日本車両レポート 2025

NIPPON SHARYO REPORT 2025

日本車輌製造株式会社
〒456-8691 愛知県名古屋市熱田区三本松町１番１号（代表）TEL（052）882-3316

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。

私たちが大切にする価値 ／ 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、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獲得し、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いきます。

▶ 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」

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関わらず、「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無い中で、「名古屋で国産の汽車を」という信念を貫き、その計画を果断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

そんな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、世界初の三点式パイルドライバーの開発など、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

庄内橋

日本初の地下鉄車両納入

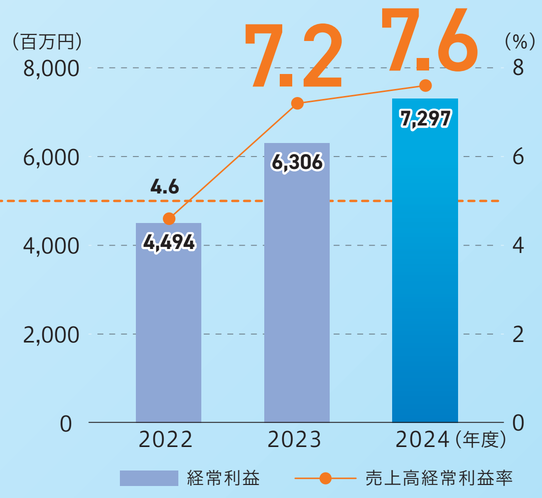
熱田本工場

2024年度のハイライト

経営成績

中期経営計画の見直し後、2期連続で増益、経営指標である「連結売上高経常利益率5％の安定的確保」を達成。
増配（25円⇒35円）を実施

経営指標ライン 5%



▶ 詳細はP17

セグメント紹介

▶ 詳細はP20

▶ 累計4,500両の実績を誇る新幹線製造両数No.1メーカー

鉄道車両事業
売上高構成比46.4%
447億4,600万円

▶ 安定的な利益率を確保

国内において100%近いシェアを誇る三点式大型杭打機を製造する、基礎工事業界のリーディングカンパニー

営業利益率の推移
20%
18%
16%
14%
12%
10%
2022 年度
2023 年度
2024 年度

建設機械事業
売上高構成比23.7%
228億900万円

2024年度売上高
963億4,000万円

▶「運ぶ」と「つなぐ」の二つの分野で社会インフラに貢献

輸送用機器・鉄鋼事業
売上高構成比23.0%
221億8,200万円

▶ トータルエンジニアリングの力で多様な製品を開発

エンジニアリング事業
売上高構成比6.8%
65億4,800万円

VR技術の活用

DXによる技術開発で、競争力のある製品づくりを加速

▶ 詳細はP27

自動運転技術の開発

遠隔操作技術の開発

全社大会表彰の様子

小集団活動・DX人材育成を推進し、より効率的な製品づくりを実現

▶ 詳細はP34

小集団活動の様子

主な社内大会の様子

(C)JAXA

INDEX

1. 日本車両について

1　日本車両の原点、現在、未来
3　2024 年度のハイライト
5　目次・編集方針
7　TOP Message

2. 価値創造ストーリー

11　日本車両　価値創造のあゆみ
13　日本車両　価値創造プロセス
15　日本車両の強み
16　社会的インパクト
17　財務ハイライト（連結）
19　重要なサステナビリティ課題（マテリアリティ）

3. 成長戦略

20　事業概況
21　　鉄道車両事業
22　　建設機械事業
23　　輸送用機器・鉄構事業
24　　エンジニアリング事業
25　技術開発
26　　技術開発事例紹介
27　　DX特集

4. 成長を支える基盤

29　サステナビリティへの取り組み
32　　TCFD提言への取り組み
34　社会に関する取り組み
37　コーポレート・ガバナンス
41　社外取締役メッセージ

5. データ

43　財務情報
45　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・投資家の皆様を始め、多くのステークホルダーとの対話の充実に努めており、その活動の一環として、「日本車両レポート」を2022年より発行しています。日本車両レポートは、当社の財務情報に加え、事業戦略やESG情報などの非財務情報に関する総合的な取り組みをステークホルダーの皆様にお伝えするものです。2025年版においては、当社の事業領域に対する市場環境認識、および競争力強化に資する取り組みについてお伝えすることを特に重視しました。

なお、当社の編集にあたっては、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、2025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。

TOP Message

事業の発展と成長、企業価値の向上のため、『3つの力』を強化し、『変革・改革・改善』を加速する

「インフラストラクチャー創造企業」としての使命を着実に果たし続け、激変する経営環境でも成長するため、技術開発・デジタル化・人材育成によりものづくりの力を高め、持続可能な社会の実現に貢献する製品を提供し、企業価値のさらなる向上を実現していきます。

代表取締役
取締役社長
田中守

はじめに　〜「変革・改革・改善」の加速〜

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を支えてきました。また、車両製造の技術を鉄構や輸送用機器、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つの事業分野で、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、且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思います。

一方で、経営環境は急速に且つ大きく変化しています。物価やエネルギー価格の高騰、深刻化する労働力不足、脱炭素化への要請など、持続可能な社会に向けた課題への対応が必要とされます。さらに生成ＡＩなどの最新技術が、企業や社会に一層大きな変化を迫ってきています。

当社は昨年度に２期連続の増益を達成しましたが、このような変化の激しい時代でも力強く事業を発展させるため、これまで進めてきた経営や業務の「変革・改革・改善」を加速していく考えです。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貢献する」という使命を確実に果たし続け、さらに成長するため、役員・社員が自分たちにできることを全員で考え、チャレンジを続けていきます。

ものづくりに不可欠な「３つの力」を高めるために

私は社長に就任して以来、「３つの力」を向上させていくことが不可欠と考え、一貫して推進してきました。

一つ目は、「より品質を向上させる力」です。当社のものづくりの品質に対するお客様の高いご期待に応える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、信頼の礎です。品質向上のためには、作業の安全確保と決められたルールの遵守は当然として、さらに社員一人ひとりが品質の確保や向上を絶えず考えながら仕事を進め、着実に改善していくことが重要です。全社員への品質教育を始め、引き続き、「品質第一の文化」の向上に努めていきます。

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、今後の収益獲得に向けて積極的な研究開発や設備投資を進めるとともに、株主還元の充実を図っていくため、利益の確保は必須です。従って、製造現場、間接部門のあらゆる面におけるムダ取り、コストダウンや効率化などの取り組みを徹底的に進めているところです。

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生き残り、また成長するためには、絶えず魅力ある付加価値の高い製品を提供し続けることが必要です。お客様の要望や困りごとを的確に捉え、その解決に繋げる商品を生み出すには技術開発の力が欠かせません。2024年度に刷新した技術開発体制により、人手不足の解決や脱炭素化への貢献に繋がる付加価値の高い製品の開発を進めています。大型自走式キャリヤの自動運転システム（N-SEMAC）を実用化するなど具体的な成果が生まれています。

そして、このものづくりの「３つの力」を磨くため、デジタル技術の活用に全社を挙げて取り組んでいます。QCDS（品質、コスト、納期、安全）を強化するためにデジタル化は極めて有効であり、その推進に努めています。デジタル化の推進を経営の軸の１つとして、インフラストラクチャー創造企業としての企業価値のさらなる向上を図っていきます。

足元の経営状況について 〜2025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、「連結売上高経常利益率５％の安定的確保」を経営指標として、中長期的な観点から安定的に利益を確保していく方針を掲げています。2025年３月期の決算は、売上高、利益ともに前年度に比べて増収増益となり、連結売上高経常利益率は7.6％と、前年度の7.2％に引き続き経営指標を上回りました。これは売上高が2023年度以前の水準に回復したことに加え、「より低コストで効率的に仕事を進める力」を高める継続的な取り組みの成果が表れたものと考えています。

受注産業である当社の事業には、お客様の発注状況や各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、今後も「３つの力」を強化し、さらなる売上や利益の拡大に努めていきます。

サステナビリティにおける「重要課題」の特定

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。この方針策定にあたって次の４つの「重要課題」を特定し、これらの課題解決への貢献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。

- 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」

持続可能な社会へ貢献するための技術開発

「重要課題」の①〜③に関して、当社では様々な技術開発に取り組んでいます。

例えば、ディーゼル車両が排出するCO_2を実質ゼロにする手段として、水素動力車両の開発に親会社であるJR東海と共同で取り組んでいます。また、当社が昨年株式会社テノックスと共同開発した業界初の電動小型杭打機が、今年に入って大成建設株式会社により実際の柱状地盤改良工事で使用されました。今後も建設工事の脱炭素化に貢献するため、改善点を洗い出し、早期の商品化を目指します。さらに、大型自走式キャリヤの自動運転システム（N-SEMAC）を開発、実用化しました。工場など構内輸送の担い手が減少する中、省人化に資する技術開発であり、中長期的な需要を見込んでいます。

こうした技術開発を進め、「顧客に喜ばれる、より付加価値の高い製品を実現する力」をさらに高め、真にお客様が必要とする製品を提供することにより、持続可能な社会に貢献していきます。

デジタル化の推進

先述した通り、当社は現在、デジタル技術の活用に全社を挙げて取り組んでいます。デジタル化の推進組織を整備し、まずは難しく考えず、ムダの削減など身近な課題や困りごとの解決にデジタル技術を用いることから進めています。

2024年10月より、低コスト化と効率的な業務執行体制の構築に向けて、時間（Time）、費用（Cost）、スペース（Space）のいずれかを3分の1削減することを目標に掲げた「TCS1/3活動」を開始しました。毎月表彰している優良事例の中にデジタル化を活用したものが増えており、製造/間接部門を問わずデジタル化による業務改革を加速していきます。

全社的なデジタル推進人材の育成にも注力しており、生成AIの活用などを目的としたテーマ別教育を実施しています。また、2024年12月には「全社みんなのDX発表会」を開催し、デジタル技術を用いた業務改善の優良事例を表彰、展開しました。今後は全社員向けの教育を推進していきます。

そして、デジタル技術の活用により、自動化・省力化に資する新しい製品やサービスの開発、導入を強化しています。先述した大型自走式キャリヤの自動運転システム（N-SEMAC）の他、建設機械の主力商品の1つである杭打機を無線による遠隔制御により操作する新機種を実用化しました。

引き続き、最新のデジタル技術を活用して「3つの力」を強化し、「重要課題」の解決に貢献していきます。

ものづくりは「人づくり」

「3つの力」を高めて「変革・改革・改善」を実現するためには「人材」が最も重要です。品質の向上、低コスト化、付加価値の高い製品の実現、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」を進めることが不可欠であり、前向きにチャレンジする人材の育成に尽力しています。

まず、2024年度より開始した、社員全員参加の小集団活動である「チャレンジ日車」活動では、初めての全社大会を開催し、多くの優れた改善事例の発表がありました。今後も本活動を通じて、職場単位からの品質向上と低コスト化に加えて、社員のコミュニケーションやチームワークをさらに活性化していきます。

また、昨年4月より、社長の私自身が毎回約10人の社員と直接対話する「タウンホールミーティング」を継続しています。約1年3か月で90回以上開催し、私から当社の経営環境や今後の展望、私が認識する課題などを共有化するとともに、多くの社員の意見に耳を傾けてきました。「もっと新しいことにチャレンジしたい」、「もっと業務を効率化したい」などの声が回を重ねるごとに増えており、大変頼もしく感じています。

そして、各種の発表会や表彰を通じて、社員の頑張りや前向きな取り組みを積極的に讃えています。さらに、多くの社員が優良事例を参考にできるように水平展開を強化しています。

このように、前向きにチャレンジできる人材を育成し、社員の一体感を高め、「変革・改革・改善」に取り組む文化の醸成に努めています。「重要課題」の1つである社員の「働きがい」を高め、企業価値を向上するためにも不可欠であり、業績向上を支えている手応えも感じています。

社長表彰

タウンホールミーティング

IR活動の強化と株主還元について

当社の企業価値を高めていくためには、株主・投資家の皆様に当社の事業への理解をいただくとともに、中長期的に支援をいただくことが重要であると考えています。

そこで、2025年3月に当社初の株主向け工場見学会を豊川製作所で開催し、ご参加の皆様から多くの前向きな意見をいただきました。その他、IRイベントへの出展や投資家向け説明会への参加などを通じて、当社の取り組みが市場から評価されるように、投資家の皆様と対話を重ねていきます。

また、配当は長期的・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。2025年3月期は中間配当15円、期末配当15円の予想としていましたが、最近の業績等を勘案し、期末配当は20円に増配し、計35円の配当としました。また、2026年3月期は中間配当20円、期末配当20円の計40円の配当を予定しています。

