

‘なんかいい’まちづくり。
新生NANKAIグループ、4月1日、発進。



2025年度 決算説明会資料

2026年5月15日

株式会社NANKAI（証券コード 9044）



‘なんかいいね’があふれてる

目次

| | |
|------------------------|----|
| I. 新生NANKAIグループの発足 | 2 |
| II. エグゼクティブサマリー | 6 |
| III. 中期経営計画の数値目標アップデート | 9 |
| IV. 2025年度 決算概要 | 17 |
| V. 2026年度 業績予想 | 35 |
| VI. 中期経営計画の進捗状況 | 46 |
| Appendix | 72 |

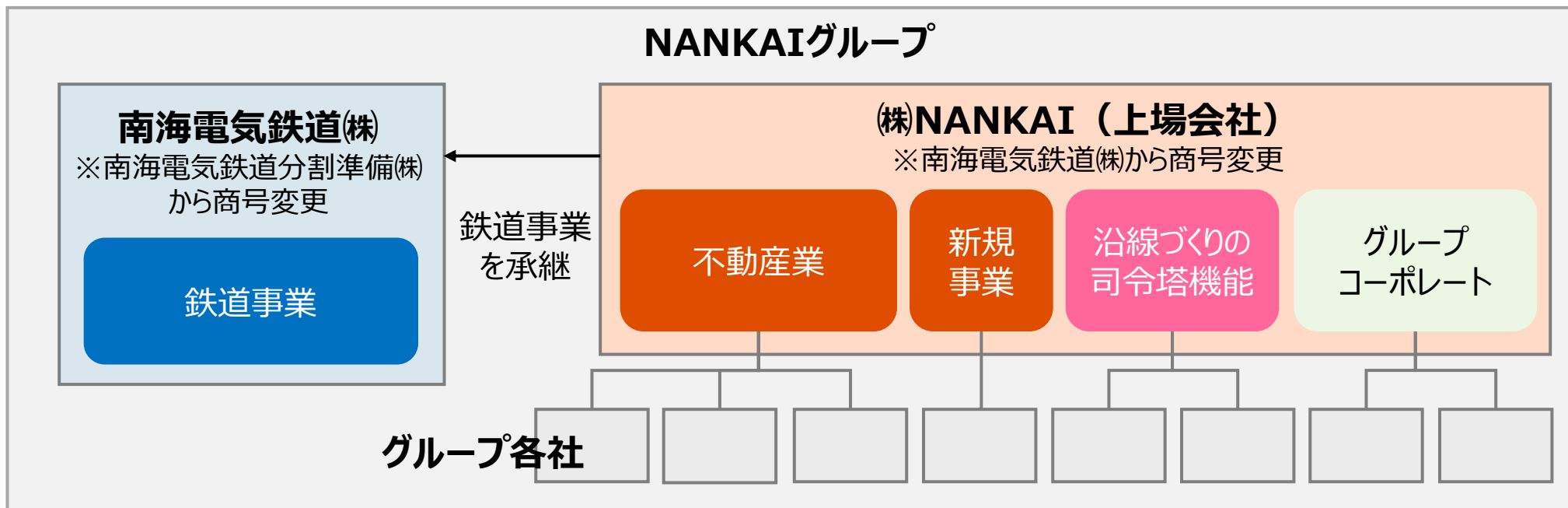
I . 新生NANKAIグループの発足

2026年4月1日付で、鉄道事業を100%子会社である「南海電気鉄道株式会社」に分社し、「株式会社NANKAI」に商号を変更

新たな体制の下、事業特性に応じた実行体制の最適化や変化に前向きで柔軟に判断・行動できる組織づくりを進めることで、
各種戦略の実行スピードを強化し、成長機会の具現化を加速する

■新たな経営体制（2026年4月～）

将来の事業環境変化を見据えた攻めの姿勢で
サステナブルな成長を実現し続ける企業グループへ



NANKAIグループの社会的使命

経営体制の大きな変更を機に、**NANKAIグループ共通の社会的使命**を新たに制定

共通の社会的使命を羅針盤に、NANKAIグループ全体で役職員のマインドセットの変革とエンゲージメント向上を促進し、企業グループの成長を底支えする

NANKAIグループの社会的使命

新たに制定

私たちは、地域を起点に人々と向き合い、
「しあわせな暮らし」を育み、広げ、未来へとつなげます

2050年の企業像（2022年3月策定）

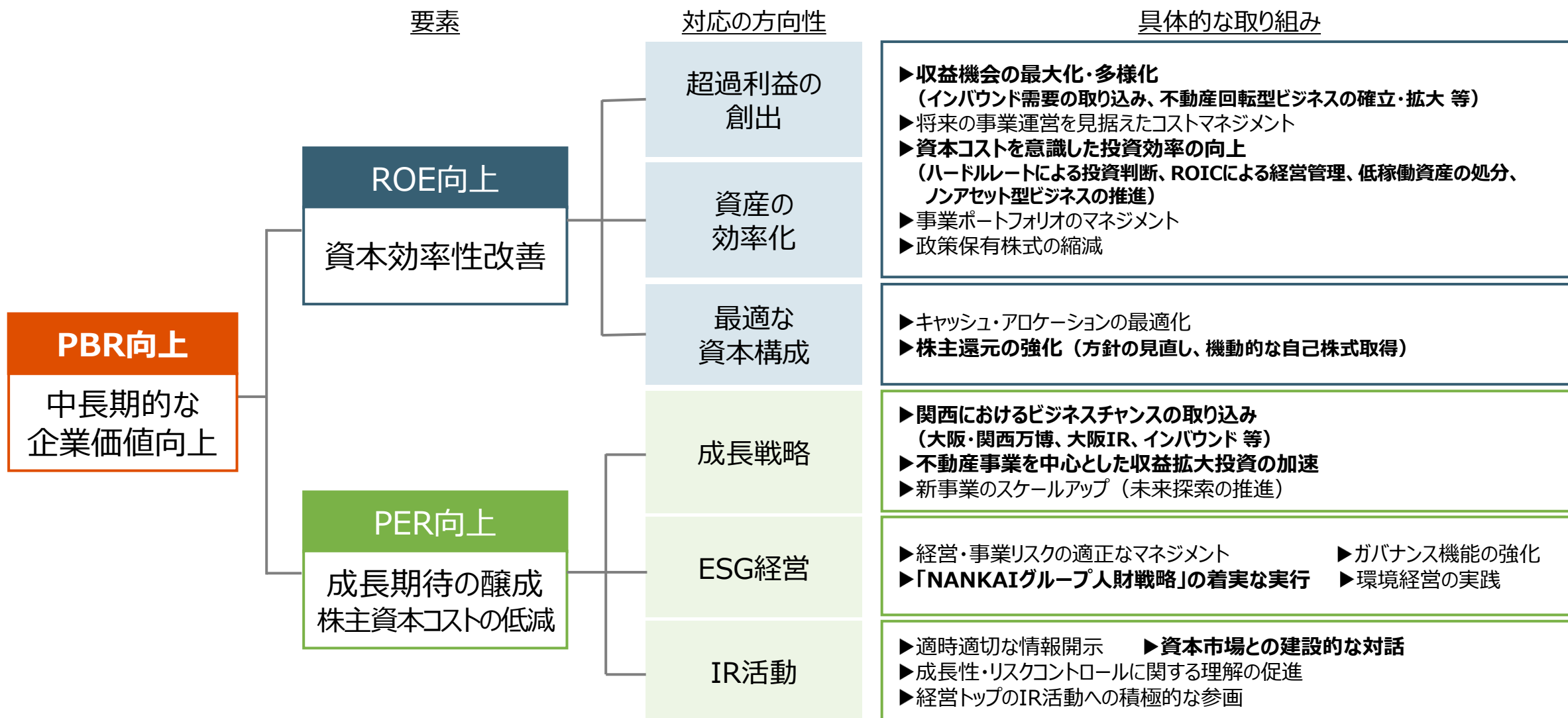
沿線への誇りを礎に、
関西にダイバーシティを築く事業家集団

現行長期ビジョン・経営計画

南海グループ経営ビジョン2027
NANKAIグループ中期経営計画2025－2027



ROEとPERそれぞれの向上に資する打ち手の遂行により、**PBR向上・企業価値の向上を目指す**



Ⅱ．エグゼクティブサマリー

大阪・関西万博やインバウンドなどによる需要拡大、コア事業を中心とした収益力向上を背景に、**業績は好調に推移増配**および**中期経営計画の数値目標アップデートを実施**し、好循環を一段と加速

| | |
|--------------------------|---|
| 2025年度 決算 | <p>営業収益：2,647億円（対前期+39億円） 営業利益：399億円（対前期+52億円）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 営業収益および各段階の利益は過去最高 ● 大阪・関西万博の効果やインバウンド需要の拡大などによる運輸業での輸送人員の増加に加え、前年度に子会社化した明光バス、通天閣観光の業績が通期寄与 ● 年間配当額は50円、配当性向22.0%（対前期10円増配）、自己株式の取得120億円 |
| 2026年度 業績予想 | <p>営業収益：2,875億円（対前期+227億円） 営業利益：400億円（対前期微増）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 営業収益および営業利益は過去最高を更新 ● 大阪・関西万博の反動減や日中関係悪化による影響を、鉄道事業における特急料金の見直し、不動産業における北大阪トラクタ―ミナル7号棟や収益不動産の利益寄与等で過去最高益の更新を目指す ● 年間配当額は55円、配当性向25.0%（対前期5円増配） |
| 中期経営計画 数値目標 アップデート | <p>営業利益：360億円以上→420億円以上に上方修正（当初計画対比+60億円） 純有利子負債残高/EBITDA※倍率：7倍台維持 ROE：7%程度→7%以上に上方修正</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸・不動産のコア事業において、インバウンド需要の取り込みや戦略の着実な実行により、営業利益が伸長 ● 財務規律は堅持したうえで、資本効率向上への取り組みは一段強化 |

2025年度実績（期初予想比） 【営業収益および各段階の利益は過去最高】

営業収益：建設業における完成工事高の減少や不動産販売業におけるマンション販売の翌期ズレなどにより減収

営業利益：減収の一方、大阪・関西万博の効果やインバウンド需要の拡大などにより増益

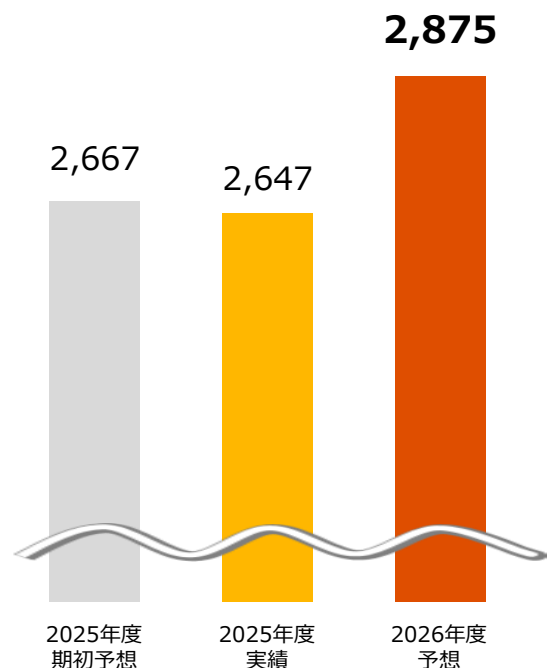
経常利益・親会社株主に帰属する当期純利益：資金調達コスト増加の一方、営業増益と受取配当金の増加などにより増益

2026年度予想（前期比） 【営業収益および営業利益は過去最高を更新】

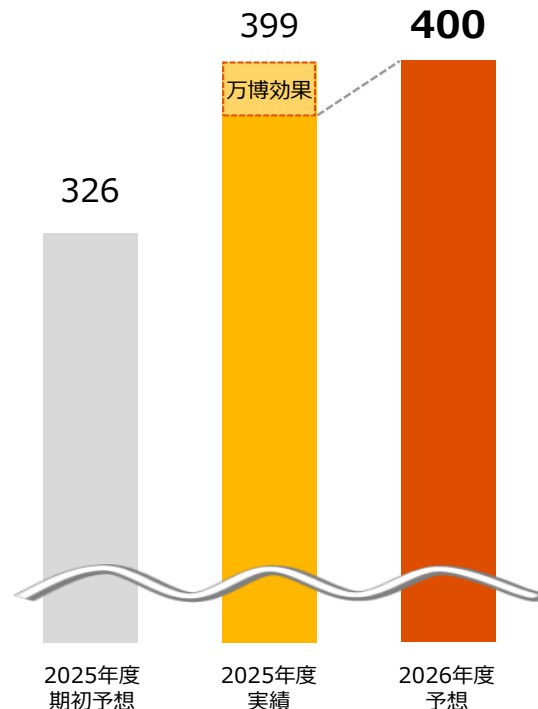
営業収益：万博の反動減や日中関係悪化影響の一方、特急料金の見直しや北大阪トラクターミナル7号棟、物件売却収入の増加などにより増収

営業利益：費用増加の一方、増収により増益 経常利益・親会社株主に帰属する当期純利益：営業増益の一方、支払利息の増加などにより減益

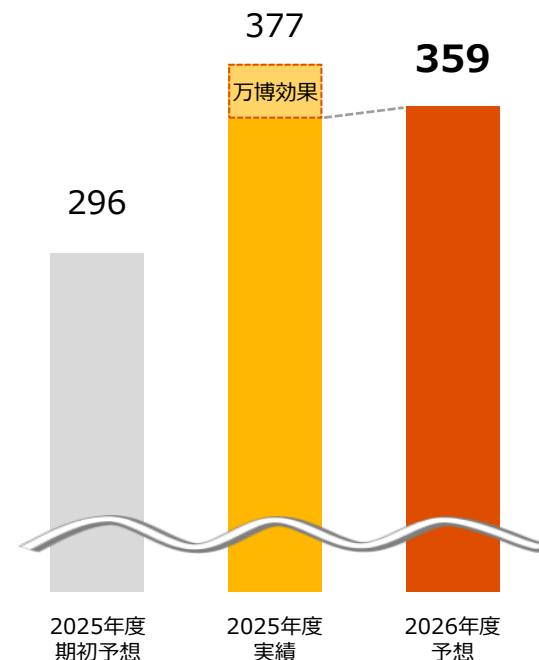
営業収益（単位：億円）



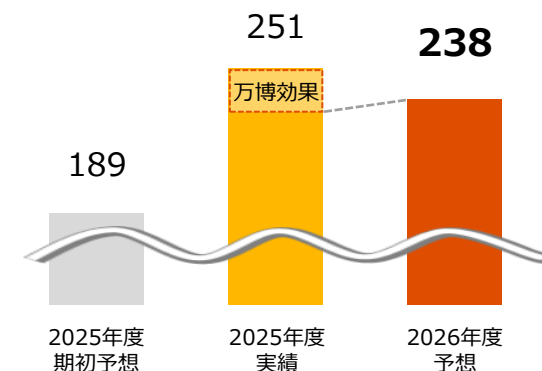
営業利益（単位：億円）



経常利益（単位：億円）



親会社株主に帰属する 当期純利益（単位：億円）



Ⅲ．中期経営計画の数値目標アップデート

中期経営計画の数値目標アップデートについて

営業利益・ROEの数値目標を上方修正し、将来の企業価値の大きな向上に向けた取り組みをさらに加速

| 目標指標 | | 2027年度目標（当初計画） | 2027年度目標（修正後） | 将来的に目指す水準 |
|------|------------------------|----------------|----------------|---------------------------|
| 利益創出 | 営業利益 | 360億円以上 | 上方修正 → 420億円以上 | 460億円以上 (2035年度までの早期に) |
| 財務規律 | 純有利子負債残高/ EBITDA※倍率 | 7倍台 | 7倍台 | 6倍台 |
| 資本効率 | ROE | 7%程度 | 上方修正 → 7%以上 | 8%以上 |

※ EBITDA = 営業利益 + 減価償却費 + のれん償却費

次期中計の策定と合わせて
アップデートを予定

数値目標修正の理由

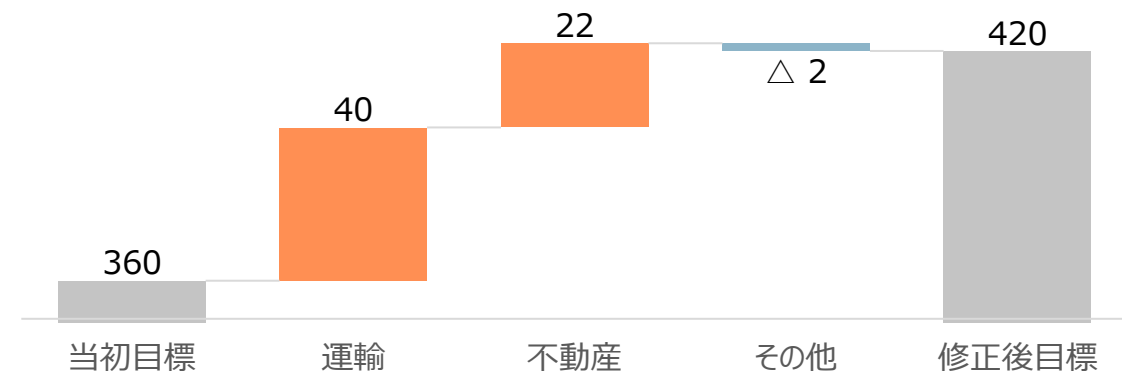
- ① 中期経営計画1年目・2年目ともに、中計公表時の最終年度の営業利益目標（360億円）を上回る想定**
 - 2025年度：大阪・関西万博の効果やインバウンド需要の取り込みなどにより、営業利益は期初の想定から大幅に上振れ（326億円→399億円）
 - 2026年度：大阪・関西万博効果の反動減や日中関係の悪化など減益要因はあるものの、特急料金の見直しや収益不動産取得、物流施設の高度化による利益積み増しなどにより、営業利益400億円の達成を目指す
- ② 着実に戦略を実行し、コア事業を中心にさらなる利益成長を目指す（中計最終年度（2027年度）営業利益420億円）**
 - 中国を除くインバウンド需要は引き続き拡大傾向であり、運輸業を中心に収益への取り込みを図る
 - 新規収益不動産の利益寄与、鉄道事業の分社化を契機とした事業運営の高度化・最適化など、各戦略打ち手の成果を最大化
- ③ 財務体質の改善が結実し、より一層「資本コストや株価を意識した経営」を実践していく**
 - 2025年度においては、120億円の自己株式取得・消却を実施したことに加え、信用格付が向上（R&I：A-（ポジティブ）→A（安定的）に格上げ）
 - 今後、コア事業への集中投資を最優先とする方針は継続しながら、資産・資本効率をより重視した財務運営に取り組んでいく

主な財務指標

インバウンド需要の取り込み、各事業での計画を上回る利益積み上げなどにより、**コア事業を中心に営業利益が伸長**
中計に掲げる戦略や財務規律への考え方に大きな変更はないが、資本効率向上への取り組みは一層強化を図る

| | 2024年度 実績 | 2025年度 実績 | 2026年度 予想 (2026年4月公表) | 2027年度 計画 |
|--------------------------------------|--------------|--------------|-----------------------------|---------------|
| 営業収益 | 2,607 億円 | 2,647 億円 | 2,875 億円 | 3,063 億円 |
| 営業利益 | 346 億円 | 399 億円 | 400 億円 | 420 億円 |
| 投資額 ^{※1} | 470 億円 | 991 億円 | 1,362 億円 | 1,247 億円 |
| EBITDA ^{※2} | 632 億円 | 686 億円 | 700 億円 | 755 億円 |
| 純有利子負債残高/ EBITDA ^{※2} 倍率 | 6.2 倍 | 6.1 倍 | 7.4 倍 | 7 倍台 |
| ROE | 7.5 % | 7.8 % | 7.0 % | 7 % 以上 |
| 配当性向 | 20.1 % | 22.0 % | 25.0 % | 30 % 程度 |

最終年度（2027年度）の営業利益見直しの内訳
（当初目標360億円→修正後目標420億円）（単位：億円）



＜主な増減理由＞

運輸業 +40億円
インバウンド需要の取り込み・特急料金の見直しに伴う鉄道収入の増加
償却方法の見直し^{※3}などに伴う減価償却費の減少

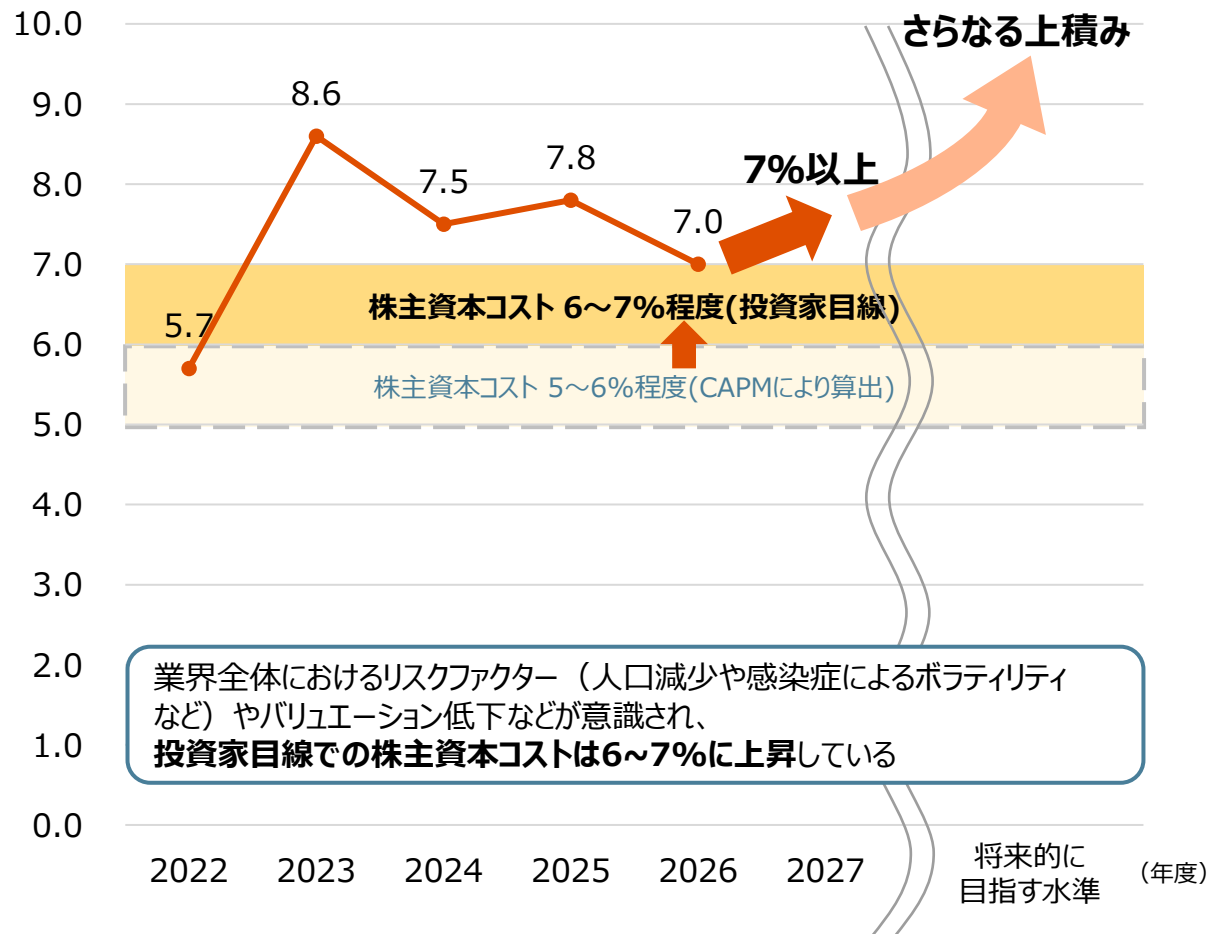
不動産業 +22億円
回転型ビジネスの拡大、マンション販売の増加
北大阪トラックターミナル7号棟の利益寄与額の増加

