

鉄道旅客運賃の改定を申請しました ～ 平均改定率 10.8% 遠距離区間は値下げ ～

京浜急行電鉄株式会社（本社：横浜市西区，社長：川俣 幸宏，以下当社）は本日，2023年10月（予定）の実施に向けて，国土交通大臣宛に鉄道旅客運賃の変更認可申請を行いました。

当社では安全・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と快適で便利な輸送サービス実現に注力してまいりました。しかしながら新型コロナウイルス感染症の流行とその後の新しい生活様式の浸透に伴い利用者が大幅に減少し，今後もコロナ前水準への回復は難しいと想定しております。

このような厳しい経営環境において，今回の運賃改定は，安全・安心の継続に必要な不可欠な既存設備の維持管理，さらなる安全性向上，ホームドア等の整備を進めていくため，不足する費用の一部についてお客さまにご負担をお願いするものであり，1995年以来約28年ぶり（消費税率変更によるものを除く）の申請となります。主な申請内容は以下のとおりです。

<主な申請内容>

(1) 改定率・増収率

改定率…**10.8%** 増収率…10.1%

(2) 値上げ幅

普通運賃	通勤定期	通学定期																				
<ul style="list-style-type: none"> 平均改定率は10.7% 初乗り運賃は 1円単位…136円→150円 10円単位…140円→150円 その他区間は，遠距離ほど改定率を低くし，さらに新たな需要創出と沿線活性化を目指し41km以上は値下げ <p>(例) 1円単位運賃 (単位：円，%)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>キロ程</th> <th>現行</th> <th>申請</th> <th>改定率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4～6</td> <td>157</td> <td>180</td> <td>14.6</td> </tr> <tr> <td>21～25</td> <td>314</td> <td>347</td> <td>10.5</td> </tr> <tr> <td>41～45</td> <td>576</td> <td>566</td> <td>▲1.7</td> </tr> <tr> <td>61～65</td> <td>870</td> <td>740</td> <td>▲14.9</td> </tr> </tbody> </table>	キロ程	現行	申請	改定率	4～6	157	180	14.6	21～25	314	347	10.5	41～45	576	566	▲1.7	61～65	870	740	▲14.9	<ul style="list-style-type: none"> 平均改定率は11.9% 普通運賃と同様遠距離ほど改定率を低くし，さらに新たな需要創出と沿線活性化を目指し41km以上は値下げ 	<p>家計負担に配慮し 運賃据え置き</p>
キロ程	現行	申請	改定率																			
4～6	157	180	14.6																			
21～25	314	347	10.5																			
41～45	576	566	▲1.7																			
61～65	870	740	▲14.9																			

(3) 定期運賃平均割引率

券種	現行	申請	備考
通勤定期	42.2%	40.2%	3，6か月の計算方法は変更しない 通学定期は運賃据え置き
通学定期	80.9%	82.1%	

当社では，2021年度から3年間を中期経営計画期間と位置付け，「事業構造変革による経営基盤強靱化」として徹底したコスト削減や業務効率化など固定費の削減に取り組んでおります。また，安全・安心を中心とした設備投資は，今後5年間で年平均265億円を計画しております。引き続き鉄道事業の健全性維持と沿線の発展のため努めてまいりますので，何卒ご理解いただきますようお願い申し上げます。

申請に関する詳細は別紙のとおりです。

鉄道旅客運賃の改定の申請について

1. 鉄道事業の概要

当社は、東京都の品川を起点として、神奈川県の川崎・横浜を經由し三浦半島に至る本線を中心に、空港線、大師線、逗子線、久里浜線の計5路線、営業キロ87.0kmの路線を有しており、本線泉岳寺駅からは都営浅草線への相互乗り入れ運転を行っております。都内から神奈川県南東部に広がる沿線の住宅地から都心方面、京浜臨海部等への通勤・通学の足としてはもちろん、日本の玄関口である羽田空港へのアクセス輸送や都市近郊でありながら「自然」や「食」といった観光資源豊かな三浦半島へのレジャー輸送等を担っていることなどが特徴です。

輸送人員は、国際線航空旅客数の順調な増加などを背景に2018年度には年間約4.8億人のお客さま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影響で大幅に減少し、2021年度は約3.6億人と25%減少しております。テレワーク等の定着による通勤利用者の減少、また出張などの見直しによる航空旅客数の減少等で、今後もコロナ前水準への回復は難しいものと予想しております。

2. これまでの取り組み

当社は、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まいりました。また、より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充実、施設改良、バリアフリー、環境負荷低減など、お客さまや社会が求める様々なニーズに対応し、鉄道事業の持続的な価値向上に努めてまいりました。

(1)安全対策

列車運転に関する安全対策については、2009年にATS(自動列車停止装置)を更新し、従来よりもきめ細やかな速度照査、連続的制御が可能な高性能ATS(C-ATS)に切り替えました。また、当社の列車運行管理は「人間優位」の思想のもと手動の信号取り扱いを主体としてきたため、事故や障害等発生時にフレキシブルな対応が可能となっており、この考え方は2015年の第14回日本鉄道賞において「高度な安定輸送実現」特別賞を受賞するなど社会的に高い評価を受けております。今後も、手動の信号取り扱いなどの当社の安全文化を継承しつつ、信号取り扱いの自動化を組み合わせることで、更なる保安度の向上と業務効率化の両立を目指してまいります。

