

統合報告書 2022



At a glance



Contents

- イントロダクション
- 3 この1年のトピックス 2021-2022
- 社長・CFOメッセージ
- 5 社長メッセージ
- 9 CFOメッセージ
- 名鉄グループの価値創造
- 11 事業の背景
- 13 価値創造ストーリー
- 15 価値創造プロセス
- 17 特集:名鉄グループと犬山の連携による地域活性化
- 各事業の概要と戦略
- 19 事業セグメント
- 20 名鉄グループ中期経営計画
「Turn-Over 2023 ~反転攻勢に向けて~」
- 21 各事業の概要・取り組み状況
- サステナビリティ
- 28 当社グループのサステナビリティ
- 29 重要課題(マテリアリティ)の特定
- 30 重要課題(マテリアリティ)に関連するKPI
- 31 Social | 社会
- 37 Environment | 環境
- 43 Governance | 企業統治
- 47 役員紹介
- 49 社外取締役メッセージ
- データセクション
- 51 価値創造の歴史
- 53 11年間財務サマリー
- 55 ESGデータ集
- 57 会社情報
- 58 鉄軌道事業主要指標

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

目指す社風

一人ひとりの資質向上とチャレンジできる風土づくり

- 役割と責任の明確化
- 次世代を担う人材育成
- チャレンジ精神の尊重

存続の条件

社会的責任の完遂

- 名鉄グループ企業倫理基本方針の徹底
- 地球環境保全活動の推進
- 良き企業市民としての積極的活動

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2021年度(2021年4月1日~2022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



見通しに関する注意事項

本レポートの情報のうち、過去の実績以外のものは将来の見通しであり、リスクや不確実性を含んだものです。実際には、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。

この1年のトピックス 2021-2022

2021年度はグループで新たに策定した中期経営計画の初年度として、新型コロナウイルスの感染拡大で大きな影響を受けた事業の構造改革を中心に取り組みを進めました。

今後は、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の取り組みに注力し、次の成長につながる基盤を構築していきます。

経営・戦略

バス・タクシー・ホテル・流通事業の再編

バス事業：バス事業全体の経営の効率化と競争力の強化を目的に、2022年7月1日に名鉄グループバスホールディングスを設立しました。

タクシー事業：名古屋交通圏からさらに広いエリアでのタクシー事業全体の経営の効率化と競争力の強化を目的に、2021年10月に吸収分割による事業再編を行いました。

ホテル事業：より中長期的な視点から事業戦略を策定する体制を構築するとともに統一的な事業運営を行うことを目的に、2021年6月1日に名鉄ホテルホールディングスを設立しました。

流通事業：沿線への出店強化や事業ノウハウの醸成、人材育成強化を推進することを目的に、2022年7月1日に名鉄生活創研へグループの小売事業を集約する再編を行いました。

不動産事業の再編

2022年4月、名古屋鉄道の不動産事業部門と名鉄不動産を統合し「名鉄都市開発」が誕生しました。これは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もので、この再編により、不動産情報の一元化や川上から川下まで一貫した運営体制のもと、グループ不動産事業の一体的な運営を実現し、当社グループ不動産事業の収益力強化と地域社会の持続的な成長を図ります。

名鉄運輸株式に対する公開買付けの実施

機動的なグループ経営体制を構築し日本通運株式会社との提携関係を維持・強化することで、名鉄運輸の事業基盤を拡大し企業価値の向上を図ることを目的に、2022年2月8日から3月24日まで公開買付けを行いました。なお、同年6月には株式を非公開化しました。

雑貨店運営会社 株式会社オンセブンデイズの 子会社化

2022年6月30日、雑貨・インテリア商品販売店「オンセブンデイズ」を運営する株式会社オンセブンデイズを子会社化しました。名古屋鉄道が持つ経営資源と当社が持つ人材・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します。



雑貨・インテリア商品販売店「オンセブンデイズ」店舗外観

名鉄グループ サステナビリティ基本方針の制定 ▶ p.28参照

2021年9月、名鉄グループの事業領域＝「地域を活性化させる事業＋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する「名鉄グループ サステナビリティ基本方針」を制定しました。

地域活性化推進体制の構築

不動産・交通・観光を併せた“包括的なまちづくり”の司令塔としての役割を担い、グループ一体となった沿線・地域の活性化を積極的に推進することを目的とした「地域活性化推進本部」を、2022年4月1日、名古屋鉄道内に新設しました。

また、同本部と連動し、人口減少、少子高齢化、環境問題やコロナ禍による社会変容など、沿線・地域が抱える課題・ニーズを捉え、地域の自治体とも協働しながら解決を図る実働組織として、2022年7月1日に名鉄産業・名鉄環境造園・名鉄木材防腐を統合し、「名鉄エリアパートナーズ」として新たなスタートを切りました。

事業展開

犬山に2つのホテルを開業

2021年7月15日、地域の歴史や文化についての興味深い体験や大切な人と過ごす楽しいひと時を提供する“地域体感型ホテル”として「ホテルミュースタイル 犬山エクスペリエンス」を開業しました。また、2022年3月1日には「ホテルインディゴ」のブランド力とノウハウを活用して、2つの国宝に彩られる稀有なロケーションで唯一無二の顧客体験を提供する“ハイクラスホテル(ライフスタイル・ブティックホテル)”として「ホテルインディゴ 犬山有楽苑」を開業しました。



ホテルミュースタイル 犬山エクスペリエンス

ホテルインディゴ 犬山有楽苑

エリア版MaaSアプリ 「CentX(セントエックス)」の サービスイン

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、既存アプリ「名鉄Touch」を大幅リニューアルし、2022年3月26日からエリア版MaaSアプリ「CentX」のサービスを開始しました。

本アプリは、中部圏における、沿線・地域のさまざまな交通・生活・観光サービスをシームレスでストレスフリーにつなぐことにより、地域の皆さまの「おでかけ」に役立つ便利な情報を提供し、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。



2度のダイヤ改正

鉄道事業の構造改革の一環として、2021年5月に主要線区を中心とした運行本数の見直しなどのダイヤ改正を行いました。また、同年10月には支線区を中心とした運行本数の見直しおよび瀬戸線の昼間帯の種別変更による利便性の向上などを図るためのダイヤ改正を実施しました。

神宮前駅東街区の開発

神宮前駅東街区において、「おとなの住みたいまち」をコンセプトに開発を推進し、2021年7月、食品スーパーや日常生活に便利な物販店をはじめ、飲食店、サービス店など計25店舗が揃う駅直結の商業施設「μPLAT(ミュープラット)神宮前」を開業しました。お客さまがゆったり過ごせる吹抜空間などの共用空間も充実させ、上層階には、駅・商業施設直結で利便性と快適性を兼ね備えた賃貸マンション「meLiV(メリヴ)神宮前」を併設しています。



μPLAT 神宮前

新穂高ロープウェイ 山頂エリアリニューアルに順次着手

2022年度から新穂高ロープウェイの山頂エリア(頂の森・西穂高口駅)のリニューアルに順次着手しています。施設の整備とソフトの充実を図り、自然を体全体で味わうような楽しみ方を提供していきます。



頂の森に新たに設ける山々を眺めるデッキ
(鳥瞰完成イメージ)



西穂高口駅 物販飲食エリア
(検討イメージ)



地域を創る、社会を支える

代表取締役社長

高崎 裕樹

社長就任からの経営の振り返り

私はこの6月で社長就任から2年目を迎えましたが、依然として新型コロナウイルス感染症の拡大による事業への影響を注視しながら経営を行う状況が続いています。昨年と比べると、ワクチンの普及などにより経済需要は回復傾向にあると感じておりますが、想定よりも感染状況の高止まりが続いており、まだまだ先の見通せない状況となっています。

このような社会情勢の中、当社グループでは昨年度から3ヵ年を対象期間とする中期経営計画「Turn-Over 2023～反転攻勢に向けて～」を策定し、取り組みを進めています。計画初年度であった2021年度は、新型コロナウイルス感染症の拡大で大きな影響を受けた、鉄道事業をはじめとする交通事業や旅行事業においてコスト削減を遂行したほか、不動産やホテル、タクシーなどの事業再編を実施するなど、「事業構造改革」を早期に実行できたのではないかと自負しています。業績も、当初計画していたとおりとはなりません

でしたが、各利益段階で黒字化となりました。2022年度は引き続き「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、各施策を実行しています。

また、この1年はサステナビリティに向けた取り組みにも力を入れてまいりました。グループ全体のサステナビリティの取り組みを推進すべく、2021年7月に「ESG推進委員会」を立ち上げ、サステナビリティ基本方針の制定を皮切りに、重要課題(マテリアリティ)の特定、関連するKPIの設定、2050年カーボンニュートラル実現に向けたCO₂排出削減目標の制定などを行いました。今後は、これまで以上に求められる「非財務情報」の開示を適切に行うこと、また、非財務目標の達成に向けた取り組みを進めることで「企業の持続的な成長」と「持続可能な社会の実現」を目指し、地域社会に貢献してまいります。

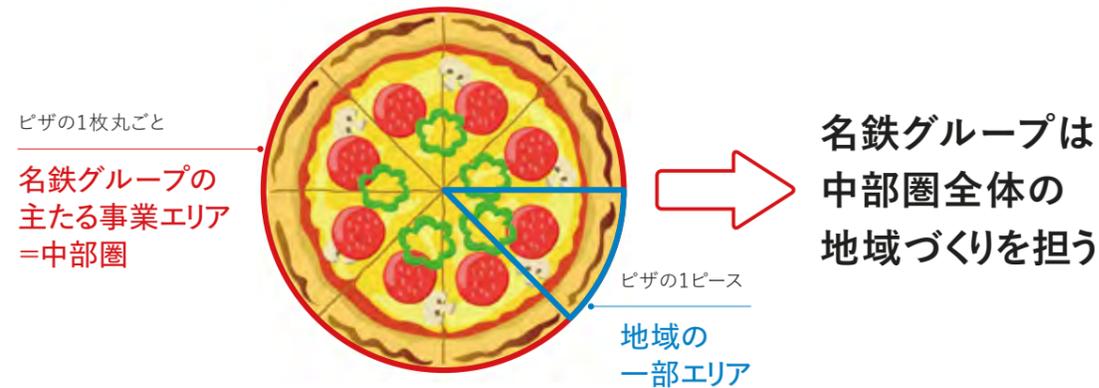
中部圏および名鉄グループのポテンシャル

当社グループの主たる事業エリアである中部圏は、自動車産業をはじめとする「ものづくり産業」が盛んであるほか、豊かな自然に恵まれています。また、日本の中央部に位置することから、東西からの交通利便性が高く、人の往来も多いエリアだと認識しています。今後リニア中央新幹線の開業により、関東・中部・関西にまたがるスーパー・メガリージョンが形成されます。それに伴い、120分圏人口は東京・大阪を上回り名古屋が最大となる想定で、経済活動がさらに活発化するポテンシャルの高いエリアです。

(▶ p.11-12「事業の背景」参照)

また、当社グループの主たる事業エリアは、地域経済圏と同一であることが大きな特性だと捉えています。私はこのことをよくピザに例えて表現するのですが、当社グループは地域の一部(ピザの1ピース)のみではなく、地域全体(ピザ1枚丸ごと)をカバーする企業グループです。ここまで大きな経済圏全体に関わっている企業体はほとんどなく、そういった意味でも地域に対して責任を持つ「中部圏における地域づくりのリーディングカンパニー」を目指しています。

「名鉄グループの特性：地域経済圏と主たる事業エリアが同一」イメージ



このような特性・ポテンシャルのある中部圏において、当社グループは120年超にわたり幅広い事業を手掛けてまいりました。鉄道をはじめ、バス、タクシー、カーシェア、シェアサイクルなど多様な交通サービスをフルラインで提供するほか、不動産、流通、レジャーなど多種多様な事業を地域へ網羅的に展開しています。加えて、当社グループの特性とも言えるのが、運送事業・航空関連サービス事業などの規模が大きいことです。今回、新型コロナウイルス感染症の拡大という非常事態に陥り、交通事業やレジャー・サービス事

今後の名鉄グループの成長戦略

これまで述べてきたように、中部圏に根差してグループ経営を行う当社では、「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(地域を創る)事業」と「社会を支える事業」の両輪による持続的な成長を目指しています。

