

2024年3月期決算及び中長期経営計画説明会

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



報告事項

- 1、2024年3月期決算及び
2025年3月期業績予想
- 2、中長期経営計画見直し

報告事項

**1、2024年3月期決算及び
2025年3月期業績予想**

2、中長期経営計画見直し

地域		2023年3月期 実績 (千台)	2024年3月期 実績 (千台)	前期比	状況
日本		613	601	-2.0%	鈴鹿製作所、寄居製作所の生産は微減
中国	広州	745	654	-12.2%	電動自動車の販売拡大により日系客先のシェア縮小
	武漢	687	613	-10.8%	
タイ	四輪	114	150	+31.6%	国内生産台数は増加するが、輸出向け部品、汎用エンジン生産台数は減少
	汎用エンジン	1,458	850	-41.7%	
合計 (汎用エンジン除く)		2,159	2,018	-6.5%	

※当社拠点主要客先 生産台数 ※中国、タイは1～12月実績

中国の減産及びタイにおける汎用エンジンの生産減少等の影響を受け、全体では減少

セグメント	HONDA	その他	
日本	* N-BOX	【TOYOTA】	* ALPHARD * CROWN SUV
タイ	* CR-V * ACCORD * MR-V	【NISSAN】 【TOYOTA】 【MITSUBISHI】	* ALMERA * YARIS CROSS * TRITON
広州	* ACCORD * BREEZE * INTEGRA * ZR-V	【小鹏】 【CATL】	* 1車種 * 16車種
武漢	* CIVIC * CR-V * INSPIRE * HR-V	【小鹏】	* 1車種

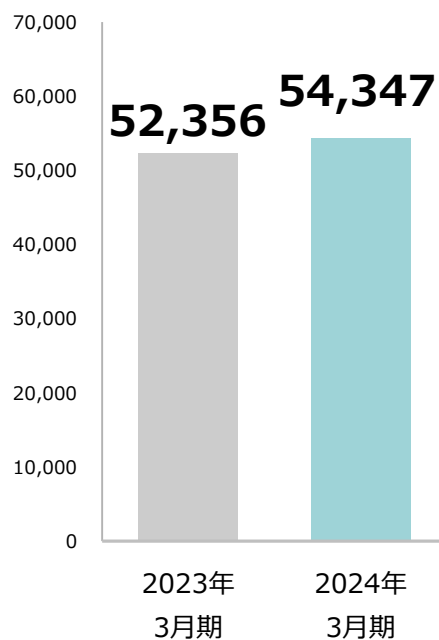
※対象期間 日本：2023年4月～2024年3月、タイ・広州・武漢：2023年1月～2023年12月

**HONDAを中心とするも、各拠点における積極的な営業活動により、
他メーカーへの受注は順調に拡大中。**

(百万円)

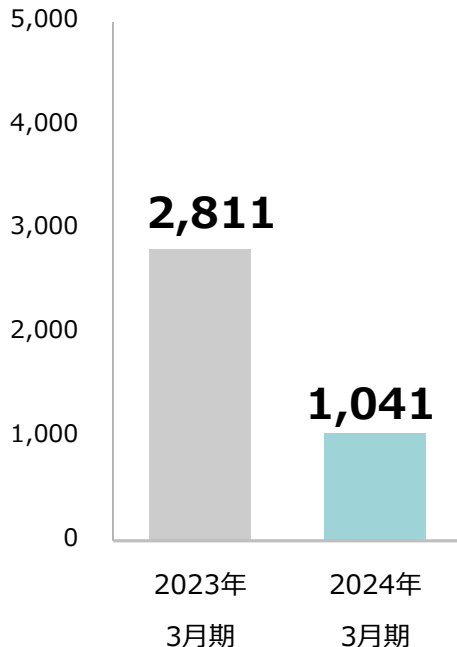
売上高

前年同期比+3.8%



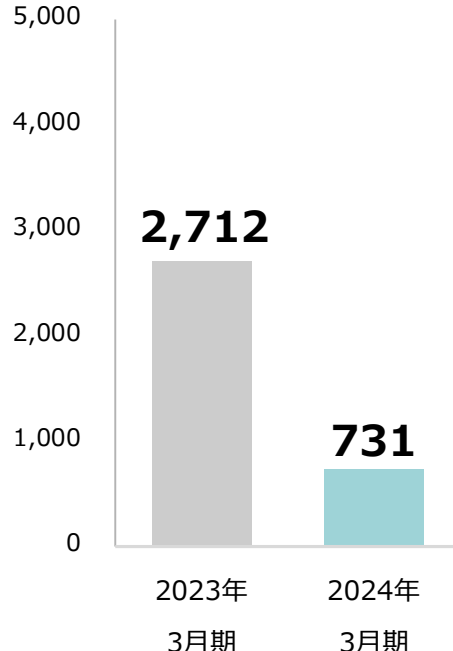
営業利益

前年同期比▲63.0%

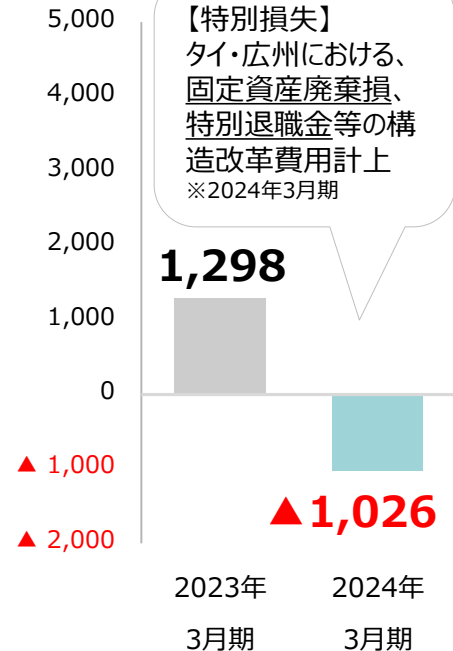


経常利益

前年同期比▲73.0%

親会社株主に帰属する
当期純利益

前年同期比 —



為替レート	2023年3月期 (円)	2024年3月期 (円)	増減 (円)	増減率 (%)
タイバーツ	3.72	4.04	+0.32	+8.6%
人民元	19.38	19.80	+0.42	+2.2%

(百万円)

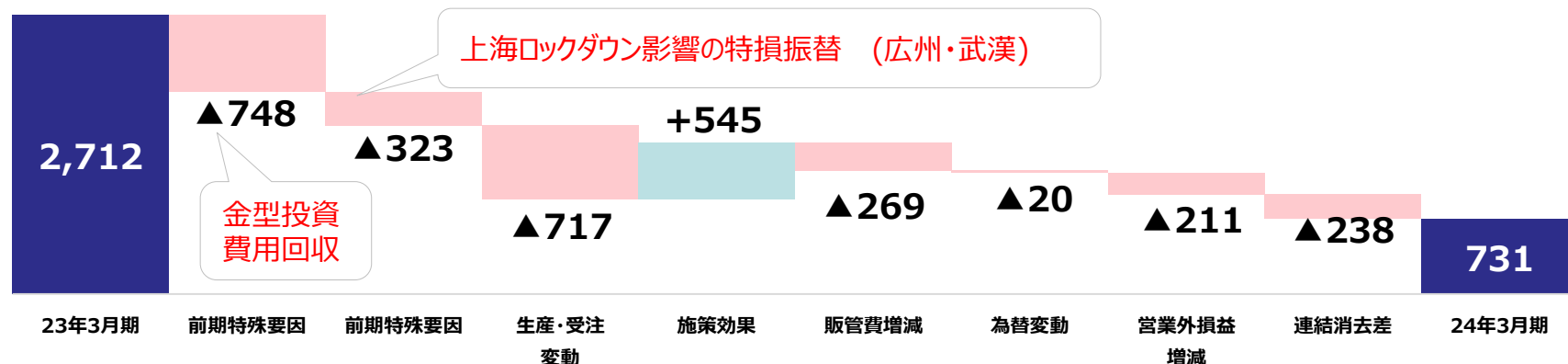
◆ 売上推移

売上高前期比 +1,990



◆ 利益推移 (経常利益)

