



ユニプレス株式会社

2020年度第1四半期決算報告





2020年度第1四半期決算について

2020年度見通しについて

中期的な取り組み



2020年度第1四半期決算について

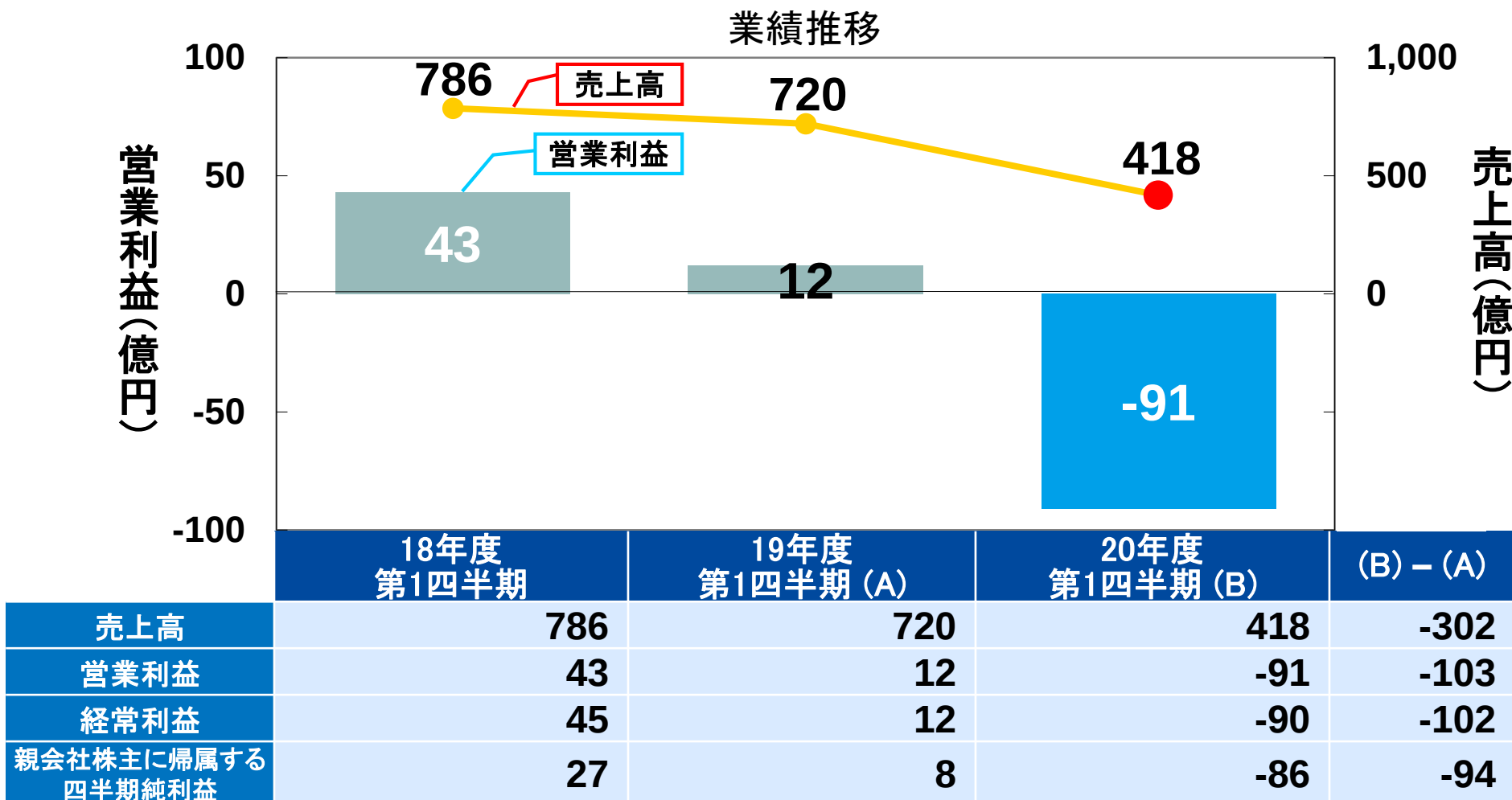
2020年度第1四半期連結決算のポイント

1. 売上高は、新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大による得意先の減産に伴う操業度の低下や工場の生産停止、為替換算影響等により大幅な減収

2. 営業利益は、売上高の大幅な減少に伴い固定費の回収ができなかったこと等の要因により損失

2020年度第1四半期連結決算サマリー

- ※ 売上高は、新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大による得意先の減産に伴う操業度の低下や工場の生産停止、為替換算影響等により、302億円減収
- ※ 営業利益は、売上高の大幅な減少に伴い固定費の回収ができなかったこと等の要因により、91億円の損失



製品群別連結売上構成

(億円)

	2019年度第1四半期		2020年度第1四半期		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	609	84.6%	357	85.4%	-252	+0.8%
トランスミッション製品	98	13.6%	47	11.2%	-51	-2.4%
樹脂製品	8	1.1%	4	1.0%	-4	-0.1%
その他	5	0.7%	10	2.4%	+5	+1.7%
合計	720	100%	418	100%	-302	—

得意先別連結売上構成(日産自動車関連)

※ 北米日産及び東風汽車の大幅な売上の減少等により、構成比は9.3%減少

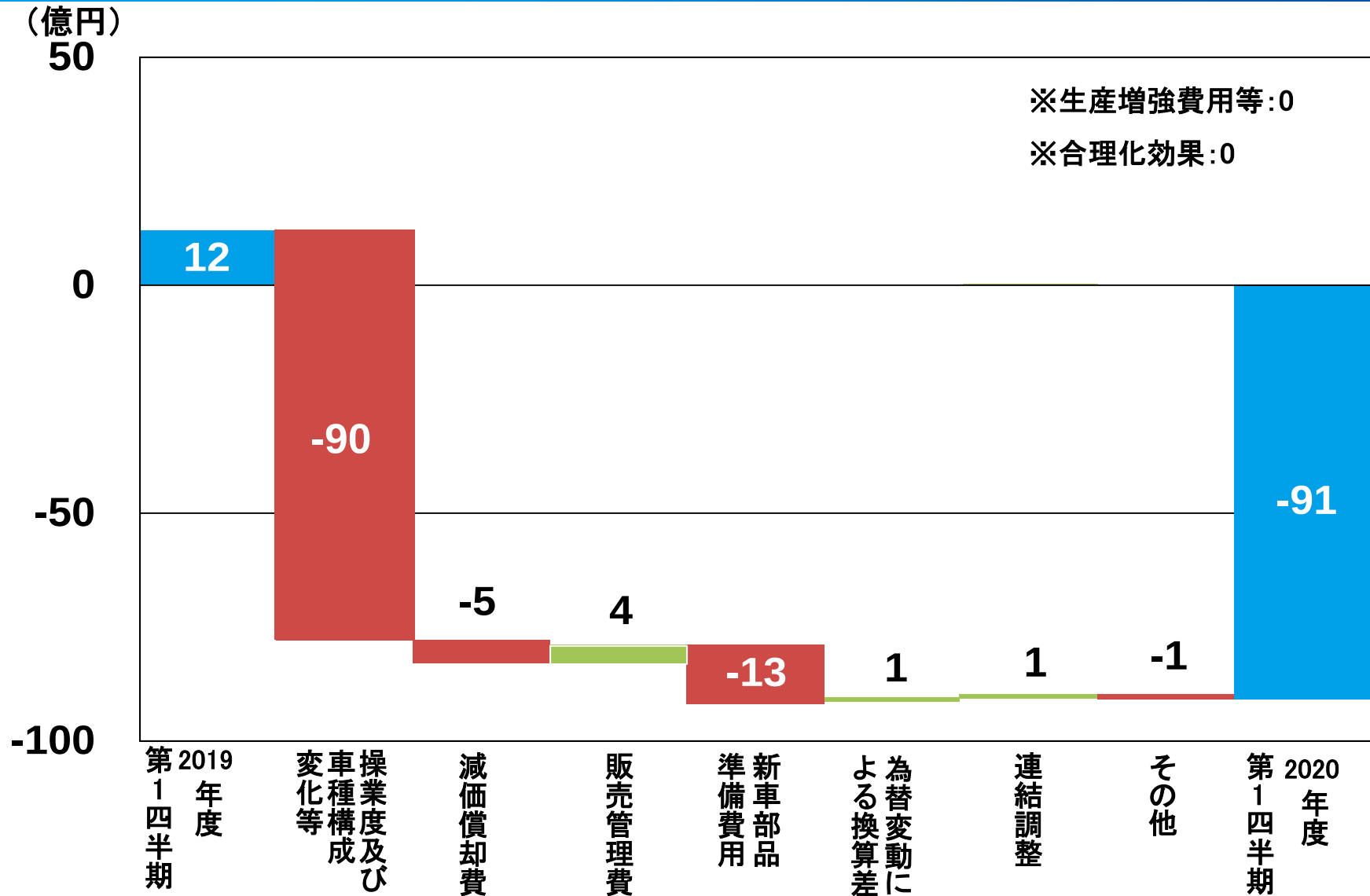
	2019年度第1四半期		2020年度第1四半期		構成比 増減	(億円)
	売上高	構成比	売上高	構成比		
日産自動車関連 小計	603.2	83.8%	311.3	74.5%	-9.3%	
メキシコ日産自動車	88.4	12.2%	73.4	17.5%	+5.3%	
日産自動車	98.1	13.6%	55.9	13.3%	-0.3%	
東風汽车有限公司	124.2	17.2%	52.7	12.6%	-4.6%	
欧州日産自動車	51.1	7.0%	36.5	8.7%	+1.7%	
ジヤトコ(海外拠点含む)	76.7	10.6%	34.7	8.3%	-2.3%	
北米日産	104.2	14.4%	28.1	6.7%	-7.7%	
日産車体	23.3	3.2%	9.9	2.3%	-0.9%	
タイ日産自動車	6.2	0.8%	9.4	2.2%	+1.4%	
マレリ(海外拠点含む)	21.5	2.9%	6.5	1.5%	-1.4%	
ルノー日産インドア	4.6	0.6%	0.7	0.1%	-0.5%	
鄭州日産	0.8	0.1%	0.2	0.04%	-0.06%	
インドネシア日産	0.7	0.09%	0.1	0.02%	-0.07%	

得意先別連結売上構成(日産自動車関連以外)

※ ユーエムコーポレーションの子会社化によるルノー及びPSA向け売上の増加等により、構成比は9.3%増加

		2019年度第1四半期		2020年度第1四半期		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		116.8	16.2%	106.7	25.5%	+9.3%	
内)ホンダ	英国ホンダ	12.4	1.7%	7.3	1.7%	0.0%	
	米国ホンダ	16.9	2.3%	7.3	1.7%	-0.6%	
	メキシコホンダ	9.7	1.3%	5.7	1.3%	0.0%	
	本田技研工業	8.1	1.1%	5.7	1.3%	+0.2%	
	インドネシアホンダ	2.7	0.3%	2.1	0.5%	+0.2%	
ルノー		11.7	1.6%	16.2	3.8%	+2.2%	
PSA		-	-	10.6	2.5%	+2.5%	
アイシン・エイ・ダブリュ(海外拠点含む)		6.4	0.8%	6.1	1.4%	+0.6%	
マツダ	マツダ	5.9	0.8%	2.1	0.5%	-0.3%	
	メキシコマツダ	2.8	0.3%	2.0	0.4%	+0.1%	
ダイナックス(海外拠点含む)		3.9	0.5%	2.0	0.4%	-0.1%	
SUBARU		3.8	0.5%	1.2	0.2%	-0.3%	
スズキ(海外拠点含む)		3.7	0.5%	1.0	0.2%	-0.3%	
NSKワーナー		1.1	0.1%	0.7	0.1%	0.0%	
三菱自動車工業(海外拠点含む)		3.8	0.5%	0.7	0.1%	-0.4%	
日野自動車(海外拠点含む)		0.7	0.09%	0.6	0.1%	0.01%	
ダイハツ工業		0.8	0.1%	0.5	0.1%	0.0%	
武蔵精密工業		0.5	0.06%	0.4	0.09%	+0.03%	
UDトラックス		0.5	0.06%	0.3	0.07%	+0.01%	
いすゞ自動車(海外拠点含む)		0.3	0.04%	0.3	0.07%	+0.03%	

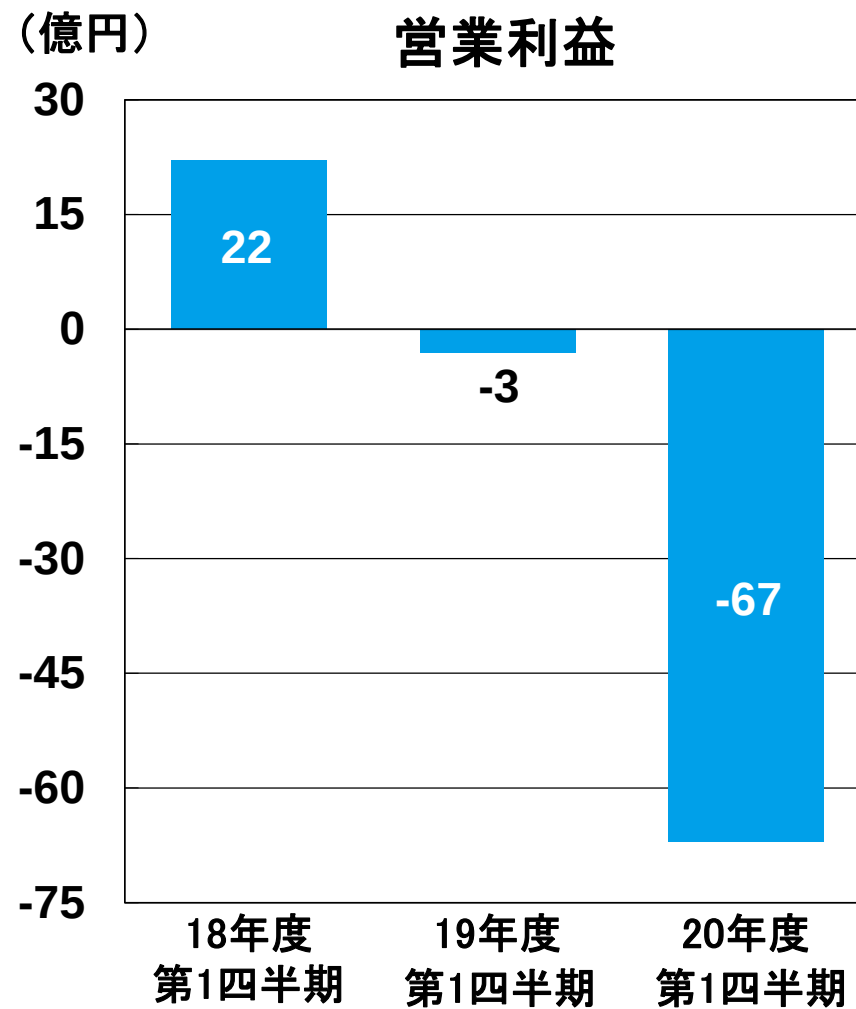
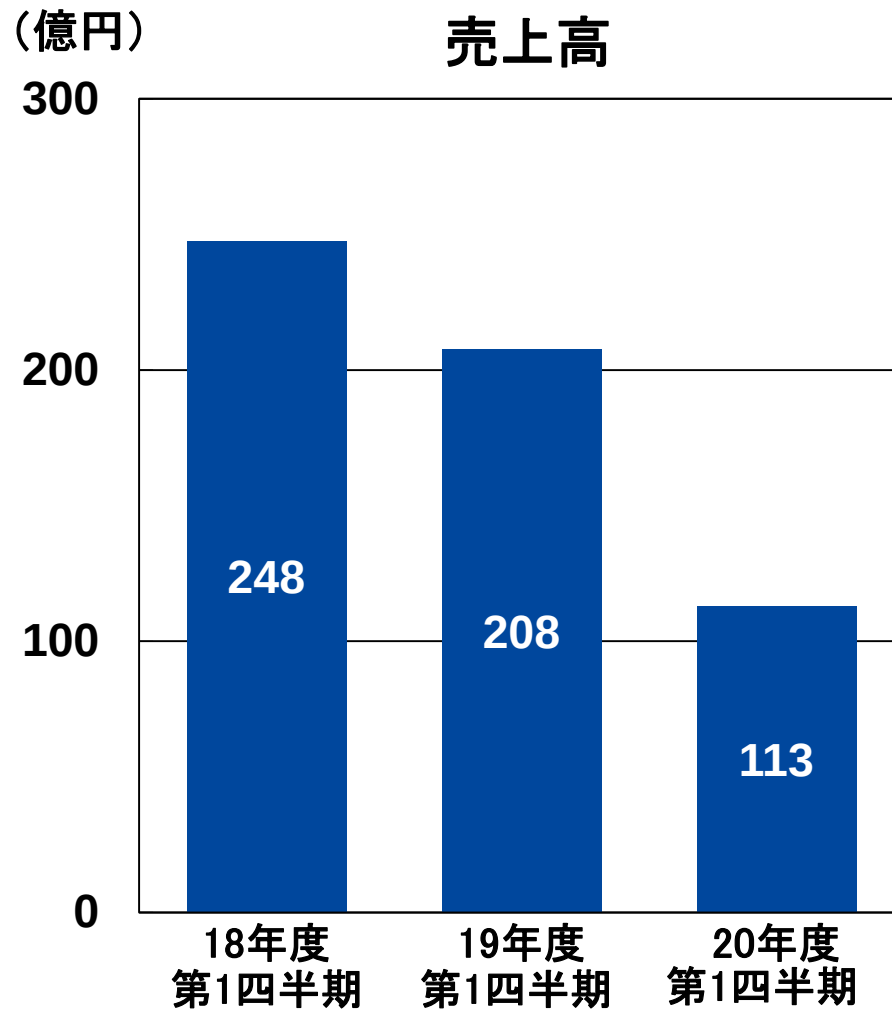
営業利益の増減要因



