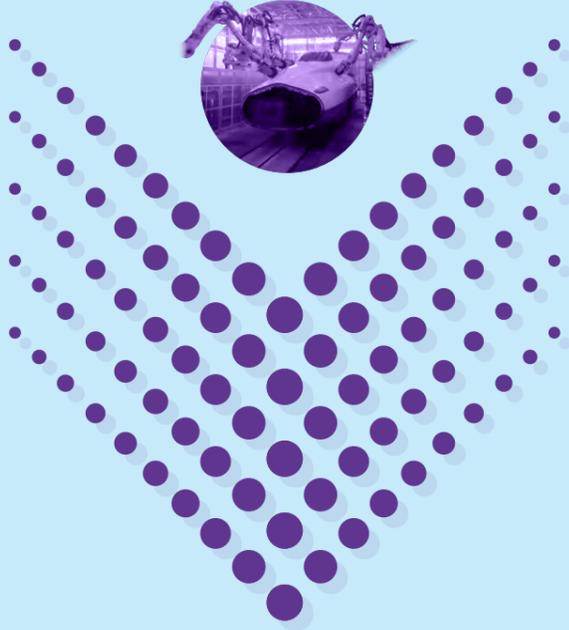


日本車両レポート  
2023



# 前例なき民間資本による 鉄道車両製造会社の設立にチャレンジした 創業者奥田正香の「進取の精神」

明治20年代、鉄道建設ブームによる車両不足や鉄道網整備の将来性にいち早く着目した創業者の元尾張藩士・奥田正香は、今後、日本の鉄道がますます発展すると考え、鉄道事業に何ら関わりを持たない白紙の状態にもかかわらず、「進取の精神」で当社の創業を計画しました。当時、民間人が車両製造の会社を設立した前例がない中で、「名古屋で国産の汽車を」という信念を貫き、その計画を果敢に実行した奥田正香の精神は、日本車両の「原点」です。



奥田正香



熱田本工場 機関車工場

奥田正香のパイオニア精神は時代を超えて引き継がれ、当社はこれまで日本初のバス製作や日本初の地下鉄車両納入、世界初の三点式杭打機の開発など、常に時代に先駆けて様々な事業にチャレンジしてきました。



日本初のバス製作



日本初の地下鉄車両納入



世界初の三点式杭打機

創業当初の熱田本工場

# 120余年の歴史で培ってきた技術と 受け継いだ精神をもとに、 「インフラストラクチャー創造企業」 として社会に貢献

## ▶ 企業理念

私たちは、健全経営のもと、最高品質のものづくりを通じて、  
社会基盤の充実と発展に幅広く貢献していきます

## ▶ 私たちが大切にしている価値～日車Value

- お客様の満足 …………… 品質、納期、コスト、技術にこだわり、お客様に満足いただける製品を生み出します
- 会社の発展 …………… 企業体力をより強化し、会社の発展と自らの幸福の実現を目指します
- 規範の遵守 …………… 社内外の規範を遵守します

## ▶ 私たちの行動指針～日車Way

- 責任感 …………… 当事者意識を持って、自らの役割、職責を果たしていきます
- コミュニケーション …… チームワークと信頼関係を重んじ、心の通うコミュニケーションを図っていきます
- 人材育成 …………… 「ものづくりは人づくり」を念頭に、自らを超える人材を育てていきます
- 自己変革 …………… より高い目標に向かい、絶えず自らを磨き、変えていきます
- 挑戦 …………… 勇気と情熱と強い使命感を持って、新たな課題に挑んでいきます

# 「2030年にありたい姿」の実現へ

当社は、国内における少子高齢化の加速や、カーボンニュートラルへの意識の高まりなどの外部環境の変化を踏まえ、2030年にありたい姿を表す長期ビジョンと、今後取り組むべき事項を明確化した中期経営計画を策定し、「日車変革2030」をスローガンとして推進しています。

将来の経営環境を見据え、「連結売上高経常利益率5%の安定的確保」を中長期的な経営指標に掲げ、売上高に対する利益確保を目指していくとともに、当社の強みである「品質」「カスタマイズ」「JR東海との連携」をさらに高めつつ、新たに必要となるリソースを確保するために、取り組むべき事項の3本柱を進めることで、長期ビジョンを実現してまいります。

## ▶ 長期ビジョン

現場に安全と信頼をスマートに提供し、お客様の課題を解決するビジネスパートナーになる



## ▶ 中期経営計画「日車変革2030」の3本柱

- I 収益力(利益を稼ぎ出す力)の徹底強化
- II 成長のための事業基盤改革
- III ビジネスモデル変革の実現

### 経営指標

連結売上高経常利益率5%の安定的確保

※なお、2023年4月に新型コロナウイルス感染症の影響長期化や原材料価格の高騰等により、当社を取り巻く経営環境が大きく変化し、今後もその影響が長期化することを見据え、より中長期的な視点に立った経営を実現するための計画へと見直しました。

Railway Rolling Stock



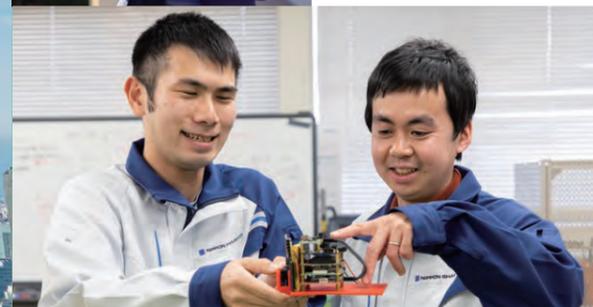
Transportation Equipment and Steel Structure



Construction Equipment



Engineering



# INDEX

- 2 日本車両の原点
- 3 日本車両の現在
- 4 日本車両の未来
- 5 目次
- 6 日本車両 価値創造のあゆみ
- 8 トップメッセージ
- 12 財務ハイライト(連結)
- 14 日本車両の4つの事業
  
- 15 セグメントの概況
- 16 鉄道車両事業
- 18 輸送用機器・鉄構事業
- 20 建設機械事業
- 22 エンジニアリング事業
- 24 技術開発
  
- 25 サステナビリティ
- 26 環境に関する取組み
- 28 TCFD提言への取組み
- 30 社会に関する取組み
- 32 コーポレート・ガバナンス
  
- 36 財務情報
- 38 企業情報

### 編集方針

当社では、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上に資するために、株主・投資家の皆様をはじめ、多くのステークホルダーとの対話の充実に努めています。本レポートは、当社の財務情報に加え、事業戦略やESG情報等の非財務情報について総合的に理解を深めていただくことを目的としています。編集にあたっては、国際統合報告評議会(IIRC)の「国際統合報告フレームワーク」および経済産業省の「価値協創ガイドンス」を参考にしています。

### 【見通し等に関する注意事項】

本誌に記載されている将来の計画や見込み通知等は、当社が現在入手可能な情報に基づく見通しであり、リスクや不確実性を含んでいます。潜在的なリスクや不確実性の例としては、経済動向や事業環境、消費動向、当社および子会社における他社との競合状況、法律や規制等の変更等が挙げられます。なお、本誌は原則として、2023年6月末までの情報に基づき作成されています。  
●金額は単位未満を切り捨て、その他の数値は単位未満を四捨五入して表示しています。

# 日本車両 価値創造のあゆみ

創業以来、新幹線をはじめとする鉄道車両から輸送用機器、橋梁、建設機械、機械設備まで、120年を超えて社会基盤の充実と発展に幅広く貢献してきました。インフラストラクチャー創造企業として、人々の暮らしを支える様々な製品を提供しています。

設立から1940年代	1950～1960年代	1970～1980年代	1990年代～現在
<p>不況 日露戦争 金融恐慌</p> <p>第二次世界大戦</p> <p>数々の日本初の製品を世に送り出す</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>設立(1896)</li> <li>不況で注文が激減、機械製品の製造委託契約により経営の安定を図り乗り切る(1898)</li> <li>橋梁事業に本格参入(1926)</li> </ul> <p>経営安定化のため、鉄道車両以外にも様々な機械製品等を製造</p>	<p>朝鮮戦争</p> <p>高度経済成長期</p> <p>貨車や特殊自動車の製造・販売が本格的に</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東証、名証に再上場(1949)</li> <li>総合機械メーカーへ転換を開始し、兼業への進出が本格化する(1955)</li> </ul> <p>鉄道事業生産の拡大積極的に新分野を開拓し、兼業進出が本格化</p>	<p>オイルショック</p> <p>オイルショック</p> <p>組織の効率化や外部企業との連携を強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>タンクローリ1,000台突破(1970)</li> <li>農業近代化により産業機械部門やプラント部門が躍進(1972)</li> <li>新幹線1,000両突破(1989)</li> </ul> <p>社会のニーズに応える製品開発で事業構造が変化</p>	<p>バブル景気</p> <p>バブル経済の崩壊</p> <p>リーマンショック</p> <p>新型コロナウイルス流行</p> <p>世の中での主な出来事</p> <p>日本車両の主な出来事</p> <p>JR東海と資本業務提携契約を締結(2008)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>創立100年(1996)</li> <li>新幹線2,000両突破(2002)</li> <li>民生用バルクローリ1,000台突破(2006)</li> <li>新幹線3,000両突破(2010)</li> <li>民生用バルクローリ2,000台突破(2019)</li> <li>新幹線4,000両突破(2019)</li> </ul> <p>事業構造のリストラクチャリングを断行、事業基盤の回復</p>
<p>日本初地下鉄(1927)</p> <p>日本初の国際入札で圧倒的な技術提案力により受注</p> <p>当社初蒸気機関車(1918)</p> <p>日本初私有貨車(1900)</p> <p>当社初橋梁高蔵寺橋(1909)</p> <p>庄内橋(1926)</p>	<p>日本初モノレール(1957)</p> <p>日本初前面展望式パノラマカー(1961)</p> <p>世界初寝台電車(1967)</p> <p>日本初耐食アルミ合金貨車(1962)</p> <p>タンクローリ販売開始(1955)</p> <p>業界トップシェアを誇る製品群に</p>	<p>0系(1964)</p> <p>小田急9000形(1972)</p> <p>日本初LNGタンクローリ(1970)</p> <p>部門整理</p>	<p><b>No.1 新幹線製造両数</b></p> <p>300系(1992) E2(1995) 700系(1997) 台湾新幹線(2004) N700A(2013) N700S(2018)</p> <p>リニア MLX01(1995) 京王電鉄 9000系(2000) 京成電鉄 スカイライナー(AE形)(2009) リニア LO系(2012) 東京地下鉄 1000系4次車(特別仕様車)(2017) HC85系(2019)</p> <p><b>No.1 民生用バルクローリ製造両数</b></p> <p>民生用バルクローリ販売開始(1998) 電動式キャリア NeGEM(2014) ML運搬台車(2019) フレリア(2022)</p> <p><b>No.1 大型杭打機製造台数</b></p> <p>DH・DHJ・ED・RTの各シリーズにおいて製品開発を強化し、基礎機械メーカーとして確固たる地位を確立</p> <p>障害撤去機 DHRシリーズの開発(2023)</p>
<p>建設機械の製作を開始(1959)</p> <p>世界初三点式杭打機を開発(1962)</p> <p>大型杭打機 DHシリーズの開発(1980)</p> <p>小型杭打機 DHJシリーズの開発(1987)</p> <p>アースドリル EDシリーズの開発(1987)</p> <p>全回転チューピング装置 RTシリーズの開発(1987)</p>	<p>中国宝山プロジェクト(1979)</p> <p>宝山製鉄所の構内輸送設備と付帯設備一式を製作</p> <p>世界初無人自動運転新交通システム(1972)</p> <p>リニモ(2002)</p> <p>倍巻きトイレットロール包装機(2017)</p> <p>先頭車研ぎ装置(2017)</p>	<p>門崎高架橋(1983)</p> <p>名港西大橋(1985)</p> <p>関西国際空港連絡橋(1989)</p> <p>レインボーブリッジ(1993)</p>	<p>輸送用機器</p> <p>橋梁</p> <p>建設機械</p> <p>宮農</p> <p>エンジニアリング</p> <p>産業機械</p> <p>エンジン・アリアンク</p>

# 『3つの力』を磨き、 ものづくりの力を進化させる

代表取締役社長 **田中守**

1896年の創業以来、120余年の歴史を刻みながら、日本の鉄道の発達とともに歩んできた日本車両。  
2023年6月に社長に就任し、「3つの力」を磨くことで、ものづくりの力を更に強化し、継続的な利益の確保を目指す。

## 社長就任にあたって

2023年6月29日付で、代表取締役社長に就任いたしました田中守です。ステークホルダーの皆様におかれましては、日頃よりご支援を賜り、厚く御礼申し上げます。

五十嵐前社長は、就任当時最大の懸案事項であった北米事業を終局的な解決へ導き、その後は毀損した財務基盤を立て直すために「日車再生」を掲げ、会社再建に取り組みました。その結果、2018年度には5期ぶりの黒字を計上し、以降2022年度に至るまで、5期連続で黒字を継続することができています。私は新社長として、これらの改革を受け継ぎつつも、新たなビジョンを示し、実行することで企業価値を更に高める責任を負っていると考えています。



