

京王電鉄株式会社における
運賃改定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和5年3月30日
鉄 道 局

目 次

	(頁)
1. 運賃改定申請について	1
○運賃改定申請の概要	2
○運賃改定申請内容について	4
○収入原価総括表	7
○収入原価（平年度内訳）	8
○鉄道事業収支の実績及び推定	9
○運賃収入内訳	9
○需要見通し	10
○設備投資実績と計画	11
○利用者サービスの向上策	12
○他社運賃との比較	17
2. 会社の概要等について	22
1. 会社概要	23
2. 輸送人員、運賃収入の推移	23
3. 経常損益等の推移（単体）	24
○京王電鉄の路線図	25
3. 京王電鉄の事業計画等について	26
○京王電鉄の事業計画等について	27
○投資計画、利用者サービス向上策について	29

1. 運賃改定申請について

○運賃改定申請の概要

1. 背景

- ◆京王電鉄はこれまで、A T Cの導入や調布駅付近連続立体交差工事、バリアフリールートやバリアフリートイレの整備率100%達成、最新型5000系車両の導入など過去17年（平成17年度～令和3年度）で単年平均253億円の投資を行い、利用者の安全性・利便性の向上に積極的に取り組んできた。
- ◆また、同社は平成7年に運賃改定を実施して以降28年間、消費税率変更によるものを除き運賃値上げ改定を実施しておらず、平成9年には運賃値下げ改定（平均改定率△9.1%）を、平成29年度と令和元年度には相模原線の一部に設定している加算運賃の引き下げを実施した。
- ◆同社における新型コロナウイルス感染症の影響は甚大であり、令和2年度、令和3年度の2カ年ともに、コロナ禍以前の平成30年度に対する輸送人員の減少率は関東大手民鉄8社で最大となっている。経営への影響も大きく、安全に支障しない範囲での更新工事の先送りや、役員報酬や給与・賞与の削減など緊急的な費用の大幅削減を行ったものの、鉄道事業単体で令和2年度は97億円の営業損失を計上、令和3年度も14億円の営業損失と2期連続の赤字となった。修繕経費や人件費などの削減により、令和4年度は26億円の黒字確保を見込んでいるが、公共交通としての役割を維持しつつ上記費用削減の継続実施には限界がある。また、輸送人員は回復基調にはあるが、テレワークなどの新しい生活様式の浸透や企業・経済活動などの変容、中長期的な沿線人口の減少などにより、今後もコロナ禍前の水準までは戻らないと見込んでいるなど、現行運賃での今後の事業継続は困難な状況となっている。
- ◆このような状況下でも、公共交通事業者として安全・安心を利用者に提供し続けていくためには、増加する老朽設備の更新や令和3年10月に発生した京王線車内傷害事件を受けた防犯・セキュリティ対策、大規模自然災害への対策、連立事業などの大規模工事の推進などの各施策の継続・推進が不可欠である。さらにホームドアなどのバリアフリー設備のさらなる整備加速やカーボンニュート

○運賃改定申請内容について

1. 改定の考え方

○普通旅客運賃

- ・ 初乗り（1～4 km）運賃は1円単位運賃で14円、10円単位運賃で10円の改定とし、その他区間は改定額を極力抑え、最大で42円（1円単位運賃）の値上げとする。

※最遠区間（45～52 km）

1円単位運賃 388円→430円（改定額42円）

10円単位運賃 390円→430円（改定額40円）

○定期旅客運賃

（通勤定期）

- ・ 普通旅客運賃の値上げに合わせた改定とする。

（通学定期）

- ・ 家計負担に配慮し据え置きとする。

○改定率

- ・ 普通旅客運賃：13.8%
- ・ 定期旅客運賃：12.5%
 - 通勤：14.1%（割引率37.6%）
 - 通学：据置（割引率80.1%）
- ・ 全体：13.3%

2. 申請内容

①普通旅客運賃（大人）

・1円単位運賃

（単位：キ口、円、％）

キ口程	現行	申請 上限運賃	差額	改定率
1～4	126	140	14	11.1
5～6	136	160	24	17.6
7～9	157	188	31	19.7
10～12	178	209	31	17.4
13～15	199	230	31	15.6
16～19	242	273	31	12.8
20～24	283	314	31	11.0
25～30	325	356	31	9.5
31～37	346	388	42	12.1
38～44	367	409	42	11.4
45～52	388	430	42	10.8

・10円単位運賃

（単位：キ口、円、％）

キ口程	現行	申請 上限運賃	差額	改定率
1～4	130	140	10	7.7
5～6	140	160	20	14.3
7～9	160	190	30	18.8
10～12	180	210	30	16.7
13～15	200	230	30	15.0
16～19	250	280	30	12.0
20～24	290	320	30	10.3
25～30	330	360	30	9.1
31～37	350	390	40	11.4
38～44	370	410	40	10.8
45～52	390	430	40	10.3

②通勤定期旅客運賃(大人1か月)

(単位:キロ、円、%)

キロ程	現行	申請上限運賃	差額	改定率
1～4	4,700	5,240	540	11.5
5～6	5,080	5,990	910	17.9
7～9	5,890	7,040	1,150	19.5
10～12	6,680	7,820	1,140	17.1
13～15	7,430	8,610	1,180	15.9
16～19	8,990	10,220	1,230	13.7
20～24	10,650	11,760	1,110	10.4
25～30	12,150	13,330	1,180	9.7
31～37	13,020	14,530	1,510	11.6
38～44	13,750	15,310	1,560	11.3
45～52	14,550	16,100	1,550	10.7

③通学定期旅客運賃(大人1か月)

通学定期は家計負担に配慮し、据え置きとする。

○収入原価総括表

(単位：百万円)

