

西日本鉄道株式会社における
運賃改定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和7年10月2日
鉄道局

目 次

(頁)

1. 収入・原価の算定方法について.....	1
○収入・支出算定方法.....	2
○収入原価総括表（第1回資料の再掲）.....	6
○収入原価（平年度内訳）（第1回資料の再掲）.....	7
○輸送数量の推計について.....	8
○将来輸送量推計フロー.....	14
○特殊要因一覧（輸送量推計）.....	15
○過去6年間の輸送量実績（令和元年度～令和6年度）.....	15
○輸送量の推計結果（令和7～10年度）.....	15
○旅客運賃収入の推計について.....	16
○特殊要因一覧（旅客運賃収入推計）.....	16
○旅客運賃収入の推計フロー.....	17
○旅客運賃収入の推計結果.....	18
○設備投資実績と計画（第1回資料を加工）.....	19
○適正コストについて.....	21
○説明変数について（令和7年度～令和10年度の推計の考え方）.....	23
○施設量について（令和7年度～令和10年度の推計の考え方）.....	24
○適正コスト算定結果.....	24
○西日本鉄道の経営改善努力について.....	25
2. 各委員からのご質問に対する回答について.....	29
＜第1回審理(令和7年9月25日)＞.....	30
問 運賃改定の申請に至った背景について(輸送人員・営業収益・営業利益・ 営業費・設備投資・減価償却費の推移)(1992年度の輸送人員ピーク以降)	30
問 経営効率化・経営努力についてデジタル化に向けた取組について.....	37
問 沿線価値向上、需要喚起にかかる施策について.....	37
問 貝塚線沿線開発に西鉄はどのくらい力を入れているか 沿線のマンション 開発について、西鉄グループはどのように関与をしているか.....	38
問 貝塚線の編成車両数を増やすことはできないのか.....	38

問 競合区間(JR 九州)における運賃、所要時間、運行本数の比較.....	39
問 採用状況と人材定着のための施策について.....	40
問 人材確保に向けた待遇改善・制度改正の内容について	40
問 女性採用促進に向けた施策(設備面、待遇面)	41
問 原価計算における人件費・物価の上昇率の見込み(他社比較を含む)	43
問 春日原変電所について、文化財的価値はないのか(保存の動きなどの有 無)	44

1. 収入・原価の算定方法について

○収入・支出算定方法

【収入】

(単位：百万円)

	算定方法	令和8年度 (推定)
旅客運賃収入	<p>○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。</p> <p>(1)輸送人員の推計</p> <p>①定期外 輸送実績と沿線市町の15歳以上人口が高い相関を示すことから、輸送実績と沿線市町の15歳以上人口から求めた最小二乗法(一次式)に、沿線市町の将来15歳以上人口を当てはめ、輸送人員理論値を推計。この理論値の増減率を特殊要因を除いた令和6年度の輸送実績に乗じて輸送人員を推計したものに、将来特殊要因を考慮。</p> <p>②通勤定期 輸送実績と福岡県就業者数が高い相関を示すことから、輸送実績と福岡県就業者数から求めた最小二乗法(一次式)に、福岡県の将来就業者数を当てはめ、輸送人員理論値を推計。この理論値の増減率を特殊要因を除いた令和6年度の輸送実績に乗じて輸送人員を推計したものに、将来特殊要因を考慮。</p> <p>③通学定期 輸送実績と沿線市町の15歳～24歳人口が高い相関を示すことから、輸送実績と沿線市町の15～24歳人口から求めた最小二乗法(一次式)に、沿線市町の将来15歳～24歳人口を当てはめ、輸送人員理論値を推計。この理論値の増減率を令和6年度の輸送実績に乗じて輸送人員を推計。</p> <p>(2)旅客運賃収入の推計 (1)で推計した輸送人員に、運賃改定後の一人当たり運賃単価を乗じて旅客運賃収入を推計し、定期外、定期(通勤・通学)の逸走分を控除して算定。</p> <p>※運賃改定実施(令和8年4月予定)に合わせ、鉄道駅バリアフリー料金は廃止する。</p>	23,543
特別急行料金等	—	—
運輸雑収等	<p>【運輸雑収等】</p> <p>(1)その他の運輸雑収入 3,098百万円 (2)厚生福利施設収入 51百万円 ※厚生福利施設収入は、専属職員数割合で按分。</p> <p>令和8年度の運輸雑収等 (1)+(2)≒ 3,150百万円</p>	3,150
雑収入	<p>(1)受取利息 0.007百万円 (2)受取利息以外の雑収入 70百万円</p> <p>※令和6年度の実績を据え置き。 ※受取利息は実績年度専属固定資産割合、受取利息以外は実績年度専属営業収入割合で按分。</p> <p>令和8年度の雑収入 (1)+(2)≒ 70百万円</p>	70
	(注)端数整理のため計が合わない場合がある。	26,765

【支出】

(単位：百万円)

算定方法		令和8年度 (推定)
適正コスト	令和6年度実績に基づき適正コストを算出。詳細は別紙のとおり。	11,046
その他人件費、 経費等		1,848
	<p>【車両使用料収入等に係る人件費及び経費相当額】 収入（厚生福利施設収入）に令和6年度実績における鉄道事業の総費用に対する人件費・経費の割合を乗じて算出。 令和8年度の場合 （厚生福利施設収入 51 百万円）× 総費用に対する 人件費・経費割合 66.2% ≒ 34 百万円</p> <p style="text-align: center;"><u>令和8年度の車両使用料収入等に係る人件費及び経費相当額 34 百万円</u></p>	34
	<p>【特別急行料金等収入及びその他の運輸雑収に係る人件費及び経費相当額】 平年度実績コストに、旅客運賃収入に対するその他の運輸雑収の割合を乗じて算出。 令和8年度の場合 実績コスト 11,795 百万円 ×（その他の運輸雑収 3,098 百万円 ÷ 旅客運賃収入 20,742 百万円） ≒ 1,762 百万円</p> <p style="text-align: center;"><u>令和8年度のその他の運輸雑収に係る人件費及び経費相当額 1,762 百万円</u></p>	1,762
	<p>【車両使用料等に係る減価償却費、諸税及び支払利息相当額】 車両使用料等に、令和6年度実績における鉄道事業の総費用に対する総費用から人件費及び経費を控除した額の割合を乗じて算出。 令和8年度の場合 （駅共同使用料＋乗車券販売手数料 155 百万円）× 総費用に占める人件費・経費以外の割合 33.8% ≒ 52 百万円</p> <p style="text-align: center;"><u>令和8年度の車両使用料等に係る減価償却費、諸税及び支払利息相当額 52 百万円</u></p>	52

<p>動力費等</p>	<p>(1) 電気動力費 使用電力量は、令和6年度の車両走行キロ当たり電力量に運転計画に基づく車両走行キロを乗じて算出。 単価は、電気会社と締結している令和7年度分の電力需給契約から算出する基準契約単価に、物価上昇率を加味して算出。 ※物価上昇率は消費者物価指数（電気代）の5年単純平均（全国）の3.0%を使用。</p> <p>基本料金は、令和7年度分の電力需給契約を使用。</p> <p>令和8年度の場合 令和6年度の車両走行キロ当たり電力量 2.035kwh/km 令和8年度車両走行キロ 39,615千km × 2.035kwh/km ≒ 使用電力量 80,617千kWh 使用電力量 80,617千kwh × 動力費単価 17.206円/kwh ≒ 電力料金 1,387百万円</p> <p>令和7年度分の電力需給契約に基づく基本料金 301百万円</p> <p>電力料金 1,387百万円 + 基本料金 301百万円 ≒ 電気動力費 1,688百万円 ①</p> <p>(2) 電灯料 令和6年度の使用電灯量（駅+その他）に、物価上昇率を加味した電灯料単価を乗じて算出。 ※物価上昇率は消費者物価指数（電気代）の5年単純平均（全国）の3.0%を使用。</p> <p>令和8年度の場合 駅電灯料：令和6年度の使用電灯量 12,319千kwh × 電灯料単価 17.206円/kwh ≒ 駅電灯料 211百万円 その他電灯料：令和6年度の使用電灯量 753千kwh × 電灯料単価 49.443円/kwh ≒ その他電灯料 37百万円</p> <p>駅電灯料 211百万円 + その他電灯料 37百万円 ≒ 電灯料 249百万円 ②</p> <p>※駅電灯料は駅施設に使用する電気、その他電灯料は宿泊所などに使用する電気</p> <p>(3) 非化石証書 令和8年度より非化石証書付電力を購入（購入単価 1.0円/kwh※税抜）</p> <p>令和8年度の場合 （電気動力費の使用電力量 80,617千kwh + 電灯料の駅使用電灯量 12,319千kwh） × 1.0円 ≒ 非化石証書 92百万円 ③</p> <p>令和8年度の動力費等（①+②+③）≒ 2,031百万円</p>	<p>2,031</p>
<p>賃借料</p>	<p>鉄道専属および一般管理配賦分に係る賃借料について過去の実績に基づき算出</p> <p>令和8年度の賃借料 191百万円</p>	<p>191</p>

<p>固定資産 除却費</p>	<p>(1) 除却費 将来の工事費に過去の工事で発生した平均除却費割合を乗じて算出。 令和8年度の場合 工事費 8,757 百万円 × 除却費割合 2.7% ≒ 除却費 236 百万円 ①</p> <p>(2) 除却損 将来の工事費に過去の工事費に対する固定資産期中減少額の割合を乗じて算出した固定資産期中減少額に過去の平均除却損割合を乗じて算出。 令和8年度の場合 工事費 8,757 百万円 × 固定資産期中減少割合 0.5% ≒ 固定資産期中減少額 43 百万円 固定資産期中減少額 43 百万円 × 除却損割合 79.0% ≒ 除却損 34 百万円 ②</p> <p><u>令和8年度の固定資産除却費 (①+②) ≒ 271 百万円</u></p>	<p>271</p>
<p>諸税</p>	<p>(1) 固定資産税、都市計画税、不動産取得税は、設備投資計画等に基づいて算出。 令和8年度の場合 固定資産税 2,074 百万円 ① 都市計画税 287 百万円 ② 不動産取得税 8 百万円 ③</p> <p>(2) 事業所税は、令和6年度実績値を据え置き 4 百万円 ④ (3) 事業税は、令和6年度実績値を据え置き 125 百万円 ⑤ (4) その他税金は、令和6年度実績値を据え置き 14 百万円 ⑥</p> <p><u>令和8年度の諸税 (①+②+③+④+⑤+⑥) ≒ 2,515 百万円</u></p>	<p>2,515</p>
<p>減価償却費</p>	<p>令和6年度末における鉄道固定資産に取得予定償却資産、除却費を考慮し、固定資産毎に耐用年数及び各償却方法に従い算出。 鉄道駅バリアフリー料金整備相当原価を控除。令和8年度の場合 78 百万円</p> <p><u>令和8年度の減価償却費 5,006 百万円</u></p>	<p>5,006</p>
<p>雑支出等</p>	<p>【雑支出】 支払利息及び異常損失等を除く令和6年度実績値を据え置き。</p> <p><u>令和8年度の雑支出 39 百万円</u></p>	<p>945</p> <p>39</p>
<p>事業報酬</p>	<p>【法人税等】 事業報酬から、平年度において見込まれる鉄道事業部門の支払利息を控除して算定した課税標準を基礎として算出。</p> <p><u>令和8年度の法人税等 905 百万円</u></p>	<p>905</p>
<p>事業報酬</p>	<p>事業資産として、期首期末平均固定資産・建設仮勘定、営業費（減価償却費、諸税を除く）の4%相当、貯蔵品（2か月分）等を対象とする。これに、報酬率として自己資本報酬率（7.21%）、他人資本報酬率（0.86%）を30対70で加重平均した率（2.8%）を乗じて算出。 前回改定時の平年度3年間の設備投資計画総額に実績額が達していない場合、その未達成額に対応する報酬額を事業報酬額から減額。 令和8年度の場合 事業資産 90,985 百万円 × 報酬率 2.8% ≒ 2,547 百万円 ① 令和8年度の未達成額に対する減額報酬額 47 百万円 ②</p> <p><u>令和8年度の事業報酬 (①-②) ≒ 2,500 百万円</u></p>	<p>2,500</p>
<p>(注) 端数整理のため合計が合わない場合がある。</p>	<p>26,356</p>	

