

特集…環境変化に適応し進化(深化)する 鉄道と沿線サービス

「豊かで魅力的なまちづくり」を追求する京王電鉄の取り組み

安全・安心を深化させる 新たな鉄道サービス

列車や駅での事件・事故やバリアフリー法の施行により、

2000年代に入って公共交通事業者への安全・サービスに係る

ハード整備の要請レベルは高まり、京王電鉄も設備投資に取り組んできた。

また業界最安水準の運賃を維持するなど、

鉄道事業者として経営努力を続けてきた。

しかし、コロナ禍によって、それまで堅調に推移してきた輸送人員は

大幅に減少し、人々の行動変容も進み、

輸送需要は以前の水準には戻らないことが想定される。

厳しい経営環境の中で、公共交通機関の社会的責任を果たし、

安全で快適なサービスを提供するために、どのような努力を行っているか。

その最前線の取り組みについて伝える。

取材・文●茶木環 (作家/エッセイスト)

撮影●織本知之/写真提供●京王電鉄株式会社



より高度な安全・安心を追求する

京王電鉄の2006～2020年度の営業キロ当たりの設備投資合計は47億円/km(関東大手民鉄7社平均は32億円/km)であり、この間、調布駅付近連続立体交差事業やホームドア・転落防止固定柵の設置、ATC化、耐震補強、京王ライナーの導入など、安全・サービス向上への投資を行ってきた。

一方、運賃水準については、消費税率変更によるものを除いて1995年以降値上げせず、1997年には値下げも行い、鉄道業界では最安水準の運賃を維持してきた。

しかしコロナ禍での人々の行動変容により移動機会や移動距離が減ったことで、鉄道事業は輸送人員が急激に減少し、厳しい事業環境が続く。2020年度輸送人員は2018年度対比でマイナス33%、2022年度もマイナス20%程度が見込まれている。こうした中で発表された中期3カ年経営計画では「日本一安全でサービスの良い鉄道」として、より高度な安全や安心の追求が掲げられている。

利用者ニーズをとらえたダイヤ改正

まず、3月12日に実施されたダイヤ改正についてであるが、通常列車の運行については、特急・準特急の名称を「特急」に統合し、お客さまの乗車機



執行役員 鉄道事業本部 計画管理部長

加藤慎司
Shinji KATO

会を増やすことを目的に新宿～調布間の停車駅に笹塚・千歳烏山を追加した。調布方面と都営新宿線方面の往来には、調布方面を起点とし従来の特急を利用した場合、明大前で各駅停車に乗り換え、さらに笹塚で都営線方面の列車に乗り換える必要があったが、改正後は笹塚での乗り換えのみとなり、アクセスを向上させるとともに、お客さまに分かりやすくした。

また、平日ダイヤでは、相模原線(下り)において、夕方～夜の調布駅での乗り継ぎを改善して待ち時間をなくし、所要時間を短縮させた。

土・休日ダイヤでは、動物園線において12分間隔の運行の時間帯を従前の14時～15時台から10時～18時頃へと拡大し、外出機会創出につなげた。

「分かりやすさや利用しやすさなどを重視して、利便性向上や外出機会の創出につながるように努力した」と同社の執行役員である加藤慎司鉄道事業本部計画管理部長は説明する。

2018年に運行を開始した有料の座席指定列車「京王ライナー」は、停車駅の追加、さらなる増発などでサー

特集：環境変化に適応し進化(深化)する鉄道と沿線サービス

【「豊かで魅力的なまちづくり」を追求する京王電鉄の取り組み】



2018年から運行を開始した京王ライナー

ビスを充実させ、お客さまの利便性向上を図った。平日では停車駅に明大前を追加し井の頭線方面へのアクセスを向上させたほか、20時台・21時台の橋本線の所要時間を短縮した。土・休日では新宿行を既存の2本に加え4本増発、またMTTAKAO号を通年運行とし、新宿から都心方面や高尾山口方面への外出機会創出につなげた。

「車内環境が密にならない着席へのニーズがさらに高まり、座席指定列車を増発した。また、「特急」に関しては停車駅を増やし、沿線内と都心方面とのアクセス向上を図った。今回のダイヤ改正に関しては、座席指定列車、通常列車ともお客さまから好評を得ている」と加藤部長は語る。

