

京阪電気鉄道株式会社における 運賃改定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和6年12月19日
鉄 道 局

目 次

(頁)

1. 収入・原価の算定方法について

○収入・支出算定方法	2
○収入原価総括表（第1回資料の再掲）	6
○収入原価（平年度内訳）（第1回資料の再掲）	7
○輸送数量の推計について	8
○将来輸送量推計フロー	12
○特殊要因一覧	13
○過去6年間の輸送量実績（平成30～令和5年度）	13
○輸送量の推計結果（令和6～10年度）	13
○旅客運賃収入の推計について	14
○旅客運賃収入の推計フロー	15
○旅客運賃収入の推計結果	16
○設備投資実績と計画（第1回資料を加工）	17
○適正コストについて	18
○説明変数について令和6年度～令和10年度までの推計の考え方	19
○施設量について令和6年度～令和10年度までの推計の考え方	20
○適正コスト算定結果	20
○京阪電気鉄道の経営改善努力について	21

2. 各委員からのご質問に対する回答について

○京阪電鉄が経営環境が厳しく運賃改定が必要な理由	25
○収入・原価の増減内容	28
○京阪電鉄における所有車両の車齢について	29
○京阪電鉄との競合関係、主要駅間の数値	30
○沿線の不動産事業の展開における、鉄道事業との関係・効果	31
○インバウンドの誘致に向けた取り組みについて	32
○設備投資の推移・計画	33
○企画切符（プレスリリース 4-(1) 主な企画商品・おトクなチケット）の 収入全体に占める割合について	34
○京阪電鉄における交通系 IC カードの利用について	35
○第 1 回資料（P16）の防災対策の工事内容について	36
○大津線の収支について	37
○京阪線の初乗り 170 円（バリアフリー料金込み）から 180 円に 対し大津線の初乗りが 170 円から 200 円としている理由について	38
○鉄軌道事業減価償却費の推移	39

1. 収入・原価の算定方法について

収入・支出算定方法

【収入】

(単位:百万円)

算 定 方 法		令和8年度 (推定)
旅客運賃 収入	○令和5年度の輸送人員を基に沿線人口増減やその他特殊要因を考慮した定期外及び定期(通勤・通学)の輸送人員を推計し、改定後の運賃単価を乗じて算定。	51,448
	(1)輸送人員の推計 ①令和5年度実績を基に沿線人口増減やその他特殊要因を考慮し輸送人員を推計 1)定期外: 輸送実績と沿線市の15歳以上人口が高い相関を示すことから、輸送実績と沿線市15歳以上人口から求めた最小二乗法(一次式)に、沿線市の将来15歳以上人口を当てはめ、輸送人員理論値を推計。この輸送人員理論値の増減率を、特殊要因考慮後の令和5年度の輸送実績に乗じて輸送人員を推計。 2)通勤定期: 輸送実績と大阪府・京都府の就業者数が高い相関を示すことから、輸送実績と大阪府・京都府就業者数から求めた最小二乗法(一次式)に、大阪府・京都府の将来就業者数を当てはめ、輸送人員理論値を推計。この輸送人員理論値の増減率を、令和5年度の輸送実績に乗じて輸送人員を推計。 3)通学定期: 令和6年度以降の輸送人員は、沿線市の15～24歳人口の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。 (2)旅客運賃収入の推計 ・(1)で推計した輸送人員に、運賃改定後の一人当たり運賃単価を乗じて旅客運賃収入を推計。 ・これに、定期外、定期(通勤・通学)の逸走分及び令和7年4月1日から導入する精神障害者割引適用による減収額を控除して旅客運賃収入を算出。 ※運賃改定実施(令和7年10月予定)に合わせ鉄道駅バリアフリー料金収受を取り止め。	
特別急行 料金等収入	【特別車両料金】 令和5年度実績を基に運行本数増加や対象車両数の増加等を考慮した輸送人員を推計し、現行(特別車両料金は改定なし)の一人当たり料金単価を乗じて特別車両料金収入を推計。	1,119
運輸雑収等	【運輸雑収等】 (1)車両使用料収入 令和5年度実績の据え置き 113百万円 (2)土地物件貸付料等 令和5年度実績の据え置き 3,236百万円	3,349
雑収入	(1)受取利息 令和5年度実績なしのため令和6年度以降計上せず (2)受取利息以外の雑収入 令和5年度実績の据え置き 331百万円 受取利息以外は、実績年度専属営業収入割合で按分。	331
(注)端数整理のため計が合わない場合がある。		56,246

【支出】

(単位:百万円)

算 定 方 法		令和8年度 (推定)
適正コスト	令和5年度実績に基づくヤードスティック方式により算定。詳細は P19 のとおり。	24,653
その他人件 費、経費等		4,633
	【車両使用料収入等に係る人件費及び経費相当額】 収入(車両使用料収入、発売手数料収入)に令和5年度実績における鉄軌道事業の総費用に対する人件費・経費の割合を乗じて算出。 令和8年度の場合 (車両使用料収入 113 百万円 + 発売手数料収入 5 百万円) × 総費用に対する人件費・経費割合 76.9% ÷ 90 百万円 令和8年度の車両使用料収入等に係る人件費及び経費 90 百万円	90
	【特別車両料金及びその他の運輸雑収に係る人件費及び経費相当額】 平年度実績コストの合計に旅客運賃収入に対する特別車両料金及びその他の運輸雑収の割合を乗じて算出。 令和8年度の場合 実績コスト 26,474 百万円 × (特別車両料金及びその他運輸雑収 4,351 百万円 ÷ 旅客運賃収入 45,531 百万円) ÷ 2,530 百万円 令和8年度の特別車両料金及びその他運輸雑収に係る人件費及び経費 2,530 百万円	2,530
	【駅共同使用料等に係る減価償却費、諸税及び支払利息相当額】 (1) 駅共同使用料・販売手数料に係るもの 駅共同使用料・販売手数料に、令和5年度実績における鉄軌道事業の総費用に対する人件費及び経費以外の額の割合を乗じて算出。 令和8年度の場合 駅共同使用料 40 百万円 + 販売手数料 18 百万円 × 総費用に対する人件費・経費以外の額の割合 23.1% ÷ 13 百万円 ① (2) 鉄道線路使用料(中之島線)に係るもの 令和8年度の場合 2,000 百万円 ② 令和8年度の駅共同使用料等に係る 減価償却費、諸税、支払利息相当額(①+②)=2,013 百万円	2,013
動力費	電気動力費 令和5年度の車両走行キロ当たり電力量に運転計画に基づく車両走行キロを乗じて使用電力量を算定し、これに平年度の動力費単価を乗じて算出。 ※電気動力費の単価は消費者物価指数(電気代)の5年単純平均(全国)0.44%の上昇率を見込む 令和8年度の場合 令和5年度の車両走行キロ当たり電力量 2.584 kwh/km 車両走行キロ 71,874 千km × 2.584kwh/km ÷ 使用電力量 185,722 千 kwh	4,063

