



東洋電機製造株式会社

〒103-0028 東京都中央区八重洲一丁目4番16号 TEL:03-5202-8121

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

統合報告書

東洋電機製造レポート 2025

～心と技術を未来に～

Our Heart and Technology for the Future

目次・編集方針・当社の長期ビジョン	1
東洋電機製造の100年を超える歴史	3
連結業績・財務ハイライト	4
トップメッセージ	5
東洋電機製造の価値創造プロセス	9
マテリアリティ(重要課題)	11
人事担当執行役員メッセージ	13
経営企画担当執行役員メッセージ	14
特集 中期経営計画	15
資本コストや株価を意識した経営の実現 に向けた対応について(アップデート)	16

事業報告	
交通事業	17
産業事業	19
ICTソリューション事業	21
開発センター	23

サステナビリティ	
サステナビリティ方針	25
サステナビリティロードマップ	26
TCFD提言に基づく開示	27
製品・サービスにおける取組み	29
生産活動における取組み	35
人と地域を大切にする取組み	39

ガバナンス	
コーポレート・ガバナンス	43
取締役・監査役・執行役員	45
社外役員メッセージ	46
内部統制・コンプライアンス	46
DX推進	47
情報セキュリティ	47
リスクマネジメント	47

財務報告	
ファイナンシャルレビュー	51
経営指標参考データ	52
連結貸借対照表	53
連結損益計算書および 連結包括利益計算書	55
連結株主資本等変動計算書	56
連結キャッシュ・フロー計算書	57

インフォメーション	
株式関連情報	58
会社情報	59
組織図	60

●編集方針●
本統合報告書は幅広いステークホルダーの皆様に、当社への理解を深めていただくことを目的として2013年から発行しています。経営方針に加え、当社の事業、サステナビリティ、ガバナンス、財務などに関する報告を統合し、1年間の取組みや今後の方向性などをわかりやすくご紹介するよう努めています。

●報告対象期間●
2025年5月期（2024年6月から2025年5月まで）の活動を中心に記載しています。一部対象期間外の内容も紹介しています。

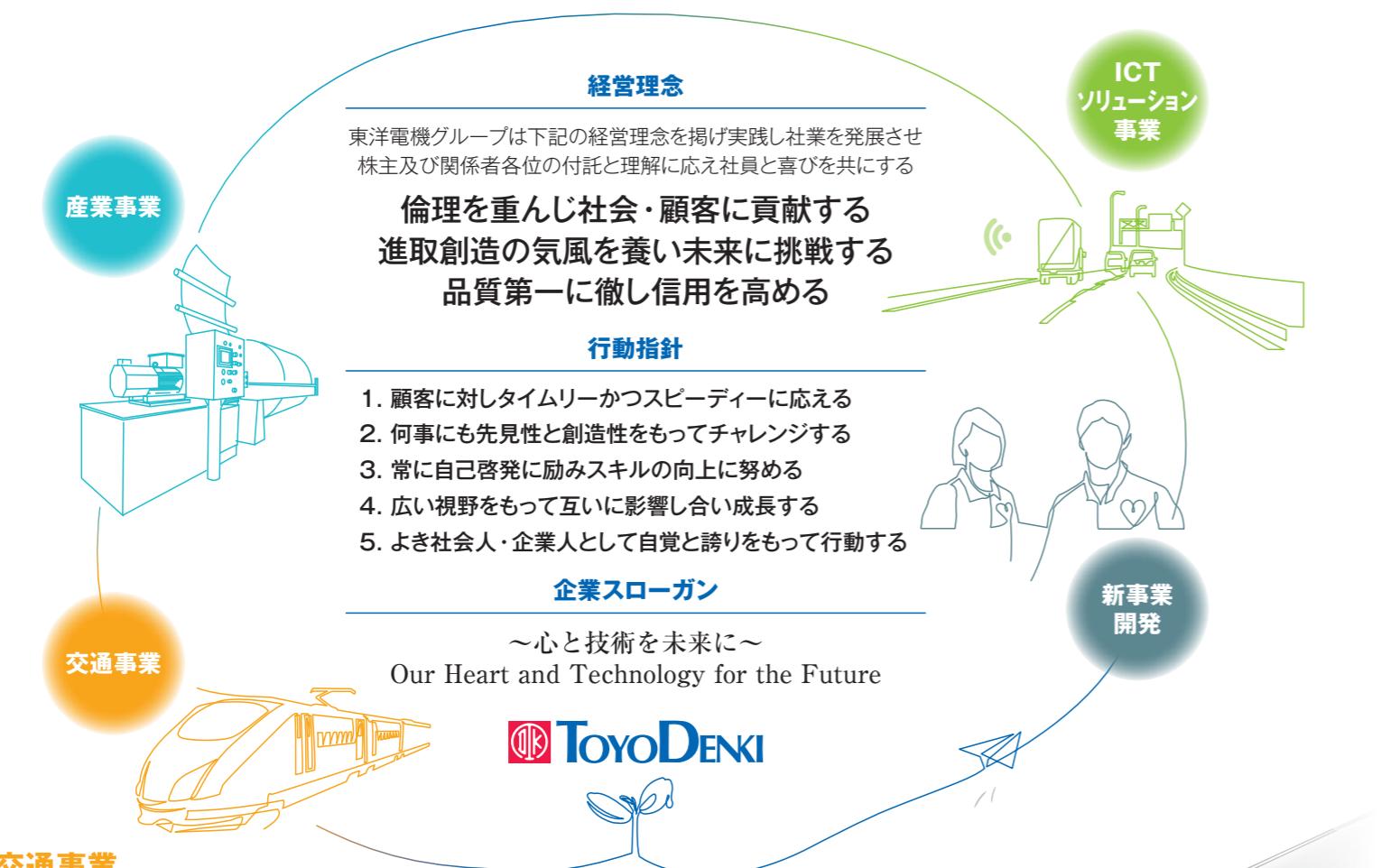
●報告対象の組織●
当社および59頁に記載の子会社、関連会社を対象としています。

●参考にしたガイドライン●
GRIスタンダード/IIRC／価値創造ガイドライン/TCFD／人的資本ガイドライン

当社の長期ビジョン

確固たる経営基盤のもと、創業以来の卓越したモータドライブ技術
グローバルに提供していくことで、地球環境にやさしい社会・産業

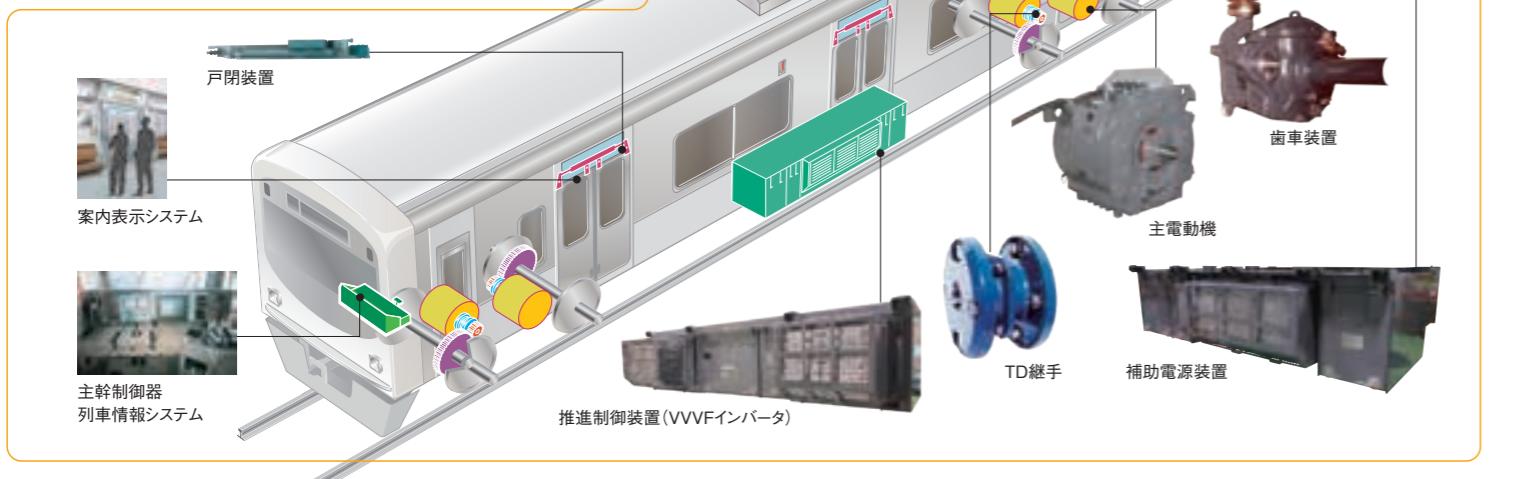
と躍進する先進技術を融合した高品質な製品を
インフラシステムの実現に貢献してまいります。



交通事業

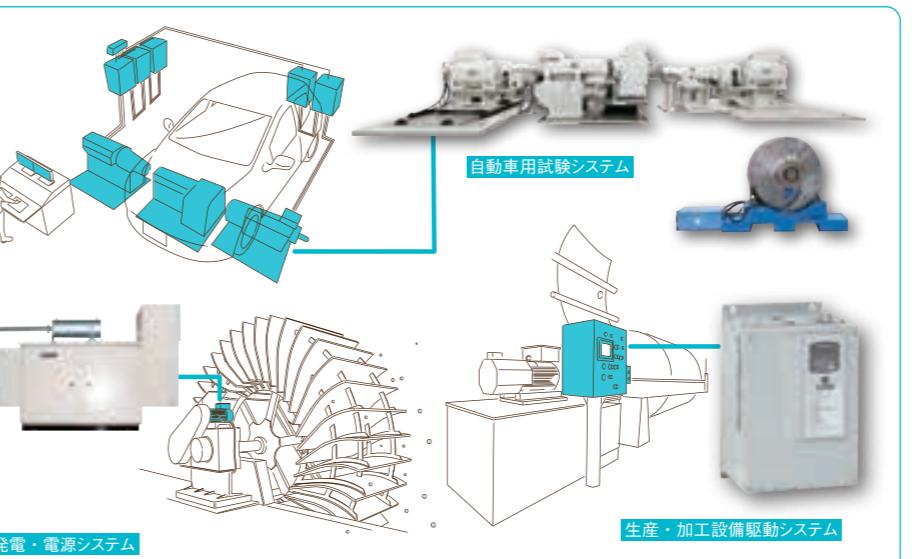
当社が創業以来培った技術力で製造する鉄道車両用電機品は、推進制御装置、歯車装置、集電装置(パンタグラフ)、主電動機、補助電源装置、列車情報システムなど幅広い製品群に及んでおり、鉄道車両の安全性、快適性を追求しています。

さらに、当社グループ会社は故障修理から機器更新までをカバーするメンテナンスサービスの提供により、国内外の鉄道インフラの維持発展に貢献しています。



産業事業

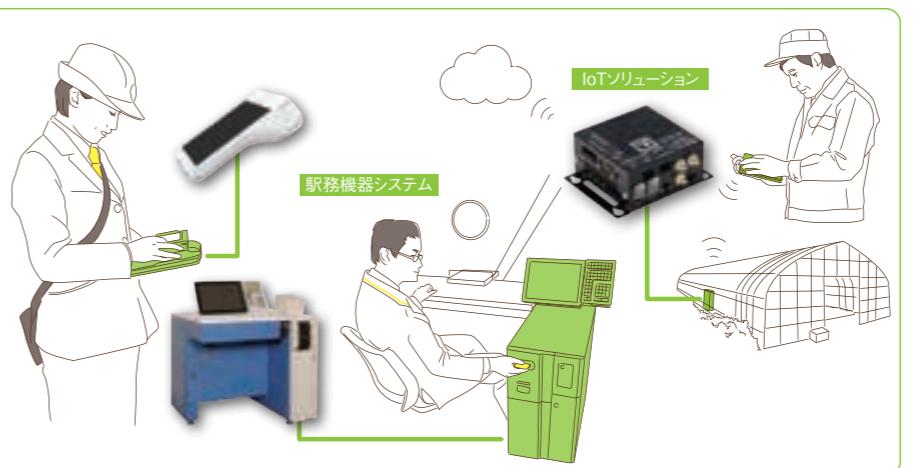
当社は、自動車用試験システム、生産・加工設備駆動システムおよび人々の日常生活に不可欠な発電・電源システムを通じて、広く国内・海外のお客様に貢献しています。省エネルギー対応のモータ、インバータ、そしてFAコントローラとネットワークを駆使した高いシステム構築技術による製品を提供するとともに、持続可能な社会の実現に貢献する「ものづくり」に取り組んでいます。



ICTソリューション事業

当社は、先進のICTとエレクトロニクスを融合し、ICTソリューション事業として駅務機器システムとIoTソリューションの2つの分野で事業を展開しています。駅務機器システムは、定期券発行機や車掌用携帯端末などの開発・製造と、クラウド、IoT技術活用による上位システムの提供により、鉄道事業者にスムーズな料金収受、収入管理システムを提供しています。

IoTソリューションは、クラウドと携帯通信を活用したサービスにより、移動体や遠隔地設備の監視・制御を実現し、お客様の業務効率向上と、設備メンテナンスの最適化に貢献しています。



東洋電機製造の100年を超える歴史

1918年に「鉄道車両用電機品の国産化」を企図して設立され、国内はもとより広く東洋各国へ製品を輸出し、国の発展に寄与したいとの壮大な想いが、「東洋電機製造」という社名の由来となりました。そしてこの想いは、歴代の社員たちに受け継がれ、今では当社の製品は世界の社会・産業インフラシステムの発展に貢献しています。

1918～1949

1918

- 英国のディッカー社と技術提携し資本金300万円で創立

1919

- 横浜工場操業開始

1972

- 世界初の完全ブラシレス電動発電機(BLMG)完成
- わが国初の150kVA 440Hz静止形CVCF完成
- 1973 ●定期券発行システム完成
- 1977 ●大型自動製図機完成
- 1978 ●当社独自のAFEチョッパ装置を開発
- 1983 ●車内補充券発行機完成
- 1985 ●現在の横浜製作所竣工
- 国鉄205系電車用に添加励磁式界磁制御装置納入
- 1988 ●世界初のヒートパイプ冷却式の8個電動機一括制御VVVFインバータ完成、東京急行電鉄に納入
- 1989 ●わが国初の逆導通GTOサイリスタを使用した小型VVVFインバータ完成

1920

- 直接制御器、主電動機を京阪電気鉄道へ納入

1921

- わが国初の国産パンタグラフ完成

1926

- 三相交流整流子電動機(シラーゲ形、のちASモータ)製作開始

1932

- わが国初のトロリーバス用電機品完成
- わが国初の複巻電動機使用の回生発電ブレーキ付制御装置完成

1935

- わが国初のディーゼル電気動車完成、相模鉄道に納入

1949

- 株式を東京証券取引所(一部市場)に上場

1950

創立
戦後

1950

1950～1989

1950

- ST型分巻整流子電動機(200馬力)開発

1952

- わが国初の中空軸平行カルダン駆動方式完成

1958

- 国鉄特急型電車「こだま」用主電動機、制御装置完成

1959

- 自動列車停止装置(ATS)完成

1960

- 新幹線用主電動機、歯車装置試作

- パナマ運河曳船用電気機関車受注

- わが国初の車両用定速運転制御装置完成

- わが国初の船舶用油圧ウインチ完成

1963

- 新幹線向け電機品(パンタグラフ、主電動機、歯車装置)を国鉄に納入

1965

- わが国初のサイリスタ静止レオナード装置シリーズ完成

1969

- 自動車用ブレーキ試験装置完成

1972

- 日本国有鉄道0系新幹線電車

1972

- 世界初の完全ブラシレス電動発電機(BLMG)完成
- わが国初の150kVA 440Hz静止形CVCF完成
- 1973 ●定期券発行システム完成
- 1977 ●大型自動製図機完成
- 1978 ●当社独自のAFEチョッパ装置を開発
- 1983 ●車内補充券発行機完成
- 1985 ●現在の横浜製作所竣工
- 国鉄205系電車用に添加励磁式界磁制御装置納入
- 1988 ●世界初のヒートパイプ冷却式の8個電動機一括制御VVVFインバータ完成、東京急行電鉄に納入
- 1989 ●わが国初の逆導通GTOサイリスタを使用した小型VVVFインバータ完成

1990

- わが国初のストローク切替形戸閉機械完成
- わが国初のインテリジェント・ドアシステム完成

1991

- わが国初の1,500V量産形逆導通GTOサイリスタ使用の軽量VVVFインバータ完成

1997

- 自動改札機対応の車内補充券発行機完成

1998

- わが国で初めて北京市に地下鉄電車用VVVFインバータほか電機品を納入(復八線)

2000

- 永久磁石同期電動機(EDモータ)完成

2004

- わが国初の「フルフラット超低床LRV車両」を共同開発
- 自動車用インホイールモータの開発・走行に成功

2007

- 交通系ICカード「PASMO」対応の定期券発行機を駅施設に納入

2008

- 汎用インバータ「VF66シリーズ」を販売開始

2012

- JR西日本向け車掌用携帯端末稼働

2014

- 上越・北陸新幹線E7系向け電機品納入

2018

- 5月滋賀竜王製作所竣工
- 6月東洋電機製造創立100周年
- 鉄道用超電導フライホイール蓄電システムの委託研究開発を受注

2022

- インタイヤハウスダイナモ[®]を用いた自動車の車両試験システムを納入

2023

- 愛知高速交通株式会社向けVVVF装置に遠隔監視システムを初搭載
- 東京証券取引所スタンダード市場に移行

2025

- 当社開発の車内補充券発行アプリにQRコード決済機能を追加

1990

- 初期の国産パンタグラフ

1998

- 中国・北京市 復八線

2000

- 永久磁石同期電動機(EDモータ)完成

2004

- わが国初の「フルフラット超低床LRV車両」を共同開発
- 自動車用インホイールモータの開発・走行に成功

2007

- 交通系ICカード「PASMO」対応の定期券発行機を駅施設に納入

2008

- 汎用インバータ「VF66シリーズ」を販売開始

2012

- JR西日本向け車掌用携帯端末稼働

2014

- 上越・北陸新幹線E7系向け電機品納入

2018

- 5月滋賀竜王製作所竣工
- 6月東洋電機製造創立100周年
- 鉄道用超電導フライホイール蓄電システムの委託研究開発を受注

2022

- インタイヤハウスダイナモ[®]を用いた自動車の車両試験システムを納入
- 愛知高速交通株式会社向けVVVF装置に遠隔監視システムを初搭載
- 東京証券取引所スタンダード市場に移行

2023

- インドネシア国産通勤鉄道向け新造車両用電機品を受注

2025

- 当社開発の車内補充券発行アプリにQRコード決済機能を追加

1990

- 日本国有鉄道151系(特急型電車「こだま」)

1998

- 日本国有鉄道0系新幹線電車

2000

- 米国・ロサンゼルス郡都市圏交通局P3010形LRV

2014

- インタイヤハウスダイナモ[®]

2022

- 日本国有鉄道0系新幹線電車

2023

- 当社開発の車内補充券発行アプリにQRコード決済機能を追加

2025

- 日本国有鉄道0系新幹線電車

1990

- パナマ運河曳船用電気機関車受注

1998

- わが国初の車両用定速運転制御装置完成

2000

- わが国初の船舶用油圧ウインチ完成

2012

- 新幹線向け電機品(パンタグラフ、主電動機、歯車装置)を国鉄に納入

2014

- わが国初のサイリスタ静止レオナード装置シリーズ完成

2019

- 自動車用ブレーキ試験装置完成

1990

- 日本国有鉄道0系新幹線電車

1998

- パナマ運河曳船用電気機関車

2000

- 日本国有鉄道0系新幹線電車

2012

- 日本国有鉄道0系新幹線電車

2014

- 日本国有鉄道0系新幹線電車

2018

- 日本国有鉄道0系新幹線電車

2022

- 日本国有鉄道0系新幹線電車
- </

トップメッセージ

**当社グループ社員一人ひとりの力と
高度な技術を根源とした
サステナブルな経営を推進し、
企業価値向上を
実現してまいります。**

代表取締役社長 渡部 朗



**持続可能かつ魅力ある企業グループであるために
サステナビリティ経営の実践を通じて、
企業価値の向上を目指す**

当社グループは、経営理念である「倫理を重んじ社会・顧客に貢献する」「進取創造の気風を養い未来に挑戦する」「品質第一に徹し信用を高める」ことの実践を通じ社業を発展させ、株主を含むステークホルダーの皆様の付託と理解に応え、従業員と喜びをともにすることを大切にしています。創業から100年以上にわたり、時代とともに変化するニーズに対応しながら、技術を活かした高品質な製品・サービスをグローバルに提供し続けてまいりました。

私たちはものづくりを通じて持続可能な社会の実現に将来にわたって貢献し続けることができるよう、2021年に「サステナビリティ方針」を制定しました。これ以降、従業員に対しサステナビリティに関する考え方を繰り返し伝えることを通じ、グループ全体で企業価値向上を目指すサステナビリティ経営の浸透を図っています。あわせて、持続的な企業価値向上の実現のために優先的に対応すべき重要課題を「5つのマテリアリティ」として特定しました。従業員一人ひとりが日々の業務と企業価値向上を結びつけて考え方行動できるよう、毎期の事業計画にマテリアリティに対する取組みを落とし込み、KPI（重要業績評価指標）を設定することにより、サステナビリティ経営の浸透を図っています。

一方で、当社グループは資本コストや株価を含む経営の現状を分析・評価し、改善に向けて取り組むことが必要であると認識しています。今後も企業価値向上に向けた方策を推進し、持続的かつ魅力ある企業グ

ループとしてさまざまなステークホルダーからのご評価を高めていくよう、これからの経営に邁進してまいります。

5つのマテリアリティ（重要課題）

マテリアリティ全体への取組みは 概ね堅調に進捗

2024年度に特定した5つのマテリアリティの詳細については、この「東洋電機製造レポート」でもお示ししているとおり、当社グループが大切にしてきた「人・技術・品質・環境・ガバナンス」がその核心です。当社グループが、何より大切にしてきたのは「人」です。最も重要な経営資源である人材一人ひとりが、十分に能力を発揮して活躍することで、高度な「技術」と高い「品質」を強みとする製品やサービスをお客様に提供し、「環境」に配慮したものづくりを通じて、鉄道をはじめ社会・産業インフラに貢献し、持続可能な社会の実現に寄与してまいりました。また、このような企業活動をしっかりと「ガバナンス」で監督することは、企業価値を向上させ、社会からの信用を高めていく上で不可欠です。

