

以上

別紙 目次

1. 鉄道事業の概要.....	1
2. これまでの取組み.....	1
3. 今後の取組みなど.....	5
4. 運賃改定の理由.....	6
5. 主な申請の内容.....	7
6. これまでの経営合理化の状況および今後の取組み.....	8
7. 発売している主な企画商品	9
8. 利用者サービスの向上策.....	10
9. お問い合わせについて.....	13
10. 添付資料.....	14

鉄道旅客運賃の改定申請について

1. 鉄道事業の概要

当社の鉄道事業は、新宿駅を起点とする京王線と渋谷駅を起点とする井の頭線からなり、東京都西部を中心に神奈川県北部にもまたがる 84.7km、69 駅の路線を有している他、京王線新宿駅では都営新宿線と相互直通運転を行っております。多摩ニュータウンを沿線に抱える当社線は通勤通学路線という性格が強い一方、世界屈指の登山客数を誇る「高尾山」や「味の素スタジアム」といった行楽地輸送にも重要な役割を果たすなど、首都圏交通の大動脈の一翼を担っております。

輸送人員について、従前は沿線人口の増加などにより増加基調にあり、2018 年度は約 7 億人のお客様にご利用いただきましたが、新型コロナウイルス感染症の流行によりその数は大幅に減少しました（2021 年度は約 5 億人とコロナ禍前と比較して約 26%減少）。テレワークなどの新たな行動様式の浸透や長期的な人口減少・少子高齢化の進展などにより、今後の輸送需要はコロナ禍以前の水準までは回復が見込めない状況にあります。

2. これまでの取組み

当社は、京王グループ理念である「信頼のトップブランド」の確立を目指し、「住んでもらえる、選んでもらえる沿線づくり」を進めております。鉄道事業においては、お客様や沿線にお住まいの方に信頼され、愛される鉄道になるため、『安全』は最大の使命であり、最高のサービスである」との基本方針のもと、運転保安の向上など安全の確保に向けた取組みを推進するとともに、バリアフリー設備の充実を含むサービス向上策や、地球温暖化防止に向けた省エネルギー化などの環境対策についても積極的に行ってまいりました。

(1) 安全性の向上

① 立体交差化

運転保安の向上のため、線路と道路の立体交差化や踏切の整理統合を行ってまいりました。特に連続立体交差化については 1964 年の京王線新宿駅～初台駅間の地下化を皮切りに、複数の箇所で行事業を実施し、直近では 2012 年 8 月に調布駅付近を地下化しました。この結果、踏切数は 1955 年度末の 322 カ所から 2022 年度末で 135 カ所に減少しております。現在は、事業主体である東京都と協力し、京王線（笹塚駅～仙川駅間）連続立体交差事業を実施しております。

② ATC（自動列車制御装置）の導入

J R 西日本福知山線における列車脱線事故を契機とした鉄道技術基準改正に対応し、列車の速度超過対策による安全性のさらなる向上と、速達性などのサービスレベルの維持を両立するため、従来使用していた A T S（自動列車停止装置）に替えて、A T C（自動列車制御装置）の導入による抜本的改良を実施し、2012 年度までに全線で整備を完了しております。これに

より、速度超過防止だけでなく、踏切や駅の非常ボタンなどとも連動した列車の自動停止や気象条件などによるきめ細やかな速度制限が可能となるなど、列車運行の安全性が飛躍的に向上いたしました。

③ 自然災害対策

自然災害対策については、高架橋柱や盛土、トンネル区間などの耐震補強工事や電力柱の鋼管化を行っている他、雷害対策として信号設備の耐雷性向上工事や雪害対策として架線やポイントの着雪・着氷対策設備を導入するなど、着実に推進しております。また富士山の噴火など万一の事態への備えとして、線路上に積もった火山灰を除去するカートの導入や、各拠点への除灰用備品の配備を実施しております。

加えて、災害発生に迅速に対応するため、沿線各地に設置した地震計や雨量計などを気象情報システムで一元管理、24 時間体制で監視することで、異常時の早期点検実施、早期復旧につながるなど、ソフト・ハード両面から自然災害への対処能力の向上を図っております。

④ ホーム上や踏切における安全対策

ホームからの転落や列車との接触事故を防止するため、新宿駅や渋谷駅など計 8 駅にホームドアを設置しております。また、車いすをご利用のお客様がスムーズに乗降ができるようホームと車両床面の段差・隙間の縮小を実施しており、隙間縮小のための転落防止ゴムは 7 駅に設置しております。踏切における自動車などとの接触事故防止のため、91 カ所の踏切に踏切障害物検知装置を設置している他、踏切事故の防止や事故発生時などにおける迅速な状況確認のため、全踏切に監視カメラを設置しております。

⑤ 駅構内・車内における防犯・セキュリティ対策

2021 年 10 月 31 日に発生した京王線車内傷害事件や、2022 年 7 月 10 日に発生した京王八王子駅危険物所持者侵入事件を受け、駅構内や車内における防犯・セキュリティ対策の重要性を再認識し、同種事件への対応力強化および未然防止のためハード・ソフト両面から様々な対策を実施しております。リアルタイム伝送機能を持つ「車内防犯カメラ」および「ホーム上防犯カメラ」について、2023 年度末までの全車両・全駅設置を目指して整備を進めており、現在 877 両中 656 両、69 駅中 21 駅で設置を完了、運用を開始しております。また非常時において、各係員が状況を速やかに共有できるよう、ライブコミュニケーションプラットフォーム「Buddycom（バディコム）」を 2022 年 8 月に導入しました。お客様に操作いただく可能性のある非常用設備（ホームドア非常開ボタン、ホームドア車両間扉、車両非常用ドアロック）については、ステッカー貼付などによる視認性の向上を図るとともに、設備設置場所や操作方法などをお客様にお知らせする動画やポスターを車内やホームページ、駅ホームなどで放映・掲出をしております。同種事件の未然防止に向けては、駅構内の巡回強化、ALSOK 警備員のウェアラブルカメラ装着、有料座席指定列車「京王ライナー」での警戒添乗など、警備の強化を図っている他、警察と合同で非常事態を想定した訓練の実施や車内非常用設備などの PRグッズの駅頭での配布を行うなど、沿線の各警察署と緊密な連携を図っております。

※「Buddycom」はサイエンスアーツ社の登録商標です。

⑥ 鉄道係員の安全意識向上

鉄道運転事故や自然災害への対処能力強化について、脱線など重大事故を想定した訓練を毎年行っております。二次災害を防止する「列車防護」や通報・連絡などの初動対応、警察や消防と連携した負傷者の救出やお客様の避難誘導の確認の他、脱線車両や電気・通信設備、線路などの復旧訓練も実施しております。安全意識の高揚については、鉄道事故の悲惨さを実感することで、社員一人ひとりが考え、行動につなげることを目指し、過去の鉄道事故やインシデントの経緯や原因などを学ぶことができる「安全啓発室」を鉄道研修施設に設置し、乗務員養成教育や新入社員教育をはじめ、各種教育・訓練に活用しております。

(2) サービスの向上

① 有料座席指定列車（京王ライナー）の導入

お客様の着席ニーズにお応えすることを目的に、2018年2月から有料座席指定列車「京王ライナー」の運行を夜間時間帯に新宿発下り方面で開始しました。翌年2019年2月からは朝間時間帯に上り方面の運行を開始し、その後も運行本数の拡大を進め、直近のダイヤ改正以降、1日あたり平日は29本、土休日は22本を運行しております。また2022年3月より平日・土休日共に明大前での乗降サービスを開始しております。京王ライナーの導入にあわせて新造した5000系車両は、既存車両に比べ座席幅を広くした他、無料Wi-Fiや空気清浄機の設置、車いす・ベビーカースペースの全車両への設置など、サービス性の向上を図っております。なお2022年度に増備した最新型の1編成においては、日本初となるリクライニング機能付きロング/クロス転換座席を搭載しました。

② バリアフリー化

駅の出入口から各ホームまで段差なく移動できるルート整備として、エレベーターやスロープの設置を進め、同業他社の中でも比較的早い2012年度の段階で全駅整備を達成しました。その後も2ルート目の確保などを目的に、新宿駅・初台駅・飛田給駅でエレベーターの増設を行っております。バリアフリースイレについては改札外に整備されている駒場東大前駅を除く全駅に設置しており、現在は駅改良などにあわせて子ども用トイレの設置などの機能向上を図っております。また、車両では、車いす・ベビーカースペースを全編成に設置しております。「心のバリアフリー化」に向けては、駅係員・乗務員への「サービス介助士」の資格取得を推進しており、駅係員・乗務員の全員が取得済みです。また目の不自由なお客様のご案内や接遇スキル向上のため、実際の駅や車両を使用した講習会を2016年度から定期的に実施しております。

③ インバウンドへの取り組み

外国人のお客様へのご案内のため、駅の看板や車内案内表示器、ホームページ、SNSなどで4カ国語表記（日・英・中・韓）によるご案内を行っております。また、一部の車両には自動放送装置を導入し、日本語と英語による停車駅や乗り換えなどのご案内を実施しております。その他、駅・車内にQRコードを掲出し、異常時にホームページへの誘導を行っております。

④ 鉄道運行情報の提供

列車の運転見合わせや遅延が生じた場合、駅や車内での運行情報提供とあわせて「京王アプリ」「公式 Twitter」での情報提供を行っております。駅改札付近に設置している「お客様案内ディスプレイ」および「京王ホームページ」では路線図を用いて運休・遅延情報をわかりやすく提供している他、一部情報は多言語（英語・中国語・韓国語）によるご案内も行っております。また車掌が運輸指令所からの連絡やタブレット端末を活用して、お客様に必要な情報をよりリアルタイムにご案内できる体制を構築しております。

⑤ 新たな移動のきっかけづくり

外出機会・移動需要の創出に向けた各種企画乗車券の発売・企画列車の運行を行っております。2022 年 10 月から 12 月にはシニア層の方を対象とした「シニア全線パス」を期間限定で発売した他、子育て世代向けには「京王ライナー」および「Mt.TAKAO 号」がお得にご利用できる「こどもといっしょ割 座席指定券」を学校の長期休暇期間などにあわせて発売しております。2023 年 1 月および 3 月には自転車折りたたみ車内に持ち込める「サイクルトレイン」の実証実験を新宿～高尾山口間で実施しております。また新宿と渋谷という都内でも有数のターミナル駅を保有する当社の特性を活かし、2014 年度から新宿と渋谷のどちらでも乗降できる通勤定期券「どっちーも」の発売を開始し、2018 年度からは聖蹟桜ヶ丘と京王永山または京王多摩センターをどちらも利用できる「どっちーも(多摩版)」を発売しております。

(3) 環境対策・その他

① 走行電力の削減・再利用

走行電力の削減の観点では、消費電力を約 45%削減できる VVVF インバータ制御装置を 1992 年より導入し、2012 年に全営業車両の VVVF インバータ制御化を大手民鉄で初めて完了しました。走行電力の再利用の観点では、電車がブレーキをかけた際に発生する回生電力を蓄電・再供給できる回生電力貯蔵装置や、駅照明や昇降設備で使用される電力に変換できる駅舎補助電源装置を整備しております。回生電力貯蔵装置は堀之内変電所に、駅舎補助電源装置は東府中駅、高幡不動駅、北野駅、めじろ台駅、若葉台車両基地に導入しております。

