



ユニプレス株式会社 2017年度決算報告

2018年5月18日 代表取締役 社長執行役員 吉澤 正信



UNIPRES CORPORATION



2017年度決算について

2018年度見通しについて

将来に向けた基盤作り



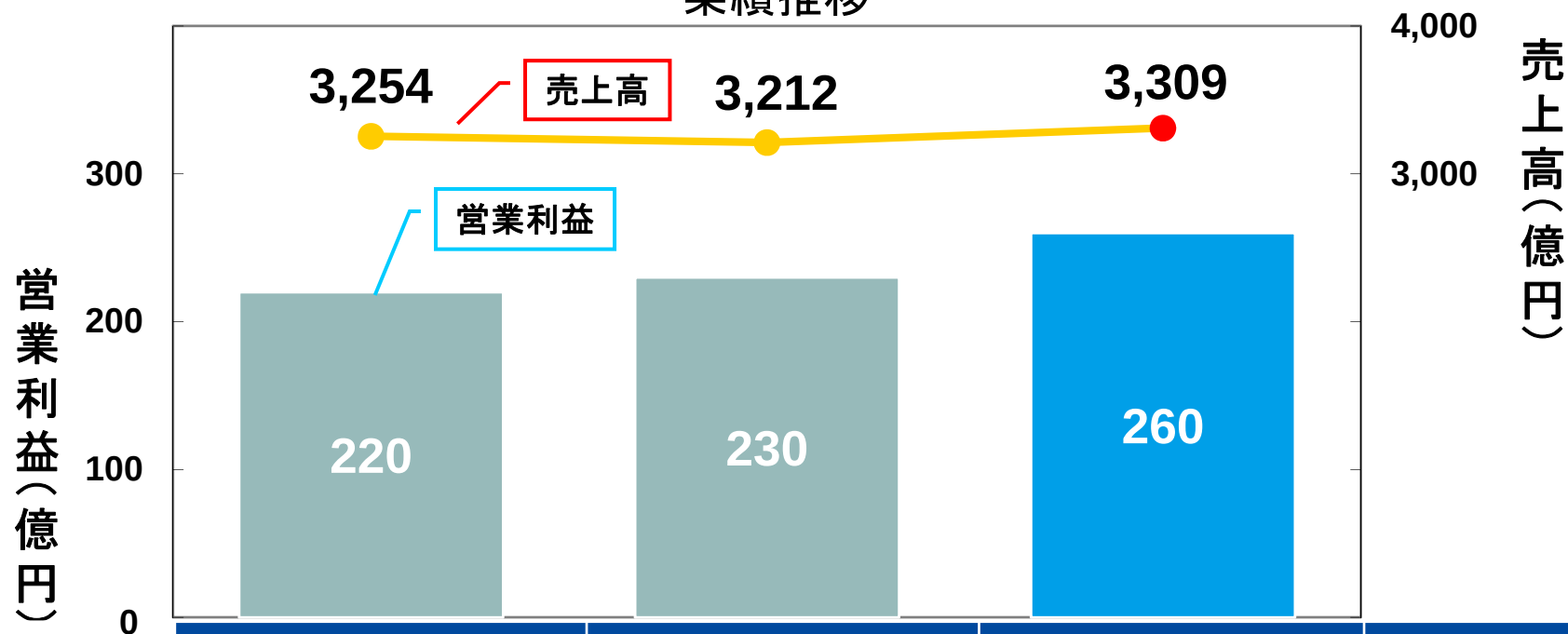
2017年度決算について

1. 売上高は、アジアセグメントが好調に推移したこと等により、過去最高を更新

2. 営業利益は、UPS活動を柱とした合理化効果等により過去最高を更新

2017年度連結決算サマリー

業績推移



	15年度	16年度(A)	17年度(B)	(B)-(A)
売上高	3,254	3,212	3,309	+97
営業利益	220	230	260	+30
経常利益	182	230	264	+34
親会社株主に帰属する当期純利益	98	144	159	+15

※ 売上高は、アジアセグメントが好調に推移したこと等により、97億円増収

※ 営業利益は、合理化効果の積上げ等により、30億円増益

製品群別連結売上構成

(億円)

	2016年度		2017年度		売上高 増減額	構成比 増減
	売上高	構成比	売上高	構成比		
車体プレス製品	2,734	85.1%	2,780	84.0%	+46	-1.1%
トランスミッション製品	409	12.7%	466	14.1%	+57	+1.4%
樹脂製品	42	1.3%	41	1.2%	-1	-0.1%
その他	27	0.9%	22	0.7%	-5	-0.2%
合計	3,212	100%	3,309	100%	+97	—

※ 構成比に大きな変化は無し

得意先別連結売上構成

(億円)

	2016年度		2017年度		構成比 増減
	売上高	構成比	売上高	構成比	
日産自動車関連 小計	2,686	83.6%	2,772	83.8%	+0.2%
東風汽車	464	14.4%	549	16.6%	+2.2%
日産自動車	502	15.6%	496	15.0%	-0.6%
北米日産	449	14.0%	420	12.7%	-1.3%
ジャトコ（海外拠点含む）	354	11.0%	393	11.9%	+0.9%
メキシコ日産自動車	349	10.9%	361	10.9%	0.0%
欧州日産自動車	240	7.5%	249	7.5%	0.0%
日産車体	134	4.2%	133	4.0%	-0.2%
カルソニックカンセイ（海外拠点含む）	114	3.5%	107	3.2%	-0.3%
ルノー日産インドア	35	1.1%	29	0.9%	-0.2%
タイ日産自動車	27	0.8%	26	0.8%	0.0%
鄭州日産	9	0.3%	7	0.2%	-0.1%
インドネシア日産	9	0.3%	2	0.1%	-0.2%

※ 中国の増産にともない、東風汽車の構成比が2.2%増加

得意先別連結売上構成

		2016年度		2017年度		構成比 増減	(億円)
		売上高	構成比	売上高	構成比		
日産自動車関連以外の得意先 小計		526	16.4%	537	16.2%	-0.2%	
内)ホンダ	米国ホンダ	90.3	2.8%	65.5	2.0%	-0.8%	
	英国ホンダ	44.9	1.4%	47.8	1.4%	0.0%	
	本田技研工業	40.6	1.3%	37.2	1.1%	-0.2%	
	メキシコホンダ	28.2	0.9%	36.4	1.1%	+0.2%	
	インドネシアホンダ	21.3	0.6%	24.8	0.7%	+0.1%	
ルノー	ルノー	47.5	1.5%	56.0	1.7%	+0.2%	
	東風ルノー	23.8	0.7%	38.6	1.2%	+0.5%	
	ルノーインディア	-	-	1.0	0.0%	0.0%	
マツダ	マツダ	27.7	0.9%	24.9	0.8%	-0.1%	
	メキシコマツダ	13.2	0.4%	12.2	0.4%	0.0%	
ダイナックス(海外拠点含む)		27.0	0.8%	29.1	0.9%	+0.1%	
アイシンAW(海外拠点含む)		14.3	0.4%	17.4	0.5%	+0.1%	
SUBARU		6.5	0.2%	12.8	0.4%	+0.2%	
トヨタ車体(海外拠点含む)		5.7	0.2%	4.6	0.1%	-0.1%	
NSKワーナー		2.1	0.1%	4.0	0.1%	0.0%	
UDトラックス		7.1	0.2%	3.7	0.1%	-0.1%	
ダイハツ		2.6	0.1%	3.2	0.1%	0.0%	
三菱自動車工業		1.0	0.0%	2.2	0.1%	+0.1%	
日野自動車(海外拠点含む)		-	-	1.8	0.1%	+0.1%	
豊田鉄工		1.0	0.0%	1.7	0.1%	+0.1%	
いすゞ自動車		1.9	0.1%	1.5	0.0%	-0.1%	
スズキ		0.9	0.0%	0.9	0.0%	0.0%	

※ ルノーグループの構成比が0.7%増加

営業利益の増減要因

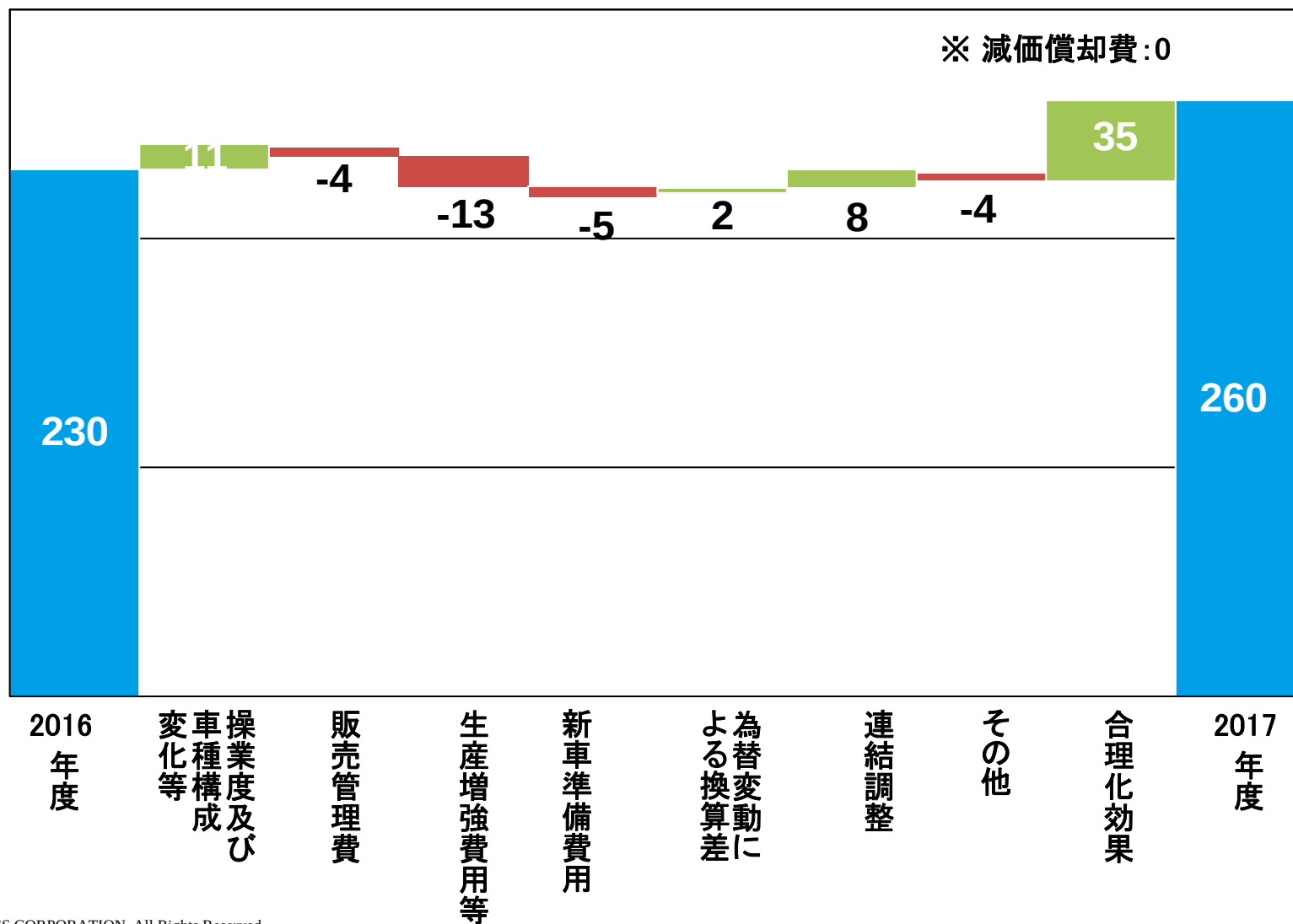
(億円)

300

200

100

0



地域別売上高・営業利益(日本)

(億円)

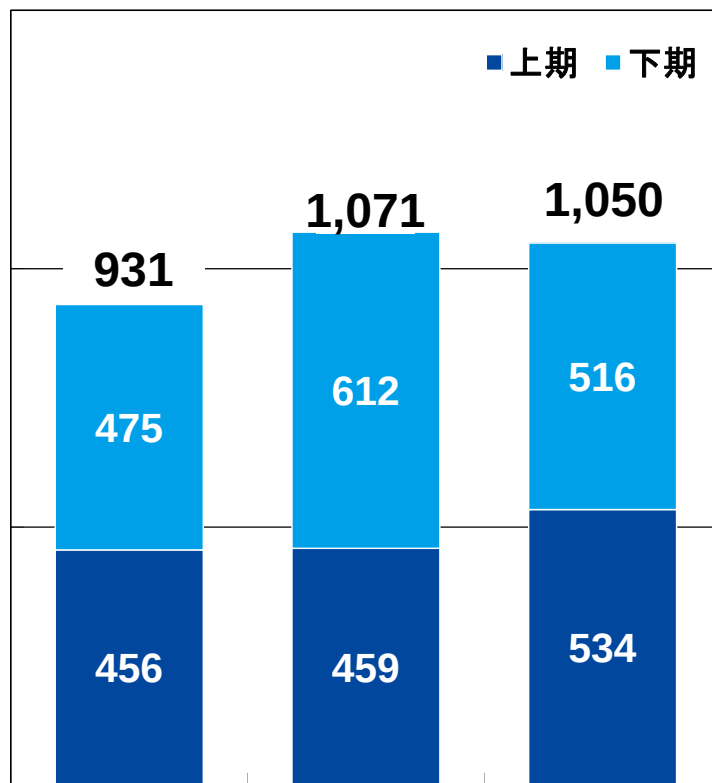
売上高

1,500

1,000

500

0



2015年度

2016年度

2017年度

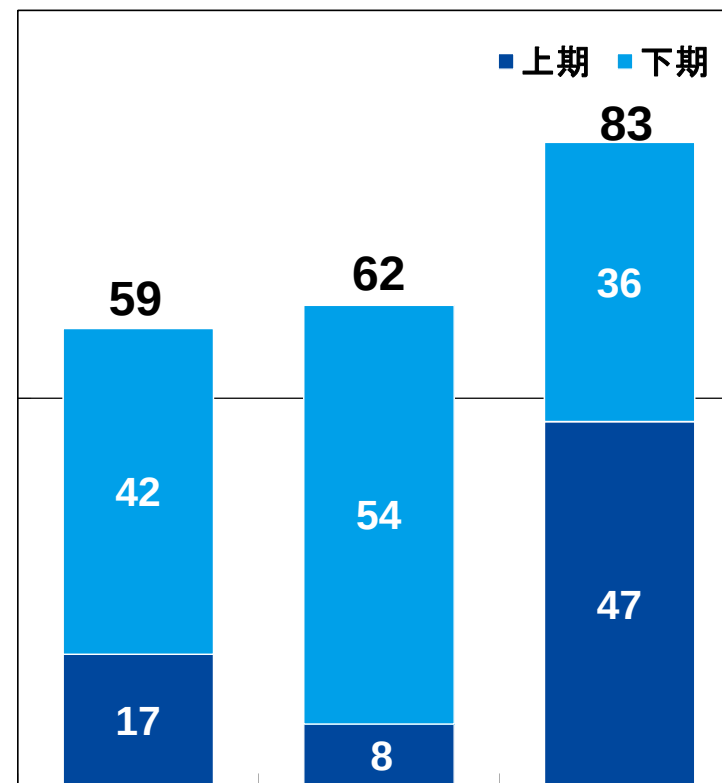
(億円)

営業利益

100

50

0



2015年度

2016年度

2017年度

※ 売上高は、得意先の減産影響等により、2.0%減収

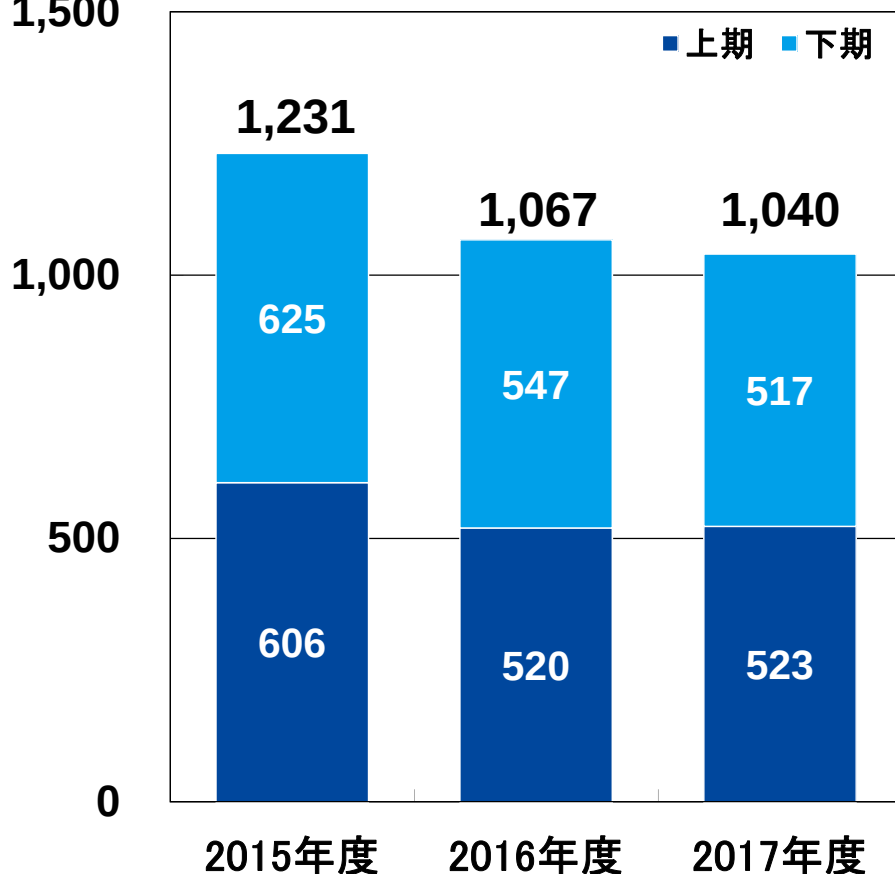
※ 営業利益は、合理化効果等により、33.9%増益

地域別売上高・営業利益(米州)

(億円)

売上高

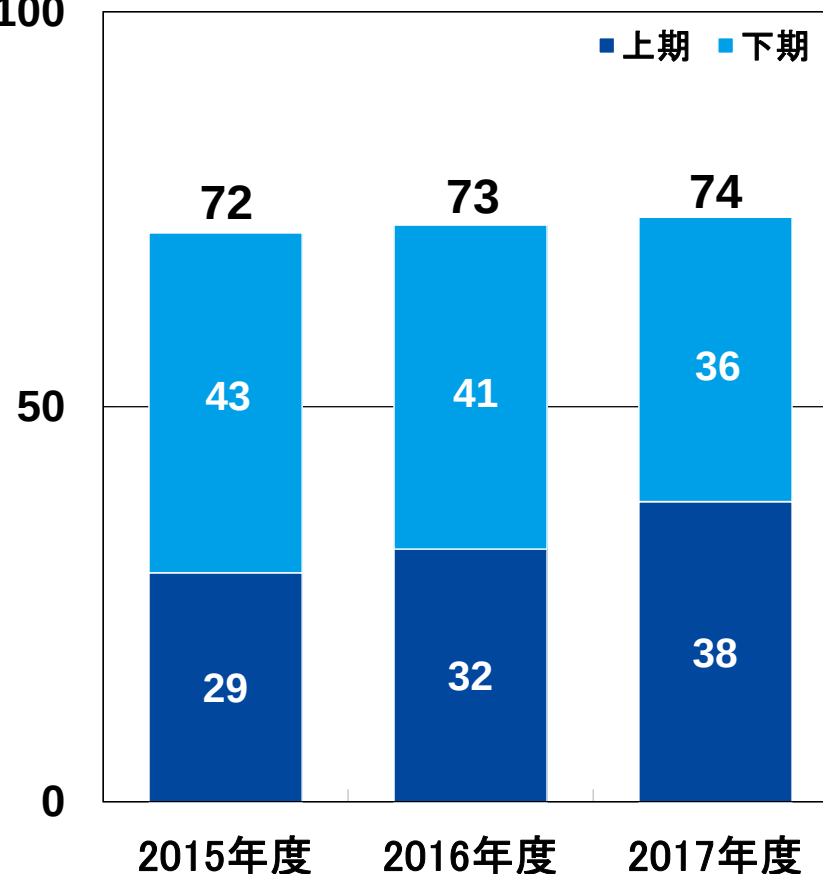
1,500



(億円)

