西日本鉄道株式会社の鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請に関する意見募集の結果について

令和７年１２月２４日

国 土 交 通 省 鉄 道 局

国土交通省では、令和７年９月１８日（木）から令和７年１０月２日（木）まで、西日本鉄道株式会社の鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請について、e-GOV を通じてご意見を募集し、また、国土交通省ホームページ上にて意見の募集について周知しました。

お寄せいただいたご意見とそれに対する考え方について、別紙のとおり公表します。

皆様のご協力に深く御礼申し上げるとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

【本件に関するお問い合わせ先】
国土交通省鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務監理室
電話：03-5253-8111

西日本鉄道株式会社の鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請に関する
意見募集に対して頂いたご意見とそれに対する考え方

〇パブリックコメント意見提出総数：４件
〇意見募集期間：令和７年９月１８日（木）～令和７年１０月２日（木）

	ご意見	ご意見に対する考え方
1	評価できるのは、ワンマン電車の拡大意向と、貝塚線の輸送力増強、長距離区間運賃においての他社との優位性等。 ここから先は、提言や疑問点。 西鉄福岡(天神)駅？西鉄二日市駅間に関しては、十分な利用者数がいるから、特定運賃を設け、運賃値上げを最低限に抑えるべきだ。また、コロナ禍で減車したツケが混雑悪化に繋がっていると推測される。貝塚線に限らず、利用者の多い時間帯や区間は、増車と増便を積極的にやらなければならない。 N ライナー乗車料金 300 円に加え、特別車両料金を新たに設定しているが、まさか二重料金を徴収するつもりなのか？そもそも、新設した特別車両料金はどの車両に設定しようと考えているのか？	申請者によると、運賃の設定につきましては、乗車キロ毎の現行運賃からの値上げ幅や改定率を総合的に判断し設定しており、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は、今後増加する費用の一部について、ご利用の区間に関わらず、すべてのお客さまにご負担をお願いする必要があり、一部の区間のみ運賃値上げを最低限に抑えるなど、特定運賃を設けることは考えていないとのことです。 混雑緩和への対策につきましては、天神大牟田線、貝塚線とも今後実施するダイヤ改正（貝塚線は 2026 年春予定）において輸送力増強を計画しており、朝ラッシュ時間帯の増便を図ることで混雑率の緩和に取り組むとのことです。 N ライナー乗車料金 300 円につきましては、2024 年 4 月・5 月に臨時有料座席列車「N ライナー」として期間限定で運行した際に、乗車整理料金として設定したものです。一方で、ご指摘の特別車両料金については、2019 年 3 月に地域を味わう旅列車「THE RAIL KITCHEN CHIKUGO」の運行を開始した際に設定されたもので、「N ライナー」の乗車整理料金と二重で収受することはありません。
2	認可申請書からは痛いほど西日本鉄道株式会社の気持ちが伝わってくる。しかしながら小郡市民としては明確に反対する。 以下の指摘につき、追加で見解を提示願う。 １．九州旅客鉄道株式会社との並走区間について この値上げを行うと、JR 九州の博多ー二日市が３４０円に対し、天神ー紫は４２０円となり、競争力の低下は火を見るより明らかである。蓋しコロナ前の水準までは戻らないと言っているのに、競争力を下げてどうするんだと。なお、同じ理屈で銀水ー大牟田も並走区間ではあるが、こちらは文化圏の違いから考慮しないこととする。 ２．西日本鉄道株式会社単独区間について 小郡市もこの単独区間、つまり朝倉街道より先、桜	申請者によると、運賃の設定につきましては、乗車キロ毎の現行運賃からの値上げ幅や改定率を総合的に判断し設定しており、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は、今後増加する費用の一部について、ご利用の区間に関わらず、すべてのお客さまにご負担をお願いする必要があり、一部区間のみ運賃値上げを抑えることは考えていないとのことです。なお、並走区間である西鉄福岡(天神)～紫駅間と博多～二日市間の運賃格差については、運賃を計算するうえで基となる乗車距離が、西日本鉄道が 17 ㎞(申請運賃 420 円)であるのに対し、ＪＲ九州は 15 ㎞(340 円、[参考：17 ㎞運賃は 450 円])と短