○収入原価総括表（第1回資料の再掲）

（単位：百万円）

科目	令和 6年度 (実績)	令和 7年度 (推計)	平年度3年間合計 (令和8～10年度) (推計)		増収額 c b-a	増収率 d $c \div a \times 100$	
			現行 a	申請 b			
収入	旅客運賃収入	20,779	21,278	62,468	71,208	8,739	14.0
	定期外	12,851	13,279	39,004	43,870	4,865	12.5
	定期	7,928	7,999	23,463	27,337	3,874	16.5
	特別急行料金等	-	-	-	-	-	-
	運輸雑収等	2,842	2,995	9,916	9,916	-	-
	小計	23,621	24,274	72,384	81,124	8,739	12.1
	雑収入	72	70	211	211	-	-
	合計	23,693	24,345	72,596	81,336	8,739	12.0
原価	適正コスト	10,147	10,624	34,151	34,151	-	-
	車両使用料収入等に 係る人件費、経費	29	31	110	110	-	-
	その他の運輸雑収等に係 る人件費、経費	1,456	1,570	5,696	5,696	-	-
	車両使用料等に 係る減価償却費等	41	47	171	171	-	-
	動力費等	1,597	1,878	6,248	6,248	-	-
	賃借料	218	204	621	621	-	-
	固定資産除却費	234	227	904	904	-	-
	諸税	2,327	2,405	7,938	7,938	-	-
	減価償却費	4,525	4,682	15,596	15,596	-	-
	小計	20,578	21,672	71,438	71,438	-	-
	雑支出	39	39	118	118	-	-
	法人税等	642	917	2,846	2,846	-	-
	事業報酬	2,389	2,475	7,937	7,937	-	-
	合計	23,649	25,105	82,342	82,342	-	-
差引損益	44	△760	△9,745	△1,005	-	-	
収支率	100.2%	97.0%	88.2%	98.8%	-	-	

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

○収入原価（平年度内訳）（第1回資料の再掲）

（単位：百万円）

科目		令和8年度		令和9年度		令和10年度	
		現行	申請	現行	申請	現行	申請
収入	旅客運賃収入	20,742	23,543	20,859	23,828	20,865	23,835
	定期外	12,933	14,546	13,026	14,651	13,044	14,672
	定期	7,809	8,996	7,832	9,177	7,820	9,163
	特別急行料金等	-	-	-	-	-	-
	運輸雑収等	3,150	3,150	3,305	3,305	3,460	3,460
	小計	23,893	26,694	24,164	27,134	24,326	27,295
	雑収入	70	70	70	70	70	70
	合計	23,964	26,765	24,235	27,204	24,396	27,366
原価	適正コスト	11,046	11,046	11,405	11,405	11,699	11,699
	車両使用料収入等に 係る人件費、経費	34	34	36	36	39	39
	その他の運輸雑収等に 係る人件費、経費	1,762	1,762	1,897	1,897	2,036	2,036
	車両使用料等に 係る減価償却費等	52	52	57	57	62	62
	動力費等	2,031	2,031	2,085	2,085	2,131	2,131
	賃借料	191	191	207	207	223	223
	固定資産除却費	271	271	344	344	288	288
	諸税	2,515	2,515	2,647	2,647	2,775	2,775
	減価償却費	5,006	5,006	5,292	5,292	5,296	5,296
	小計	22,911	22,911	23,974	23,974	24,552	24,552
	雑支出	39	39	39	39	39	39
	法人税等	905	905	949	949	992	992
	事業報酬	2,500	2,500	2,651	2,651	2,786	2,786
合計	26,356	26,356	27,614	27,614	28,371	28,371	
差引損益	△ 2,392	408	△ 3,379	△ 409	△ 3,974	△ 1,004	
収支率	90.9%	101.6%	87.8%	98.5%	86.0%	96.5%	

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

○輸送数量の推計について

推計方法

1. 令和6年度実績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輸送人員を推計

(1) 定期外

各年度の特異要因を考慮した輸送実績(平成28年度～平成30年度)と沿線市町の15歳以上人口が高い相関を示すことから、輸送実績と沿線市町の15歳以上人口から求めた最小二乗法(一次式)に、沿線市町の将来15歳以上人口(国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」)を当てはめ、輸送人員理論値を推計。この理論値の増減率を特殊要因を除いた令和6年度の輸送実績に乗じて輸送人員を推計したものに、将来特殊要因を考慮。

(単位：千人)

	平成28年度	平成29年度	平成30年度
定期外 (特殊要因考慮)	45,738	46,098	47,248
沿線市町 15歳以上人口	2,012	2,023	2,033

(単位：千人)

	令和2年度	令和7年度	令和12年度
沿線市町 将来15歳以上人口	2,050	2,102	2,110
最小二乗法による定期外 輸送人員理論値	48,310	52,015	52,585
対5年前増加率	—	7.669%	1.096%

※国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」より

	令和3年度～令和7年度	令和8年度～令和12年度
単年増減率	1.534%	0.219%

(2) 通勤定期

各年度の輸送実績(平成 28 年度～平成 30 年度)と福岡県就業者数が高い相関を示すことから、輸送実績と福岡県就業者数から求めた最小二乗法(一次式)に、福岡県の将来就業者数(独立行政法人 労働政策研究・研修機構の「労働力需要の推計-全国推計(2018 年度版)を踏まえた都道府県別試算」)を当てはめ、輸送人員理論値を推計。この理論値の増減率を特殊要因を除いた令和 6 年度の輸送実績に乗じて輸送人員を推計したものに、将来特殊要因を考慮。

(単位：千人)

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
通勤定期	34,533	35,523	36,179
福岡県 就業者数	2,484	2,523	2,559

(単位：千人)

	令和 2 年度	令和 7 年度	令和 12 年度
福岡県 将来就業者数	2,615	2,593	2,576
最小二乗法による通勤定期 輸送人員理論値	37,456	36,972	36,599
対 5 年前増加率	—	△1.292%	△1.009%

※独立行政法人 労働政策研究・研修機構の「労働力需要の推計-全国推計(2018 年度版)を踏まえた都道府県別試算より

	令和 3 年度～令和 7 年度	令和 8 年度～令和 12 年度
単年増減率	△0.258%	△0.202%

(3) 通学定期

各年度の輸送実績(平成 28 年度～平成 30 年度)と沿線市町の 15 歳～24 歳人口が高い相関を示すことから、輸送実績と沿線市町の 15 歳～24 歳人口から求めた最小二乗法(一次式)に、沿線市町の将来 15 歳～24 歳人口(国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口(令和 5 (2023) 年推計)」)を当てはめ、輸送人員理論値を推計。この理論値の増減率を令和 6 年度の輸送実績に乗じて輸送人員を推計。

(単位：千人)

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
通学定期	21,147	21,144	21,184
沿線市町 15 歳～24 歳人口	243	243	245

(単位：千人)

	令和 2 年度	令和 7 年度	令和 12 年度
沿線市町 将来 15 歳～24 歳人口	246	245	249
最小二乗法による通学定期 輸送人員理論値	21,204	21,184	21,261
対 5 年前増加率	—	△0.094%	0.363%

※国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和 5 (2023) 年推計)」より

	令和 3 年度～令和 7 年度	令和 8 年度～令和 12 年度
単年増減率	△0.019%	0.073%

2. 訪日外国人旅行者による輸送人員の推計

西鉄福岡(天神)・薬院駅⇄沿線観光地である太宰府・西鉄柳川駅間の定期外輸送人員と福岡空港の訪日外国人入国者数が高い相関を示す。コロナ禍前の平成30年度とコロナ禍の令和2年度の同区間の定期外輸送人員の減少数に、観光利用と訪日外国人利用者の割合を乗じて平成30年度の訪日外国人利用者数を算出。これに平成30年度から令和6年度の福岡空港の訪日外国人入国者数の増加率を乗じて、令和6年度の定期外のうち訪日外国人利用者数を推計。

令和7年度以降は、政府目標(観光立国推進基本計画「明日の日本を支える観光ビジョン」(2016年)決定の2030年目標)の増加率により、訪日外国人旅行者の輸送人員を算出。

(単位：千人)

	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度
定期外 西鉄福岡(天神)・薬院駅 ⇄太宰府・ 柳川駅	2,122	2,205	796	1,009	1,929	2,630	2,707
福岡空港 訪日外国人 入国者数	2,431	1,768	7	7	987	2,915	3,488

輸送人員減少数	観光利用割合	訪日外国人割合
1,326千人	77.9%	68.0%

	平成30年度	令和6年度
訪日外国人利用者数	702千人	1,007千人
増加率※	143.5%	

※平成30年度から令和6年度の福岡空港訪日外国人入国者数の増加率

■将来推計(政府目標より)

① 訪日外国人旅行者数

令和6年度 3,700万人 → 令和12年度 6,000万人 = 増加率 162.2%

② 訪日外国人利用者数

令和6年度 1,007千人 × 令和12年度までの増加率 162.2% = 1,633千人
 単年度当たりの増加数 (1,633千人 - 1,007千人) ÷ 6年 = 104千人

(単位：千人)

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
輸送人員 (訪日外国人旅行者)	1,007	1,111	1,215	1,319	1,423

3. ワン・フクオカ・ビルディング開業による輸送人員の推計

令和7年4月24日に開業したワン・フクオカ・ビルディング（通称：ワンビル）は、天神ビックバンにおける商業施設として唯一集客が見込める施設であるため特殊要因に考慮する。算定の方法は、1日当たりの入館者数を基に天神地区の人の動き（発生集中量）における私用目的〔定期外〕、天神地区における交通分担率と鉄道分担率（西鉄電車）によりワンビル開業に伴う定期外輸送人員を算出。

