

おかげさまで、名鉄130年

130th
Anniversary

MEITETSU Group

統合報告書

2024



地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する

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!

おかげさまで、名鉄130年

130th Anniversary

名古屋鉄道は創業130年を迎えました。
文明開化とともに始まった鉄道で、
この地域の人々の移動や生活を、もっと便利に、もっと豊かに。
その想いを形にしながら、そして、地域の皆様に支えられながら
歩んできました。これからも変わらぬ想いと感謝を胸に、
私たちは「地域」を創り、「社会」を支え、「まち」を彩り続けます。

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。また、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。

見直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、見直しとは異なる結果となる可能性があります。

報告期間 2023年度(2023年4月1日~2024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

参考にした主なガイドライン

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「価値協創ガイドライン」
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・レポート・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

CONTENTS

統合報告書2024

- 名古屋鉄道グループ 価値創造のあゆみ 3
- 特集1 130周年記念
名古屋鉄道 鉄軌道事業の歴史とこれから 5
- 名鉄グループの全体像(中部エリア) 7
- 名鉄グループの全体像(全国) 9
- この一年のトピックス 2023-2024 10
- 特別鼎談 名古屋・中部圏の地域価値向上のために 11
- トップメッセージ 15

- 名鉄グループの価値創造ストーリー 21
 - 名鉄グループの価値創造プロセス 23
 - 経営計画の変遷 25
 - 経営ビジョン 27
 - 中長期経営戦略 28
 - 中期経営計画 29
 - 経営成績 31
 - CFOメッセージ 33
 - 人事担当役員メッセージ 35
 - 資本の強化 37
 - 特集2 魅力ある地域づくり・まちづくり 41
 - 事業一覧 43
 - 事業セグメント 45
 - 特集3 名鉄グループ経営ビジョンスローガン
名鉄×WAO! 55

- 価値創造の基盤 57
 - サステナビリティマネジメント 59
 - 安全・安心の確保 63
 - 地域価値の向上 67
 - 誰もが活躍できる職場づくり・人づくり 71
 - 環境保全への貢献 77
 - ガバナンスとリスクマネジメントの強化 83
 - 社外取締役座談会 89

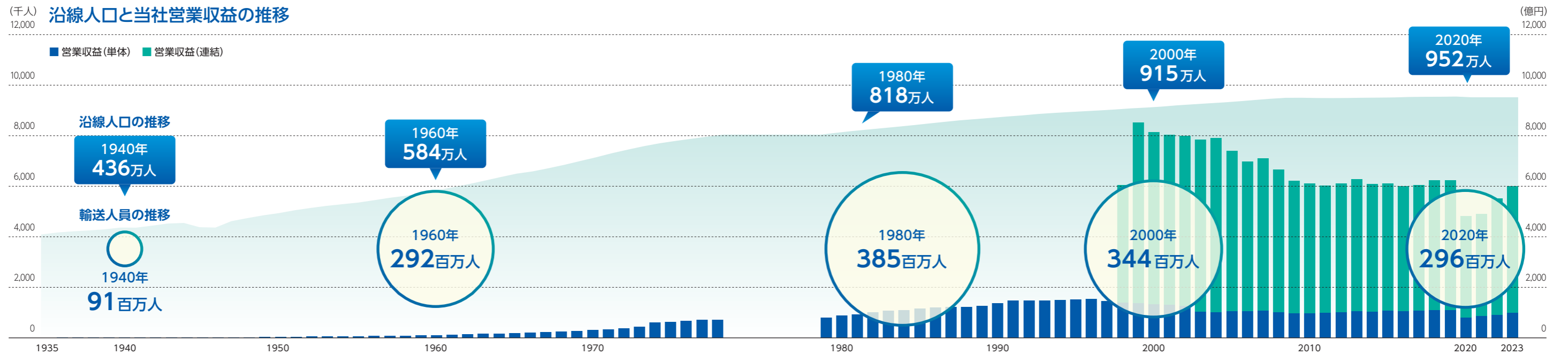
- 経営・財務情報 93
 - 役員一覧 95
 - 主要指標サマリー 97
 - ESGデータ集 99
 - 会社概要・株式情報 101

表紙のご説明 東山スカイタワー(名古屋市千種区)より撮影
名古屋駅、金山地区、栄地区を望む

名古屋鉄道グループ 価値創造のあゆみ

1894年6月に「愛知馬車鉄道」として創業以来、当社は地域に根差した企業グループを目指し、交通事業を核に地域を活性化させる事業や、社会を支える事業を展開してまいりました。地域の皆さまに支えられ、名古屋鉄道グループは本年創業130周年を迎えました。これからも地域価値向上への強い想いと、地域の皆さまへの感謝を忘れることなく、「地域」を創り、「社会」を支え、「まち」を彩り続けます。

| 年代 | 創業~1940年代 | 1950年代~1980年代 | 1990年代~2000年代 | 2010年代~現在 |
|-------------|---|---|---|--|
| 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 情報化社会の進展 コロナショック |
| 当社の 提供価値 | <ul style="list-style-type: none"> 地域の足を支える交通網の構築 <p>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、その後、郊外交通網の整備に邁進しました。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確立しました。</p> | <ul style="list-style-type: none"> 生活を豊かにする多種多様な事業の展開 交通網の強化および地域経済の活性化 日本文化・芸術の継承への貢献 <p>戦後復興から高度経済成長期にかけて、不動産、トラック、レジャー事業など多角的な事業展開を行いました。また、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、歴史的建造物の保存を目的とした「博物館明治村」を開村し、日本の文化・芸術の継承にも貢献しています。</p> | <ul style="list-style-type: none"> 中部圏と世界をつなぐ架け橋となる空港線の開業 <p>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進めました。同時に、2005年には中部国際空港「セントレア」の開港にあわせ、空港線が開業しました。</p> | <ul style="list-style-type: none"> 観光活性化・定住促進につながる魅力あるまちづくり 多様な世代・価値観に応えるサービスの提供 <p>2010年代には経営基盤の強化に注力し、財務体質を改善しました。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。また、少子高齢化やコロナ禍による社会構造の急激な変化を背景に、経営ビジョンを改めました。</p> |
| |     <p>1894年 愛知馬車鉄道設立</p> <p>1898年 名古屋電気鉄道開業</p> <p>1965年 博物館 明治村開村</p> <p>1967年 名鉄バスターミナルビル完成</p> |     <p>2005年 空港線開業と ミュースカイ営業運転開始</p> <p>2011年 ICカード乗車券 「manaca」運用開始</p> <p>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</p> <p>2024年 瀬戸線沿線 価値向上プロジェクト</p> | | |



※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。

名古屋鉄道 鉄軌道事業の歴史とこれから



当社の前身である愛知馬車鉄道の創業から本年6月で130周年を迎えました。地域に根差した企業グループとして、その基幹事業である鉄軌道事業は「安全・安心・安定輸送」を提供することで「信頼のトップブランド」を築いてきました。これからも信頼の源泉となる日々の安全・安心を支えながら、未来に向かって魅力ある交通サービスの提供を通じ、地域社会の発展に貢献してまいります。

| | | | | |
|--------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|--|---------------------------------|
| 1894年 名古屋市内路面電車として誕生 | 1920年 郊外電気鉄道への転進と、東西直通運転の開始 | 1950年 高度経済成長期における事業の拡大 | 1990年 バブル崩壊後の経営改革の推進と新たな時代への挑戦 | 2020年 コロナ禍における構造改革の推進 |
|--------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|--|---------------------------------|

鉄道の黎明期における発祥と事業の拡大 市内線の譲渡と名古屋鉄道の設立 新線開業と都市部交通網の整備 抜本的な経営改革の推進と空港・万博の二大地域プロジェクトへの注力

| | | | |
|--|-------------------------------------|---|--|
| 1894 愛知馬車鉄道株式会社 設立 | 1920 東濃鉄道 広見～御嵩間 (現在の広見線) 開通 | 1950 名古屋本線と常滑・河和線との直通運転開始 | 1990 名古屋本線 神宮前～金山間 複々線が完成 |
| 1896 社名を「名古屋電気鉄道株式会社」に改称 | 1921 「名古屋鉄道株式会社」を設立 | 1956 名古屋本線と西尾線との直通運転開始 | 1993 名鉄初の電気指令式ブレーキ搭載車両3500系がデビュー |
| 1898 尾西鉄道 開業 弥富～津島間 (現在の尾西線) 開通 | 1922 名古屋電気鉄道 開業 名古屋～津島間 (現在の尾西線) 開通 | 1959 伊勢湾台風により、常滑線や津島線などを中心に全線が被害を受ける | 1994 犬山線と地下鉄鶴舞線との相互直通運転開始 |
| 名古屋電気鉄道 開業 名古屋～津島間 (現在の尾西線) 開通 | 1925 名古屋市内線譲渡 | 1961 7000系「パノラマカー」デビュー | 1994 創業100周年を記念して、一般公募によるカラーデザイン車両1000系「ブルーライナー」登場 |
| 1899 岡崎馬車鉄道 開業 | 1926 尾西鉄道の鉄道事業譲受 | 1962 モンキーパーク・モノレール線 犬山遊園～動物園間 開通 (日本初の跨座式モノレール) | 1997 舞木検査場が完成 |
| 1905 瀬戸自動鉄道 開業 瀬戸～矢田間 (現在の瀬戸線) 開通 | 1927 各務原鉄道 開業 安良田～補給部間 (現在の各務原線) 開通 | 1964 犬山線と各務原線との直通運転開始 | 2001 特急「北アルプス」号 廃止 |
| 1911 美濃電気軌道 開業 岐阜駅前～今小町、神田町～上野有知間 開通 | 1928 碧海電気鉄道 開業 今村～米津間 (現在の西尾線) 開通 | 1965 キハ8000系国鉄高山本線直通準急「たかやま」号運転開始 | 2003 上飯田連絡線開通、小牧線と地下鉄上飯田線との相互直通運転開始 |
| 1912 愛知電気鉄道 開業 佐馬町～大野間 (現在の常滑線) 開通 | 1929 三河鉄道 岡崎電気軌道を合併 | 1970 「たかやま」号を「北アルプス」号に改称 富山地方鉄道立山まで延長運転開始 | 2005 空港線 常滑～中部国際空港間 開業 2000系「ミュースカイ」、2200系デビュー |
| 名古屋電気鉄道最初の郊外線 枇杷島～西印田、岩倉～犬山間 (現在の犬山線) 開通 | 1930 美濃電気軌道と合併 社名を「名岐鉄道株式会社」へ改称 | 1978 瀬戸線 栄町～東大手間 開通、栄町乗り入れを開始 | 2008 岐阜600V線区 (岐阜市内線・田神線・美濃町線・揖斐線) 全廃 |
| 1913 愛知電気鉄道 神宮前～秋葉前間 開通 神宮前～常滑間が全通 | 1935 名岐鉄道 新一宮～新笠松間 開通、押切町～新岐阜間 全通 | 1979 豊田線 梅坪～赤池間 開通 地下鉄鶴舞線と相互直通運転開始 | 2009 瀬戸線専用 通勤型車両4000系デビュー |
| 1914 名古屋電気鉄道 枇杷島橋～新津島間 (現在の津島線) 開通 | 1939 名岐鉄道と愛知電気鉄道が合併し、「名古屋鉄道株式会社」が誕生 | 1980 知多新線 野間～内海間 開通、富貴～内海間全通 | 2009 7000系「パノラマカー」最後の営業運転 |
| 三河鉄道 刈谷新～大浜港間 (現在の三河線) 開通 | 1941 瀬戸電気鉄道を合併 | 1988 7000系の後継車両として1000系「パノラマスーパー」デビュー | 2011 ICカード「manaca」サービス開始 |
| 1917 愛知電気鉄道 神宮前～笠寺間 (現在の名古屋本線) 開通 | 1944 新名古屋～枇杷島橋間 開通 新名古屋駅 開業 | 2019 「名鉄ネット予約サービス」スタート 新型通勤車両9500系デビュー | |
| | 1948 豊橋～新岐阜間 東西直通運転開始 | | |

鉄道事業の持続的な成長に向けた事業構造改革の推進

| |
|--|
| 2021 名鉄ホームページにおいて列車走行位置情報の提供を開始 |
| 2022 エリア版MaaSアプリ「CentX」サービス開始 |
| 2024 16年ぶりの新駅となる加木屋中ノ池駅開業 名古屋鉄道創業130周年 |

130周年企画

130周年記念装飾 反転塗装の2000系「ブルーミュースカイ」運行

創業130周年企画の一環として、通常配色を反転して塗装した2000系車両4両1編成 (通称:ブルーミュースカイ) を2024年6月30日より運行開始。

時代を彩る車両たち

| | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|---|---|---|---|---|--|
| 850系 | 3400系 | 5500系 | 7000系 | 8800系 | 6000系 | 100系 | 1000系 | 3500系 | 2000系 | 4000系 | 9500系 |
| 1937年に当時の名古屋側のターミナル押切町～新岐阜間を結ぶ特急列車として登場した。「なまず」の愛称で親しまれた。 | 1937年に神宮前～豊橋間を結ぶ特急車として登場した。流線型の車体と緑色系のカラーリングから「いもむし」の愛称で親しまれた。 | 1959年に日本で初めて、特別料金なしで利用できる本格的な冷房車として登場した。 | 愛知「パノラマカー」。運転席を2階に上げ車体前部を旅客に開放した斬新な外観と優れた性能・設備により、当時の顔として長く活躍した。 | 犬山・知多などの沿線観光地へのアクセスにおいてリゾート感を提供するために、セミコンパートメントやサロン室などを備えた豪華なつくりの車内は、当時の人々に好評を博した。 | 通勤型車両のエースとしてデビュー。名鉄では徐々に3扉車となり、ラッシュ時の混雑緩和に威力を発揮した。 | 地下鉄鶴舞線と豊田線の相互直通乗り入れ車両としてデビュー。地下鉄仕様に合わせて20m車体・片側4扉・オールロングシート車となった。 | 名古屋本線の東西直通運転40周年の節目に、都市間を快適に結ぶ新型特急車両として新造。輸送需要の変化に伴い、一部特別編成1200系への転用が進んだ。 | 6000系列車両の後継車として登場。VVVFインバータ制御等の新機軸を盛り込む。また、片側3扉・ロングシートの通勤型車両ながら最高120km/hで走行できる。 | 中部国際空港 (愛称:セントレア) へのアクセス用特急として、デビュー。「ミュースカイ」の愛称で活躍している。 | 2008年に瀬戸線専用の通勤型車両として新造した。各ドア上部にカラー液晶画面の表示器を取付け、運行案内等、分かりやすい情報提供をしている。 | 3300系・3150系の後継車として登場。正面は名鉄カラーのスクリーンレッドを多用しつつ、LEDヘッドライトと組み合わせたシャープなデザインとしている。 |

鉄軌道事業のありたい姿

名鉄グループの基幹事業として、安全・安心・信頼を高める不断の取り組みを基盤に、魅力ある交通サービスを通じ、持続可能で活力ある地域づくり・まちづくりに貢献する

魅力ある交通サービスの提供

交通サービスの最適化と移動需要の創出

- 名鉄名古屋駅の改良を含む地域交通拠点の形成
- MaaSの取り組み強化
- 新たなチケットレス乗車券ツールの拡大
- 中部国際空港アクセスの利便性向上 および都市間輸送の充実

鉄道事業の持続的な成長

- 安全・安定輸送の深化
- カーボンニュートラルの実現
- 効率化・生産性向上に向けた取り組み
- 人財の確保に向けた職場環境改善等の取り組み
- 先進技術の活用とDX化

名鉄グループの全体像(中部エリア)

愛知県の広域および岐阜県に展開する沿線を中心に、地域づくり・まちづくりを進めてきました。
また、中部エリアの広域において、豊かな観光資産を活かした多彩な事業を展開しています。





名古屋鉄道グループは、トラック、フェリー、航空による陸海空の輸送チャンネルにより、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 20 社
- 商業施設 2 施設
- SA・PA 飲食・食品物販 10 か所

※中部エリアを除いた数値(トラックは中部を含む)

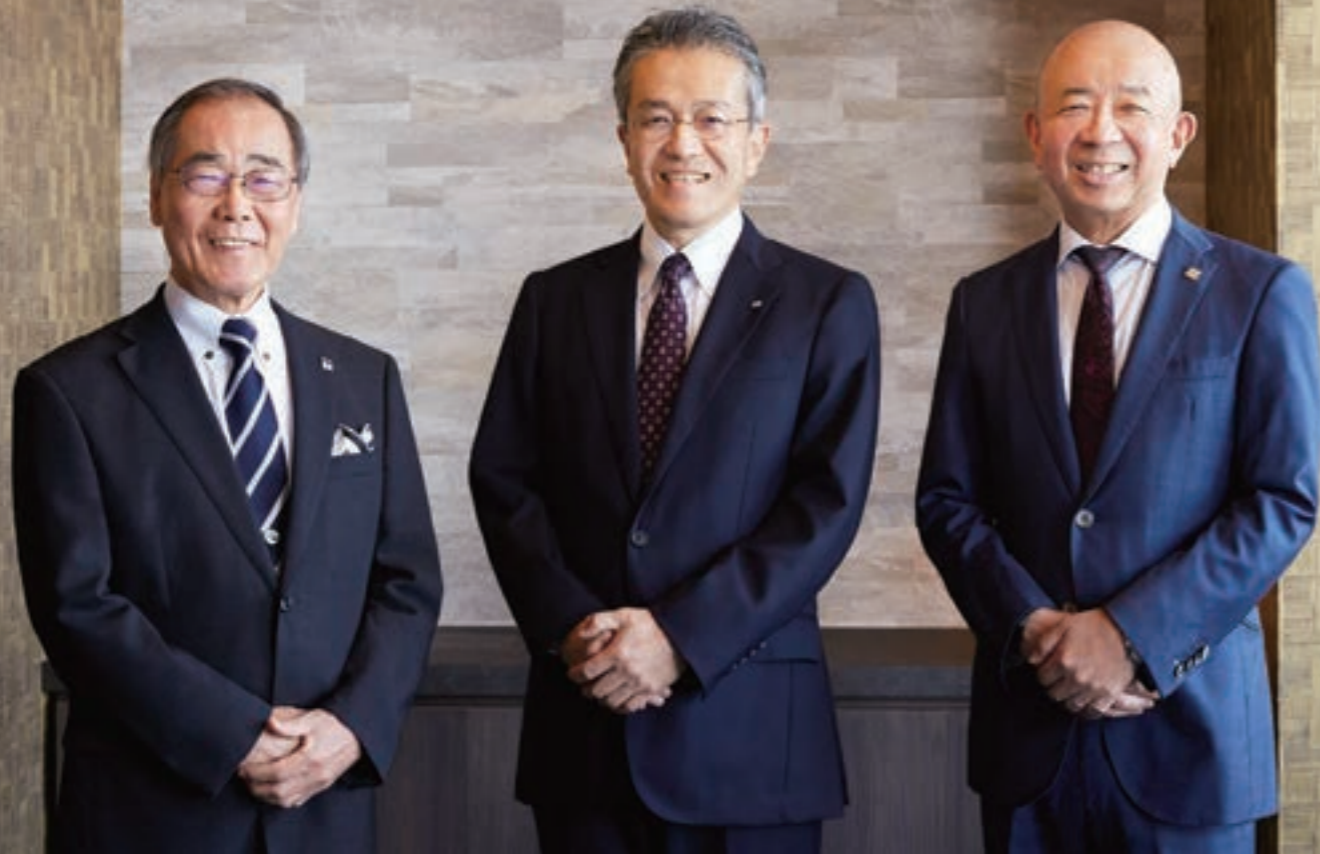


- | | | |
|---|--|---|
| <p>ホテル</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ホテルミュッセ銀座名鉄 (東京) ● ホテルミュッセ京都四条河原町名鉄 (京都) ● 名鉄イン新大阪駅東口 (大阪) ● 名鉄イン浜松町 (東京) <p>商業施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ● EXITMELSA (東京) ● メルサ自由が丘 (東京) <p>運送</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 名鉄運輸グループ (全国) ● 太平洋フェリー (名古屋・仙台・苫小牧) | <p>SA・PA</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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) <p>飲食・食品物販</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 新宿店 (東京) ● ゴントラン シェリエ 目黒店 (東京) | <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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) |
|---|--|---|

この一年は、前中期経営計画「Turn-Over 2023」に基づき、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(以下、特積み事業)の統合、小売事業の再編など、成長基盤の構築に向けた取り組みを進めてまいりました。2024年3月には、経営ビジョン、2040年のありたい姿、中長期経営戦略および中期経営計画を新たに策定し、名鉄グループの持続的な成長、地域価値の向上に向けて挑戦を続けてまいります。



名古屋・中部圏の地域価値向上のために



アフターコロナの時代を迎え、名古屋、中部、東海圏はこれから大きな転換期を迎えようとしています。

地域の持つ価値や今後のポテンシャルについて、地域経済、地域社会の発展を担う2人の経営者と社長の高崎が、現在・未来の視点で語り合いました。

松尾 清一 (まつお せいいち)

東海国立大学機構 機構長。1976年名古屋大学医学部卒業。1981年医学博士。2020年4月より現職。東海国立大学機構は、地域と人類社会の課題解決に貢献する、県をまたいだ新たな国立大学法人として設立。傘下に名古屋大学と岐阜大学を置き、設立時には「地域創生への貢献と国際競争力強化の同時達成」を謳った。2022年には、「Make New Standards for The Public」というミッションを掲げ、「東海機構ビジョン2.0」をスタート。このビジョンのもと、「知とイノベーションのコモンズ」として、地域と人類の課題解決に貢献する新たな国立大学の確立を目指す。

高崎 裕樹 (たかさき ひろき)

名古屋鉄道 代表取締役社長。1983年名古屋鉄道入社。2012年取締役。2015年不動産事業本部長。2021年より現職。名古屋鉄道は、民営鉄道として日本で3番目の歴史を持つ老舗企業。当社鉄道路線である空港線を通じて中部国際空港に乗り入れを行っている。「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、2024年3月には新・名鉄グループ経営ビジョンを策定。2040年のありたい姿として「[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~」を新たに掲げた。

犬塚 力 (いぬづかりき)

中部国際空港 代表取締役社長。1982年トヨタ自動車工業(現 トヨタ自動車)入社。2015年トヨタファイナンシャルサービス代表取締役社長。2019年より現職。中部国際空港は愛知県常滑市沖合の伊勢湾海上に整備され2005年に開港した24時間運用可能な国際拠点空港。セントレアの愛称を持つ。「世界中のお客様に感動と笑顔をお届けし、地域と社会とともに成長する、そんな『いい空港』を追求し続けます。」というパーパスのもと、2030年のありたい姿として航空旅客数2,000万人級の国際空港拠点を目指し、日本の主要ゲートウェイとしての進化を続け、地域社会の発展に貢献するスマートで魅力的な拠点空港となることを掲げている。

名古屋、中部圏の持つ価値、ポテンシャルについて

松尾

東海国立大学機構が目指すのは「知とイノベーションのコモンズ」となることです。私たちは、社会を構成する人々がそこに集い、社会を変えていく拠点になりたいと考えています。グローバルが進む時代では、地域は世界に通じており、地域の企業なども手を携えて地域創生を実現させていくこと、またアカデミアとして、国際競争力を発揮してグローバルでプレゼンスを発揮することの「2つの側面」を重視しています。

首都圏や関西圏にはそれぞれ、存在感の強い大学が複数存在し、良い意味で競争環境が保たれていますが、東海圏・中部圏の中では大学同士の切磋琢磨が生まれにくいところがありました。その一方で、この地域には助け合いの精神が培われていると感じています。私自身もこの地で約50年暮らしていますが、それを肌で感じます。地域の大学同士のつながりは広がりつつあり、現在は9つの大学が連携する「東海・信州 国立大学連携プラットフォーム(C²-FRONT)」を立ち上げ、地域社会からの支援や産学の連携も強まっています。こうした「伸びしろ」のある地域で、チャレンジ精神を発揮していくことが次の課題です。

犬塚

松尾機構長が言われた「地域が世界に通じている」という言葉に共感します。私は長らく、この地域を拠点とするグローバル企業に籍を置き、この地から世界の市場を見てきました。2019年からセントレアの経営に携わるようになってからは、逆に、世界の視点から見た名古屋、中部圏の魅力について深く考えるようになりました。この地域には、自動車産業や航空宇宙産業をはじめとする強い製造業が数多く存在するほか、第1次産業にも強みがあり、産業面では非常に恵まれています。セントレアは、こうした産業に携わる方々が世界に飛び立つためのアウトバウンドの重要拠点として存在感を発揮してきましたが、コロナ禍を経て、海外出張の需要には陰りが見えるようになりました。こうした状況のなかで、期待を寄せているのがインバウンド需要です。コロナ禍の終息を受けてインバウンド需要もだいぶ回復しましたが、首都圏や関西圏に比べれば、まだまだ戻りきっていないのが現状です。中部圏には魅力的な観光資源も数多くあり、そのアピールが足りておらず、注目が集まっていない結果、インバウンド需要が獲得しきれないというのは大変勿体ない気もします。

高崎

お2人の言うとおり、この地域は非常に恵まれていると思います。中部圏は、文字どおり日本の中央に位置し、首都圏と関西圏を結ぶ好立地にあります。犬塚社長が言われたように、ものづくりをはじめとする、世界レベルの強い産業経済基盤を持つことは間違いありません。また、観光資源も豊富です。日本アルプスを代表する世界屈指の山岳や、白川郷や馬籠宿といった美しい景観を持つ山里のほか、犬山や半田、岡崎といった個性ある中小の観光都市が多くあります。首都圏や関西圏ではオーバーツーリズムが問題となっている観光地も増えていますが、「本物の日本」をゆっくり体感できる中部圏の観光資源は、今後さらにニーズが高まっていくものと期待しています。

名鉄グループは今年、創業130周年を迎えましたが、沿線・地域の持つ魅力を最大限に活かし、地域価値の向上につながる取り組みを長期スパンで継続的に進めていく姿勢を強く打ち出しています。地域経済圏と事業領域がほぼ重なる稀有な私鉄グループとして、地域社会の発展をリードしていく存在でありたいと思っています。



名古屋・中部の地域価値、 ポテンシャルを解き放つために

高崎

名古屋、中部圏はこれから大きな転換期を迎えようとしています。その起爆剤となるのは、一つにはリニア中央新幹線の開通です。もう一つの中部国際空港についても代替滑走路の整備に向けた動きが具体化しています。国土交通省が掲げる「スーパー・メガリージョン」構想が実現すれば、首都圏・中部圏・関西圏の3大都市圏が結びつき、巨大経済圏が誕生すると言われています。名古屋・中部圏には強い産業経済基盤があることは既に申し上げましたが、東京や大阪と比べて、名古屋という都市自体の「魅力の低さ」は問題であり、特に都市を象徴する「都心の魅力の向上」は最大の課題だと思っています。この課題を解決しなければ、東京や大阪にヒト・モノ・カネが流れていく「ストロー効果」が起きるかもしれません。一方で、名古屋が都市としての魅力を高めることが出来れば、首都圏が私たちの

新たなマーケットとなり、西日本への玄関口としても機能させることも出来ます。日本の中央に位置する立地を活かし、いかに価値を高めるかが極めて重要になります。

松尾

おっしゃるとおり、スーパー・メガリージョンが実現すれば、仕事のために名古屋、中部圏から東京に通う人々が増え、それこそストロー効果のようなことは少なからず起きるかもしれません。ただ、これからの日本の発展を見据えると、東京への一極集中では限界があります。ある程度の地方分散がなければ持続的な経済発展は望めません。その意味で、名古屋はやはり重要な役割を果たすべきだと考えます。

東海国立大学機構の設立時、私たちは中部・東海地域をラストベルト（錆びついた工業地帯）にさせないため、アカデミアが率先して連携し、行動を起こすことを文部科学省に対して伝えました。今の中部・東海地域を、次世代型の社会に丸ごと転換するような大胆なビジョンと行動力が必要です。先ほど、高崎社長は地域社会の発展をリードしていくことを明言されましたが、この言葉に感銘を受けました。名鉄グループが産業界を率いて強いリーダーシップを発揮していくのであれば、私たち、地域のアカデミアもこぞって賛同し、積極的に参画すると確信しています。

犬塚

高崎社長、松尾機構長の話と全く同意見です。中部国際空港が直面する課題は、いかにしてインバウンド需要を中部圏に取り込むかということに尽きます。そのためには、都市としての名古屋の魅力を高め、地域に存在する魅力的な観光資源の価値を広く知っていただくことが重要です。インバウンド需要の回復傾向を受けてホテルの建設も相次ぎ、地域は活気を取り戻しつつありますが、松尾機構長のおっしゃるように、2030年、或いは2040年までに地域をこうしていくといった明確なビジョンや目標設定、強い意志が必要です。地域のグランドデザインを自治体だけに任せるとはならず、産官学の協調体制を敷いたうえで、強力なリーダーシップのもとで進めていくことが重要です。

地域の成長戦略と リーダーシップの発揮

高崎

名鉄グループは、2040年のありたい姿として「『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～」となることを掲げています。ありたい姿の実現に向けた中期経営戦略では、観光、まちづくり、そして公共交通の分野で名鉄グループがリーダーシップを発揮していくことを強く意識しています。まず観光面では、新穂高ロープウェイ、中央アルプス駒ヶ岳ロープウェイを「世界に誇る日本の自然資産」と位置づけ、その価値を高めるほか、明治村や国宝茶室 如庵に代表される文化資産をアピールすることにより、観光交流需要の獲得に努めます。まちづくりについては、単なる不動産デベロッパーではなく、公共交通と観光の視点を取り込んだ開発を進めます。最も注力するのは名鉄名古屋駅の再開発です。名鉄名古屋駅を中心に、「世界に誇る日本の都市資産」を築き上げるような気概を持って取り組みます。また公共交通については、モビリティネットワークの構築などにより、首都圏・関西圏に比べて見劣りする公共交通分担率^{*}の向上を目指しています。

*公共交通分担率：人が移動する際に利用する全交通手段に占める公共交通の割合

犬塚

素晴らしい戦略だと思います。特に、名鉄名古屋駅再開発については、先ほど議論された名古屋の魅力向上に直結するもので、さらなるインバウンド需要の高まりにもつながります。さまざまな観光資源の魅力向上にも期待しています。あわせて是非ご配慮いただきたいのは、海外から訪れる人々への輸送サービスです。決済手段の多様化や多言語表示を含め、利便性の向上やサービスの充実に努めていただきたいと思います。また近年、超富裕層向けにヘリコプターをチャーターするニーズも高まっており、今後はいわゆる「空飛ぶクルマ」の事業化も含め、新たなビジネスチャンスも積極的に追求していただくとともに、空港との連携にも期待しております。

松尾

ご説明いただいた戦略は、地域のアカデミアを担う立場で考えた場合にも、是非強力で推進していただきたいものばかりです。私は長らく医療の現場に身を置いていましたが、当時から関心を持っているのが「医療ツーリズム」です。



医療サービスを受けるための国外旅行のことですが、医療サービスとパッケージを組み合わせた旅行プランを提供するところに魅力があります。アジアではタイの医療ツーリズムが有名で、年間300万人が訪れるそうです。地域医療の活性化とインバウンド事業の拡大を見据え、我々の地域でも質の高いヘルスケアの提供と豊富な観光資源を組み合わせることで積極的に検討すべきかもしれません。また、地域のリーディングカンパニーとしての名鉄グループに対しては是非、文化事業も目玉にして進めていただくと、アカデミアを担う立場としては有難く思います。今後の取り組みを応援しています。

高崎

今回の鼎談を通じて、多くの気づきを得るとともに、お2人が、名古屋、中部圏のポテンシャルを高く評価されていることも心強く感じました。今後も、お2人をはじめ地域の皆さまにご協力をいただきながら、この地域をどう成長・発展させていくのかを突き詰め、当社グループがしっかりリーダー役を務められるように努力を続けたいと思います。さまざまな課題が山積する中でも、やはり優先すべき課題は、名鉄名古屋駅地区の再開発を含めた、名古屋の都市魅力の向上であるということも、改めて認識しました。今後は中長期経営戦略に基づき、我々の地域を「世界で一番、住んで幸せな、また訪れて価値のある地域」にするべく、役職員が一丸となって取り組みを進めていきます。地域価値の向上に向けて、当社グループがリーダーシップを発揮していく考えです。本日はありがとうございました。





代表取締役社長

高崎 裕樹

「名鉄、すごいね！」
「名鉄グループがあってよかった」と
評価される企業グループを目指し、
地域価値の向上に挑戦し続ける

名鉄 × WAO!

