



統合報告書 2023

使命

地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する

経営理念

私たち名鉄グループは、豊かな生活を実現する事業を通じて、地域から愛される「信頼のトップブランド」をめざします

経営方針

経営の原点

お客さま満足度を高める全社体制の確立

- 安全、安心の徹底
- お客さま本位へのさらなる意識改革
- 真に求められ満足される商品・サービスの開発、提供

グループ経営の方向

競争に打ち勝つ経営力強化と新しい事業への挑戦

- 各社得意分野の確立
- 各社のグループにおける役割の明確化と連携強化
- 社会の新しい流れに沿った事業へのチャレンジ

行動規範

- 真心のこもったサービスを提供し、信頼を勝ち取ります
- 新しい流れをつかみ、常にチャレンジします
- 一人ひとりが役割と責任を果たし、前進します

編集方針

名鉄グループの価値創造ストーリーがステークホルダーの皆さまへ分かりやすく伝わるように意識して、当社グループの価値創造に向けた考え方、中長期的な戦略と足元での取り組み、サステナビリティへの取り組み、財務・非財務情報などを記載いたしました。ステークホルダーの皆さまが当社グループへの理解を深めていただくためにご活用いただければ幸いです。

報告範囲・報告期間

本報告書は名古屋鉄道株式会社および名鉄グループの2022年度(2022年4月1日～2023年3月31日)の報告です。
※当該年度以外の事例も一部掲載しています

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「価値協創ガイダンス」
環境省「環境報告ガイドライン(2018年版)」
GRI「サステナビリティ・レポート・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

見直しに関する注意事項

本レポートの情報のうち、過去の事実以外のものは将来の見直しであり、リスクや不確実性を含んだものです。実際には、さまざまな要因により異なる結果となる場合があることをご承知おきください。

Contents

3 イントロダクション

- 3 価値創造の歴史
- 5 At a Glance
- 6 事業セグメント
- 7 事業の背景
- 9 この1年のトピックス 2022-2023

11 トップ・CFOメッセージ

- 11 トップメッセージ
- 17 CFOメッセージ

19 名鉄グループの価値創造

- 19 価値創造ストーリー
- 21 価値創造プロセス
- 23 名鉄グループの中期経営計画
- 25 特集：エリア版MaaS～CentX～

27 名鉄グループの事業ポートフォリオ

- 27 事業セグメント

34 価値創造の基盤

- 34 当社グループのサステナビリティ
- 35 重要課題(マテリアリティ)の特定
- 36 重要課題(マテリアリティ)に関連するKPI
- 37 Social | 社会
- 45 Environment | 環境
- 51 Governance | 企業統治
- 55 役員紹介
- 57 社外取締役座談会

61 経営・財務情報

- 61 11年間財務サマリー
- 63 ESGデータ集
- 65 会社情報
- 66 鉄軌道事業主要指標

価値創造の歴史

1894年6月に「愛知馬車鉄道」として創業して以来、当社は地域に根差した企業グループとして、交通事業を核に地域を活性化する事業や社会を支える事業を展開してまいりました。創業から130年目を迎えた現在も、当時と変わらぬ「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」想いで、引き続きグループ一体となって地域の発展に貢献していきます。

<p>1894年 愛知馬車鉄道設立</p> <p>1925年 観光事業の先駆け 犬山遊園地開園</p> <p>1926年 タクシー事業への進出開始 名古屋タクシー買収</p>	<p>1928年 バス事業の始まり ライン遊園～北陽館前間に 初の直営バス開業</p> <p>1953年 不動産分譲事業の本格化 鳴海土地分譲</p>	<p>1954年 百貨店業の始まり 名鉄百貨店開業</p> <p>1960年 航空事業の展開 中日本航空へ経営参画</p> <p>1960年 トラック事業の全国展開開始 名鉄運輸発足</p> <p>1964年 ホテル業へ進出開始 岐阜グランドホテル開業</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>1970年 遠距離フェリー事業への参画 太平洋沿海フェリー発足</p> <p>1976年 情報処理業の展開 名鉄コンピュータサービス発足</p>	<p>2005年 空港線開業と ミュ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>2014年 エキナカ商業施設 「μPLAT(ミュプラット)」 シリーズ展開開始</p>	<p>2017年 リハビリ型デイサービス事業の展開 名鉄ライフサポート設立</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>2018年 ドローンスクール事業の展開 名鉄ドローンアカデミー 神宮前校開校</p>	<p>2022年 ライフスタイル・ブティックホテル ホテルインディゴ 犬山有楽苑を開業</p> <p>名鉄都市開発</p> <p>2022年 不動産事業の再編 名鉄都市開発の誕生</p>
<p>1894</p> <p>創業</p>	<p>1922</p> <p>交通事業の確立</p>	<p>1954</p> <p>事業領域の拡大</p>	<p>1998</p> <p>選択と集中</p>	<p>2010</p> <p>経営基盤確立</p>	<p>2018</p> <p>戦略投資期</p>	<p>2021</p> <p>事業構造改革・ 成長基盤構築期</p>

1894年に愛知馬車鉄道が設立され、当社の歴史が始まりました。1898年には、笹島～県庁前間に日本で2番目の電気軌道を開業しました。

その後、1922年に市内線を名古屋市へ譲渡して以降は、郊外交通網の整備に邁進しました。各地の鉄道を次々と合併し路線網を拡大し、名古屋駅への乗り入れを経て、1948年に豊橋～岐阜間の東西直通運転を実現し、今日の鉄道路線網の骨格が完成しました。

鉄軌道のほかにも、タクシー事業、バス事業を開始し、地域の交通事業者としての地位を築き始めました。

戦後復興後の国内経済の急速な成長に伴い、不動産事業、百貨店業、旅行業、ホテル業など事業領域・エリアを積極的に拡大していきました。輸送に関する事業においては、トラック事業、航空事業、海運事業を展開し、陸海空の輸送を実現しました。

また、産業の高度成長の陰で取り壊されていく歴史的建造物の保存を目的として、博物館明治村を開村するなど、日本文化・芸術の継承への貢献も同時に進めていきました。

バブル景気崩壊など経営環境の変化によってグループ全体の業績が急減速する中、当社では鉄軌道路線の見直しのほか、これまで直営で運営していたレストラン事業・文化事業・自動車事業を分社化して競争力を高めました。また、グループ事業においても、中部圏への資源の集中と不採算部門の整理・再編に注力しました。

一方、2005年には、中部国際空港の開港と愛知万博の開催という二大プロジェクトが当地域で実現し、当社グループはそれぞれに関わり、地域の発展に貢献してきました。

2010年代からは長期的な視点に立った経営基盤の確立に努め、収益性の向上や財務安全性の確保を図りました。その後、2017年までに財務体質が大幅に改善したことから、2018年からは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方向へと経営の軸足を移し、取組みを進めました。

しかしながら、2020年の新型コロナウイルス感染症の拡大(コロナ禍)により、グループ各事業は大きな影響を受けました。コロナ禍を乗り越え、今後も持続的な成長、中長期的な企業価値の向上を実現していくために、「地域を活性化する(地域を創る)事業」と「社会を支える事業」の両輪で取組みを進めていきます。

At a Glance

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、地域を活性化する事業と社会を支える事業を通じて、中長期的な企業価値の向上に努めています。



当社および
グループ企業数 **121社**

連結子会社 **107社**

持分法適用会社 **13社**

グループ従業員数 **28,216名**

(2023年3月31日現在)

九州・沖縄

- ・トラック
- ・駐車場
- ・旅行
- ・航空関連サービス

中国・四国

- ・トラック
- ・駐車場
- ・航空関連サービス

中部

- ・鉄軌道
- ・バス
- ・タクシー
- ・トラック
- ・国際貨物
- ・海運
- ・不動産
- ・駐車場
- ・ホテル
- ・観光施設
- ・旅行
- ・流通
- ・航空関連サービス
- ・その他

北海道

- ・トラック
- ・海運
- ・旅行
- ・航空関連サービス

東北

- ・トラック
- ・海運
- ・観光施設
- ・旅行
- ・航空関連サービス

関東

- ・トラック
- ・国際貨物
- ・不動産
- ・駐車場
- ・ホテル
- ・観光施設
- ・旅行
- ・流通
- ・航空関連サービス

関西

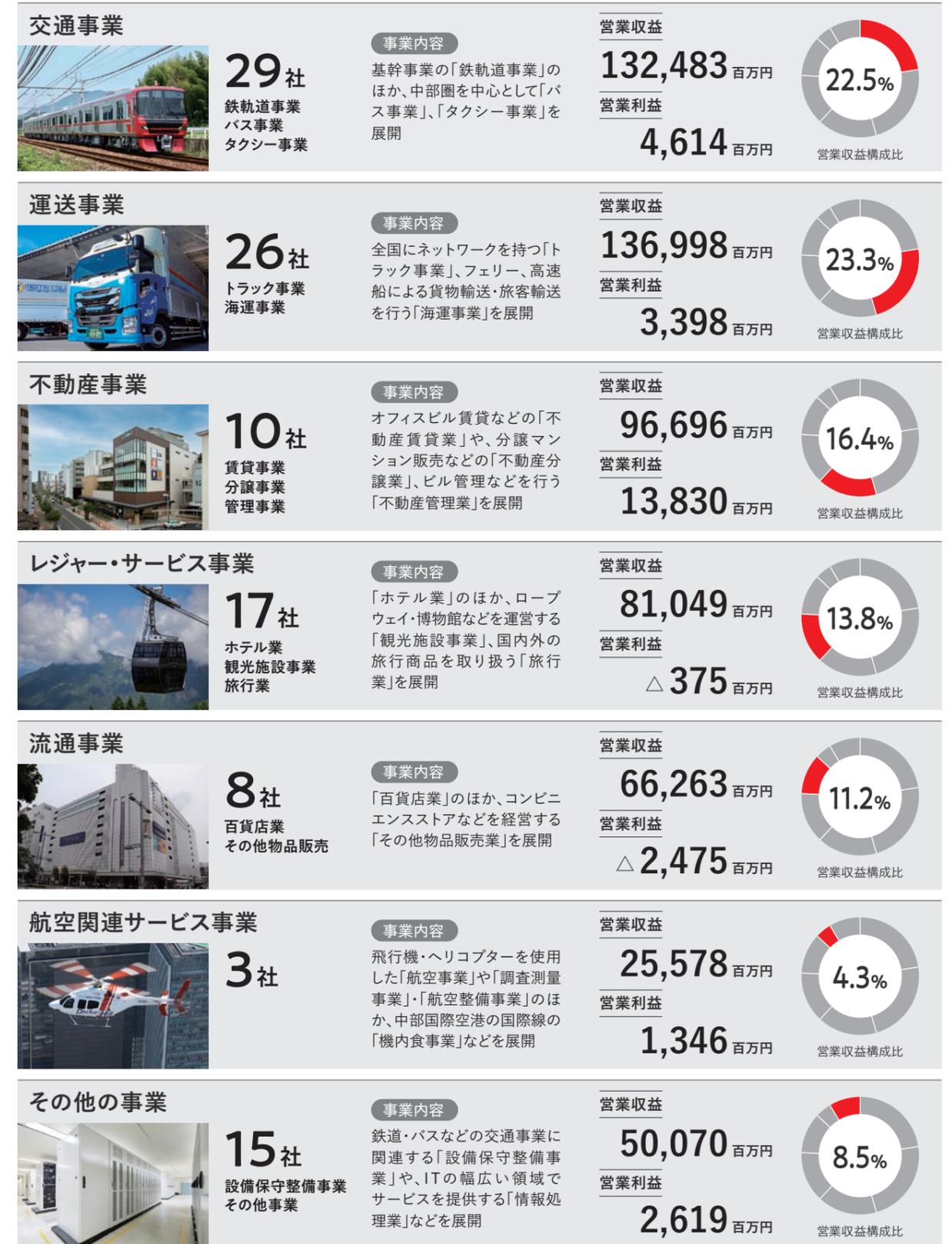
- ・トラック
- ・国際貨物
- ・駐車場
- ・不動産
- ・ホテル
- ・観光施設
- ・旅行
- ・航空関連サービス

名鉄線 沿線図



事業セグメント

名鉄グループの事業セグメントは「交通事業」、「運送事業」、「不動産事業」、「レジャー・サービス事業」、「流通事業」、「航空関連サービス事業」、「その他の事業」の7つの事業区分に分けられます。



※セグメント間取引調整前の営業収益に対する比率

事業の背景

名鉄グループの主たる事業エリアである愛知県の人口減少は、全国平均より緩やかではあるものの、着実に進むものと想定されます。

一方で、中部圏はリニア中央新幹線の開業による交流人口の増加が見込まれており、また米『TIME』誌による2023年版「世界の最も素晴らしい場所」50都市に日本では京都・名古屋が選出されるなど、中長期的なポテンシャル

のあるエリアだと認識しています。

名鉄グループはこの地域に根付き、120年以上にわたってさまざまな事業を展開してまいりました。今後も地域と共に、新しい価値の創出に努めます。

中部圏のポテンシャル

中部圏の観光資源

名鉄グループの事業エリアである中部圏は、新穂高や駒ヶ根といった世界水準の山岳リゾート、馬籠宿や白川郷といった日本古来の風情を色濃く残す美しい山里、犬山や半田といった個性的な歴史・文化的な魅力を持つ中小規模の都市、名古屋都心部の名古屋城や熱田神宮、徳川美術館など、多くの観光資源を有しています。



3大都市各拠点からの120分圏人口

リニア中央新幹線の開業により、3大都市各拠点からの120分圏人口は名古屋市が最大となります。これに伴う交流人口の増加も見込まれており、今後もさまざまな経済活動が行われる期待の大きなエリアだと認識しています。

〈各拠点からの120分圏人口の推移(万人)〉

● 現状 ● リニア(名古屋)開業時 ● リニア(大阪)開業時

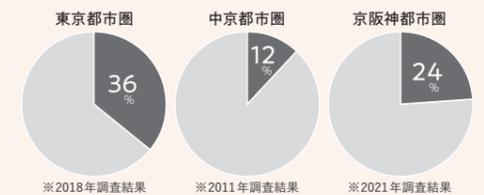


出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社の作成資料をもとに当社作成

3大都市圏における公共交通分担率

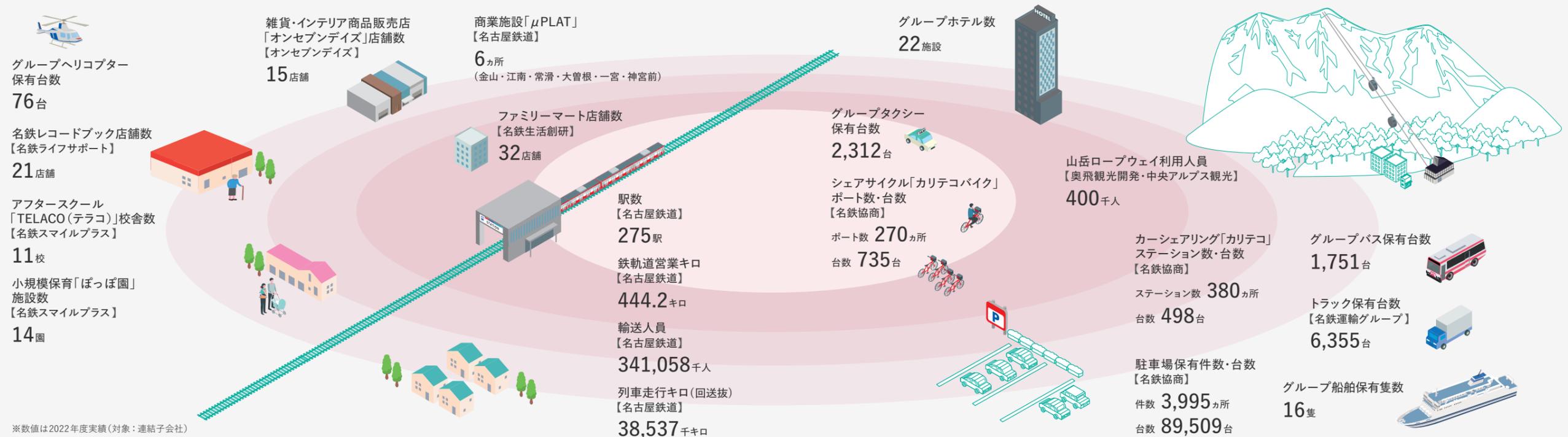
3大都市圏における公共交通分担率を比較すると、当社事業エリアである中京都市圏の公共交通分担率は12%と極めて低い状況であり、京阪神都市圏の半分、東京都市圏の3分の1です。現状の中部エリアの公共交通分担率は低いですが、逆に伸びしろは大きいと言えます。当社は公共交通分担率の向上・ウェルビーイングの実現に向けて、エリア版MaaSの取組みを進めています。▶p.25-26参照

〈3大都市圏における公共交通分担率〉



出典：各都市圏で公表されている直近のパーソントリップ調査結果をもとに当社作成

地域に根差した名鉄グループの各事業



※数値は2022年度実績(対象：連結子会社)

この1年のトピックス 2022-2023

この1年は「事業構造改革」を進めつつ、コロナ後を見据えた「成長基盤構築」に軸足を移して、各施策を実行しました。

鉄軌道事業における中長期的な安定経営に向けた取組み

■ 鉄軌道旅客運賃の改定申請認可(2024年3月16日に運賃改定実施)

国土交通大臣宛てに鉄軌道旅客運賃の変更認可申請を行い、2023年9月1日に認可されました。今後も構造改革による経費の削減などに継続して取り組んでいきますが、新常態の定着や経費増加が懸念される状況において、事業継続に必要な対応を着実に実施していくために、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、2024年3月16日に運賃改定を実施します。

■ 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きましたが、名古屋本線の上り線を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。



グループ一体となった沿線・地域の活性化に向けた取組み

■ 東岡崎駅南口商業施設計画の推進

名古屋本線・東岡崎駅の北口および南口周辺を対象エリアとし、一体的な再開発計画を推進しています。その中で、2023年5月17日に南口にて計画を進めている商業施設の工事に着手しました(2024年春開業予定)。同施設は岡崎駅再開発計画の開発コンセプト「SWING HIGAOKA」と連動し、立ち寄りという意味を持つ「Swing-by Higaoka Life」を掲げ、周辺居住者と駅利用者をターゲットとして、毎日の暮らしの中に溶け込み、気軽に立ち寄りいただける施設を目指します。



■ 神宮前駅西街区の開発計画の推進

2024年秋開業予定で神宮前駅西街区の開発を行うことを2023年8月29日に公表しました。「おとなの住みたいまち」を目指して2021年7月に東街区に開業した複合施設に続き、神宮前西街区では「おとなの行きたいまち」を目指した開発に取り組めます。その中で、第1期開発として、名古屋市が熱田神宮周辺エリア全体を目指す「まちづくり」と「観光」の総合的な推進の一端を担うべく、周辺エリアのさらなる活性化に向けて商業施設の開発を推進していきます。



■ 松本・高山エリアが観光庁「地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり」モデル観光地に選定

当社が中心となって協議会を設立し、高付加価値な観光地づくりへ貢献すべく取組みを進めている松本・高山エリアが、2023年3月28日に観光庁が高付加価値旅行者の誘客に向けて集中的な支援等を行うために定める「地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり」事業のモデル観光地11地域のうちのひとつに選定されました。

