2027年3月期 第2四半期
決算説明会資料

名古屋鉄道株式会社

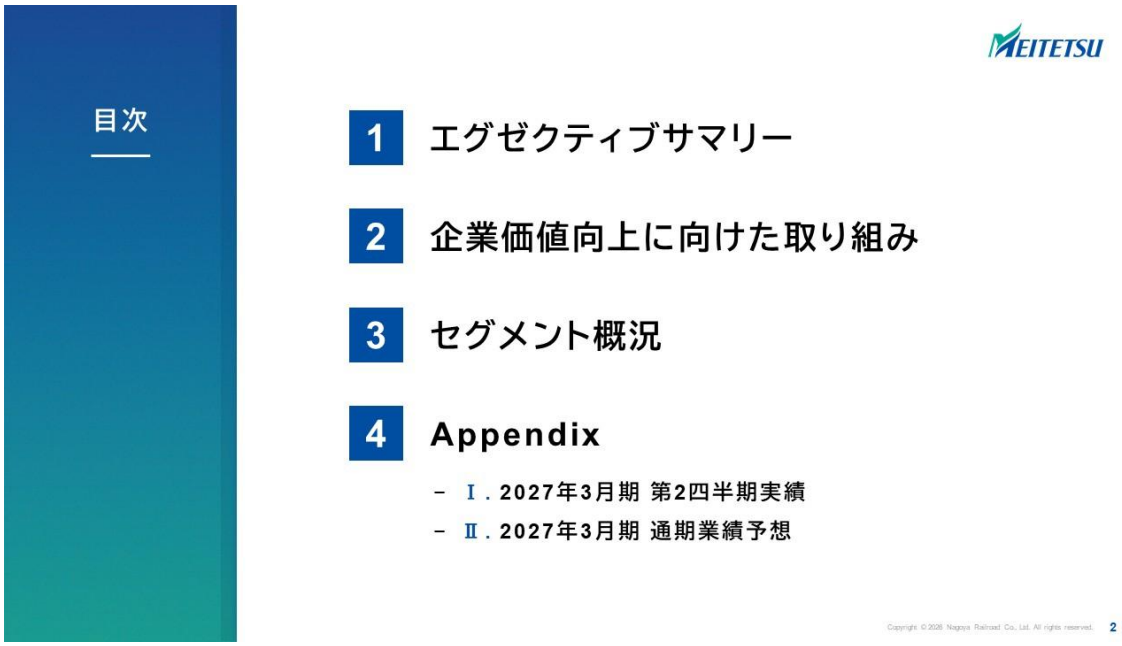
証券コード 9048

2026年11月16日

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

説明資料：
https://www.meitetsu.co.jp/ir/reference/results_briefing/__icsFiles/afieldfile/2026/11/16/kessan_setsumeikai261116.pdf

説明動画：
https://www1.daiwair.jp/qlviewer/e-cast/26111690489BA34718id07kxmnk/



髙﨑：
名古屋鉄道の髙﨑でございます。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。

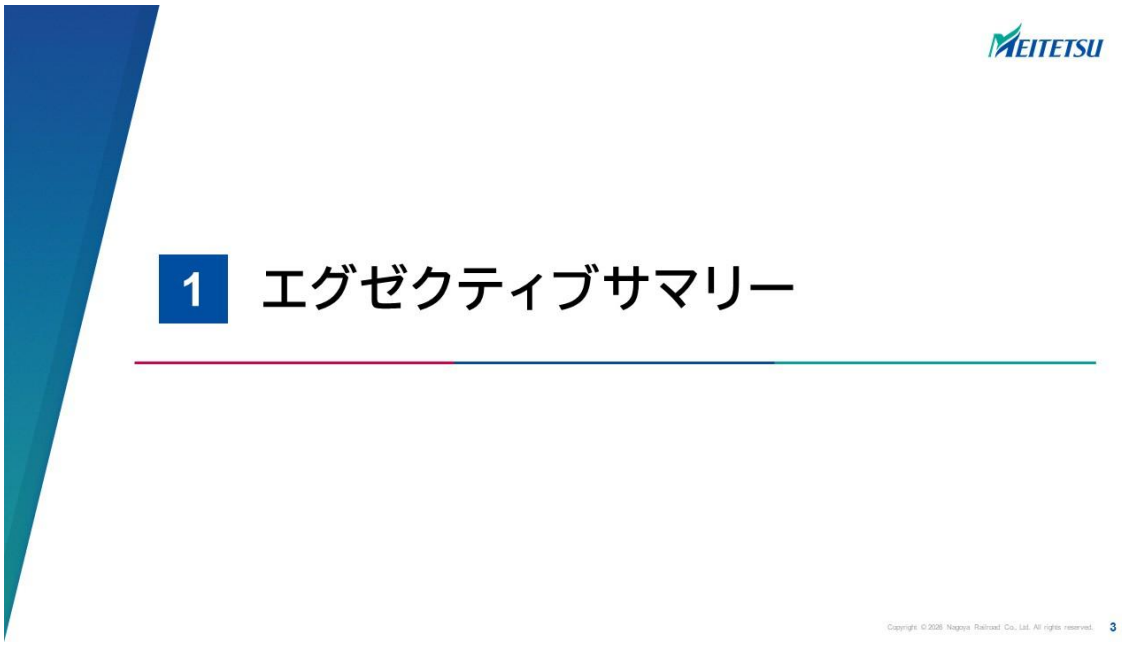
さて、本日の進行は、まず私から、2027 年 3 月期第 2 四半期決算の『エグゼクティブサマリー』と『企業価値向上に向けた取り組み』についてご説明させていただき、その後、経営戦略部・財務部総括役員の鈴木から『セグメント概況』について、ご説明いたします。
なお、『2027 年 3 月期 第 2 四半期実績』及び『2027 年 3 月期 通期業績予想』について資料後半に記載しておりますので、後ほどご参照いただければ幸いです。

資料の説明に入ります前に、今回の決算について、連結の上期業績としては、各事業が堅調に推移し、通期見通しに対して確度を高める、まずまずの進捗結果であったと評価をしています。
通期業績の見通しについては、足元では燃料価格の高止まりが続いているなか、政府から燃料補助の段階的な縮小方針が出されていることや、一段の物価高への懸念、さらなる金利上昇など先行き不透明な状況が続いております。そのような状況を踏まえ、グループ全体としては、業績予想を据え置きとしております。

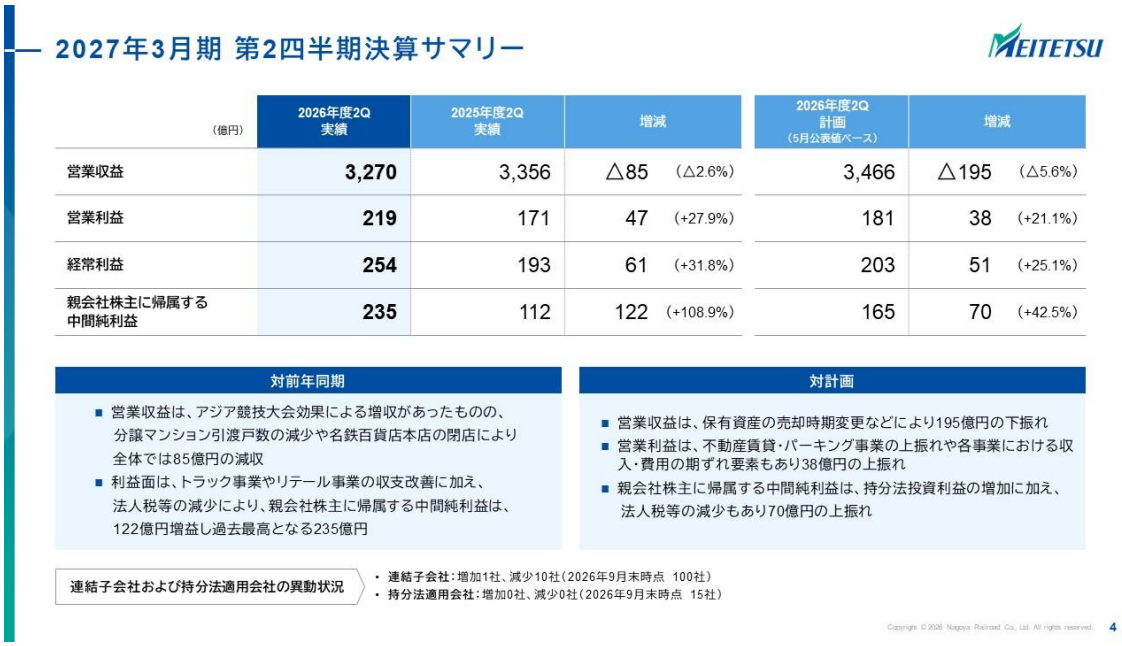
また、当社の株価については、13 日の終値は 2,030 円となり、11 日の決算や自己株式取得の発表を受けて上昇しておりますが、PBR は 0.7 倍台と、依然として 1 倍を大きく下回る状況が続いております。この市場からの評価を、経営課題として重く受け止めております。