営業利益前期比 ▲1,770 経常利益前期比 ▲1,981



売上高

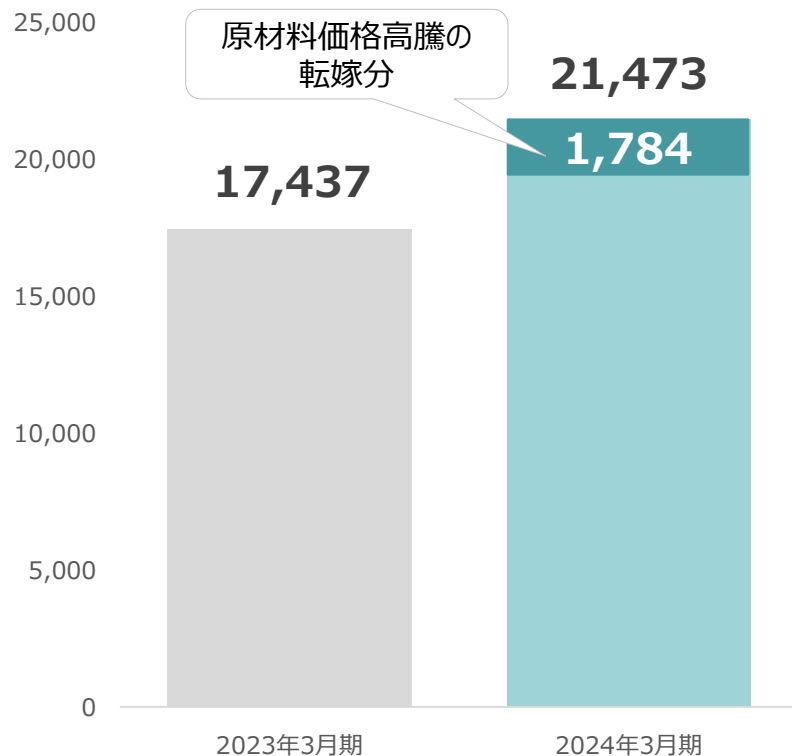
中国拠点の減産があったものの、原材料価格高騰分の価格転嫁及び為替影響等により増収

経常利益

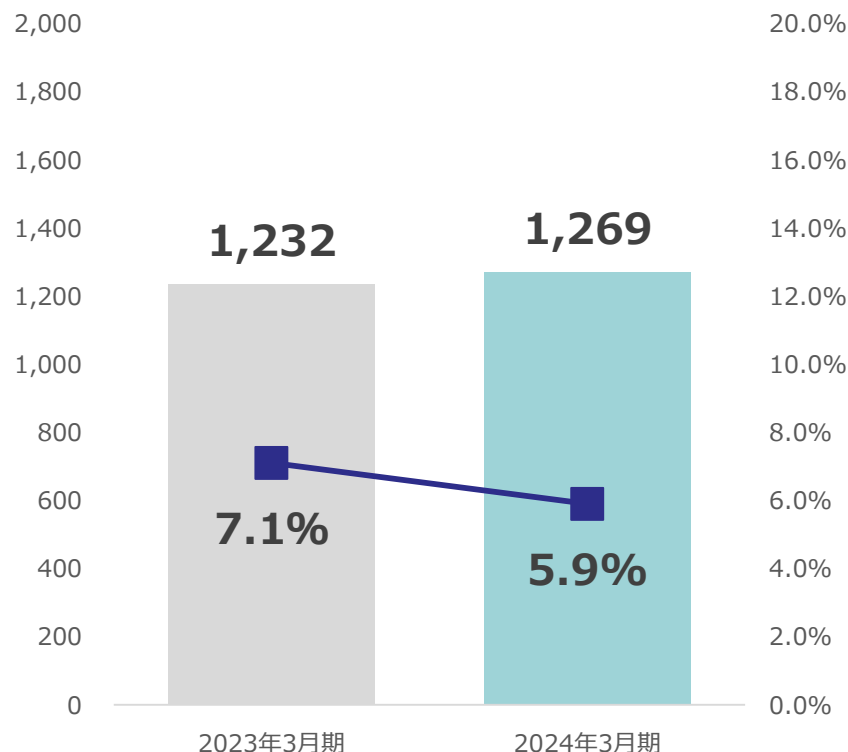
構造改革等の原価低減活動を推進したものの、前期特殊要因、海外拠点の生産減少等により減益

(百万円)

