車目的等 貝塚線は天神・博多への通勤路線、沿線の香椎等で大規模都市開発が行われ需要が増加し、現行2両編成の輸送力が課題。</p>	<p>○貝塚線の編成車両数を増やすことはできないのか？ ⇒ATSの設置位置の関係で2両編成までしか運行できない。このため、輸送力増強は本数増で対応。</p>		
<p>○総収入の増加額(改定運賃×輸送人員数) JR九州(200円)や民鉄他社(180円)に鑑み、平均15.7%、初乗り160円→180円の改定。運輸収入は令和8～10年度推計で12.1%増(7238.4億円→8112.4億円)、収支率は88.2%→98.8%。</p>	<p>○運賃改定後の通勤定期は、JRより高額だが、通勤客の取込についてどう考えているのか？ ⇒天神・博多で棲み分けが出来ている。逸走は多少あるかもしれないが、運行本数を増やし競争力を確保する。</p>		
<p>○沿線価値向上の取組</p>	<p>○需要喚起策は？ ⇒各種企画乗車券、観光列車「旅人・水都」運行、沿線マップの作成・配布等。</p>		
<p>・都市再生緊急整備地域「福岡都心」を含む天神開発</p>	<p>○沿線の居住者増に繋がるような沿線価値向上の取組を</p>	<p>○人口が減少するなか、大手民鉄各社は、「住みたい」「訪</p>	<p>○1. (背景—経緯と現状)又は3. (審議会確認事項—今</p>

<p>(ONE FUKUOKA BLDG.、福岡家裁跡地開発事業、天神二丁目南ブロック駅前東西街区プロジェクト等)</p>	<p>何か行っているか(例えば西武鉄道の例であれば、子供運賃値下げ、特急拡充による通勤客への訴求、各線直通運転やエミテラス展開による利便性向上、エリアマネジメント等)? 既存居住者の奪い合いではなく、沿線人口を増やす観点からの沿線価値向上(魅力・ブランド向上等)にどのように取り組んでいるか?</p> <p>⇒沿線人口を増やす取組は必要と認識。①連続立体交差事業、②新駅開業・駅リニューアル、③他モードとの連携による乗継利便向上、④観光列車の運行、⑤その他(有料座席列車の実証運行)等を実施。新栄町駅や西鉄柳川駅の周辺整備は一定の貢献をすると考えている。</p>	<p>「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、地域を活性化し利用者を増やす「沿線価値向上」に取り組んでいるが、貴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いるか。</p> <p>⇒「サステナブルでウェルビーイングな鉄道バス沿線」の実現を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・連続立体交差事業、新駅開業 天神大牟田線の雑餉隈～下大利間の連続立体交差事業により、まちの分断を解消しまちづくりに貢献、踏切を解消し安全性向上、沿線自治体と連携し、まちの魅力向上のため高架下空間を活用。雑餉隈～春日原間に新駅「桜並木駅」を開業し、利便性向上、周辺地域の活性化に寄与。 ・駅リニューアル 大橋駅ビル、久留米駅ビルをリニューアル。今後、高宮駅耐震補強工事に際して商業部分リニューアル、コンコース・トイレ等改修・改良を計画。 ・他モード連携による乗継利便向上 連続立体交差区間において駅前広場を整備しバス乗継の利便性を向上。ダイヤ改正時、西鉄バス、福岡市営地下鉄などと調整。大橋駅フィーダーバスの一部において、電車発車時刻を車内モニターで案内。貝塚線・福岡市地下鉄乗継や「西鉄バス・電車乗り継ぎ定期券」の割引。 ・その他、移動に付加価値を与えるサービス(観光列車、有料座席列車等)などにより沿線の魅力向上、利便性向上を推進。 	<p>後の取組)に、沿線価値向上の記載を検討。</p>
<p>・都市再生緊急整備地域「福岡香椎・臨海東」を含む香椎開発(香椎照葉6、7丁目地区事業、アイランドシティ第4期住宅街区開発事業等)</p>			