経営ビジョンスローガン

創業130周年を迎えて

名鉄グループは、本年6月に創業130周年を迎えました。創業以来、長きにわたり、沿線・地域の発展とともに歴史を積み重ねてまいりました。これまで名鉄グループを支えていただいた沿線・地域の皆さま、ステークホルダーの皆さまにあらためて深く感謝申し上げます。

祖業である鉄道事業は今なお当社グループの中核となっています。現在では不動産事業をはじめ、さまざまな事業を展開していますが、鉄道という強い基盤があったからこそ、事業の多様化を進めていくことができたのだと思います。

近年では新型コロナウイルスが猛威を振るうなかで、多くの事業で大きな痛手を被りましたが、グループ社員の頑張りや創意工夫もあり、業績はかなり回復してきました。コロナ禍という厳しい状況を経験したからこそ、グループ社員が力を結集して前に進もうという意識が強まったものと考えています。

私自身は元来、物事を前向きに考える性格なので、未曾有のコロナ禍に直面した時も、それほど後ろ向きにはなりません。前を向いて道を切り拓いてさえいれば、必ず答えは見えてくると信じていたからです。一方で、拠り所となる理念や信念を持つことの重要性を、その時に強く感じました。当社グループにおいては、「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」という使命こそが、全ての事業活動の拠り所です。この拠り所に照らして物事と向き合い、考え抜き、決断をすることが大切なのです。

前中期経営計画の振り返り

これまで取り組んできた中期経営計画「Turn-Over 2023」では、コロナ禍後の新たな社会経済情勢を見極めた上で事業を変革し、強靱な企業グループとして再生を図ることで、次の成長につながる基盤の構築を目指しました。期間中に進めてきた事業構造改革では、拠点数や人員の適正化、業務の効率化・省人化に努めたほか、バス・タクシー事業の再編を行いました。また、お客さまのご理解をいただきながら、各交通モードにおいて運賃改定も実施しています。こうした改革を通じて、損益分岐点を下げ、利益をしっかりと上げられる体制を整備することができています。

一方、成長基盤の構築では、不動産事業の組織再編と事業強化に取り組まれました。具体的には、主に賃貸事業を行っていた本社の不動産事業本部と、分譲事業を中心に展開してきたグループ会社の名鉄不動産を統合し、「名鉄都市開発」を新たに設立しました。これにより、グループとしての不動産事業の体系化を進め、成長に向けた体制を整備することができています。

また、鉄道をはじめとする交通事業においても、エリア版MaaSアプリ「CentX」をサービスインするなど、公共交通の利用促進につなげるための重要な戦略ツールを構築しました。運送事業においては、名鉄運輸を非公開株式化し、

不特定多数の荷物を一台の車両に積んで輸送する特積み事業において、NXグループとの事業統合を行い、競争力を高めました。

この中期経営計画で掲げた定量目標については、2023年度は営業利益目標の350億円に対して347億円と、わずかながらおよびませんでした。それ以外の経営指標については概ねクリアすることができました。

同計画に取り組んだ3年間は、想定外の環境変化があったものの、次の成長につながる組織体制づくりは大きく進捗したと評価しています。ただ、エネルギーコストの高騰や人手不足の深刻化など、厳しい外部環境は続いており、稼ぐ力のさらなる強化には、これまで以上に力を注いでいく必要があります。また、さらなる事業成長、将来にわたって名鉄グループがお客さまに選んでいただける付加価値を提供し続けるためには、変革に果敢にチャレンジする組織へ変わる必要があると感じており、人的資本の充実についても、重要課題として長期的視点で取り組んでいくことになります。昨今は、社員に対して成長の道筋を明確に示し、成長が実感できる機会を提供する企業でなければ、社員が離れていく時代です。名鉄グループは今、未来のために強い意志を持って企業風土を変えるべき時期が訪れています。



新経営ビジョンと中長期経営戦略

私が社長に就任したのは3年前、まさにコロナ禍のさなかでした。当時は、まずはコロナ禍の厳しい事業環境を乗り越えることが最優先課題でしたが、その先に名駅再開発などの大きなプロジェクトが控えるなか、とにかく早く業績を回復させ、再び成長路線に戻したいと考えていました。

そのためには、しっかりした「ビジョン」と「戦略」を打ち出すことが必要であるという考えに至り、一年半ほど前から、新しい経営ビジョンの策定準備を進めてきました。およそ20年ぶりに経営ビジョンを刷新することになりましたが、未曾有のコロナ禍だからこそ、未来に向けた確かな道しるべとなるものが必要であると考え、決断しました。そして、2024年3月に今後の成長に向けた、当社グループと私自身の想いを強く込めた「経営ビジョン」「2040年のありたい姿」「中長期経営戦略」「中期経営計画」を公表しました。

1) 経営ビジョン

新たな経営ビジョンは、『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』といたしました。この新たなビジョンには、これからも最優先である「安全」を確保し、お客さまに「安心」していただけるサービス・商品を提供することにより、これまで築いてきた「信頼のトップブランド」をさらに磨き上げるとともに、新しいことにも挑戦し、「名鉄すごいね!」と思っただけのような価値を提供し続ける、そんな企業集団に変わっていくという強い決意を込めています。

2) 2040年のありたい姿

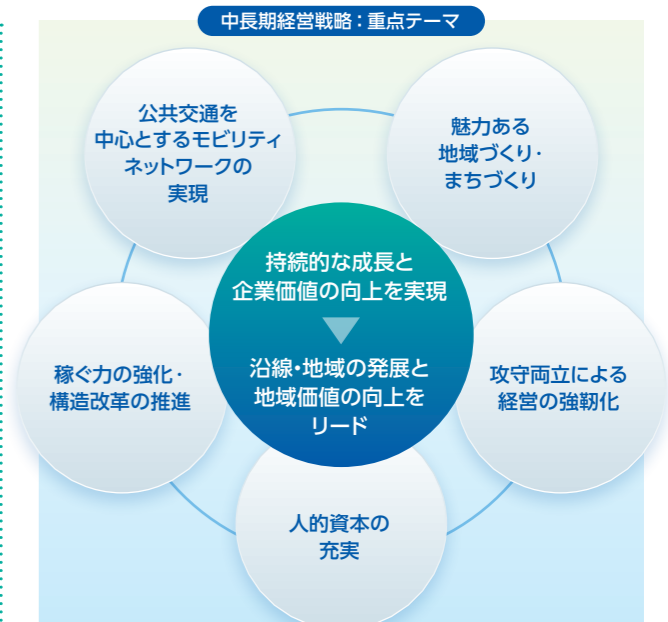
2040年のありたい姿を、『「地域」を創る、「社会」を支える、そして「まち」を彩る ～リーディングカンパニー～』と掲げました。このありたい姿には、当社グループが地域価値向上において強いリーダーシップを発揮していくという意志を込めています。

3) 中長期経営戦略

先に述べた2040年のありたい姿の実現に向けて、5つの重点テーマからなる「中長期経営戦略」を策定しました。

＜中長期経営戦略 重点テーマ＞

- ◆ 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靱化
- ◆ 人的資本の充実



具体的には、中長期的な成長につながる可能性を秘めた「5つのポテンシャル」の追求を念頭に置いて取り組みを進めていきます。

① 公共交通分担率の押し上げ

名鉄グループの主たる事業エリアである愛知県・岐阜県はクルマ社会であり、さまざまな交通手段のなかで、鉄道などの公共交通が占める割合は、関東や関西と比べて低くなっています。私たちは、この現状を変えたいと考えています。当社グループは交通サービスをフルラインで提供しており、かつ圏域のほぼ全体をカバーしています。そうした強みを活かすとともに、エリア版MaaSアプリ「CentX」を活用しながら、各モード・事業者の壁を越えて地域全体で取り組むことにより、安全・安心はもちろん、快適に移動ができる最適なモビリティネットワークの実現を目指します。それこそが交通事業の持続可能な成長につながる取り組みであると考えます。

② リニア中央新幹線の開業を控える 中部圏の都市開発(特に名古屋都心)

名古屋・中部圏は、関東と関西の中央立地にあるという特性から、リニア中央新幹線の開業によって、2時間圏域人口は東京を凌駕すると言われてしています。そのため、今後ますます、中部圏・名古屋都心の開発に対するポテンシャルは高まると考えており、不動産事業を強化して、さらなる成長につなげていきたいと考えています。

将来的には、リニア中央新幹線開通を視野に入れながら、名古屋の都市としての魅力向上を図り、この沿線・地域を「世界で一番、住んで幸せな、また訪れて価値のある地域」にすることを目指しています。もちろん、これは当社だけで実現できるものではありません。名鉄グループがリーダーシップを発揮し、地域の自治体や地元企業を巻き込みながら、地域全体でこれを実現したいと考えています。

③ BtoGビジネスの拡大

PPP・PFI事業をはじめ、政府、自治体向けのいわゆる「BtoGビジネス」がますます拡大していくと想定しています。医療・防災、社会資本の整備・維持管理・更新、地域活性化等における事業機会を捉え、積極的に取り組み、稼ぐ力の強化につなげていきたいと考えています。

④ 高付加価値化

稼ぐ力の強化に向けて、富裕層・高感度層をターゲットとしたビジネスの展開を強化していきます。消費動向を捉えた商品・コンテンツの開発、グループ横断的なマーケティング推進体制の構築などにより、商品・サービスの高付加価値化を進めていきます。

⑤ 観光交流需要の獲得

インバウンド需要の高まりも含め、国内の観光交流が活発化しているなか、名古屋・中部圏においては、足元では関東・関西と比べて回復が遅れていますが、逆に言えば、今後の伸びしろであると前向きに捉えています。これからは永く地域と共生する観光地域づくりが必要であり、「量ではなく質」で勝負する戦略を構築していきたいと考えています。当社グループでは、地域と連携し、本物の日本を訪れたいという質の高い観光交流需要を獲得していく取り組みを進めていきます。新穂高ロープウェイなどをはじめとした山岳観光が楽しめる飛騨高山エリアや、犬山城と茶室「如庵」という2つの国宝を有する城下町と、博物館 明治村やリトルワールドなど個性豊かな施設群を楽しめる犬山エリアなど、中部圏は、世界に誇る「本物」の自然・文化資産に触れることができる地域です。こうした資産を「護り、魅せ」ながら、観光交流の中核に据えて商品・サービスを創造し、国内外へアピールしていきます。

その他、将来に向けた成長ポテンシャルの主役となるのは「名鉄名古屋駅地区再開発計画」です。当社グループにとっても、また名古屋地域にとっても非常に重要な意味を持つ大規模プロジェクトとなります。既に申し上げたように、名古屋・中部圏には世界に誇る自然資産と文化資産が

ありますが、さらに加えて、世界に誇る都市資産を創ることが、当社グループの狙いです。「名鉄名古屋駅地区再開発計画」については、今年度中に事業の方向性を判断し、公表する予定です。

また、中長期経営戦略の重点テーマとして「攻守両立による経営の強靱化」と「人的資本の充実」について掲げていますが、成長戦略を進めていく上では、強固な財務基盤の構築が大前提となります。そのため、資本コストや資本収益性、財務健全性を強く意識した上で、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し、適切な経営資源の配分を行うことで経営の強靱化を図っていく考えです。

加えて、株主、投資家の皆さまからいただく評価に対して真摯に向き合い、改善につなげていくことも重要であると考えています。2024年9月時点でのPBR(株価純資産倍率)は1倍に満たない水準にあり、このままの状況ではいけないと思っております。今後は資産の有効活用を進めることに加え、政策保有株式のさらなる縮減など、資本効率の向上に取り組めます。また、資本市場からの評価が低い背景には、既に申し上げてきたような地域の魅力、当社グループのポテンシャルが株主、投資家の皆さまにご理解いただけていないこともあると考えています。今後は統合報告書を通じた情報発信の強化も含め、資本市場との積極的な対話に努めてまいります。

サステナビリティ経営もさらに進化させていきます。公共交通事業の担い手としての社会的責任を果たすだけでなく、交通・不動産・観光が三位一体となった地域活性化など、サステナブルな社会の実現や地球環境の保全に貢献する事業を展開しています。こうした取り組みについても、今後は積極的に情報発信し、ステークホルダーの皆さまにもっと深く知っていただきたいと思っています。

ガバナンスの強化にも引き続き力を注ぎます。中長期的な企業価値の向上に向け、取締役会による独立かつ客観的な経営の監督の実効性を高めるとともに、取締役会の多様性を確保する観点から、今年度より女性の社外取締役を1名増員しています。また、社外取締役に当社グループのさまざまな事業についてより深く理解していただくため、主要なグループ会社の現状や課題についての説明・報告会を開催しているほか、各事業の現場視察会も開催しています。さらに、取締役会以外の場でも、さまざまな事案について意見交換をする場を積極的に設けています。こうした活動を通じて、企業経営や事業運営に対してより貴重な意見や助言をいただけると考えています。

地域のポテンシャル、名鉄グループのポテンシャルを解き放つ

コロナ禍で、私自身が強い課題認識として持ち続けてきた「ビジョン」と「戦略」を掲げることができたことを大変嬉しく思っています。今後の地域社会の発展と名鉄グループの持続的な成長に向けて、熱い想いをもち続けながら不退転の決意で臨むことを、ここで約束します。

ただし、私一人の力だけで何かを成し遂げられるわけではありません。また、私自身がいくら熱意を持って語っても、その熱意を伝播させる力がなければ絵に描いた餅で終わってしまいます。名鉄グループという組織の陣頭指揮をとり、「ビジョン」と「戦略」が示す本質を現場の社員一人ひとりに理解していただくよう、とにかく粘り強く働きかけていきたいと思います。

日本で身近な存在である「私鉄」は、世界では稀有なビジネスモデルであると言われる。中でも当社グループは、世界の1国に匹敵するような経済規模を持つ名古屋・中部圏の地域経済圏のほぼ全域を事業領域としてカバーしている、私鉄グループの中でも唯一無二の存在です。それゆえに、「地域価値の向上」という使命のもと、当社グループがこの地域の人々のために事業を展開することこそが、社会のサステナビリティに貢献することにもつながると認

識しています。社会的存在意義、影響度の大きい企業グループとして、強固なガバナンス体制を維持し、ステークホルダーとの健全な関係を維持することの重要性も十分自覚しています。サステナビリティの取り組みを引き続き推進するとともに、社会に対する当社グループの提供価値や影響についてグループ内外に正しく伝え、適切な情報開示を通じて、地域の皆さまや多方面のステークホルダーの皆さまとの対話にもこれまで以上に取り組んでいきます。

最後になりますが、私たちは今回の経営ビジョンの策定とあわせて、「名鉄×WAO!」という経営ビジョンスローガンを掲げました。このスローガンのもと、名鉄グループの全従業員が一体となって、これまで築いてきた「信頼のトップブランド」にさらに磨きをかけ、新しいことにも果敢に挑戦し、「名鉄、すごいね!」、「名鉄グループがあつてよかった」と思ってもらえるような価値を提供し続ける企業グループへ進化していきます。

地域価値の向上を目指し、次なるステージに向けて大きく変わっていくこれからの名鉄グループの取り組みに、どうぞご期待ください。





名鉄グループの 価値創造ストーリー

CONTENTS

| | |
|----------------------------------|----|
| 名鉄グループの価値創造プロセス | 23 |
| 経営計画の変遷 | 25 |
| 経営ビジョン | 27 |
| 中長期経営戦略 | 28 |
| 中期経営計画 | 29 |
| 経営成績 | 31 |
| CFOメッセージ | 33 |
| 人事担当役員メッセージ | 35 |
| 資本の強化 | 37 |
| 特集2 魅力ある地域づくり・まちづくり | 41 |
| 事業一覧 | 43 |
| 事業セグメント | 45 |
| 特集3 名鉄グループ経営ビジョンスローガン 名鉄×WAO! | 55 |

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

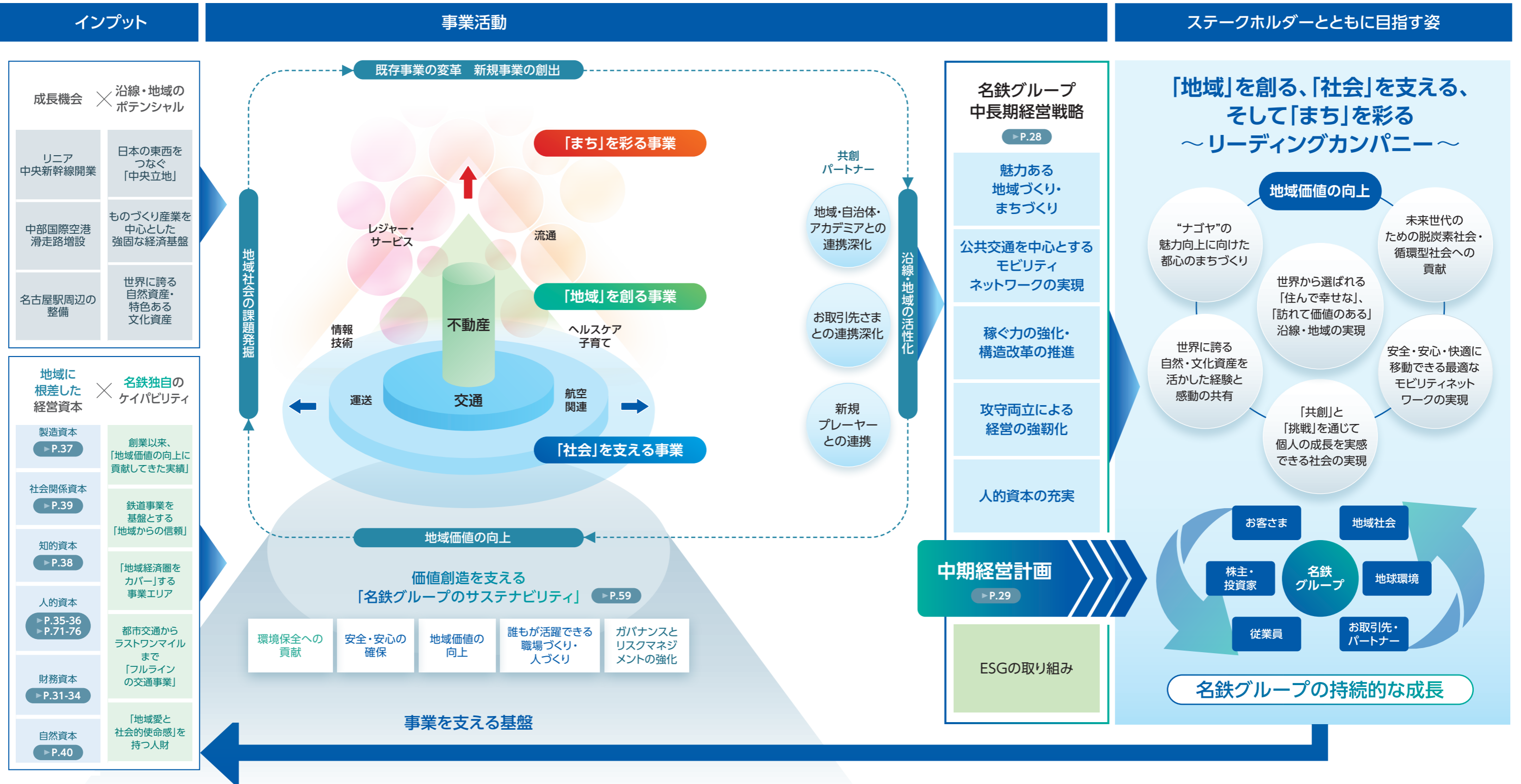
私たちは、信頼の源泉となる「安全」を基盤として、「驚き」から「感動」、そして「憧れ」につながる名鉄グループ

ならではの価値を提供し続けます

名鉄 × **WAO!**

▶ P.55

経営ビジョンスローガン



経営計画の変遷

当社は、「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、長期スパンで地域価値の向上につながる取り組みを継続して行っております。事業環境の変化を適切に捉えるため、中長期的なグループのありたい姿や目指す方向性を適宜アップデートするとともに、それらを踏まえて中期経営計画を策定し、持続的な成長と企業価値の向上を実現するため

の取り組みを行い、沿線・地域の発展とともに130年の歴史を積み重ねてまいりました。今後も、「沿線・地域の発展と地域価値の向上をリードする」という強い思いを持って取り組みを進めてまいります。

| 期間名称 | 2012年度~2014年度 PLAN120 | 2015年度~2017年度 PLAN123 | 2018年度~2020年度 BUILD UP 2020 | 2021年度~2023年度 Turn-Over 2023 | 2024年度~2026年度 新・中期経営計画 |
|------|--|--|---|---|--|
| フェーズ | 経営基盤強化期 | | 戦略投資期 | 事業構造改革・成長基盤構築期 | 成長基盤構築・収益力強化期 |
| 基本方針 | 激変する経営環境に対応すべく「変革」に挑み、新たな成長のステージに向けて発進する | 「積極的な事業展開」と「強固な経営基盤の確立」の両輪で、新たな成長のステージに向けて前進する | 2030年に向けて新たな魅力や価値を創造し、持続的に成長していく企業グループとなるため、「積極的な成長投資による事業基盤の拡大・収益力の強化」を図る。 | 地域価値の向上に努め、永く社会に貢献し続けるため、コロナ後の新たな社会経済情勢に対応して事業を変革し、強靱な企業グループに再生を図ることにより、次の成長につながる基盤を構築する。 | 沿線・地域に国内外から人を呼び込む起爆剤となる「名鉄名古屋駅地区再開発計画」を推進し、2030年代以降も名鉄グループが持続的な成長を実現していくために、本中計策定期間を「成長基盤構築・収益力強化期」と位置付け、今後の成長に向けた基盤の構築に引き続き取り組むとともに、収益力の早期回復・強化を図る。 |

重点テーマ

- ① 名駅再開発に向けた成長戦略の構築
- ② グループの核である交通事業の強化
- ③ 沿線を中心とした地域活性化の推進
- ④ グループ経営の強化

① 名駅再開発の事業着手に向けた計画の推進

② 名古屋都心部における積極的な不動産事業の展開

③ 魅力ある沿線・地域づくりの推進

④ 成長事業への積極的な投資と収益力の向上

⑤ グループ事業のさらなる収益力強化

⑥ イノベーションを生み出す組織風土づくりおよび生産性の向上に向けた取り組みの推進

<事業構造改革>

① 交通事業の構造改革

② 旅行事業・観光バス事業・ホテル事業の構造改革

<成長基盤構築>

③ グループ一体となった沿線・地域の活性化

④ 名駅再開発の事業着手に向けたプロジェクトの推進

⑤ 今後成長が見込まれる分野の収益力強化による収益構成の見直し

⑥ DXの推進

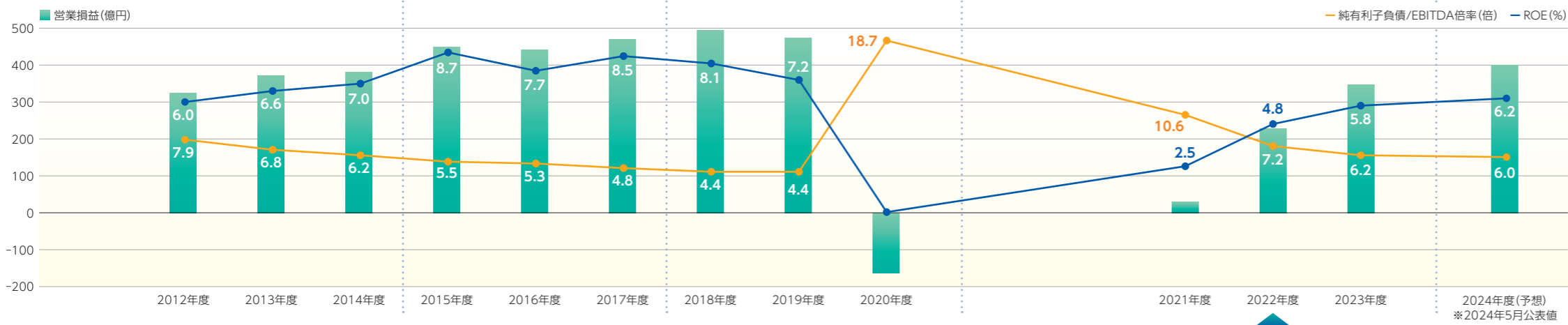
⑦ 経営課題に対応した体制づくり

新たに策定

2040年のありたい姿・中長期経営戦略の実現に向けた足元の3か年計画として
中期経営計画を策定

▶ P.27 経営ビジョン

▶ P.28 中長期経営戦略



リーマンショック後の2010年代は、経営基盤の強化に注力するとともに、地域の豊かな産業基盤やインバウンド需要の増加を着実に取り込み、地域とともに成長曲線を描いてまいりました。その結果、営業利益・ROEを着実に向上させるとともに、純有利子負債/EBITDA比率*についても大きく改善いたしました。

コロナショック後は、事業構造改革による収益力の早期回復と次なる成長の基盤を構築するための各種施策を着実に進め、各指標についても一定水準まで回復いたしました。なお、2024年度に事業の方向性を判断することとしている「名鉄名古屋駅地区再開発計画」の公表と合わせ、重視する経営指標の中長期的な目標、キャッシュフロー配分方針(株主還元方針を含む)について開示を予定しております。

*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

前中期経営計画の振り返り

<事業構造改革>においては、拠点数や人員の適正化、業務の効率化・省人化、バス・タクシー事業の再編などに加え、各交通モードの運賃改定を実施するなどの取り組みを進め、所期の想定を上回る成果をあげた。

<成長基盤構築>においては、不動産事業の組織再編と事業強化、名鉄運輸の株式非公開化とNXグループとの特別積合せ貨物運送事業の統合およびエリア版MaaSアプリ「CentX」のサービスインなど精力的に取り組むを進めたものの、継続的な取り組みが必要である。

▶ P.31-32 経営成績

事業構造改革

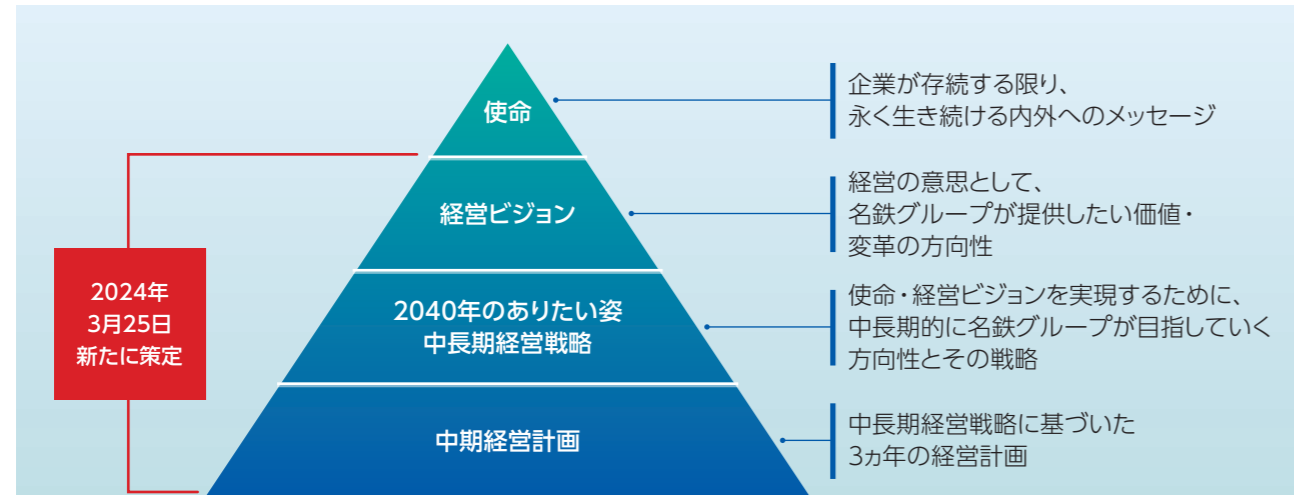
- 1. 交通事業の構造改革**
 - 鉄道事業: 需要に応じたコストの適正化・省力化、ダイヤの効率化、ワンマン運転の推進および駅業務の効率化 など
 - 共通: 運賃改定の実施 など
- 2. 旅行事業・観光バス事業・ホテル事業の構造改革**
 - 旅行業: 支店・カウンターの統廃合、人員の適正化 など
 - 観光バス事業: 車両数の削減、営業所の統廃合、人員の適正化 など

成長基盤構築

- 3. グループ一体となった沿線・地域の活性化**
 - 都心部・沿線拠点駅および駅周辺における開発事業の展開(東岡崎駅、神宮前駅など)
 - 「(株)オンセブンデイズ」の子会社化 など
- 4. 名駅再開発の事業着手に向けたプロジェクトの推進**
 - 地権者との検討の深度化を図るため、2023年度に基本設計に着手
- 5. 今後成長が見込まれる分野の収益力強化による収益構成の見直し**
 - グループの不動産事業を再編し、名鉄都市開発が一貫した戦略策定を担う体制を構築
 - 名鉄運輸の株式非公開化および同社とNXグループとの特別積合せ貨物運送事業の統合の合意 など
- 6. DXの推進**
 - エリア版MaaSアプリ「CentX」のサービスイン・機能強化
※累計DL数2023年度末目標100万DL達成
 - 業務プロセス改革の推進および名鉄グループデータ統合基盤の構築・活用 など
- 7. 経営課題に対応した体制づくり**
 - 名鉄グループ サステナビリティ基本方針の制定、重要課題(マテリアリティ)の特定
 - 2050年のカーボンニュートラル実現に向けたCO₂排出削減目標の設定 など

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」を刷新しました。

コロナ禍を経て、ライフスタイル、企業行動、社会情勢の変化が加速しており、加えて、人口減少社会、少子高齢化が確実に進展していく中、今後控えている名駅再開後の2040年を見据えると、今とは全く違った事業環境が想定されます。この状況下で、当社グループが持続的に成長し、企業価値の向上を実現していくためには、中長期的なグループのありたい姿や目指す方向を示す新しい経営ビジョンを打ち出す時期に来ているとの認識のもと新たに策定いたしました。



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

私たちはこれからも、最優先である「安全」を確保し、お客さまに「安心」していただけるサービス・商品の提供に努めていきます。こうして築いてきた「信頼のトップブランド」をさらに磨き上げ、新しいことにも挑戦し、「名鉄、すごいね!」と思っただけのような価値を提供し続ける、そんな企業集団に変わっていくという決意を込めています。

経営ビジョンスローガン

名鉄 × WAO!

▶ P.55-56 特集3 名鉄×WAO!

