

京王電鉄グループ中期経営計画「H I R A K U 2 0 3 0」：成長への布石と市場の評価

Gemini Deep Research

京王電鉄株式会社（以下、京王電鉄）は、2025 年 5 月 12 日、2025 年度から 2030 年度までの 6 年間を対象とする京王グループ中期経営計画「H I R A K U 2 0 3 0」（以下、本計画）を発表しました。本稿では、本計画の内容を詳細に分析するとともに、成長性、リスク要因、海外展開、人材戦略、知的財産・無形資産戦略の観点から、投資家、業界関係者、メディア、アナリストからの評価を考察します。

I. エグゼクティブサマリー

京王電鉄が発表した新中期経営計画「H I R A K U 2 0 3 0」は、2030 年代に本格化する大規模投資に向けた経営基盤強化の期間と位置づけられています¹。本計画では、連結 ROE9%以上、6 カ年累計での総還元性向 50%目安といった財務目標を掲げつつ、「まちづくり」「新たな時代に向けた交通の創造」「事業成長と財務課題解決の両立」「サステナビリティ経営の推進」を基本方針としています¹。特に不動産事業とホテル事業を成長の牽引役と見据えています。

しかしながら、本計画の発表、特に 2026 年 3 月期の減益見通しは、株式市場からは厳しい評価を受け、株価は大幅に下落しました²。これは、本計画が「投資先行フェーズ」であることを踏まえても、市場が短期的な収益性への懸念を強く抱いたことを示唆しています。本計画は、新宿などでの大規模投資を 2030 年代に控えた準備期間としての性格が強く¹、その長期的なビジョンと市場の短期的な期待との間にギャップが生じている可能性があります。

本稿では、この「H I R A K U 2 0 3 0」が内包する成長の可能性とリスク、そして海外展開戦略の不在、人材育成、具体策に乏しい知的財産戦略といった各側面を深掘りし、多角的な評価を試みます。

II. 京王電鉄グループ中期経営計画「H I R A K U 2 0 3 0」の概要

A. 戦略ビジョン、主要目標、財務目標

京王電鉄は、「H I R A K U 2 0 3 0」において、「国内で最も活気とポテンシャルがあるエリア」および「日本一安全でサービスの良い持続可能な交通」の実現という長期的な姿を目指しています¹。本計画の期間は 2025 年度から 2030 年度までの 6 年間であり、2030 年代に本格化する大規模投資への準備期間として、経営基盤を強化する重

要な節目と位置づけられています¹。

財務目標としては、2030 年度に営業収益 5,810 億円（2024 年度実績 4,529 億円）、営業利益 620 億円（同 541 億円）、EBITDA1,061 億円（同 869 億円）を掲げています。一方で、連結経常利益 ROA は 4.5%以上（同 4.8%）、連結 ROE は 9.0%以上（同 10.6%）を目指すとしており、絶対額での成長を目指しつつも、2024 年度実績と比較すると効率性指標の目標値が若干低下している点が注目されます¹。これは、後述する「投資先行フェーズ」において、資産および自己資本の規模が拡大することによる一時的な希薄化を織り込んでいる可能性が考えられます。

財務健全性に関しては、D/E レシオ 1.1 倍、ネット有利子負債/EBITDA 倍率 4 倍台を維持する方針です¹。また、資本効率性向上のため、政策保有株式を 2030 年度で純資産対比 10 %以内（時価約 200 億円売却）、賃貸資産等を時価約 500 億円売却する計画も盛り込まれています¹。これらの資産売却によるキャッシュ創出は、成長投資や株主還元のための重要な原資となるでしょう。

表 1：「HIRAKU 2030」主要 KPI と目標値（2030 年度 vs 2024 年度実績）

指標	2024 年度実績	2030 年度目標
営業収益 (億円)	4,529	5,810
営業利益 (億円)	541	620
EBITDA (億円)	869	1,061
連結経常利益 ROA (%)	4.8	4.5 以上
連結 ROE (%)	10.6	9.0 以上
D/E レシオ (倍)	-	1.1
6 カ年累計総還元性向 (%)	-	50 目安

