

統合報告書2024

2024年3月期

KEISEI

GROUP

INTEGRATED

REPORT

2024



グループ経営理念

京成グループは、お客様に喜ばれる良質な商品・サービスを、
安全・快適に提供し、健全な事業成長のもと、
社会の発展に貢献します。

「グループ経営理念」は、京成グループの経営に取り組む基本姿勢及び
存在意義・社会的使命という社会との基本的な関わり方を明らかにしたものです。

グループ行動指針

安 全	私たちは、安全・安心を第一に行動します。
接 客	私たちは、あいさつを励行し、お客様の立場にたって行動します。
成 長	私たちは、絶えず自己革新し、新たな価値を創造します。
企業倫理	私たちは、すべての人を大切にし、法令・規則を遵守します。
環 境	私たちは、自然環境に配慮し、行動します。

グループスローガン

いろんな笑顔を結びたい 京成グループ

京成グループとは

- 03 社長メッセージ
- 07 京成グループの歩み
- 09 京成グループのビジネスモデル
- 11 セグメント別事業概要

京成グループの社会的使命

- 15 価値創造プロセス
- 17 京成グループに求められるニーズ
- 18 長期経営計画「Dプラン」概要
- 21 中期経営計画「D1プラン」の進捗について

長期経営課題への取り組み

- 23 安全・安心
- 27 日々の暮らし
- 33 観光振興
- 41 空港輸送
- 47 ガバナンス
- 59 人材

コーポレートデータ

- 65 主要財務データ
- 67 会社情報／グループ会社一覧
- 68 株式情報

編集方針

本報告書は、株主・投資家をはじめとした幅広いステークホルダーのみなさまに、財務・非財務情報を統合的に用いて、京成グループが経営理念や長期経営計画「Dプラン」に基づいてどのように中長期的に企業価値を向上させるかをお伝えするために発行しています。

編集にあたっては、国際会計基準(IFRS)財団の「国際統合報告フレームワーク(The International <IR> Framework)」や、経済産業省「価値協創のための統合的開示・対話ガイダンス」を参考にしています。

なお、本報告書は重要性の高い情報を集約し掲載しています。より詳しい内容については、当社ホームページをはじめ、各種コミュニケーションツールをご参照ください。

報告対象期間

2023年4月1日～2024年3月31日
※一部内容は当該期間以外の情報も含みます。

報告対象範囲

京成電鉄株式会社および京成グループ各社

会計基準

日本会計基準による記載を行っています。

将来の見通しに関する注意事項

本報告書に記載されている業績見通しなどの将来に関する記述は、当社が現在入手している情報および合理的であると判断する一定の前提に基づいており、実際の業績などはさまざまな要因により大きく異なる可能性があります。



代表取締役社長
社長執行役員

小林 敏也

1 2023年度を振り返って

2023年度は、5月に新型コロナウイルス感染症の感染法上の分類が5類へ移行したことに伴い、マインドの回復によって海外との往来を含めた人の流れが戻ってきた1年であったと感じています。当社グループにおいても移動需要の回復が見られたほか、円安を背景としたインバウンド需要の増加もあり、連結決算は営業収益が過去最高となり、再び成長軌道に回帰することができました。株主還元につきましても、1株当たりの配当金を特別配当8円も含め、年間39円(前期比19円増)に増配したほか、2024年3月～5月には自己株式約500万株を取得しました。

このような好調な業績を得られたのは、我々の努力だけでなく、当社グループをご利用いただいたお客様をはじめ、各種ご支援をいただいた政府、自治体、企業・団体、投資家など、さまざまなステークホルダーのみなさまのおかげであります。改めて全ての関係者のみなさまに感謝申し上げます。

さて、2023年は当社グループにとって大きな節目の年でした。さかのぼること50年、1973年12月にフラッグシップである「スカイライナー」が京成上野から京成成田間で運行を開始しました。当時はまだ成田空港も開港しておらず、成田山への参詣の足として誕生しました。その後、1978年5月に成田空港(現 東成田)駅開業に伴う運転区間延長、1991年3月の成田空港ターミナル直下への乗り入れ、2010年7月には成田スカイアクセスが開業し、東京都内と成田空港を36分で結ぶ日本を代表する空港アクセスへと成長し、2024年6月にはおかげさまで3代目スカイライナーの乗車人員が5,000万人に到達、さらに1日当たりの平均乗車人員もコロナ禍前を大幅に超えるまでになりました。

当社グループの持続的成長を象徴する「スカイライナー」は、50年前から車両も速度も走行区間も変わりましたが、公共交通機関として求められる役割は変わりません。観光立国の一翼を担い、晴れの日も雨の日も「スカイライナー」が毎日力強く走り続けている姿は、まさに「グループ経営理念」を体現し、当社グループの存在意義を表していると私は考えます。

2 長期経営計画「Dプラン」の推進

当社グループでは、2022年度より長期経営計画「Dプラン(計画期間:2022～2030年度)」を推進しています。

このDプラン策定にあたっては、お客様、国、自治体、企業・団体、投資家などステークホルダーのみなさまにとって当社グループはどうあるべきかを社内各層で議論することからスタートしました。そして、当社グループに対する社会的要請に応えるべく、サステナブルな社会の実現に向けた貢献を目指し、変化の激しい時代の中でも普遍的な指針となるよう、2030年におけるグループビジョンを「京成グループの事業エリアのみなさまとの共創、及び、日本の玄関口、成田空港の機能強化への寄与を通じ、サステナブルな社会の実現に貢献する」としました。その上で、「安全・安心」は全ての根幹にある課題と位置付け、「日々の暮らし」、「観光振興」、「空港輸送」、「ガバナンス」、「人材」の6つの課題を、長期ビジョン実現のための長期経営課題として設定しました。

私は、社会・世の中から当社グループが何を求められているかを常に見つめ、そのニーズに真摯にこたえていくことで、結果として選ばれる企業となり、収益・利益の向上、ひいては持続的成長につながると考えています。また、サステナビリティへの取り組みは当社グループが求められている社会的使命であり、Dプランの各種施策に取り組むことでSDGs達成にもつながると考えています。

3 中期経営計画「D1プラン」の進捗状況

2030年のグループビジョン実現に向け、第1ステップである中期経営計画「D1プラン(計画期間:2022～2024年度)」では、「コロナ禍による低迷から成長軌道へと回帰するとともに、長期ビジョン実現に向けた経営推進体制を整備する」ことを中期経営目標として掲げ、再び成長軌道へと回帰することを目指しています。

2023年度は、株主還元の強化と持続的成長のための戦略投資、および今後の金利上昇に備えた有利子負債の削減を目的にオリエンタルランド株式の一部を売却しました。設備投資は前期比58.7%増の607億円となり、うち3分の1は「第2の柱」と位置付けた不動産賃貸業において計47物件の開発・取得に充てました。

社長メッセージ

2023年10月には、2025年4月1日を効力発生日とし、当社を存続会社、新京成電鉄を消滅会社とする合併契約を締結しました。「千葉県北西部における事業基盤の強化及び地域活性化」、「経営資源の相互活用による競争力強化及び事業規模の拡大」、「スケールメリットを活かした効率的な協働体制の実現」といったシナジー効果を発揮するため、段階的に経営の一体化を進めてきましたが、さらなる経営の効率化・意思決定の迅速化を図ることで、経営資源を最大限活用し、これらのシナジー効果をより早期かつ確実に発揮するためには経営統合するのが最良の選択だと考え、現在、一丸となって準備を進めています。また、2023年7月から当社グループ各社の定型業務をWe京成に集約し、さらなる業務効率化と人材共有を実現しました。

その他、事業エリアのみなさまとの共創については、自治体・教育機関・企業等と連携し、まちづくりの協議や周年行事での協働、商品開発等を実施しました。複数の自治体と協定を締結し、社会的な問題となっている空き家を賃貸住宅に再生するなど、持続可能なまちづくりを進めています。

さらに、環境に配慮した取り組みとして「京成グループCO₂排出量削減目標」に基づく、2050年度カーボンニュートラル実現に向け、非化石証書付電力の活用やEV（電気自動車）車両、太陽光発電設備などの設備導入を継続しています。なお、D1プランでは設備投資を3か年合計で1,493億円計画し、2023年度までに990億円実施しています。

株主還元については、安定的かつ継続的な配当の実現を大前提としつつ充実を図り、2024年度における連結配当性向10%以上としています。

4 2030年に向けて

2024年7月に成田国際空港㈱が事務局を務める『新しい成田空港』構想検討会は、「『新しい成田空港』構想とりまとめ」を国に報告しました。その中では、2030年代に成田空港の年間旅客数7,500万人、発着回数50万回を目標としており、それに合わせて東京都心部への移動手段の増強も必要となってきます。当社グループでは、既に着手している宗吾車両基地拡充のほか、空港ワンターミナル化に伴う対応や輸送力増強など大型の投資が継続的に必要になると考えています。こうした成田空港の機能強化等を企業価値向上の機会と捉え、成長戦略を具現化していく必要があり、2025年度から始まる中期経営計画「D2プラン（計画期間：2025～2027年度）」以降も継続的かつ力強く各種施策を実行していきます。

さらに空港輸送の伸長に伴う運輸業の成長により、同事業の営業収益および営業利益に占める比率がより高まることが見込まれます。私が社長に就任した2017年度以降、年々増加するインバウンド需要の取り込みにより活況を呈する空港輸送の一方で、事業ポートフォリオのバランスを考え、安定収益源として期待される不動産賃貸業を「第2の柱」と位置付け、戦略投資枠を積極的に活用しながら当社グループが持続的に成長するための投資を行ってきました。2023年度における不動産賃貸業の営業収益は、2017年度と比べて2倍超となり、確実な成長を実感しています。今後も「第2の柱」である不動産賃貸業の拡大を継続するとともに、流通業お



よび建設業等の非運輸業への投資を行い、運輸業に過度に偏らない事業ポートフォリオの構築と収益拡大を併せて実現していきます。

また、このような取り組みは当社グループが事業エリアを中心に住み続けたい魅力あるまちづくりを進める「総合生活企業グループ」としての社会的使命を果たすことにもつながります。特に北総線沿線地域は人口の増加が続いており、2022年10月には北総線の運賃を値下げし利便性の向上を図ったほか、拠点である新鎌ヶ谷駅では新京成線の高架化、スカイライナーの一部停車、同駅南側千葉県有地取得による開発などさまざまな事業で将来に向けた投資や施策を実施しています。加えて、カーボンニュートラルに向けた取り組みやエネルギー・資材ロスの削減といったサステナブルな社会の実現に向けた対応も当社グループの各事業を通じて実施する必要があり、中長期的かつ永続的に必要な投資は多岐にわたっています。

当社グループは今後も社会全体のお役に立つ企業グループであり続けることで、中長期的な企業価値向上とさらなる成長が実現できると私は考えます。

5 当社グループに関わる全てのみなさまへ

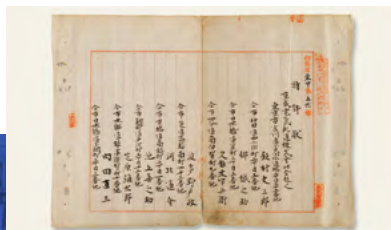
2024年度は、D1プランの最終年度を迎え、長期ビジョン実現に向けた成長に挑戦する1年です。2024年度は訪日外国人数が過去最高の見通しで当社グループにとっても追い風となることから、インバウンドなどの需要を確実に取り込むための営業強化はもとより、人材確保にも積極的に取り組んでいます。

また、社会的課題として、成田空港の機能強化に伴う空港アクセス増強や、CO₂排出量削減目標の達成などに向けたSDGsの取り組みを推進しています。

今後も、多様化するニーズを的確に捉えつつ、D1プランで掲げた目標達成に向けて、各種施策を着実に推進し、前例にとらわれずチャレンジしていきます。どうかみなさまには変わらぬご支援ご愛顧を賜りますようお願い申し上げます。

京成グループの歩み

京成グループは、1909年の創立から100年以上にわたり、さまざまなサービスを通じて地域社会の発展を支えてきました。これからもステークホルダーのみなさまと共創し、サステナブルな社会の実現に貢献します。



特許状 (1907年5月28日)



八千代台団地と八千代台駅 (1956年)



都営浅草線相互直通運転開始 (1960年)



京成上野駅でのスカイライナー発車式 (1978年)



連節バス (1998年)



3代目スカイライナー (AE形) と3100形車両

1909 » 1945 » 1960 » 1978 » 1994 » 2009 »

京成電気軌道設立 路線拡張と事業拡充

1909年6月に京成電気軌道(現・京成電鉄)が誕生。東京と名刹新勝寺を擁する千葉県成田を結ぶ鉄道を徐々に伸ばします。

1930年には成田駅が開業し、省線との旅客誘致合戦が繰り広げられました。1933年には日暮里～上野公園(現・上野駅)を開通させ、念願の都心乗り入れが実現しました。

また、新たな事業にも乗り出し、1932年に自動車事業を、1933年には土地分譲事業を開始しました。

一方で、創業時から営んでいた電灯事業や、海外まで販売網を伸ばしていた医薬品の製造・販売は、太平洋戦争に伴う戦時統合により、手放すこととなりました。

輸送需要拡大への対応と 事業発展

戦後復興が始まり、鉄道事業では、戦争で受けた施設や路線の被害を復旧させるとともに、車両を整備・増強しました。自動車事業においては、米軍の車両払い下げを受けるなどして路線の復活に努めました。

沿線では日本初の住宅団地：八千代台団地や、東京都内で青戸第一団地などが建設され、沿線人口も著しく増加しました。

好景気に沸く昭和30年代には、当社も次の事業体制の確立に向けて、輸送力増強とスピードアップのための工事や新造大型バスの投入、沿線開発と分譲地の販売、そして、都心乗り入れに積極的に取り組みました。

日本初の地下鉄相互乗り入れと 積極的な経営展開

1960年に日本初となる地下鉄との相互乗り入れを、都営地下鉄1号線(現・都営浅草線)と押上～浅草橋間で開始、1968年には京成・都営地下鉄・京浜急行の相互乗り入れが開始されました。また、百貨店やスーパーマーケットといった流通業、ロープウェイやホテルなどの観光・レジャー業への参入など、経営多角化を図りました。

しかし、1970年ごろから競合路線の新設の影響などにより鉄道事業が不振となります。1975年2月の第1回緊急対策委員会の開催を皮切りに、経営再建に向けた取り組みが始まりました。

企業体質の強化と 成田空港線開業

運輸業の不振に加え、過大な不動産投資、成田空港開港の遅れなどが原因となり、1978年3月期に無配となります。昭和50～60年代は、日本国内がバブル経済に一喜一憂する中、当社は経営再建から健全経営に向けて力を蓄える試練の時期となりました。そして、1990年3月期決算には、復配を果たしました。

一方、成田空港は予定から6年ほど遅れた1978年に開港します。同時に成田空港(現・東成田)駅を開業し、空港特急「スカイライナー」の運転を開始。1991年には成田空港旅客ターミナルへの直接乗り入れを果たしました。

また、「東京ディズニーランド®」への輸送や空港輸送などのバス路線網も拡充していきました。

次の時代に向けた 企業基盤づくり

21世紀、そして2009年の創立100周年に向けた企業基盤づくりを推進した時期。1994年に当社の「企業理念」「行動指針」、2004年には「京成グループ理念」を制定します。また、京成グループ一丸となって接遇マナー向上に努める「BMK推進運動」の開始や、京成グループマーク導入等、グループ経営推進体制を強化しました。

事業活動では、公津の杜の街びらきや一般路線バスとしては日本初となる連節バスの運行、マンション分譲の再開等、事業拡充に取り組みました。一方で、鉄道ダイヤ改正、バス事業の分社化、事業組織の改正など、経営の効率化へも着手しました。

空港輸送のニーズへの対応強化 とサステナビリティ経営の推進

2010年に成田スカイアクセスが開業し、3代目スカイライナー (AE形)の運転を開始。都心と成田空港を最速36分で結びました。また、東京駅と成田空港を結ぶ格安高速バスも運行を開始し、鉄道・バス共に空港輸送の利用数は年々増加していましたが、2020年に新型コロナウイルス感染症が拡大。利用者数が激減します。環境の変化を受ける2022年に発表した長期経営計画「Dプラン」では、サステナブルな社会の実現に貢献することを謳いました。

2023年以降、訪日外国人数も空港発着の鉄道利用者数も回復してきています。日々の暮らしの中でのご利用や空港輸送などさまざまな需要を取り込み成長軌道へ回帰するとともに、サステナビリティに関する取り組みを推進します。

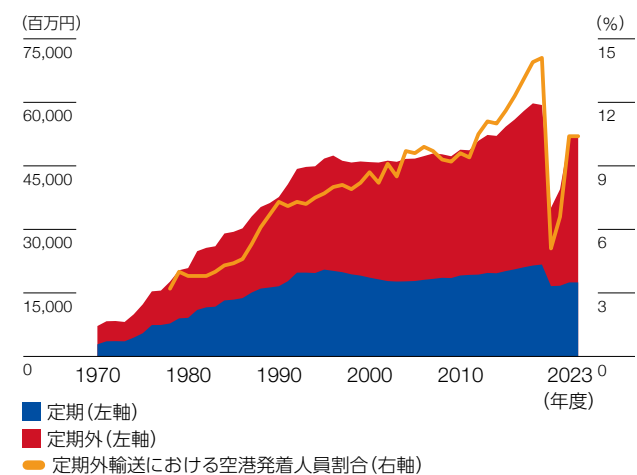
京成グループの主な出来事

1909年 6月	京成電気軌道(株)設立
1912年 11月	押上～市川(現・江戸川)間、曲金(現・京成高砂)～柴又間開通
1914年 8月	江戸川～市川(現・市川真間)間開通
1921年 7月	船橋～千葉(現・千葉中央)間開通
1930年 4月	成田花咲町(仮駅)～成田間開通(成田花咲町廃止)
1931年 12月	日暮里～青砥間開通
1932年 7月	乗合自動車事業の営業開始
1933年 11月	不動産事業の営業開始
1933年 12月	日暮里～上野公園(現・京成上野)間開通
1938年 4月	帝都タクシー(株)設立 (現・帝都自動車交通(株))
1945年 6月	社名を京成電鉄(株)に変更
1946年 10月	新京成電鉄(株)設立
1949年 5月	東京証券取引所上場

1951年 5月	京成建設工業(株)設立(現・京成建設(株))
1960年 4月	京成ストア第1号店として常盤平店開店
1960年 7月	(株)オリエンタルランド設立
1960年 12月	都営地下鉄線に直通乗り入れ運転開始(押上～浅草橋間)
1965年 6月	常総筑波鉄道(株)、鹿島参宮鉄道(株)を合併し、関東鉄道(株)となる
1967年 12月	押上本社で営業開始
1968年 6月	京成・都営地下鉄・京浜急行相互乗り入れ開始
1971年 5月	(株)志満津百貨店と資本提携、(株)京成志満津に社名変更(現・水戸京成百貨店)
1972年 5月	北総開発鉄道(株)設立(現・北総鉄道(株))
1973年 12月	「スカイライナー」を京成上野～京成成田間で運転開始
1978年 5月	成田空港開港、京成成田～成田空港(現・東成田)間開通、空港特急「スカイライナー」運転開始
1983年 4月	東京ディズニーランド®開園

1990年 6月	2代目スカイライナー (AE100形)の営業運転を開始
1991年 3月	成田空港ターミナルに直接乗り入れ開始
1994年 4月	「公津の杜」街びらき
2001年 9月	東京ディズニーシー®開園
2003年 10月	バス事業分社化、京成バス(株)営業開始
2010年 7月	成田スカイアクセス開業、3代目スカイライナー (AE形)運転開始
2012年 7月	成田空港にLCCの就航が増加、東京駅～成田空港を結ぶ格安高速バス「東京シャトル」が運行開始
2013年 9月	八幡本社で営業開始
2020年 2月	京成バス等、日本最大のエアポートバス「エアポートバス 東京・成田」の運行を開始
2022年 4月	東京証券取引所「プライム市場」へ移行
2022年 9月	新京成電鉄(株)を完全子会社化
2024年 9月	関東鉄道(株)を完全子会社化

鉄道運賃収入の遷移



京成グループのビジネスモデル(事業概要)

京成グループは、106社(2024年7月31日現在)からなる企業集団で、東京・千葉・茨城を中心に運輸業、流通業、不動産業、レジャー・サービス業、建設業等を展開する「総合生活企業グループ」です。

運輸業では鉄道事業・バス事業・タクシー事業計54社で首都圏の交通を支えています。流通業では、百貨店や商業施設、スーパーマーケット等の運営を計9社で展開し、京成グループの事業エリアを中心に商品やサービスを提供しています。不動産業では、京成グループ沿線の都市開発を中心に不動産販売業・賃貸業等を計5社および京成電鉄・新京成電鉄等の不動産部門で行っています。レジャー・サービス業では、飲食店や映画館、ホテルの運営や旅行業、広告代理業等を計22社で展開しています。建設業では、京成グループの各施設・設備等の建設やメンテナンスを計2社で、その他の事業では、自動車教習所の運営や保険代理業、車両整備等の事業を計14社で展開しています。



京成グループの事業エリア



業績・財務ハイライト

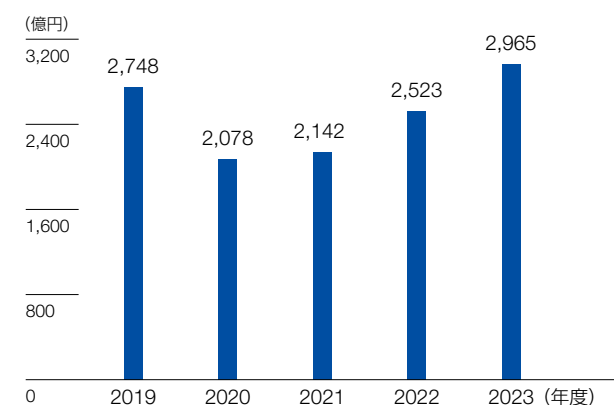
2023年度は、5月に新型コロナウイルス感染症の感染症法上の分類が5類に移行し、企業収益の改善や個人消費の持ち直しが見られるものの、雇用環境の変化に加え、円安や物価上昇の影響もあり、緩やかな回復となりました。

このような状況の中で、京成グループは、中期経営計画「D1プラン」(2022～2024年度)において、「コロナ禍による低迷から成長軌道へと回帰するとともに、長期ビジョン実現に向けた経営推進体制を整備する」を中期経営目標として掲げ、諸施策を推進してきました。

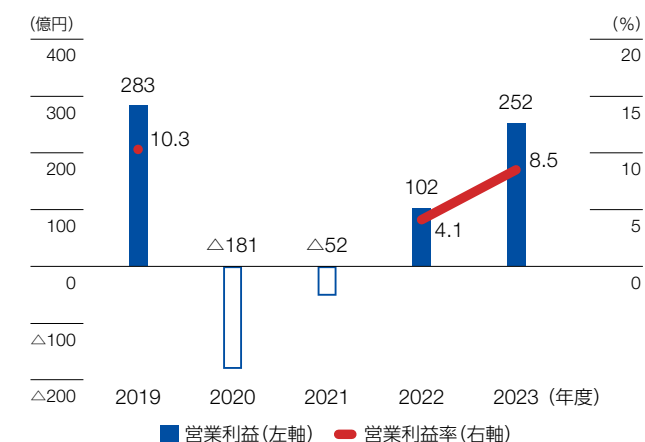
また、2025年4月1日を効力発生日とし、京成電鉄を存続会社、新京成電鉄を消滅会社とする合併契約を10月31日付で締結しました。