5000系車両の増備

そして、京王ライナーのサービス拡充を図るため、今年度には新たに座席リクライニング機能を備えた5000系新造車両が導入される(10両1編成)。これまでも京王ライナーで使用される車両はロングシート/クロスシートの転換座席で用途によって使い分けが行われてきたが、座席のリクライニングは不可能であった。しかし、利用者からもリクライニング機能を求める声が寄せられ、車両メーカーの技術協力を得て、日本初のリクライニング機能付きのロングシート/クロスシート車両の導入が実現した。

「京王ライナーの導入時はドリンクホルダーがなかったが、それもお客さまの声で導入した。車内での過ごし方も多岐にわたるためさまざまな形でリラックスしていただき、快適な時間を過ごしていただきたい」と加藤部長は語る。

非常時に対応するための安全施策

2021年10月に京王線布田駅〜国領駅間を走行中の車内で発生した傷害事件では逼迫した状況の中、乗務員や駅係員が迅速な対応を取り、お客さまが避難した。京王電鉄では、この事件から課題を抽出して対応策を打ち出している。

まず、乗務員は非常時には即座にお客さまを避難誘導する必要があり、非常事態を想定した対応をマニュアルに追加した。具体的には異常を認識した場合は最寄り駅に停車することを基本としたほか、ホームドア設置駅については、列車ドアとホームドアの位置がずれていても安全を確保したうえで速やかに列車ドアを開けて避難経路を確保することとした。

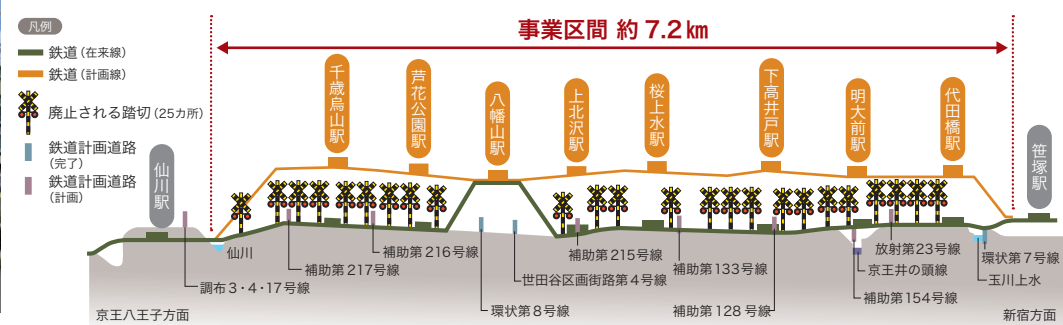
また、非常時にはお客さまに協力いただくことで安全を確保できるケースがある。そのため、非常通報器、非常用ドアロック、ホームドア非常開ドアボタンなどお客さまが使用する可能性のある非常用設備については、ピクトグラム等を活用して視認性向上を図っ



上／ホームドア 中央／転落防止固定柵
下／連続立体交差事業の工事風景



右上／京王ライナーの車内。左上／増備する5000系にはリクライニング機能付きシートを導入



連続立体交差事業の全体像

すでに整備されているが、利用頻度が
また、バリアフリールートも全駅で
の大型化も検討していく」と説明する。
お客さまへの対応のため、エレベーター
おさまをはじめ、ベビーカーをご利用の
さまを、老朽化や車いすをご利用のお客
るが、エレベーターの設置は完了してい
全駅に設置する方向で検討を進めてい
要する駅もあるが、可能な限り早期に

ホームドアは利用者が10万人以上の
駅などに設置しており、現在8駅が完
了している。
加藤部長は「鉄道駅バリアフリー料
金制度が設けられホームドアなどバリ
アフリー施設整備が加速化する中で、
連続立体交差事業との関連で時間を
要する駅もあるが、可能な限り早期に

誰もが利用しやすい駅を整備

加藤部長は「安全確保のため、鉄道
会社においてハード・ソフトを整備す
ることはもちろんだが、お客さまにも
ご協力いただきながらより安全な鉄道
輸送をともにつくり上げていきたい」
と話す。そうした意識が必要な時代な
のかもしれない。

