

京阪電気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1月14日
鉄 道 局

目 次

(頁)

1. 各委員からのご質問に対する回答について	3
○ 大津線の運賃改定に係る利用者からの問い合わせについて	4
○ 離職を防ぐため賃金水準の見直し以外に行ったこと	5
○ 激変緩和措置について	8
2. パブリックコメントについて	9
○ パブリックコメントの内訳について	10
○ パブリックコメントに対する考え方について	11

1. 各委員からのご質問に対する回答について

大津線の運賃改定に係る利用者からの問い合わせについて

- 今回の運賃改定申請に関する京阪電鉄へのお問い合わせは計 28 件いただいております、大津線の運賃に関するご意見はそのうち 1 件となっている。

具体的なご意見内容としては、「大津線の運賃は京阪線に比べ割高であり、かつ乗降客数は京阪線が圧倒的に多いため、京阪線運賃をより値上げするべきである」といったご意見を頂戴した。

令和 5 年度輸送人員：京阪線 243,900 千人
大津線 15,940 千人

離職を防ぐため賃金水準の見直し以外に行ったこと

○ 職場環境改善

【ハード面の改善】

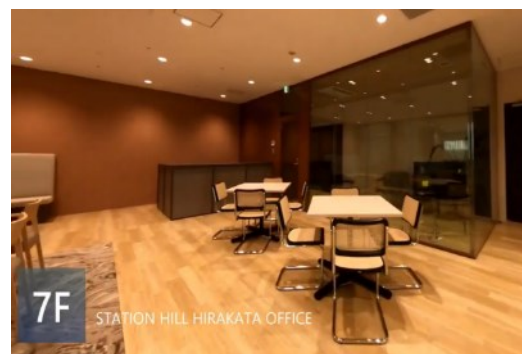
①全般

・ 事務所移転・統合

＜移転前・旧枚方事務所＞



＜移転後・新枚方本社＞



- ・現場詰所のリニューアル
＜改装前＞



＜改装後＞



- ・宿直社員へのカプセルベット導入
＜導入前＞



＜導入後＞



②女性社員

- ・寝屋川車庫内女性用更衣スペースの新設等（車両保守関係業務で女性社員の採用を受けたもの）

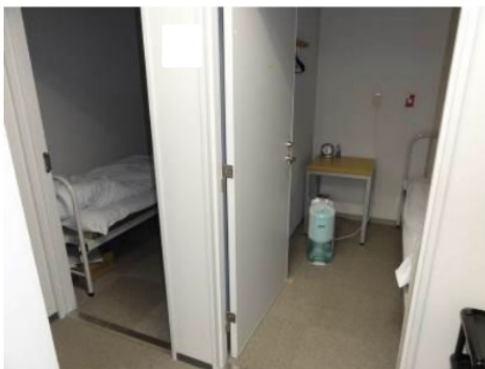
＜新設前＞



＜新設後＞



- ・列車区女性乗務員室の改善（パーティション（個室化）・除湿器設置、浴室暖房設置等）



【ソフト面での対応】

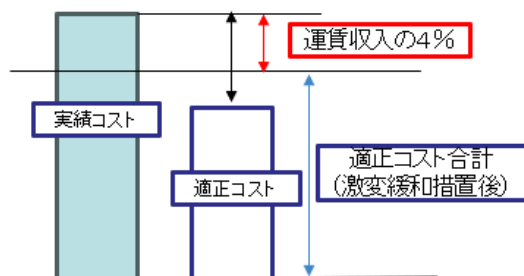
各部において特に若手を中心に、昼食会等といった管理職とのコミュニケーション機会の増加を図っているほか、上司との個別面談（キャリア面談）の機会を増加させるなどを実施。また、各部間のコミュニケーション活性化の観点から、入社 2 年目研修においてファミリーレールフェアにおけるイベント運営を開始するなどしている。

激変緩和措置について

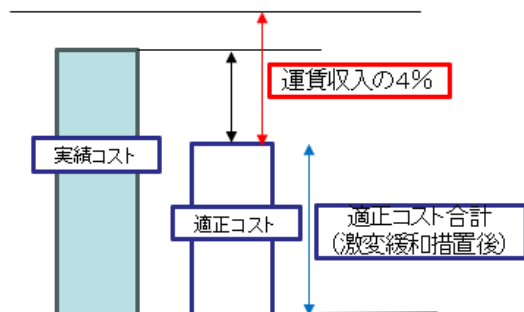
- 平成 9 年 1 月 1 日以降の最初の運賃改定（消費税及び地方消費税の転嫁のみを目的とする改定を除く）に限り、適正コストの算定について、激変緩和措置を講じる

実績コスト合計(5費目の実績コスト合計)が適正コスト合計(5費目の適正コスト合計)を上回る場合

①実績コスト合計－適正コスト合計 $\geq$ 当該対象事業者の運賃収入の4%相当額の場合

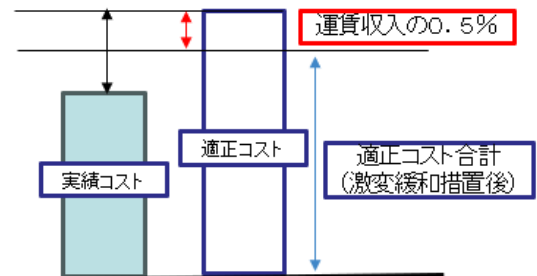


②実績コスト合計－適正コスト合計<当該対象事業者の運賃収入の4%相当額の場合

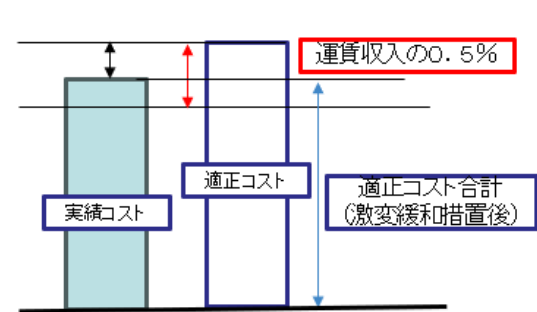


実績コスト合計(5費目の実績コスト合計)が適正コスト合計(5費目の適正コスト合計)を下回る場合

①適正コスト合計－実績コスト合計 $\geq$ 当該対象事業者の運賃収入の0.5%相当額の場合



②適正コスト合計－実績コスト合計<当該対象事業者の運賃収入の0.5%相当額の場合



2. パブリックコメントについて

○ パブリックコメントの内訳について

募集期間：令和６年１２月４日～令和６年１２月１８日（１５日間）

件 数：計２０件

【主な意見】

- 京阪グループの経営が好調の中において運賃改定の実施をすべきではないという意見（７件）
- 使用停止している駅構内のエスカレーター・トイレ・改札等の設備を再開すべきという意見（６件）
- 列車の本数を増やすべきという意見（６件）
- 鉄道駅バリアフリー料金の廃止後もバリアフリー設備の整備等の実施を行っていくべきという意見（３件）
- 車両の塗装を廃止すべきという意見（３件）

○ パブリックコメントに対する考え方について

(御意見として記載している文書は、原文のとおりとしています。)

1. 居住地不明者 より

物価上昇による運賃値上げは理解できるが、鉄道駅バリアフリー料金制度を2023年4月より使用しているのに、優等種別停車駅 三条駅・中書島駅・大江橋駅等のエスカレーター使用停止、車内案内LCD設備の撤去、プレミアムカー2両化に伴う車椅子スペース 1編成あたり1/4削減などの事業は、鉄道駅バリアフリー料金制度の本来の目的である「バリアフリー設備の整備」に反しているのではないか。

京阪電気鉄道によると、2023年4月より収受している鉄道駅バリアフリー料金は、可動式ホーム柵の整備やエレベーター更新など各種バリアフリー設備の整備、維持更新に使用しているところ、今回申請している運賃改定が認可されれば2025年10月の運賃改定に伴い鉄道駅バリアフリー料金を廃止しますが、可動式ホーム柵をはじめとするバリアフリー設備の整備、維持更新は引き続き計画的に実施していくとのことです。なお、ご意見いただいたエスカレーター、車内案内表示器、プレミアムカー2両化のいずれも鉄道駅バリアフリー料金の対象設備としていないとのことです。