踏切道の安全対策については、長年にわたり抜本的な対策である連続立体交差事業(以下、「連立事業」という)を国や沿線自治体と連携し進めてまいりました。2012年には京急蒲田駅付近連立事業の全線高架化が完了し28か所の踏切を除却、また2019年には大師線連立事業のうち一部区間を先行地下化し、4か所の踏切を除却しました。連立事業区間以外も、全ての踏切道に非常ボタン、監視カメラ等を設置しているほか、障

害物検知装置の高機能化を進めております。さらに運転士に踏切道内の異常を知らせる発光信号機を2019年度以降増設しております。

自然災害対策については、国の基準に基づく検査等により高架橋、トンネル、法面等の健全度を事前判定したうえで耐震補強等の対策工事を順次進めております。また昨今のゲリラ豪雨等に対応するため、気象情報システムの拡充や地下駅への浸水防止扉の設置等を進めてまいりました。

列車内での傷害事件や羽田空港等でのテロ事件を未然に防ぐため、防犯対策を強化すべく、駅構内の監視カメラは2021年度末時点で全72駅[※]に計854台設置、列車内の監視カメラは2020年から設置を開始し、現在44両に設置しております。ソフト面では、駅や車内の巡回警備および警察や消防との合同訓練実施など、万が一の事態を想定した体制構築に努めてまいりました。

※ 当社と東京都交通局が共同使用し東京都交通局が管理する泉岳寺駅を除く全72駅。以下同様。

(2) 羽田空港アクセスの充実

当社空港線の歴史は古く、当社の前身である大師電気鉄道株式会社が創立された1898年の4年後、1902年に現在の空港線の原形となる穴守線が開業しました。その後1963年に空港線へ改称し、当社創立のちょうど100周年にあたる1998年の羽田空港駅（現在の羽田空港第1・第2ターミナル駅）の開業により、羽田空港への乗り入れを果たし、以来当社は24年以上にわたり羽田空港アクセスの充実に努めてまいりました。羽田空港の発着枠拡大に伴う航空旅客数の増加等、需要に合わせた輸送力を確保するとともに、2010年の羽田空港国際線ターミナル駅（現在の羽田空港第3ターミナル駅）開業に伴い、多言語対応スタッフが常駐する「京急ツーリストインフォメーションセンター」を同駅に設置するなどインバウンド対応にも注力してまいりました。

(3) 駅や車両の改良

鉄道をご利用されるお客さまの利便性や快適性の向上を図るため、駅や車両の改良を進めてまいりました。

駅については国や沿線自治体のご支援により鉄道駅総合改善事業を推進し、当社駅のホームやコンコースを駅周辺施設と一体的に整備してまいりました。2006年には当社で最も乗降人員が多い横浜駅に、下り線専用ホームと新たに整備された東西自由通路への改札口等を新設しました。2012年には空港アクセスの要である京急蒲田駅を連立事業と併せて二層化し、各方面から羽田空港への直通運転を可能としたほか、京急蒲田駅付近の4駅も連立事業により駅が全面改築されました。2019年には金沢八景駅を橋上化し、隣接する金沢シーサイドラインの駅改札口と橋上デッキで接続しました。鉄道駅総合改善事業以外でも2014年には港町駅を駅周辺の住宅開発と合わせ全面改築、2020年には羽田空港周辺のまちづくりに併せて天空橋駅に新たな改札口「HICity口」を新設するなど周辺の開発等と併せた駅リニューアルを進めてまいりました。

車両については保有する 798 両を毎年計画的に新造および更新しております。過去 10 年では毎年 20 両程度の代替新造を行っておりますが、2017 年度は 54 両と突出して多くなっております。これはホームドア設置の最大課題であったドア位置の異なる車両混在を可能な限り早期に解消するため代替計画を前倒ししたもので、さらに車両改造を必要としない tQR^{*}コード[®]を利用したホームドア開閉システムの採用により、当社では 2018 年度から本線を含めた各駅へのホームドア設置工事を推進しております。また、最新型車両は照明の LED 化、ブレーキ時の電力回生能力の高効率化などにより消費電力が旧型車両の約 60% 減と使用電力量の削減に寄与しております。さらに 2020～2021 年度に新造した 1000 形 5 編成 20 両（愛称「Le Ciel（ル・シエル）」）は、ロングシートとクロスシートの切替可能な座席やトイレの設置などが評価され、鉄道友の会が選定する 2022 年「ブルーリボン賞」を受賞するなど高い評価をいただいております。そのほか新型コロナウイルス感染症拡大で鉄道車両内の換気が大きく注目されましたが、当社の車両は 3～6 分毎にほぼ全ての空気を入れ替える換気能力を有しております。

※ tQR：東京都交通局と㈱デンソーウェーブが共同で技術開発した QR コードを用いた技術名称。通称 tQR と呼んでいる。

(4) バリアフリー対応

当社では、全てのお客さまが安全で快適にご利用いただける「人にやさしい鉄道」を目指し、ハード・ソフト両面でのバリアフリー施策を推進してまいりました。

駅のバリアフリー設備については、ホームドア等の設置を今後の最重点課題として推進しております。本格的な導入は 2018 年度から開始し、2020 年度には国が優先整備を求める 1 日のご利用者数 10 万人以上の 3 駅^{※1}へ設置が完了しました。その他駅についても、過去の転落件数や視覚障がい者のご利用状況等に加え、人身事故の発生状況なども踏まえた整備計画を策定し設置を進めております（2022 年 12 月末現在 12 駅^{※2}に設置済み）。また、エレベーターやスロープ等の設置による段差解消、障がい者対応の多機能トイレ、ホーム上の点状ブロック（ホーム縁端方向を判別する内方線も含む）、AED などは全 72 駅で整備が完了しております。

