

京浜急行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1月19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、収入原価（平年度内訳）	9
○鉄道事業収支の実績及び推定	11
○運賃収入内訳	11
○需要見通し	12
○設備投資実績と計画	13
○利用者サービスの向上策	14
○他社運賃との比較	16
2. 会社の概要等について	20
1. 会社概要	21
2. 輸送人員、運賃収入の推移	21
3. 経常損益等の推移（単体）	22
○京浜急行電鉄の路線図	23
3. 京浜急行電鉄の事業計画等について	24
○京浜急行電鉄の事業計画等について	25

# 1. 運賃改定申請について

# ○運賃改定申請の概要

## 1. 背景

- ◆京浜急行電鉄は、安全・安心の最優先という経営理念のもと、強靱なインフラ構築を目指し、鉄道事業の安全対策を推進してきた。また、快適で便利な輸送サービスを目指し、羽田空港アクセスの改善、施設改良、バリアフリー対応、環境負荷低減など、鉄道事業の持続的な価値向上に努めてきた。この結果、コロナ禍前の過去3年間（平成29年度～令和元年度）は年間平均231億円の設備投資を実施している。
- ◆一方、新型コロナウイルス感染症の影響による新たな生活様式の定着で、テレワーク等による通勤利用者の減少、出張見直しによる航空旅客の減少等が続いており、鉄道事業の営業収支は令和2年度、令和3年度と2期連続の赤字となるなど厳しい経営状況が続いている。特に通勤定期利用者は回復が遅く、令和4年10月時点でも輸送人員がコロナ禍前水準の8割を下回っており、回復の見通しは立っていない。
- ◆このような状況に対し、人件費や広告宣伝費・管理費の削減、安全に支障のない範囲での修繕費や設備投資の先送り等、緊急的なコスト削減を実施しているほか、さらに定常的なコストダウンを目指し、需要減少に伴う運転ダイヤの適正化や鉄道オペレーション変革の推進等、抜本的な事業構造変革を進めている。
- ◆今後もホームドアや車内監視カメラなど多様化・高度化するニーズに対応し、品川駅付近連続立体交差事業や羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線建設工事など将来に向けた準備を着実に進めつつ、引き続き既存設備を適切に維持管理し、安全・安心で快適・便利な輸送サービスを提供し続けていくため、事業構造変革等による経営努力を前提に、平成7年以来約28年ぶりの運賃改定を申請するもの。

## 2. 申請の内容

- (1) 実施予定時期 令和5年10月1日
- (2) 改定率 上限運賃平均10.8%
- (3) 初乗り運賃 1円単位上限運賃150円(現行136円)  
10円単位上限運賃150円(現行140円)
- (4) 定期旅客運賃割引率 通勤40.2%(現行42.2%)  
通学82.1%(現行80.9%)

### (5) 改定率・増収率一覧

通学定期旅客運賃は据え置くものとする。

		上限運賃	
		改定率	増収率
定期外		10.7%	9.7%
定期	通勤	11.9%	11.6%
	通学	—	—
	計	11.0%	10.7%
合計		10.8%	10.1%

# ○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

- ・ 初乗り区間は、1円単位運賃で14円、10円単位運賃で10円の改定とする。その他の1円単位運賃は、金額の高い遠距離ほど改定率を低くし、41km以上は現行から値下げする。10円単位運賃は、1円単位運賃の10円未満の端数を10円単位に切り上げた額とする。

### ○定期旅客運賃

#### (通勤定期)

- ・ 普通旅客運賃と同様、金額の高い遠距離ほど改定率を低くし、41km以上は現行から値下げする。

#### (通学定期)

- ・ 通学定期旅客運賃は、家計負担に配慮し据え置きとする。

### ○改定率

- ・ 普通旅客運賃：10.7%
- ・ 定期旅客運賃：11.0%
- 通勤：11.9% (割引率40.2%)
- 通学：据置 (割引率82.1%)
- ・ 全体：10.8%

## 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
1～3	136	150	14	10.3%
4～6	157	180	23	14.6%
7～10	199	228	29	14.6%
11～15	242	277	35	14.5%
16～20	283	313	30	10.6%
21～25	314	347	33	10.5%
26～30	367	403	36	9.8%
31～35	430	455	25	5.8%
36～40	492	510	18	3.7%
41～45	576	566	△10	△1.7%
46～50	650	620	△30	△4.6%
51～55	723	667	△56	△7.7%
56～60	796	710	△86	△10.8%
61～65	870	740	△130	△14.9%
66～67	943	740	△203	△21.5%

#### ・ 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
1～3	140	150	10	7.1%
4～6	160	180	20	12.5%
7～10	200	230	30	15.0%
11～15	250	280	30	12.0%
16～20	290	320	30	10.3%
21～25	320	350	30	9.4%
26～30	370	410	40	10.8%

31～35	430	460	30	7.0%
36～40	500	510	10	2.0%
41～45	580	570	△10	△1.7%
46～50	650	620	△30	△4.6%
51～55	730	670	△60	△8.2%
56～60	800	710	△90	△11.3%
61～65	870	740	△130	△14.9%
66～67	950	740	△210	△22.1%

②通勤定期旅客運賃（大人1か月）

（単位：キ口、円）

キ口程	現行運賃	申請上限運賃	差額	改定率
1	4,210	4,950	740	17.6%
2	4,670	5,490	820	17.6%
3	5,130	6,020	890	17.3%
4	5,590	6,550	960	17.2%
5	5,960	6,980	1,020	17.1%
6	6,350	7,430	1,080	17.0%
7	6,720	7,860	1,140	17.0%
8	7,090	8,290	1,200	16.9%
9	7,470	8,730	1,260	16.9%
10	7,840	9,160	1,320	16.8%
11	8,210	9,590	1,380	16.8%
12	8,510	9,940	1,430	16.8%
13	8,820	10,280	1,460	16.6%
14	9,120	10,620	1,500	16.4%
15	9,420	10,960	1,540	16.3%
16	9,710	11,280	1,570	16.2%
17	10,010	11,610	1,600	16.0%
18	10,310	11,920	1,610	15.6%
19	10,610	12,230	1,620	15.3%
20	10,910	12,540	1,630	14.9%



