



## 2026年3月期 決算説明会

株式会社 J-MAX  
東証スタンダード・名証メイン コード：3422  
代表取締役 社長執行役員 山崎 英次

株式会社J-MAX 代表取締役社長執行役員の山崎英次でございます。  
2026年3月期決算についてご説明させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします  
ます。

## 報告事項

01 2026年3月期決算及び2027年3月期業績予想

02 成長へ向けた取り組みについて

# 報告事項

---

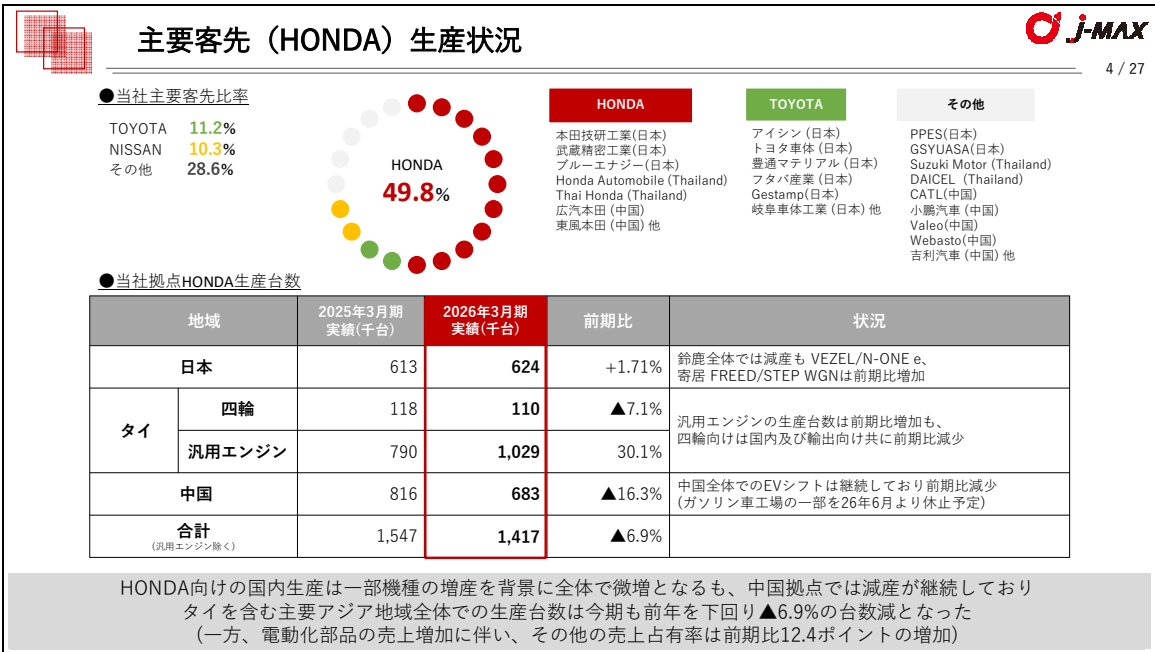
01

2026年3月期決算及び2027年3月期業績予想

02

成長へ向けた取り組みについて

はじめに、2026年3月期決算及び2027年3月期業績予想についてご説明いたします。



まず、当社の主要客先比率及び当社の主要客先であるホンダ関係の当社拠点別生産状況についてご説明いたします。

当社グループの客先構成はホンダ関係が49.8%、トヨタ向けが11.2%、日産向けが10.3%、その他28.6%となっており、ホンダ関係が50%を切る一方で、その他の比率が前期比12.4ポイント増加するなど、客先構成は徐々に変化が進んでおります。

続いて、ホンダ関係の当社拠点別生産実績になります。

前年同期比率で生産台数の増減を表現しております。

日本においては、鈴鹿製作所全体としては減産傾向となっているものの、VEZELやN-ONE e、また埼玉製作所のFREEDやSTEP WGN等、一部機種の増産を背景に生産台数は前期比1.7%の増加となりました。

タイにおいては、汎用エンジンの生産台数が前期比30.1%増と大きく改善するも、四輪は国内向け及び輸出向けともに生産台数が減少しており、前期比7.1%の減少となりました。