## 「3つの力」を磨き、安定的な利益の確保を目指す

当社は、鉄道車両メーカーとして1896年(明治29年)に創業し、日本の鉄道の発達とともに歩んでまいりました。その車両製造の技術を輸送用機器や鉄構、建設機械に展開し、現在では、エンジニアリング事業も加え、4つのセグメントが相互に補完しあいながら、事業を継続しています。現在まで、長い歴史を積み重ねてこられたのは、当社が「インフラストラクチャー創造企業」として社会から必要とされ、かつその期待にお答えすることで、社会に貢献してきたからだと自負しています。

しかし、現在の当社を取り巻く環境は、新型コロナウイルス感染症の影響長期化やロシアのウクライナ侵攻の長期化による資源・エネルギー価格の高騰など、大変厳しいものがあると考えています。こうした先行きの見えない不透明な時代において、当社が継続的に発展していくためには、当社の企業理念であり、存在意義である「ものづくりを通じて、社会基盤の発展に貢献する」ことに今一度立ち返り、この実現に力強く取り組んでいくことが重要であると考えています。

そして、その実現のためには、次の3つの力を磨いていきたいと考えています。

一つ目は、「より品質を向上させる力」です。お客様に満足していただける最高品質の製品を提供することは、製造業を営む当社の生命線です。品質を向上させるために、仕事の仕方や



仕組み、設備、教育などについて、全員で考え、活発に議論し、積極的に改善していくことが肝要であると考えています。「昨日より今日。今日よりは明日」と、もっと良くする文化、体質を構築していきたいと考えています。

二つ目は、「より低コストを実現し、効率的に仕事を進める力」です。一民間企業として、利益の確保が企業存続の大前提であります。同じ製品を作るにしても、絶えず「もっと安く作る方法はないか」を自由かつ柔軟な発想で考え、改善し続けることが重要です。また、昨今、IoTやAI、センサー技術などの急速な進歩により、今までより少ない人数で、今まで以上の仕事をこなすことが可能な時代となりつつあります。当社としても様々な分野で新技術を取り入れ、仕事の仕方を変革・改善することで、コストダウンや効率化を進め、利益の安定的確保に努めていきたいと考えています。

三つ目は、「顧客に喜ばれる、より付加価値の高い製品を実現する力」です。この実現に向けては、決して自己満足の技術開発にならないよう、お客様のニーズをタイムリーに捉えることが大切であると考えております。全社をあげて、様々なチャンネルでお客様と対話、コミュニケーションを図り、社内の各部門が一体となって取り組むことで、お客様にとって、より魅力的な製品を開発・製造してまいります。

これらの力を磨くことで、当社のものでづくりの力を更に強化し、企業価値の向上に努めるとともに、インフラストラクチャー創造企業として社会の発展に貢献し続けていきます。

## 2022年度の振り返りと2023年度の見通し

2022年度の当社グループの業績は、鉄道車両事業、輸送用機器・鉄構事業の売上が増加したことなどにより、売上高は2021年度に比べ4.2%増加の979億6,900万円となりました。利益面では、鉄道車両事業、建設機械事業、エンジニアリング事業の利益が減少したことなどにより、営業利益は2021年度に比べ28.5%減少の44億6,100万円、経常利益は28.9%減少の44億9,400万円、親会社株主に帰属する当期純利益は40.3%減少の31億1,800万円となりました。2021年度に対して減益の決算となりましたが、2014年度～2017年度にかけて4期連続で当期純損失を計上した状況から回復し、2018年度以降5期連続で当期純利益を計上しました。

2023年度の連結業績見通しは、売上高880億円、営業利益41億円、経常利益42億円、親会社株主に帰属する当期純利益32億円をそれぞれ予想しています。売上高は、輸送用機器・鉄構事業及び建設機械事業で増加するものの、鉄道車両事業及びエンジニアリング事業が減少することから減収となる見通しですが、利益については、減収見通しを踏まえてコストダウンの更なる推進など経営改善の取組みを進めることなどにより、概ね前期並みを確保する見通しです。

2023年度も黒字を確保し安定的な経営を維持できる見通しですが、新型コロナウイルス感染症の影響長期化に伴い、鉄道車両事業において、一部の鉄道事業者の車両更新計画



等が延期となる等の動きが見られます。こうした動向を踏まえ、製造現場、間接部門のあらゆる面におけるコストダウンや効率化の取組みを進めるなど、前述した「より低コストを実現し、効率的に仕事を進める力」を磨き、安定した利益の確保に総力を挙げていく考えです。

### 親会社による経営支援からの 脱却の第一歩となる豊川製作所の買戻し

当社は、2017年3月に北米事業で発生した損失により悪化した財務状況に対応すべく、豊川製作所を含む当社の3つの製作所の土地・建物をJR東海に売却し、資金確保を図ることで経営危機への対応を図りました。また、売却した土地・建物については、JR東海と賃貸借契約を締結し、引き続き当社が使用し事業を継続してきました。

3製作所の売却により安定的な事業継続を確保した後、2017年11月に北米事業からの撤退を行い、その後、「日車再生」を御旗として諸課題の対策に取り組むことで、2018年度以降、現在まで黒字を確保し、経営体力を向上させ自己資金を積み上げてきました。

2022年度時点で、一定の自己資金が積み上がり、将来の資金需要等も踏まえて経営・資金上の問題はないことを確認し、今後の設備投資における機動性を確保することを目的に、豊川製作所の土地・建物の買戻しに向けて所有者であるJR東海と交渉を進め、2023年3月に合意に至ったことから買戻し

を行いました。豊川製作所の買戻しは、過去の北米事業で発生した損失による親会社からの支援の脱却の第一歩であり、生産設備を自社で所有するということは、製造業の当社にとって非常に重要なことだと考えています。

今後は、自己資金の積み上がりの状況等を踏まえて、様々な資金の活用法があるなかで、残る製作所の買戻しも含めて検討していきたいと考えています。

### 中期経営計画「日車変革2030」

当社は現在、2030年にありたい姿の長期ビジョンとして「現場に安全と信頼をスマートに提供し、お客様の課題を解決



するビジネスパートナーになる」を掲げ、それを実現するため「Ⅰ収益力(利益を稼ぎ出す力)の徹底強化」、「Ⅱ成長のための事業基盤改革」、「Ⅲビジネスモデル変革の実現」を3本柱とする中期経営計画「日車変革2030」を策定し、推進しています。また、経営指標として、「連結売上高経常利益率5%の安定的確保」を掲げ、中長期的な観点から安定的に利益を確保していきたいと考えています。

今後はこれまで進めてきた取組みに加え、前述した「より品質を向上させる力」、「より低コストを実現し、効率的に仕事を進める力」、「顧客に喜ばれる、より付加価値の高い製品を実現する力」の「3つの力」を磨くことで、長期ビジョンの実現を目指してまいります。

### 株主還元は長期的・安定的な配当を基本に

当社は、健全で持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を図るため、株主の皆様・お客様・地域社会・取引先・従業員等のステークホルダーとの協働に努め、企業理念の実践を通じて社会貢献を行うことが経営の基本であると考えています。

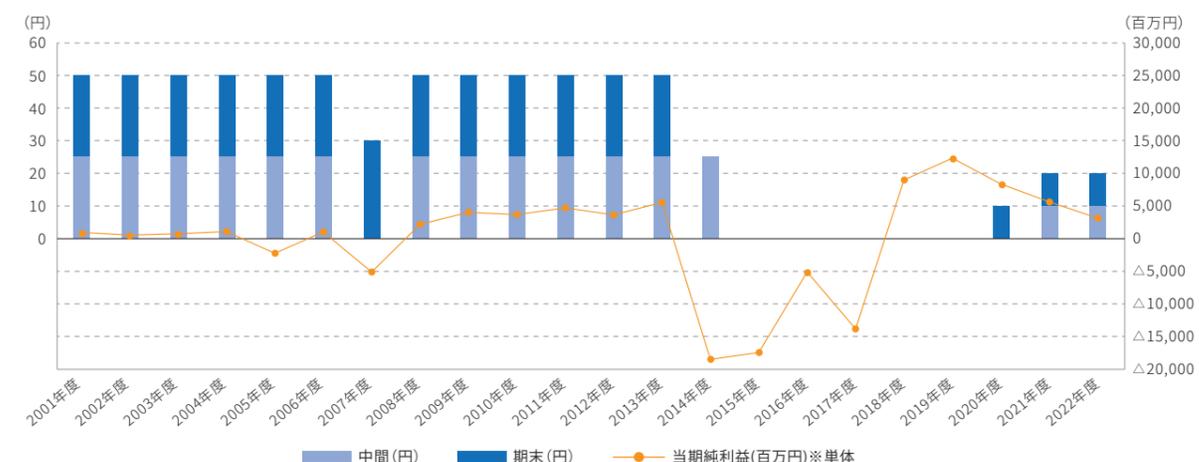
特に株主還元に関して申し上げます、当社は、「インフラストラクチャー創造企業」として、健全経営のもと、最高品質のも

のづくりを通じて社会基盤の充実と発展に幅広く貢献していくことを基本理念としており、この基本理念の下、配当については、長期的・安定的に実施することを基本とし、業績動向、財政状態および今後の事業展開に向けた内部留保の充実などを総合的に勘案して決定しています。2023年3月期は中間配当10円、期末配当10円の計20円の配当としました。2024年3月期も同じく中間配当10円、期末配当10円の計20円の配当を予定しています。なお、当社では基本的に配当による株主還元が適切であると考えていることから、現時点で株主還元を目的とした自己株式の取得予定はありません。

