



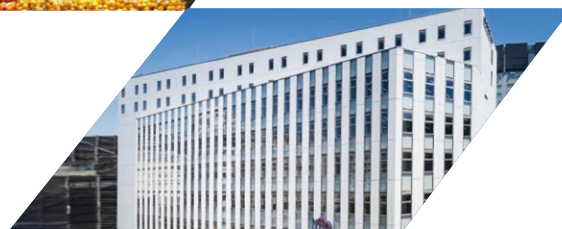
いろんな笑顔を結びたい
京成電鉄



KEISEI GROUP

INTEGRATED REPORT 2025

京成グループ 統合報告書 2025



目次

1. 京成グループとは

編集方針・目次

- 1 京成グループ理念
- 2 At a Glance
- 4 社長メッセージ
- 8 価値創造プロセス
- 9 価値創造の軌跡
- 11 財務・非財務ハイライト
- 12 セグメント別事業概要

2. 京成グループの社会的使命

- 15 経営環境の分析
- 16 長期経営計画「Dプラン」
- 18 中期経営計画「D1プラン」振り返り
(2022～2024年度)
- 20 中期経営計画「D2プラン」

3. 長期経営課題への取り組み

- 26 グループ長期経営課題(マテリアリティ)
- 27 安全・安心
- 31 日々の暮らし
- 39 観光振興
- 43 空港輸送
- 49 ガバナンス
- 55 社外取締役メッセージ
- 57 役員一覧
- 61 人材

4. コーポレートデータ

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

みなさまからのご期待やよくあるご質問に答えるコンテンツ

京成グループの目指す姿について知りたい

→ P.4 社長メッセージ

京成グループの価値創造の仕組みは？

→ P.8 価値創造プロセス

D2プランで何に取り組むのか？

→ P.20 中期経営計画「D2プラン」

京成グループが何をやっているか知りたい

→ P.2 At a Glance
→ P.12 セグメント別事業概要

株主還元方針を知りたい

→ P.25 中期経営計画「D2プラン」

安全・安心への取り組みについて知りたい

→ P.27 安全・安心

京成電鉄のガバナンス体制を知りたい

→ P.49 ガバナンス

編集方針

「京成グループ 統合報告書2025」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」、中期経営計画「D2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公表しています。

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、「京成グループ 統合報告書2025」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

2024年4月1日～2025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

京成電鉄株式会社及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。

※京成グループの社名は2024年度当時で表記してあります。

将来の見通しに関する注意事項

「京成グループ 統合報告書2025」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及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。

京成グループ理念

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

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。

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。

グループ行動指針

グループ経営理念を達成するために、京成グループ各社で働く一人ひとりがどのような考え方でどのように行動すればよいのかを、簡潔に表したものです。

いろんな笑顔を結びたい 京成グループ

グループスローガン

笑顔あふれるさわやかで豊かな生活空間を創造するお手伝いをすることにより、社会の発展に貢献したいという私たち京成グループの意志を表現しています。
「いろんな笑顔」は、地域社会におけるお客様やグループ各社で働く一人ひとりの笑顔、更には成田空港を拠点とした日本と世界の出会いの笑顔など様々な笑顔を表しています。
このスローガンは京成グループがあらゆる人々を大切にする企業グループでありたいという意味が込められています。

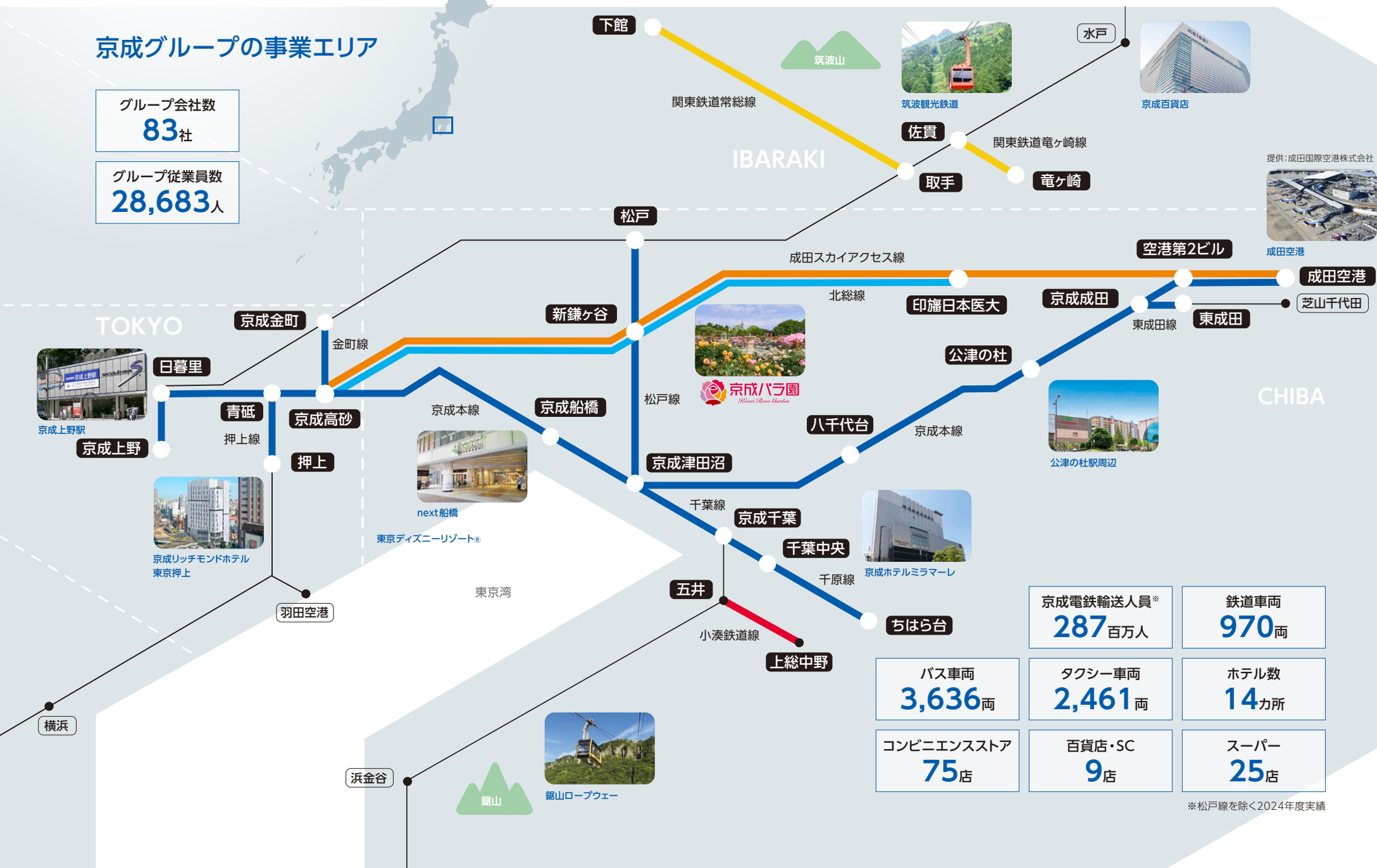


At a Glance (2025年7月1日現在)

京成グループの事業エリア

グループ会社数
83社

グループ従業員数
28,683人



京成電鉄輸送人員※
287百万人

鉄道車両
970両

バス車両
3,636両

タクシー車両
2,461両

ホテル数
14カ所

コンビニエンスストア
75店

百貨店・SC
9店

スーパー
25店

※松戸線を除く2024年度実績

At a Glance

経営状況 (2025年3月期末)



営業利益率

11.3%

親会社株主に帰属する当期純利益

700億円

総資産額

1兆941億円

有利子負債／EBITDA倍率

3,631億円 5.3倍

自己資本比率

46.5%

ROE

14.6%

ROA

5.7%

1株当たり当期純利益

143.46円

1株当たり配当金／連結配当性向

21円 14.6%

非財務情報

京成電鉄沿線人口

652万人

グループCO₂排出量292,000 t-CO₂

※当社及び連結子会社のScope 1+2

社外取締役比率／女性取締役比率

46.7% 26.7%

当社採用10年後の継続雇用割合

男性 91.0% 女性 71.4%

2024年度の当社教育訓練費

約3,000万円



社長メッセージ



社長就任にあたり

2025年6月に代表取締役社長に就任した天野貴夫です。1988年に当社に入社して以来、これまで鉄道部門を長く経験したほか、内部監査・総務・人事・経理・不動産業、グループではバス事業、建設業、自動車教習所業など様々な経験を積んできました。

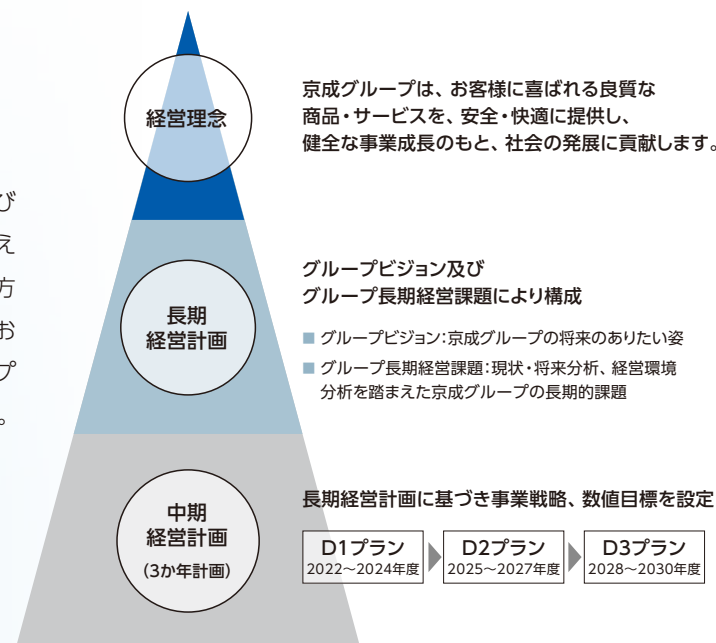
今後はトップとして、次の100年に向けた成長の基礎を築いていく所存です。

1 「不易流行」:京成グループ理念

「不易流行」という言葉があります。私は、企業の存続及び持続的な発展のためには、不易(安全・安心を第一とする変えてはならない価値・使命)と、流行(変化・変革すべきこと)双方を明確にすることが重要であると考えます。当社グループにおける不易は「京成グループ理念(グループ経営理念・グループ行動指針・グループスローガンの3つで構成)」にあたります。

代表取締役社長 社長執行役員 **天野 貴夫**

当社グループを取り巻く状況や経営環境は日々変化し、将来予測が難しい状況が続いています。このような状況下でも事業を持続的に成長・発展させていくためには、グループ社員全員が京成グループ理念の重要性を再認識した上で、同じ方向性で価値観を共有し、安全を最優先としつつ変革し続けていくことが重要であり、お客様をはじめとしたあらゆるステークホルダーの方々と共栄の関係を築いてグループ事業エリアの活性化に貢献してまいりたいと考えています。



社長メッセージ

2 京成グループ理念の具体化:長期経営計画「Dプラン」

東京都・千葉県・茨城県を中心に「総合生活企業グループ」として沿線エリアのみなさまの暮らしを支えるとともに、成田空港輸送や地域の観光振興等を担い、多角的な事業を展開する当社グループとして、どのように事業を運営し、成長していくか具体化したものが、9カ年の長期経営計画「Dプラン(計画期間:2022~2030年度)」です。

Dプラン策定にあたって、お客様、国、自治体、企業・団体、投資家などあらゆる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、また、どのように企業価値の向上を図っていくか議論した結果、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年の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、数値目標は3カ年を計画期間とする中期経営計画で設定しています。

私は、社会・世の中から我々が何を求められているかを常に見つめ、京成グループ理念のもと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グループとなり、企業価値の向上、ひいては持続的成長につながると考えています。また、社会的要請事項であるCO₂排出量削減の取り組みについて、主力である鉄道事業をはじめとする運輸業は環境性能に優れた公共輸送機関ですが、さらに環境性能の高い車両の導入や環境に優しい住宅等の提供などを推進してまいります。

3 長期的な成長の体質改善期:中期経営計画「D2プラン」

2030年のグループビジョンの実現に向け、第1ステップである「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」ことを目標とし、その成果として、復調した空港輸送の需要獲得をはじめとした成

長軌道への回帰と、シェアードサービス会社の始動、バス・タクシー・茨城県下事業の再編、新京成電鉄との合併などのグループ経営推進体制の整備を実現してきました。

第2ステップである「D2プラン(計画期間:2025~2027年度)」では、「新たなグループ経営推進体制のもと、長期ビジョン実現に向け、空港アクセス強化を推進するとともに、外部環境変化への耐性強化を目指す」ことを中期経営目標として掲げています。Dプラン以降にわたる成田空港の機能強化に対応すべく、当社グループとして輸送力・サービスを継続的に強化していく「空港アクセス強化の推進」、そして第2の柱である不動産業を中心に、運輸業以外のセグメントの強化を着実に進める「外部環境変化への耐性強化」、この2つを軸として取り組んでまいります。



社長メッセージ

「空港アクセス強化の推進」については、スカイライナーで19%、京成本線・スカイアクセス線を含む当社鉄道事業で36%のシェアを占めています。その他にもバスやタクシーも含めると当社グループは成田空港アクセスで重要な役割を果たしていることを改めて認識するとともに、今後我が国において重要性を増す成田空港輸送の担い手として引き続きその使命を果たしていく所存です。将来にわたる訪日外国人の増加と成田空港の機能強化に対応していくためには、事業エリアの関係機関と連携し、大規模かつ多様な取り組みと投資が必要となると考えています。D2プランでは宗吾車両基地拡充工事や、押上駅発着の新型有料特急導入等の準備や次期スカイライナー車両の長編成化等の検討を進め、輸送力増強に向けた取り組みを推進します。これに加えて、Dプラン以降も更なる輸送力の増強や速達性の維持・向上に向けた課題である成田空港周辺の単線区間の複線化、新旅客ターミナルに対応した駅整備、既設路線の改良など当社単独での投資金額を示すものではありませんが、2040年代までに想定される施策の総額は8,000億円(当社が試算した概算値)にのぼります。

次に「外部環境変化への耐性強化」ですが、当社グループは災害対策・バリアフリー化等を含む既存設備投資を着実に実施しつつ、将来を見据えた空港アクセスの強化を推進することが中長期的な成長の原動力となります。一方、コロナ禍の

教訓を踏まえ、空港需要の変動に対するリスクヘッジを図る必要がある中、安定して利益を創出し、持続的な企業価値向上を図るべく、第2の柱である不動産業をはじめとした運輸業以外の事業も引き続き強化します。具体的には、D2プランの3カ年で賃貸収益物件取得等に向けた投資枠を約900億円とし、事業エリアを中心とした開発及び収益物件の取得・既存物件のバリューアップ等に取り組みます。また、交通結節点である新鎌ヶ谷駅、新津田沼駅周辺等の開発を自治体や各事業者等と連携して推進するほか、葛飾区内連続立体交差事業や成田空港の機能強化等の大規模な計画・プロジェクトの効果を事業エリア及び当社グループ各事業に波及させ、活力が持続するまちづくりに寄与してまいります。

4 資本効率を意識した経営と長期的な成長のための投資の両立

当社グループは、長期的な成長を見据えつつ短・中期的にも安定して利益を創出・増加させていく事で、お客様をはじめとしたあらゆるステークホルダーのみなさまへ持続的に価値を提供するべく、事業エリアとともに長期にわたる発展を実現し、そこ

で得られる利益を持続的に還元していくことを目指しています。

成田空港機能強化による需要の増加は2030年代以降と見込まれており、今後長期にわたる成長投資と既存設備投資がともに拡大し、更なる事業成長と持続性の向上を図る必要があります。2028年度以降にも見込まれる投資計画等を踏まえつつ、キャッシュフローの拡大を図るとともに財務健全性を確保し、資本効率性を意識した経営及び株主還元の強化に取り組んでまいります。



社長メッセージ

そのため、D2プランでは2027年度に達成すべき数値目標を以下の通り設定しました。

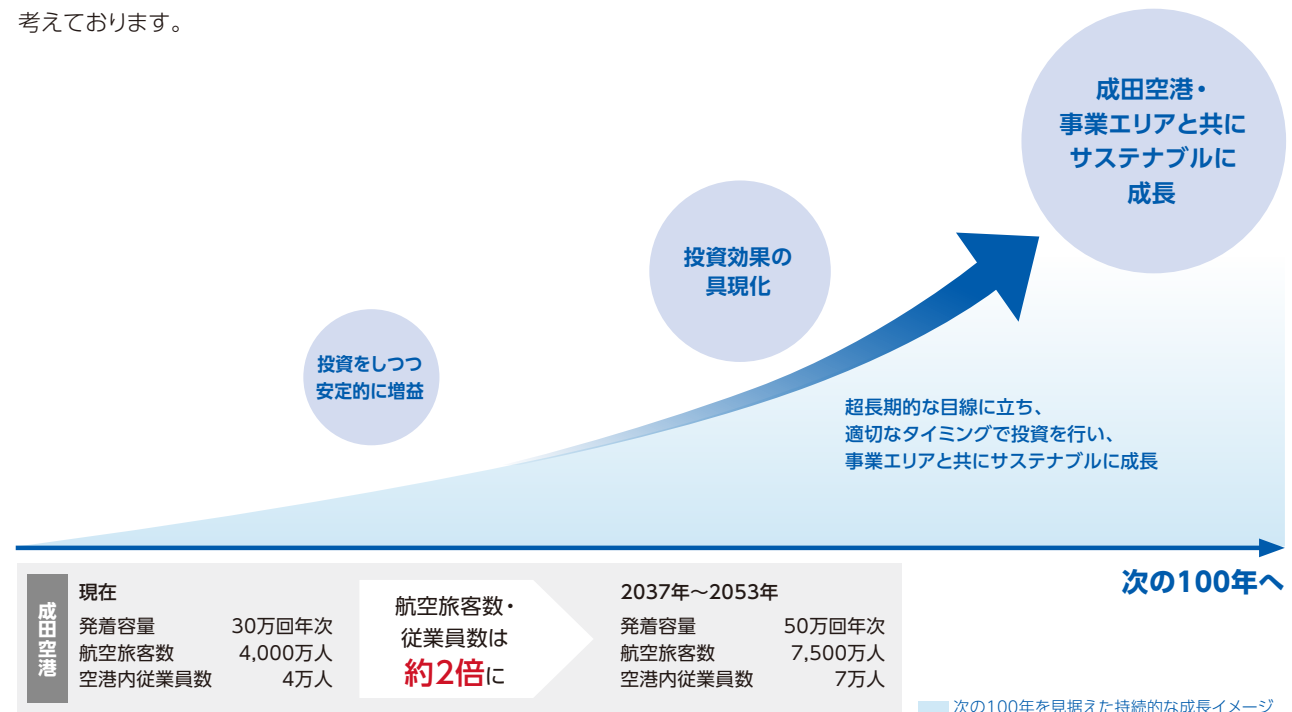
- ① **ROE8%以上**:コスト増に対する運賃の適正化や、事業エリアの需要創出と獲得による事業成長により収益性を強化します。資金需要と財務健全性のバランスを取りつつ、株主還元を強化することで、資本コントロールを進めます。
- ② **EBITDA倍率7倍台**:運輸業は極めて公共性が高く、安定性・持続性が求められます。維持・更新等で必要な投資や成長投資等、長期にわたる資金需要に応じられる財務体質を確保します。
- ③ **連結配当性向30%以上**:回収に時間を要する中長期的な成長投資を着実に実施しつつ、安定的な利益還元を行うことを基本的な考えとしており、2020年度・2021年度は最終赤字であっても配当を行いました。2027年度の連結配当性向30%以上を目安とするとともに、財務状況や事業環境に応じて、自己株式取得等の還元を機動的に実施します。

据えた重要な1年であると考えています。Dプランで掲げた「2030年のグループビジョン」を実現させるためには、京成グループ理念に掲げられている我々の使命・役割やD2プランの目標を達成すべく関係各方面との連携を一層強化するとともに、前例にとらわれずに各種施策を着実に進めてまいりたいと考えております。

今後も、お客様をはじめとした当社グループに関わる全ての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。

5 当社グループに関わる全てのみなさまへ

2025年度はD2プラン初年度にあたり、企業集団として持続的な成長を遂げるための大転換期にあり、今後の100年を見



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。

価値創造の軌跡 ～地域とともに、みなさまとともに。115年の進化と挑戦～

1909年、京成電気軌道株式会社として創立以来、私たちは鉄道事業を軸に、人・モノの移動と地域社会の発展を支え、社会課題を解決してきました。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)



1910年代の柴又駅



上野公園内での工事 (1932年)



アメリカ軍払い下げ改造バス
(1947年)



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)

1909

1945

1960

京成電気軌道設立:路線拡張と事業の拡充

1909-1945

1909年6月に京成電気軌道(現・京成電鉄)が誕生。東京と名利新勝寺を擁する千葉県成田を結び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・京成上野)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。

住宅地の開発や商業圏の形成にも寄与し、地域社会の骨格を築いた時代です。特に1930年代には本線整備が進み、鉄道を中心に街をつくるという京成グループの原型が形づくられました。

戦後復興と事業発展:公共交通の需要拡大

1945-1960

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。

沿線では千葉県内で八千代台団地や、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1950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。

移動にとどまらず「暮らしを支える」基盤として、多角化の萌芽が見られました。

高度成長と都市拡大:日本初の地下鉄相互乗り入れと郊外開発

1960-1978

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)の押上～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年代に入ると本業である鉄道・自動車事業の不振が続き、本業の赤字は不動産業を含む副業で補填する状況が続きました。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。

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	1945年 6月	社名を京成電鉄(株)に変更	1960年 4月	京成ストア第1号店として常盤平店開店
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	1946年 10月	新京成電鉄(株) 設立	1960年 7月	(株)オリエンタルランド設立
1914年 8月	江戸川～市川(現・市川真間)間開通	1947年 12月	新京成線、新津田沼～薬園台間開業	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)
1921年 7月	船橋～千葉(現・千葉中央)間開通	1949年 5月	東京証券取引所上場	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
1923年 9月	関東大震災で全線運転休止となったが、7日後に全線復旧運転再開	1951年 5月	京成建設工業(株)(現・京成建設(株)) 設立	1968年 6月	京成・都営地下鉄・京浜急行相互乗り入れ開始
1930年 4月	成田花咲町(仮駅)～成田間開通(成田花咲町廃止)	9月	沿線情報誌『京成文化』(現・京成らいいん) 創刊	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・(株)水戸京成百貨店)
1931年 12月	日暮里～青砥間開通	1952年 5月	特急「開運号」運転開始	1971年 7月	京成不動産(株) 設立
1932年 7月	乗合自動車事業の営業開始	1953年 11月	新京成線、京成津田沼～前原間開業	1972年 5月	北総開発鉄道(株)(現・北総鉄道(株)) 設立
1933年 11月	不動産事業の営業開始	1955年 4月	新京成線全線開通	1973年 8月	京成ショッピングセンター開発(株)(現・(株)ユアエルム京成) 設立
12月	日暮里～上野公園(現・京成上野)間開通	1959年 5月	常総筑波鉄道(株)(現・関東鉄道(株))が関係会社となる	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
1938年 4月	帝都タクシー(株)(現・帝都自動車交通(株)) 設立	8月	鹿島参宮鉄道(株)(現・関東鉄道(株))が関係会社となる		

価値創造の軌跡 ～地域とともに、みなさまとともに。115年の進化と挑戦～



京成上野駅でのスカイライナー発車式
(1978年)



モーニングライナーの運転開始
(1985年)



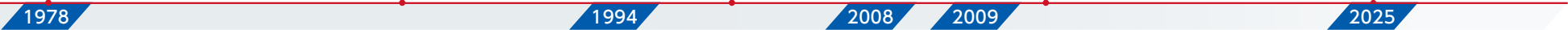
連節バス (1998年)



3代目スカイライナー (AE形) と
3100形車両



京成電鉄松戸線出発式 (2025年)



成田空港開港:成田空港線の開業と企業体質強化

1978-1994

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。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) 駅を開業させ、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。
 都市間移動から国際拠点連携へと視野を広げ、鉄道の競争力を磨く重要な基盤を築きました。

創立100周年:グループとしての総合力を強化

1994-2008

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、公津の社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。
 単なる移動手段としての鉄道から、「暮らしに寄り添う」サービス型インフラへと変貌を遂げた時期です。

地域と未来をつなぐ:持続可能な成長へ

2009- 現在

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、持続可能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。

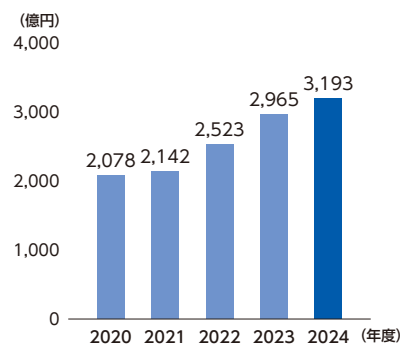
京成グループの主な出来事

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	1995年	4月	北総・公団線 (千葉ニュータウン中央～印西牧の原開業) 及び 千葉急行線 (大森台～ちはら台開業) 延伸	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
1982年	9月	宗吾車庫基地竣工	10月	全駅で終日禁煙実施 (分煙58駅、全面禁煙6駅)	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	
1983年	4月	東京ディズニーランド®開園	1997年	6月	列車運行管理システム (TTC) 全線稼働	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
1985年	3月	科学万博つくば'85に連節バス4両運行	1998年	10月	千葉急行電鉄の営業を引き継ぐ			
1986年	10月	青砥駅付近連続立体交差事業竣工	11月	京急線羽田空港駅開業。成田空港～羽田空港間直通列車運転開始	2022年	4月	東京証券取引所「プライム市場」へ移行	
1988年	4月	青砥電力指令所運用開始、変電所集中制御システム完成	12月	連節バス運行開始	2022年	9月	新京成電鉄 (株) を完全子会社化	
1990年	6月	2代目スカイライナー (AE100形) の営業運転を開始	1999年	5月	(株) コミュニティー京成設立	2023年	2月	「京成グループCO ₂ 排出量削減目標」を設定
1991年	3月	成田空港ターミナルに直接乗り入れ開始 北総線第2期線 (京成高砂～新鎌ヶ谷) 開業、相互乗り入れ開始	2001年	9月	東京ディズニーシー®開園	4月	CO ₂ 排出量実質ゼロのスカイライナー運行開始	
1992年	4月	千葉急行線 (千葉中央～大森台間) との相互乗り入れ開始	2003年	10月	バス事業分社化、京成バス (株) 営業開始	2024年	9月	関東鉄道 (株) を完全子会社化
1994年	1月	「企業理念」「行動指針」制定	2004年	4月	京成グループ理念制定	2025年	3月	グループタクシー事業の再編
	4月	企業スローガン「いろんな笑顔を結びたい 京成電鉄」を制定 「公津の社」街びらき	2007年	3月	PASMOのサービス開始/京成カード発行	4月		新京成電鉄 (株) を吸収合併 千葉県下のバス事業の再編 茨城県下のグループ事業を再編
			2008年	3月	PASMO電子マネーサービス開始			
			2009年	3月	全64駅にAED (自動体外式除細動器) 設置完了			

