

日本車両レポート2024

NIPPON SHARYO REPORT 2024

Present

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

Future

「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、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

Establishment

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



創業当初の熱田本工場

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



世界初の三点式杭打機



熱田本工場 機関車工場

At a Glance

当社は創業以来、人々の暮らしを支える様々な製品を提供し、社会の発展とともに成長してきました。今日では鉄道車両を始めとする様々な分野で業界をリードする製品を提供しており、社会基盤の充実と発展に幅広く貢献しています。

設立



1896

年(明治29年)

創業者 奥田正香が、日本の鉄道がますます発展するという考えのもと、「進取の精神」で愛知県名古屋市に設立しました。

従業員数(連結)



2,263

人

ものづくりは「人づくり」であると考え、人材育成や働きがいのある職場づくりを行っています。

新幹線製造両数



No.1

1964年開業の0系新幹線から、最新のN700S新幹線まで、数多くの新幹線製造に携わり、実績を積み重ね続けています。

民生用バルクローリ製造台数



No.1

蒸気機関車のボイラーを作る技術等を応用し、高圧ガスを運搬するためのタンクローリを製造しています。

連結売上高



880億5,800

万円

4つのセグメントが相互に補完し合うことで、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、受注産業ながら安定した売上高を確保しています。

連結売上高経常利益率



7.2%

経営指標である「連結売上高経常利益率5%の安定的確保」に向けて全社一丸となって収益力の強化に取り組んでいます。

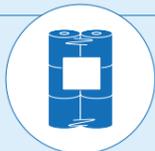
三点式大型杭打機製造台数



No.1

お客様の様々なニーズにきめ細やかに対応することで、業界を代表するリーディングカンパニーに成長してきました。

種子センター、トイレットロール包装機製造数



No.1

トータルエンジニアリングの強みを活かし、お客様のニーズに応える製品を提供しています。



INDEX

- 2 日本車両の原点、現在、未来
- 4 At a Glance
- 5 目次
- 6 日本車両 価値創造のあゆみ
- 8 日本車両 価値創造プロセス
- 10 TOP MESSAGE
- 14 財務ハイライト(連結)

- 16 セグメントの概況、サステナビリティ
- 17 日本車両の4つの事業
- 18 鉄道車両事業
- 20 建設機械事業
- 22 輸送用機器・鉄構事業
- 24 エンジニアリング事業
- 26 技術開発
- 28 環境に関する取組み
- 30 環境に配慮した製品・サービスの開発・提供
- 32 TCFD提言への取組み
- 34 社会に関する取組み
- 36 コーポレート・ガバナンス

- 40 財務情報

- 42 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「価値協創ガイダンス」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、2024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。

世の中の主な出来事

設立~1940年代

- ・大不況(1873年-1896年) ・金融恐慌(1927年)
- ・日露戦争(1904年-1905年) ・第二次世界大戦(1939年-1945年)

日本車両の主な出来事

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

1950~1960年代

- ・朝鮮戦争(1950年-1953年)
- ・高度経済成長期(1955年-1973年)

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

1970~1980年代

- ・第1次オイルショック(1973年-1974年)
- ・第2次オイルショック(1978年-1982年)

社会のニーズに応える製品開発で事業構造が変化

1990年代~現在

- ・バブル景気(1986年-1991年) ・リーマンショック(2008年)
- ・バブル経済の崩壊(1990年代初頭) ・新型コロナウイルス流行(2019年~2023年)

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

数々の日本初の製品を世に送り出す

- ・設立(1896)
- ・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)
- ・橋梁事業に本格参入(1926)



貨車や特殊自動車の製造・販売が本格的に

- ・東証、名証に再上場(1949)
- ・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)



組織の効率化や外部企業との連携を強化

- ・タンクローリ1,000台突破(1970)
- ・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)
- ・新幹線1,000両突破(1989)



新幹線累計製造両数4,000両を達成

- ・創立100年(1996)
- ・新幹線2,000両突破(2002)
- ・民生用バルクローリ1,000台突破(2006)
- ・新幹線3,000両突破(2010)
- ・民生用バルクローリ2,000台突破(2019)
- ・新幹線4,000両突破(2019)



1964 | 0系



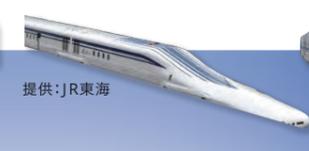
1980 | 200系



1992 | 300系



2012 | リニアL0系



2018 | N700S



当社初 1918 | 蒸気機関車



日本初 1927 | 地下鉄



1900年日本初の私有貨車



日本初 1961 | 前面展望式パノラマカー



1980 | NICTD向け通勤電車



2022 | 315系 技術ブランド「N-QUALIS」の立上げ



鉄道車両事業
鉄道車両 / 貨車 / 自動車その他

1926 | 庄内橋



1955 | タンクローリ販売開始



1985 | 当時世界最大の700t積自走式キャリア



1993 | レインボーブリッジ



2019 | ML運搬台車



2023 | 国内最大積載量LNGタンクセミトレーラ



輸送用機器・鉄構事業
輸送用機器 / 橋梁

1959 | 建設機械の製作を開始



世界初 1962 | 三点式大型杭打機を開発



1987 | 全回転チューピング装置RTシリーズの開発



2011 | 日本最大級アースドリル



2023 | 障害撤去機DHRシリーズの開発



建設機械事業
建設機械

1966 | カントリーエレベーター



1979 | 中国宝山プロジェクト



宝山製鉄所の構内輸送設備と付帯設備一式を製作

2002 | リニモ



2017 | 先頭車研ぎ装置



2022 | トイレットロール包装機



エンジニアリング事業
営農 / エンジニアリング / 産業機械



日本車両 価値創造プロセス

インプット

財務資本
 資本金: 118億1,000万円
 連結総資産: 1,363億9,700万円

製造資本
 生産拠点:
 豊川製作所
 鳴海製作所
 衣浦製作所
 設備投資: 26億5,300万円

知的資本
 特許・意匠件数: 998件
 研究開発費: 18億1,100万円
 完成品メーカーとしての深いノウハウ

人的資本
 従業員数: 2,263人
 チャレンジ日車活動
 体系立てた教育体制の構築

社会関係資本
 サプライヤーとの信頼関係の構築
 対話を通じたステークホルダーとの良好な関係の構築

自然資本
 エネルギー使用量: 5,548千kWh
 CO₂排出量: 10,369t-CO₂
 鉄、ステンレス、アルミなどの原材料の有効利用

ビジネスモデル

外部環境
 ・気候変動リスクなどの地球環境問題 ・少子高齢化に伴う労働力不足

当社が取り組むべき重要課題
 ・環境負荷の低い製品・サービスの提供
 ・自動化・省力化に資する製品 ・脱炭素社会におけるものづくり
 ・働きがいのある職場づくり

営業
 顧客ごとのきめ細やかなニーズに対応

研究開発
 潜在的なニーズの汲み取り

調達
 取引先と強固な関係の構築による高品質な材料の入手

品質保証
 顧客目線で保守の省力化に貢献

製造
 128年の歴史で培ったノウハウに裏づけされた品質

4つの事業

鉄道車両事業 	建設機械事業 	輸送用機器・鉄構事業 	エンジニアリング事業 
--	--	--	--

アウトプット

財務資本
 売上高: 880億5,800万円
 経常利益: 63億600万円
 ROE: 9.51%

製造資本
 [主なトップシェア製品]
No.1 新幹線製造両数


No.1 三点式大型杭打機製造台数
No.1 民生用バルクローリ製造台数
No.1 キャリヤ、大型AGV製造台数
No.1 種子センター・トイレトロール包装機製造数

知的資本/人的資本
 他社との共同開発プロジェクトの実施
 ・水素動力車両
 ・電動杭打機
 ・基礎工事施工の自動化
 健康経営優良法人 認定

社会関係資本/自然資本
 IR面談の実施による投資家との対話
 投資家向けセミナーイベントの出席
 地元商業施設の子ども向けイベントへの参加(地域社会への貢献)
 事業活動によるCO₂排出量: 23.2%削減(対2013年度比)
 廃棄物のリサイクル率: 99.6%

ありたい姿

企業理念の実現
 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。

アウトカム

環境にやさしく、持続的に成長できる、社会に貢献する製品の提供

全ステークホルダーからの更なる信頼の獲得

『3つの力』を更に高め、 全社一丸となって『変革・改革・改善』を実現する

インフラストラクチャー
創造企業としての使命を
果たし続けるために、
ものづくりの力を更に
高めるとともに、
サステナブルな社会の実現に
貢献する製品づくりに取り組み、
企業価値の更なる向上を
実現していきます

代表取締役社長

田中 尚

はじめに ～変革・改革・改善～

当社は、1896年(明治29年)の創業以来、鉄道車両メーカーとして、日本の鉄道網の発展に貢献し続けてきました。また、その車両製造の技術を輸送用機器や鉄構、建設機械事業に展開し、現在ではエンジニアリング事業を加えた4つのセグメント領域で、日本の社会基盤の充実と発展に貢献しています。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、かつその期待にお応えすることで、社会に貢献してきたからだと自負しています。