	使用電力量 185,722 千 kwh × 動力費単価 21.875 円/kwh ÷ 電気動力費 4,063 百万円 <u>令和8年度の動力費 4,063 百万円</u>	
電灯料	電灯料 令和5年度実績の使用電気を据え置き、これに平年度の電灯料単価を乗じて算出。 ※動力費と同等の上昇率を見込む 令和8年度の場合 令和8年度の使用電力量 6,244 千 kwh 使用電力量 6,244 千 kwh × 電灯料単価 20.175 円/kwh ÷ 電灯料 126 百万円 <u>令和8年度の電灯料 126 百万円</u>	126
賃借料	鉄道施設賃借料等について令和5年度実績を据え置き <u>令和8年度の賃借料 998 百万円</u>	998
固定資産 除却費等	除却費 (1) 将来の工事費に過去の工事費に対する除却費の割合を乗じて算出。 令和8年度の場合 工事費 15,350 百万円 × 除却費割合 5.2% ÷ 除却費 798 百万円 ① 除却損 (2) 将来の工事費に過去の工事費に対する固定資産期中減少額の割合を乗じて算出した固定資産期中減少額に過去の固定資産期中減少額に対する除却損の割合を乗じて算出。 令和8年度の場合 工事費 15,350 百万円 × 固定資産期中減少割合 2.7% ÷ 固定資産期中減少額 414 百万円 期中減少額 414 百万円 × 除却損割合 89.6% ÷ 除却損 371 百万円 ② <u>令和8年度の固定資産除却費等(①+②) = 1,170 百万円</u>	1,170
諸税	(1) 固定資産税、都市計画税、不動産取得税、事業所税は、設備投資計画等に基づく積み上げにより算定。 令和8年度の場合 固定資産税 1,837 百万円 ① 都市計画税 148 百万円 ② 不動産取得税 17 百万円 ③ (2) 事業所税は、従業員割、資産割の合計を計上 令和8年度の場合 16 百万円 ④ (3) その他税金(印紙税等)は、令和5年度実績を据え置き 令和8年度の場合 110 百万円 ⑤ <u>令和8年度の諸税(①+②+③+④+⑤) = 2,128 百万円</u>	2,128
減価償却費	令和5年度末における鉄軌道固定資産に取得予定償却資産、除却損を考慮し、固定資産毎に耐用年数及び各償却方法に従い算出。 <u>令和8年度の減価償却費 10,561 百万円</u>	10,561

災害損失	大規模災害等により計上した特別損失から災害損失に対して得られた受取保険金等を除いた金額(過去 10 年単純平均)により算定。 令和8年度の災害損失 10 百万円	10
雑支出等		2,316
	【雑支出】 支払利息及び異常損失を除く令和5年度実績値に実績年度専属営業費割合を乗じて算出。 令和8年度の雑支出 86 百万円	86
	【法人税等】 事業報酬から支払利息を控除して算定した課税標準に税率を乗じて法人税等を算出。 令和8年度の法人税等 2,230 百万円	2,230
事業報酬	事業資産として、期首期末平均固定資産・建設仮勘定、営業費(減価償却費、諸税を除く)の4%相当、貯蔵品(2か月分)等を対象とする。これに、報酬率として自己資本報酬率(7.21%)、他人資本報酬率(0.86%)を30対70で加重平均した率(2.8%)を乗じて算出。 ※自己資本報酬率の算出 公社債利回りの過去5年平均(0.26%) + β 値(0.82%) × (全産業(陸運業除く)平均自己資本利益率(8.73%) - 公社債利回りの過去5年平均(0.26%)) ※他人資本報酬率の算出 大手民鉄事業者の債務実績利子率の過去5年平均 令和8年度の場合 事業資産 181,422 百万円 × 報酬率 2.8% = 5,080 百万円 令和8年度の事業報酬 = 5,080 百万円	5,080
(注)端数整理のため合計が合わない場合がある。		55,737

○収入原価総括表（第１回資料の再掲）

（単位：百万円）

科目		令和 ５年度 （実績）	令和 ６年度 （推計）	令和 ７年度 （推計）	平年度３年間合計 （令和８～１０年度） （推計）		増収額 c	増収率 d
					現行 a	申請 b	b-a	c÷a ×100
収入	旅客運賃収入	46,797	46,988	49,464	136,301	154,014	17,713	13.0%
	定期外	31,185	31,326	33,287	90,369	101,866	11,496	12.7%
	定期	15,612	15,662	16,177	45,932	52,149	6,217	13.5%
	特別急行料金等	1,047	1,086	1,104	3,369	3,369	—	—
	運輸雑収等	3,349	3,349	3,349	10,047	10,047	—	—
	小計	51,193	51,423	53,917	149,717	167,430	17,713	11.8%
	雑収入	331	331	331	992	992	—	—
	合計	51,524	51,754	54,248	150,709	168,422	17,713	11.8%
原価	適正コスト	22,988	23,508	24,071	75,519	75,519	—	—
	車両使用料収入等に係る人件費、経費	90	90	90	270	270	—	—
	その他の運輸雑収等に係る人件費、経費	2,273	2,333	2,408	7,762	7,762	—	—
	駅共同使用料等に係る減価償却費等	2,013	2,013	2,013	6,040	6,040	—	—
	動力費等	3,857	4,225	4,173	12,627	12,627	—	—
	賃借料	998	998	998	2,993	2,993	—	—
	固定資産除却費	936	1,105	1,157	2,663	2,663	—	—
	諸税	1,841	1,929	1,950	6,290	6,290	—	—
	減価償却費	7,904	8,798	9,489	32,980	32,980	—	—
	大規模災害等による損失	10	10	10	29	29	—	—
	小計	42,910	45,008	46,360	147,172	147,172	—	—
	雑支出	86	86	86	257	257	—	—
	法人税等	2,120	2,193	2,238	6,586	6,586	—	—
	事業報酬	4,735	4,828	4,969	15,175	15,175	—	—
	合計	49,851	52,114	53,653	169,190	169,190	—	—
差引損益		1,673	▲361	595	▲18,481	▲768	17,713	—
収支率		103.4%	99.3%	101.1%	89.1%	99.5%	—	—

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

○収入原価（平年度内訳）（第１回資料の再掲）

（単位：百万円）

科目		令和８年度		令和９年度		令和１０年度	
		現行	申請	現行	申請	現行	申請
収入	旅客運賃収入	45,531	51,448	45,488	51,400	45,282	51,166
	定期外	30,199	34,041	30,178	34,017	29,992	33,807
	定期	15,331	17,407	15,310	17,383	15,290	17,359
	特別急行料金等	1,119	1,119	1,127	1,127	1,123	1,123
	運輸雑収等	3,349	3,349	3,349	3,349	3,349	3,349
	小計	49,998	55,916	49,964	55,876	49,754	55,639
	雑収入	331	331	331	331	331	331
	合計	50,329	56,246	50,295	56,207	50,085	55,969
原価	適正コスト	24,653	24,653	25,235	25,235	25,630	25,630
	車両使用料収入等に係る人件費、経費	90	90	90	90	90	90
	その他の運輸雑収等に係る人件費、経費	2,530	2,530	2,592	2,592	2,639	2,639
	駅共同使用料等に係る減価償却費等	2,013	2,013	2,013	2,013	2,013	2,013
	動力費等	4,189	4,189	4,218	4,218	4,221	4,221
	賃借料	998	998	998	998	998	998
	固定資産除却費	1,170	1,170	814	814	679	679
	諸税	2,128	2,128	2,096	2,096	2,065	2,065
	減価償却費	10,561	10,561	11,656	11,656	10,763	10,763
	大規模災害等による損失	10	10	10	10	10	10
	小計	48,341	48,341	49,723	49,723	49,109	49,109
	雑支出	86	86	86	86	86	86
	法人税等	2,230	2,230	2,197	2,197	2,158	2,158
	事業報酬	5,080	5,080	5,084	5,084	5,012	5,012
	合計	55,737	55,737	57,089	57,089	56,364	56,364
差引損益		▲5,408	510	▲6,794	▲883	▲6,279	▲395
収支率		90.3%	100.9%	88.1%	98.5%	88.9%	99.3%