※私用目的に用いる分担率及び天神地区における交通分担率は、「第1回福岡市都市交通協議会（令和5年11月30日開催）」資料を使用

	4/24～5/6(開業直後)	5/7～5/31(開業1ヶ月)	6/1～6/30(平時)
ワンビル入館者数 (1日平均)	73千人	47千人	41千人

■将来推計

- ① 天神地区の人の動き（発生集中量）における私用目的〔定期外：24.0%〕
- ② 天神地区における交通分担率〔鉄道：28.0%〕
- ③ 天神地区における鉄道分担率〔西鉄電車：36.7%〕

④ 定期外輸送人員 = ワンビル入館者数(1日平均) × ① × ② × ③

	4/24～5/6(開業直後)	5/7～5/31(開業1ヶ月)	6/1～6/30(平時)
輸送人員 (1日平均)	1,791人	1,153人	1,021人

⑤ ワンビル開業に伴う定期外輸送人員（年間）

	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
輸送人員 (ワンビル開業)	725千人	745千人	747千人	745千人

4. 天神ビックバンに伴う雇用拡大による輸送人員の推計

福岡市公表の天神ビックバンによる効果(雇用者増)を基に現時点で判明しているビルの延べ床面積(割合)から雇用者数を推計した上で、新規オフィス割合により雇用者数を補正し、天神地区における通勤集中量の交通分担率(「第1回福岡市都市交通協議会(令和5年11月30日開催)」)と鉄道分担率(西鉄電車)により新規通勤定期利用者を算出。

① 福岡市公表の民間ビル建替えによる経済効果(概算)

延床面積 : 444,000 m² → 757,000 m² (+313,000 m²・170.5%)

雇用者数 : 39,900 人 → 97,100 人 (+57,200 人・243.4%)

② 現時点で判明しているビルの延床面積から雇用者増を推計

延床面積 : 444,000 m² → 537,652 m² = 121.1%

雇用者数 : 39,900 人 × 経済効果補正 172.9% = 68,987 人

雇用者増 : 68,987 人 - 39,900 人 = 29,087 人

※経済効果補正 = 121.1% × 雇用者数 243.4% ÷ 延床面積 170.5% = 172.9%

③ 新規オフィス割合により雇用者数を補正

新規雇用者 : 29,087 人 × 31.0% = 9,017 人

※新規オフィス割合は、開業済である天神ビジネスセンター(2021年開業)とワンビル(2025年開業)における域内移転を除く新規オフィス割合 [31.0%]

④ 天神地区における通勤集中量の交通分担率 [鉄道 : 50.0%]

鉄道利用の新規雇用者 : 9,017 人 × 50.0% = 4,509 人

⑤ 天神地区における鉄道分担率 [西鉄電車 : 36.7%]

西鉄電車の新規雇用者 : 4,509 人 × 36.7% = 1,655 人

⑥ 天神ビックバンによる新規通勤定期利用者 (ビル開業年度により補正)

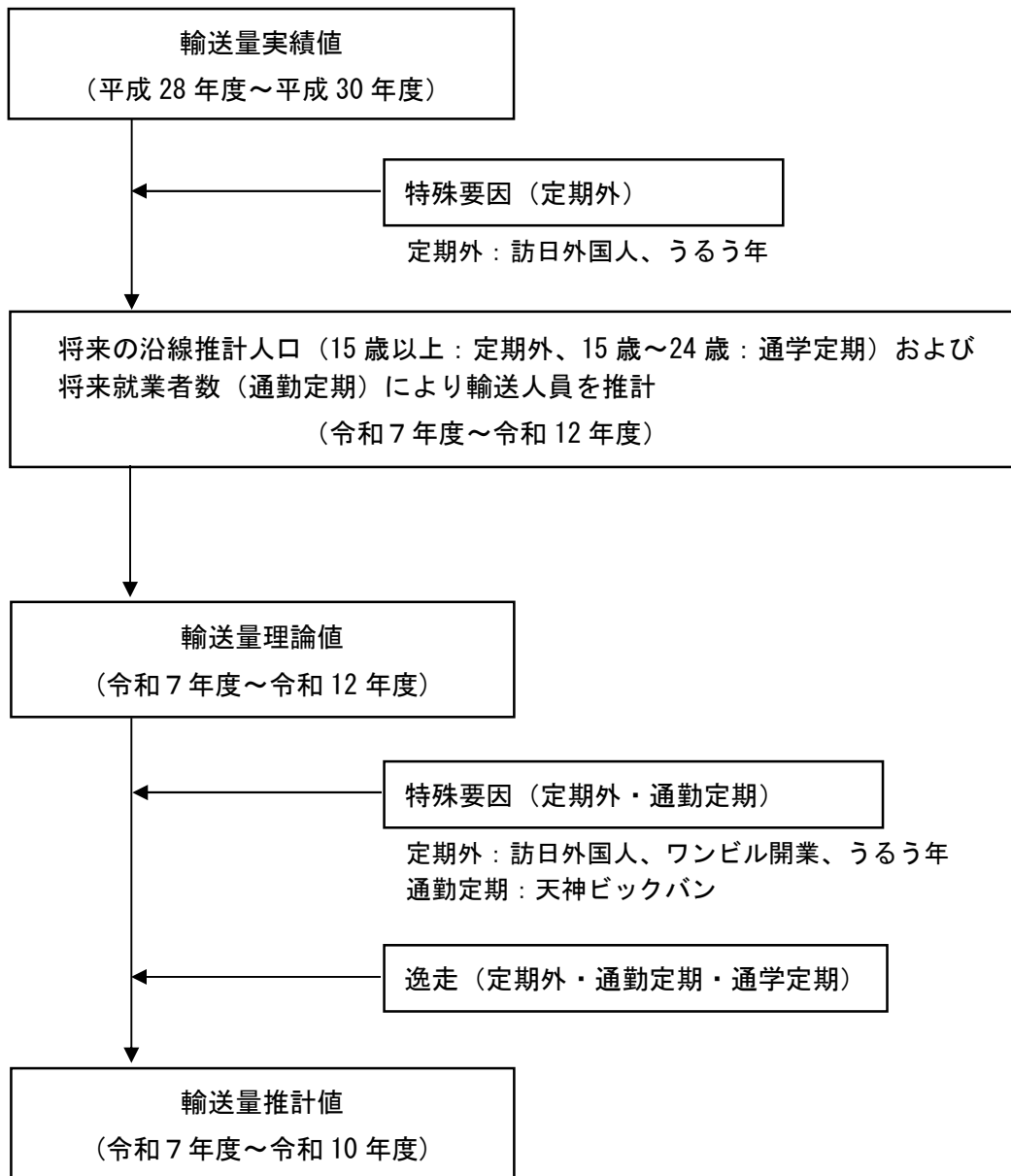
	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
輸送人員 (天神ビックバン)	842 千人	983 千人	1,192 千人	1,192 千人

※天神ビックバン進捗状況 : 令和7年度 70.7%、令和8年度 82.5%、令和9・10年度 100.0%

5. 平年度における輸送人員の推計

特殊要因を考慮し、うるう年による影響と定期外・通勤定期・通学定期については、逸走を考慮(過去3回の運賃改定時の逸走率平均 × (今回改定率 ÷ 前回改定率) を乗じる)して、平年度の輸送人員を算出。

○将来輸送量推計フロー



○特殊要因一覧（輸送量推計）

特殊要因	概要
うるう年	令和9年度の推計値について、1日分多いため定期外輸送人員を補正
ワンビル開業	ワン・フクオカ・ビルディング開業（令和7年4月24日）に伴う定期外輸送人員の増加を考慮
訪日外国人旅行者	将来の訪日外国人旅行者の増加に伴う定期外輸送人員の増加を考慮
天神ビックバン	天神ビックバンの進展に伴う雇用拡大による通勤定期輸送人員の増加を考慮

○過去6年間の輸送量実績（令和元年度～令和6年度）

（単位：千人）

項目	令和元年度 （実績）	令和2年度 （実績）	令和3年度 （実績）	令和4年度 （実績）	令和5年度 （実績）	令和6年度 （実績）
定期外	47,841	31,187	33,040	38,926	43,053	45,040
定期	通勤	37,290	32,900	33,444	34,636	38,104
	通学	21,017	14,961	17,660	18,942	19,875
	計	58,307	47,861	51,104	53,578	55,989
合計	106,148	79,048	84,144	92,504	99,042	103,019
前年比	—	74.5%	106.4%	109.9%	107.1%	104.0%

○輸送量の推計結果（令和7～10年度）

（単位：千人）

項目	令和7年度 （推定）	令和8年度 （推定）	令和9年度 （推定）	令和10年度 （推定）
定期外	46,544	45,901	46,232	46,297
定期	通勤	38,511	38,460	38,593
	通学	19,871	19,757	19,772
	計	58,382	58,217	58,365
合計	104,926	104,118	104,597	104,601
前年比	101.9%	99.2%	100.5%	100.0%

