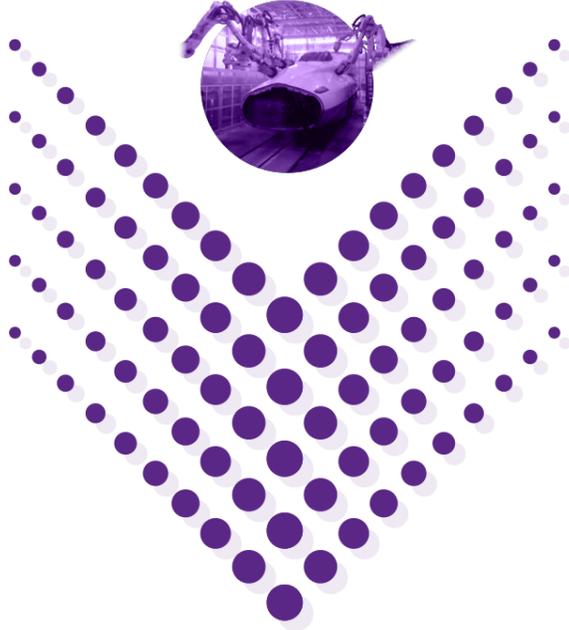


日本車両レポート  
2022

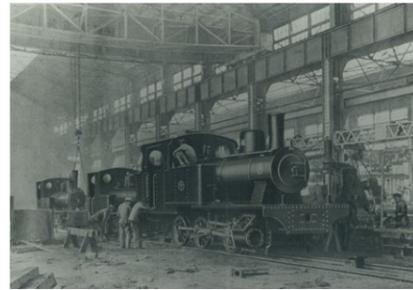


## 前例なき民間資本による 鉄道車両製造会社の設立にチャレンジした 創業者奥田正香の「進取の精神」

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年になりたい姿」の実現へ

当社の事業を取り巻く状況は、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、外部環境が大きく変化しており、需要変動に極力左右されない収益構造への転換が不可欠と考えています。

そこで、2030年までになりたい姿を表す長期ビジョンを策定し、その長期ビジョンからバックキャストして、向こう3年間に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。

当社の強みである「品質」「カスタマイズ」「JR東海との連携」をさらに高めるとともに、新たに必要となるリソースを獲得し、長期ビジョンを実現してまいります。

## ▶ 長期ビジョン

**現場<sup>※1</sup>に安全と信頼をスマート<sup>※2</sup>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**



※1 「現場」とは、お客様（エンドユーザーを含む）が当社製品を使用して価値を生み出す場面、および使用する前段で保守や準備を行う場面など、お客様が当社製品に触れる場所を意味しています。

※2 「スマート」とは、ICTを活用して、当社にとっても効率的で、お客様に自動化、省人化、省力化等の効果をもたらすスタイルを意味しています。

## ▶ 2021年度～2023年度中期経営計画「日車変革2030」

### I 収益力（利益を稼ぎ出す力）の徹底強化

- 製造現場（営業、設計、資材、製造、品証）の効率化・整流化・標準化の確立
- 3M（ムリ・ムダ・ムラ）の徹底洗い出し・排除
- プロジェクト管理の深度化

### II 成長のための事業基盤改革

- 事業分野の選択と集中
- 真に強化を要する分野への人材投入
- 成長・生産性向上のための設備増強

### III ビジネスモデル変革の実現

- お客様の現場の省力化・効率化に資するサービスの具体化
- アフターサービスの強化
- 他企業等との技術的連携

### 2023年度数値目標（連結）

営業利益率：8.0%、ROIC\*：6.5% \*税引後営業利益/投下資本

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、国際統合報告協議会（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。

### 【見出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、2022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。



# 『健全経営』と『最高品質のものづくり』、 そして日車変革へ

代表取締役社長 五十嵐一弘

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。  
2016年の社長就任後、北米事業の收拾に努めたのち、同事業の損失により毀損した財務基盤の強化に向け、  
2018年から日車再生プロジェクトを開始。2018年度に5期ぶりの黒字を実現した経験を踏まえ、  
刷新した企業理念には「健全経営」と「最高品質のものづくり」という強い思いを込めた。  
そして、2030年になりたい姿を目指し、2021年度からは中期経営計画「日車変革2030」に取り組み、  
5期連続の黒字経営(2022年見通しを含む)を継続している。

## 「進取の精神」を今に受け継ぐ ～新たな企業理念に込めた思い

鉄道車両業界の草分けともいべき当社は、当初、民間企業としては何ら手本を持たず、加えて鉄道事業にさえ関わりを持たない全くの白紙から、1896年(明治29年)9月に設立を成し遂げました。創業者である奥田正香氏は「進取の精神」で当社の創業を計画し、かつ果敢に実行したのです。

以来、120余年の歴史を刻みながら明治から令和まで5つの時代にわたり、日本の鉄道の発達とともに歩み、その車両製造の技術を輸送用機器や鉄構、建設機械に展開してきました。その後、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合いながら、現在に至っています。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、かつその期待にお応えすることで社会に貢献してきたからだだと自負しています。



こうした当社の歴史と精神を受け継ぎつつ、2019年には企業理念を刷新し、「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」とするとともに、新たに「私たちが大切にしている価値～日車Value」「私たちの行動指針～日車Way」を策定しました。当社は「健全経営」を確立し、これからも100年、200年と「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。

現在の企業理念において「健全経営」を全ての前提として冒頭に置いたのは、過去の米国事業における損失の経験を通じて、しっかりと売上・利益をあげることに、さらに着実に利益を積み重ねることによって、当社の財務基盤を強化することの重要性について身をもって感じたからです。また、同様に企業理念に「最高品質のものづくり」を掲げたのは、当社は昔から「品質の日車」「納期の日車」といわれ、品質、納期について多くのお客様から高い評価と信頼をいただいていたことが最大の財産であると考えているからです。

ものづくりを生業とする私たちにとって、品質に対するこだわりをしっかりと引き継ぎ、さらに発展させていくことは極めて重要なことです。私たちはものづくりの原点である「三現主義」を大切に、経営陣や管理部門の社員も含め、積極的に「現場」に出向いて、「現物」に直接触れ、「現実」を認識した上で、課題の解決に取り組んでいます。私自身、現場に足を運ぶ度に自分の目で確かめることでしか得られない新たな学びや改善のヒントがあると実感しています。こうして品質にこだわった製品を提供することにより、直接的な取引先であるお客様はもちろん、鉄道



を利用される一般のお客様など、当社の製品を利用される全ての方々からご満足いただくことを価値観の中心に置くべく、「日車Value」の最初に「お客様の満足」を掲げました。そして、こうした価値観を長く受け継いでいくために「ものづくりは人づくり」であり、当社の財産は社員であると考え、「日車Way」で「人材育成」を掲げました。約2,000名の社員が各事業の垣根を越え、製造や設計等のあらゆる分野で相互に学び、高め合うことができる「一体感」のある企業を目指していきます。

## 2022年度も黒字を確保し 5期連続で黒字を継続の見通し

2021年度の国内の経済は新型コロナウイルス感染症の影響により経済活動の制限と緩和が繰り返される中で、景気は緩やかに持ち直しの動きが見られました。しかし、半導体の供給不足および原材料価格の動向、また変異株をはじめ感染症による内外経済の影響、さらにウクライナ情勢の緊迫化等による下振れリスクを注視する必要がある、依然として先行きが不透明な状況が続いています。

このような経営環境のもと、2021年度の当社の業績は、エンジニアリング事業の売上が増加した一方、鉄道車両事業、輸送用機器・鉄構事業、建設機械事業の売上が減少したことなどにより、売上高は前連結会計年度に比べ5.5%減少の940億2,200万円となりました。利益面ではエンジニアリング事業の利益が増加した一方、鉄道車両事業、輸送用機器・鉄構事業、建設機

械事業の利益が減少したことなどにより、営業利益は31.1%減少の62億3700万円、経常利益は32.1%減少の63億1700万円、親会社株主に帰属する当期純利益は前連結会計年度に比べ34.1%減少の52億2600万円となりました。2020年度に対して減収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4期連続で当期純利益を計上しました。

2022年度の連結業績見通しは、売上高1,010億円、営業利益53億円、経常利益53億円、親会社株主に帰属する当期純利益39億円をそれぞれ予想しています。売上高は、建設機械事業、エンジニアリング事業で減少するものの、鉄道車両事業および輸送用機器・鉄構事業が増加することから増収となる見通しです。利益面では、営業利益・経常利益・親会社株主に帰属する当期純利益ともに、輸送用機器・鉄構事業で損失が改善するものの、鉄道車両事業、建設機械事業およびエンジニアリング事業で減益となることから、全体として減益となりますが、5期連続で黒字を継続できる見通しです。

