

輸送力の増強

■輸送力増強の推移

当社では、列車の長編成化を順次進めてきました。京王線における10両編成運転は1981（昭56）年から急行系列車5本で開始し、1986（昭61）年には朝間ラッシュ1時間帯すべての急行系列車15本（現在18本）を、1996（平8）年3月には、朝間ラッシュ2時間帯すべての急行系列車30本（現在33本）を10両編成運転としました。また、新宿～京王八王子間、新宿～高尾山口間の特急・準特急列車については終日10両編成で運転しています。普通列車の10両編成運転については、1993（平5）年からつつじヶ丘～新宿間で、1994（平6）年からは橋本～新宿間で、さらに、1996（平8）年3月から全線で開始しました。現在、朝間ラッシュ1時間帯すべての普通列車12本を10両編成で運転しています。井の頭線は1971（昭46）年から一部5両編成運転を開始し、1978（昭53）年から全列車を5両編成で運転しています。1996（平8）年1月からは大型の新形式車両1000系を導入しました。また、1997（平9）年12月からは、ラッシュ1時間帯の本数を30本に増加させました。

※特定都市鉄道整備 積立金制度

1987（昭62）年から1997（平9）年までの10年間にわたり「京王線長編成化工事」と「井の頭線車両大型化工事」の二つの大規模な輸送力増強工事を実施しましたが、これらの工事の実施にあたっては大都市圏の鉄道整備促進を図ることを目的とする「特定都市鉄道整備促進特別措置法」により1986（昭61）年に創設された「特定都市鉄道整備積立金制度」を利用しました。この制度は複数線化工事や長編成化工事などの大規模工事に要する費用の一部を運賃に上乘せし、その増収分を準備金として非課税で積立てて工事費に充当し、工事完成後に運賃を通じて積立て分をお客様に還元するというものです。

1988（昭63）年5月の運賃改定以降、工事費の一部を通常運賃に上乘せしてきましたが、これらの工事完了により1997（平9）年12月に平均9.1%引下げの運賃改定を実施しました。これは工事費の一部に充てるため通常運賃に上乘せしてきた分の6.0%に、これまでの積立てを取崩し還元する分3.1%を加えたものです。なお、10年間の還元終了後にはこの還元分（3.1%）に見合う値上げをする必要があります。