地域別売上高・営業利益(日本)

※ 売上高は、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う得意先の減産影響等により、45.6%減収

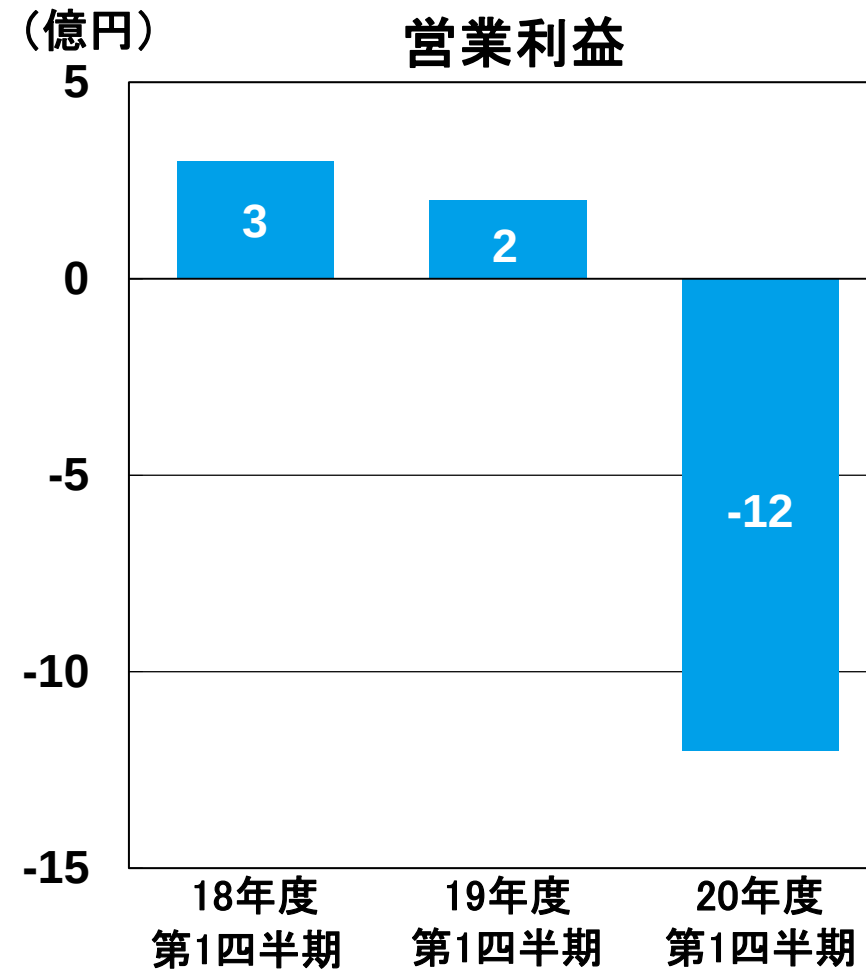
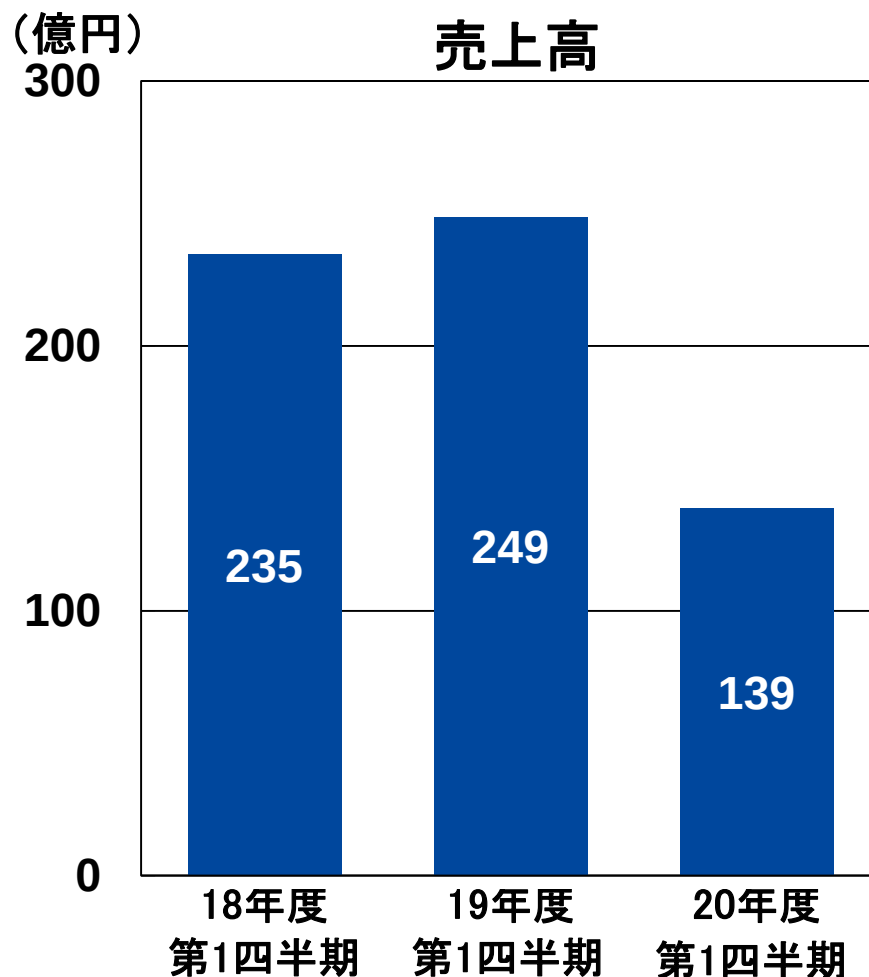
※ 営業利益は、新車部品立上げ準備費用等の負担等もあり、67億円の損失



地域別売上高・営業利益(米州)

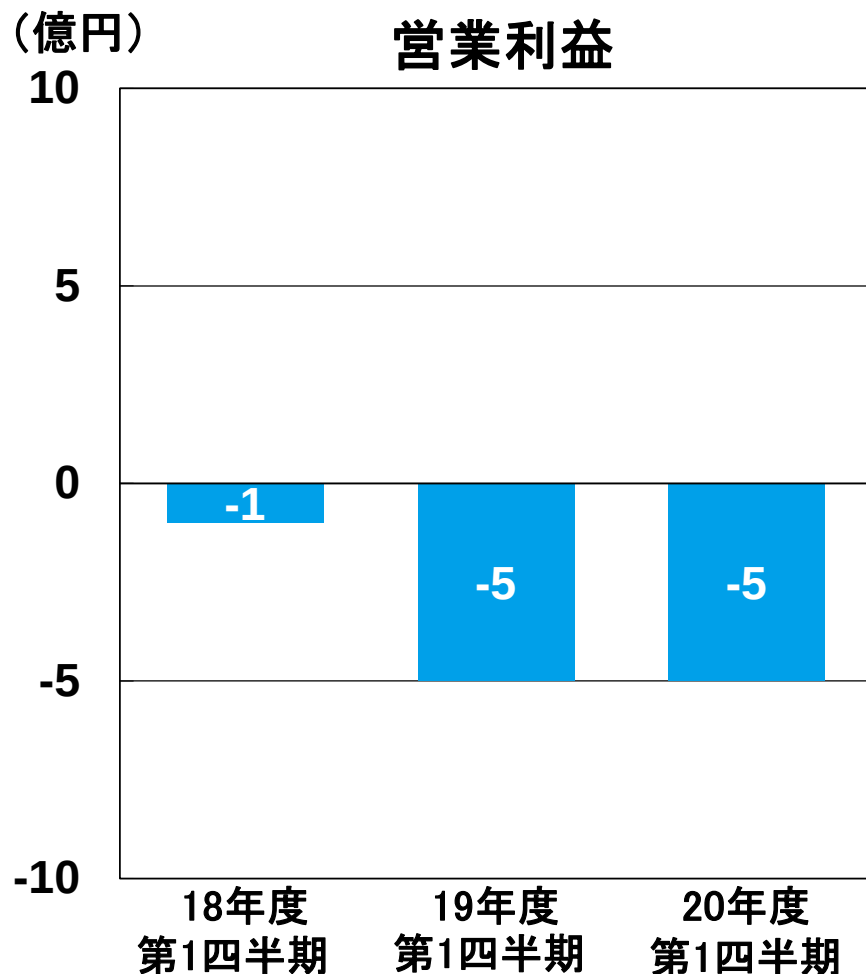
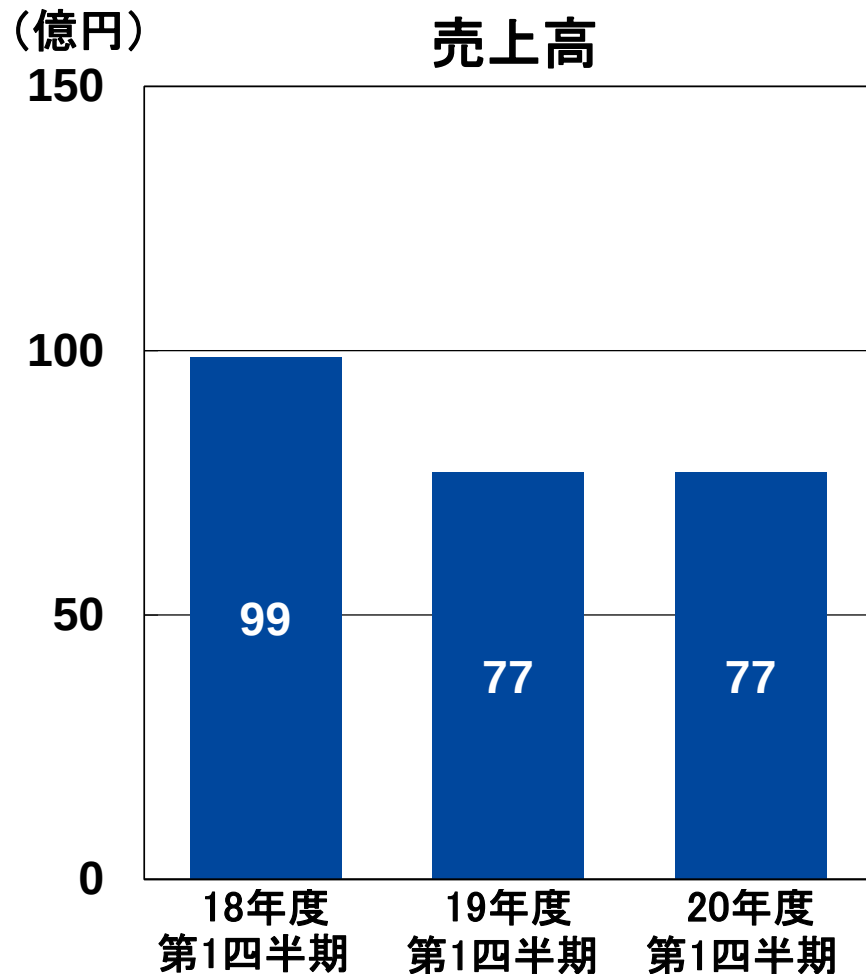
※ 売上高は、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う得意先の減産影響や政府の外出禁止・移動制限措置に伴う工場の生産停止等により、44.1%減収