まず「多様な人材の活躍促進」については、人材が全ての活動や企業価値の根源であるという考えの下、大きく2つの取組みを鋭意推進しています。1つは、処遇面や働き方改善に向けた人事制度改革です。もう1つは、仕事と生活の調和（ワークライフバランス）のとれた働き方、就労環境の整備等による従業員エンゲージメントの向上です。多様な背景を持つ従業員一人ひとりがいきいきと働き続けることができる制

度の導入や職場環境の整備に取り組んでまいります。

「技術を活かしたイノベーション創出」については、お客様に魅力的な製品を提供するため、ニーズを把握し、最新技術を導入した製品開発に努めています。産業事業では、2021年から当社独自技術であるインタイヤハウスダイナモ®（ITHD®）（P.32～34参照）の開発を進めてまいりました。2022年に大手自動車メーカーへインタイヤハウスダイナモを使用した自動車用試験システムの1号機を納入、2025年には自動車メーカー各社からのご要望にお応じて大容量化を行い、ラインナップを拡充しました。今後は先進運転支援システム等への活用を目指すなど、次世代自動車用試験システムの開発に努めています。

「安定調達と高品質なものづくり」については、インドネシア鉄道市場においてジャカルタ都市圏の新型通勤車両用電機品の出荷が無事に完了し、技術移転契約における現地でのトレーニングの実施も順調に進捗しました。バリューチェーンおよびサプライチェーン全体を機能させ、この案件の生産・出荷を滞りなく遂行できたことは、大きな自信と実績になりました。

「脱炭素社会への貢献」については、国土交通省による鉄道分野のGXに関する基本方針の下、鉄道事業者の省エネ車両・機器への投資活動が活発化しており、当社も省エネルギー、省メンテナンス対応の電機品をお取引先の鉄道事業者に納入しております。また、2025年3月には東洋電機グループ「サステナブル調達ガイドライン」および「グリーン調達ガイドライン」を策定しました。サプライチェーン全体で、持続可能かつ環境に配慮した調達を目指し、ステークホルダーの皆様とともにガイドラインに基づく活動を推進しています。

最後に「社会・ステークホルダーに対し責任ある企業活動の実行」については、取締役会の実効性評価アンケートでの意見を反映する形で、2024年に社外取締役全員を指名・報酬諮問委員会委員とする体制へと変更しました。これからもガバナンスの強化に努めていく所存です。

資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応

企業価値向上に向けた対応方針を アップデート

当社のPBR（株価純資産倍率）は1倍を下回る状況が継続しており、この改善が経営における大きな課題と認識し、「資本コストや株価を意識した経営の実

現に向けた対応（アップデート）」を2025年7月14日に公表しました。

当社グループは、持続的な成長に向けた抜本的な収益力の強化と資産効率の改善は引き続き重要な経営課題と捉えており、今後もROE（自己資本利益率）の維持向上に努めるとともに、期待成長率の向上や株主還元の充実により、PBRの改善に取り組んでまいります。その一環として、自己株式の取得に加え、中長期的な企業価値向上に向けたインセンティブ制度として、常勤取締役・執行役員向けの譲渡制限付株式報酬制度（RS）、従業員向けの信託型従業員持株インセンティブ・プラン（E-Ship®）を導入しました。今後も株主様への還元、従業員への還元を充実させることで、ステークホルダーの皆様の期待に応える経営の実現に努めています。

「中期経営計画2026」3年目における主な成果

1年前倒して中期経営計画 最終年度目標を順調に達成

2025年5月期連結業績は、「中期経営計画2026」で掲げた2026年5月期（最終年度）の目標（連結売上高400億円、営業利益20億円、営業利益率5%、経常利益24億円、親会社株主に帰属する当期純利益16億円、ROE8%）の全てを1年前倒しで達成し、各セグメント利益は増収効果と粗利率改善により前期比で大幅増益となりました。

「中期経営計画2026」の3つの基本方針ごとに2025年5月期の成果をご説明します。「新しい事業・製品の拡大」では、交通事業においてインドネシア国産新造車両用電機品の納入が順調に進捗し、産業事業では、自動車用試験システムに用いるインタイヤハウスダイナモの大容量化によりラインナップの拡充を図りました。「既存事業の徹底した収益体質の改善」では、原材料価格の上昇や人的資本投資などを適正に売価に反映できるよう、お客様のご理解を得ながら価格転嫁を進めつつ、工場採算改善のために原価管理の適正化を図っております。「資本コストを意識した資産効率の改善」においては、継続的な政策保有株式の縮減と保有不動産の見直しを進めてまいりました。

中期経営計画の最終年度である2026年5月期は、売上高、ROEの目標は据置きとする一方、営業利益率の目標を6%に引き上げました。これは、事業の「質」へのこだわりを徹底することで、今後の当社グループの企業体質のさらなる強化を企図したものです。

トップメッセージ

「中期経営計画2026」の総仕上げに向けて

鉄道をコアとした交通事業と インタイヤハウスダイナモの 積極展開を進める産業事業の両輪で コロナ禍前のトップラインへの回帰と 稼ぐ力の向上を目指す

今般のインドネシア大口案件の反動減による影響を問われることがあります。交通事業は好調に推移しています。インバウンド需要の回復等による鉄道利用者数の増加を受けて国内鉄道事業者の車両投資は活発であり、新造車用製品や機器更新の受注が増加しております。海外では中国の高速鉄道向け部品の引き合いが継続、各国における旺盛な鉄道インフラ投資を背景に、新造車用製品の引き合いが増加する中、インドネシア鉄道市場における後続案件の受注活動も継続しております。国土交通省から鉄道分野におけるGX投資の推進が発表されたこともあり、鉄道事業者は従前より中長期的な設備投資計画のもと、GXを目的とした新造車への置き換えや電機品の機器更新を進めています。当社グループも引き続き環境に配慮した製品の受注拡大に取り組んでまいります。

もう一つの事業の柱である産業事業についても、インタイヤハウスダイナモの引き合いが増えています。2021年に開発したインタイヤハウスダイナモは、先進運転支援システムの評価や従来のシャシーダイナモにはない機能を付加し、実車のタイヤ部に実装し、操舵機能を追加することで、シャシーダイナモのような大規模な工事を伴わず、操舵を伴う実走試験も可能な、これまでにない試験システムとして自動車メーカー各社から好評をいただいております。自動車メーカー各社からのご要望もあり、大容量化を行い、ラインナップを拡充いたしました。現在、インタイヤハウスダイナモの採用・評価に向けた自動車メーカー各社による試用や滋賀竜王製作所に新設した自社設備による受託試験を通じて、受注に向けた取組みを進めています。

中期経営計画最終年度の目標として掲げる連結売上高400億円は、トップラインをコロナ禍前のレベルに戻すというコミットメントとして設定していることもあります。最終年度も確実に達成してまいります。グループ一丸となって稼ぐ力を発揮し、しっかりと利益率を高め、市場からの評価や企業価値向上につなげてまいります。

グループ一体経営の推進によりさらなる企業価値の向上へ

東洋電機グループが目指す シナジー効果とは

当社グループは、交通事業、産業事業、ICTソリューション事業の3事業において社会・産業インフラシステムという大枠では共通のフィールドで事業を展開しているため、グループシナジーを発揮しやすい条件を具えていると認識しています。グループ一体経営のさらなる推進こそが、一層の企業価値向上に大きく寄与すると考えます。

私は従前から人材が最も重要な経営資源であると考えています。マテリアリティの一番初めに「多様な人材の活躍促進」を設定したのも、この考えによるものです。私たちが100年以上にわたり事業を継続してきたのは、人材がいたからこそであり、技術とともに人材という基盤に結びついていると考えています。グループ全体での従業員のエンゲージメント向上のための諸施策を通じて、これからさらに強固かつレジリエントなグループ一体経営の構築を進めていきたいと考えています。その一つとして、2024年3月に開始した従業員エンゲージメントサーベイの対象を今年から国内グループ会社に拡大しました。従業員の期待度と満足度を可視化するとともに、サーベイで明らかになった課題の解決を継続的に図ってまいります。また、社長である私と従業員の直接対話の場であるラウンドテーブルミーティング（P.40参照）をグループ会社も対象とし、定期開催しています。2025年5月期末時点で23回を数えるラウンドテーブルミーティングは、サステナビリティ経営やグループ一体経営に関わる対話や浸透のための重要な場となっています。

グループ一体経営によるシナジー効果で私が一番期待しているのは、新事業や新製品の開発です。現時点ではまだ詳細を申し上げることはできませんが、例えば、自動車用試験システムでは部品であるインタイヤハウスダイナモと車両試験システムを組み合わせ、完成車用試験システムとして事業化を図っているように、新しいアイデアの下で得意とするハードとソフト技術を組み合わせることで、今よりも一つ上の事業階層への飛躍も視野に入れることができます。加えて、2024年に設置した新組織「デジタル戦略部」の本格稼働による、これまでの当社グループにはなかった“攻めのDX”効果にも期待しています。今後、新事業や新製品開発テーマの絞り込みを行いつつ、そのための体制強化も計画し、早期の立ち上げを目指していく方針です。

海外展開の基本的な考え方

一大市場である中国において中長期的な視点で継続しつつ成長戦略として 交通事業の海外展開を推進

中国の地下鉄網は世界最大規模であり、営業距離は日本の10倍以上となっています。また、高速鉄道網に関しては、長期目標として2035年までに営業距離を総延長7万kmに拡大し、中国国内の人口50万人以上の都市全てに高速鉄道を整備する計画が掲げられています。

当社グループは、中国鉄道市場で20年以上にわたり事業を継続し、北京市や四川省成都市などの地下鉄向け電機品や高速鉄道向け歯車装置を納入し、ブランド力を獲得してきました。近年、これまで納入してきた電機品のメンテナンス時期が到来しており、現在はそれらのメンテナンス事業に加え、保守部品の提供などを多数手がけています。今後もカントリーリスクに留意しながら、中長期的な視点で中国ビジネスを継続的に展開してまいります。

また、交通事業の海外展開については、当社の成長戦略の中核として、東南アジアや北米を中心に推進してまいります。

次期中期経営計画の青写真

より個別施策を進化させ より稼ぐ力・利益率にこだわっていく

2026年5月期は、「中期経営計画2026」の総仕上げとともに、次期中期経営計画の策定期間という重要な1年となります。

次期中期経営計画に関する取締役会での議論はスタートしたばかりではありますが、現時点で大筋は、現中期経営計画の方針を本来企業として取り組むべき課題として捉え、継続していく形になると見ています。その上でKPIの設定に関しては、「中期経営計画2026」最終年度と同様に稼ぐ力・利益率にこだわったものとし、企業価値向上につなげていく所存です。

ステークホルダーの皆様へ

株主還元の充実

「中期経営計画2026」のもと、ROE8%必達に向けた取組みを進めています。それにより確保した利益を株主の皆様にどのように還元するかについて、改め

て私の考え方をご説明させていただきます。

2020年8月に当社代表取締役社長に就任し、今年で6期目になります。振り返れば、就任当初はコロナ禍の非常に厳しい時期で、当社グループの業績も低迷を余儀なくされる状況にありました。しかし当時、主たる低迷要因の全てを、事業環境の変化やコロナ禍といった外部環境によるものと判断するつもりはなく、当社のビジネスモデルや収益構造など、内部環境にも根本的な課題があると捉えていました。そして、コロナ禍によって浮き彫りになつた課題を真摯に踏まえた上で、現在の「中期経営計画2026」の方針を定めてその遂行に邁進し、お陰様で今日の好業績へと至ることができていると考えております。

当社は、配当の基本方針を「配当性向30%以上、配当下限1株当たり30円」といたしました。2026年5月期は業績予想とその基本方針を勘案し、5円増配の1株当たり75円配当の予想としております。今後も利益の拡大による増配を実現していくことで、より一層株主還元を充実してまいります。

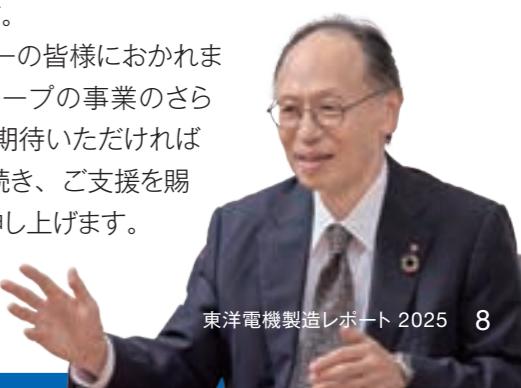
期待成長率の向上のために

成長戦略の発信力を強化

当社は2024年5月期から、株主の皆様に当社の事業内容をより理解していただくため、コロナ禍で一時中断していた株主様向け工場見学会を再開いたしました。2025年10月に開催した当社横浜製作所での工場見学会もご好評をいただきました。工場見学会は、株主の皆様に当社の製品や「技術力」を間近にご覧いただき、直接コミュニケーションを図ることができる大変貴重な場であるため、今後も継続実施できるよう努めてまいります。また、機関投資家向けのIR面談も件数が増加しております。株主様や機関投資家との対話機会の拡大によりIR活動を強化することで、当社グループの成長戦略を広く発信し、期待成長率の向上、PBRの改善につなげていきたいと考えています。

今後も新しい事業や製品に向けた研究開発投資や設備投資拡大、人的資本投資の継続的な拡大と人的リソースの効率的な配置により、効果的に成長への投資を継続していきます。

ステークホルダーの皆様におかれましては、当社グループの事業のさらなる発展拡大にご期待いただければと存じます。引き続き、ご支援を賜りますようお願い申し上げます。



東洋電機製造の価値創造プロセス



マテリアリティ(重要課題)の特定プロセスについて

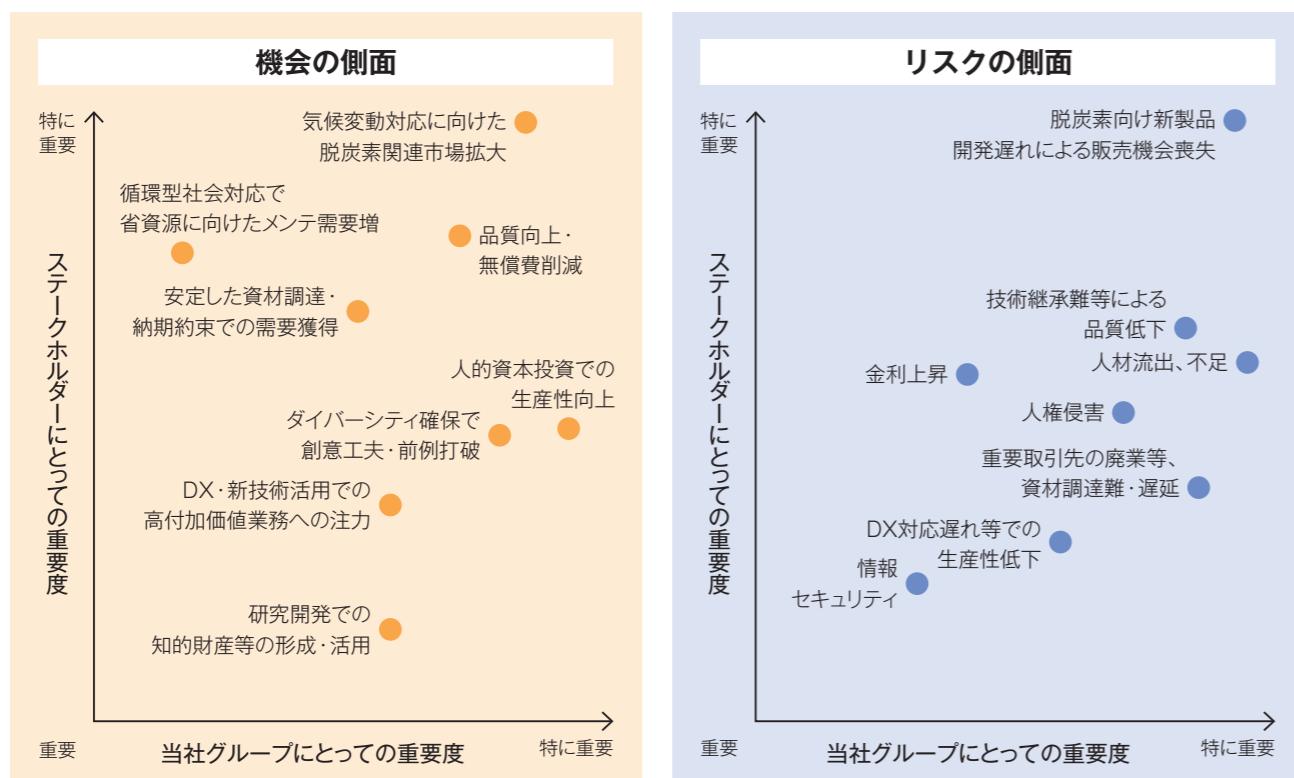
当社グループは、「サステナビリティに関する基本的な考え方」(P.25参照)に基づき、マテリアリティを「持続的な成長と企業価値向上の実現に向けて、当社グループが優先的に対処すべき重要課題」と定義し、以下のステップを経て「5つのマテリアリティ」を特定しました。

Step1 将来想定される社会・外部環境変化の一覧を作成

各省庁の開示資料、各シンクタンクが公表する将来課題に関するレポート、SDGs、グローバルリスク報告書（世界経済フォーラム）、国際ガイドライン（GRI、SASB）、新聞記事等を参考として、将来想定される環境変化の一覧を作成。

Step2 マテリアリティ候補一覧の作成、「機会」と「リスク」の想定と評価を実施

Step1で洗い出した環境変化について、当社グループにとってのマテリアリティの候補一覧を作成した上で、個々のマテリアリティ候補が当社グループに及ぼす「機会」と「リスク」を想定。その後、当社グループの持続的な成長に及ぼす重要度と、ステークホルダーにとっての重要度の2軸で評価を実施。



Step3 サステナビリティ委員会等での議論を経て「5つのマテリアリティ」を決定

Step2での評価の結果と価値創造プロセスを考慮して、取締役会の下に設置されたサステナビリティ委員会等で議論を重ね、2024年5月の取締役会において「5つのマテリアリティ」を決定し、同年7月に社外公表。

5つのマテリアリティ(重要課題)とKPI(重要業績評価指標)

当社グループは、特定した「5つのマテリアリティ(重要課題)」に対し、より具体的に取組みを進めるために、各マテリアリティにKPI (Key Performance Indicator: 重要業績評価指標) を設定し、その一部を「サステナビリティロードマップ」(P.26参照) の目標として公表しております。

今後もマテリアリティを意識した取組みを実行し、関連するKPIの進捗状況を確認しながら、サステナビリティ経営のさらなる推進を図っていきます。

マテリアリティ	目指す姿	主要なKPI
1 多様な人材の活躍促進	個々人が持つ能力を最大限発揮し、新しいことに挑戦しながら日々成長できる組織・風土を整えることで、多様な人材が自己実現し続ける企業グループを目指す	<ul style="list-style-type: none"> ● 従業員エンゲージメント指標 ● 従業員1人当たりの教育研修費用 ● 管理部門の女性管理職比率
2 技術を活かしたイノベーション創出	連綿と受け継がれてきた匠の精神(こころ)を礎に、技術向上へのあくなき挑戦を行い、新たなイノベーションを創出することで、豊かな社会づくりに貢献し続ける企業グループを目指す	<ul style="list-style-type: none"> ● 新開発に基づく新規売上高 ● 新商品・新事業提案件数 ● 自動化・省力化改善件数
3 安定調達と高品質なものづくり	調達先と共生共栄できる強固なサプライチェーンを構築し、徹底して顧客の声に耳を傾けながら真摯にものづくりを行うことで、高品質な製品・サービスを提供し続ける企業グループを目指す	<ul style="list-style-type: none"> ● 新規サプライヤー開拓数 ● 製造工程におけるロス発生削減 ● 納期管理強化
4 脱炭素社会への貢献	卓越したモータドライブ技術を軸に、気候変動に対応する製品・サービスの開発・販売を通じて、持続可能な社会の実現に貢献し続ける企業グループを目指す	<ul style="list-style-type: none"> ● Scope1・2のCO₂排出量削減 ● 出荷輸送時のCO₂排出量削減 ● 脱炭素に資する製品・サービス受注高
5 社会・ステークホルダーに対し責任ある企業活動の実行	倫理を重んじた透明性のある経営を継続し、企業価値を向上しながら、社会・ステークホルダーにとってなくてはならない企業グループであり続けることを目指す	<ul style="list-style-type: none"> ● 人権研修受講率 ● コンプライアンス研修受講率 ● 情報セキュリティ訓練結果改善率

○ サステナビリティロードマップの目標に対する2024年度のKPI進捗度

項目	2024年度実績	2026年度目標	2030年度目標
Scope1・2 CO ₂ 排出量(2018年度比)	18.0%削減	10%削減	30%削減
障がい者雇用率	3.54%	2.9%以上	3.0%以上
女性従業員比率(管理部門・係長クラス)	30.4%	25%以上	30%以上
女性従業員比率(管理部門・管理職クラス)	8%	8%以上	15%以上
男性の育休取得率	62.5%	50%以上	70%以上

人事担当執行役員メッセージ



取締役
専務執行役員
谷本 憲治

エンゲージメント向上の取組みの考え方

当社は、サステナビリティ経営や中期経営計画2026の取組みを「人材が全ての活動や企業価値の根源である」という基本認識に基づいて進めていることは冒頭のトップメッセージでお伝えしたとおりです。

人材を大切にする取組みは従業員エンゲージメントの向上につながります。従業員エンゲージメントとは従業員と会社の結びつき・信頼関係とされていますが、当社はエンゲージメント向上の取組みを「従業員が東洋電機グループで働いて良かった、東洋電機グループで働き続けたいと実感できる会社を目指す」ものと位置づけています。

そのために3つの観点で取組みを進めています。1点目は、従業員の年収水準を引き上げる、2点目は、従業員が働きがいを実感できる会社にする、3点目は、従業員が働きやすい制度、風通しの良い職場をつくるです。

基本的な人的投資の拡充

会社が利益を拡大して従業員の年収水準を引き上げること、これは経営の基本的な責務であり人的投資の基本であります。現在の中期経営計画期間の3年間で給与、賞与、新卒者の初任給など、かつてない思い切った水準の引上げを継続いたしました。今後も利益拡大を図り基本的な人的投資拡充を着実に進めます。

働きがいを実感できる会社へ

頑張って成果を挙げた人、自ら困難な課題にチャレンジした人にきちんと報いる制度・運営を拡充しています。最近では、半期ごとの賞与評価について「加点主義」を明確にした評価運営を管理職層から導入いたしました。今後これを全従業員に拡大いたします。