※1 連結消去前数値、M&Aや出資等を含む
※2 営業利益+減価償却費+のれん償却費
※3 2026年度より実施

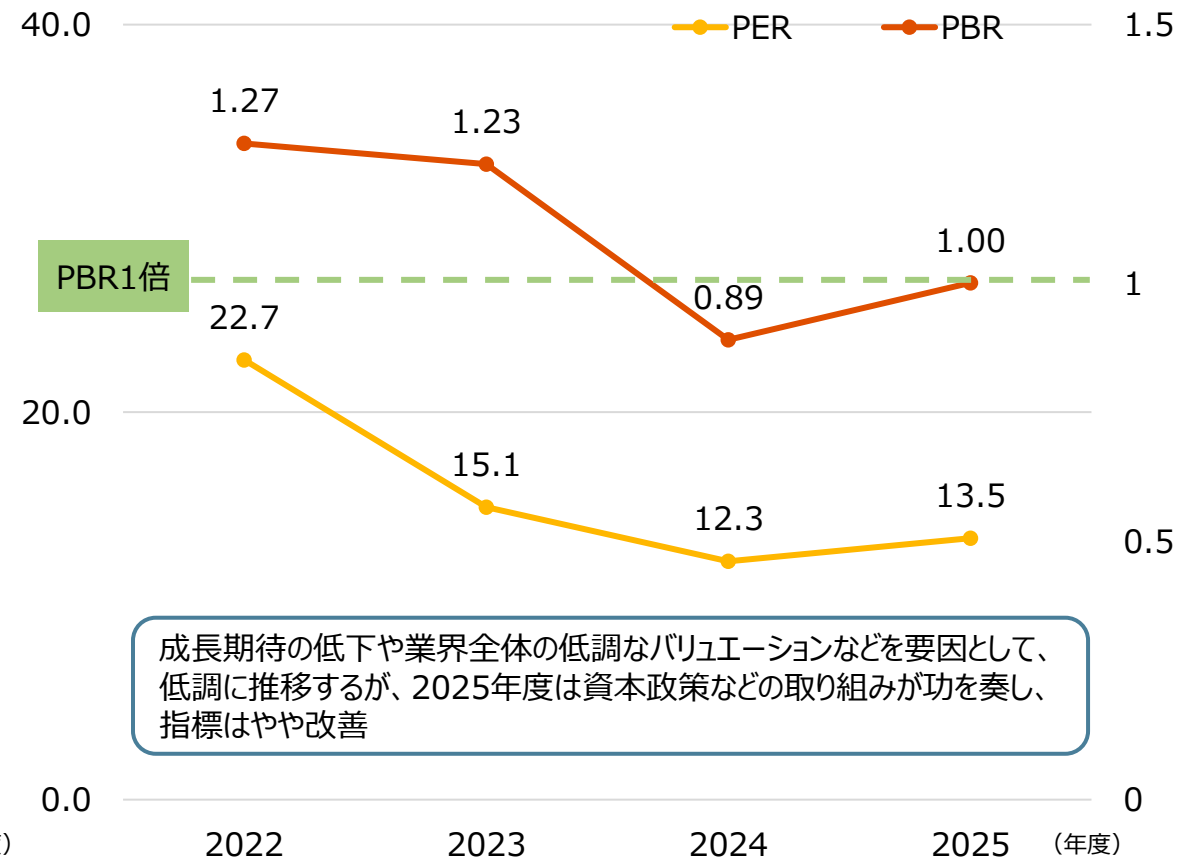
資本コストや株価を意識した経営の実現に向けて – 現状認識

投資拡大・金利上昇局面である本中計期間においても、**ROE7%以上の達成を前提としたBSのコントロールを実施**
PER・PBRともに改善傾向ではあるが、2～3年前の水準には戻っていないため、さらなる上積みを目指す

◆ROEの推移



◆PER・PBRの推移



資本コストや株価を意識した経営の実現に向けて – ROE・PER向上施策

対応の方向性

2025年度における主な取り組み

ROE向上

超過利益の
創出

資産の
効率化

最適な
資本構成

大阪・関西万博 効果の取り込み

増収効果 **20億円**

- ・鉄道 10億円
- ・バス 8億円
- ・不動産賃貸 2億円



インバウンド需要の 着実な取り込み

空港線の輸送人員・
旅客収入が
過去最高を更新
(前年対比7%増)



私募リート成長への 取り組み加速

第2回の増資を実施
AUM300億円
に到達

資本コストを 意識した経営管理

- ・ ROICを活用した経営管理
サイクル化を導入
- ・ 事業ポートフォリオ最適化
(フェリー事業からの撤退決定)

財務健全性の向上

R&Iの格付が
A格
に格上げ(28年ぶり)

株主還元

- ・ 前年対比で**1株当たり
10円増配**
- ・ **自己株式取得
120億円**を実施

PER向上

成長戦略

ESG経営

IR活動

関西での 成長基盤構築

2030年 大阪IR開業
2031年 なにわ筋線開通
への対応を着実に進める
※時期はいずれも予定



人的資本経営への 取り組み加速

2025年度実績より
**エンゲージメント指標を
開示・KPIに追加**

2030年度までに
70%程度

2025年度実績
65.7%

ESGに関する 開示充実

**サステナビリティデータブック・
TNFDレポートを初開示**

IR活動の強化

投資家との
個別面談件数が増加

2024年度実績
98件130名 → **2025年度実績
107件157名**

社外評価の 受賞

第5回日経統合報告書
アワード **優秀賞** 受賞

NIKKEI 日経統合報告書アワード
Integrated Report Award **2025**

IR・サステナビリティサイトの
外部表彰を複数受賞

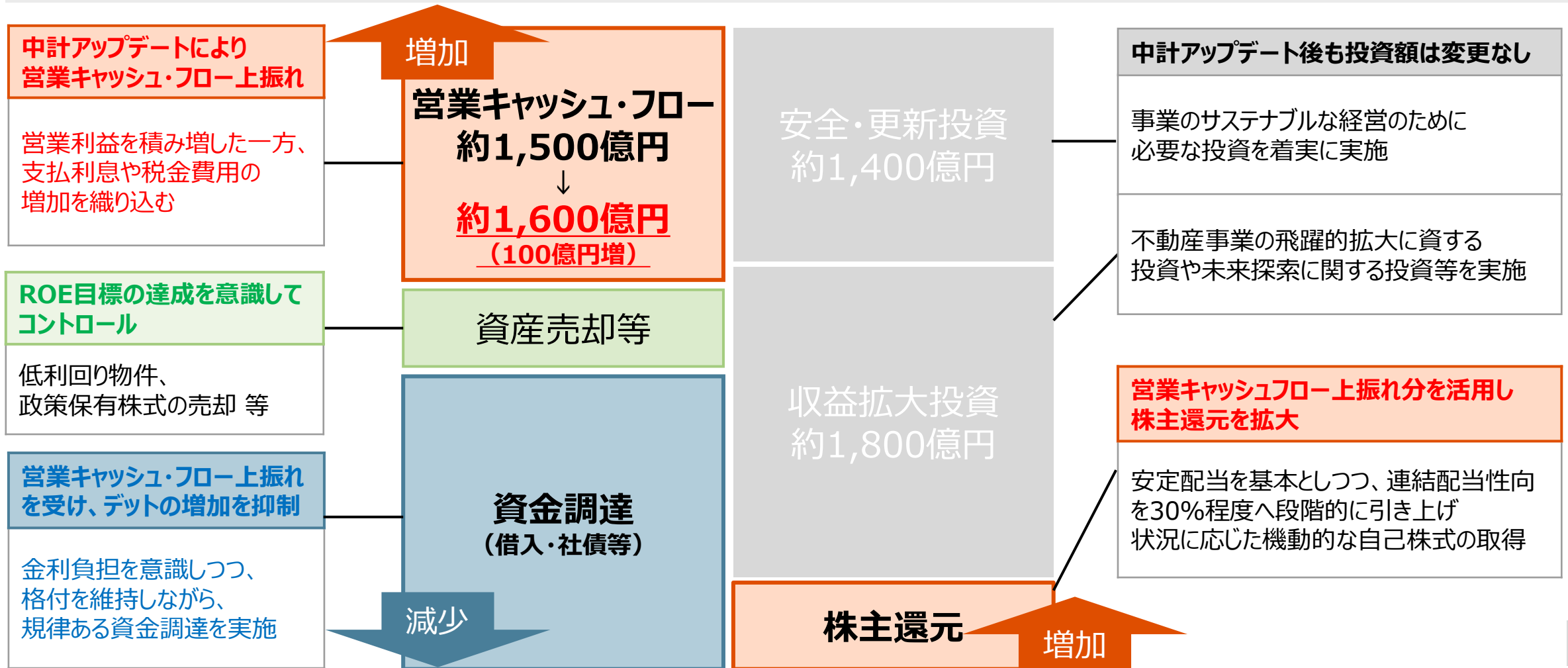


キャッシュ・アロケーション（2025年度～2027年度）のアップデート

コア事業への集中投資を最優先とする方針は継続

営業キャッシュ・フローの上振れ分（約100億円）は**デットの増加抑制と株主還元へ配分**

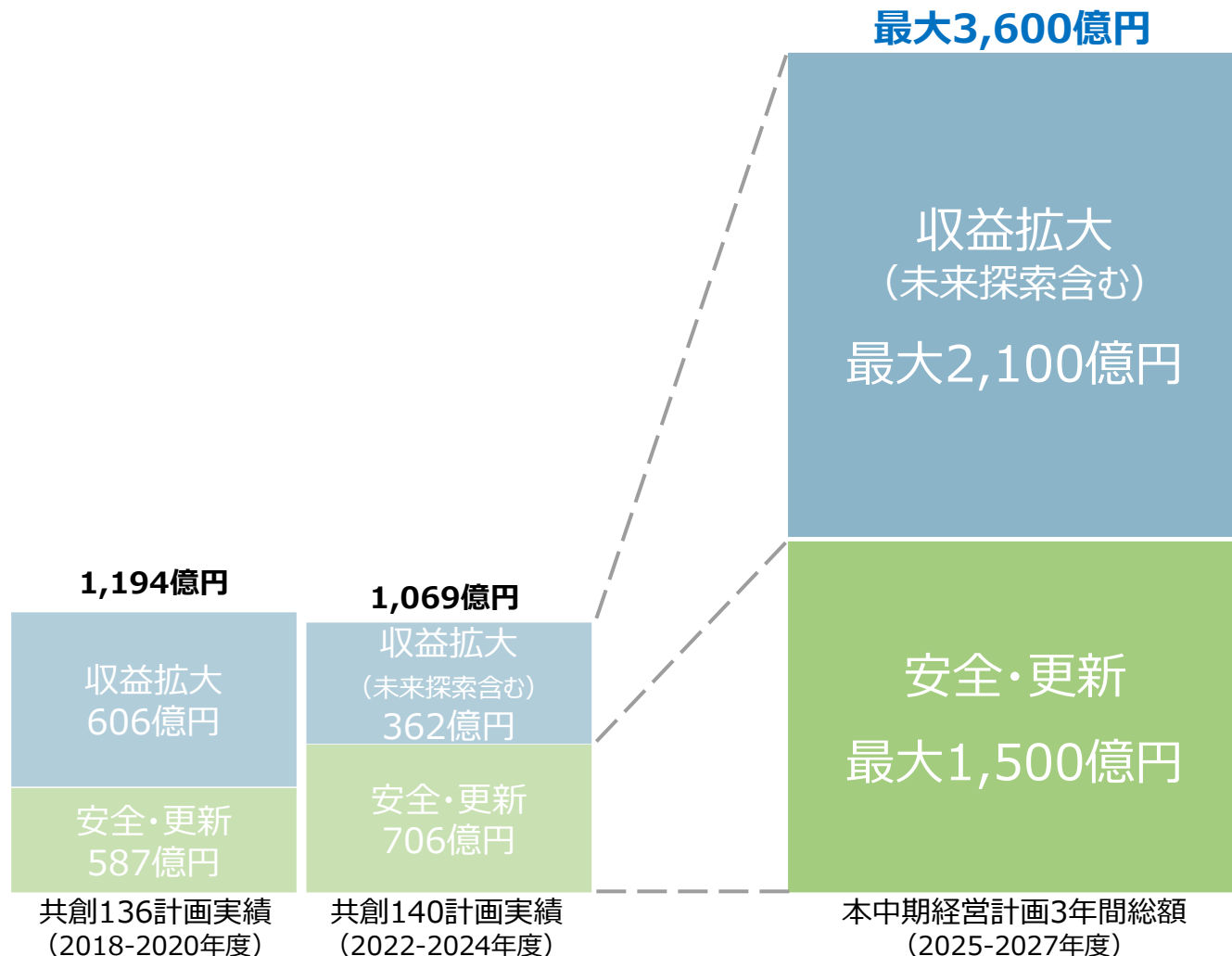
ROE7%以上の目標達成に向け、**資産・資本効率を重視した財務運営**を実施



投資計画

【中期経営計画公表時から変更なし】

中長期的な事業・利益成長を目指し、収益物件の取得・開発を中心に積極的な収益拡大投資を企図
サステナブルな事業運営を確実なものとするため、大規模な安全・更新投資を計画



主な投資内容

収益拡大 (未来探索含む)

- ▶ 収益不動産取得 (回転型含む) ・M&A 930億円
- ▶ 物流施設の高度化 410億円
- ▶ 新たな観光列車の導入やなにわ筋線関連 190億円
- ▶ 未来探索 (CVCの投資活動を含む) 80億円
- ▶ なんばエリア開発関連、泉ヶ丘プロジェクト 等

安全・更新

- ▶ コロナ禍で先送りしていた老朽化更新 等
鉄道関連工事 920億円
【内訳】 車両代替新造
施設老朽化更新
バリアフリー工事 (ホームドア設置等)
- ▶ まちづくり関連工事 260億円
【内訳】 なんばエリア (オフィス・SC等)
沿線施設

株主還元への考え方

自己資本の蓄積が進み、財務の安定性が向上している状況を踏まえ、**安定配当を基本方針として継続しながら、定量指標を導入するとともに、株主還元を強化**

本中計における株主還元方針

安定配当を基本方針としつつ、**連結配当性向を段階的に向上させ、2027年度には30%程度とすること**を目標とし、状況に応じて**機動的に自己株式取得**を行う

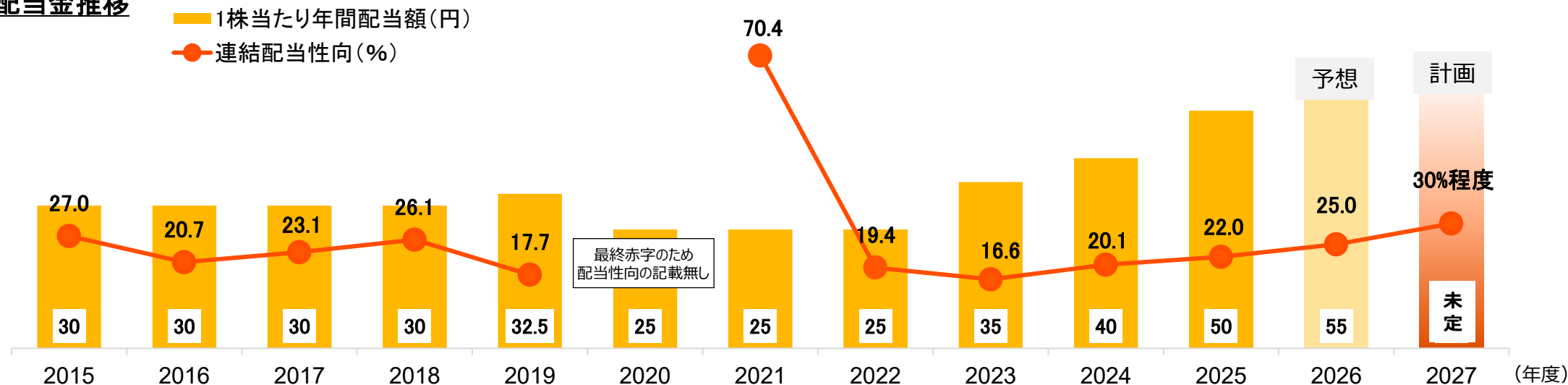
配当

2025年度実績：年間配当額50円、配当性向22.0%（対前期10円増配）
2026年度予想：年間配当額55円、配当性向25.0%（対前期 5円増配）

自己株式取得

2025年度実績：120億円の自己株式取得・消却を実施（実施期間：2025年7月31日～2026年1月30日）
※うち70億円は、立会外買付取引により2025年7月31日に取得

配当金推移



IV. 2025年度 決算概要

業績ハイライト①

(単位：百万円)

| | 2025年度 実績 (A) | 2024年度 実績 (B) ※ | 対2024年度 実績 | | 2025年度 予想 (2025年10月公表) (C) | 対2025年度 予想 | |
|-------------------------|---------------------|-----------------------|--------------|---------|-------------------------------------|--------------|--------|
| | | | 増減額 (A-B) | 増減率 | | 増減額 (A-C) | 増減率 |
| 営 業 収 益 | 264,714 | 260,787 | 3,927 | 1.5% | 271,400 | △ 6,685 | △ 2.5% |
| 営 業 利 益 | 39,945 | 34,681 | 5,263 | 15.2% | 38,500 | 1,445 | 3.8% |
| 営 業 外 収 益 | 3,079 | 4,821 | △ 1,741 | △ 36.1% | | | |
| 営 業 外 費 用 | 5,261 | 3,903 | 1,358 | 34.8% | | | |
| 経 常 利 益 | 37,763 | 35,599 | 2,164 | 6.1% | 35,900 | 1,863 | 5.2% |
| 特 別 利 益 | 3,596 | 10,744 | △ 7,148 | △ 66.5% | | | |
| 特 別 損 失 | 3,702 | 12,080 | △ 8,377 | △ 69.3% | | | |
| 親会社株主に帰属する 当 期 純 利 益 | 25,135 | 22,548 | 2,587 | 11.5% | 22,600 | 2,535 | 11.2% |

＜主な増減理由：対2024年度実績＞【営業収益および各段階の利益は過去最高】

- ・大阪・関西万博の効果やインバウンド需要の拡大等による運輸業での輸送人員の増加に加え、不動産業におけるマンション販売の増加や前年度に子会社化した明光バス（2024年10月）、通天閣観光（2024年12月）の通期寄与等により増収増益
- ・経常利益は、前期の特定目的会社からの配当金受領の反動減や支払利息の増加があるものの、営業増益が寄与し経常増益

＜主な増減理由：対2025年10月公表予想＞

- ・建設業において完成工事高が減少したことや、不動産販売業でのマンション販売が翌期にずれしたことなどにより減収となった一方、建設業の利益率の向上や不動産業における経費の減少等により増益

※2025年度第2四半期（中間期）において、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、2024年度実績の数値についても、その内容を反映しております。

業績ハイライト②

(単位：百万円)

| | 2025年度 実績 (A) | 2024年度 実績 (B) ※3 | 対2024年度 実績 | | 2025年度 予想 (2025年10月公表) (C) | 対2025年度 予想 | |
|--------------------------------|---------------------|------------------------|--------------|--------|-------------------------------------|--------------|---------|
| | | | 増減額 (A-B) | 増減率 | | 増減額 (A-C) | 増減率 |
| 投資額 ※1 | 99,105 | 47,241 | 51,863 | 109.8% | 123,300 | △ 24,194 | △ 19.6% |
| 減価償却費 | 28,387 | 28,288 | 99 | 0.4% | 29,200 | △ 812 | △ 2.8% |
| E B I T D A ※2 | 68,672 | 63,235 | 5,436 | 8.6% | 67,800 | 872 | 1.3% |
| 有利子負債残高 | 457,450 | 432,950 | 24,500 | 5.7% | 464,600 | △ 7,149 | △ 1.5% |
| 純有利子負債残高 | 417,973 | 390,101 | 27,872 | 7.1% | 442,800 | △ 24,826 | △ 5.6% |
| 純有利子負債残高／ E B I T D A ※2 倍率 | 6.1倍 | 6.2倍 | △ 0.1pt | － | 6.5倍 | △ 0.4pt | － |
| R O E | 7.8% | 7.5% | 0.3pt | － | 7.2% | 0.6pt | － |

＜主な増減理由：対2024年度実績＞

投資額 北大阪トラックターミナル7号棟の建設や収益不動産の取得、「GRAN 天空」導入等による増加

＜主な増減理由：対2025年10月公表予想＞

投資額 収益不動産取得の一部未執行等もあり減少

※1 M&Aや出資等を含む

※2 営業利益＋減価償却費＋のれん償却費

※3 2025年度第2四半期（中間期）において、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、2024年度実績の数値についても、その内容を反映しております。