科目	(参考) 令和 元年度 (実績)	令和 3年度 (実績)	令和 4年度 (推計)	令和 5年度 (推計)	平年度3年間合計 (令和6～8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	80,668	60,456	68,551	76,009	217,586	242,598	25,012	11.5%
	定期外	44,801	35,260	40,371	45,994	131,181	146,191	15,010	11.4%
	定期	35,866	25,195	28,179	30,014	86,404	96,406	10,002	11.6%
	運輸雑収等	4,432	3,905	4,019	4,198	12,734	12,734	—	—
	小計	85,101	64,361	72,571	80,208	230,321	255,333	25,012	10.9%
	雑収入	48	53	58	65	237	237	—	—
	合計	85,149	64,414	72,629	80,273	230,558	255,570	25,012	10.8%
原価	適正コスト	40,314	35,985	38,623	40,080	121,430	121,430	—	—
	駅共同使用料収入等に 係る人件費、経費	558	528	517	501	1,413	1,413	—	—
	その他の運輸雑収等に 係る人件費、経費	1,831	1,856	1,826	1,907	5,913	5,913	—	—
	動力費	4,935	4,455	4,475	4,555	13,932	13,932	—	—
	賃借料	603	658	679	681	1,987	1,987	—	—
	固定資産除却費	1,304	885	1,520	2,356	7,896	7,896	—	—
	諸税	5,371	5,378	5,412	5,523	17,595	17,595	—	—
	減価償却費	18,907	15,873	14,346	14,600	54,319	54,319	—	—
	小計	73,827	65,622	67,401	70,207	224,488	224,488	—	—
	雑支出	69	26	179	72	199	199	—	—
	法人税等	1,694	1,694	1,694	1,694	5,083	5,083	—	—
	事業報酬	8,697	8,351	8,443	8,871	29,787	29,787	—	—
	合計	84,288	75,695	77,719	80,845	259,559	259,559	—	—
差引損益	860	-11,281	-5,089	-572	-29,000	-3,988	25,012	—	
収支率	101.0%	85.1%	93.5%	99.3%	88.8%	98.5%			

※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）

（単位：百万円）

科目		令和6年度		令和7年度		令和8年度	
		現行	申請	現行	申請	現行	申請
収入	旅客運賃収入	72,528	80,866	72,528	80,866	72,528	80,866
	定期外	43,727	48,730	43,727	48,730	43,727	48,730
	定期	28,801	32,135	28,801	32,135	28,801	32,135
	運輸雑収等	4,221	4,221	4,244	4,244	4,269	4,269
	小計	76,749	85,087	76,773	85,110	76,797	85,135
	雑収入	72	72	79	79	86	86
	合計	76,822	85,159	76,852	85,189	76,884	85,221
原価	適正コスト	40,296	40,296	40,476	40,476	40,658	40,658
	駅共同使用料収入等 に係る人件費、経費	486	486	471	471	455	455
	その他の運輸雑収等 に係る人件費、経費	1,936	1,936	1,970	1,970	2,006	2,006
	動力費	4,593	4,593	4,644	4,644	4,694	4,694
	賃借料	638	638	662	662	686	686
	固定資産除却費	2,135	2,135	2,971	2,971	2,789	2,789
	諸税	5,590	5,590	5,822	5,822	6,182	6,182
	減価償却費	16,230	16,230	18,106	18,106	19,982	19,982
	小計	71,908	71,908	75,125	75,125	77,454	77,454
	雑支出	69	69	66	66	63	63
	法人税等	1,694	1,694	1,694	1,694	1,694	1,694
	事業報酬	9,466	9,466	9,971	9,971	10,349	10,349
	合計	83,138	83,138	86,857	86,857	89,562	89,562
差引損益	-6,316	2,020	-10,005	-1,667	-12,678	-4,340	
収支率	92.4	102.4	88.5	98.1	85.8	95.2	

※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

○鉄道事業収支の実績及び推定

(単位：百万円)

項目	令和3年度 (実績)	令和6～8年度(3年間平均)	
		現行	申請
収入	64,414	76,852	85,190
原価	75,695	86,519	86,519
差引損益	-11,281	-9,666	-1,329
収支率	85.1%	88.8%	98.5%

※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

○運賃収入内訳

(単位：百万円)

項目	令和3年度 (実績)	令和6～8年度(3年間平均)	
		現行	申請
定期外	35,260	43,727	48,730
定期	25,195	28,801	32,135
合計	60,456	72,528	80,866

※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

○需要見通し

(単位：千人)

項目	平成29年度 (実績)	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)	
定期外	273,808	275,259	267,814	180,899	213,565	
定期	通勤	302,563	309,170	312,585	231,373	223,662
	通学	93,871	93,559	92,166	38,372	63,997
	計	396,434	402,729	404,751	269,745	287,659
合計	670,242	677,988	672,565	450,644	501,224	
前年比	—	101.2%	99.2%	67.0%	111.2%	

(単位：千人)

項目	令和4年度 (推定)	令和5年度 (推定)	令和6年度 (推定)	令和7年度 (推定)	令和8年度 (推定)	
定期外	244,580	260,045	259,967	259,967	259,967	
定期	通勤	248,875	250,955	249,121	249,121	249,121
	通学	75,098	87,725	87,483	87,483	87,483
	計	323,973	338,680	336,604	336,604	336,604
合計	568,553	598,725	596,571	596,571	596,571	
前年比	113.4%	105.3%	99.6%	100.0%	100.0%	

○設備投資実績と計画

(単位：億円)

項目	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
	実績	実績	実績	計画
安全	173	149	125	196
サービス改善	15	16	5	14
輸送力増強	26	4	7	18
合計	216	170	138	229

(単位：億円)

項目	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	計画	計画	計画	計画
安全	303	207	202	190
サービス改善	44	69	113	83
輸送力増強	33	97	36	48
合計	380	374	352	321

※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

○利用者サービスの向上策

同社のあるべき姿である「日本一安全でサービスの良い鉄道」の実現のため、各種施策を実施する。(令和6年度～令和8年度の投資額計:約1,048億円)

① より高度な安全・安心の追求

(令和6年度～令和8年度の投資額計:約701億円)

ア 京王線(笹塚駅～仙川駅間)連続立体交差事業(約124億円)

事業主体である東京都と協力し、笹塚駅～仙川駅間約7.2kmの高架化を推進する。25か所の踏切を廃止し、鉄道の安全性向上や交通渋滞の解消、地域の一体化を図る。

イ ホームドアの全駅整備およびホームと車両床面の段差・隙間解消

(約231億円)

ホーム上の安全性向上のため、京王線・井の頭線の全69駅でホームドアの整備を完了させる。またホームドアの整備にあわせ、ホームと車両床面の段差・隙間解消を実施する。

ウ 駅構内・車内における防犯・セキュリティ対策(約75億円)