2 1	1 1, 2 1 0	1 2, 8 5 0	1, 6 4 0	1 4. 6 %
2 2	1 1, 5 0 0	1 3, 1 0 0	1, 6 0 0	1 3. 9 %
2 3	1 1, 8 0 0	1 3, 3 5 0	1, 5 5 0	1 3. 1 %
2 4	1 2, 1 1 0	1 3, 6 0 0	1, 4 9 0	1 2. 3 %
2 5	1 2, 4 1 0	1 3, 8 5 0	1, 4 4 0	1 1. 6 %
2 6	1 2, 7 2 0	1 4, 1 0 0	1, 3 8 0	1 0. 8 %
2 7	1 3, 0 1 0	1 4, 3 2 0	1, 3 1 0	1 0. 1 %
2 8	1 3, 3 1 0	1 4, 5 4 0	1, 2 3 0	9. 2 %
2 9	1 3, 6 1 0	1 4, 7 6 0	1, 1 5 0	8. 4 %
3 0	1 3, 9 1 0	1 4, 9 8 0	1, 0 7 0	7. 7 %
3 1	1 4, 2 1 0	1 5, 2 0 0	9 9 0	7. 0 %
3 2	1 4, 5 1 0	1 5, 4 0 0	8 9 0	6. 1 %
3 3	1 4, 8 0 0	1 5, 6 0 0	8 0 0	5. 4 %
3 4	1 5, 1 0 0	1 5, 8 0 0	7 0 0	4. 6 %
3 5	1 5, 4 0 0	1 6, 0 0 0	6 0 0	3. 9 %
3 6	1 5, 7 1 0	1 6, 2 0 0	4 9 0	3. 1 %
3 7	1 6, 0 1 0	1 6, 3 9 0	3 8 0	2. 4 %
3 8	1 6, 3 0 0	1 6, 5 8 0	2 8 0	1. 7 %
3 9	1 6, 6 0 0	1 6, 7 7 0	1 7 0	1. 0 %
4 0	1 6, 8 9 0	1 6, 9 6 0	7 0	0. 4 %
4 1	1 7, 1 8 0	1 7, 1 5 0	Δ 3 0	Δ 0. 2 %
4 2	1 7, 4 7 0	1 7, 3 3 0	Δ 1 4 0	Δ 0. 8 %
4 3	1 7, 7 5 0	1 7, 5 1 0	Δ 2 4 0	Δ 1. 4 %
4 4	1 8, 0 4 0	1 7, 6 9 0	Δ 3 5 0	Δ 1. 9 %
4 5	1 8, 3 3 0	1 7, 8 7 0	Δ 4 6 0	Δ 2. 5 %
4 6	1 8, 6 2 0	1 8, 0 5 0	Δ 5 7 0	Δ 3. 1 %
4 7	1 8, 9 1 0	1 8, 2 2 0	Δ 6 9 0	Δ 3. 6 %
4 8	1 9, 1 9 0	1 8, 3 9 0	Δ 8 0 0	Δ 4. 2 %
4 9	1 9, 4 8 0	1 8, 5 6 0	Δ 9 2 0	Δ 4. 7 %
5 0	1 9, 7 7 0	1 8, 7 3 0	Δ 1, 0 4 0	Δ 5. 3 %
5 1	2 0, 0 6 0	1 8, 9 0 0	Δ 1, 1 6 0	Δ 5. 8 %
5 2	2 0, 3 4 0	1 9, 0 5 0	Δ 1, 2 9 0	Δ 6. 3 %
5 3	2 0, 6 3 0	1 9, 2 0 0	Δ 1, 4 3 0	Δ 6. 9 %

54	20,930	19,350	△1,580	△7.5%
55	21,220	19,500	△1,720	△8.1%
56	21,510	19,650	△1,860	△8.6%
57	21,790	19,770	△2,020	△9.3%
58	22,080	19,890	△2,190	△9.9%
59	22,370	20,010	△2,360	△10.5%
60	22,660	20,130	△2,530	△11.2%
61	22,950	20,250	△2,700	△11.8%
62	23,230	20,350	△2,880	△12.4%
63	23,520	20,450	△3,070	△13.1%
64	23,810	20,550	△3,260	△13.7%
65	24,100	20,650	△3,450	△14.3%
66	24,380	20,750	△3,630	△14.9%
67	24,670	20,850	△3,820	△15.5%

### ③通学定期旅客運賃（大人1か月）

通学定期旅客運賃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	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	申請			
					a	b	b-a	$c \div a$ × 100	
収入	旅客運賃収入	80,072	57,349	65,231	69,801	207,629	228,506	20,877	10.1%
	定期外	48,189	33,851	39,957	42,992	128,072	140,468	12,396	9.7%
	定期	31,882	23,497	25,274	26,808	79,556	88,038	8,481	10.7%
	指定料金等	298	180	201	214	682	682	0	—
	運輸雑収等	3,275	2,470	2,470	2,470	7,411	7,411	0	—
	小計	83,646	59,999	67,903	72,486	215,723	236,601	20,877	9.7%
	雑収入	183	395	395	395	1,187	1,187	0	—
	合計	83,830	60,395	68,299	72,881	216,910	237,788	20,877	9.6%
原価	適正コスト	35,104	30,954	33,028	33,680	103,007	103,007	0	—
	駅共同使用料収入等に 係る人件費、経費	170	151	151	151	455	455	0	—
	その他の運輸雑収等に 係る人件費、経費	1,583	1,402	1,324	1,318	3,942	3,942	0	—
	駅共同使用料等に 係る減価償却費等	61	47	47	47	141	141	0	—
	動力費	3,969	3,845	3,815	3,865	11,640	11,640	0	—
	賃借料	1,656	1,599	1,599	1,599	4,798	4,798	0	—
	固定資産除却費	1,053	1,048	1,165	1,518	4,148	4,148	0	—
	諸税	4,470	4,434	4,445	4,553	13,642	13,642	0	—
	減価償却費	19,883	19,188	19,561	20,452	63,657	63,657	0	—
	小計	67,953	62,673	65,139	67,188	205,434	205,434	0	—
	雑支出	1	3	3	3	9	9	0	—
	法人税等	1,593	1,593	1,593	1,593	4,780	4,780	0	—
	事業報酬	9,165	9,099	9,133	9,322	29,038	29,038	0	—
	合計	78,713	73,369	75,869	78,106	239,262	239,262	0	—
差引損益	5,117	-12,974	-7,569	-5,225	-22,352	-1,474	20,877	—	
収支率	106.5%	82.3%	90.0%	93.3%	90.7%	99.4%	—	—	

