

# 2026年3月期 投資家様向け決算説明会資料

名古屋鉄道株式会社

【証券コード 9048】

2026年5月18日

説明者： 代表取締役社長 社長執行役員 高崎 裕樹  
専務執行役員 鈴木 武

説明資料：

[https://www.meitetsu.co.jp/ir/reference/results\\_briefing/\\_icsFiles/afieldfile/2026/05/18/kessan\\_setsumeikai260518.pdf](https://www.meitetsu.co.jp/ir/reference/results_briefing/_icsFiles/afieldfile/2026/05/18/kessan_setsumeikai260518.pdf)

説明動画：

<https://www1.daiwair.jp/qlviewer/e-cast/2605189048gLSdzwzJLs/index.html>

## 01 今後の経営の方向性について

- 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

## 02 決算実績サマリー

## 03 2026年3月期 決算実績

## 04 2027年3月期 業績予想

高崎：名古屋鉄道の高崎でございます。

皆様、本日はお忙しいところ、私どもの説明会にご参加をいただきまして、誠にありがとうございます。

本日の進行は、まず私から、15日の決算発表時の会見で、ご説明しました3点。「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」、そして、「2026年度業績および配当予想・株主還元の拡充」について、ご説明させていただき、その後、経営戦略部、財務部統括役員の鈴木から、決算実績サマリーについてご説明いたします。

なお、2026年3月期決算実績および2027年3月期業績予想について、資料後半に記載しておりますので、後ほどご参照いただければと存じます。

資料のご説明に入ります前に、今回の決算については、運送事業に課題は残っているものの、交通事業中心に堅調に推移しましたほか、名鉄百貨店の閉店セールもおかげさまで盛況に終えることができまして、連結全体としましては、各利益段階で11月の公表値を上回るなど一定の評価をしております。

2026年度は中期経営計画の最終年度となります。当初目標に掲げました営業利益500億円、こちらには残念ながら届かない見込みでございますが、今回掲げました営業利益450億円を必達目標としまして、1年間取り組んでまいりたいと思います。

外部環境としましては、中東情勢が不安定でありまして、燃料価格への影響が懸念されます。しかしながら、9月から10月にかけて、当地域におきましては、アジアパラ競技大会、こちらも開催されることなどから、国内外から来訪者が増加して、地域が盛り上がるとともに、当社グループの業績向上へも追い風となることを期待し

ております。

また、政策保有株式の縮減も進めることから、最終の当期純利益は過去最高益となる390億円を見込んでおります。

一方、当社の株価についてでございます。2026年5月18日現在の直近の株価は、1,895円ほどということございまして、決算発表時から100円以上上昇しております。しかしながら、PBRは依然として1倍割れということで、低迷しております。この市場からの評価につきましては、経営課題として重く受け止めております。

今年度は、現中期経営計画の最終年度でありまして、現在、名駅再開発の見直しと合わせて次期中期経営計画の策定に向けて議論を進めているところでございます。本日も説明する今後の経営の方向性を踏まえまして、できる取り組みはタイムリーに実行し、企業価値の向上、株主価値の向上に向けて、着実に取り組みを進めていく所存でございますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

# 01 今後の経営の方向性について

### 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

現在の検討状況

#### 2025年12月に再開発計画の再検証および見直しを公表



#### 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

高崎：それでは、資料の4ページ、名古屋駅地区再開発計画の見直しに向けた検討状況について、でございます。

こちらにつきましては、これまでお伝えをしてきました通り、2026年度中に方向性をお示しする予定に変更はございません。

方向性の検討につきましては、次の2点を考慮して進めてまいります。1つ目は、公共交通の利便性向上や、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していくことでございます。そして、2つ目は、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こと。そして引き続き、新たな外部パートナーの導入も並行して検討することでございます。

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・遊休・低活用資産の売却</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・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</li> </ul>
政策保有株式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2024年度~2030年度に600億円(※)を売却 → 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</li> </ul>
事業ポートフォリオマネジメント	<ul style="list-style-type: none"> <li>・7セグメントで各事業の位置づけを明確化</li> <li>・事業戦略の再構築・実行のPDCAサイクルを強化</li> <li>・運送(フォワード)事業からの撤退を決定(2026年5月11日公表)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「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</li> <li>・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</li> </ul>

Copyright © Nagoya Railroad Co., Ltd.

5

高崎：次に5ページです。資本効率向上に向けた取り組み状況について、でございます。

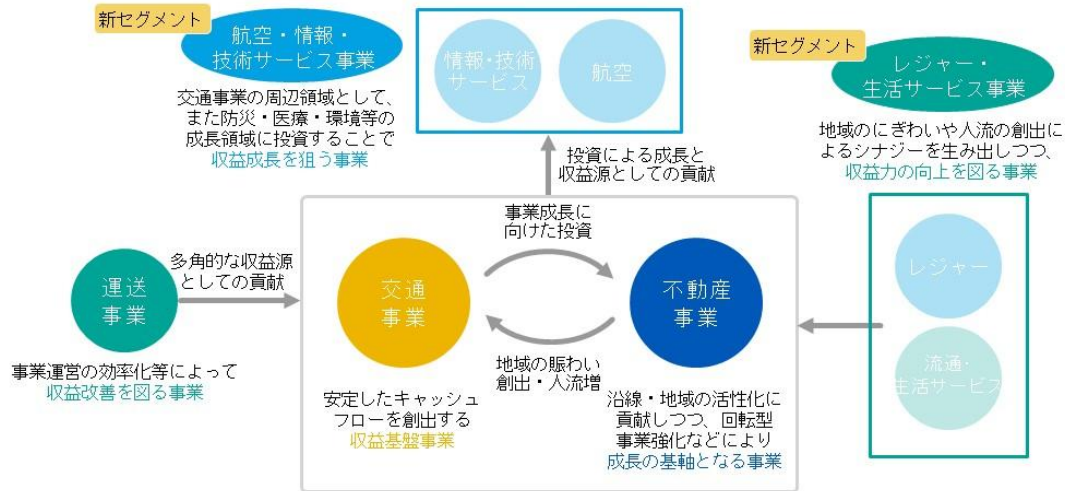
当社は、来る名駅再開発に向けて、資本効率向上と財務体質強化を加速させるべく、次の3点の取り組みを進めてまいります。