令和3年10月に発生した京王線車内傷害事件と同種の事件への対応力強化および未然防止のため、車両代替新造等による非貫通車両の解消と車内非常通報装置の双方向対話式化、リアルタイム伝送機能付き防犯カメラの全駅・全車両整備、非常用設備の認知度向上、駅係員の異常時対応能力の強化を進める。

エ 踏切障害物検知装置の全踏切整備と高機能化(約1億円)

踏切の安全性向上のため、全踏切への踏切障害物検知装置整備や高機能化を推進する。加えて、無理な横断を防ぐため令和6年度を目標に全踏切の警報灯を視認性の高い警報灯へ更新する。

オ 激甚化する自然災害への対策（約26億円）

構造物の耐震補強工事や大雨や地震による斜面崩壊を防止するための法面補強工事を継続する他、河川氾濫時に待機車両への浸水被害が想定される車両基地において、基地内の車両を浸水区域外へ避難させることを想定した「車両疎開訓練」の実施、変電所などの重要施設への浸水被害が想定される施設において、常時状況を確認できるリアルタイム監視カメラを整備することで状況に応じた対応が取れる監視体制の構築など、災害に強い鉄道インフラ整備を進める。

② お客様ニーズを先取りしたサービスの提供

（令和6年度～令和8年度の投資額計：約270億円）

ア ターミナル駅における大規模駅改良の推進（約120億円）

新宿駅西南口地区開発計画にあわせ、線路の延伸工事や改札口の新設など新宿駅の大規模改良を進めるとともに、リニア中央新幹線の開業に合わせ、地元自治体など関係各所と連携し、橋本駅移設および駅機能の強化について検討を進める。

イ 最新型5000系車両の増備と座席指定サービスのさらなる拡充

（約40億円）

座席指定サービスのさらなる拡充に向け、最新型5000系車両の増備とあわせ、日中時間帯への運行拡大や一部座席指定列車の導入などの検討を進める。加えて、ペア席割引販売への対応やクレジットカード以外の決済手段への対応など、ソフト面でのサービス向上を図る。

ウ ユニバーサルで快適な鉄道サービスの提供（約26億円）

旅客トイレリニューアル、エレベーター大型化、バリアフリールート2ルート目の整備検討、車いす・ベビーカースペースの全車両への設置拡大、お客様案内ディスプレイの全駅多言語化などを進めるとともに、子育て世代のお客様向けに、ベビーカーのレンタルサービスや、子育て支援空間の整備、子ども用トイレの整備拡大などを進める。その他、精神障がい者向けの割引制度の導入について検討する。

エ 新たな移動のきっかけづくり（約1億円）

鉄道利用を活性化する施策として、鉄道乗車ポイントサービスの導入や多様な企画乗車券の造成、特定のニーズへ応えるイベントの実施など、鉄道を利用した移動需要の創出に取り組む。

オ 外部企業との事業共創

外部企業との共創によるオープンイノベーションにより、鉄道の課題解決を目指す。AIを活用した忘れ物検索サービスの実証実験や、駅構内に新鮮なサラダなどを取り揃える自動販売機を設置する実証実験などを通じ、駅運営のDX化やお客様サービス向上を図る。

③ さらなる社会貢献を通じた地域・社会との共生

(令和6年度～令和8年度の投資額計：約44億円)

ア カーボンニュートラル実現に向けた取組み（約29億円）

走行用電力の削減・再利用のため、引き続き新型VVVFインバータ制御装置への更新を引き続き進める他、上下一括き電線などの整備を進める。また駅舎・ホームなどの照明設備のLED化を引き続き実施する。

イ 地域社会への貢献・沿線活性化の取組み（約1億円）

沿線各エリアの魅力向上につながる各種取組みを、引き続き沿線の自治体・企業・団体などとの連携やオープンイノベーションの活用により実施してまいります。連立工事を機会に、高架下空間を活用した地域連携・交流人口増加に向けた取組みや、乗車券のデジタル化等によるタイムリーで魅力的な企画乗車券の発売検討を進める。

④ 未来を見据えた盤石な事業運営体制の構築

(令和6年度～令和8年度の投資額計：約32億円)

ア 鉄道オペレーションの高度化・効率化の推進（約32億円）

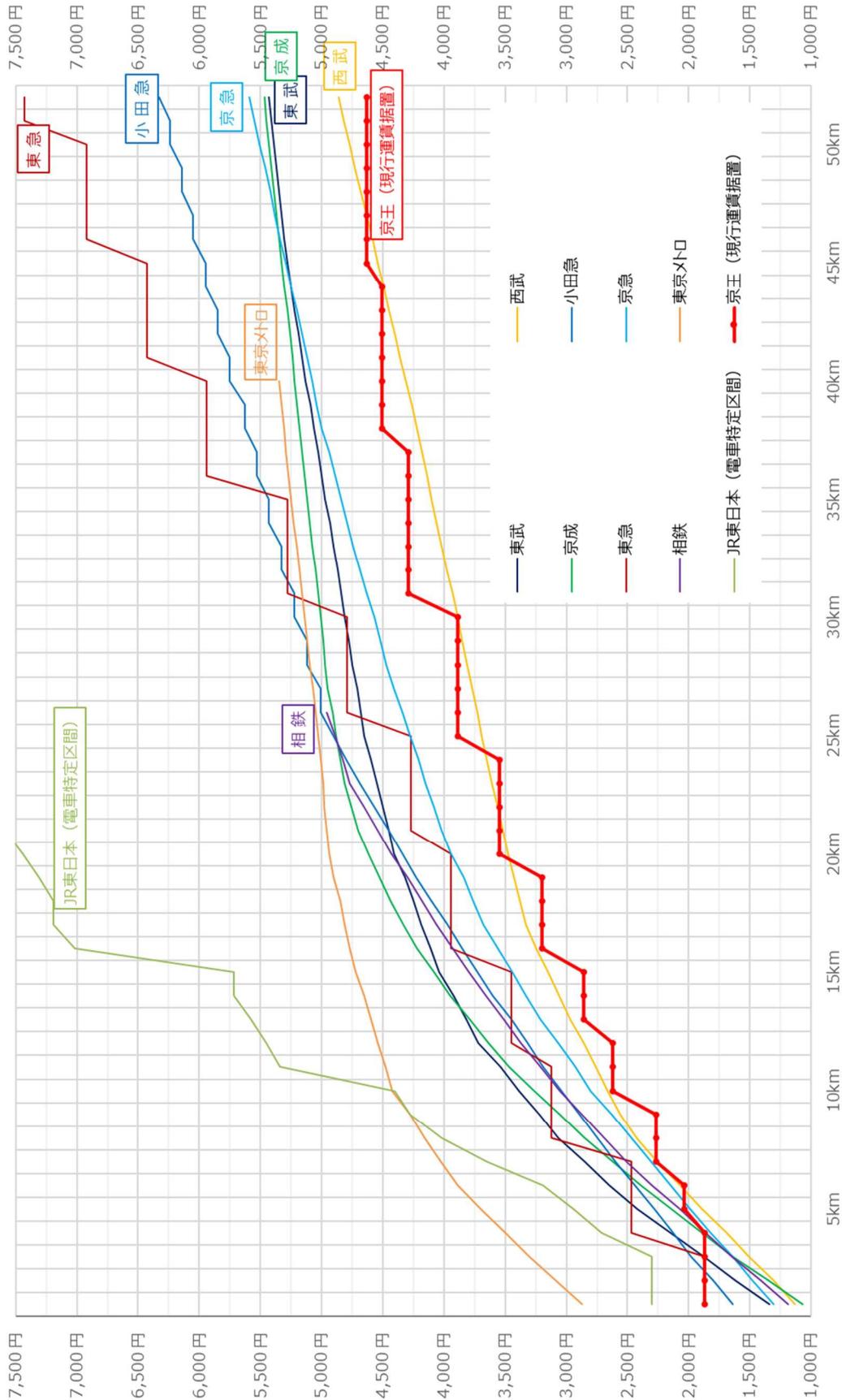
鉄道オペレーションにおいてDXなどの技術を活用し、高度化・効率化を進める。AI・IoTを活用した駅業務の高度化やワンマン運転、タブレット端末による検査業務のデジタル化、車両機器の遠隔オンラインモニタリングシステムやGISプラットフォームを用いた施設のデータベース化を進め、施設異常・故障時の早期復旧体制の構築を目指す。