また、自ら学び成長を目指す意欲ある人を支援する制度の拡充も図っています。従業員1人当たりの教育研修投資の年間目標額を設定し、スキルアップ、能力アップを目指した資格取得や社外講習などを受講する人への投資を惜しみません。さらに自ら研鑽に努める従業員の希望に沿ったキャリア形成を実現するために自己申告の制度も活かしてまいります。

働きやすい制度

ワークライフバランスの観点からこれまでフレックスタイム、テレワーク、育児・介護休業などの制度を順次導入してまいりました。

今後は、特に改善の要望が多く寄せられている女性従業員の声を汲み取りながら、当社の課題である「女性が活躍できる会社」を目指し、有効な制度・運営にするためにさらに改善を重ねます。

風通しの良い職場づくり

エンゲージメント向上の取組みは制度的な対応に加えて、「風通しの良い職場づくり」も大変重要です。

2024年3月から外部の専門機関を活用したエンゲージメントサーベイを始めました。客観的なスコア評価に基づき各事業部・部門・階層ごとの課題を明確にした上で改善取組みを進めています。

半年ごとに改善取組みとその結果を経営層・管理職層で共有化を図っていますが、最も重要なことは経営層・管理職層、各職場の従業員それぞれの間で会社や各部門の目指す方向・取組みの共有化を図りながら本音の対話を重ねることだと認識しています。

取組みを始めて1年半、全体としては着実に改善が進んでいる一方で未だ課題も多く、今後も息の長い取組みとして継続してまいります。

経営企画担当執行役員メッセージ

「中期経営計画2026」の最終年度

2022年6月からの4年間で進めております「中期経営計画2026」では、3つの基本方針（①「新しい事業・製品の拡大」、②「既存事業の徹底した収益体质の改善」、③「資本コストを意識した資産効率の改善」）を基に、当社グループの「企業価値の回復と成長」を目指し取り組んでおります。

期間3年目の2025年5月期連結業績は、海外大口案件の計上により、中期経営計画で掲げた最終目標値である経営指標「売上高400億円、営業利益率5%、ROE8%」について、1年前倒しで達成することができました。

しかしながら、持続的な成長に向けた抜本的な収益力の強化と資産効率の改善は、引き続き重要な課題と捉えており、今後もROEの維持向上を目指して取り組んでまいります。

また、持続的な資産価値向上を示すPBRについても、2025年5月期末以降も、依然として1倍未満で低位に推移しており、当社の成長性や資本効率に対する市場の評価が十分でないことを示しています。

収益力の強化に加え、事業ポートフォリオの見直しと人的資本投資を通じたROEの向上、新しい事業・製品に向けた積極的な研究開発投資、設備投資の拡大による期待成長率の向上や株主還元の充実により、皆様に評価をいただけるように改善を図ってまいります。

期待成長率の向上への取組み

IR等を通じて皆様から「企業価値向上のストーリーが市場に伝わっていない」とのコメントをいただいております。これは、私たちが描く中長期的な成長戦略や資本効率の改善施策が不十分であり、またわかりにくいくことの表れだと、真摯に受け止めています。

財務情報に加え、100年超の実績と信頼を支えてきた当社のモータードライブ技術やビジネスモデルを含めた東洋電機グループのコアバリュー・強みをわかりやすくお伝えし、当社の価値創造プロセスについて、より具体的にお伝えしていく所存です。株主様をはじめとする各ステークホルダーの皆様との対話を通じて、当社の成長ストーリーが市場にしっかりと伝わるよう、IR活動の質と量の両面での向上を図ってまいります。



取締役
専務執行役員
貫名 純

株主還元の拡充

現在の中期経営計画の期間中は継続的・安定的に配当性向30%以上の配当を行うことを基本方針としつつ、利益の拡大による増配を目指しています。

2025年5月期の1株当たりの年間配当金は、好調な業績や政策保有株式の売却に伴う当期純利益の増益を踏まえ70円としました。

2026年5月期についても年間5円増配を予定しております。また、配当金の下限30円を設けることで、業績が一時的に悪化しても安定して株主還元を継続する姿勢を明確にいたしました。自社株買いについても継続して取り組んでおり、引き続き機動的に対応してまいります。

最終年度となる2026年5月期は、好調な受注残高の早期売上化と引き続きの採算改善による収益力の強化により、最終の年度目標を確実に達成するべく、グループ全社を挙げて推進してまいります。

事業ポートフォリオの見直し

資産効率を向上する上で、事業ポートフォリオの見直しを継続して行っており、政策保有株式縮減の継続や非事業用資産の売却実施、採算が悪化した中国の事業会社の撤退と再編等を進めています。これにより得た資金を成長分野へ投資していきます。

中期経営計画

当社グループは、中期経営計画2026で掲げた2026年5月期(最終年度)の数値目標を1年前倒しで達成いたしました。持続的な成長に向けた抜本的な収益力の強化と資産効率の改善は引き続き重要な課題と捉えており、中期経営計画2026の完遂に向けて、計画を着実に実行してまいります。

1 新しい事業・製品の拡大

全社横断的な新事業領域の開発強化・迅速化を推進し、電動化やDX化、脱炭素化等への対応を図る

2 3つの基本方針

既存事業の徹底した収益体質の改善

生産効率の向上と適正な売価確保の両面から、工場・営業一体で収益力を抜本強化

3 資本コストを意識した資産効率の改善

政策保有株式の縮減を継続するほか、事業毎の資本効率性を検証し、経営資源の最適化を推進

2026年5月期 最終年度目標の

売上高400億円

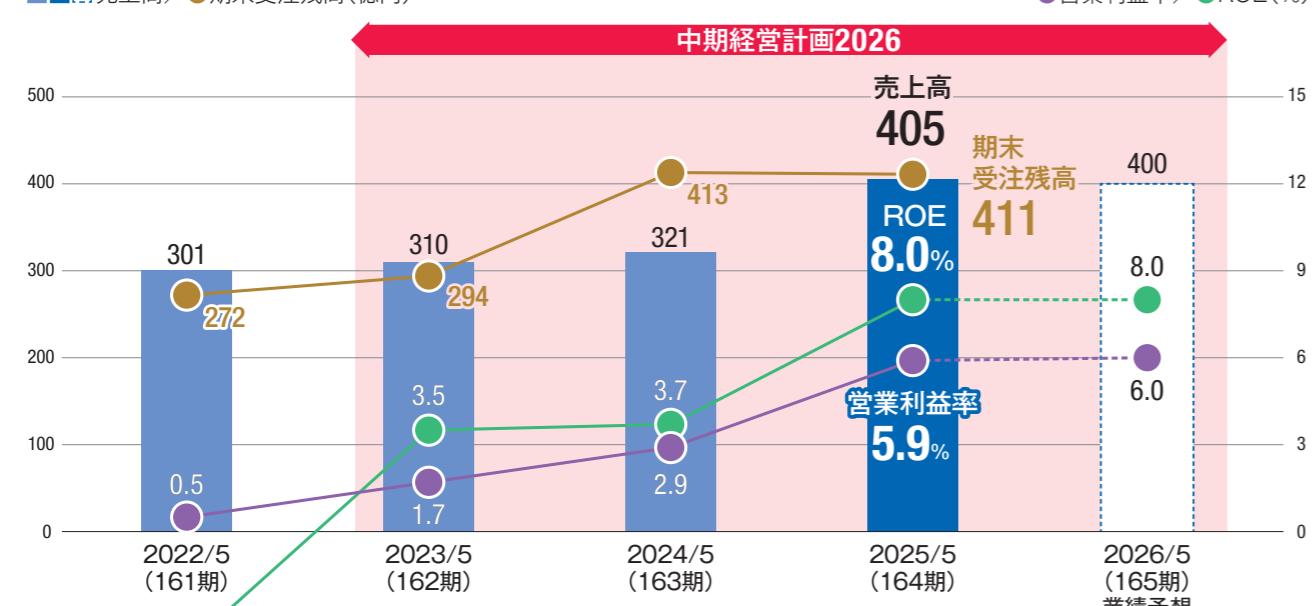
営業利益率5%

ROE8%

を1年前倒しで達成

業績推移と予想

■売上高／●期末受注残高(億円)



2026年5月期 当初目標

■ 売上高

400 億円

● 営業利益率

5%

● ROE

8%

2026年5月期 業績予想

400 億円

6%

8%

資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応について(アップデート)

当社は2025年7月14日に「資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応について(アップデート)」を開示いたしました。当社は持続的な成長に向けた抜本的な収益力の強化と資産効率の改善は引き続き重要な課題と捉えており、今後もROEの維持向上に加え、PBRについても期待成長率の向上や株主還元の充実により改善を図ってまいります。



当社Webサイトもあわせてご覧ください。
<https://www.toyodenki.co.jp/ir/release.html>

企業価値向上に向けた取組み

PBR

= ROE

× PER

ROE・PERの改善に取り組む

P
B
R

R
O
E

P
E
R

**中期経営計画2026
2026年5月期目標 8%**
中期経営計画2026の目標を確実に達成し、その後もさらなる向上を目指す

収益力の強化
資産効率の改善

期待成長率の向上

株主還元の充実

- 営業強化による受注の拡大
- 既存事業の徹底した収益体質の改善

- 政策保有株式縮減の継続
- 運転資本の圧縮によるバランスシートの改善

- 新しい事業・製品に向けた投資の拡大
- 人事戦略の推進による従業員エンゲージメント向上
- IRの充実

- 配当性向30%以上の維持(下限30円)
- 機動的な自己株式取得の継続

収益力の強化

既存事業の徹底した収益体質の改善

- 適正な販売価格への見直し

適正な販売価格への見直しを継続し、販上げ、物価高、金利上昇等のコストアップを吸収するとともに、価値ある製品品質とサービスの追求により、顧客満足度の維持向上に努めてまいります。

セグメント利益率(単位:%) ● 交通事業 ● 産業事業



- 低採算事業・製品の見直し継続

株主還元の充実

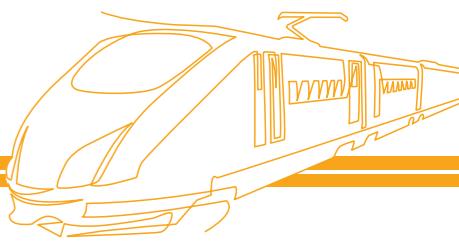
配当政策

継続的・安定的に配当性向30%以上かつ下限30円を基本方針としつつ、中期経営計画2026では、利益の拡大による増配と企業価値の向上を目指します。(2026年5月期の配当予想は75円)

1株当たり配当金(単位:円)



交通事業



鉄道分野におけるGXを
創業以来培った技術と環境に配慮した
ものづくりで推進していきます。

常務執行役員 交通事業部長
大塚 明裕



事業環境・事業戦略

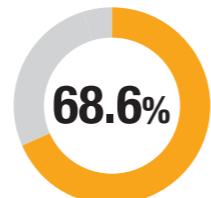
国内では、インバウンド増加等を背景に鉄道輸送人員は増加傾向にあり、各鉄道事業者において車両部門への積極的な投資が行われ、鉄道分野におけるGX対応も追い風となり当社製品群への需要が高まっております。各鉄道事業者の好調な業績を背景に、GX、DX対応に伴う脱炭素化や省力化を企図した省エネ車両機器への更新需要が旺盛であり、新造車両導入や機器の置換えの増加が期待されます。

海外では、中国においては高速鉄道向け保守部品、インドネシアにおいては車両への新規投資を中心とした需要の継続が見込まれており、継続受注に向けて取り組んでまいります。また、北米地域の動向も注視し、製販一体で対応を進めています。

さらに企業価値向上に向けた取組みとして、当事業の収益力強化を重要課題に掲げ、既存事業の徹底した収益体质の改善、設備投資および適正な利益の獲得に努めています。

2025年5月期の業績(連結)

連結売上高構成比



●受注高 **277億47百万円** (前期比 9.7%減)

2023	20,963
2024	30,712
2025	27,747

●売上高 **278億22百万円** (前期比 34.2%増)

2023	19,857
2024	20,737
2025	27,822

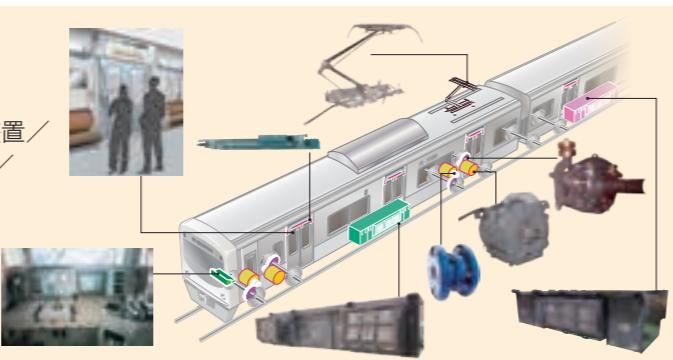
●セグメント利益

36億14百万円 (前期比 51.4%増)

2023	2,259
2024	2,387
2025	3,614

主な製品

- 鉄道車両用電機品
推進制御装置／補助電源装置／主電動機／歯車装置／集電装置／列車情報システム／案内表示システム／TD継手／戸閉装置／高精度遮断器 等
- 鉄道用電力蓄蔵装置
- バス用戸閉装置



主な取組み

▶ 優れた技術と地球環境への負荷に配慮した製品およびサービスの提供

京成電鉄株式会社の新型車両3200形向け電機品を納入し、2025年2月22日から営業運転が開始されました。同車両に採用された推進制御装置は、低損失な半導体素子を使用することで、従来機器に比べて小型・軽量化を実現しました。また、従来の3500形車両と比較して消費電力量を約69%削減しました。

これらの取組みを通して、消費電力量の低減や消耗部品の削減・交換周期の延長による、環境負荷の軽減を実現し、持続可能な社会の実現に貢献しています。



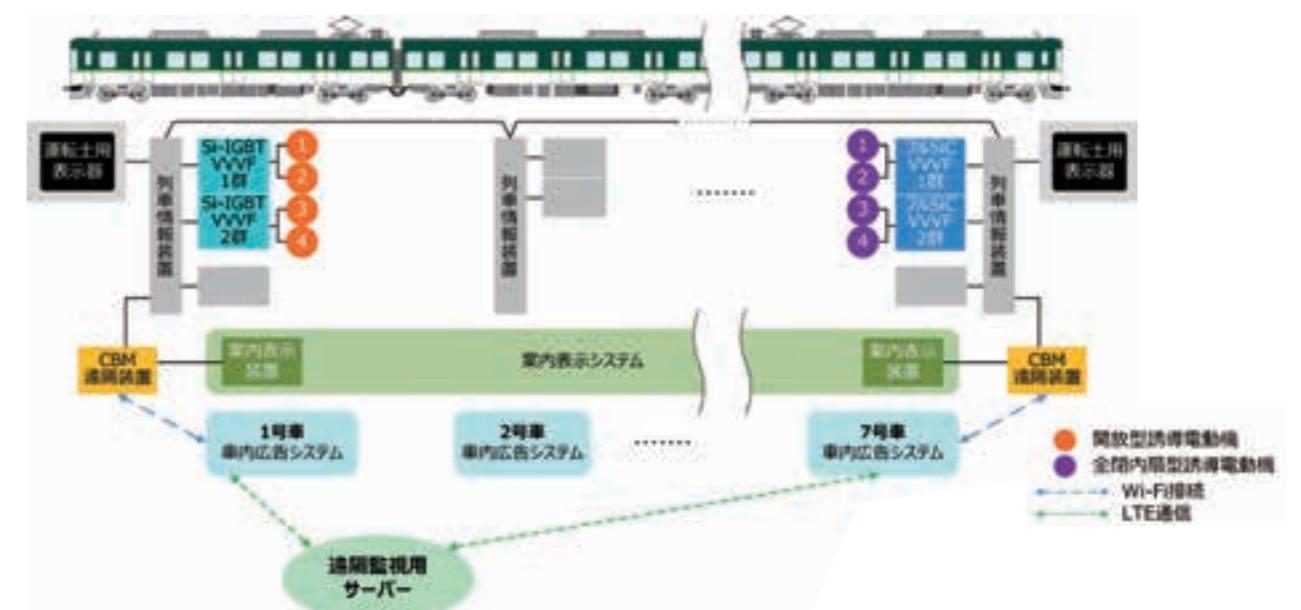
推進制御装置(VVVFインバータ)



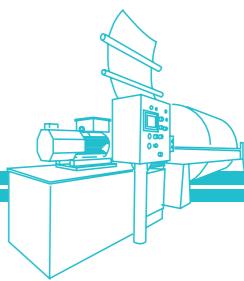
京成電鉄3200形(写真提供:京成電鉄株式会社)

▶ 新技術の開発・製品評価における車両状態監視システム採用

京阪電気鉄道株式会社のご協力により、Si-IGBTパワーユニットを、フルSiCモジュール適用パワーユニットに置き換えるとともに、主電動機も開放型誘導電動機から全閉内扇型誘導電動機に変更して、営業運転時の稼働状態情報を収集・評価いたしました。設計段階の推定値と車両状態監視システムで収集された現車データを比較することにより、設計の妥当性を確認するとともに、故障時の早期原因究明にもつなげていきます。



産業事業



高度なパワーエレクトロニクス技術と卓越したものづくり力を活かし、持続可能な社会の実現に貢献する社会・産業インフラ設備を提供しています。

常務執行役員 産業事業部長
中納 千秋



事業環境・事業戦略

2025年5月期前半は、国内経済活動の正常化により設備投資が堅調に推移しましたが、後半には米国の関税措置や中国のレアアース輸出規制などの影響により、先行き不透明な経済状況が続き、設備投資の延期や見直しが見られました。加えて、中国経済の減速より、海外案件の停滞や投資判断の先送りが見られ、厳しい事業環境となりました。

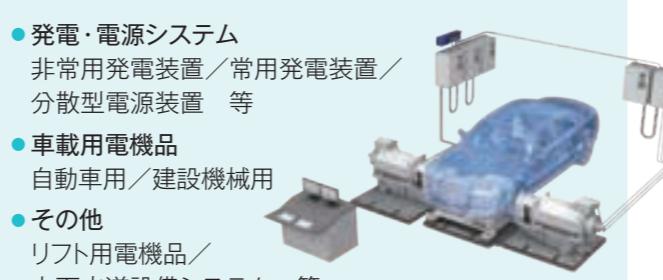
このような状況下でも、当社産業事業はサステナビリティを軸に、社会課題の解決に資する製品開発を推進しております。

具体的には、自動車電動化ニーズへ対応した、当社独自開発のインタイヤハウスダイナモ®(ITHD®)のラインナップ拡充を進めています。また、製造業における生産現場では、省エネルギーと人手不足対応ニーズに応え、高効率と保守性を両立した永久磁石同期電動機EDSおよびEDUシリーズを開発し、提供を開始しております。さらに、災害などへの備えが重要視される中、非常用発電設備の増強など、従来からの取組みも継続して推進しております。

当社産業事業は、高付加価値製品とのものづくり力を基盤に、持続可能な社会の実現に貢献し、既存事業の深化と新事業創出により、安定収益と企業価値向上を目指します。

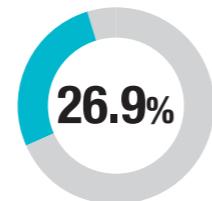
主な製品

- 自動車用試験システム
非常用発電装置／常用発電装置／分散型電源装置 等
- 車両用試験システム(効率、先進運転支援システム等)
- 生産・加工設備駆動システム
印刷機械用／タイヤ・ゴム加工機械用／製紙機械用／フィルム加工機械用 等



2025年5月期の業績(連結)

連結売上高構成比



●受注高 109億86百万円(前期比 9.1%減)

2023	10,855
2024	12,083
2025	10,986

●売上高

108億95百万円(前期比 6.2%増)

2023	9,905
2024	10,257
2025	10,895

●セグメント利益

14億25百万円(前期比 38.2%増)

2023	479
2024	1,030
2025	1,425

主な取組み

▶ インタイヤハウスダイナモ (ITHD) を用いた車両試験システムへの取組み

自動車電動化への対応が加速する中、車両評価試験の高度化・効率化が求められており、当社独自開発のITHDを用いた試験システムが注目を集めています。ITHDは、車両のタイヤハウス部に直接取り付ける構造で、ハブに直結して負荷をかけることが可能です。これにより、従来のシャーシダイナモで必要とされていた建屋側のピット構造が不要となり、省スペース化と設置コストの削減を実現しています。また、回転部が露出しない設計により、安全性も向上しています。さらに、急発進や急ブレーキなどの過渡的な運転条件にも対応可能であり、4輪独立制御を活かした車両モデルによるスリップ再現など、実走行に近い試験環境の構築が可能です。また、バッテリ搭載に伴う車両重量増加により、必要な駆動力が増えるため、従来の94kWに加えて160kWまで高出力化した製品の提供も開始しました。今後は、軽自動車やコンパクトカー向けのITHD製品の開発に加え、先進運転支援システム(ADAS)試験への適用を視野に入れ、開発センターとの連携のもと、次世代車両試験システムの開発を加速してまいります。



ITHD (160kW)

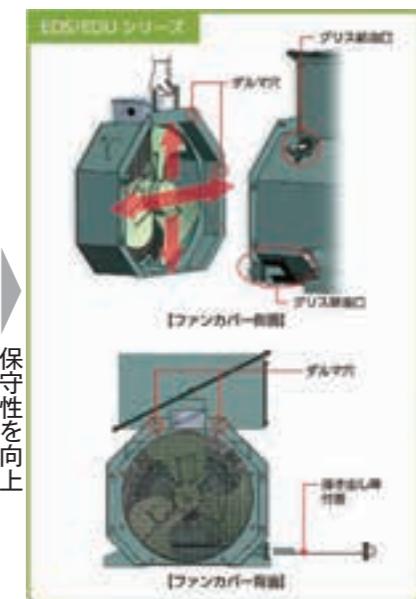


ITHD (94kW)

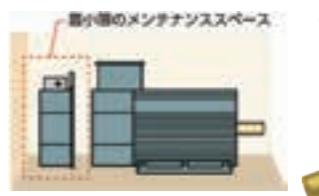
▶ 省エネルギー・保守性を向上した永久磁石同期電動機の開発

製造業の現場では、省エネルギー化と人材不足への対応が喫緊の課題となっており、設備の高効率化と保守負担の軽減が求められています。こうした市場ニーズに応えるべく、当社は省エネルギー性と保守性を両立した永久磁石同期電動機「EDSシリーズ」および「EDUシリーズ」を開発しました。EDSシリーズは、従来のEDMと同等の高効率を維持しながら、現場での保守性を大幅に向上させた製品です。EDUシリーズは、世界最高水準の効率規格であるIE5(ウルトラプレミアム効率)を凌ぐ超高効率を実現し、EDSと同様に保守性を強化しています。両シリーズには、分割式ファンカバーやグリス排油抜き出し機構を標準搭載しており、清掃・交換作業の簡易化と保守工数の削減を可能にしています。これにより、ランニングコストの低減と温室効果ガス排出量の削減に貢献し、環境負荷の低減と経済的価値の両立を実現しています。

