

個人投資家のみなさまへ

(2022年3月期 個人投資家向け説明)



株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーション
(証券コード：6674)

2021年12月24日

会社概要	03
事業を取り巻く環境	06
事業概要・強み・取り組み	10
株主還元	32
SDGsへの貢献	34

会社概要

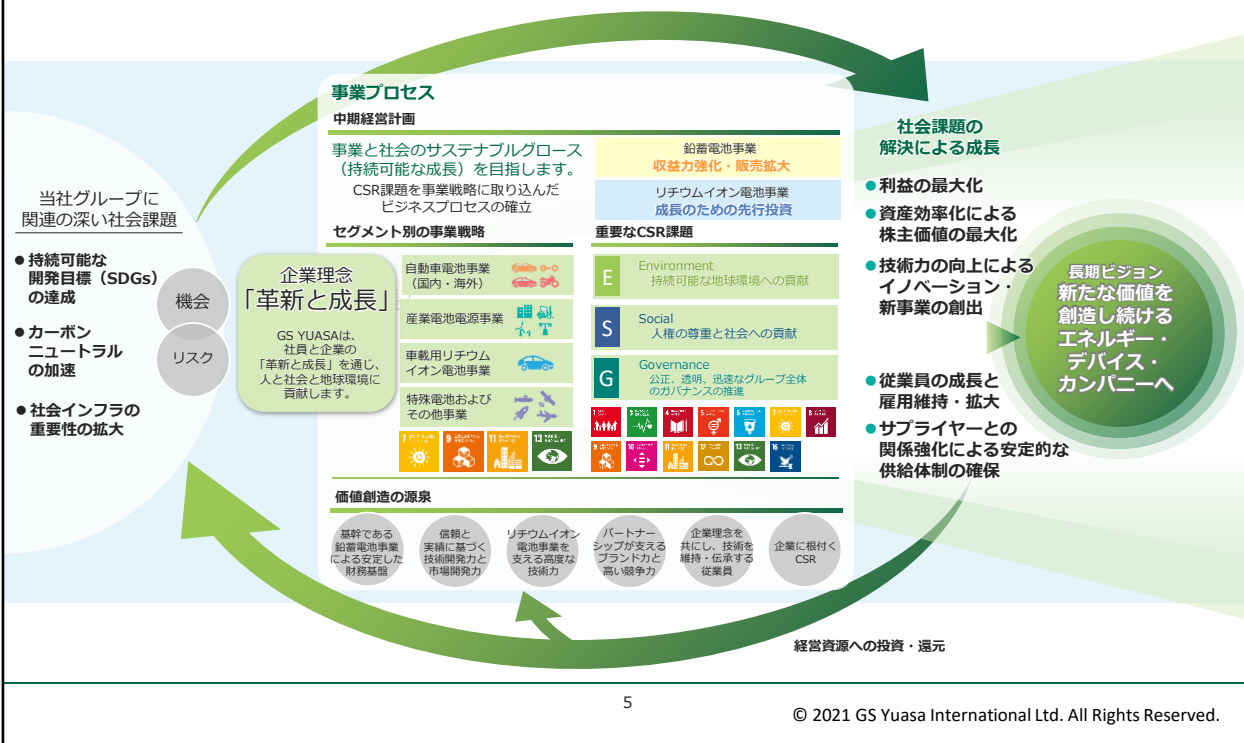
会社名	株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーション ※純粋持株会社
設立	2004年4月1日 ※日本電池（1917年設立）とユアサコーポレーション（1918年設立）が経営統合
本社	京都市南区
資本金	330億円
連結売上高 (2021年3月期)	3,865億円
連結従業員数 (2021年3月末)	13,305名
上場市場	東京証券取引所 市場第一部（証券コード：6674）



代表取締役 取締役社長 村尾 修

ジーエス・ユアサ コーポレーションは、日本電池とユアサコーポレーションが2004年に経営統合して設立した純粋持株会社です。資本金は330億円、2021年3月期の連結売上高は3,865億円、連結従業員は2021年3月末時点で13,305名となっています。

価値創造を通じた、持続可能な成長を目指して



当社がビジネスを通じて、どのように社会課題の解決に貢献し成長していくかを示した「価値創造プロセス」についてご説明します。

図の左から順に

- ①当社を取り巻く様々な社会課題、SDGsの達成やカーボンニュートラルの加速、社会インフラの強化に対応するため、
- ②企業理念である「革新と成長」を実践し、
- ③技術開発力やブランド力など、当社の経営資源である6つの「価値創造の源泉」を活用しながら
- ④「中期経営計画」の達成、自動車電池事業（国内・海外）をはじめとした「事業活動」や、環境・社会・ガバナンスなど企業に求められている「CSR課題」に取り組み、
- ⑤社会課題の解決により持続的な成長をはかっていき、
- ⑥新たな価値を創造し続けるエネルギー・デバイス・カンパニーへという「長期ビジョン」の達成を目指す

というように、「社会課題に対して事業活動を通じて貢献し、社会課題の解決とともにGSユアサも成長していく」という流れを表しています。

加えて「GSユアサは成長して終わりではなく、得た成果を経営資源に還元しながら、変化していく社会課題に対して今後も貢献し続ける」という意味を込めて、大きな緑色の矢印で循環するようなモデルになっています。