2022年度も黒字を確保し安定した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より、リモートワークやWeb会議が一般社会に浸透してきたことから、国内の各鉄道事業者においてもダイヤの見直しや設備投資の抑制といった動きが見られます。こうした動向により、当社の業績等にも影響が及ぶ可能性があります。引き続き業務管理体制の強化を図るとともに、コストダウンの推進により競争力を高め、安定した受注の確保に総力を挙げていく考えです。

## 親会社であるJR東海との 連携の意義と少数株主利益の保護

当社は株式上場の維持を通じ、適切な情報開示および市場規律のもとで企業経営を行うことにより、社会的な認知と信頼の醸成が図られ、お客様との取引の維持・拡大に資するものと考えています。また、企業価値の持続的な拡大を図るためには、親会社である東海旅客鉄道株式会社（以下、「JR東海」）との連携が重要であると考えています。具体的には、当社の「車両設計・製造における高い技術力」と、JR東海の「運行データ・ユーザノウハウ等」は相互に補完する関係にあり、新技術の開発等に生かすことができている。すでに商品化されたものの例としては、高性能かつ高い信頼性を追求したNS台車や、異常や故障の予兆を早期に検出できる台車振動検知装置などが挙げられます。さらには、鉄道車両にとどまらず、橋梁補修やリニア関連の機械設備などにも協業が広がっており、これは競合他社にはない当社の強みと考えています。

また、当社はこれまで、経営の主体性を確保しつつ、少数株主の利益に十分留意した上で、JR東海の子会社として株式上場を維持してきており、2022年4月の東京証券取引所による市場区分の見直しに際しても、移行基準日（2021年6月）時点でプライム市場の全ての市場維持基準を満たしていたことから、様々な検討を経て、プライム市場へ移行しました。

当社は親会社であるJR東海に対し鉄道車両などの製品を販売していますが、販売価格その他の取引条件については、市場価格およ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」（委員長：独立社外取締役）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。そして、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。



## 北米事業の損失と親会社の支援、 日車再生プロジェクトを経ての黒字回復

2016年に社長に就任し6年が経過しましたが、ここまでの道のりは決して平坦ではありませんでした。特に、当社では2014年頃から2017年にかけて米国事業を中心として損失が累積し、大変苦しい経営状況となりました。なかでも米国向け準高速鉄道用2階建客車案件は、世界においても前例のない極めて難易度の高い構体強度、ステンレス材を含む全ての素材と部品に米国製品の100%採用を求めるバイ・アメリカン条項、台車メーカーの突然の倒産による大幅な設計変更などが複雑に絡み合っただけでなく、見通しが立たなくなりました。苦渋の判断でこの案件を断念することを決断した結果、最終的に案件を解決することができた一方で、約372億円にものぼる解決金を支払うこととなり、当社の経営には非常に重い負担となりました。

この大変な時期、業績悪化を受け金融機関への借入金返済資金が必要となり、非事業用資産の売却だけでは資金が不足していたため、2017年に当社の3製作所の土地・建物を親会社であるJR東海へ売却するとともに、賃貸借契約を締結することで、従前どおり工場として利用を継続しつつも必要な資金を確保しました。また解決金の支払いに際しても、JR東海から350億円の借入を行うことで資金繰りに目途を付けることができました。こうした親会社の支援もあり、何とか最悪の状態を乗り切ることができましたが、2014年3月に588億円（単体）あった株主資本は2018年3月には17億円（単体）にまで減少するなど、当社の財務基盤を大きく毀損する結果となりました。

その後、毀損した財務基盤の立て直しのために、2018年1月から「日車再生プロジェクト」をスタートしました。会社再建のため不退転の覚悟で取り組み、第一次改革（2018.1～2019.12）ではまずマネジメント強化を中心に取り組みました。続く第二次改革（2020.1～2021.3）では「みんなで創る新生日車」のスローガンのもと、基礎経営資源のブラッシュアップとして組織文化変革、人材育成、技術力向上等に取り組みました。日車再生プロジェクトの取り組みにより、仕組みやルールを定めて守りを固め、2018年度には5期ぶりの黒字を実現しました。

## 再生から変革へ、長期ビジョンと 中期経営計画「日車変革2030」

2021年の中期経営計画「日車変革2030」策定にあたり、2030年までになりたい姿を表す長期ビジョン「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」を策定しました。これは、今後加速する少子高齢化やカーボンニュートラルに対する意識の高まりなど、外部環境の大きな変化を踏まえ、製品の需要変動に極力左右されない収益構造への転換が不可欠であるとの認識に立ったものです。

この長期ビジョンを踏まえ、当社の強みと足りないリソースを特定することにより、中期経営計画「日車変革2030」では3年間の取組事項を明確にしました。重点的に取り組む事項として、「収益力（利益を稼ぎ出す力）の徹底強化」「成長のための事業基盤改革」「ビジネスモデル変革の実現」を掲げ取り組んでいます。

加えて、中長期的な企業価値の向上に向け、社会・環境問題をはじめとするサステナビリティを巡る課題にも適切に対応すべく、取締役会においてサステナビリティ基本方針を策定しました。また、当社の重要なサステナビリティ課題に対する取組みの推進主体として、私を委員長とする「サステナビリティ推進委員会」を設置し、長期的な視点で当社にとってもステークホルダーにとっても重要度の高いサステナビリティ課題を特定しました。具体的には、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の4つです。いずれも一朝一夕には実現できない課題ではありますが、当社の中長期的な企業価値の向上に向けて重要な課題と認識しており、着実に取り組んでまいります。

## 株主還元は長期的・安定的な配当を基本に

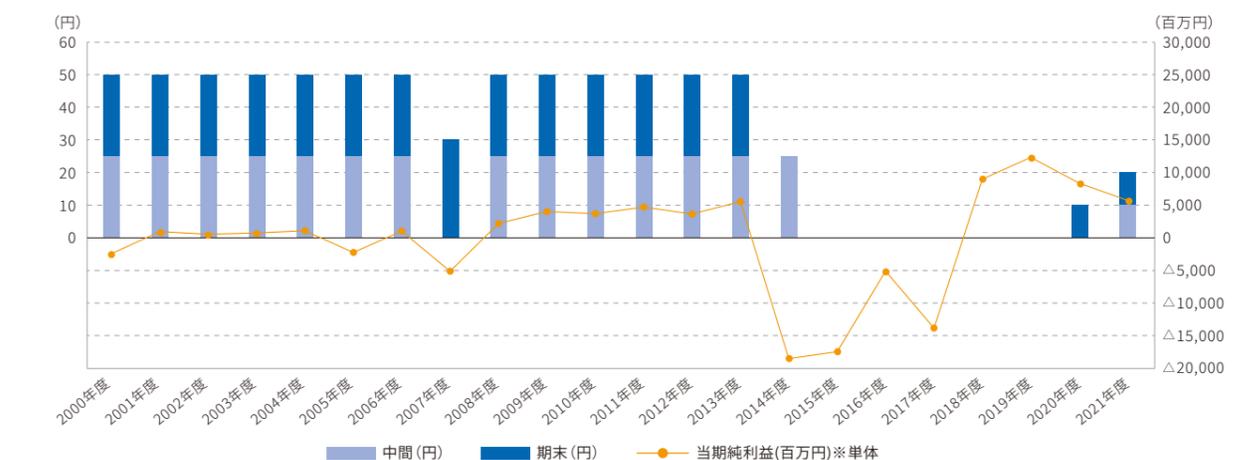
当社は、健全で持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を図るため、株主の皆様・お客様・地域社会・取引先・従業員等のステークホルダーとの協働に努め、企業理念の実践を通じて社会貢献を行うことが経営の基本であると考えています。

特に株主還元に関して申し上げますと、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、この基本理念のもと、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。2022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。2023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。