中国においては、EVシフトと中資系OEMの躍進は前年より継続しているものの、日系OEMの生産台数は右肩下がり推移しており、前期比16.3%の減少となりました。

以上の結果、グループ全体では中国とタイの減産影響により生産台数は前期比6.9%の減少となりました。



## 2026年3月期 量産開始車種



5 / 27

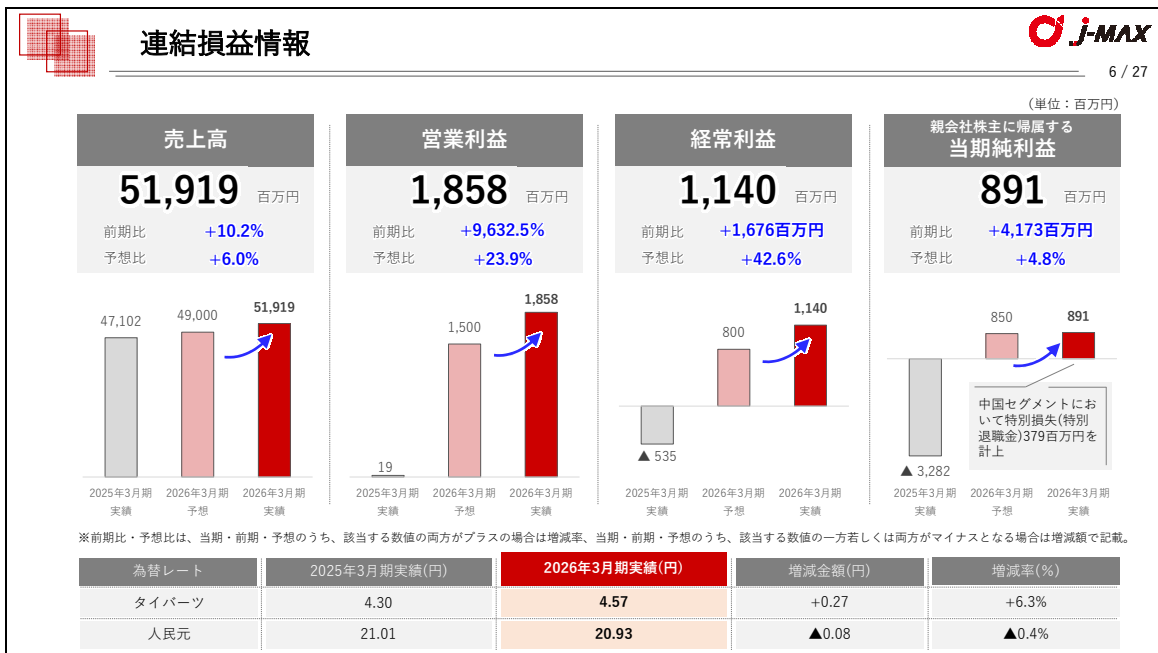
セグメント	HONDA	その他
日本	* N-ONE e:	【TOYOTA】 * RAV4 【NISSAN】 * ROOX 【MITSUBISHI】 * eK SPACE / DELICA MINI
タイ	-	-
中国	* 焔P7(広州) * 焔S7(武漢)	【TOYOTA】 * 1車種 【孚能】 * 1車種 【CATL(広州)】 * 2車種 【CATL(福建)】 * 12車種 【日産】 * 2車種 【猛士】 * 1車種

※対象期間 日本：2025年4月～2026年3月、タイ・中国：2025年1月～2025年12月

HONDA向けは、日本で新型BEV車が1機種、中国で次世代EV「焔シリーズ」が2機種と計3機種が量産開始  
その他向けは中国拠点を中心に日系メーカーに限らず、ボディ・バッテリー関連部品の受注は継続的に拡大中

続きまして、当社が部品受注した車種における、2026年3月期の量産開始状況についてご説明いたします。

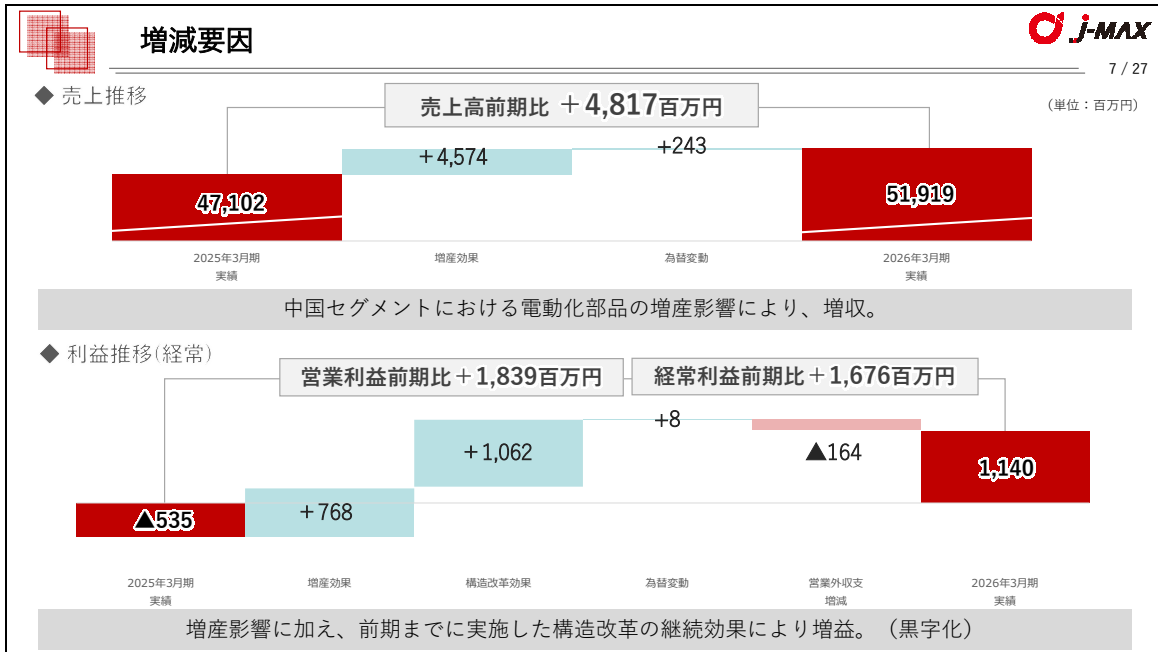
日本では、ホンダ向け新型BEV車のN-ONE e:が量産を開始しました。その他メーカーでは、トヨタRAV4、日産ROOX、三菱ek SPACE/DELICA MINIが量産を開始しております。中国では、ホンダ向け次世代EV「焔シリーズ」の、P7、S7が量産開始となりました。その他メーカーではトヨタや日産といった日系OEMに加えCATLを始めとする、孚能、猛士など中資系OEMから複数の受注機種が量産を開始しており日系、中資系問わず、ボディ・バッテリー関連部品を中心に部品受注が拡大しております。



続きまして、2026年3月期の連結業績についてご説明いたします。

売上高は、519億19百万円となり、前期比では 10.2%の増加、業績予想に対しては6.0%の増加と、いずれも上回る結果となりました。営業利益は18億58百万円、前期比では 9,632.5%の増加、業績予想に対しては23.9%の増加。経常利益は11億40百万円、前期比では16億76百万円の増加、業績予想に対しては42.6%の増加。親会社株主に帰属する当期純利益は8億91百万円、前期比では41億73百万円の増加、業績予想に対しては4.8%の増加となり、全体として増収増益の結果となりました。