EDS/EDUシリーズの特長



保守性を向上



EDS/EDU
シリーズの
詳細はこち
ら





ICTソリューション事業

ICTとメカトロニクスの融合で
業務効率・利便性向上を実現する
駆務機器システム、IoTソリューションを
提供しています。



ICTソリューション事業部長
中島 克也

事業環境・事業戦略

駆務機器システムとIoTソリューションで、利用者ニーズの変化や事業者の課題に対応しています。

駆務機器システムは、利用者ニーズの変化により交通系ICカードに加えクレジットカードのタッチ決済、QRコード決済の導入の進展、海外利用者、観光客向けに多言語対応やスマートフォンアプリとの連携が必要とされています。また、事業者の課題である人手不足を解消するため、省人化運営を可能にする仕組みが求められています。これらに対応したシステムの構築に積極的に取り組み、利用者の利便性向上と事業者の運営効率化を両立する提案を行います。

IoTソリューションは、労働人口不足や労働規制の強化による人手不足の深刻化に伴って、物流、製造、官公庁を中心としたIoTの導入による業務効率化やサービスの高度化が求められています。クラウドサービスとIoT端末・携帯通信活用のシステムで、移動体や遠隔地設備の監視・制御を行い、業務効率向上、メンテナンスの最適化、予防保全、CBM（状態基準保全）を実現するソリューションの展開を図ります。

お客様に付加価値を生むソリューションの提供に努め、事業領域拡大を目指します。

2025年5月期の業績(連結)

連結売上高構成比



受注高 15億81百万円(前期比 29.8%増)

2023	1,421
2024	1,217
2025	1,581

売上高 18億17百万円(前期比 59.5%増)

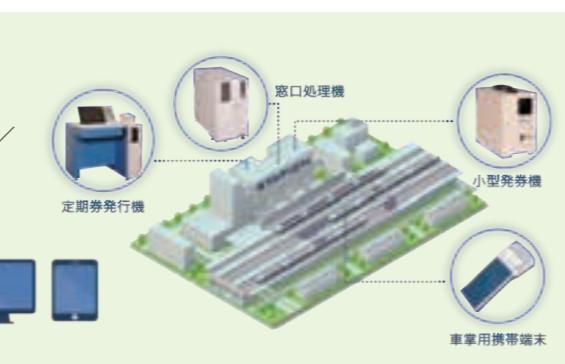
2023	1,256
2024	1,139
2025	1,817

セグメント利益 5億43百万円(前期比 72.6%増)

2023	413
2024	314
2025	543

主な製品

- 駆務機器システム
定期券発行機／窓口処理機／車掌用携帯端末／小型発券機／改札機用判定ソフト 等
- IoTソリューション(クラウド型遠隔監視制御システム)
IoT端末 ↔ クラウドサーバ ↔ 携帯電話

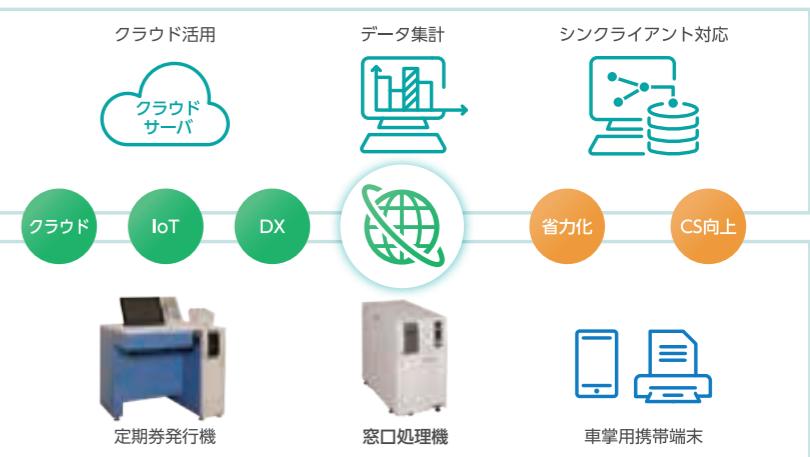


主な取組み

駆務機器システム

鉄道分野で培った確かな知識と技術、豊富な経験を基盤に、最新のICT活用により利用者の利便性向上と事業者の省力化を実現する駆務機器システムを提供しています。

クラウドやIoT技術を活用し、各駅の機器から上位システム、スマートフォンアプリまで一貫対応し、事業者のDX基盤の構築を支援します。



キャッシュレス決済端末を利用した車内補充券発行機システム

プリンタ一体型で持ち運びが可能な汎用のキャッシュレス決済端末に車内補充券発行機アプリケーションを搭載しました。さらに、クラウドサーバを利用した売上データ集計システムを構築し、複数の事業者に展開しています。

汎用の端末を利用することで専用機開発に比べて大幅にコスト低減を実現しました。初期投資を抑え短期間で導入可能なシステムを提供し、キャッシュレス社会の推進に貢献します。

お客様の要望に応じて業務用アプリケーションを構築し、車内補充券発行機以外の用途にもお使いいただけるよう取り組んでまいります。

スマートフォン対応 汎用乗車券発行システム RIDE LEAF®

スマートフォン向けの業務アプリ、モバイルプリンタ、クラウドサーバの構成で、簡単な操作で乗車券類の発券と集計を実現します。汎用ハードウェアとシンプルな発券・集計機能に限定することで、低コストで導入しやすい製品となっております。

本システムにより簡単に乗車券類の発行が可能となり、乗務員・係員の発行業務・集計業務の省力化、働きやすさの向上、そして利用者へのサービス向上に貢献します。



IoTソリューション

IoT端末、携帯回線、クラウドサーバを組み合わせたシステムで各種サービスを提供しています。これにより、移動体や遠隔地設備の監視・制御を実現し、お客様の業務効率の向上、設備機器のメンテナンスの最適化、予防保全、CBM（状態基準保全）を支援するソリューションを提供しています。



開発センター

事業領域拡大を目指した新事業探索・立案に邁進し 市場をリードする新製品開発を推進します。

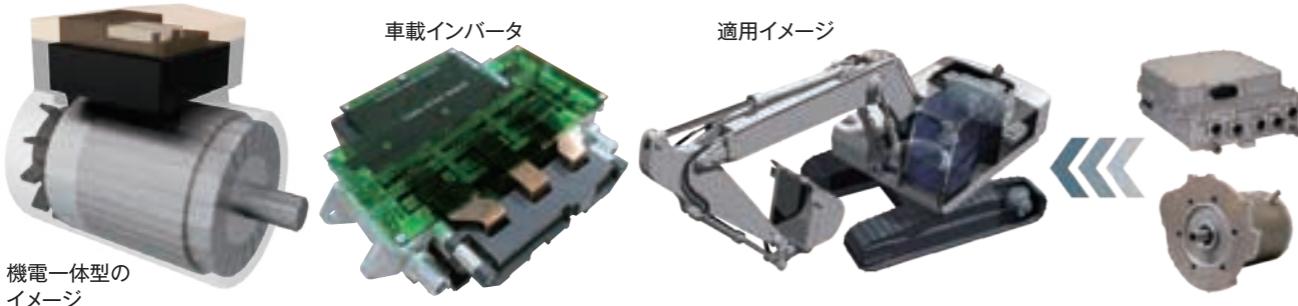
当社コア技術である「パワーエレクトロニクス」を駆使し、卓越したモータドライブシステムをはじめ各種システムに応用可能な高性能製品を開発、さらにAIやDX技術を融合することで、従来にない新たな価値を創出し、次世代のソリューションを提供してまいります。

常務執行役員 開発センター長
畠山 卓也



▶ オンデマンド（オーダーメイド・オリジナル）モータ・インバータ

パワーエレクトロニクス技術を基盤に、オンデマンドモータ・インバータの開発を加速しています。顧客仕様に応じた高効率・省エネ設計を実現し、モビリティ市場や産業機械組込みなどの多様なニーズに対応します。



▶ AIを活用した人流・人物動作解析応用開発

自動改札の不正通過行為をAIでリアルタイム検知するシステムを開発しました。検知結果はクラウドに集約し、正常通過・不正通過ごとに分類し表示できます。駅無人化が進む中、不正通過の実態把握と抑止対策の実現を支援します。現在、事業者様にご協力いただき実駅にて実証実験を行っています。



改札不正通過検知システム

▶ タブレット向け業務アプリ対応汎用乗車券発行システムの開発

汎用ハードウェアを使用し、シンプルな発券・集計機能に限定した汎用乗車券発行システムを開発しました。このシステムはAndroidタブレット・卓上プリンタ・クラウドで構成され、コード決済にも対応しています。従来の専用開発によるコスト課題を解決し、リーズナブルな乗車券発行機能の導入とキャッシュレス運用を実現しました。



▶ インタイヤハウスダイナモ®を活用した車両試験設備の先進運転支援システム(ADAS)対応開発

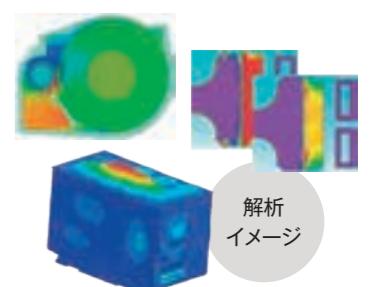
ADASの開発においては認知・判断・操作の検証が必要となります。新開発の大トルク・高出力インタイヤハウスダイナモを用いてリアル(実車)とバーチャル(タイヤと路面)を融合させ、ADAS試験の実走行レスを実現すべく開発を進めています。各種試験シナリオ(障害物回避・フル加速・フルブレーキなど)で、路面条件や車体の挙動を試験し、2トン級車両の車両試験に十分供することを確認しました。



▶ 解析技術を駆使した製品開発の支援

累々と培ってきた全社横断の基礎基盤技術や解析・調査技術を継承した「全社技術支援部門」として、全社各部門をサポートしています。

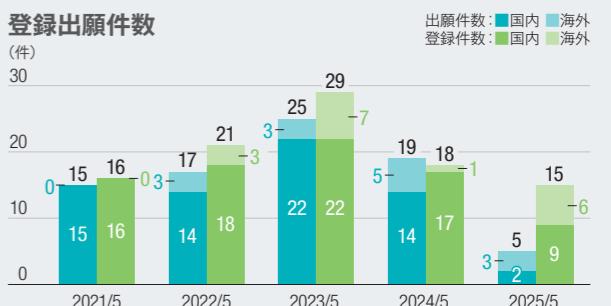
コンピューターによる有限要素法(FEM)などを用いた構造解析、熱・流体解析、電磁界解析により、開発・設計・製造の事前検討や評価・検証を行っています。



知的財産

当社は知的財産を重要な経営資源として位置づけ、知的財産の管理は知財部門が統括し、特許や実用新案の出願については、各事業部の開発部門や開発センターが積極的に推進しています。

また今後一層の事業拡大を目指す海外においては、当社の技術やブランドを保護するための活動を実施してまいります。



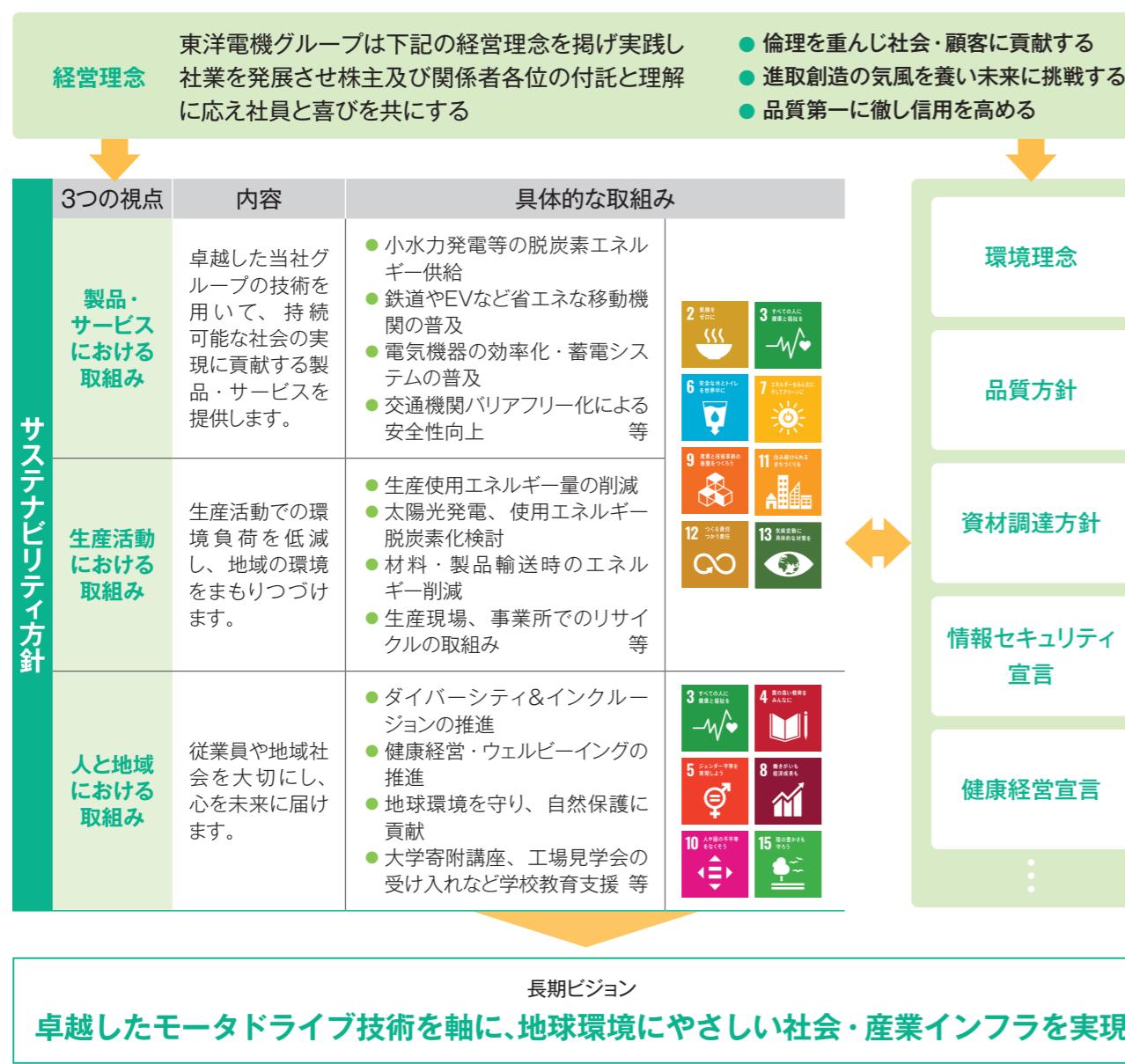
サステナビリティ方針

サステナビリティに関する基本的な考え方

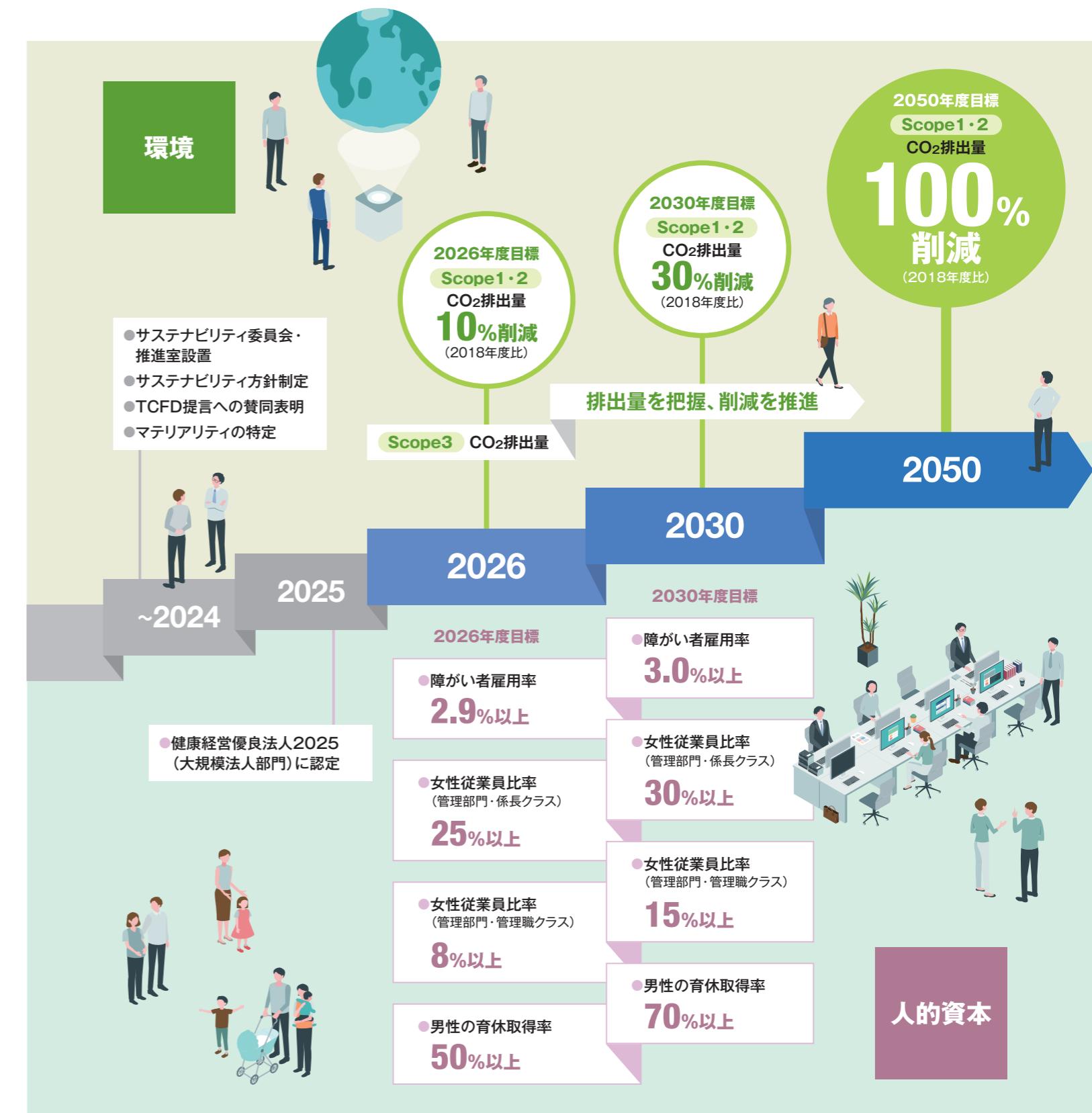
東洋電機グループは、社会・顧客・株主に貢献すること、未来に挑戦すること、信用を高めることを大切にしています。これらを実現するために、創業から100年以上、時代とともに変化するニーズに対応しながら、技術を活かした高品質な製品・サービスをグローバルに提供し続けてまいりました。これから先も社会を取り巻く環境は変化していくますが、私たちは技術や品質を磨き続け、ものづくりを通じて持続可能な社会の実現に貢献し、企業価値の向上を目指してまいります。

サステナビリティ方針

サステナビリティに関する基本的な考え方を具体的な取組み内容に結びつけることを目的として、東洋電機グループの事業活動を3つの視点で整理したサステナビリティ方針を制定しています。



サステナビリティロードマップ



TCFD提言に基づく開示

当社は、気候変動への対応を重要な経営課題の一つであると捉え、2023年6月に気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)提言への賛同を表明しました。持続可能な社会の実現に向けて、気候変動問題への取組みをさらに推進し、適切な情報開示に努めます。

ガバナンス

当社グループのサステナビリティ経営を推進するため、取締役会のもとにサステナビリティ委員会を設置し、サステナビリティ方針に基づいて全社的な取組みを進めています。委員会は社長が委員長を務め、各担当執行役員を主なメンバーとして、原則として四半期ごとに開催しています。気候変動については特に重要なテーマと位置づけ、温室効果ガス削減に向けた定量的な目標を設定し、委員会にて進捗状況をモニタリングしています。

ます。委員会で審議した内容については取締役会に報告し、当社グループの経営戦略に反映しています。

取締役会で報告された事例

- サステナビリティロードマップ更新について
- 多様な人材の活躍促進に向けた、当社的人材の現状・課題
- サステナビリティ関連情報の開示基準について
- 技術を活かしたイノベーション創出について(フレディスカッショーン、現状・課題・対応策)
- 安定調達と高品質なものづくりについて(現状・課題・対応策)

戦略

将来の気候変動が当社グループの事業活動に及ぼす影響について、1.5°C／2°C未満と4°Cの2つのシナリオ分析を行い、リスクと機会を想定し、当社事業への影響を試算しました。時間軸は、長期(～2050年)を主眼としつつ、その通過点である中期(～2030年)についても想定を行いました。事業活動に与える財務的な影響度については「大」「中」「小」の3段階で評価しました。

シナリオ

1.5°C／
2°C未満
シナリオ

世界観：社会全体が低炭素化を推進し、温度上昇の抑制に一定の成果が表れる。省エネ・環境配慮製品の需要が増加する。規制や市場・評判など移行リスクが高まる。
参照シナリオ：SSP1-1.9, SSP1-2.6(IPCC AR6) / NZE2050(IEA)

4°C
シナリオ

世界観：経済発展を優先し、温度上昇に歯止めがかからず、気候変動の影響が悪化する。低炭素化が実現されず、異常気象等の物理的リスクが高まる。
参照シナリオ：SSP5-8.5(IPCC AR6)

リスク管理

サステナビリティ課題を全社横断的な取組みとするため、実務者レベルの社員により組織されたワーキンググループで議論等を行っています。その上で、サステナビリティ委員会では、気候変動に伴うリスクの認識、対応策の審議、進捗のモニタリングを行うほか、各部門が策定した中長期的なサステナビリティロードマップの進捗状況を確認しています。

