



KEISEI GROUP INTEGRATED REPORT



グループ経営理念

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

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

グループ行動指針

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

グループスローガン

いろんな笑顔を結びたい 京成グループ

京成グループとは

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

京成グループの社会的使命

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

長期経営課題への取り組み

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

コーポレートデータ

- 65 主要財務データ
- 67 会社情報
- 68 株式情報

編集方針

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

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

なお、本報告書は重要性の高い情報を集約し掲載しています。より詳しい内容については、京成電鉄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

2022年4月1日～2023年3月31日
※一部内容は当該期間以外の情報も含まれます。

報告対象範囲

京成電鉄株式会社および京成グループ各社

会計基準

日本会計基準による記載を行っています。

将来の見通しに関する注意事項

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

社長メッセージ

安全・安心を第一とした
 堅実・健全な事業運営をベースとしながら、
 未来を切り拓く積極果敢な姿勢で
 京成グループの新時代を築いていきます。



代表取締役社長
 社長執行役員

小林 敏也

京成グループの強みと「グループ理念」について

京成グループは、運輸業を中心として、東京都東部、千葉県、茨城県を中心に多角的な事業を展開する「総合生活企業グループ」です。

中核企業である京成電鉄は1909年に創立、1912年に5両の電車で押上～江戸川・京成高砂～柴又間11.5kmの路線により、その一歩を踏み出しました。その後、1921年に千葉へ、1930年に成田へ、1933年に上野へ路線を延伸し、名実ともに「京成」線が完成しました。

鉄道事業以外も、戦前にはバス・タクシー事業や船橋での宅地分譲を契機とした不動産事業開始、戦後も日本初の地下鉄との相互乗り入れ、流通業、レジャー・サービス業などにも参入し、1983年には東京ディズニーランド®を開業しました。

中でも成田空港輸送は1978年の開港時から携わり、運輸業を中心にその時々のお客様のニーズと空港の変化に対応し、京成グループを今日に至る姿へと飛躍させ、大きな社会的使命を背負うことになりました。特に2010年に開業した成田スカイアクセスは、日本の玄関口である成田空港と東京都心間の移動時間を大幅に短縮(51分→36分)し、世界的に見ても遜色のない国際空港のアクセス手段をお客様に提供できるようになりました。

しかし、京成グループの経営は常に順風満帆だったわけではなく、幾多の困難がありました。これらを乗り越えてこられたのは、お客様や株主をはじめとした京成グループに関わるみなさまの支えとそのみなさまの信頼に応え、社会的使命を果たそうとする役職員の頑張りがあったからに他なりません。この経験が新型コロナウイルス感染症による厳しい経営環境となった際にも生かされ、グループ全体で乗り越えることができたと私は考えております。

このように京成グループは社会の発展に貢献し、京成グループに関わる全てのみなさまに信頼される企業グループとなるべく、安全・安心を第一とした堅実な事業運営と健全な事業成長を実現してきました。この経営に取り組む基本姿勢および存在意義・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が「グループ経営理念」であり、グループ全体でこの理念に基づき行動しています。

長期経営計画「Dプラン」と中期経営計画「D1プラン」について

京成グループは、成田空港開港以来、空港輸送に多くの経営資源を投下し、大きく事業成長してきましたが、2020年以降は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、2期連続の最終赤字を余儀なくされました。

このような状況を踏まえ、長期経営計画「Dプラン」(計画期間：2022～2030年度)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ました。

さらに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。

その上で、「安全・安心」は全ての根幹にある課題と位置付け、「日々の暮らし」、「観光振興」、「空港輸送」、「ガバナンス」、「人材」の6つの課題を、長期ビジョン実現のための長期経営課題として設定しました。また、長期ビジョン達成に向けたさまざまな施策に取り組むことでSDGs達成につながると考えています。

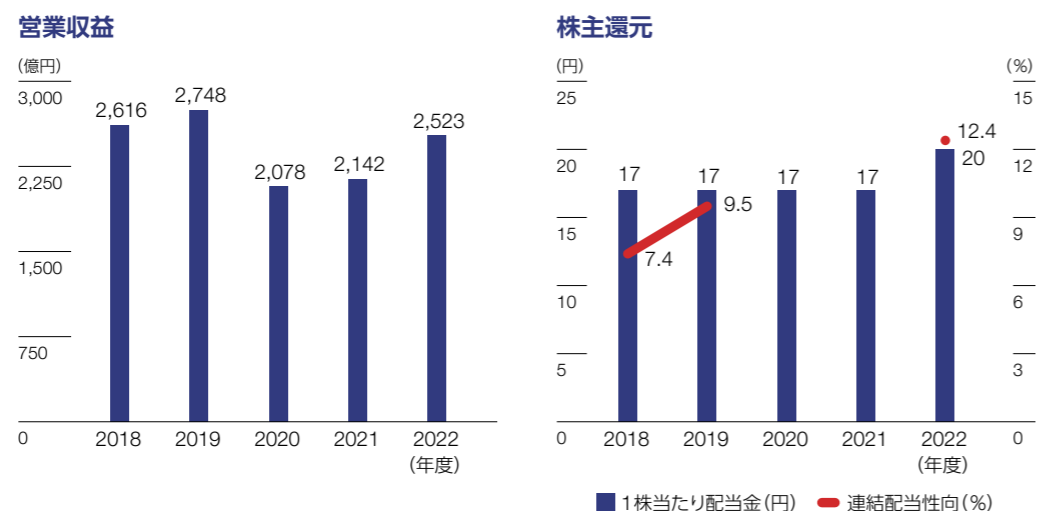
このグループビジョン実現に向けた第1ステップである中期経営計画「D1プラン」(計画期間:2022~2024年度)では、「コロナ禍による低迷から成長軌道へと回帰するとともに、長期ビジョン実現に向けた経営推進体制を整備する」ことを中期経営目標として掲げています。各種施策を着実に推進することで、長期経営計画に掲げる長期グループビジョンの実現に向け体制を整え、再び成長軌道へと回帰することを目指します。計画最終年度の2024年度における連結数値については、営業収益3,390億円、営業利益376億円と、共に過去最高の数値を計画しています。営業利益率は11.1%、EBITDA倍率は5.4%を計画値としました。なお、将来の事業成長・社会的要請への対応として、3か年合計で、1,493億円の設備投資を実施する予定で、その中には前回の「E4プラン」以上の戦略投資枠を社内で設定しました。

なお、京成電鉄において全てのお客様に安全・安心かつ快適にご利用いただくため、2024年春より「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用し、バリアフリー設備の整備を推進していきます。

株主還元について、安定的かつ継続的な配当の実現を大前提としつつ、2024年度における連結配当性向10%以上を目指し、株主還元の充実を図ります。

「D1プラン」1年目となる2022年度の振り返り

2022年度実績は、新型コロナウイルス感染症の影響緩和により移動需要が回復したことに加え、各セグメントで一層の営業努力を重ねたことが奏功し、3期ぶりの黒字決算となりました。



営業収益は前期比17.8%増の2,523億円、営業利益は3期ぶりに黒字転換し102億円(営業利益率4.1%)、EBITDA倍率は対前年で5.8ポイント改善の9.6倍となり、まずまずのスタートであったと考えています。具体的な施策として、2022年11月にダイヤ改正を実施し、一部のスカイライナーを新鎌ヶ谷駅に停車させるなど成田空港アクセスのさらなる利便性向上を図りました。この他、北総線の大幅な運賃値下げを実施し、新京成電鉄の完全子会社化、ストア業の新規出店、収益賃貸物件の積極的な開発・取得などを実施しました。

京成グループは、地球環境に比較的優しい鉄道を中心とした事業を運営していますが、気候変動がもたらすさまざまな影響を鑑み、2022年7月にはTCFD提言への賛同を表明し、その枠組みに基づく情報開示をし、2023年2月には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設定しました。また、2022年9月には環境負荷軽減に資する事業資金を調達するため、京成電鉄初となる「グリーンローン」を実施したほか、2023年4月からはスカイライナー全便の運行に係る電力相当を再生可能エネルギー由来の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」にしました。今後もカーボンニュートラル実現に向けて貢献していきます。

京成グループに関わる全てのみなさまへ

2023年5月の新型コロナウイルス感染症の「5類感染症」移行に伴い、さまざまな制約が解け、京成グループが成長軌道に回帰する非常に重要な時期に入りました。

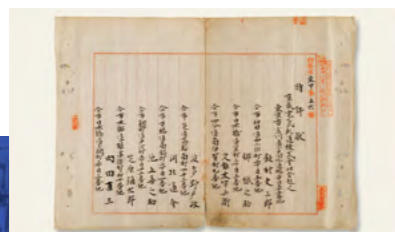
社会経済活動のさらなる活性化や、インバウンド・アウトバウンド需要の回復が期待される一方で、継続的な少子高齢化による人口減少、成田空港の機能強化、SDGsへの対応など長期的な課題への対応が求められています。今後もこうした多様化する世の中のニーズを的確に捉えつつ、「D1プラン」で掲げた目標達成に向けて、各種施策を着実に推進します。

京成グループの新時代を築くには積極果敢な姿勢無くして成しえませんが、創業以来培ってきた安全・安心を第一とした堅実・健全な事業運営をベースとしながら、京成グループの未来を切り拓くという強い気概を持ち、グループのさらなる成長に向けてチャレンジしていきます。



京成グループの歩み

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



特許状 (1907年5月28日)



八千代台団地と八千代台駅 (1956年)



都営浅草線相互直通運転開始 (1960年)



京成上野駅でのスカイライナー発車式 (1978年)



連節バス (1998年)



3代目スカイライナー (AE形) と 3100形車両

1909

1945

1960

1978

1994

2009

京成電気軌道設立 路線拡張と事業拡充

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

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

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

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

輸送需要拡大への対応と 事業発展

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

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

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

日本初の地下鉄相互乗り入れと 積極的な経営展開

1960年に日本初となる地下鉄との相互乗り入れを、都営地下鉄1号線(現・都営浅草線)と押上～浅草橋間で開始、1968年には京成・都営地下鉄・京浜急行の三者相互乗り入れが開始されました。また、百貨店やスーパーマーケットといった流通業、ロープウェイやホテルなどの観光・レジャー業への参入など、経営多角化を図りました。

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

企業体質の強化と 成田空港線開業

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

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

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

次の時代に向けた 企業基盤づくり

21世紀、そして2009年の創立100周年に向けた企業基盤づくりを推進した時期。1994年に京成電鉄の「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、公津の杜の街びらきや一般路線バスとしては日本初となる連節バスの運行、マンション分譲の再開等、事業拡充に取り組みました。一方で、鉄道ダイヤ改正、バス事業の分社化、事業組織の改正など、経営の効率化へも着手しました。

空港輸送のニーズへの対応強化 とサステナビリティ経営の推進

2010年に成田スカイアクセスを開業し、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就行し、鉄道・バス共に空港輸送の利用数は年々増加していましたが、2020年に新型コロナウイルス感染症が拡大。利用者数が激減します。環境の変化を受ける2022年に発表した新長期経営計画では、サステナブルな社会の実現に貢献することを謳いました。

2023年現在、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。2028年度の成田空港の機能強化など、中長期的な成長戦略も見据えつつ、お客様の需要を取り込み成長軌道へ回帰するとともに、サステナビリティに関する取り組みを推進します。

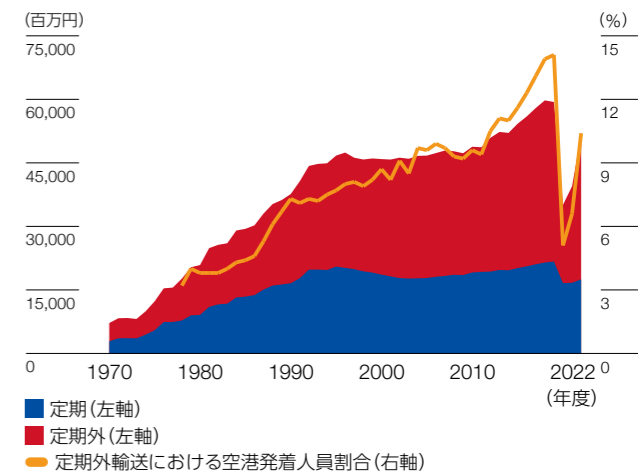
京成グループの主な出来事

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

1951年 5月	京成建設工業(株)設立(現・京成建設(株))
1960年 4月	京成ストア第1号店として常盤平店開店
1960年 7月	(株)オリエンタルランド設立
1960年 12月	都営地下鉄線に直通乗り入れ運転開始(押上～浅草橋間)
1965年 6月	常総筑波鉄道(株)、鹿島参宮鉄道(株)を合併し、関東鉄道(株)となる
1967年 12月	押上本社で営業開始
1968年 6月	三者(京成・都営地下鉄・京浜急行)相互乗り入れ開始
1971年 5月	(株)志満津百貨店と資本提携、(株)京成志満津に社名変更(現・水戸京成百貨店)
1972年 5月	北総開発鉄道(株)設立(現・北総鉄道(株))
1973年 12月	「スカイライナー」を京成上野～京成成田間で運転開始
1978年 5月	成田空港開港、京成成田～成田空港(現・東成田)間開通、空港特急「スカイライナー」運転開始
1983年 4月	東京ディズニーランド®開園

1990年 6月	2代目スカイライナー(AE100形)の営業運転を開始
1991年 3月	成田空港ターミナルに直接乗り入れ開始
1994年 4月	「公津の杜」街びらき
2003年 10月	バス事業分社化、京成バス(株)営業開始
2010年 7月	成田スカイアクセス開業、3代目スカイライナー(AE形)運転開始
2012年 7月	成田空港にLCCの就航が増加、東京駅～成田空港を結ぶ格安高速バス「東京シャトル」が運行開始
2013年 9月	八幡本社で営業開始
2019年 10月	関東鉄道(株)および傘下会社を連結子会社化
2020年 2月	京成バス等、日本最大のエアポートバス「AIRPORT BUS『TYO-NRT』」の運行を開始
2022年 4月	東京証券取引所「プライム市場」へ移行
2022年 9月	新京成電鉄(株)を完全子会社化

鉄道運賃収入の遷移



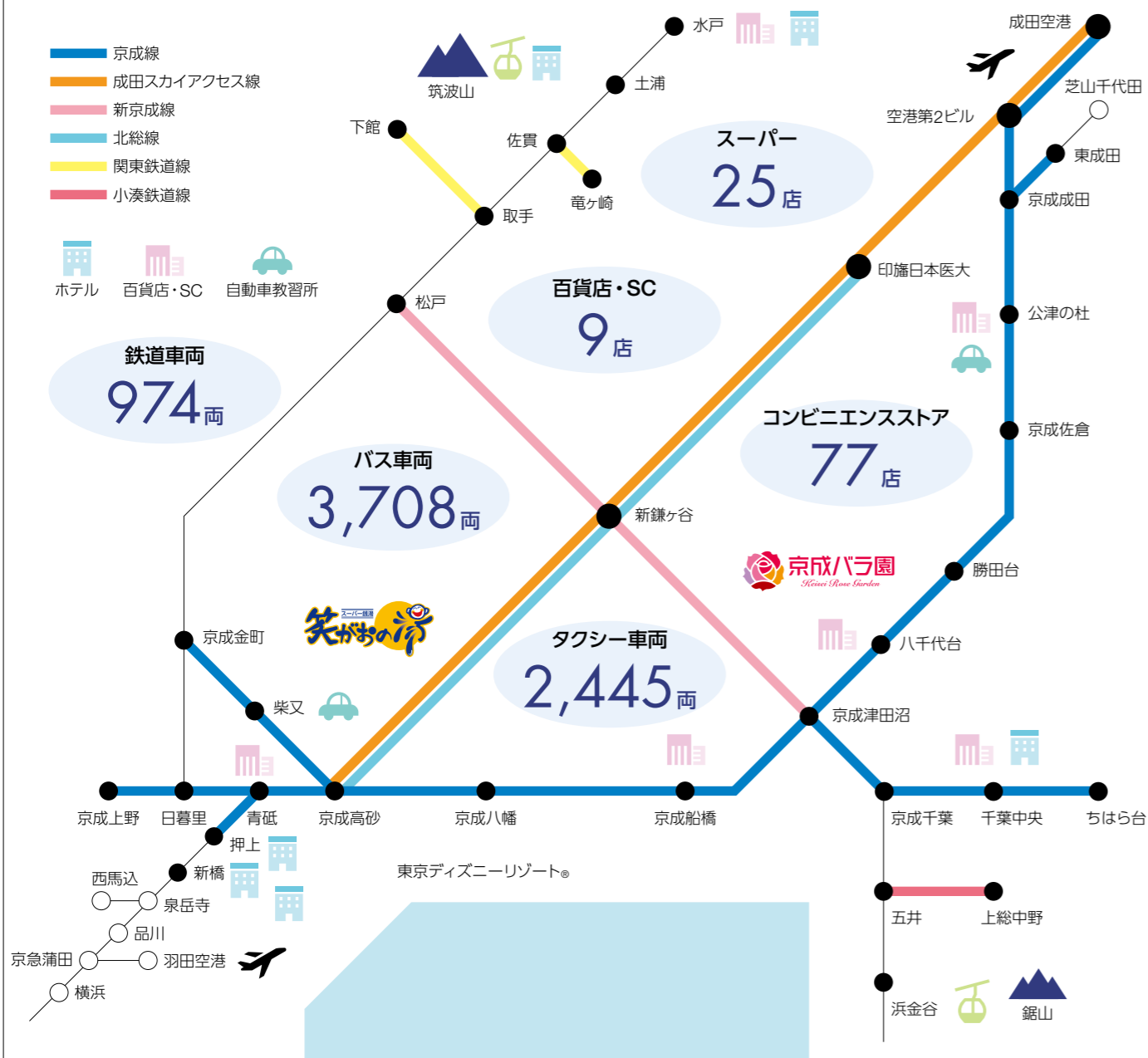
京成グループのビジネスモデル(事業概要)

京成グループは、119社(2023年7月1日現在)からなる企業集団で、東京・千葉・茨城を中心に運輸業、流通業、不動産業、レジャー・サービス業、建設業等を展開する「総合生活企業グループ」です。