■ 新穂高ロープウェイ 山頂エリアリニューアルOPEN

新穂高ロープウェイのリニューアルの第一弾として、山頂エリア「頂の森」第1期エリアを2022年10月19日に開業しました。標高2,156mにある頂の森では、槍・穂高連峰の眺望を楽しめるブーメラン状に張り出した展望デッキ「槍の回廊」や自然に囲まれた憩いのテラス・広場を整備しました。



コロナ禍を乗り越え、今後も持続的な成長、中長期的な企業価値の向上を実現していくために、「地域を活性化(地域を創る)事業」と「社会を支える事業」の両輪で引き続き取組みを進めていきます。

■ ジブリパーク オフィシャルパートナーとしての取組み

名古屋鉄道はオフィシャルパートナーとしてジブリパークを盛り上げていくべく、当社グループにおいて直行バスを運行するほか、他の運行事業者と連携し「CentX(セントエックス)」にてwebチケットを販売するなど、交通面でのサポートを行っています。また、観光促進に向けた取組みも開始しました。

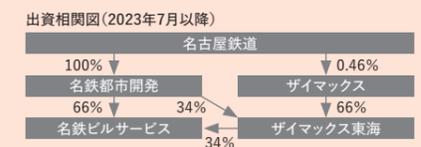
愛・地球博記念公園(長久手市)内に開園した、スタジオジブリ作品の世界を表現した公園施設「ジブリの大倉庫」 「青春の丘」「どんどこ森」に加え、新たに「もののけの里」が2023年11月1日に、「魔女の谷」が2024年3月16日に開園予定



今後成長が見込まれる事業の強化

■ ザイマックスグループとの資本業務提携

名鉄都市開発グループは、BM事業において既に資本業務提携を行っているザイマックス東海株式会社と2023年7月に投資受入・追加投資を相互に行うことで、関係をさらに強化しました。



■ 名鉄トラックターミナル中部がオープン

2021年12月より工事を進めてきた名鉄トラックターミナル中部が完成し、2023年5月8日から運送事業の営業を開始しました。当施設は、太陽光パネル設置による環境配慮型の物流施設であり、ZEB認証を取得しています。



■ 特別積合せ運送事業における名鉄運輸とNXグループの事業統合に関する基本合意

名古屋鉄道とNIPPON EXPRESSホールディングス株式会社は2023年8月9日に名鉄運輸と日本通運株式会社の特別積合せ運送事業の統合に向けた本格的な協議を行う旨の基本合意書を締結しました。本事業統合により昨今の経営環境変化に対する各種課題の解決とサービスレベルの向上を図るために、両社グループのさまざまなリソースやノウハウなどの経営資源をさらに相互に活用し、輸送効率の向上や輸送ネットワークの拡大を図っていきます。なお、本事業統合の実行後も名古屋鉄道が名鉄運輸の発行済み普通株式の50%を超える数を所有することを基本方針とします(具体的な内容や方式については最終契約締結までに決定)。

■ ヘリコプター事業会社の全株式および関係資産の譲受

中日本航空は2023年3月31日にヘリコプター事業会社であるファーストエアートランスポート株式会社の株式および関係資産の譲受を実施しました。この譲受により人財をはじめとした経営資源の有効活用や安定的な収入の確保を図ります。

事業領域の拡大に向けた取組み

■ 名鉄オープンイノベーションLabを設立

グループが一体となりオープンイノベーション活動を推進するため、2023年4月1日に新設された事業創造部を事務局とする「名鉄オープンイノベーションLab」を設立しました。名鉄グループとスタートアップをつなぎ、協業に向けた実証実験の実施および協業・出資の検討を行います。



高付加価値化戦略の推進

■ 分譲マンション 最上位ブランド「FUDE(フューデ)」を発表

名鉄都市開発は2023年9月14日に当社分譲マンションの最上位ブランドである「FUDE(フューデ)」を発表しました。その第一号物件である「榎木町レジデンス ザ・フューデ」の開発を名古屋市中区榎木町にて進めています(2025年1月下旬竣工予定)。



トップメッセージ



代表取締役社長

高崎 裕樹

「地域を創る、社会を支える 唯一無二の存在」として 使命を全うし 名鉄グループの持続的な成長を実現

名鉄グループが目指す成長の姿

名鉄グループの事業エリアは中部圏のほぼ全域をカバーしており、中部圏は今後の発展が大いに期待できる地域経済圏です。これは、私たち名鉄グループの強みの一つであると言えます。

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、「地域を活性化する事業」と「社会を支える事業」に取り組んできました。これは名鉄グループの存在意義=パーパスであり、時代が変わり、事業環境がどう変わろうとも、この考えは変わりません。

地域を活性化する事業としては、中部圏において「交通」と「不動産」にかかる事業を基盤として持ち、その上で多彩なグループ事業を展開することによって、定住人口・交流人口の増加および地域の付加価値向上を実現させます。また、運送や航空などの社会を支える事業については、中部圏はもちろん全国展開しており、事業によっては将来的に海外進出も視野に入れて拡大させます。私は、前者を「縦型成

長」、後者を「横型成長」と捉え、この両輪で、名鉄グループの持続的な成長、中長期的な企業価値の向上を実現したいと考えています。

鉄道事業を営む多くの企業は、ここ数年のコロナ禍において収益面で大きな打撃を受けましたが、名鉄グループにおいては、運送事業や航空事業のような、人流の影響を受けにくい事業が堅調に推移し、グループ全体の業績を下支えしました。このことで、名鉄グループが進める基本的な戦略や事業ポートフォリオ経営の妥当性を再認識することができました。まだまだ、社会を支える事業分野において全ての事業機会が網羅できている訳ではありませんが、今後はさまざまなプレイヤーとの協業に積極的に取り組み、一つずつピースを埋めていくことで、点と点がつながりシナジーを生むようなケースも増えてくるはずですが、こうした努力を積み重ねて、強靱な企業グループをつくっていきたいと考えています。

コロナ後の反転攻勢に向けた構造改革の進捗 — 中期経営計画の進捗 —

既に申し上げたとおり、コロナ禍での度重なる自粛要請、移動制限による各種イベントの中止などを受けて、交通、レジャー・サービス、流通といった、人の動きを前提とする事業では、収益面で大きな打撃を受けました。こうしたダメージは回復に向かっているものの、テレワークの定着など、新しい生活様式や価値観の変化が起きたことにより、コロナ前の状況に完全に戻ることは考えにくいと見えています。また2022年度は燃料費や資材価格の高騰などが顕著となり、2023年度を最終年度とする中期経営計画の営業利益目標については未達となる見込みですが、コロナ後の反転攻勢に向けて「事業構造改革」と「成長基盤構築」の2つの視点からそれぞれ取組みを進めてきました。

「事業構造改革」では、交通事業における鉄軌道事業の固定費の削減や省力化につながる取組みを進めたほか、乗合バス事業やタクシー事業における構造改革と組織再編に注力し、一定の成果を得ました。

「成長基盤構築」では、流通事業において、百貨店以外の小売事業を名鉄生活創研に集約したほか、M&Aにより郊外型雑貨店の子会社化を実施しましたが、事業の再編についてはまだまだ道半ばです。

また、成長ドライバーに位置付ける不動産事業で

は、親会社である名古屋鉄道から不動産事業本部を分離し、傘下の名鉄不動産と統合することで、2022年4月に新たに「名鉄都市開発」を立ち上げました。さらに、名鉄グループが一丸となって沿線や地域を活性化していく上での司令塔の役割を担う部門として、同じく2022年4月に名古屋鉄道に「地域活性化推進本部」を設置しました。今後はこの司令塔のもと、交通・開発・観光の3分野がそれぞれの事業だけで完結させることなく、三位一体となった包括的なまちづくりを進めるために、自治体や地域との関係をより一層強化していく考えです。こうした取組みもあり、地域の皆さんの目から見ても、この1年で、名鉄グループがいよいよ本腰を入れて地域の活性化に取組み始めたことが鮮明になり始めているのではないかと感じています。

こうした一連の取組みは、コロナ禍という危機があったからこそ、大胆に進めることができました。今やらなければ名鉄グループの明日はないという危機感が、経営陣やグループ社員を突き動かし、スピード感を持って改革を進めることができたのです。コロナ禍という危機を目の前にして、グループ一丸となってピンチをチャンスに変えることができたことは、当社グループにとって大きな意味があったと、前向きに捉えています。



中部圏を活性化するために名鉄グループが行う「4つの成長戦略」

公共交通を担う企業集団として「安全・安心」を最重要課題として取り組むことは当然のこととして、今後、人口減少が確実に進むと想定されるなかで名鉄グループが持続的な成長を実現させるためには、一つには、中部圏に対して、いかにして多くの人々に訪れていただくか、あるいは中部圏で暮らしていただくかが鍵を握ります。そのために名鉄グループは、「4つの成長戦略」を進めます。

まずは「中部圏全体でのインバウンド事業の取り込み」として、コロナ後に期待が高まるインバウンド

需要を中部圏全体で取り込んでいくための取組みを進めます。具体的には、中部圏の4つの観光資源(テーマ)を充実させ、積極的に発信していきます。1つは新穂高や駒ヶ根といった世界水準の「山岳観光」、2つ目が、白川郷や馬籠宿といった日本古来の風情を色濃く残す美しい山里を巡る「山里観光」、3つ目は、犬山や半田といった個性的で歴史・文化的な魅力を持つ多くの中小規模の都市をつなぎ、面として捉える「沿線都市観光」、そして4つ目は、中部圏の中心都市である名古屋自体を魅力的な観光地

として捉える「名古屋都心観光」です。

また「魅力ある地域づくり・まちづくり」として、中部圏の中でも、特に名古屋の魅力と価値を高めていくための地域づくり・まちづくりを進めます。そのなかで注力するのが「名鉄名古屋駅地区の再開発」です。これまでに行ってきたビル開発とは異なる形で、名古屋ならではの良さを尊重しながらも、次世代に向けて新たな文化を創出し、根付かせていく、名古屋のまちを変えていくつもりで再開発を進めます。名古屋経済圏は、「ものづくり」のまちとして既に世界屈指のエリアとなっていますが、その地位をさら



に高めるために、イノベーションを起こすクリエイティブな人材が集い、刺激し合えるようなまちにしていくことが重要です。こうしたまちづくりを、名鉄グループがリードします。

また、「高付加価値戦略の推進」にも取り組めます。例えば観光業であれば、団体旅行から個人旅行へのニーズの移行など、コロナ禍の影響を受けながら、人々のライフスタイルの変化・価値観の変化が顕著となっています。こうした人々や社会の変化を踏まえると、各事業においては、これまでのような「量」の獲得を追求していく考え方から、エリア・事業・サービスの高付加価値化、すなわち「質」を重視して高単価を実現していく考え方へと転換を図る必要があります。犬山で開業した「ホテルインディゴ犬山有楽苑」、地域体験型ホテル「ホテルミュースタイル犬山エクスペリエンス」や、「地域を食べる、地域をアゲる、地域へ還す。」というコンセプトで立ち上げた食物販の新業態「名鉄商店」など、高付加価値化を意識した取り組みは既に始まっています。

最後が「公共交通分担率の向上」です。移動の際に鉄道などの公共交通を利用する割合を示す「公共交通分担率」を見ると、東京都市圏や京阪神都市圏との比較では、中京都市圏の低さが顕著となっていますが、それはむしろ中部圏における今後の公共交通の伸びしろが大きいと捉えています。名鉄グループが進める「エリア版MaaS構想」は、公共交通分担率の向上、ウェルビーイングの実現に大きな役割を担うもので、当社が開発したエリア版MaaSアプリ「CentX」を多くの方々にご利用いただき、利用者にとっての最適な移動手段を考慮した情報や機能を提供していくことが、地域の活性化や利便性向上につながると考えています。

永く社会に貢献するためのサステナビリティ経営

名鉄グループは、今も昔も、そしてこれからも、地球環境への負荷が少ない鉄道をはじめとした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あると自負しています。また、サステナブルな経営を進めていく上で解決すべき優先課題として、「環境保全への貢献」、「安全・安心の確保」、「地域価値の向上」、「誰もが活躍できる職場づくり・人づくり」、「ガバナンス

とリスクマネジメントの強化」の5つを重要課題（マテリアリティ）を特定し、これに取り組んでいます。特に「誰もが活躍できる職場づくり・人づくり」は名鉄グループの成長を支える上で重要な課題であり、多様な価値観やキャリアを持った人財の採用強化、賃金の引き上げ、両立支援制度の拡充などを進め、誰もが活き活きと能力を発揮できる職場づくりを一層推進します。

「唯一無二の存在」として、使命を全うする

名鉄グループは、交通インフラという極めて公共性の高い事業を営む企業グループであり、私はその経営者として、経営判断を行う上で常に「大義」の存在を自分自身に問うことにしています。「企業は社会の公器」と言われますが、その意識は常に強く心に抱いています。民間企業として公共交通を担い、かつ地域の生活サービス、観光・レジャーやまちづく

りまでを担う業態というのは、世界的に見ても珍しいものです。こうしたユニークな形態で、その上中部圏という成長可能性に富んだ経済圏のほぼ全域をカバーする名鉄グループは、際立った唯一無二の存在であると、私自身は確信しています。地域を活性化し社会を支えていく名鉄グループの今後の成長に、どうぞご期待ください。

CFOメッセージ



財務健全性を確保しつつ 次の成長につながる 基盤構築を進めていきます

取締役 常務執行役員

古橋 幸長

2023年3月期決算の振り返りと足元の財務状況

中期経営計画「Turn-Over2023～反転攻勢に向けて～」の計画2年目であった2022年度は、アフターコロナを見据えた長期的な安定経営を実現するため、前年度から継続して事業構造改革を推進しました。また、次の成長につながる基盤の構築を目的とし、不動産事業をはじめとしたグループの事業再編や事業領域の拡大に向けた取組みを進めました。

事業環境としては、コロナ禍の長期化に加え、燃料価格や資材価格の高騰などの影響を受けましたが、交通事業やレジャー・サービス事業における収支改善や、中期経営計画において強化する事業として位

置付ける不動産事業の牽引を受けて、業績の回復が進捗した決算となりました。

なお、足元の財務状況につきましては、当社グループは長年にわたる事業の選択と集中により財務体質を強化してきたことから、戦略投資の拡大期やコロナ禍を経た現在においても、安定した財務基盤を維持しております。

計画最終年度(2023年度)では、成長基盤の構築をこれまで以上に進める予定であり、グループ事業の持続的な成長を適切な財務マネジメントを通じて後押ししてまいります。

中期経営計画における財務面での戦略と進捗

2023年度の業績は、事業構造改革を推進した結果、計画策定時を上回る固定費の削減を見込みますが、燃料費・電気代の増加や人的資本経営の一環として実施した従業員の処遇改善等もあり、「営業利益350億円」の数値目標は未達となる予想です。

これにより、資本収益性の参考指標としているROEは計画未達の見込みとなりますが、最低限の水

準である5%を経営の意思として実現する覚悟であり、資本コストを上回る水準を達成できるよう、株価や資本市場を意識した経営に取組みます。

計画3カ年では、営業キャッシュ・フローを上回る設備投資を実行する予定ですが、有利子負債のコントロールや株主還元を含めて、適正なバランスでキャッシュの配分を判断してまいります。また、財務

健全性を測る参考指標としての株主資本比率は、中長期的な目標を25%程度と設定し、資本構成の一つの目安として考えております。

引き続き、CFOとして資本効率ならびに資産効率の向上を図るとともに、信用格付についても現在の評価を維持できるよう、各施策の進捗・効果を厳正に見極めてまいります。

なお、投資資金の調達については、個人向け社債

やコマーシャル・ペーパーの発行のほか、地域金融機関からの借入など、多様な調達方法を活用しております。加えて、2023年7月には当社2回目のサステナビリティボンドを発行しており、今後もこのような枠組みを活用し、環境・社会への影響や効果測定の公開を通じて、ESG経営に対する社会的評価の獲得、ひいては投資家層の拡大にも努めてまいります。

投資案件の状況と戦略投資についての考え方

投資計画につきましては、2021年度からの計画3カ年の総額は2,106億円を予定し、このうちの922億円はM&Aなどの投融資を含む「戦略投資」とする見込みです。2022年度の戦略投資においては、不動産事業における名古屋都心部の賃貸収益物件の取得・開発や名鉄運輸の大規模物流拠点の建設のほか、M&Aにより郊外型雑貨店運営会社を取得するなど、2021年度からの2カ年においては、計画を上回る戦略投資を実行しております。

さらに、2023年度は、既に着工しているデータセンターの建設や沿線主要駅の開発に加え、投資案件次

第とはなりますが、不動産の収益物件の取得・開発を進める予定です。特にM&Aや大型投資に際しましては、事業ポートフォリオを意識して判断し、利益率や資産効率性を改善してまいります。

投資金額の推移

	2021年度 実績	2022年度 実績	2023年度 予想	2021-2023年度 合計
合計	550億円	689億円	866億円	2,106億円
うち戦略投資	225億円	305億円	391億円	922億円

※戦略投資には株式取得等の設備投資以外も含む

株主還元について

2022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基本方針のもと、前年度から7円50銭増配の1株当たり20円(期末配当)とさせていただきます。また、2023年度の配当見込については、増益となる利益水準に加え、設備投資や従業員に対する還元を勘案し、コロナ禍以

前と同水準となる1株当たり25円への増配を予定しております。

今後の株主還元の方向性につきましては、策定中の次期中期経営計画の中で議論しており、改めて皆さまに方針をお示ししたいと考えております。

ステークホルダーへのメッセージ

当社グループは鉄軌道事業をはじめとして公共的使命を負っており、改革の遂行においても、お客さま、地域社会、株主、取引先、従業員など、あらゆるステークホルダーの理解と協力が不可欠となります。

永く社会に貢献し、地域から愛される企業集団を目指すべく、これからも事業の方向性や足元の財務状況を適時適切に開示し、真摯な対話を通じてステークホルダーとの信頼関係を構築してまいります。

価値創造ストーリー

名鉄グループが目指すもの

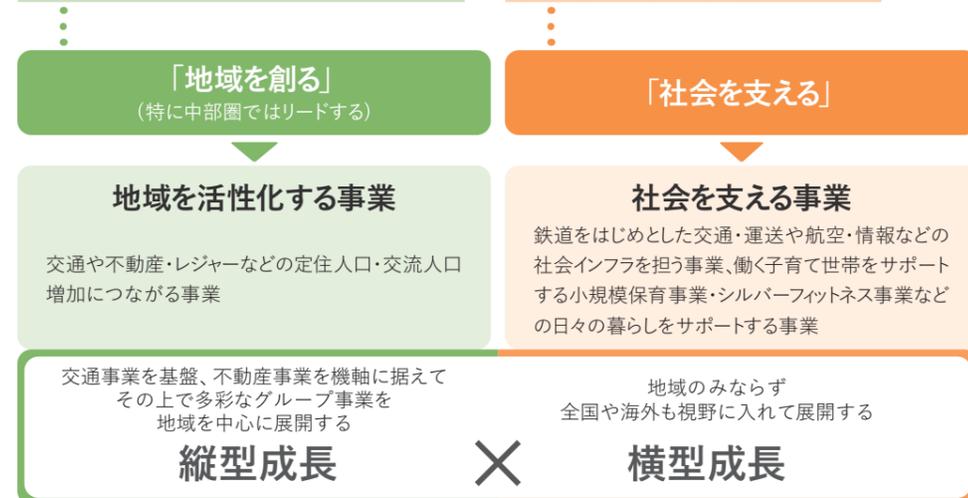
当社グループは「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」という使命を掲げ、この使命に向かって長期経営戦略・中期経営計画を着実に実行することで、持続的な成長を目指します。

