

- 名古屋駅地区再開発計画の見直しに向けた検討状況
- 資本効率向上に向けた取り組み状況
- 2026年度業績および配当予想・株主還元の拡充

## 名古屋駅地区再開発計画の再検証・見直しについては、 2026年度中に方向性を示す予定

### 名古屋駅地区再開発計画の再検証 および見直し着手

### 2025年12月に再開発計画の再検証および 見直しを公表

「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」 社長会見説明内容

・日時 2025年12月12日(金) 15:30~

本日はお忙しいところ、また余見当日のご案内にもかかわらずお集まりいただき、ありがとうございます。

当社は、名古屋駅地区再開発計画および関係する種別計画について、5月26日に御事案審判での事業化決定をお知らせして以降、事業推進に関わるさまざまな業務を進めてまいりました。

しかしながら、このたび、解体および新築工事の施工予定等の進捗経過におきまして、応募参加者から人材確保の観点から計画に付随する施工体制の構築が困難であることを理由とした入札締結が提出され、当初予定していた来年度中の解体工事に着手できない状況となりました。関係者の皆さまに、いち早くこうした事実をお伝えすることが必要と判断したため、この場を設けていただいた次第です。

この状況を受けまして、今回、既にお知らせしておりました見直しのスケジュールを変更するとともに、計画の再検証および見直しに着手することといたします。

まず、スケジュール変更についてご説明いたします。

先ほど申し上げましたが、計画における応募参加者から、人材確保により現計画での解体および新築工事の施工体制の構築が困難であることを理由に、2025年11月26日付で入札締結が提出されました。これにより解体工事等手前が大幅に遅延することが確実となり、スケジュールの変更をせざるを得ない状況となりました。

計画では、解体工事は2026年度、新築工事は2027年度、1期工事竣工は2033年度、2期工事竣工は2040年代前半としておりましたが、今回、全て半期に変更いたします。

次に、計画の再検証および見直しについてご説明いたします。

この計画は、延床面積約32万㎡という大規模な事業であり、周囲を幹線や地下街に囲まれた敷地という難易度の高い工事です。さらに、10年以上の長期にわたる工事期間なども影響して、特殊な条件に対応できるゼネコンを対象に施工予定者の選定を進めてまいりました。

昨年3月の事業化決定に至るまでの約2年間、日進設計さまや今回の応募参加者であるゼネコンも技術協力者として参画し、施工計画や工事工程などを詳細に検討し審査を進めてまいりました。工事費につきましても技術協力者とともに検討し、さらに審査リスクも認識して相当の準備も見込んだ上で事業化を判断してまいりました。

しかしながら、このたび応募参加者から、この計画が持つ事業規模と工事の難易度に対応できる施工体制の構築が困難であると申し入れがありました。さらに応募参加者から

締結者とともに参画として提出された見直しは、再開発事業のうちの工事費が大幅に増額してまいりました。内容は現在審査中ですが、増額に並いものとなっております。このようにスケジュールが当初予定から大幅に遅延する見込みとなったこと、工事費に関しても極めて状況の変化が大きいことなど、事業を推進する前提が大きく変わったことを踏まえ、現在の計画を再検証、再検証するとともに、見直しに着手することといたしました。

再検証および見直し対象となる計画は、「ハスターミナルの再整備を含む名古屋駅地区再開発計画」と「名称を名古屋駅再開発計画」です。

従来までグループ既存施設への波及影響については、

各御事案本部の業務終了については、当初予定通り2026年2月28日をもって予定しております。一方、今回のスケジュール変更や計画見直しの着手を受け、業務終了をご案内しておりました名鉄バスセンター、名鉄グランドホテル、スカイパーキング等については業務終了時期を決定させていただきます。

最後に今後の見直しについてです。

本日ご説明させていただきました状況の変化を受け、ごらんに、計画の再検証および見直し検討に着手いたします。また御事案審判も本件について協議を行ってまいります。なお、見直しの方向性などは、また次期案、改めてお知らせいたします。

今回の見直しについては大変重く受け止めております。

これまで本事業に多大なご支援ご協力いただいた関係者の皆さまにはご心配をおかけし、地域の皆さまにおいても名古屋駅地区が大きな変化する兆候を痛感していただいていたかと察察しておりますが、本事業をご賛成の、何卒、ご理解のほどよろしくお願ひいたします。

