



ユニプレス株式会社 2020年度決算報告

2021年5月21日 代表取締役 社長執行役員 浦西 信哉





2020年度決算について

2021年度見通しについて

中期経営方針



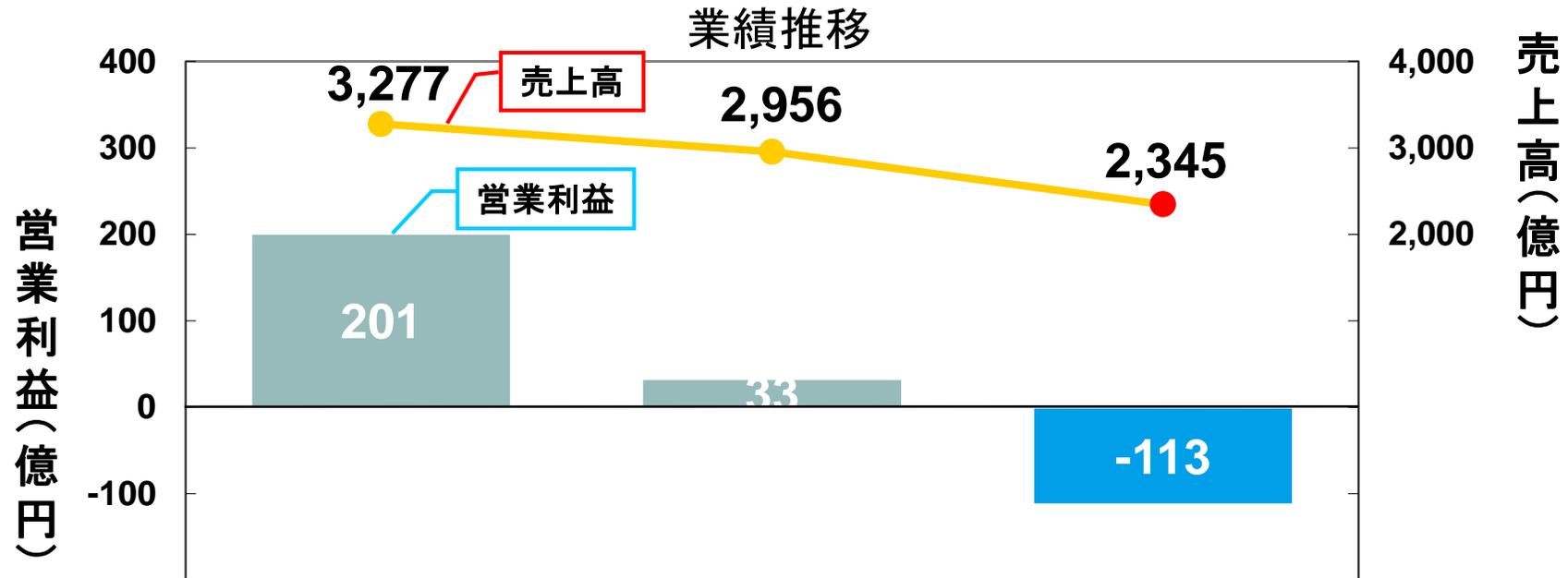
2020年度決算について

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

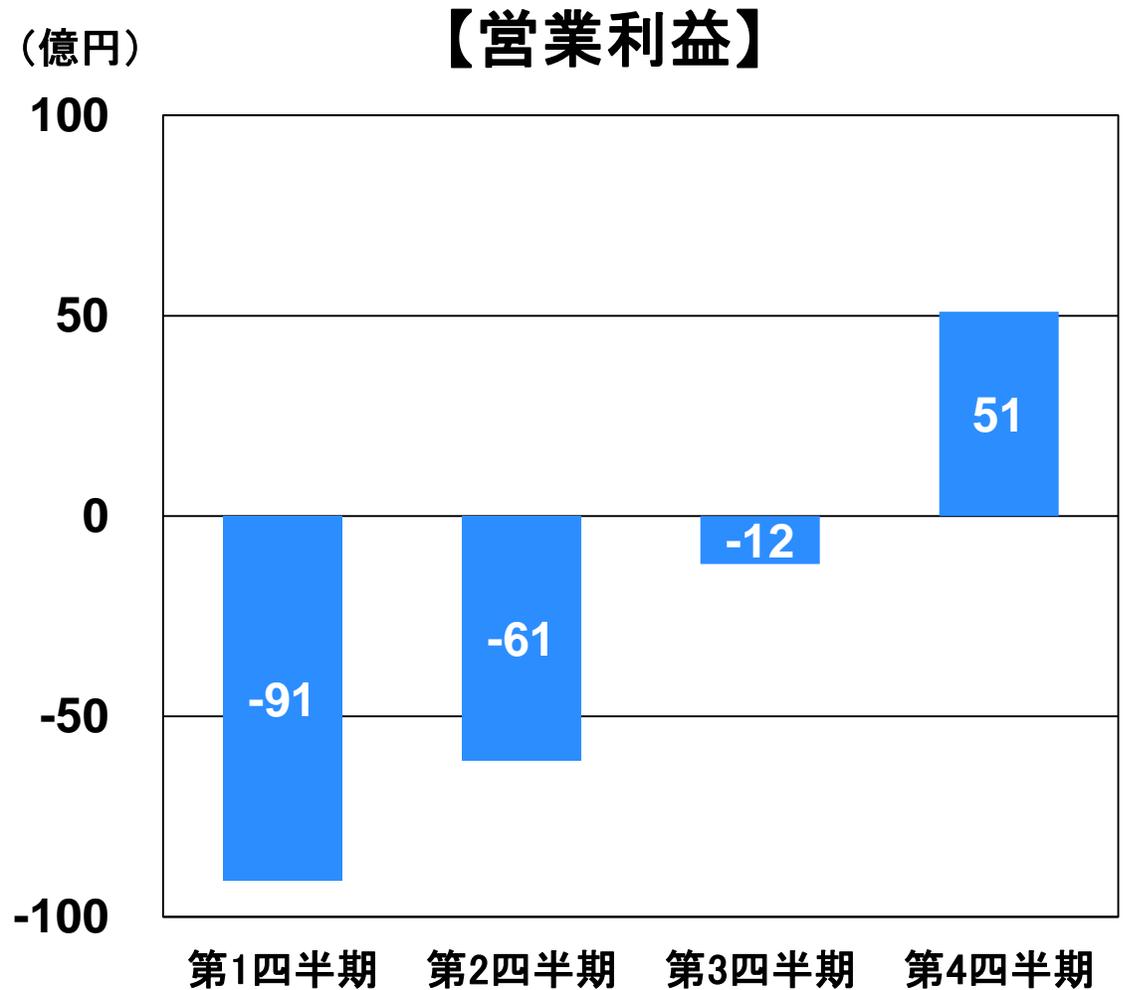
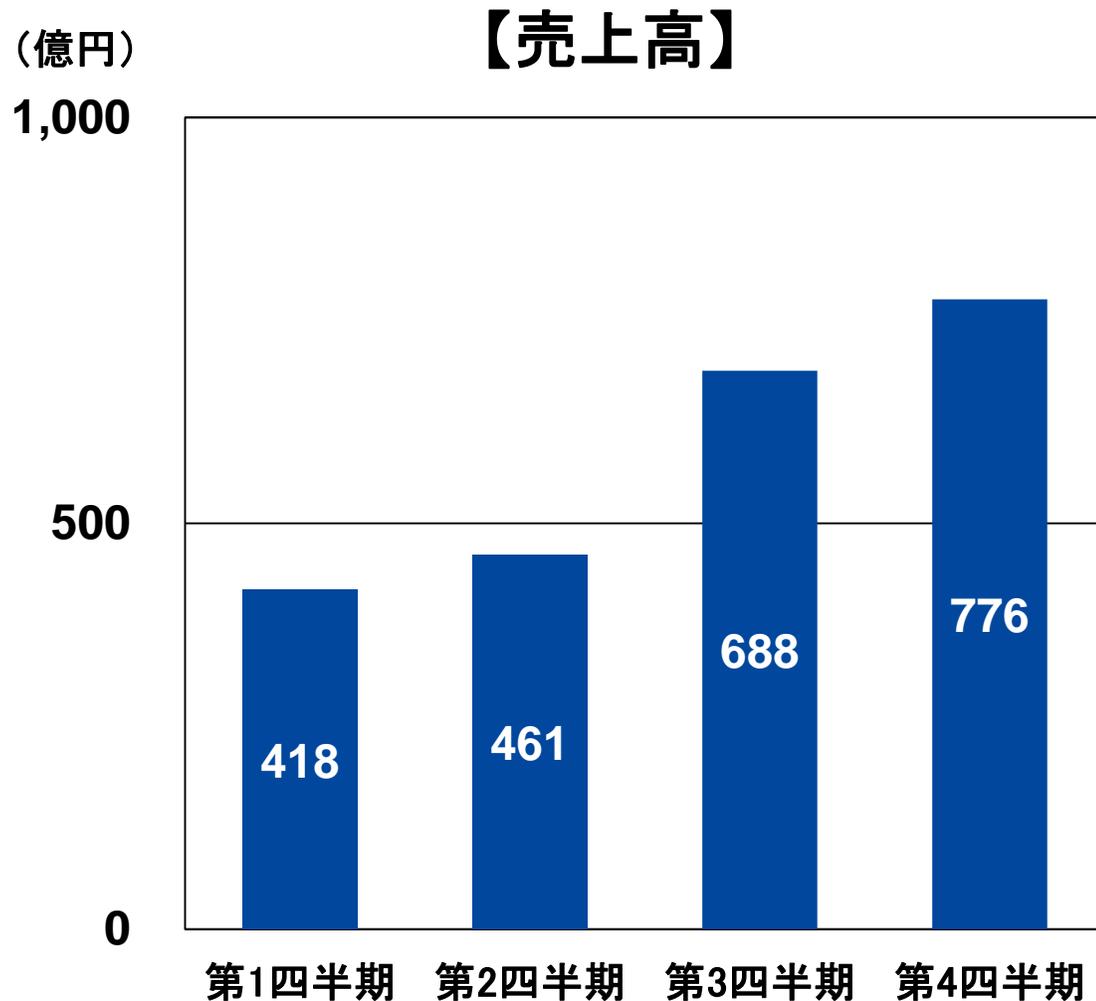
- 売上高は、新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大による得意先の減産に伴う操業度の低下や工場の生産停止、為替換算影響等により、611億円減収
- 営業利益は、売上高の大幅な減少に伴い固定費の回収ができなかったこと等の要因により、113億円の損失
- 親会社株主に帰属する当期純利益は、主に固定資産に関する減損損失を53億円計上したこと等により、176億円の損失



	18年度	19年度(A)	20年度(B)	(B)-(A)
売上高	3,277	2,956	2,345	-611
営業利益	201	33	-113	-146
経常利益	209	34	-91	-125
親会社株主に帰属する当期純利益	128	-39	-176	-137

2020年度連結決算(四半期別)

- 通期では減収・損失となったものの、四半期毎に回復しており、第4四半期は黒字に転換



製品群別連結売上構成

(億円)

	2019年度		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%	1,959	83.5%	-539	-1.0%
トランスミッション製品	403	13.7%	331	14.1%	-72	+0.4%
樹脂製品	37	1.2%	30	1.3%	-7	+0.1%
その他	18	0.6%	25	1.1%	+7	+0.5%
合計	2,956	100%	2,345	100%	-611	—

得意先別連結売上構成(日産自動車関連)

- 欧州日産向けの売上の減少等により、構成比0.4%減少

(億円)

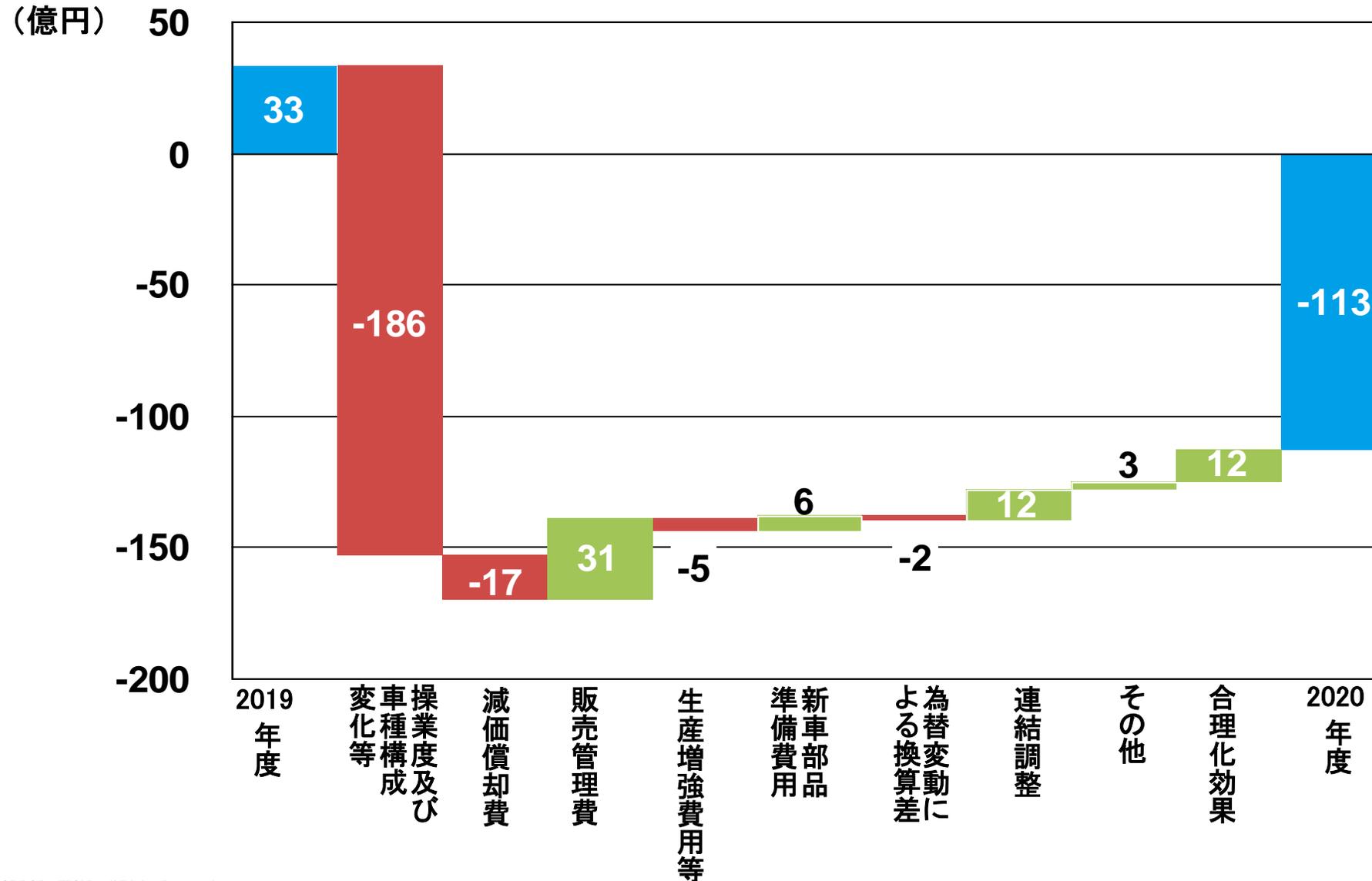
	2019年度		2020年度		構成比 増減
	売上高	構成比	売上高	構成比	
日産自動車関連 小計	2,423	81.9%	1,912	81.5%	-0.4%
東風汽車	538	18.2%	459	19.6%	+1.4%
日産自動車	410	13.9%	349	14.9%	+1.0%
北米日産	346	11.7%	271	11.6%	-0.1%
メキシコ日産自動車	307	10.4%	256	10.9%	+0.5%
ジヤトコ(海外拠点含む)	319	10.8%	248	10.6%	-0.2%
欧州日産自動車	199	6.7%	110	4.7%	-2.0%
日産車体	116	3.9%	82	3.5%	-0.4%
タイ日産自動車	40	1.4%	54	2.3%	+0.9%
マレリ(海外拠点含む)	77	2.6%	44	1.9%	-0.7%
ルノー日産インドア	52	1.8%	29	1.2%	-0.6%
鄭州日産	3	0.1%	1	0.0%	-0.1%
インドネシア日産	2	0.1%	1	0.0%	-0.1%

得意先別連結売上構成(日産自動車関連以外)

- PSAおよびアイシン向け売上の増加等により、構成比は0.4%増加

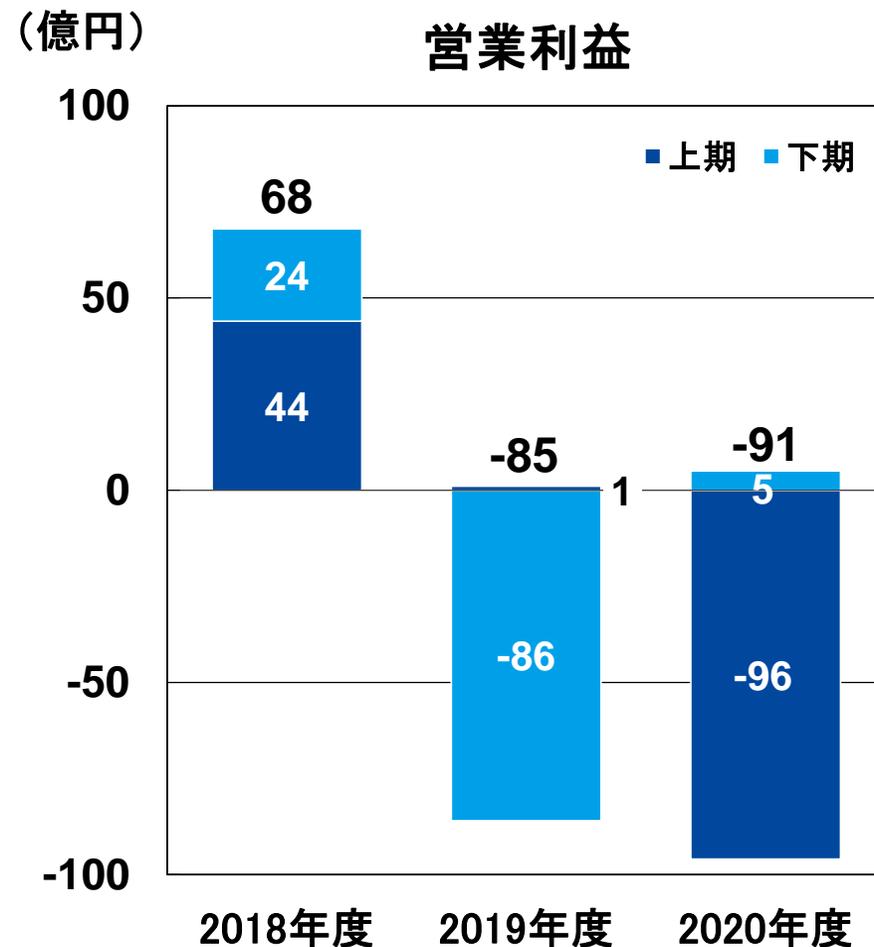
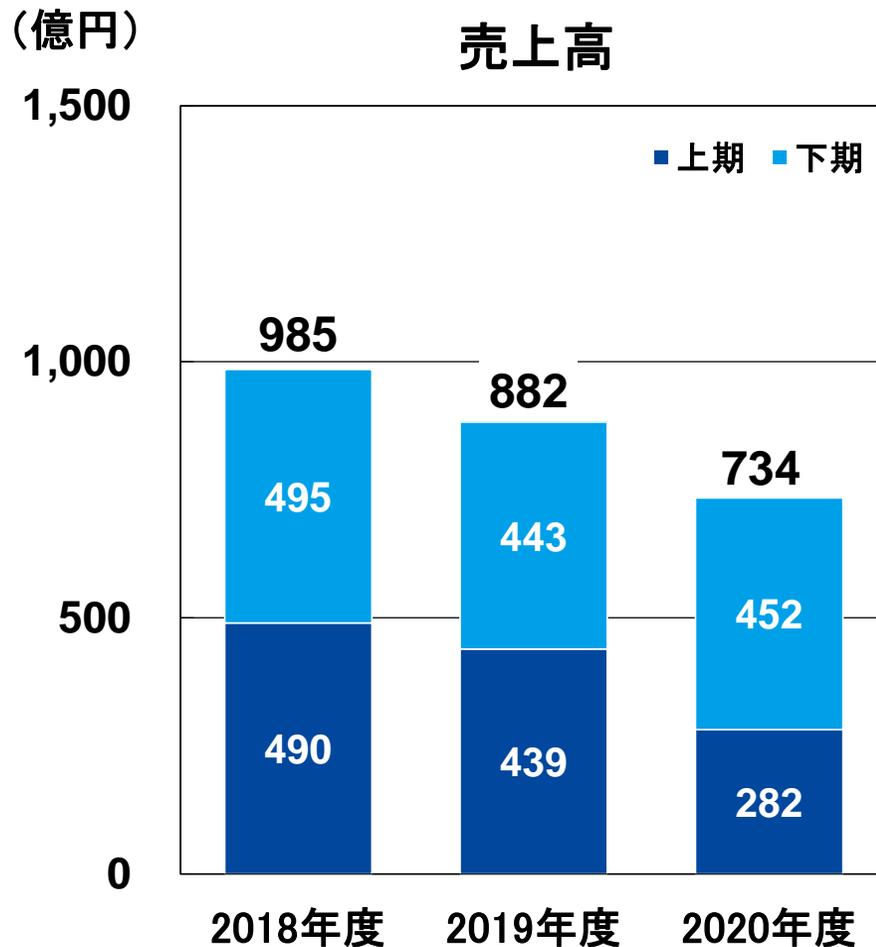
		2019年度		2020年度		構成比 増減	(億円)
		売上高	構成比	売上高	構成比		
日産自動車関連以外の得意先 小計		534	18.1%	433	18.5%	+0.4%	
内)ホンダ	米国ホンダ	62.6	2.1%	55.8	2.4%	+0.3%	
	本田技研工業	29.1	1.0%	23.6	1.0%	0.0%	
	英国ホンダ	36.9	1.2%	23.5	1.0%	-0.2%	
	メキシコホンダ	32.4	1.1%	20.6	0.9%	-0.2%	
	インドネシアホンダ	12.3	0.4%	5.4	0.2%	-0.2%	
ルノー		68.9	2.3%	41.9	1.8%	-0.5%	
PSA		31.0	1.0%	36.1	1.5%	+0.5%	
アイシン(海外拠点含む)		29.5	1.0%	34.4	1.5%	+0.5%	
マツダ	マツダ	23.2	0.8%	18.4	0.8%	0.0%	
	メキシコマツダ	6.9	0.2%	6.0	0.3%	+0.1%	
ダイナックス(海外拠点含む)		18.9	0.6%	14.5	0.6%	0.0%	
三菱自動車工業(海外拠点含む)		16.9	0.6%	14.4	0.6%	0.0%	
SUBARU		14.9	0.5%	10.4	0.4%	-0.1%	
NSKワーナー		4.4	0.1%	5.0	0.2%	+0.1%	
ダイハツ工業		3.2	0.1%	3.0	0.1%	0.0%	
スズキ(海外拠点含む)		7.1	0.2%	2.8	0.1%	-0.1%	
武蔵精密工業		2.7	0.1%	2.8	0.1%	0.0%	
UDトラックス		2.3	0.1%	2.1	0.1%	0.0%	
いすゞ自動車(海外拠点含む)		3.7	0.1%	1.8	0.1%	0.0%	
日野自動車(海外拠点含む)		2.7	0.1%	1.4	0.1%	0.0%	