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～

私たち名鉄グループは、人口減少・少子高齢化が進展していく中でも、「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するチャレンジングな取り組みを、皆さまとともに進めていきます。そして、国内外から沿線・地域に多様な人々を呼び込んで定住・交流を促進し、沿線・地域のさらなる発展に貢献することで、「この地域に名鉄グループがあってよかった、と思っただけの存在でありたい」と考えます。

中長期経営戦略

2040年頃までの事業環境変化で特に着目する事項

| 事業環境変化 | | 成長機会 |
|-------------------------|--------------------|------------|
| 地域間・都市間競争の激化 | 公共交通の役割変化 | リニア中央新幹線開業 |
| 人口減少・少子高齢化 | デジタル技術の進展 | セントレア滑走路増設 |
| 人財獲得競争の激化 雇用形態の柔軟化 | 消費行動の多様化 | 名古屋駅周辺の整備 |
| 人の流動が活発化 インバウンド需要の拡大 | 社会課題解決と 企業成長が直結 | |

中長期経営戦略：重点テーマ



2040年のありたい姿

1. 魅力ある地域づくり・まちづくり

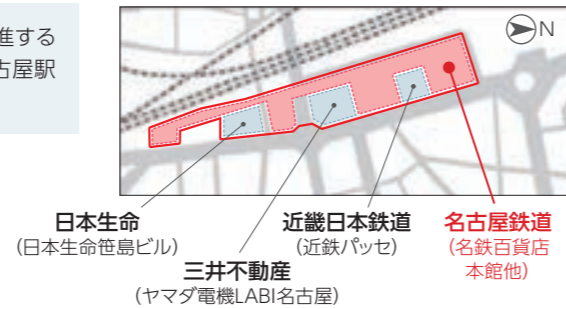
▶ P.41-42 特集2 魅力ある地域づくり・まちづくり

① 名鉄名古屋駅地区再開発の事業着手に向けたプロジェクトの推進

交通施設の再整備と一体的な再開発の実現に向けた取り組みを推進するとともに、関係者との協議・調整を加速させ、2024年度に「名鉄名古屋駅地区再開発計画」の事業の方向性を判断し、公表する予定

- ② 名古屋都心・沿線拠点駅の開発事業の推進
- ③ 中部圏の観光魅力の磨き上げと発信

再開発計画対応エリアの範囲

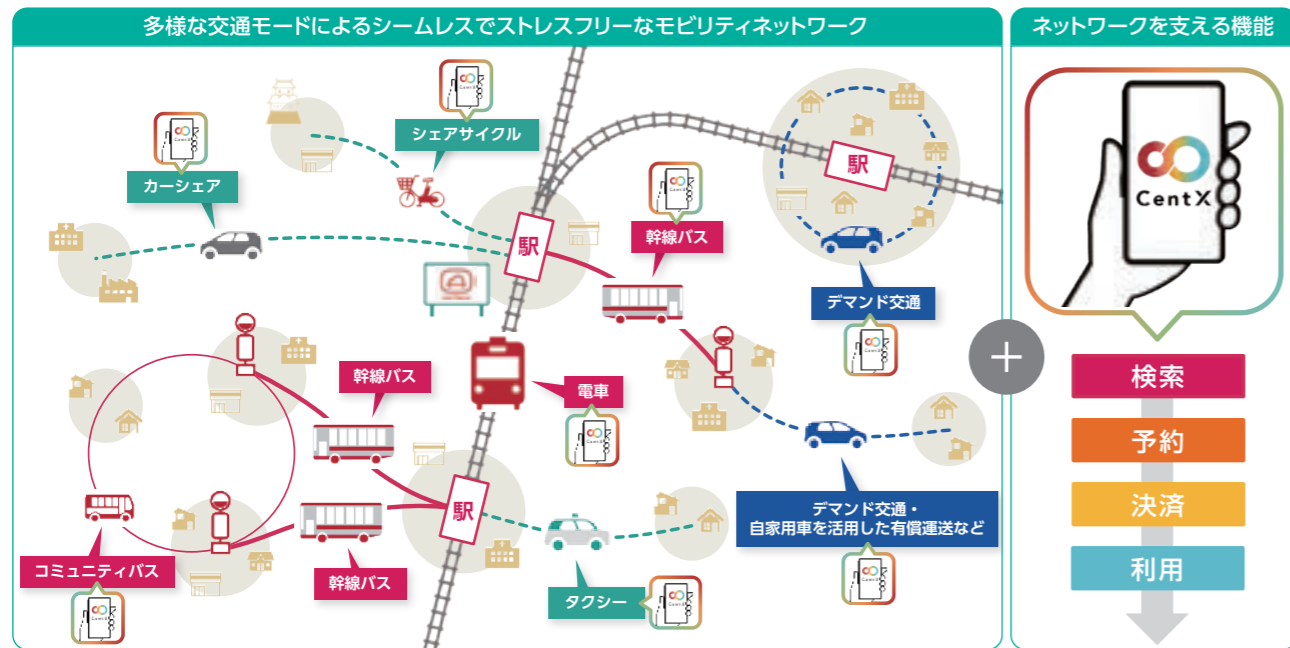


2. 公共交通を中心とするモビリティネットワークの実現

- ① 地域と連携した交通拠点整備に向けた取り組みの推進
- ② 最適な交通ネットワーク構築に向けた取り組みの推進
- ③ エリア版MaaS「CentX」の進化および展開の強化
- ④ 安全確保に向けた取り組みのさらなる充実

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



3. 稼ぐ力の強化・構造改革の推進

▶ P.45-54 事業セグメント

- ① 成長が見込まれる市場・競争力を持つ事業における展開強化
- ② 高付加価値化・差別化された商品・サービスの提供
- ③ デジタル技術・先進技術等を活用した変革への挑戦
- ④ 外部環境変化に対応した構造改革の推進

4. 攻守両立による経営の強靱化

▶ P.33-34 CFOメッセージ

| 財務方針 | 重視する経営指標 |
|---|--|
| 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、経営の強靱化を図る。 | 稼ぐ力の強化……営業利益 財務健全性の維持…純有利子負債/EBITDA倍率* 資本コストを意識した経営……ROE |

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

5. 人的資本の充実

▶ P.35-36, 71-76 人事関連

- 中長期経営戦略と連動した人事ビジョン・戦略の推進
- 人財投資の計画的・戦略的な推進と中長期の人事施策立案・実行

数値目標の開示について 2024年度に事業の方向性を判断することとしている「名鉄名古屋駅地区再開発計画」の公表と合わせ、重視する経営指標の中長期的な目標、キャッシュフロー配分方針(株主還元方針を含む)、2025年度以降の投資額や数値目標について開示予定

ビジョン・計画策定担当役員メッセージ

新経営ビジョンのもと、「変革」と「挑戦」に取り組み、「『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～」をめざします

常務執行役員 経営戦略部長 鈴木 武



当社は、「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、長期スパンで地域価値の向上につながる取り組みを継続して行ってきました。今回、約20年ぶりに経営ビジョンの見直しを行いました。見直しにあたっては、使命について改めて問い直すとともに、名鉄グループが提供したい価値や変革の方向性について、さまざまな形で議論を行いました。具体的には、全執行役員で合宿を行い、2040年のありたい姿をテーマに議論を重ね、その議論をたたき台として、20代～30代の若手や中堅社員を中心に公募による手上げ方式で組成したプロジェクトチームでも議論してもらい、未来洞察を踏まえた名鉄グループのありたい姿について提言してもらいました。そして、改めて役員ミーティングで議論を重ね、名鉄グループが目指す方向性について認識を合わせることができました。さらにグループ会社の経営幹部とも意見交換を重ね、そこで出てきた声も聴きながらまとめ上げ、最終的に「名鉄×WAO!」という新たな経営ビジョンスローガンが誕生しました。この経営ビジョンには、最優先である「安全」を確保し、お客さまに「安心」していただけるサービス・商品の提供に努めていく、そして築いてきた「名鉄ブランド」をさらに磨き上げ、新しいことにも挑戦し、「名鉄、すごいね!」と思っただけのような価値を提供し続ける、そんな企業集団に変わっていくという決意を込めております。

また、当社グループの2040年のありたい姿として、「『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～」といたしました。このありたい姿には、沿線・地域のさらなる発展に貢献することで「この地域に名鉄グループがあってもよかったと思っていただける存在でありたい」という想いを込めております。

そして、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5項目を定めるとともに、重点テーマごとに足元の3年間で何に取り組むかを定めた名鉄グループ中期経営計画(2024年度～2026年度)を策定しております。

なお、中期経営計画については、今年度に事業の方向性を判断することとしている「名鉄名古屋駅地区再開発計画」の公表と合わせ、重視する経営指標の中長期的な目標、キャッシュフロー配分方針(株主還元を含む)、2025年度以降の投資額や数値目標について開示する予定です。

2023年度の経営成績の概況

2023年度決算のポイント

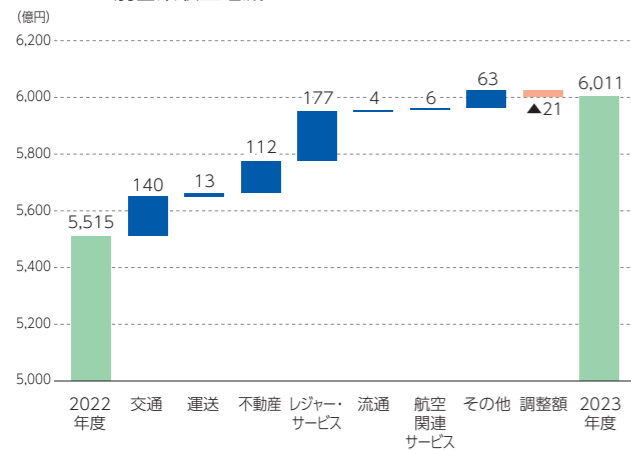
- ✓ 営業収益・営業利益は、需要回復の傾向にある「レジャー・サービス事業」や鉄軌道輸送人員が増加した「交通事業」を中心に増収増益
- ✓ 親会社株主に帰属する当期純利益は、助成金返還損の計上などで特別損益が悪化したものの、経常増益により増益

| | 2022年度 | 2023年度 | 増減 | 増減率 |
|-----------------|--------|--------|-----|--------|
| 営業収益 | 5,515 | 6,011 | 496 | 9.0% |
| 営業利益 | 227 | 347 | 120 | 52.9% |
| 営業外収益 | 71 | 67 | ▲4 | ▲6.3% |
| 営業外費用 | 35 | 39 | 3 | 10.7% |
| 経常利益 | 263 | 375 | 111 | 42.4% |
| 特別利益 | 91 | 53 | ▲37 | ▲41.0% |
| 特別損失 | 68 | 83 | 15 | 22.1% |
| 税金等調整前当期純利益 | 286 | 345 | 59 | 20.6% |
| 法人税等 | 87 | 91 | 3 | 3.9% |
| 非支配株主に帰属する当期純利益 | 9 | 10 | 0 | 1.9% |
| 親会社株主に帰属する当期純利益 | 188 | 244 | 55 | 29.4% |
| 包括利益 | 231 | 383 | 151 | 65.4% |

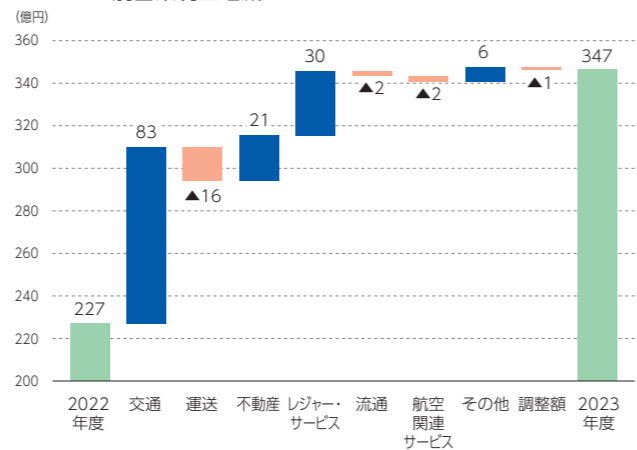
営業状況に関する主な指標

| 交通 | 不動産 | レジャー・サービス |
|---|--|---|
| <p>名古屋鉄道</p> <p>輸送人員 3億6千万人 (前期比 +5.8%)</p> <p>旅客収入 824億円 (前期比 +9.9%)</p> | <p>名鉄都市開発</p> <p>マンション引渡戸数 801戸 (前期比 ▲141戸)</p> <p>名鉄協商</p> <p>駐車場保有台数 91,004台 (前期比 +1,495台)</p> | <p>名古屋市内主要グループ ビジネスホテル</p> <p>稼働率 80.2% (前期比 + 5.7pt)</p> <p>ADR* 8,444円 (前期比 +21.1%)</p> <p>シティホテル</p> <p>稼働率 78.0% (前期比 + 1.8pt)</p> <p>ADR* 16,546円 (前期比 +17.3%)</p> |

セグメント別営業収益増減



セグメント別営業利益増減



*Average Daily Rate (客室平均単価)

単位：億円

| 財政状態 | 2022年度 | 2023年度 | 増減 |
|-----------|--------|--------|-------|
| 総資産 | 12,313 | 13,032 | 718 |
| 負債 | 8,022 | 8,391 | 368 |
| 純有利子負債 | 4,411 | 4,591 | 179 |
| 純資産 | 4,290 | 4,640 | 349 |
| 自己資本 | 4,044 | 4,384 | 340 |
| 自己資本比率 | 32.8% | 33.6% | 0.8pt |
| D/Eレシオ(倍) | 1.2 | 1.2 | — |

※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年度は適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 | 2022年度 | 2023年度 | 増減 |
|------------------|--------|--------|-----|
| 営業活動によるキャッシュ・フロー | 612 | 555 | ▲56 |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー | ▲593 | ▲684 | ▲90 |
| うち、設備投資 | ▲786 | ▲859 | ▲73 |
| うち、工事負担金等受入収入 | 141 | 154 | 12 |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー | 26 | 180 | 154 |
| うち、有利子負債の増減 | 79 | 220 | 141 |
| うち、配当金の支払額 | ▲24 | ▲39 | ▲14 |
| 現金および現金同等物の期末残高 | 548 | 600 | 51 |

| 連結経営指標 | 2022年度 | 2023年度 | 2023年度中計目標 |
|--------------------|--------|--------|------------|
| 営業利益 | 227億円 | 347億円 | 350億円 |
| <参考> | | | |
| ROE(純利益/自己資本) | 4.8% | 5.8% | 6%程度 |
| ROA(営業利益/総資産) | 1.9% | 2.7% | 3%程度 |
| 純有利子負債/EBITDA倍率(※) | 7.2倍 | 6.2倍 | 6倍程度 |
| 株主資本比率 | 24.3% | 24.6% | 中長期的に25%程度 |

※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

単位：億円

| 2024年度連結業績予想 | 2024年度予想 | 増減(対前期) | 増減率(対前期) |
|-----------------|----------|---------|----------|
| 営業収益 | 6,750 | 738 | 12.3% |
| 営業利益 | 400 | 52 | 15.1% |
| 経常利益 | 405 | 29 | 7.9% |
| 親会社株主に帰属する当期純利益 | 280 | 36 | 14.8% |
| EBITDA | 822 | 85 | 11.6% |
| 設備投資額 | 982 | 213 | 27.8% |
| 減価償却費 | 422 | 33 | 8.5% |
| 純有利子負債 | 4,900 | 308 | 6.7% |

※2024年5月公表値

| 2024年度設備投資計画 | 名古屋鉄道 | 360億円 |
|--------------|-------|--|
| I. 鉄道事業 | 227億円 | <p>1 安全・安定輸送確保 153億円</p> <ul style="list-style-type: none"> 高架化工事の実施 高架橋柱の耐震補強の実施 安全性向上および省力化に向けたシステムの導入拡大 金山駅におけるホームドアの実証試験の実施 <p>2 駅・車両の快適性・利便性向上 74億円</p> <ul style="list-style-type: none"> 通勤型車両9500系および9100系の新造(計16両) 鉄道車内防犯カメラの設置拡大および機能追加 新型券売機や新型チャージ機の導入 二次元コードおよびクレジットカード等のタッチ決済による改札通過の実証実験の拡大 |
| II. 開発事業 | 114億円 | <ul style="list-style-type: none"> 東岡崎駅再開発計画の推進 布袋駅高架下開発の推進 神宮前駅西街区再開発計画の推進 名鉄新一宮ビルリニューアルの推進 |
| III. その他 | 19億円 | <ul style="list-style-type: none"> エリア版 MaaS「CentX」の進化および展開の強化 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：982億円

財政状態の概況

当期末における総資産は、設備投資等による有形固定資産の増加や、保有上場株式の時価上昇による投資有価証券の増加などにより、前期末に比べ718億円増加し1兆3,032億円となりました。

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368億円増加し8,391億円となりました。

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349億円増加し4,640億円となりました。

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、仕入債務の増減額の減少などにより、前期に比べ56億円減少し555億円となりました。

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、90億円減少し▲684億円となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローは、社債の発行による収入が増加したことなどにより、154億円増加し180億円となりました。

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51億円増加し、600億円となりました。

連結経営指標

前中期経営計画の目標値については各指標ともに概ね達成いたしました。

当初想定からは燃料費の高騰や従業員の処遇改善等の人財投資などによる費用増はありましたが、不動産事業における分譲事業および賃貸事業の増益や、想定より需要回復の傾向にあるレジャー・サービス事業の増益が寄与しました。

2024年度連結業績予想

営業収益は、事業統合を行う運送事業で大幅な増収を見込むほか、不動産事業や運賃改定を行った交通事業を中心に増収を見込み、連結全体でも増収と予想しております。

営業利益は、増収を見込む交通事業や運送事業などを主因に増益を予想しております。

経常利益は、各種助成金の減少による営業外損益の悪化を見込むものの、営業増益により増益を予想しております。

最終の当期純利益も特別損益が改善し増益となる見通しです。

稼ぐ力の強化と 財務健全性の維持を実現し、 攻守両立による 経営の強靱化を図ります

取締役 常務執行役員 古橋 幸長



● 財務に対する基本的な考え方

財務に対する考え方としては、やはり公共交通を担う企業グループとして、財務の健全性を確保することが基本となります。そのため、投資資金の源泉については、基本的には営業キャッシュ・フローの範囲内で考えることが、安全やコンプライアンスの確保を最優先する当社グループにとって重要視すべきことと捉えています。

一方で、当社グループは新たに経営ビジョンを刷新し、最優先である「安全」を確保しつつ、お客さまに「安心」していただけるサービス・商品の提供に努めながら、「名鉄×WAO!」とだけ思っただけの価値提供をし続けていくことを謳っており、今後の成長に向けて収益力を高めるための戦略投資が必要となります。この部分については、営業キャッシュ・フローの枠を超えて積極的に実施しますが、投資効率は重視し、案件ごとに採算性や回収可能性を慎重に見極めたうえで投資していきます。また、成長基盤を構築するうえではM&Aを含む大型投資も必要となりますが、その際には、事業ポートフォリオの強化を見据えて意欲的に取り組んでいく必要があります。その場合においても、CFOとして、実現すべき利益率や資本効率性の向上を見据えて判断することが重要と考えています。

● 前中期経営計画の成果と課題

名鉄グループ中期経営計画「Turn-Over 2023 ～反転攻勢に向けて～」(前中計)の最終年度である2023年度が終了しました。この1年は為替の円安などもあり、燃料価格や建築資材の高騰が当社グループの損益を圧迫しました。また、人的資本経営の観点から、人材に対する投資を積極的に行ったこともあり、支出増となりました。その一方で、コロナ禍が終息に近づいたことで人流が回復に向かい、またインバウンド需要の復調も見られたことから、交通事業、レジャー・サービス事業などの業績が回復に向かいました。前中計で掲げた目標値である営業利益350億円には僅かに届きませんでしたが、各参考指標についてはほ

ぼ達成することができました。不透明な事業環境のなかでもこうした水準に到達できたことは、次のステップに向けた足固めができたと考えています。

コロナ禍で取り組んだ事業構造改革については確実に施策を実行できました。例えば交通事業では、安全の確保を前提としつつ、利用実態に合わせた柔軟なダイヤ編成や無人駅、ワンマン運転の推進、新たな運行管理システムの導入などを進めたほか、組織のスリム化も断行しました。また、単なる効率化にとどまらず、定期券が購入できる新型券売機の拡大や、時間帯や曜日によって運賃等を変動させるダイナミックプライシングの導入など、お客さまの利便性を高める施策も同時に進めました。

またキャッシュ・フローの面では、戦略投資による投資キャッシュ・フローが増加する状況下において、事業構造改革などにより、営業キャッシュ・フローの創出強化に努めたほか、資金調達において、将来的な金利上昇リスクや名鉄名古屋駅地区再開等に伴う投資負担を見据えて、借入期間の長期化や調達先・調達手段について多様化を進めながら、手元資金の確保に努めました。

こうした生産性の向上、業務の効率化、人的資本への投資といった施策については、今後も継続させていく必要があると考えています。

● 今後の事業展開と 新中期経営計画における取り組み

既に触れましたが、当社グループは経営ビジョンを刷新し、「2040年のありたい姿」に向けた中長期経営戦略を描いています。今後は、「成長機会」「沿線・地域のポテンシャル」を着実に活かしながら、持続的な成長と企業価値の向上を実現することにより、沿線・地域の発展と地域価値の向上をリードする存在になることを目指します。

2026年度を最終年度とする中期経営計画(新中計)もスタートさせています。2030年代以降の持続的な成長を見据えて、これからの3か年を「成長基盤構築・収益力強化

重視する経営指標

| 重視する経営指標 | | 2023年度実績 | 2024年度予想 |
|--------------|--------------------------------|----------|----------|
| 稼ぐ力の強化 | 営業利益 | 347億円 | 400億円 |
| 財務健全性の維持 | 純有利子負債/EBITDA倍率 ^(*) | 6.2倍 | 6.0倍 |
| 資本コストを意識した経営 | ROE(純利益/自己資本) | 5.8% | 6.2% |

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

※2024年5月公表値

期」として位置付け、成長基盤の構築と収益力の早期回復・強化を図るための計画としています。そのため、財務方針としては、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上で、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、経営の強靱化を図ることを掲げました。この方針のもとで、「稼ぐ力の強化」「財務健全性の維持」「資本コストを意識した経営」を進めます。重視する経営指標は、「営業利益」、「純有利子負債/EBITDA倍率」、「ROE(純利益/自己資本)」としました。

新中計における施策の中心となるのが名鉄名古屋駅地区再開計画に基づく事業への着手です。これについては現在、各関係者との協議・調整を進めているところで、2024年度中には事業の方向性を判断し、公表する予定です。また同様のタイミングで、重視する経営指標の中長期的な目標値、株主還元を含むキャッシュ・フロー配分方針、2025年以降の投資計画を打ち出すことも計画しています。

また、稼ぐ力の強化に向けた各事業の成長戦略は具体的に動き始めています。不動産事業においては、総合不動産会社として確かな実績を持つトーセイ社との資本業務提携契約を締結しました。同社は圧倒的かつ先進的な不動産アセットマネジメントビジネスのノウハウを有しており、今後は同社のノウハウも活用することで、セキュリティ・トークンや不動産クラウドファンディングを活用した不動産テック事業への挑戦や、私募ファンド案件への取り組みなど、「不動産事業の複線化」にも力を注ぎ、不動産事業のさらなる収益性向上を図りたいと考えています。また、運送事業では、主力とする「特積み事業」において、名鉄運輸とNXグループとの間で事業統合を進め、競争力強化と輸送効率の向上を目指していきます。

なお、そのような各事業の成長戦略を資金面から支えるほか、将来的な金利上昇局面も見据えて、2024年6月にユーロ円CB^{*}をゼロクーポンで500億円発行しました。短期的には設備投資資金や有利子負債の返済原資に充当

するほか、将来的な名鉄名古屋駅地区再開の本格化や環境変化等に応じて、資本増強も含めた柔軟な財務戦略を選択できるよう中長期的な視点での資金調達を実施しております。

※CB：転換社債型新株予約付社債

● 株主還元について

2023年度の株主還元につきましては、事業の公共性を踏まえ安定配当を維持するとの方針のもと、前中計の営業利益目標350億円と概ね同水準まで回復できたこともあり7円50銭増配の1株当たり27円50銭(期末配当)の配当とさせていただきました。また、2024年度の配当見込につきましても、さらなる利益水準の上積みを見込むため、過去最高である1株当たり30円への増配を予定しております。なお、今回の配当について、連結配当性向20%以上を目安として決定しています。

● 企業価値のさらなる向上に向けて

中長期経営戦略として掲げる方向性に沿って、引き続き「成長機会」や「沿線・地域のポテンシャル」を着実に活かすことに注力していきます。一方で、当社グループは鉄道をはじめとする公共交通事業を営んでおり、強い社会的使命を担っています。従って、設備投資、戦略投資を通じたリスクテイクに際しては、お客さまや地域社会、お取引先さまや株主・投資家さま、さらには従業員まで、あらゆるステークホルダーとの対話を怠らず、協力を仰ぎながら慎重に進めていく考えです。

また、私たちが新たに掲げた経営ビジョンのもと、「安全」を基盤として、「驚き」から「感動」、そして「憧れ」につながる名鉄ならではの価値を提供し続ける企業集団を目指します。私自身はCFOとして、適時適切な財務マネジメントを通じて「稼ぐ力の強化」と「財務健全性の維持」を実現し、攻守両立による経営の強靱化を図ることで当社グループの持続的な成長と企業価値の向上に貢献したいと考えています。

個の人財力を伸ばし 挑戦する風土を醸成

取締役 常務執行役員 加藤 悟司



● 人財・人的資本に対する考え方

当社グループにとって、人財が価値創造の源泉であることは言うまでもありません。多様な価値観を持った人財が集まって従業員一人ひとりが挑戦すること、そして成長への意欲を持って能力を最大限に伸ばしていくことこそが、当社グループの持続的な成長につながると考えます。

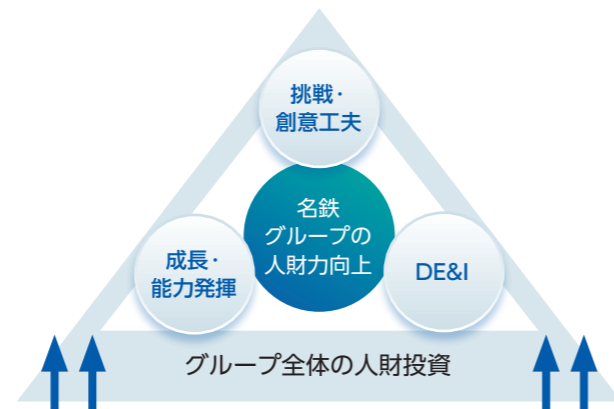
当社グループの従業員の特徴は、公共性が高く、地域密着型の事業が多いということもあり、高い社会的使命感、事業に対する熱い思い、そして地域に貢献したいという地域愛、この3つの思いの強さを共通の価値観として持っていることです。

こうした強い思いを持つ人たちが集う当社グループでは、このグループで働き続けたいという高い帰属意識やこだわりを持つ従業員が、昔から多くいたように思います。ただ、今の若い世代の人たちは、自分のキャリアにプラスになるかどうかを会社で働き続ける判断基準とする傾向があり、会社に貢献したいという強い気持ちは、以前と比べれば薄れているのかもしれない。このように、世代によって働く意識が異なってきたため、それぞれの世代に向けた人事施策が必要だと考えています。

当社グループは安全・安心を基盤とし、地域からの信頼を得て、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ですが、急激に変化する社会にどのように対応をしていくかが今後の最重要課題となっています。こうした課題感の中で、これまで通り安全・安心を守り、信頼される企業であり続けると同時に、「驚き」「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提供ができる企業となっていくために、本年3月に「名鉄グループ経営ビジョン」および「2040年のありたい姿」、「中長期経営戦略」を策定し、これらと連動する形で、「人事ビジョン」「人事戦略」を定義しました。

人事ビジョン「あなたらしく、そしてその先へ」では、個人として、これまで通り社会的使命感や地域愛を持ちながら、自分らしさを大切にしつつ、着実に業務に邁進し、そこから

自身がさらに成長し続けていくことにより、会社とともにありたい姿の実現を目指していかうというメッセージを含めています。また、人事戦略「人財投資を通じた「人財力」の向上」では、当社グループの従業員個人が持つ力や意欲を「人財力」と定義したうえで、人財力を向上させるためには、挑戦していく意欲を持ち、自身の能力とスキルを存分に発揮し、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重要であることから、「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。事業環境が大きく変化していく時代にあっては、私たちにも変革が必要であり、チャレンジングな取り組みにしっかり対応できる人財育成に努め、一人ひとりの能力を伸ばしていかなければなりません。そのためには、とりわけ挑戦マインドを醸成していきたいと考えています。



● 人事戦略に基づく取り組み

挑戦を促す仕組みの一つとして、本年4月に当社総合職の人事制度を改定し、新しい評価制度を導入しました。この制度は、一人ひとりが「自身が成し遂げたい視座の高いビジョン」を設定し、そのビジョンの達成に向かって挑戦していく姿勢と、その結果、会社への程度貢献したのかをしっかりと評価しようというものです。まずは、グループの経営を担っていく当社総合職が挑戦する意識と意欲を持つことで、将来的にグループに波及させていきたいと考えています。

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

また、採用強化や離職防止など、人財の確保に向けて人財投資を進めていきます。採用については、結果を求め、自ら成し遂げたいと思える人財、風土を変えていく挑戦・創造に意欲のある人財が今の組織に必要だと考えています。離職防止については、給与、初任給といった処遇面の改善に加え、グループ共通のカスタマーハラスメント方針の策定といった、従業員が安心して働くための職場環境の改善にも積極的に取り組んでいます。

同時に、私たちは多様な価値観を柔軟に受け入れられる風土、職場づくりを注いでいます。

地域社会にさまざまな価値を提供する企業集団としての総合力を強化していくためには、多様な価値観を受け入れるというマインドがきわめて重要な要素であると考えており、「DE&I」の視点から、着実に施策を進めていきます。

さらに、次世代の経営人財の育成については、当社総合職を対象に「名鉄経営アカデミー」を立ち上げました。当社グループの経営を担う候補者に、管理職の早い段階から経営者としての知識・スキル、リーダーとしてのあり方を身に付けてもらい、幹部として早期登用し、当社グループを牽引できる人財を育てていきます。

人事戦略の推進については、当社の人事部が中心にその役割を担い、各種施策の方針決定と共有に取り組

み、各種セミナーやグループ共通指針の策定等を通じて、グループ全体に浸透させていきます。

なお、従業員の人財力の向上を定量的に観測するための指標として「従業員エンゲージメント」をKPIとして設定し、継続的に進捗を確認していきます。

● 人事担当役員としての使命

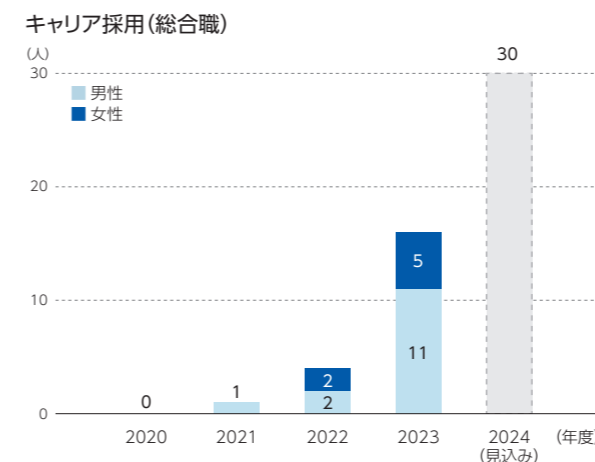
私が人事担当役員となって2年が経過し、従来型の制度の見直しや、多様な人財が活躍できる新しい制度の導入など、働きやすい環境づくりを進めてきましたが、私の使命は、制度改革を実行したその先の、「従業員一人ひとりに働く意義を感じてもらい、いかに貢献実感を持ってもらうことができるか」だと考えています。

当社グループはエンゲージメント調査結果において、会社としての社会貢献度の高さと比べ、従業員個人が「社会貢献を実感できている」という満足度が低いのが課題です。特に若い世代は、自分の能力が活かしているか、会社に貢献できているか、社会意義につながっているかなど、働く意味や価値を実感できるかどうか、エンゲージメントに直結しているようです。一人でも多くの従業員が業務を通じてやりがいを実感して、前向きに仕事に取り組むことが、組織の活性化につながり、企業価値の向上に結びついていきます。

そのためには、働く動機付けができるよう、マネジメント側の意識改革も重要ですし、自分の仕事かどのように当社グループの使命や経営ビジョンにつながってくるのか、そして社会に貢献できているのか、会社からの積極的な発信と、各職場におけるコミュニケーションが重要だと考えます。

今後も、自ら考え、意欲的に挑戦できる人財を輩出するための人事戦略を着実に実行し、当社グループの企業価値向上と地域への貢献を目指していきます。

そして、最後に、経営層がまず意識を変えていかなければ挑戦する風土は生まれません。「挑戦しなさい」と言うのではなく、自らが率先して挑戦する姿を示していくことが大切だと思っています。



資本の強化

名鉄グループの事業活動を支える4つの資本をご紹介します

製造資本

中部圏を中心に全国に展開する 多様な事業・アセット

主な資本、特徴・強み

| | | |
|-----------------------------|------------|---------------------------------------|
| 名古屋鉄道駅数、車両数 | 276駅、1064両 | ● 地域全体をカバーするフルラインの交通網 |
| 分譲マンション引渡戸数(2023年度)(名鉄都市開発) | 801戸 | ● 中部国際空港への唯一の鉄道アクセス路線 |
| 賃貸物件数(名古屋鉄道、名鉄都市開発) | 97施設 | ● 全国に展開する陸海空のネットワーク |
| ホテル施設数 | 22施設 | ● 沿線都市圏を中心に展開し、 多様なニーズに応える不動産、商業施設 |
| レジャー施設(テーマパーク、ロープウェイ) | 7施設 | ● 雄大な自然・本物の文化体験を提供する レジャー・サービス施設 |
| コンビニ店舗数 | 34店舗 | |

※その他資本情報 ▶ P.43-44

資本の強化に向けた取り組み

知立駅付近連続立体交差事業

名古屋本線上り線高架化

名古屋本線・三河線 知立駅付近の鉄道高架化工事について、事業主体である愛知県と協力して2010年から工事を進めてまいりましたが、名古屋本線の上下線を2023年3月21日から高架に切り替えて運行を開始しました。



河和線新駅「加木屋中ノ池」駅開業

名古屋鉄道では、東海市の要請に基づき、地域住民の利便性の向上、交通円滑化などを図るため、河和線 高橋須賀駅から南加木屋駅間において、「加木屋中ノ池」駅を開業しました。(2024年3月16日開業)



新一宮駅ビルリニューアル計画

名古屋鉄道は、名鉄一宮駅直結の「新一宮駅ビル」のリニューアルを行います。2000年に竣工・開業した同ビルは、2024年1月末に名鉄百貨店が閉館し、ビルの老朽化に伴う大規模修繕とともにリニューアル工事を進め、2025年度中に複合用途施設として開業予定です。

名鉄都市開発初の物流施設

「MCD-LOGI 小牧」の工事に着手

名鉄都市開発株式会社は、愛知県小牧市において、同社による物流施設開発事業の第一弾となる「MCD-LOGI (エムシーディーロジ) 小牧」の建設を行っています。当施設は、地上4階建、延床面積約54,000㎡のマルチテナント型物流施設として、2025年春の竣工を予定しています。



ドクタージェットプロジェクトへの参画

中日本航空は、NPO法人日本重症患者ジェット機搬送ネットワークが事業主体となり、国策化を目指して2024年4月1日より開始したドクタージェットの試験運航に協力しています。同社のノウハウを活かし、同社保有のジェット機による運航を担っています。



ホテルインディゴ犬山有楽苑

2022年3月にオープンしたホテルインディゴ犬山有楽苑は、国宝犬山城に近接、国宝茶室「如庵」を敷地内に擁する、二つの国宝に彩られる稀有なロケーションに位置する新しいコンセプトの宿泊施設です。名古屋鉄道が主体となり行政や地域事業者を巻き込みながら、当ホテルを活用した高付加価値なコンテンツ造成の取り組みを進めています。



知的資本

130年の歴史で培った ノウハウと強いブランド力



主な資本、特徴・強み

- 交通インフラを日々安全・安心に運行するノウハウ・組織力
- 長年の事業活動で培った地域における信頼・知名度
- 地域に根差したMaaSサービスを提供するプラットフォーム
- 国宝を含む文化財の保有と、その維持継承に関する知見
- 名鉄オープンイノベーションLabを中心としたイノベーションネットワーク