名鉄グループ
 長期ビジョン・長期経営戦略・中期経営計画
<https://www.meitetsu.co.jp/profile/company/plan/>



●名鉄グループの価値創造

使命：
地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する



中期経営計画
**「Turn-Over 2023
 ～反転攻勢に向けて～」**

▶ p.23 参照

事業構造改革・
 成長基盤構築期

収益力強化期

成長期

中長期的な企業価値の向上

長期ビジョン
**「VISION 2030
 ～未来への挑戦～」**
 長期経営戦略

持続的な**成長**
 持続可能な**社会の実現**

●名鉄グループのサステナビリティ

▶ p.34-36 参照

名鉄グループ サステナビリティ基本方針

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。

サステナビリティを巡る
 重要課題
 (マテリアリティ)

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

価値創造プロセス

外部環境

さまざまな外部環境の変化に対応しながら、永きにわたりグループ経営を行っています。また、コロナ禍がもたらした新常態に対応すべく、事業の構造改革を進めています。

- 人口減少
- 少子高齢化
- ダイバーシティの進展
- 気候変動・自然災害の激甚化
- ガバナンスに対する要請の強まり

[コロナ禍による変化]

- 移動需要の減少
- インバウンド需要の回復の遅れ
- "新しい生活様式"の定着
- デジタル化の進展加速

経営資源

地域に根差し、120年以上にわたって事業活動を行う当社では、グループも含め多様な経営資源を保有しています。

人的資本
多岐にわたる事業活動を支える多様なグループ人材
従業員数(2023年3月末時点)
単体：4,987人 連結：28,216人

製造資本
愛知・岐阜を中心とした幅広い事業の展開
▶p.7-8参照

知的資本
120年超の経営で培ったノウハウ・ブランド力

財務資本
安定的な財務基盤

社会・関係資本
お客さまや取引先など幅広いステークホルダーとの信頼関係

- エリア版MaaSアプリ「CentX」
累計ダウンロード数 ▶p.36参照
- 移動サービス利用人員 ▶p.36参照
- 地域と連携したまちづくり ▶p.36参照

自然資本
森林・河川など豊富な自然を有する沿線地域
伝統・文化を継承する観光資源

価値創造に向けた当社グループの経営

地域に根差した企業集団として、グループ一体となって地域を活性化すると共に、社会を支える事業活動を通じて持続的な成長を目指します。

〈名鉄グループ 成長戦略イメージ〉

地域を活性化する事業

社会を支える事業

縦型成長 × 横型成長
「地域を活性化する事業(縦型成長)」と「社会を支える事業(横型成長)」の両輪によりグループ全体の持続的な成長を実現する

名鉄グループサステナビリティ基本方針
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。

使命
地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する

当社グループの事業活動により生み出されるもの アウトプット

名鉄グループの各事業を通じて、財務・非財務面でのさまざまな価値の創出に努めます。

- 鉄道を中心とした多様な交通サービスの提供
- エリア全体の長期的視点での価値向上を目指す「まちづくり志向」の不動産開発
- 社会インフラを担う事業・日々の暮らしをサポートする事業の展開
- DXによるお客さまへの新たな価値の提供
- 多種多様な能力を持つ人財による生産性の向上

[数値目標]
中期経営計画における目標(連結ベース)
▶p.23-24参照

営業利益(2023年度) 350億円

参考指標

ROE[純利益/自己資本](2023年度) 6%程度
ROA[営業利益/総資産](2023年度) 3%程度
純有利子負債*/EBITDA倍率(2023年度) 6倍程度
株主資本比率(中長期的に) 25%程度

※純有利子負債…有利子負債一現預金・短期有価証券

カーボンニュートラル目標(2030年度)
▶p.45参照

- 名鉄グループ全体(連結会社)において、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、CO₂排出量を2030年度に2013年度比で46%削減する

ステークホルダーへの提供価値 アウトカム

ステークホルダーの皆さまへ価値を提供し、持続可能な社会の実現に貢献します。

お客さま
安全・安心・快適な暮らし

お取引先・パートナー
安定的な取引による価値共創

地域社会

- 事業を通じた地域の活性化
- 地域の生活利便性向上
- 定住人口・交流人口の増加

従業員

- 働きやすい環境の提供と多様な価値観の尊重
- 活躍機会の創出

株主・投資家

- 持続的な企業価値の向上
- 業績と経営環境を総合的に勘案しつつ、安定した配当を維持

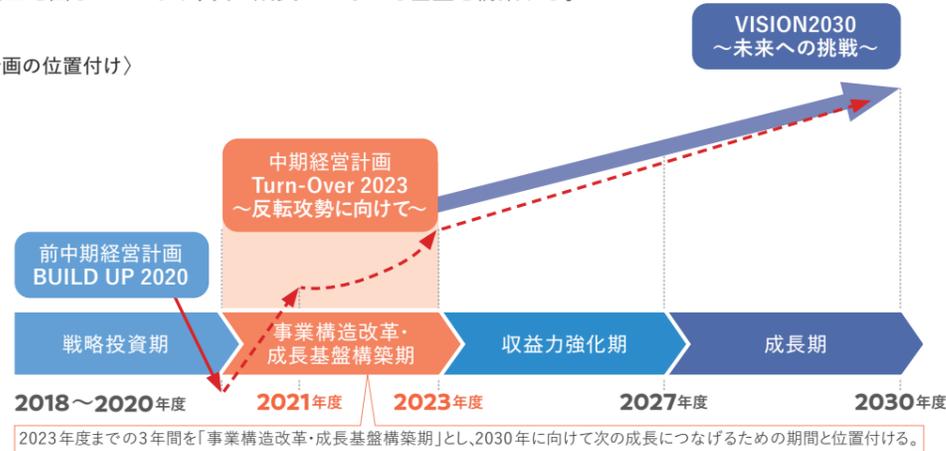
名鉄グループ中期経営計画

「Turn-Over 2023 ～反転攻勢に向けて～」(2021～2023年度)

基本方針

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。

〈現中期経営計画の位置付け〉



総括

計画初年度より鉄軌道事業の構造改革やグループ主要事業の再編をはじめとする「事業構造改革」に精力的に取り組んできたほか、計画2年目となる2022年度には、不動産事業・運送事業において他社との協業を進めるなど、「成長基盤構築」に向けた取組みも積極的に進めてまいりました。今後も、沿線・地域の活性化のさらなる推進とともに、不動産事業をはじめとした成長が見込まれる分野の収益力強化など「成長基盤構築」を一層進めるための取組みに注力し、次の成長につながる基盤を構築してまいります。

重点テーマごとの主な取組み

- テーマ1 「交通事業の構造改革」**
- **鉄軌道事業** 需要に応じたダイヤ改正、駅業務の効率化・近代化により2022年度年間で18億円程度の収支改善
 - **バス事業** バス事業全体の経営効率化と競争力強化を目的に名鉄グループバスホールディングスを設立(2022年7月1日) 高速バス路線において、需要に応じて運賃変動を行うダイナミックプライシングを導入
 - **タクシー事業** 事業再編によるタクシーグループの連携・競争力の強化および効率化(2021年10月1日) 運賃改定を実施

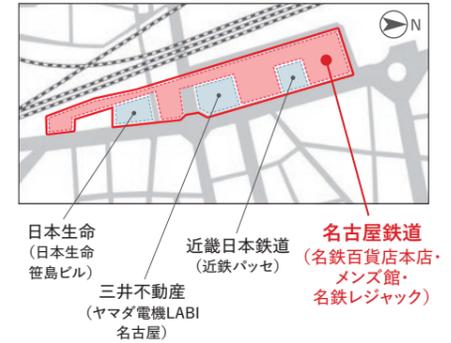
- テーマ2 「旅行事業・観光バス事業・ホテル事業の構造改革」**
- **旅行事業** 支店・カウンターの統廃合および人員適正化により固定費を2019年度比で約2割削減
 - **観光バス事業** 車両数の削減、営業所の統廃合および人員適正化により固定費を2019年度比で約1割削減
 - **ホテル事業** 中間持株会社の名鉄ホテルホールディングス設立(2021年6月1日)による経営体制の効率化を図りつつ、ポートフォリオの見直しを進める

- テーマ3 「グループ一体となった沿線・地域の活性化」**
- **名古屋鉄道に地域活性化推進本部を新設(2022年4月1日)** 交通・観光と併せた“包括的なまちづくり”の司令塔としての役割を担う
 - **沿線駅における地域特性を活かした開発** 東岡崎駅南口商業施設計画(2024年春開業予定)の推進や布袋駅における高架下開発(2024年春開業予定)など沿線駅における地域特性を活かし駅空間と駅前周辺市街地を一体化した開発を行うことにより地域の活性化を目指す
 - **多様な用途の不動産開発** 高速道路に隣接する全国有数の物流拠点の小牧エリアにある名鉄運輸小牧支店跡地にマルチテナント型物流施設の開発を計画(2025年度中竣工予定)



- テーマ4 「名駅再開発の事業着手に向けたプロジェクトの推進」**
- **2024年度における事業の方向性判断に向けて基本設計に着手** 交通施設の再整備と一体的な再開発の実現に向けた取組みを推進するとともに、関係者との協議・調整を加速

〔再開発計画対応エリアの範囲〕



- テーマ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」**
- **名鉄都市開発グループが不動産事業の一貫した戦略策定を担う体制を構築(2022年4月1日)** 中部圏における地域価値の向上を実現させる“まちづくり事業者”として、確固たる地位の獲得を目指す
 - **名鉄運輸 日本通運株式会社との協業の深化** 名鉄運輸株式を非公開化し、名古屋鉄道と日本通運株式会社の2社株主体制を構築(2022年6月14日) 特積み事業の拡大および強靱化を図るため、両社グループによる新たな合併事業の体制を確立することを目的として、事業統合を実施する(2023年8月9日 基本合意)
 - **雑貨店運営会社オンセブンデイズの子会社化(2022年6月30日)** 名古屋鉄道の経営資源と、オンセブンデイズが持つ人材・ノウハウを掛け合わせ、さらなる店舗展開を推進することでより地域に根差した新たな価値の提供を目指す
 - **名古屋鉄道に事業創造部を新設(2023年4月1日)** グループが一体となりオープンイノベーション活動を推進するため、事業創造部を事務局とする「名鉄オープンイノベーションLab」を設立し、名鉄グループとスタートアップをつなぎ、協業に向けた実証実験の実施および協業・出資の検討を行う



- テーマ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** ⇒詳細はp.25-26ページへ
 - **鉄軌道事業における保守管理業務の効率化** システムの導入やドローンなど先端技術を活用した取組みの検証を進め、保守点検業務の効率化を図る

- テーマ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**
 - **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**
 - **2050年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** ⇒詳細はp.34-36、p.45ページへ

数値目標の推移(連結ベース)

目標指標	2021年度実績	2022年度実績	2023年度予想*	2023年度目標	
営業利益	29億円	227億円	265億円	350億円	
※2023年5月公表値					
(参考指標)	2021年度実績	2022年度実績	2023年度予想*	目標	
ROE	2.5%	4.8%	5.1%	2023年度に6%程度	
ROA	0.2%	1.9%	2.2%	2023年度に3%程度	
純有利子負債 [※] /EBITDA倍率	10.6倍	7.2倍	7.2倍	2023年度に6倍程度	
株主資本比率	23.8%	24.3%	25.7%	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 ※2023年5月公表値					
投資金額	2021年度実績	2022年度実績	2023年度予想*	2021-2023年度合計	3ヵ年目標
合計	550億円	689億円	866億円	2,106億円	1,900億円
うち戦略投資	225億円	305億円	391億円	922億円	600億円
※2023年5月公表値					

特集 エリア版MaaS～CentX～

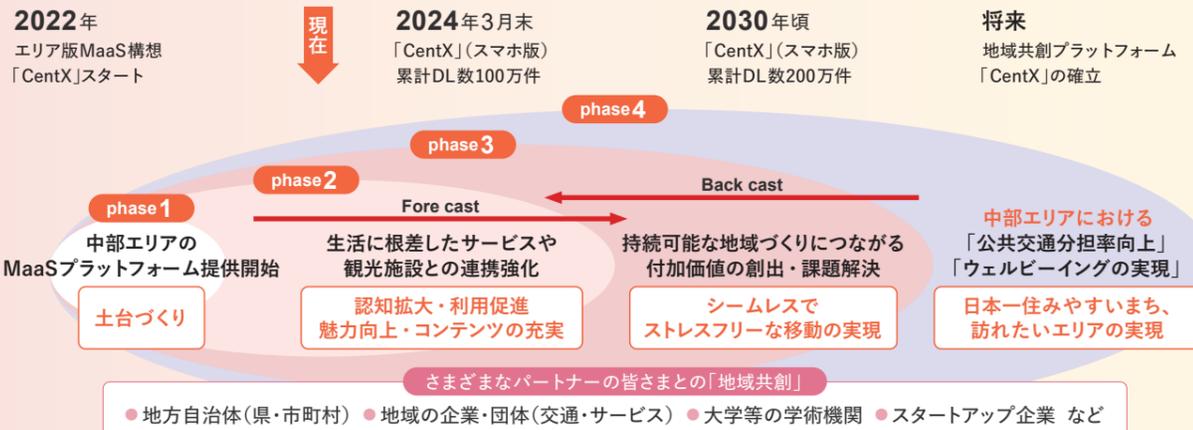
当社では、人口減少やデジタル社会の進展など取り巻く環境が激変しているなかで、デジタル技術を活用してさまざまな移動や生活サービスをシームレスに提供するMaaSを推進しています。そのなかでも、「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」という当社の使命を踏まえ、全国網羅的なサービスではなく、愛知県・岐阜県を中心とした名鉄グループ沿線・地域(エリア)に根差した交通・生活・観光サービスをつなぎ、沿線・地域の活性化を推進する**エリア版MaaS～CentX～**の取組みを進めています。

エリア版MaaSが中部エリアで果たす役割

中部圏一円を広く面で網羅し、多様な交通モードをフルラインナップで提供している名鉄グループとして、地域に密着したエリア版MaaSを通じて、交通モードや事業者間の垣根を越えた地域ネットワークの強化を図り、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します。

また、さまざまなパートナーの皆さまとの地域共創により、移動にとどまらず、さまざまな生活サービスをシームレスに提供することで、中部エリアにおけるウェルビーイングの実現を目指します。

ロードマップ（エリア版MaaSの取組みにより実現していくこと）



phase 1 中部エリアのMaaSプラットフォーム提供開始

愛知県・岐阜県を中心とした地域の皆さまに活用いただけるエリア広域のデジタルプラットフォームとして、2022年3月にスマートフォンアプリ「CentX」のサービスを開始しました。



phase 2 生活に根差したサービスや観光施設との連携強化

名鉄グループ内にとどまらず、地域の企業・団体など多様なパートナーとの連携を強化し、地域の商業施設や物販・飲食店舗への送客促進、観光施設との連携による観光周遊促進、地域内交通との連携により、地域の皆さまのおでかけ促進を図っています。

phase 3 持続可能な地域づくりにつながる付加価値の創出・課題解決

将来的には、エリア全体の地域価値向上を目指し、地域が抱える課題への対応や、新型輸送サービスとの連携、移動データの活用・連携等を推進することにより、持続可能な地域づくりに貢献していきます。

ブランド名称・ロゴに込めた思い

ブランド名称には、日本の中心(Central)である中部圏で、一人ひとりにパーソナライズされた新しい体験(experience)やライフスタイルの提案をするとともに、名鉄グループが地域の変革(trans(X)-formation)の一翼を担い、人々が交流(cross(X))する一期一会を創出していきたいという思いを込めています。

また、ロゴは無限の可能性を持つサービスを届けていきたいという思いから無限大をベースとし、左右の丸で名鉄グループが地域のさまざまなパートナーと連携し、未来へ向けて地域が持続的に発展し大きくなっていく様子を表現しています。

全国版MaaS・地域内(マイクロ版)MaaSとの連携

全国版MaaSや国内の他エリア版MaaS、地域の自治体や事業者などが主体となって市区町村レベルで展開する地域内(マイクロ版)MaaSとの連携により、CentXをハブとして多様な移動サービスや観光情報などのコンテンツを提供しています。



地域内(マイクロ版)MaaSとの連携

おかげさまで(2022年1月～)

2022年1月にマイクロ版MaaSアプリを実装し、2023年1月から放送された大河ドラマ「どうする家康」で賑わう岡崎市の観光施設や商業施設の情報やお得なクーポンの掲出、施設を周遊する際に必要なルート検索機能を提供しています。

move!かすがい(2023年1月～)

ルート検索のほか、コミュニティバスのデジタルチケット購入や市内で運行しているAIオンデマンド交通の予約配車、春日井市内で営業しているタクシー事業者の連絡先一覧の掲載など、公共交通を使う際に有益な情報をマイクロ版アプリ上で提供し、利用促進を目指しています。

エキ・シロMaaS

(2022年11～12月・実証実験)

対象エリア(名鉄栄生駅を中心とした約半径2キロ圏域)にAIオンデマンド交通を導入し、居住者の通院・買い物等の利便性向上を図るとともに、来街者(主に土休日)の観光施設・商店街・大規模商業施設への地区内周遊促進を図りました。

また、マイクロ版MaaSアプリと連動してクーポン発行を行ったほか、円頓寺商店街での自動運転サービスの技術検証を実施しました。



スマートフォンアプリ「CentX」

いつものお出かけがもっと楽しくなる。どこでも自由で、スマートな体験を。

名鉄沿線・地域の皆さまの「おでかけ」に役立つさまざまな利便性の高い情報を提供し、お客さま一人ひとりにパーソナライズされた新しい体験やライフスタイルの提案を行います。

主な機能

- 乗換案内・ルート検索
- CentX webチケット(決済機能)
- マイ駅・マイバス停
- おでかけ情報
- 交通系ICカード残高確認
- デジタルハイキング

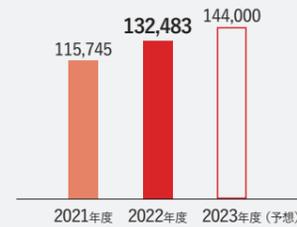
事業セグメント

交通事業

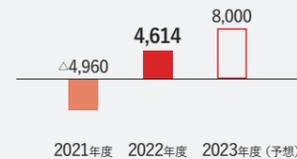
- 機会**
 - 地域経済圏全体に、面的に展開している交通ネットワーク
 - 沿線・地域に自動車産業をはじめ有力な製造業が集積
 - 環境意識の向上やデジタル技術の活用を契機とした、公共交通利用の機会拡大
 - インバウンド需要の回復
- リスク**
 - 人口減少などによる事業環境の変化
 - 新型コロナウイルス感染症をきっかけとした生活様式の変容による移動需要の低下
 - 円安、物価高による事業費の増大
 - 他の地域と比べて自動車分担率が高い地域性
 - 新たな感染症などのまん延、パンデミック
 - 南海トラフ地震など大規模災害の発生
- 対応策**
 - 需要に応じたコストの適正化・省力化と収益力の向上
 - グループ一体となった沿線・地域の活性化、エリア版MaaSの推進による移動需要の喚起および公共交通分担率の向上
 - BCP(事業継続計画)の策定や総合災害対策訓練などの実施