営業利益の増減要因



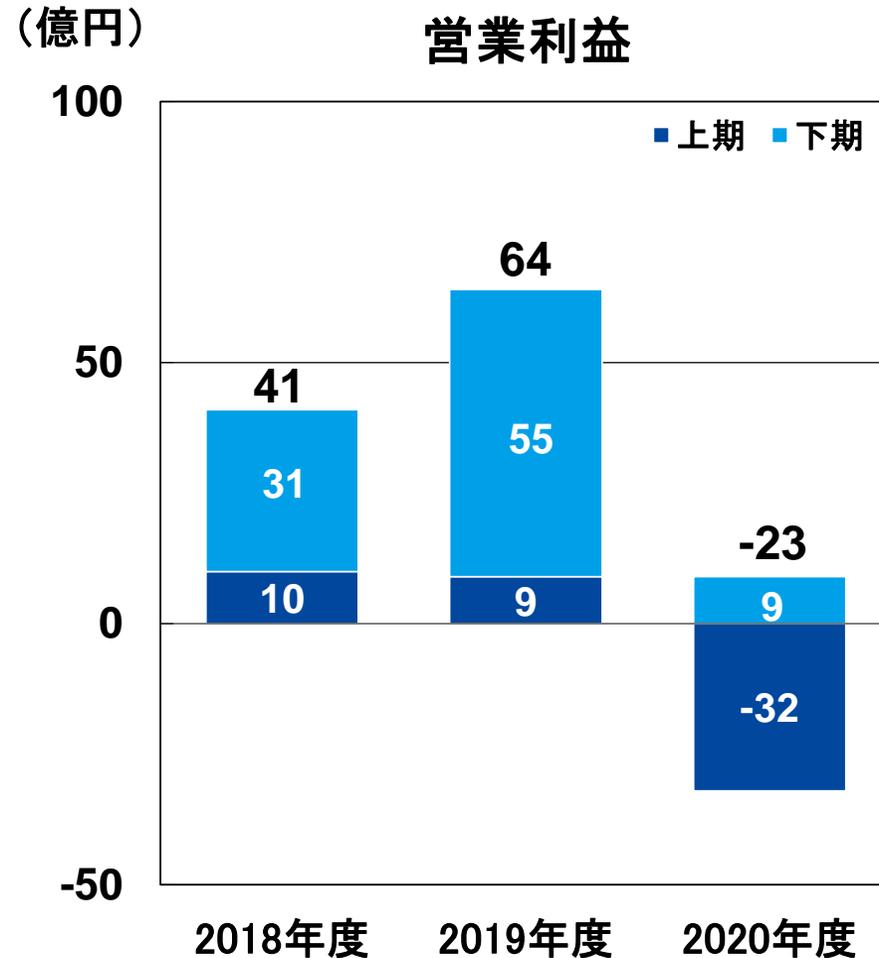
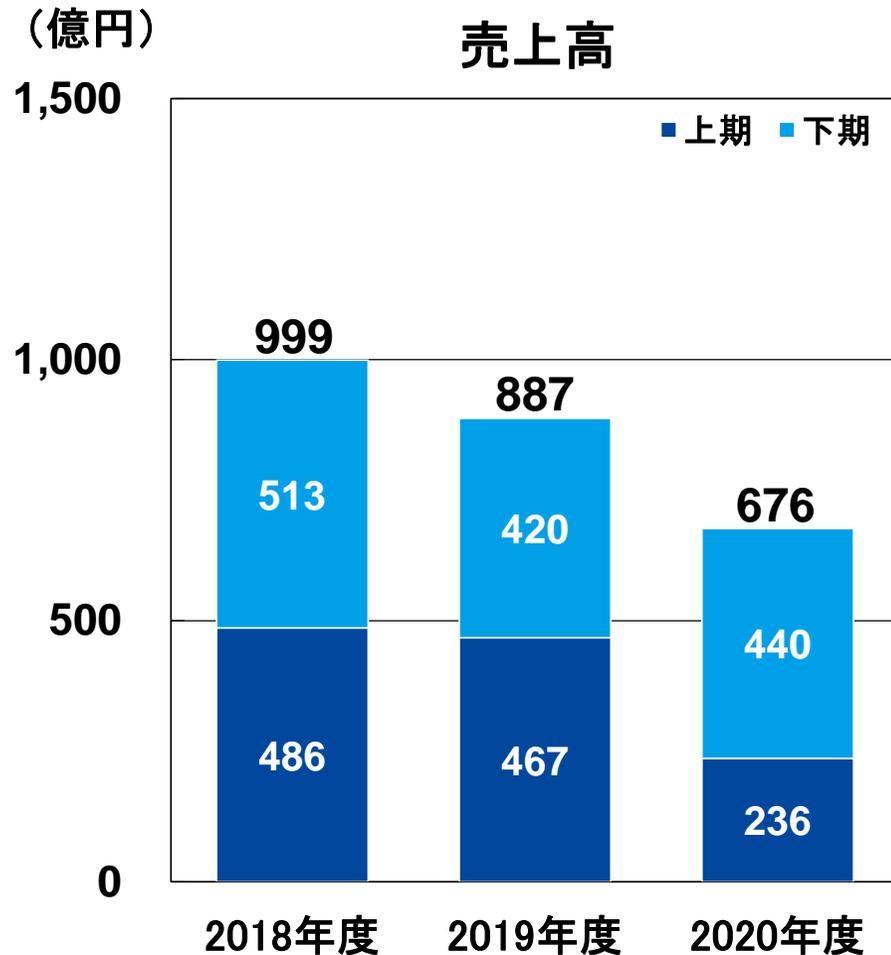
地域別売上高・営業利益（日本）

- 売上高は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う得意先の減産影響等により、16.8%減収
- 営業利益は、減産影響に加え新車部品立上げ準備費用等の負担等もあり、通期91億円の損失となったものの、下期は5億円の利益へと改善



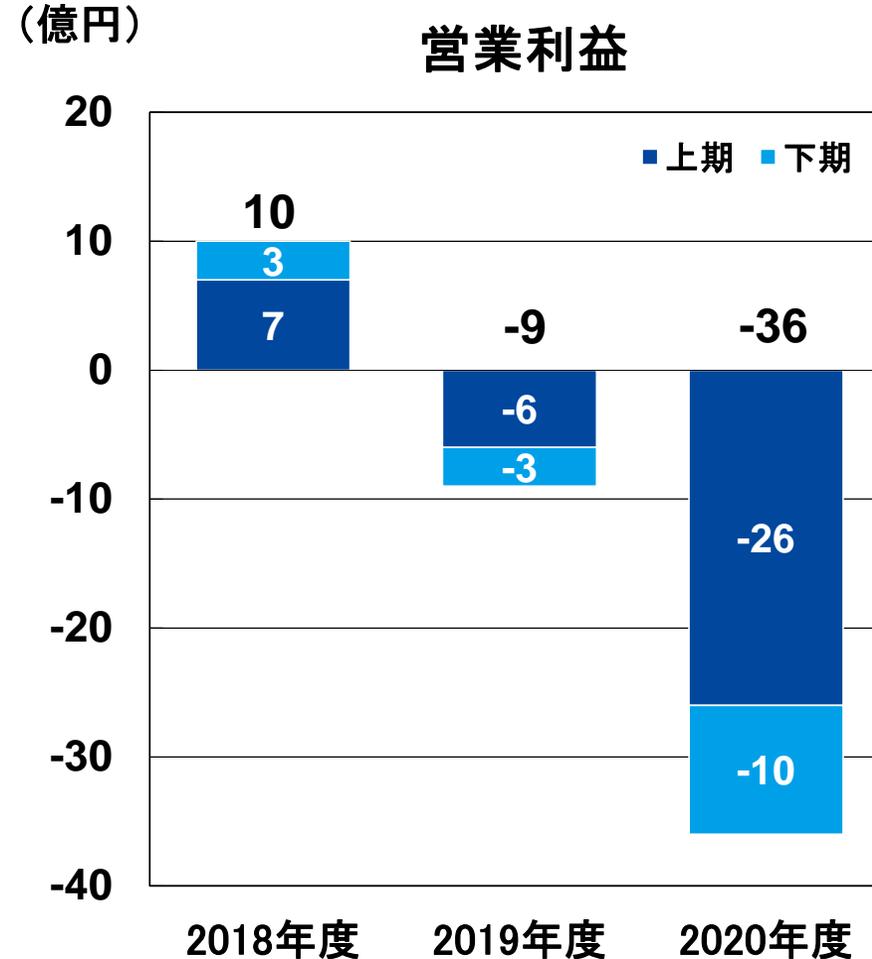
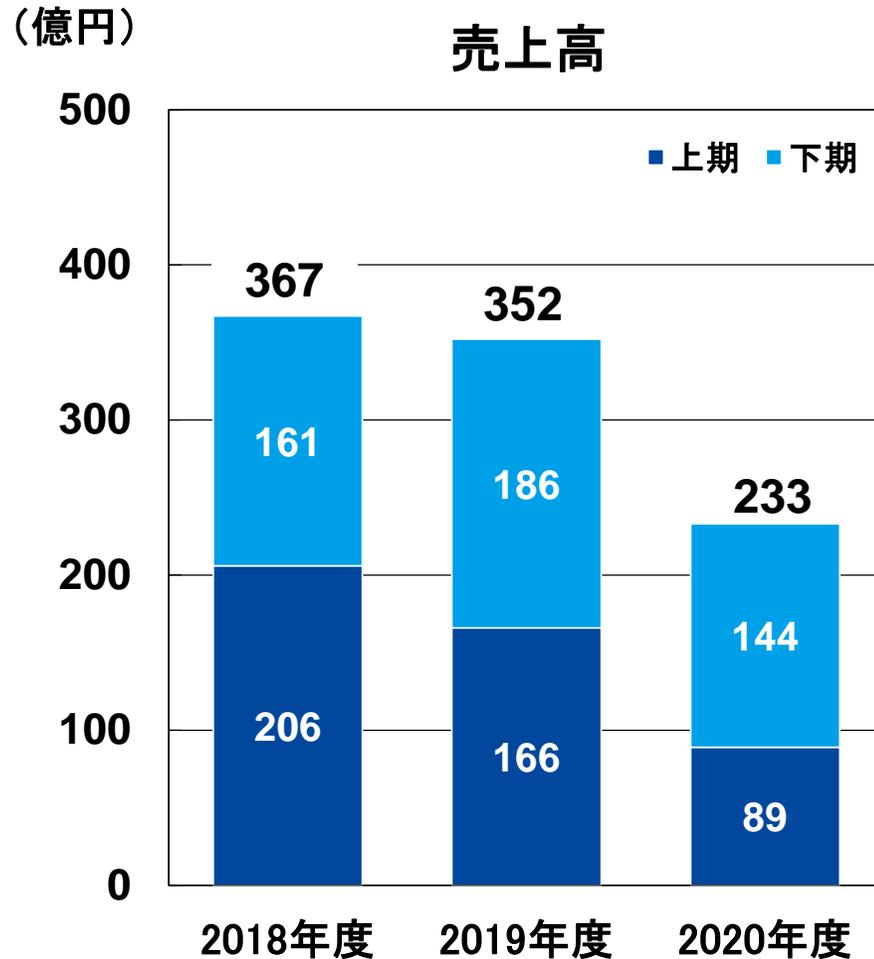
地域別売上高・営業利益(米州)

- 売上高は、新型コロナウイルス感染症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及び為替換算影響等により、23.8%減収
- 営業利益は、通期23億円の損失となったものの、下期は9億円の利益へと改善



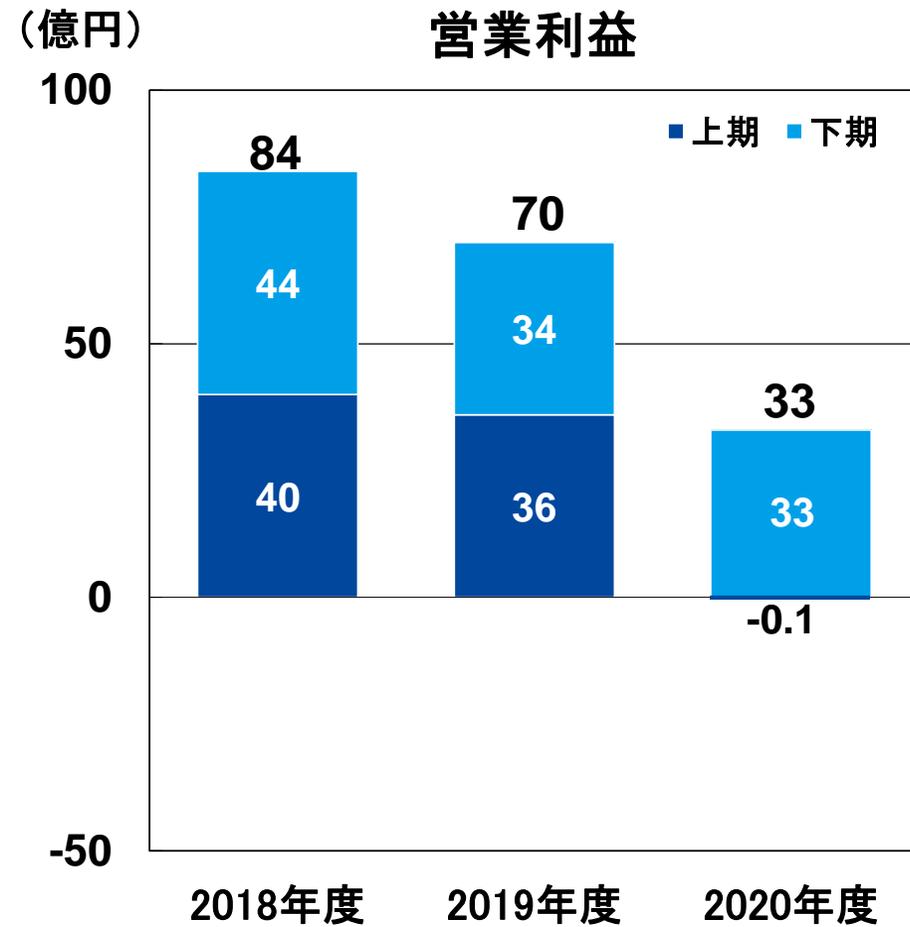
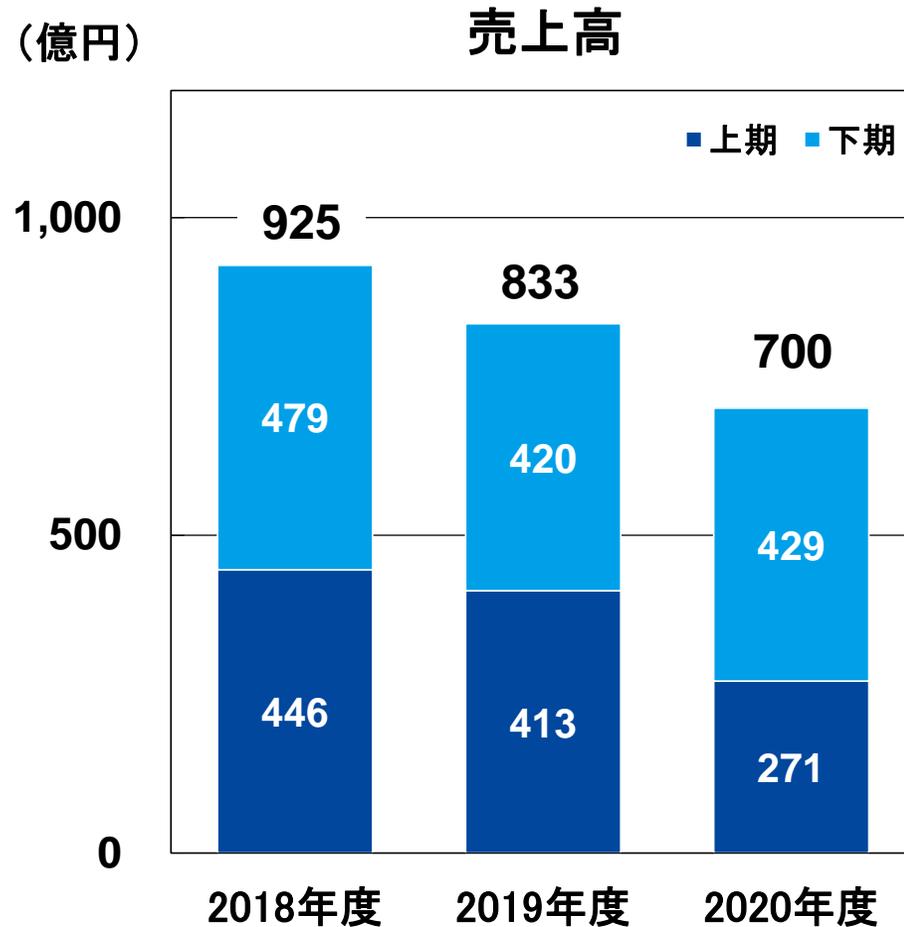
地域別売上高・営業利益(欧州)

