

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）
○今回の運賃改定の理由 ・京阪電鉄として鉄軌道事業を安定的・持続的に運営するために運賃改定が必要な理由について。	○今回の運賃改定の理由 （1）これまでの京阪電鉄の経営状況 ・1995年の運賃改定以降、旅客運輸収入は1996年度をピークに毎年減少。2001年度には無配転落もあり、早くから効率経営を常に意識し、これまで大きな改革を数回実施（子会社・保養施設売却、希望退職・管理職給与削減）。人件費、経費の抑制や設備投資を一定水準下でコントロールしてきた。設備投資については、早くから耐震補強等の社会的要請の高い投資に積極的に取り組んできた一方、コロナ禍では、運転保安に関わるもの以外は修繕費、設備投資額ともに大きく抑制。この結果、何とか営業黒字を確保。 （2）直近の決算状況 ・経常利益、運輸収入ともコロナ禍前に及ばず構造改革により必要最低限の利益を確保している状況。改定ベース収支率の2023年度実績は103.4%と100%を超えているが、その主な要因は、2023年度の減価償却費が79億円と、設備投資抑制により通常水準と比べても減価償却費が低いことによるもの。 （3）設備投資抑制の限界 ・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。 ・車両について、約60年使用する方針としており、長寿命化のため、概ね供用開始30年経過時にバリアフリー化を伴う大規模リニューアルを実施することで、利便性向上と安全性を保持させてきたが、2024年3月時点において供用開始から50年以上経過した車両が1割を占めており、車両更新が不可欠な状況。変電所の主要機器についても、供用開始より40年から60年程度経過しメーカー推奨年数約30年を超えている。また、レール削正車等の大型保線機械も同様の状況。その他、駅関係設備（新型自動定期券発行機、各種駅務機器の更新、可動式ホーム柵、モニター付きインターホン、エレベーターの更新等のバリアフリー設備の整備、防犯対策等）等の計画的な設備投資を実施予定。 ・これら設備投資の拡大に伴う減価償却費は2024年度から徐々に増加し、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79億円に比べて年31億円増加 （4）人件費・経費の増加 ・世間の賃上げや物価上昇等の影響を大きく受けており、人件費、経費も増加傾向にある。原油等資源価格の高騰と円安の進行などもあり、動力費単価はコロナ禍前の2020年度と比較して、2023年度は約7割も上昇し、現在も同様の水準で高止まりしている状況。 ・人件費について2000年代以降人員削減や賃金水準見直しを継続的にを行い、人件費を低減させてきた経緯がある。そのような中、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実施。この影響もあり、社員の離職率、特に入社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。 ・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の実施が必須。これまでは2023年の300円／月程度のベースアップだったが、2024年度は初任給を10,000円／月の増額としたほか、既存社員給与についても7,000円／月のベースアップとした。 ・また、各現場詰所等を含めた全社的な職場環境改善を進めている。その他、各種修繕工事も、資材単価および労務費もそれぞれコロナ禍前から約2割以上上昇している。 （5）運賃改定が必要なこと ・上記の取り組みを実施していくことで、運賃改定を実施しない場合の平年度（2026～2028年度）収支率は（R5（2023）の103.4%に対し、）平年度平均で89.1%と、大幅に悪化する見込み。 ・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、継続的な各種経営合理化に取り	・ 1. に、今般の運賃改定の背景（利用者減少、これまでの経費抑制、車両更新の必要性等）について記載

○収入原価の算定に関すること （収入全般） — — ・収入面での収支の悪化要因について。 （輸送数量の推計） — ・インバウンドによる利用について、2030 年度政府目標の地方誘客率 60%が推計のベースになっているが、足元では逆に京都府・大阪府を含む三大都市圏への集中が加速しており、推計値より上振れするのではないか。 ・定期外のこれまでの輸送実績（H26～H30）に対する特殊要因について、台風による利用減の話があったが、これは H30 に限った話か。 ・定期のこれまでの輸送実績（H26～H30）に対して、何か特殊要因はあるのか。 ・運賃改定後の需要見通しの考え方について。 （逸走率） ・S62の逸走率0%のデータも用いて、過去3回の平均逸走率を算出するものは不自然ではないか。 （原価全般） ・コスト面での収支の悪化要因について。 （収支率） ・収入原価総括表では、令和5年度実績の収支率103. 4%から、現行の平年度3年間合計は89. 1%と悪化している。何故悪化するのか。 ・（運賃改定の理由として）今は投資額を下げている今後戻すということだが、今後の投資・減価償却費の計画を教えて欲しい。	○収入原価の算定に関すること （収入全般） ・収入原価総括表上、令和7年9月までにはバリフリ料金を含んだもの。改定後の運賃は令和7年10月以降の数字に適用。 ・収入に関しては、令和7年度は大阪万博があるので、他の年度よりも高くなっている。 ・訪日外国人増加による増収も見込まれる一方、沿線15歳以上人口および就業者数が令和7年度以降減少に転じるにより全体としては輸送人員が減少。 （輸送数量の推計） ・需要見通しに関しては、現状の水準は、コロナ前に戻っていない。今後は大阪万博もあり、一時的に利用が増えるが、その後は減少するものと見込んでいる。 ・通学定期については、沿線市の人口減少に伴い減少が見込まれるものの、利用促進などにより令和5年度の輸送人員を維持するものと推計（その他は減少する見込みとしている）。 ※第2回資料（12／19）9ページ参照 ・インバウンドによる利用は、3年後、5年後といった先を見込むのは難しい。申請時点で活用できるデータとして、政府目標を用いて輸送人員を推計したもの（輸送推計上、訪日外国人による輸送量は、平年度の年平均4, 493千人と推計（定期外輸送量の3%程度））。 ・台風は毎年来ており、H26 から H30 まで毎年影響が出ている。 ・特段ないが、H26 に消費税改定により値上げが実施されているので、そのことによる影響がある。 ・2023年度輸送人員実績は、コロナ禍前と比較し、定期は90%、定期外は85%の水準であった。同年度を通じて概ね横ばいの傾向が続いたことから、新型コロナの収束、また、新たな生活様式が定着したと判断。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。 ・定期外輸送人員は、高い相関関係がある沿線市の人口減少とともに減少すると見込んでいる。インバウンド旅客の利用は、一定の増加は見込んでいるが、沿線市人口減による定期外の減を補うには至らないものと見込んでいる。通勤定期は、高い相関関係がある沿線就業者数の減少とともに減少すると見込んでいる。 （逸走率） ・S62の逸走率データも実績として用いることに関して、当局としては問題ないと判断している。 （原価全般） ・設備投資増加に伴い減価償却費が31億円増加するほか、ベースアップ実施や物価上昇に伴う人件費・経費の増加として24億円、動力費も物価上昇の影響により3億円増加。 （収支率） ・原価のうち、主に人件費・経費（＋24億円）及び減価償却費（＋31億円）が増加する。 ※第2回資料（12／19）29ページ参照 ・2016年度から2020年度については年平均100億円の設備投資を実施。その後、コロナ禍により、設備投資額は2020年度～2022年度の年平均額は42億円と大きく抑制。その結果、後年度において多額の設備投資が必要となる（2024年度～2028年度の年平均額は132億円）。減価償却費も投資額と連動し、今後増加する見込み（過年度では、年平均80～90億ぐらいの水準だったが、2026年度～2028年度の年平均額は、110億円）。 ※第2回資料（12／19）34ページ、40ページ参照	・3に、収入が総括原価を上回らないことを確認したことを記載。 ・要望事項に、需要見通しが想定と実績で乖離する可能性があるため、期限に係る条件を付すことの検討を記載。
--	--	--

（適正コスト） ・新しい収入原価算定要領上は、人件費・経費の上昇率は、5年単純平均だけではなく、直近に急激な景気変動があった場合は合理的と認められる範囲で適切に設定されるものと認識している。今回、人件費のベースアップ率は、「京阪は賃金構造統計調査の過去5年平均」に対し「JR 東は会社実績値の過去2年平均」を用いているが、鉄道局としての基本的な考え方を教えて欲しい。 （減価償却費） ・減価償却費の推移を提示いただいたが、2029年度以降も100億円規模の減価償却費が計上されるということか。（平年度期間の山を利用した値上げではないことの確認） （設備投資計画） ・以前は投資をしぼっていたという話もあったが、それはいつから実施していたのか。車齢50～60年の車両があるので、随分前から実施しているのか。 ・防災対策として「高架橋耐震補強」「橋梁洗掘対策」とあるが、具体的内容如何（プレス資料には「耐震省令に基づく高架橋および橋梁の耐震補強ほぼ終了」「橋梁の洗掘対策は木津川橋梁・宇治川橋梁は実施中」と記載されている）。 ・今後の設備投資計画に係る主要プロジェクトの具体的な内容・金額	（適正コスト） ・基本的に事業者で考えるもの。当局としても、アップ率が2%強であれば、問題ないと判断したところ。 （減価償却費） ・車両やその他鉄道施設・設備の更新は引き続き必要であり、2029年度以降に右肩下がりということはない。 （設備投資計画） ・京阪で所有している車両の1割は、車齢50年以上となっている。 ※第2回資料(12／19)30ページ、34ページ参照 ・これまでに実施した補強のほか、2023年4月に改正された耐震通達に基づく耐震工事や現在実施中の橋梁の洗掘対策が必要。 ※第2回資料(12／19)37ページ参照 ・主な投資としては、例えば、R6投資計画合計150億円に対し、車両の更新・リニューアル工事(R6:49億円)、老朽施設・設備の更新(R6:19億円)等が挙げられる。 ※第2回資料(12／19)18ページ参照	・3に、収入が総括原価を上回らないことを確認したことを記載。
--	---	---------------------------------------

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映(検討)																																			
