

The 48th Business Report

特集

～「走る、曲がる、止まる」を安全・安心に、もっと快適・便利に～

第48期 報告書

2014年6月1日 >>> 2015年5月31日



証券コード：9651

 日本プロセス株式会社
JAPAN PROCESS DEVELOPMENT CO.,LTD.

私たちは、社会の安全・安心、快適・便利な生活の実現を目指しています。



代表取締役社長 **上石芳昭**

株主の皆様におかれましては、日頃より格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

ここに2015年5月期における事業概況についてご報告申し上げます。

◆当期（2015年5月期）の業績について

▶ 前期に比べ増収増益、営業利益は30%増

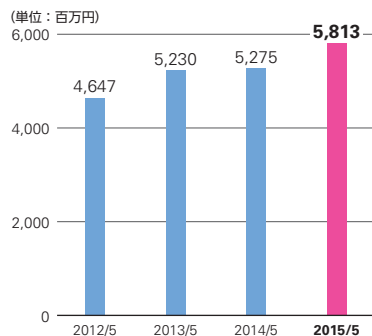
わが国経済は、消費税増税後の景気減速により消費マインドの回復に一部遅れが見られたものの、各種政策を背景とし企業収益の改善や設備投資の持ち直しが見られるなど、緩やかな回復基調が継続しました。

情報サービス産業におきましては、ソフトウェア投資は緩やかに増加しており、受注環境においても案件が増加し回復傾向が継続している一方で、人材のリソース確保は困難な状況も継続しました。

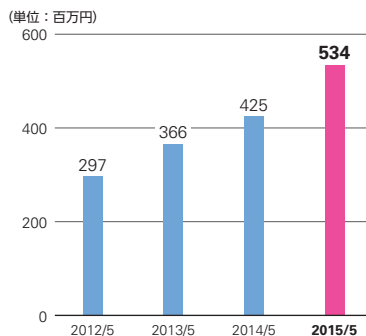
こうした環境の中、当社グループの業績は、売上高は5,813百万円（前期比10.2%増）、経常利益は534百万円（前期比25.5%増）、当期純利益は310百万円（前期比28.6%増）と増収増益になりました。

増収の主な要因は、案件がタイミングよく受注できたこと、作業量が増加し技術者の稼働率が向上したこと、パートナーの活用により多くの案件が受注できたこと、また当初計画で見込んでいなかったスポーツ関連システム開発の特需があったことなどによるものです。増益の主な要因は、新入社員のプロジェクトへの投入の早期化、技術者の稼働率向上、および瑕疵対応の減少などによるものです。

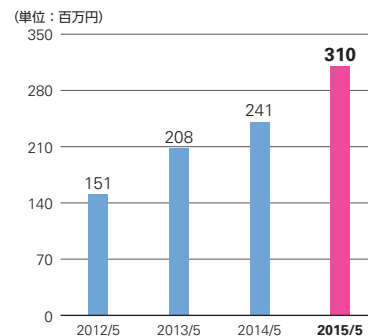
●売上高 5,813百万円（前期比10.2%増）



●経常利益 534百万円（前期比25.5%増）



●当期純利益 310百万円（前期比28.6%増）



◆ 来期（2016年5月期）の見通しについて

▶ 次の中核ビジネスへの注力と 教育・採用への重点投資

来期は、第4次中期経営計画のスタートの年となります。「社会インフラ分野の安全・安心、快適・便利に貢献する」を中期経営ビジョンとし、当社の成長ドライバーである社会インフラ分野において、「IoT」、「自動車」、「環境・エネルギー」をキーワードに、次の中核ビジネスとすべく取組みを進めてまいります。また、海外での競争力を顧客が優位に保てるように、国際標準や機能安全への対応や、パッケージ化、オフショア化などの提案を推進することで、海外展開に積極的に対応していきます。