2. 居住地不明者 より

全く話にならない。というのを本稿意見者は第一に感じた。
変更を必要とする理由では全然現状分析が出来ておらず、ただ苦しいから補填させてほしいとしか読み取れない。

ここで本稿意見者が考える残念な点を述べて京阪電気鉄道株式会社には変更理由の拡充再考を促したい。

まずプレミアムカー云々のくだりがあるが、これはライバルである阪急電鉄も後発導入しており、差別化にはなっていないし西日本旅客鉄道とてうれシートの拡大により、これも差別化になっていない。

続いて激甚化する自然災害への対策とあるが、京阪電気鉄道大津線で土砂流入という事態が思いつくが、これに関していうのであれば、大津線のための値上げというのが筋であろう。

さらにもっとも残念に感じたのは中之島線の加算運賃にさいする言及がない点である。鴨東線と異なり、中之島線は本線とは分断されているにも関わらず加算運賃導入により、中心部を走るにも関わらず閑散としている。

ここのてこ上げについてなんらも触れられていないのは極めて残念である。

よって変更理由が適切でないため京阪電気鉄道には再考を促したい。

京阪電気鉄道によると、プレミアムカーの稼働率は現在約 9 割の水準で、朝夕ラッシュを中心に満席となることが多いことから、ご好評をいただいているとの判断のもと 2025 年秋に 3000 系車両にプレミアムカーを 1 両増備し、より多くのお客さまにご利用いただけるよう対応するとのこと。

激甚化する自然災害への対策については、京阪線についても高架橋等の耐震補強や橋梁の洗掘対策を引き続き進めていくとのこと。

中之島線については、鉄道事業の特性上、急激な利用増加は見込み難い状況ではあるものの、京阪電気鉄道を中心に京阪グループ全体で、ご利用増加に向けた各種イベントの実施やリーガロイヤルホテルや大阪国際会議場等といった集客施設との連携などにより、一層の利用促進に努めていくとのこと。

3. 居住地不明者 より

鉄道駅バリアフリー料金は運賃改定にあわせて廃止するものの、現在の鉄道駅バリアフリー料金加算後の運賃とされていますが、当該事業者は再度、地域公共交通バリア解消促進等事業の補助対象者となり得るのでしょうか？

また、バリアフリー料金を廃止すること自体についてはどのような影響があるのでしょうか？

今後とも、計画的なバリアフリー整備のスケジュールや事業費などの公表については、引き続き利用者の理解を得るよう努める必要があると考えます。

鉄道駅のバリアフリー化に関しては、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、鉄道駅のバリアフリー化を推進しているところです。京阪電気鉄道によると、今回申請している運賃改定が認可されれば 2025 年 10 月の運賃改定に伴い鉄道駅バリアフリー料金を廃止しますが、可動式ホーム柵をはじめとするバリアフリー設備の整備、維持更新は引き続き計画的に実施していくとのこと。

4. 東京都在住者 より

こんにちは、よろしくお願いいたします。

京阪グループが過去最高益をあげているのに運賃値上げを申請するのは、素人が考えてもおかしいと思います。

上げた利益を京阪グループの、特に赤字がひどい以下の 2 路線のダウンサイジング・廃止に使わせた方が、京阪グループの収益が改善し、運賃値上げをする必要が無くなり、運転手確保の苦労が減り、地域自治体の補助金拠出も減らせると考えます。

A. 京阪中之島線の廃止または休止

京阪中之島線は最近建設された路線ですが、赤字がひどく、京阪グループの収益を落とす大きな原因になっております。すぐ横に京阪本線・JR 東西線が走っているため、中之島線を廃止させても地域社会にはほとんど影響がありません。廃止しないまでも、せめてなにわ筋線が開通するまでは京阪中之島線を休止させるべきではないかと考えます。

B. 京阪京津線のバス転換または京都市地下鉄東西線乗り入れ事業終了

京阪京津線（全電動車 4 両編成）は京都市交通局東西線に乗り入れるため、特別な装備（ATO など）を備えねばならず、1 編成当りの車両数も以前の 2 両から 4 両に増やさざるを得なくなっております。さらに、急勾配が多い路線のため、4 両を全て電動車にする必要があります。これらの理由により、輸送人員の割に車両コスト・路線維持コストが非常に割高になっております。つきましては、

B-1. 路線そのものをバス転換させ、赤字がひどい京津線を廃止する

または

B-2. 京津線の京都市交通局東西線乗り入れ事業を廃止し（路線をびわこ浜大津駅⇄京阪山科駅または御陵駅に短縮）、京津線を元の軽装備 2 両編成（ATO など特殊装備を積まない）に戻す

のいずれかを行うのが、収益改善に有効と考えます。

本意見が沿線住民の皆さまの負担軽減につながれば幸いです。よろしくお願いいたします。

京阪電気鉄道によると、京阪グループ全体で不動産業、流通業、レジャー・サービス業を展開することで、駅を拠点としたまちづくりを推進し、沿線を中心に社会、経済、お客さまの暮らしを支えることで、定住人口・交流人口の拡大を促進し、鉄軌道事業の需要を創出するという好循環を生みだすよう努めてきたところであり、鉄軌道事業では、安全で安心な旅客輸送サービスの提供に向け、今後の事業継続に必要な投資や修繕等の対応を着実に実施するため、今般の申請を行うに至ったとのことでした。

また、中之島線および京津線については、ご利用者の利便性確保の観点、また鉄道のネットワーク効果の観点からも必要な路線であり、引き続きご利用者の増加を図るとともに効率経営に努め、路線を維持していきたいとのことです。

5. 東京都在住者 より

こんにちは、よろしくお願いいたします。

京阪グループが過去最高益を上げているにも関わらず値上げ申請を行うのは、素人が考えてもおかしいと思います。人口減少・働き手減少の現実を考えた場合、京阪ホールディングスの鉄道部門の、以下の路線をダウンサイジング・改造させた方が、京阪グループの収益が向上し、運賃値上げを行う必要性が減り、余った運転手を他の主要路線に回すことができるようになり、沿線自治体が京阪グループを支える補助金を減らすことができると考えます。

対象路線：京阪宇治線

ダウンサイジング・改造の概要

京阪宇治線は、京阪中書島駅と京阪宇治駅を結ぶ京阪電鉄の支線です。昔は輸送人員がかなりあったものの、近年は JR 奈良線の複線化進展・人口減少などの理由で京阪宇治線の輸送人員は激減しております。京阪宇治線は JR 奈良線と路線がほぼ重複しており、特に六地蔵？宇治間では、JR・京阪で線路 4 本を運行するほどの需要はありません。つきましては、以下の対策のいずれかを行うのが有効ではないかと考えます。

A. 京阪宇治線そのものを廃止する。

この場合は社会的責任として、京阪宇治線三室戸駅に相当する駅を JR 奈良線上に、京阪の請願駅として建設させる必要があると考えます。

B. 京阪宇治線を部分的に廃止する（中書島駅⇄六地蔵駅間の運行に短縮する）。

この場合、京阪六地蔵駅の位置を JR・京都市交通局六地蔵駅に直結する場所に移設させた方が、沿線住民の利便性が上がると思います。中書島⇄六地蔵駅を京都市交通局東西線に譲渡する案も有効性が高いと考えます。（ただし、京阪中書島駅⇄六地蔵駅⇄醍醐駅方面を京都市交通局が一体運営する場合、六地蔵駅は現行の地下ホームではなく、JR 奈良線を乗り越える高架ホームに改造するのが理想的と考えます。付近を流れる山科川は過去に氾濫したことがあるため、最近頻繁に発生する線状降水帯により予想外の降雨があった場合、現行の六地蔵地下駅は水没し、大きな被害を出す恐れがあります）

本意見が沿線住民の皆さまの負担軽減につながれば幸いです。

よろしくお願いいたします。

京阪電気鉄道によると、京阪グループ全体で不動産業、流通業、レジャー・サービス業を展開することで、駅を拠点としたまちづくりを推進し、沿線を中心に社会、経済、お客さまの暮らしを支えることで、定住人口・交流人口の拡大を促進し、鉄軌道事業の需要を創出するという好循環を生みだすよう努めてきたところであり、鉄軌道事業では、安全で安心な旅客輸送サービスの提供に向け、今後の事業継続に必要な投資や修繕等の対応を着実に実施するため、今般の申請を行うに至ったとのこと。また、宇治線については、ご利用者の利便性確保の観点、また鉄道のネットワーク効果の観点からも必要な路線であり、引き続きご利用者の増加を図るとともに効率経営に努め、路線を維持していきたいとのこと。