なお、経常利益及び親会社株主に帰属する当期純利益については、黒字転換いたしました。



続きまして、業績の増減要因についてご説明いたします。

まず、上段の売上面においては、当期は、前期と比べ48億17百万円の増収となりました。主な要因としましては、中国セグメントにおける電動化部品の増産等により、前期比増収となりました。

次に下段の利益面においては、当期は、前期と比べ営業利益段階で18億39百万円の増益、経常利益段階で16億76百万円の増益となりました。主な要因としましては、増産影響に加え、タイ・中国拠点における2023年～2024年度までに実施した構造改革の継続効果により、大幅な増益となりました。



## セグメント業績(日本)



8 / 27



一部の機種を除き、主要客先向け自動車部品の生産は減少するものの、**新機種立上げに伴う金型設備等の販売が増加したことにより、売上高は前年同期と同水準。**

岡山工場稼働に伴う一時的な変動費の増加等により**営業利益、経常利益ともに減少。**



※前期比・予想比は、当期・前期・予想のうち、該当する数値の両方がプラスの場合は増減率、当期・前期・予想のうち、該当する数値の一方若しくは両方がマイナスとなる場合は増減額で記載。

続きましてセグメント毎の業績についてご説明いたします。

日本においては、一部の機種を除き、主要客先向け自動車部品の生産は減少するものの、新機種立上げに伴う金型設備等の販売が増加したことにより、売上高は194億19百万円、前期比0.1%の増収となりました。

また利益面では、岡山工場稼働に伴う一時的な変動費の増加等により、営業利益は3億53百万円、前期比25.2%の減益、経常利益は6億円、前期比20.4%の減益となりました。



## セグメント業績(タイ)



9 / 27



主要客先向け自動車部品の生産が国内及び輸出向けともに減少したことにより売上高は減少。

前期までに実施した要員適正化及び金型事業縮小等の構造改革の継続効果に加え、エネルギー価格高騰による製品売価の増加等により、営業利益、経常利益ともに増加。



タイ・マルジュン社

※前期比・予想比は、当期・前期・予想のうち、該当する数値の両方がプラスの場合は増減率、当期・前期・予想のうち、該当する数値の一方若しくは両方がマイナスとなる場合は増減額で記載。

タイにおいては、主要客先向け自動車部品の生産が国内及び輸出向けともに減少したことにより、売上高は59億65百万円、前期比3.1%の減収となりました。

また利益面では、前期までに実施した要員適正化及び金型事業縮小等の構造改革の継続効果に加え、エネルギー価格高騰による製品売価の増加等により、営業利益は1億80百万円、前期比237.1%の増益、経常利益は75百万円、前期比1億68百万円の増益となりました。



## セグメント業績(中国)



10 / 27



※営業利益は広州、武漢、福建の単純合計

主要客先である日系OEMの減産が依然として継続する中、**車載電池メーカー向け電動化部品が大幅に増産し、売上高は増加。**

増産影響に加え、前期までに実施した要員適正化及び固定資産の売却等の**構造改革の継続効果により、営業利益、経常利益ともに増加。**

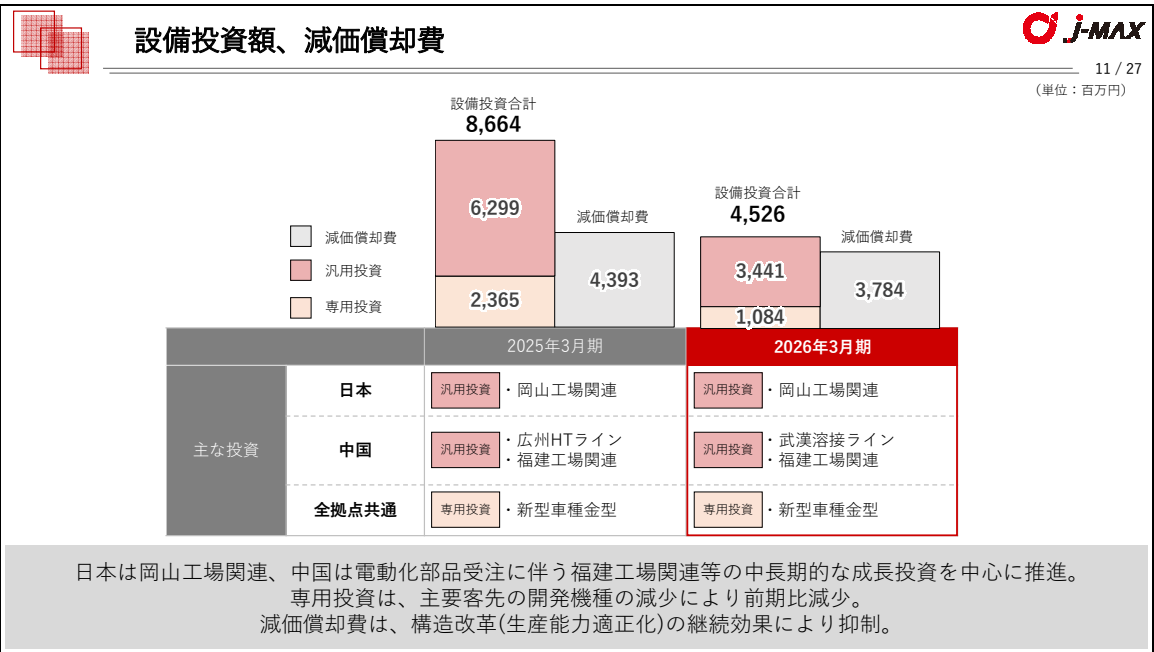


福建丸順社

※前期比・予想比は、当期・前期・予想のうち、該当する数値の両方がプラスの場合は増減率、当期・前期・予想のうち、該当する数値の一方若しくは両方がマイナスとなる場合は増減額で記載。

