

軌道業の旅客運賃上限変更認可申請について

2023年 1月 27日

京福電気鉄道株式会社

平素より、弊社嵐山線（通称：嵐電）の運行に関し、ご理解賜り誠にありがとうございます。
京福電気鉄道株式会社（本社：京都市中京区・代表取締役社長：大塚憲郎）では、本日1月27日（金）、近畿運輸局長宛に軌道業の旅客運賃の上限変更認可申請を行いました。

申請の理由及び内容は以下の通りです。

ご利用のお客様にはご負担をおかけすることとなりますが、何卒ご理解の程お願い申し上げます。

1. 申請の内容

(1) 申請理由

この度申請いたします嵐山線は、1910年の開業以来、地域の皆様の日常の移動手段としての使命を果たしつつ、京都市内有数の観光地、嵐山をはじめとする沿線の社寺への観光ルートのひとつとしてご利用頂いております。

弊社嵐山線では2002年7月に普通運賃を均一化し、2017年4月に定期運賃を均一化。近年では西院駅における阪急京都線との結節改良や各駅のバリアフリー化による旅客サービスの向上、また老朽化した車両機器や台車の更新、まくら木や電柱のコンクリート化等による保守作業の合理化、さらには北野線での行違い設備の改良による運転保安度の向上、列車遅延時における運休本数の削減等を図る諸施設・設備の更新を進めてまいりました。他方、増収施策はもとより、諸経費の削減を図り赤字事業から脱却する努力を続けてまいりました。

しかしながら嵐山線におきましては、営業距離が短く、沿線のほとんどが既成市街地であり、今後住宅開発される余地も少なく、沿線人口も高齢化が進む状態にあります。また、複数の他の交通機関とも競合関係にあり、今後も収益のベースとなる定期的な利用者は年々減少傾向が続くことが予想されます。一方で近年は原材料の高騰による工事費の増加、燃料高騰による電気料金の上昇、最低賃金の上昇や雇用確保維持のために必要な賃金水準維持のため総体的な人件費増加等により、今後の収支見通しにおいて現行運賃では収支改善を図ることが困難な状況です。更には運賃が均一制であることから2019年10月実施の消費税率の8%から10%への引き上げ時において旅客運賃への税転嫁ができず、現状は自助努力において税負担を行っている状態です。

こうした状況下ではあるものの、2017年春には西院駅において阪急京都線との結節改善が完了、以後2021年には北野線全駅のバリアフリー化（スロープ等の整備）が完了。引き続き現在は嵐山本線各駅のバリアフリー化実現に向けた整備を進めております。今後もバリアフリー化や旅客サービス設備の改善、運転保安度向上、並びに輸送障害の発生頻度減少のための機器更新等の投資を継続的に実施していかなければなりません。特に、今後3ヶ年における設備投資計画においては、回生ブレーキと回生電力貯蔵装置の導入による環境への対応、車齢50年を超える車両の更新、今後も加速する高齢化に対応するための駅のバリアフリー化について集中的に進めることとしております。

(2) 申請の概要

A. 運賃

運賃区分	申請
普通運賃（大人）	250円
普通運賃（小児）	120円
通勤定期（1ヶ月・大人）	8,500円 （均一制）
通学定期（1ヶ月・大人）	4,000円 （改定なし）

B. 定期運賃割引率

通 勤 43.3%（現行43.2%）

通 学 73.3%（現行69.7%）

(3) 実施予定日

2023年 4月 1日

(4) 改定率

運賃区分	増減率
普通運賃（大人）	13.640%
普通運賃（小児）	9.086%
通勤定期（1ヶ月・大人）	13.333%
通学定期（1ヶ月・大人）	0.000%
合 計	13.362%

(5) 申請・現行運賃比較表

①普通旅客運賃

	現行	申請
大人（均一制）	220円	250円
小児（均一制）	110円	120円

②通勤定期旅客運賃（大人1ヶ月）

	現行	申請
均一制	7,500円	8,500円

③通学定期旅客運賃（大人1ヶ月）

	現行	申請
均一制	4,000円	（改定なし）

2. 軌道部門収支実績及び推定

（単位：百万円）

	2019年度 実績	2021年度 実績	2023～2025年度予想 (3か年合計)	
			現行	申請
収入	1,425	1,023	4,413	4,948
支出	1,524	1,337	4,969	4,961
差引	▲99	▲314	▲557	▲13
配当 所要額	45	43	127	127
再差引 損益	▲143	▲357	▲684	▲140
収支率	90.9%	74.1%	86.6%	97.2%