車両のバリアフリー設備については、車いすスペースや車内案内表示器のほか連結部の転落防止用ほろの設置など、移動等円滑化基準への対応が 2019 年度に全ての車両で完了しております。

ソフト面では、乗務員や駅係員に「サービス介助士」の資格取得や普通救命講習の受講を必修としているほか、実際に視覚に障がいのある方を講師としてお招きした対応研修等を実施し、サポートを必要とされるお客さまに寄り添い、安心してご利用いただける接客サービスを目指しております。

※1 駅大規模改修を控え固定柵を設置済みの品川駅は除く。

※2 泉岳寺駅は除く。

(5) 快適な移動サービスと適確な情報提供

多様化するお客さまニーズやデジタル技術の革新等を踏まえて、より快適で便利な移

動サービスに加え、Web・アプリ等の開発にも取り組んでまいりました。

近年鉄道各社で導入が進んでいる着席サービスについて、当社では他社に先駆けて1992年から平日の夕方ラッシュ時間帯から夜に「京急ウィング号（現在のイブニング・ウィング号）」を運行しております。2015年には平日の朝ラッシュ時間帯に「モーニング・ウィング号」2本を設定、2019年にはさらに1本増発し合計3本の運行により好評をいただいております。またラッシュ時間帯以外も、2019年から土休日の日中時間帯の「快特」8両編成のうち1両を座席指定車両「ウィング・シート」として運行し、三浦半島へのご旅行や沿線地域から横浜、都心方面へのお出かけに、快適な時間と空間の提供を目指しております。

さらに、2017年からお客さまご自身のスマートフォンで列車走行位置・駅混雑状況・運行情報等を検索できる「京急線アプリ」を配信しております。また、ウィングサービスの座席指定券をインターネットで購入できる「KQuick」についても同年よりサービスを開始、2021年にはご要望の多かったお客さまが希望する任意の座席を選択できるシートマップ機能、乗車変更機能を追加いたしました。現在「KQuick」はウィングサービスを購入するお客さまの7割以上にご利用いただいております。

遅延等の運行情報については、正確、迅速に多様なチャンネルでお客さまに提供する体制を整えてまいりました。2008年には総合司令所内に運輸司令情報担当（2018年に旅客サービス司令に名称変更）を配置し、お客さまや社内外関係者へ総合的に情報提供する体制を構築しました。旅客サービス司令から発信される情報は、当社の「運行情報配信システム」により駅のホームやコンコースの発車案内装置、案内ディスプレイなどのほか、当社ホームページ、登録会員へのメールサービス、ツイッターなどに同時配信される仕組みとなっております。

当社の情報を随時発信するホームページについては2019年に全面リニューアルし、レイアウトの工夫や文字のテキストデータ化など高齢者や障がい者もアクセスしやすいウェブアクセシビリティに配慮した仕様に変更しました。また多言語への対応は、英語・中国語（簡体字・繁体字）・韓国語の専用ページを用意し、時刻、乗換案内、運賃等を検索できるほか旅客サービス司令から配信される運行情報についてもリアルタイムで自動翻訳される仕組みとなっております。

(6) 沿線へのお客さま誘致

三浦半島をはじめとする沿線各エリアの食、自然、歴史、文化、体験などといった観光資源を掘り起こし、企画乗車券やイベント列車等と組み合わせることで、鉄道の利用促進、地域活性化に努めてまいりました。また京急グループでは、三浦半島でのエリアマネジメント活動を強化するため2020年から観光型MaaS「三浦COCOON」Webサイトを立ち上げ、三浦半島に点在する観光拠点やモビリティ（交通）を一元的に予約手配、決済可能なサービスを開始、2021年からは同サイトで一部の企画乗車券がデジタルきっぷとして購入が可能となりました。

(7)環境負荷低減

当社では車両の省エネ化を進めてきた一方、駅の昇降設備やホームドアなど電力を使用する設備が年々増加しております。駅や車両照明のLED化や列車の回生電力の有効活用などにより使用電力を抑制しているほか、一部駅の屋上部に太陽光発電設備の設置、さらに2021年から空港線の運転用電力量および沿線19駅の業務用電力量を再生可能エネルギー由来の実質CO₂排出量ゼロの電力に置き換えるなど、低炭素社会の実現に向けた取り組みを進めております。

このように当社は安全へのたゆまぬ努力とお客さまニーズや社会環境の変化を捉え、積極的な設備投資とサービス改善を行ってまいりました。加えて沿線の定住人口だけでなく、羽田空港アクセスの強化や三浦半島への観光誘致等交流人口の増加施策を進めてきた結果、新型コロナウイルス感染症拡大前まではご利用者数も順調に推移し、1995年以来約28年にわたり同一運賃水準にて事業を運営してまいりました。

3. 今後の設備投資方針

京急グループでは、2021年5月に公表した総合経営計画において2035年度に目指すべき将来像を「長期ビジョン」として次のとおり掲げております。

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

長期ビジョン実現のため、エリア戦略、事業戦略、コーポレートサステナブル戦略で構成される「長期経営戦略」のもと、2021年度からの3年間を「中期経営計画」期間として位置付け、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化を計画の柱として、各事業のローコストオペレーション化を進めております。また、「中期経営計画」では「長期経営戦略」につながる取り組みとして、

