



「誠実で☆キラリと光る☆
ナンバーワン&オンリーワン」を目指して



TOTETSU

2019年9月
東鉄工業株式会社
(東証1部:1835)





目次

- | | |
|-----------|---------|
| 1. 会社概要 | P.3～ 7 |
| 2. 業績推移 | P.8～13 |
| 3. 中期経営計画 | P.14～33 |
| 4. ご参考 | P.34 |

出席者

代表取締役社長
柳下 尚道

取締役常務執行役員
経営企画本部長
下村 光

本資料は、全て連結決算数値で表示しております



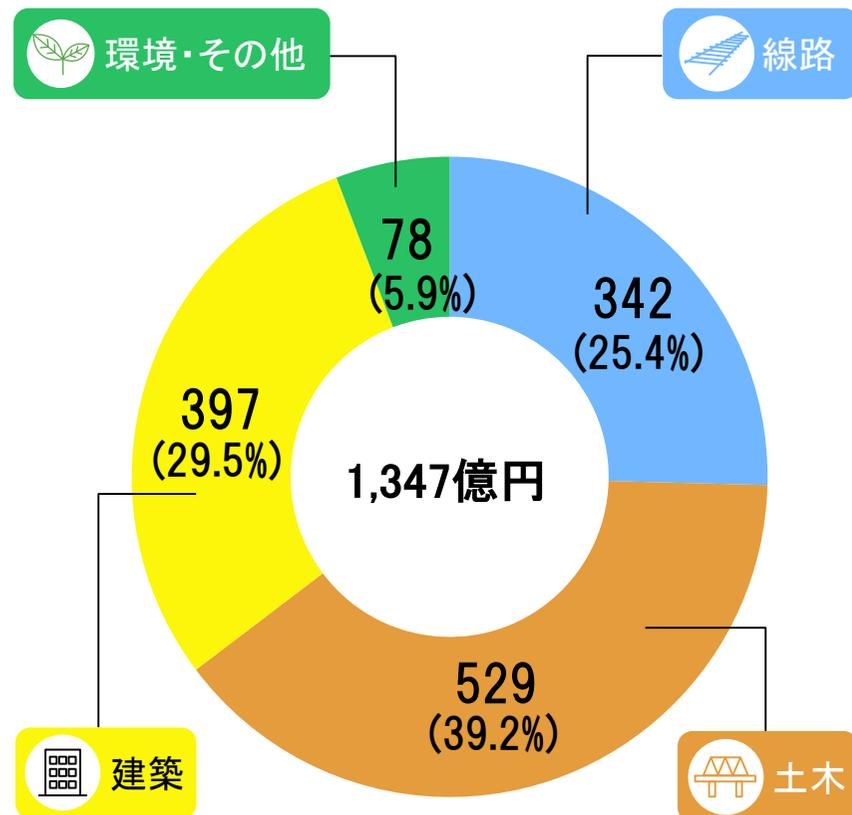
鉄道関連工事の専門技術をコアコンピタンスとする総合建設業

(2019年3月31日現在／連結)

会社名	東鉄工業株式会社(TOTETSU KOGYO CO.,LTD.)
本社所在地	東京都新宿区信濃町34番地 JR信濃町ビル4階
資本金	28億1,000万円
代表者	代表取締役社長 <small>やぎした なおみち</small> 柳下 尚道
従業員数	1,835人(連結)
連結子会社	<ul style="list-style-type: none"> ● 東鉄機工株式会社 ● 東鉄メンテナンス工事株式会社 ● 東鉄創建株式会社 ● 興和化成株式会社
売買単位	100株
株主構成	主要株主については5ページをご参照

2019年3月期部門別売上高(連結)

(単位:億円)

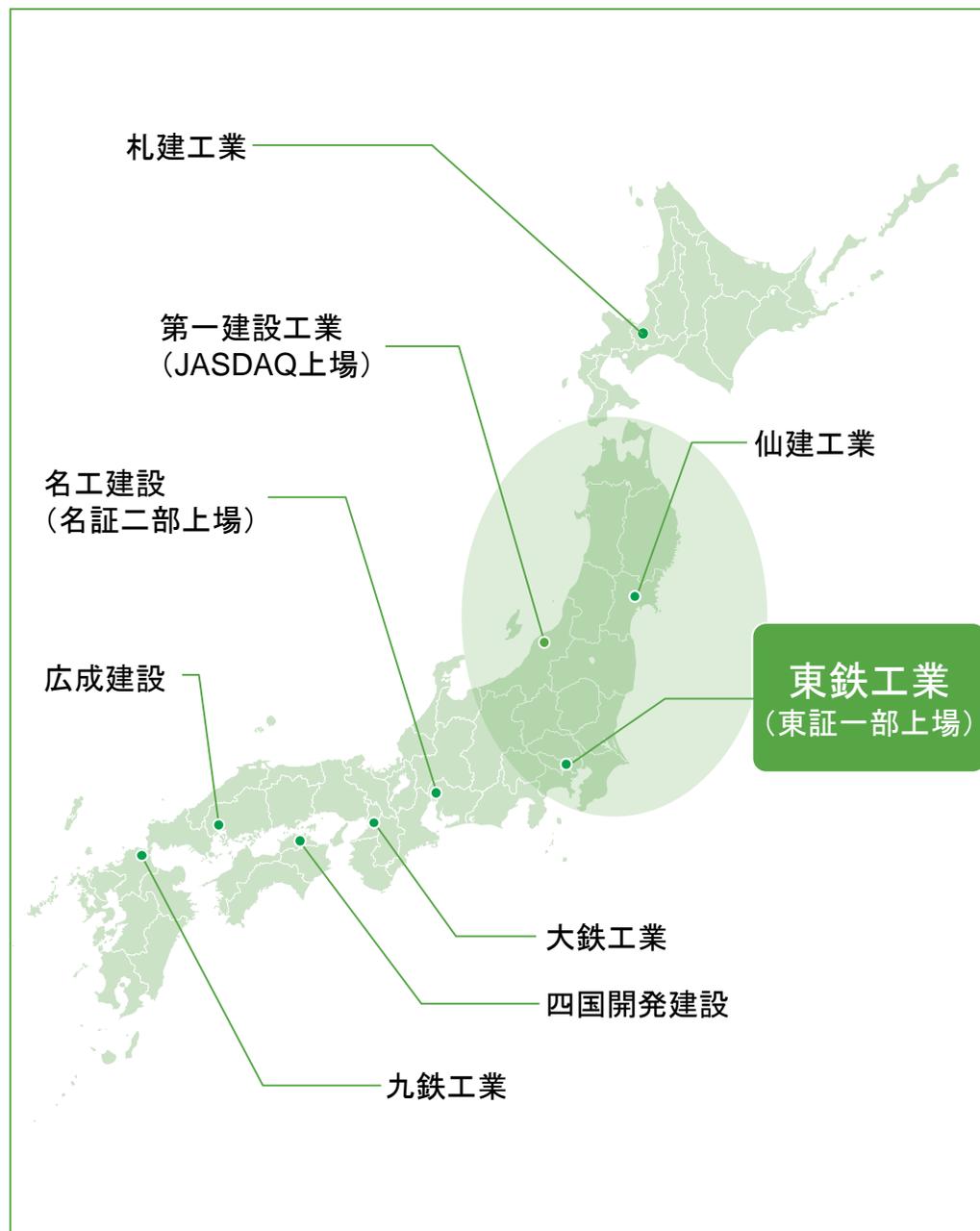




設立以来76年の歴史

年	月	沿革
昭和18年	7月	「東京鐵道工業株式会社」設立 鐵道の保持・強化を目的に、当時の鐵道省の要請により、 關東地方の建設業者が企業合同し、 国策会社「東京鐵道工業株式会社」として、 丸の内1丁目1番地に設立
昭和27年	7月	商号を「東鉄工業株式会社」に変更
昭和28年	3月	本店を東京都千代田区神田仲町1丁目5番地に移転
昭和37年	11月	株式を東京証券取引所市場第二部に上場
昭和38年	8月	本店を東京都新宿区市谷砂土原町2丁目7番地に移転
昭和47年	10月	株式を東京証券取引所市場第一部に上場
平成17年	1月	本社を東京都新宿区信濃町34番地に移転
平成30年	4月	現中期経営計画『東鉄3D Power Up 2021』をスタート