既にお知らせしていた再開発計画のスケジュール変更等をせざるを得ない状況となりましたが、計画を自前にするわけではなく、計画の再検証と見直しに着手するものです。名古屋が「選ばれる都市」になるため、公共交通の利便性向上と、魅力ある「まちづくり」「地域づくり」に取り組むことは当社としての使命であり断固たる決意を持って今後も取り組んでまいります。

説明は以上となります。

最後に私より一言申し上げます。

私自身、20年以上この計画に関わり、当初から非常に難しいプロジェクトであると認識してまいりました。それでも幾多の困難を乗り越え、多くの関係者の協力を得て、今年ようやく地権者とともに事業化の決定にまで着き進むことができました。

### 現在の検討状況

### 方向性の検討においては、以下を考慮

- ・ 公共交通の利便性向上と、魅力ある「まちづくり」「地域づくり」に取り組む姿勢は変えることなく推進
- ・ 事業の実現性や財務健全性を踏まえて、難易度やリスクを下げ、投資規模を縮小することを前提に検討を進める引き続き、新たな外部パートナーの導入も並行して検討する



# 資本効率向上に向けた取り組み状況について

## 来る名駅再開発に向けて、資本効率向上と財務体質強化を加速

### 現在の方針・取り組み

### 今後の方針・取り組み

#### 不動産

- ・ ファンド・リートの活用や外部売却等による保有資産の流動化  
(2024年度～2025年度に250億円を流動化済)
- ・ 遊休・低活用資産の売却

- ・ 引き続き、ファンド・リートの活用や外部売却等による保有資産の流動化を推進  
(2024年度～2030年度に1,300億円)
- ・ 不動産売却については、遊休・低活用資産だけでなく、**賃貸・事業用不動産も含め幅広く検討**

#### 政策保有株式

- ・ 2024年度～2030年度に500億円を売却  
(2024年度～2025年度に99億円を売却済)

- ・ 2024年度～2030年度に**600億円** (※) を売却  
一直近の株価を反映して売却金額を見直し、計画的に売却を進める  
※2026年3月31日時点時価ベース

#### 事業ポートフォリオマネジメント

- ・ 7セグメントで各事業の位置づけを明確化
- ・ 事業戦略の再構築・実行のPDCAサイクルを強化
- ・ 運送（フォワーダー）事業からの撤退を決定  
(2026年5月11日公表)

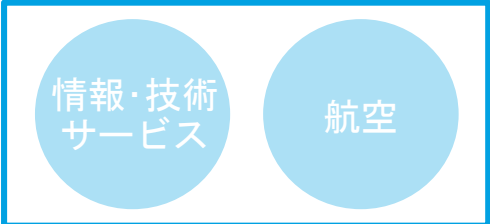
- ・ 「航空・情報・技術サービス事業」を新設し、さらなる収益成長を図る事業と位置付けるなど、開示セグメントを7セグメントから5セグメントに再編
- ・ 事業ポートフォリオマネジメントの徹底により、**資産効率性の低い事業・低採算事業の早期の再建・再編を見極め**

- ・ 収益基盤である交通事業、成長の基軸となる不動産事業に加え、航空・情報・技術サービス事業は、成長領域と位置づけ、投資によるさらなる収益成長を図る
- ・ 資産効率性の低い事業・低採算事業の早期の再建・再編の見極めを実施

新セグメント

航空・情報・  
技術サービス事業

交通事業の周辺領域として、  
また防災・医療・環境等の  
成長領域に投資することで  
収益成長を狙う事業



投資による成長と  
収益源としての貢献

新セグメント

レジャー・  
生活サービス事業

地域のにぎわいや人流の創出に  
よるシナジーを生み出しつつ、  
収益力の向上を図る事業

多角的な収益源  
としての貢献

多角的な収益源  
としての貢献

交通  
事業

安定したキャッシュ  
フローを創出する  
収益基盤事業

不動産  
事業

沿線・地域の活性化に  
貢献しつつ、回転型  
事業強化などにより  
成長の基軸となる事業

事業成長に  
向けた投資

地域の賑わい  
創出・人流増



事業運営の効率化等によって  
収益改善を図る事業

2026年度については、営業利益は目標未達となるものの、  
 資本効率向上に向けた**計画的な保有資産の流動化**と  
 財務体質強化に向けた**設備投資のコントロール**により、  
 ROEおよび純有利子負債/EBITDA倍率は目標の達成を見込む