6. 東京都在住者 より

こんにちは、よろしくお願いいたします。

京阪グループが過去最高益を上げているにも関わらず運賃値上げ申請を行うのは、素人が考えてもおかしいと思います。人口減少・働き手減少の現実も合わせて考えた場合、京阪が上げた利益で傘下の鉄道路線を以下のように改造させれば、京阪グループ全体の収益性が改善し、運賃値上げを行う必要性が減るだけでなく、地域の公共交通網の利便性がかえって改善する可能性もあるのではないかと考えます。

対象路線：京阪交野線

路線改造の概要：京阪交野線の駅数追加またはバス・ラピッド・トランジット（BRT）化

京阪交野線は京阪本線枚方市駅と私市駅を結ぶ、京阪電鉄の支線です。この路線は元々大阪方面への通勤通学用に作られた路線ではないため、交野線経由で大阪方面に向かう場合、JR 学研都市線・東西線との競争力がありません。また、沿線の交野市では京阪バスの路線が廃止されることで、混乱が発生しています。以上の背景を考えた場合、以下のいずれかの対策が有効ではないかと考えます。

A. 京阪交野線の駅数追加

先述のように京阪交野線は JR 学研都市線・東西線との競争力が無いため、いっそ路線の駅数を追加させ、京阪バスの路線廃止を少しでも補完させるのが、地域の

公共交通網維持に有効なのではないかと考えます。特に JR 学研都市線河内磐船駅に直結する駅を追加すれば地域の公共交通網の連携が改善され、交通網の維持にかなり有効なのではないかと思えます。

B. 京阪交野線の BRT 化

路線を BRT 化すれば、鉄道運行と比較して運行コストを低減することができるようになります。また、停留所をよりきめ細かく設定できるようになるため、廃止される京阪バスの路線をある程度補完できます。特に JR 学研都市線河内磐船駅に直結する位置に停留所を追加するのが、先述のように有効ではないかと考えます。交野線は道路との立体交差も多く、路線自体も直線区間が多いため、BRT 化による所要時間増加もそこまでひどくはならず、交通事故発生リスクが増えることも、そこまでは無いのではないかと考えました。

本意見が地域住民の皆さまの負担軽減につながれば幸いです。

よろしくお願いいたします。

京阪電気鉄道によると、京阪グループ全体で不動産業、流通業、レジャー・サービス業を展開することで、駅を拠点としたまちづくりを推進し、沿線を中心に社会、経済、お客さまの暮らしを支えることで、定住人口・交流人口の拡大を促進し、鉄軌道事業の需要を創出するという好循環を生みだすよう努めてきたところであり、鉄軌道事業では、安全で安心な旅客輸送サービスの提供に向け、今後の事業継続に必要な投資や修繕等の対応を着実に実施するため、今般の申請を行うに至ったとのこと。また、交野線については、ご利用者の利便性確保の観点、また鉄道のネットワーク効果の観点からも必要な路線であり、引き続きご利用者の増加を図るとともに効率経営に努め、路線を維持していきたいとのこと。

7. 大阪府在住者 より

値上げは物価高の現状致し方ないかと思いますが、電鉄関係者は利用者の事を考えたことがあるのか甚だ疑問です。下記に列記させていただきます。

1. 守口市駅大阪方トイレ閉鎖
2. 出町柳駅大阪方改札口閉鎖
3. 蛍光灯のついた駅ホームの減光（あまりにも暗くて防犯上好ましくない・LED 化の駅は対策済み）

4. 中之島線各駅・三条駅エスカレーターの停止及び撤去

5. ダイヤがコロナ禍対応の為電車がかなり混雑（普通電車は8両なのに準急が7両）・10分ヘッドだったものが15分ヘッド・交野線及び宇治線が15分ヘッドなのに4両なので混雑

6. プレミアムカー（指定席）2両化を検討しているが、普通車（自由席）6両で輸送対応できるのか？

7. 日中パターンダイヤでないから利用者にとって判り辛いダイヤ

8. 電光式駅名標を消灯している為駅名が読みづらい

値上げに関し、国には上記の理由を電鉄会社に求めてほしいものです。

京阪電気鉄道によると、コロナ禍を受けライフスタイルが大きく変化している現状を踏まえ、2020年度からいち早くアフターコロナの社会を見据えた構造改革に取り組んでおり、今後の鉄軌道事業継続に必要な投資や修繕等の対応を着実に実施するため、ご利用状況に応じた各種サービスの見直しを実施しており、ご理解賜りたいとのことです。

1. について、守口市駅にはこれまで2つのトイレがあったことから、同トイレについてはご利用状況に鑑み閉鎖したとのことです。

2. について、出町柳駅にはこれまで2つの改札口があったことから、同改札についてはご利用状況に鑑み閉鎖したとのことです。

3. について、駅ホームの照明についてはお客さまが安全にご利用いただくために必要な明るさを確保しているほか、現在順次LED化を実施しているとのことです。

4. について、それぞれの駅のエスカレーター全てを停止しているものではなく、各駅のお客さまのご利用状況を考慮したうえ、比較的ご利用の少ない箇所や、エレベーターにて代替できる箇所のエスカレーターについて利用を中止している箇所があるとのことです。

5. について、ダイヤについては沿線のお客さまの利便性に最大限配慮するとともに、お客さまのご利用動向、需要創造など、総合的に勘案して作成しており、旅客数はコロナ禍前の水準まで回復していないものの、今後もお客さまのご利用動向を踏ま

えながら検討していくとのことです。なお、2025 年 3 月のダイヤ変更により、京阪線の昼間時ダイヤパターンを 12 分間隔での運転に変更するとのことです。

6. について、プレミアムカー前後車両の混雑が予想されますが、分散乗車のご案内を強化し混雑の平準化に努めていくとのことです。

7. について、ダイヤについては沿線のお客さまの利便性に最大限配慮するとともに、お客さまのご利用動向、需要創造など、総合的に勘案して作成しており、旅客数はコロナ禍前の水準まで回復していないものの、今後もお客さまのご利用動向を踏まえながら検討していくとのことです。また、2025 年 3 月のダイヤ変更により、京阪線の昼間時ダイヤパターンを 12 分間隔での運転に変更するとのことです。

8. について、現在駅名標等駅業務サインについて、安全対策および維持管理費削減の観点から、現状の吊り下げ方式から壁付・非電照化を進めており、ご理解賜りたいとのことです。

8. 京都府在住者 より

京阪電気鉄道の旅客運賃上限変更についての考えですが、先に結論を申し上げれば反対いたします。

以下に反対理由を記載いたします。

日常的に京阪電鉄を利用しておりますが、京阪電鉄は 2021 年ごろから列車の減便、エスカレーターの使用中止（鉄板で覆って隠す）、

券売機や改札機の使用中止、トイレ清掃頻度の減少、トイレ内洗面所の利用中止、ホーム清掃頻度の減少、駅員無配置駅の増加など、

ありとあらゆるコスト削減策を行っております。

これらのコスト削減策は、利用者の負担が増すものが多く、中でもエスカレーターの使用中止においては

これまでエスカレーターを使用していた、荷物が多い利用者や高齢者などが、エスカレーターが使用中止に伴い、エレベーターを利用するようになっております。

京阪電鉄は現行においてバリアフリー運賃を設定し、利用者目線では事実上 10 円の値上げとなりましたが、

バリアフリー運賃を設定した時期とほぼ同時期にエスカレーターを使用中止しており、エレベーターの混雑も見受けられます。

高齢者、車椅子利用者、大きなキャリーケースなどを持ったエレベーターを利用せ

ざるを得ない利用者にとっては、
バリアフリー料金で 10 円の値上げをされたのにエスカレーターが止まり、
エレベーター混雑により使いにくくなりバリアフリーどころか利用しづらい状況にもなっております。