以上の結果、営業収益は2,965億9百万円(前期比17.5%増)となり、営業利益は252億4千1百万円(前期比146.8%増)となりました。経常利益は515億9千1百万円(前期比92.8%増)となり、親会社株主に帰属する当期純利益は、関係会社株式売却益の計上により、876億5千7百万円(前期比225.5%増)となりました。

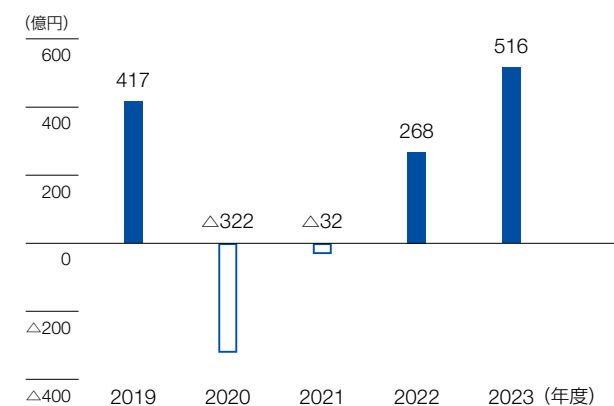
営業収益



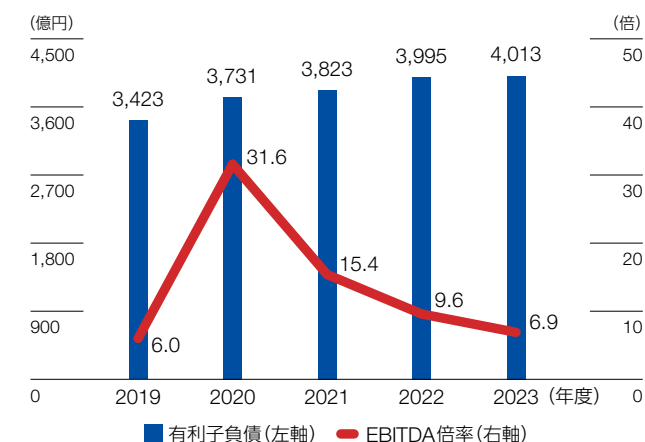
営業利益・営業利益率



経常利益



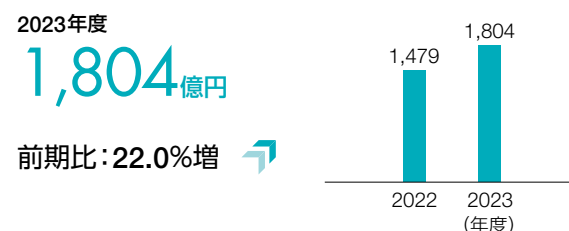
有利子負債・EBITDA倍率



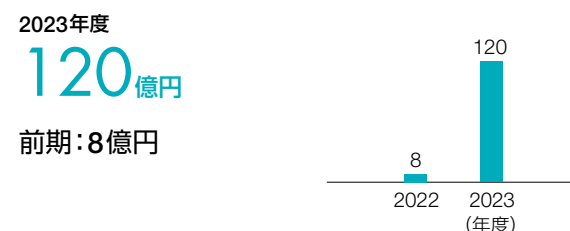
セグメント別事業概要

運輸業

営業収益(億円)



営業利益(億円)



鉄道事業

鉄道事業は千葉県を中心に東京都、茨城県において通勤・通学輸送や成田空港輸送を担い、地域に欠かすことのできない利便性の高い公共交通機関として、多くのお客様にご利用いただいています。現在は、東京都葛飾区(京成電鉄)や千葉県鎌ヶ谷市(新京成電鉄)での連続立体交差事業を推進し、踏切事故・交通渋滞の解消、および消防・救急活動の迅速化、地域間交流の促進等により、まちの活性化を目指しています。

成田空港輸送においては、当社が都心から成田空港へのアクセスとして、さらに羽田空港への橋渡しとして機能しています。京成上野駅と成田空港駅間を運行する京成スカイライナーは、日本国内の在来線で最速となる時速160kmで走行し、日暮里駅から空港第2ビル駅間を最速36分で結び、世界の主要空港と比べても遜色のない空港アクセスを実現しています。

また、成田空港の機能強化に伴う輸送力の強化に向けて、宗吾車両基地の新工場建設に向けた準備工事を実施し、2024年4月に起工式を行いました。



スカイライナー

バス事業

バス事業は千葉県、東京都、茨城県において地域に密着した一般乗合路線バスと、首都圏と成田空港・羽田空港を結ぶ空港輸送や都市間輸送、東京ディズニーリゾート®と各都市を結ぶ長距離夜行バスなど多様な輸送サービスを提供しています。

一般乗合路線バスにおいては、東京BRTおよび京成バスにおいて、晴海五丁目地区(HARUMI FLAG)と都心を結ぶ新たなルートの運行を開始し、需要の変化に応じたダイヤ改正を実施しています。

高速バス路線においては、成田空港発着の路線を中心にコロナ禍で減便していた路線の運行を再開したほか、千葉内陸バスではミチノテラス豊洲(ラビスタ東京ベイ)～羽田空港間で新規路線の運行を開始しました。

また、カーボンニュートラル実現に向けた取り組みとして、関東鉄道と京成バスは、EV(電気自動車)車両を導入しています。



EVバス(関東鉄道)

タクシー事業

タクシー事業は千葉県をはじめ、東京23区や三鷹市、武蔵野市、茨城県で営業しています。スマートフォンアプリやGPS自動配車システムによる迅速な無線配車サービスを行い、お客様の利便性向上を図っているほか、ホームヘルパーの資格を持つ乗務員がお客様の移動をお手伝いする「介護タクシー」、観光に便利な「貸切タクシー」、お客様のもとへ食事を運ぶ「デリバリータクシー」といった多様なニーズに応えるサービスを提供しています。

また、カーボンニュートラル実現に向けた取り組みとして、京成タクシー市川と舞浜リゾートキャブは、EV(電気自動車)車両を導入しています。



EVタクシー

流通業

営業収益(億円)



営業利益(億円)



流通業では百貨店、ショッピングセンター、スーパーマーケット、コンビニエンスストア等を運営しており、お客様の毎日の暮らしを便利で豊かにするため、安心してお買物ができる店舗づくりや消費者ニーズに合った商品、地元産の商品・名産品の提供に努めています。

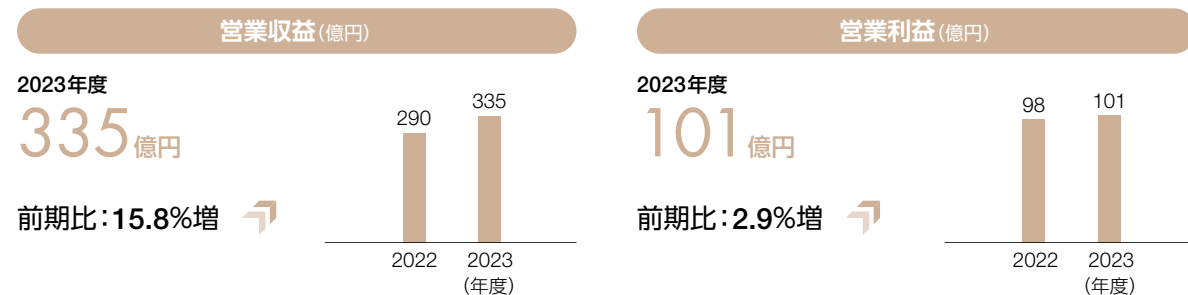
京成ストアは、「業務スーパー八街店」など2店舗をオープンしたほか、一部店舗に太陽光発電設備を導入しました。コミュニティー京成では、「ファミリーマート印旛日本医大駅店」をオープン、「PRONTOららテラスTOKYO-BAY店」など2店舗の運営を引き継ぎました。新京成リテーリングネットでは、「セブン-イレブン浦安舞浜店」の運営を引き継ぐなど収益の拡大に努めました。

また、京成バラ園芸では、期間限定でいちご狩り施設をオープンするなど、集客に努めました。



PRONTOららテラスTOKYO-BAY店

不動産業



不動産業は事業エリアの持つ都心への良好なアクセスと価格競争力の高さを活かし、不動産の販売、仲介、管理、リフォーム事業等を展開しているほか、不動産賃貸業では鉄道高架下スペースなどを活用し、長期安定収益の確保に努めています。また、2021年6月よりシェアオフィス事業を開始し、東京都および千葉県内でコワーキングスペース「KEISEI×BIZcomfort」を展開しています。

不動産販売業では中高層住宅「パークホームズ千葉」「サングランデ千葉 都賀テラス」の全戸引き渡し完了し、2024年度に引き渡し予定の中高層住宅「プレミスト千葉公園」を販売しました。

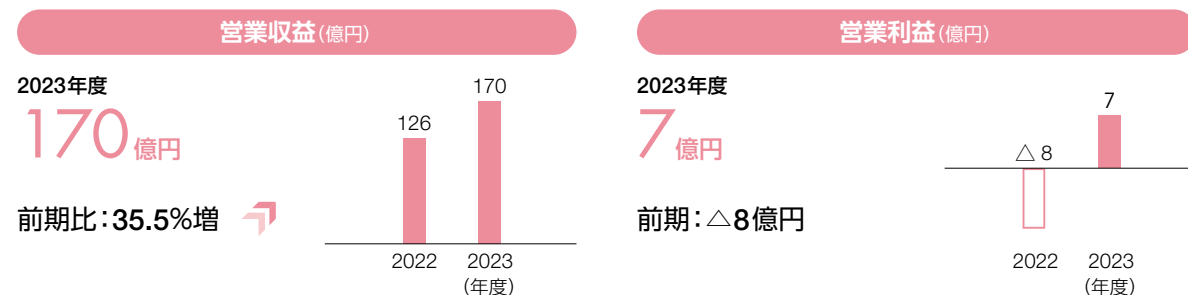
不動産賃貸業では収益の拡大および事業基盤の拡充に向け積極的な投資を行い、事業エリア内外の賃貸施設の取得や、沿線活性化に向けて都内エリアの賃貸住宅の取得・建設工事を推進しました。

また、新鎌ヶ谷駅前県有地の活用事業者として当社を代表企業とする共同企業体(京成電鉄(株)・東武鉄道(株)・大和ハウス工業(株)・東方地所(株)共同事業体)が事業者を選定され、土地を取得しました。2024年7月より建設工事に着工し、駅周辺のにぎわい創出と回遊性向上に貢献する商業と住宅の複合開発を推進しています。



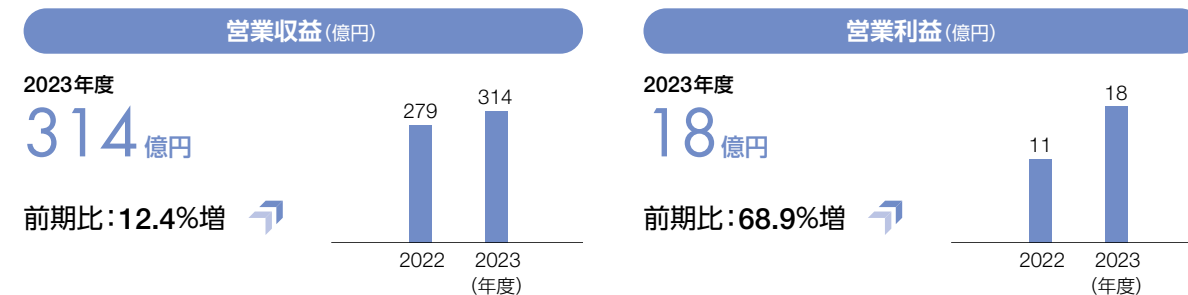
プレミスト千葉公園外観

レジャー・サービス業



レジャー・サービス業はホテルや映画館・飲食店の運営のほか、ロープウェイ・ケーブルカーの運行や旅行業、広告代理業などを展開し、お客様の生活に「楽しさ」と「潤い」を提供しています。京成ホテルミラマーレでは、営業運転を終了した京成電鉄の鉄道車両の一部を再利用したコンセプトルームを新設するなど、新規顧客の獲得に努めました。京成トラベルサービスでは、鉄道会社やバス会社と連携した多様な旅行商品の企画・催行により収益の確保に努めました。また、業務効率化などを目的に、京成グループ各社の定型業務などを、We京成に集約しました。

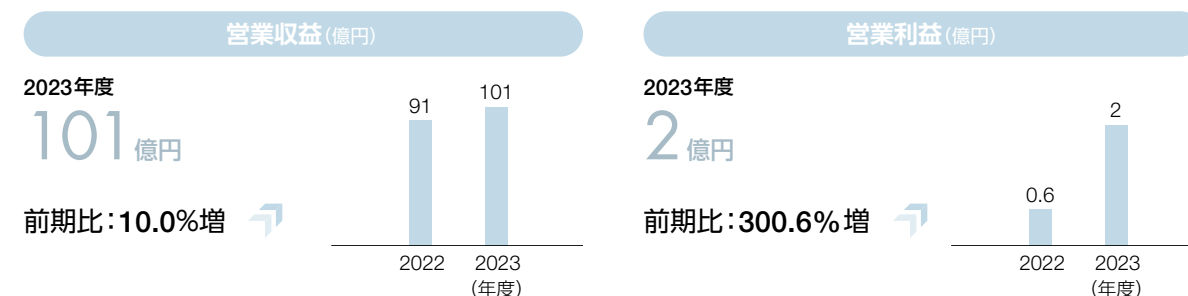
建設業



建設業は社会基盤の整備や快適な生活空間の創造を目指し、道路や橋梁、鉄道などのインフラをはじめ、公共施設やグループ関連施設、住宅などの建設のほか、鉄道施設のメンテナンス等を行っています。また、京成電設工業では、電気自動車の普及に欠かせない急速充電器の設置も手掛けており、事業を通じて脱炭素社会の実現に貢献します。



その他の事業



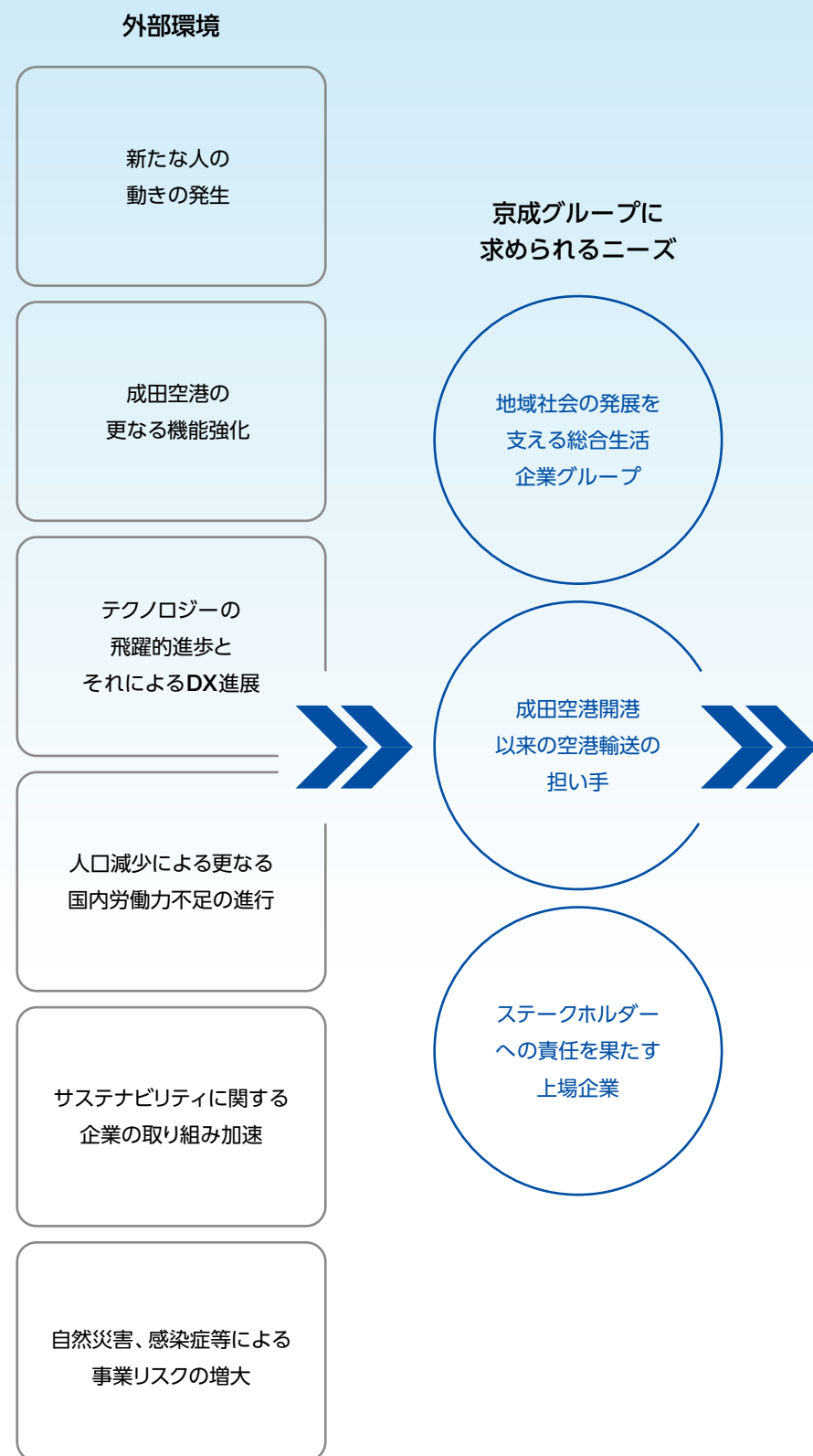
その他の事業は特種車両の製造や京成グループの鉄道車両、バス車両の整備など多様な事業を展開しています。京成自動車工業はテレビ中継車、日本で初めてとなる高規格救急車、CT検診車を製作するなど特種車両の生産に豊富な技術とノウハウを有しています。京成車両工業は京成グループの鉄道各社などの鉄道車両整備を受託し、一般車両からスカイライナー車両まで幅広く整備を行っています。京成自動車整備は京成グループのバス会社などが保有するバス車両の整備を行っています。京成ドライビングスクールは、東京都葛飾区および千葉県成田市にある指定自動車教習所を運営しています。豊富な教習ラインナップを用意しており、普通免許から大型免許までさまざまな車種や種別に対応しています。また、安全運転講習やペーパードライバー講習などの研修事業のほか、2024年1月より「京成ドローンスクール」を開校し、多様な講習ニーズに対応しています。



京成ドライビングスクール

価値創造プロセス

京成グループは求められるニーズに応え、グループ経営理念に基づき、「総合生活企業グループ」として多角的な事業を通じて、2030年のグループビジョン実現を目指します。



グループビジョンの実現

2030年のグループビジョン

京成グループの事業エリアのみなさまとの共創、及び、日本の玄関口、成田空港の機能強化への寄与を通じ、サステナブルな社会の実現に貢献する



グループ経営理念

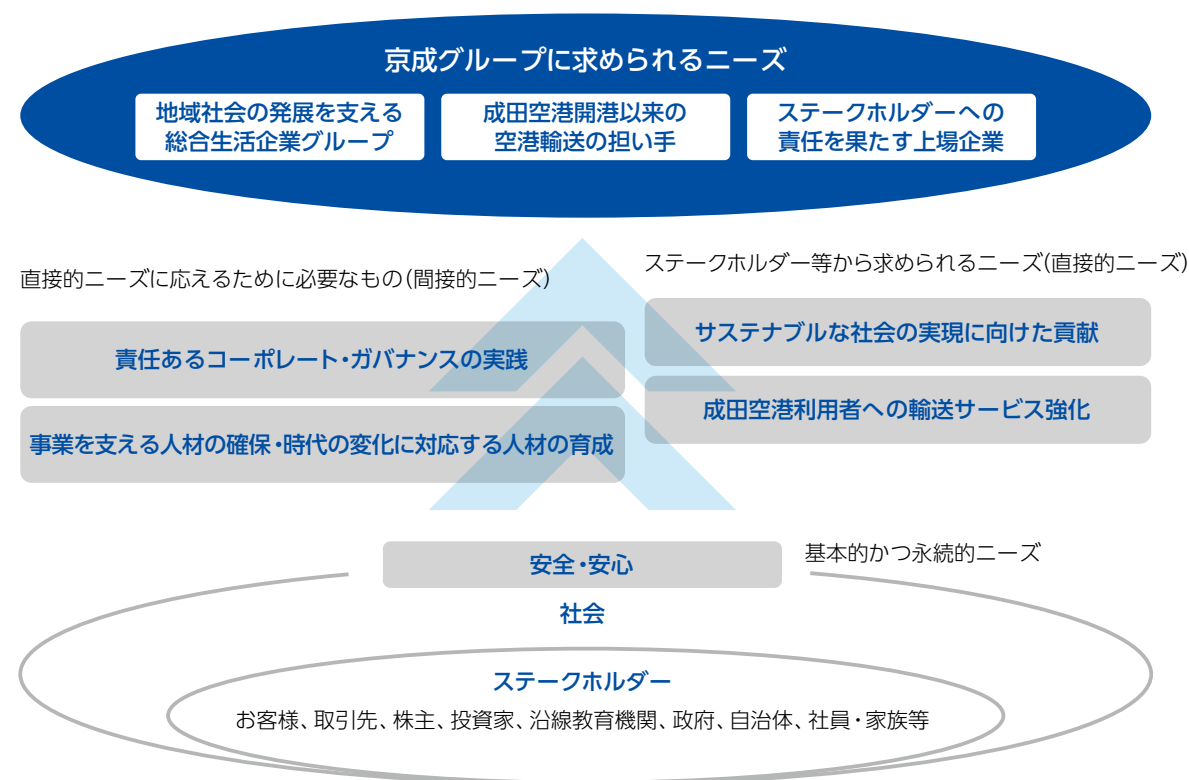
京成グループは、お客様に喜ばれる良質な商品・サービスを、安全・快適に提供し、健全な事業成長のもと、社会の発展に貢献します。

京成グループに求められるニーズ

京成グループは長期経営計画「Dプラン」を策定するにあたり、グループを取り巻く環境を分析し、「安全・安心」を基本的かつ永続的なニーズとした上で、ステークホルダーのみなさまや社会から京成グループに求められるニーズについて、以下の通り設定しました。

京成グループを取り巻く環境

沿線人口	新たな人の動きが発生 - 日本全国で人口減少が進み、コロナ禍の影響もあり出生率の低下が加速 - 他方、働き方の多様化等により、都心から郊外への人口転移が発生
成田空港	NAA目標は2030年に年間旅客数6,000万人、発着回数40万回 - 成田空港の更なる機能強化に向けた取り組みは着々と進捗 - コロナ禍収束後の爆発的な需要回復を期待
IT・技術	テクノロジーの飛躍的な進歩とそれによるDX(デジタルトランスフォーメーション)の進展 - 自動運転等の運輸交通事業における各種技術革新の更なる進展 - DXの進展に伴う輸送サービスのシームレス化が加速 - キャッシュレス決済・Eコマース等の生活様式の変化はコロナ禍で加速
労働力	人口減少による更なる国内労働力不足の進行 - 高齢者雇用の拡大、外国人労働力受け入れ等による労働市場の多様化 - ITを活用した業務効率化(自動化・無人化)の進展
環境・社会	サステナビリティに関する企業の取り組み加速 - サプライチェーンを含めたSDGs、ESGへの取り組みや情報開示が実質的に義務化 2050年のカーボン・ニュートラル実現に向けたエネルギー転換等の進行 自然災害、感染症等による事業リスクの増大



