



2021年12月24日

各位

会社名 株式会社ジャムコ
代表者名 代表取締役社長 大喜多 治年
(コード番号 7408 東証第一部)
問合せ先 取締役常務執行役員
IR担当 後藤 健太郎
(TEL. 042-503-9145)

新市場区分の上場維持基準の適合に向けた計画書

当社は、2022年4月に予定される株式会社東京証券取引所の市場区分の見直しに関して、本日プライム市場を選択する申請書を提出いたしました。当社は、移行基準日時点(2021年6月30日)において、当該市場の上場維持基準を充たしていないことから、下記のとおり、新市場区分の上場維持基準の適合に向けた計画書を作成しましたので、お知らせいたします。

記

1. 当社の上場維持基準の適合状況及び計画期間

当社の移行基準日時点におけるプライム市場の上場維持基準への適合状況は、以下のとおりとなり、流通株式時価総額及び流通株式比率については基準を充たしておりません。当社は、流通株式時価総額に関しては2024年度末までに、流通株式比率に関しては2022年度末までにそれぞれ上場維持基準を充たすために各種取り組みを進めてまいります。

	流通株式数 (単位)	流通株式時価総額 (億円)	流通株式比率	1日平均売買代金 (億円)
当社の状況 (移行基準日時点)	91,237 単位	90 億円	33.9%	0.9 億円
上場維持基準	20,000 単位	100 億円	35%	0.2 億円
計画書に記載の項目		○	○	

※当社の適合状況は、東京証券取引所が移行基準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したものです。

2. 上場維持基準の適合に向けた取組の基本方針、課題及び取組内容

(1) 基本方針

当社は、持続的な成長による企業価値向上の実現に資する施策を迅速・果敢に実行することにより、プライム市場の全ての上場維持基準の充足を目指してまいります。また、経営環境の変化に柔軟に対応できる形への組織体制の見直しを図るとともに、経営と執行における透明性の向上に取り組むことにより、コーポレートガバナンスの一層の充実を目指してまいります。

(2) 課題及び取り組み内容

① 流通株式時価総額について

(課題)

新型コロナウイルス感染症拡大により航空旅客需要は著しく低迷しており、当社の経営環境は当面厳しい状況が続くと想定しております。このような中で当社は、企業価値を向上させるとともに、株式市場で適正な評価を得ることが課題と捉えております。

(取り組み内容)

当社は、「規模の適正化と更なる効率化によって、安定した収益を確保し、事業の多様化・進化を追及する」という中期経営方針のもと、関連する諸施策を引き続き実行し、中期経営指標に定めた各項目を実現することにより企業価値の向上を目指してまいります。

具体的には、2021年5月11日に策定・公表した決算説明会資料 Section 2「2021年度計画および今後の展望」[2021.4Qsection2.pdf \(jamco.co.jp\)](https://www.jamco.co.jp/2021.4Qsection2.pdf)の中期経営方針に沿って諸施策に取り組み、航空機市場が回復するとされている2024年度に向けて連結経常利益率7%以上を目標に、業務プロセス改革による効率向上やシート事業の収益性向上などにより筋肉質な経営へと改革し、早期の復配を目指しております。

【中期経営方針】

規模の適正化と更なる効率化によって、安定した収益を確保し、事業の多様化・進化を追及する。

- 規模適正化の効果
2020年度に実施した生産拠点統合、人員削減など規模適正化の効果が2021年度は年間を通じて現れる。
- シート事業の収益性改善
特注品シートの赤字工事は2020年度で概ね完了し、ビジネスクラス・シート「Venture」の拡販等により収益改善を見込む。
- 航空需要回復の手応え
2021年1月以降、機体メーカーとの長期契約以外に、エアラインなどから多くの新規受注を獲得。引合いも増加中。
- 応需能力の維持
100名超のスキルを有した社員がグループ外へ出向中。
海外製造子会社を含め、需要回復時の設備／人員の復帰余力を維持。
- 業務プロセス改革・DX推進による効率化

【中期経営指標】

収益性指標 : 連結経常利益率 7% 以上 → 目標: 2024年度達成
効率性指標 : 連結 ROA 7%以上 → 目標: 2024年度達成
安全性指標 : 自己資本比率 30%以上 → 目標: 2025年度達成
配当方針 : 連結配当性向 20~30% → 早期の復配を目指す

② 流通株式比率について

(課題)

当社発行株式の株主構成は法人の所有比率が高いという状況を踏まえて、流動性を向上させることが課題と捉えております。

(取り組み内容)