またバリアフリー以外にも毎時 6 本あった運転本数を 4 本に減少しており、
利用者目線ではバリアフリー料金設定とほぼ同時に不便になった印象が強いです。

一方で京阪電鉄の親会社である京阪電鉄ホールディングスは、
前述のような徹底したコスト削減のかいあってか、昨年度の決算にて過去最高益を計上しております。

京阪電鉄が過去数年間連続赤字や、運賃値上げを行わなければ企業運営の危機がある状況ならまだしも、

コスト削減により利用者の負担を増やしておき、過去最高益となっている状況での運賃値上げは

到底納得できるものではありません。

以上により、京阪電鉄への運賃上限変更は認可されないようにお願いいたします。

京阪電気鉄道によると、それぞれの駅のエスカレーター全てを停止しているものではなく、各駅のお客さまのご利用状況を考慮したうえ、比較のご利用の少ない箇所や、エレベーターにて代替できる箇所のエスカレーターについて利用を中止している箇所があるとのこと。エレベーター混雑については、頂いたご意見も参考にしつつ対応を検討していくとのこと。なお、ご意見いただいたエスカレーターについては、鉄道駅バリアフリー料金の対象設備としていないとのこと。

また、京阪グループ全体で不動産業、流通業、レジャー・サービスを展開すること、駅を拠点としたまちづくりを推進し、沿線を中心に社会、経済、お客さまの暮らしを支えることで、定住人口・交流人口の拡大を促進し、鉄軌道事業の需要を創出するという好循環を生みだすよう努めてきたところであり、鉄軌道事業では、安全で安心な旅客輸送サービスの提供に向け、今後の事業継続に必要な投資や修繕等の対応を着実に実施するため、今般の申請を行うに至ったとのこと。

9. 大阪府在住者 より

物価上昇による運賃値上げは理解できるが、鉄道駅バリアフリー料金制度を 2023 年 4 月より使用しているのに、優等種別停車駅 三条駅・中書島駅・大江橋駅

等の エスカレーター使用停止、車内案内 LCD 設備の撤去、プレミアムカー2 両化に伴う車椅子スペース 1 編成あたり 1/4 削減などの事業は、鉄道駅バリアフリー料金制度の本来の目的である「バリアフリー設備の整備」に反しているのではないのでしょうか。

京阪電気鉄道によると、2023 年 4 月より収受している鉄道駅バリアフリー料金は、可動式ホーム柵の整備やエレベーター更新など各種バリアフリー設備の整備、維持更新に使用しているところ、今回申請している運賃改定が認可されれば 2025 年 10 月の運賃改定に伴い鉄道駅バリアフリー料金を廃止しますが、可動式ホーム柵をはじめとするバリアフリー設備の整備、維持更新は引き続き計画的に実施していくとのこと。なお、ご意見いただいたエスカレーター、車内案内表示器、プレミアムカー2 両化のいずれも鉄道駅バリアフリー料金の対象設備としていないとのこと。

10. 居住地不明者 より

私は、以下の理由により、今回の申請を認可するべきではないと考えます。

- ・ 現状で黒字であるにもかかわらず、設備投資ができないと主張する矛盾
収入原価総括表では、現段階で 16.7 億の黒字であることが明記されているが、14 ページ別紙 2 の「更新投資やその他施設・設備の維持修繕の継続がすでに困難となっていており」という表現は矛盾していると考えます。

- ・ 設備投資計画

2024 年度？26 年度は一時的に増加するが、27 年度から再び減少することが表で示されている。

一旦値上げすれば期間限定でなく有効である値上げの論拠として、直近の投資額の増加分全額を考慮するべきではないと考えること。

- ・ 塗装不要な車体への塗装

京阪電鉄の最近の車両は塗装省略できるアルミ合金製であるが、全て塗装されている。

値上げで負担を利用者に求める前に、コスト削減策として、塗装不要な車体への塗装を廃止するのが先決と考える。

- ・ 有料車両の収支

有料車両にはアテンダント乗務かつ定員制であることから、決して一般車両と比べてが収支が良いとは考えにくい公表されていない。

また、そういった車両への投資も少なくはないと考えられる。
今後も有料車両を増車する計画があるようだが、そういった計画を推し進めることに関しては慎重になるべきと考えること。

京阪電気鉄道によると、従来から続く沿線の少子高齢化によるお客さまの減少に加え、コロナ禍を経た新たな生活様式の定着が減収に拍車をかけ、バリアフリー設備の整備はもちろんのこと、安全・安定輸送に必要不可欠な車両・変電所等への更新投資やその他施設・設備の維持修繕の継続が今後ますます厳しい状況となることが想定されるほか、激甚化する自然災害への対策やカーボンニュートラルといった今日的な社会課題への対応にも並行して取り組んでいく必要があるとのこと。さらに、昨今の電気料金や物価の高騰に加えて、専門性を要する鉄軌道事業人材確保に向けた待遇・職場環境改善も必要であり、人件費や経費も今後増加することが見込まれることから、鉄軌道事業を安定的・継続的に運営し、公共交通機関としての社会的責任を果たしていくため、不足する費用の一部についてお客さまにご負担をお願いしたく、ご理解賜りたいとのことです。

設備投資計画については、安全・安定輸送に必要不可欠な車両・変電所等への更新投資やその他施設・設備の維持修繕の継続が今後ますます厳しい状況となることが想定されるほか、激甚化する自然災害への対策やカーボンニュートラルといった今日的な社会課題への対応にも並行して取り組んでいく必要があり、各種設備の更新時期等により設備投資額が増減します。いずれの設備投資についても将来にわたる「安全で安心な旅客輸送サービスの提供」を行うためには必要不可欠であり、不足する費用の一部についてお客さまにご負担をお願いしたいとのことです。

車両の塗装については、京阪電気鉄道および京阪グループ全体のブランドの観点から、現在の車両塗装を実施していることもあり、ご利用のお客さまからも認知されていることから、引き続き塗装を継続していきたいとのことです。

有料車両の収支については、プレミアムカーの稼働率は現在全体で約9割の水準で、特に朝夕ラッシュを中心に満席となることが多いことから、ご好評をいただいているとの判断のもと2025年秋に3000系車両にプレミアムカーを1両増備し、より多くのお客さまにご利用いただけるよう対応するとのことです。

1 1 京都府在住者 より

1. 本件申請は鉄道事業法16条2項の審査基準を満たしていると思われる。この場合、同審査基準を満たしている場合でも、鉄道事業法の目的に照らして上限運賃の変更を認めないことは可能か（同項の要件を満たしていても、国土交通大臣はこれを認可しないことはできるか）。そうでないとするならば「事案に対する賛否」

を明らかにする意見募集は凡そ意味がないことになる。

2. 本件申請は新算定要領後初めての申請であると思われる。申請者は減価償却費について特段の事項を加えて申請しているか。

3. 一般的に、「1社1運賃」ということが言われる。京阪線と大津線で運賃タリフが分かれていることについての見解如何。特に鉄道事業法16条9項1号との関係で見解をお伺いしたい。

4. 今回申請の総括原価表は京阪線と大津線の合計という認識でよいか。京阪線だけでは収支率が100%を超えている可能性はないか。

5. 中之島線についてはこの平年度期間中に延伸に向けた動きを見せる可能性がある旨報道されている。この場合の調査費等はどのように算定されているか。

6. 申請者は1995年以来の運賃改定であるとしている。それ以来、特に京阪線の鉄道ダイヤについては、どこに対して利用者を増やしたいかが余りにも不明瞭なダイヤの変遷を辿っている。これからどのような距離の利用者を重視したいかを伺いたい。

7. 申請者の京阪線の現行運賃は20キロ前後までで大幅に引き上げて、その先は緩やかな価格上昇となっている。そうすると、大阪方からみて寝屋川市・枚方市・樟葉附近が稼ぎ頭となると思われる。上記とも関連して、どういうダイヤ構成が望ましいと考えておられるか、最近のダイヤ改正での減便を踏まえてお伺いしたい。

8. 今般の申請運賃の場合、遠距離のほうが加算額が高く、上記現行運賃の傾向は一定程度緩和されているようにも思われる。今後は京阪間の都市間輸送ダイヤを充実させるという理解でよいか。

9. ワンマン運転の拡大について。中之島線・京阪本線でも4両で実施されるのか。

10. 券売機を停止し、乗車駅証明書を発行している駅が多い。今後、券売機の更新を遅らせていくという認識でよいか。

1. について、鉄道事業法第16条第2項により、認可申請があった際には、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して認可をすることとなります。