※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	68,990	74,880	69,209	76,691	69,428	76,934
	定期外	42,471	45,691	42,690	47,267	42,909	47,509
	定期	26,518	29,189	26,518	29,424	26,518	29,424
	指定料金等	227	227	227	227	227	227
	運輸雑収等	2,470	2,470	2,470	2,470	2,470	2,470
	小計	71,689	77,578	71,908	79,390	72,126	79,631
	雑収入	395	395	395	395	395	395
	合計	72,084	77,974	72,303	79,786	72,521	80,027
原価	適正コスト	34,191	34,191	34,310	34,310	34,505	34,505
	駅共同使用料収入等に係る人件費、経費	151	151	151	151	151	151
	その他の運輸雑収等に係る人件費、経費	1,312	1,312	1,313	1,313	1,315	1,315
	駅共同使用料等に係る減価償却費等	47	47	47	47	47	47
	動力費	3,860	3,860	3,869	3,869	3,910	3,910
	賃借料	1,599	1,599	1,599	1,599	1,599	1,599
	固定資産除却費	1,399	1,399	1,299	1,299	1,449	1,449
	諸税	4,584	4,584	4,510	4,510	4,547	4,547
	減価償却費	20,878	20,878	20,969	20,969	21,809	21,809
	小計	68,026	68,026	68,070	68,070	69,337	69,337
	雑支出	3	3	3	3	3	3
	法人税等	1,593	1,593	1,593	1,593	1,593	1,593
	事業報酬	9,539	9,539	9,680	9,680	9,818	9,818
合計	79,162	79,162	79,348	79,348	80,752	80,752	
差引損益	-7,077	-1,187	-7,044	437	-8,230	-724	
収支率	91.1%	98.5%	91.1%	100.6%	89.8%	99.1%	

※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	60,395	72,303	79,262
原価	73,369	79,754	79,754
差引損益	-12,974	-7,450	-491
収支率	82.3%	90.7%	99.4%

※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	33,851	42,690	46,822
定期	23,497	26,518	29,346
合計	57,349	69,209	76,168

※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	212,912	216,065	212,854	136,271	160,198	
定期	通勤	217,486	221,148	223,780	172,775	163,885
	通学	46,458	46,206	45,553	25,858	36,214
	計	263,944	267,354	269,333	198,633	200,099
合計	476,856	483,419	482,187	334,904	360,297	
前年比	101.9%	101.4%	99.7%	69.5%	107.6%	

(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	189,102	192,637	195,301	202,037	203,073	
定期	通勤	178,931	182,070	185,194	186,800	186,800
	通学	41,449	43,840	46,231	46,231	46,231
	計	220,380	225,910	231,425	233,031	233,031
合計	409,482	418,547	426,726	435,068	436,104	
前年比	113.7%	102.2%	102.0%	102.0%	100.2%	

## ○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	123	98	90	125
サービス改善	89	50	54	92
輸送力増強	13	5	10	13
合計	226	154	155	231

(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	178	109	135	152
サービス改善	90	134	85	95
輸送力増強	27	26	30	32
合計	295	270	251	280

※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

総合経営計画における「長期経営戦略につながる5つの取り組み」  
として、利用者サービスの向上に資する施策を推進する。

### ① 品川、羽田、横浜を沿線活性化の推進力とする取り組み

(令和6年度～令和8年度の投資額計：約174億円)

- ア. 品川駅付近連立事業・駅総合改善事業、泉岳寺駅改良工事
- イ. 羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線建設工事
- ウ. 大師線連立事業

### ② 都市近郊リゾートみうらの創生

41 km以上の区間の運賃を最大2割値下げし、都心方面から横須賀、三浦方面への観光および移住促進等、新たな需要創出と沿線活性化を目指す。

### ③ お客さまに選ばれる京急グループの実現

(令和6年度～令和8年度の投資額計：約336億円)

- ア. ホームドア・ホーム固定柵の全駅設置(2030年代中頃目標)
- イ. 駅・車両のリニューアル等、ご利用しやすい環境整備
- ウ. 子育て世代やシニア層の鉄道利用促進施策実施
- エ. 鉄道乗車ポイントサービスの拡充

### ④ リスクマネジメントの徹底

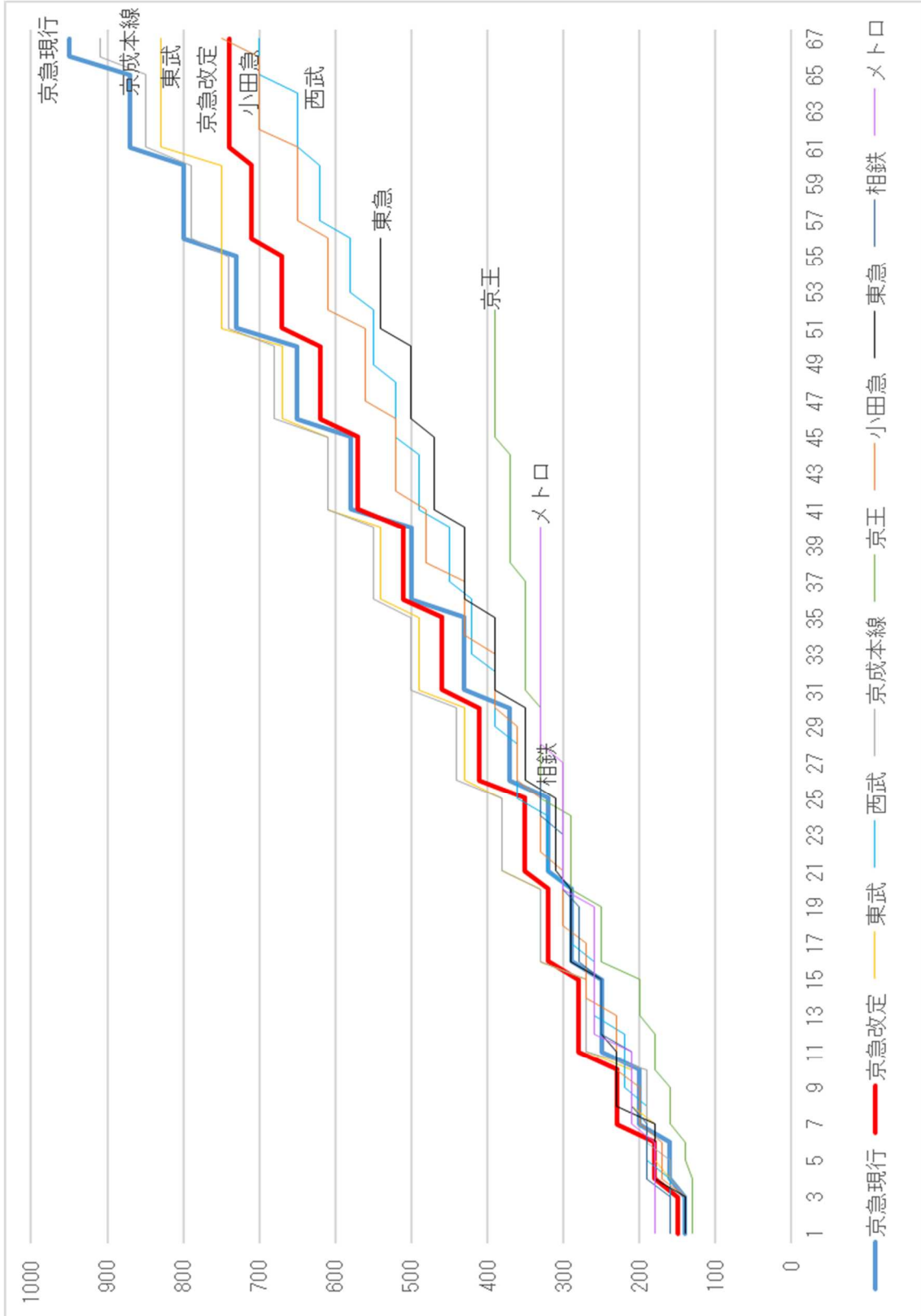
(令和6年度～令和8年度の投資額計：約261億円)



