

経営分析

2024年3月期の概要

経営成績の分析

2024年3月期の業績は生産台数増加や材料単価改定、為替影響等により、売上高は3,446億円（前期比9.6%増）となりました。利益については、営業利益は162億円（前期比26.5%増）となりました。経常利益は、円安による為替差益の計上等により、189億円（前期比32.3%増）となりました。親会社株主に帰属する当期純利益は、132億円（前期比28.9%増）となりました。

財政状態の概況

2024年3月期末における資産合計は、2023年3月期末に比べ154億円増加し、3,041億円となりました。負債合計は、2023年3月期末に比べ133億円減少し、987億円となりました。純資産合計は、2023年3月期末に比べ287億円増加し、2,054億円となりました。

キャッシュ・フローの概況

2024年3月期における現金及び現金同等物の期末残高は、

2023年3月期末に比べ74億円減少し、328億円となりました。
＜営業活動によるキャッシュ・フロー＞
営業活動のキャッシュ・フローは375億円の収入となりました。主な収入は、税金等調整前当期純利益184億円、減価償却費193億円、売上債権の減少153億円です。前期に対して2億円の増加となりました。主な要因は、売上債権の減少です。

＜投資活動によるキャッシュ・フロー＞
投資活動のキャッシュ・フローは309億円の支出となりました。主な支出は、有形固定資産の取得による232億円です。前期に対して149億円の支出増加となりました。主な要因は、定期預金の預入による支出の増加、有形固定資産の取得による支出の増加です。
＜財務活動によるキャッシュ・フロー＞
財務活動のキャッシュ・フローは、164億円の支出となりました。主な支出は、短期借入金の純減42億円、長期借入金の返済91億円です。前期に対して12億円の支出減少となりました。主な要因は借入金の返済額の減少です。

を予想しています。利益面では、営業利益142億円（前期比12.6%減）、経常利益は144億円（前期比23.8%減）、親会社株主に帰属する当期純利益は100億円（前期比24.5%減）を予想しています。
なお、為替レートにつきましては、1米ドル145.00円、1元20.10円を前提としています。

利益配分に関する基本方針および2025年3月期の配当

当社は、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を目的として、成長投資とリスクを許容できる株主資本の水準を維持すること、安定的・継続的な株主還元を実施することを基本方針としています。
また、2031年3月期の目標値として、DOE（株主資本配当率）3.0%を掲げるとともに、配当性向30%を目指しています。今後とも、基本方針を継続することにより、長期投資家の期待に応えてまいります。
2025年3月期の配当は1株につき中間37円、期末37円とし、年

間では前期比7円増配の1株につき74円を予定しています。
上記の方針を踏まえ、当社グループの業績動向、収益および財務基盤、事業環境等を総合的に勘案し、手元流動性の維持と配当資金を確保した上で、目標値達成へ向けて増配を継続してまいります。

参照
https://www.g-tekt.jp/ir/management/risk.html



事業別／得意先別売上高の概況

2024年3月期の実績

事業別では、車体部品の売上高は、3,160億円で前期比472億円増加しました。生産台数がグローバルで安定し、材料単価改定、為替影響などを反映しています。車種開発の売上高は、196億円と前

期比183億円減少しました。EV上市前の新機種立ち上がりが少ない状況によるものです。トランスミッション部品の売上高は、88億円で前期比13億円増加となりました。

(単位:億円)										
	2020年 3月期		2021年 3月期		2022年 3月期		2023年 3月期		2024年 3月期	
【主要為替レート】										
米ドル	108.80		106.05		112.36		135.48		144.52	
人民元	15.61		15.66		17.50		19.74		20.13	
売上高	2,283		2,094		2,365		3,143		3,446	
【得意先別売上高】										
	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
ホンダ	1,444	63.3	1,332	63.6	1,374	58.1	1,758	55.9	1,888	54.8
受注生産台数(万台)	441.3	—	424.0	—	381.0	—	354.5	—	380.3	—
トヨタ	317	13.9	343	16.4	515	21.8	715	22.8	765	22.2
SUBARU	202	8.9	147	7.0	151	6.4	227	7.2	273	7.9
欧州メーカー (ジャガー・ランドローバー、BMW)	106	4.6	93	4.4	132	5.5	185	5.9	222	6.4
その他	214	9.3	179	8.6	193	8.2	258	8.2	298	8.7