出典:¹

この表からも、売上・利益の絶対額は大きく伸長させる計画である一方、ROA・ROEといった効率性指標の目標値が2024年度実績を下回っていることが確認できます。これは、本計画期間が将来の大きな飛躍に向けた「投資先行フェーズ」であり、大規模な設備投資や開発投資が実行される中で、一時的に総資産や自己資本が増加し、利益率が低下する可能性を示唆しています¹。

B. 主要戦略：DEVELOPMENT、INNOVATION、GROWTH、SUSTAINABILITY

本計画は、「HIRAKU」というテーマのもと、以下の4つの基本方針を柱としています¹。

1. **DEVELOPMENT（まちづくり）**：駅を核とした沿線の大規模開発を推進し、外部パートナーとの共創を通じて、ハードとソフトの両面から沿線の魅力を高めます。具体的には、新宿駅西南口地区開発計画、京王多摩川開発プロジェクト、橋本駅周辺開発などが挙げられています¹。これらの大規模プロジェクトは、本計画の最も資本集約的かつ変革的な側面を代表しており、成功すれば沿線価値を飛躍的に高める可能性があります。同時に長期にわたる実行リスクも伴います。
2. **INNOVATION（新たな時代に向けた交通の創造）**：安全・安定性の維持・向上を最優先としつつ、DX技術を活用してオペレーションの業務改革と生産性向上を図り、サービスの向上と収益力の強化を目指します¹。ホームドアの全駅整備、自動運転（ワンマン運転）の推進、新型通勤車両2000系の導入などが具体的な施策です¹。これらの取り組みは、将来のコスト競争力とサービス品質向上に不可欠ですが、技術導入と人材再教育には相当な先行投資が必要です。
3. **GROWTH（事業成長と財務課題解決の両立）**：不動産業、ホテル業を成長領域と位置づけ強化します。また、建設設備業、生活サービス業は外部環境変化への対応を進め、外部パートナーとの価値創出、事業別ROA管理の実行、資本コストの低減に取り組みます¹。
4. **SUSTAINABILITY（サステナビリティ経営の推進）**：企業価値向上ストーリーにつながるKPIを設定し、コーポレート・ガバナンス改革、人材戦略の推進、環境負荷軽減への対応を強化します¹。具体的には、大規模災害に備えた耐震補強や豪雨対策なども含まれます⁵。

C. 主要施策と投資配分

本計画では、上記の基本方針に基づき、具体的な施策が展開されます。まちづくりでは新宿駅西南口地区開発計画や橋本駅周辺開発¹、交通ではホームドア整備や自動運転化の推進¹などが重点項目です。特に、2025年度の鉄道事業設備投資には総額434億円

が計画されており、これは「H I R A K U 2 0 3 0」に基づく安全性やサービス向上への着実な投資を示すものです⁶。この投資は、ホームドア整備⁵や大規模災害への備えなど、安全・安定輸送の根幹を支えるものです。

6 カ年累計の投資計画としては、成長投資 2,400 億円、既存更新投資 2,700 億円、販売業投資 6,300 億円が計上されています⁴。販売業投資の規模が大きいことは、不動産販売事業が成長とキャッシュ創出の柱として重視されていることを示しています。

注目すべき施策の一つに、橋本駅の移設計画があります¹²。これは将来のリニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）開業を見据えたもので、駅周辺まちづくりに先行して計画を具体化する方針です。しかし、現状の京王橋本駅がリニア新駅との乗り換え動線から外れてしまうことで「賑わいが分散してしまう」という課題も認識されており¹²、交通結節点としての機能強化と賑わい創出の両立が求められます。この事例は、大規模な交通インフラ計画と都市開発を連携させることの複雑性と重要性を示しています。

D. 株主還元方針と資本効率目標

株主還元については、本計画期間の 6 カ年累計で総還元性向 50 %を目安とし、安定的な配当と機動的な自己株式取得により、積極的に利益還元を図る方針です¹。これは従来の総還元性向 45 %目安から引き上げられたものです⁴。具体的には、2025 年 3 月期の年間配当は前期比 5 円増の 105 円とする方針が示されています¹⁴。