当社は、当社発行株式を政策保有していただいている国内の普通銀行、保険会社、事業法人等の法人の株主との対話を通じて、当社発行株式の市場への売却を働きかけ、株主構成を変化させるよう努めてまいります。

以上

2021年度計画および今後の展望

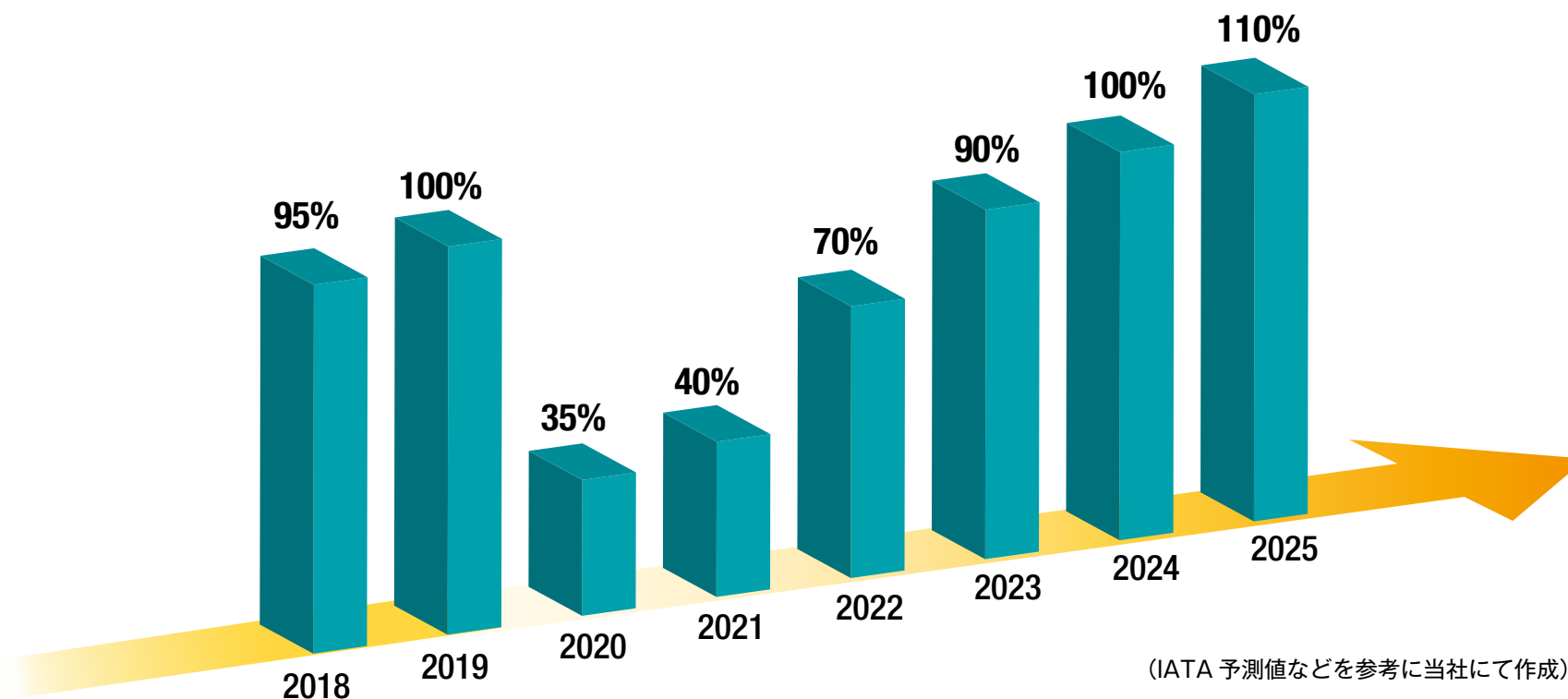
- 17 | 2021年度計画策定の前提
- 18 | 2021年度経営計画
- 19 | 業績見通しについて
- 20 | 収益改善の背景
- 21 | 中期経営指標
- 22 | 事業別見通し(航空機内装品 セグメント)
- 23 | 事業別見通し(航空機シート セグメント)
- 24 | 事業別見通し(航空機器製造 セグメント)
- 25 | 事業別見通し(航空機整備 セグメント)
- 26 | 取組中のプロジェクト-①
- 27 | 取組中のプロジェクト-②