株主様向け工場見学会

上場の意義とガバナンスについて

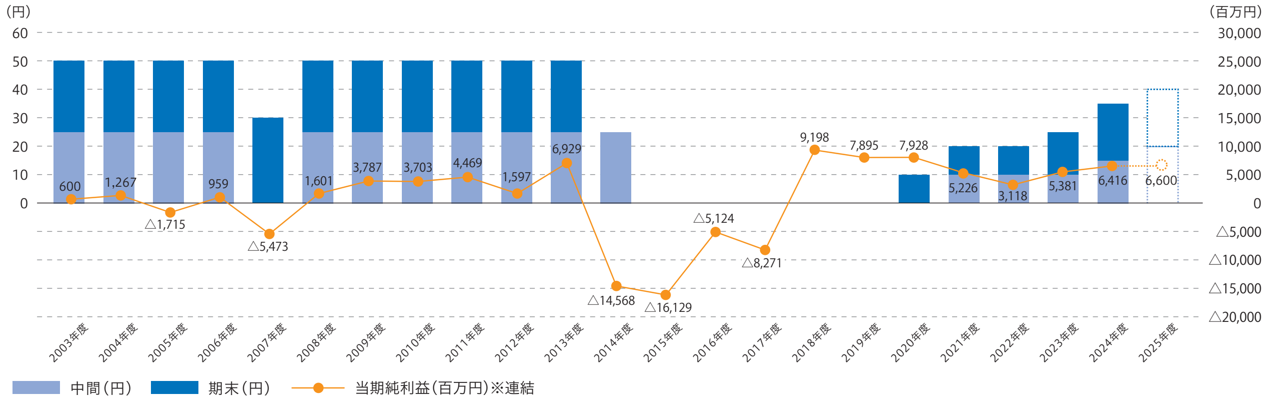
当社はJR東海の子会社として東証プライム市場に上場しています。当社にとって株式上場を維持する意義は、適切な情報開示および市場規律のもとでの経営により、社会的な認知と信頼を確保することであると考えています。このことは、お客様との取引の拡大を始め、当社が事業をさらに発展し、業績および企業価値を高めるうえでも非常に重要です。従って、上場の維持は株主や投資家を始めとするステークホルダーの皆様にも有益であると考えています。

また、少数株主の利益保護や経営の主体性についても、「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、親会社からの独立性を有する役員による審議を通じて、十分なガバナンスが機能していると考えています。

終わりに

当社はこれまで、「インフラストラクチャー創造企業」として、ものづくりに真摯に取り組むと同時に、社会からのニーズや期待に応えられるように取り組んできました。これからも変化を恐れることなく、事業の発展と成長を目指して前向きにチャレンジを続け、社会基盤の充実と発展に貢献していきます。株主、投資家を始めとするステークホルダーの皆様には、当社のこれからの価値向上の取り組みにぜひご期待のうえ、引き続きご支援をお願い申し上げます。

日本車輌製造株式会社　配当金の推移



日本車両 価値創造のあゆみ

創業以来、新幹線を始めとする鉄道車両から橋梁、輸送用機器、建設機械、機械設備まで、130年近くにわたり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)
- 日露戦争(1904年-1905年)
- 金融恐慌(1927年)
- 第二次世界大戦(1939年-1945年)

1950–1960年代
- 朝鮮戦争(1950年-1953年)
- 高度経済成長期(1955年-1973年)

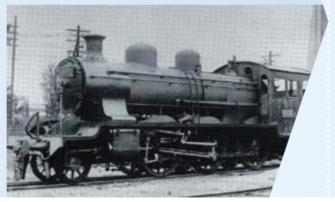
1970– 1980年代
- 第1次オイルショック (1973 年-1974年)
- 第2次オイルショック (1979 年-1982年)

1990年代–現在
- バブル景気(1986年-1991年)
- バブル経済の崩壊(1990年代初頭)
- リーマンショック(2008年)
- 新型コロナウイルス流行(2020年～2023年)

日本車両の主な出来事

設立–1940年代
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

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)
- 東証、名証に再上場(1949)



1950–1960年代
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

貨車や特殊自動車の製造・販売が本格的に
- 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)

1970–1980年代
社会のニーズに応える製品開発で事業構造が変化

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)

1990年代–現在
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

新幹線累計製造両数4,500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)
- 新幹線4,500両突破(2024)

鉄道車両事業
鉄道車両／貨車／自動車その他

1900年日本初の私有貨車

当社初 1918 | 蒸気機関車

日本初 1927 | 地下鉄

1964 | 0系

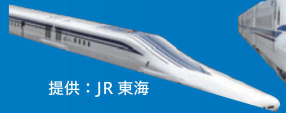
日本初 1961 | 前面展望式パノラマカー

1980 | 200系

1980 | NICTD向け通勤電車

1992 | 300系

2012 | リニアL0系



提供：JR 東海

2018 | N700S

2022 | 315系
技術ブランド「N-QUALIS」の立上げ

機関車のボイラー等の製造技術を活用

輸送用機器・鉄構事業
輸送用機器／橋梁

1926 | 庄内橋

1955 | タンクローリ販売開始

1985 | 当時世界最大の700 t 積自走式キャリヤ

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

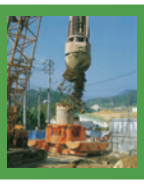
2024 | 夢洲大橋

建設機械事業
建設機械

1959 | 建設機械の製作を開始

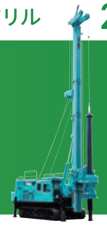
世界初 1962 | 三点式大型杭打機を開発

1987 | 全回転チュービング装置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



エンジニアリング事業
鉄道機械／営農施設／産業機械

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

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：
1,311億6,400万円

製造資本
生産拠点： 豊川製作所
鳴海製作所
衣浦製作所
設備投資額：
30億4,900万円

知的資本
特許・意匠件数：1,030件
研究開発費：
15億5,400万円
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：2,211名
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：
5,132kl
CO_2排出量：
10,195t-CO_2
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
- 脱炭素社会におけるものづくり
- 自動化・省力化に資する製品の提供
- 働きがいのある職場づくり

一品一様のものづくり
- 多様なニーズへの対応
- 人の力で支える確かな品質
- 技術開発で培ったノウハウ

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：963億4,000万円
経常利益：72億9,700万円
ROE：10.11％

製造資本
［主なトップシェア製品］
4,500両超の実績
新幹線製造両数：No.1

国内シェアほぼ100%
三点式大型杭打機製造台数：No.1

2,000台超の実績
民生用バルクローリ製造台数：No.1

キャリヤ、大型AGV製造数：No.1

種子センター・トイレットロール包装機 製造数：No.1

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展
地域社会の次世代育成支援
パートナーシップ構築宣言の実施
CO_2の排出量削減 24.5%削減（対2013年度比）
廃棄物のリサイクル率：99.7%

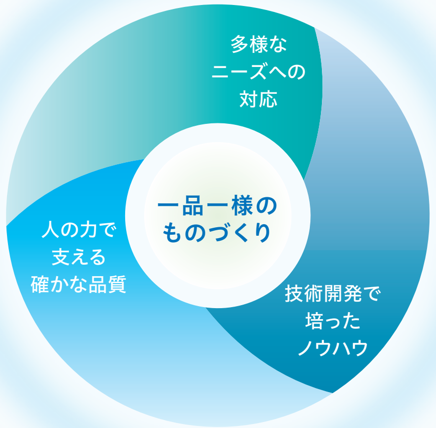
ありたい姿

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
- 社会インフラの安全性・持続可能性の向上への貢献
- 多様な社会課題に対する技術的ソリューションの提供

日本車両の強み

当社は、お客様からのご要望に応じて製品を個別に設計・製造する、いわば「一品一様のものづくり」を基本とするビジネスモデルを強みとしています。4つの事業においては、お客様ごとの課題や外部環境の変化を踏まえたニーズの把握、デジタル技術を含む多様な技術により培った技術開発、そして現場主導での改善活動や人材育成により支える品質向上を三位一体で推進し、常に最高品質の製品を提供することで、ステークホルダーからの信頼と企業価値の持続的な向上を実現しています。

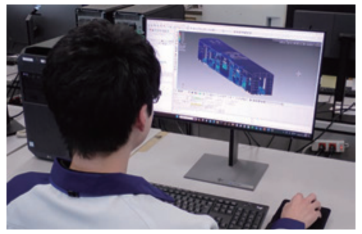


多様なニーズへの対応

お客様のご要望や困りごとを的確に捉えることが、当社におけるものづくりの出発点です。近年では、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などの社会課題により、お客様のニーズは一層多様化しています。当社はこうした変化をビジネスチャンスと捉え、環境負荷の低減や自動化・省力化に資する製品の開発を通じて、付加価値の高い製品の開発に繋げています。

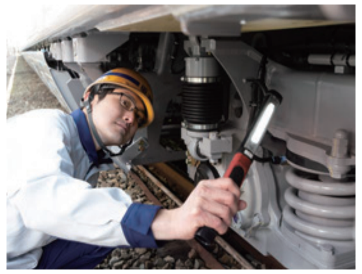
技術開発で培ったノウハウ

当社は130年近くにわたり、「インフラストラクチャー創造企業」として鉄道車両事業を起点に多様な分野へ挑戦し、技術開発を通じて独自のノウハウを蓄積してきました。これらの知見を常に磨き続けることで、お客様の期待に応えています。近年では、デジタル技術やAIの活用にも積極的に取り組み、ものづくりの効率化、お客様に魅力あるサービスを提供する新たなビジネスモデルの検討、新たな製品の創出を目指しています。



人の力で支える確かな品質

品質はお客様の信頼の源であり、品質不良によるお客様からの信頼の毀損は、今後のお客様との関係性や案件受注に影響を与えかねないため、当社にとって極めて重要な要素です。その品質を支えているのは、紛れもなく社員一人ひとりの力です。決められたルールの遵守に加え、品質の確保・向上に向けて自ら考え、行動できる人材の育成を重視しています。「ものづくりは人づくり」の信念のもと、現場主導での改善活動や教育研修を通じて、持続的な品質向上に取り組んでいます。



社会的インパクト

鉄道車両事業

・安全・快適な車両の提供により、人々の交流を促進し、社会・経済・文化の発展に寄与
・環境負荷の低い輸送手段の提供により、地球環境保全に貢献

建設機械事業

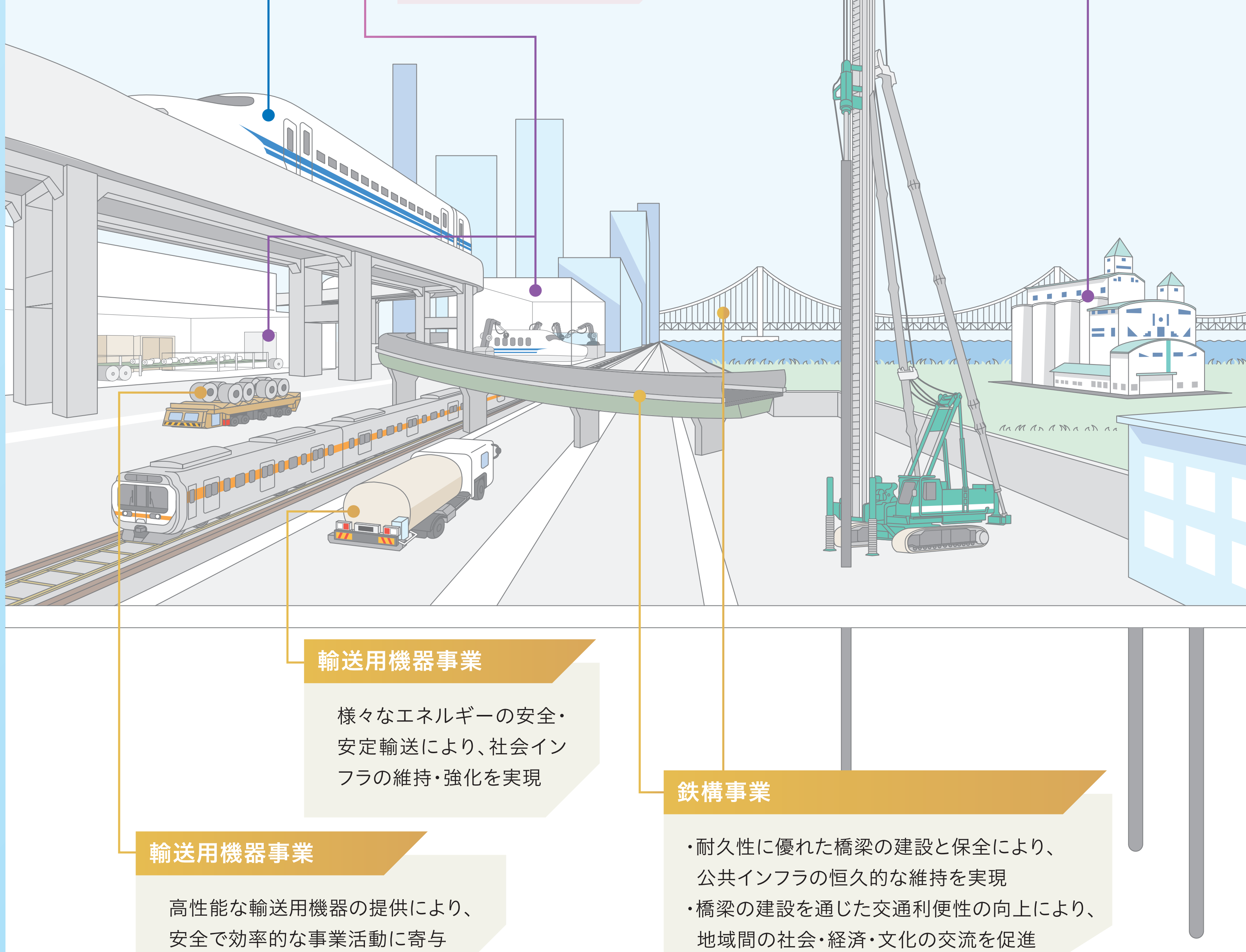
・強固な基礎工事を通じた建造物の安全性の向上により、都市やまちのレジリエンスを強化
・今後は自動化・電動化技術の導入により、安全且つ生産性の高い建設現場を実現