○旅客運賃収入の推計について

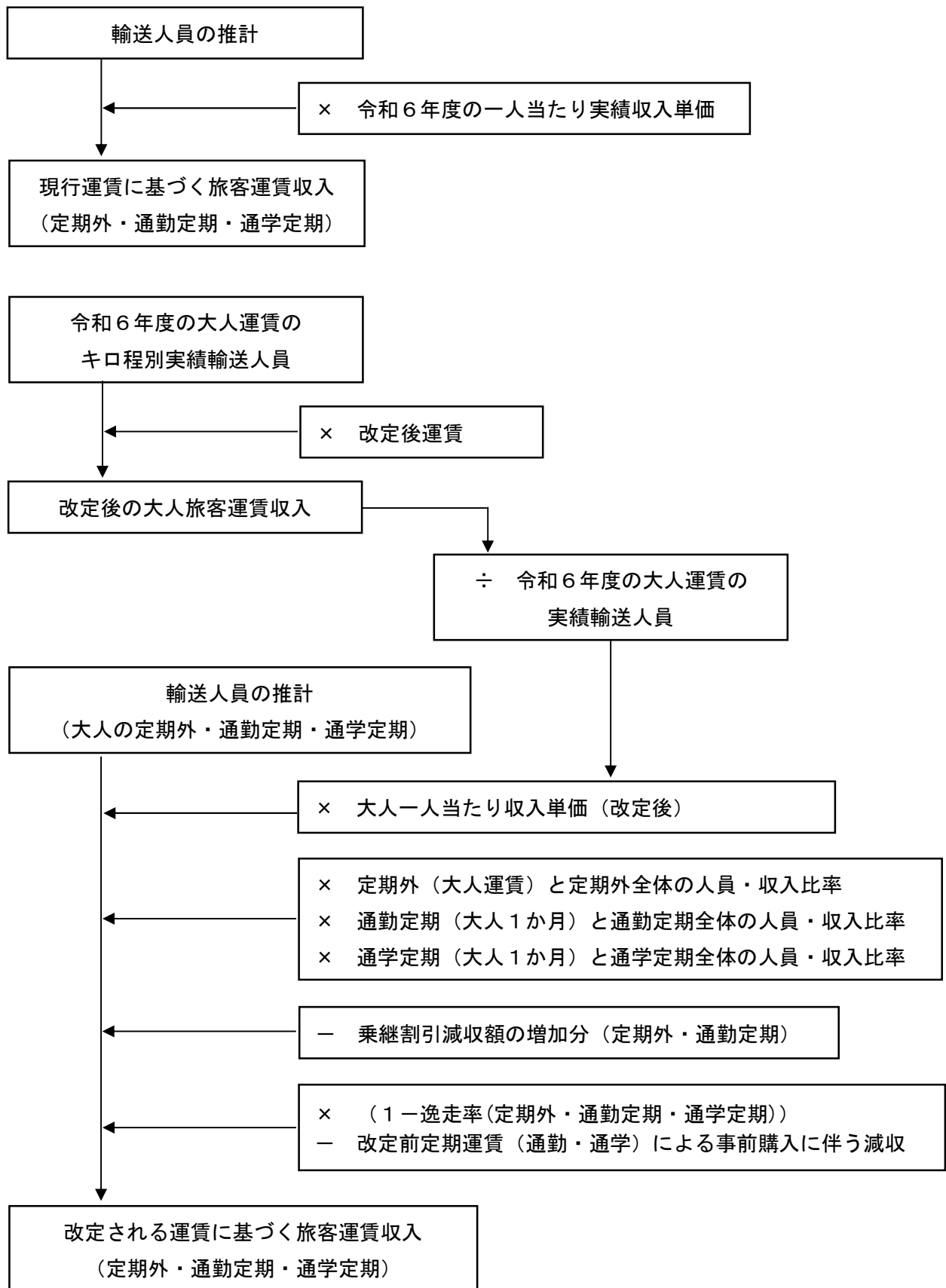
推計方法

1. 令和6年度の実績収入、実績輸送人員より一人当たり実績収入単価を算出。
2. 推計した輸送人員に、「1.」の単価を乗じて改定前運賃に基づく旅客運賃収入を算出。
3. 令和6年度の大人運賃のキロ程別実績輸送人員に、改定後運賃を乗じて得た額の合計により、改定後の大人旅客運賃収入を推計。これを令和6年度の実績輸送人員で除して、改定後の大人一人当たり収入単価を推計。
4. 推計した輸送人員（定期外・通勤定期・通学定期）に「3.」の大人一人当たり収入単価を乗じて平年度旅客運賃収入を推計。（その際、定期外（大人運賃）と定期外全体の人員・収入比率、通勤定期（大人1か月）と通勤定期全体の人員・収入比率、通学定期（大人1か月）と通学定期全体の人員・収入比率等を考慮して推計。）旅客運賃収入に影響を与える特殊要因として、乗継割引減収額の増加分を加味。
5. 「4.」による旅客運賃収入から、定期外・通勤定期・通学定期の逸走分、通勤定期・通学定期の改定前事前購入に伴う減収分を控除して旅客運賃収入を算出。

○特殊要因一覧（旅客運賃収入推計）

特殊要因	概要
乗継割引減収額の増加	西鉄貝塚線と福岡市営地下鉄線との間を割引適用区間にてそれぞれ相互間に乗り継いで利用する場合、運賃の割引(定期外は10円又は30円・通勤定期は運賃の10%又は5%)をおこなっている。2026年度以降は、旅客数量の増加分と通勤定期の改定後運賃が高くなることで減収額が増加する分を考慮

○旅客運賃収入の推計フロー



○旅客運賃収入の推計結果

(単位：百万円)

項目		令和6年度 (実績)	令和7年度 (推定)	令和8年度 (推定)	令和9年度 (推定)	令和10年度 (推定)
定期外		12,851	13,279	14,546	14,651	14,672
定期	通勤	6,706	6,778	7,679	7,853	7,838
	通学	1,221	1,220	1,316	1,323	1,324
	計	7,928	7,999	8,996	9,177	9,163
合計		20,779	21,278	23,543	23,828	23,835

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

※改定まで（令和6年度、令和7年度）は鉄道駅バリアフリー料金を含む金額

○設備投資実績と計画（第1回資料を加工）

（単位：億円）

項目	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度
	実績	実績	実績	実績	計画	計画	計画	計画
安全	35	23	66	43	49	71	94	76
サービス改善	2	3	14	18	17	10	8	7
輸送力増強	3	4	4	4	8	7	9	10
合計	40	30	84	66	73	88	111	93

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

○設備投資実績と計画（第1回資料を加工）

（単位：百万円）

項目		令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度
区分	投資計画(主な投資内容)	計画	計画	計画	計画
安全	<u>線路・土木構造物の安全性向上</u> 耐震補強、法面改良、ロングレール化、枕木強化	990	1,525	2,164	1,582
	<u>信号・通信設備の更新、案内設備の新設</u> ATSシステム更新(地上設備)、継電連動装置更新、踏切障害物検知装置更新、案内設備(LCD表示器)新設	906	2,642	3,779	3,200
	<u>新造車両導入、車両の転籍</u> 9000形車両導入、7050形貝塚線転籍工事	1,726	1,625	1,679	1,120
	<u>車体・車両装置の更新</u> 車体更新、ATSシステム更新(車上設備)	700	782	1,302	1,330
	<u>車両工場、乗務所施設・設備の更新</u> 乗務所トイレ・浴室改修、空調機更新、車両工場屋根改修	272	33	182	30
	<u>その他</u> 防犯カメラ設置、運転士支援システム代替	320	456	333	363
	小計	4,917	7,066	9,440	7,626
サービス改善	<u>駅施設の改修・改良</u> 高宮駅・井尻駅の改修・改良、自動改札機更新	761	764	577	472
	<u>バリアフリー設備の整備</u> エレベーター・エスカレーター更新、西鉄福岡(天神)駅ホームドア新設	744	130	155	217
	<u>その他</u> デジタルサイネージ新設・更新	151	71	55	11
	小計	1,657	965	787	700
輸送力増強	<u>電力設備の更新</u> 春日原変電所建替、架線の更新	671	725	902	997
	<u>その他</u> 香椎花園前駅ホーム新設・駅舎改修	91	0	10	0
	小計	762	725	912	997
合計		7,338	8,757	11,139	9,324

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある。

○適正コストについて

適正コストの算定方法

1. 令和6年度の実績より算出した費目ごとの基準単価の式に、説明変数の推計値（令和7～10年度）を代入して基準単価を算定し、さらに施設量の推計値を乗じて、各年度の基準コストを算出。
2. 費目ごとに実績コストと基準コストを比較し、「基準<実績」の場合は基準コストを、「基準>実績」の場合は（基準+実績）÷2を適正コストとする。
なお西日本鉄道においては、駅務費が「基準>実績」となることから、（基準+実績）÷2を適正コストとし、線路費、電路費、車両費、列車運転費が「基準<実績」となることから、基準コストを適正コストとしている。
3. 「2.」の適正コストに費目ごとの人件費・経費割合で、以下のベースアップ率及び物価上昇率を加重平均して得た割合を物価上昇等として考慮。

ベースアップ率：下表のとおり

物価上昇率：直近の景気動向ならびに政府物価安定目標を踏まえ2.0%

年度	ベースアップ率	算出方
令和5年度	3.97%	実績
令和6年度	4.25%	実績
令和7年度	4.44%	実績
令和8年度～令和10年度	4.2%	過去実績3年平均

基準コストの算定に係る説明変数と施設量の推計について

$$\text{基準単価 } y = ax_1 + (bx_2) + (cx_3) + d$$

費目	a	b	c	d	説明変数		
					X 1	X 2	X 3
線路費	154.425	47.587		-4,743.411	トンネル・橋梁 比率	車両密度	
電路費	21.989	4.235	22.420	-356.620	トンネル比率	電車密度	電車線割合
車両費	32.270	3.854		-93.820	1両当たり 車両走行キロ	車両密度	
列車 運転費	0.466	715.341		-40,311.964	ピーク時 最大断面輸送力	列車密度	
駅務費	18.621			40,241.197	1駅当たり 乗車人員		

$$\text{基準コスト} = \text{基準単価}(y) \times \text{施設量}$$

費目	施設量
線路費	線路延長キロ
電路費	電線延長キロ
車両費	車両数
列車運転費	営業キロ
駅務費	駅数

○説明変数について（令和7年度～令和10年度の推計の考え方）

説明変数	傾向値 (令和6年度比較)	推計の考え方
トンネル・橋梁比率 (トンネル延長キロ +橋梁延長キロ) ／線路延長キロ)	変化 なし	<ul style="list-style-type: none"> トンネル延長キロは、変化なし 橋梁延長キロは、変化なし 線路延長キロは、変化なし
車両密度 (車両走行キロ ／線路延長キロ)	微増	<ul style="list-style-type: none"> 車両走行キロは、令和9年度のうるう年を考慮。令和7年度以降は、令和8年3月ダイヤ改正(予定)により微増 線路延長キロは、変化なし(前述)
トンネル比率 (トンネル延長キロ ／線路延長キロ)	変化 なし	<ul style="list-style-type: none"> トンネル延長キロは、変化なし(前述) 線路延長キロは、変化なし(前述)
電車密度 (電車走行キロ ／電車線延長キロ)	微増	<ul style="list-style-type: none"> 電車走行キロは、令和9年度のうるう年を考慮。令和7年度以降は、令和8年3月ダイヤ改正(予定)により微増 電車線延長キロは、変化なし
電車線割合 (電車線延長キロ ／電線延長キロ)	ほぼ 変化 なし	<ul style="list-style-type: none"> 電車線延長キロは、変化なし(前述)。 電線延長キロは、微増
1車両当たり走行キロ (車両走行キロ ／車両数)	微増	<ul style="list-style-type: none"> 車両走行キロは、微増(前述) 車両数は、微増
ピーク時断面輸送力	微増	<ul style="list-style-type: none"> ピーク時断面輸送力は、微増
列車密度 (列車走行キロ ／営業延べ日キロ)	微増	<ul style="list-style-type: none"> 列車走行キロは、令和9年度のうるう年を考慮。令和7年度以降は、令和8年3月ダイヤ改正(予定)により微増 営業延べ日キロは、令和9年度のうるう年を考慮
1駅当たり乗車人員 (輸送人員／駅数)	微増	<ul style="list-style-type: none"> 輸送人員は、令和9年度のうるう年を考慮。輸送量推計により、令和7年度以降は微増 駅数は、変化なし

○施設量について（令和7年度～令和10年度の推計の考え方）

施設量	推計の考え方
線路延長キロ	・線路延長キロは、変化なし
電線延長キロ	・電線延長キロは、微増
車両数	・車両数は、新造車両購入により微増
営業キロ	・営業キロは、変化なし
駅数	・駅数は、変化なし

○適正コスト算定結果

（単位：百万円）

年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
適正コスト	10,624	11,046	11,405	11,699