A I を用いた C B M の導入を推進し、業務の精度向上と効率化の両立を目指す。

イ 将来の鉄道運営を担う人材の安定確保・育成

将来にわたって高度な安全・安心・快適な鉄道サービスを提供するため、教育・訓練を拡充し、オンライン学習システムや想定外の事象に対応する訓練の実施を推進する。将来の労働力不足に備え、採用の強化、働き方改革や定年延長等による社員のモチベーション・エンゲージメント向上に努める。

(通学定期旅客運賃 1～52キロ)



※大人1か月の運賃を記載

※各社の運賃は改定後運賃、バリアフリー料金反映後の運賃を記載

(競合区間での他社との比較)

区間	種別	京王電鉄		競合	
		現行 (円)	申請 (円)	社名 区間	運賃 (円)
新宿 ～ 京王永山	普通 1 円	325	356	小田急 新宿～ 小田急永山	356
	普通 1 0 円	330	360		360
	通勤定期	12, 150	13, 330		13, 330
	通学定期	3, 890	3, 890		5, 120
新宿 ～ 京王多摩セン ター	普通 1 円	325	356	小田急 新宿～ 小田急多摩 センター	387
	普通 1 0 円	330	360		390
	通勤定期	12, 150	13, 330		13, 790
	通学定期	3, 890	3, 890		5, 220
京王永山 ～ 京王多摩セン ター	普通 1 円	126	140	小田急 小田急永山～ 小田急多摩 センター	136
	普通 1 0 円	130	140		140
	通勤定期	4, 700	5, 240		5, 200
	通学定期	1, 870	1, 870		1, 980
新宿～府中	普通 1 円	283	314	J R 東日本 新宿～国分寺	406
	普通 1 0 円	290	320		410
	通勤定期	10, 650	11, 760		通常 : 12, 290 オフピーク : 10, 940
	通学定期	3, 550	3, 550		7, 190
新宿 ～ 京王八王子	普通 1 円	367	409	J R 東日本 新宿～八王子	492
	普通 1 0 円	370	410		500
	通勤定期	13, 750	15, 310		通常 : 14, 970 オフピーク : 13, 320
	通学定期	4, 510	4, 510		7, 190

※運賃は、「バリアフリー料金」「オフピーク定期 (J R 東日本)」を考慮。

※定期運賃は有効期間が 1 か月の運賃を記載

(競合区間での他社との比較)

区間	種別	京王電鉄		競合	
		現行 (円)	申請 (円)	社名 区間	運賃 (円)
新宿～高尾	普通 1 円	367	409	J R 東日本 新宿～高尾	571
	普通 1 0 円	370	410		580
	通勤定期	13, 750	15, 310		通常 : 17, 310
	通学定期	4, 510	4, 510		オフピーク : 15, 400
渋谷～吉祥寺	普通 1 円	199	230	J R 東日本 渋谷～吉祥寺	7, 650
	普通 1 0 円	200	230		230
	通勤定期	7, 430	8, 610		通常 : 6, 950
	通学定期	2, 860	2, 860		オフピーク : 6, 200
					5, 490

※運賃は、「バリアフリー料金」「オフピーク定期 (J R 東日本)」を考慮。

※定期運賃は有効期間が 1 か月の運賃を記載

2. 会社の概要等について

京王電鉄株式会社の概要

1. 会社概要

- (1) 設 立：昭和23年6月1日
- (2) 会 社 名：京王電鉄株式会社
- (3) 代 表 者：代表取締役社長 社長執行役員 都村 智史つむら さとし
- (4) 所 在 地：東京都新宿区新宿三丁目1番24号
- (5) 従業員数：2,449人（令和4年3月31日時点）
- (6) 営業キロ：84.7km
- (7) 資 本 金：590億23百万円
- (8) 事業内容：鉄道事業、その他事業（土地、建物の賃貸業・販売業など）

2. 輸送人員、運賃収入の推移

（単位：千人、百万円）

		令和元年度	令和2年度	令和3年度
輸送 人員	定 期	404,751	269,745	287,659
	定期外	267,814	180,899	213,565
	計	672,565	450,644	501,224
運賃 収入	定 期	35,866	25,155	25,195
	定期外	44,801	29,614	35,260
	計	80,668	54,770	60,456