中国においては、主要客先である日系OEMの減産が依然として継続する中、車載電池メーカー向け電動化部品が大幅に増産したことにより、売上高は269億11百万円、前期比22.3%の増収となりました。

また利益面では、増産影響に加え、前期までに実施した要員適正化及び固定資産の売却等の構造改革の継続効果により、営業利益は12億29百万円、前期比17億83百万円の増益、経常利益は7億24百万円、前期比16億19百万円の増益となりました。

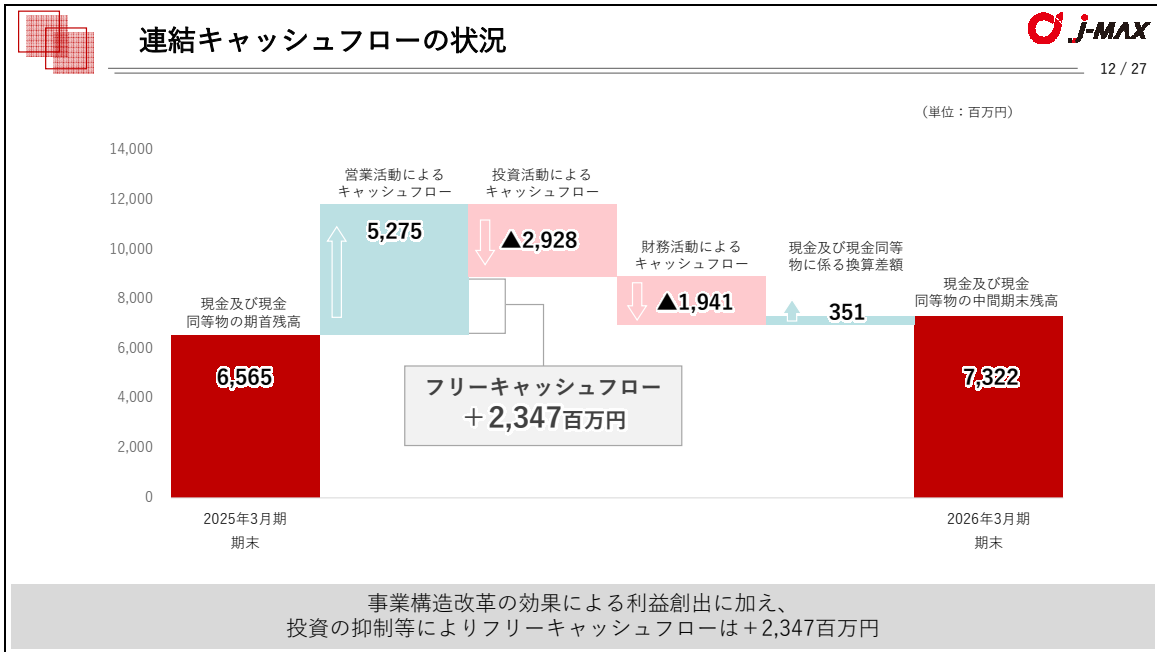


続きまして、設備投資額と減価償却費の状況についてご説明いたします。

2026年3月期の設備投資額は、連結で45億26百万円、減価償却費は、37億84百万円となっております。前期と比較して減少しております。

主な投資内容は、日本の岡山工場や中国の溶接ライン、福建工場等に関する投資であります。設備投資については、日本の岡山工場関連、中国の電動化部品受注に伴う福建工場関連投資等、中長期的な成長投資を中心に推進しております。

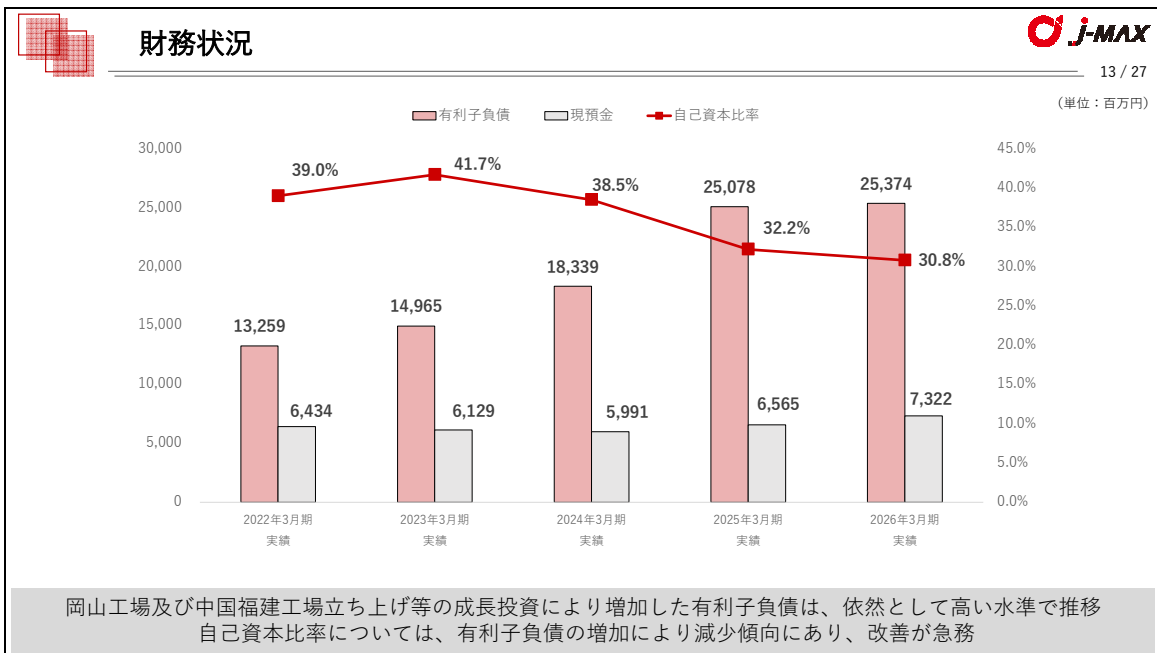
また、減価償却費については、生産能力適正化等の構造改革の継続効果により抑制しております。