長期経営計画「Dプラン」概要

グループ経営理念と経営計画の全体像

長期経営計画は2022年度から2030年度までの9か年計画として、その名称を「Dプラン」としました。「Dプラン」の「D」には、京成グループのさらなる「発展 (Development)」を期すとともに、事業を「力強く (Dynamic)」また「革新的 (Drastic)」に「日々 (Day by Day)」推進するという意味を込めています。また、京成グループのステークホルダーからの社会的要請に応えるべく、サステナブルな社会実現への貢献を目指し、変化の激しい時代の中でも普遍的な指針となるよう、2030年におけるグループビジョンを「京成グループの事業エリアのみなさまとの共創、及び、日本の玄関口、成田空港の機能強化への寄与を通じ、サステナブルな社会の実現に貢献する」としました。



2030年のグループビジョン

京成グループの事業エリアのみなさまとの共創、及び、日本の玄関口、成田空港の機能強化への寄与を通じ、サステナブルな社会の実現に貢献する

中期経営計画「D1プラン」の進捗について

中期経営計画「D1プラン」(2022～2024年度)

中期経営計画「D1プラン」は、「コロナ禍による低迷から成長軌道へと回帰するとともに、長期ビジョン実現に向けた経営推進体制を整備する」ことを中期経営目標として掲げています。各種施策を着実に推進することで、長期経営計画「Dプラン」に掲げる長期グループビジョンの実現に向け体制を整え、長期経営課題の解決を軸とし、成長軌道へと回帰することを目指しています。

本計画の位置付け

中期経営目標 コロナ禍による低迷から成長軌道へと回帰するとともに、長期ビジョン実現に向けた経営推進体制を整備する。

成長軌道への回帰

- 経済活動の本格的再開に伴う需要の取り込み
- 中長期的な成長戦略の推進

経営推進体制の整備

- 環境変化に強い事業ポートフォリオの構築
- サステナビリティに関する取り組み推進

2030年の
グループビジョン
(ありたい姿)
の実現

本計画
2022～2024年度

D2プラン
2025～2027年度

D3プラン
2028～2030年度

数値計画要旨

連結数値計画 戦略投資枠も活用し、営業利益376億円(過去最高)を目指す他方、財務体質強化の観点からEBITDA倍率は5.4倍に設定

	2021年度(実績)		2024年度(計画)
営業収益	2,142億円		3,390億円
営業利益	△52億円		376億円
営業利益率	—		11.1%
EBITDA倍率	15.4倍		5.4倍

※ 持続可能な事業成長のため、戦略投資枠を設定

2023年度の取り組み

2023年度は、新型コロナウイルス感染症が5類に移行したことに伴い、国内外の人の流れがコロナ禍前に戻り始めたことを受け、京成グループでは海外旅行博への出展再開をはじめとしたインバウンド旅客への営業施策の展開や、不動産業に対する従来以上の積極的な投資等を行い、全てのセグメントにおいて2022年度に比べて増収増益となりました。

また、2025年4月1日を効力発生日とし、京成電鉄を存続会社、新京成電鉄を消滅会社とする合併契約を締結したほか、京成グループの一般管理業務を集約したシェアードサービス会社：We京成のスタートや、関東鉄道グループや帝都自動車交通グループの再編を行い、長期グループビジョンの実現に向けたグループ経営体制の強化を推進しました。

主な取り組み

日々の暮らし

- 北総線沿線の活性化
 - 沿線自治体との連携施策の実施、情報発信体制の強化
- 東京BRTプレ運行(二次)の開始
- 不動産賃貸業の強化を推進
 - 2023年度は47物件を開発・取得
- スカイライナーのCO₂排出量実質ゼロに

安全・安心

- 押上線葛飾区内連続立体交差事業の推進
- 押上駅ホームドアの設置工事完了
- 鉄道駅バリアフリー料金制度の導入
- 移動制約者ご案内業務支援サービスの運用開始

➔ 長期経営課題ごとの取り組みについては、P23以降をご覧ください。

観光振興

- 青砥駅、四ツ木駅等での駅装飾・イベント開催
- 千葉京成ホテル
 - 京成電鉄の廃車部品を利用したトレインルームを提供

空港輸送

- スカイライナーご利用4,500万人達成
- 宗吾車両基地拡充工事に着手
- 海外の航空会社や鉄道会社との連携施策を実施
- 訪日外国人向けオンライン直販サイト「Keisei GRAB & GO」オープン



ガバナンス・人材

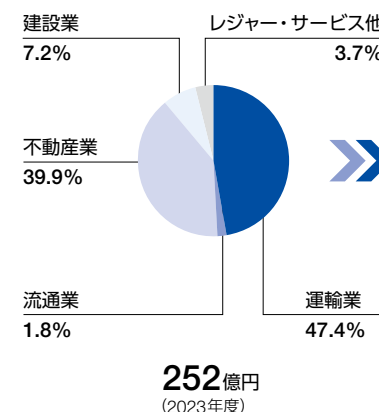
- We京成のスタート
 - 一般管理業務を集約し、業務効率化や継続的な人材の確保、コスト削減等を企図
- 関東鉄道グループ再編、帝都自動車交通グループ再編
- 情報開示の充実
- 京成電鉄と新京成電鉄の合併契約締結

京成グループの目指す姿

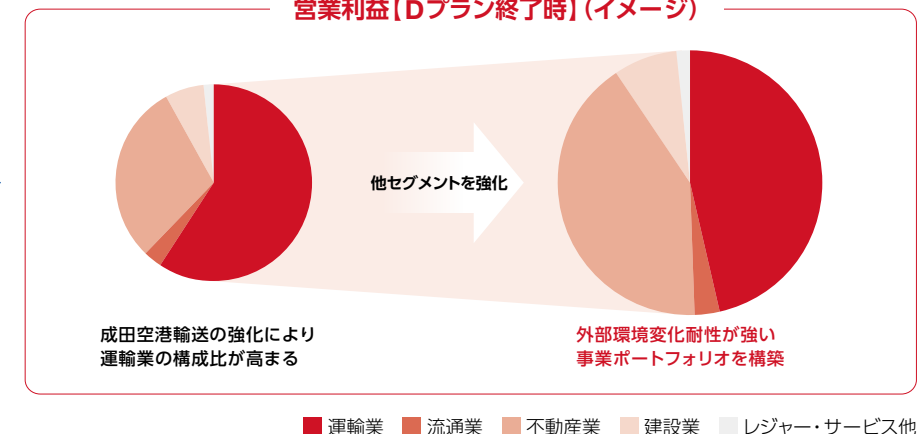
運輸業の更なる成長を踏まえた最適事業ポートフォリオを構築

- 2029年の成田空港機能強化に伴い、運輸業は更に成長が見込まれる
- 外部環境変化への耐性が高い事業ポートフォリオを構築すべく、運輸業以外のセグメントを積極的に強化
 - 投資原資は、金利動向等を踏まえつつ、借入や保有資産の活用・構成見直し等を含め最適な手法を都度選択
- 利益の拡大に加え、純資産の適切なコントロールを行い、ROE向上を目指す

営業利益【実績】



営業利益【Dプラン終了時】(イメージ)



目指す姿の実現に向けた2024年度の取り組み

成田空港の機能強化への対応

- 宗吾車両基地の拡充工事を推進

運輸業以外のセグメントの強化(積極的な投資)

- 流通セグメント、建設セグメントにおけるM&A(予定)
- 不動産セグメントにおける賃貸収益物件の取得

グループ経営推進体制の強化

- 経営効率化等を目的とした新京成電鉄吸収合併の準備推進
- 事業競争力を強化し、持続的な成長を実現していくため、関東鉄道の100%子会社化等のグループ会社再編を実施

安全・安心

ミッション

災害対策や確実な技能伝承を通じ、公共交通の使命である「安全・安心」を確保する。

重点施策

- 1 災害対策の強化
- 2 お客様の安全を守る
取り組みの強化
- 3 テクノロジーの活用

安全方針

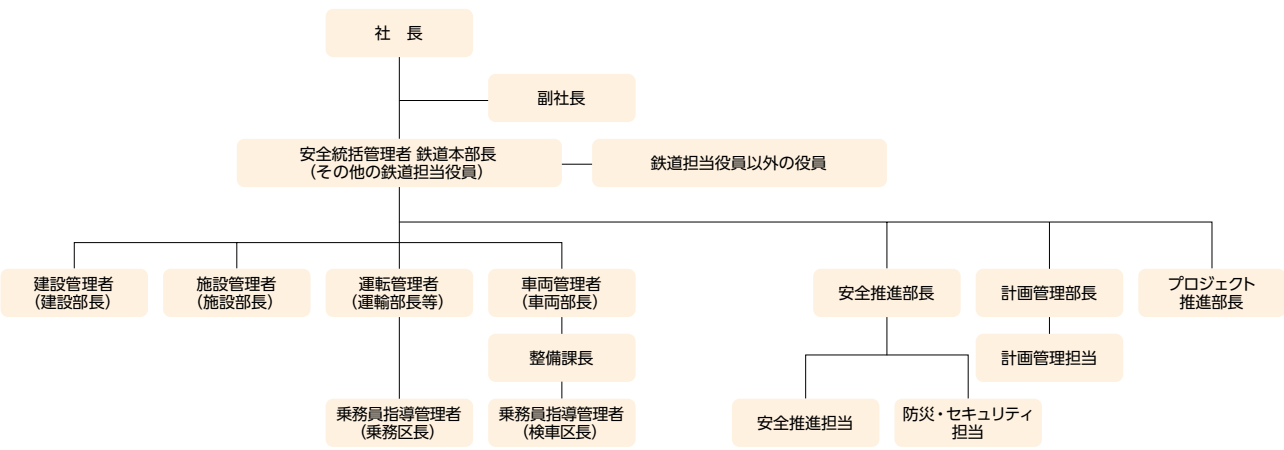
「京成グループ経営理念」・「京成グループ行動指針」

安全目標

一人ひとりの主体的な取り組みによる安全管理体制のレベルアップ

安全管理体制

当社では、2006年10月に「安全管理規程」を制定し、社長をトップとする安全管理体制を構築しています。
自然災害の頻発化・激甚化やテロ・傷害事件発生リスクの顕在化等に的確に対応するため、2022年7月から安全推進部に新たに「防災・セキュリティ担当」を設置し、組織力の強化を図っています。



➔ その他具体的な管理担当者の役割、安全管理方法などについては、「安全報告書2024」をご覧ください。
<https://www.keisei.co.jp/keisei/ir/csr/safety.html>

具体的な取り組み

2023年度は、中期経営計画「D1プラン(2022～2024年度)」の2年目であり、長期経営課題の根幹と位置付けている「安全・安心」を踏まえ、本計画の重点施策である「災害対策の強化」「お客様の安全を守る取り組みの強化」および「テクノロジーの活用」に基づき、記載の通り安全方針・安全目標・安全重点施策を定め、安全性向上の取り組みを推進しました。

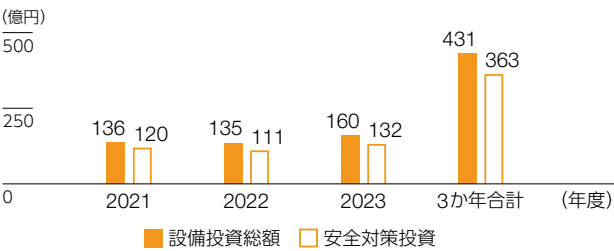
安全重点施策

- ① 一人ひとりの安全意識の定着と技術継承に向けた教育訓練の充実
- ② 自然災害による被害最小化と異常時対応力の強化
- ③ テロ・傷害事件等への抑止力・対応力強化と感染症対策の徹底
- ④ 駅・鉄道施設・車両の安全性向上
- ⑤ 情報発信・情報連携の強化とヒヤリハット情報の有効な活用

安全対策への投資

2023年度は、お客様により安全・安心にご利用いただけるよう、法面補強工事・耐震補強工事などの安全対策の強化、駅施設のリニューアルやバリアフリー化などのサービス向上に取り組みました。

鉄道事業設備投資総額・安全投資額(実績)



鉄道駅バリアフリー料金制度の活用

2024年3月より「鉄道駅バリアフリー料金制度」に基づく料金収受を開始しました。同制度の活用により、ホームドアをはじめとしたバリアフリー設備の整備を推進しました。

災害対策の強化

当社では、鉄道における安全・安定輸送の確保のため、高架橋・橋脚・駅舎の耐震補強工事や、集中豪雨などにより法面(線路脇斜面)の土砂が流出することを防ぐための補強工事を実施しました。

法面補強工事

鉄道線路の盛土部、掘割部の線路脇には法面と呼ばれる斜面が設けられます。大雨等によって、この法面が崩れる土砂災害を防止するため、コンクリートフレーム等を使用した補強工事を順次進めています。



耐震補強工事

2011年に発生した東日本大震災を踏まえ、高架橋以外にも橋脚、トンネル中柱、駅などの構造物の耐震補強工事を順次実施し、地震に対する安全性の向上に努めています。



倒木の恐れのある樹木の伐採

2019年秋の台風に伴う倒木による線路支障が京成全線にわたって相次いだことを踏まえ、倒木の恐れのある樹木の伐採を順次進めています。



高架橋のコンクリート部材等剥落対策

地震等により、鉄道施設の高架橋・架道橋からコンクリート部材等が剥落しないよう、順次ネットの取付を推進しています。



／ 押上線連続立体交差事業

この事業は、東京都、葛飾区、京成電鉄が連携して、東京都が事業主体となり都市高速鉄道京成電鉄押上線の四ツ木駅から青砥駅までの延長約2.6km(事業区間約2.2km)の区間について連続立体交差化を行い、あわせて葛飾区が事業主体となり側道(附属街路)を整備するものです。これにより、利便性の向上だけでなく、安全性の向上や地域発展などの相乗効果が期待されます。



／ 京成本線荒川橋梁架替工事

京成本線荒川橋梁付近の堤防は広域地盤沈下の影響で、周辺堤防より低い状態にあり、荒川増水時には橋梁部分から水が溢れて堤防が決壊する恐れがあることから、堤防をかさ上げするための橋梁架替工事を推進しています。2023年度は、主に既設橋脚の変状対策(防護等)、盛土部の土留工事を実施しました。

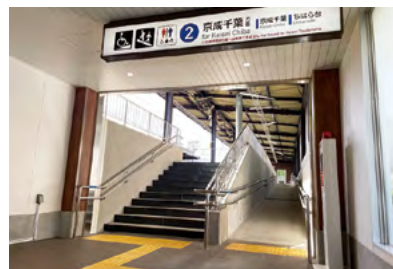
お客様の安全を守る取り組みの強化

当社では、鉄道を利用するお客様の安全を守るための取り組みとして、施設、車両設備、災害発生時の社内連絡体制など、多面的に取り組みを強化しています。

／ 施設の改修などによる安全対策

施設のバリアフリー化

ご高齢のお客様やお身体の不自由なお客様をはじめ、全てのお客様に快適に駅をご利用いただけるよう、駅のバリアフリー化を進めています。なお、国が指定する整備対象(一日当たりの乗降客数が3千人以上の駅など)の全駅において1ルート以上の移動円滑化された経路を確保しています。



西登戸駅スロープ



京成酒々井駅トイレ

／ 車両設備の改修などによる安全対策

列車内におけるお客様へのさらなる安全・安心な利用環境の提供

お客様に安全・安心にご利用いただけるよう、駅構内・列車内において、警察と連携した巡回強化や防犯カメラの増設を進めるとともに、各種訓練を実施しています。2022年4月からはスカイライナーをはじめとした有料特急の全列車に警備員が乗車し、車内でのトラブル等の未然防止並びに発生時の対応力強化に努めています。



テクノロジーの活用

当社では、テクノロジーの進歩に伴い、テクノロジーの活用を通じて、お客様・事業エリアのみなさまの安全・安心の確保に努めています。

ビジネスチャットシステムの導入

2023年6月より異常時の情報連携強化や情報共有・展開の利便性、リアルタイム性向上のため、チャットシステムを導入しました。



「移動制約者ご案内業務支援サービス」の導入

2024年3月より、「移動制約者ご案内業務支援サービス」を導入することで、口頭伝達や紙でのやり取りを主としてきた車いすや白杖などをご利用のお客様への列車乗降サポートに関する連絡業務について電子化・対応効率化を実現し、よりスムーズなご案内につなげています。



京成グループ各社の取り組み

京成グループでは、公共交通の使命である「安全・安心」を確保する取り組みをグループ各社がそれぞれ推進しています。

バス

ドライバー異常時対応システムを導入

京成バスなどでは、お客様と従業員の安全を確保するために、ドライバーが急病などで運転できなくなった場合など、ドライバーもしくはお客様が、バス車内に搭載の非常ブレーキスイッチを押すことでバスが緊急停止できる「ドライバー異常時システム」を導入しています。



タクシー

セーフティドライブ・コンテストで上位達成事業者に出選

帝都自動車交通は、交通法令遵守、無事故・無違反の運行を達成することを目的とした警視庁主催の「2023年度セーフティドライブ・コンテスト」で、特に優秀な成績を収めた事業者として、神田営業所と大森営業所が選出されました。神田営業所は4年連続の選出となります。

富里市と災害時における避難誘導に関する協定を締結

京成タクシー成田は、災害時に帰宅困難者、滞留者や自力による避難が困難な方をご自宅、避難場所などへ移送するため、富里市と災害時における避難誘導に関する協定を締結しました。災害発生時における富里市民のみなさまのより一層の安全・安心につながるとともに、富里市の防災体制の強化に資するものです。

タクシー防犯仕切板等の設置

各社において乗務員の安全確保に取り組んでおり、車内に防犯仕切板・ドライブレコーダー・防犯カメラの設置等を行っています。また、緊急時には手元のスイッチで会社に連絡が入る体制を整備するなど、防犯対策に努めています。

ダイバート対応

2024年1月2日に発生した羽田空港での航空機衝突事故の際に、成田空港へのダイバートにより増加した鉄道利用者への対応および最終列車後の移動手段確保のため、当社が臨時列車として上野行きアクセス特急を運行し、旅客の救済に尽力したことに対して国土交通省関東運輸局長より感謝状を受表彰しました。



日々の暮らし

ミッション

地域社会の発展を支える総合生活企業グループとして、自治体等と連携し、人と環境に優しい鉄道を軸に、地域の営みを支えるまちづくりを通じ、あらゆる世代にとって豊かで健康的な暮らしを創出する。

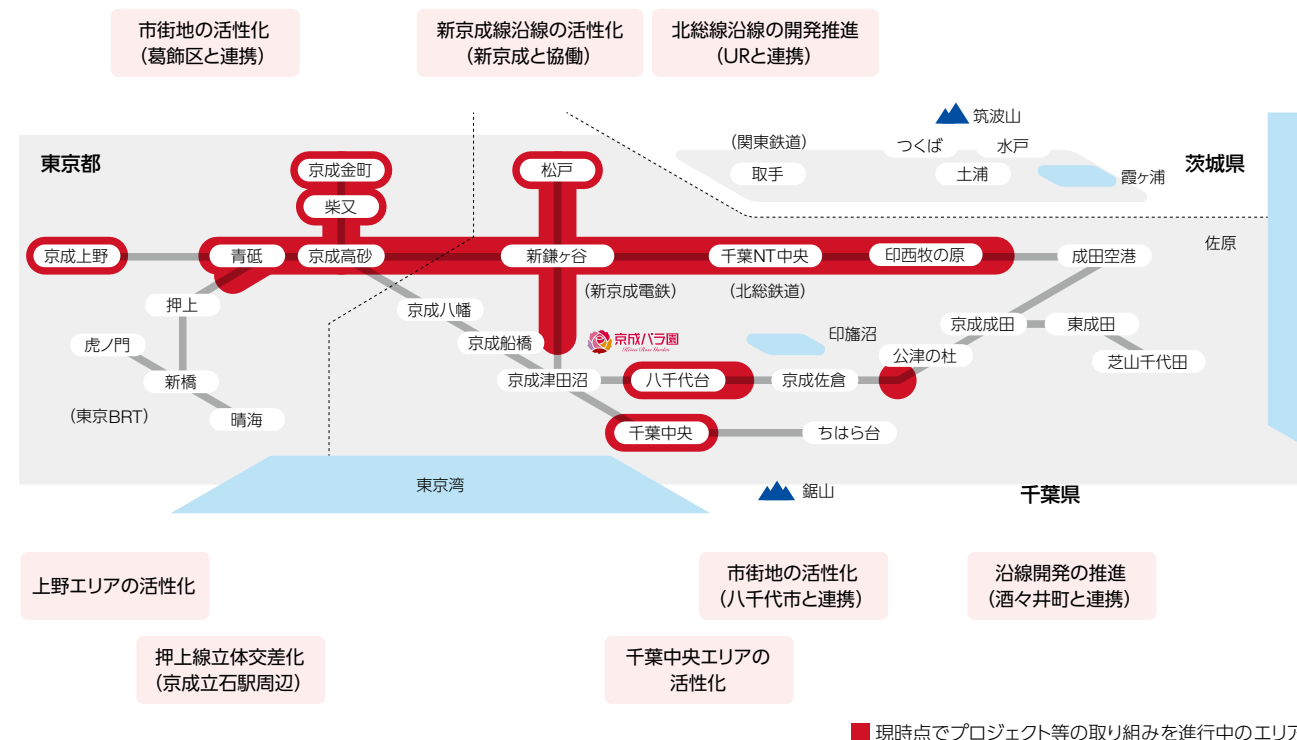
重点施策

- 1 活力が持続するまちづくりの推進
- 2 エコロジカルなまちづくりの推進

具体的な取り組み

活力が持続するまちづくりの推進

京成グループは沿線地域の発展を支える総合生活企業グループとして、自治体や教育機関、企業との連携などを通して、地域の賑わい創出や持続可能なまちづくりに向けた取り組みを実施しています。



■ 現時点でプロジェクト等の取り組みを進行中のエリア

➡ 地域との連携については、P39-40の「事業エリアのみなさまとの共創」をご覧ください。

北総線沿線の活性化

北総線の運賃改定と利便性の向上

2022年10月より、北総鉄道では、累積損失解消を機に、ポストコロナにおける輸送動向や沿線の将来を展望し、また、利用者の声や沿線自治体のまちづくり施策との整合性などを総合的に勘案し、地域のインフラとして、利便性の向上や事業基盤の維持・向上に資することを目的として、通学定期運賃の大幅値下げ(▲64.7%)をはじめ、運賃を全体として15.4%の値下げを実施しました。

また、2022年11月からはスカイライナーを新鎌ヶ谷駅にも停車させ、松戸・柏エリアからの成田空港アクセス性向上を図っているほか、2023年12月よりお客様サービスの総合拠点として「カスタマーセンター」を開設し、お客様への利便性・サービス向上にさまざまな面から取り組んでいます。

地域との連携による賑わい創出や沿線情報の発信

北総鉄道では、都営浅草線・京浜急行線への直通運転によるPR効果を狙い、ヘッドマークを掲出し地域の魅力発信に資するオリジナル広告で車内広告をジャックした「北総線沿線活性化トレイン」を運行しました。また、千葉県産の木材(山武杉)を使用したベンチや北総線沿線の店舗から寄贈を受けたピアノを設置している新鎌ヶ谷駅構内の待合・交流スペース「STATION LOUNGE こもれび」のほか、2024年3月に市川市と締結した「地域活性化に関する協定」に基づいて実施した大町駅の市川市動植物園の動物たちと北総鉄道がコラボした駅装飾等、地域と鉄道会社ならではのリソースを活用した沿線活性化施策に取り組んでいます。

また、沿線の店舗や商工会等がさまざまなブースを展開し例年2万人以上が訪れている「ほくそう春まつり」を開催したり、2023年6月より北総線や北総線沿線地域のイベント情報等を発信するWebサイト「ディスカバリーほくそう」を開発するなど、さまざまな手段で、地域のみなさまと共に、北総線沿線の賑わい創出と情報の発信を行っています。