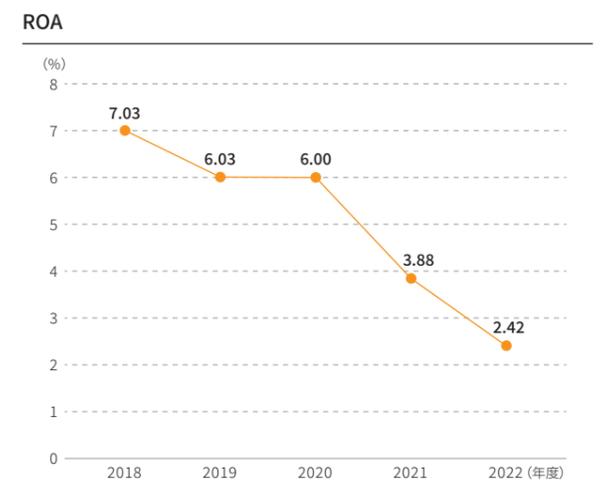
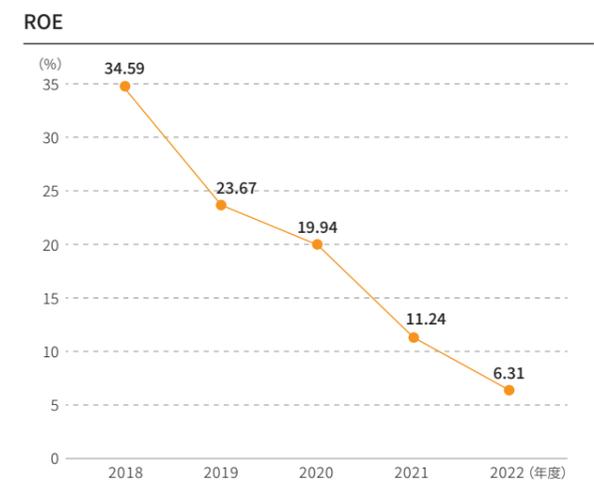
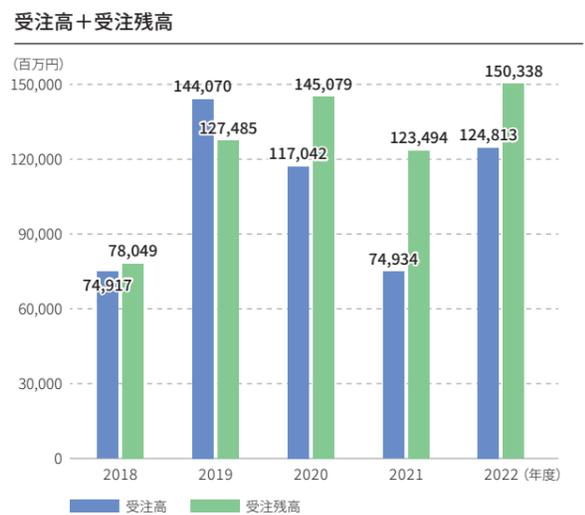
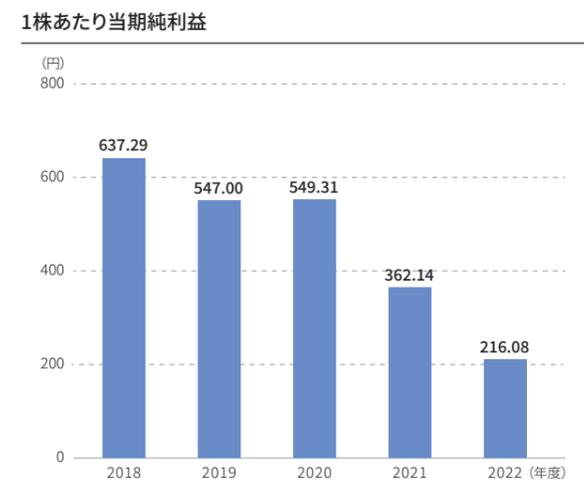
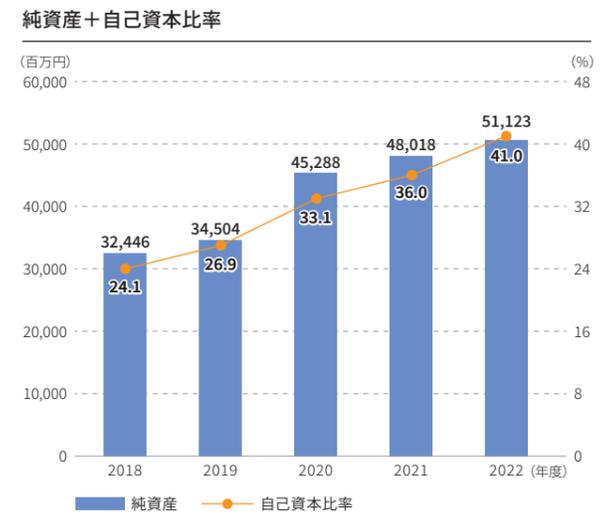
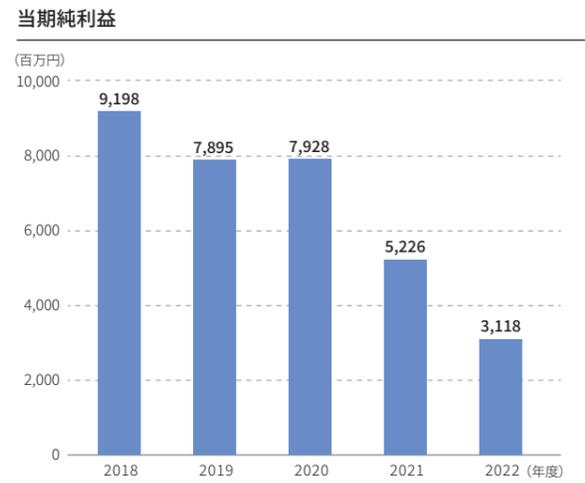
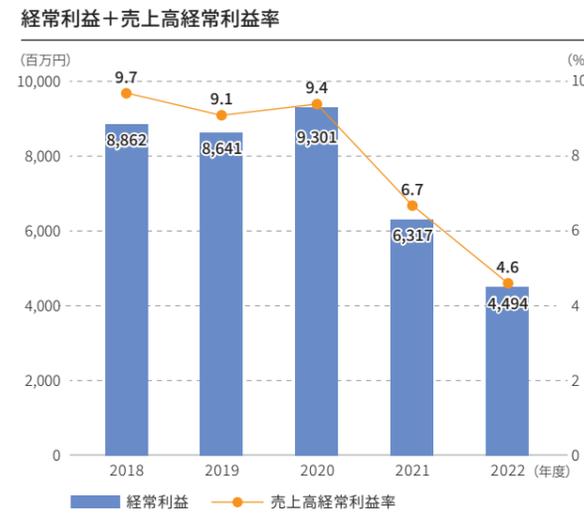
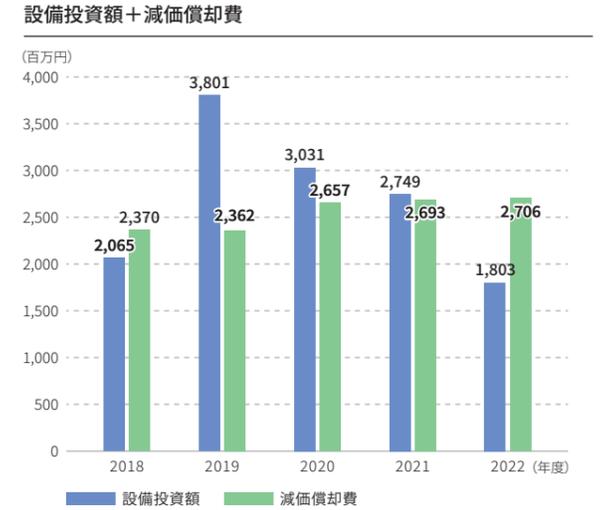
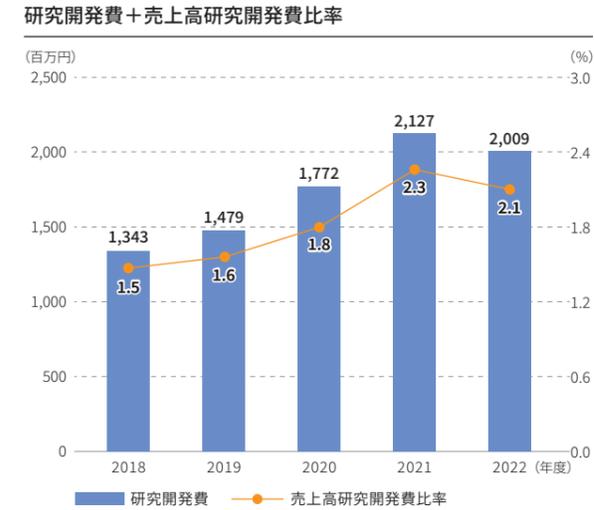
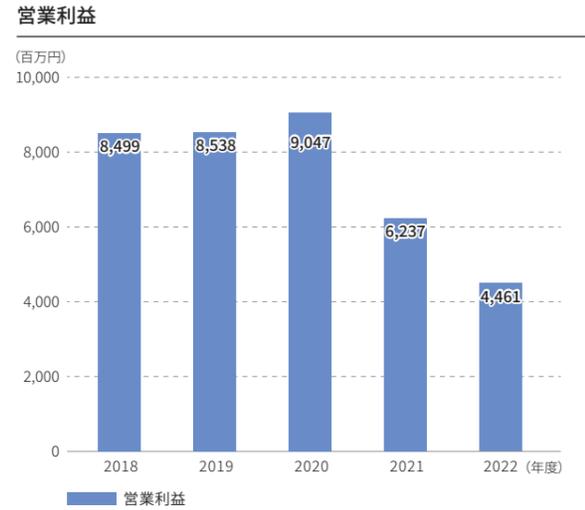
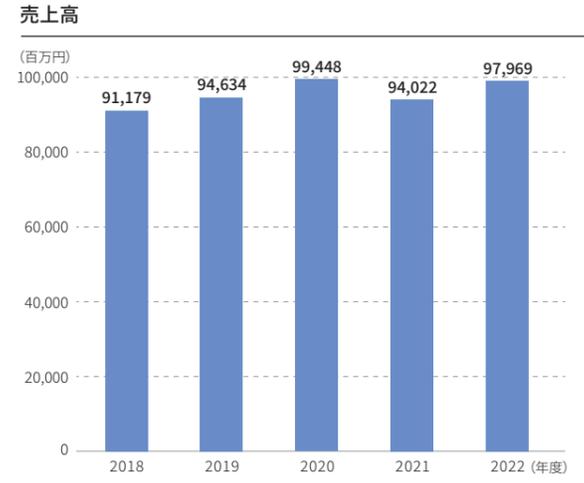
今後も引き続き健全経営のもと、財務基盤の強化に努め、当社の企業価値を高めていくことにより、株主の皆様のご期待に応えていきたいと考えております。



### 純利益と配当金の推移



# 財務ハイライト(連結)



# 日本車両の4つの事業

当社は、1896年(明治29年)の創業以来、120余年の歴史を刻みながら、鉄道車両の製造で培った溶接技術などを生かし、重量物の搬送機械やタンクローリ、橋梁の製造・架設、杭打機といった建設機械の製造まで多角化を進め、現在はエンジニアリング事業を加えた4つのセグメントが相互に補完し合うとともに、適切に事業を分散することで、経営基盤を安定させるための事業ポートフォリオを構築しています。今後も、この4つのセグメントの「最高品質のものづくり」を通じて、広く社会に貢献していきたいと考えています。

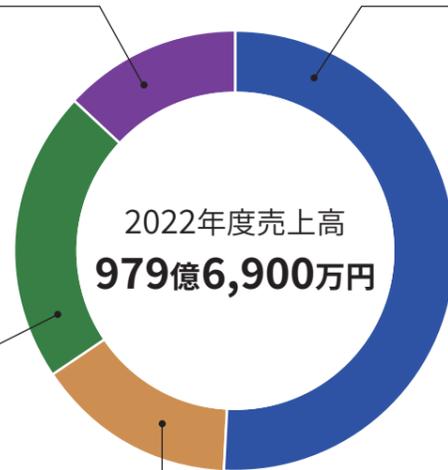
売上高構成比 **9.3%**  
**91億5,500万円**



売上高構成比 **20.3%**  
**198億8,200万円**



売上高構成比 **54.5%**  
**533億4,100万円**



売上高構成比 **15.9%**  
**155億2,800万円**

## 鉄道車両事業

N700S新幹線等の高速車両のほか、JRおよび私鉄・地下鉄などの鉄道会社をメイン顧客として数多くの車両を製造しています。2019年には新幹線製造実績4,000両を達成し、新幹線製造では国内トップシェアを誇ります。今後は、超電導リニアの開発・製造も進めていきます。

## 輸送用機器・鉄構事業

エネルギー・鉄鋼・造船業界で不可欠なタンクローリや自走式キャリアなどの輸送用機器を製造しており、いずれもシェアは国内トップクラスです。道路橋、鉄道橋などの設計、製造、架設および補修工事を行い、全国で3,000橋以上の架設実績を誇っています。

## 建設機械事業

国内市場で圧倒的シェアを誇る大型杭打機など建設機械を製造しています。ビルや道路をはじめ、巨大構造物の建設現場には必ずといっていいほど日本車両の建設機械があります。近年はアジア圏を中心とした海外市場の開拓にも力を入れています。

## エンジニアリング事業

世界初の超電導リニア関連設備をはじめ、鉄道の安心・安全な運行を支える車両の検査・修繕設備、収穫した米の乾燥から出荷までを行う営農プラント、紙製品を製造する製紙関連設備など、多様な製品を開発しています。

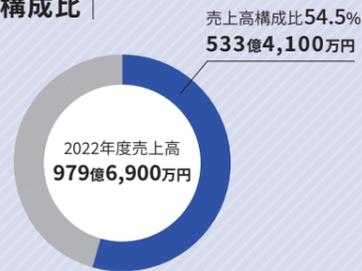
# セグメントの概況



# セグメントの概況 鉄道車両事業

Railway Rolling Stock

## 売上高構成比

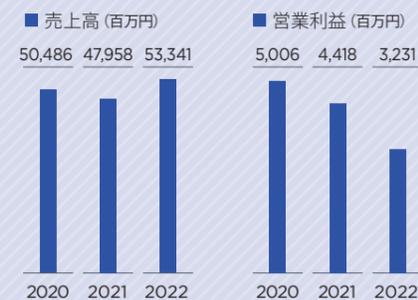


## 業績ハイライト

JR向け車両は、JR東海向けN700S新幹線やHC85系特急型車両、315系電車などの売上があり、売上高は48,541百万円となりました。

公営・民営鉄道向け車両では、名古屋鉄道向け電車、名古屋市交通局向け電車、新京成電鉄向け電車などの売上があり、売上高は4,800百万円となりました。以上の結果、鉄道車両事業としては、2021年度に比してJR向け車両が増加したことなどにより、売上高は53,341百万円となり、2021年度に比べ11.2%増加となりました。

## 過去3か年の売上高・営業利益



## 事業内容 [主要製品]

当社は、1896年の創立以来、一貫して鉄道車両の製造に携わり、国内外の鉄道事業者に多くの車両を提供し、先端の技術を取り入れた高品質の車両をお客様のニーズに応えつつ製造することで、信頼を得てまいりました。

2019年、当社は新幹線製作累計4000両を達成いたしました。これは、国内メーカーとしては初のことであり、日本が生み出した世界最高レベルの新幹線システムへの信頼性ととも、日本車両の品質が高く評価されたものと考えております。

新幹線に限らず、JR在来線・公民営向け特急車両、通勤車両などあらゆる車両を設計、製造してきた実績があり、車体についてもステンレス製、アルミ製、鋼鉄製のいずれも実績があります。このように、各鉄道事業者のニーズにきめ細やかに対応した車両を供給できることが特徴です。

今後も、安全性、快適性、環境性能などを磨きあげた車両を提供することで、社会基盤の充実と発展に幅広く貢献してまいります。

JR東海/JR西日本 N700S新幹線



JR東海HC85系「ひだ」「南紀」



京成電鉄3100形



鉄道車両事業  
Railway Rolling Stock

Transportation Equipment and  
Steel Structure

Construction Equipment

Engineering



鉄道車両事業は、新幹線をはじめ、特急型車両、通勤型車両、事業用車両等、幅広い車種に対応できる強みを生かしつつ、N-QUALISブランドとして構造のみならず状態監視技術をブラッシュアップすることで保守軽減と信頼性向上を両立するとともに、生産プロセスの改善によるコスト低減に努め、競争力を強化してまいります。

執行役員 鉄道車両本部長 内藤 恒陽

## 超電導リニア改良型試験車を製作

当社はこれまで、JR東海が開業を目指すリニア中央新幹線計画において、山梨リニア実験線において投入された初期の試験車両から最新型の超電導リニア車両L0系までを納入した実績があります。また、2020年には、L0系で実施してきた各種試験のデータをもとに、更にブラッシュアップさせたL0系改良型試験車の中間車を製造・納入し、現在、山梨リニア実験線において試験が続けられています。近い将来のリニア中央新幹線の開業に向け、さらなる技術の研鑽に努めていきます。