1つ目は、保有している不動産についてであります。ファンド及びリートの活用や、外部売却等を通じた保有資産の流動化を引き続き推進いたしますが、保有資産の見直しにあたっては、遊休あるいは低活用資産だけではなく、賃貸・事業用不動産も含めて、幅広く検討対象とすることで、資本効率向上に向けた取り組みをさらに進めてまいります。

2つ目は、政策保有株式の計画的な縮減であります。こちらは直近の株価を反映しまして、2030年度までの累計額を500億円から600億円に見直しまして、引き続き計画的な売却を進めてまいります。

3つ目は、事業ポートフォリオマネジメントについてであります。当社グループ内の事業セグメントを7セグメントから5セグメントに再編するとともに、さらなる収益成長を図る事業に位置づける航空・情報・技術サービスを新たな事業セグメントとして整理しました。先日フォワード事業の外部売却、撤退を公表いたしました。引き続き事業ポートフォリオマネジメントの徹底によりまして、資産効率性の低い事業、低採算事業につきましても、早期の再建、再編を見極めていく考えであります。

- ・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



高崎：続いて6 ページです。事業ポートフォリオ上の各事業の位置づけであります。こちらでは、セグメント再編後の事業ポートフォリオ上の各事業の位置づけを示しております。

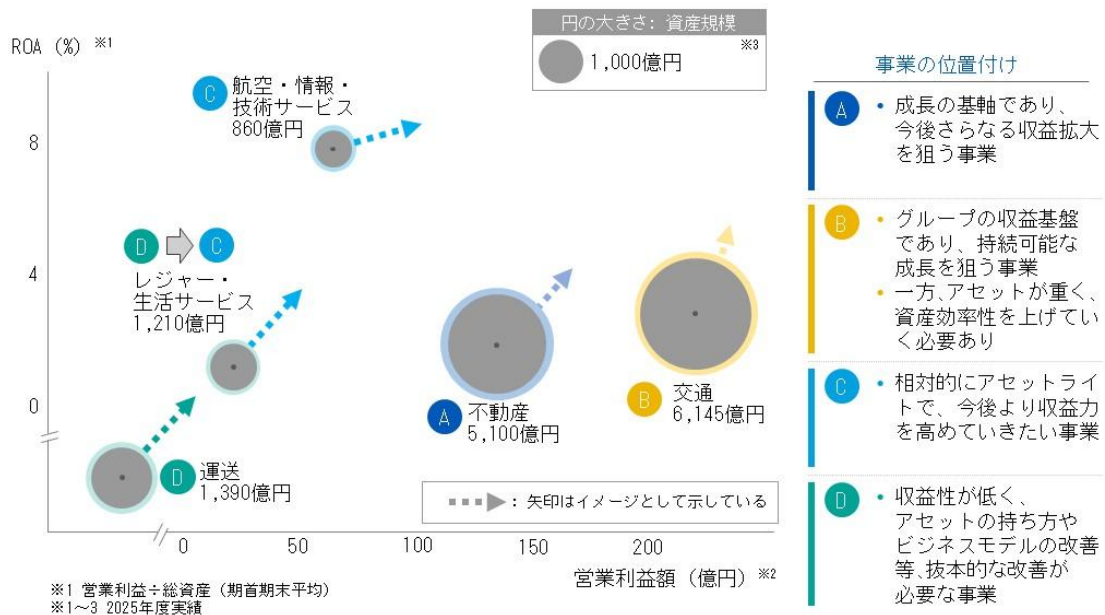
これまで、「その他の事業」に含まれておりました情報・技術サービス事業と、「航空関連サービス事業」に含まれておりました航空事業を統合しまして、「航空・情報・技術サービス事業」を新設しました。交通事業の周辺領域として、また、防災、医療、環境などの成長領域に投資をすることで収益成長を狙ってまいります。

「レジャー・サービス事業」と「流通事業」、「その他の事業」に含まれておりました生活サービス事業を統合いたしまして、「レジャー・生活サービス事業」を新設いたしました。こちらも地域の賑わいや人流の創出によるシナジーを生み出しつつ、収益力の向上を図っていきたくと考えております。

これまで同様、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まして、繰り返しになりますが、航空・情報・技術サービス事業については、これを成長領域として位置付けまして、投資によってさらなる収益成長を図っていきたくというふうに考えております。

一方で、先ほども申しあげました通り、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するなど、事業ポートフォリオマネジメントのさらなる強化に取り組んでまいります。

ROAと営業利益額でのプロット分析を踏まえ、事業の位置付けを4つに整理



高崎：続いて7ページです。事業ポートフォリオのプロット分析でございますが、こちらでは、資産収益性の観点から効率性の指標である「ROA」を縦軸、収益規模の観点から「営業利益額」を横軸にとって、各事業をプロットしております。

各事業の位置づけをこのように整理するとともに、事業の目指していく方向性を矢印で示しております。

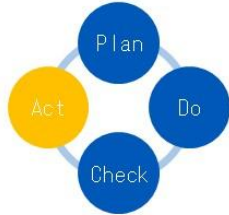
今後目指していく方向性としまして、Aの「不動産事業」については、資産収益性と収益規模の両方の拡大を目指します。そしてBの「交通事業」については、アセットが重いことから効率性を上げまして、資産収益性の向上に向けた取り組みをしていく必要があるということで整理をしております。Cの「航空・情報・技術サービス事業」につきましては、相対的にアセットライトな事業として、今後より収益力を高め、収益規模と資産、収益性の両方の拡大を図ってまいります。Dの運送事業については、収益性が低く、抜本的な改善が必要な事業という整理をしております。これまで、Dの位置付けであった流通事業とレジャー・サービス事業が1つになった「レジャー・生活サービス事業」につきましては、地域の賑わいや人流創出といったシナジーを生み出す事業でありまして、今後収益力を高めていくことでCの領域に近づけていきたいと考えております。