○西日本鉄道の経営改善努力について

①これまでの取組み

1992年度の輸送人員のピーク以降、お客さま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、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きた。各取組みを推進した結果、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21億円減少した。

ア 施設・車両・駅務部門の外注化

電気・線路・車両の各部門において順次外注化を進めた。あわせて、検査周期の見直しなどによる必要要員の削減にも取り組んだ。また、駅務部門においても、2004年10月に100%子会社の「株式会社西鉄ステーションサービス」に全面委託を行った。

イ ワンマン化

運転部門において、輸送人員の減少が著しい久留米以南の適正な輸送力の提供と効率化を図るため、順次、ワンマン化を進めてきた。1989年より、支線である甘木線(甘木～花畑間)のワンマン運転を開始。2001年のダイヤ改正では、本線の花畑～大牟田駅間の普通列車のワンマン化を実施した。

ウ ダイヤの適正化

2021年3月のダイヤ改正にて、コロナ禍の影響によるお客さまの働き方や行動様式の変化に伴い、利用者が大幅に減少していた深夜帯において、需要に合わせた輸送の適正化に加え、保守作業員をはじめ乗務員、駅係員等の労働環境改善を目的に、最終電車時刻を約15分～30分程度繰り上げた。あわせて土曜日と日祝日は、共通ダイヤ(土休日ダイヤ)で運行していたが、朝(6～8時台)と夕方(19時)以降を中心にお客さまの利用状況が異なるため、日祝日ダイヤを導入し、利用状況に応じた輸送サービスを実施した。また、昼間帯(11時～15時台)の西鉄福岡(天神)～小郡間の急行列車を減便し、利便性維持のため、西鉄福岡(天神)～大牟田間の特急列車を急行列車に変更し、あわせて西鉄福岡(天神)～二日市間の普通列車を西鉄小郡まで延伸した。

なお、その後の輸送需要の回復に伴い、2024年3月のダイヤ改正にて、平日昼間帯(10時～15時)の特急列車を復活し、コロナ禍前のダイヤ形態に戻している。

エ 保有車両数の適正化

メンテナンス効率化のため、需要に応じた列車運行を前提として保有車両数の見直しを行っており、コロナ禍前の2018年度末の322両から、2024年度末時点で298両まで削減を行った。なお、平年度期間の保有車両数は、天神ビックバンに伴う朝ラッシュ時間帯の輸送需要の増加が見込まれるため、2028年度末までに303両まで増加させる計画である。

オ VVVF 車両の導入

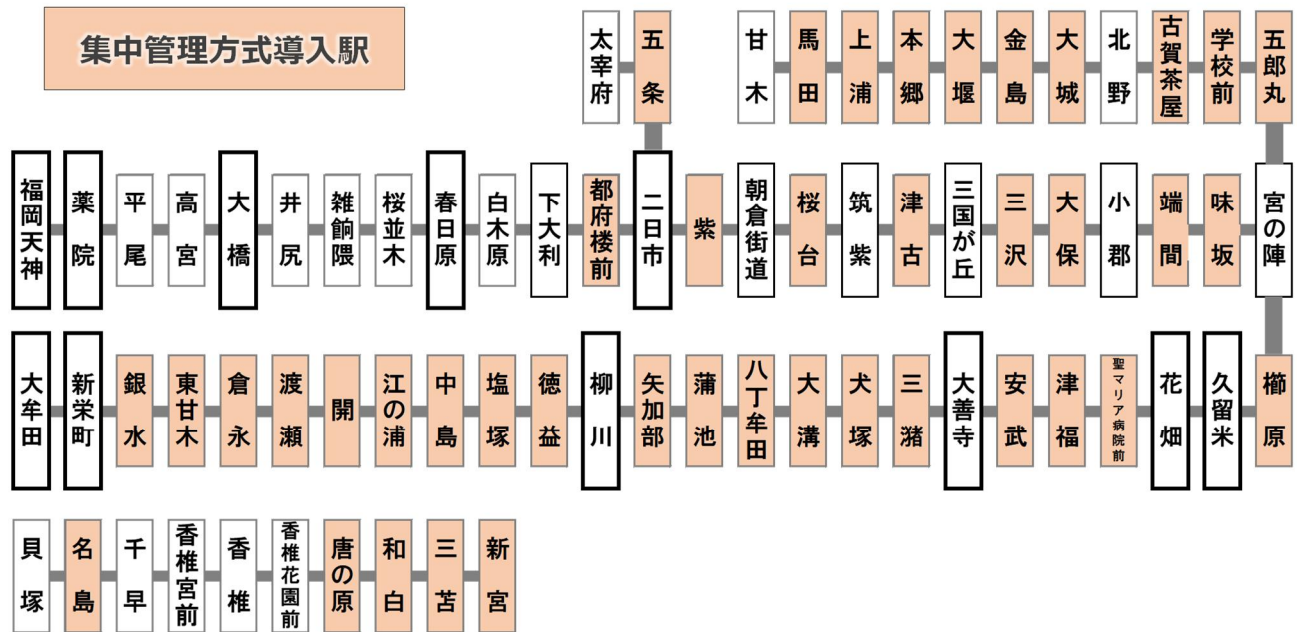
カーボンニュートラルに向けた主な施策(省エネ推進)として、老朽化した600形車両や5000形車両の代替にあわせて、9000形車両の導入を進めている。9000形車両は主要な電気機器(車両制御装置、補助電源装置)に次世代半導体素子「SiC」を適用したインバータを採用することで、既存5000形と比較して約50%の省エネルギー化を図っている。また、車体にステンレスを採用することで、軽量化による消費電力削減および、塗装作業の削減による環境負荷低減も図っている。

カ 駅の集中管理化

駅務部門において、2020年10月よりサポートセンターから駅の安全を見守り、駅係員が巡回しお客さまをサポートする体制(集中管理方式)による駅運営を開始した。順次、対象駅を拡大し、2024年10月より新たに8駅の集中管理方式拡大を実施したことで、2025年4月時点で全73駅の約6割の42駅が集中管理駅となった。また、2023年10月には複数の窓口がある4駅について、一部窓口の無人化(※有人窓口より遠隔監視)を実施した。

- 2020年10月～駅集中管理方式24駅試行運用 ※2021年4月～本格運用
- 2022年4月～駅集中管理方式9駅拡大
- 2023年7月～駅集中管理方式1駅拡大
- 2023年10月～複数窓口がある駅の一部窓口の無人化(4駅)※
- 2024年10月～駅集中管理方式8駅拡大

[集中管理方式導入駅(42 駅/73 駅)]



※2023 年 10 月～

一部窓口の無人化(有人窓口より遠隔監視)…西鉄平尾駅、井尻駅、西鉄二日市駅、大善寺駅

キ 宮地岳線(当時)の一部区間の廃止

2007 年 4 月にはモータリゼーションの進展、少子化の影響、経済情勢の変化などにより厳しい経営状況が続いていた宮地岳線(当時)の一部区間である新宮～津屋崎駅間を廃止した。新宮～津屋崎間は JR 九州の鹿児島本線および国道495号線(旧国道3号線)と並行していたことから、輸送人員は著しく減少し、2004 年度の輸送密度は 2,201 人、1 車両あたりの平均乗車人員は 7 名であった。

②今後の取組み

今後も、お客さま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、お客さまに安全・あしんな輸送サービスを提供し続けていく。

[持続可能な鉄道事業の運営にむけた取組み]

	取組み内容
駅務部門	<ul style="list-style-type: none">・ 駅務機器、エレベーター・エスカレーター、シャッター等の対応を含めた駅遠隔監視制御システムの検討・ 自動案内・清掃ロボット等による案内・ 決済手段の多様化(QR 乗車券の検討)
運転部門	<ul style="list-style-type: none">・ 普通列車のワンマン拡大の検討・ 需要に応じた効率的なダイヤ策定
車両・施設部門	<ul style="list-style-type: none">・ 作業内容の見直しによる必要要員の適正化・ 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)

2. 各委員からのご質問に対する回答について

問 運賃改定の申請に至った背景について(輸送人員・営業収益・営業利益・営業費・設備投資・減価償却費の推移)(1992年度の輸送人員ピーク以降)

1. 輸送人員の状況

輸送人員は1992年度をピークに減少傾向で、2024年度の輸送人員はピーク時の1992年度比▲26.5%、前回運賃改定を実施した1997年度比▲19.9%となっています。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、また、1994年4月の福岡都市高速1号線の延伸、1999年3月の太宰府IC直結など、福岡都心の道路網の整備とあわせて、マイカーの保有台数も増加傾向で推移するなど、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。その後、2011年度頃からは、定期外における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みせていましたが、2019年から始まった新型コロナウイルスの影響で事業環境は一転しました。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。

なお、西鉄の輸送人員推移の特徴として、関東他社のピークがコロナ直前であるのに対して、西鉄のピークは1992年度であり、地方部を沿線に持つ西鉄は関東他社と比較して、人口減少、少子高齢化が早期に進行するとともに、マイカーへの移行も顕著であったことなどが要因と考えられます。

2. 西鉄の経営努力

これまで、安全の確保のために必要な設備投資は継続しつつ、可能な限り設備投資を抑制してきました。

1992年度以降、輸送人員が減少傾向となる中でも、1993年7月、1997年7月の2度の運賃改定を実施しつつ、福岡駅改良(3線4ホーム化、駅ホームの直線化)に加え、朝ラッシュの混雑率150%以下への緩和を目指し、車両の増備及びホーム延伸等の輸送力増強工事を継続して実施するなど、1992年度～1996年度は減価償却費を大きく上回る、年平均で約100億円の設備投資を実施してきました。1997年の運賃改定以降も、引き続き輸送人員は減少傾向で推移しましたが、徹底した経費削減を実施するとともに、目標であっ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(1997年度～2024年度は年平均54億円)、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、福岡都市圏の人口増やインバウンドの増加などにより輸送人員が下げ止まりの傾向をみせてきたこともあり、2013年頃からは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、経費の削減に取り組みました。さらに、2007年4月には、利用者が減少していた宮地岳線(現・貝塚線)の西鉄新宮～津屋崎間を廃止しました。営業収益のピークであった前回運賃改定の翌年度

である 1998 年度と比較して、営業収益が▲10.8%減少しているのに対して営業費も▲8.9%削減しており、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。

3. 運賃改定が必要となる理由

(1) 設備投資の増加

新型コロナウイルスの影響で輸送人員は大きく落ち込み、今後の先行きも不透明である中、安全の確保・サービス向上など事業継続のために必要な設備投資を継続して実施する必要があります。平年度(2026 年度～2028 年度)の設備投資額は 292 億円(97 億円/年)で、「安全・安定輸送の確保のための設備投資」を最優先に実施するとともに、「お客さまサービスの向上のための設備投資」、「人財の確保のための設備投資」、の3つの視点で積極的に設備投資を実施します。

①線路・土木構造物の安全性向上(2026 年度～2028 年度の投資額計:約53億円)