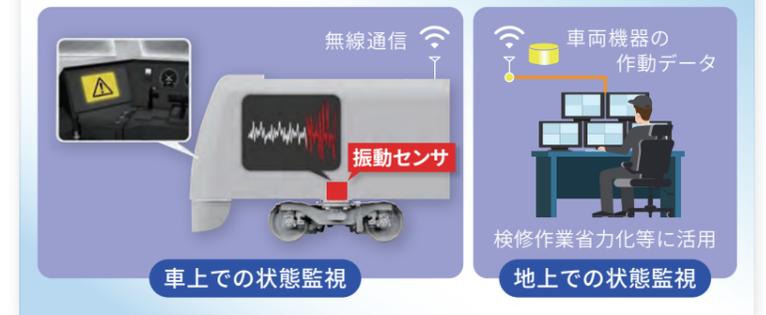


提供：JR東海

## 当社ブランド「N-QUALIS」に状態監視のラインナップ追加

当社は、安全・品質・保守に磨きをかけ進化させた次世代を築く技術ブランド「N-QUALIS」の要素の一つとして状態監視技術を展開しておりますが、これまでの車上での状態監視技術に加えて、地上での状態監視技術をラインナップに追加しました。車上での状態監視技術は、車体の振動や空気ばねの圧力を常時監視し、台車部品の異常と車両の脱線・衝突・転覆を検知することが特長です。車上での状態監視技術で培ったデータ分析技術を応用して、様々な車両機器の動作データを地上で分析することで、車両の定期検査の一部を省略可能とし、鉄道事業者の検修作業省力化に貢献します。

### [状態監視技術の概要]



([https://www.n-sharyo.co.jp/business/tetsudo/n\\_qualis/](https://www.n-sharyo.co.jp/business/tetsudo/n_qualis/))



## column JR東海315系

JR東海の「315系」は、JR東海約22年ぶりの新型通勤車両です。外観デザインは「先進性×親近感」をコンセプトとし、幾何学的な前面形状と、長く親しまれているカラーを調和させた配色にしています。内装デザインは「優しく安心感のある快適な移動空間」として、各種バリアフリー設備の充実と、車内防犯カメラ等の設置によるセキュリティの強化を実現しました。315系には当社の技術ブランド「N-QUALIS」の要素である平滑かつ強度向上を図った構体、日車オリジナルの「NS台車」、台車等の異常を早期に検知する状態監視技術が採用されています。



## column 海外展開

当社はこれまで、海外の鉄道事業者向けに多くの車両を納入してきました。最近では、インドネシア初の地下鉄である「ジャカルタ都市高速鉄道 (MRT) 南北線」に96両の車両を納入し、現地の新たな交通手段として定着しています。また、台湾では日本の企業集団の一員として、新幹線車両としては初の海外輸出となる「台湾高速鉄道」向け車両の設計・製作に携わりました。北米では、これまでにギャラリー型と呼ばれる通勤型車両など、約1,000両以上を納入しました。

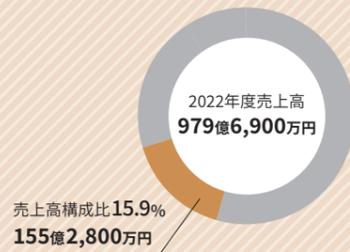


## セグメントの概況

# 輸送用機器・鉄構事業

Transportation Equipment and Steel Structure

### 売上高構成比



### 業績ハイライト

輸送用機器におきましては、無人搬送装置の売上が2021年度に比して増加しました。鉄構におきましては、夢洲北高架橋、菅ヶ谷高架橋支取替工事、桜町交差点横断歩道橋などの売上があり、官公庁向けの道路橋の売上が2021年度に比して増加しました。

以上の結果、輸送用機器・鉄構事業の売上高は15,528百万円となり、2021年度に比べ12.1%増加となりました。

### 過去3か年の売上高・営業利益



## 事業内容 [主要製品]

輸送用機器事業は、タンクローリ、タンクトレーラ、タンクコンテナ、貯槽、大型自走式キャリア、大型無人搬送車、貨車などの設計・製造・販売を行っています。LPガスなど資源・エネルギーを運ぶタンクローリをはじめ、製鉄所構内で大型コイルなどの重量物製品を運搬するキャリアや無人搬送装置、鉄道貨物輸送を担う貨車など、どの製品も社会インフラにはなくてはならないものです。お客様に密着し、様々な用途での細かなニーズに最大限に応えることで、いずれの製品も高いシェアを誇っています。特にLPガスを集合住宅等に配送する民生用バルクローリは70%を超え、製造台数は業界ナンバーワンです。



民生用バルクローリ



AGV

鉄構事業は、道路橋・鉄道橋などの鋼橋の設計・製造・架設を行っています。古くは明治時代から現在に至るまで、全国3,000以上の橋を架け、レインボーブリッジや明石海峡大橋などの長大橋の工事にも参画、日本の社会の発展に貢献してきました。近年では、東海道新幹線の大規模改修工事も担い、その施工技術を道路橋の補修にも活かしています。社会インフラの老朽化対策が重要視される中、今後益々需要の高まる補修・保全事業にも注力しています。



レインボーブリッジ

Railway Rolling Stock

輸送用機器・鉄構事業  
Transportation Equipment and Steel Structure

Construction Equipment

Engineering



執行役員 輸機・インフラ本部長 片桐 衆

輸送用機器事業では、主力の高圧ガスタンクローリや大型自走式キャリアを中心に、市場ニーズを捉えた新製品の投入や新技術の導入に向けた技術開発を進めてまいります。また、競争力の強化と新規お客様の開拓に努めてまいります。

鉄構事業については、新設橋梁では、引き続き技術提案能力の強化に努め、受注量を確保し、補修・保全分野では、東海道新幹線の大規模改修工事における橋梁補修の工事実績を通じて蓄積したノウハウを活かして道路橋の補修・保全工事の受注拡大に努めてまいります。

2022年度は営業損失を計上しましたが経営改善に向けた取組みの成果が徐々に表れ始めておりますので、引き続き売上の拡大とコストの低減を図り、損失改善に努めてまいります。

## 大型自走式キャリアの無人運転化

構内(工場内)輸送の運転手不足の課題対応策として大型自走式キャリアの無人運転の開発に着手しております。

これまで大型自走式キャリアの無人運転に必要な基礎技術を開発し、構内で運用されるキャリア特有の様々な環境での検証やパレット輸送の実現を目指し、机上でのシミュレーションからさまざまな試験を継続して実施しています。

車両への実装、構内輸送の現場への早期投入を目指し、商品化に注力してまいります。



## 菅ヶ谷高架橋支取替工事

高速道路各社は、老朽化に対応したリニューアル工事を全国各地で進めています。補修工事では、現地の状況に配慮した設計、施工が求められます。本工事では、東名高速道路の菅ヶ谷高架橋他3橋の橋桁を支える支承の取替工事を実施しました。その内の高御所橋は、東海道本線・新幹線の2つの鉄道を跨ぐ橋であり、特に新幹線と近接する箇所においては、営業列車の運行がない深夜の限られた時間での施工が求められましたが、無事故無災害で工期内に完遂しました。今後も社会インフラを造る、そして、「守る」で貢献してまいります。



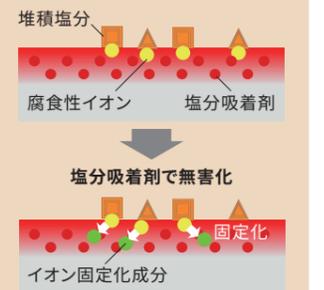
## 脱炭素

当社は、2050年カーボンニュートラルに向けて更なる電動化の研究を開始しております。これまで当社では環境対策のひとつとして駆動を油圧から電動(ディーゼル発電)へ、その後、環境対策につながる燃費向上を目的にディーゼル発電と蓄電池によるハイブリッドシステムを開発しました。今後は商品化を進め、将来的には燃料電池他、新しい電源の採用も検討してまいります。



## 橋梁長寿命化

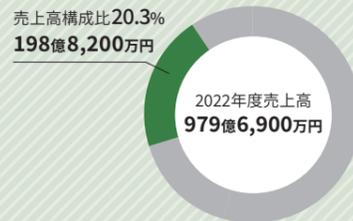
橋梁の老朽化対策が叫ばれる中、橋梁の長寿命化技術として塗料メーカーと協力し、コーティング塗料「ソルトレスクリヤー」を開発しました。このコーティングにより塗膜劣化を防止、長寿命化した塗膜が塩害から橋を守り、橋の長寿命化が実現します。本技術を使い、社会インフラの維持に貢献していきます。



# セグメントの概況 建設機械事業

## Construction Equipment

### 売上高構成比



### 業績ハイライト

都市再開発工事の需要などを背景に全回転チュービング装置の売上が2021年度に比して増加しましたが、小型杭打機等が減少したことなどにより、建設機械事業の売上高は19,882百万円となり、2021年度に比べ1.5%減少となりました。

### 過去3か年の売上高・営業利益



### 事業内容 [主要製品]

当社の建設機械事業は昭和38年に世界初の三点式杭打機を開発して以来、基礎工事用機械の歴史に次々と新しい技術とアイデアを導入し、優れた機動性と、低騒音・低振動・省エネルギーなどの環境性能や施工管理システムのIT化などを実現し、つねに業界をリードしてきました。

杭打機は、オフィスビルや商業施設といった建物や、道路や鉄道の高架橋などの大型構造物を支えるための基礎杭を地中に施工する基礎工事用機械です。累計で5,000台以上を世に送り出し、特に大型の三点式杭打機では、常に100%近いシェアを誇っています。

また、近年は活況な韓国市場を海外の重点市場と位置付け、多くの杭打機を販売するなど、海外市場への展開にも積極的に取り組んでいます。

全回転チュービング装置は、径がφ800～3200の鋼管をチャックで掴んで回転しながら地中へ押し込む装置です。ケーシングの途中を掴み、継ぎ足しながら押し込むため、機械本体の重心は低く、高い安定性を有しています。

小型杭打機は、小回りのきく小型ボディにより、優れた機動性と操作性のもと、効率のよい杭施工を実現します。戸建住宅や中層建物などの基礎工事において、様々な工法に対応できる高性能な機械です。

アースドリル機は現場に深い穴を掘り、その穴に鉄筋を立て、コンクリートを流し込んで杭を作る工法に用いる機械です。高層ビル、ホテル、マンションの基礎工事の大半に使用されています。

全回転チュービング装置



小型杭打機



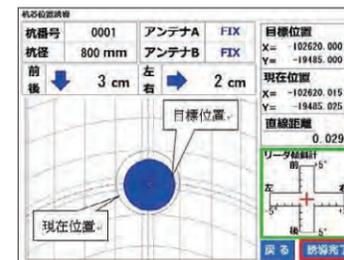
三点式大型杭打機



### ICT施工システムの開発

近年、建設業界では少子高齢化、若年層の労働者不足への対応が課題とされており、建設現場にICT技術を導入することによって生産性向上を図るICT活用工事の採用が活発になっています。当社においても地盤改良工事における「杭芯位置(施工中心位置)誘導」、「施工管理」、「帳票の作成」といった一連の工程において3次元データなどを活用するICT施工システムを開発いたしました。本システムによって杭打設置出し作業などの作業時間低減による効率化や機械誘導による安全性の向上、施工における省人化、ヒューマンエラーの防止による品質向上など、従来型の施工に比べ様々な面で生産性の向上を実現させることが可能となりました。

今後も当社の掲げる長期ビジョンである「現場に安全と信頼をスマートに提供し、お客様の課題を解決するビジネスパートナーになる」を実現するために、建設現場での生産性向上に資する開発を行ってまいります。



杭芯位置への誘導状況

### 新型障害撤去機の開発

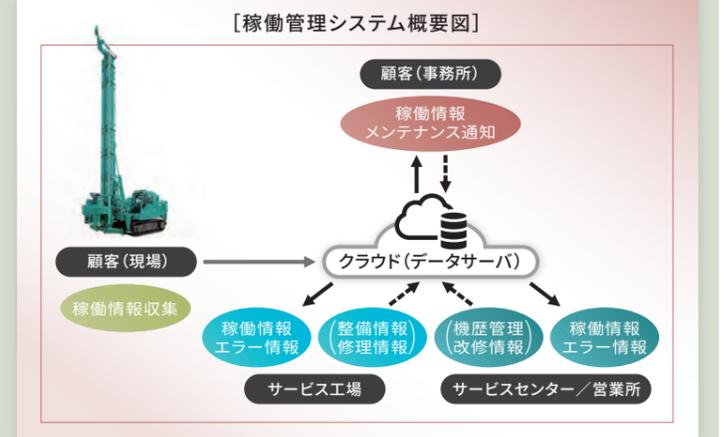
都市部を中心に高度経済成長期以前に建設された建築物の老朽化が進んでおり、既存の基礎や杭等の地中障害物の撤去を効率的に行いたいという需要が高まっています。特に都市部においては狭い敷地を最大限に有効活用して建築されていることが多く、隣接した建物の間際まで接近して障害撤去施工を行う必要があります。このような需要に対応するため、新型障害撤去機DHR-70を開発いたしました。他社同等クラスの施工機に比べ高トルク出力を実現しながら都市部での施工にマッチした機体サイズを実現しています。今後は本機の開発を発展的に活用し、様々な需要に対応することで売上の向上に繋げたいと考えています。

