

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（６回目）

１．日 時

令和７年１月２８日（火） １０：３０～１２：００

２．場 所

京阪電気鉄道株式会社 天満橋事務所会議室

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

<京阪電気鉄道株式会社（以下「京阪電鉄」という。）>

平川 代表取締役社長 ほか

<国土交通省>

事案処理職員：運輸審議会審理室 高崎、増田、藤間

４．議事概要

- これまでに鉄道局から聴取した説明内容を踏まえて、質疑応答を行った。主な質疑の概要は以下のとおり。

（委員）

運賃改定の必要性・考え方について具体的かつ定量的に説明してほしい。また、コスト面・収入面それぞれの主な悪化要因を定量的にご説明いただきたい。

（京阪電鉄）

生産年齢人口の減少を主な原因として、1995 年の運賃改定以降旅客運輸収入は、1996 年度の 648 億円をピークに毎年減少し続けており、関西大手民鉄各社も同様の傾向であった。子会社や保養施設等の売却、希望退職の募集等の要員の大幅な削減、管理職の給与削減を実施するなど、人件費、経費の抑制等によって利益を確保してきた。

一方、設備投資に関しては、1995年の阪神・淡路大震災、1999年の山陽新幹線のトンネル崩落事故、2005年の福知山線の脱線事故を受け、耐震補強やバリアフリー化など、社会的要請の高い取組を中心に、厳しい経営環境の時期であっても率先して取り組み、2009年度から2015年度まで年平均額73億円で、概ね減価償却費の範囲内で行ってきた。

さらに、コロナ禍の影響により、損益計算書ベースで、2018 年度は 83 億円あった経常損益は、2020 年度には営業開始以来初となる 59 億円もの経常赤字となった。社員の給与減も含めて一時的なものを含む大幅なコストカットを行い、設備投資、修繕工事を大幅に抑制した結果、2021 年度には経常黒字を確保、2023 年度には 60 億円まで回復したが、コロナ禍前と比べると大きく下回る状況となった。

現在においても、コロナ禍を踏まえた新たな生活様式の定着などにより、旅客運輸収入が減収となっており、各種経費の抑制、コロナ禍をきっかけとした業務効率化など、構造改革実施により必要最低限の利益を確保している状況。改定ベース収支率も 2023 年度実績は 103.4%と 100%を超えているが、これは設備投資抑制による減価償却費の減少が主な要因である。

このように設備投資を含めた経費の削減をこれまで行ってきたものの、使用 100 年を超過し始めた鉄橋や橋脚の洗掘対策、車両や変電所、大型保線用機械といった、安全・安定輸送に必要不可欠かつ更新に多額の費用がかかる設備投資の更新が喫緊の課題となっている。

これに対応すべく、2024 年度から対策を実施している。同年から 2026 年度にかけて計 113 億円の投資により、新型車両計 67 両を導入予定、2026 年度末に橋本変電所の主変圧器等主要機器を更新予定。その他、新型自動定期発行機の導入や各種駅務機器の更新、バリアフリー設備の整備に加え、防犯対策の強化や激甚化する自然災害への対策、各種施設・設備の計画的な維持更新投資等を実施。

主な供用開始が 2026 年度以降となることから、2026 年度から 2028 年度の減価償却費は総額 330 億円、年平均で 110 億円であり、2023 年度の減価償却費 79 億円に比べ年 31 億円増加する。

世間の賃上げや物価上昇等の影響を大きく受け、人件費、経費も増加傾向にある。

動力費単価はコロナ禍前（2020 年度）と比較して、2023 年度では約 7 割上昇し、現在も高止まりしている状況である。人件費については 2000 年代以降人員削減や賃金水準見直しを継続的に行い、コロナ禍には鉄軌道事業存続危機対応の緊急措置として、賞与削減やベースアップ見送りといった人件費抑制を行ったこともあり、入社 5 年目までの離職率は 2020 年時点では約 1 割だったが、2024 年時点では約 3 割に上昇した。

これから先を見据えたとき、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が必須であるため、2023 年の 300 円／月程度のベースアップを、2024 年度は初任給を 10,000 円／月の増額、既存社員給与についても 7,000 円／月のベースアップを実施した。

また、新設ビルに本社を移転、各現場詰所等を含めた全社的な職場環境改善（宿直社員へのカプセルベッド導入、寝屋川車庫内女性用更衣スペースの新設等）を進めているほか、若手社員のための借上社宅制度の導入など、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が必要不可欠である。