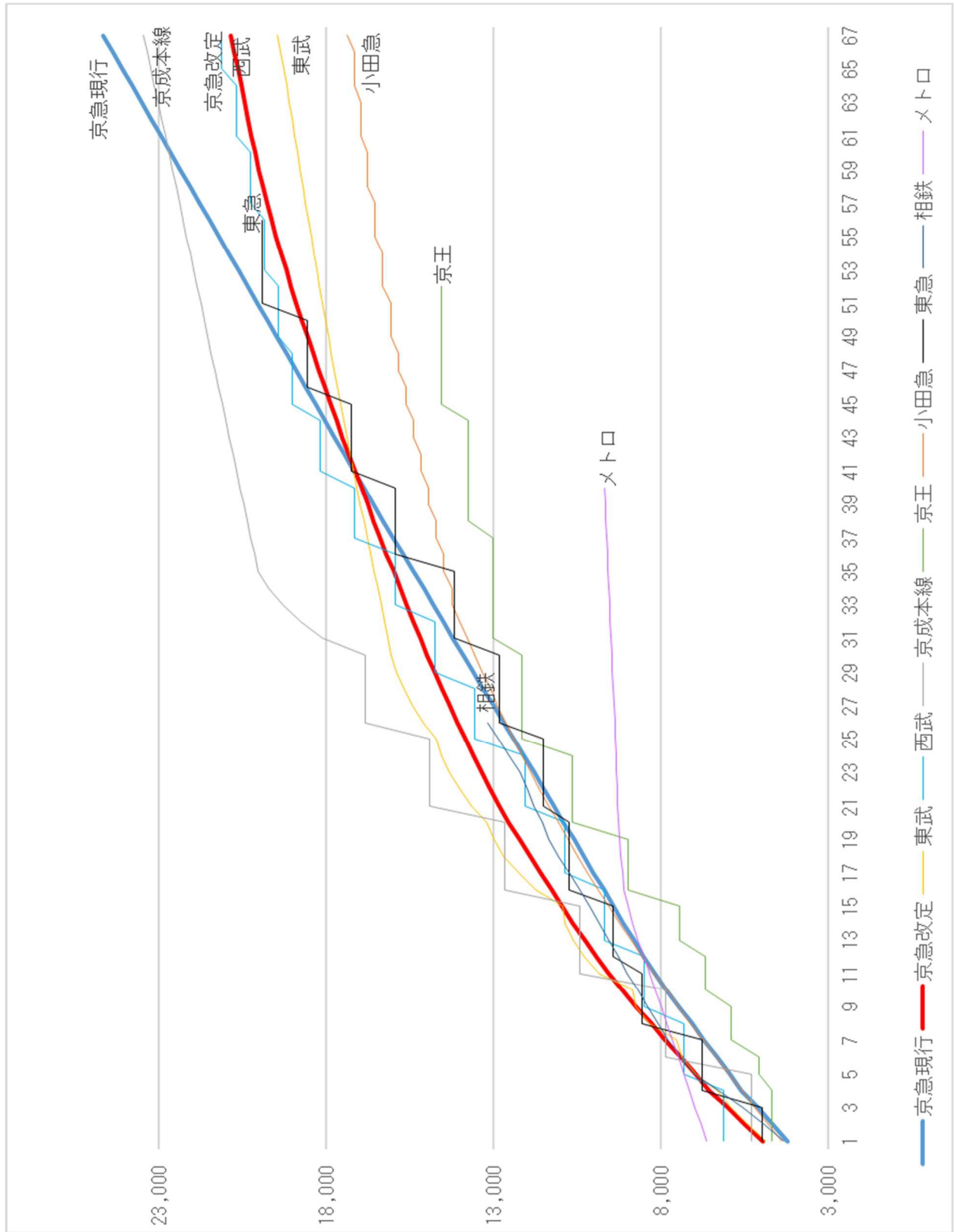
- ア. 安全・安定輸送の継続（既存設備の適切な維持更新、信号取り扱いの自動化拡大、踏切道安全対策の強化等）
  - イ. テロや車内安全対策（全車両へ監視カメラ設置等）
  - ウ. 激甚化する自然災害への対策（耐震・豪雨・浸水対策等）
- ⑤ 地域社会および企業価値向上、E S G経営の徹底  
（令和6年度～令和8年度の投資額計：約29億円）
- ア. エリアマネジメント（MaaS 基盤等を活用した地域との連携）
  - イ. 環境負荷低減（省エネ設備導入等）