しかし、コロナ禍を経て、鉄道事業者の車両更新需要が縮小するなど、当社を取り巻く経営環境も大きく変化してきています。そのような状況の中で、当社が力強く事業を発展していくためには、既存の事業戦略や、仕事の進め方に囚われることなく、「変革・改革・改善」を進めていくことが極めて重要だと考えています。当社の企業理念である「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する」ことを果たし続けるために、自分たちには何ができるのか、全ての役員・社員で考え、チャレンジを続けていきたいと考えています。



ものづくりに不可欠な「3つの力」を高める

私は、社長に就任して以来、現在の当社にとって、「3つの力」を向上させていくことが不可欠だという思いを強くしています。

一つ目は、「より品質を向上させる力」です。これまで、幾度となくお客様のお話を伺う機会がありましたが、共通していただくお言葉は、当社のもので品質に対する高いご期待でした。改めて、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が、製造業を営む当社の生命線であり、信頼の礎であると強く感じました。品質を向上させるためには、決められたルールを遵守することは当然のことながら、さらに社員の一人ひとりが品質の確保や向上に向けて絶えず考えながら仕事を進め、一つ一つ改善を図っていくことが重要です。改めて、「品質第一の文化」に磨きをかけていきたいと考えています。

二つ目は、「より低コストで効率的に仕事を進める力」です。上場企業として、利益を確保し、今後の収益獲得に向けた積極的な研究開発や設備投資を進めるとともに、株主還元の実現を図っていくことが重要ですから、利益の確保は社長である私の責務であると考えています。従って、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等の取組みを徹底的に進めているところです。また、ITを活用し、様々な分野でDXを推進することで、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。ものづくりを生業とする当社が発展し続けるためには、絶えず魅力ある製品や付加価値の高い製品を世に送り出していくことが必要です。お客様のご要望や、困りごとを的確に捉え、その解決に繋がる商品開発を進めていきたいと思っています。そのためには技術開発の力が欠かせないと考えており、2024年度からは社内の技術



開発体制を刷新し、開発目的を明確にして技術開発に取り組む体制としました。人手不足の解決に繋がる自動化・省力化に資する製品や、脱炭素社会に繋がる製品の開発など、お客様に喜ばれる、付加価値の高い製品の開発を進めたいと考えています。

この3つの力を磨くことで、当社のもの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。

足元の経営状況について ～2024年3月期の振り返り～

当社は、中期経営計画「日車変革2030」を策定し、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くことを方針としています。2024年3月期決算においては、売上高は前年度に比べて減収となったところ、これまで以上にコストダウンや効率化の取り組みを積極的に推進した結果、利益としては増益を確保し、連結売上高経常利益率は7.2%を確保することが出来ました。「より低コストで効率的に仕事を進める力」を高める取り組みが一定の成果として表れたものと考えています。

当社の事業は受注産業であることから、お客様の発注状況やその期の売上の製品構成によって売上高や利益が増減する特性がありますが、先ほど申し上げた「3つの力」を高めることで、安定した売上や利益の確保に努めていきたいと考えています。

サステナブルな社会の実現に向けて

当社では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、「サステナビリティ基本方針」を策定しています。基本方針を策定するにあたり、「環境負荷の低い製品・サービスの提供」「自動化・省力化に資する製品・サービスの提供」「脱炭素社会におけるものづくり」「働きがいのある職場づくり」の4つの重要課題を特定しており、これらの課題を解決することが社会全体における当社の存在意義

であると考えています。

重要課題のうち、「環境負荷の低い製品・サービスの提供」「自動化・省力化に資する製品・サービスの提供」を実現するべく、当社では様々な研究開発に取り組んでいます。例えば、鉄道車両の水素動力化では、親会社であるJR東海と共同で水素動力車両の開発に取り組んでいます。また、小型杭打機の電動化では、2024年3月に、株式会社テノックスと共同開発の試作機『DHJ-15E』が完成しました。今後は実際の建設現場での稼働で改善点を洗い出し、早期の商品化を目指します。さらに、株式会社DeepXとは、基礎工事用の建設機械である全回転チュービング装置の自動化にむけたシステムの開発に着手しました。2026年の自動施工システムの実現を目指し、自動制御技術の開発を進めています。

こうした技術開発を進め、サステナブルな社会に貢献するとともに、「顧客に喜ばれる、より付加価値の高い製品を実現する力」を高めていき、真にお客様が必要としている製品を世の中に提供していきたいと考えています。

ものづくりは「人づくり」

冒頭から、「変革・改革・改善」を果たすべく、「3つの力」を高めていく必要性について申し上げてきましたが、これらを実現するために最も重要なのは、「人材」であると考えています。品質を高める、低コスト化を進める、付加価値の高い製品を実現する、そのいずれにおいても、社員一人ひとりが主体的に考え、問題意識を持ち、新しい発想で「変革・改革・改善」を進めていくことが不可欠であり、こうしたことに前向きにチャレンジしてくれる人材を育てていくことが重要だと感じています。

そこで、これらを強く推進する取り組みとして、2024年度より新たに社員全員参加の小集団活動である「チャレンジ日車」活動を開始しました。「チャレンジ日車」活動は、品質向上と低コスト化を目的に職場ごとに新たな業務改革を検討、実行し、より高品質且つ低コストなものづくりを実現するための活動です。さらに、この活動を通じて、同僚とのチームワークや、上司・部下間のコミュニケーションの活性化にも繋げて



いきたいと考えています。「チャレンジ日車」活動を通じ、「変革・改革・改善」に取り組む文化を醸成するとともに「働きがいのある職場」を実現していきたいと考えています。

また、こうした取り組みを推進するためには、社員一人ひとりが当社の置かれている経営環境や今後の展望に強い関心を持ち、「変革・改革・改善」の必要性や重要性を正しく理解することが重要であり、また社長として、社員一人ひとりが抱えている当社への想いや、課題意識についても耳を傾けなければなりません。そこで、2024年4月より、社長である私と社員が直接対話を行う「タウンホールミーティング」を開始しました。ミーティングの場において、社員の生の声を聞くと同時に、私が抱えている課題認識を直接共有しています。社員の皆さんのより前向きなチャレンジに繋げていけるように、約2年をかけて全社員と対話していきます。

こうした取り組みを通じて前向きにチャレンジできる人材を育成し、一体感のある企業を目指していくことは、企業価値の向上に向けて不可欠であると考えています。

IR活動の強化と株主様への還元

当社の企業価値を高めていくためには、投資家の皆様に迅速に正しい情報をご提供していくことが重要だと考えています。2024年からは新しいNISAの制度も始まり、個人投資家の皆様の活動も活発になっていると感じています。当社としましても、IRイベントや投資家向け説明会への出展などを行い、投資家の皆様との対話の機会を増やしているところです。今後もIR活動を強化し、投資家の皆様と対話を重ねることで、当社の取り組みが市場から適切に評価していただけるよう、努めていきたいと考えています。

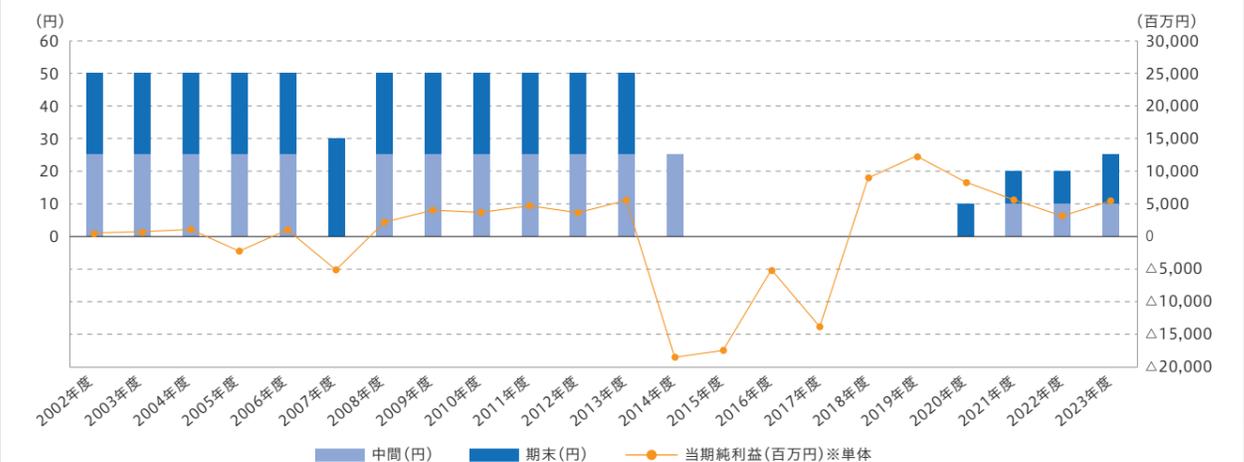


また、配当につきましては、長期的・安定的に実施することを基本とし、業績動向、財政状態及び今後の事業展開に向けた内部留保の充実などを総合的に勘案して決定する方針としています。2024年3月期は中間配当10円、期末配当10円の予想としていたところ、期末配当は15円に増配し、計25円の配当としました。2025年3月期は中間配当15円、期末配当15円の計30円の配当を予定しています。前述の配当の方針のもと、更なる充実を視野に今後の水準について検討してまいりたいと考えております。