- ①品川・羽田・横浜の「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
- ②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
- ③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
- ④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
- ⑤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

の5点を推進しております。

鉄道事業においては、これらの経営計画各項目の実現に向け、「さらなる安全対策の強化」「ユニバーサルで快適な輸送サービスの提供」「環境負荷低減に向けた取り組み」

「将来の成長に向けた投資」の4項目を中心に2022年度～26年度までの5年間で、年間平均265億円の設備投資を実施する計画です。

(1)さらなる安全対策の強化

今後も持続的に安全・安定輸送を行っていくため、まずは既存の駅、車両、電気、信号保安、軌道、現業事務所等の各設備について耐用年数や状態等を踏まえ適切な更新を実施してまいります。次に、さらなる安全対策として、信号取り扱いの自動化を拡大し運転保安度の向上を図ります。また、踏切道の安全対策は抜本対策の品川駅付近と大師線の連立事業を推進するほか、障害物検知装置の高機能化、2019年にトラックとの衝突により発生した神奈川新町第1踏切道列車脱線事故を踏まえた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などを引き続き行ってまいります。さらに現在設置を進めている車両の監視カメラについて、今後5年程度で全車両への設置完了を目指すほか、激甚化する自然災害への対策として耐震補強、法面防護、浸水対策等の防災工事も引き続き行ってまいります。

(2)ユニバーサルで快適な輸送サービスの提供

今後急速な進展が見込まれる沿線の少子高齢化を控え、高齢者のみならず障がい者、妊産婦、お子様連れの方などあらゆるお客さまが安全で快適にご利用いただける環境整備を進めてまいります。バリアフリー対応については、視覚障がい者をはじめとするお客さまのホーム転落事故を撲滅するため、2030年代中ごろまでにホームドア・ホーム固定柵の全駅設置を目指します。また構造上エレベーターの設置が難しい神奈川新町駅は、道路との接続歩道橋や現業事務所と一体的に整備し、バリアフリーに対応した駅構造に改築してまいります。そのほか駅のホーム上家延伸、昇降機やトイレ等既存設備のリニューアル、ベビーカーや大きなトランクなど幅広くご利用いただける車両のフリースペース設置等、全てのお客さまが安全で快適にご利用いただける環境整備を進めてまいります。

(3)環境負荷低減に向けた取り組み

京急グループでは2050年度末におけるグループ全体の温室効果ガス排出量の実質ゼロを目指し、長期環境目標として「京急グループ2050年カーボンニュートラル」を2022年6月に策定いたしました。この目標を達成するために、「省エネ」施策として、運転用電力量削減に直結する車両の代替新造、回生電力を有効活用する蓄電池設備の更新を行うほか、駅や車両照明のLED化を引き続き推進していきます。

(4)将来の成長に向けた投資

中期経営計画で掲げる「品川・羽田・横浜を沿線活性化の推進力とする取り組み」や「事業構造変革」を推進していくため、品川・羽田両エリアの将来に向けた大規模改修

工事を進めるほか、デジタルトランスフォーメーション（DX）等を活用した鉄道オペレーション変革の推進、さらにはDXを商品やサービスに活用し新たな需要を創出していく取り組みなどを進めてまいります。

まず、品川エリアについては、連立事業および鉄道駅総合改善事業による駅の地平2面4線化・駅舎の増設のほか、バリアフリー設備や旅客案内施設を整備してまいります。隣接する泉岳寺駅についてもホーム拡幅等の駅改良を図ります。羽田エリアでは2022年5月に羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線建設工事に着手し、品川駅の2面4線化と合わせた将来の羽田空港アクセスの輸送力増強に向けた準備を進めてまいります。

鉄道オペレーション変革の推進については、現在導入を進めている非対面型駅窓口「スマートサポートシステム」による新しい駅営業様式拡大のほか、施設や車両の保守業務についてもDX等新たな技術を取り込んでいくなど、鉄道事業運営の再構築へ向け取り組む、将来の労働力不足に備えてまいります。またお客さまに対しても、2020年からサービスを開始したモバイルPASMOや2021年から順次発売を拡大しているデジタル企画乗車券によるキャッシュレス・チケットレスの推進、さらに現在はキャンペーン等で付与している鉄道乗車ポイントの活用など、お客さまの利便性向上はもちろんのこと、デジタル化による詳細なデータ分析によってお客さまニーズを把握し、より良い商品・サービスの開発につなげてまいります。

4. 運賃改定の理由

当社は安全で強靱なインフラ構築と快適で便利な輸送サービス実現に向け、コロナ禍前の過去3年間（2017～19年度）は年間平均231億円の設備投資を実施いたしました。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、当社線の利用者は大幅に減少しており、鉄道事業では2020年度が▲123億円、2021年度が▲52億円と2期連続の営業赤字に転じるなど極めて厳しい経営状況が続いております。特に羽田空港利用者は定期外輸送人員全体の約17%（2018年度）を占め、コロナ禍による航空旅客数の減少が経営に甚大な影響を与えております。また通勤定期利用者は回復が遅く、2022年10月時点でも輸送人員がコロナ禍前（2018年度）に対して2割超の減少が継続しており、回復の見通しは立っておりません。