暮らしやすい・便利な環境の整備

京成グループ各社では北総線沿線の駅チカ・駅ナカや高架下等において開発・出店を進め、お住まいの方の生活利便性・快適性の向上に努めています。

また、鎌ヶ谷市内においては、新鎌ヶ谷駅を含む新京成線「くぬぎ山～鎌ヶ谷大仏」間の連続立体交差事業を進めており、2024年度の完了を目指しています。また、2023年3月に当社を代表企業とする4社が新鎌ヶ谷駅の南側に隣接する千葉県の県有地(約7,000平方メートル)の開発事業予定者に選定されており、地下1階・地上6階建ての商業棟および15階建ての住宅棟のほか、にぎわいの広場・緑の広場を整備して2026年度に開業予定であり、鎌ヶ谷市における魅力あるまちづくりに取り組んでいます。



活力が持続するまちづくりの推進



交通サービス

乗車券の購入手段の拡充

お客様の利便性向上や定期券窓口等の混雑緩和を企図して、鉄道・バス各社では定期券や企画乗車券をWEBやスマートフォンから購入できるサービスを順次展開しているほか、京成電鉄では通勤・通学時間帯に運行する座席指定列車が一定期間乗り放題となる「モーニングPASS」「イブニングPASS」を発売しています。また、タクシー事業を含む交通事業各社では決済手段の拡充にも取り組んでおり、地域の移動需要の掘り起こしと獲得に努めています。

➡ 詳細については、P37の「企画乗車券の販売、MaaSの推進」をご覧ください。

2023年度の主な取り組み

2023年 8月	東京ベイシティ交通：スマホ通勤定期券	2024年 3月	京成バス年間全線通学定期券スマホアプリ版「CAN・BUS・LIFE」
2023年10月	千葉中央バス：スマホ通学定期券	2024年 3月	京成電鉄：定期券WEB予約サービス



都心と臨海地域とを結ぶ東京BRT

東京BRTでは東京の臨海地域における交通需要の増加に速やかに対応し、地域の発展を支える新しい公共交通機関として、都心と臨海地域とを結ぶBRTを運行しています。

2020年10月にプレ運行（一次）を開始し、2023年4月からのプレ運行（二次）では臨海地域の有明・豊洲方面に路線を拡大しました。2024年2月からは「選手村ルート」の運行を開始したほか、クレジットカード等のタッチ決済に対応するなど、都心と臨海地域のアクセスの利便性を向上させています。



どなたにも使いやすい交通サービスの提供

京成電鉄、新京成電鉄、北総鉄道では、国土交通省からの要請や公共交通機関における精神障がい者割引の実施状況等を踏まえ、共生社会の実現に向けて、精神障がい者割引制度を2024年6月より導入しました。

その他、各公共交通機関の施設や車両のバリアフリー対応や多言語による案内などを進めていくため、また、安全・安心で便利な交通サービスを持続的に提供していくため、「鉄道駅バリアフリー料金制度」の導入や運賃改定などを行っています。 ➡ 詳細については、P23の「安全・安心」とP41の「空港輸送」をご覧ください。

移動需要に応じた交通サービスの提供

バス・タクシー事業各社では、自治体等からの協力を得てコミュニティバスやオンデマンド交通を運行しています。その他、将来的な運転士の担い手不足等への対応を視野に入れ、京成バスや帝都自動車交通において自動運転の実証実験等へ協力しており、交通サービスを通じて持続可能な社会の実現に取り組んでいます。

これまでの自動運転実証実験への協力

2020年 3月	【京成バス】幕張新都心の公道における自動運転バス実証実験
2022年 1月	【京成バス】千葉市未来技術等社会実装促進事業「自動運転社会実装サポート事業」
2023年 1月	【京成バス】千葉市未来技術等社会実装促進事業「自動運転社会実装サポート事業」
2022年 4月	【帝都自動車交通】ホンダモビリティソリューションズ㈱と東京都心部での自動運転モビリティサービス展開の検討に関する基本合意書を締結



生活サービス

利便性の高い生活住環境の提供

京成電鉄では、自社ブランドマンション「サングランデ」シリーズを展開しているほか、京成グループ外の事業者との共同プロジェクトへの参画等を通じ分譲住宅を供給しています。加えて、賃貸住宅ブランド「スカイグランデ」・「ウインドテラス」の開発や既存物件の取得を通じて、沿線への人口流入を促進しています。

また、駅の近くや高架下に、スーパーマーケットやドラッグストア、飲食店等、日常の生活においてニーズの高い店舗や施設を誘致し、コンパクトで生活利便性の高いエリア環境を提供しています。



子育てしやすい環境の整備

京成グループでは、沿線における待機児童の増加や保育所用地の不足といった課題解決の一助となるよう、沿線の駅近や高架下に保育所を開設しているほか、駅施設等では「こども110番の駅」に取り組んでいます。

また、子どもたちが描いた絵を用いた電車・バス車両の装飾や、駅や車両基地でのイベント開催、職業体験型学習プログラム「京成きッズアカデミー」、産学連携による授業や企画の実施等に取り組んでおり、学びと交流の場を創出しています。



地産地消や名製品の販売

千葉県内の店舗やホテルでは「千産千消（地産地消）」に積極的に取り組んでいるほか、水戸京成百貨店は茨城県のアナテナショップ「IBARAKI SENSE」の運営を受託しており、茨城県の名製品の販売を通じて、茨城県の魅力を発信しています。

また、京成電鉄の鉄道や、関東鉄道・千葉交通・ちばシティバスのバスでは貨客混載を実施しており、CO₂排出量の削減および地元製品の消費拡大を図っています。



事業を通じた社会課題解決への貢献

京成電鉄および京成不動産では、空き家の増加を食い止め、まちを活性化させるため、沿線自治体と連携して、空き家対策セミナーの開催等に取り組んでいます。葛飾区や八千代市では、複数の物件を新築の賃貸住宅等に再生しています。

また、京成ストアでは、移動スーパー「とくし丸」を営業しており、お買い物に不便を抱える方々に食品等を販売するとともに、高齢者見守り活動の役割も果たしています。



まちの
利便性の向上と
賑わいの創出

持続可能な
まちづくり

エコロジカルなまちづくりの推進

京成グループCO₂排出量削減目標

京成グループは、地球環境に比較的優しい移動手段である公共交通事業を展開していますが、気候変動がもたらすさまざまな影響を踏まえ、グループ全体で地球温暖化の原因となる二酸化炭素(CO₂)排出量の削減目標を以下の通り設定しています。

京成グループCO₂排出量削減目標

2030年度までに2013年度比46%削減を目指します。

2050年度までに実質「ゼロ」(=カーボンニュートラル)を目指します。

※ 対象：2022年10月1日現在の当社およびその連結子会社のScope1+Scope2

➡ 詳細については、P51-52の「TCFD提言に基づく開示(気候変動対策)」をご覧ください。

カーボンニュートラルへの取り組み

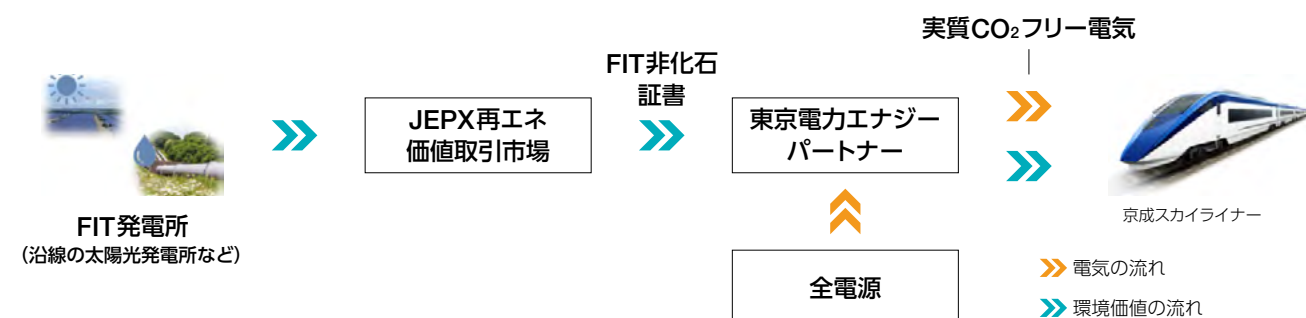
千葉県内の太陽光発電など再生可能エネルギー

100%でCO₂排出量実質ゼロのスカイライナーを運行

京成電鉄では、2023年4月より、再生可能エネルギー由来の環境価値を活用することで、スカイライナーの運行に係るCO₂排出量実質ゼロを実現しています。

これは、運行に係る電力相当について、東京電力エナジーパートナー(株)の電力供給プランを使用し、京成電鉄ちはら台太陽光発電所を含む千葉県内の再生可能エネルギー由来のトラッキング付FIT非化石証書を用いることで、スカイライナーの運行に係るCO₂排出量を実質ゼロとするものです。この取り組みにより、年間約9,000トンのCO₂排出量を削減しています。

※ トラッキング付FIT非化石証書とは、固定買取価格制度(FIT制度)の適用を受けた電源の発電量から環境価値を取り出して証書化したものに、特定の電源種(再生可能エネルギー)や発電所所在地などの付加価値的な属性情報を紐づけたものです。



太陽光発電・照明設備の取り組み

京成電鉄ちはら台太陽光発電所や高砂乗務区屋上、京成バスの営業所屋上・バス停留所、リブレ京成アルビス前原店屋根上に太陽光発電システムを設置しています。発電した電力は営業所や店舗等で使用しており、CO₂排出量の削減に貢献しています。なお、京成グループ各施設では電力消費量の少ないLED照明の導入も進めています。



省エネ車両の導入

京成グループの公共交通事業各社では環境性能に優れた車両の導入を進めています。

京成電鉄では、2024年度中に「人や環境にやさしいフレキシブルな車両」をコンセプトにした新形式車両3200形を導入予定です。3200形は最新の半導体を使用したSiC-VVVF制御装置を採用することで、京成電鉄3500形車両と比較して、電力消費量を約69%削減します。運用面においても、車外側面に設置する行先・種別表示器のLEDを走行中に消灯するほか、2両単位でフレキシブルに編成車両数を変更可能とし、輸送需要に見合った効率的な走行エネルギーを使用することで環境負荷の低減に努めます。

また、環境負荷低減に対しても事業エリアのみならずとの共創に取り組んでおり、関東鉄道では車体デザインを「あなたが思うカッコいいバス」をテーマに一般公募し、応募された作品から選考したEVバス車両を2024年2月より運行しています。



店舗・施設・事務所などでの取り組み

地域のみなさまとの取り組み

水戸京成百貨店では、NPO法人「フードバンク茨城」の「きずなBOX」を館内に設置することで、お客様から寄付いただいた食品を児童養護施設等に無償で届ける活動を支援しています。また、コミュニティ京成が運営する「ファミリーマート京成八幡駅前店」および「ファミリーマート市川妙典駅店」では、「ファミマフードドライブ」を実施しており、ご家庭にある食べきれない食品を市川市を通じて支援が必要な方に提供しています。その他、市川市本八幡の鉄道3社局(東日本旅客鉄道(株)、東京都交通局、京成電鉄(株))が集まって食品や本の寄贈を募る「フードドライブ&ブックドライブ」を実施し、地域のみなさまから寄せられたコンテナ約20個分の食べ物と30箱の段ボールを超える本を子ども食堂や図書館へ寄贈しました。

レジャー施設では、京成ホテルミラマーレにおいて、市内の専門学校と連携し、地域食材を使用した校内調理コンテストの審査に協力しているほか、優勝作品のアレンジ料理をレストランで提供しました。また、筑波観光鉄道では、登山道のゴミを拾いながら、爽やかな空気の中で筑波山登山を楽しむ「筑波山クリーンハイク」を開催しています。



ゴミの削減・リサイクル

京成グループ各社では、ペーパーレス化の推進や食品トレーの回収等によりゴミの削減に努めているほか、駅やバス停のベンチにおける環境に優しい素材の利用、食品提供時における脱プラスチックの取り組み等を通じて環境負荷の軽減を図っています。

また、旧式となった制服、建築工事や車両の更新時に生じる廃材、使用済みの乗車券やカイロ等を回収し、事務用品やグッズ等を作成するなどのリサイクルに取り組んでいます。



觀光振興

ミッション

観光地への輸送サービス等の提供者として、事業エリア内での魅力ある旅の機会を提供し、地域社会の活性化に貢献する。

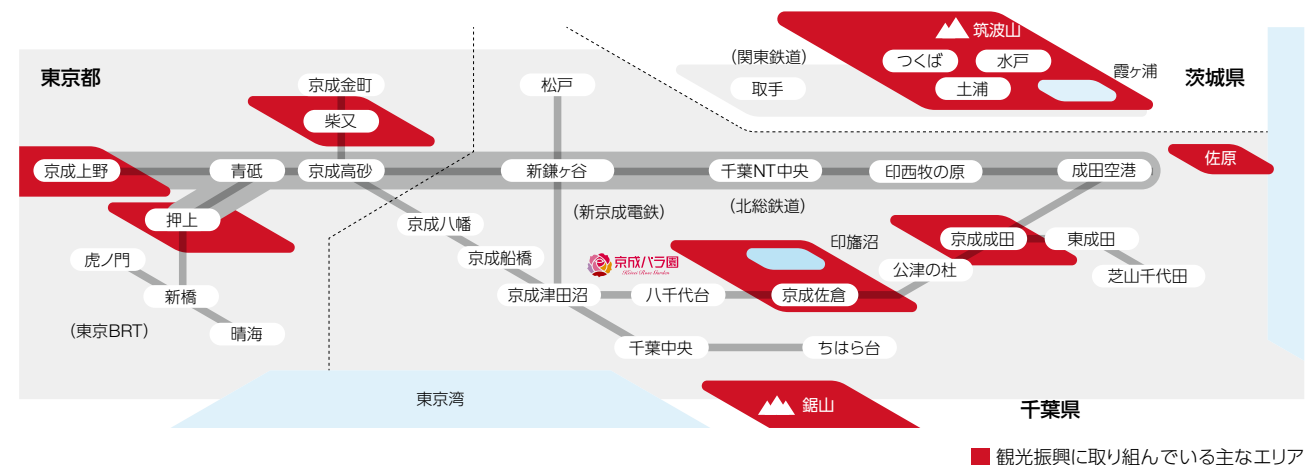
重点施策

- 1 既存観光エリアの
魅力向上
 - 2 新たな観光資源や
ルートの開発

具体的な取り組み

既存観光エリアの魅力向上

京成グループの事業エリアには観光資源が点在していること、そして訪日外国人の中長期的な増加が見込まれることから、運輸業およびレジャー・サービス業を中心に、さらなる観光振興を目指した施策を実施しています。



東京都

上野・柴又など、京成線沿線の下町エリアの魅力向上や発信のため、地域のみなさまや芸能・アニメといった人気コンテンツとのコラボレーション企画等、社内外のリソースを活用したプロモーションを行っています。

上野エリアのさらなる活性化

2023年12月より京成上野駅が開業90周年を迎えたことを記念して、“芸術の街上野”をイメージした駅構内の装飾や「京成上野駅開業90周年記念乗車券」の販売を行ったほか、旧博物館動物園駅の開業90周年を記念してアパレルとコラボレーションした企画「京成フリーク」を開催しました。



また、これまでも上野動物園で高い人気を誇るパンダにちなんださまざまな企画の実施や、京成上野駅手荷物カウンターでのレンタサイクルのサービス提供による観光における利便性向上等、上野エリアの活性化と京成グループのサービスの利用者数の増加を図っています。

葛飾区での地域連携による魅力発信

柴又駅

「男はつらいよ」シリーズの舞台・柴又の玄関口である柴又駅構内に、山田洋次監督と松竹の企画監修の下、2020年12月から「寅さんのいる柴又」を展開しており、2022年12月には柴又駅開業および金町線全線開通110周年を記念して、装飾のリニューアルを施し、ホーム柱の側面にシリーズ50作目の『男はつらいよお帰り 寅さん』の場面写真や、昔の柴又駅の写真をラッピングしました。



青砥駅

葛飾区が本社所在地の玩具メーカー(株)タカラトミーの盤ゲーム「人生ゲーム」が発売55周年を迎えたことを記念し(株)タカラトミー・葛飾区と連携して2023年7月より青砥駅の駅名看板を人生ゲーム仕様に装飾を実施、2023年12月より京成線車内に「子育て応援スペース」として人生ゲームの装飾を施すコラボレーション企画を実施しています。また、これまでも同社とは「京成電鉄×プラレール×葛飾区 夏休み特別企画」として「けいせいたていし プラレール駅」の設置(2019年)やプラレールの限定販売等の連携企画等を行っています。



四ツ木駅

2019年より国内外で人気を誇るサッカー漫画「キャプテン翼」にちなんだラッピングを行っていましたが、2023年11月からのアニメ放送を記念して駅のラッピングを全面リニューアルし、コラボ記念乗車券やデジタルスタンプラリーの開催、スカイライナー車両をラッピングした「キャプテン翼ライナー」の運行などを行っています。



京成リッチモンドホテルでの取り組み

京成電鉄㈱とロイヤルホールディングス㈱の共同出資により2017年4月に設立したケイ・アンド・アール・ホテルデベロップメントでは、宿泊主体型ホテル「京成リッチモンドホテル」を門前仲町、錦糸町、押上の3か所で営業しています。また、舞浜リゾートキャブと共に、京成リッチモンドホテル東京門前仲町での宿泊と、同ホテルから東京ディズニーリゾート®間の片道タクシーチケットがセットになったプランを発売しています。



千葉県・茨城県

鉄道・バス共に多数の路線が走っているほか、京成バラ園芸・ホテル施設などのレジャー施設や、成田・鋸山・筑波山などの観光地を有しています。グループ各社やエリアの特徴を活かしながら、複数のグループ会社横断的な企画や、自治体や人気キャラクターとコラボレーションした企画を実施しています。

京成バラ園での取り組み

京成バラ園芸が運営する京成バラ園は、1,600品種、10,000株のバラが咲き誇る、関東最大級のバラのテーマパークです。春秋のバラのシーズンには、京成電鉄およびグループ外の交通機関と便利でおトクな企画乗車券「京成ローズきっぷ」を販売しているほか、バラの新品種や関連商品の開発・造園工事を行っています。また、2021年12月より冬季を中心にバラの育成で培ってきた栽培技術を用いたいちご狩り施設をオープンするなど、コンテンツのさらなる充実に努めています。



京成ホテルミラマーレでの取り組み

千葉京成ホテルが運営する京成ホテルミラマーレは千葉市の中心部に位置し、直結する千葉中央駅からは羽田空港へのリムジンバスで発着が可能、東京ディズニーリゾート®への宿泊者専用無料送迎バス「グッドネイバーホテル・シャトル」も利用できるシティホテルです。館内の飲食店では季節に応じた食材や千葉県産の食材を活用したメニューを提供しており、「中国料理景山」はテレビ番組等で紹介された実績もあります。また、2023年10月より京成電鉄で廃車となった3400形の部品を利活用し、設置費用の一部をクラウドファンディングでご協力いただきながら作り上げた「京成電鉄3400形トレインルーム」を設置しており、地元や京成グループのリソースを活用した取り組みを行っています。



鋸山ロープウェーでの取り組み

南房総にある鋸山ロープウェーは、山頂駅展望台から房総丘陵や東京湾、富士山等を眺望でき、元旦には「初日の出早朝営業」を実施しているほか、千葉県民の日である6月15日には小児運賃を無料で運行するなどさまざまな取り組みを行っています。

また、周辺の観光施設や飲食店、酒蔵などの事業者と連携して各種企画や商品開発を行っており、南房総エリアにおける観光の魅力向上施策に地域のみなさまと共に取り組んでいます。



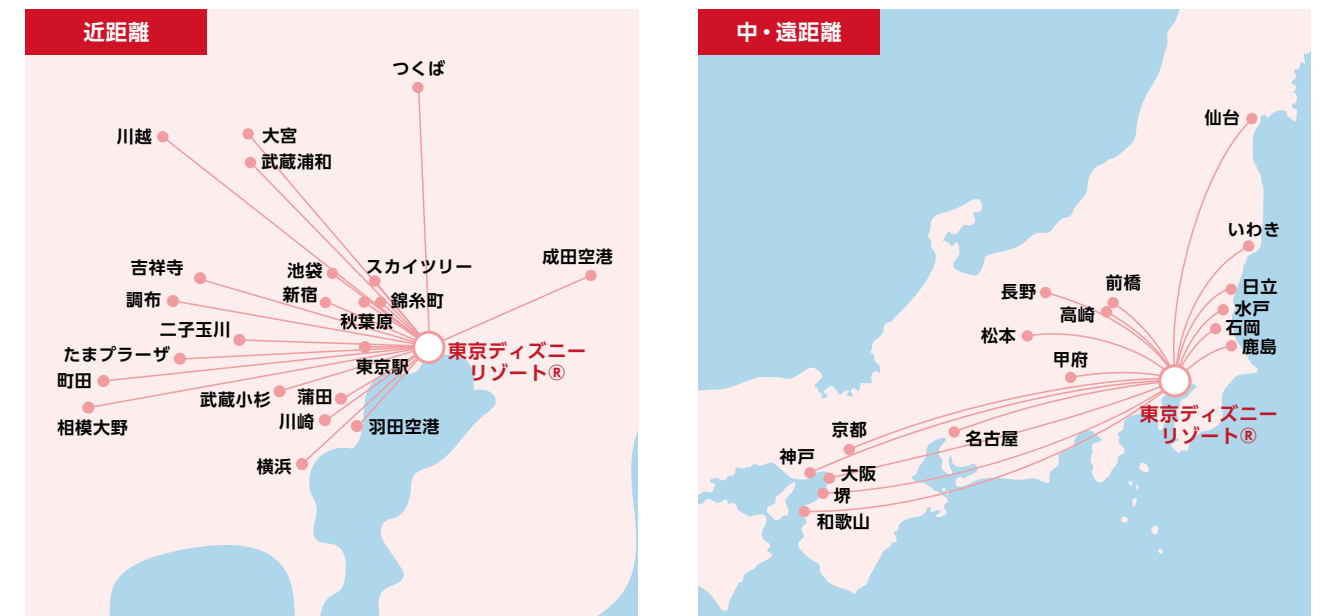
筑波観光鉄道での取り組み

筑波観光鉄道では、日本百名山の1つ筑波山の山頂付近に至るケーブルカーおよびロープウェイ等を運営しており、山上からは関東平野が一望できます。筑波山は古くから信仰の対象となっているパワースポットで、山中には数多くの自然や巨岩があり、それらをさらにお楽しみいただけるよう取り組んでいます。また、毎年10月～2月の土日祝日を中心に、「ロープウェイスタダストクルージング」を実施し、都心の夜景と星空を楽しんでいただくイベントを開催することで、夜の筑波山観光の魅力向上に努めています。



東京ディズニーリゾート®の高速バスアクセス

京成グループのバス各社では、東京ディズニーリゾート®と日本各地を高速バスでダイレクトに結んでいます。



※ 2024年7月31日現在

観光バスにおける外部評価

観光バス等の貸切バスを運行しているバス事業各社および京成タクシー成田では、公益社団法人日本バス協会が運用する「貸切バス事業者安全性評価認定制度」による認定を受けています。

また、京成バスシステムと関鉄観光バスは、(株)旅行新聞新社が主催する「プロが選ぶ優良観光バス30選2024」に入選しました。「プロが選ぶ優良観光バス30選」とは、全国の旅行会社約14,000か所を対象に、毎年1回優れていると思われるバス会社の投票を募り集計・発表する事業で、京成バスシステムと関鉄観光バスでは2021年より4年連続の入選をしています。

