

輸送力の増強

輸送力増強の推移

当社では、輸送力の増強として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年から急行系列車5本で開始し、1986年には朝間ラッシュ1時間帯全ての急行系列車を、1996年には朝間ラッシュ2時間帯全ての急行系列車を10両編成運転としました。また、特急・準特急列車、一部を除く急行系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年から新宿駅～つつじヶ丘駅間で、1994年からは新宿駅～橋本駅間で、1996年から全線で開始しています。

井の頭線は1971年から一部5両編成運転を開始し、1978年から全列車を5両編成で運転しています。1996年からは大型20mの1000系車両を導入しました。

現在は、輸送動向や輸送需要に応じて、列車の運行本数や運行体系の見直しなどを含めたダイヤ改正を適宜実施し、朝間ラッシュ時間帯のみならず全時間帯で、混雑緩和や速達性・利便性の向上に努めています。

※特定都市鉄道整備積立金制度

1987年から1997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2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当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。この制度は複々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乗せし、その増収分を準備金として非課税で積み立てて工事費に充当し、工事完成後に運賃を通じて積み立て分をお客様に還元するというものです。

1988年の運賃改定以降、工事費の一部を通常運賃に上乗せしてきましたが、これらの工事完了により1997年に平均9.1%引下げる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乗せしてきた分の6.0%に、これまでの積み立てを取り崩し還元する分3.1%を加えたものです。

なお、2007年度で還元は終了しています。