終わりに

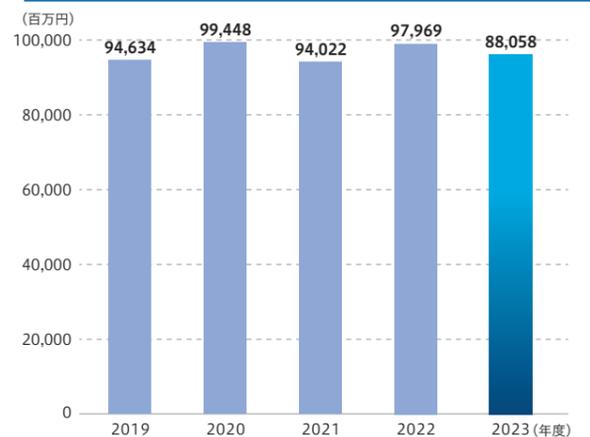
繰り返しになりますが、当社は、「最高品質のものづくりを通じて、社会基盤の充実と発展に幅広く貢献していく」ことを企業理念に掲げています。創業から128年という長い歴史を積み重ねてこられたのは、当社の存在価値と使命を正しく理解し、ものづくりに真摯に取り組むと同時に、常に社会のニーズを捉え、絶えず必要とされる姿に変化してきたからだと自負しています。これからも変化を恐れることなく、前向きにチャレンジすることで、社会基盤の充実と発展に貢献してまいりたいと考えています。株主、投資家を始めとするステークホルダーの皆様におかれましては、当社のこれからの価値創造にぜひご期待いただくとともに、引き続きご支援いただきますよう、お願い申し上げます。

純利益と配当金の推移

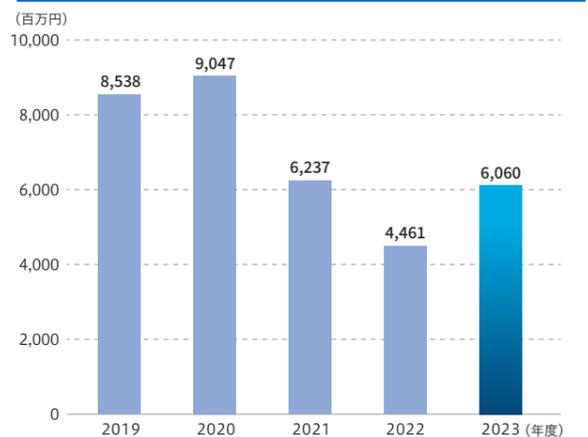


財務ハイライト(連結)

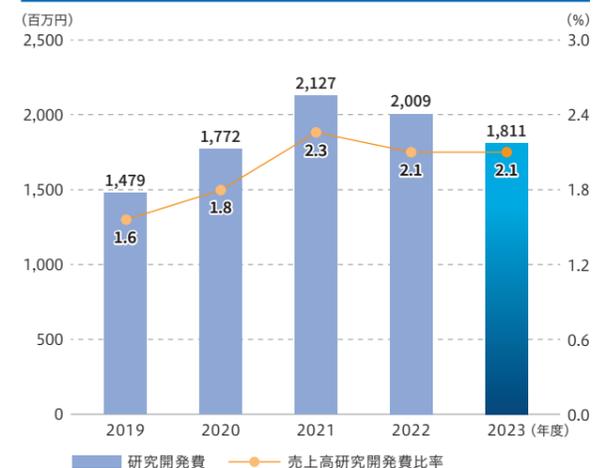
売上高 **880.58** 億円



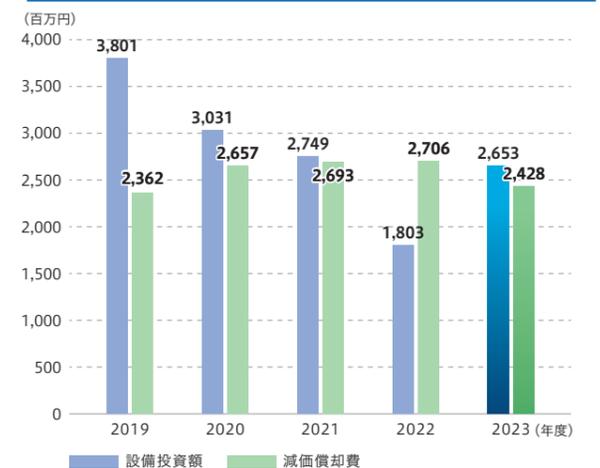
営業利益 **60.60** 億円



研究開発費 **18.11** 億円 | 売上高研究開発費比率 **2.1** %



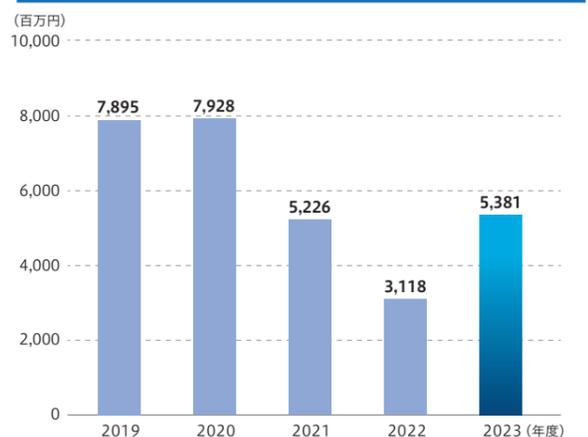
設備投資額 **26.53** 億円 | 減価償却費 **24.28** 億円



経常利益 **63.06** 億円 | 売上高経常利益率 **7.2** %



当期純利益 **53.81** 億円



総資産 **1,363.97** 億円



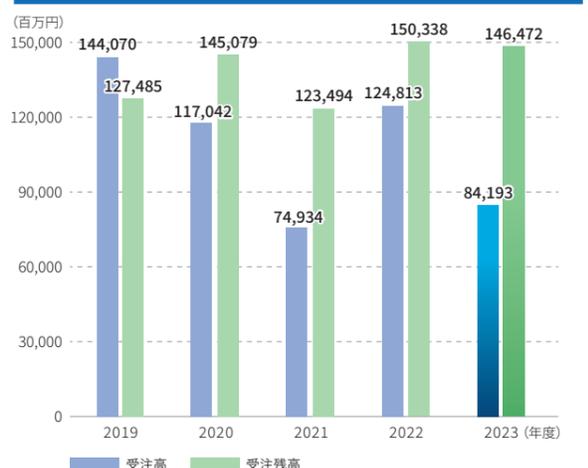
純資産 **622.28** 億円 | 自己資本比率 **45.6** %



1株当たり当期純利益 **372.93** 円



受注高 **841.93** 億円 | 受注残高 **1,464.72** 億円



ROE **9.51** %



ROA **4.13** %



セグメントの概況 P17~

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、橋梁の製造・架設、重量物の搬送機械やタンクローリ、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。



サステナビリティ P28~

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



日本車両の4つの事業

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。



売上高構成比 **8.8%**
77億4,600万円

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。2024年には新幹線製造実績4,500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。

売上高構成比 **46.1%**
406億1,400万円

2023年度売上高
880億5,800万円

売上高構成比 **20.9%**
184億2,200万円

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ヤ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。また、橋梁の分野では道路橋、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。



輸送用機器・鉄構事業

売上高構成比 **24.1%**
212億600万円

国内市場で圧倒的シェアを誇る大型杭打機などの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。



建設機械事業

セグメントの概況 鉄道車両事業

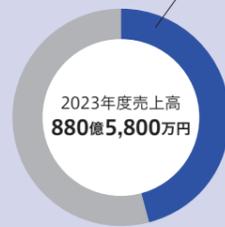
Railway Rolling Stock

業績ハイライト

JR東海向け及びJR西日本向けN700S新幹線電車や315系電車、HC85系特急型車両のほか、新京成電鉄向け電車、東京都交通局向け電車などの売上がありましたが、JR向け車両の売上が前期に比して減少したことなどにより、鉄道車両事業の売上高は40,614百万円となり、前期比23.9%減少となりました。

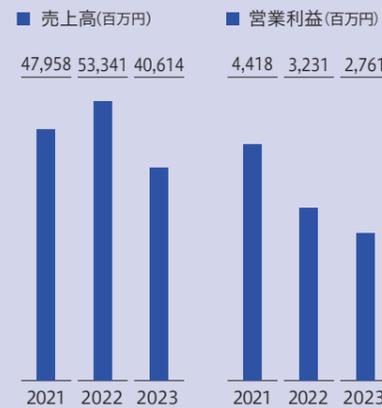
売上高構成比

売上高構成比 **46.1%**
406億1,400万円



2023年度売上高
880億5,800万円

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も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。

2024年、当社は新幹線電車製作累計4,500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

JR東海/JR西日本 N700S新幹線



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魅力ある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HC85系「ひだ」「南紀」



新京成80000形電車



鉄道車両事業
Railway Rolling Stock

建設機械事業
Construction Equipment

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

エンジニアリング事業
Engineering



鉄道車両事業は、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、N-QUALISブランドとして構造、および状態監視技術のブラッシュアップによる保守軽減と信頼性向上を両立、ラインナップ拡充による各鉄道事業者のニーズへの柔軟な対応、更に生産プロセスの改善等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 阿彦 雄一