営業収益 単位：百万円



営業利益 単位：百万円



2022年度の事業概況

鉄軌道事業では、当社は、都市計画事業の一環として、若林駅付近など4ヵ所で高架化工事を進め、知立駅付近では、名古屋本線より高架への切替えが完了しました。このほか、印場駅や聚楽園駅等でバリアフリー化工事を実施するなど、引き続き安全面の強化やお客さまサービスの向上に努めました。輸送面では、コロナ禍に伴う生活様式の変容に対応するためダイヤ改正を行い、輸送体制の効率化を図りました。このほか、中部国際空港の利用増加などを見込み、2年ぶりに全てのミュースカイの運転を再開しました。営業施策面では、大河ドラマ「どうする家康」の放送にあわせ、自治体とタイアップした各種企画乗車券を発売するなど、鉄道利用の促進を図りました。このほか、導入を進めている新型券売機の機能を拡充し、新たに通勤定期乗車

券(継続manaca定期券)を購入可能にするなど、お客さまサービスの向上に取組みました。エリア版MaaSアプリ「CentX」においては、地域のさまざまなパートナーとの連携を進め、デジタルチケットの取扱商品を拡充するなど、公共交通の利用促進ならびに地域の活性化に努めました。

バス事業では、名鉄バスは、年間を通してコロナ禍による行動制限がなかったため、乗合事業への同感染症の影響は限定的となりました。また、中間持株会社「名鉄グループバスホールディングス」を設立し、事業全体の経営の効率化と競争力の強化を図りました。

タクシー事業では、グループ内で配車アプリやQRコード決済の導入拡大を進めたほか、一部地域で運賃改定を実施し、アフターコロナを見据えた経営基盤の構築を行いました。

2023年度の見通し

鉄軌道事業では、駅業務や保守業務の効率化などによるコストの適正化・省力化を進めるとともに、新型駅務機器の設置拡大などお客さまサービスの向上に努めます。また沿線地域との連携を強化し、魅力あるまちづくりの推進、今後回復が見込まれるインバウンド需要の取り込みや観光の活性化への積極的な取組みにより鉄道の利用促進につなげていきます。

バス事業では、今後も予想される厳しい経営環境のもとでも、

安全・安心な輸送サービスを継続的に維持向上していくため、必要に応じて運賃の変更を検討・実施していきます。また、アフターコロナの移動需要や観光需要の回復を取り込んでいくための取組みを進めていきます。

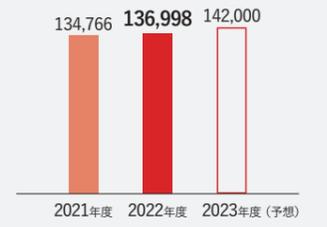
タクシー事業では、CentXを中心としたMaaS実現のための投資や、地方自治体との連携強化により、地域公共交通としての地位獲得に向けた取組みをグループ一体となって推進していきます。

運送事業

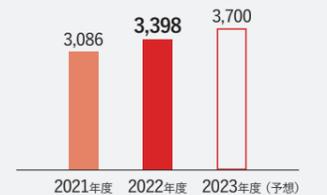
- 機会**
 - ECの拡大などによる堅調な物流需要
 - 労働力不足に伴う適正運賃収受への社会的理解
 - 3PLなど新たな収益機会の拡大
- リスク**
 - 人口減少に伴う国内貨物取扱量の停滞
 - ドライバー不足および働き方改革に伴う労働時間の規制強化
 - 燃料費の高騰
- 対応策**
 - 大規模な物流拠点整備による収益力の強化
 - 3PLなどの収益性の高い分野への事業拡大
 - 他社との協業の深化
 - DXの推進による労働生産性の向上



営業収益 単位：百万円



営業利益 単位：百万円



2022年度の事業概況

トラック事業では、名鉄運輸グループは特積み事業と区域・倉庫事業などの融合やDX化を推進しました。また、軽貨物車両を使った小口配送を行うなど、女性や高齢者が活躍する施策を展開したほか、車両の効率運用を図りました。営業面では2022年4月に「大阪営業部」を設置し、大阪を中心とする関西地方・西日本への営業体制の強化を行うとと

もに、配送エリアや人員配置の見直しなど、労働時間の削減にも努めました。

海運事業では、太平洋フェリーは貨物部門において、自動車関連輸送の停滞を雑貨類の増加などが補い売上は堅調に推移しました。旅客部門は個室利用の増加などにより、コロナ禍前の9割程度まで回復しました。

2023年度の見通し

トラック事業では、燃料費や運送委託費の増加が懸念されることから、継続的に荷主の理解のもと輸送コストに見合った適正な運賃を収受するよう努めるほか、物流業界の働き方改革「2024年問題」に対応するため、引き続き職場環境の改善、DX推進によるさらなる生産性の向上を図ります。また、「名鉄トラックターミナル中部」を開業し、グループ一体となって混載、貸切、流通保管などさまざまな輸送ニーズに対応していくほか、自家用発電機を設置するなど、災害

時においても物流を止めない、社会インフラとしての役割を全うしてまいります。

海運事業においても、燃料費の増加が収支に与える影響は大きいものの、旅客部門についてはコロナ禍で停滞していた旅行需要の回復に対応するとともに、SNSなどを積極的に活用し、新たな顧客層の発掘に努めていきます。

不動産事業

機会

- 製造業を中心としたポテンシャルの高いエリアを中心に事業展開
- リニア開業を契機とする中部圏の不動産事業の成長期待
- コロナ規制が緩和されたことによる、都心部への客足の増加
- 地方公共団体やエリアマネジメント団体との連携による地域活性化の推進

リスク

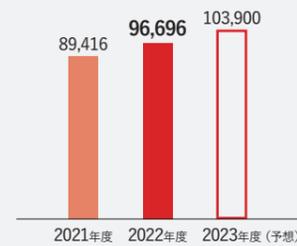
- 人口減少および少子高齢化によるマーケットの縮小
- 土地価格や建築費の高止まりなどによる原価の上昇
- 金利上昇による金融不安と不動産市場への影響
- 他の開発案件との競合

対応策

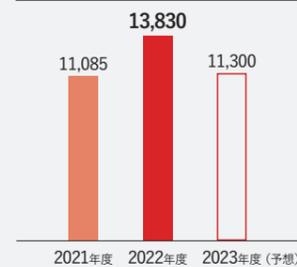
- 資産の効率化を目指した不動産事業戦略の策定と推進
- 不動産事業の複線化に向けたファンドやリートの組成検討とAM事業立ち上げの推進
- グループ外企業との業務提携による不動産運営・管理機能のさらなる強化
- 官民連携した地域価値向上に資する拠点駅および駅周辺の開発を展開



営業収益 単位：百万円



営業利益 単位：百万円



2022年度の事業概況

2022年4月、当社の不動産事業を名鉄不動産と統合し、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、グループの不動産事業の再編を行いました。

不動産賃貸事業では、所有する物件の稼働率向上に努めたほか、東岡崎駅前再開発計画の一環として、同駅南口に

において商業施設の建設に着手しました。

また、不動産分譲事業では、名鉄都市開発は、「メイツ中小田井エアリーテラス」や「メイツ上新庄 SHIN-CITY」(大阪府)の販売を行うなど、沿線内外における分譲マンション開発に取り組みました。

2023年度の見通し

2023年7月、名鉄グループとザイマックスグループは、東海エリアを中心とした不動産運営・管理事業の拡大・強化を目的として、資本業務提携を行いました。これにより、PM(プロパティマネジメント)・BM(ビルマネジメント)機能の強化を図り、グループ外の不動産資産の運営業務の受注も含めた事業展開を目指します。

また、事業の成長と財務規律の維持を目的に、不動産事業の複線化を進めるべく、資産回転型事業の仕組み構築と、ファンドやリートの組成検討・AM(アセットマネジメント)機能の立ち上げを推進していきます。

不動産賃貸事業では、東岡崎駅南口商業施設開発や布袋駅高架下開発、「μPLAT 金山」の店舗リニューアルや新たな

商業区画の展開など、魅力ある沿線・地域づくりを進めています。拠点駅および駅周辺の開発をはじめ、優良な物件に関しては取得検討を進めるなど、本事業のさらなる収益拡大を図るとともに、既存物件についても市況の動向を見極めつつ、資産効率化を図ります。

不動産分譲事業では、土地価格や建築費の高止まりなどによる原価の上昇が継続するなか、「葵クロスタワー」、「メイツ船橋行田公園」のほか7棟の販売を予定しています。今後も訴求力のある商品の供給をするために、物件ごとに適切な価格設定を行いながら、販売費や営業費などの削減に努めて適正な利益の確保に努めつつ、マンション開発を進めていきます。

レジャー・サービス事業

機会

- コロナ後の国内レジャー・インバウンド需要の回復
- 自治体などとの連携による地域の観光需要の創出と取り込み
- 山・海共に豊かな自然に恵まれた中部圏での事業展開
- 博物館などの特色ある施設の運営を通じた遊びや学びの提供
- 高付加価値・高価格需要の高まり

リスク

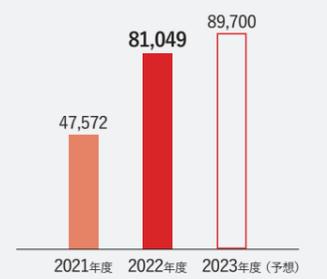
- 天候・季節により業績が大きく影響を受ける事業構造
- 団体需要から個人需要へのシフト
- 新たな感染症などのまん延、パンデミック

対応策

- 旅行事業における専門性の高い事業分野の強化
- ホテル事業における経営体制の効率化とポートフォリオの見直し
- 自然環境を活かした、長期的な視点によるロープウェイ・ホテルなどの山岳リゾート事業の推進
- 高価格帯・高付加価値商品の造成
- オフシーズンの集客強化
- デジタル活用による個人需要の取り込み強化



営業収益 単位：百万円



営業利益 単位：百万円



2022年度の事業概況

ホテル業では、名鉄ホテルホールディングス内に営業戦略本部を設置し、グループホテルをトータルで営業販売するなどグループ営業を強化し、積極的な需要の取り込みに努めました。

また、スキルアップを狙ったホテル間での人財交流や地域との共生、環境保全に向けたSDGsへの取組みなども行いました。

観光施設事業では、各種補助金等を活用した営業施策の

実施などで需要の取り込みに努めました。また、新穂高ロープウェイ・駒ヶ岳ロープウェイではさらなる魅力向上のため、大規模な施設リニューアルを行いました。

旅行業では、名鉄観光サービスは、教育旅行など専門性の高い分野や自治体からの業務受託などで収益の確保に努めつつ、パッケージ商品の開発などで個人・団体旅行の需要を確実に取り込みました。

2023年度の見通し

ホテル業では、回復期にある国内の旅行需要およびインバウンド需要を適切な価格設定や名鉄グループとしての強みを活かしたパッケージプラン販売のほか、ホテル各社の細やかな施策の実施により確実に取り込んでいきます。

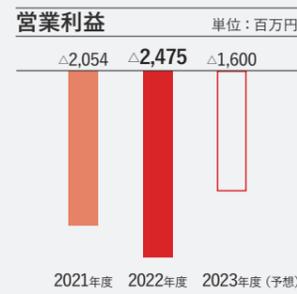
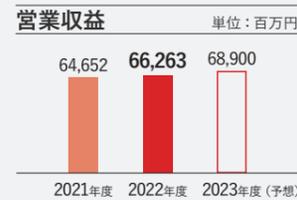
観光施設事業では、遠方からの利用や団体旅行、インバウンド需要も回復傾向にあるなかで、魅力的なパッケージプランの設定やイベント開催を実施し確実に需要を取り込むほか、SNSを含めた国内外への積極的なプロモーション活動によって、新しい需要の開拓にも取り組めます。また、新穂

高ロープウェイでは、安全への投資と施設のリニューアルに引き続き取組み、より魅力的な施設になるよう努めていきます。

旅行業では、回復傾向にある国内旅行需要を取り込めるように、自治体との連携強化や柔軟なプラン設定などによりお客さまのニーズの変化に柔軟に対応し、今後の回復が期待される海外旅行需要についても積極的に需要を取り込んでいきます。

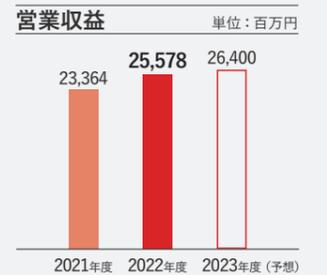
流通事業

- 機会**
 - 主要駅直結など、集客に強みのある立地
 - インバウンド需要の回復
 - 名鉄ミュージズカードによるグループマーケティングの享受
- リスク**
 - 商圏人口の減少
 - 顧客購買マインドの変化
- 対応策**
 - 名鉄百貨店本店リモデル後の成果向上
 - ネット通販などの商品展開による販売チャネルの拡大
 - 接客サービスの強化による買上率向上



航空関連サービス事業

- 機会**
 - ドクターヘリやメディカルウィングなどの医療分野のニーズの拡大
 - 気候変動による自然災害の頻発化・激甚化に対する測量需要の高まり
 - 洋上風力発電施設関連などの潜在的なニーズ
- リスク**
 - 高度な専門技術継承のための人財確保と養成
 - 重大事故の発生
- 対応策**
 - 教育設備の充実による、効率的・計画的な訓練の実施
 - 安全教育の継続
 - 需要に応じた機材・施設の充実・強化
 - ドローンなど新技術の活用



2022年度の事業概況

名鉄百貨店では、前年度に続きコロナ禍の影響を受けましたが、主要顧客層であるシニア世代の外出ニーズの増加など、徐々に経済活動の改善に向けた動きも見られました。このような状況下において、本店では名鉄グループの強

みを活かした各種協業企画や新規物産展の開催、名古屋市の子育て支援サービス「ナゴヤわくわくプレゼント事業」の受託など売上の維持・拡大を図りました。

2023年度の見通し

2022年6月に当社子会社となったオンセブンデイズにおいて、当社グループとなった強みを活かした店舗出店を検討しているほか、名鉄生活創研では同年12月に「新たな小売スタイルのお土産屋さん」として「名鉄商店」を開業し、地元事業者とコラボレーションにより作り上げたオリジナル商品を今後も随時展開していきます。これらの取組みにより、小売事業展開規模の拡大を目指します。

そのほか、名鉄百貨店では、SDGs意識の高まりのなか、

車いす利用者の災害時避難や生活向上に役立つ車椅子けん引装置「JINRIKI」について、販売だけでなく商品生産に関わることで、持続可能な社会の実現に貢献できる新たな取組みにチャレンジします。また、新規催事やイベントの告知として新たな顧客層に向けてSNSなどを活用した販売促進を強化するほか、インバウンド顧客対応としてアジア圏からの観光客向けに新たに導入した情報発信アプリを活用して誘客・利用促進を図っていきます。

2022年度の事業概況

中日本航空では、航空事業において、飛行機部門では臓器搬送の取扱件数が増加したほか、ヘリコプター部門では防災ヘリの受託運航において、パイロット2人体制の運航開始に対応しました。工場整備部門では、官公庁の所有するヘリコプター整備を堅調に受注・納入しました。調査測量事業においては、国や地方公共団体などから、頻発している豪雨や地震などの自然災害に対処するための山間部や河川流域の撮影・レーザー計測関連業務を受注しています。また、国内

初のヘリコプターによるSAF(持続可能な航空燃料)を使用したデモフライトの実施や、群制御飛行ドローンを用いた空港敷地を点検する実証実験を成功させるなど、新技術の活用にも取り組みました。

オールニッポンヘリコプターでは、2022年8月にエアバス・ヘリコプターズ社製H160型機の世界初号機JA01NHを導入したほか、2023年3月に丘珠空港の札幌基地を建替え、非常用発電機を多重化するなど、災害対応をさらに強化しました。

2023年度の見通し

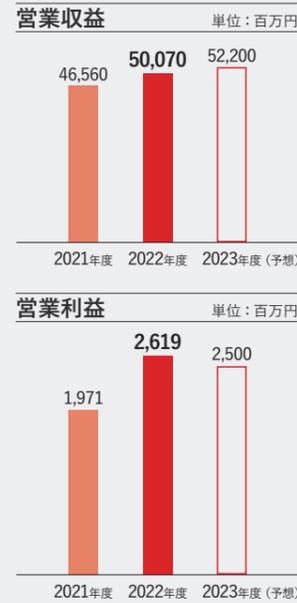
航空事業において、中日本航空は、2023年3月にファーストエアートランスポート株式会社の資産を取得し、事業拡大への足掛かりとしていきます。リノベーションが完了した本社と2021年度末に導入したシミュレーター設備を活用し、乗務・整備要員の確保・養成に引き続き取り組むほか、航空医療や受託運航等の既存事業の基盤を強化していきます。

また、広域医療搬送システムや洋上風力発電施設へのヘリコプターによる人員輸送など、新規事業へも積極的に取り組んでいきます。

オールニッポンヘリコプターでは、近年頻発している自然災害の報道対応など、航空取材のためのフライトを通じて、引き続き公共放送の使命達成に貢献してまいります。

その他の事業

- 機会**
 - 高い安全性が求められる交通事業を支えることで培った技術力
 - 先端技術を活用した保守業務の省力化、IoTの進展に伴う受注増
 - シェアリングエコノミーの伸長
- リスク**
 - 技術を支える人財の確保
 - デジタルを中心に進展する技術革新
- 対応策**
 - 専門人財が活躍できる職場づくりと人財採用の強化
 - 外部との協業による技術革新への対応



2022年度の事業概況

名鉄協商では、人流制限の緩和に伴いカーシェアリングやシェアサイクル、コインパーキングの利用が増加しました。仏ペーカリー「ゴントラン シェリエ」では、国内2号店となる新宿店をオープンしました。

メイテツコムでは、システム開発案件が順調に推移したほか、エリア版MaaSアプリ「CentX」の「WEBナビ 名鉄のハイキング」をはじめとする機能拡充など、新規サービスへの取り組みを進めました。

2023年度の見通し

名鉄協商では、人流制限の緩和や観光促進施策などによるレジャーおよびビジネス需要の増加に伴うカーシェアリング・シェアサイクル・コインパーキングの利用増加が引き続き期待されます。

創出とさらなる発展を目指すとともに、それらの担い手である人財の確保に努めます。

メイテツコムでは、変化の激しいIT・DXへのニーズに対応だけでなく、新規サービスの展開による新たな需要の

名鉄自動車整備では、急速に進化する自動車技術の高度化への対応が喫緊の課題となっています。また、電気自動車(EV車両)の整備に必要な情報収集と技術習得に努め、整備体制を強化していきます。

当社グループのサステナビリティ

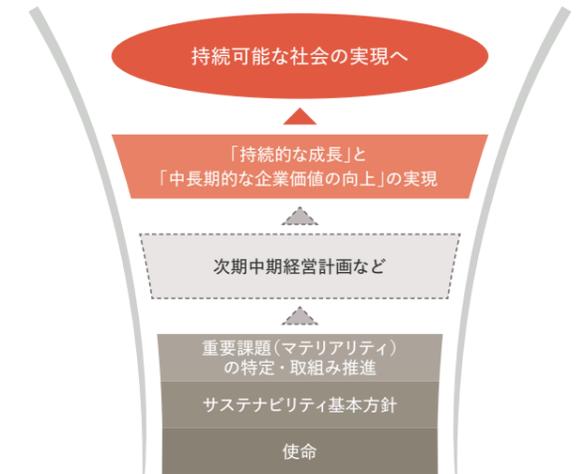
名鉄グループ サステナビリティ基本方針 (2021年9月制定)