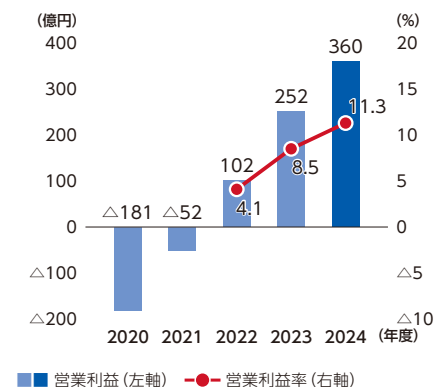
財務・非財務ハイライト

2024年度は、グループ経営体制の強化に向けた取り組みとして、関東鉄道の完全子会社化、バス・タクシー事業及び茨城県下事業の再編、中間持株会社体制への移行、新京成電鉄の吸収合併、この他、両社の持つ拠点の価値向上により地域活性化に貢献し、グループ全体の成長と収益拡大を目的としてイオン株式会社と資本業務提携などを進めました。以上の結果、営業収益は3,193億1千4百万円(前期比7.7%増)となり、営業利益は360億8百万円(前期比42.7%増)となりました。経常利益は617億5千5百万円(前期比19.7%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減少により、699億6千1百万円(前期比20.2%減)となりました。

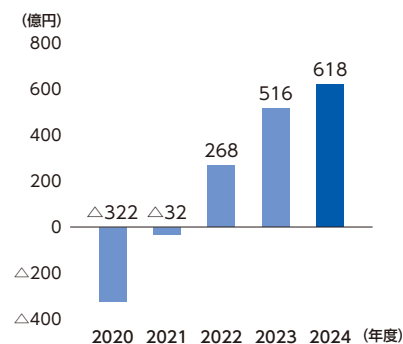
営業収益



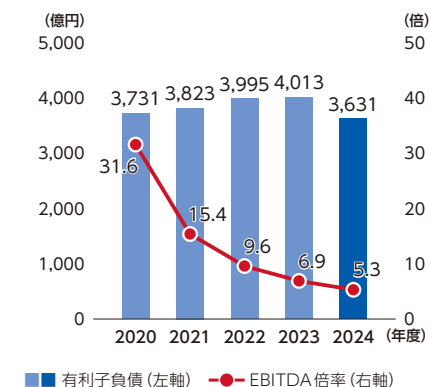
営業利益・営業利益率



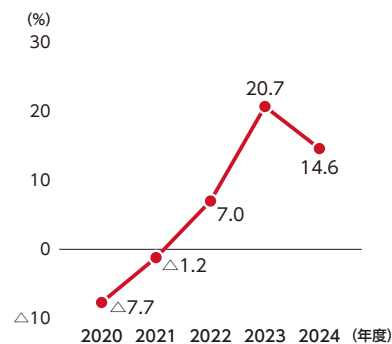
経常利益



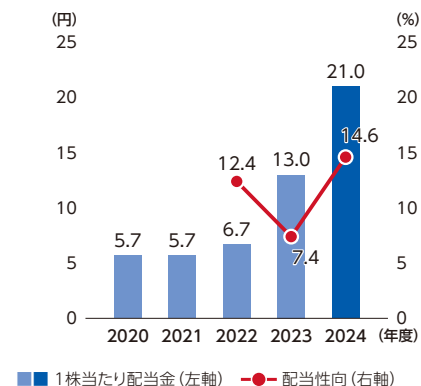
有利子負債・EBITDA倍率



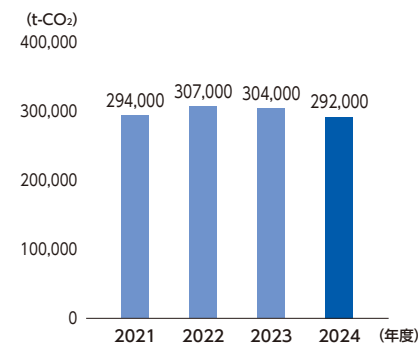
ROE



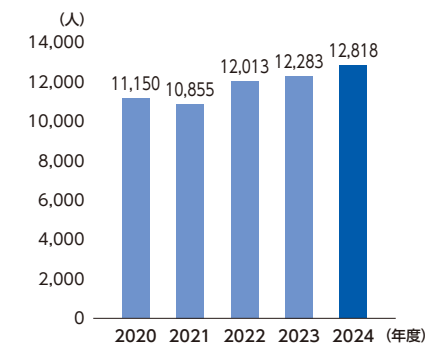
1株当たり配当金・配当性向



CO₂排出量 (グループ)



従業員数 (連結)

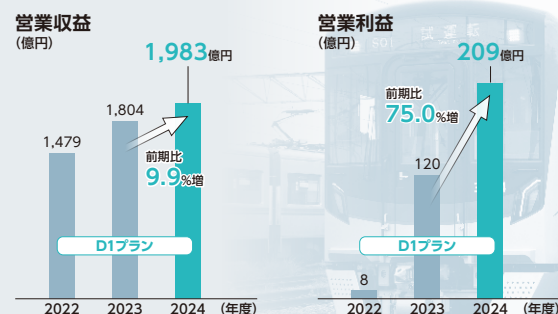


※ 2025年1月1日付で普通株式1株につき3株の割合で株式分割を行っております。(上記1株当たり配当金は、当該株式分割を反映した調整後の数値です。)

※ 当社及び連結子会社のScope1・2合計値

セグメント別事業概要

運輸業



スカイライナー



京成バス千葉ウエスト



EVタクシー

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、東京都葛飾区や千葉県鎌ヶ谷市での連続立体交差事業を推進し、踏切事故・交通渋滞の解消及び消防・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。インバウンド需要の着実な取り込みの成果もあり、2025年7月には3代目「京成スカイライナー」のご利用者数が6,000万人となりました。

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。

2025年4月に、京成グループバス会社15社を東京都内1社、千葉県内は西部、中央部、東部の3社に再編のうえ商号変更するとともに、京成バスを京成電鉄バスホールディングスの完全子会社としました。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、EV（電気自動車）及びFCV（燃料電池自動車）を導入しています。

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」など多様なニーズに応えるサービスを提供しています。

京成電鉄タクシーホールディングスのグループ会社では、全車にタブレット端末の設置を完了しており、多様な決済手段への対応が可能となっているほか、京成タクシー茨城においても各種クレジットカード、電子マネーなど電子決済全般に対応しています。

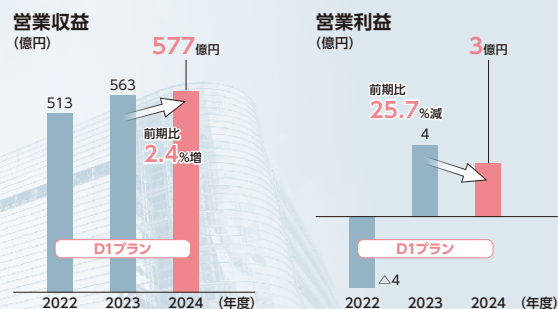
また、カーボンニュートラル実現に向けた取り組みとして、EV（電気自動車）を導入しています。

2025年3月に、千葉県下のタクシー事業会社12社を西部、中央部、東部の3社に再編のうえ商号変更するとともに、帝都自動車交通を京成電鉄タクシーホールディングスの完全子会社としました。

また、茨城県下のタクシー事業会社を再編のうえ、商号変更するとともに、京成電鉄茨城ホールディングスの完全子会社としました。

セグメント別事業概要

流通業

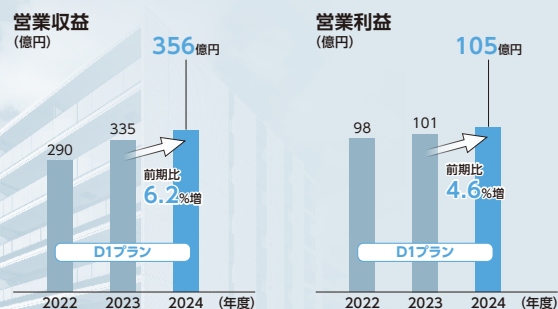


流通業では百貨店、ショッピングセンター、スーパーマーケット、コンビニエンスストア等を運営しており、お客様の毎日の暮らしを便利で豊かにするため、安心してお買物ができる店舗づくりや消費者ニーズに合った商品、各地域の商品・名産品の提供に努めています。

京成ストアではフランチャイズ契約に基づきドラッグストアをオープン、コミュニティー京成では飲食店の運営を引き継いだほか、コンビニエンスストアをリニューアルオープンしました。さらに、水戸京成百貨店では市況やライフスタイルの変化等への対応を目的に、大規模リニューアルに着手しました。また、同じ千葉県に本社を置くイオン(株)と、両社の持つ拠点の価値向上により地域活性化に貢献し、グループ全体の成長と収益拡大を目的として、10月に資本業務提携契約を締結いたしました。これにより中長期的な企業価値向上を目指していきます。なお、両社による第一弾の取り組みとして、新津田沼駅周辺の再整備による新たなランドマーク化を計画しています。



不動産業

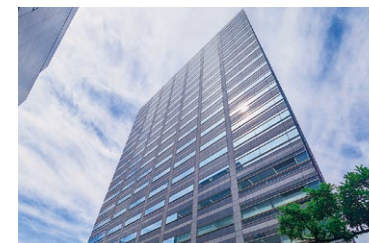


不動産業は事業エリアの持つ都心への良好なアクセスと競争力の高さを活かし、事業基盤の拡充及び沿線活性化に向けた賃貸物件の開発・取得を進めているほか不動産の販売、仲介、管理、リフォーム事業等を展開しております。

不動産賃貸業では、墨田区錦糸のオフィスビルを取得したほか、環境に配慮したZEH-M認定物件を含む都内エリアの賃貸住宅を16件取得いたしました。また、イオン(株)との資本業務提携により不動産情報を共有するなど取り組みを進めました。

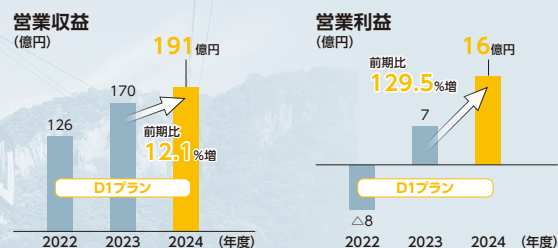
不動産販売業では、中高層住宅2棟の販売及び引き渡しを開始し、2026年度引き渡し予定物件の販売も開始しました。さらに、船橋市で超高層住宅の建設工事を推進したほか、戸建て住宅及び地域交流施設として成田市の土地を取得いたしました。

また、新鎌ヶ谷駅前における複合開発工事を推進したほか、新鎌ヶ谷駅周辺地区市有地活用事業として土地を取得いたしました。



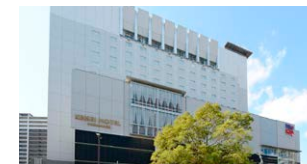
セグメント別事業概要

レジャー・サービス業



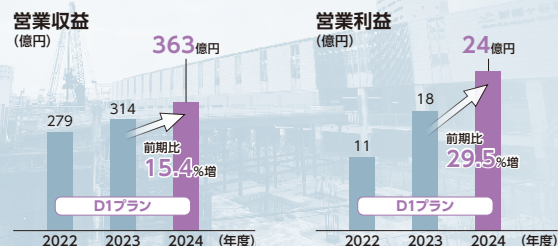
レジャー・サービス業はホテルや映画館・飲食店の運営のほか、ロープウェイ・ケーブルカーの運行や旅行業、広告代理業などを展開し、お客様の生活に「楽しさ」と「潤い」を提供しています。

ホテル業では、営業強化により海外からの団体客を誘致したことに加え、インバウンド需要に合わせた適切な客室価格の設定と高い稼働率の維持により、客室単価の上昇を実現しました。また、鋸山ロープウェイと筑波観光鉄道は台湾の猫空ロープウェイとの友好協定締結に伴い各種記念イベント等を実施しました。また、イウォレ京成が「ユアエルム八千代台店」にファストフード店をオープンしたほか、京成トラベルサービスでは新型車両のデビュー記念ツアーを企画し、収益確保に努めました。



京成ホテルミラマーレ

建設業

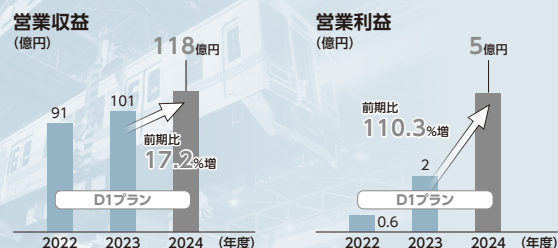


建設業は社会基盤の整備や快適な生活空間の創造を目指し、道路や橋梁、鉄道などのインフラをはじめ、公共施設やグループ関連施設、住宅などの建設のほか、鉄道施設のメンテナンス等を行っています。また、京成電設工業では、EV（電気自動車）の普及に欠かせない急速充電器の設置も手掛けており、事業を通じて脱炭素社会の実現に貢献します。

2024年度は、京成本線荒川橋梁架替事業をはじめとする鉄道施設改良工事や新鎌ヶ谷駅前の商業施設建設工事を実施しました。また、グループ外からの受注工事として、都内のビジネスホテルや千葉県内の複合型リゾート施設の新築工事を推進しました。さらに、北海道新幹線整備工事等の共同企業体による大規模工事に参入するなど、積極的な営業活動により受注拡大に努めました。



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が保有するバス車両の整備等を行っています。京成ドライビングスクールは、東京都葛飾区及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。



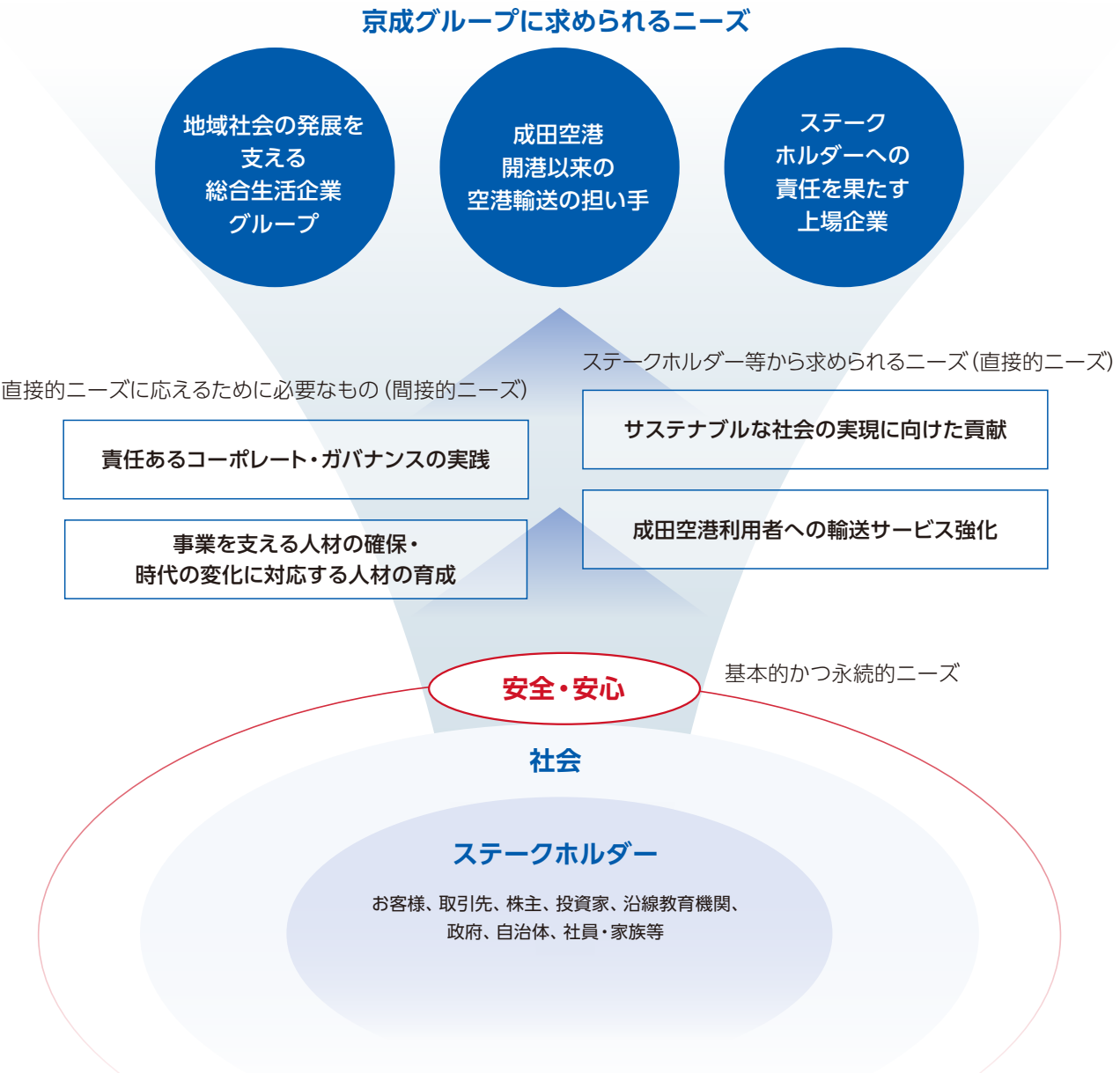
京成ドライビングスクール

経営環境の分析

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外部環境について分析を行いました。それらを踏まえ、「安全・安心」を基本的かつ永続的ニーズとし、ステークホルダーのみなさまや社会から求められるニーズ、それに応えるために必要なものを抽出しました。その上で、「京成グループに求められるニーズ」として、あるべき姿を示しています。

京成グループを取り巻く環境 (D2プラン策定時)	
沿線人口	人の動き - 日本全国で人口減少が進み、地域間・都市間の競争の激化が予想される - 成田空港の拡張や北総線沿線への企業誘致等の動きから、京成沿線への移住ニーズは維持される見込み
成田空港	国土交通省航空局の資料による長期需要予測※では2037～2053年度に発着容量は年間50万回を見込む - 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 - 順調な旅客数の増加と更なる航空需要の拡大に期待、「エアポートシティ(仮称)」実現のための推進主体設立
IT・技術	テクノロジーの飛躍的な進歩とDXの進展 - 自動運転等の交通事業における各種技術革新の更なる進展 - キャッシュレス決済や生成AI・データ活用等のデジタルビジネスが加速
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 - DXの進展やライフスタイルの変化による業務や働き方の更なる多様化・効率化
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拡大 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 企業の持続的な成長と企業価値向上に対するステークホルダーからの期待 - 資本効率性や株価を意識した経営の実現に向けた対応と情報開示・投資家との対話のニーズが増大 自然災害等による事業リスクの増大

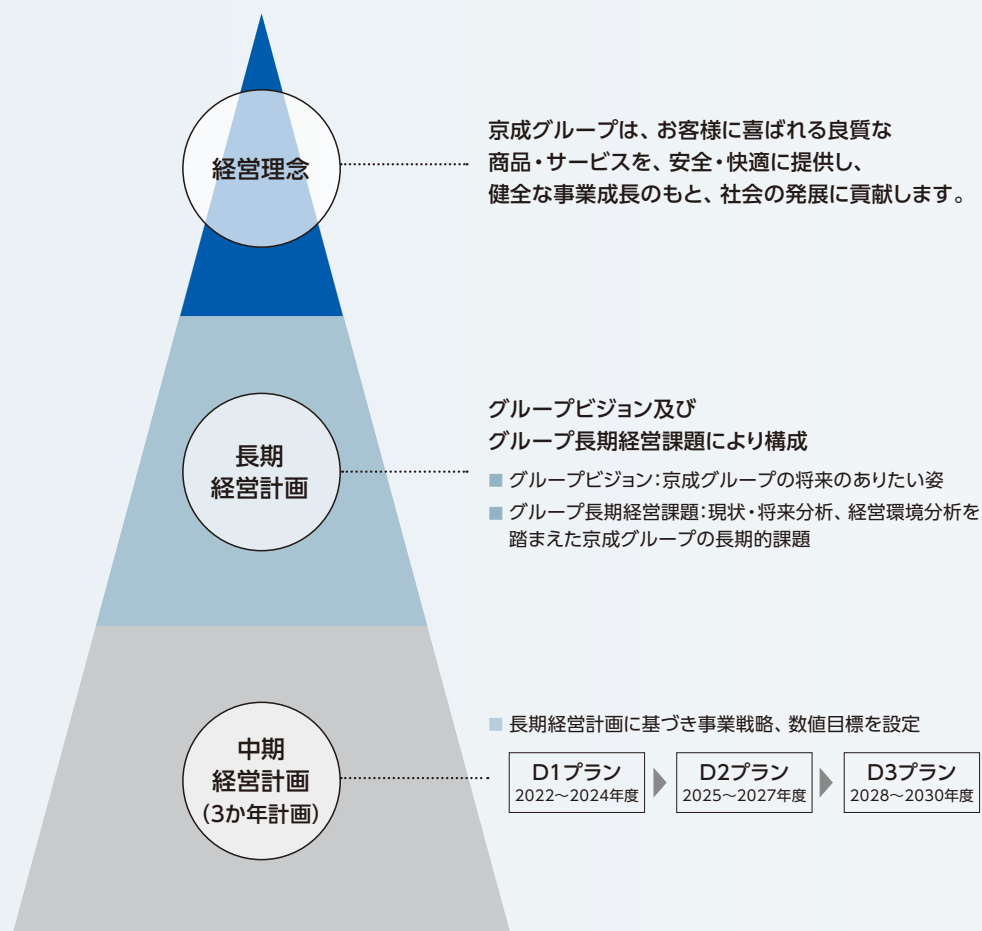
※国土交通省 航空局「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会(第1回)資料1」(<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001764499.pdf>)より



長期経営計画「Dプラン」

グループ経営理念と経営計画の全体像

京成グループは2022年度から2030年度までの9か年計画として、長期経営計画「Dプラン」を策定しました。「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。



長期経営計画「Dプラン」(2022年度～2030年度)

京成グループでは、2022～2030年度の9年間を計画期間とする、長期経営計画「Dプラン」を推進しており、京成グループの将来のありたい姿を、2030年におけるグループビジョンとして以下の通り定めています。そしてグループビジョン実現に向けて設定した「長期経営課題」に基づき、各重点施策を実行します。

グループビジョン

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

長期経営課題

「安全・安心」を全ての根幹にある課題とした上で、「日々の暮らし」・「観光振興」・「空港輸送」・「ガバナンス」・「人材」の6つの課題を長期グループビジョン実現のための長期経営課題としています。

京成グループの事業エリア

各エリアの特性に応じた事業運営を行い、京成グループの地盤を強固にしていきます。今後の新規エリアについては、既存エリアにとらわれず、シナジーが発揮できるエリアへの事業展開を検討します。

長期経営計画「Dプラン」

ビジョン実現に向けた方向性

① 日々の暮らし

豊かで健康的な暮らしを創出するまちづくり



外部環境と求められるニーズ

- ・ 少子高齢化
 - ・ 世界的な環境意識の高まり
- ▶ 地域社会のサステナビリティ実現のためのサポート

強化される内容

“第2の柱”としての不動産業の事業基盤拡充、及び日常運輸業・流通業等における競争力の強化

重点施策

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

② 観光振興

事業エリアへのツーリズム需要の喚起



外部環境と求められるニーズ

- ・ 訪日外国人客の中長期的な増加
 - ・ 事業エリア内に観光資源が点在
- ▶ 事業エリアにおけるさらなる観光振興

強化される内容

運輸業及びレジャー・サービス業等の事業基盤拡充

重点施策

- ・ 既存観光エリアの魅力向上
- ・ 新たな観光資源やルートの開発

③ 空港輸送

成田空港を利用するお客様への快適な移動手段の提供



外部環境と求められるニーズ

- ・ 成田空港利用者の中長期的な増加
 - ・ 空港機能の強化（新滑走路建設等）
 - ・ ITを活用したサービスの普及
- ▶ 成田空港利用者の将来的な増加に備えた輸送サービス強化

強化される内容

成田空港輸送における確固たる地位の確立

重点施策

- ・ 成田空港の更なる機能強化への対応
- ・ 更なる利便性の追求

安全・安心

お客様、事業エリアのみなさまの安全・安心の確保



外部環境と求められるニーズ

- ・ 自然災害の激甚化
- ・ 労働力不足
- ・ テクノロジーの進歩

安全・安心の追求

強化される内容

地域社会の生活や産業を支える揺るぎない安全・安心の確立

重点施策

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

ビジョン実現のための基盤整備

④ ガバナンス

京成グループの持続的成長を支える体制構築



外部環境と求められるニーズ

- ・ 政府・企業によるSDGs・ESGの取り組み加速
 - ・ 株主・投資家からの要望多様化（財務・非財務面）
- ▶ 責任あるコーポレート・ガバナンスの実践

強化される内容

社会の変化に対応した最適なコーポレート・ガバナンスの実現

重点施策

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

⑤ 人材

人材の質的・量的強化



外部環境と求められるニーズ

- ・ 労働力不足の進行
 - ・ 将来における不確実性の増大
- ▶ 事業を支える人材の確保、時代の変化に対応する人材の育成

強化される内容

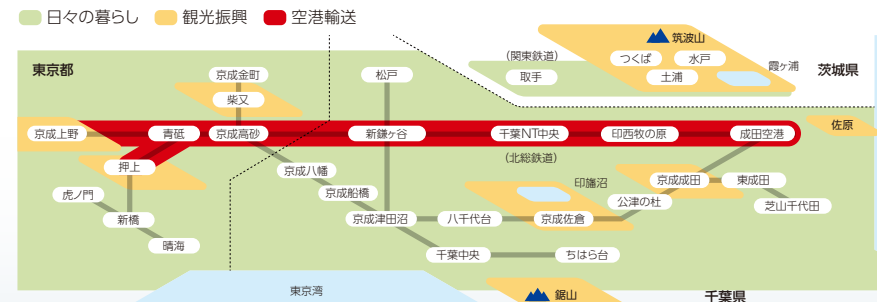
時代の変化に対応した人的資本の確保

重点施策

- ・ ダイバーシティの推進
- ・ チャレンジする人材の育成

京成グループの事業エリア

各エリアの特性に応じた事業運営を行い、京成グループの地盤を強固していきます。今後の新規エリアについては、既存エリアにとらわれず、シナジーが発揮できるエリアへの事業展開を検討します。