引き続き既存設備を維持管理し、さらなる安全対策、多様化・高度化するお客さまニーズへの対応や環境負荷低減、加えて品川・羽田等将来に向けた準備を着実に進めていくため、今後5年間は年間平均265億円の設備投資が必要と考えております。現在の危機的状況に対し役員報酬や管理職給与の削減、さらに一般社員まで含めた賞与の削減、時間外労働の抑制、採用人数の抑制、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、緊急かつ聖域なきコスト削減を実施しております。また中期経営計画の柱として「事業構造変革による経営基盤強靱化」を掲げており、引き続き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等を加速させ、抜本的な固定費の削減を進めてまいります。

このように大変厳しい事業環境が続くなか、ホームドアや車内監視カメラなど新たなニーズに対応しつつ、引き続き安全・安心で快適・便利な輸送サービスをご提供し続けていくため、どうしても不足する費用の一部をお客さまにご負担いただきたく、今回1995年以來約28年ぶりの運賃改定を申請いたしました。

なお、普通旅客運賃および通勤定期旅客運賃は、遠距離ほど改定率を低くし、さらに新たな需要創出と沿線活性化を目指し41km以上の区間は値下げいたします。また家計への負担軽減のため、通学定期旅客運賃は現行の据え置きといたします。

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1月13日(金)
- (2) 改定率 上限運賃平均10.8%
- (3) 初乗り運賃(3キロまで) 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) 定期運賃平均割引率 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

(単位：%)

		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	0.0	0.0
	計	11.0	10.7
合計		10.8	10.1

【添付資料】

1. 申請・現行運賃比較表
2. 主要区間申請・現行比較運賃
3. 鉄道部門収支の実績および推定
4. 運賃収入内訳
5. 輸送人員の推移および今後の見通し
6. 設備投資実績・計画
7. これまでの経営効率化の状況および今後の取り組み
8. 発売している主な企画商品と発売チャネルの拡大
9. 利用者サービスの向上策
10. お問い合わせについて

1. 申請・現行運賃比較表

<今回改定のポイント>

- ・平均で10.8%の改定率とする。
- ・初乗り運賃 1円単位運賃 136円⇒150円（改定率10.3%）
10円単位運賃 140円⇒150円（改定率7.1%）
- ・その他区間は、普通旅客運賃、通勤定期旅客運賃とも金額の高い遠距離ほど改定率を低く設定し41km以上は値下げする。
- ・通学定期旅客運賃は家計負担に配慮し、据え置きとする。
- ・空港線加算運賃は現行（加算普通旅客運賃50円等）から変更しない。
- ・座席指定料金は現行（1乗車につき300円）から変更しない。

(1) 普通旅客運賃（大人）

（単位：キロ，円）

キロ程	1円単位		10円単位	
	現行運賃	申請運賃	現行運賃	申請運賃
1～3	136	150	140	150
4～6	157	180	160	180
7～10	199	228	200	230
11～15	242	277	250	280
16～20	283	313	290	320
21～25	314	347	320	350
26～30	367	403	370	410
31～35	430	455	430	460
36～40	492	510	500	510
41～45	576	566	580	570
46～50	650	620	650	620
51～55	723	667	730	670
56～60	796	710	800	710
61～65	870	740	870	740
66～67	943	740	950	740

※網掛けは現行から値下げとなる区間

(2) 通勤定期旅客運賃（大人1か月）

（単位：キロ、円）

キロ程	現行運賃	申請運賃	キロ程	現行運賃	申請運賃
1	4,210	4,950	35	15,400	16,000
2	4,670	5,490	36	15,710	16,200
3	5,130	6,020	37	16,010	16,390
4	5,590	6,550	38	16,300	16,580
5	5,960	6,980	39	16,600	16,770
6	6,350	7,430	40	16,890	16,960
7	6,720	7,860	41	17,180	17,150
8	7,090	8,290	42	17,470	17,330
9	7,470	8,730	43	17,750	17,510
10	7,840	9,160	44	18,040	17,690
11	8,210	9,590	45	18,330	17,870
12	8,510	9,940	46	18,620	18,050
13	8,820	10,280	47	18,910	18,220
14	9,120	10,620	48	19,190	18,390
15	9,420	10,960	49	19,480	18,560
16	9,710	11,280	50	19,770	18,730
17	10,010	11,610	51	20,060	18,900
18	10,310	11,920	52	20,340	19,050
19	10,610	12,230	53	20,630	19,200
20	10,910	12,540	54	20,930	19,350
21	11,210	12,850	55	21,220	19,500
22	11,500	13,100	56	21,510	19,650
23	11,800	13,350	57	21,790	19,770
24	12,110	13,600	58	22,080	19,890
25	12,410	13,850	59	22,370	20,010
26	12,720	14,100	60	22,660	20,130
27	13,010	14,320	61	22,950	20,250
28	13,310	14,540	62	23,230	20,350
29	13,610	14,760	63	23,520	20,450
30	13,910	14,980	64	23,810	20,550
31	14,210	15,200	65	24,100	20,650
32	14,510	15,400	66	24,380	20,750
33	14,800	15,600	67	24,670	20,850
34	15,100	15,800			

※網掛けは現行から値下げとなる区間

(3) 通学定期旅客運賃 (大人1か月)

(単位: キロ, 円)