業は大きな影響を受けてまいりましたが、運送事業・航空事業などは堅調に推移し、グループ経営を大きく下支えする結果となりました。この経験から、今回のような異常時にも安定した業績をあげる事業の必要性を改めて実感しています。私は、これらの事業は「社会を支える事業」として当社グループに欠かすことのできないものと捉えており、今後事業基盤を拡充することにより、さらなるシナジーを生み出すものと考えます。

「地域を活性化する事業」では、交通を基盤、不動産を機軸に据えて、その上で地域を中心に多彩なグループ事業を展開することで、定住人口・交流人口の増加および付加価値の向上につなげていく「縦型成長」を目指しています。

また、「社会を支える事業」では、運送や航空など社会インフラを担う事業を、地域ではもちろんのこと全国展開や場合によっては海外進出も視野に入れて拡大する「横型成長」を目指しています。

従来の私鉄の経営モデル(いわゆる「小林一三モデル」)は、ここでいう「地域を活性化する事業」による縦型成長を進めていくものだとして捉えています。急速な変化を遂げる昨今の社会経済情勢において、求められるものも日々変化しています。その中で、世の中の動きに対応して従来の経営モデルを深化させること

ステークホルダーへのメッセージ

新型コロナウイルス感染症の拡大によって、この数年で社会経済情勢は大きく変化しています。私たち名鉄グループは、未だに多くの事業が影響を受けている状況ですが、一方で地域の価値について改めて見つめ直す機会にもなっています。

これまでの東京一極集中から名古屋・大阪・福岡など地方の中核となる大都市を育てて国土構造を多極化すること、大都市都心部の魅力向上を図りつつ、周辺にある中規模都市の拠点性を高めることが重要となっています。まさに「地域の真価」を発揮するタイミングが訪れており、名鉄グループは名古屋都心部と沿線・地域の活性化に積極的に取り組んでまいります。

また、世の中のニーズが多様化・高度化する中、各事業において「量」の獲得を追求するのではなく、「質」を重視した高付加価値商品・サービスの展開に力を注いでいきます。今後回復が見込まれるインバウンドについても同様の考え方で臨みます。

私たち名鉄グループは、地域に根差し、地域と共に成長し続けてきた企業集団です。「地域を活性化する

で、さらなる成長を図ります。

一方で、コロナ禍の教訓から、従来の経営に囚われない考え方も必要になります。そこで、「社会を支える事業」の領域を拡大することにより、これまでの私鉄の経営モデルを超える発想や事業の在り方を考え、実行していきます。

これら2つの事業の推進によって、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てまいります。

事業」により「住みやすいまち、訪れたいまち」を創りあげると共に、「社会を支える事業」を拡大・強化して広く社会に貢献してまいります。ステークホルダーの皆さまには、引き続きご理解・ご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。



CFOメッセージ



財務健全性の確保と 成長への戦略投資により 持続可能な経営を 実現します

取締役 常務執行役員

古橋 幸長

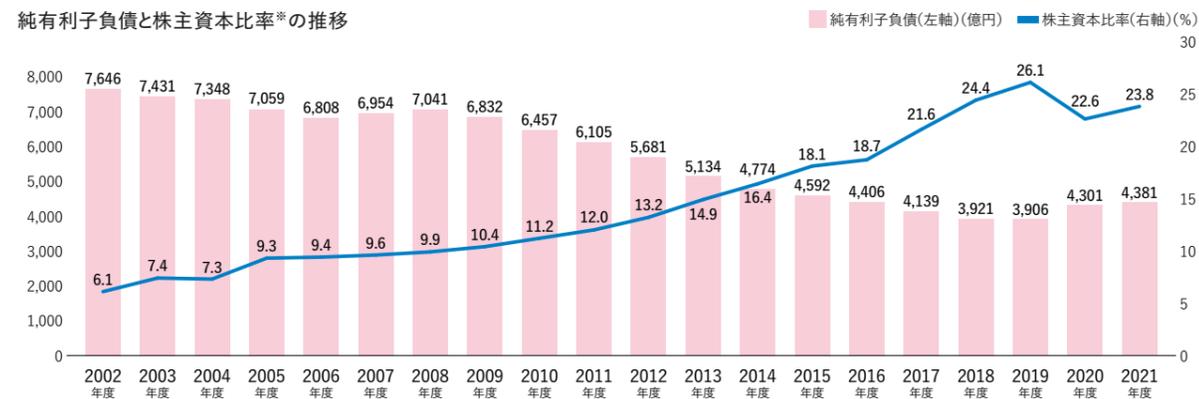
2022年3月期決算の振り返りと足元の財務状況

2021年度は中期経営計画「Turn-Over2023～反転攻勢に向けて～」の初年度として、アフターコロナにおける成長基盤構築を見据え、まずは事業構造改革の具体化を進めるとともに、通期の黒字必達を掲げ、あらゆるコスト削減に取り組んでまいりました。期中、緊急事態宣言等の影響もあり当初想定した業績には達しませんでした。交通事業やレジャー・サービス事業の収支改善により、最終的には各利益段階で黒字化となりました。燃料価格の高騰など先行きは依然

として不透明ですが、計画最終年度(2023年度)の営業利益350億円達成に向け、引き続き、適切な財務マネジメントを通じて計画を後押ししてまいります。

なお、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おり、コロナ禍の厳しい業績を経た現在も、財務上のリスクが直ちに顕在化する状況にはないものと判断しております。今後も地域価値の向上と当社グループの持続的成長に向け、安定した財務基盤の維持に努めていく所存です。

純有利子負債と株主資本比率*の推移



※純有利子負債=有利子負債-現預金・短期有価証券
 ※株主資本比率=(資本金+資本剰余金+利益剰余金-自己株式)÷総資産

中期経営計画における財務面での戦略と進捗

現中期経営計画においては、財務健全性を測る指標として、2023年度における純有利子負債/EBITDA倍率を6倍程度、株主資本比率を中長期的に25%程度としておりますが、引き続き、資産効率ならびに資本効率の向上を念頭に、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。

これまで第一に取り組んだ事業構造改革については一定の進捗があり、例えば、鉄軌道事業では駅・運転部門の効率化などにより、2024年度以降には、年間30億円程度の収支改善効果を見込むに至りました。また、2021年度以降に進めた不動産・流通事業

の再編や、バス・タクシー・ホテル事業の中間持株会社への移行においては、引き続き、各社の資金調達や設備投資の審査をCFOが統治する体制としており、グループ全体で最適なキャッシュマネジメントに努めてまいります。

その他、コロナ禍においても業績が堅調な名鉄運輸の株式公開買付けや、東海エリアで多店舗展開する雑貨店運営会社の子会社化など、新たな経営環境を踏まえた、事業ポートフォリオの見直しを進めています。今後も資本コストを的確に把握、意識した上で、有利子負債の削減、投資、株主還元など、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。

投資案件の状況と戦略投資についての考え方

設備投資につきましては、3ヵ年の投資計画総額を1,900億円とし、このうちの600億円を構造改革や不動産取得・開発などの「戦略投資」に設定しております。計画初年度の2021年度は、「ホテルインディゴ犬山有楽苑」などを建設、開業したほか、神宮前駅東街区における再開発を完了するなど、不動産事業を中心に大型戦略投資を計画どおりに実施しました。今後も財務規律を重視する観点から、営業キャッシュ・フ

ローの範囲内において、まずは安全やコンプライアンス確保に関わる投資を優先しますが、その上で、成長への戦略投資は積極的に検討・実行してまいります。

なお、投資資金の調達は社債発行や借入が基本となりますが、今後は2021年度に初めて発行した「サステナビリティボンド」の枠組みも活用し、資金使途の適切な管理・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。

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た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。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。

株主還元につきましては、事業の公共性を踏まえ、業績と経営環境を総合的に勘案した上で、安定配当を維持するとの方針のもと、配当水準の早期回復に努めてまいります。

事業の背景

名鉄グループの主たる事業エリアである中部圏は、自動車産業をはじめとした「ものづくり産業」が盛んな地域であり、豊かな自然にも恵まれています。
また、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。

主な事業エリア(中部圏)の特性

中部圏の特性

- 自動車産業や高い技術を誇る地場産業などの「ものづくり産業」が集積している
- 山や河川など豊かな自然を有する
- 日本の中央部に位置しており、東西からの交通利便性が高い



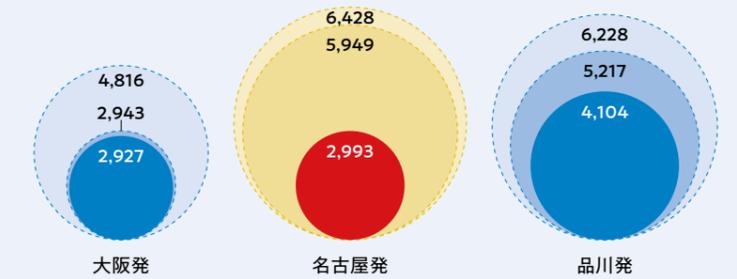
中部圏のポテンシャル

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。

* 2027年予定：品川駅-名古屋駅間
2037年予定：名古屋駅-新大阪駅間

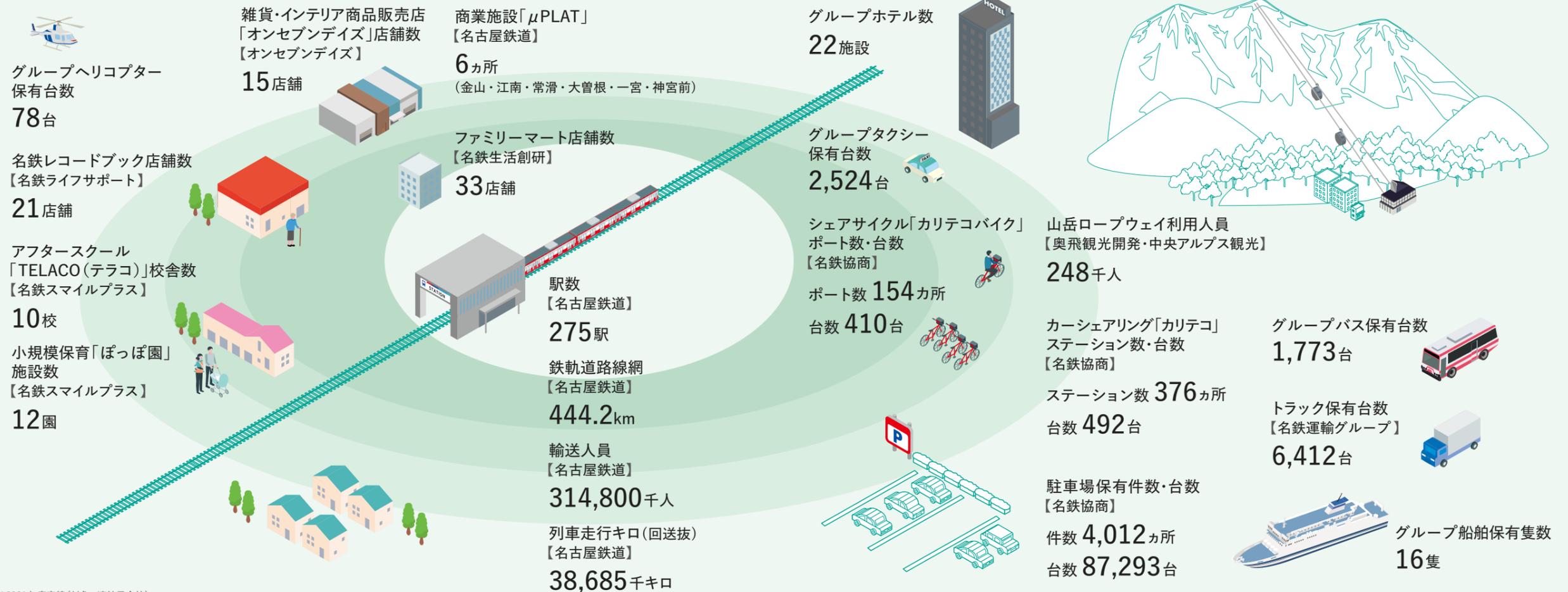
〈各拠点からの120分圏人口の推移(万人)〉

●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

地域に根差した名鉄グループの各事業



※数値は2021年度実績(対象：連結子会社)