売上高



経常利益



【増減要因】

売上高

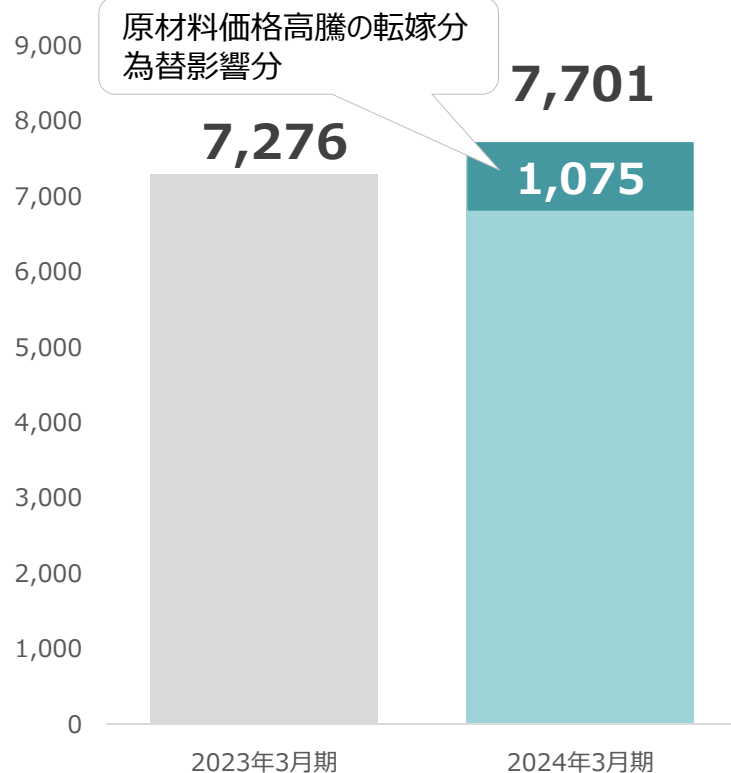
生産回復及び原材料価格高騰分の転嫁等により増収

経常利益

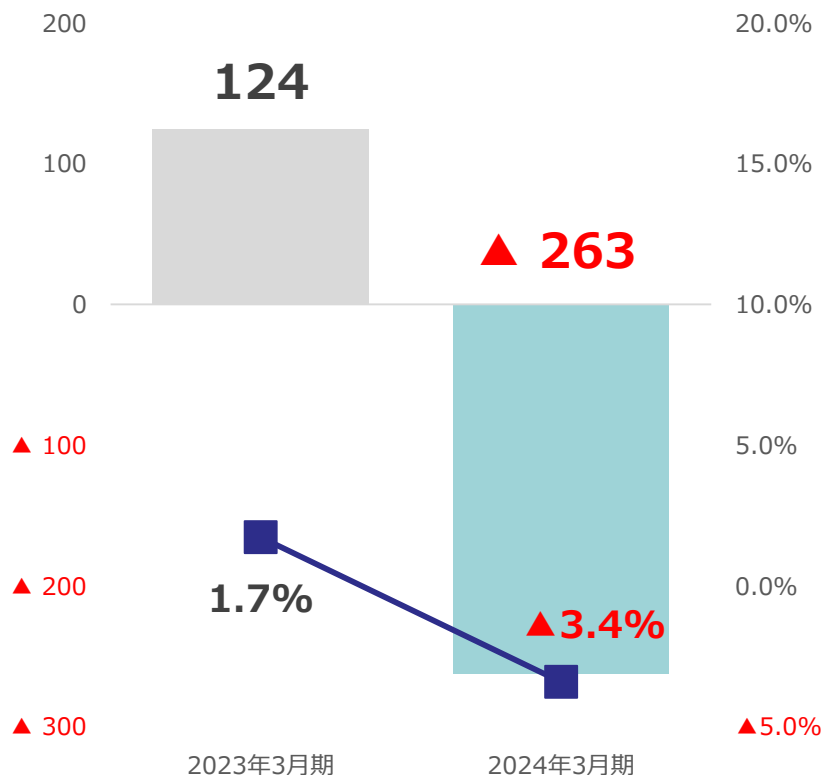
生産性改善や経費削減等の原価低減活動をしたものの、生産車種構成変化及び岡山立ち上げに伴う準備費用の増加等により、利益は前年同期と同水準

(百万円)

売上高



経常利益



【増減要因】

売上高

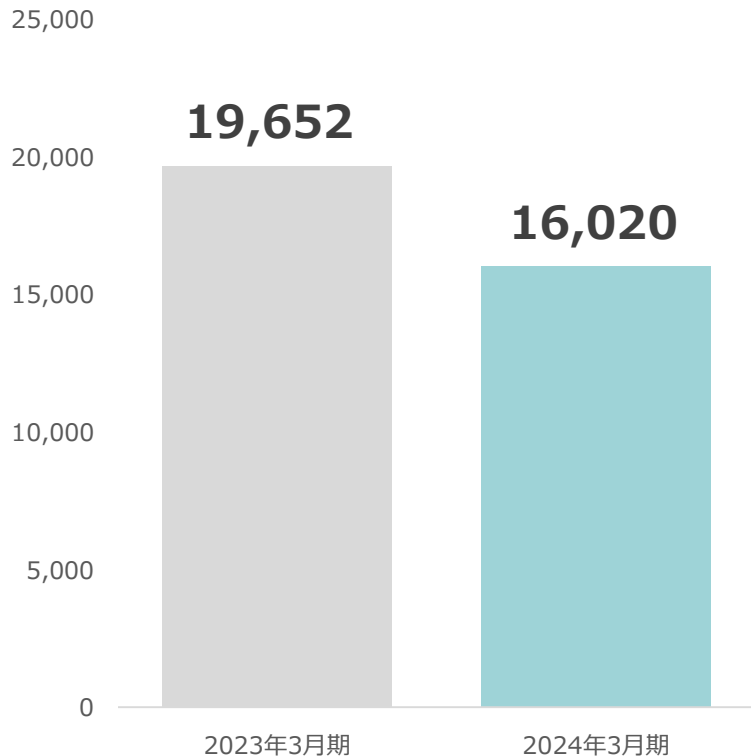
主要客先が生産減少したものの、原材料価格高騰分の転嫁及び為替影響により増収

経常利益

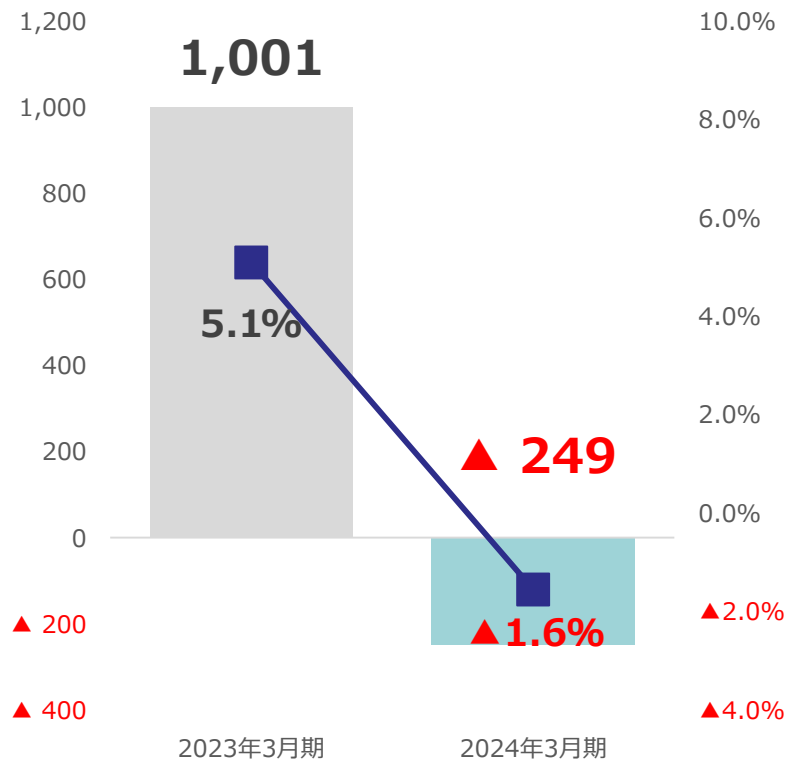
要員適正化及び運送積載効率向上等の原価低減をしたものの、生産車種構成変化の影響により利益は減少

(百万円)