エンジニアリング事業

穀物や種子の保管技術の提供により、食の安心と農業の持続可能性に貢献

エンジニアリング事業

全体最適化した製造・検修ラインの提供により、より効率的な事業活動に寄与



輸送用機器事業

様々なエネルギーの安全・安定輸送により、社会インフラの維持・強化を実現

輸送用機器事業

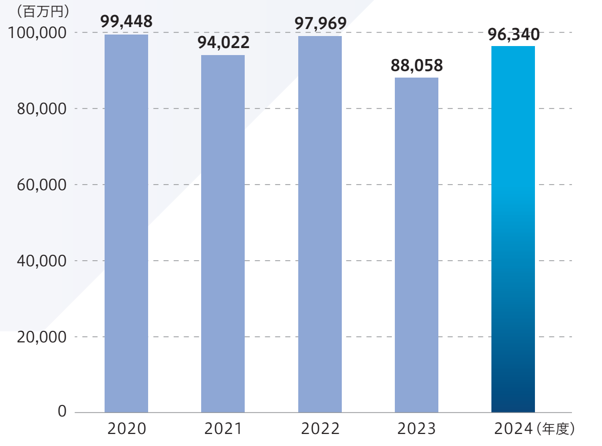
高性能な輸送用機器の提供により、安全で効率的な事業活動に寄与

鉄構事業

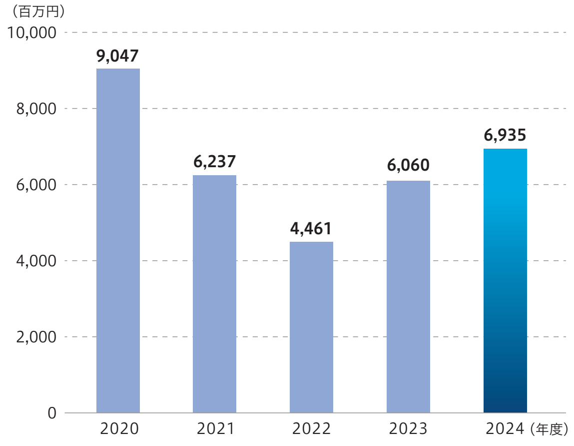
・耐久性に優れた橋梁の建設と保全により、公共インフラの恒久的な維持を実現
・橋梁の建設を通じた交通利便性の向上により、地域間の社会・経済・文化の交流を促進

財務ハイライト（連結）

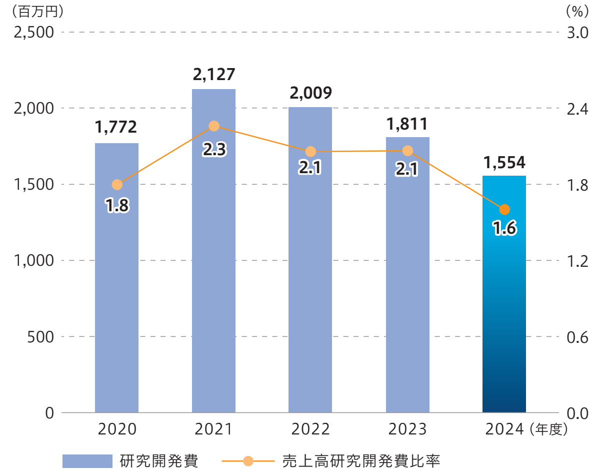
売上高 963.40 億円



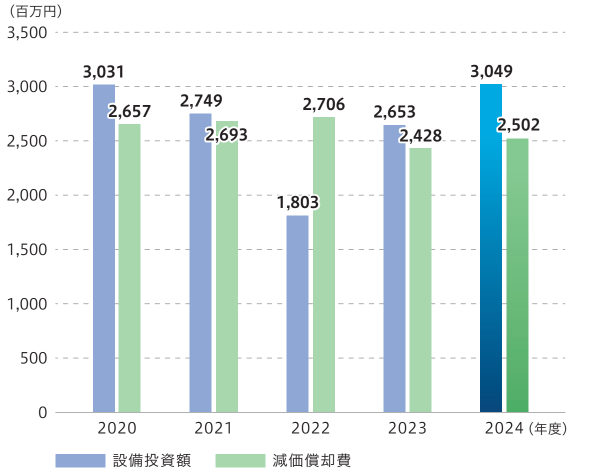
営業利益 69.35 億円



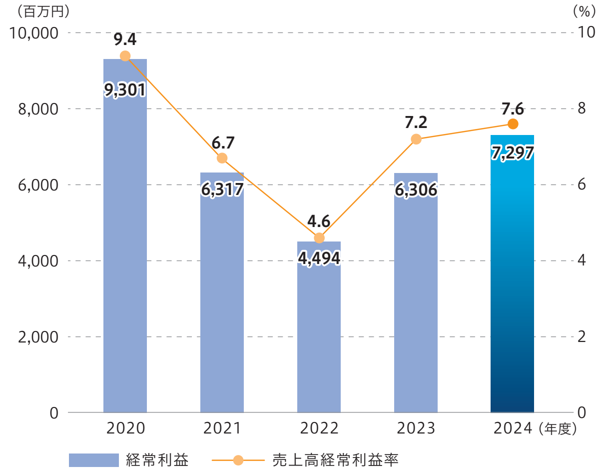
研究開発費 15.54 億円 | 売上高研究開発費比率 1.6 %



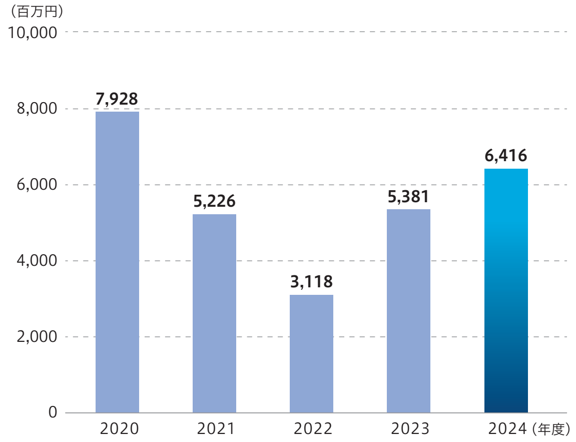
設備投資額 30.49 億円 | 減価償却費 25.02 億円



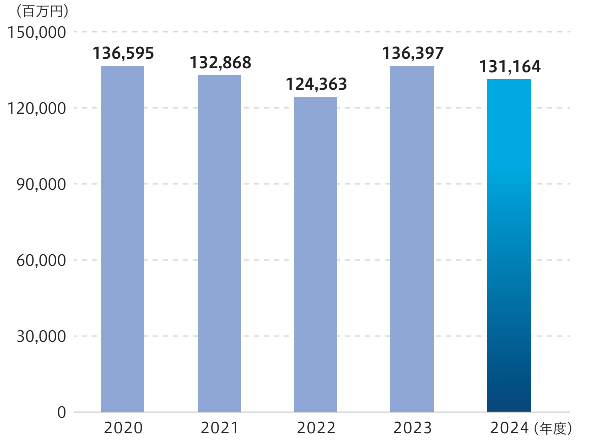
経常利益 72.97 億円 | 売上高経常利益率 7.6 %



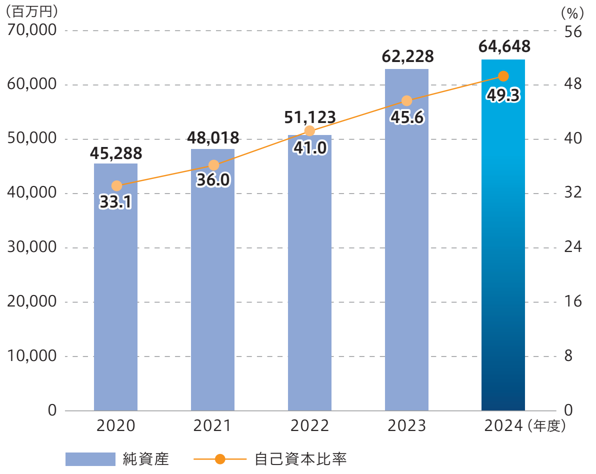
当期純利益 64.16 億円



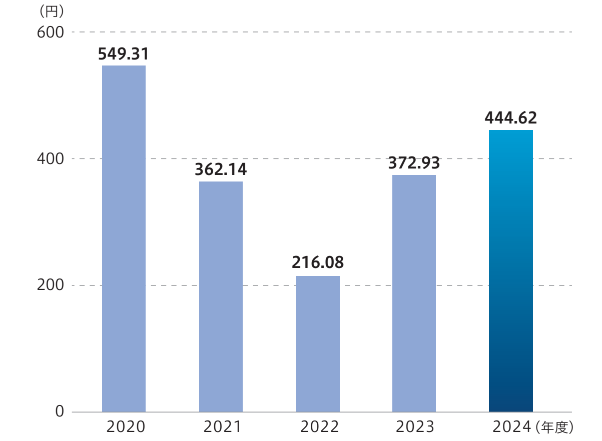
総資産 1,311.64 億円



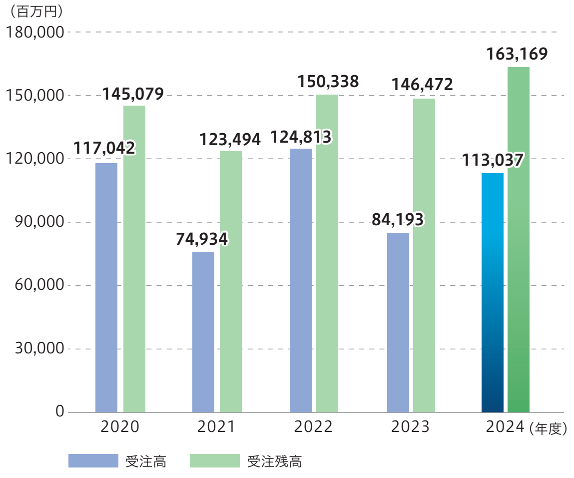
純資産 646.48 億円 | 自己資本比率 49.3 %



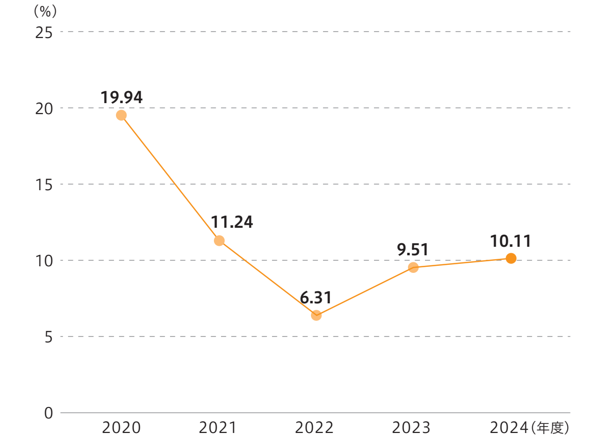
1株当たり当期純利益 444.62 円



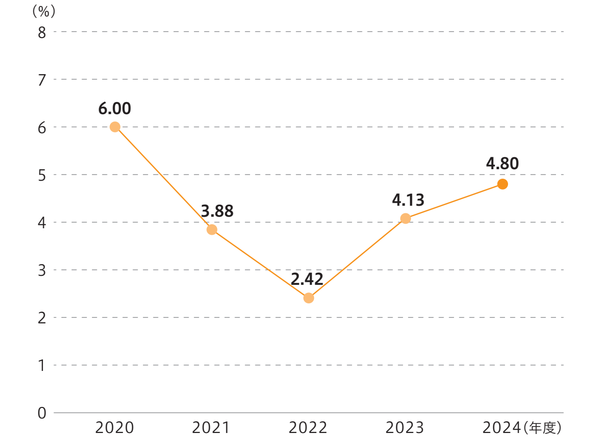
受注高 1,130.37 億円 | 受注残高 1,631.69 億円



ROE 10.11 %



ROA 4.80 %



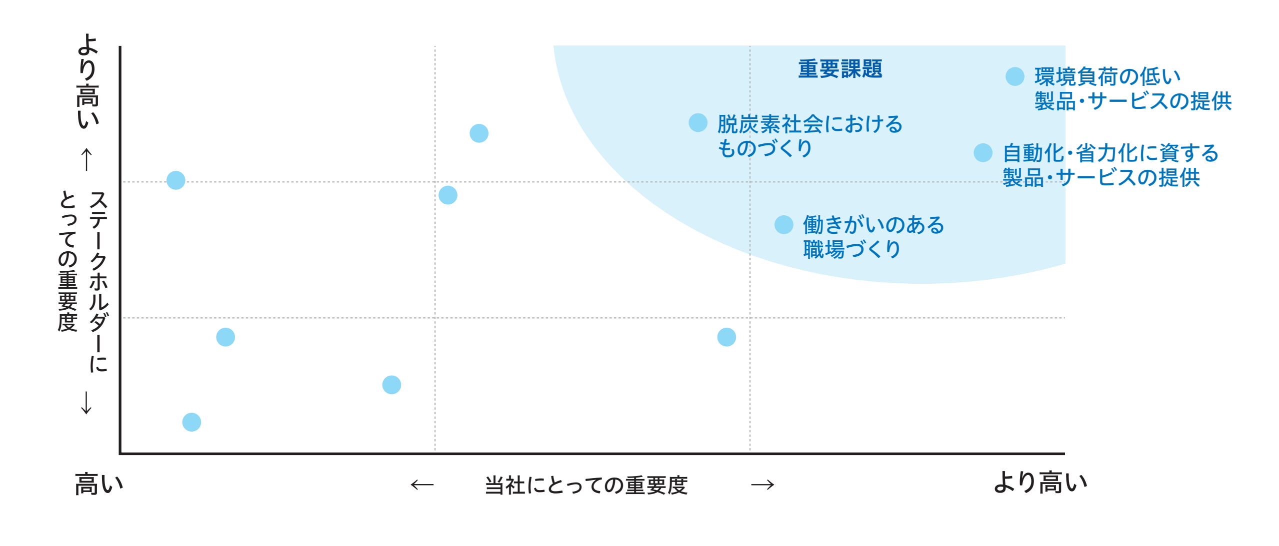
重要なサステナビリティ課題(マテリアリティ)