2. について、新算定要領による新たな減価償却費の計上方法は採用しておりません。

3. について、鉄軌道事業者におけるタリフについては、必ずしも 1 社 1 タリフでなければならないものではありません。

なお、京阪電気鉄道によると、京阪線と大津線は直接路線が繋がっておらず、利用者数や利用形態にも差があることから、それぞれの利用水準や線別の収支状況を踏まえそれぞれのタリフを設定しているとのこと。

鉄道事業法第 16 条第 9 項第 1 号の変更命令との関係では、京阪電鉄に京阪線、大津線の 2 つのタリフがあることをもって、不当な差別的取扱いには当たらないものと考えております。

4. について、京阪電気鉄道によると、今回申請の収入原価総括表は京阪線と大津線合計の収支であり、京阪線単独での収支率は算出していないとのこと。

5. について、京阪電気鉄道によると、中之島線の延伸については現時点で決定されたものではないこと、また、調査費等は今回の平年度期間において個別具体的に算定されているものはないとのこと。

6. および 7.、8. について、京阪電気鉄道によると、全ての区間のご利用者にできる限りご満足いただけるよう、沿線のお客さまの利便性に最大限配慮するとともに、お客さまのご利用動向、需要創造など、総合的に勘案してダイヤを作成しているとのこと。

9. について、京阪電気鉄道によると、2025 年秋を予定として、京阪本線・中之島線の一部区間の一部列車でワンマン運転の実施を編成両数含めて検討しているとのこと。

10. について、京阪電気鉄道によると、きっぷのご購入が少ない一部駅について、券売機での発売を中止し、乗車駅証明書の発行によりご乗車いただいているとのこと。また、券売機の更新については、使用年数等を踏まえ計画的に更新していくとのこと。

12. 居住地不明者 より

物価上昇やエネルギー費用の高騰、人件費の上昇など、様々な要因により今回の申請に至ったと推察します。

増収になった分を安全対策への投資や人件費のアップに充てて頂きたいです。
よろしくお願いします。

パブリックコメント提出にあたり、3点ほど確認させていただきます。

1. 寝屋川車両工場で、痛ましい死亡災害があったと報道で聞いています。
再発防止策については、どのようにしていくのでしょうか。
ハード・ソフトの両面から、作業員の方が安全に作業が出来るように環境を整えて頂きたいと思います。
2. 友人が板金塗装業を営んでいますが、ロシアのウクライナ侵攻以降の物価やエネルギー費用の上昇により、塗料やシンナーの価格が高騰して経営に影響を与えているとの話を聞きました。
恐らく、御社の塗料調達費用も上昇しているのではないかと思います。

同業他社では無塗装の電車も増える中、御社が塗装を続ける理由としてはどのような事が挙げられるのでしょうか。教えて頂きたいです。

仮に今後も電車の塗装を廃止せず続けていくと言う事であれば、利用者に対してそれ相応の理由の丁寧な説明が求められると思います。
3. 一部駅でエスカレーター等のバリアフリー設備を使用中止にされていますが、「公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン」といったガイドラインに沿って整備を進めているところ、あまり好ましくない事ではないかと思います。
この点御社の考え方について、説明をお願いします。

京阪電気鉄道によると、労働災害に対する基本理念として、「管理・監督者は、誰ひとりケガをさせないという信念をもって、設備の安全確保と安全活動の充実を図るとともに教育・指導にあたる」こと、すべての社員は、「決められたことを徹底して守るとともに、危険を予知することにより、不安全な状態と不安全な行動の排除に努める」ことを徹底しているとのこと。そのうえで、今回発生した労働災害に対する再発防止策として、原因となった台車搬送装置の改修等ハード面での対応のほか、産業医・保健師による関係社員等への心理的ケアの実施といったソフト面双方で対応しているとのこと。

車両の塗装については、京阪電気鉄道および京阪グループ全体のブランドの観点から、現在の車両塗装を実施していることもあり、ご利用のお客さまからも認知されていることから、引き続き塗装を継続していきたいとのこと。

京阪電気鉄道によると、エスカレーターの使用を中止している駅が一部ありますが、当該駅ではエレベーター等の整備により移動等円滑化された経路を確保しているとのことです。今回のエスカレーターの使用中止については、お客さまのご利用状況を考慮したうえで、比較のご利用が少ない箇所やエレベーターにて代替できる箇所を対象としておりますので、ご理解賜りたいとのことです。

13. 居住地不明者 より

旅行の際に京阪電車を使う者です。

物価や賃金上昇で運賃値上げはやむを得ないと思いますが、本来民間企業や一般消費者が負担すべきではない福祉目的割引の原資を国や自治体に補填して貰うなどの努力は行ったのでしょうか。行っていない場合は必ず補填して貰うようにしてください。

また、京阪本線で15分サイクルのダイヤとなっておりますが、地下鉄が並行してそちらの方が便利な大阪市内はともかく、それ以外の区間では京阪電車しか使えない地域が多く、大都市近郊区間としては不便な領域に入ります。運賃値上げを行う以上、休日や日中の京阪本線や宇治線においては、10分に1本は電車を使えるようなダイヤにしてください。

また、男女平等に反し、トランスジェンダー差別に繋がる女性専用車両は廃止してください。痴漢に困ってる方には監視カメラによる犯罪抑止と一定期間のプレミアムカーやライナーの利用権を公費負担で付与で対処すれば良いと思います。

京阪電気鉄道によると、障害者割引を始めとする福祉割引については、障害のある方の社会参加を支援する目的から導入しておりますが、あらゆるお客さまがご利用しやすい環境整備に向けて、国や自治体と協力して進めていきたいとしております。

ダイヤについては沿線のお客さまの利便性に最大限配慮するとともに、お客さまのご利用動向、需要創造など、総合的に勘案して作成しており、旅客数はコロナ禍前の水準まで回復していないものの、今後もお客さまのご利用動向を踏まえながら検討していくとのことです。また、2025年3月のダイヤ変更により、京阪線の昼間時ダイヤパターンを12分間隔での運転に変更するとのことです。

女性専用車両について、車内での痴漢被害を減少させることが緊急の課題であることから導入しており、冤罪による男性への被害をなくすためにも痴漢被害そのものを減らす対策の一つとして位置づけていることから、現時点で廃止する予定はないとのことです。

14. 京都府在住者 より

会社は2期連続で最高益を更新するなど、業績は極めて好調。京阪電気鉄道の業績も増収増益を発表しています。

株主に対しても、大幅な増配を約束しています。このような中で運賃値上げは理解が困難です。

却下または値上げ幅の大幅圧縮が適当と思います。

なお、会社の前提数値は極めて保守的なものです。

例えば2024年度の輸送人員見込は260,467千人で前年比100.4%となっていますが。

2024年上半期の輸送人員実績は133,387千人で前年比102.5%となっており、

2024年下半期に輸送人員が根拠なく約2%減少する前提となっています。

省エネ車両の増備に伴う費用も、電気代や修繕費の減少が同時に織り込まれているか確認が必要です。

現状の対キロ区間運賃は「8キロ?22キロ」区間で急上昇し、その後「ほぼフラット」になる歪なものです。

これは同社の路線が、京都と大阪のターミナル間では阪急やJRと競合するのに対して、京阪間の中間部では淀川の対岸を走るため、ほぼ独占状態のためです。

全体の値上げ幅だけでなく、区間ごとの運賃が「原価+適正利益」になっているかについても検証をお願いします。

以上

京阪電気鉄道によると、2024年度の輸送人員推計は2023年度実績を基本に将来の沿線人口動態等を加味して推計したものであるが、輸送人員実績は2024年度のみの特種要因によって増加したものと認識しているとのこと。

また、動力費や修繕費については、収入原価算定要領に基づき算定しているとのこと。

普通運賃については、対キロ区間制による運賃設定を行っており、乗車キロのほか長距離利用の方の負担軽減、競合路線との競争力といった観点を踏まえ、総合的に判断し決定しているとのこと。