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。

趣旨

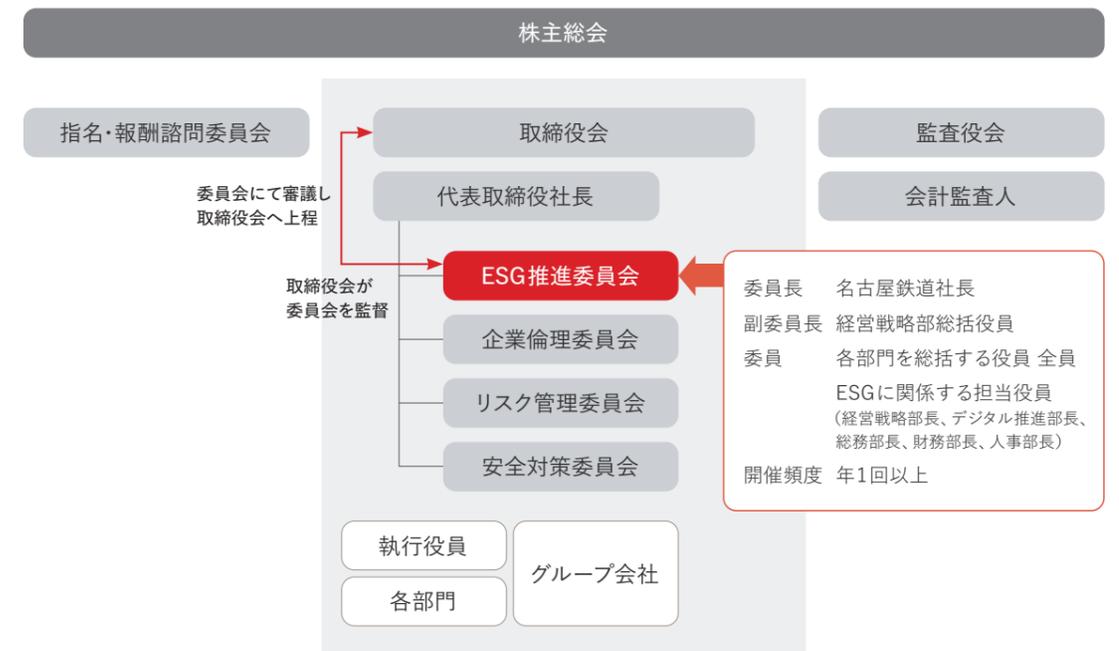
名鉄グループは「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献すること」を使命としており、地域社会の発展とグループの発展は不可分であるとの認識のもと、安全・安心の確保を大前提としつつ、地球環境への負荷が少ない鉄道等の公共交通サービスの提供や、住みやすいまち、訪れたいエリアの創り上げを通じて「持続可能な社会の実現」に真摯に向き合い続けてきた企業集団です。その使命のもと、引き続き当社グループの事業領域＝「地域を活性化する事業+社会を支える事業」を推進していくことにより、「持続可能な社会の実現」を目指していくことを宣言いたしました。

サステナビリティ基本方針の位置付け



サステナビリティの取組みの推進体制

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。

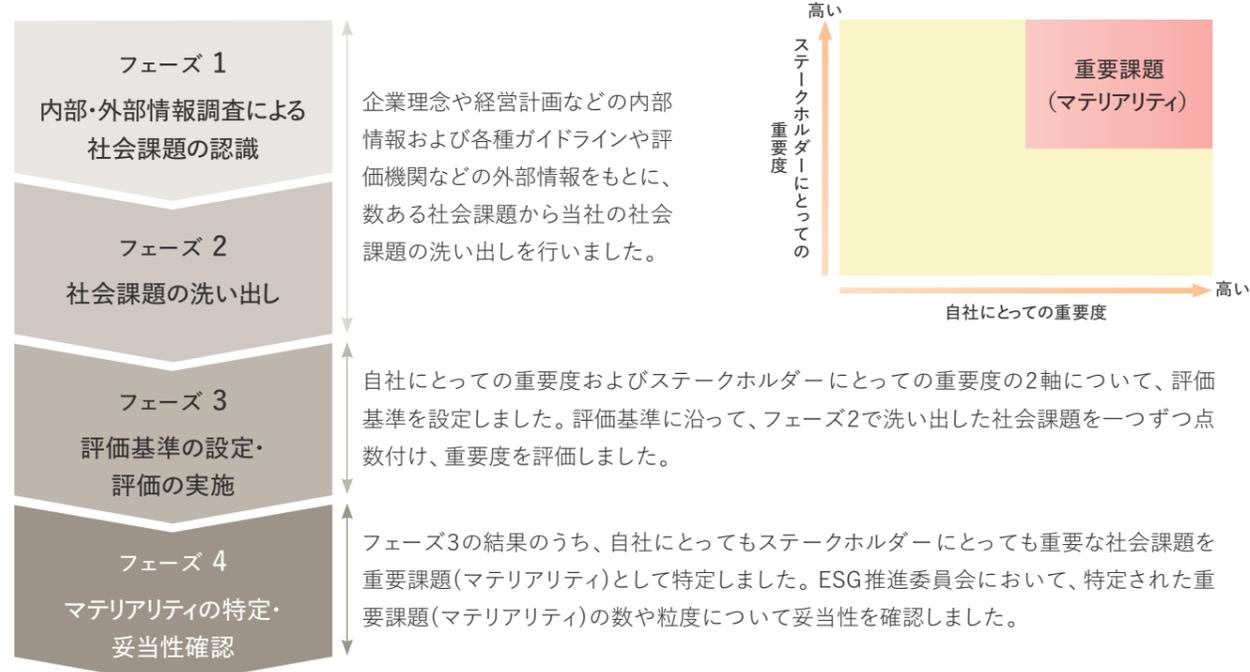


重要課題(マテリアリティ)の特定

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組みを推進していきます。

<p>環境保全への貢献</p>	<p>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CO₂排出量削減の取組みをはじめ、「環境保全への貢献」に取り組んでまいります。</p>	
<p>安全・安心の確保</p>	<p>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。</p>	
<p>地域価値の向上</p>	<p>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。</p>	
<p>誰もが活躍できる職場づくり・人づくり</p>	<p>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、心身共に健康で生き生きと働ける「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。</p>	
<p>ガバナンスとリスクマネジメントの強化</p>	<p>当社グループでは、コーポレート・ガバナンスの充実と的確なリスク管理を重要な経営課題の一つとして認識しています。適正な組織体制を整備し、経営の健全性や透明性、効率性の確保と充実に努めることにより、「ガバナンスとリスクマネジメントの強化」に取り組んでまいります。</p>	

重要課題(マテリアリティ)に関連するKPI

ESG	マテリアリティ	KPI	KPI範囲	目標	目標年度	2022年度実績	
E 環境	環境保全への貢献	CO ₂ 排出量	連結会社	2020年度比▲25%	2030年度	665,995t-CO ₂	
			名古屋鉄道 [鉄軌道事業]	2013年度比▲46%		149,970t-CO ₂	
		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	
		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	—	517t 73.1%	
		沿線・地域での環境保全活動件数 ▶p.49-50参照	連結会社	—	—	58件	
		S 社会	安全・安心の確保	鉄道事故	鉄道運転事故(有責)件数 重大インシデント件数	名古屋鉄道	ゼロ
船舶事故	重大海難事故件数			太平洋フェリー・ 名鉄海上観光船・ 東鉄商事	ゼロ	—	0件
航空事故	航空事故件数 重大インシデント件数			中日本航空・ オールニッポン ヘリコプター	ゼロ	—	1件 1件
事業用自動車への安全装置導入率 ※衝突被害軽減ブレーキ	バス事業 タクシー事業 運送事業			モニタリング指標	—	27.4% 27.0% 45.0%	
エリア版MaaSアプリ「CentX」累計ダウンロード数	—			200万DL	2030年度	805千DL	
移動サービス 利用人員	鉄道輸送人員 バス輸送人員 タクシー営業回数 カーシェア利用回数 シェアサイクル利用回数			名古屋鉄道・ 豊橋鉄道 バス事業 タクシー事業 名鉄協商	モニタリング指標	—	350百万人 61百万人 9,202千回 148千回 336千回
地域価値の向上	ユニバーサルサービス 対応率		駅バリアフリー対応率	名古屋鉄道	98.6%	モニタリング指標	—
			鉄道車両バリアフリー対応率	73.4%			
			ユニバーサルデザイン車両 導入率	バス事業 タクシー事業	69.2% 27.0%		
	都市計画に基づく 拠点駅整備計画 高架化・新駅設置 地域公共交通関連会議		地域と連携した まちづくり	名古屋鉄道	モニタリング指標	—	2件 事業中5件 28自治体
			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	
			暮らしのサポート	ミュープラット施設数 名鉄レコードブック店舗数 アフタースクールTELACO 校舎数 小規模保育ぽぽぽ園施設数	名古屋鉄道 名鉄ライフサポート 名鉄スマイルプラス	モニタリング指標	—
	誰もが活躍できる 職場づくり・ 人づくり		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	—	400,139人
			沿線・地域人口増減率	—	参考指標	—	▲0.429%
観光入込客数および観光消費額単価		—	参考指標	—	122,228千人 5,092円/人		
多様な人材の管理職比率(女性・中途)		名古屋鉄道	女性:2020年度比2倍 中途:モニタリング指標	2025年度	4.9% —		
G ガバナンス	ガバナンスと リスクマネジメント の強化	育児休業取得状況(男性・女性)	名古屋鉄道	男性:20人以上取得 女性:取得率98%以上	2021~ 2024年度	37人 100%	
		自己啓発支援制度の活用比率(本社部門)	名古屋鉄道	50%以上	—	22.0%	
		健康経営	BMI有所見率	名古屋鉄道	28.5%以下	2022年度	28.4%
		独立社外取締役比率	名古屋鉄道	1/3以上	—	3/9	
重大な法令違反の発生件数	連結会社	ゼロ	—	0件			
危機管理・事業継続訓練実施回数	名古屋鉄道	年4回以上	—	5回			

社会 Social



安全・安心の徹底

重要課題(マテリアリティ):安全・安心の確保

▶安全に関する基本方針

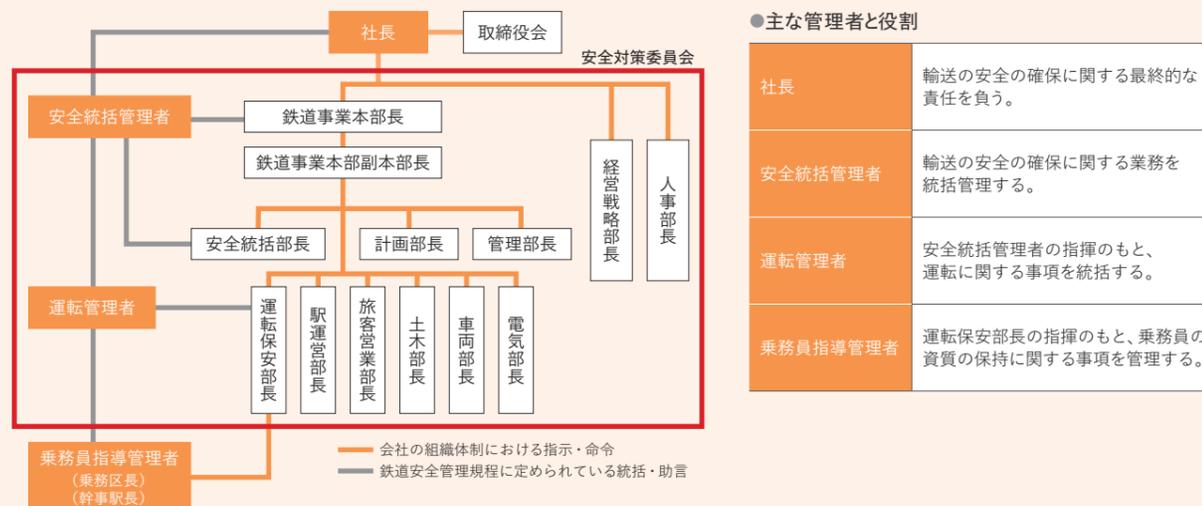
2006年10月に「鉄道安全管理規程」を定めるとともに、輸送の安全を確保するための基本的な方針「安全に関する基本方針」を策定して、鉄道事業に従事する全役職員が一丸となって安全管理体制の強化に向けた取り組みを行っています。

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。

▶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。安全重点施策をはじめとした安全管理体制について、実施状況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。それらの結果などを踏まえて、安全管理体制が適切に機能するようPDCAサイクルを確立させ、適宜見直しと継続的改善を図っています。



▶2023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、一丸となって安全管理体制のさらなる向上
- 3 部門の枠にとらわれない教育・訓練の強化と安全基盤施設・設備の充実

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

▶安全報告書の公表

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

安全報告書では、輸送の安全確保に関する基本的な方針、安全管理体制、安全確保のための施策ならびに安全設備の整備や安全教育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/



安全報告書 2023



MEITETSU

▶安全に対する具体的な取り組み

異常時対応訓練の実施

当社では、事故・災害などが発生した場合に速やかに対応できるよう、さまざまな状況を想定し、警察など関係機関の協力をいただきながら、異常時における対応方について知識・技能の向上に取組んでいます。



列車内での不審者対応訓練



列車からの避難誘導訓練



脱線復旧訓練

社員教育・人材育成

当社は、安全輸送を遂行するための安全教育と、お客さまサービスを向上させるための教育に力を入れています。さらに発展・成長を確実にする企業体質づくりのため、従業員が担う役割に基づく教育体系の確立により、個々に期待される役割を基準とした教育を実施しています。

安全マネジメントに関する教育

鉄道安全管理規程への理解を深め、安全意識の高揚を図るため、各教育のカリキュラムの中で、従業員に対し安全マネジメント教育を実施しています。2022年度は、各教育カリキュラムを延べ33回実施しました。



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高揚を図るため、運転士を養成する鉄道運転士科、車掌を育成する鉄道車掌科、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。



▶安全への投資

当社では、安全関連設備投資として2022年度は137億円を投資しました。今後も安全関連設備投資を計画的に実施することにより、さらなる安全性の向上を推進します。

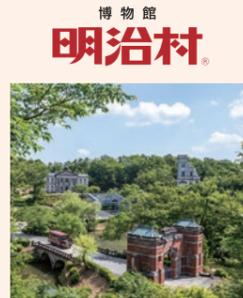
	安全関連設備投資	その他の設備投資	計
2021年度(実績)	116億円	16億円	132億円
2022年度(実績)	137億円	27億円	164億円

地域社会の持続的な発展への貢献 重要課題(マテリアリティ): 地域価値の向上

▶ 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、公益財団法人と共に運営しています。戦後高度経済成長の陰で失われかけた明治建築の価値をいち早く見出し、その保存と活用を提唱した建築家・谷口吉郎氏(博物館 明治村初代館長)と、その想いに賛同した大学時代の同級生・土川元夫(元名古屋鉄道社長)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、現代の人々の心を豊かにする歴史の指針を提供し続けています。巨匠・F.L.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、国宝茶室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/>



▶ 地域連携の強化・拡大

松本・高山エリアにおける高付加価値な観光地づくりへの貢献

2022年10月、当社が中心となって、松本市・高山市・環境省や地域の金融機関、医療機関や民間事業者と共に中部山岳国立公園を中心とした松本市・高山市ならびに周辺エリアの活性化に向けた高付加価値な観光地づくりを目的とした「松本・高山 高付加価値な観光地づくり推進協議会」を設立しました。

<同協議会が進めていく事業のコンセプト>

- ・北アルプスと都市、木・水と伝統文化をつなぐサーキュレーションストーリーの創造
- ・東西南北の分水嶺だからこそ異なる文化圏を持つ松本～高山間の価値をワンビジットで体験

当エリアは観光庁が定める「地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり モデル観光地」に選定されています。

エリア版MaaS

当社では、名鉄グループ沿線・地域(愛知県・岐阜県中心)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を推進しています。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」では、「地点検索・マルチモーダルルート検索」や「マイ駅・マイバス停」、「CentX webチケット」など、皆さまのおでかけに役立つさまざまな利便性の高い情報を提供しています。また、「CentX」は、全国版MaaS事業者や市町村単位の地域内マイクロMaaSをつなぐ存在と位置付け、連携を拡充しています(取組みの詳細はp.25-26参照)。



名駅エリアのまちづくりを推進(エリアマネジメント)

名駅エリアにおけるまちづくりの取組みとして、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および名駅南地区まちづくり協議会に参画し、名駅を鮮やかに彩るメイエキイルミの開催や清掃・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。



▶ 子育て支援・高齢者を支える取組み

めいてつのアフタースクール「TELACO」

めいてつ保育ステーション「ぼっぼ園」

めいてつキッズスポーツステーション「SPOCCO」(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と保育事業を主に行っています。

アフタースクール事業では、自ら考える力を伸ばし、好奇心や関心を高めるプログラムに加え、プログラミング教室・英語教室の3つを柱とする「TELACO」を展開し、お子さまの未来の可能性を広げる場を提供しています。また、保育事業では、0歳～2歳のお子さまをお預かりする「ぼっぼ園」を展開し、駅に近い便利な立地や洗濯代行・おむつの準備など便利なサービスを提供しています。2023年5月には新たな試みとして、鶴舞公園内にお子さまの運動能力+非認知能力を育む運動施設「SPOCCO」を開業しました。

これらの事業を通じて地域に住む皆さまに安心して子育てをしていただき、「笑顔」の輪を広げることで住みやすい沿線・地域づくりを推進しています。



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。

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。



ユニバーサルサービス

当社グループでは、さまざまなお客さまに安心してサービスをご利用いただけるよう、ユニバーサルサービスの対応を進めています。今後も施設・設備の更新に合わせてサービスの拡充に努めます。



ユニバーサルデザイン車両
(ジャパントクシー)

人的資本の充実

重要課題(マテリアリティ): 誰もが活躍できる職場づくり・人づくり

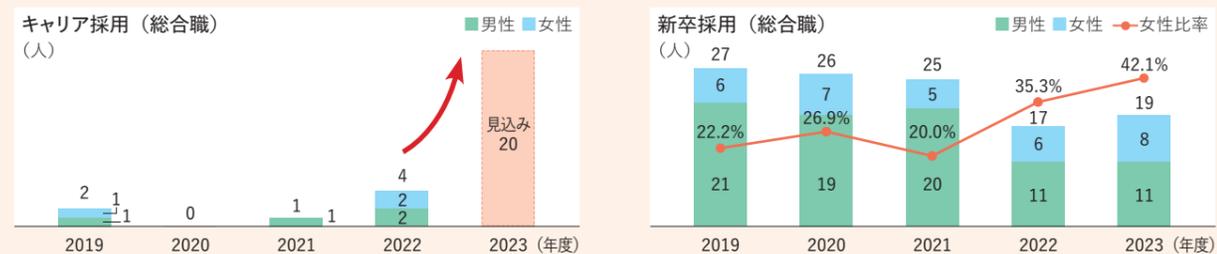
基本的な考え方

当社グループは、大きく変化する社会の中においても「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」企業グループとして持続的に成長していくために、多様な人財の活躍を目指し、従業員の採用・能力開発・専門性向上に取り組んでいます。また、心身共に健康にその能力を最大限に発揮し、自律・挑戦できる環境整備を進めています。