セグメントの構成状況（2026年3月末現在）

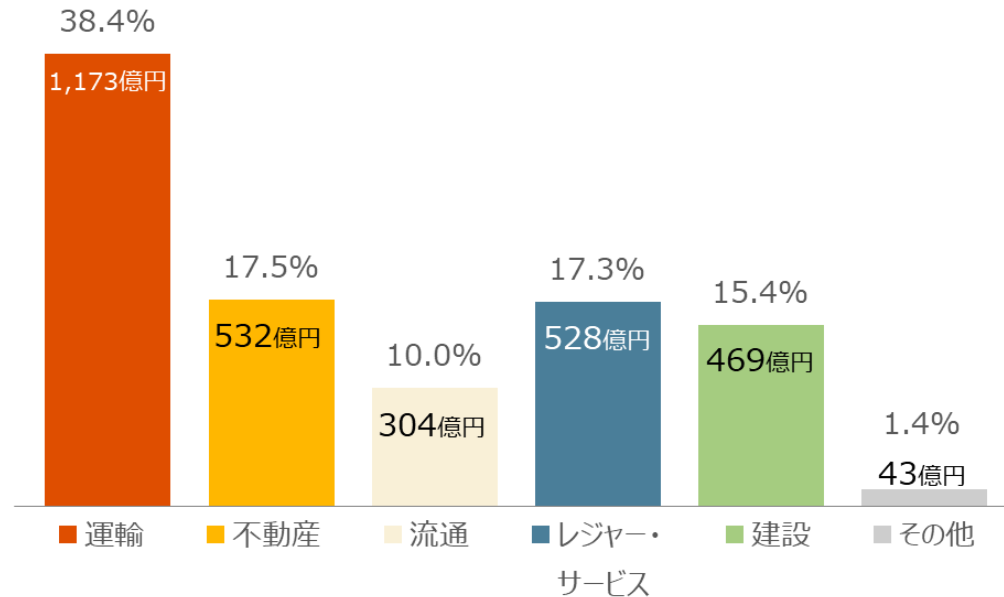
【連結子会社55社・非連結子会社19社・持分法非適用関連会社5社】

増減（対2025年3月末）：非連結子会社から連結子会社への異動 2社、連結子会社の減少 1社、非連結子会社の増加 3社、持分法非適用関連会社から非連結子会社への異動 1社

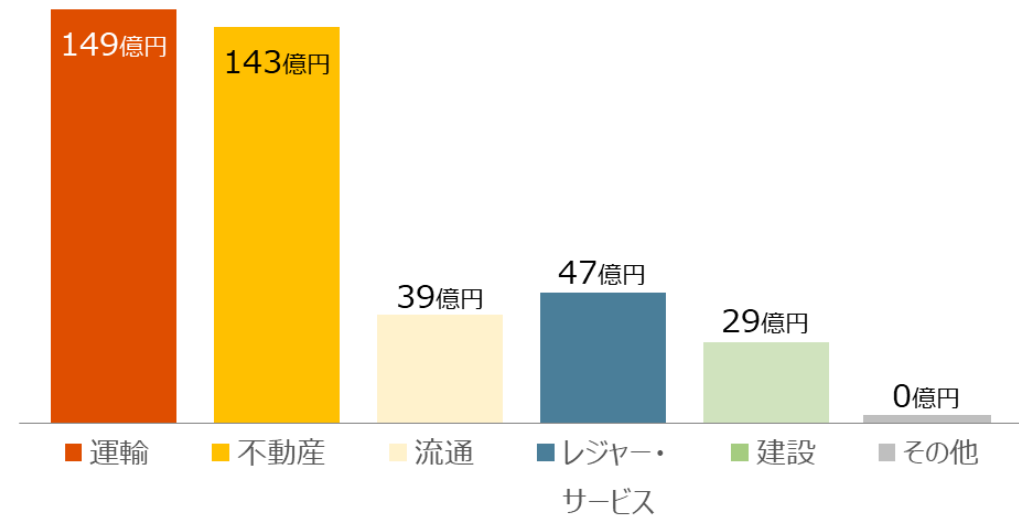


※南海電気鉄道株式会社は運輸業、不動産業、流通業、レジャー・サービス業に重複して含まれております。

【セグメント別営業収益】



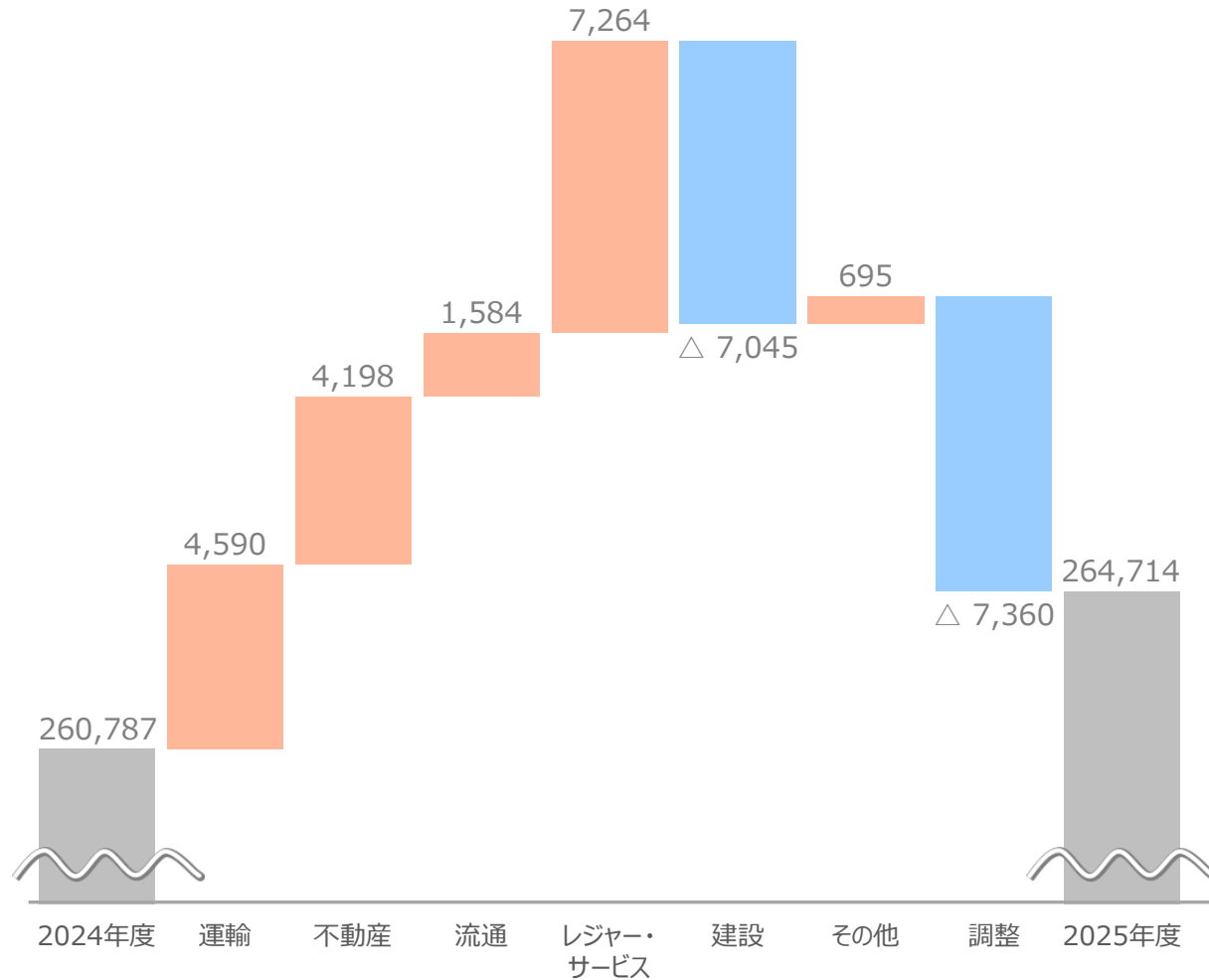
【セグメント別営業利益】



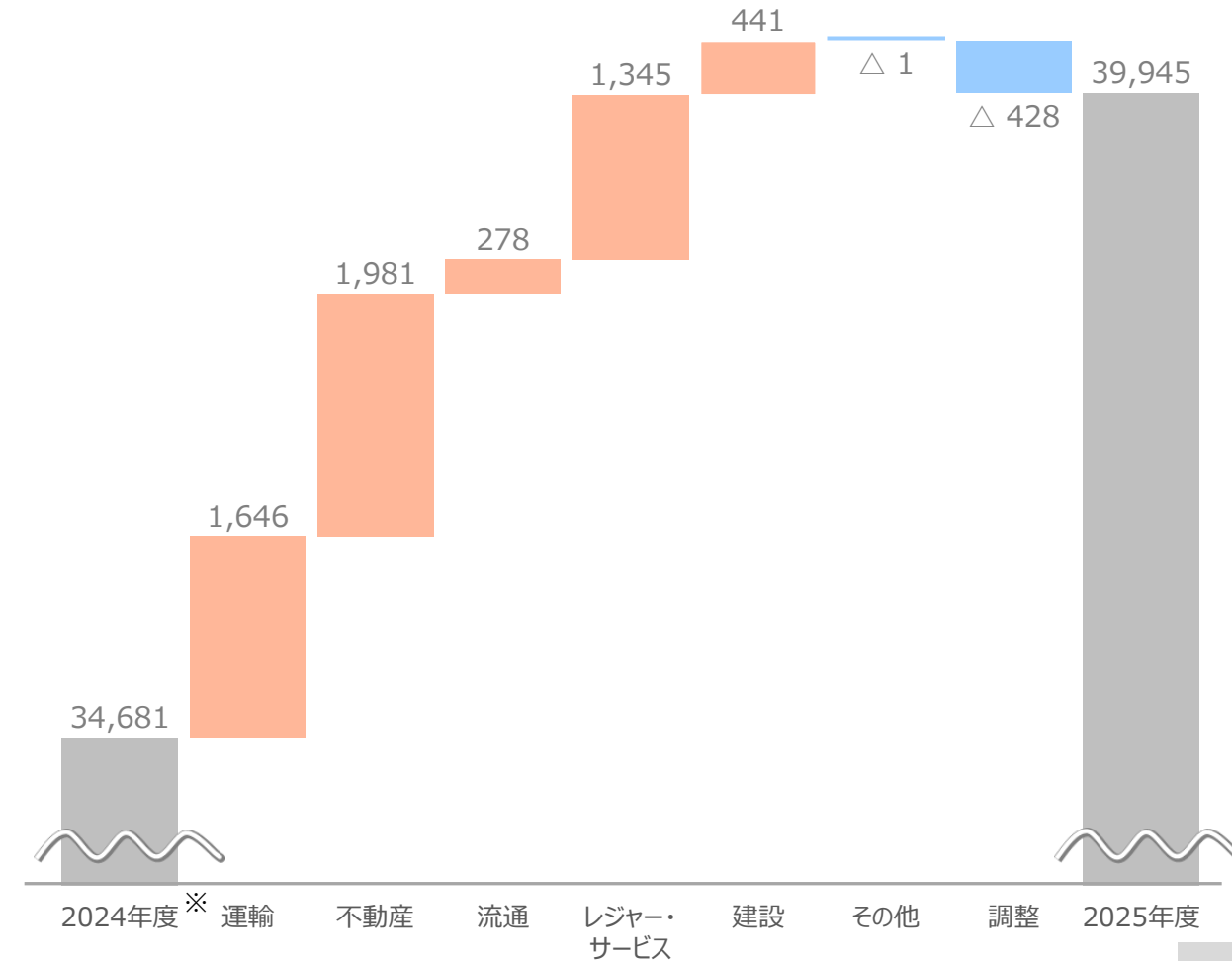
※ 構成比：セグメント間取引を含む営業収益に対する比率

セグメント別営業収益・営業利益（対2024年度実績）

2025年度
セグメント別営業収益の増減（対2024年度実績）



2025年度
セグメント別営業利益の増減（対2024年度実績）
(単位：百万円)



※2025年度第2四半期（中間期）において、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、2024年度実績の数値についても、その内容を反映しております。

セグメント別営業収益・営業利益（対2024年度実績）

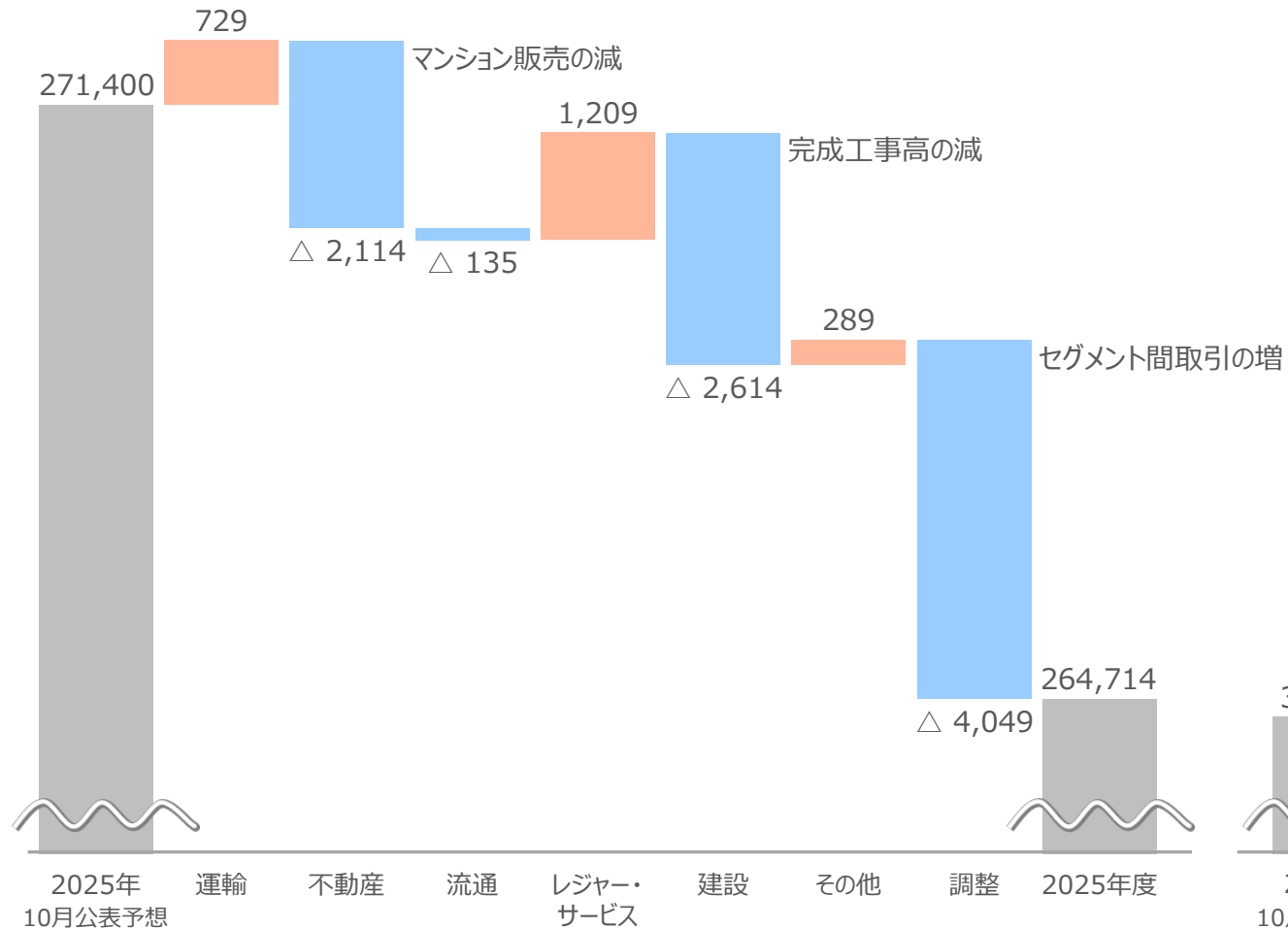
（単位：百万円）

| | 営 業 収 益 | | | | 営 業 利 益 | | | |
|------------------------|-----------------|--------------|---------|---------|---------------|----------------|-------|--------|
| | 2025年度 実績 | 2024年度 実績 | 増減額 | 増減率 | 2025年度 実績 | 2024年度 実績 ※ | 増減額 | 増減率 |
| 運 輸 業 | 117,329 | 112,738 | 4,590 | 4.1% | 14,908 | 13,261 | 1,646 | 12.4% |
| 不 動 産 業 | 53,285 | 49,087 | 4,198 | 8.6% | 14,347 | 12,365 | 1,981 | 16.0% |
| 流 通 業 | 30,464 | 28,879 | 1,584 | 5.5% | 3,935 | 3,657 | 278 | 7.6% |
| レ ジ ャ ー ・ サ ー ビ ス 業 | 52,809 | 45,545 | 7,264 | 15.9% | 4,716 | 3,370 | 1,345 | 39.9% |
| 建 設 業 | 46,985 | 54,030 | △ 7,045 | △ 13.0% | 2,901 | 2,459 | 441 | 18.0% |
| そ の 他 の 事 業 | 4,389 | 3,694 | 695 | 18.8% | 86 | 88 | △ 1 | △ 2.1% |
| 調 整 額 | △ 40,549 | △ 33,188 | — | — | △ 949 | △ 521 | — | — |
| 合 計 | 264,714 | 260,787 | 3,927 | 1.5% | 39,945 | 34,681 | 5,263 | 15.2% |

※2025年度第2四半期（中間期）において、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、2024年度実績の数値についても、その内容を反映しております。

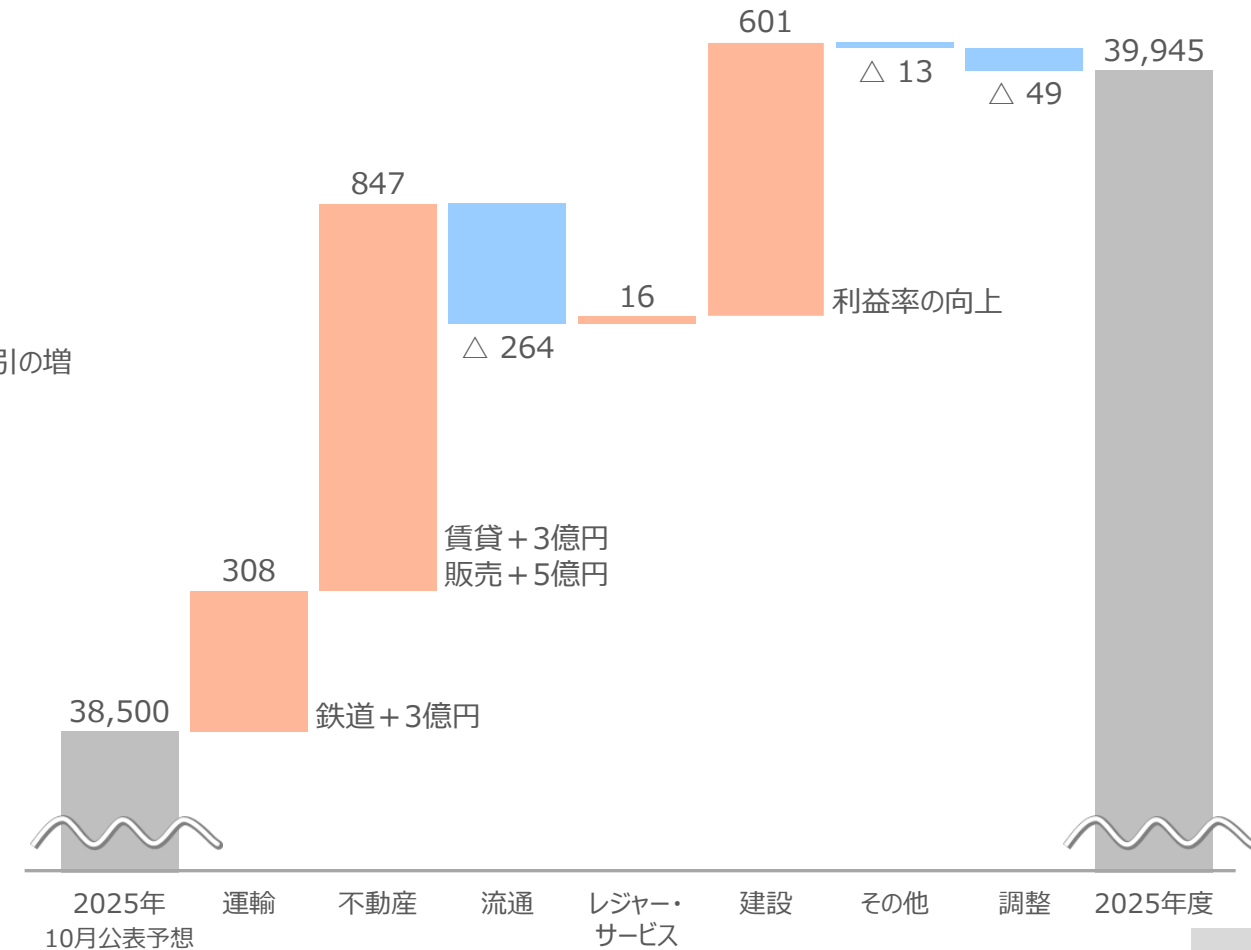
セグメント別営業収益・営業利益（対2025年10月公表予想）

2025年度
セグメント別営業収益の増減（対2025年10月公表予想）



（単位：百万円）

2025年度
セグメント別営業利益の増減（対2025年10月公表予想）



セグメント別営業収益・営業利益（対2025年10月公表予想）

（単位：百万円）

| | 営 業 収 益 | | | | 営 業 利 益 | | | |
|----------------|-----------------|------------------------------|---------|--------|---------------|------------------------------|-------|---------|
| | 2025年度 実績 | 2025年度 予想 (2025年10月公表) | 増減額 | 増減率 | 2025年度 実績 | 2025年度 予想 (2025年10月公表) | 増減額 | 増減率 |
| 運 輸 業 | 117,329 | 116,600 | 729 | 0.6% | 14,908 | 14,600 | 308 | 2.1% |
| 不 動 産 業 | 53,285 | 55,400 | △ 2,114 | △ 3.8% | 14,347 | 13,500 | 847 | 6.3% |
| 流 通 業 | 30,464 | 30,600 | △ 135 | △ 0.4% | 3,935 | 4,200 | △ 264 | △ 6.3% |
| レジャー・ サービス業 | 52,809 | 51,600 | 1,209 | 2.3% | 4,716 | 4,700 | 16 | 0.4% |
| 建 設 業 | 46,985 | 49,600 | △ 2,614 | △ 5.3% | 2,901 | 2,300 | 601 | 26.1% |
| その他の事業 | 4,389 | 4,100 | 289 | 7.1% | 86 | 100 | △ 13 | △ 13.1% |
| 調 整 額 | △ 40,549 | △ 36,500 | — | — | △ 949 | △ 900 | — | — |
| 合 計 | 264,714 | 271,400 | △ 6,685 | △ 2.5% | 39,945 | 38,500 | 1,445 | 3.8% |

セグメント情報（運輸業）

（単位：百万円）

| 運輸業 | 2025年度 実績 | 2024年度 実績 | 増減額 | 増減率 |
|-------------|----------------|--------------|----------|-------|
| 営業収益 | 117,329 | 112,738 | 4,590 | 4.1% |
| 鉄道事業 | 72,994 | 72,462 | ※ 532 | 0.7% |
| バス事業 | 28,329 | 25,612 | 2,717 | 10.6% |
| その他の運輸業 | 23,252 | 21,892 | 1,359 | 6.2% |
| 調整額（セグメント内） | △ 7,247 | △ 7,228 | — | — |
| 営業利益 | 14,908 | 13,261 | 1,646 | 12.4% |
| 主な内訳 | | | | |
| 鉄道事業 | 10,511 | 10,400 | ※ 110 | 1.1% |
| バス事業 | 4,206 | 3,371 | 834 | 24.8% |