	台以遠、広く銀水までが該当する。なお、厳密には小郡市は甘木鉄道が通るため、西日本鉄道株式会社単独区間ではないものの、ここでは九州旅客鉄道株式会社、との、という理解と考えてほしい。その上で小郡市や久留米市、三井郡などなどこのあたりの自治体ときちんと値上げ了承を取っている話なのか。取っているならどこでどうという議事録を明示、または変更申請書に加筆すべきである。取っていないなら単に文化圏を無視した暴挙であることは否めない。 ３．小郡市の動きについて ここでは甘木鉄道は引き続き考慮せず、西日本鉄道株式会社に絞ると次の旅客流動が小郡市からは過半である。 小郡一端間・味坂（通学） 小郡一西鉄久留米 小郡一西鉄天神 端間・味坂は通学定期のため、申請書を額面通りに解釈するなら月３００円、年にして３６００円とこの物価高のなかこの値上げは苦しいのではなかろうか。 次に西鉄久留米は１回につき５０円値上げである。みんなますます車を使うであろう。きょうび３号線他のロードサイド発展度合いを見ると、西日本鉄道に回帰する流れとは思えない。 次に西鉄天神は１回に付き８０円値上げである。こうなるとみんな久留米に車で行こうって流れにならないか。これもやっぱり西日本鉄道に回帰する流れとは思えない。ちなみに、であるがこの運賃体系の場合、基山まで自転車で行く豪の者であれば、JR 九州基山から博多まで５６０円、天神に行くよりなんと安くなってしまうのである。（当然、甘木鉄道を利用するとそこのバウンスは発生する。） と、いうわけで小郡市にメリットの薄い値上げである。今般認可申請書が他社類似申請と比較して素晴らしい出来なだけに、もう少し沿線住民からの反発を想定した記載をしていただくとともに、追加で見解を説明願いたい。	いことも影響しているとのことです。また、通学定期については、家計の負担増を考慮し、定期外・通勤定期より低い改定率としております。西日本鉄道の運賃制度については、普通旅客運賃は対キロ区間制(一定の距離を基準として区間を定め、乗車区間に応じた運賃を算出)、定期運賃は表定制(乗車距離ごとに額を定めたもの)を用いており、各駅間の乗車運賃は、乗車距離によって計算されるため、小郡駅など特定の区間ごとに設定は行っていません。 上限変更認可申請に当たり、沿線自治体に対して申請を行う旨を事前に情報提供しているとのことです。なお、運賃改定に向けた手続きについては、鉄道事業法の規定に基づき適切に行っていくとのことです。
3	鉄道駅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、バリフリ料金の廃止を選択することが定例化している。 企業の経営判断として、廃止したほうがメリットがあるので廃止していると推測され、その経営判断に文句をつけることはできない。 しかしながら、軒並み廃止するということは、バリフリ料金に制度的欠陥があるのではないか。 利権も予算もなく、思考停止の鉄道局には何も期待できないので、運輸審議会が、バリフリ料金がなぜ廃止されるのか、制度的欠陥がないのかなどをしっ	西日本鉄道は、現在、2023 年 3 月より導入した「鉄道駅バリアフリー料金制度」の 2021～2025 年度における整備等計画に基づき、バリアフリーの整備等を進めております。 申請者によると、今回申請している運賃改定が認可されれば鉄道駅バリアフリー料金は廃止いたしますが、バリアフリー整備については、引き続き計画的に進めていくとのことです。

