



2024年 3 月期 決算説明資料

株式会社ヤシマキザイ

(東証スタンダード市場 証券コード:7677)

株式会社ヤシマキザイとは

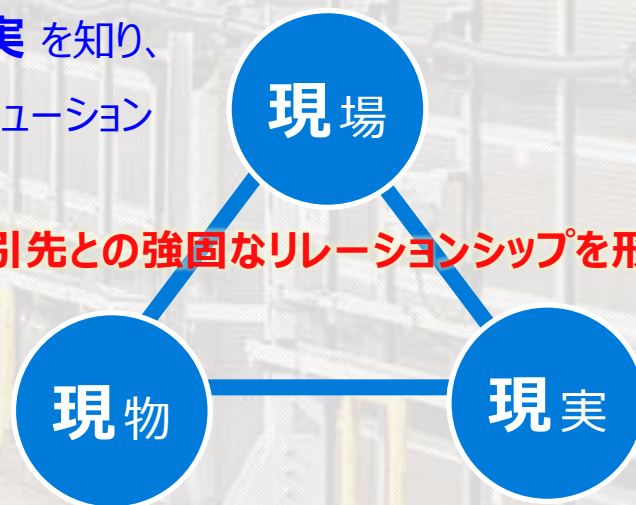
鉄道業界を主な市場として、商材やサービスを提供する商社です

3 現主義を基軸に、鉄道業界で重要なポジションを確立しています

3 現主義とは 10-500

顧客の **現場** に足を運び、**現物** に触れ、**現実** を知り、
顧客のニーズをくみあげ、仕入先に展開し、ソリューション
を組み立てることを意図しています。

取引先との強固なリレーションシップを形成



1. 2024年3月期 連結通期決算概況	P. 3
2. 2024年3月期 連結通期業績・配当予想	P.13
3. 2025年3月期～2027年3月期	P.20
新中期経営計画について	
4. ステークホルダーの皆様へ	P.36
5. ご参考資料	P.38

【ご注意事項】

本資料で記述している将来予測および業績予想は、現時点で入手可能な情報に基づき当社が判断した予想であり、潜在的なリスクや不確実性が含まれています。

そのため様々な要因の変化により、実際の業績は記述している将来見通しとは、大きく異なる可能性があります。



1. 2024年3月期 連結通期決算概況

① 貸借対照表（連結）

【連結通期決算概況】

YASHIMA

- 流動資産は、売上債権の回転期間が短い鉄道事業者向けの販売が伸びたことで、仕入債務の支払より入金が先行し、現預金が大幅に増加
- 流動負債は、販売業績の回復に伴い仕入債務が増加
- その他の包括利益累計額は、投資有価証券の含み益で増加

金額単位（百万円）	コロナ前 20/3期	23/3期	24/3期	前期増減	前期比
【資産の部】					
流動資産	22,693	18,714	21,682	+2,968	+15.9%
（うち、現預金）	(8,618)	(6,479)	(9,779)	(+3,299)	(+50.9%)
固定資産	3,038	3,107	3,383	+275	+8.9%
資産合計	25,732	21,821	25,066	+3,244	+14.9%
【負債の部】					
流動負債	16,184	11,610	14,189	+2,579	+22.2%
固定負債	933	1,046	1,097	+50	+4.9%
負債合計	17,117	12,656	15,286	+2,630	+20.8%
【純資産の部】					
株主資本	8,392	8,532	8,865	+332	+3.9%
その他の包括利益累計額	221	632	913	+281	+44.5%
純資産合計	8,614	9,165	9,779	+614	+6.7%
負債純資産合計	25,732	21,821	25,066	+3,244	+14.9%

（参考）自己資本比率（自己資本÷総資本）	42.0%	→	39.0%
（参考）当座比率（当座資産÷流動負債）	146%	→	139%
（参考）流動比率（流動資産÷流動負債）	165%	→	153%

② キャッシュ・フロー計算書（連結） 【連結通期決算概況】

- 営業活動によるキャッシュ・フローは、仕入債務の増加等により増加
- 投資活動によるキャッシュ・フローは、無形固定資産の取得により減少
- 財務活動によるキャッシュ・フローは、配当金支払により減少

⇒これらの結果、現預金及び現金同等物は48.8%増加

金額単位 (百万円)	コロナ前 20/3期	23/3期	24/3期
売上債権の増減額（▲は増加）	348	970	▲ 243
棚卸資産の増減額（▲は増加）	207	568	▲ 6
仕入債務の増減額（▲は減少）	▲ 604	▲ 1,742	2,720
その他	192	▲ 1,004	923
営業C／F	144	▲ 1,207	3,394
投資C／F	9	545	▲ 45
財務C／F	26	▲ 60	▲ 71
換算差額	▲ 20	58	21
現預金の増減額（▲は減少）	159	▲ 663	3,299
現預金及び現金同等物の期末残高	8,796	6,757	10,057

（参考）20/3期の投資C/Fは投資有価証券売却、財務C/Fは自己株式の売却で増加

■ 売上高は前期から増加

【鉄道事業】旅客収入の回復は途上ながら、鉄道事業者の業績は増収増益となり、前期案件の今期スライドもあって増収
 【一般事業】自動車業界等の減産や、電子部品の供給不足時の在庫過剰手配の反動で主力の電子部品が伸びず減収

■ 利益面は増収に伴い増益も、特別利益分を除きコロナ前水準には届かず

- ・ 前期以降、不適切な会計処理の発生により、その調査や再発防止対応等で 販売費および一般管理費 が増大
- ・ 中国子会社の石油関連取引に係る正味支出分を貸倒引当金繰入額として特別損失（23/3期436百万円）を計上していたが、24/3期はその回収が進み貸倒引当金の戻入による特別利益（114百万円）を計上したため、親会社株主に帰属する当期純利益はコロナ前水準を超えるプラスに

金額単位 (百万円)	コロナ前 20/3期	23/3期	24/3期	前期増減	前期比
売上高	36,082	25,523	27,729	+2,206	+8.6%
鉄道事業	32,865	22,634	25,094	+2,459	+10.9%
一般事業	3,217	2,889	2,635	▲253	▲8.8%
売上総利益	3,930	3,512	3,970	+458	+13.0%
販売費及び一般管理費	3,579	3,447	3,605	+158	+4.6%
営業利益	350	65	364	+299	+459.0%
営業外収益	155	195	167	▲27	▲14.1%
営業外費用	64	25	41	+15	+61.5%
経常利益	441	234	490	+256	+109.0%
親会社株主に帰属する 当期純利益	248	▲259	392	+651	—
ROE	2.9%	▲2.8%	4.1%		

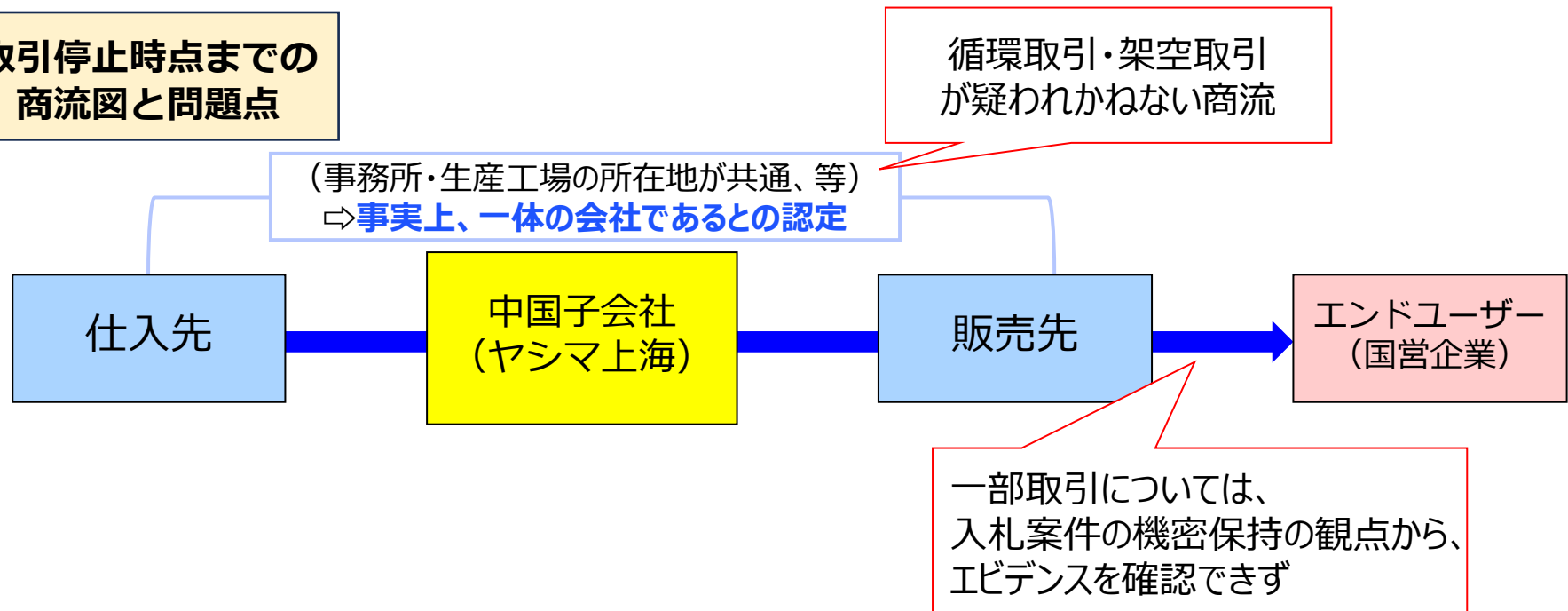
（参考）20/3期の売上高は「収益認識に関する会計基準」適用前の数値

■ 23/3期及び24/3期第3四半期累計期間までの特別損失計上について

第1四半期に中国子会社の不適切な会計処理の調査において、石油関連取引の仕入先と販売先が一体である疑義が発覚

債権債務認識の不一致や、エンドユーザーとの取引エビデンスの一部が確認できないこともあり、2023年6月を以て新規取引を停止

⇒取引全件についての実在性を確認できず、売掛債権回収可能性が低いとして、正味支出金額（売掛回収額－買掛支払額）の全額を貸倒引当金として引き当て
（23/3期 436百万円、24/3期第3四半期累計期間まで147百万円）