来期の売上面では、今期で特需だったスポーツ関連システムが完遂したこと、特定情報システムの受注が端境期に入ることなどから減少を見込んでいます。

また、当社の資産は人材であり採用と教育に投資すべきと考えていますが、顧客からの強い要望により一年を通して繁忙感が継続したため、教育が計画通りに進捗し

ませんでした。次の中核ビジネスの開拓や今後の成長のためにも、来期は採用（新卒・中途）と、先行技術の習得や管理者行動教育などに重点的に投資していきます。

◆ 株主の皆様へのメッセージ

▶ 安定配当の継続と配当性向50%以上

当社では、株主に対する利益還元を経営の重要指針として位置づけており、①安定的配当の継続、②配当性向50%以上を目標とする、を基本方針としております。今期につきましては、業績を勘案し、例年よりも5円増配となる1株あたり35円の配当を実施いたしました。

なお、来期につきましては、年間配当は1株あたり30円を予定しております。

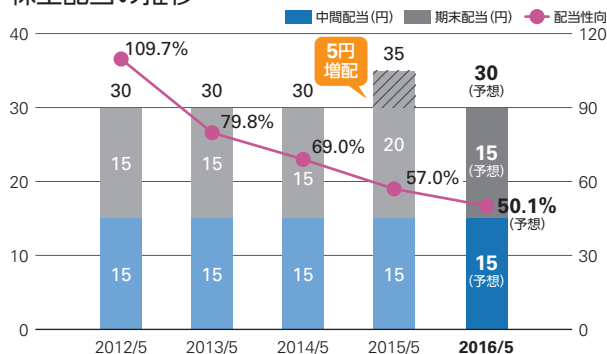
「社会インフラ分野の安全・安心、快適・便利に貢献する」という中期経営ビジョンのもと、企業価値の向上に努めてまいります。

株主の皆様におかれましては、今後ともより一層のご支援、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

2016年5月期連結業績予想

■ 売上高	5,450	百万円	(前期比 6.3%減)
■ 営業利益	370	百万円	(前期比 24.2%減)
■ 経常利益	420	百万円	(前期比 21.4%減)
■ 親会社株主に帰属する当期純利益	295	百万円	(前期比 4.9%減)

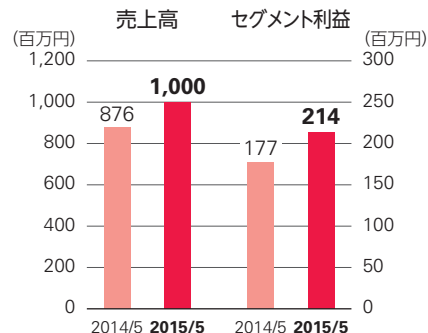
株主配当の推移



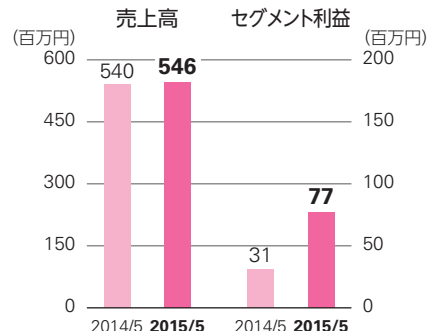
各セグメントの状況



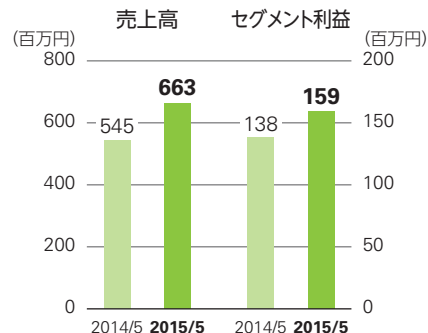
火力発電所向け監視・制御システムは、国内外プラントの更新案件や新規案件などが堅調に推移しました。自動車の制御システムは、次世代自動車向け電動化システム開発などが堅調、エンジン制御の開発案件は概ね横ばいで推移しました。全体的に、作業量の増加、技術者の稼働率向上、新入社員のプロジェクト投入時期の早期化などで、利益は前年を大きく上回りました。



在来線の運行管理システムはリプレース案件が堅調に推移しました。その一方で、新幹線の運行管理システムは、延伸についてのシステム開発が収束し、全体としても開発サイクルが一巡しているため体制が縮小したことなどで、交通システム全体としては、売上高は横ばいとなりました。また、利益では、瑕疵対応が減少したことなどで前年より大きく改善しました。



