

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21日
鉄 道 局

収入原価の算定に関すること

●第2回運審資料 p30「収入・原価の増減内容」における、人件費・経費の＋24億円増の詳細

人件費の上昇分として9億円、経費の上昇分として15億円である。

安全対策について

- 車齢が高い車両を数多く所有しているとの説明があったが、列車運行上で支障は出ていないか
- 車齢が高い車両に対して特別に行っているメンテナンス方法について

【京阪線車齢（令和6年3月末時点、全607両）】

5年未満	10年未満	15年未満	20年未満	25年未満	30年未満
42両	53両	24両	60両	12両	73両
35年未満	40年未満	45年未満	50年未満	50年以上	
109両	24両	105両	42両	63両	

【大津線車齢（令和6年3月末時点、全62両）】

25年未満	30年未満	35年未満	40年未満
—	32両	10両	20両

京阪電鉄では、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」に基づき「車両技術基準（保全）」を制定したうえ、車齢に係わらず以下の検査を同様に実施し、安全かつ安定的な鉄道輸送の確保に努めている。

- ①10日を超えない期間ごとに車両の主要部分について外部より行う「列車検査」
- ②3月を超えない期間ごとに車両の状態及び機能について行う「状態・機能検査」
- ③4年又は当該車両の走行距離が60万キロメートルを超えない期間のいずれか短い期間ごとに動力発生装置、走行装置、ブレーキ装置等重要な装置の主要部分について行う「重要部検査」
- ④8年を超えない期間ごとに車両全般について行う「全般検査」

「車両技術基準（保全）」の下に、詳細に検査内容・基準を定めた内規（社内規程）を制定し、検査を行っている。また、検査周期（期間・距離）については、システムを用いて管理しており、各検査を実施する体制を構築している。

●列車運行中に車両故障等のトラブルが発生した際の対応・対策について

輸送障害や車両故障が発生した際は、運転指令－車両指令間で連携を密に図り、営業線出張所もしくは車庫に待機する係員がただちに車両状態の確認を可能とする体制を整えている。

●これまで車両の老朽取替を抑制してきた理由、会社として車両の取替周期について、どのように考えるか

車両の耐用年数は減価償却費計算上の耐用年数は 13 年であるが、実際のこれまでの車両使用年数の実績と定期的なメンテナンスの実施により安全安心に車両が使用できる状態であることを踏まえ約 60 年使用する想定である。また、概ね 15 年経過時に主要な機器装置（制御装置・補助電源装置・ブレーキ制御装置・列車情報装置等）の更新、30 年経過時に主要機器の更新に加え、外板塗装リフレッシュや車内インテリア改修も含めた大規模リニューアルを実施することで、故障に対する予防保全および機器の保守軽減を図り輸送障害リスクも軽減させていることに加え、安全性と利便性も向上させている。

利用サービスに関すること

●今回の運賃改定後のバリアフリー設備の整備計画について

2021 年度の京橋駅 1・2 番線への可動式ホーム柵設置を皮切りに、2023 年度に枚方市駅 3・4 番線、2024 年度に守口市駅および萱島駅の 2・3 番線、2025 年度に祇園四条駅 1・2 番線に設置する。また、2026 年度から 2028 年度までに 4 駅、8 番線での整備を予定しており、その後も年 2 番線程度を目途に計画的に可動式ホーム柵の整備を進めていく。また、昇降機についても老朽化したエレベーターやエスカレーター更新を順次計画的に実施する。ご利用者への案内設備については、2025 年度から 2027 年度にかけ京阪線全駅にモニター付きインターホンを設置するほか、駅行先表示器も順次更新していく。

●これまで実施してきたコスト削減策のうち、利用者サービスに影響を及ぼしたと思われるものがあれば示して欲しい（例：エスカレーターの休止など）

●また、それらにつき今後の運賃改定後、見直す考えはあるか

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た。具体的には、2021 年 9 月のダイヤ変更により、京阪線平日ダイヤについて、昼間時間帯の各列車種別を 1 時間あたり上下それぞれ 6 本から 4 本に変更したほか、一部駅エスカレーターについても、ご利用者数減少を考慮して他のエスカレーターやエレベーターで代替可能と判断したものについては利用を中止した。