営業利益

100



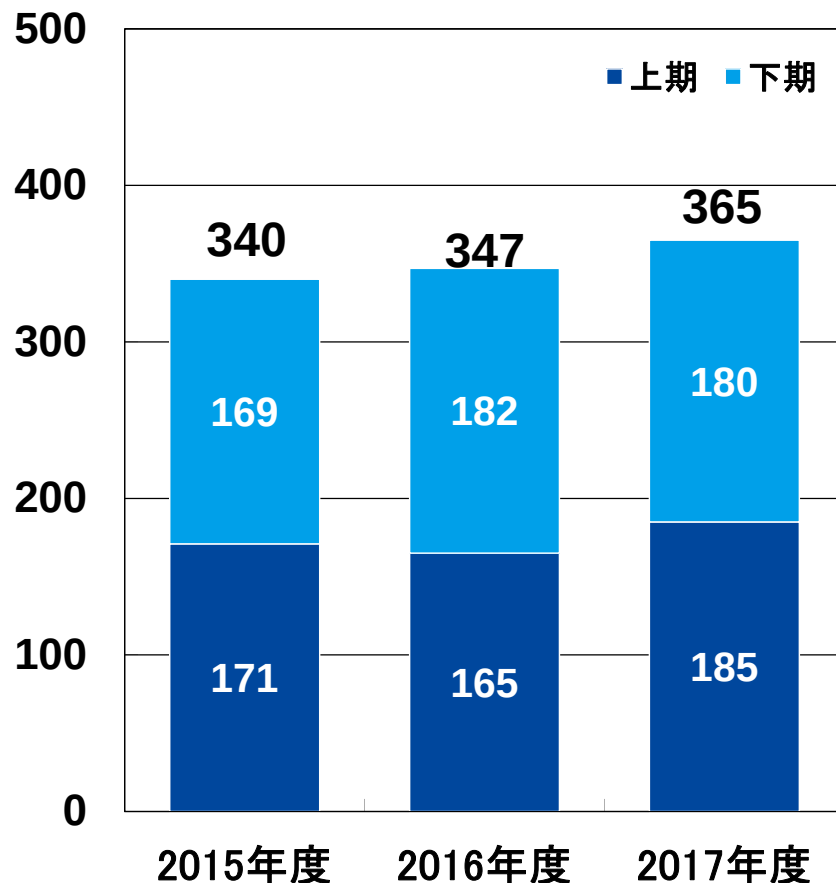
※ 売上高は、為替換算影響はあったものの、得意先の減産影響等により、2.5%減収

※ 営業利益は、合理化効果等により、1億円の増益

地域別売上高・営業利益(欧州)

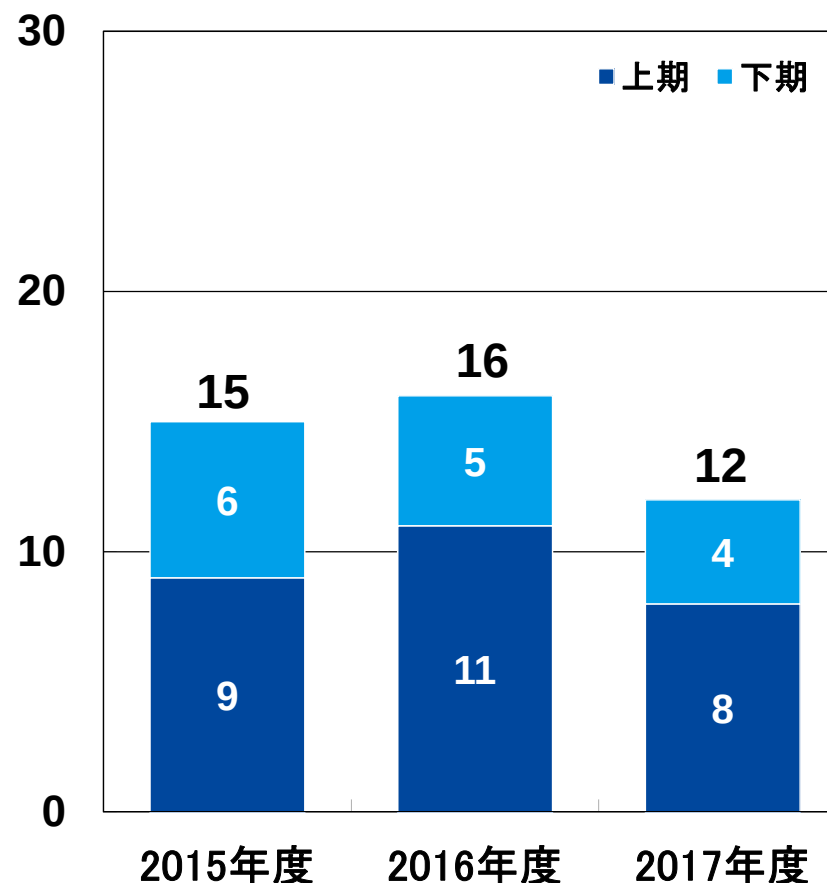
(億円)

売上高



(億円)

営業利益



※ 売上高は、得意先の増産影響等により、5.2%増収

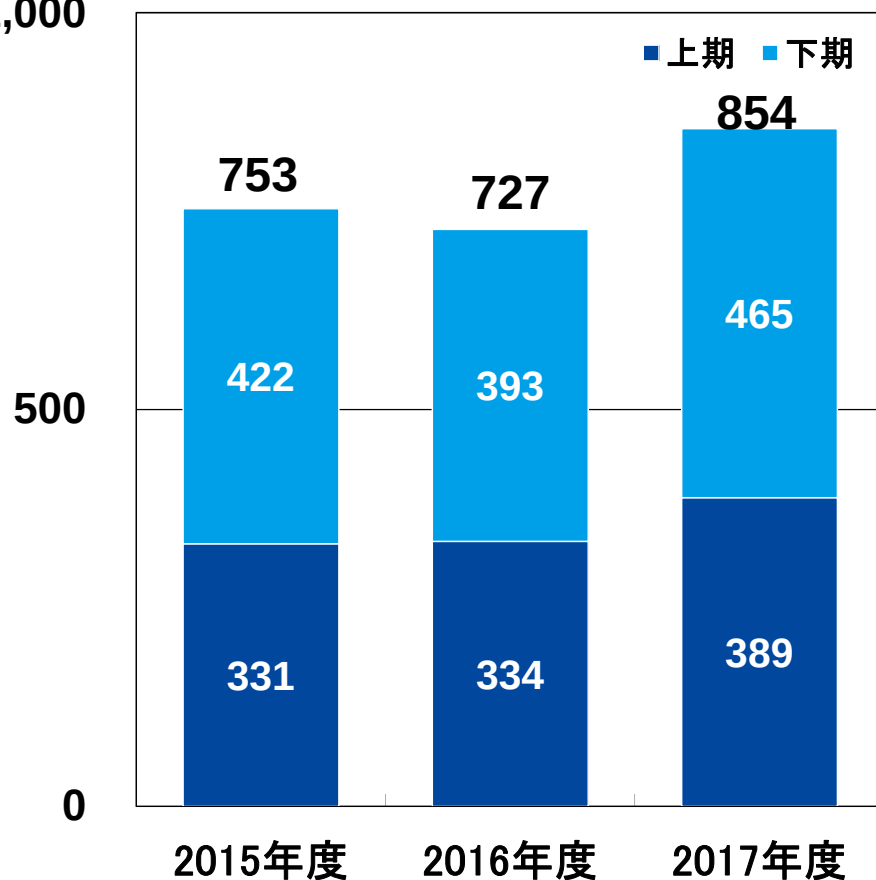
※ 営業利益は、為替換算影響等により、25.0%減益

地域別売上高・営業利益(アジア)

(億円)

売上高

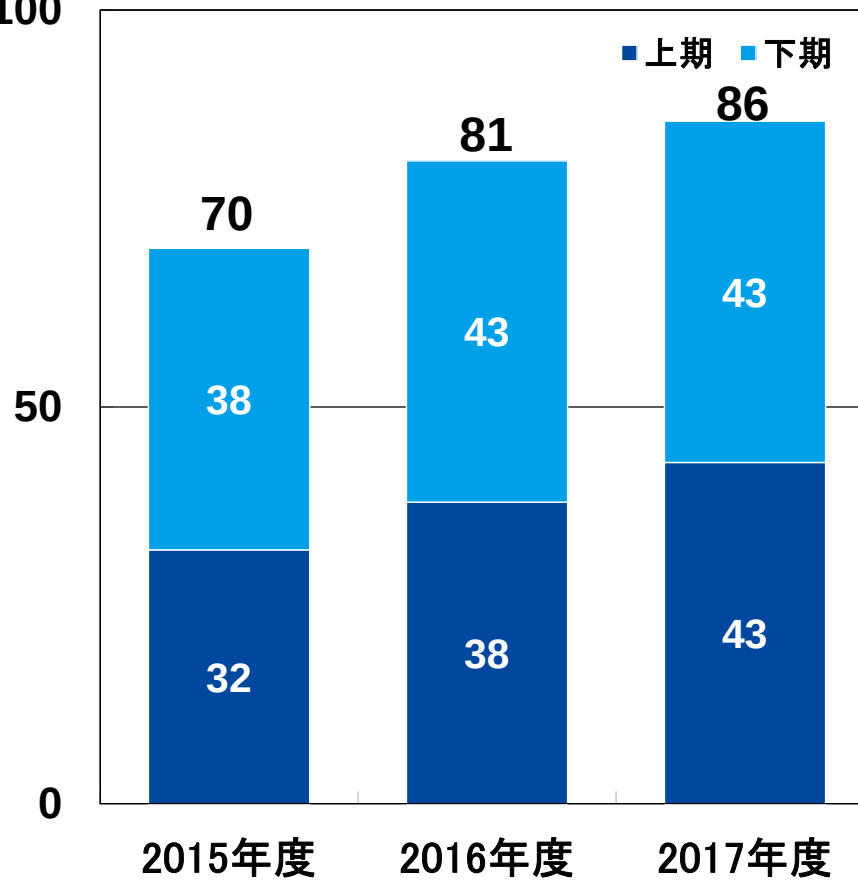
1,000



(億円)

営業利益

100

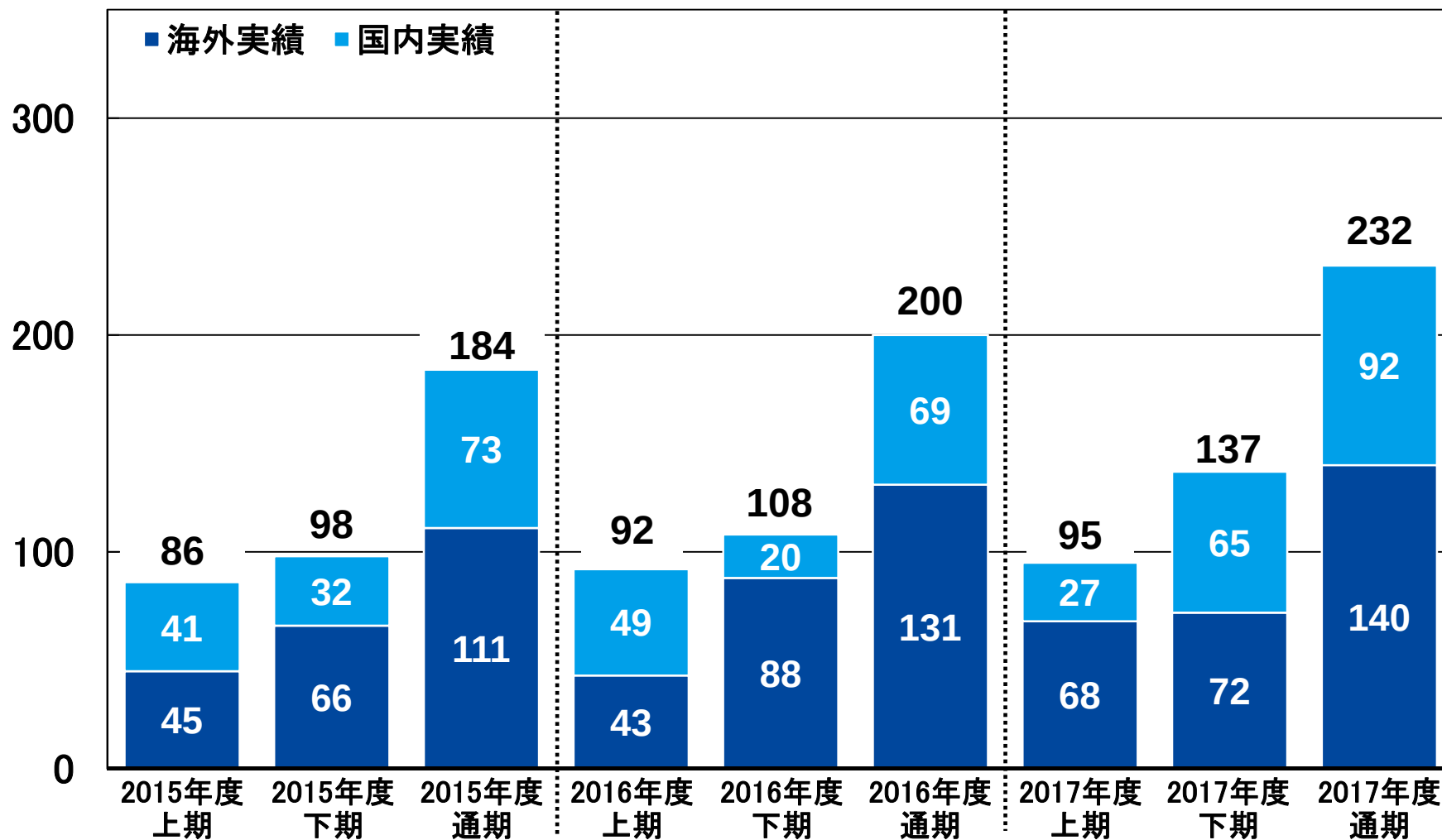


※ 売上高は、得意先の増産影響等により、17.5%増収

※ 営業利益は、6.2%増益

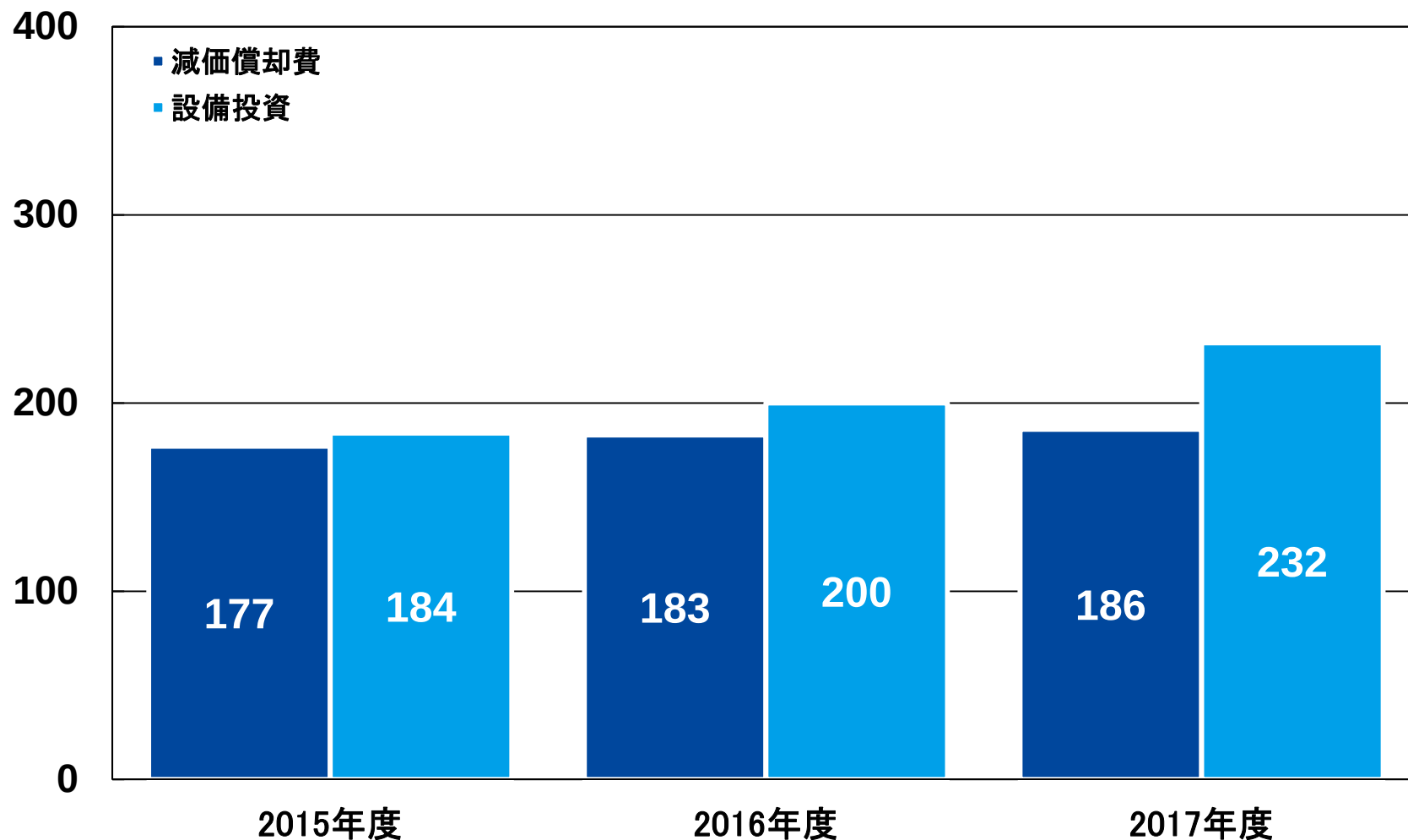
設備投資推移

(億円)



設備投資・減価償却費推移

(億円)