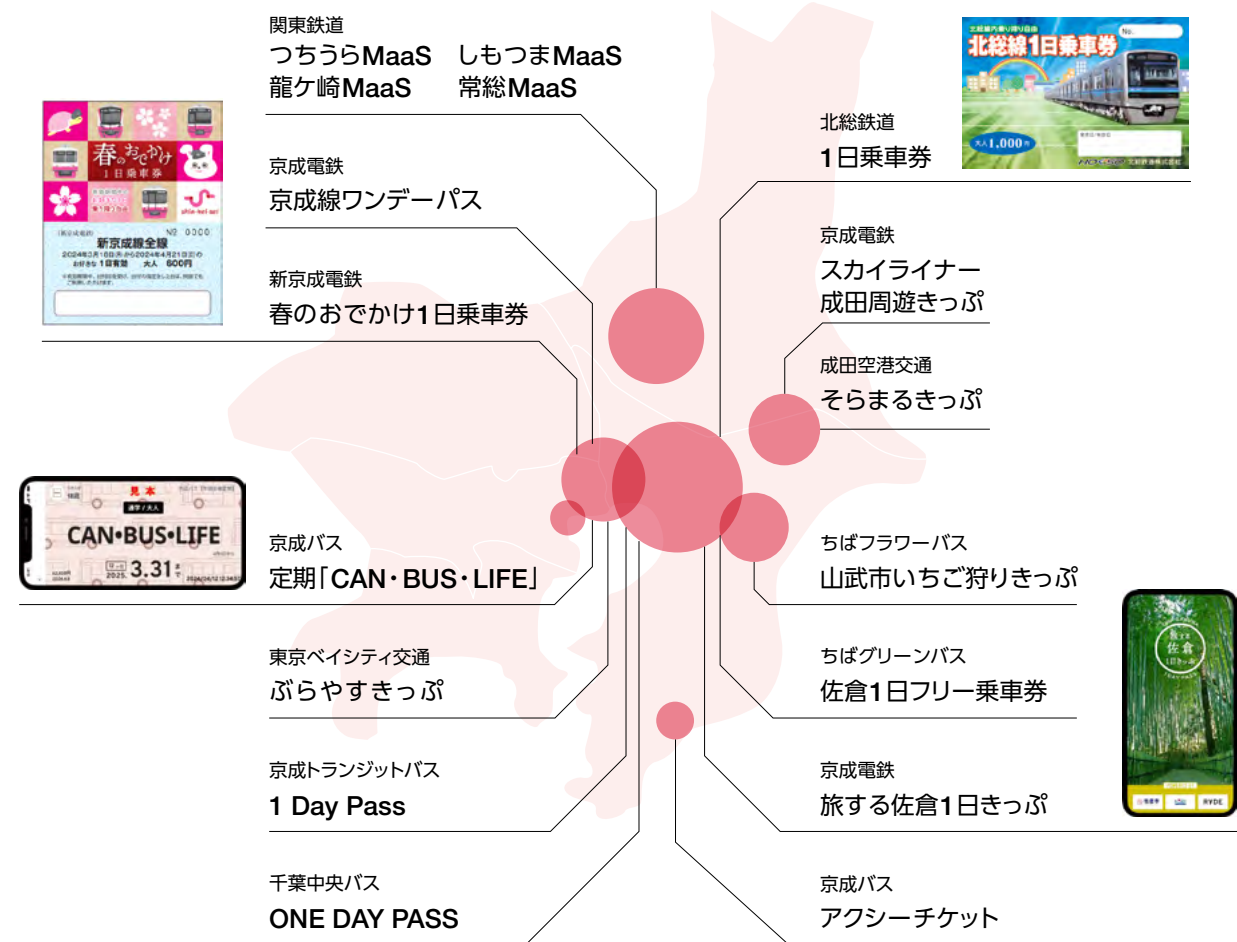


企画乗車券の販売、MaaSの推進

運輸業各社を中心に、京成グループ内の複数社で使用できる企画乗車券等を事業エリアの事業者や施設等の協力を得て販売しています。通年で販売している企画乗車券のほか、季節や事業エリアのイベント等と連動した期間限定の乗車券を販売しており、一部の乗車券はWebページやスマートフォンアプリを通じて販売しています。

事業エリアの交通利便性をさらに高めていくことで、お客様により手軽に楽しんでいただくとともに、訪れる人の増加とそれによる事業エリアのさらなる魅力向上に寄与しています。

2023年度にWeb、アプリで販売した乗車券



シェアサイクルの運営

関東鉄道では、地域住民の利便性と観光利用の回遊性向上・環境負荷軽減を目的に、茨城県土浦市を中心としたシェアサイクルサービス「関鉄Pedal」の運営を2023年3月から開始し、茨城県内をはじめ、千葉県内にもシェアサイクルポートを拡大しています。同社では関東鉄道常総線一部区間、竜ヶ崎線全線でサイクルトレインを運行しており、鉄道・バスと自転車を組み合わせたラストワンマイルの移動需要の獲得に努めています。



公共交通の車両や施設を活用した観光コンテンツの提供やPR

京成グループの鉄道・バス・タクシー各社では、事業エリアの自治体や観光協会、教育機関等と連携し、イベント列車の運行や引退記念イベント等、地元のリソースと各社の持つリソースを組み合わせた観光コンテンツの創出や再発見に取り組んでいるほか、車両のラッピングや駅施設の活用などによる観光情報のPRを行っています。



情報発信

冊子・Webによる情報発信

京成電鉄、新京成電鉄、北総鉄道では、沿線のお出かけスポットやイベント情報を掲載した冊子を、駅を中心に無料で配布しているほか、Webページでも最新号とバックナンバーをご覧いただけます。

また、京成電鉄の「京成きっずベース」や新京成電鉄の「しんけいせいキッズ」、子育て世代向け冊子「もっと北総Smile」といったお子さま・子育て世代に向けた情報発信や、京成電鉄の歴史や車両について分かりやすく紹介するバーチャルの博物館「京成WEBミュージアム」など、事業エリアや鉄道等の魅力をさまざまな手法で発信しています。



アプリ等による情報発信

京成電鉄の「京成アプリ」およびホームページでは、京成線・北総線・芝山鉄道線内を走る列車の位置がリアルタイムに表示される「列車走行位置」をご覧いただけるほか、アプリでは運行状況に関する情報をプッシュ通知でお知らせしています。また、新京成電鉄の「新京成線アプリ」においても新京成線の「列車走行位置」等をご覧いただけます。

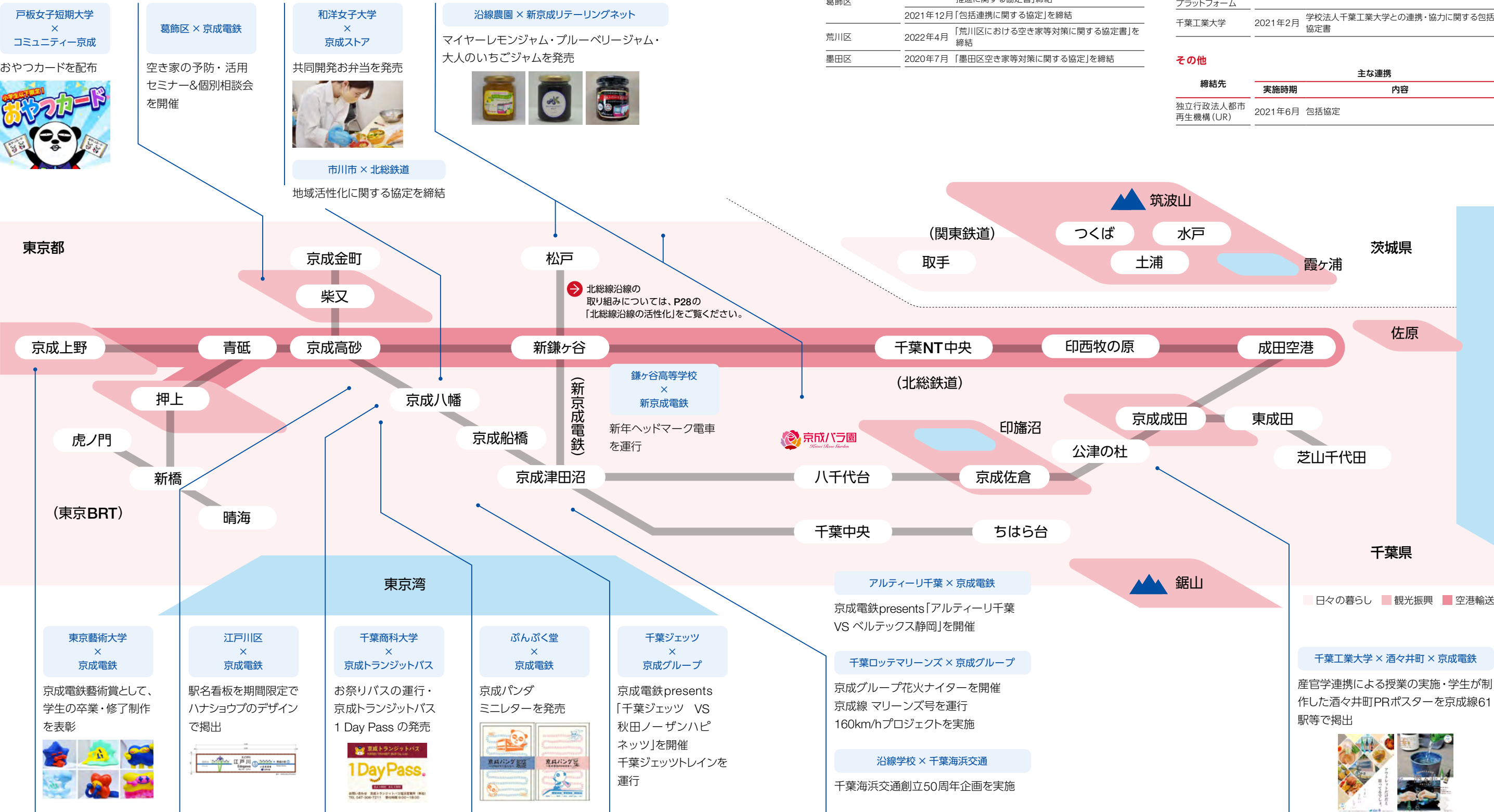
両アプリは首都圏12社局の鉄道公式アプリと連携しており、「京成アプリ」や「新京成線アプリ」から、他社局アプリへ素早くアクセスすることが可能です。



事業エリアのみなさまとの共創

京成グループでは、事業エリアの自治体や大学等の教育機関、スポーツチーム等と連携し、地域活性化や学習・体験の場の創出、商品開発、社会課題の解決やまちづくりの推進などお互いのリソースを活用した取り組みを進めています。また、千葉県や茨城県に約9万戸の賃貸住宅を持つUR都市機構と2021年に包括協定を締結しており、沿線地域の価値向上の施策を共に検討しています。

2023年度の取り組み



当社における包括協定・空き家対策協定締結先一覧

自治体	締結先	締結日	締結内容	教育機関	締結先	主な連携	
						実施時期	内容
八千代市		2021年3月	「包括連携に関する協定」を締結	東京藝術大学		2017年6月	国立大学法人東京藝術大学との連携・協力に関する包括協定書
		2021年9月	「空家等対策事業の実施に関する合意書」を締結				
酒々井町		2021年3月	「酒々井町空き家等対策に関する協定書」締結	和洋女子大学		2019年2月	和洋女子大学との連携・協力に関する包括協定書
		2021年8月	「包括連携に関する協定」を締結				
葛飾区		2020年10月	「葛飾区における空家等の有効活用、適正管理等の推進に関する協定書」締結	大学コンソーシアム市川産官学連携プラットフォーム		2020年8月	包括協定
		2021年12月	「包括連携に関する協定」を締結				
荒川区		2022年4月	「荒川区における空き家等対策に関する協定書」を締結	千葉工業大学		2021年2月	学校法人千葉工業大学との連携・協力に関する包括協定書
墨田区		2020年7月	「墨田区空き家等対策に関する協定」を締結				
その他	締結先	実施時期	内容	主な連携	締結先	実施時期	内容
	独立行政法人都市再生機構 (UR)	2021年6月	包括協定				

 空港輸送

ミッション

成田空港開港以来の空港輸送の担い手として、今後も日本の玄関口、成田空港を利用するお客様に快適な移動手段を提供し、空港機能強化に貢献することで、わが国のプレゼンス向上を果たす。

重点施策

- ## 1 成田空港の更なる機能強化への対応

具体的な取り組み

成田空港の更なる機能強化への対応

 開港以来の空港輸送の担い手

1966年7月に新東京国際空港(現成田国際空港)の建設予定地が成田市に閣議決定されたことを受け、京成電鉄では1968年12月に新線建設を免許申請、空港新線の建設工事をはじめ、日本初の空港特急となる初代AE形の新造、ターミナルとなる京成上野駅の改良工事など総力を挙げて備えました。AE形の愛称「skyliner:スカイライナー」はこの時に全国の小・中学生による応募の中から決定されたものです。

1978年5月の開港当時は成田空港に乗り入れる唯一の鉄道として、京成上野駅と成田空港駅（現東成田駅）を約60分で結びました。当時の成田空港駅は空港ターミナルから約1km離れており、同駅からは成田空港交通の運行するバスが駅と空港を結びました。

1988年6月に運輸省(現国土交通省)が旧成田新幹線の施設を活用した、鉄道の空港ターミナル乗り入れ計画を発表、海外旅行ブームによる乗客増にも対応するため1990年6月に2代目スカイライナーであるAE100形を導入し、1991年3月にターミナル乗り入れが実現(現・成田空港駅)しました。この際のダイヤ改正により日暮里駅から成田空港駅間が56分に、その後もスピードアップを図り1999年11月には日暮里駅から空港第2ビル駅を最速51分で結び、2007年7月にはスカイライナーの乗客数は1億人を突破しました。

一方で、1981年に運輸省により発足した新東京国際空港アクセス関連高速鉄道調査委員会は空港への直結鉄道計画を調査、A案・B案・C案の3ルートが提唱され、運輸省はB案ルートを推進することとしました。これが現在の成田スカイアクセスです。

 成田スカイアクセス・スカイライナー

成田スカイアクセスは、2000年1月に出された運輸政策審議会答申第18号において、「成田新高速鉄道プロジェクト」として2015年までに開業することが適当な路線として位置付けられ、その後の関係者間の協議で2010年度の開業を目指しました。

そして、2010年7月、京成高砂駅から北総線を経て成田空港駅までを結ぶ成田スカイアクセスが開業し、3代目スカイライナーであるAE形が日本の在来線最速となる160km/hで運転、日暮里駅から空港第2ビル駅までを最短36分で結んでいます。お客様の利用状況に応じてダイヤ改正等をしており、2019年10月に運行本数を大幅に増便、2020年4月からは都営線・京急線方面へ乗り換えが可能な青砥駅、2022年11月からは松戸・柏エリアからのアクセスが良い新鎌ヶ谷駅に一部列車を停車させています。また、インターネット予約サービスやチケットレスサービス、乗り換え検索アプリからの予約も可能で、駅窓口等に並ばずにご利用いただけるほか、さまざまな企画乗車券も販売しています。

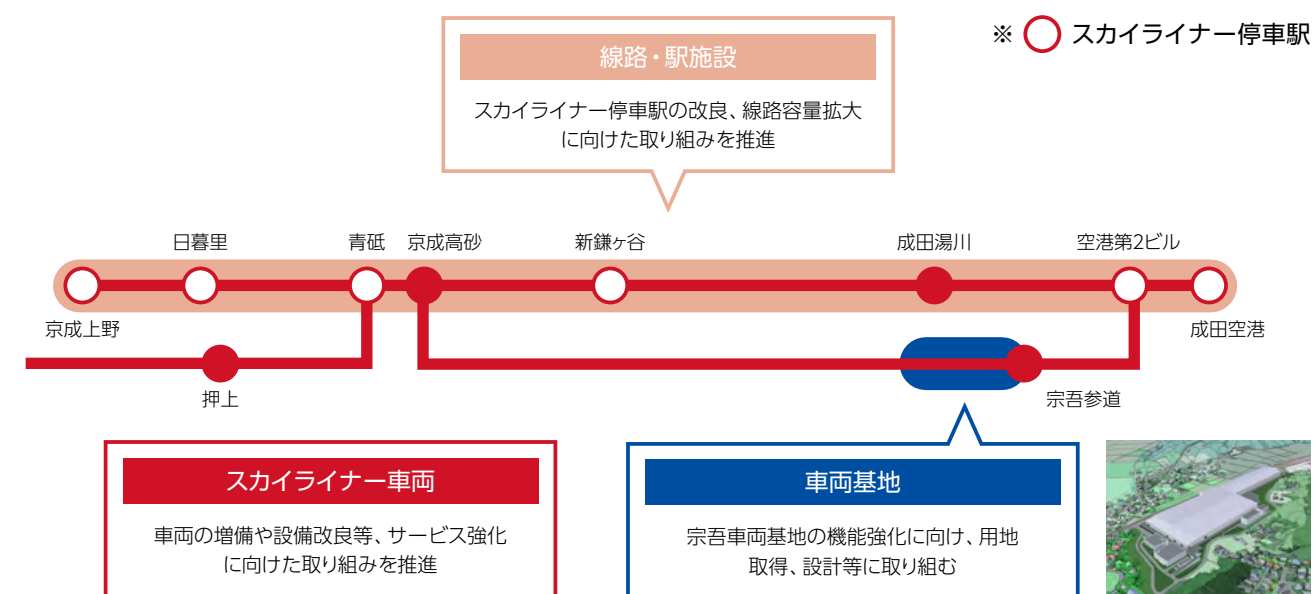


成田空港の更なる機能強化への対応

成田空港の鉄道アクセスは、コロナ禍前の時点において、既に列車内・駅構内における混雑が顕在化していた一方で、2028年度完了が予定されている成田空港の滑走路整備等を内容とした“成田空港の更なる機能強化”に伴う空港輸送の需要増加が見込まれています。

その需要に備え、京成電鉄では組織体制を強化すべく2022年7月にプロジェクト推進部を設置し、部署横断的な体制を以て、成田空港をはじめとする多岐にわたる関係先とさまざまなプロジェクトの立ち上げ・推進を行っています。また、2023年12月からは現在の宗吾車両基地の南側に隣接した土地を新たに取得し、宗吾車両工場の拡充工事に着手(2029年3月竣工予定)しています。

京成グループとして将来的な空港輸送の需要増加を企業価値向上の機会として着実に捉えるべく、成田空港近辺からターミナルである都内まで事業エリア全体を視野に入れて、関係各所のみなさまと共にハード・ソフトの両面から事業を推進していきます。



更なる利便性の追求

バスおよびタクシーによる利便性の向上

バス事業では、京成バスをはじめとするバス各社が、東京都心と成田空港の間を結ぶ空港連絡バス「エアポートバス 東京・成田」や、首都圏内外から成田空港へのアクセス手段となる高速バス路線を運行しています。京成バスをはじめとした京成グループバス各社は、2012年7月よりLCC就航などに伴う早朝・深夜時間帯や低廉な運賃での都内成田空港間のアクセス手段として「東京シャトル」の運行を開始しました。その後、2020年2月からは、ビー・トランセグループとジェイアールバス関東(株)が運行していた「THEアクセス成田」と乗降場所や乗り方などを統一し、より利便性を向上させた「エアポートバス 東京・成田」として共同運行を実施しています。

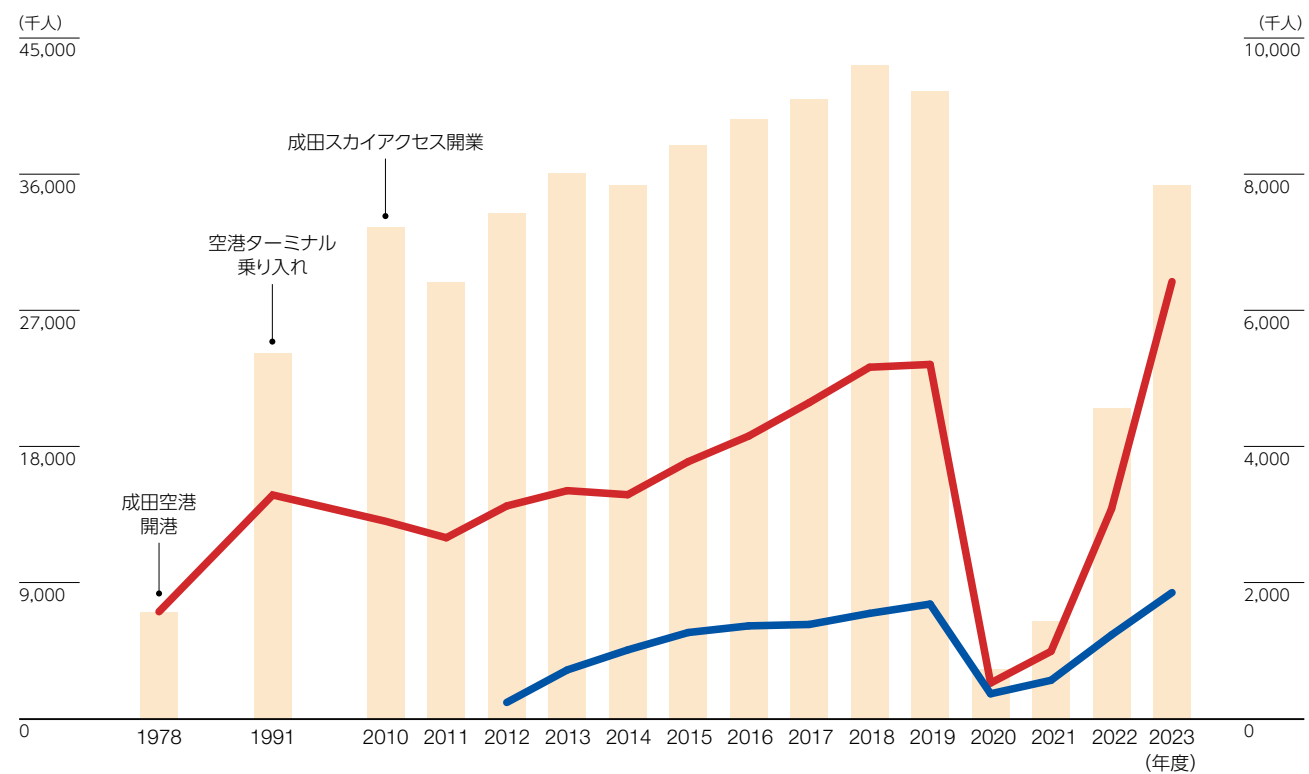
また、タクシー事業では、東京23区・武蔵野市・三鷹市を営業エリアとする帝都自動車交通と、成田市を中心に北総交通圏を営業エリアとする京成タクシー成田が、成田空港とそれぞれの営業エリア等を定額運賃で結ぶ送迎サービスを提供しています。