	かりと検証し、検証結果を公表してもらいたい。 そして制度的に欠陥があるのであれば、どうすれば国が要求する鉄道のバリアフリー整備が促進されるのかを考えて、解決策も公表してもらいたい。	
4	大牟田に親戚が住んでおり、年に何度か利用しています。 値上げ自体はやむを得ないと思いますが、条件付き賛成です。下記について申請者に確認の上、可能であれば回答を掲載頂くようにお願いします。 意見 1 [CBM、規格統一等への取り組みについて] 同業他社間で車両、車両部品の共通設計化や、施設、車両保守等の CBM 化（状態基準保全への移行）といった、省力化、省人化への会社の垣根を超えた協業の取り組みが進んでいます。 申請者においても同業他社と技術協力や情報交換を行い、同様の取り組みへの参画や省力化および省人化に資する設備と技術の導入など、コストダウンと安全、安定輸送を両立し、持続的な鉄道事業運営を可能とするための施策に取り組んで頂きたいと思います。 なお、施策の実施にあたり、安全第一であることが大前提ですので、その点に留意頂くこと、また、従業員の方の負担が最小限になるようにするとともに、省力化、省人化による要員数の見直しなどが発生する場合、従業員の方の処遇について、本人の希望を尊重し十分に配慮願います。 具体例 〇線路モニタリングシステムの営業車両への装着を行うこと 〇VVVF 制御方式の採用等で点検箇所が従来より削減可能となる場合や、「制御伝送装置」等の搭載がある鉄道車両において、機器による自動検査機能やデータ蓄積機能を活用し、部品交換周期または交換対象部品の見直し、定期検査周期の延伸を行うことや、検査体系そのものを見直すなど。 〇東京メトロ、東武鉄道の日比谷線直通車両等のように、基本設計を共通化することで製造コスト、メンテナンスコストを削減すること。 なお、申請者において既に取り組んでいることがあれば、可能な範囲でご教示をお願いします。 意見 2 [増収分の人件費転嫁および、労働環境改善への充当について] 労働人口が減少する中、人材獲得競争も激化していること、また、物価高により社員の方の生活も負担	意見 1 について、申請者によると、現在、車両部門において、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おり、それに伴い鉄道総合技術研究所などの専門的知見を有している機関から、安全性の評価を受けるための取り組みを進めていきたいと考えているとのことです。また、新技術の活用による効率化、状態基準保全(CBM)の取り組みとして「軌道変位モニタリング装置」の導入や信号設備の「遠隔監視システム」の実証実験など取り組みを進めていくとのことです。 意見 2 について、申請者によると、鉄道事業の運営に必要な人財を確保するため、2022 年度～2025 年度にかけて、毎年度ベースアップと初任給増額を実施したほか、職種に応じて手当の新設・増額を実施したとのことです。また、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、老朽化した駅・乗務所等の従業員用施設の更新（休憩所、浴室、トイレなど）や、乗務所・工場等の施設改修（空調更新など）を継続的に実施し、労務環境の改善を図っているとのことです。 意見 2-2 について、申請者によると、賃金制度は、役割・能力の伸長・個人業績等に応じて決定する仕組みとなっており、昇給を停止する仕組みはないとのことです。また、定年年齢は従来 60 歳、それ以降 65 歳までは再雇用制度を設けていたところ、2025 年 4 月より、定年の年齢を 60 歳から 65 歳に変更し、60 歳以降の待遇を大幅に改善しており、本定年延長にあたっては、60 歳未満の賃金カーブに一切手をつけることなく実施しているとのことです。今後も、従業員が安心して長く働くことができ、かつ事業の持続可能性に資する人事制度の構築に努めていくとのことです。 意見 4 について、申請者によると、現在も鉄道事業法第 18 条第２項に基づき、安全・安定輸送の確保を最優先に事業運営を実施しているとのことです。なお、運転部門は西鉄本体で運営しており、駅務・施設・車両部門は委託先のグループ会社にて運営を行っておりますが、西鉄本体同様、