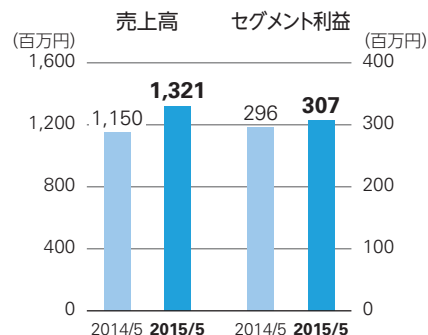
地理情報案件は、前期末より製造フェーズが堅調に推移し維持保守フェーズに移行しましたが、一部で瑕疵対応が発生しました。また、危機管理関連は、複数の案件が輻輳し作業量が増加し、体制が拡大したことや技術者の稼働率が向上したことなどで、好調に推移しました。



組込システム 事業



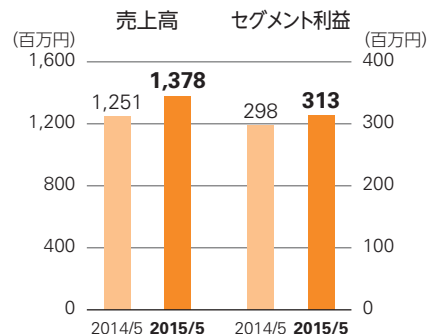
車載情報システムは、既存案件に加え新たな案件を受注するなど堅調に推移し、ストレージデバイスの組込システム開発と新サーバー開発も、堅調に推移しました。その一方、スマートフォンのプラットフォーム開発は、前期より大きく減少しました。前期に電子部品・半導体関連企業から新規に受託した開発案件は、順調に進捗し検収が完了しました。



産業・公共 システム事業



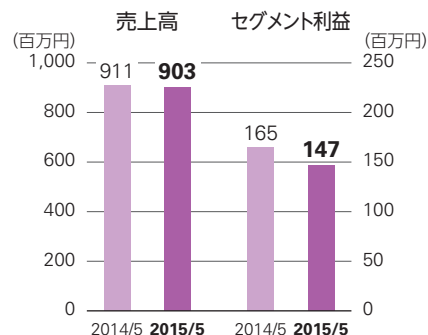
公共向けにおいては、次世代駅務機器開発やICカード開発、準天頂衛星測位システム開発などが堅調に推移しましたが、前期に受託した気象システム関連は減少傾向となりました。また、鉄道子会社向けのエンジニアリングサービスも堅調に推移しました。産業向けにおいては、スポーツ関連システムの開発量が増加しました。