なお、国土交通省では、鉄道事業法第16条2項に基づく審査は、収入原価算定要領に基づき、基本的に事業全体の総収入及び総括原価を基に行っております。

15. 大阪府在住者 より

経営安定、安全輸送を図るという目的であり今回の措置は止むを得ないと考えますが、以下の4点を要望事項として提出いたします。

1. 総括原価計算書に示された想定原価と実績原価を随時公表すること。
2. JR と京阪の乗り継ぎ割引が中止となっているが、公共交通全体の利便向上を図るために、IC カードを活用した割引措置を JR と調整し復活させること。初乗り運賃が両社とも割高になることへの配慮、需要促進の意味合いもある。
3. 京阪中之島新線延伸については交通ネットワークの拡充という観点で、先ずは西九条まで計画的に実施することが望ましいが、夢洲方面への延伸は開発計画が今なお、不透明であり、津波リスク、廃棄物処分場であった夢洲そのものの危険性などを考慮し安易な計画推進は行わないこと。
4. 寄せられたパブリックコメントについては回答文も含めホームページ等で公表すること。

1. について、国土交通省では、鉄道事業法第 16 条第 2 項に基づく審査は、収入原価算定要領に基づき、基本的に事業全体の総収入及び総括原価を基に行っており、実績原価については公表するものとなっております。

2. について、京阪電気鉄道によると、IC カードでのご利用が一般的になっていることも踏まえ、普通券に関する連絡運輸契約について JR 西日本との協議の結果、双方で合意に至ったため廃止したものであり、ご理解賜りたいとのことです。

3. について、京阪電気鉄道によると、中之島線の延伸については、現時点で決定した事実はなく、今後頂いたご意見も参考に検討するとのことです。

4. について、意見募集の結果は、e-GOV において公表しております。

16. 居住地不明者 より

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、回答を掲載をお願いします。

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る。

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・省人化に資する設備・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。

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あるので、その点に留意願う。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されたい。

なお、申請者において既に取り組んでいることがあれば、ご教示頂きたい。

具体例

https://jr-central.co.jp/news/release/_pdf/000043132.pdf

https://www.westjr.co.jp/press/article/items/241017_00_press_maintenance_system_4.pdf

https://www.jreast.co.jp/press/2023/20230614_ho02.pdf

https://www.jreast.co.jp/press/2024/20240705_ho02.pdf

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が増していると思われる。

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、待遇改善を行うこと。

また、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、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。

（申請者に協力会社や下請け会社がある場合、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む）

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、ご教示頂きたい。

また、以下に挙げる事項について約束をいただきたい。

- ・ 運賃改定後の労使交渉において、「（運賃改定は）利用者に負担を頂く形での増収である」「（運賃改定により）増収にはなっているが、利用者数はコロナ前水準には戻っていない。」等を理由として、労務費への転嫁を拒否する、または事実上拒否するといった回答を行わないこと。

- ・ 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、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、従業員の方にとって不利益となるような制度変更等は行わないこと。

（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、それにより技術の継承が途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）

- ・ 定期昇給制度を維持すること。制度が無い場合には、今後も労使交渉において定期昇給相当分の昇給を行うとともに、定期昇給制度の確立に向け労使で協議を行うこと。

- ・ 今後も年功序列制を基本とした賃金制度を維持し、成果主義要素の導入、拡大は行わないこと。

- ・ 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を導入しないこと。

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（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うこと。

参考

https://www.jtsu-b.org/_files/ugd/0bd80d_3c8e8e4916704a779f6abcd56480d574.pdf

https://www.jtsu-b.org/_files/ugd/0bd80d_29aad68201414d2a9b89da125bb070a5.pdf

意見 3

【車掌の正社員採用化・正社員登用について】

激化する人材獲得競争への対応や、従業員の方の帰属意識・モチベーションの向上、離職率の低下に繋げ、持続的な鉄道事業運営を行うことが出来るよう、契約社員にて車掌として採用され、運転士登用を前提として正社員となる現行の制度について改め、正社員での採用とすること。また、現在契約社員として勤務している車掌の方については、所定の試験を実施の上、正社員登用とすること。

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の子会社委託が行われている。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るが、「偽装請負」の可能性や、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った。

持続的な鉄道事業運営を行っていくためには、コストダウンよりも従業員の方一人一人が力を発揮し、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である。

鉄道事業法 第十八条の二も踏まえ、今後も鉄道事業における運転・駅業務、施設・車両保守等の子会社委託等は行わないこと。既に行われている場合には、直接採用への切り替えを行うこと。

2008 年 12 月 18 日付 読売新聞

「阪急は「コスト減より安全」…子会社駅員ら 840 人本社雇用」

(元記事が閲覧不可のため、「動労千葉を支援する会」HP より引用)

<http://doroshien.starfree.jp/wp-content/uploads/2023/10/gaityuuka39.pdf>

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、費用の圧縮に努めること。

(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るが、原則として公費負担となるよう、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きたい。

意見 7

【資材調達等において】

物価・エネルギー費用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、受注者が適切な価格転嫁を行うことが出来るよう、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」について経営層を含む会社全体として周知徹底を図るとともに、指針内の「発注者として採るべき行動/求められる行動」および「発注者・受注者の双方が採るべき行動/求められる行動」に沿った行動を行い、受注者とのコミュニケーション強化を今まで以上に図るようにすること。

また、指針に沿った行動が適切に行われているか社内調査を行い、問題となる点が見受けられた場合は、独占禁止法や下請代金法等の法令に抵触する可能性もあることから、改善すること。

なお、調査結果についてはパブコメ結果公表時のほか、運輸審議会での審議時にも報告を行われるようお願いしたい。

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

<https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyouki jun/romuhitenka.html>

<https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyouki jun/romuhitenka/romuhitenka-2.pdf>

意見 8

【制帽・ヘルメットの着用規定緩和やサングラス着用の許容について】（未実施の場合）

熱中症対策として、乗務員の方や作業員の方に対し、乗務員室内や客室内での乗務・添乗時などは着用義務を緩和する、また紫外線による目の健康被害防止のためサングラスの着用を認めていただくよう、検討をお願いしたい。

（同業他社で同様の事例あり）

意見 9

【車両設計に関する要望について】

意見 1 に記載の内容のほか、下記について実施をお願いしたい。

（塗装の廃止）

・ 今後の新造車両（製造予定の 13000 系車両を含む。以下同様）においては、コスト削減および環境負荷軽減を目的として、塗装を廃止し、ステッカーによるラッピングとすること。

また、既存車両の塗装については、省令に定める定期検査のうち「重要部検査」時の全塗装を取りやめ劣化箇所のみでの修繕塗装とし、全般検査時のみの全塗装とすること。

将来的には無塗装車両への置き換えにより、塗装設備そのものの廃止に向けた検討を行うこと。

（車両搭載システムへの ICT 技術の採用）

- ・ 引き通し線の削減による製造コストの低減
- ・ 力行、制動の編成制御化による省エネルギー化と乗り心地の向上、制輪子の摩耗低減による修繕費の削減
- ・ 自動検査機能による出庫点検自動化、検修業務の高度化（CBM 化）を見据えた省力化・省人化

上記を目的として、新造車両および大規模リニューアル工事車両より既存のモニタ装置ではなく「高機能車両情報制御装置」を採用し、車両の制御を「制御伝送化」すること。また、遠隔監視や予防保全への活用を目的として、装置に「地車間通信機能」を搭載すること。

（修繕費の削減、コストダウン）

・ 車輪フラット傷の発生を抑制し、乗り心地の向上と車輪削正・車輪交換の削減による修繕費の低減を図る目的で、滑走防止装置（フラット防止装置）を今後の新造車両、大規模リニューアル車両への設置すること。

・ 物価等の上昇による部品費用の高騰、サプライヤーの廃業による手配不能といった事態への対応、メンテナンスの省力化・省人化を促進する観点からも、今後の新造車両および既存車両の大規模リニューアル等の施工時については、有接点部品の無接点部品への置き換えやメンテナンスフリー化に資する機器を積極的に採用すること。

例：全閉式主電動機、電気式戸閉装置、オイルフリー空気圧縮機、無接点主幹制御器・ブレーキハンドル、無接点車掌スイッチの採用等。大規模リニューアル車

両においては、高効率主制御器への取替等。

- ・ 今後の新造車両については、車両妻面の窓を廃止すること。
- ・ 熱線吸収・紫外線カットガラスの採用や同様の機能を持つフィルムを窓ガラスに貼り付けすることにより、新造車両を含む通勤型車両の客室カーテンを廃止・撤去すること。