<p>○収入の推計について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2024(令和6)年度の輸送人員を基に沿線人口及び福岡県就業者数の増減と特殊要因を考慮して定期外及び定期(通勤・通学)の輸送人員を推計し、改定後の運賃単価を乗じて算定。 ※特殊要因は、うるう年、ワンビル開業、訪日外国人旅行者、天神ビックバン 	<p>○通学定期の特殊要因は?</p> <p>⇒特になし。</p> <p>○定期外、通学定期輸送量の推計方法は?</p> <p>⇒定期外は訪日外国人、ワンビル開業、うるう年の影響を加算。通勤定期は、天神ビックバンの影響を加算。</p> <p>○天神ビックバンの影響について、他所のオフィスが移転するだけであり、新規増ではないのでは?</p> <p>⇒延床面積増の分、新規に増加するという考え方のもとに試算。また、域内移転を除く新規オフィス割合(31.0%)</p>	<p>○運賃改定後の需要見通しについて、推計の全体的な考え方を改めて伺いたい。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ご説明いただきたい。</p> <p>また、今般の申請では平年度の輸送量推計を示されているが、長期的な見通しについても若干のコメントをいただきたい。</p> <p>※推計に関しては、定期外の特異要因など、細部にわたる分析が行われていると思うので、説明の中に御社の特性が反映されていることを含めていただきたい。</p> <p>⇒定期外と通学定期については将来推計人口の伸び率</p>	<p>○コロナ5類移行(2023(令和5)年5月)後である2024(令和6)年度実績データに基づく推計であることを確認。</p> <p>○コロナ禍により大きく落ち込んだ2020(令和2)年度以降の回復が収斂傾向にあることを確認。</p> <p>○3.(審議会確認事項—輸送人員・収入推計)に、推計結果を記載。</p>

	<p>も考慮。(10/2付資料13ページ③参照)</p> <p>○ワンビルの苦戦は考慮しないのか? ⇒開業したばかりであり、状況を注視していく。</p> <p>○JR貝塚新駅開業の影響は? ⇒考慮していない。貝塚線の輸送量は天神大牟田線の1/10程度。</p>	<p>(国立社会保障・人口問題研究所)、通勤定期については福岡県就業者数の伸び率(独)労働政策研究・研修機構)を基に輸送人員を推計(過去の実績から、定期外は15歳以上沿線人口、通勤定期は福岡県就業者数、通学定期は15～24歳沿線人口と相関)。加えて、「天神ビックバン」の影響や太宰府・柳川への訪日外国人旅行者数増加など旅客特性を反映。</p> <p>以上の結果、平年度については、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定期外は、15歳以上沿線人口の微増、ワン・フクオカ・ビルディング開業、太宰府・柳川への訪日外国人旅行者増加により微増と推計。 ・通勤定期は、福岡県全体における就業者数減少、天神ビックバンに伴う雇用拡大により微増から横ばいと推計。 ・通学定期は、15～24歳沿線人口の横ばいにより横ばいと推計。 <p>なお、平年度以降の長期見通しについては、増加要因は引き続き存在するものの、県南地区を中心とした沿線人口減少や少子高齢化により減少を見込む。</p>	
<p>○逸走率の算出方法</p> <p>・過去の平均逸走率に今回の改定率と1997(平成9)年度(前回改定)の改定率の比率を乗じて、今回の逸走率を推計。</p>	<p>○1993(平成5)年度改定の逸走率が高かったことの影響は? ⇒改定率が高い(全体で16.6%)ため。</p> <p>○国鉄当時は福岡都市圏輸送に注力していなかったJR九州が、民営化して新駅設置や輸送改善に取り組んだからではないのか。 ⇒JRとの関係では、1989(平成元)年以降の新駅設置から潮目が変わったと考えられる。</p>	<p>○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。</p> <p>⇒JR九州と競合する天神大牟田線については、起点(天神/博多)で一定程度の棲み分け。一方、西鉄・JRのどちらも利用可能な利用者も念頭に、列車本数の優位性を確保しているほか、覚えやすいダイヤ(30分間隔の特急を軸としたダイヤ)を設定している。</p>	<p>○1. (背景—経緯と現状)に、記載を検討。 ※1993(平成5)年逸走率の原因分析、JR九州との比較分析などについて詳述する場合は、鉄道局を通じて要事実確認。</p>
	<p>○パブコメで運賃値上げによる逸走(競争力低下)が懸念されているが、(説明にあったとおり)運行本数確保、バスとのネットワークで対応するとの理解で良いか。 ⇒然り。</p>		
<p>(3) 適正な原価</p>			
<p>○適正コスト・ヤードスティック対象経費全体の考え方</p>	<p>○適正コスト・ヤードスティック対象経費の算出で用いる物価上昇率・人件費上昇率について、どのように考えるか? 特に、同じ九州で直近の事例であるJR九州は、物価上昇率1.2%(CPI過去5年平均)、人件費上昇率R5:1.1%(実績値)、R6:7.7%(実績値)、R7以降:0.7%(賃金構造基本統計調査過去5年平均)とされていた。一方、今</p>		