3. 運賃収入内訳

（単位：百万円）

	2019年度 実績	2021年度 実績	2023～2025年度予想 (3か年合計)	
			現行	申請
定期外	1,049	650	3,220	3,656
定期	271	237	901	1,000
合計	1,320	887	4,121	4,656

4. 輸送人員の推移及び今後の需要見通し

(単位：千人、%)

	2017 年度 実績	2018 年度 実績	2019 年度 実績	2021 年度 実績	2023 年度 (推定)	2024 年度 (推定)	2025 年度 (推定)
定期外	5,592	5,578	5,494	3,494	5,540	5,586	5,633
定期	2,536	2,722	2,873	2,556	3,060	3,262	3,483
合計	8,128	8,300	8,367	6,051	8,600	8,849	9,116
前年比	+3.6%	+2.1%	+0.8%	-27.7%	+2.8%	+2.9%	+3.0%

5. 設備投資実績・計画

(1) 設備投資計画と実績

(単位：千円)

	2018年度 実績	2019年度 実績	2020年度 実績	2021年度 実績	2022年度 計画	2023年度 計画	2024年度 計画	2025年度 計画
保安度向上	89,520	0	3,550	63,730	46,000	0	0	0
老朽化対策	221,121	182,675	284,179	242,849	242,000	395,000	275,000	275,000
バリアフリー	49,781	330,398	150,129	110,467	181,000	65,000	102,000	0
サービス改善・環境対策	35,755	53,250	7,165	3,288	58,200	173,000	315,000	170,000
防災・感染症対策	5,300	0	8,458	0	0	0	0	0
その他	4,773	0	59,079	31,266	2,000	0	0	0
合計	406,250	566,323	512,560	451,600	529,200	633,000	692,000	445,000

(2) 主要プロジェクトの内容

① 既設停留場のバリアフリー化《実施中事業》

【概要】バリアフリー化未整備の停留場のスロープ整備、嵩上げ等による段差解消の実現

2017年度：常盤、2018年度：北野白梅町・等持院・龍安寺、

2019年度：御室仁和寺・宇多野・龍安寺・北野白梅町、2020年度：帷子ノ辻、

2021年度：車折神社、2022年度：蚕ノ社・有栖川・鹿王院、

2023年度：嵐電嵯峨、

2024年度以降：西大路三条・山ノ内・太秦広隆寺

【目的・効果】ホーム出入口のスロープ整備と嵩上げによる乗降口との段差解消、警告ブロックを設置し、高齢者や身体の不自由な方にも利用し易い駅施設へと改良します。

【投資額】167百万円

② 回生ブレーキ化改造・回生電力貯蔵装置新設《実施中事業》

【概要】2001形（計2両）を改造し回生ブレーキを設置。

回生電力を有効活用するための回生電力貯蔵装置を新設。

【目的・効果】既存のVVVF車両2両に回生ブレーキ化改造を実施。制動時に発電した回生電力を活用し、消費電力量の削減、CO₂排出量の削減に繋げるものです。
加えて回生電力貯蔵装置を新設する事で、発電した電気を100%活用できる仕組みを整備します。

【投資額】170百万円

③ 車両の更新《新規事業》

【概要】車体製造から50年、電動機等は製造から90年以上が経過する車両7両を更新。

【目的・効果】老朽化が著しい車両について、部品調達等も可能となり故障頻度の低減に繋がる車両更新を実施。VVVF、回生ブレーキを導入することで環境負荷を低減。車内設備のバリアフリー化も行い、快適性の向上も図ります。