ITサービス 事業

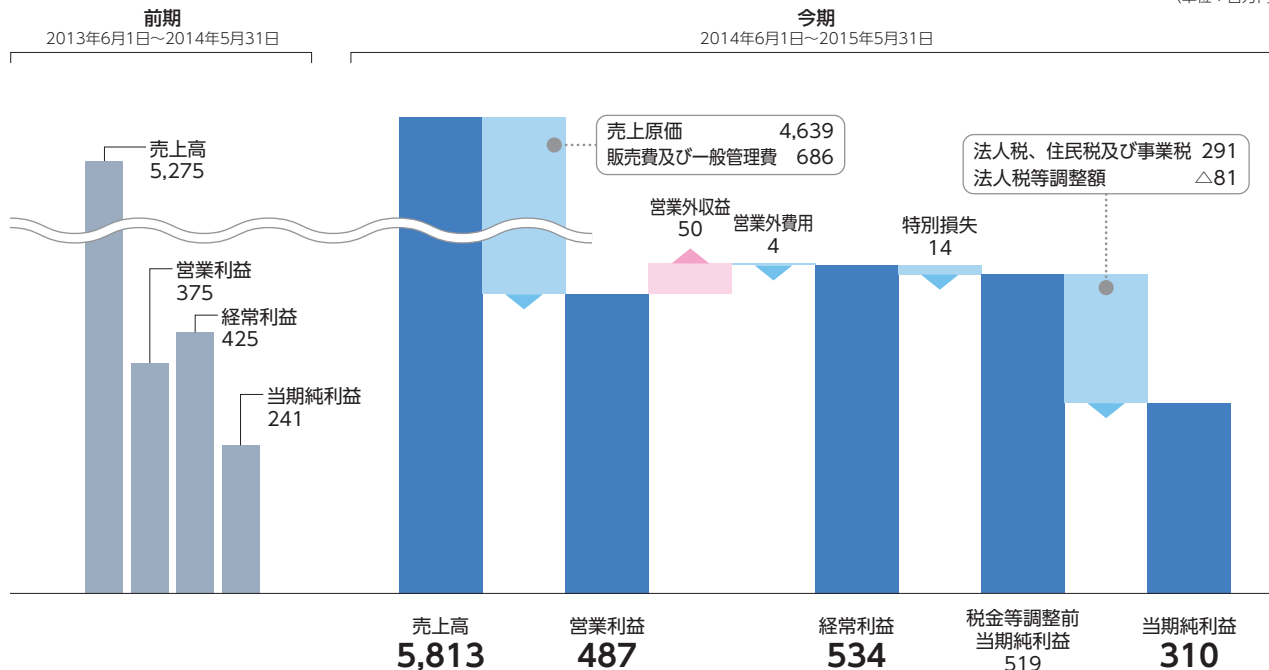


検証業務は、顧客の商品開発の減少やオフショア化により減少傾向にあるものの概ね横ばいで推移しました。構築業務は、一部顧客での業績の影響により体制が縮小しましたが、その他は横ばいで推移しました。保守・運用業務は、会計システムや企業内情報システムが堅調に推移しましたが、コールセンター業務が顧客内製化となったため、保守・運用業務全体としては減少しました。



連結損益計算書の概要

(単位：百万円)



POINT 1

POINT 2

POINT 3

POINT 4

POINT 1

売上高

案件がタイミングよく受注できたこと、作業量が増加し技術者の稼働率が向上したこと、パートナーの活用により多くの案件が受注できたこと、スポーツ関連システム開発の特需があったことなどにより、前期より5億38百万円増加しました。