キロ程	現行運賃	申請運賃	キロ程	現行運賃	申請運賃
1	1,310	据置	35	4,840	据置
2	1,480	〃	36	4,890	〃
3	1,640	〃	37	4,940	〃
4	1,820	〃	38	5,000	〃
5	1,990	〃	39	5,040	〃
6	2,150	〃	40	5,080	〃
7	2,310	〃	41	5,120	〃
8	2,470	〃	42	5,160	〃
9	2,630	〃	43	5,200	〃
10	2,800	〃	44	5,250	〃
11	2,930	〃	45	5,290	〃
12	3,070	〃	46	5,340	〃
13	3,210	〃	47	5,380	〃
14	3,330	〃	48	5,420	〃
15	3,440	〃	49	5,460	〃
16	3,560	〃	50	5,510	〃
17	3,680	〃	51	5,550	〃
18	3,760	〃	52	5,590	〃
19	3,840	〃	53	5,630	〃
20	3,940	〃	54	5,660	〃
21	4,020	〃	55	5,700	〃
22	4,080	〃	56	5,730	〃
23	4,150	〃	57	5,760	〃
24	4,210	〃	58	5,800	〃
25	4,280	〃	59	5,830	〃
26	4,340	〃	60	5,860	〃
27	4,410	〃	61	5,890	〃
28	4,470	〃	62	5,920	〃
29	4,520	〃	63	5,950	〃
30	4,570	〃	64	5,980	〃
31	4,630	〃	65	6,010	〃
32	4,690	〃	66	6,040	〃
33	4,740	〃	67	6,090	〃
34	4,790	〃			

2. 主要区間申請・現行比較運賃

(単位：円)

種 別 区 間	普通				通勤定期 (大人1か月)		通学定期 (大人1か月)	
	1円単位		10円単位		現行 運賃	申請 上限運賃	現行 運賃	申請 上限運賃
	現行 運賃	申請 上限運賃	現行 運賃	申請 上限運賃				
品川～京急蒲田	199	228	200	230	7,090	8,290	2,470	据置
品川～京急川崎	232	277 (240)	240	280 (240)	8,510	9,940	3,070	〃
品川～羽田第1・第2	292	327	300	330	11,250	12,790	4,040	〃
品川～横浜	303	347 (313)	310	350 (320)	11,800	13,350	4,150	〃
品川～上大岡	430	455	430	460	14,210	15,200	4,630	〃
品川～金沢文庫	492	510	500	510	16,890	16,960	5,080	〃
品川～横須賀中央	650	620	650	620	19,770	18,730	5,510	〃
品川～京急久里浜	796	710	800	710	21,790	19,770	5,760	〃
品川～三崎口	943	740	950	740	24,380	20,750	6,040	〃
横浜～上大岡	199	228	200	230	7,470	8,730	2,630	〃
横浜～金沢文庫	283	313	290	320	10,310	11,920	3,760	〃
横浜～羽田第1・第2	364	397	370	400	13,040	14,680	4,620	〃
横浜～横須賀中央	367	403	370	410	13,310	14,540	4,470	〃
横浜～京急久里浜	430	455	430	460	15,400	16,000	4,840	〃
横浜～三崎口	576	566	580	570	18,040	17,690	5,250	〃

※羽田第1・第2は羽田空港第1・第2ターミナル駅を示す。また加算運賃を含む。

※() カッコ内は運賃認可後に届出を予定している実施予定運賃

※網掛けは現行から値下げとなる運賃

3. 鉄道部門収支の実績および推定

(単位：百万円，%)

	2021年度 (実績)	2024～2026年度(3年間合計)	
		現行	申請
収入	60,395	216,910	237,788
支出	73,369	239,262	239,262
差引損益	▲12,974	▲22,352	▲1,474
収支率	82.3	90.7	99.4

※支出については、申請上の計算方式で算出

4. 運賃収入内訳

(単位：百万円)

	2021 年度 (実績)	2024～2026 年度 (3年間合計)	
		現行	申請
定期外	33,851	128,072	140,468
定期	23,497	79,556	88,038
合計	57,349	207,629	228,506

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	212,912	216,065	212,854	136,271	160,198
定期	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

<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	189,102	192,637	195,301	202,037	203,073
定期	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

※2022 年度以降は申請収入の算定に使用する推定値

6. 設備投資実績・計画

(1) 設備投資実績と計画

(単位：億円)

	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度
	実績	実績	実績	計画	計画	計画	計画	計画
安全	123	98	90	125	178	109	135	152
サービス改善	89	50	54	92	90	134	85	95
輸送力増強	13	5	10	13	27	26	30	32
合計	226	154	155	231	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ります。

(2) 主要プロジェクトの内容

- 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

7. これまでの経営効率化の状況および今後の取り組み

鉄道事業（第1種）は他交通モードと異なり、車両のほか軌道や駅といった地上インフラ設備を自社で整備、維持していることから、多くの要員と設備を要する労働集約型かつ装置産業であり、固定費が大きな割合を占めております。このため、コロナ禍のような急激な需要減には即効的な対処が困難であるというリスクが顕在化しました。

当社はこれまで（コロナ禍前）もグループ会社を含め限られた経営資源を、安全やサービスを毀損することなく、いかに効率的に活用するかという課題に不断に取り組んでまいりました。自動改札機の導入や自動券売機の高機能化等に伴う駅業務の見直し、メンテナンスフリーな機材への取り換えや点検機器の高機能化による保守業務の効率化等により適正な要員配置と運営コストの抑制に努めてまいりました。

コロナ禍においては、これまでに経験のない需要減、収入減に直面するなか、緊急的なコスト削減として役員報酬や管理職給与の削減、さらに一般社員まで含めた賞与の削

減、時間外労働の抑制、採用人数の抑制、広告宣伝費・管理費の削減、安全に支障のない範囲で修繕費や設備投資の先送り等を実施いたしました。この結果、2021年度の営業費用は2019年度比で60億円、8%削減したものの、収入の大幅減には及ばず、鉄道事業の営業損益は▲52億円と2020年度に引き続き2期連続の赤字となりました。