	が増していると考えます。 持続的な鉄道事業運営のため、下記について継続して検討、実施をお願いします。 〇今回の運賃改定による増収分を人件費にも転嫁し、人材の確保、定着と帰属意識、モチベーションの向上により、持続的な鉄道事業運営を行うことが出来るよう、継続的な基本給のベースアップや手当の新設（家賃、住宅ローン負担額の補助など）、福利厚生制度の充実など、経営体力の範囲内において最大限の待遇改善を継続して行うこと。 （申請者に協力会社や下請け会社がある場合、待遇改善、物価上昇や経費増に対する経営支援の原資として、外注費や委託費における労務費や経費分を増額することも含みます） 〇従業員の方が働きやすい環境作りのため、従業員の方の意見も取り入れながら、老朽化した現業事務所の建て替え、仮眠室の個室化や作業場所の暑さ、寒さ対策といった労働環境の改善を継続して行うことで、労働安全衛生への配慮や、従業員満足度の向上を図ること。 なお、申請者において待遇改善や職場環境改善のため既に取り組んでいることがあれば、ご教示願います。 意見2の2 [人事賃金制度についての質問、要望事項] また、以下に挙げる事項について、留意願います。 [確認事項] 〇人件費総額の抑制を目的として、一定の年齢以上となると基本給が減額となっていく「基本給減額制度」や、同一職級に留まっていると昇給額が抑制される、もしくは昇給そのものが停止される制度や、年齢等による昇給停止制度は申請者の人事賃金制度として制度化されているのでしょうか。 [要望事項] 〇待遇改善においては、初任給の増額や若年層の改善にスポットを当てるあまり、賃金カーブの変更により中堅層以上の昇給額を抑制すること、基本給を増額する代わりに賞与を減額して調整する、または手取り額が減少となるような手当の廃止を行うなど、いわゆる「不利益変更」にあたる制度変更は行わないように希望します。 （会社を担う中堅層など要の世代の方の離職者の増加やモチベーションの低下を招き、技術の継承が途	待遇改善（賃金面や職場環境改善）のための委託料増額など実施しており、事業運営のあり方については、今後の経営環境等を踏まえて検討していくとのことです。 意見5について、申請者によると、鉄道設備・資材については、安全・安定輸送の確保の観点から、取引業者を登録制として安定的に資材の調達が行えるよう体制を整えているほか、新たな取引業者の登録や競争見積もりを積極的に採用し、資材の調達コストの削減にも努めているとのことです。また、車両形式をまたぐ部品の共通化（パンタグラフ、運転状況記録装置など）にも取り組んでおり、今後も安全確保を大前提として、部品の調達コストの削減や共通化に取り組むとのことです。 意見6について、障がい者割引による減収分も考慮して申請を行っております。また、申請者によると、障がい者割引を始めとする福祉割引の公費負担化については、今後、関係事業者等と連携し、国や自治体に働きかけていきたいとのことです。 意見7について、申請者によると、資材の調達においては、西鉄グループ調達基本方針および調達規則に則った判断基準を定め、適正な選定および取引行うことを目的とする「調達業務ガイドライン」を制定しているとのことです。取引に当たっては、西鉄グループ調達規則ならびに調達業務ガイドラインに基づき実施しているとのことです。 なお、調達基本方針では、コンプライアンスの遵守など公平・公正な取り引きを行うことや、安全・安心の追求として適切な価格を重視し、責任ある調達活動を行うことを、取引先の皆様へのお願いを含めて定めている他、調達業務ガイドラインにおいても、関連する法令として、下請法や独占禁止法に関するパンフレットを参照する旨を示しているとのことです。 また、パートナーシップ構築宣言については、差し替え後のひな形に掲げられている労務費指針や価格転嫁の重要性を十分認識したうえで、取引先と十分に協議して取引対価を決定しており、差し替えについても今後検討していくとのことです。 意見8について、申請者によると、人事異動の実施にあたっては、上長との個別面