資本の強化に向けた取り組み

CentXの取り組み

名古屋鉄道は、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 (Mobility as a Service) 構想を推進し、スマートフォンアプリ「CentX」を提供しています。

2024年2月に累計100万DLを達成したCentXは、さらなる利便性向上のため、機能拡充や地域パートナーとの協業の取り組みを進めています。2023年10月には、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、および九州旅客鉄道株式会社が提供する東海道・山陽・九州新幹線のネット予約&チケットレス乗車サービス「エクスプレス予約」、「スマート EX」との連携を開始しました。

また、2024年9月から12月まで、東海旅客鉄道株式会社、北恵那交通株式会社、名古屋鉄道の3社共同で、二次元コードを利用したデジタル乗車サービスの実証実験を行います。



「CentX」にて「馬籠周遊きっぷ」を購入 → 二次元コード乗車券を改札機の読取カメラにかざして入出場 → デジタル乗車券をバスの乗務員に呈示し乗降

六合株式会社および株式会社六旺エステートの子会社化

名古屋鉄道は、中長期経営戦略の重点テーマ「魅力ある地域づくり・まちづくり」を推進するにあたり、建築業は必要不可欠なものと考え、主に当地域で建築業を営む六合株式会社(現 名鉄六合株式会社)および株式会社六旺エステート(現 株式会社名鉄六旺エステート)を2023年11月に子会社化しました。今後、グループ内の中核となる建築元請会社として、グループ内外を問わず地域が多様な建築ニーズに機動的に応える体制を整えてまいります。

トーセイ株式会社との資本業務提携

不動産再生事業を中心に6つの事業を展開する総合不動産会社であるトーセイ株式会社と資本業務提携契約を締結しました。当社グループの持つ顧客層や中部圏に根ざした確かな提案力と、トーセイ株式会社の強みである首都圏での幅広い不動産ソリューション事業のノウハウを併せて活かすことにより、不動産事業のさらなる拡大、収益力の強化に取り組んでまいります。

オープンイノベーションへの挑戦

名古屋鉄道は、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」を設立して、オープンイノベーション活動を推進しています。取り組みのひとつとして、2023年にはメタバース空間上に「バーチャル名鉄名古屋駅」を期間限定でオープンしました。名古屋鉄道をご利用いただいている方だけでなく全国の鉄道ファン向けに、メタバースを活用した取り組みの検証を実施しました。引き続き、新たな事業領域の開拓および先端技術を活用した取り組みを推進してまいります。



メタバース空間上で再現した名鉄名古屋駅、名鉄電車

歴史的建造物・文化財の保護

当社は、日本の貴重な歴史・文化を後世に継承していくため、国宝茶室「如庵」を含む文化財の保存・活用を実施しています。

▶ P.68

社会関係
資本

幅広い顧客基盤
地域社会、自治体等との連携



主な資本、特徴・強み

- CentX DL数.....**114万DL**(2024年9月末時点)
- 包括連携自治体数.....**3自治体**
- 名鉄ミュージズ会員数.....**42万人**(2024年8月末時点)
- LINE友だち数.....**33万人**(2024年8月末時点)
- お客さまやお取引先さまと築き上げてきた信頼関係
- まちづくり等を通じた自治体・コミュニティとの連携
- 学術機関やスタートアップとの協創による新たな価値創造
- 多様なサービスの提供を通じて獲得した広範な顧客基盤

資本の強化に向けた取り組み

ファンづくりの取り組み

名古屋鉄道は、日頃から名鉄電車をご利用いただいているお客さまのご愛顧への感謝と、多くのお子さまに名鉄ファンになっていただくことを目的として、さまざまなイベントを実施しています。

舞木検査場において、毎年、家族向け鉄道イベントとして「名鉄でんしゃまつり」を開催しています。

本イベントは、検査場内において、さまざまなプログラムを実施しており、例年約3000名のお客さまにご参加いただいています。

また、名鉄創業130周年記念企画のひとつとして、未来を担う子どもたちに向けた「あなたの夢実現 Project」を実施しています。「名鉄でやってみよう」という夢を小学生のお子さまから募集し、その内13名の方の夢をかなえる企画です。子どもたちに親しみやすい鉄道会社として夢の実現をサポートし、地域社会への貢献を続けます。



名鉄でんしゃまつり「電車とつながり」の様子



あなたの夢実現Project「一日社長」の様子

既存顧客への高付加価値サービス・商品の造成・提案

当社グループは、グループ内の既存顧客への高付加価値サービス・商品の造成・提案を通じてグループ全体の収益拡大を目指しています。一例としては、名鉄百貨店の外商のお客さまや名鉄協商パークのオーナーさまに対し、当社グループホテルでのご接待、高付加価値商品のご案内等を実施し、販売とともにお客さまからのご意見をいただく機会にしています。今後も、当社グループ内の連携を深めるとともに、お客さまとのリレーション強化を図り、高付加価値サービス・商品をお届けするための取り組みを進めていきます。

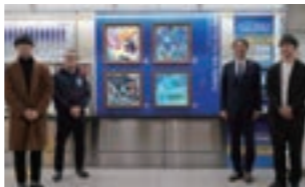


尾張旭市と「地域活性化包括連携」に関する協定の締結

名古屋鉄道株式会社と尾張旭市は、2024年4月に「地域活性化包括連携協定」を締結しました。これは、尾張旭市における魅力と活力があふれるまちづくりの実現に資する事業を推進することを目的としたもので、まちづくりの推進、公共交通の利便性向上、観光振興、そして健康づくりの推進について、相互に連携・協力して取り組んでまいります。また、尾張旭市以外にも2自治体と包括連携協定を締結し、沿線・地域の価値向上にも取り組んでいます。

名古屋市・スタートアップとの協創による
瀬戸線沿線アートギャラリー化プロジェクト

名古屋鉄道は、名古屋市長のなごやまちなか実証[NAGOYA CITY LAB]において、名古屋市、株式会社IDEABLE WORKSおよび株式会社artkakeとともに「瀬戸線沿線アートギャラリー化プロジェクト」を開催しました。公募で選ばれたアート作品を、駅構内に設置したデジタル額縁を使って展示するほか、お客さまの一般投票で選ばれた作品を走行する瀬戸線車両内に掲出するなど、鉄道や駅空間をアートギャラリーに見立てた新しい体験創出の検証を実施しました。引き続き、沿線の皆さまに新しい体験をお届けできる取り組みを進めてまいります。



自治体・学術機関との連携によるデマンド交通の取り組み

名鉄グループは、地域の自治体等と連携し、事前予約に応じて運行するデマンド交通の取り組みを進めています。2024年11月より、名古屋市、名古屋大学、地域住民団体等との共創により、名古屋市の交通空白地である港区南陽町西福田学区にて実証実験を予定しています。名古屋鉄道がデマンド交通の予約機能を持つマイクロMaaS (WEBアプリ) を構築・運用するとともに、名鉄交通第三が運行を担っています。将来的な実用化に向けて、引き続き自治体等との連携を図りデマンド交通のノウハウの積み上げを行ってまいります。

スタートアップ支援拠点「STATION Ai」への参画

2024年10月に名古屋市鶴舞公園南側に開業した国内最大のインキュベーション施設である「STATION Ai」へパートナーとして参画しています。さまざまなスタートアップ企業とのオープンイノベーションに取り組み、新たな価値創造に挑戦します。

自然資本

自然豊かで魅力的な沿線環境



主な資本、特徴・強み

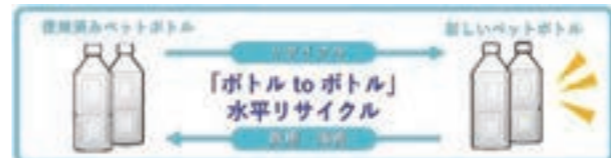
- 森林・河川など豊かな自然を有する沿線環境
- 日本を代表する山岳資産
- 地域の歴史・文化を継承する、特徴ある沿線・地域の観光資産

資本の強化に向けた取り組み

名鉄グループの環境保全活動 ▶ P.77-82

サントリーグループと協働し
「ボトル to ボトル」水平リサイクルを開始

名古屋鉄道は、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、駅の利用者が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「ボトル to ボトル」水平リサイクルの取り組みを2024年4月より実施しております。この取り組みにより、年間あたり約34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す。今後も対象駅の拡大を図るなど、資源循環の取り組みを推進してまいります。



取り組みのイメージ

名鉄トラックターミナル中部における
太陽光パネルの設置

2023年5月に開業した総合物流施設の名鉄トラックターミナル中部では、環境対策として屋上に太陽光パネルを設置し、当施設の日中の電力を賄い、余剰電力は売電しています。当施設は、CASBEE認証Aランク、BELS認証5スターおよびZEB認証を取得しています。



中部山岳国立公園における自然を育む活動

中部山岳国立公園内で新穂高ロープウェイを運営する奥飛観光開発株式会社では、2023年より同国立公園への理解を深め、自然を育む活動を地域の皆さまとともに実施しています。

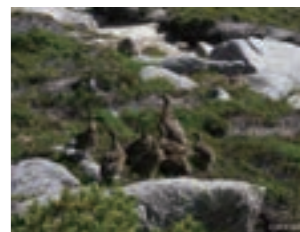
同活動の一環として、2024年10月にグランドオープンを迎えた「頂の森」に植生している在来の高山植物について、工事関係事業者等とともに、工事エリア外の安全な場所への植え替えを実施しました。また、地元の小学生を対象に、生態系の現状や環境保護の重要性、地域の自然の素晴らしさについて、自然に触れながら学ぶことができる活動を定期開催しております。



(左) 植え替えをした高山植物(ゴゼンタチバナ)
(右) 地元の小学生を対象とした自然学習

環境省 ライチョウ保護増殖事業への協力

中央アルプス観光株式会社では、環境省が推進するライチョウ保護増殖事業に協力し、事業実施者への施設提供などを行っています。令和5年度は推定83個体が確認されています。



魅力ある地域づくり・まちづくり

当社グループでは中長期経営戦略の重点テーマのひとつとして、「魅力ある地域づくり・まちづくり」を掲げております。当社はこれまで「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。今後確実に進展する人口減少・少子高齢化社会においても使命を果たして地域の発展をリードしていくために、沿線・地域のポテンシャルを活かした開発を進めるとともに、中部圏の観光魅力を向上させるための取り組みを進めていきます。

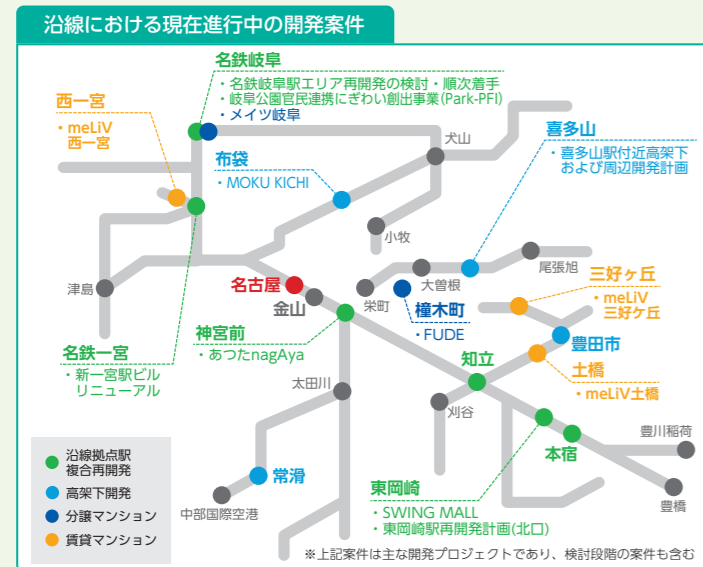
「魅力ある地域づくり・まちづくり」 基本的な考え方

「リニア中央新幹線開業」、「中部国際空港滑走路増設」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していきます。

取組 1

名古屋都心・沿線拠点駅における開発事業

名古屋駅地区をはじめとした名古屋都心の魅力向上に加え、沿線拠点駅での複合再開発や、立体交差化事業を契機とした高架下空間の活用等を通じて、沿線の魅力向上に取り組み、ひいては沿線・地域への定住につなげていきます。

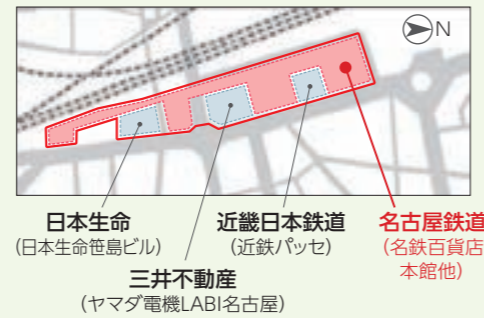


● 「MOKU KICHI(モクキチ)」 2024年10月23日開業

犬山線・布袋高架下にて、木のぬくもりを感じられる施設として、地域に生まれ人が集う場所を目指した商業施設「MOKU KICHI(モクキチ)」を2024年10月に開業しました。



● 名鉄名古屋駅地区再開発の事業着手に向けたプロジェクトの推進



交通施設の再整備と一体的な再開発の実現に向けた取り組みを推進するとともに、関係者との協議・調整を加速させ、2024年度に「名鉄名古屋駅地区再開発計画」の事業の方向性を判断し、公表する予定です。

● 「SWING MALL(スイングモール)」 2024年4月25日開業

東岡崎駅の北口および南口周辺の一体的な再開発の第一段として、駅南口直結の商業施設「SWING MALL(スイングモール)」を2024年4月に開業しました。



取組 2

中部圏の観光魅力の磨き上げと発信

中部圏は、雄大な自然、歴史・文化、伝統工芸、食文化など、多様な魅力にあふれた観光資産を有しています。当社グループは、これらの観光資産を最大限に活かし、国内外から選ばれる観光地づくりを推進することで、地域経済の活性化と地域社会の持続可能な発展をリードしていきます。

観光魅力の向上を推進する中部の4つの観光テーマ



重点エリア ① 犬山エリアの取り組み

| テーマ | 「オーセンティックな観光文化都市」の実現 |
|----------|---|
| 基本的な考え方 | <ul style="list-style-type: none"> ● 日本が誇る建築・文化財から地域の伝統文化を味わい、「本物」を体感できる観光文化都市へ ● 二つの国宝(犬山城・茶室如庵)を有する城下町と個性豊かな施設群(博物館 明治村・野外民族博物館 リトルワールド等)の連携による回遊型観光の形成 |
| 具体的な取り組み | <p>高付加価値旅行者向けのコンテンツ造成</p> <p>犬山エリアで当社が主体となり行政や地域事業者を巻き込みながら、地域の周遊促進や観光消費額増につながる新たな高付加価値商品を造成する取り組みを進めています。当事業は、2024年3月に観光庁「特別な体験の提供等によるインバウンド消費の拡大・質向上推進事業」に採択されました。</p> |

重点エリア ② 飛騨高山エリアの取り組み

| テーマ | 「世界水準の山岳観光地」の形成 |
|----------|--|
| 基本的な考え方 | <ul style="list-style-type: none"> ● 松本・高山Big Bridge構想(ルート名称: Kita Alps Traverse Route)を基軸とし、観光庁・環境省等の事業を活用した高付加価値な観光地づくりの推進 ● 新穂高エリアの多様な自然を活かした体験型施設(上質体験)の整備 |
| 具体的な取り組み | <p>「松本・高山 高付加価値な観光地づくり推進協議会」の設立</p> <p>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「地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり」事業へ応募し、全国11のモデル観光地の1つに採択されました。</p> |

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) | | | 鉄軌道(豊橋鉄道) | | |
|------------------|---------|---------|--------------|-------|-----|
| 列車走行キロ | 37,783 | 千Km | 列車走行キロ | 1,369 | 千Km |
| 営業キロ | 444.2 | Km | 営業キロ | 23.4 | Km |
| 車両数 | 1,064 | 両 | 車両数 | 46 | 両 |
| 駅数 | 276 | 駅 | 駅数 | 30 | 駅 |
| 輸送人員(2023年度) | 360,692 | 千人 | 輸送人員(2023年度) | 9,686 | 千人 |
| 通学 | 95,614 | 千人 | | | |
| 通勤 | 146,210 | 千人 | | | |
| 定期外 | 118,868 | 千人 | | | |
| 1日平均乗降人員(2023年度) | | | | | |
| 順位 | 駅名 | 乗降人員(人) | | | |
| 1 | 名鉄名古屋 | 272,061 | | | |
| 2 | 金山 | 162,483 | | | |
| 3 | 栄町 | 38,642 | | | |
| 4 | 東岡崎 | 35,057 | | | |
| 5 | 豊橋 | 33,320 | | | |
| 6 | 大曾根 | 33,184 | | | |
| 7 | 名鉄一宮 | 32,317 | | | |
| 8 | 神宮前 | 31,289 | | | |
| 9 | 名鉄岐阜 | 31,056 | | | |
| 10 | 知立 | 29,951 | | | |

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 | | フェリー | |
|---------------|-----------|-----------------|---------|
| 車両台数 | 6,416 | 船舶数 | |
| 事業拠点数 | 281 | 太平洋フェリー(カーフェリー) | 3隻 |
| 集配センター数 | 153 | 名鉄海上観光船(高速船) | 8隻 |
| 発送トン数(2023年度) | 3,642,292 | (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 |

不動産事業



オフィスビル賃貸などの「不動産賃貸業」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 | | 分譲 | |
|-------------------|--------|---------------------|----------|
| 物件数(名古屋鉄道、名鉄都市開発) | | 分譲マンション引渡戸数(2023年度) | (名鉄都市開発) |
| オフィス | 38 | 中部圏 | 175戸 |
| 商業施設 | 15 | 首都圏 | 367戸 |
| マンション | 44 | 関西圏 | 259戸 |
| 駐車場(名鉄協商) | | 管理 | |
| 駐車場件数 | 3,937 | 管理件数 | PM業務 68件 |
| 駐車台数 | 91,004 | | |

レジャー・サービス事業



「ホテル業」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「旅行業」を展開

| ホテル | | 観光施設 | |
|------|----|---------------------|-------|
| ホテル数 | | テーマパーク | |
| 中部圏 | 18 | 施設数 | 4 |
| 首都圏 | 2 | 年間来場者数(2023年度) | |
| 関西圏 | 2 | 日本モンキーパーク | 438千人 |
| | | 博物館 明治村 | 406千人 |
| | | 野外民族博物館 | |
| | | リトルワールド | 387千人 |
| | | 南知多ビーチランド&南知多おもちゃ王国 | 374千人 |
| | | ロープウェイ | |
| | | 施設数 | 3 |
| | | 年間利用人員(2023年度) | 819千人 |

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 | | 名鉄リテールホールディングス傘下 | |
|-------|---|------------------|----|
| 名鉄百貨店 | 1 | オンセブンデイズ | 16 |
| | | 名鉄商店 | 1 |
| | | ロフト | 4 |
| | | ファミリーマート | 34 |
| | | 成城石井 | 4 |

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」や「調査測量事業」、「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 | 59 | 機内食 製造拠点 | 1 |
| 飛行機保有数 | 7 | 機内食 調製能力 | 約15,000食/日 |
| ドクターヘリ 拠点数 | 15 | | |
| ドクターヘリ拠点がある都道府県の数 | 11 | | |
| ドクターヘリ運航件数(2023年度) | 4,361 | | |

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 | | 名鉄レコードブック | | ドローンスクール | |
|--------------|---------|----------------|---------|------------------|--------|
| 保有台数 | 556 | 店舗数 | 21 | 施設数 | 1 |
| ステーション数 | 437 | アフタースクールTELACO | | 国家資格®取得者数 | 114人 |
| 利用回数(2023年度) | 161,932 | 校舎数 | 11 | ※無人航空機操縦士(一等・二等) | |
| | | カリテコバイク | | メイテツコム | |
| 台数 | 1,025 | 台数 | 1,025 | データセンター数 | 1 |
| ポート数 | 386 | ポート数 | 386 | ラック収容能力 | 150ラック |
| 利用回数(2023年度) | 713,080 | 利用回数(2023年度) | 713,080 | | |

交通事業

名鉄グループでは、鉄軌道事業をはじめ地域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、すべての人にとっての移動の自由と快適さを追求してまいります。

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

堅固な路線網と安全の基盤

- 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

多様なサービス提供

- 1,500台を超えるバス車両台数と、国内最大規模の観光バス会社を持つことで、需要に応じた柔軟な運用が可能
- クルマ社会である沿線エリアの公共交通分担率の低さに対し、鉄道、バス、タクシーのさまざまな切り口で、利用拡大の機会に挑戦することができる

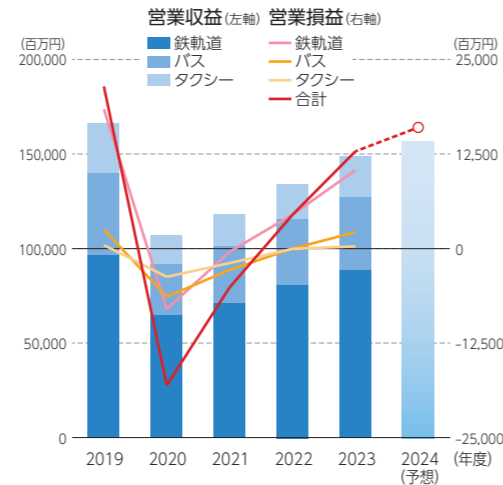
事業エリア(中部圏)のポテンシャル

- 製造業を中心とした強い経済基盤を有し、今後の発展が期待できる
- 犬山や岡崎など、観光地として特徴的な歴史、文化を有する
- リニア中央新幹線開業および中部国際空港滑走路増設を控え、国内外からのさらなるアクセス向上が期待できる

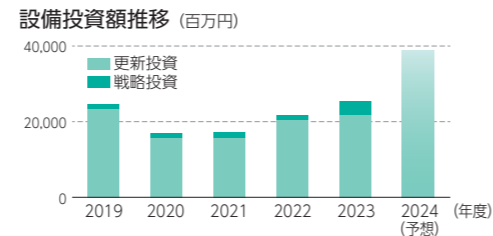
各種データ

| 鉄軌道 (名古屋鉄道) | バス | タクシー |
|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|
| 輸送人員(年間) 360,692千人 | 輸送人員(年間) 59,796千人 | 営業回数(年間) 8,493千回 |
| 鉄道駅数 276駅 | バス停留所数 3,936ヶ所 | タクシー車両台数 1,989(うちEV54)台 |
| 乗務員数(うち女性乗務員数) | | |
| 鉄道 1,352人(61人) | バス 2,392人(62人) | タクシー 2,472人(144人) |

(年間数値は2023年度実績、他は2024年3月31日現在)



※2019~2023年度は各サブセグメントの単純合算値を記載
 ※2024年度予想は2024年5月公表値



※2024年度予想は2024年5月公表値



さらなる成長に向けた具体策



さらなる安全性の向上

積極的な設備投資による、安全・安定輸送の深化 > P.63-66

新たな交通事業のあり方に向けて

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
- ▶さまざまなパートナーと連携した取り組みの推進による、交流人口の増加と公共交通分担率の向上
- ▶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
- ▶名鉄名古屋駅地区再開発および名鉄名古屋駅改良の効果を最大化し、リニア中央新幹線開業効果の取り込みを図る

将来に向けた輸送戦略の構築

- ▶名鉄名古屋駅を中心とした都市間輸送の充実、中部国際空港アクセス輸送の利便性および輸送力の強化

一体的な移動サービスの提供

- 鉄道・バス・タクシーの各事業が連携し、一体的なサービスの提供による利便性の向上を図る
- ▶駅の地域拠点としての機能向上
- ▶幹(鉄道)を起点とした枝(バス)と葉(タクシー)の有機的な融合により、シームレスな移動を実現
- ▶CentXのMaaS機能高度化による新たな顧客の取り込み

グループ価値の最大化に向けて

- ▶会社間で経営資源(資産・技術・データ等)を共有することによる相乗効果の創出

先進技術の活用とDX化

自動運転導入を見据えた交通事業のあり方

- ▶列車制御方式の高機能化を検討(鉄道)
- ▶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)
- ▶「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)

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価値創造(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)

人財不足に対する取り組み

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
- ▶健康起因事故等の撲滅による、安全・安心日本一の実現を目指す(バス)
- ▶「アプリ配車注文専用」「固定給」「副業可」など、多様な雇用形態を導入(タクシー)

名古屋鉄道における運賃改定の実施
 コロナ禍による行動変容に伴う輸送人員の減少やコスト上昇といった厳しい状況は今後も継続する見込みです。一方、鉄軌道事業を継続し、永く社会に貢献し続けるためには、安全・安心・安定輸送の確保に必要な既存設備の更新に加え、社会環境の変化に合わせた投資が必要不可欠です。
 今後も構造改革による経費の削減などを継続してまいります。が、不足する費用の一部についてお客さまにご負担をお願いするため、28年6カ月ぶりの運賃改定を実施いたしました。
 改定実施日：2024年3月16日(土)

| 区分 | 初乗り運賃 | 普通運賃 | 改定率 | | ※括弧内は増収率 | | 定期割引率 | |
|-----|-------|-----------------|------------------|----------------|----------------|-----------------|-------|-------|
| | | | 改定前 | 改定後 | 通学定期 | 定期計 | 通学定期 | 通学定期 |
| 改定前 | 170円 | - | - | - | - | - | 45.1% | 82.2% |
| 改定後 | 180円 | 10.5% (9.3%) | 11.6% (10.6%) | 0.0% (0.0%) | 9.3% (8.5%) | 10.0% (8.9%) | 44.6% | 84.3% |

●その他：同日に特別車両料金の改定も実施

| 区分 | 改定前 | 改定後 |
|-------------|------|------|
| 基本料金 | | 450円 |
| 閑散時間帯割引料金*1 | 360円 | 300円 |
| 車内精算料金*2 | | 500円 |

(※1)平日9時台~16時台および土日祝日全時間帯に発車する列車を、「名鉄ネット予約サービス」で購入した場合に適用(ただし、中部国際空港駅発着を除く)
 (※2)これまで車内精算ではできなかった特別車の座席指定が可能となるよう変更

運送事業

トラック事業では、名鉄運輸が特別積合せ貨物運送事業(特積み)をコア事業として、名鉄運輸グループの全国ネットワークを基盤に国内物流を展開しています。
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まいります。

先進的な技術を取り入れて、創造性を発揮し、
ワーク・ライフ・インテグレーション※を実現する企業グループ

※仕事とプライベートの両輪を回すことで人生が豊かになるという考え方。

経営資源

一気通貫の配送ネットワーク

- 全国ネットワークを活かした、自社グループによる一貫した輸配送

幅広い輸送モード

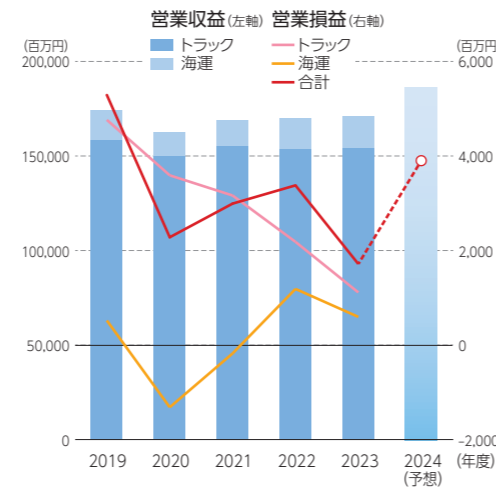
- 混載、貸切、倉庫、航空貨物、引っ越しなど
ニーズに応じた輸送モードの提供が可能

運送ノウハウ

- 自社従業員を中心とした高い輸送品質「こぐま品質」の提供

大型カーフェリー3隻による海上輸送

- 名古屋・仙台・苫小牧間の定期就航
「フェリー・オブ・ザ・イヤー」31年連続受賞



※2019～2023年度は各サブセグメントの単純合算値を記載
※2024年度予想は2024年5月公表値

各種データ

発送トン数(物量)



年間
3,642,292トン
(2023年度実績)

拠点数



国内
331拠点

車両台数



7,016台

乗務員数(うち女性乗務員数)

5,314人(105人)

(2024年4月1日現在)



- 名鉄運輸グループ
- 太平洋フェリー

さらなる成長に向けた具体策

日本通運(株)(NXグループ)との連携強化



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



成長投資事業活動

特積み事業の強靱化

- ▶ NXグループとの円滑な路線事業統合の推進
- ▶ 拠点の再配置と路線網の見直しによる利益率の向上

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

収益基盤強化

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

内製化率向上による委託料削減

- ▶ 同時に、品質向上とガバナンス強化を図る

経営基盤強化

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鉄名古屋駅地区再開発への参画
- ▶ 貨客混載の検討

2024年問題への対応

人事制度・職場環境の改善

- ▶ 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

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めます。



不動産事業

2022年4月に当社の不動産事業の一部を名鉄不動産に移管し、名鉄都市開発として新たに事業を開始したほか、商業施設運営機能を名鉄プロパティマネジメントに集約するなど、名鉄グループ不動産事業の再編を行いました。「まちの魅力をつくり、地域の未来をひらく。」企業グループとして、名古屋圏を中心とした面的な「まちづくり」を推進してまいります。

国内外から沿線・地域に多様な人々を呼び込む
「世界から選ばれる地域を創る真のまちづくり会社」

経営資源

名古屋圏にコミットした数少ない開発事業者

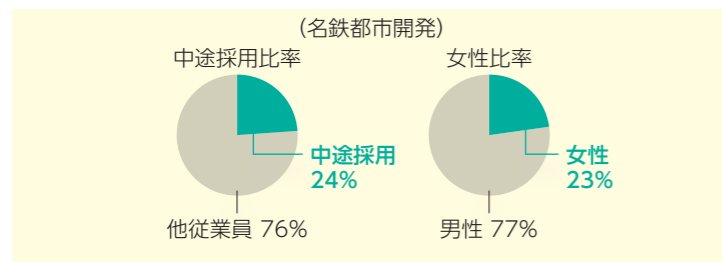
- 名古屋圏における圧倒的な情報収集力
- 名古屋圏を中心としつつ、マーケットの大きい首都圏・関西圏でも事業を展開

あらゆる事業展開を可能にする多様な不動産機能

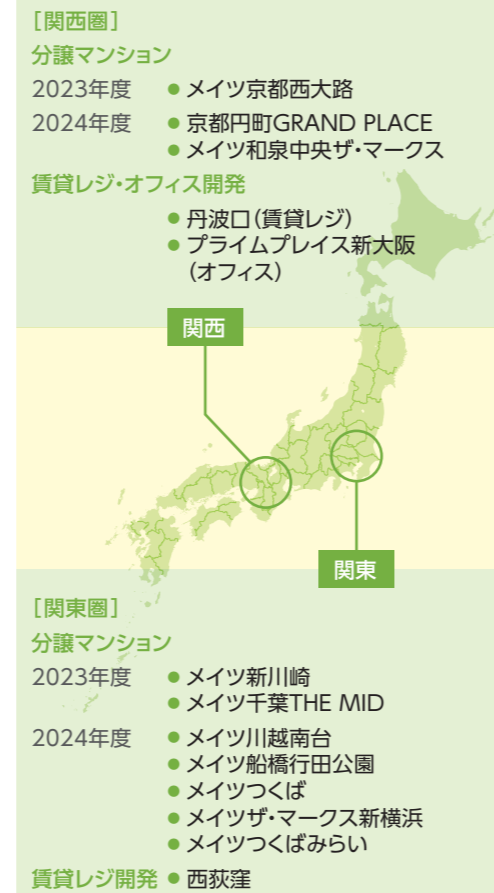
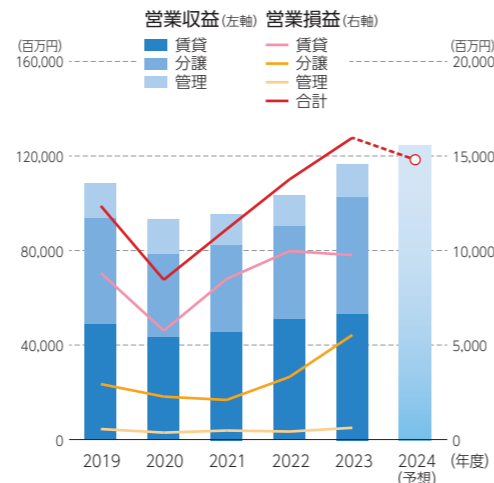
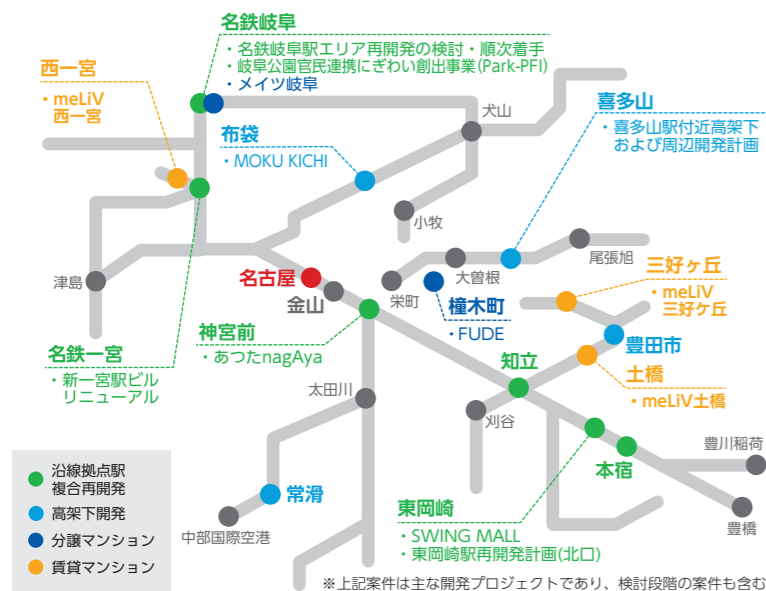
- 賃貸事業と分譲事業双方をバランスよく手掛ける総合開発事業
- 開発後の資産の運用・管理機能もグループ内に構築
- 地域特性にあった駐車場運営事業を名古屋圏にとどまらず各地で展開