その他、各種修繕工事についても、資材単価および労務費もそれぞれコロナ禍前から約2割以上上昇した。

前回運賃改定以降、旅客運輸収入が下げ止まらない状況の下、このように各種の課題に対応しつつ、継続的な各種経営合理化に取り組んできた。引き続き経営合理化には努めるものの、運賃改定を実施しない場合の平年度期間（2026～2028年度）収支率は平年度平均で89.1%と、大幅に悪化する見込みであり、安全安心・安定的な輸送基盤の維持・継続のほか、社会課題解決やお客さまニーズに応えるサービスの高度化への対応には限界があると判断し、運賃の改定申請を行った。

運賃改定申請に関する情報のほか、安全対策や利用者サービス向上策の内容についても、当社HPに加え、駅看板や車内吊りポスター等にて情報発信している。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、適切にご対応している。

（委員）

原価の推計に関して、人件費を抑えているように見える。その結果として、平年度3年間（2026年度～2028年度）では物価上昇率が人件費上昇率を上回る数字になっているが、人材確保が大きな課題となっているところ、会社としてはどのような考え方がか。

（京阪電鉄）

生産年齢人口の減少もあり、あらゆる業界で人手不足になっている。当グループもバス事業を7社運営しているが、賃上げだけではなく、業界としてイメージを向上させなければならない。大人になったら電車の運転手になりたいという小さい子供も大勢いるが、成人したときに電車の運転士になっていただけるような業界にしていくことが大切かと考えている。

（委員）

今回の運賃改定により、得られる増収分の使途や投資計画について伺いたい。また、鉄道事業における今後のGX対策投資はどのようなものか。

（京阪電鉄）

今回の運賃改定の主な目的は、安全で安定した輸送サービスを持続させることである。安全かつ安定輸送の維持向上に必要不可欠な、土木施設、車両や変電所等の更新投資を実施。サービス改善によるお客さま満足度向上に資する投資として、プレミアムカーの2両化やWEBによる定期券予約サービスを導入予定。

また、京阪線全区間のQRコード式普通乗車券もWEB上で購入できるよう商品を拡充し、チケットレス化を推進する。モバイルSuica、モバイルICO

ＣＡといったスマホへの対応も必要となる。

なお、2025 年秋に予定しているプレミアムカー2 両化に伴い、朝ラッシュ等一部の列車では混雑が予想されるため、駅放送や係員による分散乗車のご案内を周知徹底し、混雑の平準化に努める。

経営合理化に関する投資について、一部の路線で実施しているワンマン運転について、2025 年秋を予定として、京阪本線・中之島線の一部区間に拡大すべく検討を進めており、車側カメラの設置等、必要な設備投資を進める。

また、管理駅から管理区域内各駅を遠隔で監視・制御している「他駅サポートシステム」について、2025 年度から 2027 年度にかけ、分散している管理駅機能を集約・一元化することで、さらなる効率化を図る投資を計画、実施しているところ。

その他、鉄軌道輸送の安全性を確保する上で欠かせない日常点検業務については、デジタルテクノロジーを活用した将来の状態基準保全に向けた実証実験等に取り組んでいる。引き続き少子高齢化・人口減少による労働力不足に備えた効率的なメンテナンス体制の構築を目指すとともに、機器の劣化・寿命や故障予測を行うことで、効率化と品質向上に努め、安全性の向上につなげている。

鉄道事業における今後のＧＸ対策投資について、「省エネの徹底・新技術導入」としては、環境配慮型車両 13000 系の導入を中心に、変電所建替時の回生インバータ機器導入や駅照明、信号機や鉄道車両の車内灯・前照灯のＬＥＤ化などを実施。

なお、従前から、モーターを発電機として使用し、減速時の運動エネルギーを電気エネルギーに変換することでブレーキ力を発生させ、発生した電力を架線に戻し走行中の他の列車が使用することで、消費電力の削減に大きく貢献する「回生ブレーキ」を取り入れた省エネルギー車両の導入を推進してきた。2024 年 3 月末で全車両に導入済み。

「創エネの推進」としては、伏見稲荷駅上屋に太陽光パネルを設置し稼働しているほか、枚方市のため池を活用するコーポレートＰＰＡ契約を電気事業者と締結し太陽光発電電力を活用することを予定。

これらの取り組みにより、使用電力削減によるＣＯ₂ 排出量削減に取り組むことで、非化石証書の購入等の再エネの調達を実施せずとも京阪電鉄単独では 2030 年度のＣＯ₂ 排出量 46%以上（2013 年度比）の削減は十分達成する見込み。