	絶することや、人員不足による運行への支障が発生する恐れがあるため） 〇年功序列制を基本とした賃金制度を維持してください。特に、労働集約型産業である鉄道現業部門において一部同業他社でみられるような、極端な成果主義要素の導入、ジョブ型雇用制度の導入、拡大は却って士気の低下を招く恐れがあるため、慎重に検討をしてください。 〇年功序列を維持しつつ、成績優秀者には定期昇給額への加算や賞与を増額することや、昇給昇格試験の早期受験資格付与など、モチベーション向上に資する制度の構築を行ってください。 〇先述の確認事項のような制度（基本給減額制度など）が既に制度化されている場合には、少子高齢化や晩婚化等の社会情勢の変化、年金受給年齢の引き上げに伴う定年延長制度を導入する会社も増加するなど、社会全体での生涯設計の高齢化の加速といったことも考慮し、制度の縮小（昇給停止年齢の引き上げ等）や廃止に向けた協議を労使間で行われるように希望します。 意見 4 [鉄道事業の子会社委託等について] 同業他社において、駅業務や車両保守業務等の現業部門の子会社委託が行われています。 過去には関西でも阪急電鉄にて、駅業務や車掌業務の子会社委託化が行われた事例がありますが、「偽装請負」の指摘を受けたこと、同一業務でありながら賃金や福利厚生面での待遇格差が生じることによるモチベーションの低下等の問題が生じ、電鉄本体への転籍、直接雇用に切り替えたという事例がありました。 JR 東日本の委託子会社では、JR 本体と比較して待遇が低いため、離職者も多く、一旦委託にした所を直営に戻すような動きも出てきています。 （例として、奥多摩駅が子会社委託から直営に戻っています） 少子高齢化による労働人口減少といった環境の中、他の業界でも採用難が発生していると聞いており、鉄道業界においてもそれは同様であると推察しますが、持続的な鉄道事業運営を行っていくためには、コストダウン優先の人事施策よりも、貴重な人材である従業員の方一人一人が会社に定着し、力を発揮し、適切な待遇や福利厚生のもと安心して仕事を行える環境を整えることが重要だと考えます。 申請者においても子会社委託が既に実施されていることと思いますが、下記の法令等も踏まえ、鉄道事	談やキャリア意向調査で把握した本人の希望なども参考に、総合的に判断しております。なお、鉄道事業の運輸・施設部門においては、現業職場として入社後、一定の経験を積んだ特定の社員が人事異動により本社職場で勤務することはありますが、事故・災害発生時以外は、基本的に兼務することはないとのことです。 意見 9 について、申請者によると、社内の施設・設備等の更新など職場環境改善を実施する際は、従業員からの意見も踏まえ、機能や価格、耐用年数などを総合的に判断し実施しているとのことです。 確認事項 1 について、申請者によると、2024 年３月の「収入原価算定要領等」の改正は、一定程度影響があるものと考えていますが、改定前の収入原価算定要領による計算を行っていないため、具体的な影響額については算定できないとのことです。 確認事項 2 について、申請者によると、法令や 36 協定に違反するような過重労働等は発生していないとのことです。 確認事項 3 について、適正コスト算出における人件費および物価の上昇率は、以下の指標を用いて算出しております 人件費上昇率は、2023 年度(3.97%)・2024 年度(4.25%)・2025 年度(4.44%)の実績値の 3 年平均(4.2%)により、2026 年度・2027 年度・2028 年度を算定 物価上昇率は、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%に設定 確認事項 4 について、「政策的に必要性の高い設備投資に対応する減価償却費」の前倒し計上は実施しておりません。

	業における運転、駅業務、施設、車両保守等の子会社委託ついては、安全確保や技術継承等に必要な体制の維持、人材確保に支障があると判断される場合には、段階的な委託体制の見直し（直営化）を行うことも選択肢として含めた上で検討を行ってください。 また、上記検討と並行し、「意見 2」における待遇改善、職場環境改善のための原資として、委託子会社に対して消費者物価指数や賃金構造統計調査等の公的な指標の伸び率と、子会社が実施したベースアップ率などを反映した適切な委託費を支払うとともに、適宜委託費の見直しを行われるように希望します。 〇鉄道事業法　第十八条の二　輸送の安全性の向上 「鉄道事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。」とされていますが、採用数に対し離職者が上回ることや、採用予定人数を充足せずに人手不足が解消されないといった事態が発生している場合、技術の継承などに支障が生じ、鉄道事業における安全性の維持、向上が図られない可能性がある。 意見 5 [経費節減への取り組みについて] 物品購入やサービスの契約締結、または作業の委託契約等において、可能な限り 複数業者間での相見積もりを行うなど、費用の圧縮に努めてください。 また、意見 1 における「同業他社との車両、車両部品の共通設計化」が進んだ場合に共同購買を行う体制の整備を行うことや、線路設備等測定機器の他社との共同リースなど、安全確保を第一としつつ、更なるコスト低減に向け検討を行ってください。 （但し、意見 7 について留意すること） 意見 6 [障害者割引について] 割引による減収分について、国の運賃制度上は運賃への転嫁ができる事となっていますが、今回の改定分には含まれているのでしょうか。 割引の減収分について、持続的な事業運営の観点からは原則として公費負担となることが望ましいと考えるため、他事業者や業界団体と共同で国や自治体等へ働きかけを行って頂くように希望します。 意見 7 [資材調達等における価格転嫁の促進について]	