今年度は現中期経営計画の最終年度であり、現在、名駅再開発計画の見直しと併せて次期中期経営計画の策定に向けて議論を進めております。

一方で、後ほど触れますが、足元の取り組みとして、株主還元の拡充および資本効率の向上を図るべく、自己株式取得を発表いたしました。引き続き、企業価値向上・株主価値向上に向けた取り組みを着実に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いたします。



髙﨑：
それでは、まずは、第２四半期の決算の概況についてお話いたします。

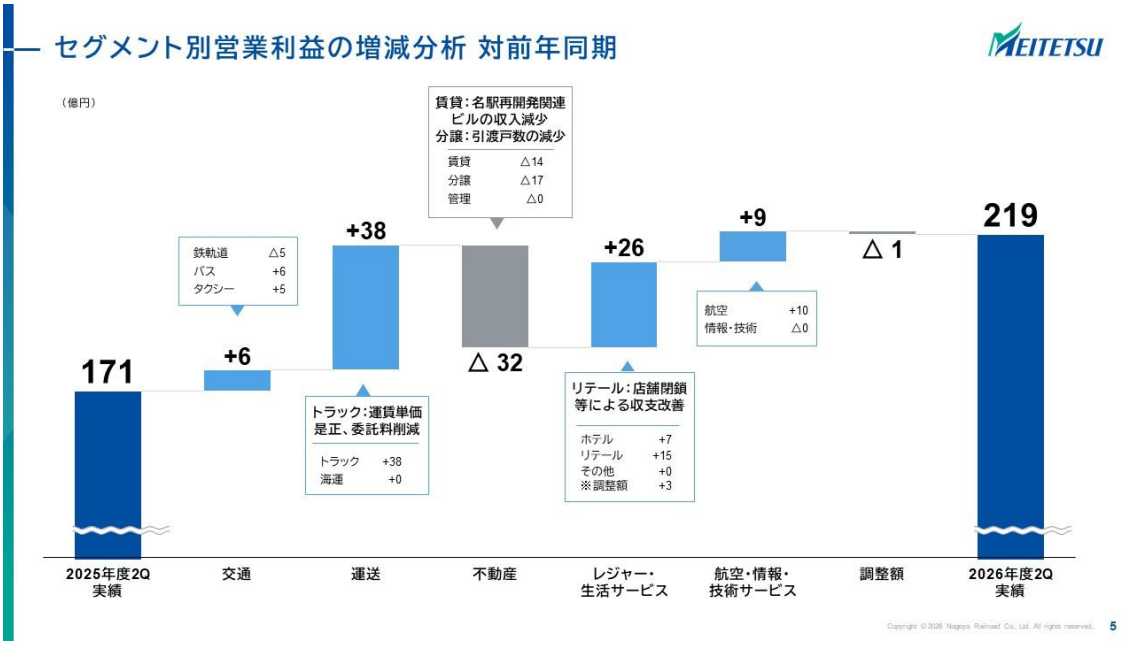


髙﨑：
第 2 四半期の業績について、営業収益は 3,270 億円、前年比では▲2.6%となりました。
アジア競技大会効果による増収があったものの、分譲マンションの引渡戸数の減少や名鉄百貨店本店の閉店により、全体では 85 億円の減収となっております。計画比では、保有資産の売却時期変更などにより 195 億円の下振れとなりました。

営業利益は 219 億円、前年比では＋27.9%、47 億円の増益となりました。
営業収益は減収となったものの、アジア競技大会効果の取り込みや、トラック事業やリテール事業における着実な収支改善もあり、不動産事業を除く各セグメントで増益となったことによるものであります。計画比では、不動産賃貸・パーキング事業の上振れなどにより、全体で 38 億円の上振れとなりました。

経常利益は 254 億円、前年比では＋31.8%、61 億円の増益となりました。
これは、営業増益に加え、持分法投資利益の増加などによるものです。

最終の中間純利益は 235 億円となりました。
前年同期に計上した関係会社株式交換益の剥落などにより特別損益が悪化しましたが、法人税等の減少により、前年比＋108.9%、122 億円の増益となりました。計画比についても 70 億円の上振れとなり、連結開示制度が始まった 2000 年以降で最高益となりました。



髙﨑：
次に対前年同期比の各セグメントの営業利益についてご説明いたします。

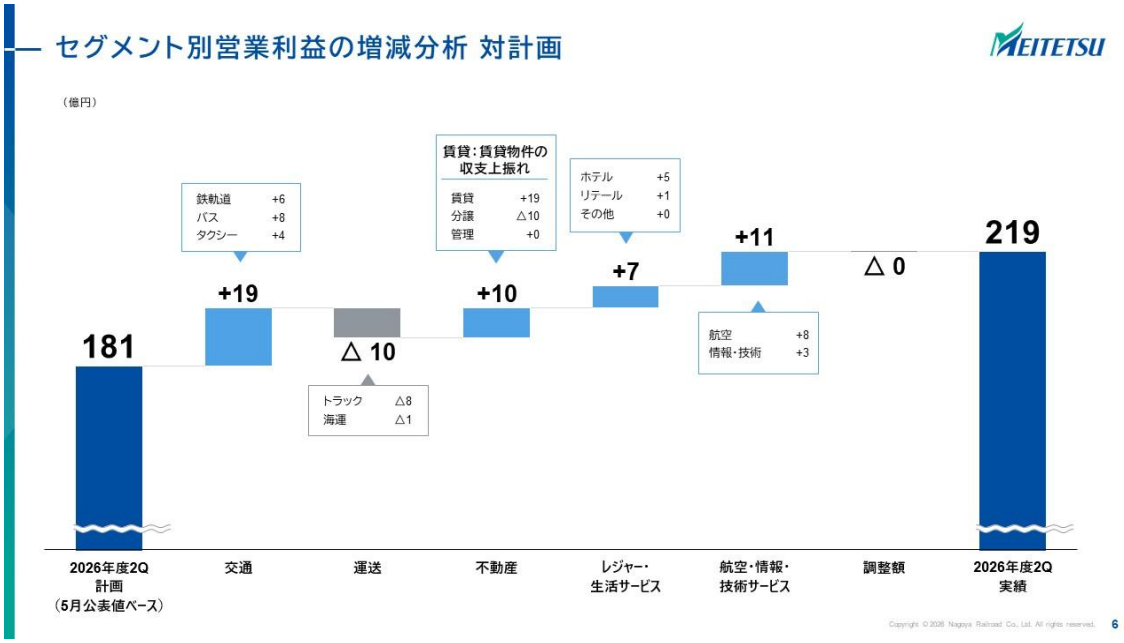
交通事業では、鉄軌道事業で人件費や減価償却費の増加により減益となりましたが、アジア競技大会効果を取り込んだバス事業やタクシー事業では増益となり、交通事業全体でも増益となりました。

運送事業では、トラック事業の大幅な収支改善により、赤字幅縮小となりました。

不動産事業では、不動産分譲事業における分譲マンション販売の引渡戸数の減少や名駅再開発関連ビルの収入減などにより減益となりました。

レジャー・生活サービス事業では、ホテル事業やレジャー・サービスその他におけるアジア競技大会効果の取り込みによるプラス影響に加え、リテール事業における前期の名鉄百貨店本店の閉店に伴う収支改善などにより大幅な増益となりました。