鐵道省(当時)の要請により設立した会社





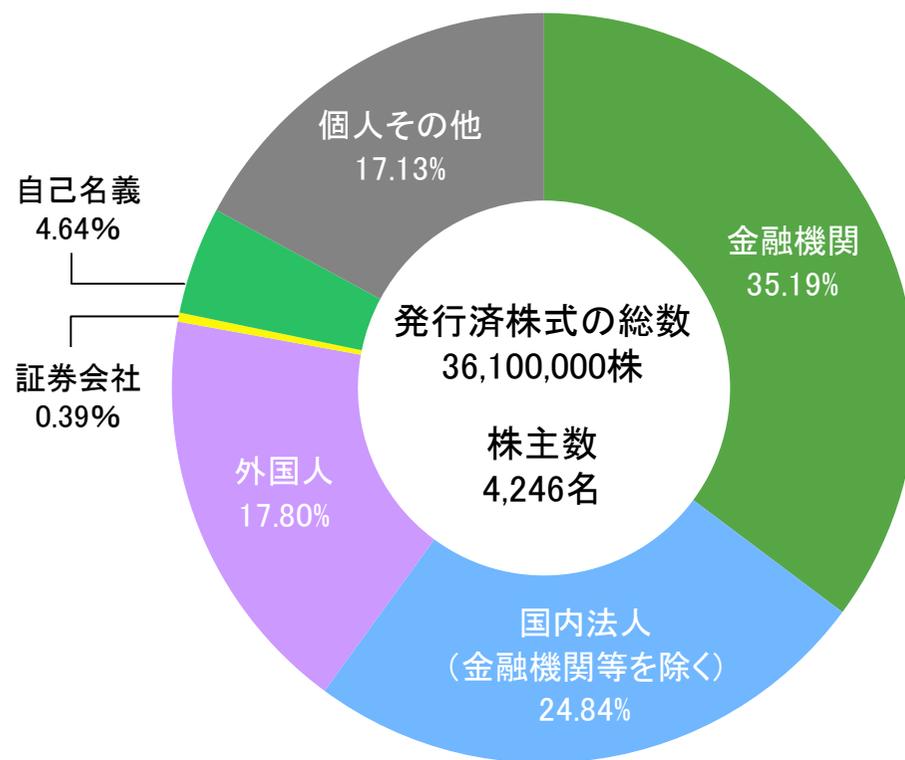
株主構成

(2019年3月31日現在)

順位	株主名	当社への出資状況	
		持株数 (千株)	持株比率 (%)
1	東日本旅客鉄道株式会社	3,659	10.63
2	日本マスタートラスト信託銀行株式会社 (信託口)	2,230	6.48
3	日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社 (信託口)	2,026	5.89
4	MISAKI ENGAGEMENT MASTER FUND	1,408	4.09
5	日本電設工業株式会社	1,088	3.16
6	株式会社みずほ銀行	789	2.29
7	株式会社常陽銀行	777	2.26
8	鉄建建設株式会社	770	2.24
9	明治安田生命保険相互会社	731	2.12
10	東鉄工業社員持株会	685	1.99

(2019年3月31日現在)

所有者別分布状況



(注)持株比率は、自己株式(1,674,467株)を控除して計算しております。



「鉄道」を軸に、相互にシナジーを発揮する4つの事業部門



線路事業



- JR東日本を中心に、線路メンテナンス工事シェア我国No.1
- 高性能な大型保線機械の施工力を誇る
- 軌道新設工事(新幹線・地下鉄・私鉄)・首都圏プロジェクトの実績豊富



建築事業



- 駅関連施設／鉄道近接建物に強み
- マンション・オフィス・店舗・工場等の実績豊富
- リニューアル・耐震補強等の受注拡大中
- 環境事業と協働で、ワンストップショッピング戦略、一気通貫戦略を展開中

東鉄工業の強み

鉄道関連工事のリーディングカンパニー

高い専門的技術力

安定した受注



土木事業



- 鉄道土木関連特殊工法に強み
- 耐震補強の実績が豊富
- 防災・立体交差工事等の高い技術力
- 整備新幹線の実績豊富



環境事業



- 「東鉄^{エコツ}ECO₂プロジェクト」を強力推進中
- ECO(エコ)関連ビジネス積極展開中
- 太陽光発電・緑化(壁面・苔)・アスベスト除去
- 他部門とのシナジーを活かした事業展開



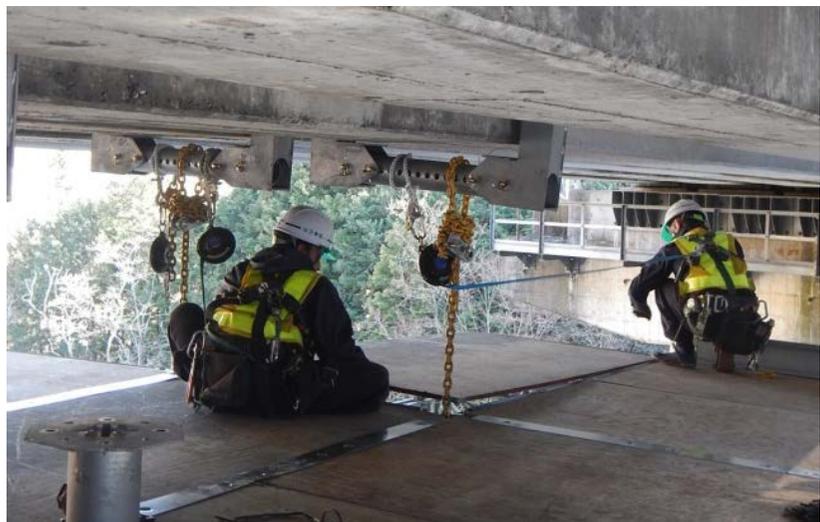
マルチプルタイタンパー



JR総武本線 榎戸駅橋上化工事



JR 橋りょう構造物修繕工事



JR四ツ谷駅 壁面緑化





'19/3期実績 及び'20/3期計画値

- '19/3期:受注高、売上高は過去最高を更新
- '20/3期:更なる増収、増益を目指す

(連結)	'18/3期	'19/3期		'20/3期	
	実績	実績	'18/3期比		(計画値)
			増減額	増減率	
前期繰越高	72,864	75,669	+2,804	+3.8%	82,992
受注高	126,717	134,164	+7,447	+5.9%	130,000
売上高	131,209	134,739	+3,530	+2.7%	137,000
売上総利益	19,785	19,687	△98	△0.5%	20,500
(売上高総利益率)	(15.1%)	(14.6%)	(△0.5P)	-	(15.0%)
営業利益	13,002	12,216	△785	△6.0%	12,600
(営業利益率)	(9.9%)	(9.1%)	(△0.8P)	-	(9.2%)
経常利益	13,301	12,704	△597	△4.5%	13,000
(経常利益率)	(10.1%)	(9.4%)	(△0.7P)	-	(9.5%)
当期純利益	9,982	8,862	△1,119	△11.2%	9,000
(当期純利益率)	(7.6%)	(6.6%)	(△1.0P)	-	(6.6%)
ROE	13.6%	11.1%	△2.5P	-	-
総還元性向	31.2%	30.3%	△0.9P	-	-