＜主な増減理由＞

- ・大阪・関西万博の効果に加えて、万博終了後もインバウンド需要が堅調に推移したこともあり、鉄道事業及びバス事業における輸送人員が増加したことや、2024年10月に子会社化した明光バスの寄与もあり増収増益
（参考：大阪・関西万博による収益影響）鉄道事業 + 10億円、バス事業 + 8 億円

※鉄道事業の2024年度数値には、南海電気鉄道と泉北高速鉄道間の取引による売上が含まれておりますが、これを除いた鉄道事業の営業収益は14億円の増収、営業利益は5億円の増益となっております。

鉄道旅客収入及び輸送人員表（泉北線を含む）

（単位：百万円・千人）

| 全線（既設線+空港線） | | | 2025年度 実績 | 2024年度 実績 | 増減 | 増減率 |
|-------------|----|---|-----------|-----------|-------|--------|
| 旅客収入 | 定期 | 外 | 45,043 | 43,287 | 1,755 | 4.1% |
| | 定期 | 期 | 24,907 | 25,267 | △ 359 | △ 1.4% |
| | 合 | 計 | 69,951 | 68,555 | 1,396 | 2.0% |
| 輸送人員 | 定期 | 外 | 106,992 | 103,146 | 3,846 | 3.7% |
| | 定期 | 期 | 139,678 | 137,421 | 2,257 | 1.6% |
| | 合 | 計 | 246,670 | 240,567 | 6,103 | 2.5% |
| 既設線 | | | 2025年度 実績 | 2024年度 実績 | 増減 | 増減率 |
| 旅客収入 | 定期 | 外 | 31,812 | 30,979 | 832 | 2.7% |
| | 定期 | 期 | 23,245 | 23,722 | △ 476 | △ 2.0% |
| | 合 | 計 | 55,058 | 54,702 | 356 | 0.7% |
| 輸送人員 | 定期 | 外 | 91,678 | 88,882 | 2,796 | 3.1% |
| | 定期 | 期 | 134,505 | 132,650 | 1,855 | 1.4% |
| | 合 | 計 | 226,183 | 221,532 | 4,651 | 2.1% |
| 空港線 | | | 2025年度 実績 | 2024年度 実績 | 増減 | 増減率 |
| 旅客収入 | 定期 | 外 | 13,230 | 12,308 | 922 | 7.5% |
| | 定期 | 期 | 1,662 | 1,545 | 116 | 7.5% |
| | 合 | 計 | 14,892 | 13,853 | 1,039 | 7.5% |
| 輸送人員 | 定期 | 外 | 15,314 | 14,264 | 1,050 | 7.4% |
| | 定期 | 期 | 5,173 | 4,771 | 402 | 8.4% |
| | 合 | 計 | 20,487 | 19,035 | 1,452 | 7.6% |

セグメント情報（不動産業）

（単位：百万円）

| 不動産業 | 2025年度 実績 | 2024年度 実績 | 増減額 | 増減率 |
|-------------|--------------|--------------|-------|--------|
| 営業収益 | 53,285 | 49,087 | 4,198 | 8.6% |
| 不動産賃貸業 | 36,900 | 35,116 | 1,783 | 5.1% |
| 不動産販売業 | 16,517 | 14,151 | 2,366 | 16.7% |
| 調整額（セグメント内） | △ 132 | △ 180 | — | — |
| 営業利益 | 14,347 | 12,365 | 1,981 | 16.0% |
| 主な内訳 | | | | |
| 不動産賃貸業 | 12,514 | 11,976 | 537 | 4.5% |
| 不動産販売業 | 1,835 | 387 | 1,447 | 373.2% |

＜主な増減理由＞

- ・不動産賃貸業は、不動産物件への出資に伴う配当収入の増加やホテル賃貸料収入の増加等により増収増益
（参考：大阪・関西万博による収益影響）ホテル賃貸＋2億円
- ・不動産販売業は、マンション販売が増加したこと等により増収増益
（参考：マンション販売戸数）2025年度 331戸、2024年度 119戸

セグメント情報（流通業）

（単位：百万円）

| 流通業 | | 2025年度 実績 | 2024年度 実績 | 増減額 | 増減率 |
|------|---------------|--------------|--------------|-------|--------|
| 営業収益 | | 30,464 | 28,879 | 1,584 | 5.5% |
| | ショッピングセンターの経営 | 16,027 | 15,591 | 435 | 2.8% |
| | 駅ビジネス事業 | 16,023 | 14,871 | 1,151 | 7.7% |
| | その他の流通業 | 207 | 219 | △ 11 | △ 5.5% |
| | 調整額（セグメント内） | △ 1,794 | △ 1,802 | — | — |
| 営業利益 | | 3,935 | 3,657 | 278 | 7.6% |
| 主な内訳 | ショッピングセンターの経営 | 2,020 | 1,977 | 42 | 2.1% |
| | 駅ビジネス事業 | 1,976 | 1,740 | 236 | 13.6% |

＜主な増減理由＞

- ・ショッピングセンターの経営は、インバウンド需要の取込み等もあり売上が好調に推移し、賃貸料収入が増加したこと等により増収増益
- ・駅ビジネス事業は、コンビニエンスストアの売上が好調に推移したこと等により増収増益

セグメント情報（レジャー・サービス業）

（単位：百万円）

| レジャー・サービス業 | 2025年度 実績 | 2024年度 実績 ※ | 増減額 | 増減率 |
|----------------|--------------|----------------|-------|-------|
| 営業収益 | 52,809 | 45,545 | 7,264 | 15.9% |
| ビル管理メンテナンス業 | 30,851 | 26,903 | 3,948 | 14.7% |
| その他のレジャー・サービス業 | 24,069 | 20,654 | 3,415 | 16.5% |
| 調整額（セグメント内） | △ 2,112 | △ 2,012 | — | — |
| 営業利益 | 4,716 | 3,370 | 1,345 | 39.9% |
| 主な 内訳 | ビル管理メンテナンス業 | 1,432 | 1,038 | 38.0% |

＜主な増減理由＞

- ・ビル管理メンテナンス業は、設備更新等工事収入の増加や、新規受注によるビルメンテナンス収入の増加等により増収増益
- ・その他のレジャー・サービス業は、2024年12月に子会社化した通天閣観光の通期寄与や、ボートレース施設賃貸業における売上好調等により増収増益

※2025年度第2四半期（中間期）において、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、2024年度実績の数値についても、その内容を反映しております。

セグメント情報（建設業 / その他の事業）

（単位：百万円）

| 建設業 | 2025年度 実績 | 2024年度 実績 | 増減額 | 増減率 |
|-------------|---------------|--------------|---------|---------|
| 営業収益 | 46,985 | 54,030 | △ 7,045 | △ 13.0% |
| 建設業 | 47,004 | 54,045 | △ 7,040 | △ 13.0% |
| 調整額（セグメント内） | △ 19 | △ 14 | — | — |
| 営業利益 | 2,901 | 2,459 | 441 | 18.0% |

＜主な増減理由＞ 完成工事高の減少等による減収の一方、利益率の向上等により増益

（単位：百万円）

| その他の事業 | 2025年度 実績 | 2024年度 実績 | 増減額 | 増減率 |
|-------------|--------------|--------------|-----|--------|
| 営業収益 | 4,389 | 3,694 | 695 | 18.8% |
| その他の事業 | 4,415 | 3,719 | 696 | 18.7% |
| 調整額（セグメント内） | △ 25 | △ 25 | — | — |
| 営業利益 | 86 | 88 | △ 1 | △ 2.1% |

営業外・特別損益の状況

(単位：百万円)

| | 2025年度 実績 | 2024年度 実績 | 増減額 | 摘要 |
|-----------|--------------|--------------|---------|----------------------|
| 営業外収益 | 3,079 | 4,821 | △ 1,741 | |
| 受取利息 | 69 | 32 | 36 | |
| 受取配当金 | 1,780 | 3,796 | △ 2,015 | 前期：特定目的会社からの配当金 他 |
| 雑収入 | 1,230 | 992 | 238 | |
| 営業外費用 | 5,261 | 3,903 | 1,358 | |
| 支払利息 | 4,149 | 3,232 | 917 | |
| 雑支出 | 1,112 | 671 | 440 | |
| 特別利益 | 3,596 | 10,744 | △ 7,148 | |
| 工事負担金等受入額 | 2,597 | 9,548 | △ 6,951 | 前期：高石市内連続立体交差化工事 他 |
| 補助金収入 | 685 | 336 | 348 | |
| その他 | 313 | 858 | △ 545 | |
| 特別損失 | 3,702 | 12,080 | △ 8,377 | |
| 工事負担金等圧縮額 | 2,468 | 9,541 | △ 7,073 | 前期：高石市内連続立体交差化工事 他 |
| 固定資産圧縮損 | 629 | 324 | 305 | |
| 固定資産除却損 | 210 | 1,489 | △ 1,278 | 前期：物流施設における固定資産除却損 他 |
| その他 | 394 | 725 | △ 330 | |

資産、負債及び純資産の状況

(単位：百万円)

| | | 2025年度末 | 2024年度末 | 増減額 | 主な増減理由 | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---------|-----------|---------|--------|---|--|---------|---------|-----|-------|-------|-------|-----|--------|-------|-------|-----|
| | 流動資産 | 132,987 | 120,200 | 12,787 | ●流動資産 ・商品及び製品の増加 +249億円 ・受取手形、売掛金及び契約資産の減少 △103億円 | | | | | | | | | | | | |
| | 固定資産 | 932,112 | 860,814 | 71,298 | ●固定資産 ・投資有価証券の増加 +287億円 ・建物及び構築物の増加 +250億円 ・建設仮勘定の増加 +73億円 | | | | | | | | | | | | |
| 資 産 合 計 | | 1,065,100 | 981,014 | 84,086 | ●負債 【有利子負債残高】 (単位：億円) <table><tr><td></td><td>2025年度末</td><td>2024年度末</td><td>増減額</td></tr><tr><td>有利子負債</td><td>4,574</td><td>4,329</td><td>245</td></tr><tr><td>純有利子負債</td><td>4,179</td><td>3,901</td><td>278</td></tr></table> | | 2025年度末 | 2024年度末 | 増減額 | 有利子負債 | 4,574 | 4,329 | 245 | 純有利子負債 | 4,179 | 3,901 | 278 |
| | 2025年度末 | 2024年度末 | 増減額 | | | | | | | | | | | | | | |
| 有利子負債 | 4,574 | 4,329 | 245 | | | | | | | | | | | | | | |
| 純有利子負債 | 4,179 | 3,901 | 278 | | | | | | | | | | | | | | |
| 負 債 合 計 | | 711,015 | 651,149 | 59,865 | ・未払金増加等によるその他流動負債の増加 +273億円 | | | | | | | | | | | | |
| 純 資 産 | | 354,085 | 329,865 | 24,220 | ●純資産 ・親会社株主に帰属する当期純利益 +251億円 ・その他有価証券評価差額金の増加 +140億円 ・自己株式の消却 △120億円 ・剰余金の配当 △52億円 | | | | | | | | | | | | |
| 負 債 純 資 産 合 計 | | 1,065,100 | 981,014 | 84,086 | | | | | | | | | | | | | |

※2025年度第2四半期（中間期）において、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、2024年度実績の数値についても、その内容を反映しております。

キャッシュ・フローの状況

(単位：百万円)

| | 2025年度 実績 | 2024年度 実績 ※ | 増減額 | 主な増減理由 |
|----------------------|-----------------|----------------|----------|--|
| 営業活動による キャッシュ・フロー | 47,535 | 43,813 | 3,721 | <ul style="list-style-type: none"> ● 営業活動によるキャッシュ・フロー <ul style="list-style-type: none"> ・売上債権の増減額 +196億円 ・棚卸資産の増減額 △165億円 |
| 投資活動による キャッシュ・フロー | △ 56,825 | △ 39,299 | △ 17,525 | <ul style="list-style-type: none"> ● 投資活動によるキャッシュ・フロー <ul style="list-style-type: none"> ・固定資産の取得による支出 △189億円 ・投資有価証券の取得による支出 △17億円 ・固定資産の売却による収入 △12億円 ・連結の範囲の変更を伴う 子会社株式の取得による支出 +53億円 |
| 財務活動による キャッシュ・フロー | 5,976 | △ 4,785 | 10,761 | <ul style="list-style-type: none"> ● 財務活動によるキャッシュ・フロー <ul style="list-style-type: none"> ・有利子負債増減額 <ul style="list-style-type: none"> ○ 当期 借入金 +245億円 ○ 前期 借入金 +16億円 ・自己株式の取得による支出 △122億円 |
| 現金及び現金 同等物の期末残高 | 38,827 | 42,131 | △ 3,303 | |

※2025年度第2四半期（中間期）において、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、2024年度実績の数値についても、その内容を反映しております。

投資額・EBITDA（セグメント別）

（単位：百万円）

| | 投資額 ※1 | | | EBITDA ※2 | | |
|------------------------|---------------|--------------|---------|----------------|-----------------|-------|
| | 2025年度 実績 | 2024年度 実績 | 増減額 | 2025年度 実績 | 2024年度 実績 ※3 | 増減額 |
| 運 輸 業 | 26,761 | 21,361 | 5,399 | 31,400 | 29,668 | 1,731 |
| 不 動 産 業 | 66,024 | 13,188 | 52,835 | 21,823 | 20,006 | 1,816 |
| 流 通 業 | 2,647 | 1,886 | 761 | 7,841 | 7,627 | 213 |
| レ ジ ャ ー ・ サ ー ビ ス 業 | 2,847 | 10,614 | △ 7,766 | 6,447 | 4,760 | 1,686 |
| 建 設 業 | 371 | 186 | 185 | 3,004 | 2,551 | 452 |
| そ の 他 の 事 業 | 452 | 3 | 449 | 101 | 103 | △ 2 |
| 調 整 額 | — | — | — | △ 1,946 | △ 1,483 | △ 462 |
| 合 計 | 99,105 | 47,241 | 51,863 | 68,672 | 63,235 | 5,436 |

※1 M&Aや出資等を含む

※2 営業利益＋減価償却費＋のれん償却費

※3 2025年度第2四半期（中間期）において、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、2024年度実績の数値についても、その内容を反映しております。

V. 2026年度 業績予想

(単位：百万円)

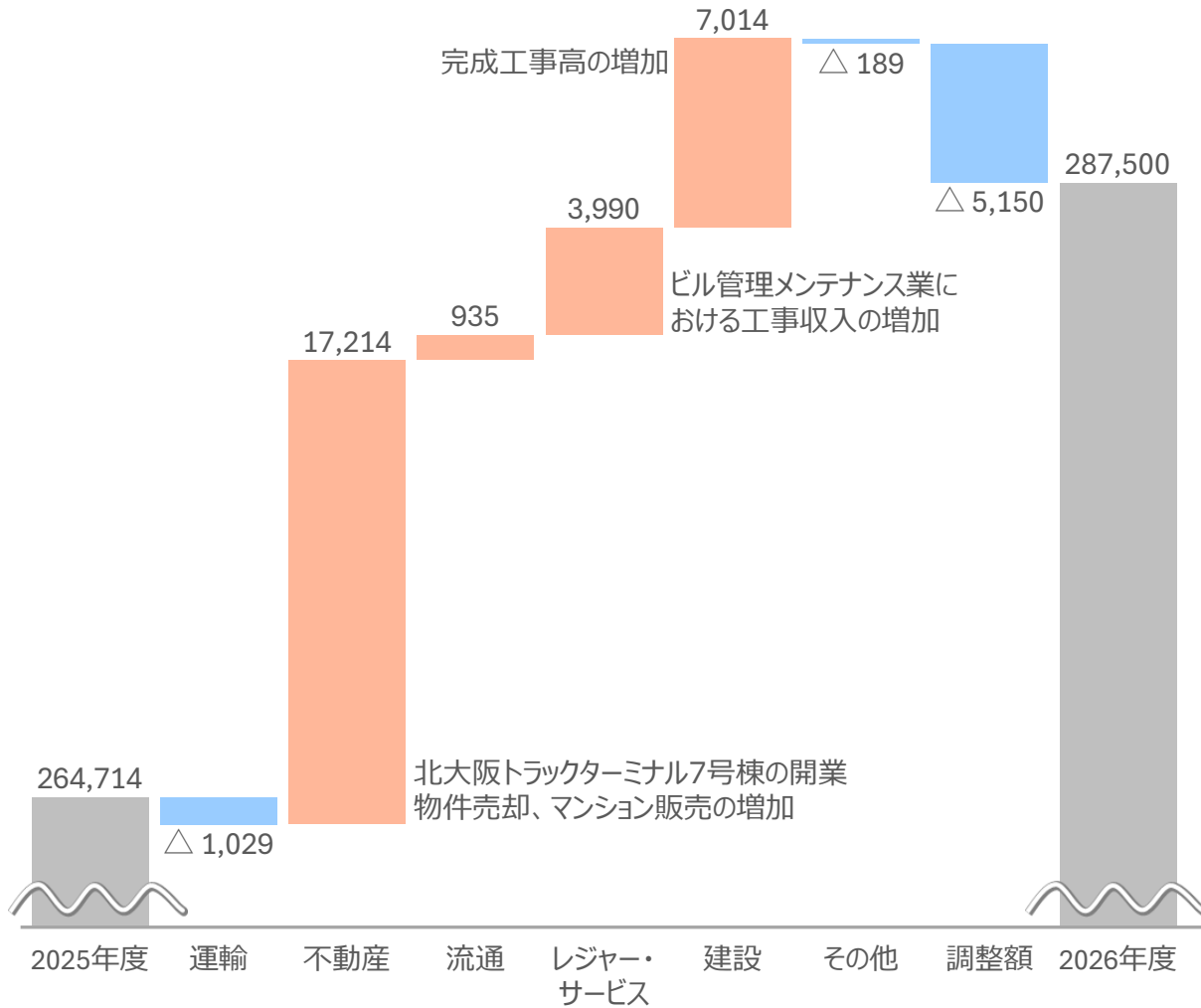
| | 2026年度 予想 | 2025年度 実績 | 増減額 | 主な増減要因 |
|---|----------------|--------------|---------|---|
| 営 業 収 益 | 287,500 | 264,714 | 22,785 | <ul style="list-style-type: none"> ●営業収益 大阪・関西万博の反動減や日中関係悪化影響の一方で、特急料金の見直しや北大阪トラクターミナル7号棟の賃貸開始、物件売却収入の増加等により増収 ●営業利益 増収により増益 ●経常利益 営業増益の一方、支払利息の増加等により減益 ●投資額 北大阪トラクターミナル7号棟完成による反動減がある一方、収益不動産取得・難波周辺開発プロジェクト等の収益拡大投資や、サステナブルな事業運営に資する鉄道関連投資等により増加 |
| 営 業 利 益 | 40,000 | 39,945 | 54 | |
| 経 常 利 益 | 35,900 | 37,763 | △ 1,863 | |
| 親 会 社 株 主 に 帰 属 す る 当 期 純 利 益 | 23,800 | 25,135 | △ 1,335 | |
| 投 資 額 ※1 | 136,200 | 99,105 | 37,094 | |
| 減 価 償 却 費 | 29,700 | 28,387 | 1,312 | |
| E B I T D A ※2 | 70,000 | 68,672 | 1,327 | |
| 有 利 子 負 債 残 高 | 541,400 | 457,450 | 83,949 | |
| 純 有 利 子 負 債 残 高 | 520,100 | 417,973 | 102,126 | |
| 純 有 利 子 負 債 残 高 / E B I T D A ※2 倍 率 | 7.4倍 | 6.1倍 | 1.3pt | |
| R O E | 7.0% | 7.8% | △ 0.8pt | |

※1 M&Aや出資等を含む

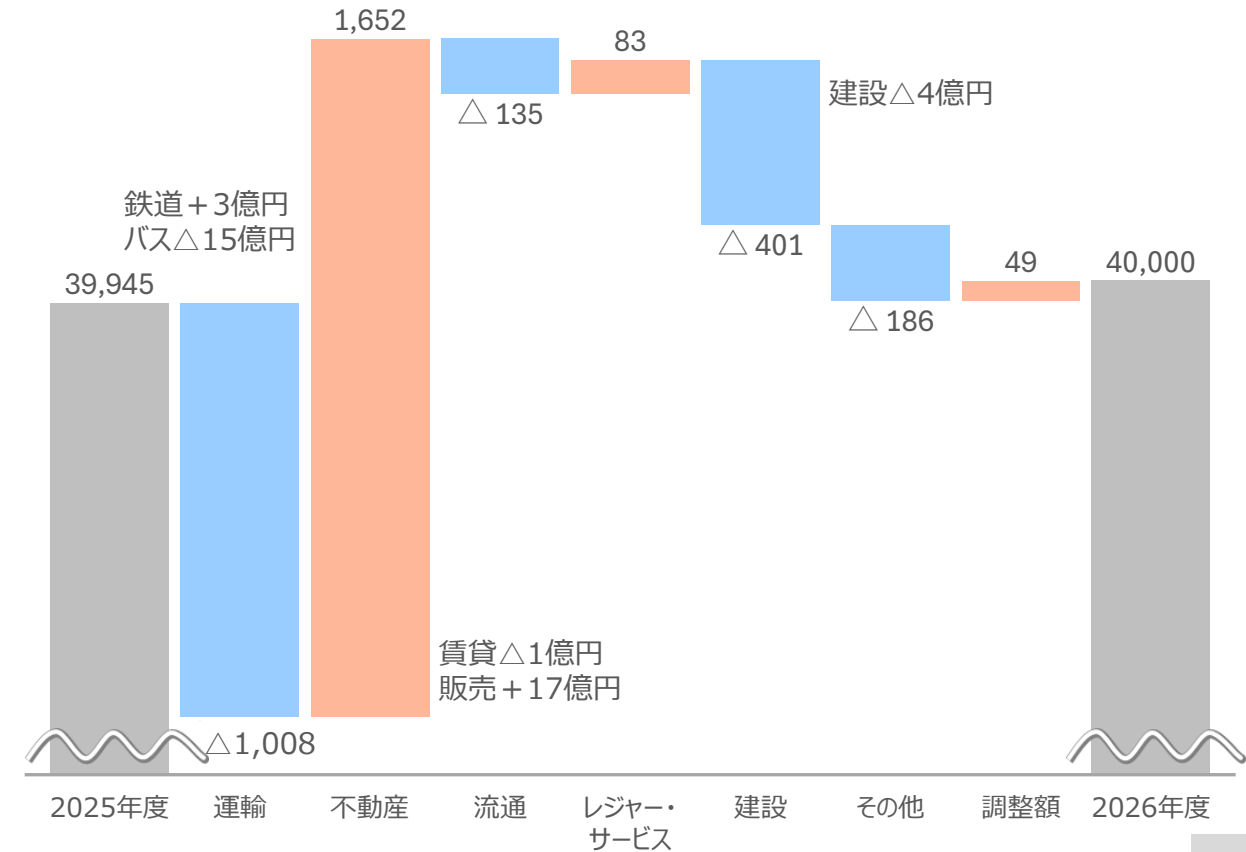
※2 営業利益 + 減価償却費 + のれん償却費

セグメント別営業収益・営業利益（対2025年度実績）

2026年度
セグメント別営業収益の増減（対2025年度実績）



2026年度
セグメント別営業利益の増減（対2025年度実績）
(単位：百万円)



