MEITETSU Group

名鉄グループ
統合報告書
2025

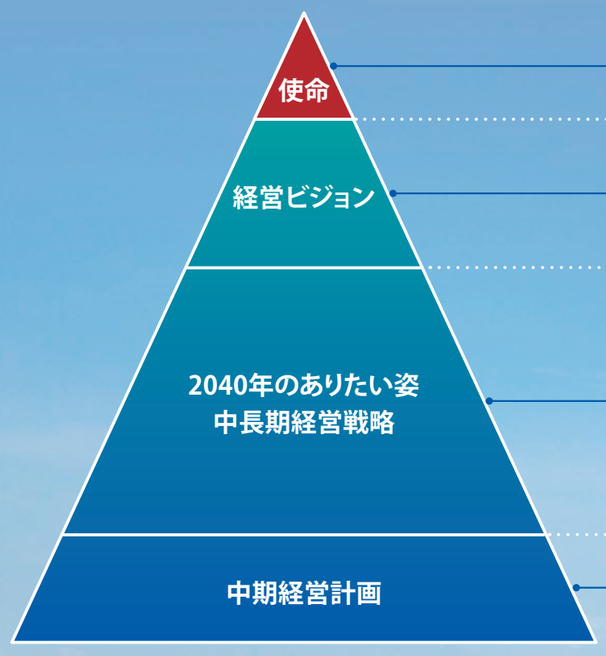
経営理念体系

使命

地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する

経営ビジョン

私たちは、信頼の源泉となる「安全」を基盤として、
「驚き」から「感動」、そして「憧れ」につながる
名鉄グループならではの価値を提供し続けます



使命
企業が存続する限り、
永く生き続ける内外へのメッセージ

経営ビジョン
経営の意思として、
名鉄グループが提供したい価値・変革の方向性
〈経営ビジョンスローガン〉名鉄×WAO!

2040年のありたい姿 中長期経営戦略
使命・経営ビジョンを実現するために、
中長期的に名鉄グループが目指していく
方向性とその戦略
〈2040年のありたい姿〉
「地域」を創る、「社会」を支える、そして「まち」を彩る
～リーディングカンパニー～
►P.31

中期経営計画
中長期経営戦略に基づいた3ヵ年の経営計画
►P.33-34

経営ビジョンスローガン

名鉄×WAO!

2024年3月に策定した新たな経営ビジョンを印象的に表現する合言葉として、経営ビジョンスローガン「名鉄×WAO!」を策定しました。「WAO!」とは、名鉄グループが誰よりも地域の人々を想い、日々の「安全・安心」を支えながら「驚き」から「感動」、そして「憧れ」につながる提供価値を表現しています。私たちは「名鉄×WAO!」を合言葉に、これからも新たな挑戦を続け、当社グループならではの価値を提供してまいります。

編集方針
本統合報告書は、当社グループが掲げる使命・経営ビジョンに基づき、当社グループの持続的な成長と持続可能な社会の実現の両立を目指していく取り組みを、株主・投資家をはじめとするステークホルダーの皆さまにご理解いただくことを目的としています。本報告書を通じて、ステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションを深め、皆さまからの貴重なご意見を今後の事業活動に活かしていくことで、さらなる企業価値の向上に努めてまいります。

将来の見通しに関する注意事項
本報告書における当社の計画や業績に関する記述は、当社が現在入手可能な情報に基づき判断したものであり、リスクや不確定な事柄などさまざまな要因により、見通しとは異なる結果となる可能性があります。

報告期間
2024年度（2024年4月1日~2025年3月31日）
※当該年度以外の事例も一部掲載

報告範囲
当社および当社グループ

主要な参照ガイドライン
VRF（価値報告財団）「国際統合報告フレームワーク」
経済産業省「価値協創ガイダンス」
環境省「環境報告ガイドライン（2018年版）」
GRI「サステナビリティ・レポーティング・スタンダード」
気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）による提言

情報開示体系

本報告書に記載の名古屋駅地区再開発計画については、2025年12月12日付リリース「名古屋駅地区再開発計画等のスケジュール変更ならびに現計画の再検証および見直し着手について」のとおり、再検証および見直しを行います。
https://www.meitetsu.co.jp/profile/news/2025/__icsFiles/afieldfile/2025/12/12/25-12-12meiekihp.pdf

CONTENTS
統合報告書2025

イントロダクション
名古屋鉄道グループ 価値創造のあゆみ …… 3
名鉄グループの全体像（中部エリア・全国） …… 5
この一年のトピックス（2024-2025） …… 8
財務・非財務ハイライト …… 9

名鉄グループの価値創造ストーリー
トップメッセージ …… 11
名鉄グループの価値創造プロセス …… 19
愛知・中部圏のポテンシャル …… 21
特集 1 産官学を通じた「地域価値の向上」
～地域をつなぐ、次世代のモビリティネットワークの実現～ …… 25
中長期的な成長に向けた起爆剤（成長機会） …… 27
名鉄グループ中長期経営戦略 …… 31
キャッシュアロケーション方針・長期の数値目標・株主還元方針 …… 32
名鉄グループ中期経営計画 …… 33
地域価値向上に向けた取り組み ～まちづくり～ …… 35
～観光～ …… 37
～産業連携～ …… 39
特集 2 魅力ある地域づくり・まちづくりを通じた「地域価値の向上」 …… 41
経営成績 …… 43
財務担当役員メッセージ …… 45

事業別戦略
事業一覧 …… 49
事業セグメント …… 51

価値創造の基盤
サステナビリティマネジメント …… 61
重要課題（マテリアリティ）に関連するKPI …… 63
安全・安心の確保 …… 65
地域価値の向上 …… 69
誰もが活躍できる職場づくり・人づくり
人事担当役員メッセージ …… 71
人権への取り組み …… 77
特集 3 鉄道を支える「人財」の育成 …… 78
環境保全への貢献 …… 79
社外取締役座談会 …… 87
ガバナンスとリスクマネジメントの強化 …… 91

コーポレートデータ
主要指標サマリー …… 101
ESGデータ集 …… 103
会社概要・株式情報 …… 105

名古屋鉄道グループ 価値創造のあゆみ

当社は、1894年6月に「愛知馬車鉄道」として創業以来、交通事業を核に多種多様な事業を展開し、沿線・地域の発展とともに成長してきました。
2025年、当社は「名古屋駅地区再開発計画」の事業化を発表し、未来に向けた新たなスタートを切りました。
名古屋、そして中部圏の未来を見据え、地域価値向上への強い想いと地域の皆さまからの信頼を礎に、これからも新しい価値を提供し続け、地域の皆さまとともに、新しい名古屋の時代を築いてまいります。

年代	創業~1940年代	1950年代~1980年代	1990年代~2000年代	2010年代~	2020年代~
社会変化	近代化に伴う 鉄道建設への需要の高まり	戦後の復興から 高度経済成長へ	バブル経済崩壊 ICT技術の発展	少子高齢化の進行 情報化の進展	コロナショック インバウンド需要の高まり
当社の提供価値	● 地域の足を支える交通網の構築	● 人々の豊かさを深める多種多様な事業の展開 ● 鉄道基盤整備による交通利便性の向上	● 事業の選択と集中 ● 中部圏と世界をつなぐ架け橋となる空港線の開業	● 多様な世代・価値観に応えるサービスの提供	● 観光活性化・定住促進につながる魅力ある地域づくり・まちづくり
	1894年の愛知馬車鉄道設立から名古屋鉄道の歴史は始まりました。1898年には日本で2番目の電気軌道を開業し、名古屋市内線の拡充、さらには郊外交通網の整備に邁進しました。地域鉄道会社を統合しながら路線網を拡大し、1948年には豊橋～岐阜間の東西直通運転を実現しました。鉄軌道に加え、タクシー・バス事業も展開し、地域交通事業者としての地位を築き始めました。	戦後復興から高度経済成長期にかけて、中部圏を中心に、不動産、トラック、レジャー事業など、事業の多角化を図ることで事業規模を拡大しました。1967年には新名古屋駅において当時東洋一の規模と呼ばれたターミナルビルを建設しました。また、瀬戸線の栄町乗り入れによる名古屋都心部交通網の整備や、豊田線などの新線開業が相次ぎました。	バブル崩壊後の経営環境の変化に対応し、鉄軌道路線の見直し、事業の分社化、中部圏への資源集中など、グループ全体の再編を実施しました。同時に、2005年の中部国際空港「セントレア」の開港や愛知万博の開催に、当社グループは関わり、地域の発展に貢献してきました。	2010年代には経営基盤の強化に注力し、財務体質の改善に努め、2017年には子育て世帯サポート事業やリハビリ型デイサービス事業の展開を開始しました。2018年からは積極的な成長投資へ転換し、事業拡大と収益力強化に取り組みました。	コロナ禍による社会構造の急激な変化を背景に、2024年には、名古屋駅地区再開発計画を見据えた、新たな経営ビジョンを策定しました。 今後も、「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」という使命のもと、沿線・地域の発展と地域価値の向上をリードしていきます。

1898年
名古屋電気鉄道開業

1928年
ライン遊園～北陽館前間に初の直営バス開業

1967年
名鉄バスターミナルビル完成

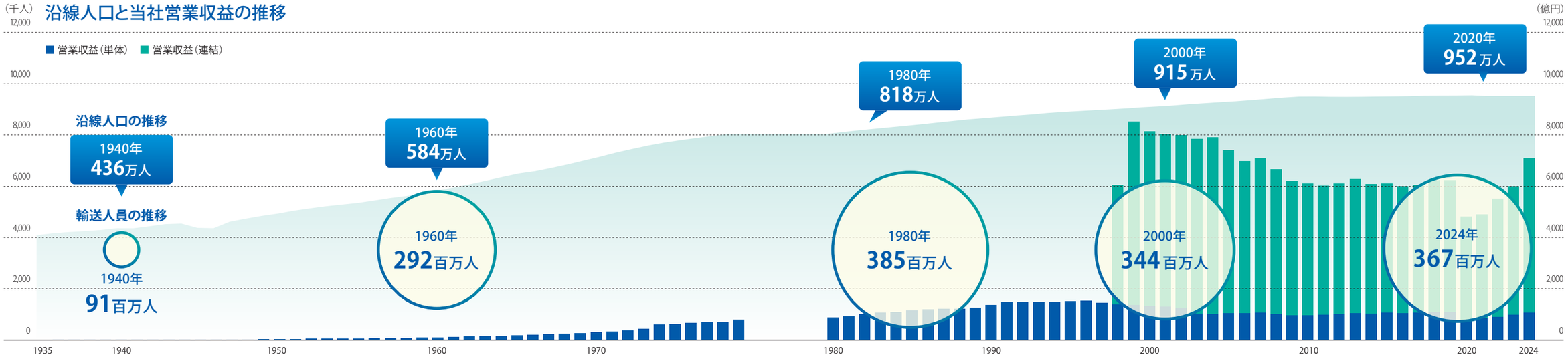
1979年
豊田線開業、地下鉄鶴舞線と相互直通運転開始

2005年
空港線開業と
ミュースカイ営業運転開始

2017年
子育て世帯サポート事業の展開
名鉄スマイルプラス設立

2025年
名古屋駅地区再開発計画の事業化決定
※イメージであり、関係者との協議が必要です
（デザインアーキテクト：株式会社日建設計・SKIDMORE, OWINGS & MERRILL LLP）

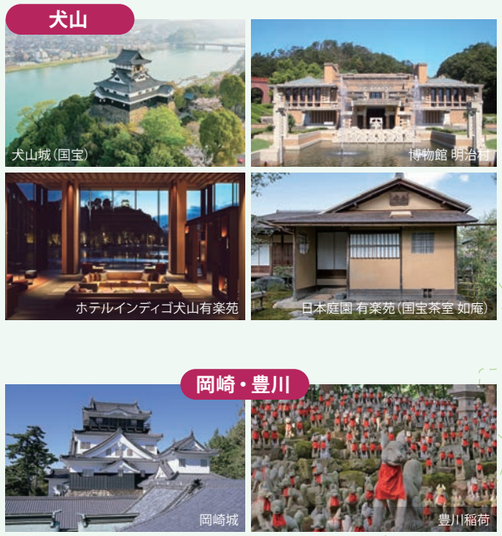
沿線人口と当社営業収益の推移



※沿線人口は、国勢調査のデータを基に、愛知、岐阜2県の人口を合算。営業収益は1998年より連結の数値。

名鉄グループの全体像（中部エリア）

名鉄グループは、愛知県および岐阜県に広がる鉄道ネットワークを基盤に、沿線地域の活性化と魅力向上に貢献してまいりました。地域に根差した鉄道事業に加え、中部エリアの豊かな観光資源を活かした多様な事業を展開することで、地域社会の発展に寄与しています。



沿線地域の魅力向上への貢献

名鉄グループの事業エリアの中心である名古屋市は、「日本の都市特性評価2025」において、136都市中2位に選ばれました。また、「愛知県 住みたい沿線ランキング」において当社基幹路線である名鉄名古屋本線が1位に選ばれるなど、当社がまちづくりを進めてきた沿線エリアは高い評価をいただいています。

■ 日本の都市特性評価2025 トップ10※1

順位	都市名
1位	大阪市
2位	名古屋市
3位	福岡市
4位	横浜市
5位	京都市
6位	神戸市
7位	仙台市
8位	金沢市
9位	札幌市
10位	つくば市

名古屋市の分野別ランキング	
経済・ビジネス	3位
研究・開発	1位
文化・交流	4位
生活・移住	1位
環境	113位
交通・アクセス	2位

■ 愛知県 住みたい沿線ランキング※2

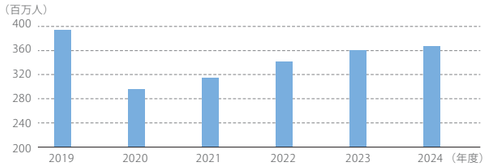
順位 2025	2023	2020	沿線名
1位	3位	2位	名鉄名古屋本線
2位	1位	1位	JR東海道本線
3位	2位	3位	地下鉄東山線
4位	4位	4位	地下鉄名城線
5位	5位	7位	JR中央本線
6位	7位	6位	地下鉄桜通線
7位	9位	9位	名鉄犬山線
8位	6位	5位	地下鉄鶴舞線
9位	11位	＊	名鉄瀬戸線
10位	8位	8位	東海道新幹線

※1 出典：一般財団法人 森記念財団都市戦略研究所「日本の都市特性評価 2025」をもとに当社作成
※2 出典：株式会社リクルート「SUUMO住みたい街ランキング2025 愛知県版/名古屋市版」をもとに当社作成

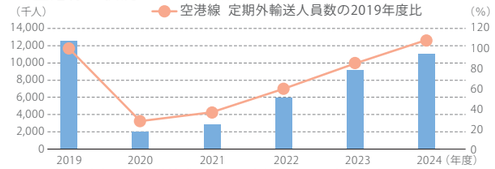
中部広域を支える鉄道ネットワーク

名古屋鉄道は、中部広域に鉄道ネットワークを構築して、地域の足を支え続けてきました。また、中部国際空港への唯一の鉄道アクセスである空港線を保有しており、中部圏と世界をつなぐ架け橋としての役割を果たしています。輸送人員はコロナ禍で大きな影響を受けましたが、回復傾向にあり、特に空港線においては2019年度超えの水準となっています。

■ 当社全線 輸送人員数の推移



■ 空港線の状況



※出典：中部国際空港株式会社の公表値をもとに当社作成

名鉄グループの全体像（全国）

MEITETSU Group

名鉄グループは、トラック、フェリー、航空による陸海空の輸送チャネルにより、
国内全域において社会を支える事業を展開しています。
また、ホテル、百貨店、SA・PA、飲食などの事業を通じて、生活を彩る多様なサービスを提供しています。

●ホテル **4** 施設　●トラック **19** 社　●商業施設 **2** 施設

●SA・PA 飲食・食品物販 **10** か所　●ドクターヘリ拠点数 **15** か所（16基地病院）

※中部エリアを除いた数値（トラック、ドクターヘリ拠点数は中部を含む）

中日本航空

太平洋フェリー

名鉄イン新大阪駅東口

ホテルミュッセ京都四条河原町名鉄

名神多賀SA上り店

ホテルミュッセ銀座名鉄

名鉄菜館

EXITMELSA

ホテル
- ホテルミュッセ銀座名鉄（東京）
- ホテルミュッセ京都四条河原町名鉄（京都）
- 名鉄イン新大阪駅東口（大阪）
- 名鉄イン浜松町（東京）

商業施設
- EXITMELSA（東京）
- メルサ自由が丘（東京）

運送
- 名鉄運輸グループ（全国）
- 太平洋フェリー（名古屋－仙台－苫小牧）

SA・PA
- 東北道国見SA 下り店（福島）
- 東名日本平PA 上り店（静岡）
- 名神養老SA 下り店（岐阜）
- 名神多賀SA 上り店（滋賀）

飲食・食品物販
- 名鉄菜館（静岡）
- 日日包 東京ドームシティ ラクーア店（東京）
- WUMEI 東京駅店（東京）
- ゴントラン シェリエ 青山店（東京）
- ゴントラン シェリエ 目黒店（東京）
- ゴントラン シェリエ mini自由が丘店（東京）

その他
- 中日本航空 ドクターヘリ運航・航空整備（全国）
- 名鉄観光サービス 旅行代理業（全国）
- 名鉄協商 パーキング事業（東海、関東、近畿、九州など）

この一年のトピックス（2024-2025）

この一年は、現中長期経営戦略および中期経営計画の初年度として、名古屋駅地区再開発計画の事業化決定、沿線・地域の開発、名鉄運輸とNXグループとの特別積合せ貨物運送事業の統合、産学連携の推進など成長基盤構築・収益力強化に関する取り組みを進めてまいりました。引き続き、名鉄グループの持続的な成長、地域価値の向上に向けた挑戦を続けてまいります。

重点テーマ

1. 魅力ある地域づくり・まちづくり
2. 公共交通を中心とするモビリティネットワークの実現
3. 稼ぐ力の強化・構造改革の推進
4. 攻守両立による経営の強靭化
5. 人的資本の充実

2024年

4月
- 法務・コンプライアンス部の新設 ④
- 尾張旭市と「地域活性化包括連携」に関する協定を締結 ①
- 東岡崎駅一体開発計画「SWING HIGAOKA」の第一弾として、商業施設「SWING MALL」を開業 ①
- カゴメが推進する野菜摂取推進プロジェクトに参画 ①

商業施設「SWING MALL」

名鉄×WAO!　プロモーション

5月
- トーセイ株式会社との資本業務提携契約の締結および株式取得 ④

6月
- 社外取締役　1名増員 ④

7月
- 株式会社名鉄リテールホールディングス設立 ④

8月
- 名鉄グループ経営ビジョンスローガン「名鉄×WAO!」を策定

9月
- あつたnagAya開業 ①

商業施設「あつたnagAya」

11月
- 「キャリアチャレンジ制度」を新設し、グループ内での公募による副業・異動を促進 ⑤

2025年

1月
- 名鉄運輸グループ　NXグループの特別積合せ貨物運送事業を統合 ④
- 名鉄グループによる第1号不動産私募ファンドを組成・運用開始 ①③④

3月
- 中日ドラゴンズとオフィシャル・パートナー契約を締結 ①
- 「介護離職ゼロ」を目指し、介護と仕事の両立支援制度を拡充 ⑤
- 名古屋大学と「産学連携に関する協定」を締結 ①②⑤
- 「名鉄グループ中期経営計画（2024年度～2026年度）」の数値目標・キャッシュフロー配分方針等を決定
- 「名鉄ペットライフメイト」始動　名鉄グループがペット関連事業へ参入 ③

4月
- 「グループ執行役員」制度導入 ④
- 岐阜公園官民連携にぎわい創出事業 観光商業施設「岐阜城楽市」を開業 ①
- 名鉄都市開発初の物流施設「MCD-LOGI 小牧」の竣工 ①

観光商業施設「岐阜城楽市」

物流施設「MCD-LOGI 小牧」

5月
- 名古屋駅地区再開発計画の事業化決定 ①②

6月
- 東急と"なごや圏"の観光需要創出と地域活性化を目的とした連携を開始 ③

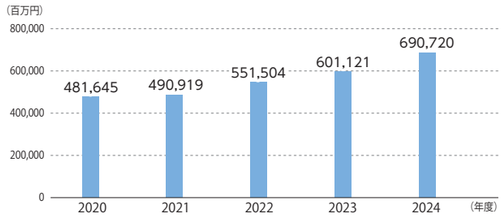
7月
- 豊川駅東口における複合ビル開発計画の公表 ③
- 瀬戸線 喜多山駅付近鉄道高架化事業 下り線を高架に切り替えて運行 ①

名古屋駅地区再開発計画　建物全景
※イメージであり、関係者との協議が必要です
（デザインアーキテクト：株式会社日建設計・SKIDMORE, OWINGS & MERRILL LLP）

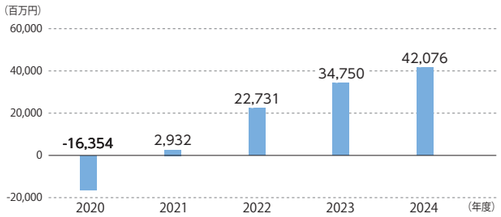
財務・非財務ハイライト

財務

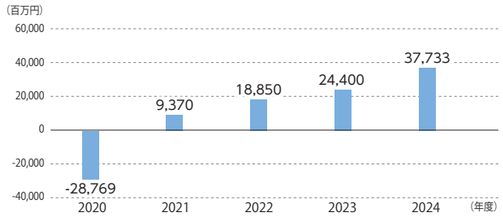
■ 営業収益



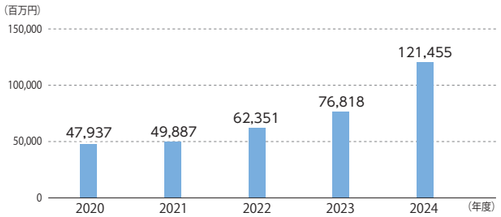
■ 営業利益



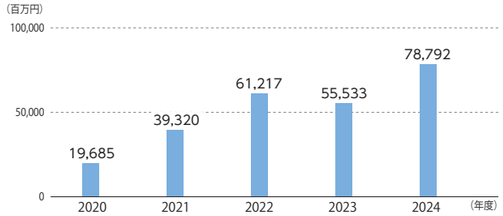
■ 親会社株主に帰属する当期純利益



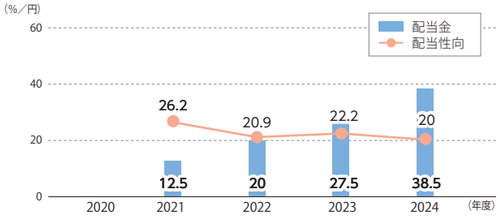
■ 設備投資額



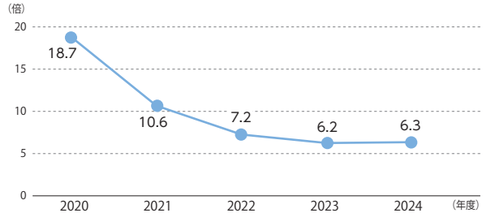
■ 営業キャッシュフロー



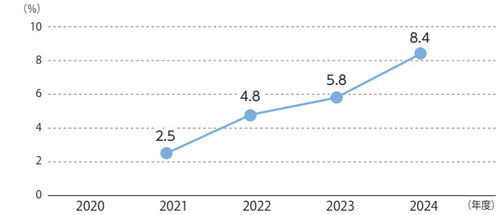
■ 1株当たり配当金・配当性向



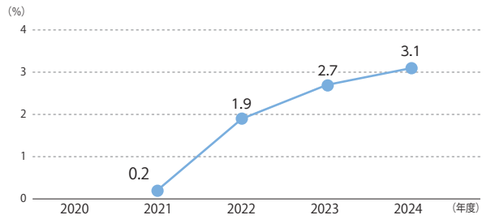
■ 純有利子負債／EBITDA倍率



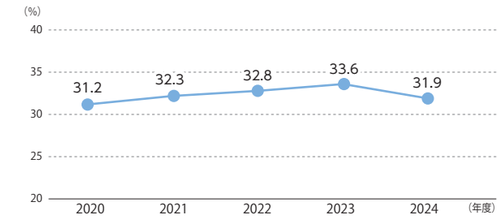
■ ROE



■ ROA



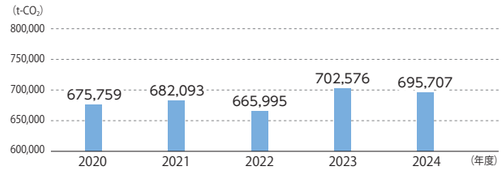
■ 自己資本比率



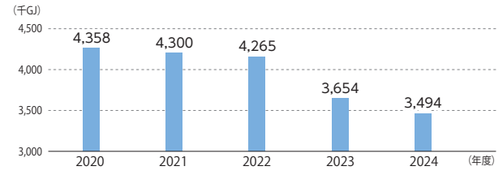
※2021年度の期首から「収益認識に関する会計基準」等を適用
※EBITDA=営業利益+減価償却費、純有利子負債=有利子負債-現預金・短期有価証券
※2024年度の期首から「法人税、住民税および事業税等に関する会計基準」等を適用したため、2023年度は遡及適用後の数値を記載

非財務

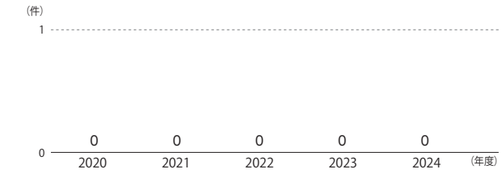
■ GHG排出量（Scope1+2）（連結）



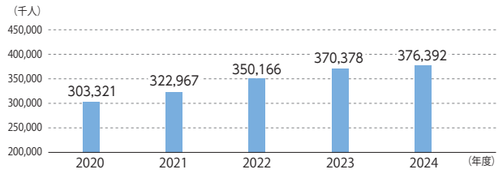
■ エネルギー消費量（単体）



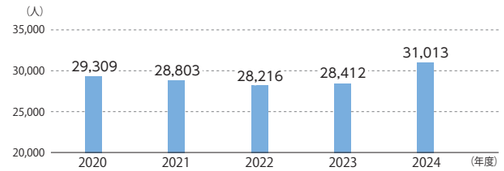
■ 鉄道運転事故（有責）件数（単体）



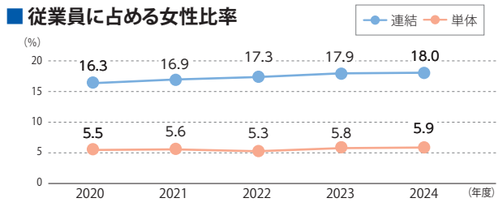
■ 鉄道輸送人員（名古屋鉄道・豊橋鉄道）



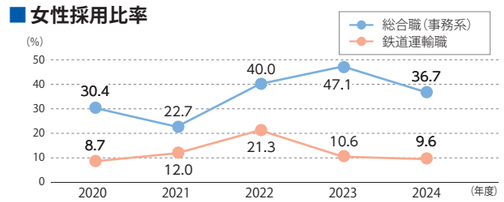
■ 従業員数（連結）



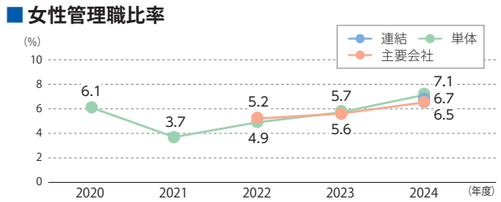
■ 従業員に占める女性比率



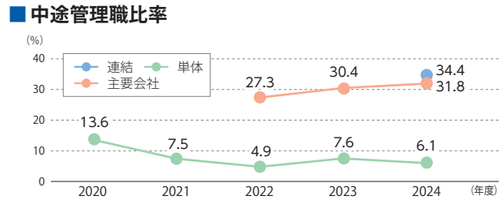
■ 女性採用比率



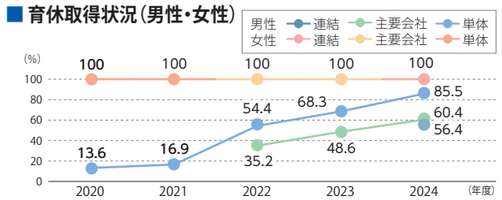
■ 女性管理職比率



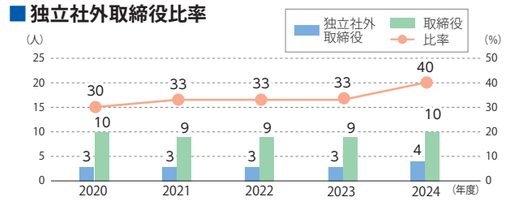
■ 中途管理職比率



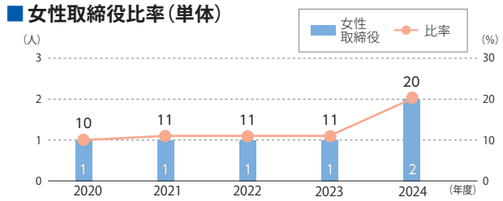
■ 育休取得状況（男性・女性）



■ 独立社外取締役比率



■ 女性取締役比率（単体）



※GHG排出量（Scope1+2）はエネルギー起源のCO_2排出量
※主要会社は名古屋鉄道および有価証券報告書の「4【関係会社の状況】」に記載する連結子会社

代表取締役社長
高﨑 裕樹

名鉄名古屋駅から始まる、日本最大級の経済圏への挑戦

～ 中部圏のポテンシャルを引き出し、名古屋を新たな中心地へ ～

当社は2025年5月、名古屋駅地区再開発（以下、名駅再開発）計画の事業化を決定しました。この決断に至るまでの道程を振り返ると、私にとっても特別な思いがあります。

名駅再開発の構想が芽生えたのは、私が当時の経営企画部の課長に就任した2000年代後半のことです。「いずれリニアが通る。その時を見据え、名古屋の未来を描こう」――そう社内に提言し、経営計画に位置づけたのが始まりでした。

当初は小さな構想にすぎませんでしたが、社内での議論を重ね、行政や地域の皆さまとの対話を続ける中で、賛同者が増え、やがて協力者となり、構想は大きく育っていきました。多くの人と未来を共有し、ともに歩んできた積み重ねが、今回の事業化発表という大きな一歩につながったのです。

そしてこのプロジェクトは、名古屋駅の再開発にとどまらず、名古屋、そして中部圏全体の将来を支える使命を担うものとなりました。小さな一歩から始まった挑戦が、地域の未来を切り開く力になる。このことを私は強く実感しています。

名駅再開発計画を皮切りに、これからも地域の皆さまとともに、新しい名古屋の時代を築いてまいります。

1. 名駅から描く新たな都市価値の創造

当社にとって名駅再開発の意義は多大で、大きく二つの観点に集約されます。

第一は、「交通施設の再整備」です。名鉄名古屋駅は戦時中に建設した構造を引き継ぎ、現在は手狭な2線での複雑な運用により多くの制約があります。これを4線化することで、乗降の利便性と安全性を飛躍的に向上させることを念頭に置いています。当社は駅構内をゆとりをもった空間へ刷新するとともに、行政が主体となって進める名古屋駅周辺エリアの大規模再整備と歩調を合わせ、一体的な交通結節点の実現を目指しています。さらに、名鉄バスセンターの再整備をはじめ、多様な交通施設の整備をあわせて進めることで、公共交通分担率の向上に貢献していくことも当社に課された重要な使命と認識しています。

また、当社には中部国際空港へのアクセスを担うという重要な役割があります。国内外から訪れる利用者に快適な移動環境を提供することは、地域経済の拡大や国際競争力の向上にも直結します。さらに、リニア中央新幹線（以下、リニア）の開業により、東京（品川）から名古屋までわずか40分という新時代が到来します。その効果を最大限に広げるためには、名鉄名古屋駅を核とした交通結節点を整備し、愛知県内、さらには中部各県へのスムーズなアクセスを確保することが不可欠です。また、名駅再開発において、空飛ぶクルマを含めた次世代モビリティと既存の公共交通の連携が進むことで、利便性と沿線・地域への魅力は飛躍的に向上します。

第二の意義は、「名古屋のまちづくり」です。名鉄名古屋駅および再開発後の新ビル（以下、再開発エリア）だけが活性化するのではなく、周辺に十分な賑わいを波及させる必要があります。だからこそ、当社は再開発エリアを「まちに開かれた拠点」と位置づけ、都心の回遊性を高め、再開発エリアにとどまらないまちの魅力向上を目指します。その象徴が、新ビルをランドマークとする「ウォーカブルなまち」の実現です。

現状、名古屋の地上空間は他都市と比べて賑わいに欠けています。しかし、都心における広幅員の道路という都市の資産を活かし、単なる交通インフラという機能だけでなく、人々が集い憩う空間へと再構築することで、まちは大きく変わります。その変化をもたらす要素として、私たちは「水と緑」に期待を寄せています。潤いのある空間が人々を地上に誘い出し、店舗の出店やイベントの開催により、まちに活気をもたらします。このような取り組みで、名古屋の都心は「歩いて楽しいまち」として新たな姿に変わることになるでしょう。

※イメージであり、関係者との協議が必要です（デザインアーキテクト：株式会社日建設計・SKIDMORE, OWINGS & MERRILL LLP）

2. 挑戦の歴史に裏打ちされた独自の強み

名駅再開発という巨大プロジェクトを推進するにあたり、当社には確かな裏付けがあります。それは、長い歴史の中で培ってきた「先進性」と「挑戦するDNA」です。

その象徴が、1967年に完成した名鉄バスターミナルビルです。当社は地上20階・地下2階建てのビルに、交通機能と商業機能を融合させた多層型ターミナルを創出しました。この構造は、限られた都市空間を最大限に活用する先駆的な事例であり、名駅地区初の高層ビルとして名古屋の都市景観を一新しました。当時、このビルは“東洋最大”とも称され、当社の先進性と挑戦の姿勢を象徴する存在となりました。

また、商業の分野でも革新を先取りしてきました。日本で初めて海外高級ブランドをはじめとするファッションテナントを集積した専門ビルを開発し、名鉄バスターミナルビルに続けて東京・銀座にも出店しました。これは流通業界で「メルサ方式」と呼ばれ、同様のスタイルの商業施設が日本全国に広まる先駆けとなりました。

その後、バブル崩壊からの長い停滞期は、当社にとって縮小均衡の時代でした。しかし挑戦のDNAは決して途絶えることなく受け継がれ、今再び大規模な再開発に挑む原動力になっています。

さらに当社の強みは事業エリアが地域経済圏をカバーしていることです。鉄道をはじめとする交通事業のプレゼンスの高さはもちろんのこと、商業、不動産、レジャーなど多角的な事業をこの地域で展開しています。

私たちの地域活性化への取り組みは、地域経済圏全体に及びます。地域の成長がやがて当社の収益へと還元される――この「地域とともに成長するビジネスモデル」こそ、当社ならではの独自性です。名駅再開発はその象徴的な取り組みであり、地域経済と当社双方に大きなインパクトをもたらします。日本有数の経済規模を持つ地域の発展を、自社の成長につなげられる存在は全国的にも稀有であり、私たちはこの強みをさらに磨き上げ、挑戦と革新を続けていきます。

3. 名古屋地域のポテンシャルと、その活用

中部圏は、リニアの開業を契機に、日本の成長軸を塗り替える可能性を秘めています。もっとも、現在でもこの地域は自ら成長を遂げられるだけの圧倒的なポテンシャルを有しており、私はリニアを、その力を加速させる「触媒」と捉えています。

中部圏は、自動車産業を中心とした強固な産業基盤を有しており、それは高い所得水準としても表れています。生活コストは東京よりも低く、通勤時間の短さや豊かな自然環境と相まって、実質的な豊かさにおいて優位性を持つ地域と言えます。さらに、世界水準の山岳景観や美しい山里が近くにあり、個性的な都市や重要な史跡も多く、伝統工芸文化や食文化も特徴的で、多彩な観光資源が揃っています。これらが地域ブランドの形成につながっていると感じます。

人口規模も大きな強みです。名古屋市の人口は約230万人ですが、2時間圏内には3,000万人を超える圧倒的な市場が広がっており、これは大阪市のそれを凌ぐ規模です。岐阜県・三重県を含む広大な都市圏がもたらす成長ポテンシャルは計り知れません。そして、リニアが開業すれば、この2時間圏域の人口は一気に6,000万人規模へと拡大し、東京をも上回ります。また、三大都市圏は一体化し、世界最大級の経済圏が誕生することを意味します。ビジネスにおいても、観光においても、名古屋が新たな“中心地”となる未来を、私たちは確信しています。

再開発のその先に描く未来

名駅再開発は、中部圏の潜在力を再認識する起点であり、名古屋が新たな“中心地”となることで、その波及効果は地域を超え、日本全体へと広がります。

再開発による最新のオフィスビルは、1フロアあたりの貸床面積が日本有数の大きさとなるため、ここに本社や高次拠点機能を誘致します。中部圏企業の本社移転ニーズを受け止めるだけでなく、地域に集積する製造業との連携を求める全国企業の拠点需要、外資系企業の日本法人の開設にも応えられるようにします。

加えて、名古屋には、航空宇宙産業という強力な成長エンジンがあります。自動車産業で培った高度な技術力と、官民一体の育成体制を背景に、航空機やロケットの開発拠点として、日本の航空宇宙分野を牽引してきました。名駅再開発では、この産業集積をさらに強化させるために、次世代エアモビリティの拠点整備を含む「名駅スーパーモビリティハブ」構想の実現など、新たな未来像を描いています。

重要なのは、再開発を単なる不動産事業にとどめず、産業と人材の集積・交流の拠点として進化させることです。次世代エアモビリティの実装に向けて成長する航空宇宙分野を軸に、スタートアップやデジタル人材が集い、挑戦を共有する空間を形成する名駅地区を、このようなイノベーションの発信基地として育てていきます。

4. 地域ナンバーワンブランドへの挑戦

当社はこれまで、地域とともに成長し、鉄道を中心に多角的な事業を展開してきました。だからこそ、「地域ナンバーワンのブランドを確立する」という強いこだわりがあります。

交通事業は当社ブランドの根幹です。当社は鉄道・バス・タクシーに加え、船舶、カーシェア、シェアサイクル、駐車場などの移動に関するサービスを展開しており、これほど多様な地域交通サービスを担う企業はほかにはありません。成長戦略の外に位置づけるのではなく、私たちは「交通事業そのものを進化させる」ことに挑戦し、着実な成長を目指します。超少子高齢社会が進展していく状況下では、公共交通分担率の向上は社会的要請であり、持続可能な都市づくりに不可欠です。その実現を担うことは、当社ならではの使命です。

今後は、複数の交通モードを組み合わせ、事業者間の連携を進め、利便性の高いサービスを提供し、交通事業をさらに進化させていきます。その過程で蓄積した交通関連の技術・ノウハウやデータ活用を起点に、技術の進歩にも対応して、運行の高度化や新たなサービスの創出を図り、将来的には同業他社へのソリューション提供も視野に入れ、地域交通事業会社として飛躍していきます。

また、不動産領域においては、名駅再開発を進めながら、地域ナンバーワンデベロッパーとしての地位を確立していきます。これまで当地域には、地域全体に関わる不動産開発事業会社の存在は明確ではありませんでした。私たちがその担い手となることを宣言し、不動産事業の成長に最も必要な人材や情報を一番に集めます。事業成長の好循環を生み出し、地域全体を牽引する存在となることを目指していきます。

ホテル事業も同様です。新ビルには米・ハイアット系の高級ホテル「アンダーズ」の出店を決定しました。国際的なラグジュアリーブランドの誘致は、名古屋の都市力や競争力を高めるうえでも不可欠であり、当社のブランディングにとっても象徴的な一歩です。

5. 中期経営計画の進捗

当社は、リニアの開業や名古屋駅周辺の再開発を見据え、現中期経営計画において「魅力ある地域づくり・まちづくり」「公共交通を中心とするモビリティネットワークの実現」「稼ぐ力の強化・構造改革の推進」「攻守両立による経営の強靭化」を重点方針として掲げています。

魅力ある地域づくり・まちづくり

当社は、沿線の価値向上と地域の活性化を目指し、拠点駅の開発を継続的に推進しています。2024年4月には東岡崎駅南口に「SWING MALL」を開業し、同年12月には熱田神宮の玄関口である神宮前駅西口に「あつたnagAya」を全面開業しました。さらに、2025年4月には、岐阜城のふもとに位置する岐阜公園において、Park-PFIを活用した商業施設「岐阜城楽市」を開業しました。これらの施設はいずれも高い評価を得ており、地域の賑わい創出や交流人口の拡大に大きく寄与しています。

公共交通を中心とするモビリティネットワークの実現

人口減少や生活様式の変化により、公共交通の維持が困難となる地域が増加する中、地域の移動手段を確保することは、沿線価値や地域経済の持続可能性に直結する重要課題です。当社は、こうした社会的要請に応えるべく、地域の実情に即した最適な交通体系を構築し、持続可能な公共交通ネットワークの実現に取り組んでいます。

その中核を担うのが、エリア版MaaSアプリ「CentX」です。「CentX」は、交通・生活・観光サービスを事業者やモードの枠を超えてシームレスにつなぐデジタルツールであり、地域モビリティのネットワーク基盤として進化を続けています。2025年9月にはアプリのダウンロード件数が累計132万件に達し、2030年度末までに目標の200万件へ向けて取り組みを進めています。

さらに、地域公共交通会議への参画を通じ、デマンド交通や自家用車を活用した有償運送など、新たなモビリティサービスの導入を検討しています。加えて、名古屋大学との連携により、AIオンデマンド交通や自動運転の実証実験を推進し、地域交通課題の解決に貢献していきます。

稼ぐ力の強化・構造改革の推進

名駅再開発をはじめとする大型投資を着実に進めるためには、財務健全性を維持しつつ、安定したキャッシュフローを確保することが不可欠です。そのため、当社は収益基盤の強化と事業ポートフォリオの再構築を戦略の中核に据えています。具体的には、需要の変化を踏まえた構造改革を継続しながら、成長市場に向けた事業展開、競争優位となる戦略構築、提供商品・サービスの高付加価値化、そして当社グループのブランドアップに取り組んでいます。

（不動産事業における高収益化）

不動産事業では、資本効率の向上に向けて、2025年1月には私募ファンド事業に、2025年10月にはリート事業に参入しました。リート事業への参入にあたっては、不動産サービス大手のザイマックスグループが保有する上場リート運用会社の株式を取得し、同社が運用を受託するザイマックス・リート投資法人の共同スポンサーとなりました。私募ファンドでは、主に国内の機関投資家から有期限の投資を受け容れますが、今回参入したJ-REITでは運用期間が無期限でかつ国内外から法人・個人を問わず幅広い投資家層を呼び込むことができますので、多様な資金を活用しながら、「ひらかれたまちづくり」を推進してまいります。

こうした私募ファンドやリートを活用することで、開発物件の資金を早期に回収し、関与資産の大胆な拡大による不動産事業成長と財務健全性の維持を両立することが可能になるとともに、資本効率の向上につながると考えています。

（トラック事業の構造改革）

NXグループとの特積み事業統合後、トラック事業は想定したシナジーを十分に発揮できず、業績が低迷しています。名鉄NX運輸は、事業統合完了後の2025年1月以降、人件費・委託費・燃料費の高騰という厳しい事業環境に加え、統合効果の創出が遅れています。統合後は、拠点の統廃合など構造改革を進めていますが、想定した物量を確保できず配送効率が低下しました。その結果、2024年度は53億円の営業赤字を計上しました。現在は、物量確保と営業強化、運賃単価の是正、運送委託料の削減といった施策を総合的に進め、早期の黒字化を目指しています。

（高付加価値化による収益力の底上げ）

事業ポートフォリオ全体の収益力を高めるため、当社は差別化された商品・サービスの提供を軸に、高付加価値化に注力しています。足元では、既存サービスの磨き上げに加え、高級マンションブランド「FUDE」や富裕層向けツアーなど、新たな価値提供にも挑戦しています。こうした取り組みを通して、「量」から「質」へと軸足を移し、収益性を重視した事業構造への転換を進めていきます。

攻守両立による経営の強靭化

名駅再開発を控え、持続的な成長と企業価値向上を実現するには、現行目標の達成に加え、さらなる収益成長が不可欠です。そのため、当社は既存事業の収益拡大・収益改善を着実に進めるとともに、M&Aなどのアライアンスを活用した成長戦略の実現に向けて取り組みを進めます。

具体的には、安定したキャッシュフローを生み出す「交通」を基盤に、成長の基軸となる「不動産」との両輪で沿

名鉄百貨店前のシンボル「ナナちゃん人形」と名鉄×WAO!