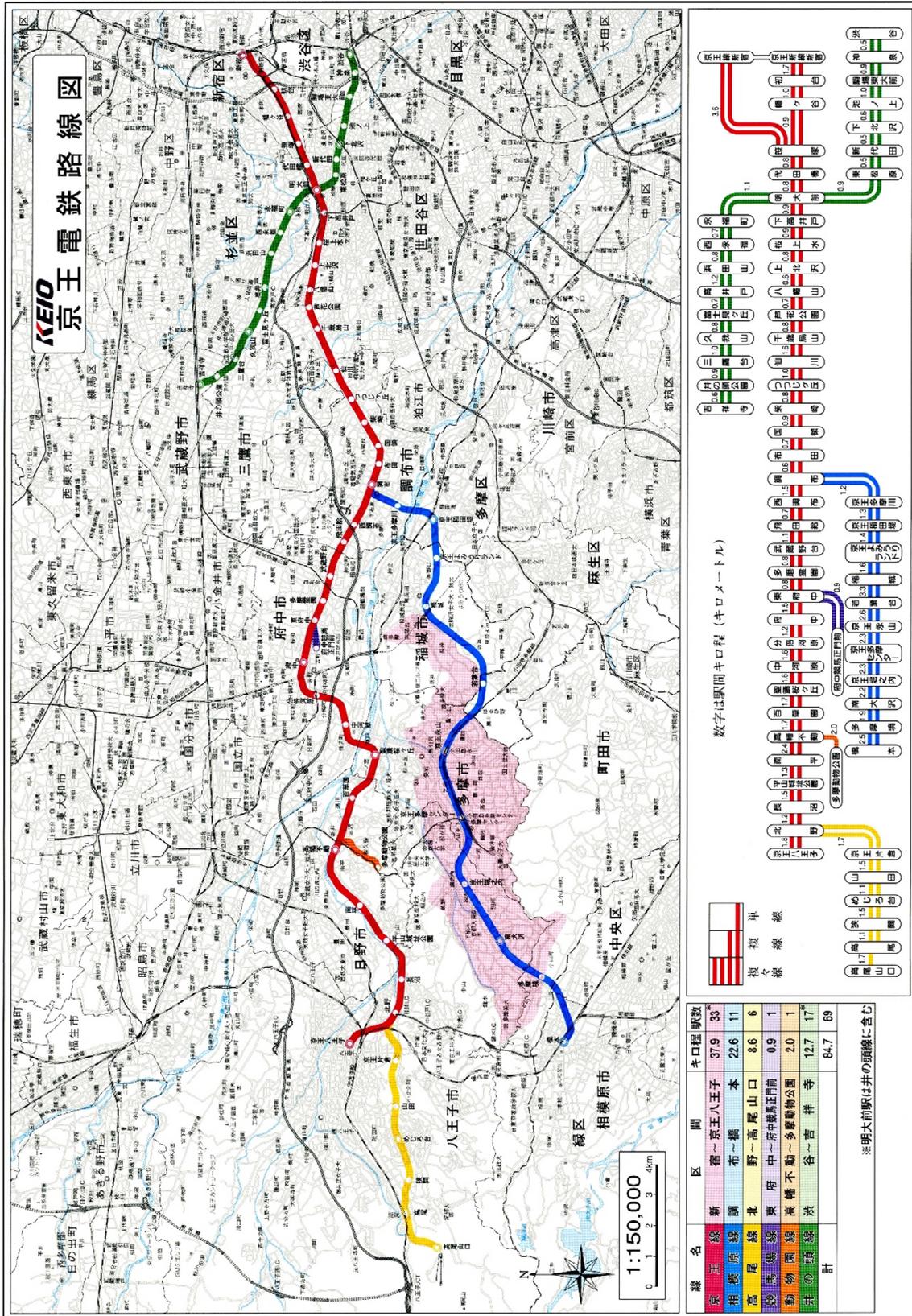
※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

3. 経常損益等の推移（単体）

（単位：億円）

	令和元年度	令和2年度	令和3年度
営業収益	1,287	1,015	1,057
営業損益	240	49	117
経常損益	256	58	120
当期純損益	138	-21	-43