日本車両では、取締役会において、当社のサステナビリティについての取り組みの基本方針を策定しています。また当社の重要な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、長期的な視点で、当社にとって重要なサステナビリティ課題(重要課題＝マテリアリティ)を特定しています。特定したマテリアリティに対する取り組みを推進することで、持続的な企業価値の向上に資するとともに社会課題の解決に努めています。

マテリアリティ特定プロセス

1. 重要課題リストの作成	2. 課題の整理・集約	3. 影響評価	4. 最終化
グローバルリスク報告書、SDGs、SASBスタンダード、GRIスタンダード、MSCIなどのガイドラインや評価事項等を参照し、社会的課題の洗い出しを実施。	社会的課題のうち、当社における重要度、関係性を分類した重要課題候補リストを作成。	重要課題候補に対して、マッピングによる重要度評価を実施。 ※図は以下参照	当社における重要課題(マテリアリティ)を特定。

マッピングによる重要度評価



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

事業概況

鉄道車両事業

事業ハイライト

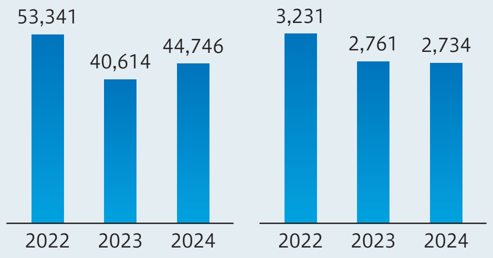
ＪＲ東海向けおよびＪＲ西日本向けＮ７００Ｓ新幹線電車やＪＲ東海向け３１５系電車の他、東京都交通局向け電車、名古屋鉄道向け電車などの売上があり、公営・民営鉄道向け車両の売上が前連結会計年度に比して増加したことなどにより、鉄道車両事業の売上高は44,746百万円と前連結会計年度比10.2%増加となりました。

売上高構成比

売上高構成比46.4%
447億4,600万円

過去3か年の売上高・営業利益

■売上高(百万円) ■営業利益(百万円)



建設機械事業

事業ハイライト

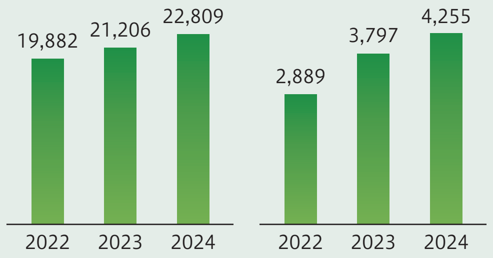
大型杭打機、小型杭打機、全回転チュービング装置などの売上があり、国内向けの大型杭打機や部品等の売上が前連結会計年度に比して増加したことなどにより、建設機械事業の売上高は22,809百万円と前連結会計年度比7.6%増加となりました。

売上高構成比

売上高構成比23.7%
228億900万円

過去3か年の売上高・営業利益

■売上高(百万円) ■営業利益(百万円)



輸送用機器・鉄構事業

事業ハイライト

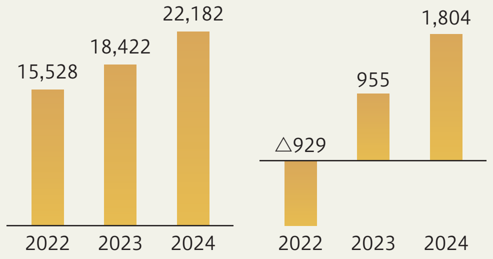
輸送用機器におきましては、民生用バルクローリ、大型自走式キャリヤなどの売上があり、ＬＮＧタンクトレーラの売上が前連結会計年度に比して増加しました。鉄構におきましては、圏央道飯沼川高架橋、佐世保道路須崎橋などの売上があり、道路橋の売上が前連結会計年度に比して増加しました。以上の結果、輸送用機器・鉄構事業の売上高は22,182百万円と前連結会計年度比20.4%増加となりました。

売上高構成比

売上高構成比23.0%
221億8,200万円

過去3か年の売上高・営業利益

■売上高(百万円) ■営業利益(百万円)



エンジニアリング事業

事業ハイライト

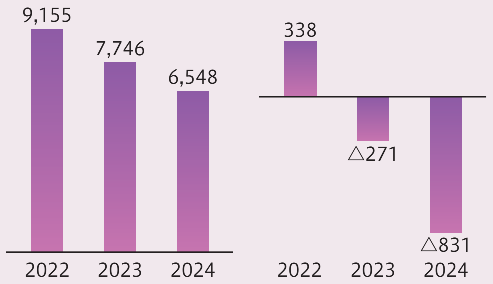
鉄道事業者向け機械設備の他、各地のＪＡ向け営農プラント、家庭紙メーカー向け製造設備などの売上がありましたが、鉄道事業者向け機械設備の売上が前連結会計年度に比して減少したことなどにより、エンジニアリング事業の売上高は6,548百万円と前連結会計年度比15.5%減少となりました。

売上高構成比

売上高構成比6.8%
65億4,800万円

過去3か年の売上高・営業利益

■売上高(百万円) ■営業利益(百万円)



鉄道車両事業

当社は1896年の創立以来、鉄道車両の製造を手掛け、国内外の鉄道事業者に多くの車両を提供してきました。昨年度、東海道新幹線は60周年、山陽新幹線は50周年を迎えましたが、当社は新幹線電車4,500両の製造実績を持つトップメーカーとしてその歴史をともに歩んできました。今後も多様なニーズに応えるため、技術開発を推進するとともに安全で高品質な車両を提供していきます。

常務取締役　鉄道車両本部長　阿彦 雄一

外部環境認識

鉄道をご利用されるお客様は、コロナ前の水準近くに回復しているところですが、受注産業で納入までのリードタイムが長い鉄道車両においては生産量の回復に至っていません。また、テレワークの普及など働き方の変化により、鉄道に求められるニーズも変化していると考えています。このため、製造メーカーとしては新たなニーズを把握し、しっかりと応えていくこと、技術開発を進め付加価値を高めることが不可欠です。

一方、労働人口の減少に伴う人手不足の課題も顕在化しつつあることから、運行やメンテナンスなどのオペレーションにも目を向け、車上のセンサを活用した状態監視、画像解析手法などを用いた検査方法の見直し、鉄道車両の省力化・効率化に繋がる技術開発に取り組んでいます。

今後の戦略

当社は、新幹線車両や特急型、通勤型、事業用車両等、幅広い車種に対応できる強みを活かし、人と環境にやさしい新たな技術の開発、品質向上、低コスト化、業務効率化に磨きをかけることで、社会基盤の充実と発展に幅広く貢献していく鉄道車両メーカーを目指します。

鉄道の安全で安定した運行を支えるため、高品質な製品を納めることが最優先です。図面の3D化、タブレット技術の活用などによりマニュアルや図面の画像伝送デジタル技術の活用などにより作業性の向上、情報の可視化を図り、車両品質の向上に努めます。車両メンテナンスに活用するためのデータ分析や画像解析技術、AIの設計活用など新しい手法の研究・導入に取り組むとともに、"人と環境にやさしい"車両を目指し、車内快適性向上、車両の軽量化・省エネ化などの開発も継続していきます。当社主力製品の新幹線でも、より快適な車内環境の創出に向けて積極的に取り組む他、快適性と環境性能の両立を目指した次世代高速車両の開発にも取り組みます。また、2024年に受注した台湾向け新型高速鉄道車両製作を着実に行います。山梨リニア実験センターで走行試験中のリニア中央新幹線も車両技術のさらなるブラッシュアップを図っていきます。

また、労働人口減少を見据えたニーズを捉えて新たな価値の創造に取り組み、車両の省メンテナンス技術や状態監視など、新しい価値の提供に向け開発を続けます。

これからも、付加価値の高い製品・サービスを提供し、社会基盤の充実と発展に幅広く貢献していくことで事業価値を高められるよう取り組んでいきます。

JR東海/JR西日本
N700S新幹線

MRT
(ジャカルタ都市
高速鉄道
南北線向け電車)
credits to PT Mass
Rapid Transit Jakarta
(Perseroda)

リニア車両
(L0系改良型試験車)
提供:JR東海

建設機械事業

建設機械事業は、道路・橋梁などの社会インフラや高層ビル・戸建て住宅の基礎工事に使われる基礎施工機械を製造・販売しています。特に主力製品である三点式大型杭打機においては、国内市場で100%に近いシェアを誇り、私たちは業界のリーディングカンパニーです。社会インフラの基礎工事では杭の大径化が進む一方、都市再開発では狭隘地での施工や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。また、人手不足に対応するための自動化や、脱炭素社会に向けた電動化など、様々なニーズに対応していきます。

常務取締役　建設機械本部長　冨田 庸公

外部環境認識

建設機械業界において社会インフラ整備や都市再開発は、当面、継続的に進行する見込みから、国内の市場展望は今後も建設需要を安定して支える底堅い状況であると認識しています。

一方で、深刻化する国内建設業界の労働力不足を背景に、建設機械のさらなる施工効率化や自動化への期待が高まっています。

海外では、最大の輸出先であった韓国の市況が低調であり、その背景には大型建設工事の停滞や不安定な政治情勢、金利の上昇などが挙げられ、建設投資の減少により建設機械需要が縮小しています。これに代わる市場の開拓が急務であることから、インフラ投資の増加が期待される米国や台湾の市場動向も注視しています。

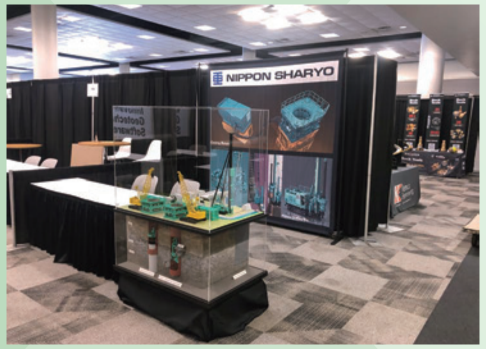
今後の戦略

建設機械事業においては、この外部環境を踏まえ、持続的な成長を目指して積極的な戦略と技術開発を進めています。まず、国内向けのニーズに応えるべく施工支援システムの高度化を積極的に進めています。特に、ICTやAIを活用した自動化に関する技術開発は、労働力不足に対応するとともに施工の効率化を促進し、お客様の競争力を高めます。

海外市場については、米国ではインフラ投資促進法の施行による本格的な公共工事の拡大を見越し、展示会への出展を通じて当社製品の認知・提案活動を強化しています。また、台湾についても、国策として強化している高度産業に関するインフラ整備や工場建築などが支える建設需要を注視しています。

これらの活動に対する全社的な取り組みとして、他事業部より人員を強化するとともに、2025年4月には当社衣浦製作所内に掘削試験場を開設しました。鳴海製作所では困難であった実施工を模した性能試験が可能となり、さらなる製品の性能向上やデータ収集に資する見込みです。

技術開発においては、電動杭打機の開発により排出ガスの削減に貢献する他、施工データ・稼働データの収集システムを開発して、機体状況の見える化と故障による機械のダウンタイム低減を図ります。これらの製品やサービスを提供することで、社会的な要請に応えるだけでなく、新たなビジネスチャンスの創出にも繋げていきます。



展示会の様子

掘削試験場活用イメージ

三点式大型杭打機

輸送用機器・鉄構事業

当事業部では、輸送用機器と鋼橋の製作を行っています。輸送用機器の分野では、高圧ガスLPGや低温液体ガスLNGを運ぶタンクローリーのトップメーカーであり、さらに重量物を運ぶ産業車両でもトップシェアを誇っています。鋼橋に関しては、設計、製造、架設工事まで一貫して手がけ、日本全国に人と人、地域と地域をつなぐ橋を架け、3,000橋以上の実績を積み重ねてきました。「運ぶ」と「つなぐ」という二つの分野で、積み上げた比類なき実績を強みに、今後も社会に貢献しお客様に満足いただける製品を提供していきます。

執行役員　輸機・インフラ本部長　西尾 俊彦

外部環境認識

輸送用機器の市場は、深刻な人手不足という課題に直面しています。特に、物流を支えるドライバーが不足し、物流業務の省人化に対するニーズが高まっています。このような状況下で、自動運転技術や無人搬送装置の導入は新たなビジネスチャンスを生み出しています。一方で、カーボンニュートラルや環境への配慮が求められ、LNG、アンモニア、水素関連の輸送市場の拡大にも注目しており、今後の成長機会に向けて準備を進めていきます。