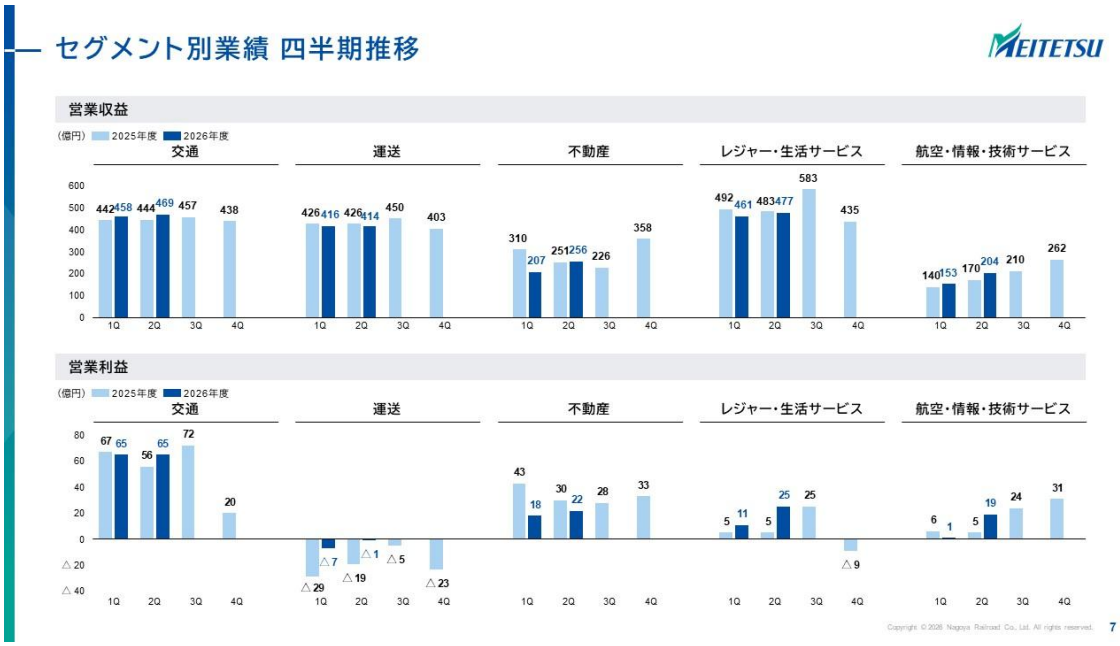
航空・情報・技術サービス事業では、ドクターヘリや物資輸送などヘリコプター事業の受注増加などにより増益となりました。



髙﨑：
次に対計画の各セグメントの営業利益についてご説明いたします。

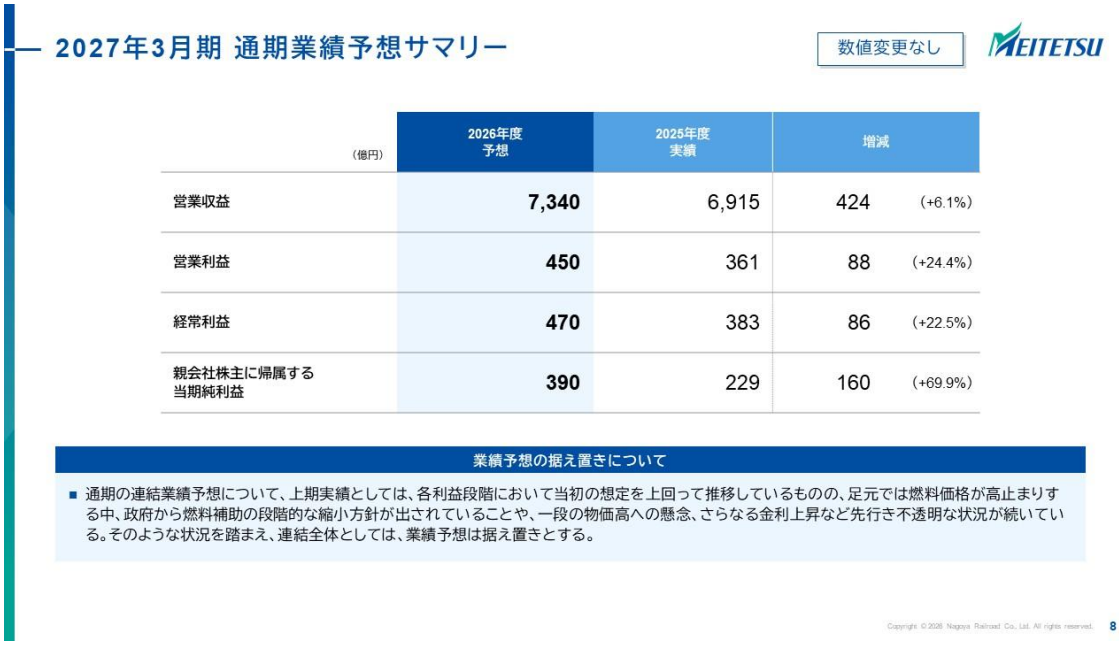
全体としては計画比＋38 億円、運送事業が物量減により下振れとなりましたが、交通事業およびレジャー・生活サービス事業でのアジア競技大会効果や、不動産事業における賃貸事業の上振れなど、運送事業を除く 4 つのセグメントで上振れとなりました。

運送事業の下振れ要因については、セグメント概況においてご説明させていただきます。



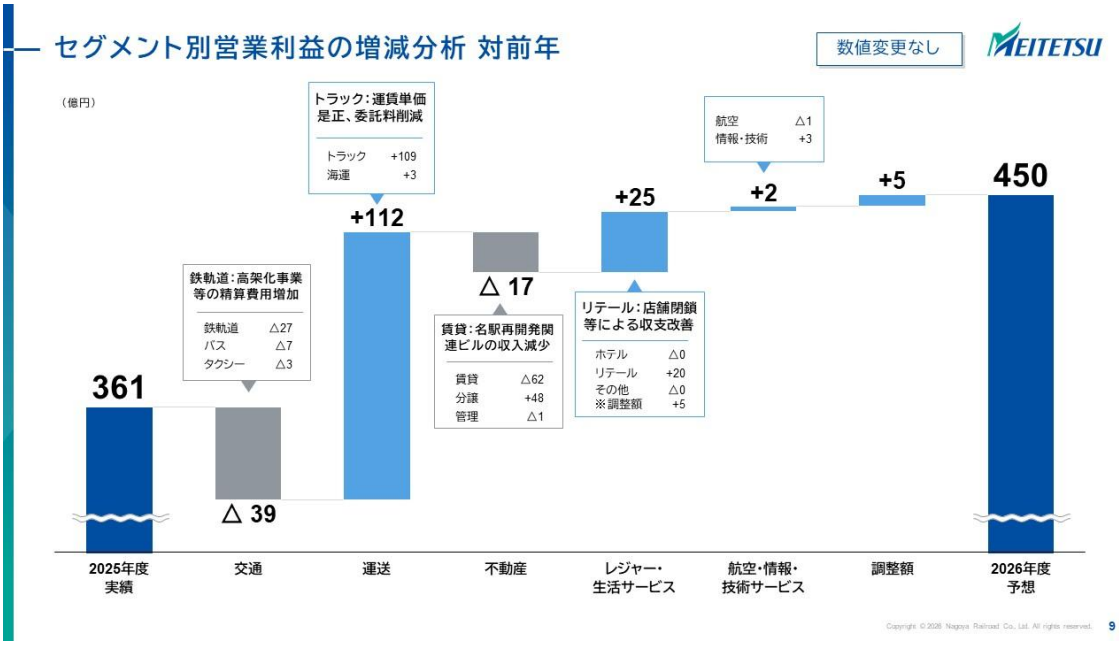
髙﨑：

こちらは、各セグメントの 2025 年度および 2026 年度第 2 四半期までの営業収益および営業利益の四半期推移を示しておりますので、参考としてご覧いただければと思います。