超電導リニア改良型試験車を製作 R&D review

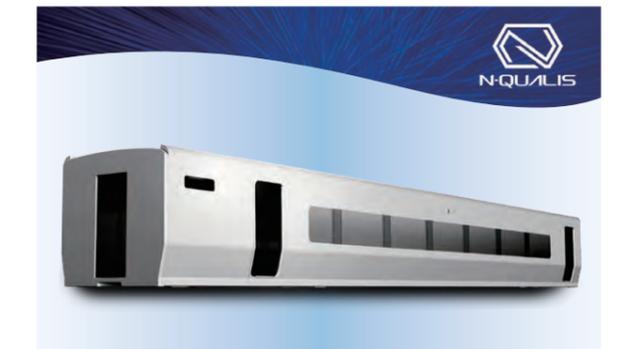
当社はこれまで、JR東海が開業を目指すリニア中央新幹線計画において、山梨リニア実験線において投入された初期の試験車両から最新型の超電導リニア車両L0系までを納入した実績があります。また、2020年には、L0系で実施してきた各種試験のデータをもとに、更にブラッシュアップさせたL0系改良型試験車の中間車を製造・納入し、現在、山梨リニア実験線において試験が続けられています。近い将来のリニア中央新幹線の開業に向け、さらなる技術の研鑽に努めてまいります。



超電導リニアL0系改良型試験車 提供：JR東海

当社ブランド「N-QUALIS」に 特急車両用ステンレス構体が完成 R&D review

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」を展開しておりますが、これまでの通勤車両に加え、特急車両用構体を完成させました。レーザー溶接を用いて仕上げた平滑な外板に衝突安全性技術を有する大型の連続窓構造を組み合わせた、特急車両らしい風格を持つ美しいステンレス構体を実現します。また、車体上部の外板継ぎ目を削減しており、シールの保守作業時間の短縮にも貢献します。扉数の少ない有料着席車両などへの適用も可能です。



N-QUALIS特急車両用構体

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。

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。2024年には、日立製作所より台湾向け新型高速鉄道車両を受注し、JR東海のN700Sをベースとした車両を納入予定です。これにより、台湾の鉄道輸送の更なる利便性向上に貢献してまいります。また、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。



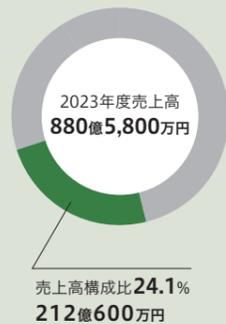
セグメントの概況 建設機械事業

Construction Equipment

業績ハイライト

大型杭打機、全回転チューピング装置、小型杭打機などの売上があり、国内向けの杭打機の売上が前期に比して増加したことなどにより、建設機械事業の売上高は21,206百万円と前期比6.7%増加となりました。

売上高構成比



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37年に世界初の三点式杭打機を開発して以来、基礎工事事業の歴史に次々と新しい技術とアイデアを導入し、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。

大型杭打機は、オフィスビルや商業施設などの建物や、道路や鉄道の高架橋といった大型構造物を支える基礎杭を、地中に施工するための基礎工事事業用機械です。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。

全回転チューピング装置は、直径がφ800~3200mm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。ケーシングの外周を掴み、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、小回りのきくコンパクトなボディにより、優れた機動性と操作性を提供し、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。

アースドリル機は杭基礎を設置する場所に深い穴を掘り、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。

障害撤去機はビル建替えなどの際、既存の基礎や杭等の地中障害物の撤去に用いる機械です。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。

小型杭打機



三点式大型杭打機



鉄道車両事業
Railway Rolling Stock

建設機械事業
Construction Equipment

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

エンジニアリング事業
Engineering



建設機械事業は、道路・橋梁・護岸工事などの社会インフラの基礎工事、高層ビル・マンション・戸建て住宅などの建物の基礎工事に使われる基礎施工機を開発・製造・販売しています。社会インフラの基礎工事では杭の大径化が進んでいる一方、都市の再開発では狭隘地での施工と、取り壊した建物の基礎を取り除く障害撤去のニーズが高まっています。これらのニーズに加え、人手不足に対応するための基礎施工の自動化・脱炭素に向けた機械の電動化など、様々なニーズに対応する製品を提供してまいります。

常務取締役 建設機械本部長 深谷 道一

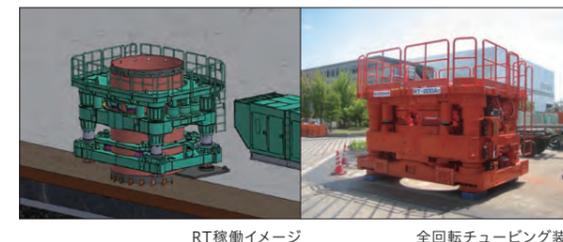
全回転チューピング装置(RT)の自動化に向けたシステム開発

R&D review

RTによる施工では、硬質地盤や地中障害物の影響により施工中の掘削負荷が大きく変動するため、熟練した操作技術が必要となりますが、この施工に関するノウハウは、オペレーターの暗黙知になりやすく、技術が継承されにくいという課題がありました。また、生産年齢人口の減少などによるオペレーターの後継者不足への対応も大きな課題となっています。

これらの課題を解決するため、基礎工事事業用建設機械の設計・製造を得意とする当社と建設機械の自動化を得意とする株式会社DeepXのそれぞれが保有する専門領域の強みを活かすことで、RTの自動施工システムの開発を目指します。

今後は、2026年の自動施工システムの実現を目指し、開発を進める計画です。建設機械に自動化技術を導入することで建設現場の生産性向上とサステナブルな発展を目指してまいります。



RT稼働イメージ

全回転チューピング装置

新型障害撤去機の開発

R&D review

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隘な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DHR70-8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。今後は量産及び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向上に繋がりたいと考えています。

DHR70-8

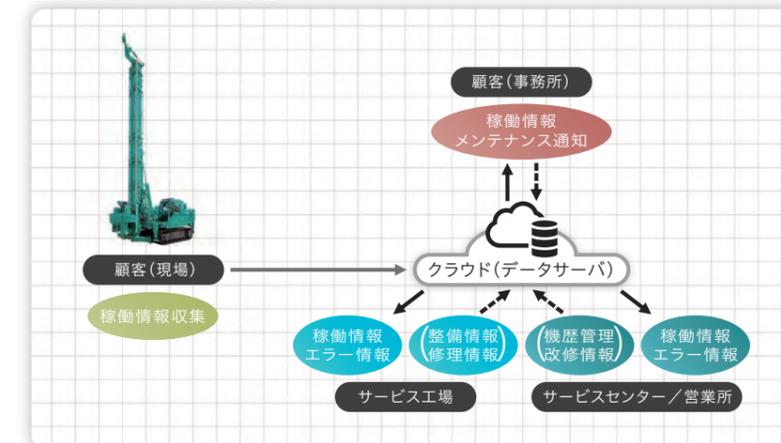


稼働管理システムの開発

R&D review

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しました。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確かな対応が可能となります。今春から標準搭載機の出荷が始まり、段階的に搭載機種を増やしていく予定です。

[稼働管理システム概要図]



セグメントの概況 輸送用機器・鉄構事業

Transportation Equipment and Steel Structure

業績ハイライト

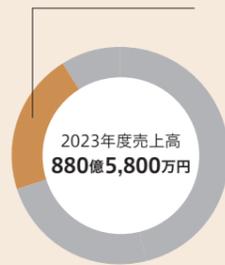
輸送用機器におきましては、民生用バルクローリ、大型自走式キャリア、無人搬送装置、貨車などの売上があり、民生用バルクローリ、大型自走式キャリア、LNGトレーラの売上が前期に比して増加しました。

鉄構におきましては、佐世保道路須崎橋、東海環状員弁川橋、飯沼川高架橋などの売上があり、これらの道路橋の売上が前期に比して増加しました。

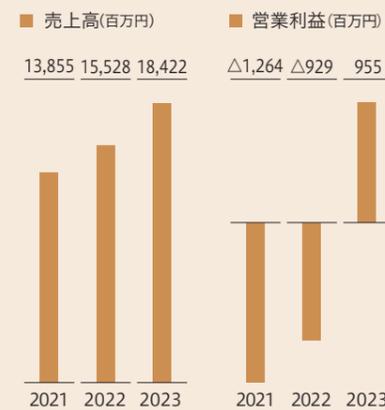
以上の結果、輸送用機器・鉄構事業の売上高は18,422百万円となり、前期比18.6%増加となりました。

売上高構成比

売上高構成比 **20.9%**
184億**2,200**万円



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



大型無人搬送車



民生用バルクローリ

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のシェアは70%を超え、製造台数は業界ナンバーワンです。

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橋以上の橋を架け、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にも参画し、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。



明石海峡大橋

LNGタンクセミトレーラのモデルチェンジ R&D review

当社の主力製品のひとつであるLNGタンクセミトレーラのモデルチェンジを行い、国内最大積載量14.2トンを実現しました。一般的に積載量と車両の走行安定性はトレードオフの関係にあるため、積載量を確保するためにタンクを大きくすることで、車両の安定性が損なわれてしまいます。そこでタンク構造の抜本的な見直しと、当社独自のサスペンションの採用により、車両の走行安定性を確保し、車両全長はそのまま積載量アップを実現しました。今後も改善、改良を継続することにより、お客様の要望にお応えできる製品作りを通じ、安心安全なエネルギー輸送に貢献していきます。