	<p>回の西日本鉄道では物価上昇率2.0%(直近の景気動向、政府物価安定目標)、人件費上昇率R8~10:4.2%(過去実績3年平均)となっている。時を置かず大きく異なる方法が採られているのはなぜか?</p> <p>⇒両社とも申請者からの説明(申請)による。</p>		
○人件費及び人材確保・定着、処遇改善等の経費			
・従業員数の推移	<p>○乗務員以外の現業部門の業務は、グループ会社に委託しているとのことだが、鉄道サービスの維持に向けてどのように取り組むのか。</p> <p>⇒安全については、本社でしっかり確認している。グループ会社のモチベーション維持のため委託費も適宜見直している。</p>	<p>○グループ全体として、技術継承、安全・サービスレベル、情報の共有等を担保するとともに、社員の意識、組織の文化等に関して価値観や方向性を一致させるために講じている取組についてご説明いただきたい。</p> <p>※分社化など効率性追求の裏返しとして、本社・委託会社間の意識分断や現場感度の低下、業務経験の偏りに起因する安全やサービスの低下といった副作用が生じていないか。グループ全体として、現場情報(ヒヤリハット、利用者の声等)を把握し改善する仕組、会議体、教育体制、人事運用等の対策は講じているか。</p> <p>⇒長期ビジョン(2035年度目標)と中期経営計画(2023~2025年度)に基づき、「安全」、「地域発展」、「事業拡大」の3つを柱とする事業戦略を策定。鉄道グループの全従業員向け説明会を通じ価値観や方向性の一致に取り組んでいる。</p> <p>安全確保については、職場巡視や取組実施状況確認により、関係法令等遵守と安全最優先を徹底。さらに、委託先を含む鉄道グループ全体での総合訓練を行い、異常時の速やかな復旧、正確な情報収集、指揮命令系統の確認、復旧技術の習熟を図っている。委託先(電気・線路・車両・駅務)へは業務監査を毎年度実施。</p> <p>サービスレベルの向上については、外部機関による調査の結果に基づき、外部講師による研修等を実施。西鉄本体とグループ各社の経営層による会議を毎月開催し、業務の執行状況を確認するとともに、出向など人事交流を実施。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確保。</p>	○1. (背景—経緯と現状)又は3. (審議会確認事項—今後の取組)に、課題/増収分使途として記載を検討。
・女性比率	<p>○各部門の女性比率は?</p> <p>⇒2020年と2024年を比較して、乗務員は5.3%→3.6%、駅務員は13.9%→8.0%、技術員は2.3%→3.0%。</p> <p>○女性向け施設改修の有無は?</p> <p>⇒順次進めている。</p>	<p>○経営改善の取組として乗務員以外の業務を分社化しているとのことだが、人手不足が深刻化するなか、グループ全体として人材確保のためどのように取り組んでいるか。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連携等についてお伺いしたい。</p> <p>※例えば、事務所・休憩室・休養室等の西鉄本体所有施設の職場環境改善、作業間合い拡大(初終電見直し)や昼間間</p>	○1. (背景—経緯と現状)又は3. (審議会確認事項—今後の取組)に、課題/増収分使途として記載を検討。

		<p>合い確保等による保守作業環境改善、関係会社の人件費上昇分の委託費への反映等、グループ内での連携が必要な事柄について、どのように取り組んでいるか。</p> <p>⇒運転は西鉄本社直営、駅業務は(株)西鉄ステーションサービスに委託、車両・施設の日常点検・補修等は西鉄エンジニアリング(株)に委託。人財確保には三社一体で取り組んでいる。西鉄本体からの業務委託範囲における手当の新設・増額などについては、委託費を増額。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗務員について、手当の新設(運転手当)や増額、休日増加、職場環境整備(トイレや浴室等の更新)。 ・駅務員について、正社員への統一と手当増額、宿泊施設改善。 ・技術員について、手当の新設・増額。 <p>保守を含む労働環境改善のため終電繰上(15～30分)。また、車両・施設の検査周期見直しのほか、軌道変位モニタリング装置、駅遠隔監視制御システムなど新技術導入も検討。</p>	