指標と目標

当社は、地球温暖化の抑制に向けて、事業活動に伴うCO₂排出量削減目標を次のとおり設定しています。

Scope1・2 CO ₂ 排出量 (2018年度比)	2026年度目標	2030年度目標	2050年度目標
	10%削減	30%削減	100%削減

想定したリスクと機会

リスク									
リスク想定			影響度				対策		
			1.5°C／2°C未満 2030年		4°C 2050年				
政策・規制	● 炭素税導入や規制強化に伴う調達・輸送コスト増加、設備更新や技術開発に伴うコスト増加	中	大	小	小		● 再エネ利用によるGHG削減や省エネ機器導入による炭素税回避・生産コスト削減 ● ICPの導入検討		
移行リスク	● 省エネ製品の研究開発コスト増加 ● 開発が停滞した場合の販売機会の喪失 ● 既存の技術・製品に対する需要減少	中	大	小	中		● 製造方法を含めた設計・開発システムの整備、自社環境技術の高度化 ● 顧客との対話を通じた既存技術・製品ニーズの見極め		
	● 人口減少に伴う鉄道旅客数の減少や自動車の環境性能向上により、鉄道の環境優位性が相対的に低下した場合、鉄道関連製品の売上低下 ● EV化対応遅れによる試験機事業の停滞 ● ベーパーレスや脱プラスチックによる印刷機械・製紙・化学メーカー向け機器需要の減少	大	大	中	中		● CBM(状態基準保全)による故障の未然防止や省人・省力化による付加価値向上 ● EV化への流れを踏まえた製品・システム開発、他社とのアライアンス検討		
	● 気候変動対応の遅れによるステークホルダーからの評判低下 ● サプライチェーンからの除外、資金調達コスト上昇、人材確保が困難に	大	大	中	中		● 株主や投資家、取引先、地域社会等のステークホルダーとの対話を踏まえた情報開示の充実		
物理的リスク	● 台風や洪水等による操業停止、生産設備の損傷、事業拠点の機能停止 ● サプライチェーンの寸断による部材調達難の発生	小	中	中	大		● BCPの強化による生産拠点の災害対策強化 ● 複線化・ローカル化等によるサプライチェーンのレジリエンス強化、保険によるリスク転移		
	● 気温上昇による工場エネルギーコスト増加、従業員の生産性低下、熱中症増加 ● 海面上昇による防潮対策等にかかるコスト増加 ● 気温上昇による製品や設備の不具合、故障の発生	小	中	中	大				

機会									
機会想定			影響度				対策		
			1.5°C／2°C未満 2030年		4°C 2050年				
資源の効率性	● 製品の長期使用、再生利用によるメンテナンス機会の増加 ● 製品プロセスの効率化、材料使用の適正化、輸送の効率化によるコスト減少	大	大	中	中		● 高効率モータ・インバータを駆使した高度な生産・加工設備駆動システム構築 ● 環境配慮設計によるリサイクル性の向上		
エネルギー源	● EV化や再生可能エネルギー・蓄電技術への需要が増加し、当社の製品・サービスの需要が増大	大	大	中	中		● 回生電力エネルギーの蓄電池への貯蔵。鉄道用超電導フライホイルなど新しい蓄電システムの構築 ● EV化に対応した試験装置の開発と提供		
製品及びサービス	● 環境優位性の高い鉄道の利用ニーズ増加による鉄道車両用電機品の需要増加 ● 高効率モータ・インバータ、分散電源等の省エネ製品・システムの需要増加 ● EV化に対応した新たな試験機システムへの需要増加	大	大	中	中		● 鉄道車両用電機品の高効率化や小型軽量化による環境性能向上 ● モータ・インバータの改良による生産設備の省エネ性能、メンテナンス性の向上 ● EV化に対応した試験装置システムの開発 ● IoT遠隔監視システムを用いた発電装置の状態監視、警報通知、遠隔制御の高度化		
市場	● 蓄電システム、小水力発電、波力発電等の需要の掘り起こし、新規市場開拓 ● 気候変動による食料供給難、農畜産業等への影響を回避するためのIoT遠隔監視や自動制御装置の需要増加 ● EV関連商品の普及	大	大	中	中		● 蓄電システム、小水力発電システム、バイオマス発電装置の普及 ● 波力発電の実証実験への参画、実用化の検討 ● IoT遠隔監視システムを用いた発電装置の状態監視、警報通知、遠隔制御の高度化		
レジリエンス(強靭性)	● 災害の激甚化を受けたレジリエンス強化・BCP対応強化による需要増加	大	大	中	中		● 企業、官公庁向けに非常用発電装置を提供しBCP整備に貢献 ● IoT遠隔監視システムによる自然災害発生の予測、早期検知		
評判	● 環境対応への評価向上による取引拡大、株価向上、人材確保	大	大	中	中		● 株主や投資家、取引先、地域社会等のステークホルダーとの対話を踏まえた情報開示の充実		

製品・サービスにおける取組み

～卓越した当社グループの技術を用いて、持続可能な社会の実現に貢献する製品サービスを提供します～



特集1

インドネシア 鉄道市場への挑戦

常務執行役員
海外事業担当
奥山 直樹

INDONESIA
インドネシア
首都ジャカルタ

インドネシアの鉄道事情

ASEAN(東南アジア諸国連合)の盟主、そして近年はグローバルサウスの雄としても知られるインドネシア。その中のジャワ島は、我が国の本州とならび、人口1億人を超える島の一つに数えられており、中・長距離の都市間を中心とした鉄道需要が極めて高くなっています。インドネシア政府(以下、政府)も鉄道の輸送力強化のため、複線化や最高速度の引き上げに努めていますが、市街地を走る都市鉄道の整備は遅れています。1日あたり約2,000万人の通勤需要があるジャカルタ首都圏でさえ、約300kmほどの路線網しか存在しません。鉄道が占める輸送シェアは10%を下回り、慢性的な交通渋滞が社会課題になっています。

ジャカルタ首都圏には、「KRLコムьюーターライン」と呼ばれる既存の国鉄線を電化した都市鉄道があり、1日あたり約100万人が利用しています。その立役者となっているのが、日本から輸出された中古電車です。路線規格が日本と似ていることもあり、2000年から2020年にかけて延べ1,488両が輸出されました。この20年間で利用者数は3倍以上の伸びを示し、ジャカルタ市民の欠かせない足となっています。現在、1,000両弱の中古車両が活躍しており、そのうち、9割弱がかつて武蔵野線等で活躍していた元東日本旅客鉄道株式会社(JR東日本)の205系です。

2020年以降、政府は新型車両の導入の方針を打ち出しました。特に政府が重視しているのが国産の通勤電車開発です。自国産業の育成のため、政府は然るべき予算を割くことを決め、まず12両編成16本、計192両が国営車両製造会社(INKA: PT Industri Kereta Api)で生産されています。この国産電車向けの電機品一式(推進制御装置(VVVFインバータ)・主電動機・補助電源装置・歯車装置・集電装置(パンタグラフ)等)を受注したのが東洋電機製造です。



ジャカルタ市内の渋滞の様子



日本から輸入した中古車両



(左:元東京メトロ6000系、右:元JR東日本205系)

INTERVIEW

インタビュー：インドネシア在住 アジアン鉄道ライター 高木 聰

Q インドネシアでは東洋電機製造の電機品の存在感が大きいと感じますが、今回、INKA製電車192両案件の受注のきっかけは何でしょうか。

中古車として輸出された電車、特に205系に当社電機品が搭載されていたというのが大きく、そこから本件のお話が始まっています。

Q 日本の鉄道車両が中古車として海外に輸出されたということは、もともと想定されていない環境下で電機品が使用されていることになりますが、故障が少なく現地で非常に評判が良いようです。その品質の良さはどういった理由からでしょうか。

当社製を含め日本の鉄道車両用電機品は通勤ラッシュ等での使用状況により鍛え上げられています。寿命的にも、使用頻度的にも冗長性を取つてあることが、インドネシアの環境にも適応できている理由だと考えています。

Q そういった部分での信頼性の高さが、今回の受注にもつながったということでしょうか。

確かにその一面はあると考えています。もともとINKAと当社との関係は、ジャカルタの空港線用車両に205系と同じパンタグラフのリクエストがあり、納入したのがきっかけです。今回の192両分の電機品に関しては、INKAは日本のほとんどの電機メーカーに声をかけていると思いますが、当社の製品への信頼性に加え、短納期納入のコミットメントと技術指導の提案内容が評価されたことで、受注できたと考えています。

Point
国産化の
推進

品質、価格、納期を満たしたからこそ、東洋電機製造はINKAからの受注を獲得したといえますが、インドネシア市場では、もう一つ重要なキーワードがあります。それが国産化の推進です。INKAは現状、多くの場面において、海外のメーカーから調達した装置を組み立てて、車両を製造しています。インドネシア政府は、裾野産業を育て、まずは国産化比率を40%以上に引き上げたいという意向を持っています。

今回、東洋電機製造はINKAからの要請に応えるかたちで、16本中、11本目以降のVVVFインバータや補助電源装置などの一部装置の現地生産(ノックダウン)化を支援しています。コアとなる半導体装置や制御部などの重要な部品は日本から輸出しつつ、外箱やユニットに入る部材(スイッチや端子、ハーネスなど)は、インドネシアで調達し、INKAおよび子会社(REKA: PT. Rekaindo Global Jasa)にて生産しています。

INKA新造車両CLI-225系

Q 日本国の受注状況を見てみても、小ロット案件にも対応できるのが東洋電機製造の強みでしょうか。

日本の仕様で製造する限り、ベースとなる部分は基本的に同じであるため、小ロットでも当社は対応できます。今回、192両という案件は、実は当社にとって大きな案件の部類に入ります。しかし、このインドネシア案件の電機品は海外仕様ではなく、日本仕様であったために、逆に少ないリソースでも短納期での納入に対応できました。

Q 今回、完成品輸出以外に、一部の製品は現地での組立(ノックダウン)や、将来的な国産化への技術支援も含まれます。

このプロセスはかつての中国鉄道市場に似ている部分もありますが、今後、インドネシアは東洋電機製造にとって重要な市場となりますか。

当社は1990年代後半に北京市の地下鉄案件を受注して以降、日本からの製品輸出、技術指導、中国現地での生産、メンテナンス業務などに取り組んでまいりました。インドネシア鉄道市場もそれに近いものがあると考えています。今後はノックダウンやメンテナンスを含め、現地の市場規模に大いに期待しており、当社にとっての「インドネシア事業」として発展させていきたいと考えています。

INTERVIEW



横浜製作所での技術指導(推進制御装置(VVVFインバータ))

Q 具体的にどのような技術支援を行ったのでしょうか。

2024年10月から、当社の横浜製作所でインドネシアの研修員に対して、VVVFインバータ、ハーネス、パワーユニット、パンタグラフの各担当ごとに指導しました。その後、当社の技術者によるインドネシアでの3か月間の指導を経て、日本で研修を受けたメンバーがコアとなり、生産を進めています。

Q 品質などの観点から、インドネシア国内での調達には苦労はありましたか。

当社ならびにインドネシア側(INKAおよびREKA)で、ここは品質面で絶対に譲れないというボーダーラインを持ち、コミュニケーションを取りながら、現地

で調達しました。その中でも、パンタグラフの部材の調達には苦労した部分があります。初期ロット分として全体の8割程度はインドネシアにて調達したものになっています。

Q 実際に完成して、出来栄えはいかがでしたか。

初期にはハーネスを耐圧試験にかけたとき、電線に傷が入っていてアーク(火花)が飛んだことがあります。この様子をINKAとREKAの作業者に見せ、どこを注意しなければならないのか自分たちで考えてもらい、品質確保のための作業に対応していました。現在は完成品の品質が問題ないことを試験装置で確認できています。



INKAでの技術指導(パンタグラフ)



REKAでの技術指導(ハーネス)

インタビューの声

日本との合作ともいべき、インドネシア国産通勤電車が2025年12月以降、いよいよ走り出します。この成功をバネに、INKAはジャカルタのみならず、インドネシア国内主要都市で進む電化プロジェクトへの参入を目指しています。2024年10月に発足したプラボウォ大統領率いる新政権は、従来のインフラ重視政策からの転換を表明したものの、都市の発展に不可欠な鉄道への投資は続けていく構えです。

新たに建設する都市鉄道として「ジャカルタMRT」の整備も進んでいます。2019年3月に南北線フェーズ1(約16km)が開業し、これを呼び水として、引き続き南北線フェーズ2A(約6km)が建設中で、また同様のスキームで東西線フェーズ1・第1期(約25km)も2026年に着工が予定され、東西線は最終的に約80kmを超える長大路線になる計画です。

急速な経済成長の中で、インドネシアの都市鉄道は中古車両ありきの時代から脱却し、今、新たな鉄道マーケットとして、日本のみならず、世界から注目されています。これらの需要を世界の車両メーカーが虎視眈々と狙っていますが、ローカルコンテンツの活用を提案できるメーカーにはアドバンテージがあります。インドネシアの鉄道車両メーカーはINKA、1社しかありません。INKAによる国産電車192両の製造に貢献した東洋電機製造のインドネシアにおける存在感は、今後さらに大きなものになるのではないかでしょうか。



ジャカルタMRT南北線

特集2 インタイヤハウスダイナモ®(ITHD®)開発の歩み

車両試験の未来を切り拓く挑戦

技術者のチャレンジ気質が生み出した当社独自技術「インタイヤハウスダイナモ」の開発



常務執行役員
産業事業担当 産業事業部長
中納 千秋

産業営業統括部
車両試験システム営業部/
開発センター事業開発推進部
車両試験プロジェクトチーム
プロジェクトマネージャー
鷹崎 悠一

設立され、その後、鉄道用モータの技術を活かし、一般産業用モータを作るための専用工場が1957年に京都で完成しました。上下水道、各種生産・加工設備に当社のモータが使われるようになり、これが現在の産業事業の基盤となりました。

1964年の東海道新幹線開業後、新幹線など高性能なブレーキの開発需要が高まり、1966年、新幹線の高速用ブレーキシューに対する試験研究、自動車用など各種ブレーキテスタ装置を製造。1968年、自動車エンジンのトルクコンバータ性能試験装置の国内自動車メーカーへの納入を起点とし、国内外の大手自動車メーカーへの試験システム納入が増加、2004年に自動車用インホイールモータの開発を経て、ITHD開発へつながっています。

「進取創造の気風」を受け挑戦に対しての前向きさがITHDを生み出した

中納 当社の産業事業部は、これまでさまざまな企業から“世の中にはない製品を作つてほしい”というオファーをいただき、多くのプロトタイプ制作を行ってきた実績があります。このことがメーカーとしてのづくりを行う強みになっています。ITHDは、私が事業企画を担当





していた時に持ち上がった企画なのですが、“新しいことをやってみよう!”と前に踏み出すことができたのも、挑戦する当社の気質の表れだと自負しています。メー
カとして新しいことに取り組んでいく姿勢は是非、後世にも伝えていきたいですね。

鷹崎 当社の技術者の強みは、自分の専門外の分野でも、広く柔軟に対応できるところや幅広い知識を持っているところだと思います。また組織も大きくな
ため、専門外の分野にもチャレンジしやすい環境が整っていることも強みであると考えています。さまざまな技術や知識をもった人材が集まっていることが、お客様のさまざまなニーズに応えられるフレキシブルさにつながっています。日頃開発に協力していただいている全ての関係者の皆様にはこの場を借りてお礼を申し上げたいです。

中納 ITHDのプロトタイプができるときには、開発メンバーカから「実際に車両に取り付けてテストをしたいので、車を購入していいですか?」という話が出てびっくりさせられましたが、新事業への投資だと思い許可しました。研究開発のために積極的な投資ができる社
風や環境は、会社としてこれからもしっかりと持ち続けていきたいです。



ITHDでは操舵を含むテストが可能に

ITHDとシャシーダイナモや従来の自動車用試験システムとの違い

鷹崎 冒頭でも少しお話しましたが、従来の自動車用試験システムであるローラー型シャシーダイナモに比べて、ITHDは大規模な建築工事が不要で、平面上のスペースがあればどこでも設置が可能であるとい
う省スペース性が特徴です。通常のローラー型シャ
シーダイナモの場合、地面を2m近く掘り下げて設置する必要があります。大掛かりな工事が必要な上、地上階に設置することが大前提です。一方ITHDは大きな工事がなく、許容荷重のある床さえあれば2階でも3階でも設置することができます。また、従来型ハブ直結ダイナモに比べてITHDは取付が簡単で1~2時間でセッティングが完了します。

中納 安全性の高さも大きなメリットです。これはハブ直結ダイナモにも言えることではありますが、タイヤを外して代わりにITHDを取り付けて試験するので、物理的に車両が走り出してしまうことがないので安全に試験を行うことができます。

鷹崎 また、急ブレーキのテストができるのも大きな特徴と言えます。テストコースで実車を走らせるのであれば安全に配慮しながら“ある程度の速度を出して急ブレーキをかける”ことも可能ですが、一般的なローラー型シャシーダイナモでは、構造上急ブレーキのテストがとても難しいのが実態です。急ブレーキをかけると、車体が飛んで行ってしまう危険性があり、現状では不可能だといわれています。実際にITHDを体験いただいた自動車メーカーの担当者様からは、普段はできない急ブレーキのテストができると好評をいただいています。

中納 また、環境試験では、安定した条件で繰り返しテストが行えることも特徴の一つです。ブレーキテストに限らず、雪道などの滑りやすい路面や悪路での走行をシミュレーション上で再現することが可能であるた



平面上のスペースがあれば、どこでも設置が可能

め、気温や天候に左右されず、またタイヤの減り具合も気にせずに、同条件で繰り返しテストを行うことができます。何か車の部品を換えたら、その影響がはつきりとわかるような試験ができるのです。

鷹崎 ローラー型シャシーダイナモでは不可能だった、シミュレーションによる実路走行再現をはじめとする付加機能も大きな強みです。

自動車メーカー、部品メーカーがITHDへ求める要求と当社の対応

中納 近年、自動車産業は大きな節目 있습니다。ハイブリッドカーや電気自動車の登場によって自動車の作り方そのものが変わりつつあります。またハンドルを握らずセンサーだけで走るAD（自動運転）/ADAS（先進運転支援システム）への注目も高まっています。

鷹崎 ITHDは、これまでの自動車用試験システムでは難しかった“操舵”を含む評価テストやシミュレーションによる実路走行再現といったテストが可能です。これによりITHDは、AD/ADASのテスト開発への応用が自動車メーカーから強く期待されています。また、最近ではバッテリーEVを含むSUV等の大型車両にも対応できるよう、ラインナップを拡充しました。

中納 このAD/ADASへの対応は開発当初からの目標でした。操舵、ステアリングのテスト、開発に応用できる点がITHDの大きな強みであり、既に“パーキングアシスト機能テスト”にもチャレンジした経験があります。

鷹崎 “実路面に出すとも世界中の道をITHDで再現し、テストが可能になる”ことを目標に技術開発を進めています。



自動車開発の将来像とITHDの関わり

中納 自動運転の開発では、“自動車が状況判断してシミュレーションに合わせて動く”といったテストが繰り返し行われます。ITHDでは、このテストを実路を走らせて行うのではなく、台上化してシミュレーションの世界で行うことが可能です。

鷹崎 また、車両センサー類のシミュレータと組み合
わせ、自動運転車の評価へ適用することができます。それにより、従来はテストコースでしかできなかつた検証を安全に台上で実現できます。例えば“急に人が飛び出てきた場合にしっかり車が止まるか?”という試験は現在、テストコースにおけるテストしかできません。当社のITHDでのシミュレーション技術が進歩すれば、これらテストの台上化が可能となり、より安全に、開発コストの削減ができます。

中納 今後は、さらなるラインナップの拡充と機能のプラスアップを図り、より高度な試験ニーズに対応できる装置へと進化させていきます。ITHDが次世代の自動車用試験システムとして、業界へ普及することを目指していきます。

お客様の声

弊社では、四輪駆動シャシーダイナモメータ(4WD-CHDY)の需要増に伴い、設備能力の増強を検討しておりましたが、用地不足や旧型CHDYの置き換えが困難であるという課題に直面していました。特に、建屋の高層部分には48インチローラーCHDYの設置が不可能であることが大きな制約となっていました。こうした状況の中、代替設備の選定も視野に入れたところ、東洋電機製造(株)よりインタイヤハウスダイナモ(ITHD)をご紹介いただき、採用の検討を開始しました。

設置基準となる重量や、駆動力のCHDY同等性などの性能要件を満たすことが確認できたため、導入を決断しました。

導入後は、活用方法の検討にもご協力いただき、従来CHDYやテストコースで実施していたエンジン故障時の挙動評価や急制動などのドライバビリティ評価をITHDで代替可能となりました。また、悪路・低μ路・旋回など各種条件での実路試験も再現でき、高付加価値設備としての有効性が証明されました。さらに操舵機能を活かしたAD/ADAS開発など、新たな分野への展開も期待しています。

株式会社SUBARU 技術本部 車両環境開発部 総括課 田中 進哉、鹿島 隆光 (スバルリビングサービス)

生産活動における取組み

～生産活動での環境負荷を低減し、地域の環境をまもりつづけます～

持続可能な社会の実現を目指して

当社の目指す持続可能な社会の姿は「脱炭素社会」、「循環型社会」、「自然共生社会」です。

当社の「環境技術」は卓越したモータードライブ技術

と先端技術の融合により、高効率モータやインバータといった、省エネルギーに貢献する製品を数多く生み出しています。また、エネルギーの効率的利用だけではなく製品の小型化・軽量化により、省資源化にも努めています。



- | | | |
|------------------|---------------|-----------------|
| ● 当社の技術・製品による省エネ | ● 物流の効率化 | ● 化学物質の適正管理 |
| ● 生産活動における省エネ | ● 廃棄物の適正処理 | ● 事業所周辺のクリーンアップ |
| ● 再生可能エネルギーの活用 | ● 廃棄物最終処分量の削減 | など |

環境マネジメントシステム

当社は自主的、継続的に環境問題に取り組んでいくために環境マネジメントシステムを構築・運用し、ISO 14001の認証を取得しています。生産拠点である横浜製作所、滋賀竜王製作所をはじめ、全ての事業所で認証を取得しています。

ISO 14001認証取得年

滋賀竜王製作所*	2001年
※認証取得時は滋賀工場（守山市）	
横浜製作所	2004年
全社拡大	2010年

地球温暖化防止への取組み

○ 温室効果ガス(CO₂)排出量削減の取組み

当社は、CO₂排出量削減のために、生産拠点および事業所における省エネルギー化を推進しています。特に生産拠点については、工場設備の省電力化、高効率化を進めています。また、横浜製作所では太陽光発電によりピークカットを図っています。