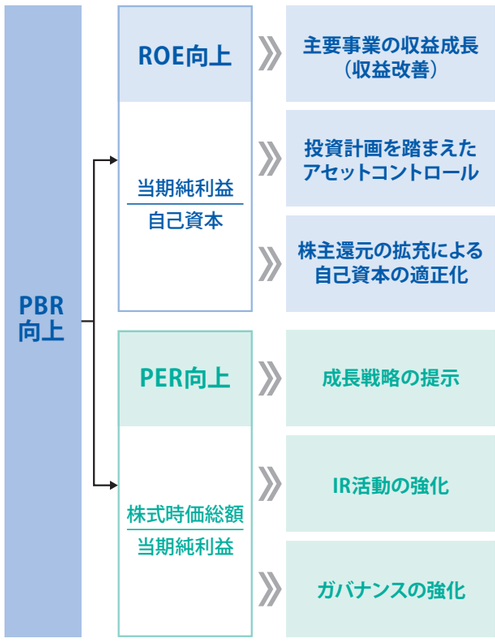
線・地域の活性化に貢献します。さらに、「情報・技術サービス」「航空」「モビリティサービス」など、社会課題や需要の高まりを捉えた成長領域を強化して収益成長を図るとともに、「レジャー」「流通・生活サービス」については、地域の賑わい創出や人流増に貢献する事業として収益性を改善します。

こうした各事業の位置づけに従って、人財と資本を最適に配分するとともに、業績管理と事業ポートフォリオマネジメントを強化し、定期的に各事業のパフォーマンスを確認しながら、事業の撤退を含めた経営資源配分見直しについて議論を行います。加えて、M&Aなどのアライアンスも活用しながら、持続的な成長と企業価値向上を確実に実現します。

6. 資本効率性と財務健全性の考え方

名駅再開発の事業化を発表し、足元の業績も一定の成長を示していますが、株価やPBRは依然として期待水準には達していません。このため、企業価値の適正な評価を得て、可能な限り早期にPBRを1倍超へ回復させることを目指します。

PBRの向上には、ROEと、成長期待を示すPERの双方を高めることが不可欠です。ROE向上に向けては、主要事業の収益成長や事業ポートフォリオマネジメントの強化に加え、政策保有株式の縮減、保有資産の流動化・外部売却などのアセットコントロール、さらに株主還元の拡充を通じた自己資本の適正化を進めます。



加えて、IR活動の強化やガバナンスの強化を通じて市場からの信頼を高め、中長期的な経営方針と持続的成長への取り組みを正しく評価いただけるよう努めます。当社グループは、中長期経営戦略および中期経営計画に掲げる施策を一つひとつ確実に遂行し、企業価値の持続的な向上を実現します。

名駅再開発にあたっては、総額8,000億円を超える大規模な投資を計画しています。この成長投資を着実に推進するため、営業キャッシュフローや借り入れに加え、保有資産の売却・流動化を組み合わせ、財務健全性との両立を図ります。資本効率の向上と健全な財務基盤の維持を両立させることは、企業価値の持続的な向上に不可欠であり、その実現に向けて、戦略的なキャッシュアロケーションを進めていきます。

7. サステナビリティ経営

人財戦略と組織風土の醸成

人財は当社の企業価値向上の源泉であり、人的資本の充実や人財育成は中長期戦略の重点テーマとして取り組んでいます。当社が求めるのは、地域への愛着を持ち、創造性と挑戦意欲を兼ね備えた人財です。特に今後は、名駅再開発など当社グループの成長に不可欠な不動産分野をはじめ、各事業の専門人財などを外部から確保するため、それぞれの業界に見合った水準を意識して、処遇や制度の柔軟性を高め、魅力ある職場環境を実現していきます。

また、新規事業の企画や既存事業の推進には、「ビジネス感覚に富む人財」が不可欠です。そのため、若手従業員を早期にビジネスの現場へ送り出すとともに、社内公募制度を活用し、新規事業の立ち上げや不採算事業の再建など、実践的な経験を通じて成長を促します。

さらに、組織風土の改革にも注力しています。2024年度には経営ビジョンスローガン「名鉄×WAO!」を策定し、挑戦の風土を取り戻すための活動を進めてきました。「名鉄×WAO!」の策定から1年、地域価値の向上に向けて、部署間の垣根を超えた新たな取り組みや新規アイデアの提案が生まれるなど、社内には変化の兆しが見え始めています。経営幹部と現場の対話も重視し、2024年度には「名鉄×WAO!」を起点としたコミュニケーションの場を設けた結果、エンゲージメント指数は向上しています。2025年度以降は、この取り組みをグループ全体に拡大し、挑戦と多様性を尊重する企業文化の定着を目指していきます。

環境・社会課題への取り組み

社会インフラを担う企業として、環境・社会課題への貢献は責務であり、当社グループの事業継続の視点からも極めて重要と考えています。

2024年度は「名鉄グループ サプライチェーン方針」を策定し、人権尊重や環境対応をお取引先様とともに推進する枠組みを整えました。環境面では、脱炭素社会の実現を目指し、グループ全体でCO_2削減に取り組んでいます。直近では事業拡大に伴い、削減計画の進捗が一時的に停滞しましたが、2025年度中に施策を見直し、2030年度目標の確実な達成と、長期的なロードマップの策定を進めていきます。

コーポレート・ガバナンスの取り組み

名駅再開発の事業化にあたり、今後経営のフェーズが大きく変わることを鑑みると、コーポレート・ガバナンスの強化については特に注力して取り組む必要があると認識しています。

名駅再開発に代表される大型プロジェクトが進展する中、経営の監督機能と執行体制の強化は不可欠です。このような背景を踏まえ、2024年度には社外取締役（女性）を増員したほか、社外取締役と執行側が対話する場を拡充しました。さらに、2025年4月には「グループ執行役員制度」を導入し、主要グループ会社の社長を名古屋鉄道の執行役員として選任することで、グループ全体最適の視点に基づく戦略策定や意思決定の迅速化を図っています。

8. ステークホルダーの皆さまへ

名古屋と中部圏は、日本の未来を変える力を秘めた地域です。当社は、そのポテンシャルを最大限に引き出すため、名駅再開発を起爆剤として、地域の成長を加速させます。このプロジェクトは、賑わいの創出、交流機能の強化、移動の利便性・快適性向上を通じて名古屋の都市力を飛躍的に高め、東京一極集中への流れを変えることで、日本全体のバランスある発展に貢献するものです。私たちが目指すのは、単なる都市開発ではありません。この地域を成長させ、日本の未来をより良い方向へ変えることにつなげる――その強い使命感を胸に、名鉄グループは挑戦を続けます。

世界から選ばれる「住んで幸せな」、「訪れて価値のある」沿線・地域の実現に向けて、名鉄グループはステークホルダーの皆さまとともに未来を切り開いてまいります。そのために、対話を通じて広くご意見・ご要望を伺い、地域価値の向上に向けた議論を重ね、ステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションを深めていきます。こうしたコミュニケーションの強化を通じて、長期的な信頼関係の構築に努め、名鉄グループの持続的な成長と企業価値の向上を力強く推進してまいります。

「100年に1度」と言われる名駅再開発の挑戦がいよいよ始まります。道程は決して平坦ではなく、時には険しい山登りが続くでしょう。しかし、グループが一丸となり、たゆまぬ挑戦を続けることで、これまでにない景色が見え、そこには新たな成長のステージが無限に広がっていると確信しています。この道程をグループの全従業員、お取引先さまや地域の皆さまをはじめとした全ての関係者の皆さまとともに歩むべく、私自身も挑戦の決意を新たに、リーダーとしての役割をしっかりと果たしてまいります。

ステークホルダーの皆さまにおかれましては、引き続きご理解とご支援のほど何卒よろしくお願い申し上げます。そして、名鉄グループが新たな挑戦に臨むことでさらなる成長を果たし、地域とともに発展していく――その姿にどうぞご期待ください。

名鉄グループの価値創造プロセス

名鉄グループの使命 地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する

経営ビジョン 私たちは、信頼の源泉となる「**安全**」を基盤として、「**驚き**」から「**感動**」、そして「**憧れ**」につながる名鉄グループならではの価値を提供し続けます

名鉄×WAO!
経営ビジョンスローガン

地域価値を飛躍させる外的エンジン

- リニア中央新幹線開通
- 中部国際空港のさらなる整備
- 名古屋駅周辺の整備計画
- **外部環境**
- 国内人口動態の変化
- 人流の変動による地域間・都市間競争の激化
- 価値観・ライフスタイルの多様化
- 労働市場の激化 雇用形態の変化
- デジタル技術の進化
- 社会課題解決と企業成長が直結

Input

沿線・地域のポテンシャル
～沿線の多様な地域資源～

都市、住宅地、産業集積、観光地

►P.21-24

ポテンシャルの取り込み

地域に根差した当社独自の経営資本

人的資本
- 地域愛と社会的使命感を持つ人財
- 多様な業種・現場を支えるグループ人財

ネットワーク資本
- 都市交通からラストワンマイルまでのフルラインの交通網
- 沿線・地域の生活を全方位からカバーする幅広い事業展開

社会関係資本
- 自治体・企業・地域コミュニティとの連携
- 130年超の実績と地域からの信頼

知的資本
- 交通・不動産・観光・流通における技術、開発ノウハウ

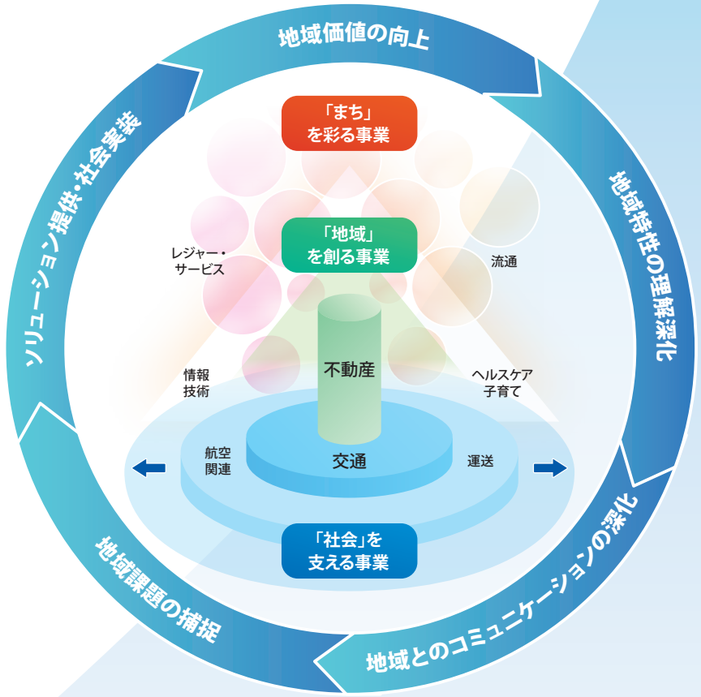
自然資本
- 世界に誇る自然資産、特色ある文化資産に恵まれた沿線観光資源

財務資本
- 安定した収益基盤

アセットの進化

共創基盤
- 産官学連携
- スタートアップとの連携
- お取引先さまとの連携

共創価値をもたらし、地域価値を向上させる事業活動



名鉄グループ中長期経営戦略
►P.31

- 魅力ある地域づくり・まちづくり
- 公共交通を中心とするモビリティネットワークの実現
- 稼ぐ力の強化・構造改革の推進
- 攻守両立による経営の強靭化
- 人的資本の充実

中期経営計画
►P.33

- ESGの取り組み

Output

財務目標（2026年度）
- 営業利益 500億円
- ROE 8%程度
- 純有利子負債／EBITDA倍率 6倍台

非財務目標
- CO_2排出量
- 新築物件の環境認証取得率
- エリア版MaaSアプリ「CentX」ダウンロード数
- 事故件数
- 女性管理職比率
- 従業員エンゲージメント

など

ステークホルダーとともに目指す姿

「地域」を創る、「社会」を支える、そして「まち」を彩る ～リーディングカンパニー～

地域価値の向上
- “ナゴヤ”の魅力向上に向けた都心のまちづくり
- 未来世代のための脱炭素社会・循環型社会への貢献
- 世界から選ばれる「住んで幸せな」、「訪れて価値のある」沿線・地域の実現
- 世界に誇る自然・文化資産を活かした経験と感動の共有
- 安全・安心・快適に移動できる最適なモビリティネットワークの実現
- 「共創」と「挑戦」を通じて個人の成長を実感できる社会の実現

名鉄グループの持続的な成長

価値創造を支える「名鉄グループ　のサステナビリティ」

- 環境保全への貢献
- 安全・安心の確保
- 地域価値の向上
- 誰もが活躍できる職場づくり・人づくり
- ガバナンスとリスクマネジメントの強化

資本への転換、持続的な価値の創出

愛知・中部圏のポテンシャル

当社グループが基盤を置く名古屋市を中心とする名古屋圏は、自動車・航空産業の集積を核とした製造業の強み、リニア開業や名古屋駅地区再開発による交通結節性の向上、安定した人口と広域生活圏の形成が進んでいます。

加えて、空港や港湾の国際競争力、地価の相対的な安さ、大学・研究機関の集積など、ビジネス展開に適した環境が整っており、今後の安定的な成長に向けた豊富なポテンシャルを有しています。

愛知県の基礎情報

	年次	数値データ	全国順位
面積	令和6年	5,173km²	27位
人口	令和6年	747万人	4位
県内総生産（名目）	令和4年度	43兆831億円	3位
1人当たり県民所得	令和4年度	381.9万円	2位
製造品出荷額等	令和4年	52.4兆円	1位

出典：愛知県HPをもとに当社作成

全国トップクラスの人口動態

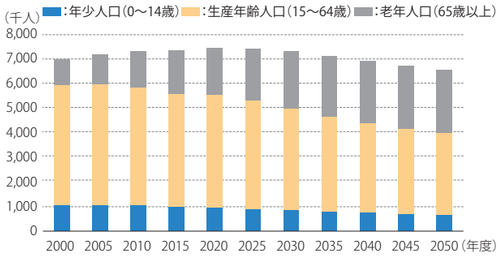
愛知県は全国有数の人口規模を有し、今後も安定した都市圏を維持すると見込まれています。少子高齢化の影響を受けつつも、社会的な転入超過が続いており、他地域から人を惹きつける力を持っています。製造業を中心とした産業集積や暮らしやすい都市環境が、若年層や働き手の定着に寄与しており、地域の持続可能な成長に向けた基盤が確実に築かれています。

愛知県の人口動態

	年次	数値データ	全国順位
人口増減率（%）	令和6年度	-0.24	8位
労働力人口（人）	令和2年	3,728,752	4位
就業者数（人）	令和2年	3,605,438	4位
転入超過率（%）	令和6年度	-0.04	7位
出生数（人）	令和6年	45,514	4位

出典：総務省統計局「統計ダッシュボード」（https://dashboard.e-stat.go.jp/）をもとに当社作成

愛知県の年齢別人口の推移



出典：総務省「国勢調査」および国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」をもとに当社作成

モノづくりを中心とする強固な産業の集積

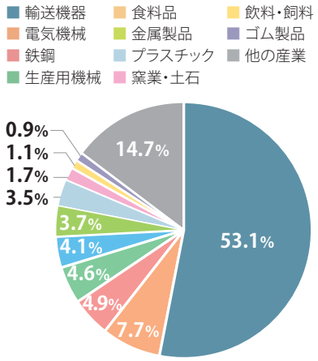
愛知県は製造品出荷額全国1位を誇るモノづくり県であり、自動車産業を中心に、宇宙・航空、機械、セラミックスなど多様な産業が集積しており、高度な技術を有する中小企業群と豊富な人材が強固なサプライチェーンを支えています。次世代モビリティやスタートアップ等への支援も進み、産業構造の高度化も加速しています。技術力と連携力を基盤に、地域発のイノベーション創出と経済の持続的な成長が期待されています。

名古屋圏の経済指標全国シェア

指標	年次	全国	名古屋圏	対全国シェア
第１次産業総生産（億円）	令和2年度	52,005	2,840	5.5%
第２次産業総生産（億円）	令和2年度	1,486,295	222,530	15.0%
第３次産業総生産（億円）	令和2年度	4,032,189	328,756	8.2%
製造品出荷額等（億円）	令和3年	3,302,200	650,449	19.7%
卸売業年間商品販売額（億円）	令和3年	3,893,883	354,815	9.1%
小売業年間商品販売額（億円）	令和3年	1,332,575	117,708	8.8%
サービス業年間収入額（億円）	令和3年	1,951,579	140,488	7.2%

出典：名古屋市「産業の名古屋2025」をもとに当社作成

愛知県 業種別部門別 製造品出荷額等構成比（2021年度）

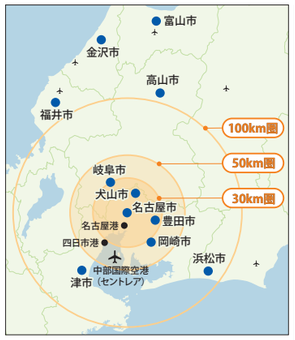


出典：愛知県「令和3年経済センサス-活動調査 産業別集計（製造業・詳細版）」をもとに当社作成

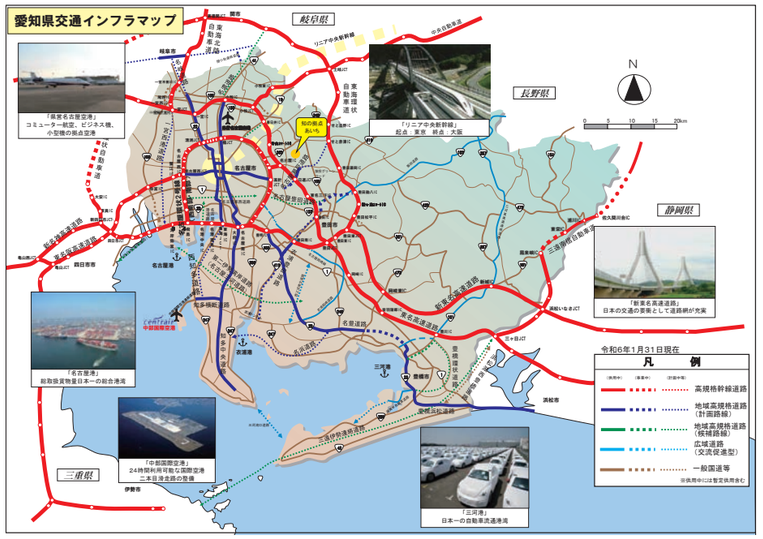
充実した交通インフラ網

愛知県は陸・海・空の交通インフラが高度に集積し、製造業を支える物流拠点として国内外と強く結ばれています。名古屋駅を中心とした鉄道網や高速道路により都市圏の回遊性も高く、リニア開業や名古屋駅周辺の再開発による成長余地も大きいと言えます。交通を基盤とした交流・産業・都市機能の高度化が、地域の持続的な発展を後押ししています。

名古屋圏の位置関係



出典：名古屋市資料をもとに当社作成



出典：愛知県HP「愛知県交通インフラマップ」

高等教育機関の集積と、イノベーションの拠点

愛知県は日本有数の大学の集積地であり、多くの大学発スタートアップが誕生するなど、高等教育機関が充実しています。さらに2024年10月に開業した、日本最大級のオープンイノベーション拠点「STATION Ai」は、愛知県の既存産業と新規事業を融合させ、新たな価値を生み出すハブとなることが期待されています。

STATION Ai

写真提供：STATION Ai株式会社

都道府県別の大学発スタートアップ増減率（2023年度）

順位	都道府県名	増減率
1	富山県	4.0
2	奈良県	2.6
3	岐阜県	2.5
4	東京都	2.4
5	秋田県	2.3
6	青森県	2.3
7	佐賀県	2.2
	長崎県	2.2
9	愛知県	2.1
10	大阪府	2.0
全国平均		1.9

出典：経済産業省「大学発ベンチャー実態等調査」をもとに当社作成
（注）2023年度のスタートアップ企業数を大学数（短大・高専を含む）で割り、18年度と比較

大学別のスタートアップ企業数（2023年度）

順位	大学名	企業数
1	東京大	420
2	慶応義塾大	291
3	京都大	273
4	大阪大	252
5	筑波大	236
6	東北大	199
7	東京理科大	191
8	早稲田大	145
9	名古屋大	143
10	立命館大	135

出典：経済産業省「大学発ベンチャー実態等調査」をもとに当社作成

豊富な観光資源

愛知県は、名古屋城や犬山城、熱田神宮など歴史・文化資源が豊富で、尾張・三河に根差した独自の伝統や祭礼も観光資源として有しています。さらに、知多・渥美半島や三河湾、奥三河の自然環境は、温泉・海水浴などさまざまなニーズに対応し、都市近郊で自然を楽しめる強みを持ちます。

さらに、味噌やひつまぶしをはじめとする独自かつユニークな食文化が旅を彩り、その目的性を高めています。

名古屋駅を中心とした広域交通網により、短期間でも複数拠点を楽しめる回遊性の高さもあり、今後はリニアの開通も控え、国内外観光の中核拠点としてさらなる発展が期待されています。

写真提供：（公財）名古屋観光コンベンションビューロー

魅力あふれる居住環境

愛知県は都市機能と自然環境のバランスが取れた暮らしやすい地域です。交通や商業利便性が高い一方で、地価や生活コストは首都圏より低い点が特徴です。自然も身近で、子育て・教育環境も充実。安定した地域コミュニティと都市の多様性を併せ持ち、多様なライフスタイルに応える住環境が整っています。都市と地方の両立が図られた、全国でも希少な居住地と言えます。

日本の都市特性評価
名古屋市
全国2位
出典：一般財団法人森記念財団都市戦略研究所「日本の都市特性評価2025」

生活利便性と都市機能のバランス

名古屋市は交通・医療・教育・商業などの都市機能が高密度に集積しながらも、過密になりすぎず、快適な生活を実現しています。名古屋圏は通勤時間が比較的短く、マイカー、公共交通の両方が使いやすい交通環境も特徴です。

名古屋市の住宅地
平均価格
約22万円/㎡
（東京23区 約77万円）
出典：国土交通省「令和7年地価公示」

自然と共生できる住環境

都市圏に位置しながらも、知多・渥美湾などの海辺、三河高原や奥三河の山間部など、自然豊かな地域が市街地から1時間圏内に広がっています。このような環境は、レジャーやアウトドア、子育てや健康志向のライフスタイルとの親和性が高く、自然と都市の暮らしの両立を支えています。

愛知県の
片道平均通勤時間
29.0分
（東京43.7分）
出典：総務省「令和5年住宅・土地統計調査結果」

子育て・教育環境の充実

愛知県は教育機関の質・量ともに高い水準にあり、高い実績を持つ学校が多数存在するほか、学力調査では全国上位に入る年も多く、大学進学率も高い傾向があります。

また保育所の整備も進んでおり、多くの自治体が子育て支援に積極的に取り組んでいます。教育面・生活面の双方で、子育て世帯が安心して暮らせる体制が整っており、ファミリー層から選ばれる背景となっています。

愛知県の
待機児童率
0.03%
（東京都 0.11%、大阪府 0.10%、全国平均 0.08%）
出典：こども家庭庁「保育所等関連状況取りまとめ（令和7年 4月1日）」

安定した地域活力と高い住民幸福度

愛知県は、生活の利便性や経済的安定性が暮らしの土台となり、地域活力と住民満足度において全国でもトップクラスの高い評価を得ています。

名古屋市などの都心部では多様な就業機会やライフスタイルに恵まれ、若年層や子育て世帯、外国人にとっても開かれた柔軟性を持ちます。

地域に根差した安心できる暮らしと、多様な価値観の共存が可能な環境はこの地域の高い「活力」と「幸福度」につながり、他地域にない持続可能な居住環境の土台となっています。

愛知県
地域元気指数ランキング
全国 5 位
幸せ指数ランキング
全国 6 位
出典：株式会社地域経済研究所「全国「地域元気指数調査」2024」

ポテンシャルを捉える名鉄グループの強み・特徴

当社グループは、通勤・通学から観光・広域連携まで多層的な移動を支える広域ネットワークを有し、多様な地域資源と結びついた“地域密着型の生活総合インフラ”としての役割を果たしています。都市と地方、日常と非日常、定住・関係交流人口をつなぐハブとして、沿線の多様性と一体感を価値創造の源泉として、リニア開業や名古屋駅地区再開発を視野に、中部圏の未来づくりをリードしています。

地域密着性と生活圏の広がり
都市と地域を結び、
暮らしに根差した
沿線ネットワークを構築

交通とまちづくりの一体運営
交通を軸に、暮らしを支える
まちづくりを推進

堅実さと実行力
地に足の着いた経営と、
多角展開により安定成長を実現

持続可能な地域社会への貢献
交流人口、関係人口を育み、
地域課題の解決に貢献

歴史と信頼に裏打ちされたブランド力
130年超の歴史と
グループ一体の信頼感

ネットワークと地域接続性
- 名鉄の放射状鉄道ネットワークと、その接続性の高さは、人・モノ・情報の流れを地域全体に循環させる基盤
- 交流人口・関係人口・定住人口全ての動態に対応し、沿線全体の価値を持続的に向上

地域との一体感・共創力
- 交通インフラの提供にとどまらず、地域課題の解決に主体的に関与
- 地域とともに価値を創る「共創型事業モデル」を確立し、信頼とブランド価値の源泉

沿線の多様性
- 都市・郊外・観光地・産業地帯がバランスよく展開される沿線構造は、リスク分散と機会獲得を同時に実現する源泉
- 地域間の「補完的関係性」や「エリア特性に応じた事業展開」を実現

特集1

産官学を通じた「地域価値の向上」
～地域をつなぐ、次世代のモビリティネットワークの実現～

当社は「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」を使命とし、地域とともに発展してきました。今後の人口減少・少子高齢化社会においても、引き続き当社が使命を果たしていくためには、さまざまな分野の共創パートナー様との連携が不可欠になります。当社は、中長期経営戦略の重点テーマに掲げられている、「魅力ある地域づくり・まちづくり」、「公共交通を中心とするモビリティネットワークの実現」、「人的資本の充実」の一環として、さらなる産官学連携の強化を図り、名古屋・中部圏の発展と地域価値の向上につながる取り組みを進めていきます。

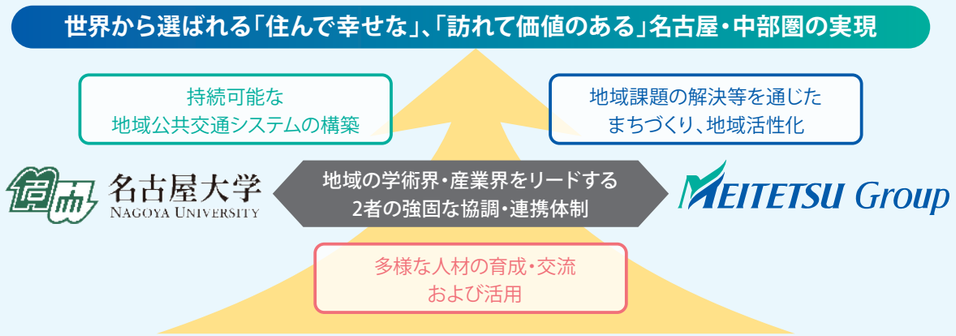
名古屋大学との産学連携協定の締結

当社と国立大学法人東海国立大学機構名古屋大学（以下、名古屋大学）は、2025年3月に、両者間の研究、情報交換、および人材交流活動を相互に連携して推進することを目的として、「産学連携に関する協定」を締結しました。

これまでも、当社と名古屋大学は、モビリティ、医療、人材育成をはじめとする分野にて連携してきました。本協定の締結により、当地域の学術界・産業界をリードする2者の協調・連携体制をより強固なものとし、産業・文化・人材等のさまざまな交流・共創を実現しながら、名古屋・中部圏の発展と地域価値の向上に取り組むことで、世界から選ばれる「住んで幸せな」、「訪れて価値のある」名古屋・中部圏の実現を目指しています。

左：名古屋大学 総長 杉山 直
右：当社 代表取締役社長 髙﨑 裕樹

連携により実現したい未来像



世界有数の魅力ある地域「なごや」の実現に向けてともに取り組みます

多様化・複雑化するグローバル社会の中で、本学はアカデミアの立場から明るい未来を創造することに貢献したいと考えています。このたび名古屋鉄道と名古屋大学で締結した連携協定のもと、持続的な地域交通システムを基盤とした快適で魅力的なまちづくりと、それを担う次世代人材育成を実施し、未来志向の地域づくりを目指していきます。

現在名鉄グループとは、地域の活性化を目的とした地域モビリティ、ヘルスケアに関する研究開発プロジェクトに取り組んでいます。また、データサイエンティストやライフスタイル革命のための移動イノベーションに関する人材育成プログラムを通して、次世代を担う人材育成を推進しています。本年7月に名古屋大学未来社会創造機構Future Society Studioの呼びかけで、全国（北海道から九州まで）の博士後期課程31名が参加し、自身の研究が社会課題解決とどのように結びついているかを発表し合う「未来社会創造ワークショップ」を開催しました。これからも次世代人材を名古屋に集め、名古屋から発信していく取り組みを推進していきたいと考えています。今後こういった活動も取り入れ、また大学発スタートアップなどとも協調し、大学の総力を挙げて「なごや」を世界でも有数の魅力ある地域とする活動に、名鉄グループとともにメインプレーヤーとして取り組んでいきたいと思います。

国立大学法人
東海国立大学機構
名古屋大学 副総長
佐宗 章弘

名古屋大学COI-NEXT「地域を次世代につなぐマイモビリティ共創拠点」

当プロジェクトでは、『みんなの「行きたい」「会いたい」「参加したい」をかなえる超移動社会』をビジョンに掲げ、マイカーを使わない（運転できない、運転したくない）人にも社会に公平なアクセスができるような超移動社会の実現を目指しています。ビジョン実現のために設定された3つのターゲットのもと、5つの研究開発課題を設定し、より具体的にプロジェクトを推進しています。プロジェクト推進にあたっては、大学・研究機関や交通事業者、モビリティおよびICT系企業、自治体のほか、地域の商店街・病院・観光施設などの事業者、そして地域の住民といった多様なステークホルダーを巻き込んだ共創プラットフォームを構築しています。

ビジョンとターゲット

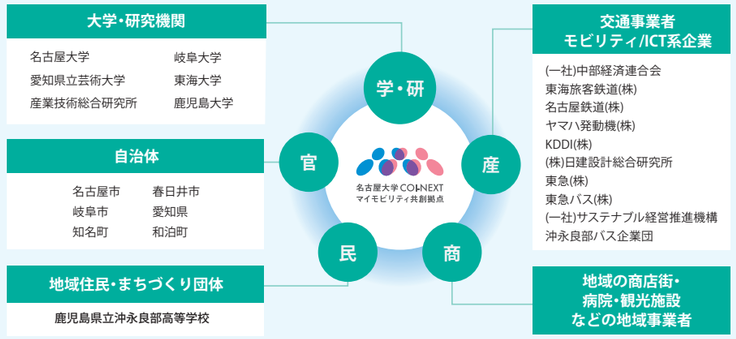
【ビジョン】
みんなの「行きたい」「会いたい」「参加したい」をかなえる超移動社会

【ターゲット1】
地域モビリティ充実による社会参加機会とビジネスチャンスの増加

【ターゲット2】
移動ストレスが減り、移動が楽しくなり、社会的コストも最小化する地域モビリティシステムの実装

【ターゲット3】
「東海地域モビリティモデル」の確立と他地域への発信・展開

マイモビリティ共創プラットフォーム



出典：「名古屋大学COI-NEXTマイモビリティ共創拠点 紹介パンフレット」を一部加工して当社作成

当社の関わり

当プロジェクトでは、中部圏各地域の交通課題解決に向けた共創に取り組み、公共交通を中心とする次世代モビリティネットワークの構築を目指しています。当社では、名古屋市や春日井市とも連携しながら、当プロジェクトの研究課題の一つである「漸進的地域創生と応答型研究開発を進めるフラッグシッププロジェクト」に取り組んでいます。本研究課題は3つのターゲットの実現に資するものであり、中部エリア版MaaSアプリ「CentX」の機能高度化および交通モード間連携の推進により、公共交通の利用促進を図っています。

【名古屋市】港区西福田学区 AIオンデマンド交通実証実験

- 公共交通空白地があり、高齢化率が高い同学区にて、デマンド交通等の新たな移動手段の導入に関する仕組みづくりを進めていくため、2024年度に引き続き、AIオンデマンド交通「Dバス」に関する実証運行を2025年8月から実施
- 名古屋市・名古屋大学・当社・名鉄タクシーホールディングス（株）・住民団体などの産官学民が連携
- CentXの機能を活用し、スムーズな移動および周遊の促進による地域活性化に貢献

デライド画面イメージ　運行車両

【名古屋市】SRT(Smart Roadway Transit)連携

- 名古屋市では、都心における回遊性の向上や賑わいの拡大を図るため、まちづくりと一体となった新たな路面公共交通システム（SRT）の導入を検討
- 2025年度後半の運行開始に向けて、名古屋市が事業主体となり、当社がCentX連携、名鉄バス（株）が運行業務の受託を実施予定

SRT車両イメージ（画像提供：名古屋市）

【春日井市】春日井市のりかえアップデートプロジェクト

- 乗換に対する抵抗感の軽減による公共交通利用の促進、異なるモード間の移動における有機的な連携や情報取得等の実施のため、2025年度後半に実証実験を予定
- 事業者の垣根を越えて、多様な交通モードがCentXで連携

プロジェクトイメージ

中長期的な成長に向けた起爆剤（成長機会）

中部圏においては、「名古屋駅周辺の大規模再開発」、「リニア中央新幹線の開業」、「中部国際空港の機能拡張」といった都市基盤の革新が進んでいます。これらは、人の流れや経済活動の広域化・高速化をもたらし、地域の価値と都市の競争力を飛躍的に高める起爆剤と言えます。

当社は、これらの外部環境を成長機会と捉え、交通・都市・観光の連携を強化しています。グループの機能とネットワークを最大限に活かし、持続的な地域価値の創造を目指します。

本報告書に記載の名古屋駅地区再開発計画については、2025年12月12日付リリース「名古屋駅地区再開発計画等のスケジュール変更ならびに現計画の再検証および見直し着手について」のとおり、再検証および見直しを行います。
https://www.meitetsu.co.jp/profile/news/2025/__icsFiles/afieldfile/2025/12/12/25-12-12meiekihp.pdf

名古屋駅地区再開発計画

名古屋市が進める「名古屋駅周辺まちづくり構想」のもと、名古屋駅周辺ではリニア中央新幹線の開業を見据え、大規模な再開発が進行中です。

当社が主体となり、名鉄都市開発、日本生命保険、近畿日本鉄道、近鉄不動産の5社が共同で進める「名古屋駅地区再開発計画」はその中でも最大規模の再開発プロジェクトです。

同計画は、鉄道と都市が融合した次世代型の拠点形成を目指し、交通結節機能に加え、商業・宿泊・観光といった都市機能を、名古屋駅直上において一体的に整備するものです。

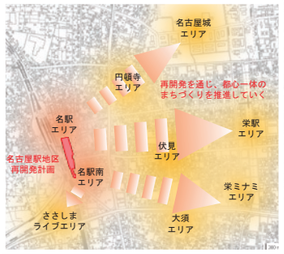
名古屋駅地区再開発を起爆剤として、面としての拡がりを意識した都心一体のまちづくりを地域とともに推進しています。名古屋の都市魅力を高め、国内外から人財や企業を惹きつけ呼び込む魅力あるまちを目指していきます。

計画の全体スケジュール

年度	工事等の進行
2025年度	名鉄百貨店本店、名鉄バスセンター等の既存施設の営業終了
2026年度	解体着工
2027年度	新築着工
2033年度	1期本工事竣工 （オフィス・商業（一部）・ホテル・バスターミナル開業 鉄道1期リニューアル（2線）） 2期本工事竣工 （商業（全面）開業、鉄道2期リニューアル（4線））
2040年代前半	

名古屋駅周辺まちづくり構想（名古屋市）
https://www.city.nagoya.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/034/199/matidukurikousou_gaiyouban.pdf
名古屋駅地区再開発計画の事業化決定について
https://www.meitetsu.co.jp/profile/news/2025/__icsFiles/afieldfile/2025/12/15/25-05-26meieki.pdf

名古屋駅地区再開発計画・名鉄名古屋駅再整備計画
「白地図データ」（国土地理院）（https://maps.gsi.go.jp/vector/#13.94/35.169075/136.88377/&ls=vblank&disp=1）をもとに当社作成



出典：名古屋市HP「名古屋駅周辺まちづくりの現在の状況（令和7年4月）」をもとに一部加工

※イメージであり、関係者との協議が必要です
（デザインアーキテクト：株式会社日建設計・SKIDMORE, OWINGS & MERRILL LLP）

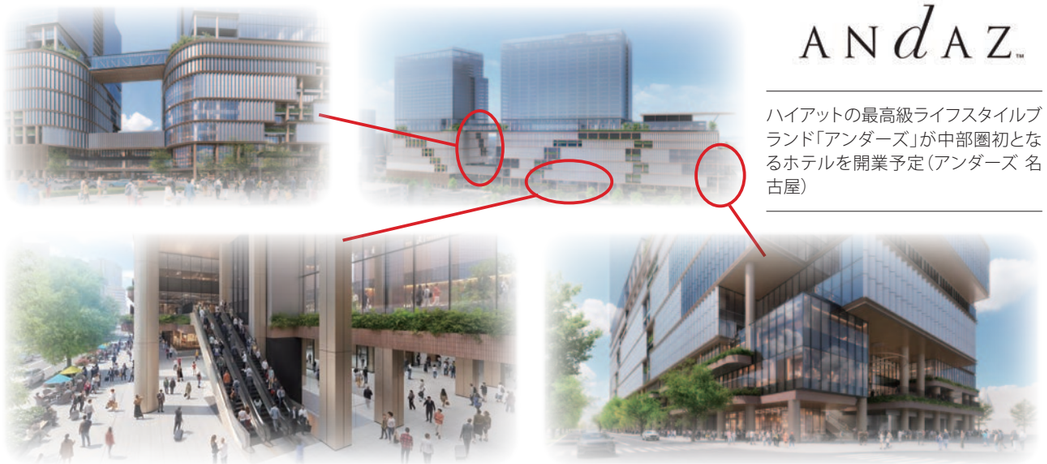
再開発ビルは延床面積約52万㎡、地上31階、地下2階であり、オフィス、商業施設、ラグジュアリーホテル（米ハイアットの「アンダーズ」）、バスターミナル、名鉄名古屋駅（拡張・4線化）を一体的に整備します。

駅周辺には南北歩行者ネットワークが導入され、さらに、「スーパーモビリティハブ※」としての機能の実現を目指します。

※リニアと新幹線の結節点であり、そこにJR、名鉄、近鉄、地下鉄、路線バス、さらにはシェアモビリティを含めた、広域・中域・狭域全ての交通手段が集まるハブ機能を持つ拠点のこと。「名駅」においては、空飛ぶクルマやドローン等の「次世代エアモビリティ」の活用を前提とする。
（引用：名駅"スーパーモビリティハブ"構想～次世代エアモビリティの社会実装と関連産業の集積・育成～2025年3月 名古屋商工会議所）

再開発計画の基本方針

まちに開かれた開発を行い、地域と一体となって賑わいを創出し、人中心でウォーカブルなまちづくりを実現します。南北を貫く歩行者ネットワークの整備や、多層的な空間構成により、名古屋駅を単なる通過点ではなく「滞在したくなる場所」へと進化させます。



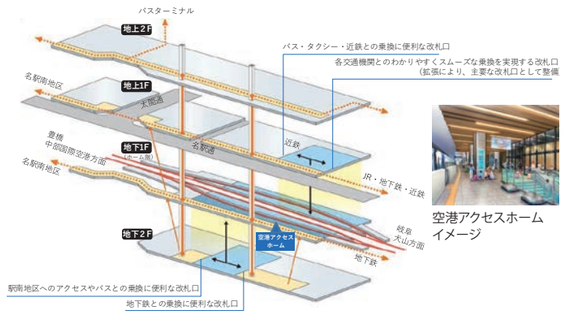
ハイアットの最高級ライフスタイルブランド「アンダーズ」が中部圏初となるホテルを開業予定（アンダーズ 名古屋）

※イメージであり、関係者との協議が必要です（デザインアーキテクト：株式会社日建設計・SKIDMORE, OWINGS & MERRILL LLP）

名鉄名古屋駅再整備計画

4線化や空港アクセスホームの設置、ホームやコンコースの拡張によるゆとりをもった駅空間の整備、乗り換え・バリアフリー動線の改善等により、次世代の地域交通拠点として再構築します。あわせて駅の改札口を南北双方向へ整備することで、再開発ビルの南北歩行者ネットワークを介した名駅エリアの回遊性向上にも寄与します。

また、この整備により、鉄道ネットワークの機能強化による公共交通分担率向上を目指すとともに、「リニア中央新幹線開業」や「セントレア滑走路増設」を千載一遇の機会と捉え、地域内外を結ぶ広域アクセス拠点として重要な役割を果たすことで、名古屋駅全体の価値向上を図ります。



空港アクセスホームイメージ

名鉄名古屋駅再整備計画について
https://www.meitetsu.co.jp/profile/news/2025/__icsFiles/afieldfile/2025/12/15/25-05-26meitetsunagoyastation.pdf

再開発による経済波及効果

名古屋駅地区再開発計画は、中部5県（愛知、岐阜、三重、静岡、長野）で、建設期間中に約1.2兆円、開業後には年間約2,800億円規模の経済波及効果が見込まれ、地域経済全体に広範な恩恵をもたらすことが期待されています。

当地域でさまざまな事業を展開している当社は、再開発による経済波及効果に加え、リニア中央新幹線の開業や中部国際空港の機能拡張と連動した、中部地域全体の都市競争力強化、人流増効果をグループ全体で最大限取り込み、収益性の追求と地域価値の向上の両立を図っていきます。

中部5県への経済波及効果
（直接効果、第1次間接波及効果、第2次間接波及効果の合計値）

当地域での新たな消費需要をグループ全体で最大限取り込む

出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社試算

リニア中央新幹線の開業

リニア中央新幹線（以下、リニア）は、品川～名古屋を約40分で結ぶ次世代高速鉄道であり、日本の大動脈交通を刷新する国家プロジェクトです。これにより、東京・名古屋・大阪の三大都市圏が1時間圏内で結ばれる「スーパーメガリージョン」の形成が進み、都市間の人流・経済交流の加速、広域的なイノベーションの創出が期待されます。

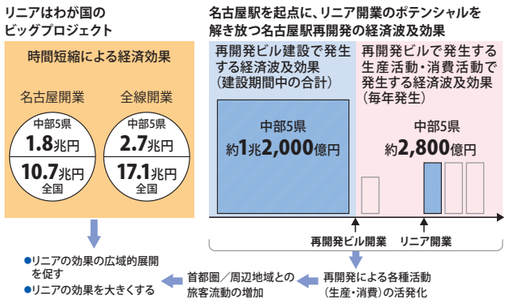
特に名古屋は中間拠点としての機能を大きく高め、企業や人材、投資の集積が進むことで、都市としての国際競争力が大きく向上します。当社は、名古屋駅地区再開発と連動した都市機能の高度化を通じて、この大きな変革の成果を着実に取り込み、沿線・地域全体の価値向上を図るとともに、地域とともに持続的な成長を目指していきます。

リニアがもたらす経済波及効果

スーパーメガリージョンの形成により、企業の拠点集積や観光・交流人口の拡大が促進され、リニアの名古屋開業時点で、全国で年間10兆円規模の経済波及効果が見込まれています。名古屋圏においても、産業・人材・情報の流入が進み、都市機能の高度化と地域の成長力強化が期待されています。

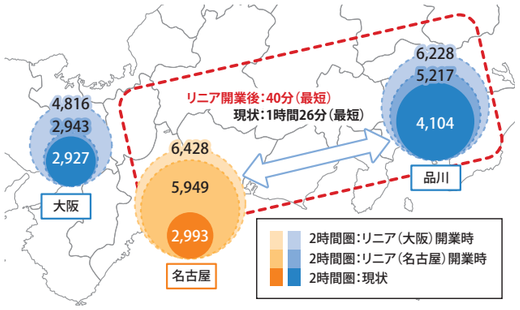
また、現状でも大阪よりも大きい名古屋起点の2時間圏域人口は、リニア開業により約6,000万人となり、品川を抜いて国内最大になります。名古屋駅地区再開発においては、広域首都圏の一角として、また西日本の玄関口として、拠点性を強く意識した開発を行っていきます。

全国・中部5県への経済波及効果



出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社試算

2時間圏人口の推移（万人）

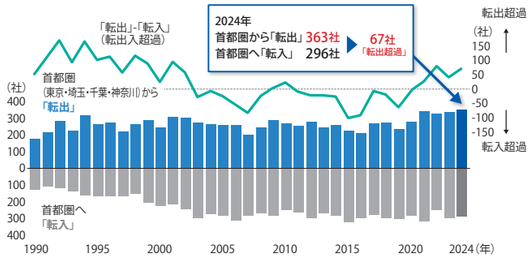


出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社の作成資料をもとに当社作成

企業の拠点戦略の変化

リニア開業により、品川～名古屋間は約40分で結ばれ、都市間の時間距離が劇的に短縮されます。この変化は、企業における本社機能の移転やバックオフィスの再配置といった「拠点戦略の見直し」を加速させています。首都圏一極集中からの脱却が図られる中、名古屋圏は今後、企業活動の中枢を担う地域として、そのポテンシャルを一層発揮していくことが期待されます。

首都圏・企業転出入動向（1990年以降推移、本社ベース）



出典：株式会社帝国データバンク　首都圏「本社移転」動向調査（2024年）

新たな産業集積

リニア開業を契機に、名古屋圏には従来のモノづくりに加え、IT、AI、バイオといった先端分野の企業進出が進んでいます。特に、研究開発拠点やスタートアップ企業の集積が見込まれ、東京圏の資本・人材・情報と名古屋圏の技術・産業基盤との融合により、新たな産業エコシステムの形成が期待されています。

また、交通利便性の向上に伴い、来訪者数や商業・宿泊需要が増加し、サービス業や不動産など広範な分野での経済波及効果も顕在化しつつあります。

これらの変化は、地域の生産性向上や雇用創出、税収増加をもたらし、中長期的に中部地域全体の経済活性化に資する構造的な変化と言えます。

東海4県のスタートアップ増加率

	増加率（%）	全国順位
愛知	63.025	6位
岐阜	54.545	11位
静岡	52.632	16位
三重	26.316	42位

出典：STARTUP DB
(注)増加率は2000年以降に創業したスタートアップの数(23年6月末時点)を18年時点と比較

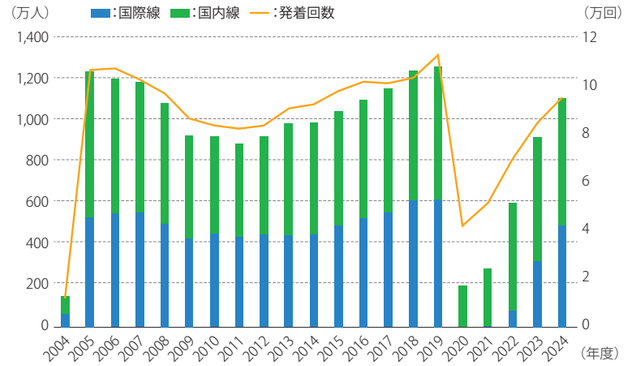
中部国際空港の拡張計画

中部国際空港は2005年に開港し、2019年度の利用者は過去最高となる約1,260万人を記録しました。

2020年以降は、新型コロナウイルス感染症の影響で旅客数は激減しましたが、その後は国内線を中心に回復が進み、2024年度には総旅客数が約1,104万人となり、コロナ禍前の約9割の水準まで回復しました。

一方で、国際線は依然として低調で、2019年度比で約21%減の491万人にとどまっており、特に中国路線や長距離路線の減少が目立つなど、空港の国際競争力の引き上げが課題となっています。

中部国際空港の利用状況の推移



出典：中部国際空港株式会社の発表資料をもとに当社作成

拡張計画のポイントと波及効果

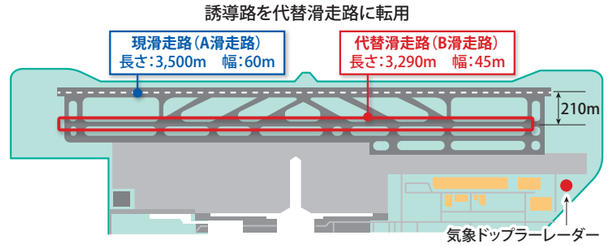
第2滑走路（代替滑走路）の整備	現滑走路東側の誘導路を転用し、新滑走路（全長3,290m、幅45m）を建設。2025年に着工し、2028年3月に供用開始予定
完全24時間運用と運行安定性の強化	滑走路2本体制により大規模メンテナンス中でも運航可能となり、深夜・早朝を含む24時間体制を実現。災害などの緊急時にもバックアップ機能を発揮
発着能力の拡充と柔軟性向上	滑走路2本化により発着回数は最大で1.6倍。特にLCCや貨物便、新規国際線の受け入れ力が強化
中部圏の国際ハブ化・観光・物流機能強化	滑走路の拡張に加え、LCCターミナルの整備や航空機整備、物流機能の集積などにより、セントレアが中部圏の国際競争力とMICE誘致力を高める拠点に

中部国際空港の第2滑走路整備を核とする拡張計画は、中部圏の空港機能強化にとどまらず、地域経済、雇用、観光、産業振興に広範な波及効果をもたらします。発着能力の増強により、LCCや貨物便の受け入れが拡大し、観光やインバウンド消費、MICE招致などの促進が期待されます。さらに、空港周辺への企業進出や物流などの新たな産業集積も進み、雇用創出、税収増加につながることが期待されます。