LNGタンクセミトレーラ

大型陸上車両(キャリア)の無人運転化 R&D review

構内輸送の運転手不足の課題対応策として大型陸上車両(キャリア)の無人運転開発に着手しています。

これまで実用化へ向け、様々な試験の実施、検証を進めてまいりましたが、お客様のニーズである低コストでの実現へ向けた検証も併せて実施しています。

実際の車両への実装、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。



西知多道路東海JCT・H-1ランプ橋

本工事は橋長158mの鋼桁の製作、架設工事であり、伊勢湾岸自動車道と中部国際空港を結ぶ西知多道路を整備する「国道247号 西知多道路(東海JCT)改築事業」の一部です。

南側は供用中の自動車道に、北側は架空線や化学工場に隣接する狭隘なヤード条件の中、無事故で施工を行ったことに加え、学生向け現場見学会の実施など地域貢献活動も評価していただき、工事成績は高得点を獲得することができました。

本件の高得点により今後の入札で加点が得られます。西知多道路整備事業は今後も多くの工事発注が見込まれるため、引き続き受注に向けて注力してまいります。

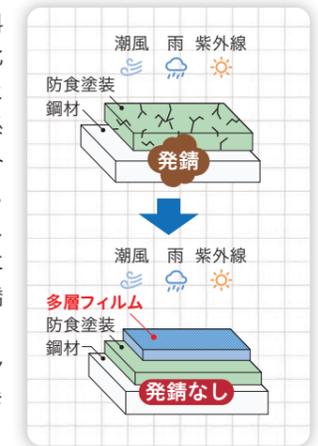


西知多道路

橋梁長寿命化 R&D review

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化成品メーカーと協力し、超耐候性ふっ素系フィルム「NSアンチラストフィルム」を開発しました。鋼橋塗装面に貼付することで紫外線・飛来塩分等による塗膜劣化を防止し、橋の長寿命化を実現します。

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 エンジニアリング事業

Engineering

業績ハイライト

鉄道事業者向け機械設備のほか、各地のJA向け営農プラント、家庭紙メーカー向け製造設備などの売上がありましたが、鉄道事業者向け機械設備の売上が前期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7,746百万円と前期比15.4%減少となりました。

売上高構成比



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。



検修設備、車体トラバース

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います。



カントリーエレベーター

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・更新を行っています。



破砕機

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います。

営農施設、産業機械とも50年以上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。中でも種籾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。

鉄道車両事業
Railway Rolling Stock

建設機械事業
Construction Equipment

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

エンジニアリング事業
Engineering



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。

常務執行役員 エンジニアリング本部長 大島 浩

車両検修における

自動搬送システム営業開始

R&D review

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、車両を仮の台車に載せ、作業員が手で安全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、当社では工場内で車両を自動搬送するシステムを開発し、営業を開始しております。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。



リニア用機械設備

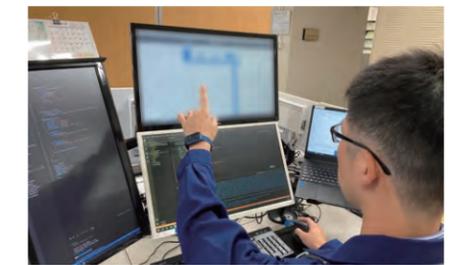
エンジニアリング本部では、中央新幹線向けの機械設備を中心にJR東海との共同技術開発と山梨リニア実験線設備への納入および保守などを行ってまいりました。今後も、エンジニアリング事業の柱の一つとして位置付け、積極的に取り組んでまいります。



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。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製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います。



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います。

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WH30 N-Tを協力会社と共同開発し、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動線を実現し、お客様からも高い評価を得ています。今後もソフトパック包装などお客様の製品に対応す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。



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。

新技術の開発と技術力強化への取組み

当社では、将来の市場ニーズを見通した魅力ある製品・サービスの提供、人手不足等の社会的課題の解決、脱炭素社会に向けたグリーン施策の推進、生産プロセスの改革による低コスト化・省人化などの技術開発に積極的に取り組んでいます。

▶ 将来の市場ニーズを見通した魅力ある製品・サービスの提供

今後も当社がリニアや新幹線など魅力ある製品を提供し、高速鉄道車両メーカーのトップランナーであり続けるための技術力強化に取り組んでいます。また、当社の鉄道車両ブランドであるN-QUALISのラインナップ拡充や既存製品へのICT適用など、将来のニーズを見据えた製品・サービスの拡充にも取り組んでいます。

▶ 人手不足等の社会的課題の解決

お客様である事業者の経営環境で問題となる人手不足・少子高齢化社会等の社会的課題を解決するため、鉄道車両の検査やメンテナンスの省人化、および建設機械の施工自動化等に関する技術開発に取り組んでいます。



「N-QUALIS」ラインナップの拡充にむけた研究開発

▶ 脱炭素社会に向けたグリーン施策の推進

グリーン社会（脱炭素社会）を成長の機会ととらえ、鉄道車両の水素動力化、小型杭打機の電動化など、カーボンニュートラルに向けた開発に取り組んでいます。

技術開発の5本柱

- 1 最先端技術による高速鉄道車両の開発
- 2 5年後・10年後を見据えた製品群の構築
- 3 低コスト・省人化・省力化を図る生産ラインの構築
- 4 お客様の困りごとや社会的課題を解決する開発
- 5 グリーンの推進

技術開発の体制

当社では、将来にわたり最高品質のものづくりを通じて世の中に貢献していくため、成長の原動力である技術開発に積極的に取り組んでいます。今後は、さらに競争力を高めるため、2024年4月にこれまでの組織を再編し、本社に技術開発部を設置しました。また、「全社技術開発の基本方針（5本柱）」を定めて取り組んでいます。これにより、これまで以上に技術開発を強力に推進するとともに一元的に統括し、社内外の連携を強化してスピードアップして技術開発に取り組んでまいります。

知的財産

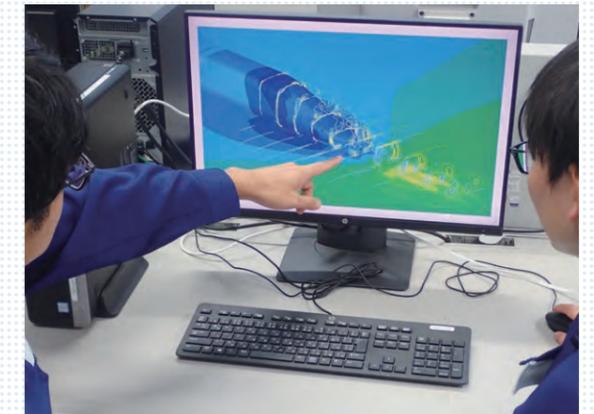
当社はこれまで、知的財産戦略として、自社の技術・商品を守りつつ、企業の競争力を高めるために、積極的に知的財産となる特許、意匠等の権利取得に努めてきました。さらに最近では、知的財産部門と事業本部との連携を強化し、

IPブ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。

【新幹線】先頭形状の開発

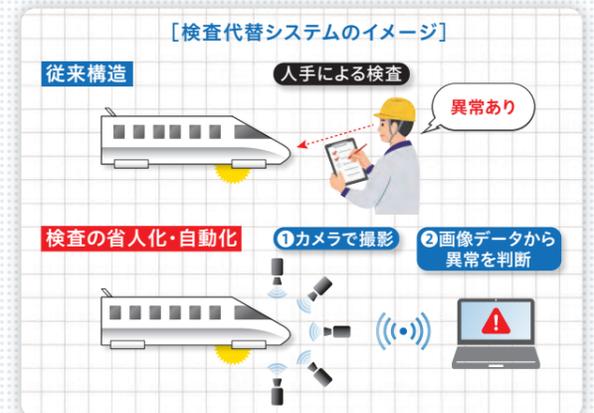
高速車両の環境性能や省エネルギー性能を高めるため、最先端のシミュレーション解析（数値流体解析）を行って新幹線の先頭形状の研究開発に取り組んでいます。

解析と実験を組み合わせることで解析精度を高め、様々な走行環境において空力性能に優れた車両形状の提案を行います。このような技術力を高めることにより、より付加価値の高い魅力ある製品の開発を進めていきます。



従来の人手による検査の代替技術 【省人化・自動化】

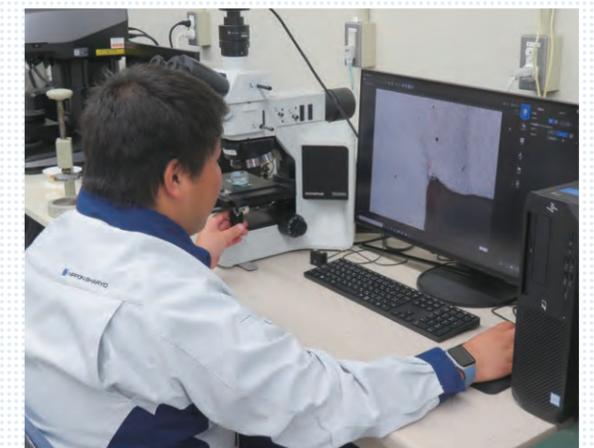
少子高齢化によるオペレータ不足や後継者不足といった社会的課題の解決に向けた取組みの一環として、メンテナンスにおける検査プロセスの自動化技術の開発に取り組んでいます。従来は目視で行っていた検査を代替するために、カメラ画像から異常を判定するための画像解析技術、製品稼働データを自動分析して機器の稼働状態を判定するシステムなどの開発を進めています。