DHR-70



### 稼働管理システムの開発

杭打機をはじめとする当社製の建設機械1台毎の所在位置、稼働情報、メンテナンス情報等のデータの一元管理を目的とした稼働管理システムを開発中です。このシステムを活用することによって各種データに基づいた計画的な予防保全を行うことができ、突発的な故障によるお客様のダウンタイム削減が期待できます。また、現場で故障が起こった際にはエラー情報等を認知した状態でアフターサービスの初動が取れることから効率的かつ的確な対応が可能となります。現在先行評価試験を実施しており、2024年春以降、段階的に新車出荷機に搭載していく予定です。



## セグメントの概況

エンジニアリング  
事業

Engineering

## 売上高構成比

売上高構成比9.3%  
91億5,500万円

## 業績ハイライト

鉄道事業者向け機械設備のほか、家庭紙メーカー向け製造設備、各地のJA向け営農プラントなどの売上がありましたが、家庭紙メーカー向け製造設備が2021年度に比して減少したことなどにより、エンジニアリング事業の売上高は9,155百万円となり、2021年度に比べ23.4%減少となりました。

## 過去3か年の売上高・営業利益



## 事業内容 [主要製品]

エンジニアリング事業は、エンジニアリング、営農施設、産業機械の3つで構成されており、それぞれ販売先の業界は異なりますが、各種機械設備のエンジニアリングを行っている点で共通しています。社内で開発・設計したものを協力会社（アウトソース）により製造し、それを工事施工して納入後のメンテナンスまで含めトータルで対応しております。機械単体ではなく、ライン設備全体の最適なレイアウト、設備管理システムなどの提案も行うなど、個々のお客様のニーズに即した製品やサービスを提供できることが強みです。

エンジニアリングでは、主に鉄道事業者向けの鉄道車両用検修設備およびJR東海向けのリニア用機械設備を取り扱っております。



先頭車研ぎ装置

営農施設では、農業協同組合向けを中心に穀物乾燥調製貯蔵施設など営農プラント向け設備の新設・更新を行っております。



カントリーエレベーター

産業機械では、製紙業界向けに製紙関連の製造設備やリサイクル業界向けに破砕機などを販売しております。



破砕機

営農施設、産業機械とも約50年にわたり事業を展開しており、お客様との強固な信頼関係を構築してきました。なかでも種村から優良種子をつくる種子センターおよびトイレトーパー等の家庭紙加工設備は全国トップシェアを誇っています。



執行役員 エンジニアリング本部長 五十嵐 基仁

エンジニアリング事業で取り扱う、鉄道事業者向け機械設備、穀物乾燥調製貯蔵施設および製紙機械は社会基盤として不可欠な設備であり、今後も一定の需要が継続すると見込まれます。これらの設備には安全性向上、省力化に加え、高齢化や労働力不足を補う省人化や保守性の向上が求められていることから、お客様のニーズにきめ細かく対応する提案を進めることにより、収益拡大に努めてまいります。

## 車両検修における新規システム開発に注力

エンジニアリング事業ではこれまで、多くの鉄道事業者向けに車両検修設備を納入してまいりました。

車両検修の過程では、車両本体を仮の台車に載せ、作業員が手動で安全を確認しながら整備工程間の移動を行うことが一般的です。昨今、鉄道事業者においても働き方改革による省人化・省力化が推進されている背景を受け、当社では工場全体で車両本体を自動搬送するシステムの開発に注力しております。今後も、安心・安全でお客様のニーズに沿った車両検修設備の開発、提供に取り組んでまいります。



車両移動を指示

車両を自動搬送

column  
リニア機械設備

当社は、リニア中央新幹線向け機械設備の技術開発や、山梨実験線への設備納入及び保守などを行ってまいりました。今後も、エンジニアリング事業の柱の一つとして位置付け、積極的に取り組んでまいります。



提供：JR東海

## 施設管理のDXへの取り組み

営農施設事業で納入している米麦の乾燥調製貯蔵施設では、食料品としての厳格な品質管理を維持する一方で、施設管理においては作業負荷軽減が求められています。当社ではこのお客様のニーズに対応するため、施設管理のDXを推進し、施設管理帳票を自動作成、保存、管理するシステムを開発しました。今後は、施設運用のアシスタント機能など、より容易に品質の高い乾燥調制作業が可能なシステムに発展させ、新たな受注を獲得すべく営業・提案活動に取り組んでまいります。



## トイレトーパー製造ラインの各種設備提案

製紙会社向けに、古紙を再生する設備、ティッシュペーパーやトイレトーパー、タオルペーパーなどの家庭紙を加工、梱包する設備を納入しております。

昨今、家庭紙業界で「トイレトーパー倍巻き製品」の製造が盛んとなっている背景を受け、当社では新型包装機WH30N-Tを開発し、多くの製紙会社向けに納入してまいりました。また、その周辺設備となる搬送ラインにおいては、長年培ったコンベヤ構成・ライン制御のノウハウを生かし、効率的な搬送と作業導線を実現し、お客様からも高い評価を得ております。今後も「倍巻き製品」に関わる機械設備や搬送ライン設備の拡販に注力してまいります。



# 技術開発

## Technological Development

当社は、創業以来120余年にわたり、インフラストラクチャー創造企業として、世の中に様々な製品・サービスを提供してきました。今後も、最高品質のものづくりに更に磨きをかけるための技術開発を進めるとともに、お客様の潜在的・顕在的ニーズを汲み取り、それを新たな価値のある製品・サービスとして提供することで、社会基盤の充実と発展に幅広く貢献してまいります。

### 技術開発の体制と取組み

当社では、全社の技術開発を統括管理するとともに、先行的な技術や共通の基盤技術の技術開発を推進する部門として開発本部を設置しています。開発本部における主な技術開発としては、革新的な製品・サービスに向けた新たな価値を創出するための技術開発、ならびに既存製品の更なる品質向上のための技術開発があり、各事業本部や大学などと連携して推進しています。

#### ■ 新たな価値を創出するための技術開発

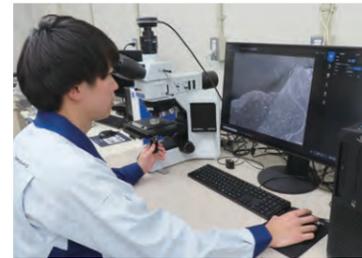
革新的な製品・サービスに向けた、脱炭素、省人・省力化技術については、各事業本部と連携し、電動化や自動運転などの先行技術開発を実施しています。電動化については、開発本部の先行開発で得られた知見を電動杭打機の開発へ展開しています。また、AI（人工知能）を活用した技術開発にも力を入れ、製品の付加価値向上に向けた開発に取り組むとともに、溶接の状況をリアルタイムにモニタリングする技術に適用して品質の向上と検査の省力化につなげていく開発にも取り組んでおります。

引き続き、お客様の課題を解決するビジネスパートナーになれるよう技術開発で新たな価値を創出してまいります。

#### ■ 更なる品質向上のための技術開発

当社製品の品質向上と製造コスト低減に向けて、溶接、ボルト締結、接合及び塗装技術をはじめとする当社ものづくりの基礎となる基盤技術の研究開発に取り組むとともに、世の中の最新技術を当社のものづくりへ導入するための検証・評価に取り組んでいます。このため、各種の分析・評価技術に加え、シミュレーション技術の向上にも取り組んでいます。

引き続き、より高品質な製品に向けた技術を追求し、お客様の信頼に応えてまいります。

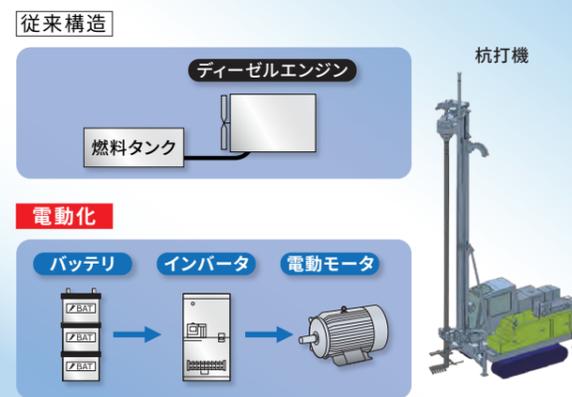


### 技術開発 事例紹介

## 杭打機の電動化

建設機械によるCO2排出量は国内産業部門全体の1.4%を占めるとされており、カーボンニュートラルの実現に向けて従来のディーゼルエンジンから動力源を抜本的に見直した革新的建設機械の導入が期待されています。このようなニーズに対応するため、杭打機の電動化に関する技術開発としてディーゼルエンジンから電動モーターに置き換える実証実験に取り組んでおり、環境性能の高い製品を開発することで持続可能な社会の実現への取組みを進めています。

[電動化杭打機構成イメージ]



### 知的財産

当社はこれまで、知的財産戦略として、自社の技術・商品を保護しつつ、企業の競争力を高めるために、積極的に知的財産となる特許、意匠等の権利取得に努めてきました。さらに最近では、知的財産部と事業本部との連携を強化し、IPランド

スケープ等を活用した戦略的な知的財産管理に取り組んでいます。

今後も、知的財産を重要な経営資源として位置付け、積極的に知的財産戦略に取り組んでまいります。

# サステナビリティ

## サステナビリティ基本方針

日本車両は、企業理念に掲げる「最高品質のものづくり」を通じて、社会基盤の充実と発展に幅広く貢献し、持続可能な社会の実現と持続的な企業価値の向上を目指します。

長期ビジョンに掲げる「お客様の課題を解決するビジネスパートナー」として、鉄道環境優位性をより一層高めるため鉄道車両事業に磨きをかけてとともに、各事業の活動を通じて、気候変動リスクなどの地球環境問題や少子高齢化に伴う労働力不足への対応といったお客様の課題、ひいては社会全体の課題の解決に貢献していきます。

明治29年(1896年)創業以来の伝統と技術を守りながら、将来にわたって「現場に安全と信頼をスマートに提供」する役割を果たしていくため、ステークホルダーから当社への期待を受け止め、さらなる事業基盤の強化に取り組んでいきます。

## 重要課題

- 1 環境負荷の低い製品・サービスの提供
- 2 自動化・省力化に資する製品・サービスの提供
- 3 脱炭素社会におけるものづくり
- 4 働きがいのある職場づくり

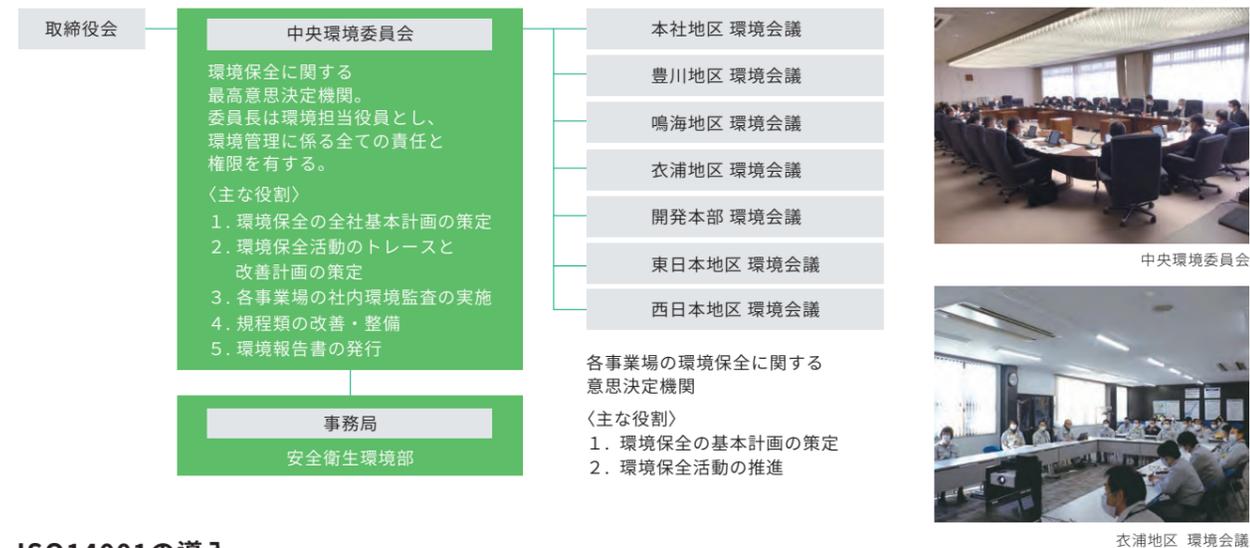
# 環境に関する取組み

当社は環境保全を重要課題と考えて、業務の各分野で積極的に取り組んでいます。1972年に公害防止管理規程を制定し、公害防止対策を開始しました。1999年には環境保全活動を全社的に進めるために環境管理規程を制定し、同時に中央環境委員会ならびに事業場毎に環境委員会を設置して、環境保全活動を開始しました。また、2000年には環境方針を制定し、全社が方針に沿って目標を定め、その達成に向けて邁進しています。

## ■環境方針

<b>基本理念</b>	企業活動と地球環境の調和を経営の重要課題と位置付け、環境保全に積極的に取り組み、企業としての社会的責任を果たしていきます。
<b>環境活動方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境に配慮した製品・サービスを開発し、提供する。</li> <li>環境管理システムを確立し、継続的な改善を図る。</li> <li>エネルギーと資源の効率的利用や廃棄物の削減を推進する。</li> <li>環境関連法規を遵守すると共に、自主管理基準を策定して管理する。</li> <li>環境教育により全従業員の意識を高めると共に、地球環境保全活動に積極的に参画する。</li> </ul>