取引停止時点までの
商流図と問題点

■ 期中の特別損失解消と特別利益の計上について

2023年6月の新規取引停止以後、未収金の回収が進むも、第3四半期累計期間までは、回収資金を当該販売先の資金繰り支援に充て、未収金の全額回収を目指す方針から、貸倒引当金の戻入を行わず。

当初の資金繰り支援のスキーム

- ・ 石油関連取引では、支払いが約1年先行 ⇨ 資金繰り支援を主とした関与を継続
- ・ 疑義の生じない取引スキームにより、**中国子会社の収益化と確実な資金回収**を目指す

スタンバイ信用状の発行による信用供与

当社が最終的な責任を負うことを条件に、邦銀から中国の銀行に対して販売先への信用を供与し、資金調達を支援

⇨中国法上のクロスボーダー保証に該当し、融資枠に上限があり十分な支援が不可能

ヤシマ上海預金を担保とした信用供与

販売先への融資を行う中国の銀行に対し、中国子会社が担保を提供することで販売先への信用を供与し、資金調達を支援

⇨資金繰りを悪化させる新規受注の監視や資金使途の制限、保証人の設定等の条件面で合意できず

最終的な資金繰り支援のスキーム

債権の回収期限を猶予（リスク）により販売先の資金繰り負担を軽減し、事業継続を支えながら未収金全額の回収を目指す方針に転換

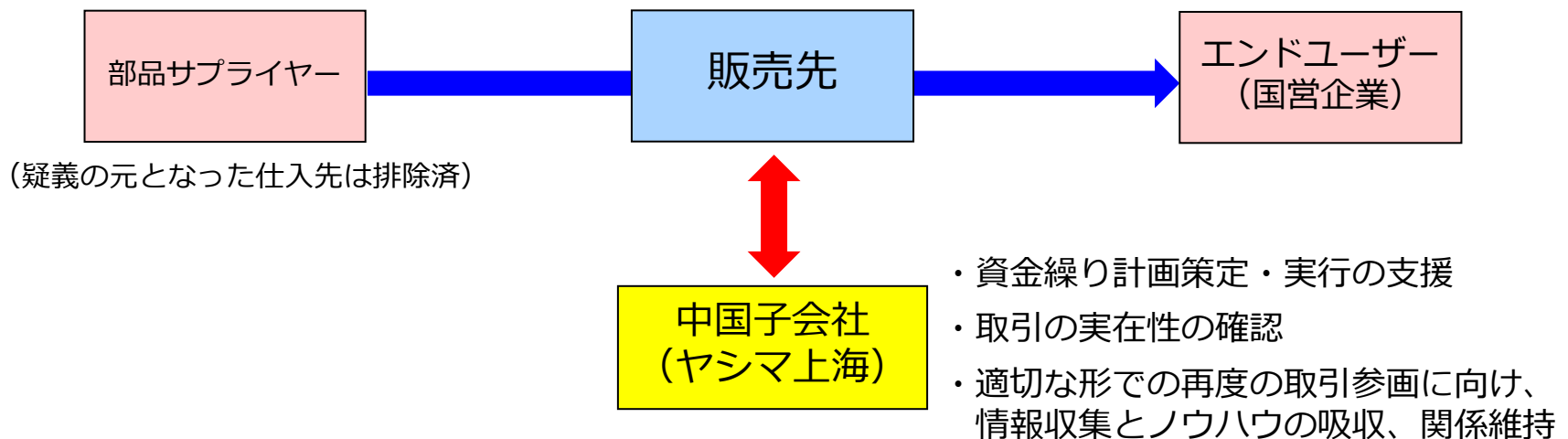
⇨ **回収資金を貸倒引当金の戻入に充て特別損失を解消、余剰分を特別利益に計上**

■ 今後の石油関連取引について

担保設定の上での債務弁済契約の締結

- ・販売先の生産設備等を担保として抵当登記の上、債権の回収期限を猶予する内容で債務弁済契約を締結するため、協議中

石油関連取引の再構築



今後の回収について

現在、債権回収のスケジュール等については協議中であり、エンドユーザーからの支払いが国営石油企業グループ再編によって不透明な状況であるものの、中国子会社の**約4億円の債権**について、2年程度で回収を進めていく予定

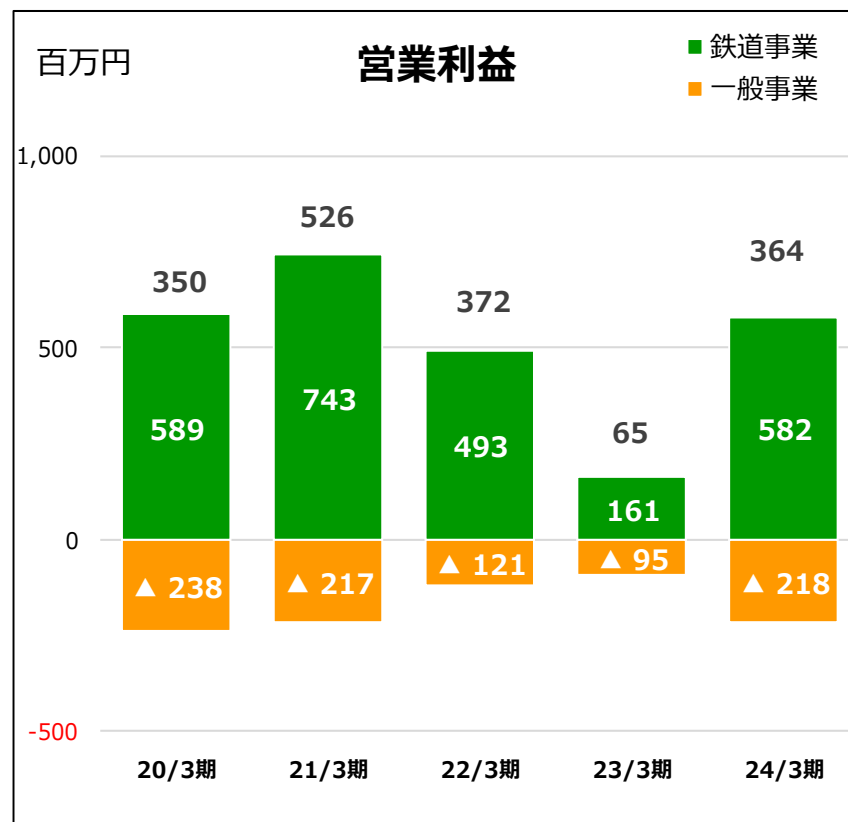
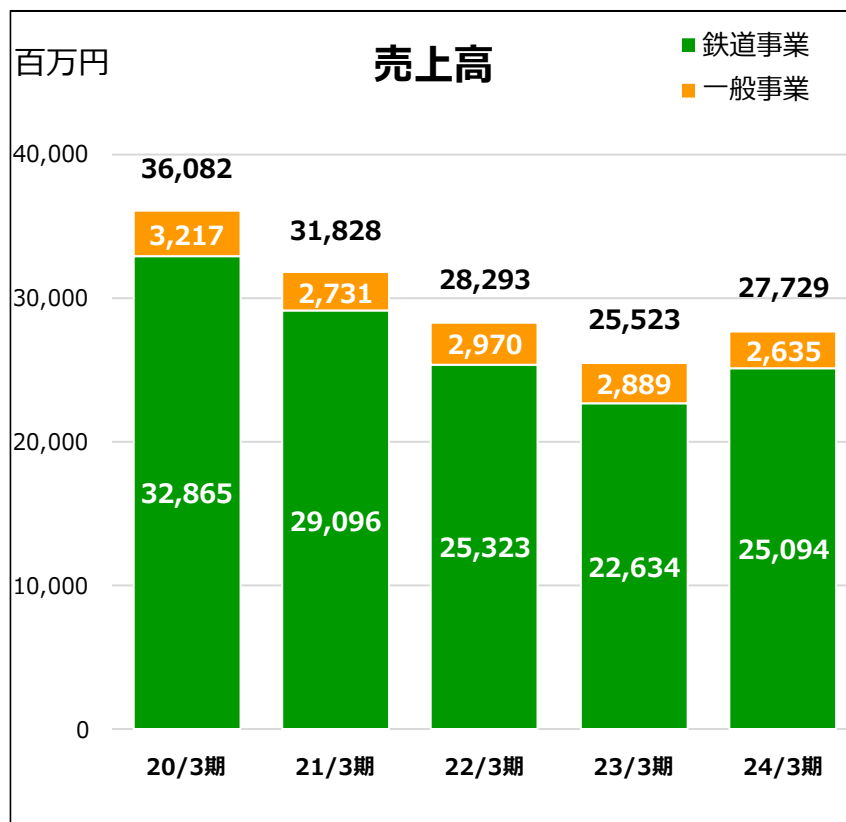
④ セグメント別業績の推移

【連結通期決算概況】

YASHIMA

- ・ **鉄道事業** 鉄道事業者や車両メーカー等に車体用品、電気用品等を販売
- ・ **一般事業** 鉄道業界以外の産業機器メーカー等に電子部品等を販売
電子部品の在庫過多の状況が続き、需要の減少や価格転嫁の遅れ等により赤字が拡大