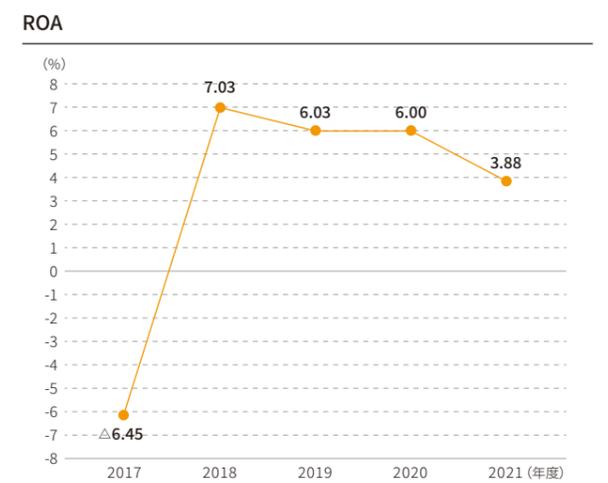
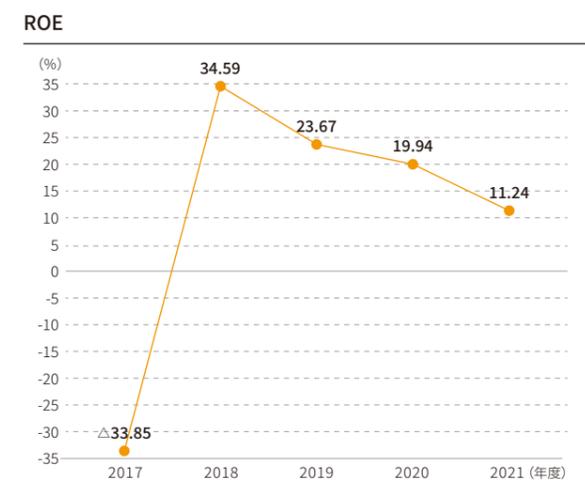
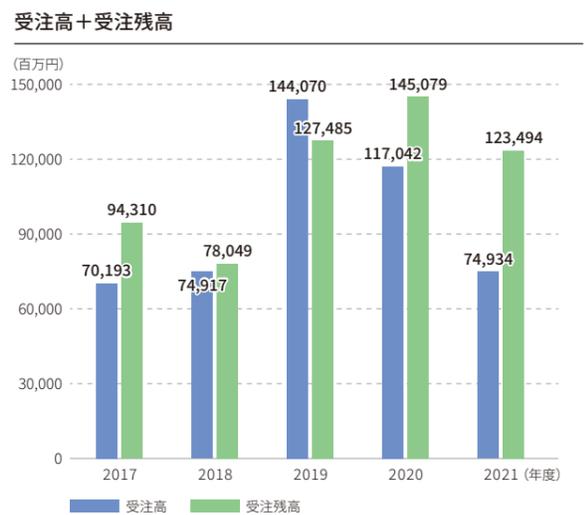
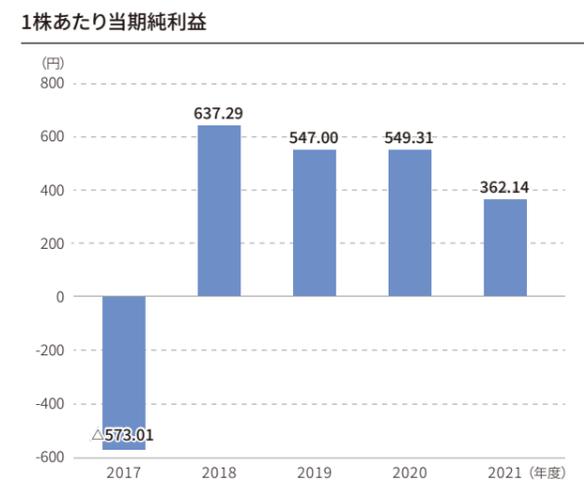
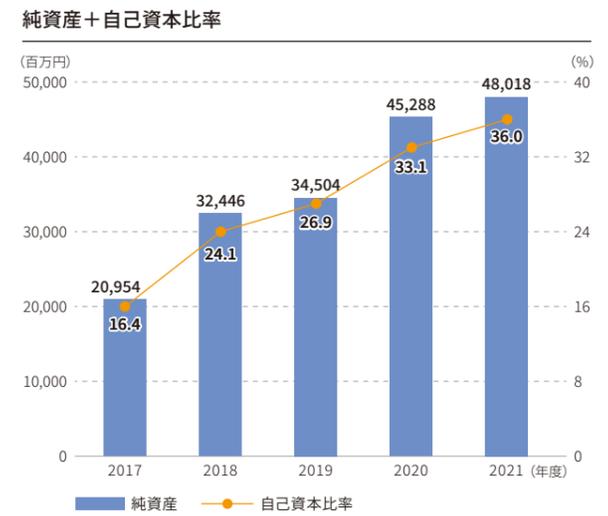
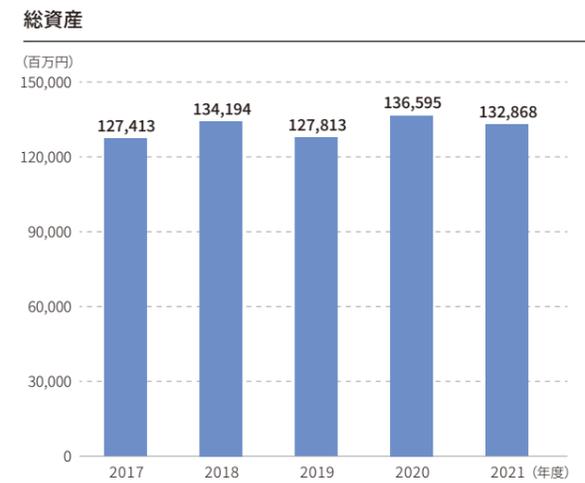
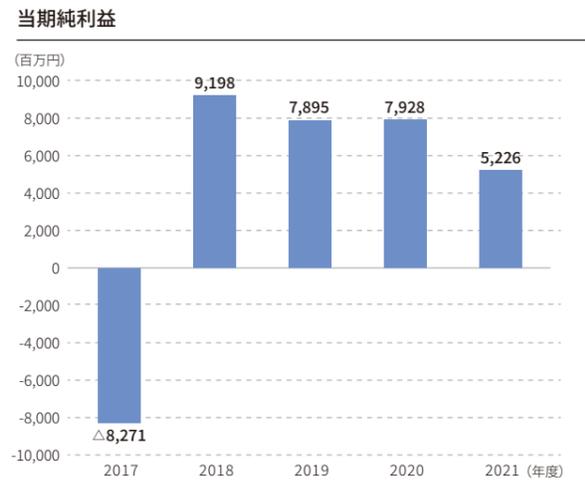
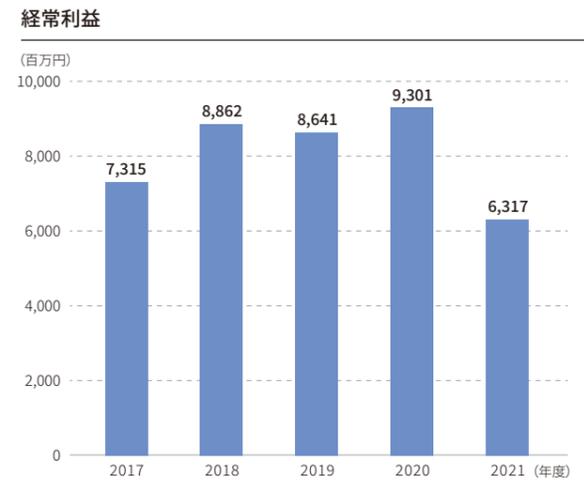
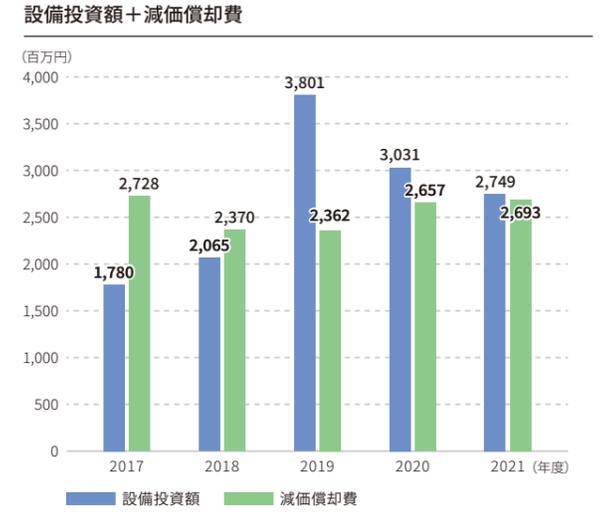
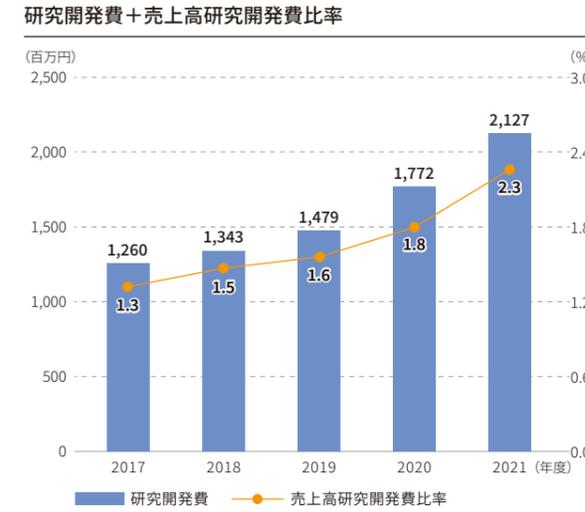
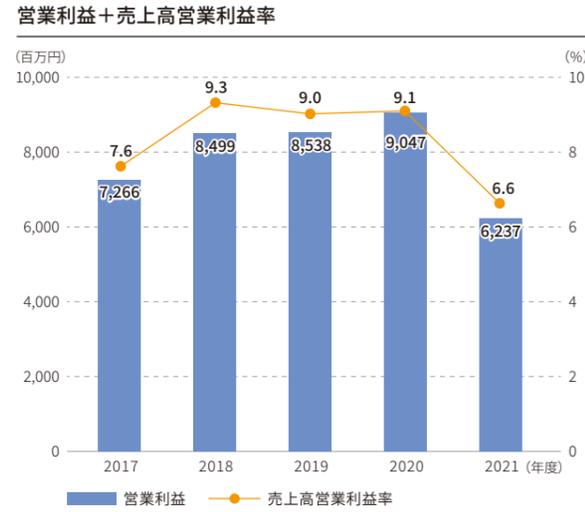
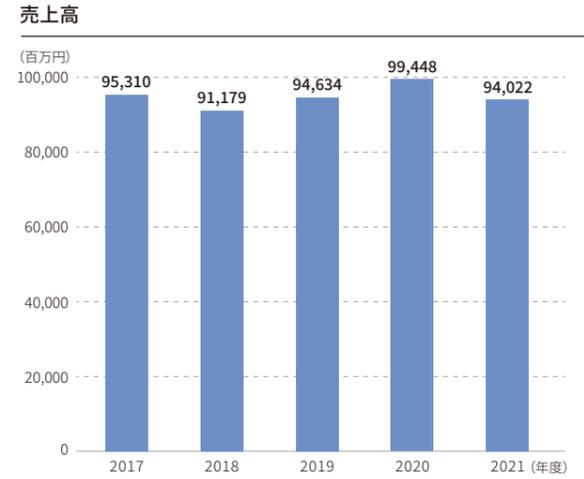
今後も引き続き健全経営のもと、財務基盤の強化に努め、当社の企業価値を高めていくことにより、株主の皆様のご期待に応えてまいりたいと考えております。