環境面では、エネルギー効率の高い設備導入や、滑走路の配置工夫により騒音抑制、CO_2排出低減も図られており、地域と共生する持続可能なインフラとしての価値も高まっています。

当社では、人流・物流拡大を成長機会と捉え、空港アクセス路線の利便性向上、沿線での宿泊、商業、観光施設の開発を通した回遊・滞在を促進、移動ニーズに対応した輸送網整備や不動産展開を検討します。交通・観光・サービスが一体となった提供価値を実現することで、グループ全体での地域貢献と収益基盤の拡充を図ります。

第2滑走路（代替滑走路）の整備



出典：中部国際空港の将来構想（2021年12月 中部国際空港将来構想推進調整会議）

主要な拠点駅からのアクセス

他の主要空港よりも都心からの鉄道アクセスに優れる

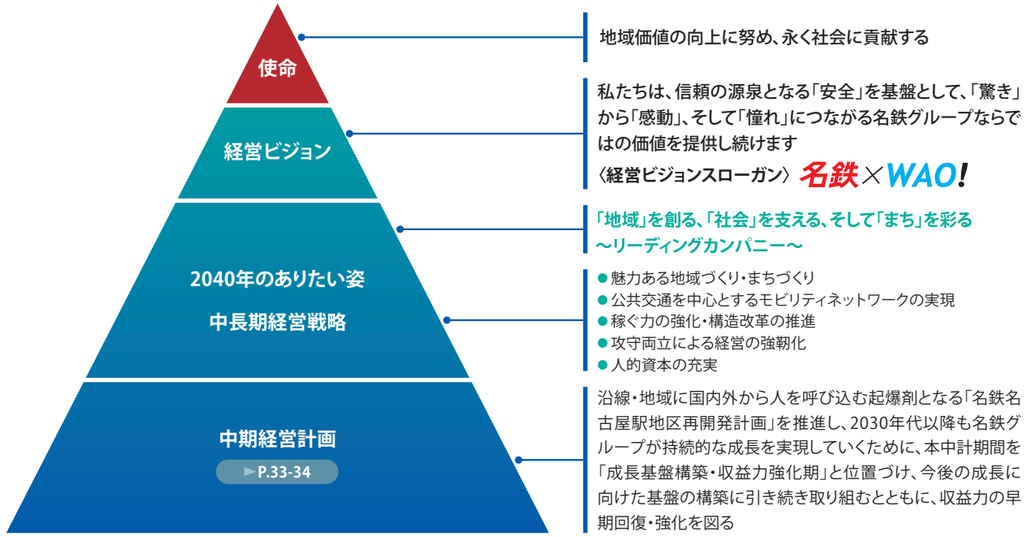
	中部国際空港	成田国際空港	関西国際空港
拠点駅	名古屋駅	東京駅	新大阪駅
電車	28分 ミュースカイ	50分 成田エクスプレス	47分 はるか
バス	55分	62分	50分

出典：中部国際空港代替滑走路事業に係る再評価について（2025年1月27日 中部国際空港事業評価監視委員会）

名鉄グループ中長期経営戦略

2040年のありたい姿と中長期経営戦略

当社は、2024年3月、約20年ぶりに「名鉄グループ経営ビジョン」を刷新し、今後控えている名古屋駅地区再開発後の2040年を見据え、中長期的に名鉄グループが目指していく方向性とその戦略を以下の通り掲げています。



中長期経営戦略の重点テーマ

当社グループは、2040年のありたい姿を『「地域」を創る、「社会」を支える、そして「まち」を彩る ～リーディングカンパニー～』と定め、ありたい姿の実現に向けた中長期経営戦略として重点テーマを5項目定めています。

魅力ある地域づくり・まちづくり

「リニア中央新幹線開業」、「中部国際空港（セントレア）滑走路増設」を千載一遇の機会と捉え、沿線・地域に国内外から人を呼び込むため、都市としての名古屋の魅力を高めグループ成長の起爆剤ともなる「名鉄名古屋駅地区再開発」をはじめ、観光活性化や定住促進につながる魅力ある地域づくり・まちづくりを地域とともに推進する。

公共交通を中心とするモビリティネットワークの実現

人口減少・少子高齢化時代に対応したコンパクト・プラス・ネットワーク型の地域構造※や持続可能な社会を築くことに貢献するため、名鉄名古屋駅をはじめとする交通拠点整備や、エリア版MaaSの進化・展開などを通じて、公共交通を中心とするモビリティネットワークを実現する。

※コンパクト・プラス・ネットワーク型の地域構造（出典：国交省HP）：地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること

稼ぐ力の強化・構造改革の推進

需要に応じた構造改革を継続的に推進するとともに、成長市場に向けた事業展開、競争優位となる戦略構築、提供商品・サービスの高付加価値化、当社グループのブランドアップに注力し、グループ全体の収益力の向上を図る。

攻守両立による経営の強靭化

資本コストや資本収益性、ならびに財務健全性を意識したうえで、将来の成長に資する設備投資や人的資本への投資、事業ポートフォリオの見直し等の取り組みを推進することにより、適切な経営資源の配分を行い、経営の強靭化を図る。

人的資本の充実

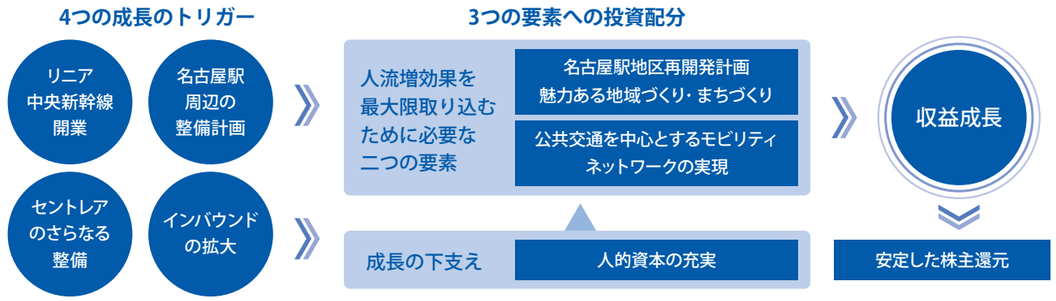
上記の中長期経営戦略を実現するための源泉は「人財」であり、人財投資による当社グループで働く人々のウェルビーイング向上を通じて、人財の確保・育成など人的資本の充実を図る。

キャッシュアロケーション方針・長期の数値目標・株主還元方針

長期のキャッシュアロケーション方針

当社グループの成長に向けては、「リニア中央新幹線開業」をはじめとする4つのトリガーがあります。こうした成長トリガーを踏まえ、当社グループの企業価値向上に向けた、長期のキャッシュアロケーション方針は以下のとおりです。

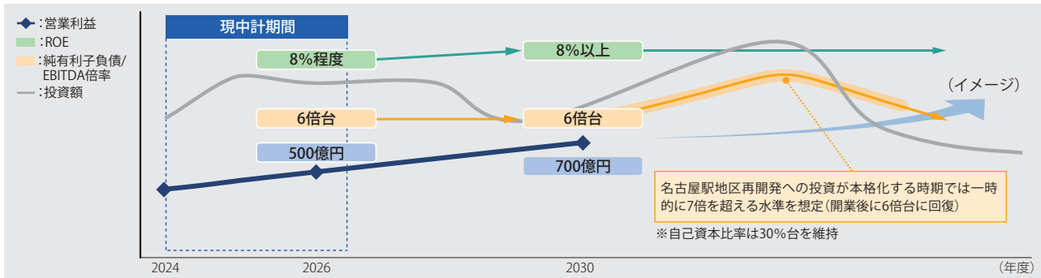
- **安全・安心に関わる投資を最優先に、名古屋駅地区再開発をはじめ、観光活性化や定住促進につながる魅力ある地域づくり・まちづくり、公共交通を中心としたモビリティネットワークの実現に向けた投資により人流増効果を取り込み、成長の下支えに必要な人財への投資も継続して行うことで、収益成長を実現したうえで、その結果として安定した株主還元を実施する。**
- **上記については、営業キャッシュフローと借入に加え、保有資産（名古屋駅地区再開発含む）のさらなる売却・流動化等による資金調達をあわせて行うことで、成長投資と財務健全性の両立を図る。**



長期の数値目標

資本効率を重視する経営を深化させていくにあたり、「営業利益」・「ROE」・「純有利子負債/EBITDA倍率」の3つを重視する経営指標と定めています。重視する経営指標の中長期的な目標推移のイメージは以下のとおりであり、「純有利子負債/EBITDA倍率」は一時的に7倍を超えるものの、収益成長の結果として安定した株主還元を実施していきます。

中長期数値目標推移（イメージ）

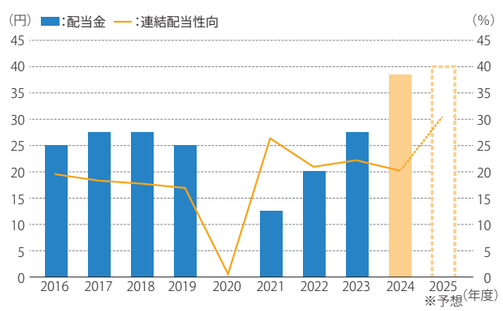


株主還元方針

当社は、長期にわたり安定的な経営に努めるとともに、業績と経営環境を総合的に勘案しつつ、安定した配当を維持することを基本としていますが、以下のとおり株主還元方針を定め、2026年3月期より適用することとしました。

- **連結配当性向30%以上を目安とし、安定した配当を維持することを基本とする。**
- **必要に応じて機動的に自社株式取得を実施する。**

なお、上記の方針に基づき、2026年3月期の一株当たり配当金は過去最高の40円を予想しています。



名鉄グループ中期経営計画

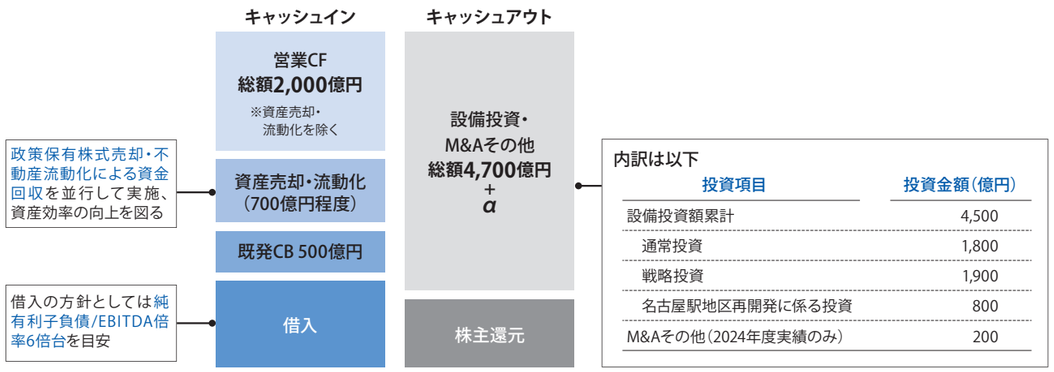
中期経営計画期間の数値目標

		2024年度実績	2025年度予想	2026年度目標	（参考）2030年度目標
重視する経営指標	営業利益	420億円	440億円	500億円	700億円
	ROE	8.4%	5.6%	8%程度	8%以上
	純有利子負債/EBITDA倍率※	6.3倍	6.8倍	6倍台	6倍台

※純有利子負債＝有利子負債－現預金・短期有価証券　EBITDA＝営業利益＋減価償却費

現中期経営計画期間（2024年度～2026年度）のキャッシュフロー配分方針

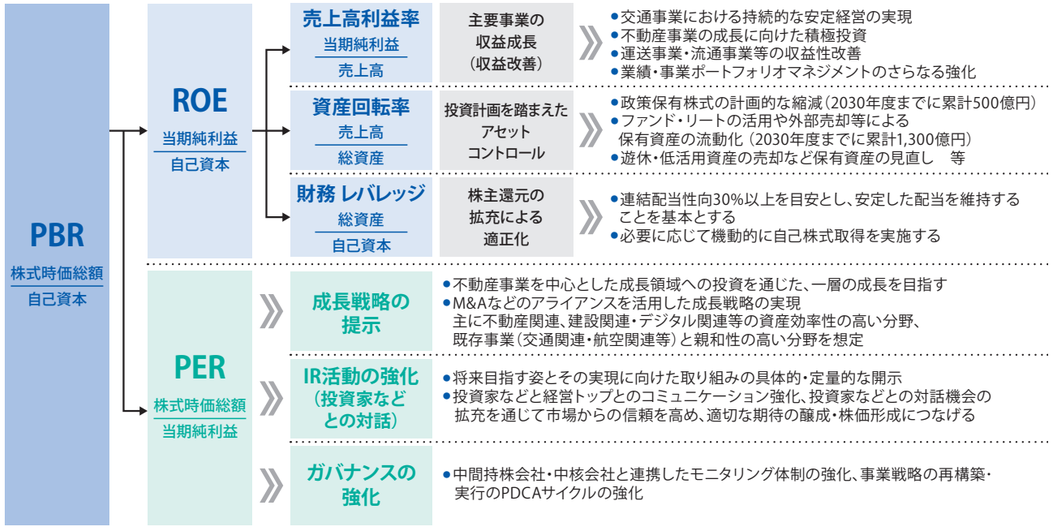
安全・安心に関わる投資を最優先に、不動産事業をはじめとする成長投資や構造改革に向けた投資、事業の基盤となる人財への投資も行うことで、営業キャッシュフローの最大化を図ったうえで、その結果としての株主還元についても強化を図ります。



投資項目	投資金額（億円）
設備投資額累計	4,500
通常投資	1,800
戦略投資	1,900
名古屋駅地区再開発に係る投資	800
M&Aその他（2024年度実績のみ）	200

※名古屋駅地区再開発に係る投資が本格化する2030年代前半においては、保有資産（名古屋駅地区再開発関連を含む）のさらなる売却・流動化等による資金調達も並行して行うことで成長投資と財務健全性の両立を図る

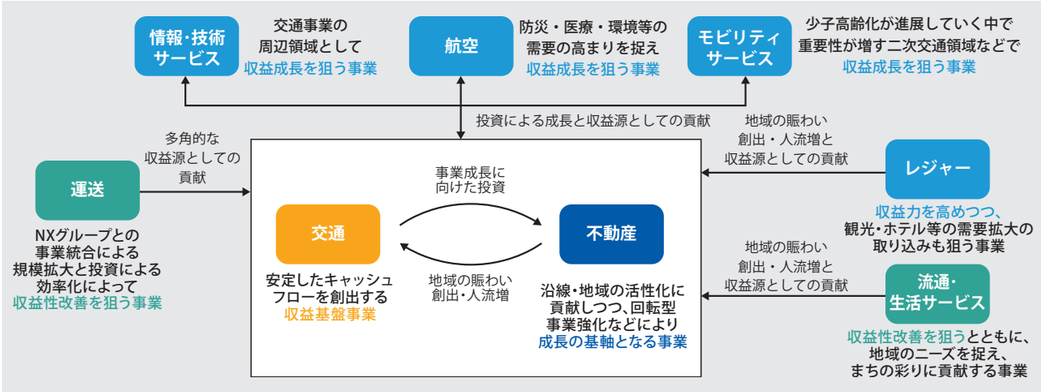
数値目標の実現に向けた取り組み



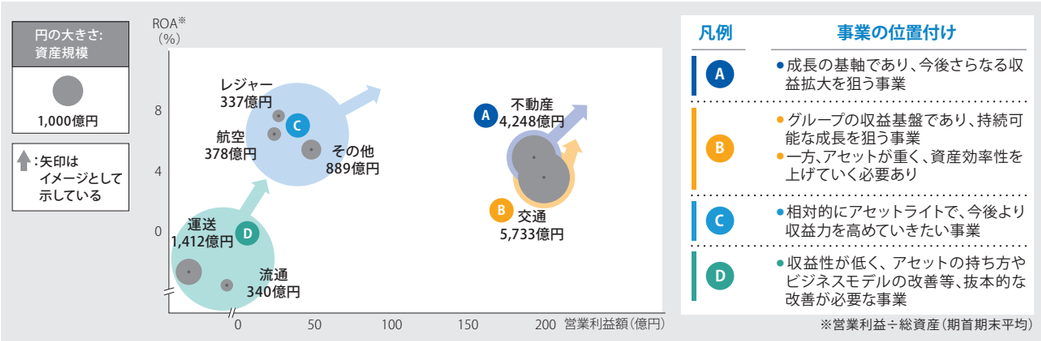
業績・事業ポートフォリオマネジメントのさらなる強化

グループの成長に向けて、各事業・各分野の位置づけ・関係性を整理するとともに、業績・事業ポートフォリオマネジメントやM&Aなどのアライアンスを活用した成長戦略を通じて持続的な成長と企業価値の向上を実現していきます。

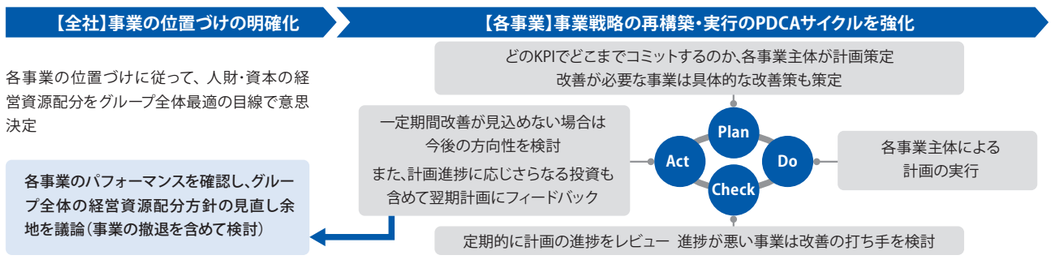
グループの成長に向けた各領域の位置づけ・関係性



事業ポートフォリオのプロット分析



業績・事業ポートフォリオマネジメントのさらなる強化に向けて



M&Aなどのアライアンスを活用した成長戦略の実現

当社グループの直近の取り組みとして、2024年5月にトーセイとの間で資本業務提携契約の締結、2025年1月にNXグループとの特別積合せ運送事業の統合などを実施しました。

今後は、不動産関連、アセットライトで資産効率の高い建設関連・デジタル関連などのほか、交通関連や航空関連など既存事業と親和性の高い分野を主な想定領域として、M&Aなどのアライアンスを活用した収益成長についても、積極的に検討を進めていきます。

地域価値向上に向けた取り組み ～まちづくり～

まちづくりに関する基本的な考え方

当社では、「交通・観光・開発が三位一体となった包括的なまちづくり」をコンセプトとしており、地域に賑わいを創出し、当社とまちが一体となって人流を創出することを目指しています。対象エリアは、名古屋都心部を中心に、尾張地区、三河地区など、当社沿線の各地で地域と一体となったまちづくりを進めています。

まちづくりにおける当社の強み

基盤となる交通事業

当社では鉄道をはじめとする交通事業を中心に、地域に根差した事業展開を推進してきました。グループが一丸となって安全・安心・安定輸送と快適なサービスを提供し、地域社会の発展に貢献してきた背景から、利用者の皆さまからの絶対的な信頼がまちづくりにおいても大いに活かされています。

グループアセットの活用

当社では「生活を豊かにする多種多様な事業の展開」に向け、不動産、レジャー、サービス事業など幅広く事業を拡大してきました。グループ内に幅広く蓄積されたアセットとノウハウを活かして、大きな変化が見られる生活者のニーズや志向に沿ったまちづくりを進めています。

長期視点の開発

当社は駅を中心に不動産資産を保有しているため、土地の新規取得を行う他社に比べて、駅付近における用途の複合化に取り組みやすく、また投資回収の観点でも、より長期的な目線から事業化に取り組むことができます。

価値創出の事例 ～三位一体のまちづくりを実現した「あつたnagAya」～

熱田神宮は、三種の神器の一つ「草薙神剣」の鎮座に始まる由緒ある神社で、約1900年の歴史を持ちます。名古屋を代表とする信仰の中心地として広く親しまれ、初詣や祭事をはじめ、年間を通じて約700万人の参拝客が訪れる東海地方屈指の名所です。

その一方で、地元や行政には観光まちづくりによるまちの新たな賑わい創出に向けた期待が高まっていました。

このような状況の中、熱田神宮の最寄り駅である「神宮前駅」西街区では「大人の行きたいまち」をコンセプトに、観光客などの来街者に楽しんでいただけることを意識した商業施設「あつたnagAya」を開発し、2024年12月に全面開業しました。

あつたnagAya

「あつたnagAya」における地域への貢献

土地の提供・活用による まちづくりへの貢献	地域共創型 プロジェクトの推進	交通インフラとの 結節点づくり	地域ブランド・ 魅力発信の支援
●自社保有地を活用し、地域活性化に資する再開発を推進。 ●保有不動産を公益性の高い空間に転換。	●地元と連携し、「長屋」風の施設を整備。 ●地域文化を尊重した共創型の開発を主導。	神宮前駅に隣接する立地を活かし、交通と生活がつながる拠点として機能を強化。	「あつた」の歴史・文化を活かした店舗やイベントで、地域魅力向上に寄与。

「熱田外苑プロジェクト」の発足

2025年7月に、当社は、「あつた宮宿会」と「株式会社MTG」とともに、「熱田外苑プロジェクト」を立ち上げました。熱田神宮周辺を「熱田外苑」と捉え、歴史ある熱田神宮と呼応しながら、熱田エリアを一体的に捉えてまちづくりを推進することにより、さらなる集客と賑わいの創出につなげ、地域社会の発展に貢献していきます。

熱田外苑プロジェクト発表会（左から3人目が当社髙﨑社長）

価値創出の事例 ～グループ一体での沿線・地域の活性化 SAKUMACHI商店街～

当社は、瀬戸線 清水～尼ケ坂間の高架下を活用し、2020年3月に「SAKUMACHI商店街」を全面開業、長年高架下駐車場として利用していた土地を地域密着型の商業空間へと再生し、沿線の賑わい創出と地域活性化に貢献しました。駅間を商店街で結ぶという新たな試みにより、鉄道との相乗効果を高めるとともに、アート展示や地域イベントの開催によって文化的な魅力も発信。交通インフラと地域の暮らしをつなぐ共創型まちづくりを目指しています。

「SAKUMACHI商店街」の開発における特徴

開発前

高架下は駐車場として利用。尼ケ坂駅・清水駅ともに、商業施設が成り立つ駅勢圏とは言えない環境。

開発前の高架下

開発段階

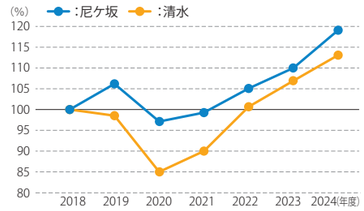
高級住宅街に近いという地域特性を踏まえ、コンセプトを「あたらしいまちの景色を、高架下から」とし、駅間高架下の約500mにわたって飲食店やオフィス、保育施設等が並ぶ施設を開業。

開発後の高架下

効果

尼ケ坂駅・清水駅の乗降人員の増加に一定寄与したことに加え、コロナ禍でも地元住民が多く訪れたほか、多様な人々がより快適に利用できる場としての取り組みが継続。

尼ケ坂駅・清水駅　1日平均乗降人員推移（2018年度比）



将来的な起爆剤を踏まえた今後の方策

地域一体となった価値向上の取り組み

●リニア開業や名古屋駅地区再開発の進展など、10年以上先を見据えた長期的視点の下、行政や地域住民との協働による名古屋圏域の魅力向上に向けた取り組みの推進。

収益の柱の強化

●リニア開通などに付随する新規案件の獲得に向け、不動産の情報を獲得する能力の向上。
●高級分譲マンション等の高付加価値領域における他社との協業。

取り組みの外部発信強化

●当社のまちづくりの積極的なアピールを通した期待感の向上。
●名古屋駅地区再開発で創出された価値を幅広く発信。

地域の皆さまとともに「住みたいまち」「訪れたいまち」を創り上げていきます

まちづくり推進部では、拠点駅を中心とした面的開発や地域ニーズに応じた駅商業施設等の運営を通じて、「駅周辺と一体となったまちづくり」を進めています。

持続可能な社会の実現には、単なる開発だけで終わるのではなく、当社グループの強みである地域との強い関係性を活かし、中長期的な視点のもと継続的に地域を活性化する取り組みが大切だと考えています。一例として地域のエリアマネジメント団体にも積極的に参画し、地域や行政などのステークホルダーと連携して、地域の課題解決やエリア全体の価値向上に取り組んでいます。

今後も地域の皆さまとともに、駅を中心に沿線や地域の魅力を高め、「住みたいまち」「訪れたいまち」を創り上げていきます。

まちづくり推進部長
尾関 謙治

地域価値向上に向けた取り組み ～観光～

観光に関する基本的な考え方

当社における観光事業は、従来、鉄道やバス利用の促進を念頭に置いた観光資源・施設の開発を行ってきました。交通事業における利用促進という側面に加え、事業採算性も求められる中、地域とともに活性化が図られた明治村の成功事例などを参考にし、当社は観光地から周辺エリアに人流を波及させていくための施策を展開し、沿線エリアの活性化に寄与していきます。

観光における当社の強み

地域との共創による観光資源の発掘力

当社では沿線地域と密接な関係を構築してきたことから、自治体や住民と連携したイベント企画の共創に取り組んでまいりました。地元の文化や特産品を活かした商品開発や、地域経済を巻き込んだ取り組みを展開しています。

自社資産を活用した観光拠点の整備力

当社は駅直結のホテルや商業施設、犬山などの観光資源を保有し、鉄道と連動した観光拠点の整備に取り組んでいます。沿線開発や複合施設の展開も進めており、「交通×観光×まちづくり」を三位一体で企画・運営できる強みを持っています。

ブランドと信頼による観光誘客力

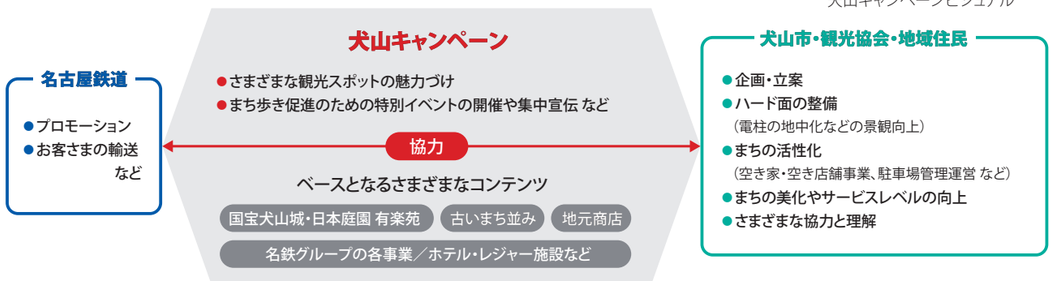
地域に根差した企業として、公共交通を通じて長年にわたり築いてきた「安全・安心」のブランド力を保持しています。地元行政や住民からの信頼も厚く、お客さまにとっても安心できる旅のプラットフォームとして機能することで、長期・持続的な観光客の誘客につながっています。

価値創出の事例 ～「犬山キャンペーン」の実施～

犬山は、国宝・犬山城を中心に歴史的街並みや自然景観が残る観光地として知られていましたが、かつては高齢者層中心の短時間滞在型観光が主流で、空き店舗の多さや回遊性の低さが課題でした。当社は、犬山線によるアクセスを強みに、犬山城下町や周辺観光地への動線を整備するとともに、観光客向けの乗車券や体験型商品を開発、展開しました。さらに、地域住民や行政と連携し、町の歴史や文化を体験できるコンテンツを共創することで、観光と地域活性の両立に貢献しました。

犬山キャンペーンビジュアル

犬山キャンペーンにおける役割分担（イメージ）

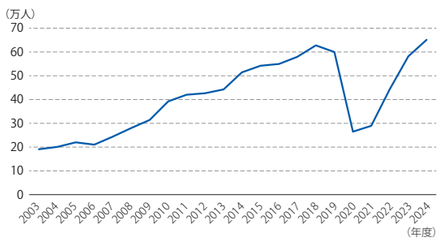


観光客数の推移

犬山城の年間入場者数は、2003年は約19万人でしたが、2007年から当社と自治体などによる「犬山キャンペーン」を実施したことから増加に転じ、2014年には約50万人、2024年には過去最高となる約65万人を記録しています。

一方で、日帰り観光客が約96%と高く、一人当たりの観光消費額が低いという課題も散見されています。当社主導のもと、今後はこのような課題の解決にグループ一体となって注力していきます。

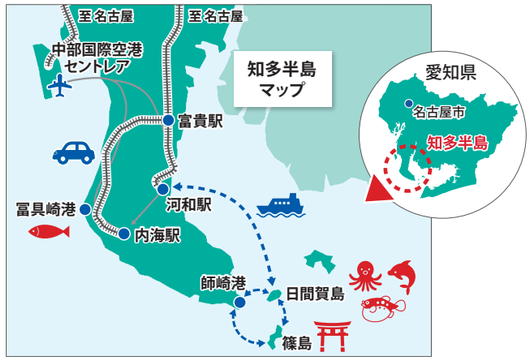
犬山城入場者数推移



資料提供：一般社団法人犬山市観光協会

価値創出の事例 ～日間賀島との連携～

当社は日間賀島において、鉄道とグループ会社の観光船を組み合わせた交通ネットワークを整備し、名古屋圏からの優れたアクセス性を実現しています。さらに、乗船券と地域体験を組み合わせた旅行商品「日間賀島 ふぐづくし」や「多幸を感じる！日間賀島散策きっぷ」などを展開し、地元の旅館や店舗との連携による地域消費の促進にも貢献。食・自然・文化といった地域資源を活かし、幅広い層に向けた魅力的な観光体験を創出することで、交流人口の拡大と地域の活性化に寄与していきます。



取り組みのポイント

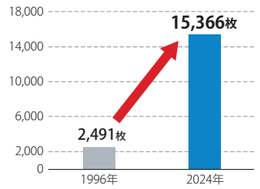
アクセス性の良さ	観光資源の豊かさ	地域活性化との親和性	知多半島エリアとの面展開

当社が日間賀島をターゲットとした背景には、名古屋から約1時間半というアクセスの良さに加え、当社グループが保有する陸海一体の交通ネットワークを最大限に活用できる強みがありました。さらに、タコやフグなどの特産品や漁村文化といった地域資源が豊富で、都市近郊で非日常を体験できる点が観光地として魅力となっています。また、小規模な離島ならではの仕掛けやすさから、地域活性化との親和性も高く、沿線価値の向上を重視する当社の戦略とも合致していました。

日間賀島　写真提供：日間賀島観光協会

日間賀島散策きっぷ

ふぐづくしプラン 発売実績



愛知「発酵食文化」振興協議会への参画

愛知県では、2024年5月に、発酵食に関わる有識者や業界団体、自治体、商工・観光団体等を構成員とする愛知「発酵食文化」振興協議会が設立されました。当社は、同協議会において中心的な役割を担っています。ブランディング活動や旅行商品の創出支援活動を通じて、地域一体となって、愛知県の伝統的な「発酵食文化」の魅力を国内外へ発信し、交流人口の拡大を目指していきます。

あいち発酵食めぐり
Webサイト
https://hakko-aichi.jp/

うまみAICHIロゴマーク
提供：愛知「発酵食文化」振興協議会

将来的な起爆剤を踏まえた今後の方策

地域資源の再編集と広域観光の構築

- 観光地単体の訴求ではなく、文化・自然・食・モノづくりなど、地域資源をストーリー性のある形で再編集し、滞在価値を高める。
- リニアや鉄道ネットワークを活かし、広域観光ルートとして中部圏を面的に捉えた施策の展開。

富裕層、インバウンド対応による新市場の開拓

- グローバルな富裕層や欧米圏インバウンド層を対象とした滞在型・体験型の上質な観光商品の提供。
- 富裕層の志向に応える、交通・宿泊・文化体験・食などをパッケージ化した施策展開。
- グループの交通アセットや不動産を活かした、観光、移動、宿泊のシームレス化による価値提供。

地域価値向上に向けた取り組み ～産業連携～

産業連携に関する基本的な考え方

名古屋圏の製造業集積という地域の強みを活かして、当社は移動・物流・企業の拠点整備といったインフラ提供を通じて、産業活動を支える基盤づくりを推進してきました。今後も、交通インフラの枠を超え、地域企業や自治体との連携を一層深めながら、雇用・交流・共創を生み出し、産業の持続的成長と地域経済の発展に貢献していきます。

産業連携における当社の強み

産業支援インフラの構築

当社は、鉄道・バスといった移動インフラに加え、鉄道沿線におけるオフィス、商業施設、住宅などの一体開発を通じて、地域の雇用・定住・企業立地を多面的に支援してきました。名古屋圏における製造業の発展と歩調を合わせながら、働く場と暮らす場の接続や、産業集積地へのアクセス向上を図り、産業活動を支える都市基盤の整備に長年取り組んできたことが、他社にはない大きな強みです。

広域ネットワークと物流機能

広域な移動ネットワークに加え、名鉄 NX 運輸などによる物流機能をあわせ持つことで、人とモノの移動を一体で支える体制を構築しています。製造業の部品供給や製品輸送、観光・商業における集客・流通において、地域産業との機能的な接点を多数有しており、産業インフラとしての役割を果たしています。今後も、人流・物流の両面から、地域産業の成長と価値創出を支える基盤を提供していきます。

価値創出の事例 ～瀬戸線が築いた陶磁器産業との共存の歩み～

瀬戸線は、瀬戸地方における陶磁器産業（瀬戸物）の発展を支える目的で、1905年に瀬戸自動鉄道として開業し、のちに当社の路線となりました。かつて瀬戸物は、山間地から名古屋中心部への輸送に課題を抱えていましたが、鉄道敷設により製品の輸送効率が大幅に向上したことにより販路が拡大し、地域産業の成長が加速しました。

あわせて、製造に必要な陶土や燃料などの原材料も安定的に供給されるようになり、生産体制が整備されました。

また、地域住民や職人の通勤手段としても重要な役割を果たし、産業と生活が結び付く地域の発展に寄与しています。瀬戸線は現在でも、産業とともに歩んできた歴史を体現する重要な路線です。

名古屋鉄道瀬戸線路線図

陶磁器産業への貢献

背景

瀬戸市は古くから陶磁器の一大産地であり、江戸時代から続く伝統産業として地域経済を支える。しかし、距離・位置関係などにより、流通拡大の障壁も複数存在した。

写真提供：瀬戸市観光課

当社（旧瀬戸電）の関与

1905年に開業した瀬戸自動鉄道は、陶磁器の輸送と人の輸送を目的に設立。1939年に名古屋鉄道に合併され、現在の名鉄瀬戸線になる。

旧瀬戸電（堀川～本町）

具体的な産業支援の役割

- **瀬戸物の名古屋市場への安定輸送**
  鉄道により大量輸送が可能となり、販路拡大が実現。
- **原材料の搬入・製品の搬出**
  原料となる陶土や燃料も鉄道で輸送され、製造工程全体を支える。
- **従業員の通勤路線としての機能**
  地元住民に加え、名古屋方面からの食品や販売関係者の往来も促進。

航空関連事業の発展

当社は、戦後早くから航空産業と関わりを持ち、現在ではドクターヘリや航空測量といった空の社会インフラを展開しています。歴史的なノウハウ蓄積を活かし、医療・防災・インフラ支援といった領域を次の注力分野と位置づけています。

今後の注力領域① ～ドクターヘリを通した公共的使命の実現～

当社は、中日本航空を通じて全国15拠点にてドクターヘリを運航する最大手であり、2024年度には4,579件の出動を担いました。地域の高齢化や災害リスクの高まりに対応し、医療搬送体制の強化を図る本事業は、「安全・安心な暮らしの実現」に資する取り組みとして重要な役割を果たしています。平時の救命活動に加え、災害時における広域搬送など、レジリエンス向上の観点からも地域社会の持続可能性に貢献しています。

ドクターヘリ

今後の注力領域② ～航空測量による防災・まちづくり支援～

当社は、中日本航空を通じて航空測量、空中写真撮影、地理空間情報の解析等を提供し、国土の防災・減災、インフラ維持管理、都市計画などに寄与しています。特に近年は、三次元地形データやGIS（地理情報システム）といった高度な解析技術を活用し、防災計画や地域づくりを支援するソリューションを展開。航空事業で培った技術とノウハウを活かし、社会の安全性向上に貢献しています。

ヘリコプターによるレーザー測量イメージ

スタートアップとの共創による新たな価値創造への挑戦

当社は、2023年4月に、スタートアップとの共創による新たな価値創造を目的とした、名鉄グループ横断の「名鉄オープンイノベーションLab」を設立しました。グループ一体となった事業開発体制を強化し、さらなる新規事業の開発やスタートアップとの協業、スタートアップへの出資等、オープンイノベーション活動を推進しています。

森林を活用した親子向け環境教育プログラムの実証実験

当社は、2025年8月に「名鉄観光サービス」と、放置林を活用した体験サービスや、森林教育や人材育成事業を手掛けるスタートアップ企業の「株式会社このほし」と共同で、当社が所有する森林（瀬戸市赤津の森、約90ha）を舞台とした環境教育プログラム「めいてつ森の学校」の実証実験を実施しました。今後は、本格的な森林資源の活用に向けた検討を3社共同で進め、将来的には、本プロジェクトを環境保全、沿線地域の価値向上、そして新たな事業機会の創出へとつなげ、持続可能な社会の実現に貢献することを目指します。

当日の参加状況

将来的な起爆剤を踏まえた今後の方策

産業ニーズの的確な把握と共創視点の強化

- 地域に根差す強みを活かした、製造業、先端技術分野、スタートアップなど多様な産業のニーズを的確に把握。
- ともに価値を創る「共創パートナー」としての立ち位置の明確化。

広域・多層の連携体制の構築

- 行政やアカデミア、他企業といった多様なステークホルダーとの産業連携強化による取り組みの深化と進化。
- リニア開業や名古屋駅地区再開発といった大規模プロジェクトを地域全体の成長機会と捉え、自治体・企業・大学などとの連携を多層的に推進。

特集2

魅力ある地域づくり・まちづくりを通じた「地域価値の向上」

当社グループでは、中長期経営戦略の重点テーマの一つとして、「魅力ある地域づくり・まちづくり」を掲げています。交通・観光・開発の三位一体となった包括的なまちづくりの推進を基本方針として、各地域での魅力向上に取り組んでいます。今後も、地域との関係性構築を図りながら、多角的なアプローチにより、観光活性化や定住促進につながる「魅力ある地域づくり・まちづくり」を地域とともに推進していきます。

※名古屋を中心とした個性的で魅力ある「まち」をつなぎ、広域から誘客できる観光圏（なごや圏）を目指し、現在、13自治体と連携し、観光資産の磨き上げ、プロモーション、ブランディングを推進しています。

①名古屋駅地区街づくり協議会

2008年3月に、名古屋駅地区を多くの人が訪れ・働き・学び・住みたい街にすることを目的として、同協議会が設立されました（2025年9月時点：正会員40社、賛助会員56社）。当社は副会長会社として参画しています。同協議会では、名古屋駅地区の将来像と、その実現に向けた「戦略と施策の方向性」をまとめた「名古屋駅地区街づくりガイドライン（2021年改訂）」に基づいて取り組みを進めています。名古屋駅前再整備計画に伴う新しい駅前空間づくりや通りごとの将来像に関する検討、賑わい施策等を通じて、名古屋駅周辺のエリア全体の価値向上を目指して、地域と連携した取り組みを進めています。

歩道活用に向けた実証実験の様子
（大名古屋ビルヂング前）

②瀬戸線沿線価値向上プロジェクト

当社および当社グループは、2024年3月より栄町駅（名古屋市東区）～尾張瀬戸駅（瀬戸市）を結ぶ瀬戸線沿線で「瀬戸線沿線価値向上プロジェクト」に取り組んでいます。

名古屋市と瀬戸市を結ぶ瀬戸線は、歴史的・文化的な資源を多く持ち、都市部とつながっていながら自然豊かな場所も多く、多様な魅力が詰まったエリアです。都心近くにありながら「ふるさと」のような温もりと親しみを感じる方が多いことから、沿線の魅力を活かしながら、地域の皆さまと一緒に活性化していこうと本プロジェクトが立ち上がりました。また、瀬戸線は当社唯一の独立した線区であることから、全線のモデル線区として位置づけ、新たな技術の導入など他の線区に先駆けた取り組みも進めてまいります。沿線自治体と連携したPR事業や沿線の学生の皆さまとともに活性化策を考える産学連携の取り組み、一人暮らし高齢者向けの外出支援による健康増進に関わる取り組みなど、沿線の皆さまとの共創事例も創出されつつあります。2025年には、瀬戸線が開業120周年を迎えることにあわせて、地域の皆さまとともにプロジェクト実行委員会を組成し、イベントを実施しました。引き続き本プロジェクトの推進を通じて、瀬戸線沿線価値向上に貢献してまいります。

③タウンミーティングの実施（豊橋鉄道）

豊橋鉄道では、地域の皆さまと「まちづくり」という共通のテーマで豊橋の未来を共有し、そこに公共交通がどうか関わっていくのか、考えるきっかけづくりを図るため、創立100周年事業として、2024年5月に、「豊橋のまちづくり」と「公共交通」をテーマにタウンミーティングを開催しました。2025年8月には、新たなテーマとして「子育てしやすい街豊橋」と「公共交通」を掲げ、子育て世帯の皆さまと考えるタウンミーティングも開催しました。地域住民の皆さまとのコミュニケーションを深め、ともに地域の未来を考えていくことにより、引き続き、地域社会の発展に貢献してまいります。

タウンミーティングの様子

④松本・高山 高付加価値な観光地づくり協議会

2022年10月に、当社が中心となって松本市、高山市、環境省、アルピコグループや地域の金融機関、医療機関や民間事業者等とともに同協議会を設立しました。観光庁の事業において、全国14のモデル観光地の一つに選定されている「松本・高山エリア」を対象に、同協議会では、中部山岳国立公園を中心とした松本市・高山市ならびに周辺エリアの活性化に向けた高付加価値な観光地づくりを目指しています。「松本・高山高付加価値化マスタープラン（2023年策定）」を踏まえた取り組みを展開しており、2024年度はエリア内の実態調査や実証実験を行うなど、当社は、同協議会の事務局も務めつつ、高付加価値な観光地づくりを地域とともに推進しています。

雄大な山々と自然を活かした観光地づくり

経営成績 —— 財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローの状況分析

2024年度の経営成績の概況

2024年度決算のポイント

- ✓営業収益は事業統合を行った「運送」に加え、「不動産」や「交通事業」を中心に増収し、営業利益は業務委託料や人件費が増加したものの、増収により増益
- ✓親会社株主に帰属する当期純利益は、負ののれん発生益の計上等による特別損益の改善もあり増益

単位：億円

	2023年度	2024年度	増減	増減率
営業収益	6,011	6,907	895	14.9%
営業利益	347	420	73	21.1%
営業外収益	67	98	31	46.4%
営業外費用	39	42	3	8.2%
経常利益	375	476	101	27.0%
特別利益	53	156	102	190.6%
特別損失	83	120	37	44.2%
税金等調整前当期純利益	345	512	166	48.3%
法人税等	91	137	45	50.1%
非支配株主に帰属する当期純利益	10	▲2	▲12	―
親会社株主に帰属する当期純利益	244	377	133	54.6%
包括利益	383	336	▲46	▲12.2%

営業状況に関する主な指標

交通

名古屋鉄道

輸送人員 **3億66百万人**
（前年度比 **+1.6%**
うち、定期+1.4%、定期外+2.1%）

旅客収入 **920億円**
（前年度比 **+11.7%**
うち、定期+9.3%、定期外+13.5%）

不動産

名鉄都市開発

マンション引渡戸数 **893戸**
（前年度比 **+92戸**）

名鉄協商

駐車場保有台数 **90,067台**
（前年度比 **▲937台**）

レジャー・サービス

名古屋市内主要グループビジネスホテル

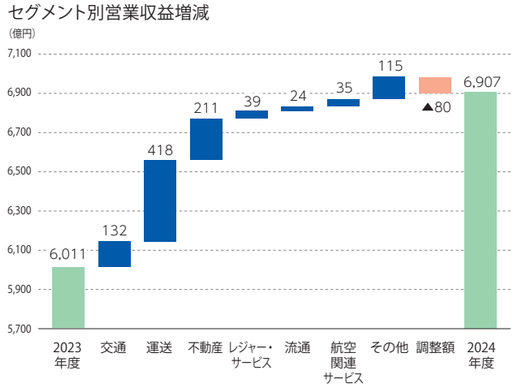
稼働率 **84.5%**（前年度比 **+ 4.3pt**）
ADR※ **9,315円**（前年度比 **+10.3%**）

シティホテル

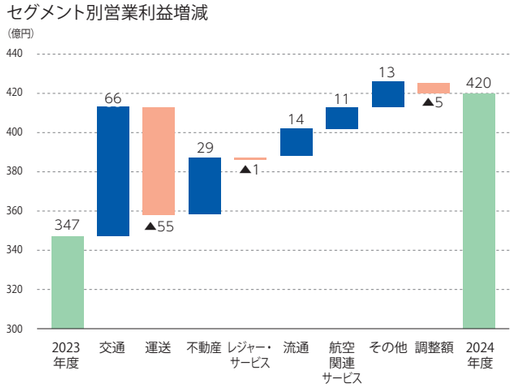
稼働率 **78.8%**（前年度比 **+ 0.8pt**）
ADR※ **17,691円**（前年度比 **+ 6.9%**）

※Average Daily Rate（客室平均単価）

セグメント別営業収益増減



セグメント別営業利益増減



単位：億円

財政状態	2023年度	2024年度	増減
総資産	13,032	14,489	1,457
負債	8,391	9,505	1,114
純有利子負債	4,591	5,309	717
純資産	4,640	4,983	342
自己資本	4,384	4,617	232
自己資本比率	33.6%	31.9%	▲1.7pt
D/Eレシオ（倍）	1.2	1.3	0.1

※2024年度の期首から「法人税、住民税及び事業税等に関する会計基準」等を適用したため、2023年度は遡及適用後の数値を記載しております。

単位：億円

キャッシュ・フロー	2023年度	2024年度	増減
営業活動によるキャッシュ・フロー	555	787	231
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 684	▲ 1,381	▲ 697
うち、設備投資	▲ 859	▲ 1,333	▲ 473
うち、工事負担金等受入収入	154	101	▲ 52
財務活動によるキャッシュ・フロー	180	558	378
うち、有利子負債の増減	220	634	414
うち、配当金の支払額	▲ 39	▲ 53	▲ 14
現金および現金同等物の期末残高	600	564	▲ 35

単位：億円

2025年度連結業績予想	2025年度予想	増減（対前期）	増減率（対前期）
営業収益	7,100	192	2.8%
営業利益	440	19	4.6%
経常利益	425	▲51	▲10.8%
親会社株主に帰属する当期純利益	260	▲117	▲31.1%
EBITDA	905	66	7.9%
設備投資額	1,782	567	46.7%
減価償却費	465	46	11.2%
純有利子負債	6,180	870	16.4%