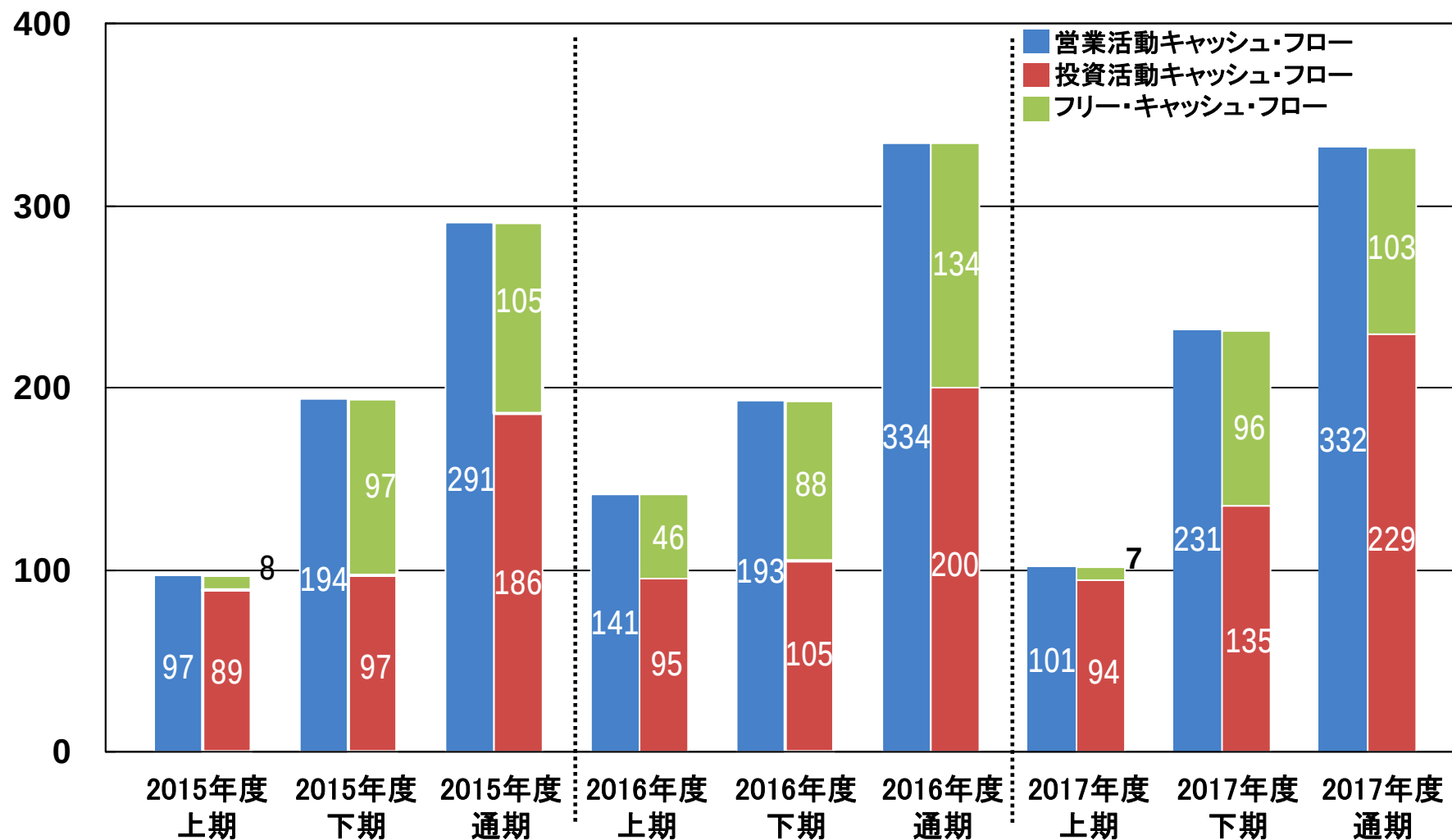
※ 設備投資は、前年度に対して32億円増加

※ 減価償却費は、前年度並み



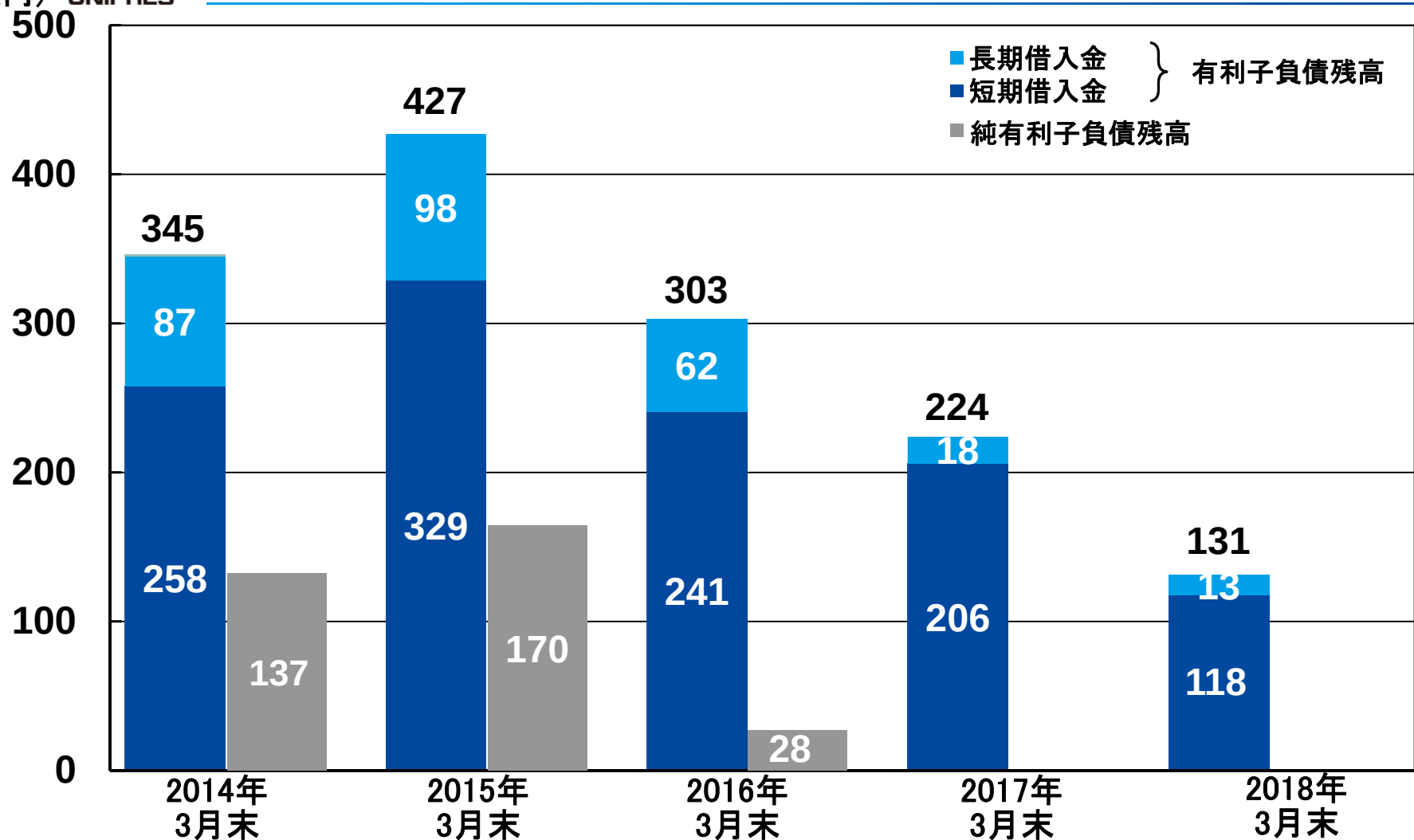
キャッシュ・フロー

(億円)



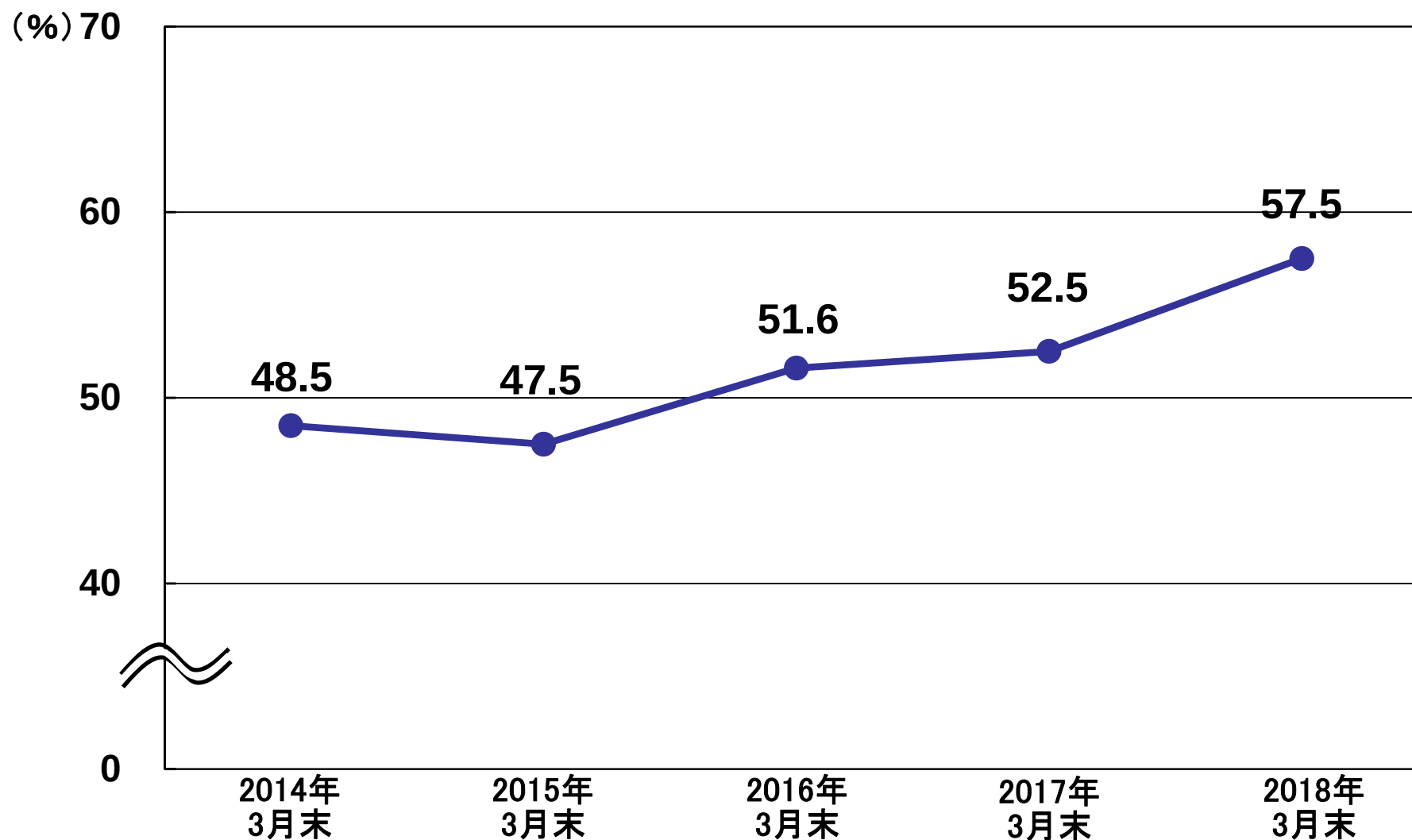
※ 103億円のフリー・キャッシュ・フローを確保

有利子負債・純有利子負債残高の推移



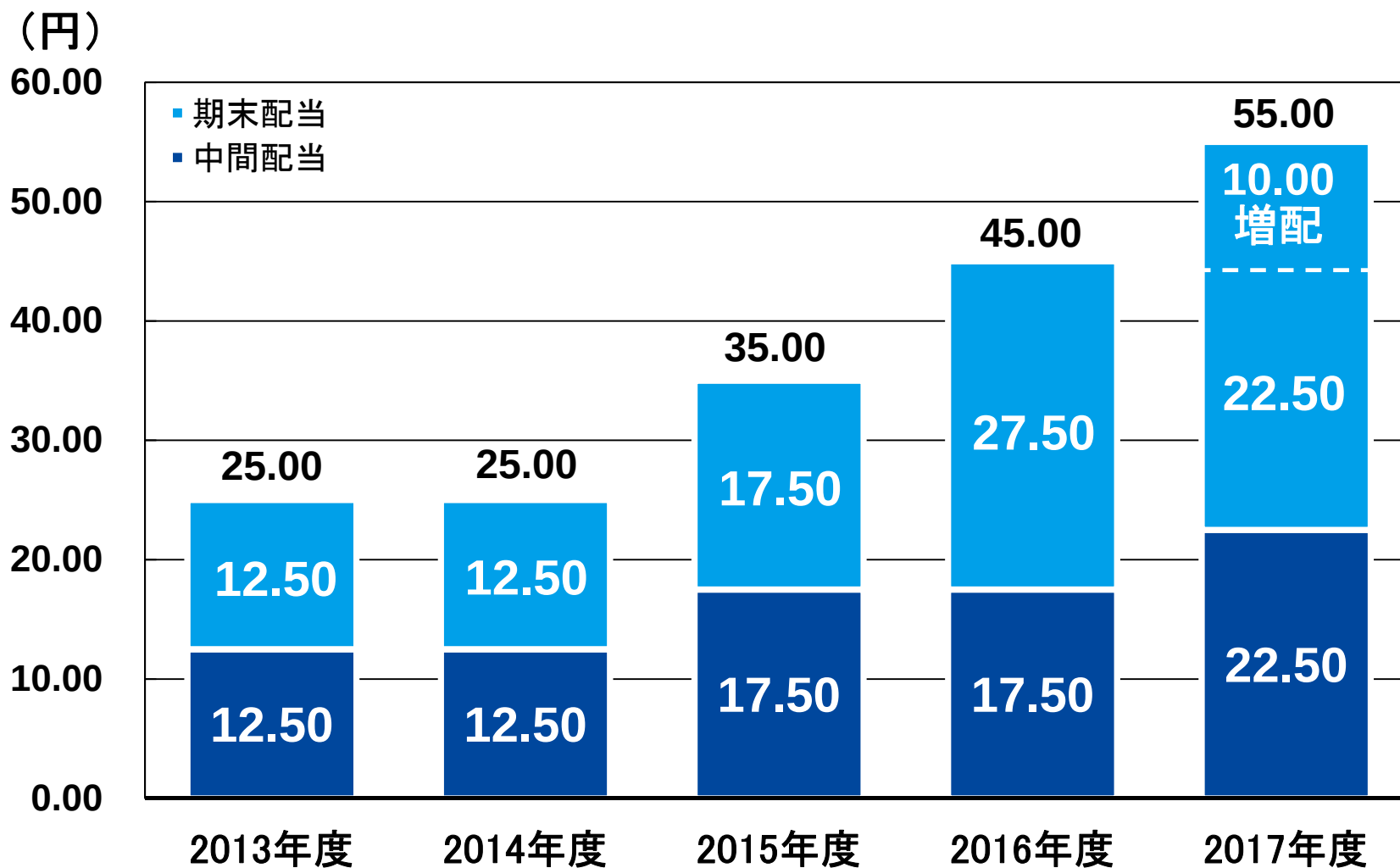
※ 有利子負債は、前年度末に対して93億円減少

自己資本比率の推移



※ 継続的な安定的利益の確保により、前年度末に対し、+5.0%の57.5%

配当金推移



※ 2017年度は10円増配の55円



2018年度見通しについて

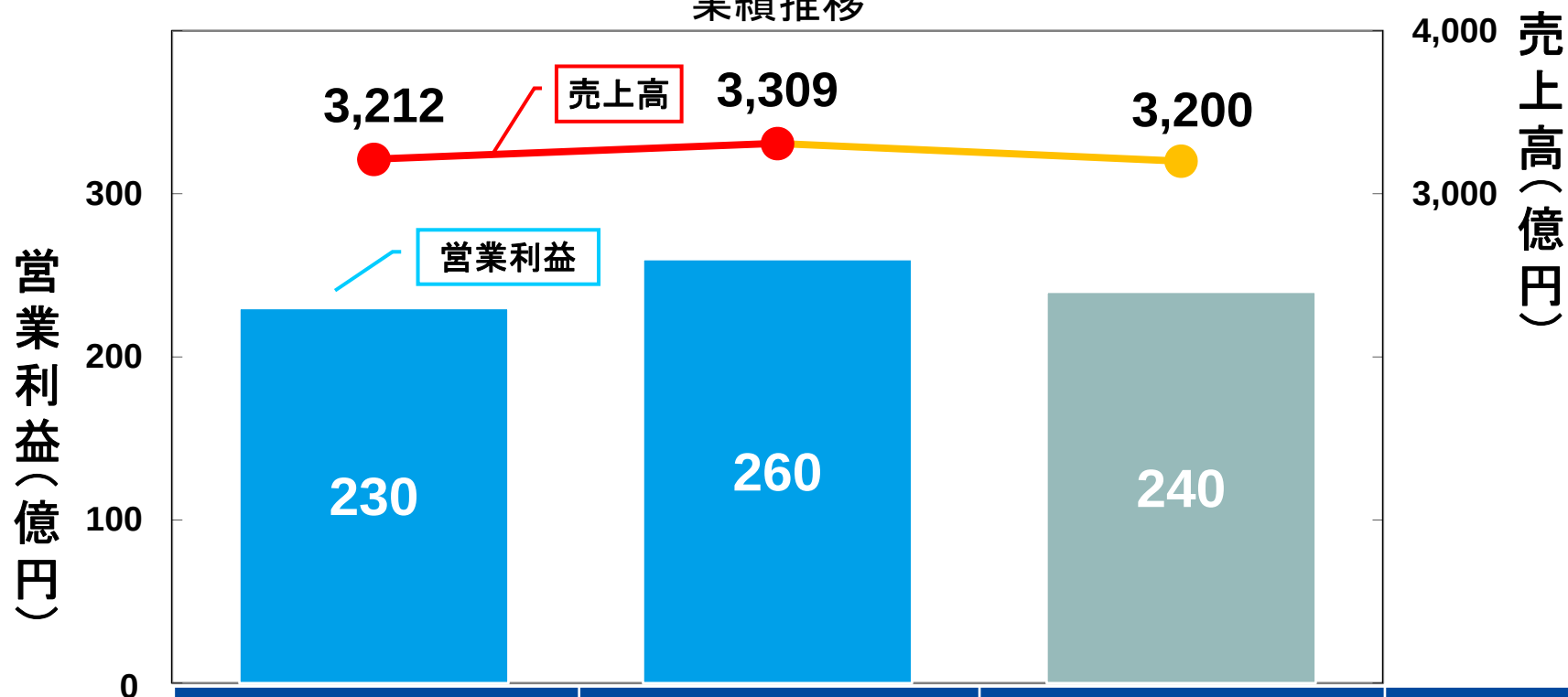
1. 売上高は、為替換算影響等により減収

2. 営業利益は、売上減の影響並びに為替換算影響により減益

3. 生産基盤強化等の為、高水準の設備投資を計画

2018年度連結業績計画サマリー

業績推移



	16年度	17年度(A)	18年度(B)	(B)-(A)
売上高	3,212	3,309	3,200	-109
営業利益	230	260	240	-20
経常利益	230	264	245	-19
親会社株主に帰属する当期純利益	144	159	150	-9