セグメント別営業収益・営業利益（対2025年度実績）

（単位：百万円）

| | 営 業 収 益 | | | | 営 業 利 益 | | | |
|------------------------|-----------------|--------------|---------|--------|---------------|--------------|---------|---------|
| | 2026年度 予想 | 2025年度 実績 | 増減額 | 増減率 | 2026年度 予想 | 2025年度 実績 | 増減額 | 増減率 |
| 運 輸 業 | 116,300 | 117,329 | △ 1,029 | △ 0.9% | 13,900 | 14,908 | △ 1,008 | △ 6.8% |
| 不 動 産 業 | 70,500 | 53,285 | 17,214 | 32.3% | 16,000 | 14,347 | 1,652 | 11.5% |
| 流 通 業 | 31,400 | 30,464 | 935 | 3.1% | 3,800 | 3,935 | △ 135 | △ 3.4% |
| レ ジ ャ ー ・ サ ー ビ ス 業 | 56,800 | 52,809 | 3,990 | 7.6% | 4,800 | 4,716 | 83 | 1.8% |
| 建 設 業 | 54,000 | 46,985 | 7,014 | 14.9% | 2,500 | 2,901 | △ 401 | △ 13.8% |
| そ の 他 の 事 業 | 4,200 | 4,389 | △ 189 | △ 4.3% | △ 100 | 86 | △ 186 | — |
| 調 整 額 | △ 45,700 | △ 40,549 | — | — | △ 900 | △ 949 | — | — |
| 合 計 | 287,500 | 264,714 | 22,785 | 8.6% | 40,000 | 39,945 | 54 | 0.1% |

セグメント情報（運輸業）

（単位：百万円）

| 運輸業 | | 2026年度 予想 | 2025年度 実績 | 増減額 | 増減率 |
|------------------|-------------|----------------|--------------|---------|---------|
| 営業収益 | | 116,300 | 117,329 | △ 1,029 | △ 0.9% |
| 主 な 内 訳 | 鉄道事業 | 73,300 | 72,994 | 305 | 0.4% |
| | バス事業 | 27,700 | 28,329 | △ 629 | △ 2.2% |
| | その他の運輸業 | 22,400 | 23,252 | △ 852 | △ 3.7% |
| | 調整額（セグメント内） | △ 7,100 | △ 7,247 | — | — |
| 営業利益 | | 13,900 | 14,908 | △ 1,008 | △ 6.8% |
| 主 な 内 訳 | 鉄道事業 | 10,900 | 10,511 | 388 | 3.7% |
| | バス事業 | 2,700 | 4,206 | △ 1,506 | △ 35.8% |

＜主な増減理由＞

- ・鉄道事業は大阪・関西万博効果の反動減や日中関係悪化の影響を織り込む一方で、インバウンド旅客の伸びや特急料金改定等により増収・増益
- ・バス事業は大阪・関西万博効果の反動減や日中関係悪化の影響による減収に加え、人件費や車両更新に伴う減価償却費の増加により減益

鉄道旅客収入及び輸送人員表

(単位：百万円・千人)

| 全線（既設線+空港線） | | | 2026年度 予想 | 2025年度 実績 | 増減 | 増減率 |
|-------------|---|----|-----------|-----------|-------|--------|
| 旅客収入 | 定 | 期外 | 45,795 | 45,043 | 752 | 1.7% |
| | 定 | 期 | 24,869 | 24,907 | △ 38 | △ 0.2% |
| | 合 | 計 | 70,664 | 69,951 | 713 | 1.0% |
| 輸送人員 | 定 | 期外 | 106,834 | 106,992 | △ 158 | △ 0.1% |
| | 定 | 期 | 139,968 | 139,678 | 290 | 0.2% |
| | 合 | 計 | 246,802 | 246,670 | 132 | 0.1% |

| 既設線 | | | 2026年度 予想 | 2025年度 実績 | 増減 | 増減率 | |
|------|---|---|-----------|-----------|---------|-------|--------|
| 旅客収入 | 定 | 期 | 外 | 32,197 | 31,812 | 384 | 1.2% |
| | 定 | | 期 | 23,125 | 23,245 | △ 119 | △ 0.5% |
| | 合 | | 計 | 55,323 | 55,058 | 265 | 0.5% |
| 輸送人員 | 定 | 期 | 外 | 91,807 | 91,678 | 129 | 0.1% |
| | 定 | | 期 | 134,510 | 134,505 | 5 | 0.0% |
| | 合 | | 計 | 226,317 | 226,183 | 134 | 0.1% |

| 空港線 | | | 2026年度 予想 | 2025年度 実績 | 増減 | 増減率 |
|------|---|-----|-----------|-----------|-------|--------|
| 旅客収入 | 定 | 期 外 | 13,598 | 13,230 | 367 | 2.8% |
| | 定 | 期 | 1,743 | 1,662 | 80 | 4.9% |
| | 合 | 計 | 15,341 | 14,892 | 448 | 3.0% |
| 輸送人員 | 定 | 期 外 | 15,027 | 15,314 | △ 287 | △ 1.9% |
| | 定 | 期 | 5,458 | 5,173 | 285 | 5.5% |
| | 合 | 計 | 20,485 | 20,487 | △ 2 | △ 0.0% |

セグメント情報（不動産業）

（単位：百万円）

| 不動産業 | 2026年度 予想 | 2025年度 実績 | 増減額 | 増減率 |
|--------------|---------------|--------------|------------|--------|
| 営業収益 | 70,500 | 53,285 | 17,214 | 32.3% |
| 不動産賃貸業 | 41,400 | 36,900 | ※ 4,499 | 12.2% |
| 不動産販売業 | 29,100 | 16,517 | 12,582 | 76.2% |
| 調整額（セグメント内） | △0 | △ 132 | — | — |
| 営業利益 | 16,000 | 14,347 | 1,652 | 11.5% |
| 主な 内 訳 | 不動産賃貸業 | 12,514 | △ 114 | △ 0.9% |
| | 不動産販売業 | 1,835 | 1,764 | 96.1% |

＜主な増減理由＞

- ・不動産賃貸業は北大阪トラクタ―ミナル7号棟の開業等により増収の一方、経費の増加等により減益
- ・不動産販売業は物件売却収入やマンション販売の増加により増収増益

※不動産賃貸業において、鉄道事業の分社化に伴い運輸業から移管する賃貸契約およびNANKAI・南海電気鉄道間で新たに発生する賃貸取引により、2026年度予想の営業収益が37億円増加しております。

セグメント情報（流通業）

（単位：百万円）

| 流通業 | 2026年度 予想 | 2025年度 実績 | 増減額 | 増減率 |
|---------------|----------------|--------------|----------|--------|
| 営業収益 | 31,400 | 30,464 | 935 | 3.1% |
| ショッピングセンターの経営 | 17,000 | 16,027 | ※ 972 | 6.1% |
| 駅ビジネス事業 | 16,000 | 16,023 | △ 23 | △ 0.1% |
| その他の流通業 | 200 | 207 | △ 7 | △ 3.4% |
| 調整額（セグメント内） | △ 1,800 | △ 1,794 | — | — |
| 営業利益 | 3,800 | 3,935 | △ 135 | △ 3.4% |
| 主な内訳 | | | | |
| ショッピングセンターの経営 | 2,000 | 2,020 | △ 20 | △ 1.0% |
| 駅ビジネス事業 | 1,900 | 1,976 | △ 76 | △ 3.9% |

＜主な増減理由＞

- ・ショッピングセンターの経営は、賃貸料収入の増加により増収の一方、経費の増加等により減益
- ・駅ビジネス事業は、引き続きコンビニエンスストアの好調を見込むものの、施設リニューアル費用の計上等により減益

※ショッピングセンターの経営において、鉄道事業の分社化に伴い運輸業から移管する賃貸契約およびNANKAI・南海電気鉄道間で新たに発生する賃貸取引により、2026年度予想の営業収益が7億円増加しております。

セグメント情報（レジャー・サービス業）

（単位：百万円）

| レジャー・サービス業 | | 2026年度 予想 | 2025年度 実績 | 増減額 | 増減率 |
|------------|----------------|--------------|--------------|-------|-------|
| 営業収益 | | 56,800 | 52,809 | 3,990 | 7.6% |
| | ビル管理メンテナンス業 | 33,500 | 30,851 | 2,648 | 8.6% |
| | その他のレジャー・サービス業 | 25,100 | 24,069 | 1,030 | 4.3% |
| | 調整額（セグメント内） | △ 1,800 | △ 2,112 | — | — |
| 営業利益 | | 4,800 | 4,716 | 83 | 1.8% |
| 主な 内訳 | ビル管理メンテナンス業 | 1,800 | 1,432 | 367 | 25.6% |

＜主な増減理由＞

・ビル管理メンテナンス業における工事収入の増加や、その他のレジャー・サービス業における通天閣観光の営業時間延長の増収施策等により増収増益

セグメント情報（建設業 / その他の事業）

（単位：百万円）

| 建設業 | 2026年度 予想 | 2025年度 実績 | 増減額 | 増減率 |
|-------------|---------------|--------------|-------|---------|
| 営業収益 | 54,000 | 46,985 | 7,014 | 14.9% |
| 建設業 | 54,000 | 47,004 | 6,995 | 14.9% |
| 調整額（セグメント内） | △0 | △ 19 | — | — |
| 営業利益 | 2,500 | 2,901 | △ 401 | △ 13.8% |

＜主な増減理由＞ 完成工事高の増加の一方、工事原価の増加等により増収減益

（単位：百万円）

| その他の事業 | 2026年度 予想 | 2025年度 実績 | 増減額 | 増減率 |
|-------------|--------------|--------------|-------|--------|
| 営業収益 | 4,200 | 4,389 | △ 189 | △ 4.3% |
| その他の事業 | 4,200 | 4,415 | △ 215 | △ 4.9% |
| 調整額（セグメント内） | △0 | △ 25 | — | — |
| 営業利益 | △ 100 | 86 | △ 186 | — |

投資額・EBITDA（セグメント別）

（単位：百万円）

| | 投資額 ※1 | | | | EBITDA ※2 | | |
|----------------|----------------|--------------|--------|---|----------------|--------------|---------|
| | 2026年度 予想 | 2025年度 実績 | 増減額 | 予想額 主な内訳 | 2026年度 予想 | 2025年度 実績 | 増減額 |
| 運 輸 業 | 47,900 | 26,761 | 21,138 | <収益拡大投資 870億円> ・収益不動産取得 437億円 ・難波周辺開発プロジェクト 104億円 <安全・更新投資 510億円> ・鉄道関連工事 318億円 車両代替新造、バリアフリー工事、 車両関係設備更新工事等 ・まちづくり関連工事 76億円 なんばエリア（オフィス・SC等）、沿線施設等 | 29,500 | 31,400 | △ 1,900 |
| 不 動 産 業 | 76,000 | 66,024 | 9,975 | | 25,200 | 21,823 | 3,376 |
| 流 通 業 | 5,900 | 2,647 | 3,252 | | 7,400 | 7,841 | △ 441 |
| レジャー・ サービス業 | 7,300 | 2,847 | 4,452 | | 6,500 | 6,447 | 52 |
| 建 設 業 | 200 | 371 | △ 171 | | 2,600 | 3,004 | △ 404 |
| その他の事業 | 800 | 452 | 347 | | 700 | 101 | 598 |
| 調 整 額 | △ 1,900 | — | — | | △ 1,900 | △ 1,946 | — |
| 合 計 | 136,200 | 99,105 | 37,094 | | 70,000 | 68,672 | 1,327 |

※1 M&Aや出資等を含む

※2 営業利益＋減価償却費＋のれん償却費

VI. 中期経営計画の進捗状況

NANKAIグループ中期経営計画2025-2027（修正後サマリー）

【戦略は変更なし】

将来の企業価値の大きな向上に必須となる、**コア事業を中心とした総額3,600億円の投資を短期集中で実行**
鉄道事業の分社化を経て**新たなNANKAIグループに生まれ変わりを図る3年間**

戦略面

基本方針

社会的使命を今後も果たし続けるため、
利益を維持しながら、**企業価値の大きな向上に向けた、
コア事業の強化（集中投資）を最優先**

※コア事業：不動産事業、公共交通事業

ポイント

- ▶ 当社グループの社会的使命である沿線価値向上に貢献し続けるには、企業価値の大きな向上が必須
- ▶ 鉄道事業の分社化を経て、不動産事業と公共交通事業を両輪に成長を加速
- ▶ 未来へ向けた取り組みは大きな変革を図り、成長を具現化
- ▶ 事業の源泉である人に対する投資を加速（NANKAIグループ人財戦略）

重点戦略

- ▶ 飛躍的な不動産事業の拡大
M&Aなどのインオーガニックな手法を選択肢に加え、飛躍的な成長を実現
大家業から総合不動産事業への脱却を図る
- ▶ 未来を拓く公共交通事業への変革
現状の延長線上では、事業の将来的な存続が困難であるという危機感のもと、
未来のために必要な投資を集中的に実行し、事業の存続と成長に挑戦

基盤戦略

- ▶ 新事業のスケールアップ実現と未来探索の継続
- ▶ 「選ばれ続ける沿線づくり」の具現化
- ▶ コーポレート戦略※と事業戦略との連動強化

※人財戦略・DX戦略・財務戦略

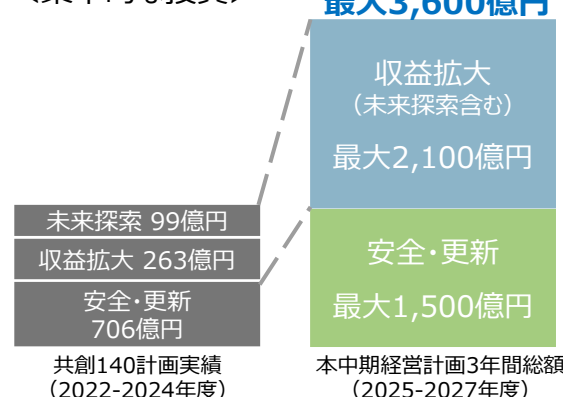
財務面

＜数値目標＞

| 目標指標 | | 2024年度実績 | 2027年度目標 | 将来的に目指す水準 |
|------|--------------------|----------|----------------|----------------------------------|
| 利益創出 | 営業利益 | 346億円 | 420億円以上 | 460億円以上 (2035年度までの早期に) |
| 財務規律 | 純有利子負債残高/EBITDA※倍率 | 6.2倍 | 7倍台 | 6倍台 |
| 資本効率 | ROE | 7.5% | 7%以上 | 8%以上 |

※ EBITDA = 営業利益 + 減価償却費 + のれん償却費

＜集中的な投資＞



＜資本コストや株価を意識した経営＞

資本効率性指標を数値目標に導入し、
資本構成の最適化やROEとPERそれぞれの向上に
向けた打ち手を遂行することにより、
PBRの向上・中長期的な企業価値の向上を実現

＜株主還元方針＞

安定配当を基本方針としつつ、
**連結配当性向を段階的に向上させ、
2027年度には30%程度とすること**を目標とし、
状況に応じて**機動的に自己株式取得**を行う

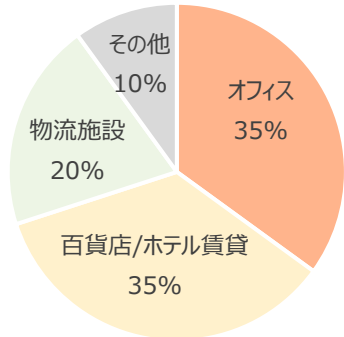
外部環境の変化への対応

足元、外部環境には不透明感が残るものの、**ゴールデンウィークの鉄道旅客動向・商業施設売上は堅調**
地政学リスクやコスト上昇の影響を引き続き見極め、**インフレを前提にした事業運営に取り組む**

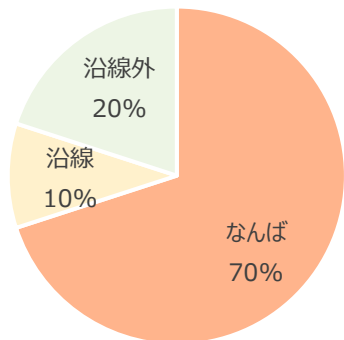
| | 地政学リスク | インバウンド需要 | インフレ・金利 |
|------------------|---|--|--|
| 現状認識・足元の状況 | <ul style="list-style-type: none"> 中東情勢の緊迫化などを背景に、不透明感が強い状況が続く 足元では、バス事業を中心に燃料価格変動の影響があるものの、全社業績に与える影響は限定的 | <p>＜関西国際空港の動向＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 中国からの国際線旅客数は2026年1月以降、前年同月対比40%程度の水準が続く 一方、中国を除く国際線旅客数は同110%程度に増加傾向 <p>＜当社空港線の動向＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送人員は、2026年1月以降前年割れの状態が続き、△3%程度の状況 ラピートの乗車率は約70%、高水準を維持 | <ul style="list-style-type: none"> 資材価格、エネルギー価格などを中心に、コスト全般にわたりインフレ圧力が継続 2026年度の賃金改定において、従業員1人あたりの年収を平均7%程度引き上げることなどを労使間で合意 支払利息は前年度と比べて約10億円増加うち、金利上昇に伴う増加影響は約5億円（2025年度実績） |
| 今後の業績予想への織り込み・対応 | <ul style="list-style-type: none"> リスクを過度に織り込むことなく、足元の状況が一定程度続くものと想定 今後の情勢次第で変動リスクは残るが、コスト動向のモニタリングと機動的な対応を継続 | <ul style="list-style-type: none"> 日中関係の改善は想定しない一方で中国を除く国際線需要の上昇基調を着実に取り込む 新観光列車「GRAN 天空」を起爆剤として国内需要を掘り起こす 加えて、特急料金の見直しにより、収益性の改善を見込む | <ul style="list-style-type: none"> 資材価格の高騰による工事費・修繕費の増加などを織り込むが、鉄道事業における特急料金の見直し、不動産・流通業におけるオフィス/テナント賃料の増賃などによる価格改定を進め、コスト増の一部を吸収 人的資本投資の強化として人件費は増加を見込むが、中長期的な収益基盤強化につながるものと位置づけ さらなる政策金利の引き上げを想定し、調達コストの抑制を重視 |

飛躍的な不動産事業の拡大 – 物件ポートフォリオ

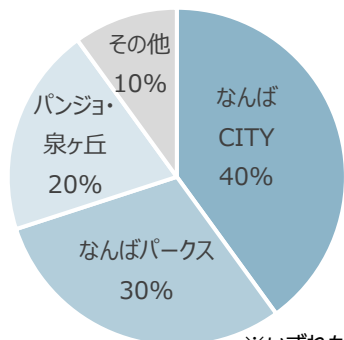
不動産賃貸業 営業収益の内訳【業種別】



不動産賃貸業 営業収益の内訳【エリア別】



ショッピングセンターの経営 営業収益の内訳【施設別】



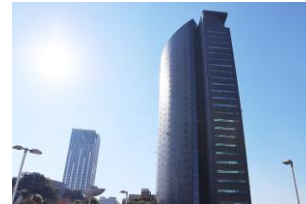
※いずれも2025年度データ

オフィス

- ・収益の大半はなんばエリアの以下の大型物件2棟
- ・なんばエリアの物件の稼働率はほぼ100%、賃料はエリア平均の13,000円を大幅に上回る



なんばスカイオ
竣工：2018年10月
賃貸面積：約45,000㎡
※商業エリア含む



パークスタワー
竣工：2003年8月
賃貸面積：約35,000㎡

百貨店・ホテル賃貸

- ・百貨店（高島屋）、ホテル運営会社への賃貸スキーム
- ・好調なインバウンド需要が下支えして売上は高水準で推移



南海ビル
竣工：1932年7月
賃貸面積：約50,000㎡



スイスホテル南海大阪
竣工：1990年3月
客室数：546室



フレイザーレジデンス南海大阪
竣工：2010年7月
客室数：114室

物流施設

- ・北大阪／東大阪流通センターにおけるテナントへの賃貸
- ・立地面で優位性があり、稼働率はほぼ100%



北大阪流通センター
総敷地面積：326,000㎡



東大阪流通センター
総敷地面積：213,000㎡

商業施設

- ・テナント賃貸を柱とし、最低保証を含めた固定賃料が約7割
- ・インバウンドの増加により免税売上が好調に推移



なんばCITY
賃貸面積：約33,000㎡
売上高：454億円



なんばパークス
賃貸面積：約52,000㎡
売上高：310億円

飛躍的な不動産事業の拡大 – 成長戦略の骨子

主なポイント

- **内部成長などで安定的な収益基盤の構築を図るとともに、投資効率の高いリターンを享受できる回転型投資を拡大**
- 外部成長に向けた投資は、インカム投資、キャピタル投資、ファンド投資の3つに分類
- 同時にノンコア・アセットの売却も進め、物件ポートフォリオの拡充を図る

飛躍的な不動産事業の拡大

沿線外で獲得した利益を沿線へ還元
⇒沿線価値向上に寄与する投資を推進

外部成長

収益基盤構築

投資効率向上

インカム投資

(バランスシート・長期保有)

キャピタル投資

(バランスシート・回転型)

ファンド投資

(SPC・回転型)

沿線をはじめとした
ポートフォリオの拡充

当社ポートフォリオ

M&Aによる事業シナジー・
機能拡充

内部成長

利益成長

資産効率向上

ノンコア・アセットの
売却

※詳細の投資クライテリアはp74参照

飛躍的な不動産事業の拡大 – 収益不動産取得の進捗と計画

収益不動産の取得を加速し、飛躍的な不動産事業の拡大に向けて着実に前進
投資規律の遵守によってリスクを適切にコントロールしながら、将来の収益拡大に資する成長投資を推進

【収益不動産取得の進捗状況】

| 2025年度実績：314億円 | 2026年度計画：437億円 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● 計画対比で約8割の進捗 ● 約2割分は翌期以降へ繰り越し ● 回転型ビジネスに資する物件の仕入れを加速 | <ul style="list-style-type: none"> ● すでに取得が決定している物件も含め、前年度を超える収益不動産の取得を計画 ● これまでに取得した物件のバリューアップにも取り組む |