POINT 2

営業利益

新入社員のプロジェクトへの投入が早期にできたこと、全社的に技術者の稼働率が向上したことや瑕疵対応が減少したことなどにより、前期より1億12百万円増加しました。

POINT 3

特別損失

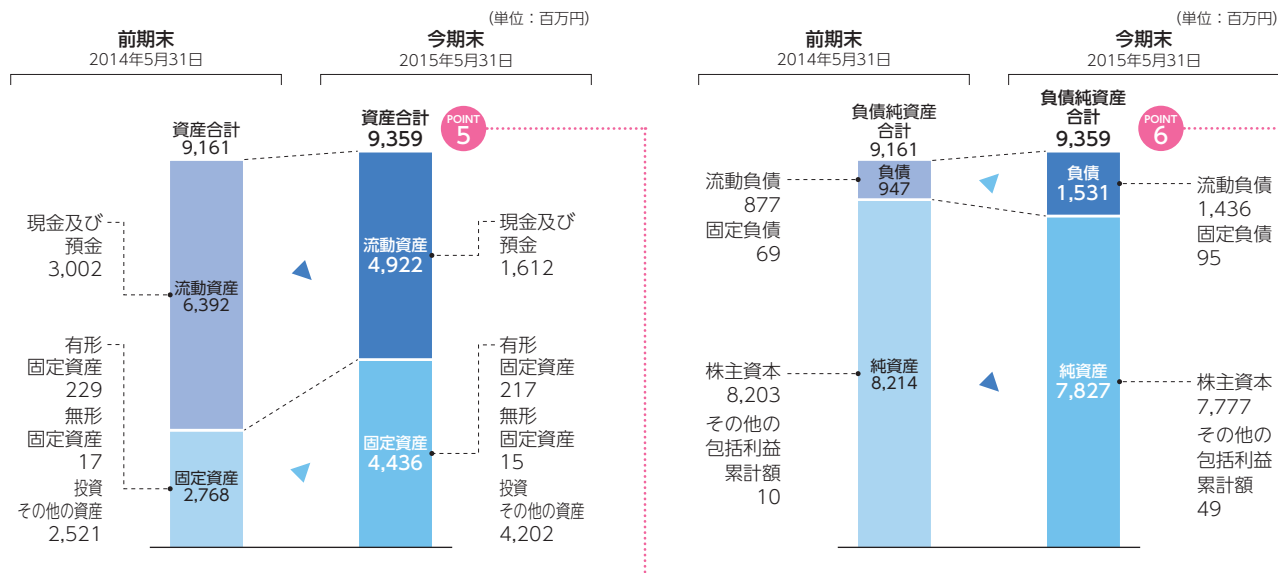
所有する美術品(絵画)について、13百万円の減損損失を計上しました。

POINT 4

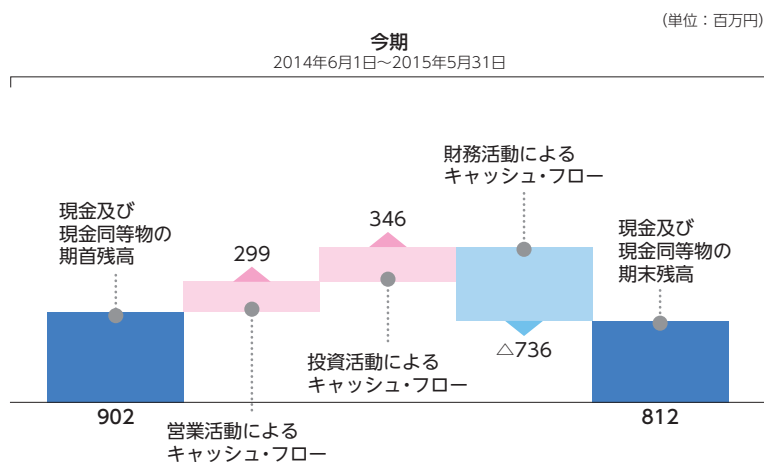
当期純利益

営業利益が増加したことにより、前期より68百万円増加しました。

連結貸借対照表の概要



連結キャッシュ・フロー計算書の概要



POINT 5

資産合計

自己株式の取得等により現金及び預金は減少しましたが、投資有価証券や長期預金が増加したことにより、前期末に比べ増加しました。

POINT 6

負債純資産合計

賞与引当金、未払法人税等が増加したことにより、前期末に比べ増加しました。

POINT 7

キャッシュ・フロー

営業活動により獲得した資金は、売上債権の増加等によるものです。投資活動により獲得した資金は、有価証券の償還及び定期預金の払戻等によるものです。財務活動により使用した資金は、自己株式の取得によるものです。

特集 ～「走る、曲がる、止まる」を安全・安心に、もっと快適・便利に～

Q 自動車BU(ビジネスユニット)では、どんな仕事をしているか教えてください。

私の部署では、自動車の「走る、曲がる、止まる」を制御するシステムの開発を行っています。例えば、自動車の心臓であるエンジンでは、アクセルを踏み込んだ量から燃料の噴射量、空気の吸入量や点火タイミングなどを制御することで、燃料の消費量とCO₂の排出量を削減し、スムーズな運転が可能となります。エンジンで発生したパワーを駆動力に変えるトランスミッションでは、車の速度や道路の勾配などの情報から、最適なギアを選択し滑らかにギアチェンジするよう制御しています。また、進路を操るステアリングでは、ステアリングが切られた量、車の速度やエンジンの回転数などの情報から、最適なタイヤの切り角となるよう駆動部を制御しています。

最近では、省エネや環境にやさしい自動車などへのニーズの高まりから、ガソリン車だけでなく、エンジンとモーターの2つを動力源とするハイブリッド自動車や、電気をエネルギー源とする電気自動車の制御システムの開発も増えています。