② 鉄道における電力・CO2 排出量削減の取組み

駅舎・ホームや車両の客室内、トンネル内に、従来の照明設備に比べて大幅に消費電力を削減でき、かつ交換サイクルの長い LED 照明の導入を進めております。また、地下駅の空調設備について、ホーム・コンコースの温度に適した運用改善を行うことで消費電力量を削減しております。調布駅をモデルケースに行ったこれらの取組みは、駅の安全性を確保しつつ大きな投資なしに改善に結びつけた点が高く評価され、2021 年度省エネ大賞の省エネ事例部門・輸送分野において、最高賞の経済産業大臣賞を受賞しました。

③ 地域社会への貢献・沿線活性化への取組み

京王グループは、地域の活性化や課題解決などに寄与する事業活動や社会貢献活動を通じて、地域社会とともに持続的な発展を目指しており、鉄道事業においても様々な取組みを行っております。沿線自治体との協働では、下北沢駅周辺の盛土区間の高架化工事にあわせ、街の魅

力と防災機能のさらなる向上に向けて当社による商業開発と世田谷区による道路整備を一体的に実施した他、世田谷区・調布市・多摩市が実施する「ふるさと納税制度」の返礼品提供業務を受託し、鉄道廃材(トロリー線)をアップサイクルした製品の提供などを行っております。また沿線地域の活性化に向けて、高尾山エリアでは新宿～高尾山口間を結ぶ有料座席指定列車「Mt.TAKAO 号」の土休日の運行や近隣施設と連携した高尾山の冬そばキャンペーン(2023年で21回目の開催)の開催、各種企画乗車券の販売などを行っている他、京王多摩センター駅では駅近隣のサンリオピューロランドと連携し、駅構内にサンリオの世界観を演出する装飾を施すなど、各沿線地域の特性にあわせた取組みを行っております。さらに沿線商店街が開催する「京王線ぶらり各駅バルめぐり」に駅・車内でのPR協力を行っている他、女子バスケットボールWリーグのプレーオフトーナメント(2022-2023)が沿線で行われることに伴い、一般社団法人バスケットボール女子日本リーグと当社が連携しWリーグと沿線の魅力を相互に発信するなど、他企業・団体との協働を通じた関係の構築にも取り組んでおります。

3. 今後の取組みなど

当社は京王グループ中期3カ年経営計画(2022～2024年度)で掲げた鉄道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、「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」これら4つの柱のもと各種施策の実施、加速させてまいります。

(1) より高度な安全・安心の追求

あらゆるお客様に安全・安心に鉄道をご利用いただけるよう、京王線(笹塚駅～仙川駅間)連続立体交差事業、当社全駅におけるホームドアの整備とホームと車両床面の段差・隙間解消、鉄道テロ対策として非貫通車両の解消やホーム上・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、激甚化する自然災害や施設の老朽化への対策などを着実に進めていく他、安全意識の高い鉄道係員の育成を行ってまいります。「日本一安全でサービスの良い鉄道」の実現に向けて、引き続きお客様目線での安全施策を本社・現場が一体となって推進してまいります。

(2) お客様ニーズを先取りしたサービスの提供

年齢、性別、文化、家族構成などの違いに関わらず、すべてのお客様が安心・快適に鉄道をご利用いただけるよう、ターミナル駅における大規模駅改良や最新型5000系車両の増備と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、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などの施策を実施するとともに、新たな乗車券システムの導入検討、鉄道乗車ポイントサービスの導入や各種企画乗車券の造成など沿線の方々のお出かけのきっかけとなるような施策を実施します。お客様の利便性のさらなる向上に努め、「住ん

でもらえる、選んでもらえる沿線づくり」を進めてまいります。

(3) 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、脱炭素社会の実現に向け、車両における省エネ型 VVVF インバータへの更新や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など環境にやさしい乗り物である鉄道の強みを高める取組みや、照明設備の LED 化などの省エネ施策や再生エネルギーの活用などの検討を進めてまいります。地域社会への貢献・沿線活性化の取組みについては、高尾山エリアなどへの旅客誘致策や沿線自治体との連携イベントを引き続き実施・強化する他、オープンイノベーションを活用したエリアの魅力向上にも取り組んでまいります。

(4) 未来を見据えた盤石な事業運営体制の構築

新型コロナウイルス感染症の影響に伴う収入減や急速に進行している少子高齢化に伴う労働力不足への備えとして、DX や新技術の活用による鉄道事業の運営体制の抜本的な見直しを進め、固定費の大きい鉄道のコスト削減・業務省力化を進める他、将来の鉄道事業運営を担う人財の安定的な確保に向けて社員エンゲージメントの向上や教育訓練の充実などを図ってまいります。

なお、個別の事業などに関わる計画につきましては、「8. 利用者サービスの向上策」をご参照ください。

4. 運賃改定の理由

当社はこれまで、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 年で単年平均 253 億円の投資を行い、お客様の安全性・利便性の向上に積極的に取り組んでまいりました。

その一方で、当社は 1995 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、1997 年には運賃値下げ改定（平均改定率△9.1%）を、2018 年と 2019 年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行い、業界最安水準の運賃を維持してまいりました。

しかしながら、当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、2020 年度、2021 年度の 2 ヶ年ともに、コロナ禍以前の 2018 年度に対する輸送人員の減少率は関東大手民鉄 8 社で最大となっております。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 2020 年度は 97 億円の損失を計上、2021 年度も 14 億円の損失と 2 期連続の赤字となっております。輸送人員は回復基調にはありますが、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

ないと見込んでおります。

このような状況下でも、公共交通事業者として揺るぎない安全・安心をお客様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 2021 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・推進が不可欠です。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ラルの実現など、多様化・複雑化する社会的要請に対応していく必要もあり、これらを実現するためにはコロナ禍以前の水準を超える年間 300 億円規模の設備投資の継続的な実施が必要です。これら投資への原資を捻出するため、運行ダイヤの適正化や AI・IoT を活用した業務省力化などを進め、固定費削減や生産性向上に努めてまいりますが、当社の不断の努力をもってしても、完全に補えるものではありません。「日本一安全でサービスの良い鉄道」の実現に向け、安全性・サービスの更なる向上と設備の健全な維持・更新を確実に実施し、今後もあらゆるお客様が安全・安心・快適にご利用いただける鉄道サービスを提供し続けていくため、固定費削減や業務効率化などの経営努力の徹底を前提として、不足する費用の一部についてお客様にご負担をいただきたく、運賃改定の申請をさせていただきました。

なお改定にあたってのお客様への負担を極力抑えるべく、家計負担に配慮し通学定期旅客運賃は現行据え置きとする他、相模原線の一部に設定している加算運賃を廃止いたします。また、鉄道ご利用に応じたポイント付与サービスの導入など新たなお客様サービス向上施策も行っておりますので、何卒ご理解いただきますようお願い申し上げます。

5. 主な申請の内容

- | | |
|-------------------|---|
| (1) 申 請 日 | 2023 年 3 月 24 日（金） |
| (2) 改 定 率 | 上限運賃平均 13.3% |
| (3) 初乗り運賃（4 キロまで） | 1 円単位上限運賃 140 円（現行 126 円）
10 円単位上限運賃 140 円（現行 130 円） |
| (4) 定期運賃割引率 | 通勤 37.6%（現行 37.6%）
通学 80.1%（現行 77.4%） |

(5) 改定率・増収率一覧

(単位：％)

		上 限 運 賃	
		改 定 率	増 収 率
定 期 外		1 3 . 8	1 1 . 4
定 期	通 勤	1 4 . 1	1 3 . 0
	通 学	0 . 0	0 . 0
	計	1 2 . 5	1 1 . 6
合 計		1 3 . 3	1 1 . 5

6. これまでの経営合理化の状況および今後の取組み

① これまでの取組み

当社は、「安全性の向上」や「サービスの向上」に積極的に取り組んできた一方、これまで様々なコスト削減、経営合理化を実施してまいりました。

ア. メンテナンス体制

線路保守業務、電気施設保守業務、車両検修および整備の一部業務について外部委託を行っております。また、従来は夜間に別々で実施していた架線と軌道の検測を、同時かつ昼間に営業列車と同じ速度で実施することが可能な総合高速検測車を 2008 年度に京王線で導入し、検測精度の向上とあわせて業務効率化を図りました。

イ. 駅運営体制

急速に進行している少子高齢化に伴う労働力不足への備えとして、駅務機器の高度化にあわせた駅運営の効率化を進めてまいりました。定期券を事前にインターネットで予約し自動券売機で受け取ることのできる「定期券らくはや予約」の導入および当該サービスの浸透にあわせた有人定期券発売窓口の営業時間変更や、駅窓口案内システムの導入にあわせた一部改札口における遠隔運営、ＯＢ社員およびアルバイト社員の活用を含めた要員配置の見直しなどを適宜実施しております。

ウ. 列車運行体制

競馬場線では、1999 年から平日にワンマン運転を行っている他、動物園線でも 2000 年からワンマン運転を開始するなど、業務の効率化を図っております。また、夜間作業時間確保によるさらなる安全性向上施策の推進を目的として、2021 年 3 月にダイヤ改正を実施し終電時刻の繰り上げを実施しました。

エ. 営業費用削減

更新工事にあわせた省エネ型 V V V F インバータ制御装置の導入や、消費電力を抑制できる照明の L E D 化、車両工場において湧水を用수에活用できる排水処理施設を導入するなど、環境負荷軽減にあわせた費用削減を図りました。また、省エネ型 V V V F インバータ制御装置の導入にあわせ、分解清掃が不要な全閉型モーターへの更新や、I C カード利用率の

上昇にあわせた駅務機器の I C 専用機化の推進により、更新費用および保守費用の低減を図っております。

オ. コロナ禍を受けた取組み

新型コロナウイルス感染拡大の影響に伴う緊急的な対策として、安全を支障しない範囲で鉄道施設の更新工事の先送りや更新周期の見直し、修繕費など保守費の削減、役員および管理職の給与削減や従業員の手当、賞与の削減を行いました。

② 今後の取組み

少子高齢化に伴う労働力不足が懸念される中であっても、「安全性の向上」や「サービスの向上」を推進していくため、最新のテクノロジーの活用などによる業務の効率化を図ってまいります。

ア. メンテナンス体制

鉄道の日々の安全輸送を支える土木構造物や電気設備、車両設備などの鉄道施設について、DX や新技術の活用による点検や補修計画策定業務などの効率化・省力化に取り組んでまいります。

イ. 駅運営・列車運行体制

将来の労働力不足に備え、遠隔操作や A I などのデジタル技術を活用することにより安全・サービスのレベルを確保しながら、駅運営・列車運行にかかる業務の省力化・要員の最適化を進めてまいります。

7. 発売している主な企画商品

① 京王線・井の頭線一日乗車券

沿線への行楽客に対する利便性向上を目的とした、発行日当日に限り、当社線全線を何度でも乗り降り可能な乗車券

② 高尾山きっぷ

高尾山への行楽客に対する利便性向上を目的とした、往復運賃とケーブルカーリフトの運賃をセットにした乗車券。

③ 京王アミューズメントパスポート

沿線の施設（よみうりランド、東京サマーランド、サンリオピューロランド）への行楽客に対する利便性向上を目的とした、全線一日乗車券と各施設の 1 日乗り放題券をセットにした乗車券。