震度 6 強以上の地震が発生する可能性がある警固断層帯と並走する西鉄福岡(天神)～井尻間の高架橋耐震補強を進めるとともに、リスク評価結果に基づき計画的に法面強化を進めます。

②新造車両導入、車両の転籍(2026 年度～2028 年度の投資額計:約44億円)

天神大牟田線では、老朽化する 5000 形車両(平均車齢 40 年)について、VVVF 車両である 9000 形車両への代替を進めます。貝塚線では、老朽化した 600 形車両(平均車齢 60 年)を天神大牟田線で運行している 7050 形への代替を進めるとともに、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を増強します。

③信号・通信設備の更新、案内装置の新設(2026 年度～2028 年度の投資額計:約96億円)

供用開始から 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 の更新を進めるとともに、移動等円滑化基本方針に基づく対象駅のバリアフリー化への対応として、9 駅に案内設備(LCD 案内表示器)を新設します。

④電力設備の更新(2026 年度～2028 年度の投資額計:約26億円)

最も古い春日原変電所は共用開始から 100 年を超えるなど、施設の老朽化が顕著に進んでおり 2028 年度までに建替えを実施します。

⑤車両工場、乗務所施設・設備の更新(2026 年度～2028 年度の投資額計:約2億円)

従業員が使用する宿泊施設、浴室、トイレ等の改修や、空調の更新を計画的に進めることで、職場環境の改善を図ります。

⑥駅施設の改修・改良(2026 年度～2028 年度の投資額計:約18億円)

老朽化が進む井尻駅・高宮駅の改修・改良を計画しています。高宮駅は、現在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・改良などを実施します。あわせて、自動改札機など駅務機器の代替も進めます。

⑦バリアフリー設備の整備(2026年度～2028年度の投資額計:約5億円)

エレベーター・エスカレーターの更新など、バリアフリー設備の整備を進めます。

(2)営業費(人件費・経費)の増加

物価高騰・人財確保のための待遇改善・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し、収支が大きく悪化することが見込まれます。

①人件費

近年、鉄道事業の運営に不可欠な乗務員・技術員・駅務員の人財確保がこれまで以上に困難な状況となっており、人財の確保が事業運営の最大の課題であると考えています。コロナ禍以降、年4%程度のベースアップを実施するとともに、手当の新設・増額、休日増など待遇改善に取り組んできました。今後も同水準の4%程度のベースアップを目標として実施するとともに、更なる待遇改善も検討することとしています。

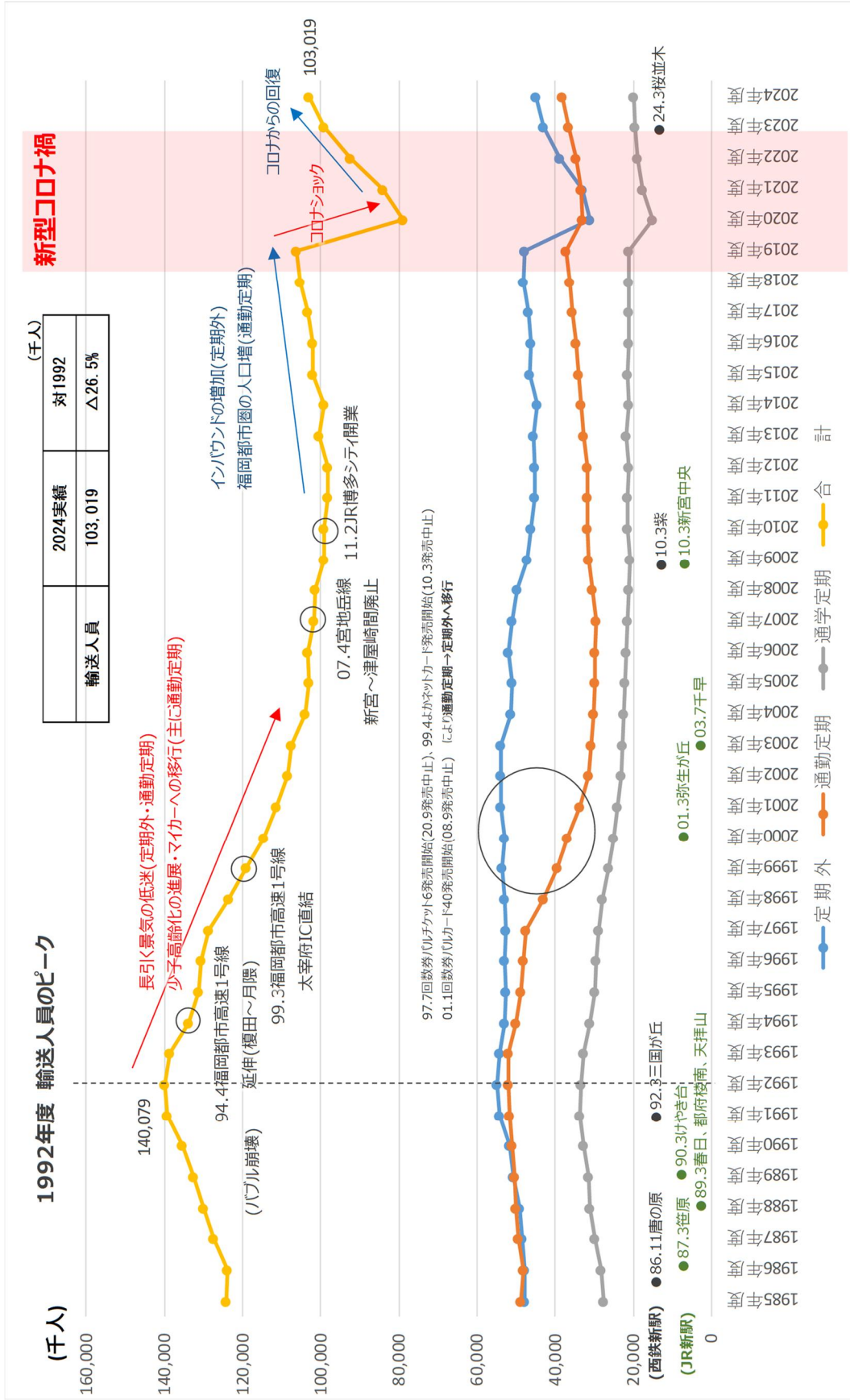
②動力費

2025年度より、資源価格の上昇などを背景に電気料金が値上げとなりました。さらに、2026年度より非化石証書付電力の導入も予定しており、電気動力費はさらに上昇する見通しです。電灯料も含めた動力費は2024年度に年間15.9億円でしたが、2028年度に21.3億円まで上昇する見通しです。

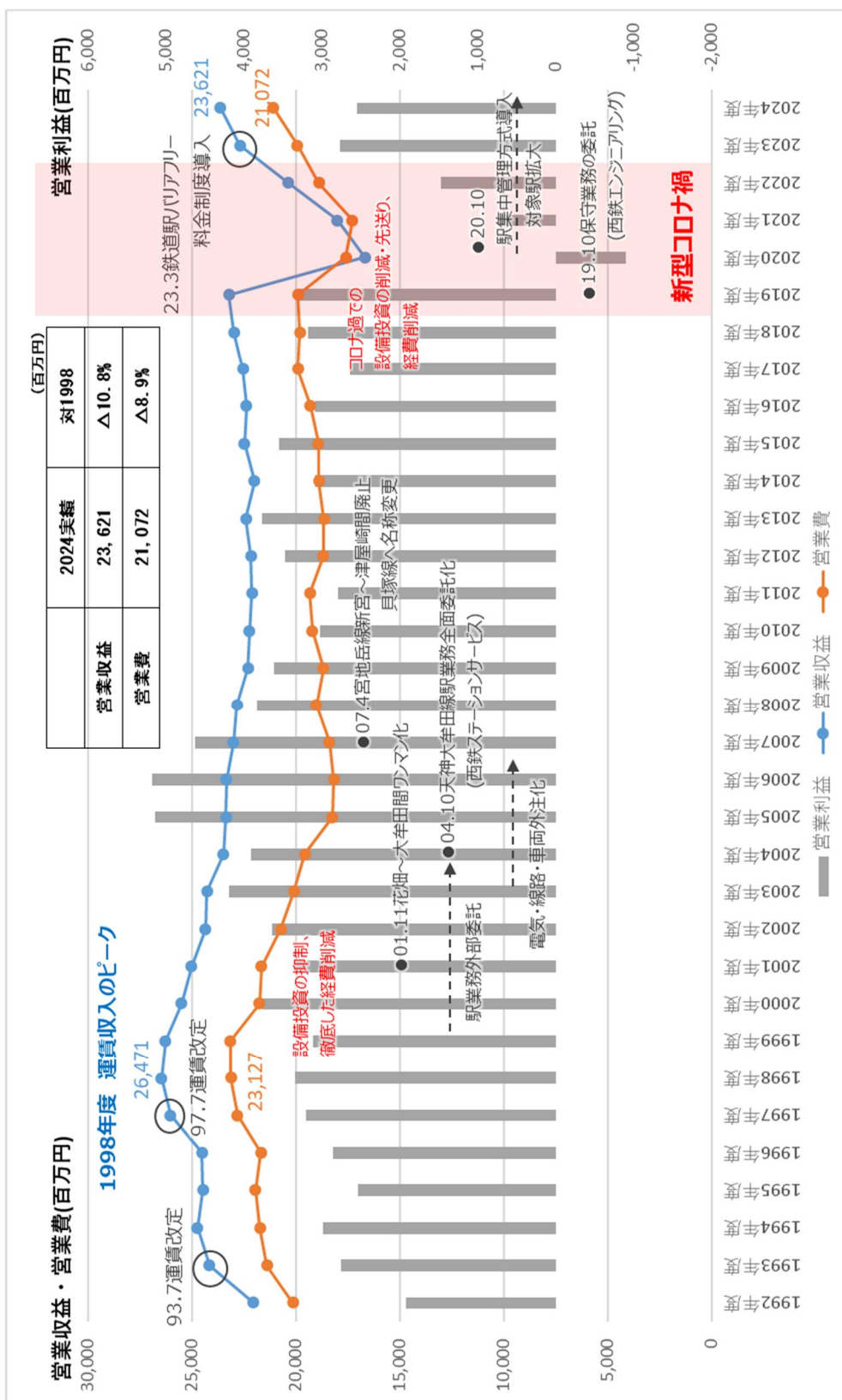
(3)運賃改定が必要となる理由

設備投資および営業費(人件費・経費)の増加により、運賃改定を実施しない場合の平年度(2026年度～2028年度)の収支率は88.2%となる見込みです。西鉄においてもより一層の経営努力を続けていきますが、今後も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は、運賃改定が必要と判断し、運賃改定の申請に至りました。