※ 営業利益は、売上高の大幅な減少により、12億円の損失



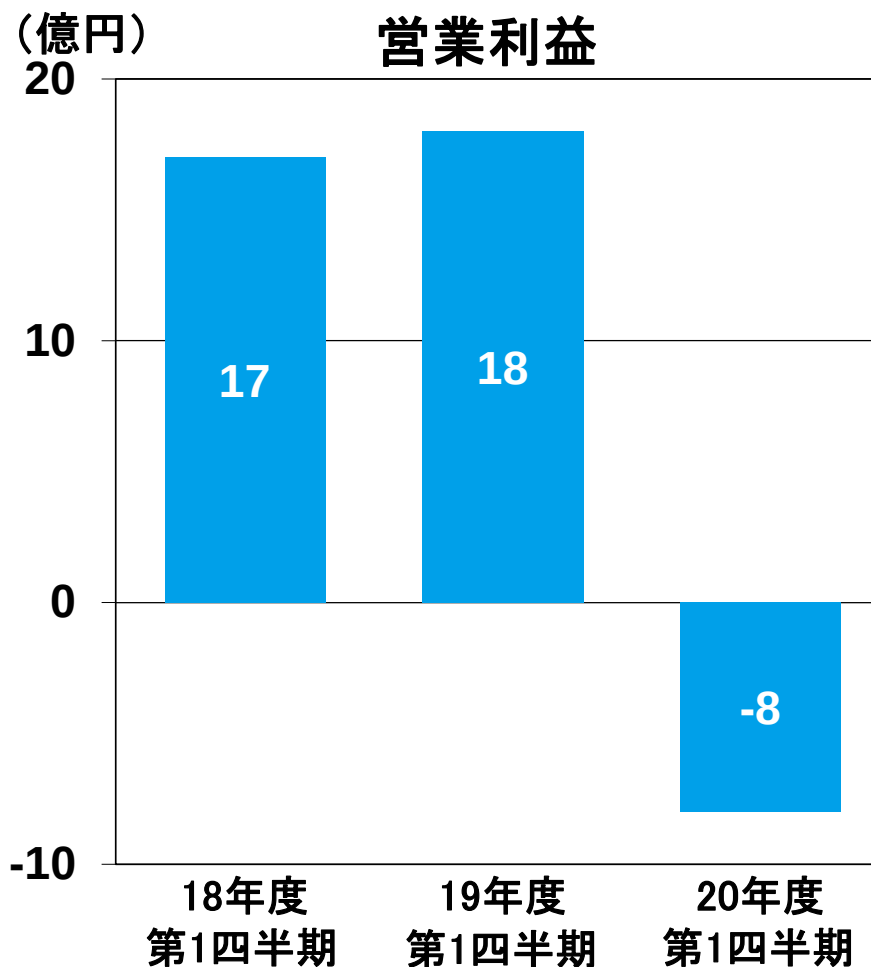
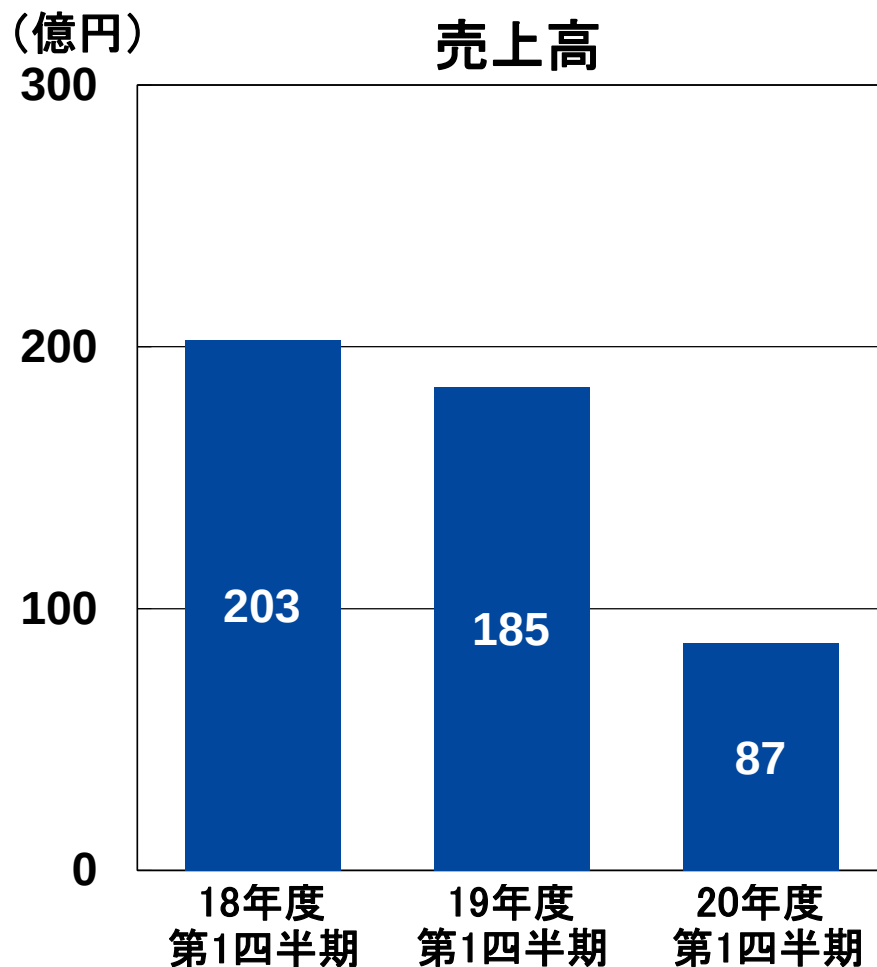
地域別売上高・営業利益(欧州)

※ 売上高は、ユーエムコーポレーションの連結子会社化による増加影響があったものの、
新型コロナウイルスの感染拡大に伴う得意先の減産影響及び為替換算影響等により横ばい
※ 営業利益は、5億円の損失



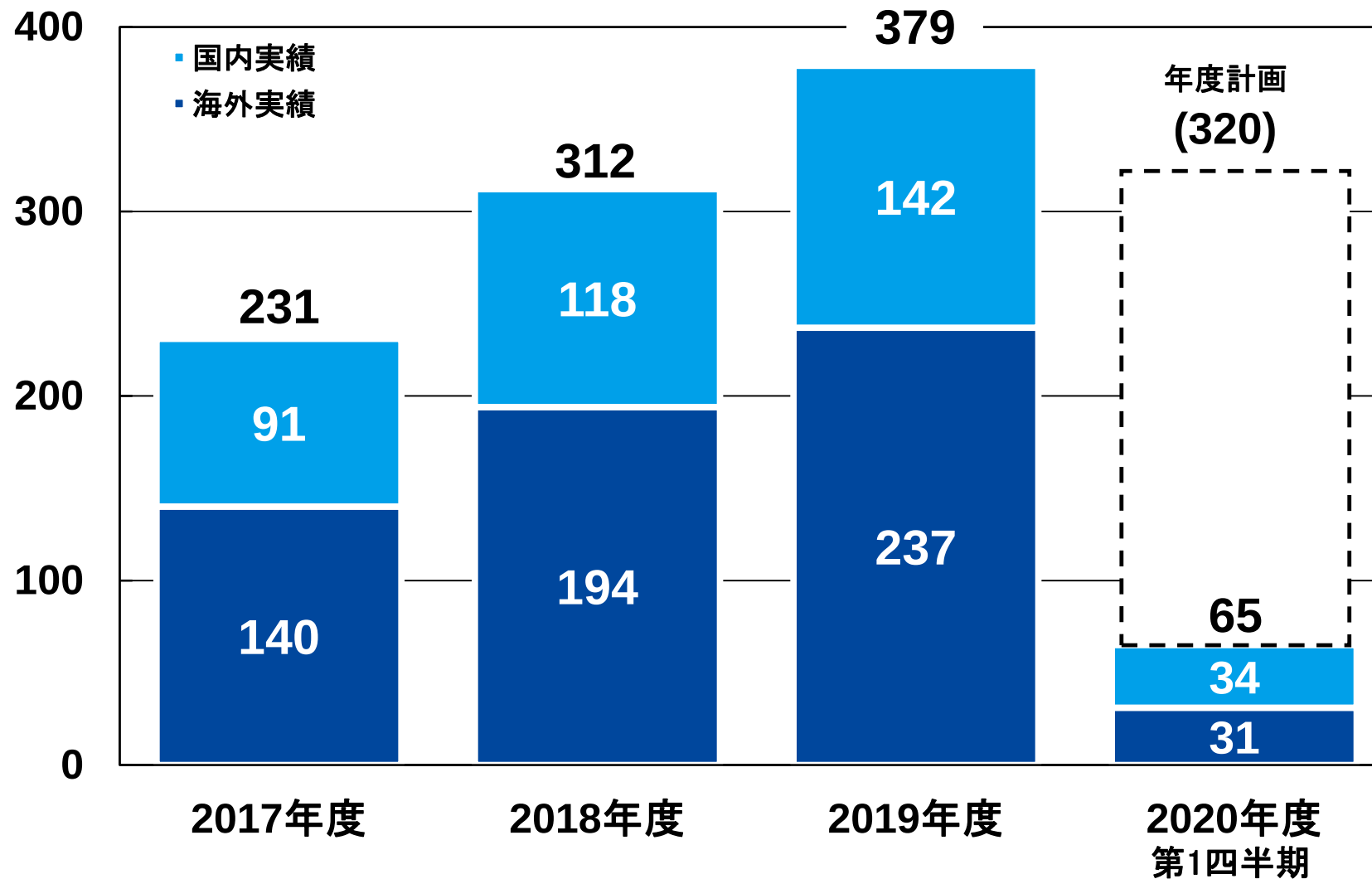
地域別売上高・営業利益(アジア)

- ※ 売上高は、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う得意先の減産影響や政府の外出禁止・移動制限措置に伴う工場の生産停止等により、52.9%減収
- ※ 営業利益は、売上高の大幅な減少により、8億円の損失



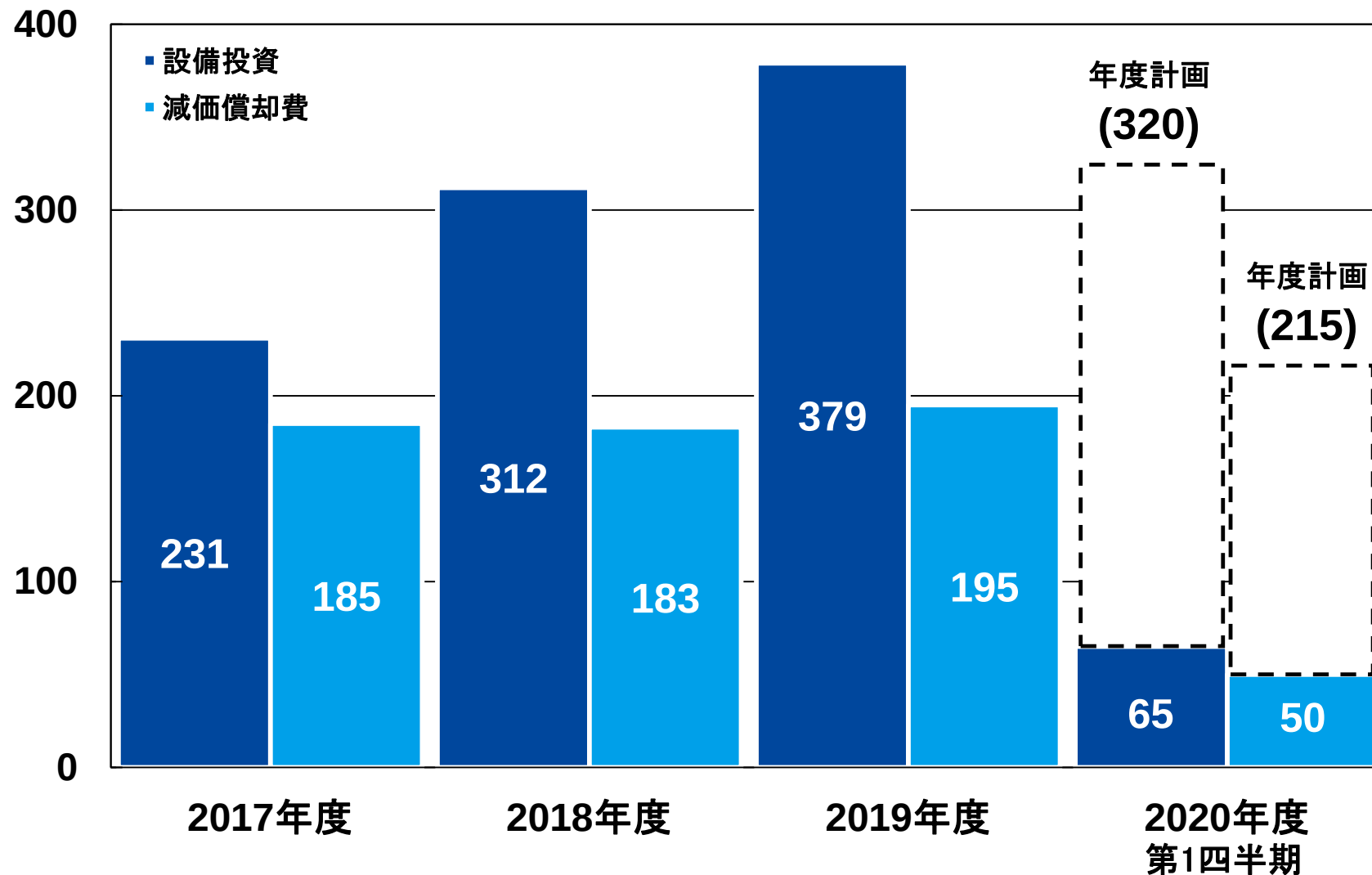
設備投資推移

(億円)



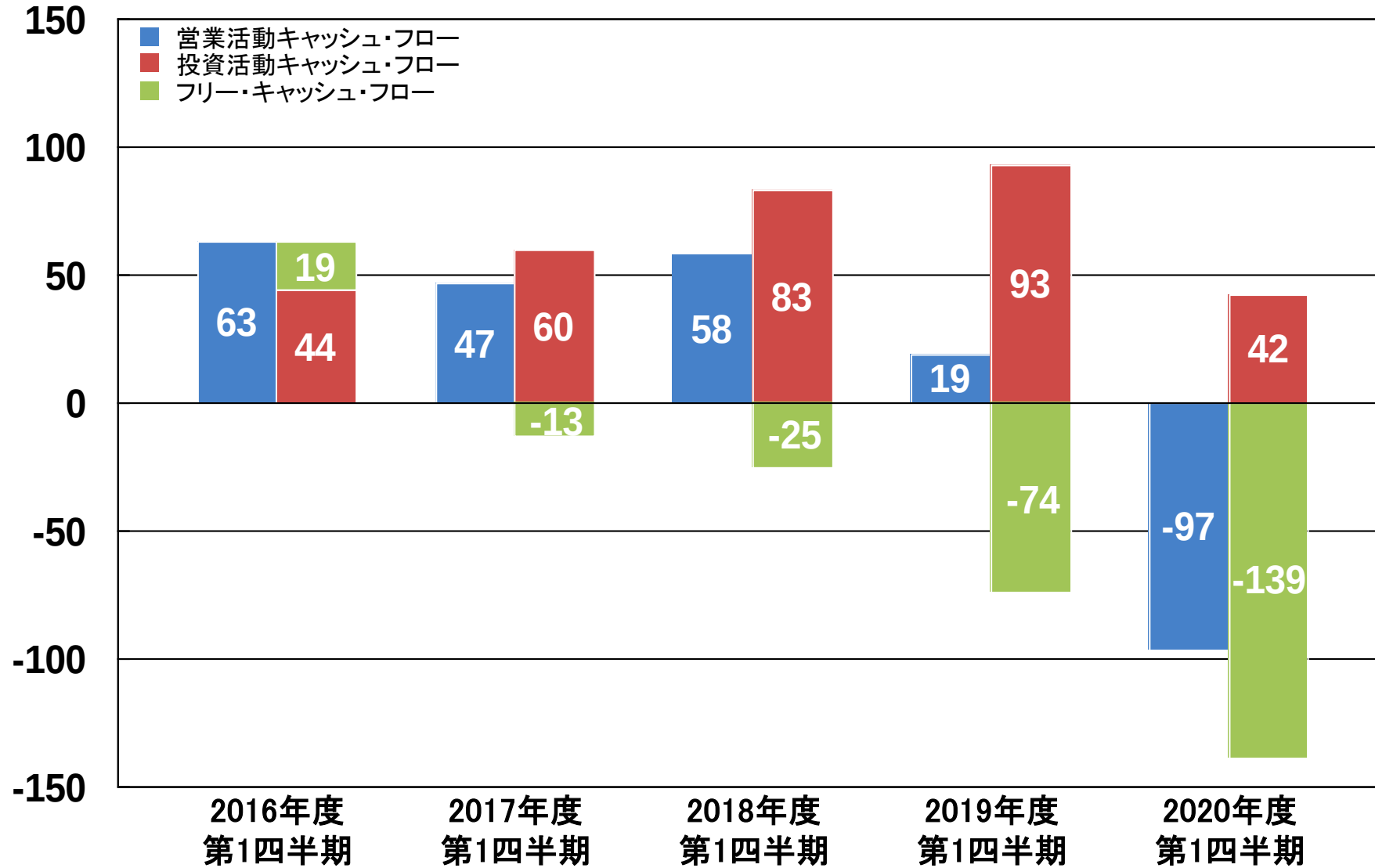
設備投資・減価償却費推移

(億円)