# ○他社運賃との比較

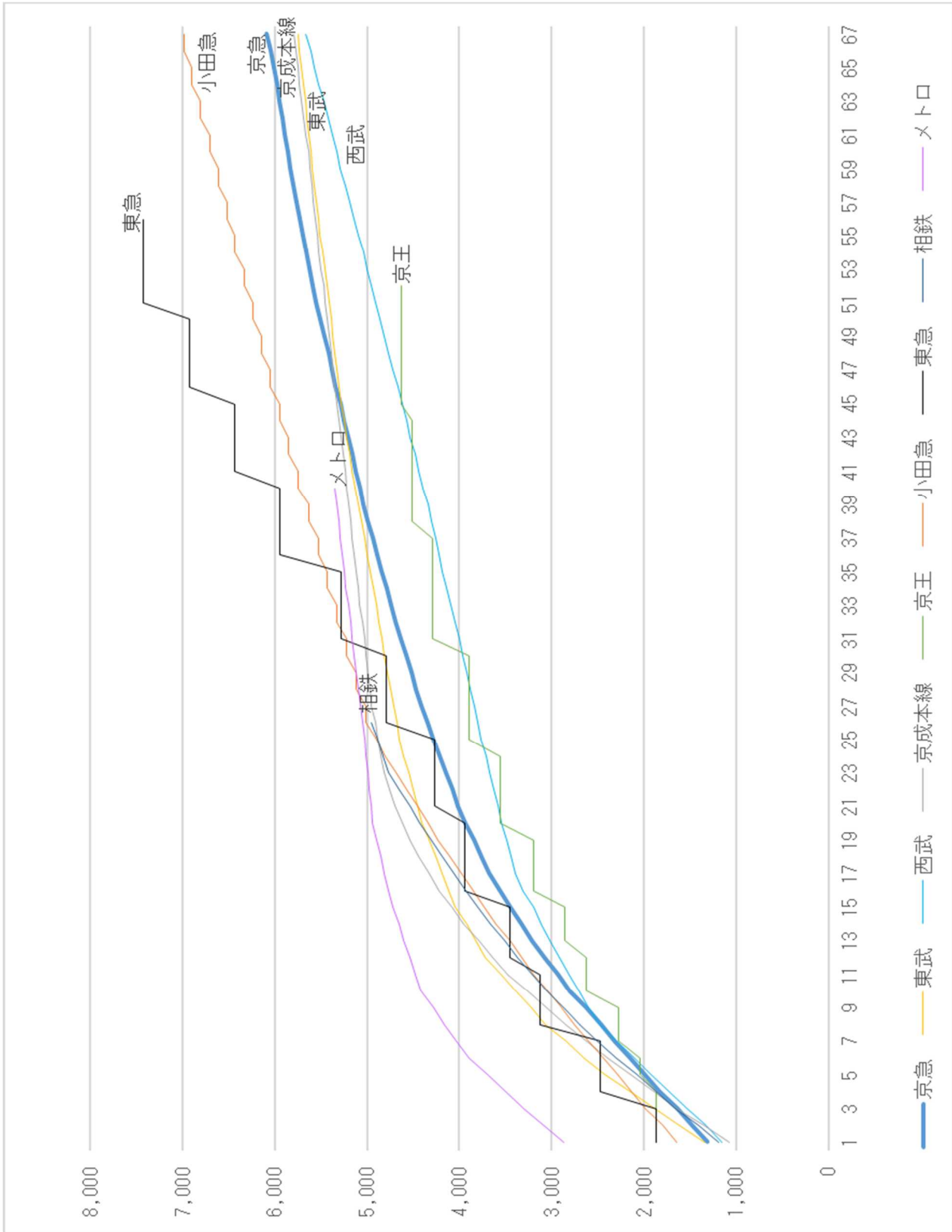
(普通旅客運賃 1～67キロ)



(通勤定期旅客運賃 1～67キロ)



(通学定期旅客運賃 1～67キロ)



(競合区間での他社との比較)

区間	種別	京浜急行電鉄		競合	
		現行 (円)	申請 (円)	社名 区間	現行 (円)
品川 ～ 京急川崎	普通1円	232	240※	東日本旅客鉄道 品川 ～ 川崎	230
	普通10円	240	240※		230
	通勤定期	8,510	9,940		通常 6,950
	通学定期	3,070	3,070		オフピーク 6,200
品川 ～ 横浜	普通1円	303	313※	東日本旅客鉄道 品川 ～ 横浜	303
	普通10円	310	320※		310
	通勤定期	11,800	13,350		通常 8,950
	通学定期	4,150	4,150		オフピーク 7,980
品川 ～ 横須賀中央	普通1円	650	620	東日本旅客鉄道 品川 ～ 横須賀	824
	普通10円	650	620		830
	通勤定期	19,770	18,730		通常 23,560
	通学定期	5,510	5,510		オフピーク 20,940
品川 ～ 京急久里浜	普通1円	796	710	東日本旅客鉄道 品川 ～ 久里浜	945
	普通10円	800	710		950
	通勤定期	21,790	19,770		通常 28,140
	通学定期	5,760	5,760		オフピーク 25,010
京急川崎 ～ 横浜	普通1円	232	240※	東日本旅客鉄道 川崎 ～ 横浜	230
	普通10円	240	240※		230
	通勤定期	8,210	9,590		通常 6,950
	通学定期	2,930	2,930		オフピーク 6,200
					5,340

※本申請認可後に届出を予定している特定運賃を記載

・東日本旅客鉄道は「鉄道駅バリアフリー料金」を含む

## 2. 会社の概要等について

# 京浜急行電鉄株式会社の概要

## 1. 会社概要

- (1) 設 立：昭和23（1948）年6月1日
- (2) 会 社 名：京浜急行電鉄株式会社
- (3) 代 表 者：取締役社長 川俣 幸宏
- (4) 所 在 地：神奈川県横浜市西区高島1丁目2番8号
- (5) 従業員数：2,926人（令和4年3月31日時点）
- (6) 営業キロ：87.0km
- (7) 資 本 金：437億円
- (8) 事業内容：鉄道事業、その他事業（不動産事業、レジャー・サービス事業）

## 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	269,333	198,633	200,099
	定期外	212,854	136,271	160,198
	計	482,187	334,904	360,297
運賃 収入	定 期	31,882	23,792	23,497
	定期外	48,189	28,157	33,851
	計	80,072	51,950	57,349