○ CO₂削減量の目標と達成状況について

当社のCO₂削減目標は、サステナビリティロードマップ (P.26参照) に掲げているとおりです。2024年度は生産拠点における横浜製作所・滋賀竜王製作所の合算でエネルギー消費原単位(省エネ法届出値)は減少しましたが、CO₂原単位の評価では、契約した電力会社のCO₂排出係数の変化により前年度比8.4%増加となりました。

○ 横浜製作所の取組み

① 太陽光発電システム

2012年に太陽光発電システム(500kW)を工場棟屋根に設置し、近年の発電量は年間60万～65万kWhで推移しており、全て自家消費しています。これにより温室効果ガスの排出削減(CO₂約300t／年相当)、地球温暖化抑制に貢献しています。さらなるCO₂排出削減を目指し、太陽光発電パネルの増設を検討しています。

② 物流のモーダルシフト

工場からトラック輸送でお客様納品先まで輸送していた物流の一部を、より環境負荷の小さい鉄道コンテナ輸送に転換する取組みを拡大しています。



○ 滋賀竜王製作所の取組み

① 脱炭素社会への貢献

消費エネルギーの監視と構内への周知により、無駄なエネルギー消費の抑止に努めています。

② 循環型社会への貢献

プラスチックゴミの一部を資源回収処理に転換しました。今後、さらなる拡大に向けて取り組んでいきます。

③ 自然共生社会への貢献

除草作業で刈り取った草類を堆肥化するとともに「インセクトホテル」として利用し、生物の生息環境保護に努めています。

総エネルギー投入量(電力)



総エネルギー投入量(ガス)



CO₂排出量



*年度 4月から翌年3月

*2018年度以降の滋賀竜王製作所のエネルギー使用量はハイブリッド車を含む

VOICE

横浜製作所から出荷する鉄道車両用電機品は、トラック輸送を主に行っておりました。環境配慮(CO₂削減)や2024年物流問題に対応するため、輸送距離500km以上の長距離輸送で、パンタグラフ・輪軸は約50%、主電動機は約80%をトラック輸送から鉄道コンテナ輸送へ切り替えました。この取組みが評価され、2024年12月に「エコレールマーク」協賛企業認定を取得いたしました。今後も、モーダルシフトへの取組みを推進してまいります。



エコレールマーク
協賛企業 K24-004



交通事業部 交通工場
生産管理部長 鈴木 真介

化学物質管理への取組み

当社の事業活動により排出された揮発性有機化合物(VOC)は、PRTR制度(化学物質排出移動量届出制度)により適正に管理し、排出量を把握しています。今後もVOCの代替化や溶剤の回収再利用などで廃棄量の削減に取り組んでいきます。また、PCB廃棄物はPCB特措法に則り適正な管理と保管、処分を行っています。

PRTR届出数値推移



廃棄物処理量削減およびリサイクルへの取組み

主な取組み

当社は廃棄物処理ルール、金属くずの分類、紙資源のリサイクルなどの活動を徹底した結果、2024年度の廃棄物の最終処分量率は0.9%となりました。

廃棄物・有価物排出量の推移



廃棄物最終処分量の推移



品質～安全で高品質な製品の提供～

品質方針

当社の鉄道車両用電機品は、多くの鉄道車両に搭載され、鉄道輸送において人命と財産の安全確保に直結する極めて重要な製品です。また産業事業、ICTソリューション事業においても、当社の製品とサービスは、お客様の生産設備や開発現場、社会インフラ分野でご利用いただいており、安心で住みやすい社会の持続的な発展を支える基盤となっています。

これらの製品とサービスについて高い品質を確保するため、当社は「品質方針」を定め、当社グループに展開し人材教育、ルールの遵守、設備の維持向上等に努めています。

品質方針(一部抜粋)

品質第一に徹し、お客様に満足していただける安全で高品質な製品及びサービスを安定的に供給することで、社会に貢献します。

*品質方針の詳細は、当社Webサイトをご確認ください。
<https://www.toyodenki.co.jp/sustainability/quality-policy.html>

推進体制

当社の品質管理については毎期、各事業部の品質維持・向上方針に基づき、推進体制および不具合案件の低減に向けた具体的な施策を展開しています。

品質管理状況および結果は、品質管理部が各事業部の品質管理・品質保証部門と連携し、毎月、経営陣に報告の上、具体的な施策等の進捗確認を行っています。

また出荷後の不具合については、品質保証部門を中心に速やかに対応するとともに、発生原因やメカニズムを究明しています。これらはデータベース化して情報共有し、再発防止に努めています。

鉄道車両・部品溶接の欧州安全性規格 EN15085*認証を取得

鉄道車両は、高い安全性が求められています。その品質を確保していくために、第三者認証機関であるテュフ ラインランドから、鉄道車両・部品溶接の欧州安全性規格 EN15085*認証を取得しました。具体的にはパンタグラフを認証取得対象として、分類レベル: CL1、活動タイプ:D(設計)、S(購買・供給)の範囲で認証されました。



*EN15085
鉄道車両とそのコンポーネントに対する溶接品の品質要求水準を定めたEUの安全性規格

当社は、これまで国内外問わず多くの鉄道事業者へ電機品を納入してきました。今回の認証取得を機に、グローバル展開を一層推進してまいります。

品質マネジメントシステム

当社は、生産拠点である横浜製作所および滋賀竜王製作所を含めて、品質マネジメントシステムを構築・運用し、ISO 9001の認証を取得しています。

1994年に「モータ駆動用汎用インバータの製造」で ISO 9002を認証取得したことを皮切りに、1996年に設計・開発を含めるISO 9001へ格上げし、1997年には鉄道車両用各機器および産業用同期発電機においても認証取得しました。その後、さまざまな製品を追加しながら、2005年に全社への拡大を果たしました。

公正で公平な調達のために

調達お取引先とのコミュニケーション

当社の製品は個別受注、多品種少量生産、高信頼性要求などの特殊性から、生産量の増減による供給調整や調達時の品質による工程遅延の影響を受ける可能性があります。このようなリスクを低減し、よりよい品質の製品を安定的に調達するため、当社は調達お取引先に対して、品質や技術・技能に関する指導・支援や生産現場の改善指導を行っています。また、主要な調達お取引先様にご加入いただいている「東洋電機製造株式会社協力会」を通じて、情報交換を積極的に推進しています。

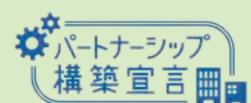
資材調達方針(一部抜粋)

東洋電機グループは、お客様に提供する製品の原材料・役務等について、人権や環境といった社会的要請に配慮した調達を行うことでサステナビリティへの取組みを推進し、取引先の皆様と共に、持続可能な社会の実現に貢献します。

*資材調達方針の詳細は、当社Webサイトをご確認ください。
<https://www.toyodenki.co.jp/sustainability/material-procurement.html>

パートナーシップ構築宣言

当社は、サプライチェーンの取引先の皆様や価値創造を図る事業者の皆様との連携・共存共栄を進めることで、新たなパートナーシップを構築するため、「パートナーシップ構築宣言」を公表しました。



*パートナーシップ構築宣言の詳細は、当社Webサイトをご確認ください。
<https://www.toyodenki.co.jp/sustainability/material-procurement.html>

*年度 4月から翌年3月 *2018年度以降の滋賀竜王製作所のエネルギー使用量は熱エネルギー・ドライブを含む

人と地域を大切にする取組み

～従業員や地域社会を大切にし、心を未来に届けます～

従業員とともに

多様性の確保

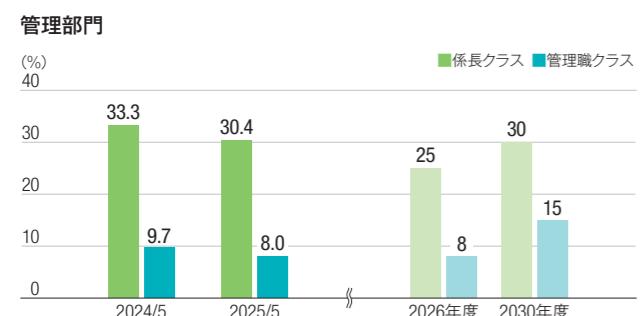
女性活躍

当社の従業員数は784名であり、管理職に占める女性の割合は2.2%となっています。また、正規雇用労働者に占める女性の割合は9.7%であり、全体の底上げが課題となっております。

新卒採用においては、女子学生に対し個別面談を実施し、女性従業員との対話を通じて、当社で働くイメージを持っていただける機会を設けています。また、経験者採用や有期労働者の正規従業員への登用制度において、多様な人材の採用を推進しています。

また、関係する取締役・執行役員および管理職向けに女性活躍支援研修、女性従業員向けにキャリア研修や社内のネットワーク構築を目的としたワークショップ等を実施しました。今後も女性従業員が今以上に前向きに自分らしく活躍するための意識を育み、支援を継続的に行ってまいります。

女性従業員比率



※前述のとおり当社の正規従業員に占める女性の割合は9.7%であり、全体の底上げが課題となっています。このような状況を踏まえ、女性管理職比率に関する当面の目標は管理部門を対象としています。

障がい者雇用

障がい者と健常者がともに自分らしく前向きに働く企業を目指して、職場環境の整備や職場での研修を行つ

ています。これまで、地域の特別支援学校や支援機関とも連携して職場体験実習の受入れを行い、障がいのある方の新規採用に取り組んでまいりました。今後も、誰もが安心して能力を発揮できる職場づくりを進め、働くことの喜びを感じられる企業を目指してまいります。

障がい者雇用率



就労環境整備

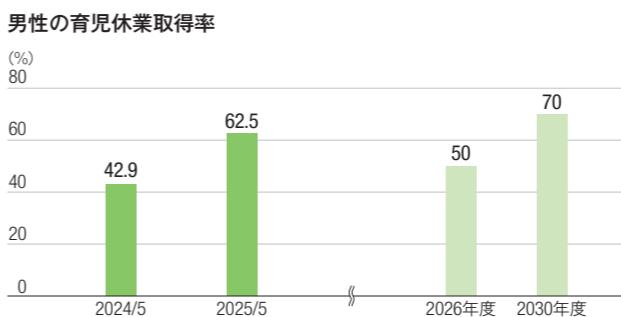
柔軟な働き方

仕事と生活の調和（ワークライフバランス）実現のために、フレックスタイム制度や始業・終業時刻を繰り上げ・繰り下げる制度（時差出勤の制度）、テレワーク制度導入等、柔軟な働き方ができる制度の拡充に取り組んでいます。

また、2014年に東京労働局から「子育てサポート企業」の認定を受け、「くるみんマーク」を取得しています。さらに、男性の育児休業取得率向上に向けて、出産・育児に関する理解を深めるための研修実施やガイドブックの配布、育児休業を取得した従業員の体験談をまとめた事例集を作成するなど、これから出産・育児を控える従業員だけでなく、周囲の理解を促すための情報提供も行っています。



男性の育児休業取得率



※「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」（平成3年法律第76号）の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」（平成3年労働省令第25号）第71条の6第1号における育児休業等の取得割合を算出したものです。
※なお、女性従業員の育児休業取得率は100%であり、今後もこの水準を維持するため、両立支援に力を入れてまいります。

組織風土改革の取組み

社長と従業員の価値観の共有を目的としたラウンドテーブルミーティングを2022年から定期的に開催し、従業員の声を聞く経営を実践しています。社長が国内各拠点に赴き、これまでに18回開催し、延べ90名が参加しました。2025年2月からは管理職を対象とし、これまでに5回開催しました。今後も従業員との双方向のコミュニケーションを大切にしてまいります。また、2024年3月からエンゲージメントサーベイを実施し、2025年9月からは「自己申告制度」を再稼働し、年1回従業員の意向を聞く機会を設けるなど従業員のエンゲージメント向上に取り組んでいます。

VOICE

当社はサステナビリティの一環として、従業員とその家族とのつながりを大切にしています。

滋賀竜王製作所では親子イベント「こども参観日」を開催し、子どもたちが職場を見学することで、保護者の働く姿への理解と尊敬を育む機会を提供しました。

今後も人とのつながりを大切にする活動を推進してまいります。

滋賀竜王製作所 管理部
野々村 沙耶佳



健康経営

「健康経営」の推進

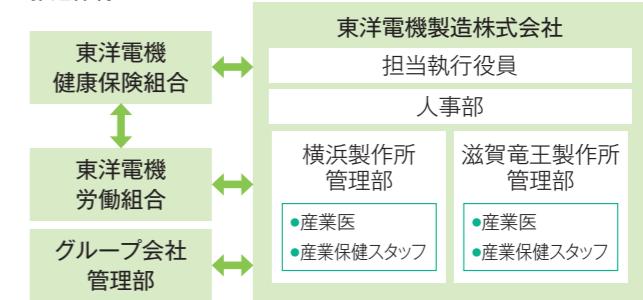
当社は、従業員が心身ともに健康で活躍できる企業を目指し、健康保険組合、労働組合とともに「健康経営」を推進しています。また「健康経営宣言」を制定し、以下の6つの重点項目を中心に取り組んでいます。



「健康経営宣言」

東洋電機グループは、「社業を発展させ株主及び関係者各位の付託と理解に応え社員と喜びを共にする」ことを経営理念に謳っています。その実現のためには、社員一人ひとりが心身ともに健康で活き活きと活躍できることが必要であると認識し、社員の健康づくりを推進していきます。

推進体制



6つの重点項目

1 疾病予防、重症化予防

定期健康診断100%受診の維持と、生活習慣病予防のための特定保健指導受診率の向上や2次検査受診のフォローに取り組んでいきます。

2 ワークライフバランス

当社では多様な従業員がワークライフバランスを実現し、自分らしく働き続けることができるよう、前ページの「柔軟な働き方」において示した内容に加え、ノーリャンデイの設定や、法定以上の年次有給休暇付与、勤務間インターバル制度や、2025年度からテレワーク制度を導入しております。こうした取組みによる一人ひとりの生産性の向上が、お客様へご提供する技術や価値の向上につながるものと考え、引き続き、フ

レックスタイム制度の適用範囲の拡充など従業員が仕事と生活の調和をとりながら、安心して就業できる環境づくりに取り組んでまいります。

3 安全衛生活動の推進と働きやすい職場環境の実現

安全な作業環境と労働災害ゼロの実現のため、「全社安全衛生管理方針」を定め、毎月各事業所の安全衛生委員会で各職場の課題解決に取り組んでいます。これらの取組みは、年に4回開催する全社安全衛生委員会において情報共有し、各事業所の安全衛生活動のレベルアップに努めるとともに、うち2回はグループ会社も含め安全衛生活動の情報共有を行っています。

4 社員の健康増進、コミュニケーション促進支援

従業員の自発的な健康維持・増進を促すために健康新規リテラシー向上を目的としてセルフケアや女性特有の健康課題に関する研修を毎年実施しているほか、健康保険組合、労働組合とともに健康イベントなどを実施しています。また、社内サークル活動や職場単位での親睦行事に対して補助を行うことで、社員間のコミュニケーションの活性化を促しています。

5 メンタル不調の予防と職場復帰支援

メンタル不調の予防と早期発見のため、毎年従業員のストレスチェックおよび組織分析を実施しています。また、管理者向けにラインケア研修を毎年実施し、コミュニケーションの重要性を認識してもらうことにより、

人事・労務関連データ(対象:東洋電機製造株式会社)*

* 執行役員を含む正規従業員ならびに特別社員、嘱託社員、契約社員および出向受入社員を含む人数

項目	単位	2021年5月期	2022年5月期	2023年5月期	2024年5月期	2025年5月期
従業員数	合計	847	830	792	791	784
	男性	766	746	708	701	691
	女性	81	84	84	90	93
女性従業員比率	%	9.6	10.1	10.6	11.4	9.7
管理専門職数	合計	139	134	133	143	136
	男性	136	132	131	139	133
	女性	3	2	2	4	3
女性管理専門職比率	%	2.2	1.5	1.5	2.8	2.2
平均年齢	全体	41.7	42.3	42.6	42.9	43.1
	男性	41.6	42.2	42.5	42.9	43.3
	女性	42.8	43.0	43.5	42.8	42.2
平均勤続年数	全体	16.0	16.5	16.9	17.0	17.1
	男性	16.2	16.7	17.2	17.4	17.6
	女性	13.9	14.0	14.2	13.5	13.0

早期に事業所内産業保健スタッフなどと連携できるような体制づくりを進めています。あわせて、社内外にメンタルヘルス相談窓口を設置し、従業員のこころのケアに努めています。

6 海外赴任者の健康管理

赴任前および赴任後の健康診断を適正に行うとともに、赴任期間中については、健康医療サービスを活用し、緊急時にも対応できるよう健康管理に努めています。

人材育成

人材育成の基本方針

当社は以下を基本方針とし社員の能力を伸長し、一人一人がプロフェッショナルとして最大限に能力を発揮することができる企業をめざしています。

- (1) 経営理念および行動指針を理解・実践し、社員として、また社会人として有用な人材を育成する。
- (2) 職務遂行に必要な知識、技術、技能の向上を図り、一人一人がプロフェッショナルとして、高い専門性を有する人材を育成する。
- (3) 社員が自ら学び、成長する姿勢を重視し、自己啓発促進のため、多様な教育機会を提供する。

教育研修制度

当社は社員の活躍を支援するため、それぞれに求められるさまざまな役割に応じ、学びの機会の提供や

支援を行っています。例えば、内定者を対象とした内定者研修、各年次に求める能力開発として実施する階層別研修、職種や役割に応じて実施する個別研修、学位や公的資格取得などの支援制度、各部門が実施する部門教育などがあります。また、技能職の新入社員は、技能訓練センターにおいて1年間の講義や実技実習などを通じて、技能職としての基礎および専門的な技術を身に付けた上で各職場に配属しています。

地域社会とともに

当社の使命と魅力を伝えるために

□ インターンシップの受け入れ

地域の工業高校からインターンシップを受け入れ、実際の製造現場での体験などを通じて、当社の「ものづくり」への理解を深めていただく活動を行っています。

□ 横浜製作所での障がい者の実習受け入れ

障がい者雇用推進の一環として、地域の特別支援学校よりインターンシップを受け入れています。

□ 「しが障がい者施設応援企業」の認証取得

滋賀竜王製作所では、施設維持管理業務の一部を社会福祉法人に委託しておりました。そのご縁から、就労移行支援利用者をパート社員として雇用することにつながりました。これからも地域社会との連携を通じ、DEI(Diversity:多様性、Equity:公平性、Inclusion:包括性)の推進に努めています。

□ 工場見学会の実施

当社の事業内容への理解を深めていただくため、「工場見学会」を実施しています。工場見学会では製品の紹介のほか、鉄道車両用電機品が実際に製造される現場を見学いただいている。



□ 技能伝承

品質第一に徹する経営理念にあわせ、公的資格の取得を奨励するほか、卓越した製造技術や知識を持った従業員を「技能マイスター」として認定し、後進の指導育成を行っています。当社では、これまでに3名の「現代の名工」を輩出し、4名*が黄綬褒章を受章しているほか、特級技能士を多数輩出しています。

*2025年11月時点

□ 大学への寄附講座や体験講座への参加

当社は大学などの教育機関で開催される企業参加型の講座において、業務で培ったノウハウや事業内容を活かした講義を行っています。今年度も横浜グリーン購入ネットワークが主催する寄附講座に参加し、当社の事業内容を通じて、鉄道の歴史や環境に関する理解を深めていただきました。

□ クリーンアップ活動の実施

滋賀竜王製作所では、地域のボランティア団体主催の河川清掃活動に定期的に参加しています。河川の美化により、生物多様性の保護や景観の美化の実現に貢献しています。

これからも環境保全活動を通じて、地域の方々が住みやすい環境づくりに取り組んでまいります。

□ 「よこはま協働の森基金」への寄附

横浜製作所では、場内に設置している自動販売機の売上的一部分を「よこはま協働の森基金」に寄附し、横浜市が中心となって活動している小規模樹林地の保全活動に協力しています。

□ 「おうみ犯罪被害者支援センター」への寄附

構内設置自動販売機の売り上げの一部を「おうみ犯罪被害者支援センター」に寄附し、犯罪被害者の方々の支援を行っています。(2024年度実績:26,286円)

ガバナンス

当社は企業価値の持続的向上を目指し、経営の透明性の確保、適正なガバナンス体制の維持と運営、コンプライアンス、リスクマネジメント体制の強化に努めています。

コーポレート・ガバナンス

□ コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

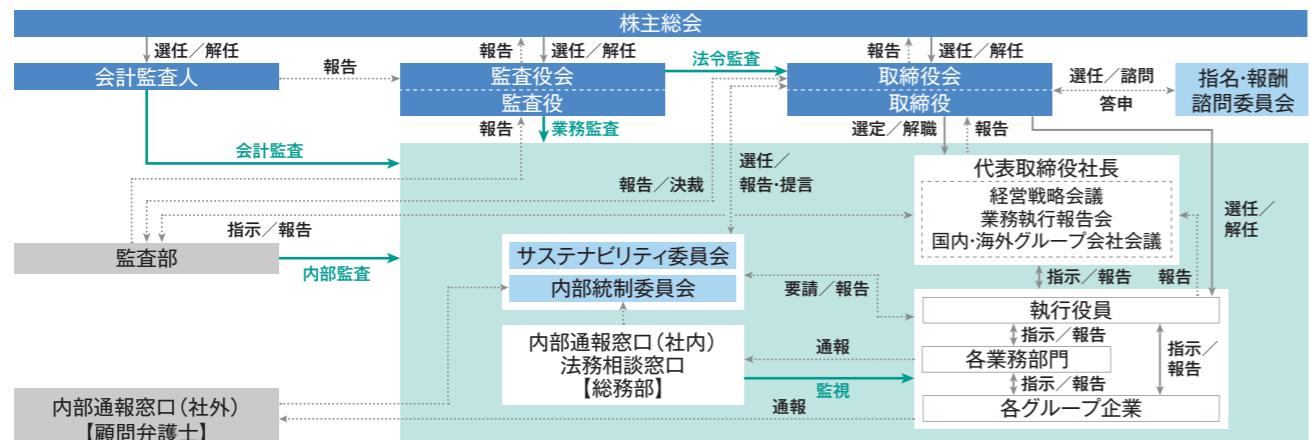
当社グループは、経営理念「倫理を重んじ社会・顧客に貢献する」を企業活動の原点としており、企業倫理に基づくコンプライアンスの重要性を認識するとともに、社会環境、法制度等の経営環境の変化に対応した経営監視体制を隨時検討し、健全な経営を目指してコーポレート・ガバナンスの強化、充実を図ってまいります。