- 売上高は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う得意先の減産影響等により、33.8%減収
- 営業利益は、通期36億円の損失となったものの、下期は損失幅が縮小



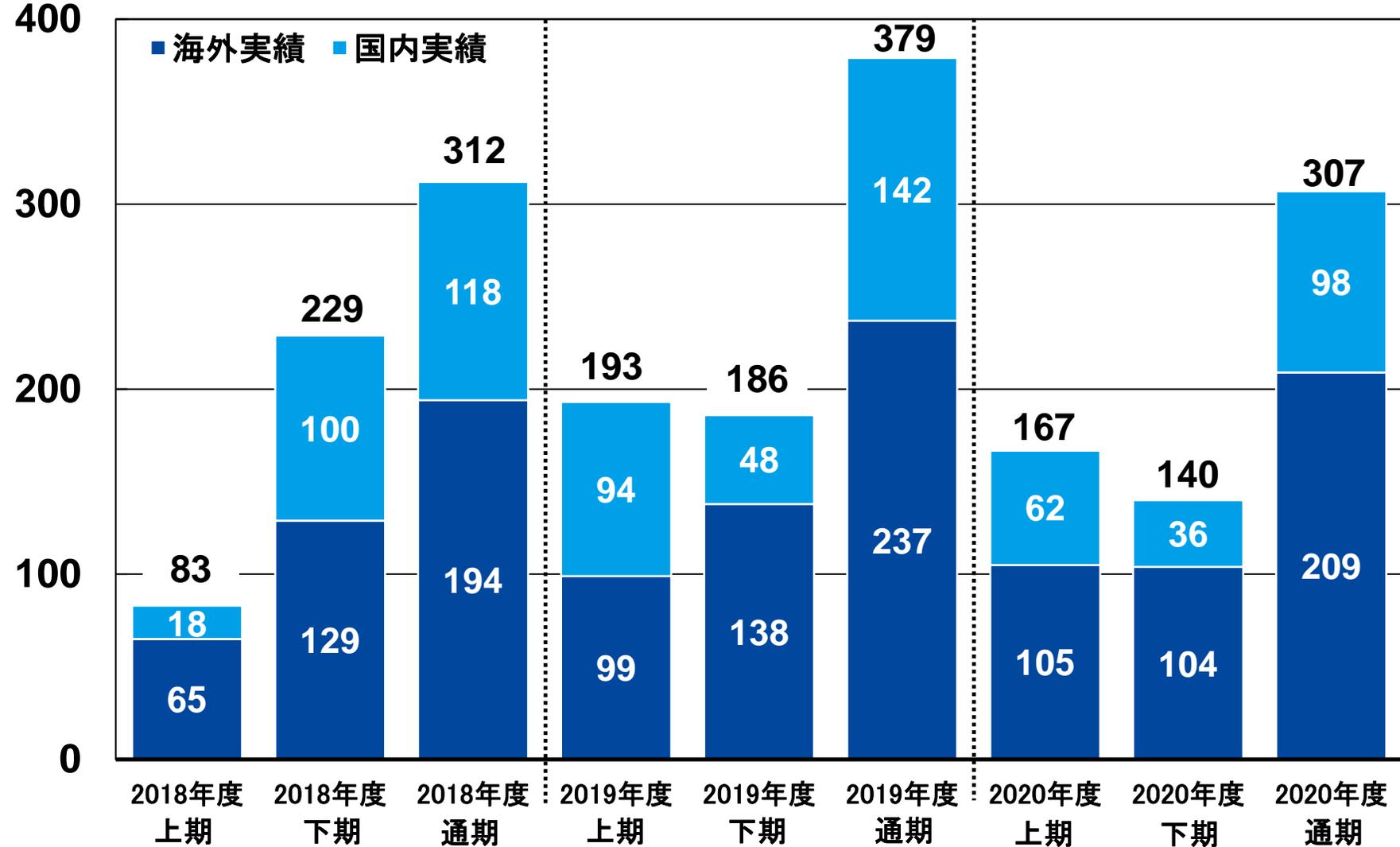
地域別売上高・営業利益(アジア)

- 売上高は、新型コロナウイルス感染症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及び為替換算影響等により、16.0%減収
- 営業利益は、16.0%減収の中33億円の利益を確保



設備投資推移

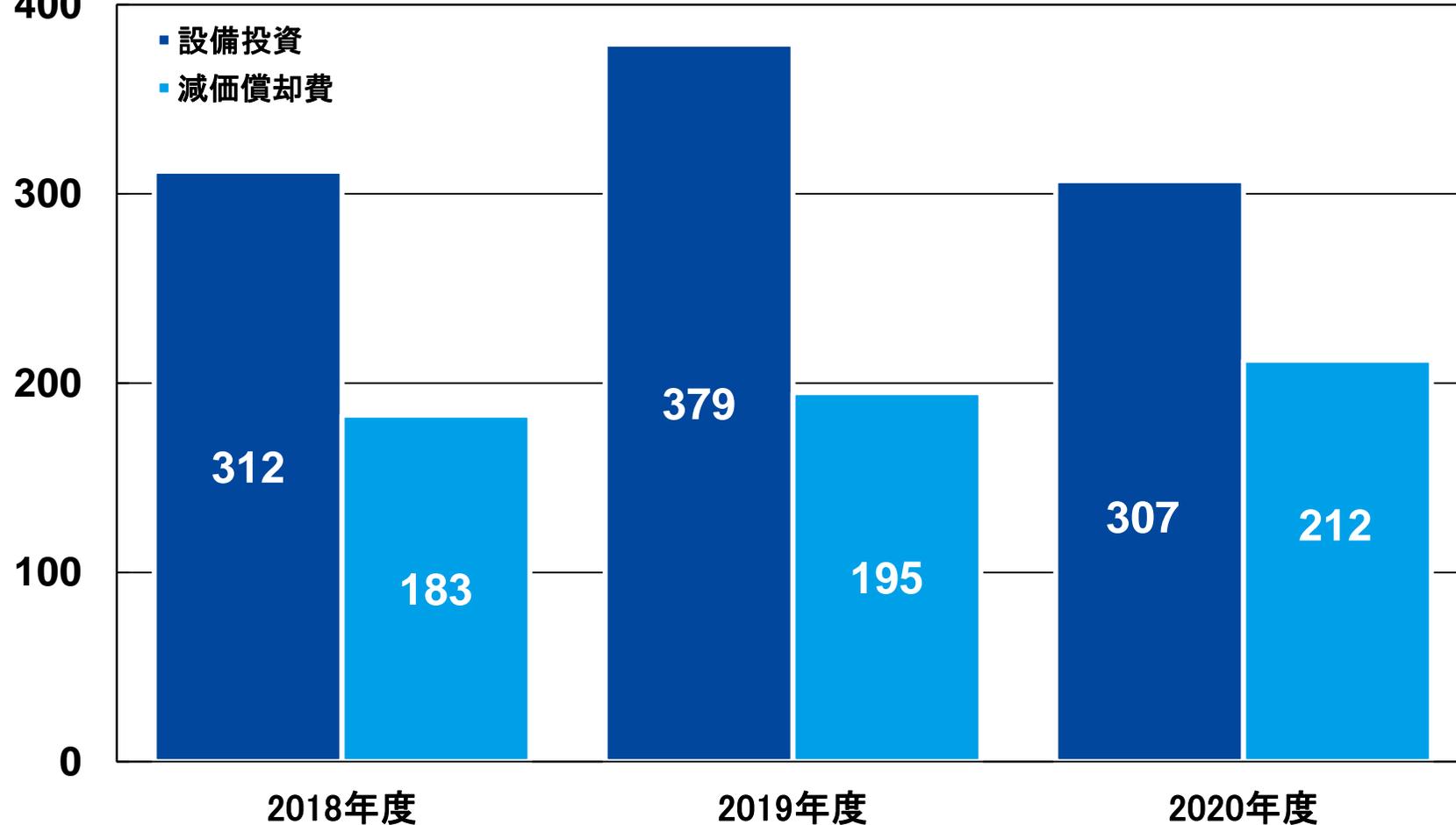
(億円)



設備投資・減価償却費推移

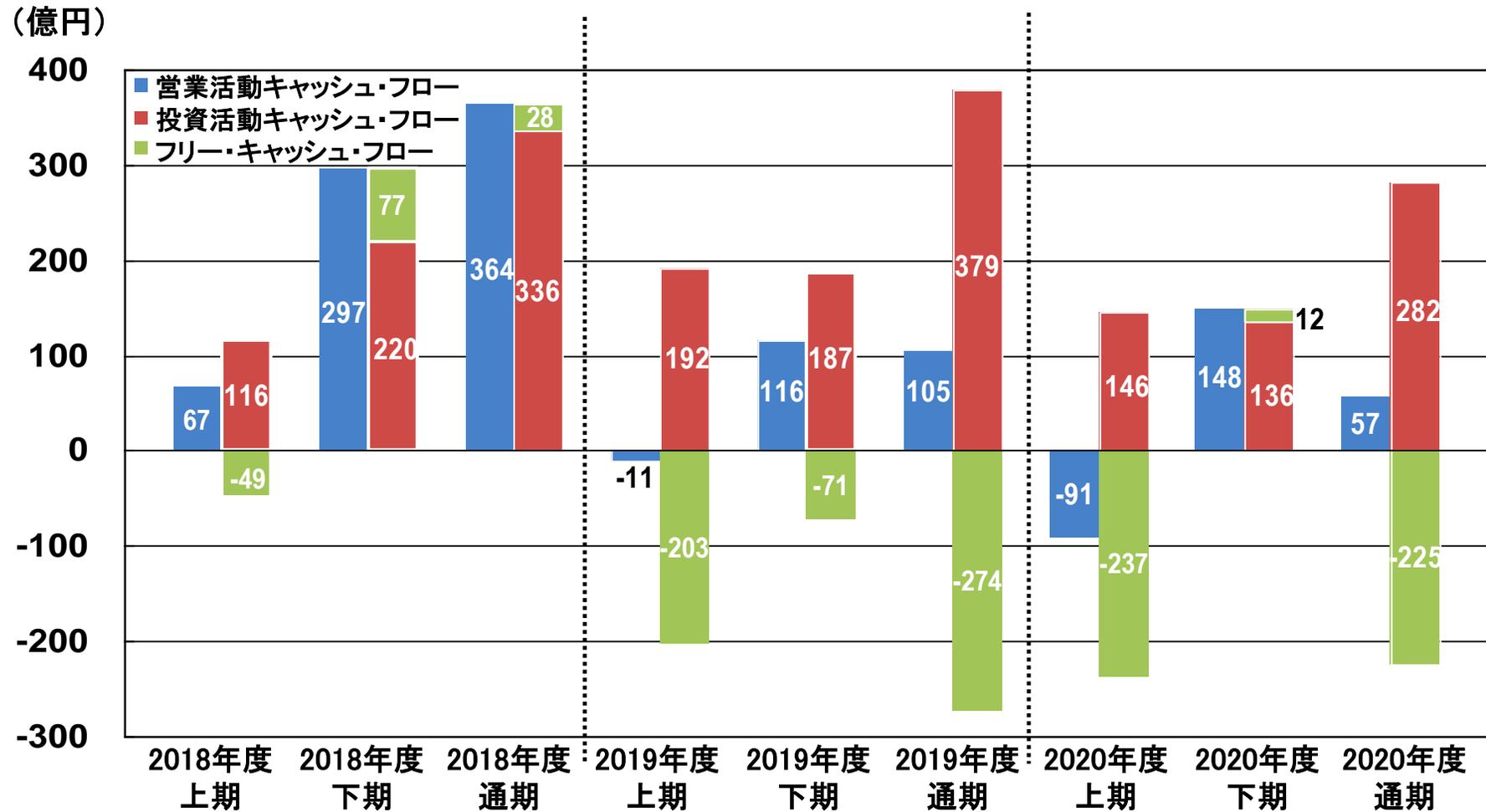
- 設備投資は、前年度に対して72億円減少
- 減価償却費は、前年度に対して17億円増加