中期経営計画「D1プラン」振り返り(2022～2024年度)

D1プランの位置付け

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

数値実績

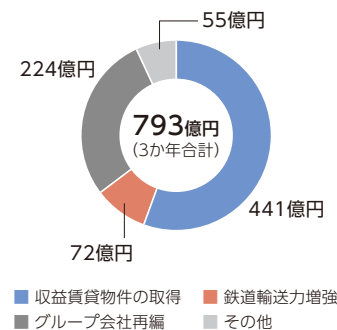
2020年度及び2021年度はコロナ禍の影響を受けて営業損失を計上しましたが、2022年度以降は復調した空港輸送の移動需要獲得、戦略投資枠の活用による収益賃貸物件の取得等に努め、3期連続で増収・増益となりました。

最終年度である2024年度は、営業収益3,193億円、営業利益360億円、経常利益は618億円となり、営業収益、営業利益、経常利益は過去最高となりました。また有利子負債削減によりEBITDA倍率が5.3倍となり、財務健全性も改善しています。

数値計画と実績

	2022年度	2023年度	2024年度	計画値
営業収益	2,523億円	2,965億円	3,193億円	3,390億円
営業利益	102億円	252億円	360億円	376億円
営業利益率	4.1%	8.5%	11.3%	11.1%
EBITDA倍率	9.6倍	6.9倍	5.3倍	5.4倍

戦略投資枠の使途



経営目標への主な取り組みと成果

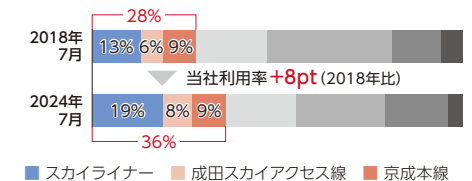
成長軌道への回帰

- 復調した空港輸送の需要獲得、不動産賃貸業の強化等によりD1プラン期間内は3期連続で増収・増益を達成
- 輸送力増強や事業エリアの発展・持続可能な社会の実現に寄与する、中長期的な成長への取り組みも実施

空港輸送の需要獲得と輸送力増強への準備

- ダイア改正により一部のスカイライナーが新たに新鎌ヶ谷駅に停車
ー千葉県内から成田空港への利便性向上
- 宗吾車両基地拡充工事に着手
ー中長期的な輸送需要増加への対応等を目的として着工(2029年3月新工場完成予定)
- インバウンド旅客の獲得
ー海外旅行博出展等のプロモーション再開
ー海外の航空、鉄道事業者との連携

成田空港における出発旅客の当社利用率



出展: 成田国際空港(株) 2024年度 成田国際空港アクセス交通等実態調査報告書を基に当社にて作成

事業エリアの発展・持続可能な社会の実現

- 北総線沿線の活性化
ー北総鉄道の運賃値下げ
ー新鎌ヶ谷駅前商業施設の新築工事に着工
- “第2の柱”として不動産賃貸業を強化
ー営業収益約1.8倍(2024年度対2021年度)
- カーボンニュートラルへの取り組み推進
ー京成グループCO₂排出量削減目標の設定
ーCO₂排出量実質ゼロのスカイライナー運行
- 事業エリアの自治体や企業との連携推進



宗吾車両基地拡充工事



新鎌ヶ谷駅前イメージパース



グループ各社のEVバス

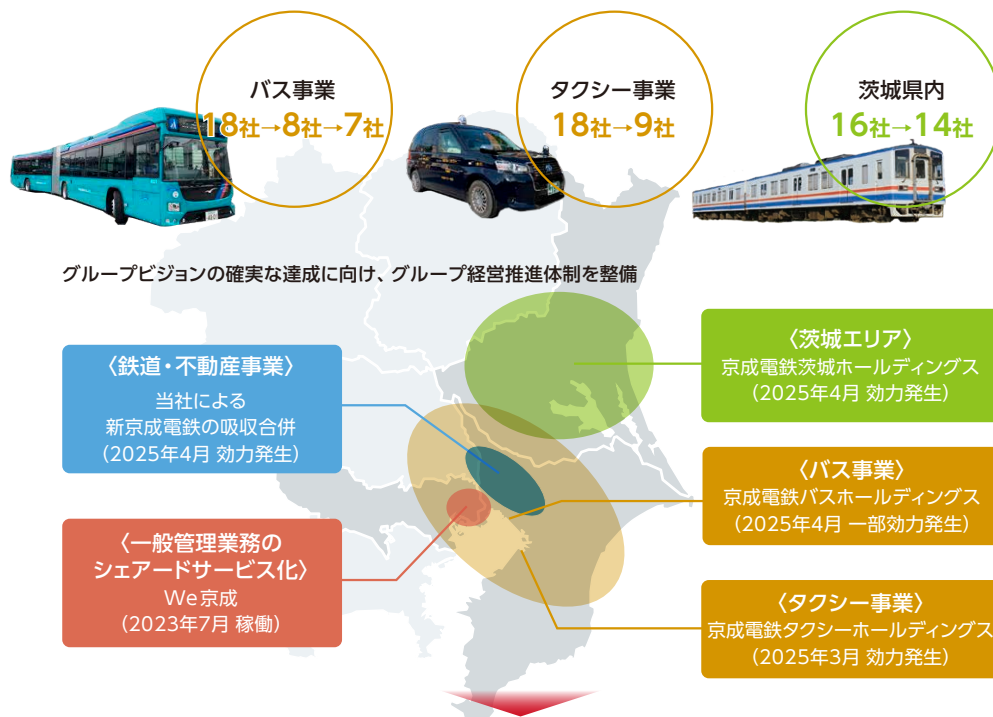
中期経営計画「D1プラン」振り返り(2022～2024年度)

経営推進体制の整備

- ・シェアードサービス会社の始動や中間持株会社の設立等、より効率的なグループ経営推進体制を整備

- ・シェアードサービス会社: We 京成の始動
ー京成グループ各社の一般管理業務を集約
- ・当社と新京成電鉄が合併

- ・バス事業、タクシー事業、茨城県内のグループ事業を再編
- ・事業・エリアに応じた中間持株会社の設立等



持続的な商品・サービスの提供や業務の効率化を図り、
事業エリアと京成グループの価値向上に寄与

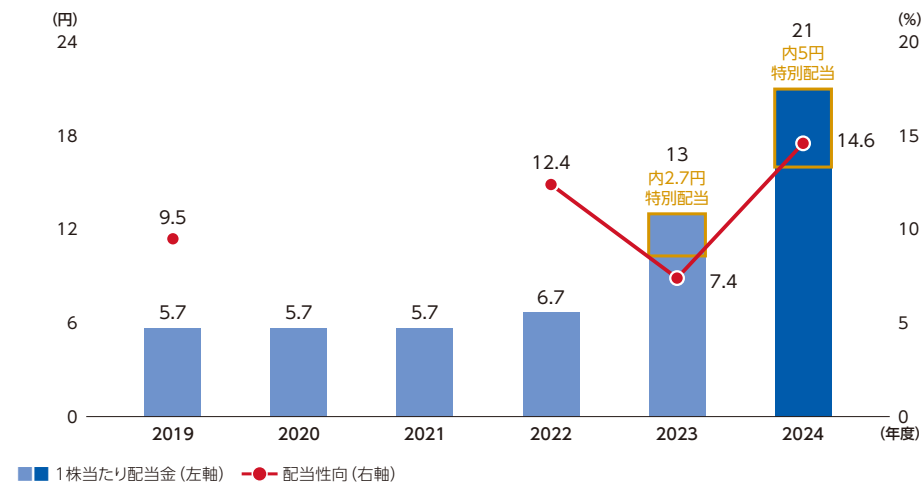
株主還元

株主還元は業績等を勘案しながら、株主のみなさまに安定的かつ継続的に利益還元することを基本方針とし、D1プランでは連結配当性向10%以上を目標としていました。業績等を踏まえ、2024年度の1株当たり年間配当金は第2四半期末6円*、期末15円*を実施しました。連結配当性向は14.6%となりました。また、業績等を勘案し、2024年度は100億円の自己株式取得を実施しました。

なお、方針に基づき、2020年度・2021年度は損失を計上しましたが、配当を実施しています。

※2025年1月1日付で普通株式1株につき3株の割合で株式分割を実施。1株当たり配当金は当該株式分割を反映した調整後の数値です。

連結配当性向及び1株当たり配当金(年間)の推移



中期経営計画「D2プラン」

D2プランの位置付け

中期経営目標

新たなグループ経営推進体制のもと、長期ビジョン実現に向け、空港アクセス強化を推進するとともに、外部環境変化への耐性強化を目指す。

Dプラン (2022-2030)

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、持続可能な社会の実現に貢献する

次期長期経営計画

D1プラン (2022-2024)

体制整備期

D2プラン (2025-2027)

体質変革期

D3プラン (2028-2030)

ビジョン実現期

I. 〈空港アクセス強化の推進〉

2028年度末とその先に予定される成田空港の機能強化を企業価値向上の機会として活かすべく、輸送力・サービスを継続的に強化

II. 〈外部環境変化への耐性強化〉

外部環境変化への耐性が強い事業ポートフォリオを将来的に構築すべく、第2の柱である不動産業を中心に強化

～2030年代以降に見込まれる事項～

- 成田空港の機能強化
 - ・新旅客ターミナル順次供用
 - ・発着容量50万回/年次
- 安全・安心なまちづくり
 - ・葛飾区内連続立体交差事業完了
 - ・京成本線荒川橋梁架替工事完了
 - ・京成高砂駅付近連続立体交差事業

D2プランの策定

京成グループは、長期ビジョンの実現に向けて、新たなグループ経営推進体制のもとで中期経営計画「D2プラン」を策定しました。本プランでは、2028年度末に予定される成田空港の機能強化を見据えた「空港アクセス強化の推進」「外部環境変化への耐性強化」を柱としています。成田空港の機能強化に対応した輸送やサービスの継続的な強化に加え、「第2の柱」である不動産業を中心に事業エリアの生活ニーズを捉える事業やエリア競争力への寄与が期待される事業の強化を進め、企業価値の向上と安定した収益基盤の確立を図ります。

数値目標として、2027年度に営業収益3,750億円、営業利益380億円、ROE8%以上、EBITDA倍率7倍台、配当性向30%以上の達成を目指します。

D2プラン:数値計画

	2024年度 (実績)	2027年度 (計画)
営業収益	3,193億円	3,750億円
営業利益	360億円	380億円
投資実績／計画	1,795億円 (2022～2024年度計)	約3,000億円 (2025～2027年度計)
ROE (純利益／期中平均自己資本)	9.7%※	8%以上
EBITDA倍率 (有利子負債／〔営業利益＋減価償却費〕)	5.3倍	7倍台
株主還元	連結配当性向 14.6%	連結配当性向 30%以上

※関係会社株式売却益を含む場合…14.6%

中期経営計画「D2プラン」

空港アクセス強化の推進

京成グループは、Dプランにおいて、成田空港の機能強化を重要な成長機会と捉え、空港アクセスのさらなる拡充を重点施策に掲げています。2028年度末に予定されている滑走路拡張や2030年代に予定されている旅客ターミナルの再編などにより、成田空港の年間発着容量は2030年代以降に50万回に達すると見込まれており、これに対応することが当社企業価値の向上に直結すると考えています。

なお、D3プラン以降も事業エリア全体で大規模な投資が継続する見込みであり、それらの投資効果が具現化するのは2030年代～2040年代以降を想定しています。

輸送力増強に向けた鉄道インフラの整備

将来的な航空需要の拡大に備え、京成グループでは鉄道輸送の抜本的な強化に着手しています。宗吾車両基地では、車両工場の移転・建替えを行うとともに、留置線の増設を行います。2028年度には押上～成田空港間で新型有料特急を導入する計画の他、次期スカイライナー車両の整備に

発着容量50万回時に期待される効果^{※1}

航空旅客数	現在 4,000万人	約2倍	今後 7,500万人
貨物取扱量	現在 200万トン	約1.5倍	今後 300万トン
空港内従業員数	現在 4万人	約2倍	今後 7万人

※1 成田国際空港株式会社「成田空港の明日を、いっしょに」
(<https://www.narita-kinoukyouka.jp/>) より

ついて、長編成化（現在は8両）も含め検討していきます。また、更なる輸送力の増強や速達性の向上に向けて、線路容量や線形等の設備上の課題である成田湯川～成田空港間の単線区間の複線化や、新旅客ターミナルに伴う駅整備（終端駅における折り返し機能等の改善）、既存路線の改良なども視野に入れており、将来的な輸送需要の大幅増に耐えうる体制を構築します。

事業エリアの活性化

京成グループでは、鉄道事業以外でも成田空港輸送を担っております。

バス事業では、成田空港発着の高速バス路線を1日当たり約400本以上運行しており、成田空港拡張とともに高速バス需要も拡大すると考えております。京成電鉄バスホールディングスを中心としてバス運転士の採用力強化に注力し、路線バス等による交通ネットワークを確保しつつ、高速バス増便に向けた検討や企業輸送・観光需要等に対応した各種バス輸送の提供を推進します。

タクシー事業では、成田市の属する北総交通圏の準特定地域指定解除を受け、営業規模の拡大を図ります。更に就労人口増加を見据えた居住・生活環境の整備として、事業エリア等で分譲マンションや賃貸住宅、生活利便施設を開発・取得していきます。

また、NRTエリアデザインセンターによる「エアポートシティ（仮称）」の実現に向け、京成グループ全体で寄与します。



ルネ成田サングランデ

長期的な企業価値向上に向けた空港アクセス強化推進の全体像



※2 観光庁「観光白書 令和6年版（2024.5）」（<https://www.mlit.go.jp/statistics/file000008.html>）より
 ※3 「新しい成田空港」構想検討会「『新しい成田空港』構想とりまとめ2.0（2024.7）」（<https://www.narita-airport.jp/ja/company/airport-operation/new-narita-airport/>）及び成田国際空港株式会社「年間発着枠30万回を超える運用について（2025.1）」（https://www.narita-kinoukyouka.jp/document/250124_20_chiba.pdf）より

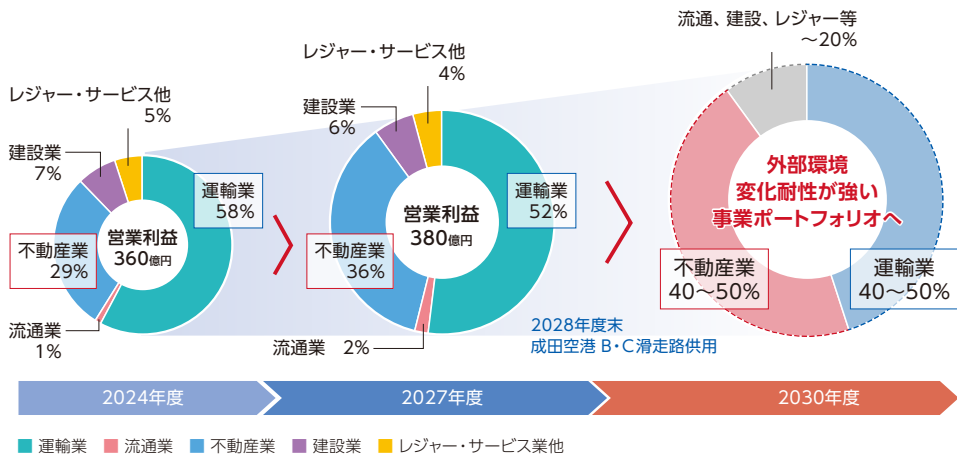
中期経営計画「D2プラン」

外部環境変化への耐性強化

Ⅰ 将来的な事業ポートフォリオの最適化

空港需要の変動に対するリスクヘッジを図る事で、より安定して利益を創出する事業ポートフォリオに変革し、お客様をはじめとしたステークホルダーのみなさまへ持続的な価値を提供していきます。将来的な空港輸送の拡大による運輸業の成長を見込みつつ、それを上回る速度で「第2の柱」としての不動産業等、事業エリアの生活ニーズを捉える事業やエリア競争力への寄与が期待される事業の強化を図っていきます。

2030年度までの事業ポートフォリオの推移イメージ(営業利益ベース)



Ⅰ 不動産業の強化

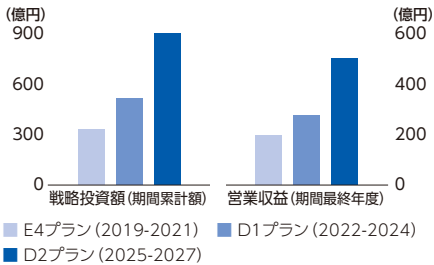
京成グループの事業エリアは、首都圏に位置しながらも自然が豊かで暮らしやすい環境に恵まれており、成田空港の機能強化や北総線沿線への企業誘致の進展など、不動産業における新たなビジネスチャンスが広がっています。こうした環境に加え、総合生活企業グループとしての多様な事業展開によって、さらなるシナジー効果も期待されます。

D2プラン期間中に過去最大規模となる約900億円の戦略投資枠を設定し、重点的な成長投資を推進していきます。主な投資対象としては、事業エリアを中心とした開発及び収益物件の取

得、既存物件のリノベーション、さらに低利用地・未利用地の有効活用を行っていきます。

また、グループ外の事業者や自治体、UR都市機構などとの連携も視野に入れ、幅広いパートナーシップを通じて不動産業を強化していきます。さらに、これまでの事業エリアにとどまらず、周辺エリアなどへの分譲住宅や収益物件の開発・取得も進めていく方針です。これによりビジネスチャンスの拡大が見込まれるほか、事業エリア外での京成グループの認知度向上も期待されます。

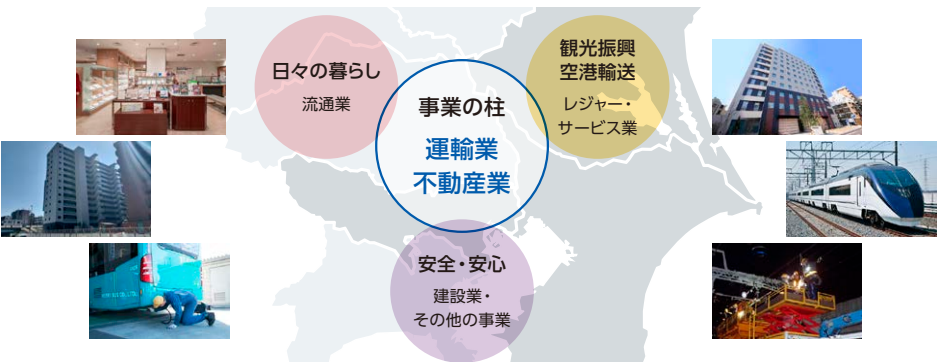
不動産業の戦略投資枠・営業収益



Ⅰ グループ事業の強化

京成グループは、「総合生活企業グループ」として、鉄道・バス・不動産・流通・レジャーなど多角的な事業を展開し、事業エリアに暮らす方々や訪れる方々に、安全・安心な商品・サービスを提供しています。こうした日常生活や観光・空港輸送といった多様な接点を通じて、地域の活性化に貢献しています。

さらに、事業エリアの活性化によって人流やビジネスチャンスを創出し、それらを各事業で取り込むことで、グループ全体としての成長の好循環を生み出していきます。この循環を維持・加速させることで、京成グループは地域とともに持続的な価値向上を図り、外部環境の変化にも強い経営基盤を築いていきます。



中期経営計画「D2プラン」

主な取り組み

安全・安心

- 災害対策の強化
- 国や自治体と連携した大規模工事の推進
- 安全確保に向けた体制の整備・拡充
- 運輸業における運賃・料金の改定を検討
- AI等を活用したお客様の利便性向上と従業員の業務効率化を推進
- DXを活用した安全性向上

観光振興

- 事業エリアのみなさまと連携したイベントの開催、商品を開発・アップデート
- インバウンド旅客の集客強化と受け入れ態勢の整備
- 安全で快適な観光地へのアクセス性の確保
- 京成グループが保有するリソースを観光資源や情報発信の場として活用
- 歴史的・文化的な資源について新たな発信方法や活用方法等を自治体等と連携して検討・実行

日々の暮らし

- 大規模な計画や開発案件等を軸とした事業エリアの活性化
- イオン（株）との連携
- 事業エリアのみなさまとの連携による賑わい創出や社会課題の解決
- 各交通サービスの車両における環境性能の向上
- サステナビリティに配慮した施設・商品・サービスの企画

ガバナンス

- 環境・社会に関する情報開示の充実
- 資本コストや株価を意識した経営を推進
- 健全な財務体質を維持
- 新たなグループ経営推進体制を活かしたガバナンスの強化

空港輸送

- 輸送力増強に向けた施策の推進
- 京成グループでの実現可能性や取り組んでいくべき事項を検討
- 空港2駅等におけるスムーズな乗車方法の強化検討
- 空港を発着する高速バス路線や成田空港周辺施設の貸切バス等の受注拡大

人材

- 新たなグループ経営推進体制による採用力の強化
- 多様な人材の雇用と活躍の推進
- 働きやすい環境の整備
- 資格に対する合格報奨制度を拡充
- 京成グループ従業員を対象とした研修プログラムの拡充
- 人事交流による新たな考え方・文化の取得や関係先との信頼関係の構築



長期経営課題ごとの取り組みについては、P27以降をご覧ください。

中期経営計画「D2プラン」

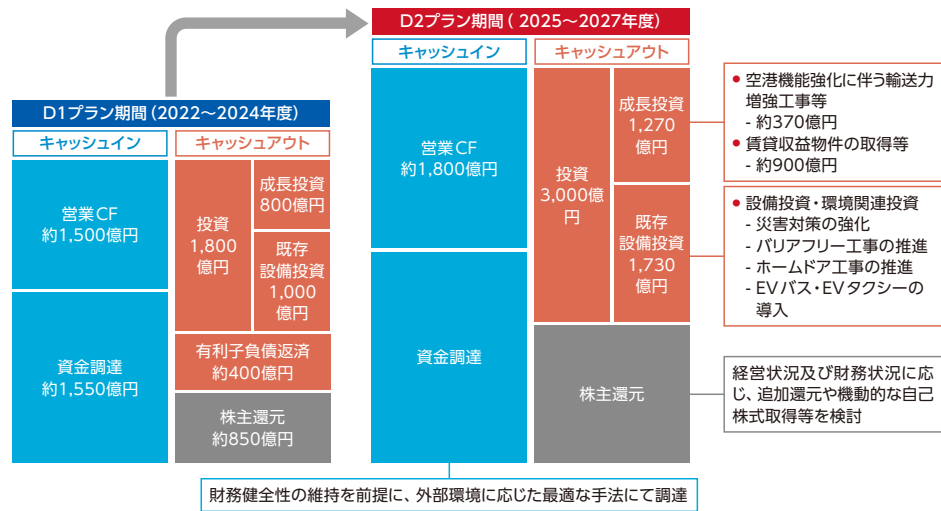
数値計画

京成グループは、「D2プラン」期間中、総額約3,000億円の投資を計画しています。この投資は、空港アクセス・都市交通の機能強化をはじめ、不動産開発や環境・防災・安全対策など、社会的ニーズに応える取り組みに重点的に配分し、将来の収益基盤を着実に強化していくことを目的としています。

セグメント別では、運輸業と不動産業に特に注力していきます。空港アクセス分野では、車両基地の拡充や新型特急の導入、不動産分野では収益性の高い物件の取得や再開発、地域の魅力向上につながる開発を進めてまいります。

キャピタルアロケーションについては、今後も成長投資と既存設備投資の双方を拡大し、さらなる事業成長と企業としての持続性向上を目指します。2028年度以降も投資機会が継続的に見込まれる中で、営業キャッシュ・フローの拡大に努め、成長と財務の健全性を両立させる方針です。特に、EBITDA倍率7倍台を目安とした財務基盤の維持を前提に、外部環境の変化にも柔軟に対応しながら、資金調達手段を適切に選択してまいります。将来に向けては、これらの方針に基づいた戦略的な資本配分を通じて、持続的な企業価値の向上を図っていきます。

キャピタルアロケーション



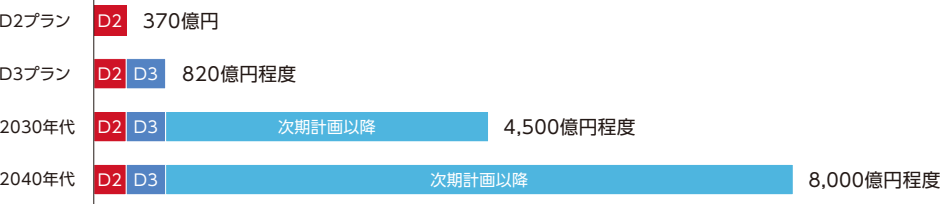
〈参考〉

■ 今後見込まれる投資について (概算値)

概算値算出にあたって

- 投資内容及び金額は当社にて2025年4月時点で試算した概算値であり、当社単独での投資金額を示すものではありません。
- 事業スキームや具体的な事業内容が未定であり、今後関係各所と調整を要する事項を含むため、計画の検討状況や社会情勢等により大幅に内容・金額が変更となる可能性があります。

成田空港アクセス強化：累計投資額イメージ (億円)