④ 京王東京メトロパス

都心方面への行楽客に対する利便性向上を目的とした、新宿または渋谷までの往復運賃と東京メトロの一日乗車券をセットにした乗車券。

⑤ TOKYO 探索きっぷ

都心方面への行楽客に対する利便性向上を目的とした、新宿駅までの往復運賃と東京都交通局（地下鉄、バス、都電、日暮里・舎人ライナー）の一日乗車券をセットにした乗車券。

8. 利用者サービスの向上策

「日本一安全でサービスの良い鉄道」の実現のため、ハード・ソフト両面からお客様サービスに資する様々な取組みを進めてまいります。

(1) 日本一安全な鉄道に向けて

① 京王線（笹塚駅～仙川駅間）連続立体交差事業の推進

事業主体である東京都と協力の上、2030年度の事業完了を目指して推進してまいります。約7.2kmを高架化し、25カ所の踏切を廃止することで、道路と鉄道それぞれの安全性が向上する他、交通渋滞の解消や、鉄道によって分断されていた地域の一体化が図られます。

② 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

お客様のホームからの転落や、ホーム上での列車との衝突を防止するため、ホームドアの整備を全69駅で実施いたします。井の頭線は2020年代中頃、京王線は2030年代前半を目標に整備を完了させます。また、ホームドアの整備に合わせ、移動円滑化整備ガイドラインに基づき、ホームと車両床面の段差・隙間の解消を進めてまいります。お身体の不自由なお客様や小さなお子さま連れのお客様を含む、すべてのお客様が安心して乗り降りできる鉄道を目指します。

③ 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を目的として、引き続きハード・ソフト両面から対策を実施いたします。リアルタイム伝送機能を持つ「車内防犯カメラ」および「ホーム上防犯カメラ」の未設置車両、駅への整備を進め、2023年度末を目途に全車両・全駅に設置します。また、車内の避難経路確保のための全編成の貫通化および、お客様がトラブルの発生を乗務員などへ速やかに通報できるよう車内非常通報装置の双方向対話式化を図るため、車両代替新造を進めてまいります。

④ 踏切障害物検知装置の全踏切整備と高機能化

踏切道内の安全性向上のため、全踏切への踏切障害物検知装置の設置を進めてまいります。また、さらなる安全性向上のため、設置済みの踏切障害物検知装置を従来の光線式より検知範囲が広く、より高い精度で検知できる高機能型（エリア検知式）への更新を進めてまいります。加えて、踏切の無理な横断を防ぐため、全踏切の踏切警報灯を全方向型警報灯や両面型警報灯といった視認性の高い警報灯へ更新する工事を、2024年度を目標に完了させます。

⑤ 激甚化する自然災害への対策

激甚化する自然災害への対策として、構造物の耐震補強工事や豪雨対策として法面補強工事を継続していく他、お客様や係員の安全確保および施設の機能維持に向けて、避難指示が発令された際の連絡および避難体制の確立や、タイムラインに沿った車両基地の浸水に備えた車両疎開訓練の実施、重要施設の浸水被害軽減に向けた監視体制の構築など、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進めてまいります。

(2) 日本一サービスの良い鉄道に向けて

① ターミナル駅における大規模駅改良の推進

京王グループの最重要拠点である新宿エリアにおいて進めている新宿駅西南口地区開発計画にあわせて、新宿駅の大規模改良を行います。線路の延伸工事を行い西口駅前広場および西南口地下駅広場につながる改札口をそれぞれ新設するなど駅機能を強化することで、他社線への乗換え動線整備や南北のまちのつながり強化などに貢献いたします。

また、リニア中央新幹線の新駅開設が予定されている橋本エリアでは、相模原市が実施する橋本駅周辺整備推進事業と連携し、橋本駅駅舎移設の検討および駅舎移設にあわせた駅機能の強化の検討を進めてまいります。

② 座席指定列車のさらなる拡充

有料座席指定列車「京王ライナー」の朝夜の通勤時間帯における増発など、座席指定列車のさらなる拡充に向け、最新型 5000 系車両を増備します。あわせて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、終日運行に向けた検討を進めてまいります。また、座席指定券のチケットレスサービスにおける決済手段の拡充や「こどもといっしょ割 座席指定券」などの WEB 販売対応など、ソフト面でのサービス向上を図ります。

③ ユニバーサルで快適な鉄道サービスの提供

年齢や性別を問わず、あらゆるお客様が安心・快適に鉄道をご利用いただけるよう、旅客トイレのリニューアル、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、既存車両のリニューアルおよび車両新造に合わせた車いす・ベビーカースペースの全車両への設置、お客様案内ディスプレイの全駅多言語化など様々な施策を進めます。またお子様連れのお客様がより鉄道でお出かけしやすくなるよう、渋谷駅などで導入しているベビーカーのレンタルサービス「ベビカル」や、渋谷駅に 2023 年 3 月に開設した、設置型ベビーケアルームやベビー用紙おむつ自動販売機などを設置した「パパママサポートゾーン」、若葉台駅や多摩境駅に導入している子ども用トイレなどの施策のさらなる拡大について検討を進めてまいります。

この他、障がいをもつ方の社会活動への参加を支援する取組みとして、現在障がい者割引制度の対象外となっている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てまいります。

④ 新たな移動のきっかけづくり

地域の足として移動需要創出を通じた地域活性化を図るため、沿線にお住まいの方々のお出かけを後押しするような各種施策を実施いたします。「シニア全線パス」や「こどもといっしょ割 座席指定券」などの既存の企画乗車券の継続実施や新規企画乗車券の検討をする他、実証実験を行った「サイクルトレイン」について、将来的な対象者の拡大や幅広いエリアでの実施に向けた検討を進めてまいります。

また、コロナ禍を契機として定着したテレワークなどの新たな生活様式や、多様化する通勤スタイルをサポートし、また外出機会を創出するため、鉄道ご利用回数など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」の導入に向けた準備を進めてまいります。また当該サービスを通じて、子育て世帯の鉄道利用を後押しする施策などを検討いたします。

さらに、鉄道利用をより気軽・手軽にご利用いただけるよう、クレジットカードやQRコードで改札を通過、決済できる新たな乗車券システムの導入について検討を進めてまいります。

⑤ 外部企業との事業共創

スタートアップ企業をはじめとした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してまいります。2022年7月に ReGACY Innovation Group 株式会社（本社：東京都千代田区、代表取締役：成瀬 功一）と共同で開始した「KEIO OPEN INNOVATION PROGRAM」では、実証実験としてチャットによる問い合わせ対応とAIによる自動照合により、駅・車内での忘れ物の照会にかかるお客様の利便性向上および係員の取扱業務軽減を図る「落とし物クラウド find」の導入や、サラダなどを販売する自動販売機「SALAD STAND（サラダスタンド）by OFFICE DE YASAI」の駅構内への設置・販売などを行っており、今後もこのような取組みを推進してまいります。

(3) 鉄道事業の持続性向上に向けて

① カーボンニュートラルの実現に向けた取組み

カーボンニュートラルの実現に向け、さらなる電力・CO2 排出量削減に取り組んでまいります。走行時の消費電力をさらに削減可能な新型VVVFインバータ制御装置への更新を引き続き進める他、走行用電力の再利用のための上下一括き電線化や駅舎補助電源装置などのさらなる整備について検討いたします。また駅舎・ホームや車両の客室内などの照明設備のLED化を引き続き実施いたします。

② 地域社会への貢献・沿線活性化への取組み

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。開発部門とも連携した連続立体交差事業により生まれる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の検討や、乗車券のデジタル化によるタイムリーで魅力的な企画乗車券の発売検討などを進めてまいります。

③ 鉄道オペレーションの高度化・効率化の推進

駅運営や列車運転および施設メンテナンスなどの鉄道オペレーションについて、DXや新技術の積極的な活用による高度化・効率化を進めてまいります。駅運営や列車運転分野では少子高齢化に伴う労働力不足に対し、AI・IoTの活用による駅業務の高度化やワンマン運転などによる組織・要員体制の見直しを進めます。施設メンテナンス分野では、施設老朽化や保有施設量増による検査コストの増加や技術者不足といった課題に対処するため、タブレット端末を活用した検査業務のデジタル化や、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※を用いた土木構築物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します。また、AIを用いたCBM※の導入を推進していくことで、業務の精度向上と効率化の両立を目指した各施策の検討を進めてまいります。

※GISプラットフォーム：点検記録や補修履歴などの様々な情報に位置情報を持たせ、地図上で可視化することで、迅速な判断や高度な分析を可能とするシステム

※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

④ 将来の鉄道運営を担う人財の安定確保・育成

将来にわたって高レベルの安全・安心・快適な鉄道サービスを提供し続けられるよう、想定外の事象に対応するための訓練の実施やオンライン学習システムを活用した教育体制の推進など、鉄道係員への教育・訓練の拡充を図ってまいります。また、少子高齢化に伴う労働力不足が懸念される中でも優秀な人財を安定的に確保できるよう、採用の強化に加え、働き方改革の推進や定年延長の実施、職場環境の改善など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てまいります。

9. お問い合わせについて

京王お客さまセンター TEL.042-357-6161（9：00～18：00）

10. 添付資料

(1) 申請・現行運賃比較表	1
① 普通旅客運賃（大人）	1
② 定期旅客運賃（大人1か月）	2
(2) 主要区間申請・現行比較運賃	2
① 普通旅客運賃（大人）	2
② 定期旅客運賃（大人1か月）	3
(3) 鉄道収支実績および推定	4
(4) 運賃収入内訳.....	4
(5) 輸送人員の推移および今後の見通し	4
(6) 設備投資実績・計画.....	5
① 設備投資実績と計画.....	5
② 主要プロジェクトの内容	5

(1) 申請・現行運賃比較表

＜今回改定のポイント＞

- 平均で13.3%の改定とする。
- 初乗り運賃は10円程度の改定とする。
初乗り運賃 1円単位運賃126円→140円（改定率11.1%）
10円単位運賃130円→140円（改定率7.7%）
- その他区間は改定額を極力抑え、最大で42円の改定とする。
最遠区間運賃 1円単位運賃388円→430円（改定率10.8%）
10円単位運賃390円→430円（改定率10.3%）
- 通学定期旅客運賃は家計負担に配慮し、据え置きとする。
- 相模原線京王多摩川～橋本間の乗車キロに応じて設定している加算運賃は、今回の運賃改定に合わせ廃止いたします。申請運賃の認可後に、国土交通大臣への届出を予定しております。

① 普通旅客運賃 (大人)

【基本運賃】

(単位：キロ、円)

キロ程	現行運賃		申請運賃	
	IC カード (１円単位)	きっぷ (１０円単位)	IC カード (１円単位)	きっぷ (１０円単位)
１～４	１２６	１３０	１４０	１４０
５～６	１３６	１４０	１６０	１６０
７～９	１５７	１６０	１８８	１９０
１０～１２	１７８	１８０	２０９	２１０
１３～１５	１９９	２００	２３０	２３０
１６～１９	２４２	２５０	２７３	２８０
２０～２４	２８３	２９０	３１４	３２０
２５～３０	３２５	３３０	３５６	３６０
３１～３７	３４６	３５０	３８８	３９０
３８～４４	３６７	３７０	４０９	４１０
４５～５２	３８８	３９０	４３０	４３０

【加算運賃】

(単位：キロ、円)