続きまして、キャッシュフローの状況についてご説明いたします。

2026年3月期の営業活動によるキャッシュフローは、プラス52億75百万円。投資活動によるキャッシュフローは、マイナス29億28百万円。財務活動によるキャッシュフローは、マイナス19億41百万円となっており、フリーキャッシュフローは23億47百万円のプラスとなっております。

日本、中国における成長投資が工場稼働とともに一段落を迎えたことに加え、主に中国拠点を中心とした電動化部品の増産影響及び構造改革に伴う利益創出等により、フリーキャッシュフローはプラスとなりました。



続きまして、財務状況の推移についてご説明いたします。

有利子負債については、痛みを伴う構造改革による体質強化に加えて、岡山工場及び福建工場向けの成長投資をスピード感をもって両立させたことにより高い水準で推移しております。

2026年3月期末の現預金は、前期末から増加し、73億22百万円となりました。

自己資本比率は、近年の成長投資による有利子負債の増加により、減少傾向にあります。改善が急務な状況になっております。



## 通期連結業績予想



14 / 27

- 2027年3月期は、電動化事業の確実な成長を見込んでいるものの、海外を中心とした主要客先の減産が更に進むことを想定。
- 利益については、継続的な原価低減の取組みを推進するとともに、付加価値の高い電動化事業の拡大により前期比増益を見込む。

(単位：百万円)

	2026年3月期 実績	2027年3月期 予想	増減額	増減率
売上高	51,919	50,000	▲1,919	▲3.7%
営業利益	1,858	2,400	+541	+29.1%
営業利益率(%)	(3.6%)	(4.8%)		
経常利益	1,140	1,600	+459	+40.2%
経常利益率(%)	(2.2%)	(3.2%)		
当期純利益	891	1,000	+108	+12.2%
当期純利益率(%)	(1.7%)	(2.0%)		
一株利益(円)	77.66	87.14	+9.48	-

2027年3月期予想(円)  
為替レート タイバーツ：4.20、人民元：20.00

続きまして、2027年3月期の通期業績予想についてご説明いたします。

2027年3月期は、電動化事業の確実な成長を見込んでいるものの、海外を中心とした主要客先の減産がさらに進むと想定し、売上高は500億円、前期比3.7%の減収を見込んでおります。

利益については、継続的な原価低減の取組みを推進するとともに、付加価値の高い電動化事業の拡大により営業利益は24億円、経常利益は16億円、親会社株主に帰属する当期純利益は10億円とし、各利益とも前期比増益を見込んでおります。

# 報告事項

---

01 2026年3月期決算及び2027年3月期業績予想

**02** 成長へ向けた取り組みについて

続いて、成長へ向けた取り組みについてご説明いたします。

日本 GSユアサ向け LEV65 バッテリー拘束体

リチウムイオン電池 (LEV65) イメージ図

高出力・高耐久を実現する車載用リチウムイオン電池



※GSユアサ HPより引用

日本ではGSユアサに対し度重なる試作品供給を経て、**バッテリー拘束体**の新規受注が決定した。本部品はロボットによる**無人溶接ライン**に加え自社開発の**AIシステム(打点欠損検出)**による品質保証を採用する等、最先端の生産ラインにて量産を行っている。

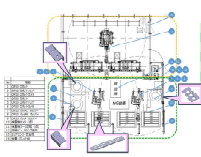
GSユアサ向け 新規受注部品

部品概要	バッテリーセル拘束体 ※両側面のフレーム部品
部品名	SIDE PLATE ASSY
適用車種	三菱アウトランダーPHEV

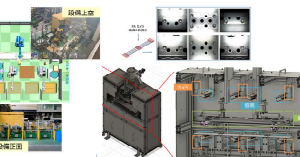
パック構成イメージ



LEV65 無人溶接ライン



AIによる打点欠損検出装置



中国 CATL向け CE04 バッテリーケース

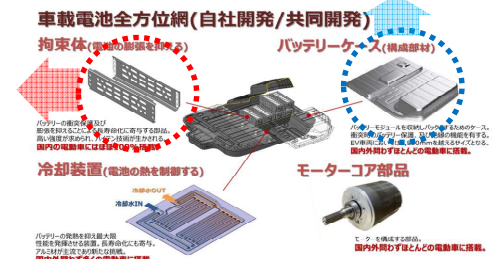


CATL向け 新規受注部品

部品概要	バッテリーケース ※冷却装置含むバッテリーケース下蓋
部品名	-
適用メーカー	東風汽車、江鈴汽車、吉利汽車他



中国では今期より稼働開始した**福建丸順社 (F-MAX)を中心に電動化部品の受注が拡大**。直近では**CE04 バッテリーケース**を始め、CATL向けに14機種が今期量産開始。中国で深刻化する日系OEMの売上減を補填すべく、この電動化部品は今後グローバルでの主力部品として注力していく。