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。

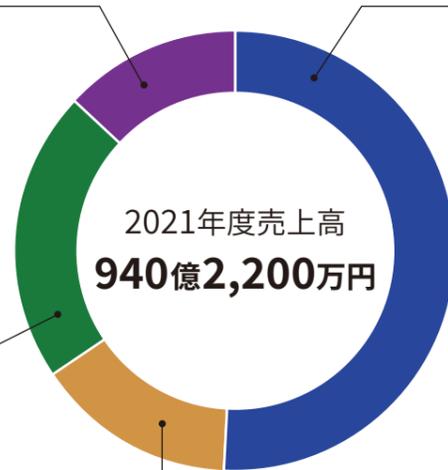
売上高構成比 **12.7%**  
**119億5,700万円**



売上高構成比 **21.5%**  
**201億8,500万円**



売上高構成比 **51%**  
**479億5,800万円**



売上高構成比 **14.7%**  
**138億5,500万円**

## 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

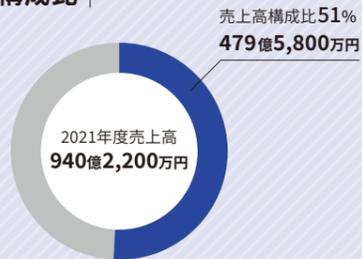


## セグメントの概況

# 鉄道車両事業

Railway Rolling Stock

### 売上高構成比



### 業績ハイライト

2021年度において、JR向け車両は、JR東海向けN700S新幹線電車や在来線通勤型315系電車、JR東日本向けレール輸送車などの売上があり、売上高は388億8,200万円となりました。公営・民営鉄道向け車両では、小田急電鉄向け電車、名古屋市交通局向け電車などの売上があり、売上高は90億7,500万円となりました。以上の結果、鉄道車両事業の売上高は479億5,800万円となり、2020年度に比べ5.0%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、当社は新幹線電車製作累計4,000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・公民営向け特急型車両、通勤型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かく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。

N700S新幹線電車



小田急電鉄70000形特急電車「GSE」



名古屋鉄道9500系電車



鉄道車両事業  
Railway Rolling Stock

Transportation Equipment and  
Steel Structure

Construction Equipment

Engineering



鉄道車両事業は、新型コロナウイルス感染症の影響が長引く環境下においても、新幹線電車をはじめ、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、新ブランドN-QUALISや状態監視技術等を活用した技術開発による差別化と生産プロセスの改善等によるコスト低減に努め、競争力の強化を継続して進めてまいります。

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、山梨リニア実験線で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、さら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

## 当社初の車両ブランド「N-QUALIS」を発表

鉄道車両本部長は、「日車変革2030」の長期ビジョンでもある「お客様の課題を解決するビジネスパートナー」になるべく、2021年11月、「N-QUALIS」を立ち上げました。

「N-QUALIS」は、豊富な実績と高い信頼性のもと、品質 (Quality)、保守 (LifeLong)、安全 (Safety) に磨きをかけ進化させた、次世代を築く当社の新ブランドです。特に、鉄道事業者のニーズに寄り添い、車両の「保守」にも配慮して、メンテナンス性向上による省力化を図っている点が強みです。具体的には、平滑かつ強度向上を図った構体、安全性と保守性を図った「NS台車」、台車等の異常を検知する状態監視技術等の要素を備えています。「N-QUALIS」車両の第一弾としてJR東海向け新型通勤車両の315系が2022年3月に営業投入されました。今後も鉄道事業者のニーズをアップデートしていきながら、各要素技術をブラッシュアップし、技術の確立を推進していきます。

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



## ハイブリッド車両「HC85系」

JR東海のハイブリッド式特急型気動車「HC85系」は、従来のキハ85系気動車に比べ、約35%の燃費向上を実現しており、排出するCO<sub>2</sub>を約30%、NO<sub>x</sub>を約40%削減しています。エクステリア/インテリアデザインは共通して「和」を表現し、室内の壁面は木目調で、グリーン車と普通車では色調を変えています。また、ガラス押さえ面のない大型の連続窓と側面衝突との両立は非常に難易度の高いものでしたが、技術的検討を重ね、これを実現することができました。



## 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。

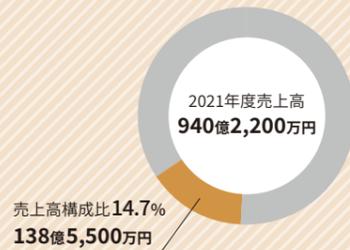


## セグメントの概況

# 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、貨車の売上が2020年度に比して増加しましたが、無人搬送装置や民生用バルクローリなどが減少しました。鉄構におきましては、大野油坂道路中津川高架橋鋼上部工事、谷郷池橋、首都圏中央連絡自動車道島名第一橋、東海道新幹線大規模改修工事などの売上がありましたが、官公庁向けの道路橋などが2020年度に比して減少しました。

以上の結果、輸送用機器・鉄構事業の売上高は138億5,500万円となり、2020年度に比べ25.1%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]

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、大型陸上車両（キャリア）、無人搬送装置、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のシェアは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



大型無人搬送車

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し、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生かしています。社会インフラの老化化対策が重要視される中、今後ますます需要の高まる補修・保全事業にも注力しています。



レインボーブリッジ

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陸上車両（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、コスト低減を進め、競争力の強化と新規のお客様の開拓に努めてまいります。

鉄構事業は、新設橋梁では総合評価落札方式への対応能力の強化に努め、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生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。

2021年度は営業損失を計上しましたが、いずれの事業においても、売上の拡大とコスト低減を図り損失改善に努めてまいります。



執行役員 輸機・インフラ本部長 片桐 衆

## 新型キャリア「フレリア」

これまで培ってきた重量物搬送車両の技術を生かし構内専用の運搬車として、既存のトレーラやトラックの代替となる小型の新型キャリアを開発しました。「小さくて力持ち」を製品コンセプトとして「フレリア」と命名された本車両は、25tトラックと同程度の車両サイズでありながら、最大積載量は約70tもあり、様々な重量物製品が積載可能な汎用性のある車両です。また、全軸操舵による多彩な操舵モードにより、狭い構内でも小回りの利いた走行ができます。



## 衣浦大橋

衣浦大橋は、愛知県半田市と高浜市を繋ぐ衣浦湾の海上に架かる道路橋で知多半島と西三河地方を結ぶ重要な橋です。交通渋滞の緩和のため、同橋の南側に橋梁を新設して道路を拡幅する工事が進められています。本工事では、衣浦製作所で製作した橋桁を製作所に隣接する岸壁から台船に積み込み、架設場所まで船で曳航し、潮の干満差と大型ジャッキの昇降を利用して架設しました。架設時の潮位変化と架設位置の精度管理、施工時の安全性の確保など、高い施工技術が要求される工事となりました。今後も高い技術力で様々な施工環境に対応できるよう取り組んでまいります。