運輸業では鉄道事業・バス事業・タクシー事業計63社で首都圏の交通を支えています。流通業では、百貨店や商業施設、スーパーマーケット等の運営を計11社で展開し、京成グループの事業エリアを中心に商品やサービスを提供しています。不動産業では、京成グループ沿線の都市開発を中心に不動産販売業・賃貸業等を計5社および京成電鉄・新京成電鉄等の不動産部門で行っています。レジャー・サービス業では、飲食店や映画館、ホテルの運営や旅行業、広告代理業等を計24社で展開しています。建設業では、京成グループの各施設・設備等の建設やメンテナンスを計2社で、その他の事業では、自動車教習所の運営や保険代理業、車両整備等の事業を計14社で展開しています。



京成グループの事業エリア



業績・財務ハイライト

2022年度は、新型コロナウイルス感染症による厳しい状況が緩和され、企業収益は一部に弱さが見られるものの、総じて見れば改善しており、個人消費および雇用情勢に持ち直しの動きが見られました。

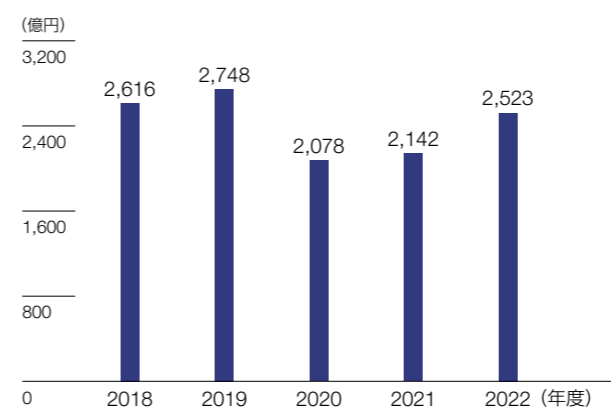
このような状況の中で、京成電鉄は長期経営計画「Dプラン」(2022~2030年度)を策定し、「京成グループの事業エリアのみなさまとの共創、及び、日本の玄関口、成田空港の機能強化への寄与を通じ、サステナブルな社会の実現に貢献する」を2030年におけるグループビジョンとしました。その第1ステップである中期経営計画「D1プラン」(2022~2024年度)においては、「コロナ禍による低迷から成長軌道へと回帰するとともに、長期ビジョン実現に向

けた経営推進体制を整備する」を中期経営目標として掲げ、京成グループは諸施策を推進してきました。

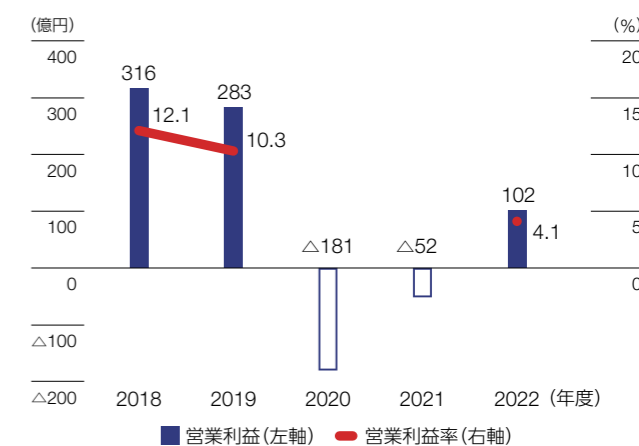
また、2022年9月1日付で新京成電鉄を完全子会社とし、グループ経営体制の強化に努めています。

以上の結果、営業収益は2,523億3千8百万円(前期比17.8%増)となり、営業利益は102億2千8百万円(前期は営業損失52億1百万円)となりました。経常利益は267億6千4百万円(前期は経常損失31億9千1百万円)となり、親会社株主に帰属する当期純利益は269億2千9百万円(前期は親会社株主に帰属する当期純損失44億3千8百万円)となりました。

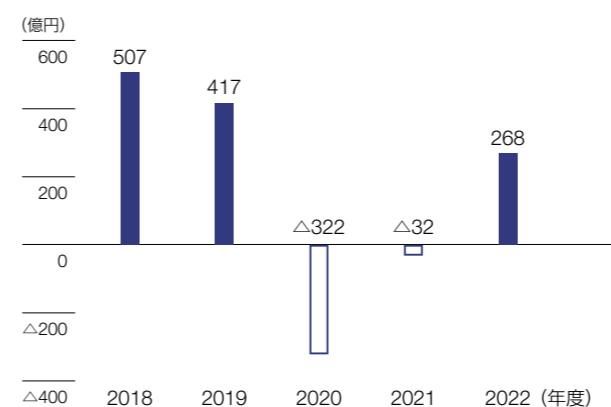
営業収益



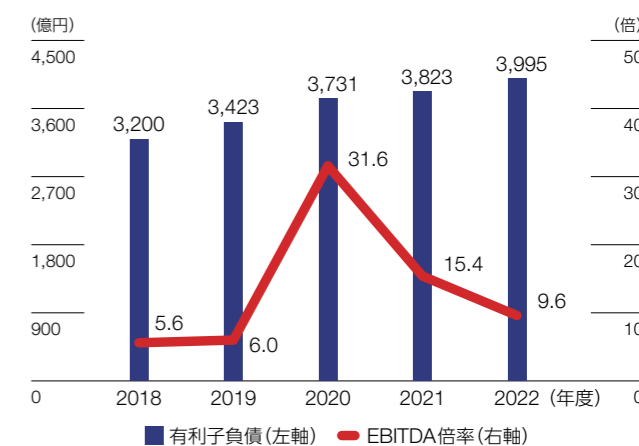
営業利益・営業利益率



経常利益

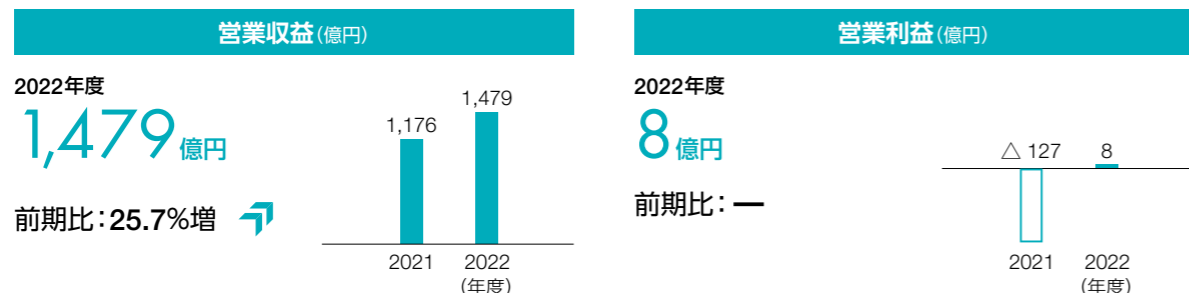


有利子負債・EBITDA倍率



セグメント別事業概要

運輸業



鉄道事業

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

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

また、2022年5月に北総鉄道が創立50周年、9月に関東鉄道が創立100周年、11月に京成電鉄が開業110周年、12月に新京成電鉄が開業75周年を迎えたほか、2022年10月より、京成電鉄および北総鉄道において、沿線の活性化につながるよう成田スカイアクセス線および北総線の運賃値下げを実施しました。



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、お住まいの地域と都心をダイレクトに結ぶマイタウン・ダイレクトバスといったさまざまな輸送サービスを提供しています。

2022年9月の「バスターミナル東京八重洲」開業に伴い、京成グループの東京駅発着路線の一部が乗り入れを開始しています。

また、都心と臨海地域とを結ぶ新交通システム「東京BRT」事業では、2023年4月より東京BRTと京成バスによるブレ運行(二次)を開始し、虎ノ門ヒルズ・新橋から国際展示場を経て東京レポートに至る「幹線ルート」および他2ルートを新たに運行しています。今後も臨海地域の輸送需要に応えるべく、本格運行に向けた準備を進めていきます。



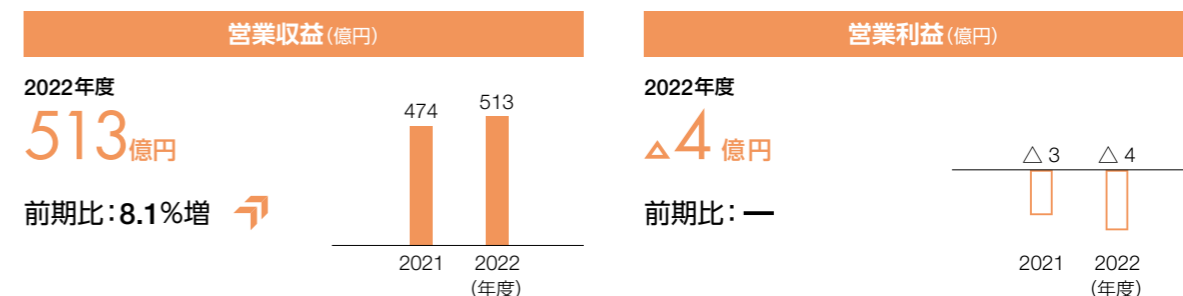
タクシー事業

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」、観光に便利な「貸切タクシー」、お客様のもとへ食事を運ぶ「デリバリータクシー」といった多様なニーズに応えるサービスを提供しています。

また、タブレット型決済端末の設置や事前確定運賃の導入など、多様化する決済サービスへの対応を進めています。



流通業

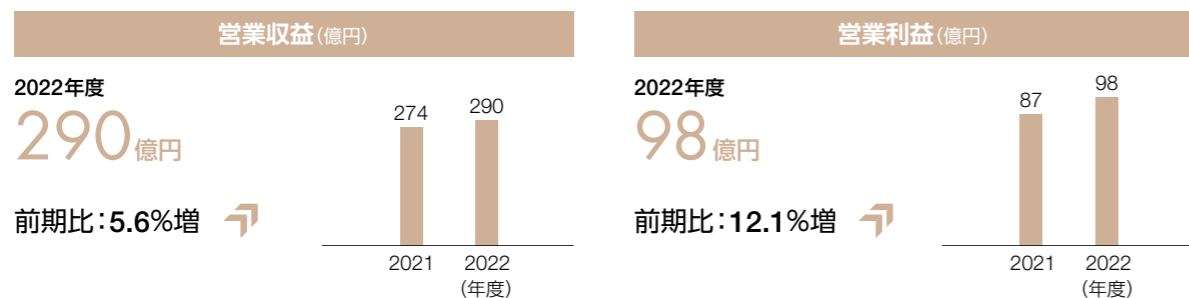


流通業では百貨店、ショッピングセンター、スーパーマーケット、コンビニエンスストア等を運営しており、お客様の毎日の暮らしを便利で豊かにするため、安心してお買物ができる店舗づくりや消費者ニーズに合った商品、地元産の商品・名産品の提供に努めています。

ユアエルム京成では、2022年9月に基幹店「ユアエルム八千代台店」をリニューアルし、京成ストアは、2022年10月に店舗出荷型ネットスーパーを「リブレ京成千葉寺店」で開始、2023年3月に「業務スーパー八街店」をオープンしました。コミュニティ京成では、2023年3月に「ファミリーマート舎人ライナー日暮里駅店」をオープンするとともに、「ファミリーマート森下二丁目店」の運営を開始したほか、2022年9月に「リトルマーメイド堀切菖蒲園駅店」、2023年2月に「リトルマーメイド梅島駅前店」をオープンしました。



不動産業



不動産業は沿線地域を中心に不動産の販売、仲介、管理、リフォーム事業等を展開しているほか、不動産賃貸業では鉄道高架下スペースを活用し、長期安定収益の確保に努めています。また、2021年6月よりシェアオフィス事業を開始し、東京都および千葉県内でコワーキングスペース「KEISEI×BIZcomfort」を展開しています。

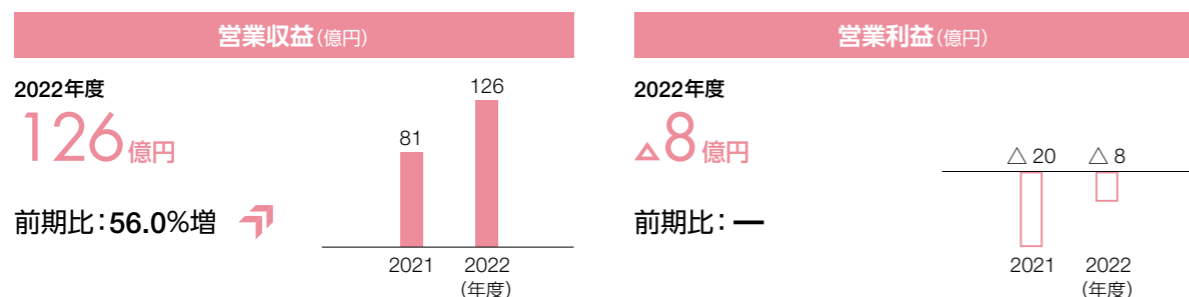
不動産販売業では2022年度に中高層住宅「パークホームズ千葉」を全戸完売、引き渡しがおおむね完了したほか、2023年度引き渡し予定の「サングランデ千葉 都賀テラス」を販売しました。不動産賃貸業では新たな収益物件の取得をしたほか、高齢者施設の建設工事を推進しました。

この他、複合施設予定地として新鎌ヶ谷駅前県有地の事業予定者に決定されたほか、千葉市中央区の産業用地整備支援事業に参画しています。

京成グループの事業エリアの持つ都心への良好なアクセスと価格競争力の高さを生かし、お客様が安心して永く充実した日々を過ごし、「住んで良かった」と思えるようなまちづくりを行っています。

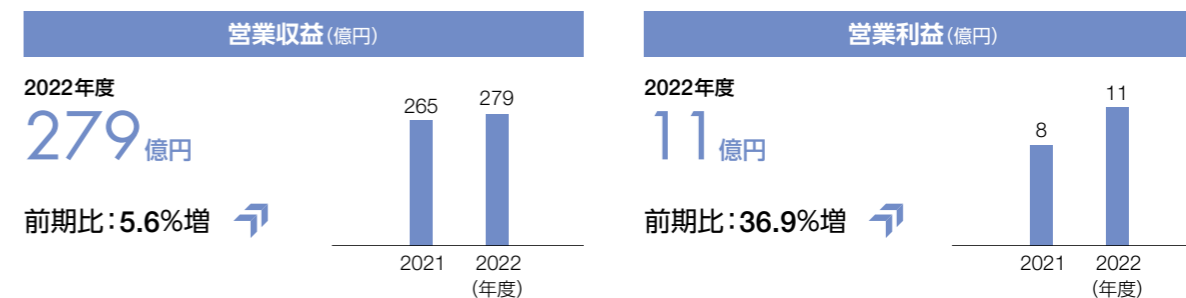


レジャー・サービス業



レジャー・サービス業はホテルや映画館・飲食店の運営の他、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。鋸山ロープウェイでは、2022年12月に営業開始60周年を記念した企画を実施したほか、筑波観光鉄道が運行する筑波山ケーブルカーでは、2022年10月～11月に秋のイベント列車を運行するなど、記念や季節に応じた企画を開催しています。また、千葉中央の京成ホテルミラマーレでは、京成電鉄の電車をテーマにしたコンセプトルーム「京成トレインルーム」宿泊プランを2022年7月から開始しました。イウォレ京成では、2022年4月に「サブウェイ 成田空港第1ターミナル南ウイング店」の営業を開始し、2023年2月に「100時間カレーEXPRESS ららぽーと柏の葉店」の営業を継承しています。

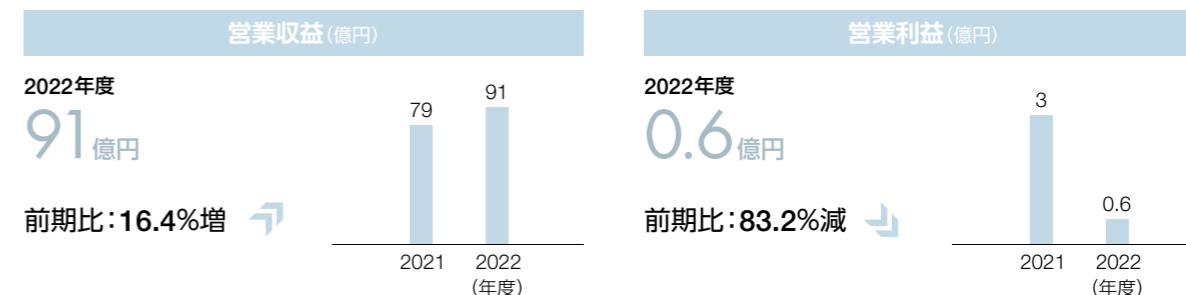
建設業



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、住宅などの建設の他、鉄道施設のメンテナンス等を行っています。また、京成電設工業では、電気自動車の普及に欠かせない急速充電器の設置も手掛けており、事業を通じて脱炭素社会の実現に貢献します。