鉄構事業においては、新設橋梁の発注量は低迷が続き、厳しい受注環境にあるものの、「国土強靭化計画」など公共施策を背景に、今後も一定の発注量が期待されます。一方で、老朽化した高速道路橋の大規模な更新や修繕など補修保全工事の発注量は年々増加傾向にあります。安定した収益を確保していくためには官需と民需の両面において、新設橋梁、補修保全工事、各種鋼構造物など、市況に応じて柔軟に相互補完する事業戦略が重要であると認識しています。

今後の戦略

輸送用機器事業では、高圧ガスタンクローリーや大型搬送車両（キャリヤ、AGV）を中心に、新エネルギー動向への対応、労働力不足を補う省人化、環境への配慮といった市場ニーズを的確に捉え、新製品の投入や新技術の導入を進めています。実用化したキャリヤの自動運転技術については今後の普及を進め、新規市場の開拓を通じて業界のリーダーとして地位を確立していきます。また、カーボンニュートラルに対応するため、ハイブリッド、電動、燃料電池などの技術研究を進めています。さらに、水素や水素キャリヤにおける液化アンモニア、MCHなどの輸送合理化のため基礎研究や改良製品を企画していきます。

鉄構事業では、設計から工事施工までを一貫して行う総合橋梁メーカーとして、新設橋梁の製作・架設工事に加え、既設橋梁の補修保全工事にも力を入れていきます。加えて、民間の鋼構造物の受注にも注力します。また、厳しい競争の中で受注を勝ち取るには、幅広いニーズを的確に捉えた技術開発力の強化も不可欠です。三次元データや点群データを活用した架設シミュレーションなど、最新のIT技術を導入し、効率的な製作・施工プロセスを実現していきます。現地工事では、安全施工を最優先とした上で、輸送機器部門の製品であるキャリヤを用いた鋼橋の大ブロック架設など、新しい工法の開発にも積極的に取り組んでいきます。

自動化キャリヤ「N-SEMAC」

太田ジャンクションのキャリヤを用いた一括架設

民生用バルクローリ

エンジニアリング事業

エンジニアリング事業は鉄道機械、営農施設、産業機械の3分野から成り、各業界のお客様ニーズに応じて自社で開発・設計したものをアウトソースにより製作する事業です。機械単体の販売だけでなく、ライン構成や管理システムなどを含めた設備システムとして提案・構築し、納入後のメンテナンスも含めたトータルサービスを提供しています。

常務執行役員　エンジニアリング本部長　大島 浩

外部環境認識

本事業で扱う各種機械設備は、いずれも社会基盤を支える重要な設備であり、一定の需要は今後も継続すると見込んでいます。

鉄道機械分野では、車両検修の機械化・自動化に向けた新たな技術導入が求められています。また、ＪＲ東海が推進する中央新幹線向けの機械設備は、将来の保守業務まで含めて大きな事業機会と考えています。

営農施設分野では、施設老朽化への対応に加え、農業従事者の高齢化問題により作業負荷軽減も求められます。共同利用施設の再編集約・合理化に対する国の支援も打ち出されており、今後施設の更新需要は高まるものと考えています。

産業機械分野では、ペーパーレス化により印刷用紙などの消費量は減少していますが、生活必需品の家庭紙は安定した需要があり、設備投資も継続して見込まれます。また、サステナブルな社会の実現に向けリサイクル業界の市況が活発化する中で、当社の扱う破砕機の需要も高まりつつあります。

今後の戦略

こうした市場環境の中で、3つの分野それぞれにおいて、お客様のニーズに適応した製品・サービスの提供を通じて、持続的な成長を目指しています。

鉄道機械分野では、鉄道事業者の車両保守の効率化を支援するため、省人化と安全性向上を実現する車両自動搬送システムの開発・導入を進めています。今後は、デジタル技術を活用し、車両検査の省力化や、データを用いた予防保全による検修設備の信頼性向上・保守作業効率化にも取り組みます。中央新幹線向け機械設備については、ＪＲ東海との共同研究開発や、山梨リニア実験線設備への納入および保守業務を行ってきており、将来に向けて事業の柱の一つとするよう引き続き精力的に取り組んでいきます。

営農施設分野で扱う穀物乾燥調製施設においては、施設管理のデジタル化を推進し、穀物状態記録帳票の自動作成・管理を可能とするシステムの開発により、穀物品質を確保しつつ現場作業を省力化できる提案を行っています。また、施設の更新需要を取り込むべく高品質・低コストの次世代型営農プラントの開発を加速させます。

産業機械分野では、協力会社と共同開発した倍巻きトイレットペーパー用の新型包装機などの機械設備の拡販を進めるとともに、ロボットパレタイザーなどを用いた効率的な搬送ラインの構築にも注力します。またリサイクル業界向けには高性能な破砕機を主軸に、製品単体にとどまらず、周辺設備を含めたライン提案を進め、新規顧客の開拓にも積極的に取り組みます。

検修設備、車体トラバーサ

カントリーエレベーター

破砕機

技術開発

技術開発担当役員メッセージ

当社が今後も社会基盤の充実と発展に幅広く貢献していくためには、常に世の中のニーズやトレンドを捉えた技術開発を進め、お客様の求める製品を提供していくことが重要です。サステナブルな社会の実現、現役世代人口の減少に伴う省力化・省人化の実現に向け、DXを強力に推進し、付加価値の高い製品とサービスを提供するために一丸となって取り組んでいます。

執行役員 橋本 淳

外部環境認識

現在の外部環境として、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や社会全体が直面する課題への対応が重要なテーマとなります。

こうした中で当社は、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、鉄道車両のさらなる省エネルギー化や建設機械の電動化などカーボンニュートラル実現にむけた環境負荷低減に取り組むとともに、DX（デジタル技術やAI）を活用した自動化システムの提供やデータ連携による保守サービスの構築など製品付加価値の向上に取り組んでいます。

また、従来の「モノ売り」にとどまらず、DXを強力に推進し、新分野への挑戦や新事業の創出を通じてお客様に価値を提供する「コト売り」への取り組みを強化しています。

さらに、生産現場においても作業効率と安全性の向上を図るために、デジタル技術やAIを活用した省人化を推進しています。

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、親会社JR東海との共同での開発・データ共有や長年のお客様との信頼関係といった当社独自の強みを活かし、ニーズに柔軟に対応した製品・サービス開発に取り組んでいきます。

今後の戦略

このような市場環境の中で、当社の将来的な成長を見据えて本社に技術開発部を設置し、「全社技術開発の基本方針」を策定して、全社横断的な技術開発を強力に推進しています。基本方針として全社共通の研究開発の5本柱を設定し、高い付加価値を創出する研究開発を強力に推進しています。

研究開発の5本柱

① **最先端技術による高速鉄道車両の開発：**
当社が今後も高速鉄道車両（リニア、新幹線）のトップランナーであり続けるための技術開発です。

② **5年後・10年後を見据えた製品群の構築：**
将来のニーズを見通した魅力ある当社の製品群・サービスを戦略的に構築し、お客様へ提案していくための技術開発です。

③ **低コスト・省人化・省力化を図る生産ラインの構築：**
競争優位性を高めるための低コスト化、特に生産プロセスの改革に資するロボット化・ICT化等の技術開発です。

④ **お客様の困りごとや社会的課題を解決する開発：**
製品やサービスを通じ、人手不足・少子高齢化・気候変動等の課題に対する解決策を提供する技術開発です。

⑤ **グリーンの推進：**
グリーン社会（脱炭素社会）を成長の機会ととらえた技術開発です。

5本柱を軸に、ICTやAIなど先進技術も積極的に活用し、顧客価値の向上、ものづくりの低コスト化、環境への貢献、新事業・新商品の創出に取り組んでいます。

全社方針に基づいて、鉄道車両セグメントにおいてはリニアや新幹線といった高速鉄道車両の競争力強化に向けた技術開発を推進しており、その他の各事業セグメントにおいても、それぞれの事業特性に即した技術開発方針を定めて取り組みを進めています。

さらに当社では、知的財産戦略や品質向上への取り組みも技術開発の一環として重視しています。企業競争力を強化するため、特許や意匠など知的財産の取得・活用を積極的に進めており、新たな技術開発にあたっては、将来「持つべき特許」の選定などにより、常に技術的優位性を確保できるよう戦略的に取り組んでいます。また、品質面でも継続的な改良と徹底した品質管理に努め、全製品において高い品質と信頼性を追求しながら低コスト化と省力化を推進し、技術開発を通じてさらなる付加価値の向上を目指していきます。

リニア車両（L0系改良型試験車）
提供：JR東海

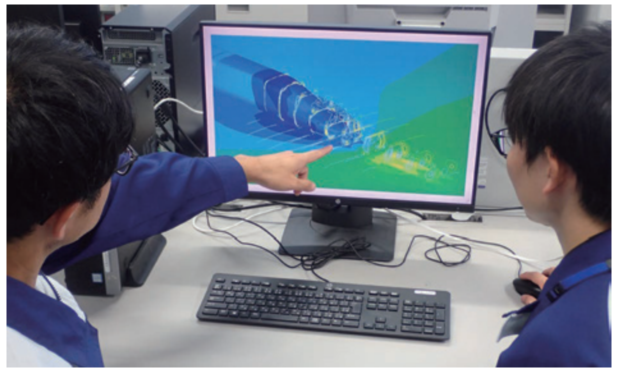
NS台車

技術開発事例紹介

当社は、創業以来130年近くにわたり、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いきます。

【鉄道車両】高速車両の先頭形状の開発

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。高速走行時の環境負荷低減を目指し、新幹線の先頭部形状をさらに進化させています。開発した先頭形状は、トンネル突入時の騒音低減にも寄与しています。

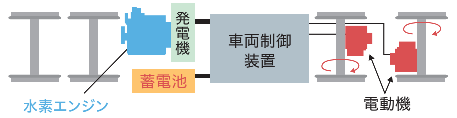


【カーボンニュートラル対応①】鉄道車両の水素動力化

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、軽油を燃料とするディーゼル車両から排出されるCO_2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、当社は要素技術開発の検討および各種検証を実施していく予定です。

【水素動力ハイブリッドシステム（燃料電池）】

【水素動力ハイブリッドシステム（水素エンジン）】



提供：JR東海

【カーボンニュートラル対応②】杭打機の電動化

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。実地検証において、施工時のCO_2排出量を従来機比20%以上削減し、騒音レベルも3～8dB低減する効果を確認しました。

●電動型（DHJ-15E） CO_2削減効果

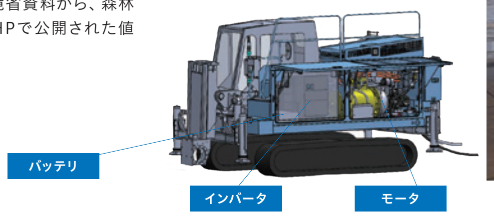
ディーゼルエンジン駆動機（DHJ-15）では、1機あたり年間約56.7tのCO_2が排出されています。電動駆動機（DHJ-15E）に置き換えると、

1）通常の商用電源（例：東京電力）の場合、CO_2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、CO_2削減量は約11.2tとなります。

2）非化石電気100%電源の場合、CO_2排出量は、ゼロ（0t）となり、CO_2削減量は約56.7tとなります。

これらのCO_2削減量は、森林のCO_2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CO_2排出量は環境省資料から、森林のCO_2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』

DX特集

【3Dデータ活用】設計検討におけるVR技術の活用

当社では3D設計技術を活用し、設計段階の鉄道車両をVRで可視化する取り組みを進めています。これにより、お客様は計画段階から立体的な完成イメージを確認でき、取り扱いの事前検討や理想に近いレイアウトの実現などが可能になります。また、製造や検査など関係部門間相互のレビューを活発に行い、改善点を早期に発見し品質の向上を図っています。今後は最新VR技術の活用をさらに発展させ、お客様が満足する高品質且つ低コストな製品づくりを目指します。

VRを利用したレビューの様子

【デジタルモック活用】快適な内装空間の開発

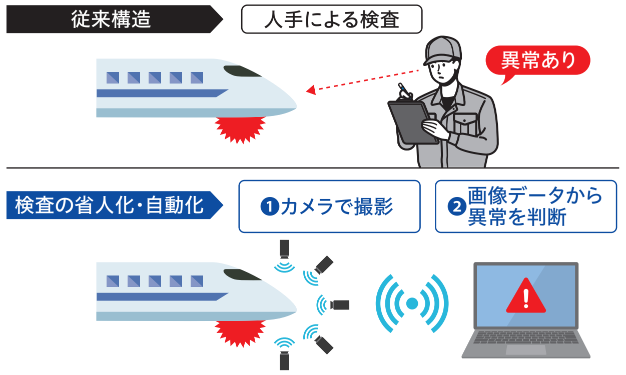
当社は、高速鉄道の未来を「より快適で魅力的な空間」として進化させるため、先進的な技術開発を推進しています。利用者が本当に求める"心地よさ"を科学的に捉えるため、VRや3Dモックアップを活用したデジタル検証や官能評価手法を駆使し、潜在的なニーズを定量的に把握します。これらの知見をもとに、照明・空調・座席・プライバシー性などの内装要素を細部まで設計に反映し、「また乗りたくなる鉄道体験」の創出を目指しています。さらに、デジタル技術と独自の発想を融合させることで、鉄道事業者へ新たな価値を提案し、市場での競争力を高めるとともに、社会における移動の質を一層高めます。私たちは、人々の暮らしと未来を豊かにする鉄道空間の実現に挑み続けます。