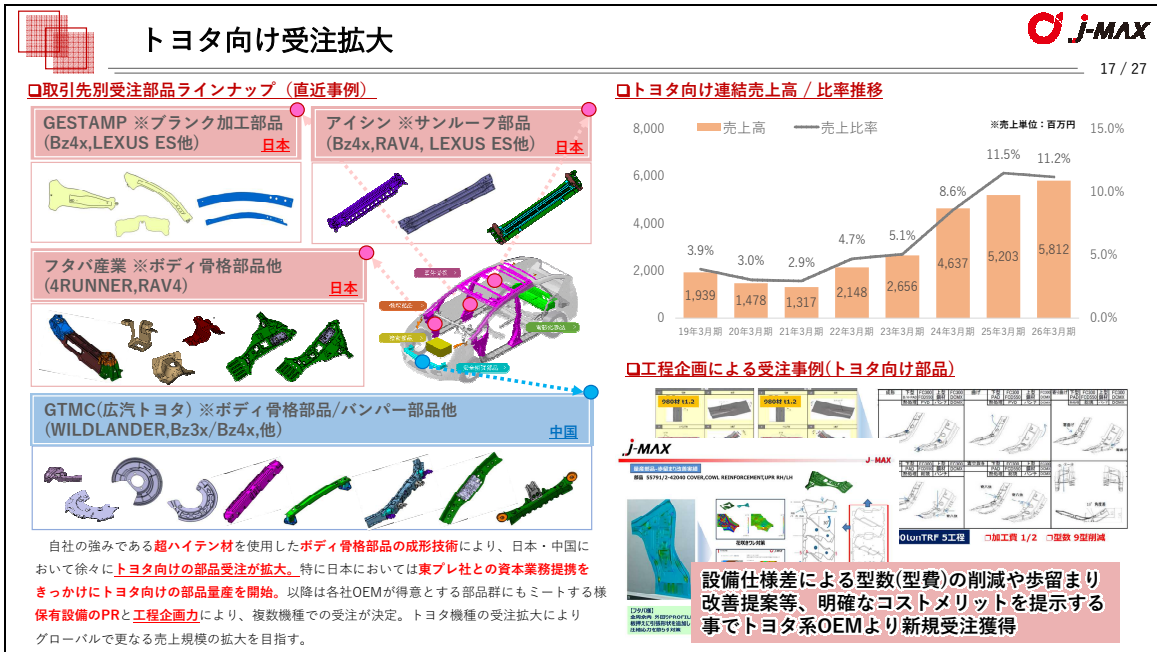


まずは、電動化サプライヤーに向けた取り組みについてです。

当社は中長期経営計画に基づき、近年の環境変化に対応すべく「電動化・軽量化に集中した電動化サプライヤーへの転換」を注力テーマとし、福建丸順社の設立によるCATL向けの売上拡大をはじめ、新規車載電池メーカーとの取引拡大や共同開発を推進してまいりました。

日本ではGSユアサ向け部品において、度重なる共同開発活動を経て、複数機種のバッテリー拘束体を受注しております。本部品はバッテリーの衝突保護及び熱膨張による変形防止、適切な圧力維持等により、バッテリー性能と寿命の最大化が求められており、これまでに培った超ハイテン成形技術のノウハウを生かし高い強度と精度を両立することで、継続受注を可能としております。また、他メーカーにおいても同様部品の受注を拡大しており、電動化領域においては主力部品の一つとなっております。当該部品の生産ラインについては、生産性と収益性を高めるべく、溶接加工や品質確認の無人化・自動化にも取り組んでおり、日々進化を続けております。

続いて、中国ではCATL社との取引が年々拡大しており、25年度は合計14機種が量産開始となりました。その中のCE04部品は、冷却装置を含むバッテリーケースであり、プレス、溶接、塗装ほか様々な工程を当社で請け負っております。非常に付加価値の高い複合部品となっております。EVシフトが加速する中国市場において、電動化部品の需要が高まる中バッテリーカバーやケース等を中心とした部品受注の拡大により、中国で深刻化する日系OEMの売上減少を補填すべく、更なる売上確保に取り組んでまいります。

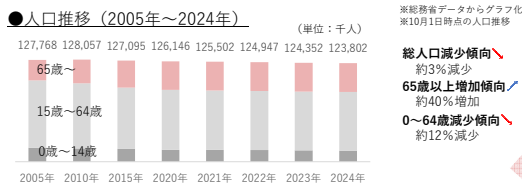


続きまして、トヨタ向け部品の受注拡大についてご説明いたします。

当社は、ボディ部品の生産など既存事業において、ホンダ系一本足からの脱却を図るべく、かねてより他販への販路拡大を進めてまいりました。その中で、日本及び中国においては徐々にトヨタ系の部品受注が広がっております。日本では東プレ社との資本業務提携をきっかけに、トヨタ向けの部品生産を開始しており、以降はアイシン、Gestamp、フタバ産業などトヨタ系Tier1からの複数機種で受注が決定し、量産を開始しております。

また中国では、广汽トヨタと直接取引を行っており、ボディ部品から、バンパー、機能系部品に至るまで多種多様な部品群の量産を行っております。今後も、トヨタ向け部品の受注拡大を強化するとともに、特定の客先依存度低減を図るべく、客先構成のバランス最適化を図ってまいります。

<外部環境> 社会・地域からのニーズ



●「みんなの廃校」プロジェクト

※文部科学省ホームページより抜粋

少子化に伴う児童生徒数の減少等により、全国では毎年約450校程度の廃校施設が生じている。廃校施設は地方公共団体にとって貴重な財産であり、地域の実情やニーズを踏まえながら有効活用していくことが求められている。

文部科学省では、2010年に「～未来につなごう～みんなの廃校プロジェクト」を立ち上げ、廃校施設の活用を推進中。

●行政（大垣市）からの提案

旧大垣市時小学校

2024年4月から大垣市上石津地区の小中学校が統合再編されることに伴い、小学校の校舎利活用を検討  
→地域活性化への貢献  
→雇用機会の提供

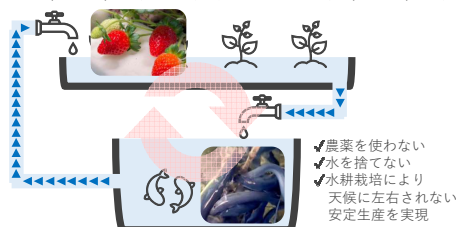
魚を育てると野菜が育つ。小さな生態系を再現。

循環型農業 (いちごとうなぎ)