	物価、エネルギー費用、輸送コスト等の上昇が続いていること、また政府も掲げている持続的な賃上げを実現し、経済の好循環を促進する観点からも、申請者の取引先（受注者）が適切な価格転嫁を行うことが出来るよう、下請法などの関係法令や「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」といった公的な指針、ガイドラインを踏まえ、取引先との良好なコミュニケーションを図ることで、適切な価格転嫁がなされるように取り組みをお願いします。 なお、申請者の「パートナーシップ構築宣言」の内容が「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」等を踏まえた最新のひな形の内容に差し替えられていないため、ひな形の内容を確認の上、差し替えを行ってください。 また、差し替え後の内容（労務費指針等、価格転嫁の重要性）について、社内で十分に周知を行ってください。 意見 8 [施策の実施による従業員負担増への配慮について] JR 東日本など、一部同業他社では現業社員が企画部門（本社業務）も兼務する、また「新しいジョブローテーション」と称して、本人の希望が反映されず運転士から駅へ唐突に異動となるなどの少々強引な人事施策が進められています。 　申請者において、そのような施策は実施されているのでしょうか。 施策の実施によって、従業員の方が疲弊し安全確保に支障が生じること、サービス低下が生じることは望んでいませんので、人事施策については慎重に検討を行ってください。 意見 9 [社内での設備、什器、家電等の導入、更新時等について] 職場環境改善工事等での設置時や更新時、または劣化等での代替時に、機能面での優劣や差異がさほど無い場合については、耐久性やアフターフォローを重視し「日本国内のメーカー製」を優先して導入、購入を行うことを提案します。 また、什器等については沿線との共生、経済活性化のため、県内や沿線にある材木等の名産品を活かした物の導入を検討してください。 （家電の場合、扇風機を例にとると、海外メーカーや日本の中堅メーカー、ジェネリック家電メーカー製のものは耐用年数が「6 年程度」である物が多い	

	ところ、日本の大手メーカー製は「10 年もしくは 12 年」と長く、価格差を考慮しても長く安心して使用が出来るため、十分に償却可能と考えます） 最終的には社内の希望も踏まえた上で、決定をして頂くようお願いします。 [確認、要望事項（申請者宛）] 1. 新算定要領の内容が、どの程度運賃改定に寄与し、今回の改定分に盛り込まれているかを可能であればご教示願います。 （例：物価、人件費上昇率の見直しで〇億円／年、事業報酬率の見直しで〇億円／年、減価償却費の前倒し計上で〇億円／年　等） 2. インターネット記事等で、同業他社（首都圏新都市鉄道、相模鉄道、京浜急行電鉄等）において、人員不足等の要因による過重労働が発生しているとの報道がありました。社内および協力会社、業務委託会社内で同様の状況が発生していないか確認をお願いします。 法令や 36 協定に違反する状態でなかったとしても、欠員による残業や休日出勤等が常態化している場合には、疲労が蓄積することにより健康を害する恐れや、ヒューマンエラーによるヒヤリハット、事故を誘発する可能性もあるため、こうした問題を解消していくことや、労働基準監督署などから指摘を受けることの無いように務めてください。 3. . 今回の運賃改定における、物価、人件費上昇率の原価計算は物価、人件費の高騰を踏まえた十分なものでしょうか。また、申請にあたり用いた人件費、物価上昇率の算定方法について、回答をお願いします。 4. 今回の申請にあたり、新算定要領内の「政策的に必要性の高い設備投資に対応す る減価償却費」に該当するものがあり、減価償却費の前倒し計上を行っているのでしょうか。 また、該当するものがあれば、開示可能な範囲にてご教示をお願いします。	