○経営改善努力について ・会社の経営改善努力について	○経営改善努力について ・前回の運賃改定(平成7年)以降、運賃水準を維持するため早期からあらゆる経営の合理化やコスト削減のほか、プレミアムカーサービスをはじめとする様々な需要喚起を実施。 コスト削減の具体例:ワンマン運転の拡大、駅業務の効率化 ・今後は、輸送需要に応じたダイヤ変更、「他駅サポートシステムの一元化」などによる駅業務の効率化、ワンマン運転拡大、保守管理業務効率化の継続に加え、「構造物点検におけるドローンの活用や、車両保守における状態監視システムの導入による検査業務の効率化」等による効率化を実施 ※第2回資料(12／19)22ページ、24ページ参照 ・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く。引き続き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く。																																				
○安全・安定輸送対策について ・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。(該当するものがあれば) ・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。 ・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。	○安全対策について ・京阪電鉄では、関係省令に基づき社内基準を制定したうえで、車齢に係わらず検査を実施。安全かつ安定的な鉄道輸送の確保に努めている(3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」等)。社内基準の下に、詳細に検査内容・基準を定めた内規を制定し、検査を行っている。また、検査周期については、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。 ・トラブルが発生した際は、運転指令－車両指令間で連携を密に取り、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。 ・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。また、概ね15年ごとに主要な機器装置の更新、30年経過時に大規模リニューアル(外板塗装リフレッシュ、車内インテリア改修を含む)を実施することで、故障に対する予防保全及び機器の保守軽減を図り輸送障害リスクの軽減、安全性・利便性も向上させている。																																				
○利用者サービスに関すること (競合する他の交通機関との比較) ・競合区間での他社との運賃比較。 ・運賃以外のデータに基づく、競合他社との比較をお願いしたい。	○利用者サービスに関すること (競合する他の交通機関との比較) ・主要駅間での乗車時間、運行本数の比較例 <table><tr><td></td><td>京阪電鉄</td><td>JR西日本</td><td>阪急</td></tr><tr><td>駅間</td><td>祇園四条→淀屋橋</td><td>京都→大阪</td><td>京都河原町→大阪梅田</td></tr><tr><td>乗車時間</td><td>51分</td><td>29分</td><td>46分</td></tr><tr><td>本数</td><td>6本</td><td>5本</td><td>6本</td></tr><tr><td>普通運賃</td><td>490円(申請) 430円(現行)</td><td>580円</td><td>410円</td></tr></table> <table><tr><td></td><td>京阪電鉄</td><td>大阪メトロ</td></tr><tr><td>駅間</td><td>守口市→淀屋橋</td><td>守口→東梅田</td></tr><tr><td>乗車時間</td><td>12分</td><td>16分</td></tr><tr><td>本数</td><td>12本</td><td>11本</td></tr><tr><td>普通運賃</td><td>320円(申請) 280円(現行)</td><td>290円</td></tr></table> ※第2回資料(12／19)31ページ、第1回資料(12／12)22ページ参照		京阪電鉄	JR西日本	阪急	駅間	祇園四条→淀屋橋	京都→大阪	京都河原町→大阪梅田	乗車時間	51分	29分	46分	本数	6本	5本	6本	普通運賃	490円(申請) 430円(現行)	580円	410円		京阪電鉄	大阪メトロ	駅間	守口市→淀屋橋	守口→東梅田	乗車時間	12分	16分	本数	12本	11本	普通運賃	320円(申請) 280円(現行)	290円	
	京阪電鉄	JR西日本	阪急																																		
駅間	祇園四条→淀屋橋	京都→大阪	京都河原町→大阪梅田																																		
乗車時間	51分	29分	46分																																		
本数	6本	5本	6本																																		
普通運賃	490円(申請) 430円(現行)	580円	410円																																		
	京阪電鉄	大阪メトロ																																			
駅間	守口市→淀屋橋	守口→東梅田																																			
乗車時間	12分	16分																																			
本数	12本	11本																																			