※2025年5月公表値

重視する経営指標		2024年度実績	2025年度予想※2	2026年度中計目標
稼ぐ力の強化	営業利益	420億円	440億円	500億円
資本コストを意識した経営	ROE（純利益/自己資本）	8.4%	5.6%	8%程度
財務健全性の維持	純有利子負債/EBITDA倍率※1	6.3倍	6.8倍	6倍台

※1 純有利子負債＝有利子負債－現預金・短期有価証券　EBITDA＝営業利益＋減価償却
※2 2025年5月公表値

2025年度設備投資計画		
名古屋鉄道	923億円	
Ⅰ. 鉄道事業	282億円	**1 安全・安定輸送確保　170億円** ● 高架化工事の実施 ● 高架橋柱の耐震補強や変電所の浸水対策工事の実施 ● 安全性向上および省力化に向けた設備の新設・更新 **2 駅・車両の快適性・利便性向上　112億円** ● 通勤型車両9500系および9100系の新造（計30両） ● 駅改良・バリアフリー化工事の実施 ● 「お客さまサポートセンター」の機能拡充 ● 新型券売機や新型チャージ機の導入
Ⅱ. 開発事業	625億円	● 賃貸レジデンス「meLiV 土橋」の開発 ● 新一宮駅ビルのリニューアル ● 東岡崎駅前再開発計画の推進 ● 岐阜エリア開発計画の推進 ● 名古屋駅地区再開発計画の推進
Ⅲ. その他	16億円	● 沿線地域活性化および旅客サービス向上に資するシステム改善 ● 業務効率化に向けたDXの推進

※名古屋鉄道を含む名鉄グループ設備投資計画の総額：1,782億円

財政状態の概況

当期末における総資産は、設備投資による有形固定資産の増加や株式取得による投資有価証券の増加などにより、前期末に比べ1,457億円増加し1兆4,489億円となりました。

負債は、鉄道高架化工事等に関する工事負担金の前受金や有利子負債の増加などにより、前期末に比べ1,114億円増加し9,505億円となりました。

純資産は親会社株主に帰属する当期純利益の計上による利益剰余金の増加などにより、前期末に比べ342億円増加し4,983億円となりました。

キャッシュ・フローの概況

営業活動によるキャッシュ・フローは、税金等調整前当期純利益が増加したことにより、前期に比べ231億円増加し787億円となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローは、固定資産の取得による支出が増加したことなどにより、697億円減少し▲1,381億円となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローは、コマーシャル・ペーパーの増減額が増加したことなどにより、378億円増加し558億円となりました。

以上の結果、当期末における現金および現金同等物の残高は、前期末に比べ35億円減少し、564億円となりました。

2025年度連結業績予想

営業収益は、運送事業に加え、宮城交通グループが連結加入した交通事業を中心に増収を予想しております。

営業利益は、不動産事業等で減益となるものの、増収を見込む運送事業を主因に連結全体では増益を予想しております。

経常利益および最終の当期純利益は、負ののれん発生益などの特殊要因の剥落により減益となる見通しです。

財務担当役員メッセージ

「攻め」と「守り」の両立：長期的成長を支える財務戦略と資本効率の向上

取締役 専務執行役員　松下 明

1. 財務に関する基本的な考え方

公共交通を担う当社グループにとって、財務の健全性は何よりも重要であり、投資資金の源泉を原則として営業キャッシュ・フローの範囲内で賄い、安全性とコンプライアンスを最優先に据えるという堅実な企業姿勢を基本としております。特に、鉄軌道事業を中心とした安全に対する揺るぎない姿勢は、お客さまからの信頼の礎であり、将来のキャッシュ・フロー最大化に資する最も重要な基盤であると、財務担当役員として考えております。

一方、当社は、2025年3月に名古屋駅地区再開発(以下、名駅再開発)の事業化を発表し、「財務健全性を維持しつつ、稼ぐ力を高める」新たな局面にあります。その実現には、2024年度から展開しておりますスローガン「名鉄×WAO!」を体現する価値を創出し、収益力を一層強化するための戦略的投資が不可欠です。

こうした転換期において、財務部門としては、格付けを意識しつつ、純有利子負債/EBITDA倍率や自己資本比率などの主要指標を定期的にモニタリングし、想定を超える兆候を迅速に検知し、アラートを発する役割が、未来の成長を支えるうえで不可欠です。さらに、大規模投資に際しましては、長年培った金融機関との信頼関係を基盤に、透明性の高い情報開示を徹底し、安定的な長期資金の確保に努めてまいります。

加えて、複数シナリオを想定したシミュレーションを早期に提示できる体制を構築し、利益率や資本効率の向上を見据えた意思決定を支えること――これこそが、財務担当役員としての責務であると考えております。

2. 当社グループを取り巻く事業環境

2024年度の事業環境は、回復と不確実性が交錯する一年でした。世界経済は緩やかな回復基調を示す一方、地政学リスクの顕在化、資源価格の高騰、急激な円安進行など、先行きは依然として不透明でした。国内では、訪日外客数が過去最高を更新し、インバウンド需要の回復やイベント開催による経済活動の活性化が進み、景気は緩やかに回復しました。しかし、物価上昇や人件費・資材コストの高止まりといった構造的課題も顕在化しております。

当社グループの主たる営業基盤である東海地域は、製造業を中心とした強固な産業構造に支えられ回復傾向を示すものの、関東・関西に比べインバウンド需要の回復が緩やかであり、大きな成長の伸びしろが残されております。

今後、中部国際空港と連携したプロモーションの強化や、新たな観光ルートの開発などを通じてこの潜在的な需要を積極的に取り込み、交通事業の次なる成長エンジンとしてまいります。

また、マイナス金利政策解除後の金利上昇は、アセット比重の高い当社にとって、支払利息負担や資本コスト増加を通じて経営リスクとなっており、将来のキャッシュ・フローや企業価値に影響を与える可能性がある重要な経営課題として認識しております。資金調達の長期安定化を図るとともに、アセットファイナンスを含む調達方法の多様化を進めることや、変動金利リスクのヘッジなどの金利スワップの活用などによる金利変動リスクの抑制に努めてまいります。

3. 中期経営計画の進捗状況

2024年度から始動した中期経営計画は、営業利益500億円、ROE8%程度を最終目標(2026年度)としております。初年度の2024年度は営業利益420億円となり、最終利益377億円は過去最高益を達成しました。また、ROEも8.4%と目標を前倒しでクリアするなど、順調な滑り出しとなりました。ただし、負ののれん発生益など一時的要因による押し上げもあったため、今後はこのROE水準を持続的に確保することが重要です。

中期経営計画期間の数値目標

	重視する経営指標	2024年度実績	2025年度予想	2026年度目標
稼ぐ力の強化	営業利益	420億円	(5月公表値) 440億円	500億円
資本コストを意識した経営	ROE（純利益/自己資本）	8.4%	5.6%	8%程度
財務健全性の維持	純有利子負債/EBITDA倍率※	6.3倍	6.8倍	6倍台

※純有利子負債＝有利子負債－現預金・短期有価証券　EBITDA＝営業利益＋減価償却費

セグメント別では、交通事業において当社が約29年ぶりの運賃改定を実施しました。社会全体で価格改定を受け入れる機運が高まっていたこともあり、当初懸念された利用者離れはほぼ見られず、改定効果を確実に取り込みました。さらに、輸送人員の回復や空港線におけるイベント需要の増加も寄与し、グループ全体を牽引しました。

不動産事業では、首都圏マンション分譲の好調に加え、グループ初の不動産私募ファンドを立ち上げ、回転型ビジネスへの参入を果たしました。今後は、ザイマックスグループと共同スポンサーを務めるリートを活用し、中部圏を中心に関与資産を拡大します。「仕入れに始まり、開発・リノベーション、売却、再取得へと続く循環」を確立し、アセットコントロールを強化することで、さらなる収益成長を目指します。

一方で、最大の課題は運送事業です。NXグループとの統合後、想定した物量を確保できず、輸送力と物量のミスマッチが収支を圧迫しました。2025年度は、NXグループと連携した営業強化により物量回復と運賃単価の改善を図るとともに、拠点集約やDX活用による業務効率化といった輸送体制の最適化を急ぎ、統合効果を早期に発現させることが至上命題です。

また、事業ポートフォリオマネジメントの強化も不可欠です。今後積極的な成長投資を進める中で、限られた経営資源を有効活用するため、初期の投資審査に加え、継続的な定量・定性評価を通じて、事業の継続・撤退を客観的かつ厳格に判断する仕組みを徹底します。その際は、各事業のシナジーや社会的意義を踏まえ、資本効率を高めながら、グループ全体の稼ぐ力を強化してまいります。

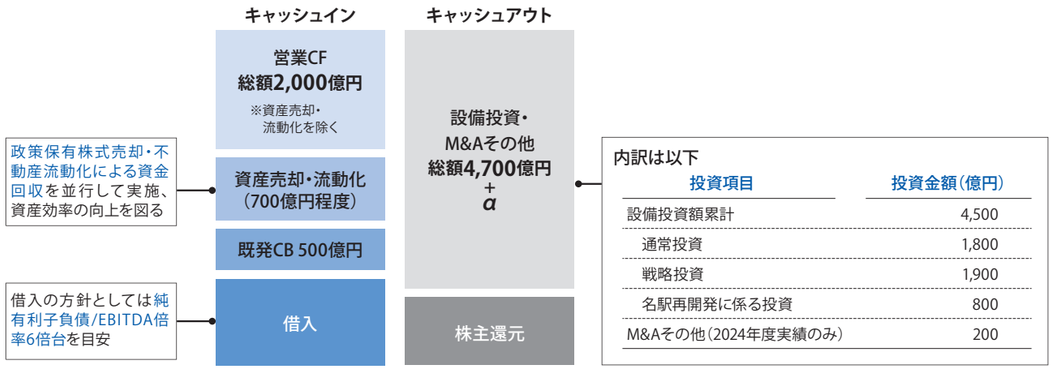
4. キャッシュの創出とアロケーション

当社グループは、2026年度までの中期経営計画期間中に総額4,500億円の設備投資を計画しており、そのうち1,900億円を戦略投資、800億円を名駅再開発に充てる方針です。戦略投資の中核は不動産事業であり、約1,500億円を投じ、当地域を中心に物件取得や新規開発を進めることを予定しており、成長の基軸として位置づけております。鉄軌道事業においても車両更新や合理化、省力化に向けた投資を実施します。

こうした積極的な投資を支えるため、まずは各事業の収益成長を通じて営業キャッシュ・フローの最大化を図ります。これに加え、資産効率を高めながら投資資金を確保するため、ファンドやリート等を活用した不動産の流動化や政策保有株式の売却も進めます。不足する資金は、原則として借入により調達しますが、財務健全性を維持するため、純有利子負債/EBITDA倍率や自己資本比率を定期的にモニタリングし、特に、2030年代前半に名駅再開発の投資が本格化する局面では、関連資産の流動化も選択肢に含め、一定水準を超過しないよう適切にコントロールしてまいります。

キャッシュの配分におきましては、成長投資に加え、人財への投資とサステナビリティへの取り組みを重視します。従業員は企業成長と価値創造の根幹であり、健康など

キャッシュアロケーションのイメージ（2024年度～2026年度）



投資項目	投資金額（億円）
設備投資額累計	4,500
通常投資	1,800
戦略投資	1,900
名駅再開発に係る投資	800
M&Aその他（2024年度実績のみ）	200

の「人財力の基盤」を支える施策や、個々の能力を最大限発揮できる環境整備を通じて「人財力の向上」を実現します。また、サステナビリティに関しましては、CO_2排出量削減や安全・安心の確保など、当社グループが定めた重要課題(マテリアリティ)に対し、KPIを設定し、着実に取り組みを推進してまいります。

株主還元につきましては、連結配当性向30%以上を目安とし、安定した配当を維持することを基本としております。また、必要に応じて機動的に自己株式を取得するなど自己資本を適切にコントロールしつつ、成長投資を確実に収益力の強化につなげることで資本効率を高め、安定的かつ持続可能な配当を維持することで、株主・投資家の皆さまの期待に応えてまいります。

5. 資本効率の向上に向けた取り組み

積極的な成長投資や名駅再開発といった大規模投資を控える中で、資産と負債が同時に膨らむことによるバランスシートの肥大化は重要な経営課題と認識しております。同時に、株価とPBRの改善も、当社にとって喫緊かつ最重要の経営課題です。現在の株価水準につきましては、昨年の転換社債発行以降、低水準で推移している状況を大変重く受け止めております。この状況は、当社の持続的な成長力に対する資本市場からの信認が十分でないこと、そして利益水準やROEと投資家の皆さまの期待との間に依然としてギャップがあることを示しております。

この課題に対し、私たちは「できることを一歩ずつ確実に積み重ねる」姿勢で臨んでまいります。まず、資産効率を高めるべく、保有資産の流動化などアセットファイナンスを推進することでバランスシートのスリム化を図ります。また、新たな投資案件につきましても、売上や利益といったPL面の評価にとどまらず、資産効率などBS面からの視点を加え、投資計画のハードルレート見直しや高収益事業への資源配分を進め、投資の選別を徹底します。

具体的な施策としましては、政策保有株式の計画的な縮減を掲げており、2030年度までに累計500億円を売却する方針です。この規模は、当社が保有する上場株式の大部分に相当し、バランスシートの適正化とともに、売却資金を将来の成長投資に振り向けることで資本効率の向上を図ります。2024年度は、キャッシュベースで約65億円を売却し、今後も市場環境や資本コストを踏まえながら、計画的な縮減を進めてまいります。また、遊休・低活用資産につきましても、まずはグループ内での有効活用を検討し、活用が困難な資産は早期にキャッシュ化し、投資資金として有効に活用します。

また、基幹事業である交通事業を盤石な基盤としながら、不動産事業のさらなる成長を加速させるとともに、運送・流通事業の収益性改善を徹底します。加えて、M&Aやアライアンスを積極的に活用し、成長領域へのシフトを進めます。さらに、先ほど述べました資産効率を高める取り組みを継続し、名鉄グループ中長期経営戦略および中期経営計画に掲げた目標達成を目指します。こうした資産効率の改善を通じて創出したキャッシュを、成長領域への再投資や名駅再開発の原資とすることで、『守り』の施策を『攻め』の投資へとつなげ、企業価値向上の好循環を生み出してまいります。そのうえで、資本市場からの信頼回復と企業価値の持続的な向上を確実に実現することで、PBRが1倍を下回る現状を打破してまいります。

6. 名駅再開発における進捗のモニタリング

名駅再開発計画は、名鉄名古屋駅の再整備を含め、総投資額8,000億円超を見込む、当社グループにとって社運を賭けた一大プロジェクトです。総資産約1兆4,000億円の当社グループにとって、その影響は極めて大きく、財務戦略の中核をなす取り組みと位置づけております。

名駅再開発計画は2040年代前半まで跨る長期に及ぶ計画であり、資金調達につきましては、将来の財務状況や市場環境を総合的に勘案し、その時々で最適な手法を選択します。基本方針としましては金融機関からの借入や普通社債の発行を軸に、不動産流動化や政策保有株式の売却などのアセットファイナンスを組み合わせ、必要資金を確保してまいります。

財務健全性の観点では、「純有利子負債/EBITDA 倍率」が名駅再開発関連投資のピークを迎える2030年代前半には一時的に7倍を超える見込みですが、開業後には6倍台に回復させる計画です。この水準は、当社の安定性を揺るがすことのないよう、最大限の注意を払いながらマネジメントすべき水準と認識しております。そのため、収益成長の加速や事業ポートフォリオマネジメントを推進するとともに、投資が本格化する段階では、バランスシートの状況を見極め、名駅再開発関連を含む保有資産のさらなる売却を視野に入れながら、成長投資と財務健全性の両立を図ります。また、自己資本比率につきましても30%台を維持することを目標に、デット(負債)とエクイティ（自己資本）のバランスを適切にコントロールしてまいります。

さらに、長期にわたるプロジェクトであるがゆえに、人件費や資材コストの上昇は投資総額を押し上げるリスク要因となります。公表済みの投資総額には一定の上昇余地を織り込んでおりますが、今後も担当部門と緊密に連携し、進捗状況やコスト動向を継続的にモニタリングすることで、想定外のコスト増を抑制し、計画の確実な遂行を目指します。もちろん、これら大規模な設備投資につきましては、資本コストを上回るリターンを創出することを目指し、持続的な企業価値の向上につなげていく所存です。

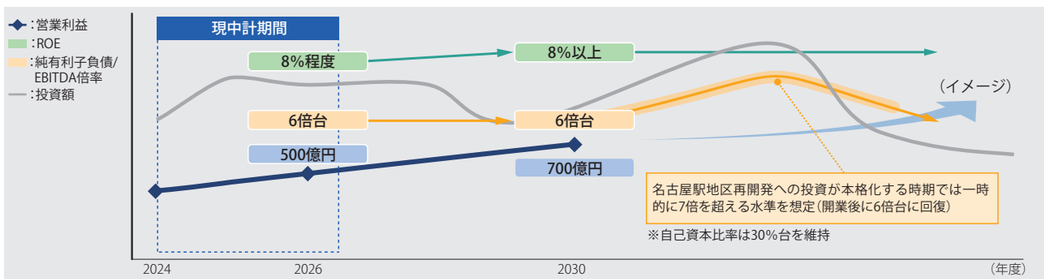
7. 財務担当役員としての使命

当社グループは、「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」という使命のもと、鉄軌道事業をはじめとする公共性の高い事業を担う企業集団として、名駅再開発をはじめとする大型投資に臨むにあたり、利用者、株主・投資家、取引先、地域社会、従業員など、あらゆるステークホルダーの皆さまからのご理解とご支援が不可欠であると認識しております。

長年にわたり地域の皆さまからのご信頼をいただいてきた一方で、そのご信頼に甘え、「当社グループの価値は社会にしっかりと理解されているだろう」という意識があったことは否めません。こうした意識が、現代の社会環境のもとでは発信力・説明力が不足しているといった評価につながっていることを再認識し、今後はより広く、丁寧な情報発信に注力することが必要であると考えております。特に、株主・投資家の皆さまとの対話につきましては、経営戦略や財務状況を分かりやすく発信するとともに、私を含めた経営陣が直接お話を伺う機会をさらに増やしてまいります。皆さまからの期待やさまざまな、時には厳しいご意見にも真摯に向き合い、それらを今後の経営に活かすことで、信頼関係を一層強固なものとしていきたいと考えております。

財務担当役員として、財務規律を堅持するだけでなく、事業の本質を深く理解することと、外部からの視点を踏まえ、自己検証を何度も繰り返すことが大事だと考えております。企業価値の持続的な向上に貢献できますよう、財務規律の堅持と未来に向けた攻めの投資を両立させながら、しっかりと責務を果たしてまいります。

中長期数値目標推移（イメージ）



配当政策	安定した配当を維持することを基本とする	連結配当性向30%以上を目安とし、安定した配当を維持することを基本とする
自己株式取得		必要に応じて機動的に自己株式取得を実施する

事業一覧（2025年3月31日現在）

交通事業

基幹事業の「鉄軌道事業」のほか、中部圏を中心として「バス事業」、「タクシー事業」を展開

鉄軌道（名古屋鉄道）

列車走行キロ（2024年度）	37,582千km
営業キロ	444.2km
車両数	1,080両
駅数	276駅
輸送人員（2024年度）	366,591千人
通勤	148,848千人
通学	96,420千人
定期外	121,323千人

1日平均乗降人員（2024年度）

順位	駅名	乗降人員(人)
1	名鉄名古屋	278,919
2	金山	166,051
3	栄町	39,359
4	東岡崎	34,749
5	大曽根	33,348
6	神宮前	32,703
7	豊橋	32,673
8	名鉄一宮	31,058
9	名鉄岐阜	30,103
10	豊田市	29,694

鉄軌道（豊橋鉄道）

列車走行キロ（2024年度）	1,371千km
営業キロ	23.4km
車両数	46両
駅数	30駅
輸送人員（2024年度）	9,800千人

バス

車両台数	2,284台
輸送人員（2024年度）	84,695千人
バス停留所数	5,887か所

タクシー

車両台数	2,289台
うちEV	59台
営業回数（2024年度）	9,533千回

運送事業

全国にネットワークを持つ「トラック事業」、フェリー、高速船による貨物輸送・旅客輸送を行う「海運事業」を展開

トラック

車両台数	6,708台
事業拠点数	263拠点
集配センター数	177施設
発送トン数（2024年度）	3,938,967t

フェリー

船舶数

太平洋フェリー（カーフェリー）	3隻
名鉄海上観光船（高速船）	7隻
名鉄海上観光船（カーフェリー）	1隻

航路距離

太平洋フェリー（苫小牧⇔仙台⇔名古屋）	1,330km

年間トラック乗船台数

太平洋フェリー	107,426台

不動産事業

オフィスビル賃貸などの「不動産賃貸事業」や、分譲マンション販売などの「不動産分譲業」、ビル管理などを行う「不動産管理業」を展開

賃貸

物件数（名古屋鉄道、名鉄都市開発）

オフィス	35件
商業施設	19件
マンション	43件

駐車場（名鉄協商）

駐車場件数	3,890か所
駐車台数	90,067台

分譲

分譲マンション引渡戸数（2024年度）（名鉄都市開発）

中部圏	134戸
首都圏	581戸
関西圏	178戸

管理

管理件数	PM業務	100件
	BM業務	214件

レジャー・サービス事業

「ホテル事業」のほか、ロープウェイ・博物館などを運営する「観光施設事業」、国内外の旅行商品を取り扱う「旅行事業」を展開

ホテル

ホテル数

中部圏	18施設
首都圏	2施設
関西圏	2施設
年間宿泊者数（2024年度）	155万人
うちインバウンド	41万人

観光施設

テーマパーク

施設数	4施設
年間来場者数（2024年度）	
日本モンキーパーク	456千人
博物館 明治村	408千人
野外民族博物館リトルワールド	363千人
南知多ビーチランド＆南知多おもちゃ王国	348千人

ロープウェイ

施設数	3施設
年間利用人員（2024年度）	869千人

明治村

国宝・重要文化財（建造物）	13件

旅行

旅行代理店舗数（名鉄観光サービス）	67店舗
（宮交観光サービス）	3店舗

飲食店舗

直営店舗数（名鉄ミライート）	18店舗
SA・PA運営数	7店舗

流通事業

「百貨店業」のほか、コンビニエンスストアなどを経営する「その他物品販売業」を展開

百貨店

名鉄百貨店	1店舗

主な直営店舗

オンセブンデイズ	16店舗
名鉄商店	2店舗
ロフト	4店舗
ファミリーマート	35店舗
成城石井	4店舗

航空関連サービス事業

飛行機・ヘリコプターを使用した「航空事業」・「調査測量事業」、専門分野に精通したプロスタッフの技術と最新設備を駆使した「航空機整備事業」のほか、中部国際空港の国際線で提供される「機内食事業」などを展開

ヘリコプター 保有機数	74機
飛行機 保有数	7機
ドクターヘリ拠点数	15拠点
ドクターヘリ拠点がある都道府県の数	11道県
ドクターヘリ運航件数（2024年度）	4,579件
機内食 製造拠点数	1施設
機内食 調製能力	約15,000食/日

その他の事業

鉄道・バスなどの交通事業に関連する「設備保守整備事業」や、ITの幅広い領域でサービスを提供する「情報処理業」のほか、小規模保育・学童保育事業やシルバーフィットネス事業などの「その他事業」を展開

カリテコ

保有台数	606台
ステーション数	488か所
利用回数（2024年度）	176,486回

カリテコバイク

台数	1,323台
ポート数	523か所
利用回数（2024年度）	1,076,253回

名鉄レコードブック

店舗数	20店舗

アフタースクールTELACO

校舎数	12校

めいてつ保育ステーションぽっぽ園

施設数	18園

ドローンスクール

施設数	1施設
国家資格※取得者数	163人

※無人航空機操縦士（一等・二等）

メイテツコム

データセンター数	2施設
ラック収容能力	350ラック

交通事業

名鉄グループでは、鉄軌道事業をはじめ
地域の人々の生活や経済活動の基盤を支える多様な移動サービスを提供しています。
愛知県内を中心に展開する鉄軌道、バス、タクシーの3事業は、地域のアクセス向上と発展に貢献し、
未来への挑戦を続けながら、引き続き全ての人にとっての移動の自由と快適さを追求していきます。

**信頼の源泉となる日々の安全・安心を高める取り組みを基盤としながら、
交通拠点整備やエリア版MaaSの進化・展開などを通じて、
公共交通を中心とするモビリティネットワークを実現する。**

経営資源

地域経済圏をカバーするフルラインの交通網

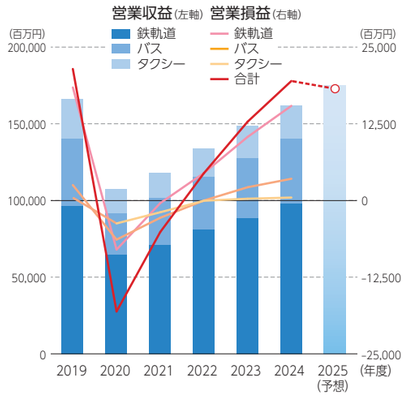
- 名古屋市と愛知県下の主要都市および岐阜市を結ぶ名古屋本線を中心に、大手私鉄の中で3番目に長い路線網を展開（444.2km）
- 中部国際空港への唯一の鉄道アクセスを担う
- バス事業では、愛知、岐阜県内を広く網羅する
- タクシー事業では、業界トップクラスの車両台数を誇る
- エリア版MaaSアプリ「CentX」（130万ダウンロード）の進化・展開

安全・安心を支える人財と技術力を基盤とした、地域からの信頼

- 安全・安心・安定輸送を支える、専門性の高い人財やノウハウ
- 技術力と運行・運営能力を活かした、コミュニティバスの運行をはじめとした公営交通機関の運転・運営業務などの豊富な受託経験

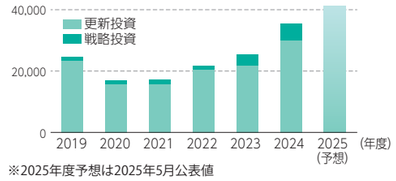
鉄軌道事業を軸とした、安定した収益基盤

- 安定的な収益を確保する鉄軌道事業
- 鉄軌道、バス、タクシー間で資源（資産・技術・データ・人財）を共有できる経営基盤



※2019年度～2024年度は各サブセグメントの単純合算値を記載
※2025年度予想は2025年5月公表値

設備投資額推移（百万円）



※2025年度予想は2025年5月公表値

各種データ

鉄軌道（名古屋鉄道）	バス	タクシー
輸送人員（年間） 366,591千人	輸送人員（年間） 84,695千人	営業回数（年間） 9,533千回
鉄道駅数 276駅	バス停留所数 5,887か所	タクシー車両台数 2,289（うちEV59）台
乗務員数（うち女性乗務員数）		
鉄軌道 1,401人（67人）	バス 3,605人（111人）	タクシー 2,793人（185人）

（年間数値は2024年度実績、他は2025年3月31日現在）

今後の方向性

基幹事業・収益基盤事業として人口減少下においても持続的な安定経営を実現

- **最適なモビリティネットワークの実現**
  シームレスでストレスフリーなモビリティネットワークを実現し、移動需要を取り込むことで公共交通分担率の向上を図る
- 自治体などとの連携による公共交通ネットワークの構築
  公共交通を軸としたまちづくりの推進、持続可能な公共交通に向けた仕組みの検討
- 効率化や事業フィールド拡大に向けた取り組み
  コスト高に対応した効率化や事業フィールド拡大に向けた取り組みを一層推進し、安定的な収益計上を目指す

さらなる成長に向けた具体策

自動運転バス実証実験の様子

中日ドラゴンズ応援タクシー

名鉄名古屋駅再整備計画
「空港アクセスホーム」（イメージ）

外国人運転士の採用

最適なモビリティネットワークの実現

鉄道・バス・タクシーの各事業が連携した、一体的なサービスの提供による利便性の向上
- ▶地域拠点としての駅機能の向上（鉄道）
- ▶鉄道を起点とした多様な交通モードとの連携による、シームレスな移動の提供
- ▶CentXのMaaS機能高度化による新たな顧客の取り込み
- ▶自動運転に親和性が高いEVバスの普及と、実証実験への積極的な参画（バス）
- ▶会社間における経営資源（資産・技術・データ等）の共有

革新的なサービスの提供
- ▶二次元コード、タッチ決済を活用した出改札システムの検討（鉄道）
- ▶デマンドバス化やDXを活用したバスツアーによる新しいサービスの提供（バス）
- ▶新たな「デマンド型小ロット輸送市場」の創造と展開（タクシー）
- ▶「運行システム管理」と「配車システム管理」の事業化（タクシー）

自治体などとの連携による公共交通ネットワークの構築

交通インフラを活用した、より一層の地域発展
- ▶高架化や駅周辺開発などを契機とした、公共交通を軸とするまちづくりと人口集積の促進（鉄道）
- ▶交流人口の増加と公共交通分担率の向上を目指した、さまざまなパートナーとの連携を推進（鉄道）
- ▶地域交通リ・デザインとして、自治体等と連携した共創型交通の推進
- ▶地域のシンボルとしての中日ドラゴンズの応援機運を高めるラッピング車両の運行による需要喚起（タクシー）

効率化や事業フィールド拡大に向けた取り組み

業務の効率化
- ▶駅業務および列車運行管理の効率化やワンマン運転区間の拡大（鉄道）
- ▶ITの活用や点検周期の見直し等による保守業務の省力化（鉄道）
- ▶「人の管理」から「システム管理」に変わる経営モデルの構築（タクシー）

事業フィールド拡大に向けた取り組み
- ▶業務受託の拡大（名古屋市営地下鉄駅業務、SRT運行業務等）

名鉄名古屋駅再整備計画の推進

- ▶鉄道ネットワークの機能強化による公共交通分担率の向上
- ▶空港アクセスの分かりやすさと利便性の向上、輸送力の強化などによる「空港アクセス強化」
- ▶駅空間の快適性・安全性のさらなる向上
- ▶他の交通モードやまちとのつながりの強化

その他の取り組み

さらなる安全性の向上
- ▶積極的な設備投資による、安全・安定輸送の強化
- ▶列車制御方式の高機能化の検討（鉄道）

人財確保の取り組み強化
- ▶従業員満足度向上に資する職場環境づくり
- ▶特定技能制度を利用した外国人運転士の採用（バス）
- ▶「アプリ配車注文専用」「固定給」「副業可」など、多様な雇用形態の導入（タクシー）

運送事業

トラック事業では、特別積合せ貨物運送事業（特積み事業）において、NXトランスポート（株）と日本通運（株）のアロー便事業を統合、名鉄NX運輸へ商号変更し、2025年1月に新体制をスタートしました。
また、海運事業では、太平洋フェリーがお客さまの多様なニーズにお応えするとともに、貨物輸送におけるモーダルシフトに対応し、持続可能な社会の実現に貢献しています。

全国配送ネットワークと幅広い輸送モードを活かし、安全で高品質な輸送サービスを提供することで、経済活動を支える社会インフラとして貢献する。

経営資源

一気通貫の全国配送ネットワーク

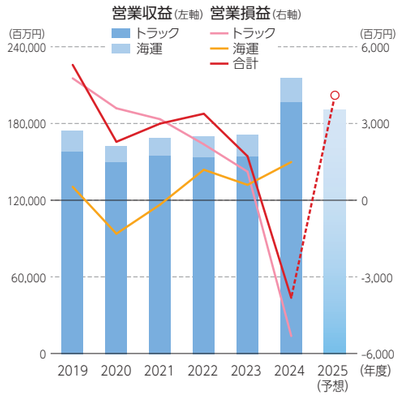
- 全国配送ネットワークを活かした、自社グループによる一気通貫したトラック輸送
- 名古屋・仙台・苫小牧間を結ぶ国内最長の定期航路

幅広い輸送モード

- 混載、貸切、倉庫、航空貨物、海上輸送（モーダルシフト）などニーズに応じた輸送モードの提供が可能

高い輸送品質と快適性

- 自社従業員を中心とした、高い輸送品質の提供
- 「フェリー・オブ・ザ・イヤー」32年連続受賞



※2019年度～2024年度は各サブセグメントの単純合算値を記載
※2025年度予想は2025年5月公表値

各種データ（トラック）

発送トン数（物量）	拠点数	車両台数
年間	国内	
3,938,967t	263拠点	6,708台
（2024年度実績）		

乗務員数（うち女性乗務員数）

5,501人（121人）

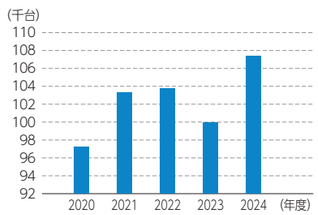
（年間数値は2024年度実績、他は2025年3月31日現在）

今後の方向性

事業統合による規模拡大と、投資による効率化によって収益性を改善しつつ、人流に依存しない多角的な収益源として貢献

- **トラック事業**
  NXグループとの特積み事業における事業統合による規模拡大と構造改革の推進によって収益性改善を図り、統合メリットを最大化する
- **海運事業**
  大量輸送の強みを活かし、モーダルシフトを通じて今後高まる環境問題と労働人口減少に対応することで、持続的な成長と企業価値の拡大を実現

太平洋フェリー　トラック乗船台数



さらなる成長に向けた具体策

名鉄トラックターミナル中部

職場環境の改善

デジタルタコグラフ

インドネシアでの内定式

収益力の強化

特積み事業の強靭化
- ▶取引拡大による取扱物量の確保
- ▶運送コストに見合った適正運賃の収受

3PL・倉庫・区域事業の拡充
- ▶事業特化型の営業を強化
- ▶名鉄運輸グループ各社が得意とする商品輸送を横展開
- ▶荷主のニーズに対応していく品質適応力の強化

新規顧客の獲得・既存顧客からの販売拡張による営業強化
- ▶メーカー向け提案型営業の強化

M&Aの活用による事業強化

持続的な物流ネットワークの確立
- ▶EV車など、環境配慮型製品を導入
- ▶地域戦略としての名古屋駅地区再開発への参画
- ▶貨客混載の検討
- ▶トラックドライバー不足への解決策となる、モーダルシフトの訴求と需要の取り込み（太平洋フェリー）

構造改革の推進

拠点の統廃合や路線網の再編成

内製化率向上による運送委託料の削減

人財確保への対応

人財確保の取り組み強化
- ▶給与水準、人事制度の見直し
- ▶フレキシブルな働き方の導入と、休暇を取得しやすい環境づくり
- ▶働きやすい職場環境の整備
- ▶特定技能制度を利用した外国人ドライバーの採用

デジタル化、DXの推進
- ▶業務や事務作業のRPA化
- ▶自動リフトの導入等による倉庫のハイテク化
- ▶デジタコ・ドラレコ一体型機器を導入し、運行管理記録をデータ化
- ▶データや映像の高度な活用による事故低減

名鉄運輸グループでは、「こぐまスピリッツ」を掲げています。

【企業理念】高品質の運輸・物流サービスの提供を通じ、より豊かな地域社会の実現に貢献する。
【経営理念】ロジスティクスは、企業の成長に欠かすことのできない重要な戦略です。
私たち名鉄運輸グループは顧客の物流課題に正面から向き合い、解決に向け真摯に取り組みます。

不動産事業

名鉄グループでは賃貸事業・分譲事業をバランスよく展開しているほか、
鉄道沿線地域の商業施設開発や行政と協力した地域の賑わい創出に取り組んでいます。
外部との積極的な協業を通じて、「ひらかれたまちづくり」を推進することで、
中部圏の地域価値向上を実現し、世界から選ばれるエリアを目指します。

**名鉄グループにおける成長の基軸となる事業として、
地域とともに沿線・地域の魅力向上に取り組み、沿線・地域の活性化に貢献する。**

経営資源

名古屋圏にコミットした、数少ない地域密着型の開発事業者

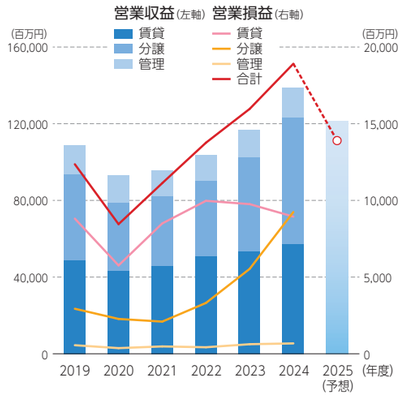
- 地域の拠点である駅や駅周辺を中心に資産を保有
- 名古屋圏における圧倒的なブランド力と情報収集力

あらゆる事業展開を可能にする多様な不動産機能

- 賃貸事業と分譲事業双方をバランスよく手掛ける総合開発事業
- 開発後の資産の運用・管理機能もグループ内に構築
- 地域特性にあった駐車場運営事業を
  名古屋圏にとどまらず各地で展開

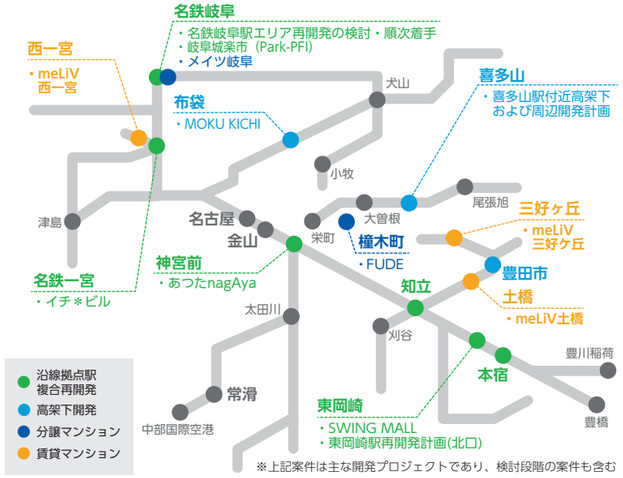
多種多様な資格・スキルを有する人財

- 一級建築士39名、不動産鑑定士3名、宅建士178名など
  (2025年9月30日現在)
- 多彩なフィールドでのさまざまな経験を有する人財(中途採用者など)



※2019年度～2024年度は各サブセグメントの単純合算値を記載
※2025年度予想は2025年5月公表値

事業展開



※上記案件は主な開発プロジェクトであり、検討段階の案件も含む

関東圏

分譲マンション

2024年度	● メイツ川越南台 ● メイツ船橋行田公園 ● メイツつくば ● メイツザ・マークス新横浜 ● メイツつくばみらい
2025年度	● メイツ相模原富士見 ● メイツ府中中河原

賃貸レジ

● 西荻こみちテラス

関西圏

分譲マンション

2024年度	● 京都円町GRANDPLACE ● メイツ和泉中央ザ・マークス
2025年度	● メイツ熊取駅前 ● メイツ園田テラスシティ

賃貸レジ

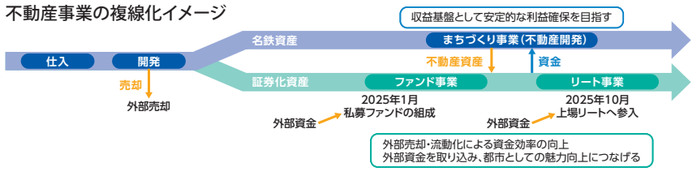
● 丹波口

今後の方向性

回転型事業の推進により資産収益性の改善を図りながら、さらなる収益成長を実現

名鉄グループの既存施設だけでなく、外部から取得する資産や新規開発資産も含め「不動産事業の複線化」を推進

不動産事業の複線化イメージ



さらなる成長に向けた具体策

豊川駅前複合ビル(イメージ)

岐阜城楽市

槙木町レジデンス ザ・フューデ

MCD-LOGI 小牧

民間企業の枠を超えた地域全体の価値向上を見据えたまちづくり

地域活性化に寄与する沿線開発の推進

- ▶賃貸マンション:meLiVシリーズ(15棟)
- ▶商業:μPLATシリーズ(6施設)、
  SAKUMACHI商店街(清水～尼ケ坂)、
  SWING MALL(東岡崎)、
  あつたnagAya(神宮前)、
  MOKU KICHI(布袋)　など
- ▶複合:イチ＊ビル、豊川駅前複合ビル　など
- ▶主要駅の再開発:東岡崎駅、神宮前駅、名鉄岐阜駅　など

行政公募案件への積極的な参画

- ▶岐阜公園におけるPark-PFI(岐阜城楽市)、
  本宿駅西土地区画整理事業

名古屋圏における高付加価値分譲マンションの展開

- ▶FUDE(フューデ)ブランドの立ち上げ

長年愛され続ける分譲マンションの展開拡大

- ▶メイツ岐阜、メイツ春日井

外部と連携した不動産事業の飛躍的な拡大

AM(アセットマネジメント)機能の立ち上げ

- ▶リート・ファンド組成による外部資金を活用した
  事業の複線化を推進
  ・私募ファンド:ミュースカーレット合同会社の組成
  ・上場リート　:名鉄・ザイマックスアセットマネジメント(株)
  の株式を取得(51%)

積極的な業務資本提携の推進

- ▶トーセイ(株)への出資を通じた不動産事業成長に
  資する再生・仕入れ・開発ノウハウ獲得と人財育成
- ▶ザイマックスグループとの相互出資による
  長期的な資産価値向上に向けた
  抜本的なPM・BM機能の強化

積極的なESGへの対応

環境配慮型およびBCP対応型建物の開発

- ▶物流施設「MCD-LOGI 小牧」、
  太陽光発電、BCP対応(非常用発電機、浸水対策)、
  PPA契約締結
- ▶愛知県産木材を使用した開発
  (あつたnagAya、MOKU KICHI)
- ▶保有施設でのグリーン電力導入

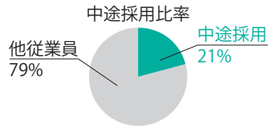
多様なニーズに応えた開発

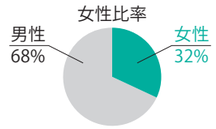
- ▶Nishiogi comichi terrace (西荻こみちテラス)、
  東京こどもすくすく住宅認定制度 認定住宅 (セレクトモデル)
  「2025年度グッドデザイン・ベスト100」選出

優秀な不動産専門人財の確保

- ▶グループ一体となった人財採用・人事運用体制を構築
- ▶積極的なキャリア採用と女性管理職の登用

名鉄都市開発(2024年度末実績)





レジャー・サービス事業

中部圏を訪れる国内外のお客さま、およびエリア内に暮らすお客さまに対して、ホテルやレジャー事業を展開し、お客さまにとって「忘れられない体験」や「豊かな時間」を提供しています。お客さまが求める価値を理解し、それを超える驚きや感動、そして憧れにつながる体験と感動を提供することで、顧客満足度を高め、リピーターを獲得し、事業の持続的な成長を実現します。

経営資源

中部圏を中心として幅広いニーズに対応できるホテル事業

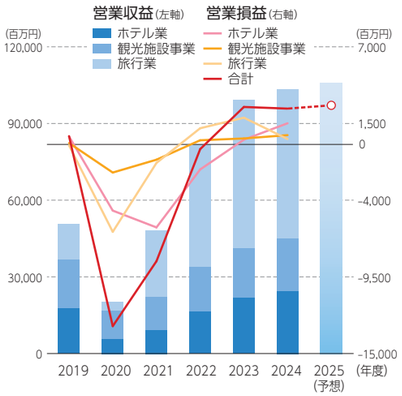
- 名古屋市内および当社沿線拠点都市で15以上のホテルを運営
- 駅直結など利便性の高い立地に、宿泊特化型ホテルからシティホテル、ライフスタイルホテルまでさまざまに展開

豊かな人生と感動の体験をサポートする旅行事業

- 教育やスポーツ団体、個人旅行、インバウンドといった旅行事業を中心に、地域課題を解決する地域活性化事業まで、全国ネットワークでさまざまなソリューション事業を展開

歴史的・文化的資産や唯一無二の景観を活かした個性的なレジャー事業

- 野外民族博物館 リトルワールドや日本庭園 有楽苑など、価値の高い歴史・文化資産を活かした事業を展開
- 日本屈指の山岳地帯である北アルプス・新穂高、中央アルプス・駒ケ岳等において、ロープウェイ事業を展開



※2019年度～2024年度は各サブセグメントの単純合算値を記載
※2025年度予想は2025年5月公表値

各種データ			
レジャー・観光施設	年間入園者数	284万人	
	国宝・重要文化財（建造物）	13件	
ホテル	年間宿泊者数	155万人	
	インバウンド宿泊者数	41万人	

（2024年度実績）

自然や歴史的・文化的資産を活かした事業の運営により地域の魅力度向上を図り、観光を通じた地域の経済的価値の向上に寄与。

さらなる成長に向けた具体策

ホテルインディゴ犬山有楽苑

博物館 明治村（帝国ホテル中央玄関）

西穂高口駅 屋上展望台 AlpScape（アルプスケープ）

宿泊を通じて観光や地域交流の拠点となり、地域文化の振興と発展に寄与

- ▶出店地域にあったコンセプトのホテルブランドや地域体感型ホテルを出店
- ▶ホテルを介した地域交流や訪問者への文化発信空間を提供

交流人口・関係人口の増加を通じて地域課題を解決し、地域の経済的価値の向上に寄与

- ▶地域の魅力発信や旅行商品の造成により、地域内における消費拡大に寄与
- ▶国や地方公共団体など、地域の課題を解決する事業を強化

自然や歴史的・文化的資産の保護と活用を通じて、地域社会の持続的な発展に貢献

- ▶博物館 明治村や国宝茶室 如庵を有する日本庭園 有楽苑などの運営に関わり、日本文化・芸術を継承し、地域価値の向上に寄与
- ▶中部圏屈指の観光地である飛騨高山では、地域とともに「松本高山Big Bridge構想」を基軸とした高付加価値な観光地づくりを推進
- ▶価値の高い資産の活用とグループのホテルやレジャー施設が連携した、特別感のある商品や新たなサービスを提供

流通事業

当社最大のターミナル駅である名鉄名古屋駅直結の名鉄百貨店を運営するほか、ロフト・ファミリーマート・成城石井のフランチャイズ運営事業を展開しています。消費者ニーズの多様化に対応するため、既存事業を磨き上げるとともに、常に新たな挑戦を続けることで、お客さまから選ばれ続ける存在を目指します。

経営資源

鉄道主要駅直結

- 集客力が見込める立地を活かした出店および店舗運営

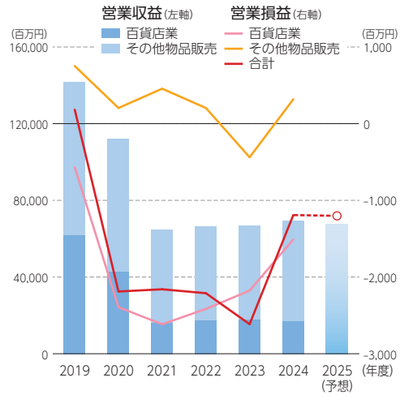
名鉄ミューズポイント

- 名鉄ミューズカードなどを活用し、ポイントプログラムや会員へのアプローチを推進

独自ブランドの展開・創出

- 雑貨販売店「オンセブンデイズ」や地域に根差したお土産品を販売する「名鉄商店」を展開

各種データ			
名鉄ミューズ累計会員数	約43万人※1	※1 2025年9月30日現在
名鉄商店オリジナル商品累計数（うち共同開発会社数）	約300点（約220社）※2	※2 2025年3月31日現在