キロ程	現行運賃	届出予定の運賃
20～22	20	0

② 定期旅客運賃（大人１か月）

【基本運賃】

（単位：キロ、円）

キロ程	通 勤		通 学	
	現行運賃	申請運賃	現行運賃	申請運賃
１～４	４，７００	５，２４０	１，８７０	同左（据置）
５～６	５，０８０	５，９９０	２，０４０	〃
７～９	５，８９０	７，０４０	２，２７０	〃
１０～１２	６，６８０	７，８２０	２，６２０	〃
１３～１５	７，４３０	８，６１０	２，８６０	〃
１６～１９	８，９９０	１０，２２０	３，２００	〃
２０～２４	１０，６５０	１１，７６０	３，５５０	〃
２５～３０	１２，１５０	１３，３３０	３，８９０	〃
３１～３７	１３，０２０	１４，５３０	４，２９０	〃
３８～４４	１３，７５０	１５，３１０	４，５１０	〃
４５～５２	１４，５５０	１６，１００	４，６３０	〃

【加算運賃】

（単位：キロ、円）

キロ程	通 勤		通 学	
	現行運賃	届出予定の運賃	現行運賃	届出予定の運賃
２０～２２	７６０	０	３１０	０

（２）主要区間申請・現行比較運賃

① 普通旅客運賃（大人）

（単位：円）

	現行運賃		申請運賃	
	IC カード (１円単位)	きっぷ (１０円単位)	IC カード (１円単位)	きっぷ (１０円単位)
新宿～笹塚	１２６	１３０	１４０	１４０
新宿・渋谷～明大前	１３６	１４０	１６０	１６０
新宿・渋谷～千歳烏山	１７８	１８０	２０９	２１０
新宿・渋谷～調布	２４２	２５０	２７３	２８０
新宿・渋谷～府中	２８３	２９０	３１４	３２０
新宿・渋谷～聖蹟桜ヶ丘	３２５	３３０	３５６	３６０
新宿・渋谷～京王八王子	３６７	３７０	４０９	４１０
新宿・渋谷～高尾	３６７	３７０	４０９	４１０
新宿・渋谷～高尾山口	３８８	３９０	４３０	４３０
新宿・渋谷～京王永山	３２５	３３０	３５６	３６０

	現行運賃		申請運賃	
	IC カード (1円単位)	きっぷ (10円単位)	IC カード (1円単位)	きっぷ (10円単位)
新宿・渋谷 ～京王多摩センター	3 2 5	3 3 0	3 5 6	3 6 0
新宿・渋谷～南大沢	3 4 6	3 5 0	3 8 8	3 9 0
新宿・渋谷～橋本 (うち加算運賃)	3 8 7 (2 0)	3 9 0 (2 0)	4 0 9 (0)	4 1 0 (0)
渋谷～下北沢	1 2 6	1 3 0	1 4 0	1 4 0
渋谷～吉祥寺	1 9 9	2 0 0	2 3 0	2 3 0

② 定期旅客運賃 (大人1か月)

(単位：円)

	通勤定期運賃		通学定期運賃	
	現行運賃	申請運賃	現行運賃	申請運賃
新宿～笹塚	4, 7 0 0	5, 2 4 0	1, 8 7 0	同左(据置)
新宿・渋谷～明大前	5, 0 8 0	5, 9 9 0	2, 0 4 0	〃
新宿・渋谷～千歳烏山	6, 6 8 0	7, 8 2 0	2, 6 2 0	〃
新宿・渋谷～調布	8, 9 9 0	10, 2 2 0	3, 2 0 0	〃
新宿・渋谷～府中	10, 6 5 0	11, 7 6 0	3, 5 5 0	〃
新宿・渋谷～聖蹟桜ヶ丘	12, 1 5 0	13, 3 3 0	3, 8 9 0	〃
新宿・渋谷～京王八王子	13, 7 5 0	15, 3 1 0	4, 5 1 0	〃
新宿・渋谷～高尾	13, 7 5 0	15, 3 1 0	4, 5 1 0	〃
新宿・渋谷～高尾山口	14, 5 5 0	16, 1 0 0	4, 6 3 0	〃
新宿・渋谷～京王永山	12, 1 5 0	13, 3 3 0	3, 8 9 0	〃
新宿・渋谷 ～京王多摩センター	12, 1 5 0	13, 3 3 0	3, 8 9 0	〃
新宿・渋谷～南大沢	13, 0 2 0	14, 5 3 0	4, 2 9 0	〃
新宿・渋谷～橋本 (うち加算運賃)	14, 5 1 0 (7 6 0)	15, 3 1 0 (0)	4, 8 2 0 (3 1 0)	4, 5 1 0 (0)
渋谷～下北沢	4, 7 0 0	5, 2 4 0	1, 8 7 0	同左(据置)
渋谷～吉祥寺	7, 4 3 0	8, 6 1 0	2, 8 6 0	〃

(3) 鉄道収支実績および推定

(単位：百万円、%)

項目	2021 年度 (実績)	2024~2026 年度 (3 年間合計)	
		現行	申請
収入	64,414	230,558	255,570
支出	75,695	259,559	259,559
差引損益	▲ 11,281	▲ 29,000	▲ 3,988
収支率	85.1	88.8	98.5

※支出については、申請上の計算方式で算出しています。

※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ります。

(4) 運賃収入内訳

(単位：百万円)

項目	2021 年度 (実績)	2024~2026 年度 (3 年間合計)	
		現行	申請
定期外	35,260	131,181	146,191
定期	25,195	86,404	96,406
合計	60,456	217,586	242,598

※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ります。

(5) 輸送人員の推移および今後の見通し

<実績>

(単位：千人、%)

	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度
定期外	273,808	275,259	267,814	180,899	213,565
定期	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	101.5	101.2	99.2	67.0	111.2

<将来推定>

(単位：千人、%)

	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度
定期外	244,580	260,045	259,967	259,967	259,967
定期	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

(6) 設備投資実績・計画

① 設備投資実績と計画

(単位：億円)

	2021 年度 (実績)	2022 年度 (計画)	2023 年度 (予定)	2024 年度 (予定)	2025 年度 (予定)	2026 年度 (予定)
安 全	125	196	303	207	202	190
サービス改善	5	14	44	69	113	83
輸送力増強	7	18	33	97	36	48
合 計	138	229	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ります。

② 主要プロジェクトの内容

公共交通機関としての社会的使命を果たし、当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」を実現するための取組みとして、以下の4つの柱のもと設備投資を実施してまいります。

ア. より高度な安全・安心の追求

(2022 年度～2026 年度 平均：230 億円/年)

- ・ 京王線（笹塚駅～仙川駅間）連続立体交差事業の推進
- ・ 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
- ・ 駅構内・車内における防犯・セキュリティ対策（車両代替新造による非貫通車両の解消および非常通報装置双方向対話式化、ホーム上・車内防犯カメラの全駅・全車両整備）
- ・ 踏切障害物検知装置の全踏切整備と高機能化
- ・ 激甚化する自然災害への対策（耐震補強工事、法面補強工事、落雷対策など）

イ. 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)

- ・ ターミナル駅における大規模改良の推進
- ・ 最新型 5000 系車両の増備と座席指定列車のさらなる拡充
- ・ ユニバーサルで快適な鉄道サービスの提供（旅客トイレリニューアル、エレベーター大型化、車いす・ベビーカースペースの拡大）
- ・ 新たな移動のきっかけづくり（鉄道乗車ポイントサービスの導入検討）

ウ. 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)

- ・ カーボンニュートラル実現に向けた取組み（VVVF インバータ制御装置更新、照明 LED 化）
- ・ 地域社会への貢献・沿線活性化への取組み

エ. 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)

- ・ 鉄道オペレーションの高度化・効率化の推進
- ・ 将来の鉄道運営を担う人財の安定確保・育成

運賃改定の申請について (補足説明資料)

2023年3月24日
京王電鉄株式会社

申請概要

■実施予定時期 2023年10月（予定）

■今回改定のポイント

1. 改定率・増収率 平均改定率 13.3% 平均増収率 11.5%

2. 普通旅客運賃

- 初乗り運賃は10円程度の値上げ ICカード 126円→140円 きっぷ 130円→140円
- その他区間は改定額を極力抑え、最大で42円の値上げ ICカード 388円→430円 きっぷ 390円→430円

3. 定期旅客運賃

- 通学定期運賃は、家計負担に配慮し据置とする
- 通勤定期運賃は、普通旅客運賃の値上げに合わせた改定とする

4. その他

- 相模原線に設定している加算運賃を廃止 ※別途廃止手続予定
- 「京王ライナー」「Mt.TAKAO号」の座席指定料金は変更しない

■改定率および定期割引率

改定率				割引率	
普通運賃	通勤定期	通学定期	合計	通勤定期	通学定期
13.8%	14.1%	0.0%	13.3%	37.6%	80.1%

申請概要

■ 現行・申請運賃比較

普通旅客運賃・定期旅客運賃

(単位：キロ、円)

キロ程	ICカード		きっぷ		通勤定期運賃	
	現行運賃	申請運賃	現行運賃	申請運賃	現行運賃	申請運賃
1～4	1 2 6	1 4 0 (+14)	1 3 0	1 4 0 (+10)	4, 7 0 0	5, 2 4 0 (+540)
5～6	1 3 6	1 6 0 (+24)	1 4 0	1 6 0 (+20)	5, 0 8 0	5, 9 9 0 (+910)
7～9	1 5 7	1 8 8 (+31)	1 6 0	1 9 0 (+30)	5, 8 9 0	7, 0 4 0 (+1,150)
10～12	1 7 8	2 0 9 (+31)	1 8 0	2 1 0 (+30)	6, 6 8 0	7, 8 2 0 (+1,140)
13～15	1 9 9	2 3 0 (+31)	2 0 0	2 3 0 (+30)	7, 4 3 0	8, 6 1 0 (+1,180)
16～19	2 4 2	2 7 3 (+31)	2 5 0	2 8 0 (+30)	8, 9 9 0	10, 2 2 0 (+1,230)
20～24	2 8 3	3 1 4 (+31)	2 9 0	3 2 0 (+30)	10, 6 5 0	11, 7 6 0 (+1,110)
25～30	3 2 5	3 5 6 (+31)	3 3 0	3 6 0 (+30)	12, 1 5 0	13, 3 3 0 (+1,180)
31～37	3 4 6	3 8 8 (+42)	3 5 0	3 9 0 (+40)	13, 0 2 0	14, 5 3 0 (+1,510)
38～44	3 6 7	4 0 9 (+42)	3 7 0	4 1 0 (+40)	13, 7 5 0	15, 3 1 0 (+1,560)
45～52	3 8 8	4 3 0 (+42)	3 9 0	4 3 0 (+40)	14, 5 5 0	16, 1 0 0 (+1,550)

※通学定期運賃は現行運賃据置のため省略

相模原線加算運賃

(単位：キロ、円)

キロ程	普通旅客運賃 (ICカード、きっぷ)		通勤定期運賃		通学定期運賃	
	現行運賃	届出予定運賃	現行運賃	届出予定運賃	現行運賃	届出予定運賃
20～22	20	0	760	0	310	0