成田空港アクセス強化	D2プラン 370億円	D3プラン 450億円程度	次期計画以降 7,250億円程度	計 8,000億円程度
新型有料特急の導入	100億円	300億円程度		400億円程度
宗吾車両基地拡充工事	270億円	150億円程度	50億円程度	470億円程度
次期スカイライナー車両の導入		(2030年代半ばまで) 700億円程度		700億円程度
新旅客ターミナルに伴う駅整備		(2030年代半ばまで) 1,000億円程度		1,000億円程度
成田空港周辺の単線区間の複線化		(2030年代後半まで) 2,000億円程度		2,000億円程度
その他、空港アクセス強化に向けて見込まれる施策		(2040年代後半まで) 3,500億円程度		3,500億円程度

事業エリアの価値向上	900億円
不動産事業の強化	900億円
安全性・環境性の追求	1,730億円
既存施設・鉄道車両の更新等	1,650億円
バス・タクシーにおける非化石エネルギー車両の導入	80億円

**D3プラン以降も継続的な投資を見込む
毎年数百億円+更なる成長投資**

〈参考〉
バス・タクシー全車両を非化石エネルギー車両とする場合
1,000億円程度

中期経営計画「D2プラン」

「D2プラン」期間における課題

- ・成田空港の機能強化に伴う発着容量の増(50万回年次)が見込まれるのは2030年代以降
- ・安全投資の加速や、物価・人件費等の上昇

課題への対応方針

- ・お客様をはじめとした、あらゆるステークホルダーに対して安定的かつ持続的に価値を提供するため、財務健全性を確保しつつ、資本効率性の向上及び株主還元強化を図る

資本効率性…ROE8%以上

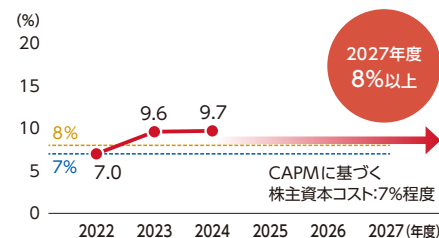
- ・コスト増に対する運賃の適正化や、事業エリアの需要の創出と獲得による事業成長により収益性を強化
- ・事業における資金需要と財務健全性のバランスを取りつつ、株主還元を強化

財務健全性…EBITDA倍率7倍台

- ・京成グループで売上割合が最も高い交通事業は公益性が高く、事業者には安定性・持続性が求められる
- ・各種施設の維持・更新といった事業上で必要な投資や、成田空港の機能強化に伴う投資等、長期間にわたる資金需要に応じられる財務体質の確保が必要

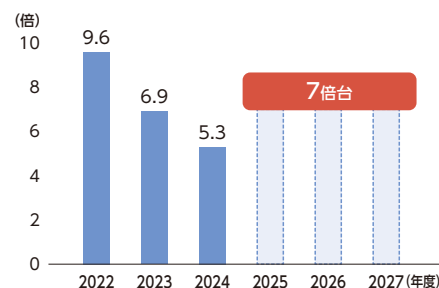


ROE*



※ 2023、2024年度は関係会社株式売却益を除いた算出値。
関係会社株式売却益を含む場合…2023年度: 20.7%、
2024年度: 14.6%

EBITDA 倍率

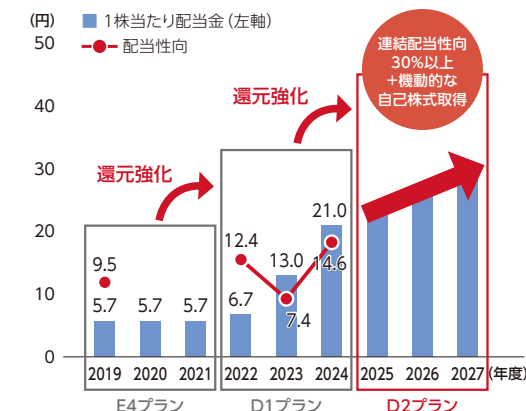


配当方針

D2期間中における配当は、持続的な価値提供のため、業績及び成田空港の機能強化に伴う中長期的な投資計画等を勘案しながら、株主のみならず安定的な利益還元を行うことを基本的な考えとしています。

連結配当性向は2027年度に30%以上を目安とするともに、財務状況や事業環境に応じ、自己株式取得等の追加還元を機動的に実施してまいります。

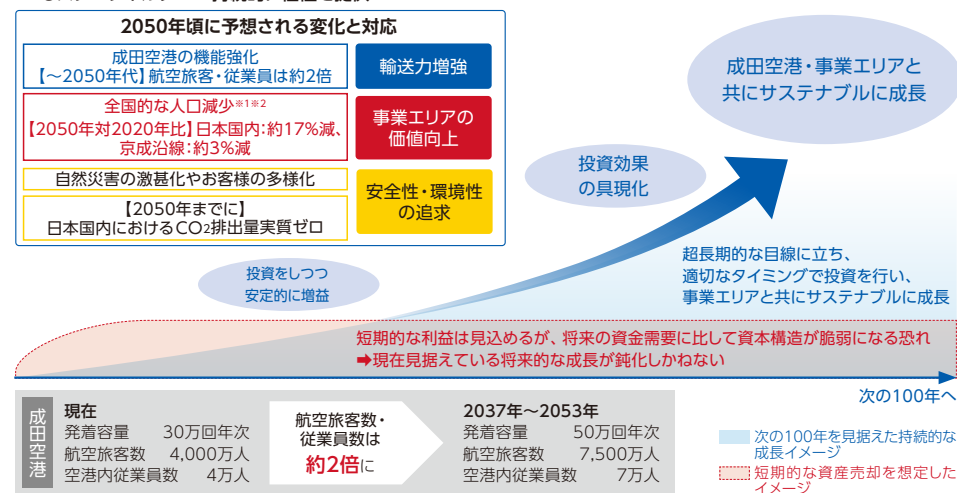
連結配当性向及び1株当たり配当金（年間）の推移



※ 2020年度・2021年度は損失を計上したが、配当を実施
※ 2024年度以前は株式分割後基準での1株当たり配当額を表示

次の100年を見据えたサステナブルな成長イメージ

- 成田空港の機能強化に応じた投資を適切なタイミングで行い、空港旅客や従業員の増加に応えた輸送を提供するとともに、それらの投資効果も活かしたまちづくり等に取り組むことで、成田空港・事業エリアと共にサステナブルに成長
- 超長期的な成長を見据えつつ、短・中期的にも安定的に利益を創出・増加させていく事で、お客様をはじめとしたあらゆるステークホルダーへ持続的に価値を提供



※1 国立社会保険・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5年推計)」(<https://www.ipss.go.jp/pp-shicityson/j/shicityson23/t-page.asp>)より
※2 都内6区(台東区、墨田区、荒川区、足立区、葛飾区、江戸川区)、千葉県内13市2町(千葉市、市川市、船橋市、松戸市、成田市、佐倉市、習志野市、市原市、八千代市、鎌ヶ谷市、印西市、白井市、富里市、酒々井町、芝山町)計

グループ長期経営課題（マテリアリティ）

京成グループは、長期経営計画Dプランで定めた2030年のグループビジョン実現に向けて、「安全・安心」「日々の暮らし」「観光振興」「空港輸送」「ガバナンス」「人材」の6つの課題を長期経営課題（マテリアリティ）としています。

テーマ		ミッション	重点施策	強化される内容	関連するSDGsの17の目標
全ての根幹	安全・安心	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。	- 災害対策の強化 - お客様の安全を守る取り組みの強化 - テクノロジーの活用	地域社会の生活や産業を支える揺るぎない安全・安心の確立	9:産業と技術革新の基盤 11: 住み続けられるまちづくり 13:気候変動対策
	日々の暮らし	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。	- 活力が持続するまちづくりの推進 - エコロジカルなまちづくりの推進	- 第2の柱としての不動産業の事業基盤拡充 - 日常運輸業・流通業等における競争力の強化	1:貧困をなくそう 2: 飢餓をゼロに 3:健康と福祉 6: 安全な水とトイレ 7:エネルギーをクリーンに 9: 産業と技術革新の基盤 11: 住み続けられるまちづくり 12: つくる責任 使う責任 13: 気候変動対策 14:海の豊かさ 15: 陸の豊かさ 17: パートナースhip
	観光振興	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。	- 既存観光エリアの魅力向上 - 新たな観光資源やルートの開発	運輸業及びレジャー・サービス業等の事業基盤拡充	7:エネルギーをクリーンに 9: 産業と技術革新の基盤 17: パートナースhip
	空港輸送	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。	- 成田空港の更なる機能強化への対応 - 更なる利便性の追求	成田空港輸送における確固たる地位の確立	7:エネルギーをクリーンに 9: 産業と技術革新の基盤 17: パートナースhip
ビジョン実現のための基盤整備	ガバナンス	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。	- 環境、社会に関する情報開示の充実 - 健全な財務体質の維持 - コーポレート・ガバナンスの強化	社会の変化に対応した最適なコーポレート・ガバナンスの実現	9:産業と技術革新の基盤 16: 平和と公正
	人材	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。	- ダイバーシティの推進 - チャレンジする人材の育成	時代の変化に対応した人的資本の確保	3:健康と福祉 4: 質の高い教育 5: ジェンダー平等 8: 働きがいも経済成長も 10:人や国の不平等をなくそう

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

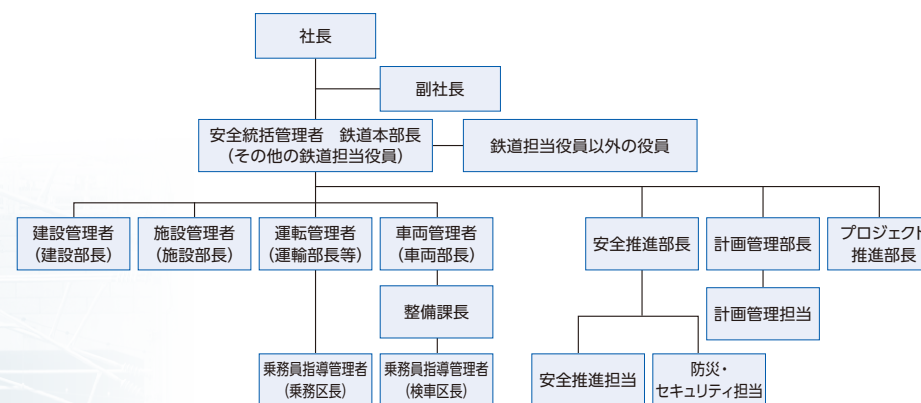
「京成グループ経営理念」・「京成グループ行動指針」

安全目標

一人ひとりの自分事化による安全管理体制の強靱化

安全管理体制

当社は、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。

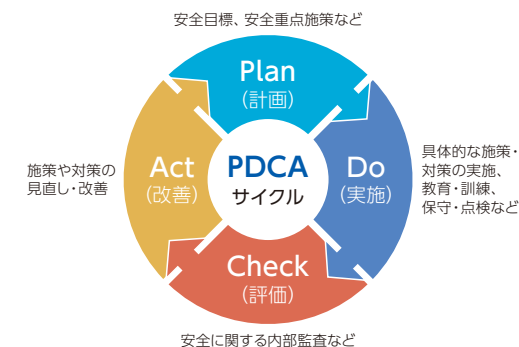


その他具体的な管理担当者の役割、安全管理方法などについては、「安全報告書2025」をご覧ください。

WEB <https://www.keisei.co.jp/keisei/ir/csr/dl/safety/2025.pdf>

安全管理の方法

安全方針及び安全目標のもと、輸送の安全を確実に確保・向上させるため、安全統括管理者を中心にPDCAサイクルにより安全管理体制を強化するよう取り組んでいます。特にCheckとActに力点を置いて取り組むことで、安全管理体制のスパイラルアップを図っています。



安全・安心

具体的な取り組み

2024年度は、中期経営計画「D1プラン(2022～2024年度)」最終年度であり、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」及び「テクノロジーの活用」に基づき、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。

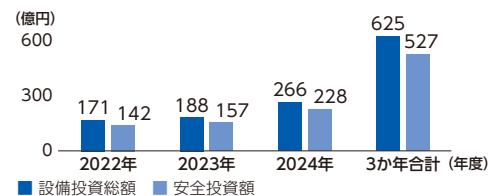
安全重点施策

- ① 異常時対応力の強化に向けた訓練の実施
- ② 一人ひとりの安全意識の向上・確実な業務知識継承に向けた教育の実施
- ③ ハード面(鉄道施設・車両)の安全性向上及びソフト面(規程・マニュアル・システム・対策等)のレベルアップ
- ④ ヒヤリハット情報等のデータの有効活用及び部門の垣根を超えた情報・連絡の連携強化
- ⑤ ICT機器や新技術活用による安全性の向上・技術継承に向けた取り組みの推進

▶ 安全対策への投資

2024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・耐震補強工事等の安全対策の強化、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ましました。

鉄道事業設備投資総額・安全投資額
(当社+新京成電鉄合算値)



ワンマン運転における安全対策

2025年3月に、ワンマン運転を行う京成金町線において、ホームセンサーを導入しました。これは列車発車時、お客様が警告ラインから列車側に出ると、ホーム上家に設置されたセンサーが危険を検知し、運転士に知らせるものです。センサーへの注意とホームの安全を守るためのお客様へのお願いを、案内板で行っています。



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。



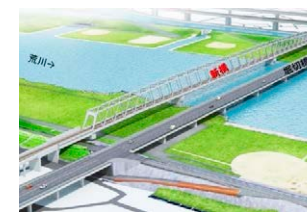
耐震補強工事

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。



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。2024年度は、主に新設橋梁の基礎杭工事に着手したほか、既設盛土の土留工事等を実施しました。



安全・安心

■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。

鉄道

押上線葛飾区内連続立体交差事業

葛飾区内(四ツ木駅～青砥駅間)の連続立体交差事業を推進しています。この事業が完了すると平和橋通りなどの沿線にある11か所の踏切が廃止され、道路・鉄道それぞれの安全性が一層向上するほか、踏切による交通渋滞解消が期待されます。2024年11月には、仮下り線への線路切替工事を実施しました。



安全意識の定着に向けた教育訓練の充実

京成グループ社員を対象とした安全啓発施設である「安全共創室」を設置し、順次研修を実施しています。安全共創室は、「鉄道の安全は人が創るものであり、全社員が一丸となって京成グループの安全を創りあげていくという意識を共有する」目的で作られた施設であり、研修を通して社員一人ひとりの安全意識を醸成しています。

ヒヤリハットの活用

事故を起こすおそれがあり、ヒヤリとした、事故につながる要因に気づいてハッとした、といった事例は「ヒヤリハット報告」として、全てシステムに登録を行い情報共有し、作業マニュアルや設備改善に活用しています。また、リスク見積もりを行い、高リスクな事象のヒヤリハットについては、対策後も追跡調査してリスク低減を確認しています。

安全推進発表会

現場における輸送の安全確保に関わる活動の積み上げによるボトムアップと部門間の情報共有を強化することを目的に、グループ会社も含めた安全推進発表会を毎年度実施しています。



に対する、治具の継続的な改善とマニュアル作成による漏気対策が評価を受け、安全推進優秀賞を受賞しました。

京成グループ技術発表会

京成グループ4社(当社・新京成電鉄・北総鉄道・京成電設工業)では、各社間の技術交流を目的とした京成グループ技術発表会を実施しています。実技による作業内容を発表し、相互に評価することで、技術力向上と連携強化を図っています。2024年度においては、架線断線に対する復旧訓練を実施しました。



盲導犬ユーザー等対応講習

当社では、2017年度から視覚に障がいのあるお客様に安心して当社の駅をご利用いただけるよう、誘導案内の強化と接客能力向上及び盲導犬普及活動を目的として「盲導犬ユーザー等対応講習」を実施しています。

2024年6月には、新京成電鉄、北総鉄道、関東鉄道の社員も参加し、盲導犬や視覚障がいのある方に関わる法律や駅のご案内方法についての講習を受けた後、実際に船橋競馬場駅で、盲導犬をお連れのお客様や、白杖を要するお客様を誘導するための実技訓練等を行いました。



従業員の声

安全推進優秀賞 車両部 電機職場

私たちは「車両故障に対する対策と工夫」のテーマで、戸閉電磁弁について発表を行いました。戸閉電磁弁は、お客様が乗り降りする扉の開閉を制御する部品の一部で、整備の方法に苦慮していました。戸閉電磁弁の漏気の原因となる電磁弁内のストローク調整を容易にするため、みんなで知恵を出し合い、測定用の治具を作製することで漏気を無くすることができました。測定治具の構造はアルミ板に数ミリの切り欠きがあるだけの単純な構造ですが、このシンプルな治具がいかに安全輸送に貢献しているのかをお伝えしました。この技術が途絶えないように継承し、安全輸送を守るために努めていきます。



車両部 電機職場
杉江 峻超

安全・安心

グループ

異常時対応訓練

京成グループでは万一の不測の事態に備えた各種訓練を行っています。運輸業各社では、「異常時総合訓練」や「バスジャック対応訓練」等を実施しています。社内外の関係者への連絡通報、お客様の誘導案内、事故現場の復旧作業や気象災害への対応などを各部門が協力し定期的に訓練しています。



バスジャック対応訓練

運輸業におけるその他の取り組み

京成グループでは全国の交通事業者と共に、「声かけ・サポート」運動や「こども110番の駅」等を実施し、全てのお客様に安全・安心、そして快適にご利用いただける環境の整備に努めています。また、京成バスなどのバス事業では「バスドライバー異常時対応システム」搭載車両を導入し、安全性の更なる向上を図っています。



バスドライバー異常時対応システム

セーフティドライブ・コンテストで、上位達成事業者に出

2024年10月～2025年3月の6カ月にわたり、交通法令順守、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「2024年度セーフティドライブ・コンテスト」が行われました。実施期間中の無事故・無違反を達成した事業者の中で、特に優秀な成績を収めたとして、帝都自動車交通の日本橋営業所・銀座営業所・竹橋営業所・神田営業所・本社管理部門が選出されました。神田営業所は5年連続の表彰となります。

テクノロジーの活用

京成グループでは、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。

鉄道

ICT機器の活用

2018年度に発生した塩害による輸送障害の対応において、情報共有に課題があったとの反省を踏まえ、情報共有をより迅速かつ確実に行うために、IP無線と大型タッチディスプレイを導入しています。また、大規模災害発生時等に通常の通信手段が使用不能となった場合の代替通信手段として衛星電話を導入しています。2024年度は異常時の連絡体制の強化のため、新京成電鉄においてもIP無線を配備しました。



「落とし物クラウド find」を導入

当社では、2025年4月より「落とし物クラウド find」((株) findが提供)を導入しました。当社の駅や列車内におけるお忘れ物がチャットでお問い合わせいただけるようになります。

このシステムは、落とし主の「連絡するだけでも大変」「探しても見つからない」という悩み・不安を、テクノロジーの力によって解決するサービスです。常に最先端の技術を取り入れ、さまざまなサービスと連携することでアップグレードし、利便性向上を図っています。



グループ

安全運転訓練車

京成バスでは、バス乗務員の運転技量や危険予知能力の向上を図るため、安全運転訓練車を導入しています。この車両では、運転中のアクセル開度、エンジン回転数、ギア位置、揺れ、燃料消費量、車間・前方・側方距離等の走行データと、運転者の視線の動きや右足の動きを集録するシステムを搭載しており、得られたデータを基に、乗務員一人ひとりの特徴に基づいた教育と訓練を行っています。

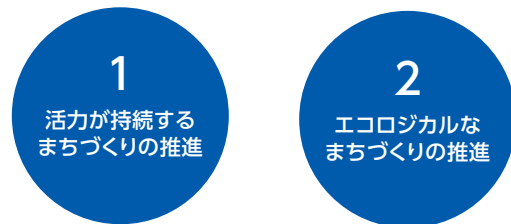


日々の暮らし

ミッション

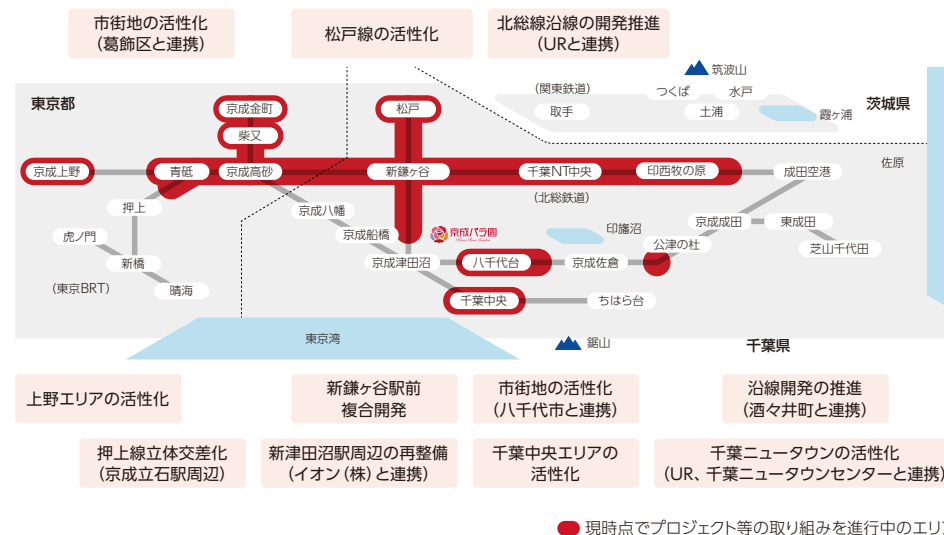
地域社会の発展を支える総合生活企業グループとして、自治体等と連携し、人と環境に優しい鉄道を軸に、地域の営みを支えるまちづくりを通じ、あらゆる世代にとって豊かで健康的な暮らしを創出する。

重点施策



具体的な取り組み

Ⅰ 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。

▶ 大規模な計画や開発案件等を軸とした事業エリアの活性化

新鎌ヶ谷駅前商業施設着工

当社は2024年4月、新鎌ヶ谷駅前における商業施設の新築工事に着工しました。これは、同駅前の県有地(約7,000㎡)について、千葉県企業局が駅周辺の賑わい創出に資する事業提案を募集した結果、当社を代表企業とする4社が事業者に選定され、当該用地を取得したものです。

本事業では、駅直結の複合商業施設(商業棟)と分譲マンション(住宅棟)の2棟を建設するとともに、駅の南北をつなぐ自由通路や東西通路、そして地域の賑わいを創出する2つの広場の整備を計画しています。商業施設には、駅周辺の昼間人口の増加を見据え、低層階に飲食店や物販店を、5・6階にはオフィスの誘致を計画しており、2026年度に開業する予定です。

新鎌ヶ谷駅は、当社・北総鉄道・東武鉄道の3社4路線が乗り入れる交通結節点です。京成グループでは、千葉県や鎌ヶ谷市と連携し、当社松戸線の連続立体交差化に加え、北総線の運賃値下げや一部スカイライナーの新鎌ヶ谷駅停車など、沿線活性化に取り組んでいます。

新鎌ヶ谷駅周辺市有地事業予定者に選定

当社を代表企業とする2社は、鎌ヶ谷市による「新鎌ヶ谷駅周辺地区市有地活用」に係る公募型プロポーザルに応募し、2025年2月、事業予定者に選定されました。

鎌ヶ谷市では、同駅周辺において、広域的な交通利便性を活かし、多様な機能が複合的に集積する、活気と魅力あふれる広域交流拠点の創出を目指しています。こうした中、当共同企業体は、オフィスを中心とした市有地活用を通じて、駅周辺の賑わいを創出し、昼間人口や就業者の増加に資する提案を行いました。

本提案に基づく2つの施設は、2028～2029年度に開業する予定です。



イメージパース
(左:オフィス 右:オフィス、一部飲食店)

日々の暮らし

京成線ダイヤ改正

当社では、2024年11月にダイヤ改正を実施しました。上り「スカイライナー」を1本増発するとともに、下り「スカイライナー」2本を青砥・新鎌ヶ谷停車に変更し、空港アクセスのさらなる利便性向上を図るほか、一部の列車の発着時刻や運転区間、種別等を変更しました。また、モーニングライナー及びビブニングライナーの特急料金について、均一料金から距離に応じた料金体系へ改定しました。



新京成線が京成電鉄松戸線として営業開始

2025年4月、当社と新京成電鉄との合併により新京成線は「京成電鉄松戸線」として新たにスタートしました。開業に先立ち、沿線の魅力を紹介する冊子「京成らいん特別号」を発行し、グループの駅や施設で配布しました。また、新津田沼駅で記念出発式を開催し、地域のみなさまと節目を祝いました。



▶ イオン(株)との連携を通じたより住みやすい快適な生活圏の創造

イオン(株)との資本業務提携

当社とイオン(株)は2024年10月、東京都・千葉県・茨城県を中心とした地域の生活者に向け、両社の持つ拠点価値を高めることで地域活性化に貢献することを目的とした資本業務提携契約を締結しました。

両社は、ともに千葉県に本社を置き、同じ地域の生活者に異なる社会インフラを提供してきた企業です。それぞれのアセットとノウハウを掛け合わせることで、地域特性に応じた街づくりを推進し、地域活性化に寄与できると考えています。



津田沼12番街ビル

具体的な取り組みとして、新津田沼駅周辺の再整備を通じた新たなランドマーク化を計画しています。新津田沼駅南側隣接地の「津田沼12番街ビル」を中心に周辺施設の改修・刷新を実施し、同駅北側に隣接するイオンモール津田沼と一体的に運営することで、施設価値の向上を図ります。これにより、新津田沼駅を中心とした回遊性の高い交流拠点を形成し、再生の象徴となるランドマークとして再整備を進めます。その他の箇所でも不動産情報の共有やイオングループによる出店を含めた街づくりを進め、京成グループの不動産業を強化していきます。

また、不動産業以外でも流通業での協業によるサービス拡充を検討しているほか、運輸業においても京成タクシーセントラルがイオングループの広告ラッピング車両を運行しました。さらに2025年8月には、千葉県下の京成グループのタクシー車両約950両と筑波観光鉄道が運営する売店などでコード決済サービス「AEON Pay (イオンペイ)」を導入しました。

▶ 事業エリアのみなさまとの連携による賑わい創出や社会課題の解決

精神障がい者割引制度の導入及び身体障がい者・知的障がい者割引制度の適用範囲拡大

当社及び新京成電鉄、北総鉄道では、2024年6月より、精神障がい者割引制度を導入するとともに、身体障がい者・知的障がい者割引制度の適用範囲を拡大しました。

精神障がい者割引制度は、各自治体で発行する精神障害者保健福祉手帳をお持ちのお客様が対象で、第1種または、第2種の精神障害者保健福祉手帳をお持ちのお客様がお一人でご利用される場合、普通乗車券(きっぷ・ICカード)、回数乗車券、定期乗車券(小児定期乗車券を除く)が5割引となります。

日々の暮らし

北総鉄道、UR都市機構、千葉ニュータウンセンターの三者連携

千葉ニュータウンは、まちびらきから40年を迎え、街の成熟とともに、立地特性を活かした多様な地域企業やプレイヤー（以下「地域関係者」）の活躍が広がり始めています。こうした中、北総鉄道、UR都市機構、千葉ニュータウンセンターの三者は、まちびらき当初から地域に関わり、住宅・鉄道・商業施設といった暮らしに直結するインフラを担ってきました。また、これまで個別に地域関係者と連携し、イベントなどを通じた地域活性化にも取り組んできました。

2025年1月、三者は改めて千葉ニュータウンエリアの沿線価値に着目し、互いの強みを活かしながら連携を強化し、地域関係者とも協働して、街の魅力向上（リブランディング）や定住促進を積極的に進めていくこととしました。今後は三者が一体となり、地域ならではの体験機会を創出し、千葉ニュータウンらしいライフスタイルの提案に取り組んでいきます。

北総鉄道が鍵の無人受け渡しサービス開始

北総鉄道は駅の立地特性を活かしたお客様サービスの一環として、Keelys（株）が提供する鍵の無人受け渡しサービス「KEY STATION」を、千葉県内の鉄道駅では初めて千葉ニュータウン中央駅構内に設置し、2024年6月よりサービスを開始しました。

「KEY STATION」は、2017年のサービス開始以来、駅やコンビニ、マンション、宿泊施設など全国162か所に設置されてきました。今回の導入により、北総鉄道では、多くのお客様の動線上にある「駅」という場所を活用し、駅を利用するお客様や、駅周辺にお住まいの方、働く方にとって、鍵の受け渡しに関する時間や場所の制約を解消することを目指します。これにより、周辺エリアの活性化とさらなる利便性向上につなげていきます。

設置場所となる千葉ニュータウン中央駅周辺には、住宅地やショッピングモールなどの商業施設に加え、IT企業も進出していることから、家事代行サービスでの利用のほか、オフィスやテナントでの活用も期待されています。



北総鉄道×白井市 ウマ娘コラボ

北総鉄道と白井市は、2024年10月より、(株)Cygamesの協力のもと、通算2,300万ダウンロードを突破した大人気クロスメディアコンテンツ『ウマ娘 プリティーダービー』（以下「ウマ娘」）とのコラボレーション企画を、北総線の西白井駅及び白井市内にて実施しました。

白井市には、西白井駅から徒歩約20分の場所に、日本中央競馬会（JRA）の騎手や厩務員を養成する「JRA競馬学校」が立地しています。白井市と北総鉄道は、2021年3月に締結した「白井駅・西白井駅周辺地域の活性化に関する協定」に基づき、2022年3月から西白井駅に「梨も騎手も育つ街」という副駅名称を導入しています。今回のウマ娘との取り組みも、この協定に基づく地域活性化施策の一環として実施されるものです。

この取り組みは、西白井駅に足を運んでいただくきっかけをつくるとともに、幅広い世代に親しまれているウマ娘を通じて、地域全体で楽しめる場を提供し、白井市の魅力を多くの方に体感していただくことを目的としています。



© Cygames, Inc.