※2019年度～2024年度は各サブセグメントの単純合算値を記載
※2025年度予想は2025年5月公表値

高付加価値化・差別化した商品提供を通じて、魅力ある地域づくり・まちづくりの一翼を担う。

さらなる成長に向けた具体策

エムズ ロイヤル ギャラリー

IP活用事例：絵本製作（左）／昇竜館カレー（右）

サポーレ 熱田伏見通り店

高付加価値化・差別化による競争力の強化

新富裕層、インバウンド顧客の取り込み
- ▶消費意欲が高い顧客層への積極的なアプローチ先として、新たな個人外商拠点「エムズ ロイヤル ギャラリー」を開業

M&Aの活用による事業強化を検討
- ▶高品質スーパー「サポーレ」との資本業務提携

グループ間シナジーの最大化

名鉄リテールホールディングスの設立
- ▶グループ横断体制による戦略策定・ノウハウ集約・効率的なオペレーションの実現

各社ECサイトの集約、機能拡充に向けた検討の加速
- ▶名鉄グループならではの商品、百貨店業で培ったMD力、名鉄商店で培った商品開発力による魅力的なECサイトを構築
- ▶グループ会員の統合推進による顧客層の拡大

オリジナル商品のさらなる創出・成長

IP（知的財産）を活用した製造小売事業への挑戦
- ▶名鉄運輸グループ「こぐまくん」を起用した商品造成
- ▶「ドアラ」や「まめきちまめこ」とのコラボレーション企画

航空関連サービス事業

ドクターヘリなどの航空機の運航や防災等の調査測量を担う中日本航空のほか、報道対応としての航空取材のフライトを担うオールニッポンヘリコプター、中部国際空港を発着する国際線で提供される機内食を調製・搭載する名古屋エアケータリングなど、さまざまな航空関連サービス事業を展開しています。

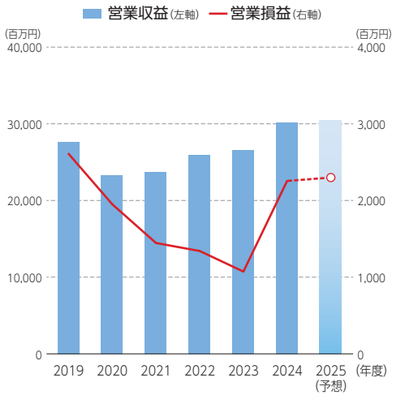
経営資源

全国トップクラスの医療搬送実績
- ドクターヘリ 全国15拠点（16基地病院）
- ジェット機による医療搬送

約70年の実績で培った航空機整備
- 飛行機、ヘリコプターの運航整備会社として幅広いライセンスと高い整備品質を提供

自社機運航のメリットを活かした航空測量
- ヘリコプターや飛行機、ドローン等を保有し、先進的な測量機材を活用することで、防災・環境保全・社会インフラ管理に貢献

全国のドクターヘリ基地病院



※2025年度予想は2025年5月公表値

ドクターヘリ運航件数　**年間4,579件**（2024年度実績）

事業基盤の強化と得意分野への集中を加速させる。

ドクターヘリ

整備事業（MRO）イメージ

提供価値をサービス志向へ

医療分野
- ▶ドクタージェット搬送の本格導入に向けた試験運航を開始（2024年4月～）
- ▶欧米の先進技術を取り入れ、最先端の技術とサービスを提供

環境分野
- ▶航空事業・調査測量事業が社会課題解決という共通軸を持ち、エネルギー、防災、環境保護、脱炭素、まちづくりなど、各分野で貢献

MRO※分野
- ▶ゼネラル・アビエーション業界における信頼と実績をもとに、空飛ぶクルマなどの新たな航空機も視野に入れたシェアのさらなる拡大

※MRO：整備、補修、オーバーホールのこと

事業基盤の強化

訓練・飛行実績の獲得
- ▶シミュレーション訓練、海外事業者との連携などにより高度化する顧客ニーズに対応

多様な人財の採用・育成・活用
- ▶空の仕事に誇りを持ち、社会貢献をしている会社の中でやりがいを持てる職場づくりの推進

その他の事業

EV（電気自動車）、自動運転技術、DX（デジタルトランスフォーメーション）などへの対応、子育て世代やシニア世代へのライフサポート事業など、幅広い価値提供を通じて、さまざまな角度から社会へ貢献しています。

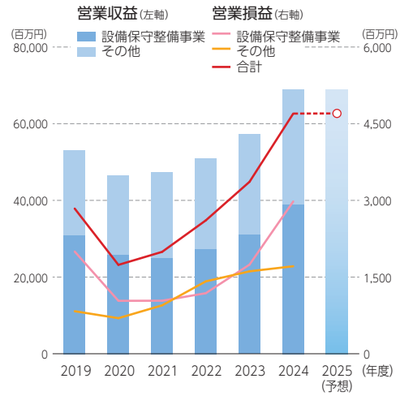
経営資源

安全性が求められる交通事業を中心に培った信頼・技術力
（名鉄EIエンジニア、メイテツコム、名鉄自動車整備）

社会インフラ事業・MaaS領域での事業展開
（名鉄EIエンジニア、メイテツコム）

BCP、ESGに配慮した名古屋近郊の都市型データセンター
- 災害等、不測の事態でも企業活動の継続を支援（メイテツコム）

幅広い事業領域を通じたトータルサポート
（名鉄ライフサポート、名鉄スマイルプラス、名鉄未来クリエイツ）



※2019年度～2024年度は各サブセグメントの単純合算値を記載
※2025年度予想は2025年5月公表値

さらなる成長に向けた具体策

大型映像装置施工事例（パロマ瑞穂野球場）

都市型データセンター（名古屋市熱田区）

親子参加型イベント（TELACOタウン）

リハビリ型デイサービス（名鉄レコードブック）

グループ外案件の獲得、外販比率の拡大

公共インフラ関連システムのパッケージ化による提案力の強化
- ▶通信・AIの独自システムを提案、大型映像装置などを受注<名鉄EIエンジニア>
- ▶バス会社（収入管理、運行管理）、空港会社（免税）、旅行会社（積立管理）への提案強化<メイテツコム>

名古屋市熱田区に「都市型データセンター」を開業<メイテツコム>
- ▶従来の2倍以上となる最大350ラック程度を格納可能
- ▶カーボンニュートラルに貢献するCO_2フリー電力を提供可

提供ソリューションの高度化

特化する領域の選定<名鉄EIエンジニア>
- ▶社会インフラ・環境分野など強みを発揮できる領域での安定受注に注力

最新技術の実用化に向けた挑戦<メイテツコム>
- ▶ETC多目的サービス（ETCX※）の普及に向けた合弁会社へ出資し、システム構築、運用に協力

※ETCXはETCソリューションズの商標です。
- ▶エリア版MaaSアプリ「CentX」の機能拡充

ビジネスモデルのシフトと強化<メイテツコム>
- ▶受託型からサービス提供型、共同事業型への転換
- ▶オフショア、ニアショアを活用した開発リソースの確保

安心して暮らせる地域づくり

子育て世代の応援
- ▶小規模保育（ぽっぽ園）<名鉄スマイルプラス>
- ▶学童保育（TELACO）<名鉄スマイルプラス>
  親子参加型イベント（TELACOタウン）など、特徴あるカリキュラムを提供
- ▶バイリンガル幼児園（Kids Duo International）<名鉄未来クリエイツ>

健康寿命の延伸
- ▶リハビリ型デイサービス（名鉄レコードブック）<名鉄ライフサポート>

サステナビリティマネジメント

名鉄グループ サステナビリティ基本方針（2021年9月策定）

私たち名鉄グループは、「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」という使命のもと、地域を活性化し、
また社会を支える事業活動を通じて、持続可能な社会の実現を目指します。

名鉄グループは「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」ことを使命としており、地域社会の発展とグループの発展は不可分であるとの認識のもと、安全・安心の確保を大前提としつつ、地球環境への負荷が少ない鉄道等の公共交通サービスの提供や、住みやすいまち、訪れたいエリアの創り上げを通じて「持続可能な社会の実現」に真摯に向き合い続けてきた企業集団です。

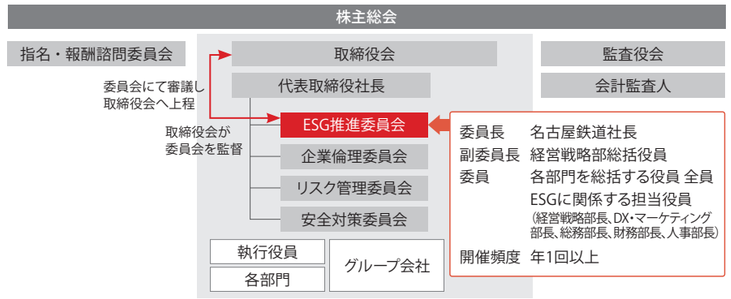
その使命のもと、引き続き当社グループの事業領域=「地域を活性化する事業＋社会を支える事業＋まちを彩る事業」を推進していくことにより、「持続可能な社会の実現」を目指していくことを宣言いたしました。

サステナビリティに関する取り組みの推進体制

当社グループでは、2021年7月に名古屋鉄道の社長を委員長、総括役員およびESGに関係する部署の担当役員を委員とする「ESG推進委員会」を設置しています。本委員会では、グループ全体のサステナビリティに関する取り組みを検討・推進するとともに、ESGリスクについても必要に応じて取締役会へ上程・報告を行っています。ESG推進委員会で抽出された気候変動リスクなどについては、取締役会監督のもと、必要に応じてリスク管理委員会、企業倫理委員会と連動しています。

また、2024年4月に、サステナビリティ施策をグループ全社で横断的に推進する専門組織として当社経営戦略部に「サステナビリティ推進担当」を設置しました。2024年度から当組織が中心となって、グループ各社と連携しながら、目標設定や進捗状況のモニタリング、達成度評価（PDCAサイクル）を実施しています。

ESG推進委員会　体制図



2024年度以降におけるESG推進委員会の実施概要

実施回数：5回（審議事項7件、報告事項8件）

毎年7月頃に重要課題（マテリアリティ）のKPIの前年度実績について審議を行っています。また、2024年度は一部のマテリアリティのKPIの見直しを審議・決定したほか、「名鉄グループ サプライチェーン方針」の策定について審議し、2025年3月に策定いたしました。

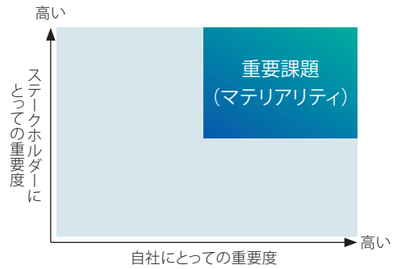
実施日	出席率（人数）	議題	（審議事項に対する）審議結果
2024年4月19日	90.0%（9/10）	（1）【審議事項】マテリアリティ「誰もが活躍できる職場づくり・人づくり」KPIの見直しについて （2）【報告事項】前中期経営計画期間中におけるESG推進活動の振り返りと今後の取り組みについて	（1）提案の内容にて承認
7月29日	90.0%（9/10）	（1）【審議事項】① サステナビリティを巡る重要課題（マテリアリティ）KPIの2023年度実績報告について ②「名鉄グループカスタマーハラスメントに対する基本方針」の策定について	（1）①提案の内容にて承認→8月9日 取締役会に上程 ②提案の内容にて承認→9月1日に策定
2025年2月27日	90.0%（9/10）	（1）【審議事項】「名鉄グループ サプライチェーン方針」の策定について （2）【報告事項】①第三者保証の取得について ②ESG外部評価 今年度の状況と次年度対応について ③統合報告書2024振り返り、2025年度の製作について	（1）提案の内容にて承認→3月31日に策定
7月16日	91.6%（11/12）	（1）【審議事項】サステナビリティを巡る重要課題（マテリアリティ）KPIの2024年度実績報告について （2）【報告事項】2024年度のESG取り組みの振り返りと、2025年度の取り組みについて	（1）提案の内容にて承認→8月7日 取締役会に上程
9月26日	100%（12/12）	（1）【審議事項】①名鉄グループ環境方針の改定について ②価値創造プロセスの改訂について （2）【報告事項】①第三者保証（連結Scope1,2、当社単体Scope3）経過と排出量実績の修正について ②「マテリアリティ」に関連するKPI 2024年度実績の修正について ③名鉄グループ脱炭素ロードマップについて	（1）①提案の内容にて承認→10月31日に改定 ②提案の内容にて承認→10月31日に改訂

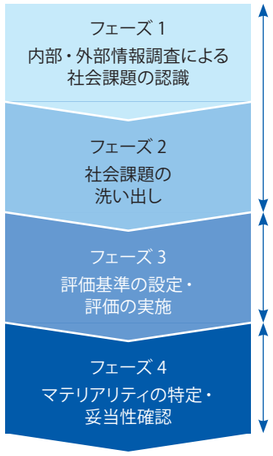
重要課題（マテリアリティ）の特定

持続可能な社会の実現につながる取り組みを推進するにあたり、2022年4月に名鉄グループのサステナビリティを巡る重要課題（マテリアリティ）を特定しました。

重要課題（マテリアリティ）特定のプロセス

社内外からみた名鉄グループに関連のある社会課題を洗い出し、その中から重要度の高いものを選定し、重要課題（マテリアリティ）を特定しました。





企業理念や経営計画などの内部情報および各種ガイドラインや評価機関などの外部情報をもとに、数ある社会課題から当社の社会課題の洗い出しを行いました。

自社にとっての重要度およびステークホルダーにとっての重要度の2軸について、評価基準を設定しました。評価基準に沿って、フェーズ2で洗い出した社会課題を一つずつ点数付け、重要度を評価しました。

フェーズ3の結果のうち、自社にとってもステークホルダーにとっても重要な社会課題を重要課題（マテリアリティ）として特定しました。ESG推進委員会において、特定された重要課題（マテリアリティ）の数や粒度について妥当性を確認しました。

重要課題（マテリアリティ）

上記のプロセスを経て5つの重要課題（マテリアリティ）を設定し、持続可能な社会の実現につながる取り組みを推進していきます。また、それぞれの重要課題（マテリアリティ）にKPIを設定し、定期的にESG推進委員会にて確認、取締役会へ報告することでリスク評価・管理を実施しております。

▶P.63-64

マテリアリティ		概要	関連するSDGs項目
E	環境保全への貢献	当社グループでは、持続可能な社会の実現を目指して、2050年カーボンニュートラルの実現に向けたCO_2排出量削減の取り組みをはじめ、「環境保全への貢献」に取り組んでまいります。	7 8 11 12 13
S	安全・安心の確保	安全の確保は、多様な交通サービスを有する当社グループにおいて何よりも優先すべき社会的な責任であると考え、お客さまに安心してご利用いただけるよう「安全・安心の確保」に取り組んでまいります。	9 11 13
	地域価値の向上	当社グループは、地域社会の発展とグループの発展は不可分であるとの認識のもと、「持続可能な社会の実現」に真摯に向き合い続けてきました。 これからも、地域を活性化する事業や社会を支える事業を通じて、「地域価値の向上」に努め、永く社会に貢献してまいります。	3 4 8 9 10 11 14 15 17
	誰もが活躍できる職場づくり・人づくり	従業員は当社グループの持続的な成長に必要不可欠な財産です。 個性や能力を発揮でき、心身共に健康で活き活きと働ける「誰もが活躍できる職場づくり・人づくり」に取り組んでまいります。	3 4 5 8 10
G	ガバナンスとリスクマネジメントの強化	当社グループでは、コーポレート・ガバナンスの充実と的確なリスク管理を重要な経営課題の一つとして認識しています。 適正な組織体制を整備し、経営の健全性や透明性、効率性の確保と充実に努めることにより、「ガバナンスとリスクマネジメントの強化」に取り組んでまいります。	4 5 10 11 12 16

重要課題（マテリアリティ）に関連するKPI 2024年度実績

ESG	マテリアリティ	KPI		KPI範囲	目標	目標年度		2021年度実績	2022年度実績	2023年度実績	2024年度実績	今後の対策
環境（E）	環境保全への貢献 ►P.79	GHG排出量（Scope1+2）※1		連結	2020年度比▲25%（2020年度実績：675,759t-CO_2）	2030年度		682,093t-CO_2 2020年度比+0.9%	665,995t-CO_2 同▲1.4%	702,576t-CO_2 同+4.0% ★	695,707t-CO_2 同＋3.0% ★	・グループの電力調達方針に基づく、環境負荷の少ない電力調達の全社的な推進 ・計画に沿った省エネ設備への更新、省エネ活動の強化 ・省エネ基準を満たす物件の供給の推進 ・省エネ車両導入率の向上、定時運転の確保に引き続き取り組む（鉄道事業本部）
				[鉄軌道事業]名古屋鉄道	2013年度比▲46%（2013年度実績：238,479t-CO_2）			169,747t-CO_2 2013年度比▲28.8%	149,970t-CO_2 同▲37.1%	175,923t-CO_2 同▲26.2%	162,820t-CO_2 同▲31.7%	
		新築物件※2の環境認証取得（ZEB、ZEH、CASBEE等※3）		名古屋鉄道・名鉄都市開発	100%	—		100%（4件/4件）	対象物件なし（新築物件0件）	100%（1件/1件）	100%（2件/2件）	・省エネ基準を満たす物件の供給の推進
		産業廃棄物排出量		名古屋鉄道	モニタリング指標	—		497t	517t	553t	553t	・主要事務所、拠点駅での水平リサイクル（ボトルtoボトル）の推進 ・廃棄物の少ない商品の開発や、環境に対する意識づけや行動変容につながるようなサービスの開発 ・グループ共通のリサイクル方針の検討
		リサイクル率						75.1%	73.1%	74.3%	77.7%	
		沿線・地域での環境保全活動件数		連結		—		50件	58件	93件	93件	
社会（S）	安全・安心の確保 ►P.65	鉄道事故	鉄道運転事故（有責）件数	名古屋鉄道	ゼロ	—		0件	0件	0件	0件	・自然災害リスクへの対策の強化、車両内セキュリティ強化 ・AIなどを活用した事故リスクの低減
			重大インシデント件数		ゼロ	—		0件	0件	0件	0件	
		船舶事故	重大海難事故件数	太平洋フェリー・名鉄海上観光船 東鉄商事	ゼロ	—		0件	0件	0件	0件	
		航空事故	航空事故件数	中日本航空・オールニッポンヘリコプター	ゼロ	—		0件	1件	0件	0件	
			重大インシデント件数		ゼロ	—		0件	1件	0件	0件	
		事業用自動車への安全装置導入率		バス事業9社	モニタリング指標	—		25.8%	27.4%	28.4%	39.0%	
				タクシー事業15社				23.6%	27.0%	31.4%	39.5%	
				運送事業14社				40.7%	45.0%	53.9%	58.4%	
	地域価値の向上 ►P.35,69	エリア版MaaSアプリ「CentX」累計ダウンロード数		—	200万DL	2030年度		635,872件	805,656件	1,029,638件	1,233,393件	・他社交通事業者、沿線自治体との連携強化 ・多様な決済手段への対応などの機能拡充による利便性の向上
		移動サービス利用人員	鉄道輸送人員	名古屋鉄道・豊橋鉄道	モニタリング指標	—		322,967,343人	350,166,209人	370,377,549人	376,392,286人	
			バス輸送人員	バス事業9社				53,569,595人	61,541,247人	65,969,492人	67,962,620人	
			タクシー営業回数	タクシー事業15社				8,176,603回	9,202,190回	9,214,324回	9,533,059回	
			カーシェア利用回数	名鉄協商				139,997回	148,497回	161,932回	176,486回	
			シェアサイクル利用回数					122,767回	336,415回	713,080回	1,076,253回	
		ユニバーサルサービス対応率	駅バリアフリー対応率	名古屋鉄道	モニタリング指標	—		98.5%	98.6%	97.4%	97.4%	
			鉄道車両バリアフリー対応率					72.0%	73.4%	75.1%	75.5%	
			ユニバーサルデザイン車両導入率	バス事業9社				67.3%	69.2%	70.0%	70.7%	
				タクシー事業15社				22.1%	27.0%	30.3%	36.0%	
		地域と連携したまちづくり	都市計画に基づく拠点駅整備計画	名古屋鉄道	モニタリング指標	—		2件	2件	2件	2件	補足）対象拠点駅 東岡崎・名鉄名古屋駅
			高架化・新駅設置					事業中　5件	事業中　5件	事業中　5件	事業中　6件	
			地域公共交通関連会議					27自治体	28自治体	32自治体	33自治体	補足）参加自治体（下線は2024年度新たに追加された自治体） 愛知･岡崎･安城･西尾･蒲郡･豊川･知立･高浜･碧南･刈谷･豊田･日進･みよし･名古屋･豊明･東海･知多･常滑･半田･瀬戸･尾張旭･南知多･一宮･北名古屋･扶桑･犬山･小牧･清須･岐阜･羽島･各務原･可児･御嵩
			エリアマネジメント団体	名古屋鉄道・名鉄都市開発				3団体	3団体	4団体	5団体	補足）参加団体（下線は2024年度新たに追加された団体） 名駅・名駅南・豊田市・金山・神宮前
		暮らしのサポート	ミュープラット　施設数	名古屋鉄道	モニタリング指標	—		6か所	6か所	6か所	6か所	
			名鉄レコードブック　店舗数	名鉄ライフサポート				21店	21店	21店	20店	
			アフタースクールTELACO　校舎数	名鉄スマイルプラス				10校	11校	11校	12校	
			小規模保育ぽっぽ園　施設数					12園	14園	15園	18園	
		山岳ロープウェイ利用人員		奥飛観光開発・中央アルプス観光	モニタリング指標	—		248,249人	400,139人	404,190人	451,395人	
		沿線・地域人口増減率		—	参考指標	—		▲0.261%	▲0.429%	▲0.240%	▲0.185%	補足）名古屋鉄道沿線市区町村（愛知県50、岐阜県7）統計、総務省住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数（2024年7月発表値）
		観光入込客数および観光消費額単価		—	参考指標	—		112,457千人	122,228千人	136,254千人	143,773千人	補足）愛知県観光入込客統計（2025年3月公表値）、岐阜県観光入込客統計（2024年11月公表値）の合算
								5,738円/人	5,092円/人	7,118円/人	9,403円/人	
	誰もが活躍できる職場づくり・人づくり ►P.71	女性管理職比率		連結※4	30%以上※4	2030年度		3.7%（4人）	5.2%（107人）	5.6%（127人）	6.7%（198人）	・働きがいと満足度（エンゲージメント）を向上させる施策の推進
		中途管理職比率		連結※4	30%以上※4	2030年度		7.5%（8人）	27.3%（559人）	30.4%（688人）	34.4%（1,011人）	
		育児休業取得状況（男性・女性）		連結※4	男性女性ともに100%※4	2030年度		—	（男性）35.2%（女性）100.0%	（男性）48.6%（女性）100.0%	（男性）56.4%（女性）100.0%	
		従業員エンゲージメント※5		名古屋鉄道※5	3.5点以上※5	—		—	—	3.34点	3.44点	
		BMI有所見率		名古屋鉄道	25.0%以下※6	2030年度※6		29.1%	28.4%	27.4%	28.0%	
ガバナンス（G）	ガバナンスとリスクマネジメントの強化 ►P.91	独立社外取締役比率		名古屋鉄道	1/3以上	—		3/9	3/9	3/9	4/10	・従業員へのコンプライアンス教育、危機管理訓練の継続、グループ内展開 ・独立社外取締役の増員による取締役会の体制強化
		重大な法令違反の発生件数		連結	ゼロ	—		0件	0件	0件	0件	
		危機管理・事業継続訓練実施回数		名古屋鉄道	年4回以上	—		5回	5回	6回	5回	

※1 エネルギー起源のCO_2排出量　※2 対象はオフィス、物流施設、賃貸マンション　※3 建築物の省エネルギー性能を評価する手法　※4 2024年度から目標・実績の開示範囲を変更　※5 2023年度からKPIとして設定　※6 各年度目標から2030年度目標に変更　＊★の付されたデータは第三者保証を取得

安全・安心の確保

安全に関する基本方針

当社では2006年10月に「鉄道安全管理規程」を定め、輸送の安全を確保するための理念として「安全に関する基本方針」を次のとおり策定しております。鉄道事業に従事する全役職員はこの方針に基づき、輸送の安全を確保するための取り組みを行っています。

会社一丸となって、安全・安心・安定輸送と快適なサービスを提供することにより、地域社会の発展に貢献していきます。
1　事業の推進に当っては、安全の確保をすべてに優先させます。
2　法令・規則を遵守し、高い倫理観を持って事業活動を行ないます。
3　安全意識を高く持ち、社会の変化に対応した体制をつくります。
4　事故・災害が発生した場合は、一致協力してお客様の安全を第一に行動します。
5　常に安全に関する知識・技能の習熟に努めます。

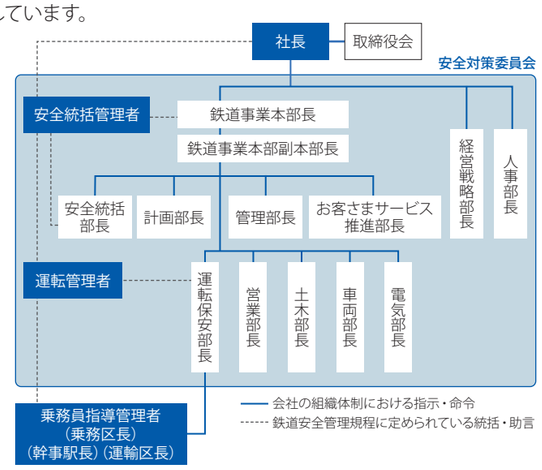
2025年度 安全重点施策

1　有責事故の撲滅を目指し、ヒューマンエラー、施設・車両故障の防止
2　全部門の連携のもと、全員参加で安全管理体制のさらなる向上
3　実効性のある教育・訓練の強化と安全基盤施設・設備の充実

各部署は、安全重点施策に基づき、部署ごとの業務内容に合わせた具体的な目標を策定し、取り組みを行っています。

安全管理体制

当社では、社長を最高責任者と定め、安全統括管理者、鉄道事業本部長、運転管理者、運転保安部長、乗務員指導管理者および関係部長等の役割を明確にした、安全管理体制を構築しています。



安全対策委員会

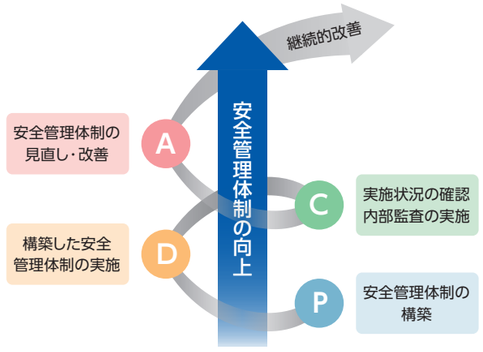
安全対策委員会は、輸送業務の実施および管理の方法を確認し、事故の再発防止対策等安全性の向上を図るための施策を推進しています。安全対策委員会は、安全統括管理者のほか、鉄道事業本部長、鉄道事業本部副本部長、運転管理者および各部門の部長等で組織し、社長出席のもと、年1回以上開催しています。

2025年3月の安全対策委員会では、2024年度の安全重点施策の実施結果、ヒヤリ・ハット活動取り組み結果および内部監査の結果等に基づき、委員による審議を行い、2025年度安全重点施策を策定しました。

安全管理体制の方法

各部門では、定めた目標に対する進捗状況を四半期ごとに確認し、安全統括管理者から社長へ報告しているほか、安全管理体制の強化・向上の取り組みを確認するための内部監査を安全統括部が定期的に実施しています。それらの結果等を踏まえて、安全管理体制が適切に機能するように、PDCAサイクルにより、適宜の見直しと継続的改善を図っています。

2024年10月から12月にかけて実施した内部監査では、社長や安全統括管理者等の責任者に対するヒアリング等を実施し、安全管理体制の強化・向上に対する取り組みが着実に遂行されていることを確認しました。その結果については、安全統括管理者や管理者等に速やかに報告を行っています。



安全報告書の公表

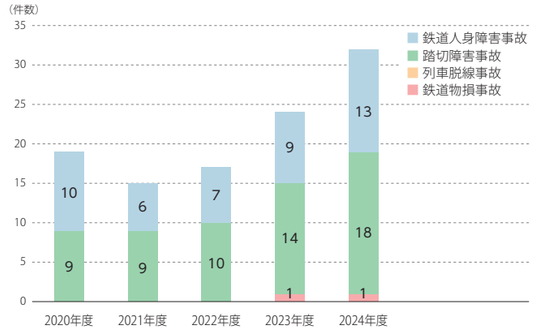
当社の安全に関する情報についてとりまとめた「安全報告書」を事業年度ごとに作成し、ホームページに掲載しています。

安全報告書では、輸送の安全確保に関する基本的な方針、安全管理体制、安全確保のための施策ならびに安全設備の整備や安全教育等の取り組みの実績を紹介しています。また、事故・障害の発生状況や有責事故の再発防止対策等も説明しています。

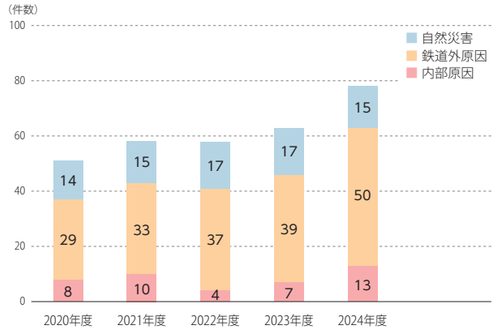
安全報告書
https://www.meitetsu.co.jp/profile/safety_report/

鉄道運転事故・輸送障害・インシデントの発生状況

鉄道運転事故



輸送障害の発生状況



インシデント

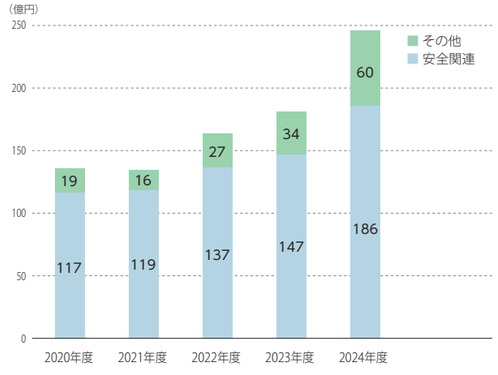
2020年度	0件
2021年度	0件
2022年度	0件
2023年度	1件
2024年度	0件

〈参考〉鉄道事故等の種類

鉄道運転事故	列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故
輸送障害	列車に運休または30分以上の遅延が生じた事態であって、鉄道運転事故以外のもの
インシデント	鉄道事故等が発生するおそれのある事態

安全への投資

設備投資額の推移



2024年度の主な安全関連設備投資

（億円以下切り捨て）

分類	主な工事内容	金額（億円）
保安・防災対策	高架化工事（知立、喜多山、若林、苅安賀） 知多エリアPTC導入 高架橋柱耐震補強 踏切監視システム導入 金山駅ホーム柵実証試験 列車非常通報装置の増設 豪雨対策、土木設備保修	51
車両関係	9500系・9100系の新造 3500系リニューアル工事 検査場設備の改良	47
安定輸送対策	軌道整備 電路設備改良	9
設備更新	電気設備の更新 照明のLED化	77
合計		186

名古屋鉄道（鉄軌道事業）の安全に関する取り組み

安全対策

新型車両におけるさらなる安全性の向上

新型車両において、避難誘導の円滑化を図るため、正面貫通扉を中央に配置し、同形状車両が連結した際に常時通り抜けが可能な構造としました。また、車内防犯カメラ映像を乗務員がリアルタイムで確認できる機能を付加し、さらなる安全性向上に努めています。

軌道変位モニタリング装置の実証実験を開始

瀬戸線の営業列車に「軌道変位モニタリング装置」を搭載し、装置から出るレーザーをレールに照射することで、線路のゆがみをリアルタイムに自動測定する実証実験を開始しました。線路の状態変化を早期に把握することで、適切なメンテナンス計画の策定に役立てていく予定です。

搭載箇所

軌道変位
モニタリング装置

激甚化する自然災害に対する備え

当社は安全の確保を最優先としたうえで、安定した輸送サービスを提供するための防災体制を構築しています。

南海トラフ地震臨時情報の発表時には防災会議を迅速に開催し、お客さまの避難誘導といった初動対応や、当社施設における危険箇所の再確認、非常用備蓄品の確認を行う等、万一の事態に備えました。

異常時対応訓練

脱線した車両の復旧作業

線路の復旧作業

災害事故総合復旧訓練

2024年11月に大江駅～東名古屋港駅間において、巨大地震発生による列車の脱線および施設被災を想定した災害事故総合復旧訓練を実施しました。

当日は、地震発生直後に津波対策区域内に停車した列車からお客さまを安全な場所へ誘導する避難誘導訓練をはじめ、脱線復旧作業や浸水した車両・施設の点検・復旧作業等、鉄道事業本部の各部門が連携した実践的な訓練を行いました。

鉄道テロ・不審者対応訓練

当社では、車両内や駅構内に不審物が発見された場合等に備え、警察、消防と合同で鉄道テロ対応訓練を実施しています。2025年1月には、河和駅構内にて、愛知県警察と合同で不審者および列車内での化学テロを想定した対応訓練を実施しました。

また、主要駅に刺す股、防護盾を配備するとともに、一部車両へ防護盾・防刃手袋を配備し、セキュリティ強化を図りました。

テロ対応訓練

護身用具（刺す股）の
使用方訓練

これら護身用具の使用方に関する駅係員等を対象とした講習・訓練についても、警察の指導のもと適宜実施し、お客さまの安全を確保できるよう努めています。

社員安全教育

鉄道乗務員教育

乗務員に必要な知識や技能の習得と安全意識の向上を図るため、当社では運転士を養成する鉄道運転士科・車掌を養成する鉄道車掌科・一定期間の乗務経験後に実施するフォローアップ研修等、さまざまな教育・訓練を実施しています。

鉄道運転士科では、国土交通省から動力車操縦者養成所の指定を受けており、法令に則った教習と試験を行っています。

安全マネジメント教育

鉄道安全管理規程への理解を深め、安全意識の高揚を図るため、各教育カリキュラムにおいて安全マネジメント教育を実施しています。

安全教育施設「安全考創室」を整備（一般非公開）

安全管理体制をさらに強化する一環として、安全教育施設「安全考創室」を開設しました。本施設では、過去の鉄道重大事故やインシデントについて、その状況や原因を映像やパネルにより深く学ぶことができます。

安全考創室での教育を通じて、過去の教訓を決して風化させることなく、社員一人ひとりが「安全」を自らの課題として捉え、実践すべき行動を主体的に「考え」、未来の安全を「創り出す」人財となることを目指しています。

グループ各事業の安全に関する取り組み

バス事業

ソフト・ハード面の安全強化（名鉄バス）

お客さまに安心してご乗車いただくため、毎年策定する教育計画に基づき実践的かつ効果的な教育を行うほか、外部の教育機関や施設も積極的に活用し、さらなる安全意識の向上、運転技術のレベルアップに取り組んでいます。

またハード面の取り組みとして運転注意力モニター・車線逸脱警報システムやドライバーに異常が発生した際の緊急事態に対応し、乗客およびドライバー双方のさらなる安全確保を強化するEDSS（ドライバー異常時対応システム）を導入しております。「安全・安心日本一」を目指し、今後導入車両を増やしていきます。

タクシー事業

事故防止に向けた取り組み（名鉄タクシーHD）

名鉄タクシーグループでは、事故防止に向けた取り組みとして、2カ月ごとに管理者向け安全運行セミナーを開催しています。毎回テーマを変え、徹底した分析に基づき原因と要因を究明し、事故予防に役立てています。

また、事故予防に加え、ハラスメント研修も実施しています。タクシーにおけるカスタマーハラスメント事例への対応方法を習得するなど、初期対応の重要ポイントを理解し、営業係（乗務員）から報告を受けた際の管理者としての指示の流れを習得することで、現場で活かす取り組みと管理者間での共有を目指しています。

トラック事業

安全重点施策の設定（名鉄NX運輸）

名鉄NX運輸では、運輸安全マネジメントに則り、年度ごとに安全重点施策を設定しています。

<2025年度安全重点施策>

安全確認による運転事故防止 ①バック時の安全確認ルール、バック手順の徹底 ②電子ホイッスル誘導の継続（自社構内によるバック事故の防止）
支店長による個人面談の実施 年度目標である「支店構内・お客さま構内事故を撲滅」、「重大事故の防止」、「指差呼称の徹底」に向け安全意識を高めるため、支店長による個人面談を実施。
労災事故防止 ①不安全行動排除 ②荷役安全とヘルメット着用徹底 ③通勤災害防止指導

事故の疑似体験指導（名鉄NX運輸）

名鉄NX運輸では、2025年4月度よりeラーニングとして法定12項目の安全教育を実施しています。加えて名鉄運輸グループ内にて発生した事故動画を外部へ教材化を依頼し作成した動画配信による疑似体験指導を展開しています。

航空事業

安全運航に向けた取り組み
（中日本航空）

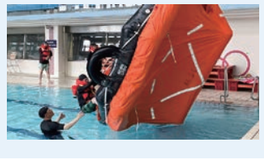
中日本航空では航空局の取り決めに基づき、社内規定等を定め、定期訓練および審査を実施しています。加えて独自の教育・訓練を行い、安全運航に向けた人材育成に力を入れています。

また、各部署では職場安全会議を毎月1回開催し、安全に関する問題点の討議および改善、ヒヤリハット、不具合事例等の報告・水平展開等を行っています。これらは全社で情報共有し、組織全体の安全意識の向上に努め、安全活動の拡大および活性化を図っています。

海運事業

実地訓練施設での訓練
（太平洋フェリー）

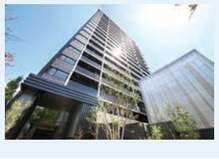
太平洋フェリーではSTCW条約基本訓練実地訓練施設として国土交通省から確認を受けているTF仙台トレーニングセンターを運営しております。訓練施設では救命胴衣着用時における救命筏の反転復正といった生存訓練や煙の充満した閉鎖区域において自蔵式呼吸具を装着しての消火活動をする消火訓練などを実施しています。



不動産事業

物件における安全の取り組み
（名鉄都市開発）

名鉄都市開発では住まいづくりに独自のチェック体制による厳しい品質管理を徹底するなど「安全・安心・快適」な住まいづくりを追求しています。防災サポート「3ピース・システム」は万一の災害に備えて、全戸に防災備品を標準装備する「各住戸の備え」、発電機などの防災機器や防災備品を装備する「共用部の備え」、防災訓練の実施や防災知識の向上をサポートする「管理面の支え」の3つを揃えた防災への取り組みであり、葵クロスタワーやプレティナレジデンス上社などへ導入しています。

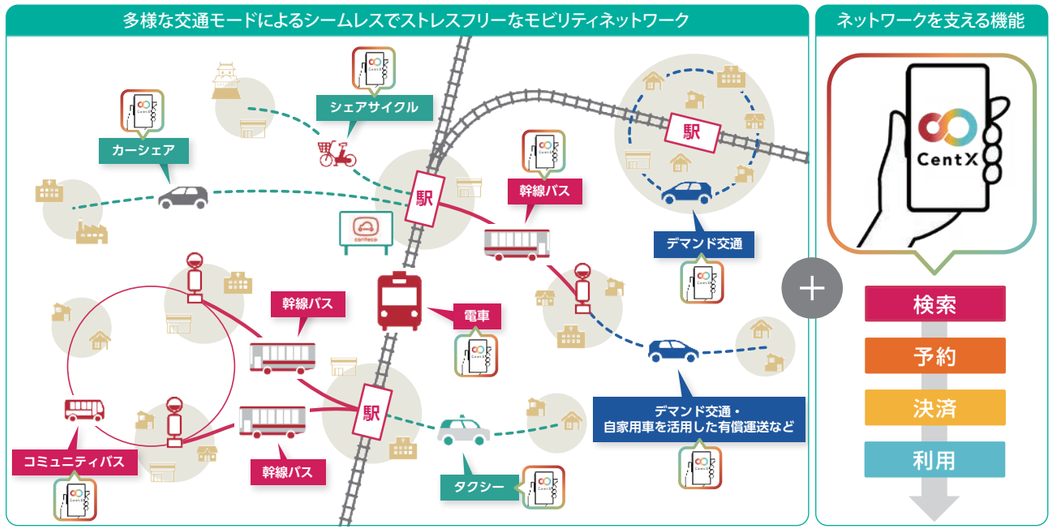


地域価値の向上

公共交通を中心とするモビリティネットワークの実現に向けた取り組み

〈名鉄グループが目指すモビリティネットワークの姿〉

定時・定路線である鉄道・バスや移動の自由度が高いタクシー・カーシェア・シェアサイクルなど既に展開しているモビリティに加え、いわゆるラストワンマイルや交通空白地帯の移動ニーズに応えるデマンド交通や自家用車を活用した有償運送など新しいモビリティを包含したシームレスでストレスフリーなモビリティネットワークの実現を目指す。



〈エリア版MaaS「CentX」の進化および展開の強化〉

当社グループでは、名鉄グループ沿線・地域の交通・生活・観光サービスをつなぎ、シームレスでストレスフリーな移動の実現を目指すエリア版MaaS※「CentX」を展開しています。

※MaaS（Mobility as a Service）地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと

エリア版MaaS「CentX」のありたい姿

- 多様な交通モードをフルラインナップで提供している名鉄グループとして、地域ネットワークの強化を図り当地域の公共交通分担率の向上に貢献する
- さまざまなパートナーとの地域共創により、移動にとどまらず、さまざまな生活サービスをシームレスに提供することで、中部エリアのウェルビーイング実現を目指す

KPI：エリア版MaaSアプリ「CentX」累計DL　2030年度に200万DL　2025年3月末時点123万DL

〈直近の取り組み〉

■「CentX」でお得に岐阜観光を楽しめるデジタルチケットを販売

エリア版MaaSアプリ「CentX」は、2023年度より岐阜県および岐阜県観光連盟と連携して「CentXぎふ旅コインキャンペーン」を実施しています。

2025年度は8月から2026年2月までの期間で実施しており、岐阜県内の9交通事業者の鉄道やバスの乗車券と電子観光クーポン「ぎふ旅コイン」がセットになったキャンペーン商品を購入すると、最大1,000円分もお得にぎふ旅コインを利用することができます。

■自治体等と連携した新たなモビリティサービスの取り組み

名鉄グループは、交通空白の解消等に向けた取り組みとして、自治体、学術機関、地域住民団体等との連携により、デマンド交通や公共ライドシェア等の新たなモビリティサービスの導入に向けた取り組みを行っています。

タクシー事業者を中心にデマンド交通の運行や公共ライドシェアの運行管理を行うのみならず、デマンド交通の予約機能を有したCentXのマイクロ版Webアプリの構築・運用、さらには事業主体としての全体コーディネート等、地域のニーズ・課題にあわせて、名鉄グループのリソースを最適に組み合わせながら、中部圏の各地域でさまざまな実証実験に参画しています。

文化資産の保護に関する取り組み

●博物館 明治村

11件の重要文化財を含む60件以上の近代建築や３万点以上の歴史資料の保存・展示を行う野外博物館を愛知県犬山市に設置し、公益財団法人とともに運営しています。戦後高度経済成長の陰で失われかけた明治建築の価値をいち早く見出し、その保存と活用を提唱した建築家・谷口吉郎氏（博物館 明治村初代館長）と、その想いに賛同した大学時代の同級生・土川元夫（元名古屋鉄道会長）が中心となり、1965年に開村した「博物館 明治村」。世界三大建築家の一人、フランク・ロイド・ライトが設計した「帝国ホテル」のガイドやＶＲ映像、日本初の鉄道として開業した新橋-横浜間を実際に走行していた蒸気機関車の動態展示など、貴重な近代遺産の「本物の価値」をさまざまな方法で伝えることで、より良い未来の創造につながる「歴史の指針」を提供し続けています。

博物館 明治村HP
https://www.meijimura.com/

●日本庭園 有楽苑（国宝茶室 如庵）

1618年頃、織田信長の弟、織田有楽が京都の建仁寺内に創建し、後に国宝に指定された茶室「如庵」と、有楽の住居で、こちらも重要文化財指定の「旧正伝院書院」。明治期以降、三井家が所有していたものを譲り受け、これらを配するにふさわしい空間として、昭和を代表する建築家・堀口捨己氏の監修によって築造された日本庭園です。1972年の開苑以降、国宝指定を受けた３つの茶室で唯一常時公開（※外観のみ）を継続しており、貴重な文化資産の価値をより多くの方に提供しています。また、苑内の「弘庵」において、茶道文化に触れるお抹茶体験もお楽しみいただけます。

日本庭園 有楽苑HP
https://www.meitetsu.co.jp/urakuen/

誰もが安心・快適に暮らせるための取り組み

●子育て世帯支援の取り組み（名鉄スマイルプラス）

名鉄スマイルプラスでは、働く子育て世帯をサポートする事業として、アフタースクール事業「TELACO」と保育事業「ぽっぽ園」のほか、スクール事業として運動教室「SPOCCO」を展開しています。2025年10月現在でアフタースクールのTELACOが12校、保育事業のぽっぽ園が19園、運動教室「SPOCCO」が2校に拡大しています。子育て世帯の「お悩み」の解消に少しでも貢献するため、名鉄スマイルプラスは駅などの利便性の高い場所に保育所を設置しています。事業を通じて沿線地域に住む皆さまに安心して子育てをしていただき、「笑顔」の輪を広げることで住みやすい地域づくりを推進しています。

●健康寿命延伸の取り組み（名鉄ライフサポート）

名鉄ライフサポートでは、予防介護の視点に立ったシルバーフィットネス事業として、機能訓練を中心としたリハビリ型デイサービス「名鉄レコードブック」を展開しています。利用者さまの身体機能や健康の維持・回復・改善を目的に、ご自身の能力を最大限に引き出す運動プログラムを提案・実践しており、現在20店舗まで拡大しています。沿線の皆さまの健康をサポートすることで、健康寿命の延伸と介護負担軽減に貢献し、地域価値の向上を目指します。

●障がいのあるお客さまの接遇に関する社員教育（名古屋鉄道）

当社は、厚生労働省および特定非営利活動法人「日本補助犬情報センター」と協力し、常滑線大江駅構内において、補助犬（盲導犬・介助犬・聴導犬）ユーザーをはじめ、障がいのあるお客さまに安心して電車をご利用いただくための接遇研修を2024年5月に開催いたしました。これは、2024年4月1日施行の「改正障害者差別解消法」において、民間事業者による障がいのある方への「合理的配慮の提供」が義務化されたことを契機とし開催したもので、中部地区の鉄道事業者21社が参加し、補助犬ユーザーと実際の駅構内やホーム・車両を用いて介助の実技等を学びました。

人事担当役員メッセージ

人財力の向上による企業価値創造への道筋

取締役 常務執行役員　加藤　悟司

1. 人的資本経営の理念と戦略

名鉄グループにとって、人財は価値創造の源泉であり、持続的な成長の原動力です。多様な価値観を持つ人財が集い、従業員一人ひとりが挑戦し、成長への意欲を持って能力を最大限に発揮することが、グループ全体の力となります。当社グループは、「安全・安心」を基盤とした地域からの信頼をもとに、中部エリアでフルラインの交通事業を担う唯一無二の存在として地域とともに成長してきました。しかし、急激に変化する社会環境に対応するためには、従来の枠組みにとらわれない新たな価値提供が不可欠です。