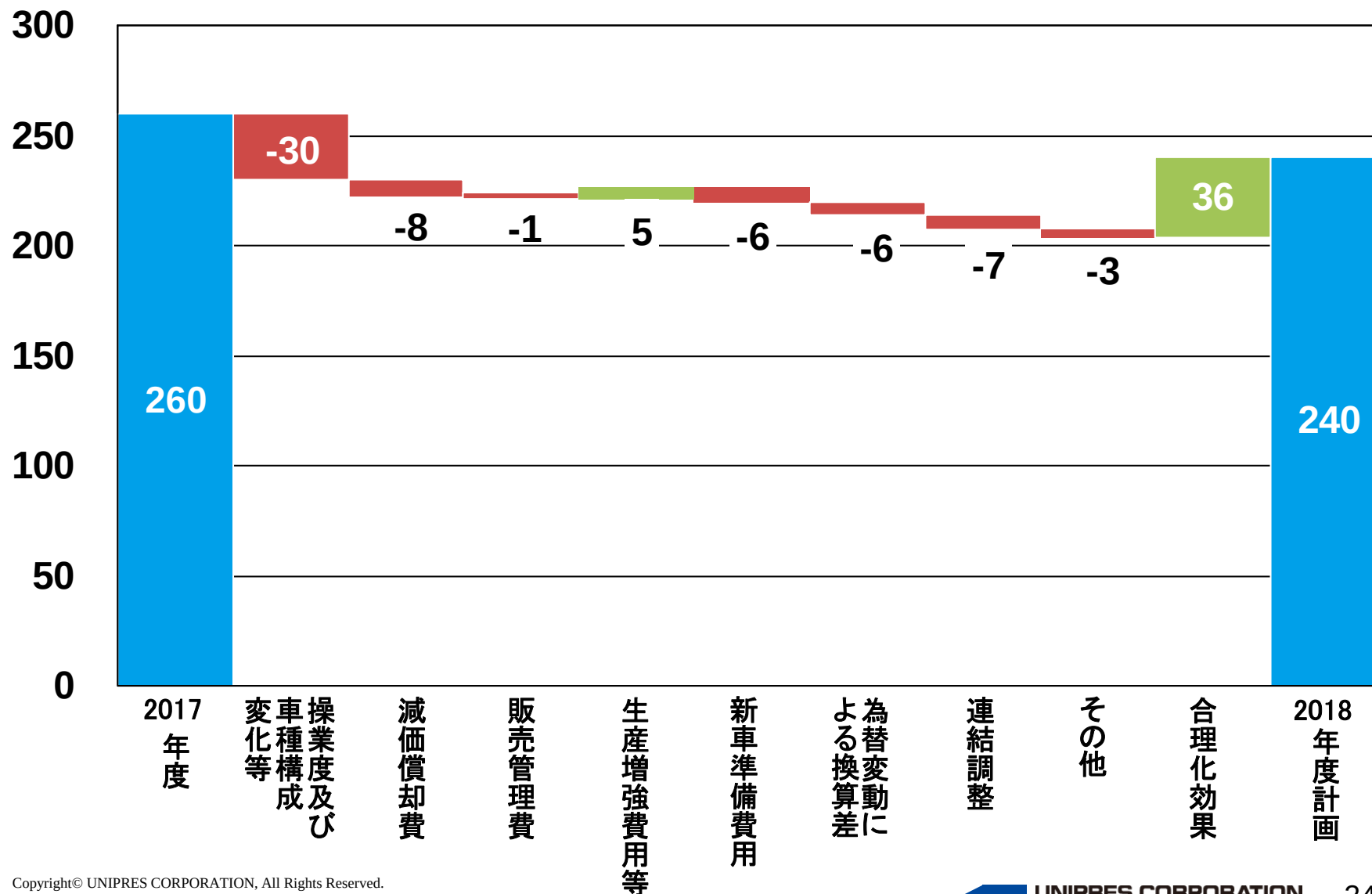
製品群別連結売上構成

(億円)

	2017年度		2018年度		売上高 増減額	構成比 増減
	売上高	構成比	売上高	構成比		
車体プレス製品	2,780	84.0%	2,685	83.9%	-95	-0.1%
トランスミッション製品	466	14.1%	452	14.1%	-14	0.0%
樹脂製品	41	1.2%	42	1.3%	1	+0.1%
その他	22	0.7%	21	0.7%	-1	0.0%
合計	3,309	100%	3,200	100%	-109	—

営業利益の増減見通し

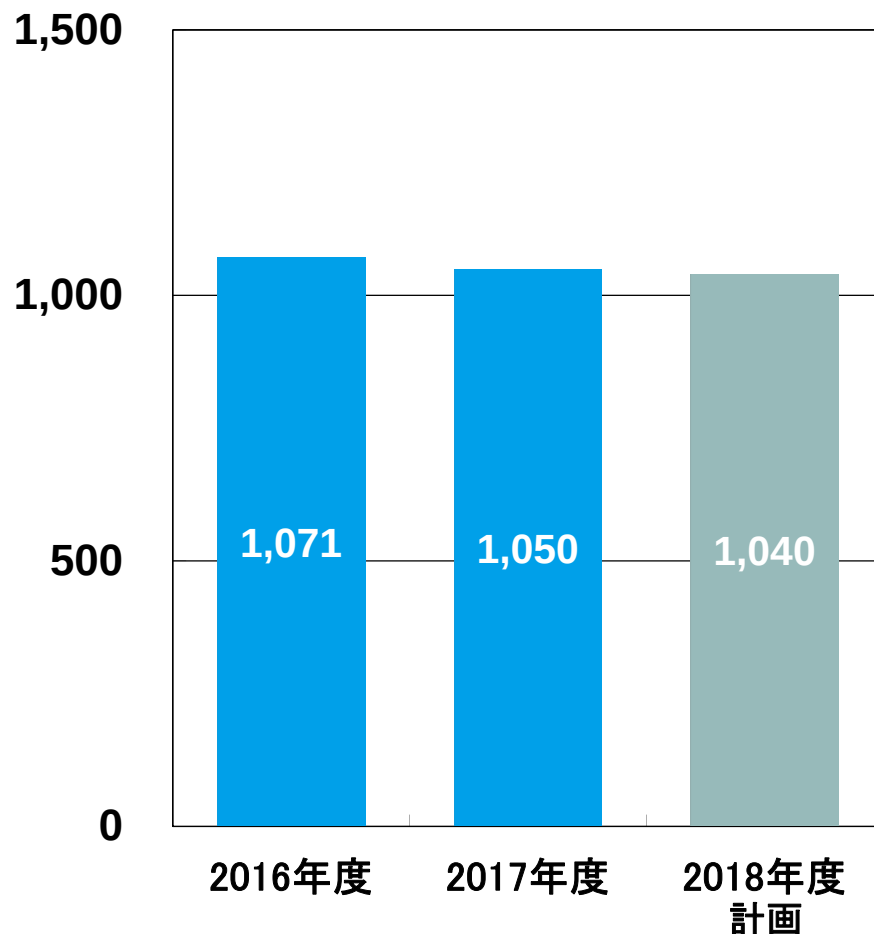
(億円)



地域別売上高・営業利益(日本)

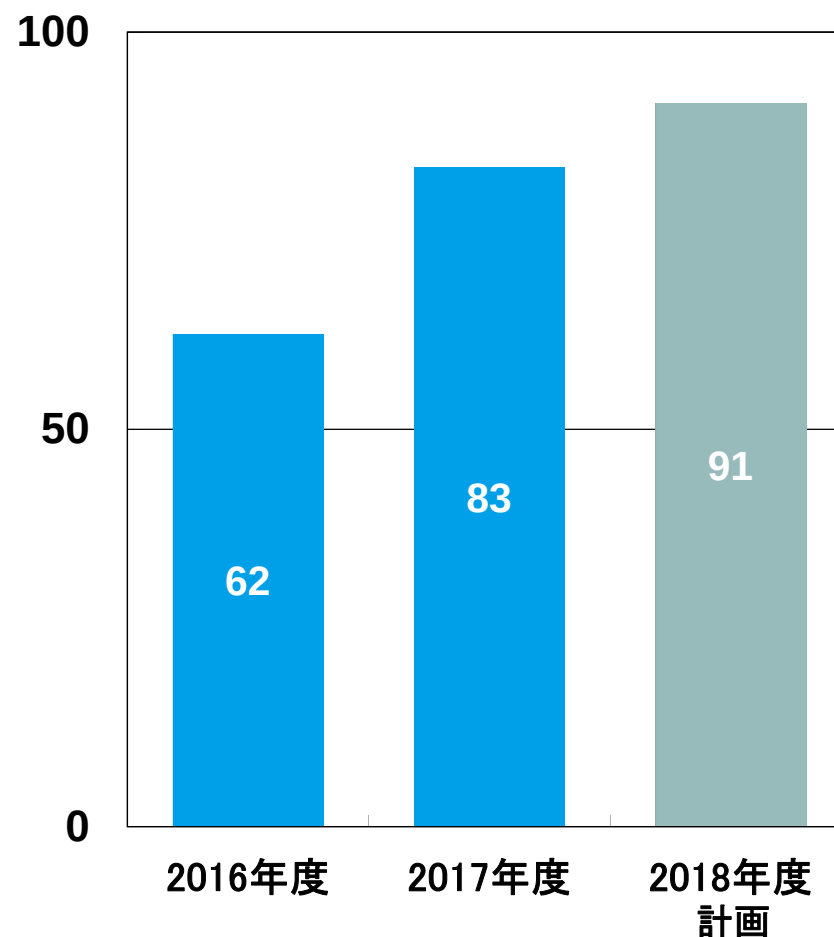
(億円)

売上高



(億円)

営業利益



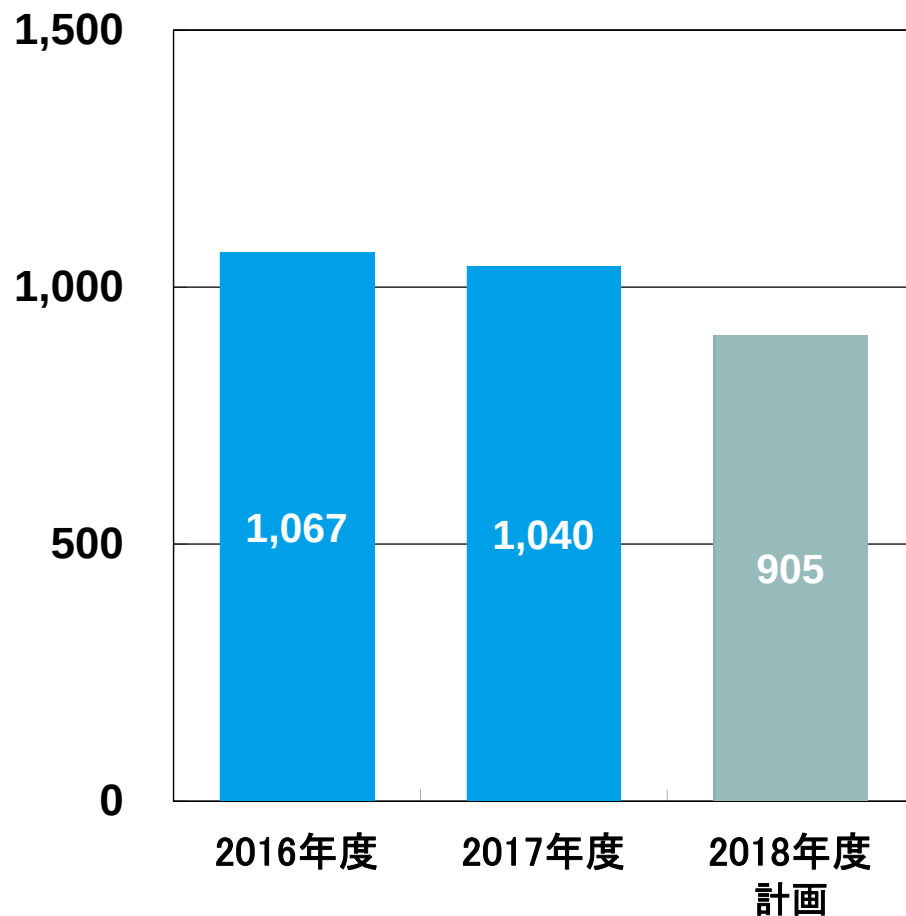
※ 売上高は、前年度並みを計画

※ 営業利益は、合理化効果等により増益を計画

地域別売上高・営業利益(米州)

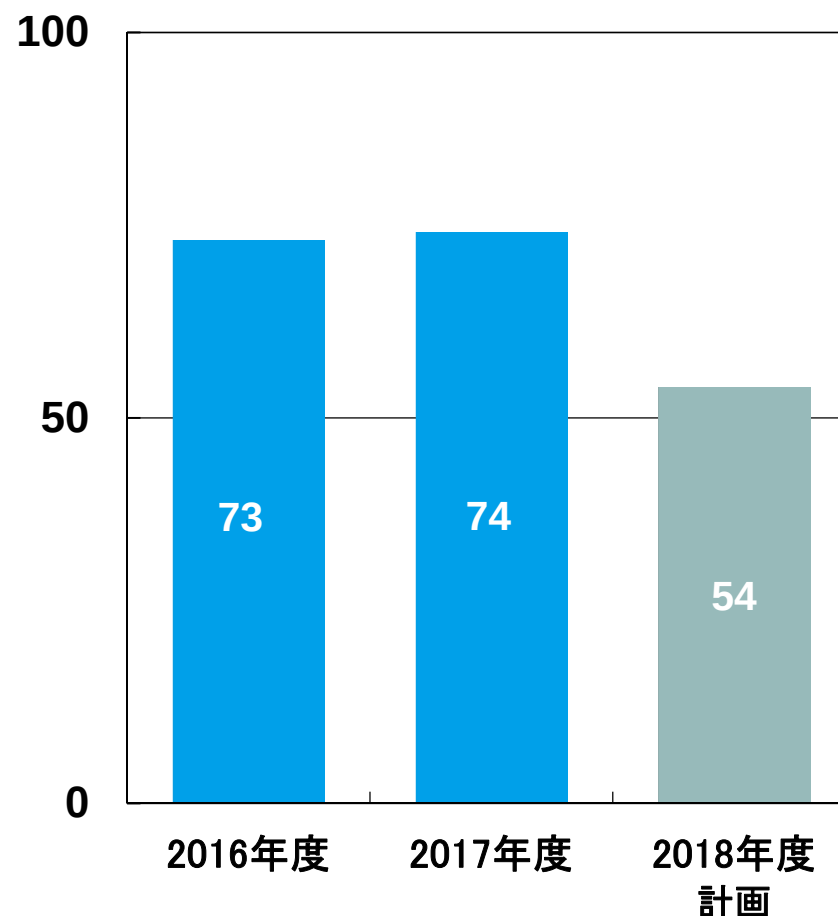
(億円)

売上高



(億円)

営業利益



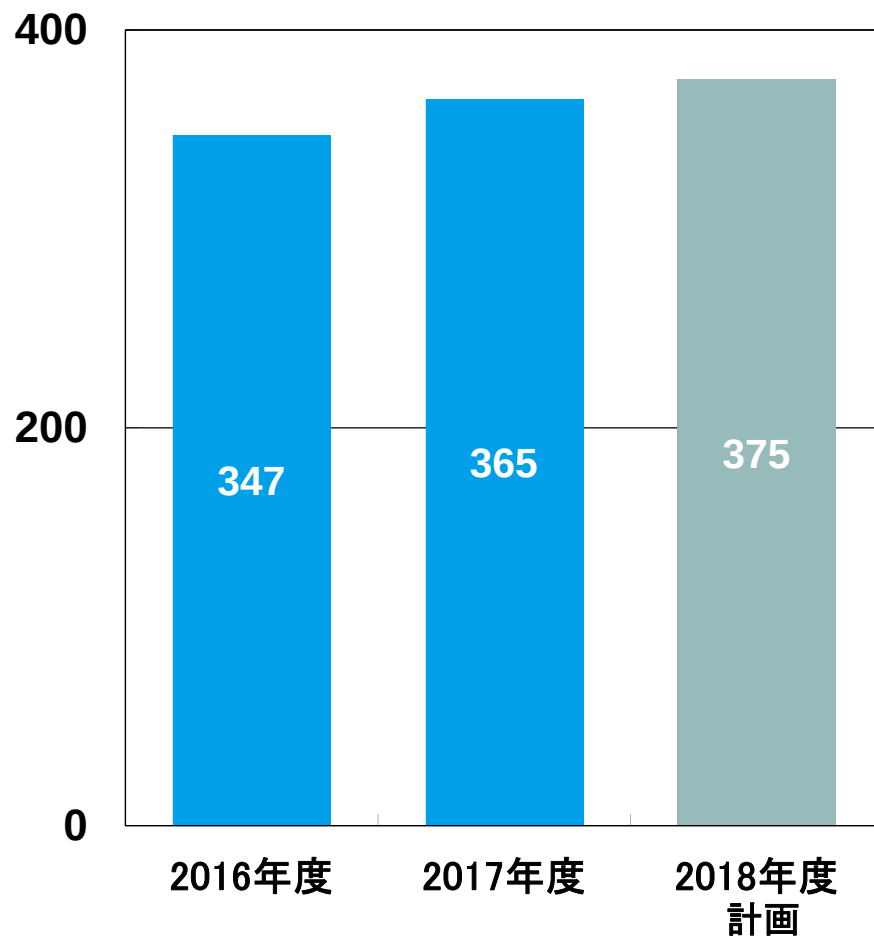
※ 売上高は、減産および為替換算影響等により、減収を計画

※ 営業利益は、減益を計画

地域別売上高・営業利益(欧州)

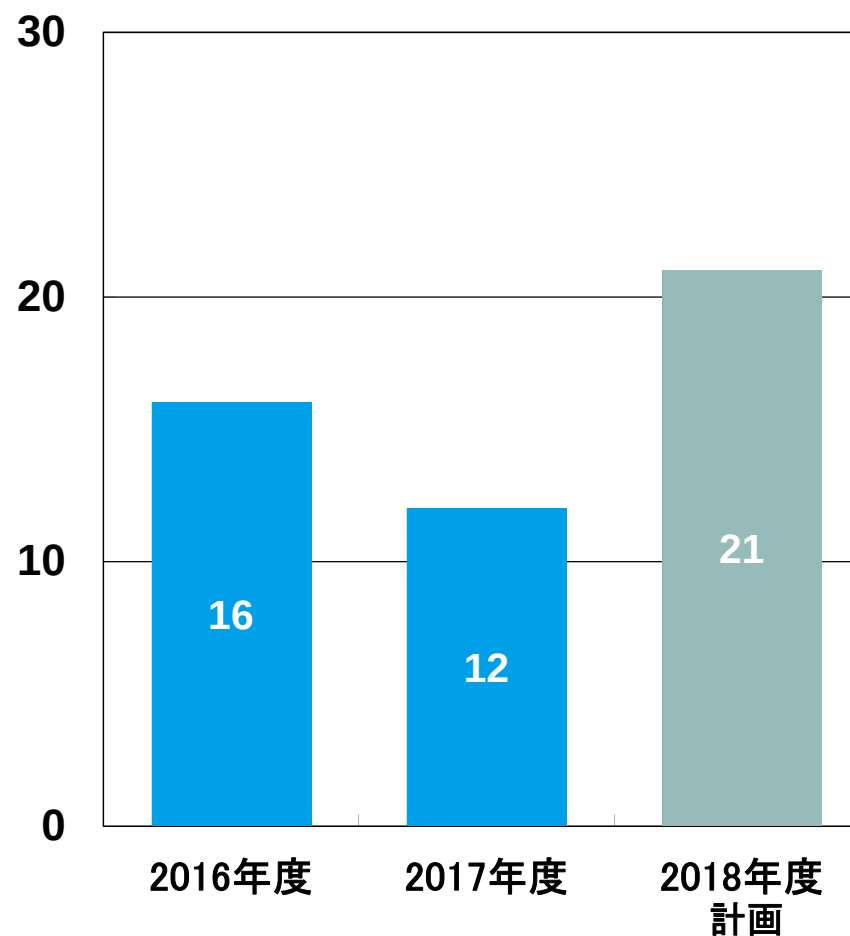
(億円)