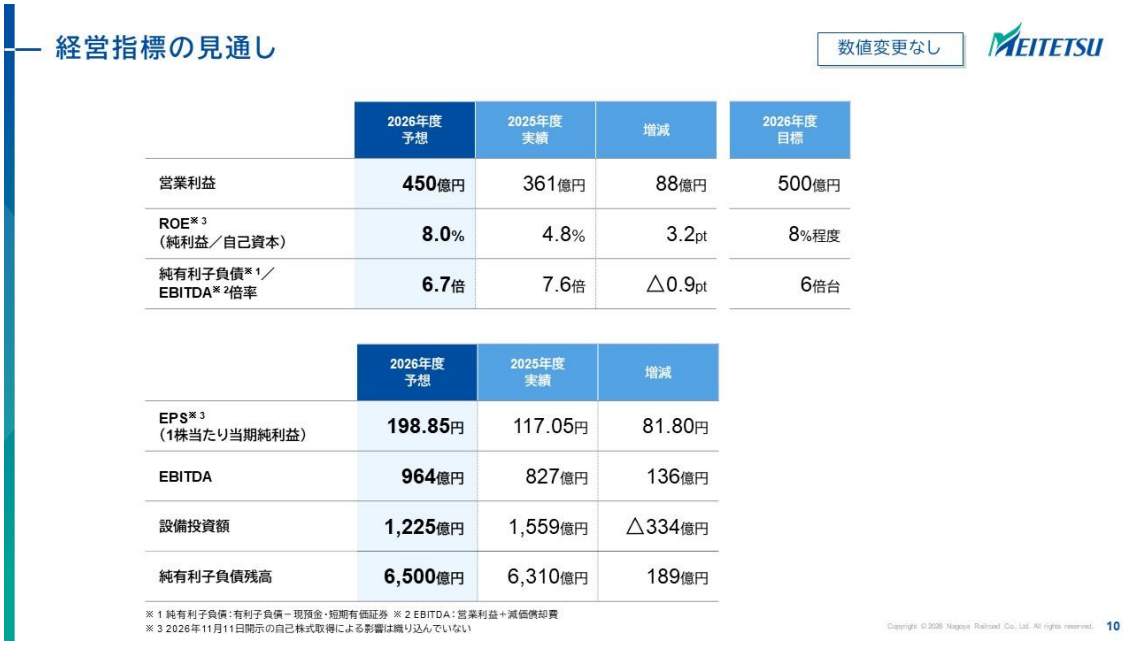
髙﨑：

2027 年 3 月期通期の連結業績予想については、冒頭に触れましたとおり、2026 年 5 月に公表した予想値からの修正はございません。



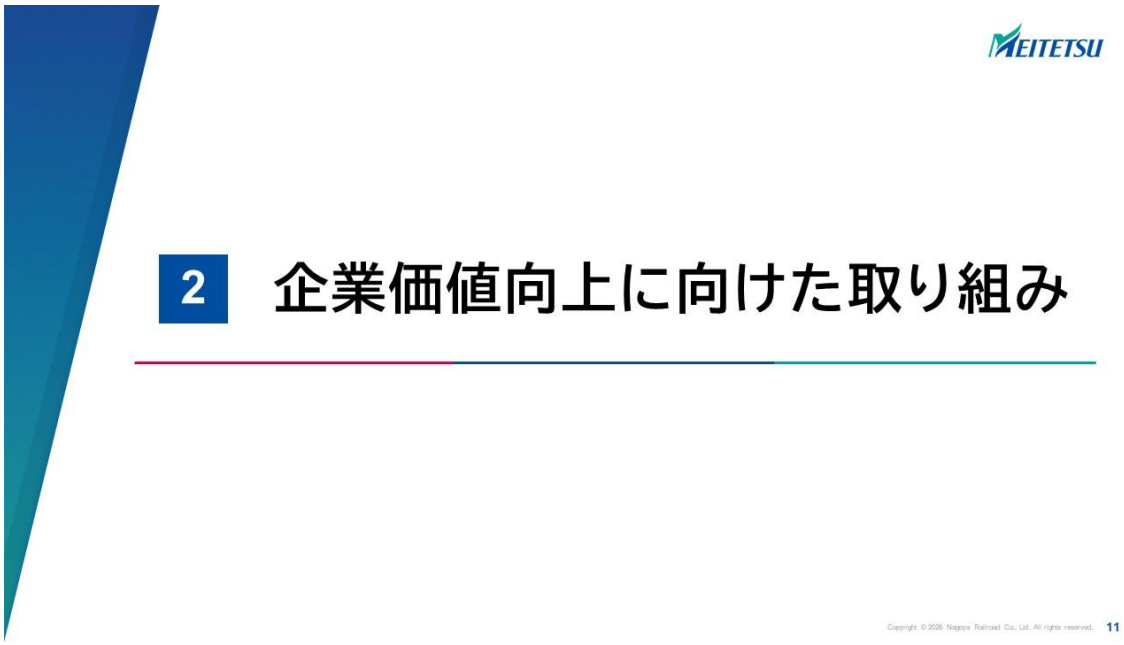
髙﨑：

こちらは、セグメント別営業利益の増減を示しておりますが、同じく５月に公表した内容から修正はございません。

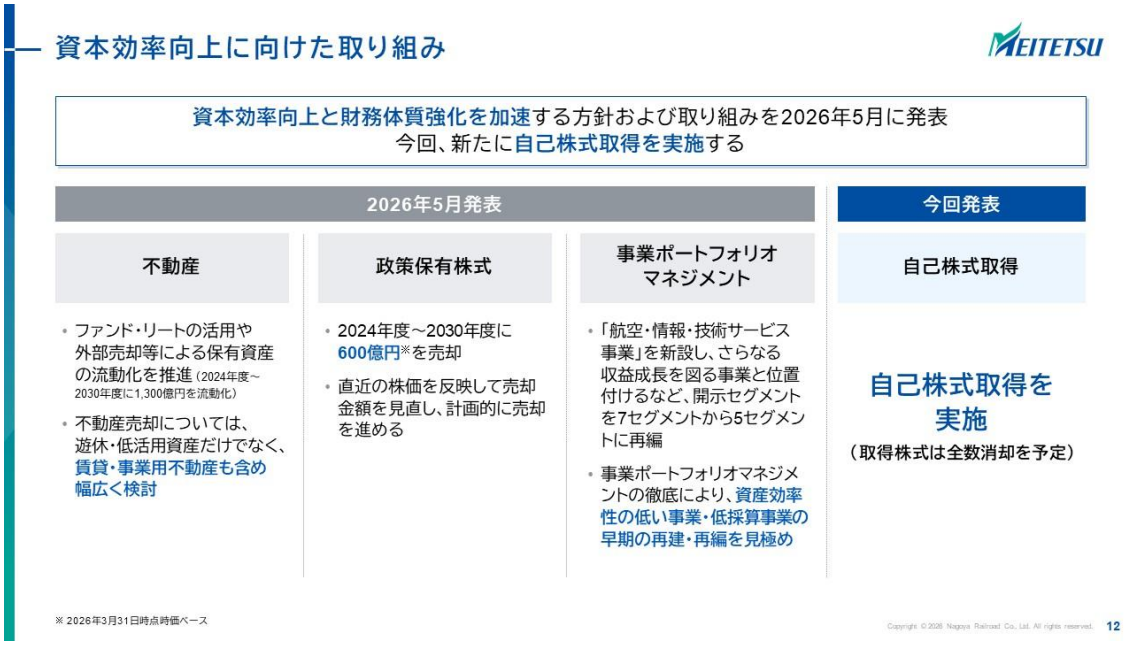


髙﨑：
こちらは、経営指標の見通しについてまとめておりますが、同じく 5 月に公表した内容から修正はございません。

営業利益は、目標の 500 億円に対して未達の 450 億円となるものの、ROE は 8.0%、純有利子負債/EBITDA 倍率は 6.7 倍とそれぞれ目標の達成を見込んでおります。

