

京阪電気鉄道株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の
上限変更認可申請に関する審議（２回目）

１．日 時

令和６年１２月１９日（木） １０：３０～１２：０５

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：栗原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 波々伯部、高崎、藤澤、増田、廣井

４．議事概要

- 鉄道局から、京阪電気鉄道株式会社（以下「京阪」という。）からの鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更認可申請に係る申請内容等について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 定期外輸送人員の３％程度ではあるが、訪日外国人の輸送人員推計は、地方誘客についての２０３０年政府目標に基づいて算出しているとの説明に関して、三大都市圏に集中している足元の現状からすると輸送人員が上振れするのではないか。
 - ② 人件費と経費について、直近の急激な景気変動を反映できるよう収入原価算定要領が見直されたが、上昇率の数字は事業者との間でどのように決めているのか。
 - ③ 大津線の初乗りが３０円値上げとなることは、沿線住民にとっては負担が大きいと感じる。大津線の上げ幅等について、利用者から意見は来ていないか。
 - ④ 人件費の話に関連して、入社５年目までの離職率が２０２０年時点と２０２４年時点との比較で１割から３割に上昇としたとあるが、賃金水準を上げる以外に京阪として工夫していることはあるのか。
 - ⑤ 環境配慮の観点から、カーボンニュートラルの取組を各社では推進している。京阪でも今回車両を更新することで、電気の消費量を抑えることが出来るとのことだが、他の取組はあるのか。
 - ⑥ かなり古い車両も利用しているようだが、車両の運用上で支障は出ていないの

か。また、なぜこのような古い車両を使い続けているのか。

- ⑦ 需要喚起策について、他社は「ハイキング」「ウォークラリー」などを開催しており、上手くいけばその時限りではあるものの、数千人の集客が見込まれる。京阪は何か実施しているのか。

等の質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 訪日外国人数の3年、5年先の動向を見込むのは難しいが、申請の段階では確認できるデータの数字を基に算定を行っている。
- ② 事業者において人件費・経費の上昇率を設定し、鉄道局では申請時に内容の妥当性を判断している。
- ③ それほど意見は寄せられていないと思うが、確認する。(令和7年1月14日配付資料P4参照)
- ④ 何か工夫している点について確認する。(令和7年1月14日配付資料P5参照)
- ⑤ 京阪のカーボンニュートラルの取組としては、たとえば、駅等の照明のLED化を進めている。現在が全体の5割程度だが、2030年を目標に全駅に導入するとしている。なお、車両については、古い2200系・2400系を新型の13000系に更新することで、消費電力を従来車比65%で走行できるようになる。
- ⑥ 車両のメンテナンスをしっかりと行っており、特に問題は生じていない。修繕して使い続けていくことを会社として判断した結果だと考える。
- ⑦ グループ会社と協力して、イルミネーション(大阪・光の饗宴など)を見る企画を開催しているほか、沿線の神社仏閣を参拝するための割引切符の販売など、需要喚起を図っている。

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。