SECTION

2

- IATA(国際航空輸送協会)の予測などをベースに航空旅客需要を予測
 - ◎ 2021年度は、2019年度の4割程度の需要。
 - ◎ コロナ禍以前の規模に需要が回復するのは2024年頃。
- 航空機メーカーの新造機生産は、2021年度は横ばい。2022年度以降、段階的な増産。
- エアライン向けは、スペア部品の需要から徐々に回復。
2021年度後半から客室内改修用内装品や改修用キットの需要が回復。

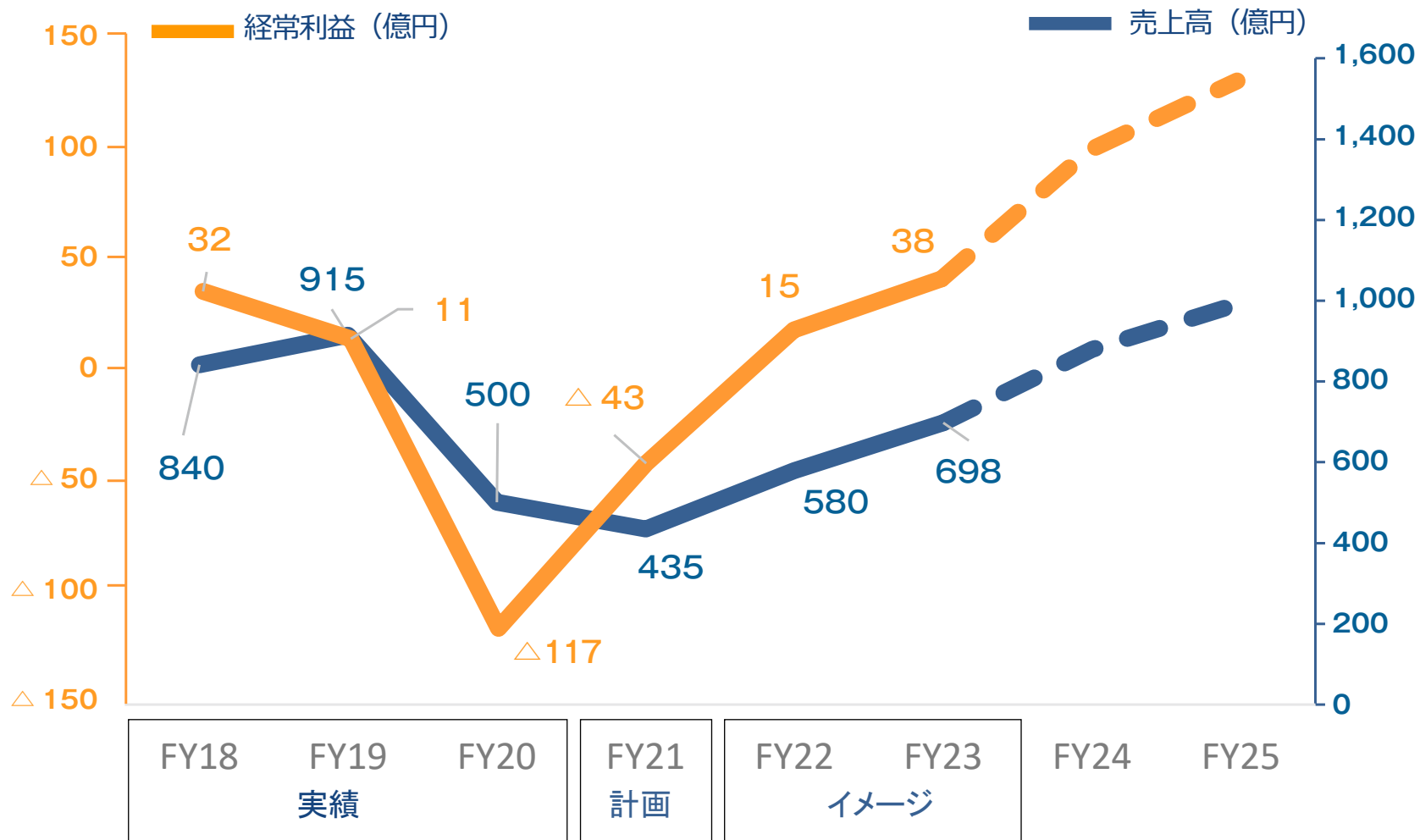
航空旅客需要の回復イメージ (2019年度を100%とする)