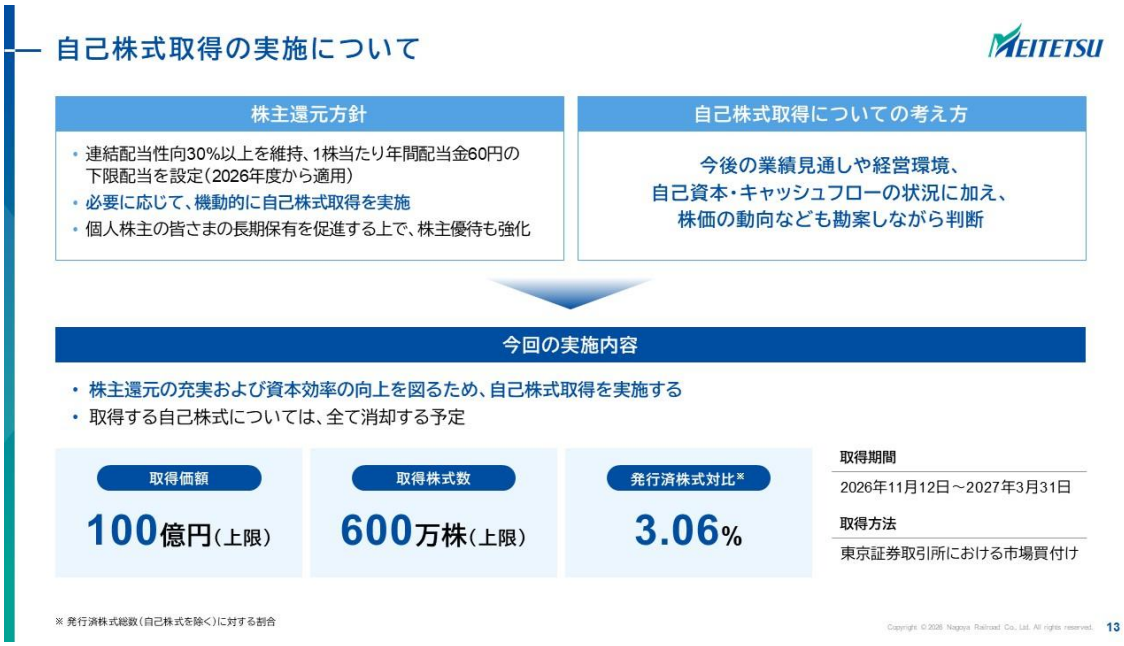


髙﨑：
次に『企業価値向上に向けた取り組み』についてお話させていただきます。



髙﨑：
今年５月の決算発表の際に、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するべく、「資本効率向上に向けた取り組み状況」として記載の３点、「保有資産の流動化・外部売却」、「政策保有株式の計画的な縮減」、「事業ポートフォリオマネジメント」についてご説明し、資本効率向上、ひいては企業価値向上の実現に向けた取り組みを鋭意進めているところであります。

そして、今回、資本効率向上に向けた取り組みの一つとして、決算発表時に自己株式の取得について発表しておりますので、この場をお借りしてご説明させていただきます。



髙﨑：
当社では、株主還元方針において、従来から連結配当性向や下限配当、株主優待の強化とあわせ、「必要に応じて、機動的に自己株式取得を実施」することを掲げてまいりました。

そして、自己株式取得については、業績見通しや経営環境、自己資本・キャッシュフローの状況に加え、株価の動向なども総合的に勘案しながら、その実施に向けた検討を継続的に進めてまいりました。

以上の株主還元方針と自己株式取得についての考え方を踏まえ、今回、株主還元の充実および資本効率の向上を図るため、100 億円を上限とする自己株式取得を実施することといたしました。
取得期間は 11 月 12 日から来年 3 月 31 日までとし、市場買付による取得を行います。

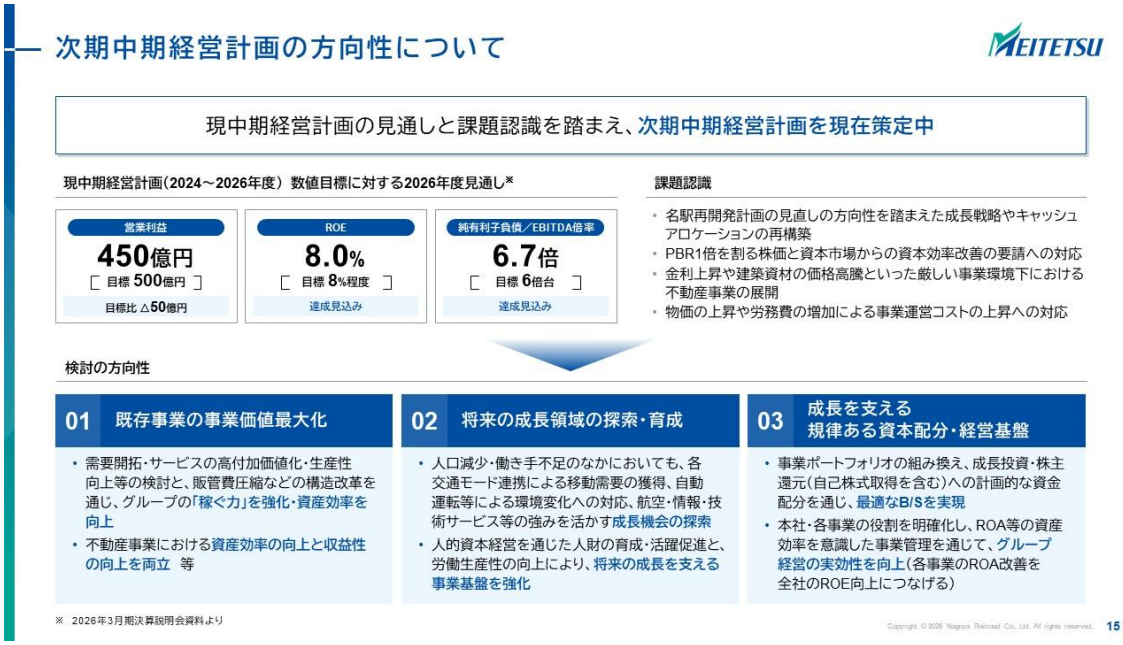
なお、買付完了後の株式は全て消却する予定で、再び市場へ売り出される心配をなくすことで、株主還元の充実と資本効率の向上の実現をより確実なものにしていきたいと考えております。



髙﨑：
次に、名古屋駅地区再開発計画については、今年５月に発表したとおり、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ており、新たな外部パートナーの導入についても並行して検討しております。

また、同時に、再開発の対象となっている既存のビルについては、名駅エリアの価値を毀損しないために、名古屋圏の玄関口である名駅エリアの賑わいを失わないようにすること、そして既存資産からのキャッシュフローを確保することが重要と考え、記載のとおりテナント誘致を進めております。

名駅再開発の再検証・見直しについては、2026 年度中に方向性を示す予定に変更はありませんので、発表まで今しばらくお時間をいただきたいと思います。



髙﨑：
次に、来年度より開始する次期中期経営計画について、お話させていただきます。

現中期経営計画における数値目標の見通しと当社グループとしての現状の課題認識を踏まえ、検討の方向性として 3 点お示しさせていただきます。

1 点目は、「既存事業の事業価値最大化」であります。需要開拓・サービスの高付加価値化・生産性の向上や、販管費の圧縮など構造改革を通じて、グループの「稼ぐ力」を強化し、資産効率の向上を実現する必要があると考えています。中でも不動産事業については、資産効率の向上と収益性の向上の両立を図ってまいります。
2 点目は、「将来の成長領域の探索・育成」であります。フルラインで有する各交通モードの連携による移動需要の獲得や、航空・情報・技術サービス等の強みを活かす成長機会の探索、人的資本経営を通じた成長を支える事業基盤の強化を進めていきたいと考えています。
3 点目は、「成長を支える規律ある資本配分・経営基盤」であります。計画的な資金配分により最適な B/S を実現するとともに、資産効率性を意識した事業管理を通じてグループ経営の実効性向上を図ってまいります。

次期中期経営計画については、あくまで策定の途中ではございますが、今お話しした方向性を軸に、名駅再開発計画の見直しを踏まえた成長戦略やキャッシュアロケーションとともにお示ししていきたいと考えております。



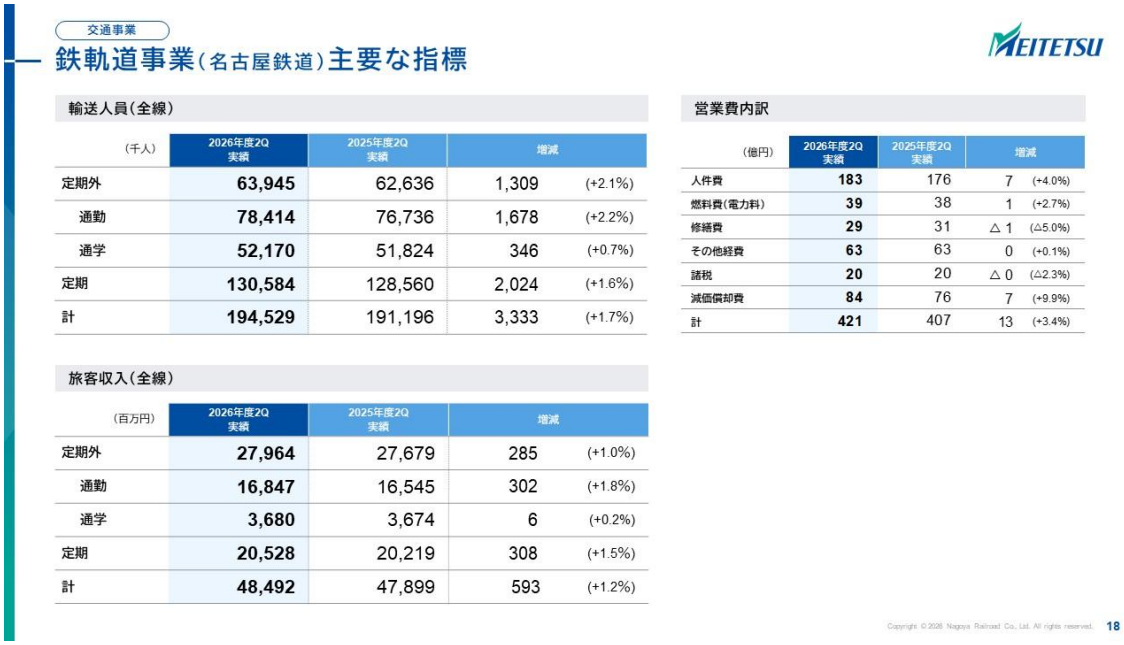
髙﨑：
こちらでは、PBR 向上に向けた取り組みについて、方針とそれに対応する形で、実施済みの取り組みや今後推進していく取り組みについて記載しております。