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。



環境に関する取組み

環境担当役員メッセージ

当社の企業理念にある通り、最高品質のものづくりを通じて社会に貢献していくためには、事業継続が最も重要であり、環境面への取組みは、社会的な企業の責任として重要な役割を担っております。そのため対内的な取組みとして、ものづくりのプロセスにおけるエネルギー使用量やCO₂排出量について社会からの要請や法令に基づく削減を推進しており、省エネ法による「事業者クラス分け評価制度(SABC評価制度)」においては、直近の数期間はSクラスを維持し続けております。他方、対外的な取組みとしては、顧客に選択されるための環境に配慮した製品・サービスの提供に注力しており、新幹線N700S、ハイブリッド車両HC85系をはじめとした製品の提供および、次世代エネルギー動力車の開発、杭打機の電動化等を進めるなど、これからも環境負荷の低減に資する取組みを推進してまいります。

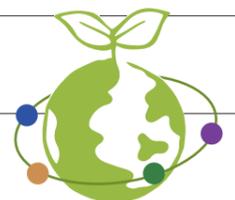
執行役員 橋本 淳



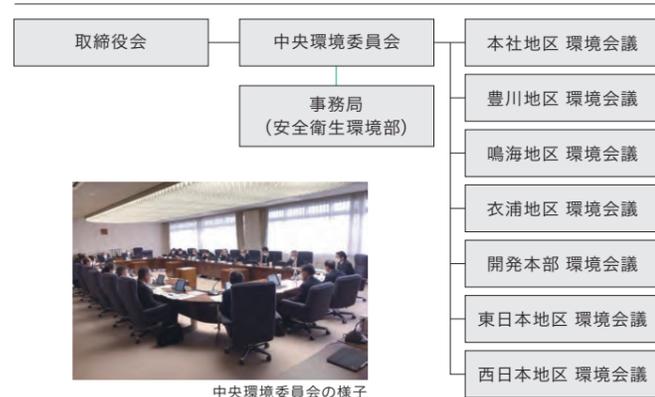
■環境方針と目標、環境管理組織

[環境方針]

基本理念	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。
環境活動方針	<ul style="list-style-type: none"> 環境に配慮した製品・サービスを開発し、提供する。 環境管理システムを確立し、継続的な改善を図る。 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。 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。 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。



[環境管理組織]



[第5次中期環境目標]

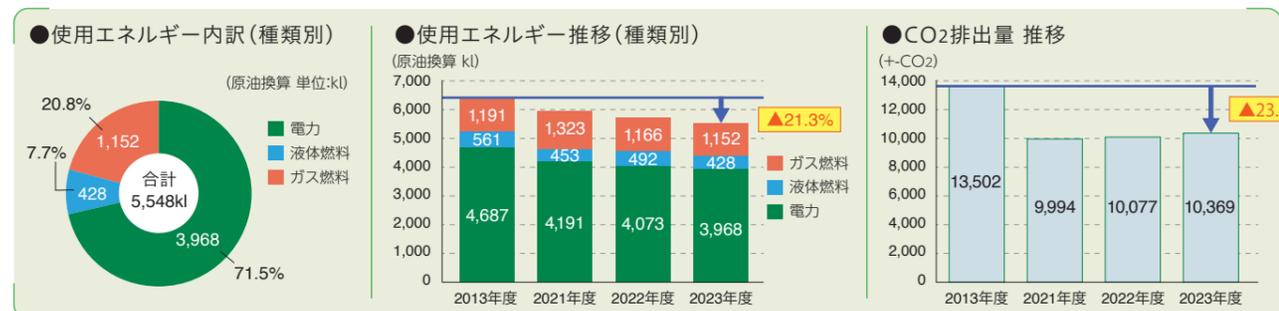
- 5年度間平均エネルギー消費原単位を年1%以上低減する。
- ゼロエミッション(廃棄物のリサイクル率99.0%以上)を達成する。

[2023年度 環境目標]

- 省エネルギーの推進**
エネルギー消費原単位を2022年度以下にする
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
- 廃棄物の最終処分量の削減**
ゼロエミッション(廃棄物のリサイクル率を99.0%以上とする)
- 化学物質の管理を適正に行う**
- 環境に配慮した製品・サービスを開発し、提供する**

■スコープ1,2 エネルギー使用量とCO₂排出量 (2023年度)

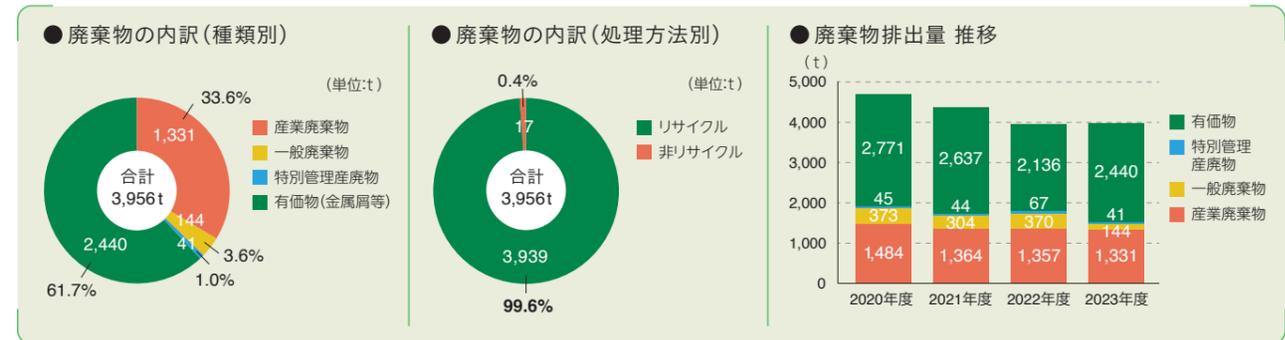
(注)エネルギーは2022年度と同じ換算係数で算出



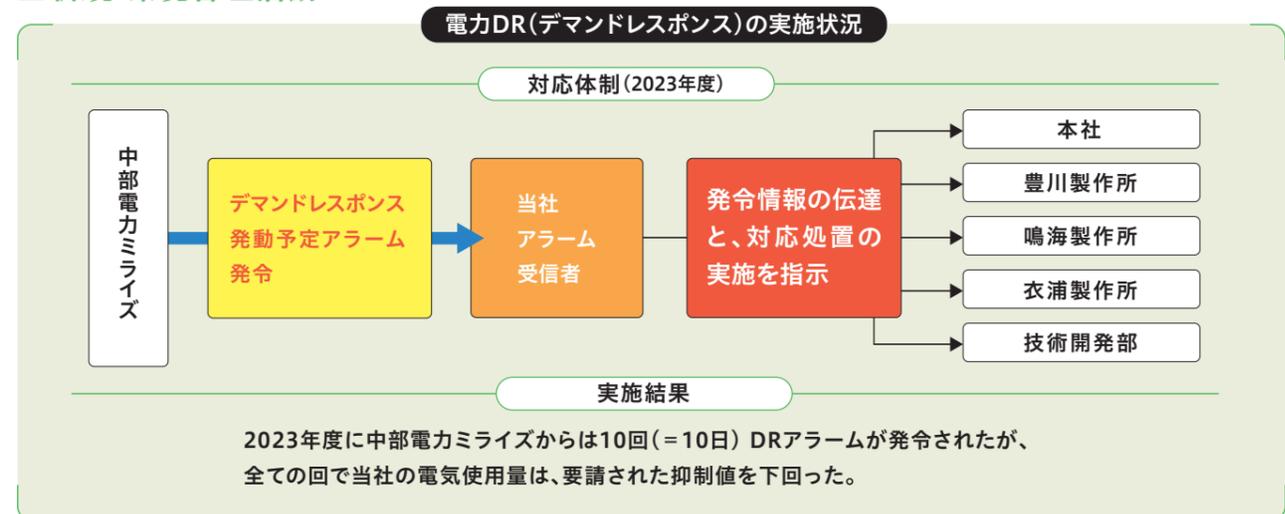
■エネルギー消費原単位の推移

	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)	2023年度 (対2022年度比)
対前年比	93.4%	96.6%	96.9%	97.2%	102.2%
5年度間平均	98.8%	97.0%	96.2%	96.0%	98.2%
クラス分け評価	S	S	S	S	S

■廃棄物のゼロエミッションの実施状況 (2023年度)



■新規 環境管理活動



■2024年度 環境目標

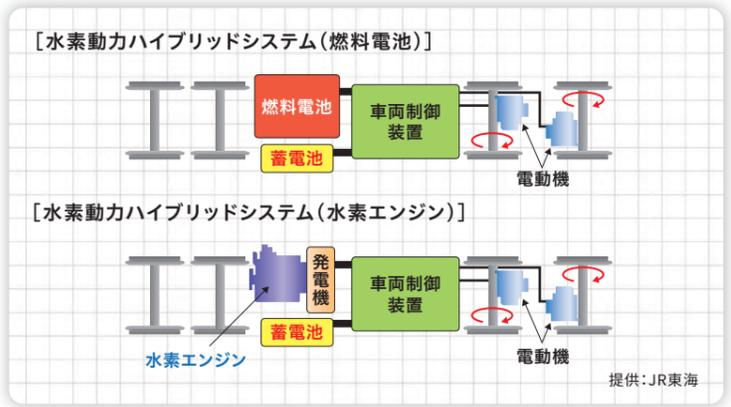
- グリーン社会に向けた製品・サービスの技術開発の推進**
～ 水素動力車両(JR東海と共同)、製品(杭打機など)の電動化促進 など～
- 省エネルギーの推進**
・エネルギーの消費原単位を2023年度以下にする ・5年度間平均エネルギー消費原単位を年1%以上低減する
- 廃棄物の最終処分量の削減**
ゼロエミッション(廃棄物のリサイクル率を99.0%以上とする)