人財の採用戦略

当社では、多様な価値観やキャリアを持った人財の採用強化を進めています。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。

さらに、女性活躍推進の観点から、新卒・キャリア採用における女性の採用も強化しています。



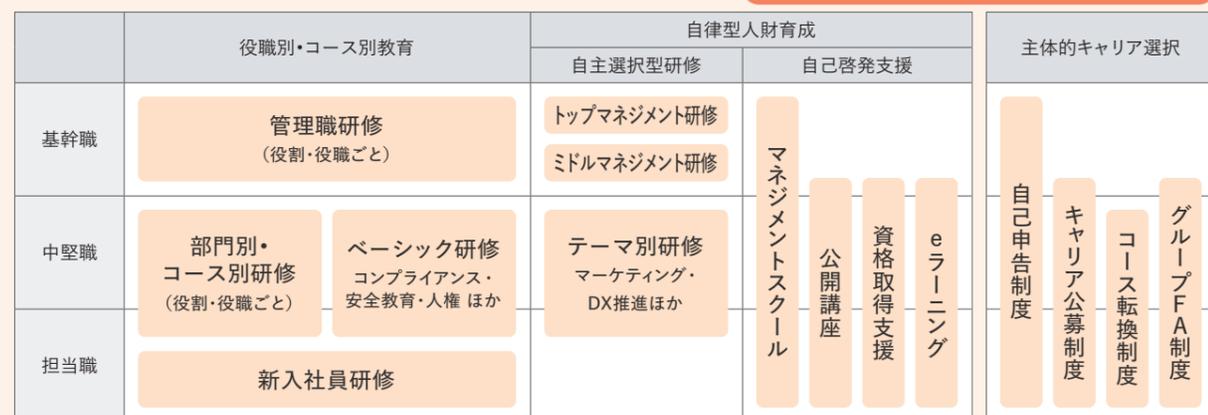
人財の育成・主体的なキャリア開発

当社では、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、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、各分野での専門性を強化する教育(DX研修等)やグループ合同で階層ごとの研修を行うことで、グループ全体の能力向上とガバナンス・結束強化を図っています。

また、グループの経営を担う人財の輩出に向けて、出向を含むジョブローテーションでの幅広い経験や、トップマネジメント研修・ミドルマネジメント研修の実施、グループ会社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、専門性の強化と自律的なキャリア開発を推進するために、自主選択型研修や自己啓発支援のほか、自身のキャリア希望を申告できる「自己申告制度」、社内副業や社内外の職務を公表し異動希望者を募る「キャリア公募制度」、一般職コースから総合職コースへ転換できる「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ています。これらの取り組みを通して、従業員が主体的にキャリアを考え選択することで、自律性を育むとともに組織全体の活力向上を目指しています。

●主な研修体系図



従業員による自律的なキャリア開発

ダイバーシティ&インクルージョン

当社グループは、多様な価値観を尊重することで、名鉄グループの価値向上に向けた人財集団の形成を目指しています。企業風土内に個人が収まっている同質的な人財集団ではなく、企業集団として共通の軸は持ちつつも、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を創造します。

そのために、従業員それぞれの働き方の多様性を尊重し、個性が受容される企業風土を醸成することで、従業員一人ひとりが生き生きと働き、能力を発揮して活躍している会社を目指します。

女性活躍推進

当社では、「与えられた役割を性差等を問わず従業員が最大限発揮し、長期にわたり組織に貢献する仕組みをつくる」という基本方針のもと、女性のさらなる活躍推進のためにさまざまな施策を実践しています。具体的には、キャリア形成支援として育休復職前相談・育休復職者向けセミナー、キャリア研修を実施しています。

また、社内外のネットワーク醸成として「サポーター役員プログラム」の導入や、座談会・意見交換会の実施等、さまざまな取り組みを進めています。

多様な働き方

当社では、育児や介護、疾病等と仕事の両立支援施策として、休業制度や短時間・短日数勤務制度を導入しています。また、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により、柔軟な働き方を実現しています。特に育児については、配偶者の出産休暇、子の看護休暇、ベビーシッター利用補助、企業主導型保育所として名鉄スマイルプラスが運営している「ぼっぼ園」の利用など両立支援制度を充実させるとともに、男性の育児休業の取得促進も積極的に進めています。

Pick up!

サポーター役員プログラム

役員と対象の女性総合職4~5名のグループに分かれ、月に1回活動をするものです。具体的には、グループでの座談会、役員と管理職の1on1面談、役員向けのD&I講演会、女性総合職向けのキャリア研修を実施し、役員と女性社員の相互理解を図るとともに、女性社員同士の交流を深めました。

Pick up!

短日数勤務制度

宿泊勤務の鉄道現業部門を対象に、2023年1月より導入しました。宿泊勤務をしながら家庭との両立もできるよう、休暇日を増やす制度です。実際に育児をしている乗務員の意見を聞いたり、他社乗務員との意見交換会を通して、制度の利用促進を行っています。

高齢者雇用の推進

当社では、65歳の定年まで従業員が心身共に健康で生き生きと働けるよう、個々が60歳以降の働き方を選択できるようにするとともに、従業員の健康増進を図ることで、培った経験を活かして活躍できる環境を整備しています。

『個』に向き合う風土へ

人事部 人財活躍推進担当課長 古池 沙織

同じ女性でも、職種、キャリアステージ、ライフステージ、価値観によって課題はさまざまです。まずはそれを経営層に実感してもらうため、女性社員と役員が意見交換を重ねる「サポーター役員プログラム」を実施しました。実施して明確になったのは、女性特有の課題がある一方、女性に限らず、会社全体でもっと「個」に向き合い、尊重・受容する風土を醸成する必要があるということでした。誰もが異なるバックグラウンドや価値観を持っています。一人ひとりに向き合い、個性と能力を最大限に引き出す風土を作ることで、活力あふれる企業を目指していきたいと思えます。



人的資本の充実

重要課題(マテリアリティ): 誰もが活躍できる職場づくり・人づくり

▶ 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に資する功績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 名鉄グループ表彰
- 当社 ゴールドウイング賞(全社で特に功績のあった者)
ミュースター表彰(本社部門)
CS表彰/Technical Award(鉄道部門)



2022年度名鉄グループ表彰式での受賞者インタビューの様子

Pick up!

名鉄グループ表彰

名鉄グループ表彰制度は2008年にスタートした制度です。年に1度、生き活きと頑張っている人や、大きな成果をあげた人をグループ全体で表彰する制度であり、個人のモチベーション向上および職場やグループ全体における活力向上と一体感醸成につなげています。

2022年は14回目となる表彰式が執り行われ、名鉄グループ従業員約3万人の中から、44人と11組が受賞しました。

Pick up!

Technical Award

鉄道の運転(運転士、駅運転係)、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係員を対象に、2022年度より新たに設けられた表彰制度です。従業員個人のモチベーション向上はもちろん、職場全体の活性化にも大きく寄与しています。

▶ 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、人権啓発推進委員会を設置し、さまざまな人権課題の解決に向け啓発活動を行うことにより、企業の社会的責任を果たすために取り組んでいます。また、従業員の啓発として、入社時および定期的に人権研修を行い、人権問題に関する理解促進および意識向上に取り組んでいます。2023年4月には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、今後も人権尊重の取り組みを推進していきます。

名鉄グループ人権方針(2023年4月策定)

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

- 1 人権の尊重**
名鉄グループは、国連の「ビジネスと人権に関わる指導原則」に基づき、地域社会、お客さま、従業員、取引先等全ての人々の人権を尊重し、人種、国籍、性別、出身、障害、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。
- 2 適用範囲**
この方針は名古屋鉄道および名鉄グループ全ての役員・従業員に適用します。
- 3 人権啓発**
この方針を名鉄グループ全ての事業活動に反映させるため、役員・従業員に対して適切な研修を行い、人権に対する意識を高めます。
- 4 人権デューディリジェンスの実施**
名鉄グループは全ての事業活動が人権に及ぼす負の影響を特定するため、ステークホルダーとの対話を積極的に進めるとともに、その影響に対するの防止・軽減を図ります。
- 5 人権を尊重する職場環境の醸成**
従業員が互いに違いを認め、円滑な事業活動を推進できるよう、積極的にコミュニケーションをとることにより、あらゆる人権侵害を未然に防ぐように努めます。
- 6 情報開示**
名鉄グループは、人権啓発の取り組みについて、ウェブサイト等で情報を公開します。
- 7 救済**
全ての事業活動において、人権を侵害する恐れがある事象が明らかになった場合においては速やかに調査を実施し、適切な措置を講じることで、その救済に努めてまいります。

▶ 健康経営の推進

当社では、加速する人口減少・少子高齢化に伴う労働力不足が懸念されるなか、会社の持続的な成長と地域価値向上の使命を果たすべく、安定的な労働力確保、生産性の向上、組織の活性化という経営的視点から、従業員の健康保持・増進に積極的に取組んでいくこととし、2017年4月に「健康経営理念」を策定しました。

健康経営理念(2017年4月策定)

当社は、従業員一人ひとりが65歳(定年)まで心身共に健康で、生き活きと働けることを目指し、その実現を通じて自社の成長と地域社会への貢献を推進します。

そのために、関係者が一体となって、従業員の健康保持増進に向け、懸命に取り組めます。

健康経営推進体制

当社では、人事部担当役員を推進責任者とし、推進事務局である人事部(産業医・保健師含む)を中心に、健康保険組合・共済会と一体となって、健康課題の分析および各種健康施策の検討を重ねています。また、健康課題および各種健康施策については労働組合とも連携を図り、経営層への共有・協議を経て、各職場の推進担当者を通じて従業員へ展開する体制を構築しています。このような体制のもと、施策および数値目標について毎年見直しを行い、PDCAサイクルを回すことにより、当社の健康課題を踏まえた実効性の高い取組みとなるよう継続的な改善を図っています。

近年の主な取組み

- 1 生活習慣病予防**
ヘルスリテラシー向上のための情報提供/生活習慣改善に向けた保健指導の実施/ヘルシーメニュー、健康飲料の提供
- 2 メンタルヘルス向上**
メンタルヘルス教育*/職場環境の改善/ストレスチェックの実施/こころのケアの支援体制
※メンタルヘルスケアハンドブックの配布/年次別・職種別・階層別研修/安全衛生委員会等での教育/eラーニング等
- 3 女性の健康支援**
乳がん、子宮がん検診の費用補助/女性特有の健康課題に関するセミナーの実施/メールマガジン配信による情報提供
- 4 傷病早期発見**
人間ドック補助対象者拡大/各種がん検診の受診促進/健康診断有所見者への受診勧奨
- 5 喫煙対策**
「禁煙チャレンジ」・「オンライン禁煙プログラム」の実施/職場における喫煙環境の改善

数値目標(2023年度)

- ①BMI有所見率*1 **28.0%以下**
- ②喫煙率 **20.0%以下**
- ③健康診断有所見者の受診率*2 **100%**

*1 BMI 25.0以上=肥満度I以上となった者の割合
*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

Pick up!

女性特有の健康課題に関するセミナー

女性特有の健康課題に対する知識の向上を目指し、全女性従業員を対象に2022年度は「乳がん」、2023年度は「更年期、月経随伴症状」をテーマにしたセミナーを実施しました。会場参加に限定せず、リアルタイム/録画配信での受講を可能にし、就業時間内に実施することで参加率の向上にも取り組んでいます。さらなる女性活躍推進のため、女性の健康支援にも積極的に取り組んでいきます。

健康経営優良法人2023の認定取得

当社は、経済産業省と日本健康会議が共同で選定する「健康経営優良法人(大規模法人部門)」に2年連続で認定されました。今後も健康経営を推進することで、当社の持続的な成長と地域価値向上を目指します。

環境 Environment



環境への取り組み

重要課題(マテリアリティ):環境保全への貢献

▶環境方針

名鉄グループでは、環境にやさしい企業活動をグループ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。

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>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>3 地域との連携を大切にし、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>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

名鉄グループでは、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、2030年度までの目標を以下のとおり掲げています。

名鉄グループ全体(連結会社)において、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、CO₂排出量を2030年度に2013年度比で46%削減する

▶中期計画

名鉄グループでは、グループが一体となった環境活動を推進するため、2021年度から3ヵ年を計画期間とする「アクション・エコ中期計画(2021~2023年度)」を策定しました。本計画では、「名鉄グループ エコ・ビジョン」の基本方針に基づき、4つの重点テーマを設定し、さらにそれぞれのテーマごとにブレイクダウンした取り組み事項を定めています。

重要テーマ	取り組み内容
1 環境意識の向上	<ul style="list-style-type: none"> ●環境意識の啓発活動 ★ <ul style="list-style-type: none"> ・教育を通じた環境方針、SDGsの周知 ・環境行動目標の設定と取り組み
2 環境負荷の軽減	<ul style="list-style-type: none"> ●脱炭素社会実現に向けた省エネルギー化の推進 ★ <ul style="list-style-type: none"> ・エネルギー使用量の削減 ・2023年度使用量を2020年度実績に対し3%削減 ・省エネ設備・機器の導入・切替え ・事務所での省エネ活動の推進 ●循環型社会への貢献 ★ <ul style="list-style-type: none"> ・シェアリング事業等循環型ビジネスの促進 ・廃棄物のリサイクル率向上 ・廃棄物の削減に向けた取り組み ・プラスチック使用の低減・代替促進

重要テーマ	取り組み内容
3 環境コミュニケーションの推進	<ul style="list-style-type: none"> ●積極的な情報開示 <ul style="list-style-type: none"> ・Web等での積極的な情報開示 ●地域と一体となった環境活動への取り組み ★ <ul style="list-style-type: none"> ・地域清掃活動の実施や啓蒙イベントの実施
4 環境関係法令の遵守	<ul style="list-style-type: none"> ●事業に関連する環境関係法令への対応 <ul style="list-style-type: none"> ・有害物質の厳正な管理

★の項目は、グループ全社が取り組む重点項目

▶行動指針

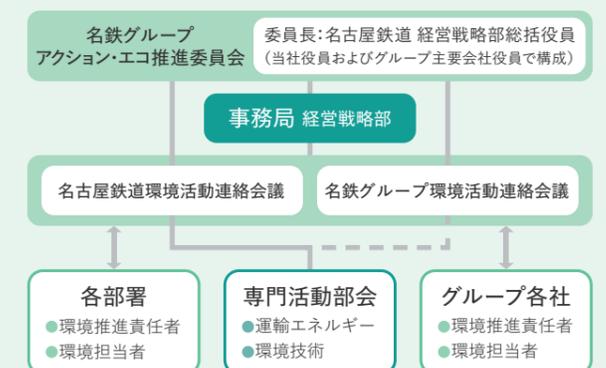
当社では、2007年4月に環境活動の基本的な考え方を示す環境方針「名鉄エコ・プラン」を制定しました。各部署は、「名鉄エコ・プラン」の行動指針に基づき、それぞれの業務の中で発生する環境負荷の把握を行い、それを軽減させるための各種取り組みを行っています。

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>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>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>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。



気候変動への対応／TCFD提言に基づく開示

重要課題(マテリアリティ)：環境保全への貢献

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.34「サステナビリティの取組みの推進体制」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°Cを十分に下回る場合(2°Cシナリオ)と成り行き4°Cの場合(4°C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°C	4°C
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、再生比率が高まる	主力電源は火力発電のまま、再生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公表政策を基にしたシナリオ(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°C、4°C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°C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°C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、省エネ設備投資などを漸次進めて、化石燃料の使用量を順次減らしていくことなど、気温上昇が2°Cを十分に下回る世界の実現に向けた取組みを進めていきます。

●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	2022年度実績
名鉄グループ (連結会社)	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	665,995t-CO ₂ 基準年度比▲1.4%
名古屋鉄道 鉄軌道事業	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	149,970t-CO ₂ 基準年度比▲37.1%

名鉄グループの取組み

重要課題(マテリアリティ): 環境保全への貢献

省エネ・再エネに関する取組み

電車の運転電力原単位の向上

当社では、電車をなるべく少ない電力で運行ができるよう、乗務員の節電運転研究や部署ごとの省エネ活動組織(運輸エネルギー部会)での取組みのほか、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。

2022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



EVトラックの導入

名鉄運輸グループでは、電気小型トラック「eCanter」を計21台稼働させています(2023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。



EVタクシーの導入

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15台導入し(2023年6月現在)、今後、年度内において名古屋市内最多の49台を導入予定です。充電時間や航続距離、ランニングコスト等を検証し、今後の展開を検討します。



保有施設の省エネ化

当社では、保有する施設の省エネ化を進めています。2022年度は計13施設について照明のLED化工事を実施しました。引き続き更新などのタイミングに合わせてLED化を実施し、保有施設の省エネ化を進めていきます。



車両の省エネルギー化

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、他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。

2022年度は、既存車両16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



カーシェアリング・シェアサイクルの実施

名鉄協商では、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380カ所、車両台数498台で、東海エリアのほか関東に15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(2023年3月現在)。



また、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。名古屋市内中心部に270カ所のポート、735台の電動自転車を展開しています(2023年3月現在)。

名鉄トラックターミナル中部における太陽光パネル設置などの取組み

倉庫保管、流通加工、全国発送を一体化した総合物流施設である名鉄トラックターミナル中部が2023年5月に営業を開始しました。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、余剰電力は売電する予定です(CASBEE認証Aランク、BELS認証5スターおよびZEB認証を取得済)。BCP対策として自家発電機を設置、江南支店の事務所とトラックバースの一部の電気をカバーして、災害時でも全国発送を止めない仕組みを構築しています。その他、地下水を利用した膜ろ過システムの導入や企業内託児所(こぐま園)を設けるなど、新しい取組みを行っています。



環境保全・資源循環に向けた取組み

防災食の購入・管理・寄付活動までトータルでサポート

名鉄協商では地域防災と非常時における企業のBCP支援を視野に、法人向けに防災用品の販売を行うなか、「食の防サイクル」という活動を推進しています。これは、企業に備蓄されているアルファ米や缶詰などの非常食を、その賞味期限前に回収し、フードバンクなどへの寄付につなげるものです。回収した後は新たな非常食を納品し、賞味期限の中で常にストックが途切れないようにしていきます。この活動によって、大量のフードロスを防ぎながら、地域防災に貢献しています。



フードロス削減への取組み

名鉄生活創研は、中部電力ミライズコネクスト株式会社とフードロス削減を柱とする事業連携協定を締結しました。賛同する食品メーカーや卸売業者からパッケージ変更や出荷期限を過ぎてしまったなどのさまざまな理由から店舗等で販売できなくなった食品を仕入れ、定額の福袋として販売する中部電力ミライズコネクストの「TSUNAGU table(ツナグ テーブル)」のサービスを名鉄商店と協業する事業者へ紹介・活用することにより、フードロス削減を目指します。



環境省と国立公園オフィシャルパートナーシップを締結

当社、名鉄観光サービス、濃飛乗合自動車は、環境省国立公園オフィシャルパートナーとして、国内外の人々の自然環境保全への理解を深めるとともに、国立公園の所在する地域の活性化に貢献します。