価値創造ストーリー

名鉄グループが目指すもの

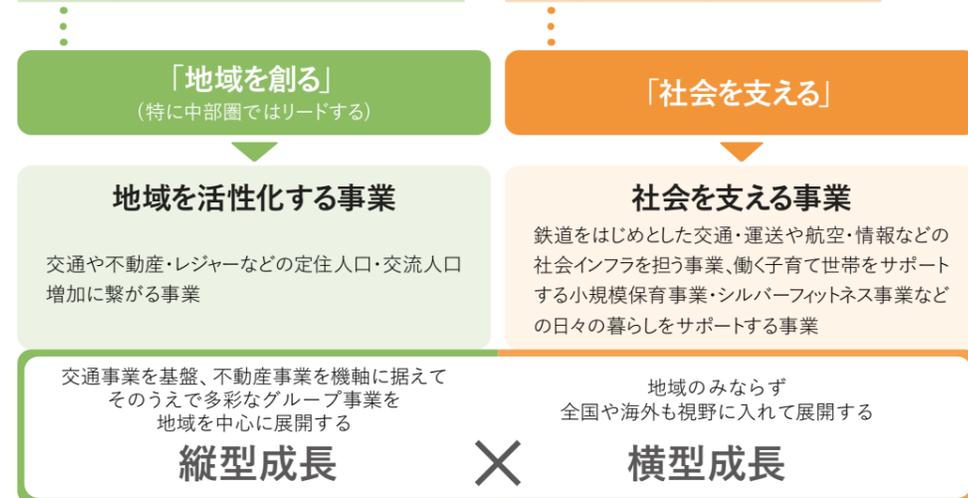
当社グループは「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」という使命を掲げ、この使命に向かって長期経営戦略・中期経営計画を着実に実行することで、持続的な成長を目指します。

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.20 参照

事業構造改革・
 成長基盤構築期

収益力強化期

成長期

長期ビジョン
「VISION 2030
～未来への挑戦～」
長期経営戦略

中長期的な企業価値の向上

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.28-30 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



特集

名鉄グループと犬山の連携による地域活性化



犬山市は愛知県北西部に位置し、市の北部には木曾川が流れ、古くから交通や物流、政治の要所として栄えてきたまちです。名古屋駅からも電車で約30分でアクセスが可能です。

当社グループはさまざまな地域との連携を行っておりますがそのモデルケースとも呼べるのが犬山との連携です。今回は犬山との連携の歴史や地域の豊富な資源、また当社が考える今後の犬山の展望についてご紹介します。

16年目を迎える犬山との観光振興キャンペーン

名鉄グループは博物館 明治村、日本モンキーパーク、野外民族博物館リトルワールドなどの文化・レジャー施設や、国宝茶室 如庵を有する日本庭園 有楽苑の運営から、旧名鉄犬山ホテルをはじめ2021年度に開業したホテルミュースタイル犬山エクスペリエンス、ホテルインディゴ犬山有楽苑といったホテルの開発・運営など、犬山の観光開発や地域づくりに長年携わっています。

その中で、犬山との観光振興キャンペーンを始めるきっかけとなったのは、2006年に当社が「ハートレイン」という宣伝型のキャンペーンを立ち上げ一定の効果を果たしたこと、また、その際に犬山のポテンシャルの高さを認識したことでした。そこから、鉄道会社主導のキャンペーンではなく、もっと地域を巻き込み、まちおこし型の大きなプロジェクトとして展開していきたいという考えに至りました。

その後、2007年の春から当社と犬山市・観光協会、そして地域の人々が協力し合い、観光客を誘致して地域活性化につなげることを目的とするプロジェクト「犬山キャンペーン」が始まりました。国宝犬山城を中心に城下町周辺の観光PRを集中的に行っていくことで、犬山のまちなか観光は盛り上がりを見せるようになり、キャンペーンも今年で16年目を迎えました。国宝犬山城の年間登閣者数は、キャンペーン開始当時約20万人であったのがコロナ禍直前の2019年度には60万人を超え、キャンペーン参加店もキャンペーン開始当時の約40店舗から現在は140店舗を超える数となりました。

現在もデジタルスタンプラリーなどの周遊イベントを企画したり、SNSを活用したプロモーションを行うなど、地域をさらに賑やかにするべく、さまざまな取り組みを進めています。

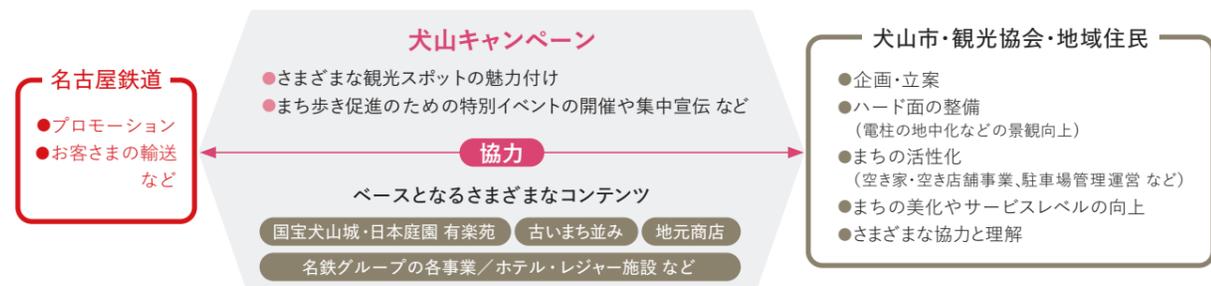


犬山キャンペーン開始当時の宣伝ビジュアル



2022年秋冬キャンペーン宣伝ビジュアル

●犬山キャンペーンにおける役割分担(イメージ)



犬山の観光資源と名鉄グループの各事業

犬山は、犬山城・茶室「如庵」の2つの国宝のほか、多くの神社仏閣や豊富な自然資源を保有しています。また、名鉄グループも交通・ホテル・レジャー施設をはじめとするさまざまな事業を同エリアで展開しています。



名鉄グループが考える今後の犬山の展望

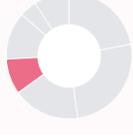
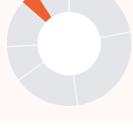
博物館 明治村や野外民族博物館リトルワールドなど、すでにグループ施設を多く有している犬山は、経営資源を積極的に投入して地域活性化をリードしていく最重要地域であると考えています。また、犬山は高山や南信州などへの広域観光の拠点として、最適な立地にあると認識しています。そのため、既存のグループ施設のさらなる活性化はもちろん、開業したホテルミュースタイル犬山エクスペリエンスやホテルインディゴ犬山有楽苑を活かし、日帰りだけでなく、滞在型観光の強化を推進していきます。

今まで以上に地域の皆さまとの連携を強化し、国内や世界各国から何度も訪れたいくなる日本屈指のオーセンティックな観光文化都市として磨き上げ、名鉄グループ一体となって、地域の活性化に貢献できる事業を展開していきます。



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。

交通事業  営業収益構成比 22.2%	事業内容 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	営業収益 115,745 百万円 営業利益 △4,960百万円	
運送事業  営業収益構成比 25.8%	事業内容 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	営業収益 134,766 百万円 営業利益 3,086 百万円	
不動産事業  営業収益構成比 17.1%	事業内容 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	営業収益 89,416 百万円 営業利益 11,085 百万円	
レジャー・サービス事業  営業収益構成比 9.1%	事業内容 「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	営業収益 47,572 百万円 営業利益 △8,385百万円	
流通事業  営業収益構成比 12.4%	事業内容 「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	営業収益 64,652 百万円 営業利益 △2,054百万円	
航空関連サービス事業  営業収益構成比 4.5%	事業内容 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」、「航空整備事業」のほか、中部国際空港の国際線の「機内食事業」などを展開	営業収益 23,364 百万円 営業利益 1,453 百万円	
その他の事業  営業収益構成比 8.9%	事業内容 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」などを展開	営業収益 46,560 百万円 営業利益 1,971 百万円	

※セグメント間取引調整前の営業収益に対する比率

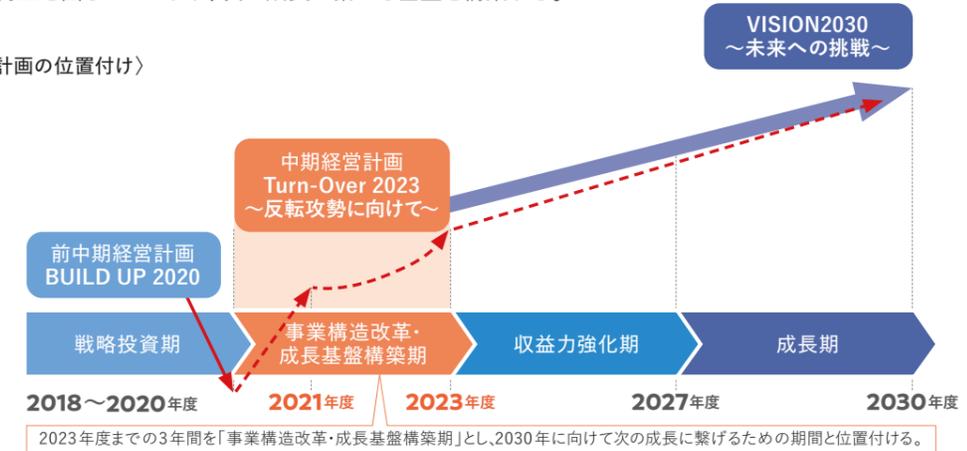
名鉄グループ中期経営計画

「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、次の成長に繋がる基盤を構築する。

〈現中期経営計画の位置付け〉



2021年度 総括

計画初年度となる2021年度は、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」を中心に取り組みを進めました。前年度よりも新型コロナウイルス感染症の影響が縮小したことにより、交通事業やレジャー・サービス事業の収支が大幅に改善したため、2期ぶりの営業黒字となりましたが、利益水準はコロナ前と比較し低い水準に留まりました。

2021年度 重点テーマごとの主な取り組み

- 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
 - バス事業
高速バス路線におけるダイナミックプライシングの導入
 - 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
- 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る固定費約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る固定費約1割削減
 - ホテル事業
中間持株会社(名鉄ホテルホールディングス)設立による経営体制の効率化
- テーマ3 グループ一体となった沿線・地域の活性化**
 - 神宮前駅東街区での開発(meLiV神宮前・μPLAT神宮前)
 - 名鉄グループ沿線観光活性化プロジェクトの始動
- 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た検討
- 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**
 - 名鉄運輸株式に対する公開買付けの実施
- テーマ6 DXの推進**
 - エリア版MaaSアプリ「CentX」のサービスイン
- 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

数値目標の推移(連結ベース)

目標指標	2021年度実績	2023年度目標
営業利益	29億円	350億円
(参考指標)		
	2021年度実績	目標
ROE(純利益/自己資本)	2.5%	2023年度に6%程度
ROA(営業利益/総資産)	0.2%	2023年度に3%程度
純有利子負債*/EBITDA倍率	10.6倍	2023年度に6倍程度
株主資本比率	23.8%	中長期的に25%程度
※純有利子負債=有利子負債-現金・短期有価証券		
投資金額		
	2021年度実績	3ヵ年目標
合計	550億円	1,900億円
うち戦略投資	225億円	600億円

各事業の概要・取り組み状況

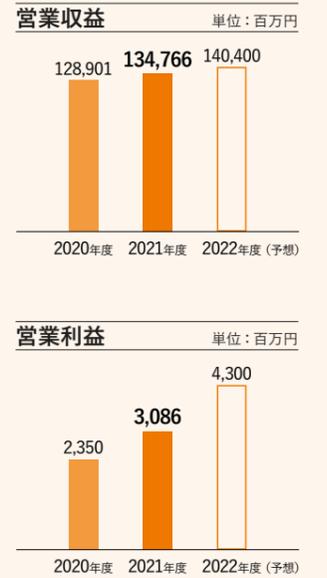
交通事業

- 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
- 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、インバウンド回復の遅れ
 - 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
 - お客さまおよび従業員への感染防止対策の強化・徹底
 - 事業継続計画(BCP)の策定や総合災害対策訓練などの実施



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



2021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、知立駅付近など5ヵ所で高架化工事を進め、布袋駅付近の工事が完了したほか、喜多山駅付近では、上り線の高架への切替えが完了しました。このほか、岡崎公園前駅や本笠寺駅など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。また、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえ、2回のダイヤ改正を行うなど、輸送力の適正化を図りました。営業施策面では、「名鉄グループ沿線観光活性化プロジェクト」を始動し、地域と一体となって、観光資源の発掘や誘客による沿線地域の活性化に努めました。このほか、目的地までの移動手段の検索や各種チケットの購入・決済機能などを備えたエリア版MaaSアプリ「CentX」のサービスを開始し、利便性の