各事業の位置づけに従いまして、それぞれのパフォーマンスを確認しながら、グループ全体の経営資源配分の見直し余地を議論しまして、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してまいります。

事業ポートフォリオマネジメントの一環として、  
低採算事業である名鉄ワールドトランスポート(株)の外部売却を決定

本件売却の理由

同社は、収益力・競争力の強化に取り組んできたが、取り巻く事業環境は厳しく、収支構造を転換し、安定した収益基盤を確立するには至っておらず、業績の低迷が続いていた



同社の有するフォワーディングのノウハウや国内外の拠点を、国際物流事業の強化を掲げる澁澤倉庫の安定した経営基盤や物流ネットワークに統合させることで、同社の収益改善及びさらなる成長が可能であると判断

対象会社概要

譲渡する子会社	
会社名	名鉄ワールドトランスポート株式会社
設立	2022年4月1日
本店所在地	東京都千代田区神田須田町1-9
主な事業内容	通関業、利用運送事業、輸出入貿易事務代行業、倉庫業、損害保険代理業、各種商品の売買及び輸出入業、前各号に附帯関連する一切の事業
資本金	100百万円
株式	2,000株・名古屋鉄道100%
代表者	代表取締役社長 坂本 敦
直近の売上高	5,841百万円 (2025年3月期)

譲受会社	
会社名	澁澤倉庫株式会社
設立	1897年3月30日
本店所在地	東京都江東区永代二丁目37番28号
主な事業内容	倉庫業、陸上運送業、海上運送業、港湾運送業、陸上・海上・航空運送の取扱業、陸海空複合貨物運送業及びその取扱業、通関業他
資本金※	7,847百万円
代表者	代表取締役社長 大隅 毅
純資産※	65,328百万円
総資産※	117,446百万円

※2025年3月31日時点

高崎：続いて8ページです。フォワーダー事業の外部売却について、でございます。こちらでは、これまでご説明してきました事業ポートフォリオマネジメントの一環としまして、低採算事業を外部売却した直近の事例としてご紹介をします。フォワーダー事業を手掛ける名鉄ワールドトランスポートは、収益力、競争力の強化に取り組んでまいりましたが、取り巻く事業環境は厳しく、収支構造を転換して安定した収益基盤を確立するには至っておらず、業績の低迷が続いてきました。今回、国際物流事業の強化を掲げる澁澤倉庫株式会社の安定した経営基盤や物流ネットワークに、名鉄ワールドトランスポートの有するフォワーディングのノウハウや国内外の拠点を統合させることで、同社の収益改善及びさらなる成長が可能であると判断しまして、売却することといたしました。

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

高崎：9 ページでございます。2026年度の業績および配当予想について、であります。

2026年度は営業利益450億円、ROE8.0%、純有利子負債/EBITDA倍率6.7倍と予想をしております。

営業利益は目標であります「500億円」に対して未達となりますが、資本効率向上に向けた計画的な保有資産の流動化と、成長投資と財務健全性の両立を図るべく、設備投資のコントロールを行うことによりまして、ROEおよび純有利子負債/EBITDA倍率はそれぞれ目標の達成を見込むものであります。

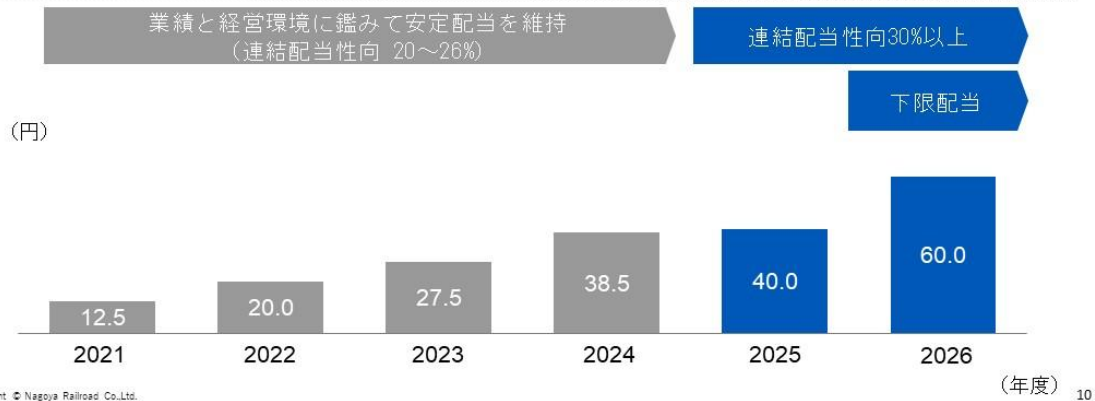
また、1株あたりの年間配当金は2026年度について、業績予想では当期純利益390億円、これは過去最高益となりますが、この当期純利益に対する連結配当性向30%の水準として、過去最高の60.0円を予想しております。

## 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	・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)
	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
	株主優待	・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



高崎：続いて10ページ。株主還元の拡充についてお伝えします。

当社の配当方針につきましては、配当性向30%以上を「目安」としてまいりましたが、今回、配当性向30%以上を「維持」とするとともに、株主還元の安定性を確保するため、下限配当を設定しました。

具体的には、2027年3月期から1株あたり年間配当金の下限を2026年度の配当水準であります60円と定めます。合わせて、個人株主の皆様の長期保有を促進するため、長期保有株主を対象とする株主優待乗車証を追加します。

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まして、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て、中長期的な企業価値の最大化を目指してまいります。

名古屋駅地区  
再開発計画

資本効率  
向上

業績および  
株主還元

- ・ 2025年12月に現計画の見直しおよび再検証を発表した名古屋駅地区再開発計画は、2026年度中に方向性を示す予定
- ・ 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」に向けた取り組み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