その他の事業

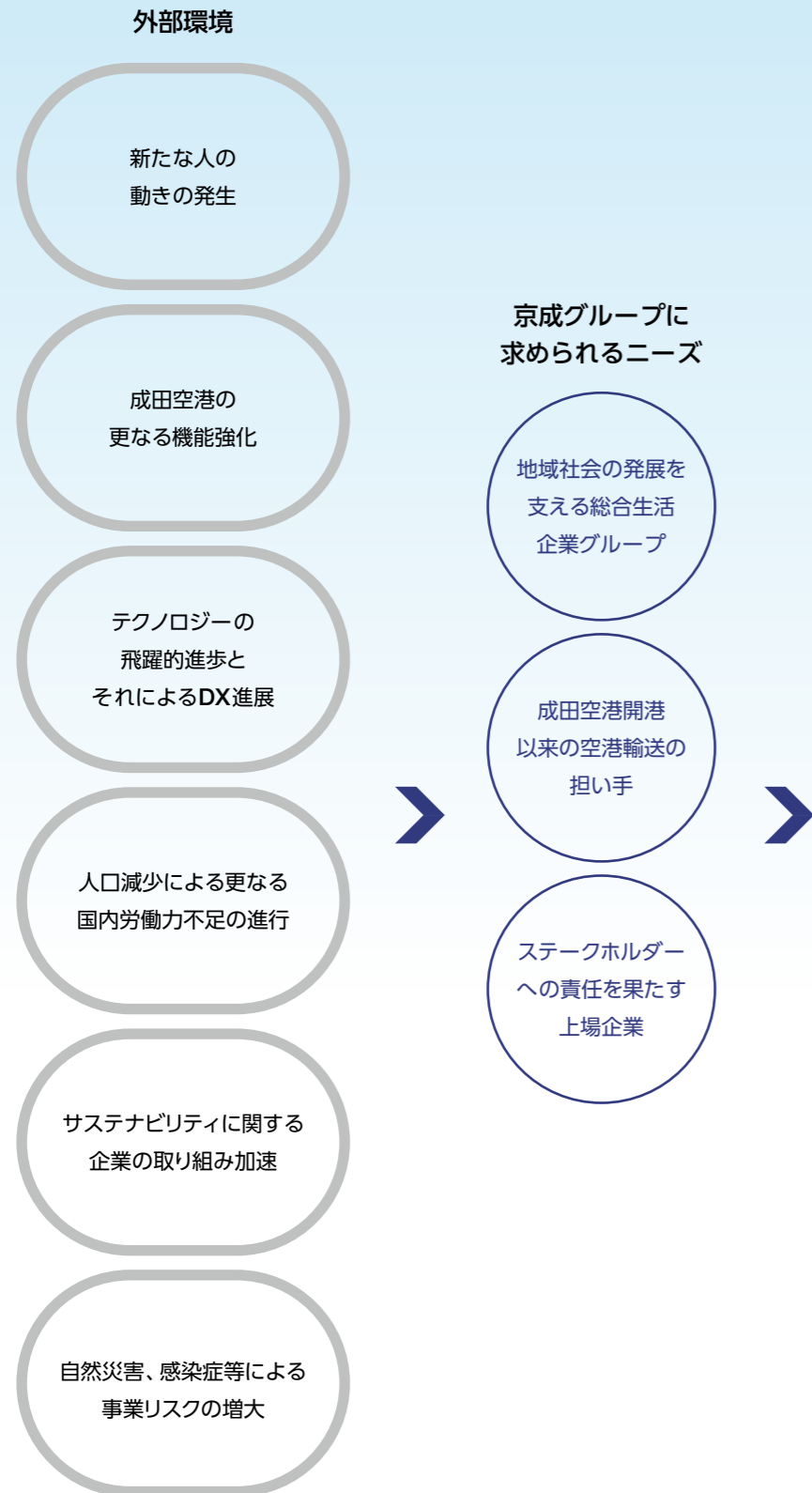


その他の事業は特種車両の製造や京成グループの鉄道車両、バス車両の整備など多様な事業を展開しています。京成自動車工業はテレビ中継車、日本で初めてとなる高規格救急車、CT検診車を製作するなど特種車両の生産に豊富な技術とノウハウを有しています。京成車両工業は京成グループの鉄道各社などの車両整備を受託し、一般車両からスカイライナー車両まで幅広く整備を行っています。京成自動車整備は京成グループのバス会社などが保有するバス車両の整備を行っています。京成ドライビングスクールは、東京都葛飾区および千葉県成田市にある指定自動車教習所を運営しています。豊富な教習ラインナップを用意しており、普通免許から大型免許までさまざまな車種や種別に対応しています。明るく開放感のあるロビーや無料でご利用いただける託児室を設置し、学生や多忙な社会人、育児中の方向けに快適な教習環境を整えています。



価値創造プロセス

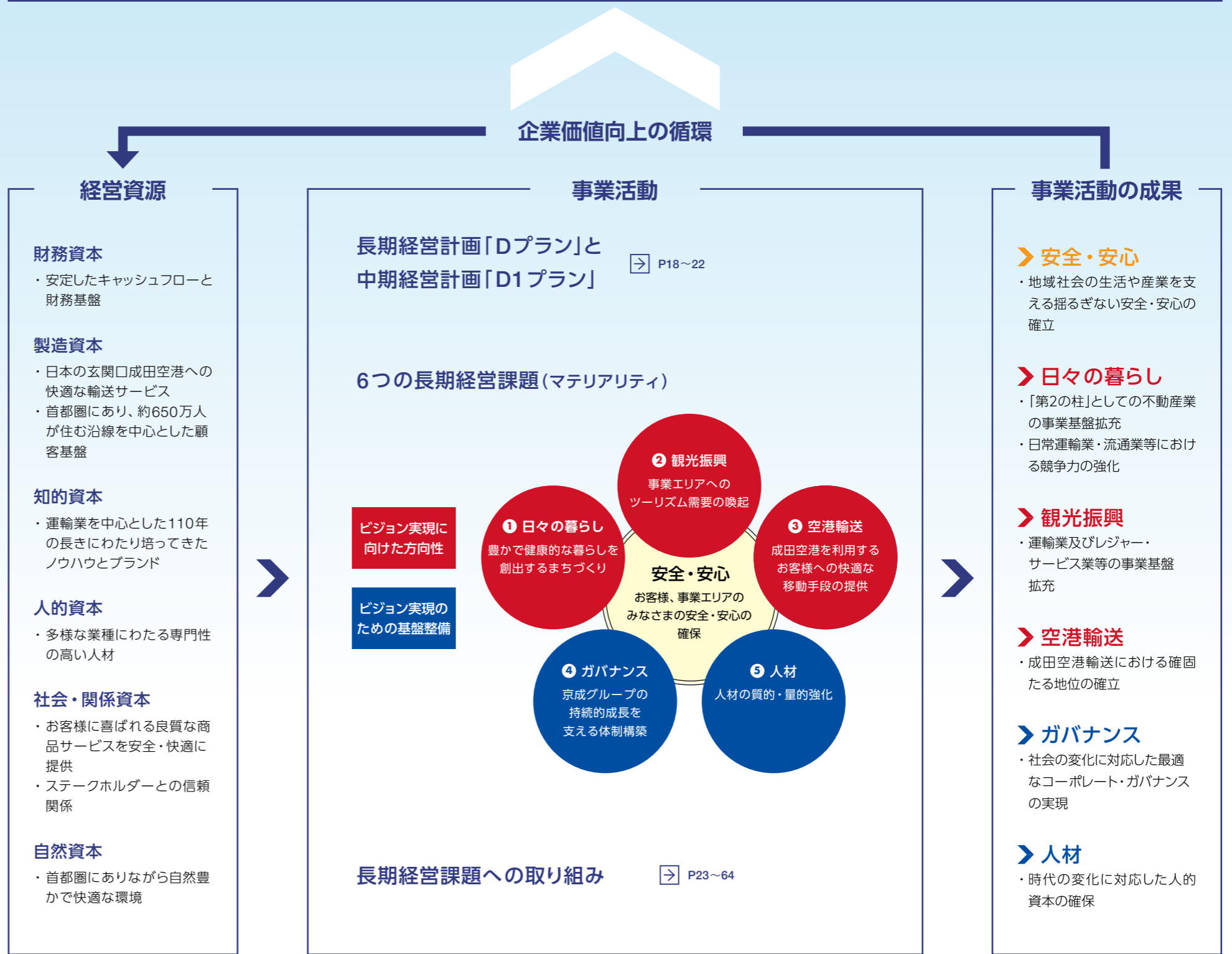
京成グループは求められるニーズに応え、グループ経営理念に基づき、「総合生活企業グループ」として多角的な事業を通じて、2030年のグループビジョン実現を目指します。



グループビジョンの実現

2030年のグループビジョン

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



グループ経営理念

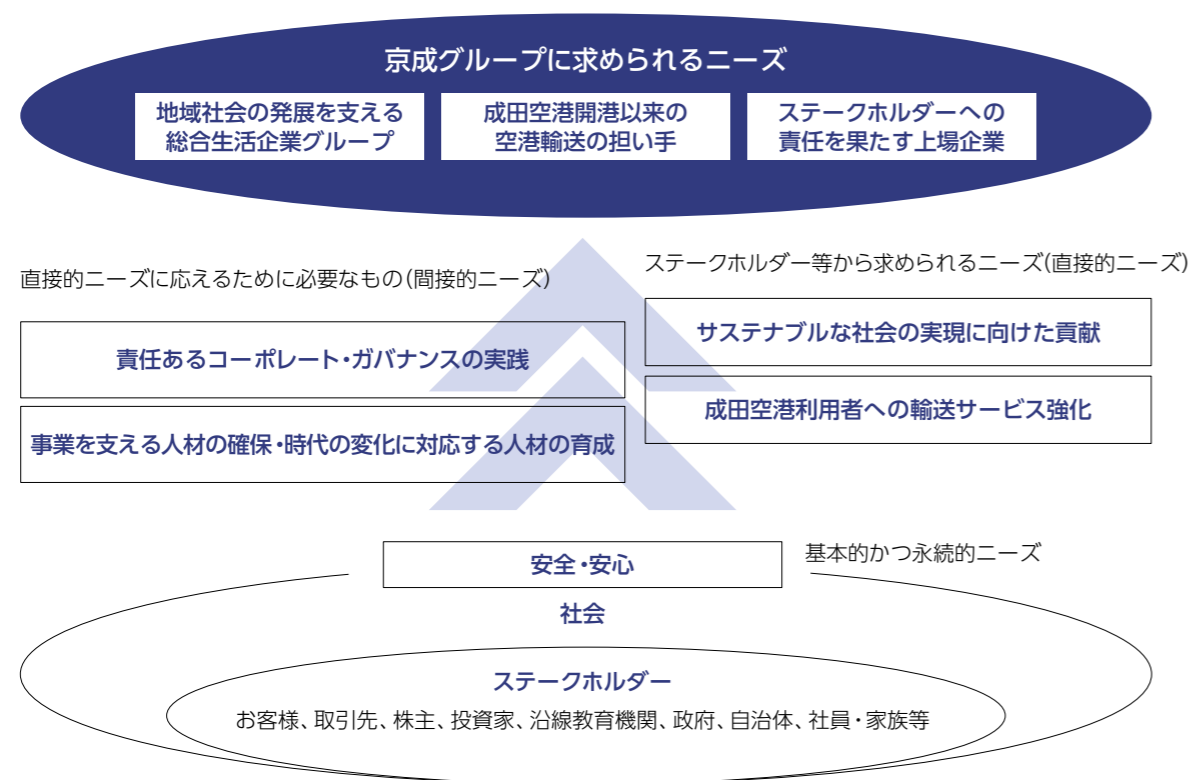
京成グループは、お客様に喜ばれる良質な商品・サービスを、安全・快適に提供し、健全な事業成長のもと、社会の発展に貢献します。

京成グループに求められるニーズ

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

京成グループを取り巻く環境

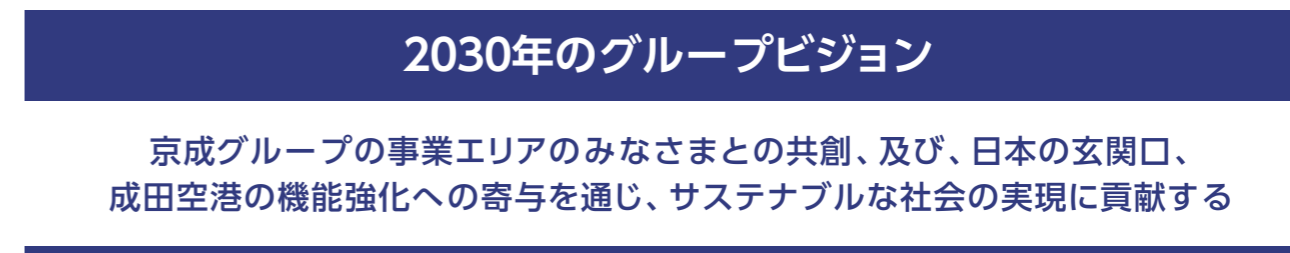
沿線人口	新たな人の動きが発生 日本全国で人口減少が進み、コロナ禍の影響もあり出生率の低下が加速 他方、働き方の多様化等により、都心から郊外への人口転移が発生
成田空港	NAA目標は2030年に年間旅客数6,000万人、発着回数40万回 成田空港の更なる機能強化に向けた取り組みは着々と進捗 コロナ禍収束後の爆発的な需要回復を期待
IT・技術	テクノロジーの飛躍的な進歩とそれによるDX(デジタルトランスフォーメーション)の進展 自動運転等の運輸交通事業における各種技術革新の更なる進展 DXの進展に伴う輸送サービスのシームレス化が加速 キャッシュレス決済・Eコマース等の生活様式の変化はコロナ禍で加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



長期経営計画「Dプラン」概要

グループ経営理念と経営計画の全体像

長期経営計画は2022年度から2030年度までの9か年計画として、その名称を「Dプラン」としました。「Dプラン」の「D」には、京成グループのさらなる「発展(Development)」を期すとともに、事業を「力強く(Dynamic)」また「革新的(Drastic)」に「日々(Day by Day)」推進するという意味を含んでいます。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らず、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」概要

▶ 長期経営計画「Dプラン」(2022年度～2030年度)

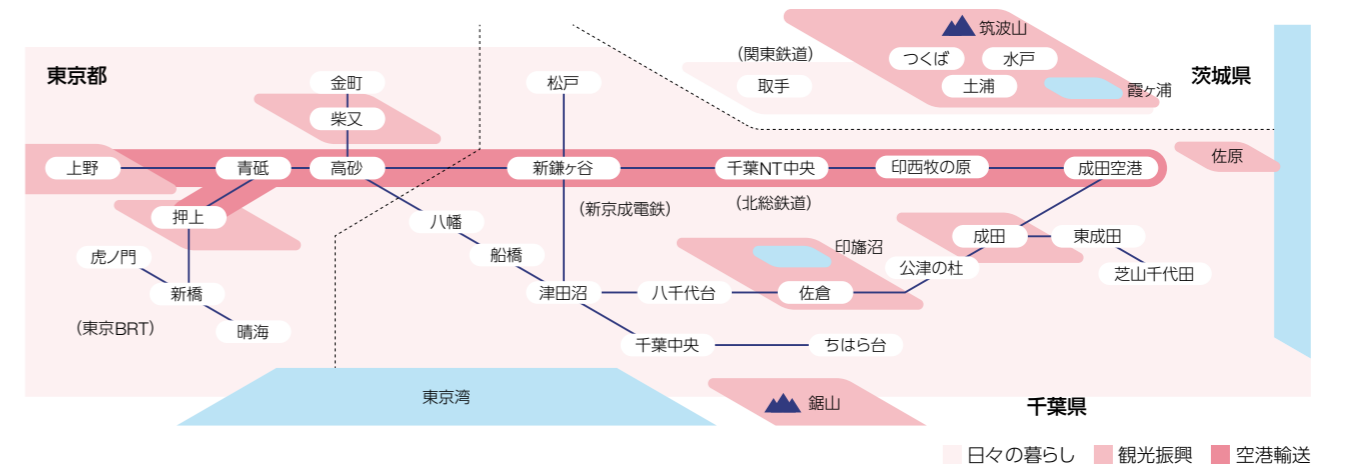
京成グループでは、2022～2030年度の9年間を計画期間とする、長期経営計画「Dプラン」を推進しており、京成グループの在るべき姿を、2030年度におけるグループビジョンとして「京成グループの事業エリアのみなさまとの共創、及び、日本の玄関口、成田空港の機能強化への寄与を通じ、サステナブルな社会の実現に貢献する」と定めています。グループビジョン実現に向けて設定した「長期経営課題」に基づき、各重点施策を実行します。

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。



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

▶ 強化される内容

“第2の柱”としての不動産の事業基盤拡充、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



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

▶ 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



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

▶ 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



2 観光振興

事業エリアへのツーリズム需要の喚起

▶ 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



5 人材

人材の質的・量的強化

▶ 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



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

▶ 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



中期経営計画「D1プラン」概要

▶ 中期経営計画「D1プラン」(2022~2024年度)

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

本計画の位置付け

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

成長軌道への回帰

経済活動の本格的再開に伴う需要の取り込み
中長期的な成長戦略の推進

経営推進体制の整備

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

2030年の
グループビジョン
(ありたい姿)
の実現

本計画 2022~2024年度 → D2プラン 2025~2027年度 → D3プラン 2028~2030年度

数値計画要旨

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

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

※ 持続可能な事業成長のため、戦略投資枠を設定

「D1プラン」における長期経営課題に対する具体的な重点施策

安全・安心

重点施策1 災害対策の強化

・耐震補強や法面補強、河川橋梁の架け替え等、地震・風水害対策の推進 ・築年数が経過した施設の計画的な更新

重点施策2 お客様の安全を守る取り組みの強化

・安全に関する設備投資の推進 ・更なるバリアフリー化の推進
・技能習得に向けた訓練、グループ会社間でのノウハウ共有の実施
・各種防犯対策の実施

重点施策3 テクノロジーの活用

・ICT機器の更なる活用
・安全・安心の向上に向けた新技術の活用検討



1 日々の暮らし

重点施策1 活力が持続するまちづくりの推進

・保有資産のリニューアル・再開等を通じた沿線活性化
・北総線沿線を中心とした開発推進
・自治体や都市再生機構(UR)との連携強化

重点施策2 エコロジカルなまちづくりの推進

・SDGs達成に向け、サプライチェーンを含むグループ全体でCO₂排出削減、エネルギー・資源等のロス削減に取り組む



2 観光振興

重点施策1 既存観光エリア(成田、柴又等)の魅力向上

・MaaSや企画乗車券等の拡充、各種イベント列車の運行等を通じたマイクロツーリズムの促進
・自治体や教育機関、地元企業等と連携したプロモーションを強化

重点施策2 新たな観光資源やルートの開発

・新たなコンテンツ開発に向け、外部パートナーや自治体等との協議・人材交流等を推進し、連携強化を図る



3 空港輸送

重点施策1 成田空港の更なる機能強化への対応

・組織(プロジェクト推進部)の新設

重点施策2 更なる利便性の追求

・スカイライナー停車パターン見直しを含めたダイヤ改正等、利便性向上への取り組みを推進
・訪日外国人旅客の増加を見据え、インバウンド向け企画乗車券の積極的な発売に加え、海外旅行博出展等による誘致を再開