売上高



経常利益



【増減要因】

売上高

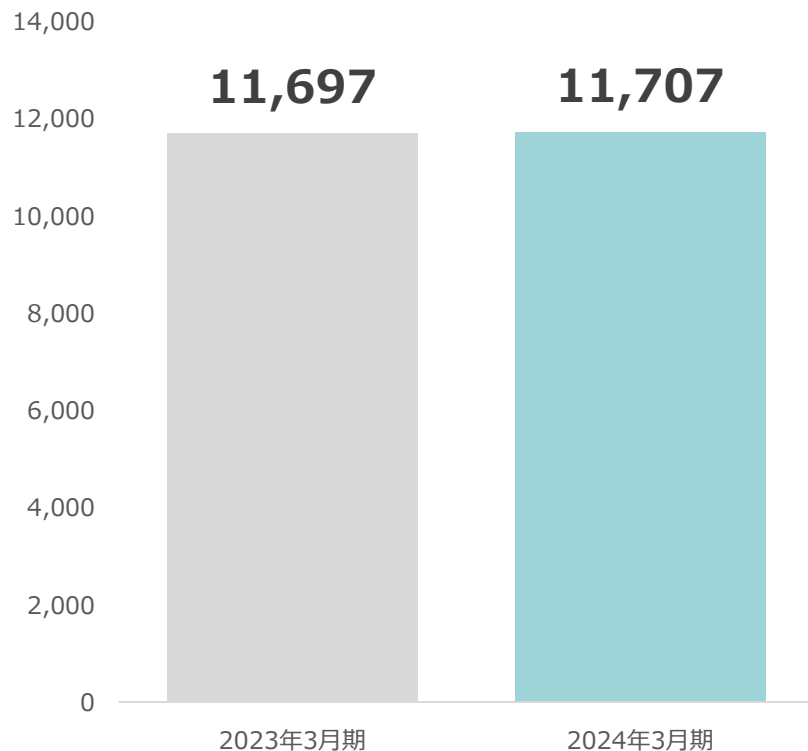
主要客先の生産減少により減収

経常利益

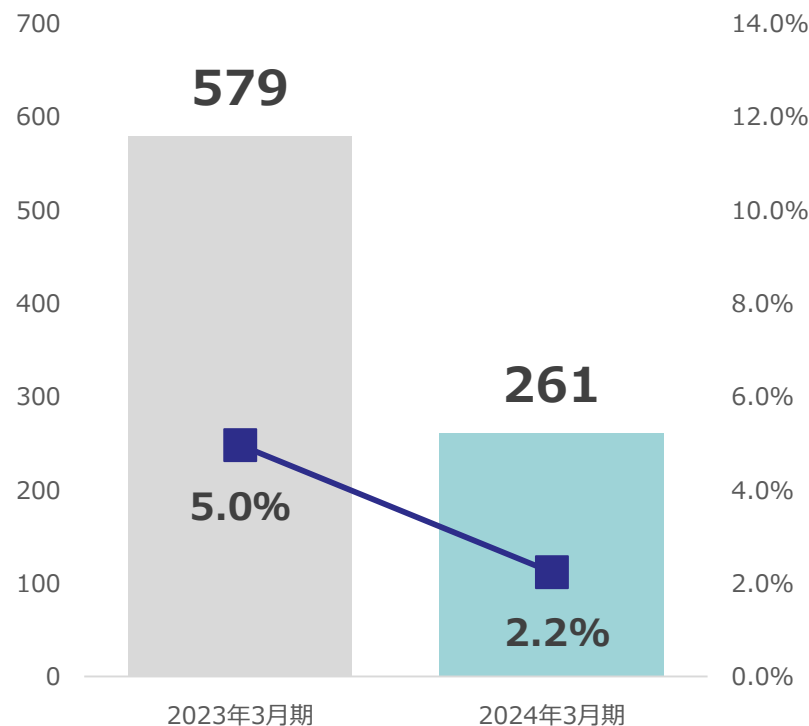
生産設備の集約や要員再配置等労務費・経費の各種費用を削減をしたものの、生産減少による償却回収の遅れ等により減益

(百万円)