(億円)
400



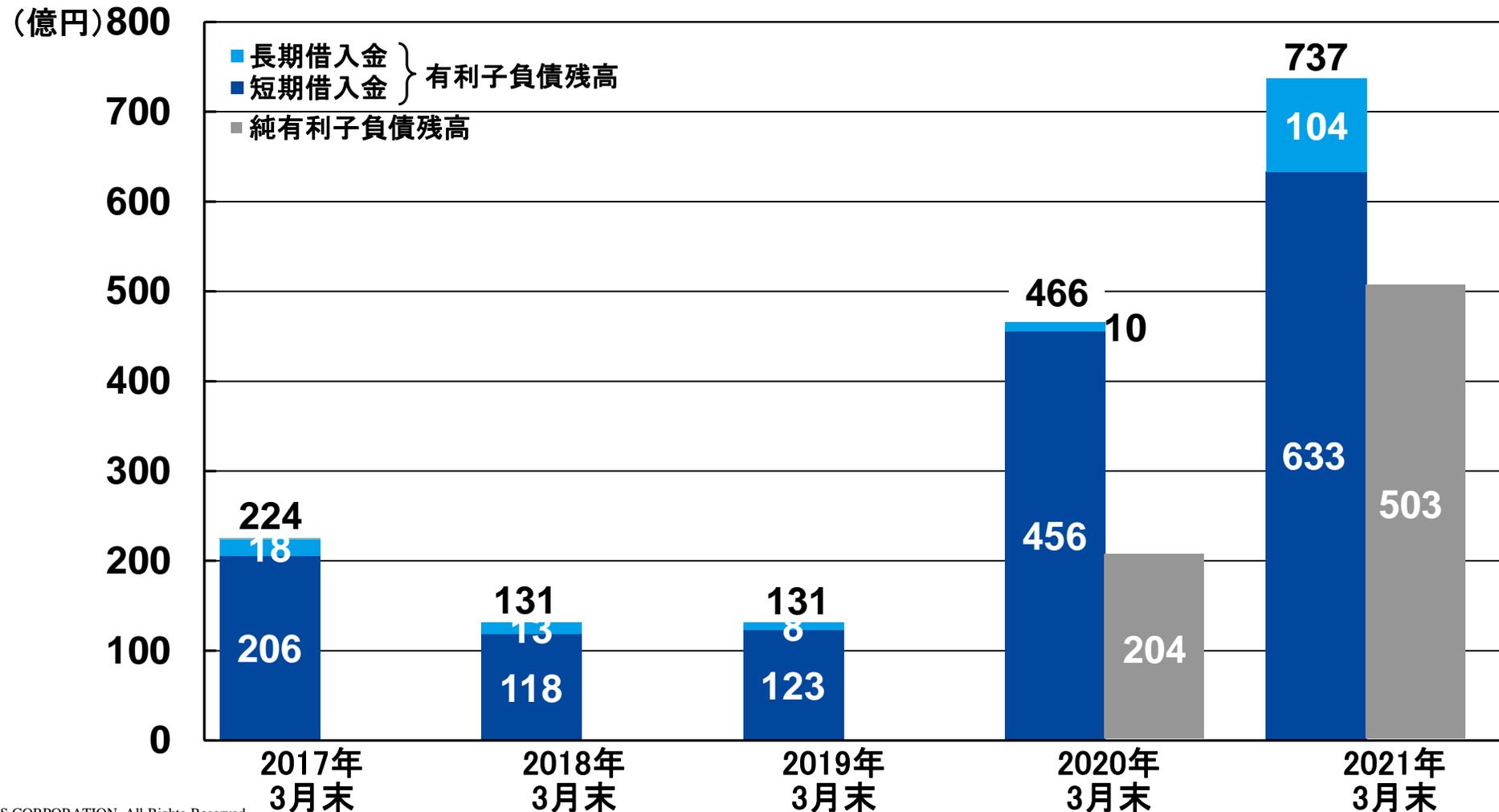
キャッシュ・フロー

- フリー・キャッシュ・フローは、通期はマイナスとなったものの、下期はプラスに改善



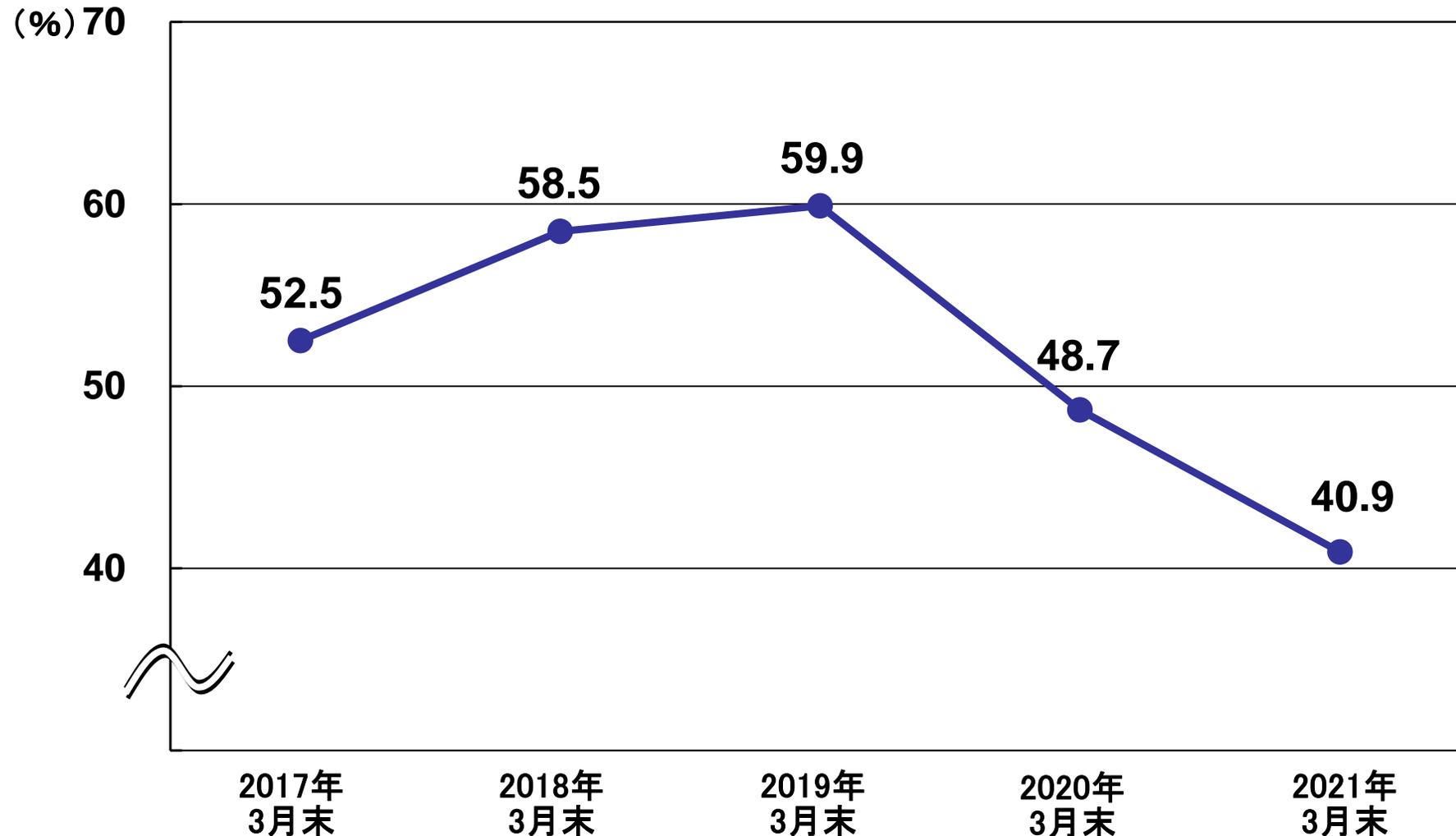
有利子負債・純有利子負債残高の推移

- 有利子負債は、前年度末に対して271億円増加
- 現預金を含めた純有利子負債は、503億円



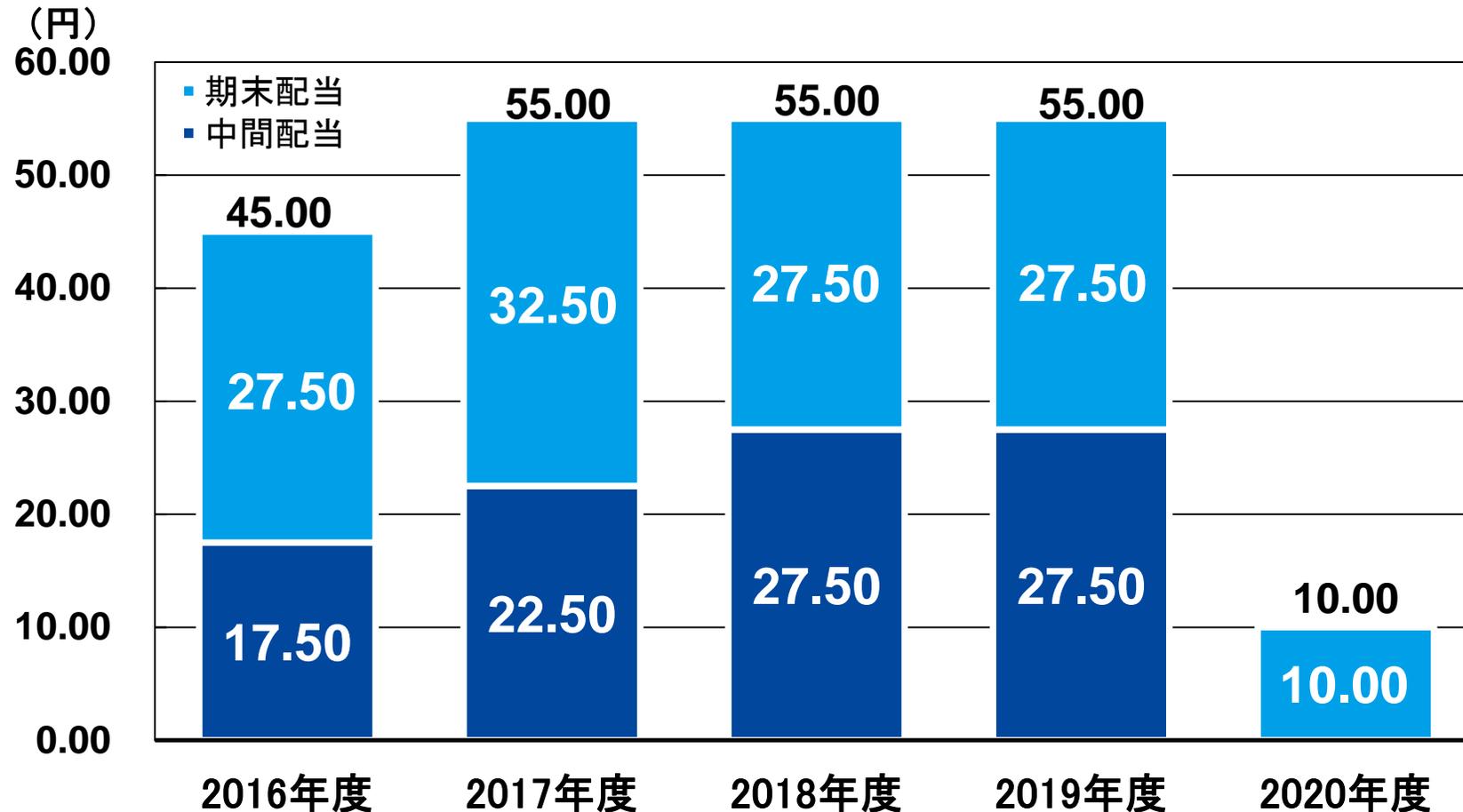
自己資本比率の推移

- 親会社株主に帰属する当期純損失の計上等により、前年度末に対し、7.8%減の40.9%



配当金推移

- 中間配当は、2020年度第2四半期(累計)の業績の悪化に伴い、無配
- 減損損失を除けば下期当期純利益は黒字であること、また基本方針である安定的かつ適正な水準の配当を維持し、株主還元を重視するべく、期末配当は、1株当たり10円を計画



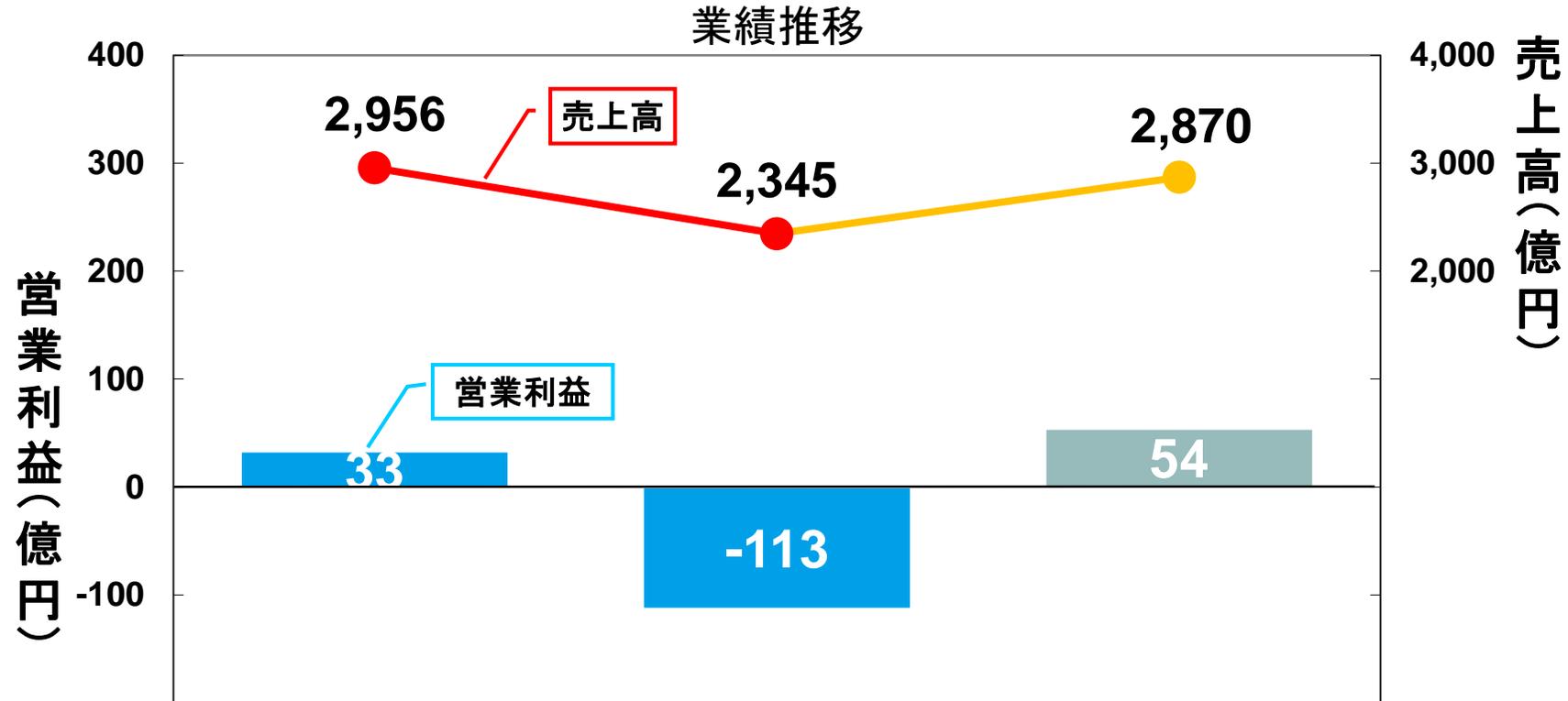


2021年度見通しについて

1. 売上高は、新型コロナウイルス感染拡大や足元の半導体不足による得意先の減産影響リスク等はあるものの、得意先の生産、販売の回復影響により増収

2. 営業利益は、売上増の影響により黒字に転換

2021年度連結業績見通しサマリー



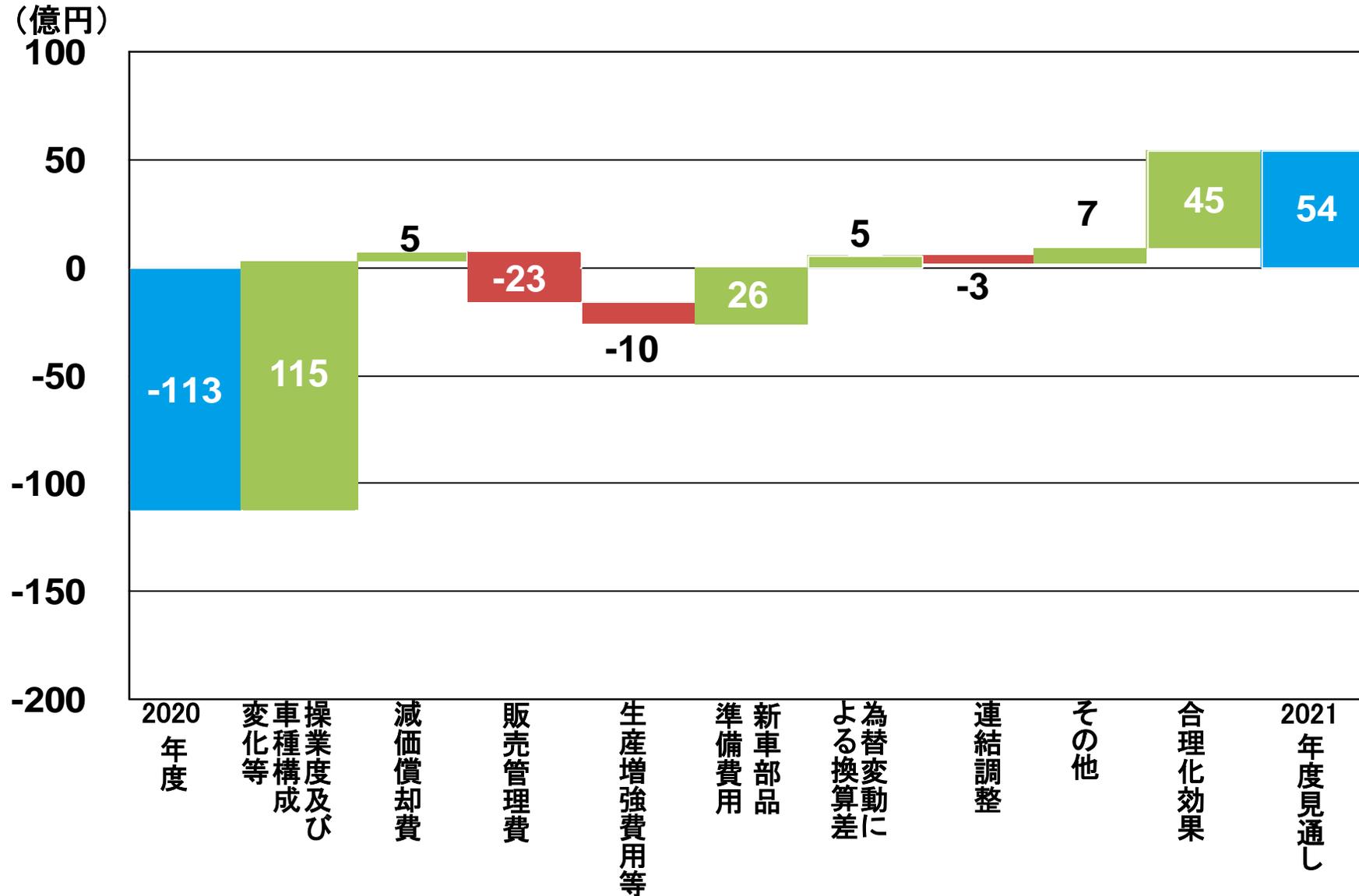
	19年度	20年度(A)	21年度(B)	(B)-(A)
売上高	2,956	2,345	2,870	525
営業利益	33	-113	54	167
経常利益	34	-91	41	132
親会社株主に帰属する当期純利益	-39	-176	10	186

製品群別連結売上構成

(億円)

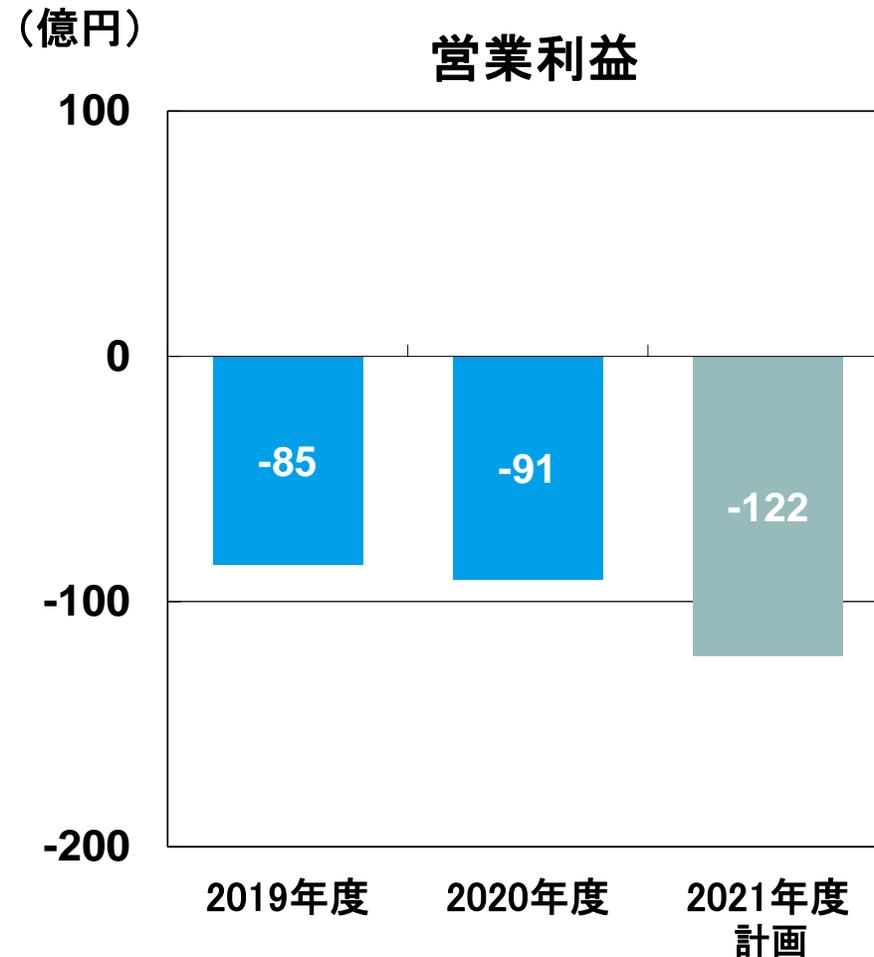
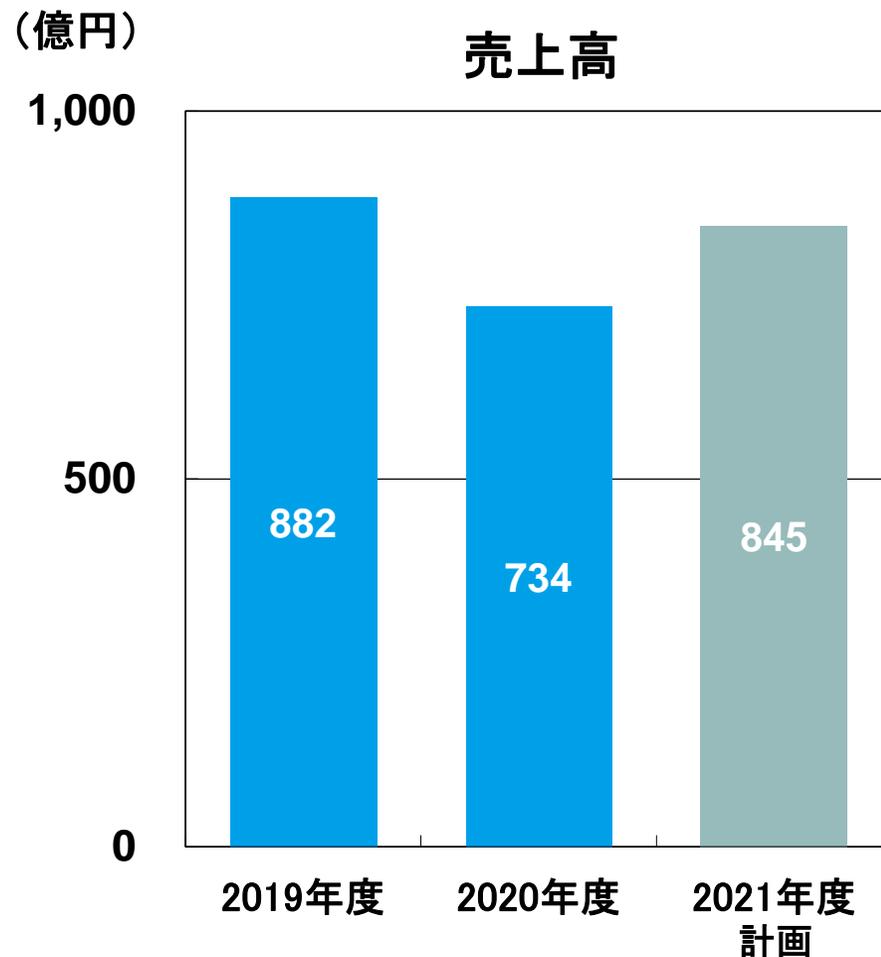
	2020年度		2021年度		売上高 増減額	構成比 増減
	売上高	構成比	売上高	構成比		
車体プレス製品	1,959	83.5%	2,473	86.2%	+514	2.7%
トランスミッション製品	331	14.1%	353	12.3%	+22	-1.8%
樹脂製品	30	1.3%	36	1.2%	+6	-0.1%
その他	25	1.1%	8	0.3%	-17	-0.8%
合計	2,345	100%	2,870	100%	+525	—

営業利益の増減見通し



地域別売上高・営業利益(日本)

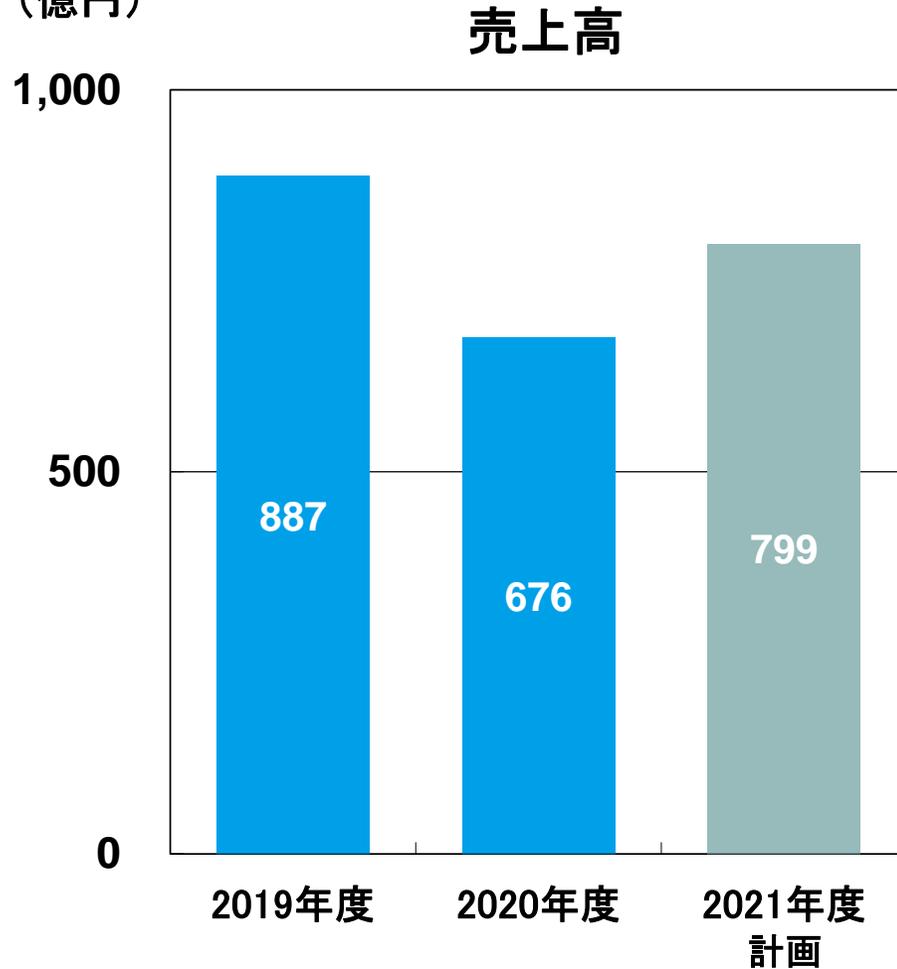
- 売上高は、得意先の増産影響等により増収を計画
- 営業利益は、得意先の増産影響に加え、新車部品立上げ準備費用の削減等はあるものの、移転価格税制調整金の支払いにより、減益を計画