※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。

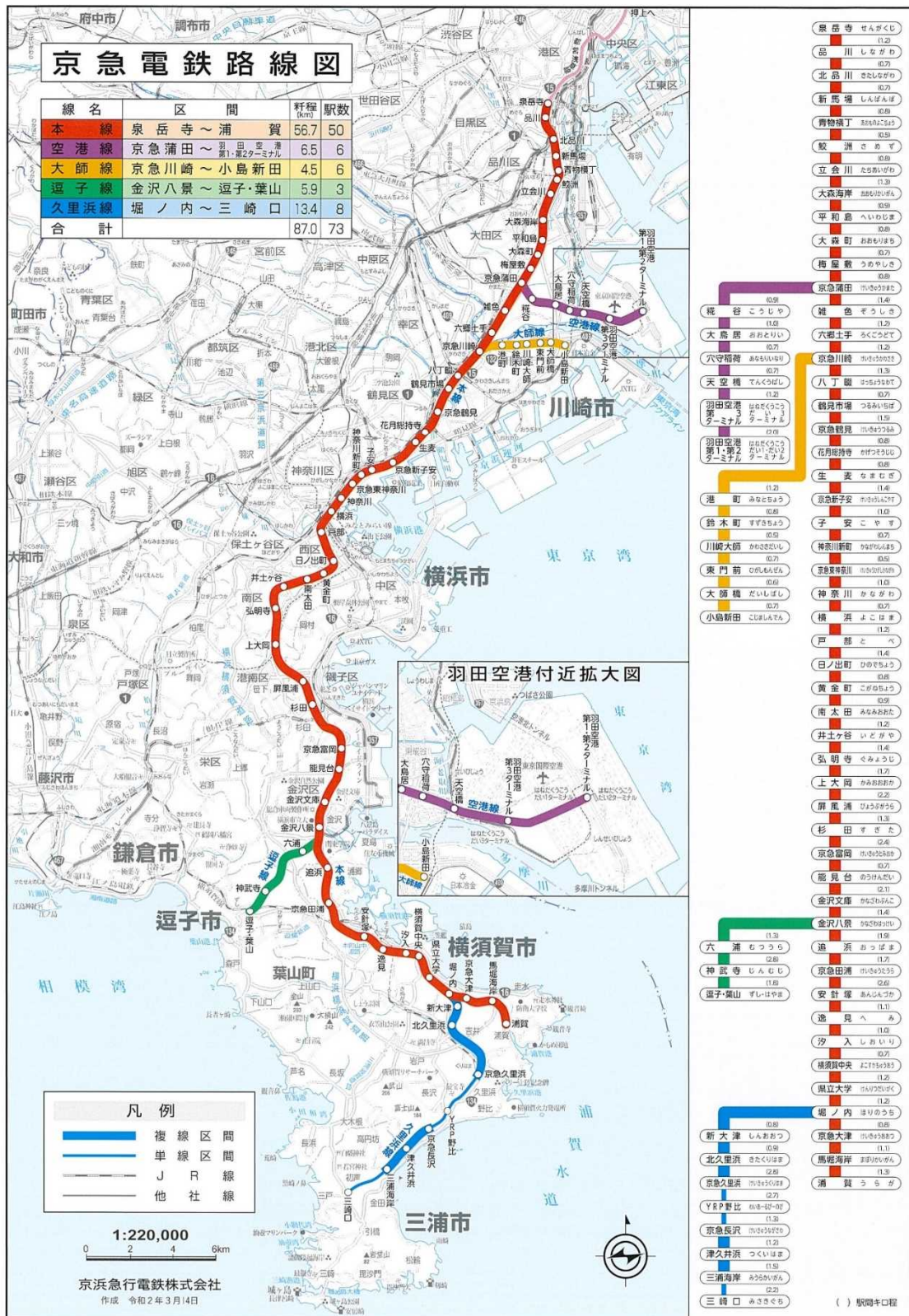
### 3. 経常損益等の推移（単体）

（単位：億円）

	令和元年度	令和2年度	令和3年度
営業収益	1,339	876	1,233
営業損益	194	△138	4
経常損益	174	△167	2
当期純損益	112	△201	139



# ○京浜急行電鉄の路線図

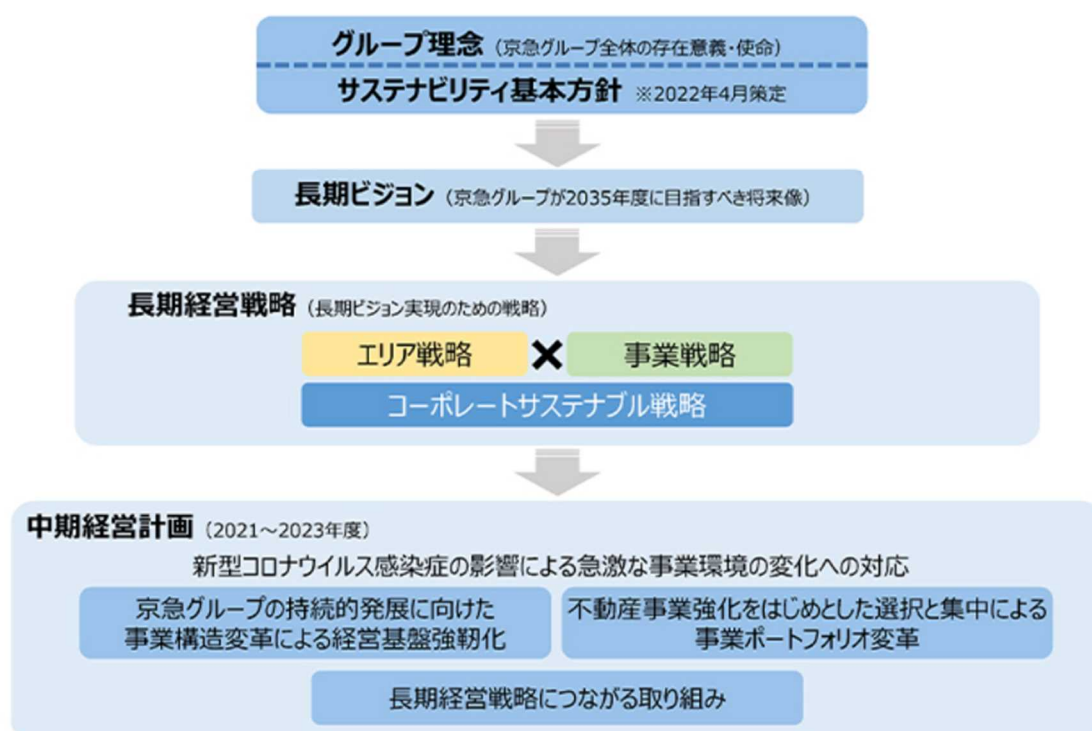


### 3. 京浜急行電鉄の事業計画等について

# ○京浜急行電鉄の事業計画等について

令和3年5月公表「京急グループ総合経営計画」より該当ページを抜粋

## 1. 経営計画体系



## 2. グループ理念

### ● 経営理念 (抜粋)

京急グループは、都市生活を支える事業を通して、新しい価値を創造し、社会の発展に貢献する

## 3. サステナビリティ基本方針

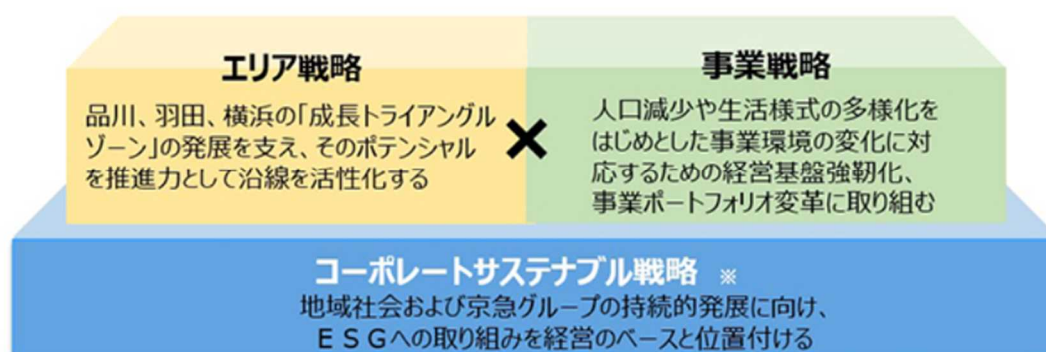
京急グループは、グループ理念のもとで、「社会の持続的発展への貢献」と「京急グループの持続的発展」のよりよい循環を目指します。