売上高



(億円)

営業利益



※ 売上高は、為替換算影響等により、増収を計画

※ 営業利益は、合理化効果等により、増益を計画

地域別売上高・営業利益(アジア)

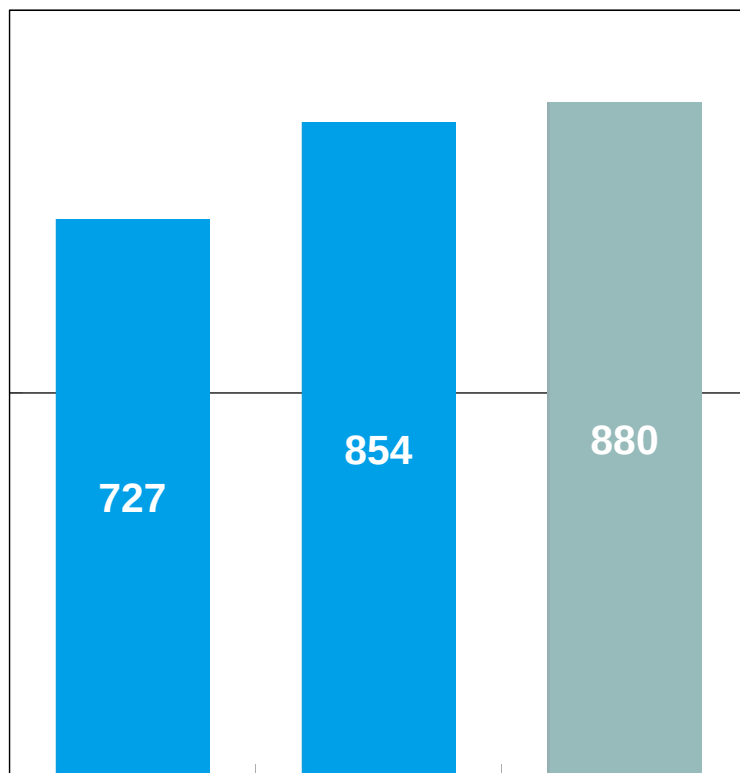
(億円)

売上高

1,000

500

0



2016年度

2017年度

2018年度
計画

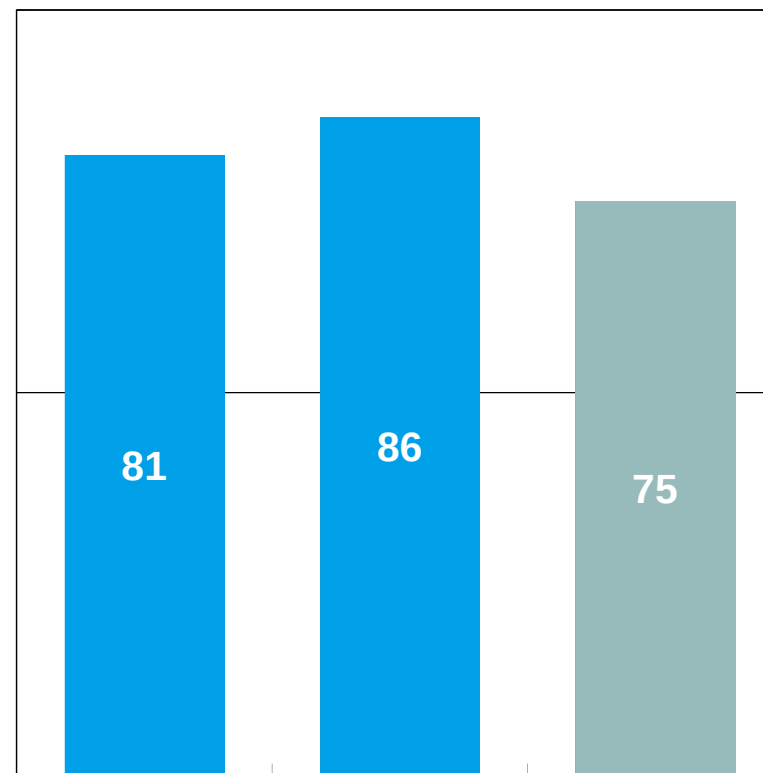
(億円)

営業利益

100

50

0



2016年度

2017年度

2018年度
計画

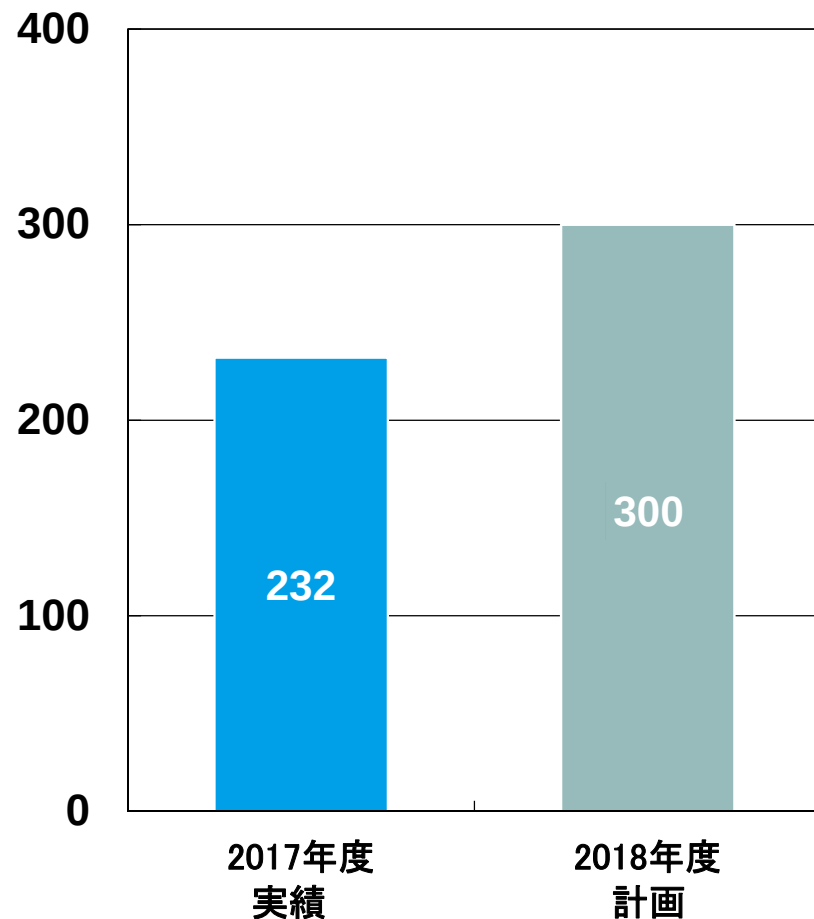
※ 売上高は、増産影響等により、増収を計画

※ 営業利益は、新車展開に係る費用等により、減益を計画

設備投資・減価償却費計画

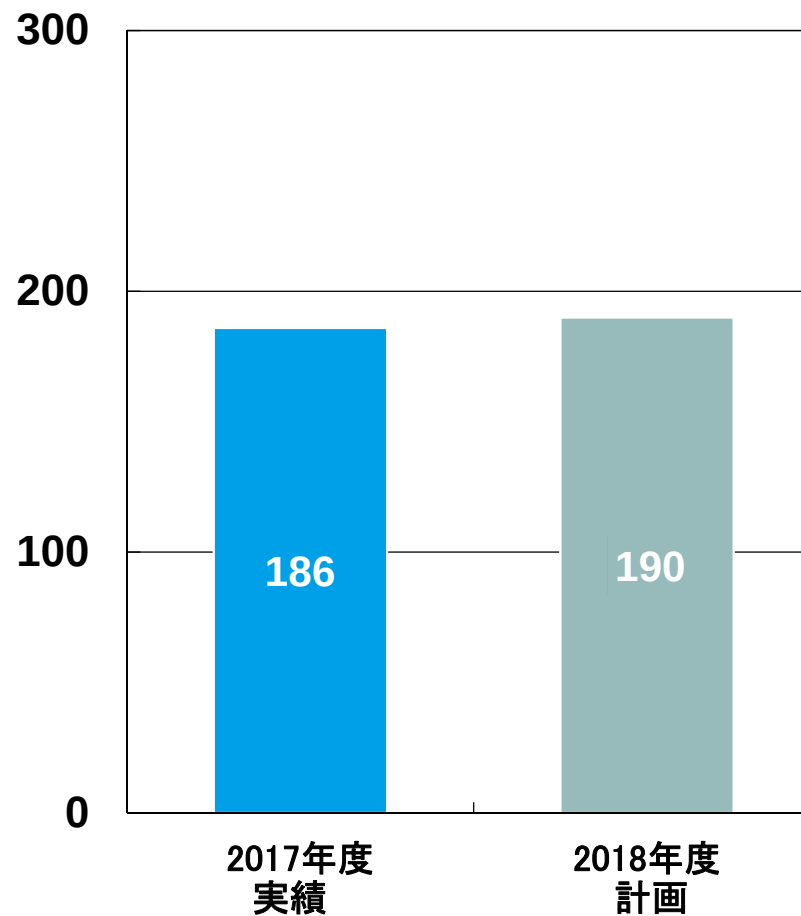
(億円)

【設備投資】



(億円)

【減価償却費】

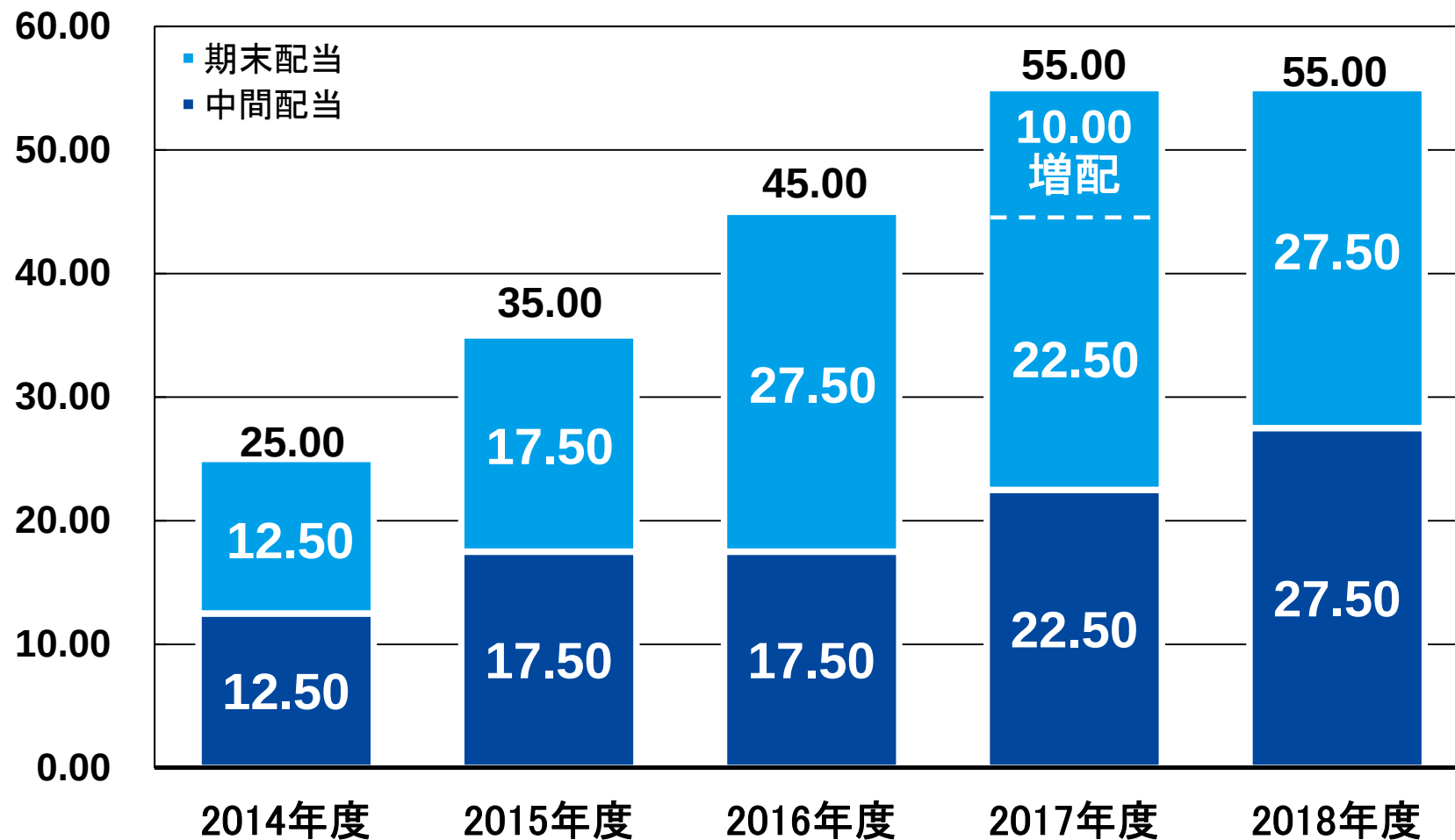


※ 設備投資は、ホットスタンプの導入等により、68億円の増加

※ 減価償却費は、4億円の増加

配当金推移

(円)



※ 1株55円を継続



将来に向けた基盤作り



1. 技術開発

自動車における新技術の台頭

- 自動車産業は100年に1度の大変革期を迎えている

新技術の台頭

台頭技術	KEY 技術
1) 『電動化』	航続距離伸長、高密度バッテリー、 充電時間短縮、 軽量化
2) 『自動運転』	センシング、高度情報処理、走行制御、 フェイルセーフ、AI
3) 『コネクテッド』	テレマティクスサービス、シェアリング、高速通信、 情報システム、

当社のコア技術である「プレス技術」を活かし、
「軽量化技術開発」を推進し、『電動化』対応に備える



(1) 車体部品事業 技術開発の取り組み

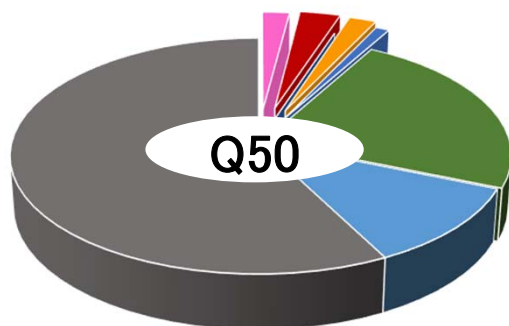
冷間プレス (Infiniti QX50 BIW)

- トップベンチマークの超ハイテンの適用(780MPa以上): **27%**
- 高成形性1180MPa/980MPaを上屋、下屋に採用し、BIW (Body In White) として**14kg** の軽量化に貢献