4 ガバナンス

重点施策1 環境・社会に関する情報開示の充実

・SDGsに沿った社会的課題の解決に向け、地域社会との連携を強化
・TCFD提言に基づく開示や有価証券報告書での人的資本に関する開示等、情報開示を推進

重点施策2 健全な財務体質の維持

・ローコスト・オペレーションを通じ財務規律を堅持し、健全な財務体質を維持
・将来的な成長に資する投資は積極的に実施

重点施策3 コーポレート・ガバナンスの強化

・事業・エリアに応じたグループ会社の再編推進
・シェアードサービス化を含む業務プロセスの見直し推進



5 人材

重点施策1 ダイバーシティの推進

・女性・外国人をはじめとする多様な人材が活躍できる環境整備を通じ、成長の原動力となる人材を確保

重点施策2 チャレンジする人材の育成

・ジョブローテーションや外部企業との人事交流、外部研修等を通じた「人への投資」を推進
・変化の激しい時代に則して前向きにチャレンジする人材の育成に注力



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」

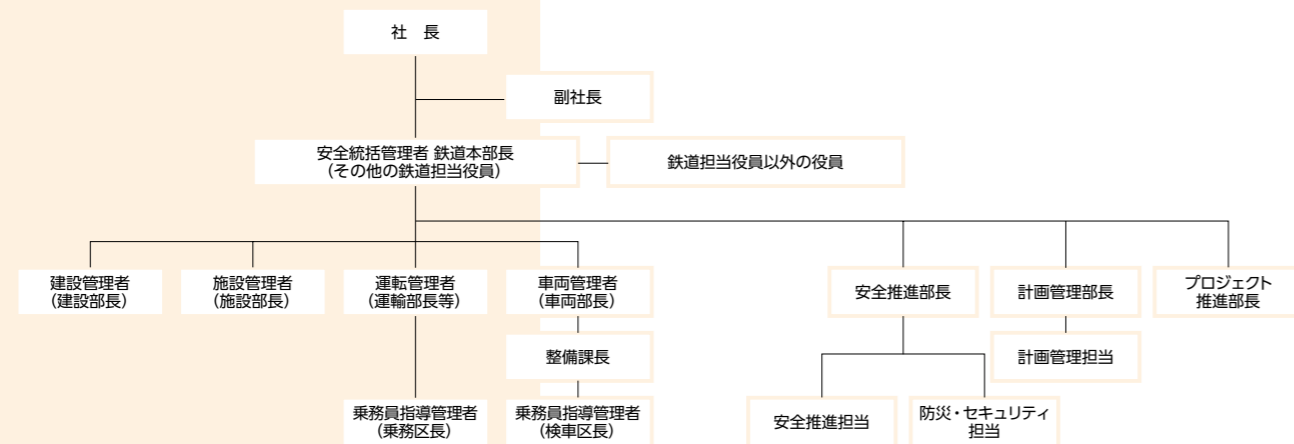
安全目標

一歩先も想定した安全確保の実現

安全管理体制

京成電鉄では、2006年10月に「安全管理規程」を制定し、社長をトップとする安全管理体制を構築しています。

自然災害の頻発化・激甚化やテロ・傷害事件発生リスクの顕在化等に的確に対応するため、2022年7月から安全推進部に新たに「防災・セキュリティ担当」を設置し、組織力の強化を図っています。



➤ その他具体的な管理担当者の役割、安全管理方法などについては、「安全報告書2023」をご覧ください。
<https://www.keisei.co.jp/keisei/ir/csr/safety.html>

具体的な取り組み

2022年度は中期経営計画「D1プラン(2022～2024年度)」の初年度であり、本計画では、「安全・安心の確保」を長期経営課題の根幹と位置付け、重点施策として「災害対策の強化」「お客様の安全を守る取り組みの強化」に努めました。

2022年度は、前述の通り安全方針・安全目標・安全重点施策を定め、具体的な取り組みを実施しました。

安全重点施策

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

安全対策への投資

2022年度は、お客様により安全・安心にご利用いただけるよう、鉄道施設の耐震補強工事・法面補強工事の推進などの安全対策の強化、駅施設のリニューアルやバリアフリー化工事などのサービス向上に取り組みました。

鉄道事業設備投資総額・安全投資額(実績) (単位:億円)

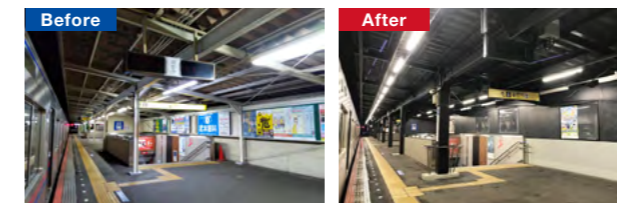
	2020年度	2021年度	2022年度	3か年合計
設備投資総額	160	136	135	431
安全対策投資	144	120	111	375

災害対策の強化

京成電鉄では、鉄道における安全・安定輸送の確保のために高架橋・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。

耐震補強工事

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



倒木の恐れのある樹木の伐採

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



法面補強工事

鉄道線路の盛土部、掘削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。



高架橋のコンクリート部材等剥落対策

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



▶ **押上線連続立体交差事業**

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

① **交通の円滑化**

平和橋通り(補助140号線)などの沿線にある11か所の踏切がなくなり、踏切による交通渋滞が解消されます。また、円滑な緊急車両の通行・救急活動が可能となり、防災性が向上します。

② **安全性の向上**

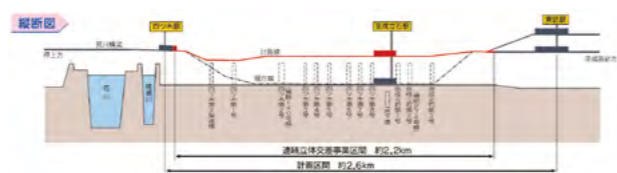
踏切事故がなくなり、道路と鉄道それぞれの安全性が向上します。

③ **地域の発展**

立体交差化に伴い、これまで鉄道により分断されていた市街地の一体化が図られます。さらに、側道(附属街路)・駅前広場(交通広場)などを整備することによって、沿線地域の道路の状況や生活環境が改善され、新たな魅力あるまちづくりが推進されます。

④ **利便性の向上**

- ・駅前広場の整備により、バス、タクシーなどへの乗り換えが便利になります。
- ・京成立石駅にエレベーター、エスカレーターを設置し、利用者誰もが快適に使えるよう配慮します。
- ・高架下空間には、公共施設や店舗などが整備され、有効活用が図られます。



▶ **京成本線荒川橋梁架替工事**

京成本線荒川橋梁付近の堤防は広域地盤沈下の影響で、周辺堤防より低い状態にあり、荒川増水時には橋梁部分から水が溢れて堤防が決壊する恐れがあることから、堤防をかさ上げするための橋梁架替工事を推進しています。2023年2月4日には、国土交通省関東地方整備局および京成電鉄主催の起工式を開催し、国土交通大臣、東京都副知事、京成電鉄社長などが参加し、工事の無事完成を祈願し胴突き式を行いました。



起工式

お客様の安全を守る取り組みの強化

京成電鉄では鉄道やバスを利用されるお客様の安全を守るための取り組みとして、施設、車両設備、災害発生時の社内連絡体制など、多面的に取り組みを強化しています。

▶ **施設の改修などによる安全対策**

海神駅・跨線橋リニューアル工事

跨線橋およびホーム上家の耐震補強工事を実施し、安全性向上を図っています。また、外装を駅周辺の景観に合わせてデザインすると同時に、跨線橋通路内には、船橋市の郷土資料館、西図書館よりご提供いただいた昔の図面や写真などを多数掲示、海神駅周辺の歴史を感じられる空間となっています。



西登戸駅バリアフリー工事

新駅舎建て替え工事に伴い、上下線改札口へのスロープを設置しました。また、合わせてオストメイト対応の水栓装置やオムツ交換シートなどを備えたバリアフリートイレを設置しました。



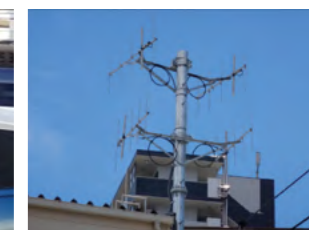
▶ **車両設備の改修などによる安全対策**

デジタル方式の列車無線工事が完了

列車無線は、運行を管理している運輸指令と乗務員との間の情報伝達のほか、事故・災害発生時等に異常を知らせる信号を発報し、周囲の列車を停止させ、事故の拡大を防ぐ役割を持つ重要な保安設備です。2023年4月に、相互直通各社局の車両を含む京成線・北総線・新京成線内を走行する全ての車両において、デジタル方式の列車無線へ完全移行を行ったことで、異常時対応等のさらなる迅速化を図っています。デジタル化によってより高品質な通話と文字情報での情報伝達が可能となりました。



車上設備 アンテナ



地上基地局 アンテナ

列車内におけるお客様へのさらなる安全・安心な利用環境の提供

お客様に安全・安心にご利用いただけるよう、駅構内・列車内において、警察と連携した巡回強化や、防犯カメラの増設を進めるとともに、各種訓練を実施しています。2022年4月からはスカイライナー等の全ての有料特急に警備員が乗車し、車内でのトラブル等の未然防止ならびに発生時の対応力を強化しています。



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。

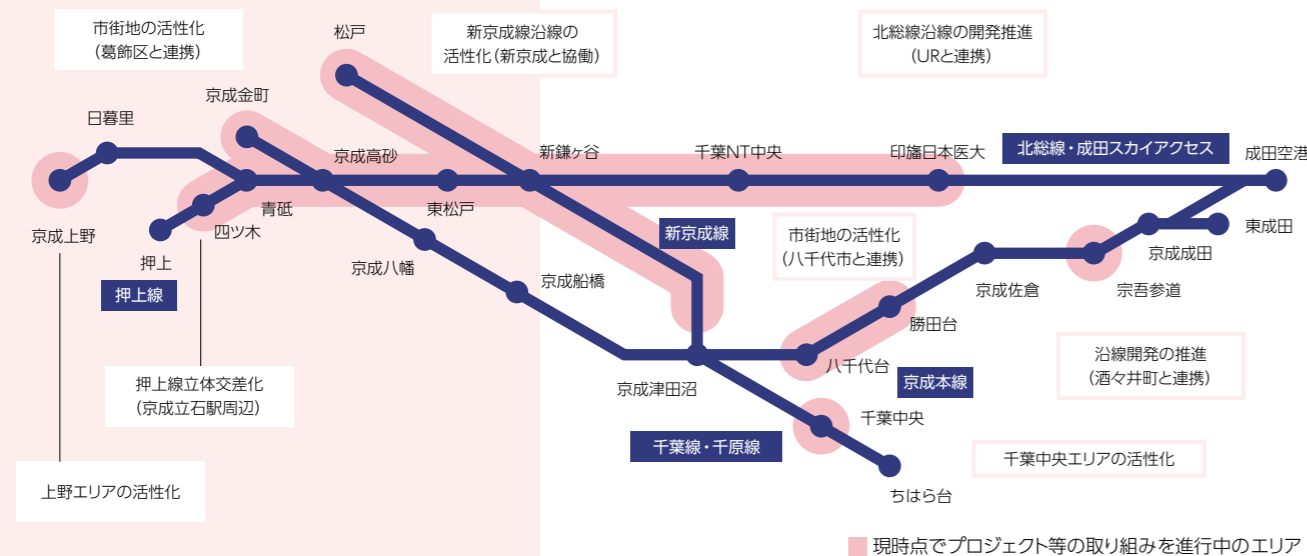
重点施策

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

具体的な取り組み

活力が持続するまちづくりの推進

京成グループは沿線地域の発展を支える総合生活企業グループとして、自治体や企業との連携などを通してさまざまな取り組みを実施しています。



北総線沿線の活性化

北総線の運賃値下げ実施をはじめ、北総線沿線の活性化に向けたさまざまな取り組みを行っています。

運賃改定(値下げ)とダイヤ改正を実施

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

また、2022年11月にはダイヤ改正も実施し、新鎌ヶ谷駅～印西牧の原駅間の普通列車を上下合計20本を増発(土休日ダイヤ)するなど、利便性を向上させています。

北総線沿線活性化トレインの運行やイベントの開催

北総鉄道では運賃値下げに合わせ、「北総線沿線活性化トレイン」を2022年8月から2023年2月まで運行しました。なお、この取り組みは、沿線地域のさらなる活性化に資することを目的として、北総線沿線の自治体(市川市、船橋市、松戸市、鎌ヶ谷市、印西市、白井市、千葉県)と北総鉄道で構成する「北総線沿線地域活性化協議会」の事業として実施したものです。

また、北総鉄道創立50周年を記念して2022年10月に開催した「ほくそう秋まつり」や、2023年4月に5年ぶりに開催した「ほくそう春まつり」では、沿線の自治体や企業と共にさまざまなブースを展開し、地域や事業の魅力をPRしたほか、ステージイベントも繰り広げられ、大いに盛り上がりました。



新鎌ヶ谷駅前施設整備の事業予定者に決定

2023年3月、新鎌ヶ谷駅の南側に隣接する千葉県の県有地(約7,000平方メートル)の事業予定者に、京成電鉄を代表企業とする4社が選定されました。2026年度の開業を目指し、地下1階、地上6階建ての商業棟および14階建ての住宅棟のほか、にぎわいの広場、緑の広場を整備する予定です。

さらに、新鎌ヶ谷駅を含む新京成線「くぬぎ山～鎌ヶ谷大仏」間では、2024年度の完了を目指して連続立体交差事業が進んでいます。駅周辺環境の整備を進めながら、鎌ヶ谷市における魅力あるまちづくりに貢献します。



交通事業者としてさらなる利便性・快適性の追求

鉄道乗車券サービスの拡充

京成電鉄では、さらに高まる通勤・通学時間の座席指定ニーズに応え、朝・夜の時間帯に運行する全席座席指定の有料特急「モーニングライナー」「イブニングライナー」それぞれが乗り放題となる「モーニングPASS」「イブニングPASS」を発売しています。

このPASSは、購入時に対象座席の中から好きな座席を選び、有効期間中は、イブニングライナーまたはモーニングライナー全列車の選んだ席に何度でも乗車することが可能です。毎回、窓口や券売機で特急券を購入する必要がないためスムーズに乗車できるだけでなく、その日の予定に合わせて乗る列車を選べます。



バス各社によるサービスの拡充

千葉海浜交通「海浜1日乗車券」、東京ベイシティ交通「ぶらやすきっぷ」など、京成グループのバス各社では、乗り放題チケットを発売しています。さらに地域の店舗施設で優待特典を受けられるサービスも提供しています。



不動産事業による地域活性化への取り組み

分譲マンションの開発・販売

京成電鉄では、千葉県および東京都区部を中心に、良質な住環境の提供をテーマにしたマンション分譲を推進しており、自社ブランド「サングランデシリーズ」の供給をはじめ、他社との共同事業にも参画しています。

2022年度は「サングランデ千葉 都賀テラス」、「パークホームズ千葉」の販売を進め、2023年度に両物件とも全戸引渡に至りました。また、2023年9月から「プレミスト千葉公園」の販売を開始しました。



サングランデ千葉 都賀テラス(撮影:㈱エスエス 久代真生)

賃貸収益物件の拡充

京成グループは事業エリアを中心に、地域社会の発展に貢献すべく、商業施設・業務施設・住宅などの賃貸を行っています。安定的な利益確保とグループ資産の有効活用という観点からも、積極的に賃貸物件の更新・拡充を進めています。

2022年度は京成電鉄が千葉市川市市川南において賃貸住宅の賃貸を開始したほか、東京都葛飾区金町および千葉市川市市南八幡の賃貸施設を取得しました。



南八幡ビル

便利な生活サービスの提供

移動スーパー「とくし丸」

京成ストアでは、沿線に展開するスーパー「リブレ京成」を拠点とした移動スーパー「とくし丸」を営業しています。

人口減少や少子高齢化を背景に、住まいの近くのスーパーや食料品店が撤退、日常の買い物に不自由している「買い物難民(買い物弱者)」と呼ばれる人たちが近年増えています。経済産業省の推計によると、全国でその数は約700万人といわれています。こうした方に対し、食品だけでなく日用品なども玄関先までお届けするサービスです。



子育てしやすい環境の整備

京成グループでは、沿線における待機児童の増加や保育用地の不足といった課題解決の一助となるよう、沿線の駅近や高架下に保育所を開設しています。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近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。



自治体との連携

自治体や独立行政法人との協定締結と共創事業

京成電鉄は、沿線地域の自治体と協定締結を進め、活性化、政策PR、環境対策、観光振興、まちづくりの推進、子ども・青少年育成などに対し、連携を深め、貢献していきます。2021年に千葉県八千代市、酒々井町、東京都葛飾区と包括協定書を、2022年には荒川区と「空き家等対策に関する協定書」を締結しました。

協定に基づき、葛飾区と八千代市で、空き家を共同住宅に再生する事業を実施したほか、酒々井町教育委員会が主催する町内の児童・生徒を対象にした学習プログラム「酒々井学」に協力し、2023年2月に京成電鉄 宗吾車両基地で見学会を実施しました。

自治体だけでなく、千葉県や茨城県に約9万戸の賃貸住宅を持つUR都市機構と2021年に包括協定を締結。沿線地域の価値向上の施策を共に検討しています。



▶ 産学による協業関係の確立

「大学コンソーシアム市川」主催「宗吾車両基地見学ツアー」に協力

京成電鉄では、千葉県市川市に所在する5つの高等教育機関からなる「大学コンソーシアム市川」と包括提携協定を2020年8月に締結しており、2022年度は「宗吾車両基地見学ツアー」に協力しました。当ツアーでは京成電鉄の宗吾車両基地を案内し、車体吊り上げ作業を見学する等、鉄道事業の根幹である「安全・安心」の取り組みについて学んでいただきました。当ツアーの様な取り組みを通じて、地域の学生に京成グループの事業や事業エリアについて学んでいただくとともに、社会人と学生の交流による新たな気づきとなり得る機会を創出していきます。



東京藝術大学による～京成電鉄旧博物館動物園駅VR～「デジタルハクドウ駅」が公開

2004年に廃駅となった旧博物館動物園駅は、2018年4月に鉄道施設として初の「東京都選定歴史的建造物」に選定され、文化庁の「上野「文化の杜」新構想」において、上野エリアの新たな文化拠点としての役割を担っています。

