



2019年3月期

# 決算説明会

2019年5月21日

株式会社ジャムコ



# 技術のジャムコは、 士魂の気概をもって

- 一、夢の実現にむけて挑戦しつづけます。
- 一、お客様の喜びと社員の幸せを求めています。
- 一、自然との共生をはかり、豊かな社会づくりに貢献します。

- この資料に掲載されている情報のうち歴史的事実以外のものは、発表時点で入手可能な情報に基づく当社の経営陣の判断による将来に関する見通しであり、経済動向、為替レート、市場需要、税制や諸制度に関するさまざまなリスクや不確実な要素を含んでおります。実際の業績はこれらの見通しとは異なる結果があり得ることをご承知おきください。
- この資料における数値について、記載金額は、表示桁未満を切捨てしており、増減率(%)は、表示桁未満を四捨五入して作成、表示しております。
- 本資料を(株)ジャムコの許可無く転載・複写することを禁じます。又、本資料を使用することにより生じたいかなる損害について(株)ジャムコは一切責任を負いません。

## Contents

### SECTION

# 1

## 2019年3月期 決算の状況

- 04 | グループ連結P/L
- 05 | 連結経常利益の前期比差異要因
- 06 | 連結経常利益の計画比差異要因
- 07 | セグメント別 売上高・経常利益①(前期比/計画比)
- 08 | セグメント別 売上高・経常利益②(前期比)
- 09 | セグメント別 売上高・経常利益③(計画比)
- 10 | グループ連結B/S
- 11 | グループ連結 試験研究費/設備投資額/減価償却費
- 12 | グループ子会社の状況

### SECTION

# 2

## 中期3ヶ年計画

- 14 | 経営環境と市場動向
- 15 | 中期ビジョン
- 16 | 中期の課題と対応
- 17 | グループ連結 売上高/経常利益/親会社株主に帰属する当期純利益
- 18 | 航空機内装品セグメント 売上高/経常利益
- 19 | 航空機シートセグメント 売上高/経常利益
- 20 | 航空機器製造セグメント 売上高/経常利益
- 21 | 航空機整備セグメント 売上高/経常利益
- 22 | 経営指標の推移
- 23 | グループ連結 試験研究費/設備投資額/減価償却費

# 2019年3月期 決算の状況

- 04 | グループ連結P/L
- 05 | 連結経常利益の前期比差異要因
- 06 | 連結経常利益の計画比差異要因
- 07 | セグメント別 売上高・経常利益①(前期比/計画比)
- 08 | セグメント別 売上高・経常利益②(前期比)
- 09 | セグメント別 売上高・経常利益③(計画比)
- 10 | グループ連結B/S
- 11 | グループ連結 試験研究費/設備投資額/減価償却費
- 12 | グループ子会社の状況

## SECTION

# 1

【単位:百万円】

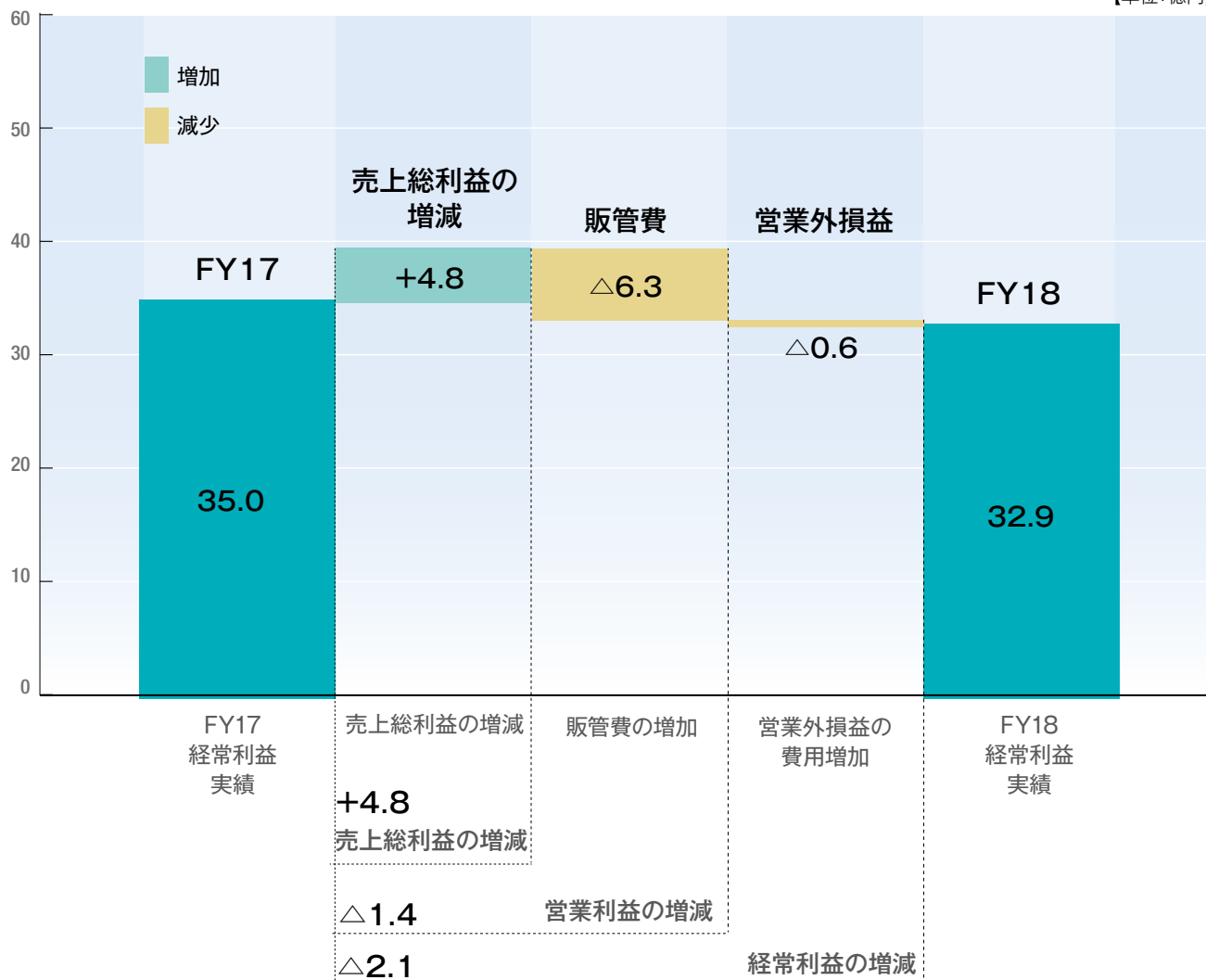
	FY17 (実績)	FY18 (計画)	FY18 (実績)	前期比 (増減)	計画比 (増減)
売上高	77,791	81,900	84,068	6,276	2,168
売上総利益	13,154	13,400	13,643	488	243
販管費	8,687	10,280	9,321	633	△ 958
営業利益	4,466	3,110	4,321	△ 144	1,211
営業外損益	△ 962	△ 430	△ 1,030	△ 68	△ 600
経常利益	3,504	2,680	3,290	△ 213	610
特別損益	△ 49	△ 10	△ 263	△ 214	△ 253
税金等調整前当期純利益	3,455	2,660	3,026	△ 428	366
親会社株主に帰属する 当期純利益	1,681	1,800	1,910	229	110
1株当たり当期純利益 (円)	62.69	67.10	71.23	—	—
売上為替レート (円/USドル)	111.00	105.00	109.74	—	—