なお、ダイヤについては、足元の輸送人員の状況としてコロナ前 2019 年との比較では約 12% 程度の減少が続いているものの、コロナ禍の 2021 年 9 月からは回復していることを踏まえ、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。エスカレーターについては稼働を再開する予定は現時点ではないが、現在検討中の「(仮称) 三条駅周辺プロジェクト」のような、駅周辺の再開発等によるお客さまのご利用動向の変化等を踏まえ必要に応じ検討していく。

人材確保

●新規採用の現状（充足率・採用倍率・女性採用率）、その他、離職状況について

乗務員、技術員ともに年々応募者数が減少しているほか、特に技術員は採用基準を満たす応募者の減少や内定辞退などもあり、近年は求人数に満たない採用数となる傾向が続いていた。また、離職率も上昇傾向にあり、特に入社５年目までの離職率（※）は２０２０年時点では約１割程度であったが、２０２４年時点では約３割に上昇しています。この対策として、初任給増加や借上社宅制度導入といった待遇面での改善のほか、遠方学校への求人依頼や専攻不問とするなどの応募条件の緩和（従来技術職は土木・建築・電気・機械系学科卒業が条件）、未経験者も含めた中途採用の通年実施などにより採用力の強化を図っている。

※入社５年目までの離職率：

２０２０年時点→２０１５年～２０１９年における採用者及び退職者のそれぞれの合計値により算出

２０２４年時点→２０１９年～２０２３年における採用者及び退職者のそれぞれの合計値により算出

【採用状況】

（単位：人）

乗務員	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
採用数	17	29	10	—	10	17	24

技術員	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
採用数	12	11	10	9	8	9	19

【離職状況】

○全体の離職状況

（単位：％）

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
離職率	1.3	1.0	1.6	2.0	2.8	2.0

○入社５年目までの離職状況（２０１９年度～２０２３年度入社、２０２５年１月時点）

（単位：％）

	2019	2020	2021	2022	2023	合計
離職率	45	36	25	36	15	33

- 多様な人材の確保と活躍に向けた取組について（女性、社会人、外国人、高齢者、障害者等）
- 「ワークエンゲージメント」向上に向けた取組み、具体的には、柔軟な働き方（勤務・人事制度の見直し、「仕事」と「育児・介護」の両立支援等）、人材育成（多様なキャリア、活躍フィールド拡大）等について

○基本方針

持続的な企業価値向上に向けて、新たな価値を創造し続けるため、多様な人財一人ひとりが持つ能力・パフォーマンスを最大限引き出すとともに、挑戦と変革を生む風土改革を推進することで、従業員が、いきいきと活躍する環境を整備することを京阪グループ全体の人財戦略として定めている。従業員一人ひとりの“個”の能力とパフォーマンスの最大化に向けて、ワークエンゲージメント（働きがい）の向上を図るとともに人財多様性を推進し、また、挑戦と変革を生む風土改革として、挑戦を促し自律的な成長意欲を高める制度整備や「人財を活かす」マネジメントを推進することを、人財の多様性の確保を含む人財育成方針・社内環境整備方針としている。

○多様な人材確保、活躍に向けた具体的取り組み

性別等に係わらず誰もが能力を発揮できるようにするとともに、職場環境改善にも積極的に取り組んでいる。ハード面での職場環境改善として、本社事務所移転・統合や現場詰所リニューアル、宿直社員へのカプセルベット導入、寝屋川車庫内女性用更衣スペースの新設、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）を実施している。ソフト面での対応としては、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。