制御システム事業部自動車BU
BU長

小野 伸一

Q ハイブリッド自動車や電気自動車が増えているとのことですが、システム開発においては何か変化があるのでしょうか。

長い間、自動車の様々な制御は、機械式の部品で行うことが一般的でした。ここ数年で、自動車の電動化とIT化は一段と加速しており、ハイブリッド車ではコストの49%が電子部品であり、そのうち半分をソフトウェアが占めていると言われていています。自動車に各種センサーが多数装備され、センサーからの情報をもとに電氣的にきめ細やかな制御が可能となっており、より快適でより安全な機能の開発・実用化が進んでいます。当社としては、自動車におけるソフトウェアの開発量が増加することは、得意とする技術を発揮できるチャンスであると捉えており、さらなる技術の習得が重要であると考えています。

Q より快適でより安全な機能とは、どんなものなのでしょうか。

例えば、これまでは駐車時に自動車が動かないようにするために使用するサイドブレーキは、ワイヤーなどの機械式の部品で制御されていました。このサイドブレーキの機能を電動化・IT化することで、自動車の姿勢情報などのセンサーが登り坂で停車したと判断した場合、自動的にサイドブレーキをかけることができます。坂道発進時には、アクセルを踏み込んだ量に応じて自動的にサイドブレーキを緩めることで、初心者でも安全かつスムーズに運転することができます。シートベルトの制御では、前後左右の加速度の情報などをセンサーから得ることで、カーブを曲がる時に身体が外側に流されないようシートベルトの締め具合を調整することなどができます。

また、スマートフォンのような電子機器を介して、ネットワークやインフラと連携することで、自動車に乗っっながら様々なサービスを受けることも可能に

なりつつあります。

さらに、より安全な自動車を目指して、安全運転支援システムや自動走行システムへの取組みも進展しています。

Q 安全運転支援システムや自動走行システムについての取組み状況について教えてください。

運転の自動化については、表1のようにレベル分けがなされています。政府では、レベル1と分類されている「加速・操舵・制動のいずれかの操作をシステムが行う状態の安全運転支援システム」を、2020年に国内車両2割、海外市場3割の自動車に搭載することを指標の1つとしていますので、今後、開発案件は増えるものと予想しています。

[表1] 安全運転支援システム・自動走行システムの定義

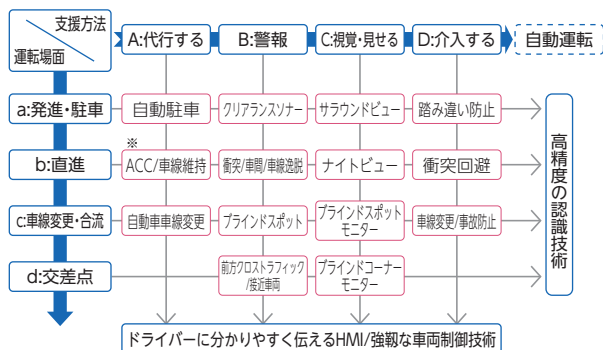
分類	概要	左記を実現するシステム	
情報提供型	ドライバーへの注意喚起等		
自動化型	レベル1 単独型	加速・操舵・制動のいずれかの操作をシステムが行う状態	[安全運転支援システム]
	レベル2 システムの複合化	加速・操舵・制動のうち複数の操作を一度にシステムが行う状態	[準自動走行システム]
	レベル3 システムの高度化	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、システムが要請したときのみドライバーが対応する状態	[自動走行システム]
	レベル4 完全自動走行	加速・操舵・制動を全てドライバー以外が行い、ドライバーが全く関与しない状態	[完全自動走行システム]

出所 「官民ITS構想・ロードマップ2015」(2015年6月30日)
高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部

また、安全運転支援システムは、運転場面と支援方法の視点から、表2のように整理されています。安全運転支援システムでは、①高精度の認識技術、②ドライバーに分かりやすく伝えるHMI(ヒューマンマシンインターフェース)技術、③強靱な車両制御技術、の3つの技術が重要となるわけです。

私の部署では、③強靱な車両制御技術については、長年取組んでいますので他社に負けない自信があります。しかし、①高精度の認識技術、②ドライバーに分かりやすく伝えるHMI技術については未経験の領域となります。そこで、当社で衛星画像の解析を得意とする特定情報システム事業部や情報端末や半導体などの開発を得意とする組込システム事業部と連携することで、より高度な安全運転支援システムの開発が可能であると考えています。これまでは、電動化に関わる開発案件などに軸足を置いてきましたが、今後は、関連部署と一致団結して顧客に積極的に提案を行いながら、その先にある自動走行システムを見据え、安全運転支援システムへの取組みを強化してまいります。