売上高



経常利益



【増減要因】

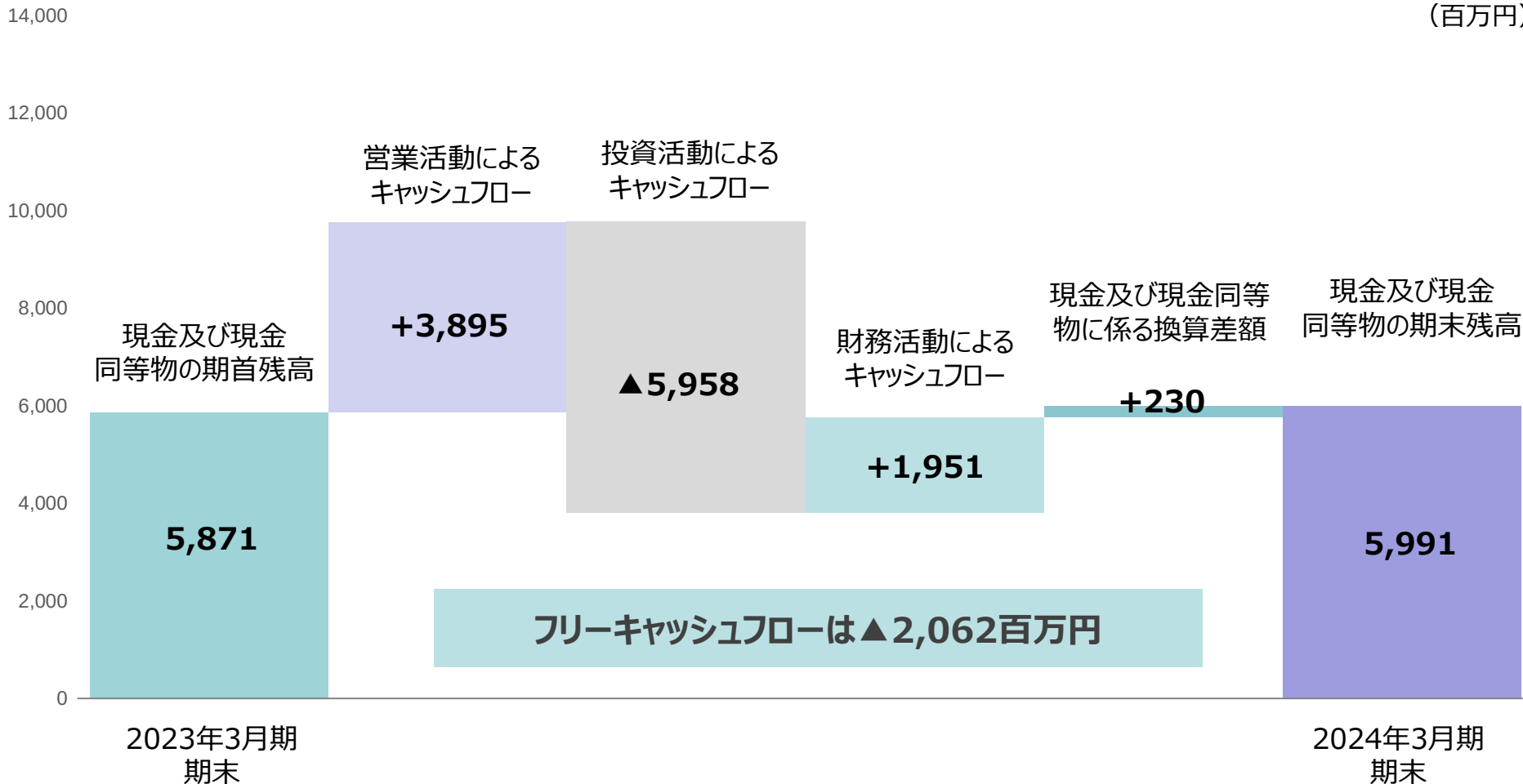
売上高

主要客先が生産減少したものの、為替影響により前年同期と同水準

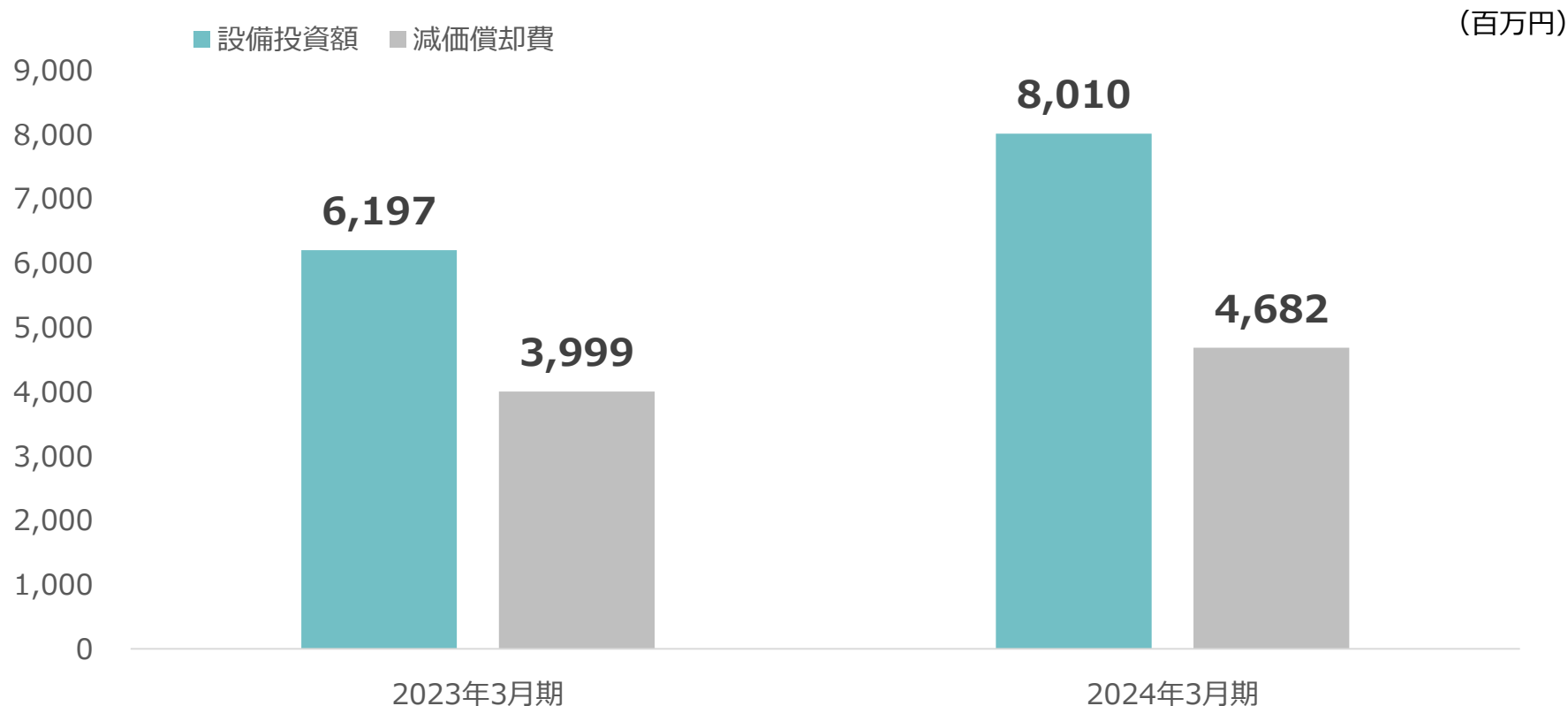
経常利益

労務費・経費削減等の原価低減を推進したものの、生産減少に加え、生産減少に伴う償却回収の遅れにより減益

(百万円)



営業CF：企業体質強化を図るため実施した構造改革費用の特別損失計上等により期間損益減少
投資CF：中国福建新工場建設等の将来の成長に向けた投資を実施

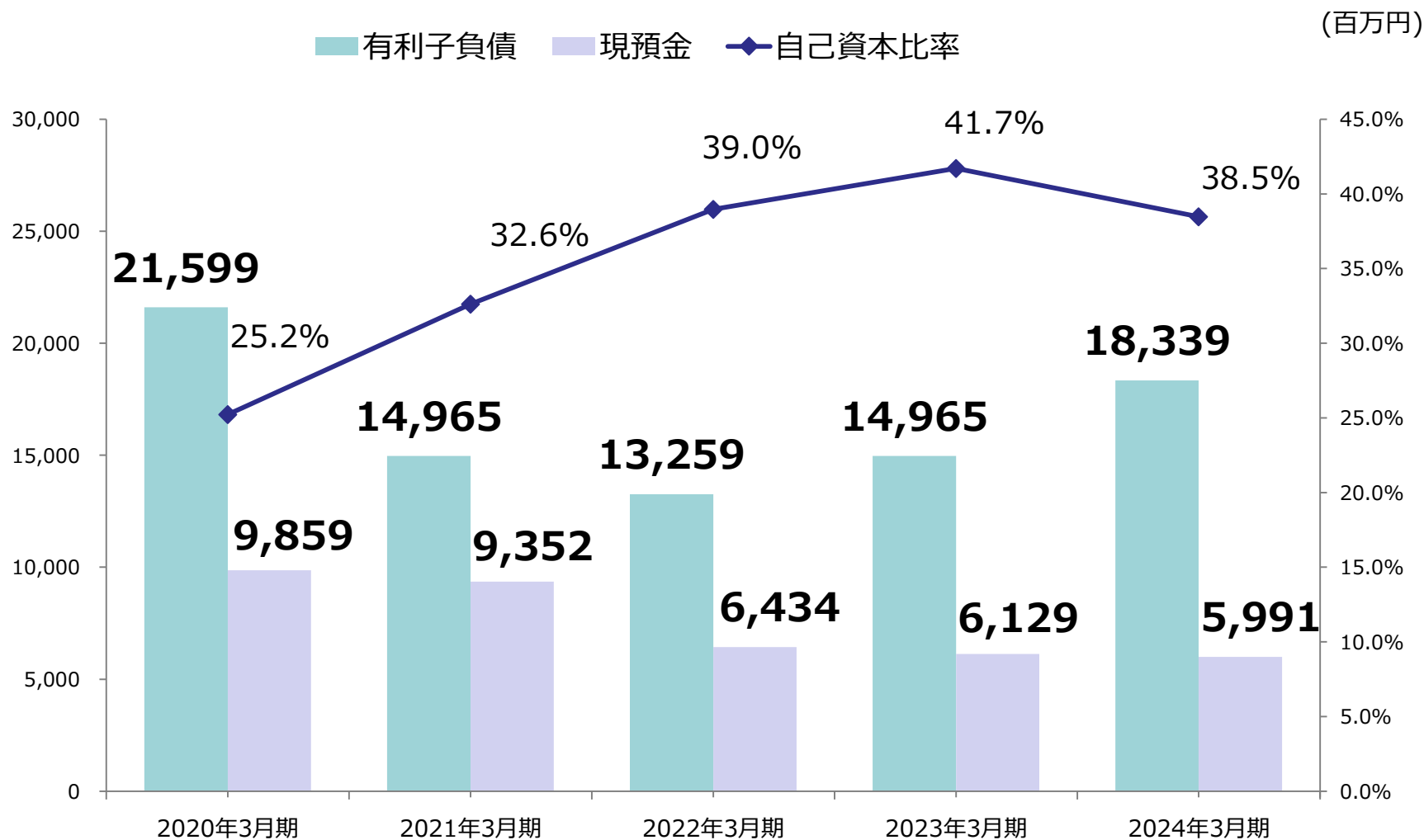


2024年3月期の主な投資

- ・岡山工場関連 (J-MAX) ※
- ・太陽光パネル (J-MAX)
- ・洗浄機更新 (タイ)
- ・HTライン (広州) ※
- ・メッキライン (広州) ※

- ・福建工場 (広州) ※
- ・ナットサブライン自動化 (武漢) ※
- ・新型車種金型 (J-MAX・タイ・広州・武漢)