【ハード面の改善】

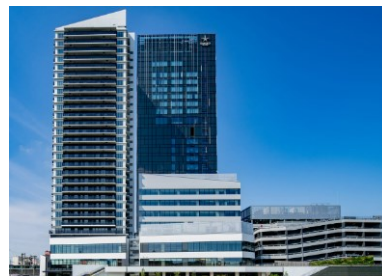
①全般

- ・事務所移転・統合

<移転前・旧枚方事務所>



<移転後・新枚方本社>



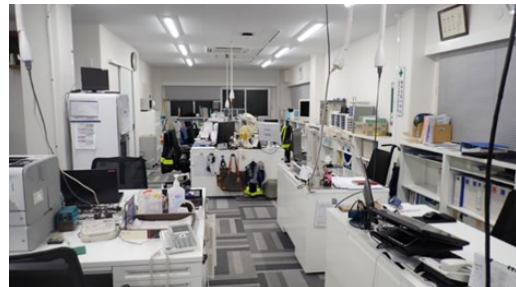


・現場詰所のリニューアル

<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）

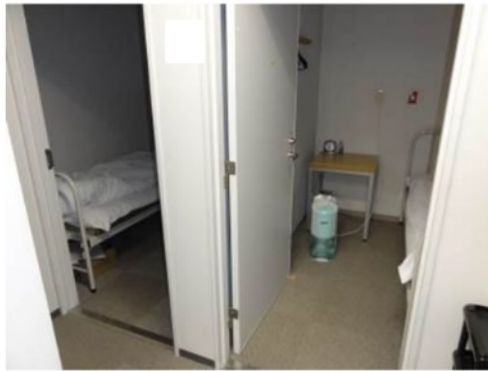
<新設前>



<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）



高齢者について、社員の能力を引き出し、最大限に活用するために、定年年齢を公的年金支給開始年齢の引き上げに合わせ、段階的に 65 歳まで引き上げる制度対応を早期（2013 年）から実施している。

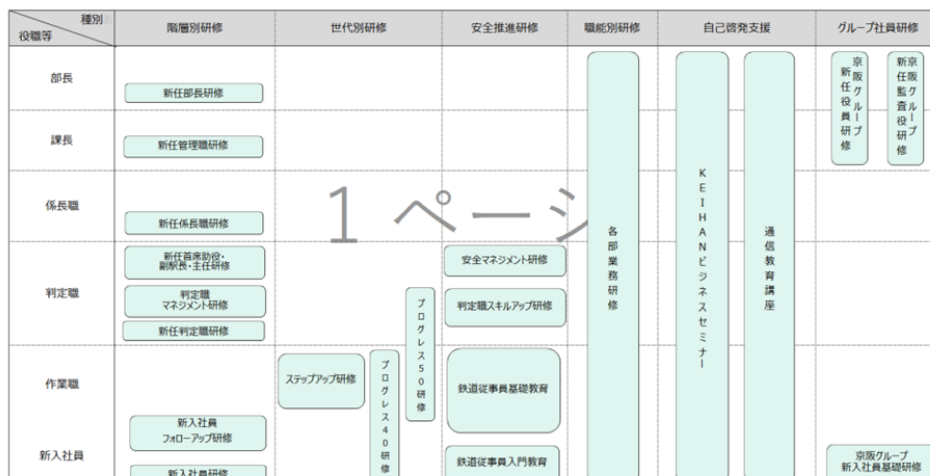
障害者雇用について、法定雇用率 2.5%に対し、当社および京阪ホールディングス(株)、京阪スマイルハート(株)（※特例子会社）の 3 社合算で 3.20%（2023 年度平均）の雇用率となっている。当社では障害の度合いと本人の希望等に応じて現場作業のほか事務資料の作成などを行っているほか、京阪スマイルハート(株)ではオフィスフロアの清掃、文書廃棄、プリンター複合機の用紙補充や名刺の印刷、セミナー資料の準備などのオフィスサポートを行っている。

柔軟な働き方としては、フレックスタイム制の導入のほか、育児・介護の両立について、休業・短時間勤務制度をはじめ、在宅勤務制度や、失効する年次有給休暇を積み立て育児・介護などのための休暇に充当できる制度など、働きながら育児や介護などを行う従業員をサポートする各種制度を整備している。

その他、ESG を考慮した経営を推進するため、健康経営に関する取り組みを拡充している。従業員が安心して能力を発揮できる環境・組織風土を醸成するため、2018 年に「健康宣言」を制定、2024 年には 5 年連続で「健康経営優良法人」に認定されている。

人材育成について、各部での OJT、Off-JT はもちろん、人物像として掲げる「社会を支える鉄道のプロフェッショナルとして、自ら考え行動し自己を高め、次世代につなげていく」人物の育成のため、全社横断的な研修を随時実施している。

（参考）人材育成体系図



需要喚起の取り組み

●今後のインバウンドの取り込み策について

引き続き訪日者数の多い韓国、台湾、中国を中心に、現地にて当社企画乗車券等の WEB 広告を実施していくほか、海外で開催される旅行博覧会への参加や海外の旅行代理店を直接訪問し、企画乗車券の販促活動を実施している。その他、大阪市内の訪日外国人宿泊者数が多いホテルを中心に当社のパンフレットを設置するなどといった地道な活動を継続的に実施していく。