[表2] ロードマップに基づくコックピットに与える変化に関する考察



出所 「自動車コックピット戦略と将来展望」(2012年6月)
(株)富士カメラ総研


※ ACC:定速走行・車間距離制御装置

当社は創業以来、高度な品質と信頼性を要求される制御/組込システム開発を主力事業とし、「品質第一」に実績を積んでまいりました。

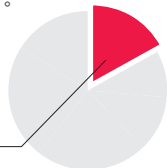
当社が長年にわたり培ったソフトウェアエンジニアリング技術を生かし、システム開発に留まらず、構築サービスや検証サービスにも事業分野を広げ、お客様に最適なベネフィットが提供できる「トータル・ソフトウェア・エンジニアリング・サービス」を目指しています。

制御システム事業




 安全・安心のサービスを社会に提供するエネルギー関連と自動車関連のシステム開発事業を展開しています。

17.2%



組込システム事業




 携帯電話・スマートフォン、車載情報機器やストレージデバイスなどの組込ソフトウェアの開発を行っています。

22.7%

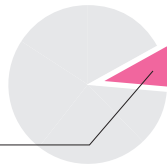


交通システム事業

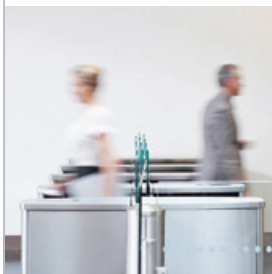



 新幹線をはじめとする全国の鉄道運行管理システムの開発を行っています。

9.4%

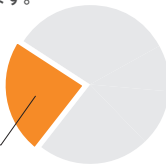


産業・公共システム事業




 様々な産業分野で活動する企業の個別システムや、社会インフラを支える公共システムの開発を行っています。

23.7%

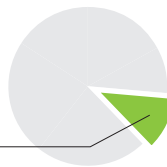


特定情報システム事業




 衛星画像の画像処理技術などを用い、社会の安全・安心を支えるシステムの開発を行っています。

11.4%

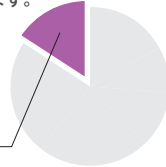


ITサービス事業



 システムの構築・検証・運用/保守など、顧客の「モノづくり」に関わるサービス全般を包括的にサポートします。

15.6%



会社概要 (2015年5月31日現在)

会社名	日本プロセス株式会社 (JAPAN PROCESS DEVELOPMENT CO.,LTD.) 略称 JPD
本店	〒105-6126 東京都港区浜松町二丁目4番1号 世界貿易センタービル26F TEL 03-5408-3351 (代表) FAX 03-5408-3289 URL http://www.jpdc.co.jp/
設立	昭和42年(1967年)6月
事業内容	システム・インテグレーション及びソフトウェア開発
資本金	14億8,740万円
従業員(単体)	561名
取引銀行	三井住友銀行、三菱東京UFJ銀行、みずほ銀行

株式の状況 (2015年5月31日現在)

発行可能株式総数	22,980,000株
発行済株式の総数	4,922,550株(自己株式822,634株を除く)
株主数	1,089名
大株主	

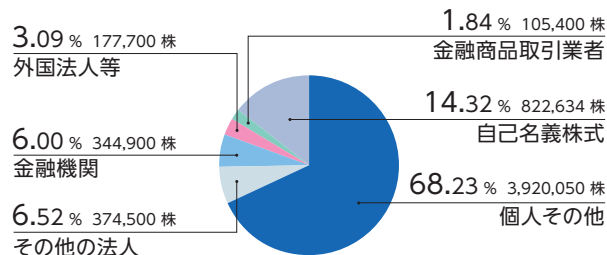
株主名	持株数(株)	持株比率(%)
大部 満里子	624,470	12.69
大部 仁	549,923	11.17
大部 力	545,094	11.07
日本プロセス社員持株会	416,700	8.47
吉川 裕彦	377,011	7.66
アドソル日進株式会社	311,000	6.32
第一生命保険株式会社	167,200	3.40
CGML PB CLIENT ACCOUNT/COLLATERAL	149,200	3.03
小泉 純子	144,111	2.93
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	105,300	2.14