注 ※設備投資額に含まれているものの、償却未開始の案件



成長投資を実施するものの投資の選別により有利子負債は計画範囲内に抑制。
自己資本比率は一定水準を維持。

アジアの自動車市場において、中国を中心に急速に電動化が加速しており、主要客先の減産が継続している状況を踏まえ、期末まで減産が継続すると想定し業績予想を算出

【単位：百万円】

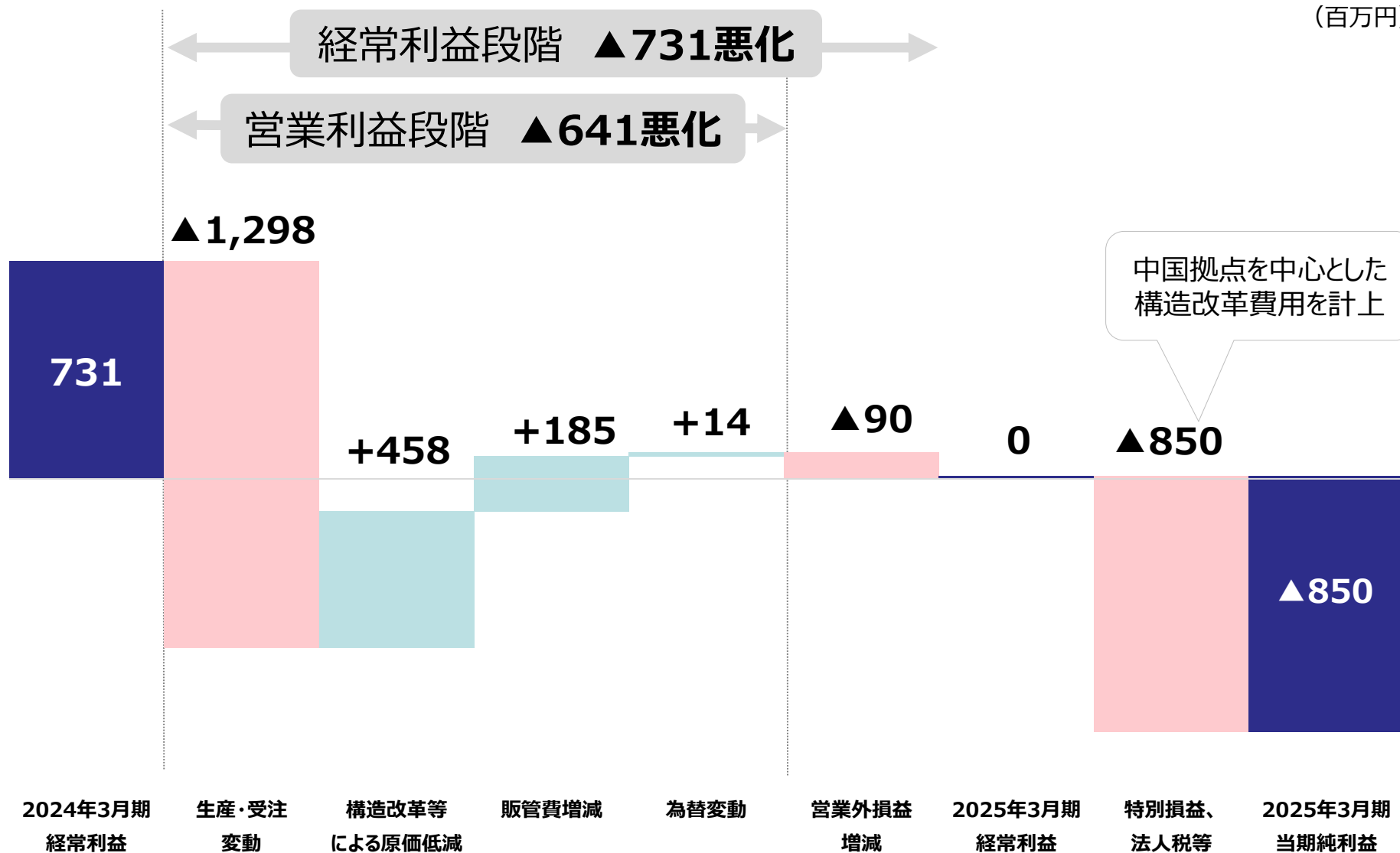
	2024年3月期 実績	2025年3月期 予想	増減額	増減率
売上高	54,347	47,000	△7,347	△13.5%
営業利益	1,041	400	△ 641	△61.6%
営業利益率(%)	(1.9%)	(0.9%)		
経常利益	731	0	△ 731	△100.0%
経常利益率(%)	(1.3%)	(0.0%)		
当期純利益	△1,026	△850	176	-
当期純利益率(%)	(-)	(-)		
一株利益(円)	△89.45	△74.26	15.19	-

2025年3月期（円）

為替レート

タイバーツ：3.70、人民元：19.00

(百万円)



電動化需要の拡大に伴う主要客先の減産が影響するものの
グループでの構造改革実施により企業体質の強化を図る

報告事項

1、2024年3月期決算及び
2025年3月期業績予想

2、中長期経営計画見直し

	2020年	2021年	2022年	2023年
社会情勢 の変化	新型コロナウイルス影響			円安傾向
	半導体供給不足			
	資源価格高騰			
	◆日本政府 2050年脱炭素宣言			
自動車業界 主要客先 の変化	日本人口減少による自動車需要縮小・異業種参入による競争激化・CASEによる電動化の加速と技術革新			
	中国NEV規制導入			
	国内メーカーEV戦略ヘシフト			
	新型コロナウイルス・半導体不足による減産			
	中国での日系メーカー販売不振			
資本市場 の変化	CGコード（改定2回目）			
	◆東証市場再編			◆PBR1倍割れ改善要請
	◆日本 岡山進出決定			◆中長期経営計画発表
当社の変化	◆タイ 構造改革	◆日本 東証上場	◆日本 基幹システム刷新	◆タイ・広州 構造改革
	◆広州 CATL取引開始			◆武漢 アルミ部品量産開始
				◆トップ交代◆

24年3月期から新たな中長期経営計画をスタートさせたが、外部環境の急激な変化により、海外事業(タイ・中国)への大きな影響が見込まれる

基本戦略		初年度進捗状況 (2024年3月期)	初年度 評価
01	ブランド力強化と 新規顧客開拓による売上の拡大	- 岡山地区売上の拡大 - 中国電動化事業の拡大 日本・中国拠点において電動化メーカーとの取引拡大 西日本地区(岡山含む)の拡販も順調	○
02	新事業確立に向けた 新商品の開発	研究開発の強化 EV向け車載リチウムイオンバッテリーモジュール構成部品共同開発等、電動化領域を中心に研究活動を推進中	○
03	デジタルを駆使し プロセスを変革させコア技術を進化	金型事業のビジネスモデル変革 多能工化推進によりボトム体質を構築 広州拠点において電池ビジネス対応としてビジネスモデルを変革(短納期化)	○
04	次世代工場の構築と 新しいモノづくりへのチャレンジ	- 生産工程の自動化 - スマートファクトリー化実現によるモノづくりの進化 AGV(無人搬送機)やロボット等による自動化及びAI活用による自動測定等を推進中	○
05	DXの展開加速で経営構造の変革	システム活用による業務プロセスの変革 各種システムの導入は完了 今後は効果刈取りのフェーズへ	○
06	持続的な成長に向けた 事業ポートフォリオの変革	- アライアンス・M&A活用による成長加速 - 事業の選択と集中 グループ全体で構造改革を実施 事業の見極め、スリム化等を継続推進 今後は地域・事業に合致した積極提携推進	△
07	サステナビリティ経営による 企業価値の向上	- ESGの取組強化 - 最適な資本政策の実施 重要課題より設定したKPIに対し、進捗確認できる体制を構築 資本政策は業績悪化により見直し実施	△