キャッシュ・フロー

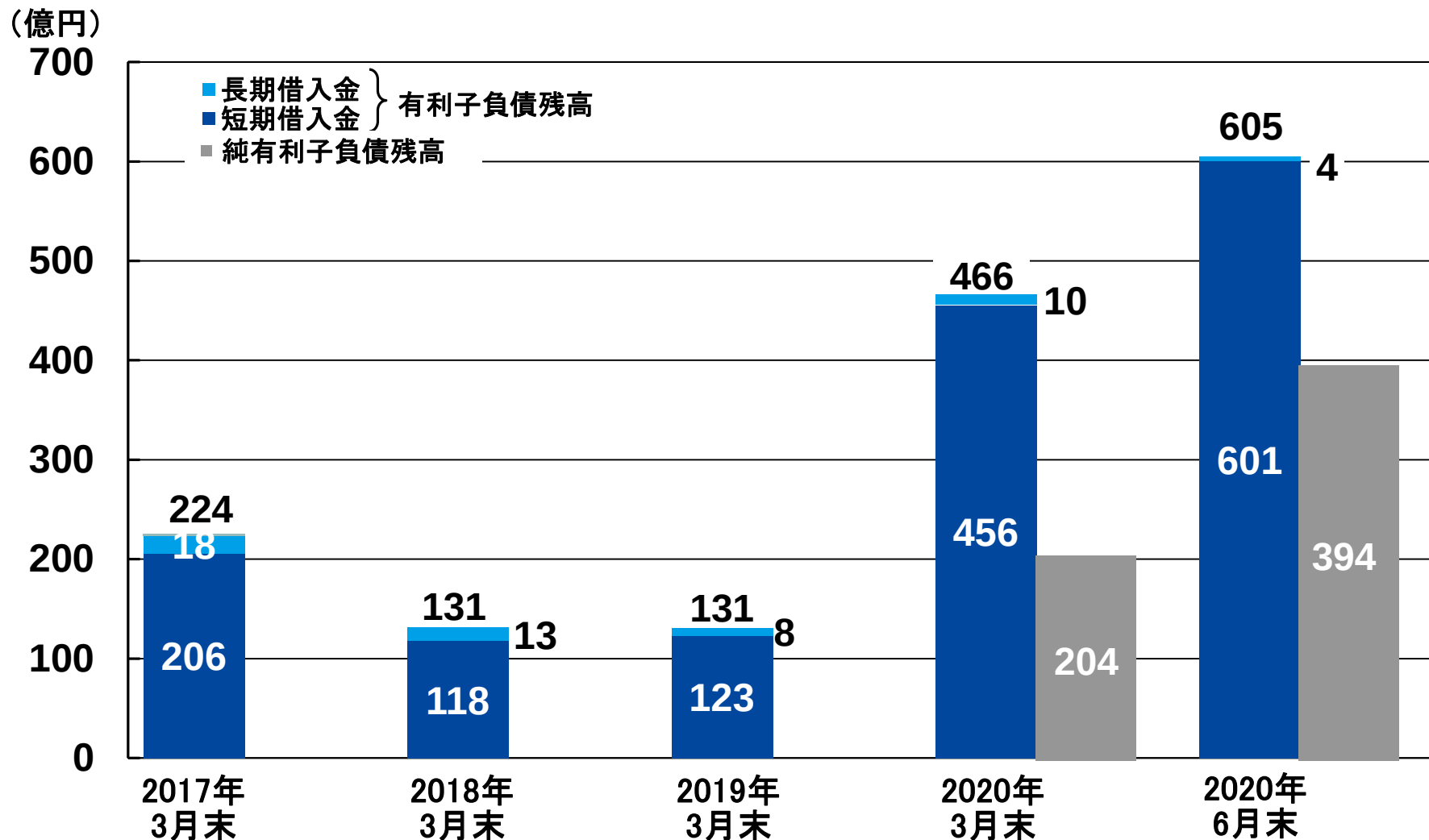
(億円)



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139億円増加

※ 現預金を含めた純有利子負債は、190億円増加





2020年度見通しについて

2020年度連結業績見通しのポイント

1. 売上高は、得意先の減産影響及び為替換算影響等により減収
2. 営業利益は、売上減の影響により減益
3. ホットスタンプを含むモデルチェンジ投資等により、高水準の設備投資を計画

新型コロナウイルスによる事業活動への影響

※ 2020年度の一定期間にわたり影響が出ており、生産台数は大幅に減少していたが、下期は回復する見通し

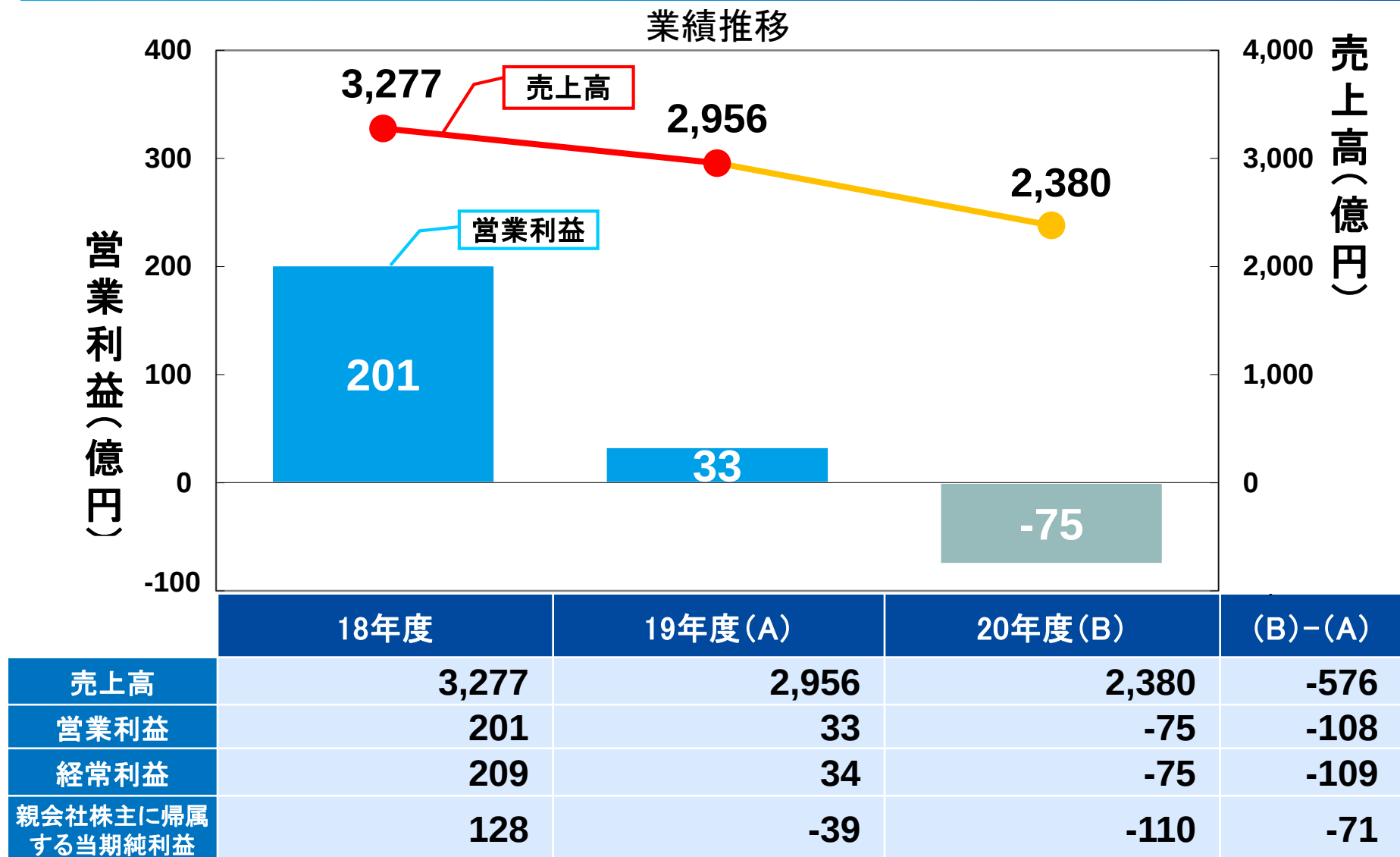
＜生産台数変動率（対前年同期比）＞

		2020年度1Q実績	2Q見通し	下期見通し
(対前年同期比) 生産台数変動率	日本	－ 67%	－ 47%	7%
	米州	－ 47%	－ 55%	7%
	欧州	－ 5%	－ 88%	12%
	アジア	－ 52%	－ 7%	11%
	合計	－ 48%	－ 38%	9%

＜生産拠点の稼働状況（2020年8月時点）＞

- ◆ **日本**: 2月中旬より随時生産調整し、8月中旬以降は通常操業
- ◆ **米州**: 3月中旬より操業を停止、6月初旬より順次生産を再開し、7月以降は通常操業
- ◆ **欧州**: 3月中旬より一部工場を除き操業を停止、6月初旬より順次生産を再開し、7月以降は通常操業
- ◆ **中国**: 2月初旬より全工場で操業を停止、3月下旬までに順次生産を再開し、4月以降は通常操業
- ◆ **アジア（中国除く）**: 3月中旬より一部工場を除き操業を停止、6月初旬より順次生産を再開

2020年度連結業績見通しサマリー



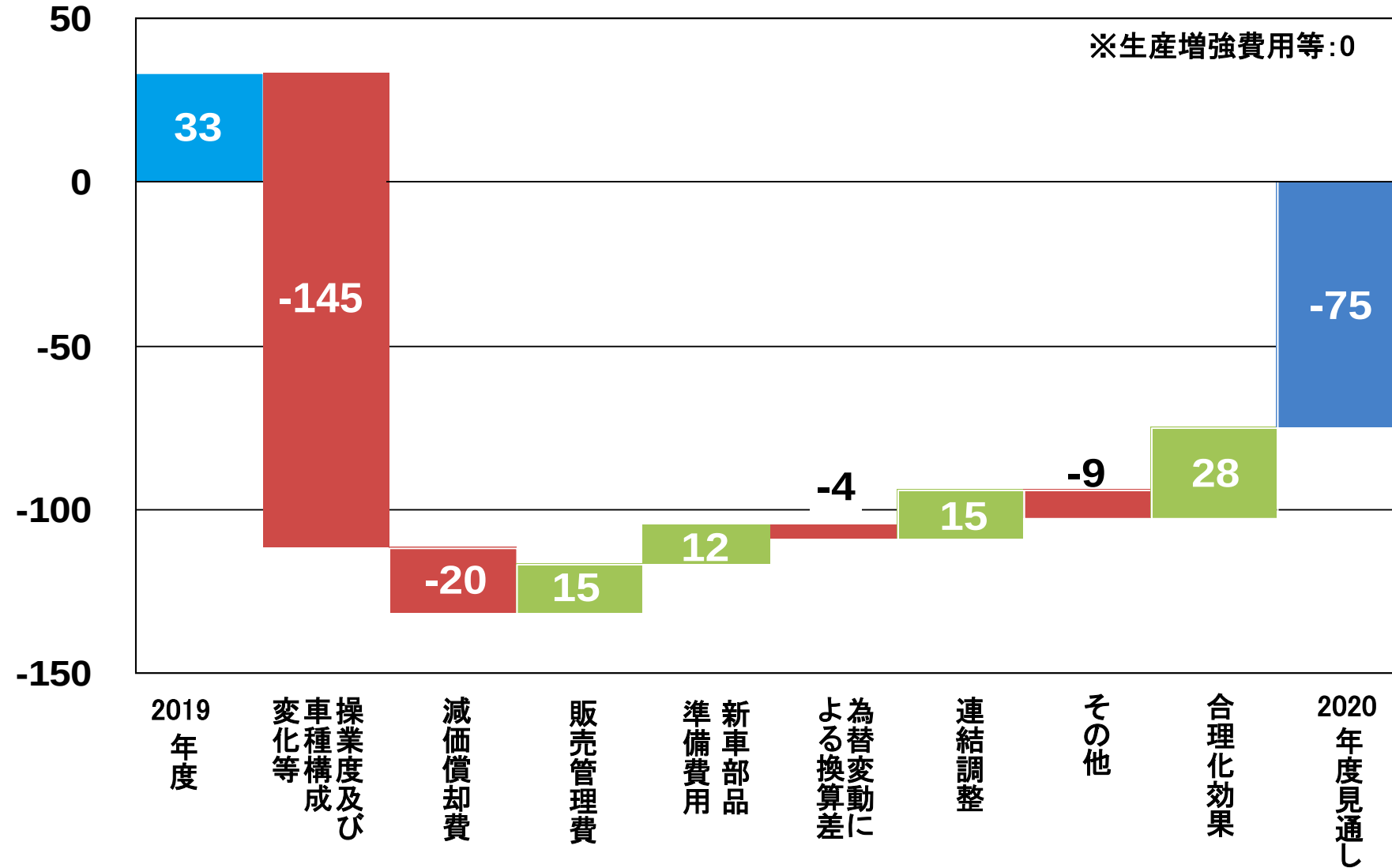
製品群別連結売上構成

(億円)

	2019年度実績		2020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	2,498	84.5%	2,007	84.3%	-491	-0.2%
トランスミッション製品	403	13.6%	320	13.4%	-83	-0.2%
樹脂製品	37	1.3%	32	1.4%	-5	+0.1%
その他	18	0.6%	21	0.9%	+3	+0.3%
合計	2,956	100%	2,380	100%	-576	—

営業利益の増減見通し

(億円)



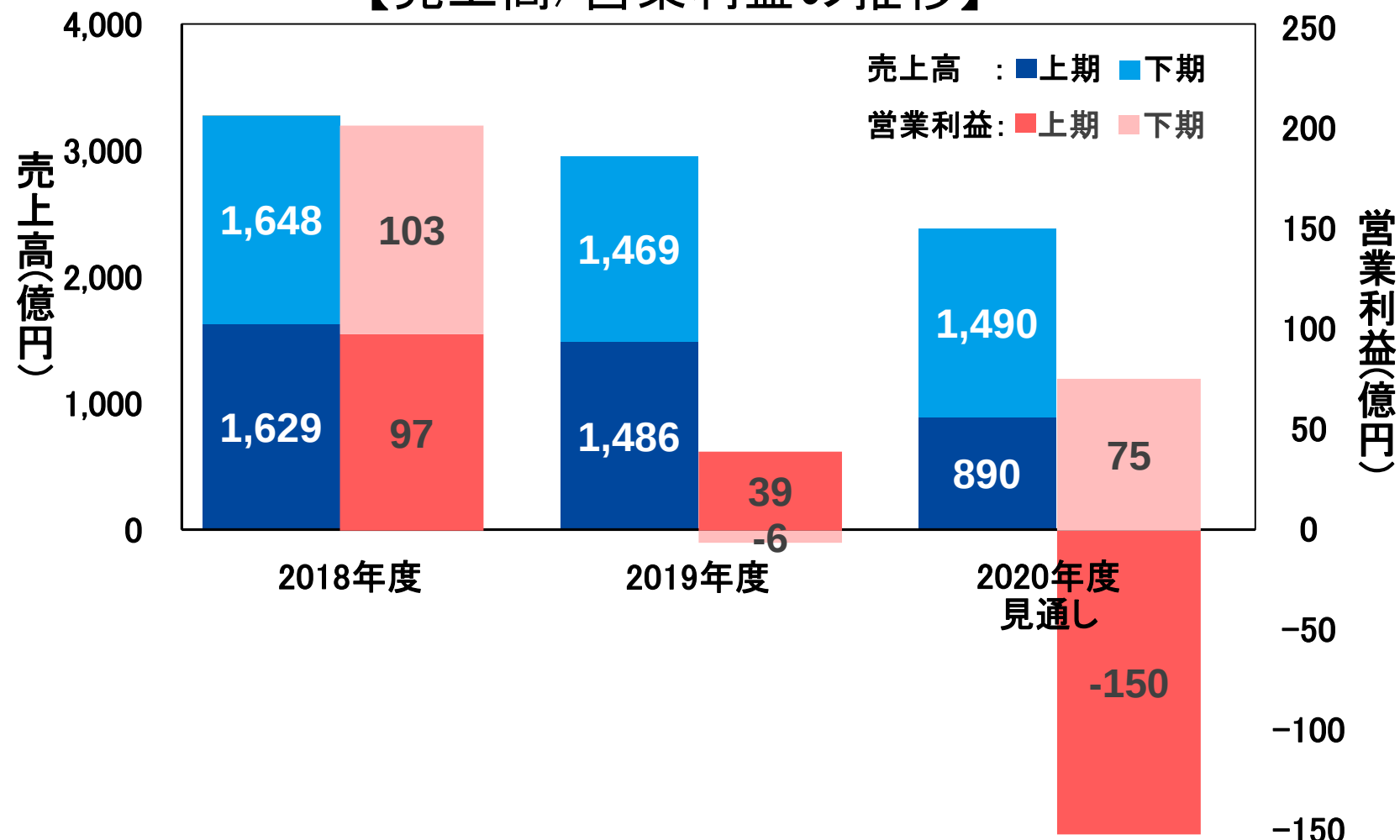
収益改善の取り組み

※ 収益改善の各施策を実施

＜収益改善の取り組み＞

- ・労務費削減
 - － 人員削減
 - － 休業
 - － 公的助成
- ・経費(販売管理費)削減
- ・設備投資の削減
- ・新車部品準備費用の圧縮
- ・合理化の積み上げ 等