環境に配慮した製品・サービスの開発・提供

当社は、エネルギー効率に優れた大量輸送システムである鉄道車両をはじめとし、環境負荷の少ない環境調和型製品を数多く提供しています。近年の環境意識の高まりにより、さらにエネルギー効率を高め、環境負荷を削減することが要求されております。日本車両ではそれらのニーズに応えるべく各種の製品を研究・開発し、社会に提供しております。

鉄道車両事業 「水素動力車両」の開発

当社は現在、JR東海と共同で「水素動力車両」の開発を進めています。JR東海では、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた取組みの一環として、軽油を燃料とするディーゼル車両から排出されるCO₂を実質ゼロにする技術の開発に取り組んでおり、その手段の一つとして、水素を燃料とした「水素動力車両」の開発を目指しています。今後、当社は「水素動力車両」の車両開発において、要素技術開発の検討及び各種検証を実施していく予定です。CO₂ゼロの社会実現に貢献すべく、引き続きJR東海と連携し、「水素動力車両」の実用化へ向けて開発を着実に推進していきます。



輸送用機器・鉄構事業 電動化の研究を実施

当社は、カーボンニュートラル2050に向けて更なる電動化の研究を開始しております。大型自走式キャリアでは従来の油圧式キャリアの高圧油圧機器・ラインを廃し、ディーゼル発電とリチウムイオン蓄電池によるハイブリッドシステムを開発。これにより、短距離・短時間は電気自動車として、長距離・長時間はハイブリッド車として活用する2つの走行モードを持つ新世代電動式キャリアを開発しました。今後も開発を進め、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。



エンジニアリング事業 循環型社会の構築に貢献

当社が提供する「SSI破砕機」は、単なる産業廃棄物の減容化にとどまらず、マテリアルリサイクルやサーマルリサイクルといった循環型社会の構築に貢献しています。

SSI破砕機は、スマートフィード機構(独自技術による負荷制御)の採用により、これまで破砕が難しいとされていたラガーローブやフレコンバック、漁網などを効率的に破砕することが可能です。

これらを一定のサイズに細かく破砕することでリサイクルが可能となり、環境負荷の低減に役立っています。



建設機械事業 電動杭打機の開発

建設基礎工事におけるサステナブルな社会の実現に向けた取組みの一環として、業界初となる電動小型杭打機の試作機を株式会社テノックスと共同で開発しました。この電動小型杭打機は駆動方式をディーゼルエンジンから電動機に変更することで、基礎工事に伴うディーゼル機関からの排出ガス量をゼロに

してクリーンな施工環境を実現します。また稼働時の騒音も低減することができ、施工現場周辺の環境負荷の低減に寄与します。今後は実際の建設現場での本機の運用によりデータ収集を行い、電動化システムの次フェーズに向けた実証・検証を行います。

電動型(DHJ-15E) CO₂削減効果

- ディーゼルエンジン駆動機(DHJ-15)では、1機あたり年間約56.7tのCO₂が排出されています。(当社測定)
- 電動駆動機(DHJ-15)に置き換えると、
 - 1) 通常の商用電源(例:東京電力)の場合、CO₂排出量は、ディーゼルエンジン駆動の場合に比べて約80%(45.5t)となり、CO₂削減量は約11.2tとなります。
 - 2) 非化石電気100%電源の場合、CO₂排出量は、ゼロ(0t)となり、CO₂削減量は約56.7tとなります。
- これらのCO₂削減量は、森林のCO₂吸収量と比較すると、
 - 1) の場合、東京ドーム約1面分の面積の森林に相当します。
 - 2) の場合、東京ドーム約5面分の面積の森林に相当します。

(注) 軽油のCO₂排出量は環境省資料から、森林のCO₂吸収量は林野庁HPで公開された値を使用しています。

電動小型杭打機「DHJ-15E」

バッテリー(26.1kWh) インバータ モータ(水冷110kW)

省エネルギー活動

当社では、全社の環境方針に沿って、各事業場の環境委員が、各々に活動目標を定めて省エネルギー活動を行っており、以下にその一例を示します。

屋根への遮熱塗料塗布

近年の夏は猛暑日が続き、工場では熱中症の危険性が高まっています。その対策の一環として、屋根に遮熱塗料を塗布することで工場内の室温上昇を抑え、省エネを推進しています。

グリーン電力の使用

当社の地域拠点の事業所のうち、東京本部、大阪営業所、広島営業所で使用する電力は、CO₂フリーの電力を使用致しています。

太陽光発電システムの使用

省エネ法に基づく「非化石エネルギーへの転換」施策の一環として、豊川製作所では太陽光発電システムを稼働させております。



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CO2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%、CO2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	生産コストの増加・調達コストの増加	短期
		素材・部品価格の上昇	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	製品・サービス	顧客の事業活動においてCO2の削減に資する製品・サービスの提供	競争力向上	短期
		CO2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) 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

鉄道車両事業における生産コストと金属材料の調達コストの増加についてIEA※1などのシナリオ※2を用い、2030年頃を想定した「公表政策に基づく4℃の社会像」「2℃の社会像」「1.5℃の社会像」の三つの社会に対し分析しました。うち「4℃の社会像」「1.5℃の社会像」の結果を示します。金属材料の調達コストは、生産コストの影響と比較し、当社の財務へ与える影響が大きいことがわかりました。金属材料は、気候変動への対応加速に伴う原材料コストなどの増加により、当社の調達コストが増加するリスクがあります。ステンレスでは、原材料であるニッケルのコスト上昇が、また銅の原材料についても原材料コスト上昇が想定されます。アルミニウムや鉄鋼材料はニッケルほどの原材料の価格

上昇のリスクは想定していませんが、材料メーカーがCO2排出量を抑制するための新たな生産設備を導入し、調達コストが上昇するリスクがあります。当社で製造する鉄道車両は、ステンレス製、アルミニウム製、鉄製いずれにも対応可能ですが、サステナブルな社会を目指して益々多様化するお客様のニーズにお応えできるよう、より環境負荷の低い製品・サービスを開発することで、当社の競争力を強化していきます。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靭化を併せて行い、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・調達コスト分析結果】

	リスク	影響 2030年		当社の対応
		4℃	1.5℃	
(生産コスト) 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
(生産コスト) 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
(調達コスト) 素材価格の上昇	気候変動対応の進展による 金属の原材料コストの増加	影響は拡大 ➔	影響は拡大 ➔➔	原材料の需給予測監視、 調達コストと価格の最適化

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5,460t(2022年度実績)のCO2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CO2排出量は、電気事業者のCO2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

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に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、CO2の排出削減に取り組んでいきます。

※実績:2023 環境報告書 <https://www.n-sharyo.co.jp/environment/envrep2023.pdf>

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・向上するため、

(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

(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。



[人材育成の3本柱]



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。

また、2024年度からは「チャレンジ日車」活動として、品質向上や低コスト化を主眼にした全員参加の小集団活動の取組みを始め、また社長と社員の直接の対話の機会としてタウンホールミーティングを開催しています。



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。

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す。

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して

(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はじめているところです。その成果として、

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。

2024年3月に経済産業省と日本健康会議が進める健康経営優良法人2024(大規模法人部門)に初めて認定されました。

2023年4月より、短時間勤務を行っている従業員にコアタイムの無い「スーパーフレックス」を導入して始業時刻及び終業時刻の選択幅を広げ、また2024年4月より、看護休暇、育児送迎休暇、育児短時間勤務の対象を小学6年生以下の子まで拡大するなど、仕事と育児や介護の両立をよりしやすくする制度を拡充しています。



Column

地域社会への貢献

当社の企業価値の向上を図る上で、地域社会との良好な関係づくりや地元住民からのご理解とご支援をいただくことは、重要なテーマであると認識しております。具体的な事例として、鉄道車両を製造する拠点である愛知県豊川市において、イオンモール豊川とのコラボイベント「新幹線N700Sキーホルダー作りワークショップ」を開催しました。また、イオンモール豊川が主催した「キッズドリームチャレンジ」にブース出展するなど、積極的な活動を行っております。当社では引き続き、地元および次世代を担う子供達に向けた活動を続け、より豊かな社会づくりに貢献してまいります。



産学連携の取組み

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。

具体的な事例として、岐阜大学工学部と共同で、AI基盤モデルに関する開発事例をプレスリリースするなどの実績があり、これからも産学連携の取組みを通じて、当社の技術力の強化を進めてまいります。

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)

●「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_240627.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」を制定しています。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います。

■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、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います。

■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回開催しています。

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います。

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います。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います。