統合による知名度の向上

- 新卒、中途採用における入社希望者数の増加



事業展開



さらなる成長に向けた具体策



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(12棟)
 - ▶商業：μPLATシリーズ(6施設)
SAKUMACHI商店街(清水～尼ヶ坂)
SWING MALL(東岡崎)
あつたnagAya(神宮前)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、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

外部と連携したまちづくり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

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)
 - ▶プライムプレイス新大阪(オフィス)
BCP対応(非常用発電機、雨水利用システム、防災備蓄倉庫など)
 - ▶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

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
- ▶挑戦する風土の醸成

駐車場事業の成長・拡大

- ▶商業施設や自治体の大型駐車場における管理業務を積極的に受託
- ▶関東・関西地区の営業強化
- ▶スマホ決済等のキャッシュレス化を推進

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につなげてまいります。

経営資源

中部圏を中心に幅広いニーズに対応できるホテル事業

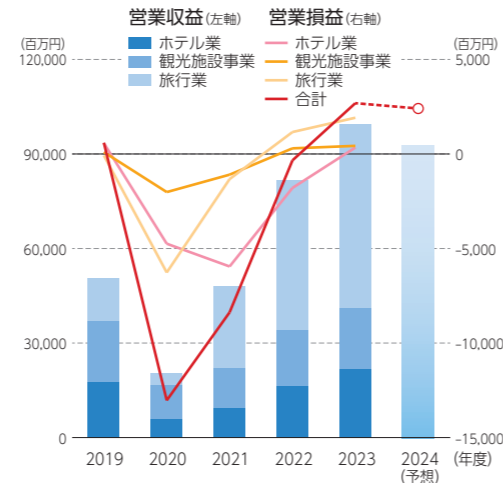
- 名古屋市内および当社沿線拠点都市に15以上のホテルを運営
- 駅直結など利便性の高い立地に、宿泊特化型ホテルからシティホテル、ライフスタイルホテルまでさまざまに展開

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・駒ヶ岳等において、ロープウェイ事業を展開



※2019～2023年度は各サブセグメントの単純合算値を記載
※2024年度予想は2024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 | 280万人 | |
| | | 国宝・重要文化財(建造物) | 13件 | |
| | ホテル | 年間宿泊人数 | 145万人 | |
| | | インバウンド宿泊者数 | 30万人 | |

(2023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



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。2022年6月には雑貨店運営会社「(株)オンセブンデイズ」を子会社化したほか、2022年12月には「うれしいを、アゲる。」をコンセプトに愛知・岐阜の地元企業と共同開発したお土産品を販売する「名鉄商店」を立ち上げました。

経営資源

鉄道主要駅直結

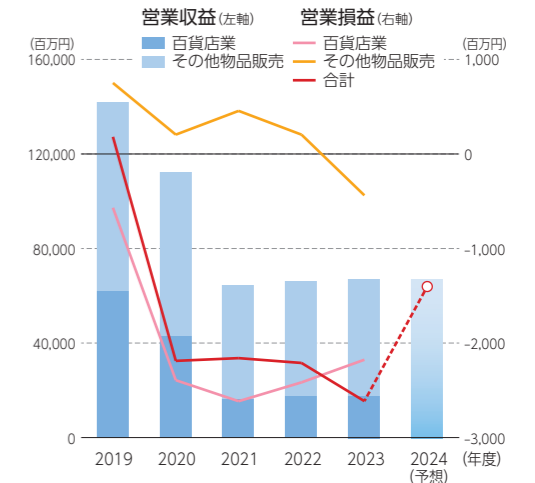
- 集客力が見込める立地を活かした出店および店舗運営

名鉄ミュージズカード

- 鉄道利用者、百貨店利用者が多い名鉄グループのハウスカード
- 名鉄ミュージズカードを活用し、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



※2019～2023年度は各サブセグメントの単純合算値を記載
※2024年度予想は2024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



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

独自ブランドのさらなる創出・成長

- 既存ブランドの拡大、新業態への挑戦
 - ▶ オンセブンデイズ初となるエキナカ出店(金山駅)
 - ▶ あつたnagAyaへ2号店となる名鉄商店ATSUTAを出店
- M&Aの活用による事業強化を検討



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

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、防災等のための調査測量を担う中日本航空のほか、近年頻発する自然災害をはじめとする報道対応として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
- 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

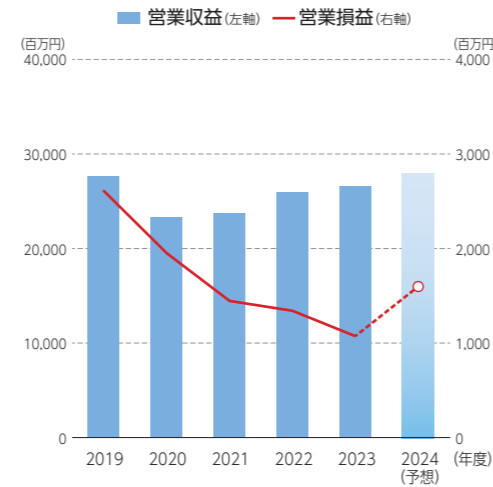
自社機運航のメリットを活かした航空測量

- 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



ドクターヘリ運航件数 年間**4,361**件
(2023年度実績)



※2024年度予想は2024年5月公表値

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)
- ▶欧米の先進事例を取り入れ、さらなるサービス強化を図る

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、空飛ぶフルマなどの新たな航空機も視野に一層のシェア拡大を目指す

※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がある職場づくりを実現

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価値提供を通じて、広く社会へ貢献してまいります。

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

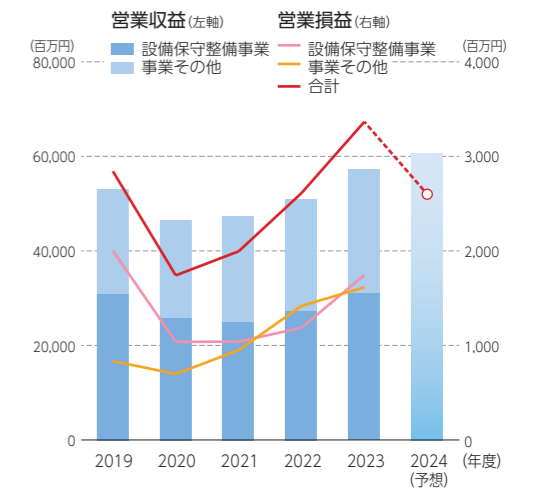
(名鉄EIエンジニア、メイテツコム)

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)

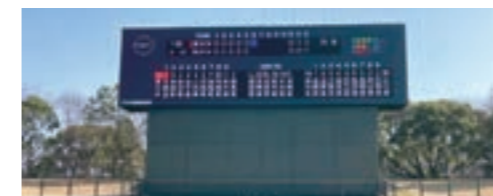
幅広い事業領域を通じたトータルサポート

(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)

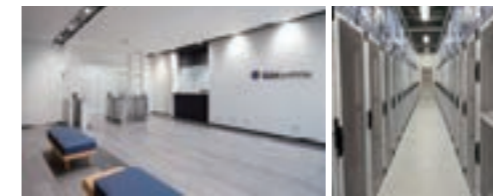


※2019～2023年度は各サブセグメントの単純合算値を記載
※2024年度予想は2024年5月公表値

さらなる成長に向けた具体策



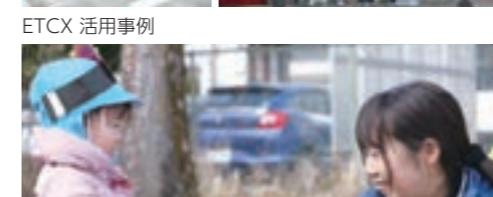
大型映像装置施工事例(パロマ瑞穂野球場)



都市型データセンター(名古屋市熱田区)



ETCX 活用事例



めいこ保育ステーションぽっぽ園

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CO₂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)、学童保育(TELACO)<名鉄スマイルプラス>
- ▶バイリンガル幼稚園(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>

名鉄グループ経営ビジョンスローガン **名鉄×WAO!**

当社は、新たに制定した名鉄グループ経営ビジョンを、より印象的にグループ内外に発信し、効果的に浸透させることを目的として、名鉄グループ経営ビジョンスローガン「名鉄×WAO!」を策定しました。本スローガンには、誰よりも地域の人々を想い、日々の「安全・安心」を大切にしながら、「ワクワク」や「驚き」といった価値を地域やお客さまに提供し続けたいという想いが込められています。

「名鉄×WAO!」が誕生した経緯

経営ビジョン策定のため、当社の若手総合職メンバーによるワーキングチーム、当社執行役員による合宿やミーティング、グループ会社の経営者との意見交換会等で議論を重ね、その過程で「名鉄×WAO!」が発案されました。



「名鉄×WAO!」に関する当社の取り組み

「名鉄×WAO!」に込めた想いを広く皆さまにお伝えするために、イメージキャラクターとして愛知県名古屋市出身の俳優滝藤賢一さんを起用したプロモーション施策を行っているほか、従業員向けにはコンセプトムービーの作成やWebグループ報での情報発信等を行っています。今後も、ブランド価値向上に寄与した従業員を称賛する表彰制度を導入する等、「名鉄×WAO!」浸透のための取り組みを進めていきます。

● TVCMやポスターのシリーズ展開

● 専用サイトの開設

● グループ会社の広告活用

● コンセプトムービーの作成

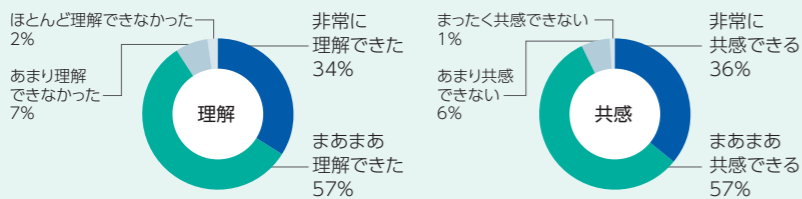
● Webグループ報「めいてつμews」の活用

● ノベルティの配布

グループ内の「名鉄×WAO!」浸透度

本年6月、当社グループ内に「名鉄×WAO!」を発表するとともにコンセプトムービーを公開し、同時にアンケートを行いました。

名鉄グループが提供したい価値や変革の方向性について



驚きから感動 憧れにつながる価値を
驚きから感動、そして憧れにつながる新しい価値を創っていきましょう
名古屋鉄道 代表取締役社長 高崎裕樹

人と人とのつながりを大切に
人と人とのつながりで日本の物流を支えること
名鉄運輸 江南支店

想像を超える旅
お客さまの想像を超える旅の新体験を提案すること
名鉄観光サービス 名古屋教育旅行支店

あたりまえの毎日にワクワクと驚きを。このまちに見たこともない感動を。名鉄と出会うすべての人々に、無数のWAO!を届けること。それが「地域」を創り、「社会」を支え、「まち」を彩る名鉄グループだからこそできる挑戦だと考えます。

名鉄グループ従業員の
私の名鉄×WAO!

嗅覚でつかむ
嗅覚を研ぎ澄まして心をつかむ提案をすること
名鉄協商 パーキング第1開発部

移動をワクワクに
お客さまの移動をワクワクする時間に変えること
名鉄交通第一 第一営業基地

お出かけに進化を
一生活者としての視点を大切にお出かけを進化させ続けること
メイテツコム 交通ソリューション部

安全を徹底的に
お客さまの安全・安心を徹底的に追求し続けること
名古屋鉄道 鉄道事業本部

安全と迅速の両立
綿密なコミュニケーションで安全で迅速な運航を継続すること
中日本航空

新しい賑わい
まだ見たことがないまちの新しい賑わいを創ること
名鉄都市開発 都市開発部

世界に誇れる「まち」
世界に誇れる前例のないまちづくりに挑戦すること
名古屋鉄道 名駅再開発推進室

信頼の品質を磨く
ありがとうと言っていたが信頼の品質を磨き続けること
名鉄バス 津島営業所

お客さまへの恩返し
声を聴かせてくださったお客さまに恩返ししていくこと
名鉄生活創研 成城石井事業部

【俳優 滝藤賢一さんからのコメント】
高校時代まで名古屋で過ごした私にとっても身近な存在である名鉄グループが、これまでのイメージとちょっと違う新しいことをはじめようとしていることで私自身もワクワクしています。「名鉄×WAO!」が東海地方からどんどん広がっていくと、とても嬉しいなと思います。

(C) 鶴澤あかね

コンテンツ

トップメッセージ

名鉄グループの価値創造

価値創造の基盤

経営・財務情報

55 MEITETSU Group Integrated Report 2024

名鉄グループ 統合報告書 2024 56



価値創造の基盤

CONTENTS

| | |
|--------------------|----|
| サステナビリティマネジメント | 59 |
| 安全・安心の確保 | 63 |
| 地域価値の向上 | 67 |
| 誰もが活躍できる職場づくり・人づくり | 71 |
| 環境保全への貢献 | 77 |
| ガバナンスとリスクマネジメントの強化 | 83 |
| 社外取締役座談会 | 89 |

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めざします。

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。

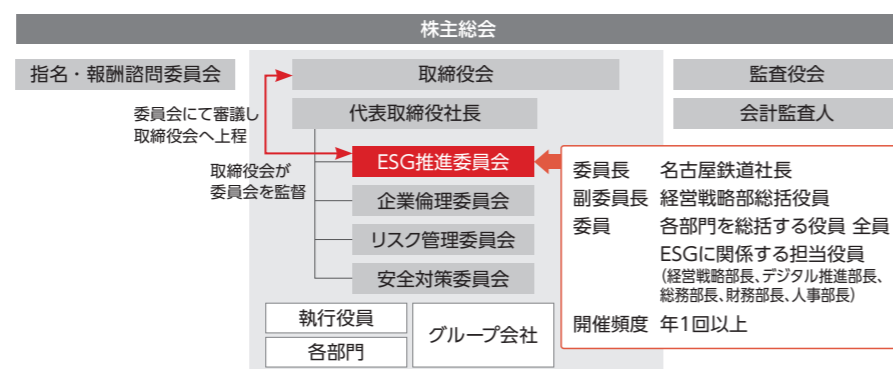
その使命のもと、引き続き当社グループの事業領域＝「地域を活性化する事業＋社会を支える事業」を推進していくことにより、「持続可能な社会の実現」を目指していくことを宣言いたしました。

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、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リスクについては、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



2023年度以降におけるESG推進委員会の実施概要

実施回数：4回(審議事項 5件、報告事項 3件)

毎年7月頃に重要課題(マテリアリティ)KPIの前年度実績について審議を行っているほか、2023年度は「インテナルカーボンプライシング制度」の導入についての検討を行い、2024年度より導入に至りました。また、2024年度は一部のマテリアリティのKPIの見直しや、「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」の策定についての議論を行いました。

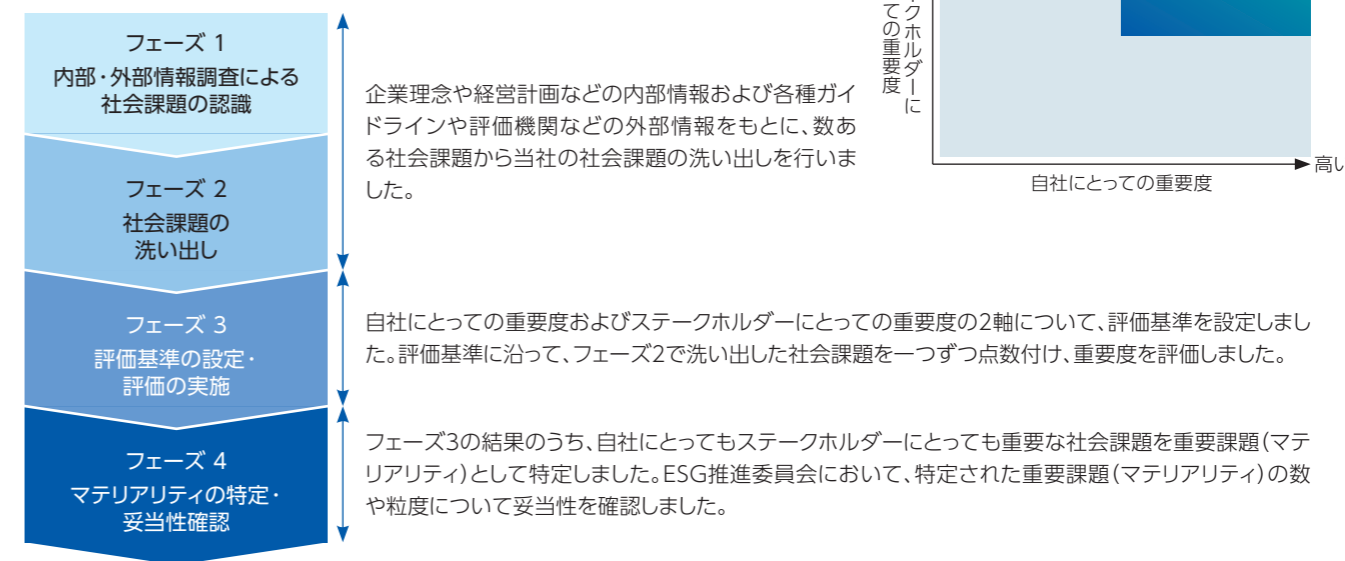
| 実施日 | 出席率(人数) | 議題 | (審議事項に対する)審議結果 |
|------------|--------------|--|--|
| 2023年7月24日 | 100% (11/11) | (1)【審議事項】サステナビリティを巡る重要課題(マテリアリティ)KPIの2022年度実績報告について (2)【報告事項】①2030年度 名鉄グループCO ₂ 排出量削減目標の達成に向けた現況報告について -インテナルカーボンプライシング制度の導入検討について ②鉄道他社の脱炭素に関連する直近の取り組み事例について | (1)提案の内容にて承認 →8月9日 取締役会へ上程 |
| 9月12日 | 91% (10/11) | (1)【審議事項】当社グループにおける「インテナルカーボンプライシング制度」の導入について | (1)2024年度から当社グループに「インテナルカーボンプライシング制度」を導入することを決定 →2024年度より導入 |
| 2024年4月19日 | 90% (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% (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 取締役会へ上程 ②提案の内容にて承認→9月1日に策定 |

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。



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.61-62

| 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 気候変動への対応、11 持続可能な都市とコミュニティ、12 持続可能な消費と生産、13 気候変動への対応 |
| 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 産業・インフラの革新、11 持続可能な都市とコミュニティ、13 気候変動への対応 |
| S 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 気候変動への対応、4 質の高い雇用と経済成長、8 持続可能な産業とイノベーション、9 産業・インフラの革新、10 削減された不平等、11 持続可能な都市とコミュニティ、14 持続可能な消費と生産、15 陸域生態系保護、17 パートナーシップによる実現 |
| G 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な不可欠な財産です。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 気候変動への対応、4 質の高い雇用と経済成長、5 性別平等、8 持続可能な産業とイノベーション、10 削減された不平等 |
| 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確か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 質の高い雇用と経済成長、5 性別平等、10 削減された不平等、11 持続可能な都市とコミュニティ、12 持続可能な消費と生産、16 平和と公正な社会 |

重要課題(マテリアリティ)に関連するKPI 2023年度実績

| ESG | マテリアリティ | KPI | KPI範囲 | 目標 | 目標年度 | 2020年度実績 | 2021年度実績 | 2022年度実績 | 2023年度実績 | 今後の対策 | |
|--|--------------------------------------|---|-----------------|---------------------------------|-------------------------|---|--|-------------------------------------|---|---|-------|
| 環境(E) | 環境保全への貢献 ▶ P.77 | エネルギー起源のCO ₂ 排出量 | 連結会社全社 | 2020年度比 ▲25% | 2030年度 | 675,759t-CO ₂ | 682,093t-CO ₂ 2020年度比+0.9% | 665,995t-CO ₂ 同▲1.4% | 703,586t-CO ₂ 同+4.1% | <ul style="list-style-type: none"> より環境負荷の少ない電力調達方法の検討 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) 省エネ基準を満たす物件の供給の推進 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 | |
| | | | [鉄軌道事業]名古屋鉄道 | 2013年度比 ▲46% | | 175,067t-CO ₂ 2013年度比▲26.6% | 169,747t-CO ₂ 同▲28.8% | 149,970t-CO ₂ 同▲37.1% | 175,923t-CO ₂ 同▲26.2% | | |
| | | 新築物件の環境認証取得(※ZEB、ZEH、CASBEE等) ※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% | 100% (4件/4件) | 対象物件なし (新築物件0件) | 100% (1件/1件) | | |
| | | 産業廃棄物排出量・リサイクル率 | 名古屋鉄道 | モニタリング指標 | — | 697t | 497t | 517t | 553t | | |
| | | 沿線・地域での環境保全活動件数 | 連結会社全社 | — | — | 47件 | 50件 | 58件 | 93件 | | |
| 安全・安心 の確保 ▶ P.63 | | 鉄道事故 | 鉄道運転事故(有責)件数 | ゼロ | — | 0件 | 0件 | 0件 | 0件 | <ul style="list-style-type: none"> 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(恵那峡遊覧船) | 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 | — | 1件 | 0件 | | 1件 |
| | | 重大インシデント件数 | ゼロ | — | 0件 | 0件 | 0件 | 1件 | 0件 | | |
| 地域価値 の向上 ▶ P.67 | | 移動サービス 利用人員 | バス事業9社 | モニタリング指標 | — | 25.2% | 25.8% | 27.4% | 28.4% | <ul style="list-style-type: none"> 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 | |
| | | | タクシー事業15社 | — | 21.2% | 23.6% | 27.0% | 31.4% | | | |
| | | | 運送事業14社 | — | 33.6% | 40.7% | 45.0% | 53.9% | | | |
| | | ユニバーサル サービス 対応率 | 駅前バリアフリー対応率 | 名古屋鉄道 | モニタリング指標 | — | 97.0% | 98.5% | 98.6% | | 97.4% |
| | | | 鉄道車両バリアフリー対応率 | 69.9% | 72.0% | 73.4% | 75.1% | | | | |
| 地域と 連携した まちづくり | ユニバーサルデザイン 車両導入率 | バス事業9社 | 45.0% | 67.3% | 69.2% | 70.7% | | | | | |
| | タクシ事業15社 | 20.6% | 22.1% | 27.0% | 30.3% | | | | | | |
| | 都市計画に基づく拠点駅整備計画 高架化・新駅設置 | 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: 東岡崎駅・名鉄名古屋駅 | | |
| 暮らし のサポート ▶ P.71 | | 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 | | |
| | | | 鉄道輸送人員 | 名古屋鉄道・豊橋鉄道 | 303,321,430人 | 322,967,343人 | 350,166,209人 | 370,377,549人 | | | |
| | | 暮ら のサポート | バス輸送人員 | バス事業9社 | 48,941,115人 | 53,569,595人 | 61,541,247人 | 65,969,492人 | | | |
| | | | タクシー営業回数 | タクシー事業15社 | 7,478,097回 | 8,176,603回 | 9,202,190回 | 9,214,324回 | | | |
| | | | カーシェア利用回数 | 名鉄協商 | 132,211回 | 139,997回 | 148,497回 | 161,932回 | | | |
| 山岳ロープウェイ利用人員 | シェアサイクル利用回数 | 名古屋鉄道 | 44,527回 | 122,767回 | 336,415回 | 713,080回 | | | | | |
| | 駅前バリアフリー対応率 | 名古屋鉄道 | 97.0% | 98.5% | 98.6% | 97.4% | | | | | |
| 沿線・地域人口増減率 | 鉄道車両バリアフリー対応率 | 69.9% | 72.0% | 73.4% | 75.1% | | | | | | |
| | ユニバーサルデザイン 車両導入率 | バス事業9社 | 45.0% | 67.3% | 69.2% | 70.7% | | | | | |
| 観光入込客数および観光消費額単価 | タクシ事業15社 | 20.6% | 22.1% | 27.0% | 30.3% | | | | | | |
| | 都市計画に基づく拠点駅整備計画 高架化・新駅設置 | 名古屋鉄道 | モニタリング指標 | — | 2件 | 2件 | 2件 | 2件 | 補足) 参加自治体(下線は2023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・岐阜・羽島・各務原・可児・御嵩 | | |
| 暮らし のサポート | 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 | 3団体 | 4団体 | | | | | |
| | ミュープラット 施設数 | 名古屋鉄道 | 5カ所 | 6カ所 | 6カ所 | 6カ所 | | | | | |
| 誰もが 活躍できる 職場づくり・ 人づくり ▶ P.71 | | 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 | 21店 | | | | |
| | | アフタースクールTELACO 校舎数 | 名鉄スマイルプラス | 8校 | 10校 | 11校 | 11校 | | | | |
| ガバナンス | ガバナンスと リスクマネジメントの 強化 ▶ P.83 | 小規模保育ほっぼ園 施設数 | 11園 | 12園 | 14園 | 15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 | — | 236,815人 | 248,249人 | 400,139人 | 404,190人 | | |
| ガバナンス | | 沿線・地域人口増減率 | — | 参考指標 | — | 0.098% | ▲0.261% | ▲0.429% | ▲0.240% | 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(2023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 | — | 166,535千人 | 112,457千人 | 122,228千人 | 136,254千人 | 補足) 愛知県観光入込客統計(2024年3月公表値)、 岐阜県観光入込客統計(2023年11月公表値)の合算 | |
| ガバナンス | | 女性管理職比率 | 主要会社*1 | 30%以上*1 | 2030年度 | 6.1%(7人) | 3.7%(4人) | 5.2%(107人) | 5.6%(127人) | <ul style="list-style-type: none"> 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 | 主要会社*1 | 30%以上*1 | 2030年度 | 13.6%(11人) | 7.5%(8人) | 27.3%(559人) | 30.4%(688人) | | |
| | | 育児休業取得状況(男性・女性) | 主要会社*1 | 男性女性ともに 100%*1 | 2030年度 | — | — | (男性)35.2% (女性)100.0% | (男性)48.6% (女性)100.0% | | |
| | | 従業員エンゲージメント*2 | 名古屋鉄道*2 | 3.5点以上*2 | — | — | — | — | 3.34点 | | |
| | | BMI有所見率 | 名古屋鉄道 | 28.0%以下*3 | — | 27.9% | 29.1% | 28.4% | 27.4% | | |
| ガバナンス | | 独立社外取締役比率 | 名古屋鉄道 | 1/3以上 | — | 3/10 | 3/9 | 3/9 | 3/9 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | 連結会社全社 | 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 | — | 6回 | 5回 | 5回 | 6回 | | |

(※1) 2023年度から目標・実績の開示範囲を変更 (※2) 2023年度からKPIとして設定 (※3) 2023年度の目標を前年度設定分(28.5%以下)から変更

安全・安心の確保

安全に関する基本方針

2006年10月に「鉄道安全管理規程」を定めるとともに、輸送の安全を確保するための基本的な方針「安全に関する基本方針」を策定して、鉄道事業に従事する全役職員が一丸となって安全管理体制の強化に向けた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します。
 - 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。

2024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

安全管理体制

当社では、社長を最高責任者とし、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など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。

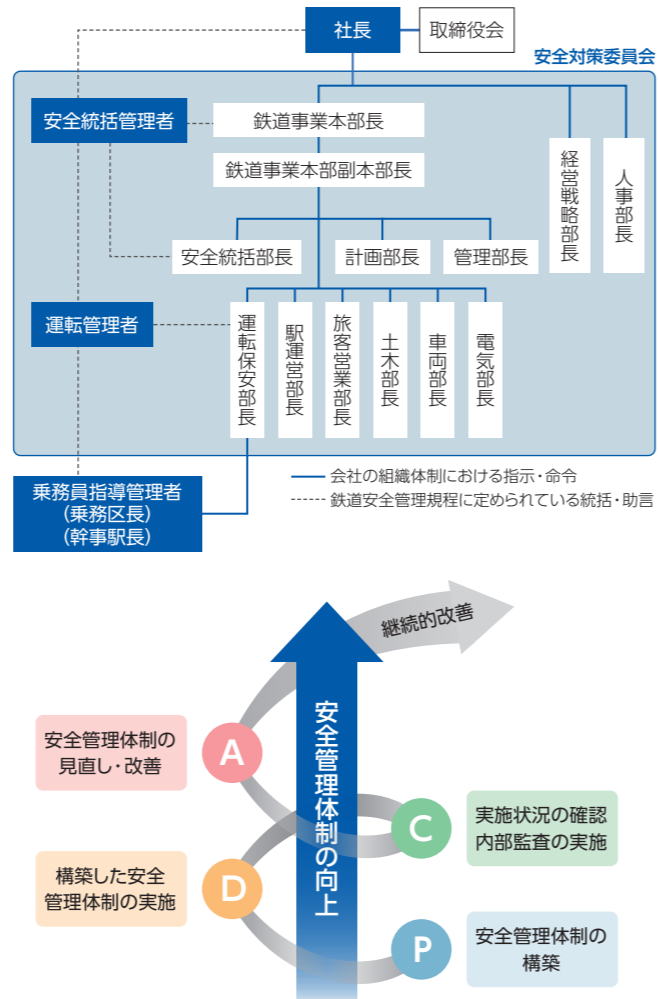
2024年3月の安全対策委員会においては、2023年度の安全重点施策の実施結果、ヒヤリ・ハット取り組み活動結果および内部監査の結果等に基づき、委員による審議を行い、2024年度安全重点施策を策定しました。

安全管理体制の見直し・改善

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。

2023年10月から12月にかけて内部監査に伴うヒアリング等を実施し、安全管理体制の強化・向上に対する各部署の各種取り組みについて、着実に遂行されていることを確認し、その結果については、安全統括管理者をはじめ、関係する管理者等に速やかに報告を行いました。



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。

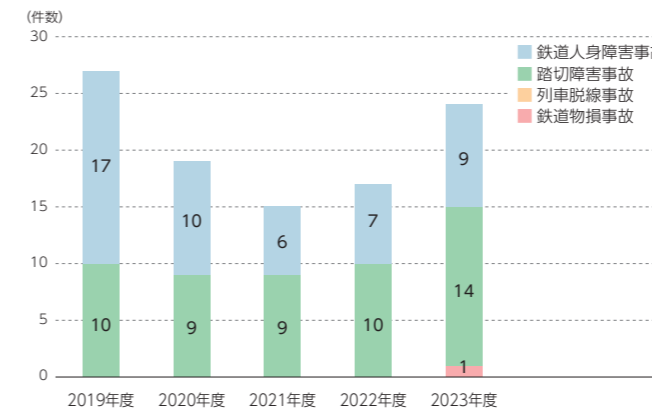
安全報告書では、輸送の安全確保に関する基本的な方針、安全管理体制、安全確保のための施策ならびに安全設備の整備や安全教育などの取り組みの実績を紹介しています。また、事故・障害の発生状況や有責事故の再発防止対策なども説明しています。

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

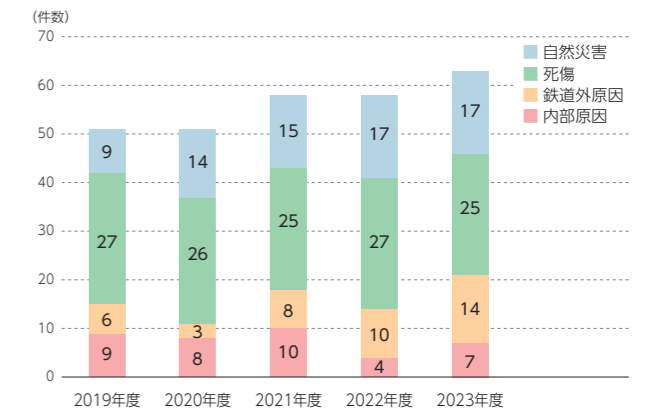


鉄道運転事故・輸送障害・インシデントの発生状況

鉄道運転事故



輸送障害



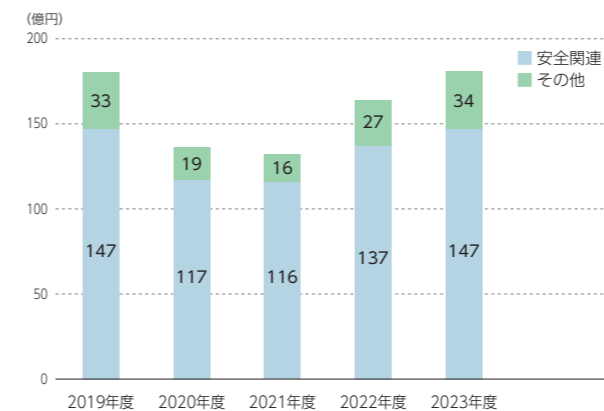
インシデント

| | |
|--------|----|
| 2019年度 | 0件 |
| 2020年度 | 0件 |
| 2021年度 | 0件 |
| 2022年度 | 0件 |
| 2023年度 | 1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