エアポートバス 東京・成田



成田空港航空旅客数とスカイライナーおよびエアポートバス東京・成田利用者数

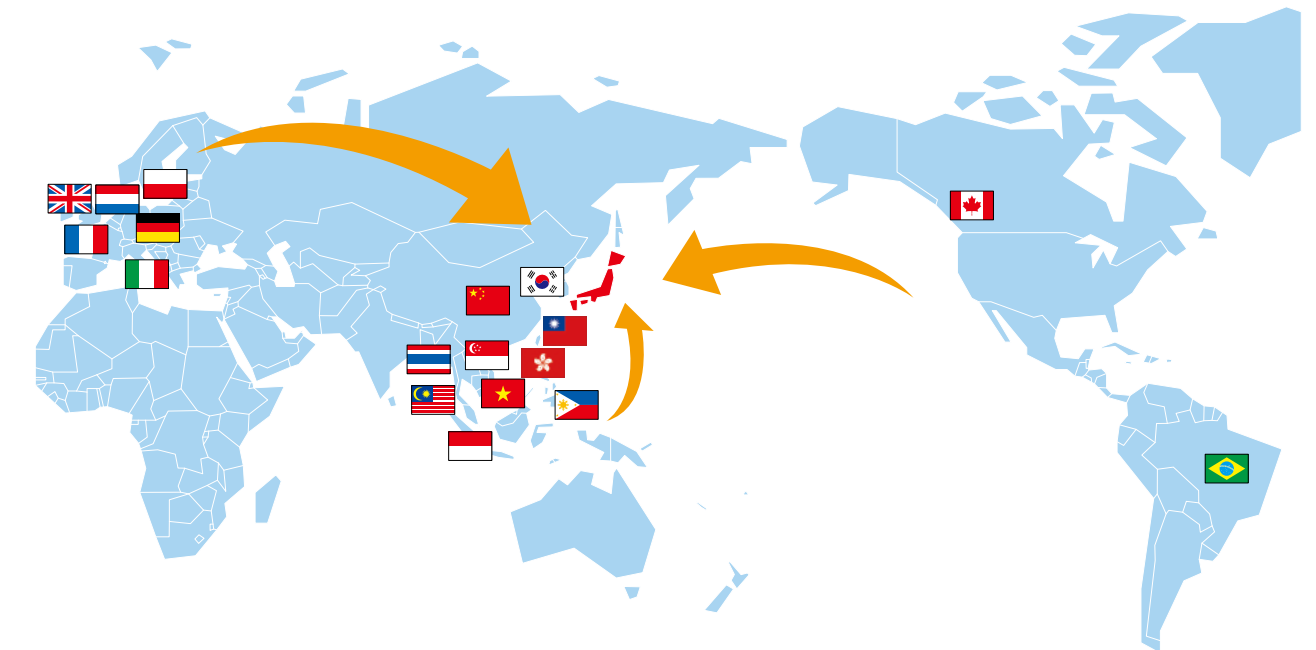


■ 成田空港航空旅客数(左軸) ■ スカイライナー利用者数(右軸) ■ エアポートバス東京・成田利用者数(右軸)

出典: 成田国際空港(株)成田空港運用状況1978年-2023年(年度)
https://www.naa.jp/jp/airport/pdf/unityou/n_1978-2023_240712.pdf

インバウンドに向けた営業施策

主な発売拠点



企画乗車券の販売

訪日外国人を対象に、スカイライナーへお得意に乗車いただける各種割引チケットや、スカイライナーと京成上野駅から宿泊先ホテル(都内11区)までの帝都自動車交通のタクシーの利用がセットになった「KEISEI SKYLINER & TEITO TAXI」、東京メトロ・都営地下鉄の全線が乗り放題の企画乗車券を組み合わせた「Keisei Skyliner & Tokyo Subway Ticket」、東京タワーメインデッキ入場券がセットになった「Tokyo Tower & Access Ticket」等、京成グループ内外のリソースを組み合わせた企画乗車券を販売しています。

また、国内の鉄道事業者において初めて、中国最大のSNSであるWeChatと連携したチケット購入サービスとして、オンライン直販サイト「Keisei GRAB & GO」を2023年11月より立ち上げ、中国からの訪日外国人を中心に多くの方にご利用いただいています。



海外の事業者とのコラボレーション

京成電鉄では空港鉄道(韓国)、桃園メトロ(台湾)と広告を相互掲出しているほか、エアソウル(韓国)、ロイヤルブルネイ(ブルネイ)、ベトナム航空(ベトナム)等、海外の航空会社と連携してキャンペーンを開催しています。また、桃園市(台湾)が本拠地のプロ野球チーム「楽天モンキーズ」に所属する「楽天ガールズ」との協賛企画を実施し、200万人を超えるSNSフォロワーにスカイライナーのPRをするなど、スカイライナーの認知度向上と利用促進を図っています。



海外旅行博への出展

京成グループでは、東南アジアを中心に開催される旅行博に出展し、スカイライナー等による空港アクセスの利便性や京成グループのレジャー施設の紹介、沿線の観光に関する情報発信のほか、アンケート等によるニーズの把握にも努めています。

2023年度は香港、台湾、シンガポールで開催された旅行博に出展し、合計で約52.8万人の方にご来場いただきました。

受け入れ体制の整備

SKYLINER & KEISEI INFORMATION CENTER

京成トラベルサービスでは、空港第2ビル駅と成田空港駅に、「SKYLINER & KEISEI INFORMATION CENTER」を開設し、企画乗車券の販売や観光スポットのご案内、外貨両替、海外旅行保険のお申し込み受付、外貨引き渡し業務などのサービスを提供しています。

本施設は日本政府観光局(JNTO)による外国人観光案内所の認定制度において、「カテゴリー3」の認定を受けています。



多言語による情報提供

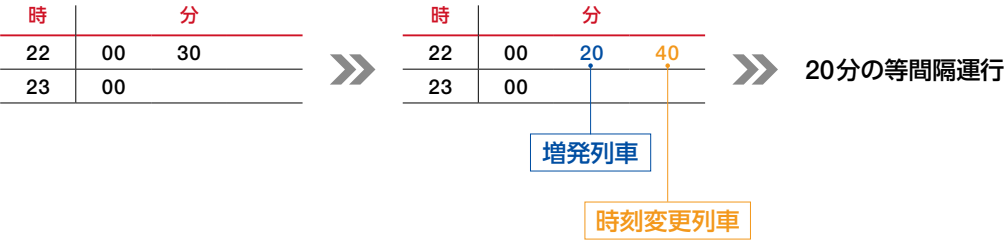
京成グループ各社では、施設・車両内の多言語表示・多言語放送、携帯型自動音声翻訳機やお客様ご案内用タブレット端末の配備、Webサイトでの情報発信など、訪日外国人のお客様にも不自由なくご利用いただけるように取り組んでいます。

また、京成上野駅、日暮里駅、押上駅、空港第2ビル駅、成田空港駅に、英語での対応が可能なコンシェルジュを配置し、駅の周辺情報やお乗り換えなどの情報を案内しているほか、京成グループ各社の接客スタッフを対象とした異文化理解や対応力強化の研修を実施しています。

夜間時間帯の上りスカイライナーを増発

2023年11月のダイヤ改正で、成田空港発22時台のスカイライナーを1本増発し、22時00分から23時00分までの間、新鎌ヶ谷駅・青砥駅に停車するスカイライナーを20分間隔にて運行することで、LCC等夜間到着便をご利用のお客様の利便性向上を図りました。

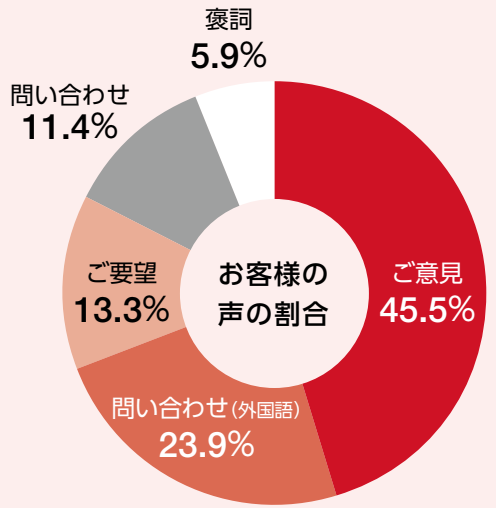
成田空港駅「スカイライナー」時刻対比



CS (お客様満足度) 向上の取り組み

お客様の声

京成グループ各社では、日々お客様からさまざまなご意見・ご要望をいただいています。京成電鉄では、いただいたご意見・ご要望は各担当部署に周知し、改善に役立てるなどお客様満足度の向上に努めています。また、一定の期間ごとに集計したものを役員はじめ全部署に共有しています。



2023年度に寄せられたお客様の声 合計件数

5,353件 対前期 +1,178件

内訳	割合	件数
ご意見	45.5%	2,437件
問い合わせ(外国語)	23.9%	1,278件
ご要望	13.3%	709件
問い合わせ	11.4%	612件
褒詞	5.9%	317件

※ 問い合わせの項目は2023年5月から新設

BMK推進運動

京成グループでは、お客様から信頼され、選ばれる企業グループとなることを目的に、従業員が一丸となって接客サービス向上を目指す「BMK(ベストマナー向上)推進運動」をグループ76社、約23,000人(2024年8月1日現在)で1999年10月より取り組んでいます。

当運動は年間を通じたものですが、日頃の接客サービス状況を再確認し、さらに向上させていくため、春と秋のそれぞれ1か月間を強調月間としています。また、優れた接客サービスを実践した社員や褒詞をいただいた社員を表彰し、モチベーションの向上を図る「BMK優秀社員表彰」や、サービス向上に向けた取り組みとその効果をセグメント間・会社間の垣根を越えて共有し、今後の施策を検討・実施するきっかけとなることを目的とした「BMK実践事例発表会」を開催しています。

その他、各社がセグメントごとの分科会に分かれ、外部モニターによる接客サービスのコンクールや情報共有等を行い、グループ会社間または職場間で切磋琢磨し、サービス向上意識のさらなる高揚を図っています。



ガバナンス

ミッション

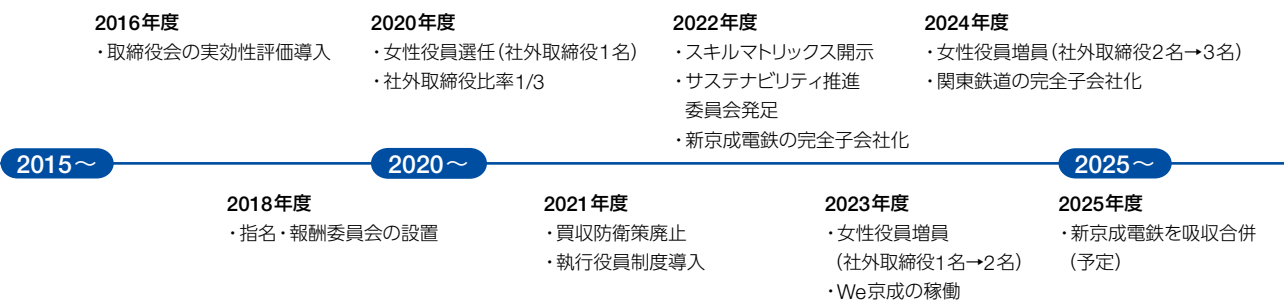
グループ経営推進体制の最適化を図るとともに、ステークホルダーに対する責任を果たし、健全で持続可能な企業成長を目指す。

重点施策

- 1 環境・社会に関する
情報開示の充実
- 2 健全な財務体質の維持
- 3 コーポレート・
ガバナンスの強化

具体的な取り組み

コーポレート・ガバナンス強化に向けた近年の取り組み



We京成の稼働

京成グループの経理・人事・総務業務等の一般管理業務を中心とした業務を集約し、業務の効率化や継続的な人材の確保、コスト削減等を図るため、2023年7月にシェアードサービス会社としてWe京成が稼働しました。

関東鉄道の完全子会社化

当社は株式交換契約に基づき、関東鉄道を2024年9月1日付で完全子会社としました。完全子会社化により「茨城県における事業基盤の強化」「経営資源の相互活用による競争力強化及び事業規模の拡大」「スケールメリットを活かした効率的な協働体制の実現」のシナジー効果が期待されます。

新京成電鉄の吸収合併

当社は2023年10月31日開催の取締役会において、2025年4月1日を合併効力発生日として、新京成電鉄を吸収合併することを決議し、合併契約を締結しました。

さらなる経営の効率化・意思決定の迅速化を図ることで、経営資源を最大限活用し、2022年9月の新京成電鉄完全子会社化時に目的とした「千葉県北西部における事業基盤の強化及び地域活性化」、「経営資源の相互活用による競争力強化及び事業規模の拡大」、「スケールメリットを活かした効率的な協働体制の実現」といったシナジー効果の発揮をより早期かつ確実に実現していきます。

コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方および体制

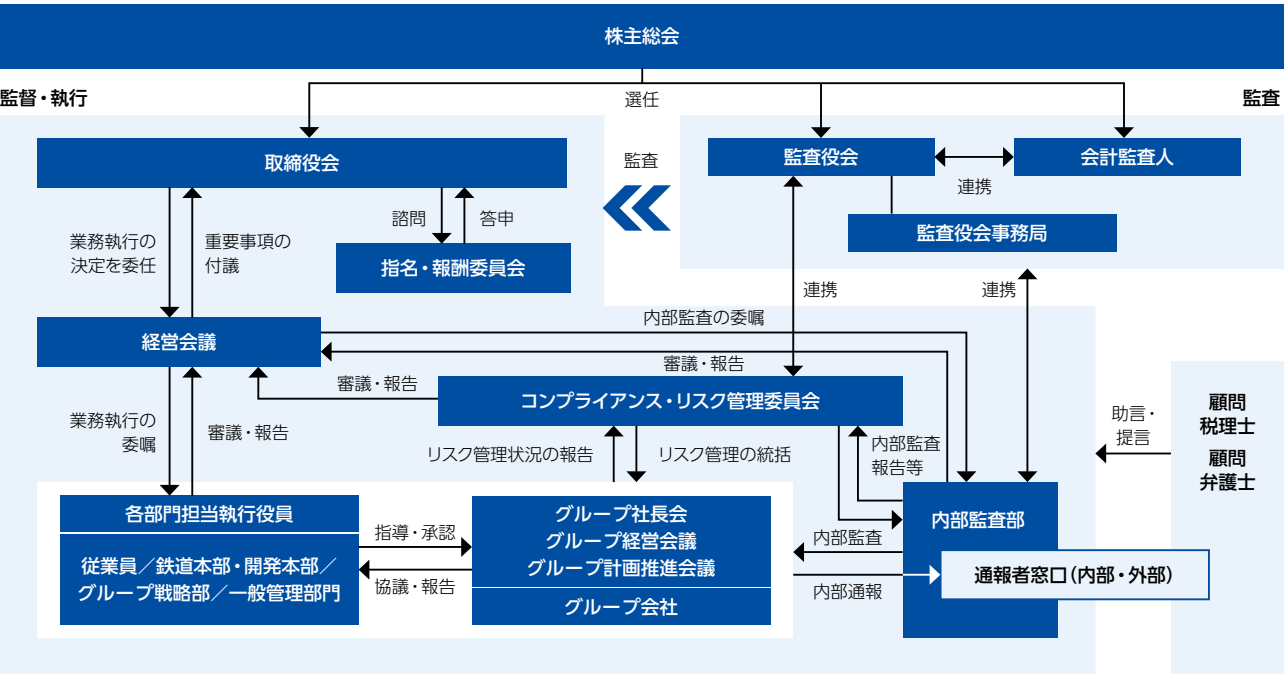
当社は、「京成グループ理念」に基づき、安全・安心を第一に事業活動を行っており、全てのステークホルダーから信頼を獲得し、持続的な成長とグループ企業価値の最大化を実現するためには、コーポレート・ガバナンスの充実が不可欠であると考えています。具体的には、経営の健全性および透明性の観点から、意思決定の迅速化および効率化、業務執行・監督・監査の強化、内部統制システムの整備、適時適切な情報開示について体制整備に取り組んでいます。

交通事業を中心とする当社においては、事業特性を考慮して事業内容に精通した取締役を選任しているほか、社外取締役6名を選任し、客観的・中立的な立場から有効な意見等を提供することで、コーポレート・ガバナンスの強化を図っています。

また、経営監督機能と業務執行機能の役割を明確化し、業務執行体制の強化を図るため、取締役会が決定した経営方針に則り業務を執行する権限を委譲された執行役員による「執行役員制度」を導入しています。

なお、執行役員経験者を主要グループ会社の代表取締役に選任する体制を採用しています。さらに、職務の執行とその監督を監査する監査役には、3名の社外監査役を選任し、取締役・執行役員から独立した監査役会事務局を設置するなど、監査機能の強化を図り、独立した観点から意思決定に対するチェックおよび検証を行うことができる体制を整備しています。

コーポレート・ガバナンス体制図



会議・委員会の概要

	構成	概要
取締役会	取締役15名 (社外取締役6名含む)	取締役社長を議長とし、原則として、月1回、取締役全員の出席により開催し、業務執行上重要な事項に関する意思決定を効率的に行う。
指名・報酬委員会	取締役5名 (社外取締役3名含む)	取締役社長を委員長とし、取締役の指名や報酬等に係る事項についてその妥当性を検討・問答し、取締役の諮問機関として取締役会の機能の独立性・客観性の強化を図る。
経営会議	常勤取締役および 常勤執行役員	取締役社長を議長とし、原則として、月2回、常勤取締役および常勤執行役員全員の出席により開催し、取締役会規則、経営会議規則等に基づき、常勤執行役員に委嘱されている業務の執行に関する審議、報告を行う。
監査役会	常勤監査役2名、 非常勤監査役3名 (社外監査役3名含む)	常勤監査役を議長とし、原則として、月1回開催し、意思決定・業務執行等に関する監査体制の強化を図る。

コンプライアンス・リスクマネジメント

内部統制システムに関する基本方針

当社は、取締役会において決議した「内部統制システムに関する基本方針」に基づき内部統制システムを整備しており、取締役社長を委員長とするコンプライアンス・リスク管理委員会を設置し、当社と連結子会社等のコンプライアンスの取り組みを統括しています。

➔ 内部統制システムに関する基本方針
https://www.keisei.co.jp/keisei/ir/management/governance_system.html

コンプライアンス・リスク管理委員会

コンプライアンス・リスク管理委員会では、当社および連結子会社等の業務活動に関わる法令・人権擁護等の遵守を確実なものとするとともに、事業継続に重大な影響をおよぼす可能性のあるさまざまなリスクを組織的に認識・評価し、その影響を正確に把握した上で、事故対策を含む適切な対応を図る体制を構築することにより、当社および連結子会社等の継続的な発展に資することを目的としています。

役員の報酬等

当社は、取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針を、原案の妥当性を指名・報酬委員会に諮問し、その答申に基づき、2021年2月26日開催の取締役会において決議しています。

当社は、交通事業という極めて公共性の高い事業を主力としており、健全な事業経営と、それに伴う安定的・継続的な利益還元が、株主をはじめお客様・従業員・地域社会等の期待に応えることであると認識しています。

このため、取締役報酬は、役職位および経営環境や業績等を勘案して定める報酬部分に加え、中長期的な業績連動報酬との位置付けから自社株取得目的報酬部分を支給しており、これにより中長期視点による企業価値向上への各取締役の貢献意欲が高まるものと考えています。なお、支給は月例とし、賞与および退職慰労金は支給しません。

取締役会は、取締役社長に対し、取締役の個人別の報酬額の具体的内容の決定を委任しています。取締役社長に権限を委任した理由は、会社全体の業績等を俯瞰する立場にあり、取締役の個人別の報酬の内容を決定するには取締役社長が適していると判断したためです。当該権限が適切に行使されるよう、取締役会の諮問機関として、過半数が独立社外取締役で構成される指名・報酬委員会で取締役社長が提示した原案の妥当性を検討の上、取締役会に答申し、取締役会で取締役社長へ一任する決議をします。取締役社長は、当該答申に基づいて個人別の報酬を決定しなければならないこととしています。

また、取締役の個人別の報酬等の内容の決定にあたっては、指名・報酬委員会が原案の妥当性を検討しているため、取締役会も基本的にその答申を尊重し決定方針に沿うものであると判断しています。

監査役の個人別の報酬等の内容につきましては、監査役間で協議して決定しています。

2023年6月29日開催の第180期定時株主総会において、取締役(定款の定めにより20名以内)の報酬額について年額500百万円以内(うち社外取締役分100百万円以内)として決議しており、監査役(定款の定めにより5名以内)の報酬額につきましては、年額100百万円以内として決議しています。

役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の総額および対象となる役員の員数

区分	報酬等の総額 (百万円)	報酬等の種類別の総額(百万円)				対象となる 役員の員数 (名)
		固定報酬	業績連動報酬	退職慰労金	非金銭報酬等	
取締役(社外取締役を除く)	314	314	—	—	—	10
監査役(社外監査役を除く)	27	27	—	—	—	1
社外役員	101	101	—	—	—	9

取締役会の実効性評価

当社は、全ての取締役および監査役に対して、取締役会の実効性評価の趣旨等を説明の上、各評価項目に関する質問票を配付し、その回答結果に基づいて、取締役会議長(社長)、総務担当執行役員、独立社外役員4名(社外取締役3名、社外監査役1名)の計6名が評価者となり、取締役会全体の実効性について分析・評価を行いました。

各評価項目について分析・評価を行った結果、当社取締役会の全体の実効性については十分に確保できていることを確認しました。また、2022年度の課題を踏まえ、社外役員を含めた全ての役員について取締役会の議案や経営課題等に関する議論の深度化を図るとともに、業務執行状況報告の充実や社外役員向け当社施設見学会および社外役員の意見交換会を実施することで、情報共有の強化およびさらなる議論の活性化を図りました。引き続き、今回の実効性評価で得られた意見等を参考にしつつ、新中期経営計画等に関する議論の深度化を図ることで、取締役会のさらなる機能向上を図っていきます。



株主との建設的な対話

当社では、株主や一般投資家のみなさまへ、当社の状況に関する理解を深め、適切な投資判断をしていただくことを目的にIR活動を実施しています。そのために、IR活動にあたっては、常に誠心・誠意を持った対応に心がけ、公平かつ適時、正確にお伝えすることを基本姿勢としています。また、IR活動を株主等のみなさまとの間の最も効果的なコミュニケーションの手段と位置付け、お問い合わせ等に対し、常に誠心・誠意を持った対応に心がけています。

項目	内容	2023年度実績
決算・経営計画説明会	取締役社長、経理担当執行役員および経営統括担当執行役員が、機関投資家・アナリストに対して、決算並びに経営計画等について直接説明しています。	2回
スモールミーティング	経理担当執行役員および経営統括担当執行役員が、機関投資家・アナリストに対して、決算並びに経営計画等について直接説明しています。	適宜
個別対話	経理部課長および経営統括部課長が、機関投資家・アナリストとの個別対話を実施しています。	103回
個人投資家向け説明会	経理部長が、事業概要、経営計画並びに決算等について説明しています。	1回
個人投資家向けイベント	株主のみなさまに当社の事業活動へのご理解を一層深めていただくため、施設見学イベントを開催しています。	1回
IR資料	決算短信・決算説明会資料等を当社ウェブサイトにて開示し、当社グループに関する理解を深めていただくよう努めています。	適宜

CDPへの回答による情報開示

当社では、CDPへの回答を通じて、気候変動に関する当社の問題認識・取り組みなどの情報を開示しています。2023年は「気候変動」の質問書に回答し、「B-」スコアと評価されました。



TCFD提言に基づく開示(気候変動対策)

京成グループは、2022年7月に「気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)」の提言に賛同を表明し、気候変動が企業にもたらすリスク・機会について、TCFDの枠組みを踏まえた情報開示に取り組んでいます。また、2023年2月には「京成グループCO₂排出量削減目標」を設定しました。

ガバナンス・リスク管理

京成グループでは、法令等の遵守を確実なものとするとともに、事業継続に重大な影響をおよぼす可能性を有するリスクに組織的な対応を図ることを目的として、気候変動がもたらすリスク・機会についてもコンプライアンス・リスク管理委員会で評価し、リスク対応に向け検討しています。

戦略

京成グループの中核事業である京成電鉄の鉄道事業では、気候変動の観点から、TCFDの枠組みを踏まえ、事業継続に影響をもたらすリスク・機会を洗い出し、評価しています。鉄道事業は長期的な観点から事業運営を行う必要があるため、気候変動進行シナリオ(4℃シナリオ)と脱炭素実現シナリオ(2℃未満シナリオ)をもとにシナリオ分析を行い、2050年時点の将来のリスクや機会の影響度を評価しています。