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

○輸送数量の推計について

推計方法

1. 令和5年度実績を基に沿線人口増減やその他特殊要因を考慮し輸送人員を推計

(1) 定期外

各年度の特特殊要因を考慮した輸送実績(平成 26 年度～平成 30 年度)と沿線市の 15 歳以上人口が高い相関を示すことから、輸送実績と沿線市 15 歳以上人口から求めた最小二乗法(一次式)に、沿線市の将来 15 歳以上人口(国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口(令和 5(2023)年推計)」)を当てはめ、輸送人員理論値を推計。この輸送人員理論値の増減率を、特殊要因考慮後の令和5年度の輸送実績に乗じて、輸送人員を推計。

(単位:千人)

	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
定期外 (特殊要因考慮)	145,382	146,339	146,735	146,799	146,656
沿線市 15 歳以上人口	2,710	2,714	2,721	2,725	2,729

(単位:千人)

	令和 2 年度	令和 7 年度	令和 12 年度
沿線市 将来 15 歳以上人口	2,737	2,740	2,698
最小二乗法による定期外 輸送人員理論値	147,660	147,885	145,116
対 5 年前増減率	—	+0.152%	▲1.872%

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和 5(2023)年推計)」より

	令和 3 年度～令和 7 年度	令和 8 年度～令和 12 年度
単年増減率	+0.030%	▲0.374%

(2) 定期

通勤定期については、各年度の特殊要因を考慮した輸送実績(平成 26 年度～平成 30 年度)と大阪府・京都府の就業者数が高い相関を示すことから、輸送実績と大阪府・京都府就業者数から求めた最小二乗法(一次式)に、大阪府・京都府の将来就業者数を当てはめ、輸送人員理論値を推計。この輸送人員理論値の増減率を、令和5年度の輸送実績に乗じて輸送人員を推計。

(単位:千人)

	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
通勤定期 (特殊要因考慮)	94,156	96,655	98,064	99,812	101,917
大阪府・京都府就業者数計	5,492	5,508	5,600	5,659	5,780

総務省 統計局「労働力調査」より

(単位:千人)

	令和 2 年度	令和 7 年度	令和 12 年度
大阪府・京都府 将来就業者数	5,967	6,048	6,013
最小二乗法(一次式)通勤定期 輸送人員理論値	106,801	108,759	107,913
対 5 年前増減率	—	+1.833%	▲0.778%

独立行政法人労働政策研究・研修機構「2023 年度版 労働力需給の推計」より

	令和 3 年度～令和 7 年度	令和 7 年度～令和 12 年度
単年増減率	+0.367%	▲0.156%

通学定期については、沿線市の 15～24 歳人口の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。

2. 訪日外国人による輸送人員の推計

京阪線輸送数量(訪日外国人)と京都府外国人延べ宿泊者数が高い相関を示すことから、将来の京都府外国人延べ宿泊者数の増減率を令和5年度の訪日外国人による輸送実績(推計値)に乘じ推計。京都府外国人延べ宿泊者数については、政府目標における地方部での訪日外国人延べ宿泊者数とその構成比等から算出。

■政府目標値

	令和 12 年 (目標)
訪日外国人旅行者数	6,000 万人
訪日外国人旅行消費額	15 兆円
地方部での外国人延べ宿泊者数	1 億 3,000 万人泊
地方部での外国人延べ宿泊者数の割合	60%
外国人リピーター数	3,600 万人 (※平成 27 年の約 3 倍)
日本人国内旅行消費額	22 兆円

(出典)平成 28 年 3 月 30 日 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議「明日の日本を支える観光ビジョン」より
令和 6 年 7 月 19 日 第 24 回観光立国推進閣僚会議 より
※地方部:三大都市圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県)以外の地域

■将来推計(政府目標より)

- ①令和 12 年訪日外国人延べ宿泊者数(地方部)から割り戻すことにより訪日外国人延べ宿泊者数(三大都市圏)を算出

$$\text{三大都市圏} \quad 130,000 \div \{ 0.6 \div (1 - 0.6) \} = 86,667(\text{千人})$$

- ②訪日外国人延べ宿泊者数(三大都市圏)の令和 5 年から令和 12 年までの増減率を算出

$$86,667 \div 84,167 = 102.97\% \Rightarrow +2.97\%$$

※令和 5 年における外国人延べ宿泊者数(三大都市圏)(実績) 84,167(千人)

(出典)国土交通省観光庁「宿泊旅行統計調査」より

- ③三大都市圏と京都府の令和 5 年実績の対前年増減率比率「1:1.286」より訪日外国人延べ宿泊者数(京都府)の令和 5 年から令和 12 年までの増減率を算出

$$2.97 \times 1.286 = 3.82\%$$

④京阪線輸送数量推計(訪日外国人)

観光客が多く利用する区間の増加人員を訪日外国人の輸送数量とみなし、令和5年度の実績値を算出し、③の伸び率($3.82\% \div 7 = 0.546\% / \text{年}$)を乗じて算出

(単位:千人)

年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
輸送数量 (訪日外国人)	4,397	4,421	4,445	4,469	4,493	4,518

3. 大阪・関西万博開催による輸送人員の推計(令和7年度)

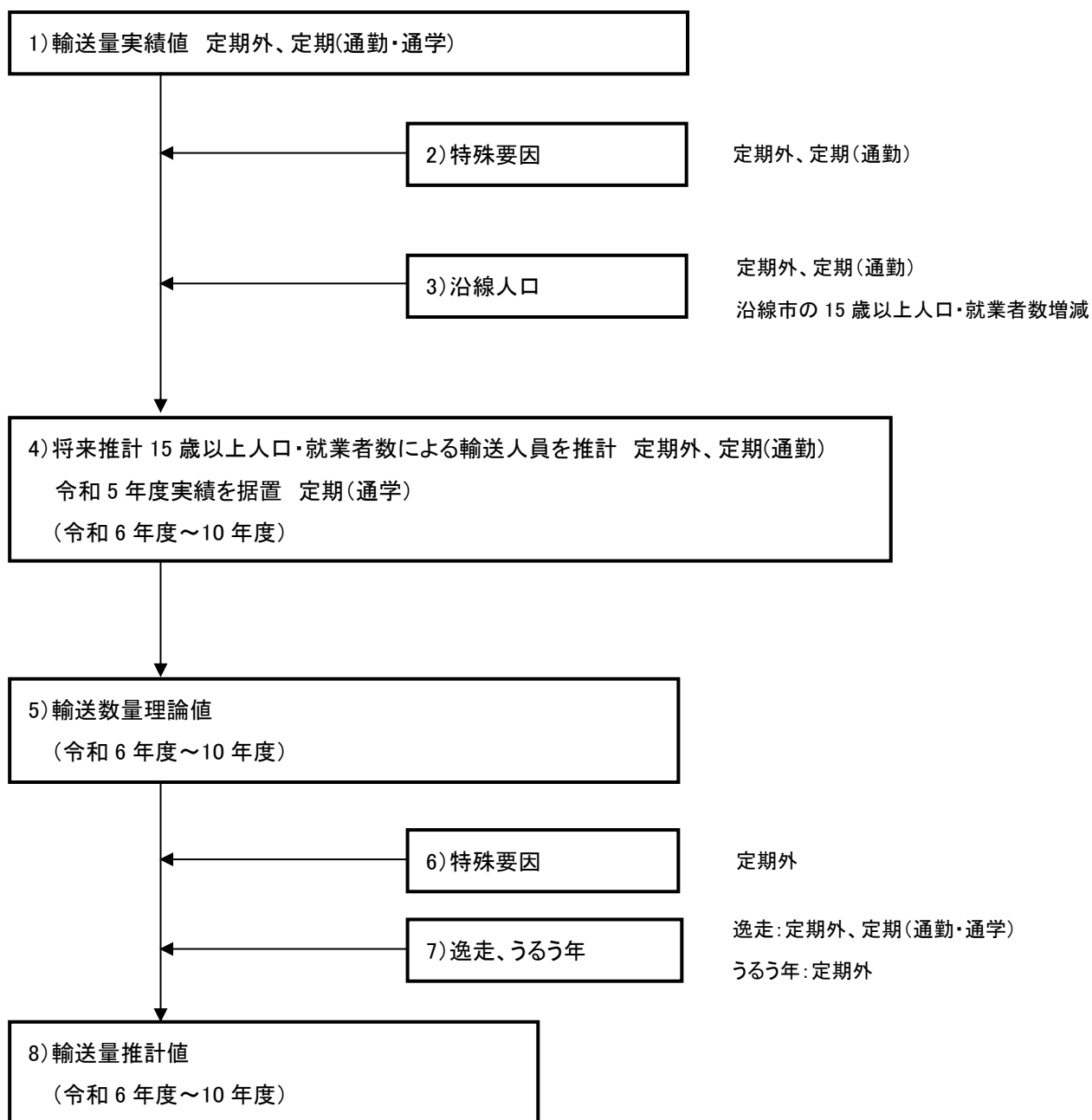
公益社団法人2025年日本国際博覧会協会が策定した「大阪・関西万博 来場者輸送具体方針(アクションプラン)第4版」より、会期中の来場者は2,820万人を想定しており、このうち大阪メトロ中央線を利用して来場する平均分担率を41%とし、そのうち京阪電気鉄道を利用する輸送数量を推定。更に、中之島駅から運行される万博シャトルバス利用による輸送人員増加について、計画されている運行本数および想定乗車率から輸送数量を推計し、これらの合計数量を大阪・関西万博開催による輸送数量として算出。