2023年度の主な安全関連設備投資

- 高架化工事(知立駅付近・喜多山駅付近・若林駅付近・荻賀駅付近)
- 高架橋等の耐震補強
- 土木施設の改良(まくらぎのPC化、ロングレール化)
- 電気施設の改良(変電所の改良、電路設備の増強・改良)
- 駅ホームの安全対策(ITVの設置、列車非常通報装置の設置)
- 踏切保安対策(踏切監視システムの導入・障害物検知装置の設置)
- 車両の新造(新型通勤車両9500系・9100系)
- 車両の改造(3500系 内装・機器の更新)

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

防犯カメラの設置

名鉄名古屋駅などの主要駅に防犯カメラを設置しているほか、9500系・9100系より車両内の防犯カメラ(1両あたり3台)を設置しています。また、駅集中管理システム導入駅にも、駅務機器管理用の監視カメラを設置しており、防犯目的としての使用も可能です。



踏切監視システム

踏切の事故や機器故障といったトラブルを早期に発見し、復旧に要する時間を短縮するため、踏切機器の動作状況等を遠隔監視する踏切監視システムを交通量の多い踏切等に順次導入しています。また、踏切事故防止のため、車や人をAIで判別し、列車が接近した際に車や人が停滞すると異常を検知して表示装置で列車の乗務員に知らせる仕組みを一部の踏切で試験導入しています。

ホームドアの実証試験を実施

お客さまに駅を安心してご利用いただくため、プラットホームの安全対策として、名古屋本線金山駅にホームドアの設置を検討しており、2024年10月から実証試験を行っています。



異常時対応訓練



事故車両の復旧作業

踏切施設の復旧作業

鉄道テロ対応訓練

車両内や駅構内に不審物が発見された場合などに備え、警察と合同で鉄道テロ対応訓練を実施しています。2024年2月には、大江駅構内にて、愛知県警察と合同で不審物対応訓練と化学剤散布対応訓練を実施しました。

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

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、警察官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。



テロ対応訓練



列車内での不審物対応訓練

社員安全教育

鉄道乗務員教育

乗務員として必要な知識や技能の習得と安全意識の向上を図るため、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など、さまざまな教育・訓練を実施しています。

安全マネジメントに関する教育の実施

鉄道安全管理規程への理解を深め、安全意識の向上を図るため、各教育のカリキュラムのなかで、従業員に対し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)

安全管理体制を強化する一環として、過去の重大事故・インシデントを整理し、学ぶための安全教育施設「安全考創室」を整備し、2024年4月から運用を開始しました。

社長メッセージ、事故事例映像などを視聴することで、従業員一人ひとりが「安全」を自分事として捉え、実践すべき行動を自らが「考え」、明日の安全を「創り出す」ことを目的としています。



車掌シミュレータによる教習



安全考創室

グループ各事業の安全に関する取り組み

バス事業

外部講習の実施(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。

職場のリーダーを担う人材を育成できるように、滋賀県の交通安全研修所「クレフィール湖東」で実車を使った訓練、および座学での研修もしています。



クレフィール湖東での研修風景

タクシー事業

事故防止に向けた取り組み(名鉄タクシーホールディングス)

名鉄タクシーグループは、グループ全体で事故防止に向け取り組んでいます。事故削減に向けた運輸安全マネジメント体制の構築を目的に、グループ各社の事故責任者が参加し、四半期ごとに「名鉄タクシーグループ運輸安全会議」を開催しています。また、管理者から一人ひとりのドライバーに向け適切な指導を行えるよう、グループ各社の現場管理者が参加し、外部講師を招いての事故予防講義や事故映像共有など、具体的な指導内容の展開と共有のため「名鉄タクシーグループケーススタディ」を2か月ごとに開催しています。

トラック事業

安全重点施策の設定(名鉄運輸)

名鉄運輸では、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。

<2024年度安全重点施策>

| | |
|-----|--|
| (1) | 安全確認による運転事故防止 ①後突事故防止に向けてのバック手順および指差呼称の実行 電子ホイッスルバック誘導や、バックセンサーの導入の拡充を計画 ②「ながら」運転禁止(携帯・スマホ・ハンズフリー・タバコ等) AI感知機能による未然防止指導や、事故動画による教育動画の活用 |
| (2) | 就業中の交通違反者の撲滅 交通違反者は公私にかかわらず指導強化、違反時の速やかな報告 |
| (3) | 労災事故防止 ①通勤災害撲滅指導 ②不安全者への即時指導 ③荷役器具の正しい使用(動画指導)とヘルメット着用による頭部保護 |

全国リフトコンテストの実施(名鉄運輸)

名鉄運輸は2024年5月、フォークリフトの安全品質を高めるため、初の全国リフトコンテストを開催しました。

フォークリフトの操作方法やルールの重要性を学び、商品事故防止につなげることを目的とし、予選を勝ち抜いた23人が技術を競いました。安全意識を広めるため、今後はグループ各社も含めた大会の実施を検討しています。



海運事業

津波避難訓練(太平洋フェリー)

2011年に発生した東日本大震災を教訓として、大地震が発生し、それに伴う大津波が襲来することを想定した訓練を実施しています。訓練は、入港直後に大震災が発生、荷役を中止し、お客さまを陸上の避難場所に避難させ、本船は直ちにエンジンを起動しその他の出港準備を行うという内容です。近い将来発生が予測されている南海トラフ地震に備え、東日本大震災以来毎年実施して有事に備えています。



航空事業

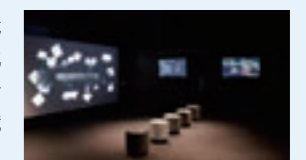
ヒューマンファクター安全研修(中日本航空)

人間の能力や限界、特性などのヒューマンファクターに関する知識や概念について学び、実践することでヒューマンエラーによるトラブルの減少、社員の意識向上および社内の安全文化の醸成を図っています。



安全教育施設「Safety Innovation Hall (SIホール)」(中日本航空)

過去の事故を知らない世代にも、事実を正確に伝え、風化させないために、SIホールを活用し、安全の重要性を認識できる教育を実施しています。



地域価値の向上

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、地域社会との連携を通じた社会的課題の解決を推進していきます。

持続可能な沿線地域・社会の実現への取り組み

公共交通を中心とするモビリティネットワークの実現(名鉄グループ)

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の実現を目指します。

*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認し、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

エリア版MaaS「CentX」の推進(名鉄グループ)

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」を推進しています。CentXをさまざまなお客さま・パートナーの皆さまをつなぐハブとして機能させることで、公共交通利用の促進、沿線・地域の活性化に留まらず、社会課題解決につながる、地域共創のプラットフォームとなることを目指しています。

2022年3月にサービスを開始したスマートフォンアプリCentXは、交通事業者や自治体との連携を強化しながら順次サービスの拡充を図っており、2024年2月に累計100万ダウンロードを突破しました。2024年3月には、愛知・岐阜・三重・長野にあるJR東海の在来線および新幹線の302駅が新たに「マイ駅」機能に登録可能となり、さらにJR東海の運行情報をPush通知で受け取ることができるようになりました。

また、2024年9月から12月まで、JR東海、北恵那交通と共同で、CentXアプリ上でデジタル乗車サービスの実証実験を実施しています。JR中央本線の一部区間を利用できる二次元コード乗車券と、中津川駅エリアの一部バス路線で利用できる一日フリー乗車券がセットになったデジタル企画乗車券を販売し、都市交通と地域交通の連携によるデジタル乗車サービスの実用性と利便性を検証します。

当社グループは今後もCentXを通じた公共交通機関の一層の利用促進を行うことで当地域の公共交通分担率の向上に貢献するとともに、さまざまなパートナーの皆さまと「地域共創」に努め、移動にとどまらない多様な生活サービスを提供していきます。

*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・決済を一括で行うサービスのこと



CentX共創プログラム2024

CentXが地域共創のデジタルプラットフォームとしてさらなる進化を遂げるため、新たなパートナーからのアイデアを募る「CentX共創プログラム2024」を4月に開始しました。本プログラムを通じ、先進的かつ斬新な技術アイデアを持つパートナーとの新たな共創により更なる顧客体験価値の向上を図っていきます。

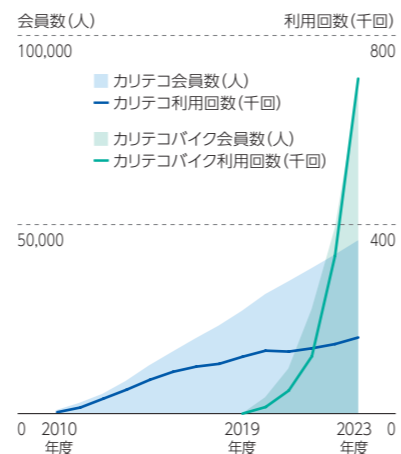
カーシェアリング・シェアサイクルの展開(名鉄協商)

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。ステーション数は437カ所、車両台数556台で、東海エリアのほか関東に24カ所、関西に20カ所、北陸に2カ所カリテコの拠点がオープンしています(2024年3月現在)。

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。カリテコバイクは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い、名古屋市内中心部に386カ所のポート、1,025台の電動自転車を展開しています(2024年3月現在)。

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に貢献してまいります。

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



公共交通の利用促進を図る各種イベントへの参加

●「ええじゃないか豊橋カーフリーデー」への参加(豊橋鉄道・豊橋バス・豊鉄タクシー)

豊橋市が主催する「ええじゃないか豊橋カーフリーデー」に毎年参加し、子ども向けの鉄道運転士・車掌の仕事紹介、バスの運転台での運転士なりきり撮影会などの体験を通して、公共交通や環境について学ぶ機会の提供に協力しています。

●「公共交通フェスタ」等への参加(岐阜乗合自動車)

「公共交通フェスタ」(岐阜市総合交通協議会と岐阜乗合自動車主催)や「バスフェスタinモレラ岐阜」(モレラ岐阜と岐阜乗合自動車主催)を毎年開催し、バス車両の展示やクイズラリー、子ども向け企画の運転士なりきり体験やバスとの綱引きなどを実施し、バスの魅力を広める工夫をしています。また、岐阜市内の小学校で「バスの乗り方教室」を実施し、利用促進を行うとともに、バスを利用することで環境負荷軽減となり、カーボンニュートラルな社会につながることを伝えています。

カーフリーデーのブース出展の様子



バスとの綱引きの様子

歴史的建造物・文化財の保護

●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蒸気機関車(SL)などの保存・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、その思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」。設立当初より、ただ文化財を保存するのではなく、明治建築をはじめとした「本物の価値」を残し、伝えることで、現代の人々の心や未来を豊かにする歴史の指針を提供し続けています。巨匠、フランク・ロイド・ライトが設計した「帝国ホテル」の空間や、日本初の鉄道(新橋-横浜)を走行したSLの乗り心地を体感するために、国内外から多くの明治村ファンにご来村いただいています。



博物館 明治村HP
<https://www.meijimura.com/>



●日本庭園 有楽苑(国宝茶室 如庵)

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。織田信長の弟の織田有楽斎が京都の建仁寺に創建した国宝茶室「如庵」や、重要文化財「旧正伝院書院」がご覧いただけます。

国宝茶室「如庵」は、国宝茶席三名席に数えられる茶道文化史上貴重な遺構です(1936年に旧国宝に指定され、文化財保護法施行後、1951年に改めて国宝に指定)。1972年に当社が犬山城の東へ移築し、如庵が京都にあった時代の庭園を可能な限り再現した「日本庭園 有楽苑」として整備しました。



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



ステークホルダーとの協業で地域価値向上へ

名鉄名古屋駅エリアのまちづくりを推進(エリアマネジメント)

(名古屋鉄道・名鉄都市開発)

名鉄名古屋駅周辺の価値向上を目的とする名古屋駅地区街づくり協議会、名駅南地区まちづくり協議会に参画し、道路や公園等の公共空間を活用した社会実験や清掃・美化活動を定期的に行うなど、地域と連携した活動を行っています。また、沿線・地域においても各エリアマネジメント団体に参画し、地域や行政と連携して、まちの課題解決や価値向上を目指し、検討・協議をするなど、さまざまな角度からエリアの価値向上に取り組んでいます。



名駅南地区まちづくり協議会の活動の様子(社会実験による木製ベンチ等の設置)

地域と連携した瀬戸線沿線の価値向上の取り組み (名古屋鉄道・名鉄グループ)

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、都市部とつながり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、沿線の魅力を生かしながら、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、新たな技術の導入などモデル線区としての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、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。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。



神宮前駅西街区に観光商業施設「あつたnagAya」開業 (名古屋鉄道)

当社は熱田神宮の玄関口である神宮前駅(名古屋市熱田区)西街区で、商業施設「あつたnagAya」(第1期)を2024年9月に開業しました。神宮前駅西街区は当社が「おとなの行きたいまち」を目指し開発を進めており、本施設は「地域で継がれる魅力を嗜み、再発見できる場所」として観光客などの来街者をターゲットにしています。

名古屋市が熱田神宮周辺エリア全体で目指す「まちづくり」と「観光」の総合的な推進の一端を担うべく、今後さらなる熱田神宮周辺エリアの活性化に向けたあつたnagAyaの南北エリアの自治体・地域と連携した開発についても検討していきます。



9月6日に開業したあつたnagAya

高架化工事・新駅の設置 (名古屋鉄道)

● 高架化工事

当社では、踏切付近での事故の危険性や交通渋滞を減らし、都市機能を向上させるため、国や地方自治体が行う鉄道立体交差化事業などに協力し、工事を積極的に進めています。

現在は知立駅(一ツ木～牛田、重原～三河八橋)、喜多山駅、若林駅、刈安駅の4駅付近で高架化工事が進行中です。

● 新駅「加木屋中ノ池」駅の設置

当社では、東海市の要請に基づき、地域住民の利便性の向上・交通円滑化などを図るため、新駅「加木屋中ノ池」駅を2024年3月16日に開業いたしました。



高架化工事が進む知立駅と新駅の加木屋中ノ池駅

誰もが安心・快適に暮らせるための取り組み

① ユニバーサルデザイン車両の導入 (名鉄グループ各社)

鉄道・バス・タクシーなど当社グループが手掛ける幅広い交通事業において、ユニバーサルデザイン車両の導入を進めています。今後も設備の更新に合わせてサービスの拡充に努めます。

2023年度実績 鉄道車両…75.1% バス事業…70.7% タクシー事業…30.3%

② ユニバーサルデザインの住まいの提供 (名鉄都市開発)

名鉄都市開発はバリアフリーに配慮し、幅広い世代・さまざまなライフスタイルの方々など、誰もが安心・快適に暮らせる空間づくりに取り組んでいます。

名古屋市中区の賃貸マンション「リシュドール大須」(2022年2月竣工)は、十分な通路幅の確保や段差へのスロープの設置、エレベーターの設置、車いす利用者向けの駐車場を整備することで、名古屋市の「人にやさしい街づくり」の推進に関する条例の整備基準に適合しています。

③ 子育て世代支援の取り組み (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「ぼっぽ園」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。

2024年9月現在でアフタースクールのTELACOが12校、保育事業のぼっぽ園が18園に拡大しています。2023年5月に鶴舞公園内に1号店が開業した運動教室SPOCCOは、2024年4月にイオン春日井ショッピングセンター内に2号店がオープンしました。

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するなど、子育て世帯の「お悩み」の解消に少しでも貢献したいと考えています。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」の輪を広げることにより住みやすい地域づくりを推進しています。

④ 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・実践しています。

2024年4月には新たな試みとして、イオン春日井ショッピングセンターの「めいてつCOCO」内に、フレイル*予防をコンセプトとした「名鉄ライフサポート Fitness」をオープンしました。また2024年10月には、22店舗目となる「名鉄レコードブック味鏡」をオープンしました。

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。

*フレイル：加齢によって筋力や心身の動きが低下して、「要介護」状態に近づいてきた状態

⑤ 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。

⑥ 障がい者野球への協賛(130周年記念事業) (名古屋鉄道)

当社は地域への感謝を基本方針とする「130周年記念事業」の一環として、2024年度から障がい者野球チーム・名古屋ビクトリー(当社従業員所属チーム)とNPO日本身体障害者野球連盟への協賛を行い、この地域における障がい者スポーツの発展に貢献します。

2023年9月に開催された世界身体障害者野球大会の日本代表チームの主将を当社従業員である松元剛が務めたことをきっかけに、日本身体障害者野球連盟および名古屋ビクトリーへの協賛を決定しました。



1. グループの使命実現のための人事ビジョンと人事戦略

名鉄グループにとって、人財は企業成長と価値創造の根幹です。急激に変化する時代の中で、「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」企業グループであり続けるために、人的資本の充実がますます重要になってきます。

今回、グループの使命と中長期経営戦略実現に向けて、人事ビジョン「あなたらしく、そしてその先へ」を設定しました。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。

| | |
|--------|------------------|
| 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 |

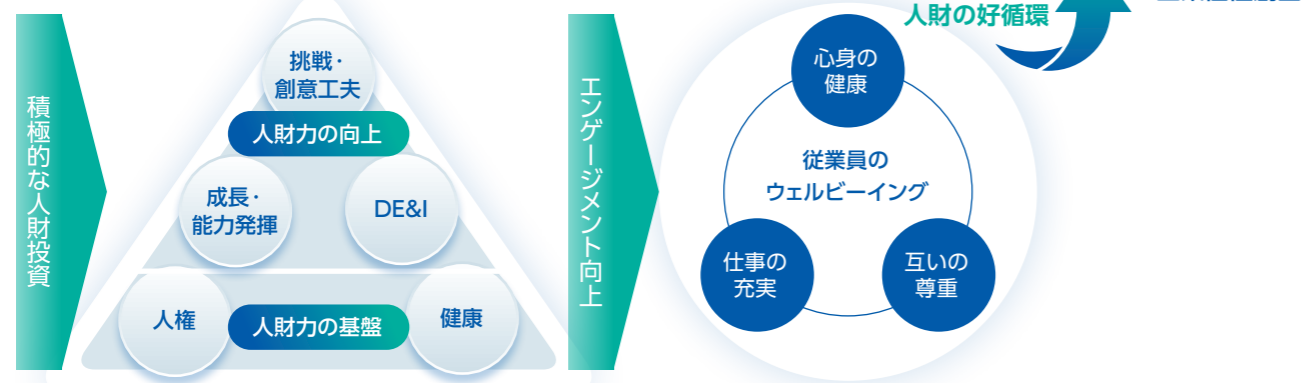
2. 人財力の基盤とウェルビーイング

当社グループには、高い「社会的使命感」と「地域愛」を持った従業員が集まっています。こうした人財に対し、グループ全体で積極的な人財投資を行うことで、「人財力の基盤」の確立と「人財力の向上」の実現を目指していきます。従業員一人ひとりが能力を発揮するための「人財力の基盤」として、「人権」「健康」を定義し、グループ全ての従業員が安心して働ける職場環境を提供していくとともに、従業員一人ひとりの「人財力の向上」を実現していくために、「挑戦・創意工夫」「成長・能力発揮」「DE&I」の3要素を軸とする各種施策を進めていきます。

こうした施策を通じて、自らの能力を高め、より良い職場環境の中でやりがいを感じて仕事に取り組むことが、従業員エンゲージメントの向上やウェルビーイングの実現につながり、一人ひとりがより高い成果を生み出していくことで、グループとしての企業価値創出に結びついていくと考えます。

同時に、グループによる企業活動がお客さまと地域社会の豊かさにつながり、地域に貢献しているという実感として従業員に還元されることで、さらなる従業員のウェルビーイング向上へとつながっていき、「お客さま・地域社会と人財の好循環」が生まれます。

なお、従業員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の指標として「従業員エンゲージメント」をKPIとして設定し、継続的に進捗を確認していきます。



ウェルビーイングの定義

心身の健康：健康的な食事、運動、十分な休息など、身体的な健康を維持し、ストレスをうまく管理し、ポジティブな思考を持ち、心の安定を保っている状態

互いの尊重：周囲と良好な人間関係を築き、身体的、精神的な安全が確保され、安心して仕事に取り組める状態

仕事の充実：やりがいや目標を持ち、自分の能力や才能を活かし、成長を続けている状態

従業員エンゲージメント

2023年度実績 3.34点
目標 3.5点以上(5点満点)

※従業員エンゲージメントは、外部の調査専門会社が提供するエンゲージメント調査サービスにおける評価指標で、当社単体の従業員(鉄道現業部門および本社部門)を対象とした調査結果を点数化したものです。

人権の尊重

当社グループでは、社内および社外全ての方々の人権を尊重し、あらゆる差別や人権侵害につながる活動を一切行わないよう、2023年4月に「名鉄グループ人権方針」を策定しました。社内の各部門に人権啓発推進委員を設置し、従業員の人権意識向上に努めています。また、従業員に対しては、ハラスメント等の相談窓口を設置するとともに、入社時および定期的に人権研修を実施し、人権問題について確実に知得し、対応する仕組みを設けています。

また、昨今社会問題化するカスタマーハラスメントに対して、従業員の人権を守り、安心して働ける環境を整えるため、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」を策定しました。

| | |
|--------|------|
| 2021年度 | 243人 |
| 2022年度 | 216人 |
| 2023年度 | 194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。

- 人権の尊重** ……名鉄グループは、国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」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、障害、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。
- 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。
- 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。
- 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、その影響に対する防止・軽減を図ります。
- 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。
- 情報開示** ……名鉄グループは、人権啓発の取り組みについて、ウェブサイト等で情報を公開します。
- 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。

健康経営の推進

当社グループは、2024年10月に「名鉄グループ健康経営方針」を策定しました。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に中長期目標を設定して取り組んでいます。

名鉄グループ健康経営方針(2024年10月策定)

名鉄グループは、安全・信頼の根幹を担う従業員の心身の健康を維持・増進するため、健康支援と良好な職場環境づくりを推進します。そして、誰もが心身ともに健康でいきいきと働き能力を最大限に発揮できる状態を実現することで、従業員のウェルビーイングと人財力を向上させ、名鉄グループならではの価値を創出し地域社会へ貢献していきます。

当社では疾病予防に向けて、定期健康診断や特定健診の受診率100%を維持し、受診後の個別指導を行っています。また、2024年度からは健康アプリを導入し、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34.7%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。今後も信頼の源泉である「安全」を守るため、従業員の心身の健康維持と健康意識向上に継続的に取り組み、誰もがいきいきと働き能力を最大限に発揮できるようにします。

健康経営への主な取り組みと各種指標

| 重点施策 | 対象 | 取り組み内容 | 2023年度実績 |
|-----------------|------|---------------------------|----------------|
| ①疾病の予防・早期発見 | 単体 | 人間ドック・がん検診の費用補助・特定保健指導の実施 | 特定保健指導実施率70.5% |
| ②健康づくり支援 | グループ | 名鉄グループでの各種スポーツ大会実施 | 参加者数延べ1,265人 |
| | 単体 | 55歳従業員向け健康プログラムの実施 | 参加者数148人 |
| ③女性の健康課題対策 | 単体 | 女性特有健康課題セミナーの実施 | 参加者数239人 |
| ④いきいきと働ける職場環境整備 | 単体 | 労働安全教育の徹底、年休取得促進、休暇制度の拡充 | 年休取得率92.1% |

健康に関するKPI^{*1}

| 主な取り組み | 2023年度実績 | 2030年度目標 |
|----------------------------|----------|----------|
| 健康診断有所見者の受診率 ^{*2} | 100% | 100% |
| BMI有所見率 ^{*3} | 27.4% | 25%以下 |
| 運動習慣率 ^{*4} | 34.7% | 50%以上 |
| 高ストレス者率 ^{*5} | 9.1% | 7%以下 |
| 年次有給休暇の取得率 | 92.1% | 90%以上 |

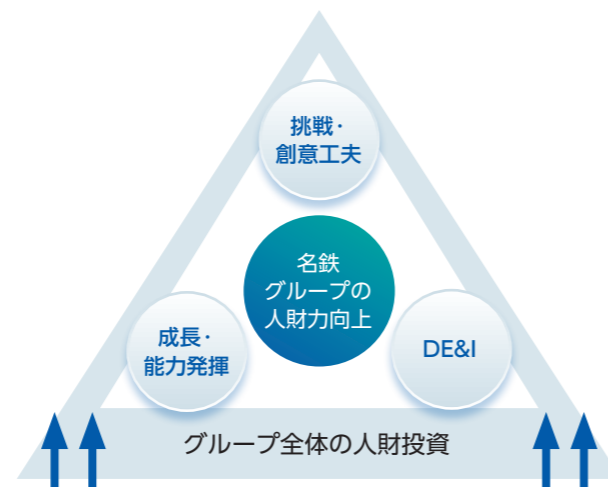
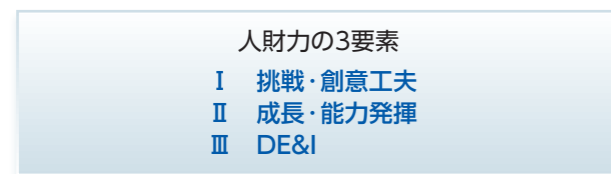


※1 いずれも名古屋鉄道単体の数値
 ※2 健康診断の結果、会社より受診指示を受けた者のうち、指示どおり受診した者の割合
 ※3 BMI 25.0以上=肥満度1以上となった者の割合
 ※4 問診にて、運動習慣について「週1~2回」以上と回答した者の割合
 ※5 ストレスチェックで高ストレス判定をされた者の割合

3. 人財力の向上に向けて

経営ビジョンに掲げるような当社グループならではの価値を提供するチャレンジングな取り組みを行っていくためには、価値創造に共感し、「社会的使命感」や「地域愛」を持った多様な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」、「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」ことが重要です。これらの力を伸ばすことが「人財力の向上」であると考え、「挑戦・創意工夫」「成長・能力発揮」「DE&I」を「人財力の3要素」として定義しました。

従業員一人ひとりの人財力の向上に向けて、「人財力の3要素」の観点から各種人事施策に取り組んでいきます。



人財力向上に関するKPI

| 指標 | 2023年度実績 | 目標 |
|-----------------------------|------------------|------------------|
| キャリア公募制度 利用件数 ^{*1} | 13件 | 継続的に前年度を上回る |
| 資格取得支援制度 利用件数 ^{*1} | 63件 | 継続的に前年度を上回る |
| 女性管理職比率 ^{*2} | 5.6% | 30%以上(2030年度までに) |
| 中途管理職比率 ^{*2} | 30.4% | 30%以上(2030年度までに) |
| 育児休業取得率 ^{*2} | 男性 48.6% 女性 100% | 100%(2030年度までに) |

※1 名古屋鉄道単体の数値 ※2 当社および主要な連結子会社(38社)を対象

人財投資について
 当社だけでなくグループで人財投資を積極的に進めていくため、グループの投資を定量的な目標として具体化し、投資の姿勢をグループ全体に広げていくことを目的としています。本中期経営計画策定に合わせて新たに定義したところであり、その水準や見直しについては、今後検討を進めていきます。

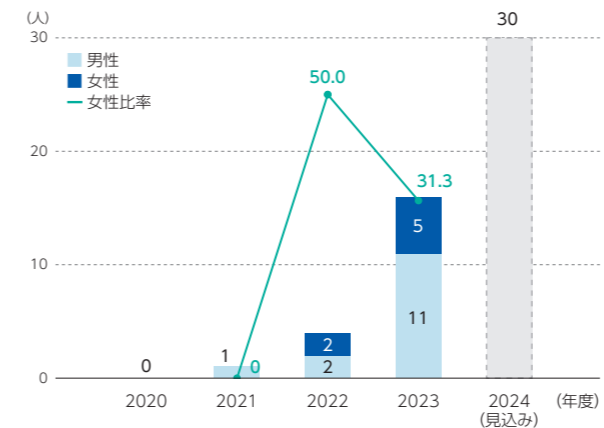
I 挑戦・創意工夫

当社グループは、チャレンジとイノベーションを創出する企業風土をつくるため、従業員の「挑戦・創意工夫」を後押ししています。当社では、総合職を対象として、年齢に偏らない進級と早期登用を実現するために「挑戦と貢献度」を基準とする評価制度を導入しました。また、挑戦できる機会の創出としてグループ内副業や社内外のポジションを公募する「キャリアチャレンジ制度」の充実やグループ外の会社・自治体等との人財交流を促進しているほか、創造性を生み出していくために、グループ全体でさまざまなスキルやバックグラウンドを持った人財の獲得に取り組んでいます。なお、グループの中で優れた能力を発揮している従業員やチームには、各種表彰制度でその成果を表彰しています。

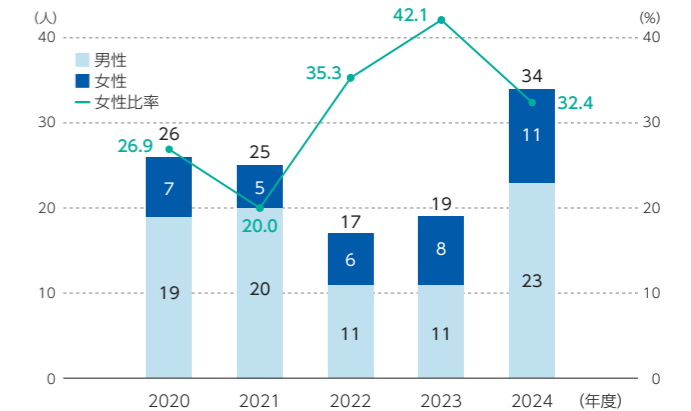
多様な価値観やキャリアを持った人財の採用強化

異なる価値観を持った個々人が相互に刺激を与え合うことで、新たな価値創造が生まれると考え、当社では、多様な価値観やキャリアを持った人財の採用を強化しています。キャリア採用については、さまざまな職歴やスキルを持った人財を採用するため、選考を通年で実施し、採用数を拡大しています。また、家庭の事情や転職など自己都合を理由に当社を退職した方を対象に「ウェルカムバック制度」を導入し、再び当社での活躍を希望する方を積極的に再雇用しています。組織の多様性実現のために新卒・キャリア採用ともに女性の採用も強化しているほか、グループ各社では外国籍の従業員も活躍しています。

キャリア採用(総合職)



新卒採用(総合職)



「挑戦と貢献度」を重視する評価制度

当社総合職を対象に、2024年度から人事評価制度を刷新しました。従来は年功序列の色合いが強いものでしたが、新制度では従業員本人が数年後に実現したい「ビジョン」を設定し、1年間の挑戦する姿勢と、結果として会社への貢献度合いにフォーカスして評価する仕組みとなっています。将来グループの経営を担っていく総合職一人ひとりが会社・組織の目標を意識し、かつ積極的に高いビジョンに向かって挑戦することで、グループ全体の成長牽引につなげます。

表彰制度

当社グループでは、従業員のエンゲージメント向上施策の一環として、グループの価値向上と地域への貢献が特に大きかった個人やチームを称えるさまざまな表彰制度を実施しています。活躍を称えることで、職場全体のモチベーション向上にもつなげています。グループ従業員約3万人の中から大きな成果をあげた人財を表彰する「名鉄グループ表彰」や、鉄道の運転、土木、車両、電気の各部門において、高い技術力を持ち、業務改善や後進の指導に貢献している次世代を担う従業員を対象に、「Technical Award」を開催しています。

人財力向上に向けた主な取り組み

| 要素 | 内容 | |
|-----------|------------------|-------------------------------|
| I 挑戦・創意工夫 | 単体 | 「挑戦と貢献度」を評価基準とする評価制度の導入(総合職) |
| | 単体 | 年齢に偏らない評価・昇進・早期登用(総合職) |
| | グループ | 専門人財やキャリア採用、外国人採用等戦略的な採用施策の推進 |
| | 単体 | プロジェクト、ポストへの公募の拡充 |
| グループ | 社外派遣や外部との人財交流の促進 | |



名鉄グループ表彰の様子

II 成長・能力発揮

当社グループは、信頼されるサービスの提供と新たな価値創造ができる人財の育成に向けて、従業員の能力開発・専門性向上に取り組むとともに、能力を最大限に発揮し、自律・挑戦できる環境と制度を整えています。また、従業員一人ひとりが主体的にキャリアを考え選択していく中で自主性を育てていくことで、組織全体の活力向上を目指しています。

人財の育成・主体的なキャリア開発

当社では、OJTに加え役割別・コース別の研修を実施しています。鉄道部門では、日々の安全輸送維持とお客さまサービス向上のために、徹底した安全教育・技能講習を実施しており、加えてグループ合同で各分野での専門教育(DX、マーケティング等)や役員研修・階層別研修を行うことで、グループ全体の能力向上とガバナンス・連携強化を図っています。

また、グループ経営を担う人財を輩出するため、2024年度より「名鉄経営アカデミー」を実施しています。約半年間のプログラムで経営者としての知識・スキルの向上を目指し、リーダーのあり方について学びます。ほかにも、グループでの早期役員経験など、次世代リーダー育成のための取り組みを進めています。

さらに、専門性の強化や自律的なキャリア開発を推進するため、2024年度から総合職を対象に「複線型キャリアパス(コース)」制度を導入しました。若手期間中に外向を含むジョブローテーションで幅広い経験をし、自身の志向と適性を見極め、中堅職に進む際にゼネラルコース/業種・業務特化コースのどちらかを選択することで、一人ひとりが強みを自覚した経営人財を目指します。ほかにも、自主選択型研修、キャリアチャレンジ制度、コース転換制度、自らの意志により希望する職務へ転身できる「グループFA制度」など、さまざまな制度を整えることで、従業員の成長意欲に応えます。