向上に努めました。

バス事業では、名鉄バスは、新型コロナワクチンの大規模集団接種会場への輸送を受託するなど、需要に応じた契約輸送の強化を図ったほか、一部の高速バス路線において変動制運賃(ダイナミックプライシング)を導入し、収益力の向上や需要の適正化に努めました。また、名鉄観光バスは、東京オリンピック・パラリンピック輸送など足元の需要を獲得しつつ、車両数の削減や要員の適正化などによって経営の効率化を図りました。

タクシー事業では、会社分割による当社タクシーグループの事業再編を行い、タクシー事業全体の経営の効率化と競争力の強化を図りました。

2022年度の見通し

鉄軌道事業では、需要に応じたダイヤの効率化、駅業務や保守業務の効率化などによりコストの適正化・省力化を実現していきます。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、観光の活性化への積極的な取り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、輸送需要に応じた効果的なダイヤ改正な

どにより、効率的な事業経営を図ります。また、シニアのお客さまの利用促進を図るために、安心してご利用いただくための環境整備を進めていきます。

タクシー事業では、タクシーグループが一体となり、順次配車システムの一元化を進めるほか、共同調達を推進するなど、タクシー事業全体の競争力の強化を図ります。

2021年度の事業概況

新型コロナウイルス感染症の影響を受ける中、物流業界では巣ごもり需要から食料品などの輸送が堅調であったものの、半導体の供給不足により工業製品などについては物量が減少し、コロナ前の業績に戻るまでには至りませんでした。

トラック事業では、名鉄運輸グループでは、「Connect、Support & Innovate」のスローガンのもと「名鉄運輸グループ中期経営計画2023」をスタートさせ、主力事業である特積事業と区域・倉庫事業などとの融合やDXを推進するほか、業務面においては、輸送量に見合った適正戦力に鑑み

た減便施策、継続雇用社員による幹線運行の自社化を進め、運送委託費削減などコストコントロールに努めました。営業面では、「野田支店」のホーム延長、「春日部流通センター」の開業など、業務の効率化や働きやすい職場環境づくりと、お客さまの利便性向上を図りました。

海運事業では、太平洋フェリーでは、貨物部門における売上は概ね堅調に推移した結果、コロナ前の水準まで回復したものの、旅客部門はコロナ前の約6割程度に留まりました。

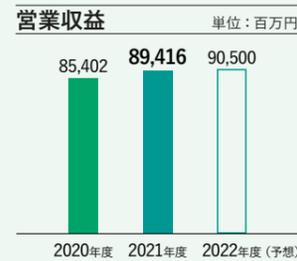
2022年度の見通し

トラック事業においては、原油価格の上昇による燃料費や運送委託費の増加が利益に与える影響が懸念される状況にあることから、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ことで利益圧迫に対処するほか、物流業界の働き方改革「2024年問題」に対応するため、DXを推進し生産性の向上を図っています。

海運事業においても、燃料費の増加が収支に与える影響が大きいため、旅客部門については回復傾向にあるものの新型コロナウイルス感染症による需要減少の影響が依然として残りますが、事業全体では企業活動や生活を支える社会インフラとして堅調に推移しています。

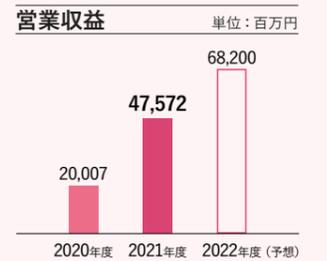
不動産事業

- 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
 - テレワークの普及など、働き方の多様化に伴う郊外型物件への需要回帰
 - 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
 - 他の開発案件との競合
- 対応策**
 - 不動産事業再編により一元化した資産の仕入・開発・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推進

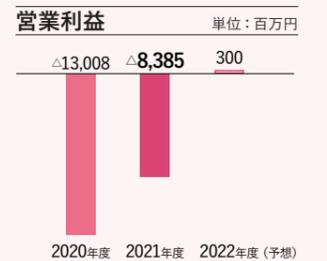


レジャー・サービス事業

- 機会**
 - コロナ後のレジャー需要の回復
 - 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
 - インバウンド回復の遅れ
- 対応策**
 - 旅行事業における事業分野の選択と集中
 - 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



※2021年度より「収益認識に関する会計基準」等を適用しており、2021年度の影響額は+17,317百万円です。



2021年度の事業概況

不動産賃貸業では、当社は、駅商業施設「μPLAT」を神宮前駅に開業したほか、「meLiV」ブランドの賃貸マンションを神宮前駅と刈谷駅に開業するなど、魅力ある沿線・地域づくりを推進しました。

また、不動産分譲業では、名鉄不動産は、「エムズシティ

鳴子プレディア」の販売を行うなど、分譲マンション開発に取り組まれました。

なお、当社および名鉄不動産では、不動産事業の再編に向けて準備を進めました。

2022年度の見通し

2022年4月、当社グループ不動産事業のさらなる強化を目的に、会社分割により、当社の不動産事業部門と名鉄不動産を統合しました。この再編により、新たに誕生した名鉄都市開発を中心に、当社グループ内の不動産事業に関するノウハウ・人材・情報を一元化し、仕入・開発から運用まで一貫した戦略策定が可能となる体制を構築しました。中部圏における地域価値の向上を実現させるべく、物件一棟の収益の最大化ではなく、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」の開発を推進していきます。

不動産賃貸業では、沿線開発として、2021年3月に第I期エリアが開業した「μPLAT一宮」の第II期エリア開業など、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、今後も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共に、既存物件に関し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中、2022年度には新たに「メイツ新川崎」、「メイツ上新庄SHIN-CITY」のほか9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。

2021年度の事業概況

ホテル業では、名鉄ホテルマネジメント犬山は、東海地区初進出のハイクラスホテル「ホテルインディゴ犬山有楽苑」を、名鉄犬山ホテルは、地域体感型ホテル「ホテルミュージック 犬山エクスペリエンス」を、それぞれ犬山市に開業しました。これらのホテルの開業を契機に、犬山が滞在型観光地となることを目指し、地域と共に観光活性化に取り組めます。このほか、当社ホテルグループ各社を傘下に持つ中

間持株会社、名鉄ホテルホールディングスを設立し、各社間の連携強化と、柔軟かつ迅速に事業環境の変化に対応するための体制を構築しました。

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の新型コロナワクチン接種事業の受託などで収益の確保に努めつつ、支店やカウンターの統廃合や人員の適正化を進め、経営の効率化を図りました。

2022年度の見通し

ホテル業では、インバウンド回復の見通しが不透明な状況にあり、宴会需要も回復傾向ではあるものの、コロナ前の水準には及ばない状況にあります。一方で、観光やビジネスなどの人流増加に伴い、全体の需要は回復傾向にあります。今後も、名鉄ホテルホールディングスによる全社的な施策とホテル各社の細やかな施策の実施により、積極的に需要を取り込んでいきます。

観光施設事業では、人流制限の緩和に伴い個人・小規模グループの観光需要が増加し、遠方からの観光や団体旅行

需要も回復傾向にあります。各施設において、観光促進キャンペーンを活用した施策を講じるほか、自治体などとの連携を強化し、回復期における観光需要を積極的に取り込んでいきます。

旅行業では、新型コロナワクチン関連の受注を進めつつ、新型コロナウイルスの感染収束状況に応じ回復する旅行需要を取り込めるように、自治体の旅行需要喚起策も十分活用しながら、お客さまのニーズの変化に柔軟に対応していきます。

流通事業

機会

- 主要駅直結など、集客に強みのある立地
- 入国規制緩和によるインバウンドの増加
- 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
- 新たな感染症のまん延

対応策

- 前年実施した名鉄百貨店本店リモデルの成果の向上
- ネット通販などの商品展開による販売チャネルの拡大
- 引き続き徹底した感染対策



航空関連サービス事業

機会

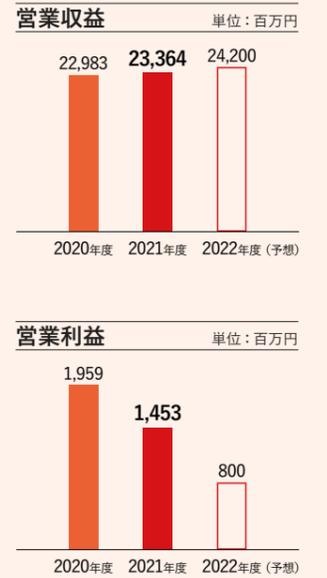
- ドクターヘリやメディカルウィングなどの医療分野のニーズの拡大
- 気候変動による自然災害の頻発化・激甚化に対する測量需要の高まり
- 洋上風力発電施設関連などの潜在的なニーズ

リスク

- 高度な専門技術継承のための人材確保と養成
- 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



2021年度の事業概況

名鉄百貨店では、前年度に続き新型コロナウイルス感染症の影響を受け、主要顧客であるシニア世代の外出自粛やインバウンド消費剥落などにより、厳しい経営環境が続きましたが、ワクチン接種の進展などにより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2015年以来の大規模リモデルを実施し、「紀ノ国屋」や「TSUTAYA BOOKSTORE」を誘致するなど、幅広い顧客層への訴求に努め、売上の維持・拡大を図りました。

2022年度の見通し

2022年6月、当社グループに不足する小売事業の運営ノウハウを取り入れることを目的に、株式会社オンセブンデイズを子会社化しました。また、同年7月にはグループ内に分散している小売事業の経営資源を名鉄生活創研に集約しました。これらの取り組みにより、小売事業のサービスレベルの向上を目指します。

そのほか、名鉄百貨店では、前年度に実施した本店大規模リモデル効果の発揮を今年度の最重要課題と位置付け

ており、改装フロアを中心に集客イベントを開催するなど、新しい話題の継続提供に努めています。また、電話注文対象商品およびネット通販商品の拡充やデジタル・アナログ双方の販売方法を強化することにより、販売チャネルの拡大を図ります。一宮店では、引き続き地域密着型の百貨店として周辺地域の人気飲食店などとコラボレーションした企画を継続的に開催し、「地元一宮市」をクローズアップした独自の営業施策を展開していきます。

2021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、ヘリコプターによる砂防堰堤工事の物資輸送などが好調に推移しました。工事整備部門では、官公庁の所有するヘリコプターを中心とした整備業務を堅調に受注しました。調査測量事業においては、近年頻発する豪雨や地震などの自然災害に対処するため、国や自治体から発注を受け山間部や河川流域の撮影・レーザー計測関連業務などを行っています。ま

た、将来的な無人飛行ロボット(ドローン)の活用を見据えた災害対応についての実証実験に参加するなど、新技術の活用にも取り組みました。

機内食調製を行う名古屋エアケータリングでは、新型コロナウイルス感染症の影響により、機内食の取り扱いが前年度よりは増加したものの、依然として需要は低迷しました。

2022年度の見通し

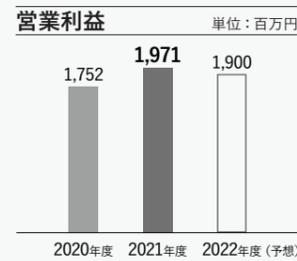
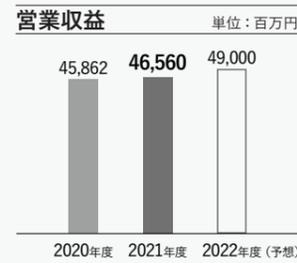
中日本航空では本社機能リノベーションが完了し、多方面で向上した本社機能と、前年度末に導入したシミュレーター設備を基に、新型コロナウイルス感染症の影響により国外での研修が十分にできない中でも、安全・効率的な訓練の実施による要員の確保・養成に努めていきます。受託運航や整備といった既存事業の基盤強化に加え、洋上風力発電施設へのヘリコプターによる輸送サービスの提供を目標

指すなど、新たな事業の拡大にも積極的に取り組んでいきます。

名古屋エアケータリングの機内食提供は、新型コロナウイルス感染症の影響により国際線の多くは欠航が続くと見込まれる中、各種費用の削減に努めつつ、機内食需要の回復に備えた社内体制の再構築や、品質および生産性の向上を図ります。