(注)計画とは、2018年5月8日の決算発表時の業績予想数値です。

# 連結経常利益の前期比差異要因

## ■ 前期比 △2.1億円

【単位:億円】



## Point

### 売上総利益

- シート事業の改善
- 工事損失引当金繰入額の増加

### 販管費

- 試験研究費の増加 △3.6億円
- 販売手数料の増加 △0.8億円
- その他 △1.9億円

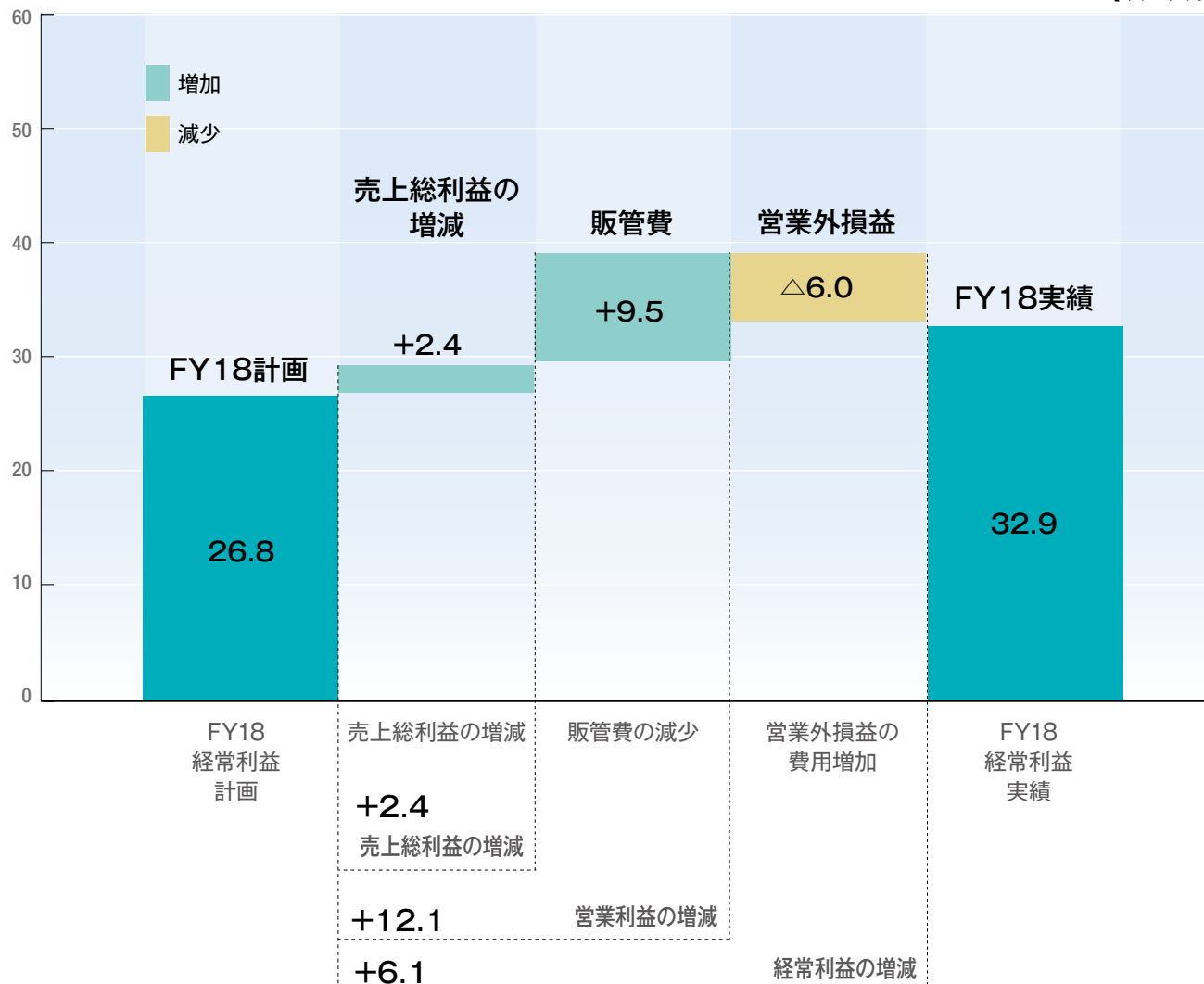
### 営業外損益

- 為替差損益の改善 +7.4億円
- 支払補償費の増加 △5.6億円
- その他 △2.4億円

# 連結経常利益の計画比差異要因

## ■ 計画比 +6.1億円

【単位:億円】



## Point

### 売上総利益

- 為替円安による売上高の増加
- 工事損失引当金の増加

### 販管費

- 試験研究費の減少 +3.4億円
- 保証工事費の減少 +3.0億円
- その他 +3.1億円

### 営業外損益

- 支払補償費の計上 △9.8億円
- 為替差益の増加 +3.3億円
- その他 +0.5億円

## セグメント別 売上高・経常利益① (前期比/計画比)

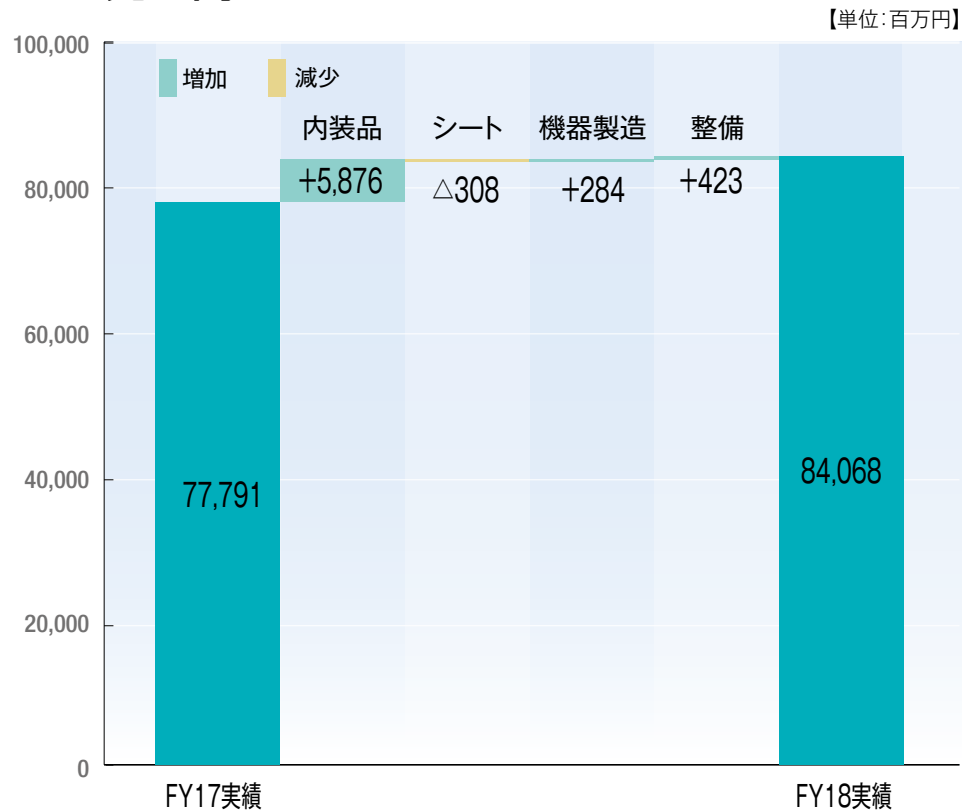
【単位:百万円】

	売上高					経常利益				
	FY17 (実績)	FY18 (計画)	FY18 (実績)	前期比 (増減)	計画比 (増減)	FY17 (実績)	FY18 (計画)	FY18 (実績)	前期比 (増減)	計画比 (増減)
航空機内装品	50,992	53,000	56,869	5,876	3,869	6,793	3,430	6,113	△ 680	2,683
航空機シート	12,484	14,000	12,175	△ 308	△ 1,824	△ 3,641	△ 1,100	△ 3,143	497	△ 2,043
航空機器製造	6,312	6,500	6,597	284	97	216	240	110	△ 105	△ 129
航空機整備	8,002	8,200	8,426	423	226	139	110	210	70	100
その他	0	0	0	0	0	△ 4	△ 10	0	3	8
合計	77,791	81,900	84,068	6,276	2,168	3,504	2,680	3,290	△ 213	610