令和7年度の輸送数量 151 万人

4. 平年度の輸送人員の推計

特殊要因を考慮し、うるう年による影響と定期外、通勤定期、通学定期について逸走を考慮(過去3回の運賃改定時の逸走率平均 $\times$ (今回増収率 $\div$ 前回増収率)を乗じる)して、平年度の輸送人員を算出。

○将来輸送量推計フロー



○特殊要因一覧

特殊要因	概 要
訪日外国人による影響	将来の訪日外国人増加による影響を考慮 定期外
2025 大阪・関西万博による影響	大阪・関西万博(令和7年度)による影響を考慮 定期外
うるう年	うるう年(令和9年度)の輸送数量の1日分を考慮 定期外

○過去6年間の輸送量実績(平成30～令和5年度)

(単位:千人、%)

項目	平成30年度 (実績)	令和元年度 (実績)	令和2年度 (実績)	令和3年度 (実績)	令和4年度 (実績)	令和5年度 (実績)
定期外	149,440	145,194	90,480	97,159	115,075	126,856
定期	通勤	101,917	103,963	91,012	87,512	92,995
	通学	43,047	43,150	26,234	34,048	39,701
	計	144,964	147,113	117,246	121,560	132,696
合計	294,404	292,307	207,726	218,719	243,028	259,552
前年比	-	99.3	71.1	105.3	111.1	106.8
特別車両	1,212	1,392	1,008	1,581	2,314	2,685

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

○輸送量の推計結果(令和6～10年度)

(単位:千人、%)

項目	令和6年度 (推定)	令和7年度 (推定)	令和8年度 (推定)	令和9年度 (推定)	令和10年度 (推定)
定期外	127,430	127,440	124,006	123,919	123,156
定期	通勤	93,336	92,445	91,045	90,903
	通学	39,701	39,520	39,324	39,324
	計	133,037	131,965	130,369	130,227
合計	260,467	259,405	254,375	254,146	253,242
前年比	100.4	99.6	98.1	99.9	99.6
特別車両	2,797	2,840	2,875	2,894	2,886