- ・ 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
- ・ 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
- ・ 政策保有株式については、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
- ・ 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

- ・ 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
- ・ 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、成長投資と株主還元を両立し、下限配当の設定（1株当たり年間配当金60円）により還元の安定性を高めつつ、中長期的な企業価値の最大化を目指す

高崎：11 ページですが、こちらには今後の経営の方向性についてまとめております。「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 年度業績及び配当予想・株主還元の拡充」の3点についてのまとめであります。

当社を取り巻く事業環境の変化を的確に捉え、適時適切に経営戦略へのアップデートを図っていく。そして、中長期的な企業価値の最大化と株主価値の向上に向けて邁進いたしますので、引き続きご支援を賜りますようお願い申し上げます。

私からの説明は以上となります。ご清聴ありがとうございました。

続いて、経営戦略部、財務部総括役員の鈴木から決算実績サマリーについてご説明をいたします。

## 02 決算実績サマリー

鈴木：専務執行役員の鈴木でございます。  
それでは、私から決算実績サマリーについてご説明いたします。

■ 2026年3月期連結業績

	実績	対前期増減			予想差 (11月時点)
営業収益	6,915 億円	+	8 億円	+ 0.1 %	▲ 34 億円
営業利益	361 億円	▲	58 億円	▲ 14.0 %	+ 21 億円
経常利益	383 億円	▲	93 億円	▲ 19.5 %	+ 43 億円
親会社株主に帰属する 当期純利益	229 億円	▲	147 億円	▲ 39.2 %	+ 19 億円
ROE (純利益/自己資本)	4.8 %	▲	3.6 pt	—	+ 0.3 pt
純有利子負債※ /EBITDA倍率	7.6 倍	—	—	—	—

※純有利子負債＝有利子負債－現金・短期有価証券

■ 連結業績のポイント

- <対前期>
- 【営業収益】 **増収**
    - ・交通事業、レジャー・サービス事業で増収
    - ・不動産事業（分譲）、運送事業で減収
  - 【営業利益】 **減益**
    - ・運送事業、不動産事業（分譲）で減益
    - ・交通事業で増益

Copyright © Nagoya Railroad Co., Ltd.

■ セグメント別営業利益

(単位:億円)

	実績	対前期増減
交通	218	+ 22
運送	▲ 77	▲ 39
不動産	135	▲ 53
レジャー・サービス	34	+ 8
流通	▲ 19	▲ 6
航空関連サービス	25	+ 3
その他	53	+ 7
調整額	▲ 9	▲ 0
合計	361	▲ 58

■ 四半期推移(営業利益)

(単位:億円)



鈴木：13 ページをご覧ください。

2026年3月期連結業績につきまして、営業収益は6,915億円、前年比+0.1%、8億円の微増でございました。これは、不動産事業や運送事業の減収を、前期に連結加入した宮城交通グループの収入寄与や鉄軌道事業における輸送人員の増加などでカバーしたことによるものです。

営業利益は361億円、前年比▲14.0%、▲58億円の減益となりました。これは、人件費や減価償却費などが増加したことによるものです。セグメント別の状況は、資料右側に記載のとおりです。

経常利益は383億円、前年比▲19.5%、▲93億円の減益となりました。営業減益に加えまして、前期に計上したトーセイ株式会社の持分法適用会社化による負ののれん相当額の剥落による持分法投資利益の減少や支払利息の増加による営業外損益の悪化によるものです。

最終の当期純利益は229億円、前年比▲39.2%、▲147億円の減益となりました。経常減益に加え、前期に計上した負ののれん発生益の剥落などによる特別損益の悪化によるものです。

なお、ROE、純有利子負債/EBITDA倍率につきましては記載のとおりでございます。

## ■ 2027年3月期連結業績予想

	実績	対前期増減
営業収益	7,340 億円 +	424 億円 + 6.1 %
営業利益	450 億円 +	88 億円 + 24.4 %
経常利益	470 億円 +	86 億円 + 22.5 %
親会社株主に帰属する 当期純利益	390 億円 +	160 億円 + 69.9 %
ROE (純利益/自己資本)	8.0 % +	3.2 pt -
純有利子負債※ /EBITDA倍率	6.7 倍	-

※純有利子負債=有利子負債-現金・短期有価証券

## ■ 従来目標との差異分析

	2026年度 目標(※)	2026年度 予想	対目標増減
交通	185	179▲	6
運送	50	35▲	15
不動産	160	118▲	42
レジャー・生活サービス	47	52+	5
航空・情報・技術サービス	65	70+	5
調整額	▲7	▲4+	3
合計	500	450▲	50

※2025年5月9日発表の「2025年3月期投資家様向け決算説明会資料(P.20)」に記載の2026年度セグメント別営業利益目標

Copyright © Nagoya Railroad Co., Ltd.

## &lt;対前期&gt;

## 【営業収益】増収

- ・不動産事業を中心に増収
- ・名鉄百貨店の閉店に伴いレジャー・生活サービス事業は減収

## 【営業利益】増益

(P.15参照)

## 【当期純利益】増益

- ・投資有価証券売却益の増加等により増益

## &lt;対目標&gt;

- ・運送(トラック)事業は収支改善の取り組みを着実に進めていくものの、従来目標に対しては減益を予想
- ・不動産事業は分譲事業における首都圏を中心とした粗利率の低下のほか、名駅再開発関連ビルの暫定活用による費用増等により減益を予想

鈴木：14 ページをご覧ください。

業績予想につきましては、先ほど高崎から説明がありましたとおり、今期から新しい報告セグメントでの記載としております。

2027年3月期予想につきましては、営業収益は、名鉄百貨店本店の閉店があったレジャー・生活サービス事業で減収となりますが、分譲マンション販売の増加や保有資産の売却及びファンド・リートへの組み入れの増加を見込む不動産事業を中心に増収を見込み、全体で増収を予想しております。