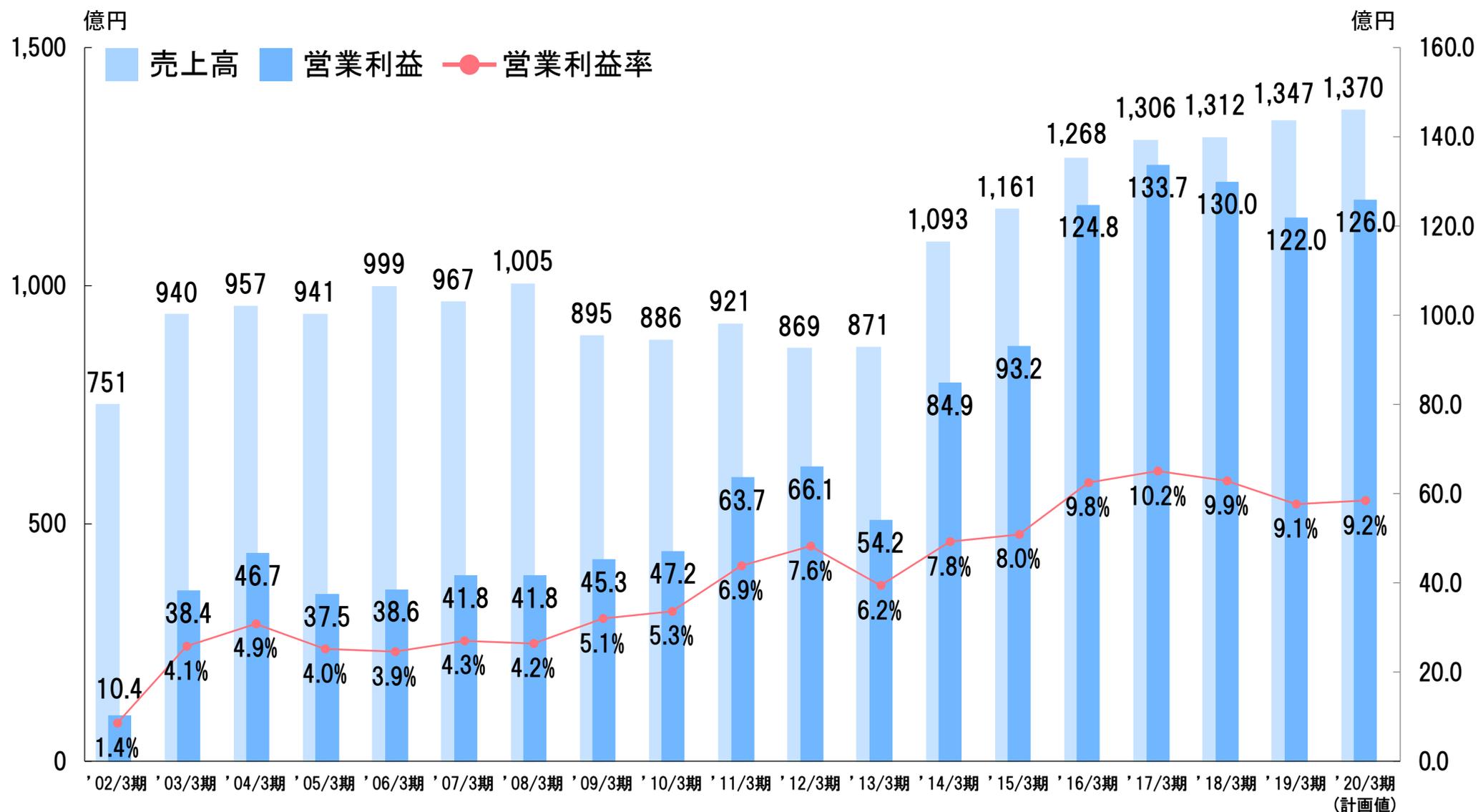
(百万円、%)

'21/3期
(中計目標)
-
-
140,000
-
-
14,000
-
-
-
-
-
10%以上
30%

【DOEも意識した安定的な株主還元】

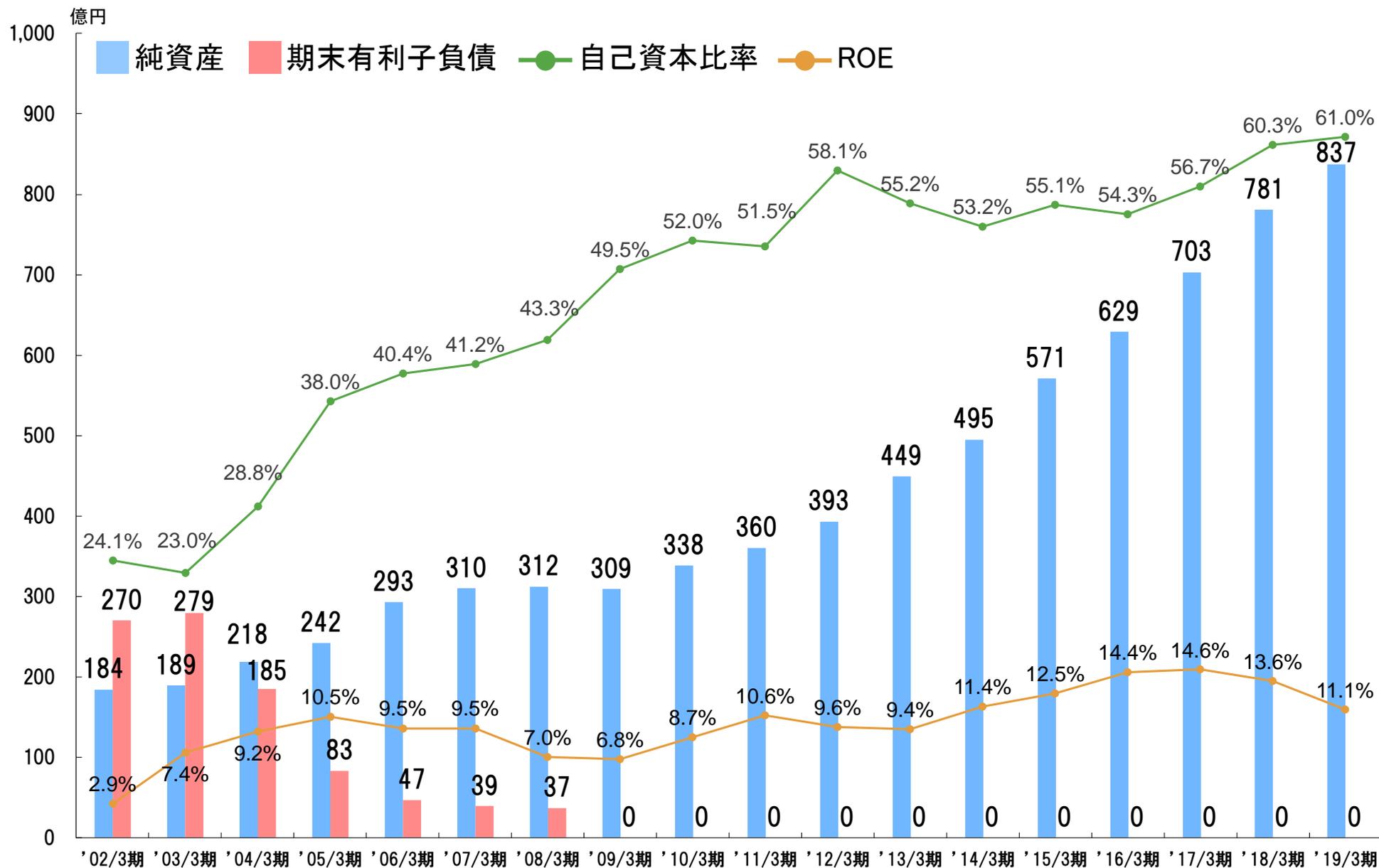


売上高・営業利益・営業利益率(連結)