（委員）

プレミアムカーの料金を拝見すると、リーズナブルな値段で設定されているが、どういう戦略なのか。

また、今回プレミアムカーを 2 両に増車されるが、現在の利用率はどの程度か。

（京阪電鉄）

プレミアカーの料金については、当初導入する際に「料金を払ってまで乗車す

る方はいらぬのか。」等の意見もあったが、社内で議論を重ねた結果、500 円が適正価格と判断し、導入を開始した。運行開始時のプレミアムカーは、車両工場で改造したもので、ほぼすべて当社社員の手で製作したものであり、主要な溶接部分のみメーカーに協力いただいた。当初は不安を抱えながらの導入であったが、非常に好評で大勢の利用者にご利用いただいている。2021 年 1 月にプレミアムカーサービスを拡大、3000 系車両にも導入したが、このプレミアムカーについては、全く新車として導入した次第である。

利用状況については、右肩上がりで増えている。また、プレミアムカーとは別に全席指定席のライナーがあるが、運行開始当初、乗車率 10 数%からスタートしたが、現在は 60%を超えている。プレミアムカーについては、時間帯により 2 回転する座席もあり、利用者からプレミアムカーの定期券を販売してほしいとの要望はあるが、現在 1 編成 1 両で 40 席しかなく、定期券を販売できる状況ではない。利用者は通勤時に座って本を読む方、パソコンを使用する方など、ニーズは高かったと考える。

(委員)

G X 対策に関して、2050 年にはカーボンニュートラルという目標を立てられていて早めに実現されるのはいいことだと思う。ため池に太陽光パネルを浮かべるというのはかなり先進的かと思うが、御社から事業者にオファーをされたのか。

(京阪電鉄)

枚方市からオファーがあった。枚方市はため池が多く、従前から有効活用ができないかを考えていた。当社も行政とノーカーボンのまちを作ろうと協定を結んでおり、ため池を活用し、太陽光パネルを設置する検討を行ってきた。

(委員)

需要見通しの考え方について伺いたい。

(京阪電鉄)

2023 年度輸送人員実績は、コロナ禍前（2019 年 2 月～2020 年 1 月）と比較し、定期は 90%、定期外は 85%の水準であった。

2023 年度を通して概ね横ばい傾向が続いたことから、コロナの収束、新たな生活様式が定着した状態と判断し、この輸送人員を基準とし、定期外、通勤定期についてそれぞれの将来見通しを作成した。

沿線市の人口は令和 7 年度以降は減少となることから、定期外輸送人員も減少すると見込んでいる。

定期外輸送人員におけるインバウンド旅客の利用は、一定の利用増加は見込んでいるが、沿線人口減少による輸送人員減を補うには至らない見込みである。

大阪府・京都府就業者数も令和 7 年度以降は減少し、通勤定期輸送人員も減少する見込みである。

(委員)

令和 7 年度以降は運輸収入の増加は見込めないということか。

(京阪電鉄)

インバウンドの方は大阪や京都に宿泊される。今後もホテル宿泊は多少増加すると思うが、ホテル側のキャパシティから言うとギリギリの状態である。このため、よほど日帰り旅行者が増えない限りインバウンドの増加は見込みにくいと考ええる。

(委員)

需要喚起の取組み・利用者サービスに伺いたい。

(京阪電鉄)

「沿線再耕」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を図るものである。

また、「体験価値共創」は、京都観光ゴールデンルートを中心に、エリアの魅力あふれる体験コンテンツを地域と共創し、「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基本方針としている。各施策の実施により、沿線の定住人口の減少率を改善させ、交流人口の増加を図ることで、輸送人員の減少を最小限、もしくは緩やかにすることを目標に取り組む。

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、コロナ禍の影響で利用者が減少したことにより、2021 年 9 月のダイヤ変更では、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。

輸送人員の状況は 2019 年との比較では 12%程度の減少が続いているが、2021 年 9 月と比べて回復しているため、2025 年 3 月のダイヤ変更により、京阪線の昼間時運転本数を増加予定。

一部の駅エスカレーターについても、利用者数の減少により、他のエスカレーターやエレベーターで代替可能であるものについては利用を中止し、現時点では稼働を再開する予定はないが、駅周辺の再開発等にあわせ動線を集約して対応す

ることも考えている。

(委員)

安全・安定輸送に関する観点で、どのようにコスト削減を行ってきたか伺いたい。また、車両の交換周期等について伺いたい。

(京阪電鉄)