## [環境に関する体制図]



## ISO14001の導入

当社の各事業所では、環境保全の国際規格であるISO14001の認証を取得しています。

事業所	豊川製作所	鳴海製作所	衣浦製作所
取得年月	2003年8月	2005年7月	2001年12月

## 環境に配慮した製品・サービスの開発・提供

JR東海向けハイブリッド式特急気動車HC85系では推進軸・変速機を介してエンジンの出力で走行する従来の気動車タイプと比較し、省エネルギー面では燃料消費量を35%向上し、環境面ではCO<sub>2</sub>排出量を約30%削減、NO<sub>x</sub>排出量を約40%削減しています。また、N700S新幹線電車ではN700A新幹線電車と比較し、電力消費量を削減しております。さらに環境負荷低減の取組みとして、廃車となる新幹線車両の車体に使用されているアルミ部材をリサイクルし、内装部品の一部(荷棚材)に使用しております。今後、新幹線車両のアルミ部材のリサイクルをさらに推進し、適用範囲を広げるなど、環境負荷を一層低減できるよう、取り組んでまいります。



## ■環境目標と実績・エネルギー使用量の削減

### 環境目標と実績

当社は、持続可能な社会の発展に貢献すべく「環境活動方針」を制定し、低炭素社会・循環型社会の実現に向けた取組みを進めています。2022年度より5年ごと(注:1期目のみ3年間)の自主的な

活動目標を定めた「中期目標」を掲げ、これまで4期にわたって活動しています。2020年度からの5年間(2020~2024年度)は、第5次中期目標として活動目標を定めました。

<b>第5次中期目標</b>	<b>5年度間平均エネルギー消費原単位を年1%以上低減する。<sup>※1</sup> ゼロエミッション<sup>※2</sup>(廃棄物のリサイクル率99.0%以上)を達成する。</b>
----------------	--

※1 省エネ法に基づく「事業者クラス別評価制度」でのSクラスを継続することを目標としています。

※2 当社の廃棄物のうち、再使用、再利用されずに埋立て等されるものを最終処分量とし、最終処分量を排出物総発生量の重量比1.0%以下にすることを当社のゼロエミッションとしています。リサイクル率は、(排出物総発生量-最終処分量) / 排出物総発生量で表す重量の比としています。

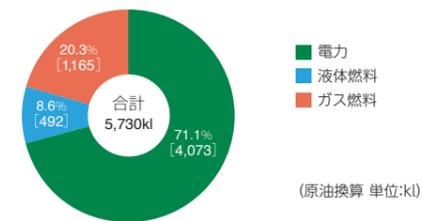
## ■2022年度活動目標と実績

省エネルギーを推進する為、引き続き効率的な設備への更新や電力、燃料の使用量削減などを行っており、2022年度の省エネルギー活動の目標として、「エネルギー消費原単位を2021年度以下にすること。および5年度間平均エネルギー消費原単位を年1%以上低減すること」と致しました。その結果、エネルギー消費原単位は対前年比97.2%、5年度間平均エネルギー消費原単位は96.0%となり、2022年度目標を達成しました。またこの結果、資源エネルギー庁による「事業者クラス

分け評価制度(SABC評価制度)」において、省エネが優良な事業者に与えられる『Sクラス評価』を、4年間継続して受ける見込みです。また、2022年度の廃棄物の削減目標として「廃棄物のリサイクル率を99.0%以上とするゼロエミッションの達成」を掲げ、環境活動を行いました。その結果、廃棄物の総発生量を削減するとともに、分別の推進とリサイクル物品の拡大を推進し、リサイクル率99.6%と2022年度目標を達成しました。

## [エネルギー使用量]

### ■エネルギーの内訳(種類別 原油換算)



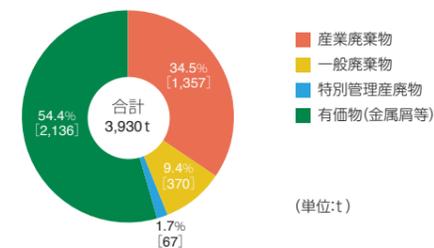
(原油換算 単位:kl)

### ■エネルギー消費原単位実績の推移

	2019年度 (対2018年度比)	2020年度 (対2019年度比)	2021年度 (対2020年度比)	2022年度 (対2021年度比)
対前年比	93.4%	96.6%	96.9%	97.2%
<b>5年度間平均</b>	<b>98.8%</b>	<b>97.0%</b>	<b>96.2%</b>	<b>96.0%</b>
クラス分け評価	S	S	S	S(見込み)

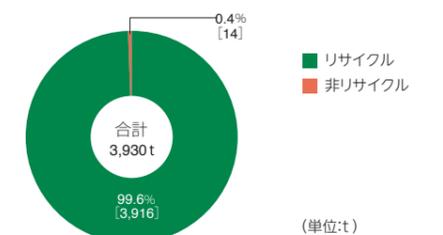
## [廃棄物]

### ■廃棄物の内訳(種類別)



(単位:t)

### ■廃棄物の内訳(処理方法別)



(単位:t)

# TCFD提言への取組み

## はじめに

現在、地球規模の課題である気候変動問題の解決に向け、各企業にはエネルギー問題、地球温暖化対策、環境保全対応などへの取り組み要求がますます大きくなってきました。

これまで、当社は各事業分野において省エネルギー・環境志向にお応えできる製品づくりを心掛け、特に、鉄道の持つ環境優位性をより一層高めるため鉄道車両事業に磨きをか

けてきました。また、政府による「2050年カーボンニュートラル」方針に沿って、より一層のCO<sub>2</sub>排出削減にも取り組んでいます。

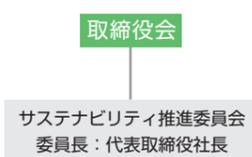
2021年12月にはTCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）提言への賛同を表明し、本提言に沿った活動推進に努めています。

## 1. ガバナンス

### (a) 気候関連のリスク及び機会についての取締役会による監視体制

当社は、気候変動問題を重要なサステナビリティ課題の一つと位置付け、取締役会は、気候関連課題に対応する当社

の最終的な意思決定と執行の監督を行います。



### (b) 気候関連のリスク及び機会を評価・管理する上での経営者の役割

当社は、気候関連のリスクと機会について評価、管理を実施するため、サステナビリティ課題に対する取り組みの推進主体として、代表取締役社長を委員長とする「サステナビリティ

推進委員会」を設置しています。同推進委員会の審議・承認事項は、取締役会へ報告することで、取締役会が適切に監督しています。

## 2. 戦略

### (a) 当社が選別した、短期・中期・長期の気候関連のリスク及び機会

当社は、気候変動から生じるさまざまなリスクと機会の把握に努め、中期経営計画などの戦略の妥当性を常に確認し、取り組みを推進しています。深刻化する気候変動は、事業上のリスクとなりますが、適切に対応することで競争力強化や新たな事業獲得といった成長の機会にもつながると認識しています。

今回、当社全体の売上高の約50%、CO<sub>2</sub>排出量の約60%を占める鉄道車両事業について、TCFDの枠組みに沿った分析を行いました。当社が認識している気候変動に関する主なリスクと機会は次のとおりです。

### 【鉄道車両事業における気候変動に関する主なリスクと機会】

※【顕在時期】 短期：～3年以内、中期：3年超～10年以内、長期：10年超～

	リスク・機会	影響	顕在時期*
移行リスク	規制 カーボンプライシングの導入	生産コストの増加・調達コストの増加	短期
	市場 エネルギー価格の上昇 素材・部品価格の上昇	生産コストの増加・調達コストの増加	短期
		調達コストの増加	短期
評判	製品・サービス及び生産技術・設備の脱炭素化対応の遅れ	競争力低下	短期
物理的リスク	急性 自然災害の頻発化・激甚化	生産停止・停滞の発生	短期
	慢性 海面上昇による高潮の発生	生産停止・停滞の発生	中期
機会	顧客の事業活動においてCO <sub>2</sub> の削減に資する製品・サービスの提供	競争力向上	短期
	CO <sub>2</sub> 排出量を抑えたものづくり(生産、調達)による製品の提供	競争力向上	中期

### (b) 気候関連のリスク及び機会が組織のビジネス・戦略・財務計画に及ぼす影響

当社は、気候関連課題が、事業、戦略、財務計画に大きな影響を与える可能性があるという認識のもと、気候関連課題に

伴うリスクや機会を踏まえ、戦略の見直しを随時実施しています。これらは中期経営計画の戦略策定に影響します。

### (c) 2°C以下シナリオを含む様々な気候関連シナリオに基づく検討を踏まえた戦略のレジリエンス

鉄道車両事業における生産コスト(カーボンプライシング負担額+エネルギーコスト)の増加についてIEA※1などのシナリオ※2を用い、気候変動について2030年頃を想定した「公表政策に基づく社会像」「2°Cの社会像」の二つのシナリオでリスクと機会を分析しました。いずれのシナリオにおいてもカーボンプライシングの導入により生産コストが増加するリスク、また、2°Cの社会像においては、電力価格の上昇により生産コストが増加するリスクがあります。一方、省エネルギー技術の利用拡大や最適なエネルギーの選定・調達により、「脱炭素社会におけるものづくり」を実践することで生産コスト増加のリスク

を低減し、事業成長の機会とすることができます。

また、環境優位性の高い交通機関である鉄道へ、更なるお客様ニーズに応えた「環境負荷の低い製品・サービスを提供」することは、当社の競争力を強化する機会ととらえています。当社は「環境負荷の低い製品・サービスの提供」「脱炭素社会におけるものづくり」を重要課題と位置付け取り組んでいくのに加え、自然災害等あらゆる不測の事態に備えるための事業継続計画の策定やサプライチェーンの強靱化を併せて行っていくことにより、事業戦略のレジリエンスを強化していきます。

※1.International Energy Agency:国際エネルギー機関 ※2.シナリオはIEAのSTEPS、SDSなどを参照し設定

### 【生産コスト分析結果】

	リスク	シナリオ分析(2030年頃)		当社の対応
		公表政策に基づく社会像(4°C)	2°Cの社会像	
カーボンプライシングの導入	炭素税などの導入による生産コストの増加	新たな影響 ↗	新たな影響 ↗	生産性向上によるエネルギー使用量削減
エネルギー価格の上昇	電力価格の上昇による生産コストの増加	—	影響は拡大 ↗	生産性向上によるエネルギー使用量削減

## 3. リスク管理

当社は、「リスク管理規程」を制定し、当社および当社グループのリスク管理体制を統括する「リスク管理委員会」を設置し、リスクの評価・選別から対応までのリスク管理体制を整備しています。当社のリスク管理活動は、企業活動・行動に関わる全てのリスクおよび機会を対象とした全社横断的なリスク管理の仕組みです。当社は、気候変動問題を経営に重大な影響を及ぼすリスクの一つとして位置付け、「サステナビリティ推進委員会」とその下にワーキンググループを設置し、本社各部と各事業本部が十分連携の上、気候変動に伴うリスク及び機

会が当社に及ぼす影響を選別・評価し、その対応策を検討しています。

また当社は、リスク管理活動により、各部門が抽出したリスクを影響度・発生頻度等の観点から評価し、各部門が相互に連携しながら迅速に対応しています。気候変動に関するリスクおよび機会についても、担当部署や関係役員が対応策の実行およびモニタリングを実施しています。重要なリスクおよび機会については、逐次取締役会に報告し、対応を決定することとしています。

## 4. 目標と指標

### (a) 当社が自社戦略とリスク管理プロセスに即し、気候関連のリスク及び機会を評価する際に用いる指標

当社は、政府による「2050年カーボンニュートラル」方針に沿って取り組みを推進していきます。また、当社の環境活動方

針(2000年制定)に沿ってエネルギー使用量原単位などを指標として目標を定め、その達成に向け取り組んでいます。

### (b) Scope1,Scope2の温室効果ガス排出量と関連するリスク

鉄道車両事業の主要拠点である豊川製作所では、およそ5,500t(2021年度実績)のCO<sub>2</sub>を排出しています。なお、電力

のエネルギー使用量当たりのCO<sub>2</sub>排出量は、電気事業者のCO<sub>2</sub>排出係数によって毎年変化します。

### (c) 当社が気候関連リスク及び機会を管理するために用いる目標、及び目標に対する実績

沿って目標を設定し、低炭素社会・循環型社会の実現に向けた取り組みを進めています。あわせて、政府による「2050年

カーボンニュートラル」方針や技術動向を注視しつつ、CO<sub>2</sub>の排出削減に取り組んでいきます。

# 社会に関する取組み

## ■人材育成や女性活躍推進の取組み

### 人材育成の基本方針

当社が掲げる企業理念である「最高品質のものづくりを通じて社会基盤の充実と発展に幅広く貢献していく」ことを実現するためには、優秀な人材を確実に確保し育成していくことが極めて重要であり、「ものづくりは人づくり」を信念に人材育成に取り組んでいます。

具体的には、OJT・集合教育・自己啓発を人材育成の3本柱として位置づけ、職場におけるOJTを基軸として、それを階層別研修や公募型の研修などの集合教育と自己啓発で補完する形で、様々なステージで着実にステップアップしていきける教育体系を構築しています。