【単位:百万円】

	FY20 (実績)	FY21 (計画)	FY22 (イメージ)	FY23 (イメージ)
売上高	50,058	43,500	58,000	69,800
売上総利益	△ 4,100	3,470	—	—
販管費	6,801	7,450	—	—
営業利益	△ 10,902	△ 3,980	1,950	4,230
営業外損益	△ 853	△ 380	—	—
経常利益	△ 11,756	△ 4,360	1,580	3,840
特別損益	△ 4,980	△ 140	—	—
税金等調整前当期純利益	△ 16,737	△ 4,500	—	—
親会社株主に帰属する 当期純利益	△ 13,585	△ 3,120	1,180	2,780
売上為替レート (円/USドル)	106.64	103.00	103.00	103.00
連結総資産	101,236	94,100	93,400	98,200
営業キャッシュフロー	△ 11,615	3,600	5,500	4,300

業績見通しについて



中期経営方針

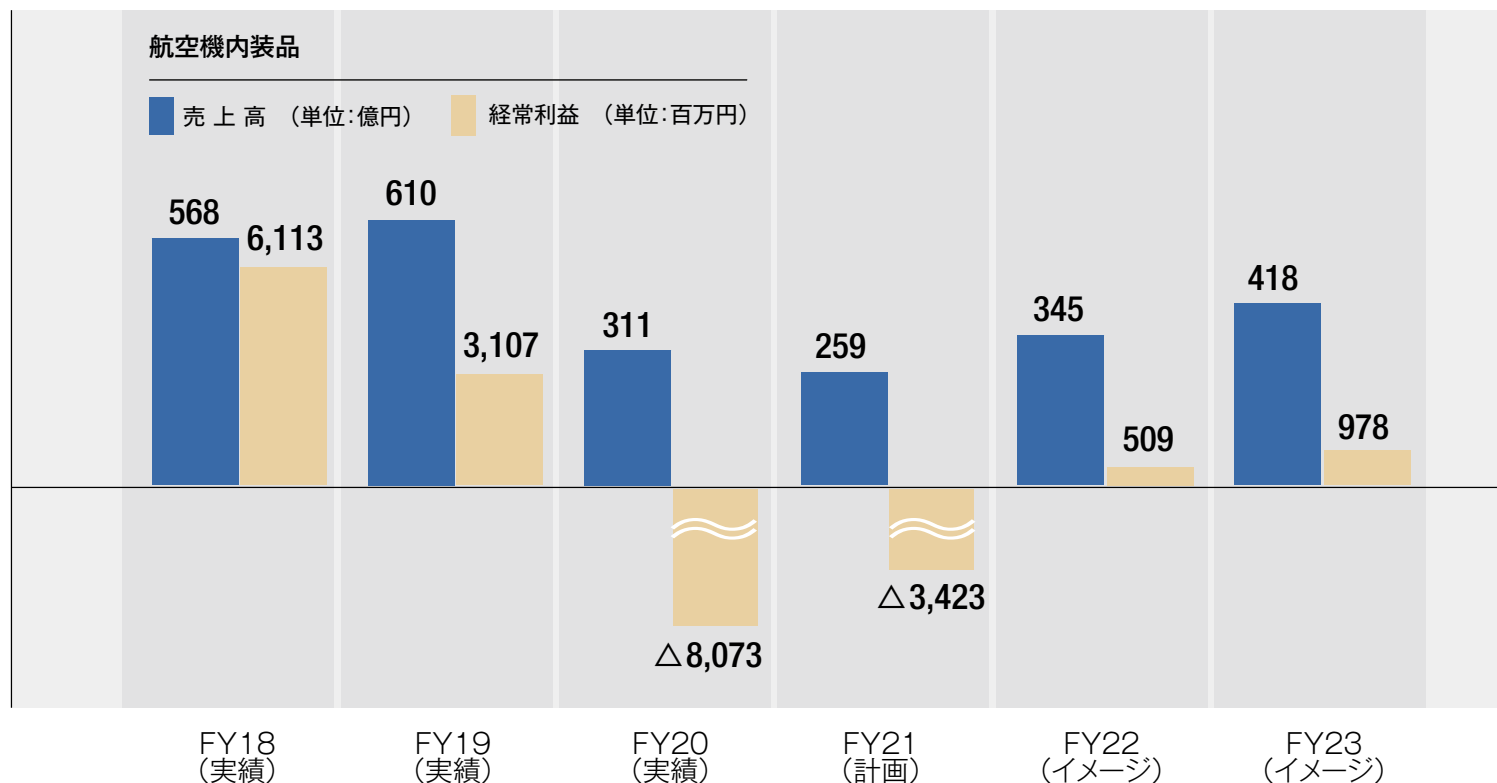
規模の適正化と更なる効率化によって、安定した収益を確保し、事業の多様化・進化を追求する。