こうした認識のもと、「名鉄グループ経営ビジョン」と連動する形で、2024年3月に人事ビジョン「あなたらしく、そしてその先へ」を策定しました。従業員が社会的使命感や地域愛を持ちながら、自分らしさを尊重し、挑戦を通じて成長する姿を描いています。また、人事戦略では「人財投資を通じた『人財力』の向上」を掲げ、「挑戦・創意工夫」「成長・能力発揮」「DE&I」を柱に、柔軟でしなやかな人財の育成を進めています。

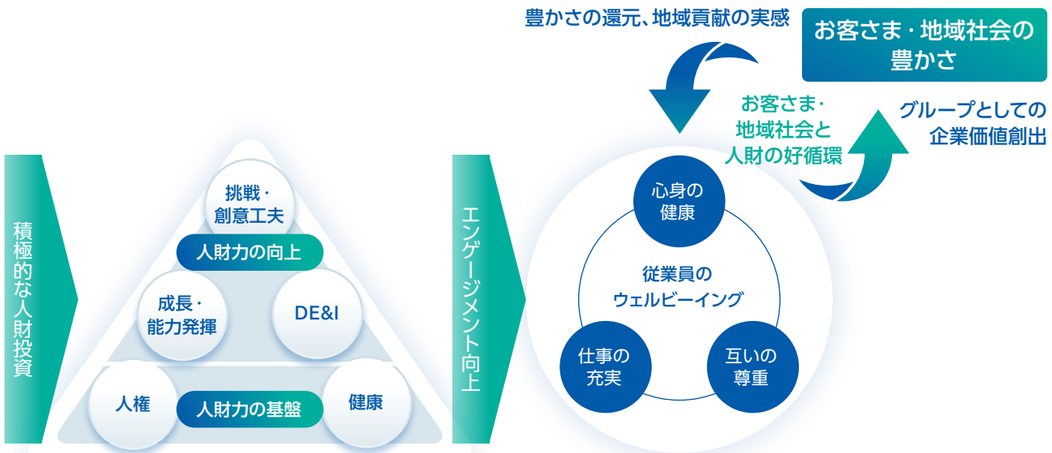
事業環境が大きく変化する中、当社はこうした変化を成長の機会と捉え、果敢に挑戦できる人財の育成に一層注力してまいります。一人ひとりの能力を最大限に引き出し、磨き上げるとともに、とりわけ「挑戦マインド」を醸成し、変革を推進する原動力となる人財の創出を目指していきます。

2. 挑戦と働きやすさを支える組織風土の醸成

2024年度より掲げたスローガン「名鉄×WAO!」のもと、社内では新たな挑戦への機運が高まってきています。従業員の主体的な参画を促すため、社内外へのスローガン浸透プロジェクトを立ち上げ、鉄道現場やグループ各社へ展開しています。当社グループは、交通・運送・レジャーなど多岐にわたる事業領域において、人財の確保が重要な経営課題であり、従業員が長く安心して活躍できるよう、継続的な賃金引き上げに加え、福利厚生の拡充、両立支援施策の強化、働き方の見直しなど、グループ全体で取り組みを進めています。

具体的には、当社においては「カフェテリアプランの新設」や「育児・介護支援の拡充」、「服装の柔軟化」など、多様なニーズに応える施策を展開しています。加えて、従業員の心身の健康維持をサポートしています。また、キャリア採用者が円滑に組織に溶け込み、活躍できるよう、受け入れ部署への事前レクチャーやランチ会の開催など、安心して働き始められる環境づくりにも注力しています。

こうした取り組みの成果を測るため、当社では「従業員エンゲージメント」をKPIとして設定し、人財力を定量的に把握しています。2023年度の総合スコア3.34は、2024年度には3.44へと改善しました。これは、スローガン「名鉄×WAO!」の浸透による会社への期待感の高まりや、鉄道現場を中心とした職場環境改善の効果と捉えています。今後は、グループ全体への展開を視野に、各社の業態特性に応じた分析と施策をさらに深化させ、挑戦と多様性を尊重する企業文化の定着を目指してまいります。



3. 中長期的な人材育成方針

名古屋駅地区再開発やリニア開業など、当社を取り巻く事業環境は今後大きく変化することが予想されます。こうした変化を会社と自身の成長の機会と捉え、変化に柔軟に対応できる人財の育成は急務です。特に、2040年代前半まで続く名古屋駅地区再開発事業の完遂に向けては、不動産分野における専門人財が事業の中核を担うことが想定されます。不動産開発・設計・施工管理・運営管理などの高度な専門性に加え、施設に人を呼び込むためのマーケティング視点や多角的な知識を備えた人財の採用・育成を進め、プロジェクトを成功に導く体制を構築していきます。

同時に、地域公共交通の担い手として、安全・安心を基盤に事業を支える人財の確保と育成も不可欠です。さらに、新領域への事業展開を見据え、挑戦・創意工夫・変革を担える人財を育成するため、人的資本への投資をこれまで以上に積極的に進めます。具体的には、キャリア採用の強化、複線型キャリア制度の導入、デジタル人財の育成など、将来を見据えた施策を加速しています。

こうした取り組みにより、適材適所の人財配置を実現し、従業員一人ひとりの働きがいを高めるとともに、地域社会に多様な価値を提供する企業集団としての総合力を一層強化してまいります。

4. 人事担当役員としての使命

私の使命は、制度改革の先にある「従業員一人ひとりが働く意義を実感し、貢献感を持てる環境の構築」にあります。業務を通じてやりがいを感じ、前向きに仕事に取り組むことが、組織の活性化と企業価値の向上につながると確信しています。

その実現には、マネジメント層の意識改革が不可欠です。従業員が自らの仕事と会社の使命・経営ビジョンとのつながりを理解し、社会への貢献を実感できるよう、会社からの積極的な情報発信と職場内での対話を重視していきます。特に、スローガン「名鉄×WAO!」の浸透を通じて、挑戦する風土を根付かせることが重要です。その一環として、経営トップ自らが現場に足を運び、メッセージを直接届ける取り組みは、エンゲージメント向上に大きな効果をもたらしました。こうした現場との双方向コミュニケーションをさらに深め、従業員の声を経営に反映させていきます。

今後も、自ら考え、意欲的に挑戦できる人財の育成に向けた人事戦略を着実に実行し、企業価値の向上と地域社会への貢献を目指してまいります。そして、挑戦する風土を醸成するためには、経営層自らが率先して挑戦する姿勢を示すことが何よりも重要だと考えています。従業員一人ひとりが「この会社で働いていて良かった」と心から思える環境を実現すること、それが私の最大の使命です。

主要KPI

従業員エンゲージメント※

2023年度実績	2024年度実績	2030年度目標
3.34	3.44	3.5以上

キャリアチャレンジ制度利用件数※

2023年度実績	2024年度実績	
13件	17件	継続的に前年度を上回る

資格取得制度利用件数※

2023年度実績	2024年度実績	
65件	96件	継続的に前年度を上回る

中途管理職比率

2023年度実績	2024年度実績	2030年度目標
30.4%	34.4%	30%以上

男性育児休業取得率

2023年度実績	2024年度実績	2030年度目標
48.6%	56.4%	100%

※は名古屋鉄道単体、それ以外は連結

グループの使命実現のための人事ビジョンと人事戦略

人事ビジョン・人事戦略の基本的な考え方

当社グループは、「人財」が最も重要な経営資源であり、価値創造の源泉となる「資本」であるという認識のもと、「人的資本の充実」を中長期経営戦略の重点テーマの一つとして設定し、経営ビジョン・経営戦略と連動した人事ビジョンと人事戦略を策定しました。

人事ビジョン「あなたらしく、そしてその先へ」では、従業員が自身の個性を発揮し、やりがいを持って働ける環境を整えることで、従業員本人とグループの成長につなげていきたいと考えます。また、人事戦略「人財投資を通じた『人財力』の向上」では、従業員に積極的に投資し、価値を持続的に高めていくことで、グループ全体の成長と地域への還元を目指しています。

人財力の向上に向けて

当社グループの従業員個人が持つ力や意欲を「人財力」と定義し、人財力を高めていくために、「挑戦・創意工夫」「成長・能力発揮」そして「DE&I」の3つの要素を設定しました。

名鉄グループならではの価値を提供していくためには、従業員一人ひとりが「挑戦していく意欲を持ち」、「自身の能力とスキルを向上」させていくことが必要と考えます。また、誰もが暮らしやすい多様性ある地域づくり・まちづくりのためには、従業員が「多様な価値観を受け入れながら、さまざまな視点から考えることができる」風土醸成が重要です。同時に、安心して働ける職場環境づくりのために、「心身の健康が脅かされないこと」「人権が守られていること」は必須条件であり、「人財力の基盤」として「健康」「人権」を掲げています。

これらの人財力を伸ばすために、各種KPIを設定し施策に取り組んでいます。

人財力向上に向けたKPIの設定

当社の人財力向上やウェルビーイング、地域貢献の実感を定量的に観測するために従業員エンゲージメント調査で従業員の意識を調査し、職場環境改善や人事施策策定等に活用しています。

2024年度調査では経営ビジョン浸透や労働環境改善に効果が見られ、2023年度「3.34」から2024年度には「3.44」にスコアが上昇しました。今後もやりがいと働きやすさ向上に向けて、各種取り組みを進めていきます。

人的資本経営の実践

挑戦・創意工夫

●キャリアチャレンジ制度

当社では、グループ内で公募による副業・異動を実現できる「キャリアチャレンジ制度」を2024年度に新設しました。従業員の自律的なキャリア形成や、適材適所の人財配置につなげることで、グループ全体で人的シナジーを最大化し、さらなるイノベーション創出を推進していきます。キャリアチャレンジ制度利用件数は2023年度13件から翌年度17件に増加し、グループ内副業では従業員が会社を越えた副業を通じて、採用や企画等の業務に取り組み、グループ会社の課題解決に貢献しています。

●WAO!文化推進プロジェクト

誰よりも地域の人々やお客さまを想い、「驚き」や「感動」、そして「憧れ」につながる当社グループならではの価値を提供し続けたいという意思を込めて、グループ全役職員の行動変容を目指します。グループ経営ビジョンを理解・共感し、自ら進んで挑戦する組織風土を実現するもので、メッセージ動画の展開のほか、グループ各社でワークショップを順次行い、日常の業務の中での「WAO!」な取り組みを共有しています。加えて2024年度からは、企業理念を体現するグループ従業員を称える機会としてグループ表彰式「名鉄×WAO!Award」等も実施しています。

要素	2024年度の主な取り組み	
挑戦・創意工夫	単体	プロジェクト、ポストへのキャリアチャレンジ制度の拡充
	グループ	キャリアチャレンジ制度によるグループ内副業や社外派遣、外部との人財交流の促進
	単体	年齢に偏らない評価・昇進・早期登用（総合職）

経営ビジョン

私たちは、信頼の源泉となる「安全」を基盤として、「驚き」から「感動」、そして「憧れ」につながる名鉄グループならではの価値を提供し続けます

経営ビジョンスローガン

名鉄×WAO!

人事ビジョン

あなたらしく、そしてその先へ

人事戦略

人財投資を通じた「人財力」の向上

人財力の要素		施策別KPI	範囲	2023年度	2024年度	目標	
従業員エンゲージメント			単体	3.34	3.44	3.5以上	―
人財力の向上	挑戦・創意工夫	キャリアチャレンジ制度	単体	13件	17件	継続的に前年度を上回る	―
	成長・能力発揮	資格取得制度利用件数	単体	65件	96件	継続的に前年度を上回る	―
	DE & I	女性管理職比率	連結	5.6%	6.7%	30%以上	2030年度
		中途管理職比率	連結	30.4%	34.4%	30%以上	2030年度
		男性育児休業取得率	連結	48.6%	56.4%	100%	2030年度
		女性育児休業取得率	連結	100.0%	100.0%	100%	2030年度
		介護離職者数ゼロ	単体	―	5人	0人	2030年度
人財力の基盤	健康	健康診断有所見者の受診率	単体	100%	97.8%	100%	2030年度
		BMI有所見率	単体	27.4%	28.0%	25%以下	2030年度
		運動習慣率	単体	34.7%	36.7%	50%以上	2030年度
		高ストレス者率	単体	9.1%	7.6%	7%以下	2030年度
		年次有給休暇取得率	単体	92.1%	96.6%	90%以上	2030年度
	人権	人権研修受講者数	単体	194人	253人	モニタリング指標	

成長・能力発揮

●デジタル人財育成

当社グループでは、従業員一人ひとりがデジタル技術を主体的に活用し、現場起点の業務変革を推進できる人財となることを目指しています。その取り組みとして、2024年度よりグループ横断での「デジタル人財育成研修」を開始しました。

本研修は、現場業務を熟知した従業員が、自らの業務課題をノーコードツールや生成AIなどのデジタルツールを活用して解決することを通じて、デジタル人財の育成につなげることを目的としており、2025年9月現在で、16社（当社含む）が参加しています。

また、デジタル技術の活用環境整備も積極的に進めており、特に生成AIについてはガイドラインを設けたうえで、3段階の活用レベルごとに適したツール整備および活用支援を実施するなどの取り組みが評価され、「生成AI大賞2024」（日経ビジネスと一般社団法人Generative AI Japan共催）においてグランプリを受賞しました。

要素	2024年度の主な取り組み	
成長・能力発揮	単体	資格取得制度の拡充
	単体	キャリアデザイン研修・面談の実施
	単体	次世代リーダー育成プログラムの設定（総合職）
	単体	自主選択型研修の拡充
	単体	責任・業務・市場水準に見合った処遇の検討

誰もが活躍できる職場づくり・人づくり
人財の育成・主体的なキャリア開発
https://www.meitetsu.co.jp/sustainability/career/index.html#sus05-4

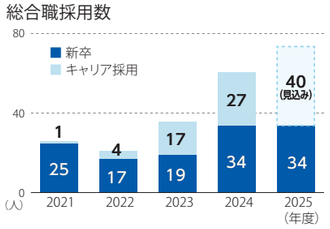
DE＆I

●外国人従業員の活躍の場

多様性を意識した採用活動は、当社グループにとって競争力強化やイノベーション創出につながると考え、外国人従業員についても活躍の場を広げています。2024年3月に特定技能1号に自動車運送業分野が追加されたことを受け、名鉄NX運輸では2025年度にインドネシア人を12人採用する予定です。名鉄バスは自治体・日本語学校と三者が一体となって外国人バス運転士を養成する日本初の取り組みを進めたり、特定技能人材採用でインドネシア人3名を採用したりするなど、グループ各社で国籍にかかわらず外国人従業員の積極的な採用を進めています。

●オンボーディング施策

当社では組織の多様性を実現すべく、近年キャリア採用を強化しています。入社した社員の定着を促し、速やかに自身の能力を発揮できる環境を整えるため、2025年度よりキャリア採用者を対象に経営層との交流プログラムを実施しています。また、ランチ交流会の費用補助や、受け入れ側の上司に対して事前レクチャーを行うなど、溶け込みやすい風土醸成に努めています。



●両立支援制度

当社グループでは、誰もが安心して働き続けられる環境づくりに向けて、育児や介護、疾病等の両立支援施策として、短時間・短日数勤務制度や休暇制度の拡充を行っているほか、本社部門を中心に導入しているフレックス勤務制度やテレワーク勤務制度で柔軟な働き方を実現しています。

育児支援においては、一部有給の育児休業制度、復職前面談、子の看護等休暇、ベビーシッター利用補助、企業主導型保育所の利用など、各種制度とサポートを充実させています。男性の育児休業取得も着実に浸透し、2024年度の男性従業員の育休取得率（連結全社）は56.4%まで上昇しました。

また、当社では従業員の半数が50代以上という労務構成を踏まえ、介護と仕事の両立支援に注力しています。法定を大幅に上回る休業制度の充実、介護手当の支給といった経済的支援、「仕事と介護の両立支援に関するガイドブック」の作成や外部相談窓口設置といった心理的サポートなど、当事者の声を集めながら、日本最高レベルを目指した手厚い支援を実現しています。2025年度には当社の取り組みが認められ「日本の人事部」主催の「HRアワード」で優秀賞に選ばれました。

●人生100年時代に向けた従業員の活躍推進

60歳を過ぎた従業員がいきいきと働ける環境を整えることは、地域に密着した事業を展開する当社グループにとって社会課題でもあるととらえています。従業員が心身共に健康な状態で働けるよう、一人ひとりが働き方を選択できるようにするとともに、従業員の健康増進を図ることで、培った経験を活かして活躍できる環境を整備しています。

●女性の活躍推進

当社グループでは、女性従業員のさらなる活躍推進のために、両立支援のほかキャリア形成支援や管理職育成に力を入れています。2024年度はネットワーク構築とキャリア形成意識の醸成のため、グループの女性管理職による交流会を実施し、今後のキャリアを考え、悩みやビジョンを共有しました。女性特有の健康課題にも取り組んでおり、生理に伴う体調不良軽減のため、オンライン診療機会の提供と低用量ピルの無料処方サービスを2024年度より導入しています。また、女性の健康に関わる専門医を招き、管理職、育児休業中の従業員、当社グループの女性役員・管理職を対象に女性の健康課題をテーマにしたセミナーを開講しました。

要素	2024年度の主な取り組み	
DE＆I	グループ	キャリア採用数やキャリア採用者の管理職比率の向上
	単体	シニア従業員の意欲を向上させる環境整備（人事賃金制度等の整備）
	グループ	障がい者の活躍の場を創出するための施策検討

名鉄ホテルグループ　女性活躍委員会Team煌めき

名鉄ホテルグループでは、DE＆I推進に向けて、特に女性活躍推進やLGBTQに関する取り組みを積極的に行っています。各ホテルに所属する女性従業員が中心となり、2023年より働きやすい職場づくりを含めたSDGs活動に取り組んでいます。子ども食堂の実施や学習用品の寄贈、食品ロス削減、LGBTQへの理解といった活動のほかに、育児短時間勤務の期間延長や男性育休取得の後押し、女性の健康相談窓口の設置など働きやすい職場づくりを進めてきました。

身の回りの課題に目を向け、自分の働くホテルで何ができるかを情報交換しながら活動しています。社外のお客さまにフードロス削減の協力を依頼したり、職場でLGBTQ研修を実施したりと、社内外で経験を積み、活躍の場を広げています。同時に、職場で取り組みを発信することにより、周囲の従業員がSDGsについて知り行動するきっかけになるなど、組織の風土改革にもつながってきています。

健康

●健康経営の推進

当社グループは、2024年度に策定した「名鉄グループ健康経営方針」に則って従業員の健康保持・増進に積極的に取り組んでいくこととし、推進にあたっては、当社社長を健康経営責任者、人事総括役員を推進責任者とし、人事部（産業医・保健師含む）を中心に、グループ会社・健康保険組合が一体となって課題分析や各種施策の推進を行っています。

当社では疾病予防に向けて、2024年度から健康推進アプリを導入し、健診結果の確認や日々の健康記録のほか、運動や健診受診によるポイント付与で健康行動を促進し、現状36.7%の運動習慣率を2030年度までに50%以上へ引き上げることを目指しています。

職場環境整備としては、労働災害を未然に防ぐ安全教育や安全衛生委員会での発生事案共有、熱中症対策としての空調服の導入・飲料配布、年次有給休暇取得目標の設定などソフト・ハード両面で取り組んでいます。なお、安全衛生委員会は、各事業場で関係部門の部署長、産業医、組合代表者などで構成し、労使で安全衛生に関するさまざまなテーマについて議論をしています。

誰もが活躍できる職場づくり・人づくり
健康経営の推進
https://www.meitetsu.co.jp/sustainability/career/index.html#sus05-6

人権への取り組み

人権の尊重

当社グループは使命である「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」に基づき、社内および社外全ての方々の人権を尊重すると共に、あらゆる差別や人権侵害につながる事業活動は一切行いません。

社内に人権啓発推進委員会を設置し、あらゆる人権課題の解決に向け啓発活動を行うことにより、企業の社会的責任を果たすことを目的として活動するために、2023年4月に「名鉄グループ人権方針」を策定しました。また2024年9月に「名鉄グループカスタマーハラスメントに対する基本方針」、2025年3月に「名鉄グループ サプライチェーン方針」を策定し、就労環境やバリューチェーンにおける人権尊重への取り組みも行っています。

人権研修受講者数

2021年度	243人
2022年度	216人
2023年度	194人
2024年度	253人

名鉄グループ人権方針（2023年4月策定）

私たち名鉄グループは、「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」という使命に基づき、ここに「名鉄グループ人権方針」を定め、企業の社会的責任を果たすべく、人権尊重の取り組みを推進していきます。

1. 人権の尊重……名鉄グループは、国連の「ビジネスと人権に関わる指導原則」に基づき、地域社会、お客さま、従業員、取引先等全ての人々の人権を尊重し、人種、国籍、性別、出身、障がい、宗教、信条等を理由とした差別やハラスメント、またはプライバシーを侵害する行為を決して行いません。

2. 適用範囲……この方針は名古屋鉄道および名鉄グループ全ての役員・従業員に適用します。

3. 人権啓発……この方針を名鉄グループ全ての事業活動に反映させるため、役員・従業員に対して適切な研修を行い、人権に対する意識を高めます。

4. 人権デューディリジェンスの実施……名鉄グループは全ての事業活動が人権に及ぼす負の影響を特定するため、ステークホルダーとの対話を積極的に進めるとともに、その影響に対しての防止・軽減を図ります。

5. 人権を尊重する職場環境の醸成……従業員が互いに違いを認め、円滑な事業活動を推進できるよう、積極的にコミュニケーションをとることにより、あらゆる人権侵害を未然に防ぐように努めます。

6. 情報開示……名鉄グループは、人権啓発の取り組みについて、Webサイト等で情報を公開します。

7. 救済……全ての事業活動において、人権を侵害する恐れがある事象が明らかになった場合においては速やかに調査を実施し、適切な措置を講じることで、その救済に努めてまいります。

名鉄グループ サプライチェーン方針（2025年3月）

当社グループは使命のもと、持続可能な社会の実現に取り組んでいます。持続可能な社会の実現のためには、当社および当社グループがお取引先さまと強固なパートナーシップを構築し、ともにサステナビリティの取り組みを推進することが不可欠と認識しています。当社および当社グループがサステナブルな企業活動を実践していくため、遵守すべき事項や基本的考え方を決めて2025年3月に「名鉄グループ サプライチェーン方針」を策定しました。取引先の皆さまにも、本方針の趣旨と内容をご理解いただき、当社グループとともに取り組んでいきます。

名鉄グループ人権方針
https://www.meitetsu.co.jp/profile/propulsion/__icsFiles/afieldfile/2023/05/19/groupjinkenhousin.pdf

名鉄グループ
カスタマーハラスメントに対する基本方針
https://www.meitetsu.co.jp/profile/propulsion/__icsFiles/afieldfile/2024/09/02/240901customerharassment.pdf

名鉄グループ
サプライチェーン方針
https://www.meitetsu.co.jp/sustainability/governance_and_risk_management/guiding_principles/supplyChain_policy.pdf

名鉄グループカスタマーハラスメントに対する基本方針（2024年9月）

当社グループは使命のもと、信頼の源泉となる「安全」を基盤とし、「驚き」から「感動」そして「憧れ」につながる当社グループならではの価値を提供し続けることを目指しています。そのために、日々お客さまからいただくご意見やご要望に耳を傾け、サービスの向上に取り組んでいます。

一方で、従業員の人格や尊厳を傷つけるような過度な言動には、企業として毅然とした対応をし、従業員の人権を守るとともに安心して働ける環境を整えることが重要であると考え、2024年9月1日に「名鉄グループカスタマーハラスメントに対する基本方針」を策定しました。これからも、お客さまからのご意見を真摯に受け止め、良質なサービス提供によって地域社会に貢献し続けられるよう、グループ一丸となって取り組んでいきます。

特集3

鉄道を支える「人財」の育成

当社の鉄道事業は、日々の業務に情熱を注ぐ「人財」の力によって支えられています。持続的に安全・安心・安定輸送を遂行するためには、従業員一人ひとりが生き生きと働き、その能力を最大限に発揮できる環境づくりが大切です。

当社では従業員の役割に応じた体系的な育成プログラムで能力開発を図るだけでなく、主体的な成長を促す職場づくりにも注力しています。加えて、従業員が誇りを持って働き続けられる職場風土の追求を通して、人財育成と定着の両面から企業基盤を強化しています。

鉄道事業本部管理部長
加藤 貴志

体系的な研修制度による能力開発

安全・安心・安定輸送を担うエキスパート人財を育成するため、従業員の役割に応じた教育体系を確立し、個々の役割に必要な能力を育成しています。これにより、鉄道の安全運行に不可欠な高い専門性を持つ人財を継続的に輩出しています。

また、お客さまへのサービス向上を目指し、外部講師によるアナウンス研修など、サービス品質向上に特化した独自の教育プログラムにも力を入れています。これにより質の高いサービスを提供できる人財を育成し、お客さまの満足度向上に貢献しています。

教習所での学科講習

主体的な成長を促す職場づくり

●CS（お客さま満足）第一線ミーティング

お客さまに「安心」「快適」「ワクワク」を提供することを目的として、各職場にて毎月1回、CS第一線ミーティングを開催しています。本ミーティングでは、現場の従業員が主体的に「お客さまのために何ができるか」を議論し、実践的な改善策を導き出しています。各職場が設定したCS向上テーマに沿った議論と実践を通して、継続的なサービス品質の向上と従業員一人ひとりの成長を実現しています。

●鉄道DX推進ワーキング

2023年9月、現場業務のデジタルトランスフォーメーション（DX）をDX人材の育成を通して推進するため、「鉄道DX推進ワーキング」を立ち上げました。

本ワーキングでは、毎年グループ内副業制度を活用し、さまざまな現場からDXに挑戦したいと応募したメンバーが参加しています。外部講師による研修でアプリ開発のノウハウを習得し、その知識を活かすことで現場が日々直面するさまざまな業務課題をDXの力で改善しています。

鉄道DX推進ワーキング(WG)の参加を通じて

鉄道事業本部
電気部
岡原 愛士

鉄道DX推進WGに参加するまで業務改善のアイデアがあっても、どう行動に移せば良いか分からずもどかしさを感じていました。しかし、WG活動で実際に自分のアイデアが形になり、その成果を直接感じられた時には大きな達成感がありました。この活動は社内報でも紹介され、今では他の同僚からも「自分たちも改善活動をしてみたい」という声が多数寄せられています。鉄道DX推進WGで得たノウハウを、これからも現場のさらなる業務改善に活かしていきたいと思います。

従業員のモチベーション・エンゲージメント向上と働きがいのある職場風土の醸成

従業員が生き生きと働くことが持続的な安全・安心・安定輸送やサービス品質の向上につながると考え、従業員のモチベーションとエンゲージメントの向上につながるさまざまな取り組みを行っています。

●鉄道会社ならではの入社歓迎イベント

入社式の後に新入社員歓迎イベントを行っています。2025年はイベント用に貸切列車を運行し、役員から特別入社記念券の配布や車内でのアナウンス体験等を実施しました。これらのイベントは入社という記念すべき日に、鉄道会社らしい特別な演出を行いたいという思いから企画したもので、新入社員の不安解消や仕事へのモチベーション向上に貢献しています。

●従業員の家族も含めた一体感の醸成

従業員の家族に対して仕事への理解を深めていただくとともに、従業員やその家族に日頃の感謝を伝える機会として、定期的にファミリーイベントを開催し、従業員の家族を含めたエンゲージメントの醸成に努めています。

環境保全への貢献

名鉄グループは社会インフラを担う企業として、地球環境の保全は人類共通の重要なテーマであるとの認識のもと、気候変動をはじめとした環境課題に取り組み、グループの事業活動を通じて持続可能な社会の実現を目指します。

名鉄グループ環境方針「エコ・ビジョン」
https://www.meitetsu.co.jp/sustainability/environment/

環境保全への取り組み
https://www.meitetsu.co.jp/sustainability/environment/initiatives/

名鉄グループ環境方針「エコ・ビジョン」

基本理念

名鉄グループは、社会インフラを担う企業グループとして、環境問題を重要な経営課題と認識し、事業活動や社会貢献活動を通じて地球環境の保全・回復と環境負荷の低減に努め、持続可能な社会の実現に貢献します。

基本方針

1. 気候変動への対応
省エネルギー設備や車両の導入、運用方法の工夫、再生可能エネルギーの活用など、エネルギー使用の削減や効率改善に努めるとともに、グループ各社が保有・開発する環境保全技術やノウハウを社会と共有することを通じて、気候変動の原因となる温室効果ガスの排出削減を推進します。

2. 循環型社会への貢献
事業で使用する資源の削減を図ることに加えて、リユース、リサイクルなどにより廃棄物の削減に取り組みます。また、使用する資源は環境に配慮した資源の活用を進めます。

3. 水資源の確保
水資源は私たちの生命に不可欠な資源と認識し、効率的な利用により使用量の低減に努めます。また、排水についても、汚染の防止に取り組み、安全な水資源の確保に努めます。

4. 森林や生物多様性の保全
事業活動が自然環境に与える影響を把握し、自然生態系維持などの環境保全、生物多様性の維持・保全・回復に努めます。

5. 地域やステークホルダーとの連携
地域社会との協調・連携を目指し、エンゲージメントや環境に関する情報開示を通じてあらゆるステークホルダーとのコミュニケーションを図ります。

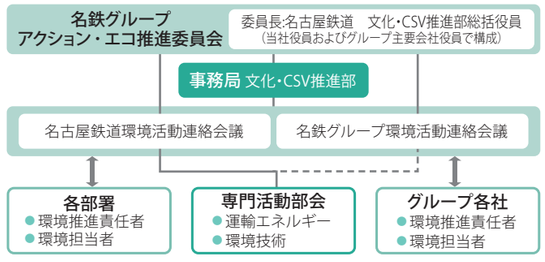
6. 環境法令の遵守と環境問題に対する意識向上
事業に関連する環境法令や国際基準などを遵守するほか、従業員一人ひとりが環境課題を理解し行動できるよう、継続的な啓発や環境教育を行います。

7. 環境目標の設定および管理
環境活動を推進するため、環境目標を設定し取り組みを推進するとともに、適切な目標管理に向け継続的な見直しと改善を行います。

推進体制

グループ環境活動を推進する組織として「名鉄グループアクション・エコ推進委員会」を設置しています。

実際の活動にあたり、具体的な方策を検討し実施するための連絡会議を当社および名鉄グループ各社それぞれで開催しています。各会議体の事務局は、当社文化・CSV推進部に設置しています。



長期目標と実績

マテリアリティ	KPI	範囲	目標	目標年度	2024年度実績
環境保全への貢献	GHG排出量(Scope1+2)※1 ※1 エネルギー起源のCO_2排出量	連結	2020年度比▲25%	2030年度	695,707t-CO_2
		[鉄軌道事業]名古屋鉄道	2013年度比▲46%	2030年度	162,820t-CO_2
	新築物件※2の環境認証取得(ZEB、ZEH、CASBEE等※3) ※2 対象はオフィス、物流施設、賃貸マンション ※3 建築物の省エネルギー性能を評価する手法	名古屋鉄道 名鉄都市開発	100%	―	100%
	産業廃棄物排出量	名古屋鉄道	モニタリング指標	―	553t
	リサイクル率				77.7%
	沿線・地域での環境保全活動件数	連結		―	93件

当社および当社グループの定める環境方針や目標に比べ、業界団体の立場が著しく弱いまたは矛盾する場合は、団体に対して働きかけを行い、万一相違が生じる場合は自社の立場を優先します。

中期経営計画で取り組む環境施策

当社グループでは、「名鉄グループ中期経営計画(2024年度~2026年度)」の中でESGに関する取り組みを掲げています。環境に関連するものとしては大きく二つのテーマに沿って取り組みを進めています。

カーボンニュートラル実現に向けた取り組み

省エネ・脱炭素投資の推進	●省エネ車両の導入または導入に向けた検証(鉄道、バス、タクシー、トラック) ●新技術を活用した回生電力の有効活用の検討(鉄道) ●所有不動産、施設の脱炭素化(ZEB、ZEHの取得推進、設備更新) ●社内炭素価格制度の導入(2024年度~)　など
情報開示の充実	●スコープ3算出体制の構築 ●スコープ1、2の第三者保証取得 ●環境優位性のある鉄道のさらなる利用促進に向けた取り組み　など

循環型社会の実現に向けた取り組み

資源の有効活用	●フードロスに関する取り組み(名鉄協商、名鉄生活創研、名鉄ホテルHD)　など
環境保全への取り組み	●森林資源の持続的な活用と環境保護活動(奥飛観光開発)　など

カーボンニュートラル

当社グループは、気候変動問題への対応を経営の重要課題の一つと位置づけており、事業活動における環境負荷の低減に取り組んでいます。

2024年度実績(Scope1,2)

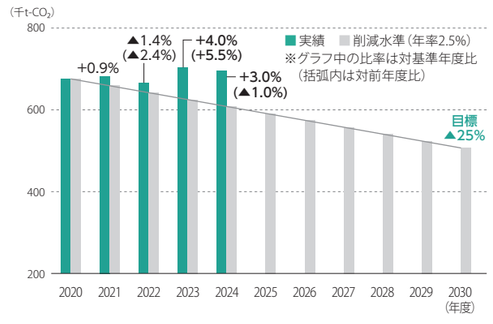
名鉄グループ全体(連結会社)において、エネルギー起源のCO_2排出量を2030年度に2020年度比で**25%**削減する

名古屋鉄道の鉄軌道事業において、エネルギー起源のCO_2排出量を2030年度に2013年度比で**46%**削減する

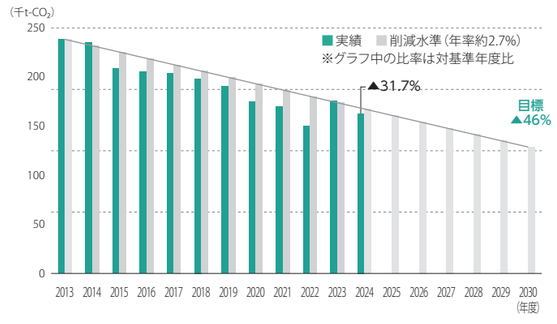
2024年度のエネルギー起源のCO_2排出量の実績は、グループ連結で695,707t-CO_2で基準年度である2020年度の675,759t-CO_2に対して3.0%増、鉄軌道事業(名古屋鉄道)単体では162,820t-CO_2で基準年度である2013年度の238,479t-CO_2に対して31.7%減となりました。

グループ全体での省エネ施策の推進、使用電力に係る排出係数の変動などを受け、CO_2排出量は前年度対比で減少しました。引き続き、省エネルギー車両の導入、不動産施設への省エネ設備の導入、創エネルギーや再生可能エネルギーの導入・活用など、あらゆる施策を検討・実施していきます。

(参考)名鉄グループ全体(連結会社)におけるCO_2排出量の推移



(参考)名古屋鉄道の鉄軌道事業におけるCO_2排出量の推移



	インプット エネルギー使用量	アウトプット CO_2排出量
名古屋鉄道	電力 4.0億kWh 燃料・熱(原油換算) 0.2万kL	17.0万t-CO_2
グループ会社	電力 1.6億kWh 燃料・熱(原油換算) 17.2万kL	52.5万t-CO_2

<エネルギー使用量の内訳>

電力 5.6億kWh・23.5万t-CO_2	
名古屋鉄道	4.0億kWh(16.7万t-CO_2)
グループ会社	1.6億kWh(6.8万t-CO_2)
交通事業(名古屋鉄道除く)	0.2億kWh(0.8万t-CO_2)
運送事業	0.3億kWh(1.1万t-CO_2)
その他	1.2億kWh(4.9万t-CO_2)

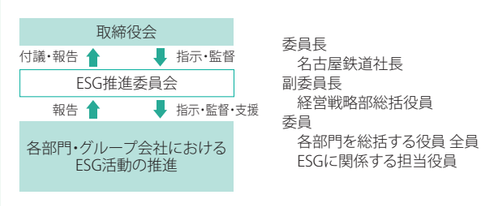
燃料・熱(原油換算) 17.3万kL・46.1万t-CO_2	
名古屋鉄道	0.2万kL(0.3万t-CO_2)
グループ会社	17.2万kL(45.8万t-CO_2)
交通事業(名古屋鉄道除く)	3.5万kL(9.0万t-CO_2)
運送事業	12.0万kL(33.2万t-CO_2)
その他	1.7万kL(3.6万t-CO_2)

名鉄グループは、気候変動への対応を事業継続のための重要な経営課題と認識しており、2022年４月に「気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD※）」提言への賛同を表明するとともに、TCFD提言に基づき気候変動に伴うリスクと機会の把握に努め、グループの事業活動を通じた取り組みを進めていきます。

※「気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）」とは、G20の要請を受け、2015年に金融安定理事会（FSB）が気候関連の情報開示および金融機関の対応をどのように行うかを検討するために設置されたものです。

ガバナンス・リスク管理

当社グループでは、名古屋鉄道の社長を委員長とする「ESG推進委員会」を設置し、当社グループにおける気候関連のリスクおよび機会の評価、戦略に関する事項を審議し、取締役会へ上程しています。一方、取締役会はESG推進委員会を監督しており、気候変動リスクなどにおけるガバナンス体制を構築しています。
（全体の体制は ▶P.61 「サステナビリティに関する取り組みの推進体制」参照）



全体の体制図は ▶P.61

戦略

シナリオ分析における大枠（世界観）の設定

産業革命前からの世界の平均気温上昇が2℃を十分に下回る場合（2℃シナリオ）と成り行きの4℃の場合（4℃シナリオ）を想定し、国際機関※が想定している情報をもとに世界観を設定しました。

産業革命前からの世界平均気温上昇	2℃	4℃
移行リスク・機会	IEAによるWEO2021持続可能な開発シナリオ（SDS）など	IEAによるWEO2021公表政策をもとにしたシナリオ（STEPS）など
物理的リスク	IPCCによるRCP2.6シナリオ	IPCCによるRCP8.5シナリオ

※IEA（国際エネルギー機関）、WEO2021（World Energy Outlook 2021）
IPCC（気候変動に関する政府間パネル）
SDS　Sustainable Development Scenario
（持続可能な開発シナリオ）
STEPS　Stated Policies Scenario
（公表政策をもとにしたシナリオ）
RCP　Representative Concentration Pathways
（代表濃度経路シナリオ）

気候変動リスク・機会による事業影響評価

当社グループの交通、運送、不動産などの各セグメントを対象とし、TCFDの枠組みに基づいて当社グループ事業に影響のあるリスク・機会項目を抽出しました。抽出したリスク・機会項目に対して、ESG推進委員会にて重要度を審議し、重要度の高いリスク5項目、機会5項目を選定するとともに、2℃、4℃シナリオに基づき影響度を評価しました。リスク項目については、財務への概算影響額を試算しています。気候変動による影響を分析した結果、2℃シナリオにおいては、炭素税の導入による大幅なコスト増加が見込まれる一方、CO_2排出量の少ない交通手段の需要増やMaaSの拡大などにより、収益機会の増加や業務効率向上によるコスト低減を期待できることが分かりました。また、4℃シナリオにおいては、燃料費の高騰によるコスト増加による影響を大きく受けることに加え、保有資産の洪水被害による損壊額の増加や風水害による鉄道営業停止に伴う収益減少のリスクが増大することが分かりました。

今後も省エネ設備投資等を漸次進めて、化石燃料の使用量を順次減らしていくなど、気温上昇が2℃を十分に下回る世界の実現に向けた取り組みを進めていきます。

移行リスク

		内容	時間軸	重要度	セグメント						
					交通	運送	不動産	レジャー・サービス	流通	航空関連サービス	その他
政策と法	GHG排出価格の上昇	炭素税導入によるコスト増加	中	大	○	○	○	○	○	○	○
		輸入製品の価格高騰による調達コスト増加	中	中					○		
	排出量の報告義務の強化	排出規制対応のためのグリーン投資額の増加	中	中	○	○	○	○	○	○	○
		省エネ性の低いサービスの需要低下による収益減少	中	中	○	○	○			○	
	既存製品・サービスへの規制	販売・提供する製品の再生材等義務化によるコスト増加	中	中				○	○		
		低炭素・環境配慮設備への変更に伴う既存設備の早期償却・減損	長	中			○				
技術	排出量の少ない技術への置き換え	自家用車のEV化やシェアリング等、環境性能の向上による鉄道顧客離れによる収益減少	中	中	○						
	最新技術への投資の失敗	MaaS普及に向けた鉄道、バス、タクシー等連携に必要なシステムなどの研究開発費の増加	中	中	○						○
		低排出運送システムの構築に向けた研究開発費の増加	長	中		○					
		EC強化などの遠隔でのサービス強化のための研究開発費の増加	中	中					○		
	低排出技術への移行コスト	省エネ設備更新のコスト増加	中	中	○	○	○	○	○	○	○
市場	市場の不確実性	再生エネ電力調達によるコスト増加	中	大	○	○	○	○	○	○	○
	原材料コストの上昇	燃料費の高騰によるコスト増加	中	大	○	○			○	○	○
		資材価格上昇に伴うコスト増加	中	中	○		○				
評判	ステークホルダーの懸念の増大	ステークホルダーの期待に応えられないことによる信頼の喪失とパートナーシップの解消、株価低迷や借入金利の上昇、収益減少	中	小	○	○	○	○	○	○	○

物理的リスク

		内容	時間軸	重要度	セグメント						
					交通	運送	不動産	レジャー・サービス	流通	航空関連サービス	その他
急性	極端な気象現象の増加	保有資産の洪水被害による損壊額の増加	短	大	○	○	○	○	○	○	○
		災害による観光地の景観破壊に伴う集客、収益減少	短	中				○			
		洪水による営業停止に伴う収益減少	短	大	○	○	○	○	○	○	○
		仕入先の浸水被害による出荷停止による収益減少	短	中					○		
		製品供給停止による輸送停滞に伴う収益減少	短	中		○					
慢性	降水パターンの変化	継続的に洪水が見込まれる施設の償却・撤退によるコスト増加	中	小	○	○	○	○	○	○	○
		災害増加に伴う損害保険料の増加	中	小	○	○	○	○	○	○	○
	平均気温の上昇	ヒートストレスによる働き手の減少に伴う収益減と人件費コスト増加	短	中	○	○	○	○	○	○	○
		ヒートストレスによる冷房費用の増加	短	中	○		○	○	○		
		気候変動に起因する感染症リスク増加に伴う収益減、対応コスト増加	短	中	○	○	○	○	○	○	○
		気候変動による農産物の不作による調達コスト増加	短	小				○	○		
		夏季高温化による外出抑制による収益減少	短	小	○			○	○		
	海面上昇	海面上昇により、沿岸地域の施設の高潮被害による撤退コスト増加	長	中	○		○				

機会

		内容	時間軸	重要度	セグメント						
					交通	運送	不動産	レジャー・サービス	流通	航空関連サービス	その他
資源効率性	輸送効率の向上	燃費向上によるエネルギーコスト減少	中	中	○	○				○	
	生産効率の向上	ダイヤ効率化による電力エネルギーコスト減少	中	中	○						
		効率化での車両走行距離削減による燃料コスト減少	中	中		○					
		環境配慮資材の普及・量産化に伴う調達コスト減少	中	中			○	○			
		環境配慮製品の量産化に伴う調達コスト減少	長	小					○		
エネルギー源	低排出エネルギー源の使用	再エネ調達による低排出サービス提供による収益増加	中	小	○	○		○		○	
	新技術の使用	EV等の次世代車両の普及に伴う価格低減による車両更新コスト減少	長	中	○	○					○
		自動運転普及に伴う業務効率化による車両の稼働コスト減少	長	中	○	○					
		配送ルート最適化等の排出削減に寄与するDX推進での業務効率向上	短	中		○					
	分散型エネルギー源への転換	再エネ普及に伴う再エネ電力調達コスト減少	長	中	○	○	○	○	○	○	○
		遊休地等への太陽光発電等再エネ事業による収益増加（ただし、自家消費優先）	中	小			○				
製品/サービス	低排出商品・サービスの拡張	CO_2排出量の少ない交通手段需要増に伴う旅客数の増加	中	大	○						
	新商品・サービスの開発	EV等の次世代車両導入による排出量の少ない輸送手段の選好による収益増加	中	中	○	○					○
		環境配慮型建築物の選好による不動産の収益増加	長	中			○				
		環境配慮製品取り扱い増による収益増加	中	小					○		
市場	新市場の創出	MaaS拡大による旅客輸送関連サービス利用増に伴う収益増加	短	中	○						
		再エネ電力発電の建設・維持に伴う物資輸送需要の増加	長	中						○	
レジリエンス	再エネや高効率化の採用	防災機能の高い設備の選好による投資家の評価向上	中	小	○	○	○	○	○	○	○
	資産の代替、多様化	自家発電等による営業停止リスクの低下	長	小	○	○	○	○	○	○	○

事業影響評価・想定される事業インパクトの定量化

事業影響評価の対象項目					
分類	内容	時間軸	重要度	影響額(百万円) 4℃	影響額(百万円) 2℃
リスク	炭素税導入によるコスト増加（全セグメント）	中	大	ー	5,815
	再エネ電力調達によるコスト増加（全セグメント）	中	大	ー	681
	燃料費の高騰によるコスト増加（全セグメント）	中	大	14,488	5,797
	保有資産の洪水被害による損壊額の増加（単体の鉄軌道事業）	短	大	299	185
	風水害による鉄道営業停止に伴う収益減少（単体の鉄軌道事業）	短	大	18	6
機会	CO_2排出量の少ない交通手段需要増に伴う旅客数の増加（交通）	中	大	ー	ー
	MaaS拡大による旅客輸送関連サービス利用増に伴う収益増加（交通・その他）	短	中	ー	ー
	配送ルート最適化などの排出削減に寄与するDX推進による業務効率向上、ドライバーの生産性向上など（運送）	短	中	ー	ー
	再エネ電力発電（洋上風力発電等）の建設・維持に伴う物資輸送需要の増加（航空関連サービス）	長	中	ー	ー
	環境配慮型商品・サービスの提供による収益増（不動産を中心とした全セグメント）	中	中	ー	ー

指標と目標

当社グループでは、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、2030年度のエネルギー起源のCO_2排出量（Scope1+2）について、連結会社全体では2020年度比▲25%、当社鉄軌道事業においては2013年度比▲46%を目標に掲げています。

今後も、省エネの着実な推進に取り組むとともに、創エネ（再エネ発電設備等の導入など）、活エネ（CO_2フリー電力の購入など）の取り組みを通じて、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