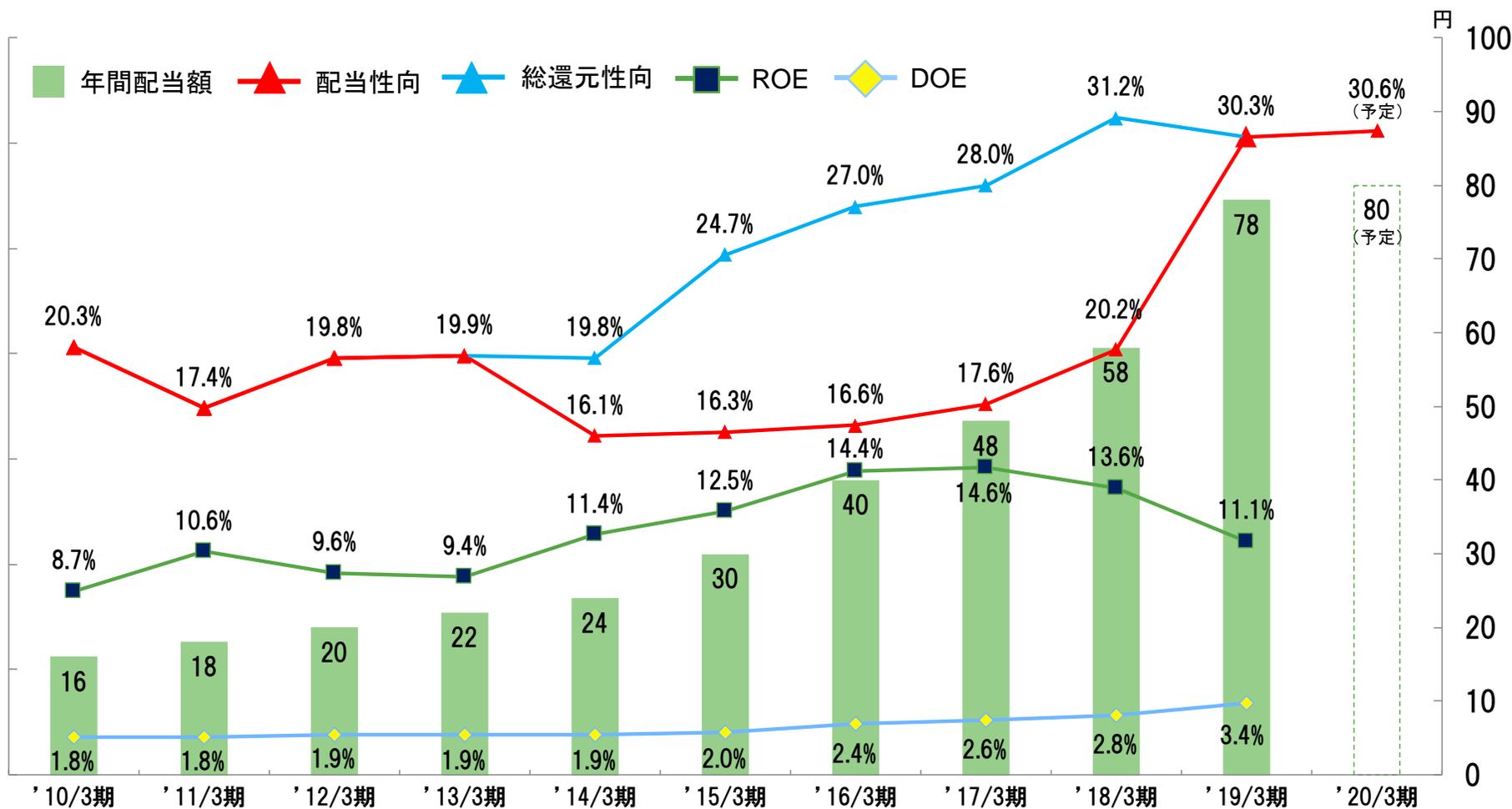


純資産・期末有利子負債・自己資本比率・ROE（連結）





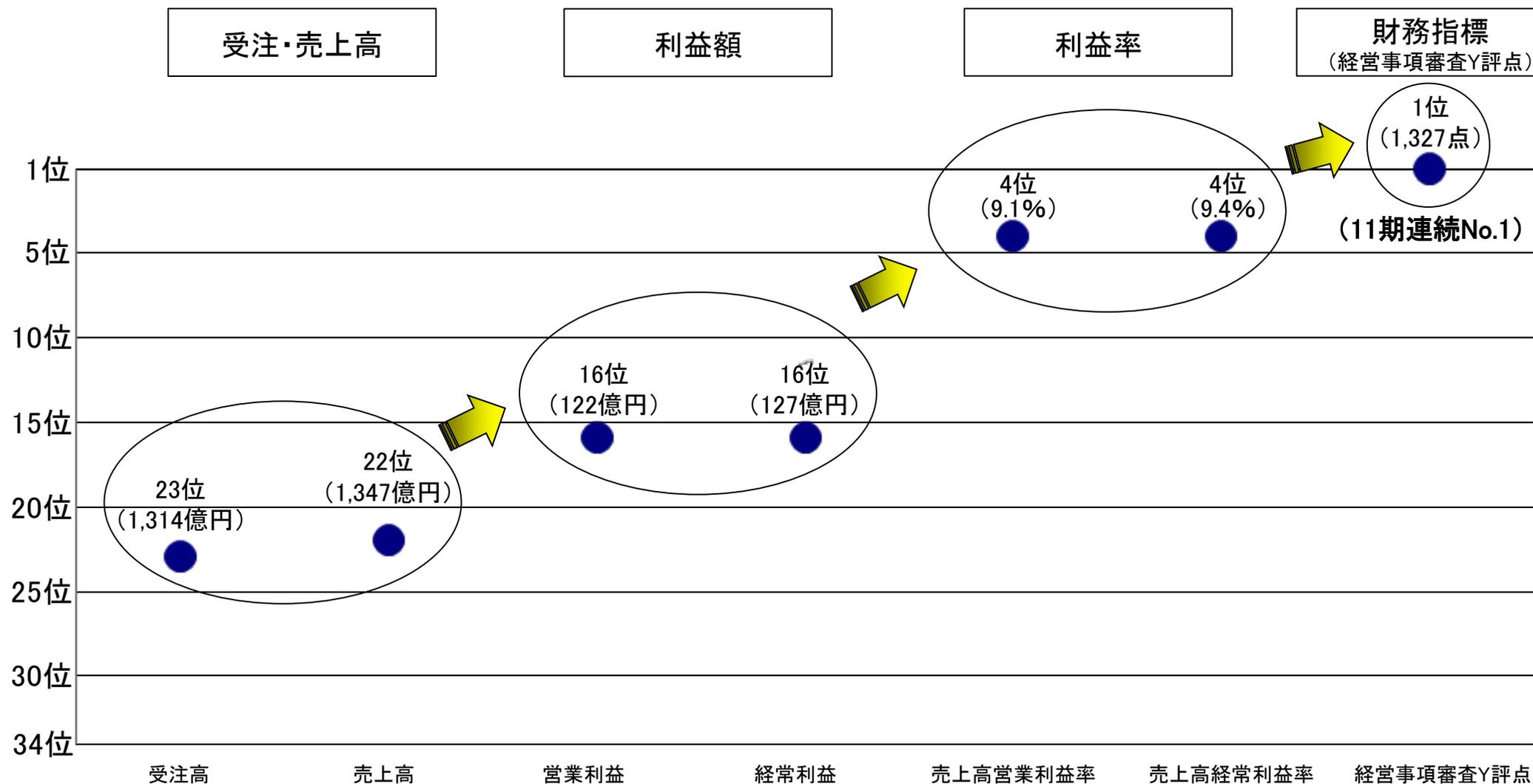
数値目標（資本効率・株主還元）【年間配当額・配当性向・総還元性向・ROE・DOEの推移】



	'10/3期	'11/3期	'12/3期	'13/3期	'14/3期	'15/3期	'16/3期	'17/3期	'18/3期	'19/3期	'20/3期
配当金額	16円	18円	20円	22円	24円	30円	40円	48円	58円	78円	80円(予定)
配当性向	20.3%	17.4%	19.8%	19.9%	16.1%	16.3%	16.6%	17.6%	20.2%	30.3%	30.6% (予定)
総還元性向	1.8%	1.8%	1.9%	1.9%	1.9%	2.0%	2.4%	2.6%	2.8%	3.4%	-
自己株取得	-	-	-	-	10万株	20万株	30万株	30万株	31万株	-	-



当社の業界における地位



注1: 建設経済研究所による主要建設会社決算分析40社の内、一部上場34社を対象

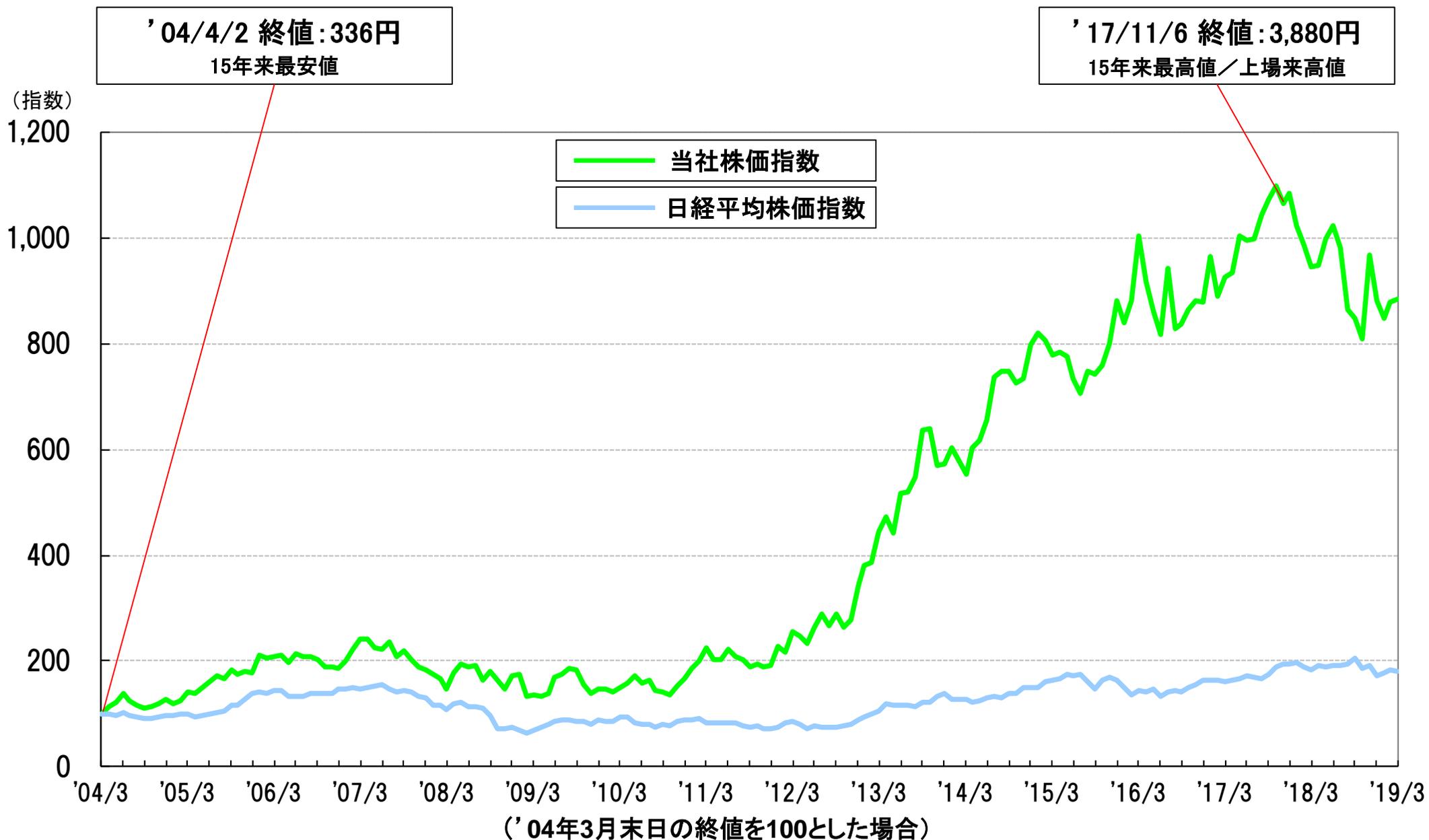
注2: 上記数値及び指標は連結決算ベースで集計(受注高のみ単体集計) 数値及び順位については一部推定によるものも含む