<p>・給与水準の推移 ベースアップ率は過去実績を踏まえ、平年度期間中4.2%。 初任給引上、各種手当等の新設・改定(決算説明資料より)</p>	<p>○(他社と比べて高い水準となっているが)平年度期間中の上昇率に対する所管局の評価は？ ⇒人件費のベースアップ、物価上昇率ともに、直近に運賃改定申請を行った他社と同水準又は同水準以上で合理的。</p>		
<p>・待遇改善の取組 宿泊施設、浴室、トイレ、空調設備の更新(2億円)</p>	<p>○女性向け施設改修について ⇒前述女性比率参照</p>		
○動力費その他の経費			
<p>・物価上昇率は政府物価安定目標を踏まえ、平年度期間中2.0%。</p>	<p>○(2.0%は他社と同水準となっているが)平年度期間中の上昇率に対する所管局の評価は？ ⇒上記回答参照</p>		
○設備投資及び減価償却費			
<p>・設備投資実績と計画 令和3～4年度は30～40億円、令和5年度から安全の確保・サービス向上のため84億円へ急増し、R6年度も66億円を計上。令和7年度以降も73～111億円と高額の推移の見込。</p>			
<p>・主要な資産の更新時期(コロナ禍等による先送りの有無を含む)</p>			
<p>・主要な設備投資(車両、車両基地、駅施設設備、軌道、留置線、信号、変電所、架線、発券・決済システム、従業員向け施設、立体交差事業ほか大規模事業) ①線路・土木構造物の安全性向上:耐震補強、法面改良等(約53億円)、②新造車両導入、車両の転籍:</p>			

<p>天神大牟田線車両代替、貝塚線車両代替(車両転籍)(約44億円)、③信号・通信設備の更新、案内装置の新設:ATS(自動列車停止装置)更新、案内装置(LCD案内表示器)の新設(約96億円)、④電力設備の更新(約26億円)、⑤車両工場、乗務所施設・設備の更新(約2億円)、⑥駅施設の改修・改良(約18億円)、⑦バリアフリー設備の整備(約5億円)</p>			
<p>○環境対策の費用 ・VVVF車両である9000形車両(既存5000形と比較して約50%の省エネ)導入を通じたカーボンニュートラル。 (上欄「設備投資 ②新造車両導入、車両の転籍」として約44億円計上)</p>		<p>○天神大牟田線の5000形車両を新型車両に代替、6000形車両をVVVF制御車に改造。貝塚線の600形車両を現在天神大牟田線で運用しているVVVF制御車両に置換。以上により、2035年度までに全車両をVVVF制御車両へ更新。</p>	
<p>○安全・安心の費用(バリアフリー、防災等) ・高架橋耐震補強及び法面強化(53億円) ・エレベーターやエスカレーター更新(5億円)</p>	<p>○西鉄福岡(天神)駅以外の駅にホームドアを設置する必要はないのか。 ⇒ホームドア設置の基準(1日の平均乗降人員が10万人以上)に該当する駅は西鉄福岡(天神)駅のみ。基準を満たしていないその他のバリアフリー設備(バリアフリートイレ、案内設備等)の整備を優先して実施。</p> <p>○バリアフリー料金を導入している会社が運賃改定を実施する際、軒並み廃止を選択していることについて、パブコメで意見が出ている。所管局としてどう考えているのか。 ⇒鉄道駅バリアフリー料金制度は、バリアフリーの整備を進めるための財源を確保する制度。しかしながら、運賃改定を行う事業者は、バリアフリーの整備を着実に進めつつ、財源は運賃改定の増収分で賄うような仕組みに変えていくといった判断をすることが多い。</p>		
<p>○適正な利潤 ・配当所要額の推移</p>			
<p>(4) 能率的な経営</p>			
<p>○過去の運賃改定経緯 直近は1997年度17.1%。</p>		<p>○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、人材の確保(給与等の待遇改善を含む)等の観点からご説明いただきたい。 ⇒次の3つの視点で安定的かつ継続的な鉄道事業運営に必要な設備投資に充当するとともに待遇を改善。 ・「安全・安定輸送の確保のための設備投資」 大型基盤施設(ATSシステム、変電所等)の更新、災害対策(耐震補強、法面改良等)</p>	<p>○3. (審議会確認事項—今後の取組)に、増収分使途として記載を検討。</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ・「お客さまサービスの向上のための設備投資」 老朽車両の代替(省エネ車両導入)、朝ラッシュ時の輸送力増強、バリアフリー整備、駅施設の改修・改良 ・「人財の確保のための設備投資」及び待遇改善 従業員満足度の向上(施設改善、手当の新設・増額、休日増加等) 	