投資種別の詳細

2025年度実績：314億円（実績）/398億円（計画）

| インカム投資 | キャピタル投資 | ファンド投資 | 翌期以降へ |
|--------|---------|--------|-------|
| 81億円 | 176億円 | 57億円 | 84億円 |

2026年度計画：437億円（計画）

| インカム投資 | キャピタル投資 | ファンド投資 |
|--------|---------|--------|
| | | |

【なにわ筋線沿線における物件開発・取得状況】



取得物件のタイプ・開発スキーム

- ①レジデンス【北区大淀中賃貸住宅】
土地取得→新規開発
 - ②オフィス【NANKAI備後町ビル】
中古物件取得→バリューアップ
 - ③オフィス【NANKAI西本町ビル】
中古物件取得+バリューアップ
 - ④レジデンス【ルクレ西長堀】
中古物件取得+バリューアップ
- ※物件の詳細は次ページ

地価の状況・今後の投資方針

なにわ筋線沿線を含め、
大阪市内の公示地価は上昇傾向

- 物件取得を加速する一方、投資規律の遵守にはより留意する
- すでに取得した物件においては、価値向上に向けた取り組みを加速

飛躍的な不動産事業の拡大 ー物件パイプライン

オフィス・レジデンスを中心に、**築古物件へのバリューアッド投資を通じて、物件価値を高める戦略を推進**
 キャピタル投資で取得した物件は、私募リートへの組入れも活用しながら、投資の循環につなげていく

◆取得した主な物件

NANKAI備後町ビル（オフィス）

インカム投資

所在：大阪市中心区
 敷地面積：1,348㎡
 延床面積：9,128㎡
 竣工年月：1989年2月



NANKAI西本町ビル（オフィス）

キャピタル投資

所在：大阪市中心区
 敷地面積：1,082㎡
 延床面積：8,403㎡
 竣工年月：1990年10月



商業施設 底地（3物件）

キャピタル投資

所在：大阪市中心区
 東大阪市
 広島市安佐北区
 敷地面積：計22,481㎡



ルクレ西長堀（賃貸レジデンス）

キャピタル投資

所在：大阪市中心区
 戸数：52戸
 延床面積：1,894㎡
 竣工年月：2007年2月



ラグゼなかもず（賃貸レジデンス）

キャピタル投資

所在：堺市北区
 戸数：60戸
 延床面積：1,613㎡
 竣工年月：2019年4月



ISM大阪城公園（賃貸レジデンス）

キャピタル投資

所在：大阪市中心区
 戸数：101戸
 延床面積：北棟 3,548㎡
 南棟 3,150㎡
 竣工年月：北棟 1985年4月
 南棟 1997年3月



飛躍的な不動産事業の拡大ーアセットタイプの多様化

働き方や暮らし方の変化を捉え、**機能・用途ごとの特性に応じてアセットタイプの多様化を進める**
多様なニーズを丁寧に捉えることで、**不動産ポートフォリオの充実化を図る**

◆働き方の多様化に対応したコンパクトオフィスの導入

シェアオフィス機能や体験型テナント（フライトシミュレーターなど）を配置した複合型オフィス「ANAスカイコネクトなんば」が開業1年を迎える

位置づけ

マスターリースを活用した協業により、オフィスアセットタイプの多様化を図る取り組みの一例

特徴

- ・コンパクトオフィスを基本とし、シェアオフィス機能を内包した構成
- ・オフィス用途に加え、来訪・滞在も想定した体験型テナントを配置
- ・立地特性を踏まえ、多様な働き方や利用シーンに対応する設計



ANAスカイコネクトなんば



本格シミュレーターを備えた
飛行機操縦体験施設
「28LEFT TRAVELER'S LOUNGE」

◆多様なライフスタイルに対応したレジデンスの導入

ペットとの共生を前提とした設計・設備を備える賃貸マンションブランドを展開



位置づけ

居住ニーズの多様化を背景に、住宅アセットタイプの拡張を図る取り組みの一例

特徴

- ・ペットとの共生を前提とした住戸設計および共用部機能
- ・うめきたエリアおよび南海本線駅前に位置し、大阪市中心部へのアクセス性に優れる
- ・DINKs・ファミリー層が主要ターゲット



所在：大阪市北区
JR大阪駅※
徒歩約11分

54戸・2027年春竣工予定
※ うめきた改札



所在：大阪市住之江区
当社・住ノ江駅
徒歩約1分

48戸・2026年秋竣工予定



所在：大阪市住吉区
当社・住吉大社駅
徒歩約3分

51戸・2027年秋竣工予定

飛躍的な不動産事業の拡大 ー事業エリアの拡充

首都圏・海外の不動産市場への進出を通じ、不動産事業のポートフォリオ多様化に向けた取り組みをスタート
専門人財の獲得・育成、国内外における事業パートナーとの幅広いリレーション構築によって、**新たな事業参画機会を探索していく**

◆首都圏への進出

収益不動産取得・ファンド出資

- 首都圏において中古不動産の再生販売事業に高い実績がある株式会社エー・ディー・ワークスとの共同投資によって、東京都内で収益不動産を取得

| | |
|-------|---------------|
| 物件タイプ | レジデンス |
| 所在 | 東京都足立区 |
| 戸数 | 111戸 |
| 延床面積 | 8,266㎡ |
| 出資割合 | 当社70%、ADW社30% |



- 首都圏オフィスへの出資を実行

ビル管理メンテナンスの新規受注

- 南海ビルサービス※において「品川シーサイドフォレスト」のビルメンテナンス業務を新規受託 ※ 当社連結子会社

不動産事業強化に向けた体制整備

- 2026年4月より、不動産専門部隊で東京事務所を立ち上げ、首都圏への進出をさらに加速

◆海外不動産市場への参入

海外不動産投資の第1号案件を実現

- 新たな収益機会の創出、リスク分散を企図した事業エリアの拡充、海外不動産市場における投資知見の蓄積を目的に米国におけるバリューアッド型ファンド※への出資を実行

| | |
|-------|--------------------------------------|
| ファンド名 | TruAmerica Workforce Housing Fund II |
| 投資対象 | 北米全域に展開する賃貸集合住宅物件 |

※ 不動産のリノベーションや運営改善を通じて物件の収益性を高め、投資収益の向上を図ることを目的としたファンド

ワシントン州賃貸住宅



フロリダ州賃貸住宅



飛躍的な不動産事業の拡大 ―既存領域の深度化

保有施設のブラッシュアップにより、**なんば・沿線ともに資産価値の向上を推進**

なんばではオフィス共用部の刷新を通じて物件価値の底上げを進め、沿線では駅ビルのリニューアルにより日常利用を深度化

◆なんばエリア：既存オフィスの高度化

PARKS PATIO

パークスタワーの共用部を入居者専用ラウンジ・会議室として
2026年4月にリニューアルオープン

ポイント

- ・ 働く日常に寄り添う空間設計
自然を感じられるサウンドやアートワークを取り入れ、都市にいながら心を整える場を創出
- ・ 周辺施設との連動
なんばパークスとの空間的・視覚的つながりを意識したデザインを採用
- ・ 入居者参加型の整備プロセス
ワーカーの意見や投票を設計に反映し、入居者と共に空間をつくり上げる取り組み

入居者専用ラウンジ：入居者の声を反映し、日常使いを想定した共用空間へ刷新



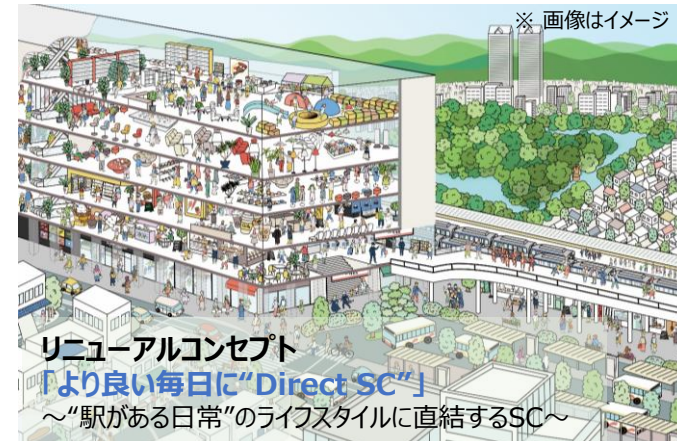
◆沿線エリア：駅直結の強みを活かした日常接点の拡張

HiViE堺東

駅直結の南海堺東ビルで、「即時性」と「利便性」を兼ね備えた
ショッピングセンターを2027年春にグランドオープン予定

ポイント

- ・ 駅直結の利便性を最大化
通勤・通学利用者や沿線住民の日常利用をターゲットとした商業施設を展開
- ・ 段階的なオープンによる再編
2026年秋には1階にスーパーマーケットを先行オープン予定
- ・ 地域からの親しみを継承
高島屋堺店が築き上げてこられたお客さまからの信頼を受け継ぎ、より強固にする



北大阪トラックターミナル7号棟※が供用開始、立地面・機能面の優位性を活かし、高稼働での供用により利益貢献
東大阪流通センターについても、延床面積20,000㎡強の規模を想定したⅠ期棟の高度化設計に着手

※ これまでの名称はⅡ期棟、今回より表現を見直しております

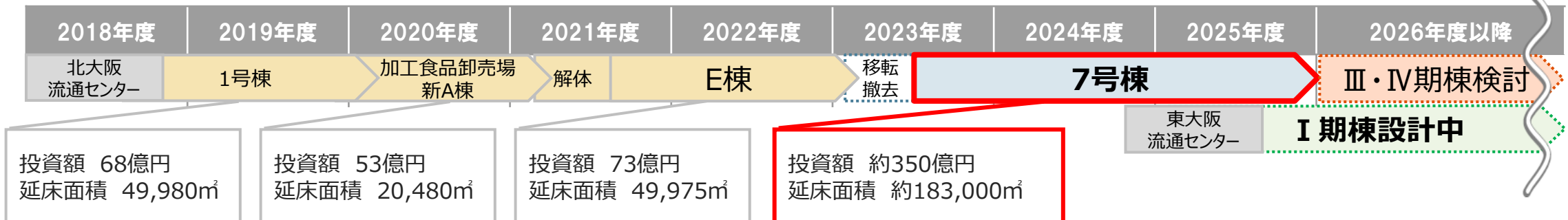
◆北大阪トラックターミナル7号棟



特徴

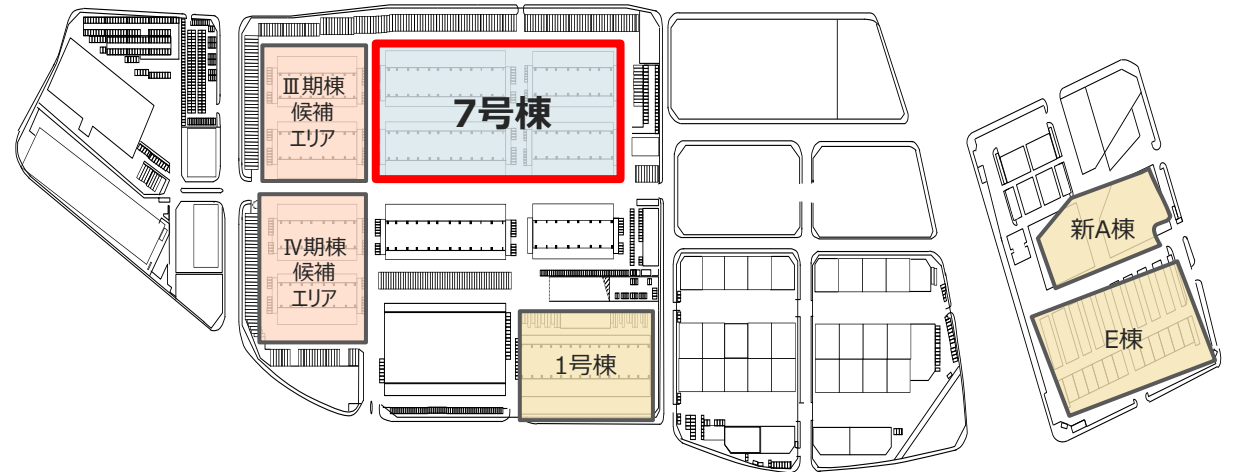
- ・ 関西最大級の大型マルチテナント型物流施設
- ・ 施設の安全性と使いやすさを両立させる全国初の中間層免震
- ・ 各フロアに直接アクセス可能な「ダブルランプウェイ」を備える
- ・ 環境、サステナビリティ・働く人への配慮設置

全体スケジュール ※現時点の計画



北大阪流通センター

総敷地面積：326,000㎡ 「好立地・高稼働・広大な敷地」が大きな強み



◆不動産販売業のエリア・規模拡大

-
- (単位：戸)
- 不動産販売業 営業利益
- マンション販売戸数
- ※私募リートへの物件売却却
- | 年度 | マンション販売戸数 (戸) | 営業利益 (億円) |
|--------|---------------|-----------|
| 2021年度 | 175 | 11.0 |
| 2022年度 | 125 | 6.0 |
| 2023年度 | 110 | 3.0 |
| 2024年度 | 120 | 3.0 |
| 2025年度 | 330 | 17.0 |
- (単位：億円)

| 時点 | AUM (億円) |
|-------------------|----------|
| 運用開始時点 (2023年11月) | 約210 |
| 第2回増資 (2025年7月) | 約300 |
| 運用開始から5年以内 | 約500 |
| 中長期目標 | - |

「選ばれ続ける沿線づくり」の具現化 ―グレーターなんば構想の取り組み

なんば広場を核にして、ソフト×ハードの両輪でグレーターなんば構想の具体化に向けた取り組みが進捗
施策を着実に積み重ね、なにわ筋線の開業も追い風に「アジアNo.1の訪れたいまち」への成長を実現する

① なんば広場におけるイベントの積極展開

- 2025年9月以降、なんば広場の占有者の一員※として、イベントを積極的に誘致
イベント回数が2024年度の25件から2025年度では40件に増加
人流増加への影響も検証中

※当社が構成員である「なんば広場マネジメント法人設立準備委員会」が占有者として認定



なんば広場の日常風景



なんば広場でのイベント



通天閣の賑わい

② 難波千日前地点再開発プロジェクト（仮称）の推進

詳細はp77

- 当社を含む3社※で商業・ホテル・オフィスを擁する大型複合ビルの開発を準備中

2027年3月の着工、
2031年3月の開業に向けて順調に進捗

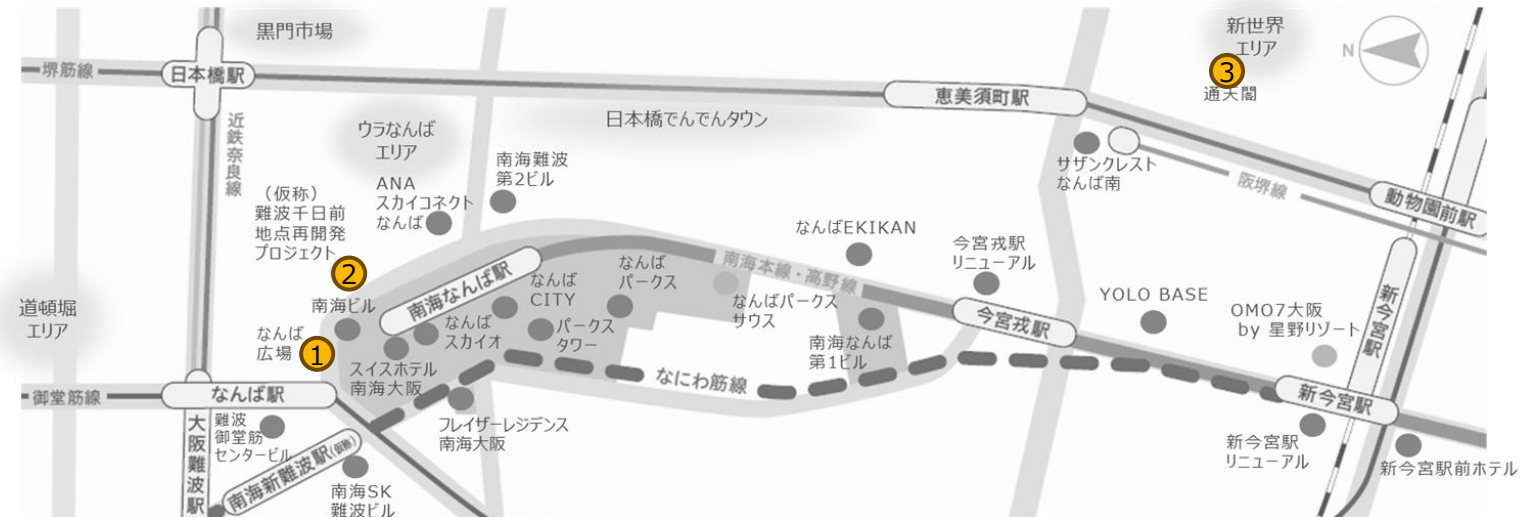
※関電不動産開発株式会社、当社、大阪市高速電気軌道株式会社

③ 通天閣への誘客強化

- 新今宮駅に副駅名「#まいど通天閣」を導入
- 2026年3月以降、営業時間延長を実施

2026年3月は前年同月対比で
入場者数が約20%増加

グレーターなんばエリアMAP



「選ばれ続ける沿線づくり」の具現化 ―駅前再開発（泉ヶ丘・金剛）

本中計の重点エリアである**泉ヶ丘・金剛エリア**で**駅前再開発**を始動し、沿線の定住人口の拡大に向けた施策を推進
沿線のステークホルダーとの強固な信頼関係を基盤とした、**当社ならではの公民連携型のまちづくりを展開**

◆泉ヶ丘駅前活性化計画

- 工事費高騰の影響を受け、2023年に延期となっていた計画の再始動を決定
- 毎日使える利便性高い「駅前商業施設」と
泉北ニュータウン初となる30階建て「タワーマンション」を建設
- 堺市との公民連携で駅前の再整備も実施

| コンセプト | | くらしたいまち泉ヶ丘を駅前からLEADする | |
|-------|------------------|-----------------------|------------|
| 構成施設 | | 複合型商業施設 (商業・サービス等) | 分譲タワーマンション |
| 建物規模 | 地上4階（地下1階は後方諸施設） | 地上30階建て、約370戸 | |
| 延床面積 | 約10,900㎡ | 約42,000㎡ | |
| 竣工予定 | 2028年度 | 2031年度 | |

◆金剛駅を中心としたまちづくり

- 当社、大阪狭山市、富田林市の3者で金剛駅周辺地区の再整備を官民共同で推進することに合意

| | |
|-----------------------|---|
| まちづくりの 将来 イメージ | 集まる魅力、広がるにぎわい 大阪南部の生活・交流・交通拠点 |
| まちづくりの 方向性 | <ul style="list-style-type: none"> ・まちの核としての魅力ある駅前空間づくり ・広域公共交通ネットワーク拠点としての機能の充実 ・良好な駅まち空間を維持継続する取組の推進 |
| タイム スケジュール (予定) | 全面リニューアル：2033年度中 (商業施設：2031年度中開業) |

泉ヶ丘駅前地域の再整備 完成イメージ（2階）



泉ヶ丘駅前活性化計画 完成イメージ（鳥瞰）



金剛駅周辺地区再整備事業 イメージパース



未来を拓く公共交通事業への変革 – 収益力の強化①

データマーケティングを活用した特急料金の再設計により、**2026年度は7億円の増収**を見込む
チケットレスでの購入を促進し、**駅務機器の削減・メンテナンスコストの削減を実現**させる

増収施策 特急料金の見直し（2026年4月～）

| 種類 | これまで | 改定後 | | |
|--------|------------------|-----------------|------------------|------------------|
| チケット種類 | 特別急行料金 座席指定料金 | チケットレス 特急料金 | 特別急行料金 座席指定料金 | 車内購入料金 |
| 価格 | 520円 | 550円 | 700円 | 1,000円 |
| 利用者層 | 右記全般 | ヘビーユーザー （通勤） | ライトユーザー （観光） | 事前購入しな かった利用者 |
| 購入手段 | 右記全般 | チケットレス サービス | 駅窓口・ 自動券売機など | 車内購入 |



※上記同等の改定幅で、インバウンド旅客向けをはじめとする企画乗車券も同時に改定
※価格について、「こうや」のなんば・新今宮・天下茶屋・堺東駅～極楽橋駅は除く

【目的】

- ① **データ活用の推進**
チケットレスサービスを中心とした利用者データを活用し、今後の増収施策に活かす
- ② **発売関連業務の効率化**
チケット購入のセルフ化を促進し、人に依存しない販売体制を確立するとともに、業務効率化を実現
- ③ **適正な対価水準の設定**
コストやサービスに見合った対価水準に見直す
- ④ **ブランド・沿線価値の向上**
特急が提供する付加価値を当社ブランド・沿線価値と結びつける

【改定公表後の旅客動向】

- チケットレスサービスによる購入率が増加
2026年1月：約50%
→ 2026年4月中旬：約60%
- 4月以降の特急乗車率には大きな変動がなく、逸走の影響は想定よりも小さい
ラピートの乗車率：概ね70%台で推移

未来を拓く公共交通事業への変革 – 収益力の強化②

移動そのものを観光体験へと昇華すべく、**新たな観光列車「GRAN 天空」を投入**
 なんば起点の誘客にとどまらず、**高野山を含む沿線全体で国内外の旅行需要の取り込みを図る**

需要喚起

新たな観光列車（GRAN 天空）の導入



1号車 リラックスシート



2号車 ワイドビューシート



3号車 ロビーラウンジ



4号車 グランシート
グランシートプラス

名称

GRAN 天空
TENKU

運行開始日

2026年4月24日

両数

4両

運行区間

なんば駅～極楽橋駅間

運行回数/所要時間

1日2往復、片道約1時間30分

特徴

- ・ パノラマビューを楽しめる車窓
- ・ 地元の食材を使用した食事を提供
- ・ なんば駅に専用の「0番のりば」を設置

参考情報

高野山観光客数 約146万8,000人
 うち宿泊客数 約 19万8,000人
 うち外国人 約 11万7,000人

※2025年データ、「令和7年 和歌山県観光客動態調査（速報値）」より

【運行開始後の状況】

- ゴールデンウィークはほぼ満席乗車
- 最も高価格帯（大人1名：11,230円～※）である4号車「グランシート・グランシートプラス」も含め、全体の予約状況は順調