意見 10

【ワンマン運転の拡大について】

従業員の方へのアンケートや現地調査を実施することにより、課題の洗い出しを行うこと。また、労使間にて十分な協議を行った上で、利用者・従業員双方にとって十分安全が確保されるまで実施はしないこと。

加えて、ソフト面だけではなくハード面でも十分な支援措置を講じること。

例：TASC（定位置停止装置）の導入、「GPS Train Navi」のような乗務員支援装置の導入、運転指令から直接列車内へ放送が出来るようにする装置の整備等

意見 11

【利用者増による混雑への対応について】

コロナ渦において、特に京都方で顕著な減便が行われ、現在も本数が回復していない。利用者数の回復やインバウンド需要により混雑が顕著となっており利便性も低下していることから、今後のダイヤ改正時に増便する等の検討を頂きたい。

【確認事項（国土交通省 鉄道局御中）】

1. 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十分なものであるかを申請者に確認の上、認可をお願いしたい。また、申請者が使用した人件費・物価上昇率の算定方法について、申請者に確認の上回答をお願いしたい。

2. 今回の申請にあたり、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かを申請者へ確認をお願いしたい。

また、該当するものがあれば、開示可能な範囲にて開示を頂きたい。

3. 関西圏の同業他社との平均勤続年数・年収（平均および中央値）について比較できる資料があれば教示頂きたい。また、地場産業と申請者の初任給が比較でき

る資料があれば、そちらについても教示頂きたい。

4. 同業他社（相模鉄道）において、人員不足による過重労働が発生しているとの報道があった。

申請者に対し、同様の状況が発生していないか確認願いたい。

もし、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、こうした問題を一掃することを申請者に約束させ、その上で答申や認可をお願いしたい。

https://biz-journal.jp/company/post_385420.html

5. 逸走の考慮について

申請資料内（4）主要区間、対抗区間運賃比較を確認すると、特に阪急との競合区間において差額が大きくなっている。

仮に他社が運賃改定を行わない場合、かなりの逸走が発生すると思われるが、その点問題はないのか。

他社の事例のように、遠距離利用時は割安となる、または運賃を据え置くといった手段もあったと思うが、そういった方法を採用しなかった理由について確認したい。

6. 大津線の収支率は厳しいものであると推察。今後収支改善や利用促進策等をどのように進めるのか申請者に確認いただきたい。

意見 1 について、京阪電気鉄道によると、京阪線にてメーカーと共同で将来の状態基準保全（CBM）に向けた車両状態監視システムの実証実験に取り組んでおり、その他の新技術についても同業他社との技術協力や情報交換を実施しつつ、これら実施による従業員の働き方の変化にも配慮しながら、「安全で安心な旅客輸送サービスの提供」に向けた取り組みを進めていくとのこと。

意見 2 について、京阪電気鉄道によると、専門的な技術を必要とする鉄軌道事業人材確保のためには待遇や職場環境改善の実施が必須となっており、2023 年、2024 年ともベースアップと初任給の改善を実施したほか、ステーションヒル枚方への本社移転、各現場詰所等を含めた全社的な職場環境改善、借上社宅制度の導入などに取り組んでおり、今後も経営体力の範囲において継続的な労働条件および職場環境改善を実施していくとのこと。

意見 3 について、京阪電気鉄道によると、乗務員（車掌・運転士）採用については現在契約社員として採用しており、所定の試験を経て正社員登用を実施しているが、採用形態等については今後の経営環境や労働市場等を踏まえて検討していくとのこと。

意見 4 について、現在も鉄道事業法第 18 条 2 項に基づいた事業運営を実施しているが、業務のあり方については、今後の経営環境等を踏まえ検討していくとのこと。

意見 5 について、京阪電気鉄道によると、鉄道設備・資材は輸送の安全確保に必要な技術基準を満たす品質や機能が重要なことから、取引業者を登録制とし安定的に資材調達が行える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りを積極的に採用し、資材調達コストの低減にも努めているとのこと。

意見 6 について、障害者割引を始めとする福祉割引については、障害のある方の社会参加を支援する目的から導入しているが、あらゆるお客さまがご利用しやすい環境整備について、国や自治体と協力して進めていきたいとしております。

意見 7 について、京阪電気鉄道によると、関係する法令に基づき適正に対応しているとのこと。

意見 8 について、京阪電気鉄道によると、熱中症対策については必要な対応を実施しているほか、現在運転士の保護メガネ（偏光サングラス）着用については検討を進めているとのこと。

意見 9 について、京阪電気鉄道によると、引き続き安全性と効率性の観点から頂いたご意見も参考にしつつ、業務改善等の検討を進めていくとのこと。

意見 10 について、京阪電気鉄道によると、2025 年秋を予定として、ワンマン運転を京阪本線・中之島線の一部区間に拡大すべく、頂いたご意見も参考にしつつ検討を進めていくとのこと。

意見 11 について、京阪電気鉄道によると、ダイヤについては沿線のお客さまの利便性に最大限配慮するとともに、お客さまのご利用動向、需要創造など、総合的に勘案して作成しており、旅客数はコロナ禍前の水準まで回復していないものの、今後もお客さまのご利用動向を踏まえながら検討していくとのこと。また、2025 年 3 月のダイヤ変更により、京阪線の昼間時ダイヤパターンを 12 分間隔での運転に変更するとのこと。

確認事項 1 について、京阪電気鉄道は、今般の認可申請書において、適正コストの算出における物価上昇率は人件費、経費ごとに以下の指標を用いて算出しています。

- ・ 人件費：令和 6 年度は京阪電気鉄道の実績値である 2.3%、令和 7 年度以降は、賃金構造基本統計調査の令和元年度～令和 5 年度の上昇率の 5 年平均（近畿地方）である 2.1%
- ・ 経費：令和 6 年度は令和 6 年 4 月～7 月の消費者物価指数（生鮮食品及びエネルギーを除く）の平均（近畿地方）である 2.1%、令和 7 年度は過去 2 年の平均 3.1%、令和 8 年度は過去 3 年の平均 2.8%、令和 9 年度は過去 4 年の平均 1.9%、令和 10 年度は過去 5 年の平均 1.6%

確認事項 2 について、新算定要領による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算定方法は採用しておりません。

確認事項 3 について、当該資料は、国土交通省として持っておりません。

確認事項 4 について、京阪電気鉄道によると、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 5 について、京阪電気鉄道によると、改定後の運賃が他の交通機関より割高となる区間においては、車両の快適性、企画乗車券等で優位性を維持できるよう努めていくとのことです。

確認事項 6 について、京阪電気鉄道によると、大津線に関しては、今回の運賃改定による増収に加え、京都市内からの大津観光を喚起するなど大津観光の魅力を引き出すための企画乗車券の設定のほか、沿線自治体とも連携し、沿線内外からの旅客誘致を図ることにより、さらなる収支改善に取り組むとのことです。

17. 居住地不明者 より

以下の理由により、本申請を認可すべきでないとする。

- ・ 現状でも 16 億を超える黒字となっており、既に設備投資が困難な状況であると言いはし難い。
- ・ ホームページにて公表されている補足資料によると数年後には再び設備投資を削減する計画となっており、その場合はコスト計算の前提条件となる 3 年間の収支より収支は良好となる。今後数年で急増する設備投資の金額を平準化すれば、今

回の申請内容よりも経費は抑制されることが明白である。

よって本申請は、鉄道事業法第十六条２項に定められた、「能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの」を上回る申請内容であると考えられることから、認可すべきでないとする。

京阪電気鉄道によると、従来から続く沿線の少子高齢化によるお客さまの減少に加え、コロナ禍を経た新たな生活様式の定着が減収に拍車をかけ、バリアフリー設備の整備はもちろんのこと、安全・安定輸送に必要不可欠な車両・変電所等への更新投資やその他施設・設備の維持修繕の継続が今後ますます厳しい状況となることが想定されるほか、激甚化する自然災害への対策やカーボンニュートラルといった今日的な社会課題への対応にも並行して取り組んでいく必要があるとのこと。さらに、昨今の電気料金や物価の高騰に加えて、専門性を要する鉄軌道事業人材確保に向けた待遇・職場環境改善も必要であり、人件費や経費も今後増加することが見込まれることから、鉄軌道事業を安定的・継続的に運営し、公共交通機関としての社会的責任を果たしていくため、不足する費用の一部についてお客さまにご負担をお願いしたく、ご理解賜りたいとのことです。