営業利益は、運送事業における収支改善を見込み全体で増益、経常利益は、支払利息の増加により営業外損益は悪化するものの営業増益により増益、最終の当期純利益も、経常増益に加え投資有価証券売却益の増加による特別損益の改善などにより増益となる見通しです。

具体的には、営業収益は7,340億円、前年比+6.1%、+424億円の増収、営業利益は450億円、前年比+24.4%、+88億円の増益、経常利益は470億円、前年比+22.5%、+86億円の増益、そして、最終の当期純利益は過去最高の390億円、前年比+69.9%、+160億円の増益となる見通しです。

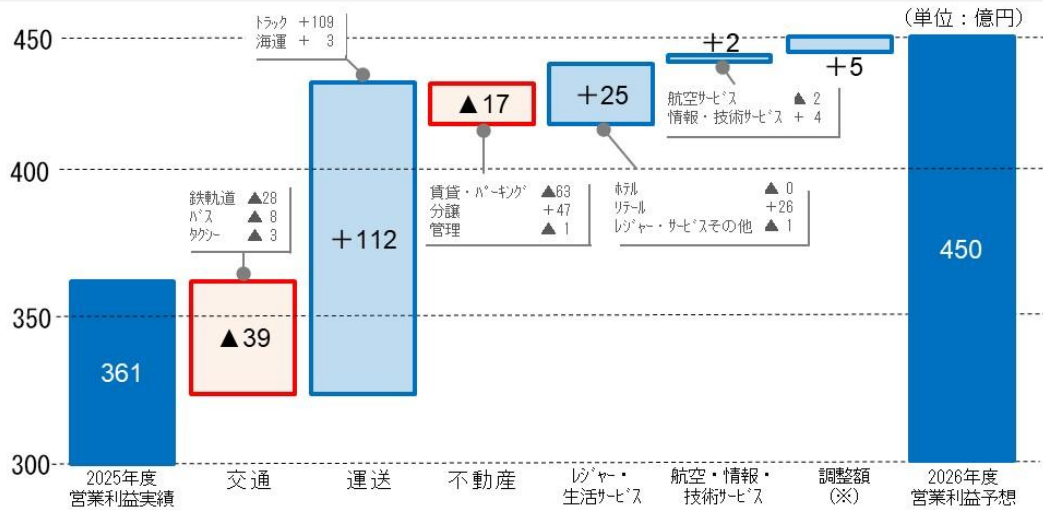
なお、ROEについては、最終増益により8.0%、純有利子負債/EBITDA倍率については、営業増益と設備投資のコントロールにより6.7倍を見込んでおります。

なお、下段に、2025年5月の決算説明会でお示しした2026年度目標と今回お示ししている2026年度予想の差異を整理しております。

今回の予想において、目標に対してマイナスになっているのは、運送事業と不動産事業でございます。運送事業については、トラック事業の収支改善を着実に進めていく

ものの、従来目標に対しては減益を予想しております。また、不動産事業については、分譲事業における首都圏を中心とした粗利益率の低下のほか、名駅再開発計画の見直し・再検証に伴い、解体予定でありましたビルの暫定活用を行うことに伴う費用増等による減益を予想しております。

## セグメント別営業利益（前年度比）の分析



- ・交通事業 (鉄軌道) 高架化事業等の精算に伴う一時費用をはじめ、人件費や減価償却費の増加により減益 (バス・タクシー) 運賃改定による増収を見込むものの、人件費や燃料費の増加により減益
- ・不動産事業 (賃貸・パークینگ) 名駅再開発関連ビルの賃料収入減や暫定活用による費用増、前期の配当収入の剥落等により減益 (分譲) マンション分譲は粗利率の低下等により増益は小幅に留まるものの、回転型ビジネスが大幅に増益
- ・運送事業 (トラック) 委託料削減や運賃単価是正をはじめとする収支改善策により大幅に増益
- ・レジャー・生活サービス (リゾート) 名鉄百貨店の営業終了等により増益

鈴木：15 ページをご覧ください。

記載の滝グラフは、2026 年度営業利益予想について、2025 年度実績に対するセグメントごとの増減を示したものです。なお、灰色文字にてサブセグメントごとの増減もあわせてお示ししております。

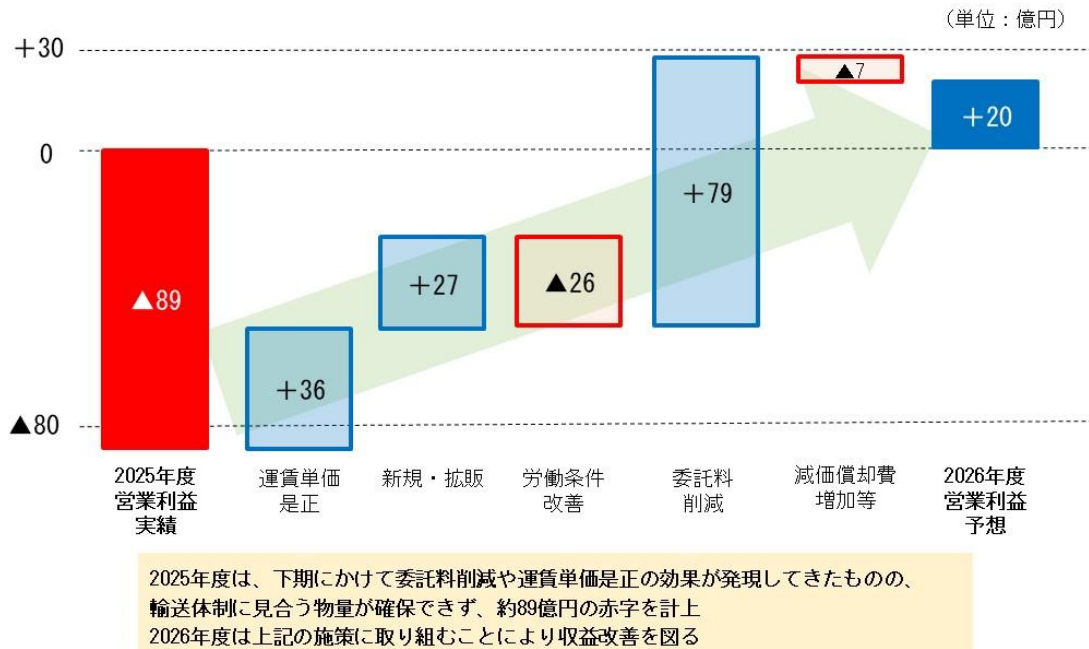
前期実績に対し、交通事業では、鉄軌道事業において高架化事業等の精算に伴う一時費用の発生を見込んでいることや、中長期的な安定経営の実現に向けて、コロナ禍により抑えていた車両更新等の投資や、省人化・省力化に向けた投資を計画的に行うことに伴う減価償却費の増加により 28 億円の減益を見込んでおります。