【投資額】1,680百万円

6. これまでの経営合理化の状況及び今後の取組

各部門とも運輸安全マネジメントに基づき定めた安全基本方針の下、安全確保を最優先課題として取り組む一方、鉄道部門における技術部門においては、可能な業務については外注化による職員の削減を行うとともに、土木部門・電気部門を統合し省力化及び、技術継承の効率化を図っております。運輸部門においては、駅係員の嘱託、アルバイト化、2両運行時の後部乗務員についてもアルバイト化を行い、いずれも安全を確保しつつ必要最小限の人員配置で、可能な限り効率的な運用を行っております。

また、本社管理部門につきましても定年を迎えた職員の嘱託化、臨時雇用での事務スタッフ採用などローコスト運用を継続して行っている状況です。

今後も安全安心を最優先に、更に効率的な運営を行ってまいります。

7. 利用者サービスの向上策

(1) 阪急電鉄京都線、JR嵯峨野線、京都市バスとの乗り継ぎ改善

2015年4月1日に北野線帷子ノ辻～常盤間のJR嵯峨野線太秦駅から徒歩約3分の地点に「撮影所前」停留場を新設し、当社線内とJR各線間の新たな乗り継ぎ経路を設けました。

2017年3月に阪急電鉄京都線西院駅との乗り継ぎ利便性向上のため新ホーム、新改札口を両社で協働し新設。当社線と阪急電鉄京都線との乗り継ぎ利便性が向上しました。

2019年3月には北野白梅町駅のバリアフリー化と合わせて駅にバスが寄り付けるよう整備し、嵐山エリアと金閣寺方面間の利便性向上を図りました。

(2) 既設停留場・車両のバリアフリー化

2017年度以降の中長期的な投資計画の中で、バリアフリー化未対応の原則全ての停留場について、高齢者をはじめ多くの利用者の皆さまにとって利便性が向上するようバリアフリー化を進めています。2021年度には北野線全駅と嵐山本線車折神社駅のバリアフリー化を完了。引き続き嵐山本線では2022年度に有栖川、鹿王院、蚕ノ社駅が完了予定であり、2023年度以降、嵐電嵯峨、太秦広隆寺駅の嵐山行きホームを、その後西大路三条と山ノ内駅のバリアフリー化を進める予定です。

また2016年度において車いすスペースや扉幅が不十分な500形車両2両について、扉位置の改修や座席配置の見直しを行う改修工事を実施しています。バリアフリー化が未対応の101形及び301形の計7車両については、2023年度以降順次車両更新を行い、車いすスペースの新設や扉幅の拡大等にご利用いただきやすい環境整備に取り組みます。

(3) ICカード乗車券の全国相互利用対応

2014年3月23日より全国の交通系ICカードの相互利用に対応。全国から京都へお越しのお客様に、普段ご利用のICカードがそのままご利用頂けるサービスを提供しています。

今後も共通ICカードに留まらない新たなキャッシュレス決済方式の導入について、接続する各交通機関の状況に遅滞なく対応を進めてまいります。

(4) 多言語による運行情報等の提供

2017年度以降、各停留場において多言語で電車の運行状況表示や接近放送に対応した端末を設置し、利便性の向上を図っています。

(5) 新型車両の導入

2023年度以降製造から約50年が経過する101形・301形車両の更新を進めてまいります。回生ブレーキの導入や、VVVF化、シートのバケット化や吊革、手すりの改良等細部までお客さまに快適にかつ安全にご利用いただける車両に生まれ変わります。

(6) 駅フリーWi-Fi環境整備

これまでも駅でのフリーWi-Fiサービスを提供していましたが、通信インフラの見直しを行い、より高速で快適な通信環境の提供を進めてまいります。

(7) 輸送力の維持・改善

コロナ禍においても可能な限り従来のダイヤを維持しておりましたが、今後実施するダイヤ改正ではお客さまが集中する時間帯の連結運行拡充等により混雑度の低下に努めてまいります。

8. 情報へのアクセスについての情報

(1) 運賃改定申請に関するお問い合わせ先

鉄道部事務所 TEL 075-801-5328

(2) 運賃・料金・時刻等に関するお問い合わせ先

鉄道部運輸課 TEL 075-801-2511

(3) 情報サービスのご案内

ホームページアドレス <https://www.keifuku.co.jp/>

以上