「熱中症対策標語コンテスト」を実施

北総鉄道では2024年6月、大塚製薬（株）及び沿線自治体である印西市、白井市と協力し、夏の熱中症対策の推進活動として、「熱中症対策標語コンテスト」を実施しました。厳正なる審査の結果、応募総数174作品の中から24名の方の作品が優秀作品として選ばれ、北総線の車両内や一部の駅で、受賞作品を掲載したポスターを掲出しました。

北総鉄道では、地域社会と連携し、熱中症対策活動を実施することで、持続可能な開発目標（SDGs）の達成に貢献していきます。



日々の暮らし

子育てしやすい環境の整備

京成グループでは、沿線の駅周辺や高架下に保育所を開設しています。今後も、子育てのしやすい環境を整備するとともに、より便利で住みやすい沿線を目指して駅周辺や高架下を中心とした開発を推進し、沿線価値の向上を図っていきます。

● 子育て応援バスを運行

ちばグリーンバスでは、佐倉市制70周年の記念行事の一環として、同社が協力している「佐倉市WEラブ赤ちゃんプロジェクト」の推進も兼ね、子育て応援バス（フルラッピングバス）の運行を2024年11月より開始しました。

お子様から大人の方まで大変ご好評をいただき、「運行を楽しみにしてます!」とのたくさんのお声が寄せられました。これからも安全・安心なバス輸送サービスを提供するとともに、「佐倉市WEラブ赤ちゃんプロジェクト」を沿線地域と協力し、「赤ちゃん、ママ、パパ、みんなの笑顔があふれるまち佐倉」をテーマに、便利な路線網を構築していきます。



千住大橋駅クローバー保育園



子育て応援バス

● 京成きっずアカデミーを開催

京成グループでは、2025年7月、8月の夏休み期間に合わせ、小学生を対象とした職業体験型学習プログラム「京成きっずアカデミー2025」を開催しました。「京成きっずアカデミー」



「京成きっずアカデミー」の様子



は、小学生のお子様に京成グループのさまざまな業種の仕事を体験・見学していただき、生活に身近な事業への理解を促進する地域交流活動の一環として2015年より開催しています。

今回は京成グループ17社が、鉄道の駅やバス・タクシーの営業所、ホテル、百貨店、コンビニエンスストア、パン屋、自動車教習所などで、親子で楽しみながら学べる企画を開催しました。

産学連携

文化・観光の振興、教育・研究の振興などにより、地域社会の発展に貢献することを目的として、企画や商品開発、沿線の魅力発信をテーマとした授業等、グループ各社と地域の大学による産学連携を行っています。

2024年9月には、「大学コンソーシアム市川産官学連携プラットフォーム」が主催し、参画している大学の学生を対象とした「市川学」に協力しました。当授業では、市川市と京成グループの関わりについて、当社社員による講義を実施しました。また、「北総鉄道施設見学ツアー」も実施し、大町駅・新鎌ヶ谷駅及びカスタマーセンターを見学後、学生同士のグループワークや北総鉄道社員との意見交換を行いました。学生によるプレゼンテーションでは、北総鉄道エリアにおける地域活性化や観光振興に関する取り組みについて発表していただきました。また、2024年度は新たに関東鉄道と麗澤大学が包括協定を締結し、事業エリアの魅力向上に資する活動に共同で取り組みます。



京成電鉄社員による「市川学」の講義

地産地消の取り組み

京成グループの百貨店、スーパーマーケットやホテルでは、千葉県・茨城県等の地元で生産された商品を地元で消費していただく、「地産地消」に取り組んでいます。また、鉄道や高速バスを活用して野菜や鮮魚などを運ぶ「貨客混載」も行っています。



日々の暮らし

事業を通じた社会課題解決への貢献

当社及び京成不動産では、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。

スポーツチームとの連携

京成グループでは、さまざまなスポーツチームとの連携を通じ、沿線地域の賑わい創出や更なる活性化に貢献しています。

●野球

当社では、千葉ロッテマリーンズに協賛し、ZOZOマリンスタジアムにおいて「京成グループ花火ナイター」を毎年開催し、地域のみなさまをご招待して試合を観戦していただくとともに、試合前には球場ならではの企画を実施しています。

2025年3月からは、千葉ロッテマリーンズで装飾されたラッピング電車「京成線マリーンズ号」を運行しています。車体側面に全8選手がデザインされている他、2025年のチームスローガン「その全ては、勝つために。」で車内が埋め尽くされ、車両1編成が千葉ロッテマリーンズ色となりました。

また、東北楽天イーグルスとは、冠試合を行っているほか、2025年シーズンにおいて同チームに所属する、則本昂大選手を起用した各種コラボ企画を実施しています。楽天モバイルパー



ク宮城のスタジアム正面広場に「京成電鉄スカイライナー イーグルスキッズステーション」を設置し、則本選手が登板するホーム一軍公式戦の日には、観戦チケットをお持ちいただいた中学生以下のお子様にオリジナルベースボールカードをプレゼントします。

●バスケットボール

京成グループは、バスケットボールB.LEAGUEに所属する千葉ジェッツ、アルティエリ千葉、茨城ロボッツを応援しています。協賛試合当日にご来場されたお客様には、京成グループの施設でご利用いただけるお得なクーポンを配布するほか、抽選で京成グループの賞品が当たるキャンペーンを実施するなど、観戦の場をさらに盛り上げています。

●サッカー

当社は2024年に、葛飾区を本拠地とし、『キャプテン翼』原作者の高橋陽一氏が代表取締役を務めるサッカークラブ「南葛SC」とパートナー契約を締結しました。南葛SCは、京成本線・青砥駅が最寄りの「奥戸総合スポーツセンター」をホームスタジアムとし、『キャプテン翼』の主人公・大空翼が所属するチームと同名のクラブです。

また葛飾区における地域貢献とサッカー振興を目的に、南葛SCと連携し、両社のロゴ入りオリジナルサッカーボールを区内の小学校など52校に寄贈しました。2024年12月には贈呈式が行われ、式の後には、南葛SC主催の小学生向けサッカー教室「翼DREAM」も開催され、地域との交流を深めました。



日々の暮らし

「エコロジカルなまちづくりの推進

TCFD提言に基づく開示

京成グループは、温暖化や気候変動など、地球環境が脅かされている状況の中、「京成グループ理念」に定められたグループ行動指針における「環境」のもと、気候変動を私たち自身の問題としてとらえ、常に自然環境との調和に配慮し、行動しています。当社では2022年7月に、「TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）提言」への賛同を表明し、TCFDの枠組みを踏まえた情報開示に取り組んでいます。

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及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、常勤取締役等で構成され、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当社において設置しています。コンプライアンス・リスク管理委員会では、内部監査計画並びにリスク対応に関する審議や実施結果の報告等を行っています。同委員会では、気候変動がもたらすリスク・機会についても評価し、リスク対応に向け審議しています。

戦略

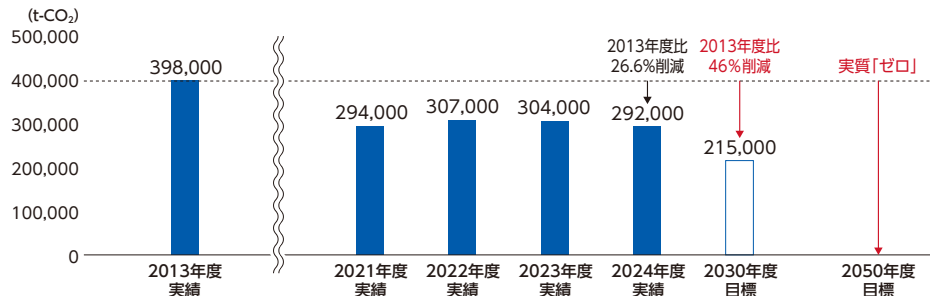
京成グループの中核事業である当社の鉄道事業では、気候変動の観点から、事業継続に影響をもちますリスク・機会を洗い出し、評価しています。鉄道事業は長期的な観点から事業運営を行う必要があるため、気候変動進行シナリオ（4℃シナリオ）と脱炭素実現シナリオ（2℃未満シナリオ）をもとにシナリオ分析を行い、2050年時点の将来のリスクや機会の影響度を評価しています。

指標・目標

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様々な影響を鑑み、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致しました。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日現在の当社及び連結子会社のScope1+Scope2

京成グループCO₂排出量実績と目標



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～

日々の暮らし

▶ 各交通サービスの車両における環境性能の向上

新形式車両「3200形」導入

当社は2025年2月、新形式車両「3200形」の営業運転を開始しました。本車両は『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、輸送需要に応じて編成両数を柔軟に変更できる設計とし、効率的な走行エネルギーの使用による環境負荷低減を実現します。

外観デザインは、当社の伝統である赤と青のカラーリングを踏襲し、長く親しんでいただけたデザインとしました。また、連結運転時に常時通り抜けが可能な構造とするため、正面貫通扉を中央に配置しています。車内設備では、当社として初めて車内非常通話装置と防犯カメラを連動させ、緊急時に乗務員が迅速に対応できる体制を整備しました。さらに、各車両に車いすスペースまたはフリースペースを設置し、バリアフリーにも配慮しています。また、最新の半導体を使用したSiC-VVVF制御装置を搭載することで、当社3500形車両と比較して電力消費量を約69%削減し、環境に配慮した次世代車両として、安全性・快適性・省エネルギー性を高いレベルで実現しています。



環境にやさしい「EVバス・タクシー」を運行

京成バスは、最新型EV大型路線バス「エルガEV」（いすゞ自動車製）2両を金町営業所に導入し、2025年3月より葛飾区内の路線で運行を開始しました。「エルガEV」は、走行時にCO₂などの温室効果ガスを排出しないほか、騒音や振動が小さいというEV車両ならではの特性を備えています。さらに、車内は段差のないフルフラット仕様で、高齢者や車いす利用者にも配慮したバリアフリー設計により、快適性を高めています。



その他のバス会社でも、EV・FCVバス計26両を導入したほか、帝都自動車交通ではEVタクシーを10両導入しました。京成グループでは、政府が掲げる「2050年カーボンニュートラル」の実現に向け、引き続き脱炭素社会の実現に資する環境配慮型車両の導入を推進していきます。

▶ サステナビリティに配慮した施設・商品・サービスの企画

再生可能エネルギー由来の環境価値の活用

当社では、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。

また、ユアエルム京成では、より一層のCO₂排出量の削減に向けて、2024年4月よりユアエルム成田店において再生可能エネルギー由来の電力を導入しています。

※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。



青砥駅を環境に配慮した駅にリニューアル

当社は、2025年3月に青砥駅を環境に配慮した駅としてリニューアルしました。

青砥駅ホーム上家に1,597.5m²の太陽光パネルを設置し、駅構内の電力の約20%を賄うことで年間約73tのCO₂を削減。

また、青砥変電所に回生電力吸収装置を設置し、年間約557tのCO₂削減が見込まれます。展示PRスペース及び改札内天井に間伐材・古材を活用するほか、公共広場に面した地上入口に壁面緑化を実施し、気温上昇を抑え、空気の浄化の促進を図っています。



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開発本部（京成くぬぎ山ビル）屋上・青砥駅屋上・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や堀切店屋根上に太陽光発電システムを設置しています。発電した電力はスカイライナーの運行のほか、営業所や店舗等で使用しており、CO₂排出量を削減しています。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。



日々の暮らし

環境にやさしい接客制服にリニューアル

関東鉄道、関鉄観光バスでは、2024年5月より鉄道現業員、自動車現業員の接客制服（夏用ボタンダウンシャツ）をリニューアルしました。

新しいボタンダウンシャツは、汗をかきやすい夏季期間に従業員が安心して職務に精励できるよう、抗ウイルス・抗菌加工を施したほか、自然環境への負荷を考慮し、納品時の包装を簡素化しています。従来の包装に使用されていたプラスチックの一部について型崩れしない最低限の紙資材に変更することで、プラスチック量を従来に比べ93%削減しています。



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、廃棄予定の京成グループ社員の使用済み制服を活用した繊維リサイクルボード「PANECO®」を（株）ワークスタジオと製作しました。「PANECO®」は、繊維を美しく再資源化（デザイン+リサイクルでアップサイクル）した革新的で環境に配慮したサステナブルなリサイクル素材です。2025年3月にリニューアルした青砥駅コンコース階改札前のベンチのほか、分譲マンションやホテルの共用部に設置するテーブルに活用しました。

そのほか、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。



地域のみなさまとの取り組み

食品等の寄付の取り組みとして、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」及び「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、市川市八幡地区（当社京成八幡駅、東日本旅客鉄道（株）本八幡駅、東京都交通局本八幡駅）の鉄道3社局とNPO法人「フリースタイル市川」が協同で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食べ物と本を子ども食堂や図書館へ寄贈しました。

廃棄ロスや食品ロス削減を目指した取り組みとして、京成リテーリングネットでは、地域の企業と連携し廃棄される農産物を使用した加工品を開発・販売しているほか、京成ホテルミラマーレでは、京成バラ園芸のいちご狩り施設で収穫されなかった希少品種のいちごを活用したスイーツを期間限定で提供しました。

その他、筑波観光鉄道では、登山道のごみを拾いながら、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。

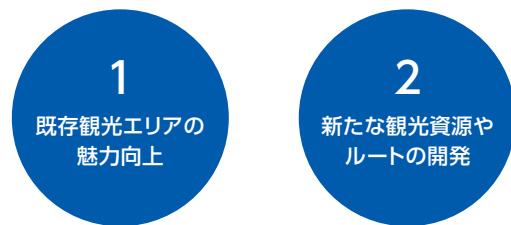


観光振興

ミッション

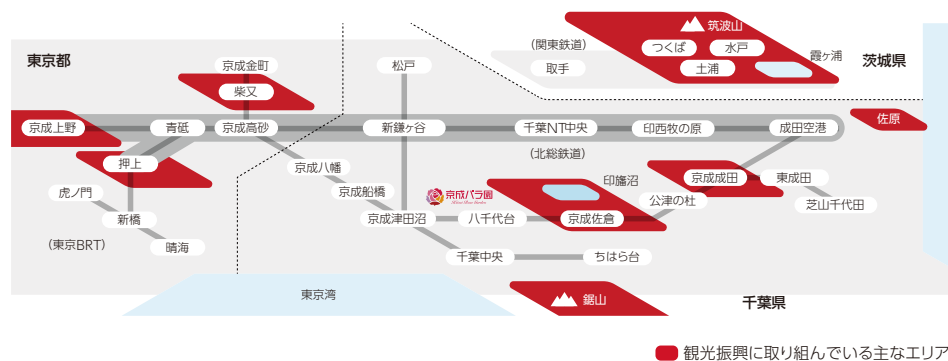
観光地への輸送サービス等の提供者として、事業エリア内での魅力ある旅の機会を提供し、地域社会の活性化に貢献する。

重点施策



具体的な取り組み

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、運輸業及びレジャー・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

京成グループはこれまで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利用者数の増加を図っています。



上野動物園のジャイアントパンダ「リーリー」「シンシン」の中国帰国に合わせ、2024年9月に「ありがとう リーリー・シンシン」記念乗車券を発売しました。記念乗車券は「リーリー」「シンシン」の写真をあしらったデザインで、京成線都内エリアが1日乗り降り自由に使える「下町日和きっぷ」が2枚つくほか、本券の使用後はポストカードとしても利用でき、大変好評を博しました。

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の構内に、山田洋次監督と松竹(株)の企画監修のもと、2020年12月から「寅さんのいる柴又」をコンセプトにした駅装飾を展開しています。2024年11月には、劇場公開55周年、当社創立115周年、北総鉄道1期線開業45周年にあたることから、特別デザインの記念乗車券を発売したほか、記念ヘッドマークを掲出した列車を運行しました。さらに、「男はつらいよ」の舞台で、寅さんの故郷である柴又駅・新柴又駅及び柴又帝釈天門前参道等の店舗をめぐるデジタルスタンプラリーを実施しました。



観光振興

● 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、当社は（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しました。2025年3月には駅前広場に「人生ゲーム」をモチーフにしたベンチ・モニュメントを設置し、広場全体で「人生ゲーム」の世界観を楽しむようリニューアルしました。



青砥駅高架下公共広場

● 四ツ木駅

当社では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ました。また、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」の運行などを行いました。



「キャプテン翼」の世界が広がる四ツ木駅

沿線周遊のイベントを開催

当社は2024年度より、沿線の周遊を目的とし、京成線1日乗車券をセットにした「ナゾ解きた町電車旅」を開催しています。このイベントは、謎解きキットに記された暗号や謎を解き明かしながら、実際に京成線に乗って、さまざまな駅をめぐる体験型のゲームイベントです。謎解きキットには、暗号や謎のほか、沿線の対象店舗で特典が受けられるクーポンも付いています。

京成沿線の魅力ある地域を訪れていただきながら、謎を解明していくことで、物語の登場人物になったかのような非日常感をお楽しみいただけます。



イベントのポスター

京成リッチモンドホテルでの取り組み

当社とロイヤルホールディングス（株）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、京成タクシーセントラルとともに、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。



京成リッチモンドホテル東京門前仲町

▶ 千葉県・茨城県

鉄道・バスとも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。

市川市の芸術文化を発信

当社は2025年3月、市川真間駅駅舎及びホーム上家耐震補強・リニューアル工事を完了しました。同工事に合わせ、当社と市川市は「いちかわ文化施設インフォメーション」を設置しました。

市川市は、多くの文化資源や文化施設があることから、「街かどミュージアム都市づくり」を展開し、京成沿線の市川・真間界隈においても、文化都市としてふさわしい街づくりを進めています。



いちかわ文化施設インフォメーション

観光振興

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。

鉄道ファンに人気の「京成電鉄3400形トレインルーム」に続き、2025年3月より、当社と新京成電鉄との合併を記念し、鉄道コンセプトルーム「新京成電鉄8800形トレインルーム」宿泊プランを販売しています。この部屋は、新京成電鉄のメモリアルルームとして、営業運転を終了した8800形8805編成の車両部品をアップサイクルし、新京成電鉄全面協力のもと実現しました。



新京成電鉄8800形トレインルーム

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、当社及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。



マッドハッターのお茶会
～リザーブドローズテーブル～

2024年10月には、『Party of Roseful Moment (パーティー オブ ローズフル モーメント) ～マッドハッターのお茶会とアリスのクロッカー～』を開催。全席完売を記録した人気企画、バラと執事のお茶会「リザーブドローズテーブル」が2年振りに復活しました。

鋸山ロープウェイ・筑波観光鉄道での取り組み

南房総にある鋸山ロープウェイは、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。

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及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。毎年10月～2月の土日祝日を中心に、「ロープウェイスター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。

また、観光庁の訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金（インバウンド受入環境整備高度化事業）を活用し、多言語での施設・利用案内をはじめ、飲食店等筑波山周辺の包括的な観光案内などの情報発信を行うデジタルサイネージをケーブルカー・ロープウェイの各施設に計4台導入しました。

2024年10月には、台湾の台北大衆捷運股份有限公司（台北メトロ）の運営する猫空ロープウェイと、相互の旅客誘致を促進する目的として友好協定締結書を締結しました。本協定書に基づき、鋸山ロープウェイ、筑波観光鉄道、猫空ロープウェイではロープウェイ事業をはじめ、両社が持つ観光資源の活用や情報発信、プロモーション活動を通じて、日台間の旅客誘致、観光産業の発展に貢献していきます。



筑波山京成ホテルの取り組み

筑波山京成ホテルは、筑波山頂に一番近いホテルとして宿泊プランの充実を図っており、2024年5月、いばらきフラワーパークとのコラボ宿泊プランを販売しました。

関東平野を一望できる温泉と夜景が魅力の同ホテルの宿泊券と県花であるバラが900種以上も楽しめるいばらきフラワーパークの入園券付宿泊プランです。



園内のバラを蒸留して作った、
バラのルームミスト

観光振興

▶ その他

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京成グループバス各社及び京成タクシーイーストでは、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2024年12月、(株)旅行新聞新社が主催する「第34回プロが選ぶ優良観光バス30選」に選ばれました。両社とも5年連続の入選となりました。

「プロが選ぶ優良観光バス30選」とは毎年1回、全国の旅行会社約14,000か所を対象に、優れていると思われるバス会社の投票を募り、集計・発表する事業です。

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。2024年12月には新たに、守谷駅に近接する関東鉄道社有内にシェアサイクルポートを導入しました。今後も、モビリティの多様性実現による地域住民のみなさま及び観光利用のみなさまの利便性向上を目指します。



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6月には羽田空港～東京ディズニーリゾート®線、成田空港～東京ディズニーリゾート®線、オリエンタルランドとの連携により、「東京ディズニーシー・ファンタジースプリングスホテル」の開業に合わせた乗り入れを実施しました。



※ 2025年8月1日現在



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等、各地域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。



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

2

更なる利便性の
追求

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、当社では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。



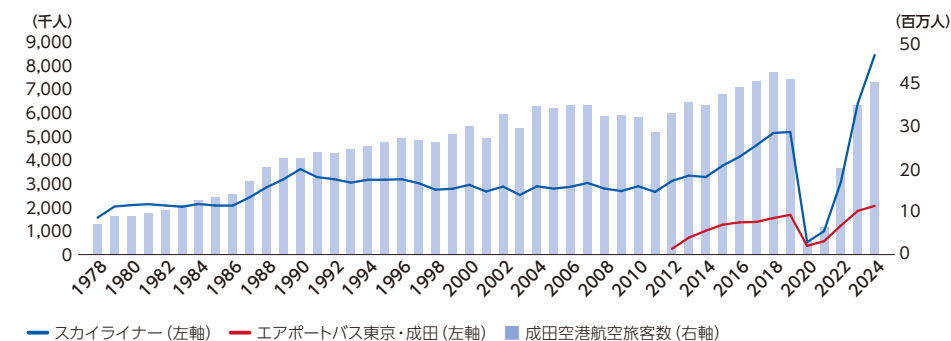
▶ 成田スカイアクセス・スカイライナー

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ビル駅までを最速36分で結んでいます。

2024年度のスカイライナー年間利用者数は過去最多の約840万人となっており、2024年度成田国際空港アクセス交通実態調査*によると、出発旅客のアクセス交通機関として京成スカイライナーは19%とトップシェア、成田スカイアクセス線（8%）と京成本線（9%）を合わせると当社のみで全体の36%のシェアを占めています。

* 成田国際空港（株）「成田国際空港アクセス交通実態調査」（<https://www.narita-airport.jp/ja/company/airport-operation/airport/research/>）より