## 4. 長期ビジョン・長期経営戦略

### ○ 長期ビジョン [2035年度に目指すべき将来像]

日本全国、そして世界とつながり、日本発展の原動力である品川・羽田・横浜を成長トライアングルゾーンと位置付け、国内外の多くの人々の生活と交流を支え、持続的に発展する豊かな沿線を実現する

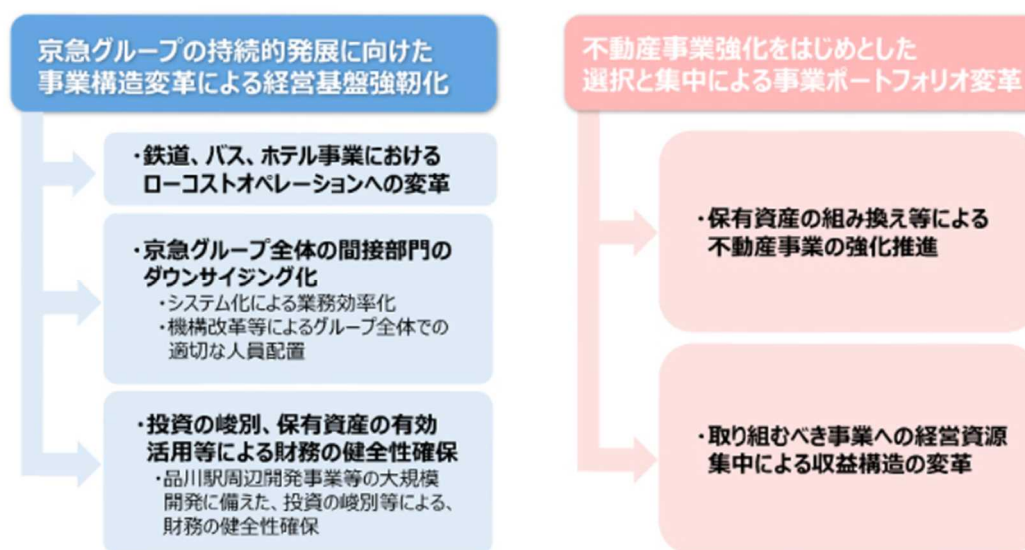
### ○ 長期経営戦略



※ ESG経営を徹底するため、前回総合経営計画のお客さま戦略を内包し、改定。

## 5. 中期経営計画

長期ビジョンの実現に向け、2021～2023年度の3年間は、新型コロナウイルス感染症の影響による急激な事業環境の変化に対応するため「京急グループの持続的発展に向けた事業構造変革による経営基盤強靱化」および「不動産事業強化をはじめとした選択と集中による事業ポートフォリオ変革」を柱といたします。また、京急グループの将来の成長に寄与する「長期経営戦略につながる取り組み」も推進してまいります。



## ○ 長期経営戦略につながる取り組み

### 品川・羽田・横浜「成長トライアングルゾーン」を沿線活性化の推進力とする取り組み

今後、さらなる成長が期待される品川、羽田、横浜。京急グループは、この3エリアを結ぶ「成長トライアングルゾーン」を中心に、京急沿線の発展・活性化を図ります。

### 郊外における居住・レジャーに対する価値観の変化に合わせた「都市近郊リゾートみうらの創生」の推進

京急グループは、「都市近郊リゾートみうらの創生」を掲げ、三浦半島でのエリアマネジメント活動を強化します。行政・企業・大学・地元をつなげる「コミュニケーションハブ」としての役割を担い、地元やさまざまな事業者と連携を図り、エリアの活性化を進めてまいります。

### お客さま満足度向上に努め、お客さまに選ばれる京急グループの実現

お客さま満足度調査等を通じて、お客さまの顕在・潜在ニーズを分析し、満足度の向上およびお客さまに選ばれるための取り組みを推進してまいります。また、お客さまに選ばれる京急グループ実現のため、すべての社員が活躍できる就業環境の充実、働き方改革を推進してまいります。

### 経営に重大な影響を及ぼす恐れのあるリスクを回避・最小限にとどめ、顕在化したリスクを最小化するリスクマネジメントの徹底

経営に重大な影響を及ぼす恐れのあるリスクを把握し、分析・管理することで、その影響を事前に回避もしくは最小限に留めるとともに、リスクが顕在化した場合には影響を最小化するためのリスク管理体制を整えてまいります。

### 地域社会および企業価値向上のため、事業を通じたESG経営の徹底

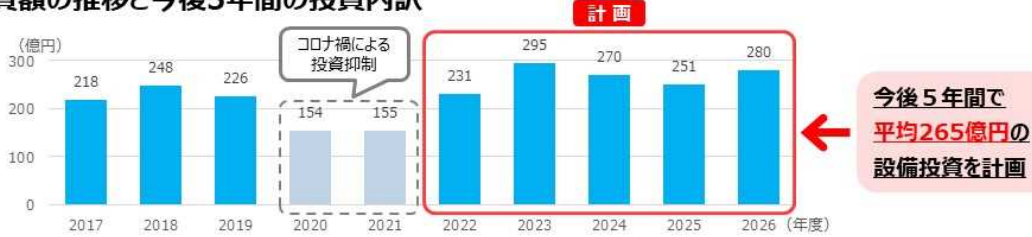
CSR方針に基づき、長期経営戦略における「コーポレートサステナブル戦略」に記載したESGにおけるKPI達成に向け、グループ全体でESG経営を推進することで、事業を通じた地域価値向上と企業価値の最大化を図ってまいります。

# ○投資計画、利用者サービスについて

## 今後の設備投資計画と利用者サービスの向上策①

KEIKYU

### □ 設備投資額の推移と今後5年間の投資内訳



#### ①さらなる安全対策の強化

… 2022～2026年度 平均126億円/年

- 品川駅付近連続立体交差事業
- 大師線連続立体交差事業
- 車両の代替新造
- 全車両への監視カメラ設置
- 信号取り扱い自動化の拡大
- 踏切道安全対策
- 自然災害対策