バス・タクシー事業については、運賃改定による増収を見込むものの、人件費や燃料費等の増加によりまして、合わせて 11 億円の減益を見込み、交通事業全体では 39 億円の減益を見込んでおります。

次に不動産事業につきまして、賃貸・パークینگ事業、これは新しいサブセグメントの名称でございます、これまでの賃貸事業になります。こちらにおきましては、名駅再開発関連ビルの賃料収入の減少や暫定活用による費用の増加、その他の物件の修繕費の増加、前期にごございました配当収入の剥落等により 63 億円の減益を見込んでおります。

一方で、分譲事業におきましては、マンション分譲について、粗利率は低下するものの分譲戸数の増加による増益に加え、回転型ビジネスの大幅な増益により 47 億円の増益を見込んでおります。しかしながら、不動産事業全体では 17 億円の減益を見込んでいるところでございます。

また、運送事業では、トラック事業の収益改善等により 112 億円の大幅な増益を計画しているほか、レジヤ-・生活サービス事業では、リテ-ル事業において名鉄百貨店の営業終了による赤字減少を含めた増益によりまして、全体で 25 億円の増益を見込んでおり、2026 年度の営業利益は、前年度から約 88 億円増の 450 億円を予想しております。



鈴木：16 ページをご覧ください。トラック事業の収益改善に向けた取り組みについてご説明いたします。

トラック事業の2025年度の営業損益は、下期にかけて委託料削減や運賃単価是正の効果が発現してきたものの、輸送体制に見合う物量が確保できず、89億円の赤字となりました。

2026年度につきましては、人財の安定的な確保に向けた労働条件等の改善により26億円の費用増を織り込みながらも、適正運賃の收受による「運賃単価の是正」により+36億円、新規受託・販路拡大、流通・区域収入の拡大等による「新規・拡販」により+27億円、集配・運行体制の見直しによる効率的な物流ネットワークの再構築や積載効率の改善等を図りながら「委託料削減」を進めて+79億円の収益改善を実現するなどの諸施策を積み上げ、営業利益は20億円の黒字を計画しております。

グループの最重要課題の1つであるトラック事業の収益改善については、当社からグループ事業担当役員を派遣するなど経営管理体制をさらに強化して取り組んでいるところでございまして、着実に収益改善を進めてまいります。

■ 矢作建設工業<sup>(※1)</sup>子会社からの分譲マンション事業の承継について

2026年4月に、名鉄都市開発<sup>(株)</sup>が矢作地所<sup>(株)</sup>の分譲マンション開発・販売事業を、名鉄コミュニティライフ<sup>(株)</sup>が矢作ビル&ライフ<sup>(株)</sup>の分譲マンション管理事業をそれぞれ事業承継



プレティナレジデンス千種駅  
完成イメージ

名鉄都市開発<sup>(株)</sup>は当社沿線を中心に当地域で広く分譲マンション事業を行ってきたが、特に名古屋市内のマンション開発を得意とする矢作地所<sup>(株)</sup>と統合することで、相互のエリア面での強みを活かし中部エリアNo.1のマンションデベロッパーを目指していく

※1：当社が発行済株式（自己株式を除く）の19.08%を保有（2025年9月30日現在）

■ トーセイ<sup>(※2)</sup>との協業について

トーセイ<sup>(株)</sup>に経営層を含む人財を派遣する等、協業体制を確立

首都圏においてトーセイ<sup>(株)</sup>との協業により賃貸マンションのリノベーションを実施するなど名鉄都市開発<sup>(株)</sup>と当社との共同事業を推進

不動産価格が高騰する中で、仕入れ力や物件のバリューアップなど、同社からのノウハウ取得を通じ、不動産事業の収益力強化に繋げていく

※2：当社が発行済株式（自己株式を除く）の15.46%を保有（2025年11月30日現在）

鈴木：17ページをご覧ください。不動産事業におけるトピックを2点、ご説明いたします。

1つ目は、2026年4月に、持分法適用会社であります矢作建設工業の子会社の矢作地所株式会社の分譲マンション開発・販売事業を名鉄都市開発が、同じく矢作ビル&ライフ株式会社の分譲マンション管理事業を名鉄コミュニティライフが、それぞれ承継いたしました。

名鉄都市開発は当社沿線を中心に当地域で広く分譲マンション事業を行ってきましたが、特に名古屋市内のマンション開発を得意とする矢作地所と統合することで、相互のエリア面での強みを活かし、中部エリアでNo.1のマンションデベロッパーを目指してまいります。

続いて、トーセイ株式会社との協業についてです。当社は2024年5月にトーセイの株式を15.48%取得するとともに、資本業務提携を結び、協力関係を構築してまいりました。

その後、当社および名鉄都市開発からトーセイに経営層を含む人財を派遣することで、協業体制を確立してきたほか、直近では首都圏の練馬区や武蔵小杉の賃貸マンション等の再生案件を協業により実施するなど、共同で案件を推進しております。

当社グループとしては、不動産価格が高騰する中で、仕入れ力や物件のバリューアップなど、同社からのノウハウ取得を通じ、不動産事業の収益力強化に繋げてまいりたいと考えております。

■ 鉄軌道 運輸成績 (2025年度)