申請概要

■ 関東大手民鉄7社※1と当社の営業キロ別のきっぷ運賃※2比較

800 円

※1 関東大手民鉄7社…東武、西武、京成、小田急、東急、京急、相鉄

※2 鉄道駅バリアフリー料金を含む額。運賃改定申請中の会社は申請額を記載

700 円

600 円

500 円

400 円

300 円

200 円

100 円

初乗り きっぷ運賃	事業者数
140円	京王（現行130円→申請140円） ほか 3 社
150円	1 社
160円	3 社

800 円

700 円

600 円

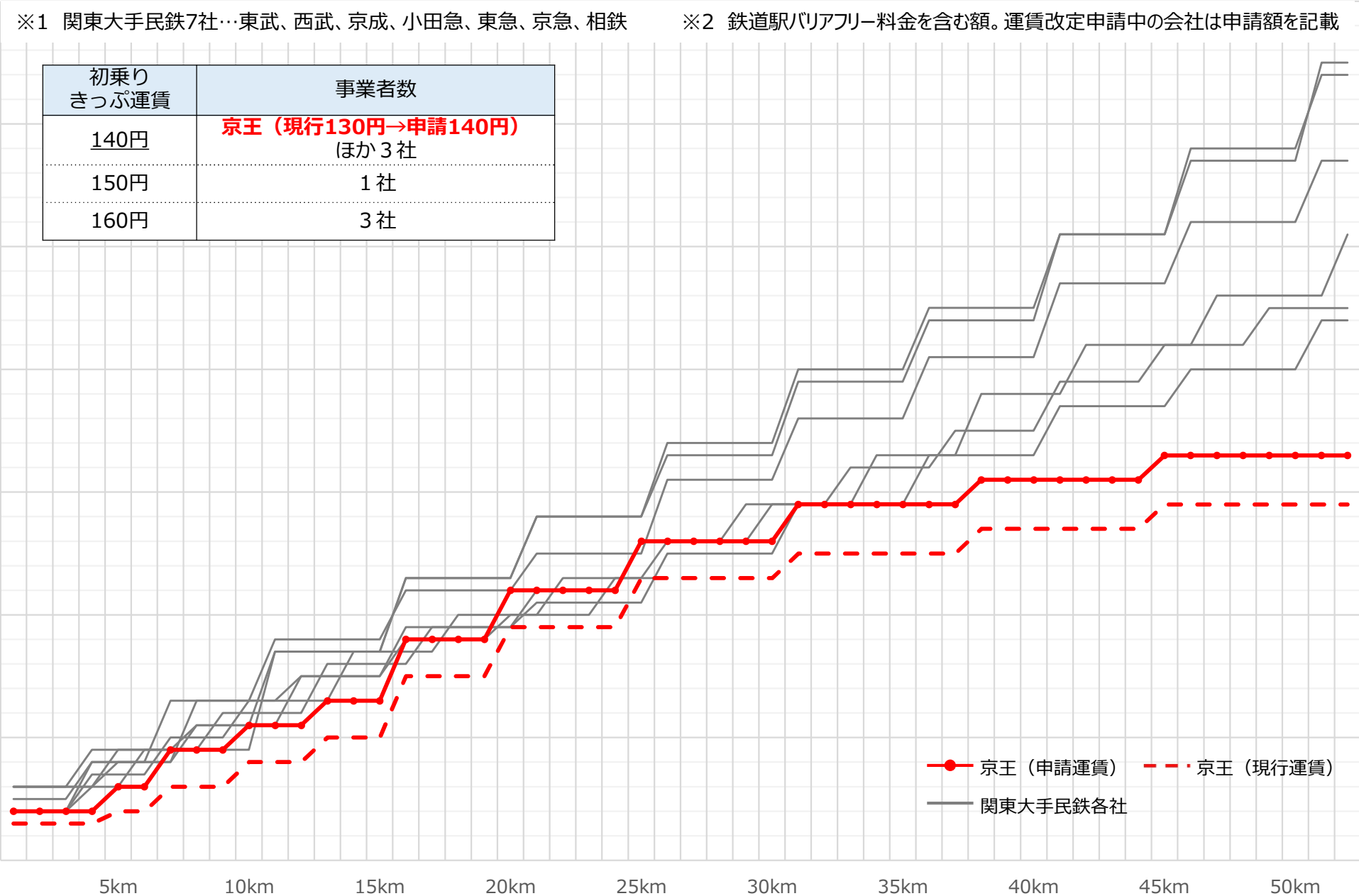
500 円

400 円

300 円

200 円

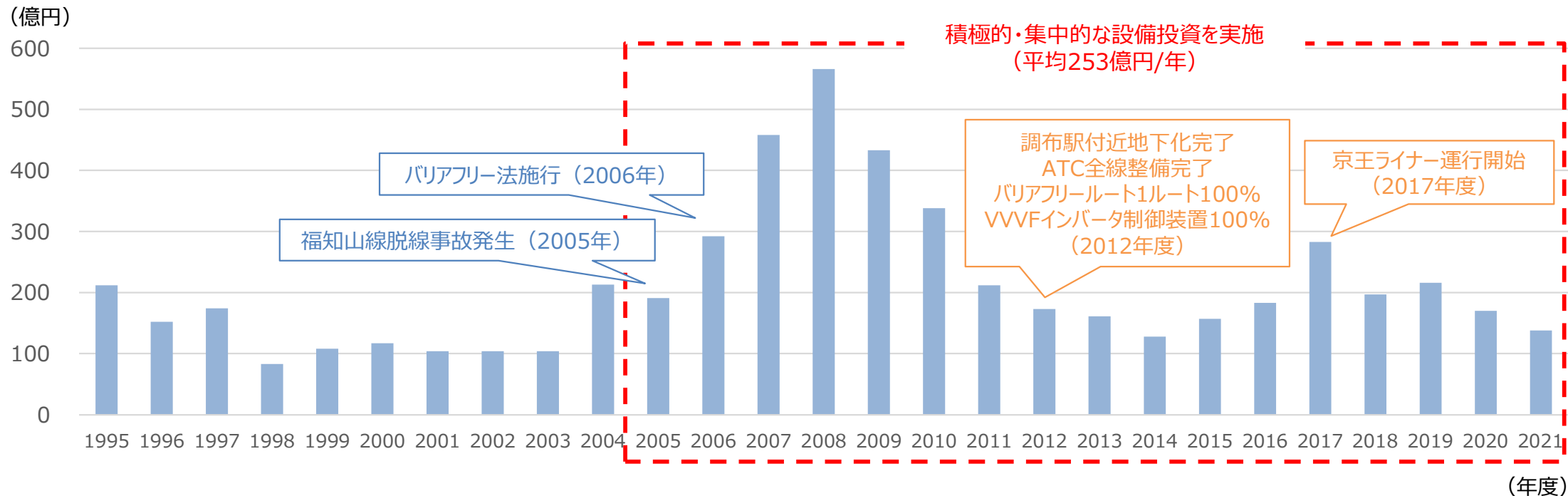
100 円



・お客様の負担増に配慮し改定額を極力抑えることで、運賃改定実施後も業界最安水準の運賃を維持

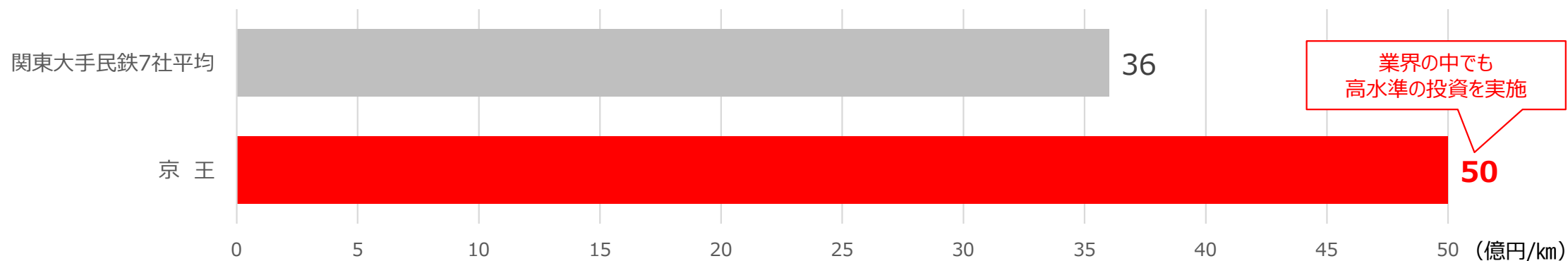
これまでの設備投資

■これまでの設備投資額の推移



■営業キロあたり設備投資額累計 (2005～2021年度)

※関東大手民鉄7社：東武、西武、京成、小田急、東急、京急、相鉄



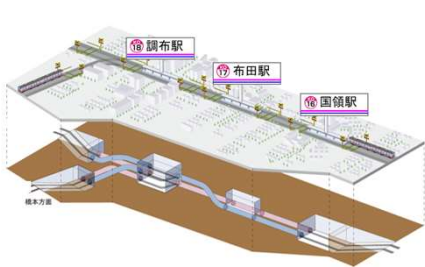
福知山線脱線事故やバリアフリー法の施行など安全・サービスに関わるハード整備の要請レベルが高まる中、当社は社会的使命を果たすため、これらの整備に早期から**積極的・集中的**に取り組んできた。

これまでの主な取組み

■ 安全性向上への取組み

○ 立体交差化

踏切数は322か所（1955年度末）から135か所（2022年度末）に減少



調布駅付近連続立体交差工事



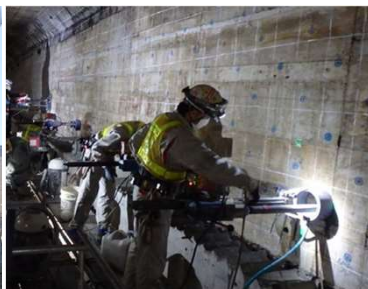
工事完了後の調布駅

○ 自然災害対策

首都直下型地震などの震災や大雨・台風、雷害、雪害、噴火など、大規模自然災害への対策を実施



耐震補強工事（左：高架橋柱 右：トンネル区間）



雷害対策（避雷針の設置）



大雨対策
（法面補強工事）



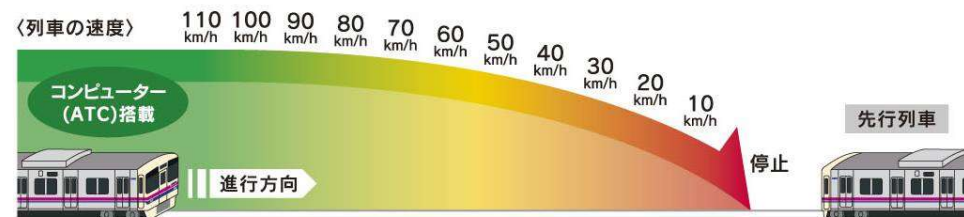
噴火対策
（除灰装置）



気象情報システムイメージ

○ ATC（自動列車制御装置）の導入

非常時に列車を自動的に停車させることや、気象条件などによるきめ細やかな速度制限を実現、安全性が飛躍的に向上



ATCによる列車制御のイメージ

○ ホーム上や踏切における安全対策

ホームドアや固定柵の整備、隙間縮小のための転落防止ゴムの設置、踏切障害物検知装置の設置などを実施



ホームドア・固定柵の整備



転落防止ゴムの設置

○ 鉄道係員の安全意識向上

脱線事故や自然災害などへの各種訓練を、鉄道事業一丸となって実施



総合事故復旧訓練の様子

これまでの主な取組み

■ 安全性向上への取組み

○ 駅構内・車内における防犯・セキュリティ対策

京王線車内傷害事件や京王八王子駅危険物所持者侵入事件を受け、同種事件への対応力強化および未然防止を目的にハード・ソフト両面から様々な対策を実施



所轄警察と合同での暴漢対応訓練



暴漢対応品の使用訓練



テロ防止ポスターを
全駅に掲出



IP無線アプリ「Buddycom（バディコム）」導入
による情報共有体制強化

※Buddycomはサイエンスアーツ社の登録商標です



特急・京王ライナーの車内巡回
警備を実施



緊急時における乗務員取扱い変更
・緊急事態発生時は最寄駅に停車
・ホームドアと車両扉がずれていても開扉



リアルタイム伝送機能付き
ホーム上カメラの設置
(2022年度 21/69駅 完了)