注3: 出典: 2019年3月期決算短信

注4: 経営事項審査Y評点は、2019年3月期時点での直近決算数値より当社が試算した推定値 (公共工事の入札に参加する建設業者の経営状況を国土交通省が定めた基準により表す指標)

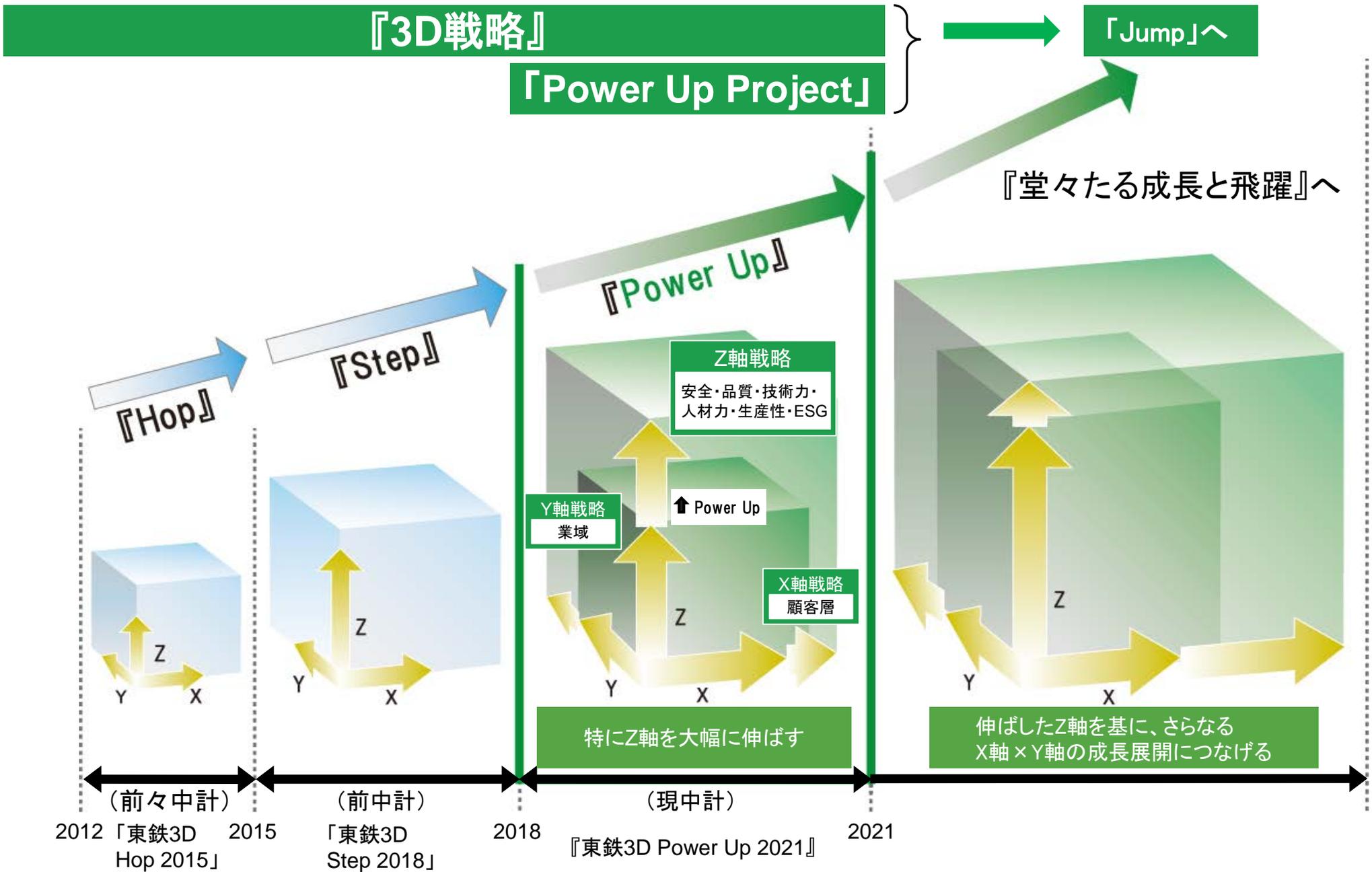


過去15年間の株価推移





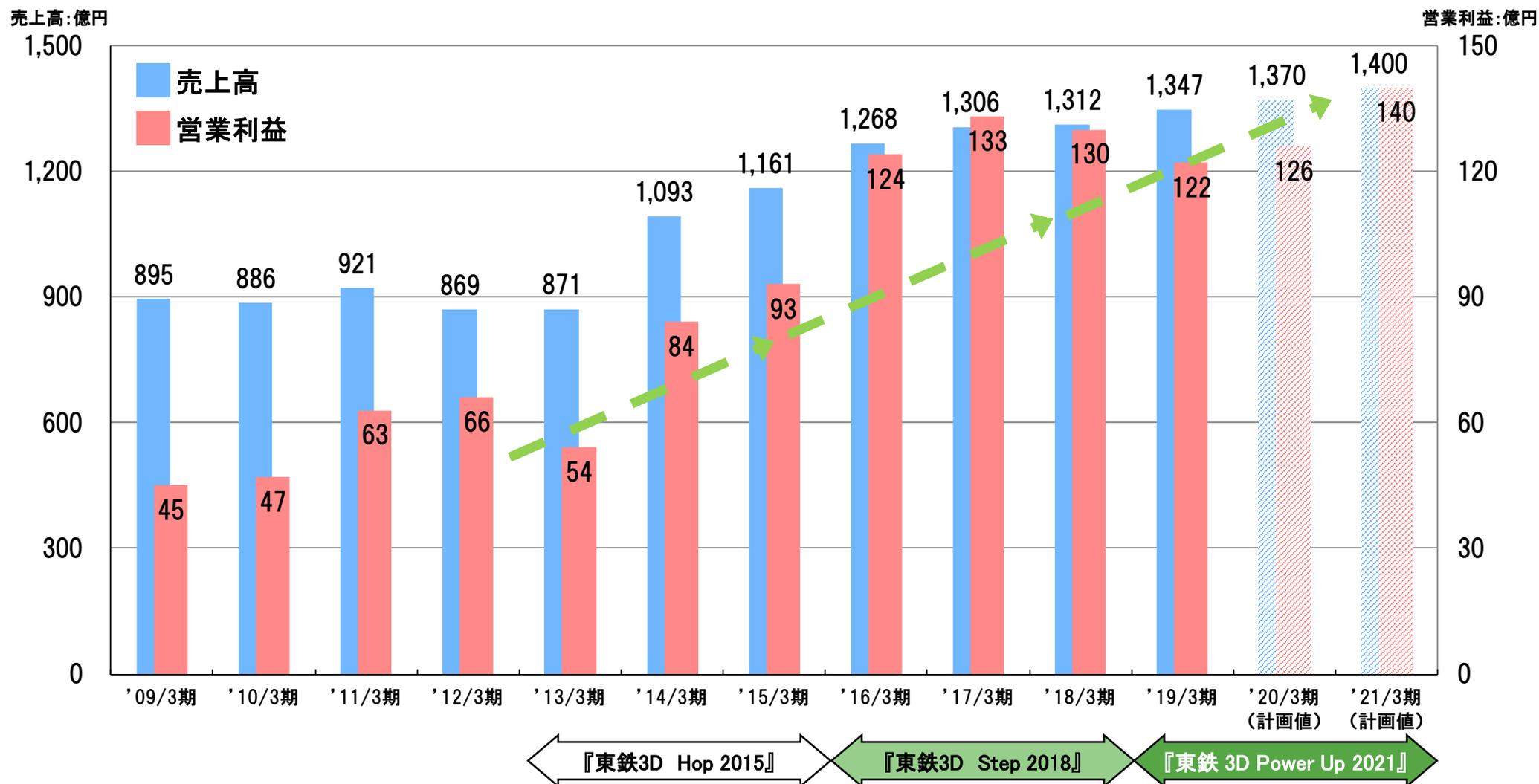
Hop = Step = **Power Up** = Jump への道筋





■数値目標（売上高・営業利益）

- 当期3カ年は、将来の「Jump」に備え「基礎体力」を一段と強化させる「Power Up」期間と位置付け
- 「Power Up Project」投資・費用などにキャッシュを戦略的に配分
- 安定的かつ堅実な持続的成長目標を設定





当社の「立ち位置」

- ①「鉄道の安全」と「インフラの安心」を担う
- ②「専門プロ集団」としての「独自の地歩」
- ③「ステークホルダーからの信頼」

当社の目指す「ゴール」

1 「社会的使命」を果たす

- 「経営理念(～安全はすべてに優先する～)」に基づいた「軸のブレない経営」
- 「ステークホルダーから信頼」される「誠実な経営」により、
- 社会やお客様の「安全」・「安心」・「品質」などのニーズに的確にお応えし、当社の「社会的使命」をしっかりと果たす。

2 「企業価値向上」と「持続的成長」を図る

- 事業活動を通じ、「企業価値向上」と「持続的成長」を図り、
- 「堂々たる成長と飛躍」(「Jump」)に挑戦し続ける。

3 「ステークホルダーとの共通価値の創造」

- 「SDGs」及び「ESG」を意識した経営により、
- お客様、株主、協力会社、従業員、地球環境など、「ステークホルダーとの共通価値の創造」を図る。

「SDGs」: 国連で採択された「持続可能な開発目標」
「ESG」: 環境・社会・ガバナンス



『東鉄3D Power Up 2021』基本方針

(1)「3D戦略」の継続

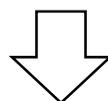
- 「基本戦略」である「3D戦略」を継続強化。
- 良好な事業環境を最大限活かし、「成長戦略」により、受注力、キャッシュ創出力を一層強化。
- 「成長戦略」(X軸×Y軸)と「クオリティ戦略」(Z軸)の「スパイラル相乗効果」を図る。

(2)「Power Up Project」を新たにスタート

- 「クオリティ戦略」においては、将来の「Jump」に備え、Z軸を大幅に伸ばし、「基礎体力」を一段と強化させるための3年間と位置づけ、「Power Up Project」を新たにスタート。
- 「ステークホルダーとの共通価値の創造」を図る。
- 「追い風環境」の今だからこそ、創出キャッシュを有効に活用。

(3)「堂々たる成長と飛躍」(「Jump」)につなげる

- 「Power Up Project」により伸ばしたZ軸を基に、さらなる「成長戦略」(X軸×Y軸)の展開を図り、「堂々たる成長と飛躍」(「Jump」)につなげる。



3か年中期経営計画(2018~2021) 『東鉄 3D Power Up 2021』をスタート



数値目標

【連結】	前々中計実績	前中計実績	中計目標
	'15/3	'18/3	'21/3
売上高	1,161億円	1,312億円	1,400億円
営業利益	93億円	130億円	140億円
ROE	12.5%	13.6%	10%以上
総還元性向	24.7%	31.2%	30% 【DOEも意識した安定的な株主還元】