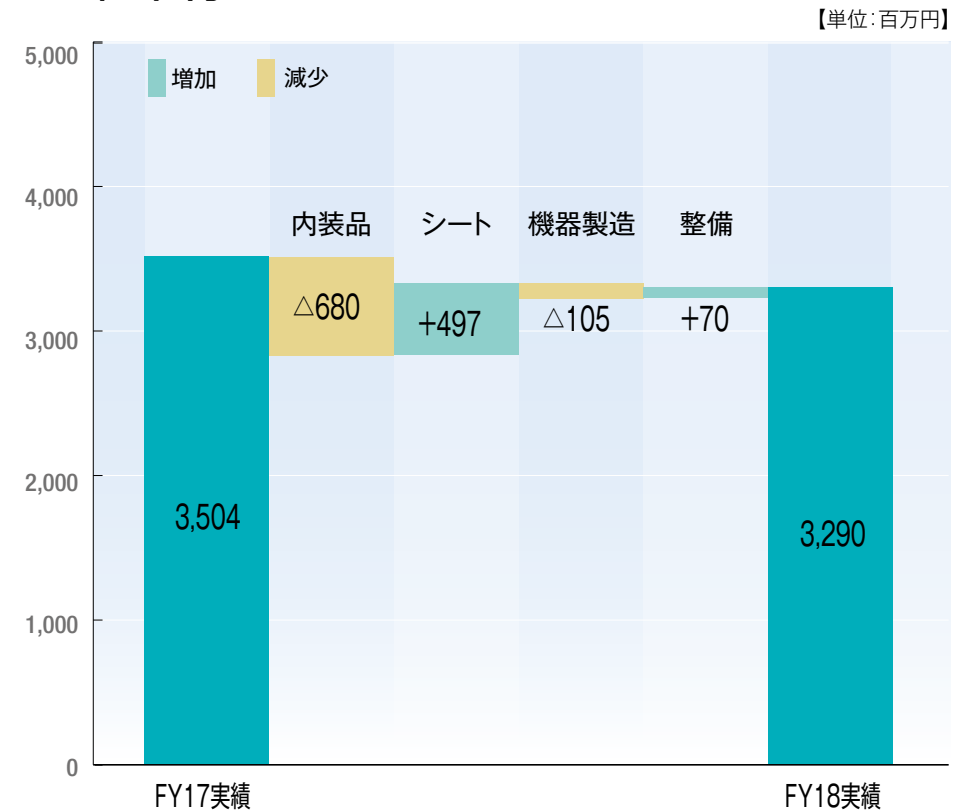
(注)「その他」はオレンジジャムコの事業を含んでおります。

## セグメント別 売上高・経常利益② (前期比)

## 売上高



## 経常利益



## Point

- 内装品は客室改修用キットやスペアパーツ販売、A350向け後部ギャレーの出荷が増加
- シートは一部プログラムの期ズレにより減少

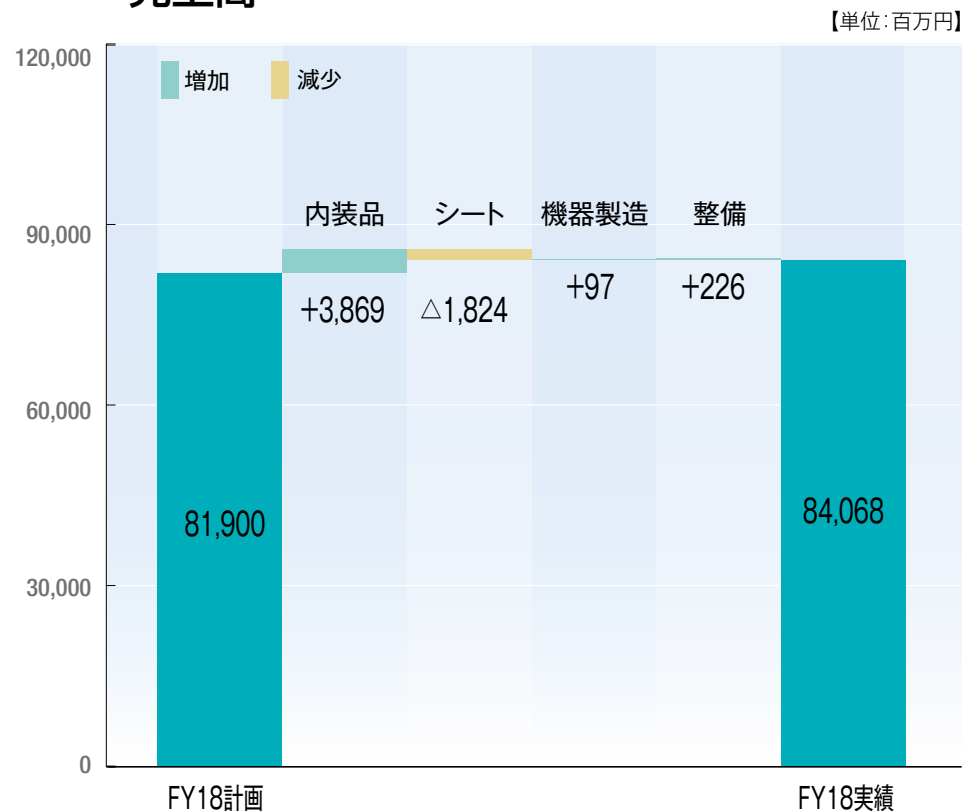
## Point

- 内装品は777向けギャレーの出荷量減少、工事損失引当金の繰入額増加により減益
- シートは前期における一部プログラムの初期コスト増の反動

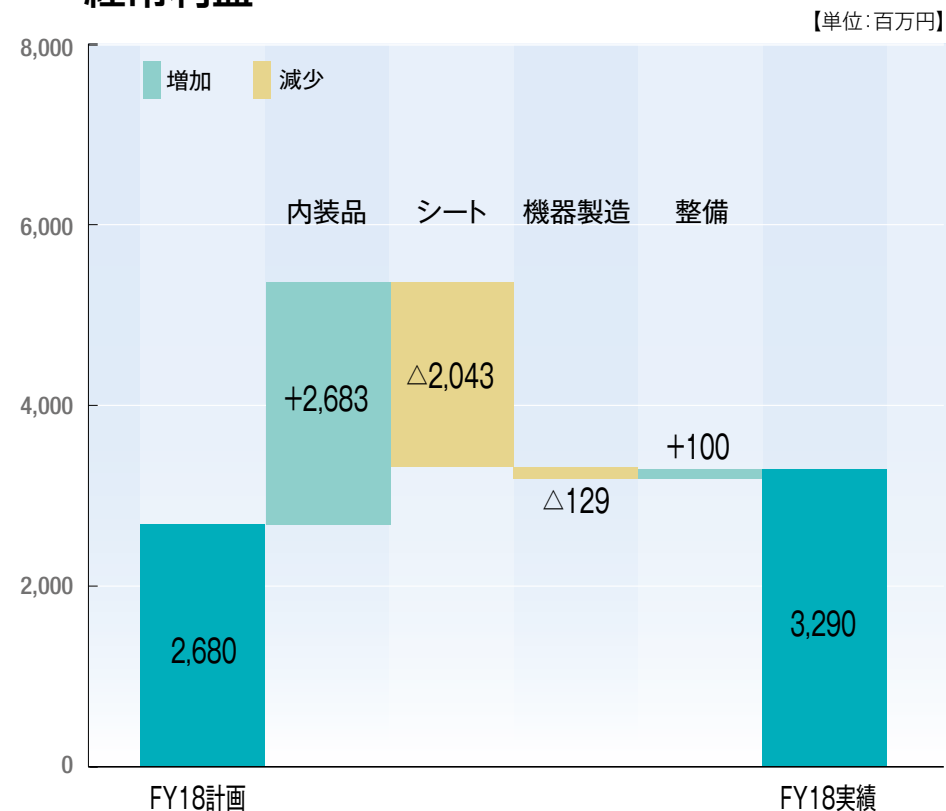


## セグメント別 売上高・経常利益③ (計画比)

## 売上高



## 経常利益



## Point

- 内装品は為替円安効果、客室改修用キットやスペアパーツ販売の増加
- シートは一部プログラムの期ズレにより減少

## Point

- 内装品は工事損失引当金の繰入額増加があったものの、為替円安等による売上高増加の影響により増益
- シートは一部プログラムの期ズレに加え、工事損失引当金の繰入額増加、支払補償費の計上により減益

【単位:百万円】

科目	FY17末 2018年3月31日現在	FY18末 2019年3月31日現在	増減
〈資産の部〉			
<b>流動資産</b>			
現金及び預金	3,833	5,822	1,988
受取手形及び売掛金	22,451	22,571	119
棚卸資産	42,658	48,727	6,069
その他流動資産	3,767	3,480	△ 286
<b>流動資産合計</b>	<b>72,711</b>	<b>80,602</b>	<b>7,890</b>
<b>固定資産</b>			
有形固定資産	13,840	13,988	147
無形固定資産	1,943	1,750	△ 193
投資その他の資産	5,961	6,640	678
<b>固定資産合計</b>	<b>21,745</b>	<b>22,378</b>	<b>632</b>
<b>資産合計</b>	<b>94,456</b>	<b>102,980</b>	<b>8,523</b>

科目	FY17末 2018年3月31日現在	FY18末 2019年3月31日現在	増減
〈負債の部〉			
<b>流動負債</b>			
支払手形及び買掛金	7,518	8,821	1,302
電子記録債務	7,462	8,910	1,448
短期借入金	22,239	17,404	△ 4,835
1年内返済予定の長期借入金	900	2,300	1,400
前受金	6,051	10,675	4,624
工事損失引当金	2,066	3,781	1,714
その他流動負債	6,064	7,664	1,599
<b>流動負債合計</b>	<b>52,302</b>	<b>59,556</b>	<b>7,254</b>
<b>固定負債</b>			
長期借入金	4,500	3,700	△ 800
その他固定負債	8,100	9,008	907
<b>固定負債合計</b>	<b>12,600</b>	<b>12,708</b>	<b>107</b>
<b>負債合計</b>	<b>64,903</b>	<b>72,265</b>	<b>7,362</b>
〈純資産の部〉			
<b>純資産合計</b>	<b>29,553</b>	<b>30,715</b>	<b>1,161</b>
<b>負債純資産合計</b>	<b>94,456</b>	<b>102,980</b>	<b>8,523</b>

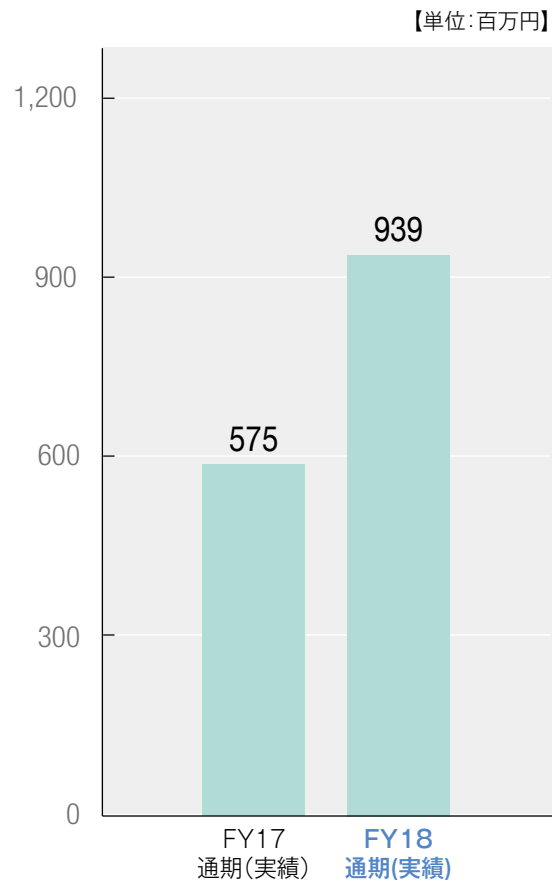
## Point

- 棚卸資産は内装品及びシートの開発費仕掛及び部品が増加
- 工事損失引当金は内装品及びシートの一部プログラムの初期コスト増により増加

- 純資産合計は11.6億円増加
- 自己資本比率 30.4% → 29.3%

# グループ連結 試験研究費/設備投資額/減価償却費

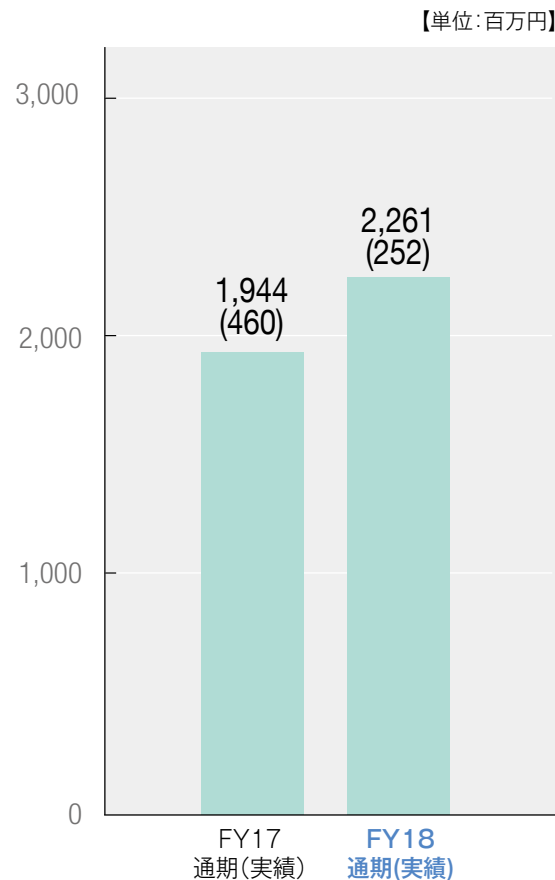
## 試験研究費(連結)



### Point

■ FY18通期(実績)  
 スタンダードシート、内装品軽量化材料などの開発 ADP各種試験

## 設備投資額(連結)

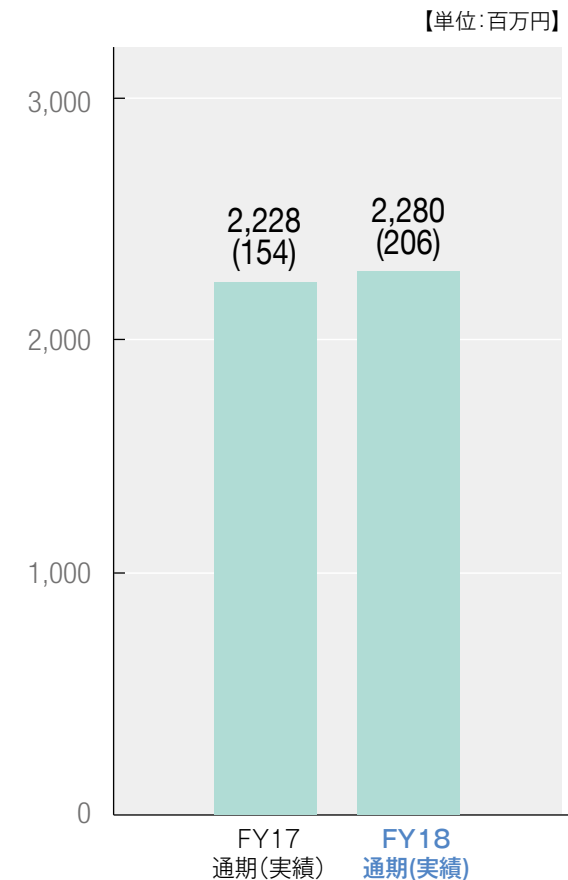


※設備投資には( )内の全リース物件を含む。

### Point

■ FY18通期(実績)  
 自動化やソフトウェアなどのIT関連  
 内装品製造のための金型、シート関連の  
 モックアップ

## 減価償却費(連結)



※( )内はリース資産分。

## グループ子会社の状況

【単位:百万円】

	当社	新潟 ジャムコ	宮崎 ジャムコ	中条 ジャムコ	ジャムコ アメリカ	ジャムコ エアロデザイン エンジニアリング	ジャムコ シンガポール	ジャムコ フィリピン	ジャムコ エアロ マニユファク チャリング	徳島 ジャムコ	ジャムコ エアロテック	オレンジ ジャムコ
売上高	76,447	3,932	1,287	1,040	19,675	892	1,177	650	1,222	710	465	108
営業利益	3,104	455	14	31	666 (421)	102	△ 238	24	51	25	46	6
経常利益	2,537	475	18	30	577 (332)	134	△ 216	20	55	25	44	6
当期純利益	2,034	327	△ 138	19	498 (305)	113	△ 208	△ 19	36	18	28	4

(注1) ジャムコアメリカは787関連開発費の償却について当社と同じ基準で会計処理しています。括弧内の数値は「米国基準」における数値です。

(注2) 宮崎ジャムコは品質事象に伴う特別損失を計上

(注3) ジャムコシンガポールは規模縮小によるリストラ費用を計上

# 中期3ヶ年計画

- 14 | 経営環境と市場動向
- 15 | 中期ビジョン
- 16 | 中期の課題と対応
- 17 | グループ連結 売上高/経常利益/親会社株主に帰属する当期純利益
- 18 | 航空機内装品セグメント 売上高/経常利益
- 19 | 航空機シートセグメント 売上高/経常利益
- 20 | 航空機器製造セグメント 売上高/経常利益
- 21 | 航空機整備セグメント 売上高/経常利益
- 22 | 経営指標の推移
- 23 | グループ連結 試験研究費/設備投資額/減価償却費