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**
 - 技術を支える人材の確保
 - デジタルを中心に進展する技術革新
- 対応策**
 - 専門人材が活躍できる職場づくりと人材採用の強化
 - 外部との協業による技術革新への対応



2021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の利用が増加しました。シェアサイクルは、需要に応じた効果的なサイクルポート設置を進め、利用の拡大に努めました。

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」の開発など、新規サービスへの取り組みを進めました。

2022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、ビジネス需要の増加に伴うカーシェアリングの利用増加が期待されます。また、カーリースでは法人顧客を中心に付加提案などを行い、積極的な契約獲得に努めていきます。

メイテツコムでは、競争の激化する市場において、IT・DXへのニーズに応えるだけでなく、新規サービスの展開への

取り組みなどにより新たな需要を創出し、さらなる発展に努めます。

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。新たな電子整備時代に向けた準備対応やEVに関する情報収集、調査研究を進めていきます。

当社グループのサステナビリティ

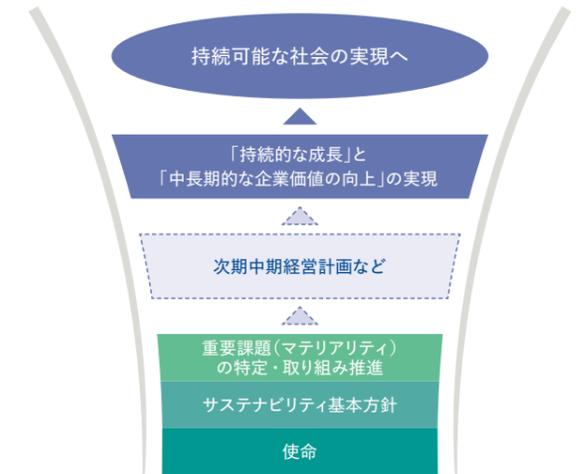
名鉄グループ サステナビリティ基本方針 (2021年9月制定)

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

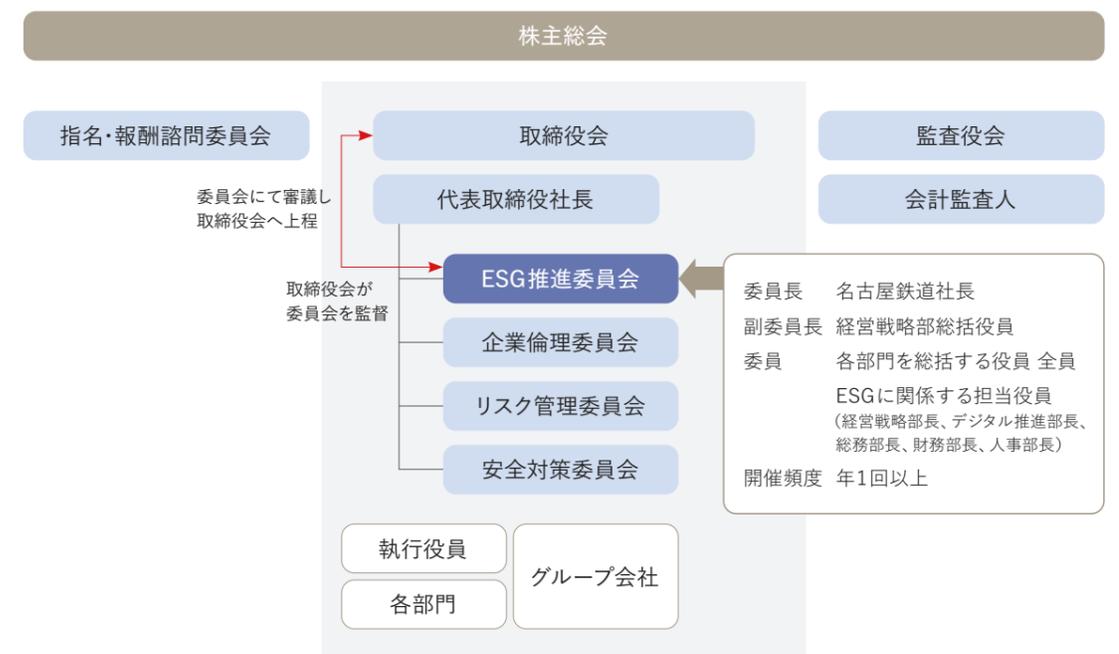
名鉄グループは「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」ことを使命としており、地域社会の発展とグループの発展は不可分であるとの認識のもと、安全・安心の確保を大前提としつつ、地球環境への負荷が少ない鉄道等の公共交通サービスの提供や、住みやすいまち、訪れたいエリアの創り上げを通じて「持続可能な社会の実現」に真摯に向き合い続けてきた企業集団です。その使命のもと、引き続き当社グループの事業領域＝「地域を活性化する事業+社会を支える事業」を推進していくことにより、「持続可能な社会の実現」を目指していくことを宣言いたしました。

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り組みの推進体制

当社では、2021年7月に社長を委員長、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・推進すると共に、必要に応じて取締役会へ上程・報告を行っています。

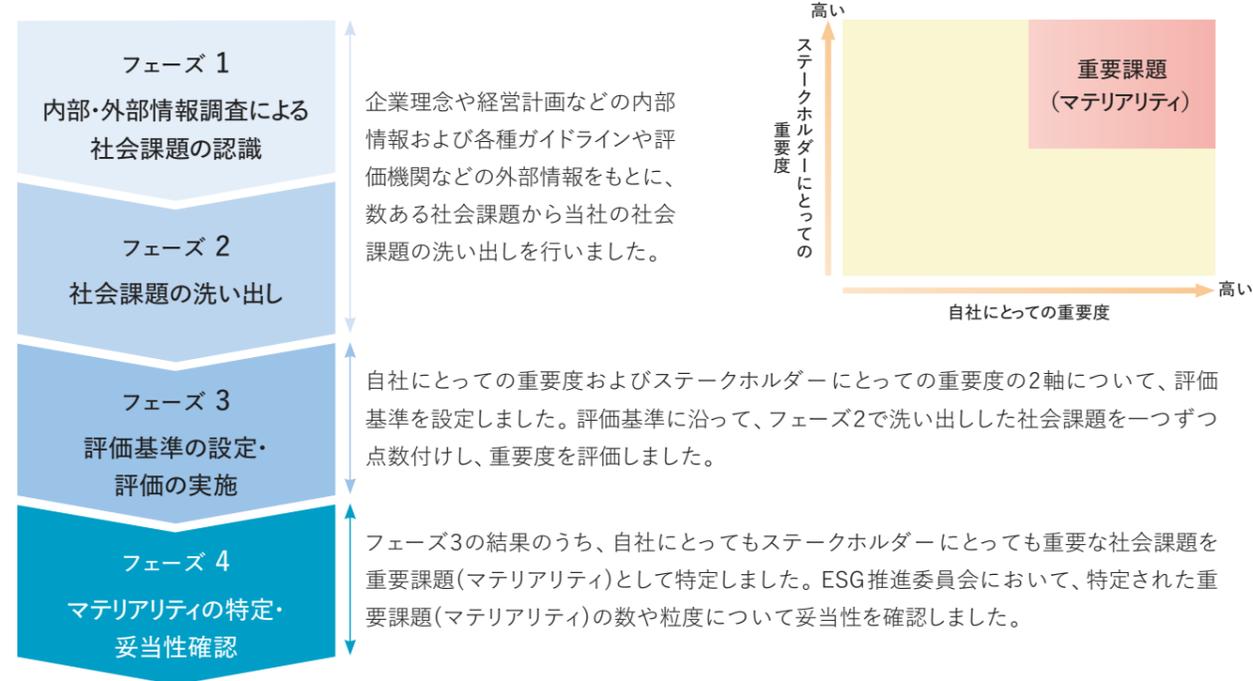


重要課題(マテリアリティ)の特定

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。

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 11 資源循環 12 気候変動 13 環境汚染防止
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な責任であると考え、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 労働安全衛生 11 資源循環 13 環境汚染防止
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 4 資源循環 8 労働安全衛生 9 環境汚染防止 10 社会公正 11 資源循環 14 気候変動 16 環境汚染防止 17 気候変動
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。個性や能力を發揮でき、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。	3 気候変動 4 資源循環 5 社会公正 8 労働安全衛生 10 社会公正
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も努めることにより、「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 資源循環 5 社会公正 10 社会公正 11 資源循環 12 気候変動 16 環境汚染防止

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	2021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	682,093t-CO ₂ 基準年比+0.9%		
			名古屋鉄道 [鉄軌道事業]	2013年度比▲46%		169,747t-CO ₂ 基準年比▲28.8%		
		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%	—	100%		
		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	—	481t 77.6%		
		沿線・地域での環境保全活動件数 ▶p.41-42参照	連結会社	—	—	50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	名古屋鉄道	ゼロ	—
	重大インシデント件数			名古屋鉄道	ゼロ	—	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	ゼロ	—	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	—	0件	
	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	—	0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			—	—	25.8%		
	タクシー事業		モニタリング指標	—	23.6%			
	運送事業		—	—	40.7%			
G ガバナンス	地域価値の向上		エリア版MaaSアプリ「CentX」累計ダウンロード数	—	200万DL	2030年度	636千DL	
			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	モニタリング指標	—	323百万人
				バス輸送人員	バス事業			54百万人
				タクシー営業回数	タクシー事業			8,177千回
		カーシェア利用回数		名鉄協商	140千回			
			シェアサイクル利用回数	名鉄協商	123千回			
	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	モニタリング指標	—	98.5%		
		鉄道車両バリアフリー対応率	名古屋鉄道			72.0%		
		ユニバーサルデザイン車両 導入率	バス事業			67.3%		
		タクシー事業	22.1%					
	暮らしのサポート	都市計画に基づく 拠点駅整備計画	名古屋鉄道	モニタリング指標	—	2件		
		高架化・新駅設置	名古屋鉄道			事業中5件		
地域公共交通関連会議		名古屋鉄道	27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			
	ミュープラット施設数	名古屋鉄道	—	—	6ヵ所			
	名鉄レコードブック店舗数	名鉄ライフサポート	—	—	21店			
	アフタースクールTELACO 校舎数	名鉄スマイルプラス	—	—	10校			
	小規模保育ぽっぽ園施設数	名鉄スマイルプラス	—	—	12園			
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	—	—	248千人		
	沿線・地域人口増減率	—	参考指標(2020年度)	—	—	▲0.261%		
	観光入込客数および観光消費額単価	—	参考指標(2020年度)	—	—	86,916千人 6,017円/人		
ガバナンスと リスクマネジメント の強化	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	—	3.7% 7.5%		
		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	—	12人 100.0%		
	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	—	—	35.5%		
	健康経営	BMI有所見率	名古屋鉄道	28.5%以下	2022年度	29.1%		
	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			

Social | 社会



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

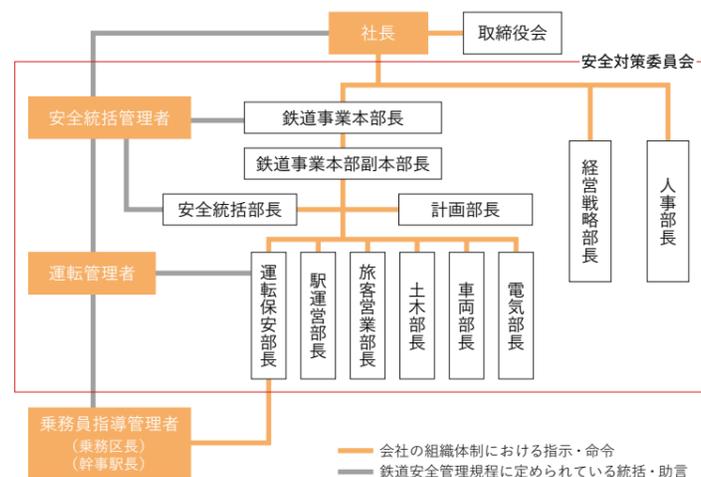
2006年10月に「鉄道安全管理規程」を定めると共に、輸送の安全を確保するための基本的な方針「安全に関する基本方針」を策定して、鉄道事業に従事する全役職員が一丸となって安全管理体制の強化に向けた取り組みを行っています。