普通運賃	320円(申請) 280円(現行)	290円																																			

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）
（バリアフリー化の計画、コロナ禍でサービス水準が低下したとの批判への対応） ・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。 ・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、それらにつき今般の運賃改定後、見直す考えはあるか。	（バリアフリー化の計画、コロナ禍でサービス水準が低下したとの批判への対応） ・2025年度に祇園四条駅1・2番線に可動式ホーム柵を設置。また、2026年度から2028年度までに、計8番線の整備を予定。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。 ・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、利用状況に応じた各種サービスの見直しを実施。具体的には、2021年9月のダイヤ変更により、平日ダイヤについて、昼間時間帯の1時間あたり運行本数の変更、一部駅エスカレーターについて利用者減少を考慮して他のエレベーターやエスカレーター等で代替可能と判断したものについては利用を中止。 ・なお、ダイヤについては、コロナ禍の2021年9月からは利用が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変更。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、必要に応じて検討していく。 ・各駅に配備しているエスカレーターは、現在よりも輸送人員が多かった1990年代のご利用者数等を踏まえた利用を前提に整備しているものが多いが、その後にエレベーターを整備していることや利用者が整備時期に比べて減っていることもあり、利用状況や他のエスカレーター等で代替可能かどうかを見極めて一部休止している。	
○人材確保 ・新規採用の現状、その他、離職状況について。 ・切実な離職率の解消と優秀な人材確保のために考えられる、具体的な対策について。	○人材確保 ・乗務員、技術員ともに年々応募者数が減少しているほか、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る。 ・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と考えており、コロナ収束による業績の回復も踏まえた取り組みを実施しているが、今回の運賃改定による増収の一部も活用させていただくなど、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実施したいと考えている。 ・また、応募条件の緩和、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実施している。 ・性別等に係わらず誰しものが能力を発揮できるようしているとともに、職場環境改善にも積極的に取り組んでいる（老朽化した寝室・休憩室のリニューアル、更衣スペース等の女性向け設備の整備）。 ・中長期的には、京阪グループの人材戦略である「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（働きがい）の向上を図る取り組みを進めていく。	
○その他の取り組み ・インバウンドの誘致に向けた取り組みについて。 ・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。 ・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。	○その他の取り組み ・訪日者数の多い韓国、台湾、中国を中心に、京阪電鉄が現地代理店の協力も得て企画乗車券等のWEB 広告を実施しているほか、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（企画乗車券の販売例としては、2023年度実績で、京都・大阪 SIGHTSEEING PASS を14. 1万枚販売）。 ※第2回資料（12／19）33ページ参照 ・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。QR乗車券の商品ラインナップの拡充等により、需要喚起を図っていく。 ・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。	

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映(検討)
・GX戦略について、鉄道事業における今後の対策投資はどのようなものがあるか。	・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化などを実施していく。	
○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。）	○利用者からの意見聴取、理解を得るための取り組み ・京阪電鉄HPのほか、駅看板や車内吊りポスター、京阪電鉄の広報誌等において、運賃改定申請に関する情報を掲載。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。	・要望事項に、運賃改定の必要性や、運賃改定によるサービス向上等の効果に関する利用者への説明に関して、指導・助言を行うよう記載