## SECTION

# 2

- 世界経済は、堅調な米国の成長に牽引され好調を維持してきたが、米中貿易摩擦による影響が懸念されると共に、英国の欧州連合離脱を巡る状況など先行き不透明感が増してきている。  
為替変動に関しては、米国利上げペースの鈍化や各国の経済政策の動向と地政学的リスクの高まりにより先行き不透明な状況にある。
- 航空輸送業界は、世界的な旅客需要の拡大が続き、エアラインの収益改善に寄与している一方、格安航空会社（LCC）の攻勢等による競争の激化が続いている。大手エアラインは新規運航路線の獲得や客室サービスの向上、LCCへの参画など様々な戦略を打ち出している。
- 機体メーカーは、旅客需要の高まりに伴いボーイング、エアバス共に生産レートを引き上げて対応しており、2018年は過去最高の納入機数を記録した。  
両社共に引き続き多くの受注残を抱えており、737Maxの懸念はあるが、中長期的には高水準の生産を維持するものと見込まれる。  
中・大型機市場においては、エアバスA380の生産終了が決まる一方、中型機を代表するボーイング787やエアバスA350は増産されており、2020年に初号機引き渡しが予定されるボーイング777Xの生産も軌道に乗るものと期待できる。  
また、両社によるリージョナル機メーカーの戦略的買収が行われるなど機体メーカーの再編が進んでいる。
- このような状況下で両機体メーカーは機体製造コストの削減とリードタイムの大幅な圧縮に力を注いでおり、サプライヤーに対する製造コスト、リードタイム削減に向けた要求は年々厳しさを増している。

## 中期ビジョン

- **航空機分野に特化し、内装品事業を基軸に、機器製造、航空機整備の能力を集約し、航空機内装品のリーディング・カンパニーとなる**

## 中期経営指標

- **収益性指標：連結経常利益率 7%以上**
- **効率性指標：連結ROA 7%以上**
- **配当方針：連結配当性向20~30%を目安とする**

## 中期の課題と対応

当社グループでは、この度の品質事象を重く受け止め、「品質第一へのコミットメント」と「コンプライアンス遵守」が会社存続と発展の礎であることを改めて銘記し、企業文化・組織風土の再構築を強い意志をもって推進し、信頼回復へ向けて全力で取り組んでまいります。

また、業務プロセスの改革、新規分野への投資及び人財育成を継続・発展させ、更なる成長を目指してまいります。

### 航空機内装品

- ① 航空機メーカーとの長期安定契約の確実な更新と次期新型機向け内装品の新規契約確保への取組みを強化
- ② 収益改善に向けて既存の主力内装品のコストダウンを推し進めると共に、エアラインが求める独自仕様の製品やレトロフィット(客室改修)の受注拡大
- ③ 品質・コスト・リードタイムをより一層改善すると共に、技術部門の設計開発プロセスの改善を進めて競争力を向上
- ④ 海外拠点の戦略的再編を進め、応需能力の拡大を図ると共に、為替変動リスクに対応

### 航空機シート

- ① スタンダード・シートの開発・販売を強化することにより、効率の良い開発への移行と製造プロセスの改善を促進し、安定収益化
- ② 次期スタンダード・シートへの投資と魅力的な製品開発を進め、継続的な成長戦略を策定して事業を推進
- ③ グループサプライチェーンの連携強化を図り、生産効率を向上

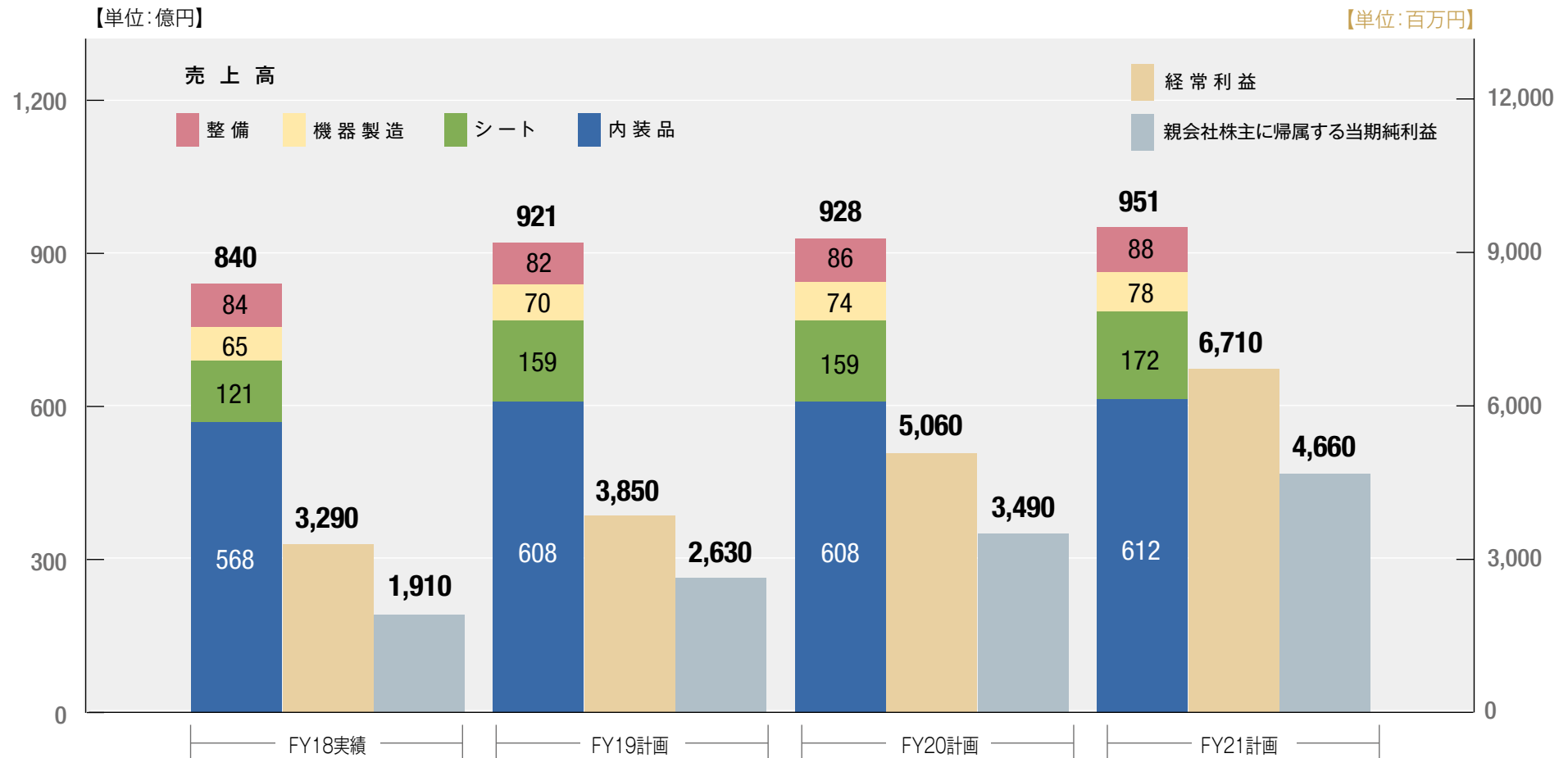
### 航空機器製造

- ① 技術的付加価値の高い製品の受注拡大を図り、競争力を強化
- ② 設計製造能力の向上を図り、提案型の新たな製品開発により事業領域拡大を推進
- ③ 機器製造の技術力を内装品事業・シート事業へ適用しシナジー効果を発揮

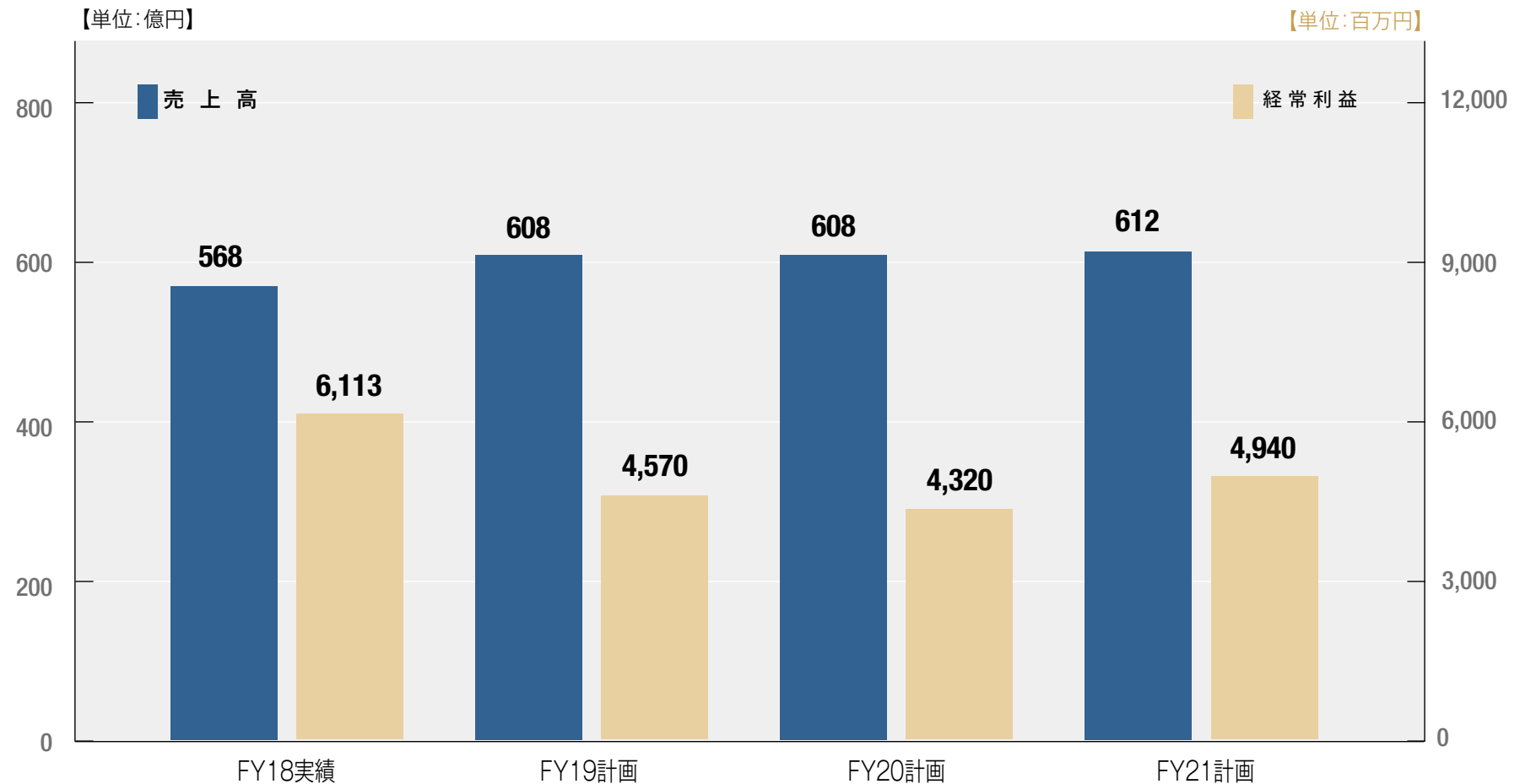
### 航空機整備

- ① 飛行安全の確保と品質保証体制のたゆまぬ強化
- ② 付加価値の高い新たなビジネスへの取組みを強化
- ③ 安定した収益を上げることのできる事業基盤を構築
- ④ 整備事業を通じて得た情報を内装品・シート・機器製造事業へフィードバックすることで、グループ経営におけるシナジー効果を発揮

