

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（４回目）

１．日 時

令和７年１月１４日（火） １０：３０～１１：３０

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、藤間

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について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① パブコメにおいてエスカレーター使用停止についての指摘が目立つが、国土交通省に提出された移動等円滑化取組報告書や京阪電鉄ホームページで公表しているバリアフリー設備整備状況と整合性は取れているのか。
 - ② 鉄道駅バリアフリー料金収入を充当して整備した設備に係る減価償却費の運賃改定時の取扱について、収入原価算定要領見直し時に整理しなかったのはなぜか。
 - ③ 使用停止となっているエスカレーターは、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であるが、国などから補助が出ているのであれば、利用者が少ないという理由で停止するのは良くないのではないか。また、設置に係る国や自治体での補助割合は何か決まりがあるのか。国が１００％負担ということもあるのか。
 - ④ エスカレーターの運転を停止することでどのくらいの費用の削減ができているのか。
 - ⑤ 職場環境改善のうち、ハード面での取組について、説明資料を見る限りでは、それほど大幅な改善となっていないと考えるがいかがか。

⑥ これまで、車両保守関係の部署で女性社員がいなかったところ、今回採用したことで寝屋川車庫内に更衣室を設けたとのことだが、女性社員の採用状況について教えていただきたい。

⑦ 逸走について、過去3回の平均逸走率に基づいて輸送人員を算出するという説明だが、私鉄各社一斉改定と単独改定では状況が異なるのではないか。

等の質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

① 確認する。(令和7年1月21日配付資料P22参照)

② 収入原価算定要領の見直しを昨年、一昨年に議論する中で、取扱いの整理をするのであれば明確に示すべきではないかというご意見もあり、昨年、通達を発出した。

③ 補助が出ている場合についても耐用年数が経過したものであれば、処分することは可能となる。耐用年数経過後、使い続けるかは事業者の判断となる。自治体が全て負担するケースはあり得るが、国が全て負担というのはない。様々なケースがある。

④ 確認する。(令和7年1月21日配付資料P23参照)

⑤ 従前よりは改善したと聞いている。

⑥ 女性社員の在籍数は、昨年10月時点では、運転士7名、車掌4名、技術系では建築2名、車両整備1名である。現在、女性の登用を進めているところである。

⑦ 逸走の要因は事業者でも把握が難しいケースもあり、過去の実績を基に算出している。仮に将来的に過去実績を用いて算出することがそぐわないケースがあった時にどうするかは、個別の判断となる。

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。