

2023 年度(2024 年 3 月期)第 2 四半期 決算説明会における質疑応答

※2023 年 11 月 16 日に開催した決算説明会での発言をそのまま書き起こしたのではなく、加筆・修正等を加え、当社の判断で簡潔にまとめたものであることをご了承ください。

Q1 成田空港の利用者数以上にスカイライナーの回復状況が良いように見えるが、回復している背景の理由と今後の見通しは。

- ・4 月時点で想定した数値より上期実績は下回っているが、10 月単月では1日当たりのスカイライナーの輸送人員が900人/日上回っており、11月以降も1,000人/日程度上回る見通しである。
- ・高速バスの運行本数が回復しておらず、高速バスのシェアを一定程度取っているものと思われる。
- ・コロナ禍においては空港需要も少なく、高速バスやJRは減便していた。当社も一時的に減便対応を行ったが、減便中も1日数十本のスカイライナーを運行してきた。コロナ禍の厳しい中でも運行を続けてきたことが、シェアアップやお客様の評価に繋がっていると考えている。
- ・コロナ前は、人口の多い中国からの圧倒的な入国需要があったが、現在は国別にみてまだベスト3に入っていない。今後、中国の需要が回復すれば、プラス面が積みあがってくると考えている。

Q2 持分法適用会社(オリエンタルランド)とのシナジーをどう見るか、また株主還元についてどう考えているか。

- ・当社グループは様々な事業を有し、東京ディズニーリゾートへの輸送(バス・タクシー)・建設・造園・植栽や保険事業、コスチュームや物品関係等、広範囲の取引があり、シナジーがある。
- ・株主還元については、従来通り継続的安定的にという方針に変更はない。

Q3 オリエンタルランドとの資本関係は今後も維持していくのか。

- ・原則として持分法適用範囲内を維持していきたいと考えているが、それが絶対であるということではない。
- ・歴史的には何代も前の社長が米国訪問した際にディズニーのコンテンツに触れ、こういうものを日本でやりたいと強く思いオリエンタルランドを設立した、いわば京成電鉄が作り出した会社という自負がある。
- ・これまでオリエンタルランド側の要望や当社側の資金、事業、経営の必要性により処分や売却を何度も行ってきた経緯があり、現時点で結果として20%程度になっている。

Q4 成田空港の輸送シェア上昇に関して、増便してキャパシティーを増やしたのか。そうであればどの程度増やしたのか。

- ・2019 年秋のダイヤ改正で、30～40 分ヘッドであったものをお客様の利便性や需要の取り込みを含めて、基本 20 分ヘッドにし、59 本から 82 本に4割増発した。
- ・これはコロナとは関係なく行った施策であり、1 本乗り遅れてもすぐに次の列車が来るという状況を作り出し、お客様の利便性を向上した。

Q5 燃料費は上期想定より上振れたか下振れたか。また下期はどのように見ているか。

- ・燃料費については、為替や原油高などを保守的に予想していたため、上期も下期も想定より下振れで推移している。

以 上