

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に関する審議（3回目）

1. 日 時

令和7年10月16日（木） 10：30～12：00

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 磯野、大野、藤澤、日下、増田、藤間

4. 議事概要

- 鉄道局から、西日本鉄道株式会社（以下「西鉄」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 ベースアップと物価上昇率の考え方を示していただいたが、申請者が算出してきた数字を基に所管局として判断したという理解でよいか。
  - ② これまでの施策も含めて様々な需要喚起策を説明いただいたが、一方で、沿線の需要喚起に関する課題について、どのような認識を持っているのか。
  - ③ 乗務以外の業務をグループ会社に委託をしていることにより、組織が異なることで働いている方々の意識や文化も異なってくる。そのような中で、安全に関すること、技術に関すること、サービス面の質が維持するためにどういう取組をされているのか。  
また、グループ間での意識の統一化、技術面のトラブル発生時における、グループ間での情報共有のために何か取り組んでいるのか伺いたい。
  - ④ バスは、西鉄バスやその他グループ会社によって運行されているが、大牟田線の主要都市や筑豊地区等の主要エリアはネットワークが充実しているという認識か。
  - ⑤ 「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のは制度的な欠陥があるのではないか」というパブリックコメン

トがあるが、所管局としてどう考えているのか。  
等の質問があった。

- これに対し、鉄道局からは、
- ① ベースアップと物価上昇率の考え方については申請者から説明を受け、それに対して当局が内容を判断した。
  - ② 特に南部エリアは沿線人口が減少していることから、沿線の人口を増やしていく取組は必要である。例えば新栄町の駅前市街地再開発事業や、久留米の商業施設のリニューアルや連続立体交差事業は、一定の貢献をすると思う。
  - ③ 安全については、西鉄本社と、西鉄エンジニアリングとの間で委託契約を結び、その契約が履行されているか、監査を行う仕組みとなっている。  
また、本社においては、技術に関する部署を設置しており、西鉄エンジニアリングと連携して業務を進めている。鉄道施設の保守等については、西鉄エンジニアリングが中心となり、安全に対する訓練は、グループ全体で安全意識の確保を図っている。
  - ④ 鉄道の幹線の部分では、自社の西鉄バスとは走行区間が重複しないようにしている。つまり幹線としての鉄道に対し、二次交通としてグループ会社のバスがあるというイメージである。また、その他長距離のバスも運行されている。
  - ⑤ 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ための制度。しかしながら、本制度を導入していた事業者においても、バリアフリー化以外の設備投資が必要な場合は、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。

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。