例えば、総合職の集合教育については、新入社員研修、フォ

### 【人材育成の3本柱】



ローアップ研修や昇進時の研修などに加えて、社員の向学ニーズを踏まえた公募型の研修も設定するなど、キャリアに合わせた成長の機会を設定しています。また、新入社員一人ひとりに若手先輩社員を「エルダーブラザー」として指定して、マンツーマンでサポートしながら社員の定着と育成を行っています。製作現場の最前線でものづくりを担う技能職の集合教育については、社内の職業訓練校における初期訓練に始まり、昇進や工長・班長就任時などの節目節目において階層別教育や技能教育を行い、知識と技能の鍛錬に努めています。また2022年度からは、将来のリーダーを養成していくことを目的に新たな選抜研修も実施しています。

自己啓発の支援策としては、様々な資格の取得に挑戦できる当社オリジナルの通信教育や資格取得祝金制度を整備・運用しています。また、業務上必要となる様々な知識や人権、コンプライアンスなどの規範意識を維持・向上するため、社内LAN上におけるe-ラーニングを用いた自己学習ツールの充実にも注力しています。



### 人材の多様性の確保

多様な人材を雇用し、その能力を最大限に引き出して活躍の場を与えていくことも、当社の持続的な成長と企業理念を実現していく上で、重要なテーマのひとつです。そういった認識のもと、人材の採用にあたっては、性別、年齢、国籍、職歴や障がいの有無などを区別することなく選考を行っており、例え

ば、様々な障がいを持った多くの社員が当社およびグループ会社で活躍しています。また、数は多くありませんが、外国籍の社員がものづくりのマネジメントに携わっていますし、製造の最前線でものづくりを担う技能職においても外国籍の新入社員が入社し、日々訓練に励んでいます。

### 女性活躍の推進

女性社員の就業環境についても、その持てる力を存分に発揮できるように、ジョブローテーションを通じたキャリア形成や仕事と育児との両立支援などに積極的に取り組んできており、2019年には愛知県より「あいち女性輝きカンパニー」の認証を受けています。

幹部候補である女性総合職の現在の人員数は約60名（正社員の約3%）で社歴が浅い社員が多いことから、現時点で経営職（管理職）やリーダー職（係長級）として活躍している社員は限定的ですが、経営職に登用する女性社員を10年後には20名程度にしていくことを目指しています。足下では、2021年4月から5年間で、リーダー職（係長級）に就く女性社員を40名程度としていく目標を掲げ、その達成を目指している

ところで。

引き続き、女性社員の経営職（管理職）への登用のみならず、女性社員の採用拡充と職域の拡大やジョブローテーションを通じたキャリア形成、仕事と育児の両立支援制度のさらなる充実などを進めていきます。



### 人権啓発

人権を尊重し、全ての従業員が主体性と創造性を最大限発揮できる働きやすい環境を作り、企業の発展だけでなく公共の利益を守っていくことは、当社の存立基盤のひとつだと考えています。

そのため、社員一人ひとりの個性を尊重し差別的な扱いを

### 働きやすい職場づくり

社員が一体感を持って、活き活きと仕事ができる環境作りをしていくことも重視しています。

そのため、例えば、社内のスポーツや文化活動の同好会的な機能を持った「车友会」の活動を会社として様々な形で支援したり、家族向けの職場公開イベントを企画・開催したり、社内報で社内の様々な出来事や従業員を紹介することなどによって一体感を醸成する一助にしています。

また、2022年11月には、当社グループにおける健康経営の推進に関する理念として「日本車両グループ安全安心・健康

してはならないことなど社員としてとるべき行動規範を『私たちの行動規範』という形で明文化し、これを全ての社員に配布するとともに、入社時の集合教育の場などを通じて、人権に関する啓発教育も不断に行っています。

宣言」を策定しました。全ての従業員が健康で活き活きと仕事に従事し幸福(Well-being)を実現できるように、まずは従業員の心と体の健康づくりの支援に、健康保険組合とも協働しながらこれまで以上に積極的に取り組みはじめていくところです。



### 日本車輛職業訓練校

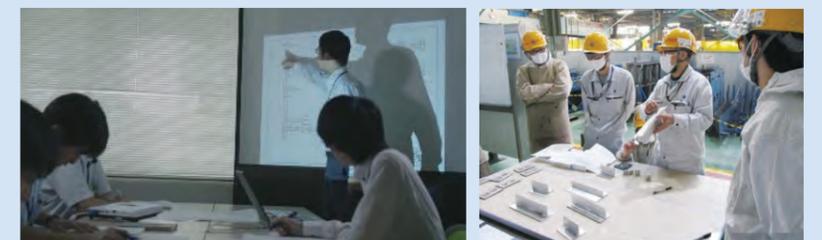
社会基盤の充実と発展に貢献し、日本におけるものづくり産業の一翼を担い続けていくためには、ものづくりの最前線を担う次世代の育成と技術継承は必須のテーマです。当社では、豊川製作所内に愛知県認定の「日本車輛職業訓練校」を設置しており、毎年技能職の新入社員を対象に、優れた技能と指導力を持ったベテラン社員が講師となって、鉄道車両をはじめとする当社製品の製造の基礎となる学科や実習等の教育を行っています。訓練校の前身である技能養成所から続く長い歴史の中で、これまでに1,500名以上の社員が訓練を終え、当社のものづくりを支えてきました。これからも、企業理念に掲げる「最高品質のものづくり」を実現し続けるため、人材の育成、とりわけ熟練者から若手への技術継承に着実に取り組んでいきます。



### 技術者の育成

様々な技術開発に携わる技術者の育成についても、新たな技術開発や大学・企業と連携した開発の推進に当社の技術者を積極的に参画させることなどを通じて、中長期的な視点を持って取り組んでいます。

例えば、当社の主力製品である鉄道車両や輸送機器、建設機械等のさらなる安全性向上や省力・省人化の実現に向け、物体検知、画像処理、時系列データ及びそれらを活用した制御にAIを活かしていくことを目指しており、そのため、岐阜大学との共同研究講座を開設し産学連携による技術力の強化を進めています。また、AI開発人材等の育成のための博士号取得支援やデータサイエンティスト養成を計画的に行っています。



# コーポレート・ガバナンス

●コーポレートガバナンス・ガイドラインについては、以下のURLよりご覧いただけます。  
([https://www.n-sharyo.co.jp/finance/corporategovernance\\_guideline.pdf](https://www.n-sharyo.co.jp/finance/corporategovernance_guideline.pdf))

●「コーポレート・ガバナンスに関する報告書」については、以下のURLよりご覧いただけます。  
([https://www.n-sharyo.co.jp/finance/corporategovernance\\_report.pdf](https://www.n-sharyo.co.jp/finance/corporategovernance_report.pdf))

当社は、企業理念の実践を通じて健全で持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を図るため、良質なコーポレート・ガバナンスを実現することを目的として、当社のコーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方および取組みを示すものとして、取締役会決議により、「コーポレートガバナンス・ガイドライン」を制定しております。また、東京証券取引所の「コーポレートガバナンス・コード」の各原則を実施しております。

## コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

当社は、健全で持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を図るため、株主の皆様・お客様・地域社会・取引先・従業員等のステークホルダーとの協働に努め、企業理念の実践を通じて社会貢献を行うことが経営の基本であると考えており、

## 業務体制・監査・監督について

当社の取締役会は、経営方針、事業戦略等の重要事項の意思決定機関および業務執行の監督機関として、7名の取締役（うち3名が独立社外取締役）により構成されており、原則月1回開催されます。

なお、業務執行に関する決定の多くを代表取締役社長（以下、社長）ならびに業務執行取締役等に委任し、取締役会での重要議案審議の深度を高め、意思決定の迅速化に努めるとともに、業務執行への牽制機能・監督機能の強化を図っております。

さらに、業務執行機能を強化するため、執行役員制度を設け、取締役会の決定方針および取締役の指示により業務執行を行っております。また、取締役会に付議もしくは報告すべき事項または社長が決定すべき事柄について事前に審議を行うほか、経営に関する重要事項について報告を行うための機関として「経営会議」を設置するなど、活発な質疑が行われる体制となっております。

また、当社は、監査役会設置会社として、取締役会のガバナンス機能の実効性、業務執行の適法性、意思決定の適正性等を監査するため、4名の監査役（常勤監査役2名）が選任されております。4名の監査役のうちの2名を独立社外監査役が占

## コーポレート・ガバナンス体制

取締役の職務を適正かつ効率的に遂行するためには、業務執行の責任明確化および監督機能の強化ならびに経営の意思決定の迅速化を図ることが肝要であり、執行役員制度を導入するとともに、少数の取締役により機動的に取締役会を運営することが有効であると考えております。

また、経営の透明性向上による企業統治の体制強化を図るため、取締役のうち3名を社外取締役としております。

取締役会が適切な監督機能を担うとともに、経営環境の変化に迅速に対応できる高い実効性と公正性・透明性を有する経営システムを構築することにより、コーポレート・ガバナンスの充実に取り組むこととしております。

め、業務執行からの独立性を十分に確保しております。監査役会は原則月1回開催されます。

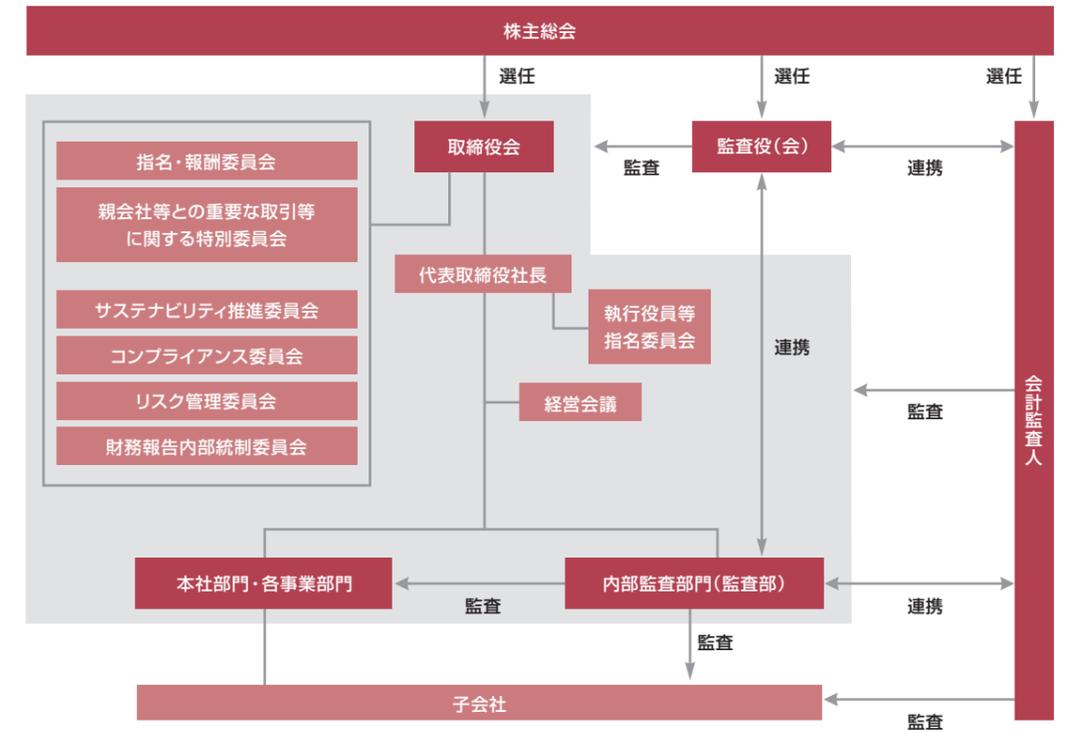
取締役候補者については、年齢、性別、国籍を問わず、能力・識見・経歴等を総合的に勘案し、当社の取締役として最も適任と認められる者を、取締役会の決議を経て候補者として適正に選定した上で株主総会にお諮りしております。また、監査役候補者については、年齢、性別、国籍を問わず、能力・識見・経歴等を総合的に勘案し、当社の監査役として最も適任と認められる者を、監査役会の同意を得た上で、取締役会の決議を経て適正に選定し、株主総会にお諮りしております。

取締役の報酬等については、株主総会で承認された報酬等の限度額の範囲内において、取締役会の決議を経て、社長が決定しております。

なお、取締役および監査役の指名並びに取締役の報酬に関する決定における内容の適切性および決定プロセスの客観性・合理性を確保するため、独立社外取締役3名と社長の計4名を構成員とする指名・報酬委員会を設置し、取締役会での決議に先立ち、審議を行うこととしております。取締役会における指名、報酬等の決定に関する決議は、当委員会における審議内容を尊重して行うこととしております。

さらに、客観的かつ中立的な経営監視機能を確保するために、社外監査役を含む監査役会による定期的な監視に加えて、内部監査部門の育成に努めており、監査役との連携を深めることでその実効性を高めることとしております。また、監査役は、取締役会その他、業務執行に係る重要な会議・委員会等に出席し、取締役会の監督機能ならびに取締役の職務執行の適正性を検証することとしております。

## 【コーポレート・ガバナンス体制図】



## 親会社との取引について

当社は、親会社に対し、鉄道車両などの製品を販売しておりますが、販売価格その他の取引条件については市場価格及び過去の取引実績等を勘案して一般取引条件と同様に決定しております。

特に、親会社等との重要な取引等については、その内容の公正性・合理性を確保するため、取締役会の下に全独立社外取締役3名を含む、支配株主からの独立性を有する取締役5名

