

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（2回目）

1. 日 時

令和7年10月2日（木） 10:00～11:50

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 輸送数量の推計について、定期外の特種要因はどのようなものかを考えているのか。

② 通勤定期の推計値について、令和6年度の実績から加算、減算をしている要因は何か。

③ 適正コストについて、物価・人件費上昇率ともに現実的な数字だと思うが、他社と考え方が大分異なり、特に昨年申請があったJR九州と大分数字が異なるが、整合性はどうか。

例えば、物価上昇率は、JR九州は九州地区CPI過去5年平均の1.2%、今回の西鉄は政府目標の2.0%だが、九州地区CPIは、直近足元のデータとJR九州の運賃改定審議を行った1年前のデータを比較すると、1年前の方が高い値を示している。また人件費上昇率も、JR九州は賃金構造基本統計調査の過去5年平均0.7%、今回の西鉄は会社実績の過去3年平均の4.2%と大きく異なる。

④ 天神ビックバンに伴う雇用拡大について、単純に通勤定期利用が増える試算をしているが、新規にこれほど輸送人員が増えるのか。

⑤ 2027年にJR九州の貝塚新駅が開業するが、その影響は考慮しないのか。

また、ワン・フクオカ・ビルディング（ワンビル）の今年6月までの入館者数を用いて定期外の輸送人員を推計しているが、7月以降も入館者数は堅調に推移しているのか。

- ⑥ 今回、大手民鉄の輸送人員推移を示していただいたが、JR九州についてもこのようなデータはあるのか。
 - ⑦ 沿線価値向上に係る施策について、本日ご説明いただいた内容のほかに、具体的な施策はあるか。
 - ⑧ 職種によりベースアップ率、初任給の金額が異なっているが、部門によって子会社に委託しているためか。
- 等の質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 定期外は、訪日外国人の増加分を考慮しており、令和6年度の実績から減算した上で、沿線市町の15歳以上人口の傾向値をトレンドフォローし、その後、将来も訪日外国人の増加が見込まれることから、令和7年度以降においてはこれを特殊要因として加えている。また、令和7年4月に開業したワンビルも商業施設として集客が見込めるため、特殊要因として考慮している。
- ② 天神ビッグバンに伴う雇用の拡大による輸送人員増が令和6年度実績に含まれているため、この増加分を特殊要因として減算している。
- ③ JR九州の申請時と比べ、足元の物価状況を見ると強含みの状況で推移しており、今回西鉄が出した2.0%は妥当と判断した。直近の他社も、政府物価の安定目標を踏まえ、2.0%で推計している。

九州地区CPIに関する点は、改めてご説明する。（10月16日資料P8）

- ④ 天神ビックバンに伴う雇用拡大で、現時点で判明しているビルの延べ床面積から雇用者数を推計し、天神以外の所から移転してきたオフィスの割合実績を乗じている。その上で新規で雇用された方全員が西鉄に乗るわけではないので、分担率を考慮して推計している。
- ⑤ 輸送人員の推計において、JRの新駅の影響は考慮していない。貝塚線の1日当たりの利用者は2.3万人であるのに対し、大牟田線は24万6千人であり、沿線人口や利用人員に与える影響は大きくないと思われる。今後の沿線人口の増え方は、見ていく必要がある事項だと思っている。

また、ワンビルの入館者数については、今年4月開業したこともあり、もう少し推移を見守っていく必要がある。

- ⑥ JR九州の輸送人員の推移もお示しする。（10月16日資料P2）
- ⑦ 今回ご説明した駅の他にも取り組んだ事例はあると思う。お示しできるようなものがあればお示しさせていただく。（10月16日資料P3～7）
- ⑧ 乗務員は西鉄本体で採用し、駅務や施設・車両修繕などは子会社に委託している。関連会社のベースアップなど、待遇改善については、委託先の委託料等にも

反映させ、処遇改善を図っていると事業者より聞いている。
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。