○京王電鉄の路線図

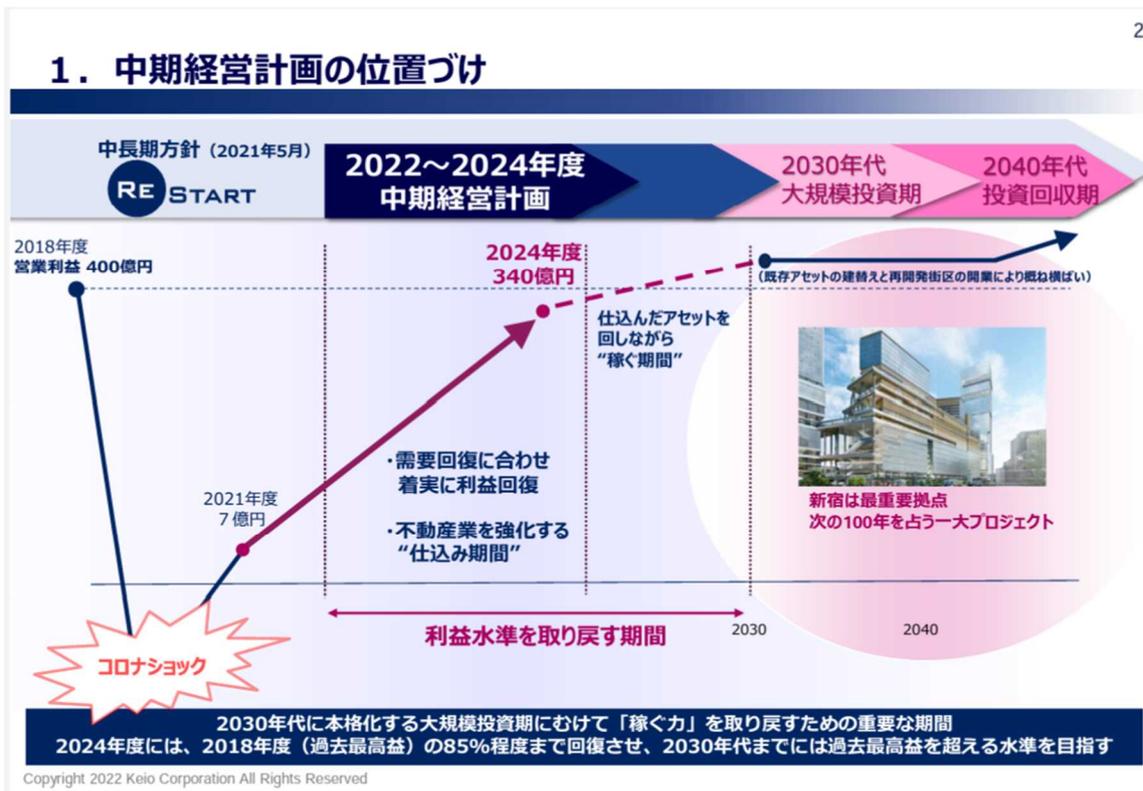


この地図の作成に当たっては、国土院院長の承認を得て、同院発行の5万分1地形図を使用した。(承認番号 平22開保、第100号) 印刷(株)ゼンリン

3. 京王電鉄の事業計画等について

○京王電鉄の事業計画等について

令和4年5月公表 京王グループ中期3カ年経営計画より抜粋



3

2. 中期経営計画の概要

RE START	<ul style="list-style-type: none"> 新しいライフスタイルを牽引する存在として、生活圏内の回遊性向上を図る 豊かで魅力的な「まちづくり」への主体的な関与 新しい移動需要の創出
RE DEVELOPMENT ＜まちづくりへの注力＞	<ul style="list-style-type: none"> 生活圏内の回遊性向上により、新たな移動需要を創出 沿線のエリアマネジメント 駅を核とした拠点開発
RE STRUCTURING ＜事業構造改革の推進＞	<ul style="list-style-type: none"> DX推進によるコスト構造改革やグループ横断的なデータ活用 不採算領域の見極め、選択と集中 人流やインバウンドに依存しない事業構造構築
RE INFORCE ＜稼ぐ力の強化＞	<ul style="list-style-type: none"> 分譲マンション事業をはじめとする不動産販売業の強化 出口戦略を見据えた新規資産の取得と売却 物流事業進出やB to B 領域の拡大

鉄道事業「日本一安全でサービスの良い鉄道」

- より高度な安全・安心の追求
- お客様ニーズを先取りしたサービスの提供
- さらなる社会貢献を通じた地域・社会との共生
- 未来を見据えた盤石な事業運営体制の構築

強固な経営基盤

- 専門性の高い人材の育成・採用と多様性の確保
- 環境への取り組み
- 大規模投資期のキャッシュアウトに耐えうる財務基盤づくり

Copyright 2022 Keio Corporation All Rights Reserved

3. 中期経営計画のポイント

1. 鉄道事業の安全性・サービス向上

- 連続立体交差事業の推進やホームドア整備・防犯カメラ設置等による安全・安心の再構築
- 座席指定列車の運行拡大や駅施設リニューアル等によるサービス向上施策の検討



2. まちづくりと大規模拠点開発

- 新宿駅西南口地区開発計画の推進
- 笹塚以西連続立体交差事業の推進
- 聖蹟桜ヶ丘エリアなどまちづくりの推進（生活圏内の回遊性向上）



3. 不動産業の強化

- 資産回転により資産効率を維持しながら新たな収益源を確立
- 分譲マンション事業での領域拡大（2021年11月に(株)サンウッドと資本業務提携を締結、すでに共同事業を開始）