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。



●主な管理者と役割

社長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する。
運転管理者	安全統括管理者の指揮のもと、運転に関する事項を統括する。
乗務員指導管理者	運転保安部長の指揮のもと、乗務員の資質の保持に関する事項を管理する。

2022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・技能の向上に取り組んでいます。



刺す股・防護盾の使用方訓練



列車からの避難誘導



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。2021年度は、各教育カリキュラムを延べ29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。



安全への投資

当社では、安全関連設備投資として2021年度は132億円を投資しました。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
2020年度(実績)	117億円	19億円	136億円
2021年度(実績)	116億円	16億円	132億円

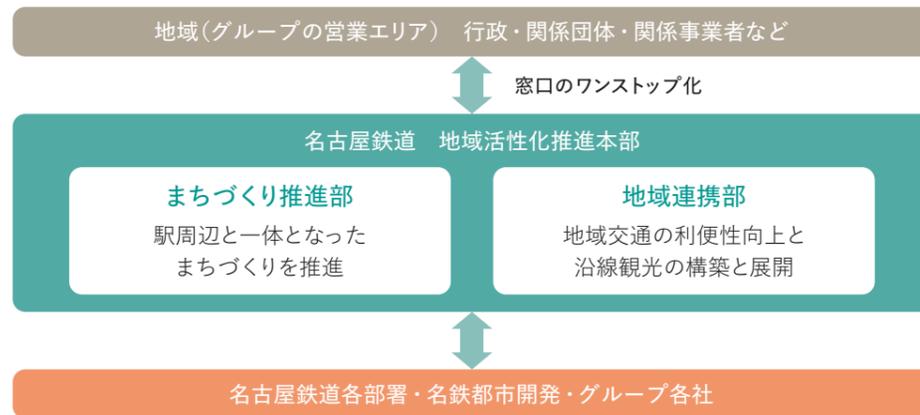
地域社会の持続的な発展への貢献 重要課題(マテリアリティ): 地域価値の向上

地域連携の強化・拡大

地域活性化推進本部の設立

当社では、2022年4月1日付の組織改正で「地域活性化推進本部」を新設しました。グループの各事業・機能に「地域」という横串を刺した組織を新設することにより、不動産・交通・観光を併せた“包括的なまちづくり”の司令塔としての役割を担い、グループ一体となった沿線・地域の活性化を積極的に推進しています。

同本部は「まちづくり推進部」と「地域連携部」から成り、「まちづくり推進部」では駅などの沿線資産を活用した地域活性化の推進に関わる開発や管理業務を行っています。「地域連携部」では、これまで複数の部署にまたがっていた地域との連携窓口を一本化し、地域交通ネットワークの再編やインバウンドを含む観光活性化策などを推進しています。



エリア版MaaS

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中で、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。その中でも、「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」ことを使命とする当社では、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」の取り組みを進めています。

2022年1～2月には岡崎地区において観光型MaaSの実証実験に協力したほか、3月にはエリア版MaaSアプリ「CentX」のサービスを開始しました。今後も地域のさまざまなパートナーとの連携を進め、沿線・地域の生活に根差したサービスや観光施設との連携を強化していきます。



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り組みとして、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。



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、1936年に国宝に指定された茶道文化史上貴重な遺構で、国宝茶席三名席の一つです。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/>



子育て支援・高齢者を支える取り組み

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」(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行っています。

アフタースクール事業では、知力・体力・表現力を伸ばすオリジナルカリキュラムのTELACOプログラムに加えて、プログラミング・英語を学べるアフタースクール「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で働く子育て世帯をサポートしています。

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
(ジャパンタクシー)

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

当社では、当社グループの持続的な成長につなげるため、従業員個々への役割・期待を示し、能力開発を支援するとともに、多様な価値観を尊重し、その能力を最大限に発揮できるフィールドを整えることで、名鉄グループ価値向上に資する人材集団の形成を目指しています。



ダイバーシティの推進

当社では、多様な人材の活躍を実現することで、顧客ニーズに合った商品・サービスの開発や事業の推進を図ります。また、働き方の多様性を尊重し、労働市場の変化に対応すると共に、従業員がいきいきと働き個性や能力を発揮できる会社を目指しています。

女性活躍推進

当社では、女性のさらなる活躍推進のため、基本方針・行動計画のもとにさまざまな施策を実施しています。

基本方針

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

女性活躍推進法 一般事業主行動計画 (2021年4月1日～2026年3月31日 / 5ヵ年)

- 総合職の女性採用比率を30%以上、鉄道運輸職の女性採用比率を10%以上とする
- 本社部門および鉄道現場部門において、女性管理職相当職(係長職)以上の数を2倍とする
- 年次有給休暇取得率を本社部門80%以上、鉄道現場部門95%以上とする



●当社の主な取り組み

育児休業制度・育児短時間勤務制度を導入し、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」を利用しています。また、キャリア形成支援として、育休復職前面談・育休復職者向けセミナーを実施するほか、2022年度よりサポーター役員制度を導入します。

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いきいきと働けるよう、個々が60歳以降の働き方を選択できるようにすると共に、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。

人権に関する啓発

当社は、社内および社外全ての方々の人権を尊重すると共に、あらゆる差別や人権侵害につながる事業活動は一切行いません。

社内に人権啓発推進委員会を設置し、あらゆる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ことを目的として活動しています。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。

人材の育成・キャリア開発

当社では、安全輸送を遂行するための徹底した安全教育と、お客さまサービス向上のための教育を実施することで、常に信頼されるサービスの提供を目指しています。

また、役割別・コース別教育や各分野での専門性を強化する教育に加え、従業員が主体的にキャリアを選択し、キャリアアップできるよう、自立型教育を充実させるとともに、社内副業制度やグループを含めた異動公募制度など、機会の創出・支援に取り組んでいます。

さらに、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・結束強化を図ります。



●体系図	従業員による主体的なキャリア開発		
	役職別・コース別教育	自立型教育	主体的キャリア選択
基幹職	管理職研修 (役割・役職ごと)	自主選択型研修 資格取得支援	社内副業制度 社内公募制度 コース転換制度 グループ内FA制度
中堅職	部門別・コース別研修 (役割・役職ごと) ベーシック研修 コンプライアンス・安全教育・人権 ほか 各種専門研修 マーケティング・DX推進 ほか		
担当職	新入社員研修		

健康経営の推進

当社では、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や生産性の向上、組織の活性化、従業員のエンゲージメント向上を目指し、従業員の健康保持・増進に積極的に取り組んでいます。

施策の推進にあたっては、人事部、健康保険組合、共済会が連携して企画・運営すると共に、経営層、労働組合、産業医らと交えて審議・検証することで、当社の健康課題を踏まえた実効性の高い取り組みとなるよう努めています。

主な取り組み

- 傷病の早期発見を促す人間ドックや各種がん検診の費用補助
- メンタルヘルスに関連した職種・階層別教育
- 若年層も含めた生活習慣改善に向けた保健指導の実施
- 女性や高齢者など性別・年齢別の健康課題に対する支援
- 産業医・保健師による喫煙環境の改善指導、禁煙プログラムの実施
- 生活習慣病の予防・改善につながるヘルシーメニュー、健康飲料の提供

数値目標(2022年度)

① BMI 有所見率*1	28.5%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%
④ 特定保健指導の実施率	80.0%以上

*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

「健康経営優良法人2022(大規模法人部門)」に認定

当社は、2022年3月9日、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2022(大規模法人部門)」に認定されました。引き続き、経営的視点を踏まえながら、従業員の健康保持・増進に向けた取り組みを推進していきます。



Environment | 環境



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>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>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	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 ★ ・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 	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 ・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 ★ ・地域清掃活動の実施や啓蒙イベントの実施
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 ★ ・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 ★ ・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 	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 ・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

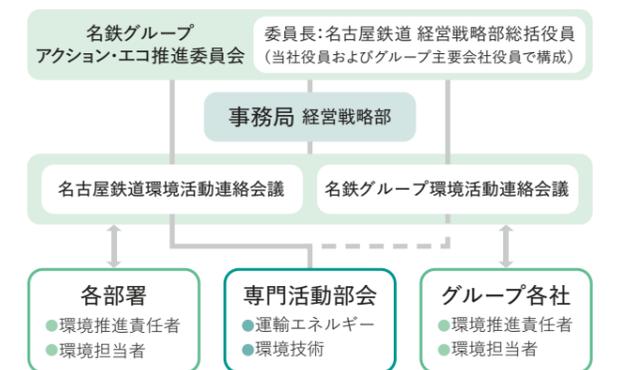
行動指針

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。

<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。



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、中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.28「サステナビリティの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°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基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(公表政策を基にしたシナリオ)
 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り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	2021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	682,093t-CO ₂ 基準年比+0.9%
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	169,747t-CO ₂ 基準年比▲28.8%

名鉄グループの取り組み

重要課題(マテリアリティ): 環境保全への貢献

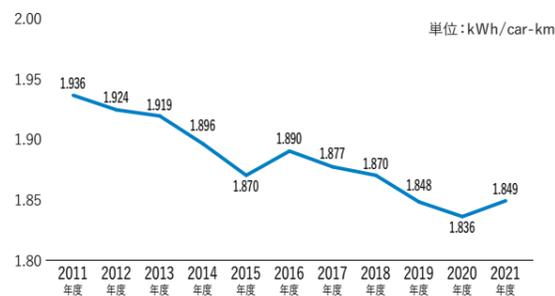
省エネルギー化に向けた取り組み

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。

2021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共に、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



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。2021年度は、金山駅ビルなど計18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。



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376ヵ所、車両台数492台で、東海エリアのほか関東に14ヵ所、北陸に3ヵ所カリテコの拠点がオープンしています。(2022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。名古屋駅および栄エリアを中心に154ヵ所のポート、410台の電動自転車を展開しています。(2022年3月現在)

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。

2021年度は、従来型車両18両を廃車し、VVVFインバータ制御機能を搭載した車両を16両新造しました。

省エネルギー車両の推移



EVトラックの導入

名鉄運輸グループでは、電気小型トラック新型「eCanter」を計16台稼働させています。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。



環境保全・資源循環に向けた取り組み

リサイクルの取り組み

当社では、1996年度から使用済み乗車券のリサイクルに取り組んでいます。2021年度に発生した使用済み紙製乗車券約10t全てをリサイクル処理し、段ボール、トイレットペーパー、ベンチなどの原料として使用しました。

2021年度乗車券リサイクル率100% (紙製乗車券)



食品ロス削減への取り組み

名鉄協商では、公益社団法人日本非常食推進機構「We Act」を通じて、中部・関東・関西における同社の支社支店で交換時期(賞味期限の6ヶ月前)となった災害備蓄食料(アルファ米:1,100食、保存水210本)を各地域の支援団体への寄付へつなげたことから、同機構より感謝状が授与されました。同社では事業の一環として、企業への災害用備蓄食料販売を行っており、納品先企業にも同様の寄付協力を呼び掛けています。備蓄食料のローリングストックを推進し、食品ロス削減に貢献します。



その他の取り組み

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。



ライチョウ保護活動への協力

中央アルプス観光では、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。引き続き事業の円滑な実施に向けて協力していきます。



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。



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、当社初のサステナビリティボンドを2021年12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・取り組みなどの情報開示を実施しています。

Governance 企業統治

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

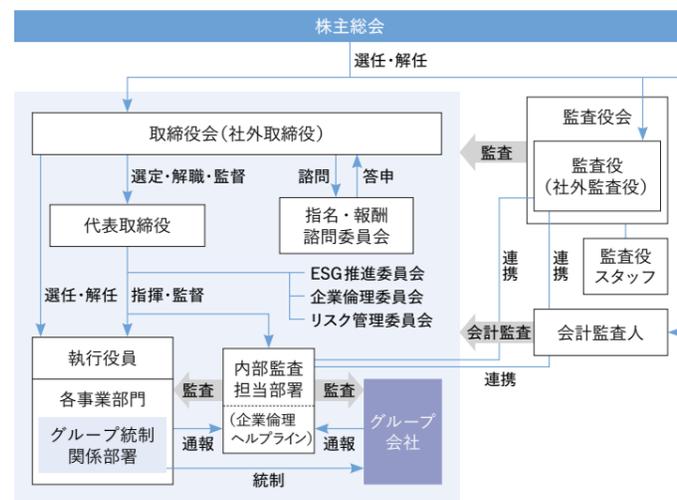
当社は、監査役会設置会社を採用しており、取締役会を業務執行の意思決定ならびに取締役の監督機関、監査役会を取締役の職務執行の監査機関としています。