その他の取組み

電車で、ECO MOVE。

当社では、電車で移動するという行動そのものが環境にやさしい行動であることを皆さまにもっと知っていただきたいという思いから、「電車で、ECO MOVE。」のキャッチフレーズのもと、電車利用を呼び掛けています。“ECO MOVE(エコムーブ)”とは、電車を使って「環境にやさしい移動をしよう」、「環境にやさしい行動をしよう」というメッセージを込めた、当社オリジナルのエコキャッチフレーズです。



サステナビリティボンドの発行

当社では、環境と社会双方の課題解決に資する事業の資金調達のため、当社2回目となるサステナビリティボンドを2023年7月に発行しました。当社グループの持続的な成長を目指すとともに、事業を通じて環境・社会的な課題の解決に取り組めます。

CDPへの回答による情報開示

当社では、CDPへの回答を通じて、気候変動に関する当社の問題認識・取組みなどの情報開示を実施しています。

企業統治 Governance



コーポレート・ガバナンスの充実

重要課題(マテリアリティ):ガバナンスとリスクマネジメントの強化

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。

コーポレート・ガバナンス報告書
<https://www.meitetsu.co.jp/profile/esg/governance/about/index.html>

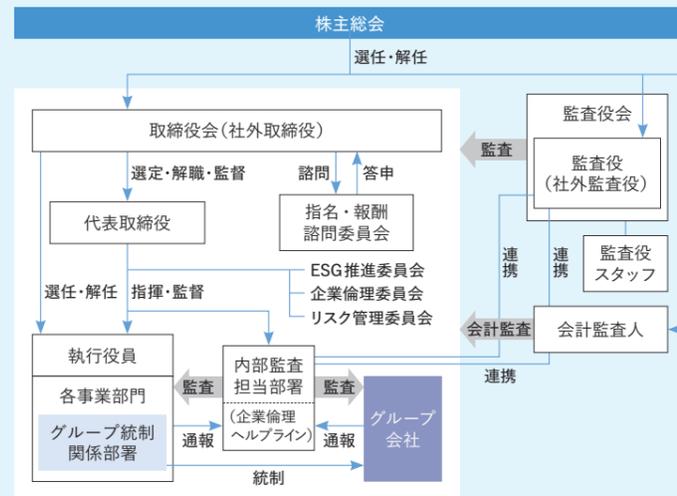


コーポレート・ガバナンス体制

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ならびに取締役の監督機関、監査役会を取締役の職務執行の監査機関としています。

2019年には、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・強化を図っています。また、2020年には、取締役会の諮問機関として「指名・報酬諮問委員会」を設置し、経営に関する助言・監督機能の強化を図っています。加えて、2021年には、独立社外取締役の取締役会に占める比率を3分の1以上で構成し、経営の執行と監督の分離を促進するとともに、「ESG推進委員会」を設置し、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。当社は、企業の持続的成長と中長期的な企業価値の向上といったコーポレートガバナンス・コードの趣旨も踏まえ、より適切なコーポレート・ガバナンス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



●コーポレート・ガバナンス強化に向けた取組み

持続的な成長を実現するために、コーポレート・ガバナンス強化は重要な取組み課題であり、継続的な強化を進めています。

2019年	執行役員制度の導入
2020年	指名・報酬諮問委員会の設置、独立社外取締役の増員(2名→3名)
2021年	独立社外取締役比率3分の1以上 取締役任期の短縮(2年→1年) ESG推進委員会の設置 サステナビリティ基本方針の制定 取締役の個人別報酬等の決定方針の制定
2022年	業績連動報酬・株式報酬制度の導入 名鉄運輸の非公開化(親子上場の解消)

取締役会

取締役会は、9名の取締役(社外取締役3名を含む)で構成され、原則として月1回開催し、経営上の意思決定事項や法定付議事項の審議、職務の執行状況等の報告のほか、グループ各社の経営政策および経営状況の報告を随時行っています。

取締役会の諮問委員会(指名・報酬諮問委員会)

取締役等の指名なら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、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。

指名・報酬諮問委員会の概要

全委員	社内取締役	社外取締役	議長	2022年度開催回数
5名	2名	3名	取締役社長	3回

取締役会の実効性評価

毎年5月開催の取締役会において「取締役会の実効性評価」を議題として取り上げ、取締役会の実効性に関する各項目について討議し、自己評価を行うこととしています。

主な評価項目

● 取締役会の規模(独立社外取締役および常勤取締役の人数)	● 配布資料の内容、配布時期
● 付議事項の内容	● 付議事項の事前説明
● 審議時間	● 建設的な議論・意見交換を行う雰囲気の醸成

2023年5月の評価結果

2022年度の実効性評価は概ね適切に運営されており、実効性が確保されていることを確認しました。一方、中長期的課題やリスクについて、さらなる議論の充実を求める提言がありました。

監査役会

監査役会は、5名の監査役(社外監査役3名を含む)で構成され、監査の方針、監査計画および職務の分担等を定め、各監査役はそれらに従い、取締役の職務執行、当社各部門および事業現場の監査を行い、さらに必要に応じてグループ会社の調査を行っています。

内部監査体制

内部監査については、内部監査担当部署を設置し、当社およびグループ会社を対象に業務、会計および情報システムの合法性ならびに合理性を検証・評価し、その結果に基づく助言や改善提案を行っています。

役員報酬

当社は2022年6月28日開催の取締役会において、取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針を以下のとおり改定しました。

基本方針

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

報酬の内容

基本報酬は月例の固定報酬とし、各役員の役割および職責に応じて、その額を決定し、金銭にて支給する。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月に金銭にて支給する。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、役員別に支給額を決定し、原則として毎年8月に当社株式にて支給する。

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する。

▶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、より高い公共性と社会的責任が求められています。地域社会からの信頼を得ることを基本的姿勢とし、常に社会の一員であるという視点に立って、誠実かつ公正な事業活動を行うことにより、社会の発展に貢献していきたいと考えています。この考えを名鉄グループ全ての役職員に遵守させるべく、2004年1月に「名鉄グループ企業倫理基本方針」として決めました。

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。この指針を名鉄グループ全ての役職員が日ごろから高い倫理観を持って実践することで、社会的責任を果たしていきます。

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



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」は、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を確認し、取組み内容について継続的にさらなる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、当社の各職場およ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、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、当社については、従業員を対象にコンプライアンス意識に関するアンケートを実施し、従業員へのコンプライアンスの浸透・定着状況を定期的に把握しています。これらの活動の結果を次年度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。

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、各種研修資料、契約書式や法改正情報などを確認できる環境を整えています。分かりやすく具体的な事例でコンプライアンスを学べる企業倫理行動マニュアルやテーマ別の教材を掲載するなど、当社およびグループ会社のコンプライアンス責任者が各職場に合ったテーマを従業員に発信できるようサポートしています。



イントラネット上のコンプライアンス・法務関連サイト

内部通報制度

当社は、コンプライアンスに反する行為を速やかに認識し、会社の損害の最小化と再発防止を図るため、当社およびグループ会社の役職員等やその家族を対象として、通報受付窓口を社内および社外(弁護士事務所)に開設しています。

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、企業倫理委員会にて定期的な報告・審議される体制が整備されています。また、通報者は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。



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)

▶リスクマネジメント

私たち名鉄グループは、豊かな生活を実現する事業を通じて、地域から愛される「信頼のトップブランド」を目指しています。その前提となる事業の継続と安定的な利益の確保による発展を阻害するさまざまな要因を「リスク」と捉え、それらを的確に管理していくことを経営の最重要課題の一つとして位置付けています。そのために、私たちは「名鉄グループリスク管理基本方針」を策定し、基本目的および行動指針を明確にしています。

名鉄グループリスク管理基本方針
<https://www.meitetsu.co.jp/profile/esg/governance/riskmanagement/index.html>



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、事態の発生回避およ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の発生の可能性を認識し、訓練の実施や対応マニュアルの策定など、各種対策に取り組んでいます。



事業等のリスク

- 1 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地価および株価の下落
 - ⑤経済情勢等の変化

人材確保対策

事業の継続および名鉄グループの中長期的な成長戦略の実現には「人材の確保」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。2022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。

▶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。

2023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58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	・事業理解を目的とした対話 ・施策の実行状況 ・足元の業績動向、通期見込み ・中長期的な展望や取組み(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) ・資本政策 ・株主還元
フィードバックの実施状況	頻度：年4回役員会にてIR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

役員紹介

取締役



代表取締役会長
安藤 隆司
 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
 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兼賃貸事業部長
 2014年7月 当社不動産事業本部副本部長
 兼開発部長兼名駅再開発推進室長
 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兼名駅再開発推進室長
 2017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 鉄道事業本部長
鈴木 清美
 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兼土木部長
 2014年7月 当社鉄道事業本部副本部長兼計画部長
 2015年6月 当社常務取締役
 2015年7月 当社鉄道事業本部副本部長兼車両部長
 2016年7月 当社鉄道事業本部副本部長
 2017年6月 当社鉄道事業本部長(現任)
 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)

監査役



常任監査役
松下 明
 1989年4月 当社入社
 2014年7月 名古屋鉄道健康保険組合部長
 2018年7月 当社グループ監査部長
 2020年6月 当社常任監査役(現任)



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



取締役 専務執行役員 地域活性化推進本部長
岩切 道郎
 2007年9月 当社入社
 2013年6月 濃飛乗合自動車(株)取締役
 2017年6月 当社取締役
 2017年6月 当社事業推進部長
 2018年6月 当社鉄道事業本部副本部長
 2019年6月 当社取締役 常務執行役員
 2020年6月 当社常務執行役員
 2021年7月 当社鉄道事業本部副本部長
 兼鉄道事業改革室長
 2022年4月 当社専務執行役員
 2022年6月 当社取締役 専務執行役員(現任)
 2023年4月 当社地域活性化推進本部長(現任)



取締役 常務執行役員 グループ事業部長
古橋 幸長
 1989年4月 当社入社
 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(現任)
 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
 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)



社外監査役
三田 敏雄
 1969年4月 中部電力(株)入社
 2003年6月 同社取締役
 2005年6月 同社常務取締役
 2006年6月 同社代表取締役社長
 2010年6月 同社代表取締役会長
 2015年6月 同社相談役
 2018年6月 当社社外監査役(現任)
 2020年7月 中部電力(株)顧問(現任)



社外監査役
佐々 和夫
 1970年4月 関東海銀行入社
 2000年6月 同社常務取締役
 2002年1月 ㈱UFJ銀行専務執行役員
 2004年5月 同社代表取締役専務執行役員
 2006年1月 ㈱三菱東京UFJ銀行
 (現㈱三菱UFJ銀行)専務取締役
 2007年5月 同社副頭取
 2009年6月 同社常任顧問
 2011年7月 同社顧問(現任)
 2012年6月 当社社外監査役(現任)



社外監査役
武藤 浩
 1979年4月 運輸省入省
 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 ㈱みずほ銀行顧問(現任)
 2022年6月 当社社外監査役(現任)



社外取締役
福島 敦子
 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 ㈱東京放送(現㈱TBSテレビ)
 契約キャスター
 2005年4月 ㈱テレビ東京経済番組担当キャスター
 2006年4月 国立大学法人島根大学 経営協議会委員
 (現任)
 2006年12月 松下電器産業(株)(現パナソニック(株))
 経営アドバイザー
 2012年3月 旧ヒューリック(株)社外取締役
 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 キュービー(株)社外取締役(現任)



社外取締役
内藤 弘康
 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)



社外取締役
村上 晃彦
 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
 富士重工(株)
 (現 ㈱SUBARU)常務執行役員
 同社専務執行役員
 2015年4月 トヨタ自動車(株)専務役員
 2017年4月 同社執行役員
 2019年1月 豊田通商(株)取締役会長(現任)
 2022年6月 当社社外取締役(現任)
 2023年6月 当社社外取締役(現任)

スキルマトリクス

区分	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
取締役	安藤 隆司	代表取締役会長	○	○		○			○	
	高崎 裕樹	代表取締役社長 社長執行役員	○		○			○		○
	鈴木 清美	代表取締役 副社長執行役員	○	○				○	○	
	岩切 道郎	取締役 専務執行役員					○	○	○	○
	古橋 幸長	取締役 常務執行役員			○	○	○			
	加藤 悟司	取締役 常務執行役員		○		○	○			
	福島 敦子	社外取締役			○	○				○
監査役	内藤 弘康	社外取締役	○	○			○			
	村上 晃彦	社外取締役	○		○			○		
	松下 明	常任監査役		○		○			○	
	櫻井 哲也	常任監査役			○	○	○			
	三田 敏雄	社外監査役	○	○	○					
佐々 和夫	社外監査役	○			○	○				
武藤 浩	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。

社外取締役座談会

名鉄グループと中部圏の未来のために、 社外取締役としての役割を果たす



社外取締役
内藤 弘康

社外取締役
福島 敦子

社外取締役
村上 晃彦

新任の社外取締役としての決意

村上：これまで40年間、自動車産業に身を置き、世界のさまざまな地域で営業、マーケティング、生産などの事業に携わってきました。自動車は重要な移動手段ですが、「移動」を示す“move”という英語には、「人やモノを運ぶ」という意味のほかに「人の心を動かす」という意味があるそうです。これまで「移動」に関わる仕事に長く携わってきたなかで、単なる移動手段としての自動車の開発・生産・販売だけでなく、人の心を動かすということも大事にして取り組んできたつもりです。

移動手段という意味では鉄道事業も同じです。ひょっとしたら自動車よりも人の心を動かす側面が強

い事業ではないかとも思います。その意味では、これまで自動車産業を通じて培ってきた自分自身の経験や知識といったものが役に立つ場面も少なからずあるのではないかと期待しています。40年間の社会人生活の半分以上は名古屋で勤務してきたこともあり、「名古屋愛」が強い人間ですので、今回、ご縁をいただき名古屋鉄道の社外取締役に就任させていただき、中部圏の中核として事業活動を行っている名鉄グループのお役に立つ機会をいただけたことを、非常に嬉しく思っています。

名古屋鉄道の社外取締役としての役割

福島：私はこれまで長い間、ジャーナリズムの世界に身を置き、多様な業界・業種の企業や経営者の取材を行ってきました。環境課題や社会課題を含め、さまざまな経営課題と対峙する企業、経営者と、取材者として向き合ってきた経験を多く持ちます。また近年は、名古屋鉄道を含む企業の社外取締役や、企業の経営アドバイザーも務めさせていただいています。

名古屋鉄道の社外取締役に就任して8年になりますが、社外取締役として2つの役割を自覚しています。1つは、独立した第三者としての客観的な視点を持って経営全般を監督すること。もう1つは、社内役員とは異なる経験や知見を踏まえて、経営の重要な意思決定に多様な視点を反映させることです。こうした役割を全うすべく、取締役会では、できるだけ率直に、忌憚なく発言することを常に心掛けています。

内藤：福島さんのご指摘と同じで、社外取締役は、会社から一歩離れた視点からものを見て発言をすべきだと思っています。私は給湯器を扱うメーカーの経営に携わっていますが、その会社と名鉄グループとの最大の違いは公共性の高さにあります。鉄道事業やまちづくりなど、重要な社会インフラの一翼を担っている企業であり、事業活動が社会にもたらす影響の大きさは計り知れません。事業投資一つをとっても、一私企業としての収益性確保の視点にとどまらず、さまざまな視点からその必要性について議論をし、調整をする必要があります。取締役会での発言に際しては、もちろん経営者としてのこれまでの経験を踏まえるのですが、事業の持つ高い公共性に深く思いを巡らせた上で発言をするよう心掛けています。一方で、取締役会での議論に際しては、公共の利益を重視するあまり、見失いがちな観点もあるような気がしています。昨今であれば、人的資本の充実に向けて人材への投資を積極化する企業、給与水準を高める企業が増えていますが、こうした世の中の流れに柔軟に適応していく姿勢を持つことも重要なことの一つです。公共性の高い事業を営む企業としての判断軸と、一私企業としての柔軟性を踏まえた判断軸の双方を持って、意見を申し上げていきたい

と思っています。

福島：内藤さんをご指摘されたとおり、確かに公共性の高い事業を担っているという強い使命感を持って思考を巡らせている方が多いと思います。一方で、名鉄グループの中では当たり前の思考が、外部の人間の目で見ると違和感を覚えるといった場面に遭遇することもあります。同じような環境でずっと一緒に仕事をしてきた方々は、どうしても同質性・画一性が高まります。それだけに取締役会での意思決定の場面で、率直な疑問や意見を投げかけ、多様な視点を提供するスタンスをこれからも持ち続けたいと思います。

その観点からは、名古屋鉄道の取締役会は、率直な意見や疑問を述べやすい、心理的安全性が担保されている点は高く評価できます。社内役員の方々には、できるだけ社外の意見に耳を傾け、経営に活かしていくとする姿勢が強く感じられます。一方で、取締役会に関する課題は2つあると考えています。1つは社外取締役に提供される情報です。重要案件については、事前に丁寧な説明をいただきますが、案件によってはもう少し定量的な情報量が増えると、議論のさらなる活性化・客観性が高まると思います。もう1つは、役員構成の多様性です。ジェンダーや世代といった「表層的多様性」に加えて、個々の取締役のスキルや経験、



価値観といった「深層的多様性」を高めていくことが今後の課題だと感じています。

内藤：取締役会の運営については、よく工夫されていると思っています。込み入った議案があるときは、取締役会の前の時間で、議案の背景について詳しい説明をいただきます。こうした配慮があると、取締役会での発言もしやすくなり、大変満足しています。取締役会での議論が活発に行われている一つの理由には、取締役会の議長である安藤会長のファシリテーション能力があると思っています。議論の進め方や、取締役に対する意見の求め方、議論が紛糾したときの対応、意見に対する補足など、私自身も弊社(リンナイ株式会社)で取締役会の議長を務めています。非常に参考になります。課題については、私も福島さんとほぼ同意見です。議論のさらなる活性化に向けて、改善されていくことを期待します。

村上：社外取締役の役割については、福島さん、内藤さんがお話しされたとおりだと思います。こうした役割を果たすために、われわれ3人の社外取締役が、それ

ぞれの持つ経験やスキルを活かして、逆に弱い部分については補完し合いながら力を合わせれば、いろいろな視点から、名古屋鉄道の経営に対する助言や指摘ができるはず。冒頭でも触れましたが、私自身は販売やマーケティングを長く経験していますので、その視点からも意見を申し上げたいと思っています。名鉄グループは国内の事業がメインですので、私自身が海外で積み上げた経験や知見をそのまま活かすことは難しいのですが、違う視点からの意見という点では、そこでもきっとお役に立てるはず。もう1つ重要なこととして、「サイレント・マジョリティー」への配慮があります。会社を経営する上では、いわゆる「物言う株主」の方々の意見や、メディアの方々の見解など、強く表に出てくる意見に対する対応を優先しがちですが、その一方で、表面には出てこないものの、実は多くの人々が抱いているような意見もあります。こうした方々の意見を意識することは、私自身は非常に重要だと思っています。取締役会では、そのような意識も常に持って臨みたいと考えています。