$$\text{株主資本配当率(DOE)} = \frac{\text{配当金総額}}{\text{自己資本}} = \frac{\text{(配当性向) 配当金総額}}{\text{当期純利益}} \times \frac{\text{(ROE) 当期純利益}}{\text{自己資本}}$$



当社を取り巻く事業環境

- 鉄道関連工事・耐震・防災・維持・修繕工事などに強みを持つ当社にとっては、特に下記分野において、当社の特徴を活かすことができる「追い風」の受注環境が続くものと予想

事業環境		代表的な事業機会
A	安全・安心ニーズの高まり	<ul style="list-style-type: none"> ■ 安全で快適な交通ネットワークを支える鉄道メンテナンス ■ ホームドア整備・駅施設などのバリアフリー化 ■ 免震マンションなどをはじめとする安心安全な建築物
B	復旧・復興・防災・減災対策	<ul style="list-style-type: none"> ■ 東日本大震災への対応 ■ 首都直下地震対策関連工事 ■ 降雨／暴風など異常気象対策 ■ 土木・建築構造物の耐震補強工事
C	インフラ老朽化・長寿命化対策	<ul style="list-style-type: none"> ■ 新幹線レール交換 ■ 新幹線鉄道大規模改修 ■ 鉄道、道路、橋りょう、高架橋、建築構造物などの補強・維持・更新
D	鉄道ネットワークの機能・利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ■ 品川再開発プロジェクト(新駅・線路切換・街づくり) ■ 中央快速線等へのグリーン車サービスに伴う駅・線路改良 ■ 羽田空港アクセス線構想
E	東京オリンピック・パラリンピック／インバウンド	<ul style="list-style-type: none"> ■ 競技会場周辺駅等の改良 ■ 首都圏ホテル建設活発化 ■ 暑熱・緑化対策



A.安全・安心ニーズの高まり

- 安全で快適な交通ネットワークを支える鉄道メンテナンス
- ホームドア整備・駅施設などのバリアフリー化
- 免震マンションなどをはじめとする安心安全な建築物 等々

レール削正車



JR山手線 新大久保駅改良工事



JR上越線 (津久田~岩本) 落石対策工事



JR京浜東北線 上野駅ホームドア





首都圏330駅への拡充

- 2032年度末までに東京圏在来線の主要路線全駅にホームドア整備(2018/3/6 JR東日本発表)
- JR東日本のホームドア施工の約50%を担当してきた当社にとって、**大きなビジネスチャンス**
- 工事の能率アップやホームドア工事に習熟した協力会社を増やすなど、**施工体制の強化を推進**

首都圏330駅への拡充	整備計画	当社実績		'19/3期受注	'20/3期～'22/3期受注見込み
		受注	完工		
山手線(大規模改修予定駅を除く)	24	12	12	—	30駅程度
京浜東北線(2020年度第1四半期までに整備する駅)	26	13	8	横浜、蕨	
その他	280	4	0	千駄ヶ谷、信濃町、成田空港など	

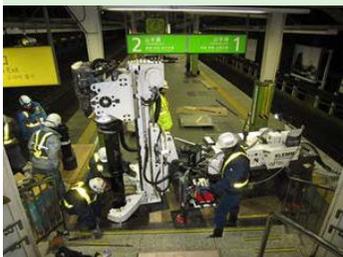
ホームドア整備 ホームドア設置までの施工フロー例

(高田馬場駅、目白駅などの場合)

①重機搬入



②杭打設



③受台設置



④PC板設置



⑤ホームドア設置



⑥設置完了





B.復旧・復興・防災・減災対策

- 東日本大震災への対応
- 首都直下地震対策関連工事
- 降雨／暴風など異常気象対策
- 土木・建築構造物の耐震補強工事 等々

東北新幹線(郡山~福島)高架橋耐震補強



JR只見線復旧工事



閑上小塚原線道路改良工事(宮城県名取市)



まち・ひと・しごと交流プラザ新築工事(宮城県気仙沼市)