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共に、「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り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り組み

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り組み課題であり、継続的な強化を進めてきました。2022年は、業績連動報酬・株式報酬制度を導入したほか、名鉄運輸を非公開化しました。

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	2021年度開催回数
5名	2名	3名	取締役社長	5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

2022年5月の評価結果

2021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り組みを横断的に統括すると共に、コンプライアンスの推進状況などを確認し、取り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。

主な取り組み

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研修などの取り組みを継続的に行っています。また、当社については、無作為に選出した従業員を対象に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・定着状況を把握すると共に、グループ会社に対しては、コンプライアンス活動の取り組み状況に関する調査を実施し、グループ会社のコンプライアンス活動をサポートしています。これらの活動の結果を次年度の取り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。2022年度については、グループ会社向けに、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を掲載し、グループ会社のコンプライアンス責任者が各社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共に、企業倫理委員会で定期的に報告・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共に、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り組み

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 自然災害・感染症のリスク
- 2 事故等のリスク
- 3 事業環境の変化に関するリスク
 - ①原油価格等の高騰
 - ②法律・制度・規制の改変
 - 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
 - ⑥気候変動への対応
- 4 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

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に行っています。2021年度に実施した「災害時初動対応訓練」では、災害対策本部の立ち上げ手順の確認等を行いました。

新型コロナウイルス感染症対策

お客さまに安心して鉄道をご利用いただけるよう、駅や車内の定期的な換気・消毒等、感染防止対策に引き続き取り組んでいます。

情報セキュリティ対策

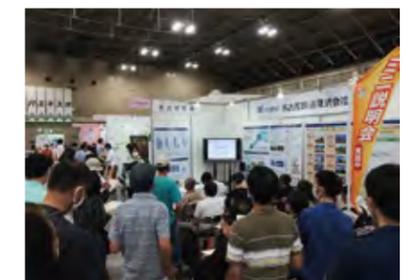
グループ全体の情報システムの全体最適化とリスク管理を推進するため、ITに関するグループ決定機関である「名鉄グループデジタル推進委員会」を定期的に開催しています。また、万が一の場合に備え「情報セキュリティインシデント対応マニュアル」を策定し、対応訓練を実施しています。

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活動を行っています。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、コミュニケーションの充実に努めています。

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積極的に実施し、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。



名証IRエキスポ

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 地域活性化推進本部長
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)
 2022年4月 当社地域活性化推進本部長(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)



取締役 専務執行役員
矢野 裕
 1987年4月 当社入社
 2016年6月 当社取締役
 2016年7月 当社経営戦略部長
 2019年6月 当社取締役 専務執行役員
 2020年6月 当社常務執行役員
 2021年6月 当社取締役 常務執行役員
 2022年4月 当社取締役 専務執行役員(現任)



取締役 専務執行役員 地域活性化推進本部副本部長
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4月 当社地域活性化推進本部副本部長
 (現任)
 2022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 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)



社外取締役
小澤 哲
 1974年4月 トヨタ自動車販売(株)入社
 2003年6月 トヨタ自動車(株)常務役員
 2007年6月 同社専務取締役
 2010年5月 同社代表取締役副社長
 2015年6月 豊田通商(株)代表取締役会長
 2017年6月 当社社外取締役(現任)
 2018年6月 豊田通商(株)相談役
 2019年6月 同社シニアエグゼクティブアドバイザー



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 朝東京放送(現朝TBSテレビ)契約キャスター
 2005年4月 朝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)

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)



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 朝東海銀行入行
 2000年6月 同行常務取締役
 2002年1月 朝UFJ銀行専務執行役員
 2004年5月 同行代表取締役専務執行役員
 2006年1月 朝三菱東京UFJ銀行(現朝三菱UFJ銀行)専務取締役
 2007年5月 同行副頭取
 2009年6月 同行常任顧問
 2011年7月 同行顧問(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 朝みずほ銀行顧問(現任)
 2022年6月 当社社外監査役(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	○	○				○	○	
	矢野 裕	取締役 専務執行役員			○	○		○		
	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			○	○	○			
	小澤 哲	社外取締役	○	○			○			
	福島 敦子	社外取締役			○	○				○
	内藤 弘康	社外取締役	○	○			○			
監査役	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・監査役の有するすべてのスキル・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。

社外取締役メッセージ



強固なガバナンスで 名鉄ブランドに 磨きをかける

社外取締役
内藤 弘康

120年の歴史を通じて築き上げたブランド企業

名鉄グループの社外取締役に就任して2年が経過しましたが、名鉄グループの持つ「揺るぎない信頼感」は、120年間の歴史の中で培われたものと確信しました。名鉄グループは鉄道事業以外の事業を展開するグループ会社であっても「名鉄」という言葉が社名につくだけで多くの人々が信頼を寄せます。これは名鉄グループにとって大きなアドバンテージであり、信

頼の積み重ねにより獲得したブランド価値と言えます。名鉄グループには真面目で質実剛健な社風があると捉えていますが、これは鉄道事業のような、安全・安心を第一に考えて事業を展開する企業ならではのことであり、今日、多くの人々が揺るぎない信頼感を寄せる「名鉄ブランド」の醸成につながっているのだと思います。

社外取締役として強固なガバナンスを支える

真面目で質実剛健な社風は、名鉄グループが有する強固なガバナンス体制にも表れています。2022年4月に実施された東京証券取引所の市場区分見直しを受け、名鉄グループはプライム市場を選択しましたが、

求められるガバナンス面での水準はもちろん十分にクリアしており、さらなるガバナンス強化に向けて工夫も凝らしています。機関設計は監査役会設置会社という立て付けですが、2019年には執行役員制度を導

入し、2020年には取締役会の諮問機関として、3名の独立社外取締役が出席する「指名・報酬諮問委員会」を設置しています。

また取締役会の議案については、議論すべきポイントが事前に示されるほか、複雑な議案であれば事務局のスタッフが出向いて詳しく説明をしてくれます。取締役会では社外取締役の発言が制限されるような場面もなく、自由に発言できる雰囲気があり、活発で深く噛み合った議論がなされています。

取締役会における社外取締役としての重要な役割は、基本的には健全な意思決定を促し、コンプライアンスを徹底することにあると理解しています。取締役会の議案に関しては、疑問点があれば都度指摘し、その場で回答を受けることを重要視しています。その際に十分な回答が得られない場合でも、必ず次の取締

役会までに丁寧な回答があります。

私自身は現在、メーカーのトップとして経営に携わっています。業界は違いますが、これまで培った経験や知見も踏まえながら、可能な限り提案をするようにしています。ただし、戦略投資に関する助言では慎重な配慮が必要だと思っています。それは私自身がメーカーの経営で経験した戦略投資の「時間軸」が、名鉄グループの戦略投資とは異なることが多いからです。名鉄グループの戦略投資には、交通など社会基盤の整備につながるものが多く、合理化を進めて利益優先で考えていくこと自体が馴染まない場合があります。投資の回収も、極めて長いスパンで見ることが必要な場合があるのです。こうした投資ではESGの観点からの判断も必要であり、とりわけS(社会)に対する深い洞察が必要となります。

広がる中部圏での事業機会を捉える

名鉄グループが推進している長期経営計画は「日本一住みやすいまち、訪れたいエリアを創り上げる」ことを見据えています。私は、名古屋をはじめとする中部圏には、そのポテンシャルが十分にあると考えています。私は横浜育ちですが、首都圏は、地価など不動産価格も高く、住宅を所有して住み続けるためには高い壁が立ちはだかります。その点、中部圏は首都圏に比べれば不動産開発の余地があり、且つ魅力ある街が多いと思います。

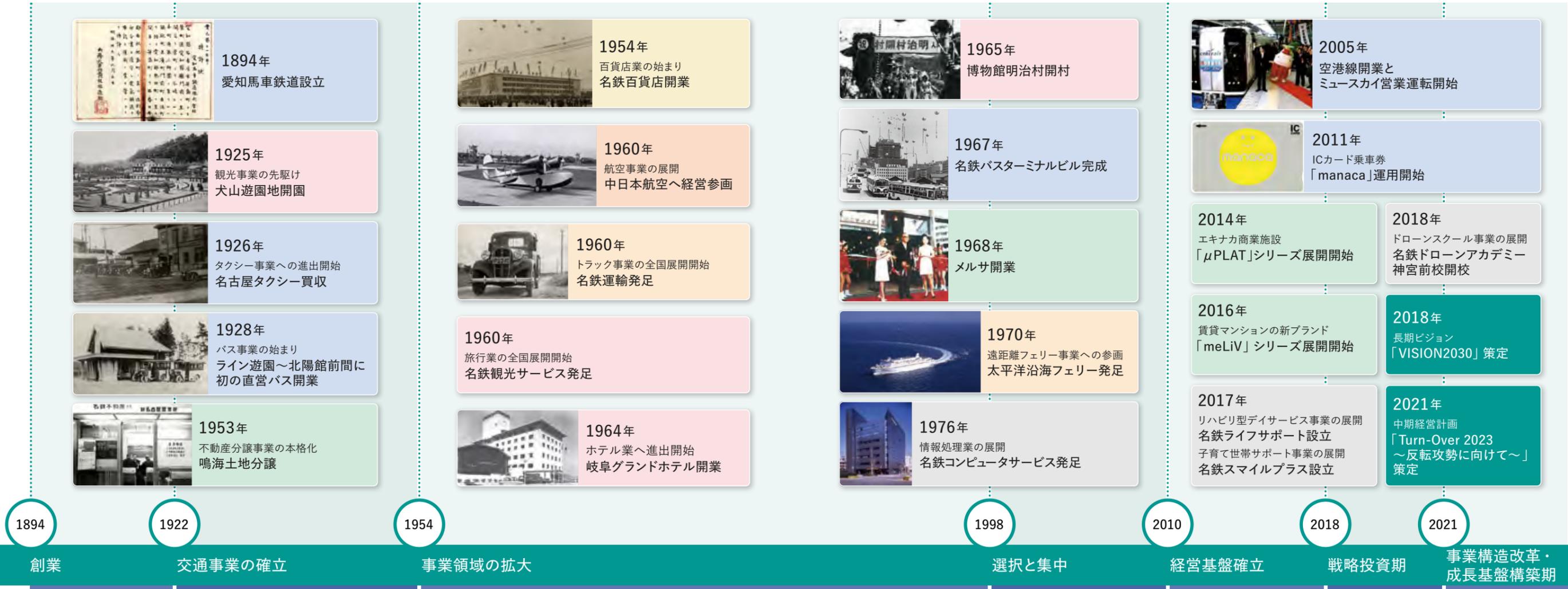
また名鉄グループは現在、鉄道事業の構造改革に加えて、不動産事業の体系化、地域活性化推進体制の構築に力を注いでいます。私自身は特に、不動産事業の成長に期待を寄せています。名古屋圏は、リニ

ア中央新幹線の開業によって大規模な再開発が見込まれ、これが名鉄グループにも大きな事業機会となる可能性を秘めています。名古屋駅周辺の開発如何では名鉄グループのプレゼンスが変わってくることも想定されます。そこに向けて多くの知恵を絞り、是非成功に導いてほしいと思います。

名鉄グループには100社を超える多様な事業会社があり、うまく結び付けることで、新たな価値を生み出すことも可能です。今後の成長に向けて、私自身が持つ経験や知見を、取締役会を通じて活かすことができれば幸いです。

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129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。



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、取り組みを進めました。

しかしながら、2020年の新型コロナウイルス感染症の拡大により、グループ各事業は大きな影響を受けました。こういった状況を踏まえ、現在は、影響を受けた事業の変革・再生と、次の成長につながる基盤の構築を迅速に進めています。