セグメント別 売上高・営業利益推移



売上高は 鉄道事業 + 10.9% 増加
営業利益は 鉄道事業 + 261.8% 増加

一般事業 ▲8.8 % 減少
一般事業 - % 減少

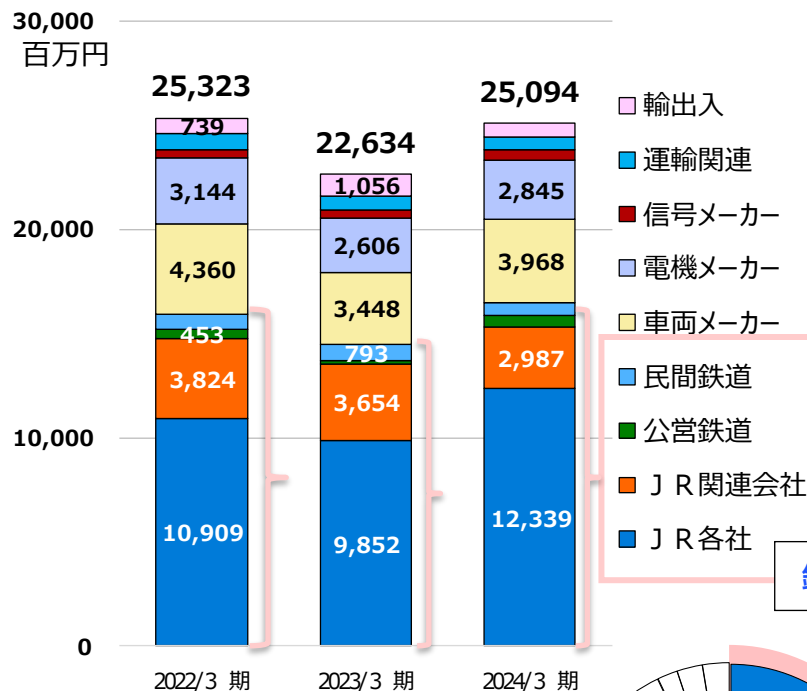
⑤ 鉄道事業の売上高

【連結通期決算概況】

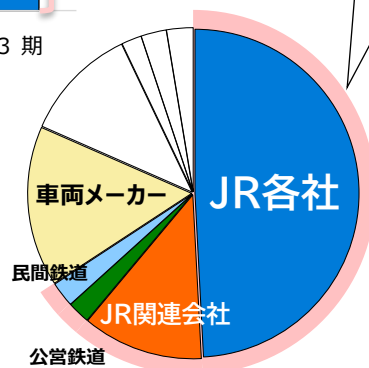
YASHIMA

- 業界別では、鉄道事業者・車両メーカー向けの販売が増加
- 商材別では、車体用品・その他車載品・システム・発電電設備の販売が増加

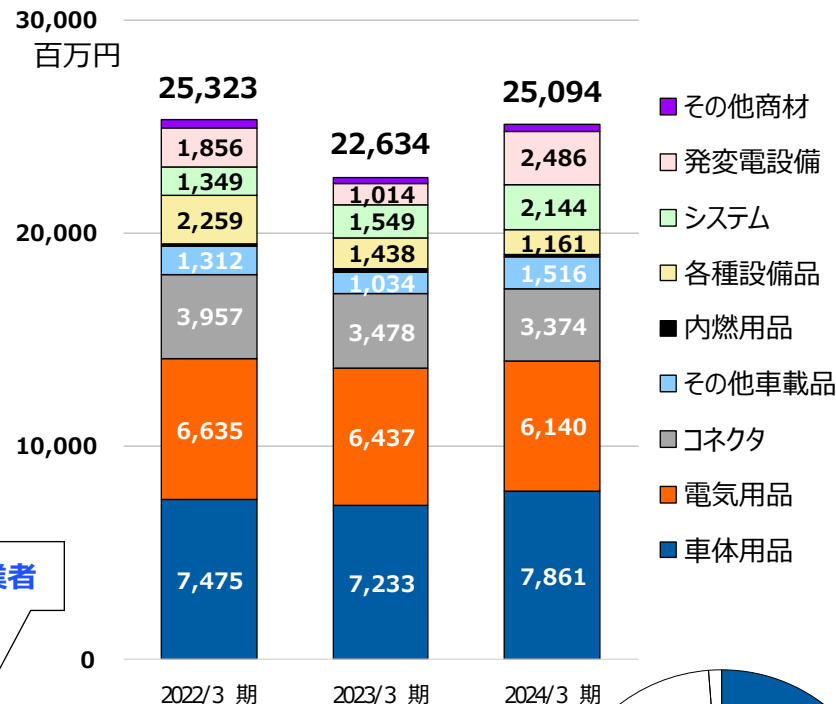
業界別 売上高



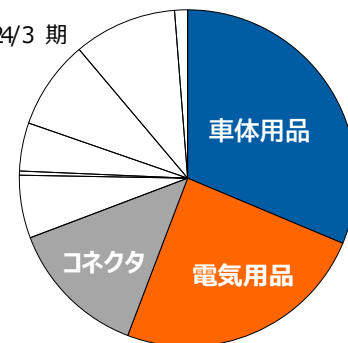
24/3
構成比



商材別 売上高



24/3
構成比



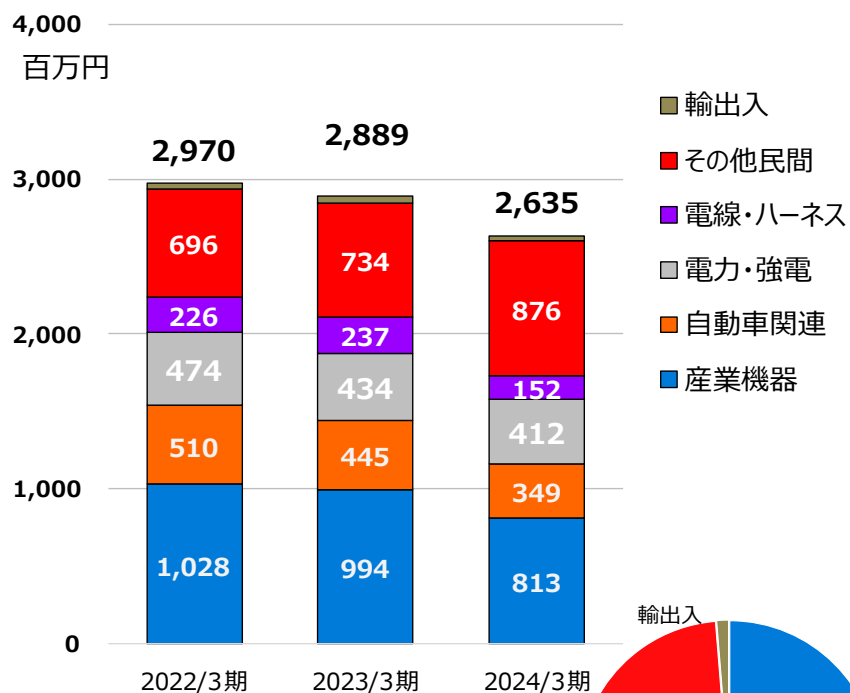
⑥ 一般事業の売上高

【連結通期決算概況】

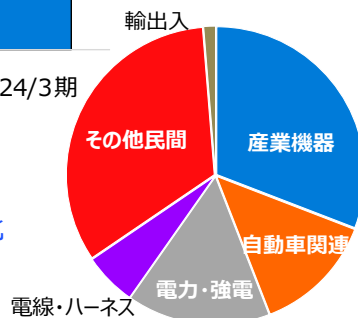
YASHIMA

- 業界別では、道路業界等で構成される その他民間（自治体を含む） が好調
- 商材別では、コネクタが主力の傾向は変わらずも、自動車業界の減産や、産業機器分野等で過剰在庫の調整局面入りしている影響で、構成比率は低下