常磐線復旧



①



Jヴィレッジ新駅設置

③



富岡駅【復旧前】



富岡駅【復旧後】

④



第一前田川橋りょう【復旧前】



第一前田川橋りょう【現況】

⑤



双葉駅橋上化自由通路新設
【着手前】



双葉駅橋上化自由通路新設
【東ロイメージ】

パース提供: JR東日本

富岡駅付近避難通路新設

②





C.インフラ老朽化・長寿命化対策

- 新幹線レール交換
- 新幹線鉄道大規模改修
- 鉄道、道路、橋りょう、高架橋、建築構造物などの補強・維持・更新 等々

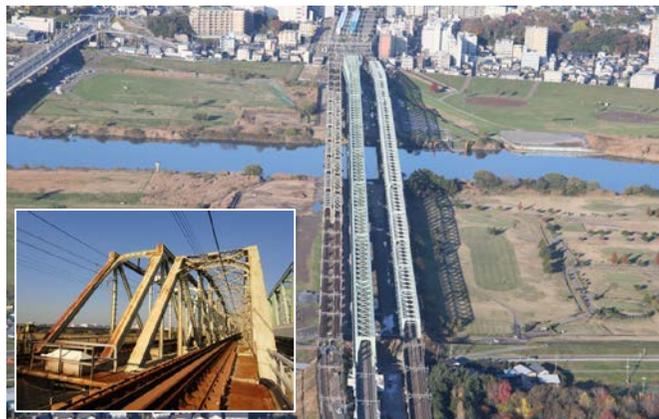
REXS(新幹線レール交換システム)



東北新幹線 那須トンネル 剥落修繕



JR常磐線 利根川橋りょう改良工事



お茶の水聖橋長寿命化工事(東京都 財務局)





1兆円の大型プロジェクト

- JR東日本では、1982年開業の東北・上越新幹線について、大規模な改修を予定
- 計画では2031年～40年度の10年間で1兆円規模の大規模改修を行う

大規模改修の概要

対象施設	橋りょう		トンネル	土工
	鋼橋	コンクリート橋		
主な工事内容	支点部改修工	表面改修工、スラブ板改修工、支点部改修工	覆工改修工、路盤改修工	のり面工改修工

工法開発(T-One工法)

- 「土木本部 新幹線大規模改修部」に専任の社員を配置し、効率的な施工方法の検討、機械開発、新規材料の開発・提案を実施
- JR東日本が実施した材料・工法の公募において、当社の「T-One工法」(コンクリート構造物剥落対策工法)が採択され、今後、当該工法をベースにした技術開発をJR東日本と共同で実施
- コンクリート面の付着性を良好にするプライマー処理と、耐久性向上の仕上げ材処理の2工程が不要になり、工程が3日⇒1日に短縮



工法名	在来工法	T-One工法
剥落修繕 施工工程	①プライマー	①下塗り ②シート貼り付け ③上塗り
	②下塗り	
	③シート貼り付け	
	④上塗り	計 3工程/1日(1日で終了)
	⑤仕上げ材	
	1工程/日	
	計 5工程/3日(3日掛かります)	



D.鉄道ネットワークの機能・利便性向上

- 品川再開発プロジェクト(新駅・線路切換・街づくり)
- 中央快速線等へのグリーン車サービスに伴う駅・線路改良
- 羽田空港アクセス線構想 等々

JR高輪ゲートウェイ駅付近 軌道改良工事



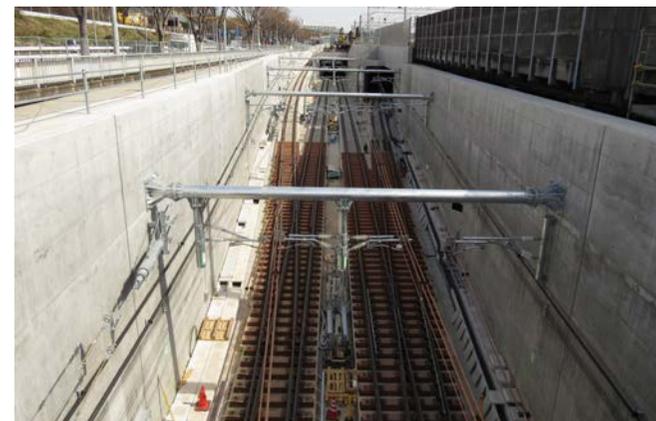
中央快速線等へのグリーン車サービスに伴う駅・線路改良



北陸新幹線 金沢～敦賀間のレール敷設(鉄道・運輸機構)



相鉄・JR直通線軌道敷設工事(鉄道・運輸機構)

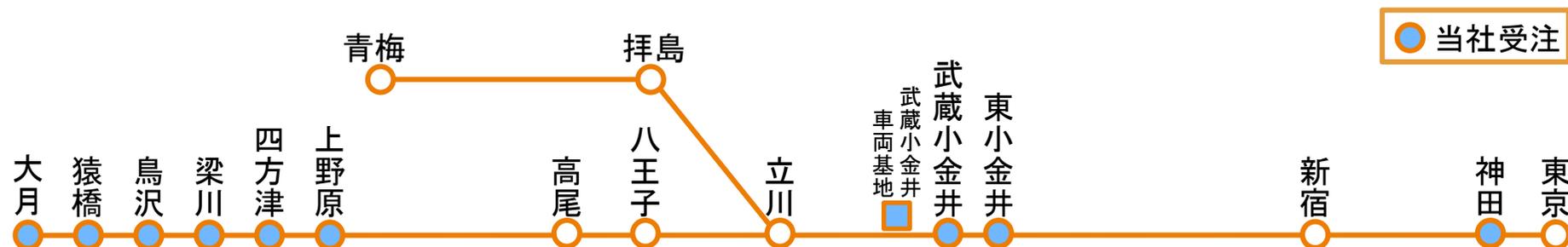




中央快速線・青梅線のグリーン車サービス

- 中央快速線(東京～大月間)、青梅線(立川～青梅間)にグリーン車を2両増結(2023年度末にサービス開始予定)
- グリーン車運行区間の全44駅、および車両基地等において、
運行に必要な駅改良(ホーム延伸・ホーム屋根延長など)、線路改良工事等
- 車内トイレ設置に必要な車両基地等の改修

現在の受注状況



『武蔵小金井車両基地整備』

車両基地内整備工事

- 武蔵小金井車両基地

駅改良工事(ホーム延伸、支障物移転など)

- 神田駅、東小金井駅、武蔵小金井駅、上野原駅、四方津駅、梁川駅、鳥沢駅、猿橋駅、大月駅

当社の得意技術が活かせる大型のプロジェクトであり、2020年以降に受注本格化



E.東京オリンピック・パラリンピック/インバウンド

- 競技会場周辺駅等の改良
- 首都圏ホテル建設活発化
- 暑熱・緑化対策 等々

JR千駄ヶ谷駅改良工事(2020年4月完成予定)



JR信濃町駅改良工事(2020年3月完成予定)



五反田メッツ新築工事(2020年1月完成予定)



パース提供:JR東日本

秋葉原メッツ新築工事(2019年9月完成予定)



パース提供:JR東日本



人手不足／技能労働者の高齢化が進行

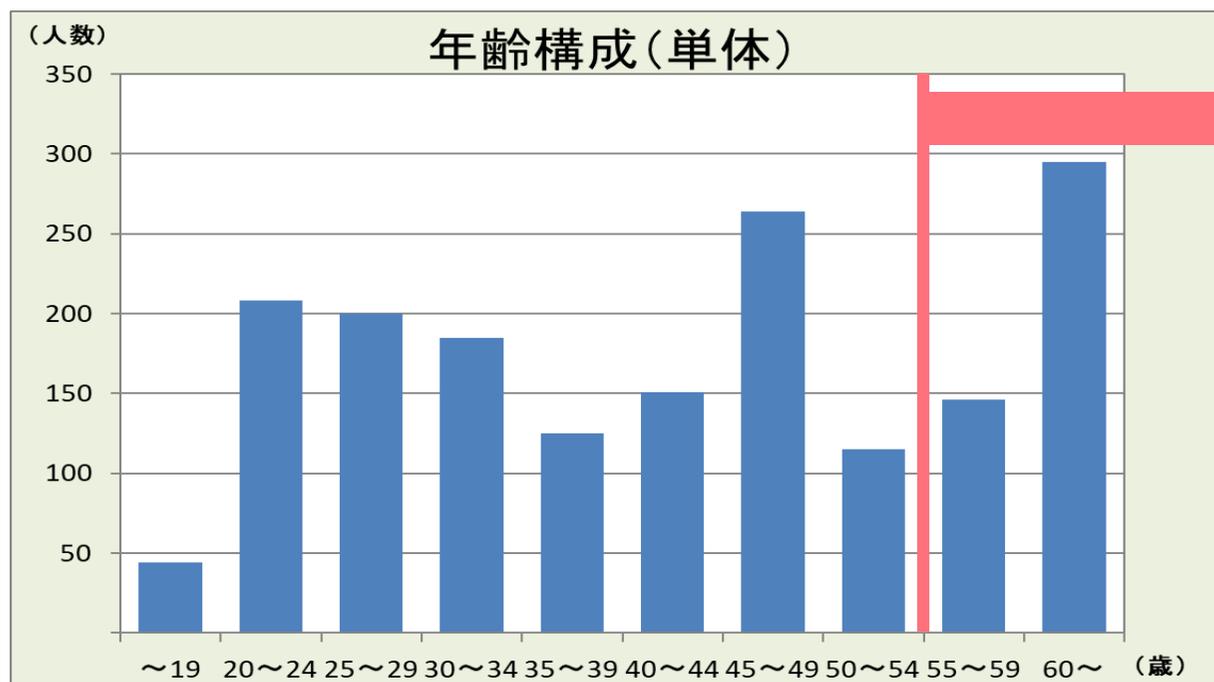
建設業全体の技能労働者減少、高齢化が着実に進行すると予想

2020年 技能労働者数 2,231,580人：内、55歳以上の割合 33.3%

2030年 技能労働者数 1,738,710人：内、55歳以上の割合 37.6%

(出典：建設経済研究所「2019建設経済レポート」より抜粋)