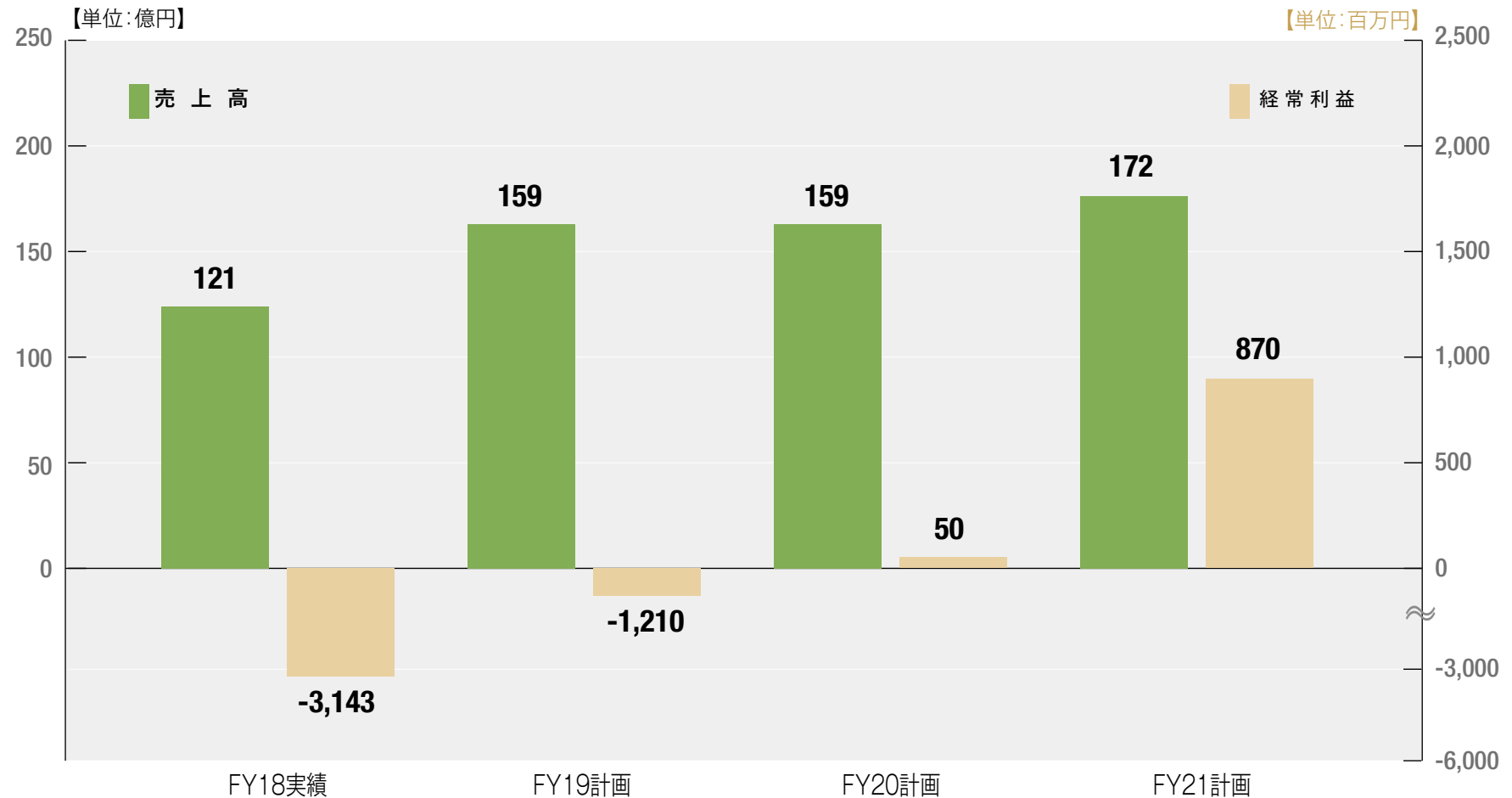




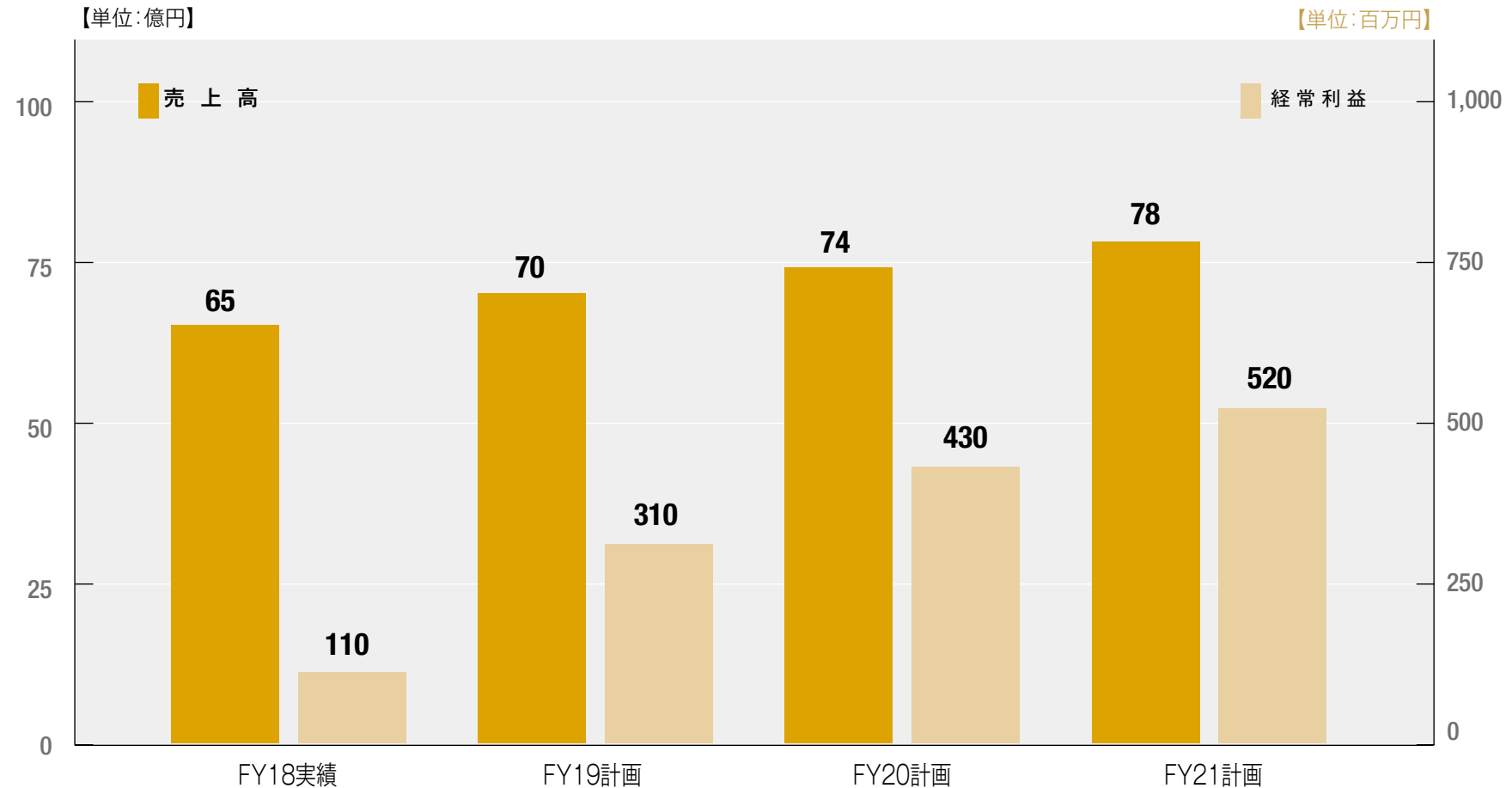
(注) 中期計画の為替レート FY19~21 105円/USドル



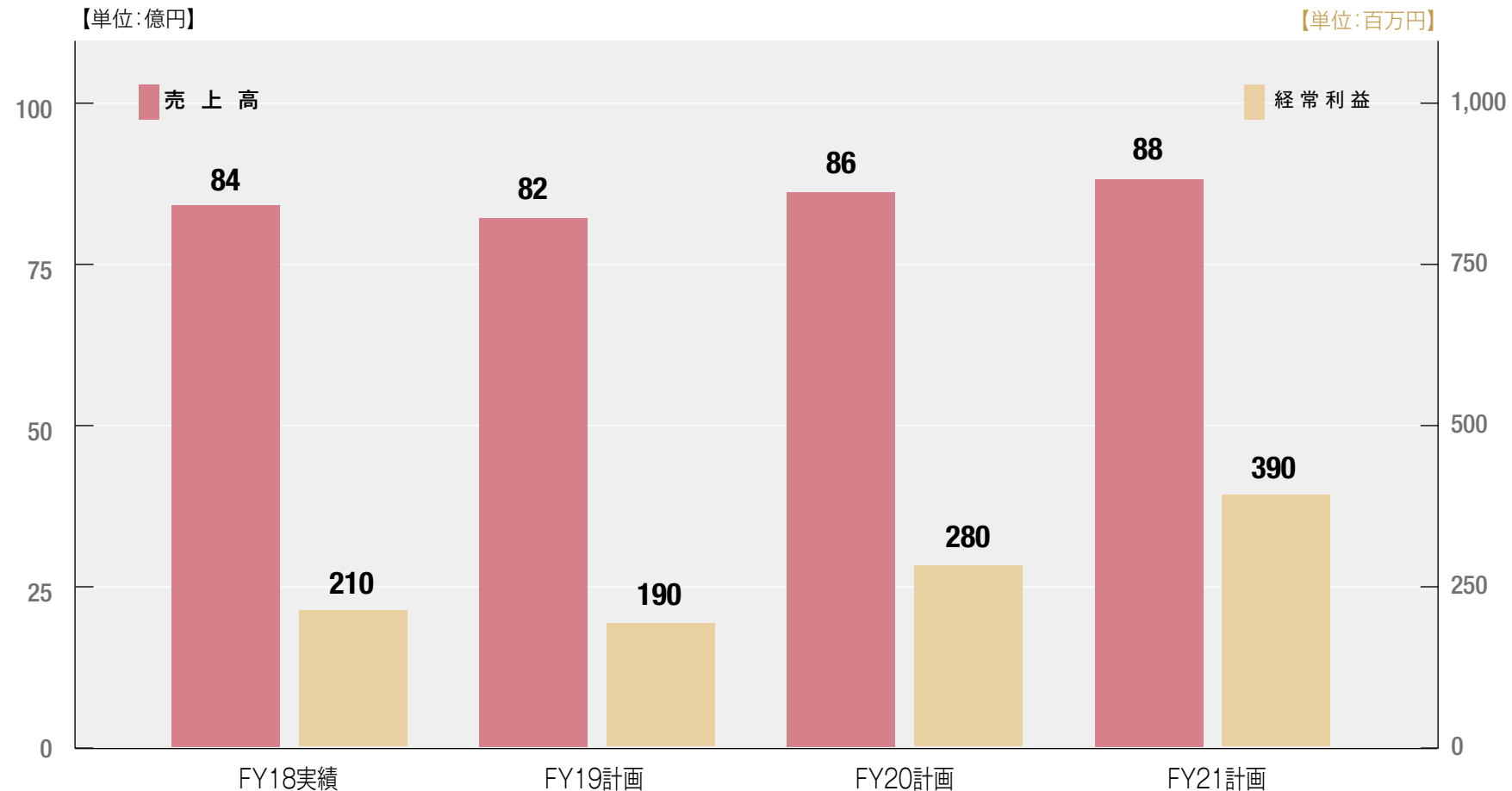
(注) 中期計画の為替レート FY19~21 105円/USドル



(注) 中期計画の為替レート FY19~21 105円/USD



(注) 中期計画の為替レート FY19~21 105円/USドル

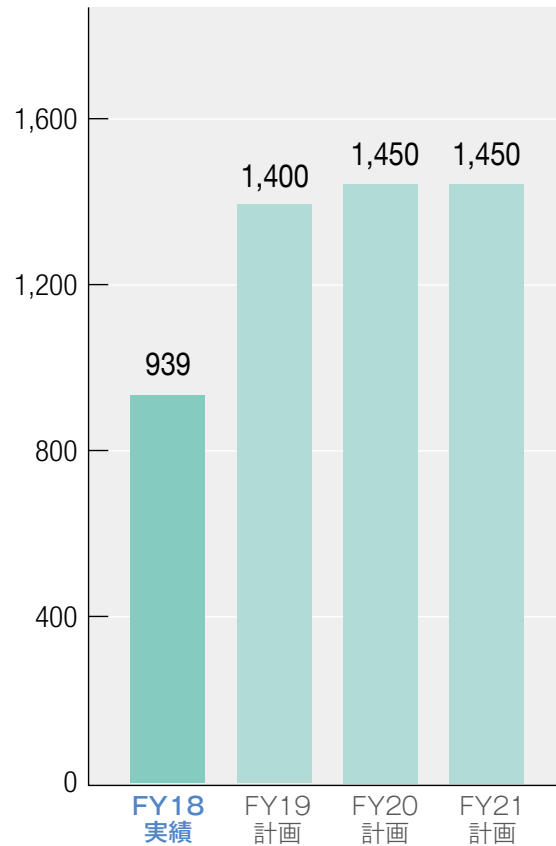


(注) 中期計画の為替レート FY19~21 105円/USドル

	FY15	FY16	FY17	FY18	FY19 (計画)	FY20 (計画)	FY21 (計画)
連結経常利益率	9.0%	1.6%	4.5%	3.9%	4.2%	5.5%	7.1%
ROA (総資産経常利益率)	9.2%	1.4%	3.7%	3.3%	4.0%	5.3%	7.0%
ROE (株主資本当期純利益率)	20.2%	3.7%	6.0%	6.5%	7.9%	9.9%	12.3%
自己資本比率	29.7%	29.4%	30.4%	29.3%	35.9%	37.7%	41.4%
1株当たり配当額	¥40	¥10	¥20	¥20	¥25	—	—
配当性向	20.8%	26.4%	31.9%	28.1%	25.5%	—	—
株価 (期末日)	¥2,816	¥2,475	¥2,242	¥2,314	—	—	—

試験研究費(連結)

【単位:百万円】

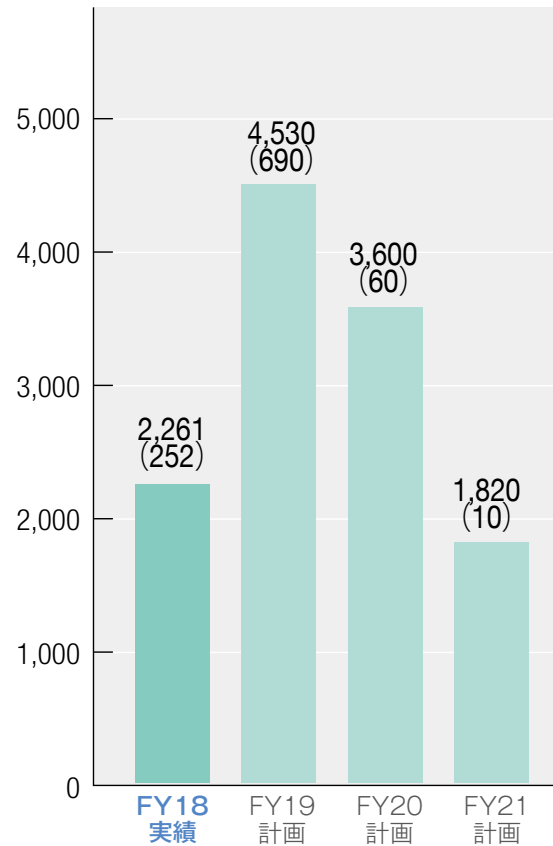


Point

■ FY19計画  
 スタンダードシート、内装品軽量化材料などの開発 ADP各種試験など

設備投資額(連結)

【単位:百万円】



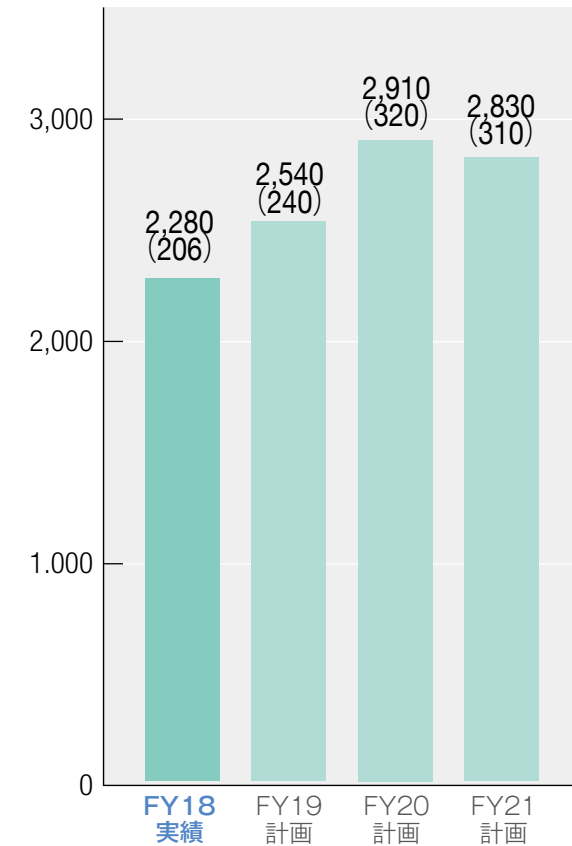
※設備投資には( )内の全リース物件を含む。

Point

■ FY19計画  
 自動化やソフトウェアなどのIT関連  
 内装品製造のための金型、シート関連のモックアップ

減価償却費(連結)

【単位:百万円】



※( )内はリース資産分。

# 2019年3月期 決算説明会 添付資料

- 25 | 企業グループ概要
- 26 | 事業概要-① 航空機内装品製造事業
- 27 | 事業概要-② 航空機シート製造事業
- 28 | 事業概要-③ 航空機器製造事業
- 29 | 事業概要-④ 航空機整備事業
- 30 | 事業概要-⑤ 国内関連会社