主な研修体系・キャリア開発支援制度

| | 従業員による自律的なキャリア開発 | | | |
|-----|-------------------------|--------------------------|--|---|
| | 役割別・コース別研修 | 自律型人財育成 | | 主体的キャリア選択 |
| | | 自主選択型研修 | 自己啓発支援 | |
| 基幹職 | 管理職研修 (役割・役職ごと) | 名鉄経営アカデミー | | |
| 中堅職 | 部門別・コース別研修 (役割・役職ごと) | テーマ別研修 マーケティング・DX推進ほか | マネジメントスクール 公開講座 資格取得支援 eラーニング | キャリアデザインシート キャリアチャレンジ制度 コース転換制度 グループFA制度 |
| 担当職 | 新入社員研修 | | | |

人財力向上に向けた主な取り組み

| 要素 | 内容 | |
|------------|----|------------------------|
| II 成長・能力発揮 | 単体 | キャリアデザイン研修・面談の実施 |
| | 単体 | 複線型キャリアパスの導入(総合職) |
| | 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 |
| | 単体 | 自己啓発支援制度の拡充 |



研修の様子

III DE&I

「人財力」の3要素におけるDE&Iとは、個人が多様な価値観を受け入れる柔軟性や行動の公平性を指しています。

企業という枠内に個人が収まっている同質的な人財集団ではなく、企業として共通な軸を持ちつつも、個人として多様な価値観を持った人財集団になることで、新たな価値やイノベーションが生まれると考えています。

ライフステージの変化等によって能力発揮が妨げられることなく、従業員一人ひとりがやりがいをもって、いきいきと働き続けられるよう、会社として、組織の多様性や公平性を提供する制度の策定などを通じて、さまざまな意見や個性が受容される職場環境づくりに取り組んでいきます。

女性活躍推進

当社グループでは、女性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。2023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、名鉄グループの女性管理職による交流会を実施し、パネルディスカッションや座談会、女性の社外取締役の講演を通じて、今後のキャリアを考え、悩みやビジョンを共有しました。

また、当社の女性総合職と役員の意見交換会「サポーター役員プログラム」を継続的に行い、仕事観や従業員への期待を経営幹部から直接伝えています。管理職に対しては女性特有の健康課題についてのセミナーを実施し、周囲の理解促進を図っています。

両立支援制度・多様な働き方の充実

当社グループでは、誰もがいきいきと働き続けられる環境づくりに向け、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、配偶者の出産休暇、復職前面談、子の看護休暇、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、2023年度の男性従業員の育児休業取得率(単体)は前年度から14%増の68%まで上昇しました。

また、当社では2024年度には介護を行う従業員に対する手当とカフェテリアプランによるサポートメニューを新設し、介護を行う従業員の経済負担の軽減を図っています。

運転士の仕事と育児・介護を両立するため、「短日数勤務制度」を活用し、一カ月の勤務日数を減らしつつ、宿泊勤務も行っています。

宿泊勤務日は、家族会議で調整して決めています。仕事に専念できることや、休日が増えることで子どもとの時間もしっかり取れるのが魅力です。

帰宅して子どもに会えた時の喜びは大きく、子どもとの時間をより大切にしたいと感じるようになりました。本制度は、自分の家庭環境にはとても合っており、介護中の人にも向いている制度だと感じるので、ぜひそういった人にも制度を活用してほしいです。

先のキャリアはまだ分かりませんが、自分が運転している姿を少しでも長く子どもに見せてあげたい、記憶に残ってほしいと思うので、まずは運転士として引き続き頑張っていきます。

喜多山乗務区 運転士
田中 奈菜美さん



人財力向上に向けた主な取り組み

| 要素 | 内容 | |
|----------|------|---------------------------------|
| III DE&I | グループ | 多様な勤務制度・休暇制度の拡充・浸透 |
| | 単体 | 「えるぼし」等、DE&I関連の各種公的認証取得 |
| | 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 |
| | 単体 | 福利厚生制度多様化としてのカフェテリアプランの導入 |

女性活躍推進法に基づく
えるぼし認定(2024年)



環境保全への貢献

環境方針「名鉄グループ エコ・ビジョン」

当社グループでは、環境にやさしい企業活動をグループの経営戦略の一つとして活かし、社会的責任の完遂を進めていくため、2006年4月に環境方針「名鉄グループ エコ・ビジョン」を策定しました。

名鉄グループ エコ・ビジョン
https://www.meitetsu.co.jp/profile/esg/environment/eco_vision/index.html



環境保全への取組み
<https://www.meitetsu.co.jp/profile/esg/environment/index.html>



基本理念

名鉄グループは、環境問題を地球規模で考え、地域・個人レベルで行動し、環境にやさしい企業をめざします

基本方針

- | | |
|---|---|
| <p>1 環境問題に対する一人ひとりの意識向上につとめます 地球環境問題を正しく理解し、持続可能な社会の実現のために一人ひとりが行動できるよう、環境教育や啓発を通じて、意識向上を図ります。</p> | <p>3 地域との連携を大切に、環境保全に対する社会貢献につとめます 地域を中心とした関係各方面と協力し、地球環境保全の向上を図ります。また環境に関する情報公開を通じて、あらゆるステークホルダーとの対話を深めます。</p> |
| <p>2 環境保全に関する技術力の向上と提供につとめます グループが展開する幅広い事業を活かし、各社が保有・開発する環境保全技術やノウハウの共有と社会への提供を通じて、環境負荷の軽減を図ります。</p> | <p>4 環境法令の正しい理解と遵守につとめます 名鉄グループ企業倫理基本方針に則り、環境法令の理解・遵守はもちろんのこと、各社相互間の情報交換等を通じて、環境リスクの予防と低減を図ります。</p> |

行動目標

上記の基本理念・基本方針を受け、名鉄グループ各社ごとに、環境活動における行動目標を設定しています

長期目標

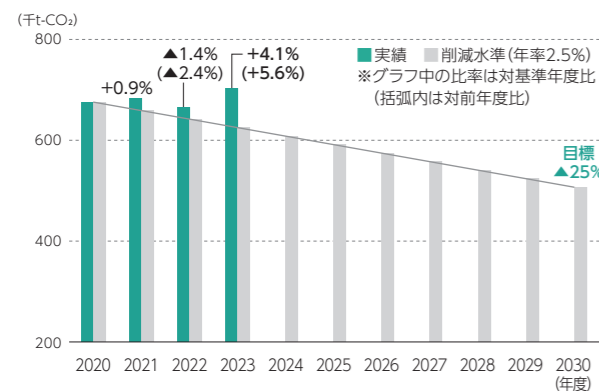
名鉄グループ全体(連結会社)において、エネルギー起源のCO₂排出量を2030年度に2020年度比で**25%**削減する

名古屋鉄道の鉄軌道事業において、エネルギー起源のCO₂排出量を2030年度に2013年度比で**46%**削減する

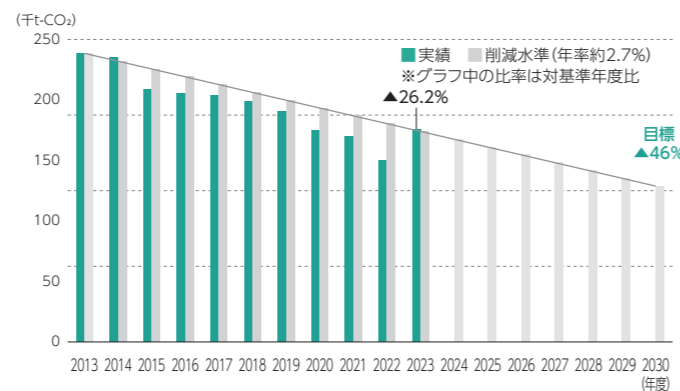
2023年度のエネルギー起源のCO₂排出量の実績は、当社グループ連結で703,586t-CO₂で基準年度である2020年度の675,759t-CO₂に対して4.1%増加、鉄軌道事業(名古屋鉄道)単体では175,923t-CO₂で基準年度である2013年度の238,479t-CO₂に対して26.2%削減となりました。グループ全体で使用電力量を2022年度比84%に削減することができましたが、使用電力に係る排出係数の変動を受け、CO₂排出量は増加となりました。

これからも、各事業における省エネルギー施策はもとより、再生可能エネルギー、創エネルギー、代替エネルギーの導入・活用、インターナルカーボンプライシングの活用など、あらゆる方策を検討・実施し、グループ一丸となって長期目標の達成を目指してまいります。

(参考)名鉄グループ全体(連結会社)におけるCO₂排出量の推移



(参考)名古屋鉄道の鉄軌道事業におけるCO₂排出量の推移



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ESGI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まいります。

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 | <ul style="list-style-type: none"> 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) 新技術を活用した再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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 |

行動指針

当社では、2007年4月に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」を制定しました。

各部署は、「名鉄エコ・プラン」の行動指針に基づき、それぞれの業務の中で発生する環境負荷の把握を行い、それを軽減させるための各種取り組みを行っています。

名鉄エコ・プラン
<https://www.meitetsu.co.jp/profile/esg/environment/action/index.html>



行動指針

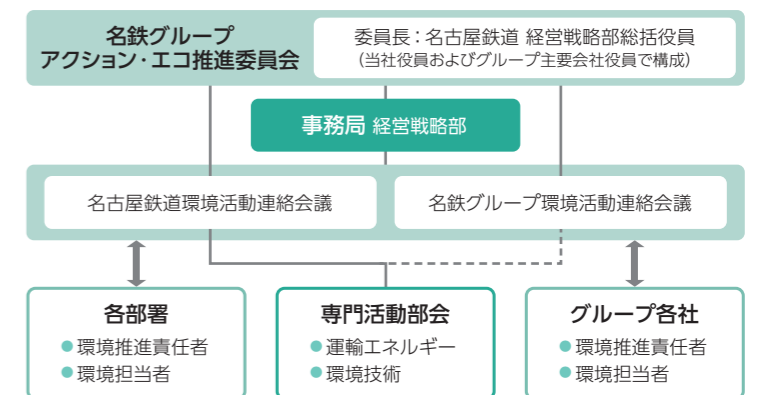
- | | |
|---|--|
| <p>1 環境負荷の軽減 省エネルギー、リサイクルなどの目標を掲げ、温室効果ガスを削減します。 ● 運転電力削減目標を達成します。 ● 使用済み乗車券のリサイクル率100%を達成します。</p> | <p>3 地域環境貢献 地域の皆さまとともに環境保全活動を推進し、環境にやさしい地域社会づくりに貢献します。</p> |
| <p>2 利便性の向上 効率的で利便性の高い公共交通サービスを提供し、環境にやさしい鉄道の利用を促進します。</p> | <p>4 環境法令の遵守 環境問題に対する意識を高め、環境法令の遵守を徹底します。</p> |

推進体制

グループ環境活動の具体的な方針を立て、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、当社経営戦略部に設置しています。

専門活動部会での活動(運輸エネルギー部会)

毎年4月に運転電力原単位の実績や次年度の目標、また毎年夏季・冬季に実施している社内の環境啓蒙活動に対する実施結果等を報告しています。



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、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ており、なかでも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)の一つとして「環境保全への貢献」を位置付けています。

2022年4月には「気候関連財務情報開示タスクフォース(以下、TCFD)」提言への賛同を表明しており、TCFD提言に基づく情報開示を進め、気候変動への対応をはじめとした環境保全への貢献に取り組んでいきます。



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。(▶p.78「サステナビリティに関する取り組みの推進体制」参照)

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。

想定する世界観

| 産業革命前からの世界平均気温上昇 | 2℃ | 4℃ |
|-----------------------|---|---|
| 2030年、当社グループを取り巻く事業環境 | 炭素排出に関する制度、規制が進み、脱炭素技術の高い車両・設備が導入される | 企業の脱炭素化のための政策が進まず、設備更新は従来水準にとどまる |
| | 政策として炭素の価格付けがなされ、炭素排出がコストとして事業活動に組み込まれる | 炭素の価格付けがなされず、炭素排出に対してコストはかからない |
| | 主力電源が火力発電から、再生エネルギー発電へ移行され、再生エネルギー比率が高まる | 主力電源は火力発電のままで、再生エネルギー比率は従来水準にとどまる |
| | ステークホルダーのカーボンニュートラルに対する目線が一般化され、CO ₂ 排出の低い移動手段として鉄道等が選好される | カーボンニュートラルに対する厳しい目線は一部のステークホルダーにとどまり、利用者の行動変容は起きない |
| | 異常気象は、現在顕在化している水準から大きくは増えない | 気象災害の規模・頻度が大きくなり、影響を受ける事業所・サプライチェーン・消費者が増加。事業継続に必要な対策コストが高騰する |
| 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、レジャー・サービス、流通、航空関連サービス、その他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。このうちリスク項目については、各シナリオに基づいて財務への概算影響額を試算しました。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、CO₂排出量の少ない交通手段の需要増やMaaSの拡大、DX推進などにより、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。当社グループが長期にわたり安定的な経営を続け、持続可能な社会の実現に貢献するために、連結会社を対象にインターナルカーボンプライシング制度を5,000円/t-CO₂として導入し、各社の省エネ設備投資を促進するための体制を構築しました(2024年4月以降の設備投資を対象とする)。

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まいります。

事業影響評価

| 事業影響評価の対象項目 | | | | |
|-------------|--|-----|-----|-----------------|
| 分類 | 内容 | 時間軸 | 重要度 | 対象範囲 |
| リスク | 炭素税導入によるコスト増加 | 中 | 大 | 全セグメント |
| | 再生電力調達によるコスト増加 | 中 | 大 | 全セグメント |
| | 燃料費の高騰によるコスト増加 | 中 | 大 | 全セグメント |
| | 保有資産の洪水被害による損壊額の増加 | 短 | 大 | 単体(鉄軌道) |
| | 風水害による鉄道営業停止に伴う収益減少 | 短 | 大 | 単体(鉄軌道) |
| 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 | 中 | 大 | 交通 |
| | 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 | 交通、その他 |
| | 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) | 短 | 中 | 運送 |
| | 再生電力発電(洋上風力発電等)の建設・維持に伴う物資輸送需要の増加 | 長 | 中 | 航空関連サービス |
| | 環境配慮型商品・サービスの提供による収益増加 | 中 | 中 | 不動産を中心とした全セグメント |

指標と目標

当社グループは、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CO₂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。

当社グループは、省エネ設備投資や再生可能エネルギーの活用などのCO₂排出量削減に向けた取り組みを進めることによって、持続可能な社会の実現を目指していきます。

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 | 2030年度目標 | 2023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 | 703,586t-CO ₂ 基準年比+4.1% |
| 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 | 175,923t-CO ₂ 基準年比▲26.2% |

<今後対応を検討する事項・Scope3、第三者保証>

気候変動への対応を含めたサステナビリティ活動の品質向上を、引き続き目指してまいります。具体的には、上記の通り開示をしているCO₂排出量(Scope1+2)に加え、サプライチェーンにおける排出量であるScope3についても、算定・開示を進めてまいります。また、CO₂排出量(Scope1+2)について、データの客観性・正確性を確保するため、今年度中の第三者保証の取得を進めております。

名鉄グループの取り組み

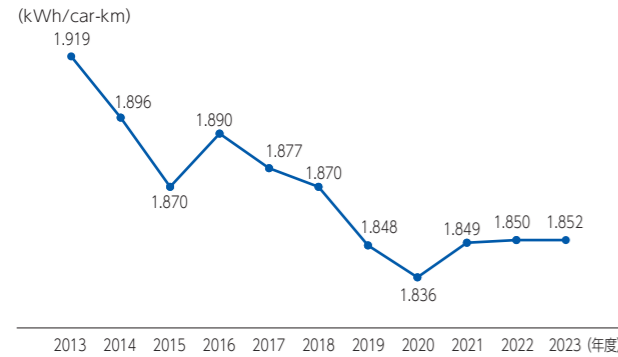
カーボンニュートラルに向けた取り組み

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(運輸エネルギー一部会)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。

2023年度は、適切なホーム活動、案内・誘導による定時運転の確保、節電を意識した運転操作を行うとともに、年間を通し、こまめな車内空調の取り扱いを実施しました。これらの取り組みに加えて、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

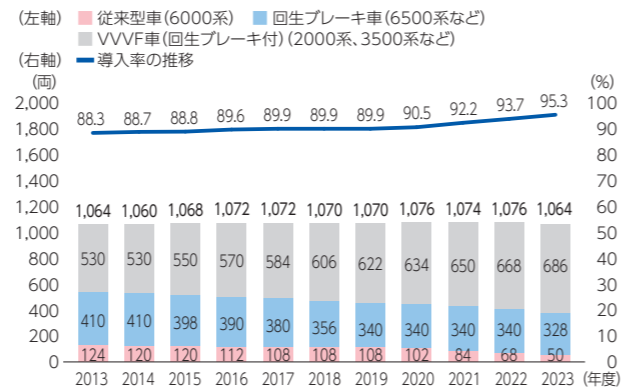


車両の省エネルギー化(名古屋鉄道)

当社では、従来型車両の計画的な更新を進めています。ブレーキ時にモーターを発電機として作用させて生み出した電力を架線に戻し、ほかの電車がその電力を使えるようにする「電力回生ブレーキシステム」や、架線から受ける直流電流を交流に変換し、効率よく電力使用ができる「VVVFインバータ制御」機能を搭載した省エネ車両への更新により、消費電力の削減を図っています。

2023年度は既存車両30両を廃車し、VVVFインバータ制御機能を搭載した車両を18両新造しました。

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、2024年8月時点で大型EVバス(定員80人)1台、小型EVバス2台を所有しています。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、CO₂を排出しない電気自動車(EV)をタクシー車両として57台導入しています(2024年8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EV2台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「eCanter」を計19台稼働させています(2024年6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。

CO₂フリー電気の導入(名古屋鉄道、名鉄都市開発、岐阜グランドホテル、岐阜観光索道)

当社グループでは、2030年度の脱炭素目標に向けて、電力使用時にCO₂を排出しない「CO₂フリー電気」の導入を進めています。名古屋鉄道のミヤコ地下街のほか、名鉄都市開発のメイフィス名駅ビルや岐阜グランドホテル、岐阜観光索道でCO₂フリー電気を導入し、排出量削減に取り組んでいます。

岐阜観光索道では、2024年から「ぎふ金華山ロープウェイ」の運行や付帯する全ての施設で使用する電気の全量について、中部電力ミライズが提供するCO₂フリー電気「Green でんき」に切り替えました。これにより、CO₂削減効果は年間で約147.5t-CO₂になる見込みです。



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)

当社グループでは連結子会社全社および名古屋鉄道軌道事業において、2030年度を目標年度とするCO₂削減目標を設定していますが、2023年度以降の現行計画ではいずれも未達が想定されており、削減取り組みを加速させる必要があります。また、将来的には炭素税の本格導入が想定されており、コスト増加を抑制する仕組みの構築が必要です。

これらの背景を踏まえ、当社グループではCO₂削減目標達成のための手段として、省エネや再エネの設備投資を促進するために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-CO₂として導入しています。

第三者保証の取得準備(名鉄グループ)

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GHG排出量(スコープ1・2)における第三者保証の取得に向けた準備を進めています。(2024年度末取得予定、検証基準:ISO14064-3(GHG))

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、駅の利用者が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」の取り組みを進めています。年間あたり約34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す。

*名鉄名古屋駅約21トン、金山駅約12トン(2022年度実績)



食品ロス削減の取り組み「mottECO(モットエコ)*」

(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)

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、名鉄トヨタホテルの3施設は、2024年2月より食品ロス削減の取り組みとして「mottECO」を開始しました(※5月1日~10月31日まで衛生管理上休止)。

mottECOは、ホテルの宴会場やレストランでの食べ残しをご希望に応じ、環境に配慮した認証製紙を使用した容器にてお客さまにご自身の責任でお持ち帰りいただく取り組みです。お客さまご自身の責任でお持ち帰りいただくことにより、食品ロスを削減するとともに、食べ残しを持ち帰る文化の普及と啓発を進めています。

名鉄ホテルグループではほかにも、宴会時の食品ロスを減らすためのキャンペーン「3010運動」や、家庭で余っている食品を集めて食品を必要としている地域、団体に寄付する「フードドライブ活動」も展開しています。

*「mottECO」: 外食時の食べ残しを持ち帰るといふ、環境省が推奨する食品ロス削減アクション



生物多様性に関する取り組み

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、「すぐれた自然を守り、後世に伝えていく」という国立公園の目的・役割を踏まえ、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。

2024年10月にグランドオープンを迎えた「頂の森」の工事では、工事エリアに植生していた在来の高山植物を工事エリア外の安全な場所に植え替えました。また、地元高山市の小学生を対象にした自然を育む活動では、鍋平高原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ました。

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まいります。



社外からの評価

DBJ環境格付 最高ランク取得(名古屋鉄道)

当社では日本政策投資銀行が実施する「DBJ環境格付」において、「環境への配慮に対する取り組みが特に先進的」という最高ランクの環境格付を2024年3月12日に初めて取得しました。これは環境負荷が少ない鉄道の利用促進を図ることで、事業を通じた環境負荷低減を推進している点やサステナビリティ経営の基盤構築に着実に取り組んでいる点が評価されたものです。



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 |
|---------------------------------|------|-------------|--------------------|------|------|----------------------------|-------------|---|------|------|-------------|
| 取締役会・取締役・報酬関連 | | | | | | | | | | | |
| 取締役 | | | | | | | | | | | |
| 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%) | | | | 3名 (13%) | 3名 (30%) | 4名 (33%) | | | 4名 (40%) |
| 女性取締役 (取締役会での比率) | | 1名 (5%) | | | | 1名 (6%) | 1名 (10%) | 2名 (11%) | | | 2名 (20%) |
| 取締役会等 | | | ●取締役会の 実効性評価を開始 | | | ●執行役員制度の導入 | | ●執行役員選任時期を株主総会日から 4月1日に変更 | | | |
| | | | | | | ●指名・報酬諮問委員会の設置 | | ●取締役任期の短縮(2年⇒1年) | | | |
| | | | | | | ●取締役の定款上の員数削減(25名以内⇒12名以内) | | | | | |
| 報酬・その他 | | | | | | | | ●取締役の個人別報酬等の決定方針の制定 | | | |
| | | | | | | | | ●取締役の業績連動報酬・株式報酬制度の導入 | | | |
| | | | | | | | | ●スキル・マトリックスの開示 | | | |
| コンプライアンス・リスク・グループガバナンス関連 | | | | | | | | | | | |
| 2003 | | | | | | | | ●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 | | | |
| | | | | | | | | ●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) | | | |
| | | | | | | | | ●不動産事業の再編(名鉄都市開発に統合) | | | |
| | | | | | | | | ●上場子会社(名鉄運輸)の非公開化 | | | |
| | | | | | | | | ●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 | | | |
| | | | | | | | | ●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 | | | |
| | | | | | | | | ●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 | | | |
| 2004 | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| 2006 | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| 2009 | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| サステナビリティ関連 | | | | | | | | | | | |
| 2006 | | | | | | | | ●名鉄グループ サステナビリティ基本方針の策定 | | | |
| | | | | | | | | ●ESG推進委員会の設置 | | | |
| | | | | | | | | ●「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 | | | |
| | | | | | | | | ●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 | | | |
| 2007 | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |

コーポレート・ガバナンス体制

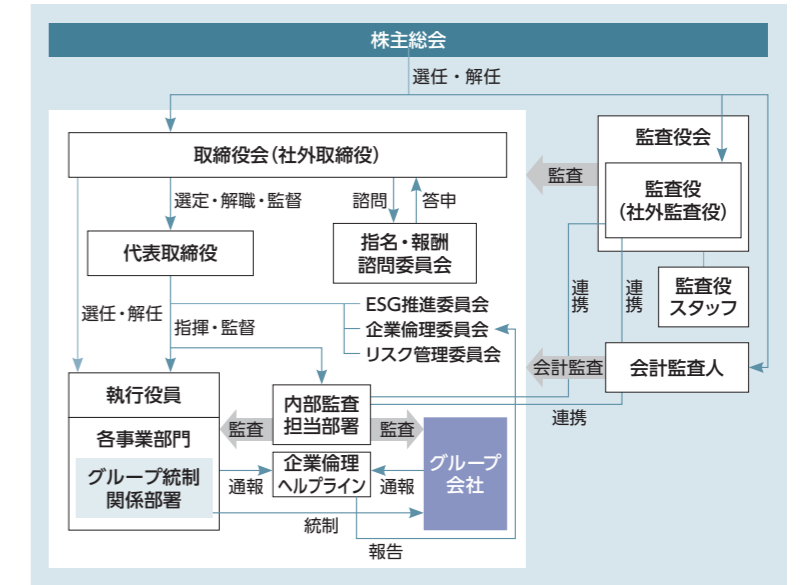
当社は監査役会設置会社を採用しており、取締役会を業務執行の意思決定並びに取締役の監督機関、監査役会を取締役の職務執行の監督機関としています。

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及び資質

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及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実務経験者等を起用することによる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及び経営状況の報告を随時行っています。

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、委員の半数以上を独立社外取締役とする指名・報酬諮問委員会を設置しており、現在は社内取締役2名、独立社外取締役4名で構成されています。代表取締役社長が議長をつとめ、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。

2023年度における取締役会及び指名・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%(3回/3回) |
| 代表取締役社長 | 高崎 裕樹 | 100%(14回/14回) | ◎100%(3回/3回) |
| 代表取締役 | 鈴木 清美 | 100%(14回/14回) | |
| 取締役 | 岩切 道郎 | 100%(14回/14回) | |
| 取締役 | 古橋 幸長 | 100%(14回/14回) | |
| 取締役 | 加藤 悟司 | 100%(11回/11回) | |
| 取締役 | 矢野 裕 | 100%(3回/ 3回) | |
| 社外取締役 | 福島 敦子 | 93%(13回/14回) | 100%(3回/3回) |
| 社外取締役 | 内藤 弘康 | 93%(13回/14回) | 100%(3回/3回) |
| 社外取締役 | 村上 晃彦 | 100%(11回/11回) | 100%(2回/2回) |
| 社外取締役 | 小澤 哲 | 100%(3回/ 3回) | 100%(1回/1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 ◎は議長を示しています。

2023年度における取締役会及び指名・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) 名鉄名古屋駅地区再開発計画 (2) 内部統制、リスクマネジメントに関する事項 (3) 取締役会の実効性評価 (4) 役員の人事及び報酬 (5) サステナビリティに関する事項 (6) 政策保有株式に関する事項 | (7) 人材戦略 (8) 新経営ビジョン、次期中期経営計画等の策定 (9) 収支予算、設備投資予算 (10) グループ会社に関する事項(資本業務提携、M&A等) (11) 資金調達に関する事項 (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、取締役及び監査役を対象に、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、その結果を取締役に報告した上で、取締役及び監査役による討議を行うこととしています。

2024年5月開催の取締役会において、2023年度のアンケート結果及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。

2024年度の重点課題として、情報提供の充実や、経営戦略及び重要課題に係るモニタリングの強化を掲げ、さらなる改善に取り組んでまいります。



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醸成、昨年度抽出された課題の改善

2022年度に抽出された課題と2023年度の取組み

| 分類 | 課題 | 2023年度の取組み |
|------------|---|--|
| 情報提供の充実 | 資料の分量に応じた配布時期の早期化 執行部門で議論された内容の共有 | 重要な案件は個別に事前説明を実施し、早期に詳細な情報提供を行った。 |
| 審議事項の深化・拡充 | 重要テーマ(ESG、人的資本経営等)に係る議論・情報共有の充実 再編した事業や新規事業のモニタリング | 人事施策の取組み状況についての報告を実施した。 ホールディングス化したグループ会社の現状や課題について情報共有を行った。 |
| 議論の活性化 | 議論の活性化に向けた工夫の継続 | 案件を担当する執行役員を参加させ、議論の充実に図った。 取締役会後の昼食会のメンバーを毎回入れ替えるなど、役員間のコミュニケーションの機会を増やした。 |

2023年度に抽出された課題

- ① 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
 - 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
- ② 経営戦略及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及び議論の実施
 - 名駅再開発をはじめとする重要課題の進捗報告及び議論の実施

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、企業価値及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、業績連動報酬及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、各役員の役割及び職責に応じて、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。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。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上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、2023年度の実績は、連結営業利益は347億5千万円、ROEは5.8%、純有利子負債/EBITDA倍率は6.2倍です。

取締役及び監査役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、基本報酬及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)と決議されています。なお、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。

2023年度の実績

| 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(24) | 189(24) | 56(-) | 39(-) | 11(4) |
| 監査役(うち社外監査役) | 59(22) | 59(22) | - | - | 5(3) |
| 合計(うち社外役員) | 344(46) | 248(46) | 56(-) | 39(-) | 16(7) |

(注)
1 2023年6月28日開催の第159回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役2名を含んでいます。
2 業績連動報酬の額は、2023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、2023年度中に費用計上した額です。

コンプライアンス

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ち、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全ての役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。

また、名鉄グループ全体のコンプライアンス遵守体制を強化し、コンプライアンスの浸透・定着推進を図るため、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、グループ全体のコンプライアンス遵守体制の強化を図ってまいります。

2024年度の取組み

- コンプライアンス年間計画の充実化
- コンプライアンス周知ツールの充実化
- コンプライアンスアンケートの実施対象範囲拡大
- ヘルプラインの周知・機能強化(窓口従事者研修など)

名鉄グループ企業倫理基本方針
<https://www.meitetsu.co.jp/profile/esg/governance/compliance/index.html>



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
 お客様の安全確保、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
 お客様への誠実な対応、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

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(2023年度は5回)開催し、コンプライアンスに関する取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、取締役会にも報告がなされています。また、当社の各職場及びグループ会社において配置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。

主な取組み

コンプライアンス活動

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の役職員を対象にコンプライアンスの周知活動を継続的に行っていきます。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上、名鉄グループ企業倫理基本方針に定める基本原則・行動指針に沿った研修、講演会、職場における啓発活動を計画的に実施しています。また、当社においては、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毎年実施し、名鉄グループ企業倫理基本方針に定める基本原則・行動指針の遵守状況、従業員へのコンプライアンスの浸透・定着状況を把握し、コンプライアンス違反が発生していないか調査しています。また、グループ会社においては、定期的にコンプライアンス調査を実施し、コンプライアンスに関する取組み状況を把握しています。これらの活動の結果を次年度の取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。さらに、毎年10月を企業倫理月間と定め、当社及びグループ会社における当社社長メッセージの発信や啓発ツールの掲出など、啓発活動を強化しています。

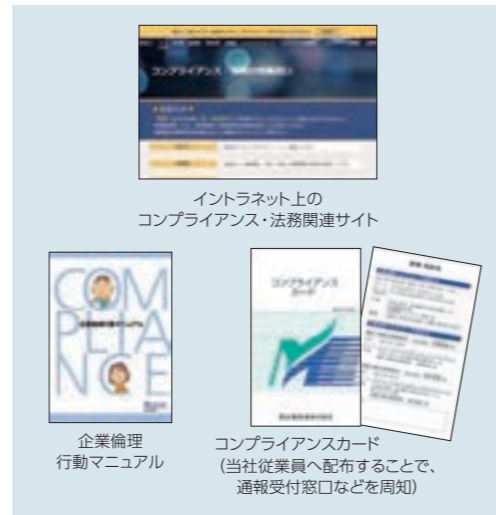


グループコンプライアンス責任者・担当者研修の様子

コンプライアンス・法務関連の情報発信

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、当社及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、当社及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



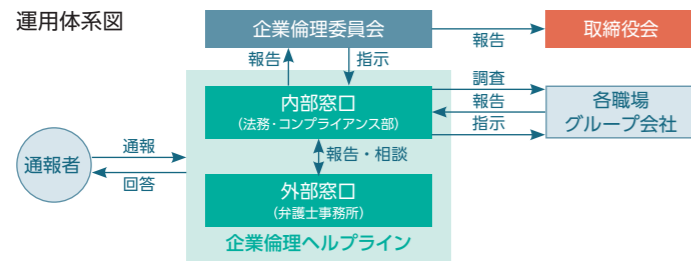
コンプライアンスカード
(当社従業員へ配布することで、通報受付窓口などを周知)

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、是正と再発防止を図るため、当社及びグループ会社の役職員等やその家族を対象として、通報受付窓口を社内及び社外(弁護士事務所)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。

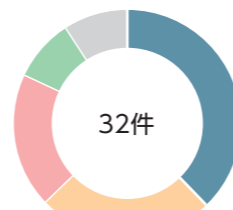
通報事案に対しては、速やかに調査を実施し、適切な措置を講じるとともに、企業倫理委員会ですべて定期的に報告・審議される体制が整備されています。また、通報者の秘密が守られるとともに、その通報によっていかなる不利益な取り扱いも受けないことを規則に定め、対応を行っています。