資本効率に関しては、純資産の増加を抑制し、ROE9 %以上を目標としています¹。この「純資産の増加を抑制」という方針と ROE 目標は、単にバランスシートを拡大させるのではなく、既存および新規の資産をより効率的に活用して収益性を高めるという、洗練された価値創造アプローチを示唆しています。投資先行フェーズにおける短期的な収益性への影響を緩和し、投資家の信頼を維持するために、株主還元策の強化が打ち出されたと解釈できます。

III. 戦略的必須事項の詳細分析

A. 成長軌道と潜在力

本計画では、不動産業とホテル業が主要な成長ドライバーとして位置づけられています¹。不動産事業では、分譲・仲介などのフロー型事業の強化に加え、賃貸などのストック型事業の効率化、都心部での分譲マンション事業推進、リノベーション事業の強化、アセットマネジメント事業の拡大などが示されています¹。特にフロー型事業への注力は、市況が良い局面では大きな収益貢献が期待できる一方で、景気変動の影響を受けやすいという特性も持ち合わせています。

ホテル事業は、既存ホテルの競争力強化（客室改装など）、新規ホテルの出店、リビタ社による地域連携型ホテルの展開などが計画されており¹、特にインバウンド需要の拡大が成長の追い風になると期待されています。訪日外国人向けの企画乗車券のデジタル化⁷なども、この流れを汲んだ施策と言えるでしょう。しかし、ホテル事業の成功は、依然として不確実性の高いインバウンド観光客の動向や、激化する競争環境に大きく左右されます。地政学的リスクやパンデミック、経済変動などが観光客の流れを急変させる可能性は常に考慮に入れる必要があります。

新たな移動需要の創出とエリア価値向上策としては、スポーツを通じたエリア価値向上や移動需要創出、オープンイノベーションプログラムの開始などが挙げられています¹。これらの「まちづくり」を通じた沿線魅力向上策は、京王ブランドの根幹をなすものです。

DX とオープンイノベーションの活用も成長戦略の鍵となります。DX は交通事業におけるオペレーション改革、生産性向上、サービス向上、収益力強化に貢献することが期待され¹、「京王NEOBANK」サービス¹やAI 関連の研究発表⁹などがその萌芽を示しています。ただし、「共創やオープンイノベーションも活用したにぎわいづくり」¹が具体的な収益として結実するには、一般的に長い期間を要する点には留意が必要です。伝統的な企業体質の中で、これらの新しい取り組みから具体的な事業成果を生み出すまでには、組織文化の変革も含めた継続的な努力が求められます。

B. リスク環境と緩和戦略

本計画は成長への意欲を示す一方で、いくつかのリスク要因も内包しています。京王電鉄自身も、市況悪化時の影響として、ホテル業におけるコロナ禍並みの営業損失や、不動産販売業におけるリーマンショック並みの地価下落を想定シナリオとして認識しています¹。

特に「投資先行フェーズ」¹であることは、短期的な収益性への影響として顕在化しています。2026 年3 月期の連結営業利益は、鉄道事業の修繕費および減価償却費の増加や、ホテル業における人件費や客室改装に伴う費用の増加などにより、前期比7.7%減の500 億円となる見通しです⁴。これは、本計画で進められる設備更新や事業強化に伴うコストが先行して発生することを示しており、市場がこの短期的な収益悪化を嫌気したことが株価下落の一因と考えられます。

大規模プロジェクトの実行リスクも無視できません。前述の橋本駅移設計画における「賑わいの分散」懸念¹²は、都市開発プロジェクトが計画通りに進まなかった場合、または意図しない副次的影響を生んだ場合に、期待されたエリア価値向上が達成できな

い可能性を示唆しています。

これらのリスクに対し、京王電鉄は財務規律の維持（D/E レシオ 1.1 倍、ネット有利子負債/EBITDA 倍率 4 倍台）¹、資産売却によるキャピタルリサイクリング¹、そして安全対策（ホームドア整備、耐震補強、豪雨対策など）の徹底⁵を通じて対応する方針です。しかし、成長投資、既存更新投資、販売業投資を合わせて 1 兆円を超える大規模な投資計画⁴は、仮に新規事業からの収益成長が想定より遅れた場合、財務指標にプレッシャーを与える可能性があります。