- 規模適正化の効果:
 - 2020年度に実施した生産拠点統合、人員削減など規模適正化の効果が2021年度は年間を通じて現れる。(前年度比、約50億円の経費削減効果)
- シート事業の収益性改善:
 - 特注品シートの赤字工事は2020年度で概ね完了。
 - ビジネスクラス・シート「Venture」の拡販等により約15億円／年の収益改善を見込む。
- 航空需要回復の手応え:
 - スペア部品受注、客室改修用内装品などの引合が増加中。
 - 1月以降、100億円を超える内装品及びシートの受注実績。
- 応需能力の維持:
 - 100名超のスキルを有した社員がグループ外へ出向中。
 - 海外製造子会社を含め、需要回復時の設備／人員の復帰余力を維持。
- 業務プロセス改革・DX推進による効率化

- **収益性指標** : **連結経常利益率 7% 以上** → **目標 : 2024年度達成**
- **効率性指標** : **連結ROA 7%以上** → **目標 : 2024年度達成**
- **安全性指標** : **自己資本比率 30%以上** → **目標 : 2025年度達成**
- **配当方針** : **連結配当性向 20~30%** → **早期の復配を目指す**

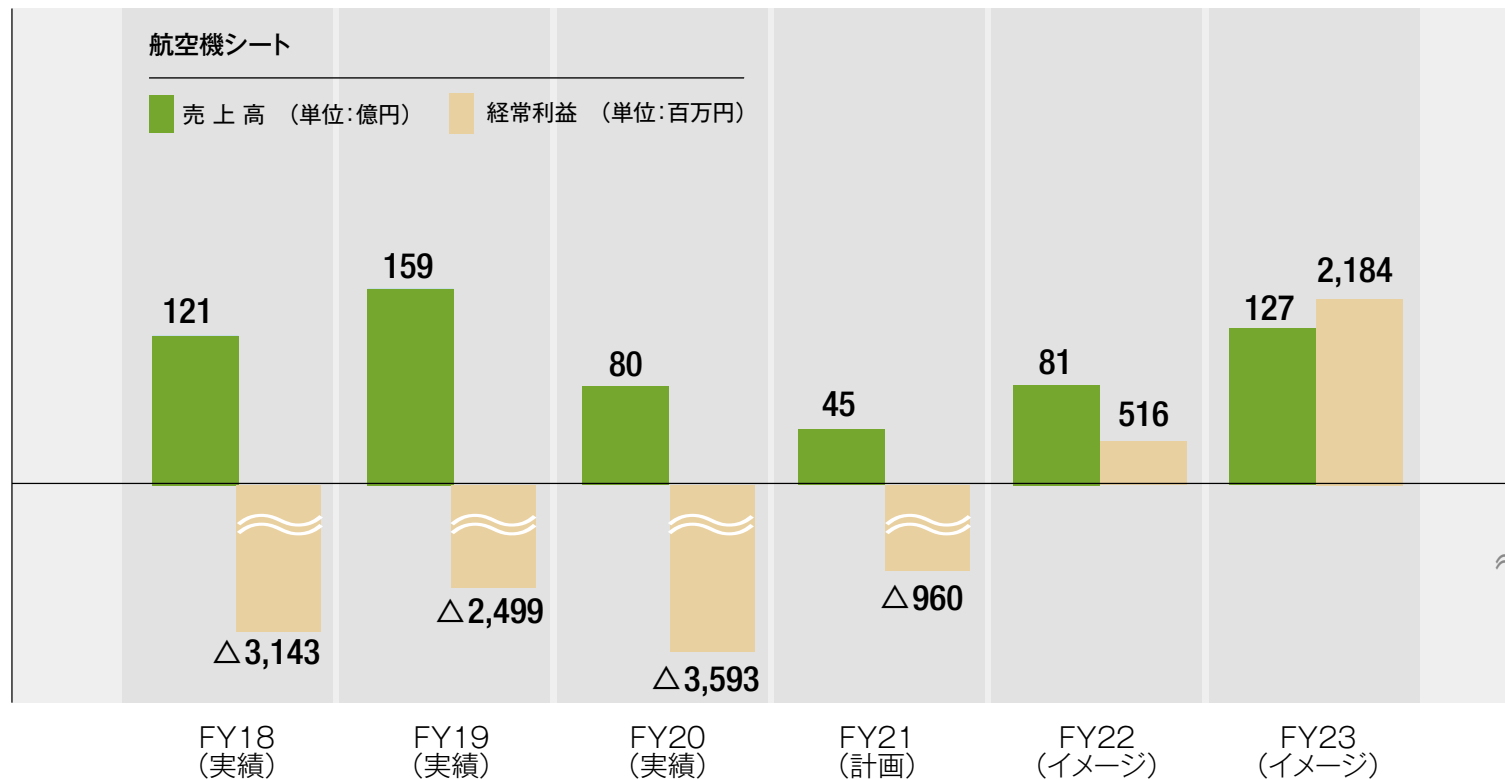
航空旅客需要の回復に合わせた、安定的な売上回復

- 航空機メーカーの新造機生産は、2021年は横ばい。2022年度以降、段階的な増産
- エアライン向けは、スペア部品の需要から徐々に回復。2021年度後半以降、客室内改修用の内装品や改修用キットの需要が回復。



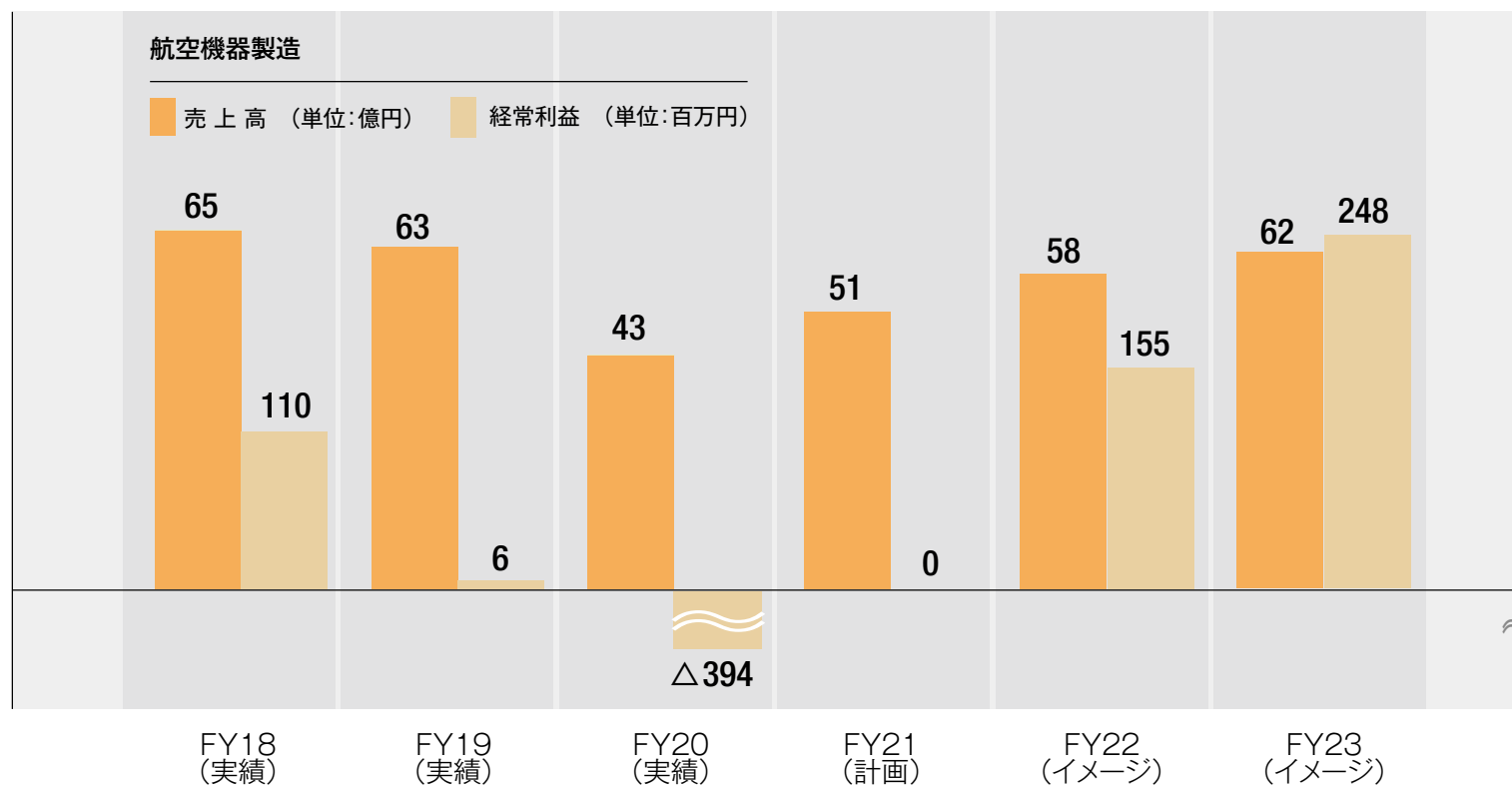
「Venture」の販売拡大による経常利益の黒字化

- 特注シートの赤字工事案件は、2020年度でほぼ出荷完了。
- 2021年度以降は、安定的な収益が見込まれるビジネスクラス・シート「Venture」が主力へ。
2022年度に経常利益黒字化。
- 中期的なポテンシャルとして、「Venture」の他機種展開及び次期ビジネスクラス・シートの市場投入による受注拡大を目指す。