成田空港航空旅客数とスカイライナー及びエアポートバス東京・成田 利用者数



空港輸送

▶ 成田空港の機能強化と訪日外国人の増加への対応

成田空港では、発着容量の拡大をはじめとする機能強化を進めており、空港周辺地域における産業振興やインフラ整備、生活環境の向上などへの波及効果が期待されています。さらに、世界と繋がる多様なネットワークを持つ国際ゲートウェイハブ空港を目指し、集約型の新旅客ターミナルの整備が進んでいます。

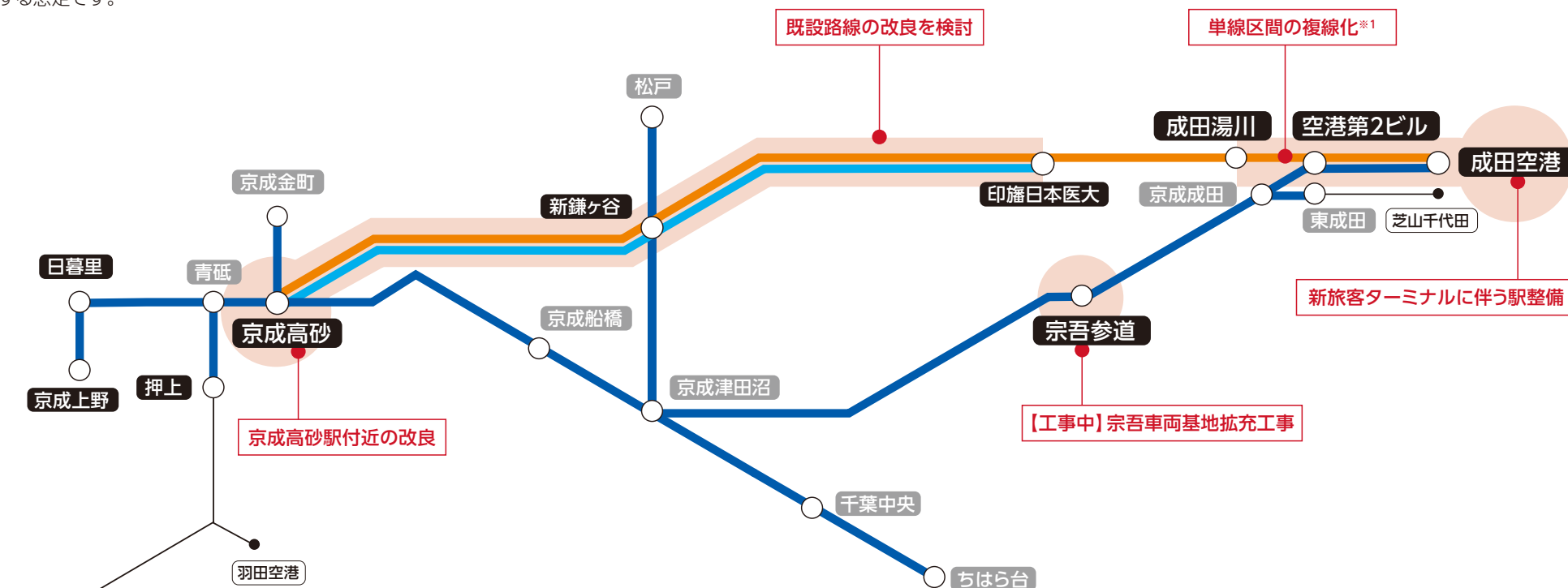
こうした動きや訪日外国人の増加を踏まえ、京成グループでは、わが国のプレゼンス向上と経済成長に寄与していくべく、D2プラン期間中に宗吾車両基地の拡充工事や押上駅発着の新型有料特急導入など輸送力増強の準備を進めています。D3プラン以降も事業エリア全体で大規模な投資が継続する見込みであり、その効果は2030年代から2040年代以降にかけて具現化する想定です。

2028年度
新型有料特急の
導入

次期
スカイライナーは
長編成化を視野
に検討

成田空港発着の
高速バスの増便

エアポートシティ
(仮称) への寄与※2



※1 『新しい成田空港』構想検討会『「新しい成田空港」構想とりまとめ2.0 (2024.7)』(<https://www.narita-airport.jp/ja/company/airport-operation/new-narita-airport/>) より

※2 千葉県総合企画部成田空港政策課、成田国際空港株式会社経営計画部『「エアポートシティ (仮称)」実現のための推進主体設立について (2025.1)』(https://www.narita-kinoukyouka.jp/document/250124_10_chiba.pdf) より

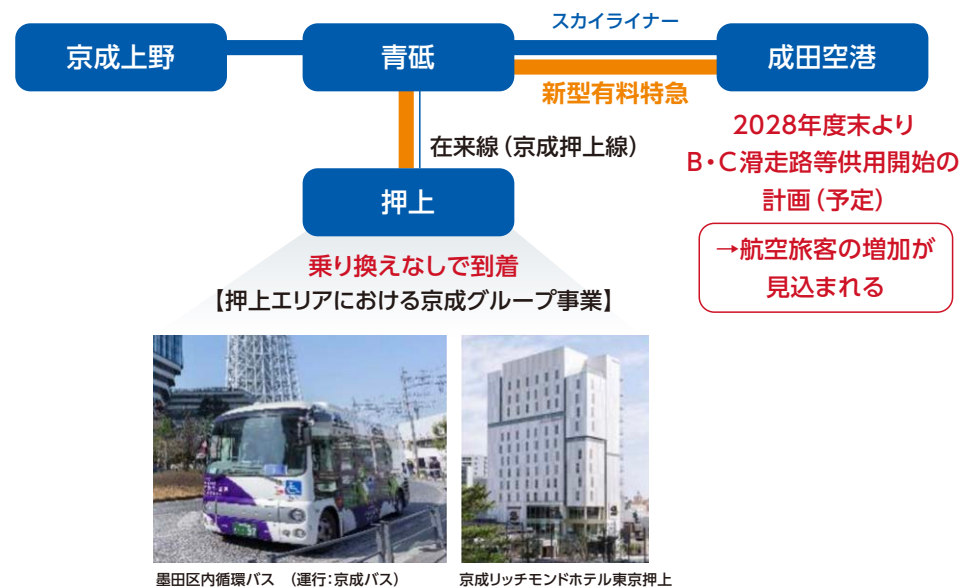
空港輸送

新型有料特急の導入

成田空港の機能強化に対応し、輸送力の増強やお客様の利便性向上、さらに押上方面の新規需要獲得を目的として、押上ー成田空港間を運行する新型有料特急を導入いたします。2028年度の運行開始を目指し、D2プラン期間中から車両製造などの準備を進めます。

この新型有料特急により、押上ー成田空港間のアクセスが一層向上するほか、押上には京成グループが運行するバス路線や運営するホテルが立地しており、エリア全体の価値向上やグループ各事業とのシナジー効果が期待されます。

新型有料特急サービスイン後



次期スカイライナー車両の検討

段階的に増加する空港輸送需要に対応するため、次期スカイライナー車両の整備を検討していきます。その際には、現在8両編成で運行している列車の長編成化を含めた、さらなる輸送力の増強も視野に検討します。

成田空港周辺の単線区間の複線化

成田スカイアクセス線においては、空港周辺 (成田湯川ー成田空港) が単線区間となっており、運行本数が制約されています。輸送力の増強に向けて、単線区間を複線化し、線路容量を拡大することが必要です。

新旅客ターミナルに伴う駅整備 (終端駅における折り返し機能等の改善)

現状の空港2駅 (空港第2ビル駅、成田空港駅) は縦列運用となっており、列車の折り返しに時間を要しています。成田国際空港 (株) が計画する新旅客ターミナル整備にあわせて、駅の折り返し機能の改善を図ることが必要です。

既設路線の改良を検討

成田スカイアクセス線では、単線区間や空港駅周辺以外にも、線路容量や線形など施設上の課題があります。これらの課題を解消することで、更なる輸送力の増強や速達性の向上が見込めることから、既存施設の改良について検討を進めています。

空港輸送

宗吾車両基地拡充工事

成田空港の機能強化による中長期的な需要増加に対応するため、宗吾車両工場の移転・建替えを進めています(2029年3月に新工場完成予定)。新工場建設に伴う土木工事及び建築工事を推進するとともに、留置線の増設を行い、将来的な輸送力の増強と安定的な運行体制の確立を図ります。なお、概算投資額はD2プラン期間中で約270億円を見込んでいます。



宗吾車両基地 新工場完成イメージ図

京成高砂駅付近の改良

京成高砂駅は、京成本線、金町線、成田スカイアクセス線、北総線が乗り入れることに加え、高砂車庫への出入庫もあることから、輸送におけるボトルネック箇所となっています。輸送力増強に向けて鉄道施設の改良が必要となります。

成田空港発着の高速バスの増便

成田空港を発着する京成グループの高速バス路線は、1日あたり約400本以上運行しており、今後の空港機能拡張に比例して需要の拡大が見込まれます。京成電鉄バスホールディングスを中心にバス運転士の採用力強化に取り組むとともに、路線バスによる交通ネットワークを確保しつつ、高速バスの増便に向けた検討を進めています。



京成グループ 高速バス車両

就労人口の増加を見据えた居住・生活環境の整備

空港と周辺地域が一体となって発展していくための未来への道筋として、NRTエリアデザインセンターが発表した「エアポートシティ(仮称)」の実現に寄与するとともに、企業輸送・観光需要に対応した各種バス輸送の提供、タクシー事業の営業規模拡大を推進します。加えて、事業エリア等で分譲マンションや賃貸住宅、生活利便施設の開発・取得を進めており、「ルネ成田サングランデ」(2027年1月竣工予定)や「成田市橋賀台戸建事業」(2026年12月竣工予定)などを計画しています。



ルネ成田サングランデ

3代目「京成スカイライナー」ご利用者数6000万人突破

3代目「京成スカイライナー」をご利用のお客様が累計6000万人になったことを記念し、2025年7月に成田空港駅において記念式典を開催しました。式典では、成田空港で勤務するキャビンアテンダント及びグラウンドスタッフから、記念すべき6000万人目となられたご家族に花束と記念品を贈呈しました。式典終了後、6000万人目のお客様がご乗車したスカイライナーをご利用のお客様全員にオリジナルグッズを配布したほか、ご利用6000万人を記念したヘッドマークを掲出したスカイライナー1編成の運行を開始しました。また、記念ヘッドマークシール付きのスカイライナーのプラレールを数量限定で販売しました。



空港輸送

■更なる利便性の追求

プロモーションの強化

国内では、高い知名度を持つタレントやスポーツ選手を起用した広告を展開しています。また、北海道や九州といったLCC就航地に加え、成田空港の利用拡大が期待される東北地域を中心にプロモーションを実施し、顧客層の拡大を図っています。

国外では、海外の旅行代理店やオンラインを通じてインバウンド向け企画乗車券の販売を行うほか、海外の鉄道会社や航空会社と連携したプロモーションを推進しています。さらに、海外旅行博への出展やインフルエンサーを活用した情報発信を継続し、訪日需要の取り込みを強化しています。

海外鉄道会社との相互連携の取り組み

当社では、海外鉄道会社と相互連携に関する合意書を締結し相互送客の強化に努めています。韓国の仁川国際空港とソウル市内を結ぶ空港鉄道 (A'REX) とは、2023年に両国の空港鉄道をお得に利用できる「スカイライナー&ソウルアクセスチケット」を発売したことに加え、両社の主要駅にて相互広告掲出を実施しています。また台湾の桃園国際空港と台北市内を結ぶ桃園大衆捷運股份有限公司 (桃園メトロ) 及び、台北市内を中心に地下鉄網を有する台北大衆捷運股份有限公司 (台北メトロ) とは相互広告掲出に加え、共同で東京都心と台北エリアを訪れるお客様に便利かつお得に各鉄道をご利用いただける「セット乗車券」を3種発売しました。なお台北メトロとのセット乗車券の取り組みは2024年の合意書締結以降、初めての取り組みです。今後も、各社の強みを生かした旅客利便性の向上と利用促進に努め、シナジーを発揮できるよう、検討・協議を進めていきます。



空港鉄道 (A'REX)



桃園メトロ



台北メトロ

お客様の受け入れ体制の整備

施設・設備の多言語対応やバリアフリー対応を進めるとともに、従業員の接客・接遇力を向上させることで、多様化・増加するお客様ニーズに応え、快適にご利用いただける体制を整備しています。さらに、お客様への付加価値提供を一層高めるため、従業員の研修拡充や資格取得の促進、労働条件の向上にも取り組み、採用力やエンゲージメントの強化を図っています。

AI顔認証でスカイライナーに乗車できる新サービス

当社では、インターネットチケット購入サービス「Skyliner e-ticket」に顔認証で乗車が可能となる新サービス「Skyliner e-ticket Face Check in Go」を2025年1月より導入しました。事前に顔情報をご登録いただき、乗車駅の改札通過時に設置されたタブレットに顔をかざすだけで、直近に発車するスカイライナーの座席指定チケット*が発券され、窓口や券売機に並ぶことなくそのまま乗車いただけるサービスです。顔認証を活用して座席指定列車に乗車可能となる仕組みは、国内の鉄道事業者では初の取り組みとなります。

※ 顔認証から最も近い発車時刻 (「Skyliner e-ticket」のご利用規約に準ずる) のチケットが発券されます。



バス及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グループ各社が、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。



エアポートバス 東京・成田



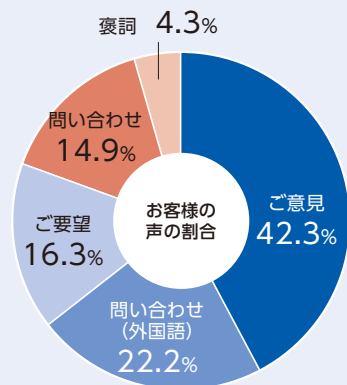
また、タクシー事業では、東京23区・武蔵野市・三鷹市を営業エリアとする帝都自動車交通と、営業エリアに成田市を含む京成タクシーイーストが、成田空港と東京23区等を定額運賃で結ぶ送迎サービスを提供しています。

トピックス

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。当社では、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。



2024年度に寄せられたお客様の声 合計件数

6,082件 対前期 +729件▲

内訳	割合	件数
■ ご意見	42.3%	2,573件
■ 問い合わせ (外国語)	22.2%	1,347件
■ ご要望	16.3%	992件
■ 問い合わせ	14.9%	907件
■ 褒詞	4.3%	263件
合計	100.0%	6,082件

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54社、約23,000人 (2025年4月1日現在) で1999年10月より取り組んでいます。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。



BMK推進運動ポスター

情報発信

冊子・Webによる情報発信

当社、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、当社の「京成きずりベース」や北総鉄道の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、当社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

当社の「京成アプリ」及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。首都圏の鉄道公式アプリと連携し、他社局アプリへ素早くアクセスすることが可能です。



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

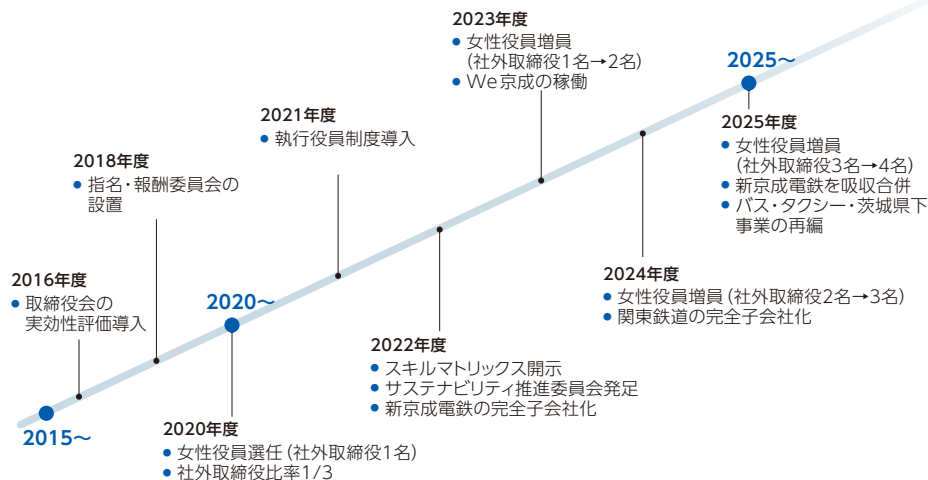
健全な財務体質の
維持

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



新京成電鉄の吸収合併

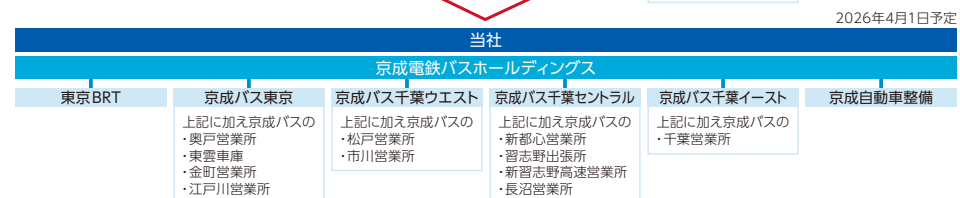
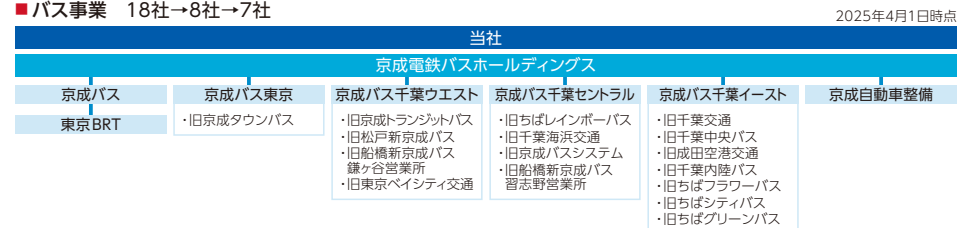
2025年4月1日、当社の完全子会社であった新京成電鉄を吸収合併しました。これにより、さらなる経営の効率化・意思決定の迅速化を図り、経営資源の最大限の活用につなげます。また、「千葉県北西部における事業基盤の強化及び地域活性化」「経営資源の相互活用による競争力強化及び事業規模の拡大」「スケールメリットを活かした効率的な協働体制の実現」といったシナジー効果をより早期にかつ確実に発揮していきます。



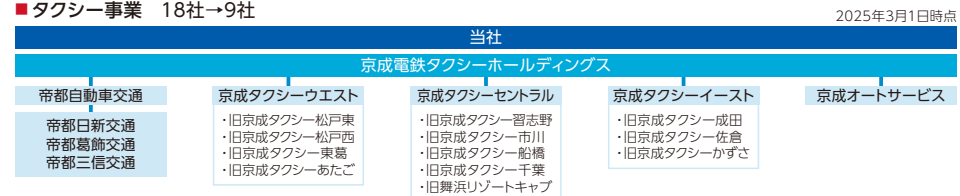
バス・タクシー事業の再編

営業力・採用力強化等を目的に、バス事業、タクシー事業において、中間持株会社体制への移行を進めました。タクシー事業は2025年3月1日から、バス事業は同年4月1日から、新体制で営業を開始しています。

■ バス事業 18社→8社→7社



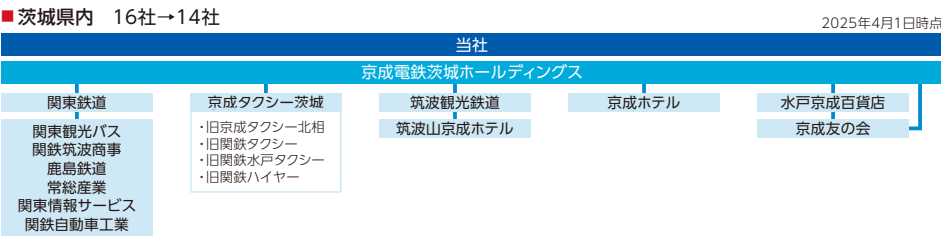
■ タクシー事業 18社→9社



ガバナンス

茨城県下事業の再編

茨城県下で地域に根ざしたきめ細やかな経営を推進することで、営業力・採用力を強化するとともに、一体経営として変化に柔軟、迅速に対応していく体制の構築を図るため、2024年11月1日付で茨城県下のグループ事業の経営管理を担う中間持株会社 京成電鉄茨城ホールディングスを設立し、2025年4月1日から新体制で営業を開始しました。



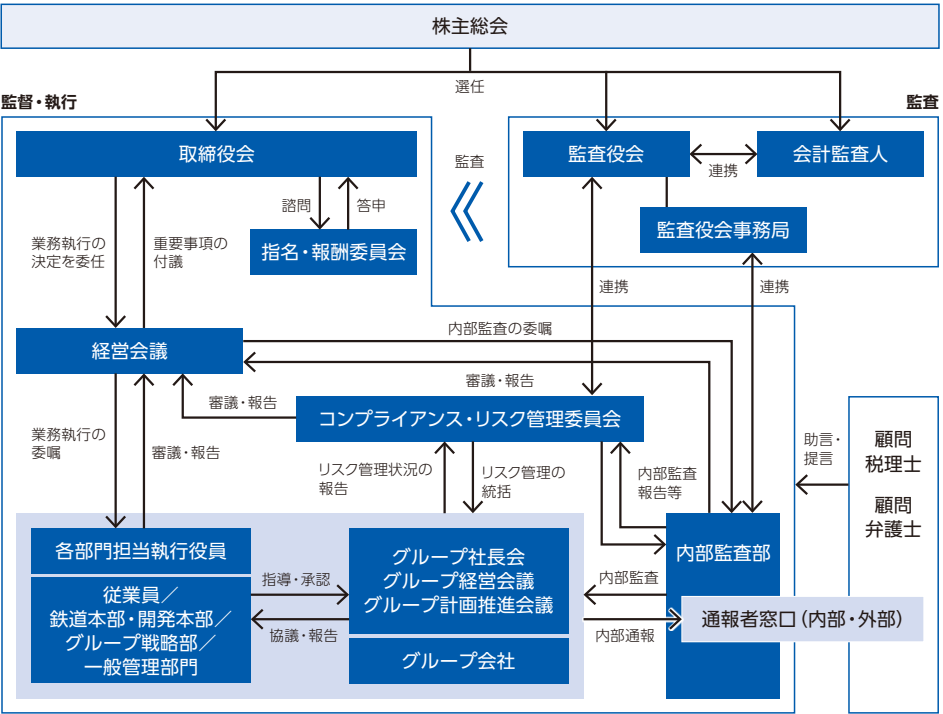
▶ コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方及び体制

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、経営の健全性及び透明性の観点から、意思決定の迅速化及び効率化、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。

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7名含む）	取締役会長を議長とし、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っております。
指名・報酬委員会	取締役5名（社外取締役3名含む）	独立社外取締役を委員長とし、取締役の指名や報酬等に係る事項についてその妥当性等を検討・答申し、取締役会の諮問機関として取締役会の機能の独立性・客観性の強化を図っております。
経営会議	常勤取締役及び常勤執行役員	取締役社長を議長とし、原則として、月2回、常勤取締役及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、報告を行い、適切な業務執行を行う体制を整備しております。
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っております。
コンプライアンス・リスク管理委員会	常勤取締役及び常勤執行役員等	取締役社長を委員長とし、法令遵守の徹底と想定される様々なリスクへの組織的な対応に努めております。

コーポレート・ガバナンス体制図



ガバナンス

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7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及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・ガバナンス報告書

[WEB https://www.keisei.co.jp/keisei/ir/management/dl/corpgove.pdf?2507](https://www.keisei.co.jp/keisei/ir/management/dl/corpgove.pdf?2507)

取締役会の運営状況

当社取締役会は、法令上取締役会による専決事項とされている事項及び取締役会規則にて規定された事項について決議しています。また、取締役会がその決議事項について基本的事項又は重要な事項のみを決定した場合には、取締役社長がその細目を決定できるほか、取締役社長は他の業務執行取締役に対し、取締役会の決議によって委任された範囲内において、業務執行の決定を委任することができる旨を取締役会規則に定めています。なお、別に職務権限規則を定め、業務執行上の権限と責任を明確にし、経営活動の効率的運営を図っています。

2024年度取締役会実績	開催回数 11回
--------------	----------

具体的な検討事項

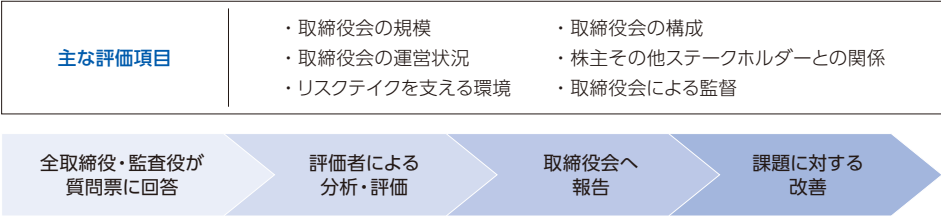
- 株主総会に関する事項 - 取締役会の実効性評価 - コーポレート・ガバナンス報告書 - 経営計画に関する事項 - 政策保有株式の保有意義の検証 - 取締役会決議事項の進捗状況	- 役員等に関する事項 - 内部統制及び内部監査に関する事項 - 子会社等に関する重要事項 - 決算の承認公表、配当金の支払 - 統合報告書の発行
--	---

取締役会の実効性評価

当社は、全ての取締役及び監査役に対して、取締役会の実効性評価の趣旨等を説明のうえ、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。

2024年度においては、中期経営計画「D2プラン」の策定に向けた議論の充実を図ったほか、社外役員向けに開発現場視察を実施するなど、情報共有の強化及びさらなる議論の深度化を図りました。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、中長期的な企業価値向上・持続的成長をはじめとした経営課題に関する取締役間での情報共有・知識習得の機会を増やすことで、取締役会のさらなる機能向上を図ってまいります。



監査の状況

監査役監査及び監査役会の状況

監査役会は、社外監査役3名を含む5名の監査役（常勤監査役2名、非常勤監査役3名）で構成されており、財務及び会計に関する相当程度の知見を有する監査役が含まれています。また、監査役の職務を補助するため、取締役の指揮・監督を受けない専任のスタッフ3名からなる監査役会事務局を設置しています。