リアルタイム伝送機能付き
車内防犯カメラの設置
(2022年度 656/877両 完了)

これまでの主な取組み

■サービス向上への取組み

○ 有料座席指定列車（京王ライナー）の導入

お客様の着席ニーズにお応えすることを目的に、2018年2月から有料座席指定列車「京王ライナー」の運行を開始。2022年度に増備した5000系1編成では、日本初となるリクライニング機能付きロング/クロス転換座席を搭載



京王ライナー（左：外観 右：内装）



リクライニング
のイメージ

○ バリアフリー化

あらゆるお客様に快適にご利用いただけるよう、エレベータなどのハード整備や、「サービス介助士」の資格取得といったソフト面の取組みを実施



駅構内トイレの
バリアフリートイレ整備率100%



バリアフリールート1ルート100%
(2ルート目整備も複数駅で実施)



車内の車いす・ベビーカースペース
(全編成に整備済)



全駅係員・乗務員が
「サービス介助士」の資格取得済み

○ インバウンドへの取組み

外国人のお客様へのご案内のため、駅の看板や車内案内表示器、ホームページ、SNSなどで4カ国語表記（日・英・中・韓）によるご案内を実施

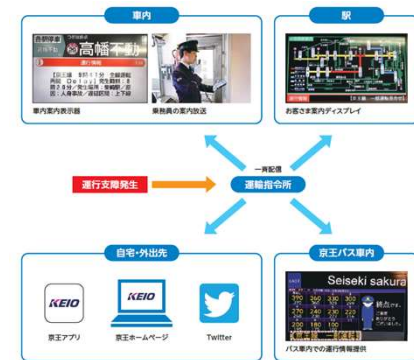


4か国語表記によるご案内
(上：車内案内表示器 右：駅番線案内サイン)



○ 鉄道運行情報の提供

「行先案内盤」や「車内案内表示器」のほか、「京王アプリ」「Twitter」を利用し、お客様へのスムーズな情報提供を実施



情報提供のイメージ

○ 新たな移動のきっかけづくり

京王線をご利用いただく方々の暮らしがより一層豊かになるよう、各種企画乗車券の発売・企画列車の運行を実施



既発売の
企画乗車券

これまでの主な取組み

■環境対策・その他

○ 電力・CO₂排出量削減の取組み

照明設備のLED化や地下駅の空調設備の運用改善を実施
空調設備の運用改善は、2021年度省エネ大賞において経済産業大臣賞を受賞



地下駅空調設備の運用改善
2021年度省エネ大賞受賞

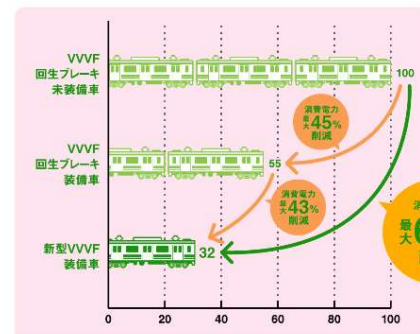


照明LED化（トンネル内）



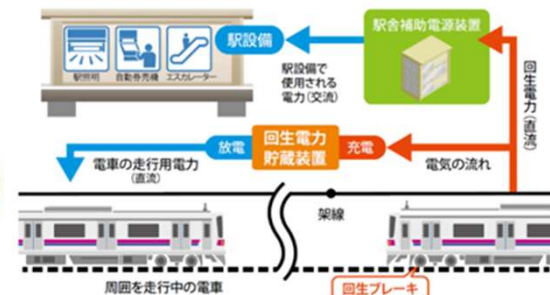
○ 走行用電力の削減・再利用

VVVFインバータ制御装置の更新や、回生電力を有効活用する設備の整備を実施



(注) 横軸は未装備車の使用電力を100とした場合の数値

VVVFインバータ制御装置更新
による消費電力削減効果



回生電力有効活用のイメージ

○ 地域社会への貢献・沿線活性化への取組み

京王グループは、地域の活性化や課題解決などに寄与する事業活動や社会貢献活動を通じて、地域社会とともに持続的な発展を目指しており、鉄道事業においても様々な取組みを実施



商業施設(京王電鉄)



アクセス道路(世田谷区)

鉄道の高架化にあわせた世田谷区と連携しての
商業開発（ミカン下北）およびアクセス道路整備



鉄道廃材（トロリー線）をアップサイクルした
ふるさと納税返礼品（多摩市へ提供）



Wリーグ メインビジュアル

Wリーグ（バスケットボール女子日本リーグ）との連携



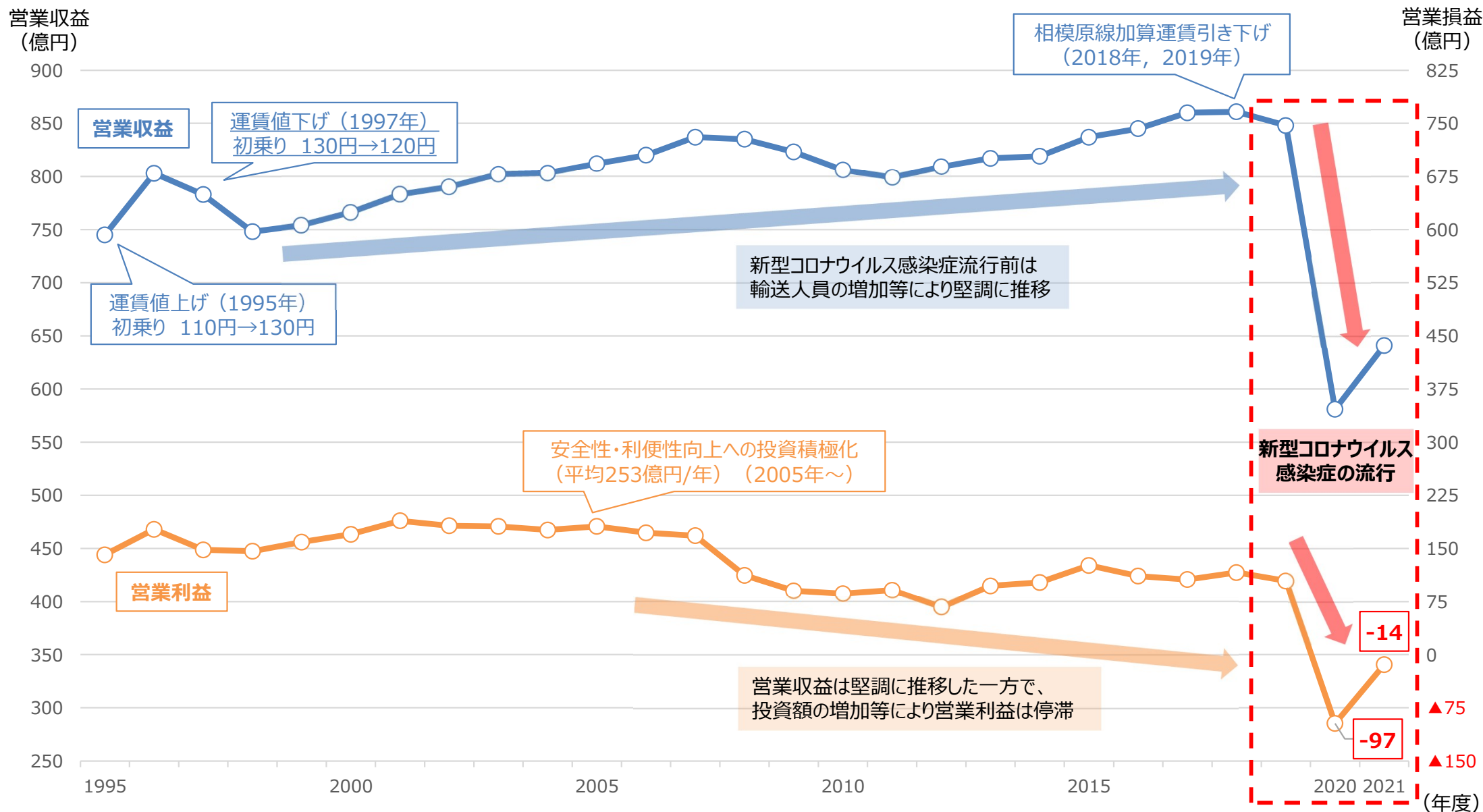
PRパネルイメージ



© 2023 SANRIO CO., LTD. APPROVAL No.P1403132 S/D・G
サンリオピューロランドと連携した駅装飾
(京王多摩センター駅)