※上記数値は億円未満を四捨五入して表示しています。

設備投資・研究開発の概況

設備投資の実績

当社グループの設備投資については、新機種の展開、景気予測、投資効率などを総合的に勘案して策定しています。
2024年3月期の設備投資額の総計は、121億円となりました。内訳は、新機種の立ち上げに伴う機種投資が36億円、EV関連事業の実証設備導入や新工場等の生産能力拡大などの基礎投資が85億円となりました。

研究開発の実績と見通し

当社グループは、環境負荷低減と脱炭素社会の実現、安全性の高い自動車づくりを実現するため、軽量・高強度な車体部品の開発・製造に関わる研究開発活動を推進しています。この中で、環境規制、安全、EV化に関する先行技術や新製品の研究開発は、ジークト東京ラボにおいて当社の開発本部を中心にその役割を担っています。主な研究開発テーマは次のとおりです。

＜EV向け車体の研究開発＞
EV化は、脱炭素社会の実現に向けて自動車業界全体が推し進めている重要な施策の一つであり、今後、自動車OEMのEV戦略の方向性がより定まっていくと考えられます。当社は、自動車OEMとの車体の開発共創の中で進化させてきた車体一台分解析技術を活用し、各OEMの多様なニーズに対応すべく、幅広い提案ができるように研究開発を推進しております。

EVの車体は、車体構造や電池を収めるバッテリーハウジングが部品群として複合的な機能をもつことが求められるため、仕様構築には高度な設計検討能力が必要となります。この課題に対し、当社が今まで培ってきた車体一台分解析技術をさらに進化させ、それを活用することで、車体、バッテリーハウジング、シャーシ等を統合的に解析し、各コンポーネントに対して機能を最適に振り分けた仕様を構築してまいり

ます。主な開発内容は以下のとおりです。
・各OEMのニーズに合わせて容易に構成できるフレキシブルな構造の構築・高い生産性をもった環境負荷の低い工法の選択と仕様構築・生産数増が見込まれるバッテリーハウジングの提案・ボディとパワートレインを繋ぐシャーシ部品領域の性能評価能力の獲得・EV車両としての衝突安全性と環境負荷低減に配慮した車一台分の最適仕様の構築・閉断面構造部材の車体への適用検討と仕様構築
電動パワートレイン関連部品は世界的なEV化の加速に伴いニーズが急拡大すると想定しており、当社グループでは新たな事業領域となる、駆動用モーターや駆動系減速装置関連部品等、当社グループの基盤技術を活かして貢献することができる領域についての量産技術の開発を推進しております。当連結会計年度においては量産技術の実証ライン設置が完了しており、引き続き独自技術の確立を推進してまいります。

＜先進技術の開発＞
環境対応要求とEV化の加速を受けて、従来の車体骨格部品向けの新素材の加工、接合技術の早期量産化に取り組んでおります。また、EV化によりさらに厳しくなる強度要件、軽量化要求に対応していくための要素技術開発にも、他企業や大学とのアライアンス等を活用して取り組んでおります。具体的には、以下のテーマを推進しております。
・低歪の高速連続接合・異種材料接合技術・接着接合・テラードプロパティ・重量増となるEVに対応する高強度軽量素材の成形技術開発(鉄/アルミ/複合材)・アルミ押出材採用部品に替わる軽量廉価な構造部材開発・EV化対応に必要な工法の選定と実証ライン構築等・LCA観点による将来技術の調査とCO₂排出量評価基準の策定・大型一体化による部品製造技術の適用検討と仕様構築

(単位:億円)						
	2020年3月期	2021年3月期	2022年3月期	2023年3月期	2024年3月期	2025年3月期計画
設備投資	301	216	142	245	121	383
機種投資	133	85	77	149	36	85
基礎投資	168	131	66	97	85	298
減価償却費	196	197	152	174	193	192
研究開発費	24	24	24	26	31	34