監査役会の検討内容としては、監査方針・監査計画の策定、監査報告書の作成のほか、会計監査人の評価・再任及び報酬の同意に関する事項などがあり、検討にあたっては、各監査役から報告を受け、また必要に応じ取締役等及び会計監査人から職務の執行状況について説明を受けています。

ガバナンス

監査役は、監査役会が定めた監査役監査基準に従って、取締役会に出席し取締役の職務の執行状況と内容の把握・検証を行い、必要に応じて意見を述べています。

また、常勤監査役は、経営会議、コンプライアンス・リスク管理委員会等の重要な会議に出席するとともに、重要な決裁書類の閲覧、主要な事業所及び連結子会社等の実地調査を行っています。

2024年度監査役会実績	開催回数 11回
--------------	----------

会計監査人監査の状況

会計監査人である有限責任監査法人トーマツが、一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して実施しております。なお、2025年3月期の会計監査業務を執行した同監査法人所属の公認会計士は、武井雄次氏、五十嵐大典氏及び補助者45名（公認会計士9名、その他36名）です。

内部監査の状況

業務執行組織から独立した内部監査を実施する体制として内部監査部（13名）を設置し、コンプライアンス・リスク管理委員会の審議を経て決定した年度計画に基づき、監査役と連携してグループ会社を含む財務報告に係る内部統制に関する内部監査、コンプライアンスに関する内部監査、業務執行に関する内部監査、業務効率に関する内部監査、サステナビリティに関する内部監査を計画的に実施しています。指摘事項があれば速やかに是正させ、結果を取締役社長のみならず、コンプライアンス・リスク管理委員会、経営会議、取締役会及び監査役会に報告しています。

また、コンプライアンス・リスク管理体制の実効性を高めるため、法令の違反行為等の通報窓口を内部並びに外部に設置しており、通報内容に応じて迅速に対応する体制を整えています。

▶ 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、当社の取締役報酬は、役職位及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、賞与及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、当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あります。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、委員長が独立社外取締役かつ過半数が独立社外取締役で構成される指名・報酬委員会を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いたします。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（当社定款の定めにより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（当社定款の定めにより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及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)	303	303	—	—	—	11
監査役 (社外監査役を除く)	49	49	—	—	—	2
社外役員	101	101	—	—	—	11

ガバナンス

▶ 株主・投資家との建設的な対話

当社は、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事を目的に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。

なお、一部の特定の方に対して、特定の情報をお伝えすることはいたしません。

項目	内容	2024年度実績
決算・経営計画説明会	取締役社長、経営統括担当執行役員及び経理担当執行役員が、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	経営統括担当執行役員及び経理担当執行役員が、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	経営統括部課長及び経理部課長が、機関投資家・アナリストとの個別対話を実施しています。	96回
個人投資家向け説明会	経営統括部長が、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、京成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

▶ 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、当社及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、当社及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

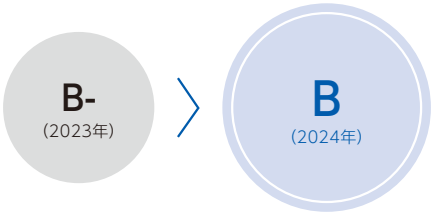
当社は、持分法適用関連会社として(株)オリエンタルランドを有しています。当社は同社の創業以来、大株主として同社の経営を安定的かつ持続的に支援するとともに、東京ディズニーランド®の開園以降、今日の発展まで有形無形のシナジーを創出してきています。なお、同社は当社の経営方針によらず、独自に意思決定を行い、企業経営を行っています。

▶ 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うえで、(株)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名及び当社出身者1名が社外取締役及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。

▶ 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。2024年は「気候変動」の質問書に回答し、「B」スコアと評価され、2023年よりランクアップしました。



ガバナンス

▶ **コンプライアンス・リスクマネジメント**

内部統制システムの基本方針

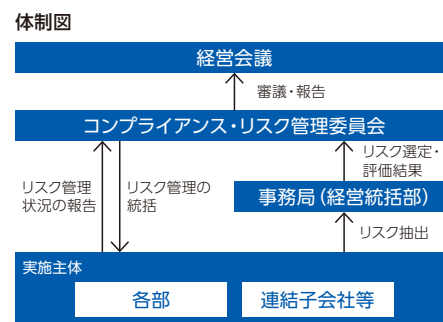
当社は、取締役会において決議した「内部統制システムに関する基本方針」に基づき内部統制システムを整備しており、取締役社長を委員長とするコンプライアンス・リスク管理委員会を設置し、当社と連結子会社等のコンプライアンスの取り組みを統括しています。

内部統制システムに関する基本方針

WEB 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

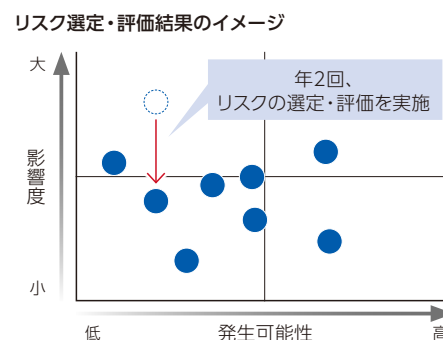
コンプライアンス・リスク管理委員会では、当社及び連結子会社等の業務活動に関わる法令・人権擁護等の遵守を確実なものとするとともに、事業継続に重大な影響を及ぼす可能性のあるさまざまなリスクを組織的に認識・評価し、その影響を正確に把握した上で、事故対策を含む適切な対応を図る体制を構築することにより、当社及び連結子会社等の継続的な発展に資することを目的としています。



リスク管理

コンプライアンス・リスク管理委員会では、グループ全体の事業継続に影響を及ぼす可能性を有するリスクを組織的に選定・評価し、その影響を把握した上で、適切な対応を図る体制を整備しています。

当社並びに連結子会社等によるコンプライアンス・リスク抽出結果を踏まえ、その発生可能性や売上に対する影響度の評価を行い、その結果を経営会議に報告しています。



特に重要なリスク

京成グループでは、投資家のみなさまの判断に重要な影響を及ぼす可能性があるとして、以下の項目を「特に重要なリスク」と捉えています。

(特に重要なリスク)

(1) 自然災害等

京成グループは、運輸業を中心に、東京都東部、千葉県北西部を中心とした一定の地域に事業を展開しております。感染症が著しく流行した場合には、外出自粛による需要減退や、従業員や顧客の感染予防策構築などに伴う収益の減少及び新たな経営コストの発生により、京成グループの経営成績及び財政状態が影響を受ける可能性があります。また、同地域において大地震・台風及び大雪等の自然災害が発生した場合、あるいは京成グループの施設を対象としたテロ行為、様々な事故、電力等の供給制限が発生した場合、顧客や従業員の罹災、固定資産や棚卸資産へ被害が及ぶこともあり、また、消費意欲の低下による収益の減少や復旧改善コストの増加により、京成グループの経営成績及び財政状態が影響を受ける可能性があります。

(2) 少子・高齢化

わが国は少子・高齢化が進展しており、生産年齢人口が将来にわたり減少することが推測されております。京成グループの事業エリアは全国平均からは遅行するものの、人口の減少や構造の変化等社会情勢及び経済情勢の変化により、京成グループが提供する商品・サービスの需要が低下した場合、労働力の確保並びに人材の育成が困難となった場合には、収益の減少及び経営コストの増加により、京成グループの経営成績が影響を受ける可能性があります。

(3) 國際情勢等

京成グループの事業エリア内には成田国際空港があり、運輸業における空港利用者に係る営業収益の依存度は比較的高い状況にあります。このため、海外において重大なテロ行為や国際紛争、感染症流行等が発生した場合、空港利用客の大幅な減少により収益が減少する可能性があるほか、市場や為替相場の動向による原油及び原材料価格が高騰した場合、電気料金及び商品・原材料調達コストの増加等により、京成グループの経営成績が影響を受ける可能性があります。

その他「重要なリスク」やリスクの認識の詳細については、有価証券報告書をご覧ください。

WEB <https://contents.xj-storage.jp/xcontents/AS01810/81f8a9b5/689b/4b9c/a5c7/5ce3392c6c7a/S100W81A.pdf>

社外取締役メッセージ



企業価値の向上並びに社会的使命の実現を通し、 すべてのステークホルダーの 最大の利益・幸せの実現を目指します

社外取締役
芦崎 武志

2024年度を振り返って

Dプランの第2ステップであるD2プラン策定の年であり、取締役会の責任は従来にも増して大きく、毎月の取締役会や担当役員とのミーティングでは、自然と議論に熱が入ったことが印象に残っています。投資家からは、比較的短期間での収益実現が求められることもありますが、一方で鉄道事業は輸送機能拡充に資する先端技術の投入や、安全・安心を担保する保守などのインフラ投資の効果を長期的に見通さなければなりません。この両者のバランスをどのように保ち、各施策に活かしていくかを社外取締役として頭を悩ませながら、執行部門としっかりと議論を重ねました。

企業価値の一側面である経済的付加価値のベースは、持続的に一定水準を超える営業利益を生み出す事業構造にあると考えており、この点において2024年度に営業利益が過去最高水準に達したことは、D1プランの大きな成果であったと考えます。

D2プラン策定への関与と助言

すべてのステークホルダーにとっての共通の関心事は、企業価値の向上であると同時に、その企業に期待される社会的使命の実現であると考えています。そのためには、「コアコン

ピタンス（自社・自社グループの強み、核となる能力）」を十二分に活かすことが必要であり、これがD2プランの各施策に反映されているのか、という視点で助言や提言を行ってきました。

具体的には、京成グループは日本の玄関口である成田空港から東京都心へのアクセス機能を有し、加えて、地域社会・生活圏の発展に資する鉄道・バス・タクシーという血流機能も備えていることが大きな特徴です。また、第2の柱である不動産業も地力をつけてきています。D2プランがこれらの長期的・持続的な拡充につながるのか、との観点から検証させていただきました。

ガバナンス体制の評価：取締役会の実効性、 議論の様子について

取締役会は、様々な立場・経験を有する取締役で構成されており、多面的な観点から意見が交わされています。社外取締役はいわば少数株主の代表でもあり、意見が出やすく議論が活発化することが、ガバナンス機能強化につながると考えています。この点で、日頃の担当役員との議論や施設見学会は、大きな役割を果たしています。また、監査役の方々との意見交換会も経営実態を把握する上でも有意義であります。

社外取締役は日常業務に従事していないだけに、地に足の着いた議論を深めるためにもこうした機会を有効に活用した上で、自分が今まで培った経験・知識を取締役会の議論に活かしたいと考えています。

取締役会のさらなる進化、京成グループの成長に向けて

D1プランにおいては、新京成電鉄との合併、バス・タクシー及び茨城県下における事業の再編、並びに中間持株会社体制への移行を通じて、効率的なグループ経営推進体制に向けステップアップを図りました。京成グループがさらに成長していくには、D2プランの施策を、スピード感をもって実現していくことは大前提ですが、グループ経営推進体制の効率化をさらに進化させることでその効果が格段に増加すると考えています。

また、近年、「資本コスト経営の実現」ということが強く要請されています。コスト意識を念頭に置き、京成グループの有する資産や営業キャッシュフロー・外部調達資金が、企業価値向上につながる施策に優先的に配分され、かつ、効果的に活用されているのかを取締役会で議論を深めていく必要があります。

ステークホルダーへのメッセージ

京成グループは、D2プランそしてDプランの達成を通じて、企業価値の向上、ひいては京成グループに期待されている社会的使命を必ず実現できると信じております。取締役会、京成グループのみなさんとともに協力・連携をしながらすべてのステークホルダーの最大の利益・幸せを実現していきたいと考えています。

社外取締役メッセージ



資金需要と財務健全性の バランスをとりながら株主還元を強化し、 中期経営計画の実現につなげていきます

社外取締役
網谷 多加子

2024年度を振り返って

2024年度で印象に残っているのは、第2の柱と位置付けた不動産業において積極的な投資や開発を行ってきたことです。また、ガバナンスに関して、グループ内のバス・タクシー・茨城県下事業をダイナミックに再編したのは、新たな経営推進体制の整備につながっています。さらに、イオン(株)との資本業務提携は、地域社会の活性化に貢献するものだと考えます。

鉄道事業では、成田空港機能拡張に伴う大規模な投資が始まりましたが、実際に宗吾車両基地を見学し、どのような機能拡充が行われるか自分の目で確かめた上で意思決定することが重要であると改めて感じました。京成グループはD1プランの目標達成に向け、日々邁進し、スピード感をもって新しい案件にも次々とチャレンジしてきました。その結果として、長期ビジョン実現に向けた方向性が、一つ一つ具現化してきていると思います。

D2プラン策定への関与と助言

D2プランでは、D1プランで進めてきた、不動産及び空港輸送強化のための投資がさらに拡大します。その際、資金需要と財務健全性のバランスをとりながら株主還元を強化して

いくという状況が生じるので、その点を注視しました。自身の公認会計士としての経験に基づき、ステークホルダーのみならずさまへの利益還元と企業成長の両方に資する最適解を求め、京成グループの成長発展につながる意思決定の助言を行えたと思います。

ガバナンス体制の評価：取締役会の実効性、議論の様子について

社外取締役は、鉄道をはじめとする業務の専門知識を補うため、取締役会以外で担当役員から説明を受ける場を設けています。その際、法務・経営・財務・地域・不動産・金融の専門家集団である社外取締役が一堂に会し、疑問点を質問しながら関連な意見交換を行うので、取締役会においては、活発な議論がなされ、納得のいく内容になっています。

また、組織に縛られない社外取締役という第三者的視点から企業を俯瞰することで、意思決定の公平性に資することができると感じています。

取締役会のさらなる進化、京成グループの成長に向けて

運輸業の収益力はコロナ禍前の水準以上になり、不動産への投資も盛んです。現在、営業利益の約6割を占めている運輸業の比率を、運輸業と不動産業が拮抗するポートフォリオに変革し、外部環境変化への耐性強化を目指すという目標に向かって前進しています。

これらに加え、Dプランにおいて長期経営課題にも掲げている「観光振興」にも注目しています。例えば、訪日外国人観光客向けに沿線の魅力を歴史と絡めて発信するなど、より沿線のブランド化を図る必要があります。また、沿線のお客様の利便性向上並びに魅力向上のため、高齢者の住みやすい社会の実現を図る施策を進める必要があると考えます。

さらに、サステナブルな社会の実現に貢献するというグループビジョンについても、サステナビリティ情報の保証制度が開始されることを睨み、一層注力していく必要があります。

取締役会は、実際の数字の分析と共に、サステナブルな社会の実現に向けた取り組みについても議論していきたいと考えます。

ステークホルダーへのメッセージ

社会インフラを担っている京成グループは、沿線住民の方々や地域社会への貢献を非常に大切にしています。それを前提とした企業成長のためには、時として大規模な投資が必要になります。一方で、投資家が短期的な利益のみを追求し、会社がそれに応えるようなことがあれば、将来の成長に向けた大切な投資資金が失われてしまいます。会社の考える時間軸と各ステークホルダーが考える時間軸の均衡点を見つけ導く助けをするのが社外取締役の役割であり、経営のバランスサーとしてこれからも機能していきたいと考えています。

役員一覧 (2025年7月1日現在)

取締役



こばやし としや
小林 敏也

代表取締役会長

1982.4 当社入社
2006.7 当社グループ戦略部長
2008.6 当社鉄道本部計画管理部長
2010.6 当社取締役開発事業部長
2013.6 当社常務取締役開発担当
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
2015.6 当社代表取締役専務取締役開発担当
2016.6 当社代表取締役専務取締役経理・開発担当
2017.6 当社代表取締役社長
2021.10 当社代表取締役社長
社長執行役員
2024.6 当社代表取締役社長
社長執行役員
兼新京成電鉄株式会社取締役社長
2025.4 当社代表取締役社長
社長執行役員
2025.6 当社代表取締役会長(現)



あまの たかお
天野 貴夫

代表取締役社長
社長執行役員

1988.4 当社入社
2011.7 当社鉄道本部運輸部長
2015.6 当社取締役
2016.6 当社取締役
兼京成建設株式会社取締役社長
2018.6 当社常務取締役総務人事担当
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
2020.6 当社常務取締役内部監査・総務・人事担当
2021.6 当社代表取締役専務取締役内部監査・総務・人事担当
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
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
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
2025.6 当社代表取締役社長
社長執行役員(現)



もちなが ひでき
持永 秀毅

取締役 常務執行役員
鉄道本部長

1984.4 運輸省入省
2016.6 国土交通省関東運輸局長
2018.2 日通商事株式会社顧問
2018.8 山万株式会社顧問
2021.6 当社取締役
鉄道副本部長
兼鉄道本部安全推進部長
兼日暮里駅整備株式会社専務取締役
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
2023.6 当社取締役常務執行役員
鉄道副本部長
2024.6 当社取締役常務執行役員
鉄道本部長(現)



おか ただかず
岡 匡一

取締役 常務執行役員
経営統括担当

1989.4 株式会社日本興業銀行入行
2015.1 株式会社みずほ銀行営業第九部副部長
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
2019.5 当社内部監査部長
兼経営統括部部長
2019.6 当社内部監査部長
兼経営統括部長
2020.7 当社経営統括部長
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
経営統括担当
2024.6 当社取締役常務執行役員
経営統括担当(現)



しみず たけし
清水 健司

取締役 常務執行役員
開発本部長

1990.4 当社入社
2013.7 当社開発事業部長
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
2018.6 当社開発事業部長
兼京成パワータウン株式会社取締役社長
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
2022.6 当社取締役執行役員
開発副本部長
2024.6 当社取締役常務執行役員
開発本部長(現)



よしかわ くにお
吉川 邦彦

取締役 常務執行役員
グループ戦略・総務・人事担当

1987.4 新京成電鉄株式会社入社
2012.6 同社財務戦略部長
2014.6 同社内部監査室長
兼経営企画室長
2016.6 同社取締役内部監査室長
兼経営企画室長
2018.6 同社取締役内部監査室長
兼総務人事担当
2021.6 同社常務取締役内部監査部長
兼総務人事担当
2024.6 同社常務取締役内部監査部長
兼経営企画担当・総務人事担当
2025.4 当社顧問
2025.6 当社取締役常務執行役員
グループ戦略・総務・人事担当(現)



えんめい まこと
延命 誠

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

1991.4 当社入社
2015.7 当社鉄道本部運輸部長
2021.10 当社執行役員
鉄道本部運輸部長
2023.6 当社取締役執行役員
鉄道本部運輸部長
2024.6 当社取締役執行役員
鉄道副本部長
兼鉄道本部プロジェクト推進部長(現)



はしもと たけし
橋本 武

取締役 執行役員
内部監査・経理担当

1992.4 当社入社
2019.7 当社経理部長
2021.7 当社内部監査部長
2023.6 当社執行役員内部監査部長
2025.6 当社取締役執行役員
内部監査・経理担当(現)

役員一覧

取締役



とちぎ しょうたろう
栃木 庄太郎

取締役 社外 独立

- 1973.4 検事任官
- 2007.7 福岡高等検察庁 検事長
- 2009.4 公益財団法人 国際研修協力機構 理事長
- 2009.4 弁護士登録 (第一東京 弁護士会)
- 2009.4 栃木法律事務所 開設 同事務所弁護士 (現)
- 2018.6 当社取締役 (現)



きくち みさお
菊池 節

取締役 社外 独立

- 1976.11 株式会社南悠商社 監査役
- 2016.6 パウダーテック 株式会社 取締役会長 (現)
- 2016.10 京葉瓦斯株式会社 取締役会長 (現)
- 2020.3 K&Qエナジーグループ株式会社 社外取締役 (現)
- 2020.6 当社取締役 (現)



あしざき たけし
芦崎 武志

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 あしざ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)



あみたに たかこ
網谷 多加子

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
- 2019.6 新京成電鉄株式会社 社外取締役
- 2023.6 当社取締役 (現)



なかじま あきこ
中島 明子

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)



いしうち としゆき
石内 俊行

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
- 2014.6 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
- 2020.6 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
- 2024.6 当社取締役 (現)



とみづか まさこ
冨塚 昌子

取締役 社外 独立

- 1985.4 千葉県入庁
- 2017.4 同千葉の魅力 担当部長
- 2019.4 同環境生活部長
- 2021.4 同教育委員会 教育長
- 2025.6 当社取締役 (現)

役員一覧

監査役



かわすみ まこと
河角 誠
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)



きただ よしひと
北田 良仁
常勤監査役

1991.4 新京成電鉄
株式会社入社
2016.6 同社鉄道事業本部
計画安全部長
2019.6 同社財務戦略部長
2023.6 同社常勤監査役
2025.4 当社顧問
2025.6 当社常勤監査役
(現)



こばやし たけし
小林 健
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)



よしだ けんじ
吉田 謙次
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
2021.6 当社監査役 (現)
2025.6 株式会社
オリエンタルランド
特別顧問 (現)



てしま つねあき
手島 恒明
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)

役員の構成

独立社外取締役比率	46.7%	7/15名
女性取締役比率	26.7%	4/15名
独立社外監査役比率	60.0%	3/5名

執行役員

よつい ひろゆき
四ツ井 宏行
経理部長

ながつか けんじ
長塚 健治
鉄道本部運輸部長

ささき とおる
佐々木 亨
開発副本部長

みやじ しんいち
宮路 慎一
鉄道本部安全推進部長

かわさき おさむ
川崎 治
総務部長

ただ かずよし
多田 和義
グループ戦略部長

ほんだ てつや
本田 哲也
人事部長

ふるや あきひろ
古屋 彰洋
経営統括部長

役員一覧

スキルマトリックス

氏名	指名・報酬 委員会 委員	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	地域
小林 敏也 男性	○	●	●	●	●	●	●	●	
天野 貴夫 男性	○	●	●	●	●	●	●		
持永 秀毅 男性		●		●			●		
岡 匡一 男性				●	●		●	●	●
清水 健司 男性			●	●					
吉川 邦彦 男性				●	●	●	●	●	●
延命 誠 男性		●		●		●			
橋本 武 男性		●		●	●		●		
栃木 庄太郎 男性 社外 独立役員	◎					●	●		
菊池 節 女性 社外 独立役員	○		●	●					
芦崎 武志 男性 社外 独立役員				●	●		●		
網谷 多加子 女性 社外 独立役員	○				●				
中島 明子 女性 社外 独立役員			●					●	●
石内 俊行 男性 社外 独立役員			●	●	●		●		
富塚 昌子 女性 社外 独立役員						●		●	●

■ 指名・報酬委員会における検討体制につきまして
当社においては、指名・報酬委員会における取締役候補者の検討等に際し、ステークホルダーの視点に基づく検討プロセスの強化を図るべく、2025年4月より指名・報酬委員会委員長に独立社外取締役である栃木取締役が就任しております。（上表中、◎は委員長、○は委員を示しております）

スキルマトリックス各項目の選定理由

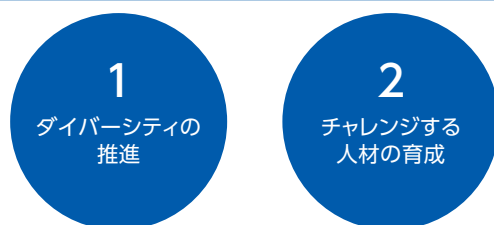
項目	選定理由
交通	当社グループが展開する鉄道事業をはじめとする運輸業において、安全・安心を第一に安定輸送を継続するための長期的課題に取り組みながら企業価値向上のための成果を着実にあげていくには、長期的視点に基づく対応が求められる運輸業の事業特性の十分な理解が必須であります。加えて、中期経営計画「D2プラン」においては、成長戦略としての成田空港輸送の拡充にむけた施策を推進し事業を運営していくことが求められます。このような理由から、取締役会に必要なスキルとして選定いたしました。
不動産・ 生活 サービス	不動産事業について運輸業を補完する第2の主力事業として一層成長させることで、外部環境変化への耐性が強い事業ポートフォリオを構築し、かつ、事業エリアの活性化に寄与しながらお客様のよりよい日々の暮らしの実現に貢献することが、中長期的な企業価値向上に必須であることから、取締役会に必要なスキルとして選定いたしました。
企業経営	人口減少や国際情勢等の外部環境変化に耐性が強い事業ポートフォリオを構築し、中長期的に企業価値向上を推進し、かつその経営の監督を行うためには、企業経営の豊富な経験が必須であることから、取締役会に必要なスキルとして選定いたしました。
財務・会計	公共性が求められる企業グループとして財務健全性を維持する必要があることに加え、規律を伴う適時適切かつ中長期的目線に基づく成長投資や株主還元施策等資本効率性を意識した施策の策定・実行並びにその基礎となる適切な会計対応と財務健全性を踏まえつつ、中長期的な企業価値向上のための財務戦略の推進がこれまで以上に必須であることから、取締役会に必要なスキルとして選定いたしました。
人事・労務	人的資本及び労働環境を取り巻く変化を的確に捉えながら、時代の変化に対応した人的資本の確保、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・量的強化を図り、中長期的に企業価値の向上を図るためには、人事・労務に関する知見が必須であることから、取締役会に必要なスキルとして選定いたしました。
法務・ リスク マネジメント	法令をはじめとするコンプライアンスを遵守し、事業成長にあたり適切なリスク管理を実施することが、公正なコーポレート・ガバナンスを確立し企業価値を毀損することなく持続的かつ中長期的な企業価値向上を図るために必須であることから、取締役会に必要なスキルとして選定いたしました。
サステナ ビリティ	各種事業を通じて沿線の地域社会の持続的発展に貢献することが、当社グループの沿線に根差した経営と中長期的な企業価値向上に必須であることから、取締役会に必要なスキルとして選定いたしました。
地域	沿線地域に関する総合的な知見に基づく多様なステークホルダーの視点を備えた施策の実施により、長期経営計画における「京成グループの事業エリアのみなさまとの共創」の実現を通じて当社沿線の活性化と中長期的な企業価値向上が図られることから、取締役会に必要なスキルとして選定いたしました。

人材

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



具体的な取り組み

ダイバーシティの推進

人材戦略

● 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、京成グループでは、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、定年延長実施等の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。