カーボンニュートラル目標

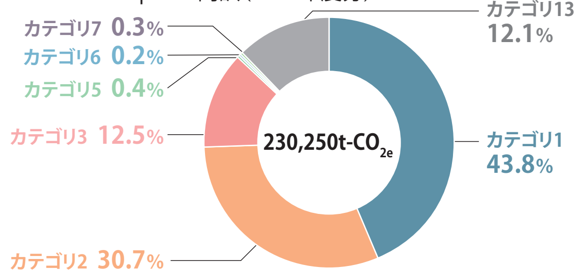
対象	CO_2排出削減目標（Scope1+2）	CO_2排出量 基準年度	CO_2排出量 2030年度目標	CO_2排出量 2024 年度実績
名鉄グループ（連結会社）	エネルギー起源のCO_2排出量を2030年度に2020年度比で25%削減する	675,759t-CO_2（2020年度）	506,819t-CO_2	695,707t-CO_2 基準年度比＋3.0%
名古屋鉄道鉄軌道事業	エネルギー起源のCO_2排出量を2030年度に2013年度比で46%削減する	238,479t-CO_2（2013年度）	128,779t-CO_2	162,820t-CO_2 基準年度比▲31.7%

サプライチェーンにおける排出量・Scope3の算定（名古屋鉄道）

自社での直接排出（Scope1）およびエネルギー使用に伴う間接排出（Scope2）の削減活動に加え、サプライチェーン全体におけるCO_2排出量の削減を目的として、名古屋鉄道単体におけるScope3を算定しました。

今後は、Scope3の算定範囲を名鉄グループ全体へと広げるとともに、今回の算定結果を踏まえサプライチェーン全体でのGHG排出量削減に向けた取り組みを進めていきます。

Scope3　内訳（2024年度分）



Scope3　主要カテゴリ排出量（2024年度）　（千t-CO_{2e}）

カテゴリ	該当する活動	排出量
1	購入した製品・サービスに係る排出量	100.8
2	購入した資本財に係る排出量	70.8
3	Scope1, 2に含まれない燃料およびエネルギー活動に係る排出量	28.7
5	廃棄物に係る排出量	0.8
6	出張に係る排出量	0.5
7	雇用者の通勤に係る排出量	0.7
13	リース資産（下流）に係る排出量	27.9

第三者保証の取得（Scope1,2は名鉄グループ、Scope3は名古屋鉄道）

当社グループでは、環境負荷データの信頼性を高めるため、2023年度実績より名鉄グループにおけるエネルギー起源のCO_2排出量（Scope1＋2）、2024年度実績より名古屋鉄道単体におけるGHG排出量（Scope3カテゴリ1,2,3,5,6,7,13）のデータについて、LRQAリミテッドの第三者保証を取得しています。

LRQA

LRQA独立保証声明書

名古屋鉄道株式会社の 2024 年度 GHG 排出量データに関する保証

この保証声明書は、契約に基づいて名古屋鉄道株式会社に対して作成されたものである。

保証業務の条件

LRQA リミテッド（以下、LRQA という） は、名古屋鉄道株式会社（以下、会社という）からの委嘱に基づき、2024 年度（2024 年 04 月 01 日～2025 年 03 月 31 日）の会社の GHG 排出量データ（以下、報告書という）に対して、検証人の専門的判断による重要性水準において、ISO14064-3:2019 を用いて、限定的レベルの独立保証業務を実施した。

LRQA の保証業務は、会社とその国内連結会社[1]における運営及び活動 に対して、以下の要求事項を対象とする。

- 会社の定める報告手順への適合性の検証
- 以下の指標に関するデータの正確性及び信頼性の評価

【環境データ】
- エネルギー起源 CO_2 の総排出量（スコープ 1＋スコープ 2）（トン CO_2）
- エネルギー起源のスコープ 1 CO_2 排出量（トン CO_2）
- エネルギー起源のスコープ 2 CO_2 排出量（マーケット基準）（トン CO_2）
- スコープ 3 GHG 排出量　カテゴリ 1, 2, 3, 5, 6, 7, 13（トン CO_2e）[2]

LRQA の保証業務は会社のサプライヤー、業務委託先、及び報告書で言及された第三者に関するデータ及び情報を除くものとする。

LRQA の責任は、会社に対してのみ負うものとする。本声明書の脚注で説明されている通り、LRQA は会社以外へのいかなる義務または責任を放棄する。会社は報告書内の全てのデータ及び情報の収集、集計、分析、公表、及び報告書の基となるシステムの効果的な内部統制の維持に対して責任を有するものとする。報告書は会社によって承認されており、その責任は会社にある。

LRQA の意見

LRQA の保証手続の結果、会社が全ての重要な点において、
- 自らの定める基準に従って報告書を作成していない
- 正確で信用できるパフォーマンスデータを開示していない

ことを示す事実は認められなかった。
この保証声明書で表明された検証意見は、限定的保証水準[3]、及び検証人の専門的判断に基づいて決定された。

[1] 宮城交通株式会社は対象外。
[2] スコープ 3 GHG 排出量は名古屋鉄道株式会社のみを対象とする。
[3] 限定的保証業務の証拠収集は、合理的保証業務に比べて少ない範囲で行われ、各拠点を訪問して元データを確認するより集計されたデータに重点を置いている。従って、限定的保証業務で得られる保証水準は合理的保証業務が行われた場合に得られる保証に比べて実質的に低くなる。

Page 1 of 2

LRQA

保証手続

LRQA の保証業務は、ISO14064-3:2019 に従って実施された。保証業務の証拠収集プロセスの一環として、以下の事項が実施された。
- 報告書内に重大な誤り、記載の漏れ及び誤りが無いことを確認するための、会社のデータマネジメントシステムを審査した。LRQA は、内部検証を含め、データの取扱い及びシステムの有効性をレビューすることにより、これを行った。
- データの収集と報告書の作成に関わる主たる関係者へのインタビューを行った。
- サンプリング手法を用いて、集計されたデータの再計算と元データとの突合を行った。
- 2024 年度の GHG 排出量データに関する記録および情報の検証を行った。
- 中日本航空株式会社本社と名鉄 NX 運輸株式会社本社を訪問し、データの収集及び記録管理の実施状況の確認を行うと同時に、敷地範囲において排出源の現場確認を実施した。

基準、適格性及び独立性

LRQAはISO14065 “*温室効果ガスー認定又は他の承認形式で使用するための温室効果ガスに関する妥当性確認及び検証を行う機関に対する要求事項*”、ISO17021-1 “*適合性評価ーマネジメントシステムの審査及び認証を行う機関に対する要求事項 – 第1部：要求事項*”に適合する包括的なマネジメントシステムを導入し、維持している。これらは国際会計士倫理基準審議会による国際品質管理基準1と職業会計士の倫理規定における要求も満たすものである。

LRQAは、その資格、トレーニング及び経験に基づき、適切な資格を有する個人を選任することを保証する。

全ての検証及び認証結果は上級管理者によって内部でレビューされ、適用された手続が正確であり、透明であることを保証する。

LRQA が会社に対して実施した業務はこの検証のみであり、それ自体が我々の独立性あるいは中立性を損なうものではない。

署名　　2025 年 10 月 20 日

由岐中　一順

LRQA 主任検証人
LRQA リミテッド
神奈川県横浜市西区みなとみらい 2-3-1　クイーンズタワーA 10F
LRQA reference: YKA00001345

LRQA, its affiliates and subsidiaries, and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as 'LRQA'. LRQA assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant LRQA entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.
The English version of this Assurance Statement is the only valid version. LRQA assumes no responsibility for versions translated into other languages.
This Assurance Statement is only valid when published with the Report to which it refers. It may only be reproduced in its entirety.
Copyright © LRQA, 2025.

Page 2 of 2

インターナルカーボンプライシングの導入（名鉄グループ）

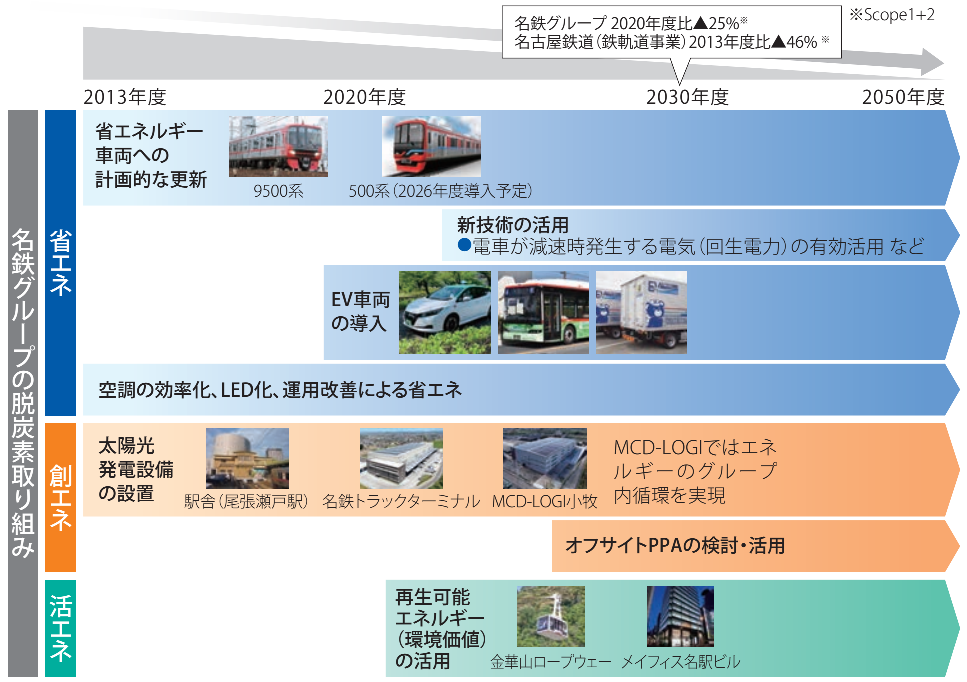
当社グループでは、カーボンニュートラルに向けた投資の促進等を目的に、2024年度からインターナルカーボンプライシング※制度を5,000円/t-CO_2として導入しました。今後も、脱炭素社会の実現に向けた取り組みを、グループ全体で積極的に進めていきます。

※企業が独自に炭素価格を設定し、将来のCO_2排出量削減や炭素税の導入による経済的な影響の把握、投資判断の意思決定、省エネ推進へのインセンティブ等に活用する手法

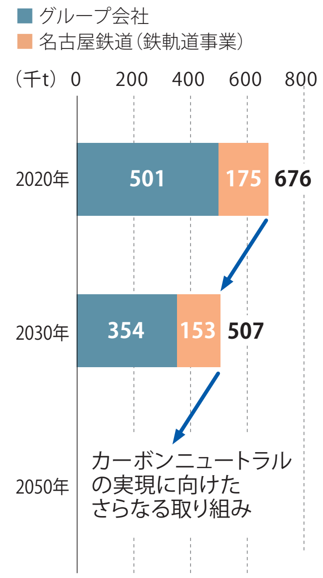
脱炭素に向けたロードマップ（名鉄グループ）

当社は、名鉄グループおよび名古屋鉄道鉄軌道事業において掲げる2030年度の削減目標の達成、および2050年のカーボンニュートラルの実現に向けて2025年9月より脱炭素に向けたロードマップの検討を開始し、対策の方向性や具体的施策についての議論を進めています。

使用エネルギー量減を目的とした設備更新や運用改善などによる「省エネ」、再生可能エネルギーを自ら作り出す「創エネ」、CO_2フリー電気による非化石証書など環境価値を活用する方法「活エネ」の3つの活動を組み合わせ、グループ全体で長期目標の実現に挑戦します。



名鉄グループの削減目標



名鉄グループの取り組み

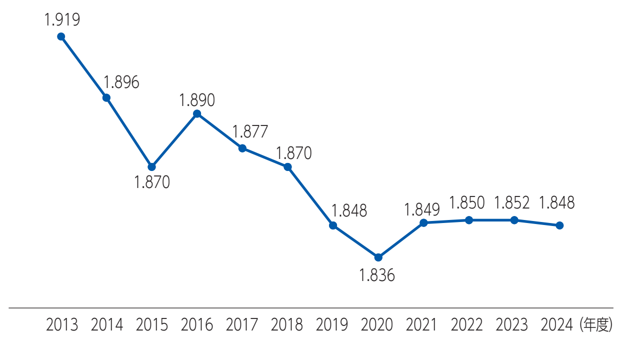
カーボンニュートラルに向けた取り組み

電車の運転電力原単位の向上（名古屋鉄道）

当社では、電車をなるべく少ない電力で運行ができるよう、乗務員の節電運転研究や部署ごとの省エネ活動組織（運輸エネルギー部会）での取り組みのほか、車両自体の省エネルギー化の推進や電気設備の改良を行い、原単位の向上に努めています。

2024年度は、節電を意識した運転操作を行うとともに、車両の省エネルギー化を進め、運転電力原単位の向上に努めました。

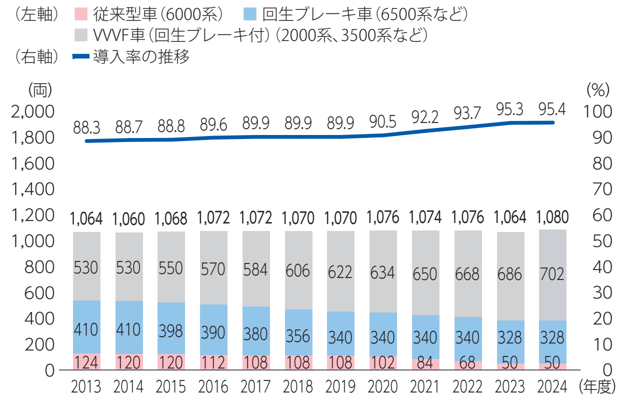
1車両1kmあたりの電力使用量の推移



車両の省エネルギー化（名古屋鉄道）

当社グループでは、鉄道運行のための電力使用がグループ全体の電力使用量の約3分の2、CO_2排出量についてはグループ全体の約4分の1を占めています。このため、鉄道運行に伴う電力使用量の削減を重要視し、省エネ性能の高い車両への更新を計画的に実施しております。2024年度実績としては保有車両総数1,080両（2025年3月末時点）の約1.5%にあたる16両を新造しています。

省エネルギー車両の推移



電気自動車の導入

●EVバスの導入（名鉄バス）

名鉄バスは、環境への負担軽減や騒音・排気ガス抑制を狙い、電気自動車（EV）バスを導入しています。2023年3月に小型EVバス（定員36人）を1台導入したのを皮切りに、2025年3月時点ではEVバス5台を運行しています。名古屋営業所と知立営業所でEVバスの運行をしており、環境負荷を減らすためにさらなる導入を検討しています。

●EVタクシー・ハイヤーの導入（名鉄タクシーグループ）

名鉄タクシーグループでは、CO_2を排出しない電気自動車（EV）をタクシー車両として59台導入しています（2025年3月現在）。また、2024年7月には、名古屋交通圏では初めてBMW社のEV車をハイヤー車両として導入しました。EVハイヤーを通じ、訪日外国人を含む富裕層への営業強化ならびに、環境問題に関心のあるお客さまへの対応を進めていきます。

●EVトラックの導入（名鉄運輸グループ）

名鉄運輸グループでは、電気小型トラックを計26台稼働させています（2025年3月現在）。環境への負担軽減に加えて、従来のディーゼル車と比較して騒音がなく、振動も少ないため、ドライバーの疲労軽減にも寄与しています。

CO_2削減／オンサイトPPA（名鉄都市開発）

脱炭素社会の実現に向けた取り組みとして、名鉄都市開発が愛知県小牧市で開発保有するマルチテナント型物流施設『MCD-LOGI小牧』において、再生可能エネルギーの利用を目的としたオンサイトPPA（Power Purchase Agreement）を活用して太陽光パネルを設置しました。発電された再エネ由来の電力をMCD-LOGI小牧で自家消費することで、約288t/年※（予定）のCO_2削減を行い、環境負荷低減を目指します。さらに、余剰となった再エネ由来の電力は、名鉄グループへの供給を予定しており、約468t/年※（予定）のCO_2削減が可能です。今回の取り組みにより、名鉄グループ全体で約756t/年※（予定）のCO_2削減に貢献します。

※ CO_2排出係数は「0.421kg-CO_2/kWh（2023年度調整後）」を使用

環境配慮型不動産（名古屋鉄道、名鉄都市開発）

当社は新築物件における環境認証取得をKPIとして掲げ、取得率100%を目指しています。

また、最近では資源の地産地消の観点から地域建材の利用を進めており、2024年12月に熱田神宮の最寄り駅である神宮前駅前で全面開業したあつたnagAya、名鉄犬山線布袋駅高架下で開業したMOKU KICHIでそれぞれ愛知県の「木の香る都市（まち）づくり事業」に採択され、地元木材を使用しています。

加えてあつたnagAyaにおいてはスマートメーターを導入し、不動産施設のエネルギー効率の測定をするなど、環境に配慮した不動産開発を進めています。

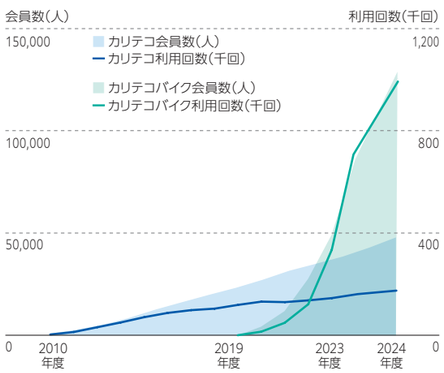
あつたnagAya

MOKU KICHI

カーシェアリング・シェアサイクルの展開（名鉄協商）

名鉄協商では、2009年度よりカーシェアリングサービス「カリテコ」を展開しています。2025年3月現在でステーション数は488か所、車両台数606台で、東海エリアのほか関東に36か所、関西に37か所、北陸に4か所の拠点がオープンしています。また、2019年度より電動自転車のシェアサイクルサービス「カリテコバイク」を展開しています。事前にスマートフォンなどで会員登録を行い、料金はクレジットカードで精算します。使用した自転車は借りたポートとは別のポートに返却する「乗り捨て」が可能です。2025年3月現在で名古屋市内中心部に523か所のポート、1,323台の電動自転車を展開しており、公共交通機関を補完するラストワンマイルの移動手段を担うとともに、社会全体のカーボンニュートラルに貢献しています。今後も需要と供給のバランスを見据えながら、カリテコ・カリテコバイクともに事業の拡大を図り、シームレスな移動の実現と環境保全への貢献を果たしてまいります。

カーシェアリング・シェアサイクルの会員数、利用回数の推移



サーキュラーエコノミーに関する取り組み

ペットボトルの水平リサイクル「ボトルtoボトル」（名古屋鉄道）

当社はサントリーグループと協働し、名鉄名古屋駅および金山駅において、飲み終えたペットボトルを回収して、新たなペットボトルに生まれ変わらせる水平リサイクル「ボトルtoボトル」の取り組みを2024年度より実施しています。2024年度は約43トンのペットボトルを水平リサイクルにより循環利用しました。

食品ロス削減の取り組み「3010（さんまるいちまる）運動」「mottECO（モッテコ）」（ANAクラウンプラザホテルグランコート名古屋・名鉄グランドホテル・名鉄トヨタホテル）

当社グループの一部ホテルでは、厚生労働省が「食べ残し持ち帰り促進ガイドライン」（2024年12月）を発表する以前の2024年2月から、食品ロス削減に向けた取り組みを積極的に推進しています。

宴席時は「3010運動」によって、乾杯からの30分間とお開き前の10分間は自分の席で料理を楽しんでいただくことで、食べ残し削減に取り組んでいます。それでも食品が余ってしまった場合は「mottECO」という取り組みをご案内しており、お客さまご自身の責任において、環境に配慮した容器で食べ残しをお持ち帰りいただくことが可能です（夏季期間は衛生管理上休止）。

名鉄ホテルホールディングスが参加する産官学アライアンス「mottECO普及コンソーシアム」として推進する食品ロス削減の取り組みは、2024年5月に環境省の「令和5年度食品の消費行動に伴う食品ロス削減対策導入モデル事業」に採択されました。

今後も、これらの取り組みを通じて、食品ロス削減に貢献していきます。

生物多様性に関する取り組み

「いきもの共生事業所®認証」の取得（名鉄都市開発）

名鉄都市開発を含む計6社の共同事業の分譲タワーマンション「NAGOYA the TOWER（ナゴヤ・ザ・タワー）」が、「いきもの共生事業所®認証」を取得しました。

「いきもの共生事業所®認証」は、一般社団法人「企業と生物多様性イニシアティブ」が開発した「いきもの共生事業所推進ガイドライン」を評価基準に、生物多様性保全に取り組む工場、オフィスビル、商業施設、集合住宅などを対象に、一般社団法人「いきもの共生事業推進協議会」により与えられる第三者認証です。

名古屋駅至近という立地でありながら、敷地面積の約70%を空地とし、その中に緑豊かな空間や水景を採用することで新たな都心のオアシス創出を企図しています。東海地方の在来種による樹木林や草地、近隣の公園で確認される鳥が訪れやすいように取り入れた花や実のなる植栽など、地域環境と調和した生物生息環境を創出したことが高い評価を受け取得に至りました。

新穂高ロープウェイでの高山植物保護や教育活動（奥飛観光開発）

新穂高ロープウェイでは、高山植物の保護活動や、小学生を対象にした環境保護を学ぶ講座などを開いています。地元高山市の小学生を対象にした自然を育む活動では、頂の森を散策しながら中部山岳国立公園の自然について解説しています。

今後も新穂高ロープウェイ周辺の生物多様性を守るため、地域の皆さまとともに継続的な環境保全活動に取り組んでいきます。

環境省と国立公園オフィシャルパートナーシップを締結（名古屋鉄道、名鉄観光サービス、濃飛乗合自動車）

当社、名鉄観光サービス、濃飛乗合自動車は、環境省国立公園オフィシャルパートナーとして、地元自治体や関係団体等と連携して国立公園の貴重な自然環境を守るとともに、全国の国立公園への旅行商品の造成や各種媒体での情報発信に努めています。引き続き国内外の人々の自然環境保全への理解を促進するとともに、国立公園の所在する地域の活性化に貢献します。

水資源の保全に関する取り組み

水使用量の削減（名古屋鉄道）

限りある水資源を将来にわたって持続的に利用できるように、当社では水資源の保全に関する取り組みをしています。

鉄道の駅においては洗浄水をリサイクルする節水型小便器の導入を進めているほか、尾張瀬戸駅では、2001年から雨水タンクを設置し、トイレの洗浄水を賄うなど雨水を有効活用することで水使用量の削減に努めています。

社外取締役座談会

「名駅再開発の事業化にあたり、名鉄グループの企業価値向上に向けた取り組みを、さらに強力に後押しします」

当社グループは、地域とともにあゆみ続ける企業として、持続的な成長と企業価値の向上を目指しています。その実現に向けて、取締役会の役割はますます重要性を増しています。特に、名古屋駅地区再開発（以下、名駅再開発）という「100年に一度」の大規模プロジェクトを控え、経営の舵取りには、これまで以上に多様な視点と健全なガバナンスが求められています。

本座談会では、社外取締役の4名にお集まりいただき、取締役会の実効性や今後の課題、「名駅再開発」を見据えた期待、さらには巨額投資を踏まえた事業ポートフォリオ改革の必要性、そして名鉄グループへの思いと抱負をテーマに、率直なご意見を伺いました。

新任社外取締役の抱負

奥村：このたび社外取締役を拝命しました奥村です。私はこれまで、約25年にわたり外資系の金融機関に勤務し、資本市場において資金調達や金利・為替デリバティブのマーケティング業務に携わってまいりました。その後、弁護士として企業法務やコンプライアンスの分野に従事し、内部統制やリスクマネジメントの実務経験を積んできました。こうしたキャリアを通じて培った知見を活かし、取締役会においては、財務の視点を軸に、健全なガバナンスとリスク管理の強化に貢献していきたいと考えています。

中部地域は東京・大阪という二大都市圏の中央に位置し、今後も大きな発展が見込まれるポテンシャルを秘めています。しかしながら、その将来性や成長性が、現状では必ずしも当社の株価に十分反映されているとは言えません。だからこそ、地域の発展と当社の発展が密接不可分であるという、名古屋鉄道ならではのビジネスモデルを、投資家にとって「見える価値」として伝えていくことが重要だと考えています。その橋渡し役として、社外取締役の立場から積極的に関わり、企業価値の向上に寄与してまいります。

取締役会の実効性と今後の課題

内藤：取締役会の実効性を高めるうえで、何より重要なのは、自由闊達に意見を交わせる雰囲気です。その点、当社の取締役会には、発言しづらさを感じるような空気はなく、自由で建設的な議論ができる環境が整っていると感じています。私自身、社外取締役として5年近く関わる中で、取締役会は確実にポジティブな変化を遂げてきました。例えば、大規模かつ長期にわたるプロジェクトについて、適時適切な報告を求めたところ、速やかに対応いただき、重要な案件については取締役会以外の場でも丁寧な説明を受けられるようになったことは、その証左と言えます。

一方で、実効性をさらに高めるためには、社外取締役の知見をより幅広く活用いただきたいと考えています。私たちはそれぞれ異なる経験や専門性を持っていますが、その多様な視点を取締役会の議論に活かすことで、より質の高い意思決定につながると期待しています。

村上：名駅再開発の事業化が発表され、当社は今まさに経営のフェーズが大きく変わろうとしています。その中で、社外取締役一人ひとりが持つ専門性をどう活かすのか、その役割を明確化することが求められています。特に、今後の成長戦略を踏まえると、不動産分野に精通した人材の必要性は一層高まるでしょう。経営戦略と社外取締役のスキルをしっかりと結び付けることが、取締役会の実効性をさらに高める鍵になると考えています。

高村：内藤さん、村上さんがおっしゃったように、取締役会の実効性向上のためには、多様性の確保は重要であり、同質性・画一性の下での意思決定はリスクが高いと考えます。私自身、この1年を通じて意識してきたのは、社内に「外の視点」を持ち込むことです。当社の従業員には地元出身者が多く、鉄道という基盤事業の特性もあって、安全・安

心・利便性を最優先する文化が根付いており、当社の強みと認識しています。一方で、保守的な風土を生みやすい側面も否めません。だからこそ、型にはまらない発想や多様な価値観を取り入れることが、今後の成長には不可欠だと考えています。

奥村：地域愛は、当社にとって欠かすことのできない価値観の一つです。地域と一体不可分であるからこそ、当社に大きな問題が生じれば、地域全体の価値を損なうことになりかねません。だからこそ、長期的な視点で地域とともに安定的に発展していける企業を目指す必要があります。冒頭でも触れたとおり、当社の発展性や将来性は、まだ十分に株価に反映されていません。地域は当社の重要なステークホルダーであり、当社は地域の利益を重んじておりますが、とりわけ当社の場合においては、地域の利益の向上と投資家の利益の向上は一致します。その両者をつなぐ橋渡し役を担うことこそ、社外取締役に求められる役割だと考えています。金融機関出身の私にとっても、それは大きな使命であり、責任をもって果たしていきたいと思います。

名駅再開発を見据え、取締役会に求められる役割

内藤：名駅再開発は、当社にとってまさに「100年に一度」の大事業です。総額8,000億円を超える巨額の投資を伴うプロジェクトに臨むにあたり、私自身、身の引き締まる思いでいます。この再開発を起点に、事業の見直しや新たな価値創造に向けた深掘りが求められますが、当社は広範な事業を抱えているため、どうしても一つひとつの価値の掘り下げが浅くなる可能性もあります。だからこそ、取締役会は常に刺激を与え続け、より高いレベルを目指す姿勢を促していくことが重要だと考えています。そして、この再開発を皮切りに、名鉄ブランドをさらに高めていってほしいと願っています。

村上：このプロジェクトは、地域からの大きな期待を背負い、長い期間をかけて事業化にこぎつけたものであり、その努力は高く評価されるべきです。現状の計画は、商業施設やオフィス、ホテルといったハード面の整備が中心ですが、これからは名駅再開発を中心としたまちづくりにおい

て、いかに人と人とのつながりを生み、賑わいをもたらすイベントやサービスを提供していくのかといった、無形の「コト」についての構想が重要になってきます。さらに、ドローンや空飛ぶクルマといった次世代エアモビリティのハブ機能など、未来を感じさせる仕掛けがあれば、名古屋は一層活気づくでしょう。

ハードの完成には10年近い年月を要しますが、その間にこうした構想を練り上げておくことが不可欠です。社外取締役としても、こうした視点から積極的に提言していきたいと考えています。また、再開発をリードできる経営陣の育成も重要です。20年先を見据え、再開発の後も地域に価値を生み続ける存在であるために、その担い手となるリーダーを育てていくことが、取締役会に課せられた大きな使命だと考えます。

高村：名駅再開発においては、「安全・安心・利便性」という基盤と、先進性とのバランスをいかにとるかが重要だと考えています。基盤を守ることは当然として、最先端の機能を備え、さらに環境配慮など社会課題に応える施設にしなければなりません。この両立こそが、当社の価値観を体現するものになると考えています。

一方で、資材や労務コストの高騰を背景に、全国では再開発計画の見直しや中止が相次いでいます。取締役会としては、進捗と収益性に常に目を光らせる必要がありますが、リスクを恐れるあまり、挑戦を欠いた魅力のない施設になっては本末転倒です。チャレンジとリスクのバランスを冷静に見極め、執行側の背中を押すことも、私たち社外

取締役の重要な役割だと考えています。

奥村：名駅再開発は、当社にとって社運を賭けたプロジェクトです。だからこそ、リスクを徹底的に洗い出し、評価し、そのうえで計画を実行することが求められます。複数のシナリオを用意し、その進捗をモニタリングする体制を整えることも不可欠です。

数字で見ても、このプロジェクトの規模は極めて大きいものです。総額8,000億円超の投資額は、当社の総資産に対して相当な規模になります。当社の体力とプロジェクトの確実性について、市場が注視していることも理解しています。だからこそ、プロジェクトのリスクを取締役会が適切に管理していることを、根拠と一貫性のある開示・説明により市場に示していくことが、取締役会に求められる重要な役割だと考えています。

巨額投資を踏まえた事業ポートフォリオ改革の必要性

村上：奥村さんが指摘されたように、名駅再開発は当社にとって極めて大きな挑戦です。その遂行には緻密なリスク

管理に加え、経営資源の配分を見直し、事業ポートフォリオを最適化することが不可欠です。

再開発に多額の資金を投じる以上、既存事業の見直しと不採算事業の整理は、これまで以上に重要性を増しています。事業の投資・撤退基準を明確に設定し、現状分析による課題特定、事業再構築、そして資源再配分といったプロセスを仕組み化し、常に将来の成長を見据えて事業ポートフォリオをマネジメントすることが重要です。取締役会としてその実行を確実に監督していく必要があります。

高村：当社グループは、数年前に比べてスリム化が進んだものの、依然として多様な事業を抱えています。その中には、期待したシナジーを十分に発揮できていない領域も残っています。事業撤退は痛みを伴うため、執行側が自ら踏み出すのは容易ではありません。だからこそ、社外取締役という客観的な立場から、必要な提言を行うことが重要だと考えています。

内藤：一方で、けん制を利かせすぎた結果、執行側から斬新な提案が出なくなってしまっては、かえって企業の活力を損なうことになります。当社は鉄道という公共性を担う企業であり、単純に収益性だけで判断できない事業も存在します。だからこそ、事業ポートフォリオ改革にあたっては、収益性と公共性のバランスを的確に見極めながら進めることが肝要だと考えます。

名鉄グループへの期待と、社外取締役としての抱負

内藤：名駅再開発に加え、沿線拠点駅の再開発も同時に進行しています。こうした取り組みを通じて沿線価値を高めることが、名鉄ブランドの向上につながります。そのためには、他社の成功事例を丹念に研究し、採り入れるべきものは柔軟に採り入れつつ、名鉄らしさを随所に反映させることが重要です。沿線に暮らす人々や訪れる人々に、「名鉄沿線は魅力的だ」と実感していただけるような価値創造を期待しています。

村上：長く名古屋に身を置いてきた立場から言えば、当社はこの地域にとってなくてはならない存在です。しかし、当社が単独でできることには限界があります。地域の企業や行政、住民といった多様なステークホルダーと手を携えてこそ、本当の価値が生まれます。その意味で、当社には地域の旗振り役としての役割が強く求められています。私自身も、これまでのキャリアを活かし、トヨタをはじめとする産業界との接点や、地域の価値向上に取り組む人々と名鉄をつなぐ“接着剤”としての役割を果たしていきたいと考えています。

高村：村上さんがおっしゃるように、人を巻き込むことは、名駅再開発という巨大プロジェクトを成功に導く前提条件です。多様な人々を巻き込むことで、さまざまな視点が交わり、新たなアイデアやイノベーションが芽吹きます。こうした取り組みの積み重ねは、企業風土の改革にもつながります。鉄道会社には保守的なイメージを抱きがちですが、

地域の旗振り役を担う中で、外部の視点も積極的に取り込み、変革を推し進めることこそが、当社の未来を切り拓く力になると信じています。

奥村：行政をはじめとした地域全体が一体となって名古屋の魅力を高めようとする強い意志を、私も感じています。当社による名駅再開発も、その動きと呼応し、地域全体で名古屋の価値を高めていこうという一体感を生み出しています。名古屋には、まだ引き出しきれていない魅力的な資源が数多くあります。私自身、この地域との接点はまだ浅いものの、理解を深めながら、当社の企業価値向上に貢献していきたいと考えています。

ガバナンスとリスクマネジメントの強化

コーポレート・ガバナンスの充実

基本的な考え方

当社グループが、「名鉄グループ経営ビジョン」において定める使命（「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」）を果たし、全てのステークホルダーからの信頼を獲得するためには、コーポレート・ガバナンスの充実が重要な経営課題の一つと認識しています。具体的には、長期的視点に立って安定的な経営を維持するべく、意思決定、業務執行および監督、コンプライアンス、リスク管理、情報開示などについて適正な組織体制を整備し、経営の健全性や透明性、効率性を確保することを基本方針とし、その充実に努めています。

ガバナンスに対する取り組み

当社グループの持続的な成長と中長期的な企業価値向上を支える基盤として、実効性のあるコーポレート・ガバナンス体制の継続的な強化に取り組んでいます。

2000 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025

取締役会・取締役・報酬関連

取締役

	2015	2019	2020	2021	2024
人数	17名	15名	10名	9名	10名
独立社外取締役（取締役会での比率）	2名（11%）	（13%）	3名（30%）	（33%）	4名（40%）
女性取締役（取締役会での比率）	1名（5%）	（6%）	（10%）	（11%）	2名（20%）

取締役会等

- 2016 取締役会の実効性評価を開始
- 2019 執行役員制度の導入
- 2022 執行役員選任時期を株主総会日から4月1日に変更
- 2020 指名・報酬諮問委員会の設置
- 2021 取締役任期の短縮（2年⇒1年）
- 2021 取締役の定款上の員数削減（25名以内⇒12名以内）
- 2024 グループ執行役員制度の導入

報酬・その他

- 2021 取締役の個人別報酬等の決定方針の制定
- 2022 取締役の業績連動報酬・株式報酬制度の導入
- 2022 スキル・マトリクスの開示

コンプライアンス・リスク・グループガバナンス関連

2003
- 企業倫理委員会の設置
- 内部通報窓口の設置

2004
- 名鉄グループ企業倫理基本方針の策定

2006
- 名鉄グループ関連会社監理規則の制定

2009
- 名鉄グループリスク管理基本方針の策定
- リスク管理委員会の設置

- 2018 ホテル事業の中間持株会社（名鉄ホテルホールディングス）の設立
- 2018 タクシー事業の再編（名鉄タクシーホールディングスが統括）
- 2019 不動産事業の再編（名鉄都市開発に統合）
- 2019 上場子会社（名鉄運輸）の非公開化
- 2019 バス事業の中間持株会社（名鉄グループバスホールディングス）の設立
- 2023 企業倫理担当部門を法務・コンプライアンス部として独立させ新設
- 2024 流通事業の中間持株会社（名鉄リテールホールディングス）の設立

サステナビリティ関連

2006
- 環境方針「名鉄グループ エコ・ビジョン」を策定
- 名鉄グループ アクション・エコ推進委員会の設置

2007
- 環境活動の基本的な考え方を示す環境方針「名鉄エコ・プラン」を制定

- 2020 名鉄グループ サステナビリティ基本方針の策定
- 2020 ESG推進委員会の設置
- 2021 「気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）」提言への賛同を表明
- 2021 名鉄グループのサステナビリティを巡る重要課題（マテリアリティ）の特定
- 2024 名鉄グループ環境方針「エコ・ビジョン」への改定

コーポレート・ガバナンス体制

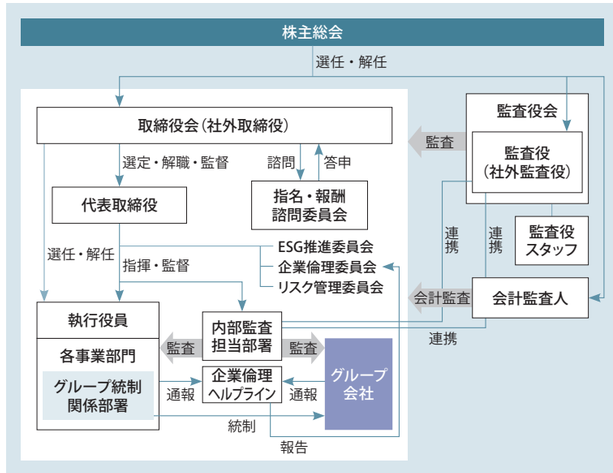
当社は監査役会設置会社を採用しており、取締役会を業務執行の意思決定並びに取締役の監督機関、監査役会を取締役の職務執行の監査機関としています。

2019年に、執行役員制度を導入し、取締役会のさらなる活性化と業務執行機能の充実・強化を図り、2020年には、経営に関する助言・監督機能の強化を図るため、委員の半数以上を独立社外取締役とする取締役会の諮問機関「指名・報酬諮問委員会」を設置しました。また、2021年に「ESG推進委員会」を設置し、2022年には、当社グループのサステナビリティを巡る重要課題（マテリアリティ）の特定を行い、グループ全体のサステナビリティの取り組みを推進しています。

さらに、2024年には、独立社外取締役の取締役会に占める比率を4割に引き上げ、経営の執行と監督の分離を促進しています。

当社は、コーポレートガバナンス・コードの趣旨も踏まえ、より適切な体制を構築できるよう努めていきます。

コーポレート・ガバナンス体制図



独立社外取締役の独立性判断基準および資質

当社は、独立社外取締役の候補者として、会社法が規定する社外取締役の要件および金融商品取引所が定める独立性基準を満たしていることに加え、豊富な経験と高い識見を有し、取締役会における率直かつ建設的な議論を通じて、当社の持続的な成長と中長期的な企業価値の向上に寄与することを期待できる人物を選定することとしています。

取締役会

当社の取締役会は、営業・管理のそれぞれの部門についての深い知識・経験・能力を有する者をバランス良く配し、また女性や他業種の要職歴任者等を起用することとしています。性別・国籍・人種にとらわれない多様性の確保に努めながら、的確かつ迅速な意思決定を行うことができる適切な規模とすることとしており、現在は10名の取締役（社内取締役6名、社外取締役4名）で構成されています。原則として月1回開催し、代表取締役会長が議長をつとめ、経営上の意思決定事項や法定付議事項の審議、職務の執行状況等の報告のほか、グループ各社の経営政策および経営状況の報告を随時行っています。

スキル項目

名鉄グループの事業特性に加え、経営ビジョンおよびこれに基づく中期経営計画を踏まえ、監督機能としての重要事項（企業経営、人事・労務、法務・リスクマネジメント、財務・会計）のほか、経営ビジョンに掲げる事項（経営企画・サステナビリティ、営業・デジタル・マーケティング）、重要性が高い事業セグメント（交通事業・安全、不動産事業・まちづくり）に関するスキルを取締役会が備えるべきスキルと考えており、その具体的な内容は以下のとおりです。

スキル項目	選定理由
企業経営	当社グループを取り巻く環境が大きく変化する中、的確な経営判断を行い、当社グループの持続的な成長と中長期的な企業価値向上を推進するためには、企業経営に関する豊富な知識・経験が不可欠であるため、重要な項目として選定しております。
人事・労務	多様な人財が活躍できる組織風土の醸成と戦略的な人事施策を推進することで、当社グループの持続的成長の源泉である「人財」の価値を最大限に高めるため、人事・労務分野における豊富な知識・経験を重要な項目として選定しております。
経営企画・サステナビリティ	当社グループの使命である「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」を実現するため、社会・経済環境の変化を捉えた中長期的な経営戦略の策定と、サステナビリティ経営を推進するための豊富な知識・経験を重要な項目として選定しております。
法務・リスクマネジメント	健全で透明性の高いコーポレート・ガバナンス体制を構築・維持し、多様化・複雑化する経営リスクに的確に対応することで経営の安定性を確保するため、法務・リスクマネジメントに関する豊富な知識・経験を重要な項目として選定しております。
財務・会計	大規模な設備投資や成長投資を支える財務基盤の健全性を維持し、資本効率を意識した経営を推進するため、財務・会計分野における豊富な知識・経験を重要な項目として選定しております。
営業・デジタル・マーケティング	多様化する顧客ニーズや社会の変化を的確に捉え、デジタル技術の活用を通じて営業活動の高度化と最適な体験価値の提供を実現し、顧客とのエンゲージメントの深化と当社グループのブランド価値向上を図るため、営業・デジタル・マーケティングに関する豊富な知識・経験を重要な項目として選定しております。
交通事業・安全	当社グループの信頼の源泉であり、事業活動の根幹である「安全」を基盤とした交通サービスを提供し続けるため、交通事業や安全管理に関する豊富な知識・経験を重要な項目として選定しております。
不動産事業・まちづくり	当社グループが展開する多様な事業とのシナジーを創出し、地域の魅力を高める「まちづくり」を通して当社グループの使命である「地域価値の向上」を実現するため、不動産事業やまちづくりに関する豊富な知識・経験を重要な項目として選定しております。

取締役会の諮問委員会（指名・報酬諮問委員会）

取締役等の指名並びに取締役の報酬等に係る取締役会の監督機能と説明責任を強化するため、取締役会の諮問機関として、指名・報酬諮問委員会を設置しており、指名・報酬などの検討にあたり、独立社外取締役の適切な関与・助言を得ています。現在は社内取締役2名、独立社外取締役4名で構成され、委員長は委員の互選により決定し、現在は代表取締役社長がつとめています。

2024年度における取締役会および指名・報酬諮問委員会の活動状況

役職名	氏名	取締役会	指名・報酬諮問委員会
代表取締役会長	安藤 隆司	◎100%（14回/14回）	100%（4回/4回）
代表取締役社長	髙﨑 裕樹	100%（14回/14回）	◎100%（4回/4回）
代表取締役	鈴木 清美	100%（14回/14回）	
取締役	坂野 公治	100%（11回/11回）	
取締役	古橋 幸長	100%（14回/14回）	
取締役	加藤 悟司	100%（14回/14回）	
取締役	岩切 道郎	100%（ 3回/ 3回）	
社外取締役	福島 敦子	100%（14回/14回）	100%（4回/4回）
社外取締役	内藤 弘康	100%（14回/14回）	100%（4回/4回）
社外取締役	村上 晃彦	100%（14回/14回）	100%（4回/4回）
社外取締役	髙村 江津子	100%（11回/11回）	100%（2回/2回）

（注）1（　）内は、出席回数/在任中の開催回数を示しています。
2 ◎は議長または委員長を示しています。

2024年度における取締役会および指名・報酬諮問委員会での検討事項

1. 取締役会		2. 指名・報酬諮問委員会
（1）名古屋駅地区再開発計画	（7）人財戦略	（1）役員の人事および報酬額に関する事項
（2）内部統制、リスクマネジメントに関する事項	（8）中長期経営戦略、中期経営計画に関する事項	（2）役員の業績評価
（3）取締役会の実効性評価	（9）収支予算、設備投資予算	（3）後継者育成計画
（4）役員の人事および報酬	（10）グループ会社に関する事項（資本業務提携、M&A等）	
（5）サステナビリティに関する事項	（11）資金調達に関する事項	
（6）政策保有株式に関する事項	（12）業務執行報告（各部門における概況、課題等）	

取締役会の実効性評価

当社は、取締役および監査役を対象に、取締役会の運営、審議内容等に関する自己評価アンケートを実施し、その結果を取締役会に報告したうえで、取締役および監査役による討議を行うこととしています。

2025年5月開催の取締役会において、2024年度のアンケート結果および抽出された課題を報告し、その後討議を行いました。その結果、取締役会の運営・審議内容等は概ね適切であり、取締役会の実効性が確保されていることを確認しました。

2025年度の重点課題として、意思決定の基盤強化に向けた資料および情報共有の質の向上や、取締役会の運営効率の向上を掲げ、さらなる改善に取り組んでまいります。

①アンケート → ②アンケートに基づく自己評価結果の分析※ → ③取締役会報告 取締役会討議

※取締役会事務局による分析

主な評価（アンケート）項目
付議事項の内容、資料の内容・分量等、事前説明、審議時間、議論をしやすい雰囲気の醸成、昨年度抽出された課題の改善

2023年度に抽出された課題と2024年度の取り組み

分類	課題	2024年度の取り組み
情報提供の充実	重要案件における、リスクや今後の業績予想などの情報提供	重要案件が抱えるリスクや今後の業績予想について、案件の説明に加えることで、詳細な情報提供を行った。また、リスクを確認した場合には、速やかに報告をするなど迅速な共有を図った。
	事前説明で出てきた意見や、執行部門で議論した内容の共有	案件を担当する執行役員を参加させ、執行部門で議論した内容を加えながら案件の説明を行うことで、内容の共有を行った。
経営戦略および重要課題に係るモニタリングの強化	中期経営計画の定期的な進捗報告および議論の実施	新規事業の進捗や業績が安定しないグループ会社の課題・対策について、定期的な報告・議論を実施し、モニタリングの強化を行った。
	名駅再開発をはじめとする重要課題の進捗報告および議論の実施	進度に応じて複数回の報告および議論を実施し、議論した内容や意見を都度反映することで、詳細な情報共有と議論の深度化を図った。

2024年度に抽出された課題

①資料および情報共有の質の向上	②取締役会の運営効率の向上
●資料の網羅性向上と数値・リスクシナリオの明示	●重要度に応じた時間配分の最適化
●情報共有タイミングの早期化	●取締役会付議基準の妥当性検討

役員報酬

取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針に関する事項

（1）基本方針
取締役（社外取締役を除く）の報酬は、企業価値および業績の向上並びに株主価値の最大化への貢献意欲を一層高めるとともに、優秀な人材を維持・確保することを目的に、基本報酬、業績連動報酬および株式報酬により構成し、構成割合を役位別に決定します。

（2）報酬の内容
基本報酬は月例の固定報酬とし、各役員の役割および職責に応じて、その額を決定し、金銭にて支給します。業績連動報酬は、事業年度ごとの業績向上に対する意識を高めるため、事業年度ごとに定める業績指標の目標に対する達成度合い等により支給額を決定し、原則として毎年6月に金銭にて支給します（短期インセンティブ）。株式報酬は、取締役の報酬と株式価値との連動性をより明確にし、取締役が株価の変動による利益・リスクを株主と共有することを目的に、役位別に支給額を決定し、原則として毎年8月に譲渡制限を付した当社株式にて支給します（中長期インセンティブ）。なお、株式報酬においては、譲渡制限期間中に当社に損害を及ぼす重大な不適切行為があった場合等において、支給済の株式を没収する条項（クローバック条項）を設定しています。