4. ホテルの早期黒字化

- 不採算領域の見直し、ローコストオペレーション推進
- 国内優良顧客の開拓



5. 強固な経営基盤の整備

- 専門性の高い人材の育成・採用と多様性の確保
- 大規模投資期のキャッシュアウトに耐えうる財務基盤づくり

Copyright 2022 Keio Corporation All Rights Reserved

6. 中期の取り組み（鉄道の安全性・サービス向上）

- お客様の安全確保と地域社会の課題解決に貢献することが、鉄道事業の存続・発展には不可欠
- 改めて、『日本一安全でサービスの良い鉄道』となることを目指す

事業継続のための安全対策

より積極的な社会課題の解決

■ 京王線車内で発生した 傷害事件対応

信頼を揺るがす重大な危機であり、再発防止のため高度な安全・防犯対策を速やかに実施

■ 激甚化する 自然災害への対策

大型台風や首都直下型地震、大規模噴火などの自然災害を想定した対策を継続して実施

■ 大規模工事の着実な推進

京王線（笹塚駅～仙川駅間）連続立体交差事業を推進し、踏切解消による事故の減少や渋滞緩和等を図る

■ バリアフリー設備の整備推進

子育て・シニア世代の方がこれまで以上にご利用しやすいよう、バリアフリー設備の整備を実施

今後の取り組み

当社のあるべき姿

『日本一安全でサービスの良い鉄道』

あるべき姿を支える『4つの柱』

より高度な安全・
安心の追求

お客様ニーズを先取りし
たサービスの提供

さらなる社会貢献を通じ
た地域・社会との共生

未来を見据えた盤石な
事業運営体制の構築

将来にわたってより高度な安全・サービスを提供するため、『4つの柱』に沿った設備投資を『コロナ前を超えた水準で実施・継続』する。

Copyright 2022 Keio Corporation All Rights Reserved

○投資計画、利用者サービス向上策について

令和5年3月 鉄道旅客運賃改定申請時ニュースリリースより抜粋

今後の設備投資計画と利用者サービス向上策



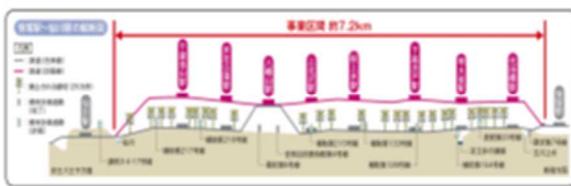
- | | |
|---|--|
| ① より高度な安全・安心の追求 | (2022年度～2026年度 平均：230億円/年) |
| <ul style="list-style-type: none"> 京王線(笹塚駅～仙川駅間)連続立体交差事業 全駅におけるホームドアの設置とホームと車両床面の段差・隙間解消 車両新造による非貫通車両の解消と車内非常通報装置の対話式化 | <ul style="list-style-type: none"> ホーム上・車内防犯カメラの全駅・全車両整備 全踏切への踏切障害物検知装置の整備 自然災害対策や施設の老朽更新 |
| ② お客様ニーズを先取りしたサービスの提供 | (2022年度～2026年度 平均：80億円/年) |
| <ul style="list-style-type: none"> ターミナル駅における大規模改良 座席指定列車のさらなる拡充 駅や車両のバリアフリー化 | <ul style="list-style-type: none"> 旅客トイレのリニューアル お客様案内ディスプレイの全駅多言語化 鉄道乗車ポイントサービスの導入 |
| ③ さらなる社会貢献を通じた地域・社会との共生 | (2022年度～2026年度 平均：13億円/年) |
| <ul style="list-style-type: none"> VVVFインバータ制御装置更新 回生電力の有効活用 省エネ運転をサポートするシステムの導入 | <ul style="list-style-type: none"> 照明LED化 再生エネルギーの活用 |
| ④ 未来を見据えた盤石な事業運営体制の構築 | (2022年度～2026年度 平均：8億円/年) |
| <ul style="list-style-type: none"> DXやCBMを活用した鉄道オペレーションの高度化・効率化の推進 | <ul style="list-style-type: none"> 将来の鉄道運営を担う人材の育成・安定確保 |

13

今後の設備投資計画と利用者サービス向上策（日本一安全な鉄道に向けて）

■京王線（笹塚駅～仙川駅間）連続立体交差事業推進

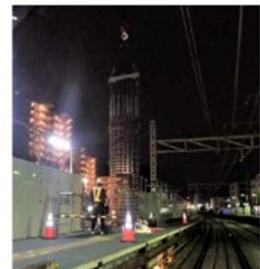
- 事業主体である東京都と協力し、笹塚駅～仙川駅間約7.2kmの高架化を推進する。
- 25か所の踏切を廃止し、鉄道の安全性向上や交通渋滞の解消、地域の一体化を図る。



事業区間の断面図



一部完成した高架橋躯体



施工状況
芦花公園駅での基礎工事の様子

■ホームドアの全駅整備とホームと車両床面の段差・隙間解消

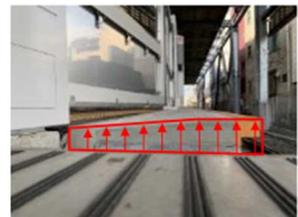
- 井の頭線は2020年代中頃、京王線は2030年代前半の全駅整備完了を目標に、ホームドア整備を進める。
- ホームドア整備に合わせ、ホームと車両床面の段差・隙間の解消を進める。



ホームドアの整備 (左：施工中 右：施工後)



転落防止ゴムの設置
(隙間対策)



ホームのかさ上げ
(段差対策)

14

今後の設備投資計画と利用者サービス向上策（日本一安全な鉄道に向けて）

■ 駅構内・車内における防犯・セキュリティ対策

2021年10月に発生した京王線車内傷害事件や、2022年7月に発生した京王八王子駅危険物所持者侵入事件と同種事件への対応力強化および未然防止のため、各種施策の継続・加速化を図る。

○ 車両代替新造等による非貫通車両の解消と車内非常通報装置の対話式化



非貫通車両の解消のイメージ
(車内避難経路の確保)



車内非常通報装置
(双方向対話式)

○ 防犯カメラの全駅・全車両整備

- ・ 2023年度を目標に設置率100%を目指す。



リアルタイム伝送機能付き
ホーム上防犯カメラの全駅設置



リアルタイム伝送機能付き
車内防犯カメラの全駅整備

○ 非常用設備の認知度向上



ピクトグラム活用等によるホームドア・
非常用設備の視認性向上（飛田駅）

○ 異常時対応能力の強化



車内テロ対応訓練の継続実施



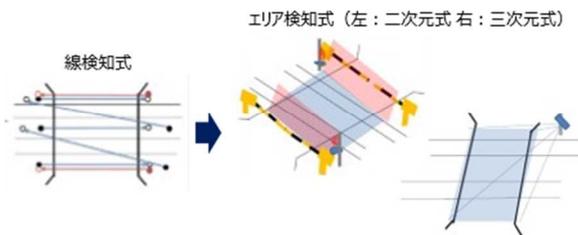
係員・警備員による
駅構内警戒強化

15

今後の設備投資計画と利用者サービス向上策（日本一安全な鉄道に向けて）

■ 踏切障害物検知装置の全踏切整備と高機能化

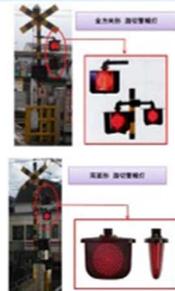
- ・ 踏切のさらなる安全性向上のため、全踏切への踏切障害物検知装置設置や高機能化を推進する。
- ・ 踏切の無理な横断を防ぐため、全踏切の警報灯を視認性の高い警報灯へ変更し、側道や対向側からの視認性を向上を図る。



踏切障害物検知装置検知範囲（イメージ）



二次元式踏切障害物検知装置



踏切警報灯視認性向上100%
(2024年度目標)

■ 激甚化する自然災害への対策

構造物の耐震補強や大雨対策、脱線事故に備えた訓練などソフト・ハード両面から鉄道インフラのレジリエンスを高める取組みを継続する。



高架橋耐震補強



法面補強工事



総合事故復旧訓練の様子



安全啓発室での
過去事例研究の様子 16

今後の設備投資計画と利用者サービス向上策（日本一サービスの良い鉄道に向けて）

■ターミナル駅における大規模駅改良の推進

- 新宿駅西南口地区開発計画にあわせた新宿駅の大規模改良を進める。
- リニア中央新幹線の開業に合わせ、地元自治体など関係各所と連携し、橋本駅移設および駅機能の強化について検討を進める。

○ 新宿駅西南口地区開発計画の推進



開発計画イメージパース



改札口の新設（地下2階）



西南口地下駅広場につながる改札口の新設

○ 橋本エリアの開発



駅移設の検討

※平成28年2月15日 第4回 相模原広域交通拠点整備検討委員会資料より

■座席指定列車のさらなる拡充

- 座席指定列車のさらなる拡充に向けて 5000系車両を増備するほか、さらに多くのお客様にご利用いただけるよう京王ライナーの増発や終日運行に向けた検討を進める。
- ペア席割引販売への対応やクレジットカード以外の決済手段への対応など、チケットレスサービスの機能拡充を図る。