また、国内向け同様、インバウンド向け企画乗車券についても順次 QR 化を推進するほか、購入時のパスポート確認を不要とすることで、利便性向上を図る。

●鉄道事業としてのサービス向上等による需要喚起に向けた今後の計画について

2025 年秋を予定している 3000 系車両へのプレミアムカーサービス拡大のほか、沿線自治体・観光施設等との積極的な連携やグループ会社との連携のもと取り組みを実施（「水都大阪コンソーシアム」と連携した「大阪・光の饗宴」などのイルミネーション等）する。また、QR 乗車券の商品ラインナップを拡充（企画乗車券のほか京阪線普通券へも）し、チケットレスで事前にも乗車券をお買い求める環境を整備し利便性向上を図るほか、お客さまの需要に即した柔軟な企画乗車券造成や企画乗車券購入者の沿線寺社仏閣および施設優待や特典等による需要喚起を図っていく。

●長期経営計画の主軸戦略である「沿線再耕」「体験価値共創」をどのように鉄道利用拡大につなげていくのか

また、拠点として考える駅周辺の開発状況とそのメリットについて

「沿線再耕」については、駅を拠点として、地域の歴史・文化・産業などの特色を活かした都市開発や地域と連携したエリアマネジメントを推進し、これらを交通ネットワークで結ぶことで、魅力あふれる美しい沿線を再生、沿線地域の価値向上および居住・来訪者の拡大を図る。「体験価値共創」については、京都観光ゴールデンルートを中心に価値ある資源を発掘し、磨き上げ、エリアの魅力あふれる体験コンテンツを地域と共創、これらを活用した「観光まちづくり」「テーマツーリズムの提供・発信」により、持続可能な観光の推進と国内外からの来訪者・リピーターの増加を図ることをそれぞれの基本方針とし、鉄道利用の維持・拡大を図っていく。

なお、各施策の進捗状況については別紙「主軸戦略の進捗状況について」を参照。また、各施策の実施により、輸送人員の減少を少しでも緩和することを目的としている。

利用者からの意見聴取、理解を得るための取り組み

●今回の値上げに関して、利用者から理解を得るための取り組みの予定について（または行った内容）

運賃改定申請にあわせ京阪電鉄 HP のほか、駅看板や車内吊りポスター、京阪電鉄の広報誌（くらしの中の京阪）等において、運賃改定申請に関する情報を掲載している。また、事前に沿線自治体に申請内容を説明し、ご理解いただいている。

また認可後にも同様のご案内を実施するほか、安全対策や利用者サービス向上策の内容についても順次当社 HP のほか、駅看板や車内吊りポスター等にて情報発信していく予定である。