【売上高/営業利益の推移】



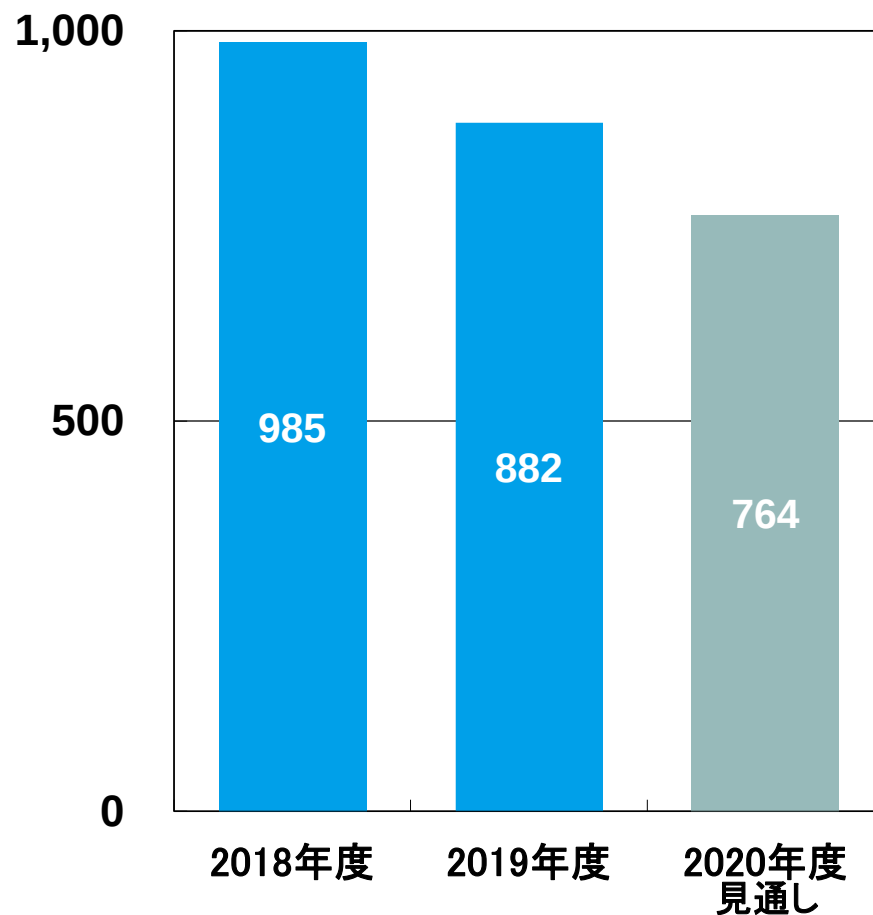
地域別売上高・営業利益(日本)

※ 売上高は、減産影響等により減収を見込む

※ 営業利益は、得意先の減産影響に加え、移転価格税制調整金の支払い等により減益を見込む

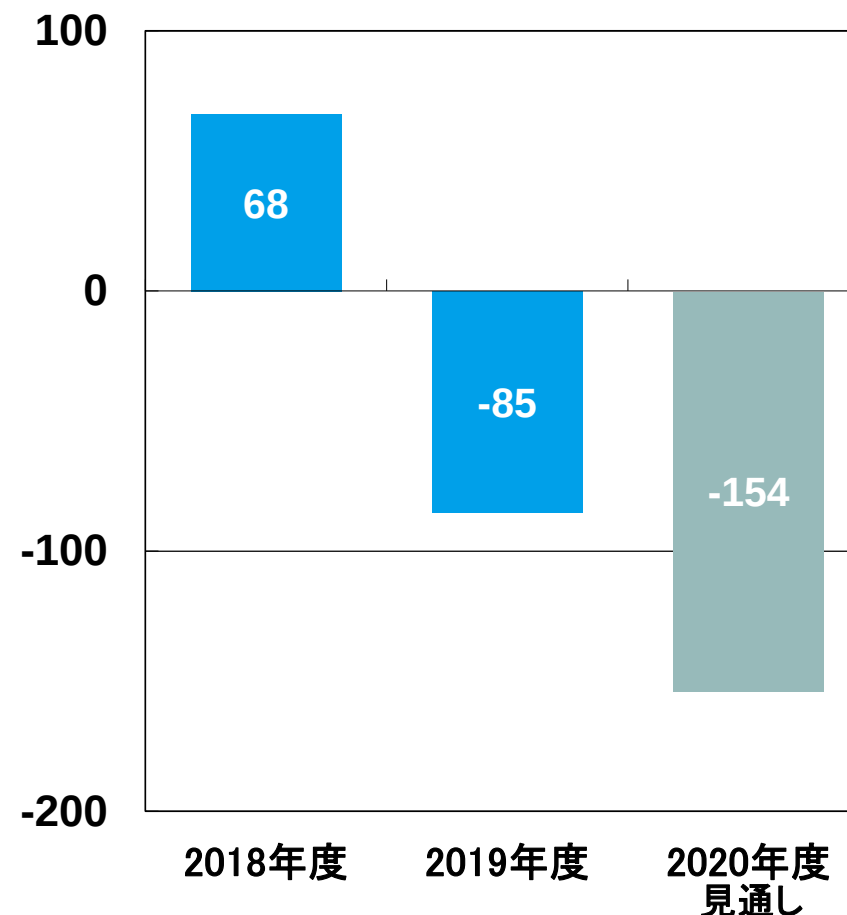
(億円)

売上高



(億円)

営業利益



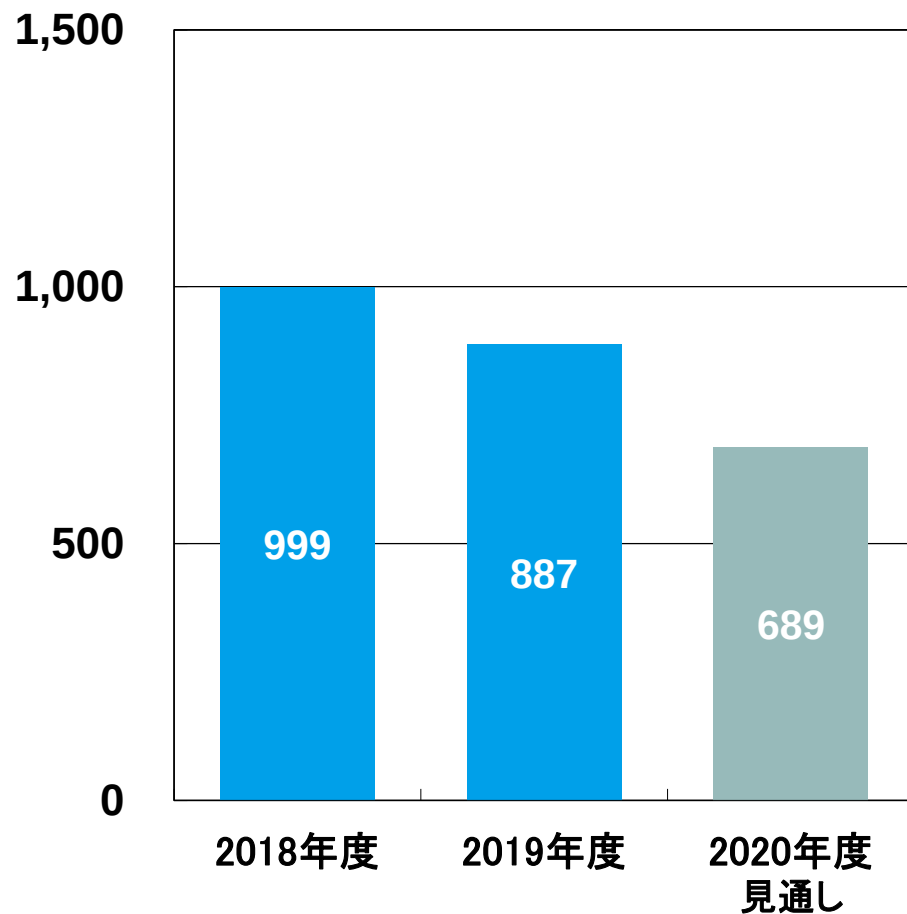
地域別売上高・営業利益(米州)

※ 売上高は、減産影響及び為替換算影響等により、減収を見込む

※ 営業利益は、移転価格税制調整金の収入はあるものの、売上減の影響により減益を見込む

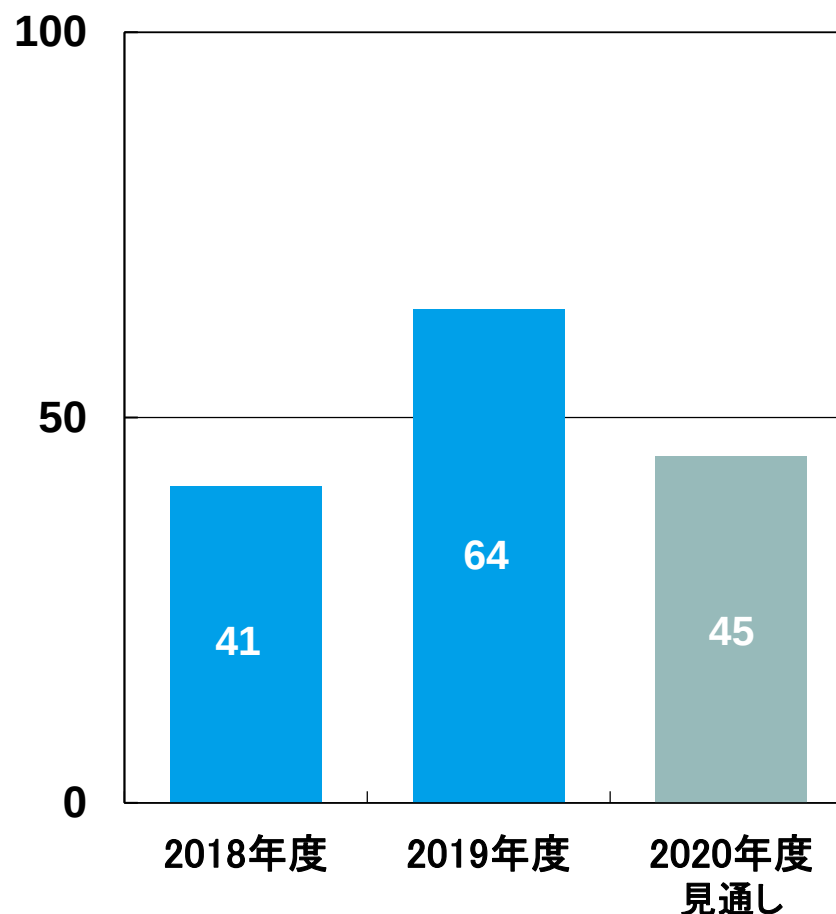
(億円)

売上高



(億円)

営業利益



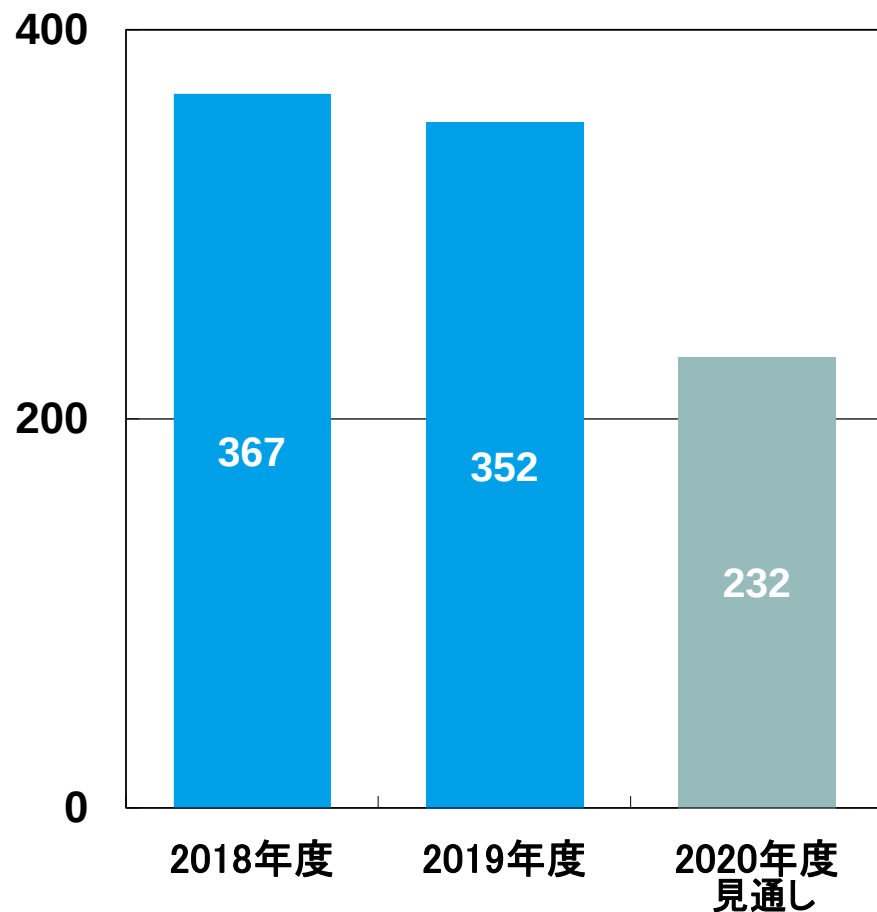
地域別売上高・営業利益(欧州)