## ML運搬台車

宇宙航空研究開発機構（JAXA）種子島宇宙センターに新型のML運搬台車を納車しました。ML運搬台車は、ロケットをセットした移動発射台を組立棟から発射地点まで運ぶ役割の車両で、H3ロケットの打ち上げ用として開発されました。タイヤは14軸56輪で構成しており、磁気センサーが走行路を読み取り位置ズレを自動修正しながら走行するもので、車両構造や走行誘導技術など随所に産業車両製品で培ってきた技術を生かしています。



## 東海道新幹線大規模改修工事

開業から50年以上が経過した東海道新幹線では、引き続き安全・安定輸送の確保のために、橋梁やトンネルなどの土木構造物を延命する大規模な改修工事が進められています。当社は、主に静岡地区の鋼橋の改修工事を行い、日本の大動脈である東海道新幹線を維持する一翼を担ってきました。これらの工事で蓄積した鋼橋の補修ノウハウを、近年増加している全国各地の道路橋の補修工事にも生かし、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

売上高構成比21.5%  
201億8,500万円2021年度売上高  
940億2,200万円

## 業績ハイライト

都市再開発工事の需要などにより建設機械の売上が引き続き高い水準となりましたが、発電機事業からの撤退により、建設機械事業の売上高は201億8,500万円となり、2020年度に比べ6.7%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1962年に世界初の三点式杭打機を開発して以来、基礎工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用機械です。累計で5,000台以上を世に送り出し、特に三点式大型杭打機では、常に100%近いシェアを誇っています。

全回転チューピング装置は、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、小回りの利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。戸建住宅や中低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。

全回転チューピング装置



小型杭打機



三点式大型杭打機



取締役 機電本部長 深谷 道一

新型コロナウイルスの影響により、国内市場の動向は引き続き不透明感があるものの、足元では概ね堅調に受注件数を積み上げております。また、東京、福岡などの大都市における都市再開発や大阪万博などが計画されており、建機市場の展望自体は暗くありません。回復の兆候を逃さず受注を獲得できるよう、体制を整えております。

## 障害撤去機

近年、大都市圏を中心に再開発が活発になっています。新たな構造物を建設するためには、既存の構造物を取り壊す必要があり、杭基礎を含む地下構造物も例外ではありません。地下構造物を撤去するための障害撤去工事の需要は年々高まっています。都市部での狭隘地施工や隣接建物との近接施工など厳しい施工条件の障害撤去工事にも対応できるよう、コンパクトで分解輸送性に優れた障害撤去機を開発し、販売しています。



## 海外市場への展開

当社は、日本と比較して大型機種へのニーズが高い韓国市場を海外の重点市場と位置付け、1993年に三点式大型杭打機の販売を開始して以来、大型機の開発・販売活動を積極的に行い、すべての機種でお客様から高い評価を得てまいりました。引き続き、マンションの開発等で需要が活発な韓国において、現地パートナーとの連携を強化しながら拡販に努めるとともに、今後は韓国以外の海外マーケットの市場調査を積極的に進め、拡販につなげたいと考えています。



## 三点式大型杭打機

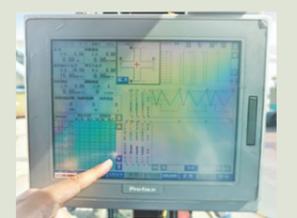
## スタンダードモデル累計500台出荷

2020年「DH658-135M」シリーズの累計生産出荷台数が500台を迎えました。「DH658-135M」は1994年に初号機を生産、販売を開始してから、26年間かけて500台を達成したことになります。その間、様々な社会インフラの整備に貢献してきましたが、その中でも「DH658」は今なお杭打機のスタンダードモデルであり、単一機種としては最多の生産台数を誇ります。今後も大型杭打機のトップメーカーとして、最新技術の導入・改良を加えながら、お客様に喜んでいただき、愛される建設機械を生産し続けていきます。



## 施工管理装置

施工管理装置は、基礎工事の際に、掘削深度や掘削速度、掘削トルクなど施工品質の確認に必要なデータを記録する装置です。直接確認ができない地中施工の状況について記録を行うほか、さまざまな施工支援機能を有し、施工業者様にとって必要不可欠な装置となっています。今後も、ICT施工への対応をはじめ新たな付加価値を創出することで、基礎工事の省力化・効率化に貢献してまいります。



## 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12.7%  
119億5,700万円

## 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、鉄道事業者向け機械設備や家庭紙メーカー向け製造設備が2020年度に比して増加したことなどにより、エンジニアリング事業の売上高は119億5,700万円となり、2020年度に比べ36.8%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]

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。



車体搬送トラバサ

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ペ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。



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。

執行役員 エンジニアリング本部長 五十嵐 基仁

## 鉄道事業者のニーズに沿った車両検修設備を提案：JR東海浜松工場リニューアル工事

東海道新幹線の全般検査および修繕を担うJR東海の浜松工場のリニューアル工事において、これまで多くの鉄道事業者に対して各種検修設備を提供してきた実績を生かして、検修ライン提案を行い、設備を納入しました。また、一括施工によるトータルコストの削減や、類似設備の仕様統一によるメンテナンスコストの削減を実現しました。特に先頭車研ぎ装置は新幹線の先頭形状をロボットにより研磨する業界初の設備であり、省力化と作業安全性に大きく寄与しました。この実績を生かし、その他の鉄道事業者の検修工場のリニューアルに向け、新たな受注を獲得すべく営業・提案活動に取り組んでいます。

column  
リニア機械設備

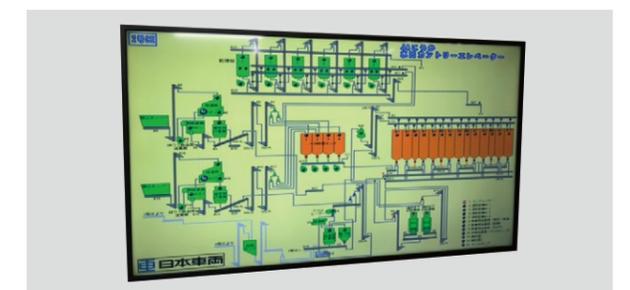
当社は、リニア中央新幹線向け機械設備の技術開発や、山梨実験線への設備納入及び保守などを行なってまいりました。今後も、エンジニアリング事業の柱の一つとして位置付け、積極的に取り組んでまいります。



提供：JR東海

## 米麦の乾燥調製貯蔵施設の自動化

営農施設では、米、麦、大豆の乾燥調製貯蔵施設、通称「カントリーエレベーター」を主体として、全国で事業展開をしています。米の生産コスト低減のため、各施設では運営コストの低減が求められており、お客様のニーズに対応した能力向上・省力化設備の開発にも注力しています。営農施設事業においては、多くの納入実績と長年のアフターサービスにより培われた提案力および信頼関係が何よりの強みとなっております。



## コロナ禍で家庭紙の需要が増加

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ペーパー、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。コロナ禍で家庭紙の需要が増加したことを受け、大手製紙会社の設備投資が旺盛となり、トイレトペーパー、ティッシュペーパーなどの家庭紙を製造する設備の新設・更新が進んでいます。



# 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さら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部門として開発本部を設置し、各事業本部や大学と連携して溶接、材料力学、流体力学など全社共通の基盤技術に関する研究のほか、将来の革新的な製品・サービスを実現するための技術開発に取り組んでいます。

#### ■ 鉄道の安全性・品質・保守性向上に向けた技術開発

鉄道車両事業では、新ブランド「N-QUALIS」のコンセプトである安全性・品質・保守性向上を目的に技術開発を推進し、通勤車向け構体やNS台車、状態監視技術などを開発しました。また、エンジニアリング事業では、先頭車研ぎ装置をはじめ顧客が要望する検修ラインの実現に向け、技術開発を推進してきました。

今後もより安全で高品質かつ保守性に優れた車両開発、およびメンテナンスの省力化など顧客の課題解決に資する検修設備の開発を推進していきます。

#### ■ 輸送用機器・建設機械における省人化・脱炭素化の推進

輸送用機器事業では、新型タンクローリや、省人化を目的とした重量物運搬車両を、建設機械事業では、杭打機や障害撤去機などを開発してきました。今後は、電動化等による脱炭素化やAI・自動運転技術導入による省人化に向けた技術開発を推進していきます。

#### ■ 社会基盤の充実と発展に向けた成長戦略としての技術開発

鉄構事業および営農施設では、インフラや農業など人々の生活を支える技術開発を推進してきました。引き続き、直面する労働人口の減少や高齢化等の課題解決に向け、ICT技術を積極的に活用し顧客のニーズを先取りした技術開発を推進していきます。