その他、お客さまセンターではメールおよび電話にてご意見、ご要望を受け付けており、ご意見、ご質問内容に対し適切に対応している。

長期経営戦略に掲げる主軸戦略の進捗状況

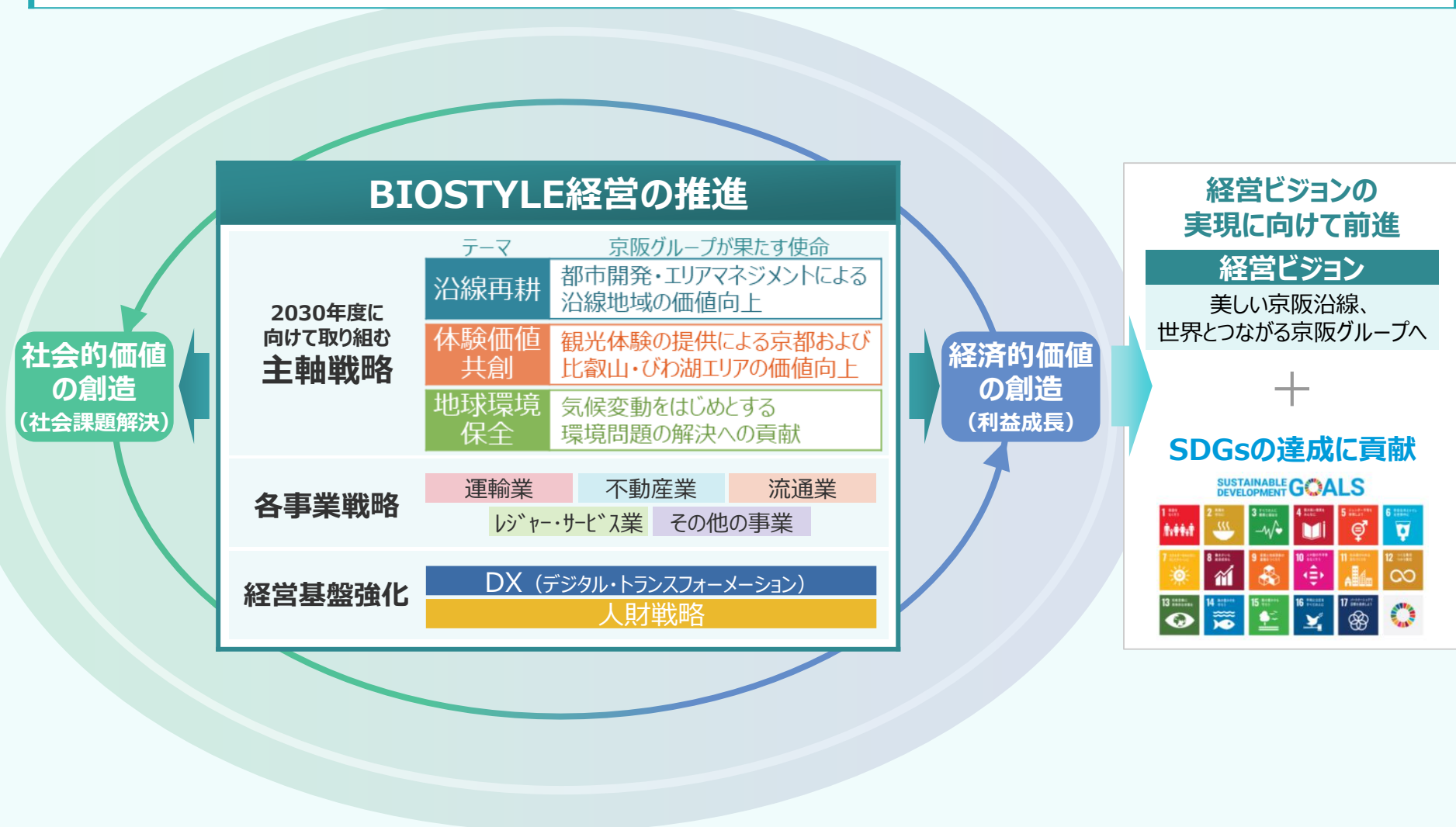
2025年1月17日

京阪電気鉄道株式会社

◆ 長期経営戦略の全体像	…	2
◆ 主軸戦略 スケジュール	…	3
◆ 主軸戦略の進捗状況（沿線再耕）	…	4
◆ 主軸戦略の進捗状況（体験価値共創）	…	7
◆ 主軸戦略の進捗状況（地球環境保全）	…	9

長期経営戦略の全体像

持続可能な循環型社会の実現に向けて、京阪グループの新たなブランドとして確立に取り組んできた「**BIOSTYLE（＝京阪版SDGs）**」を経営・事業活動の軸に据え、社会的価値と経済的価値を両輪で創造する「**BIOSTYLE経営**」を推進



長期経営戦略 主軸戦略（スケジュール）

中期経営計画期間

		2024/3	2025/3	2026/3	2027/3	2028/3	2031/3
沿線再耕	中之島4丁目未来医療 国際拠点整備事業	竣工 ● 事業完了					
	中之島4丁目 自社敷地開発	検討・協議中					
	京阪御堂筋ビルおよび 日土地淀屋橋ビルの共同建替	開業 ●					
	京橋駅周辺再開発	検討・協議中					
	天満橋駅周辺再開発 中之島線延伸	2030年以降の将来を見据えて、実現に向けた検討を深化					
	枚方市駅周辺地区 第一種市街地再開発事業	駅直結エリア開業 ● 市街地再開発事業完了 ●					
	京阪本線連続立体交差事業 に伴う駅周辺整備	検討・協議中					
	橋本駅前開発	竣工 ●					
体験価値 共創	門真市駅前・古川橋駅北側 再開発	古川橋駅北側 竣工 ● 門真市駅前 検討・協議中					
	京都駅東南部エリア プロジェクト	開業 ●					
	三条駅周辺再開発	検討・協議中					
	京都タワー再整備	2030年以降の将来を見据えて、実現に向けた検討を深化					
地球環境 保全	比叡山頂リニューアル	検討・協議中					
	省エネの徹底・新技術導入、 創エネの推進、再エネの調達	検討・随時実施					