※ 売上高は、減産影響及び為替換算影響等により、減収を見込む

※ 営業利益は、売上減の影響により減益を見込む

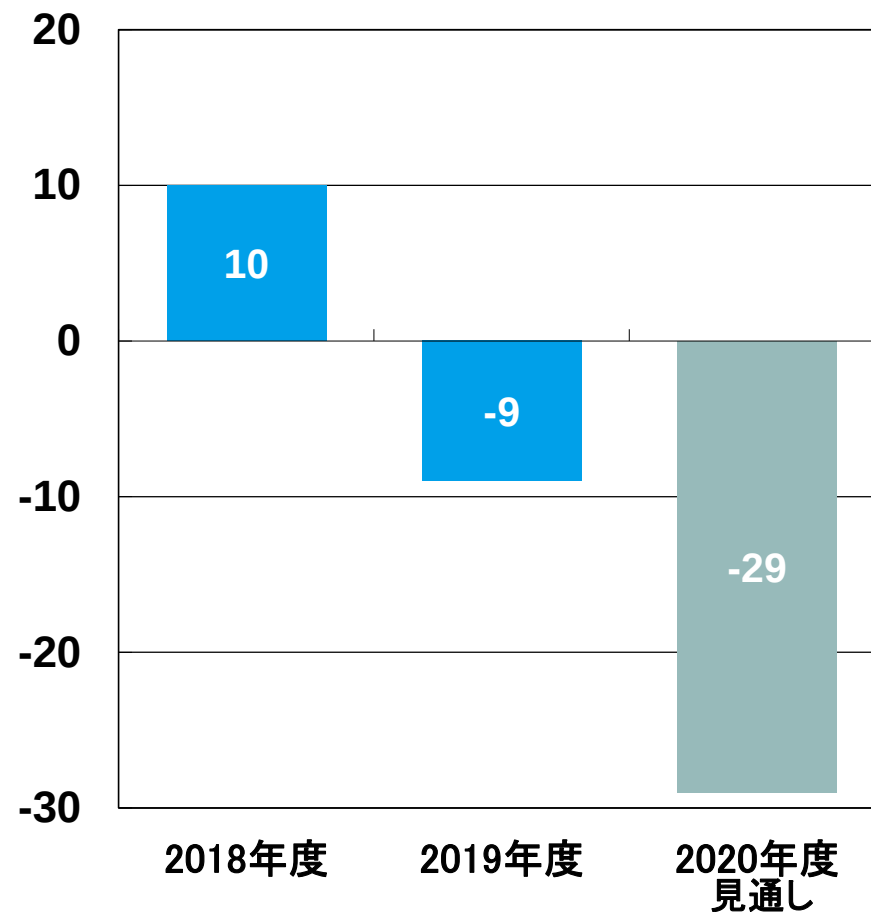
(億円)

売上高



(億円)

営業利益



地域別売上高・営業利益(アジア)

※ 売上高は、得意先の減産影響及び為替換算影響等により、減収を見込む

※ 営業利益は、売上減の影響により減益を見込む

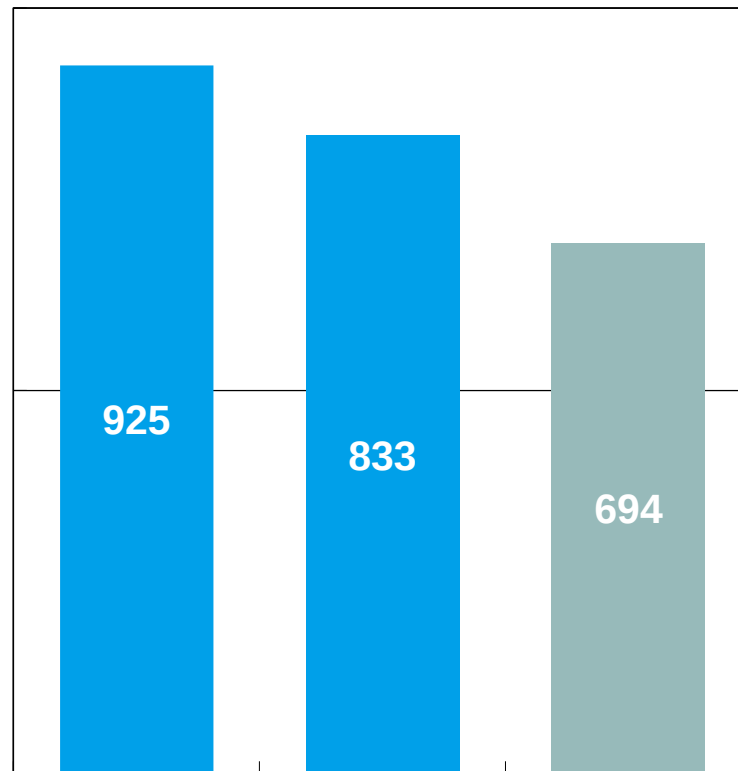
(億円)

売上高

1,000

500

0



2018年度

2019年度

2020年度
見通し

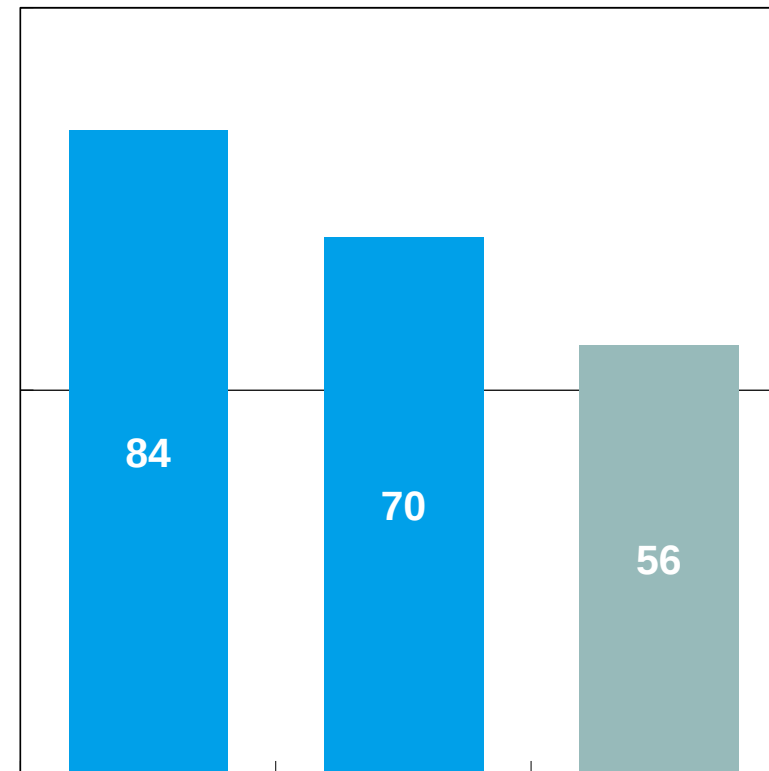
(億円)

営業利益

100

50

0



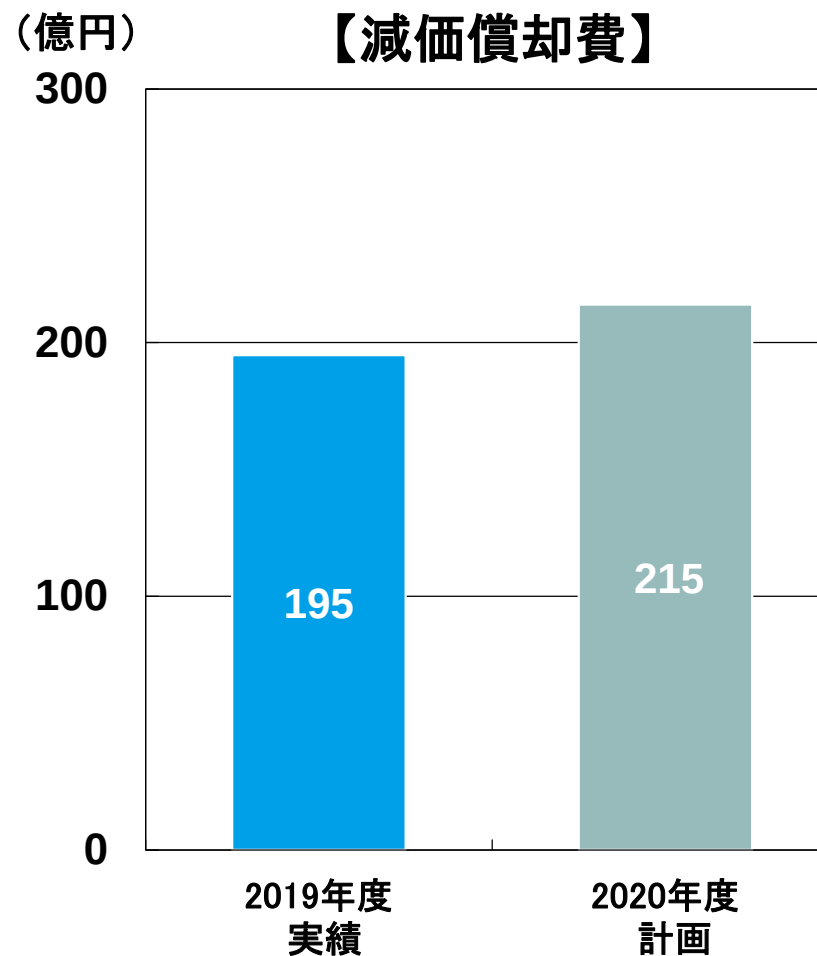
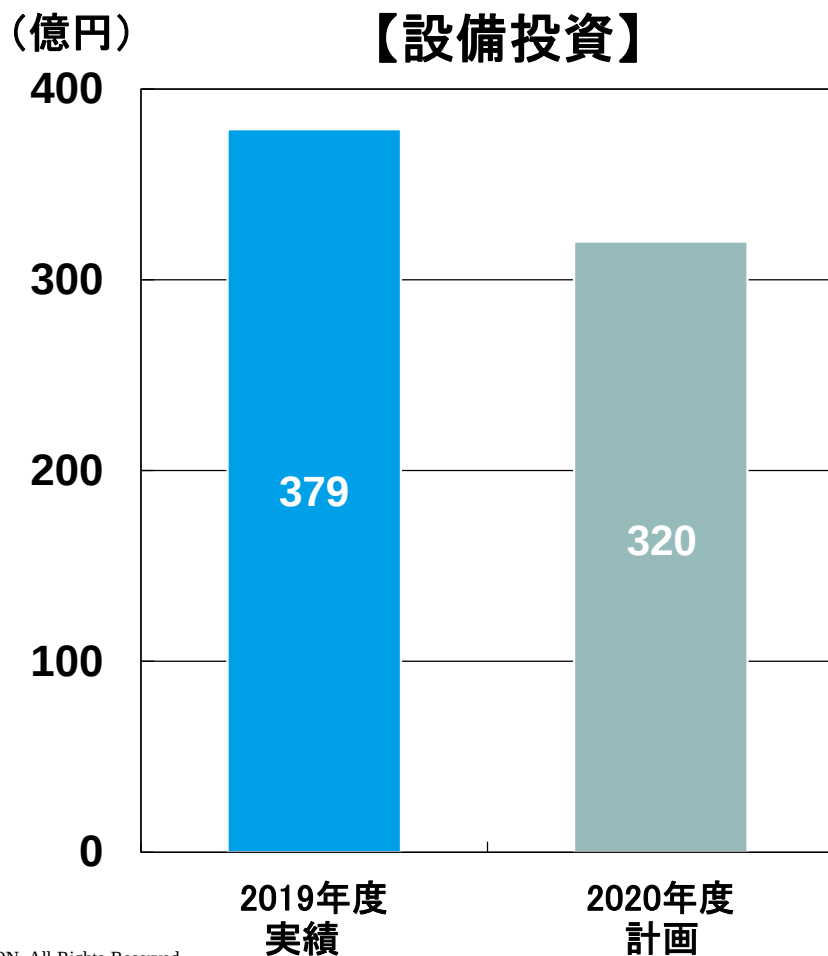
2018年度

2019年度

2020年度
見通し

設備投資・減価償却費計画

- ※ 設備投資は、ホットスタンプを含むモデルチェンジ投資等により、高レベルを継続するものの、収益改善の一環として、投資額を圧縮
- ※ 減価償却費は、20億円の増加



配当金予想

- ・中間配当・・・2021年3月期第2四半期（累計）の業績が大幅に悪化することが予想されるため、無配
- ・期末配当・・・現時点では引き続き未定。今後、状況をみて判断

	2021年3月期	
	中間	期末
1株当たり配当金	0円00銭	未定

財務基盤は健全な状態であり、資金調達も問題ない

【 財務基盤 】	2019年3月	2020年6月
有利子負債（億円）	131	605
現預金（億円）	316	211
純有利子負債（億円）	—	394
自己資本比率（%）	59.9	46.9
デット・エクイティ・レシオ（倍）	0.09	0.50