当社の状況 ⇒ 【単体：総計1,733名】(2019/4/1現在)



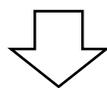
55歳以上
約441名 (25%)

今後10年間で
定年退職等へ



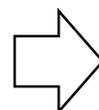
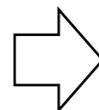
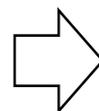
Power Up Project [クオリティ戦略(Z軸)]に関する施策

- 「質」を向上させることで、企業価値を高める「クオリティ戦略」
- 「安全」・「品質」の強化が全ての基礎
- 安全・品質・技術力・人材力・生産性・ESGなどにおける「基礎体力」を一段と強化させるための「Power Up Project」を新たにスタート



当社の課題

- 究極の安全に向けて、「安全力のさらなる強化」
- より高まる「安全・安心・品質」に対する要請への対応、「顧客満足度」の向上
- 技能労働者不足が予想される中、さらなる「技術開発の強化」、「生産性の向上」、「施工力の向上」
- 機械化が進んできてはいるが、まだ人力に頼る作業も多く残っており、さらなる「機械化の推進」が必要
- 大型保線機械が増加していく中、「安定稼働」、「故障防止」への対応
- 現場における4週8休、労働時間短縮などの「働き方改革」や、「女性等活躍推進」など、「従業員満足度」の向上
- 人材育成など「人材力」の強化
- 施工管理・事務効率化などの「業務改善」、さらなる工事平準化
- 「協力会社とのパートナーシップ」強化
- ステークホルダーとの「共通価値の創造」ができる経営を強化
- 「SDGs」と「ESG」を意識した経営を強化
- 「環境」へのさらなる取り組み など



<「Power Up Project」 取り組みテーマ>

Z-1

安全・品質向上

Z-2

生産性向上／技術開発

Z-3

働き方改革／人材育成

Z-4

ESG(環境・社会・ガバナンス)



'19/3期 「Power Up Project」進捗状況

	(百万円)	
	投資	費用
Z-1 安全・品質向上	20	48
<p>「究極の安全と安心」の追求</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 安全・作業環境向上ツール 開発・導入 <ul style="list-style-type: none"> ● 軌道走行車「No-Le」の導入 ● 鉄道用機械の開発・改良 <ul style="list-style-type: none"> ● 保守用車等床下点検装置 <p>大規模災害時のBCP対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 大規模地震防災訓練の実施 <p>品質向上への取り組み強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 各種機械・ツール 開発・導入 <ul style="list-style-type: none"> ● コンクリート掘削機械の開発、BIM活用 など 		
Z-2 生産性向上／技術開発	88	124
<p>鉄道工事を中心とした「東鉄型イノベーション」の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 新幹線関連工事の効率化に向けた各種研究・開発 <ul style="list-style-type: none"> ● レール交換用各種機能・装置(REXS関連) ● 大規模改修に向けた新工法、技術 ● 軌道整備用簡易MTT開発 <p>技術開発力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 機械化・システム化による効率化・省力化 <p>保線用機械メンテナンス体制の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 保線機械管理システム構築／機械故障による作業中止回数的大幅減 		

保守用車等床下点検装置



GPミスト冷却装置(Nebby)





	投資	費用
Z-3 働き方改革/人材育成	159	140
現場業務負担軽減・総労働時間の削減 <ul style="list-style-type: none"> ● 業務支援ツール 開発・導入 <ul style="list-style-type: none"> ・ 業務支援システム(作業計画の情報共有化 他) 開発 ・ ウエアラブル端末導入 ・ RPA導入 生産性向上のための業務改善、働き方改革 <ul style="list-style-type: none"> ・ 現場サポート制度体制構築 ・ 働き方改革通信による情報発信 ・ 休日取得推進 職場環境改善、協力会社との連携・支援強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ オフィスレイアウト改良 教育研修体制の再構築(ソフト、ハード) <ul style="list-style-type: none"> ・ 新研修センター建設計画 ・ 協力会社の宿舎新設・更新 		
Z-4 ESG(環境・社会・ガバナンス)	-	4
「E」:「東鉄ECO2プロジェクト」の推進・強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ ZEBプランナー登録 ・ 室内型緑化/緑化管理システム開発 ・ 暑熱対策設備開発など 「S」:女性等活躍推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 女性採用の継続強化 ・ けんせつ小町チーム結成 ・ 女性技術社員のライフイベントに応じたロードマップ 「G」:コーポレートガバナンス経営の推進・強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ コーポレートガバナンス・コード改訂対応 ・ 適時適切な情報開示、「IR向上企業」・「IR継続企業」に選定 ・ 資本効率、株主還元の実現 		
Z-1~Z-4合計	267	316

休日取得推進

中計目標	2018年度末 現在達成率
2019年度 4週6休	96.1%
2021年度 4週8休	69.7%

ZEB案件の施工





社長プロフィール



代表取締役 社長
柳下 尚道(やぎした なおみち)

昭和30年	神奈川県横浜市出身
昭和54年	東京大学 工学部土木工学科 卒業 国鉄入社(四国総局(高松)、大阪鉄道管理局(吹田)など)
昭和62年	東日本旅客鉄道株式会社(勤務地:本社、盛岡、新潟など)
平成 5年	経営管理部 調査役(株式上場後初代のIR担当)
平成20年	取締役 鉄道事業本部 設備部長 東鉄工業(株)社外取締役就任(平成20年6月～平成22年6月)
平成22年	常務取締役 鉄道事業本部 副本部長 (東日本大震災の復旧に従事)
平成24年	常務取締役 鉄道事業本部長 (安全対策、防災対策、輸送改善、サービス向上などに従事)
平成26年	代表取締役 副社長
平成28年6月	東鉄工業(株) 代表取締役社長就任

当社ホームページ:『個人投資家の皆様へ』

トップメッセージや中期経営計画、最新のIR資料のほか業績の推移など各種データをご参照ください。

トップページ

個人投資家の皆様へ

東鉄工業のウェブサイトをご覧いただき、ありがとうございます。このページでは、株主・投資家の皆様にもっとご理解いただけるよう、わかりやすく当社をご紹介いたします。

- 東鉄工業は、鉄道専門技術の特性を活かした総合建設業です
- 東鉄工業は、日本の鉄道線路メンテナンス会社です
- 東鉄工業は、「究極の安全」を目標とともに「高質なCSR経営」を推進します
- 東鉄工業は、業績の拡大と健全な財務体質に基づく「持続的成長」にこだわります
- 中期経営計画(2018～2021)「東鉄3D Power Up 2021」
- 東鉄工業はこんな会社です

また、ホームページの動画ライブラリーにて、会社紹介等の動画もご覧いただけます。



日本IR協議会 「IR向上企業」、「IR継続企業」にダブルで選定されました。



「IR向上企業(選定84社)」、「IR継続企業(選定96社)」のうち、ダブルで選定を受けたのは当社を含め48社となります。

本日はご清聴誠にありがとうございました。

免責事項

本資料は、当社の業績及び今後の経営戦略に関する情報の提供を目的としたものであり、当社が発行する有価証券の投資勧誘を目的としたものではありません。

本資料における業績予想及び将来の予想等に関する記述は、現時点で入手された情報に基づき判断した予想であり、潜在的なリスクや不確実な要素を含んでおります。従いまして、実際の業績等が様々な要因により異なる可能性がありますことをご了承ください。

お問合せ先 東鉄工業株式会社 経営企画本部 広報・IR部

TEL:03-5369-7611

ホームページURL : <http://www.totetsu.co.jp>