※食事＋フリードリンク付き

ポイント1

沿線の食材を活用した料理を
車内で提供



ポイント2

なんば駅に専用乗り場を整備



出発式の様子

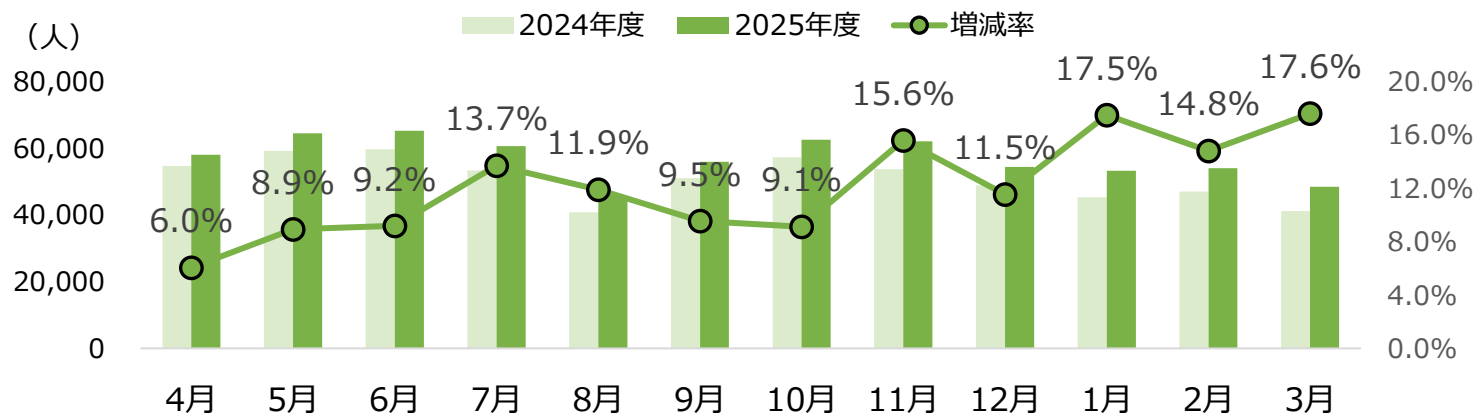


未来を拓く公共交通事業への変革 – 泉北高速鉄道との経営統合効果の発現

泉北高速鉄道との経営統合による運賃値下げの減収影響を抑制しつつ、**利用促進と事業効率化は着実に進展**
今後は泉北線沿線・泉ヶ丘駅での再開発を契機に、さらなる**需要の取り込みと収益力の向上**を目指す

【収入面】他線からの移行などによる収益改善が約2億円見込まれ、運賃値下げによる**減収額は約8億円まで縮小**（当初は約10億円を想定）

泉北線利用のIC定期乗降人員の推移※（平日・1日平均）



＜収益改善の要因＞

- 定期シェアの増加
定期運賃の割安感が高まったことに伴い、通勤・通学ともに定期のシェアが4%程度増加
- 利用促進施策の結実
泉北高速鉄道との経営統合前から駅貼りポスターや車内吊りなどでPR活動を実施し、認知度が向上



※ 泉北線各駅⇄その他の駅への利用、大阪・関西万博の来場者輸送も含む

【費用面】重複するシステム・機能などの統合による投資やコストの削減、運営体制の見直しなどを通じて、**事業の効率化が進捗中**

| 項目 | 実施内容 | 実施時期 |
|------------|---|--------------------------------|
| 人財の確保と再配置 | <ul style="list-style-type: none">本社部門の統合、鉄道技術部門・運転士など不足する人財を確保2026年3月に実施した高野線・泉北線のダイヤ改正において、泉北線における運転士・車掌の乗務区間を再編 | 2025年度より順次 |
| 重複システムの一元化 | <ul style="list-style-type: none">駅務システム、運行管理システム、電力指令システムなど、指令機能を伴う主要なシステムや機能を一元化することで、将来的な更新投資の原資やメンテナンスコストを削減 | 駅務：2025年度～ その他：2026年度以降（予定） |

未来を拓く公共交通事業への変革 ― 設備投資の進捗と計画

鉄道事業の分社化を起点に、従来の運営体質から脱却し、**公共交通事業の競争力と持続性を高める設備投資を本格化**
投資水準は従来を大きく上回るが、将来の成長に向けて確実にやり切る意思のもと、費用対効果も意識して効率的・計画的に実行する

【設備投資の進捗状況】

| 2025年度実績：269億円 | 2026年度計画：482億円 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 過去最大規模の投資水準であったが、概ね計画通りに進捗 未執行分は施工計画や見積りの精査によるもの | <ul style="list-style-type: none"> 前年度を超える投資額を予定 特に運営高度化・収益拡大に向けた投資を加速させる |

投資種別の詳細

2025年度実績：269億円（実績）/337億円（計画）



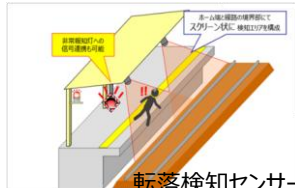

投資内容精査による減/翌期以降へ 68

2026年度計画：482億円（計画）

| 既存更新等 | 運営高度化 | 収益拡大 |
|-------|-------|------|
| 258 | 109 | 115 |

【主な内訳】

■ 駅ホームの安全性向上

| 2025年度（実績） | 2026年度（予定） |
|---|---|
| 2026年3月より転落検知システムの本格運用を開始（新今宮駅1番線）  転落検知センサー（イメージ図） | ホームドア設置に向けた工事を実施（中百舌鳥駅1番線）  中百舌鳥1番線ホームドア（イメージ図） |

■ 鉄道車両の新造・更新

8300系車両を12両導入
 （2025年度実績、2026年度計画ともに）



■ 車内防犯カメラ設置

2026年度末時点で
 全車両の約2/3に設置完了予定



■ 駅舎リニューアル

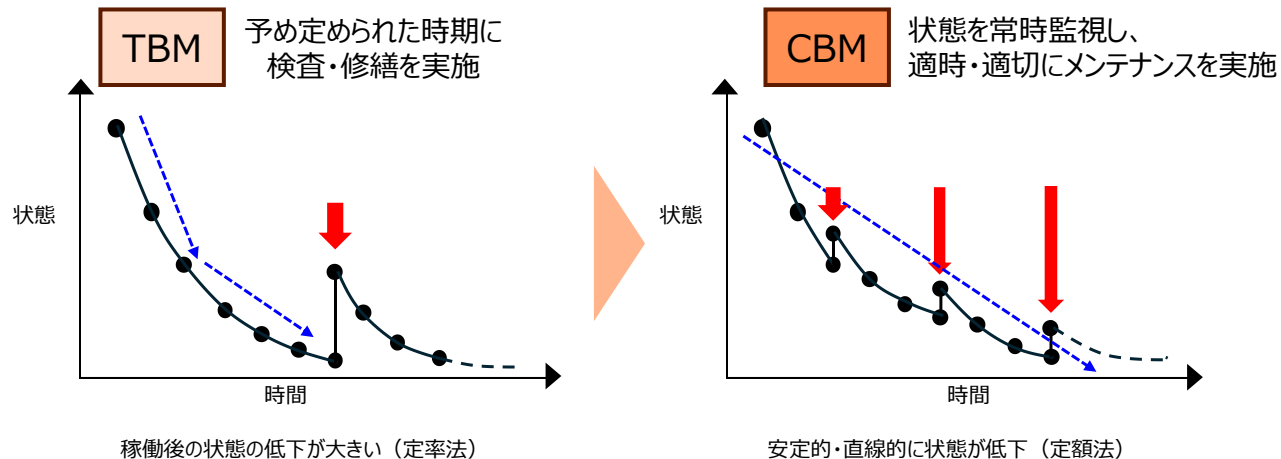
なんば駅において、2階中央口に引き続き
 2階南口のリニューアルにも着手



未来を拓く公共交通事業への変革 – CBMへの移行

分社化を契機に鉄道DXの取り組み推進を加速し、設備の保全体系をTBM（時間基準保全）からCBM（状態基準保全）に移行人の経験に支えられてきたアナログな知見に、デジタル技術を融合させることで、より確実で効率的な保全を実現
→ 固定資産の費消パターンを見直し、鉄道事業における**車両などの償却方法を定率法から定額法に見直し**

TBM（時間基準保全）からCBM（状態基準保全）への移行イメージ



償却方法の見直しに伴う影響

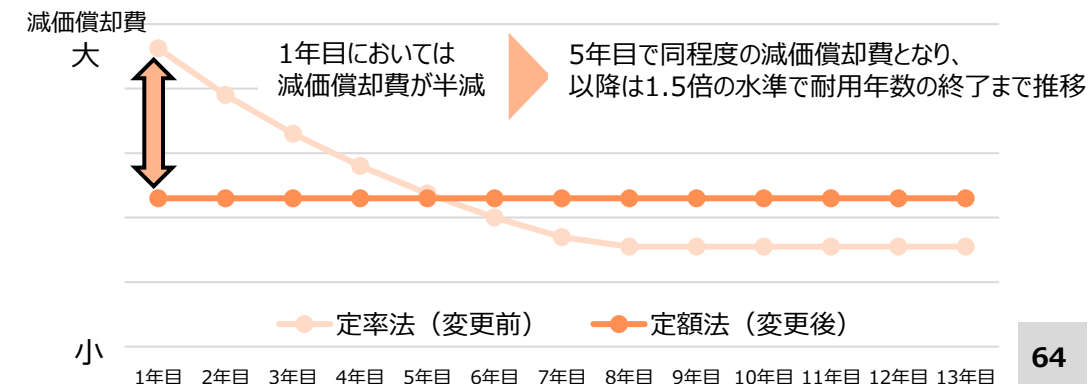
◆見直しによる効果

- メンテナンスの実態に即した費用配分を通じ、長期安定的な設備投資の運営が可能
- 集中投資局面である今中計期間において、減価償却費の一時的な水準低下が将来の成長に向けた施策の実行を後押し

◆2026年度における鉄道事業の減価償却費影響（前年度対比）

| | |
|----------|--------|
| 償却方法の見直し | △22億円 |
| 設備投資の増加 | + 11億円 |
| 合計 | △11億円 |

（参考）償却方法変更による減価償却費の減少イメージ（例：車両、耐用年数13年）



主なCBMの導入事例

- ✓ 「GRAN 天空」における電気式戸閉装置の導入
従来の空気式に比べて電子制御できる
→状態データの取得が可能に
- ✓ 車両台車モニタリングの開始
日常的に走行データを収集して
車両の状態の把握が可能
→早期対応により台車枠の損傷を予防可能



未来を拓く公共交通事業への変革 ー事業運営の高度化と最適化

前中計から取り組んできた事業運営の高度化や最適化への取り組みをさらに加速させ、
鉄道事業の分社化を契機に、**将来に向けた公共交通の持続的な成長を実現**

| 主な取り組み | | 前中計期間 | 本中計期間 |
|--------|----------------------|---|---|
| 経営体制 | 泉北高速鉄道との 経営統合効果発現 | <ul style="list-style-type: none"> 経営統合を実現し、サステナブルな事業運営に向けた第一歩を踏み出す | <ul style="list-style-type: none"> 重複するシステムや機能等の統合、人財の有効活用により、重複する投資やコストを削減し、運賃値下げによる減収からの早期回復を実現 |
| | 鉄道事業の 分社化 | <ul style="list-style-type: none"> 2026年度からの鉄道事業分社化に向けて準備会社を設立、吸収分割契約を締結 | <ul style="list-style-type: none"> 新会社の将来ビジョンと体制を構築し、分社化後、鉄道事業の自立経営を実現 |
| 具体的な施策 | ワンマン運転の 拡充 | <ul style="list-style-type: none"> 南海線泉佐野駅以南において一部列車でワンマン運転を実施 | <ul style="list-style-type: none"> 将来の全線ワンマン運転化に向けた各種設備構築計画の策定を推進 |
| | 自動運転の 本格開始 | <ul style="list-style-type: none"> 実証試験を終了し、自動運転検討委員会による安全性等の評価を受ける | <ul style="list-style-type: none"> 運行に必要な設備面の対応を進め、高師浜線において、2027年度に自動運転を開始 |
| | 働きやすい環境の 整備 | <ul style="list-style-type: none"> 駅係員業務の集約による駅窓口業務の省力化、効率的な駅運営を実現 | <ul style="list-style-type: none"> 駅業務について宿泊を伴わない勤務を中心とした体制への見直しを推進 従業員の休憩・宿泊施設等の環境を再整備 |
| | モビリティの 最適化 | <ul style="list-style-type: none"> オンデマンドバスやグリーンスローモビリティ等の実証実験を実施 | <ul style="list-style-type: none"> ラストワンマイル輸送の継続検証 輸送特性と利用実態が一致しない路線のモードチェンジを地域関係者と協議・共創 |



自動運転の実証試験に
使用した車両



新・鉄道研修センター
(イメージ)



グリーンスローモビリティを
用いたラストワンマイル
輸送・観光輸送を実証実験

eスポーツ事業 – 事業のスケールに向けて、パートナーとの共創を通じた成長戦略を実行

◆「鉄道eスポーツアライアンス」を設立

- 鉄道 × eスポーツで沿線発の新たなコミュニティづくりに挑戦すべく、東西4社※で連携をスタート

※ 大阪市高速電気軌道株式会社、近畿日本鉄道株式会社、京王電鉄株式会社、当社



【主な活動】

- eスポーツ競技大会の実施・支援
- eスポーツ人財育成の実施・支援
- eスポーツに関わる共同でのプロモーション



◆eスタジアム※がアクティオ株式会社と資本業務提携を締結

- 両社が持つそれぞれの領域での施設運営・コンテンツの知見を組み合わせ、全国展開を本格化
- 行政・自治体との連携をさらに深め、地域のニーズに応えるeスポーツ施設・イベントを展開し、eスポーツを通じた地域活性化と新たな文化醸成に取り組む

※ 当社連結子会社

【本提携における主な取り組み】

- eスタジアム施設の運営品質向上
- eスポーツ施設の全国展開
- eスポーツイベントの共同企画・実施
- 自治体との連携強化

DX戦略 – 戦略打ち手の推進によって、顧客基盤を拡大するとともに外部評価を獲得

◆南海アプリをリニューアル（第2弾）

- トップ画面を刷新
 - 共通IDによるシングルサインオンを開始
- ※ 今後、順次接続サービスを拡充予定

◆minapita※会員の新規獲得

- 南海アプリとの連携強化・キャンペーン施策などにより、新規会員を5万人獲得
 - 長期末利用会員の整理（退会）
- （総会員数：2024年度末47万人→2025年度末45万人）

◆DX認定を取得

- 経営戦略とDXを一体で推進する体制が整っている点が認められ、2026年3月に経済産業省が定める「DX認定事業者」の認定を取得



未来探索の継続 – 不動産・公共交通と異なる事業の芽の育成に向けた手法が確立し、各事業が着実に前進

◆CVC子会社によるスタートアップ企業への出資（累計8社）

- 新たな事業モデルを幅広く探索のうえ厳選投資しており、順調に進捗中

【主な出資先】

ATOMica

株式会社ATOMica
ソーシャルワーキング®の
企画・開発・運営



KaKa Creation

株式会社KaKa Creation
AIを活用したアニメ制作事業、
コンテンツサービス開発事業

MOOV

株式会社MOOV
モビリティサービス事業者向け
DX/BPOソリューション



株式会社The Chain Museum
アート・コミュニケーションプラットフォームの
運営



株式会社はんぽさき
地図情報を活用したフィールド業務の
DXアプリの提供

◆事業創出支援プログラム発ベンチャー3法人

- 試行錯誤をしながら、将来の成長に向けて順調に進捗中



株式会社LAWN

テニススクール向け会員管理システムを提供
全国のテニススクールで導入中



株式会社メドエックス

医療業界における人材不足に対し、
マッチングサービス「medich」を提供
関東エリアを中心に展開



株式会社yuppa

生湯葉を使ったヘルシーファストフード
「yuppa」を提供
2026年1月に1店舗目を表参道にオープン

◆さらなる事業創出に向けた取り組みを継続

- 社内外のイノベーション人材とともに、新規事業を創出する
事業創出支援プログラム「beyond the Border 2026」を実施
- 半年間での事業化を目指して、複数案件が進捗中

**beyond
the Border**
by Fly beyond



サステナブル経営の実現に向けて ー主な取り組み

「NANKAIグループ環境ビジョン2030」および「NANKAIグループ中期環境目標（2025～2027年度）」の達成を目指して、
CO2削減に向けた取り組みを主軸に鋭意推進

CO2排出量削減の取り組み

- ▶ 2025年度（見込み）は2013年度比で約31%減少
- ▶ なんばパークス・なんばスカイオの電力カーボンフリー化による効果などで削減促進

当社グループのCO2排出量削減実績・目標（対2013年度）



【2025年度における具体的施策】

- ▶ 省エネ車両の導入
・8300系車両 12両
- ▶ EVバスの導入
・南海りんかんバス 6台導入
- ▶ 太陽光発電設備の新設
・北大阪トラックターミナル7号棟 他
- ▶ J-クレジット(森林)の取得継続



再生可能エネルギーの導入促進

- ▶ 積極的に再エネの導入を進めており、これまでになんばパークス・なんばスカイオ・通天閣で使用する全使用電力を再エネに切り替え、カーボンフリー化を達成
- ▶ 鉄道事業では、ラピートや鋼索線に再エネを導入していたが、2026年度より再エネの導入拡大を進め、今年度末には全有料列車および全105駅で使用する電力の100%を再エネに切り替えることで、鉄道事業での再エネ率は約20%に到達
- ▶ 今後も省エネ施策・再エネ導入の拡大を通じて「NANKAIグループ環境ビジョン2030」達成を目指す

| 導入箇所 | 導入時期 | CO2削減効果 |
|-----------------------|-------------|-----------|
| 鋼索線 | 2021年6月～ | 約60トン |
| ラピート | 2024年4月～ | 約2,000トン |
| GRAN 天空、こうや | 2026年4月～ | 約1,100トン |
| サザン、泉北ライナー、りんかん、全105駅 | 2026年4月から順次 | 約16,000トン |
| なんばパークス、なんばスカイオ | 2024年11月～ | 約16,000トン |
| 通天閣 | 2025年4月～ | 約350トン |

TNFDレポートを初開示

- ▶ 2026年1月にTNFD提言に沿った当社グループとして初の「TNFDレポート」を開示
- ▶ 本レポートでは、TNFDの開示提言である4つの柱（ガバナンス、戦略、リスクとインパクトの管理、測定指標とターゲット）に沿って、事業における自然関連の依存・影響、リスクと機会を整理し、開示

株主・投資家との対話の推進①

資本コストの低減と成長期待の醸成につながる積極的なIR活動を実施し、投資家とのコンタクト回数は年々増加

◆IR活動の実績

| | | 2025年度 | 2024年度 |
|-------|---|--------------|-------------|
| 機関投資家 | 決算説明会 | 2回 | 2回 |
| | 事業説明会 | 1回 | － |
| | 施設見学会 | 2回 | － |
| | カンファレンスへの参加 | 1回 | 1回 |
| | 機関投資家・アナリスト等との個別面談※ ※延べ回数・人数、スモールミーティングを含む | 107件 157名 | 98件 130名 |
| 個人投資家 | 個人投資家向け会社説明会 | 2回 | 2回 |
| | 株主向け施設見学会 | 1回 | 1回 |

◆経営陣へのフィードバック

| 会議体 | 報告回数 | 報告内容 |
|---------|-------|---|
| 取締役会 | 1回/年 | ・ターゲット別IR戦略 ・機関投資家とのエンゲージメント活動 ・個人投資家とのエンゲージメント活動 ・外部からの評価 |
| 経営トップ会議 | 1回/年 | ・中計公表後の資本市場の反応 (対話内容/示唆・アナリストレポート) |
| 執行役員会 | 12回/年 | ・IR活動報告 ・対話内容/示唆 ・アナリストレポート ・株価動向 |

◆対話の主な内容

| 不動産 | 公共交通 | 財務戦略 | まちづくり/新事業 | その他 |
|--|---|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 投資計画（M&A含む） 投資の内訳、利益リターン、投資規律 投資実行の蓋然性・実現可能性 事業エリア拡充 首都圏・海外不動産への進出の背景 スキーム多様化 回転型ビジネス戦略 価格転嫁 オフィス：増賃、ホテル：ADR 専門人財確保/育成 | <ul style="list-style-type: none"> 数値計画 中長期の利益ストーリー 投資計画 投資実行の蓋然性・実現可能性 次期中計以降の投資水準 インバウンド動向 価格転嫁 特急料金の見直し さらなる運賃改定 | <ul style="list-style-type: none"> キャッシュ・アロケーション キャッシュイン/キャッシュアウトのバランス (上振れ・下振れ時の対応) 株主還元 配当方針、自己株式取得 資本効率性 財務健全性 賃貸等不動産の含み益 政策保有株式の方針 | <ul style="list-style-type: none"> グレーターなんば構想 再開発の状況 通天閣とのシナジー 新事業のマネタイズ eスポーツ ツーリズム | <ul style="list-style-type: none"> 来期業績予想 万博反動減への対応 中計アップデート 鉄道事業の分社化 なにわ筋線計画 大阪IR |

株主・投資家との対話の推進②

株主・投資家との対話の内容・意見を経営にフィードバックすることで、**持続的な成長と中長期的な企業価値の向上につなげる**

◆対話の成果

| 株主・投資家からの主な意見 | 対応 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 2025年度の期初予想において、インバウンドや大阪・関西万博の影響の織り込みが弱く、過度に保守的なガイダンスである | <ul style="list-style-type: none"> 2025年度においては、大阪・関西万博の効果や空港線の見立てを修正し、7月・10月の2度にわたって業績予想を上方修正 2026年度においては、期初のガイダンス時点から過度に保守的にならないことに留意した営業利益目標を設定 |
| <ul style="list-style-type: none"> 2025年度の期初予想公表後の株価の低迷、PBR1倍割れを踏まえた対応 | <ul style="list-style-type: none"> 7月の業績予想の上方修正と合わせて増配・自己株式取得を公表 |
| <ul style="list-style-type: none"> 中期経営計画で掲げる多額の投資の蓋然性、実現性が分からない | <ul style="list-style-type: none"> 2025年度第2四半期決算説明会において、不動産事業・公共交通事業の投資の進捗状況を説明 |
| <ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業を分社化し、不動産事業に注力することを踏まえた不動産分野での開示充実 | <ul style="list-style-type: none"> 事業説明会を開催し、不動産事業の担当役員から投資規律などの詳細を説明、当日の議事録を当社HPにて開示 第2四半期決算説明会において、不動産事業の投資クライテリア・パイプラインを説明 |
| <ul style="list-style-type: none"> 2025年度の修正予想が中期経営計画の最終年度の数値目標を超えているため、中期経営計画の数値目標をアップデートすべきである | <ul style="list-style-type: none"> 2025年度決算公表と合わせて、中期経営計画の数値目標のアップデートを公表（営業利益・ROE目標を上方修正） |
| <ul style="list-style-type: none"> 場中での決算公表であることも踏まえ、決算公表時のヘッドライン情報を充実 | <ul style="list-style-type: none"> 2025年度決算公表時から決算補足説明資料の冒頭にエグゼクティブサマリーを追加 |