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

○旅客運賃収入の推計について

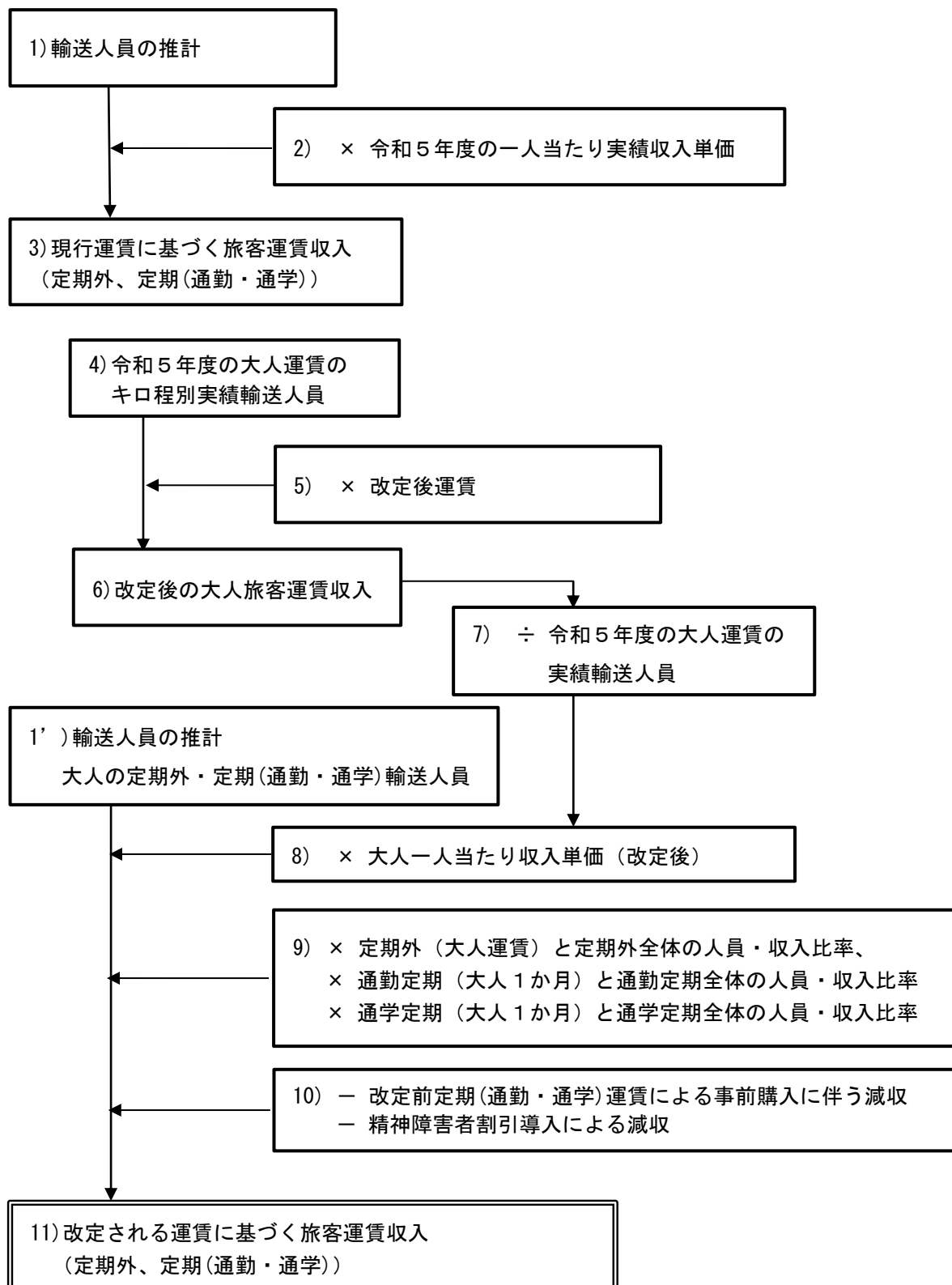
推計方法

1. 令和5年度の実績収入、実績輸送人員より一人当たり実績収入単価を算出。
2. 推計した輸送人員に、「1.」の単価を乗じて改定前運賃に基づく旅客運賃収入を算出。
3. 令和5年度の大人運賃のキロ程別実績輸送人員に、改定後運賃を乗じて得た額の合計により、改定後の大人旅客運賃収入を推計。これを令和5年度の実績輸送人員で除して、改定後の大人一人当たり収入単価を推計。
4. 推計した輸送人員(定期外・定期(通勤・通学))に「3.」の大人一人当たり収入単価を乗じて平年度の旅客運賃収入を推計。(その際、定期外(大人運賃)と定期外全体の人員・収入比率、通勤定期(大人1か月)と通勤定期全体の人員・収入比率、通学定期(大人1か月)と通学定期全体の人員・収入比率等を考慮して推計)
5. 「4.」による旅客運賃収入から、定期(通勤・通学)の改定前事前購入に伴う減収分(令和7年度下半期)および定期外、定期(通勤・通学)の精神障害者割引導入に伴う減収分(※)を控除して旅客運賃収入を算出。

(※)精神障害者割引導入による減収分の推計

沿線市の精神障害者保健福祉手帳と身体障害者手帳・療育手帳の所持比率を令和5年度における障害者割引適用人員に乗じて算出した推計人員に、改定後運賃を乗じ割引を考慮したものを精神障害者割引導入による減収分と推計。

○旅客運賃収入の推計フロー



○旅客運賃収入の推計結果

(単位:百万円)

項目		令和5年度 (実績)	令和6年度 (推定)	令和7年度 (推定)	令和8年度 (推定)	令和9年度 (推定)	令和10年度 (推定)
定期外		31,185	31,326	33,287	34,041	34,017	33,807
定期	通勤	13,685	13,735	14,205	15,331	15,307	15,283
	通学	1,926	1,926	1,972	2,076	2,076	2,076
	計	15,612	15,662	16,177	17,407	17,383	17,359
合計		46,797	46,988	49,464	51,448	51,400	51,166
特別車両料金		1,047	1,086	1,104	1,119	1,127	1,123

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある。

○設備投資実績と計画（第１回資料を加工）

（単位：億円）

項目	令和 ３年度	令和 ４年度	令和 ５年度	令和 ６年度	令和 ７年度	令和 ８年度	令和 ９年度	令和 １０年度
	実績	実績	実績	計画	予定	予定	予定	予定
安全	36	34	60	113	122	118	77	56
サービス改善	5	9	35	37	41	35	30	33
合計	40	44	95	150	162	154	107	89

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある。

（単位：百万円）

項 目		令和 ６年度	令和 ７年度	令和 ８年度	令和 ９年度	令和 １０年度
	投資計画(主な投資内容)	計画	予定	予定	予定	予定
安全	高架化・立体交差化事業 (寝屋川市駅～枚方市駅間)	551	895	851	717	770
	車両の更新・リニューアル工事 (代替車両の新造、更新工事等)	4,945	6,103	4,874	764	622
	防犯対策 (車内防犯カメラ設置加速)	－	68	104	193	161
	防災対策 (耐震補強、洗掘対策工事等)	384	365	393	278	221
	老朽施設・設備の更新 (保線車両、電気設備等の老朽更新等)	1,906	1,863	3,707	2,452	2,103
	その他 (運行管理システム更新等)	3,497	2,899	1,888	3,262	1,736
	小 計	11,283	12,193	11,817	7,665	5,612
サービス 改善	バリアフリー整備 (可動式ホーム柵、 モニター付きインターホン設置等)	1,694	1,256	1,056	1,003	1,652
	駅・車内環境の継続的な整備 (トイレリニューアル、照明LED化等)	352	367	412	445	373
	次世代駅務機器の導入・更新	810	538	1,256	244	91
	その他 (他駅サポートシステム更新等)	871	1,895	809	1,330	1,186
	小 計	3,727	4,055	3,533	3,022	3,302
合計		15,010	16,248	15,350	10,687	8,914

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

○適正コストについて

適正コストの算定方法

- 1 令和5年度の実績より算出した費目ごとの基準単価の式に、説明変数の推計値（令和6～10年度）を代入して基準単価を算定し、さらに施設量の推計値を乗じて、各年度の基準コストを算出。
- 2 費目ごとに実績コストと基準コストを比較し、「基準＜実績」の場合は基準コストを、「基準＞実績」の場合は（基準＋実績）÷2を適正コストとする。
なお京阪電気鉄道においては、電路費と車両費が「基準＞実績」となることから、（基準＋実績）÷2を適正コストとし、線路費、列車運転費、駅務費が「基準＜実績」となることから、基準コストを適正コストとしている。
- 3 「2」の適正コストに以下のベースアップ率及び物価上昇率を加味する。
 - ・ベースアップ率：令和6年度は京阪電気鉄道の実績値である2.3%、令和7年度以降は、賃金構造基本統計調査の令和元年度～令和5年度の上昇率の5年平均（近畿地方）である2.1%
 - ・物価上昇率：令和6年度は令和6年4月～7月の消費者物価指数（生鮮食品及びエネルギーを除く）の平均（近畿地方）である2.1%、令和7年度は過去2年の平均3.1%、令和8年度は過去3年の平均2.8%、令和9年度は過去4年の平均1.9%、令和10年度は過去5年の平均1.6%
- 4 今回、平成9年1月1日以降の最初の運賃改定となるため、激変緩和措置を実施。実績コストと適正コストの差額が運賃収入の4%相当を超えるため、当該超えた額を適正コストに加算する。

基準コストの算定に係る説明変数と施設量の推計について

$$\text{基準単価 } y = ax_1 + bx_2 + (cx_3) + d$$

費目	a	b	c	d	説明変数		
					X 1	X 2	X 3
線路費	127.665	48.674		-6,142.032	トンネル・橋梁比率	車両密度	
電路費	35.674	4.046	27.518	-585.928	トンネル比率	電車密度	電車線割合
車両費	31.464	3.713		-241.661	1両当たり走行キロ	車両密度	
列車運転費	0.451	701.890		-40,704.191	ピーク時最大断面輸送力	列車密度	
駅務費	19.324			36,317.994	1駅当たり乗車人員		