現在もコロナ禍に伴う企業活動や消費者行動の大きな変化により鉄道需要の低迷が続いておりますが、さらに今後の人口減少等を踏まえると、将来的にもコロナ前水準までの回復は難しいと考えております。当社では中期経営計画の柱として「事業構造変革による経営基盤強靱化」を掲げており、鉄道事業では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に懸命に取り組んでおります。今後もこれらの取り組みを加速させる形で固定費の抜本的な削減を進めてまいります。

【鉄道事業構造変革の内容】

- ①需要に応じたダイヤ・サービスの適正化
 - イ. 需給バランスを精査したうえでの運転ダイヤ適正化
 - ロ. アフターコロナのニーズを踏まえた駅サービスの見直し
- ②鉄道オペレーション変革の推進
 - イ. 駅業務の高度化（駅遠隔監視システム、信号取り扱い自動化の拡大）
 - ロ. DXによる保守業務の高度化
 - ハ. 設備性能の向上やリスクを精査したうえでの点検周期等見直し
 - ニ. 勤務体系の見直しや機動的な人員配置など働き方改革の推進
- ③保有する既存設備の見直し
 - イ. 運転ダイヤの適正化にともなう保有車両数の見直し
 - ロ. 使用頻度等を踏まえた地上設備の削減
- ④その他費用の削減
 - イ. 工事発注プロセスおよび審査体制強化

8. 発売している主な企画商品と発売チャネルの拡大

(1) 主な企画商品

- ①みさきまぐろきっぷ（デジタル版もあり）
鉄道往復乗車券＋バスフリー乗車券＋お食事券・施設利用券等
- ②よこすか満喫きっぷ（デジタル版もあり）
鉄道往復乗車券（一部フリー区間）＋バスフリー乗車券＋お食事券・施設利用券等
- ③葉山女子旅きっぷ（デジタル版もあり）
鉄道往復乗車券＋バスフリー乗車券＋お食事券・施設利用券等
- ④三浦半島まるごときっぷ（デジタル版もあり）
鉄道往復乗車券（一部フリー区間）＋バスフリー乗車券＋お食事券・施設利用券等

⑤京急全線 1 日フリーパス

PASMO でご利用いただける京急線全線が 1 日乗り降り自由な乗車券

(2) 企画乗車券のデジタル化

2021 年から観光型 MaaS「三浦 COCOON」Web サイトにて「よこすか満喫きっぷ」など一部の企画乗車券が購入できるようになりました。同サイト内で企画乗車券のデジタル版を発売することで、ご自宅等での事前購入や 1 端末で複数人数分の購入・利用が可能となるほか、同サイト内の観光情報やマルチモーダル経路検索の機能も活用できるなど、スマートフォンひとつで快適に周遊エリア内観光を楽しむことができます。なお、デジタル版の企画乗車券は、駅発売よりもお得な価格設定としております。

9. 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、お客さまサービスの向上に資する施策を進めてまいります。

(1) 品川・羽田・横浜を沿線活性化の推進力とする取り組み

京急線・JR 各線・新幹線が乗り入れる羽田空港至近の品川駅は、リニア中央新幹線の開業や東京メトロ南北線の分岐線（品川～白金高輪間）計画、次世代型交通ターミナル計画などにより新たな交通モードも加わり日本有数の交通結節点となります。京急グループでは「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」の実現に向けたまちづくりを推進しております。鉄道事業においても、踏切除却や駅の地平化による安全性や乗り換え利便性の向上および鉄道により分断されていた地域の一体化を目的とした品川駅付近連立事業と併せて、鉄道駅総合改善事業により、現状は高架 2 面 3 線の品川駅ホームを地平 2 面 4 線化し、駅舎の増設やバリアフリー設備を整備するなど、全てのお客さまが使いやすく快適な駅に改良いたします。また隣接する泉岳寺駅についても、ホームの拡幅、改札階エリアの拡張など、駅周辺開発と連携した整備を進めてまいります。

羽田エリアについては、コロナ禍の影響により国際線航空旅客の回復には時間を要すると見込まれるものの、中長期的には羽田空港の役割はさらに高まっていくと考えております。当社では 2022 年 5 月に着手した羽田空港第 1・第 2 ターミナル駅引上線建設工事を推進し、品川駅の 2 面 4 線化と合わせた将来的な羽田空港アクセスの輸送力増強の準備を進めてまいります。

その他、品川・羽田・横浜の中間点に位置する川崎エリアにおいては大師線連立事業を推進し、踏切除却による安全性の向上はもちろん、大師線のさらなる利便性向上と沿線のまちづくりを進めてまいります。

(2) 都市近郊リゾートみうらの創生

横須賀・三浦エリアはコロナ禍に伴う郊外の居住・レジャーに対する価値観が変化し、その魅力が高まる一方、今後はさらなる人口の減少が懸念されております。今回申請する鉄道旅客運賃は41 km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いたしたいと考えております。引き続き企画乗車券やイベント列車等によるお客さま誘致や MaaS・デジタルきっぷといったDXの拡充などと合わせ、沿線のみなさまと連携しながら観光・定住の両面から三浦半島に多くの人々が来訪していただける仕組みづくりを進めてまいります。