を構成員とする「親会社等との重要な取引等に関する特別委員会」を設置し、取締役会での決議に先立ち、審議を行うことで、少数株主の利益を阻害していないことを確認しています。

取締役会における親会社等との重要な取引等に関する決議は、当委員会における審議内容を尊重して行っています。なお、当委員会の委員長は、独立社外取締役が務めております。

## 会社役員の報酬等に関する事項

### ■ 取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針に関する事項

当社は、取締役会で取締役の個人別の報酬等の決定に関する方針（以下、「決定方針」という。）を定めており、その内容は、報酬が持続的な成長に向けた健全なインセンティブとして機能し、個人別の報酬額の決定手続きを客観性・透明性あるものとするため、役職に応じた報酬体系とすること及び担当業務の成果等を総合的に勘案して基本報酬を算定する

ことであります。

また、当社は、取締役の報酬等の決定における客観性・合理性を確保するため、全社外取締役と代表取締役社長を構成員とする指名・報酬委員会を設置しております。決定方針の決定方法は、指名・報酬委員会において審議を経たうえで、取締役会において当該審議内容を尊重して決議しております。

### ■ 取締役及び監査役の報酬等についての株主総会の決議に関する事項

当社の役員の報酬等に係る株主総会決議日は1994年6月29日であり、その決議の内容は、取締役の報酬額を月額3,000万円以内、監査役の報酬額を月額800万円以内とする

ものであります。なお、当該株主総会決議日における役員の員数は、取締役が18名、監査役が4名であります。

> コーポレート・ガバナンス

■ 取締役の個人別の報酬等の内容の決定に係る委任に関する事項

取締役の個人別の報酬等の内容の決定につきましては、代表取締役社長である五十嵐一弘に委任する旨を取締役会において決議しております。なお、取締役会の決議に先立ち、指名・報酬委員会において審議を行っております。

委任された権限の内容は、決定方針に基づき、各取締役の個人別報酬を決定するというものであり、会社全体の業績等を勘案しつつ、各取締役の担当業務について評価を行うために

は代表取締役社長が適任であることがその理由であります。指名・報酬委員会では、取締役の報酬等の内容等について、決定方針との整合性を含めて審議を行っており、代表取締役社長による委任された内容の決定にあたっては、当該審議内容を踏まえておりますので、取締役会としましても取締役の個人別の報酬等の内容が決定方針に沿うものであると判断しております。

【役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の総額及び対象となる役員の員数】

監査役(会)	報酬額の総額 (百万円)	報酬等の種類別の額(百万円)			左記のうち、 非金銭報酬等	対象となる 役員の員数 (人)
		固定報酬	業績連動報酬	退職慰労金		
取締役(社外取締役を除く)	76	76	-	-	-	5
監査役(社外監査役を除く)	15	15	-	-	-	1
社外役員	46	46	-	-	-	5

株主との建設的な対話を促進するための方針

株主・投資家との建設的な対話を実現するため、取締役会は総括者を総務部担当の取締役と定めております。株主・投資家からの対話の要望に対しては、必要に応じて総括者が指定した者が面談に臨み、株主・投資家に対し明確で分かりやすい方法で説明を行っているほか、当社ホームページにおいて当社の事業活動について公表しております。

また、株主・投資家との対話の結果は、重要なものについては取締役会に適宜報告を行い、事業経営に適切に反映し、

当社グループの持続的な成長と中長期的な企業価値の向上につなげております。なお、定時株主総会の議案毎の議決権行使の状況についても分析を行い、取締役会で報告を行っております。

更には、インサイダー情報管理の方策としては、内部者取引管理規程等を定めインサイダー情報管理に十分な配慮を行いつつ、公平かつ迅速、適時な情報開示に努めております。

リスク管理体制

当社は、各部門の所管事項に関する意思決定について、その重要度に応じて上位の職位による承認、会議への付議など、定められた手続により適切に行っております。

「リスク管理規程」を制定し、当社および当社グループのリスク管理体制を統括する「リスク管理委員会」を設置し、リスクの評価・選別からリスク対応までのリスク管理体制を整備しております。

リスク管理体制における各部門のリスク管理活動の適正性について内部監査部門が監査を行うよう定めております。

地震・津波・台風等の自然災害等、あらゆる不測の事態に備えるため、事業継続計画(BCP)を策定し、重要な事業を中断させない、または中断しても可能な限り短い期間で復旧させ

るよう努めております。

各事業所は、「ISO9001」および「ISO14001」に基づき、常に安全で高品質な製品の提供を行える品質管理や社内外の自然環境や職場環境の保護を推進しております。また、労働安全衛生マネジメントシステムの普及を図ることでリスク管理を徹底して労働安全に取り組んでおります。これらは、担当部門が専門的立場からそれぞれのシステム運用の適正性について監査を行っております。

品質管理の取組みの実効性をより一層高める方策として「全社品質保証委員会」を設置し、事業本部を跨る横断的な活動を推進することで、さらなる品質向上を図っております。

取締役、監査役及び執行役員(2023.6.29現在)

 代表取締役 取締役社長 田中 守	 代表取締役 取締役副社長 子安 陽 管理部門担当 コンプライアンス管掌	 常務取締役 企画本部長 田山 稔	 取締役 機電本部長 深谷 道一
 社外取締役 齋藤 勉 (弁護士)	 社外取締役 新美 篤志 (株式会社名古屋証券 取引所 取締役)	 社外取締役 西畑 彰	
 常勤監査役 上田 素之	 常勤監査役 西村 浩人	 監査役(社外) 加藤 倫子 (弁護士)	 監査役 白井 俊一 (東海旅客鉄道株式会社 常務執行役員)

スキル・マトリックス(2023.6.29) 各取締役の知識・経験・能力等を踏まえ、特に期待される項目に●印をつけています。

取締役	企業経営	財務・会計	営業・ マーケティング	海外	技術・開発	製造・品質管理	法務・ コンプライアンス
田中 守	●				●	●	●
子安 陽	●	●	●	●			●
田山 稔	●	●		●	●	●	
深谷 道一		●	●	●			
齋藤 勉	社外						●
新美 篤志	社外	●		●	●	●	●
西畑 彰	社外	●	●	●	●		

※上記一覧表は、各取締役の有する全ての知見を表すものではありません。

執行役員

延岡 陽二郎	企画本部経営企画部長 経理部副担当	片桐 衆	輸機・インフラ本部長
武 慎一	総務部長 人事部副担当	西尾 俊彦	輸機・インフラ本部副本部長・衣浦製作所長
内藤 恒陽	鉄道車両本部長	富田 庸公	機電本部副本部長・管理部長・鳴海製作所長
中村 哲也	鉄道車両本部副本部長・管理部長	五十嵐 基仁	エンジニアリング本部長
平岩 寿朗	鉄道車両本部副本部長・営業総括部長	橋本 淳	本社技師長 安全衛生環境担当 開発本部担当 技術部門・品質部門管掌

# 財務情報

## 財務データ(10年分)

(2023/6/30)

		185期末	186期末	187期末	188期末	189期末	190期末	191期末	192期末	193期末	194期末
		2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
経営成績	売上高(百万円)	124,310	96,298	111,006	101,093	95,310	91,179	94,634	99,448	94,022	97,969
	営業利益(百万円)	6,703	△8,178	△10,171	△5,104	7,266	8,499	8,538	9,047	6,237	4,461
	経常利益(百万円)	6,677	△8,233	△10,173	△5,149	7,315	8,862	8,641	9,301	6,317	4,494
	親会社株主に帰属する当期純利益(百万円)	6,929	△14,568	△16,129	△5,124	△8,271	9,198	7,895	7,928	5,226	3,118
	1株当たり当期純利益(円)	48.00	△100.91	△111.74	△35.5	△573.01	637.29	547.00	549.31	362.14	216.08
受注の状況	受注高(百万円)	117,137	96,464	57,348	133,825	70,193	74,917	144,070	117,042	74,934	124,813
	受注残高(百万円)	177,638	177,803	124,145	156,877	94,310	78,049	127,485	145,079	123,494	150,338
財務	総資産(百万円)	141,453	145,137	132,264	129,193	127,413	134,194	127,813	136,595	132,868	124,363
	純資産(百万円)	63,333	51,461	33,383	28,108	20,954	32,446	34,504	45,288	48,018	51,123
	有利子負債(百万円)	9,100	13,341	26,905	28,358	58,159	57,843	58,994	57,304	54,064	43,316
	自己資本比率(%)	44.7	35.4	25.2	21.7	16.4	24.1	26.9	33.1	36.0	41.0
	1株当たり純資産(円)	438.24	355.96	230.69	194.10	1,444.60	2,239.73	2,381.61	3,128.24	3,316.74	3,531.25
主な指標	売上高経常利益率(%)	5.4	△8.5	△9.2	△5.1	7.7	9.7	9.1	9.4	6.7	4.6
	総資産利益率(ROA)(%)	5.04	△10.17	△11.63	△3.92	△6.45	7.03	6.03	6.00	3.88	2.42
	自己資本利益率(ROE)(%)	11.49	△25.41	△38.09	△16.71	△33.85	34.59	23.67	19.94	11.24	6.31
設備投資	設備投資額(百万円)	5,033	5,190	2,657	2,361	1,780	2,065	3,801	3,031	2,749	1,803
	減価償却費(百万円)	2,901	3,020	2,888	2,730	2,728	2,370	2,362	2,657	2,693	2,706
	研究開発費(百万円)	1,356	1,129	1,439	1,578	1,260	1,343	1,479	1,772	2,127	2,009
	売上高研究開発費比率(%)	1.09	1.17	1.30	1.56	1.32	1.47	1.56	1.78	2.26	2.05
キャッシュフロー	営業活動によるキャッシュフロー(百万円)	2,137	△3,686	2,334	△2,338	△37,192	△1,336	1,309	11,537	14,507	7,152
	投資活動によるキャッシュフロー(百万円)	△169	△4,309	△1,616	△553	11,793	△1,246	△1,901	△2,294	△2,637	△1,579
	財務活動によるキャッシュフロー(百万円)	△462	3,980	9,468	1,175	29,830	△473	1,147	△1,638	△3,571	△11,431
	現金及び現金同等物期末残高(百万円)	7,044	3,181	13,247	11,713	15,837	12,720	13,255	20,766	29,111	23,263

※当社は、2018年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を行っております。第189期の期首に当該株式併合が行われたと仮定し、1株当たり純資産額、1株当たり当期純利益又は、1株当たり当期純損失を算定しております。

# 企業情報

## 会社概要

(2023年3月31日時点)

社名	日本車輛製造株式会社
HP	https://www.n-sharyo.co.jp
本社所在地	愛知県名古屋市熱田区三本松町1番1号
設立年月日	1896年9月18日
代表者	代表取締役社長 田中 守 ※2023年6月29日就任
資本金	11,810百万円
売上高	97,969百万円(2023年3月期)
事業年度	毎年4月1日から翌年3月31日まで
従業員数(連結)	2,321名
(単体)	2,209名

## 事業所所在地



## 株式の概要

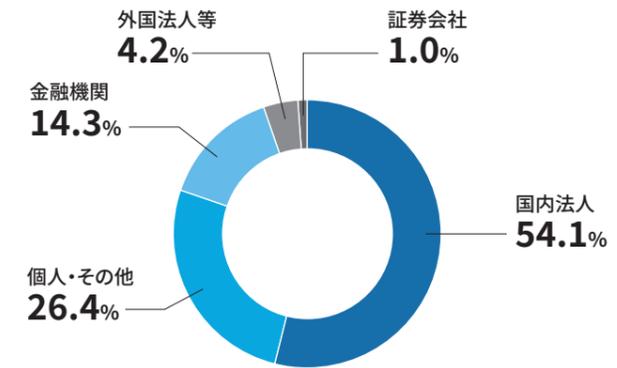
(2023年3月31日時点)

銘柄コード	7102
上場証券取引所	東京証券取引所(プライム市場) 名古屋証券取引所(プレミア市場)
株主名簿管理人	三井住友信託銀行株式会社
単元株式数	100株
発行可能株式総数	32,800,000株
発行済株式総数	14,675,012株
株主総数	11,668名
期末配当支払株主確定日	毎年3月31日
中間配当支払株主確定日	毎年9月30日
定時株主総会	毎年6月下旬
株主優待制度	毎年9月30日現在の株主様に対し、オリジナルカレンダーを贈呈
株主優待贈呈基準	1単元(100株)以上をご所有いただいていること
株主優待贈呈時期	毎年12月上旬に現品を発送

## 大株主の状況

株主名	持株数(単位:千株)	持株比率
東海旅客鉄道(株)	7,352	50.94%
日本マスタートラスト信託銀行(株)(信託口)	903	6.25%
(株)日本カストディ銀行(信託口)	311	2.15%
村松 俊三	273	1.89%
日本車輛従業員持株会	253	1.75%
(株)三菱UFJ銀行	202	1.4%
日本生命保険相互会社(常任代理人 日本マスタートラスト信託銀行(株))	129	0.89%
三井住友信託銀行(株)(常任代理人 (株)日本カストディ銀行)	117	0.81%
(株)日本カストディ銀行(信託口4)	105	0.72%
日本車輛協力企業持株会	103	0.72%

## 所有者別の株式保有比率



## 株価・出来高の推移データ(2018/4~2023/4)



※当社は、2018年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を行ったため、当該併合の影響を考慮して記載しています。