※ デット・エクイティ・レシオ（負債資本倍率）は悪化したが、依然、強固な財務基盤を有している

【 資金調達力 】

銀行借入枠（億円）	980
-----------	-----

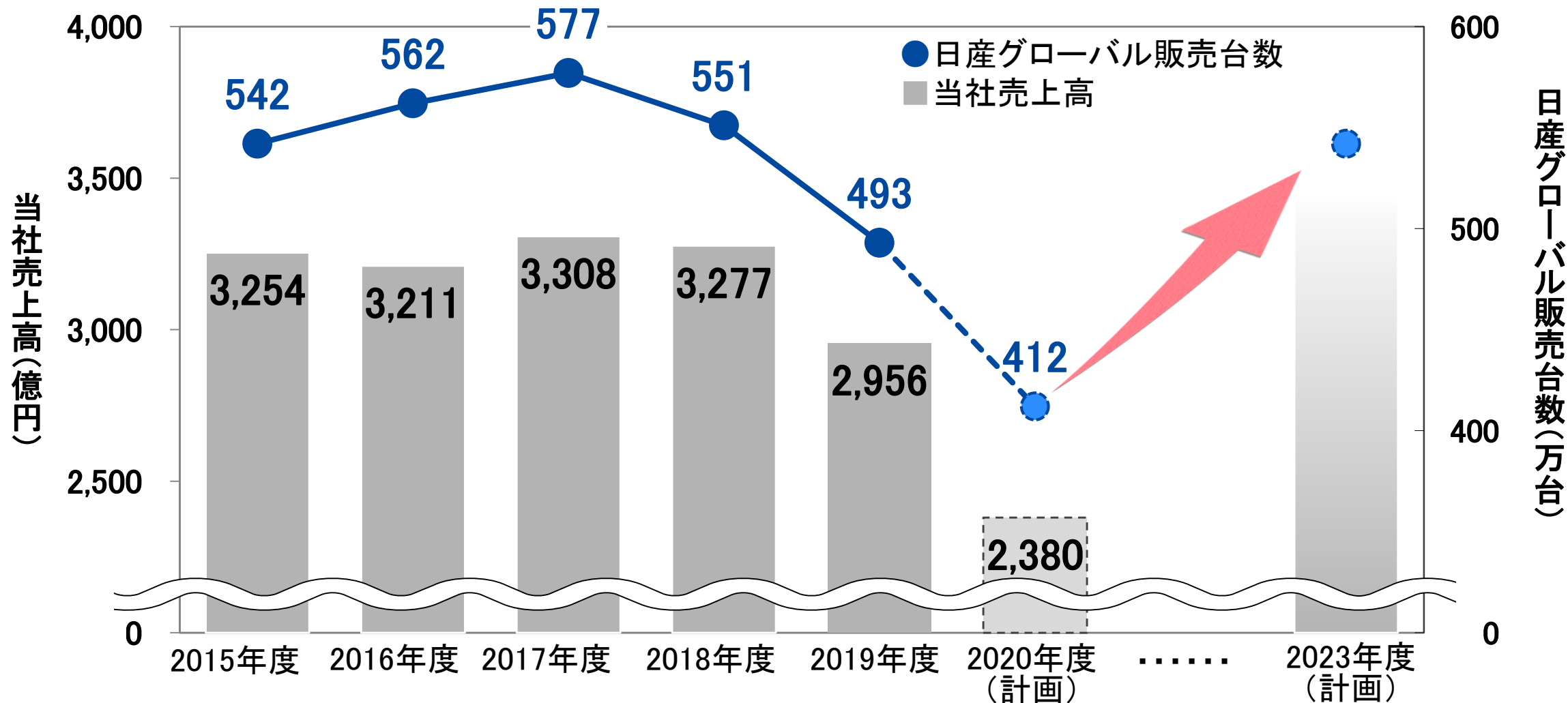
※ 銀行借入枠は当面の資金繰りに十分な範囲



中期的な取り組み

日産自動車のグローバル販売台数と当社売上高

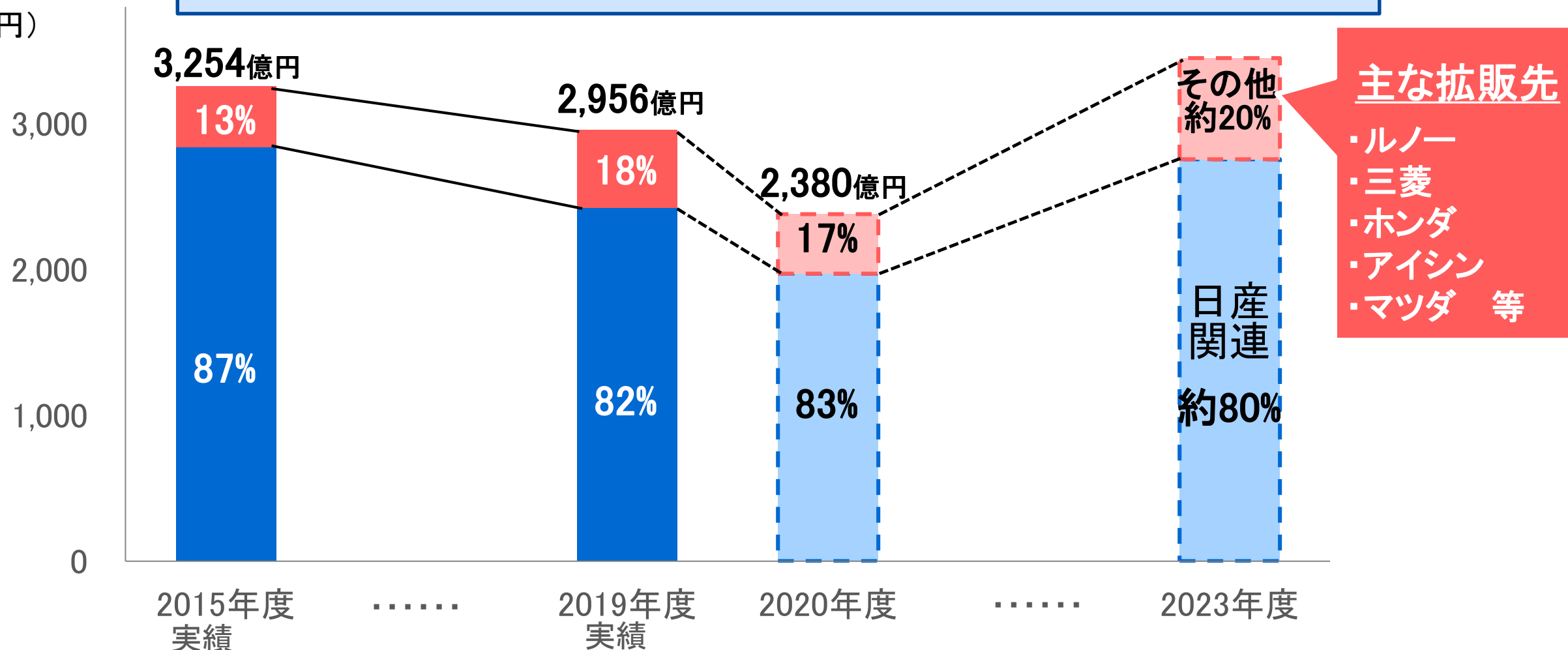
日産自動車は2023年度の販売台数を2015年度並みに回復を計画



当社の得意先別売上

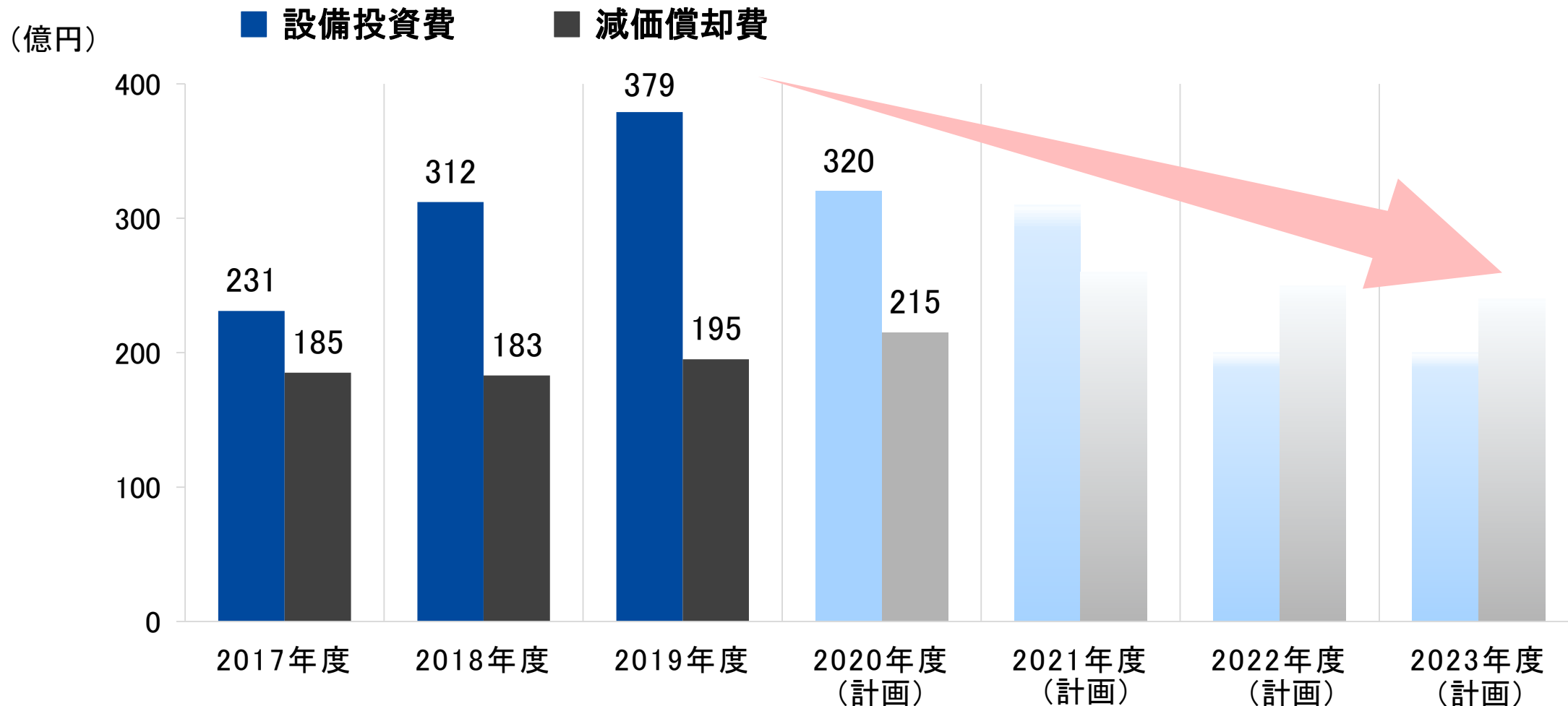
拡販を推進してきた結果、2023年度にはルノー・三菱・アイシンを中心に売上が拡大する見込み

(億円)



設備投資と減価償却

ホットスタンプを含むモデルチェンジ投資が2021年度で一段落。
2019年度をピークに、以降は漸減傾向



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・アイシン)
 - ・ 自動車産業変革への対応
- ・ **9カ国17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. SDGs課題を意識したCSRの取り組み