普段立ち入ることのできない博物館動物園駅の内部が、まるとデジタル3Dモデル化され、VR空間「デジタルハクドウ駅」として2022年12月に公開されました。



3Dデータの撮影やVR空間の制作は、京成電鉄と「連携・協力に関する包括協定」を締結している国立大学法人東京藝術大学が行いました。「デジタルハクドウ駅」は、東京藝術大学が進める「デジタル上野の杜」と「共生社会をつくるアートコミュニケーション共創拠点」の連携プロジェクトの一環であり、VR空間の中で地域の文化資源を介した新しいコミュニケーションプラットフォームの形成に寄与する研究として位置付けられています。

和洋女子大学とのコラボレーション商品発売「オリジナルパスケース」「共同開発お弁当」

京成電鉄と和洋女子大学は、地域社会の発展に貢献することなどを目的として、2019年2月に包括協定書を締結し、さまざまな連携事業を行っています。

その1つが、学生と共同開発した「オリジナルパスケース」の発売です。商品開発の一連の流れを学ぶことを目的に、学生が京成電鉄のオリジナルグッズの商品企画を行いました。発売された2種類のパスケースの柄には、京成バラ園芸に縁のあるバラや、京成パンダがあしらわれ、ベースカラーには、和洋女子大学のロゴマークに使用される撫子色と、スカイライナーのイメージカラーが採用されました。

また、京成ストアでは、2018年度から健康栄養学科の学生と共同開発したお弁当を販売しています。学生たちは、京成ストア本社で、メニュー検討、素材選択、栄養計算、価格調整と試食会を繰り返し行い、京成ストア社員と共に商品化を行います。2023年度は27名の学生が参加し、夏・秋・冬の3期にわたってお弁当を発売します。



戸板女子短期大学との産学連携による未来・地域・子育て応援企画「おやつカード」を配布

コミュニティ京成では、戸板女子短期大学と「産学連携に関する覚書」を締結し、マーケティングに関する約半年間の講義を実施しました。講義を受けた学生が「コンビニへ行くことが楽しくなる。そんなファンづくり企画!!」というテーマの下、導き出したアイデアを実現したものが「おやつカード」です。

コミュニティ京成が運営するファミリーマート9店舗、リトルマーメイド1店舗、笑がおの湯1店舗にて、お客様連れのお客様へ、お買い物の度にスタンプやお菓子がもらえる京成パンダの「おやつカード」を配布し、2回目以降のお会計時にお菓子やグッズをプレゼントしました。



▶ 子ども・子育て世代向けの取り組み

京成グループでは子ども・子育て世代向けの取り組みとして、さまざまな活動をしています。

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」を定期的で開催しているほか、沿線の保育園児が書いたお絵かき作品を車内に展示したラッピングバス「わくわくバス」や、願い事を書いた短冊の飾り付けをした「七夕バス」など、親子で楽しめるバスを運行しました。



▶ 地域連携(地元スポーツチームとの連携)

京成グループでは地元スポーツチームとの連携により、地域振興への取り組みを行っています。

プロ野球チーム「千葉ロッテマリーンズ」のコンテンツをZOZOマリンスタジアムへ向かう連節バス内で配信するデジタルサイネージを設置しているほか、同球団のホームゲームに協賛して「京成グループ花火ナイター」を開催しています。また、男子プロバスケットチーム「アルティエーリ千葉」とのスポンサー契約に基づいた冠試合を行っています。



▶ 新たな輸送サービスへのチャレンジ

「都心と臨海地域とを結ぶ東京BRT」プレ運行(二次)を開始
有明・豊洲方面に路線拡大、停留施設を7か所新設

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

BRTとは「Bus Rapid Transit」(バス高速輸送システム)の略で、連節バスの採用、走行空間の整備等により、路面電車と比較して遜色のない輸送力と機能を有し、定時性・速達性を確保した、バスをベースとした交通システムを指します。

2020年10月からのプレ運行(一次)では、虎ノ門ヒルズ・新橋〜晴海BRTターミナルを運行、2023年4月よりスタートしたプレ運行(二次)では臨海地域の有明・豊洲方面に路線を拡大し、新たに「幹線ルート」虎ノ門ヒルズ・新橋〜国際展示場・東京テレポート、「晴海・豊洲ルート」虎ノ門ヒルズ〜豊洲・ミチノテラス豊洲(豊洲市場前)の運行を行っています。また、新たに停留施設を7か所増設し、新橋〜勝どきBRT間の増便およびルート変更を行うことで、都心と臨海地域のアクセスの利便性を向上させています。



▶ 貨客混載への取り組み

鉄道による貨客混載の実証実験

京成電鉄、イウォレ京成、一般社団法人野菜がつくる未来のカタチ(通称:チバベジ)は、CO₂排出量の削減と食品ロスの削減の貢献に向けて、規格外野菜を含む千葉県産の農産物を鉄道の貨客混載で輸送し活用する実証実験を行っています。

本実証実験では、2022年3月から、チバベジが販売する規格外野菜を含めた千葉県産の農産物を、京成佐倉駅から列車に積み込み成田空港駅まで輸送し、成田空港内でイウォレ京成が運営する和食レストラン「京成友膳」で農産物を活用したメニューを提供するというものです。

今回の取り組みにより、京成グループとチバベジが連携し、トラック配送の代替と地産地消の推進によるCO₂排出量の削減、規格外野菜の活用による食品ロスの削減により、SDGs達成に貢献します。



バスによる貨客混載の取り組み

京成グループのバス会社では、高速バスのトランクルームなどを活用した貨客混載に取り組んでいます。

千葉交通では、銚子港から鮮魚を神崎町にある、「道の駅 発酵の里こうぞき」へ貨客混載で直送しています。また、ちばシティバスでは、南房総市の朝獲れ鮮魚を貨客混載で運び、千葉市内の直売所や京成ホテルミラマーレ等へ販売しています。関東鉄道においては、京成百貨店(水戸市)とつくばクレオスクエア(つくば市)内の京成百貨店つくばショップの間で商品を輸送しています。

これらの取り組みを通じて、通勤・通学や観光の足としてだけでなく、トラック配送の削減による「CO₂排出量の削減」や、地元産品の消費拡大による「地域活性化」にも寄与し、SDGsにも貢献します。



▶ 「自動運転」の実証実験への協力

2022年度千葉市未来技術等社会実装促進事業
自動運転車社会実装サポート事業に基づく
自動運転実証実験の実施開始

京成バス、損害保険ジャパン、アイサンテクノロジー、建設技術研究所、埼玉工業大学、東海理化の6社は、千葉市より公募された千葉市未来技術等社会実装促進事業の「自動運転車社会実装サポート事業」に採択され、提案した事業計画に基づき、2023年1月に幕張新都心地域において自動運転バスの実証実験を行いました。

これは、「幕張新都心を中核とした『近未来技術実証・多文化都市』の構築」を掲げる千葉市が、国家戦略特区の指定を受け、先端技術を活用したドローンや自動運転などの技術実証の一環として行われたものです。

京成バスでは、自動運転バスのドライバー手配と、実証実験全体の総括を行いました。



東京都心部における自動運転モビリティサービスの検討に協力
ホンダモビリティソリューションズと基本合意書を締結

帝都自動車交通では、ホンダモビリティソリューションズ(HMS)と東京都心部での自動運転モビリティサービス展開の検討に関する基本合意書を締結しました。

帝都自動車交通は、HMSが目指す2020年代半ばの東京都心部での自動運転モビリティサービスの提供開始に向け、関係法令やサービス設計、事業者間の役割・責任分担の在り方などに関する検討に向けて協力していきます。

エコロジカルなまちづくりの推進

カーボンニュートラルへの取り組み

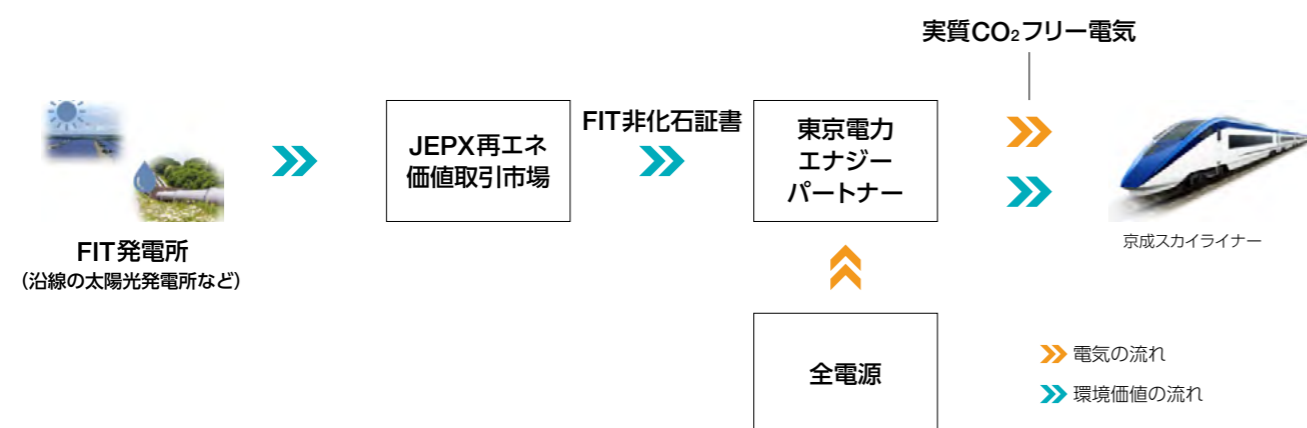
千葉県内の太陽光発電など再生可能エネルギー

100%でCO₂排出量実質ゼロのスカイライナーを運行

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

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

※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。



省エネ車両の導入

鉄道事業における取り組み

京成電鉄・新京成電鉄・北総鉄道で運行する車両には、エネルギー効率に優れたVVVF装置・回生ブレーキ等を採用しているほか、LED照明の導入、車両本体の軽量化をするなど、使用電力の節減に努めています。

2019年度から導入されている京成電鉄3100形および新京成電鉄80000形はSiC-VVVF制御装置を搭載し、運行に係る消費電力をさらに削減しています。



バス事業における取り組み

バス事業各社では、法令に対応した粒子状物質減少装置を装着しているほか、アイドリングストップバスやハイブリッドバスなど、環境に優しいバスの導入を進めています。

また、CO₂やSO_x（硫黄酸化物）等の環境負荷物質を排出しないゼロエミッションバスとして、東京BRTでは水素と酸素の化学反応を動力とする燃料電池バスを、関東鉄道では電力を動力とする電気バスを導入しています。



タクシー・ハイヤー事業における取り組み

タクシー・ハイヤー事業各社では、環境性能に優れつつ、車椅子の方やお子様、高齢者の方にも安心してご乗車いただける、LPGハイブリッド車両のジャパントクシーの導入を進めています。

また、京成タクシー市川、舞浜リゾートキャブでは、京成グループタクシーで採用しているタクシーアプリ「GO」を展開するGO株式会社が進めている「タクシー産業GXプロジェクト」に参画し、同プロジェクトへのデータ提供を行うためにEV車両と充電器の提供を受け、EVタクシーを運行しています。



京成グループ各社における環境への取り組み

太陽光発電・照明設備の取り組み

京成電鉄ちはら台太陽光発電所や高砂乗務区屋上、京成バスの営業所屋上・バス停留所等に太陽光発電システムを設置しています。また、駅や営業所、ホテルや店舗施設等において電力消費の少ないLED照明の導入を進めています。



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、環境負荷の軽減を図っています。

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

フードロス削減への取り組み

水戸京成百貨店では、NPO法人「フードバンク茨城」の「きずなBOX」を館内に設置することで、お客様から寄付いただいた食品を児童養護施設等に無償で届ける活動を支援しています。また、コミュニティー京成が運営する「ファミリーマート京成八幡駅前店」では、「ファミマフードドライブ」を実施し、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。京成ホテルミラマーレにおいては、千葉県内の醸造所や農家等と連携し、余ってしまった食材や、食品加工の過程で捨てられてしまっていた食材の活用を行っています。

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

- 1 既存観光エリアの魅力向上
- 2 新たな観光資源やルートの開発

具体的な取り組み

既存観光エリアの魅力向上

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

▶ 東京都

上野・柴又など、京成線沿線の下町エリアの魅力向上や発信のため、地域のみなさまや映画・芸能など人気コンテンツとのコラボレーション企画や、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。

シャオシャオ・レイレイ お誕生日記念企画

京成電鉄では2022年6月から8月、上野動物園の双子のジャイアントパンダ「シャオシャオ」と「レイレイ」の満1歳をお祝いし、「記念ヘッドマーク」を掲出した列車2編成の運行と、「記念乗車券」を販売しました。



パンダ来日50周年記念企画

京成電鉄では、1972年10月28日に日本で初めてジャイアントパンダ「カンカン」と「ランラン」が上野動物園に来園してから50周年を迎えることに合わせ、2022年10月28日より、「パンダ来日50周年記念企画」を実施しました。当企画では、記念乗車券の販売や鉄道車両に記念ヘッドマークを掲出したほか、同じく劇場公開50周年を迎えたアニメ「パンダコパンダ」との限定コラボグッズを販売しました。



画像提供：(公財)東京動物園協会

貸切臨時列車「團十郎号」運行「市川團十郎襲名ツアー」を実施

京成電鉄では、2022年10月に十三代目市川團十郎白猿襲名と八代目市川新之助初舞台の奉告参拝等を記念し、貸切臨時列車「團十郎号」を京成上野～京成成田間で運行するとともに、京成トラベルサービスによる「市川團十郎襲名ツアー」を開催しました。

「團十郎号」は、隈取をあしらった記念ヘッドマークを掲出し、團十郎さんと新之助さんにご乗車いただきました。なお、京成電鉄では1962年の十一代目團十郎襲名をはじめとし、「團十郎号」を計4回運行しています。



『男はつらいよ』構内装飾デザイン「寅さんのいる柴又」

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



タカラトミー・葛飾区と連携し、葛飾の魅力を発信

京成電鉄では、葛飾区が本社所在地の玩具メーカーであるタカラトミーの盤ゲーム「人生ゲーム」が2023年に発売55周年を迎えたことを記念し、タカラトミー・葛飾区と連携して同年7月より、青砥駅の駅名看板の装飾などをはじめとしたコラボレーション企画を実施しています。

また、2019年7月から8月には、京成電鉄創立110周年とタカラトミーの鉄道玩具「プラレール」が誕生60周年を迎えたことを記念し、「京成電鉄×プラレール×葛飾区 夏休み特別企画」として、京成立石駅構内に「プラレール」の世界観をお楽しみいただける「けいせいたていし プラレール駅」を設置しました。その他にもプラレールの限定販売や動画の作成などさまざまな形による連携企画を行っています。



京成リッチモンドホテルでの取り組み

京成電鉄とロイヤルホールディングスの共同出資により2017年4月に設立したケイ・アンド・アール・ホテルデベロップメントでは、宿泊主体型ホテル「京成リッチモンドホテル」を門前仲町、錦糸町、押上の3か所で営業しています。2022年12月より、舞浜リゾートキャブと共に、京成リッチモンドホテル東京門前仲町での宿泊と、同ホテルから東京ディズニーリゾート®間の片道タクシーチケットがセットになったプランを発売しています。



長期経営課題への取り組み 観光振興

千葉県・茨城県

鉄道・バス共に多数の路線が走っているほか、京成バラ園芸・ホテル施設などのレジャー施設や、成田・鋸山・筑波山などの観光地を有しています。グループ各社やエリアの特徴を生かしながら、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も検討・実施しています。

新京成開業75周年×ふなっしー®地上降臨10周年記念 コラボレーション企画

新京成電鉄では、新京成電鉄の開業75周年と、船橋市在住のご当地キャラ(船橋市非公認)「ふなっしー®」の地上降臨10周年を記念し、ラッピング電車「ふなっしー®トレイン」の運行や、三咲駅の駅名看板等への「ふなっしー®装飾」、記念・企画乗車券の販売、ふなっしー®による列車内・三咲駅構内の案内放送、スタンプラリーの開催、グッズの販売など2022年4月から2023年3月まで、計15弾に及ぶコラボレーション企画を実施しました。



お客様からのご要望に応じて、一部企画は期間を延長して実施したほか、最後の企画となった「ふなっしー®トレインラストイベント」はチケット発売開始後すぐに完売するなど、お客様から大変ご好評をいただきました。

市川市観光推進ラッピングバス

「いちかわきゅんバス」

京成トランジットバスは、市川市観光協会が開催した「市川市観光PRコンテスト」の入選作品をラッピングした路線バス「いちかわきゅんバス」を2023年1月より運行しています。「市川市観光PRコンテスト」は、市川市の観光を広くPRすることを目的として、市川市観光協会が開催しており、写真部門とインスタ部門で入選した作品の中から、全部で8枚の写真をデザインしたラッピングをバス車両に施しました。



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。2023年4月には、新エリアとなる「アリスフォレスト」を公開、エリア内では「不思議の国のアリス」の世界観をオリジナルストーリーで楽しむ自走式ライド系アトラクション「アリスツアーズ」をお楽しみいただけます。その他、同社ではバラの新品種や関連商品の開発・造園工事など、コンテンツのさらなる充実に努めています。



また、春秋のバラのシーズンには、京成電鉄およびグループ外の交通機関と便利でおトクな企画乗車券「京成ローズきっぷ」を販売しているほか、2022年5月から6月にかけて、京成電鉄・京成ストアと連携した「#花京成キャンペーン」を実施するなど、グループシナジーを生かした営業施策にも取り組んでいます。

鋸山ロープウェーでの取り組み

南房総にある鋸山ロープウェーは、山頂駅展望台から房総丘陵や東京湾、富士山等を眺望でき、元旦には「初日の出早朝営業」の実施や、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。

2022年12月に営業開始60周年を迎えた記念事業として、千葉京成ホテル・京成ストア等のグループ会社に加え、周辺のレジャー・観光施設と連携した抽選会を実施したほか、新たにオリジナル商品や鋸山周辺の宿泊施設と提携宿泊プランを発売しました。また、2023年7月には千葉館山線高速バス「南総里見号」の東京湾フェリーバス停への土休日乗り入れ開始に伴い、周辺の観光施設・飲食店と連携した「金谷おもてなしキャンペーン」を実施するなど、南房総エリアにおける観光の魅力向上施策に地域のみなさまと共に取り組んでいます。