- 31 | 事業概要-⑥ 海外関連会社
- 32 | 航空機メーカーの受注残
- 33 | 新型旅客機の開発・生産状況
- 34 | ボーイング・エアバスの受注・納入状況
- 35 | ボーイングの受注・納入状況
- 36 | エアバスの受注・納入状況
- 37 | 世界の航空旅客予測
- 38 | ジェット機の運航機材構成予測

## SECTION

# 3

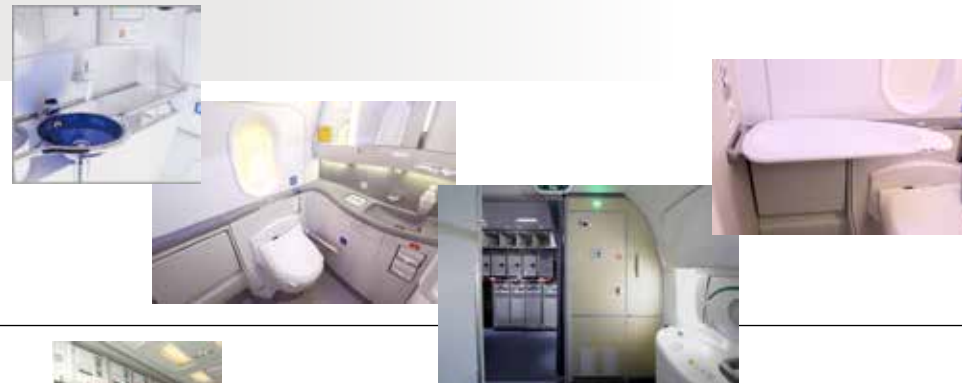




## 航空機内装品製造事業

### 航空機用ラバトリー（化粧室）の製造

- ボーイング747-8・767・777・777X・787向け  
ラバトリーを独占供給



### 航空機用ギャレー（厨房設備）の製造

- ボーイング747-8・777・787・767・737に搭載
- エアバスA380・A330・A340・A320に搭載
- 世界の航空会社約100社へ納入
- 787向けギャレーを独占供給
- A350向けICE (Increased Cabin Efficiency) リアギャレーを供給



### 航空機改修事業

- 客室内装備品の新規搭載、配置換え、及びキャビンクルーの  
休憩室搭載等に関する、設計、プロジェクトの管理、取付用部品の製造と認証取得
- アメリカ連邦航空局 (FAA) よりODA認定を取得 (ジャムコアメリカ)  
FAAに代わって航空機客室改造の追加型式証明の発行が可能
- 欧州航空安全庁 (EASA) より設計認証 (DOA) を取得 (ジャムコエアロデザイン&エンジニアリング)



## 航空機シート製造事業

### 航空機用シートの製造

- ボーイング787向けプレミアムクラスシート  
スタンダードシート (商品名Journey-Evo, Venture)
- エアバス向けA350 ACS (Airbus Contracted Supplier) シート  
スタンダードシート (商品名Journey™ ビジネスクラスシート)
- シンガポール航空向けファースト、ビジネスクラスシート  
ボーイング777-300ER用ファースト、ビジネスクラスシート  
エアバスA350用ビジネスクラスシート  
エアバスA380用ビジネスクラスシート



シンガポール航空提供



### 航空機用シートコンソールの製造

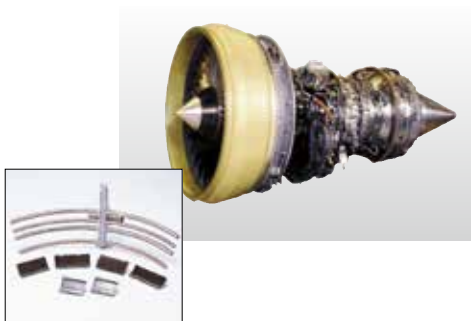
- プレミアムクラス シートコンソール  
シンガポール航空エアバスA380用スイートクラス・シートコンソール  
全日空ボーイング777-300ER用ファーストクラス・シートコンソール