主軸戦略の取り組み状況（沿線再耕）

沿線再耕 大阪東西軸復権

- 京都への玄関口で大阪城に近接する京橋から再生医療拠点等の整備を進める中之島を経て、IR計画のあるベイエリアに至る大阪東西軸に沿って、地域の特色を活かした都市開発を推進

京阪御堂筋ビルおよび日土地淀屋橋ビルの共同建替

- ・大阪東西軸と御堂筋の結節点となる淀屋橋でエリア最高の高さとなる約150mのランドマークビルを開発
- ・施設名称が「淀屋橋ステーションワン」に決定

商業フロア（B1-2F・30F）

30階には、ラグジュアリーレストラン、オールデイダイニング、イベントスペースを備えた複合型店舗を誘致

30階 イベントスペース完成イメージ



淀屋橋ステーションワン 外観



オフィスフロア（4-29F）

10階には入居テナント専用の「ワーカールウンジ」などを設ける他、オープンノベーションオフィス「SENQ 淀屋橋」を併設し、オープンノベーションの機会を創出



延床面積：約73,000㎡ 竣工：2025年5月(予定) 規模：地下3階 地上31階 開業：2025年夏頃(予定)

京阪淀屋橋駅コンコースリニューアル

- ・「淀屋橋駅東地区都市再生事業」と連携し、2025年度に淀屋橋駅コンコースのリニューアルを実施。
- ・新築されるビルとコンコースを一体的に接続することで、乗り換えや地上部との利用動線を改善し、利便性を向上



主軸戦略の取り組み状況（沿線再耕）

沿線再耕 大阪東西軸復権

- 京都への玄関口で大阪城に近接する京橋から再生医療拠点をめざす中之島を経て、IR計画のあるベイエリアに至る大阪東西軸に沿って、地域の特色を活かした都市開発を推進