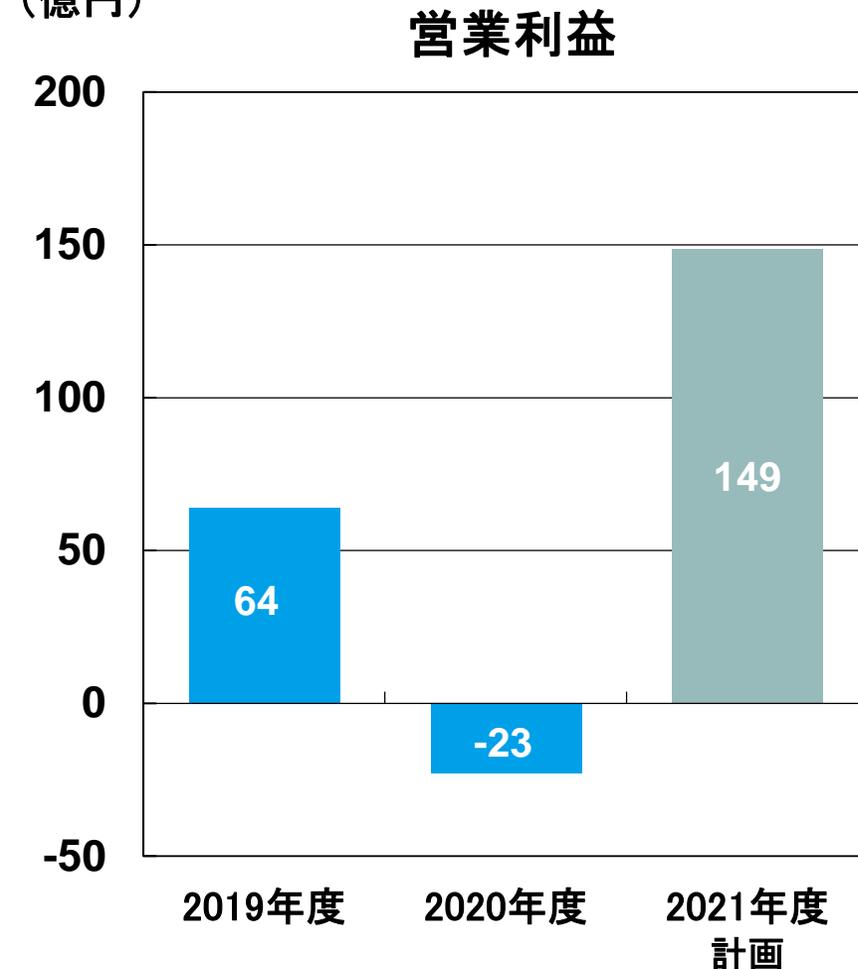
地域別売上高・営業利益(米州)

- 売上高は、得意先の増産影響及び為替換算影響等により、増収を計画
- 営業利益は、売上増の影響に加え、移転価格税制調整金の収入により、増益を計画

(億円)



(億円)

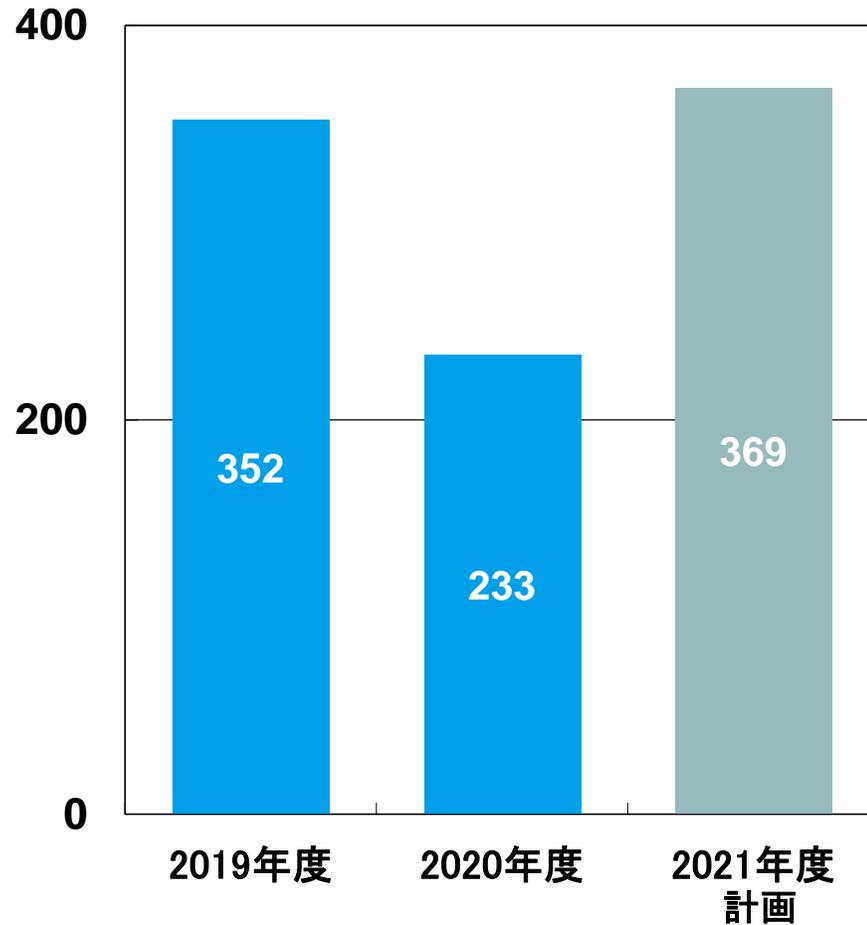


地域別売上高・営業利益(欧州)

- 売上高は、得意先の増産影響等により、増収を計画
- 営業利益は、売上増の影響により、18億円の改善を計画

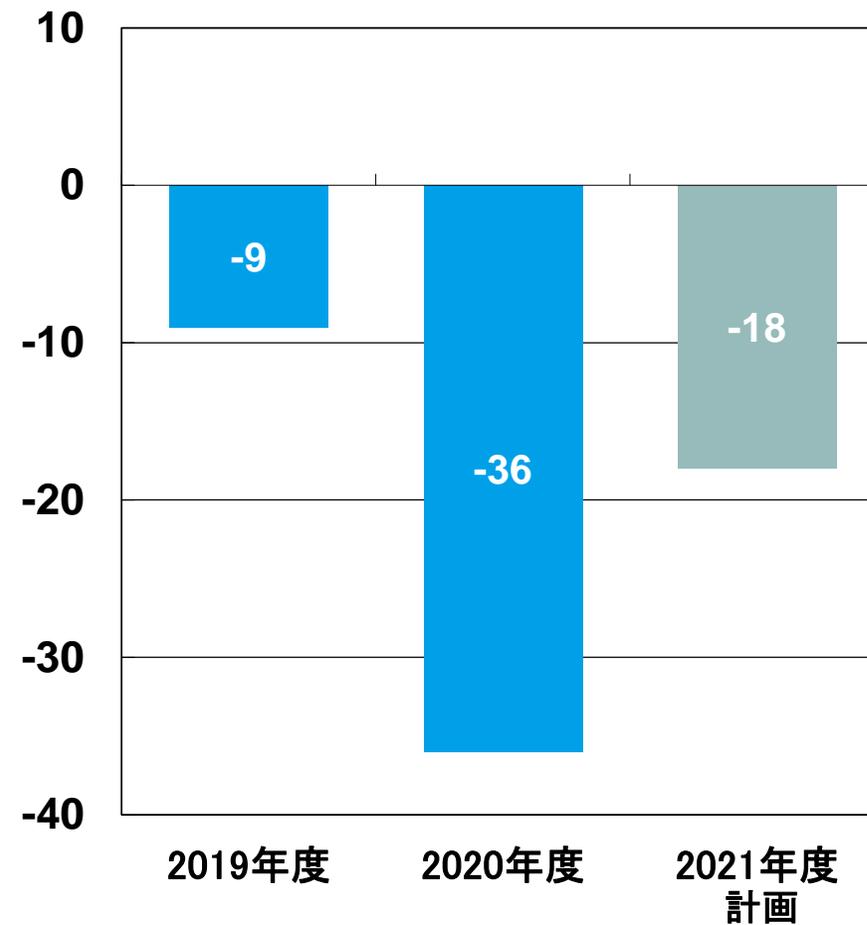
(億円)

売上高



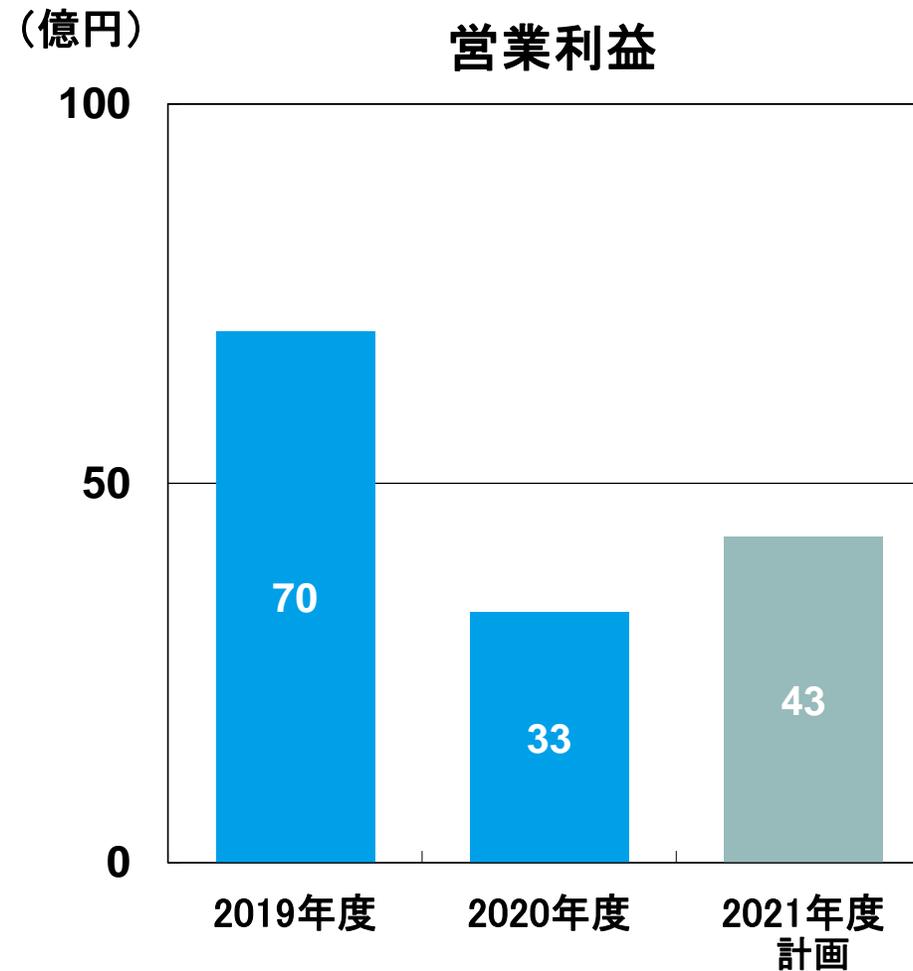
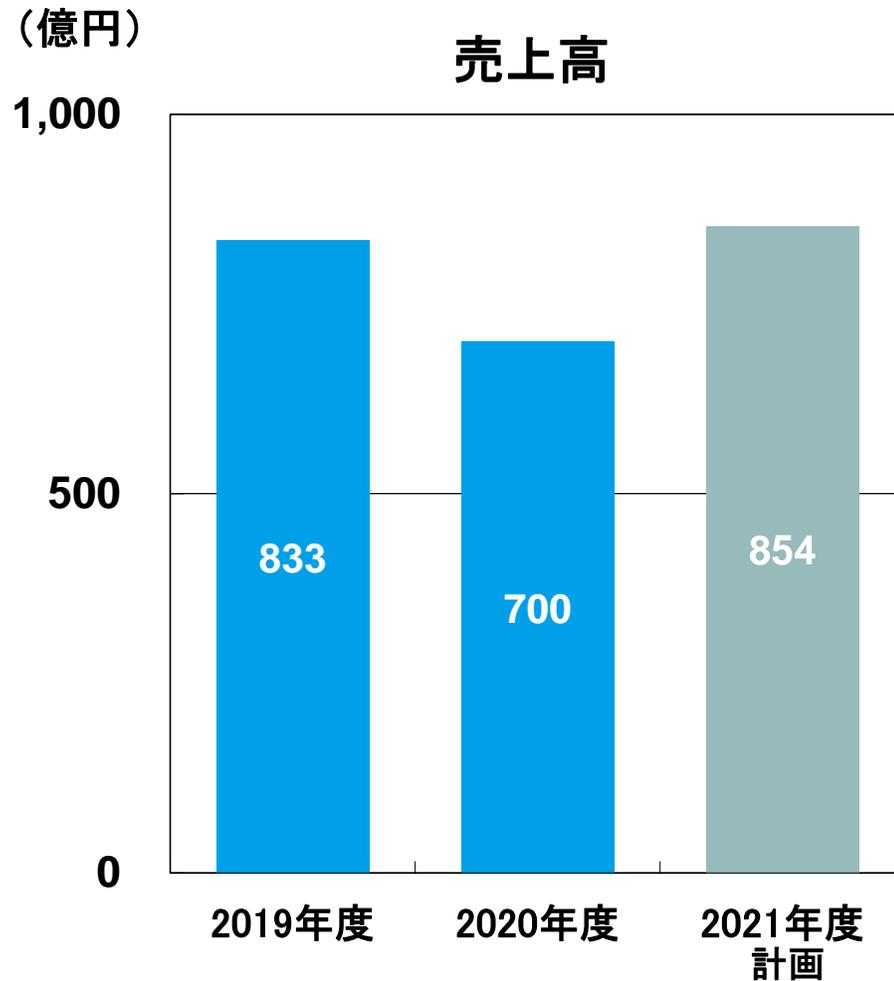
(億円)

営業利益



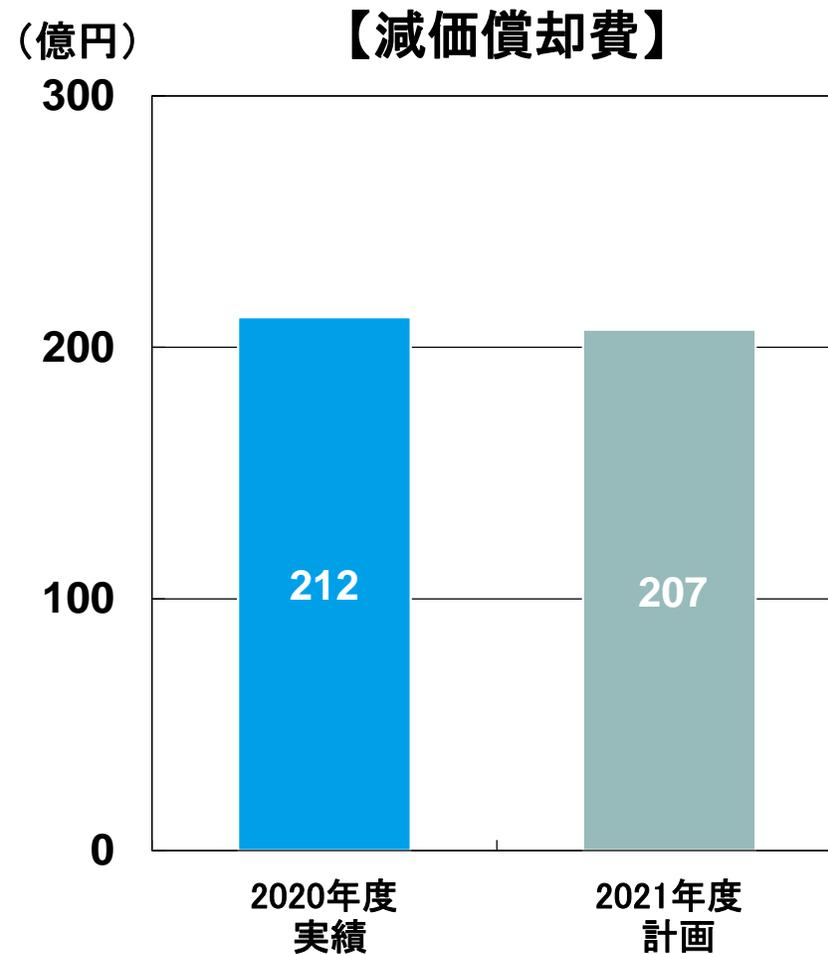
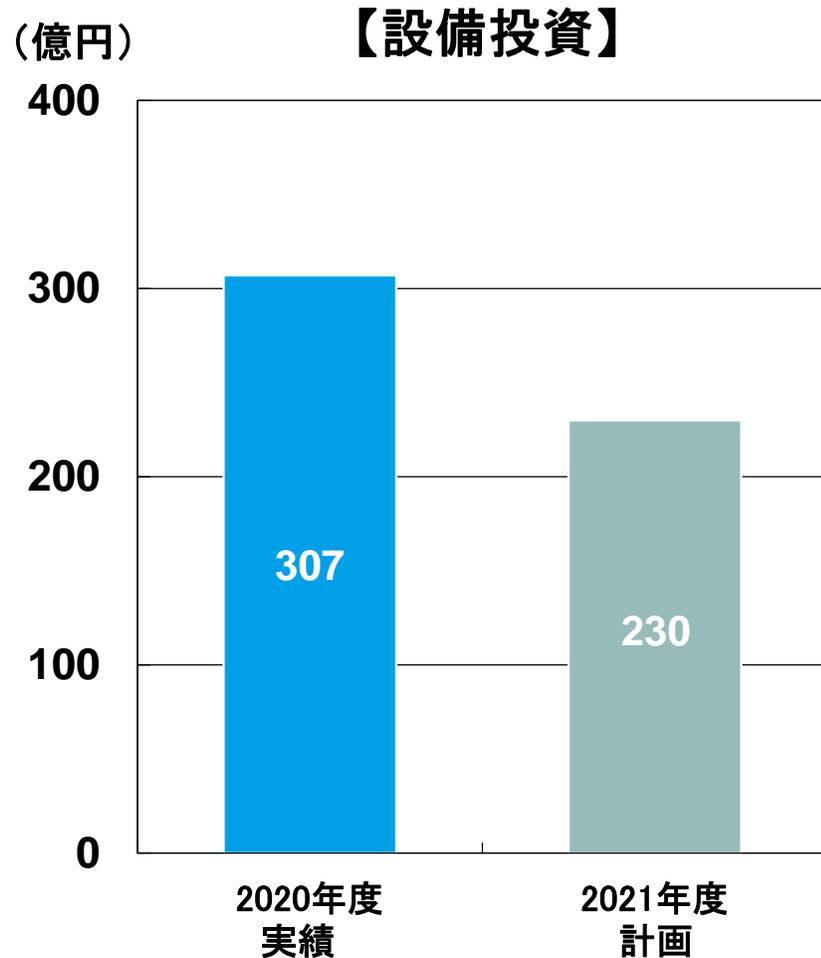
地域別売上高・営業利益(アジア)