内装コンセプト検討イメージ

【省人化】人手不足などの社会的課題の解決

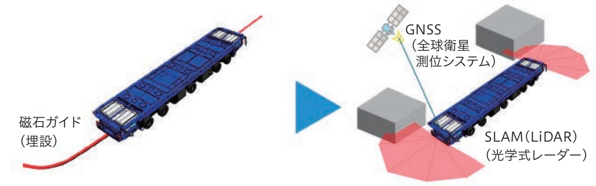
当社のお客様である鉄道事業者・建設事業者が直面する人手不足・少子高齢化といった課題の解決を目指し、鉄道車両の検査・メンテナンスの省人化と建設機械（全回転チュービング装置など）の施工自動化に関する技術開発に取り組んでいます。検査プロセスの自動化技術の開発では、従来は目視などで行っていた検査を代替するために、カメラ画像から異常を判定するための画像解析技術、製品稼働データを自動分析して機器の稼働状態を判定するシステムなどの開発を進めています。

【検査代替システムのイメージ】



【自動運転】N-SEMAC

工場構内での重量物搬送の無人化に向けて、既存の大型自走式キャリヤに後付けできる自動運転システム「N-SEMAC」を開発しました。このシステムでは、無人搬送車（AGV）の開発で培った高度な車両制御技術と、GPSなど複数のセンサーを活用した位置推定機能を組み合わせることで、誘導磁石などの地上設備を必要とせず正確な自動走行を実現しています。また、走行時に人や障害物を検知すると自動で停止することが可能になるため、安全性も大幅に向上しています。これらの技術開発を通じて、現場の省人化と作業効率・安全性向上を推進していきます。

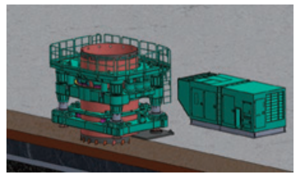


従来は地面に磁気ガイドの埋設が必要　N-SEMACでは地上側工事が不要

【DXソリューション】建設機械向け杭LABOの開発

杭LABOとは、建設機械のDXを推進するクラウド型プラットフォームです。当社では遠隔操作、自動化、診断、カーボンニュートラル対応といった各種ソリューションを開発し、それらをお客様のニーズに応じてサービスとして提供することで、モノ売りからコト売りへのビジネスモデル変革を実現、より高付加価値な製品・サービスを展開していきます。

建設機械の施工は、地盤状況などにより掘削負荷が施工中に大きく変動するケースが多く、回転トルクや押込力の調整など操作に熟練したオペレータが必要となるため、ＡＩを適用して熟練オペレータの「判断」を再現した自動施工システムの技術開発を推進しています。これにより熟練オペレータの高齢化・労働人口減少などの国内事情へ対応し、さらには新規市場開拓を推進していきます。



RT稼働イメージ

全回転チュービング装置

【遠隔操作】無線操作型杭打機の開発

当社は、全回転チュービング装置の掘削能力と小型杭打機の機動力を融合させた新型杭打機を開発しました。本機の最大の特長は"無線による遠隔操作"が可能な点で、運転者は運転席から離れ、見通しの良い場所から施工状況の確認や機械操作ができます。これにより工事の精度と安全性が向上し、移動時の誘導員削減など省人化にも貢献します。今後は遠隔地からの操作など、さらなる高付加価値製品の開発に努めていきます。

サステナビリティへの取り組み

Sustainability

サステナビリティ担当役員メッセージ

当社は企業理念に掲げる「最高品質のものづくり」を通じて、環境・社会・健康・経済のバランスを重視した経営に取り組んでいます。

現場からのイノベーションを基に、省エネの推進やカーボンニュートラルへの挑戦などに取り組み、顧客に選択されるための環境に配慮した製品・サービスを提供し、皆様とともに未来を創る企業であり続けます。

また従業員一人ひとりが健康で能力を最大限に発揮し、組織全体の生産性を高めていく仕組みづくりにも取り組んでいます。各種研修の実施や長期的な観点による健康経営を進めながら、多様なバックグラウンドを持つ多彩な従業員が集結し、多角的な視点が交錯するような職場環境の整備を、これからも推進していきます。

代表取締役　専務取締役 深谷 道一

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。

[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	1.環境に配慮した製品・サービスを開発し、提供する。 2.環境管理システムを確立し、継続的な改善を図る。 3.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。 4.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。 5.環境教育により全従業員の意識を高めると共に、地球保全活動に積極的に参画する。

[環境管理組織]

- 取締役会
  - 中央環境委員会
    - 事務局（安全衛生環境部）
    - 本社地区 環境会議
    - 豊川地区 環境会議
    - 鳴海地区 環境会議
    - 衣浦地区 環境会議
    - 技術開発部 環境会議
    - 東日本地区 環境会議
    - 西日本地区 環境会議

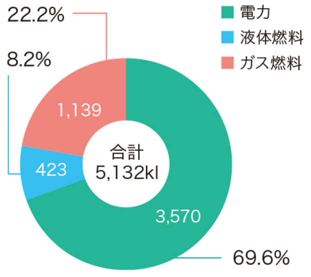
省エネルギー活動事例：
工場屋根への遮熱塗料塗布

[2024年度　環境目標と実績]

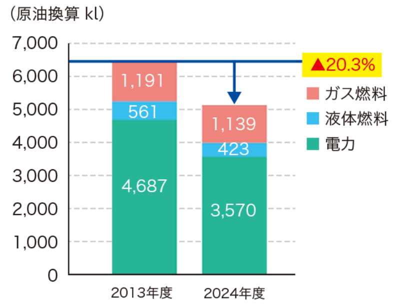
2024年度 環境目標	**・省エネルギーの推進** エネルギー消費原単位を2023年度以下にする ５年度間平均エネルギー消費原単位を年１％以上低減する **・廃棄物の最終処分量の削減** ゼロエミッション（廃棄物のリサイクル率を99.0％以上とする） **・グリーン社会に向けた製品・サービスの技術開発の推進** 製品（杭打機など）の電動化促進、水素動力開発（JR東海と共同） など

スコープ1，2　エネルギー使用量とCO_2排出量（2024年度）

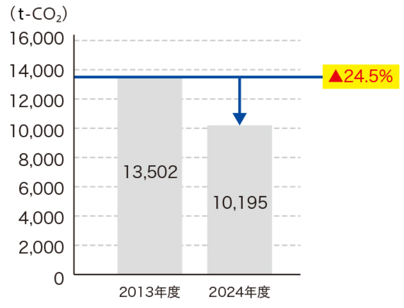
● 使用エネルギー内訳（種類別）



● 使用エネルギー推移（種類別）



● CO_2排出量 推移

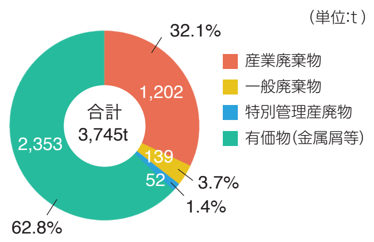


[エネルギー消費原単位の推移]

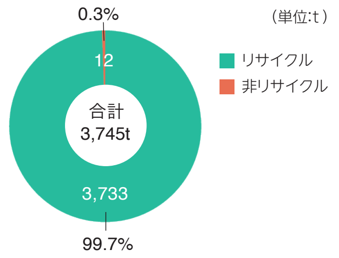
	2020年度（対2019年度比）	2021年度（対2020年度比）	2022年度（対2021年度比）	2023年度（対2022年度比）	2024年度（対2023年度比）
対前年比	96.6 %	96.9 %	97.2 %	102.2%	98.9%
5年度間平均	**96.5 %**	**96.2 %**	**96.0 %**	**98.2%**	**99.9%**
クラス分け評価	S	S	S	S	A（見込み）

[廃棄物のゼロエミッションの実施状況（2024年度）]

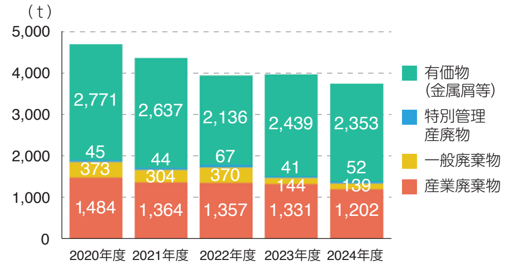
● 廃棄物の内訳（種類別）



● 廃棄物の内訳（処理方法別）



● 廃棄物排出量 推移



[第6次中期目標 と 2025年度 環境目標]

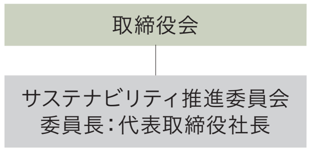
第6次中期目標	● 内容 ・5年度間平均エネルギー消費原単位を年1%以上低減する ・ゼロエミッション（廃棄物のリサイクル率99.0%以上）を達成する ● 対象期間：2025年度～2029年度
2025年度 環境目標	● 省エネルギーの推進 ・省エネに向け「見える化」により『課題の明確化』を図り『ムダ取り』を実施する ・エネルギー消費原単位を2024年度以下にする ・5年度間平均エネルギー消費原単位を年1%以上低減する ● 廃棄物の最終処分量の削減 ゼロエミッションの実施（廃棄物のリサイクル率を99.0%以上とする） ● グリーン社会に向けた製品・サービスの技術開発の推進 製品（杭打機など）の電動化促進、水素動力開発（JR東海と共同）など →技術開発ページにて事例掲載（26P）

TCFD提言への取り組み

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_2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) 気候関連のリスクおよ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) 気候関連のリスクおよび機会を評価・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および機会

　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、当社の全事業を対象として、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。

全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・サービスおよび生産技術・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
		空調の利かない作業場における猛暑による気温上昇	生産性の低下	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CO_2の削減に資する製品・サービスの提供	競争力向上	短期
		CO_2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
	市場	災害激甚化の影響で建物やインフラの復旧工事が増加	建設機械、橋梁工事需要の増大	短期

b) 気候関連のリスクおよ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℃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CO_2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ことに加え、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 4℃	影響 2030年 1.5℃	当社の対応
（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およ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. 指標と目標

a) 当社が自社戦略とリスク管理プロセスに即し、気候関連のリスクおよ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

当社の温室効果ガスの排出量（2023年度実績）は右表の通りです。なお、電力のエネルギー使用量当たりのCO_2排出量は、電気事業者のCO_2排出係数によって毎年変化します。

スコープ	排出量(t-CO_2)
Scope1	3,496
Scope2	6,770

c) 当社が気候関連リスクおよび機会を管理するために用いる目標、およ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、脱炭素社会・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、政府の「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_2の排出削減に取り組んでいきます。

社会に関する取り組み

Social initiatives

［人材育成の３本柱］

人材育成の取り組み

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、特に集合教育では若年層の研修を充実させるなどしており、社員の成長のために最適な教育体系の構築に向けて取り組んでいます。

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、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。

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。

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、人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る他、技能職においても外国籍の社員が製造の最前線でものづくりに励んでいます。

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す。

当社では、育児との両立支援にも力を入れており、2024年度には男性社員の育児休業取得率が62.5％に達するなど、性別を問わず育児に参加できる職場環境の整備を進めています。

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。

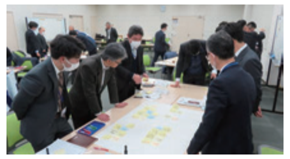
人権啓発

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、企業の発展だけでは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周知するとともに、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。

改善活動（チャレンジ日車活動）

2024年度より、当社では全社員が一丸となって変革・改革・改善に取り組み、「品質向上」と「低コスト化」を強く推進する全員参加型の小集団活動「チャレンジ日車」を開始しました。この活動は「QCサークル活動」をベースとしており、職場での困りごとや課題をテーマに、職場単位でチームを編成し、その解決に挑戦しています。模範的な活動を行ったチームを選抜し、2025年2月に開催した「チャレンジ日車」活動全社大会において、優秀な取り組み事例の発表などを実施しました。


チーム活動の様子

全社大会の様子

デジタル化の推進に向けた教育

2024年10月から、「低コスト化」と「効率的な業務執行体制の構築」に向け、時間、コスト、スペースのそれぞれを1/3以上削減する「TCS1/3活動」を開始しており、この取り組みを進める上での重要なツールとして、「業務のデジタル化」を推進しています。

全社的なデジタル推進人材の育成に向けては、「はじめよう！みんなのDX」をスローガンに掲げ、若手・中堅社員を中心にデジタルリテラシーのボトムアップに注力しています。2024年12月には、デジタル技術を用いた身の回りの業務における生産性向上・品質向上・低コスト化などの改善活動の横展開を目的とした、「全社みんなのDX発表会」を開催しました。

また、「全社DX教育」と題して、デジタル技術を業務に活用できる「マインド」、「スキル」の全社的な底上げのためにデジタル推進人材を増やすことを目的とした「テーマ別伴走教育」を開講し、ローコード開発や生成AI、データ分析に関する知識を深める機会を提供しています。

働きがいの向上

部内外のコミュニケーションの活性化、社員の創造性の発揮、生産性の向上を目的として、各部門においてオフィス改革に取り組んでいます。既に一部の部署では、フリーアドレスの導入や、打合せスペースと集中作業スペースの明確な区分などの施策を実施しており、さらなる職場環境の整備に努めています。

また、2025年度には豊川製作所近隣の社員寮の建て替えが完了し、入居する社員にとって快適で健全な生活環境を提供するとともに、新たな挑戦に向けた意欲を育む場としての役割も担っています。