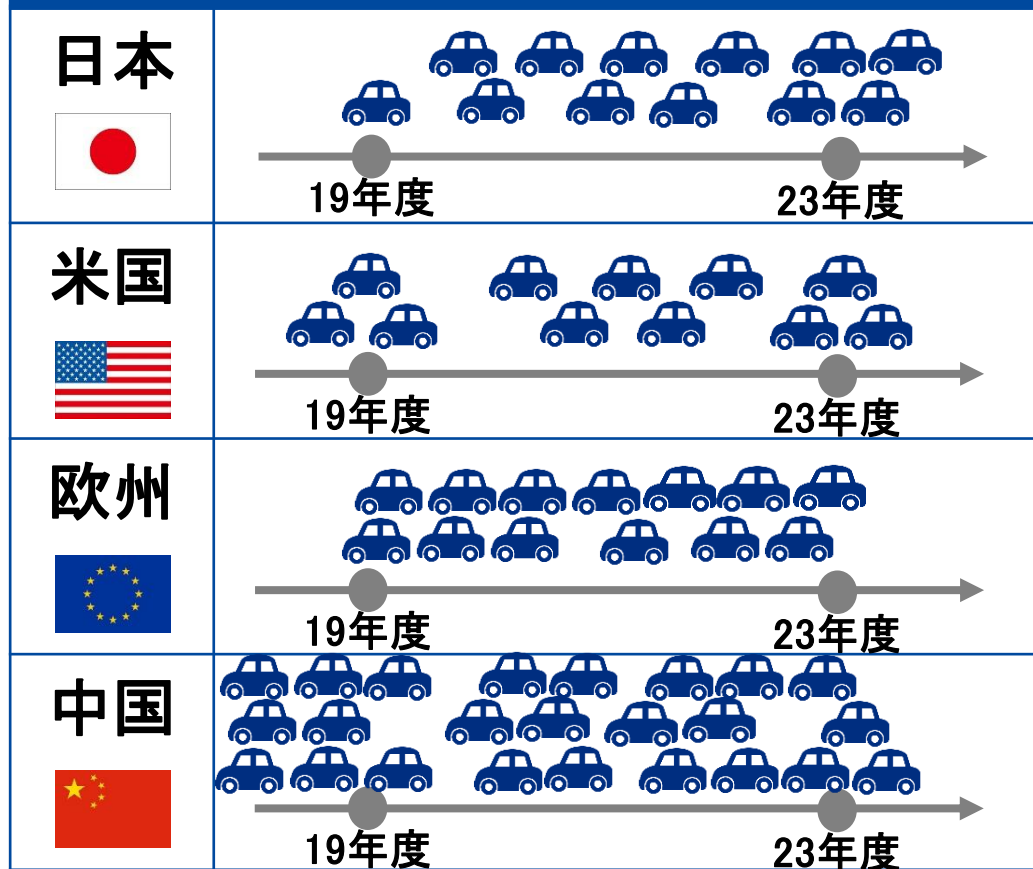


1. グローバルな生産基盤の活用・強化

日産 新モデルのグローバル投入への対応

- ・日産自動車は今後18か月の間に12の新型車投入を計画
- ・当社は今年度発売の主力車種をグローバルに受注

日産自動車の新車投入計画



キックス e-POWER



新型ローグ



アリア



マグナイト

ルノー・日産・三菱アライアンスへの対応

2020年度以降に投入されるルノーの電気自動車、三菱の新SUV車の受注が決定



イギリス・中国・インドで7車種受注
ユーエムコーポレーションを子会社化
⇒フランス・インドで4車種受注

イギリス



フランス



中国



インド



日本で3車種受注
三菱サプライヤーのメタルテックと資本提携
⇒日本・中国・タイ・インドネシアで6車種受注

中国



日本



タイ

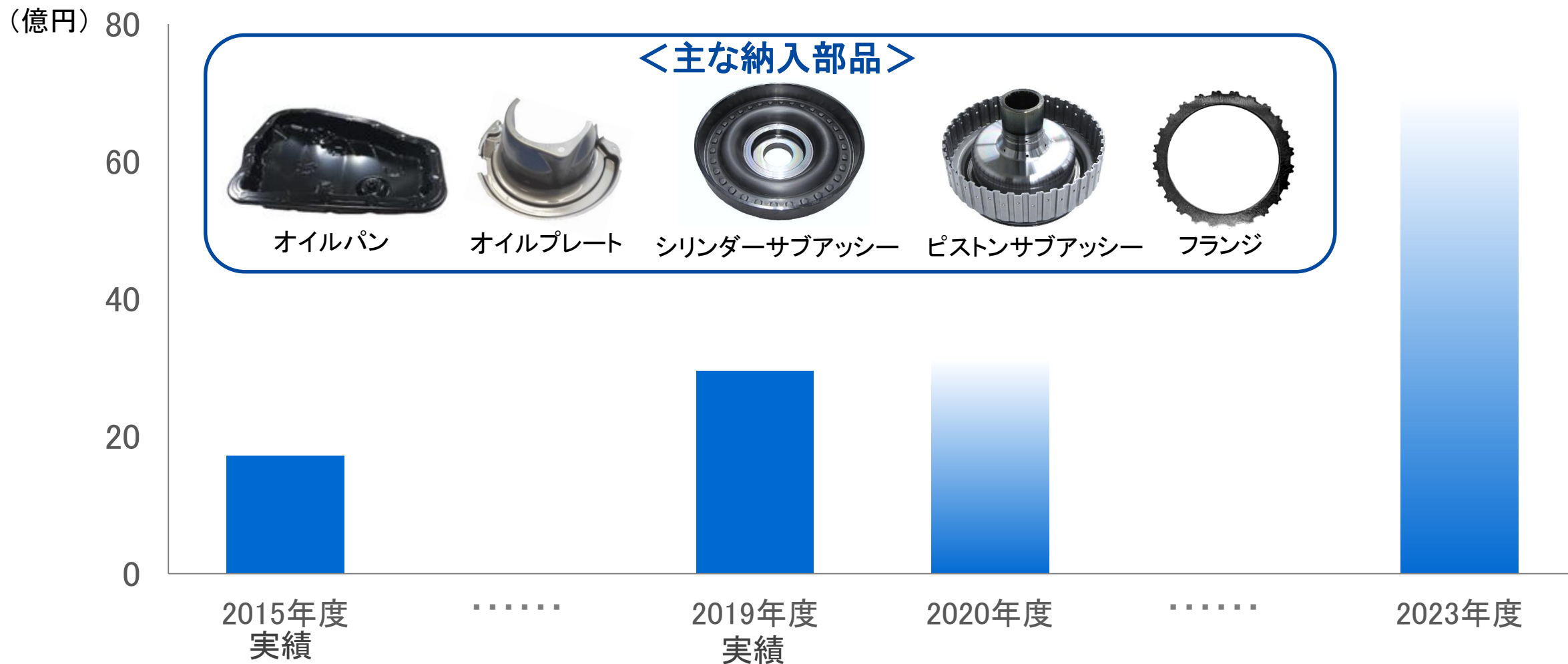


インドネシア



アイシン向け売上推移

積極的な拡販活動により、アイシン向けの売上が8年で約4倍に拡大する見込み





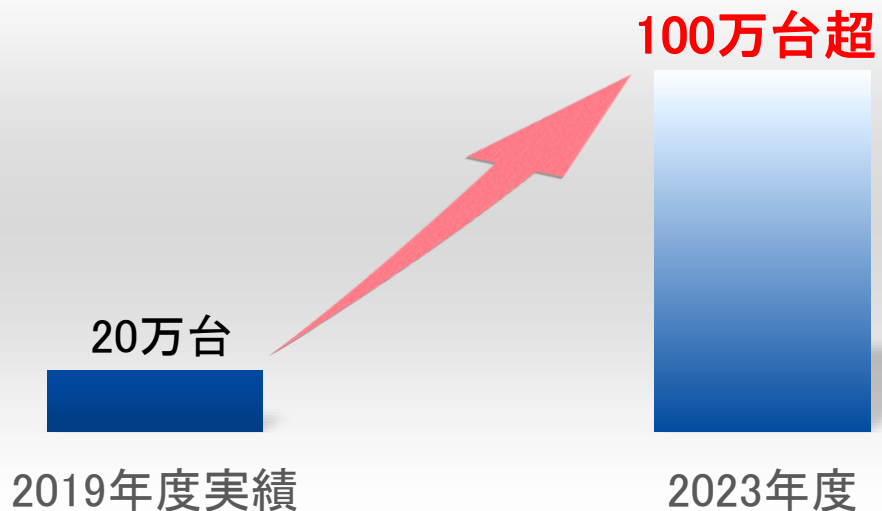
2. 技術開発の推進

電動化への対応

加速する電動化に、強みである軽量化技術を更に深化させ対応

- 日産自動車は2023年度までに8車種超の電気自動車投入を計画
- e-powerのグローバル投入、セグメント拡大

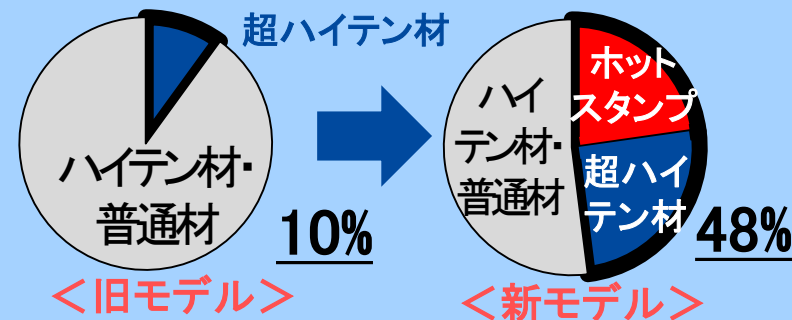
【日産 電動車販売台数計画(年間)】



ユニプレスの電動化対応



骨格部品への高強度材使用率

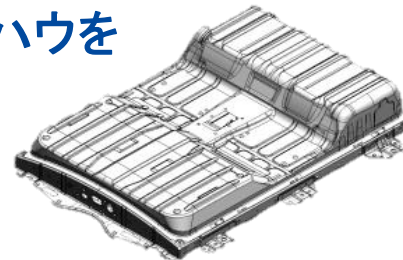


軽量化技術の採用部位拡大

⇒超ハイテン材、ホットスタンプの開発推進

バッテリーケースの需要増

⇒「リーフ」用バッテリーケースの生産ノウハウを活用



アンダーカバーの大型化

⇒大型化や採用拡大に対応

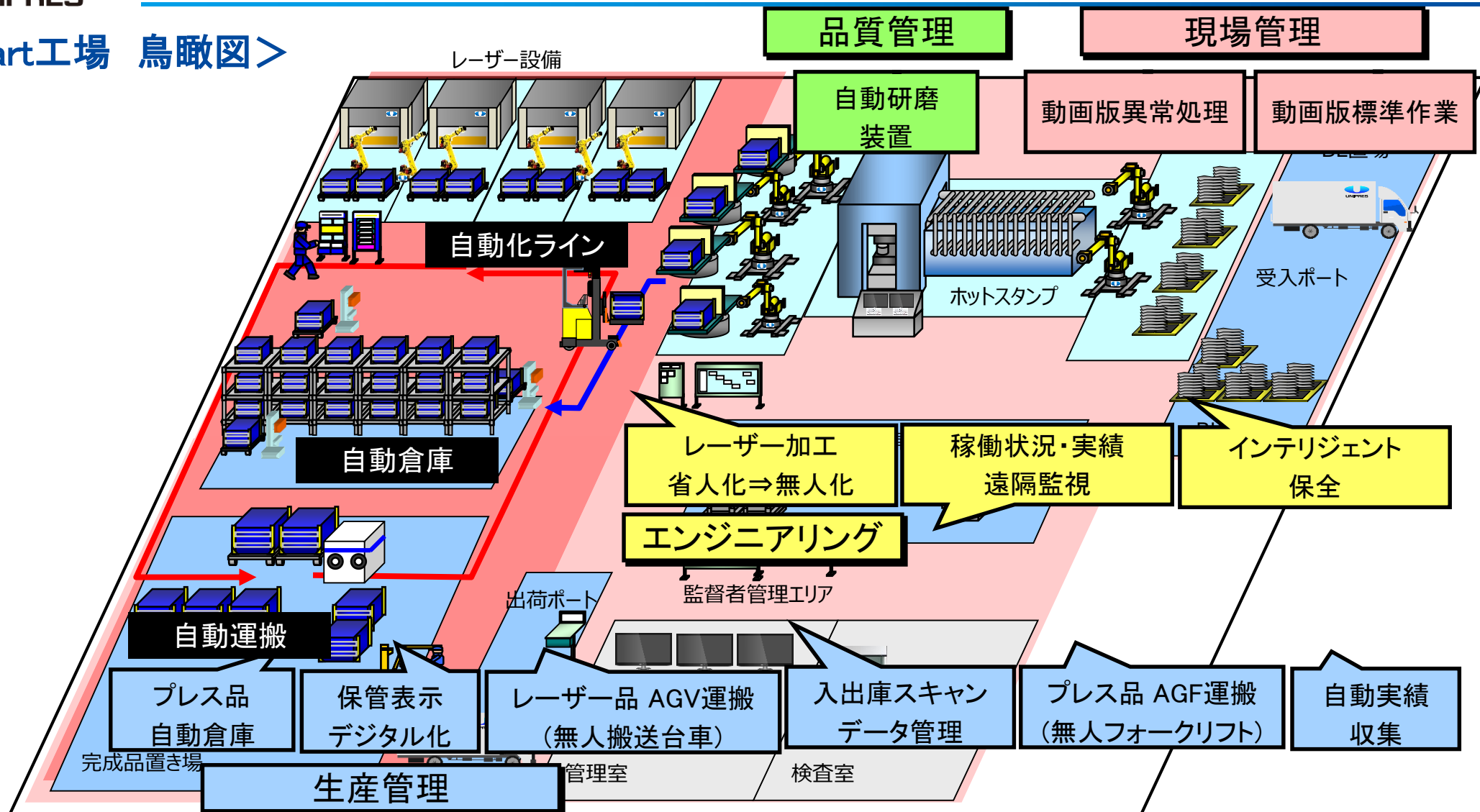




3. 業界トップレベルの競争力

自動化の取り組み事例(ユニプレス九州)

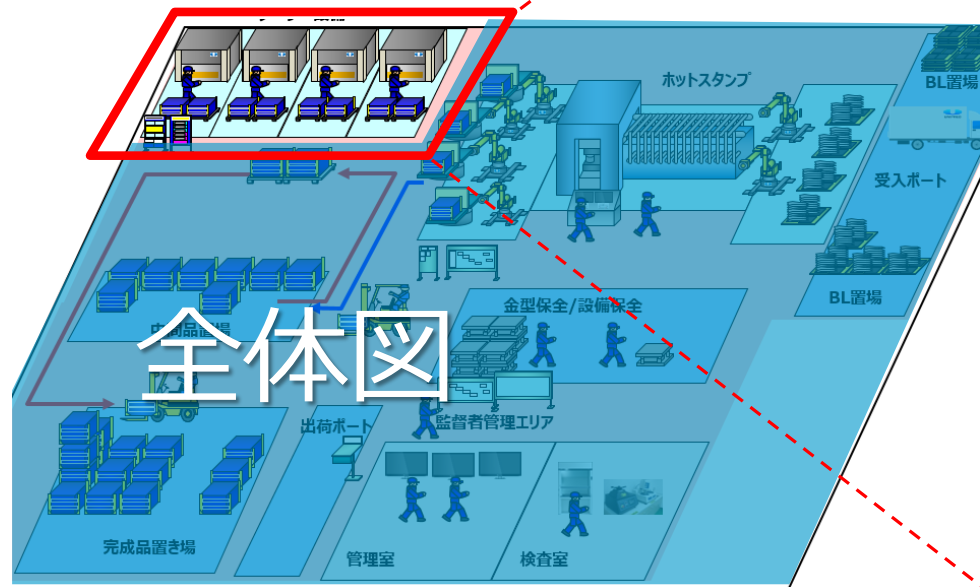
<Smart工場 鳥瞰図>



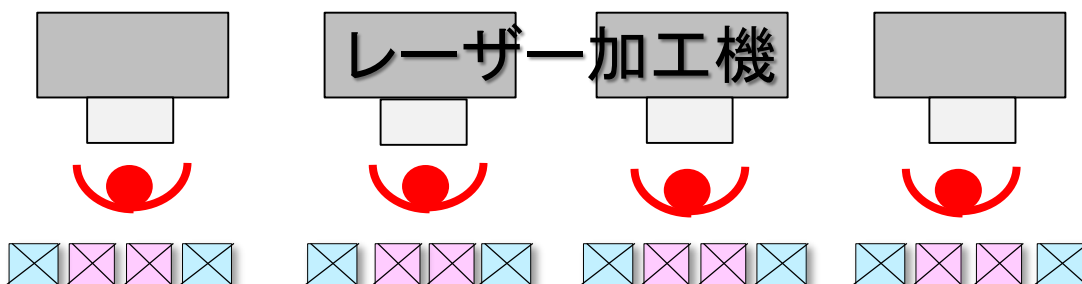
自動化の取り組み事例(ユニプレス九州)

低付加価値作業の自動化により2名/直(4名/日)削減

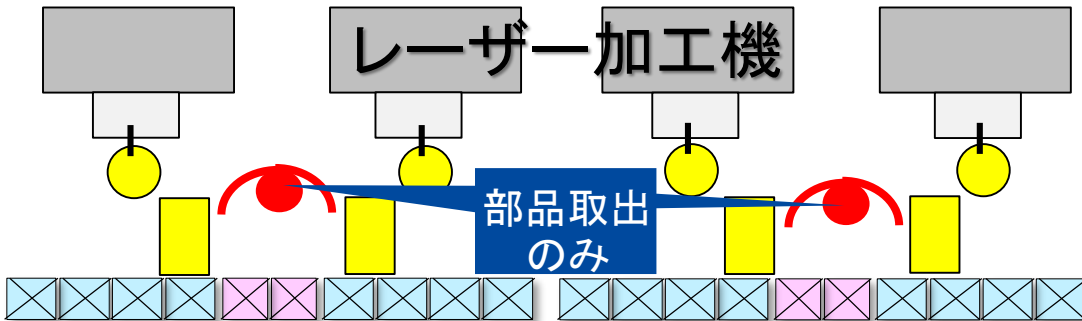
【事例①レーザー加工の省人化・無人化】



改善前: 4名/直



改善後: 2名/直

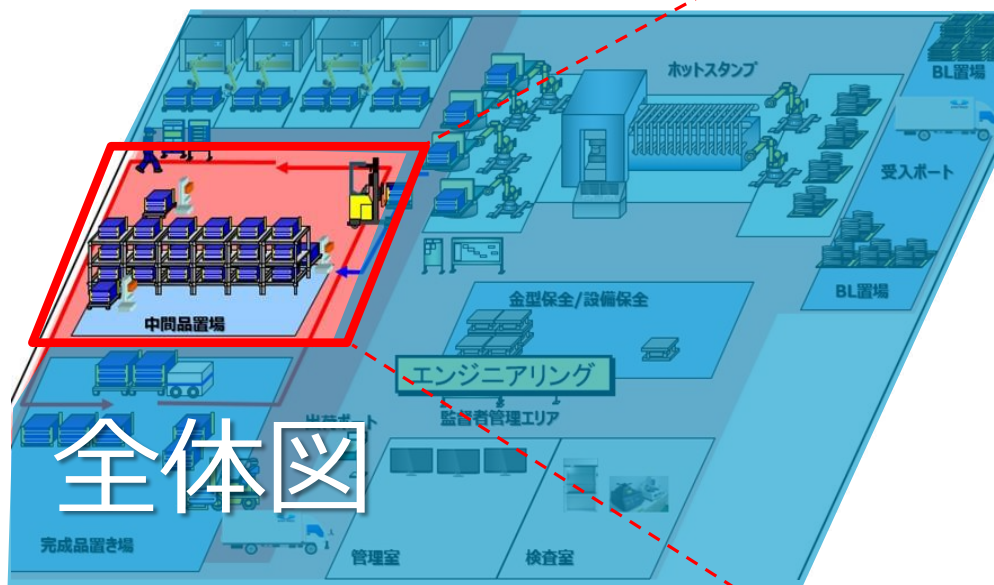


低付加価値作業の削減
セット、荷姿、段取り自動化

自動化の取り組み事例(ユニプレス九州)

在庫4原則の自動化により1名/直(2名/日)削減

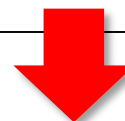
【事例②プレス品自動倉庫】



改善前: 1名/直

有人フォークによる先入先出管理

改善後: 0名/直



在庫管理システムによる先入先出管理(フォーク▲1台)



4. SDGs課題を意識したCSRの取り組み

CSRの取り組み(中長期の重要課題)

ユニプレスが取り組む6つのマテリアリティとSDGs

マテリアリティ	2030年度までの目標・ターゲット	SDGs
気候変動対策	2030年度までにCO2排出を20%削減 (2010年度基点)	 
資源の有効活用	産業廃棄物リサイクル率60%以上 ※鋼材スクラップを除く	  
環境貢献製品の開発	<車体プレス部品事業> ・更なる軽量化部品の開発および量産車への採用 <トランスミッション部品事業> ・電動車部品の開発および量産車への採用	    
ダイバーシティの推進	【年齢・経験・属性にかかわらず職場づくりの推進】 ・女性管理職の拡大(女性管理職比率7%) ・多様な働き方の選択機会の拡充	  
製品品質向上	納入不良ゼロ	   
コーポレート・ガバナンスの強化	重大な法令違反発生件数ゼロ	 



2019年4月より
「IR情報メール配信サービス」を開始いたしました。
ユニプレスの最新情報をメールでお知らせします。ぜひご登録下さい。

スマートフォンから

二次元コードを
読み取って
登録



パソコンから

ユニプレス
WEBサイト
トップページの
バナーをクリック



一覧を見る > ピックアップ

» 株主優待

» 株価情報

» IR情報メール配信

» お問い合わせ

	(円)				
	2019年度 第1四半期		2020年度 第1四半期		2020年度 見通し前提
	期中平均	期末	期中平均	期末	
米ドル	109.66	107.75	107.38	107.74	105.60
ポンド	145.19	144.99	139.16	133.46	132.00
ユーロ	125.28	124.56	120.09	119.65	119.70
ペソ	5.75	5.74	5.33	4.57	4.85
人民元	16.44	16.48	15.52	15.30	15.16
ルピー	1.58	1.56	1.42	1.43	1.44
バーツ	3.50	3.49	3.44	3.34	3.41
ルピア	0.0078	0.0078	0.0075	0.0067	0.0074

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
- ・ 為替相場的大幅な変動
- ・ 金融・資本市場における金利等の変動 など