- 売上高は、得意先の増産影響及び為替換算影響等により、増収を計画
- 営業利益は、売上増の影響により、増益を計画



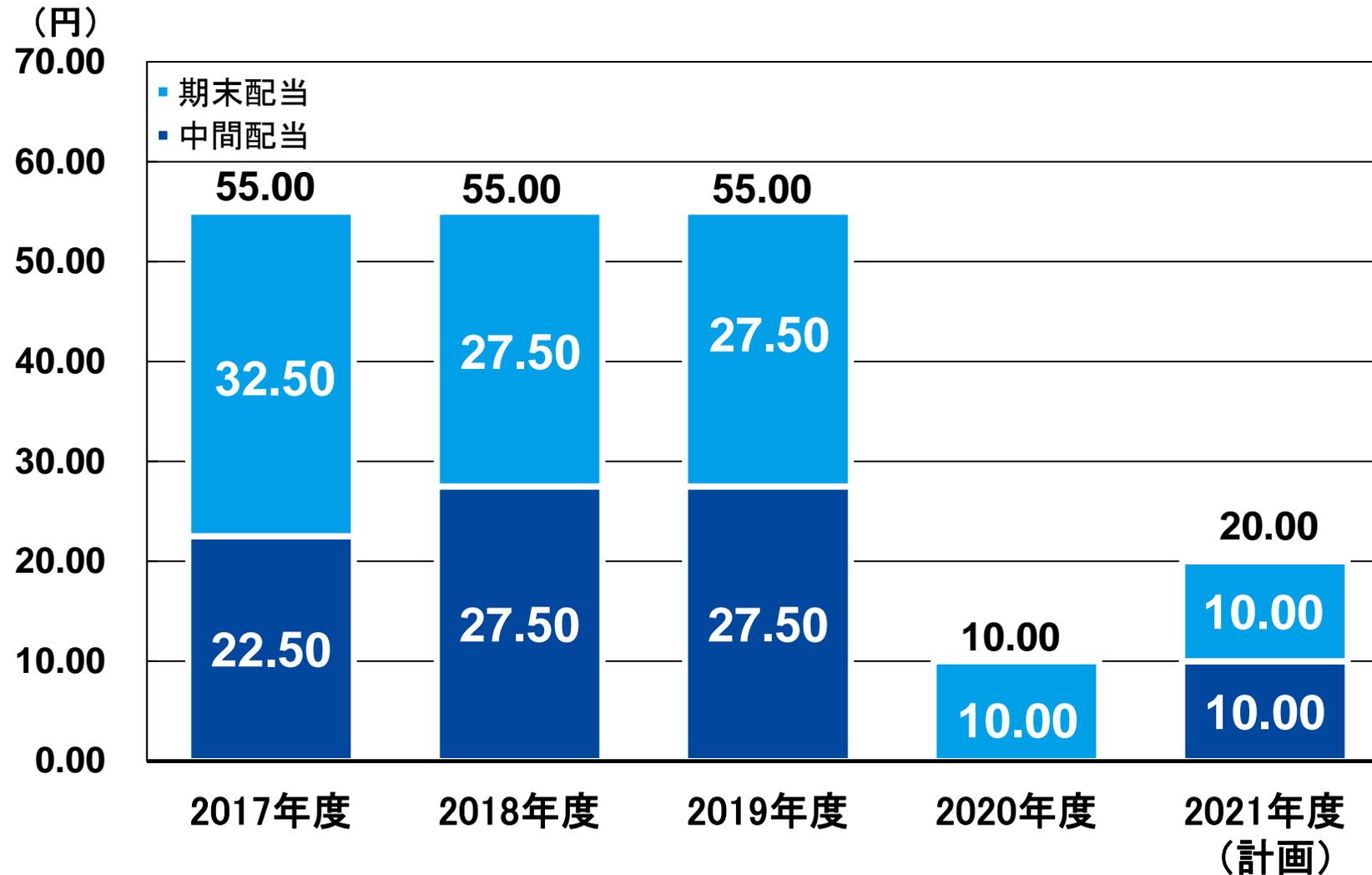
設備投資・減価償却費計画

- 設備投資は、ピークアウトし、77億円の減少
- 減価償却費は、2020年度の固定資産減損影響(-7億円)、日本の償却方法の変更(-12億円)、日本の新収益基準の適用(-27億円)の影響があり、5億円の減少



配当金推移

- 2021年度は1株20円を計画





中期経営方針

【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

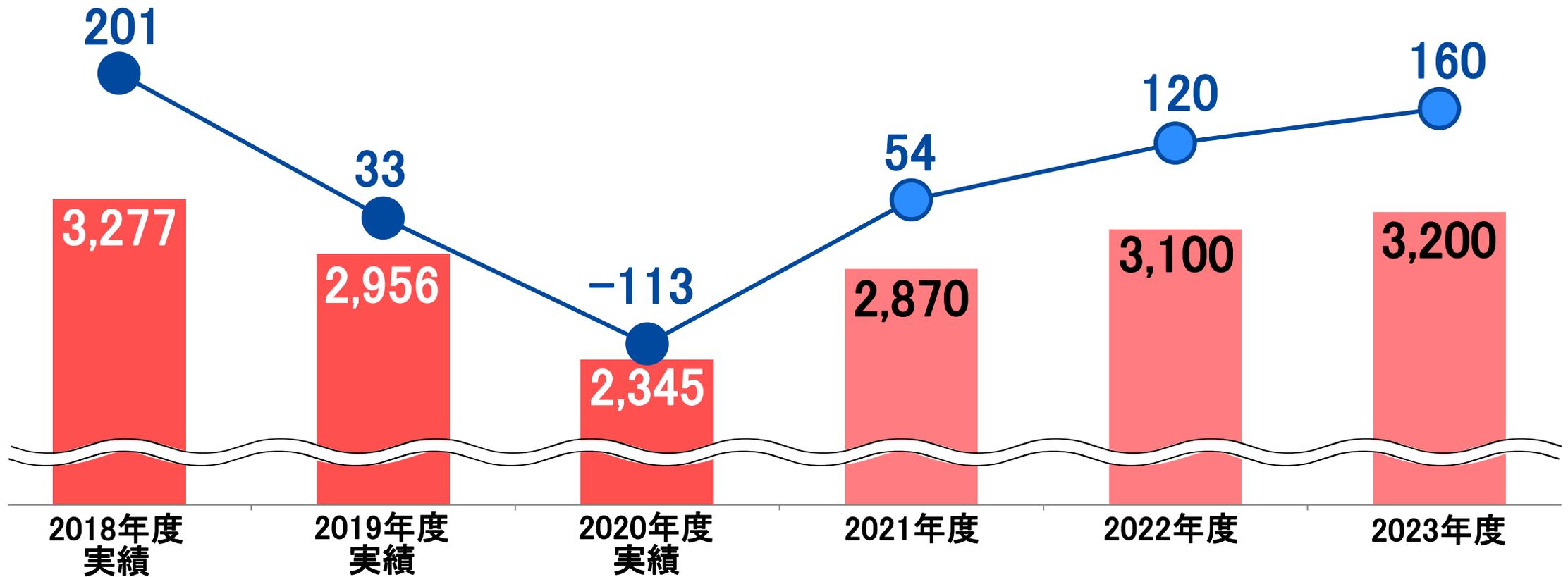
グローバルNo.1企業をめざし、UPS活動の推進により収益力と競争力を強化する。

中期経営目標

- 売上高 … 着実な成長
- 営業利益 … 売上高営業利益率5%以上

■ 売上高 ● 営業利益

(単位:億円)



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

・海外9カ国17の生産拠点

- 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完成度の向上（『世界一の源流、世界一の工場』）

・品質の向上

- 自動化の推進／AIの応用

4. サステナビリティの実現に向けた取り組み

・SDGs等グローバル課題への対応強化

- ESGの取り組み推進

・カーボンニュートラル時代への対応

- ライフサイクルアセスメントの実行



1. グローバルな生産基盤の活用・強化



(1) グローバル拡販

2020年度新車部品の立上げ実績と今後の見通し

	2020	2021	2022
日本	★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★
米州	★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★ ★	★
欧州	—	★ ★ ★ ★	★
アジア (中国・タイ・ インド・ インドネシア)	★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
計	12	26	12

コモンモジュールファミリーCセグメント車 受注状況

ルノー・日産・三菱 共通プラットフォーム車向け部品をグローバルに受注し、
2020年6月より順次生産を開始

イギリス
(日産)

●「キャシュカイ」

日本
(日産/三菱)

●「ローグ」(北米向け)
●「エクストレイル」
●「アウトランダー」

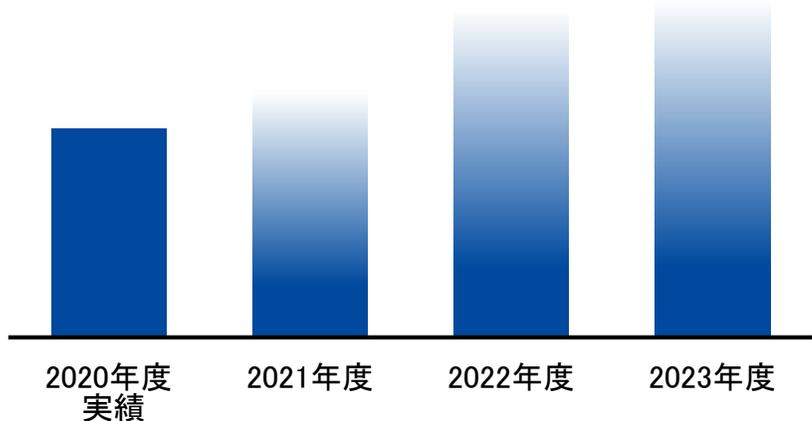
アメリカ
(日産)

●「ローグ」

中国
(日産/三菱)

●「エクストレイル」
●「アウトランダー」

【売上計画】



新型エクストレイル



新型キャシュカイ



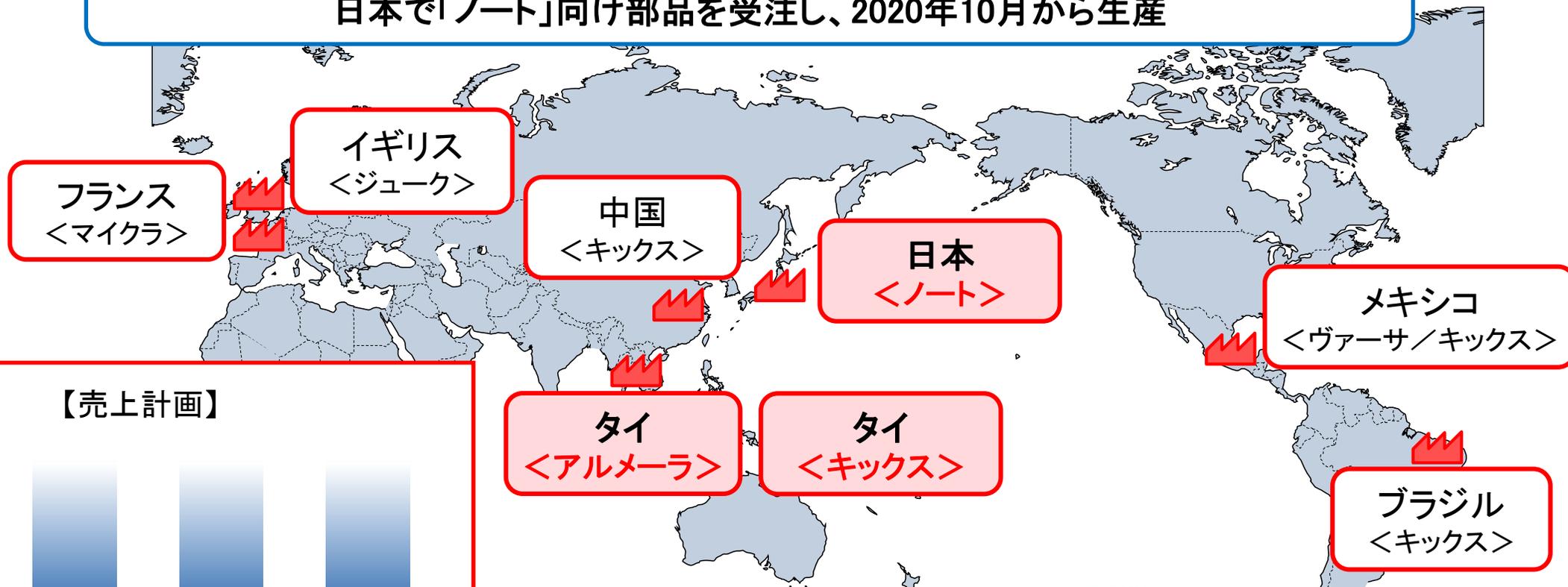
新型アウトランダー



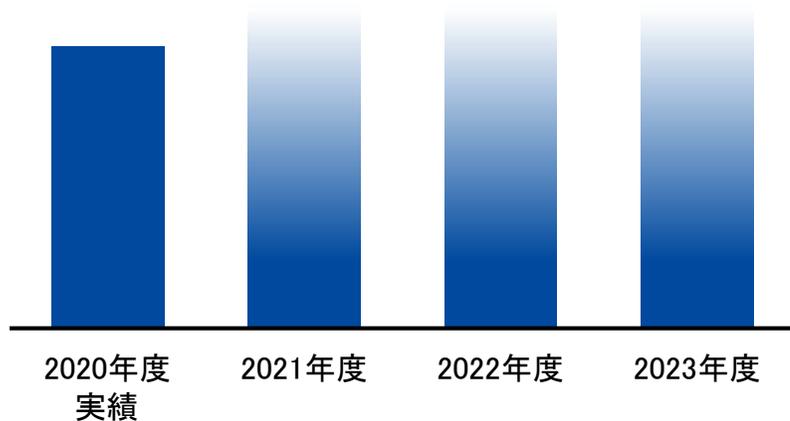
新型ローグ

コモンモジュールファミリーBセグメント車 受注状況

タイで「アルメーラ」「キックス」向け部品を受注し、2019年11月、2020年2月から生産
 日本で「ノート」向け部品を受注し、2020年10月から生産



【売上計画】



アルメーラ



キックス



ノート

コモンモジュールファミリーAセグメント車 受注状況

インドで共通プラットフォーム車向け部品を受注し、2019年5月より順次生産を開始



トライバー(ルノー)



キガー(ルノー)

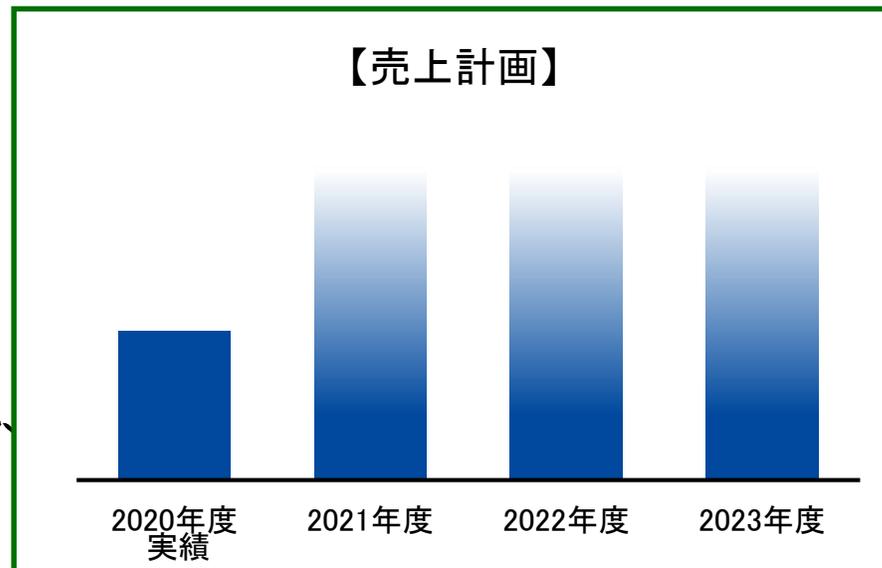


マグナイト(日産)



インド
(ルノー/日産)

- 「トライバー」
- 「キガー」
- 「マグナイト」



コモンモジュールファミリーEV車 受注状況

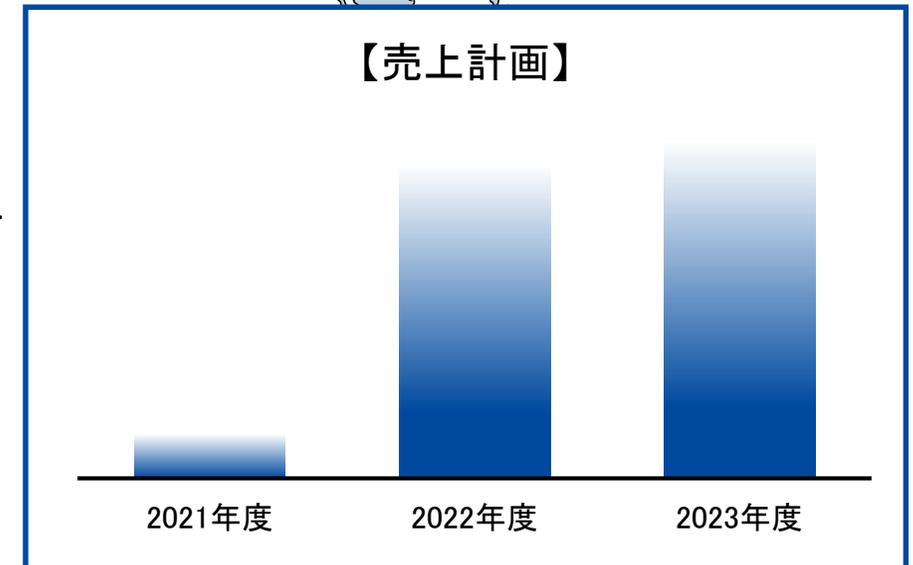
CMF-EV車向け下屋部品を日産・ルノーよりグローバルに新規受注。2021年度より生産開始予定



ルノー コンセプトカー「Megane eVision」



日産「アリア」



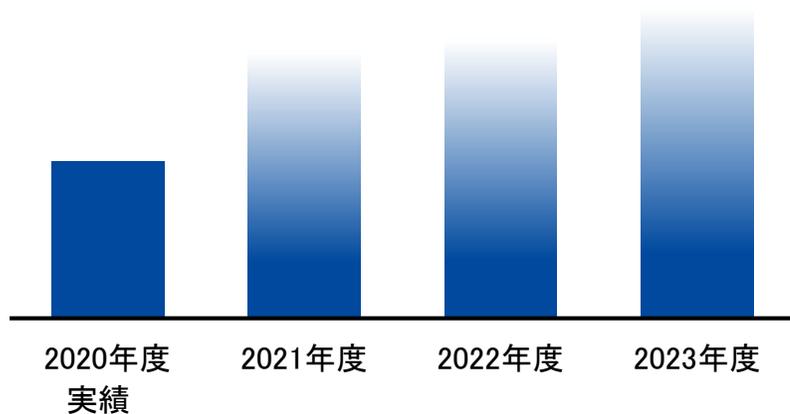
日産Dセグメント車 受注状況

アメリカで「パスファインダー」「QX60」向け部品を受注。2021年4月より順次生産開始

アメリカ

- パスファインダー
- QX60

【売上計画】



パスファインダー



QX60

(写真はデザインコンセプトモデル)

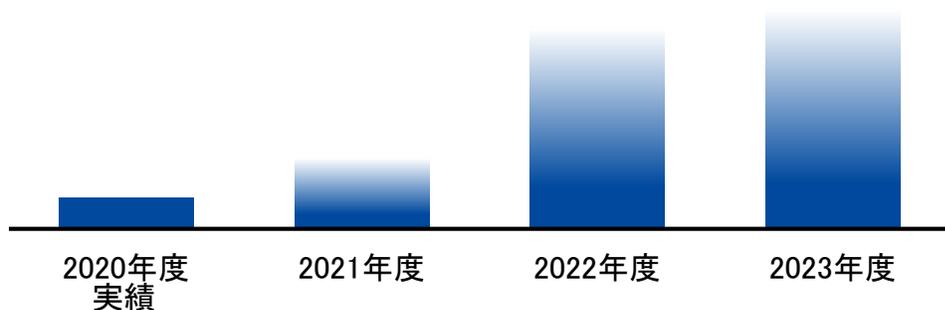


UNIPRES

電動車のグローバル受注状況

ハイテン・ホットスタンプ比率の高い電動車のグローバルでの受注拡大に伴い、売上も拡大

【売上計画】



e-Power



日産「セレナ」



日産「キックス」



日産「ノート」



日産「キャシュカイ」



日産「シルフィ」



日産「エクストレイル」

EV(日産)