中長期経営計画初年度としては着実に実行できているが、
外部環境変化により一部未達成あり

中長期経営計画

-ビジョン・基本戦略-

「J-VISION 30」

①2030年に向けて ②30年後の100年企業に向けて
「**既存事業の強化**」と「**新事業の創出**」を戦略の2本柱とし、
2024年3月期～2028年3月期の中長期計画を「**J-VISION 30**」とする

ビジョン

技術で夢を

-Make our dreams by Technology-

持続可能な100年企業を目指し、既存事業の技術を磨くと共に、
新しい事業への探索と挑戦で企業価値を高め、
従業員をはじめとするステークホルダーと夢を共有する。

【中長期方針】 資源配分の最適化により、強固な経営基盤への変革

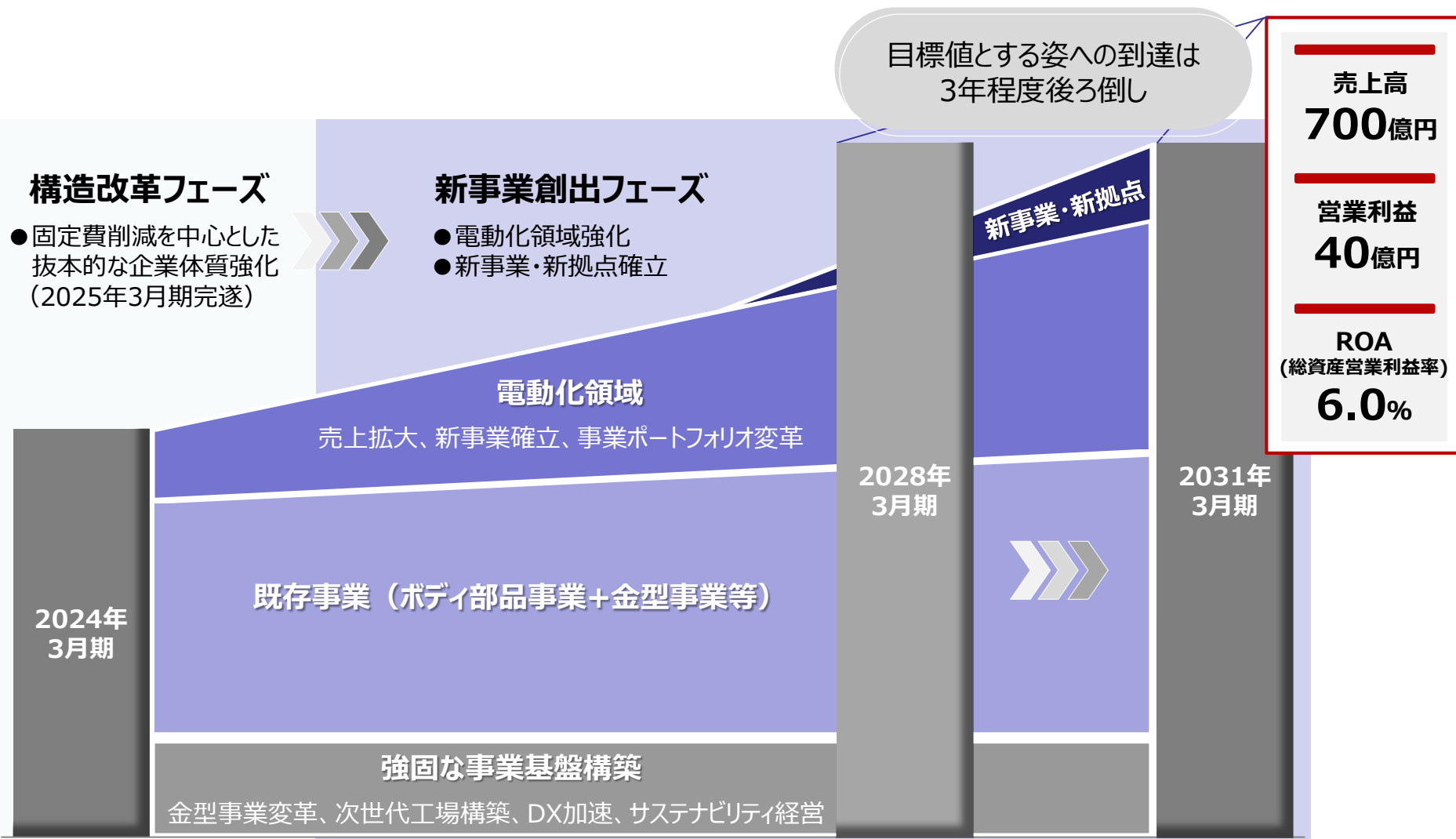
基本戦略

1. ブランド力強化と新規顧客開拓による売上の拡大
2. 新事業確立に向けた新商品の開発
3. デジタルを駆使しプロセスを変革させコア技術を進化
4. 次世代工場の構築と新しいモノづくりへのチャレンジ
5. DXの展開加速で経営構造の変革
6. 持続的な成長に向けた事業ポートフォリオの変革
7. サステナビリティ経営による企業価値の向上

ビジョン・基本戦略は**変更なし**
注力テーマを明確化

- ◆ **電動化・軽量化に集中した
電動化サプライヤーへの転換**
- ◆ **事業構造改革推進による
持続可能な企業体質の構築**

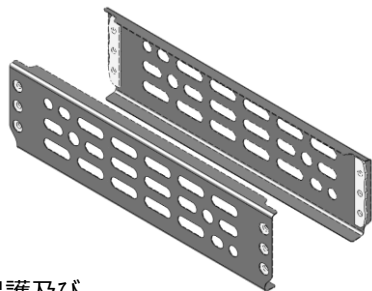
ビジョン・基本戦略は**変更なし**とするものの、注力すべきテーマは**明確化**



電動化領域の拡大と新事業創出・新拠点設立による成長を目指す

車載電池全方位網(自社開発/共同開発)

拘束体(電池の膨張を抑える)



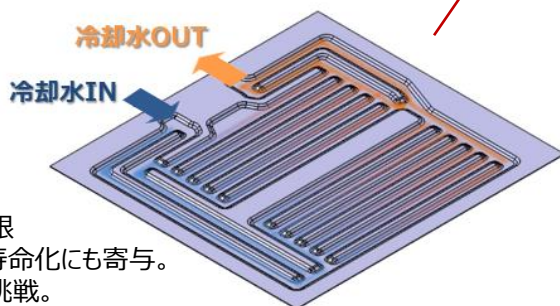
バッテリーの衝突保護及び膨張を抑えることによる長寿命化に寄与する部品。高い強度が求められ、ハイテン技術が生かされる。
国内の電動車にはほぼ100%搭載。

バッテリーケース(構成部材)



バッテリーモジュールを収納しパックとするためのケース。衝突時のバッテリー保護、及び絶縁の機能を有する。EV車両においては1,800mmを越えるサイズとなる。
国内外問わずほとんどの電動車に搭載。

冷却装置(電池の熱を制御する)