● 指標及び目標

京成グループ各社では様々な取り組みを行っていますが、指標及び目標は連結ベースで算出していないため、当社単体の内容になります。

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2030年3月

31日までに、管理職に占める女性労働者の割合を現在の5割増にする目標を掲げています。

当社の2024年度の総採用数における女性比率（中途採用含む）は7.0%、当連結会計年度末現在の女性管理職比率（課長以上）は4.4%となっており、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、育児・介護関係の性別によらない諸制度の整備等によるワークライフバランスの実現を目指しています。2025年3月31日現在の当社における男性の育児休業取得率は、65.9%となっています。

● その他

京成グループでは、前述の人的資本の戦略に基づき、ジョブローテーションや外部企業との人事交流、資格取得支援、社内・社外研修の拡充などを実施し、チャレンジする人材を育成しています。また、サテライトオフィスの設置、時短勤務制度の整備など効率的に業務ができる環境の整備や各種制度の充実を進めています。

現在、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おりますが、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ていきます。

人的資本に関するデータ（当社単体）

項目	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
従業員数（名）	1,828	1,819	1,831	1,851	1,926
有給休暇取得率（%）	85.2	95.1	93.8	92.5	90.0
平均勤続年数（年）	17.7	17.3	17.7	17.6	17.4

人材

ワーク・ライフ・バランスの充実

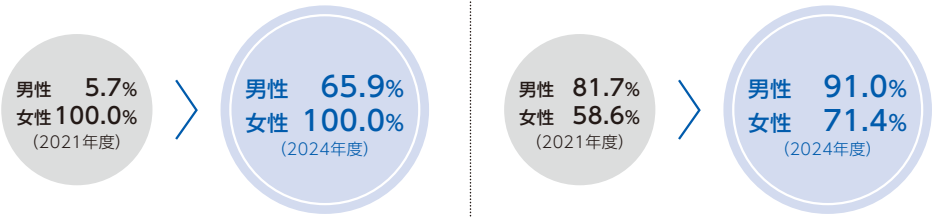
ライフイベントやキャリアに合わせて、安心して育児・介護等と仕事を両立できるように各種制度を整えています。なお、2025年3月31日現在の当社における育児休業取得率は女性100%、男性65.9%です。

ワーク・ライフ・バランスの支援制度

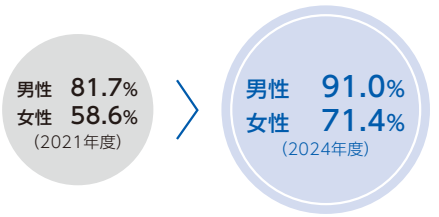
育児	産前産後休暇 (産前8週間産後9週間)	介護	介護休暇 (730日の範囲内で3回まで分割取得可能)
	配偶者分べん休暇 (通算3日間)		介護のためのハーフ日数勤務 (3年の間で3回まで)
	育児短時間勤務 (子が小学校3年生の年度末を迎えるまで)		介護短時間勤務 (3年の間で3回まで)
	育児休職 (子が満1才に達するまで)、 産後パパ育児、子の看護等休暇		介護休暇
その他		ノー残業デー (毎週水曜日) ※本社勤務者対象 慶弔休暇	

ダイバーシティに関するデータの推移 (当社単体)

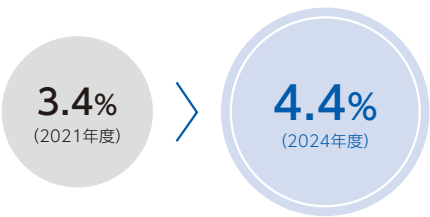
育児休業取得率



採用10年後の継続雇用割合



管理職 (課長以上) に占める女性の比率



女性の活躍について

女性の活躍を推進するため、各種取り組みを進めています。2024年度の当社総採用数における女性比率 (中途採用含む) は7.0%、2024年度末の当社女性管理職比率 (課長以上) は4.4%となっています。

京成バスでは、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。



営業所内に設定された女性用休憩室

	2024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	4.4%
1事業年度の総採用数における女性比率	7.0%
労働者の男女の賃金の差異 (全労働者)	73.8%

多様な人材の活躍について

京成グループでは、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、専門性に優れた外国人の採用、技能実習生の受け入れも行っています。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。



筑波山京成ホテルで活躍中の外国人人材

● 幅広い年齢層が活躍

当社は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。京成グループでは、シルバー人材を含めた幅広い年齢層が活躍できる制度づくりを進めていきます。

人材

● 交通インフラを維持するための運転士の確保

京成グループの運輸業各社では、交通インフラ維持の観点から退職者を再度採用する制度の整備を行っています。会社によって、退職時の本給や有給休暇について過去の在籍期間を考慮するなど様々なインセンティブを設け、再入社しやすい環境を整えています。

● 大型免許及び二種免許の受験資格緩和制度の活用

2022年5月13日施行の改正道路交通法により、大型免許・二種免許の受験資格が緩和されました。

通常、大型免許・二種免許を取得するためには、年齢及び免許保有経験の受験資格要件がありますが、「受験資格特例教習」を修了することで、年齢及び免許保有経験の条件を引き下げることが可能になりました。本制度を利用することで、普通免許の保有年数数が1年以上あれば19歳から二種免許を取得できるようになりました。

京成グループにおいても、2024年11月に千葉県内最年少となる19歳のタクシー運転士が誕生しました。今後も同制度を活用した運転士の確保にも積極的に取り組みます。

従業員の声

父の働く姿を見てタクシー運転士に

高校卒業後、一度は美容関係の仕事に就きましたが、その頃、父がトラック運転手からタクシー運転士に仕事を変え、生き生きと働いている姿を見てタクシーの仕事に興味が湧きました。父から職場の雰囲気などを聞き、働くなら地元にある京成タクシー成田（入社当時）が良いと考え入社しました。

入社当時、私は19歳でしたので、普通二種免許取得の資格要件を満たすため、受験資格特例教習を京成ドライビングスクールで受講しました。当時、他社からの受講生もいて、同じ目標を持つ同世代の人と交流できたのは良い刺激になりました。卒業検定ではジャパントクシーの車両感覚に慣れず苦労しましたが無事に普通二種免許を取得できました。

2024年4月には成田営業所が新しくなり、女子用ロッカー室には、仮眠ができる畳敷きのスペースが設けられたほか、シャワー室もあります。働きやすい職場と感じており、これからも安全運転で快適なご乗車を提供していきます。



京成タクシーイースト
成田営業所 乗務員
小椋 奈々未

● 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及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。

2025年6月には、当社本社にてグループ13社が出展しました。2019年度から計20回開催し、70名以上を採用しました。



合同説明会の様子

働きやすい環境の整備

京成グループでは、働きやすい環境づくりとその見える化に努めています。2024年9月には、UR都市機構と連携し、京成グループ従業員を対象とする住宅確保に関する協定を締結するなど、処遇改善、新規福利厚生制度導入を推進しています。

なお、バス・タクシー10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及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。

● 「京成グループ カスタマーハラスメントに対する方針」を策定

京成グループは、「京成グループ行動規準」に基づき、一人ひとりの人権を尊重し、安全で衛生的な就業環境を整備するために、「京成グループ カスタマーハラスメントに対する方針」を2024年10月に策定しました。

昨今、カスタマーハラスメントについては、厚生労働省が対策マニュアルを作成しているほか、日本民営鉄道協会が基本方針を公表するなど、社会全体で対策強化の機運が高まっております。こうした背景を踏まえ、京成グループにおいても従業員が安全で衛生的な就業環境を整備するとともに、今後も良質な商品・サービスを提供していくために本方針を策定することとしました。

人材

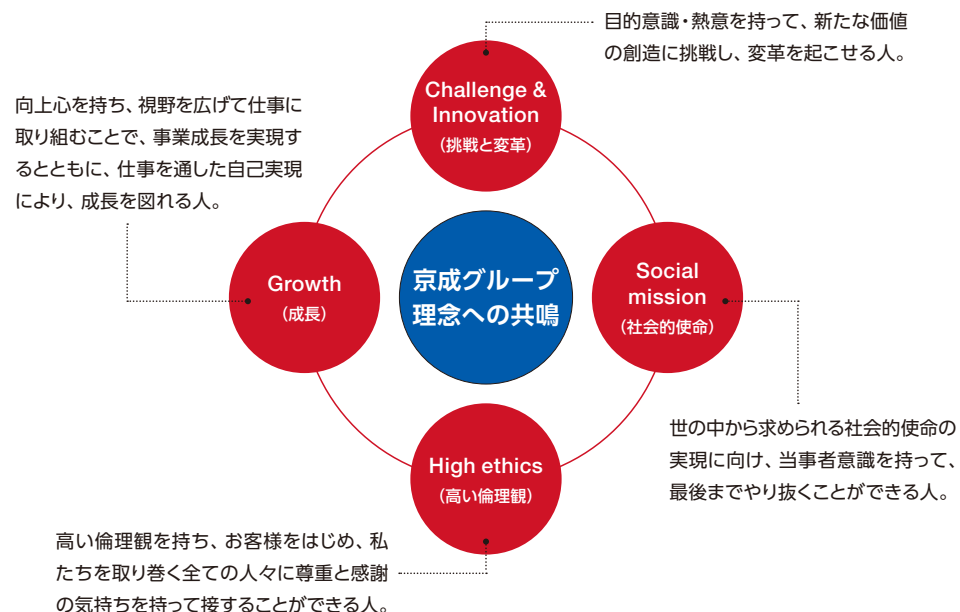
■チャレンジする人材の育成

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、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」



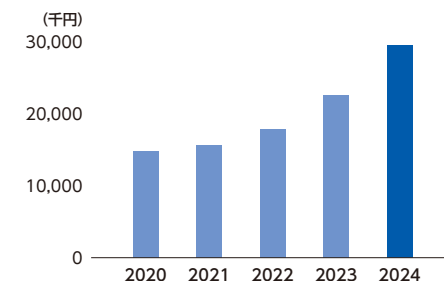
キャリアステップの支援

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は、前向きにチャレンジする人材がいなければグループ経営理念を実現し続けることはできません。社員一人ひとりが自らの業務の中でお客様サービスの向上や事業成長のために何をすべきかを前例にとらわれず考え、主体的に行動できる人材を育成すべく、人材育成施策として階層別研修、目的別研修、自己啓発支援を実施しています。

教育訓練費の推移 (研修費)



階層別研修では、年次・職位における職責を果たすために必要な能力 (リーダーシップ・マネジメント等) の向上を図ります。目的別研修では、各自の能力課題解決のために、マネジメント力、後輩指導力、接遇力及びビジネススキル等の向上を図ります。自己啓発支援では、資格取得者に対する合格報奨金等の支給や100種類以上の通信教育講座 (修了者に対する受講料支援制度あり) を用意し、社員の自己啓発を幅広くサポートしています。

当社の教育訓練費は年々増加しています。今後も資格取得者に対する合格報奨制度を拡充するほか、研修プログラムを通じて寄せられた従業員からの課題・要望を反映し、研修の拡充に務めていきます。また、行政や自治体、グループ外企業・団体との人事交流や合同研修により、新たな考え方、文化の取得や関係先との信頼関係を構築していきます。

京成グループは引き続き、全社員の能力向上を目指して人材育成を行い、地域社会の発展に貢献していきます。

人材



京成グループ合同新入社員研修
(ビジネスマナー)



鉄道係員接客実践研修 (高齢者体験中)



バス乗務員接客実践研修

研修・支援制度

	階層別研修 (全員受講)	目的別研修 (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 経営戦略研修 京成グループ管理職研修 等	通信教育講座(100講座以上) eラーニング
中堅・若手社員	経験助役職研修 新任助役職研修 等 入社年次研修 (2年次・4年次・6年次等)	後輩指導 業務知識研修 パソコンスキル ビジネスマナー 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	

● 電車運転士の養成と資質管理

電車を操縦する運転士は、国家資格である「動力車操縦者運転免許」を取得して初めて運転が許されます。京成電鉄動力車操縦者養成所は、国土交通大臣に指定された施設です。学科講習を4カ月、運転士見習いとしての実車での技能講習を5カ月、計9カ月を経た後に行われる試験に合格した者が「動力車操縦者運転免許」を取得できます。

一連の講習では、正しい知識、技能だけでなく、当社を代表する自覚を持った乗務員とするため、規律訓練も実施しています。

講習期間中はシミュレータによる訓練も実施しています。本線における設備の更新等に合わせて随時コンテンツを更新しており、適切な環境での教育ができるよう努めています。免許取得後については、1・3・6年経過後にフォローアップ教育を行うことで、安全意識及び知識・技能の維持向上を図っています。

また、運転管理者・車両管理者・乗務員指導管理者間で乗務員に関する総合的な資質管理状況の共有・指導体制の強化に関する意見交換等を行う会議体を半期に1回定期的に実施しています。

その他、運転士をはじめ、安全輸送を支える係員に対しても専門技能の習得や安全意識の向上を図るための教育訓練を実施しています。当社社員だけでなく、安全輸送を担う協力会社の管理者に対しても必要な教育等を実施し、技能保有状況を確認してから業務に就かせています。



シミュレータ訓練



資質管理報告会議

● 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、当社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、グループ理念やDプラン等の経営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。

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」の取り組みを行っています。また、当社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」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。



人材

人権・労働安全衛生

人権に関する基本的な考え方

京成グループでは、グループ行動指針における「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及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

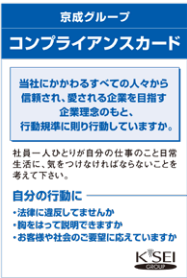
新入社員や職務変更者を対象にハラスメント防止の教育を行っています。毎年12月にある人権週間に向け、京成グループ内で人権標語の募集を行い、優秀な作品に賞を贈ることで人権啓発活動に参加しやすい環境を整えています。

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。

コンプライアンス推進に向けた取り組み

京成グループでは、グループ経営理念において、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、健全な事業成長の下、社会の発展に貢献することを掲げています。従業員一人一人が社会の重要な一員としての自覚のもと、その模範となるべく、遵法精神と高い倫理観をもって業務を遂行するため、コンプライアンス強化に向けたさまざまな取り組みを実施しています。

京成グループ理念やコンプライアンス相談窓口を記載した「コンプライアンスカード」をグループ従業員に対して配付しているほか、グループ会社役職員向けのグループ研修を継続的に実施しています。



当社では行動規範を制定し、日々の業務を遂行する上でいかに行動すべきかを記載した「行動規範マニュアル」を整備しているほか、新入社員や管理職など階層ごとにコンプライアンス研修を実施しています。また、動画等のツールを活用した啓蒙のほか、コンプライアンスに関するトピックをテーマとした「京成グループ コンプライアンス便り」の発行、グループ報での啓蒙記事掲載など、グループ全体のコンプライアンス意識向上に努めています。

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。

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及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
京成グループ衛生講演会	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

主要財務・非財務データ

財務データ

	単位	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	2024年度
経営成績												
営業収益	百万円	249,016	251,204	245,837	255,028	261,553	274,796	207,761	214,157	252,338	296,509	319,314
営業利益	百万円	24,313	28,234	30,048	30,085	31,608	28,320	△18,056	△5,201	10,228	25,241	36,008
経常利益	百万円	37,169	42,572	47,064	47,145	50,720	41,705	△32,165	△3,191	26,764	51,591	61,755
親会社株主に帰属する当期純利益	百万円	25,683	30,997	35,711	34,811	38,642	30,110	△30,289	△4,438	26,929	87,657	69,961
連結貸借対照表												
総資産額	百万円	782,257	781,280	795,447	794,712	853,025	905,716	900,698	900,346	965,573	1,064,202	1,094,120
純資産額	百万円	267,622	296,374	332,344	366,423	402,901	428,664	396,044	387,705	410,945	469,157	524,658
自己資本	百万円	260,918	287,843	322,067	354,554	389,464	411,030	378,638	369,764	394,912	451,622	508,984
有利子負債	百万円	353,501	338,889	314,348	302,301	320,043	342,342	373,132	382,266	399,486	401,306	363,050
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	48,223	45,759	45,133	47,952	45,851	51,487	9,282	28,831	47,238	60,045	41,149
投資活動によるキャッシュ・フロー	百万円	△27,606	△19,372	△21,535	△27,023	△53,430	△48,076	△28,678	△33,764	△29,505	28,137	△9,245
財務活動によるキャッシュ・フロー	百万円	△22,294	△19,922	△31,787	△19,878	7,246	△4,411	21,498	1,236	△20,916	△40,264	△62,869
1株当たり情報※1※2												
1株当たり純資産額	円	513.75	566.77	634.19	698.20	766.95	812.12	748.89	731.33	785.98	926.18	1,055.48
1株当たり当期純利益	円	50.57	61.03	70.32	68.55	76.10	59.36	△59.88	△8.78	53.91	174.86	143.46
1株当たり配当金	円	4.0	4.3	4.7	5.0	5.7	5.7	5.7	5.7	6.7	13.0	21.0
財務指標												
ROA (総資産経常利益率)	%	4.8	5.4	6.0	5.9	6.2	4.7	△3.6	△0.4	2.9	5.1	5.7
ROE (自己資本当期純利益率)	%	10.3	11.3	11.7	10.3	10.4	7.5	△7.7	△1.2	7.0	20.7	14.6
自己資本比率	%	33.4	36.8	40.5	44.6	45.7	45.4	42.0	41.1	40.9	42.4	46.5
EBITDA 倍率※3	倍	7.6	6.6	5.9	5.5	5.6	6.0	31.6	15.4	9.6	6.9	5.3
連結配当性向	%	7.9	7.1	6.6	7.3	7.4	9.5	－	－	12.4	7.4	14.6

※1 2016年10月1日に2株を1株とする株式併合を実施しております。
※2 2025年1月1日付で普通株式1株につき3株の割合で株式分割を行っております。(上記数値は※1※2を反映した調整後の数値です。)
※3 EBITDA倍率=有利子負債÷(営業利益+減価償却費)

非財務データ

CO2排出量 (連結)	t-CO ₂	－	－	－	－	－	－	－	294,000	307,000	304,000	292,000
電気・燃料電池バス・タクシー導入数 (連結)	両	－	－	－	－	－	－	－	－	14	28	67
従業員数 (連結)	人	8,596	8,611	8,840	8,903	9,240	10,851	11,150	10,855	12,013	12,283	12,818
管理職に占める女性労働者の割合 (当社単体)	%	－	－	－	－	－	－	－	－	3.8	4.6	4.4
男性労働者の育児休業取得率 (当社単体)	%	－	－	－	－	－	－	－	－	42.9	37.5	65.9
労働者の男女の賃金の差異 (当社単体)	%	－	－	－	－	－	－	－	－	71.7	72.2	73.8

会社情報 (2025年7月1日現在)

社名	京成電鉄株式会社
英文社名	Keisei Electric Railway Co., Ltd.
創立	1909年 (明治42年) 6月30日
本社	〒272-8510 千葉県市川市八幡三丁目3番1号
資本金	36,803百万円
代表者	代表取締役社長 天野 貴夫
事業内容	鉄道による一般運輸業 土地、建物の売買及び賃貸業
従業員数*	12,818名 (連結)、2,699名 (単体)
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)
会計監査人	有限責任監査法人トーマツ

※従業員数 (連結) は、2025年3月31日現在
従業員数 (単体) は、2025年4月1日現在

グループ会社一覧 (2025年7月1日現在)

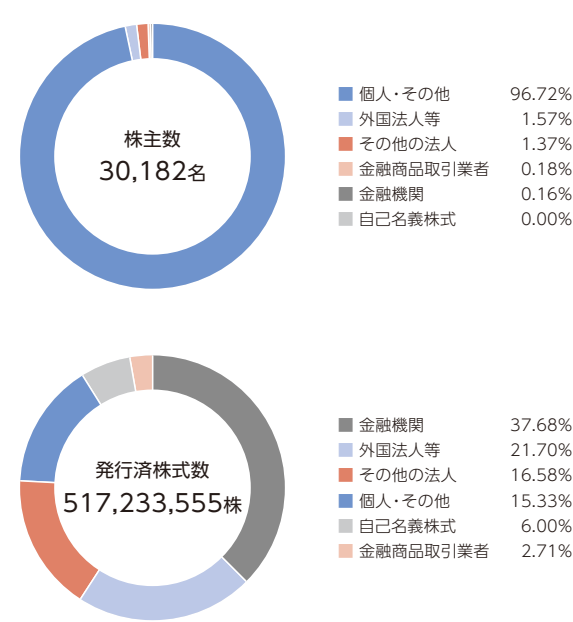
運輸業／鉄道 京成電鉄 (株) 北総鉄道 (株) 関東鉄道 (株) 小湊鉄道 (株) 成田空港高速鉄道 (株) 千葉ニュータウン鉄道 (株) (株) 舞浜リゾートライン	運輸業／タクシー 京成電鉄タクシー ホールディングス (株) 帝都自動車交通 (株) 帝都日新交通 (株) 帝都葛飾交通 (株) 帝都三信交通 (株) 京成タクシーウエスト (株) 京成タクシーセントラル (株) 京成タクシーイースト (株) 京成タクシー茨城 (株) 小湊タクシー (株) 牛久タクシー (株) 大多喜タクシー (株) 木更津タクシー (株) 小湊鉄道タクシー (株) 姉ヶ崎タクシー (株)	不動産業 京成不動産 (株) 京成ビルサービス (株) 京成電鉄茨城ホールディングス (株) 鹿島鉄道 (株) (株) MBM	建設業 京成建設 (株) 京成電設工業 (株)
運輸業／バス 京成電鉄バスホールディングス (株) 京成バス (株) 東京BRT (株) 京成バス東京 (株) 京成バス千葉ウエスト (株) 京成バス千葉セントラル (株) 京成バス千葉イースト (株) 関鉄観光バス (株) 東京空港交通 (株)	流通業 (株) 水戸京成百貨店 (株) ユアエルム京成 (株) 京成ストア (株) コミュニティ京成 京成バラ園芸 (株) 京成リテーリングネット (株) 常総産業 (株) (株) 京成友の会 (株) イクスピアリ	レジャー・サービス業 (株) オリエンタルランド 鋸山ロープウェー (株) 筑波観光鉄道 (株) 京成ホテル (株) (株) 千葉京成ホテル ケイ・アンド・アール・ホテル デベロップメント (株) 京成トラベルサービス (株) (株) 佐倉倶楽部 (株) 藤ヶ谷カントリー倶楽部 (株) イウォレ京成 (株) 長南カントリークラブ (株) ミリアルリゾートホテルズ (株) プライトンコーポレーション (株) 筑波山京成ホテル (株) We 京成 京成フロンティア企画 (株) 京成ハーモニー (株) 関東情報サービス (株) (株) グリーンアンドアーツ (株) オリエンタルランド・ クリエイションズ (株) ベイフードサービス (株) 京葉アドサービス	その他の事業 (株) 京成保険コンサルティング 京成自動車工業 (株) 京成車両工業 (株) 京成自動車整備 (株) 京成オートサービス (株) (株) 京成ドライビングスクール 京成ソーラーパワー (株) 関鉄自動車工業 (株) (株) 舞浜コーポレーション (株) リゾートコスチューミング サービス (株) Mテック (株) オリエンタルランド・ イノベーションズ (株) サーマテックステクニカル 日暮里駅整備 (株)

株式情報 (2025年3月31日現在)

株式の状況

発行済株式の総数	517,233,555株
発行可能株式総数	1,500,000,000株
単元株式数	100株
株主数	30,182名

所有者別分布状況

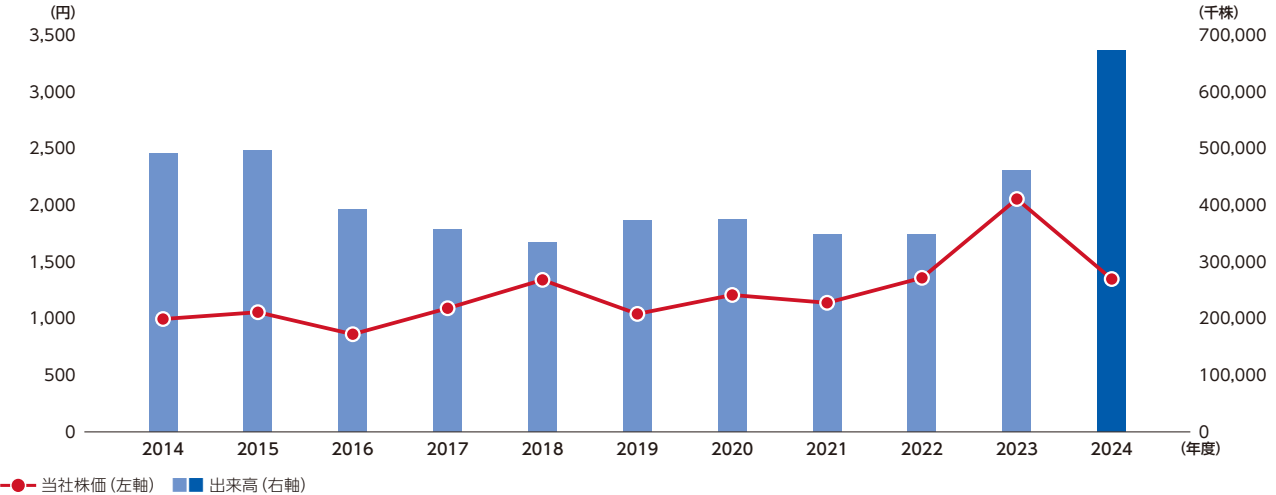


大株主

株主名	所有株式数 (千株)	比率 (%)
日本マスタートラスト信託銀行株式会社 (信託口)	75,901	15.61
株式会社日本カストディ銀行 (信託口)	42,030	8.64
Palliser Capital Master Fund Ltd	21,384	4.40
日本生命保険相互会社	18,701	3.85
株式会社オリエンタルランド	17,550	3.61
株式会社みずほ銀行	14,595	3.00
イオン株式会社	10,419	2.14
株式会社三菱UFJ銀行	7,414	1.52
STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505301	7,321	1.51
株式会社日本カストディ銀行 (三井住友信託銀行退職給付信託口)	6,702	1.38

(注) 1. 当社は、自己株式を31,035,408株保有しておりますが、上記大株主からは除外しております。
2. 持株比率は、自己株式を控除して算出しております。

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日付の株式併合 (普通株式2株→1株) 及び単元株式数の変更、並びに2025年1月1日付の株式分割 (普通株式1株→3株) を反映した調整後の数値です。