(3) お客さまに選ばれる京急グループの実現

お客さま満足度向上に努め、お客さまに選ばれる沿線を実現するため、鉄道事業では「ユニバーサルで快適な輸送サービスの提供」を目指し、あらゆるお客さまが安全で快適にご利用いただける環境整備を進めてまいります。バリアフリー対応については2030年代中ごろまでにホームドア・ホーム固定柵の全駅設置を目指します。また、神奈川新町駅は全面的なリニューアルを行い、バリアフリー設備の整備等を計画しておりますが、併せて改札外に道路との接続歩道橋や線路跨線橋なども整備し、駅周辺と一体的な移動円滑化を図ってまいります。そのほか駅のホーム上家延伸、昇降機やトイレ等既存設備のリニューアル、ベビーカーや大きなトランクなどご利用いただける車両のフリースペース設置等、お客さまが鉄道をご利用しやすい環境整備を進めてまいります。

さらに沿線の少子高齢化が進むなか、今後も当社沿線が持続的に発展していくためには、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が必要と考えております。バリアフリー設備等の整備と併せ、子育て世代やシニア層の鉄道利用促進施策についても検討してまいります。

その他、京急プレミアムポイントカードとPASMOを紐づけた「駅ナカポイントサービス」として、現在はキャンペーン等で付与している鉄道乗車ポイントについても、沿線グループ会社と一体的なお客さま満足度向上を目指し、サービスの一層の拡充を検討してまいります。

(4) リスクマネジメントの徹底

当社鉄道事業の最大のリスクは今後も「事故」「災害」という認識のもと、引き続きハード・ソフト両面で安全対策を進めてまいります。

イ. 安全・安定輸送の継続

今後も持続的に安全・安定輸送を行っていくため、まずは既存施設・設備を適切に維持更新したうえで、さらなる安全対策として信号取り扱いの自動化の拡大による運転保安度の向上、品川駅付近と大師線の連立事業を推進してまいります。また2019年にトラックとの衝突により発生した神奈川新町第1踏切道列車脱線事故を踏まえ

た踏切道安全対策として、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進めてまいります。

その他社員の安全に関する知識や技能を高める実践的な教育訓練、お客さまへ安全に関するお願いや体験イベントといった啓発活動等を行っていくなど、今後とも安全・安心な「選ばれる京急」であり続けるため、たゆまぬ努力を続けてまいります。

ロ. テロや車内安全対策

列車内での傷害事件や羽田空港等でのテロ事件を抑止するため、防犯対策については、今後5年程度で全車両に監視カメラの設置を目指しておりますが、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も検討しており、今後実証実験を行ってまいります。また当社では、2021年に羽田空港第3ターミナル駅でローカル5Gを活用したドローン・ロボット・行動検知AIなどによる警備業務の実証実験を行っており、駅の監視カメラ等についてもAIなどを組み合わせた高度化を検討してまいります。

その他テロ対策訓練等については、過去の事件等を踏まえ、警察や消防と合同により現実に近い設定で行うなど、万が一の事態への対応力強化に努めてまいります。

ハ. 激甚化する自然災害への対策

地震対策について、国土交通省令に基づく高架橋の耐震補強が本年度中に完了予定であり、今後は災害発生時の早期復旧に重要な影響を与える区間の高架橋や石積擁壁、ホーム上家等建築物の補強工事を順次進めてまいります。豪雨対策については、土砂災害リスクを抑えるため、引き続き法面防護工事の実施、河川氾濫や高潮対策として駅への浸水防止壁の設置や電気設備の嵩上げなどを進めてまいります。また悪天候に伴う運転計画等を適切にお客さまへお知らせできるよう、情報提供体制の強化などに取り組んでまいります。

(5) 地域社会および企業価値向上、ESG経営の徹底

イ. エリアマネジメント

2022年8月から地域と共創するエリアマネジメント構想「COCOON（コクーン）プロジェクト」を開始し、既の実績のある「三浦COCOON」で構築したMaaS基盤を沿線全体で活用し、地域特性に応じたまちの魅力向上に取り組んでまいります。引き続き鉄道・バス・タクシーの交通事業がMaaS展開等を通じシームレスで高付加価値化した移動を提供する「移動プラットフォーム」と、不動産・流通事業等がその拠点となる駅や周辺地域の魅力を高めることにより人の流れを創造する「まち創造プラットフォーム」という2つのプラットフォームにおける価値提供を、外部の優れた事業者などとも連携し進めてまいります。

ロ. 環境負荷低減

京急グループでは2050年度末におけるグループ全体の温室効果ガス排出量の実質ゼロを目指し、長期環境目標として「京急グループ2050年カーボンニュートラル」

を 2022 年 6 月に策定いたしました。この目標を達成するために、【省エネ】（省エネルギー）については車両の代替新造，回生電力貯蔵装置の更新を行うほか，駅や車両照明の LED 化を引き続き推進，【創エネ】（創エネルギー）については現在一部駅の屋上部に設置されている太陽光発電設備の設置の拡大検討，【再エネ】（再生可能エネルギー）の活用については，現在購入している再生可能エネルギー由来の実質 CO₂ 排出量ゼロの電力の拡充検討等を行い，世界規模で拡大する地球温暖化への対策に積極的に取り組んでまいります。

10. お問い合わせについて

京急ご案内センター 受付時間 9：00～17：00（年末年始は休業）

TEL. 03-5789-8686／045-225-9696

※営業時間は変更となる場合がございます。