【Infiniti Q50 (SKYLINE)】

Hot stamp: 2%
1180MPa: 4%
780/980: 5%

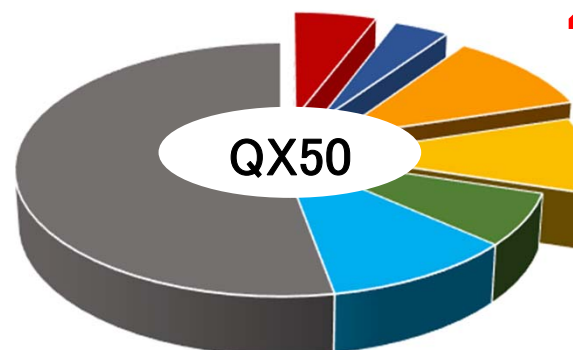
11%



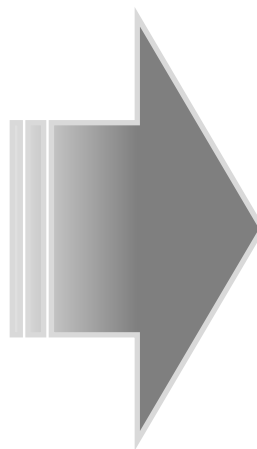
【Infiniti QX50】

高成形性1180MPa/
高成形性980MPa: 6%
980MPa: 11%
780MPa: 10%

27%



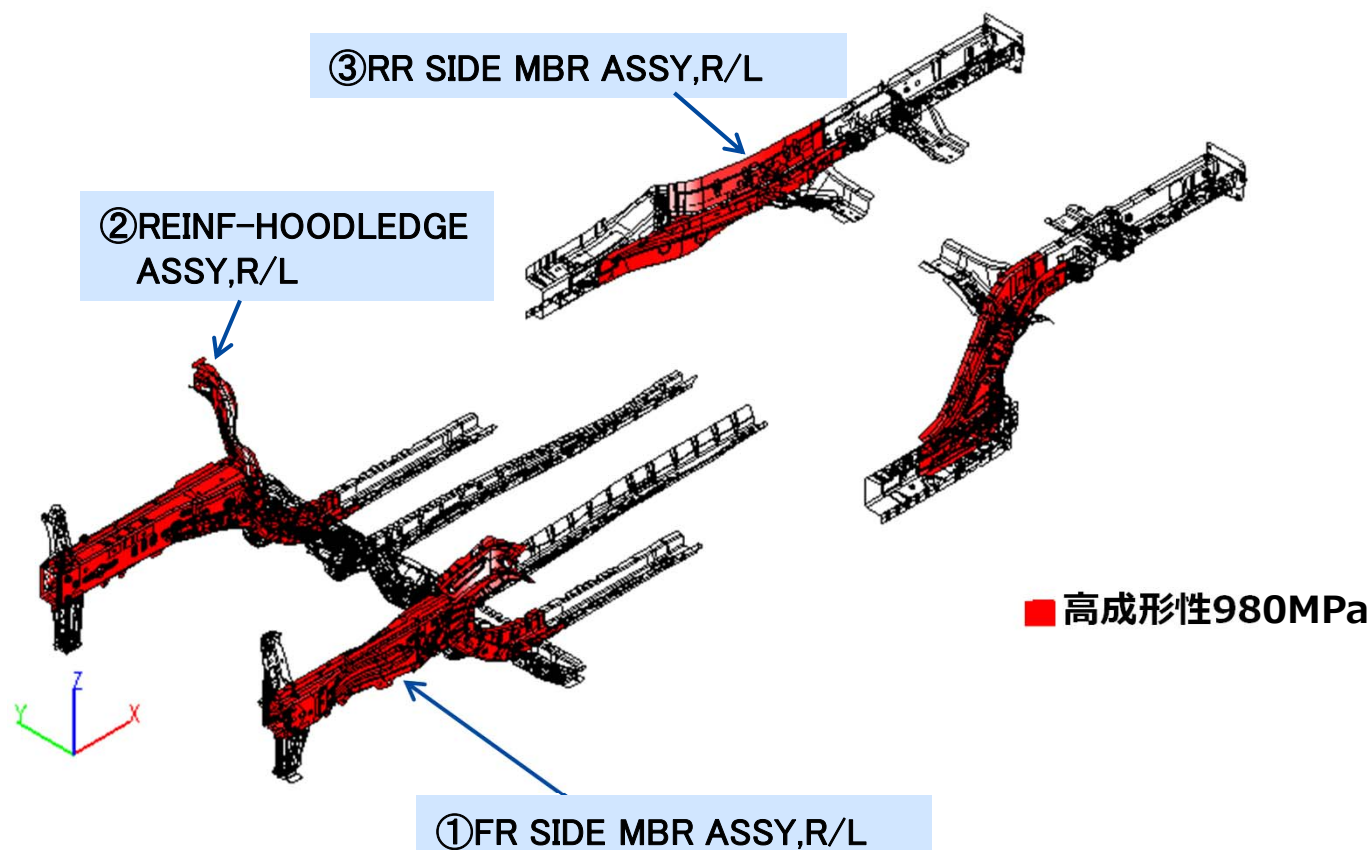
▲14kg



冷間プレス（高成形性980MPa材成形技術）

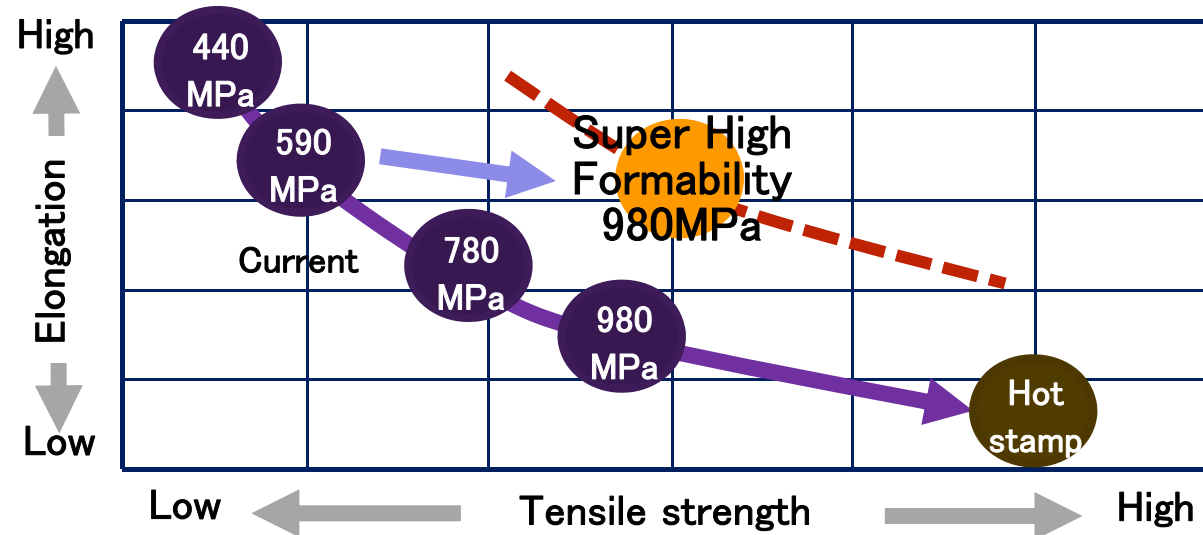
- 高成形性980MPaを下記の下屋難成形骨格 3部品へ採用。
難成形部品への採用は世界初

Infiniti QX50 当社受注部品



冷間プレス（高成形性980MPa材成形技術）

■ 高成形性980MPa材は590MPa材と加工性が同等の為、より軽量化が図れる

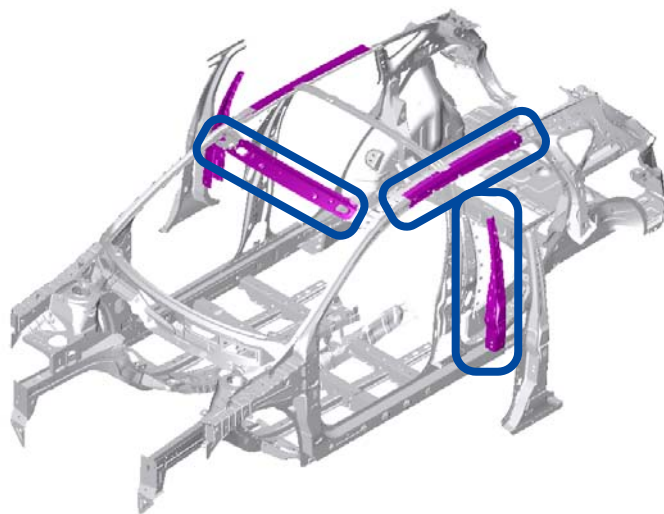


- 高成形性980MPa材は、従来の980MPa材と比較し、一般部の伸びは良好だが、端部割れが発生しやすくこの対応が課題であったが、トリム工法の工夫と独自の成形技術により解決した

	YP[MPa]	TS[MPa]	EL[%]	λ[%]
高成形性980MPa	660	1000	23	30
980MPa	660	1000	15	30
590MPa	406	634	29	65

<1.5GPa成型技術開発>

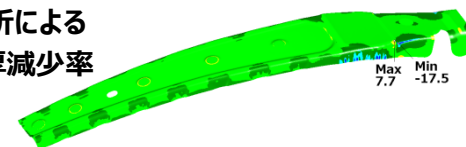
- 更なる軽量化を目指し、1.5GPaの成型技術開発を推進中
- 解析による成形可否判断を可能とし、下記フォーム部品について、1.5GPa材の適応目処が立った



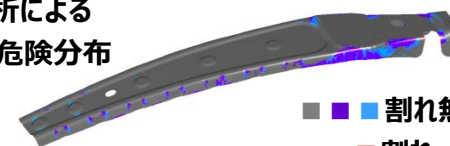
REINF-CTR PLR OTR



解析による
板厚減少率



解析による
割れ危険分布



■ 割れ無し
■ 割れ

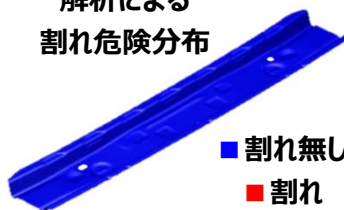


ROOF RAIL-FR



割れ・しわ等無く成形可

解析による
割れ危険分布



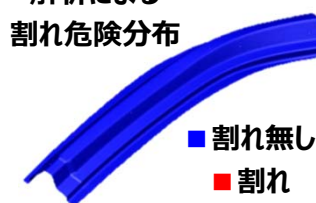
■ 割れ無し
■ 割れ

REINF FR PLR OTR DR



割れ・しわ等無く成形可

解析による
割れ危険分布



■ 割れ無し
■ 割れ

ホットスタンプ(広州 導入準備状況)

- 製造設備が設置され、試運転を開始。
6月より試作車用の部品製造を開始予定



東風ユニプレスホットスタンプ会社 建屋外観

(2017年5月時点)

Copyright© UNIPRES CORPORATION, All Rights Reserved.



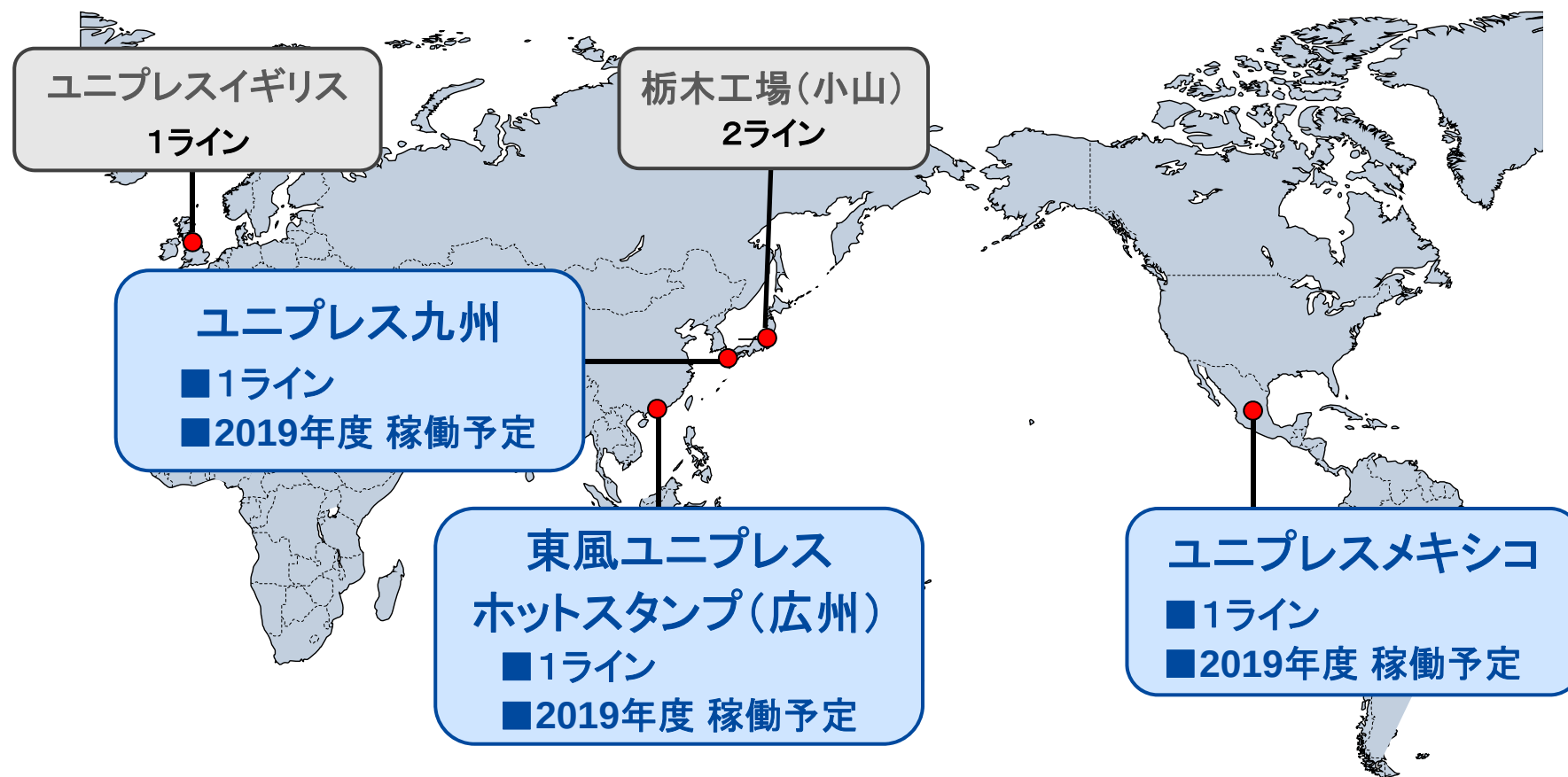
加熱炉



プレス機

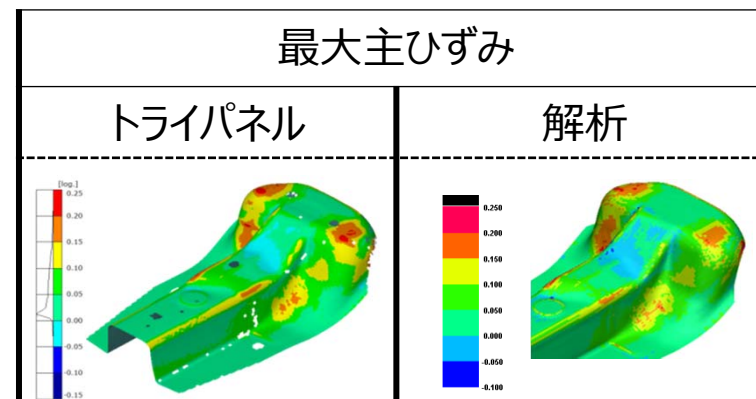
ホットスタンプ(導入計画)

今後の新車受注にあわせて追加導入を検討



アルミ車体骨格部品に対応できる技術開発を推進中

■成形技術（厚板ドロ一部品成形と予測技術）



・材料パラメータと最適な摩擦係数の設定により解析評価を可能とした

■接合技術

- RSW技術 (Resistance Spot Welding)

- アルミ 抵抗スポット溶接によるプレス部品接合技術推進

- SPR技術 (Self-Pierce Rivet)

- FDS技術 (Flow Drill Screw)

プレス部品とダイキャスト・押し出し部品
接合技術推進

■ 肉盛りの目的

形状変更時の対応や、量産品質維持など母材の表面改質により金型耐久性を向上させる

■ 活用領域

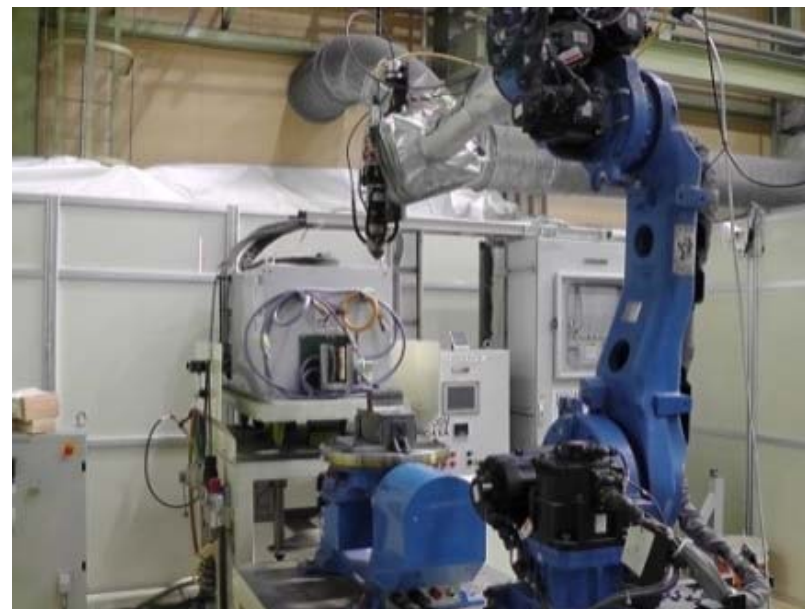
金型形状補修 ⇒ ① 設計変更対応 ② 量産金型の保全

超ハイテン難成形部品比率の高まりにより肉盛り難易度が上がっている

ハンドワーク肉盛り



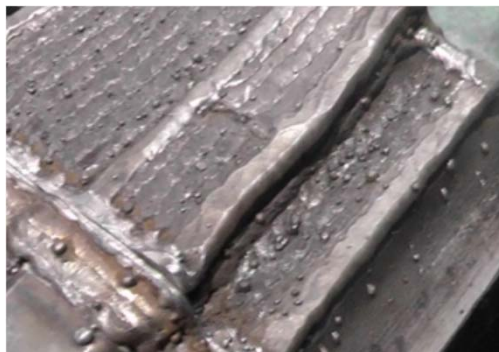
ロボット自動レーザー肉盛り



金型形状肉盛り作業の自動化

■ 仕上がり

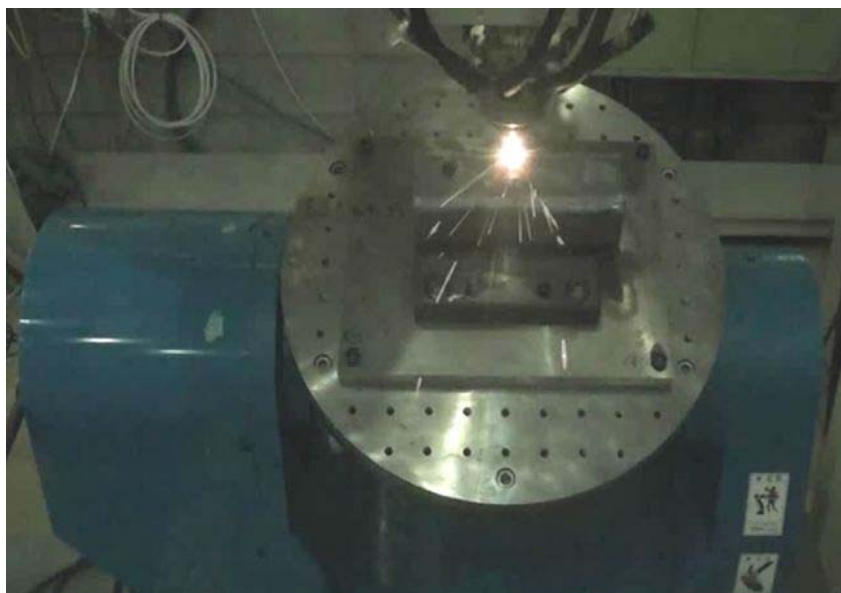
【ハンドワーク肉盛り】



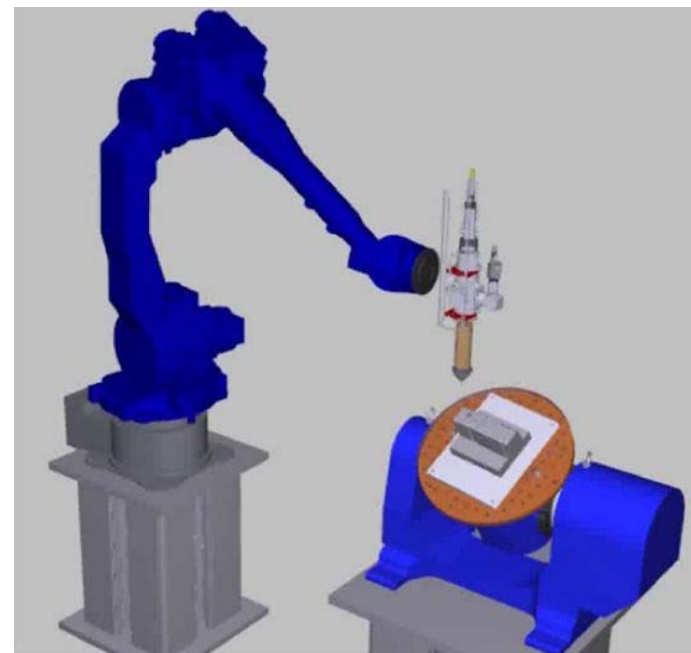
【レーザー肉盛り】



■ 自動肉盛り風景



■ シミュレーション



【効果】

- ・肉盛り品質向上
(熟練度によるバラつきが出ない)
- ・金型の量産品質維持
(耐久性向上)