指標・目標

日本においては、2050年カーボンニュートラル実現の目標が掲げられています。京成グループは、地球環境に比較的優しい鉄道を中心とした事業を運営していますが、気候変動がもたらすさまざまな影響を鑑み、グループ全体で地球温暖化の原因となる二酸化炭素(CO₂)排出量の削減目標を以下の通り設定しました。今後もエネルギー使用量の効率化を図り、カーボンニュートラル実現に貢献することを目指します。

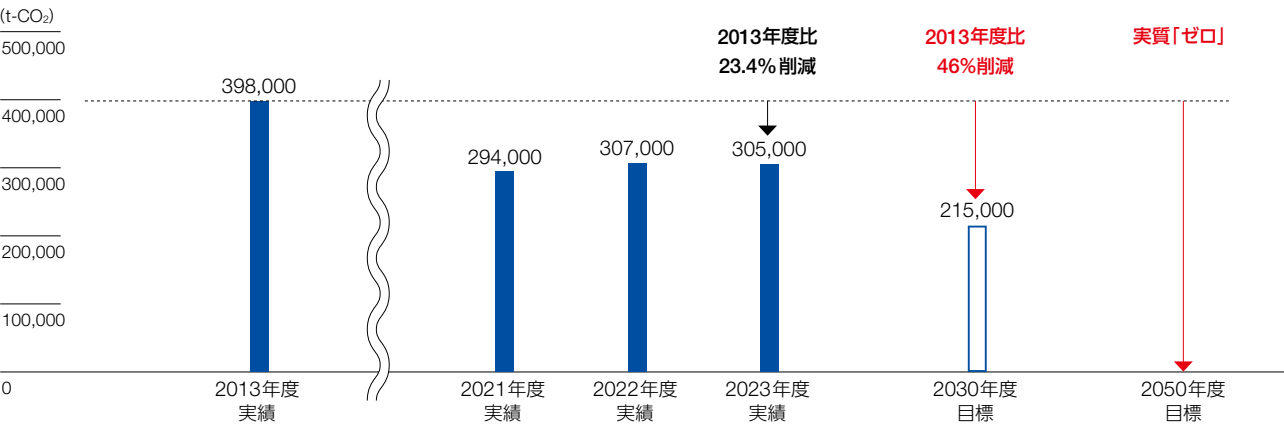
京成グループCO₂排出量削減目標

2030年度までに2013年度比46%削減を目指します。

2050年度までに実質「ゼロ」(＝カーボンニュートラル)を目指します。

※ 対象：2022年10月1日現在の当社およびその連結子会社のScope1+Scope2

京成グループCO₂排出量実績と目標



シナリオ分析

2050年の社会像

気候変動進行シナリオ(4℃シナリオ)

・経済成長に向けた取り組みを最優先する社会
・気候変動の進行により、異常気象が増大
・環境関連の規制は大きな変化なし
・石油や石炭等の化石燃料が主流
・クリーンエネルギー技術は大きく普及しない

脱炭素実現シナリオ(2℃未満シナリオ)

・脱炭素実現に向けた取り組みを最優先する社会
・消費者等のステークホルダーの環境意識が向上
・炭素税や再エネ賦課金等、環境関連の規制強化
・太陽光発電等の再生可能エネルギーが普及
・クリーンエネルギー技術が急速に普及

物理リスク:大

移行リスク:大

リスクと機会

分類	影響度の大きい リスク・機会	リスク・機会の内容	影響度 (2050年)	発現時期	リスク低減・機会活用に 向けた取り組み
物理リスク (4℃シナリオ 参照)	異常気象による施設・ 設備・運行への影響	気候変動による異常気象の増大 により、施設・設備が損壊し、運 行が停止。	大	短期	・自然災害に強い鉄道施設の整備
	異常気象増加による外出 機会の減少	猛暑や豪雨等の異常気象により、 外出する機会が減り、鉄道の旅 客需要が減少。	中	長期	
	観光資源毀損による外出 機会の減少	気温上昇等により、国内外の観 光資源の質が低下し、空港への アクセスを含む鉄道の旅客需要 が減少。	中	長期	・沿線等の観光資源の魅力を伝え るための、積極的な情報発信
移行リスク (2℃未満 シナリオ参照)	温室効果ガス排出規制の 強化	炭素税等のカーボンプライシン グの導入・強化や、再エネ賦課 金の単価上昇等により、財務負 担が増加。	中	中期	・より環境性能に優れた、鉄道車 両をはじめとする設備や機器の 導入
	次世代技術への対応	環境負荷が低い車両の導入、駅 へのソーラーパネル設置等の環 境負荷低減に向けた設備の導入 に伴うコストが発生。	中	中期	・適切な導入時期・価格を見据え た設備更新 ・グループ会社との共同発注によ るコストの抑制
機会 (両方のシナリオ 参照)	環境優位性が高い鉄道 の利用者の増加	環境意識の向上に伴い、大量輸 送が可能で環境優位性が高い鉄 道を、積極的に利用する利用者 が増加。	中	短期	・鉄道の環境優位性について、 利用者へ積極的な情報発信
	クリーンエネルギー技術 の普及	燃料電池・蓄電池等のクリーン エネルギー技術の普及により、 エネルギーコスト等が低下。	中	中期	・環境負荷が少なくエネルギー 効率性が高い技術の活用を推進
	投資家からのESG評価 の向上	先進的な気候変動対応により、 ESG投資における評価が向上。	中	短期	・環境への取り組みについて、 投資家へ積極的な情報発信

※ 短期：～3年 中期：3年～10年 長期：10年～

サステナブルファイナンスの推進

当社では、SDGsの推進、持続可能な社会の実現を目的として、サステナブルファイナンスを実施しています。本件にあたり、サステナブルファイナンス・フレームワークを策定し、格付投資情報センター（R&I）より、グリーンローン原則等に適合していることについて、第三者評価（セカンドオピニオン）を取得しています。

➡ サステナブルファイナンス
<https://www.keisei.co.jp/keisei/ir/csr/finance.html>

ソーシャルローン

2023年6月に、安全・安心の強化、社会課題の対処に資する事業資金100億円を「ソーシャルローン」で調達しました。調達した資金は、駅舎のリニューアルや耐震補強、葛飾区内連続立体交差化などのソーシャルプロジェクトに全額充当しました。

政策保有株式

政策保有先との取引・協力関係の構築、維持強化がなされ、当社および京成グループの中長期的な企業価値向上に資すると判断した場合に取得・保有することとしています。なお、毎年、取締役会で個別の政策保有株式について現在の取引・協力関係の状況等を報告し、定性・定量的な観点から当該株式の保有に伴う便益やリスク、中長期的な経済合理性等を精査し、保有意義を検証しています。検証の結果、保有意義が無いと判断した場合は速やかに株式の処分・縮減を行います。議決権行使については、当社および京成グループの中長期的な企業価値向上の観点から、議案ごとに賛否を判断して議決権を行使することとしており、保有意義に反する議案には反対します。

グループ経営に関する考え方を踏まえた上場関連会社を有する意義

当社は、持分法適用関連会社として㈱オリエンタルランドを有しています。当社は同社の創業以来、大株主として同社の経営を安定的かつ持続的に支援するとともに、東京ディズニーランド®の開園以降、今日の発展まで有形無形のシナジーを創出しています。なお、同社は当社の経営方針によらず、独自に意思決定を行い、企業経営を行っています。

上場関連会社のガバナンス体制の実効性確保に関する方策

当社は、少数株主や当社を含む全ての株主の共同利益を最大化させることが重要であると認識した上で、㈱オリエンタルランドの各議案について議決権を行使しています。また、前項に記載の通り、同社は独自に意思決定を行っています。人的関係については、当社相談役2名および当社出身者1名が社外取締役および社外監査役に就任しています。なお、同社とのグループ経営に関連した契約締結はありません。

社外取締役メッセージ

社外取締役として重視している役割

社外取締役は、会社内部の経営会議等とは異なる視点・立場、つまり外部の知見に基づいてグループの成長発展に力添えする役割を担っていると私は考えます。多様な社会経験や学識に基づき、取締役会において率直かつ柔軟な見解を述べることで、取締役会が硬直化、ルーチン化しないように第三者の目線で助言監督する立場を心掛けています。

取締役会の実効性を高めるために

取締役会においては、経営会議等の社内で予め検討された事項を踏まえ、担当取締役が責任を持って資料に基づき各議題の説明を簡潔かつ明瞭に行い、これに応じた質疑応答が展開されています。さまざまな意見、議論に基づく妥当な決議、結論が得られており、取締役会の実効性が高められていると考えます。

議論の活発化や取締役会の実効性を高めるために陰ながら機能しているものとして、事前説明や施設見学の場が設けられていることが挙げられます。

事前説明の場では、各議題に対する疑問点を執行サイドに質問することで、京成グループの経営方針に基づき、どのように経営課題を捉え、その解決に向けて行動したのかを理解するのに役立ち、十分に準備が整えられた状態で取締役会に臨むことができます。

また、施設見学会は、鉄道輸送の根幹となる運輸指令室や車両基地等の視察において安全・安心の土台を肌で感じ、スカイライナー乗車やグループ会社が運営するホテル宿泊の体験においては実際にお客様の視点に立つことで、京成グループをリアルに理解するといったような有意義な場となっています。

中期経営計画D1プランの進捗と今後に向けて

D1プランはコロナ禍もようやく収束が見えつつあった2022年度から始まりましたが、グループ各社の役職員の一人一人の努力があり、事業は再び成長軌道に乗り、着実に進捗していると私は考えます。

これをさらに進捗させ、京成グループを成長発展させるためには、社会課題や技術革新、需要の変化等に目



を向け、自分たちに何ができるかを役職員一人一人が考えなくてはなりません。

京成グループが抱える課題として、企業の将来を担う人材の育成や今後欠かすことができないDX（デジタルトランスフォーメーション）・GX（グリーントランスフォーメーション）に向けた設備投資、訪日外国人の増加に応じた輸送力増強、沿線を中心とした地域の活性化、利便性の向上による社会貢献等が挙げられます。

2025年度から始まるD2プランにおいては、D2プランの最終年度である2027年度は勿論、長期経営計画Dプランの最終年度となる2030年度を見据えて、京成グループの発展、ひいては沿線地域の発展に寄与する経営計画づくりに私も貢献していきたいと考えています。

コーポレート・ガバナンスの強化に向けて

私は2018年より当社の社外取締役を務めており、任期は7年目を迎えました。就任当時の社外取締役は私を含め2名でしたが、年を追うごとに社外取締役が増えて6名体制となり、女性取締役も3名となりました。これにより取締役会の構成は就任当初と比べて大きく変化し、さまざまな知見・視点に基づく議論が行われる場となりました。

また、指名・報酬委員会の設置や執行役員制度の導入、グループ会社の再編やシェアードサービス会社の稼働等、コーポレート・ガバナンス強化に向けた取り組みは着実に進められておりますが、これはさらなる強化に向けた発展途中の状態と言えるのではないのでしょうか。

長期経営計画Dプランでは、長期経営課題の一つにガバナンスを掲げ、重点施策の一つとしてコーポレート・ガバナンスの強化を挙げています。私も社外取締役の一員として、さらなる強化に向けて、第三者的視点に基づき臨む所存です。

役員紹介 (2024年7月1日現在)

										
氏名	こばやし としや 小林 敏也	あまの たかお 天野 貴夫	もちなが ひでき 持永 秀毅	やまだ こうじ 山田 耕司	おか ただかず 岡 匡一	しみず たけし 清水 健司	えんめい まこと 延命 誠	かわい よしかず 河合 義一	たちぎ しょうたろう 栃木 庄太郎	きくち ふみあき 菊池 節
役職	代表取締役社長 社長執行役員	代表取締役 専務執行役員 内部監査・総務・人事・経理 担当	取締役 常務執行役員 鉄道本部長	取締役 常務執行役員 グループ戦略担当	取締役 常務執行役員 経営統括担当	取締役 常務執行役員 開発本部長	取締役 執行役員 鉄道副本部長兼 鉄道本部プロジェクト推進部長	取締役 執行役員 グループ戦略部長	取締役 社外 独立	取締役 社外 独立
略歴	1982.4 当社入社	1988.4 当社入社	1984.4 運輸省入省	1991.4 当社入社	1989.4 株式会社日本興業 銀行入行	1990.4 当社入社	1991.4 当社入社	1987.4 新京成電鉄 株式会社入社	1973.4 検事任官	1976.11 株式会社南悠商社 監査役
	2006.7 当社グループ 戦略部長	2011.7 当社鉄道本部 運輸部長	2016.6 国土交通省 関東運輸局長	2015.7 当社総務人事部付 部長兼京成トラベル サービス株式会社 取締役社長	2015.1 株式会社みずほ銀行 営業第九部副部長	2013.7 当社開発事業部長	2015.7 当社鉄道本部 運輸部長	2012.6 同社総務人事部長	2007.7 福岡高等検察庁 検事長	2016.6 パウダーテック 株式会社 取締役会長(現)
	2008.6 当社鉄道本部 計画管理部長	2015.6 当社取締役	2018.2 日通商事株式会社 顧問	2018.4 当社総務人事部付 部長 兼船橋交通株式会社 取締役社長	2016.4 みずほ証券株式会社 企画グループ コーポレート・ コミュニケーション 部長	2016.6 当社開発事業部長 兼京成不動産 株式会社 取締役社長	2021.10 当社執行役員 鉄道本部運輸部長	2015.4 同社総務人事部長 兼鉄道事業本部 鉄道技術部付部長	2009.4 公益財団法人 国際研修協力機構 理事長	2016.9 株式会社南悠商社 取締役社長(現)
	2010.6 当社取締役 開発事業部長	2016.6 当社取締役 兼京成建設株式会社 取締役社長	2018.8 山万株式会社顧問	2018.6 当社取締役 兼船橋交通株式会社 取締役社長	2018.6 当社開発事業部長 兼京成/パラ園芸 株式会社 取締役社長	2018.6 当社執行役員 兼京成/パラ園芸 株式会社 取締役社長	2023.6 当社取締役 執行役員 鉄道本部運輸部長	2015.6 同社鉄道事業本部 鉄道営業部長 兼鉄道技術部付部長	2009.4 弁護士登録 (第一東京弁護士会) 栃木法律事務所 開設 同事務所弁護士(現)	2016.10 京葉瓦斯株式会社 取締役会長(現)
	2013.6 当社常務取締役 開発担当	2018.6 当社常務取締役 総務人事担当	2021.6 当社取締役 鉄道副本部長 兼鉄道本部安全推進 部長	2018.6 当社取締役 兼船橋交通株式会社 取締役社長	2019.5 当社内部監査部部长 兼経営統括部部长	2021.10 当社執行役員 開発本部 住宅事業部長 兼賃貸事業部長	2024.6 当社取締役 執行役員 鉄道本部プロジェクト 推進部長(現)	2016.6 同社取締役 鉄道事業本部 副本部長 兼鉄道営業部長	2018.6 当社取締役(現)	2020.3 K&Oエナジー グループ株式会社 社外取締役(現)
	2013.10 当社常務取締役 開発担当 兼株式会社京成保険 コンサルティング 取締役社長	2018.11 当社常務取締役 総務人事担当 兼株式会社京成ドラ イビングスクール 取締役社長	2021.10 当社取締役 執行役員 鉄道副本部長 兼鉄道本部安全推進 部長	2019.3 京成タクシー ホールディングス 株式会社取締役社長	2019.6 当社内部監査部長 兼経営統括部長	2021.10 当社執行役員 開発本部 住宅事業部長 兼賃貸事業部長		2018.6 同社取締役 経営企画室長 兼鉄道事業本部 車両電気部付部長		2020.6 当社取締役(現)
	2015.6 当社代表取締役 専務取締役 開発担当	2020.6 当社常務取締役 内部監査・総務・ 人事担当	2023.6 当社取締役 常務執行役員 鉄道副本部長	2021.6 当社取締役 グループ戦略担当	2021.10 当社執行役員 経営統括部長	2022.6 当社取締役 執行役員 開発副本部長		2021.6 同社常務取締役 経営企画担当		
	2016.6 当社代表取締役 専務取締役 経理・開発担当	2021.6 当社代表取締役 専務取締役 内部監査・総務・ 人事担当	2024.6 当社取締役 常務執行役員 鉄道副本部長(現)	2021.10 当社取締役 執行役員 グループ戦略担当	2022.6 当社取締役 執行役員 経営統括担当	2024.6 当社取締役 常務執行役員 開発本部長(現)		2024.6 当社取締役 執行役員 グループ戦略部長 (現)		
	2017.6 当社代表取締役社長	2021.10 当社代表取締役 専務執行役員 内部監査・総務・ 人事担当		2023.10 当社取締役 執行役員 グループ戦略担当・ グループ戦略部長	2024.6 当社取締役 常務執行役員 グループ戦略担当 (現)					
	2021.10 当社代表取締役社長 社長執行役員(現)	2022.6 当社代表取締役 専務執行役員 内部監査・総務・ 人事担当 開発本部長		2024.6 当社取締役 常務執行役員 グループ戦略担当 (現)						
		2024.6 当社代表取締役 専務執行役員 内部監査・総務・ 人事・経理担当(現)								

スキルマトリックス

交通	●	●	●	●			●	●		●
不動産・生活サービス	●	●		●		●				●
企業経営	●	●	●		●		●	●		●
財務・会計	●									
人事・労務	●	●	●	●			●	●		
法務・リスクマネジメント	●	●	●					●		
サステナビリティ	●								●	

										
氏名	あしぎき たけし 芦崎 武志	あみなに た か こ 網谷 多加子	なかじま あきこ 中島 明子	いしうち としゆき 石内 俊行	たぐち かずみ 田口 和己	さとう けんじ 佐藤 賢治	かわすみ まこと 河角 誠	こばやし たけし 小林 健	よしだ けんじ 吉田 謙次	てしま つねあき 手島 恒明
役職	取締役 社外 独立 1980.5 株式会社三和銀行 入行 2010.5 株式会社三菱東京 UFJ銀行 常務執行役員 2012.6 エム・ユー・ フロンティア 債権回収株式会社 取締役社長 2016.6 カブドットコム証券 株式会社取締役 会長 2016.6 株式会社鳥取銀行 社外取締役 2020.7 司法書士登録 2021.7 あしぎき司法書士 事務所開設 同事務所司法書士 (現) 2022.6 当社取締役(現)	取締役 社外 独立 1981.4 株式会社三菱銀行 入行 1993.9 公認会計士登録 1993.9 網谷公認会計士 事務所所長(現) 2005.3 税理士登録 2008.6 公益財団法人 予防接種リサーチ センター監事(現) 2019.6 新京成電鉄 株式会社 社外取締役 2021.6 一般財団法人 公認心理師試験 研修センター監事 (現) 2023.6 当社取締役(現)	取締役 社外 独立 1976.4 目白学園女子短期 大学専任講師 1999.4 和洋女子大学教授 2014.4 和洋女子大学地域 連携センター長 2017.4 和洋女子大学総合 生活研究機構代表 2018.5 和洋女子大学 名誉教授(現) 2019.4 学校法人和洋学園 評議員(現) 2024.6 当社取締役(現)	取締役 社外 独立 1985.4 三井信託銀行 株式会社入行 2012.4 三井住友信託銀行 株式会社執行役員 審査第二部長 2013.4 三井住友トラスト 不動産投資顧問 株式会社 取締役副社長 2014.5 プレミア・リート・ アドバイザーズ 株式会社 取締役運用管理 部長 2020.4 日本株主デー タ サービス株式会社 常勤監査役 2022.4 三井住友トラスト 総合サービス 株式会社 常勤監査役 2024.4 三井住友トラスト・ ライフパートナーズ 株式会社 常勤監査役(現) 2024.6 当社取締役(現)	取締役 1984.4 新京成電鉄 株式会社入社 2011.6 同社鉄道事業本部 鉄道企画部長 2012.6 同社鉄道事業本部 鉄道営業部長 2014.6 同社取締役 鉄道事業本部 鉄道営業部長 2015.6 同社取締役 総務人事部長 2016.6 同社常務取締役 鉄道事業本部長 2021.6 同社専務取締役 鉄道事業本部長(現) 2023.6 当社取締役(現)	常勤監査役 1982.4 当社入社 2007.7 当社総務人事部付 部長 兼株式会社 コミュニティー京成 取締役社長 2009.6 当社内部監査部長 兼経営統括部長 2011.6 当社取締役 内部監査部長 兼経営統括部長 2014.5 株式会社京成ストア 取締役社長 2019.6 当社常勤監査役(現)	常勤監査役 1989.4 当社入社 2012.7 当社総務人事部付 部長 兼帝都自動車交通 株式会社 常務取締役 2016.6 当社取締役 経理部長 2019.6 当社常務取締役 経理担当 2020.6 当社常務取締役 経理担当 兼株式会社 ユアエルム京成 取締役社長 2021.10 当社取締役 常務執行役員 経理担当 兼株式会社 ユアエルム京成 取締役社長 2022.6 株式会社 ユアエルム京成 取締役社長 2022.7 株式会社京成ストア 取締役会長 2024.6 当社常勤監査役(現)	監査役 社外 独立 1979.4 日本開発銀行入行 2010.6 株式会社日本政策 投資銀行 常務執行役員 2011.6 同行監査役 2014.6 日本原燃株式会社 取締役 常務執行役員 2016.6 同社常務執行役員 2018.6 株式会社日本政策 投資銀行設備投資 研究所顧問 2018.6 株式会社 タカギセイコー 社外監査役 2018.6 三菱製紙株式会社 社外監査役 2019.6 DBJキャピタル 株式会社取締役会長 2019.6 当社監査役(現)	監査役 社外 独立 1984.4 株式会社 オリエンタルランド 入社 2015.4 同社執行役員 2019.4 同社常務執行役員 2021.6 同社取締役社長兼 COO(現) 2021.6 当社監査役(現)	監査役 社外 独立 1983.4 日本生命保険 相互会社入社 2017.3 同社取締役 専務執行役員 2018.4 株式会社ニッセイ 基礎研究所 取締役社長(現) 2018.6 ニッタ株式会社 社外監査役 2021.6 当社監査役(現)

スキルマトリックス

交通					●
不動産・生活サービス				●	●
企業経営	●			●	●
財務・会計	●	●		●	
人事・労務	●				●
法務・リスクマネジメント	●			●	●
サステナビリティ			●		

執行役員

はしもと たけし 橋本 武 内部監査部長	よ つ い ひろゆき 四ツ井 宏行 経理部長	い い の りゅうたろう 飯野 隆太郎 開発副本部長 兼賃貸事業部長	ながつか けんじ 長塚 健治 運輸部長	や た べ りょう 谷田部 亮
----------------------------	------------------------------	---	---------------------------	--------------------



ミッション

多様な人材の登用、挑戦する人材の育成を通じ、人材の質的・量的強化を図る。

重点施策

- 1ダイバーシティの推進
- 2チャレンジする人材の育成

具体的な取り組み

ダイバーシティの推進

人材戦略

京成グループでは、人材の多様性確保のもと、性別や国籍によらない公正な採用選考、入社後のキャリアパス設定、能力や適性など総合的に判断する管理職登用を実施しています。

また、持続的な成長と生産性の向上に向けて、従業員の能力開発等の人材投資や、多様な従業員が活躍できる環境の整備に積極的に取り組んでいます。

指標および目標

2016年4月に施行された「女性活躍推進法」に関する取り組みとして、当社では2024年度末までに1事業年度の総採用数における女性比率を15%以上とする目標を掲げています。今後も、積極的な女性の採用・育成により管理職候補となる母集団を形成し、管理職登用者の増加につなげていきます。また、京成グループでは、多数の中途採用者、外国人採用者がサービスの第一線で活躍していますが、今後も多様な人材が活躍できるよう各種制度や環境の整備を進め、サステナブルな社会の実現に貢献します。