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では、2022年7月から京成の電車をテーマにしたコンセプトルーム「京成トレインルーム」宿泊プランを販売しています。「京成トレインルーム」は、お客様から寄せられた多くの要望にお応えして新たに京成電鉄が開発した運転体験シミュレーターを部屋に設置しており、当初は期間限定でしたが、お客様の好評を得て継続販売しています。また、2023年10月からは京成電鉄で廃車となった3400形の部品を利活用し、設置費用の一部をクラウドファンディングでご協力いただきながら作り上げた「京成電鉄3400形トレインルーム」の販売を開始し、よりリアリティを追求した体験をお客様に提供しています。



筑波山ケーブルカー・ロープウェイでの取り組み

筑波観光鉄道では、日本百名山の1つ筑波山の山頂付近に至るケーブルカーおよびロープウェイ等を運営しており、山上からは関東平野が一望できます。また、筑波山は古くから信仰の対象となっているパワースポットで、山中には数多くの自然や巨岩があり、それらをさらにお楽しみいただけるよう取り組んでいます。

2022年4月には筑波山中を巡りながら「福」を集める「筑波山開運スタンプラリー」を実施したほか、同年9月には筑波山ロープウェイ展望台および付設レストランのリニューアル、同年10月には筑波山ケーブルカー車内で筑波山周辺の民話等を声優が朗読するイベント列車「ストーリーテラー's レールウェイ」を運行しました。



また、筑波山京成ホテルでは、2023年5月から6月にかけて、茨城県石岡市にある「いばらきフラワーパーク」とコラボレーションした、期間限定の宿泊プランを販売しました。

新たな観光資源やルートの開発

▶ 企画乗車券の販売、MaaSの推進

運輸業各社では、各社オリジナルや、京成グループの複数の会社で使用できる企画乗車券などを販売しています。また、一部の企画乗車券はスマートフォンアプリや乗り換え検索サイト等でも販売しています。

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

京成グループ鉄道4社「鉄道開業150周年記念 京成グループ鉄道4社共通1日乗車券」

京成電鉄、新京成電鉄、北総鉄道、関東鉄道では、2022年10月14日の「鉄道の日」より、「鉄道開業150周年記念 京成グループ鉄道4社共通1日乗車券」を数量限定で発売しました。

同年は鉄道開業150周年であるとともに、京成グループにとっても京成電鉄開業110年、関東鉄道創立100年、新京成電鉄開業75年、北総鉄道創立50年を迎えた節目の年となりました。



千葉中央バス・千葉京成ホテル等「千葉中央バス ONE DAY PASS」・「千葉 TWO DAY PASS」

千葉中央バスでは、路線バス全線が1日または2日乗り放題となる「千葉中央バス ONE DAY PASS」・「千葉 TWO DAY PASS」をスマートフォンアプリ上で販売しています。この企画乗車券では、優待特典として千葉中央にある千葉京成ホテル、イウォレ京成、ユアエルム京成、京成トラベルサービスの京成グループ各施設やバス路線沿線の店舗・施設等の優待特典を受けることができ、便利かつお得にバスによるお出かけをお楽しみいただけます。

茨城県でのMaaSの展開

関東鉄道では、茨城県内の観光資源を生かした観光推進・市民の移動手段確保等の施策を展開し、地域経済の活性化を図るとともに、未来技術を活用した地域内外モビリティを向上させるため、土浦市や龍ケ崎市など事業エリア各所においてMaaSの実証実験を実施しています。

2023年5月に下妻市・茨城県等と「しもつまMaaS推進協議会」を設立、9月に関東鉄道常総線を活用したデジタルチケット利用体感イベント「MaaS 開運乗車会」を開催し、参加者にデジタルチケットの使用感を体験していただきました。また、同年6月には常総市・茨城県等と「常総MaaS推進協議会」を設立しています。

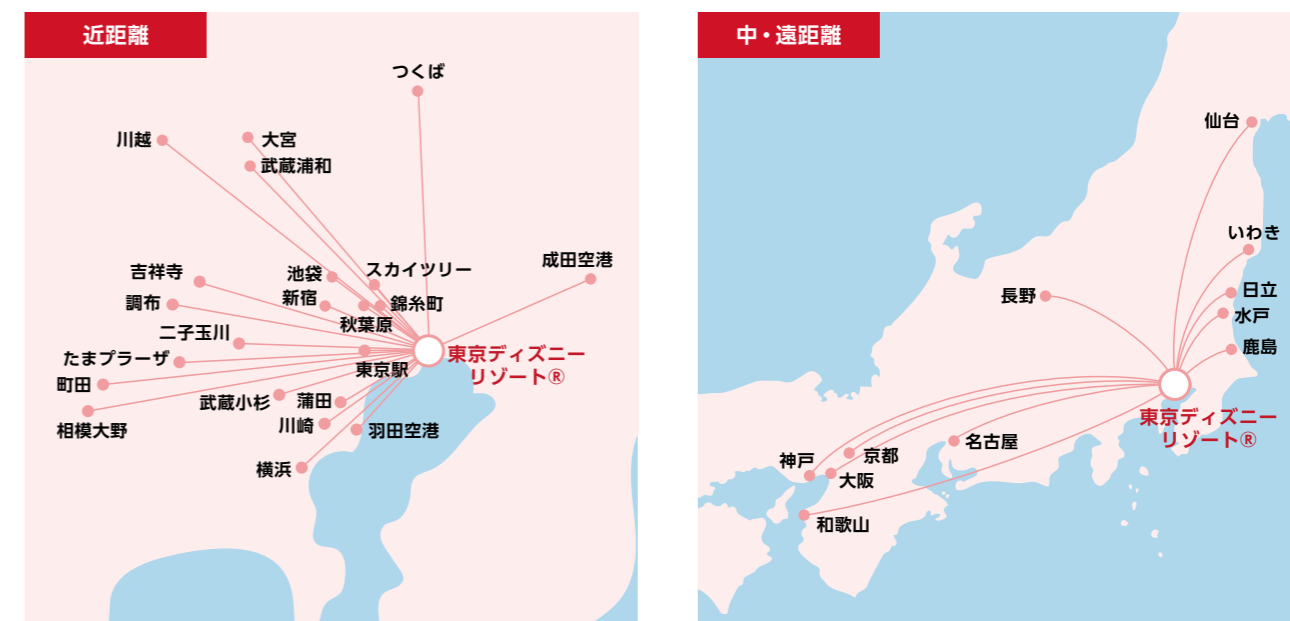
▶ シェアサイクル「関鉄Pedal」の運営

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、同年9月にシェアサイクルポートを茨城県常総市に拡大しています。また、2023年10月にシェアサイクルで近隣を巡るのみならず、バスによる広域の観光も可能になった「関鉄グループバス・関鉄Pedal 1日乗車券」を期間限定で販売しています。



▶ 東京ディズニーリゾート®の高速バスアクセス

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



※ 2023年10月1日現在

情報発信

冊子・Webによる情報発信

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

また、京成電鉄の「京成きっずベース」や新京成電鉄の「しんけいせいキッズ」、子育て世代向け冊子「もっと北総Smile2023」等、お子さま・子育て世代に向けた情報発信や、京成電鉄の歴史や車両について分かりやすく紹介するバーチャルの博物館「京成WEBミュージアム」など、事業エリアや鉄道等の魅力をさまざまな手法で発信しています。

アプリ等による情報発信

京成電鉄の「京成アプリ」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、運行状況に関する情報がある場合にプッシュ通知でお知らせしています。なお、京成線・北総線・芝山鉄道線の列車走行位置は京成電鉄ホームページでもご覧いただけます。また、新京成電鉄の「新京成線アプリ」においても新京成線の「列車走行位置」等をご覧いただけます。

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



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

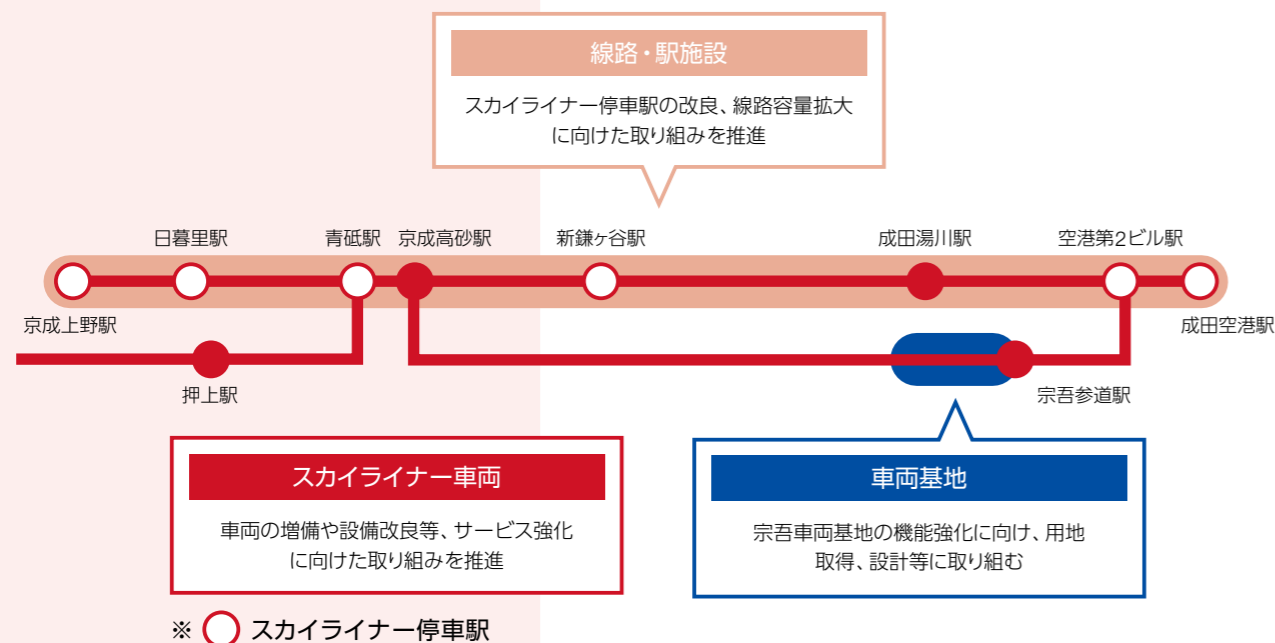
具体的な取り組み

成田空港の更なる機能強化への対応

プロジェクト推進部の新設

成田空港の鉄道アクセスは、コロナ禍前の時点において、既に列車内・駅構内における混雑が顕在化していたこと、そして2028年度完了が予定されている成田空港の滑走路整備等を内容とした成田空港の“さらなる機能強化”に伴う空港輸送の需要増加に備え、組織体制を強化すべく、京成電鉄では、2022年7月にプロジェクト推進部を新設しました。

プロジェクト推進部では、線路・駅施設やスカイライナー車両、宗吾車両基地といったハード面の強化を中・長期的に取り組んでいくため、同部を中心とした部署横断的な体制を以て、成田空港をはじめとする多岐にわたる関係先とさまざまなプロジェクトの立ち上げ・推進を行っています。



更なる利便性の追求

成田スカイアクセス・京成スカイライナー

京成電鉄では、1978年5月、新東京国際空港（現成田国際空港）の開港に合わせてスカイライナーの運行を開始し、1991年3月に空港ターミナルに直接乗り入れ開始しました。2010年7月には、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、日本の在来線最速となる160km/hで運転、日暮里駅から空港第2ビル駅までを最短36分で結んでいます。スカイライナーはお客様の利用状況に応じて適宜ダイヤ改正等をしており、2019年10月に運行本数を大幅に増便、2020年4月からは都営線・京急線方面へ乗り換えが可能な青砥駅、2022年11月からは松戸・柏エリアからのアクセスが良い新鎌ヶ谷駅に一部列車を停車させています。また、インターネット予約サービスやチケットレスサービス、乗り換え検索アプリからの予約も可能で、駅窓口等に並ばずにご利用いただけるほか、さまざまな乗車券も販売しています。



バスおよびタクシーによる利便性の向上

バス事業では、京成バスをはじめとするバス各社が、東京都心と成田空港の間を結ぶ日本最大の空港連絡バス「エアポートバス東京・成田」や、首都圏内外からの成田空港へのアクセス手段となる高速バスを運行しています。

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



長期経営課題への取り組み 空港輸送

▶ 受け入れ体制の整備

SKYLINER & KEISEI INFORMATION CENTER

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

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

多言語による情報提供

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

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



▶ インバウンドに向けた営業施策

企画乗車券の販売

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

なお、一部の企画乗車券は、LCC航空機内や日本国内の空港等で日本のお客様向けにも販売しています。

海外旅行博への出展

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

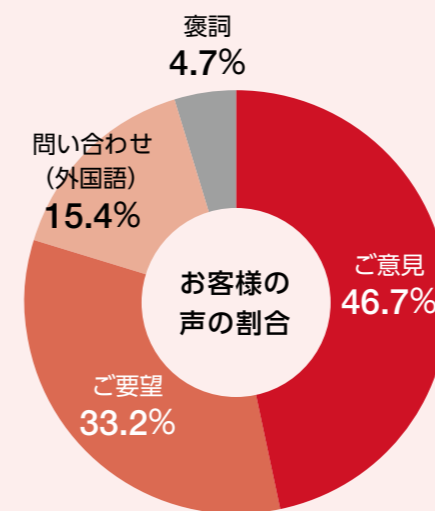
直近では、2023年3月から6月にかけてタイ、ベトナム、マレーシア、香港の旅行博に出展し、来場者数は4か国の合計で110万人に達しました。



CS (お客様満足度) 向上の取り組み

お客様の声

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



2022年度に寄せられたお客様の声 合計件数

4,175 件 対前年 +1,231件 ↗

内訳	割合	件数
ご意見	46.7%	1,948件
ご要望	33.2%	1,388件
問い合わせ(外国語)	15.4%	642件
褒詞	4.7%	197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92社、約22,000人(2023年3月31日現在)で1999年10月より取り組んでいます。

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

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



ガバナンス

ミッション

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

重点施策

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

具体的な取り組み

- TCFD 提言への賛同 [詳しくは51ページへ](#)
- 京成グループCO₂排出量削減目標を設定 [詳しくは51ページへ](#)
- サステナブルファイナンスの推進 [詳しくは53ページへ](#)
- 「マルチステークホルダー方針」および「パートナーシップ構築宣言」の登録

京成電鉄は、企業経営において、株主にとどまらず、従業員、取引先、顧客、債権者、地域社会をはじめとする多様なステークホルダーとの価値協創が重要となっていることを踏まえ、マルチステークホルダーとの適切な協働に取り組んでまいります。その上で、価値協創や生産性向上によって生み出された収益・成果について、マルチステークホルダーへの適切な分配を行うことが、賃金引上げのモメンタムの維持や経済の持続的発展につながるという観点から、従業員への還元や取引先への配慮をする取り組みを進めています。「取引先への配慮」においては、「パートナーシップ構築宣言」への登録を2023年2月に行いました。

[詳しくは以下をご覧ください。](https://www.keisei.co.jp/keisei/ir/csr/stakeholder.html)
<https://www.keisei.co.jp/keisei/ir/csr/stakeholder.html>

新京成電鉄の完全子会社化

京成電鉄は株式交換契約に基づき、新京成電鉄を2022年9月1日付で完全子会社としました。完全子会社化により「千葉県北西部における事業基盤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」のシナジー効果が期待されます。

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



コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方および体制

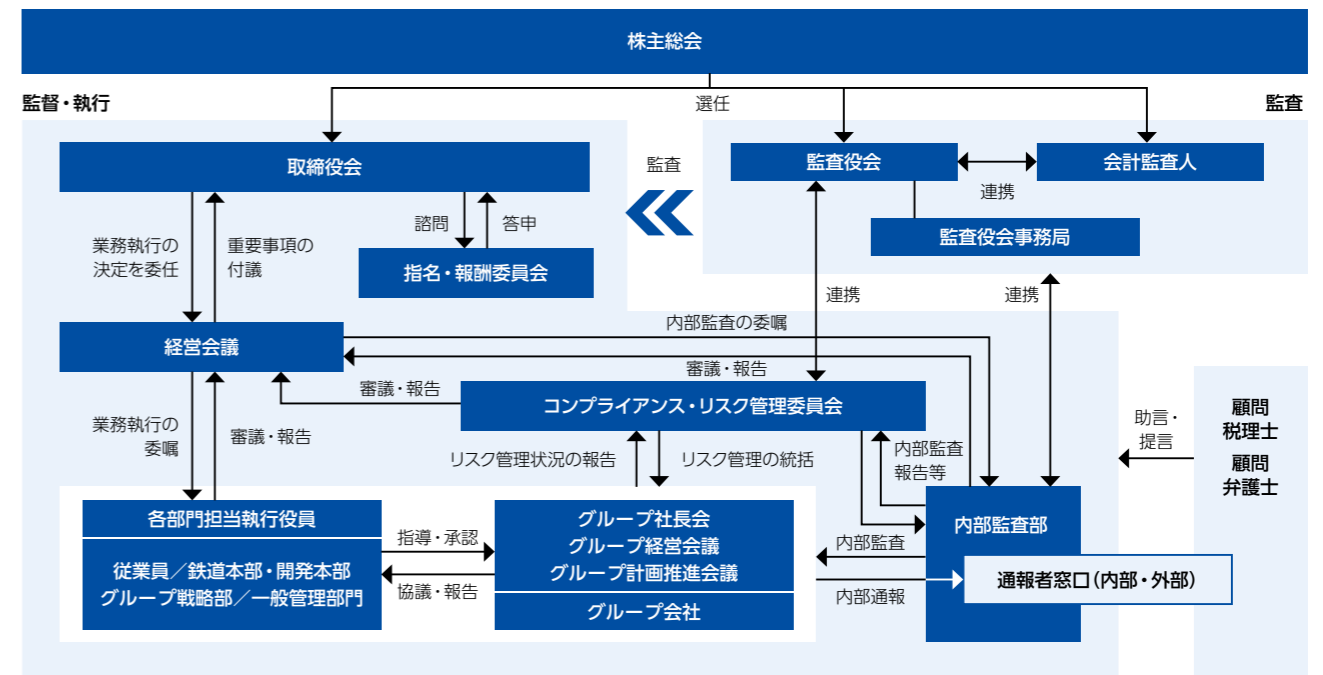
京成電鉄は、「京成グループ理念」に基づき、安全・安心を第一に事業活動を行っており、全てのステークホルダーから信頼を獲得し、持続的な成長とグループ企業価値の最大化を実現するためには、コーポレート・ガバナンスの充実が不可欠であると考えています。具体的には、経営の健全性及び透明性の観点から、意思決定の迅速化及び効率化、業務執行・監督・監査の強化、内部統制システムの整備、適時適切な情報開示について体制整備に取り組んでいます。