実証実験中

●循環型農業 (アクアポニックス) の仕組み

魚 (うなぎ) を育てた栄養のある水で野菜 (いちご) を育てる



- ✓農業を使わない
- ✓水を捨てない
- ✓水耕栽培により天候に左右されない安定生産を実現

地域貢献	環境・SDGs	食の安全
雇用創出による地域経済の活性化 特産品化による知名度向上	循環型農業による環境負荷を大幅低減 農業人口減少に対応	化学肥料不使用の安全・安心な食材提供による食料安全保障

循環型農業を通じて社会に貢献する  
(定款の一部変更を予定)

最後に、持続可能な社会の実現に向けた取組みについてご説明いたします。

現在、日本では人口が減少していることに加え、少子高齢化が進行しており、大きな社会課題となっております。それに伴い全国各地でも小中学校の統廃合等が進んでおり、今後、廃校施設は更に増加していくことが想定されております。一方で、これらの廃校施設は、地域にとって長年親しまれてきた大切な資産でもあり、単に遊休設備として残すのではなく、地域活性化や新たな価値創出に繋げていくことが重要であると考えております。こうした背景のもと、文部科学省においても「みんなの廃校プロジェクト」を通じて、廃校施設を地域資源として有効活用する取組みが推進されております。

当社が本社を構えております岐阜県大垣市上石津地区でも、同じく少子高齢化が進んでおり、2024年4月より小学校4校と中学校1校が統合となりました。

また、少子高齢化に伴い、農業労働者が減少している地域課題があり、当社では、こうした社会課題や地域ニーズに対する取組みの一環として、現在、市からの提案も踏まえ、廃校となった小学校を利活用しアクアポニックスの実証実験を進めております。

アクアポニックスとは、魚の養殖と水耕栽培を組み合わせた循環型農業であり、魚の排泄物を植物の栄養として活用し、その植物が水を浄化することで再び養殖へ循環させる、環境負荷の低い持続可能な農業手法であります。従来の農業と比較して、水の使用量の削減や化学肥料の低減が期待できるほか、環境に配慮した安全・安心な食の提供にもつながる取組みであると考えております。

当社は、こうした取組みを今後も継続的に進めるにあたり、定款を一部変更し、環境・SDGsの貢献に加え、地域活性化、農業人口減少への対応、遊休施設の有効活用など社会的価値の創出に繋げていきたいと考えております。



## 配当について



19 / 27

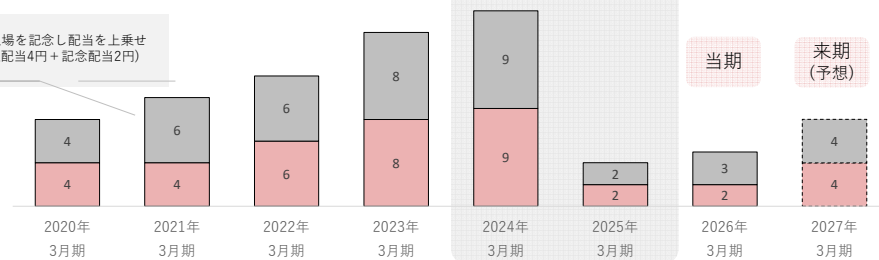
当社を取り巻く環境は主要客先の減産が継続している等、依然として厳しい状況が続いており、今後の事業環境の不確実性が増しております。しかしながら、2026年3月期の業績は、成長戦略として掲げてきた電動化事業拡大の効果が徐々に現れ始めており、前年実績及び前回発表予想を上回る結果となったことにより株主還元充実の観点から、当期末の1株当たりの配当金を直近の配当予想から1円増配の3円とさせていただきます。

### 配当の推移

東証上場を記念し配当を上乗せ  
(普通配当4円+記念配当2円)

### 構造改革期間

(単位：円)



続きまして、配当についてご説明いたします。

当社を取り巻く環境は主要客先の減産が継続している等、依然として厳しい状況が続いており、今後の事業環境の不確実性が増しております。しかしながら、2026年3月期の業績は、成長戦略として掲げてきた電動化事業拡大の効果が徐々に現れ始めており、前年実績及び前回発表予想を上回る結果となったことにより株主還元充実の観点から、当期末の1株当たりの配当金を直近の配当予想から1円増配の3円とさせていただきます。つきましては、2026年3月期の年間配当は、1株あたり中間2円、期末3円の年間5円といたします。

## 技術で夢を

-Make our dreams by Technology-

### ▼ WEBSITE

HP ▶ <https://www.jp.jmax.co.jp>



J-MAXグループ  
全体の情報を  
網羅的に発信中！

### ▼ OFFICIAL SNS

YouTube ▶ @J-MAX3422



IR情報を中心に  
動画で情報発信中！

### ▼ OFFICIAL SNS

X(旧Twitter) ▶ @J-MAX3422



最新情報を  
写真付きで発信中！

この資料は、株式会社J-MAX（以下、当社）の現状をご理解いただくことを目的として、当社が作成したものです。当資料に記載の内容は、一般的に認識されている経済・社会等の情勢および当社が合理的と判断した一定の前提に基づいて作成したものであり、経営環境の変化等の事由により、予告なしに変更する可能性があります。また、将来に関する記述については、現在における見込み、予測およびリスクを伴う想定に基づくものであり、実質的にこれらの内容とは異なる結果を招き得る不確実性を含んでおります。

最後になりますが、当社YouTubeでは決算説明会の動画を公開しており、Xではサステナビリティにおける活動を中心に情報発信しております。皆さま、ぜひ一度ご覧ください。