中之島4丁目 未来医療国際拠点整備事業

- ・ 医療機関と企業、スタートアップ、支援機関等が一つ屋根の下に集積する、他に類を見ない未来医療の産業化拠点を整備



◆ 施設概要

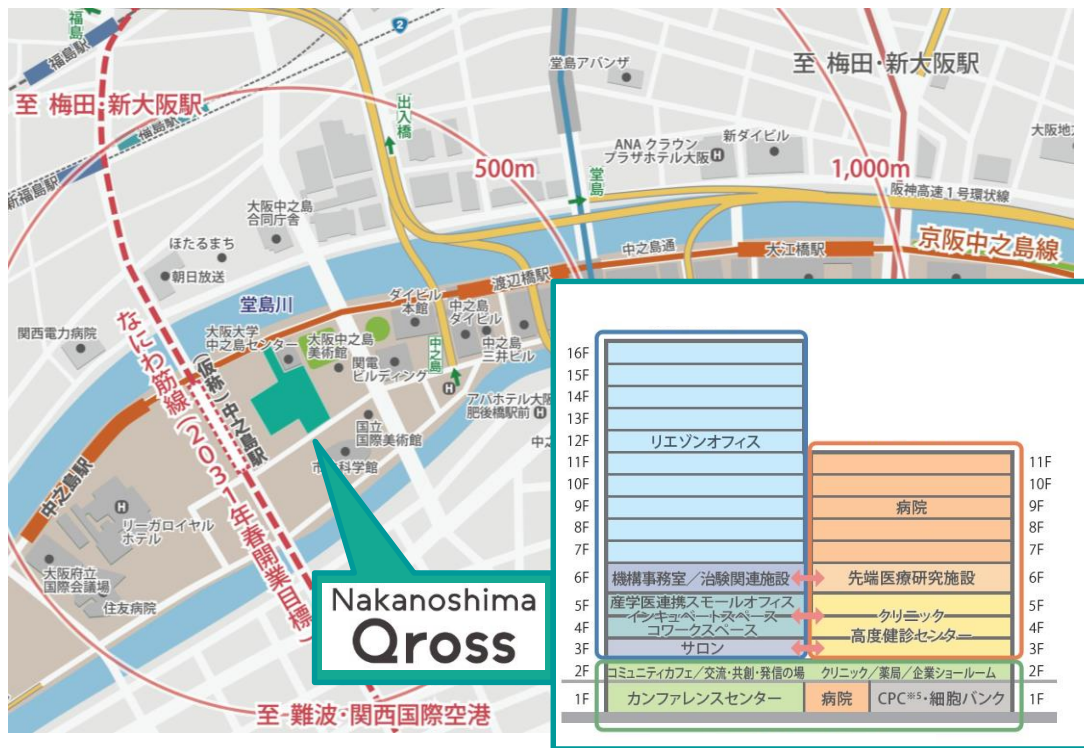
施設名称：NakanoshimaQross

延床面積：約57,075㎡

規模：地上16階

竣工：2024年1月15日

開業：2024年4月



主軸戦略の取り組み状況（沿線再耕）

沿線再耕 えきから始まるまちづくり

- 駅周辺に都市機能の集積を図るとともに、地域企業や地域社会と協働して歴史や文化をはじめ地域の特色を活かしたまちづくりを連続的に展開
- 駅を単なる乗降場から、駅とまちが一体となり、人々が集い**新たなコミュニケーションが生まれる空間**へと進化

枚方市駅周辺地区第一種市街地再開発事業

- ・ 駅を拠点に生活に必要な施設・サービスが揃う、複合施設「ステーションヒル枚方」が本格的に始動
- ・ 歩きたくなるまちの形成を目指し、多様なパブリックスペースを新設

枚方市の人口



約 40 万人

枚方市駅の乗降人数



京阪電車

第 3 位

1日あたりのバス発着便数



京阪バス

約 1,000 便/日

不動産業 ～アセットタイプの拡充～

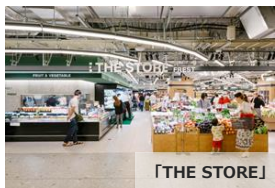


5階 ラウンジ

賃貸タワーレジデンス(5-29F) 「THE TOWER HIRAKATA」

枚方市の若年層比率低下の課題に対し、若い世代の流入、流動性向上に寄与する賃貸レジデンスを展開

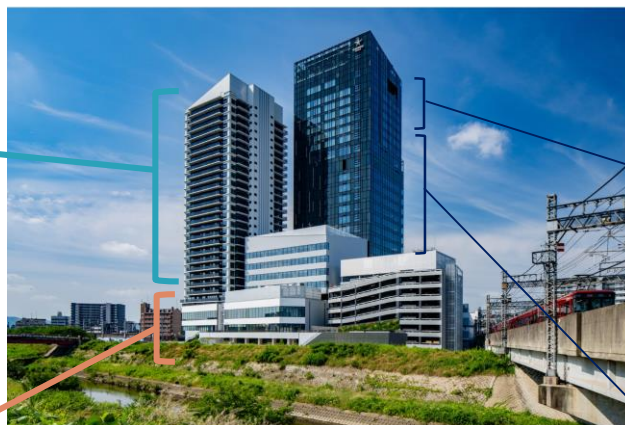
流通業 ～沿線開発プロジェクトの推進～



「THE STORE」

商業エリア(1-5F)「枚方モール」

(株)京阪ザ・ストアが展開する環境保全・地域経済・文化継承に貢献するサステナブルマーケット「THE STORE」の他、約90店舗が入居



「ひらかたデルタ」

パブリックスペース

まちと施設がつながるポイントには、広場やテラスなどの象徴的なパブリックスペースを配置

ホテル(19-26F) 「カンデオホテルズ大阪枚方」



ホテル スカイスパ

オフィス(7-17F)



オフィス 13階

延床面積：約95,000㎡ 竣工：2024年5月

体験価値共創

・新たな観光拠点の開発

- 京都市立芸術大学（2023年、京都駅東部に移転）に近接する京都駅東南部エリアおよび東山の観光名所に程近い三条等において、京都観光の新たな選択肢となる拠点を開発

京都駅東南部エリアプロジェクト

- ・ チームラボ(株)を代表とするLLPに参画し、「新たな価値を生み出す創造・発信拠点」として、アートを軸とする地域と世界をつなぐ複合文化施設を設置・運営
- ・ 2025年度開業予定



三条駅周辺再開発（三条駅周辺プロジェクト）

- ・ 現在は駐車場として活用している京阪電車三条駅の旧地上駅跡地に、観光・集客等の都市機能を集積し、「えきから始まるまちづくり」として、三条駅周辺地域のさらなる魅力や活力の向上に寄与
- ・ 高さ制限緩和等を含む都市再生特別地区の提案を行う予定としており、今後行政手続を進めていくことから、開業時期は未定