(単位:千人、億円)

	輸送人員	対前年度 増減率	旅客収入	対前年度 増減率
定期外	126,647	4.4 %	558	5.0 %
通勤	151,284	1.6 %	326	2.2 %
通学	97,149	0.8 %	68	0.4 %
定期	248,433	1.3 %	395	1.8 %
計	375,080	2.3 %	954	3.7 %

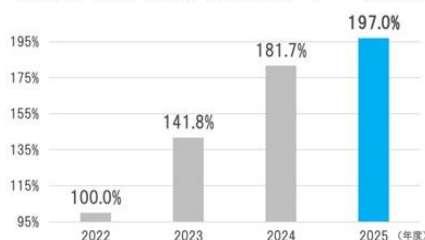
(注)定期外旅客収入には特別車両料金を含む

全線 輸送人員の推移 (2022年度比)



輸送人員は、定期外では前年度比+4.4%と堅調に増加し、2019年度を上回る水準となった。これは、空港線の大幅な伸長、製造業における就労者の増加等による西三河地区での利用増に加え、交流人口の増加が全線的に寄与したものである。通勤定期についても、前年度比+1.6%と着実な増加傾向が続いている。旅客収入は、輸送人員の増加により前年度比+3.7%となった。

空港線 定期外輸送人員の推移 (2022年度比)



空港線は、日中関係の緊迫化による中部国際空港発着の中国便の大幅減便の影響もあったが、年間を通しては航空旅客数が増加したことなどにより、引き続き前年度を上回った。

鈴木：18 ページをご覧ください。ここでは、当社鉄軌道事業の運輸成績についてご説明いたします。

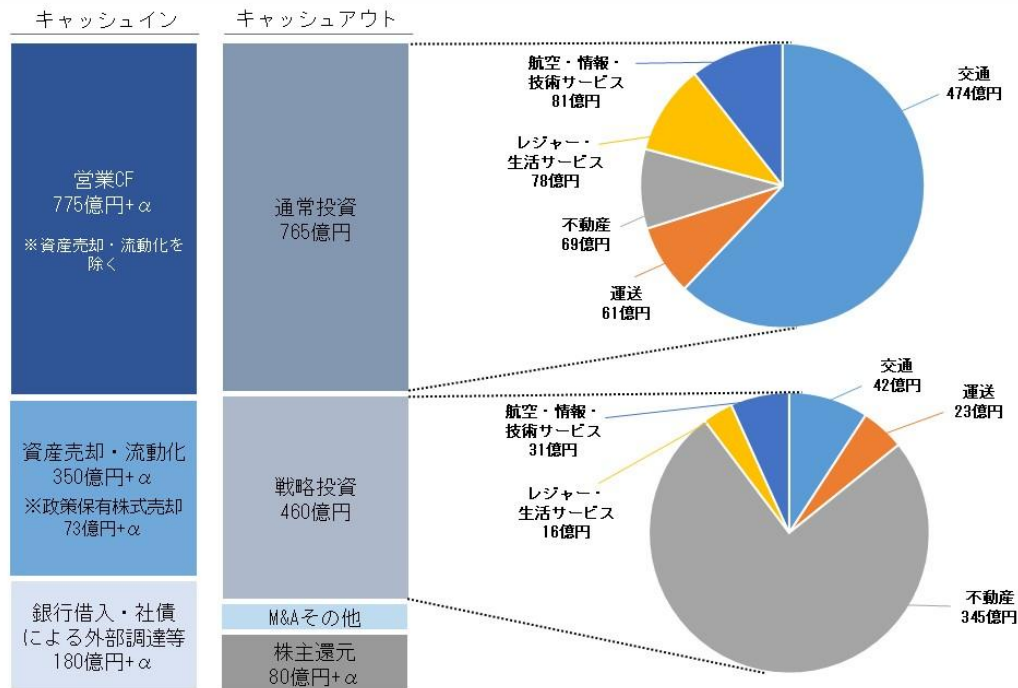
2025年度の当社鉄軌道の輸送人員は全線的に増加しており、左上の表のとおり、合計で3億7,508万人、前年度比+2.3%となりました。

内訳を見ますと、定期外は前年度比+4.4%、通勤定期は+1.6%、通学定期については+0.8%でございました。

右上の折れ線グラフのとおり、定期外の輸送人員については、2022年度以降、力強い伸びを続けており、昨年度は空港線の大幅な伸長、製造業における就労者の増加等による西三河地区での利用増に加え、交流人口の増加が全線的に寄与した結果、前年度比+4.4%の増加につながりました。通勤定期の輸送人員につきましても、前年度比+1.6%と、着実な増加を続けております。

こうした輸送人員の増加を受け、2025年度の当社の旅客収入は過去最高の954億円、前年度比+3.7%となりました。

なお、空港線の定期外輸送人員の状況を下段にグラフでお示ししております。日中関係の緊迫化による中部国際空港発着の中国便の大幅減便の影響もございましたが、年間を通しては航空旅客数が増加したことなどにより、引き続き前年度を上回っております。