C. 海外展開：国内市場への集中

本計画「HIRAKU 2030」においては、海外展開に関する具体的な戦略は示されていません¹。これは、他の多くの日本企業が成長機会を求めて海外市場に目を向けている状況とは対照的です。

この国内市場への集中は、京王電鉄が持つ沿線地域における深い知見と事業基盤を最大限に活用し、確実な成長を目指すという点では強みとなり得ます。特に、本計画で予定されている国内での大規模投資の規模を考慮すると、経営資源を国内に集中させることは合理的な判断とも言えます。

一方で、ホテル事業のようにインバウンド需要への依存度が高い事業においては、国際的なプレゼンスや提携関係の欠如が、顧客獲得機会の逸失やグローバルなブランド構築の足かせとなる可能性も否定できません¹。将来的な成長の持続性を考えると、国内市場の成熟化を見据えた場合、海外市場への展開や知見の獲得も視野に入れる必要性が出てくるかもしれません。

D. 人材戦略：将来能力の育成

京王電鉄は、本計画を支える人材戦略として、多様な人材の確保、女性管理職比率の向上（連結全体での目標設定、男女の管理職比率の差異を新たな目標に設定）、継続的な処遇改善、人材育成、採用強化（外国人採用、地方採用、通年採用など）を掲げています¹。目指す人材像は、「安全・安心」を基本とし、個の強みに磨きをかけ、失敗を恐れず、変革や挑戦の気概を持ち、自律的に業務を遂行する人材です¹⁵。

これらの人材戦略は、DX 推進やイノベーション創出といった本計画の目標達成に不可欠です。特に「失敗を恐れず、変革や挑戦の気概を持つ」人材¹⁵の育成・獲得は、伝統的に安定志向や安全第一を重んじる鉄道事業を中心とした企業文化に変革をもたらす上で重要な要素となります。しかし、このような人材が活躍できる組織風土の醸成には、採用や研修制度の改革だけでなく、評価制度や意思決定プロセスの見直しなど、よ

り踏み込んだ組織変革が伴う必要があります。女性管理職比率の向上目標¹も、単なる数値目標の達成に留まらず、多様な視点が経営に活かされるような実質的な権限移譲と環境整備が伴わなければ、その効果は限定的となるでしょう。

E. 知的財産・無形資産戦略：今後の課題か

本計画の公表資料には、知的財産（IP）や無形資産に関する具体的な戦略は明記されていません¹。しかし、DXの推進、オープンイノベーションプログラムの実施¹、AI技術の研究開発²、「京王NEOBANK」のような新サービスの提供¹は、データ、ソフトウェア、ノウハウ、ブランドといった無形資産の創出に繋がる可能性があります。

これらの無形資産を戦略的に管理・活用することは、将来の競争優位性を確立する上で重要です。例えば、DX推進によって蓄積される運行データや顧客データは、分析・活用することで新たなサービス開発や業務効率化に貢献し得ます。また、「京王」というブランド自体が強力な無形資産であり、本計画で推進される「まちづくり」やサービス品質向上への取り組みは、このブランド価値を一層高めることに貢献します¹。今後は、これらの無形資産を意識的に特定・評価し、保護・活用していくための明確な戦略を策定することが、企業価値向上においてより重要になってくると考えられます。

IV. 「HIRAKU2030」に対する市場およびステークホルダーの評価

A. 投資家の反応と株価動向

「HIRAKU2030」発表に対する株式市場の初期反応は、極めて厳しいものでした。京王電鉄（9008.T）の株価は、計画発表日の2025年5月12日には前日比9円安の3,947円で引けましたが、翌13日には366円安（9.3%下落）の3,581円へと急落しました。その後も下落傾向は続き、5月14日には3,545円、5月16日には3,569円で取引を終えています²。株探ニュースは、この急落の背景として、前期業績の下振れ着地と今期（2026年3月期）の減益計画がネガティブに受け止められたことを指摘しています³。