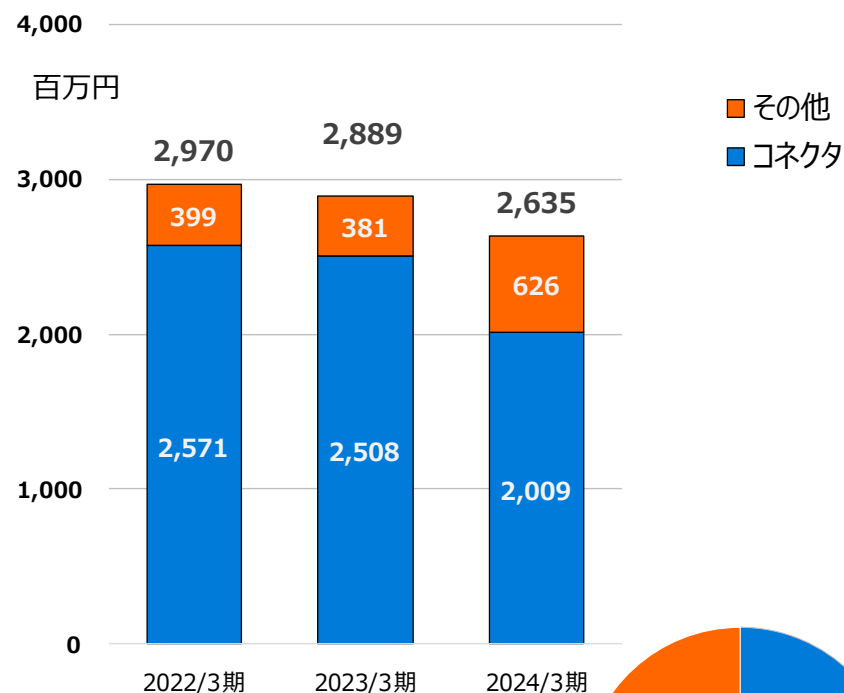
業界別 売上高



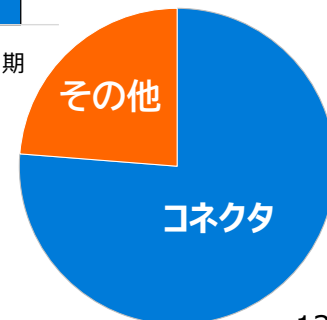
24/3
構成比



商材別 売上高



24/3
構成比





2. 2025年3月期 通期業績・配当予想

①-1 鉄道事業者の状況

【JR各社（単体）の運輸収入】

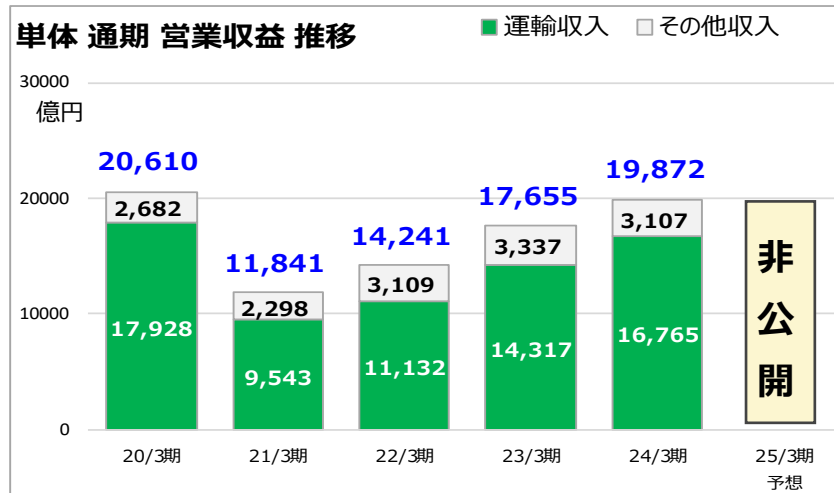
コロナ禍の影響緩和を受けて運輸収入は徐々に回復も、テレワークの普及等に代表される生活様式の変化もあり、各社ともコロナ前の水準まで回復するのに時間を要するとの見解を示す

⇒各社とも鉄道事業以外の収益源開拓や、インバウンド需要の取り込み、省力化や効率化による収益力向上を模索

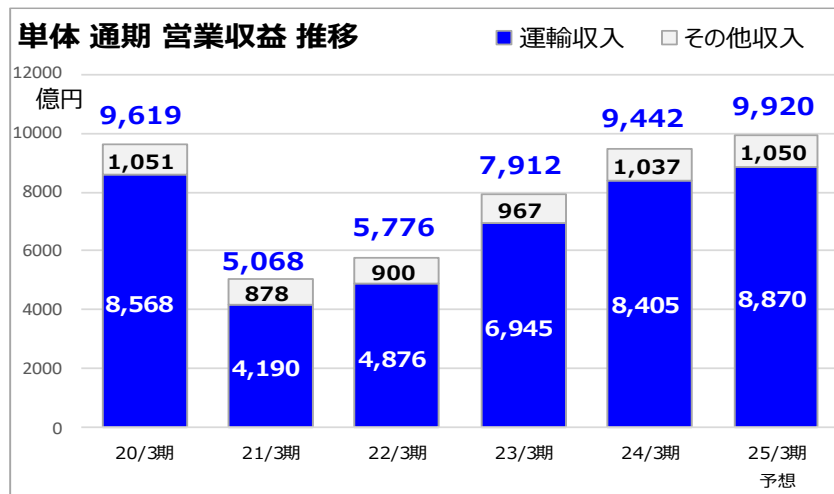
※大手民間鉄道事業者についても同様の傾向がみられる

【通期業績・配当予想】

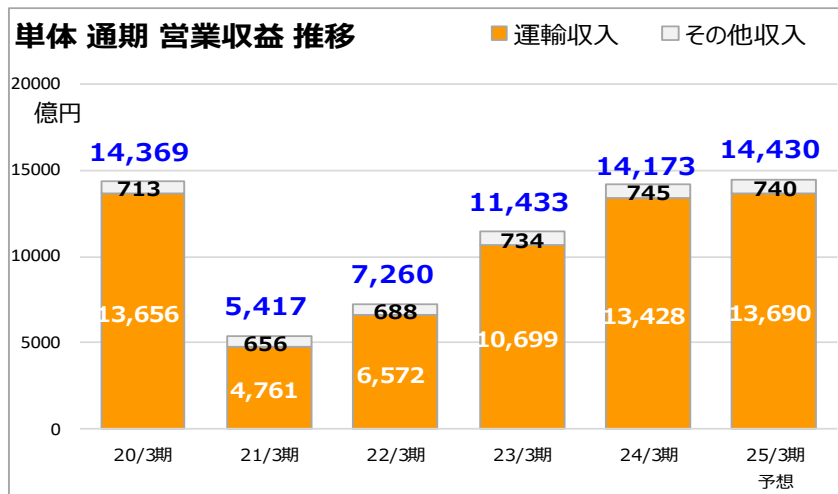
JR東日本



JR西日本



JR東海



①-2 鉄道事業者の状況

【通期業績・配当予想】

YASHIMA

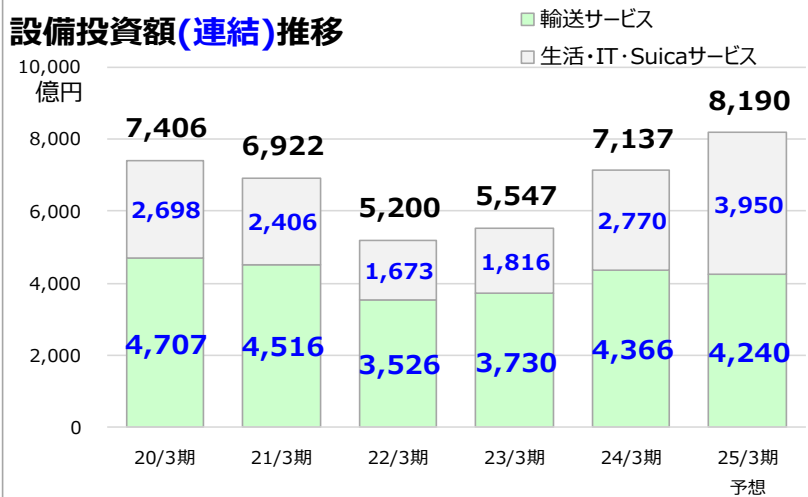
【JR各社の設備投資意欲が回復】

コロナ禍による運輸収入減少を受けて抑制されていた設備投資は、概ねコロナ前かそれを超える水準に回復

⇒2025/3期は各社とも当社の事業領域である安全投資や輸送サービスに関する設備投資は横ばいから増加の計画を発表しており、売上高は2024/3期から増加することが期待できる