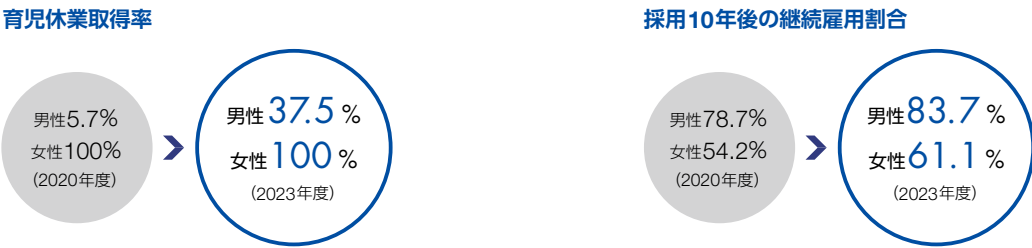
ワーク・ライフ・バランスの充実

ライフイベントやキャリアに合わせて、安心して育児・介護等と仕事を両立できるように各種制度を整えています。なお、2024年3月31日現在の当社における育児休業取得率は女性100%、男性37.5%です。

ワーク・ライフ・バランスの支援制度

育児	産前産後休暇(産前8週間産後9週間)	介護	介護休職(730日の範囲内で3回まで分割取得可能)
	配偶者分べん休暇(通算3日間)		介護のためのハーフ日数勤務(3年の間で3回まで)
	育児短時間勤務(子が小学校3年生の年度末を迎えるまで)	その他	介護休暇
	育児休職(子が満1才に達するまで)、産後パパ育休、子の看護休暇等		ノ一残業デー(毎週水曜日)※ 本社勤務者対象 慶弔休暇

ダイバーシティに関するデータの推移(京成電鉄単体)



人的資本に関するデータ(京成電鉄単体)

項目	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
従業員数(名)	1,706	1,828	1,819	1,831	1,851
有給休暇取得率(%)	86.9	85.2	95.1	93.8	92.5
年次平均勤続年数(年)	18.3	17.7	17.3	17.7	17.6
新卒採用人数(名)	38	55	37	31	33

女性の活躍について

女性の活躍を推進するため、行動計画を策定し、各種取り組みを進めています。

今後も、女性のキャリア形成を支援するための仕組みを整備するとともに、あらゆる職場において、全ての社員が生き生きと輝きながら働くことができる職場環境の整備に努めていきます。



工事現場で活躍する女性社員

	2023年度実績
全社員数に占める女性比率	5.7%
管理職(課長以上)に占める女性の比率	4.6%
1事業年度の総採用数における女性比率	9.9%
女性の育児休業後復職率	100%
労働者の男女の賃金の差異(全労働者)	72.2%

多様な人材の活躍について

当社では、社員向けにダイバーシティに関する講演会を行うなど、継続的に意識・風土醸成に取り組んでいます。また、特例子会社の京成ハーモニーを通じて障がい者雇用に取り組んでおり、乗務員宿泊施設や駅、本社の清掃等を業務委託しています。その他、2024年度に人事制度を改正し65歳への定年延長を行いました。



長期経営課題への取り組み 人材

京成グループ各社の取り組み

京成グループ各社では、働きやすい職場環境づくりとその見える化に努めており、バス・タクシー18社では、国土交通省が創設した『働きやすい職場認証制度(運転者職場環境良好度認証制度)』の「二つ星」認証事業者として認証を受けているほか、帝都自動車交通の日暮里営業所および神田営業所では東京都が実施する男性の育児休業取得促進に向けた普及啓発事業「TOKYOパパ育児促進企業」において、「ゴールド(100%達成)」に登録されました(日暮里営業所:2023年6月8日付、神田営業所:2023年8月21日付)。

また、運輸業や流通業、レジャー業等の一部会社では外国人人材の採用や技能実習生の導入を行っており、人員不足の解消はもとより、職場全体の活性化や生産性向上などの効果が現れています。



京成バスにおける女性運転士の積極採用と職場環境の整備

京成バスでは、女性運転士の積極的な採用に努めており、女性が働きやすい職場環境の整備に取り組んでいます。全営業所に女性専用休憩室を設置しており、一部営業所では専用の浴室・シャワー室を設置しているほか、2016年4月には失効した年次有給休暇を子の看護のために使用することができる制度、2018年1月には「マタニティ休職制度」を導入しました。



京成バス女性運転士

京成グループ就職合同説明会の開催

京成グループでは、地域の雇用促進への貢献および京成グループ各社の採用拡大を図るため、就職合同説明会を実施しています。鉄道・バス・タクシーの運輸業をはじめ、流通業、レジャー・サービス業、建設業等、多様な業種の会社説明を一度に聞く機会を作ることで、地域の発展、またさらなるサービス向上のための採用の取り組みを実施しています。

2019年度より合同説明会を開催しており、2023年度末までに計16回開催し、約2,000名*が参加、60名*以上の採用につながっています。

※延べ人数



京成グループ就職合同説明会の様子

VOICE

周囲の理解、育休取得をしやすい社内環境



帝都自動車交通
渋谷営業所
降旗 慎介

私は、現在の会社に入社するまでに、警視庁でパトカーの運転、カーディーラーなどさまざまな職種を経験してきましたが、車の運転に適性を感じたこと、ハイヤー業務に惹かれたことから、帝都自動車交通に転職しました。現在は、ハイヤーの派遣運転手をしており、派遣先の役員の方などの送迎が主な業務です。

子どもが生まれた際には、我が子に最も手がかかる時期に、妻にひとりで育児を任せるのは大変だと思い、2か月間の育児休業を取得しました。まず会社の上司に相談をし、派遣先の会社にも了承をいただき、気持ちよく送りだしていただきました。復職時には、会社からも温かく迎え入れてもらい、運転の感覚もすぐに戻ってきて、スムーズに復帰できました。

私の会社では、周囲の方も育休を取得していて、喜んで送り出してもらえる環境でした。育児はかけがえのない経験ですので、他の社員たちにも取得を勧めたいと思います。

人権・労働安全衛生

人権に関する基本的な考え方

私たちは、グループ行動方針における企業倫理で、全ての人を大切にし、法令・規則を遵守することを掲げ、一人一人の基本的な人権を尊重しています。また、さまざまな差別問題およびあらゆるハラスメント(セクシュアル・ハラスメント、パワー・ハラスメント、妊娠・出産・育児休業・介護休業等に関するハラスメント)行為を重大な人権侵害行為とみなし、グループ全体で発生防止に取り組み、働きやすい職場環境を目指しています。

ハラスメントの防止

新入社員や職務変更者を対象に「ハラスメント研修資料」を使い、教育を行っています。毎年12月にある人権週間に向け、京成グループ内で人権標語の募集を行い、優秀な作品に賞を贈ることで人権啓発活動に参加しやすい環境を整えています。

また、社内掲示板や社内報・グループ報において人権啓発やハラスメント防止の記事を掲出しているほか、東京人権啓発企業連絡会などと連携し、差別のない社会、人間づくりに積極的に取り組んでいます。さらに、ハラスメントを受けた・見かけた場合や、その他人権に関する相談窓口として、「ハラスメント相談窓口」を設け、問題解決に向けた体制を整えています。

表彰制度の実施

社内の表彰制度として、永年勤続表彰、社員の模範となる行いなどに対し社内行賞を授与しています。また、叙勲を含む社外行賞受賞者に対して、記念品授与式や社内表彰式を行っています。



社内表彰式の様子

従業員の健康

社員が安心して生き生きと働き続けることができるよう、健康管理や衣食住に対する基本的なサポートのほか、ライフステージに応じて利用できる各種制度を整備しています。

労働安全衛生に関する取り組み

取り組み内容	実施回数
全業安全衛生委員会	年1回
安全衛生担当者連絡会議	年4回
運輸部、施設部、車両部、本社ビル安全衛生委員会	月1回以上
全業総括安全衛生管理者および産業医による職場巡視	年2回
安全衛生パトロール	毎月
管理職を対象とした衛生講演会	年1回
特別安全衛生日において、一日安全委員長による職場内点検実施	毎月

チャレンジする人材の育成

京成グループが目指す人材像

日々変化する事業環境の中、京成グループがお客様に選ばれ続け、持続的に成長していくためには、社員全員が一丸となり「京成グループの新時代を創る」という攻めの姿勢で前進していく必要があります。

前例にとらわれず、変革と挑戦を加速していくためには、京成グループ理念を心に刻んだ上で、以下の図の「価値観」「考え方」を大切にし、日々の仕事で実践できる人材が必要であると考えています。

人材に対する「価値観」と「考え方」

Challenge&Innovation
(挑戦と変革)

目的意識・熱意を持って、新たな価値の創造に挑戦し、変革を起こせる人。

Growth
(成長)

向上心を持ち、視野を広げて仕事に取り組むことで、事業成長を実現するとともに、仕事を通じた自己実現により、成長を図れる人。



Social mission
(社会的使命)

世の中から求められる社会的使命の実現に向け、当事者意識を持って、最後までやり抜くことができる人。

High ethics
(高い倫理観)

高い倫理観を持ち、お客様をはじめ、私たちを取り巻く全ての人々に尊重と感謝の気持ちを持って接することができる人。

キャリアステップの支援

当社では、3～5年を目安にジョブローテーションを行い、社員は事業部門や一般管理部門、京成グループ各社への出向など、さまざまな職種・業種を経験します。幅広い経験を積むことで、知識・経験のほか、人間的にも大きく成長し、京成グループの舵取り役を担える人材になるべく、キャリアステップを支援しています。

人材への投資

変化の激しい時代において、社員一人一人が自らの業務の中で事業成長やお客様サービスの向上のために何をすべきかを前例にとらわれず考え、異なる価値観や文化を受け入れながら、新たな価値を生み出すことができる人材を育成するべく、「求めるマインド」と「求める要件」を定義し、それぞれに対する研修等を実施しています。

求めるマインド	施策
改善・成長マインド(現状に満足しない)	➤ 階層別研修(キャリア等)、階層別研修(事後課題の実施)、公募研修
挑戦マインド(新たなことに取り組む(0→1))	➤ 階層別研修(新規事業提案)、大卒新入社員研修(自主研修)、自己啓発支援(通信教育・資格取得)
求める要件	施策
思い・物事を形にする力	➤ 階層別研修(コミュニケーション・新規事業提案・リーダーシップ・マネジメント等)

研修・支援制度

	階層別研修(全員受講)	公募研修(任意受講)	自己啓発支援
経営層・管理職	新任取締役研修 新任部長研修 経験課長研修 新任課長研修 経験管理職研修 新任管理職研修	京成グループ取締役研修 (会社法・コンプライアンス) 京成グループ管理職研修等 (部下成長支援)	通信教育講座(100講座以上)
中堅・若手社員	経験助役職研修 新任助役職研修 入社年次研修 (2年次・4年次・6年次等)	後輩指導研修 DX推進研修 SDGs研修 リーダーシップ研修 ヒューマンエラー対策研修 BMK研修等	【支援制度】 ① 通信教育講座修了者に対する受講料支援 ② 資格取得者に対する合格報奨金などの支給
新入社員	入社1年次振り返り研修 新入社員研修	京成グループ合同新入社員研修	

社内・グループ内の情報共有

京成グループの社員を対象としてグループ報『KEISEI ONE』を四半期に1回刊行しているほか、京成電鉄や京成バス等の一部のグループ会社においては各社ごとの社内報も発刊しており、経営理念や経営指針・計画の浸透と部署や職場間のコミュニケーションの活性化を図っています。

また、京成グループ各社員を対象として自他の社員の優れた業務が集約された事例を冊子で共有するとともに、グループ各社の投票により年に1回表彰を行う「小さなサービスメモ」(2023年度提出数:1,450件)の取り組みを行っています。また、京成電鉄において社員が日常業務を改善した際に、内容をグループウェア等を通じて共有して年1回表彰する「kufu→KAIZEN制度」(2023年度提出数:253件)を運用しており、好事例の共有に加えて業務の効率化や社員の改善意識の向上を促進しています。



主要財務データ

	単位	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
経営成績												
営業収益	百万円	244,995	249,016	251,204	245,837	255,028	261,553	274,796	207,761	214,157	252,338	296,509
営業利益	百万円	24,244	24,313	28,234	30,048	30,085	31,608	28,320	△ 18,056	△ 5,201	10,228	25,241
経常利益	百万円	36,980	37,169	42,572	47,064	47,145	50,720	41,705	△ 32,165	△ 3,191	26,764	51,591
親会社株主に帰属する当期純利益	百万円	27,048	25,683	30,997	35,711	34,811	38,642	30,110	△ 30,289	△ 4,438	26,929	87,657

連結貸借対照表												
総資産額	百万円	759,388	782,257	781,280	795,447	794,712	853,025	905,716	900,698	900,346	965,573	1,064,202
純資産額	百万円	241,480	267,622	296,374	332,344	366,423	402,901	428,664	396,044	387,705	410,945	469,157
自己資本	百万円	236,163	260,918	287,843	322,067	354,554	389,464	411,030	378,638	369,764	394,912	451,622
有利子負債	百万円	369,234	353,501	338,889	314,348	302,301	320,043	342,342	373,132	382,266	399,486	401,306

連結キャッシュ・フロー計算書												
営業活動によるキャッシュ・フロー	百万円	46,921	48,223	45,759	45,133	47,952	45,851	51,487	9,282	28,831	47,238	60,045
投資活動によるキャッシュ・フロー	百万円	△ 19,401	△ 27,606	△ 19,372	△ 21,535	△ 27,023	△ 53,430	△ 48,076	△ 28,678	△ 33,764	△ 29,505	28,137
財務活動によるキャッシュ・フロー	百万円	△ 29,300	△ 22,294	△ 19,922	△ 31,787	△ 19,878	7,246	△ 4,411	21,498	1,236	△ 20,916	△ 40,264

1株当たり情報 ^{※1}												
1株当たり純資産額	円	697.51	770.62	850.15	1,902.57	2,094.61	2,300.86	2,436.36	2,246.67	2,194.00	2,357.93	2,778.53
1株当たり当期純利益	円	79.90	75.86	91.55	210.96	205.66	228.29	178.07	△ 179.65	△ 26.33	161.72	524.57
1株当たり配当金	円	6.0	6.0	6.5	14.0	15.0	17.0	17.0	17.0	17.0	20.0	39.0

財務指標												
ROA（総資産経常利益率）	%	4.9	4.8	5.4	6.0	5.9	6.2	4.7	△ 3.6	△ 0.4	2.9	5.1
ROE（自己資本当期純利益率）	%	12.1	10.3	11.3	11.7	10.3	10.4	7.5	△ 7.7	△ 1.2	7.0	20.7
自己資本比率	%	31.1	33.4	36.8	40.5	44.6	45.7	45.4	42.0	41.1	40.9	42.4
EBITDA倍率 ^{※2}	倍	8.0	7.6	6.6	5.9	5.5	5.6	6.0	31.6	15.4	9.6	6.9
配当性向	%	7.5	7.9	7.1	6.6	7.3	7.4	9.5	—	—	12.4	7.4

※1 2016年10月1日に2株を1株とする株式併合を実施しました
※2 EBITDA倍率＝有利子負債÷（営業利益＋減価償却費）

会社情報 (2024年7月1日現在)

社名	京成電鉄株式会社	資本金	36,803百万円
英文社名	Keisei Electric Railway Co., Ltd.	従業員数	1,930名
創立	1909年(明治42年)6月30日	上場証券取引所	東京証券取引所プライム市場 (証券コード:9009)
本社	〒272-8510 千葉県市川市八幡三丁目3番1号		

グループ会社一覧 (2024年7月31日現在)

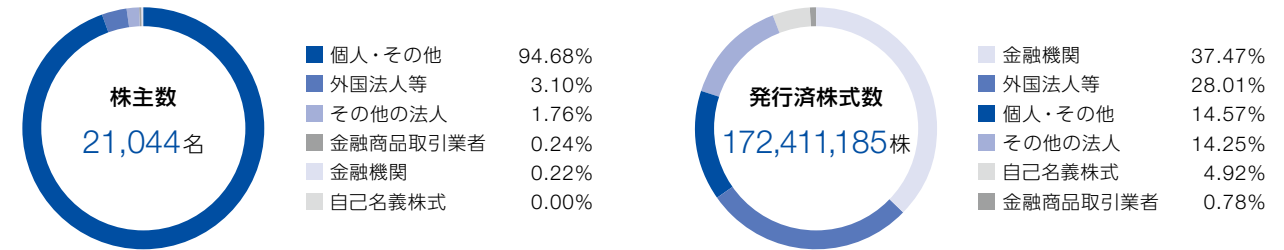
運輸業／鉄道	運輸業／タクシー	流通業	
京成電鉄(株)	帝都自動車交通(株)	(株)水戸京成百貨店	(株)筑波山京成ホテル
新京成電鉄(株)	帝都日新交通(株)	(株)ユアエルム京成	(株)We京成
北総鉄道(株)	帝都葛飾交通(株)	(株)京成ストア	京成フロンティア企画(株)
関東鉄道(株)	帝都三信交通(株)	(株)コミュニティー京成	京成ハーモニー(株)
小湊鉄道(株)	京成タクシーホールディングス(株)	京成バラ園芸(株)	関東情報サービス(株)
成田空港高速鉄道(株)	京成タクシー船橋(株)	常総産業(株)	(株)グリーンアンドアーツ
千葉ニュータウン鉄道(株)	京成タクシー習志野(株)	新京成リテーリングネット(株)	(株)オリエンタルランド・クリエイションズ
(株)舞浜リゾートライン	京成タクシー市川(株)	(株)京成友の会	(株)バイフードサービス
	京成タクシー千葉(株)	(株)イクスピアリ	(株)京葉アドサービス
	京成タクシーかずさ(株)		
運輸業／バス	京成タクシー松戸東(株)	不動産業	建設業
京成バス(株)	京成タクシー東葛(株)	京成不動産(株)	京成建設(株)
東京BRT(株)	京成タクシー松戸西(株)	京成ビルサービス(株)	京成電設工業(株)
千葉交通(株)	京成タクシーあたご(株)	関鉄筑波商事(株)	
千葉中央バス(株)	京成タクシー成田(株)	鹿島鉄道(株)	その他の事業
成田空港交通(株)	京成タクシー佐倉(株)	(株)MBM	(株)京成保険コンサルティング
千葉海浜交通(株)	京成タクシー北相(株)		京成自動車工業(株)
千葉内陸バス(株)	(株)舞浜リゾートキャブ	レジャー・サービス業	京成車両工業(株)
東京ベイシティ交通(株)	関鉄水戸タクシー(株)	(株)オリエンタルランド	京成自動車整備(株)
ちばフラワーバス(株)	関鉄ハイヤー(株)	鋸山ロープウェー(株)	京成オートサービス(株)
ちばレインボーバス(株)	関鉄タクシー(株)	筑波観光鉄道(株)	(株)京成ドライビングスクール
ちばシティバス(株)	小湊タクシー(株)	京成ホテル(株)	京成ソーラーパワー(株)
ちばグリーンバス(株)	牛久タクシー(株)	(株)千葉京成ホテル	関鉄自動車工業(株)
京成タウンバス(株)	大多喜タクシー(株)	ケイ・アンド・アール・ホテルデベロップメント(株)	(株)舞浜コーポレーション
京成トランジットバス(株)	木更津タクシー(株)	京成トラベルサービス(株)	(株)リゾートコスチューミングサービス
京成バスシステム(株)	小湊鉄道タクシー(株)	(株)佐倉倶楽部	(株)Mテック
関鉄観光バス(株)	姉ヶ崎タクシー(株)	(株)藤ヶ谷カントリー倶楽部	(株)オリエンタルランド・イノベーションズ
東京空港交通(株)		(株)イウォレ京成	(株)サーモテックステクニカル
船橋新京成バス(株)		(株)長南カントリークラブ	日暮里駅整備(株)
松戸新京成バス(株)		(株)ミリアルリゾートホテルズ	
		(株)ブライトンコーポレーション	

株式情報 (2024年3月31日現在)

株式の状況

発行済株式の総数	172,411,185株	単元株式数	100株
発行可能株式総数	500,000,000株	株主数	21,044名

所有者別分布状況

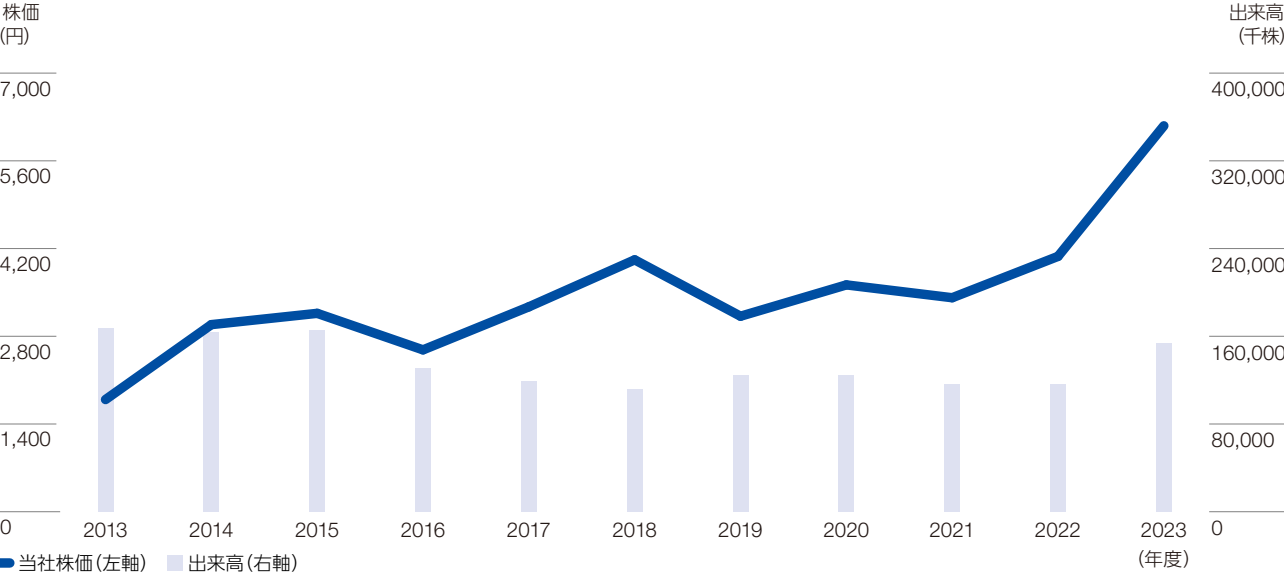


大株主

株主名	所有株式数	比率
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	24,087,100	14.69%
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	13,992,300	8.54%
日本生命保険相互会社	6,233,695	3.80%
株式会社オリエンタルランド	5,850,000	3.57%
株式会社みずほ銀行	4,865,029	2.97%
PALLISER CAPITAL MASTER FUND LTD	3,240,392	1.98%
株式会社三菱UFJ銀行	2,951,179	1.80%
STATE STREET BANK WEST CLIENT – TREATY 505234	2,858,487	1.74%
BINCHOTAN FUNDING LTD	2,429,000	1.48%
J.P.MORGAN SECURITIES PLC FOR AND ON BEHALF OF ITS CLIENTS JPMSP RE CLIENT ASSETS–SETT ACCT	2,297,570	1.40%

(注) 1. 当社は、自己株式を8,484,158株保有していますが、上記大株主からは除外しています。
2. 持株比率は、自己株式を控除して算出しています。

株価の推移



(注) 1. 株価は各年度末(3月末)時点、年間出来高は各年度(4月～3月末)の1年間を対象としています。
2. 2016年10月1日を効力発生日とする株式併合および単元株式数の変更を反映した調整後の数値です。