#### ②ユニバーサルで快適な輸送サービスの提供

… 2022～2026年度 平均80億円/年

- ホームドア等設置工事
- 神奈川新町駅大規模改修工事
- 駅リニューアル (コンコース・トイレ等)
- 車両リニューアル

#### ③環境負荷低減に向けた取り組み

… 2022～2026年度 平均9億円/年

- 再生電力貯蔵装置の更新 (フライホイールから蓄電池設備へ)
- 照明のLED化
- 省エネルギー設備への代替

#### ④将来の成長に向けた投資

… 2022～2026年度 平均49億円/年

- 品川駅総合改善事業
- 泉岳寺駅改良工事
- 羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線建設工事
- 保守業務のDX推進
- 駅務機器システムの次世代化

9

## 今後の設備投資計画と利用者サービスの向上策②

KEIKYU

### □ 鉄道事業における「長期経営戦略」につながる5つの取り組み

#### 1. 品川、羽田、横浜を沿線活性化の推進力とする取り組み

・ 利便性・安全性の向上と沿線のまちづくりによる「品川」「羽田」「横浜」の中長期的な成長促進

##### ■ 品川エリア

・ 品川駅付近連立事業による踏切除却やホーム地平化  
⇒安全性向上と街の分断解消

・ 品川駅総合改善事業による2面4線化  
⇒バリアフリーで快適な駅への改良



・ 泉岳寺駅改良工事によるホームの拡幅、改札階エリア拡張、駅周辺開発と連携した整備  
⇒利便性・安全性の向上およびバリアフリー化

泉岳寺駅改良工事のイメージ図 ▶



##### ■ 羽田エリア

・ 羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線建設工事  
⇒将来的な羽田空港アクセスの輸送力増強



##### ■ 川崎エリア (品川、羽田、横浜の中間点)

・ 大師線連立事業による踏切除却、駅舎や駅前広場整備  
⇒安全性向上と交通円滑化、市街地一体化、利便性向上

東門前～小島新田駅付近地下化工事 ▶



10

2. 都市近郊リゾートみうらの創生

- ・ 41km以上の区間（例：品川駅から金沢八景駅以遠、横浜駅から三浦海岸駅以遠等）を現行よりも値下げすることで、三浦半島の新たな需要創出と沿線活性化に寄与
- ・ 観光・定住の両面から、三浦半島へ多くの人々が来訪していただける仕組みづくりの推進

■ 41km以上の区間の運賃値下げ

- ・ 三浦半島への居住やレジャー利用促進による新たな需要創出と沿線活性化



■ 商品・サービスによるお客さま誘致

- ・ 企画乗車券やイベント列車等の展開



■ 観光型MaaS「三浦COCOON」の拡大

- ・ 三浦半島を訪れる方々の快適でシームレスな移動サービスを創造



▲ 観光型MaaS「三浦COCOON」のイメージ



▲ 貸切イベント列車による「京急 楽々ツアー」

3. お客さまに選ばれる京急グループの実現

- ・ 「ユニバーサルで快適な輸送サービスの提供」を目指し、安全で快適にご利用いただける環境整備の推進
- ・ 沿線のお客さまにとって、子育てがしやすくアクティブシニアが活躍する多世代共生のまちづくり

■ 「ユニバーサルで快適な輸送サービスの提供」を目指して

- ・ 2030年代中ごろまでに全駅でのホームドア・ホーム固定柵の設置
- ・ お客さまが鉄道をご利用しやすい環境整備の推進



▲ 京急東神奈川駅のホームドア



▲ 汐入駅のホームドア



▲ ホーム上家延伸（京急東神奈川駅）



▲ 車両のフリースペース設置

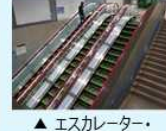
- ・ 神奈川新町駅の全面リニューアルによるバリアフリー設備の整備等、改札外に道路との接続歩道橋や線路跨線橋の整備



▲ 現在の神奈川新町駅



▲ トイレのリニューアル



▲ エスカレーター・エレベーター更新

■ 新たな利用サービスの拡充

- ・ 子育て世代やシニア層の鉄道利用促進策、DXを活用した新たなサービスの拡充を検討
- ・ 京急プレミアムポイントカードにPASMOを登録してポイントがたまる「駅ナカポイントサービス」での鉄道乗車ポイントサービスの拡充



- ◀ 駅ナカポイントサービス（左）
- 乗車ポイントキャンペーン（右）

4. リスクマネジメントの徹底

・ 鉄道事業最大のリスクである「事故」「災害」を防止するため、ハード・ソフト両面での安全対策の実施

■ 安全・安定輸送の継続と車内安全対策

・ 2019年の神奈川新町第1踏切道列車脱線事故を踏まえ、踏切道の安全対策として、運転士のブレーキ操作をバックアップするシステムの整備等を推進



・ 社員への実践的な教育訓練、お客さまへの啓発活動実施



▲ 鉄道事故総合対応訓練



▲ 踏切道の非常ボタン操作体験

・ 今後5年程度で全車両に監視カメラの設置を目指す (AIにより車内の異常を自動検知し、総合司令所へ通知する付加機能等の検討)



■ 激甚化する自然災害への対策

・ 地震対策



▲ 新馬場駅構内高架橋耐震補強



▲ 神奈川駅付近石積擁壁耐震補強

・ 豪雨・河川氾濫・高潮対策



▲ 川崎変電所の高上げ工事 (浸水および高潮への対策)



■ 既存施設・設備の適切な維持更新



▲ 駅改修 (現在の花月総持寺駅)



▲ 変電設備の更新



▲ 保守用車両の更新

5. 地域社会および企業価値向上、ESG経営の徹底

・ 「移動プラットフォーム」と「まち創造プラットフォーム」を連携した、駅を中心とした沿線まちづくりの推進

・ 2050年度末における温室効果ガスの実質排出量ゼロを目指した「京急グループ 2050年カーボンニュートラル」に向けた取り組み

■ 2つのプラットフォームの連携による価値創造

移動プラットフォーム

「成長トライアングルゾーン」を支える沿線地域や国内外拠点のつなぎ役として、快適でシームレスな移動サービスを創造するローカル移動プラットフォームを目指す



まち創造プラットフォーム

「移動プラットフォーム」の拠点や周辺地域の魅力づくりを通じ、人々・モノの流れを創造するまちづくりを推進する



連携

■ 省エネ・創エネ・再エネ施策の推進

省エネ

車両の代替新造  
回生電力貯蔵装置の更新  
駅および車両照明のLED化

創エネ

太陽光発電設備の設置拡大

再エネ

再生エネルギー由来の実質CO<sub>2</sub>排出量ゼロの電力拡充



▲ 電力回生インバータ装置 (羽田変電所)



▲ 太陽光発電の導入 (金沢文庫現業事務所)