#### ■ 研究開発費用

2021年度における当社グループの研究開発費は、21億2,700万円です。今後も継続的な技術開発への投資を推進していきます。

### 技術開発 事例紹介

## NS台車

「NS台車」は、次世代プラットフォーム「N-QUALIS」シリーズの台車です。一体プレス式台車枠により重要溶接線を削減し、安全性と保守性の向上を実現しました。また、軸箱支持装置は優れた走行性能を実現するタンデム式を標準としています。これらはJR東海と共同で開発しました。



### 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。特に、2021年7月には知的財産部に知財戦略グループを置き、事業

本部と連携してIPランドスケープを活用した戦略的な知財管理ができるよう、体制を整えました。

今後も、知的財産を重要な経営資源として位置付け、積極的に知的財産となる特許等の権利取得に努めてまいります。

# 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、鉄道の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るとともに、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

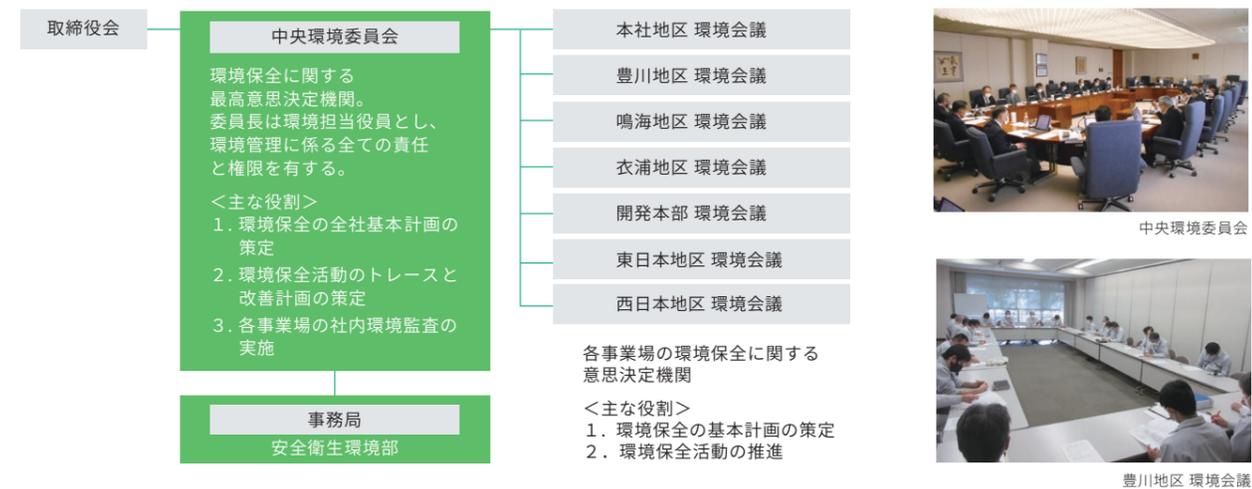
# 環境に関する取組み

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所ごと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型気動車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CO2排出量を約30%削減、NOx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り組みを進めています。2002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次中期目標として以下の活動目標を定めました。

<b>第5次中期目標</b>	エネルギー使用量を2009年度比15.0%減(原単位 <sup>※1</sup> )を達成する。 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。
----------------	--

※1 原単位:CO2排出量原単位とは、「一定の活動を行う際に排出したCO2の量」です。当社では、「一定の活動」を生産拠点における「操業時間」として設定しています。CO2排出量/生産拠点(豊川、鳴海、衣浦製作所)の操業時間で算出しています。

※2 ゼロエミッション: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。

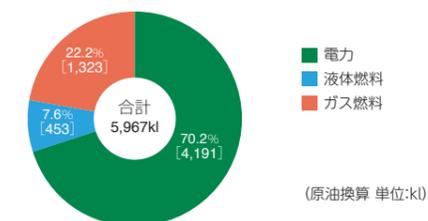
## ■2021年度活動目標と実績

2021年度も、効率的な設備への更新や電力、燃料の使用量削減を主に活動しました。エネルギー使用量は5,967原油換算kl、それに伴うCO2排出量は9,994t-CO2となり、エネルギー使用量原単位は2009年度比では23.6%改善することができ、2021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

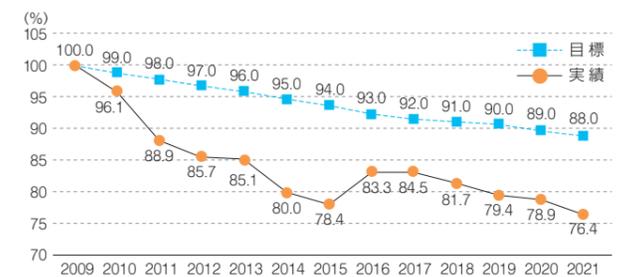
評価制度(SABC評価制度)」において、省エネが優良な事業者者に与えられる『Sクラス評価』を、3年間継続して受けております。廃棄物については廃棄物総発生量を削減するとともに、分別リサイクル物品の拡大を推進し、リサイクル率99.0%以上と定めた2021年度目標を達成しました。

## [エネルギー使用量]

### ■エネルギーの内訳(種類別 原油換算)

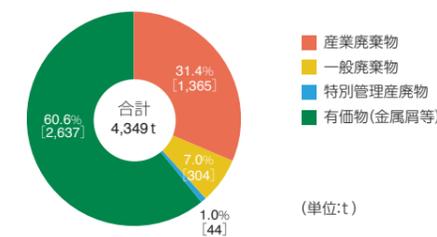


### ■対2009年度比エネルギー使用量原単位実績の推移

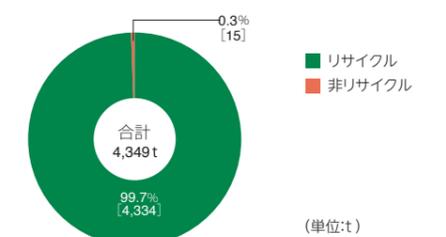


## [廃棄物]

### ■廃棄物の内訳(種類別)



### ■廃棄物の内訳(処理方法別)



# 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、企業にはエネルギー問題や地球温暖化対策、環境保全への対応などの取組みを進める必要性がますます大きくなってまいりました。

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きます。

2021年12月に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。このたび、気候変動が当社に及ぼすリスクと機会の分析を実施しましたので情報を開示します。

## 1. ガバナンス

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、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、解決に向けた取組みを推進してい

ます。また、重要な事項は、取締役会にて報告し、適切に監視・監督を行っています。



## 2. 戦略

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

います。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】

	影響	要因	顕在時期*
移行リスク	生産コストの増加	・エネルギー価格の上昇 ・カーボンプライシングの導入	短期
	調達コストの増加	・エネルギー価格の上昇 ・カーボンプライシングの導入 ・素材・部品価格の上昇	短期
	競争力低下	・製品・サービス及び生産技術・設備の脱炭素化への対応コストの増加、対応遅れ	短期
物理的リスク	生産停止、停滞の発生	・サプライチェーンの被災により素材、部品の供給の遅れ	短期
機会	競争力向上	・顧客の事業活動(鉄道車両の運行・保守)においてCO <sub>2</sub> の削減に資する製品・サービスの提供	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	中期

※【顕在時期】短期：～3年以内、中期：3年超～10年以内、長期：10年超～

## ① 移行リスク

鉄道車両事業の自社工場である豊川製作所では、機械加工、溶接、組立、塗装といった製造工程を用いて鉄道車両を製造・出荷しており、その事業活動により排出されるCO<sub>2</sub>は約6,700t(2020年度)となります。また、鉄道車両は数万品目にも及ぶ部品から構成されており、多くのサプライヤーから素材、部品を調達しています。

そのため、カーボンプライシングの導入やエネルギー価格の上昇による生産・調達コストの増加、素材・部品価格の上昇

による調達コストの増加の可能性があります。再生可能エネルギーの活用、生産性向上(省エネルギー化も含む)の取組みがリスク低減につながると考え、自社はもとよりサプライヤーとの連携を含めた取組みを検討してまいります。

また、脱炭素社会への転換に対応するための技術開発・設備投資コストの増加やそれらへの対応が遅れることによる競争力の低下はリスクとなるため、計画的な技術開発および設備投資を検討してまいります。

## ② 物理的リスク

鉄道車両事業の自社工場である豊川製作所について、国・自治体が公表しているハザードマップを用いて風水害に伴う被災・操業停止等のリスクを分析したところ、事業に及ぼす影響は小さいことを確認しました。

## ③ 機会

昨今の脱炭素に向けた環境意識の高まりは、元来環境優位性の高い交通機関である鉄道輸送におけるCO<sub>2</sub>排出量削減が求められる、当社の顧客である鉄道事業者の省エネ化需要が高まる機会と捉えています。さらに鉄道事業者が「脱炭素社会」実現に貢献するため、車両の保守におけるCO<sub>2</sub>排出量削減を目的とした保守削減の新たな需要が生まれれば、当社の鉄道車両の付加価値を高められる機会と捉えています。当社としては、鉄道車両の更なる省電力化ニーズ、気動車のハイブリッド車両・蓄電池車両への転換ニーズを高い技術力で実現し、状態監視等を活用した検査の省力化・適正化や部品交換周期延伸等、「環境負荷の低い製品・サービスの提供」に取り組むことが競争力向上の機会と捉えています。