$$\text{基準コスト} = \text{基準単価}(y) \times \text{施設量}$$

費目	施設量
線路費	線路延長キロ
電路費	電線延長キロ
車両費	車両数
列車運転費	営業キロ
駅務費	駅数

○説明変数について令和6年度～令和10年度までの推計の考え方

説明変数	傾向値 (令和5年度 比較)	推計の考え方
車両密度 (車両走行キロ／線路 延長キロ)	微減	・車両走行キロは、令和9年度のうるう年を考慮。令和6年度以降、令和7年3月(予定)のダイヤ変更等により微減。 ・線路延長キロは、変化なし。
トンネル・橋梁比率 (トンネル延長キロ ＋橋梁延長キロ)／線 路延長キロ)	変化 なし	・トンネル延長キロは、変化なし。 ・橋梁延長キロは、変化なし。 ・線路延長キロは、変化なし(前述)。
トンネル比率 (トンネル延長キロ／ 線路延長キロ)	変化 なし	・トンネル延長キロは、変化なし(前述)。 ・線路延長キロは、変化なし(前述)。
電車密度 (電車走行キロ／電車 線延長キロ)	微減	・電車走行キロは、令和9年度のうるう年を考慮。令和6年度以降、令和7年3月(予定)のダイヤ変更等により微減。 ・電車線延長キロは、変化なし。
電車線割合 (電車線延長キロ／電 線延長キロ)	変化 なし	・電車線延長キロは、変化なし(前述)。 ・電線延長キロは、変化なし。
1車両あたり走行キロ (車両走行キロ／車両 数)	微増	・車両走行キロは微減(前述)。 ・車両数は、令和6年度以降の新造及び廃車により微減。
ピーク時最大断面輸送力 (1時間あたり最大断 面輸送力)	微減	・1時間あたり最大断面輸送力は、令和7年3月(予定)のダイヤ変更により輸送需要に見合う車両数にて運行することから減少。
列車密度 (列車走行キロ／営業 延べ日キロ)	微増	・令和9年度のうるう年を考慮。令和6年度以降、令和7年3月(予定)のダイヤ変更等により微増。 ・営業延べ日キロは、令和9年度のうるう年の影響以外変化なし。
1駅当たり乗車人員 (輸送人員／駅数)	微減	・輸送人員は、令和9年度のうるう年を考慮。令和7年度以降、輸送需要推計が減少傾向となることから減少。 ・駅数は、変化なし。

○施設量について令和６年度～令和１０年度までの推計の考え方

施設量	推計の考え方
線路延長キロ	・ 線路延長キロは、変化なし。
電線延長キロ	・ 電路延長キロは変化なし。
車両数	・ 車両数は、令和６年度以降の新造及び廃車により減少。
営業キロ	・ 営業キロは、変化なし。
駅数	・ 駅数は、変化なし。

○適正コスト算定結果

(単位：百万円)

年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和１０年度
適正 コスト	２３，５０８	２４，０７１	２４，６５３	２５，２３５	２５，６３０

○京阪電気鉄道の経営改善努力について

京阪電気鉄道の輸送人員は、平成３年度の４．２億人をピークに令和５年度は２．６億人にまで減少、運賃収入は平成８年度の６４８億円をピークに４６９億円まで減少した。その減少率は、輸送人員ではピーク時から約４割、運賃収入では約３割もの減少となっている。

このような状況においても、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してきた。

①経営の合理化

ワンマン運転の拡大	前回の運賃改定以降、営業キロの約４割に当たる線区で新たにワンマン運転を実施。			
	線名	区間	営業キロ	開始時期
	京津線	御陵～びわ湖浜大津	7.5 キロ	平成 14 年
	石山坂本線	石山寺～坂本比叡山口	14.1 キロ	平成 15 年
	交野線	枚方市～私市	6.9 キロ	平成 19 年
	宇治線	中書島～宇治	7.6 キロ	平成 25 年
	合計		36.1 キロ	
駅業務の効率化	現在全 87 駅のうち約 ４ 割にあたる 36 駅にて終日無配置となっているが、無配置駅でも遠隔地から係員対応が可能となる「他駅サポートシステム」を京阪線にて平成 22 年から順次導入し、平成 27 年に京阪線全駅に導入済みである。また、介助を必要とするお客さまへの対応として、サポートセンターにて申し込みを受けた後、ご利用駅の管轄駅から駅係員を向かわせることとしているほか、定期的にご利用になるお客さまには、予め駅係員を派遣する体制を構築しており、駅のサービスレベルを落とすことなく、お客さまにご利用いただけるよう努めている。			

コロナ禍での取り組み	新型コロナウイルス感染拡大の影響を大きく受けた令和2年度から令和4年度は、鉄軌道事業存続のための緊急的なコスト削減対応として、運転保安に係る設備投資、修繕工事を除く経費を最大限抑制したほか、賞与削減といった人件費抑制も実施。また、新たな生活様式の定着により、コロナ禍前の旅客数に回復することが見込めない状況を踏まえた構造改革にいち早く着手し、輸送需要に見合ったダイヤや車両運用、駅務機器の設置台数削減、各鉄道施設・設備のメンテナンスコスト削減も実施した。
------------	---

各種取り組みの効果により、平成7年度に2,785人であった鉄軌道事業従業員数は、令和5年度に1,745人(※)となり、▲1,040人(▲37%)減少。また、鉄軌道事業営業費用は▲91億円(▲17%)減少。

※駅運營業務等を委託している子会社である(株)京阪ステーションマネジメントの従業員数を含む

②需要の喚起

中之島線の整備	平成20年度には、中之島一天満橋間において中之島線を開業。交通空白地域の利便性向上を図り、新線開業に合わせて新造車両も導入し、快適な輸送環境の整備を実施した。
プレミアムカーサービス導入・拡大	平成29年度より、座席指定の特別車両サービス「プレミアムカー」の運行を開始し、着席需要に応えたサービスを導入した。「着席保証」と「上質な移動空間」が最大の特長で、コロナ影響を最も受けた令和2年度を除き、ご利用者数は増加。令和2年度にはプレミアムカーを6両新造し、現在16両にてサービスを提供している。
住みやすい沿線環境の造成	グループ会社と連携のもと、駅付近や沿線を中心に、保育園や病院、駅ナカ・高架下の商業施設を展開するほか、「沿線再耕」を掲げ沿線の再開発によるブラッシュアップ、沿線にお住まいの方の生活を支える施設の運営などを通して、定住人口の増加と安定的な鉄道需要の創出に努めている。

③今後の取り組み

今後は、輸送需要に応じたダイヤ変更、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、

- ・ 他駅サポートシステムの一元化による更なる業務効率化
- ・ 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

等による効率化のほか、

- ・ プレミアムカーサービス拡大（6両増備）
- ・ 沿線自治体・観光施設等との積極的な連携

グループ会社との連携のもと取り組みを実施

（例）「水都大阪コンソーシアム」と連携した「大阪・光の饗宴」などの
イルミネーション

企画乗車券購入者の沿線寺社仏閣優待

- ・ QR乗車券を活用したお客さまの需要に即した柔軟な企画券造成
等による需要喚起を図っていく。

2. 各委員からのご質問に対する回答について

京阪電鉄が経営環境が厳しく運賃改定が必要な理由

1. 直近の決算状況

(1) 京阪グループ

京阪グループの連結決算は、2023年度の営業利益は339億円、2024年度予想の営業利益は392億円と、対前年で52億円の増加かつ、2期連続で最高益を更新しています。コロナ禍前に計上した最高益は2018年度の337億円であり、対2018年度においても54億円増益となっています。この増益は主に不動産業とレジャー・サービス業によるもので、不動産業の営業利益は2018年度の174億円から2024年度予想は221億円と47億円の増益、レジャー・サービス業は2018年度の18億円から44億円と、26億円の増益を見込んでいます。

京阪電鉄を含む運輸業については、2018年度の営業利益112億円から、2024年度予想では107億円と、5億円減少しています。

(2) 京阪電鉄

京阪電鉄の損益計算書ベースの営業損益は、2018年度は94億円でありましたが、2023年度実績は64億円、2024年度計画では75億円と、コロナ禍前を大きく下回っております。

なお、コロナ禍を踏まえた新たな生活様式の定着等により、2018年度には515億円あった旅客運輸収入は2023年度実績では468億円まで落ち込んでおり、旅客運輸収入が47億円減収となるなか、設備投資・修繕工事の抑制や構造改革による業務効率化等により、必要最低限の利益を確保している状況です。

また、改定ベース収支率の2023年度実績は103.4%と100%を超えておりますが、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です。

2. これまでの京阪電鉄の経営状況

(1) コロナ禍以前

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下げ止まらない状況を受け、早くから効率経営を常に意識し、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ました。