日産「リーフ」



日産「アリア」



日産「e-NV200」



日産 軽EV車
(写真はプレビューモデル「IMkコンセプト」)



Venucia「T60」



Venucia「D60」

EV・HEV(日産以外)



ホンダ「Honda e」



マツダ「MX-30」



ルノー EV車
(写真はコンセプトカー「Megane eVision」)

電動化により、アンダーカバーが大型化、採用が拡大

⇒大型の樹脂製品を薄く、軽く、低コストで生産できる当社技術の優位性を活かし、アンダーカバーの受注が拡大

＜アンダーカバーの役割＞

- ・空力性能の向上
- ・バッテリーケースの保護

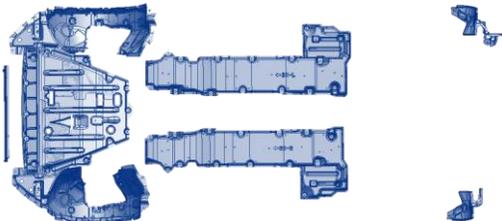
【受注部位拡大】

日産「ノート」



旧型: フェンダープロテクター

新型: 上記+ **フロントカバー/フロアカバー**

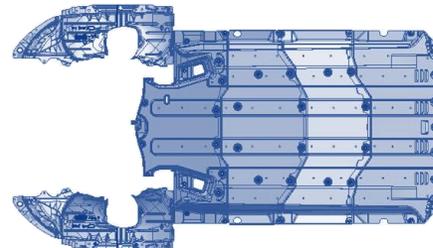


【新規受注】

マツダ「MX-30」



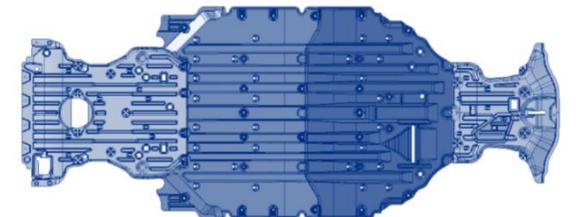
マットガード+ **バッテリーカバー**



ホンダ「Honda e」



フロントカバー/バッテリーカバー/フロアカバー



アイシンへのグローバル拡販状況

積極的な拡販活動により、グローバルでアイシン向けの売上が拡大

< 拡販主要部品 >



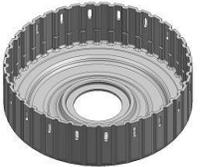
キャリア



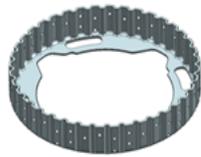
カバー



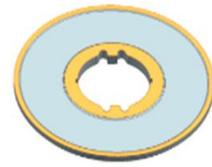
リングギア



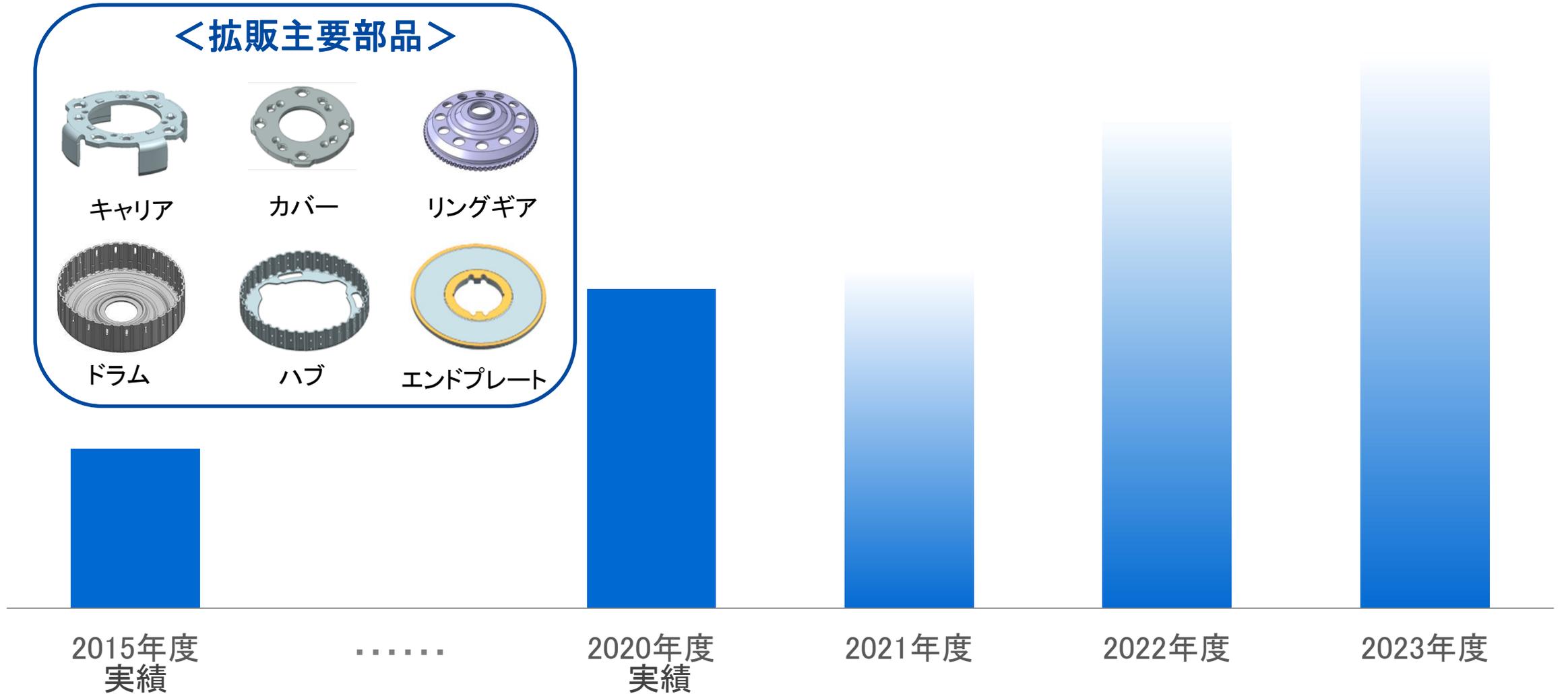
ドラム



ハブ



エンドプレート





(2) 生産基盤の更なる強化

ユニプレス武漢の準備状況

2021年3月末に建屋が完成、8月に操業開始予定



鳥瞰図



プレス建屋



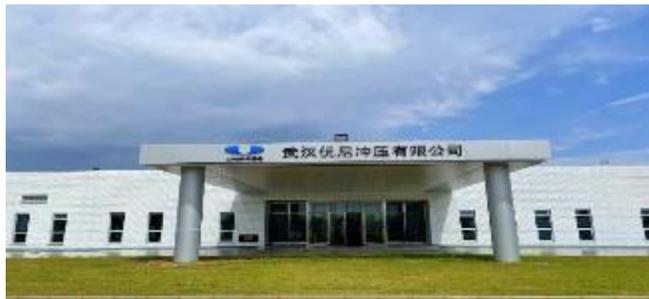
組立建屋



プレスエリア



組立エリア

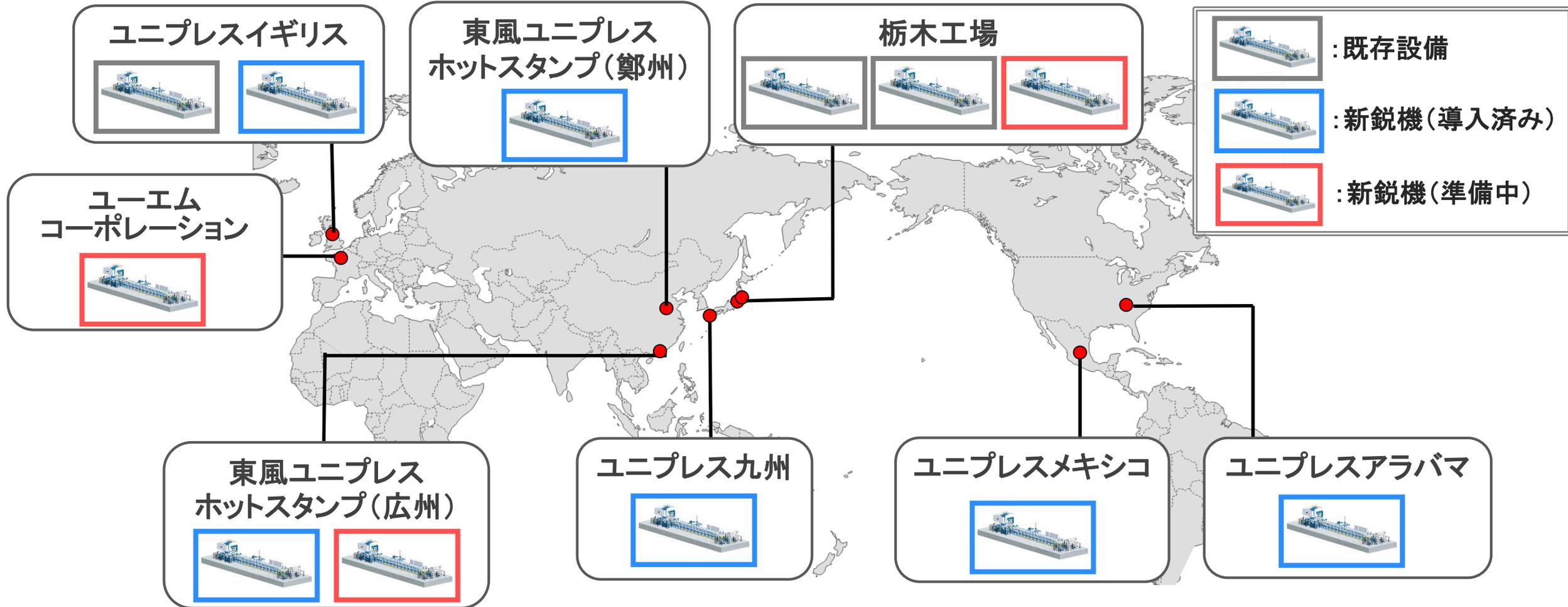


事務所正面

(2021年4月30日現在)

ホットスタンプのグローバル展開(導入状況及び計画)

軽量化の進展にともない、2019年度以降、新鋭機を9ライン導入。グローバルで12ライン保有予定
 (2019~2020年度導入済み:6ライン、2021年度導入準備中:3ライン ⇒ 計9ライン)



ホットスタンプ導入状況(欧州・米州)

【ユニプレスイギリス】



【ユニプレスアラバマ】



【ユーエムコーポレーション】



【ユニプレスメキシコ】



(2021年4月現在)

ホットスタンプ導入状況(日本・アジア)

【栃木工場(真岡)】



【東風ユニプレスホットスタンプ(広州)】



【ユニプレス九州】



【東風ユニプレスホットスタンプ(鄭州)】





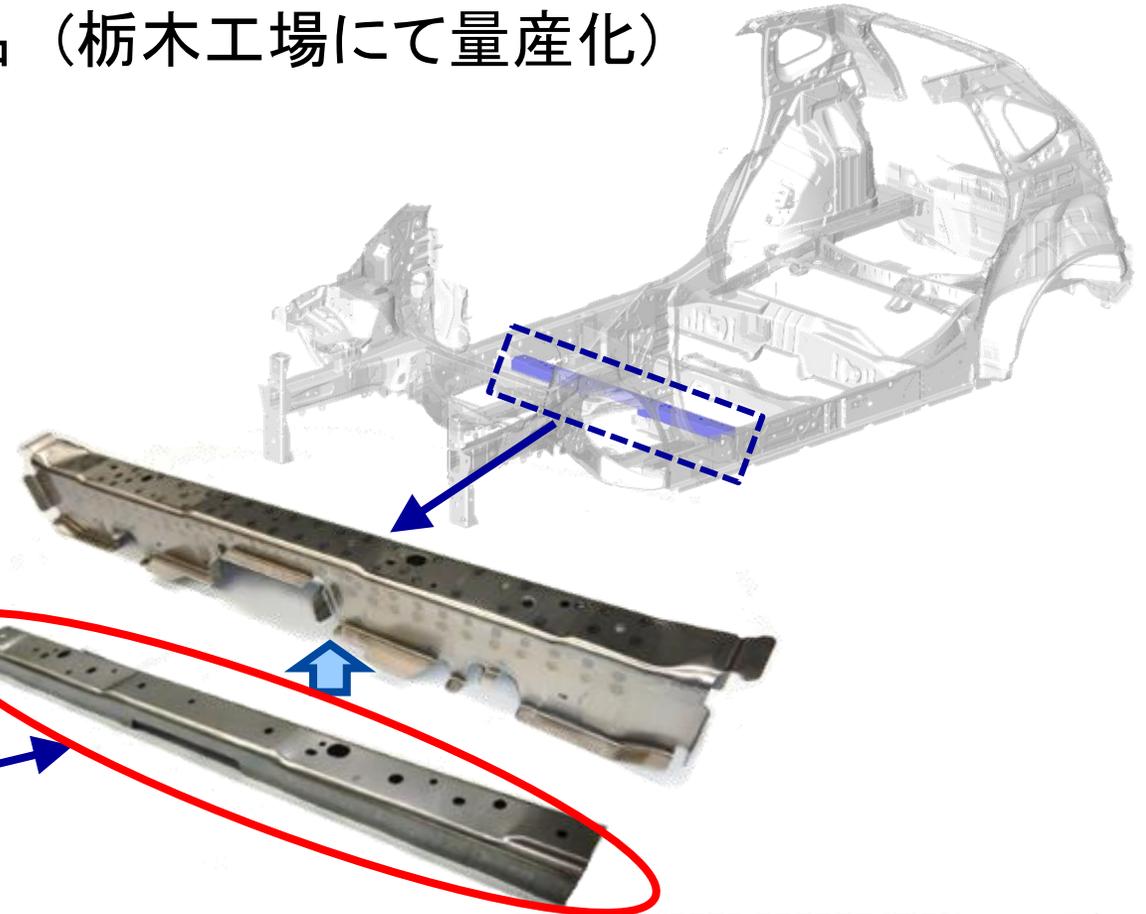
2. 技術開発の推進



(1) 車体部品事業 技術開発の取り組み

- ・冷間1470MPa超ハイテン材 車体骨格部品を量産化
- ・日産 新型ノートの下屋骨格部品へ採用、車体骨格部品への量産適用は日産初

■ 日産 新型ノート(2020年型) 当社受注部品 (栃木工場にて量産化)



セカンドクロスメンバーレインフォース

- 材料強度:1470MPa 板厚:1.2mm
- e-POWERのバッテリーを保護する下屋骨格部品

■ 冷間1470MPa材 量産適用に向けた課題解決

➤ 成形性

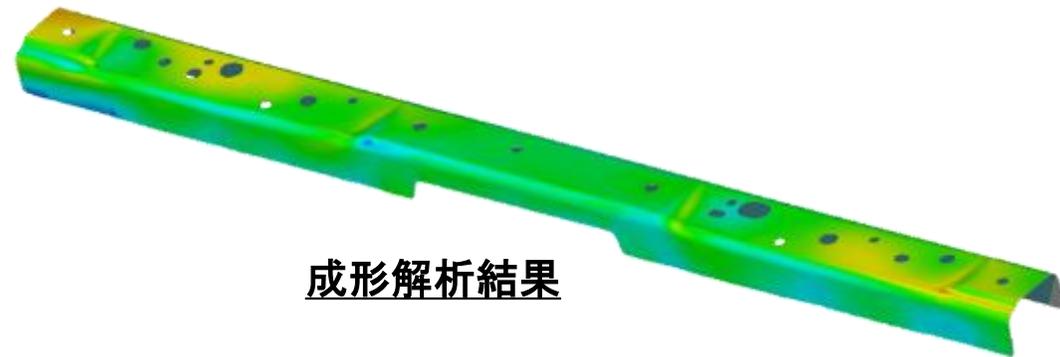
- ・成形解析と成形技術により、
割れ&しわ抑制・寸法精度への課題を克服

➤ 遅れ破壊

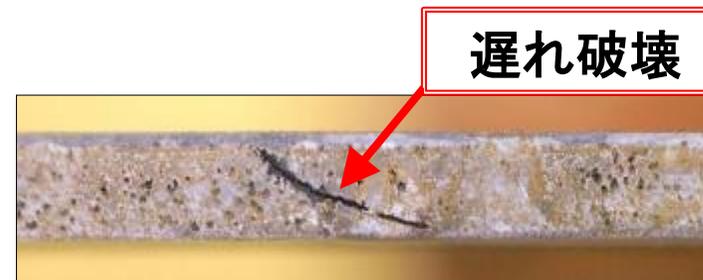
- ・対策工法開発

➤ 溶接性

- ・冷間1470MPa材適用の溶接条件を開発



成形解析結果



切断面

遅れ破壊

ホットスタンプ技術開発(レーザーカット工程削減)