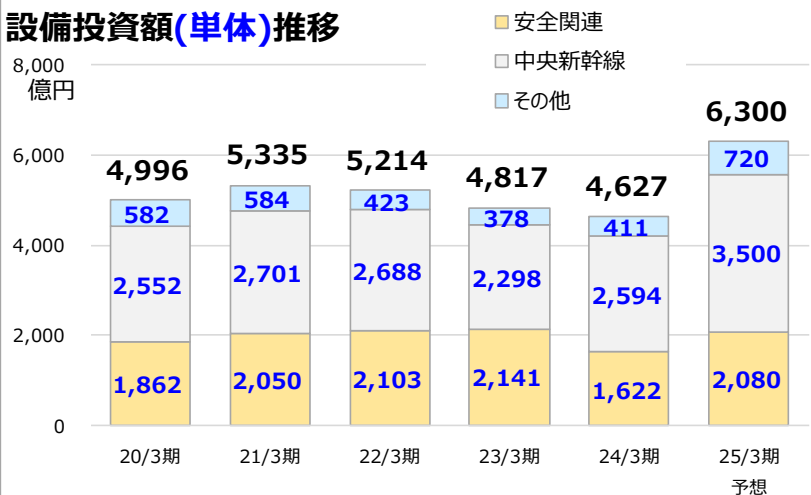
JR東日本

設備投資額(連結)推移



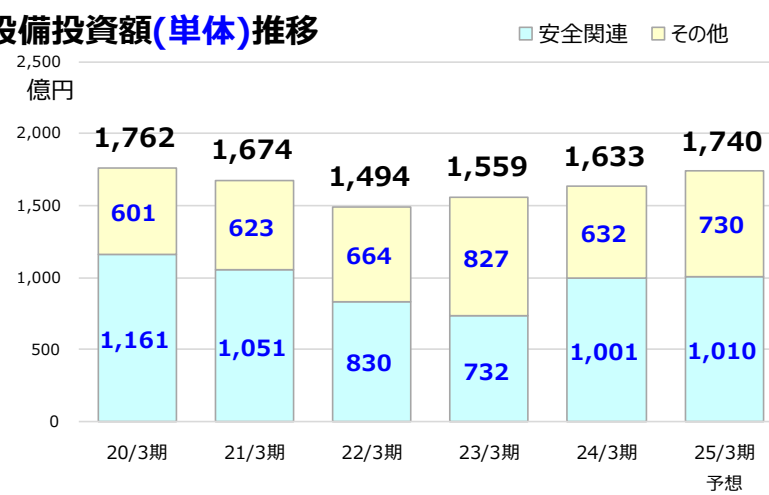
JR東海

設備投資額(単体)推移



JR西日本

設備投資額(単体)推移

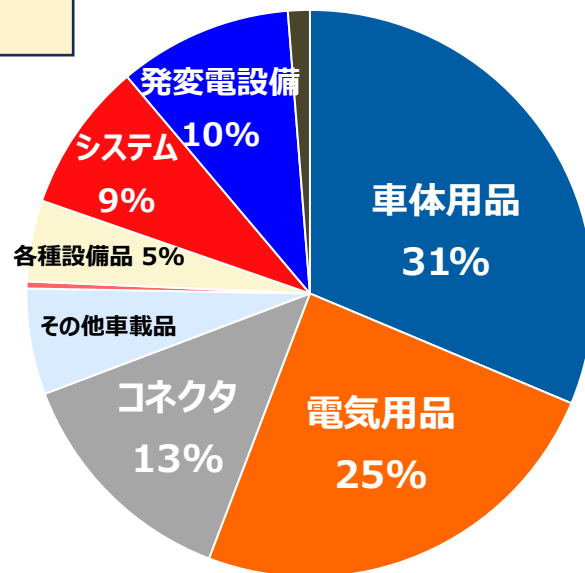


【売上高・売上総利益】

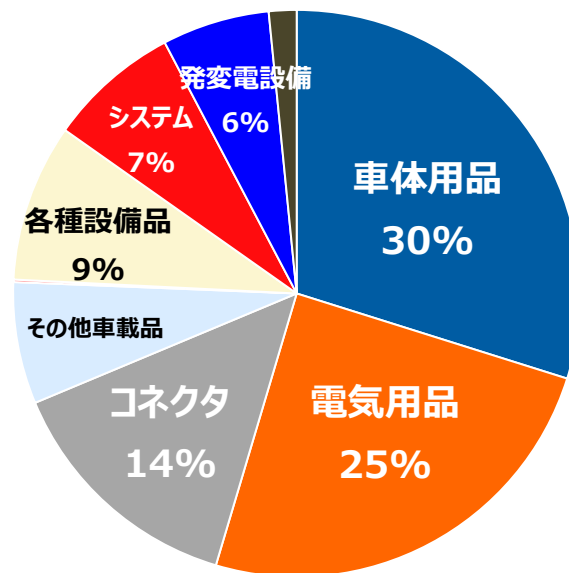
主として鉄道事業者の業績回復と投資意欲の高まりを受けて期首時点の受注残高は24/3期を上回り、売上高は増加する予想も、商材構成に変化

鉄道セグメントの
売上構成予想

24/3期



25/3期予想



- ・主力の車体用品・電気用品・コネクタに大きな変化はないものの、
新型車両製造の一巡により、利益率の見込める高スペック品の比率が低下する予想
- ・各種設備品は1件当たりの売上高は大きいものの、商材それぞれで利益率は大きく異なり、
25/3期に計上予定の案件は24/3期に比べ利益率が低下する予想
- ・利益率の高い発電電設備は、24/3期の大規模定期点検が終わり、25/3期の売上が低下
⇒全体として25/3期は利益率が低下し、増収ながら売上総利益は減少すると想定

【販売費及び一般管理費】

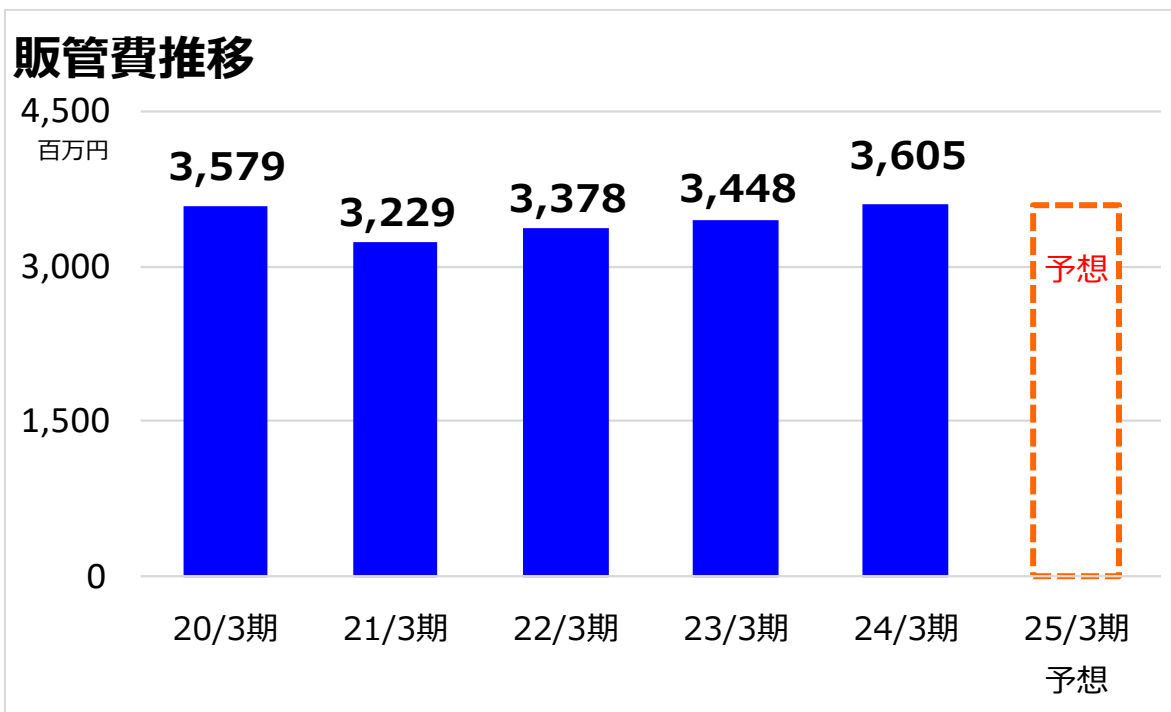
販売費及び一般管理費は24/3期と同水準となる予想

人件費・・・社員のエンゲージメント向上と採用市場での競争力強化のため、賃上げ

営業費用・・・交通費・交際費・会議費等を増額し、営業活動を強化

不適切会計対応費用・・・不適切会計の調査費用や再発防止に係る費用は、内部統制の不備が24/3期の取組みによって解消されたことを受け、減少

⇒ 人件費や営業活動費用の増加分が不適切会計対応費用の減少で相殺されて経費は横ばい



④ 業績予想

【通期業績・配当予想】

YASHIMA

- 鉄道事業者の投資意欲は高まりを見せて売上高は増加予想も、利益面で貢献していた新型車両用の高スペック鉄道部品需要が、新型車両製造工程が一巡して端境期に
 - 一般セグメントの主力である電子部品は、在庫調整局面が継続しており、価格競争もあって価格転嫁に時間を要する状況
- ⇒ 売上高は微増ながら粗利率が低下して売上総利益が減少、経費は全体でほぼ横ばいのため、**25/3期は増収・減益となる予想**

金額単位 (百万円)	24/3期 実績	25/3期 予想	増減	前期比
売上高	27,729	28,000	+271	+1.0%
営業利益	364	180	▲184	▲50.7%
経常利益	490	300	▲190	▲38.8%
親会社株主に帰属する 当期純利益	392	190	▲202	▲51.5%

記載されている業績見通し等の将来に関する記述は、当社が現在入手している情報及び合理的であると判断する一定の前提に基づいており、その達成を当社として約束する趣旨のものではありません。
また、実際の業績等は様々な要因により大きく異なる可能性があります。

当社は、株主に対する利益還元と内部留保の充実や、収益性、成長性、企業体質の強化等を総合的に勘案して、安定的な配当の継続維持を基本方針としております

	22/3期	23/3期	24/3期	2025/3期 (予想)
1株当たり年間配当額	25.00円	25.00円	25.00円	25.00円
1株当たり当期純利益	105.97円	▲90.78円	137.16円	66.33円
配当金総額（合計）	71百万円	71百万円	71百万円	—
配当性向（連結）	23.6%	—	18.2%	37.7%

2025/3期は安定継続配当の面から**1株当たり年間配当額は25.00円とする方針です**。
現時点での配当性向は37.7%となる予想です。



3. 2025年3月期～2027年3月期 新中期経営計画について

①ポストコロナ安定成長軌道への回帰 ⇨ ×

②事業環境の変化を見据え、新たな企業価値・存在価値の創出 ⇨ ▲

③2024年3月期 ROE 5% ⇨ ×

①国内の主要顧客である鉄道事業者は、コロナの5類移行による人流の回復を受けて旅客収入が戻り始め、業績も回復基調に入ったものの、テレワークの普及等、社会的な行動変容により、定期券販売収入等は戻らず

⇨ 設備投資意欲は旺盛となり、受注状況は好転するも、半導体供給が不安定となり、車両製造の工程が後倒しになる等の影響を受け、当社業績はコロナ前の水準に戻らず

②鉄道事業者の投資が、省力化・効率化志向に変化

⇨ DX分野にも進出し、販売管理システムの開発の取り組みを始める等、ニーズの変化に対応し始めている段階に留まる

③ROE 4.1%

⇨ 不適切な会計処理の発生で対応費用が増大、また一般セグメントの収益源として期待した中国石油関連ビジネスの取引停止で想定した利益が創出できず

基本目標

① 安定成長軌道への回帰

② 新たな企業価値の創出

③ 定量目標：ROE 5%超

前中期経営計画が未達成に終わったことを受け、新中期経営計画でも基本目標・方針を引き継ぐ

基本方針

既存事業の基盤強化と付加価値向上を図る。

成長発展が期待できる分野の選定と、人員配置の見直しにより、次世代を担う新事業を開拓する。

一般セグメントの収益性を向上させ、
投下リソースに見合う採算を確保できる体制を構築する。

ODA鉄道インフラ整備案件への参画を通して、
グローバル市場を開拓する。

長期的な社会課題と向き合い、人的資本への投資を通じて
ヤシマキザイグループの成長力を強化する。

ヤシマキザイグループとしての連携を強化し、
信頼回復・向上を図る。

不適切会計処理の発生に対する反省と、昨今の社会的な要請の高まりを受け、組織の強化等に取り組む

1 全般

- ①グループの連携と内部統制強化による組織強靱化
- ②人材育成による生産性向上とエンゲージメントの強化
- ③資本コストを意識した投資の検討・推進

2 鉄道セグメント

- ④MROビジネスの業務効率化・利益率向上
- ⑤新車スペックイン
- ⑥公民鉄商権・ベースロードの獲得
- ⑦ヤシマエクスプレスの活用
- ⑧発電・運行管理事業の体制再構築