（3）個人別の報酬内容の決定方法
報酬額の決定にあたっては、指名・報酬諮問委員会による審議内容を踏まえ、取締役会の決議において決定することとし、取締役会が代表取締役にその決定を一任した場合は、代表取締役が協議により決定します。

上記の取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針は、指名・報酬諮問委員会の審議を経て、取締役会で決定されたものであり、取締役の個人別の報酬等については、指名・報酬諮問委員会が決定方針との整合性を含めた検討を行ったうえで取締役会に答申しているため、取締役会はその内容が決定方針に沿うものであると判断しています。

なお、基本報酬、業績連動報酬、株式報酬の構成割合は、当社の事業環境や他社水準に鑑み、適切な割合となるよう設定しており、役位に応じて上位の役位ほど業績等に連動する割合が大きくなります。

また、業績連動報酬に係る評価指標は、経営計画や事業戦略との整合性を図りつつ、バランスよく業績評価を行うため、中期経営計画で掲げている指標のうち、収益性、効率性、財務健全性に関わる指標を採用しており、2024年度の実績は、連結営業利益は420億7千6百万円、ROEは8.4%、純有利子負債/EBITDA倍率は6.3倍です。

取締役および監査役の報酬等についての株主総会の決議に関する事項

取締役の金銭報酬額は、2022年6月28日開催の第158回定時株主総会において、基本報酬および業績連動報酬の額を年額3億6,000万円以内（うち社外取締役分は年額4,000万円以内。ただし、使用人分の給与は含みません。）、その金銭報酬とは別枠で譲渡制限付株式の付与のために支給する金銭報酬の総額を年額9,000万円以内（社外取締役は支給対象外）と決議されており、決議時の取締役の員数は9名（うち社外取締役は3名）です。

取締役の個人別の報酬等の内容の決定に係る委任に関する事項

取締役会は、取締役の報酬額の決定を代表取締役に一任しています。委任にあたっては、事前に指名・報酬諮問委員会がその原案について審議を行い、取締役会に答申を行っています。なお、代表取締役に委任した理由は、当社全体の業績を勘案しつつ、各取締役の職責等の評価を行うには、代表取締役が適していると判断したためです。

2024年度の取締役および監査役の報酬等の総額等

役員区分	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	非金銭報酬（株式報酬）	
取締役 （うち社外取締役）	284 （30）	190 （30）	56 （－）	37 （－）	11 （4）
監査役 （うち社外監査役）	60 （22）	60 （22）	—	—	7 （5）
合計 （うち社外役員）	344 （52）	250 （52）	56 （－）	37 （－）	18 （9）

（注）
1 2024年6月26日開催の第160回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役1名および監査役2名を含んでいます。
2 業績連動報酬の額は、2024年度における引当金計上額です。
3 非金銭報酬（株式報酬）の額は、2024年度中に費用計上した額です。

新任 新任役員　社外 社外役員　独立 独立役員
2024年度取締役会出席状況

取締役

代表取締役会長
安藤　隆司

14回/14回

1978年 4月 当社入社
2008年 6月 当社取締役
2008年 7月 当社総務部長
2010年 6月 当社人事部長
2011年 6月 当社常務取締役
2013年 6月 当社代表取締役専務
2013年 7月 当社不動産事業本部長
2015年 6月 当社代表取締役社長
2019年 6月 当社代表取締役社長 社長執行役員
2021年 6月 当社代表取締役会長（現任）

代表取締役社長　社長執行役員
髙﨑　裕樹

14回/14回

1983年 4月 当社入社
2012年 6月 当社取締役
2012年 7月 当社不動産事業本部副本部長
2015年 6月 当社常務取締役
2015年 7月 当社不動産事業本部長
2018年 6月 当社専務取締役
2019年 6月 当社取締役 専務執行役員
2020年 6月 当社代表取締役 副社長執行役員
2021年 6月 当社代表取締役社長 社長執行役員（現任）

代表取締役　副社長執行役員
地域活性化推進本部長
鈴木　清美

14回/14回

1983年 4月 当社入社
2012年 6月 当社取締役
2012年 7月 当社鉄道事業本部副本部長
2015年 6月 当社常務取締役
2017年 6月 当社鉄道事業本部長
2018年 6月 当社専務取締役
2019年 6月 当社取締役 専務執行役員
2020年 6月 当社代表取締役 副社長執行役員（現任）
2024年 4月 当社地域活性化推進本部長（現任）

取締役　専務執行役員
鉄道事業本部長
坂野　公治

11回/11回

1985年 4月 運輸省（現国土交通省）入省
2017年 7月 国土交通省近畿運輸局長
2018年12月 当社入社
2019年 6月 当社執行役員
2020年 6月 当社常務執行役員
2022年 4月 当社鉄道事業本部副本部長
2023年 4月 当社専務執行役員
2024年 4月 当社鉄道事業本部長（現任）
2024年 6月 当社取締役 専務執行役員（現任）

取締役　専務執行役員
松下　明

新任

14回/14回

1989年 4月 当社入社
2014年 7月 名古屋鉄道健康保険組合部長
2018年 7月 当社グループ監査部長
2020年 6月 当社常任監査役（常勤）
2025年 6月 当社取締役 専務執行役員（現任）

取締役　常務執行役員
加藤　悟司

14回/14回

1991年 4月 当社入社
2014年 6月 宮城交通（株）取締役
2017年 7月 当社総務部長
2020年 6月 当社執行役員
2022年 4月 当社常務執行役員
2022年 4月 当社人事部長
2023年 6月 当社取締役 常務執行役員（現任）

取締役
内藤　弘康

社外　独立

14回/14回

1983年 4月 リンナイ（株）入社
1991年 6月 同社取締役
2003年 6月 同社常務取締役
2005年 6月 同社取締役 常務執行役員
2005年11月 同社代表取締役社長
社長執行役員（現任）
2020年 6月 当社社外取締役（現任）

取締役
村上　晃彦

社外　独立

14回/14回

1982年 4月 トヨタ自動車工業（株）
（現トヨタ自動車（株））入社
2012年 4月 トヨタ自動車（株）常務役員
2014年 4月 富士重工業（株）
（現（株）SUBARU）常務執行役員
2015年 4月 同社専務執行役員
2017年 4月 トヨタ自動車（株）専務役員
2019年 1月 同社執行役員
2022年 6月 豊田通商（株）取締役会長（現任）
2023年 6月 当社社外取締役（現任）
2025年 4月 中部経済同友会代表幹事（現任）

取締役
高村　江津子

社外　独立

11回/11回

1982年 4月 日本航空（株）入社
2010年 6月 （株）ジャルカード取締役
2011年 6月 同社常務取締役
2017年 6月 （株）JALマイレージバンク代表取締役社長
2019年 6月 公益財団法人JAL財団常務理事
2021年 1月 コーラス（株）（現 プラス（株））常務取締役
2023年 6月 日本郵便（株）社外取締役（現任）
2024年 6月 当社社外取締役（現任）

取締役
奥村　浩子

新任　社外　独立

ー

1985年 4月 チェース・マンハッタン銀行入行
1991年 2月 スイス・ユニオン銀行入行
1994年 5月 UBS証券会社入社
同社 ダイレクター（最終役職）
1998年 9月 ドレスナー・クラインオート証券会社入社
同社 マネージングダイレクター（最終役職）
2015年12月 弁護士登録
2016年 1月 馬場・澤田法律事務所弁護士（現任）
2024年 6月 （株）北陸銀行社外監査役
2025年 6月 （株）ほくほくフィナンシャルグループ取締役
（監査等委員）（現任）
2025年 6月 当社社外取締役（現任）

監査役

常任監査役
安達　宗德

新任

ー

1987年 4月 当社入社
2013年 6月 中央アルプス観光（株）取締役
2017年 6月 当社取締役
2017年 6月 当社鉄道事業本部副本部長兼土木部長
2018年 6月 当社鉄道事業本部副本部長兼安全統括部長
2019年 6月 当社取締役 常務執行役員
2020年 6月 当社常務執行役員
2021年 6月 北陸名鉄開発（株）専務取締役
2022年 6月 同社代表取締役社長
2025年 6月 当社常任監査役（常勤）（現任）

常任監査役
櫻井　哲也

14回/14回

1994年 4月 当社入社
2018年 7月 当社財務部IR・グループ経理担当部長
2019年 7月 当社グループ事業管理部監理担当部長
2021年 7月 当社グループ事業部経営管理担当部長
2022年 6月 当社常任監査役（常勤）（現任）

監査役
武藤　浩

社外　独立

14回/14回

1979年 4月 運輸省（現 国土交通省）入省
2008年 7月 国土交通省航空局監理部長
2009年 7月 同省観光庁次長
2012年 9月 同省自動車局長
2013年 8月 同省大臣官房長
2014年 7月 同省国土交通審議官
2016年 6月 同省国土交通事務次官
2017年 7月 同省顧問
2018年 1月 （株）みずほ銀行顧問（現任）
2022年 6月 当社社外監査役（現任）

監査役
水野　明久

社外　独立

11回/11回

1978年 4月 中部電力（株）入社
2008年 6月 同社取締役 専務執行役員
2009年 6月 同社代表取締役 副社長執行役員
2010年 6月 同社代表取締役社長 社長執行役員
2015年 6月 同社代表取締役会長
2016年 6月 （株）豊田自動織機社外監査役（現任）
2020年 4月 中部電力（株）取締役相談役
2020年 6月 中部経済連合会会長
2020年 6月 中部電力（株）相談役（現任）
2024年 6月 当社社外監査役（現任）

監査役
小笠原　剛

社外　独立

9回/11回

1977年 4月 （株）東海銀行（現（株）三菱UFJ銀行）入行
2008年 6月 （株）三菱東京UFJ銀行（現（株）三菱UFJ銀行）常務取締役
2011年 5月 同行専務取締役
2012年 6月 同行代表取締役副頭取
2016年 6月 同行常任顧問
2017年 6月 （株）御園座代表取締役会長（現任）
2018年 6月 （株）三菱UFJ銀行顧問（現任）
2020年 5月 タキヒヨー（株）社外取締役（現任）
2021年 6月 （株）スズケン社外取締役（監査等委員）（現任）
2024年 6月 当社社外監査役（現任）

スキル・マトリクス

	氏名	地位	企業経営	人事・労務	経営企画・サステナビリティ	法務・リスクマネジメント	財務・会計	営業・デジタル・マーケティング	交通事業・安全	不動産事業・まちづくり
取締役	安藤 隆司	代表取締役会長	○	○		○			○	
	髙﨑 裕樹	代表取締役社長 社長執行役員	○		○			○		○
	鈴木 清美	代表取締役 副社長執行役員	○					○	○	○
	坂野 公治	取締役 専務執行役員			○				○	○
	松下 明	取締役 専務執行役員				○	○		○	
	加藤 悟司	取締役 常務執行役員		○		○	○			
	内藤 弘康	社外取締役	○	○			○			
	村上 晃彦	社外取締役	○		○			○		
	高村 江津子	社外取締役	○					○	○	
	奥村 浩子	社外取締役			○	○	○			
監査役	安達 宗德	常任監査役（常勤）	○						○	○
	櫻井 哲也	常任監査役（常勤）			○	○	○			
	武藤 浩	社外監査役		○		○			○	
	水野 明久	社外監査役	○	○	○					
	小笠原 剛	社外監査役	○			○	○			

※上記の一覧表は、各取締役・監査役の有する全てのスキル・経験を表すものではありません。また、当社が各取締役・監査役に対して期待する分野も含めて表示しています。

リスクマネジメント

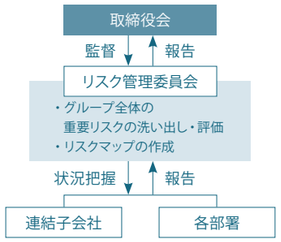
基本的な考え方

当社グループは、「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」ことを使命として掲げています。その前提となる、事業継続と安定的な利益の確保による発展を阻害するさまざまな要因を「リスク」と捉え、それらを的確に管理していくことは経営の最重要事項であると認識しています。この考えに基づき、「名鉄グループリスク管理基本方針」を策定し、基本目的および行動指針を明確に定め、リスクマネジメントに取り組んでいます。

リスク管理体制

当社グループでは、当社社長を委員長、総務部総括役員をリスク管理担当役員とする「リスク管理委員会」を設置しています。本委員会では、グループ全体のリスク管理の状況を把握し、必要な措置についての審議、事態の発生回避および発生した場合の対応に努めております。リスク管理委員会は監査役会からは独立した組織として運営（リスク管理担当役員は監査役会の議長とは分離）されており、本委員会での協議の内容については取締役会に報告がなされています。一方、取締役会はリスク管理委員会を監督し、リスクマネジメントに関するガバナンス体制を構築しています。

リスク把握の具体的な方法としては、定期的（3年に1回程度）にリスクの棚卸調査を実施し、グループ会社ごとに想定されるリスクの洗い出し評価を行い、グループ全体のリスクマップを作成しています。棚卸調査を実施しない年度においては、原則として年1回、棚卸調査をしたリスクの状況変化について調査し、その内容を確認しています。



事業等のリスクと主な取り組み

名鉄グループでは以下のリスク発生の可能性を認識し、訓練の実施や対応マニュアルの策定など、各種対策に取り組んでいます。

事業等のリスク

1 自然災害・感染症のリスク
2 事故等のリスク
3 事業環境の変化に関するリスク
①原油価格・原材料費等の高騰
②法律・制度・規則の改変
③調達金利の上昇
④地価および株価の下落
⑤経済情勢等の変化
4 事業遂行に関するリスク
①人財の確保・育成
②個人情報の漏洩
③情報システムの故障・停止等
④コンプライアンス

人財確保対策
事業の継続および名鉄グループの中長期的な成長戦略の実現には「人財の確保」が必要不可欠であり、グループ全体で採用・定着・省人化等の対策を講じています。

大規模自然災害対策
巨大地震や台風等の甚大な災害に備え、全社的な訓練を定期的に実施しています。2024年度は、南海トラフを震源とするM8.0クラスの地震が発生した想定で、「総合災害対策訓練」を行いました。

総合災害対策訓練の様子

コンプライアンス

名鉄グループ企業倫理基本方針について

交通をはじめとするサービス業を根幹とする私たち名鉄グループは、それぞれの事業を運営するにあたり、高い公共性と社会的責任が求められています。地域社会からの信頼を得ることを基本的姿勢とし、常に社会の一員であるという視点に立って、誠実かつ公正な事業活動を行うことにより、社会の発展に貢献していきたいと考えています。この考えを名鉄グループの全ての役職員に遵守させるべく、「名鉄グループ企業倫理基本方針」を定めています。

この基本方針の中で、「ルールの遵守（法令遵守の徹底）」、「安全の確保」、「公正な事業活動」、「積極的なコミュニケーション活動」、「人と社会の尊重」を5つの柱とする具体的な行動指針を定め、常に役職員の行動のよりどころとしています。この指針をもとに名鉄グループの全ての役職員が日ごろから高い倫理観を持って行動することで、社会的責任を果たしていきます。

名鉄グループ企業倫理基本方針
https://www.meitetsu.co.jp/sustainability/governance_and_risk_management/guiding_principles/business_ethics_policy.pdf

名鉄グループ企業倫理基本方針　基本原則・行動指針

ルールの遵守（法令遵守の徹底）
厳正な職務の遂行、適正な届出・報告、顧客情報の厳正な管理、インサイダー取引の禁止、知的財産権の保護、会社財産の保護、文書・情報の管理と守秘義務

安全の確保
お客さまの安全確保、健全かつ安全な職場環境の確保

公正な事業活動
取引先との公正な関係、明確で公正な契約の締結、利益相反行為の禁止、政治献金・寄付・選挙などへの適正な対応、公務員との節度ある関係、反社会的勢力との遮断

積極的なコミュニケーション活動
お客さまへの誠実な対応、適時適切な情報開示、適切な広報宣伝活動

人と社会の尊重
人権の尊重、社会貢献活動、環境問題への取り組み、私生活の自律

腐敗行為防止

名鉄グループでは、「名鉄グループ企業倫理基本方針」に基づき、「贈収賄」をはじめとする腐敗行為の防止を推進するため、2025年3月に「腐敗行為の防止に関する方針」を定めました。グループ各社への展開や定期的な研修などを通じて役職員への本方針の周知徹底を図り、グループ全体で腐敗行為防止を推進していきます。

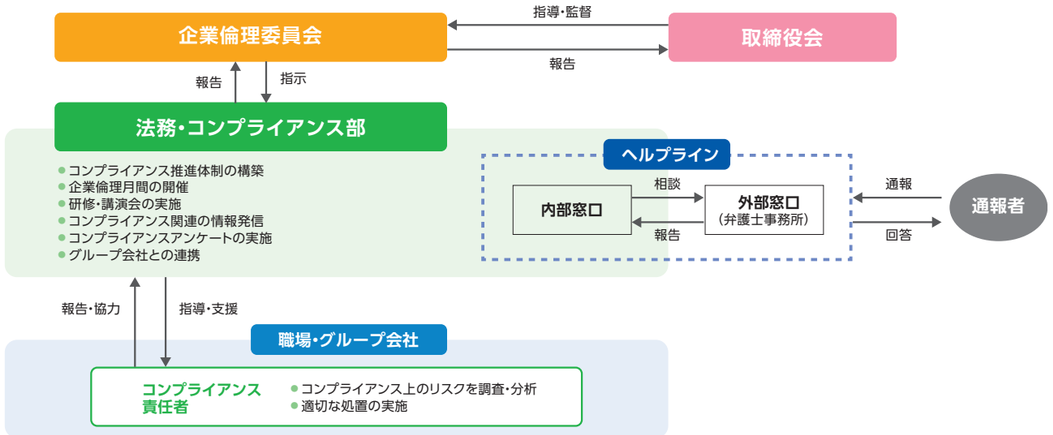
腐敗行為の防止に関する方針
https://www.meitetsu.co.jp/sustainability/governance_and_risk_management/guiding_principles/anti-corruption_policy.pdf

コンプライアンス推進体制

当社社長を委員長とする「企業倫理委員会」を年4回（2024年度は5回）開催し、コンプライアンスに関する取り組みを横断的に統括するとともに、コンプライアンスの推進状況などの確認、取り組み内容の継続的な改善を図っています。同委員会の活動状況については、取締役会に報告され、取締役会は、「腐敗行為防止に関する方針」や贈収賄などあらゆる形態の腐敗行為を含むコンプライアンス全般について指導・監督しています。また、当社の各職場およびグループ会社において選任されたコンプライアンス責任者は、コンプライアンス上のリスクを調査・分析し、適切な処置を講じるなどの役割を担っています。これらを通じて、当社は、名鉄グループ全体のコンプライアンス活動を推進しています。

なお、名鉄グループ全体のコンプライアンス推進体制を強化し、コンプライアンスの浸透・定着を図るため、2024年4月に「法務・コンプライアンス部」を新設しました。当社からグループ会社へのコンプライアンスに関する研修・情報・教材の提供など、グループ会社への支援をこれまで以上に推進してまいります。

コンプライアンス推進体制図



主な取り組み

名鉄グループ企業倫理月間

コンプライアンスの徹底は、名鉄グループの持続的成長を支える経営の根幹です。「名鉄グループ企業倫理基本方針」に定める基本原則・行動指針や「腐敗行為の防止に関する方針」など、コンプライアンス全般に対する意識を全従業員に浸透させ、企業文化として定着させるため、毎年10月を「名鉄グループ企業倫理月間」と定め、グループ全体で重点的に啓発活動を展開しています。期間中は、経営トップとしてのコンプライアンスに対する姿勢を明確に伝える「社長メッセージ」をグループ全体に発信するほか、啓発ポスターの掲出、社員食堂での特別メニューの提供、並びに従業員参加型の川柳大会といった多様な施策を実施します。これらの取り組みを通じて、従業員一人ひとりの当事者意識を醸成し、高い倫理観に裏打ちされた健全な企業風土の構築に努めてまいります。

研修・講演会

名鉄グループ全体へコンプライアンス意識を浸透させるため、当社やグループ会社においてコンプライアンス年間計画を策定のうえ、「名鉄グループ企業倫理基本方針」に定める基本原則・行動指針に沿った内容の研修、講演会、職場における勉強会等を計画的に実施しています。

職責に応じた内容の研修も実施しており、2025年度は当社管理職を対象にハラスメントに関するeラーニングを実施しています。

グループコンプライアンス講演会の様子

コンプライアンス関連の情報発信

イントラネット上にコンプライアンスや法務に関するサイトを設け、当社やグループ会社の役職員がいつでもコンプライアンス情報、各種研修動画・資料、周知ツール、契約書式や法改正情報などを確認できる環境を整えています。分かりやすく具体的な事例でコンプライアンスを学べる「企業倫理行動マニュアル」やテーマ別の教材を掲載するなど、当社およびグループ会社のコンプライアンス責任者が各職場に合ったテーマを従業員に発信できるようサポートしています。

また、当社およびグループ会社のコンプライアンス責任者に向けて、身近なコンプライアンス違反事例などをまとめたメールマガジンを毎月発信しています。

イントラネット上の
コンプライアンス・法務関連サイト

企業倫理
行動マニュアル

コンプライアンスカード
（当社従業員へ配布することで、通報受付窓口などを周知）

コンプライアンスアンケート

名鉄グループにおいては、各社の従業員を対象にコンプライアンスに関するアンケートを実施し、「名鉄グループ企業倫理基本方針」に基づくコンプライアンスの浸透・定着状況やコンプライアンス上のリスクの状況を把握しています。アンケート結果は、詳細に分析したうえで、次年度の取り組みに反映させるなど、グループ全体でさらなるコンプライアンスの推進につなげています。また、把握したコンプライアンス上のリスクについては、適切な改善策を実施し、コンプライアンスの徹底を図ることとしています。

グループ会社への訪問

アンケートによる全体像の把握に加え、グループ会社へ定期的に訪問し、事業内容や職場環境に応じたコンプライアンス上の課題や取り組み状況について、担当者との対話を通じて理解を深めています。現場だからこそ見える課題や、他社の参考となる優れた取り組みを吸い上げ、個別の改善支援やグループ内での共有を行うことで、より実効性のあるコンプライアンス推進を目指しています。

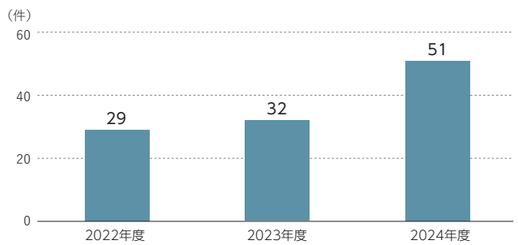
内部通報制度

当社は、コンプライアンスに反する行為を速やかに認識し、会社の損害の最小化と再発防止を図るため、当社およびグループ会社の役職員等やその家族を対象とした通報受付窓口を社内および社外（弁護士事務所）に開設するとともに、当社と取引関係にある事業者の役職員等を対象とした通報受付窓口を社内に開設しています。「名鉄グループ企業倫理基本方針」に定める基本原則・行動指針に反する行為（贈収賄やファシリテーション・ペイメントなどあらゆる形態の腐敗行為全般、人権侵害やハラスメント等）をはじめ、法令や社内規則、社会通念上の倫理や道徳を含む社会的規範に反する行為に関する通報を受け付けています（匿名での通報も原則可能）。

通報事案に対しては、速やかに調査を実施し、適切な措置を講じるとともに、企業倫理委員会で定期的に報告・審議される体制が整備されています。また、通報者の秘密が守られるとともに、その通報によっていかなる不利益な取り扱いも受けないことを規則に定め、適切な対応を行っています。

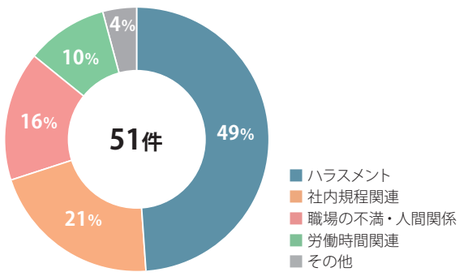
当社では、内部通報制度の認知度を高め、利用を促進するため、各種研修のほか、各部署へのポスター掲出等により周知を図りました。その結果、2024年度の通報・相談件数は過年度を上回る51件となりました。

通報・相談件数の推移※



※当社および当社が外部窓口となっているグループ会社からの通報

2024年度の通報・相談件数



株主・投資家との対話

当社では、株主・投資家の皆さまの声を今後の経営に活かすことができるよう、対話を重視したIR・SR活動を行っています。

2024年度（2025年3月期）のIR・SR活動としては、個人株主・投資家向けには、株主総会のほか、名古屋証券取引所主催の「名証IRエキスポ」などのイベントに参加しました。アナリスト・機関投資家向けには、半期ごとの投資家向け決算説明会のほか、対面・オンライン・電話等での個別のミーティングを77件実施するなど、適切な情報の開示やコミュニケーションの充実に努めました。

また、2025年6月には、名古屋駅地区再開発計画をはじめとする中長期経営戦略をテーマとしたアナリスト・機関投資家向け説明会と、当社社長が出席するスモールミーティングを開催し、質疑応答や情報交換を通じて、相互理解を深めました。こうした対話の中でいただいた声を、グループの持続的な成長や企業価値の向上につなげていきます。

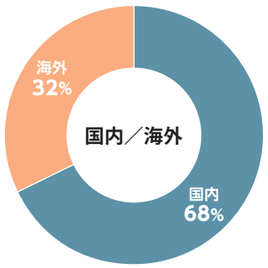
このほか、2025年6月開催の株主総会閉会後には、来場された株主の皆さまに向けて、当社社長が名古屋駅地区再開発計画等に関する説明を行い、事業内容や方針に関する理解の促進にも努めました。

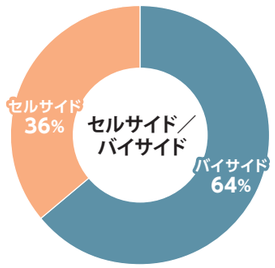
なお、海外の株主・投資家に向けて、これまでも決算説明会資料の英語開示を行ってきましたが、2024年度（2025年3月期）より日本語と英語の同時開示に対応しています。

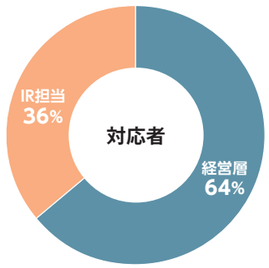
項目	概要
主な対応者	経営戦略部担当役員、総務部担当役員、 IR・SR担当者
主な対話相手	機関投資家（国内外）、アナリスト、個人
主なテーマや関心事項	・足元の業績動向や通期見込み ・中長期経営戦略および中期経営計画 （数値目標・事業ポートフォリオマネジメント・キャッシュアロケーションなど） ・名古屋駅地区再開発計画 ・各事業の戦略（交通事業・不動産事業・運送事業など） ・資本政策 ・株主還元
フィードバックの実施状況	頻度：定期的に役員会にてIR・SR活動全般について報告、その他トピックに応じ適宜報告 内容：投資家とのミーティングにおいて頂戴した意見・質問

株主・投資家との対話状況

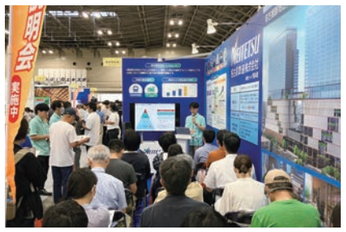
対話を行った株主・投資家の概要（77件）







機関投資家向け決算説明会


名証IRエキスポ（個人投資家向けイベント）

株主総会

主要指標サマリー

			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
財務指標	営業収益		(百万円)	609,380	610,153	599,569	604,804	622,567	622,916	481,645	490,919	551,504	601,121	**690,720**
	営業利益		(百万円)	38,072	44,864	44,180	46,976	49,455	47,363	△ 16,354	2,932	22,731	34,750	**42,076**
	経常利益		(百万円)	35,796	44,376	46,142	48,566	51,599	49,288	△ 8,146	13,135	26,362	37,544	**47,671**
	親会社株主に帰属する当期純利益		(百万円)	17,788	24,532	23,433	28,691	30,457	28,879	△ 28,769	9,370	18,850	24,400	**37,733**
	EBITDA		(百万円)	76,780	83,778	82,928	85,882	89,713	88,602	22,996	41,470	60,978	73,630	**83,900**
	設備投資額		(百万円)	44,810	49,364	48,120	52,236	54,834	73,286	47,937	49,887	62,351	76,818	**121,455**
	減価償却費		(百万円)	38,707	38,913	38,748	38,906	40,258	41,239	39,351	38,538	38,247	38,879	**41,824**
	営業活動によるキャッシュ・フロー		(百万円)	70,380	67,529	60,720	65,932	67,404	70,247	19,685	39,320	61,217	55,533	**78,729**
	投資活動によるキャッシュ・フロー		(百万円)	△ 32,929	△ 40,126	△ 38,668	△ 40,286	△ 48,287	△ 62,527	△ 44,235	△ 39,027	△59,372	△68,430	**△ 138,132**
	財務活動によるキャッシュ・フロー		(百万円)	△ 35,094	△ 26,257	△ 17,026	△ 16,732	△ 24,803	△ 898	49,413	△ 3,339	2,608	18,034	**55,854**
	現金及び現金同等物の期末残高		(百万円)	15,775	16,921	21,943	30,854	25,192	32,011	53,459	50,430	54,879	60,025	**56,493**
	純資産額		(百万円)	291,484	313,547	342,813	389,555	425,027	438,401	407,512	411,132	429,089	464,054	**498,311**
	総資産額		(百万円)	1,066,985	1,064,607	1,093,882	1,120,622	1,141,409	1,164,979	1,191,131	1,186,897	1,231,378	1,303,205	**1,448,908**
	純有利子負債		(百万円)	477,428	459,289	440,687	413,978	392,101	390,673	430,149	438,100	441,167	459,114	**530,909**
	1株当たり純資産額		(円)	296.15	316.53	1,720.72	1,892.14	2,002.39	2,053.10	1,891.76	1,949.33	2,057.89	2,230.53	**2,354.79**
	1株当たり当期純利益		(円)	19.67	26.68	127.46	155.04	158.90	146.89	△ 146.29	47.65	95.91	124.13	**192.12**
	1株当たり年間配当金		(円)	4.50	5.00	5.00	27.50	27.50	25.00	-	12.50	20.00	27.50	**38.50**
	純有利子負債／EBITDA		(倍)	6.2	5.5	5.3	4.8	4.4	4.4	18.7	10.6	7.2	6.2	**6.3**
	配当性向		(%)	22.9	18.7	19.6	17.7	17.3	17.0	–	26.2	20.9	22.2	**20.0**
	ROE（純利益／自己資本）		(%)	7.0	8.7	7.7	8.5	8.1	7.2	–	2.5	4.8	5.8	**8.4**
	ROA（営業利益／総資産）		(%)	3.6	4.2	4.1	4.2	4.4	4.1	–	0.2	1.9	2.7	**3.1**
	自己資本比率		(%)	25.5	27.3	28.9	32.2	34.4	34.7	31.2	32.3	32.8	33.6	**31.9**
	従業員数　連結	男性	(人)	25,829	25,658	25,536	25,297	25,146	24,787	24,522	23,940	23,345	23,335	**25,433**
		女性	(人)	4,363	4,410	4,526	4,607	4,709	4,789	4,787	4,863	4,871	5,077	**5,580**
	従業員数　単体	男性	(人)	4,397	4,399	4,405	4,404	4,395	4,411	4,445	4,411	4,265	4,238	**4,264**
		女性	(人)	601	613	643	668	691	711	740	725	722	749	**779**
	連結子会社数		(社)	123	125	125	119	117	113	109	109	107	104	**109**
鉄軌道事業主要指標	年間輸送人員	定期外	(千人)	118,135	121,958	123,137	125,789	127,444	125,622	75,035	86,207	106,575	118,868	**121,323**
		通勤	(千人)	147,694	152,446	155,466	160,274	163,798	167,113	144,692	138,783	140,135	146,210	**148,848**
		通学	(千人)	94,284	99,115	100,273	100,811	101,994	101,417	76,508	89,810	94,348	95,614	**96,420**
		合計	(千人)	360,113	373,519	378,876	386,874	393,236	394,152	296,235	314,800	341,058	360,692	**366,591**

※2017年10月1日付で株式併合（普通株式5株を1株に併合）を実施（2016年度期首に当該株式併合が行われたと仮定）
※2021年度の期首から「収益認識に関する会計基準」等を適用
※EBITDA=営業利益+減価償却費、純有利子負債=有利子負債-現預金・短期有価証券
※2024年度の期首から「法人税、住民税及び事業税等に関する会計基準」等を適用したため、2023年度は遡及適用後の数値を記載

ESGデータ集

環境

環境保全への貢献

項目		単位	対象	2022年度実績	2023年度実績	2024年度実績
GHG排出量（Scope1＋2）※1		$t\text{-}CO_2$	連結	665,995	★ 702,576	★ 695,707
			名古屋鉄道（鉄軌道事業）	149,970	175,923	162,820
GHG排出量（Scope3）※2		$t\text{-}CO_{2e}$	名古屋鉄道	―	―	★230,250
保有する不動産施設のGHG排出量（Scope1＋2）※1		$t\text{-}CO_2$	名古屋鉄道※3	17,313	18,592	18,473
内部炭素価格		円／$t\text{-}CO_2$	名古屋鉄道	―	5,000	5,000
エネルギー消費量		千GJ	名古屋鉄道	4,265	3,654	3,494
保有する不動産施設のエネルギー総使用量		千GJ	名古屋鉄道※3	436	433	423
電力使用量		百万kWh	名古屋鉄道	425	393	396
都市ガス使用量		千㎥	名古屋鉄道	476	202	187
省エネ車両の導入率		%	名古屋鉄道	93.7	95.3	95.4
産業廃棄物	排出量	t	名古屋鉄道	517	553	553
	リサイクル率	%	名古屋鉄道	73.1	74.3	77.7
一般廃棄物	排出量	t	名古屋鉄道	1,923	2,161	2,075
	リサイクル率	%	名古屋鉄道	36.9	40.4	45.5
新築物件※4の環境認証取得（ZEB・ZEH・CASBEE等※5）		%	名古屋鉄道・名鉄都市開発	対象物件なし	100	100
沿線・地域での環境保全活動件数		件	連結	58	93	93
会計年度中における環境関連の罰金・処罰の額		円	名古屋鉄道	―	0	0

※1 エネルギー起源のCO_2排出量　※2 対象カテゴリは1,2,3,5,6,7,13　※3 対象は名鉄バスターミナルビル、鉄道センタービル、全駅舎
※4 対象はオフィス、物流施設、賃貸マンション　※5 建築物の省エネルギー性能を評価する手法　＊ ★の付されたデータは第三者保証を取得

社会

安全・安心の確保

項目		単位	対象	2022年度実績	2023年度実績	2024年度実績
鉄道事故	鉄道運転事故（有責）件数	件	名古屋鉄道	0	0	0
	重大インシデント件数	件	名古屋鉄道	0	0	0
船舶事故	重大海難事故件数	件	太平洋フェリー・名鉄海上観光船・東鉄商事	0	0	0
航空事故	航空事故件数	件	中日本航空・オールニッポンヘリコプター	1	0	0
	重大インシデント件数	件		1	0	0
事業用自動車への安全装置導入率		%	バス事業	27.4	28.4	39.0
			タクシー事業	27.0	31.4	39.5
			運送事業	45.0	53.9	58.4

地域価値の向上

項目		単位	対象	2022年度実績	2023年度実績	2024年度実績
エリア版MaaSアプリ「CentX」累計ダウンロード数		千DL	―	805	1,029	1,233
移動サービス利用人員	鉄道輸送人員	百万人	名古屋鉄道・豊橋鉄道	350	370	376
	バス輸送人員	百万人	バス事業	61	65	67
	タクシー営業回数	千回	タクシー事業	9,202	9,214	9,533
	カーシェア利用回数	千回	名鉄協商	148	161	176
	シェアサイクル利用回数	千回	名鉄協商	336	713	1,076
ユニバーサルサービス対応率	駅バリアフリー対応率	%	名古屋鉄道	98.6	97.4	97.4
	鉄道車両バリアフリー対応率	%	名古屋鉄道	73.4	75.1	75.5
	ユニバーサルデザイン車両導入率	%	バス事業	69.2	70.0	70.7
			タクシー事業	27.0	30.3	36.0
地域と連携したまちづくり	都市計画に基づく拠点駅整備計画	件	名古屋鉄道	2	2	2
	高架化・新駅設置（事業中）	件	名古屋鉄道	5	5	6
	地域公共交通関連会議	自治体	名古屋鉄道	28	32	33
	エリアマネジメント団体	団体	名古屋鉄道・名鉄都市開発	3	4	5
暮らしのサポート	ミュープラット施設数	か所	名古屋鉄道	6	6	6
	名鉄レコードブック店舗数	店	名鉄ライフサポート	21	21	20
	アフタースクールTELACO校舎数	校	名鉄スマイルプラス	11	11	12
	小規模保育ぽっぽ園施設数	園	名鉄スマイルプラス	14	15	18
山岳ロープウェイ利用人員		千人	奥飛観光開発・中央アルプス観光	400	404	451

誰もが活躍できる職場づくり・人づくり

項目			単位	対象	2022年度実績	2023年度実績	2024年度実績
従業員数			人	連結	28,216	28,412	31,013
				主要会社※1	19,337	19,455	21,386
				名古屋鉄道	4,987	4,987	5,043
従業員に占める女性比率			%	連結	17.3	17.9	18.0
				名古屋鉄道	5.3	5.8	5.9
女性採用比率	総合職（事務系）		%	名古屋鉄道	40.0	47.1	36.7
	鉄道運輸職				21.3	10.6	9.6
女性管理職	人数		人	連結	―	―	198
				主要会社	107	127	140
				単体	5	6	7
	比率		%	連結	―	―	6.7
				主要会社	5.2	5.6	6.5
				単体	4.9	5.7	7.1
中途管理職	人数		人	連結	―	―	1,011
				主要会社	559	688	686
				単体	5	8	6
	比率		%	連結	―	―	34.4
				主要会社	27.3	30.4	31.8
				単体	4.9	7.6	6.1
平均雇用年数	男性		年	名古屋鉄道	26.5	26.4	26.2
	女性				16.9	16.7	16.6
障がい者雇用率			%	名古屋鉄道	2.3	2.4	2.5
全従業員に占める契約社員または派遣社員といった非正社員の比率※2			%	連結	17.9	18.7	19.0
年次有給休暇の取得率			%	名古屋鉄道	95.0	92.1	96.6
離職率			%	名古屋鉄道	2.0	1.8	1.9
育児休業取得率	男性		%	連結	―	―	56.4
				主要会社	35.2	48.6	60.4
				単体	54.4	68.3	85.5
	女性		%	連結	―	―	100.0
				主要会社	100.0	100.0	100.0
				単体	100.0	100.0	100.0
従業員向け能力開発研修の総時間			時間	名古屋鉄道	―	117,823	161,713
従業員向け能力開発研修において、従業員一人当たりの平均時間			時間	名古屋鉄道	―	27.8	38.0
労働災害発生件数（業務上災害）			件	名古屋鉄道	13	31	39
休業災害率（度数率）※3			%	名古屋鉄道	0.51	0.61	1.12
正社員の労働災害（死亡災害）の件数			件	名古屋鉄道	0	0	0
契約社員の労働災害（死亡災害）の件数			件	名古屋鉄道	0	0	0
健康と安全に関する基準の研修を受けた従業員数			人	名古屋鉄道	―	3,867	4,556
BMI有所見率			%	名古屋鉄道	28.4	27.4	28.0
喫煙率			%	名古屋鉄道	21.0	20.6	19.6
健康診断有所見者の受診率			%	名古屋鉄道	100.0	100.0	97.8
従業員エンゲージメント			点	名古屋鉄道	―	3.34	3.44
労働組合所属率			%	名古屋鉄道	95.7	95.3	95.5

※1 名古屋鉄道および有価証券報告書の「4【関係会社の状況】」に記載する連結子会社
※2 非正社員は有価証券報告書に記載の臨時従業員の年間平均雇用人員を使用
※3 100万延実労働時間あたりの労働災害による死傷者数（休業1日以上）

ガバナンス

ガバナンスとリスクマネジメントの強化

項目	単位	対象	2022年度実績	2023年度実績	2024年度実績
独立社外取締役比率	―	名古屋鉄道	3/9	3/9	4/10
女性取締役比率	―	名古屋鉄道	1/9	1/9	2/10
重大な法令違反の発生件数	件	連結	0	0	0
危機管理・事業継続訓練実施回数	回	名古屋鉄道	5	6	5
内部通報受付件数	件	名古屋鉄道	29	32	51

会社概要・株式情報（2025年3月31日現在）

会社概要

本店所在地	〒450-8501 名古屋市中村区名駅一丁目2番4号
本社所在地	〒450-8501 名古屋市中村区名駅四丁目8番26号
創業	1894年6月25日
設立	1921年6月13日
資本金	1,011億58百万円
事業内容	鉄軌道事業、開発事業
従業員数	連結31,013名（単体5,043名）
ホームページ	https://top.meitetsu.co.jp/

株式の状況

発行可能株式総数	360,000,000株
発行済株式の総数	196,700,692株（うち自己株式604,342株）
株主数	98,761名（前年末に比べ13,225名増）

大株主

株主名	持株数（千株）	持株比率（%）
日本マスタートラスト信託銀行株式会社（信託口）	25,707	13.11
株式会社日本カストディ銀行（信託口）	7,315	3.73
日本生命保険相互会社	5,054	2.58
株式会社三菱UFJ銀行	2,457	1.25
ステート ストリート バンク アンド トラスト カンパニー 505103	2,203	1.12
ステート ストリート バンク ウェスト クライアント トリーティー 505234	2,180	1.11
東京海上日動火災保険株式会社	2,012	1.03
ステート ストリート バンク アンド トラスト カンパニー 505001	1,945	0.99
三井住友海上火災保険株式会社	1,863	0.95
明治安田生命保険相互会社	1,433	0.73

※持株比率は自己株式（604,342株）を除いて計算しております。

社外からの評価

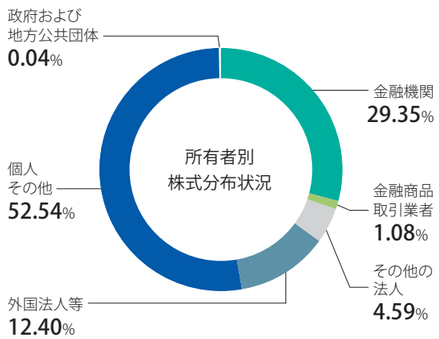
MSCI ESG 格付け
AA

日本政策投資銀行
DBJ環境格付
最高ランク

MSCIジャパンESGセレクト・リーダーズ指数
S&P/JPXカーボン・エフィシェント指数
Morningstar日本株式
ジェンダー・ダイバーシティ・ティルト指数（除くREIT）

※名古屋鉄道株式会社によるMSCIのデータの使用、および MSCI のロゴ、商標、サービスマークまたは指数名称の使用は、MSCIまたは関連会社による名古屋鉄道株式会社への後援、推奨、広告宣伝ではありません。MSCI指数は、MSCIの独占的財産です。MSCIの名称およびロゴは、MSCIまたはその関連会社の商標もしくはサービスマークです。

株主分布状況



（注）比率は単元未満株式を除いて計算しております。

株価・出来高の推移（2012年４月～2025年８月）

グループ会社一覧（連結子会社および持分法適用会社）

交通事業（29社）

豊橋鉄道
東濃鉄道
豊鉄バス
北恵那交通
岐阜乗合自動車
知多乗合
濃飛乗合自動車
豊鉄ミデイ
名鉄バス
名鉄観光バス
名鉄グループバスホールディングス
宮城交通
ミヤコーバス
名鉄タクシーホールディングス
名鉄名古屋タクシー
名鉄東部交通
名鉄岡崎タクシー
名鉄西部交通
愛電交通
石川交通
名鉄四日市タクシー
名鉄知多タクシー
東鉄タクシー
名鉄交通第一
名鉄交通第二
名鉄交通第三
名鉄交通第四
岐阜名鉄タクシー
豊鉄タクシー

運送事業（26社）

名鉄NX運輸
信州名鉄運輸
四国名鉄運輸
徳島名鉄急配
中国名鉄運輸
四国名鉄運送
新潟名鉄運輸
名鉄ゴールデン航空
関東名鉄運輸
名鉄急配
九州名鉄運輸
山梨名鉄運輸
上海名鉄国際貨運代理
名鉄ワールドトランスポート
Meitetsu Express U.S.A.
北陸名鉄運輸
北海道東北名鉄運輸
関西名鉄運輸
トーハイ
MUマネジメント
松山名鉄急配
高知名鉄急配
南予名鉄急配
太平洋フェリー
名鉄海上観光船
太平洋フェリーサービス

不動産事業（8社）

名鉄ビルサービス
名鉄都市開発
名鉄プロパティマネジメント
名鉄コミュニティライフ
北陸名鉄開発
名鉄協商パーキングサービス
栄開発
豊鉄環境アシスト

レジャー・サービス事業（16社）

名鉄ホテルホールディングス
ホテルグランコート名古屋
名鉄犬山ホテル
名鉄グランドホテル
岐阜グランドホテル
名鉄ホテルマネジメント犬山
名鉄イン
名鉄トヨタホテル
奥飛観光開発
中央アルプス観光
岐阜観光索道
名鉄ミライート
名鉄インプレス
名鉄観光サービス
Meitetsu Travel U.S.A.
宮交観光サービス

流通事業（8社）

名鉄百貨店
めいてつカスタマーサービス
名鉄リテールホールディングス
名鉄協商
東鉄商事
名鉄アオト
オンセブンデイズ
名鉄生活創研

航空関連サービス事業（3社）

中日本航空
名古屋エアケータリング
オールニッポンヘリコプター

その他の事業（19社）

名鉄エリアパートナーズ
華陽オートテック
名鉄EIエンジニア
名鉄六合
名鉄六旺エステート
トヨテツオートサービス
豊鉄建設
名鉄自動車整備
宮交自動車整備
名鉄マネジメントサービス
名鉄クリーニング
エムアイシー
メイテツコム
名鉄ライフサポート
名鉄スマイルプラス
名鉄未来クリエイツ
名鉄保険サービス
知多自動車学校
宮交自動車学校

持分法適用会社（15社）

エイトデザイン
ANA中部空港
エスカ
上飯田連絡線
クロップス・クルー
ザイマックス東海
サニクリーン名古屋
中京通運
中京テレビ放送
中設エンジ
電通名鉄コミュニケーションズ
トーセイ
名古屋空港ビルディング
東日本急行
矢作建設工業

グループ会社

連結子会社	109社
交通事業	29社
運送事業	26社
不動産事業	8社
レジャー・サービス事業	16社
流通事業	8社
航空関連サービス事業	3社
その他の事業	19社
持分法適用会社	15社
	計124社

https://top.meitetsu.co.jp/

名古屋鉄道株式会社

お問い合わせ先
〒450-8501 名古屋市中村区名駅四丁目8番26号
経営戦略部 サステナビリティ推進担当　TEL:052-588-0805

2025年10月発行

UD FONT