敷地面積：約6,400㎡ 主な用途：商業・ホテル



体験価値共創

- ・テーマツーリズムの造成による京都観光ゴールデンルート確立
- ・京都と大阪をつなぐ観光コンテンツの創造

- 京都および周辺エリアにおいて、伝統産業・アート・食・歴史等をテーマとするストーリー性の高い観光体験を地域と共創
- 琵琶湖から京都、淀川を経て大阪湾に至る「水の路」について、舟運を中心とした観光・体験コンテンツの造成を促進



びわ湖疏水船の大津港延伸

- ・2024年、大津市と京都市を結ぶ「びわ湖疏水船」を、大津市内の三井寺付近から大津港まで延伸
- ・京都市と琵琶湖を舟運で繋ぎ、更なる魅力向上と広域観光の深化を図る



伏見・琵琶湖エリアでの酒蔵ツーリズム

- ・伏見・琵琶湖エリアにおいて、日本酒を通じて独自の食文化や伝統・生活文化を体験できる少人数ラグジュアリー層向けコンテンツを造成



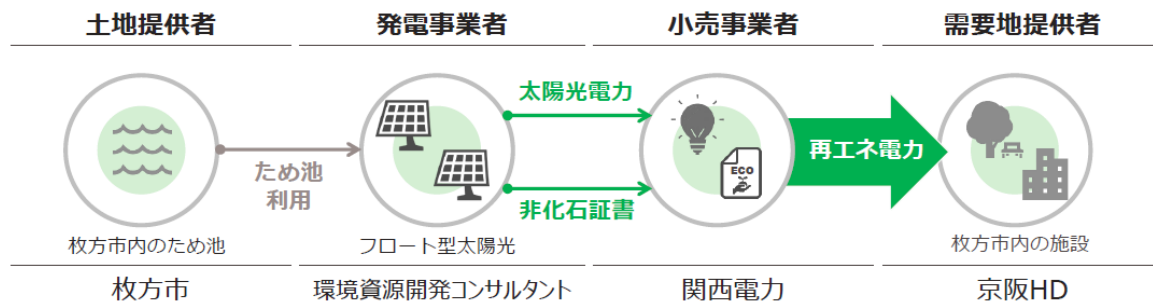
地球環境保全 「BIOSTYLE環境アクション2030」の推進

- 2022年5月に策定・公表した京阪グループの中長期的な環境計画「BIOSTYLE環境アクション2030」を推進

創エネの推進

◆ため池を活用した太陽光発電オフサイトコーポレートPPAを締結

- ・大阪・枚方市のため池で発電した再生可能エネルギー由来の電力を、枚方市内の施設で活用する地産地消の取り組み
2024年度中より京阪グループが運営するひらかたパーク・KUZUHA MALLに対して再エネ由来の電力の供給を開始予定
- ・年間約2,700トンのCO₂排出量を削減できる見込みで、今後も脱炭素社会の実現に向けた取り組みを推進



◆太陽光発電設備の設置

- ・2024年4月、フレスト松井山手店の屋根上に太陽光パネルを設置し、発電を開始
- ・京阪本線「伏見稲荷駅」においても、太陽光発電施設の設置を計画するなど、ゼロカーボンステーション化に向けた準備を推進



エスカレーターの使用停止等の意見が散見されるが、移動等円滑化にかかる報告書や HP などに掲載の情報と実態の整合性はとれているのか

HP に掲載している各駅の構内図については、すべて実態にあった内容を掲載（停止中のエスカレーター等は削除）している。一方、「移動等円滑化取組報告書（鉄道駅）（令和5年度）」、「鉄道事業実績報告書（令和5年度）」については、停止させているもののエスカレーターの撤去は実施しておらず休止扱いとしていることから、現在停止しているエスカレーターを含めた設置台数を記載している。

エスカレーターの運転停止することでどのくらいの費用の削減ができていますのか

エスカレーターの使用中止により、ランニングコスト（保守費および電気代）の削減効果としては1百万円／年・基（保守費：0.7百万円、電気代：0.3百万円）となる。また、今回使用を停止したエスカレーターの多くは稼働年数が20年を超えており、稼働する場合は原則更新が必要となり、更新する場合の費用としては場所にもよりますが1基あたり約40百万円となる。