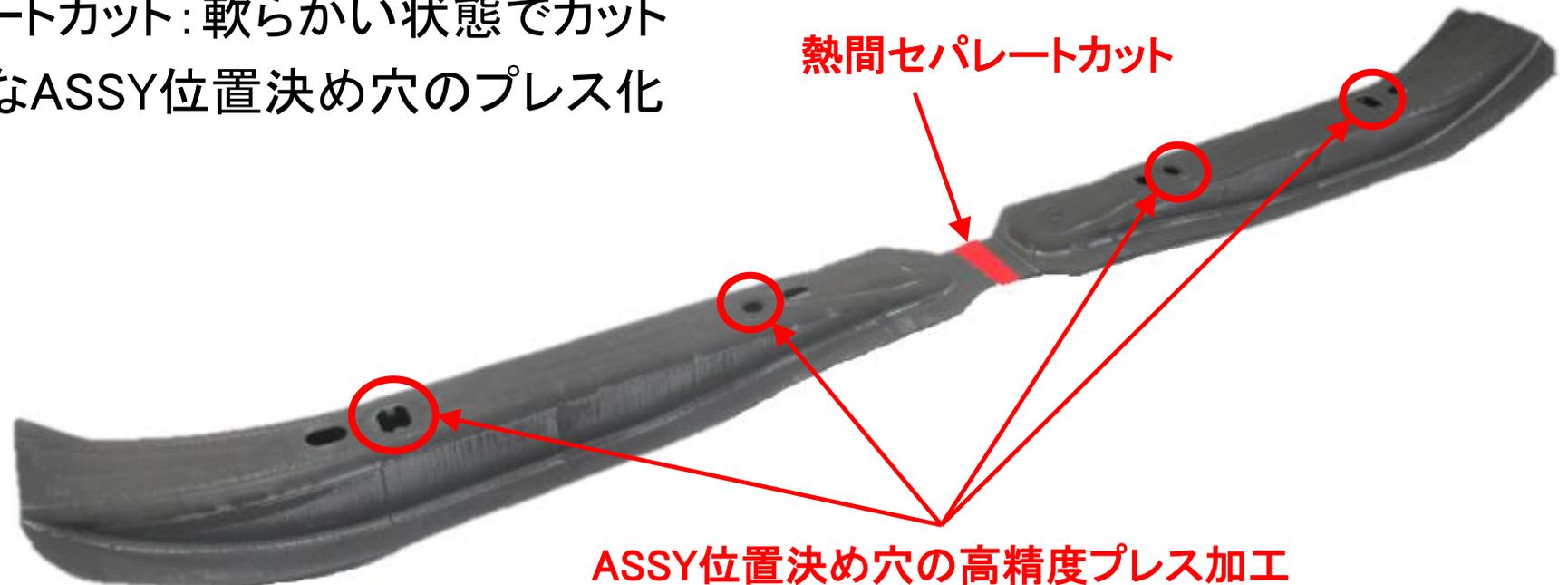
レーザーカット工程の廃止により、ホットスタンプ部品のコスト競争力向上を図った

・高強度になるホットスタンプは、後加工のレーザーカット(遅れ破壊、精度出し対応)が必要であった。



レーザーカット工程レス部品を開発

- 熱間セパレートカット: 軟らかい状態でカット
- 精度が必要なASSY位置決め穴のプレス化

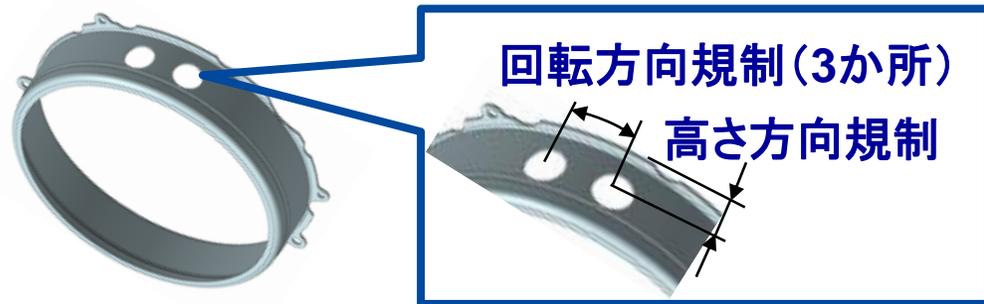




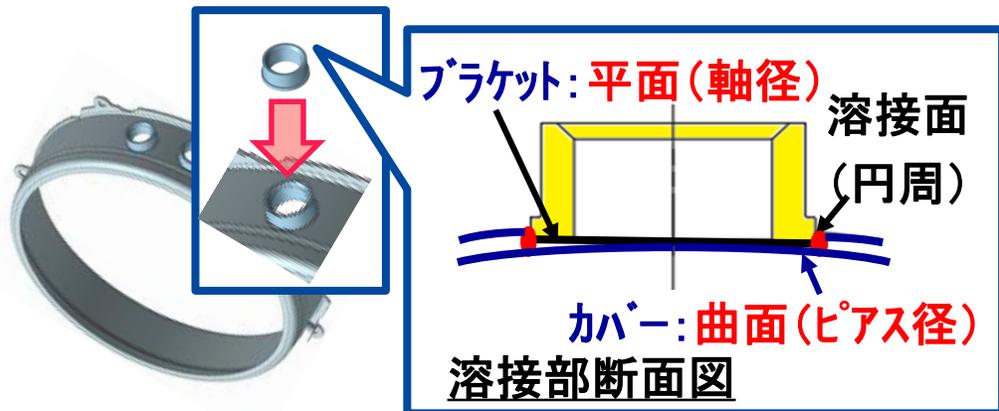
(2) トランスミッション部品事業 技術開発の取り組み

【P-HEV用モーター冷却水路カバーアッセンブリー部品を受注⇒生産開始】
 溶接箇所である本体(カバー部品)のプレスバラツキ(曲面部ピアス位置精度)を最小限に抑え
 難課題であったレーザー溶接による曲面部のリーク保証を実現して客先要求を保証

①曲面部ピアス: プレスにて円筒絞り成形⇒ピアス成形



②レーザー溶接: カバー曲面(ピアス部)にブラケットを溶接



適用車種 (Renault E-TECH)

メガーヌ	キャプチャー	クリオ
		

工程	Point	最適条件	品質保証
①【プレス】 曲面部 ピアス	位置 精度	高さ方向・回転方向 の規制管理	次工程(レーザー溶接) の隙間影響を抑制
②【Assy】 レーザー 溶接	リーク 保証	ピアス(穴)径と軸径 の最適隙間管理	・完成品リーク保証 ・溶接部外観保証

溶接の最適条件追求 ⇒ 要求品質保証

エンドプレートの役割・・・電動モータのロータコアを両側から挟み込む

《機能(客先要求)》

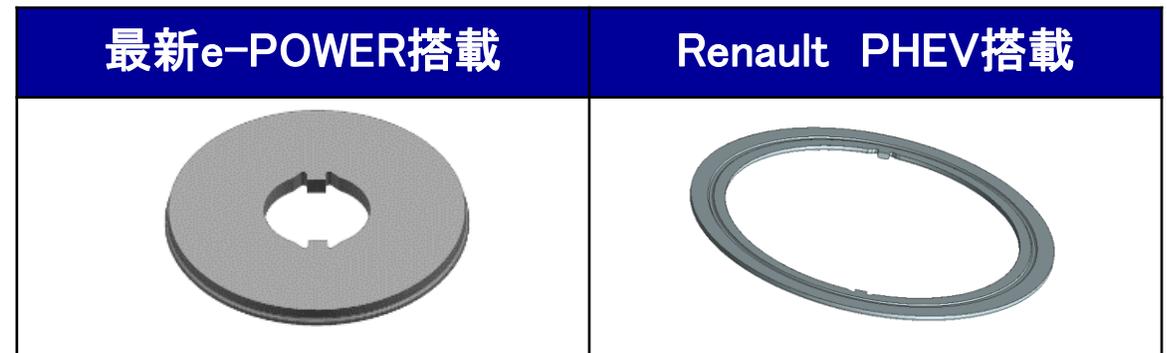
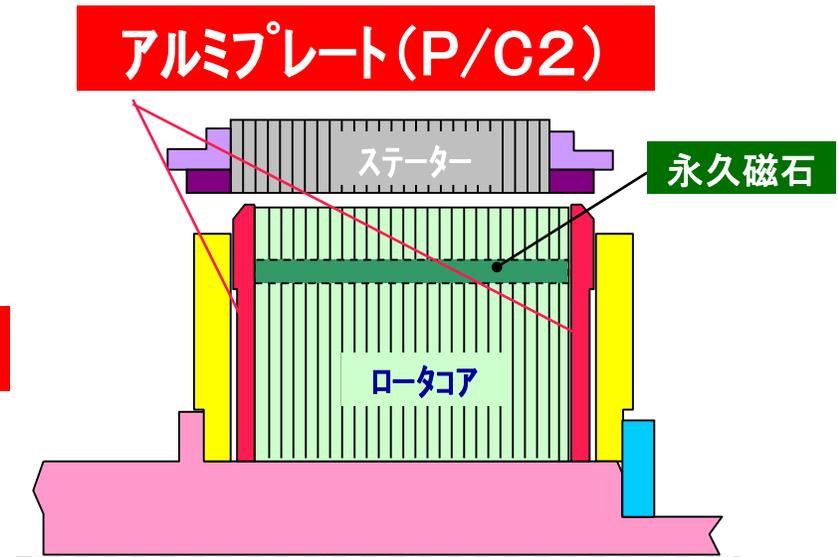
- ・永久磁石の飛び出し防止(強度)
- ・磁極間の短絡を防止(非磁性体)
- ・熱伝導の影響(熱伝導率)
- ・電費向上(軽量化)

《今回の検討項目》

- ・コスト低減
- ・要求性能(耐力・疲労強度)保証

『適切な材料と工法の選択』

アルミ材を適用

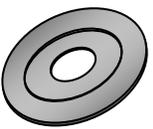
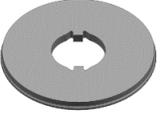


電気自動車 (EV/HEV) 部品生産の拡大

【日産・Renault EV/HEV搭載モーター周辺部品(アルミエンドプレート)を独占受注】

・最適材料選定と工法により、強度とコスト競争力を確保

・2009年以降の日産及びRenaultの全モータに採用

EV/HEV	適用車種	生産開始時期	部品	年間生産数(万枚)
日産 HEV	スカイライン フーガ シーマ	2009~		0.1
日産 e-Power	リーフ キックス ノート セレナ	2017~ (旧仕様)		75.5
		2020~ (新仕様)		59.8
Renault PHEV	メガーヌ キャプチャー クリオ	2020~		71.9

日産初FR-HEV車両エンドプレート受注時に最適材と工法を選定⇒量産化

仕様	アルミプレス	アルミ鍛造	アルミ押出
	43%削減	30%削減	—
コスト	6工程 └プレス工程：1 └仕上げ工程：5	13工程 └鍛造工程：2 └仕上げ工程：11	12工程 └前処理工程(T6)：4 └プレス工程：1 └仕上げ工程：7
強度	1.18倍	保証強度未達	—

'09年に日産初FR-HEV車両搭載のプレートから最新のe-power Renault初のPHEV車両搭載まで 『ユニプレスが独占受注』

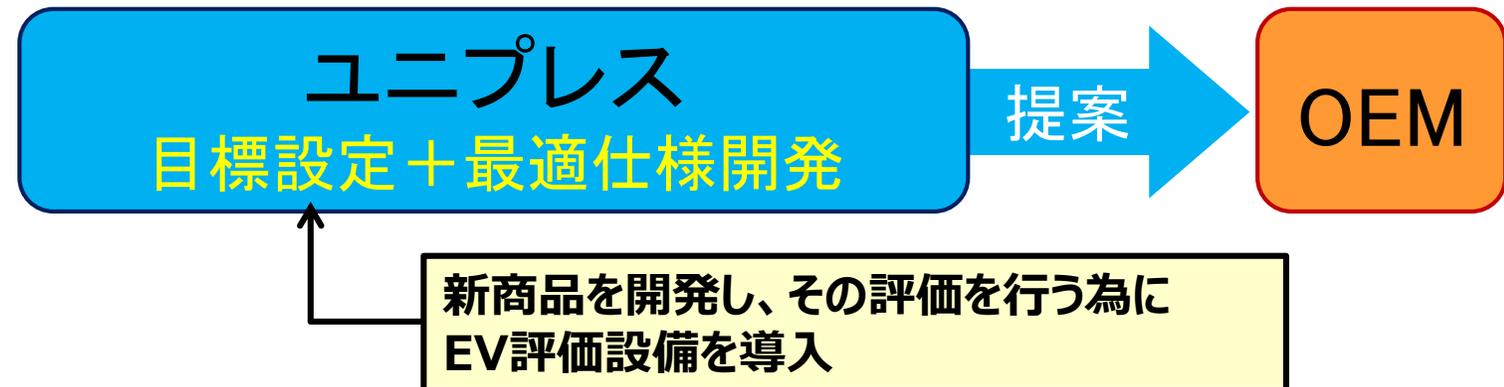
- 従来は、OEMから目標性能を提示。それに基づき最適仕様を提案
- EV用新商品開発では、ユニプレスが独自に新商品を開発し、OEMへ提案実施
⇒新商品評価のため、EV評価設備(疑似車両)を導入

製品開発プロセス

《従来開発》



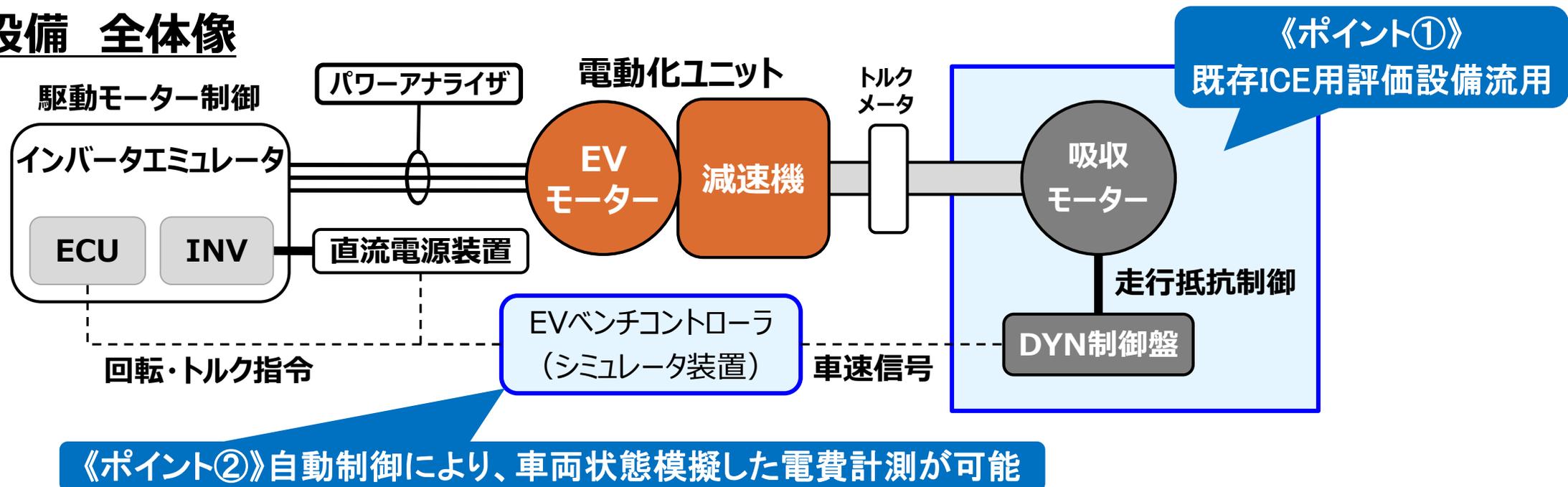
《EV用新商品開発》



EV評価設備は

- ✓ 既存ICE用評価設備を一部流用し、車速やEVモーターを自動制御する仕組みを自社にて構築
- ✓ 車両走行状態を模擬した電費計測の実現
- ✓ 目標性能の検証が可能になり、EV向け高機能部品の自社独自開発に活用していく

EV評価設備 全体像





3. 業界トップレベルの競争力

自動化の取り組み事例(ユニプレス広州)

コイル入荷から出荷まで、一貫通貫での自動化を確立

モノの流れ(一貫生産)

プレスゾーン

中間品置き場ゾーン

組立ゾーン

出荷ゾーン

ブランキングプレス

トランスファープレス

自動倉庫

組立ライン

完成品倉庫

(鋼材メーカー)

材料発注指示

BLK生産指示

TRF生産指示

中間品在庫情報

組立生産指示

納入確定情報

(得意先)

情報の流れ

自動化の取り組み事例(ユニプレス広州)

■スマート化事例(自動品質確認・自動荷姿・自動搬送)



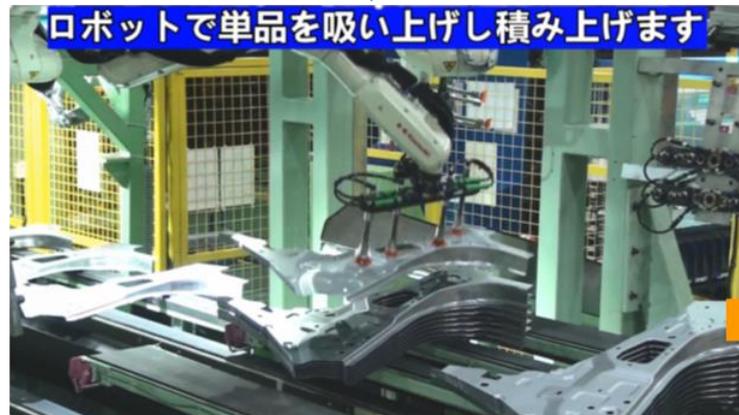
トランスファープレスにて生産



視覚センサーにて外観確認



センサーにてキレツ・ネッキング確認



ロボットにて山単位に整列



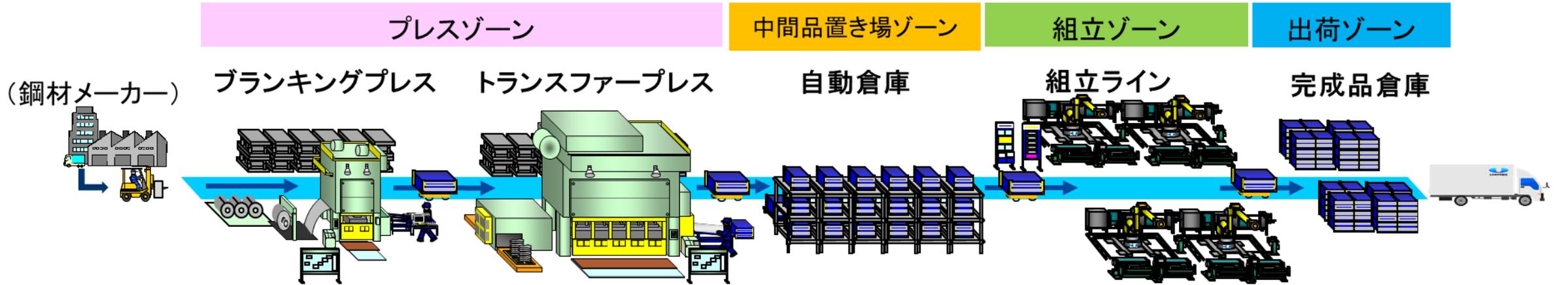
ロボットにて一山ごとに荷姿



AGVにて自動搬送

自動化の取り組み事例(ユニプレス広州)

スマート化により大幅な人員削減が可能に (14人⇒4人)



工程	BLプレス工程				TRFプレス工程			運搬・保管		組立		出荷	
	材料セット	オペレーション	荷姿	搬送	材料セット	オペレーション	荷姿・品質確認	部品運搬	保管	部品組立	荷姿・品質確認	部品搬送	トラック積込み
従来	有人 (クレーン)	有人	有人	有人 (クレーン)	有人 (クレーン)	有人	有人	有人 (フォークリフト)	有人 (フォークリフト)	有人	有人	有人 (フォークリフト)	有人 (フォークリフト)
必要人員	1名	1名	1名	1名	1名	1名	2名	1名	1名	1名	1名	1名	1名
スマート化	自動	有人	自動	自動 (AGV)	自動	有人	自動	自動 (AGV)	自動倉庫	無人化ライン	自動	有人 (フォークリフト)	有人 (フォークリフト)
必要人員	—	1名	—	—	—	1名	—	—	—	—	—	1名	1名



4.サステナビリティの実現に向けた取り組み

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	<p><車体プレス部品事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・更なる軽量化部品の開発および量産車への採用 <p><トランスミッション部品事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>【年齢・経験・属性にかかわらず職場づくりの推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	 

気候変動への取り組み

■海外拠点に太陽光発電システムを導入

-2020年 8月、ユニプレスメキシコ会社(車体工場)

-2020年10月、ユニプレスイギリス会社

※日本国内では小山、真岡、富士、富士宮の拠点で導入済。



ユニプレスメキシコ



ユニプレスイギリス

女性活躍推進への取り組み

■「かながわ女性の活躍応援サポーター」に登録

2020年8月、神奈川県独自の取り組みである「かながわ女性の活躍応援団」の応援サポーターに社長の浦西が登録

■「えるぼし」(三段階目)を取得

2020年10月、厚生労働省より定められた一定の条件を満たし、初認定で最高位の三段階目を取得



健康経営への取り組み

■「健康経営優良法人2021 (大規模法人部門)」に認定

特に優良な健康経営を
実践している大企業や
中小企業等の法人を
経済産業省と日本健康
会議が共同で選定



2021
健康経営優良法人
Health and productivity

グローバルユニプレス、更にはサプライチェーン全体での取り組みを推進

【喫緊の主な当社課題】

	内容
E	カーボンニュートラル(ライフサイクルアセスメント)への対応
	TCFD(気候関連財務情報開示タスクフォース)への対応
	環境問題に関するサプライヤーのモニタリング
S	グローバルレベルでの労働・人権問題への対応
	社会的問題に関するサプライヤーのモニタリング
G	腐敗防止への対応
	取締役会の独立性・有効性確保

優先順位をつけ、
計画的に実施



UNIPRES

「IR情報メール配信サービス」のご案内

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 通期		2020年度 通期		2021年度 見通し前提
	期中平均	期末	期中平均	期末	
米ドル	108.95	108.83	105.95	110.72	108.00
英ポンド	139.50	143.48	136.92	139.87	150.00
ユーロ	122.15	122.51	121.97	126.99	130.00
ペソ	5.66	5.82	4.96	5.20	5.20
人民元	15.82	15.68	15.42	15.89	16.50
ルピー	1.54	1.45	1.43	1.51	1.50
バーツ	3.53	3.63	3.40	3.44	3.50
ルピア	0.0078	0.0079	0.0073	0.0073	0.0075

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