冒頭に申しあげたとおり、PBR の低迷は経営課題として重く受け止めており、これらの取り組みを着実に実行し、次期中期経営計画につなげていきたいと考えています。

私からの説明は以上です。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、『セグメント概況』についてご説明いたします。



鈴木：
経営戦略部・財務部を総括しております取締役専務執行役員の鈴木でございます。
私から『セグメント概況』についてご説明いたします。



交通事業

鉄軌道事業（名古屋鉄道）主要な指標

MEITETSU

輸送人員（全線）

（千人）	2026年度2Q 実績	2025年度2Q 実績	増減	
定期外	63,945	62,636	1,309	(+2.1%)
通勤	78,414	76,736	1,678	(+2.2%)
通学	52,170	51,824	346	(+0.7%)
定期	130,584	128,560	2,024	(+1.6%)
計	194,529	191,196	3,333	(+1.7%)

営業費内訳

（億円）	2026年度2Q 実績	2025年度2Q 実績	増減	
人件費	183	176	7	(+4.0%)
燃料費（電力料）	39	38	1	(+2.7%)
修繕費	29	31	△ 1	(△5.0%)
その他経費	63	63	0	(+0.1%)
諸税	20	20	△ 0	(△2.3%)
減価償却費	84	76	7	(+9.9%)
計	421	407	13	(+3.4%)

旅客収入（全線）

（百万円）	2026年度2Q 実績	2025年度2Q 実績	増減	
定期外	27,964	27,679	285	(+1.0%)
通勤	16,847	16,545	302	(+1.8%)
通学	3,680	3,674	6	(+0.2%)
定期	20,528	20,219	308	(+1.5%)
計	48,492	47,899	593	(+1.2%)

Copyright © 2026 Nagoya Railroad Co., Ltd. All rights reserved. 18

鈴木：
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。

2026 年度上半期の当社鉄軌道の輸送人員は、左上の表のとおり、合計で 1 億 9,452 万人、前年同期比＋1.7%となりました。
内訳を見ますと、定期外は前年同期比＋2.1%、通勤定期は＋2.2%、通学定期については＋0.7%でございました。

こうした輸送人員の増加を受け、左下の表のとおり、旅客収入は 484 億円、前年同期比＋1.2%となりました。

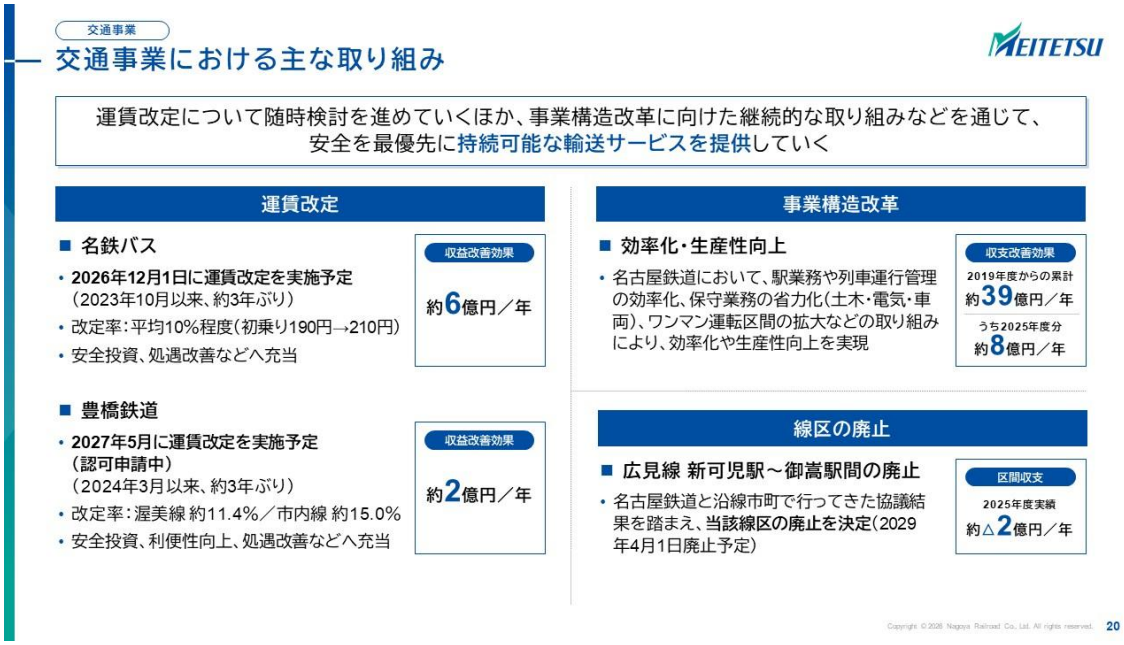
また、右上の表では、営業費の内訳を示しておりますが、人件費や減価償却費の増加により、営業費の合計は 421 億円、前年同期比 13 億円の増加となりました。



鈴木：
中段のグラフでは、中部国際空港駅の定期外の乗降人員と航空旅客数、それから昨年度のみ記載しておりますが空港島内にある Aichi Sky Expo（愛知県国際展示場）の来場者数について、それぞれ月次推移を示しております。

2026 年度上期の中部国際空港駅の乗降人員は、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が残るなかで、Aichi Sky Expo のイベント需要も剥落したことから、左下の表のとおり、空港駅の乗降人員は、前年同期比▲8.3%となりました。
なお、中段のグラフのとおり、空港駅の乗降人員と航空旅客数の間には強い相関がございますが、2026 年 7 月から 8 月にかけては、アジア・アジアパラ競技大会の会場準備の期間にあたり、空港島にある Aichi Sky Expo（愛知県国際展示場）でのイベント数が減少したことにより、中部国際空港駅の乗降人員も減少した状況がお分かりいただけると思います。

なお、年度後半に向けては、右下の表のとおり、中部国際空港において新規就航や復便が予定されており、航空旅客数の一段の回復が見込まれますので、当社空港線の需要の押上げ要素となることが期待されます。