□ コーポレート・ガバナンス体制の概要とその体制を採用する理由

当社は、法令および定款に基づく会社の機関として、株主総会および取締役のほか、取締役会、監査役、監査役会および会計監査人を設置しています。また、コーポレート・ガバナンス強化のため、取締役会の監督機能と執行機能を分離し、取締役会は主にガバナンスを担い、業務執行は主に執行役員が担う体制としています。当社は、取締役会における監督機能に加え、監査役（会）による監査機能がともに効果的に機能するよう努めており、現状の体制は十分に機能していると考えています。

具体的には以下のとおり運営しています。

コーポレート・ガバナンス模式図



④ 任意に設置する委員会

a. 指名・報酬諮問委員会

当社は、取締役・監査役候補者および執行役員等の指名案の策定と、取締役・執行役員等の報酬の決定に関し、透明性と客観性を確保するため、取締役会のもとに社外取締役3名と社内取締役3名で構成された「指名・報酬諮問委員会」を設置しています。

b. 内部統制委員会

当社は、内部統制システムの基本方針に定める体制の整備・運用状況の確認および継続的な見直しを実施するため、取締役会のもとに「内部統制委員会」を設置しています。同委員会は原則として四半期ごとに開催し、審議の内容は都度取締役会に報告しています。

c. サステナビリティ委員会

当社グループはサステナビリティ方針を定め、具体的な取組みの進捗確認と継続的な見直しを実施するため、取締役会のもとに「サステナビリティ委員会」を設置しています。同委員会は原則として四半期ごとに開催し、審議の内容は都度取締役会に報告しています。

□ 内部監査および監査役監査

内部監査

当社における内部監査は、取締役会で決議した内部監査計画に基づいて監査部が実施しています。監査部には、公認情報システム監査人（CISA）などの資格を有する者を配置しています。監査部は、活動計画および内部監査の実施結果について取締役会、監査役会へ報告することとしています。

監査役監査

監査役は、適切な監査業務を行うため、監査部、会計監査人と連携を図り、監査計画や会計監査内容に関する情報交換を行っています。また、会計監査人から四半期レビュー結果を口頭・文書にて受領し、期末監査への対応を確認しています。期末監査結果についても会計監査人から法定文書を受領し、口頭にて報告を受けています。なお、会計監査人による棚卸・子会社往査には、原則として監査役が立ち会っています。

□ 社外取締役および社外監査役の状況

現在、当社の社外役員は以下のとおり取締役3名、監査役3名です。各社外役員は、各専門分野における高い見識を有するとともに、当社の定める社外役員の独立性基準を充足しています。

取締役 間狩 泰三

(独立役員、指名・報酬諮問委員会委員)

間狩泰三氏は、帝人グループで培われた幅広い識見とグローバルな視点を活かして、当社の経営全般に関する有用な助言や提言をしています。

取締役 町田 悠生子

(独立役員、指名・報酬諮問委員会委員)

町田悠生子氏は、弁護士の資格を有しており、特に労働法務についての高い識見を活かして当社取締役会の意思決定の適法性・妥当性の確保と当社人事・労務の課題に関する助言・提言をしています。

取締役 杉崎 康昭

(独立役員、指名・報酬諮問委員会委員)

杉崎康昭氏は、株式会社大阪チタニウムテクノロジーズの代表取締役社長を務めるなど、優れた経営マネジメント力を有しており、これまでの経験から当社取締役会の意思決定における有用な助言・提言をしています。

監査役 小林 仁

小林仁氏は、監査役としての豊富な経験と高い知見を監査役業務に活かして、有用な助言や提言をしています。

監査役 阿部 公一

阿部公一氏は、金融機関における豊富な経験と企業経営に関する幅広い知識を監査業務に活かして、有用な助言や提言をしています。

監査役 長谷川 恵一 (独立役員)

長谷川恵一氏は、早稲田大学商学学術院教授を務めており、企業財務および会計に関する高い識見を活かして、財務・会計の健全性や経営全般について、有用な助言や提言をしています。

□ 役員報酬

取締役

報酬等の基本原則と決定機関

報酬等の種別	金銭報酬		非金錢報酬 譲渡制限付 株式報酬
	基本報酬	成果報酬	
社外取締役を除く取締役	○	○	○
社外取締役	○		
報酬等限度額(年額)	240百万円以内	32百万円以内	
個人別報酬の決定機関	指名・報酬諮問委員会	取締役会	

当社の取締役の報酬は、基本報酬および単年度事業計画と中期経営計画の進捗に連動した成果報酬、ならびに当社の企業価値の持続的な向上を図るためにインセンティブを付与するとともに、株主の皆様との一層の価値共有を進めることを目的に導入した譲渡制限付株式報酬により構成されています。社外取締役は、独立性確保の観点から基本報酬のみとしています。

個人別の報酬額の決定に関しては、取締役会で決議した「取締役の報酬等の決定方針」に基づいて、

取締役・監査役・執行役員 (2025年8月27日現在)

□ 取締役



代表取締役社長
渡部 朗

取締役会長
寺島 憲造

取締役専務執行役員
谷本 憲治

取締役専務執行役員
貫名 純

取締役(社外)
間狩 泰三

取締役(社外)
町田 悠生子

取締役(社外)
杉崎 康昭

□ 監査役



常勤監査役(社外)
小林 仁

常勤監査役
高木 俊晴

監査役(社外)
阿部 公一

監査役(社外)
長谷川 恵一

取締役のスキルマトリクス

氏名	社外	専門性を発揮できる領域および経験							
		企業経営	営業／マーケティング	研究開発／技術	製造／品質管理	海外事業	人事／労務	会計／財務	法務
渡部 朗		●	●	●	●	●			
寺島 憲造		●	●	●	●	●			
谷本 憲治		●	●		●		●	●	
貫名 純		●	●		●		●		
間狩 泰三		●	●	●	●				
町田 悠生子		●				●		●	
杉崎 康昭		●	●	●	●				

基本報酬と成果報酬については、取締役会のもとに設置した「指名・報酬諮問委員会」において審議・決定し、譲渡制限付株式報酬については、同委員会の審議を経て取締役会で決定しています。

監査役

当社の監査役の報酬は、2006年8月開催の定時株主総会で決議された監査役報酬の支給総額の枠内で、監査役の協議により決定しています。

社外役員メッセージ



取締役(社外)
杉崎 康昭

第164回定時株主総会にて社外取締役に選任され、本年8月より社外取締役として独立した立場から取締役会をはじめ経営戦略会議や業務執行報告会等に出席しています。経営戦略や事業課題に関する議論に社外取締役も積極的に参加し、客観的で多角的な視点を確保する一方で、各担当執行役員との熱心な議論を通じて当社のガバナンスの有効性を維持しております。

現在、当社は中期経営計画2026を鋭意推進中であり、業績改善や企業価値向上を目指して多岐にわたる経営課題に取り組んでいます。その活動の中核はサステナビリティ経営です。環境負荷を徹底して低減しながら優れた製品を効率的に生産し、これらの製品やサービスの提供を通じて持続的発展が可能な社会の実現を追求しています。当社は1918年の創業以来培ってきた卓越したモータードライブ技術を有し、これまで百余年の長きにわたって社会や産業インフラの基幹装置として高品質な製品やサービスを提供し続けてきた実績があります。この実績によりさまざまな分野で大きな信頼を獲得してきました。今後も、企業理念の一つでもある進取創造の気風を養い未来に挑戦する気概を涵養しながら、ものづくり人材を育成し、技術革新を推し進めることにより複雑化・多様化する社会ニーズに応えていきます。当社の持続的成長と企業価値向上の実現に、私も貢献していきたいと思います。

内部統制・コンプライアンス

□ 内部統制

当社は内部統制システムを整備、運用していくことが経営上の重要事項であると考え、会社法第362条および会社法施行規則第100条の規定に従い、効率的で適法かつ適正な業務の執行体制を整備しています。取締役会の下部組織である内部統制委員会において、内部統制システムの運用状況の確認を行っており必要により見直しを実施します。

□ コンプライアンス推進体制

当社は、経営理念を重んじ、社会的責任を果たすため、その行動指針と業務の基本ルールを定めた「コンプライアンスの手引き（東洋電機製造倫理規範）」を当社および当社グループ会社の全役員・社員に配付し、周知徹底を図っています。

また、社員が直接情報提供を行う手段として内部通報窓口を社内外に設置し、問題を早期に発見し、適切かつ必要な措置を速やかに講じるようにしています。

□ コンプライアンス教育

コンプライアンスに関する知識を高め、企業倫理を尊重する意識を醸成するため、当社および当社グループ会社に勤務する全ての役職員を対象に、毎年、コンプライアンス研修を実施しています。

□ 内部通報制度

当社グループは組織的または個人による違法・不正・反倫理的行為について、その事実を速やかに認識し、リスクを極小化するとともに、倫理・法令遵守を推進するため、内部通報制度を制定しています。また、内部通報の件数は事業報告に記載して毎年開示しています。

□ 適正な輸出管理

当社は「輸出管理統括部門」を総務部輸出管理課が担い、事業活動を行う国や地域の輸出管理に関する法令を遵守し、国際的な平和と安全の維持を阻害するおそれのある取引に関与しないよう、適正に管理しています。

輸出管理課では輸出許可の要否を判断するための貨物・技術の該非判定と取引審査および輸出業務監査に加え、従業員への教育やグループ会社に対する指導・支援などを実施しています。

DX推進

当社は、2024年12月にデジタル戦略部を新設し、全社的なDX推進体制を構築しました。情報セキュリティ強化とITリテラシー向上を基盤としながら、業務プロセス改革やデータ活用を推進し、AI・IoTなど先端技術を取り入れることで、企業価値の持続的向上と市場競争力の強化を目指しています。

情報セキュリティ

□ 基本方針

当社は、事業遂行に関連してお客様から提供を受けた情報や、当社グループ固有の技術・営業に関する秘密情報など、多数の情報資産を保有しています。

これらの情報資産を適切に管理・運用するため、「情報セキュリティ対策ガイドライン」を策定し、本ガイドラインのもと、グループ各社が共通意識を持って各種対策に取り組んでいます。

また、「情報セキュリティ委員会」を設置し、関連事項の審議や必要に応じた適切な対応を行っています。

□ セキュリティ教育

当社は、全従業員を対象に、情報セキュリティに関する意識の向上を目的とした、各種教育・研修・訓練を実施しています。

リスクマネジメント

□ リスクマネジメント体制

当社グループのリスクマネジメント体制は、以下のとおりです。

経営戦略にかかるリスクについては、原則として毎月2回開催する経営戦略会議において、事業戦略や新事業開発をはじめとする経営上の課題等について討議しています。

日々の事業活動にかかるリスクについては、原則として毎月3回以上開催する業務執行報告会において、「受注・売上・引き合い等の営業活動」、「調達・製造・出荷等の生産活動」、「品質管理、研究・開発などの技術関係、生産改革・IT化」の各テーマごとに代表取締役社長に報告し、事業計画の進捗状況および業務執行状況を月次でチェックしています。

グループ会社にかかるリスクについては、半期ごとに開催する国内・海外グループ会社会議において各社の事業計画の進捗、業務執行状況の検証を行っています。

これらのうち、特に重要な事象については、取締役会の下部組織である内部統制委員会にて、顧問弁護士も交えて審議し、結果を取締役会に報告・提言しています。また、気候変動や人的資本をはじめとしたサステナビリティにかかるリスクについては、同じく取締役会の下部組織であるサステナビリティ委員会にて審議を行い、取締役会に報告しています。

□ リスクの内容と対応策

当社グループの業績および財務状況等に影響を及ぼすリスク想定と対応策の概要は以下のとおりです。なお、文中の将来に関する事項は、2025年5月期連結会計年度末現在において当社グループが判断したものです。

リスク項目名	リスクの内容とシナリオ	対応策
1 品質・ 安定供給 に関するリスク	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道をはじめとする社会・公共インフラにおいて、人命に関わる事象や大規模な障害が、当社グループまたはサプライチェーンの製品起因で発生 <ul style="list-style-type: none"> → 経営に極めて深刻な影響 品質不具合や生産遅延により、安定したサプライヤーとしての供給責任を果たせない <ul style="list-style-type: none"> → 信用低下および業績の悪化につながる 	<ul style="list-style-type: none"> 生産拠点における品質マネジメントシステムの構築・運用(ISO 9001の認証取得) 毎月の会議で経営層へ情報を共有、リスクの抽出および対策を協議、速やかに実行し、品質水準の確保、製品の安定供給を図る 製造物責任や製品リコールの発生に備え保険に加入、業績への影響を最小限に留める
2 人材 に関するリスク	<ul style="list-style-type: none"> 熟練技術者の退職や人材流出、採用活動や人材育成の停滞等により必要な人材の確保・育成ができない <ul style="list-style-type: none"> → 技術継承が滞ることによる品質の低下、新たな事業領域の創出や新製品開発の停滞につながり、競争力を維持できず、業績の悪化につながる 	<ul style="list-style-type: none"> 技術者育成委員会を設置、専門技術分野ごとに高度技術の継承施策を展開 従業員や組織の活性化を促進する人事制度・運営の見直しを推進 従業員のエンゲージメント向上を目的として、求める人材像を明確化した上で、公正な評価・処遇制度への見直しや人材・組織開発等の展開を開始
3 コンプライ アンス・ 人権 に関するリスク	<ul style="list-style-type: none"> 国内外の法令や規制の違反 <ul style="list-style-type: none"> → 社会的な信用失墜につながり、取引の停止など事業活動に重大な影響 従業員に対するハラスメントの発生防止や対応が適切になされない <ul style="list-style-type: none"> → 就業意欲の低下や離職を招き、信用失墜や競争力の低下につながる 紛争鉱物・強制労働の問題に適切に対応できない <ul style="list-style-type: none"> → 信用が低下し、取引の縮小・サプライチェーンからの除外につながる 	<ul style="list-style-type: none"> 当社の行動方針と業務の基本ルールを定めた「コンプライアンスの手引き」を全役員・従業員に配付し、教育を実施 内部通報窓口やハラスメント相談窓口の整備など、問題を早期に発見し必要な措置を講ずる体制を整備 紛争鉱物や強制労働の問題への対応について調達先への調査を実施して状況把握、人権尊重に向けた取組みを適切に推進
4 事業環境の 変化 に関するリスク	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少やテレワーク・ウェブ会議の定着による鉄道旅客数の減少、自動車業界の変革、製品・サービスや生産設備におけるDX推進、脱炭素社会への移行など、当社グループを取り巻く事業環境が急速に変化しており、これらへの対応が遅れる <ul style="list-style-type: none"> → 競争力が低下し、受注・売上の減少や、採算性の低下につながる 	<ul style="list-style-type: none"> アライアンスやM&A活用検討、脱炭素化・サステナブル社会に資する技術・製品の開発、自動車の電動化・自然エネルギー活用、ICT技術の活用などを推進 全社横断的な新事業領域の開発は開発センターを中心に推進 競合先の動向については当社グループの豊富な取引先ネットワークを活用した顧客情報の収集、入札情報やマーケット情報の収集に努め、競争力の維持強化を図る

リスク項目名	リスクの内容とシナリオ	対応策	リスク項目名	リスクの内容とシナリオ	対応策
5 技術・ 製品開発 に関するリスク	<ul style="list-style-type: none"> 先進技術を取り入れた製品を最適な時機に市場投入できなかったり、脱炭素化への対応が遅れたりする <ul style="list-style-type: none"> ➡製品競争力が低下 生産工程で新技术導入が停滞 <ul style="list-style-type: none"> ➡生産効率改善・コスト削減が進まず競争力低下につながる 	<ul style="list-style-type: none"> お客様のニーズを把握し最新の技術を導入した製品の開発に努める 既存製品・サービスの改良、新しい事業・製品の拡大のため、開発センターを中心に全社横断的な新事業領域の開発強化・迅速化を図る 新たな事業分野の開発課題に対応するプロジェクトチームを組成、社内のリソースを重点的に投入 産学連携による研究開発、M&A機会の模索など、技術力・製品開発力の維持・強化に向けて取り組む 	10 業務上の 災害・事故 に関するリスク	<ul style="list-style-type: none"> 長時間労働起因を含む労働災害、火災、設備トラブルの発生により従業員の死傷や生産活動停止に至る <ul style="list-style-type: none"> ➡社会的信用の低下、業績の悪化につながる 	<ul style="list-style-type: none"> 安全な作業環境と労働災害ゼロの実現のため「全社安全衛生管理方針」を定め、各事業所の安全衛生委員会で具体的な対策を立案・実行、四半期ごと開催の全社安全衛生委員会で共有、全社的な安全衛生のレベルアップにつなげる 各事業所の時間管理適正化委員会で時間外労働時間の状況や勤務間インターバルの遵守状況を監視
6 原材料 調達等 に関するリスク	<ul style="list-style-type: none"> 中国のレアアース輸出管理措置や米国の追加関税等の世界経済情勢の変化や市場動向、自然災害により供給が停滞・遅延 原材料の調達先の倒産や休廃業が発生し代替が困難 <ul style="list-style-type: none"> ➡生産・出荷の遅れ等につながる エネルギー価格の高騰や人件費の上昇等に起因する原材料価格高騰による生産コスト増 <ul style="list-style-type: none"> ➡当社グループの業績に影響 	<ul style="list-style-type: none"> 一括発注や複数社購買等による原材料の安定調達 取引先との密接なネットワークを活用したサプライチェーン複線化や使用原材料の変更等の対応を継続 取引先に関するリスク情報収集と代替調達先の確保 設備稼働効率化、太陽光利用による省エネ・節電等、原価低減の取組みを推進 	11 情報 セキュリティ に関するリスク	<ul style="list-style-type: none"> お客様の個人情報や取引先に関する企業秘密の漏洩 <ul style="list-style-type: none"> ➡社会的な信用低下に加え、損害賠償等の発生や取引停止等、業績への悪化 社外からのサイバー攻撃、ウイルス感染等による重要データの破壊・改ざん、システム停止等が発生 <ul style="list-style-type: none"> ➡生産活動・営業活動に深刻な影響 	<ul style="list-style-type: none"> 情報セキュリティ宣言制定 情報保護が重要な社会的責任であると認識し、関連法令を遵守、保有する情報資産を脅威から保護するための適切な対策を実施 情報セキュリティ委員会を組織し教育・訓練、監査等の活動を実施 同委員会から内部統制委員会に情報セキュリティの維持・管理状況および事故や問題の発生状況等を報告 情報セキュリティおよびDX推進体制のさらなる強化に向け、2024年12月にデジタル戦略部を設置
7 知的財産 に関するリスク	<ul style="list-style-type: none"> 技術革新のスピードが速く事業のグローバル化が進展 <ul style="list-style-type: none"> ➡他者から知的財産権を侵害される可能性が高まる 当社グループが他者の知的財産権を侵害したと認定される <ul style="list-style-type: none"> ➡高額な損害賠償を請求されるなど、業績に悪影響 	<ul style="list-style-type: none"> 研究開発部門が連携し戦略的な特許出願等を図る 当社グループの知的財産権侵害には速やかに適切な処置を取る 他者の知的財産権侵害のないよう適切に対応 	12 海外事業 に関するリスク	<ul style="list-style-type: none"> 生産拠点、営業拠点を有する中国、タイ、米国の政治・経済の状況変化や災害発生等のカントリーリスク <ul style="list-style-type: none"> ➡事業活動や従業員の安全に影響 予期しない法規制や税制の変更 <ul style="list-style-type: none"> ➡事業運営、業績および資産に影響 	<ul style="list-style-type: none"> 本社と海外関係会社との間の連絡・連携体制を構築し現地情勢の把握に努める 必要に応じて現地法制や商習慣に精通した弁護士等の助言を得てカントリーリスクに適切に対応
8 環境規制・ 気候変動 に関するリスク	<ul style="list-style-type: none"> 環境法令違反、環境規制への不適合 <ul style="list-style-type: none"> ➡取引先や地域社会をはじめとして、広く社会全体からの信用失墜を招く 製品の脱炭素化や生産活動における環境負荷低減等の気候変動対応が進まない <ul style="list-style-type: none"> ➡競争力の低下により受注・売上が悪化するとともに、ステークホルダー全体からの評価低下につながる 	<ul style="list-style-type: none"> 各種環境法令遵守および環境規制への適合状況を常時監視し適切にリスク対応 気候変動対応についてはサステナビリティ委員会で議論、サステナビリティ方針に則って、「製品・サービスにおける取組み」「生産活動における取組み」「人と地域を大切にする取組み」それぞれについて、目標設定、施策の策定と推進およびモニタリングを実施 サプライチェーン全体において持続可能で環境に配慮した調達を目指し、2025年3月に「東洋電機グループ サステナブル調達ガイドライン」および「グリーン調達ガイドライン」を策定 	13 財務・会計 に関するリスク	<ul style="list-style-type: none"> 外貨建での取引が増加 <ul style="list-style-type: none"> ➡為替変動リスク 金利が上昇 <ul style="list-style-type: none"> ➡支払利息が増加 金融市場の不安定化や当社グループの信用力低下 <ul style="list-style-type: none"> ➡想定どおりの資金調達が難しくなる 保有する株式、土地、建物、生産設備等の固定資産の時価や事業の収益性が低下 <ul style="list-style-type: none"> ➡減損損失が発生するリスク 取引先の信用不安が顕在化 <ul style="list-style-type: none"> ➡売上債権の回収が滞る 	<ul style="list-style-type: none"> 為替感度と業績に及ぶ影響をモニタリングし、外貨建で資産を圧縮 資金調達手法の最適化 売上債権、棚卸資産および仕入債務の回転期間見直しによる運転資金の圧縮 資金繰りの月次管理を通じて適度な手元流動性維持 株式保有の目的とその効果を毎年検証し取締役会に報告の上縮減を進める 事業計画の進捗状況を定期的にモニタリングし減損の兆候を早期に把握するよう努める 長期売上債権の調査や取引先の業績モニタリング等、与信管理の強化を図ることにより回収リスクに對処
9 自然災害・ 感染症 に関するリスク	<ul style="list-style-type: none"> 生産拠点の集中する関東または関西で大規模な災害や感染症等が発生 <ul style="list-style-type: none"> ➡生産能力に重大な影響 大規模な災害や感染症の発生に伴う物流の混亂や原材料の高騰 気温上昇に伴う製品・サービスの不具合等 <ul style="list-style-type: none"> ➡受注・生産活動や業績に影響 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模災害に対する予防策、発生時の緊急体制整備についての方針・施策を取締役会にて審議・決定 各生産拠点における災害対策・訓練を実施 全社BCPを継続的に見直して強化を図り、サプライチェーン全体を強靭化 気温上昇による製品・サービスへの影響も含めた変化点管理の強化 			