鈴木：19 ページをご覧ください。2026 年度のキャッシュアロケーションとセグメント別の設備投資計画についてお示ししております。

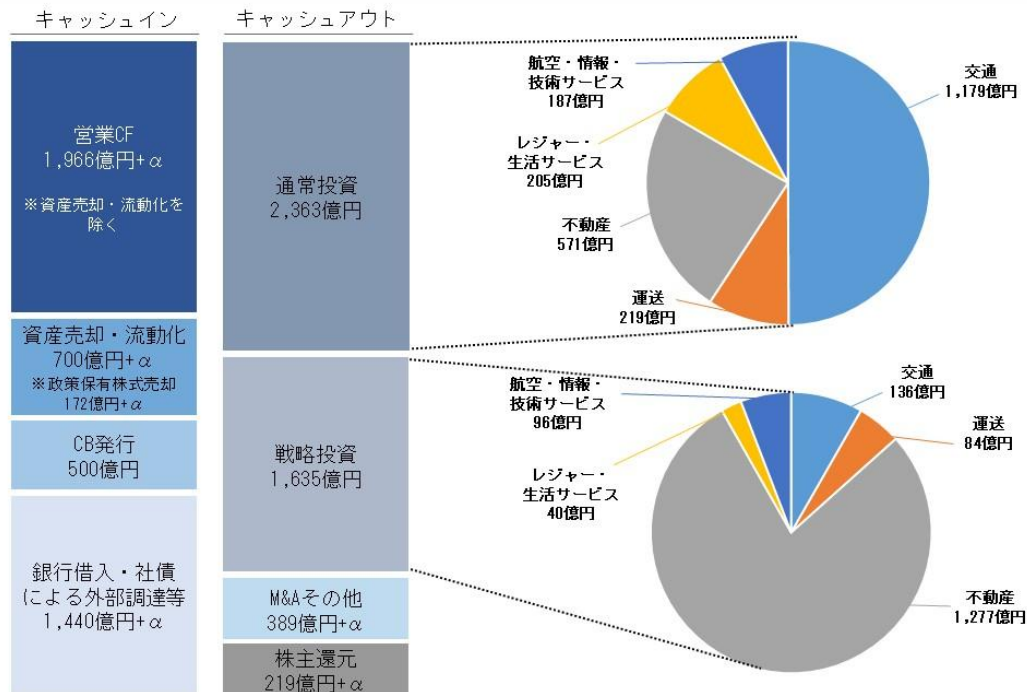
2026 年度は、通常投資 765 億円、戦略投資 460 億円の設備投資に加え、1 株当たり 40.0 円の配当原資として 80 億円の資金を振り向ける計画です。

なお、通常投資につきましては、交通事業で最も大きな投資を見込んでおり、安全性や事業の安定継続のため、車両更新、職場環境の改善につながる施設更新などを計画しております。

戦略投資につきましては不動産事業で最も大きな投資を見込んでおり、投資効率を見極めながら収益物件の取得等を進めていく計画です。

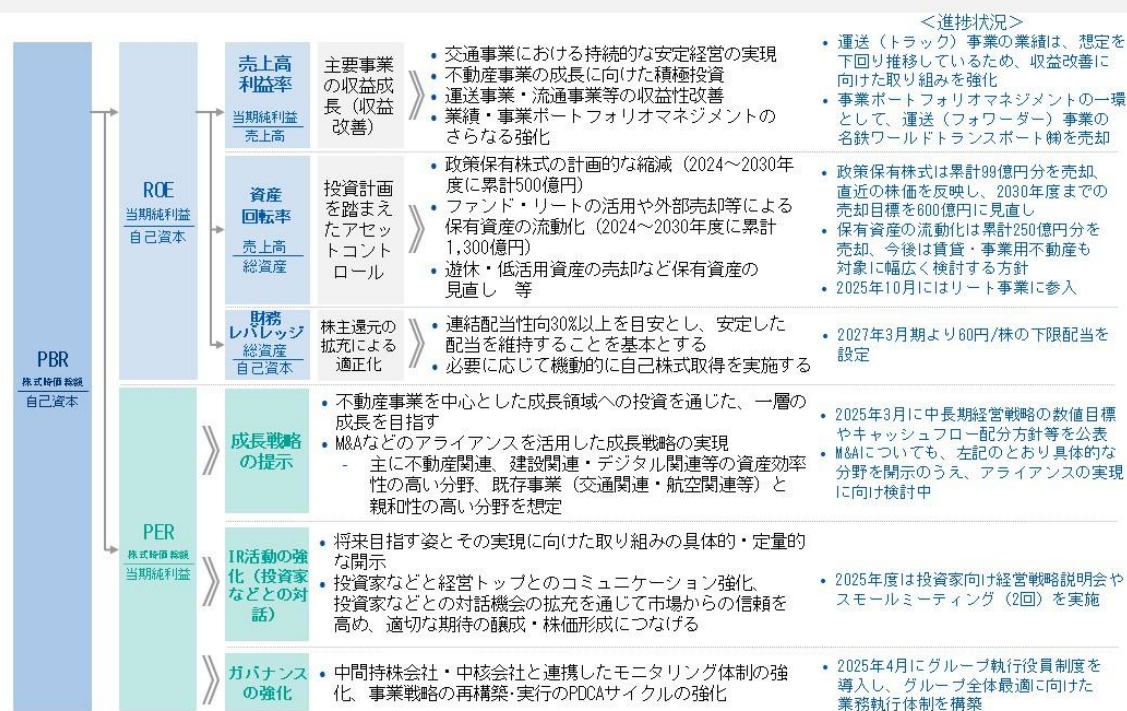
これらの資金の源泉については、主に 775 億円の営業キャッシュフローのほか、前半でご説明したとおり資本効率向上に向けた取り組みの一環として、保有不動産や政策保有株式等の売却・流動化を進めてまいります。こちらにより 350 億円を充当することとし、不足する 180 億円を銀行借入・社債等による外部調達で賄うことを計画しております。

# 中期経営計画期間（2024年度～2026年度）のキャッシュアロケーション



鈴木：20 ページにつきましては、2024 年度から 2026 年度の現中期経営計画期間中のキャッシュアロケーションとセグメント別の投資額をまとめたものになります。3 カ年合計を記載しておりまして、2024 年度、2025 年度については実績、2026 年度につきましては今回の計画を足したものとなっております。

【参考】PBR向上に向けた取り組みの整理



鈴木：21 ページでは、PBR 向上に向けた取り組みにつきまして、取り組み方針とそれに対応する形でどういった進捗状況にあるのかということにつきまして、青字にて記載しております。参考資料としてご覧いただければと思います。

22 ページ以降は、2026 年 3 月期の決算実績及び 2027 年 3 月期の業績予想の詳細となりますが、この場での説明は割愛させていただきます。

長くなりましたが、当社からの説明は以上でございます。ご清聴ありがとうございました。



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。