

2023 年度(2024 年 3 月期) 決算説明会における主な質疑応答

Main Questions and Answers During Briefing on Earning Results for the Year Ended March 2024

※2024 年 5 月 20 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。

The following is an account of the questions and answers during the briefing on the earning results for the year ended March 2024, which was held on May 20, 2024. Note that the text is an edited summary prepared by Keisei Electric Railway Co., Ltd., not a verbatim transcription of everything that was said during the briefing.

Q1 流通業及び建設業における M&A の背景は。

Q1 What explains the M&A situation in your Distribution and Construction segments?

- ・D1 プランにおける建設業の目標達成には M&A が必要になる想定のもと案件の検討をしてきたが現時点において成約には至っていない。今年度も引き続き検討していく。流通業は、D1 プラン策定時 M&A を前提にしていなかったが、コロナ禍において巣ごもり需要があった分野で事業ポートフォリオを考えていくうえで強化していく必要があると考えている。
- ・In the case of the Construction segment, we've explored potential M&A deals on the belief that M&As are essential for achieving the segment targets set out in Medium-Term Business Plan D1. However, no M&As have materialized as yet. We will continue exploring potential M&A deals this year. As for the Distribution segment, we had no M&A plans in mind when formulating Plan D1, but we need to be more aggressive with M&As if we are to develop a business portfolio in sectors where stay-at-home demand prevailed during the pandemic.
- ・D1 プラン策定時に M&A を掲げて織り込んでいたが、コロナなどの制約があり after コロナにおける状況が判然としなかったことや、成田空港輸送における人流が大幅に減少した影響で 2 年間赤字決算を余儀なくされたことが、着手が遅れた要因となった。
- ・While we had incorporated M&As into Plan D1, we never made much progress because of the restrictions during the pandemic, the uncertainties in the post-pandemic landscape, and the fact that we experienced two loss-making years as a result of the huge drop in passengers riding to or from Narita Airport.

Q2 2024 年度の空港線の前提はどのように見ているか。

Q2 How do you expect your Narita transport links will fare in the year ending March 2025?

- ・2024 年度の計画は成田空港の国内・国外発着回数がコロナ前の水準に戻る前提で策定し、スカイライナーの輸送人員は 21,000 人/日、シェアは 19%程度の高い水準で推移する見通しである。2023 年度の上期まで回復が鈍かったが、下期から飛躍的に需要が回復しており、達成可能な計画であると考えている。

- In the year ending March 2025, we expect to see a return to pre-pandemic levels in domestic and international traffic to and from Narita Airport such that the Skyliner will be conveying 21 thousand passengers per day, with a share as high as 19%. This is definitely feasible given our performance in the period under review; although the pace of recovery slowed in the first half of the year ended March 2024, demand surged back in the second half.
- 将来的に、成田空港の滑走路延伸と新設により発着回数のキャパシティが 30 万回から 50 万回まで増加する見通しであり、スカイライナーの利用客数も大幅に増える見通し。スカイライナーは単価が高く、仮に1日あたりのお客様が 10,000 人増加すると年間+80~100 億円の増収・増益効果がある。
- In the longer term, Skyliner ridership will soar given the plan to extend a runway at Narita Airport and build new airport amenities, raising the airport's annual slot capacity from 300 thousand to 500 thousand. Skyliner commands relatively high prices, so if daily ridership were to increase by 10 thousand, say, we would be earning ¥8 billion to ¥10 billion more a year.

Q3 純資産のコントロールについて自己株式取得なども考えているのか。

Q3 How will you control net assets? Are you considering share buybacks?

- 定期的な自己株式取得の計画を現時点で具体的に明示はできないが、世の中から求められている資本効率性を意識していく。利益(R)については事業成長により拡大させ ROE の向上を図る一方、それにより積み上がっていく自己資本(E)とのバランスを考慮する。
- As of now, I can't give you a precise schedule for regular buybacks, but we will be focusing on delivering the capital efficiency that our stakeholders demand of us. We'll take a balanced approach to return on equity: In the course of business growth, we'll improve the return on equity in a manner commensurate with the ensuing increase in equity itself.

Q4 空港線の機能強化に向けての投資は。

Q4 How much will you invest in preparation for the Narita Airport upgrade?

- 宗吾車両基地の拡張に伴う投資が 488 億円となる見込みである。それ以外にも次世代車両の導入も検討を進めている。加えて、成田空港線におけるボトルネック解消、高砂駅周辺の改良なども検討しており、より多くのお客様を輸送するという使命を全うする投資を実施していく方針。
- We'll be spending ¥48.8 billion on expanding the Sogo depot. We're also mulling investing in other projects that will ease the bottlenecks on the Narita Airport route. Examples include introducing next-generation trains into the fleet and improving the area around Takasago Station. These investments will enable us to discharge our mission to accommodate a large number of passengers.

Q5 新京成電鉄との吸収合併によるシナジー効果をどう見ているか。

Q5 What synergies do you expect to see from the merger with Shin Keisei Electric Railway?

- ・京成電鉄と新京成電鉄は事業やエリアが重複しており、経営の効率化や意思決定の迅速化を目的に合併することを決定した。例えば鉄道事業における車両コストの削減、不動産開発における新津田沼の一体開発、間接部門の効率化や新京成傘下の路線バスの人手不足解消の検討などが進められると考えている。
- ・Since some of the areas served by Keisei Electric Railway overlap with areas served by Shin Keisei Electric Railway, we decided that a merger would make improve strategic efficiency and expedite decision making. The synergies we expect include savings in rolling stock costs in our railway segment, integrated real-estate development in the Shin-Tsudanuma area, better efficiency in back-office operations, and solutions for staff shortages among Shin Keisei's bus subsidiaries.

Q6 バス事業における利益が大きく改善しているが稼働率の改善によるものか、今後、利益率の改善余地があるのか。

Q6 Earnings have vastly improved in your Bus business. Is this improvement down to better capacity utilization? Is there further room for improving profitability?

- ・2023年度の高速バスはコロナ前比7割程度の回復、うち成田空港発着は4割程度の回復となっており、まだ伸びしろはあると考えている。一方で、ドライバー不足が課題となっており、ドライバー充足に取り組みながらコロナ前の水準を目指す。
- ・There is still some room for improvement: In the year under review, ridership on our intercity bus services was back to 70% of pre-pandemic times. On those services to or from Narita Airport, this rate was 40%. The problem is driver shortages. We need to address this problem to get back to pre-pandemic levels.
- ・公共交通機関として、優先的に乗合バスから便数を戻す必要があるため、高速バスの回復が遅れている。
- ・As a provider of public transport services, we've had to prioritize transit bus services over intercity bus services when it comes to restoring services to pre-pandemic levels. That's one reason for the delayed recovery in intercity bus services.

Q7 定期旅客はコロナ前の9割程度までしか回復しないのか。

Q7 Will commuter rail ridership never recover beyond 90% of pre-pandemic levels?

- ・テレワークの浸透だけでなく、人口減少や鉄道以外の輸送手段の利用などもあり、定期の戻りはコロナ前の9割程度と想定している。
- ・We think that 90% of pre-pandemic levels is about the most we can expect given the rise in teleworking coupled with population decline and use of alternative means of transport.

以 上