また、働き方改革の一環として有給休暇の取得促進にも取り組んでおり、平均取得日数は13.2日と、社員のワークライフバランス向上に寄与しています。

フリーアドレスの導入

新票訪寮

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「車友会」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始めているところです。その成果として、2025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2025（大規模法人部門）に2年連続で認定されました。

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。

こうした育成・支援体制の成果として、入社3年後の離職率は5.3％と低水準を維持しており、社員の定着率向上にもつながっています。

職場公開イベント

2025 健康経営優良法人 KENKO Investment for Health 大規模法人部門

社外との関係構築に関する取り組み

パートナーシップ構築宣言

当社は、持続可能な社会の実現に向けて、サプライチェーン全体での共存共栄と付加価値向上を目指し、取引先企業との連携強化に取り組んでいます。

この考えに基づき、2025年1月に「パートナーシップ構築宣言」を公表し、公正且つ持続可能な取引関係の構築を推進する姿勢を明確にしました。

具体的には、環境配慮型製品の優先調達や取引条件の明確化を進めるとともに、不合理な原価低減要請を行わないことで、サプライヤーとの長期的且つ安定的な関係構築を図り、社会的価値の共創を推進していきます。

パートナーシップ構築宣言

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の方々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います。具体的な事例として、イオンモール豊川主催の「キッズドリームチャレンジ」へのブース出展、鳴海製作所における名古屋市内の中学校の職場見学受け入れなどの積極的な活動を行っています。また、当社は熱田消防署の立会いの下、地元学区の防災安心まちづくり委員会と防災協定を締結しています。有事の際には周辺住民の皆さまに避難場所や電力などを提供します。当社は、引き続き地域社会の皆さまとの繋がりを大切にし、より豊かな社会づくりに貢献していきます。

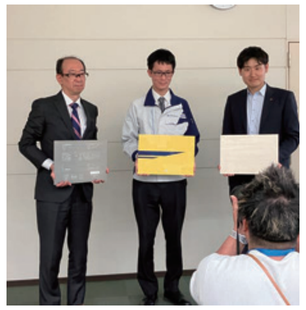
キッズドリームチャレンジ

鳴海製作所の受け入れ

企業間連携による新規需要創出

2025年1月に引退した、JR東海所属の新幹線電気軌道総合試験車923形0番代（通称「ドクターイエロー」・T4編成）の引退特集企画として、JR東海および模型メーカーである株式会社カツミと共同で、ドクターイエローのディスプレイモデルを製作するクラウドファンディングを実施しました。

実施期間中には非常に多くの方々からお申し込みを頂き、目標金額を上回るご支援を賜ることができました。今後も、様々な企業との連携を通じて、企業価値の向上および社会貢献に努めていきます。



取材対応時の様子

コーポレート・ガバナンス

Corporate governance

●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_250701.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り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、業務執行からの独立性を充分に確保しています。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、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います。また、監査役候補者については、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います。

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、社長が決定しています。

なお、取締役および監査役の指名なら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、審議を行っています。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っています。

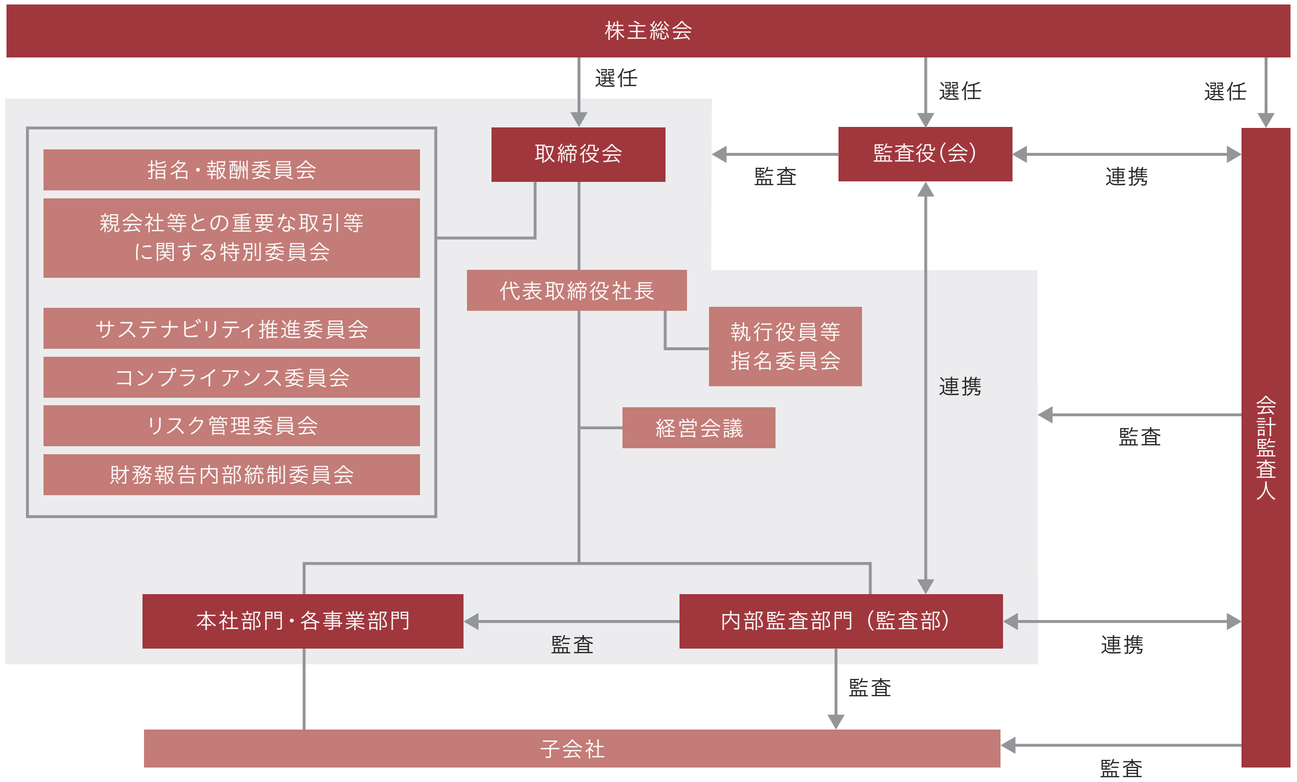
コーポレート・ガバナンス体制

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。

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、監査役との連繋を深めることでその実効性を高めることとしています。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います。

[当社のコーポレート・ガバナンス体制]



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。

取締役会の実効性向上に向けた取り組み

当社は、取締役会の機能向上を図るため、毎年、取締役会の実効性を分析・評価しております。具体的には、2025年3月期は、2025年3月の取締役会において、意思決定機能や監督機能、審議内容などに関するアンケートを各取締役に配付しました。各取締役はアンケートに意見を記載して提出し、同年5月の取締役会では提出された意見をもとに取締役会の実効性について現状の評価を行うとともに、問題点と改善策について討議しました。

その結果、取締役会は適切に役割を果たしていることが確認されましたが、今後、より適切にその役割を果たすため、審議のさらなる充実を図ることなどを確認しました。

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います。株主・投資家からの対話の要望に対しては、必要に応じて代表取締役をはじめとする経営陣幹部や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。

内部統制システムに関する基本的な考え方

当社は、内部統制システムの適正で健全な構築・運用を通して、企業としての社会的責任を果たしつつ、事業目的の達成に係わるリスクを適切に管理することで、企業価値の増大を図ることを基本的な考え方としています。

内部統制システムについては、事業環境の変化などを踏まえ、必要な見直しを行うとともに、その運用状況を年度ごとに取締役会で確認しています。直近年度の内部統制システムおよび運用状況の概要は、招集通知における「事業報告」のうち、インターネット開示事項として、当社ウェブサイトにて開示しています。

コンプライアンス体制

当社は、取締役をはじめとした役職員および当社グループ関係者を対象とした「日本車両グループ倫理規程」を制定し、取締役は、自ら率先垂範して本規程を遵守し、倫理観の涵養に努めなければならない旨定め、実行しています。

「日本車両グループ倫理規程」に基づき、遵守体制を整備・運用するための当社のコンプライアンス・プログラムを制度化し、これを計画的に実施することを目的として、「コンプライアンス委員会」を設置するとともに、法令等遵守の各役職員の行動基準を定めた「私たちの行動規範」を制定し、研修等の計画的な実施を通じ、役職員へのコンプライアンス意識の浸透・定着に努めています。

さらに、組織または個人による違法行為等の早期発見と是正を図ることを目的として、当社および当社グループ役職員等を対象とした「コンプライアンス相談窓口」を社内および社外に設置し、コンプライアンス経営のより一層の強化と徹底に努めています。

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います。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、品質管理の取り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、監査役および執行役員

（2025.7.1現在）

⑪ ⑨ ⑦ ④ ② ① ③ ⑤ ⑥ ⑧ ⑩

① 代表取締役 取締役社長	田中　守	
② 代表取締役 専務取締役 総合企画本部長、コンプライアンス担当	深谷　道一	
③ 常務取締役 鉄道車両本部長	阿彦　雄一	
④ 常務取締役 建設機械本部長	冨田　庸公	
⑤ 取締役（社外）	新美　篤志	
⑥ 取締役（社外）	加藤　倫子	
⑦ 取締役（社外）	西畑　彰	
⑧ 常勤監査役（社外）	上田　素之	
⑨ 常勤監査役	平岩　寿朗	
⑩ 監査役（社外）	福泉　靖史	
⑪ 監査役	臼井　俊一	

スキル・マトリックス

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		●			●	●	●	●
深谷　道一		●	●	●	●			●
阿彦　雄一				●	●	●	●	
冨田　庸公				●	●	●	●	
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

役職	氏名	担当
常務執行役員	大島　浩	エンジニアリング本部長
執行役員	城戸　政志	総合企画本部副本部長、経営企画部長、経理部・調達部担当
執行役員	栗山　健	総合企画本部副本部長（海外担当）、鉄道車両本部海外事業部長
執行役員	大口　健司	総合企画本部副本部長、新規事業室長、輸機・インフラ本部副本部長（輸送用機器部門担当）
執行役員	橋本　淳	技術開発部・品質統括部・安全衛生環境部・情報システム部担当
執行役員	荒木　繁	総務部長、人事部・事務統括センター担当
執行役員	河野　正行	鉄道車両本部副本部長、管理本部長
執行役員	大石　和克	鉄道車両本部副本部長、生産管理本部長
執行役員	杉山　雄二	鉄道車両本部副本部長、国内営業本部長、部品販売部長
執行役員	西尾　俊彦	輸機・インフラ本部長

社外取締役メッセージ

「インフラストラクチャー創造企業」としての着実な技術力の向上によって、社会の持続的な発展に貢献することを期待します。

社外取締役　新美　篤志

1971年4月	トヨタ自動車工業株式会社(現トヨタ自動車株式会社)入社
2000年6月	同取締役・元町工場長・堤工場長
2009年6月	同代表取締役副社長 株式会社ジェイテクト監査役
2013年6月	同代表取締役会長
2014年6月	株式会社名古屋証券取引所取締役(非常勤)(現在)
2015年3月	ヤマハ発動機株式会社取締役
2016年6月	当社社外取締役(現在)

自身の役割について

私は、トヨタ自動車を始め製造業の経営に長く携わり、2016年に当社の社外取締役に就任しました。当社でもこれまでの技術、生産、経営全般に関する知見と経験を活かし、経営方針や個別案件への客観的且つ積極的な提言を行うとともに、経営判断の妥当性や合理性を検証しています。

また、2024年6月より「親会社等との重要な取引等に関する特別委員会」の委員長を務めています。独立社外取締役の立場から、当社の少数株主の利益保護の観点で、親会社であるJR東海との取引が公正であるかを判断しています。

当社の強みと課題について

社外取締役として日本車両の経営に携わる中で、当社の強みは確実な品質とそれを支える各部の現場の力であると考えています。各製作所を視察すると、社員が品質に拘り真摯に仕事に取り組む姿勢を心強く感じます。品質の向上は、当社が「インフラストラクチャー創造企業」として、今後も社会から必要とされるために最も重要な要素の1つです。全社員への品質教育の一層の充実など、品質第一の文化の定着を期待しています。

一方、当社の事業は受注産業であり、顧客の発注状況や売上の製品構成の変化が収益や利益の増減に影響を与えます。このため、「チャレンジ日車」などの改善活動により品質の向上とともに低コスト化や業務効率化を進めることが競争力の強化、利益の確保に極めて重要です。製造、間接を問わずあらゆる業務で改善を続け、ムダ取り、コスト削減、効率化を徹底することが必要です。

加えて、今後は持続可能な社会の実現に向け、社会ニーズに応える、省力化、省人化、省エネルギー化に資する製品の提供が求められます。当社の技術開発やデジタル化の推進は、そのような付加価値の高い製品を生み出す鍵であり、私も取締役会や全社的な研究発表会などにおいて把握し、適宜提言を行っています。

各社員、各部門、前後工程が十分に連携のうえ、一体感をもってこれらの取り組みに挑戦して成果を挙げ、企業価値を高めることを期待しています。

親会社との取引について

冒頭でも述べた通り、当社はJR東海を親会社に持つ上場子会社です。親会社は鉄道車両を始めとする各種製品を納品する主要顧客でもあることから、当社のガバナンスにおいては、常に少数株主との利益相反関係を注視する必要があります。