3 一般セグメント

⑨道路インフラ事業の拡大

4 デジタル分野

⑩AIを活用したニーズへの対応

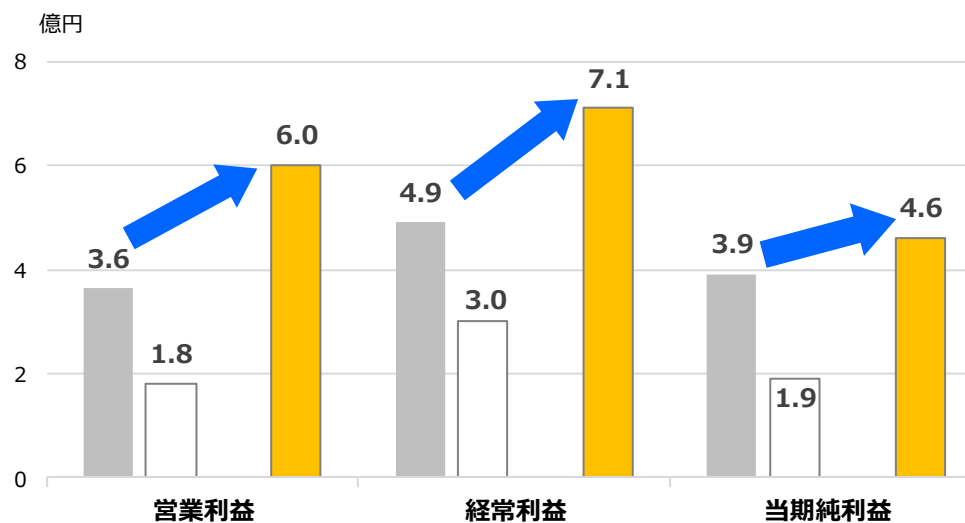
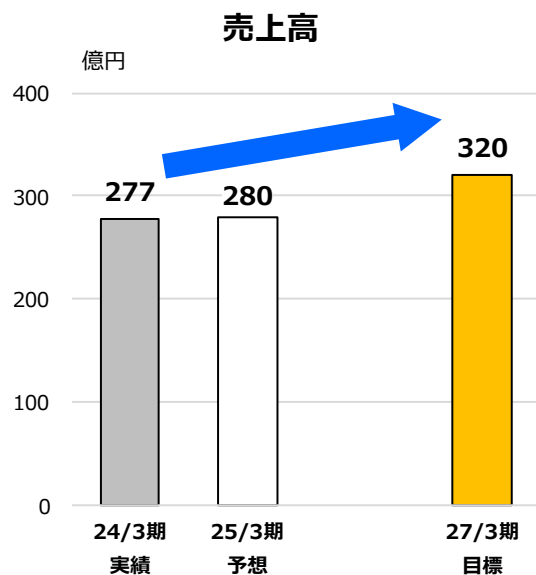
⑪オリジナルパッケージの開発・販売

5 海外

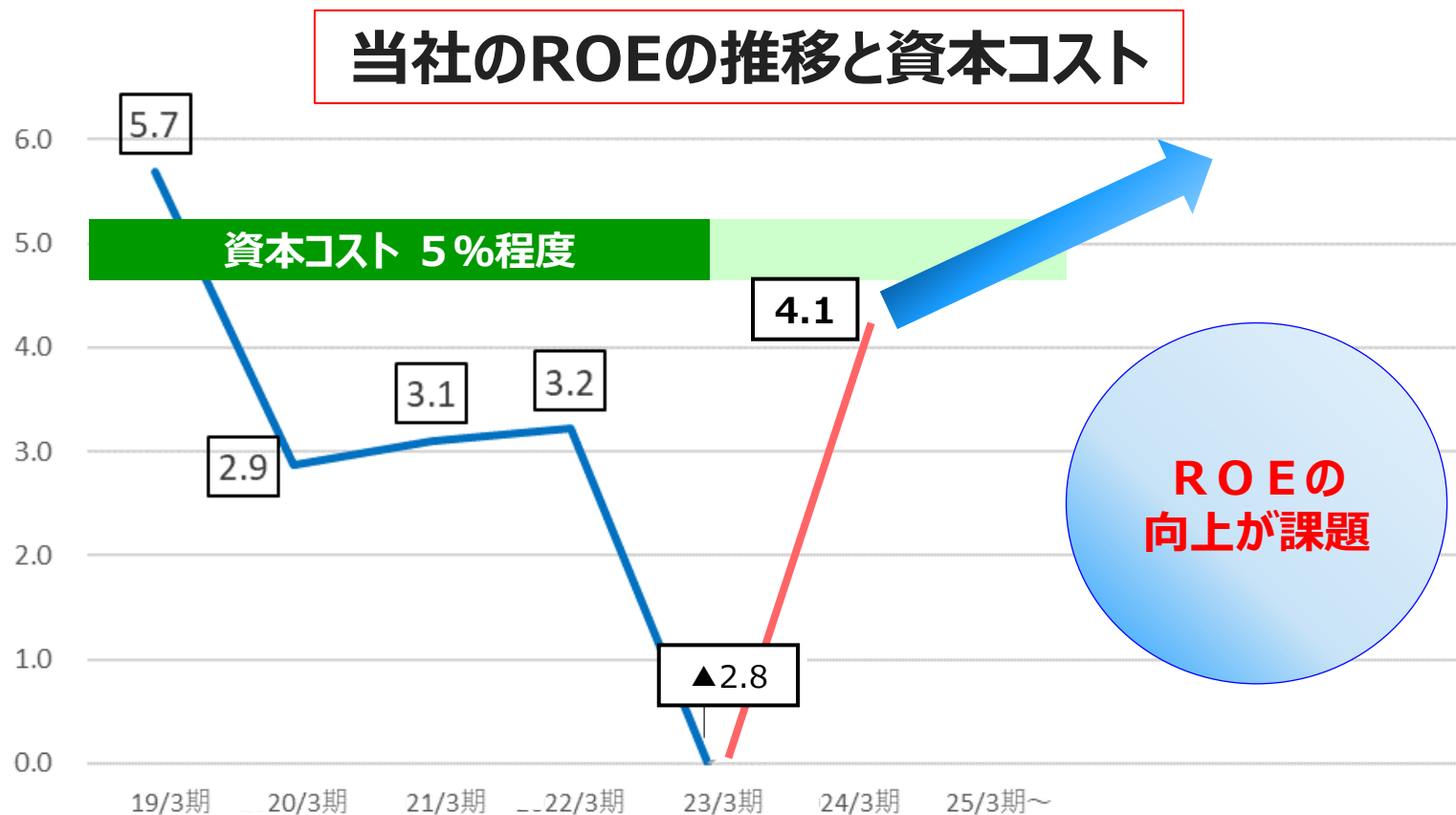
⑫ODA案件の入札参加・受注と履行体制の確立

(単位：百万円)

	24/3期 実績	25/3期 予想		27/3期 目標	24/3期 比較
売上高	27,729	28,000		32,000	+15.4%
営業利益	364	180		600	+64.8%
経常利益	490	300		710	+44.9%
当期純利益	392	190		460	+17.3%
R O E	4.1%			5.0%	



- ・直近のデータを基に、CAPMを使用して算出された当社の**資本コスト**は**5%程度**となります。 ※1
- ・当社の上場後のROEは、資本コストを下回る状況で推移している現状です。



※1 資本コスト = ①「リスクフリーレート」 + (②「β」 × ③「マーケット (リスク) プレミアム」)

・当社の資本コスト **4.64** = ①0.675% + (②0.62 × ③6.4)