名古屋鉄道のサステナビリティ、社会的な存在意義

内藤：地域の鉄道会社の存在感には非常に高いものがあります。名古屋の鉄道会社と言えば、誰もが名古屋鉄道を思い浮かべます。地域に根差す信頼のブラン

ドを持つことの強みを、社員の方はもっと強く自覚し、活用してほしいと思います。名鉄グループでは今、名鉄名古屋駅周辺の再開発を進めようとしています。このプロジェクトは、向こう数十年の名鉄グループの成長のための重要プロジェクトだと認識しており、失敗のないよう心して取組んでほしいと思います。名鉄グループのブランドを活かすことができれば、地域のさまざまな事業を発展させることができます。引き続き環境課題、社会課題解決に配慮しつつ、コンプライアンスなど健全性の維持・向上に努めながら、名鉄ブランドのさらなる強化を図ってほしいと思います。

福島：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」という使命を掲げ、これまで事業活動を行ってきました。その意味では、近年、重視される「サステナビリティ経営」に、名鉄グループはずっと以前から取組んできたと言えます。過去からの経験知は、名鉄グループのサステナビリティ経営をさらに進化さ

せる上でのアドバンテージとなり、多くのステークホルダーからの高い評価を獲得できるチャンスにつながります。また名鉄グループは、鉄道事業以外にも多種多様な事業を持っています。サステナビリティ経営が目指す、社会的価値と経済的価値の両立は難易度が高く、この2つはトレード・オフの関係に陥りやすい面がありますが、多様な事業を営むグループの力を結集することで、社会的価値と経済的価値を両立できるポテンシャルが高まると思います。

村上：福島さんがおっしゃるように、確かに名鉄グループには多種多様な企業群があり魅力的です。ただこれからの時代は、そうした名鉄グループでさえ、自力でさまざまな社会課題や環境課題を解決したり、地域発展に貢献したりすることには限界があります。内藤さんが指摘されたとおり、名鉄グループには圧倒的なブランド力がありますので、その力を活かし、外部の

これからの名鉄グループに期待すること

内藤：名鉄グループはこれまでも不動産事業に力を注いできましたが、まだまだ大きな可能性があると思っています。私は横浜育ちなのですが、首都圏は不動産価格が高く、既に郊外まで開発が進んでいます。休日などに車で移動しようとするれば渋滞に巻き込まれます。その点、名古屋など中部圏にはまだまだ開発の余地が多く残されています。名鉄沿線のまちづくりは、さまざまな周辺事業の拡大にもつながるはず。ぜひ、中部圏のポテンシャルを事業の拡大につなげてほしいと思います。

福島：内藤さんから、名鉄グループのブランド力や地域のポテンシャルについてのお話を多くいただきましたが、こうした名鉄グループの良い所、強みやブランド力の存在を、私たちのような社外取締役が第三者の視点から素直に指摘し、良い取組みについてはしっかり褒め、勇気づけることも、社外取締役の重要な役割の一つだと感じました。先ほども申し上げたとおり、サステナビリティ経営を推進する上で、多様な事業を持っていることは名鉄グループの強みであり、またVUCAと言われる先行き不透明な時代において、アドバンテージ



パートナー企業と共に成長していくことを目指すべきだと思います。そうすることで名鉄グループの活動領域も広がり、成長のスピードアップも図れるのではないのでしょうか。

でもあると思います。実際、コロナ禍において、鉄道や商業施設などは大きな打撃を受けましたが、グループ内には、その間でもよく健闘した事業もありました。名鉄名古屋駅周辺の再開発では、グループの結束力で最大限のシナジーを生み出し、名鉄グループの持続的成長の確固たる基盤を築いてほしいと思います。

村上：社内役員の方々だけでなく、グループ企業の方々を含め、社員の方々に褒めることは、私も重要なことだと思います。安全・安心を担う鉄道事業が事業の主軸となっていることもあり、事故がなくて当たり前、うまくいった当たり前という組織風土があるなかで、うまくいった時にはしっかり褒めることは大切なことのように思います。内藤さんがおっしゃるとおり、中部圏には大きな可能性があります。これからはインバウンド需要もさらに高まり、地元の方々だけでなく、海外から訪れるの方々にとっても利用しやすい鉄道、住みやすいまちづくりが求められます。ぜひ、グループ社員の方々にアイデアを出し合いながら、名鉄グループが核となって、利用しやすい、暮らしやすい中部圏をつくりあげてほしいと思います。

11年間財務サマリー

	単位	2012年度	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	
営業収益	(百万円)	609,836	627,797	609,380	610,153	599,569	604,804	622,567	622,916	481,645	490,919	551,504	
営業利益	(百万円)	32,327	37,077	38,072	44,864	44,180	46,976	49,455	47,363	△16,354	2,932	22,731	
経常利益	(百万円)	28,814	34,186	35,796	44,376	46,142	48,566	51,599	49,288	△8,146	13,135	26,362	
親会社株主に帰属する当期純利益	(百万円)	12,726	14,903	17,788	24,532	23,433	28,691	30,457	28,879	△28,769	9,370	18,850	
純資産額	(百万円)	235,589	251,551	291,484	313,547	342,813	389,555	425,027	438,401	407,512	411,132	429,089	
総資産額	(百万円)	1,102,975	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株当たり純資産額	(円)	247.67	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	
1株当たり当期純利益	(円)	14.48	16.95	19.67	26.68	127.46	155.04	158.90	146.89	△146.29	47.65	95.91	
営業活動によるキャッシュ・フロー	(百万円)	73,305	82,274	70,380	67,529	60,720	65,932	67,404	70,247	19,685	39,320	61,217	
投資活動によるキャッシュ・フロー	(百万円)	△27,059	△25,575	△32,929	△40,126	△38,668	△40,286	△48,287	△62,527	△44,235	△39,027	△59,372	
財務活動によるキャッシュ・フロー	(百万円)	△45,574	△53,030	△35,094	△26,257	△17,026	△16,732	△24,803	△898	49,413	△3,339	2,608	
現金及び現金同等物の期末残高	(百万円)	9,710	13,404	15,775	16,921	21,943	30,854	25,192	32,011	53,459	50,430	54,879	
EBITDA	(百万円)	71,775	75,934	76,780	83,778	82,928	85,882	89,713	88,602	22,996	41,470	60,978	
設備投資額	(百万円)	35,289	37,354	44,810	49,364	48,120	52,236	54,834	73,286	47,937	49,887	62,351	
減価償却費	(百万円)	39,448	38,856	38,707	38,913	38,748	38,906	40,258	41,239	39,351	38,538	38,247	
純有利子負債	(百万円)	568,134	513,439	477,428	459,289	440,687	413,978	392,101	390,673	430,149	438,100	441,167	
純有利子負債／EBITDA	(倍)	7.9	6.8	6.2	5.5	5.3	4.8	4.4	4.4	18.7	10.6	7.2	
1株当たり年間配当金	(円)	3.00	4.00	4.50	5.00	5.00	27.50	27.50	25.00	—	12.50	20.00	
配当性向	(%)	20.7	23.6	22.9	18.7	19.6	17.7	17.3	17.0	—	26.2	20.9	
ROE(純利益／自己資本)	(%)	6.0	6.6	7.0	8.7	7.7	8.5	8.1	7.2	—	2.5	4.8	
ROA(営業利益／総資産)	(%)	2.9	3.4	3.6	4.2	4.1	4.2	4.4	4.1	—	0.2	1.9	
株主資本比率	(%)	13.2	14.9	16.4	18.1	18.7	21.6	24.4	26.1	22.6	23.8	24.3	
従業員数 連結	男性	(人)	26,322	25,946	25,829	25,658	25,536	25,297	25,146	24,787	24,522	23,940	23,345
	女性	(人)	4,412	4,353	4,363	4,410	4,526	4,607	4,709	4,789	4,787	4,863	4,871
従業員数 単体	男性	(人)	4,396	4,385	4,397	4,399	4,405	4,404	4,395	4,411	4,445	4,411	4,265
	女性	(人)	592	588	601	613	643	668	691	711	740	725	722
連結子会社数	(社)	130	126	123	125	123	119	117	113	109	109	107	

※2017年10月1日付で株式会社併合(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

ESGデータ集

重要課題(マテリアリティ)に関連するKPI

■環境保全への貢献

項目	単位	データの対象	2021年度実績	2022年度実績
CO ₂ 排出量	t-CO ₂	連結会社	682,093	665,995
		名古屋鉄道[鉄軌道事業]	169,747	149,970
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
産業廃棄物	排出量	名古屋鉄道	497*	517
	リサイクル率	名古屋鉄道	75.1*	73.1
沿線・地域での環境保全活動件数	件	連結会社	50	58

※集計対象の見直しによる修正

■安全・安心の確保

項目	単位	データの対象	2021年度実績	2022年度実績
鉄道事故	鉄道運転事故(有責)件数	名古屋鉄道	0	0
	重大インシデント件数	名古屋鉄道	0	0
船舶事故	重大海難事故	太平洋フェリー・名鉄海上観光船・東鉄商事	0	0
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	0	1
	重大インシデント件数	オールニッポンヘリコプター	0	1
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
		運送事業	40.7	45.0

■地域価値の向上

項目	単位	データの対象	2021年度実績	2022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
移動サービス利用人員	鉄道輸送人員	名古屋鉄道・豊橋鉄道	322	350
	バス輸送人員	バス事業	53	61
	タクシー営業回数	タクシー事業	8,176	9,202
	カーシェア利用回数	名鉄協商	139	148
	シェアサイクル利用回数	名鉄協商	122	336
ユニバーサルサービス対応率	駅バリアフリー対応率	名古屋鉄道	98.5	98.6
	鉄道車両バリアフリー対応率	名古屋鉄道	72.0	73.4
	ユニバーサルデザイン車両導入率	バス事業	67.3	69.2
地域と連携したまちづくり	都市計画に基づく拠点駅整備計画	名古屋鉄道	2	2
	高架化・新駅設置(事業中)	名古屋鉄道	5	5
	地域公共交通関連会議	名古屋鉄道	27	28
	エリアマネジメント団体	名古屋鉄道・名鉄都市開発	3	3
暮らしのサポート	ミュープラット施設数	名古屋鉄道	6	6
	名鉄レコードブック店舗数	名鉄ライフサポート	21	21
	アフタースクールTELACO校舎数	名鉄スマイルプラス	10	11
	小規模保育ほっぼ園施設数	名鉄スマイルプラス	12	14
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

■誰もが活躍できる職場づくり・人づくり

項目	単位	データの対象	2021年度実績	2022年度実績
多様な人材の管理職人数	女性	名古屋鉄道	4	5
	中途		8	5
多様な人材の管理職比率	女性	名古屋鉄道	3.7	4.9
	中途		7.5	4.9
育児休業取得人数	男性	名古屋鉄道	12	37
	女性		11	9
育児休業取得率	男性	名古屋鉄道	16.9	54.4
	女性		100	100
自己啓発支援制度の活用比率(本社部門)	%	名古屋鉄道	35.5	22.0
健康経営	BMI有所見率	名古屋鉄道	29.1	28.4

■ガバナンスとリスクマネジメントの強化

項目	単位	データの対象	2021年度実績	2022年度実績
独立社外取締役比率	—	名古屋鉄道	3/9	3/9
重大な法令違反の発件数	件	連結会社	0	0
危機管理・事業継続訓練実施回数	回	名古屋鉄道	5	5

その他のESGデータ

項目	単位	データの対象	2021年度実績	2022年度実績
総エネルギー使用量	千GJ	名古屋鉄道	4,300	4,265
電力使用量	百万kWh	名古屋鉄道	427	425
都市ガス使用量	千m ³	名古屋鉄道	800	476
一般廃棄物	排出量	名古屋鉄道	2,029	1,923
	リサイクル率	名古屋鉄道	48.7	36.9
省エネ車両の導入率	%	名古屋鉄道	92.2	93.7
女性採用比率	%	総合職(事務系)	40.0	40.0
		鉄道運輸職	12.0	21.3
従業員に占める女性比率	%	名古屋鉄道	5.6	5.3
平均雇用年数	男性	名古屋鉄道	26.2	26.5
	女性		16.4	16.9
障がい者雇用率	%	名古屋鉄道	2.3	2.3
有給休暇取得率	%	名古屋鉄道	95.4	95.0
労働災害発件数(業務上災害)	件	名古屋鉄道	18	13
労働組合所属率	%	名古屋鉄道	96.0	95.7
離職率	%	名古屋鉄道	1.7	2.0
喫煙率	%	名古屋鉄道	21.0	21.0
健康診断有所見者の受診率	%	名古屋鉄道	100	100
内部通報受付件数	件	名古屋鉄道	17	16

会社情報 (2023年3月31日現在)

会社の概要

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 28,216名(単体 4,987名)
 ホームページ <https://top.meitetsu.co.jp/>

株式の状況

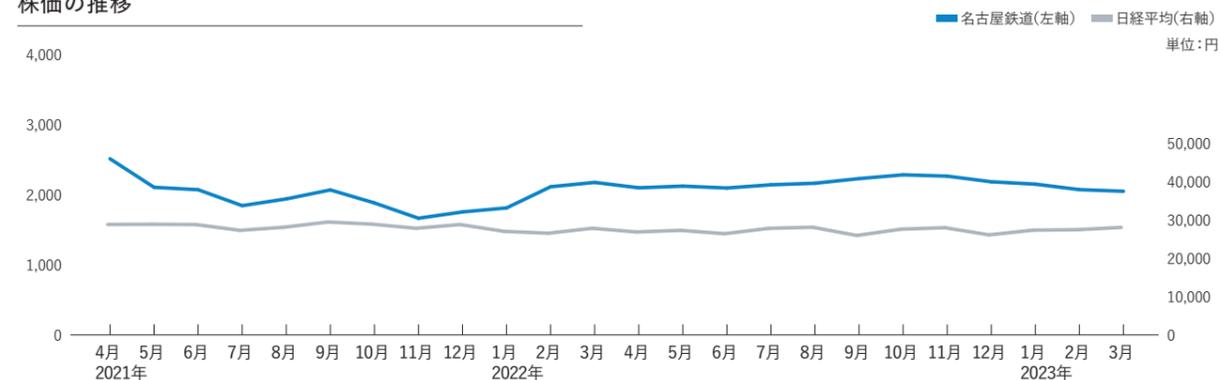
発行可能株式総数 360,000,000株
 発行済株式の総数 196,700,692株(うち自己株式149,359株)
 株主数 85,223名(前年末に比べ180名減少)

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)	27,906	14.20
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	8,661	4.41
日本生命保険相互会社	5,054	2.57
ジェービー モルガン チェース バンク 385781	2,647	1.35
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 トリートイー 505234	2,289	1.16
東京海上日動火災保険株式会社	2,012	1.02
INDUS JAPAN LONG ONLY MASTER FUND,LTD	1,967	1.00
三井住友海上火災保険株式会社	1,863	0.95
ザ バンク オブ ニューヨーク メロン 140042	1,735	0.88

※持株比率は自己株式(149,359株)を除いて計算しております。

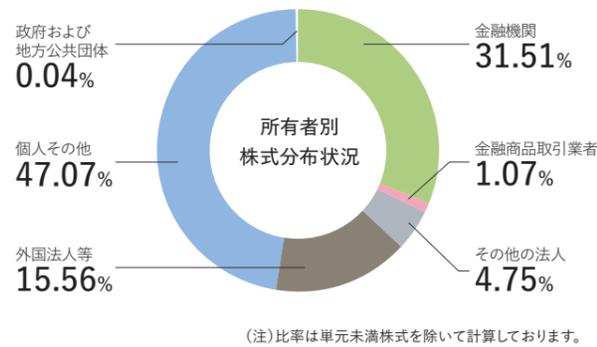
株価の推移



グループ会社

連結子会社	107社
交通事業	28社
運送事業	26社
不動産事業	10社
レジャー・サービス事業	17社
流通事業	8社
航空関連サービス事業	3社
その他の事業	15社
持分法適用会社	13社
計	120社

株主分布状況



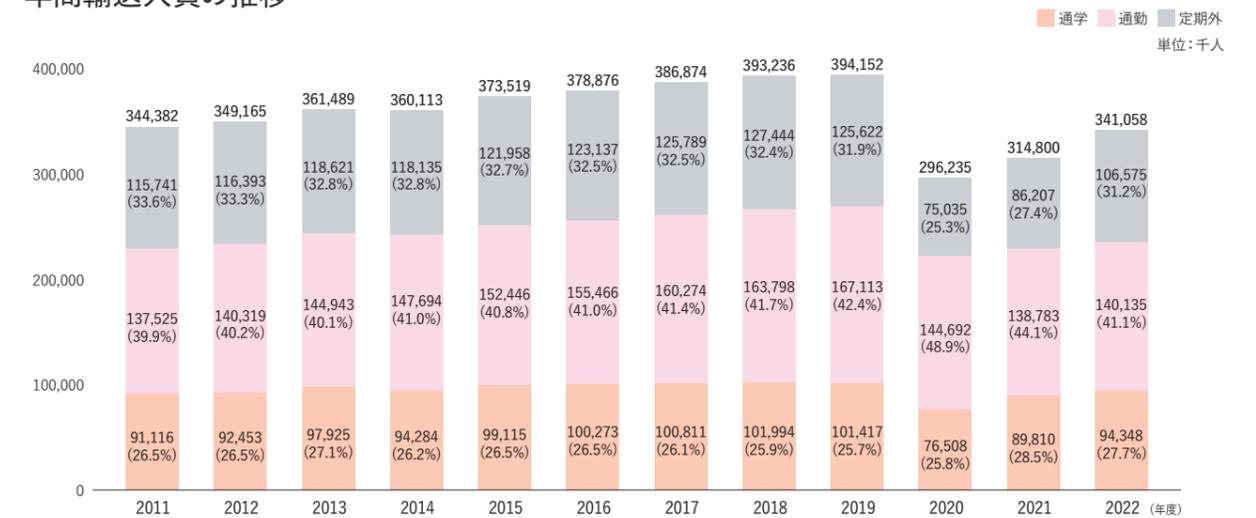
鉄軌道事業主要指標

運輸成績

種別	2022年度実績
営業日数	365日
列車走行キロ(回送抜)	38,537千キロ
客車籍車数	1,076両
輸送人員	341,058千人
定期	234,483千人
通勤	140,135千人
通学	94,348千人
定期外	106,575千人
延人キロ	6,193,778千キロ
定期	4,422,989千キロ
通勤	2,515,038千キロ
通学	1,907,951千キロ
定期外	1,770,789千キロ

種別	2022年度実績
鉄軌道営業収入	79,330,141千円
一日平均	
客車キロ	500千キロ
輸送人員	943千人
旅客運輸収入	205,527千円
1人平均旅客運賃	214.16円
定期	145.97円
定期外	364.19円
1人平均乗車キロ	18.2キロ
定期	18.9キロ
定期外	16.6キロ

年間輸送人員の推移



2022年度 1日平均乗降人員

順位	駅名	乗降人員(人)
1	名鉄名古屋	255,163
2	金山	153,073
3	栄町	36,726
4	東岡崎	33,508
5	大曾根	31,958
6	豊橋	31,273
7	名鉄一宮	30,989
8	神宮前	30,214
9	名鉄岐阜	30,058
10	知立	28,591

順位	駅名	乗降人員(人)
11	豊田市	26,744
12	江南	23,656
13	刈谷	21,471
14	岩倉	21,160
15	西春	20,766
16	新安城	19,685
17	国府宮	19,438
18	上小田井	18,555
19	太田川	18,409
20	前後	18,314

<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
2023年10月発行