さらに鉄道事業者が鉄道車両等の製品を使用する際に排出するCO<sub>2</sub>だけでなく、製造や廃棄・リサイクルの際に排出さ

## 3. リスク管理

当社では、気候変動問題を経営上の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」で適切に管理しています。

また、「サステナビリティ推進委員会」の下に「CN(カーボン

## 4. 目標と指標

当社では、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CO<sub>2</sub>の排出削減に取り組んでいます。

一方、主要取引先が被災することによる素材・部品の納期遅れが発生した場合は、当社の事業活動にも影響が出る可能性があるため、サプライチェーン全体のBCP(事業継続計画)の強化と合わせて、更なるリスクの管理に努めてまいります。

れるCO<sub>2</sub>低減にも取り組む動きがあります。そのため、当社としては、製造時のCO<sub>2</sub>排出量を抑え、当社が調達する製品も製造時にCO<sub>2</sub>排出量を抑えられたものを採用する等、「脱炭素社会におけるものづくり」として製造現場の効率化・整流化・標準化の確立に取り組むことがさらなる競争力向上の機会と捉えています。

以上より、「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、中期経営計画「日車変革2030」に基づきお客様の課題、ひいては社会全体の課題の解決に貢献してまいります。

今後は気候関連のリスクと機会が当社事業に及ぼす影響について、TCFDが推奨するシナリオ分析を活用しつつ定量的な評価・分析を深め、その知見を活かして持続可能な事業運営を行ってまいります。

ニュートラル)成長戦略・事業影響評価WG(ワーキンググループ)」を設置し、本社各部と各事業本部とが十分連携の上、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、対策を立案・推進しています。

今後も、政府方針や技術動向等を注視しつつ、CO<sub>2</sub>削減に向けた具体的な取組みを推進してまいります。

# 社会に関する取組み

## ■人材育成や活躍推進の取組み

### 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本柱として位置付け、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。

### 【人材育成の3本柱】



例えば、総合職の集合教育については、新入社員研修、フォ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。

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・向上させるため、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、重要なテーマの一つです。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います。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し、また、数は多くありませんが、外国籍の社員がものづくりや、そのマネジメントに携わっています。

### 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、現時点で管理職として活躍している社員は数名ほどに限られています。これを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、係長級に占める女性社員を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す。

また、女性の働きやすい環境づくりを進めていくという観点

から、例えば、テレワークやフレックスタイム制を導入するほか、法令で要請されている以上の育児支援にかかる制度を拡充したり、生産現場における女性社員の職域拡大に向けて、女性社員設備の充実などにも取り組んでいます。今後、育児休職中の社員のケアやフォローのさらなる充実などについても検討を進めていきます。



### 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、当社の存立基盤の一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づくりをしていくことも重視しています。

そのため、例えば、社内のコミュニケーションを活性化するためのキャンペーンを行ったり、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、社内報で社内の様々な出来事や従業員を紹介することによって一体感を醸成する一助にしています。また、従業員が安心して働けるように、当社の人事制度は基本

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。

的に長期雇用を前提としたものとしていますし、社宅・寮の改善や建替えなども進めています。



### 日本車輛職業訓練校

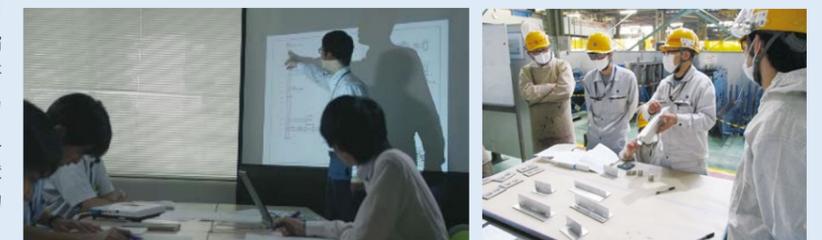
社会基盤の充実と発展に貢献し、日本におけるものづくり産業の一翼を担い続けていくためには、ものづくりの最前線を担う次世代の育成と技術継承は必須のテーマです。当社では、豊川製作所内に愛知県認定の「日本車輛職業訓練校」を設置しており、毎年技能職の新入社員を対象に、優れた技能と指導力を持ったベテラン社員が講師となって、鉄道車両をはじめとする当社製品の製造の基礎となる学科や実習等の教育を行っています。訓練校の前身である技能養成所から続く長い歴史の中で、これまでに1,500名以上の社員が訓練を終え、当社のものでのづくりを支えてきました。また、地域社会への貢献の一環として、地元の工科高校の生徒を招いた技能体験学習にも積極的に取り組んでいます。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。



### 大学との産学連携

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、時系列データおよびそれらを活用した制御にAIを生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。

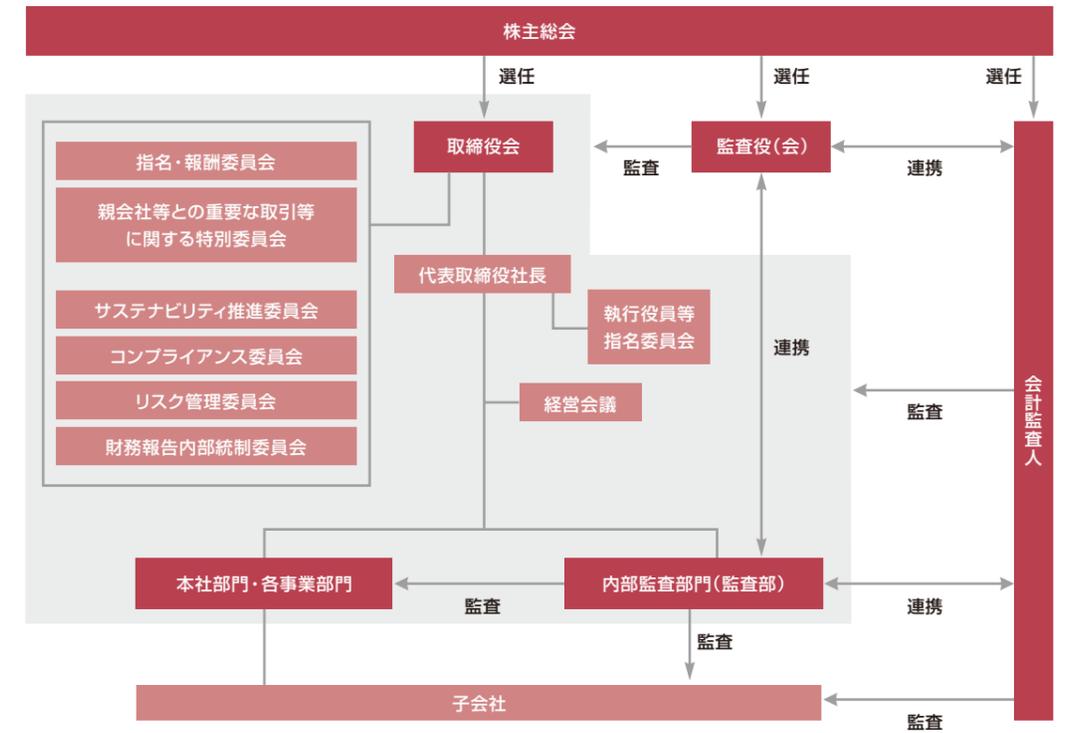
取締役候補者については、年齢、性別、国籍を問わず、能力・識見・経歴等を総合的に勘案し、当社の取締役として最も適任と認められる者を、取締役会の決議を経て候補者として適正に選定した上で株主総会にお諮りしております。また、監査役候補者については、年齢、性別、国籍を問わず、能力・識見・経歴等を総合的に勘案し、当社の監査役として最も適任と認められる者を、監査役会の同意を得た上で、取締役会の決議を経て適正に選定し、株主総会にお諮りしております。

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います。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常的な監視に加えて、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。

## 役員報酬等の内容

### ■ 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、役職と担当業務の範囲に応じた報酬体系とすることおよ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、

また、決定方針の決定方法は、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べく、取締役会において決議しております。

### ■ 取締役およ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

当該事業年度にかかる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2021年6月29日開催の取締役会において決議しております。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。

委任された内容の決定にあたっては、他の代表取締役と合議することおよび社外取締役から助言を得ることを通じて

委任された権限が適切に行使されるようにしておりますので、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。