交通事業を中心とする京成電鉄においては、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5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、常勤監査役1名を含む4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等、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・ガバナンス体制図



各委員会の概要

	概要	構成
取締役会	取締役15名 (社外取締役5名含む)	社長を議長とし、原則として、月1回、取締役全員の出席により開催し、業務執行上重要な事項に関する意思決定を効率的に行う。
指名・報酬委員会	取締役5名 (社外取締役3名含む)	社長を委員長とし、取締役の指名や報酬等に係る事項についてその妥当性を検討・問答し、取締役の諮問機関として取締役会の機能の独立性・客観性の強化を図る。
経営会議	常勤取締役及び常勤執行役員	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、報告を行う。
監査役会	常勤監査役2名、 非常勤監査役3名 (社外監査役4名含む)	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等の検討を行う。
コンプライアンス・ リスク管理委員会	常勤取締役・常勤執行役員等	社長を委員長とし、法令等の遵守を確実なものとすると共に、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。

長期経営課題への取り組み ガバナンス

取締役会の実効性評価

(1) 評価の方法

京成電鉄は、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、常勤監査役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。

(2) 評価項目及び各項目の評価結果

分析・評価を行った評価項目と各項目の評価結果は以下の通りです。

- 取締役会の規模：京成電鉄の規模・事業の形態に適した人数である。
- 取締役会の構成：能力・知識・経験のバランス等、多様性の状況と戦略との整合性から考えて、現在の京成電鉄にとって適した構成である。
- 取締役会の運営状況：開催頻度・時間配分は適切で、上程される議題の内容、資料、説明も適切である。議事の進行も適切であり、意思決定に際し十分に議論できている。
- 株主その他ステークホルダーとの関係：取締役会は主要な投資家、その他のステークホルダーの視点を十分にくみ取ることができている。
- リスクテイクを支える環境：取締役会は業務執行取締役に対し、運輸事業を中心とする京成電鉄の事業特性を踏まえた適切なリスクテイクを促す方向に機能している。
- 取締役会による監督：取締役会は代表取締役、業務執行取締役、その他の取締役に対し、十分な監督機能を果たしている。

(3) 取締役会の実効性評価の結果の概要

各評価項目について分析・評価を行った結果、京成電鉄取締役会の全体の実効性については十分に確保できていることを確認しました。また、2021年度の課題を踏まえ、業務執行状況報告を充実させたことに加え、社外役員との意見交換の場を設けることで、情報共有の強化及びさらなる議論の活性化を図りました。引き続き、今回の実効性評価で得られた意見等を参考にしつつ、取締役会のさらなる機能向上を図ってまいります。

役員の報酬等

京成電鉄は、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。

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

このため、取締役報酬は、役職位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、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。社長に権限を委任した理由は、会社全体の業績等を俯瞰する立場にあり、取締役の個人別の報酬の内容を決定するには社長が適していると判断したためです。当該権限が適切に行使されるよう、取締役会の諮問機関として、過半数が独立社外取締役で構成される指名・報酬委員会で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、取締役会で社長へ一任する決議をいたします。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当たっては、指名・報酬委員会が原案の妥当性を検討しているため、取締役会も基本的にその答申を尊重し決定方針に沿うものであると判断しています。

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

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

提出会社の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 (名)	
取締役 (社外取締役を除く)	283	283	—	—	—	10
監査役 (社外監査役を除く)	26	26	—	—	—	1
社外役員	85	85	—	—	—	9

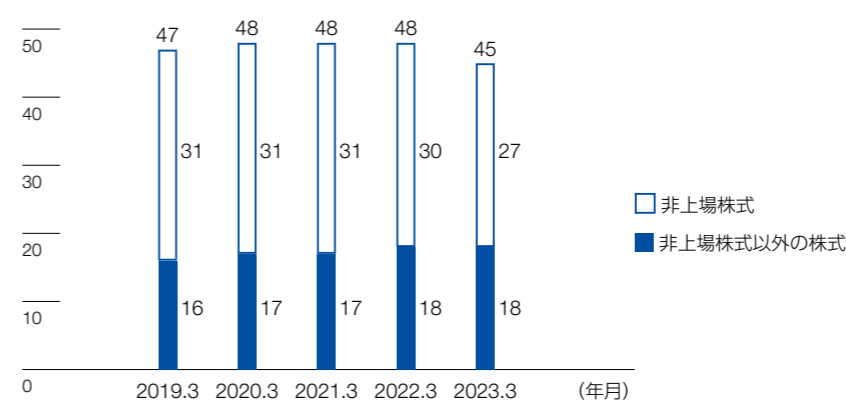
政策保有株式

政策保有先との取引・協力関係の構築、維持強化がなされ、京成電鉄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、京成電鉄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。

銘柄数及び貸借対照表計上額

	銘柄数(銘柄)	貸借対照表計上額の 合計額(百万円)
非上場株式	27	2,013
非上場株式以外の株式	18	8,828

銘柄数推移



TCFD提言に基づく開示(気候変動対策)

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

ガバナンス・リスク管理

京成グループでは、法令等の遵守を確実なものとすると共に、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、気候変動がもたらすリスク・機会についてもコンプライアンス・リスク管理委員会で評価し、リスク対応に向け検討しています。

戦略

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

指標・目標

日本においては、2050年カーボンニュートラル実現の目標が掲げられています。京成グループは、地球環境に比較的優しい鉄道を中心とした事業を運営していますが、気候変動がもたらす様々な影響を鑑み、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。

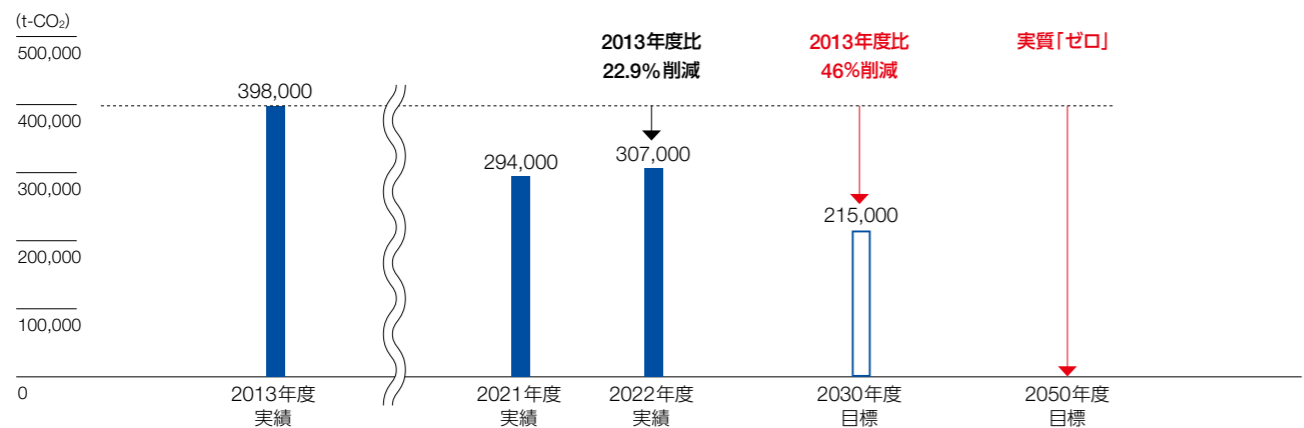
京成グループCO₂排出量削減目標

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日現在の京成電鉄及びその連結子会社のScope1+Scope2

京成グループCO₂排出量実績と目標



シナリオ分析

2050年の社会像

気候変動進行シナリオ(4℃シナリオ)

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

脱炭素実現シナリオ(2℃未満シナリオ)

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

← 物理リスク:大 ————— 移行リスク:大 ————— →

リスクと機会

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

※ 短期: ~3年 中期: 3年~10年 長期: 10年~

サステナブルファイナンスの推進

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

[→ サステナブルファイナンス](https://www.keisei.co.jp/keisei/ir/csr/finance.html)
https://www.keisei.co.jp/keisei/ir/csr/finance.html

グリーンローン

京成電鉄では、2022年9月に、環境負荷軽減に資する事業資金100億円を「グリーンローン」で調達しました。調達した資金は、鉄道事業では省エネ車両（3100形）の導入などのグリーンプロジェクトに、開発事業では京成千葉中央ビル（グリーンビルディング）建設資金に全額充当しました。

ソーシャルローン

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

コンプライアンス・リスクマネジメント

内部統制システムに関する基本方針

京成電鉄は、取締役会において決議した以下の「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、コンプライアンス・リスク管理委員会を設置し、京成電鉄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。

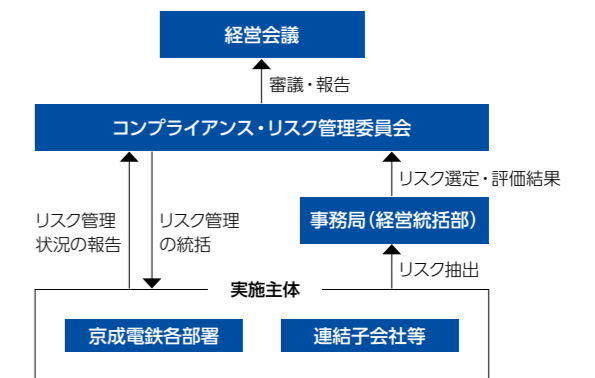
内部統制システムに関する基本方針（抜粋）

1. 取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制
2. 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制
3. 損失の危険の管理に関する規程その他の体制
4. 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制
5. 当社並びに子会社から成る企業集団における業務の適正を確保するための体制
6. 監査役を補助すべき使用人を置くことに関する事項
7. 監査役を補助すべき使用人の取締役からの独立に関する事項並びに使用人に対する指示の実効性の確保に関する事項
8. 監査役への報告に関する体制並びに報告をした者が当該報告をしたことを理由として不利な取扱いを受けないことを確保するための体制
9. 監査役を補助すべき使用人の取締役からの独立に関する事項並びに使用人に対する指示の実効性の確保に関する事項
10. その他監査役を補助すべき使用人の取締役からの独立に関する事項並びに使用人に対する指示の実効性の確保に関する事項

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

推進体制

京成電鉄は、リスクの評価と対応を行う体制として、グループ全体の事業継続に影響を及ぼすリスクを統一的に監督するコンプライアンス・リスク管理委員会（原則年2回開催）を設置しています。コンプライアンス・リスク管理委員会では、全体方針を定め、管理対象とすべきコンプライアンス・リスクの選定を行い、それぞれ管理部門等の指定を行った上で、管理計画の承認及びその遂行状況の評価を行っています。



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、京成電鉄並びに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共に、事業継続に重大な影響を及ぼす可能性のある様々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、京成電鉄並びに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。

内部監査部

京成電鉄の内部監査部では、監査計画に基づき、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を計画的に実施しています。結果については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。

内部通報者窓口

京成グループでは、各社に内部通報者窓口を設置すると共に、グループ全体を対象とした窓口を法律事務所に設置しています。コンプライアンスに関する問題を早期に発見・解決し、企業としての自浄作用がより有効に機能するよう努めています。

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。

社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。

コンプライアンス研修・啓蒙活動

京成電鉄では、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るほか、グループ会社社職員向けのグループ研修を継続的に実施しています。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。

行動規準マニュアル・コンプライアンスカードの配付

グループ経営理念に基づき、法令遵守を含むグループ行動指針および行動規準を制定し、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「行動規準マニュアル」を整備しています。また、グループ経営理念やグループ行動指針、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」をグループ社員に対して配付しています。

役員紹介 (2023年7月1日現在)

取締役



こばやし としや
小林 敏也

代表取締役社長
社長執行役員



あまの たかお
天野 貴夫

代表取締役
専務執行役員
内部監査・総務・人事担当
開発本部長



えんめい まこと
延命 誠

取締役 執行役員
鉄道本部運輸部長



ふるかわ やすのぶ
古川 康信

取締役
社外 独立



たなか つとむ
田中 亜夫

取締役 常務執行役員
鉄道本部長



かねこ しげあき
金子 庄吉

取締役 常務執行役員
経理担当



たちばな しゅうたろう
栃木 庄太郎

取締役
社外 独立



きくち ふみ
菊池 節

取締役
社外 独立



もちなが ひであき
持永 秀毅

取締役 常務執行役員
鉄道副本部長



やまだ こうじ
山田 耕司

取締役 執行役員
グループ戦略担当



あしざき たけし
芦崎 武志

取締役
社外 独立



あみなに たかこ
網谷 多加子

取締役
社外 独立



おか ただかず
岡 匡一

取締役 執行役員
経営統括担当



しみず たけし
清水 健司

取締役 執行役員
開発副本部長



たくち かずみ
田口 和己

取締役

監査役



さとう けんじ
佐藤 賢治

常勤監査役



ひろせ まさし
広瀬 匡志

常勤監査役

社外 独立



こばやし たけし
小林 健

監査役

社外 独立



よしだ けんじ
吉田 謙次

監査役

社外 独立

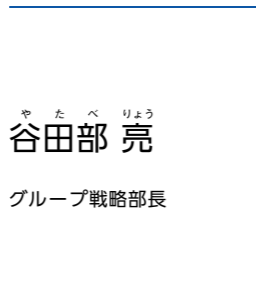
執行役員



てしま つねあき
手島 恒明

監査役

社外 独立



やたべ りょう
谷田部 亮

グループ戦略部長



はしもと たけし
橋本 武

内部監査部長

取締役のスキルマトリックス

氏名	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
小林 敏也	●	●	●	●	●	●	●
天野 貴夫	●	●	●	●	●	●	●
田中 亜夫	●	●	●	●	●	●	●
金子 庄吉	●	●	●	●	●	●	●
持永 秀毅	●	●	●	●	●	●	●
山田 耕司	●	●	●	●	●	●	●
岡 匡一	●	●	●	●	●	●	●
清水 健司	●	●	●	●	●	●	●
延命 誠	●	●	●	●	●	●	●
古川 康信	●	●	●	●	●	●	●
栃木 庄太郎	●	●	●	●	●	●	●
菊池 節	●	●	●	●	●	●	●
芦崎 武志	●	●	●	●	●	●	●
網谷多加子	●	●	●	●	●	●	●
田口 和己	●	●	●	●	●	●	●

社外取締役メッセージ



社外取締役
きくち けんじ
菊池 節

社外取締役としての私の役割

私が社外取締役に就任したのは、新型コロナウイルス感染症により個人消費や企業収益が急速に悪化し、厳しい状況下にある2020年6月でした。そのような状況下から脱却し、さらなる京成グループの発展に寄与すべく、ガス事業や不動産関連など複数の企業を経営している経験を踏まえた意見を述べることを心掛けています。

それと共に、京成電鉄初の女性役員として、女性の視点を意識したアドバイスを心掛けています。「総合生活企業グループ」である京成グループには、生活に密着したサービスを提供する企業が多く、多様な視点を今まで以上に意識することで、さらなる接客・サービスの向上やお客ニーズの獲得が見込めるのではないかと考えています。また、性別や国籍を問わず、あらゆる社員のみなさまがのびのびと各自の力を発揮できる、働きやすい環境の職場づくりに貢献したいと思っています。

京成グループに対する印象と期待

新型コロナウイルス感染症が2023年5月より「5類感染症」へ移行したことで、インバウンド需要の回復は著しく、追い風の状況です。成田空港の機能拡張や将来的な「新しい成田空港」構想により、年間旅客数・発着回数はますます増加が見込まれ、空港輸送のさらなる強化が求められます。

一方、コロナ禍によって業績に占める運輸業の高比率ゆえの弱点を露呈したことから、不動産業を第2の収益の柱として成長させ、新たなグループの形を構築することが望ましいと考えています。

京成グループの人は、運輸業をはじめとした専門性の高いプロフェッショナルと、数多くの部門・グループ企業で幅広い経験を持つゼネラリストが多数存在している印象を受けています。

多様な人材が混ざり合うことでイノベーションを起こし、前例にとられないアイデアを生み出すことを期待しています。

京成グループのガバナンス体制

取締役会もさまざまな経験を持つゼネラリストである社内取締役と、弁護士や公認会計士、経営者等のスペシャリストである社外取締役にバランスが良く構成され、さまざまな議論ができる体制が築かれています。

また、事前に資料の配付や丁寧な説明が行われることから、議題に挙がる背景や外的要因、ニーズ、目的などを十分に理解した上で議論に臨めるため、社外取締役も取締役会で各々の知識・経験を踏まえた的確な意見交換を行っています。

京成グループのガバナンス体制は着実に強化されており、2021年10月には京成電鉄で執行役員制度が導入され、2022年9月には新京成電鉄の完全子会社化が完了し、2023年7月にはシェアードサービス会社であるWe京成が稼働しました。今後もグループ全体のさらなるガバナンス強化を後押ししていきます。

Dプラン達成に向けて

Dプランでは「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」という2030年のグループビジョンを掲げ、長期経営課題の一つとして「人材」、重点施策として「チャレンジする人材」を掲げています。

Dプランの達成に向けて、京成グループの多様な人材がチャレンジを重ね、お客様や社会に貢献することを通じ、持続的成長を実現していかなくてはなりません。

私は、千葉県北西部を事業エリアとするインフラ企業を経営しており、京成グループとは事業地域が重なるだけでなく、安全・安心を第一に地域社会の発展に貢献していくという姿勢も共通しています。これからも沿線を中心とした事業エリアのお客様や事業者等のステークホルダーの視点を大切にしながら、社外取締役としてグループの発展に尽力してまいります。

長期経営課題への取り組み

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

1

ダイバーシティの推進

2

チャレンジする人材の育成

具体的な取り組み

ダイバーシティの推進

人材戦略

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

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

指標及び目標

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

ワーク・ライフ・バランスの充実

ライフイベントやキャリアに合わせて、安心して育児・介護等と仕事を両立できるように各種制度を整えています。なお、2023年3月31日現在の京成電鉄における育児休業取得率は女性100%、男性42.9%です。