11年間財務サマリー

	単位	2011年度	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	
営業収益	(百万円)	603,790	609,836	627,797	609,380	610,153	599,569	604,804	622,567	622,916	481,645	490,919	
営業利益	(百万円)	28,741	32,327	37,077	38,072	44,864	44,180	46,976	49,455	47,363	△16,354	2,932	
経常利益	(百万円)	24,615	28,814	34,186	35,796	44,376	46,142	48,566	51,599	49,288	△8,146	13,135	
親会社株主に帰属する当期純利益	(百万円)	11,000	12,726	14,903	17,788	24,532	23,433	28,691	30,457	28,879	△28,769	9,370	
純資産額	(百万円)	220,246	235,589	251,551	291,484	313,547	342,813	389,555	425,027	438,401	407,512	411,132	
総資産額	(百万円)	1,132,697	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株当たり純資産額	(円)	231.40	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	
1株当たり当期純利益	(円)	12.51	14.48	16.95	19.67	26.68	127.46	155.04	158.90	146.89	△146.29	47.65	
営業活動によるキャッシュ・フロー	(百万円)	64,166	73,305	82,274	70,380	67,529	60,720	65,932	67,404	70,247	19,685	39,320	
投資活動によるキャッシュ・フロー	(百万円)	△22,193	△27,059	△25,575	△32,929	△40,126	△38,668	△40,286	△48,287	△62,527	△44,235	△39,027	
財務活動によるキャッシュ・フロー	(百万円)	△41,039	△45,574	△53,030	△35,094	△26,257	△17,026	△16,732	△24,803	△898	49,413	△3,339	
現金及び現金同等物の期末残高	(百万円)	9,030	9,710	13,404	15,775	16,921	21,943	30,854	25,192	32,011	53,459	50,430	
EBITDA	(百万円)	69,771	71,775	75,934	76,780	83,778	82,928	85,882	89,713	88,602	22,996	41,470	
設備投資額	(百万円)	30,042	35,289	37,354	44,810	49,364	48,120	52,236	54,834	73,286	47,937	49,887	
減価償却費	(百万円)	41,030	39,448	38,856	38,707	38,913	38,748	38,906	40,258	41,239	39,351	38,538	
純有利子負債	(百万円)	610,506	568,134	513,439	477,428	459,289	440,687	413,978	392,101	390,673	430,149	438,100	
純有利子負債／EBITDA	(倍)	8.8	7.9	6.8	6.2	5.5	5.3	4.8	4.4	4.4	18.7	10.6	
1株当たり年間配当金	(円)	2.00	3.00	4.00	4.50	5.00	5.00	27.50	27.50	25.00	0.00	12.50	
配当性向	(%)	16.0	20.7	23.6	22.9	18.7	19.6	17.7	17.3	17.0	—	26.2	
ROE(純利益／自己資本)	(%)	5.7	6.0	6.6	7.0	8.7	7.7	8.5	8.1	7.2	—	2.5	
ROA(営業利益／総資産)	(%)	2.5	2.9	3.4	3.6	4.2	4.1	4.2	4.4	4.1	—	0.2	
株主資本比率	(%)	12.0	13.2	14.9	16.4	18.1	18.7	21.6	24.4	26.1	22.6	23.8	
従業員数 連結	男性	(人)	27,067	26,322	25,946	25,829	25,658	25,536	25,297	25,146	24,787	24,522	23,940
	女性	(人)	4,658	4,412	4,353	4,363	4,410	4,526	4,607	4,709	4,789	4,787	4,863
従業員数 単体	男性	(人)	4,464	4,396	4,385	4,397	4,399	4,405	4,404	4,395	4,411	4,445	4,411
	女性	(人)	574	592	588	601	613	643	668	691	711	740	725
連結子会社数	(社)	135	130	126	123	125	123	119	117	113	109	109	

※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
CO ₂ 排出量	t-CO ₂	連結会社	682,093
		名古屋鉄道[鉄軌道事業]	169,747
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
産業廃棄物	排出量	名古屋鉄道	481
	リサイクル率	名古屋鉄道	77.6
沿線・地域での環境保全活動件数	件	連結会社	50

■安全・安心の確保

項目	単位	データの対象	2021年度実績
鉄道事故	鉄道運転事故(有責)件数	名古屋鉄道	0
	重大インシデント件数	名古屋鉄道	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
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
	重大インシデント件数	同上	0
事業用自動車への安全装置導入率	%	バス事業	25.8
		タクシー事業	23.6
		運送事業	40.7

■地域価値の向上

項目	単位	データの対象	2021年度実績
エリア版MaaSアプリ「CentX」 累計ダウンロード数	千DL	—	636
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	323
	バス輸送人員	バス事業	54
	タクシー営業回数	タクシー事業	8,177
	カーシェア利用回数	名鉄協商	140
	シェアサイクル利用回数	名鉄協商	123
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
	鉄道車両バリアフリー対応率	名古屋鉄道	72.0
	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	67.3 22.1
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
	高架化・新駅設置(事業中)	名古屋鉄道	5
	地域公共交通関連会議	自治体	27
	エリアマネジメント団体	名古屋鉄道・名鉄都市開発	3
暮らしのサポート	ミュンプラット施設数	名古屋鉄道	6
	名鉄レコードブック店舗数	名鉄ライフサポート	21
	アフタースクールTELACO校舎数	名鉄スマイルプラス	10
	小規模保育ぽっぽ園施設数	名鉄スマイルプラス	12
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

■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	
多様な人材の管理職人数	女性	人	名古屋鉄道	4
	中途	人	名古屋鉄道	8
多様な人材の管理職比率	女性	%	名古屋鉄道	3.7
	中途	%	名古屋鉄道	7.5
育児休業取得人数	男性	人	名古屋鉄道	12
	女性	人	名古屋鉄道	11
育児休業取得率	男性	%	名古屋鉄道	16.9
	女性	%	名古屋鉄道	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	
健康経営	BMI有所見率	%	名古屋鉄道	29.1

■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
独立社外取締役比率	—	名古屋鉄道	3/9
重大な法令違反の発生件数	件	連結会社	0
危機管理・事業継続訓練実施回数	回	名古屋鉄道	5

その他のESGデータ

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

会社情報 (2022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 28,803名(単体 5,136名)
 ホームページ <https://top.meitetsu.co.jp/>

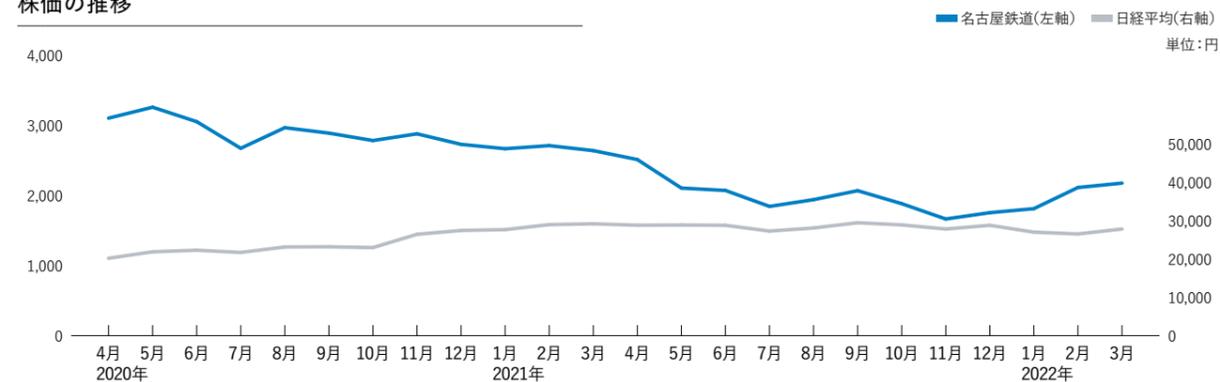
株式の状況

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33,525株)
 株主数 85,403名(前年末に比べ13,331名増加)

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)	25,625	13.03
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	8,638	4.39
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	3,857	1.29
株式会社三菱UFJ銀行	2,457	1.25
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 ウェストクライアント トリーティー	2,008	1.02
三井住友海上火災保険株式会社	1,863	0.95
INDUS JAPAN LONG ONLY MASTER FUND, LTD	1,494	0.76
ザ・バンク・オブ・ニューヨーク・メロン	1,404	0.75

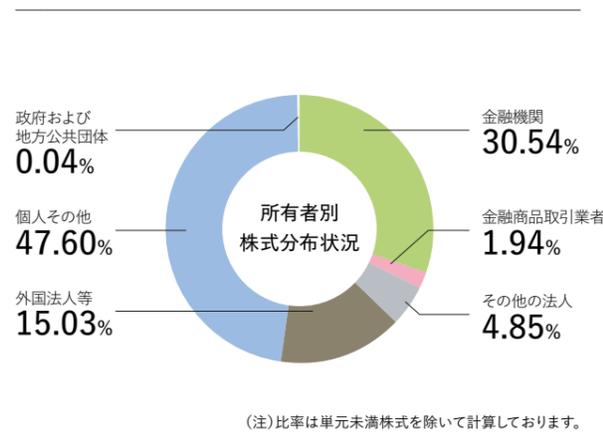
株価の推移



グループ会社

連結子会社	数
交通事業	30社
運送事業	25社
不動産事業	10社
レジャー・サービス事業	17社
流通事業	9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	122社

株主分布状況



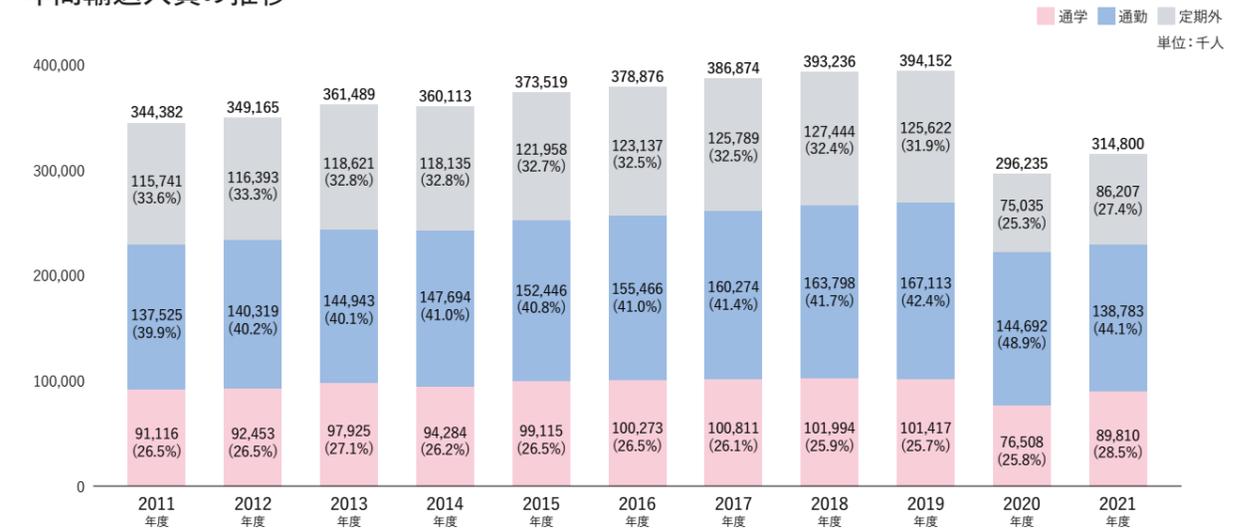
鉄軌道事業主要指標

運輸成績

種別	2021年度実績
営業日数	365日
列車走行キロ(回送抜)	38,685千キロ
客車在庫車数	1,074両
輸送人員	314,800千人
定期	228,593千人
通勤	138,783千人
通学	89,810千人
定期外	86,207千人
延人キロ	5,678,657千キロ
定期	4,306,589千キロ
通勤	2,494,142千キロ
通学	1,812,447千キロ
定期外	1,372,068千キロ

種別	2021年度実績
鉄軌道営業収入	69,753,966千円
一日平均	
客車キロ	504千キロ
輸送人員	871千人
旅客運輸収入	178,999千円
1人平均旅客運賃	202.81円
定期	146.67円
定期外	351.67円
1人平均乗車キロ	18.0キロ
定期	18.8キロ
定期外	15.9キロ

年間輸送人員の推移



2021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	227,395
2	金山	139,941
3	栄町	33,857
4	東岡崎	31,175
5	大曾根	29,345
6	名鉄一宮	29,196
7	豊橋	28,283
8	神宮前	28,030
9	名鉄岐阜	27,724
10	知立	26,658
11	豊田市	24,088
12	江南	22,218
13	刈谷	20,920
14	西春	19,864
15	岩倉	19,817
16	新安城	18,529
17	国府宮	18,418
18	前後	17,364
19	上小田井	17,071
20	太田川	16,381

<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
2022年10月発行