質問①

## 配当水準が低いことについて

続きまして、皆さまよりいただいておりますご質問について回答させていただきます。複数ありました質問につきましては、まとめて回答させていただきます。

それではまず、質問①「配当水準が低いこと」について回答させていただきます。

当社の配当水準が低いことは認識しております。ただ、今の当社にとって何より優先しなければならないのは、傷んだ財務体質をしっかりと立て直すことだと考えております。当社は構造改革によって黒字転換まではたどり着きましたが、まだ「安定して稼げる体質になった」と言い切れる段階ではありません。加えて、海外拠点の生産動向など先行き不透明な部分も残っております。そうした中で、無理に還元だけを引き上げるのではなく、まずは財務基盤を強化、どのような事業環境でも耐えられる会社にしていくことが、結果として将来の安定的な配当につながると考えております。その前提の中で、当期につきましては業績が当初想定を上回ったことを踏まえ、配当額を増額しております。現時点では十分な水準ではないと考えておりますが、収益状況や財務状況を総合的に勘案しながら、配当基準を含めた株主還元の向上についても検討してまいります。

今後につきましても、財務健全性、成長投資、株主還元等のバランスを見ながら、まずはしっかりと稼げる会社、安定して還元できる会社にしていくことを優先して取り組んでまいります。

質問②

## 循環型農業の取組みについて

続きまして、質問②「循環型農業の取組み」について回答させていただきます。

今回の循環型農業の取組みにつきましては、現時点では事業性や収益を主の目的としたものではなく、地域貢献を目的とした実証実験として進めております。当社としては、以前より、地域の人口減少や少子高齢化等により、農業労働者が減少している課題がある中で、当社として何か地域に貢献できる取組みができないか検討を進めておりました。そのような中で、循環型農業であるアクアポニックスに着目をし、取り組んでまいりました。その後、市より廃校施設活用についてご提案をいただき、屋内設備との親和性なども踏まえ、現在、外部関係者とも連携をしながら廃校となった小学校を活用した実証実験を進めております。なお、本件は現在実証段階であり、具体的な利益規模等を想定している段階にはございません。定款変更につきましても、現時点で本格的な事業化を決定しているものではなく、循環型農業の取組みを継続的に進めるために実施するものであり、地域に根差した取組みとして進めていきたいと考えております。

質問③

## 日本の減益要因である岡山工場稼働に伴う一時的な変動費の増加について

続きまして、質問③「日本の減益要因である岡山工場稼働に伴う一時的な変動費の増加」について回答いたします。

一時的な変動費の増加につきましては、2026年3月期に量産を開始した車種が影響しております。基本的に量産を開始した車種につきましては、一定期間全部品を検査することが、客先との取り決めで義務付けられており、製造コストが上昇することになります。また、当車種につきましては、下半期において当初の計画台数を大幅に上回る大增産となり、当社におきましては、保管費用、物流コスト、搬送容器費用、人件費など一時的に製造コストが上昇し、増産ロスが発生する形となりました。現在におきましては、量産開始後の全部品検査は完了していることに加え、生産台数につきましても安定してきており、当該製造コストの上昇は発生しておりません。

質問④

## 中東情勢の影響について

続きまして、質問④「中東情勢の影響」について回答いたします。

現時点におきましては、輸送費や購入費、購入資材等において一部コストアップの影響が出ておりますが、直接的な影響は小さいものと考えております。ただし、社会全体では国際的な物流ルートやサプライチェーンが寸断される「流通の目詰まり」が影響を及ぼし始めており、こういった状況が続けば、グローバル経済や自動車業界全体に影響を及ぼす可能性があると考えております。当社としては、市場環境やサプライチェーンの動向を注視しながら、調達先との連携強化や継続した収益改善活動を進め、外部環境変化への耐性強化に取り組むほか、コストアップした費用につきましては売価転嫁できるよう客先との交渉を進めてまいります。なお、当該影響につきましては、現時点では影響が限定的であることに加えて、今後の予想が困難であるため、2027年3月期の業績見通しには織り込んでおりません。

質問⑤

## 中長期計画について

続きまして、質問⑤「中長期計画」について回答いたします。

中長期計画につきまして、現在当社は、新事業創出フェーズとして位置づけており、「既存事業」「電動化事業」「新事業・新拠点」と区分し2031年3月期の目標達成に向け取り組んでおります。

ボディ部品や金型事業等の既存事業においては、日系既存顧客の生産減少分を西日本地区の拡販拡大及び現地ローカルメーカーとの取引拡大等を推進し、新規顧客の拡大により規模を維持させることを考えております。電動化事業においては、近年の環境変化に対応すべく「電動化・軽量化に集中した電動化サプライヤーへの転換」を注力テーマとし、福建丸順設立によるCATL社向けの売上拡大をはじめ、新規車載電池メーカーとの取引拡大や共同開発を推進しております。新事業・新拠点においては、今後の事業規模拡大に向け必要不可欠だと考えており、現在、新事業創出に向け開発を進めております。足元では、自動車業界を取り巻く事業環境が大きく変化しており、需要動向や各種コスト動向など、先行き不透明な状況が継続しております。このような環境下においては、採算性を慎重に見極めながら、事業ポートフォリオの再編を進めていく必要があると認識しております。従いまして、中長期目標値については、事業環境や業績動向等を踏まえつつ、状況に応じて適切に見直しを行ってまいります。

質問⑥

## 一次メーカーへの転換について

続きまして、質問⑥「一次メーカーへの転換」について回答いたします。

当社としては、一次メーカー化そのものを目的としているわけではなく、当社の技術や強みを必要といただける領域・お客様に対し、付加価値を提供していくことが重要であると考えております。自動車業界においては、電動化の進展等に伴いサプライチェーン構造も変化しており、完成車メーカーのみならず、車載電池メーカーをはじめとする様々なプレイヤーとの取引機会が拡大しております。当社としては、取引上の位置づけにとらわれることなく、強みを活かせる分野で競争力向上を図ってまいります。



ご清聴ありがとうございました

株式会社 J-MAX  
(東証スタンダード・名証メイン コード：3422)

それでは、以上をもちまして、株式会社J-MAX 2026年3月期決算の説明を終了させていただきます。ありがとうございました。