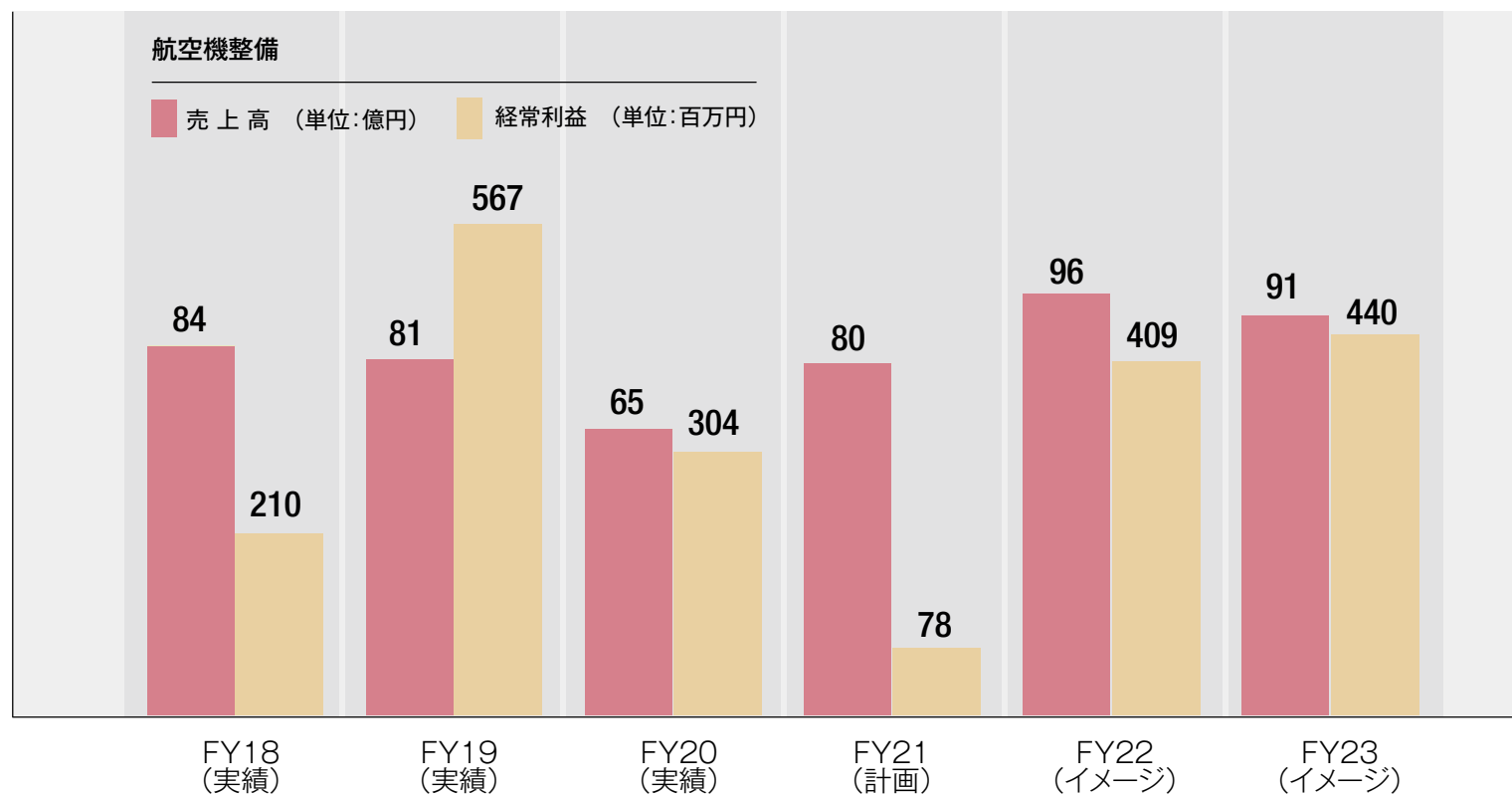
選択と集中による安定的収益構造の確立

- 2020年度は、売上減少により経常損失。
- 2022年度以降、エアバスの機体生産レート逡増に伴う構造部材の売上増加やエンジン部品の売上増加を見込む。



官需・民需のバランスによる安定的な事業構造

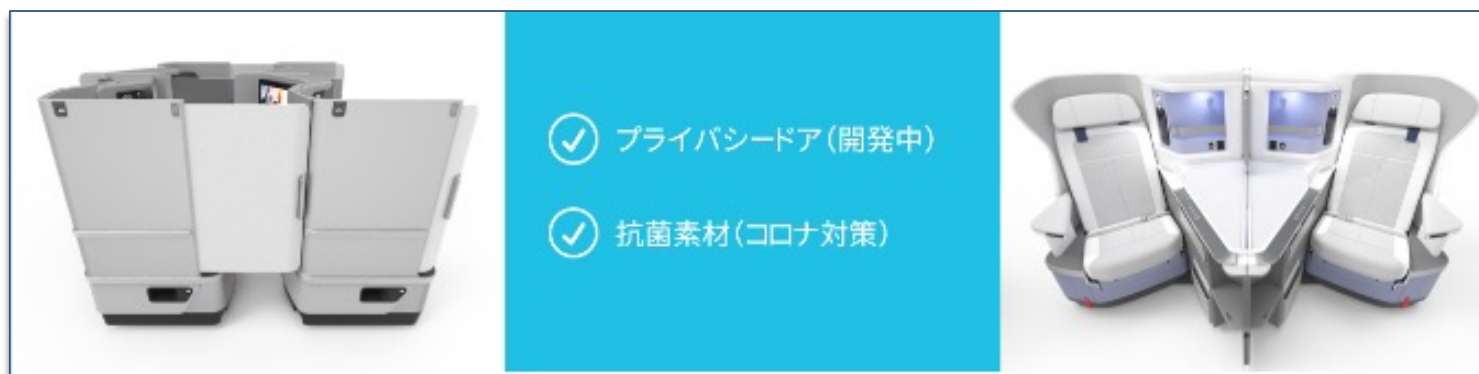
- 新型コロナ禍の影響が残り、2021年度は前年比減益。
- 2022年度以降、エアライン向けビジネスの復調などにより増益。



ビジネスクラス・シートの開発

ビジネスクラス・シート「Venture」

- 既存の787向けシートに加え、777/A350向けなど他機種向け製品も開発。
- プライバシードアの開発、抗菌素材(コロナ対策)などによる付加価値向上。



次期ビジネスクラス・シート 「Quest for Elegance」の開発

- 中・大型機向けに開発。



Project Blue Sky

コロナ禍の対応として、新たに開発・提案した製品やサービス

- ANAと共同開発した、ハンズフリードアハンドル／ロックを同社787/777向けに納入。
- シンガポール航空から777客室の貨物用改修工事を受注。改修完了。