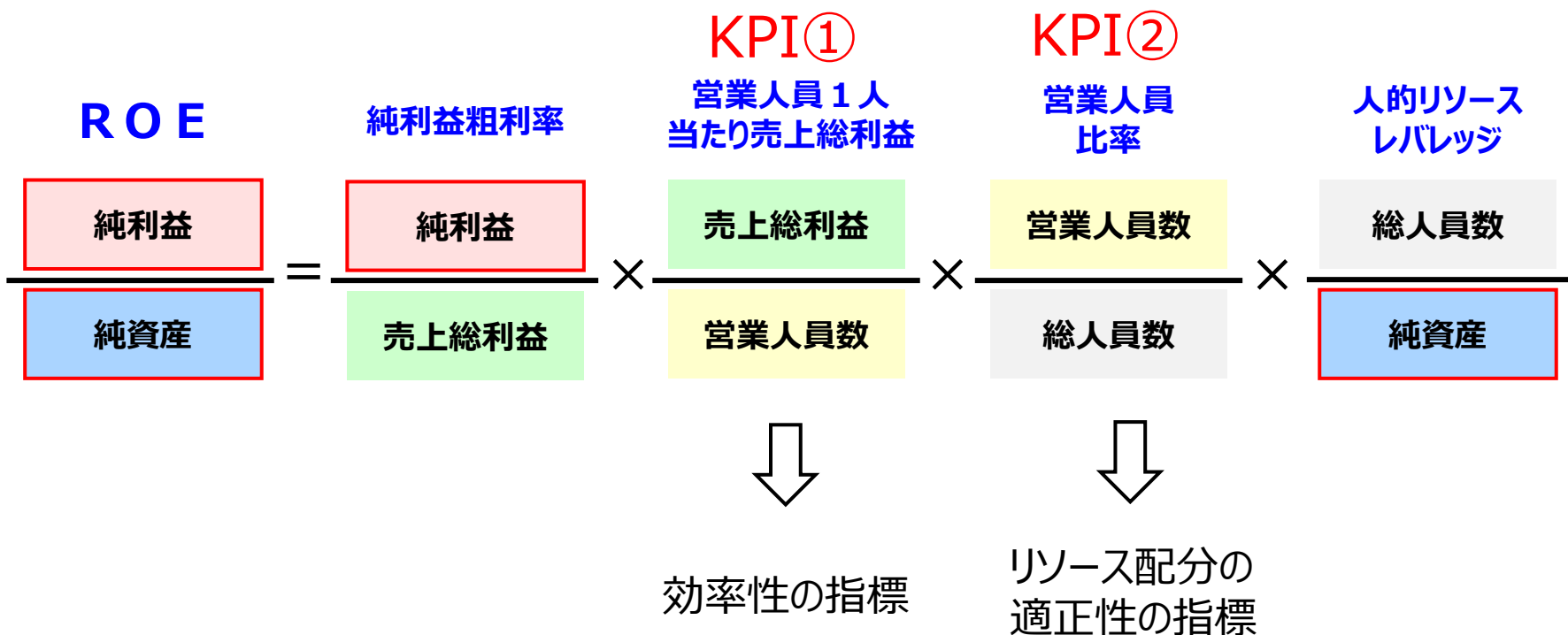
(出典：①10年物国債利回り/ロイター、②2023年11月末までの3年間/日経、③平均値/野村証券)

ROE 5 %超達成のためにKPIを設定

- ・デュポンシステムを参考にROEを分解
- ・当社の売上高は案件の契約形態（本人取引・代理人取引）等により大きく影響され、また、工場や設備のような保有資産に左右される製造業等と異なり、「人」が経営を左右する資本であるため、ROEとの相関も考慮の上、「人」に焦点を当てた2つの指標をKPIとして設定

①営業人員 1 人当たり売上総利益 （目標値：20百万円/人）

②営業人員比率 （目標値：66.6%）



長期間にわたって支払いが先行することが想定されるODA鉄道インフラ整備案件への参画に備えて**一定の手元資金を確保しつつ**、資本効率向上のために**潜在的な投資案件の選定と検討**を実施

【投資の目的】

1 当社の得意とする車両周辺分野以外で、鉄道業界での事業領域を拡大

- ・国内の鉄道業界は成熟市場であり、既存の事業領域だけでは大きな成長が見込めないこともあり、新たな収益源獲得のための投資を検討

2 成長余力のある地域や国での現地パートナー確保と協力体制の確立

- ・その場所ならではのノウハウ等を有する現地パートナーとの協業により、リスクを抑えつつ進出を図るための投資を検討

3 地域社会への貢献を図りつつ収益を確保する

- ・サステナビリティに考慮しつつ、当社の強みを生かすことができる投資を検討

当社は事業領域の拡大を目指し、鉄道関連のデジタルトランスフォーメーション（DX）における取組みを強化するために2023年11月に **株式会社みんなシステムズ**（東京都墨田区）と業務提携契約を締結

⇒鉄道各社やそのサプライヤーとの関係性を活かし、**部材の管理**や**販売管理ソフトウェア**を提案し顧客のニーズに応えた新たなビジネスを構築

クラウド型販売管理システム『ハチョDX』 (<https://hacho.co.jp/LP/>) を **2024年4月1日にリリース**し、鉄道業界の各社に対して提案を行っているほか、複数のプロジェクトを共同で推進しており、より多くの顧客に対してサービスを提供していく予定

鉄道は現代社会において重要な役割を果たし、安全で持続可能な経営が求められている一方、働き方の変化や人口減少に伴う労働力不足、技術継承など様々な課題に向き合っています。

ヤシマキザイとみんなシステムズは、鉄道業界が抱える課題に寄り添い、積極的にデジタル技術を提案、導入支援することでその解決に努め、持続可能な社会の実現に貢献します。

YASHIMA
株式会社ヤシマキザイ

市場調査
サービス化
製品販売
コンサルティング

みんなシステムズ
Software for everyone

ソフトウェア開発
サービス化
法令対応
保守業務



ハチョ DX



当社は2023年12月に**Zip Infrastructure**（ジップ・インフラストラクチャー）**株式会社**（福島県南相馬市、以下 Zip 社）と業務提携契約を締結しました。

Zip社は「低コスト・自由設計・自動運転」を特徴とする交通インフラ**「Zippar」**を開発し、交通渋滞のない、全ての移動がスムーズで快適な世界の実現を目指しています。

当社は「SDG s（持続可能な開発目標）」の観点からZip社に賛同し、当社の資材調達力や営業力を活かし、「Zippar」の開発・販売・普及・情報収集及び本稼働後のメンテナンス体制の確立に向けた協力を行い、「Zippar」の社会実装の推進を図っていきます。

「Zippar」はこれまでデッドスペースとなっていた道路上の空間を生かし、従来モノレールの半分の輸送量を、5分の1のコストと期間で建設可能な新しい交通システムです。これにより既存の交通インフラの隙間を埋め、渋滞緩和や街づくりに貢献していきます。

<「Zippar」の主な特徴>

- ・低コスト：既存のモノレールに比べ、約1/5のコスト・期間で建設が可能
- ・自動運転：時間帯や路線など、旅客需要に応じて車両数の増減が可能
- ・自由設計：ロープとゴンドラが独立しているため、カーブや分岐に対応可能
- ・安全対策：ロープを2本とし、通常ロープウェイの1.5倍の風速まで運行可能

Zip Infrastructure社 ウェブサイト：

<https://zip-infra.co.jp/index.html>

自走式ロープウェー
「Zippar」試作車



当社は、2022年1月より、ソフトバンク株式会社との共同プロジェクトとして、出品型鉄道専門 **フリーマーケットサイト「鉄道ひろば」** を運営しています。



主な出品元は、各鉄道事業者であり、
鉄道事業者が保有する有形・無形の鉄道関連資産の
流通を促すことで、マーケットの拡大を図ります。

⇒中小鉄道事業者の収益向上や、沿線地域の活性化に貢献

「鉄道ひろば」

URL : <https://www.tetuhiro.com/>

<出品例>

中古鉄道用品・鉄道各種イベント・鉄道グッズ・鉄道模型



取扱商品拡大中

当社は、SDGs（持続可能な開発目標）の趣旨に賛同しています。
私たちが今できることを、具体的行動に移し、SDGsが掲げるゴールを目指します。

地球温暖化や大気・水質汚染の防止

ペーパーレス化を通じた森林破壊の抑制・地球温暖化や水質汚染の防止

タブレット導入によるペーパーベースの会議資料の削減・精算システム導入による書類削減等に取り組んでいます。



社会貢献活動

医療・環境・教育団体へ寄付を通じ、社会貢献活動に従事

当社および株主優待経由で、日本赤十字社・WWF ジャパン・日本学生支援機構への寄付を行っています。

備蓄食料をフードバンクに寄付しています。



社員が働きやすい環境作り

働き方改革や健康経営の推進により、ダイバーシティとワークライフバランスの実現を目指す

ダイバーシティやLGBTへの理解向上への研修や、健康診断受診率向上への取組みを実施しています。

テレワークや時差勤務、ノー残業デー等の取組みを進めています。



人的資本への投資

組織の持続的成長や価値創造を支える原動力は「人」

⇒「人」が持つ知識やスキル・能力は経営に必要な資本

⇒人材育成方針を定め、人材への投資を行い、生産性の向上に寄与するエンゲージメント強化に主眼をおいた働きやすい制度及び環境の整備を実施

人的資本投資の進捗・成果の確認のためにKPIを設定

（１）コンプライアンス研修の受講率（目標値：100%）

・・・当社独自制作教材を基に、業務に関する会計やその他の法的知識、倫理について教育し、確認テストを実施の上、全員合格することで実効性を担保

（２）エンゲージメント指数（継続的なポイント上昇を目標とする）

・・・社員から見て働きやすい環境を整備できているか、自己実現のための教育体制が機能しているか等について、エンゲージメント指数の増減で測定

【人材育成方針】

当社グループでは、多様な社員一人ひとりが専門性を高めることを目標とし、社員の主体性・自立性を尊重しつつ公平な能力開発・育成の機会を提供するために、以下の方針を定めております。

- （１）社員こそ企業発展の源泉であり、社会に貢献できる源であると考え、社員の能力開発を企業運営の最重要事項の一つとし、教育を実施する。
- （２）会社の中長期計画・人材ビジョンに沿った視野に立って、計画的・組織的かつ継続的に行う。
- （３）教育の現場は、成果を上げるべき各部署であると位置づけ、互いに学びあう習慣を確立する。
- （４）社員の能力開発は、社員自らの責任と上司による部下指導の責任において行うことを基本原則とする。

- ・不適切な会計処理の発覚に伴い、23/3期第3四半期の決算発表が、延期
- ・また、中国子会社における疑義のある取引に関する貸倒引当金を計上

当社は、2023年6月30日に内部統制報告書で公表した、**16の再発防止策**を実施

⇒内部統制の重要な不備の解消に努める

今後も継続的な研修等の取組みを継続し、定着させることで組織の強靱化を図り、ステークホルダーの皆様の信頼に応えていく

対応済みの取組み

- ・システム改修によるチェック体制強化
- ・内部統制プロセスの見直し
- ・リスク識別・評価の体制強化
- ・グループ会計方針の整備
- ・各種規程の改定
- ・各種マニュアルの整備
- ・監査体制の強化
- など