ワーク・ライフ・バランスの支援制度

項目	内容	備考
育児	産前産後休暇(産前8週間産後9週間)	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)	介護休暇
	育児休業(子が満1才に達するまで)、産後パパ育児、子の看護休暇等	ノー残業デー(毎週水曜日)※ 本社勤務者対象 慶弔休暇

VOICE

育休から復職～ライフステージに寄り添う制度を利用

私は大学卒業後、ハウスメーカーに勤めていましたが、京成沿線には通学で馴染みがあったこと、そして、鉄道でカバーしきれない千葉県内の移動を支えるという事業に惹かれ、京成バスに転職しました。京成バスでは企画部企画課で停留所に設置するバスロケ表示機の導入や内部監査等を担当し、現在は京成電鉄へ出向しています。

2022年に子どもが生まれた際、出産後の妻を支えたいという思いから、1カ月間の育児休業をしました。当時は京成電鉄のグループ戦略部に勤務していましたが、上司から育休取得を奨めてくれるなどの周囲の後押しもあり、希望通りの期間、育休を取得することができました。復職時には、休業中の状況などをしっかりと引き継いでもらい、休業前と変わらずに業務に当たることができました。

京成グループではさまざまな経験やバックグラウンドを持った方が働いており、多角的に物事を見られる社員が集まっていると思います。そういった環境も功を奏して、育休も取得しやすいと思いますし、他の社員たちにも制度を活用していただいたいと考えています。



京成電鉄
経理部主計課
(京成バスより出向)
進士 拓郎

女性の活躍について

女性の活躍を推進するため、行動計画を策定し、各種取り組みを進めています。

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

	2022年度実績
1事業年度の総採用数における女性比率	17.1%
全社員数に占める女性比率	5.6%
管理職(課長以上)に占める女性の比率	3.8%
女性の育児休業後復職率	100%
労働者の男女の賃金の差異(全労働者)	71.7%



工事現場で活躍する女性社員

TOPICS

『働きやすい職場認証制度』で「二つ星」認証を取得

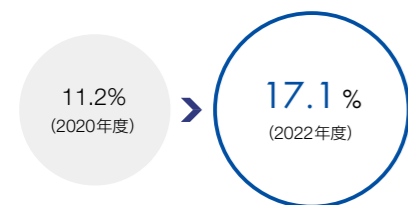
京成グループのバス・タクシー18社は2023年7月に、国土交通省が創設した『働きやすい職場認証制度(運転者職場環境良好度認証制度)』の「二つ星」認証事業者として認証を受けました。車両への認証マークステッカーの掲出や求人情報への記載を通して、求職者のみなさまに働きやすい職場であることを知っていただくとともに、今後も従業員が安心して働ける職場環境の整備に取り組んでいきます。



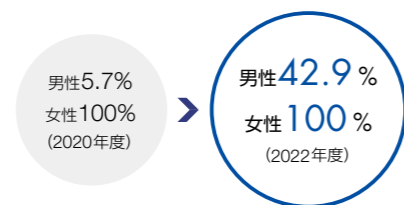
長期経営課題への取り組み 人材

ダイバーシティに関するデータの推移(京成電鉄単体)

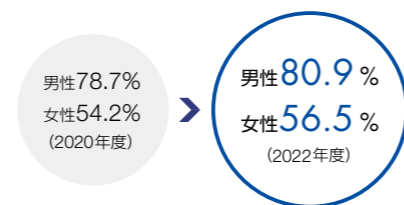
1事業年度の総採用数における女性比率



育児休業取得率



採用10年後の継続雇用割合



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なか、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」

Challenge& Innovation (挑戦と変革)

目的意識・熱意を持って、新たな価値の創造に挑戦し、変革を起こせる人。

Growth (成長)

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



Social mission (社会的使命)

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

High ethics (高い倫理観)

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

人材への投資

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

求めるマインド

- 改善・成長マインド(現状に満足しない)
- 挑戦マインド(新たなことに取り組む(0→1))

施策

- 階層別研修(キャリア等)、階層別研修(事後課題の実施)、公募研修
- 階層別研修(新規事業提案)、大卒新入社員研修(自主研修)、自己啓発支援(通信教育・資格取得)

求める要件

- 思い・物事を形にする力

施策

- 階層別研修(コミュニケーション・新規事業提案・リーダーシップ・マネジメント等)

階層別研修

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

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、接客力およびビジネススキル等の向上を図ります。

自己啓発支援

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。

研修・支援制度

	階層別研修(全員受講)		公募研修(任意受講)	自己啓発支援
	総合職	鉄道現業職		
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 京成グループ経営戦略研修 京成グループ管理職研修等	通信教育講座(100講座以上)
中堅・若手社員	入社年次研修(4年次・6年次・8年次)	入社年次研修(4年次・7年次・15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 グループ社員研修 BMK研修等	【支援制度】 ① 通信教育講座修了者に対する受講料支援 ② 資格取得者に対する合格報奨金などの支給
新入社員	入社1・2年次合同振り返り研修 新入社員研修		京成グループ合同新入社員研修	

長期経営課題への取り組み 人材

キャリアステップの支援

京成電鉄では、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・経験の他、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。

ジョブローテーション制度の魅力や制度を経て現在の職場で働く魅力について

現在はタクシー会社の経営全般に携わっています。経験部署では、不動産業、会社法対応や京成グループ各社の経営、内部統制やリスクマネジメント等、さまざまな知識を学びながら実務を進めてきました。最初の出向先では初めて経理業務に携わりましたが、会計処理や決算作業においてもこれまでの経験や知識が大いに役立ちました。今の出向先では、会社全体に関わる判断や決定を求められるので、培ったスキルや経験を基に最適な意思決定ができるよう心掛けています。



京成タクシーあたご
取締役社長
眞嶋 夏海

キャリアステップ

2004年入社～	2008年(5年目)	2011年(8年目)～2015年(12年目)	2016年(13年目)	2020年(17年目)	2022年(19年目)
開発事業部 計画管理担当 賃貸事業の 計画策定、 収支管理、資金繰	グループ戦略部 グループ各社の 経営分析、 計画推進、 課題案件対応	育児休業、育児短時間勤務	内部監査部 (課長補佐) 監査計画の策定、 新規監査の 計画・実施	出向 (帝都自動車交通) 決算業務、 収支計画策定・管理、 経理人材の育成	出向 (京成タクシーあたご) 会社経営に関する業務 (総務人事・労務、経理、営業、 安全対策、行政折衝等)

就職合同説明会の開催

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



京成グループ
就職合同説明会の様子

人的資本に関するデータ(京成電鉄単体)

項目	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
従業員数(名)	1,665	1,706	1,828	1,819	1,831
有給休暇取得率(%)	90.5	86.9	85.2	95.1	93.8
年次平均勤続年数(年)	19.3	18.3	17.7	17.3	17.7
新卒採用人数(名)	29	38	55	37	31

人権・労働安全衛生

人権に関する基本的な考え方

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

ハラスメントの防止

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

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



社内表彰式の様子

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他、ライフステージに応じて利用できる各種制度を整備しています。

労働安全衛生に関する取り組み

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

主要財務データ

	単位	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
経営成績											
営業収益	百万円	244,995	249,016	251,204	245,837	255,028	261,553	274,796	207,761	214,157	252,338
営業利益	百万円	24,244	24,313	28,234	30,048	30,085	31,608	28,320	△ 18,056	△ 5,201	10,228
経常利益	百万円	36,980	37,169	42,572	47,064	47,145	50,720	41,705	△ 32,165	△ 3,191	26,764
親会社株主に帰属する当期純利益	百万円	27,048	25,683	30,997	35,711	34,811	38,642	30,110	△ 30,289	△ 4,438	26,929
連結貸借対照表											
総資産額	百万円	759,388	782,257	781,280	795,447	794,712	853,025	905,716	900,698	900,346	965,573
純資産額	百万円	241,480	267,622	296,374	332,344	366,423	402,901	428,664	396,044	387,705	410,945
自己資本	百万円	236,163	260,918	287,843	322,067	354,554	389,464	411,030	378,638	369,764	394,912
有利子負債	百万円	369,234	353,501	338,889	314,348	302,301	320,043	342,342	373,132	382,266	399,486
連結キャッシュ・フロー計算書											
営業活動によるキャッシュ・フロー	百万円	46,921	48,223	45,759	45,133	47,952	45,851	51,487	9,282	28,831	47,238
投資活動によるキャッシュ・フロー	百万円	△ 19,401	△ 27,606	△ 19,372	△ 21,535	△ 27,023	△ 53,430	△ 48,076	△ 28,678	△ 33,764	△ 29,505
財務活動によるキャッシュ・フロー	百万円	△ 29,300	△ 22,294	△ 19,922	△ 31,787	△ 19,878	7,246	△ 4,411	21,498	1,236	△ 20,916
1株当たり情報^{*1}											
1株当たり純資産額	円	697.51	770.62	850.15	1,902.57	2,094.61	2,300.86	2,436.36	2,246.67	2,194.00	2,357.93
1株当たり当期純利益	円	79.90	75.86	91.55	210.96	205.66	228.29	178.07	△ 179.65	△ 26.33	161.72
1株当たり配当金	円	6.0	6.0	6.5	14.0	15.0	17.0	17.0	17.0	17.0	20.0
財務指標											
ROA(総資産経常利益率)	%	4.9	4.8	5.4	6.0	5.9	6.2	4.7	△ 3.6	△ 0.4	2.9
ROE(自己資本当期純利益率)	%	12.1	10.3	11.3	11.7	10.3	10.4	7.5	△ 7.7	△ 1.2	7.0
自己資本比率	%	31.1	33.4	36.8	40.5	44.6	45.7	45.4	42.0	41.1	40.9
EBITDA倍率 ^{*2}	倍	8.0	7.6	6.6	5.9	5.5	5.6	6.0	31.6	15.4	9.6
配当性向	%	7.5	7.9	7.1	6.6	7.3	7.4	9.5	—	—	12.4

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

会社情報 (2023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
従業員数	1,895名
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)

グループ会社一覧

運輸業/鉄道	帝都自動車交通(株)(墨田)
京成電鉄(株)	帝都自動車交通(株)(大森)
新京成電鉄(株)	帝都自動車交通(株)(板橋)
北総鉄道(株)	帝都自動車交通(株)(日暮里)
関東鉄道(株)	帝都日新交通(株)
小湊鉄道(株)	帝都葛飾交通(株)
成田空港高速鉄道(株)	帝都三信交通(株)
千葉ニュータウン鉄道(株)	京成タクシーホールディングス(株)
(株)舞浜リゾートライン	京成タクシー船橋(株)
	京成タクシー習志野(株)
	京成タクシー市川(株)
運輸業/バス	京成タクシー千葉(株)
京成バス(株)	京成タクシーかずさ(株)
東京BRT(株)	京成タクシー松戸東(株)
千葉交通(株)	京成タクシー東葛(株)
千葉中央バス(株)	京成タクシー松戸西(株)
成田空港交通(株)	京成タクシーあたご(株)
千葉海浜交通(株)	京成タクシー成田(株)
千葉内陸バス(株)	京成タクシー佐倉(株)
東京ベイシティ交通(株)	京成タクシー北相(株)
ちばフラワーバス(株)	(株)舞浜リゾートキャブ
ちばレインボーバス(株)	関鉄水戸タクシー(株)
ちばシティバス(株)	関鉄ハイヤー(株)
ちばグリーンバス(株)	関鉄タクシー(株)
京成タウンバス(株)	小湊タクシー(株)
京成トランジットバス(株)	牛久タクシー(株)
京成バスシステム(株)	大多喜タクシー(株)
関鉄観光バス(株)	木更津タクシー(株)
関鉄パールバス(株)	小湊鉄道タクシー(株)
関鉄グリーンバス(株)	姉ヶ崎タクシー(株)
東京空港交通(株)	
船橋新京成バス(株)	
松戸新京成バス(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)京成ストア	(株)コミュニティー京成
(株)コミュニティー京成	京成バラ園芸(株)
京成バラ園芸(株)	常総産業(株)
常総産業(株)	

運輸業/タクシー	
帝都自動車交通(株)	
帝都自動車交通(株)(新橋・竹橋)	
帝都自動車交通(株)(渋谷・銀座)	
帝都自動車交通(株)(神田・日本橋)	

(株)関鉄クリエイト	
(株)六本木	
新京成リテーリングネット(株)	
(株)京成友の会	
(株)イクスピアリ	
不動産業	
京成不動産(株)	
京成ビルサービス(株)	
関鉄筑波商事(株)	
鹿島鉄道(株)	
(株)MBM	
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	
関鉄観光(株)	
(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)ブ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)フォトワークス	
(株)デザインファクトリー	
(株)ベイフードサービス	
(株)京葉アドサービス	

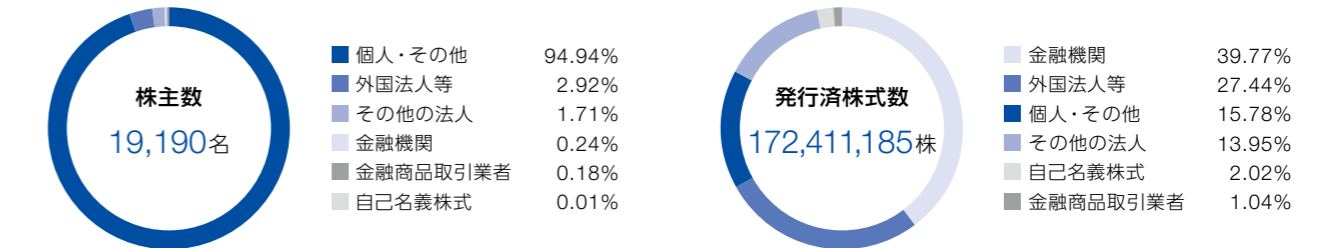
建設業	
京成建設(株)	
京成電設工業(株)	
その他の事業	
(株)京成保険コンサルティング	
京成自動車工業(株)	
京成車両工業(株)	
京成自動車整備(株)	
京成オートサービス(株)	
(株)京成ドライビングスクール	
京成ソーラーパワー(株)	
関鉄自動車工業(株)	
(株)舞浜コーポレーション	
(株)リゾートコスチューミングサービス	
(株)Mテック	
(株)オリエンタルランド・イノベーションズ	
(株)サーモテックステクニカル	
日暮里駅整備(株)	

株式情報 (2023年3月31日現在)

株式の状況

発行済株式の総数	172,411,185株	単元株式数	100株
発行可能株式総数	500,000,000株	株主数	19,190名

所有者別分布状況

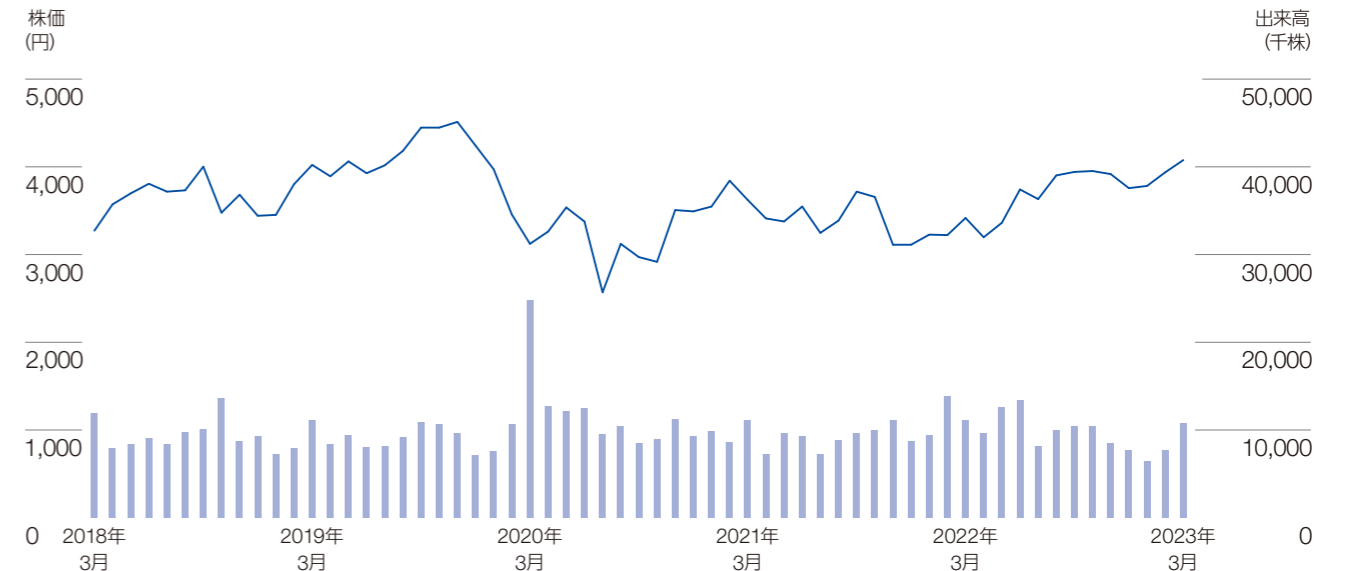


大株主

株主名	所有株式数	比率
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	26,974,800	15.97%
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	14,836,700	8.78%
日本生命保険相互会社	6,233,695	3.69%
株式会社オリエンタルランド	5,850,000	3.46%
株式会社みずほ銀行	4,865,029	2.88%
GOVERNMENT OF NORWAY	4,419,239	2.62%
株式会社三菱UFJ銀行	3,089,179	1.83%
PALLISER CAPITAL MASTER FUND LTD	2,576,340	1.53%
BINCHOTAN FUNDING LTD	2,429,000	1.44%
STATE STREET BANK WEST CLIENT - TREATY 505234	2,334,587	1.38%

(注) 1. 当社は、自己株式を3,483,079株保有していますが、上記大株主からは除外しています。
2. 持株比率は、自己株式を控除して算出しています。

株価の推移



— 京成電鉄株価(左軸) | 出来高(右軸)



京成電鉄株式会社

〒272-8510 千葉県市川市八幡三丁目3番1号
<https://www.keisei.co.jp/>