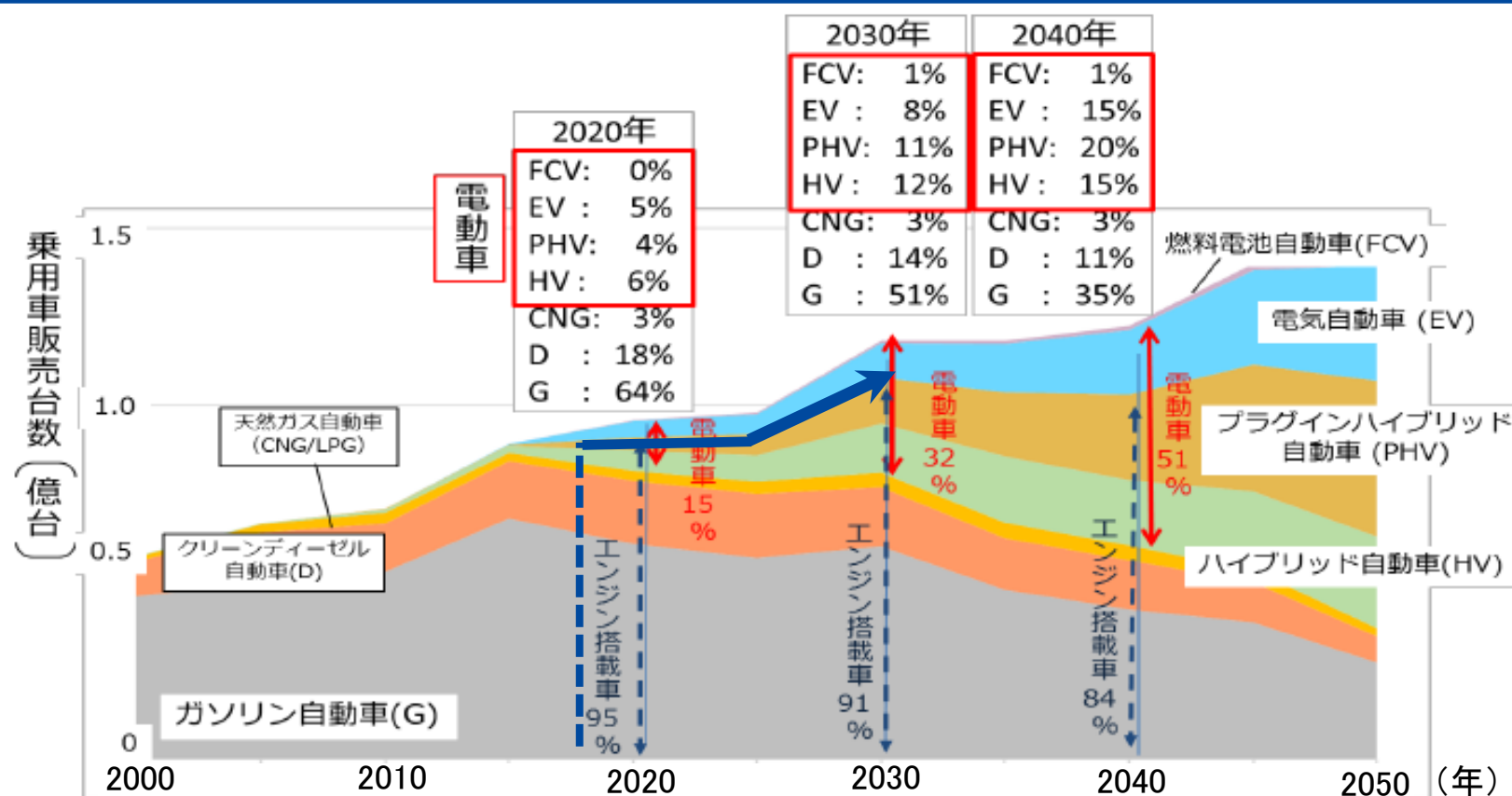


(2) トランスミッション部品事業 技術開発の取り組み

トランスミッション部品事業 技術開発の方向性

IEA予測では2030年:EV+FCV 9%、HEV 23%

- 内燃機関 & HEVの生産はまだ伸びるため、TM部品の拡販は継続する。
- 2030年以降のEV比率拡大に備え、技術開発を進める。

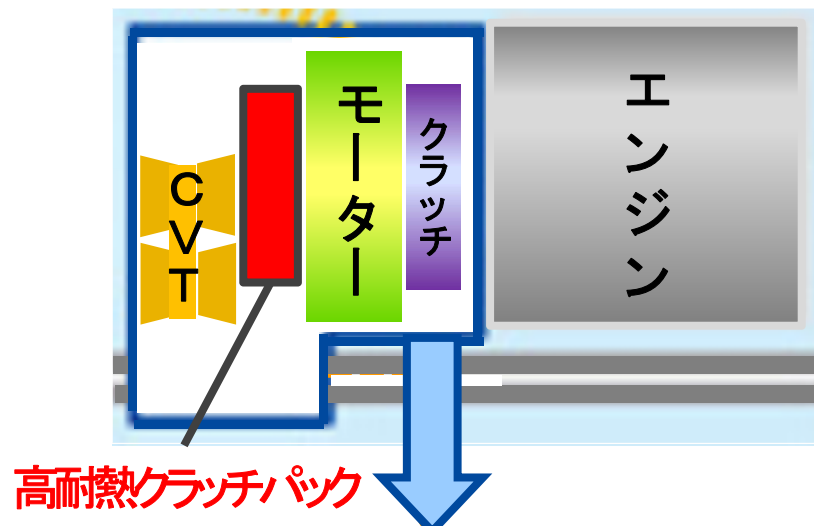


経済産業省「自動車新時代戦略会議(第1回)資料」より抜粋

(出所) IEA「ETP(Energy Technology Perspectives) 2017」に基づき作成

電動化対応(第1STEP:HEV新技術)

HEV高負荷入力に耐えうる 高耐熱クラッチパックを開発中(特許出願済)

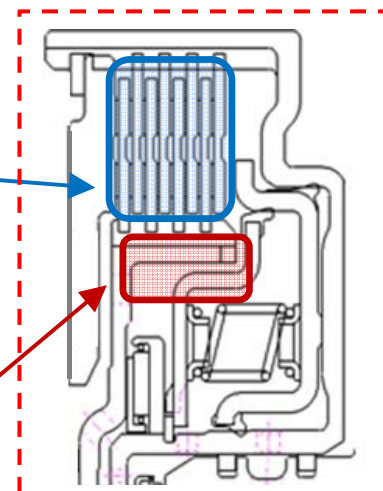


- <ハイブリッドシステム>
- ・トルクコンバータスペースへモーター設置
 - ・発進時の高負荷入力をすべてクラッチで吸収

クラッチ耐熱性能向上で
HEV車両性能向上

温度均一化
新技術

油冷却性向上
新技術



部品効果

- ・温度低減効果 **-92℃**
- ・ジャダー寿命 **2.6倍向上**

車両への貢献

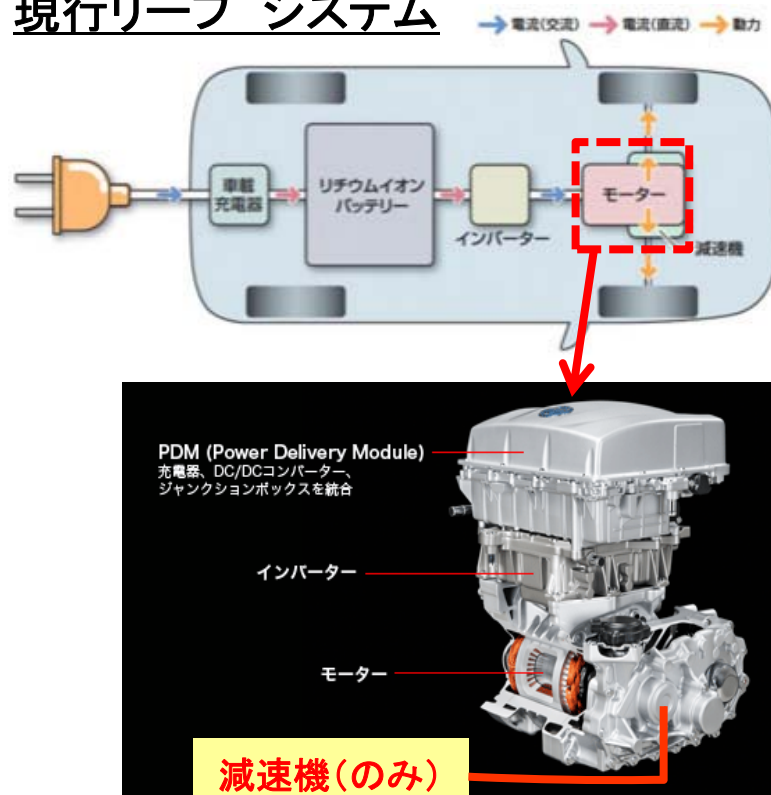
- ・発進登坂の性能向上
- ・CVT油 交換サイクル延長

電動化対応(第2STEP:EV新技術)

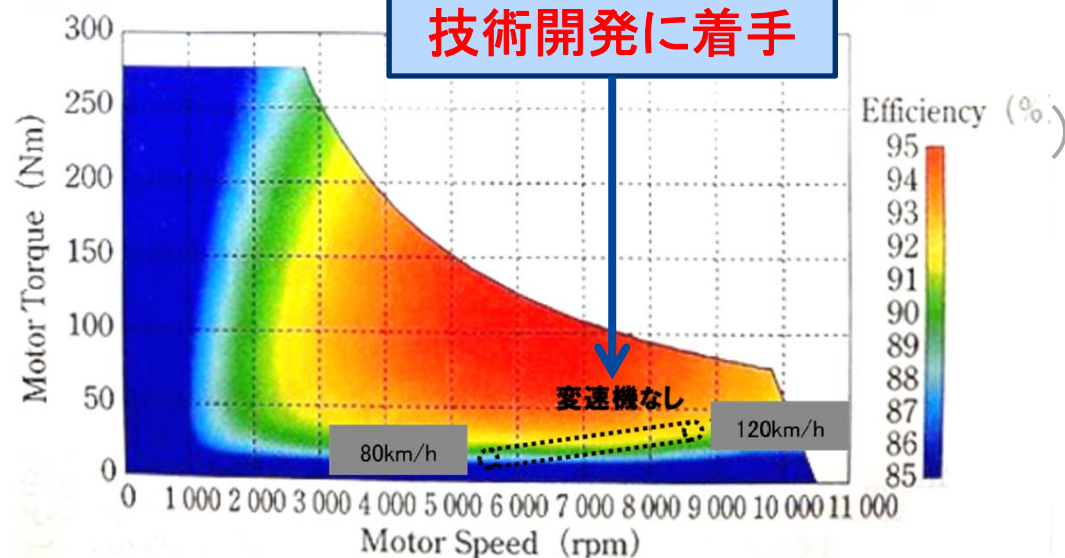
現行リーフ システム: **変速機なし**(減速機のみ)

- ・最高車速制限: 140km/h
- ・高車速領域 モーター効率低い(電力消費多い)

現行リーフ システム



**2段変速システム
による性能向上
技術開発に着手**





2. 拡販

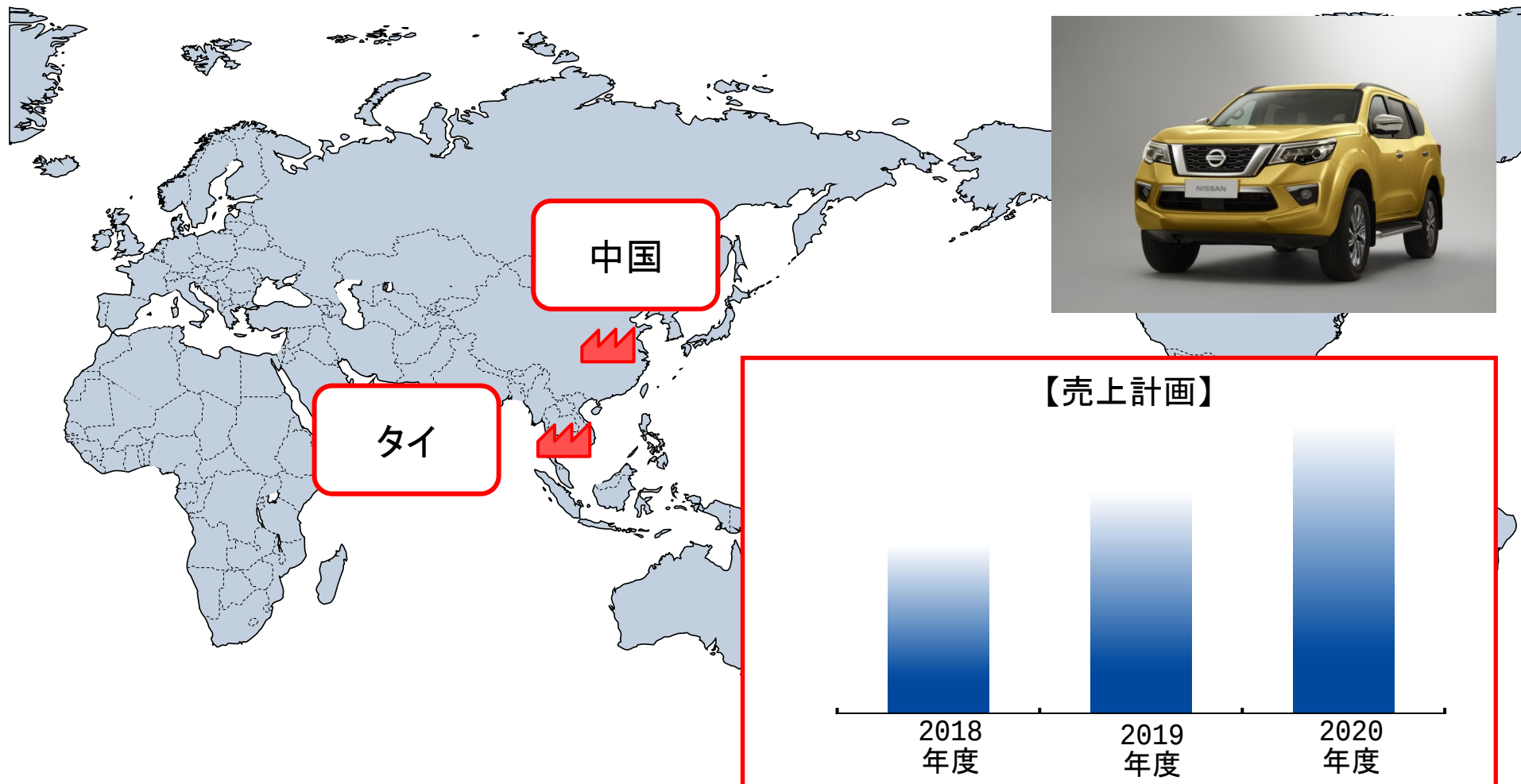
2017年度新車立上げ実績と今後の見通し

	2017	2018	2019
日本			
米州			
欧州			
アジア (中国・タイ・ インド・ インドネシア)			
計	12	16	19

- ・ 2018年度はグローバルで16車種の新車立上げを計画

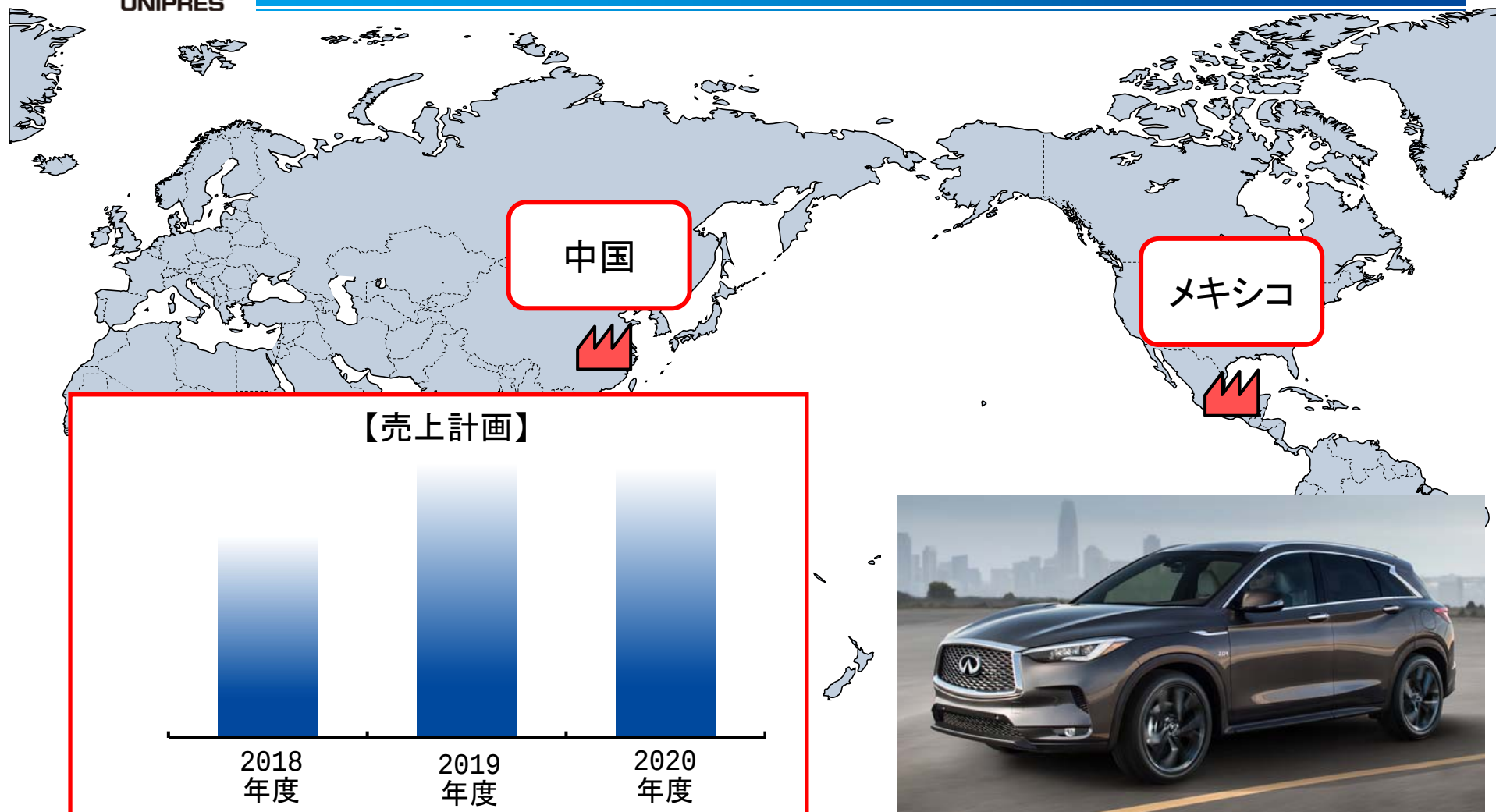
Copyright© UNIPRES CORPORATION, All Rights Reserved.