鉄道事業営業収支の推移

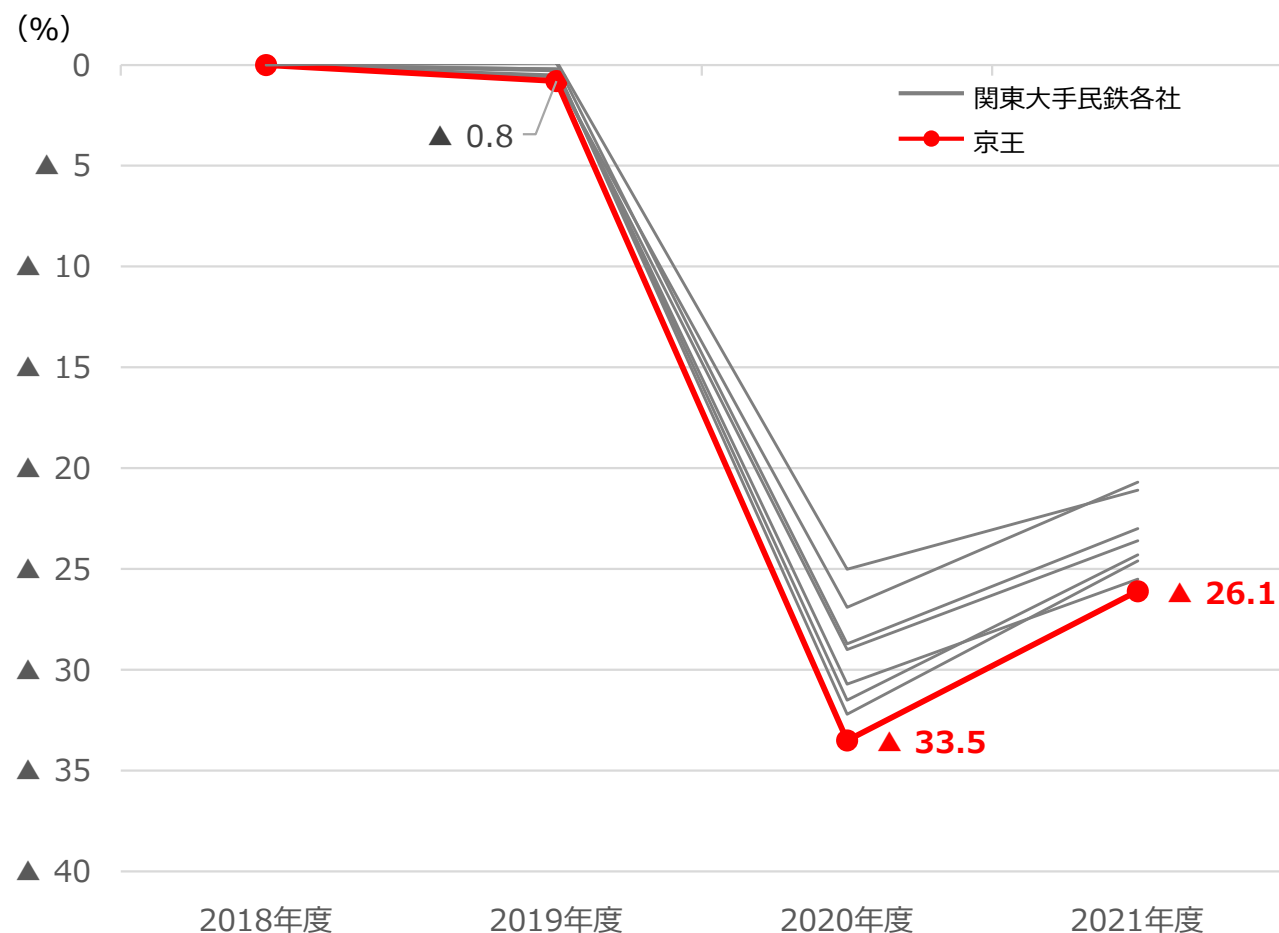
■これまでの営業収益・営業利益の推移



- 新型コロナウイルス感染症の影響により営業収益が大幅に減少。
- あらゆる費用削減に努めたものの鉄道事業は2020年度・2021年度と2期連続の営業損失を計上した。

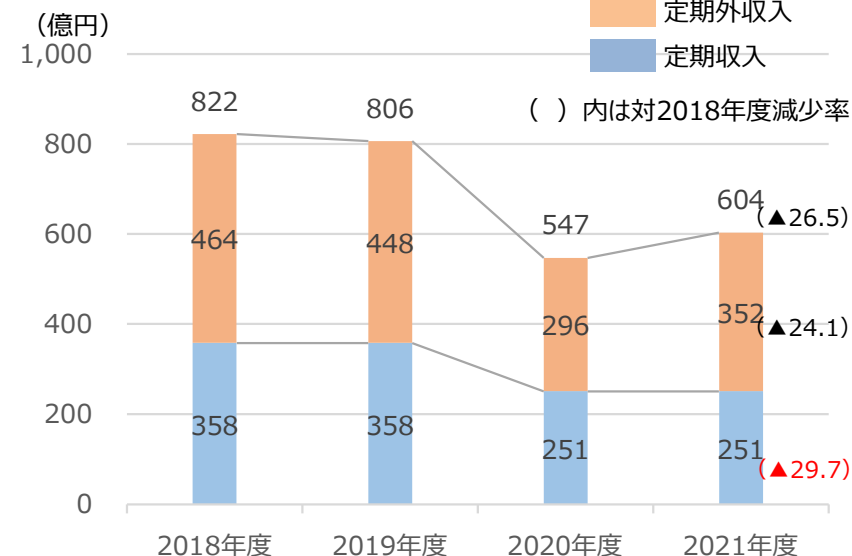
当社における新型コロナウイルス感染症の影響

■ 輸送人員の対2018年度減少率の推移



- 輸送人員のコロナ禍前からの減少率は、直近2ヵ年連続で**関東大手民鉄※**で最大
※関東大手民鉄…東武、西武、京成、小田急、東急、京急、相鉄

■ 直近の旅客運輸収入の推移



■ 主要駅の一日平均乗降人員減少率※

(単位：%)

	定期	定期外	合計
新宿	▲ 34.1	▲ 25.9	▲ 31.2
渋谷	▲ 37.3	▲ 24.6	▲ 32.3
吉祥寺	▲ 26.8	▲ 22.4	▲ 24.8

※2021年度実績対18年度実績

- テレワーク等の新しい生活様式の浸透や企業・経済活動等の変容により、特に**定期の減少が顕著**

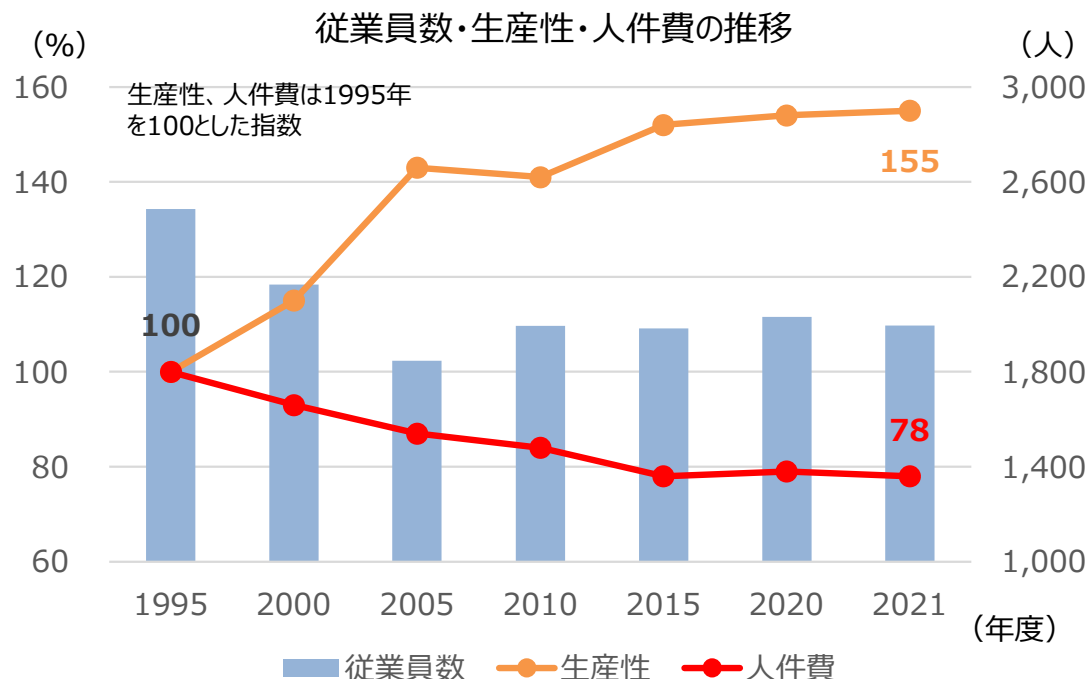
- テレワークの定着等により今後**輸送需要は以前の水準には戻らないと想定されるなど、鉄道事業は極めて厳しい事業環境にある。**

経営合理化への取組み

■これまでの取組み

項目	主な取組み
設備投資	・省エネ型VVVFインバータ制御装置の導入 ・照明LED化 ・改札機のIC専用機化 ・総合検測車の導入 等
要員体制	・ワンマン運転化（競馬場線、動物園線） ・一部改札口の遠隔運営 ・一部保守業務の外部委託 等

上記のような設備の近代化、業務省力化等を進めた結果、2021年度と前回運賃改定時（1995年）と比較すると、**従業員数・人件費は約8割まで削減**、**従業員一人当たりの生産性は約1.5倍**となった。



■コロナ禍を受けた対策

項目	主な取組み
設備投資	・更新工事の先送り ・投資判断の厳格化、施策の見直し
修繕経費 等	・修繕費など保守費の削減 ・実施時期の見直し
人件費	・役員・管理職の給与削減、従業員の手当・賞与削減 ・定員の見直し

■今後の取組み

項目	主な取組み
設備投資	・省エネ設備の積極的な導入
修繕経費 等	・DXや新技術を活用した鉄道施設保守の効率化 ・省エネ運転の実施
人件費	・A I・I o Tの活用による駅業務の高度化やワンマン運転などによる組織・要員体制の見直し

- ・「安全性の向上」、「サービスの向上」への取組みと並行し、これまで**様々な経営合理化**を行ってきた。
- ・今後も最新のテクノロジー等を活用し**さらなる業務の効率化**へ継続的に取り組む。
- ・昨今の電力料金値上げによる動力費急騰分は、今回申請時のコスト見通しに含まない。
（当面は省エネ施策等の自助努力を継続し、今後の電力料金の推移等を踏まえて改めて対応を検討）

当社が直面している課題と今後の取組み

直面している『4つの重要課題』

事業継続のための安全対策

■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

より積極的な社会課題の解決

■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・利用者サービス向上施策を**コロナ禍前を超えた水準で実施・継続**する。

- 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

今後の設備投資計画と利用者サービス向上策

(億円)

400
300
200
100
0

2018年度

2019年度

2020年度

2021年度

197

216

170

138

コロナ禍における
緊急的な投資抑制

2022年度

2023年度

2024年度

2025年度

2026年度

229

380

374

352

321

平均331億円/年の設備投資を計画

「日本一安全でサービスの良い鉄道」実現のため、設備投資を積極・加速化

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)

- 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

- 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)

- 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

- 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)

- 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

- 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)

- 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

- 将来の鉄道運営を担う人財の育成・安定確保

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）連続立体交差事業の推進

- ・ 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

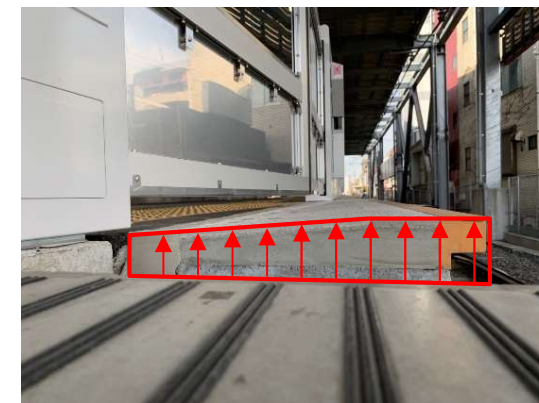
- ・ 井の頭線は2020年代中頃、京王線は2030年代前半の全駅整備完了を目標に、ホームドア整備を進める。
- ・ ホームドア整備に合わせ、ホームと車両床面の段差・隙間の解消を進める。