設備投資額は、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の設備投資としてきましたが、2014年度ごろの雇用情勢の回復等に伴う旅客運輸収入の下げ止まり基調を受け、将来に備えた安全かつ安定輸送の維持向上の必要性から、多情報連続式自動列車停止装置（新型ATS）の導入をはじめ、それまでの設備投資水準から増額することとし、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しました。

(2) コロナ禍

コロナ禍により2020年度に京阪電鉄始まって以来の大幅な営業赤字を計上したことを

受け、2021 年度～2022 年度については、将来の鉄軌道事業存続のため一時的なものを含む大幅なコストカットを実施し、運転保安に関わる設備投資・修繕工事以外の修繕工事、設備投資を大幅に抑制しました。修繕費は 2020 年度～2022 年度の年平均額は 31 億円で、それ以前の過去 5 年（2015 年度～2019 年度）年平均 43 億円から大幅に削減、設備投資額も年平均 42 億円と大きく抑制しました。この結果、何とか営業黒字を確保したものです。

3. 運賃改定が必要であること

（１）設備投資の増加に伴う減価償却費の増加

これまでの状況から、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おり、これに対応すべく、コロナ影響が収束した 2023 年度から順次その更新に着手しています。

① 車両

車両は、約 50～60 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、利便性向上と一定水準の安全性を保持させてきましたが、この結果、省エネルギー型（VVVF）未対応車が半数以上を占めています。2024 年 3 月末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、安全・安定輸送に加え環境負荷の小さい車両への更新が必要不可欠な状況となっていることから、2024 年度から 2026 年度にかけて、新型車両計 67 両を導入します。（113 億円）。

② 変電所

橋本変電所の主変圧器等主要機器は、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 年を超えており、また、各種関連部品等も生産中止となっているため、2026 年度末に更新します。（16 億円）

③ 保線機械類（レール削正車）

供用開始より 25 年経過しメーカー推奨年数約 20 年を超えており、また、主要部品（制御装置等）の生産が終了しているため、2026 年度に更新します。（15 億円）

④ その他

新型自動定期発行機の導入や脱磁気化も見据えた各種駅務機器の更新等（16 億円）、可動式ホーム柵やモニター付きインターホンの新設、エレベーターの更新などバリアフリー設備の整備（37 億円）のほか、防犯対策の強化や激甚化する災害への対策や通常の維持更新投資等を実施します。（2024 年度～2028 年度設備投資年平均 132 億円）

これら設備投資の拡大に伴う減価償却費の増加は 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 億円に比べ年 31 億円増加します。

（２）人件費・経費の増加

① 動力費

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 割も上昇しており、現在も同様の水準で高止まりしている状況です。なお、京阪電鉄は電力会社と特別高圧にて契約しており、政府による電気代補助の適用対象外です。

② 人件費

2000 年代以降人員削減や賃金水準見直しを断続的に行い、人件費を低減させてきました。また、特にコロナ禍には鉄軌道事業存続のための緊急的なコスト削減対応として、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しました。この結果もあり、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 割でありましたが、2024 年時点では約 3 割に上昇しています。

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となっています。

現在、2023 年は 300 円/月、2024 年は 7,000 円/月のベースアップ、2023 年は 7,000 円/月、2024 年は 10,000 円/月の初任給の改善を実施したほか、ステーションヒル枚方への本社移転、各現場詰所等を含めた全社的な職場環境改善、借上社宅制度の導入などに取り組んでおり、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となっています。

③ 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 割以上上昇しています。

(3) 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す。

これまでも各種経営合理化に取り組んできており、引き続き経営合理化には努めるものの、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、運賃の改定申請に及んだものです。

収入・原価の増減内容

(単位：億円)

	実績年度 (令和 5 年度)	平年度 (平均) (令和 8 ～ 1 0 年度)	増減額	
収入				
運賃	468	513	45	
			運賃改定	59
			バリアフリー料金減	-14
その他	47	48	1	
合計	515	561	46	
原価				増加額の内訳比率
人件費・経費	293	317	24	37%
動力費等	39	42	3	5%
諸税	18	21	3	5%
減価償却費	79	110	31	48%
雑支出等	1	1	0	0%
法人税等	21	22	1	2%
事業報酬	47	51	4	6%
合計	499	564	65	100%
差引	17	-3	-20	

原価の増加 6 5 + バリアフリー料金の減 1 4 = 7 9

運賃の増加 5 9 + 実績差引利益 1 7 = 7 6

不足 7 9 - 7 6 = 3

京阪電鉄における所有車両の車齢について

○京阪線車齢（令和 6 年 3 月末時点、全 607 両）

5 年未満	10 年未満	15 年未満	20 年未満	25 年未満	30 年未満
42 両	53 両	24 両	60 両	12 両	73 両
35 年未満	40 年未満	45 年未満	50 年未満	50 年以上	
109 両	24 両	105 両	42 両	63 両	

○大津線車齢（令和 6 年 3 月末時点、全 62 両）

25 年未満	30 年未満	35 年未満	40 年未満
—	32 両	10 両	20 両

京阪電鉄との競合関係、主要駅間の数値

※ 乗車時間：平日8時台の最速のケース

※ 本数：平日8時台優等列車（京阪:特急・快急 JR西:新快速・快速 阪急:特急・準特急）

①京都→大阪間

	京阪	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)	580円	410円

	京阪	JR西日本
駅間	七条→京橋	京都→京橋
乗車時間	40分	40分
本数	6本	5本
普通運賃	480円(申請)	840円

	京阪	阪急
駅間	祇園四条→北浜	京都河原町→天神橋筋六丁目
乗車時間	49分	46分
本数	6本	6本
普通運賃	490円(申請)	410円

②守口市→大阪市間

	京阪	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)	290円

③宇治方面

	京阪	JR西日本
駅間	宇治→東福寺	宇治→東福寺
乗車時間	34分	14分
本数	5本	6本
普通運賃	360円(申請)	240円

※JR西日本の運賃は鉄道駅バリアフリー料金反映後かつ令和7年4月1日より適用予定の電車特定区間の運賃を記載

※阪急、大阪メトロの運賃は、鉄道駅バリアフリー料金反映後の運賃を記載

沿線の不動産事業の展開における、鉄道事業との関係・効果

沿線の不動産事業開発による定住人口・交流人口増加により、鉄道事業のご利用増加につながる事が理想的なビジネスモデルである。過去、特に高度成長期近辺までは、京阪電気鉄道も駅前や駅周辺の大規模な素地に商業施設や宅地を開発することで、不動産販売収入の増加と商業施設の売上増加、また、鉄道ご利用者の増加を図ってきた。

一方、そのように大規模開発が実施できる土地が無くなっていることや少子高齢化の進展により、特に不動産販売業は沿線郊外の宅地開発から沿線内外での駅周辺のマンション販売や、商業施設は既存施設のリニューアル等が中心となっており、過去に比べて不動産事業展開による鉄道事業への波及効果は小さくなる傾向にある。

●直近具体例（くずはモール事例）

2014年3月にくずはモールの増床リニューアルオープンがあった。開業効果の落ち着いた時期をみると最寄り駅となる樟葉駅の定期外乗降人員は1日平均で3,600人程度の増加が見られたとみている。

インバウンドの誘致に向けた取り組みについて

① 取り組み

訪日者数の多い韓国、台湾、中国を中心に、現地にて京阪電鉄が企画乗車券等の 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している。その他、大阪市内の訪日外国人宿泊者数が多いホテルを中心に当社のパンフレットを設置するなどといった地道な活動を継続的に実施している。