○費用の他社比較	前述(3)参照		
○経費削減の取組			(前述(1)参照)
<p>・これまでの取組</p> <p>1992年度の輸送人員のピーク以降、利用者が減少傾向にある中でも、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むことで消費税率の変更による運賃改定を除き、1997年以降、現在に至るまで現行の運賃水準を維持。各取組を推進した結果、2024年度の鉄道事業の営業費は、運賃収入のピークである1998年度の営業費を約9%下回り、およそ21億円減少</p> <p>※施設・車両・駅務部門の外注化、ワンマン化、ダイヤの適正化、保有車両数の適正化、VVVF車両の導入、駅の集中管理化、宮地岳線(当時)の一部区間の廃止を実施</p> <p>・今後の取組</p> <p>今後も、利用者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、利用者に安全・あしんな輸送サービスを提供</p> <p>※新技術の活用による効率化(軌道変位モニタリング装置の導入、信号設備の遠隔監視システムの実証導入など)、決済手段の多様化(QR乗車券の検討)等</p>			
○延伸計画や廃止計画の有無			
○新技術の導入(電子決済、自動運転等)	<p>○同業他社と共同でVVVF車両の効率的な新検査方法に向けた検討を進めているとのことだが、どういった事業者と組んでいるのか。</p> <p>⇒鉄道総研の知見を得ながら、福岡市交通局と連携して取り組んでいる。</p>	<p>○近年、各鉄道会社は新技術の活用、ワンマン運転拡大、設備のスリム化等により省力化・省人化に取り組んでいるが、貴社における今後の取組の方向性についてお伺いしたい。</p> <p>※他社の例では、CBTC、自動運転、CBM(地上設備、車両)、ドローン活用による設備管理・構造物検査、機械・ロボット活用による工事省力化、設備・機器等のスリム化、保守作業体制見直し(初終電見直しによる作業間合い拡大、昼</p>	○1. (背景—経緯と現状)又は3. (審議会確認事項—今後の取組)に、課題・これまでの取組/増収分使途として記載を検討。

		<p>間間合い確保等)など。</p> <p>⇒デジタル技術の活用を検討し、生産性向上、経営合理化に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転部門においては、ワンマン運転(現在は輸送人員減が著しい久留米以南、甘木線、貝塚線)の普通列車への拡大、需要に応じた効率的なダイヤ設定 ・車両・施設部門においては、CBM(Condition Based Maintenance:状態基準保全、軌道変位モニタリング装置等)、信号遠隔監視システム ・駅務部門においては、2025年4月現在、全73駅中42駅(約6割)で駅集中管理方式を実施(他社より早く2020年10月～)。今後、駅遠隔監視制御システム(駅務機器、エレベーター等を含む)、自動案内、清掃ロボット、QR乗車券の検討等 	
○利用者との関係(利用者還元・理解促進)			
		<p>○運賃改定について値上げ反対の声もあるところ、運賃改定の内容だけではなく、その必要性について、利用者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く予定なのか。</p> <p>⇒鉄軌道業の情報提供ガイドラインに基づき適切に周知。メディア(記者会見、ニュースリリース)、ホームページ、駅・車内ポスターによる告知に加えて、問合せには丁寧に説明(大きな苦情やトラブル等は発生していない)。認可後には、ニュースリリース、ホームページ、ポスター・チラシ等により改めて告知するほか、運賃改定の実施に至った背景や今後の取組など内容を充実させる。</p>	
○その他の取組			
・天神大牟田線への新造車両導入、貝塚線への車両転籍(44億円)	○車両更新はいつ行われるのか? ⇒600形車齢は57～62年。古い車両は2027年までに入れ替え予定。		
・ATS更新、案内設備新設(96億円)	○ATSの更新はいつ行われるのか? ⇒2035年までに実施予定。		
・変電所更新(26億円)			
・コンコース、トイレ等の改修(18億円)			
(5) 結論			
○改定運賃上限による総収入が総括原価を超えないか 令和8～10年度推計で総収入8133.6億円 < 総括原価8234.2億円(収支率88.2%→98.8%)。			