コロナ禍においては将来の鉄軌道事業存続危機対応として、赤字決算からの早期脱却の必要性から、一時的に運転保安以外の設備投資、修繕を大きく抑制した。具体的には駅トイレリニューアルや駅舎および駅構内の美装化の中断、券売機や改札機の台数削減や更新周期の延長、駅清掃の社員による直営化などを行ったほか、駅設備や保守コスト削減策として、磁気定期や磁気切符廃止に向けたＩＣ化の推進とＱＲ乗車券の導入を進めた。運転保安に関してはコロナ禍においても計画通り実施し、安全面に関する影響はなかった。

しかし、トンネルや橋梁などのインフラの老朽化が進み、施設や設備の延命や、安全・安定輸送を持続することは限界がきており、今後も鉄軌道サービスを安定的に継続するために、必要な設備投資や必要経費の一部を運賃改定により、ご利用者に負担をお願いするものである。

車両の使用年数実績と定期的なメンテナンスを行うことで、車両を安全安心に使用できる状態を保持できるため、現在約 60 年使用している。また、メンテナンスは概ね 15 年ごとに主要な機器装置（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 年経過時には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することで、安全性と利便性も向上させている。

なお、今回の運賃改定前後で車両交換周期に関する変更はないが、防犯カメラや車内ディスプレイ設置による消費電力増大へのバッテリー対応のほか、ワンマン化対応、車内通信機器のデジタル化など、近年新たなニーズが次々と発生しているため、これらへの対応などを踏まえて、今後の更新周期についてもより適切なあり方を引き続き検討する。

(委員)

改札機や券売機の台数を減らすことや、エスカレーターを休止させることとした考え方について教えて欲しい。

(京阪電鉄)

改札機等のダウンサイジングで考慮しているのは、ＩＣ化率である。当社の場合ＩＣ化率は94%である。言い方を変えると、例えば100人利用者が来られると、

きっぷを購入する方は6人のみである。きっぷは改札機の中で詰まるといったことが発生し、また切符そのものも産業廃棄物となる。ICカードのみであれば、タッチするだけでメンテナンスがほとんど不要となり、1台あたりの価格もきっぷ・IC併用の自動改札機に比べ半額以下となるため、きっぷについてもできるだけICカードに移行していくことが望ましいと考えている。

(委員)

大津線は勾配・カーブが多く、京都市営地下鉄東西線と相互乗り入れをしており、かなりメンテナンス費用がかかるとのことだが、どういった理由によるのか。また、同線を走行する電車の更新時期は60年を目安にしているのは何故か。

(京阪電鉄)

大津線は当社の中で比較のご利用者が少ない路線であるが、うち京津線で使用している800系車両はATC・ATO装置やホームドア対応装置など、京都市営地下鉄東西線乗入のために必要となる設備が設置されていることから、当社が所有している車両の中では最も高価な車両である。更に一般の鉄道の場合、勾配は最急でも大35パーミルだが、大津線の最大勾配は61パーミルもあり、大津線では1000メートル進むと最大61メートル上ることとなる。800系を導入した1997年当時、他の車両が1両1億円の時代に3億円かかっていた。現在導入から約30年経っているが、新車で作ると当時の価格よりさらに高くなることが見込まれる。そういった点を踏まえると車両を簡単に更新できない状況である。

(委員)

人材確保に向けた具体的な対策等について伺いたい。

(京阪電鉄)

短期的には初任給の改善や借上社宅制度導入、また、ベースアップ実施など待遇改善を実施することが必要であるため、今回の運賃改定による増収の一部も活用するなど、引き続き経営体力の範囲内で継続的な労働条件および職場環境改善の取り組みを行う。

また、技術員新卒採用における学科要件の撤廃や鉄道事業経験を問わない社会人採用など、応募者数増加と人材多様性に繋がる取り組みを拡大し、入社から数年をかけてOJTを中心に知識・技能を習得する人材育成を行うことで、これまでの経験にとらわれず、自発的かつ意欲的に業務に取り組む姿勢があれば活躍できることを採用活動にて説明しており、応募者数の拡大と優秀な人材の確保につながるものと考えている。

中長期的には、京阪グループの人材戦略である「多様な人材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」ことで、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の向上を図る取り組みを進める。

(委員)

技術員の方は専攻等に関わらず採用されたとのことだが、高卒も対象なのか。また、理系でなくとも文系でも構わないのか。

(京阪電鉄)

過去普通科の高校卒も若干採用していたが、近年は工業高校卒のみとしていたものの年々応募が減少しており、門戸を広げないと応募者が集まらない状況である。2年前には、土木系の採用は0という状況もあった。さらに現在は工業高校生も半数以上が大学に進学するため、採用は非常に難しい。

(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。