

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（１回目）

１．日 時

令和６年１２月１２日（木） １０：３０～１１：２０

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、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 ５０年以上経過している車両が残っているということは、設備投資は、コロナ禍期間中だけでなく、それ以前から長期にわたって抑制してきたのではないか。また、プレスリリースに「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困難となっている」とあるが、地上設備も老朽化しているのではないか。設備投資額のこれまでの推移と今後の見通しについて教えていただきたい。
 - ② 資料に「高架橋などの耐震補強や橋梁の洗掘対策工事を着実に実施する」とあるが、プレスリリースでは「高架橋耐震補強工事、橋梁洗掘対策ともほぼ終了した」と記載されている。今後、どのような工事が必要なのか。
 - ③ 大津線や中之島線など収支が厳しい線区はあるのか。線区別の収支状況について教えていただきたい。
 - ④ 値上げ額は、初乗りで京阪線は１０円、大津線は３０円だが、利用者側からすると負担が大きくなる。大津線の上げ幅の理由を教えていただきたい。
 - ⑤ 来年開催の万博の需要を見込んでいるかと思うが、万博が終了すると定期外利用が減少すると思われるがいかがか。
 - ⑥ 運賃改定に伴う逸走率は、どのように想定しているのか。また、運賃改定後の

競合他線区への乗換え・切替えの想定はあるのか。

- ⑦ 訪日外国人の利用見込みの妥当性は、どのように考えているか。
 - ⑧ 他社運賃との比較表では、利用距離によって運賃が高いグループと安いグループがある。これは、中・長距離の需要の違いで各社が判断している結果か。
 - ⑨ 令和5年度実績と平年度3ヶ年平均の収支率を比較したときに、何故悪化しているのか。理由を伺いたい。
 - ⑩ 減価償却費の推移も詳しく伺いたい。
- 等の質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 整理して次回以降回答する。(令和6年12月19日配付資料P33 参照)
 - ② 確認する。(令和6年12月19日配付資料P36 参照)
 - ③ 確認する。(令和6年12月19日配付資料P37 参照) 大津線は経営が厳しいと聞いている。
 - ④ 確認する。(令和6年12月19日配付資料P38 参照) なお、京阪線は比較的短距離の利用が多いため、この区間では上げ幅を抑えていると聞いている。
 - ⑤ 然り。
 - ⑥ 逸走率は、過去の運賃改定の際の実績を基に想定している。京阪は、大阪・京都間の途中区間での競合(併走)があまりなく、また、比較的近距離の利用が多いため、運賃改定後もそれほど他社路線へ移行しないと考えている。
 - ⑦ 訪日外国人の利用実態はよくつかめない(訪日外国人の利用者か、日本人の利用者か、データ上現れない)ため、一定の推計を基に算出している。観光地を結ぶ区間などで特に増加した分を、訪日外国人の利用者として算出している。
 - ⑧ 長距離利用が比較的多い路線については、長距離区間の運賃を下げてしまうと収入が大きく減ってしまうため、長距離の運賃が高く設定されている。一方、短距離利用が比較的多い事業者は、他社との競合を考慮し長距離を低めに設定していると思われる。
 - ⑨ 次回改めて説明する。(令和6年12月19日配付資料P28 参照)
 - ⑩ 確認する。(令和6年12月19日配付資料P39 参照)
- 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。