表2：京王電鉄（9008.T）株価の「HIRAKU2030」発表後の動向

日付	終値 (円)	前日比 (円)	前日比 (%)	出来高 (株)
2025/05/09	3,956	+1	+0.0	374,600

2025/05/12	3,947	-9	-0.2	384,200
2025/05/13	3,581	-366	-9.3	2,971,100
2025/05/14	3,545	-36	-1.0	1,412,100
2025/05/15	3,570	+25	+0.7	789,300
2025/05/16	3,569	-1	-0.0	760,000

出典:²

この株価の動き、特に 2026 年 3 月期の 7.7%営業減益見通し⁴ に対する市場の反応は、投資家が短期的な収益性を重視していることを明確に示しています。年間配当の 5 円増配¹⁴ や総還元性向の引き上げ¹ といった株主還元策の強化も、この短期的な業績悪化懸念を打ち消すには至りませんでした。5 月 13 日の出来高が 297 万株と急増していること² は、売り圧力の強さを示唆しています。

B. アナリストコメントと格付見通し

本計画発表直後の大手証券会社による詳細なアナリストレポートは、提供された資料からは確認できませんでした¹。フィスコは、2025 年 5 月 12 日時点のはっしゅん式理論株価を 4,117 円とし、当時の株価水準を「適正」と評価していましたが、これはその後の大幅下落前の評価です²⁰。この理論株価と市場価格の乖離は、フィスコの評価モデルが長期的なファンダメンタルズや減益ガイダンス発表前の情報に基づいていた可能性を示唆しています。

格付機関の評価については、本計画発表後の具体的なコメントは現時点では確認されていません。計画発表前の格付けは、日本格付研究所（JCR）が AA（安定的）、J-1+²¹、格付投資情報センター（R&I）が AA-（安定的）²² となっており、高い信用力を有しています。これらの高い格付けは、本計画で予定されている大規模投資の資金調達において有利に働くと考えられます。R&I は 2025 年 5 月 8 日付で鉄道業界全般について「人流の回復と値上げにより収益の改善が続く」とのアウトルックを発表しており²²、業界環境自体は悪くないとの認識が示されています。今後、格付機関は本計画の実行に伴う財務レバレッジや収益性への影響を注視していくものと思われます。

表 3：京王電鉄の主な信用格付（「H I R A K U 2 0 3 0」発表前）

格付機関	長期発行体格付	見通し	短期格付	最新評価日（資料内）
日本格付研究所 (JCR)	AA	安定的	J-1+	2023.06.15
格付投資情報センター (R&I)	AA-	安定的	-	2025.01.21

出典：²¹

C. 業界およびメディアの反応

メディア報道の多くは、本計画の策定という事実を客観的に伝えるものが中心でした²³。一部では、**2025** 年度の鉄道事業設備投資額 **434** 億円⁶ や、橋本駅周辺開発¹² といった個別の施策に焦点が当てられました。また、計画発表後の株価急落や減益見通しについても報じられています³。

業界関係者からの具体的な論評は、提供資料内では限定的でした。しかし、橋本駅移設に伴う「賑わいの分散」という課題は、交通系ニュースサイトなどで取り上げられており¹²、具体的なインフラ計画が地域に与える影響については、専門メディアを中心に詳細な議論がなされる傾向がうかがえます。鉄道事業への大規模投資や安全対策に関する報道が多いこと⁵ は、京王電鉄が不動産やホテルなど多角化を進める中でも、鉄道事業者としての基本的な責務である安全・安定輸送に対する社会的な関心の高さを示しています。

V. 総括的評価と戦略的展望

A. 「H I R A K U 2 0 3 0」の全体的な強みと弱み

「H I R A K U 2 0 3 0」の強みは、**2030** 年代を見据えた明確な長期ビジョン、得意とする国内の沿線地域への集中的な経営資源投下、株主還元への積極的な姿勢、そして既存の高い信用力に裏打ちされた財務基盤にあります。