(注) 持株比率は自己株式(822,634株)を控除して計算しております。

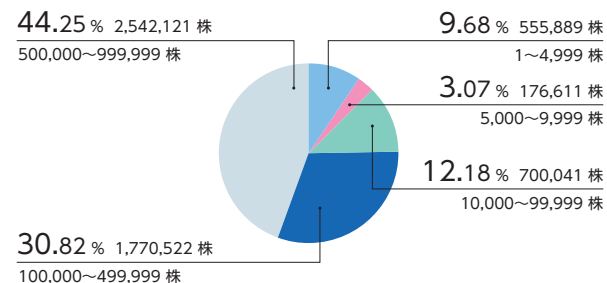
役員 (2015年5月31日現在)

代表取締役会長	大部 仁
代表取締役社長	上石 芳昭
取締役	多田 俊郎
取締役	久保 裕
取締役(社外)	諸星 信也
常勤監査役	岡竹 芳彦
監査役(社外)	川上 弘
監査役(社外)	椎名 健二

所有者別株式分布状況 (2015年5月31日現在)



所有株数別株式分布状況 (2015年5月31日現在)



株主メモ

事業年度	毎年6月1日から翌年5月31日まで
定時株主総会	毎年8月開催
基準日	定時株主総会 毎年 5月31日 期末配当 毎年 5月31日 中間配当 毎年 11月30日
株主名簿管理人 及び 特別口座の口座管理機関	東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社
株主名簿管理人 事務取扱場所	東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部
(郵送物送付先)	〒168-0063 東京都杉並区和泉二丁目8番4号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部
(電話照会先)	0120-782-031

(インターネットホームページURL) <http://www.smtb.jp/personal/agency/index.html>

公告方法
当社のホームページに掲載
<http://www.jpdc.co.jp/koukoku.html>
(ただし、電子公告によることができない事故、その他のやむを得ない事由が生じたときは、日本経済新聞に公告いたします。)

貸借対照表及び
損益計算書の掲載URL <http://www.jpdc.co.jp/ir/>

上場金融商品取引所 株式会社東京証券取引所 JASDAQ市場

ホームページのご案内

<http://www.jpdc.co.jp/>

トップページ



IR情報



決算短信、有価証券報告書、株主通信、説明会資料、株主総会資料をご覧いただけます。

株主様向け
アンケート

株主の皆様の声をお聞かせください

当社では、株主の皆様の声をお聞かせいただくため、アンケートを実施いたします。お手数ですが、アンケートへのご協力をお願いいたします。

下記URLにアクセスいただき、アクセスコード入力後に表示されるアンケートサイトにてご回答ください。所要時間は5分程度です。

<http://www.e-kabunushi.com>

アクセスコード 9651 いいかぶ 検索



空メールによりURL自動返信

kabu@wjm.jpへ空メールを送信してください。(タイトル、本文は無記入) アンケート回答用のURLが直ちに自動返信されます。



携帯電話からもアクセスできます

QRコード読み取り機能のついた携帯電話をお使いの方は、右のQRコードからもアクセスできます。



●アンケート実施期間は、本書がお手元に到着してから約2ヶ月間です。

ご回答いただいた方の中から抽選で薄謝(図書カード500円)を進呈させていただきます



※本アンケートは、株式会社 a2media(エー・ツー・メディア)の提供する「e-株主リサーチ」サービスにより実施いたします。(株式会社 a2media についての詳細 <http://www.a2media.co.jp/>)

※ご回答内容は統計資料としてのみ使用させていただきます。事前の承諾なしにこれ以外の目的に使用することはありません。

●アンケートのお問い合わせ [e-株主リサーチ事務局]

TEL : 03-5777-3900(平日 10:00~17:30) MAIL : info@e-kabunushi.com



見やすく読みまちがえにくい
ユニバーサルデザインフォントを
採用しています。