運用体系図



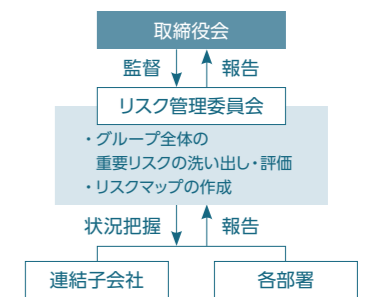
2023年度の通報件数

- ハラスメント 38%
- 職場の不満・人間関係 25%
- 社内規程関連 19%
- 労働時間関連 9%
- その他 9%



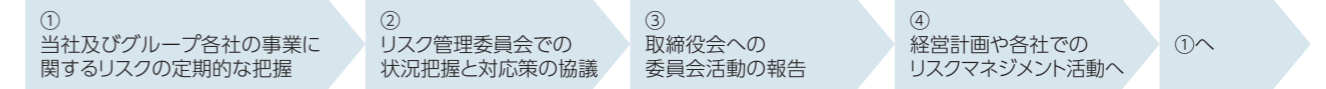
リスクマネジメント

当社及びグループ各社の事業に関するリスクについて、「名鉄グループリスク管理基本方針」及び「名鉄グループリスク管理運用規則」に基づき、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。リスク管理委員会では、グループ全体のリスク管理の状況を把握し、リスクに対して必要な措置についての審議、事態の発生回避及び発生した場合の対応に努めております。なお、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されており、リスク管理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を網羅的に洗い出し、影響度及び発生頻度の2つの観点から評価を行い、グループ全体のリスクマップを作成しています。また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。



リスク管理体制

グループ全体のリスク管理を統括する機関として「リスク管理委員会」を設置し、必要な措置について審議しています。また、原則として年1回、グループ全体のリスク管理の状況を把握するとともに、事態の発生回避及び発生した場合の対応に努めています。



事業等のリスクと主な取組み

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、各種対策に取組んでいます。

事業等のリスク

- 1 事業遂行に関するリスク
 - ① 人材の確保・育成
 - ② 個人情報の漏洩
 - ③ 情報システムの故障・停止等
- 2 事故等のリスク
- 3 自然災害のリスク
- 4 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 地価及び株価の下落
 - ⑤ 経済情勢等の変化

人財確保対策

事業の継続及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実施しています。2023年度は、南海トラフを震源とするM9.0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

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65件実施するなど、コミュニケーションの充実や適切な情報の開示に努めています。

また、海外の株主・投資家に向けては、2019年度より決算説明会資料の英訳版の開示も行っています。

| 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、通期見込み ・ 中長期的な展望や取組み(中期経営計画の方向性、名駅再開発、運賃改定、事業ポートフォリオマネジメントなど) ・ 各事業の戦略(不動産事業・運送事業・流通事業など) ・ 人財確保(2024年問題含む) ・ 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 |

新しい経営ビジョンのもと、 チャレンジする名鉄グループを、 私たちが後押しします。



社外取締役 福島 敦子



社外取締役 内藤 弘康



社外取締役 村上 晃彦



社外取締役 高村 江津子

新任の社外取締役として

高村：2024年6月、社外取締役に就任しました。航空会社で長らくマーケティングに携わり、本業に関する販促に加え、関連サービスの拡大、異業種企業との提携にも深く関わりました。グループ会社の経営や、公益財団法人の役員として社会貢献活動に携わった経験もあります。公共交通インフラとして安全・安心・定時性などの基本品質を確保しながら、そのうえでさまざまな事業を展開しているという点において、鉄道会社と航空会社には共通する部分が多く存在します。このため、これまでの経験を活かせることも多いのではないかと思います。

出身は東京ですが、幼少時代を名古屋で過ごしており、名鉄グループに親しみを感じていました。当社グループは、この地域で生活をされる方であれば皆、何らかの形で関わりを持つ地域密着性の極めて高い企業グループであると思います。個々の事業には競合先もあると思いますが、ユニークな立ち位置を持つ、他社にはない強みのある企業グループだと理解しています。

取締役会の運営に関する評価と課題

内藤：取締役会では、執行側の取締役を含め、オープンな議論ができており、忌憚なく意見を述べることでできるため、非常に有難く感じています。取締役会の雰囲気には、当社グループが持つ風通しの良い社風が反映されています。昨年秋、グループ会社の不祥事が発覚しましたが、洗いざらい問題点を出し尽くそうとする社内の姿勢が強く感じられたことは高く評価しています。取締役会は多様性があり、各取締役がそれぞれの持ち味を発揮しながら発言をしています。取締役会での私自身のスタンスは、社内の事情を斟酌し過ぎずに、一度突き放して俯瞰し、客観的な視点をもって発言することを心がけています。また取締役会の実効性向上のためにも、大規模なプロジェクト、長期にわたり進捗を監督すべき議案については、進捗があった段階で速やかに報告してほしいと執行側に要請していますが、これについては誠実に対応がなされています。

福島：内藤取締役が指摘されたとおり、取締役会では、社外取締役をはじめとして、忌憚なく積極的に意見や疑問が提示され、活発な議論ができています。その背景には、外部の声に真摯に耳を傾け、今後の成長に活かそうとする当社グループの誠実なカルチャーがベースにあると感じています。取締役会の運営については毎年、実効性評価が行われていますが、我々社外取締役の意見や要望に対しては確実に改善がなされ、取締役会が進化していることを実感しています。

変化の激しい時代にあって、同質性、画一性の強い集団が行う意思決定に対するリスクが広く指摘されるようになってきました。その意味で、社内役員とは異なる経験や



知見を持つ社外取締役に対する期待も高まっています。当社に関して言えば、高村取締役がボードメンバーとして新たに加わり、取締役会の多様性はさらに高まったと考えています。

取締役会の改善に向けた要望として、新たな投資案件についてはリスク要因やネガティブな情報についても丁寧に説明してほしいと執行側に要望したところ、その後は資料や説明が改善され、より本質的な議論がしやすくなりました。この1年間でも、取締役会では、さまざまな観点から閣下に意見が交わされ、疑問点に対する説明も丁寧になされていますが、重要案件については十分に議論を尽くすことが重要であり、取締役会における時間設定については、改善の余地があるかもしれません。

村上：取締役会に関するポジティブな面は、お二人が指摘されたとおりです。私からは、日頃感じていることを二点ほど指摘させていただきます。一点は社外監査役による積極的な助言です。取締役会で適切な議論がなされているか、適切な意思決定がなされているかといった点についても率直なご意見をいただきたいと感じています。そうしていただくことで、取締役会の議論における緊張感をさらに高めることにつながるほか、取締役会の実効性も高まると思います。もう一点は、社外取締役の活用です。事務局の方々には、社外取締役に対してまだまだ遠慮があるように感じます。優先すべきは当社グループの企業価値の向上であり、そのために社外取締役を使い倒すような気持ちで、我々に接してほしいと思います。我々が社外取締役としての責務を果たすうえでも、必要なことだと思います。これらは取締役会の実効性評価にかかるアンケートでも指摘しています。



高村: 就任後間もなく、取締役会への出席回数は僅かですが、皆さんが指摘されたとおり、社外取締役に対して発言を促す配慮が感じられるほか、自由闊達に意見を述べられる雰囲気が醸成されていると感じます。福島取締役が最後に指摘されていた点に関して申し上げますと、取締役会には、規定で定められた決議事項や報告事項がありますが、それ以外にも、社外取締役として、事前に情報共有をしていただきたい案件や、予め意見交換をさせていただきたい案件もあると考えます。そのため、決議事項や報告事項以外に、制約を受けない形で自由に意見を述べられる場が多くあることが望ましいと思います。他社でも、そのような

場を設け、社内の経営陣と社外役員がフラットに議論をできる場をうまく活用しているケースがあり、検討に値すると思います。

村上: ご指摘のとおりで、そのような場は重要だと思います。具体的な運用として、二つの場を設けることが考えられます。一つは社内の経営陣もジョインする場で、もう一つは社外役員だけでフリーに議論する場で、そこでの議論の結果を、また別の場で社内の経営陣などにフィードバックします。このような二つの場を持つことで、取締役会での時間の使い方も改善するのではないかと思います。

経営ビジョン、ありたい姿、中長期経営戦略、中期経営計画に関する取締役会での議論

福島: 経営ビジョンや経営戦略等に関しては、取締役会でもさまざまな観点からの意見が述べられ、最終的に当社グループらしい、充実した内容の経営ビジョンや経営戦略等にまとめたいただくと評価しています。ただ、本件は極めて重要度の高い議案ということもあり、また戦略・施策も多岐にわたるため、もう少し段階的に、あるいはテーマごとに議論を深める進め方であっても良かったように思います。

今後は、計画の実行力が問われますので、例えば五つの重点テーマごとに、進捗状況や、今後の取り組みについて

取締役会で議論するなど、モニタリングのやり方についても工夫の余地があると思っています。

内藤: 執行側で詰めた経営ビジョンや経営計画等の内容については、なかなか良く詰められた内容であると、私自身もそう思います。また、取締役会での議論のタイミングに関する福島取締役の指摘も、そのとおりだと思います。

一方で、今回の経営ビジョン等については、若手社員を含めて内容を詰めていったと聞いています。『「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〜』にしたいと、次世代を担う社員の方々がることは非常に良いことだと思っています。

村上: 中期経営計画で示す方針や内容、目標については異論なく、大変よく練られた内容だと理解しています。また、2040年のありたい姿、経営ビジョンは、まさに当社グループが将来どうありたいのかという方向を示していると思いますが、これについては、個々の戦略、施策の各論を論じるうえで、常に立ち返って考えていく必要があります。我々社外取締役からは、各戦略や施策が経営ビジョンやありたい姿とどうつながるのかについての説明を求めようとしています。中期経営計画における戦略や施策の実行を通じて、名鉄グループとして伝えるべきメッセージを力強く打ち出せるよう、良い意味での協力、議論への参画ができればと思っています。

高村: 皆さんのお話から、経営ビジョン、経営計画等の策定プロセスや課題について理解を深めることができまし

た。今後経営ビジョンを追求し、戦略・施策を実行する中で常に意識すべきことは、適正な利益をあげることだと思います。もちろん、公共交通インフラを担う企業として安全・安心が最優先であることは大前提ですが、我々は民間企業であり、高い採算意識のもと、適正な利益を確保することが全ての事業活動の源泉となります。それがなければ、安全のための投資も、未来のまちづくりや質の高いサー

ビスのための投資も、サステナビリティ経営やステークホルダーへの還元も盡なりません。加えて、当社グループが今後、『「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る』ためには、社員の皆さんが失敗を恐れず積極的にチャレンジができる組織風土の醸成も重要です。

名鉄グループの未来への期待

村上: 2040年のありたい姿の実現に向けた今後の取り組みを思うと、当社グループだけの力ではできないことが多いのではないかと思います。それだけ大きなことを成し遂げようとしているということです。パートナーとなるのは行政である場合もあれば、ほかの民間企業やNPOである場合もあるでしょう。いずれにせよ、名古屋、中部圏のまちづくりや人々の豊かな生活に向けて、当社グループが明確なビジョンを示し、いかにして多くのパートナーの賛同を得られるかが、今後の成長の鍵を握るものと考えています。私自身も名鉄グループの一員として、地域におけるリーダーシップの発揮に貢献したいと考えています。

高村: 皆さまの発言からも感じ取ることができましたが、当社グループには、一つひとつ課題を真摯に解決していく、誠実な社風があると思います。これは公共交通インフラの担い手として、大事な資質であることは間違いありませんが、名駅の再開発を含め、これから当社グループが成そうとしていることを考えると、そこから一歩踏み出すことも、今後は必要ではないかと思います。自ら地域の将来、グループの将来を想い、時に周囲とぶつかり人に嫌われることも厭わず、真っ向から議論を戦わせることも必要かもしれません。培われた優れた社風に安住することなく、新しい名鉄グループのカルチャーを創り上げてほしいと思います。

福島: 社会のサステナビリティの実現が強く求められる時代であって、これまで長きにわたり、地域の発展に貢献しながら自社の成長を実現させてきた当社グループの知見、行動力が社会から評価される、強みとして発揮できる時代が訪れていると感じます。高村取締役の言葉にもありましたが、名駅再開発など、誠実で堅実な社風を持つ当社グループが、リスクを取り、新たなチャレンジを迫られ



る場面も今後はさらに増えていくと思います。良いチャレンジに対して背中を押してあげることも、我々社外取締役の重要な役割の一つだと考えており、「攻めのガバナンス」の観点からも、その役割は意識的に担っていきたいと考えています。

内藤: 名鉄グループは、名古屋、中部圏の顔のような存在であると、私自身は捉えています。皆さまがご指摘されるとおり、誠実で堅実な社風を感じますが、悪く言えば地味なイメージがあります。これからの名鉄グループの成長を支えるのは不動産事業であり、さらに今後は鉄軌道事業と不動産事業を軸にしながら、そのうえで新たな事業を展開していくことにもなるでしょう。今後のさらなる成長のためにも、ブランド力に磨きをかけ、若い世代の方々にも魅力的に映るような、企業グループになってほしいと思います。名鉄グループのイメージアップは地域全体のイメージアップにつながるため、大いに期待しています。



経営・財務情報

CONTENTS

| | |
|-----------|-----|
| 役員一覧 | 95 |
| 主要指標サマリー | 97 |
| ESGデータ集 | 99 |
| 会社情報・株式情報 | 101 |

役員一覧

社外 社外役員 独立 独立役員
 2023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
高崎 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
 新任

1985年 4月 運輸省(現 国土交通省)入省
 2014年 6月 国土交通省海上保安庁第一管区海上保安本部長
 2016年 7月 同省航空局交通管制部長
 2017年 7月 同省近畿運輸局長
 2018年 7月 同省退職
 2018年12月 当社入社
 2018年12月 当社計画部部長
 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
 2023年 4月 当社鉄道事業本部副本部長兼安全統括部長
 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 常務執行役員
古橋 幸長
 14回/14回

1989年 4月 当社入社
 2013年 6月 信州名鉄運輸(株)取締役
 2015年 7月 当社財務部部長
 2017年 7月 当社財務部長
 2019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 当社グループ事業部長
 2022年 6月 当社取締役 常務執行役員 (現任)

取締役 常務執行役員
 人事部長
加藤 悟司
 11回/11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 (現任)
 2023年 6月 当社取締役 常務執行役員 (現任)

取締役
福島 敦子
 社外 独立
 13回/14回

1985年 4月 中部日本放送(株)入社
 1988年 4月 日本放送協会契約キャスター
 1993年10月 (株)東京放送(現(株)TBSテレビ)契約キャスター
 2005年 4月 (株)テレビ東京経済番組担当キャスター
 2006年12月 松下電器産業(株)(現 パナソニック ホールディングス(株))経営アドバイザー
 2012年 7月 ヒューリック(株)社外取締役(現任)
 2015年 6月 当社社外取締役(現任)
 2015年 6月 カルビー(株)社外取締役(現任)
 2020年 3月 農林水産省林政審議会委員(現任)
 2022年 2月 キューピー(株)社外取締役(現任)

取締役
内藤 弘康
 社外 独立
 13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
 11回/11回

1982年 4月 トヨタ自動車工業(株)(現 トヨタ自動車(株))入社
 トヨタ自動車(株)常務役員
 2012年 4月 同社取締役 常務執行役員
 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)

取締役
高村 江津子
 社外 独立
 新任

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)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)

監査役

常任監査役
松下 明
 14回/14回

1989年 4月 当社入社
 2005年 7月 当社運転保安部運転課長
 2009年 7月 当社監査役室課長
 2013年 1月 当社秘書広報部課長
 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)(現任)

常任監査役
櫻井 哲也
 14回/14回

1994年 4月 当社入社
 2010年 7月 当社財務部課長
 2013年 7月 当社財務部グループ財務担当課長
 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
 新任

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(現任)
 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
 新任

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・マーケティング | 交通事業・安全 | 不動産事業・まちづくり |
|--------|---------|------|-------|---------------|--------------|-------|------------|---------|-------------|
| 安藤 隆司 | 代表取締役会長 | ○ | ○ | | ○ | | | ○ | |
| 高崎 裕樹 | 代表取締役社長 | ○ | | ○ | | | ○ | | ○ |
| 鈴木 清美 | 代表取締役 | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | |
| 坂野 公治 | 取締役 | | | ○ | | | | ○ | ○ |
| 古橋 幸長 | 取締役 | | | ○ | ○ | ○ | | | |
| 加藤 悟司 | 取締役 | | ○ | | ○ | ○ | | | |
| 福島 敦子 | 社外取締役 | | | ○ | ○ | | | | ○ |
| 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 | ○ | | | | | ○ | ○ | |
| 松下 明 | 常任監査役 | | ○ | | ○ | | | ○ | |
| 櫻井 哲也 | 常任監査役 | | | ○ | ○ | ○ | | | |
| 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。

主要指標サマリー

| | | 単位 | 2013年度 | 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 |
|---------------|------------------|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 財務指標 | 営業収益 | (百万円) | 627,797 | 609,380 | 610,153 | 599,569 | 604,804 | 622,567 | 622,916 | 481,645 | 490,919 | 551,504 | 601,121 |
| | 営業利益 | (百万円) | 37,077 | 38,072 | 44,864 | 44,180 | 46,976 | 49,455 | 47,363 | △ 16,354 | 2,932 | 22,731 | 34,750 |
| | 経常利益 | (百万円) | 34,186 | 35,796 | 44,376 | 46,142 | 48,566 | 51,599 | 49,288 | △ 8,146 | 13,135 | 26,362 | 37,544 |
| | 親会社株主に帰属する当期純利益 | (百万円) | 14,903 | 17,788 | 24,532 | 23,433 | 28,691 | 30,457 | 28,879 | △ 28,769 | 9,370 | 18,850 | 24,400 |
| | 純資産額 | (百万円) | 251,551 | 291,484 | 313,547 | 342,813 | 389,555 | 425,027 | 438,401 | 407,512 | 411,132 | 429,089 | 464,054 |
| | 総資産額 | (百万円) | 1,054,679 | 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株当たり純資産額 | (円) | 262.94 | 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 |
| | 1株当たり当期純利益 | (円) | 16.95 | 19.67 | 26.68 | 127.46 | 155.04 | 158.90 | 146.89 | △ 146.29 | 47.65 | 95.91 | 124.13 |
| | 営業活動によるキャッシュ・フロー | (百万円) | 82,274 | 70,380 | 67,529 | 60,720 | 65,932 | 67,404 | 70,247 | 19,685 | 39,320 | 61,217 | 55,533 |
| | 投資活動によるキャッシュ・フロー | (百万円) | △ 25,575 | △ 32,929 | △ 40,126 | △ 38,668 | △ 40,286 | △ 48,287 | △ 62,527 | △ 44,235 | △ 39,027 | △ 59,372 | △ 68,430 |
| | 財務活動によるキャッシュ・フロー | (百万円) | △ 53,030 | △ 35,094 | △ 26,257 | △ 17,026 | △ 16,732 | △ 24,803 | △ 898 | 49,413 | △ 3,339 | 2,608 | 18,034 |
| | 現金および現金同等物の期末残高 | (百万円) | 13,404 | 15,775 | 16,921 | 21,943 | 30,854 | 25,192 | 32,011 | 53,459 | 50,430 | 54,879 | 60,025 |
| | EBITDA | (百万円) | 75,934 | 76,780 | 83,778 | 82,928 | 85,882 | 89,713 | 88,602 | 22,996 | 41,470 | 60,978 | 73,630 |
| | 設備投資額 | (百万円) | 37,354 | 44,810 | 49,364 | 48,120 | 52,236 | 54,834 | 73,286 | 47,937 | 49,887 | 62,351 | 76,818 |
| | 減価償却費 | (百万円) | 38,856 | 38,707 | 38,913 | 38,748 | 38,906 | 40,258 | 41,239 | 39,351 | 38,538 | 38,247 | 38,879 |
| | 純有利子負債 | (百万円) | 513,439 | 477,428 | 459,289 | 440,687 | 413,978 | 392,101 | 390,673 | 430,149 | 438,100 | 441,167 | 459,114 |
| | 純有利子負債/EBITDA | (倍) | 6.8 | 6.2 | 5.5 | 5.3 | 4.8 | 4.4 | 4.4 | 18.7 | 10.6 | 7.2 | 6.2 |
| | 1株当たり年間配当金 | (円) | 4.00 | 4.50 | 5.00 | 5.00 | 27.50 | 27.50 | 25.00 | — | 12.50 | 20.00 | 27.50 |
| | 配当性向 | (%) | 23.6 | 22.9 | 18.7 | 19.6 | 17.7 | 17.3 | 17.0 | — | 26.2 | 20.9 | 22.2 |
| | ROE(純利益/自己資本) | (%) | 6.6 | 7.0 | 8.7 | 7.7 | 8.5 | 8.1 | 7.2 | — | 2.5 | 4.8 | 5.8 |
| ROA(営業利益/総資産) | (%) | 3.4 | 3.6 | 4.2 | 4.1 | 4.2 | 4.4 | 4.1 | — | 0.2 | 1.9 | 2.7 | |
| 株主資本比率 | (%) | 14.9 | 16.4 | 18.1 | 18.7 | 21.6 | 24.4 | 26.1 | 22.6 | 23.8 | 24.3 | 24.6 | |
| 従業員数 連結 | 男性 | (人) | 25,946 | 25,829 | 25,658 | 25,536 | 25,297 | 25,146 | 24,787 | 24,522 | 23,940 | 23,345 | 23,335 |
| | 女性 | (人) | 4,353 | 4,363 | 4,410 | 4,526 | 4,607 | 4,709 | 4,789 | 4,787 | 4,863 | 4,871 | 5,077 |
| | 男性 | (人) | 4,385 | 4,397 | 4,399 | 4,405 | 4,404 | 4,395 | 4,411 | 4,445 | 4,411 | 4,265 | 4,238 |
| | 女性 | (人) | 588 | 601 | 613 | 643 | 668 | 691 | 711 | 740 | 725 | 722 | 749 |
| 従業員数 単体 | | | | | | | | | | | | | |
| 連結子会社数 | (社) | 126 | 123 | 125 | 125 | 119 | 117 | 113 | 109 | 109 | 107 | 104 | |
| 鉄軌道事業 主要指標 | 合計 | (千人) | 361,489 | 360,113 | 373,519 | 378,876 | 386,874 | 393,236 | 394,152 | 296,235 | 314,800 | 341,058 | 360,692 |
| | 通学 | (千人) | 97,925 | 94,284 | 99,115 | 100,273 | 100,811 | 101,994 | 101,417 | 76,508 | 89,810 | 94,348 | 95,614 |
| | 通勤 | (千人) | 144,943 | 147,694 | 152,446 | 155,466 | 160,274 | 163,798 | 167,113 | 144,692 | 138,783 | 140,135 | 146,210 |
| | 定期外 | (千人) | 118,621 | 118,135 | 121,958 | 123,137 | 125,789 | 127,444 | 125,622 | 75,035 | 86,207 | 106,575 | 118,868 |

※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

環境

| 環境保全への貢献 | | | | | |
|---------------------------------------|---------------------|--------------------|----------|----------|----------|
| 項目 | 単位 | 対象 | 2021年度実績 | 2022年度実績 | 2023年度実績 |
| エネルギー起源のCO ₂ 排出量 | t-CO ₂ | 連結 名古屋鉄道(鉄軌道事業) | 682,093 | 665,995 | 703,586 |
| 保有する不動産施設のエネルギー起源のCO ₂ 排出量 | t-CO ₂ | 名古屋鉄道* | 18,007 | 17,313 | 18,592 |
| 内部炭素価格 | 円/t-CO ₂ | 名古屋鉄道 | — | — | 5,000 |
| 総エネルギー使用量 | 千GJ | 名古屋鉄道 | 4,300 | 4,265 | 3,654 |
| 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* | 433 | 436 | 433 |
| 電力使用量 | 百万kWh | 名古屋鉄道 | 427 | 425 | 410 |
| 都市ガス使用量 | 千m ³ | 名古屋鉄道 | 800 | 476 | 442 |
| 省エネ車両の導入率 | % | 名古屋鉄道 | 92.2 | 93.7 | 95.3 |
| 産業廃棄物 | 排出量 | t | 497 | 517 | 553 |
| | リサイクル率 | % | 75.1 | 73.1 | 74.3 |
| 一般廃棄物 | 排出量 | t | 2,029 | 1,923 | 2,161 |
| | リサイクル率 | % | 48.7 | 36.9 | 40.4 |
| 新築物件の環境認証取得(ZEB・ZEH・CASBEE等) | % | 名古屋鉄道・名鉄都市開発 | 100 | 対象物件なし | 100 |
| 沿線・地域での環境保全活動件数 | 件 | 連結 | 50 | 58 | 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 |

*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

社会

| 安全・安心の確保 | | | | | |
|----------|-----------------|------|----------|----------|----------|
| 項目 | 単位 | 対象 | 2021年度実績 | 2022年度実績 | 2023年度実績 |
| 鉄道事故 | 鉄道運転事故(有責)件数 | 件 | 0 | 0 | 0 |
| | 重大インシデント件数 | 件 | 0 | 0 | 0 |
| 船舶事故 | 重大海難事故件数 | 件 | 0 | 0 | 0 |
| | 航空事故件数 | 件 | 0 | 1 | 0 |
| 航空事故 | 重大インシデント件数 | 件 | 0 | 1 | 0 |
| | 事業用自動車への安全装置導入率 | バス事業 | % | 25.8 | 27.4 |
| タクシー事業 | | % | 23.6 | 27.0 | 31.4 |
| 運送事業 | | % | 40.7 | 45.0 | 53.9 |

| 地域価値の向上 | | | | | |
|-----------------------------|-------------------|-----------------|----------|----------|----------|
| 項目 | 単位 | 対象 | 2021年度実績 | 2022年度実績 | 2023年度実績 |
| エリア版MaaSアプリ「CentX」累計ダウンロード数 | 千DL | — | 635 | 805 | 1,029 |
| 移動サービス 利用人員 | 鉄道輸送人員 | 百万人 | 322 | 350 | 370 |
| | バス輸送人員 | 百万人 | 53 | 61 | 65 |
| | タクシー営業回数 | 千回 | 8,176 | 9,202 | 9,214 |
| | カーシェア利用回数 | 千回 | 139 | 148 | 161 |
| | シェアサイクル利用回数 | 千回 | 122 | 336 | 713 |
| ユニバーサル サービス 対応率 | 駅バリアフリー対応率 | % | 98.5 | 98.6 | 97.4 |
| | 鉄道車両バリアフリー対応率 | % | 72.0 | 73.4 | 75.1 |
| | ユニバーサルデザイン車両導入率 | % | 67.3 | 69.2 | 70.7 |
| 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 | 2 | 2 | 2 |
| | 高架化・新駅設置(事業中) | 件 | 5 | 5 | 5 |
| | 地域公共交通関連会議 | 自治体 | 27 | 28 | 32 |
| | エリアマネジメント団体 | 団体 | 3 | 3 | 4 |
| | ミュージアム施設数 | カ所 | 6 | 6 | 6 |
| 暮らしの サポート | 名鉄レコードブック店舗数 | 店 | 21 | 21 | 21 |
| | アフタースクールTELACO校舎数 | 校 | 10 | 11 | 11 |
| | 小規模保育ぽっぽ園施設数 | 園 | 12 | 14 | 15 |
| 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 | 248 | 400 | 404 |

| 誰もが活躍できる職場づくり・人づくり | | | | | |
|----------------------------------|----|-----------------|----------|----------|----------|
| 項目 | 単位 | 対象 | 2021年度実績 | 2022年度実績 | 2023年度実績 |
| 従業員数 | 人 | 連結 | 28,803 | 28,216 | 28,412 |
| | | 主要会社*1 名古屋鉄道 | — | 19,337 | 19,455 |
| 従業員に占める女性比率 | % | 連結 | 16.9 | 17.9 | 18.7 |
| | | 名古屋鉄道 | 5.6 | 5.3 | 5.8 |
| 女性採用比率 | % | 総合職(事務系) | 40.0 | 40.0 | 47.1 |
| | | 鉄道運輸職 | 12.0 | 21.3 | 10.6 |
| 女性管理職 | % | 人数 | — | 107 | 127 |
| | | 比率 | — | 5.2 | 5.6 |
| 中途管理職 | % | 人数 | — | 559 | 688 |
| | | 比率 | — | 27.3 | 30.4 |
| 平均雇用年数 | 年 | 男性 | 26.2 | 26.5 | 26.4 |
| | | 女性 | 16.4 | 16.9 | 16.7 |
| 障がい者雇用率 | % | 名古屋鉄道 | 2.3 | 2.3 | 2.4 |
| 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 | 16.4 | 17.9 | 18.7 |
| 年次有給休暇の取得率 | % | 名古屋鉄道 | 95.4 | 95.0 | 92.1 |
| 離職率 | % | 名古屋鉄道 | 1.7 | 2.0 | 1.8 |
| | | 主要会社*1 | — | 35.2 | 48.6 |
| 育児休業取得率 | % | 男性 | — | 100.0 | 100.0 |
| | | 女性 | — | 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 |
| 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 |
| 労働災害発生件数(業務上災害) | 件 | 名古屋鉄道 | 18 | 13 | 31 |
| 休業災害率(度数率)*3 | % | 名古屋鉄道 | 0.59 | 0.51 | 0.61 |
| 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 |
| BMI有所見率 | % | 名古屋鉄道 | 29.1 | 28.4 | 27.4 |
| 喫煙率 | % | 名古屋鉄道 | 21.0 | 21.0 | 20.6 |
| 健康診断有所見者の受診率 | % | 名古屋鉄道 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| 従業員エンゲージメント | 点 | 名古屋鉄道 | — | — | 3.34 |
| 労働組合所属率 | % | 名古屋鉄道 | 96.0 | 95.7 | 95.3 |

*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 | 2021年度実績 | 2022年度実績 | 2023年度実績 |
| 独立社外取締役比率 | — | 名古屋鉄道 | 3/9 | 3/9 | 3/9 |
| 女性取締役比率 | — | 名古屋鉄道 | 1/9 | 1/9 | 1/9 |
| 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 | 5 | 6 |
| 内部通報受付件数 | 件 | 名古屋鉄道 | 17 | 16 | 32 |

■ 会社概要

| | |
|--------|-------------------------------|
| 本社所在地 | 〒450-8501 名古屋市中村区名駅一丁目2番4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 28,412名(単体 4,987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93,439株) |
| 株主数 | 85,536名(前年末に比べ313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) | 27,126 | 13.80 |
| 株式会社日本カストディ銀行(信託口) | 9,035 | 4.60 |
| 日本生命保険相互会社 | 5,054 | 2.57 |
| ジェーピー モルガン チェース バンク 385781 | 2,735 | 1.39 |
| 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 ウェスト クライアント トリーティ 505234 | 2,174 | 1.11 |
| 東京海上日動火災保険株式会社 | 2,012 | 1.02 |
| 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 | 1,958 | 1.00 |
| 三井住友海上火災保険株式会社 | 1,863 | 0.95 |
| SSBTC CLIENT OMNIBUS ACCOUNT | 1,824 | 0.93 |

※持株比率は自己株式(93,439株)を除いて計算しております。

■ 株価・出来高の推移 (2012年4月~2024年8月)



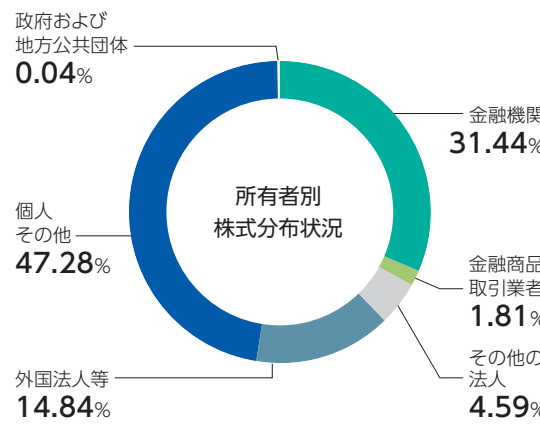
■ 社外からの評価



MSCIジャパンESGセレクト・リーダーズ指数
S&P/JPXカーボン・エフィシエント指数
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。

■ グループ会社一覧 (連結会社および持分法適用会社)

交通事業(27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
- 豊鉄ミディ
- 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
- 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
- 関東名鉄運輸
- 名鉄急配
- 九州名鉄運輸
- 山梨名鉄運輸
- 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
- 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
- 名鉄ゴールデン航空
- 名鉄海上観光船
- 太平洋フェリーサービス
- 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
- MUマネジメント

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
- 名鉄観光サービス
- 名鉄ミライト
- 名鉄知多バス旅行
- 名鉄インプレス
- 名鉄トラベルUSA

流通事業(7社)

- 名鉄百貨店
- 名鉄協商
- 東鉄商事
- 名鉄アオト
- めいてつかスタマーサービス
- 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(17社)

- 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
- 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
- トヨタオートサービス
- 豊鉄建設
- 名鉄自動車整備

持分法適用会社(14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
- サニクリーン名古屋
- 中京通運
- 中京テレビ放送
- 中設エンジニア
- 電通名鉄コミュニケーションズ
- 名古屋空港ビルディング
- 宮城交通
- 矢作建設工業
- ザイマックス東海

■ グループ会社

| | |
|-------------|------|
| 連結子会社 | 104社 |
| 交通事業 | 27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 | 7社 |
| 航空関連サービス事業 | 3社 |
| その他の事業 | 17社 |
| 持分法適用会社 | 14社 |
| 計 | 118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一丁目2番4号

経営戦略部 TEL:052-588-0805

2024年10月発行