- その他機内衛生環境向上につながる製品を含め、機体メーカーやエアライン各社へ提案中。



軽量カーボンハニカムパネル開発

航空機内装品の軽量化→航空機の燃費向上→CO2排出量の削減 (ESG/SDGsへの貢献)

- 強度試験終了し、十分な強度を有することを確認。
- 更なる軽量化とコスト低減を行ったのち、製品化を目指す。
- 777の内装品に使用した場合、1機あたり約360kgの重量減=年間約55kℓの燃費削減(約135tのCO2削減)が期待される。(当社推定値)



その他技術開発プロジェクト

- 軽量複合材構造研究:NEDO(新エネルギー・産業技術総合開発機構)プロジェクト
 - ・ラティス構造基礎研究→革新的な軽量化を実現する複合材構造様式の基礎研究
 - ・マルチマテリアル基礎研究→金属と複合材の融合により強度を保ち軽量化を目指す基礎研究
 - ・熱可塑CFRP成形技術開発→高効率成形及び、溶着等高度な一体成形を実現する技術開発
- ADP(Advanced Pultrusion)製法CFRPの建材への適用研究
 - ・鉄からCFRP軽量梁への置き換えにより、運搬や施工時の労力と工期の削減、遮音性向上
- CONTRAIL 大気観測プロジェクト
 - ・気象庁気象研究所、(国研)国立環境研究所、(公財)JAL財団、JALとの共同による国際線定期旅客機を利用した温室効果ガスの観測プロジェクト