国土交通省では、鉄道事業法第 16 条 2 項に基づく審査は、収入原価算定要領に基づき、平年度 3 年間の総収入及び総括原価を基に行っております。

18. 居住地不明者 より

京阪は、運賃改定実施（令和 7 年 10 月予定）に合わせ鉄道駅バリアフリー料金収受を取り止めるとのことです。

バリフリ料金は、国・地方自治体・事業者が三位一体でバリフリ設備を整備するという取り決めを鉄道局が一方的に反故にし、補助金を利用者負担に置き換えた、いわば税の二重取りのようなものです。そのためバリフリ料金に批判的な意見を持っているため、以下 3 点ご回答ください。

【質問 1】

鉄道局は、バリフリ料金収受額に相当する減価償却費を、平年度の原価から控除させたのでしょうか。

控除させたのであれば

（質問 1 の 1）

JR九州の運賃改定のパブコメの回答 31 番に「国土交通省では、収入原価算定要領に基づき適切に条件設定・算出が行われているかどうかを審査しており、」と

あります。収入原価算定要領には、バリフリ料金収受額に相当する減価償却費を、平年度の原価から控除するとの記載はありませんが、どのような理屈で控除させたのでしょうか。

（質問１の２）

バリフリ料金は、「運賃」ではなく「料金」であり、サービスや設備利用の対価です。我々利用者は、バリフリ設備が整備された駅や電車を利用するという受益に対して、バリフリ料金を負担済みです。平年度の原価に、バリフリ料金収受額に相当する減価償却費が計上されていても二重取りではありませんが、どのような理屈で控除させたのでしょうか。

【質問２】

バリフリ料金はキャッシュベース、総括原価方式は費用ベースということで、考え方が全く異なります。そのためバリフリ料金を導入した会社が、総括原価方式で運賃改定をする場合、不整合が生じます。だから、運賃改定実施に合わせバリフリ料金を取り止める会社が続出しているのだと思います。

なぜ、バリフリ料金創設時に、バリフリ料金を導入した会社が総括原価方式で運賃改定をする場合の取扱いを整理することなく、ツギハギのその場しのぎのまま、バリフリ料金の制度運用を開始したのでしょうか。

【質問３】

京阪の今後の経営次第では再度バリフリ料金を設定する可能性も否定できません。元国土交通省次官本田勝氏による空港施設株式会社の社長人事介入問題を出すまでもなく、許認可権を有する主管省庁の権力は絶大です。役所の人のちょっとした一言が、高圧的・ハラスメントと感ずることもあります。

バリフリ料金は認可ではなく届出で設定可能なので、そのようなことはないと思いますが、バリフリ料金を取り止めた会社が再度バリフリ料金を設定する場合、鉄道局や運輸局は口出しや介入などは一切行わずに届出受け付けることを、このパブコメに対する回答をもって、お約束していただけないでしょうか。

【質問１】について、鉄道駅バリアフリー料金を充当して整備したバリアフリー設備に係る減価償却費については、平年度の原価から控除しております。

（質問１の１）および（質問１の２）について、鉄道駅バリアフリー料金は利用者の円滑な移動及び施設の利用のために設けられる設備による安全かつ円滑な運送の確保に係る料金です。収受した料金収入は、ホームドア、エレベーター等のバリアフリー設備の整備等に要する費用に充てることとしております。

鉄道駅バリアフリー料金を充当して整備したバリアフリー設備に係る減価償却費については、運賃改定時の収入原価算定において、計上しないことで利用者から二重収受とならないようにしたものです。

【質問2】および【質問3】について、鉄道駅バリアフリー料金は、軌道法第11条第1項又は鉄道事業法第16条第8項に基づく料金であり、鉄軌道事業者は、当該料金を定めるときは、「軌道法施行規則第21条第2項第4号に規定する料金及び鉄道事業法施行規則第34条第1項第4号に規定する料金の取扱いについて」に従い、あらかじめ、その旨を国土交通大臣から委任を受けた地方運輸局に届け出ることににより収受するものです。

19. 居住地不明者 より

- ・ コロナ禍での減便を元に戻してください。
今のままでは「来えへん電車」です。

- ・ 同業他社に勤めていた友人が、コロナ禍で賞与が減らされてしまい、大変な思いをしたと聞きました。
京阪電鉄では、2024年度の年間賞与支給額はコロナ禍前の水準を回復しているのでしょうか。

- 可能であれば、コロナ禍前2019年とコロナ禍最中の2022年頃、また2024年実績の賞与支給月数や平均支給額を教えてください。

- ・ 鉄道駅バリアフリー料金で増収となっていた分の取り扱いは、今後どうするのでしょうか。
また、届出をしていた整備計画は変更となる認識で良いのでしょうか。

- ・ 走行時に発生する音を、ソフトウェアの変更や低騒音の機器の採用などによってもう少し抑えて頂きたいです。

京阪電気鉄道によると、ダイヤについては沿線のお客さまの利便性に最大限配慮するとともに、お客さまのご利用動向、需要創造など、総合的に勘案して作成しており、旅客数はコロナ禍前の水準まで回復していないものの、今後もお客さまのご利用動向を踏まえながら検討していくとのことです。また、2025年3月のダイヤ変更により、京阪線の昼間時ダイヤパターンを12分間隔での運転に変更するとのことです。

賞与についてはコロナ禍前水準に回復しているとのことです。また、鉄道駅バリアフリー料金は、今回申請している運賃改定が認可されれば2025年10月の運賃改定に

に伴い廃止しますが、バリアフリー整備・徴収計画に記載の可動式ホーム柵をはじめとするバリアフリー設備の整備、維持更新は引き続き計画的に実施していくとのことです。走行時騒音に関しては、対策として防音車輪の導入等を実施しており、ご理解賜りたいとのことです。

20. 居住地不明者 より

・コロナ禍での減便を元に戻してください。今のままでは「来えへん電車」です。

・同業他社に勤めていた知人が、コロナ禍で賞与が減額となり、やむ無く借入をせざるを得なくなり生活が大変だったとの事でした。

京阪電鉄においては、2024年の賞与支給額は、コロナ禍前の水準を回復しているのでしょうか。

もし回復していないのであれば、一時金の支給による補填や、来年以降の労使交渉にて支給水準の回復・物価高騰等を考慮した増額をされるようお願いします。

・電車走行時に発生する音を、制御ソフトウェアの変更や、低騒音機器の採用、床材への吸音材の採用などでもう少し抑えて頂けると幸いです。

国交省鉄道局担当者様

・今回、バリアフリー料金適用事業者である京阪電鉄において総括原価による運賃改定となり、バリアフリー料金が廃止となりますが、この場合バリアフリー設備整備・維持のため追加収受、増収となっていた分の取り扱いについてはどうなるのでしょうか。

・バリアフリー料金届出→通常の運賃改定申請によるバリアフリー料金廃止→再度のバリアフリー料金申請と言ったことは、制度上可能なのでしょうか。

また、これまでにバリアフリー料金を届出していない事業者が通常の運賃改定後にバリアフリー料金を新規で届出しようとする場合、制度上問題はないのでしょうか。

京阪電気鉄道によると、ダイヤについては沿線のお客さまの利便性に最大限配慮するとともに、お客さまのご利用動向、需要創造など、総合的に勘案して作成しており、旅客数はコロナ禍前の水準まで回復していないものの、今後もお客さまのご利用動向を踏まえながら検討していくとのことです。また、2025年3月のダイヤ変更により、

京阪線の昼間時ダイヤパターンを12分間隔での運転に変更するとのことです。

賞与についてはコロナ禍前水準に回復しているとのことです。

また、走行時騒音に関しては、対策として防音車輪の導入等を実施しており、ご理解賜りたいとのことです。

鉄道駅バリアフリー料金は今回申請している運賃改定が認可されれば、2025年10月の運賃改定にあわせ廃止しますが、バリアフリー整備・徴収計画に記載の可動式ホーム柵をはじめとするバリアフリー設備の整備、維持更新は引き続き計画的に実施していくとのことです。

運賃改定に伴う鉄道駅バリアフリー料金制度の廃止後に、再度バリアフリー料金を定めるための届出をすることは可能です。また、運賃改定後に新規でバリアフリー料金の届出をすることについても可能です。