ファイナンシャルレビュー

当連結会計年度(2024年6月1日~2025年5月31日)における
「経営成績」、「財政状態」、「キャッシュ・フロー」についてお知らせします。

経営成績

受注高
403億19百万円
(前期比 △8.4%)

受注高は、ICTソリューション事業が増加したものの、交通事業、産業事業が減少したことにより、前期比8.4%減の403億19百万円となりました。

売上高
405億39百万円
(前期比 +26.1%)

売上高は、交通事業、産業事業、ICTソリューション事業全てが増加したことにより、前期比26.1%増の405億39百万円となりました。

損益
親会社株主に帰属する当期純利益
21億28百万円の利益
(前期比 +127.6%)

損益面では、営業利益は、前期比157.0%増の23億84百万円、経常利益は、前期比73.8%増の25億84百万円、親会社株主に帰属する当期純利益は、前期比127.6%増の21億28百万円となりました。

財政状態

資産の部
資産合計 532億10百万円

資産合計は、前連結会計年度末比15億58百万円増加の532億10百万円となりました。これは主に、現金及び預金が14億16百万円減少したもの、受取手形、売掛金及び契約資産が34億5百万円増加したことによります。

負債の部
負債合計 258億25百万円

負債合計は、前連結会計年度末比2億43百万円増加の258億25百万円となりました。これは主に、長期借入金が13億80百万円減少したものの、未払法人税等が5億82百万円、電子記録債務が3億29百万円増加したことによります。

純資産の部
純資産合計 273億85百万円

純資産合計については、前連結会計年度末比13億15百万円増加の273億85百万円となりました。これは主に、その他有価証券評価差額金が4億39百万円減少したものの、親会社株主に帰属する当期純利益21億28百万円の計上等により利益剰余金が増加したことによります。

キャッシュ・フロー

営業活動によるキャッシュ・フロー
資金の増加 6億1百万円

営業活動によるキャッシュ・フローは、税金等調整前当期純利益の計上、減価償却費の計上などにより6億1百万円の収入(前期は18億46百万円の収入)となりました。

投資活動によるキャッシュ・フロー
資金の減少 2億90百万円

投資活動によるキャッシュ・フローは、有形固定資産及び無形固定資産の取得による支出などにより2億90百万円の支出(前期は4億13百万円の支出)となりました。

財務活動によるキャッシュ・フロー
資金の減少 20億4百万円

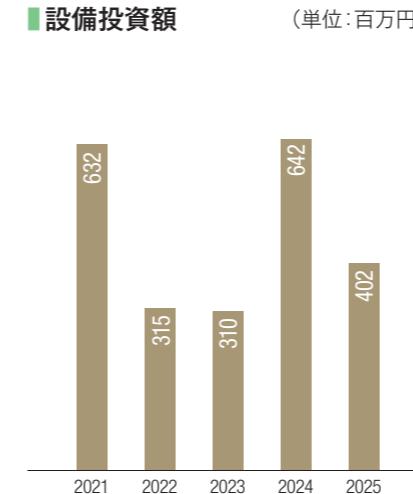
財務活動によるキャッシュ・フローは、借入金の返済などにより20億4百万円の支出(前期は9億79百万円の支出)となりました。

経営指標参考データ

(5月31日終了連結会計年度または5月31日現在)

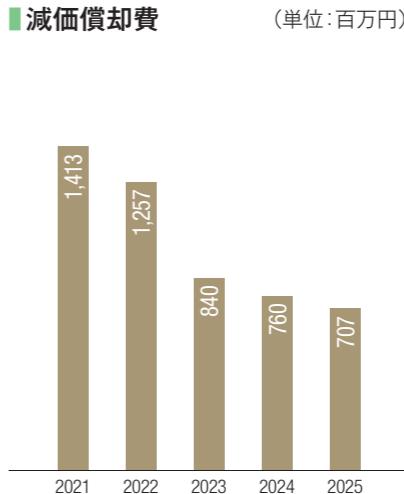
設備投資額

(単位:百万円)



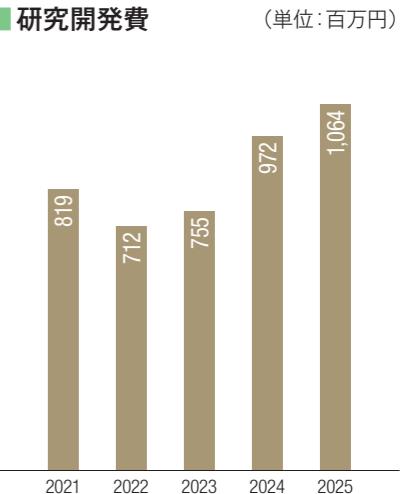
減価償却費

(単位:百万円)



研究開発費

(単位:百万円)



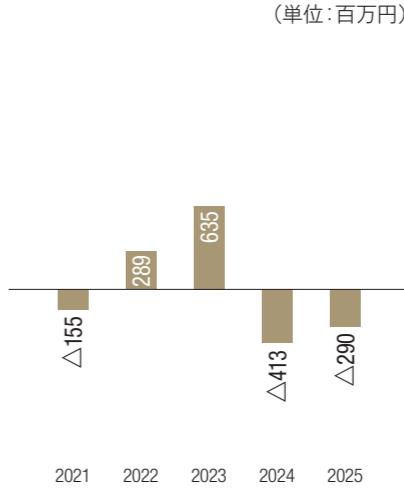
営業活動によるキャッシュ・フロー

(単位:百万円)



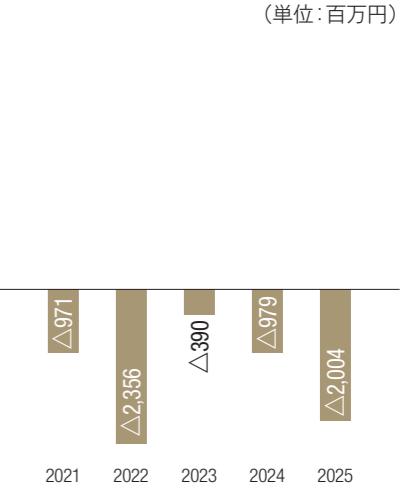
投資活動によるキャッシュ・フロー

(単位:百万円)



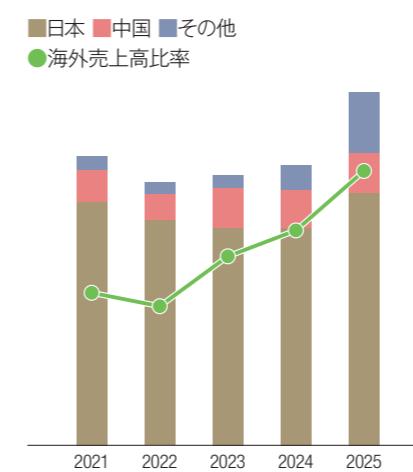
財務活動によるキャッシュ・フロー

(単位:百万円)



地域別売上高

(単位:百万円)



連結貸借対照表

東洋電機製造株式会社および連結子会社 2024年および2025年5月31日現在

(単位:百万円)

	2024	2025
(資産の部)		
流動資産		
現金及び預金	6,423	5,007
受取手形、売掛金及び契約資産	11,756	15,161
電子記録債権	1,849	1,640
商品及び製品	466	752
仕掛品	3,692	3,553
原材料及び貯蔵品	3,388	3,770
前渡金	13	16
未収入金	116	157
その他	280	356
貸倒引当金	△25	△327
流動資産合計	27,960	30,086
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物	9,987	9,984
減価償却累計額	△6,614	△6,860
建物及び構築物(純額)	3,372	3,124
機械装置及び運搬具	8,341	8,509
減価償却累計額	△8,038	△8,124
機械装置及び運搬具(純額)	303	385
土地	1,269	1,246
建設仮勘定	135	2
その他	5,250	5,234
減価償却累計額	△4,776	△4,815
その他(純額)	474	418
有形固定資産合計	5,555	5,177
無形固定資産		
ソフトウエア	84	137
ソフトウエア仮勘定	29	8
その他	13	13
無形固定資産合計	127	159
投資その他の資産		
投資有価証券	15,009	14,178
繰延税金資産	—	292
その他	3,001	3,318
貸倒引当金	△2	△2
投資その他の資産合計	18,008	17,786
固定資産合計	23,691	23,124
資産合計	51,652	53,210

	2024	2025
(負債の部)		
流動負債		
支払手形及び買掛金	2,292	2,496
電子記録債務	4,684	5,014
短期借入金	4,585	4,585
未払費用	809	1,107
未払法人税等	309	891
未払消費税等	158	80
契約負債	129	214
預り金	160	126
役員賞与引当金	54	56
賞与引当金	737	1,044
受注損失引当金	777	944
製品保証引当金	156	413
その他	386	268
流動負債合計	15,240	17,244
固定負債		
長期借入金	6,003	4,622
長期未払金	11	11
繰延税金負債	164	—
退職給付に係る負債	4,151	3,933
その他	11	12
固定負債合計	10,341	8,580
負債合計	25,582	25,825
(純資産の部)		
株主資本		
資本金	4,998	4,998
資本剰余金	3,177	3,177
利益剰余金	12,299	14,122
自己株式	△596	△914
株主資本合計	19,878	21,384
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	5,696	5,256
為替換算調整勘定	485	627
退職給付に係る調整累計額	9	117
その他の包括利益累計額合計	6,191	6,000
純資産合計	26,070	27,385
負債純資産合計	51,652	53,210

連結損益計算書および連結包括利益計算書

東洋電機製造株式会社および連結子会社 2024年および2025年5月31日終了連結会計年度

	(単位:百万円)	
	2024	2025
連結損益計算書		
売上高	32,140	40,539
売上原価	23,968	29,936
売上総利益	8,171	10,603
販売費及び一般管理費	7,243	8,219
営業利益	927	2,384
営業外収益		
受取利息	5	3
受取配当金	204	255
持分法による投資利益	263	211
為替差益	125	—
雑収入	46	76
営業外収益合計	646	547
営業外費用		
支払利息	48	75
支払手数料	3	69
為替差損	—	79
納期遅延による延滞金	6	94
雑損失	28	28
営業外費用合計	86	346
経常利益	1,487	2,584
特別利益		
投資有価証券売却益	337	281
特別利益合計	337	281
特別損失		
事業構造改革費用	346	—
減損損失	—	38
損害補償損失	83	119
特別損失合計	429	157
税金等調整前当期純利益	1,395	2,708
法人税、住民税及び事業税	396	990
法人税等調整額	63	△410
法人税等合計	460	579
当期純利益	935	2,128
親会社株主に帰属する当期純利益	935	2,128
	(単位:百万円)	
連結包括利益計算書	2024	2025
当期純利益	935	2,128
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	325	△439
為替換算調整勘定	212	△10
退職給付に係る調整額	35	107
持分法適用会社に対する持分相当額	70	152
その他の包括利益合計	645	△190
包括利益	1,580	1,938
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	1,580	1,938
非支配株主に係る包括利益	—	—

連結株主資本等変動計算書

東洋電機製造株式会社および連結子会社 2024年および2025年5月31日終了連結会計年度

	株主資本						その他の包括利益累計額			
	資本金	資本 剰余金	利益 剰余金	自己 株式	株主資本 合計	その他 有価証券 評価差額金	為替換算 調整勘定	退職給付 に係る 調整累計額	その他の 包括利益 累計額合計	純資産 合計
2024										
当期首残高	4,998	3,177	11,347	△486	19,036	5,370	202	△26	5,546	24,582
当期変動額										
剩余金の配当	—	—	△282	—	△282	—	—	—	—	△282
親会社株主に帰属する 当期純利益	—	—	935	—	935	—	—	—	—	935
自己株式の取得	—	—	—	△110	△110	—	—	—	—	△110
自己株式の処分	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
自己株式処分 差損の振替	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
連結範囲の変動	—	—	299	—	299	—	—	—	—	299
株主資本以外の項目の 当期変動額(純額)	—	—	—	—	—	325	283	35	645	645
当期変動額合計	—	—	952	△110	842	325	283	35	645	1,487
当期末残高	4,998	3,177	12,299	△596	19,878	5,696	485	9	6,191	26,070
2025										
当期首残高	4,998	3,177	12,299	△596	19,878	5,696	485	9	6,191	26,070
当期変動額										
剩余金の配当	—	—	△279	—	△279	—	—	—	—	△279
親会社株主に帰属する 当期純利益	—	—	2,128	—	2,128	—	—	—	—	2,128
自己株式の取得	—	—	—	△578	△578	—	—	—	—	△578
自己株式の処分	—	△25	—	260	234	—	—	—	—	234
自己株式処分 差損の振替	—	25	△25	—	—	—	—	—	—	—
連結範囲の変動	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
株主資本以外の項目の 当期変動額(純額)	—	—	—	—	—	△439	141	107	△190	△190
当期変動額合計	—	—	1,823	△317	1,505	△439	141	107	△190	1,315
当期末残高	4,998	3,177	14,122	△914	21,384	5,256	627	117	6,000	27,385

連結キャッシュ・フロー計算書

東洋電機製造株式会社および連結子会社
2024年および2025年5月31日終了連結会計年度
(単位:百万円)

	2024	2025
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益	1,395	2,708
減価償却費	760	707
減損損失	—	38
貸倒引当金の増減額(△は減少)	10	302
賞与引当金の増減額(△は減少)	63	307
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	94	△91
受取利息及び受取配当金	△210	△258
支払利息	48	75
持分法による投資損益(△は益)	△263	△211
投資有価証券売却損益(△は益)	△337	△281
事業構造改革費用	346	—
損害補償損失	83	119
売上債権の増減額(△は増加)	921	△3,195
棚卸資産の増減額(△は増加)	△1,022	△530
仕入債務の増減額(△は減少)	25	532
受注損失引当金の増減額(△は減少)	△212	167
製品保証引当金の増減額(△は減少)	85	257
契約負債の増減額(△は減少)	30	84
未払費用の増減額(△は減少)	219	282
未払消費税等の増減額(△は減少)	63	△77
その他	△269	△215
小計	1,833	720
利息及び配当金の受取額	260	362
利息の支払額	△55	△59
法人税等の支払額又は還付額(△は支払)	△192	△422
営業活動によるキャッシュ・フロー	1,846	601
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有形固定資産の取得による支出	△312	△505
有形固定資産の売却による収入	0	—
無形固定資産の取得による支出	△82	△71
投資有価証券の取得による支出	△480	△11
投資有価証券の売却による収入	530	611
関係会社出資金の払込による支出	△12	△44
定期預金の預入による支出	—	△272
その他	△56	4
投資活動によるキャッシュ・フロー	△413	△290
財務活動によるキャッシュ・フロー		
長期借入れによる収入	300	3,220
長期借入金の返済による支出	△885	△4,600
自己株式の取得による支出	△110	△578
自己株式の処分による収入	—	236
配当金の支払額	△281	△278
その他	△3	△4
財務活動によるキャッシュ・フロー	△979	△2,004
現金及び現金同等物に係る換算差額	38	11
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	491	△1,682
現金及び現金同等物の期首残高	5,520	6,423
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	411	—
現金及び現金同等物の期末残高	6,423	4,741

株式関連情報

株式について (2025年5月31日現在)

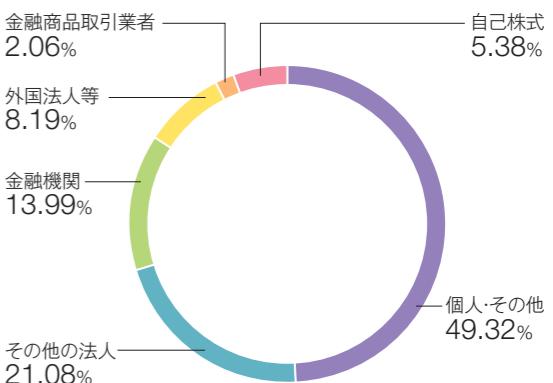
発行可能株式総数	36,000,000株
発行済株式の総数	9,735,000株
株主数	6,060名

大株主の状況

株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
東日本旅客鉄道株式会社	973	10.56
東洋電機従業員持株会	509	5.53
東洋電機協力工場持株会	377	4.09
日本生命保険相互会社	337	3.66
三信株式会社	293	3.18
株式会社三菱UFJ銀行	224	2.43
株式会社横浜銀行	207	2.25
オーネクラヤ住宅株式会社	206	2.23
野村信託銀行株式会社 (東洋電機従業員持株会専用信託口)	168	1.82
本間 常夫	131	1.42

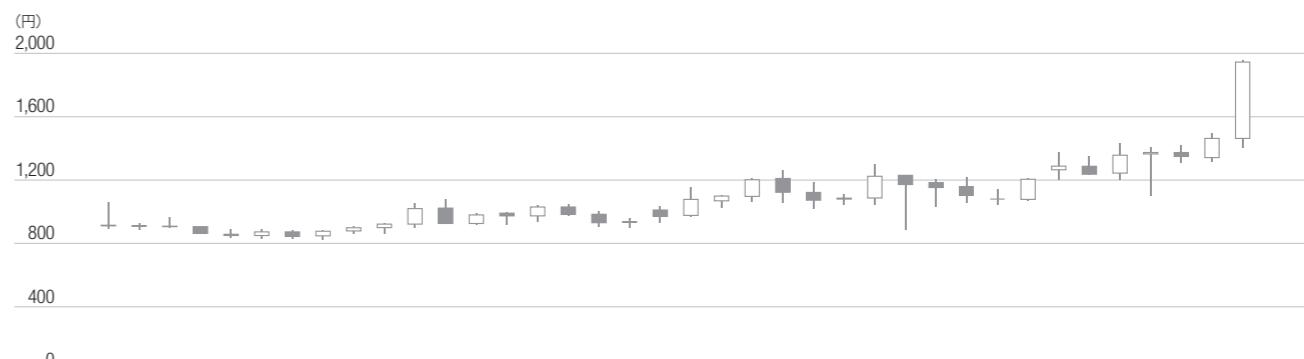
(注)持株比率は、当社保有の自己株式数(524千株)を控除して計算しております。

所有者別株式分布状況



株価の推移

株価



出来高



見通しに関する注意事項

当レポートに掲載されている情報には将来の見通しに関する記述が含まれています。これらは当レポート作成時点において入手可能な情報に基づき作成したものであり、今後さまざまな要因によって、記述または示唆されている内容と大きく変わる可能性があります。当レポートは投資勧誘を目的としたものではありません。投資の決定はご自身の判断と責任でなされますようお願いします。また、億円単位および百万円単位の数字につきましては、単位未満を切り捨てています。

会社情報

(2025年5月31日現在)

会社概要

商	号	東洋電機製造株式会社
設立		1918年(大正7年)6月20日
資本金		4,998,390,000円
従業員数		1,146名(連結) 784名(単体)
本社	〒103-0028 東京都中央区八重洲一丁目4番16号 TEL 03-5202-8121 https://www.toyodenki.co.jp/	
上場証券取引所	東京証券取引所	スタンダード市場
証券コード	6505	
発行可能株式総数	36,000,000株	
発行済株式総数	9,735,000株	
株主数	6,060名	



横浜製作所

子会社・関連会社

(2025年12月1日現在)

○ 連結子会社 ● 持分法適用関連会社 ■ 非連結子会社 ▲ 持分法非適用関連会社

	交通事業	産業事業	ICTソリューション事業	その他
国内	● 東洋工機(株) ● 泰平電機(株)	● 東洋産業(株) ● (株)ティーディー・ドライブ		● 東洋商事(株)
海外	● 洋電貿易(北京)有限公司(中華人民共和国) ● 常州洋電展雲交通設備有限公司(中華人民共和国) ● 常州朗銳東洋伝動技術有限公司(中華人民共和国) ● 北京京車双洋軌道交通牽引設備有限公司(中華人民共和国) ■ 成都双洋軌道交通裝備有限公司(中華人民共和国) ■ TOYO DENKI RAILWAY SERVICE, LLC.(アメリカ合衆国) ▲ 成都永貴東洋軌道交通裝備有限公司(中華人民共和国)	■ SIAM TOYO DENKI Co., Ltd.(タイ王国)		



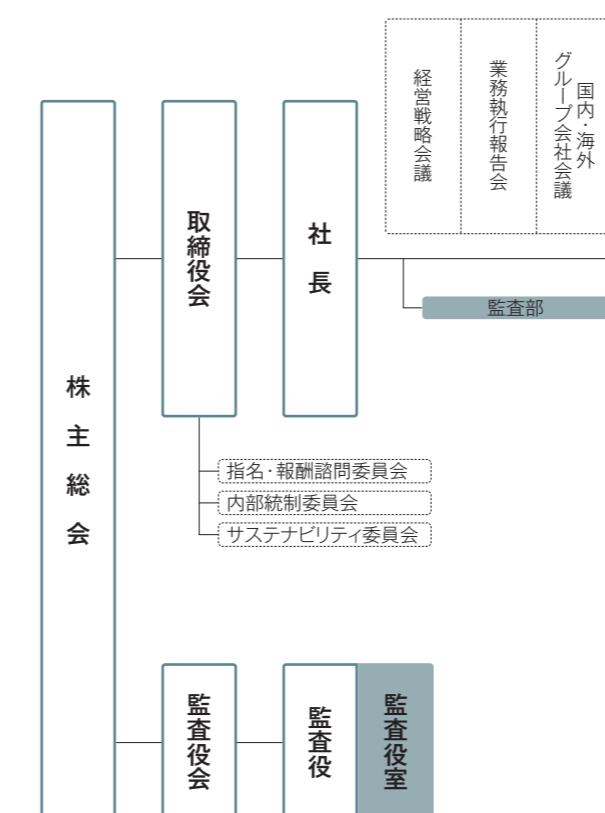
※正式な会社名は上記をご覧ください。

お問い合わせ

本統合報告書に関するお問い合わせは、当社Webサイトのお問い合わせフォームよりお願いいたします。
お問い合わせフォームURL:<https://www.toyodenki.co.jp/inquiry/>

組織図

(2025年12月1日現在)



[子会社・関連会社]

東洋工機(株)
泰平電機(株)
東洋産業(株)
(株)ティーディー・ドライブ
東洋商事(株)
常州朗銳東洋伝動技術有限公司
洋電貿易(北京)有限公司
常州洋電展雲交通設備有限公司
北京京車双洋軌道交通牽引設備有限公司
成都双洋軌道交通裝備有限公司
成都永貴東洋軌道交通裝備有限公司
SIAM TOYO DENKI Co.,Ltd.
TOYO DENKI RAILWAY SERVICE, LLC.

