

2024 年度（2025 年 3 月期）決算説明会、
中期経営計画「D2 プラン」説明会における主な質疑応答
Main Questions and Answers During Briefing on Earning Results for the Year Ended
March 2025 and Briefing on Medium-Term Business Plan (D2 Plan)

※2025 年 5 月 22 日に開催した決算説明会、中期経営計画「D2 プラン」説明会での発言をそのまま書き起こしたのではなく、加筆・修正等を加え、当社の判断で簡潔にまとめたものであることをご了承ください。

The following is an account of the questions and answers during the briefing on the earning results for the year ended March 2025 and the briefing on the current medium-term business plan (D2 Plan), both of which were held on May 22, 2025. Note that the text is an edited summary prepared by Keisei Electric Railway Co., Ltd., not a verbatim transcription of everything that was said during the briefing.

Q : 2026 年 3 月期業績予想における運輸事業の減益要因は何か。

Q : What are the factors of lower profits of the Transportation business in the forecasts for the year ending March 2026?

A : 運輸事業の収入については、鉄道事業は成田空港輸送の増加を、バス事業は高速バスを中心とした需要の増加により増収を見込んでいる。

一方で、旅客動向が堅調に推移していることから空港線に係る線路使用料の支払いペースを早める他、人件費、修繕費等を中心に営業費用が増加をすることから、営業利益は減益を見込んでいる。

A : Regarding revenue of the Transportation business, with higher ridership to and from Narita Airport for the Railway business and higher demand centered in intercity bus for the Bus business, higher revenue is expected.

On the other hand, regarding operating profit, because of the pace of paying railway usage fees related to airport route was made earlier due to strong travel inclination, and also because operating expenses centered in personnel expenses and repair expenses increased, lower profit is expected.

Q : 中期経営計画において配当性向 30%以上に設定した理由は何か。

また、キャッシュアロケーションにおける株主還元・資金調達のイメージはどのようなものを描いているのか。

Q : What is the reason for setting payout ratio of 30% or greater in the medium-term business plan? In addition, regarding the image of shareholder returns / funding procurement in cash allocation, what are you envisaging?

A : D1プラン（連結配当性向10%以上）よりも株主還元を強化する方針で検討を重ね、ROE目標（2027年度8%以上）との兼ね合いや上場企業の他社水準も見ながら配当性向30%以上と設定した。

キャッシュフローにおける営業CFや投資額の部分は資料に記載の通りである。資金調達には外部環境に応じて最適な方法で行うが、今回の数値計画を作る上で、主要な資金については借入で賄う前提で作成している。その前提でもEBITDA倍率は7倍台には抑えられる見込みである。但し、資金調達を全て借入で賄うことを決定しているわけではなく、計画上このように置いているものである。

A : We set as payout ratio of 30% or greater, having discussed the policy of making shareholder returns stronger than D1 Plan (payout ratio of 10% or greater), and having observed the balance with ROE target (fiscal 2027: 8% or greater) and the level of shareholder returns other listed companies offer.

Regarding cash flows from operating activities and investment portion in cash allocation, it is as stated in the document. Regarding funding procurement, we will use the optimum method depending on the external environment, but in making this numerical plan, we made it on the assumption that the important funding will be met by borrowing. Even with this assumption, EV/EBITDA is anticipated to be kept in 7 range. However, it is not the case that it is decided that funding procurement will all be met by borrowing; as a plan this was made.

Q : 借入以外の資金調達手段についてどのようなものが考えられるのか。

Q : Regarding fund procurement methods other than borrowing, what things are you considering?

A : 借入以外では、資産売却なども選択肢とは成り得る。

A : One possible option is to sell off assets.

Q : 機動的に自己株取得を検討していくとあるがその判断基準は。

Q : You mentioned a dynamic approach to buybacks. What criteria will you use?

A : 自社株買いを判断するファクターは様々あると思うが、D2プランにおいては2027年度のKPIとしてROE8%以上を設定しており、この達成のために機動的に行うことが考えられる。

A : Regarding factors for judging buybacks, there are several, I think. In D2 Plan, ROE 8% or greater is set as a fiscal 2027 KPI; to achieve this we will dynamically conduct them.

Q : 今後見込まれる投資について、新型有料特急の導入、車両基地拡充工事、次期スカイライナー等は貴社による投資との理解で相違ないか。

Q : Regarding investment anticipated in the future, is it right to understand that launch of a new charged limited express, expansion work for train deposits, and next-generation Skyliner, among other things, are your company's investments?

A : 新型有料特急の導入、宗吾車両基地拡充工事、次期スカイライナー車両の導入は当社投資分である。

A : Regarding launch of a new charged limited express, the Sogo depot expansion, and launch of a next-generation Skyliner, these are parts of our investments.

Q : 「その他、空港アクセス強化に向けての投資」として3,500億円はどのようなものがあるのか。

Q : The “Narita Airport access improvement” category includes a ¥350 billion allocation to “other anticipated measures.” What are these measures?

A : 中期計画のスライドP22に記載の通り、既設路線の改良、次期スカイライナーの長編成化等、様々な施策を検討する必要がある中で、現時点で想定されるものの概算が約3,500億円である。この中には当社単独ではない、関係各所との調整が必要なものも入っている。

A : As stated on medium-term plan slide P22, in the midst of it being necessary to consider various measures, such as upgrades to existing rail track and launch of a longer next-generation Skyliner, among other things, the estimate of that which is currently anticipated is about ¥350 billion. Among them are things that require arrangements with related parties, as opposed to things that the company does alone.