日産 フレームSUV“新型テラ”受注状況



- 「Nissan M.O.V.E. to 2020」におけるLCV事業の新型車第一号となるフレームSUV「テラ」の部品を、中国・タイで受注

日産 インフィニティ“新型QX50”受注状況



- ルノー・日産とダイムラーの合併会社「COMPAS」生産の新型QX50をメキシコで新規受注。加えて中国でも新規受注

日産“新型アルティマ”受注状況

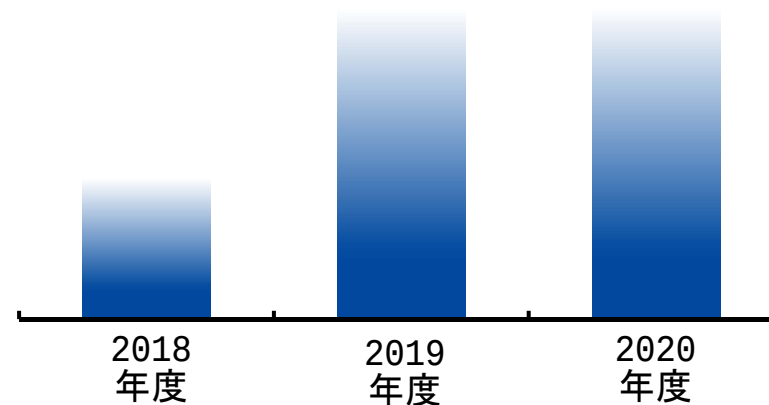


アメリカ



新型アルティマ

【売上計画】



- ・ 今後数年間で世界の多くの市場で発売される予定の「新型アルティマ」をアメリカで受注

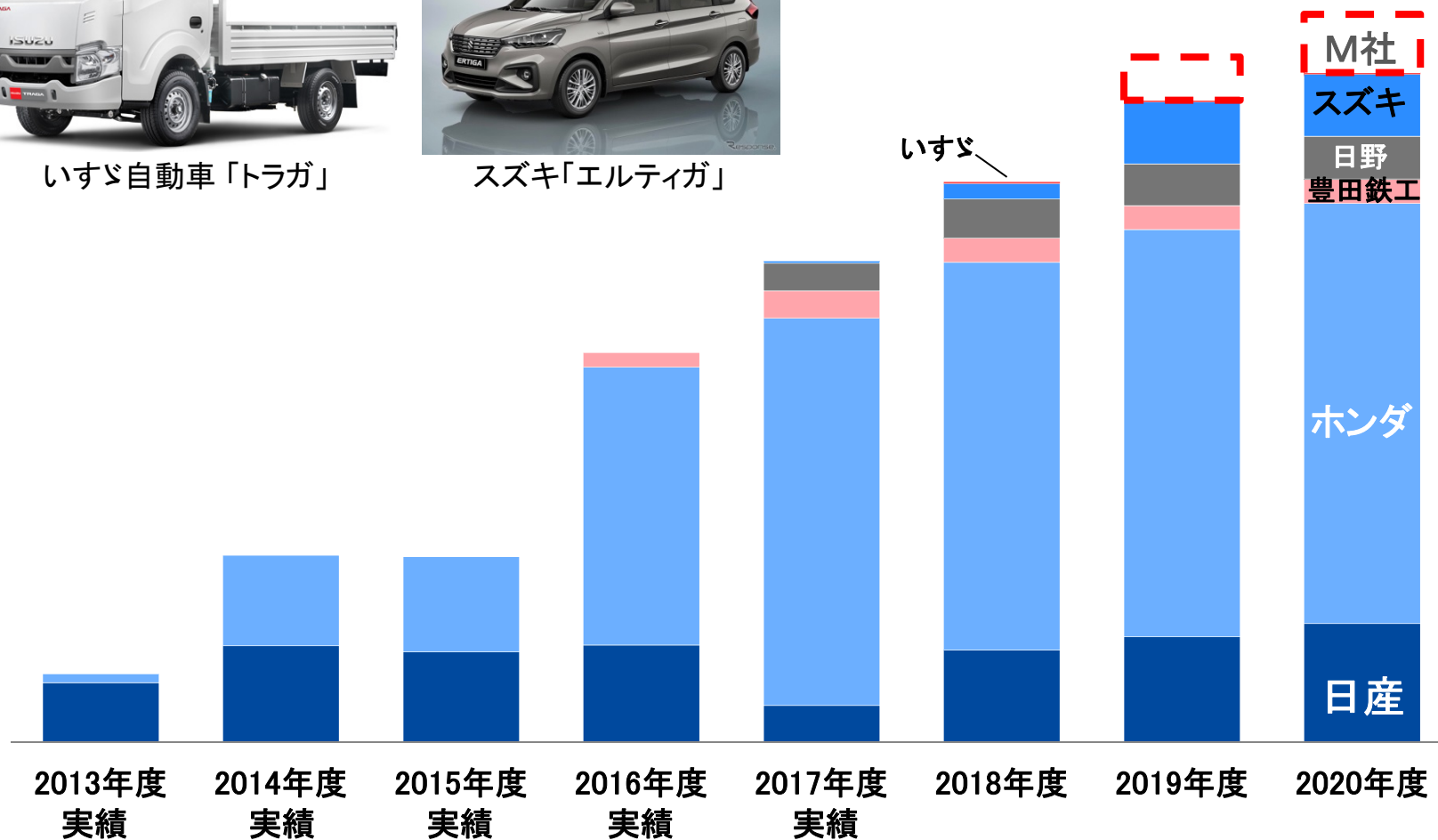
インドネシア 得意先別売上見通し



いすゞ自動車「トラガ」



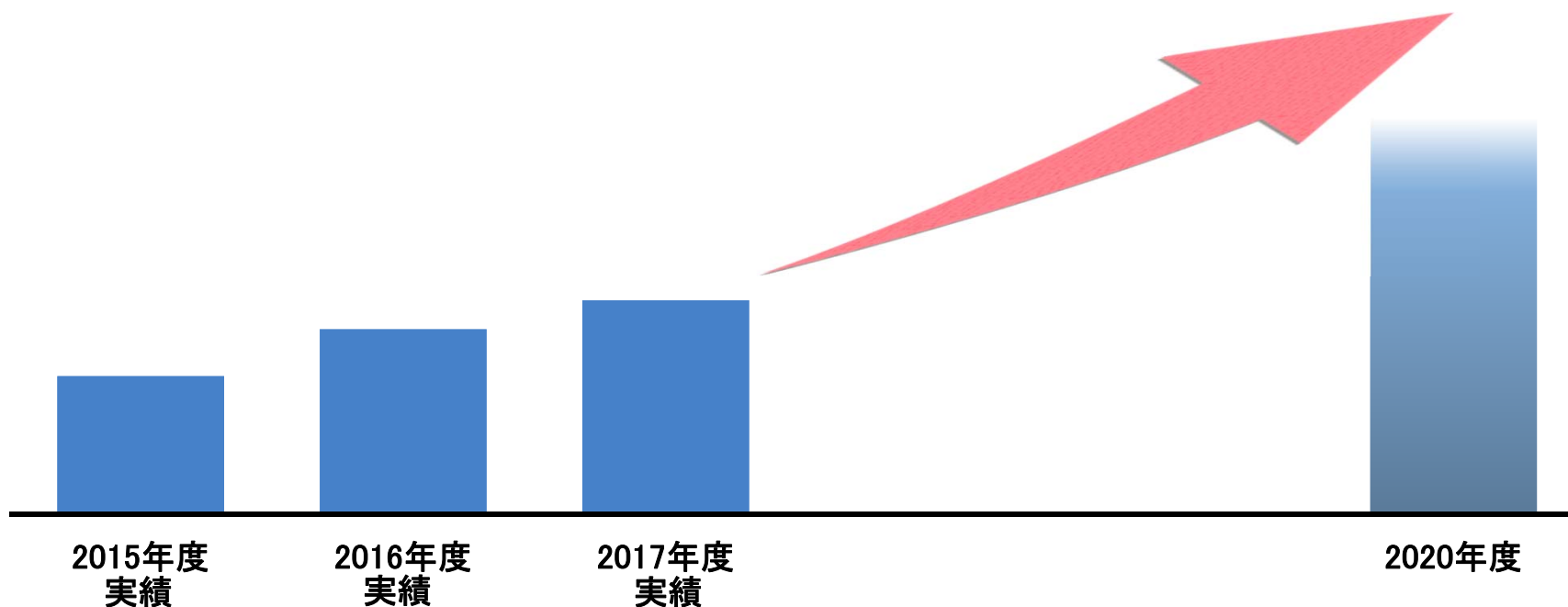
スズキ「エルティガ」



- 積極的な拡販活動により、いすゞ自動車・スズキから新規受注

アイシンAWへの拡販状況

＜アイシンAW向けグローバル売上＞



＜主な納入部品＞



レシーバーオイル



フランジ



オイルパン



オイルプレート



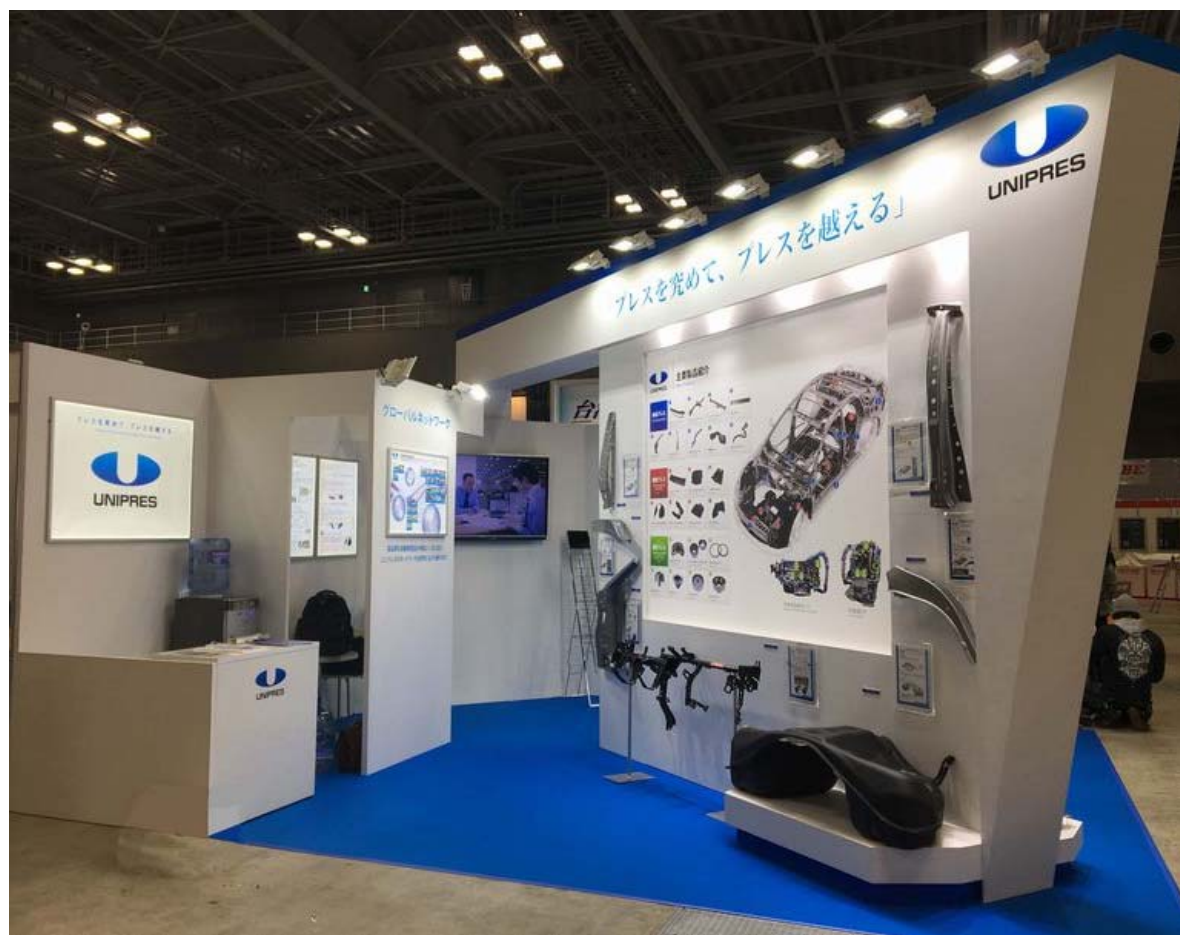
コンバータストラップ

・アイシンAWからグローバルに受注が拡大



『オートモーティブ ワールド2018』出展

クルマの先端技術分野において世界最大の展示会である
「オートモーティブ ワールド」に初出展。
カーメーカーを中心とした来客者に当社技術を積極的にPR



【オートモーティブワールド2018】
会期: 2018年1月17日～19日
会場: 東京ビッグサイト



『オートモーティブ ワールド2018』主な展示品



1.5GPaハイテン材
センターピラーレインフォース



1.2GPaハイテン材
フロントピラー



ホットスタンプ材超深絞り
フロントサイドメンバー



EV車用バッテリーケース



自社開発トルクコンバータ



クラッチパック



フロントフェンダープロテクター

お客様	内 容
カーメーカー	・当社のハイテン技術やホットスタンプ技術を応用した部品の採用を検討したい ・プレス成形の樹脂部品をバイク部品に採用したい ・駆動用モーターの構成部品を精密プレスで代替したい
車載用電池製造メーカー	・バッテリーケースを供給して欲しい
介護用ベッドメーカー	・現在、インジェクションで製造しているベッドの部品を、安価で軽量なプレス成形の樹脂部品に置き換えたい



3. 中期経営方針

■ マクロ経済

世界経済は堅調に推移しているもののグローバルの政治的リスクがある
長期的には新興国需要を中心とした市場拡大も期待

- ・北 米 … 市場規模・経済施策期待から引き続き主力市場として期待
- ・欧 州 … 経済は安定しているものの引き続きBrexit・中東問題を注視
- ・中 国 … 政策変更で成長は鈍化するものの引き続き世界市場を牽引
- ・新興国 … 中長期的な成長期待は変わらず
- ・日 本 … 中長期的な漸減トレンド、為替影響の注視は変わらず

■ 自動車業界

グローバル化 ⇒ グローバルモデル・多極同時立上げモデル

技術革新 ⇒ 「電動化」「自動運転」「コネクテッド」、異業種との融合

**グローバル展開力、新技術・開発対応力が
サプライヤーの競争力のカギ**

【経営理念】

「プレスを究めて、プレスを越える」

■ 目指すべき企業の姿

1. 市場ニーズを先取りした技術開発型企业
2. 競争力No.1を維持するコスト開発型企业
3. 自動車産業構造変化に対応したグローバル戦略企業

■ 中期経営方針

グローバルNo.1企業をめざし、UPS活動の推進により
収益力と競争力を強化する。

経営の重要な4つの課題と取り組み

1. グローバルな生産基盤の活用・強化

■ビジネスの拡大

- グローバル拡販（ルノー・三菱・ホンダ）
- 自動車産業変革への対応

■9カ国16拠点

- 生産基盤の更なる強化

2. 技術開発の推進

■新製品・新技術の開発

- 超ハイテン／ホットスタンプ／アルミ化対応技術
- 電動化対応技術
- 生産技術革新

■外部との共同研究拡充

- 高炉メーカー、自動車メーカー

3. 業界トップレベルの競争力

■コスト競争力強化

- UPS活動の更なる向上
- 15KPI ※Key Performance Indicator

■品質の向上

- 自動化の推進／AIの応用

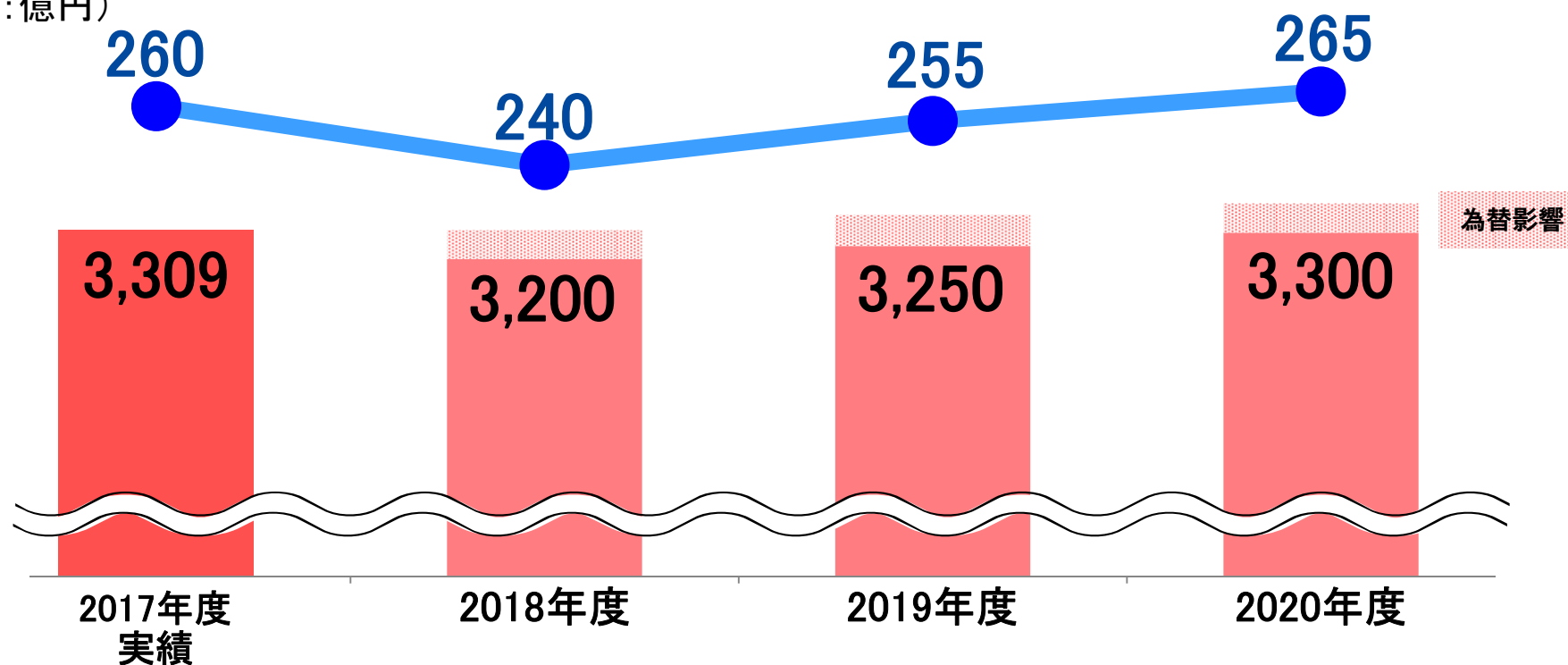
4. ESG投資等を意識した企業行動

中期経営目標

- 売上高 …着実な成長を持続
- 営業利益 …売上高営業利益率8%を維持

■売上高 ●営業利益

(単位:億円)





UNIPRES

(円)

	2016年度 通期		2017年度 通期		2018年度 計画前提
	期中平均	期末	期中平均	期末	
米ドル	108.72	112.20	110.71	106.27	105.00
英ポンド	147.37	143.06	145.37	152.02	147.00
ユーロ	120.56	122.73	127.19	134.95	129.00
ペソ	5.84	5.64	5.95	5.74	5.50
人民元	16.41	16.76	16.63	17.30	16.20
ルピー	1.62	1.73	1.72	1.63	1.60
バーツ	3.10	3.25	3.32	3.46	3.35
ルピア	0.0082	0.0087	0.0084	0.0083	0.0080

資料取り扱い上の注意

このプレゼンテーション資料で述べられている将来の当社に関する見通しは、現時点で当社が知りうる情報をもとに作成されたものです。

あくまでも現時点での将来予想であり、リスクや不確定要素を含んでいるため、実際の業績はかかる予想と大きく異なる結果となることがあります。

それらのリスクや不確定要素のうち、主なものは以下のとおりですが、これらに限られるものではありません。

- ・ 主要市場（日本、米州、欧州、アジア等）の経済状況、消費動向、及び自動車業界得意先メーカー各社の業況・戦略等に伴う製品需給の急激な変動
- ・ 原油価格や鋼材価格の高騰に伴う当社製品製造コストへの影響
- ・ 為替相場の大幅な変動
- ・ 金融・資本市場における金利等の変動 など