鈴木：
こちらでは、交通事業における取り組みとして、「運賃改定」、「事業構造改革」、「線区の廃止」の 3 点についてご説明いたします。

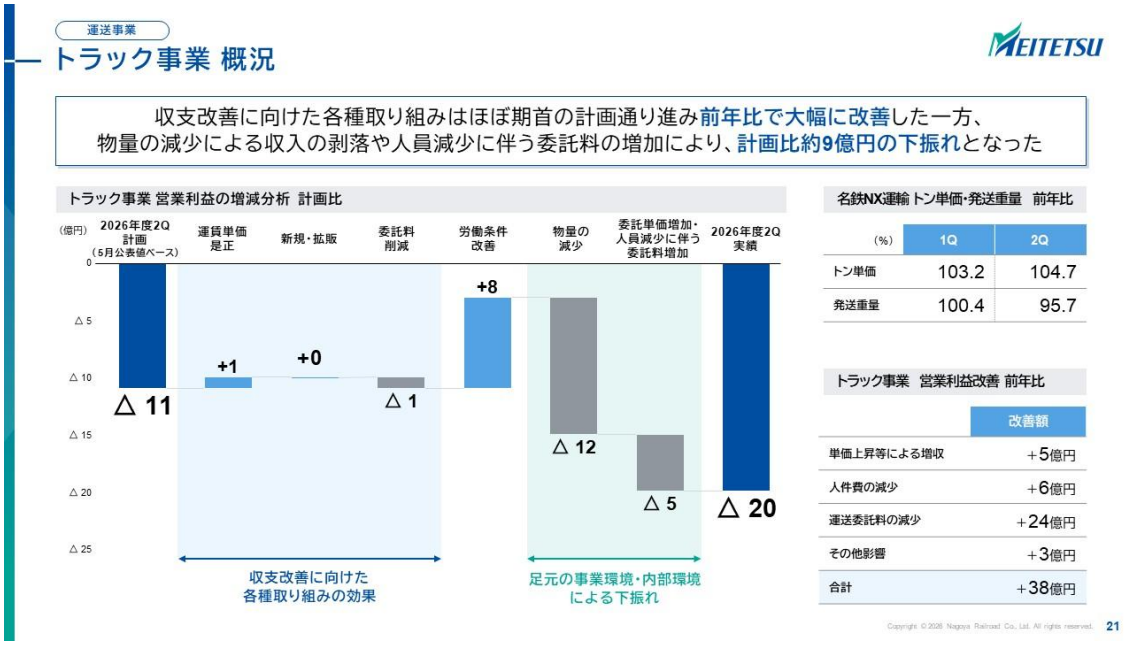
「運賃改定」については、名鉄バスおよび豊橋鉄道において、記載のとおり予定しており、名鉄バスで年間約 6 億円、豊橋鉄道で年間約 2 億円の収益改善効果を見込んでおります。
なお、この原資も活用しながら、安全・安定輸送の確保に必要な既存設備の更新に加え、利便性向上に向けた投資、処遇改善をはじめとする人財への投資を行うなど、引き続き、事業継続に必要な対応を着実に実施してまいります。

「事業構造改革」については、鉄軌道事業において、コロナ前の需要には戻らないことや今後の人財確保がこれまで以上に課題となるなか、将来に亘り事業継続していくことを目的として、駅業務や列車運行管理の効率化、保守業務の省力化、ワンマン運転区間の拡大などの取り組みを継続的に実施してきております。こうした取り組みを通じた効率化や生産性向上により、2025 年度は約 8 億円、累計では約 39 億円の収支改善を実現してきております。

「線区の廃止」については、輸送人員の減少が続いている広見線 新可児駅～御嵩駅間について、かねてより持続可能な地域公共交通を目指して、沿線市町と協議を行ってまいりましたが、協議結果を踏まえ、2029 年 4 月をもって当該線区の廃止を決定しました。

以上の様々な取り組みを通じて、今後とも、安全を最優先に持続可能な輸送サービス

を提供・再構築してまいります。



鈴木：
トラック事業の収支改善に向けた取り組みについてご説明いたします。

2026 年度上半期のトラック事業については、もともと 11 億円の赤字を計画しておりましたが、約 9 億円の下振れにより 20 億円の赤字となりました。

トラック事業については、「運賃単価の是正」、「新規・拡販」、「委託料の削減」の 3 本柱で収益改善に向けた取り組みを進めてきております。この上半期については、滝グラフの左側でお示ししておりますとおり、これらの取り組みはおおよそ計画通り進捗いたしました。

一方で、滝グラフの右側のとおり、日用品・化学品などの製品値上げに伴う需要低迷により物量が減少したことや、名鉄運輸グループ全体での従業員の減少に伴い、それをカバーするために委託料が増加したことなど、足元の事業環境や内部環境の変化が原因となり、結果として、計画比では下振れとなりました。

ただ、トラック事業の営業利益を前年同期比で見ていただくと、右下の表のとおり、運送委託料の減少をはじめ、各種取り組みの効果により、全体で約 38 億円の収支改善を実現してきております。

下半期については、運賃単価の是正について、10 月以降も引き続き効果があがってくることや、物量に応じた配送体制の適正化などの収支改善に向けた取り組みを積み上げ、着実に業績改善を進めてまいります。



不動産事業

不動産分譲事業 主要な指標

分譲マンションの引渡戸数は上半期実績では**一時的に前年度を下回るものの、通期では上回る見通し**

名鉄都市開発 分譲マンション引渡戸数(持分戸数) 地域別実績

(戸)	2026年度2Q 実績	2025年度2Q 実績	増減	
名古屋	71	163	△92	(△56.4%)
首都圏	126	89	37	(+41.6%)
関西	25	158	△133	(△84.2%)
計	222	410	△188	(△45.9%)

名鉄都市開発 分譲マンション引渡戸数(持分戸数) 四半期別実績

・今年度は完工・引渡が4Qに集中しているため、通期実績は前年度を上回る見通し

(戸)	2025年度 実績	2026年度 計画	2026年度 実績
1Q	208	104	74
2Q	202	184	148
3Q	113	154	-
4Q	204	460	-
通期	727	902	-

不動産分譲事業 新規販売物件(竣工予定含む)

	所在地/アクセス		総戸数(持分戸数)	引渡開始時期
メイツ本厚木	神奈川県厚木市	小田急小田原線「本厚木」駅 徒歩5分	113戸	2026年9月
ブランズタワー橋本	神奈川県相模原市	京王相模原線・JR横浜線・JR相模線「橋本」駅 徒歩4分	92戸	2026年9月
メイツ昭島	東京都昭島市	JR青梅線「昭島」駅 徒歩12分	233戸	2027年3月
プレティナレジデンス千種駅	愛知県名古屋市	地下鉄東山線・JR中央本線「千種」駅 徒歩3分	68戸	2027年3月
プレティナレジデンス大阪柏原	大阪府柏原市	JR大和路線・近鉄道明寺線「柏原」駅 徒歩8分	131戸	2027年3月
ウエリス近江八幡	滋賀県近江八幡市	JR東海道本線・近江鉄道八日市線「近江八幡」駅 徒歩2分	88戸	2027年3月

Copyright © 2026 Nagoya Railroad Co., Ltd. All rights reserved. 22

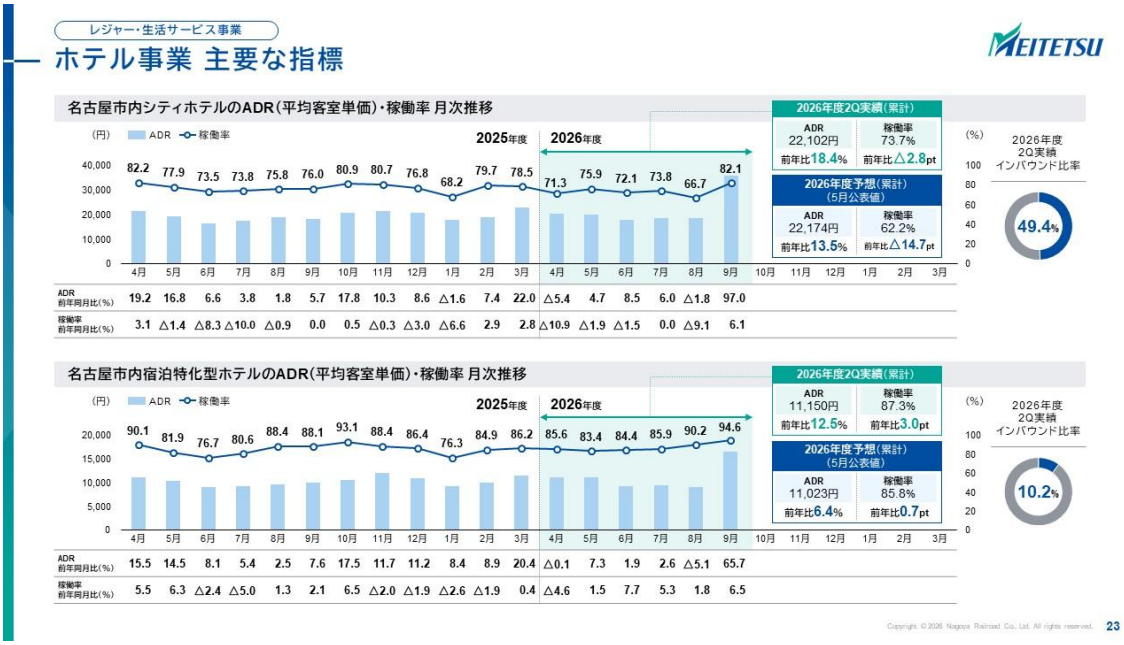
鈴木：
こちらのページでは、先に、エグゼクティブサマリーで触れましたとおり、前年同期比で減収・減益でございました不動産分譲事業の主な指標について、記載しております。