なお、当社は2021年12月1日に指名・報酬委員会を設置しております。当委員会は、取締役の報酬等の決定における客観性・合理性を確保する観点から、全社外取締役と代表取締役社長を構成員とし、取締役会の決議に先立ち、取締役の報酬等について審議することとしております。取締役会は、翌事業年度以降にかかる取締役の報酬等について、当委員会での審議内容を尊重したうえで決議を行います。

【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)	91	91	-	-	-	5
監査役(社外監査役を除く)	15	15	-	-	-	1
社外役員	44	44	-	-	-	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(2022.6.29現在)

 代表取締役 取締役社長 五十嵐 一弘	 代表取締役 専務取締役 子安 陽 管理部門担当 コンプライアンス管掌	 取締役 企画本部長 田山 稔 開発本部担当 安全衛生環境部担当 技術部門・品質部門管掌	 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(社外) 飯泉 浩	 常勤監査役 戸松 裕二	 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 執行役員)

スキル・マトリックス(2022.6.29) 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
五十嵐一弘	●				●	●	●
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	人事部長	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・資材部長	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		

# 財務情報

## 財務データ(10年分)

(2022/6/30)

		184期末	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
		2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
経営成績	売上高(百万円)	83,017	124,310	96,298	111,006	101,093	95,310	91,179	94,634	99,448	94,022
	営業利益(百万円)	2,009	6,703	△8,178	△10,171	△5,104	7,266	8,499	8,538	9,047	6,237
	経常利益(百万円)	2,095	6,677	△8,233	△10,173	△5,149	7,315	8,862	8,641	9,301	6,317
	親会社株主に帰属する当期純利益(百万円)	1,597	6,929	△14,568	△16,129	△5,124	△8,271	9,198	7,895	7,928	5,226
	1株当たり当期純利益(円)	11.07	48.00	△100.91	△111.74	△35.5	△573.01	637.29	547.00	549.31	362.14
受注の状況	受注高(百万円)	97,869	117,137	96,464	57,348	133,825	70,193	74,917	144,070	117,042	74,934
	受注残高(百万円)	184,811	177,638	177,803	124,145	156,877	94,310	78,049	127,485	145,079	123,494
財務	総資産(百万円)	133,399	141,453	145,137	132,264	129,193	127,413	134,194	127,813	136,595	132,868
	純資産(百万円)	57,403	63,333	51,461	33,383	28,108	20,954	32,446	34,504	45,288	48,018
	有利子負債(百万円)	8,780	9,100	13,341	26,905	28,358	58,159	57,843	58,994	57,304	54,064
	自己資本比率(%)	43.0	44.7	35.4	25.2	21.7	16.4	24.1	26.9	33.1	36.0
	1株当たり純資産(円)	397.16	438.24	355.96	230.69	194.10	1,444.60	2,239.73	2,381.61	3,128.24	3,316.74
主な指標	売上高営業利益率(%)	2.4	5.4	△8.5	△9.2	△5.0	7.6	9.3	9.0	9.1	6.6
	総資産利益率(ROA)(%)	1.24	5.04	△10.17	△11.63	△3.92	△6.45	7.03	6.03	6.00	3.88
	自己資本利益率(ROE)(%)	2.86	11.49	△25.41	△38.09	△16.71	△33.85	34.59	23.67	19.94	11.24
	投下資本利益率(ROIC)(%)	1.5	4.3	△5.1	△6.9	△3.9	5.9	6.9	6.6	7.0	5.1
設備投資	設備投資額(百万円)	4,171	5,033	5,190	2,657	2,361	1,780	2,065	3,801	3,031	2,749
	減価償却費(百万円)	2,691	2,901	3,020	2,888	2,730	2,728	2,370	2,362	2,657	2,693
	研究開発費(百万円)	1,532	1,356	1,129	1,439	1,578	1,260	1,343	1,479	1,772	2,127
	売上高研究開発費比率(%)	1.85	1.09	1.17	1.30	1.56	1.32	1.47	1.56	1.78	2.26
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)	△14,334	2,137	△3,686	2,334	△2,338	△37,192	△1,336	1,309	11,537	14,507
	投資活動によるキャッシュフロー(百万円)	△914	△169	△4,309	△1,616	△553	11,793	△1,246	△1,901	△2,294	△2,637
	財務活動によるキャッシュフロー(百万円)	△2,522	△462	3,980	9,468	1,175	29,830	△473	1,147	△1,638	△3,571
	現金及び現金同等物期末残高(百万円)	4,865	7,044	3,181	13,247	11,713	15,837	12,720	13,255	20,766	29,111

※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

(2022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 五十嵐一弘
資本金	11,810百万円
売上高	94,022百万円(2022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)	2,331名
(単体)	2,216名

## 事業所所在地



## 株式の概要

(2022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(プレミアム市場)
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	11,725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
贈呈基準	1単元(100株)以上をご所有いただいていること
贈呈時期	毎年12月上旬に現品を発送

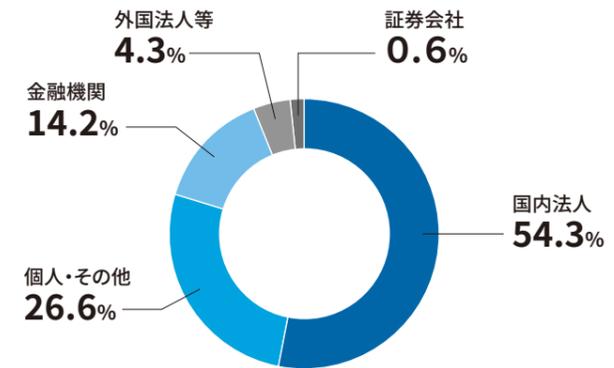


オリジナルカレンダー

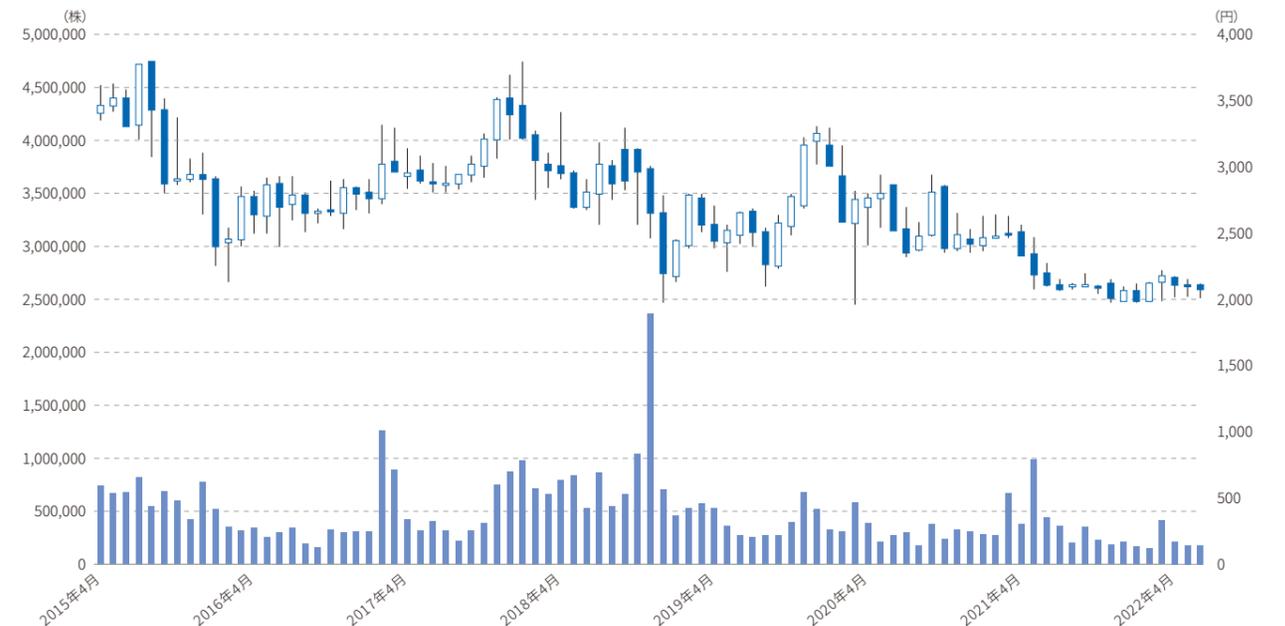
## 大株主の状況

株主名	持株数(単位:千株)	持株比率
東海旅客鉄道株式会社	7,352	50.94%
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	883	6.12%
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	296	2.05%
村松 俊三	272	1.88%
日本車輛従業員持株会	234	1.62%
株式会社三菱UFJ銀行	202	1.40%
日本生命保険相互会社	129	0.89%
三井住友信託銀行株式会社	117	0.81%
株式会社日本カストディ銀行(信託口4)	106	0.74%
日本車輛協力企業持株会	97	0.67%

## 所有者別の株式保有比率



## 株価・出来高の推移データ(2015/4~2022/6)



※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なったため、当該併合の影響を考慮して記載しています。