そのため、当社は「親会社等との重要な取引等に関する特別委員会」（以下「特別委員会」）を設置し、親会社との重要な個別案件の取締役会決議に先立ち、特別委員会においてその内容を審議し、結果を取締役会に報告しています。

私は、特別委員会の委員長として、利益の確保見込みや取引条件の公正性など、少数株主の利益を阻害していないことを他の委員とともに確認しています。今後も特別委員会に求められる役割を適切に果たしていきます。

日本車両に期待すること

私は、企業が持続的に成長するためには、一人ひとりの社員が現状に甘んずる事なく、全員が一丸となって問題を発見、解決し、改善を続けることが最も重要であると考えています。併せて従業員一人ひとりが自分の成長を実感出来ることが肝要です。日本車両でも、そのような前向きにチャレンジできる人材が増えていると感じます。社員が一体となって改善を進め、技術力を向上し、社会の要請に応える付加価値の高い製品の提供を通して社会の持続的発展に貢献し続けることを期待しています。

取締役会の実効性などガバナンスの機能を高めるとともに、人的資本への投資やステークホルダーへの情報発信の拡充に期待します。

社外取締役　加藤　倫子

1980年4月	弁護士登録　名古屋弁護士会（現　愛知県弁護士会）入会 旗法律事務所入所
1998年4月	名古屋弁護士会副会長
2001年4月	加藤総合法律事務所（現　加藤・上田総合法律事務所）開設
2005年4月	愛知県弁護士会研修委員会委員長
2007年4月	名古屋大学大学院法学研究科教授
2015年6月	当社社外監査役
2024年6月	同社外取締役（現在）

自身の役割について

私は、2015年から当社の社外監査役を務めた後、2024年に社外取締役として就任しました。弁護士としての知見、経験や当社の社外監査役の経験をもとに、当社のガバナンスが適法、適正に機能しているかを検証し、必要に応じて提言を行っています。

また、社外取締役且つ初の女性取締役の視点をもって、人材の育成、女性活躍の推進、多様性の確保、企業価値向上のための情報発信など、非財務的な取り組みにも着目しています。

取締役会の実効性向上に向けて

取締役会が実効性ありといえるためには、会議での議論が活発化し充実することが必要であり、そのための準備は重要です。日本車両では議案資料を予め共有し、必要に応じて事前説明を行います。

加えて、当社では毎年取締役会評価アンケートを実施し、取締役会の実効性を確認しつつ、回答をもとに修正が行われます。社外取締役の立場から、取締役会の運営や、実効性、独立性について回答・改善要望を行った結果、対応がなされ、議案資料の共有が早まるなどしました。

また、社外取締役・社外監査役は、重要な施策の勉強会、各製作所の視察、改善活動や技術開発の発表会などにも参加しています。当社の企業活動への理解を深め、取締役会での議論を充実させる重要な機会となっています。

さらに、社外取締役は監査役会との意見交換を定期的に行っています。私は当社の社外監査役であった時から参加しており、立場が変わっても、取締役の職務執行の監督と取締役会の実効性向上の両面から有意義であると考えています。

今後も取締役会の実効性を高めるための取り組みが継続することを期待します。

当社の人的資本への投資について

先述の通り、小集団活動、デジタル化、技術開発など、全社的な改善や研究活動の発表会を聴講する機会があります。発想の豊かさや創意工夫の内容に感じ入るとともに若手社員や女性社員が自身の取り組みや成果を物怖じせず生き生きと発表する姿を見て、大変頼もしく思います。職場全体のたゆまぬ人材育成の取り組みがあってこそのことで、この継続が企業の競争力強化や持続的な成長に生きてくると期待しています。

女性活躍の推進も企業の発展にとって重要な課題です。当社の女性総合職は正社員の約3％でその多くは社歴が浅いことから、現在は管理職への登用や仕事と育児を両立しやすくする勤務制度への改正などに取り組んでいる状況ですが、引き続き採用人数やキャリア形成の拡充、両立支援制度の一層の充実を期待しています。

また、当社はサステナビリティの重要課題の1つに「働きがいのある職場づくり」を掲げています。当社では障がいを持った社員や外国籍の社員など、多様な人材に活躍の場を提供しています。社員一人ひとりの能力と社員の一体感を高めて、働きがいを向上させる取り組みをしています。「チャレンジ日車」を始め、そのような取り組みの拡充を期待しています。

日本車両に期待すること

日本車両の製品は、社会の中で力強く働いています。社会基盤の維持発展に不可欠な製品というだけでなく、それを目にした、また利用した多くの方に愛され、信頼され、今後の活躍を期待されています。当社の企業価値をさらに高めるため、当社の製品はもちろん、それを生み出す高い技術力や今後の成長への取り組みなどを積極的に発信して、さらに応援団（ファン）を増やしていくことが重要と考えます。IR向けの施策や、メディア、SNSなどを今まで以上に活用して、ステークホルダーの皆様に長く愛され、支援される企業となることを期待します。

財務情報

財務データ（連結・10年分）

		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	196期末
		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	2024年度
経営成績	売上高（百万円）	111,006	101,093	95,310	91,179	94,634	99,448	94,022	97,969	88,058	96,340
	営業利益（百万円）	△ 10,171	△ 5,104	7,266	8,499	8,538	9,047	6,237	4,461	6,060	6,935
	経常利益（百万円）	△ 10,173	△ 5,149	7,315	8,862	8,641	9,301	6,317	4,494	6,306	7,297
	親会社株主に帰属する当期純利益（百万円）	△ 16,129	△ 5,124	△ 8,271	9,198	7,895	7,928	5,226	3,118	5,381	6,416
	1株当たり当期純利益（円）	△ 111.74	△ 35.50	△ 573.01	637.29	547.00	549.31	362.14	216.08	372.93	444.62
受注の状況	受注高（百万円）	57,348	133,825	70,193	74,917	144,070	117,042	74,934	124,813	84,193	113,037
	受注残高（百万円）	124,145	156,877	94,310	78,049	127,485	145,079	123,494	150,338	146,472	163,169
財務	総資産（百万円）	132,264	129,193	127,413	134,194	127,813	136,595	132,868	124,363	136,397	131,164
	純資産（百万円）	33,383	28,108	20,954	32,446	34,504	45,288	48,018	51,123	62,228	64,648
	有利子負債（百万円）	26,905	28,358	58,159	57,843	58,994	57,304	54,064	43,316	39,540	36,473
	自己資本比率（%）	25.2	21.7	16.4	24.1	26.9	33.1	36.0	41.0	45.6	49.3
	1株当たり純資産（円）	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	4,480.23
主な指標	売上高経常利益率（%）	△ 9.2	△ 5.1	7.7	9.7	9.1	9.4	6.7	4.6	7.2	7.6
	総資産利益率（ROA）（%）	△ 11.63	△ 3.92	△ 6.45	7.03	6.03	6.00	3.88	2.42	4.13	4.80
	自己資本利益率（ROE）（%）	△ 38.09	△ 16.71	△ 33.85	34.59	23.67	19.94	11.24	6.31	9.51	10.11
設備投資	設備投資額（百万円）	2,657	2,361	1,780	2,065	3,801	3,031	2,749	1,803	2,653	3,049
	減価償却費（百万円）	2,888	2,730	2,728	2,370	2,362	2,657	2,693	2,706	2,428	2,502
	研究開発費（百万円）	1,439	1,578	1,260	1,343	1,479	1,772	2,127	2,009	1,811	1,554
	売上高研究開発費比率（%）	1.30	1.56	1.32	1.47	1.56	1.78	2.26	2.05	2.06	1.61
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）	2,334	△ 2,338	△ 37,192	△ 1,336	1,309	11,537	14,507	7,152	△ 2,478	1,447
	投資活動によるキャッシュフロー（百万円）	△ 1,616	△ 553	11,793	△ 1,246	△ 1,901	△ 2,294	△ 2,637	△1,579	△ 1,442	△ 1,721
	財務活動によるキャッシュフロー（百万円）	9,468	1,175	29,830	△ 473	1,147	△ 1,638	△ 3,571	△11,431	△ 4,001	△ 3,557
	現金および現金同等物期末残高（百万円）	13,247	11,713	15,837	12,720	13,255	20,766	29,111	23,263	15,347	11,528

企業情報

会社概要

(2025年3月31日時点)

社名	日本車輌製造株式会社
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 取締役社長　田中 守
資本金	11,810百万円
売上高	96,340百万円（2025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）	2,211名
（単体）	2,104名

事業所所在地

本社	〒456-8691	愛知県名古屋市熱田区三本松町１番１号
豊川製作所	〒442-8502	愛知県豊川市穂ノ原二丁目20番地
鳴海製作所	〒458-8502	愛知県名古屋市緑区鳴海町字柳長80番地
衣浦製作所	〒475-0831	愛知県半田市十一号地20番地
東京本部	〒108-6206	東京都港区港南二丁目15番３号　品川インターシティC棟６階
大阪営業所	〒530-0013	大阪府大阪市北区茶屋町１９番１９号　アプローズタワー１１階
札幌営業所	〒061-1132	北海道北広島市北進町一丁目２番地２　北広島ターミナルビル３階
仙台営業所	〒984-0011	宮城県仙台市若林区六丁の目西町８番１号　斎喜センタービル６階
広島営業所	〒730-0013	広島県広島市中区八丁堀14番４号　JEI広島八丁堀ビル12階
福岡営業所	〒812-0879	福岡県福岡市博多区銀天町二丁目2番28号　CROSS福岡銀天町６階

株式の概要

(2025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	11,409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月末日時点の株主様に対し、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

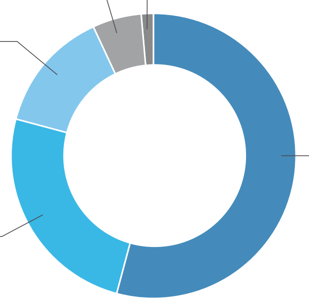
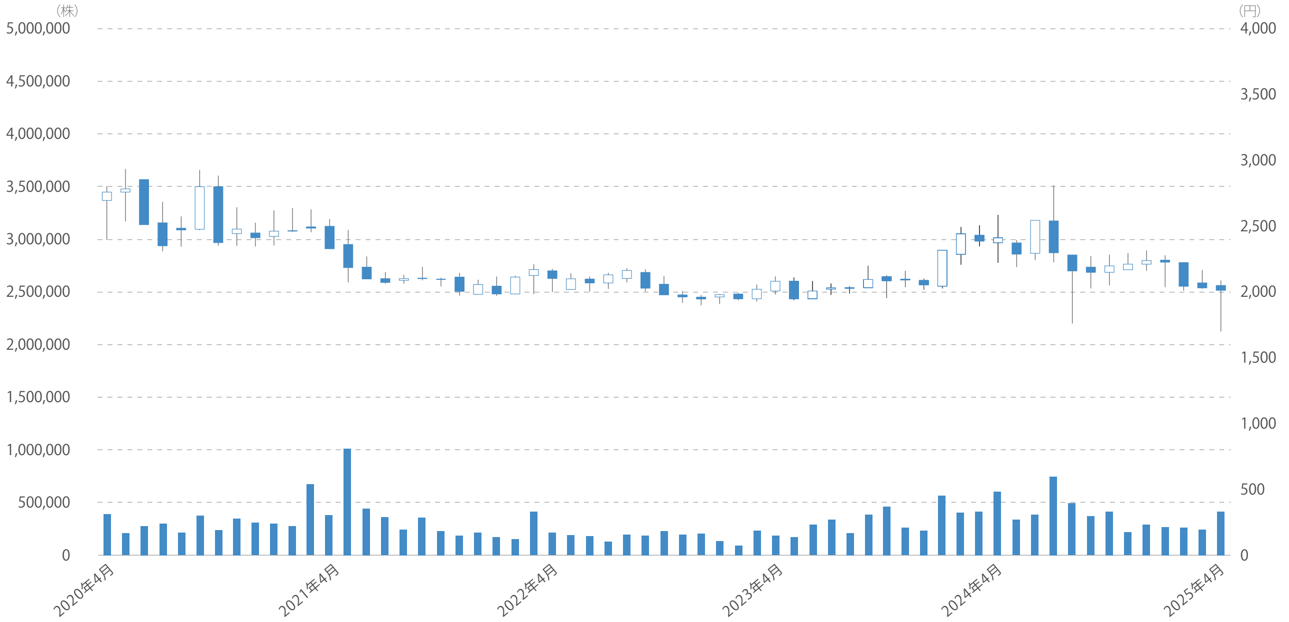
オリジナルカレンダー

大株主の状況

株主名	持株数（単位：千株）	持株比率
東海旅客鉄道株式会社	7,352	50.95%
日本マスタートラスト信託銀行株式会社（信託口）	914	6.34%
株式会社日本カストディ銀行（信託口）	339	2.35%
日本車輌従業員持株会	288	2.00%
村松 俊三	259	1.80%
株式会社三菱ＵＦＪ銀行	202	1.40%
日本生命保険相互会社	129	0.90%
三井住友信託銀行株式会社	117	0.82%
JP MORGAN CHASE BANK 385781	94	0.65%
日本車輌協力企業持株会	90	0.62%

（注）1. 当社は自己株式を244千株所有していますが、上記大株主からは除外しています。
2. 持株比率は自己株式を控除して計算しています。

所有者別の株式保有比率



株価・出来高の推移データ（2020/4～2025/4）