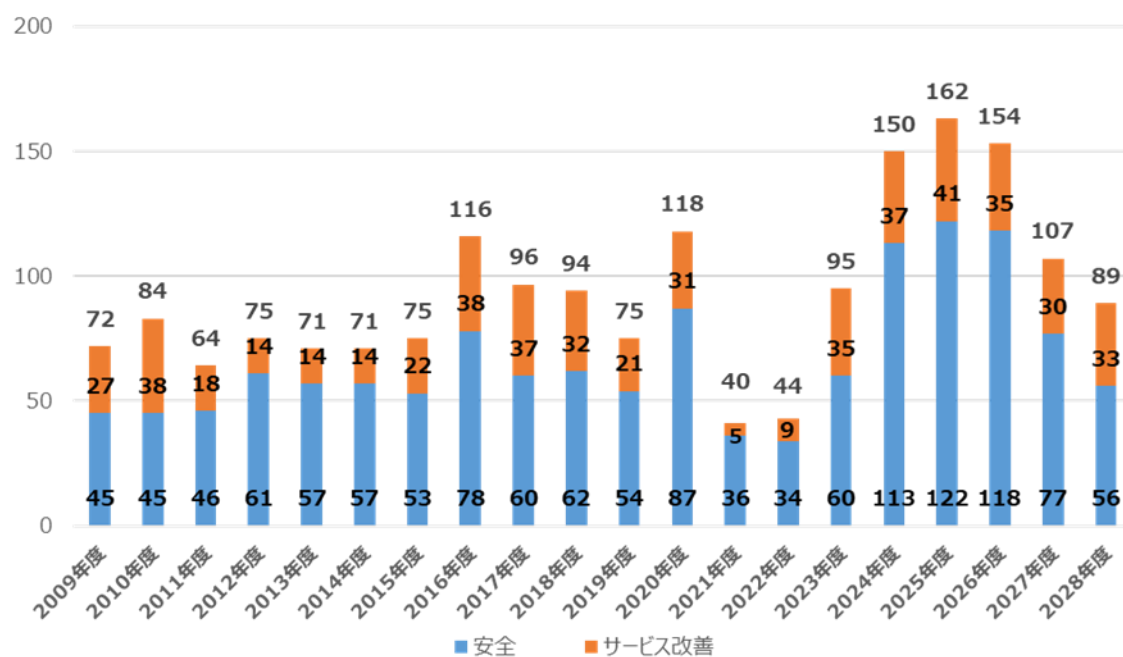
②利用者数（発売枚数）・収入※2023 年度実績・企画乗車券のみ

企画乗車券種類	発売枚数（枚）	収入（税込・千円）
京都・大阪 SIGHTSEEING PASS	140,569	127,577
京都 SIGHTSEEING PASS	18,192	11,501
大津 SIGHTSEEING PASS	409	237
KANSAI THRU PASS（※）	364,946	70,905

（※）スルッと KANSAI 発売・京阪電鉄割賦収入

設備投資の推移・計画

(単位：億円)



企画切符（プレスリリース 4-(1)主な企画商品・おトクなチケット）の収入全体に占める割合について
--

○令和 5 年度運賃収入

（単位：千円）

収入計	4 6 , 7 9 7 , 1 1 3	
定期外	3 1 , 1 8 5 , 3 3 6	
（うち企画きっぷ）	3 8 4 , 1 1 0	収入全体の 0 . 8 %
定期	1 5 , 6 1 1 , 7 7 7	

京阪電鉄における交通系 IC カードの利用について

1. 京阪電鉄において販売・使用可能な IC カード

ICOCA（プリペイド（前払い）方式として利用可）

ICOCA 定期券

2. 京阪電鉄線内において使用が可能な IC カード

① ・スルッと KANSAI で発行する PiTaPa

京阪電鉄線はポストペイエリアのため、ポストペイ（後払い）方式により支払

・ 阪急等が発売する京阪電鉄線を含む PiTaPa 連絡定期券

② その他 IC カード

京阪電鉄線内において、交通系 IC カード（いわゆる IC カード）はプリペイド（前払い）方式として利用可

第1回資料（P16）の防災対策の工事内容について

○対象箇所及び事業費

【工事概要】

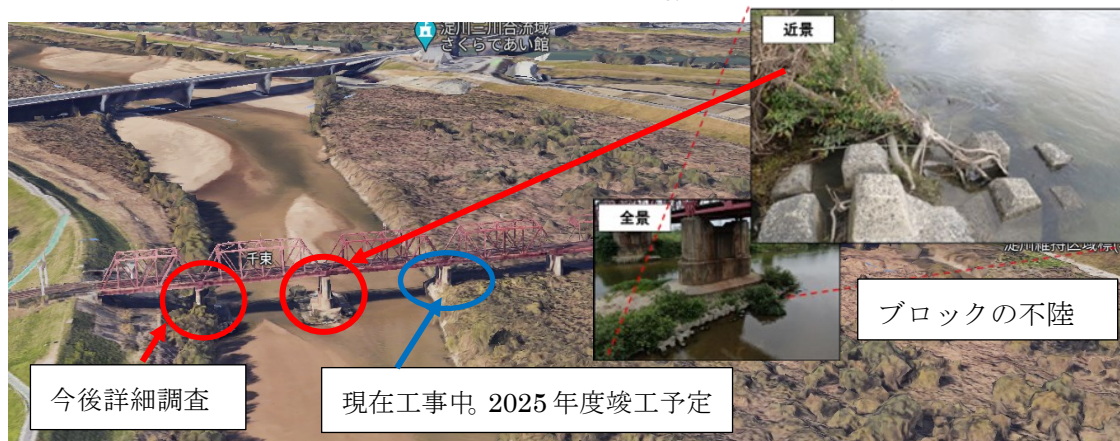
○耐震補強（3億円）

2023年4月に改正された耐震通達に基づく補強工事。2022年3月発生の福島県沖地震により耐震基準が強化され、耐震補強の対象が拡大したもの。

なお、2023年4月改正の耐震省令に基づく高架橋柱の耐震補強については、令和7年度末で完了する予定。

○洗掘対策（1.4億円）

洗掘対策が必要な木津川橋梁の2橋脚について、護床ブロックの更新等を予定。



○橋梁改良（1.3億円）

老朽化した支承（橋の上部構造（主桁・主構）と下部構造（橋台や橋脚）の間に設置する部材）を交換することで運転保安度を向上するとともに、上部工への負担を軽減する支承を選定することで長寿命化を図る。

○法面防護（1.5億円）

法面の強化と排水機能の向上を図り、近年の局地的豪雨による法面崩壊を防止する。

○その他（1.7億円）

大津線の収支について

(単位：億円)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
営業収益	22	15	17	19	20
営業利益	▲12	▲15	▲12	▲11	▲11

大津線に関しては、輸送人員は京阪線の7%程度（16 百万人）であり、かつ通学定期の比率が（大津線 20%、京阪線 15%）と、通学定期の比率が高くなっている。

路線特性としても都市鉄道よりは地方鉄道路線に近い形態ながら、運賃水準のほか大手事業者並みの各種鉄道施設・設備にて運営していることのほか、市街地を走るため、踏切等の安全設備が比較的多くなっていることもあり、上記記載の通り大幅な赤字が慢性的に続いている状況である。

京阪線の初乗り 170 円 (バリアフリー料金込み) から 180 円に対し大津線の初乗りが 170 円から 200 円としている理由について

- 大津線の普通旅客運賃の改定の考え方として、京阪線同様、現行の運賃に 1.15 を乗じ、10 円未満を切り上げた運賃としている。大津線の初乗り運賃に関しては 1～5 km と京阪線の 1～3km よりも距離が長いこと、また、大津線収支も厳しい状況であることを踏まえ、改定の考え方どおりの運賃とした。

鉄軌道事業減価償却費の推移

(単位：百万円)