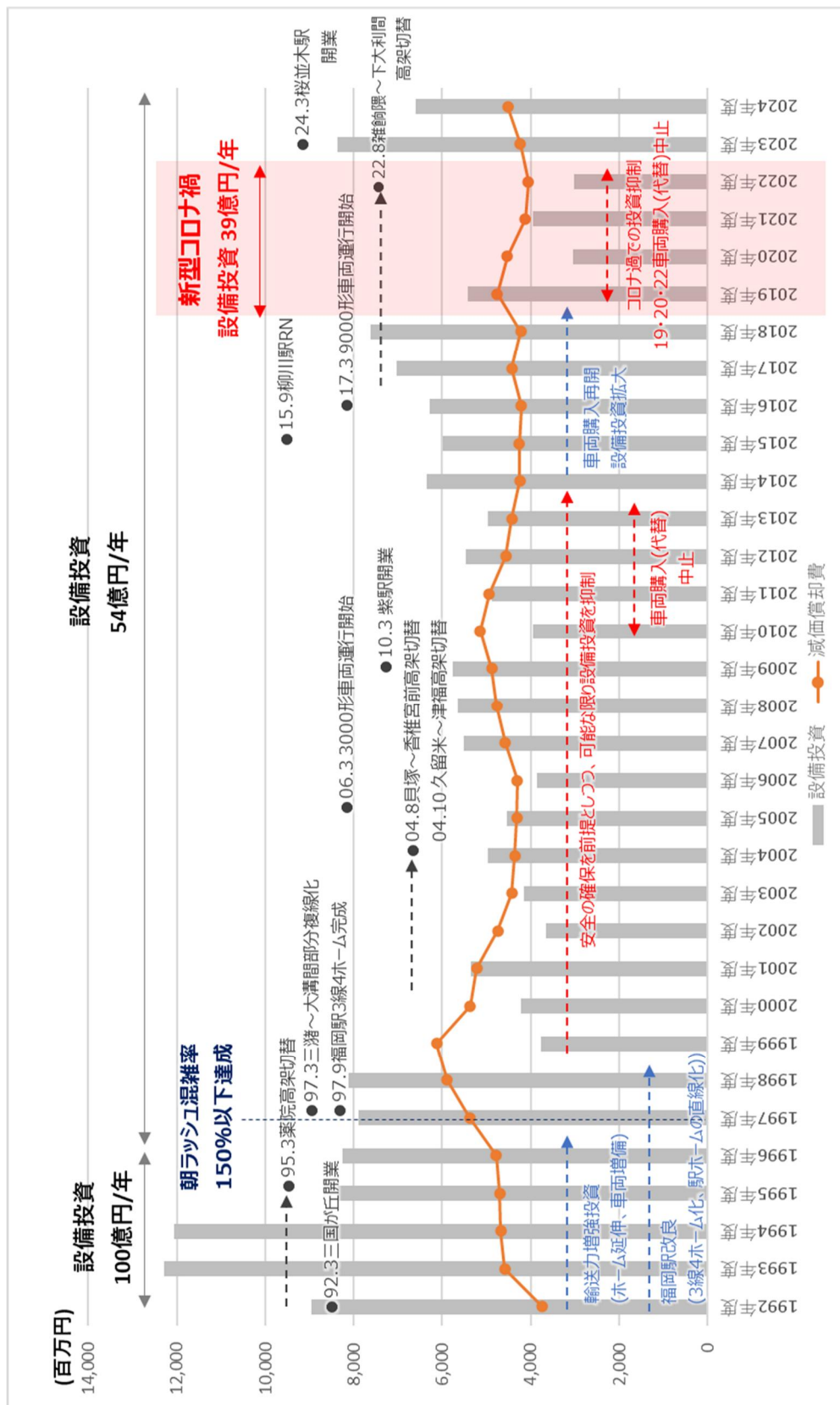
(参考)輸送人員の推移



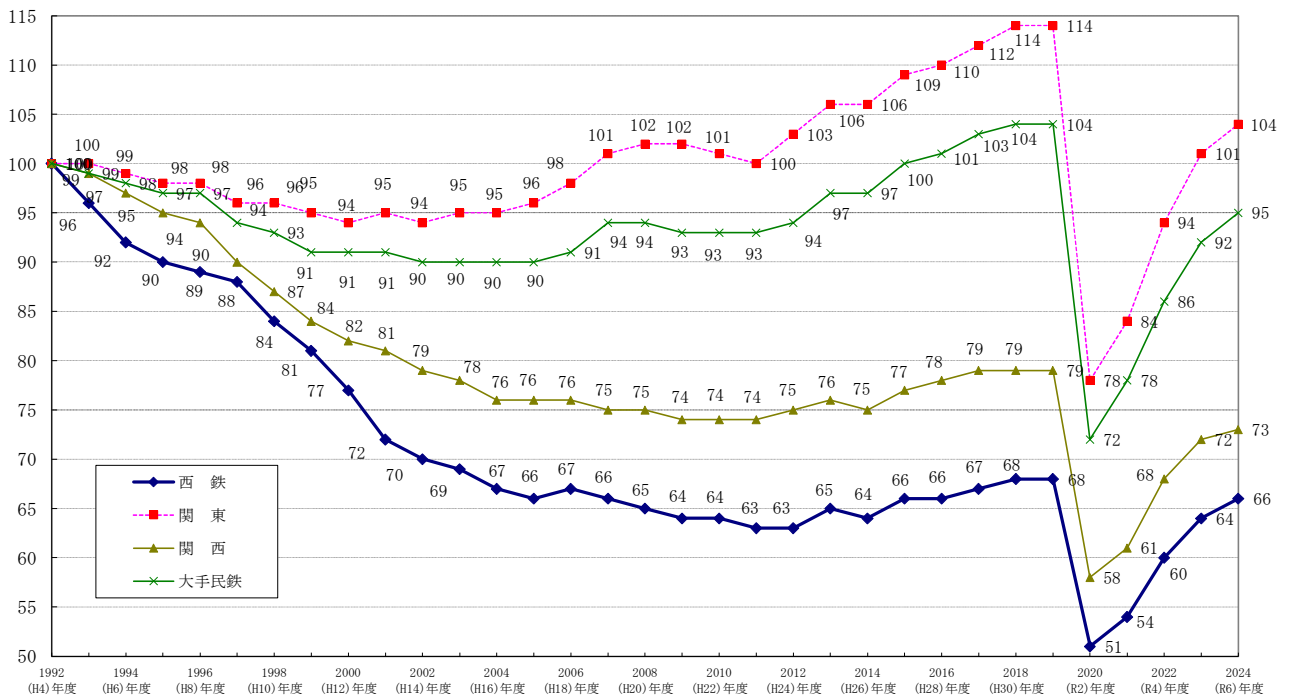
(参考)営業収益・営業費・営業利益の推移



(参考)設備投資・減価償却費の推移



(参考)大手民鉄 輸送人員推移(グラフ)… 1992(平成4)年度を100とした場合



関東(9社) 東武、西武、東急、京急、小田急、京王、京成、相鉄、東京メトロ
 関西(5社) 阪急、阪神、南海、京阪、近鉄
 大手民鉄(16社) 関東(9社)+関西(5社)+名鉄+西鉄

問 経営効率化・経営努力についてデジタル化に向けた取組について

デジタル技術を活用した取り組みとして、2020年10月より、一部駅において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(約6割)が集中管理駅となっています。今後、更なる効率化に向け、駅務機器・エレベーター・エスカレーター・シャッター等の対応を含めた駅遠隔監視制御システムの検討や、自動案内・清掃ロボット等による案内、決済手段の多様化(QR乗車券の検討)、車両・施設部門では、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(CBM)の導入、信号設備の遠隔監視システムの実証導入など、取り組んでいくこととしています。

問 沿線価値向上、需要喚起にかかる施策について

沿線価値向上にむけて、西鉄グループの各事業・各社が連携して駅周辺のまちづくりに取り組んでいます。2024年9月に駅コンコースの商業テナント、定期券発売所などを含む久留米駅ビルをリニューアルした他、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」を開業しました。引き続き、各部門・各社が連携して、沿線価値の向上を図っていくこととしています。

また、西鉄グループの他事業と連携した需要喚起として、「FUKUOKA1DAY PASS」や「グリーンランドフリーパス付きっぷ」、「鳥栖プレミアムアウトレットきっぷ」など、電車とグループバスの乗車券をセットにした企画乗車券の発売や、天神・博多地区への集客を目的に、西鉄(電車・路線バス・高速バス)・JR九州・昭和自動車(高速バス)の交通機関と天神エリア・博多エリアの商業施設23施設が連携した便利でお得なチケット「天神・博多 乗レール買エールチケット」をトヨタファイナンシャルサービス(株)が提供するおでかけアプリ「my route」内で、期間限定で発売しています。さらに、沿線自治体と連携した需要喚起策として、観光列車「旅人」「水都」や、地域を味わう旅列車「THE RAIL KITCHEN CHIKUGO」を運行している他、各沿線自治体のイベントと連携した企画乗車券の発売やイベントのPR、甘木線沿線自治体と連携した沿線観光マップの作成・配布、自治体広報誌での電車利用を促す記事の掲載など、積極的に需要創出に取り組んでいます。

■企画乗車券



■地域を味わう旅列車「THE RAIL KITCHEN CHIKUGO」



問 貝塚線沿線開発に西鉄はどのくらい力を入れているか

沿線のマンション開発について、西鉄グループはどのように関与をしているか

貝塚線の沿線人口は、香椎・千早地区の区画整理や、アイランドシティ地区の開発により大きく増加しています。西鉄では、これまで貝塚線沿線の香椎駅などで分譲マンションを供給しています。

なお、天神大牟田線沿線においても同様に分譲マンションを展開しています。近年は、首都圏をはじめとした他エリアへの展開も進めていますが、鉄道・バス沿線エリアも重要なマーケットと認識しており、収益性を考慮しつつ、引き続き沿線のマンション開発に取り組んでいくこととしています。

問 貝塚線の編成車両数を増やすことはできないのか

現在の貝塚線の施設は、信号機に付するATSの設置位置の関係上、2両編成までしか運行できず、既存車両は全て2両編成での運行となっております。

朝ラッシュの混雑緩和策として、列車の長編成化(3両編成)も考えられますが、3両編成が運行できるようにするには、信号施設(ATS地上装置含む)の移設を含めた大規模な改修や3両編成車両の調達など、さまざまな課題があるほか、日中の1列車あたり乗降人員は80名程度(転籍する7050形の定員240名)であるため、輸送力増強への対応は長編成化ではなく、本数増で対応することとしています。

問 競合区間(JR 九州)における運賃、所要時間、運行本数の比較

※対象列車: 平日8時台に西鉄福岡(天神)駅・博多駅に到着する列車

※所要時間: 対象列車の最速のケース(西鉄は急行、JR 九州は快速または普通)