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）



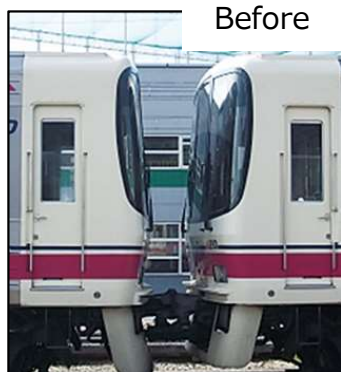
ホームのかさ上げ
（段差対策）

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



Before



After

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

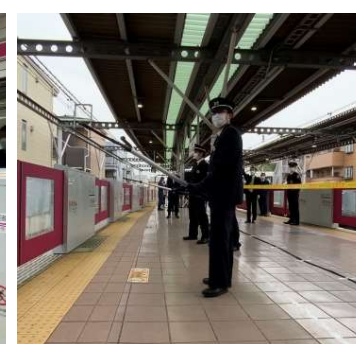


ピクトグラム活用等によるホームドア・
非常用設備の視認性向上（飛田給駅）

○ 異常時対応能力の強化



車内テロ対応訓練の継続実施

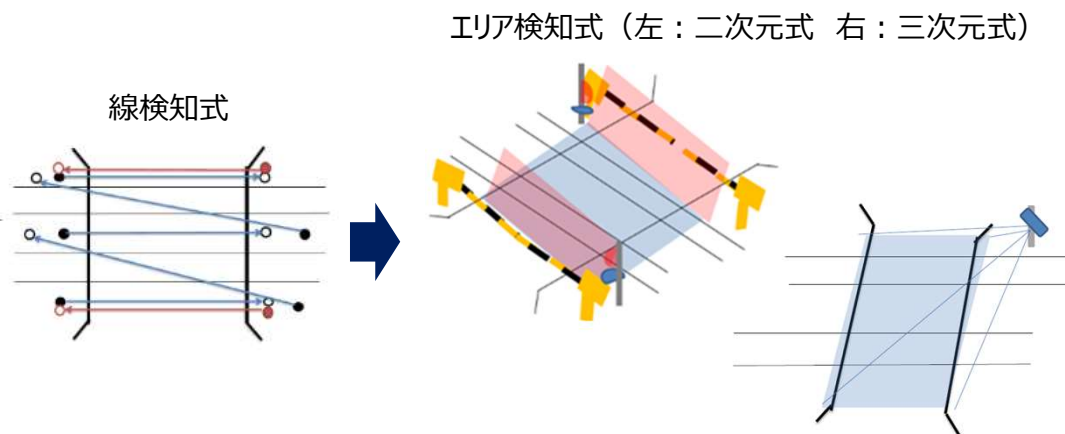


係員・警備員による
駅構内警戒強化

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

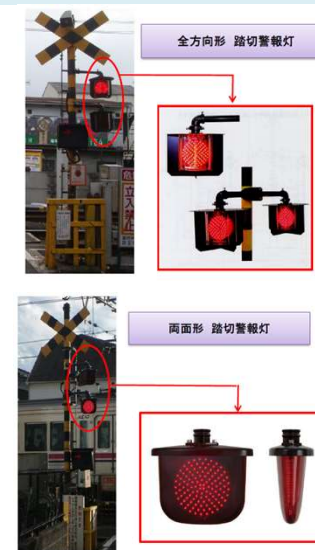
- 踏切のさらなる安全性向上のため、全踏切への踏切障害物検知装置設置や高機能化を推進する。
- 踏切の無理な横断を防ぐため、全踏切の警報灯を視認性の高い警報灯へ変更し、側道や対向側からの視認性を向上を図る。



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

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

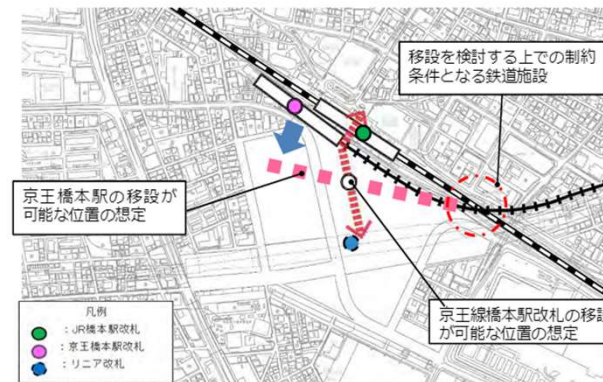


改札口の新設（地下2階）



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



※平成28年2月15日 第4回 相模原広域交流拠点整備計画検討委員会資料より

駅移設の検討

■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年度	2023年3月	2024年度以降
夕夜間 下りライナー	運行 開始	→ 土休日 増発	→ 平日増発	→ 平・土休日増発 平日：18本/日 土休日：16本/日	→
朝間 上りライナー		→ 運行 開始	→ 平・土休日増発	→ 平日増発 平日：11本/日 土休日：6本/日	→
Mt.TAKAO号		→ 臨時運行 開始 (3月～)	→ 通年運行開始 (2021年度) 上下各3本	→ 上り増発 上り：4本 下り：3本	→
その他			→ 明大前停車開始 (2021年度)	→	→

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



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り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

障がいをもつ方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に『パパ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

【通常時】

渋谷方面				13:30
2	13:32	急行	渋谷	停車駅は、終点渋谷
2	13:36	各駅停車	渋谷	
明大前・永福町・久我山・吉祥寺方面				
1	13:31	各駅停車	吉祥寺	永福町で急行吉祥寺
1	13:36	急行	吉祥寺	停車駅は、明大前・
京王インフォメーション				
駅構内は終日全面禁煙です。また駅や車内の				

【異常時】

京王線 一部運転見合せ
Keio Line Operation Stopped

線区：京王和泉線
区間：京王多摩センター～橋本
原因：人身事故 Accident
発生時刻 14:30 / 発生場所：南大沢駅
運転再開見込 15:30
Resumption of operation

振替路線案内
振替バス
振替バスは、京王線と接続するバスです。乗車の際は、乗車券と一緒にご乗車ください。

京王線 運行情報
京王線は人身事故のため多摩センター～橋本間



ベビーカーレンタルサービス「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

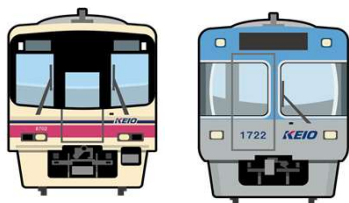
鉄道利用を活性化する施策検討を進め、多様化する鉄道利用ニーズへの対応や鉄道を利用した移動需要の創出に取り組む。

○ 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。

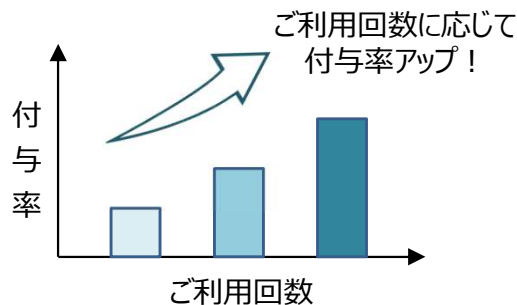


事前にPASMOを登録



京王線・井の頭線を利用

＜鉄道のご利用に応じてポイントが貯まる＞



＜ポイント付与率（イメージ）＞



京王ポイントへ交換



PASMOへチャージ

＜貯めたポイントの交換先（イメージ）＞

※PASMOは株式会社パスモの登録商標です。

○ 多様な企画乗車券の造成

地域の足として、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する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。



キービジュアル



落とし物クラウドfindの実証実験



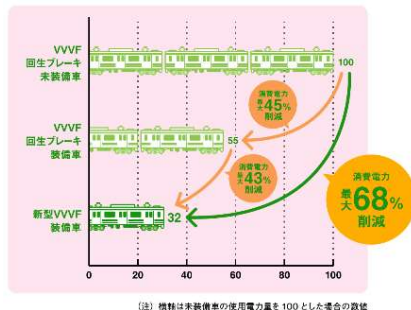
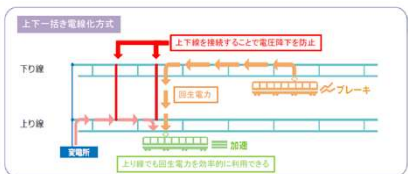
SALAD STAND (サラダスタンド)
by OFFICE DE YASAI
サラダをはじめとした商品の
駅構内での販売の実証実験

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



左上：照明LED化（稲城駅）
 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・団体などと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）



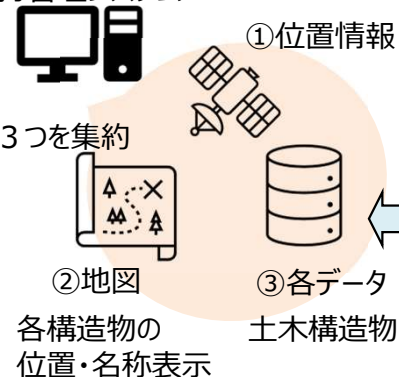
高尾山の冬そばキャンペーン
ポスター（イメージ）

■未来を見据えた盤石な事業運営体制の構築

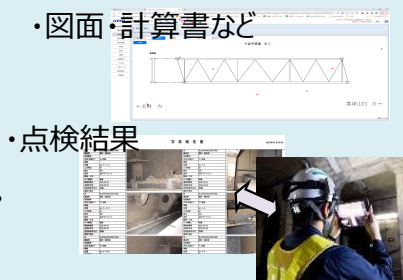
- ・DXや新技術を積極的に活用したワンマン運転化やCBM※の導入など、鉄道オペレーションの高度化・効率化を進める。
- ・鉄道運営を担う人財の確保・育成に向けて係員の教育・訓練の拡充や働き方改革の推進など各種施策を実施する。

○鉄道オペレーションの高度化・効率化の推進

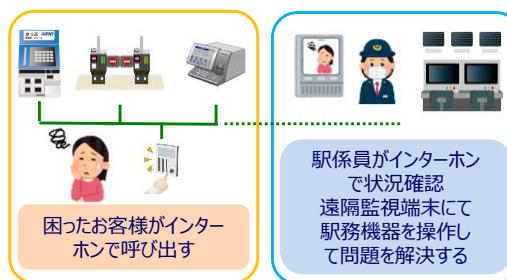
維持管理システム



「各データを一元管理」



タブレット端末を用いて検査結果に
即時自動連携できるツール構築



駅運営体制の見直し

○将来の鉄道運営を担う人財の安定確保・育成

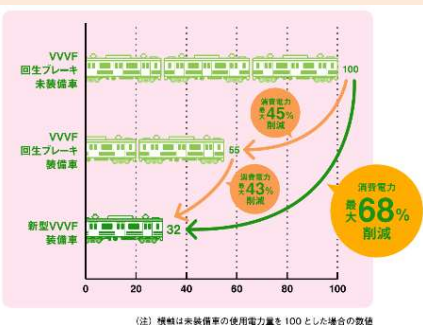


駅事務所でのオンライン学習

※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

当社鉄道事業の未来に向けて

- ・ 連続立体交差事業の推進
- ・ ホームドアの全駅整備と段差隙間解消
- ・ 防犯・セキュリティ対策の高度化
- ・ 踏切道における安全対策
- ・ 激甚化する自然災害への対策



- ・ カーボンニュートラルの実現に向けた取組み
- ・ 地域社会への貢献・沿線活性化への取組み
- ・ 精神障がい者割引の導入検討

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

- ・ ターミナル駅における大規模駅改良の推進
- ・ 座席指定列車のさらなる拡充
- ・ ユニバーサルで快適な鉄道サービスの提供
- ・ 新しい移動のきっかけづくり
- ・ 外部企業との事業共創



『日本一安全で
サービスの良い鉄道』
の実現

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

- ・ 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
- ・ 人財育成・安定確保に向けた採用強化、エンゲージメント向上などへの取組み



あらゆる方が安全・安心・快適にご利用いただける「日本一安全でサービスの良い鉄道」を
未来に亘り提供し続けていくため、不足する費用の一部についてお客様にご負担いただきたく、
28年振りの値上げ運賃改定を申請いたしました。何卒ご理解賜りますよう、お願い申し上げます。