左上の表でお示しております、上半期の分譲マンションの引渡戸数は 222 戸、前年同期比 45.9%の減少でした。

右上の表では分譲マンションの引き渡しの四半期別の計画と実績をお示ししておりますが、期首の段階で、今年度は第 4 四半期に引き渡しが集中する計画でございました。

ただし、そのことを差し引いても、上半期は当初計画を下回る実績となっており、金利上昇や不動産価格の高騰を受け、厳しい事業環境に置かれていることを認識しております。

下半期に向けては、下段にお示ししております竣工物件を見込んでいるほか、資本効率の向上に向けて、分譲マンション以外の不動産資産売却についても取り組みを積み上げ、利益計画を達成してまいります。



鈴木：
こちらのページでは、上段に名古屋市内シティホテル、下段に名古屋市内宿泊特化型ホテルの ADR、稼働率の月次推移、およびインバウンド比率をお示ししております。

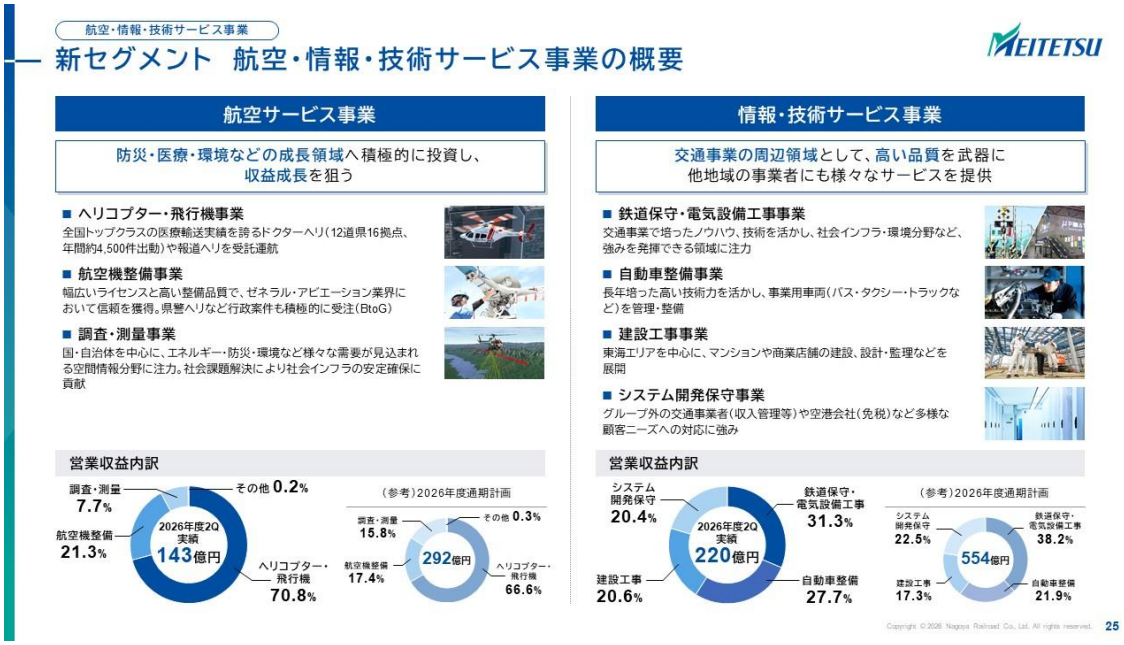
今年は、F1 イベントの開催月が 4 月から 3 月にずれたことが影響し、4 月実績は前年を下回りましたが、9 月にはアジア競技大会による需要もあり、全体としては堅調な推移をいたしました。



鈴木：
ここから 2 ページにわたり、今年度実施したセグメント再編に伴い、新たに定義いたしました 2 つのセグメントについて、改めてご説明いたします。

こちらのページは、「レジャー・生活サービス事業」についてのご紹介です。
ホテル事業、リテール事業、レジャー・サービスその他の 3 つのサブセグメントからなり、リテール事業については物品販売や飲食・サービスエリアの運営を、レジャー・サービスその他については観光施設運営や旅行業、さらには保育・学童・リハビリ型デイサービス等、生活に密着する事業を運営しております。

レジャー・生活サービス事業は、地域の賑わいや人流の創出により、交通事業や不動産事業へのシナジーを生み出す事業として位置付けております。

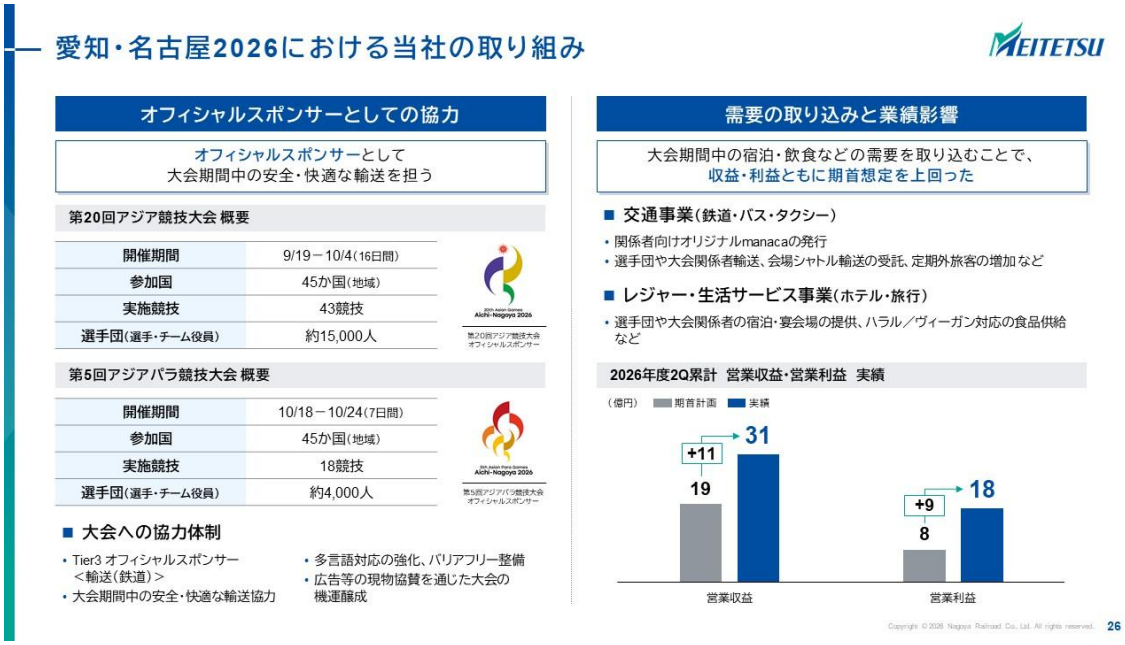


鈴木：
こちらのページでは、「航空・情報・技術サービス事業」についてご説明いたします。

航空サービス事業は、全国トップクラスの実績を誇るドクターヘリをはじめとするヘリコプター・飛行機運航、航空機整備、調査・測量の各事業を手がけ、防災・医療・環境などの成長領域へ積極的に投資し、収益成長を狙う事業として位置付けております。

情報・技術サービス事業は、鉄道保守・電気設備工事、自動車整備、建設工事、システム開発保守を手がけ、交通事業の周辺領域として、高い品質を武器に他地域の事業者にも様々なサービスを提供する事業として位置付けております。

この２つの分野を合わせた航空・情報・技術サービス事業は、相対的にアセットライトであることや、今後さらなる市場の成長性が期待できることから、M&A などのアライアンスの活用も視野に規模の拡大による収益成長を図っていきたいと考えております。



鈴木：
こちらのページでは、2026 年 9 月から 10 月に当社グループの事業エリアで開催されたアジア競技大会・アジアパラ競技大会に関係する取り組みについて、ご説明いたします。

ページ左側に記載しておりますとおり、当社はオフィシャルスポンサーとして、大会期間中の輸送や多言語対応の強化、広告などの現物協賛において、大会に協力いたしました。

そして、右側に記載しておりますとおり、主に鉄道・バス・タクシーの輸送やホテル・宴会場の提供等を通じ、大会期間中の各種需要を取り込むことで、営業収益で、期首計画を 11 億円上回る 31 億円、営業利益ベースでは、期首計画を 9 億円上回る 18 億円となりました。

27 ページ以降は、2027 年 3 月期第 2 四半期実績及び 2027 年 3 月期通期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。
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。

Copyright © 2026 Nagoya Railroad Co., Ltd. All rights reserved.