○ 5000系車両の増備と京王ライナーの増発



5000系車両の増備

	2018年2月	2019年2月	2020→22年	2023年3月	2024年度以降
夕張線 下り547号	運行 開始	→	→	→	→
朝日線 上り547号	→	運行 開始	→	→	→
池田線 TAKAO号	→	→	→	→	→
その他	→	→	→	→	→

京王ライナーの導入推移と今後の取組みの方向性

○ チケットレスサービスの機能拡充



17

今後の設備投資計画と利用者サービス向上策（日本一サービスの良い鉄道に向けて）

■ユニバーサルで快適な鉄道サービスの提供

バリアフリー化への取組みを引き続き実施するとともに、子育て世代向けの施策などの拡充を図る。

○ 車いす・ベビーカースペースの設置

車両新造やリニューアル合わせ全車両へ設置拡大



○ エレベーターの大型化

バリアフリールート2ルート目の整備検討



○ 精神障がい者割引の導入検討

障害をもつ人の社会活動への参加を支援する取組みとして、精神障がい者向けの割引制度の導入に向けた検討を進める。（現在は身体障がい・知的障がい向け割引を実施）



○ 旅客トイレリニューアル



平山城址公園駅旅客トイレ（左：外観 右：内観）

○ 子育て世代向け施策のさらなる推進



京王井の頭線渋谷駅「ババママサポートゾーン」を開設（設置型ベビーケアルーム・ベビー用紙おむつ自動販売機等を設置）

○ お客様案内ディスプレイの全駅多言語化



ベビーケアルールサービス「ベビカル」（渋谷駅等に設置済）



こどもトイレ（若葉台駅・多摩境駅に設置済）

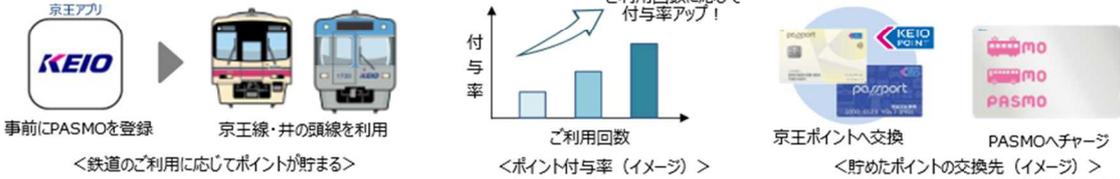
今後の設備投資計画と利用者サービス向上策（日本一サービスの良い鉄道に向けて）

■新たな移動のきっかけづくり

鉄道利用を活性化する施策検討を進め、多様化する鉄道利用ニーズへの対応や鉄道を利用した移動需要の創出に取り組む。

○鉄道乗車ポイントサービスの導入

コロナ禍を契機として定着したテレワーク等の新たな生活スタイルをサポートし、外出機会を創出するため、鉄道ご利用回数等に応じてポイント還元を行う「鉄道乗車ポイントサービス」を2023年秋頃に導入予定。ご利用状況に応じて貯まったポイントは、「京王ポイントへ交換」や「PASMOへチャージ」を選択して利用可能。当サービスを通じて、子育て世代応援策のほか、沿線施設や他企業との連携サービスを検討中。



○多様な企画乗車券の造成

地域の定として、移動需要創出を通じた地域活性化を図るため、鉄道利用を促進するお得な乗車サービスを検討



○様々なニーズへの対応

時代の変化に伴い変化をお客様のニーズに対応し、様々な機会にご利用いただける鉄道を目指す



サイクルトレイン実証実験
2023年1月28日、3月4日、11日実施

■外部企業との事業共創

外部企業との共創によるオープンイノベーションにより、新たな人流を生み出す事業の創出や鉄道事業の課題解決に挑戦する。



SALAD STAND（サラダスタンド）
by OFFICE DE YASAI
サラダをはじめとした商品の駅構内での販売の実証実験

落とし物クラウドfindの実証実験

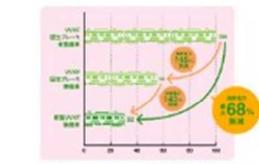
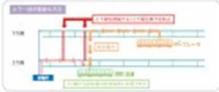
19

今後の設備投資計画と利用者サービス向上策（鉄道事業の持続性向上に向けて）

■さらなる社会貢献を通じた地域・社会との共生

- カーボンニュートラルの実現に向けた取組みを継続・強化し、さらに環境にやさしい鉄道を目指す。
- 沿線エリアの魅力向上に引き続き取組み、鉄道利用促進や沿線活性化を図る。

○カーボンニュートラルの実現に向けた取組み



左下：上下一括電線化（イメージ）
右上：VVVFインバータ制御装置による効果

○地域社会への貢献・沿線活性化への取組み

引き続き沿線の自治体・企業・団体などの連携を図りながら、沿線の魅力向上を目指す。連立工事後の高架下空間の活用やデジタル乗車券を活用したタイムリーな企画乗車券の発売などに、地域活性化に向けた取組みを進める。



連立工事完成後の駅イメージ（下高井戸駅）

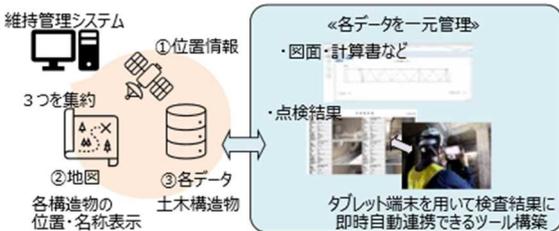


高尾山の冬そばキャンペーンポスター（イメージ）

■未来を見据えた盤石な事業運営体制の構築

- DXや新技術を積極的に活用したフマン運転化やCBM※の導入など、鉄道オペレーションの高度化・効率化を進める。
- 鉄道運営を担う人材の確保・育成に向けて係員の教育・訓練の拡充や働き方改革の推進など各種施策を実施する。

○鉄道オペレーションの高度化・効率化の推進



※CBM - Condition Based Maintenance（状態基準保全）：老朽化や異常検知といった設備の状態を予知しメンテナンスを行うもの

○将来の鉄道運営を担う人材の安定確保・育成



駅運営体制の見直し



駅事務所でのオンライン学習

20