バッテリーの発熱を抑え最大限性能を発揮させる装置。長寿命化にも寄与。アルミ材が主流であり新たな挑戦。
国内外問わず多くの電動車に搭載。

モーターコア部品



モーターを構成する部品。
国内外問わずほとんどの電動車に搭載。

車載電池に関する各種部品を網羅的に研究開発活動実施中

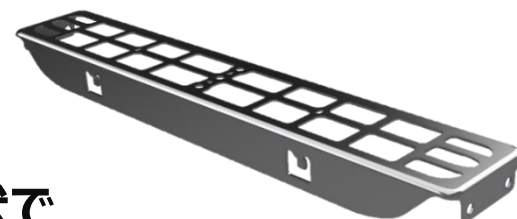
◆車載電池拘束体進化による軽量化

・拘束体フレームの超ハイテン化(980MPa)

ボディ骨格で培った超ハイテン技術を応用し、
超ハイテン材での加工に成功 ➡ 車体の軽量化

・極小ピン角化

フレームの折り曲げ部分の湾曲を小さくし直角に近い形状で
成形するニーズに対応 ➡ バッテリーモジュールの小型化



拘束体フレーム

【自動車メーカーと車載用電池メーカーの相関図(日本)】

■完成車メーカー

マツダ

スバル

日産

ホンダ

トヨタ

三菱自

■車載電池メーカー

A社

B社

C社

電池供給

電池供給

電池供給

部品供給

部品供給

部品供給

複数の車載電池メーカーと
取引関係構築
及び拡大中



◆CATLビジネスの拡大

CATLとは

新エネルギーの革新的技術のグローバルリーダー

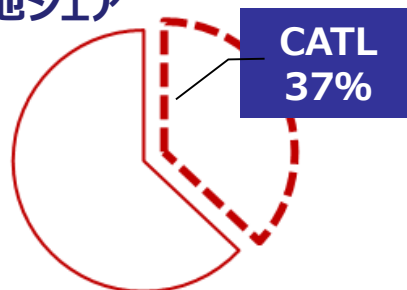
会 社	寧徳時代新能源科技股份有限公司
主 な 事 業	乗用車、商用車、二輪車、船舶等の バッテリー 事業 充電システム等の 蓄電システム 事業
主 な 取 引 先	テスラ、BMW、トヨタ、ホンダ、広州汽車、吉利汽車、奇瑞汽車等
購買先(日系メーカー)	広州丸順社(当社子会社) 等

事業の拡大



事業を次々と拡大

車載電池シェア



車載電池トップシェア

売上高



売上高は右肩上がり

CATLは、世界の蓄電池業界をリードする存在

【電池ビジネスへの変革】

◆2020年からCATLと取引開始

自動車ビジネス ≠ 電池ビジネス
 (開発期間長い) (開発期間短い)



創業以来の
 金型製作モデルプロセスを進化
短納期に対応

唯一の日系プレス部品メーカーとして継続取引中

◆2025年 中国に新会社設立

・CATLの本社がある中国福建省に新会社設立予定

- ✓ CATL福建：福建新会社
- ✓ CATL広州：広州丸順社
- ✓ CATL四川：成普汽模社と提携



各拠点で供給可能な
 体制を構築



福建新会社
 完成イメージ

CATLとの更なる受注拡大を狙う

将来の環境変化も想定し、車載以外の汎用部品にも受注拡大
 唯一取引のある日系プレス部品メーカーとしてCATLビジネスの拡大を図る



グループで事業ポートフォリオ変革に取り組み、強固な収益構造を構築する

営業CF
の考え方

- 外部環境変化に伴う主要客先の生産台数減少への対応
→ **構造改革の推進**により、**抜本的に固定費を削減**
- 賃上げやエネルギー高騰等の環境変化に伴う**原価高の売価転嫁推進**
- 成長が見込まれる**電動化領域の受注拡大**を強力に推進
⇒ **営業CFの創出**

投資CF
の考え方

- 将来の収益向上に向けて**電動化等の成長分野**への**戦略的投資**に集中
- 新規投資においては、**資本コストの考え方を加味した投資判断**により、**資本効率を向上**

フリー
キャッシュ
フロー

- 研究開発、株主還元、有利子負債返済等のバランスを考慮
- 地域・事業アライアンス**等による外部資源の積極活用
- 前中長期並みの財務体質の維持
- 株主還元については、**連結業績、将来の業績見通し、資金需要、内部留保及び財務体質等の状況を総合的に勘案し毎期ごとに設定**

代表取締役の略歴



氏名	略歴等	
山崎 英次	1989年3月	当社入社
	2013年5月	広州丸順汽车配件有限公司副總經理
	2015年5月	広州丸順汽车配件有限公司總經理
	2015年6月	当社執行役員
	2021年5月	当社企画・開発本部副本部長
	2021年6月	当社取締役上席執行役員
	2023年4月	当社開発・営業本部長
	2024年4月	当社代表取締役社長執行役員(現任)

当社は、1952年に金型メーカーとして創業以来、開発から金型・治具・検査具の設計、製作、部品の製造までを社内で行う「一貫生産体制」の確立し、自動車用プレス部品メーカーへと発展を遂げてまいりました。

当社グループが属する自動車業界につきましては、脱炭素社会の実現に向けた電動化の加速及びSDGs・カーボンニュートラルといった社会問題解決への取り組みが広がる等、大きな変革期を迎えております。また、アジアの自動車市場においては、中国を中心に急速に電動化シフトが進んでおり、ローカル部品メーカーの台頭に加え、主要客先の減産が継続するなど、当社を取り巻く環境は日々大きく変化し厳しさを増しております。

以上の現状を踏まえ、環境変化に柔軟かつスピーディーに対応すべく、社長交代により組織の若返りと経営体質の強化・刷新を図り、新たな体制のもと中長期5か年計画である『J-VISION30』の実行を加速させ、持続的な成長と更なる企業価値の向上を目指すものであります。

当社が置かれている現状を打破すべく今後の取り組みとしては、ブランド力強化・売上拡大及び新事業確立等更なる活性化を図るため、日本及び中国拠点において電動化領域の強化及び構造改革を継続推進し、持続可能な企業体質の構築に尽力して参ります。

当社は今後も、ステークホルダーの皆様をはじめ、『従業員』『お客様』『地域社会』の満足と幸せを追求することを基本方針として掲げ、グループ一丸となって邁進してまいりますので、引き続きご支援を賜りますよう、宜しくお願い申し上げます。

代表取締役社長執行役員 山崎 英次

技術で夢を

-Make our dreams by Technology-

▼ WEBSITE

 HP ▶ <https://www.jp-jmax.co.jp>



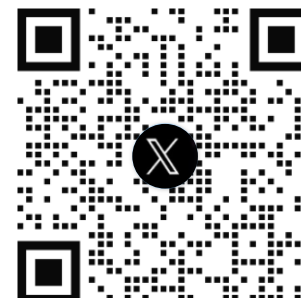
▼ OFFICIAL SNS

 YouTube ▶ @J-MAX3422



▼ OFFICIAL SNS

 X(旧Twitter) ▶ @J_MAX3422



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。



質問①

Q

中国で日本の自動車メーカーが低迷し、ホンダも中国で希望退職を募集している中、中国に多額の投資を実施して大丈夫なのか。

質問②

Q

中期計画では、電動化サプライヤーへ
転換するとあるが、近々では、電動化の
需要が鈍化している中で成長戦略を
描けているのか。

質問③

Q

減配予定について、赤字の状況からみて一定の理解はできるが、株主軽視ではないか。今後の配当の方向性はどう考えているのか？

ご清聴ありがとうございました。