一方、弱みとしては、投資先行フェーズにおける短期的な財務負担とそれに伴う市場からの厳しい評価、大規模プロジェクトにおける実行リスク、海外展開や知的財産戦略に

おける具体性の欠如、そして成長ドライバーとして期待される不動産販売やホテルといった事業の景気循環への依存度の高さが挙げられます。

B. 実行における主要課題と成功要因

本計画の実行における主要課題は、投資期間中のコストコントロール、橋本駅周辺開発のような新規大規模開発の円滑な推進と地域社会との調和、DX やオープンイノベーションを通じた真の企業変革と組織文化の改革、そして不動産市況や観光客動向といった外部環境の不確実性への対応です。

成功要因としては、厳格なプロジェクトマネジメントと効率的な資本配分、新規事業や変革を推進できる人材の獲得・育成、そして何よりも公共交通機関としての安全確保と地域社会からの信頼の維持が不可欠です。

C. ステークホルダーへの提言

投資家に対しては、短期的な収益変動に目を向けつつも、本計画が長期的な企業価値向上を目指すものであることを理解し、主要プロジェクトの進捗や中間財務目標の達成度を注視することが求められます。

京王電鉄経営陣に対しては、投資先行フェーズにおける短期的な収益低下の理由と将来的な回復見通しについて、より丁寧な市場との対話を継続することが重要です。また、主要プロジェクトの具体的な進捗状況を適時適切に開示し、透明性を高めることが信頼回復に繋がるでしょう。さらに、中長期的には、知的財産戦略の具体化や、限定的であっても海外の知見を取り込むためのパートナーシップ戦略などを検討することも、持続的な成長のためには有益と考えられます。

D. 新計画下における京王電鉄の将来展望

「HIRAKU 2030」は、京王電鉄にとって変革に向けた野心的な計画です。その成否は、計画の規律ある実行と、内在する不確実性をいかに乗り越えるかにかかっています。本計画が成功裏に推進されれば、京王沿線の価値は大きく向上し、新たな収益源が確立される可能性があります。しかし、2030 年度、そしてその先にある大きな飛躍を実現するためには、「投資先行フェーズ」という現在の困難な局面を慎重に乗り越えていく必要があります。

本計画の投資は、初期のコスト負担と利益の伸び悩みという、いわゆる「J カーブ効果」の初期段階にあると見ることができます¹。この初期の落ち込みを乗り越え、将来の大きなリターンへと繋げることができるかが、経営陣の手腕の見せ所です。その過程においては、株主を含むステークホルダーへの丁寧なコミュニケーションと、着

実な実行による信頼醸成が不可欠となるでしょう。また、本計画は国内中心ですが、「共創やオープンイノベーション」¹を通じて外部の知見、場合によっては国際的なノウハウを間接的に取り込むことで、直接的な海外投資リスクを負うことなくグローバルなベストプラクティスに触れる機会を創出できる可能性も秘めています。

引用文献

1. 京王グループ中期経営計画「HIRAKU2030」（2025年度～2030年度）の策定 - 京王電鉄, 5月17, 2025にアクセス、
https://www.keio.co.jp/news/update/news_release/news_release2025/pdf/nr20250512_chukei.pdf
2. 京王電鉄（京王）【9008】の日々株価（日足） | 時系列データ - 株探（かぶたん）, 5月17, 2025にアクセス、
<https://kabutan.jp/stock/kabuka?code=9008>
3. 京王電鉄（京王）【9008】 | ニュース | 株探（かぶたん）, 5月17, 2025にアクセス、
<https://kabutan.jp/stock/news?code=9008>
4. 京王電鉄一急落 今期営業益 8%減見込む 新中計策定、来期は減益計画 | 個別記事, 5月17, 2025にアクセス、
https://www.traders.co.jp/news/article/1_2055602?rfr=yh
5. 2025年度の鉄道事業設備投資に総額434億円：紀伊民報 AGARA | 和歌山県のニュースサイト, 5月17, 2025にアクセス、
https://www.agara.co.jp/article/493522?rct=k_photo19
6. 2025年度の鉄道事業設備投資に総額434億円 | 京王電鉄株式会社, 5月17, 2025にアクセス、
https://digitalpr.jp/r_detail.php?release_id=109481
7. 京王グループ中期経営計画「HIRAKU2030」（2025年度～2030年度）の策定について | 京王電鉄株式会社 - Digital PR Platform, 5月17, 2025にアクセス、
<https://digitalpr.jp/r/109484>
8. ニュースリリース - 京王電鉄, 5月17, 2025にアクセス、
https://www.keio.co.jp/news/update/news_release/news_all.html
9. 京王電鉄株式会社のリリース一覧 - Digital PR Platform, 5月17, 2025にアクセス、
<https://digitalpr.jp/c/2822>
10. 2025年度の鉄道事業設備投資に総額434億円 - 京王電鉄, 5月17, 2025にアクセス、
https://www.keio.co.jp/news/update/news_release/news_release2025/pdf/nr20250512_setsubitoshi.pdf
11. https://digitalpr.jp/release/r_source.xml, 5月17, 2025にアクセス、
https://digitalpr.jp/release/r_source.xml
12. 京王線の終着駅「まるごと移転」へリニア開業を見据えて計画の具体化目指す 異例の“引っ越し”背景は？ | 乗りものニュース, 5月17, 2025にアクセス、
<https://trafficnews.jp/post/546957>
13. 京王線“橋本”駅が 移設されるんですと！！ | Sweet.Middle.Age.Paradise., 5月17, 2025にアクセス、
<https://ameblo.jp/kana-mama10/entry-12902832917.html>