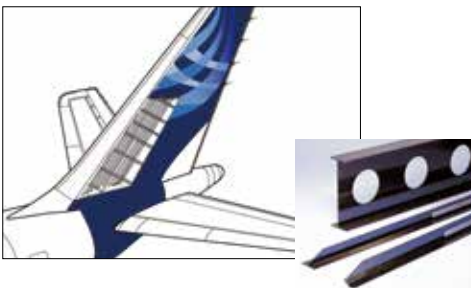
## 航空機器製造事業



航空機用熱交換器及び  
各種航空機搭載機器の製造



ジェットエンジン部品の製造



航空機用炭素繊維構造部材の製造

- エアバスA380用2階床構造部材 (ADP)
- エアバスA350を除くエアバス機の垂直尾翼構造部材 (ADP)
- エアバスA350貨物室床下構造材

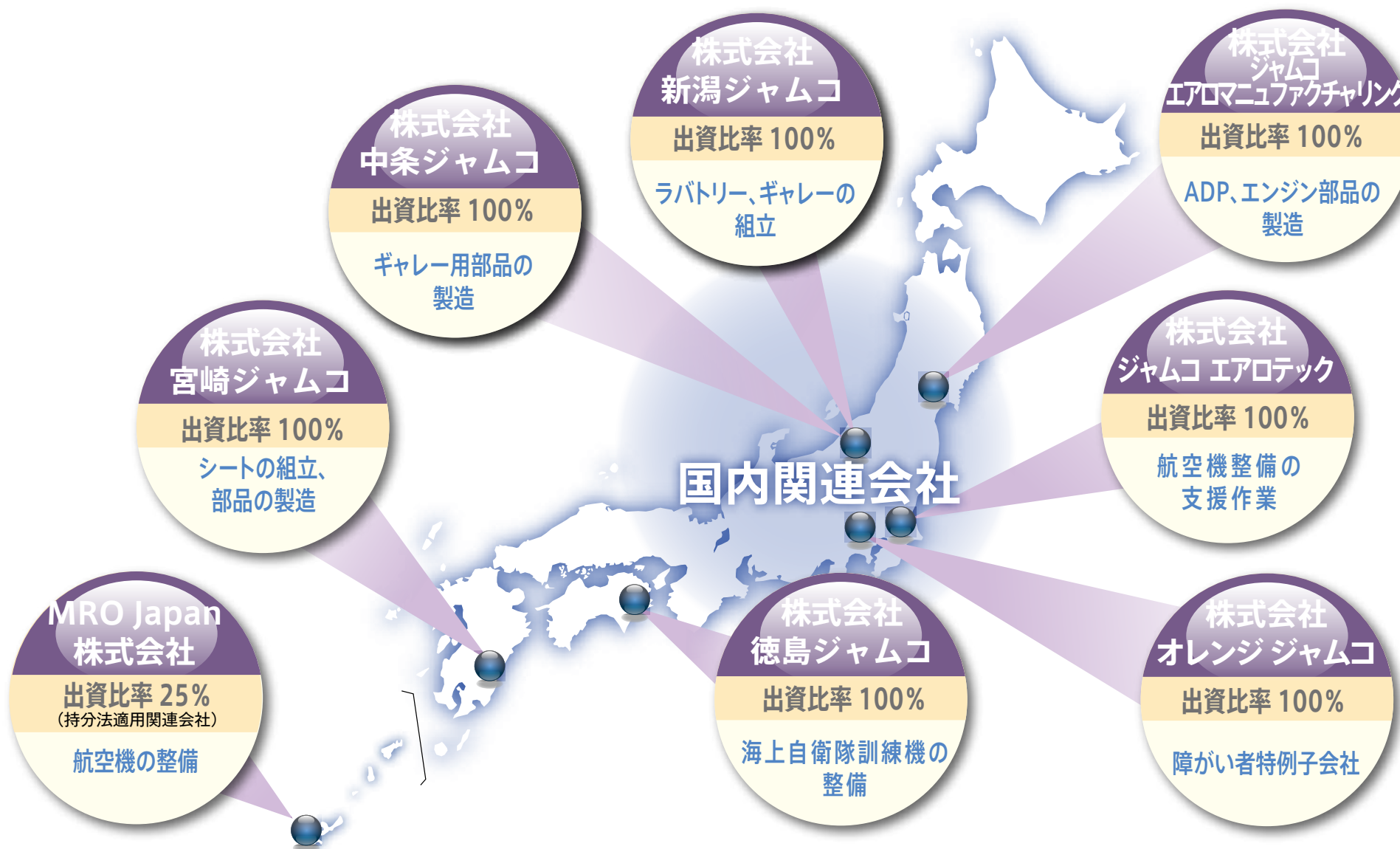
## 航空機整備事業



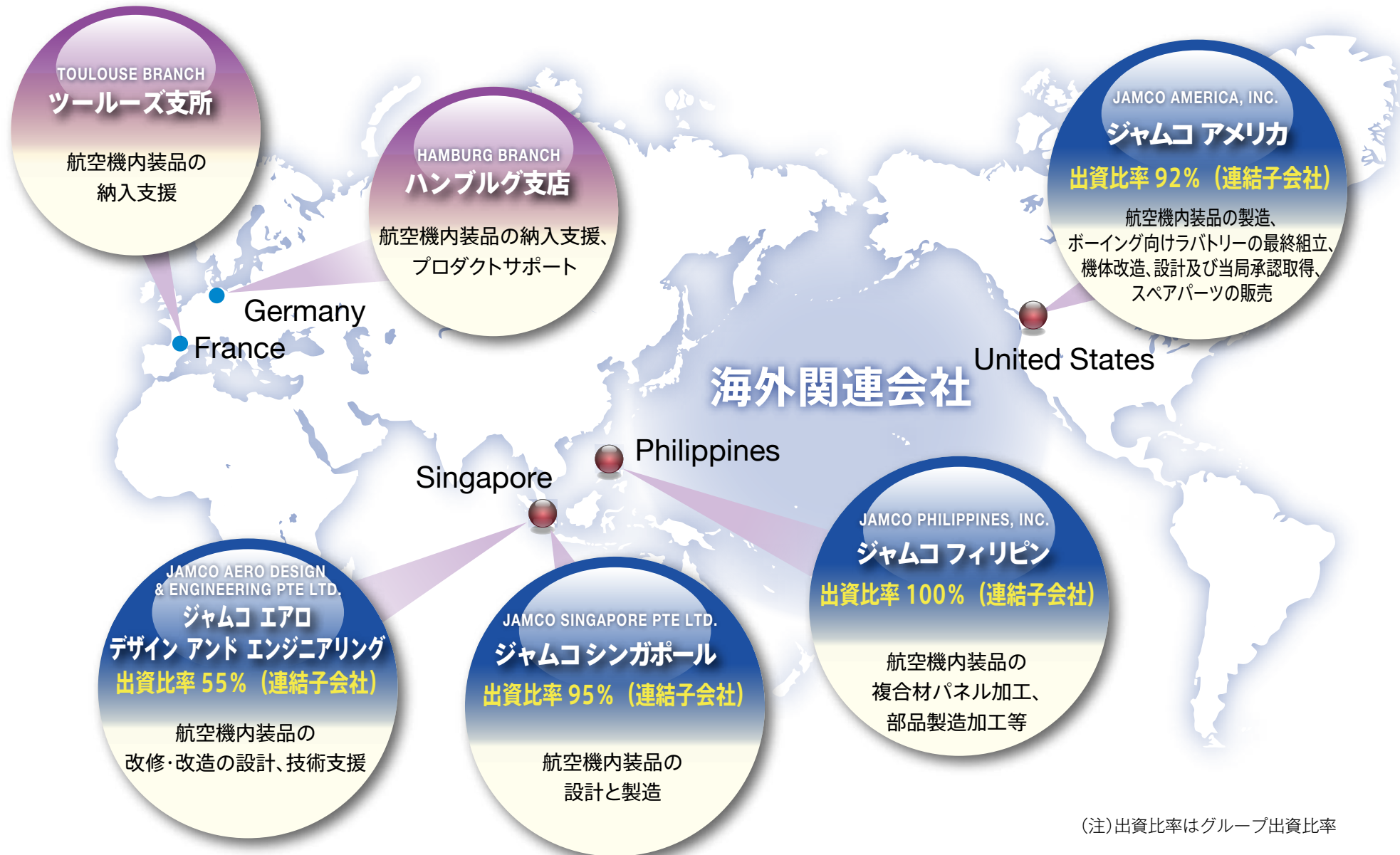
### 防衛省、海上保安庁、航空大学校、 エアラインなどの航空機、 装備品整備事業



- 中型・小型航空機及びヘリコプターの整備・改造
- リージョナル機の整備
- プロペラ、脚、航空電子機器の整備
- 車輪、ブレーキ、救難用ホイス（吊り上げ装置）のオーバーホール
- 大型旅客機客室内装備品の整備
- エバキュエーション（緊急脱出）スライドの整備
- 航空機用高圧ガスボトルの整備



(注)出資比率はグループ出資比率



## ボーイング社の受注残機数

狭胴機

4,763 機

(前年同期 4,668機)

広胴機

1,188 機

(前年同期 1,196機)

## エアバス社の受注残機数

狭胴機

6,536 機

(前年同期 6,141機)

広胴機

1,041 機

(前年同期 1,124機)

(注)2018年12月末時点

出所：ボーイング社 HP、エアバス社 HP



### ■ 787の生産状況

- 2019年3月末日現在、817機の引き渡しを完了
- 2019年3月末日現在、受注残機数は624機

### ■ 777Xの開発状況

- 2020年に初号機引き渡し予定
- 2019年3月末日現在、受注残機数は344機

### ■ 737MAXの生産状況

- 2019年3月末日現在、387機の引き渡しを完了
- 2019年3月末日現在、受注残機数は4,625機

### ■ A380の生産状況

- 2019年3月末日現在、235機の引き渡しを完了
- 2019年3月末日現在、受注残機数は55機

### ■ A350XWBの生産状況

- 2019年3月末日現在、257機の引き渡しを完了
- 2019年3月末日現在、受注残機数は633機

### ■ A330neoの生産状況

- 2019年3月末日現在、6機の引き渡しを完了
- 2019年3月末日現在、受注残機数は232機

### ■ A320ファミリーneoの生産状況

- 2019年3月末日現在、731機の引き渡しを完了
- 2019年3月末日現在、受注残機数は5,773機

出所：ボーイング社 HP、エアバス社 HP

## ボーイング・エアバスの受注・納入状況

(2018年1月～12月累計)