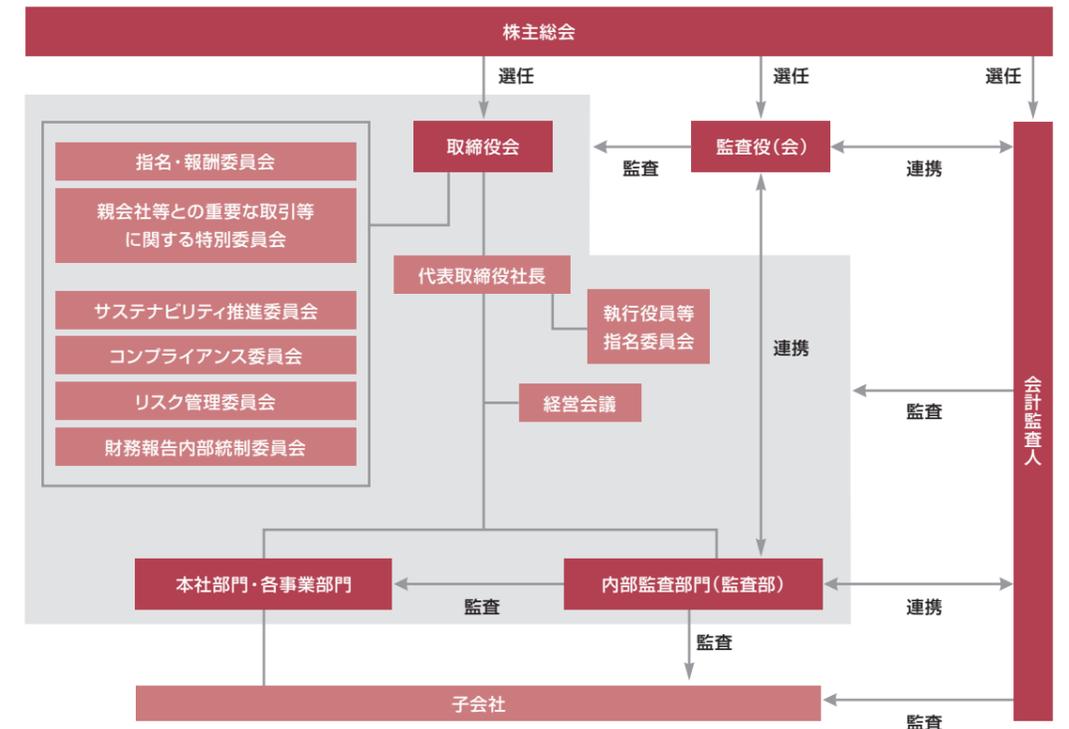
また、当社は、監査役会設置会社として、取締役会のガバナンス機能の実効性、業務執行の適法性、意思決定の適正性等を監査するため、4名の監査役（常勤監査役2名）が選任されています。4名の監査役のうちの2名を独立社外監査役が占め、業務

■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並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います。

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います。

【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います。

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います。

■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います。

（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田中 守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います。

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]

役員区分	報酬等の総額 (百万円)	報酬等の種類別の額(百万円)				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	左記のうち、 非金銭報酬等	
取締役(社外取締役を除く)	75	75	-	-	-	5
監査役(社外監査役を除く)	14	14	-	-	-	2
社外役員	46	46	-	-	-	6

■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います。

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います。

■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います。

「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います。

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います。

また、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

るよう努めています。

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います。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います。

その他にも、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います。

取締役、監査役及び執行役員(2024.6.27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 総務部、人事部、経理部、 監査部、調達部 担当、 コンプライアンス担当	 常務取締役 企画本部長 田山 稔 海外担当	 常務取締役 建設機械本部長 深谷 道一
 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 加藤 倫子 (弁護士)	 社外取締役 西畑 彰	
 常勤監査役(社外) 上田 素之	 常勤監査役 西村 浩人	 監査役(社外) 福泉 靖史	 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(2024.6.27) 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		●	●	●			
新美 篤志	社外 ●			●	●	●	●
加藤 倫子	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

大島 浩 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・営業統括本部長・営業統括本部中部・西日本営業部長
城戸 政志 企画本部経営企画部長	高橋 幸生 鉄道車両本部副本部長・高速車両担当
橋本 淳 技術開発部、品質統括部、安全衛生環境部、情報システム担当	富田 庸公 建設機械本部副本部長
荒木 繁 総務部長	片桐 衆 輸機・インフラ本部長
阿彦 雄一 鉄道車両本部長	西尾 俊彦 輸機・インフラ本部副本部長
大石 和克 鉄道車両本部副本部長・ものづくり改革本部長、 鉄道車両本部技術部・資材部・製造部・品質保証部担当	

財務情報 財務データ(連結・10年分)

(2024/6/30)

		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	195期末
		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	2023年度
経営成績	売上高(百万円)	96,298	111,006	101,093	95,310	91,179	94,634	99,448	94,022	97,969	88,058
	営業利益(百万円)	△8,178	△10,171	△5,104	7,266	8,499	8,538	9,047	6,237	4,461	6,060
	経常利益(百万円)	△8,233	△10,173	△5,149	7,315	8,862	8,641	9,301	6,317	4,494	6,306
	親会社株主に帰属する当期純利益(百万円)	△14,568	△16,129	△5,124	△8,271	9,198	7,895	7,928	5,226	3,118	5,381
	1株当たり当期純利益(円)	△100.91	△111.74	△35.5	△573.01	637.29	547.00	549.31	362.14	216.08	372.93
受注の状況	受注高(百万円)	96,464	57,348	133,825	70,193	74,917	144,070	117,042	74,934	124,813	84,193
	受注残高(百万円)	177,803	124,145	156,877	94,310	78,049	127,485	145,079	123,494	150,338	146,472
財務	総資産(百万円)	145,137	132,264	129,193	127,413	134,194	127,813	136,595	132,868	124,363	136,397
	純資産(百万円)	51,461	33,383	28,108	20,954	32,446	34,504	45,288	48,018	51,123	62,228
	有利子負債(百万円)	13,341	26,905	28,358	58,159	57,843	58,994	57,304	54,064	43,316	39,540
	自己資本比率(%)	35.4	25.2	21.7	16.4	24.1	26.9	33.1	36.0	41.0	45.6
	1株当たり純資産(円)	355.96	230.69	194.10	1,444.60	2,239.73	2,381.61	3,128.24	3,316.74	3,531.25	4,312.21
主な指標	売上高経常利益率(%)	△8.5	△9.2	△5.1	7.7	9.7	9.1	9.4	6.7	4.6	7.2
	総資産利益率(ROA)(%)	△10.17	△11.63	△3.92	△6.45	7.03	6.03	6.00	3.88	2.42	4.13
	自己資本利益率(ROE)(%)	△25.41	△38.09	△16.71	△33.85	34.59	23.67	19.94	11.24	6.31	9.51
設備投資	設備投資額(百万円)	5,190	2,657	2,361	1,780	2,065	3,801	3,031	2,749	1,803	2,653
	減価償却費(百万円)	3,020	2,888	2,730	2,728	2,370	2,362	2,657	2,693	2,706	2,428
	研究開発費(百万円)	1,129	1,439	1,578	1,260	1,343	1,479	1,772	2,127	2,009	1,811
	売上高研究開発費比率(%)	1.17	1.30	1.56	1.32	1.47	1.56	1.78	2.26	2.05	2.06
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)	△3,686	2,334	△2,338	△37,192	△1,336	1,309	11,537	14,507	7,152	△2,478
	投資活動によるキャッシュフロー(百万円)	△4,309	△1,616	△553	11,793	△1,246	△1,901	△2,294	△2,637	△1,579	△1,442
	財務活動によるキャッシュフロー(百万円)	3,980	9,468	1,175	29,830	△473	1,147	△1,638	△3,571	△11,431	△4,001
	現金及び現金同等物期末残高(百万円)	3,181	13,247	11,713	15,837	12,720	13,255	20,766	29,111	23,263	15,347

※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

(2024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
資本金	11,810百万円
売上高	88,058百万円(2024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)	2,263名
(単体)	2,158名

事業所所在地



株式の概要

(2024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	11,081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

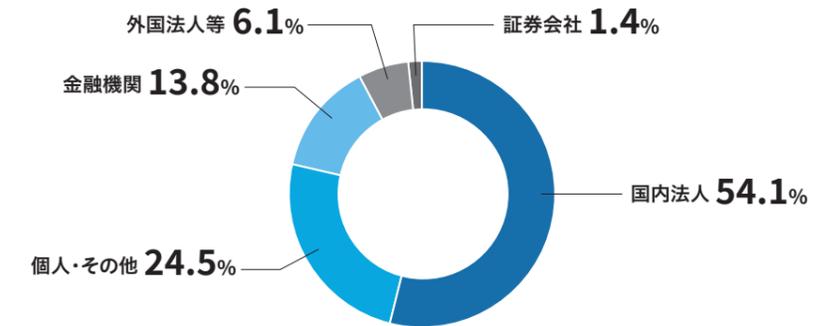


オリジナルカレンダー

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)	7,352	50.94%
日本マスタートラスト信託銀行(株)(信託口)	805	5.58%
(株)日本カストディ銀行(信託口)	335	2.32%
村松 俊三	275	1.91%
日本車輛従業員持株会	264	1.83%
(株)三菱UFJ銀行	202	1.40%
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	0.90%
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	0.82%
(株)日本カストディ銀行(信託口4)	105	0.73%
日本車輛協力企業持株会	87	0.61%

所有者別の株式保有比率



株価・出来高の推移データ(2019/4~2024/4)



※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。