		2024年度実績	2025年度実績	2026年度予想	2026年度目標
重視する 経営指標	営業利益	420億円	361億円	450億円	500億円
	ROE	8.4%	4.8%	8.0%	8%程度
	純有利子負債(※) /EBITDA倍率	6.3倍	7.6倍	6.7倍	6倍台
	1株当たり 年間配当金	38.5円	40.0円	60.0円	

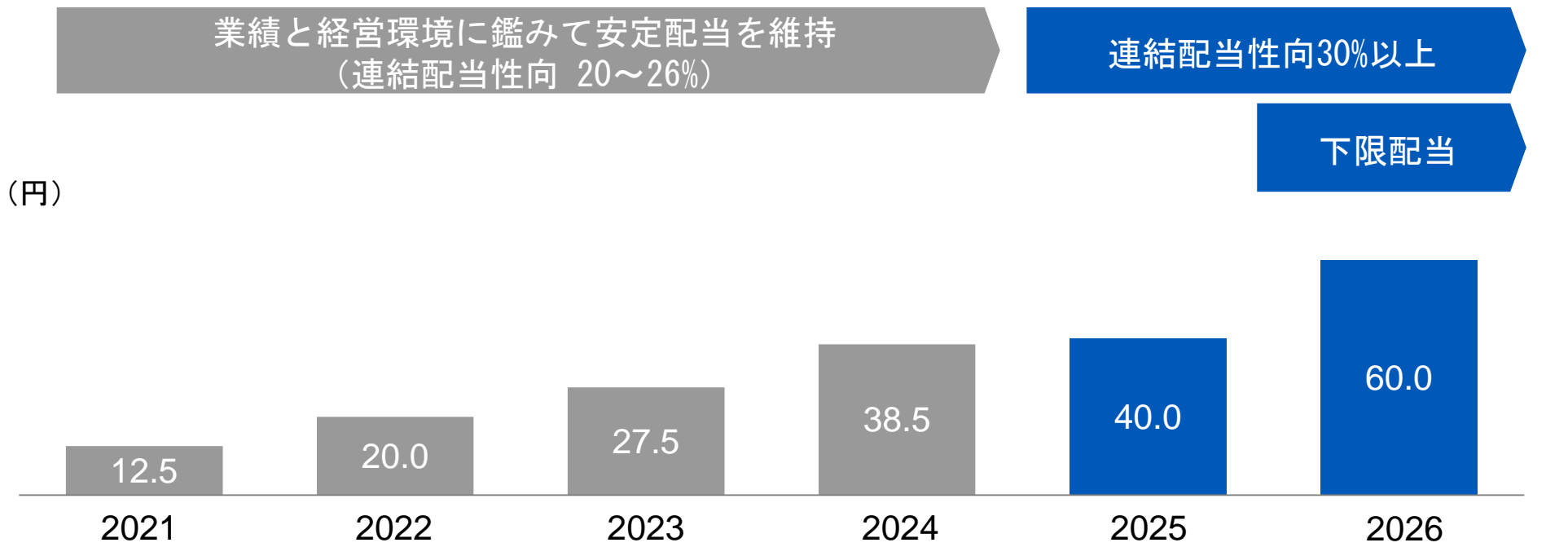
※純有利子負債＝有利子負債－現預金・短期有価証券

2026年度の配当は、業績予想（当期純利益390億円、ROE：8.0%）における  
 連結配当性向30%の水準である**1株当たり年間配当金60.0円**を予想

# 株主還元の拡充について

資本効率を重視した経営のもと、利益成長を実現するとともに、下限配当の導入により株主還元の安定性を確保することで、成長投資と株主還元を両立し、中長期的な企業価値の最大化を図る

株主還元方針	配当	<ul style="list-style-type: none"> <li>連結配当性向30%以上を維持し、そのうえで、株主還元の安定性を確保するため、1株当たり年間配当金60円の下限配当を設定 (2026年度から適用)</li> </ul>
	自己株式取得	<ul style="list-style-type: none"> <li>必要に応じて、機動的に自己株式取得を実施</li> </ul>
	株主優待	<ul style="list-style-type: none"> <li>個人株主の皆さまの長期保有を促進する上で、株主優待も強化 — 長期保有株主を対象に株主優待乗車証を追加</li> </ul>





本資料の情報のうち、過去の事実以外のものは将来の見通しであり、リスクや不確実性を含んだものです。実際には、様々な要因により異なる結果となる場合があることをご承知おきください。