◆外部評価

- 第5回日経統合報告書アワード「**優秀賞**」（2年ぶり3回目）
- 日興アイ・アール「2025年度 全上場企業ホームページ充実度ランキング調査」
「**最優秀サイト**」（2年連続）
- ブロードバンド・セキュリティ「Gomez IRサイトランキング2025」
「**優秀企業・銀賞**」（前年は優秀企業：銅賞）
- ブロードバンドセキュリティ「Gomez ESGサイトランキング2025」
「**優秀企業・銅賞**」（初受賞）



P
B
R
向
上

新生NANKAIグループとして変革を遂げ、
中長期的な企業価値の向上に向けて資本効率と成長の両立を推進

R
O
E
向
上

2025年度：好調な外部環境の取り込みにより過去最高益を更新
2026年度：減益要因を織り込みつつも、利益の積み上げを通じて、
営業利益400億円の達成を目指す

P
E
R
向
上

戦略の着実な実行と利益成長を通じた企業価値向上を目指し、
中期経営計画をアップデート
資本コストや株価を意識した経営を実践し、持続的な成長を目指す

Appendix

【参考】セグメント別収支計画

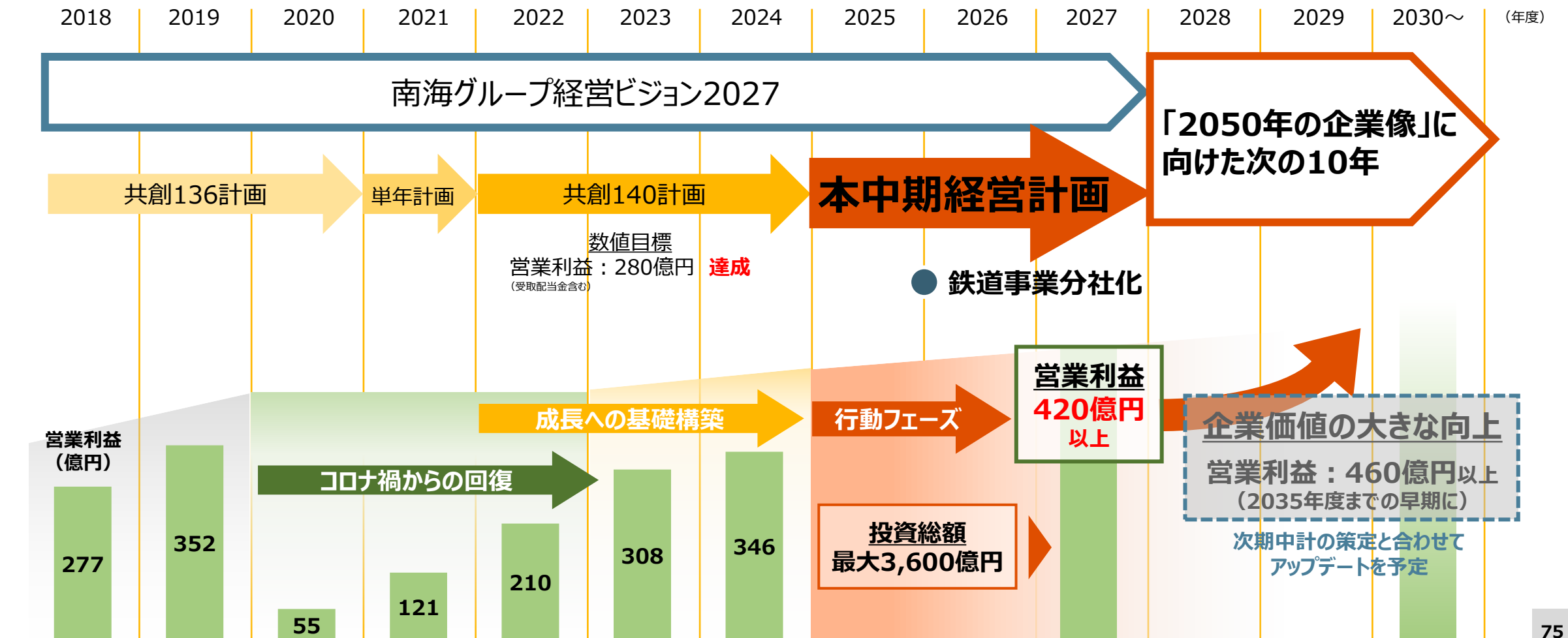
| | | 2024年度実績 | 2025年度実績 | 2026年度予想 (2026年4月30日公表) | 2027年度計画 (中計数値目標見直し後) |
|----------------|---------|----------|----------|----------------------------|--------------------------|
| 運 輸 業 | 営 業 収 益 | 1,127 億円 | 1,173 億円 | 1,163 億円 | 1,197 億円 |
| | 営 業 利 益 | 132 億円 | 149 億円 | 139 億円 | 130 億円 |
| 不 動 産 業 | 営 業 収 益 | 490 億円 | 532 億円 | 705 億円 | 744 億円 |
| | 営 業 利 益 | 123 億円 | 143 億円 | 160 億円 | 180 億円 |
| 流 通 業 | 営 業 収 益 | 288 億円 | 304 億円 | 314 億円 | 314 億円 |
| | 営 業 利 益 | 36 億円 | 39 億円 | 38 億円 | 36 億円 |
| レジャー・ サービス業 | 営 業 収 益 | 455 億円 | 528 億円 | 568 億円 | 642 億円 |
| | 営 業 利 益 | 33 億円 | 47 億円 | 48 億円 | 55 億円 |
| 建 設 業 | 営 業 収 益 | 540 億円 | 469 億円 | 540 億円 | 579 億円 |
| | 営 業 利 益 | 24 億円 | 29 億円 | 25 億円 | 26 億円 |
| そ の 他 の 業 | 営 業 収 益 | 36 億円 | 43 億円 | 42 億円 | 41 億円 |
| | 営 業 利 益 | 0 億円 | 0 億円 | △ 1 億円 | △ 1 億円 |
| 調 整 額 | 営 業 収 益 | △ 331 億円 | △ 405 億円 | △ 457 億円 | △ 455 億円 |
| | 営 業 利 益 | △ 5 億円 | △ 9 億円 | △ 9 億円 | △ 7 億円 |
| 合 計 | 営 業 収 益 | 2,607 億円 | 2,647 億円 | 2,875 億円 | 3,063 億円 |
| | 営 業 利 益 | 346 億円 | 399 億円 | 400 億円 | 420 億円 |

【参考】不動産事業の投資クライテリア

| エリア | 投資方針 | 投資形態 | アセットタイプ ^o |
|----------------------|---|---|---|
| 関西圏 | <ul style="list-style-type: none"> インカム投資（長期保有）については関西圏のみ グループ内の知見やノウハウを活かしたバリューアップを実施し、資産価値を高める取り組みに注力 ファンド投資に取り組むとともに、PM・BM受託によるフィー収益獲得も目指す | <div>インカム投資 (バランスシート・長期保有)</div> <div>キャピタル投資 (バランスシート・回転型)</div> <div>ファンド投資 (SPC・回転型)</div> | オフィス 物流施設 賃貸マンション ホテル 商業 |
| 首都圏 その他 政令指定都市 | <ul style="list-style-type: none"> 共同事業に限定し、マイナー出資での参画を原則とする ファンド投資をメインに事業参画を企図 ⇒ノウハウ蓄積と情報ルート開拓 | <div>キャピタル投資 (バランスシート・回転型)</div> <div>ファンド投資 (SPC・回転型)</div> | オフィス 賃貸マンション 物流施設 ホテル ※商業はリート ウェアハウジングのみ |

【参考】本中期経営計画の位置付け（タイムライン）

コロナ禍からの回復、成長への基礎構築を経て、**企業価値の大きな向上に向けた行動を起こす3年間**
選ばれる沿線、選ばれる企業グループとなり、「**南海グループ経営ビジョン2027**」を完遂



【参考】関西の成長機会

訪日外国人の増加や「大阪・関西万博」等の効果から、**関西の経済は大きく成長する**機会に恵まれている
当社グループの事業拠点である「なんば」は関西各地へのアクセスも充実しており、大阪らしいカルチャーの発信地として高い人気を誇る

2025年 大阪・関西万博開催

- ▶約2,900万人※が来場
- ▶関西国際空港や沿線各地から会場までの交通輸送を担い、沿線エリアへの誘客を実施

※公益社団法人2025年日本国際博覧会協会 公表（関係者来場者数を含む）

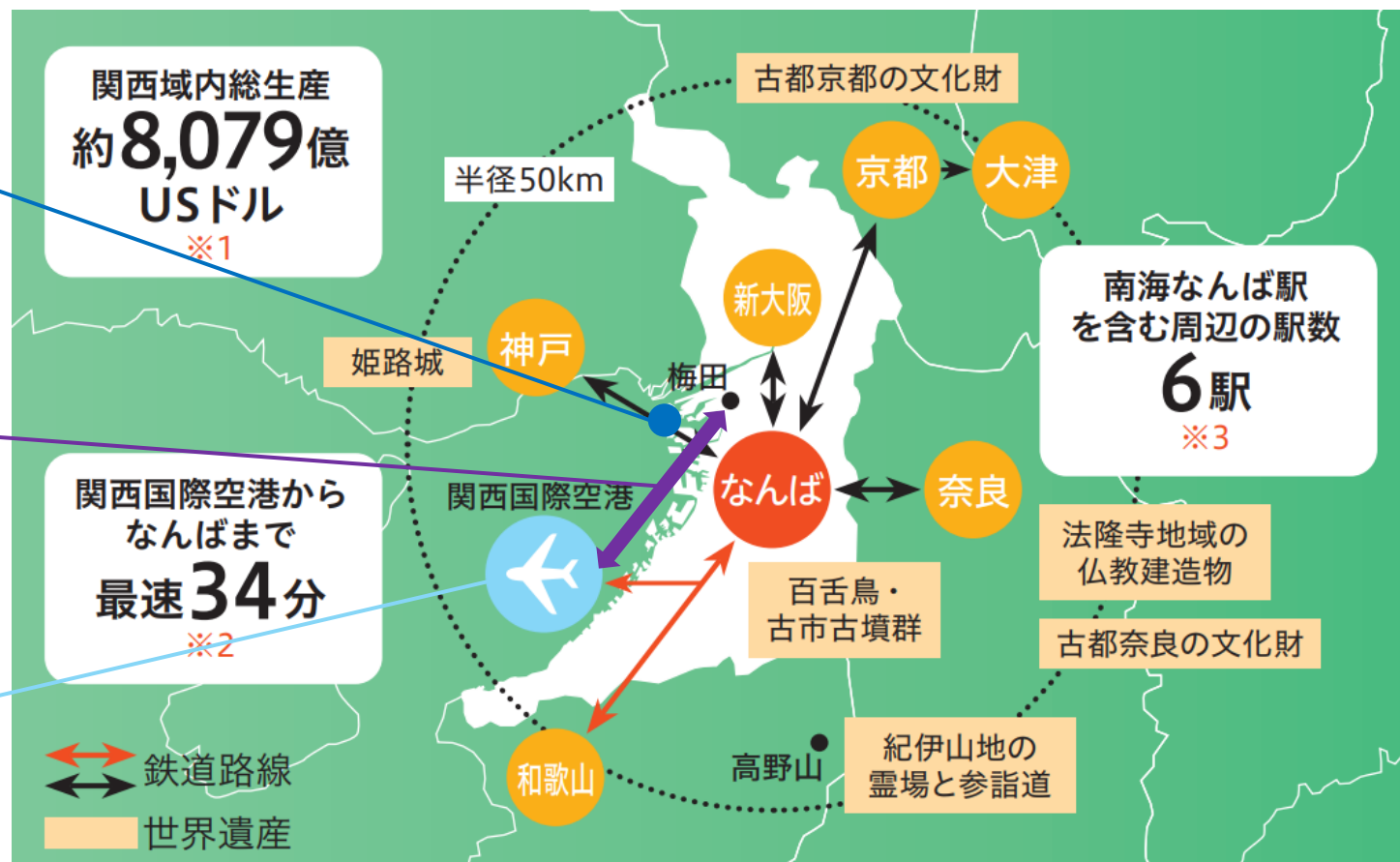
2030年秋ごろ 大阪IR開業（予定）

2031年 なにわ筋線開業（予定）

- ▶関西国際空港から梅田への直接の乗り入れが可能になり、アクセスが飛躍的に向上

2025年 関西国際空港の機能拡張

- ▶第1ターミナルビルのリノベーションにより、約4,000万人の国際線キャパシティを創出（2018年度は約2,300万人）
- ▶発着回数の上限が1.3倍に拡大（1時間あたり最大45回→60回）



※1 出典：大阪市ホームページ、2020年度データ、
関西は大阪府・和歌山県・京都府・兵庫県・滋賀県・奈良県の2府4県

※2 特急ラピート利用

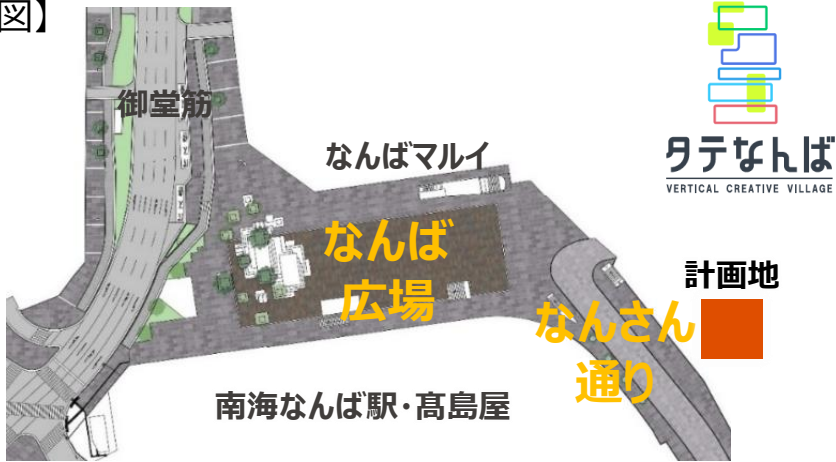
※3 駅数には近畿日本鉄道、阪神電気鉄道、Osaka Metro、JR西日本を含む

【参考】（仮称）難波千日前地点再開発プロジェクト

なんば駅直結、歩行者空間化したなんさん通り沿いにて「（仮称）難波千日前地点再開発プロジェクト」を始動
商業・ホテル・オフィスを擁する大型複合ビルとして、2031年3月の開業を目指す



【位置図】



ホテル

なんばエリアに不足していた上質でフルサービスなブティックホテルとして、関西初の「ハイアット セントリック」ブランドを誘致

HYATT CENTRIC™

オフィス

基準階はなんばエリア最大クラスの380坪を想定
テナントのニーズにフレキシブルに対応する高品質オフィスとして、さまざまな働き方のニーズに応える

商業施設

なんば広場・なんさん通り・地下街と接続し、回遊性を向上

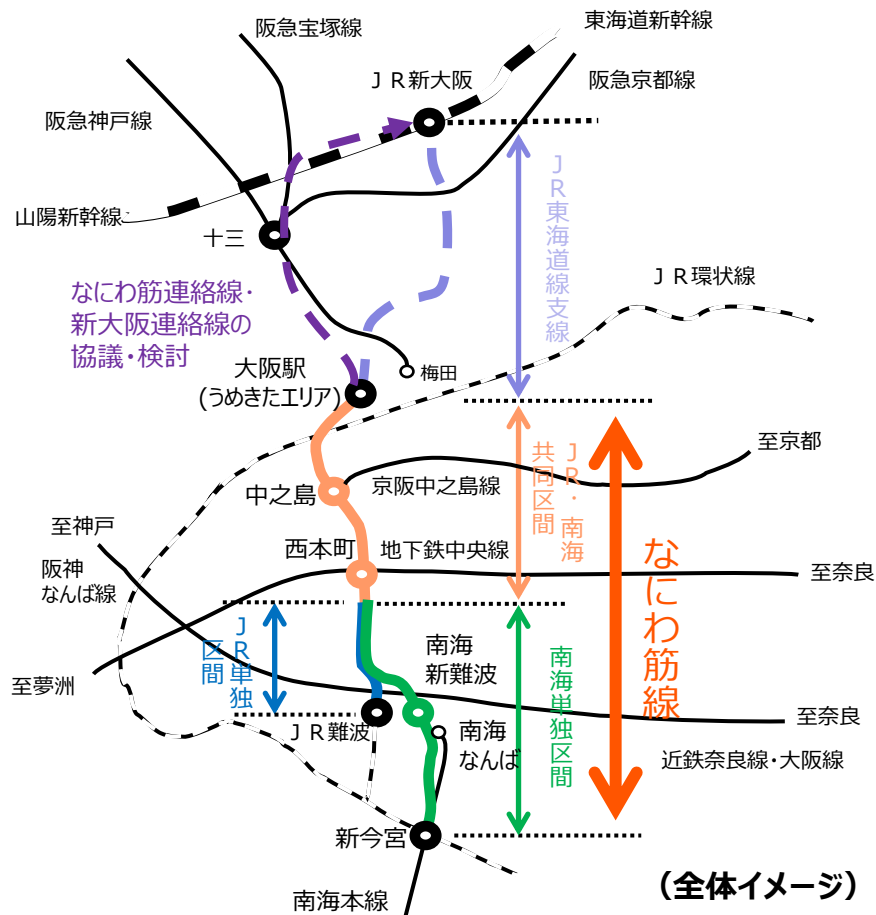


| | |
|---------|--|
| 開発コンセプト | 「タテなんば」 なんばらしさ「みち」と「ば」をタテに積み上げる |
| 着工/開業 | 2027年3月/2031年3月（いずれも予定） |
| 敷地面積 | 3,053.35㎡ |
| 高さ | 約128m |
| 構成施設 | 15～28 階 ハイアット セントリック なんば 大阪 4～13階 オフィス、B2～3階 商業施設 |
| 事業者 | 関電不動産開発株式会社 当社、大阪市高速電気軌道株式会社 |

※現時点の計画中の情報につき、掲載のパス、施設概要等は変更が生じる可能性あり

【参考】なにわ筋線計画について

関西国際空港から梅田への直接の乗り入れが可能になり、アクセスが飛躍的に向上
2021年度の下期より本格的な工事に着手し、2031年春の開業に向けて用地買収、各種工事を推進中



なにわ筋線計画概要

| | | | |
|------|---|---------|--|
| 整備区間 | <ul style="list-style-type: none"> ・大阪駅（うめきたエリア）～（仮称）西本町駅～南海新今宮駅 ・大阪駅（うめきたエリア）～（仮称）西本町駅～JR難波駅 | 開業目標 | 2031年春 |
| 中間駅 | 中之島駅、西本町駅、南海新難波駅 ※いずれも仮称 | 期待される効果 | <ul style="list-style-type: none"> ・国土軸である新大阪や大阪都心部と大阪南部地域などを直結 ・うめきたエリアの拠点性向上や中之島エリアのまちづくり促進 ・関西国際空港へのアクセス強化 ・広域的な観光拠点間の交流の誘発 ・なんばエリアへのアクセス性の向上 |
| 総事業費 | 約3,300億円（概算） ※精査中 うち 地方自治体出資 約330億円 （大阪府165億円、大阪市165億円） 民間出資 約330億円 （南海電鉄185億円、JR西日本145億円） | 進捗 | <ul style="list-style-type: none"> ・2019年7月 鉄道事業許可の交付 ・2020年2月 工事施行認可の取得 都市計画決定の告示 ・2021年度下期～ 中之島駅部、西本町駅部での本格的な工事に着手 湊町立坑部・南海新難波駅部にて本格的な工事、パークス通りの一部と新今宮駅付近にて準備工事を進行中 |
| 整備主体 | 関西高速鉄道株式会社 | | |
| 営業区間 | 南海電鉄 大阪駅（うめきたエリア）～ 南海新今宮駅 JR西日本 大阪駅（うめきたエリア）～ JR難波駅 | | |

（参考）

- ・なにわ筋連絡線・新大阪連絡線は、2018年度に公表された国費調査結果において、良好な結果が得られた
- ・調査結果を踏まえて、早期事業化をめざし、関係者での協議・検討を進める

【参考】沿線マップ



【参考】グレーターなんばエリア 主な当社施設（MAP）



※現時点の状況

【参考】グレーターなんばエリア 主な当社施設（一覧表）

| 施設名 | 賃貸面積 | 竣工年月（取得年月） | 主な用途 |
|----------------|-----------------------------|--------------------|--------------------------------|
| 南海ビル | 49,827㎡ | 1932年7月 | 高島屋大阪店、店舗 |
| なんばCITY | 約33,200㎡ | 1978年※2 | 商業施設 |
| スイスホテル南海大阪 | 61,557㎡ | 1990年3月 | ホテル |
| パークスタワー | 35,682㎡ | 2003年8月 | オフィス、店舗 |
| なんばパークス | 約51,800㎡ | 2003年10月※2 | 商業施設 |
| フレイザーレジデンス南海大阪 | 7,332㎡※1 | 2010年7月 | サービスアパートメント |
| なんばEKIKAN | 約3,700㎡ | 2014年※2 | 商業施設 |
| なんばスカイオ | 44,793㎡ | 2018年10月 | オフィス、医療施設、ホール・カンファレンス、商業サービス施設 |
| 南海難波第2ビル | 1,500㎡※1 | 1988年11月（2018年11月） | オフィス |
| 新今宮駅前ホテル | 4,952㎡※1 | 2018年8月（2018年12月） | ホテル |
| 難波御堂筋センタービル | (当社保有分)5,714㎡ (全体)6,281㎡ | 1992年3月（2019年4月） | オフィス、店舗 |
| YOLO BASE | 3,156㎡※1 | 2019年9月 | コワーキングスペース、学生寮 |
| 南海SK難波ビル | 9,682㎡ | 1983年3月（2020年2月） | オフィス |
| サザンクレストなんば南 | 7,498㎡※1 | 2023年10月 | シェアスタイル型賃貸マンション |
| ANAスカイコネクトなんば | 1,696㎡ | 2025年2月 | オフィス、店舗 |

※1 延床面積

※2 第1期オープン

（2026年5月15日現在）

＜IRのお問い合わせ先＞

株式会社NANKAI
サステナビリティ推進部（IR担当）

TEL : 06-6644-7105

E-mail : nankai_ir@nankai.co.jp

<https://www.nankai.co.jp/>

本資料に関する注意事項

本資料は投資勧誘を目的とした資料ではありません。あくまでも参考資料であり、正確な決算数値等は決算短信・有価証券報告書等をご参照ください。

本資料で記述しております業績予想および将来予想は、現時点で入手可能な情報に基づいて算定しておりますが、需要動向などの業況の変化、物価変動等、多分に不確実要素を含んでおります。

そのため、実際の業績は、さまざまな要因の変化により業績予想と乖離する場合がありますので、ご承知おきいただきますようお願いいたします。