14. 京王、今期経常は9%減益、5 円増配へ - みんなぶ, 5 月 17, 2025 にアクセス、
<https://minkabu.jp/news/4220816>
15. 人財戦略 | サステナビリティ | IR・企業情報 - 京王電鉄, 5 月 17, 2025 にアクセス、
<https://www.keio.co.jp/company/sustainability/social/resource/>
16. 京王(9008) 京王グループ中期経営計画「HIRAKU2030」(2025年度～2030年度)の策定について - みんなぶ, 5 月 17, 2025 にアクセス、
<https://s.minkabu.jp/news/4221366>
17. 京王(9008) 京王グループ中期経営計画「HIRAKU2030」(2025年度～2030年度)の策定について - みんなぶ, 5 月 17, 2025 にアクセス、
<https://minkabu.jp/news/4221366>
18. 京王電鉄(株)【9008】：株価・株式情報 - Yahoo!ファイナンス, 5 月 17, 2025 にアクセス、
<https://finance.yahoo.co.jp/quote/9008.T>
19. 京王電鉄<9008>、京王グループ中期経営計画「HIRAKU2030」を策定 - MARR Online, 5 月 17, 2025 にアクセス、
<https://www.marr.jp/genre/topics/matopics/entry/60244>
20. 京王電鉄【9008】：株価・チャート・企業概要 | 企業情報 FISCO, 5 月 17, 2025 にアクセス、
<https://web.fisco.jp/platform/companies/0900800>
21. 京王電鉄 | 日本格付研究所 - JCR, 5 月 17, 2025 にアクセス、
<https://www.jcr.co.jp/ratinglist/corp/9008>
22. 京王電鉄 | 格付投資情報センター, 5 月 17, 2025 にアクセス、
<https://www.r-i.co.jp/rating/issuers/005050/9008/index.html>
23. M&A 速報 2025 年 05 月 - MARR Online, 5 月 17, 2025 にアクセス、
<https://www.marr.jp/mainfo/news/202505/>
24. 2025-05-12 - IPO ジャパン, 5 月 17, 2025 にアクセス、
[https://www.ipo.jp.com/disclosure/result?c=05&t=2025-05-12&from=&to=&ipo=0&p=5](https://www ipo.jp.com/disclosure/result?c=05&t=2025-05-12&from=&to=&ipo=0&p=5)
25. 京王電鉄<9008>、京王グループ中期経営計画「HIRAKU2030」を策定 - MARR Online, 5 月 17, 2025 にアクセス、
<https://www.marr.jp/news/entry/60244/>
26. 2025年度の鉄道事業設備投資に総額434億円 - BIGLOBE ニュース, 5 月 17, 2025 にアクセス、
https://news.biglobe.ne.jp/economy/0512/prp_250512_4081568140.html
27. 2025年度の鉄道事業設備投資に総額434億円 - エキサイト, 5 月 17, 2025 にアクセス、
https://www.excite.co.jp/news/article/Dprp_109481/