踏切を解消する連続立体交差事業

「誰もが利用しやすいということも
駅の大きな魅力なので、快適に利用で
きる駅にしていきたい」（加藤部長）
高い駅では2ルート目の整備も進めて
いく。

さらに、非常時に早期に状況を把握
できるよう、リアルタイム伝送機能を
持つ車内防犯カメラとホーム上防犯カ
メラを全車両・全駅に設置を進めてい
る（2023年度未完了予定）。

また、代田橋駅・明大前駅・下高井
戸駅・桜上水駅・上北沢駅・荻花公園
駅・千歳烏山駅を高架駅とし、それに
合わせて各駅にエレベーターを設置す
る。現在は用地取得と並行して工事を
進めており、2031年3月までの完
成を予定している。駅の高架化によっ
て高架下スペースにまちの活性化につ
なげるような施設を建設することも可
能になる。「地域の方々からの期待も
大きい。グループ企業だけではなく、
長期的にみて、地域の発展につながる
ような施設の入居等も考えていき

京王電鉄では、東京都・世田谷区・
渋谷区・杉並区とともに連続立体交差
事業を行っている。この事業は、京王
線の笹塚駅～仙川駅間約7・2kmの区
間を高架化して、25カ所の踏切を除却
するとともに7カ所の都市計画道路を
立体化するもので、踏切事故や交通渋
滞の解消、分断されていた地域の一体
化、駅前広場などの整備により鉄道と
バスの円滑な接続などが期待される。
さらには「踏切の解消や待避線整備に
よって列車運行の速達性の向上につな
がる」と加藤部長は言う。

特集：環境変化に適応し進化（深化）する鉄道と沿線サービス

【「豊かで魅力的なまちづくり」を追求する京王電鉄の取り組み】



上・下／暴漢対処訓練の様子



上／車内防犯カメラによる撮影イメージ
右／車内防犯カメラ



下・右下／車内や駅構内の警備



さらに、富士山が噴火した場合の降灰による被害も想定している。降灰により軌道回路の支障、ポイント転換不良等の事象が予想されるため、線路に積もった灰を除去する徐灰カートを3台導入し、危機に備えている。

「想定外のレベルの災害にも対応できるよう、準備を進めている。台風でも風雨のレベルが上がってきていると感じる。さまざまな設備や対応を充実させて、安全の遵守と可能な限り安定

している。

2019年の台風19号により、河川に近い車両基地に留置する車両が水没することへの危機感を強めた。大雨の被害によって電車が運休する事態を回避するため、車両の疎開訓練も実施している。

全国で自然災害が激甚化する中、京王電鉄は災害への対応についても抜かりがない。地震に関しては耐震補強工事などを計画的に実施している。大雨については、過去に高尾線や動物園線での土砂崩壊によって一時的に列車が運休したこともあり、線路脇斜面を防護する工事を継続的に行っている。

激甚化する自然災害への対応策

加藤部長は将来的なまちの姿を視野に入れて事業を語る。

い。そうすることが沿線の価値向上につながる。その結果、お客さまが増えて、最終的には京王グループの長期的な発展にも寄与すると考えている」と加藤部長は将来的なまちの姿を視野に入れて事業を語る。

「先が読めない状況の中で、鉄道部門は安全・安心を最重視しながらもチャレンジする空気が強まっている。試行錯誤しながら柔軟な姿勢で新たなサービスをつくり上げていき、この流れをより大きなものにしていきたい」と加藤部長が意欲的に語るように、京王電鉄は今日も新たな都市鉄道あり方を模索しながら前進している。

「シニア全線パス」販売の実証実験などにも取り組んでいる。

「シニア全線パス」販売の実証実験などにも取り組んでいる。

また、より省エネ性能の高いVVVFインバータ制御装置への更新や、車両のオンラインモニタリングシステムの導入、駅構内の照明のLED化などを推進し、カーボンニュートラル実現に向けて取り組んでいる。

そのほか新たな移動機会の創出策として、他社線と連携した企画乗車券やデジタルスタンプラリー、子育て世帯に向けては京王ライナーの大人・小人の2席セット割引券「こどもといっしょ割」など多様なサービス企画が生まれている。さらに、シニア世代向けに京王線・井の頭線が乗り放題となる

環境対策等で社会との共生を図る

省力化を目指した対策としては、DXを活用し、土木構造物や電気設備の検査システムを構築する取り組みを進めている。

した輸送サービスの提供を継続したいと考えている」と加藤部長は説明する。