※本 数: 優等列車(西鉄は急行、JR 九州は快速)および普通列車

※停 車 駅: 西鉄の朝ラッシュ急行は、大橋～西鉄福岡(天神)間の各駅に停車

JR 九州の朝ラッシュ快速は、南福岡～博多間(うち1本は大牟田～鳥栖間)の各駅に停車

区間	西日本鉄道					競合(九州旅客鉄道)				
	運賃		所要時間・本数			運賃			所要時間・本数	
	種別	申請 (円)	種別	所要時間 (分)	本数 (本)	区間	現行 (円)	種別	所要時間 (分)	本数 (本)
西鉄福岡(天神) ～大橋	定期外	240	急行	9	10	博多～竹下	200	快速	3	-
	通勤定期	9,370	普通		8		6,690	普通		10
	通学定期	3,370	計		18		3,530	計		10
西鉄福岡(天神) ～春日原	定期外	360	急行	14	10	博多～春日	270	快速	12	-
	通勤定期	12,490	普通		8		8,840	普通		6
	通学定期	4,520	計		18		5,640	計		6
西鉄福岡(天神) ～西鉄二日市	定期外	420	急行	22	10	博多～二日市	340	快速	19	3
	通勤定期	16,090	普通		8		11,270	普通		6
	通学定期	5,300	計		18		8,160	計		9
西鉄福岡(天神) ～朝倉街道	定期外	480	急行	26	6	博多～天拝山	450	快速	29	-
	通勤定期	17,290	普通		8		14,640	普通		4
	通学定期	5,520	計		14		9,870	計		4
西鉄福岡(天神) ～西鉄小郡	定期外	600	急行	38	5	博多～鳥栖	660	快速	32	3
	通勤定期	23,340	普通		6		21,770	普通		4
	通学定期	6,020	計		11		10,870	計		7
西鉄福岡(天神) ～西鉄久留米	定期外	720	急行	47	5	博多～久留米	870	快速	46	3
	通勤定期	27,330	普通		3		27,500	普通		1
	通学定期	6,250	計		8		11,630	計		4
西鉄福岡(天神) ～西鉄柳川	定期外	960	急行	64	3	博多～瀬高	1,300	快速	66	3
	通勤定期	33,390	普通		-		36,790	普通		1
	通学定期	6,650	計		3		15,950	計		4
西鉄福岡(天神) ～大牟田	定期外	1,140	急行	78	2	博多～大牟田	1,510	快速	77	3
	通勤定期	36,090	普通		-		45,620	普通		1
	通学定期	6,810	計		2		20,190	計		4

※JR 博多から天神まで移動した場合、所要時間(最速のケース)は+12分(乗り換え時間含む)

問 採用状況と人材定着のための施策について

鉄道事業を運営するために必要な人財確保のため、各部門で採用強化や人財定着のための取り組みを実施しています。

具体的には、乗務員においては2021年度より、高校卒採用に加えて大学卒採用を開始したほか、2023年には、社会人採用や専門学校生徒への推薦制度・早期就業制度を開始しました。駅務員においては2023年度より契約社員の正社員化による待遇改善を実施しました。技術員においては社会人採用を強化するとともに、従業員の出身校訪問を通じた会社PRや各種情報交換会の開催などを実施しました。

問 人材確保に向けた待遇改善・制度改正の内容について

人財確保に向けた待遇改善・制度改正については、初任給を始め、職種に応じた各種手当の増額などを実施しています。

具体的には、乗務員においては乗務手当や宿泊手当・職務手当の増額やオール実働制度の導入など、駅務員においては宿泊手当・職務手当の増額など、技術員においては鉄道技術現業従事手当の新設や夜間手当・隔勤手当・当直手当の増額などを実施しています。

問 女性採用促進に向けた施策(設備面、待遇面)

近年の女性従業員数の増加にともない、管理職を担う女性社員も増え、活躍の場は拡大しています。2025年3月時点で、部長職1名、課長職22名、係長職53名、計76名の女性社員が管理職として活躍しています。引き続き、働きやすさを向上させ、女性社員が活躍できる環境を整えるため、下記の行動計画を策定し取り組んでいます。

● 西日本鉄道㈱ 第4次行動計画

期計画	2023年4月1日から2028年3月31日まで (5年間)	
内計画	女性労働者に対する 職業生活に関する機 会の提供	職業生活と家庭生活と の両立に資する雇用環 境の整備
目標	管理職(係長以上)に 占める女性比率を 10%以上とする	勤続年数が満3年以上 の女性社員の人数を 5%増やす

なお、鉄道における女性活躍の状況は、女性乗務員については、2025年5月1日現在、運転士2名、車掌12名、駅務員は28名、技術員は10名が活躍していますが、全体に占める割合は約5%程度となっています。

<参考> 現業部門の男女比率(2025年5月1日現在)

	運転士		車掌	
	人員	比率	人員	比率
男性	212人	99.1%	145人	92.4%
女性	2人	0.9%	12人	7.6%
計	214人	100.0%	157人	100.0%

	駅務員		技術員		計	
	人員	比率	人員	比率	人員	比率
男性	271人	90.6%	299人	96.8%	927人	94.7%
女性	28人	9.4%	10人	3.2%	52人	5.3%
計	299人	100.0%	309人	100.0%	979人	100.0%

※駅務員は(株)西鉄ステーションサービス、技術員は西鉄エンジニアリング(株)の数値で、それぞれの総務部門の人員を含む

女性の乗務員や駅務員に対する施設として、職場には個人用のロッカー(男女問わず)・更衣室を設けており、泊まり勤務がある場所には、すべて男女別にした浴室・トイレ・宿泊室を設けています。

なお、技術部門では女性技術員を受け入れる施設がないため、今後、女性技術員の採用も視野に入れ、女性が安心して利用できる環境整備として、更衣室、ロッカー、浴室、宿泊室など職場環境に応じた施設の設置を進めていくこととしています。

また、働きやすい職場作りとしては、以前より、育児休業規則(1992年)、子育て・介護支援特例勤務制度規則(2008年)、介護休業規則(1999年)、家族の介護休暇規則(2010年)、子の看護休暇規則(2004年)を設けており、2024年度には、マタニティ休暇規則(妊娠判明後から産前休職あるいは産前休暇を取得するまでの期間内に分散して5日を取得することができ、給与・賞与等減額しない)や配偶者出産休暇規則(配偶者出産当日から14日以内に分散して5日を取得することができ、給与・賞与等減額しない)を新設しており、女性が安心して働くことができる環境構築を進めるほか、女性社員の活躍状況を採用ホームページおよびパンフレットにてPRすることで採用の促進を図っています。

先輩の声 | 先輩たちに魅力を聞いてみた

人の笑顔が好きだった

人と接することが好きだったので、接客業に携わりたいと思っていました。そんな時、高校の進路の先生に西鉄の鉄道乗務員を紹介していただきました。
最初、鉄道乗務員は電車の運転を行うだけではないかと思っていましたが、先生から渡された資料を見て、最初「車掌」職を行うことができました。車内案内や扉操作、お客さまへの対応を行うのが車掌の仕事です。
実際車掌として仕事をする中で、人と接する機会はたくさんあります。多くの笑顔に出会うことができ、鉄道乗務員を紹介してくださった先生にはとても感謝しています。



お客さまからのお声かけが何よりの力

仕事をしていると、お客さまからお声がけいただくことがあります。「頑張ってるね!」「ありがとう。」と言われると元気が出ますし、やりがいもなっています。小さなお子さまが手を振ってくれるのは、かわいくとても嬉しいですね!
最近嬉しかったのは、数年前乗務していた時によく会っていた小学生の女の子にたまたま会い、私のことを覚えていてくれたことです。お客さまから直接お声がけしていただくこの仕事をしてよかったと感じますし、日々働く力になっています。



私(車掌)の仕事

車掌は、車内案内・扉操作・空調操作・車内巡回等がメインの仕事です。
車内案内は、お客さまが聞き取りやすく、安心できる案内を心掛けています。扉操作は、お客さまの安全にかかわるので、扉に挟まれることがないように車内・車外をよく確認して操作を行います。線路がカーブして見通しが悪い駅はすべて見えているので、特に気をつけています。空調管理は、時間帯によってお客さまの数も異なるので、車内の様子を見て適宜調整をしています。車内巡回は、困った人がいないか、車内に異常がないか確認をしています。
快適な車内環境を保持するためにも、巡回を欠かすことはありません。



男性も女性も輝ける職場だと思う

「女性って珍しいね、頑張ってる。」という言葉をしていただくことがあります。私も就職する前は、鉄道乗務員は男性の職業というイメージがありました。また、西鉄では女性乗務員の第1期生として入社したので、女性の先輩もあらず不安でした。
しかし、実際働くなかで、女性も活躍できる職場だと実感しました!女性の数はまだまだ少ないのが現状ですが、運転士として活躍している先輩もいます。女性社員同士、とても仲がいいです。
性別関係なく輝ける職場です。少しでも鉄道乗務員になりたいという気持ちがあれば、挑戦していただきたいですね!



子どもがいるため短時間勤務をしています

子どもがいるので、子育て支援特例勤務制度を利用し短時間勤務をしています。職場のみんなに支えてもらわなければ、このような働き方はできません。日々支えてもらっているのを感謝し働いています。
また、育児休業は女性の乗務員はもちろん、このごろは男性乗務員も積極的に取得している印象です。育児と仕事で両立できるのも魅力の一つです。

※子育て支援特例勤務制度を利用している日のスケジュールについては、こちらをご覧ください。

問 原価計算における人件費・物価の上昇率の見込み(他社比較を含む)

人件費のベースアップ率(BU)については、西鉄は近年、賃金構造基本統計調査5年単純平均(地域別、産業別)を上回るベースアップを行っており、今後も過去3年と同水準のベースアップを目標に実施したいと考えているため、会社実績の過去3年平均4.2%で設定しています。

なお、人員不足が特に顕著となった3年前より4%程度のベースアップを実施していることから、3年平均としています。

[参考]西鉄のベースアップの推移

	2021	2022	2023	2024	2025
BU	1.58	1.97	3.97	4.25	4.44

※5年単純平均は、3.24%

[参考] 賃金構造基本統計調査(九州地区)

	2020	2021	2022	2023	2024
BU	△2.1	3.23	△2.4	4.69	4.91

※5年単純平均は、1.67%

物価上昇率(CPI)については、算定要領上は原則として消費者物価指数(生鮮食品及びエネルギーを除く)の上昇率の5年単純平均(地域別)を用いることとなっており、九州地区の物価上昇率(生鮮食品及びエネルギーを除く)は、5年単純平均で1.54%となっています。

一方、2022年度以降は2%を超える物価上昇率で、5年単純平均の物価目標では、政府目標の2%を下回る水準となることから、直近の高い物価上昇率も考慮し、今回改定時における物価上昇率は政府目標の2.0%で設定しました。

[参考]九州地区のCPI(生鮮食品及びエネルギーを除く)の推移

	2020	2021	2022	2023	2024
CPI	0.2	△1.0	2.2	3.8	2.5

※5年単純平均は、1.54%

人件費のベースアップ率、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の設定となっており、合理的と判断しています。

[参考]他社のBU、CPIの設定状況

	西武	JR東日本	京阪
BU	1.2~1.9%	2.495%	2.1%
CPI	2.0%	2.0%	1.6~2.8%

問 春日原変電所について、文化財的価値はないのか(保存の動きなどの有無)

文化財には指定されておらず、保存に対する意見も現在のところありません。