## 受注状況

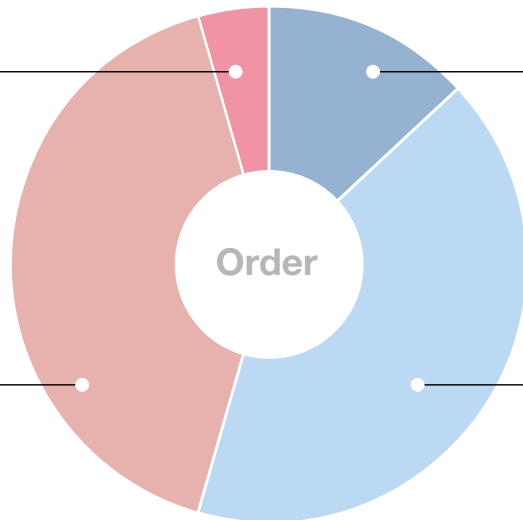
●エアバス社

**45.5%**  
(747機)

●ボーイング社

**54.5%**  
(893機)

広胴機  
**4.3%**  
(71機)



広胴機  
**13.3%**  
(218機)

狭胴機  
**41.2%**  
(676機)

狭胴機  
**41.2%**  
(675機)

## 納入状況

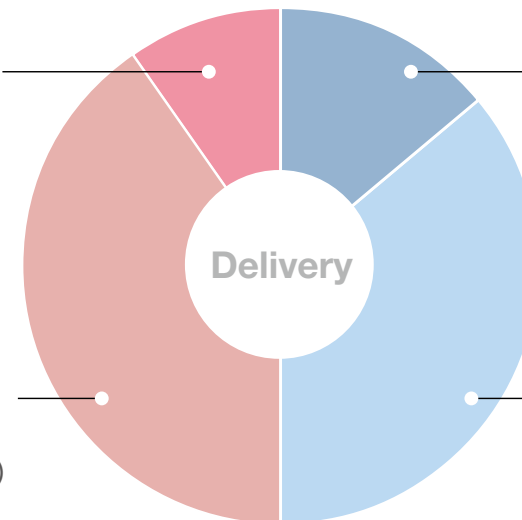
●エアバス社

**49.8%**  
(800機)

●ボーイング社

**50.2%**  
(806機)

広胴機  
**9.6%**  
(154機)



広胴機  
**14.1%**  
(226機)

狭胴機  
**40.2%**  
(646機)

狭胴機  
**36.1%**  
(580機)

出所：ボーイング社 HP、エアバス社 HP

## ボーイングの受注・納入状況

(2018年1月～12月累計)

	受 注	納 入	受 注 残
ボーイング合計	893	806	5,951
<b>747</b>	18	6	24
<b>777X</b>	0	0	326
<b>777</b>	51	48	105
<b>787</b>	109	145	622
<b>767</b>	40	27	111
<b>737</b>	675	580	4,763

(注1) ■色の機種は広胴機(ワイドボディ機)を示す。

(注2) 受注は正味受注機数を示す。

出所：ボーイング社 HP

## エアバスの受注・納入状況

(2018年1月～12月累計)

	受 注	納 入	受 注 残
エアバス合計	747	800	7,577
<b>A380</b>	4	12	87
<b>A350</b>	40	93	659
<b>A330/A340</b>	27	49	295
<b>A320ファミリー</b>	541	626	6,056
<b>A220ファミリー</b>	135	20	480

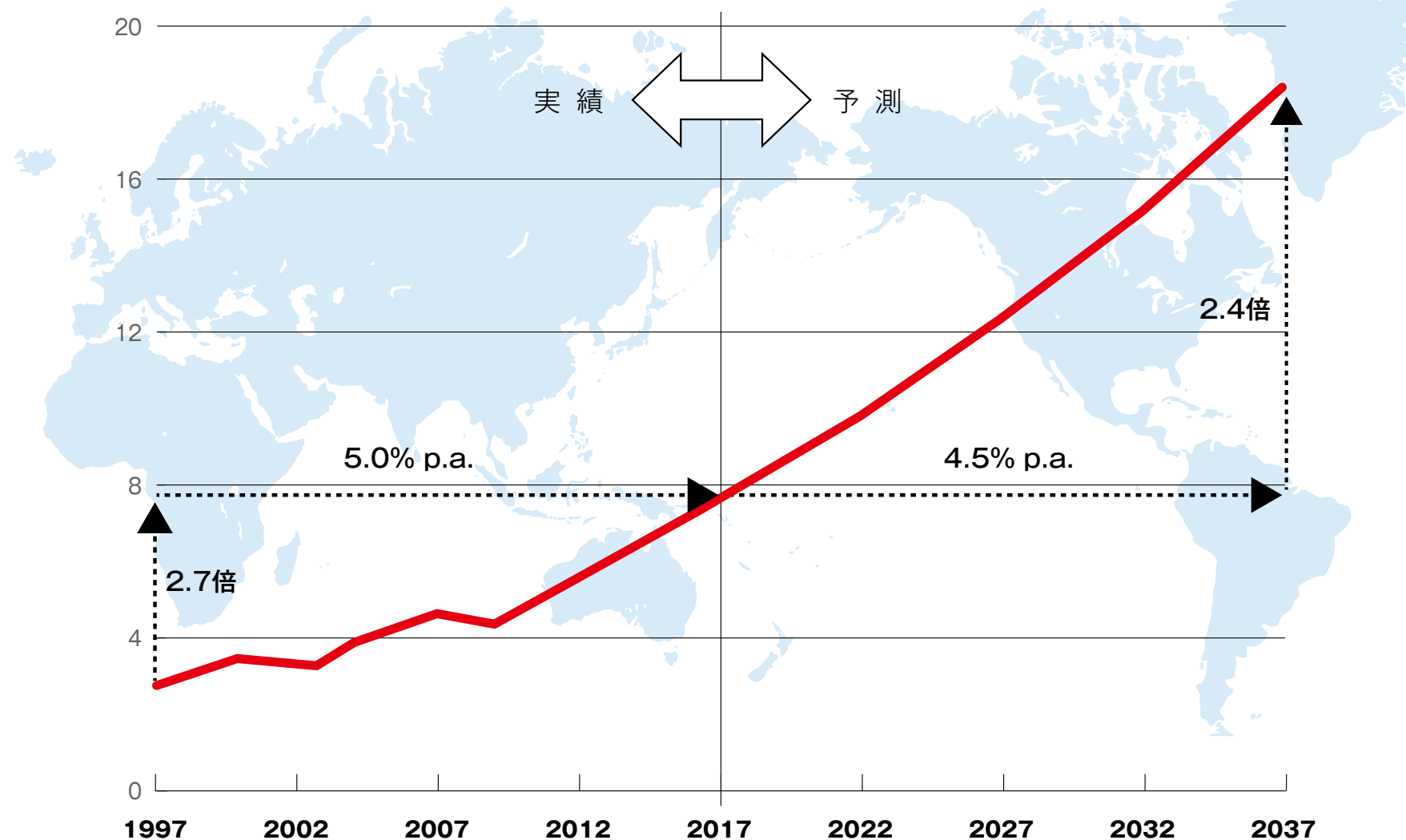
(注1) ■色の機種は広胴機(ワイドボディー機)を示す。

(注2) 受注は正味受注機数を示す。

出所：エアバス社 HP

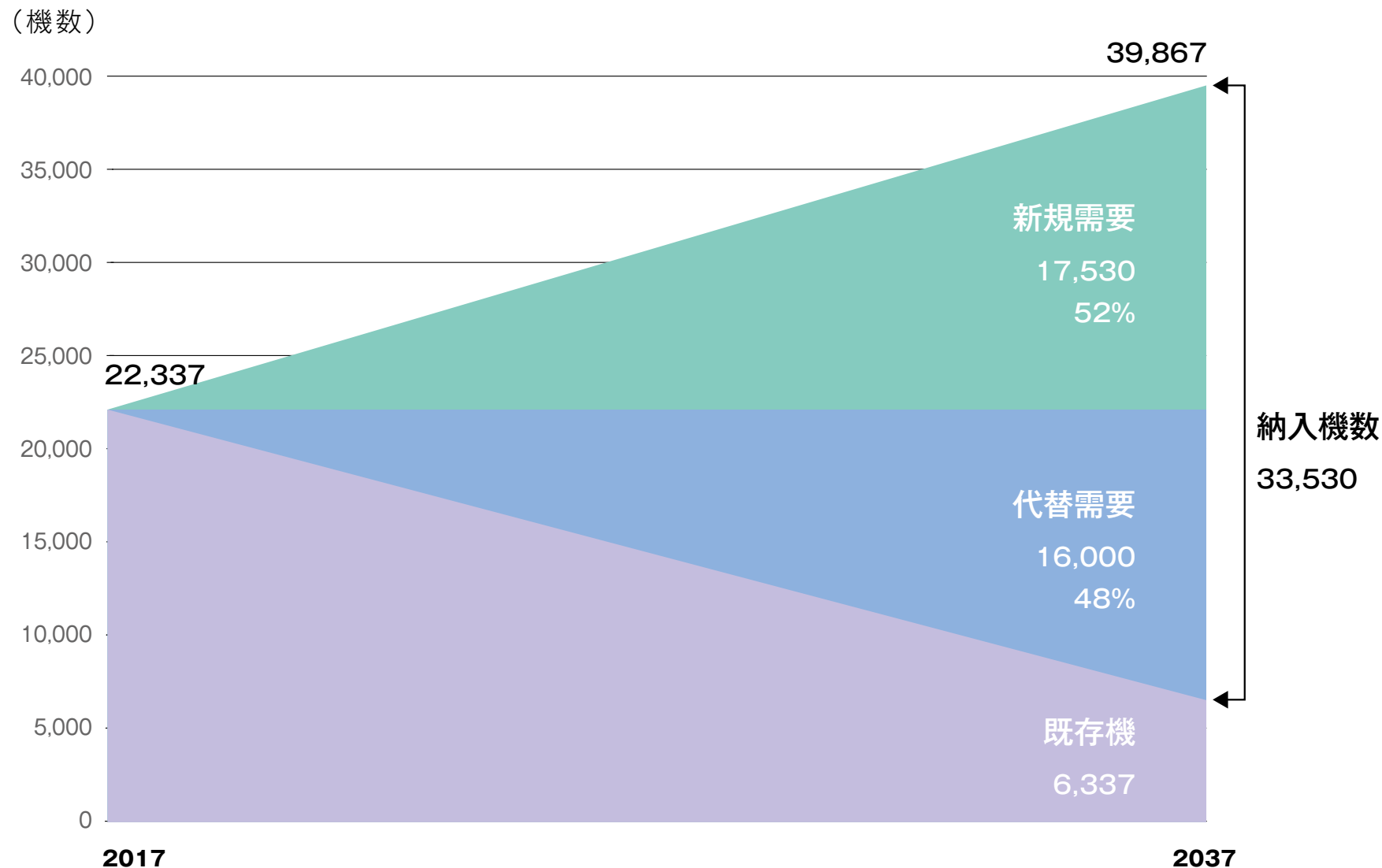
## 2018-2037年の20年間の航空旅客輸送量の成長率は年平均4.5%と予測

航空旅客輸送量  
(兆人キロメートル)



Copyright©2018 JADC. ALL rights reserved.

今後20年間の世界の需要は33,530機、その内新規需要は17,530機



技術を翼に世界の空へ

 **Jamco**  
ALWAYS FLY TOGETHER



*Always Fly Together*