今後の取組み

- ・継続的な研修の実施
理解度の確認テスト等により、実効性を担保しつつ、再発防止意識を強化
- ・各種取組みの運用確認
モニタリングと検証による継続的な改善サイクル実施

当社は、企業価値の向上を図るための活動の一環として、IRの強化に取り組んでいます。

決算説明会やIRセミナーの開催

半期ごとに日本証券アナリスト協会主催のアナリスト向け『IRミーティング』（決算説明会）や個人投資家向けの『IRセミナー』を開催しており、後日資料等を当社サイト上に公開しています。

積極的な任意開示

当社についてより多くの投資家の皆様に知っていただくために、PR情報等を積極的に開示しています。



機関投資家・株主様との1 on 1 ミーティング開催

四半期ごとの決算発表後のタイミング等で1 on 1 ミーティングを行い、当社の状況や事業戦略等について説明し、投資家の要望を知り、また投資家が必要とする十分な情報開示に努めています。



4. ステークホルダーの皆様へ

東京証券取引所スタンダード市場では、その維持基準を以下の通り定めております。

株主数 (人)	流通株式数 (単位)	流通株式時価総額 (円)	流通株式比率 (%)
400人	2,000単位	10億円	25%

当社は、流通株式比率については基準を満たしていなかったため、
2026年3月末までに上場維持基準に適合するよう、各種取り組みを進めた結果、
2024年3月31日時点において、**スタンダード市場の上場維持基準のすべてに適合**いたしました。

		株主数 (人)	流通株式数 (単位)	流通株式時価総額 (円)	流通株式比率 (%)
当社の 適合状況 および その推移	2023年3月31日時点	647人	5,774単位	11.7億円	20%
	2024年3月31日時点	736人	7,210単位	14.6億円	25%
上場維持基準		400人	2,000単位	10億円	25%
2024年3月31日時点の適合状況		適合	適合	適合	適合

※ 当社の適合状況は、東京証券取引所が2024年3月31日時点で把握している当社の株券等の分布状況等をもとに算出を行ったものです。

5. ご参考資料

会社概要

社名	株式会社ヤシマキザイ【英文名】Yashima & Co.,Ltd.					
本社	東京都中央区日本橋兜町6番5号					
代表者	代表取締役社長執行役員 高田 一昭					
設立	1948年10月28日					
資本金	9,990万円					
従業員数	250名（2024年3月末現在）					
事業内容	鉄道関連製品と産業用電子部品の販売、メンテナンスサービスおよび輸出入					
連結子会社	名称	住所	資本金	事業内容	議決権の所有 (又は被所有)割合	関係内容
	ヤシマ物流株式会社	東京都中央区	40,000千円	鉄道事業、一般事業	100.0%	物流業務等の委託
	亜西瑪(上海)貿易有限公司	中国上海市	1,000千US\$	鉄道事業、一般事業	100.0%	商材の仕入・販売 借入債務の保証
	※両社とも特定子会社 ※有価証券届出書又は有価証券報告書を提出している会社はありません。					
海外拠点	デリー支店、ムンバイ支店、ハノイ駐在員事務所、ジャカルタ駐在員事務所、マニラ駐在員事務所、ロンドン事務所 ■上海会社(現地法人)：上海・青島・深圳					

■ 1948年に設立、旧国鉄との取引から始まり75年、鉄道の発展に寄与し成長

ヤマキザイ主要商材

<インバータ装置>



<座席>



<情報通信・制御機器>



<検測車>



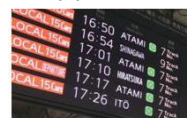
<ドア開閉装置>



<速度発電機>



<運行管理システム>



<エンジン部品>



<コネクター>



代表取締役社長
高田 一昭
<2014年就任>

第2の創業

'03 秋田

'04 上海

'11 ロンドン
ハノイ

'15 ジャカルタ

'17 インド

JR・電車の歴史



【国内拠点】

'51 札幌
'51 大阪

名古屋

仙台

広島

水戸

川崎

高松

九州

'84 静岡

('20 浜松に移転)

【海外拠点】

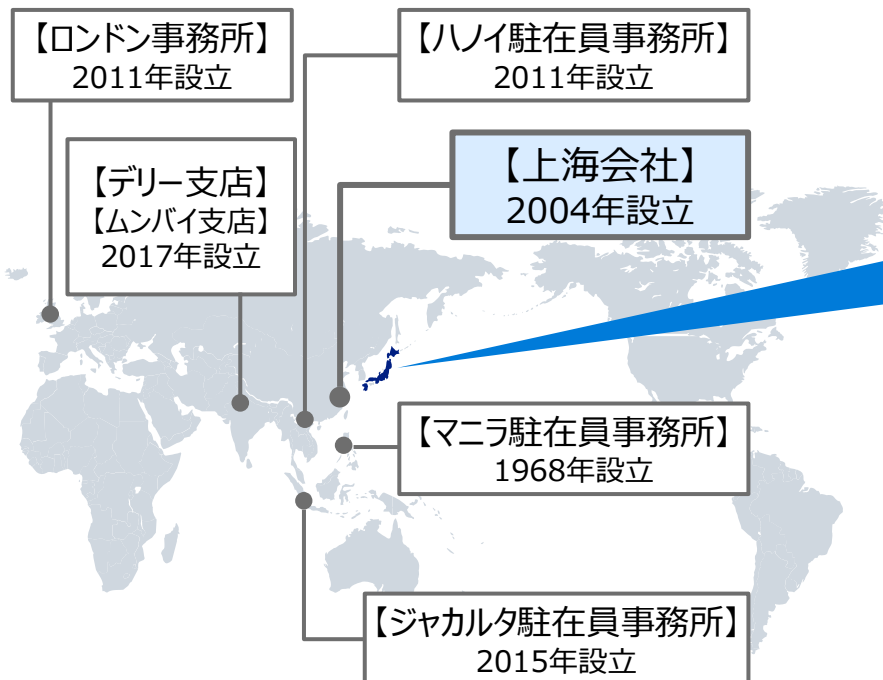
1948年10月設立



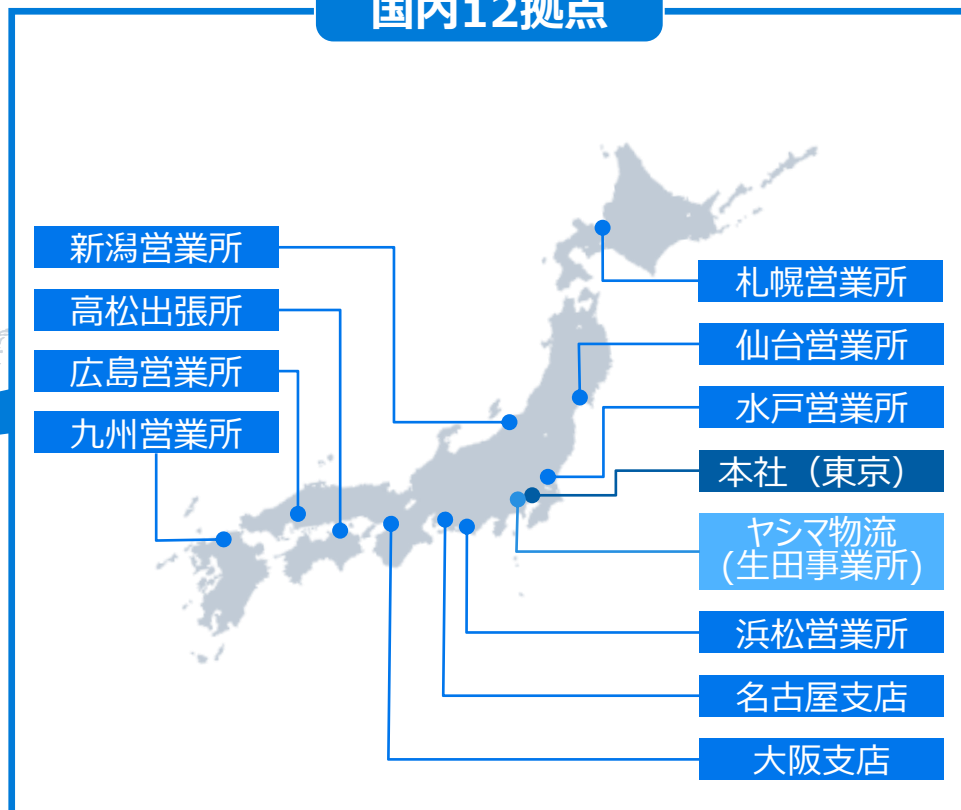
- 日本全国を網羅する12拠点に加え、海外への展開を進めています

海外7拠点

■ 連結子会社 □ 支店・駐在員事務所



国内12拠点





東証スタンダード市場 証券コード：7677

株式会社ヤシマキザイ <https://www.yashima-co.co.jp/>

【お問い合わせ先】 経営企画室

TEL：03-4218-0096

E-mail：contact-ir@yashima-co.co.jp

鉄道事業者等はコロナ以前の水準への回復途上であり、当社を取り巻く環境には未だ厳しい部分もありますが、当社はその活動を通じてステークホルダーの皆様、そして社会に役立てるように努めてまいります。

本日はご多忙中にも関わらず、決算説明会にご参加を頂きまして、ありがとうございました。

これからもヤシマキザイをよろしくお願い致します。

ご清聴、ありがとうございました。

株式会社ヤシマキザイ

2024年5月30日 2024年3月期 通期決算説明会

(説明会会場：公益社団法人日本証券アナリスト協会 第3セミナールーム)