中期経営計画や事業活動などについては後ほど詳細にご説明します。

事業を取り巻く環境



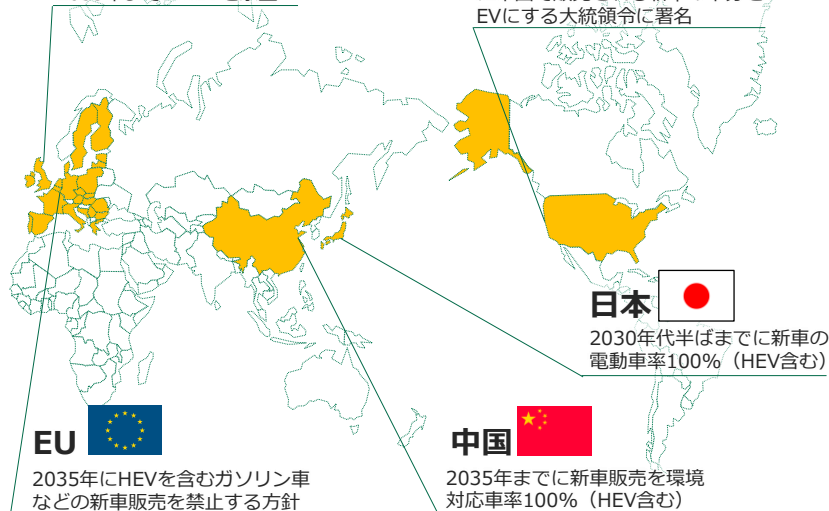
世界各国でCO₂排出や燃費規制が強化され、環境対応車の普及が促進されています

イギリス

2030年までにガソリン車を
2035年までにHEVを禁止

アメリカ

バイデン大統領が、2030年まで
に米国で販売される新車の半分を
EVにする大統領令に署名



先ほど価値創造プロセスでお話したように、社会課題としてカーボンニュートラルの加速が進んでいます。

自動車の分野では世界各国でCO₂排出や燃費規制が強化されています。

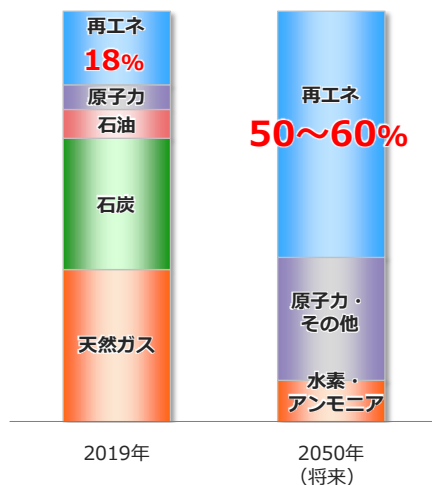
例えば日本では、2030年代半ばまでに新車販売を全てHEVを含む電動車にするという目標を掲げています。中国でも2035年までに新車販売の全てをHEVを含む環境対応車にすると言っています。またEUやイギリスでは2035年以降HEVを含むガソリン車の新車販売を禁止する方針を出しており、アメリカも2030年までに新車販売の半分をEVにするという方針です。

電気自動車をはじめ、プラグインハイブリッド車、ハイブリッド車、燃料電池車などの環境対応車の普及が促進されています。



石油や石炭など限りある化石燃料に代わり、再生可能エネルギーの利用拡大が求められています

再生可能エネルギーの割合



出典：資源エネルギー庁「2050年カーボンニュートラルの実現に向けた検討」

2050年カーボン
ニュートラル宣言

わが国は、2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことを、ここに宣言いたします。

菅総理が所信表明演説で明言

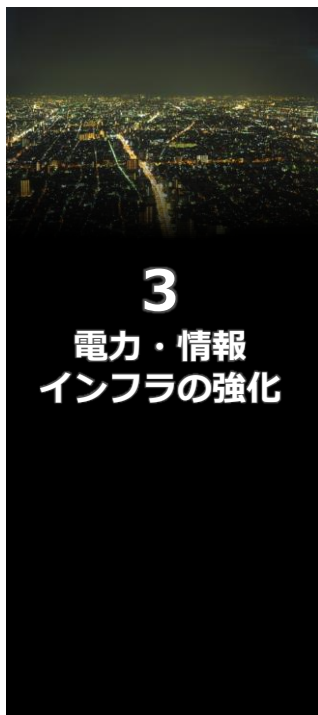
グリーン成長戦略

- ・洋上風力
- ・自動車・蓄電池
- ・航空機
- ・住宅
- などエネルギー、輸送・製造、家庭・オフィス分野で14分野を設定

日本政府が2050年カーボンニュートラル宣言を行い、脱炭素社会の実現に向けて、洋上風力や自動車・蓄電池などをはじめとした14分野でグリーン成長戦略が制定されました。

その戦略の1つとして再生可能エネルギーの割合を、2050年に50～60%に引き上げる計画になっています。太陽光や風力など自然エネルギーの出力変動を緩和するために当社のリチウムイオン電池が重要な役割を果たしています。

限りある化石燃料に代わり再生可能エネルギーの利用拡大が求められています。



災害の激甚化・頻発化から、社会インフラを守る電力バックアップの必要が高まっています



出典：内閣府「令和3年版防災白書」

昨今、日本でも地震・台風などの自然災害が頻発、激甚化しています。過去5年で見ると大規模災害である国の激甚災害の適用が20件にも上りました。

今年も土砂災害や大雨による水害などの被害がありました。

国土強靱化に向けて、このような災害から電力網や通信網などの社会インフラを守るバックアップシステムの重要性が高まっています。

事業の概要・強み・取り組み

長期
ビジョン

新たな価値を創造し続けるエネルギー・デバイス・カンパニーへ

中期
経営方針

「モノ・コトづくり」をキーワードに新しい価値創造を通じて、鉛電池事業とリチウムイオン電池事業それぞれの持続的成長に繋がる戦略的な企業活動を行います。

《中期経営目標》

	第四次中期経営計画 実績 (2018年度)	第五次中期経営計画 目標 (2022年度)
売上高	4,131 億円	4,600 億円以上
営業利益	251 億円	280 億円以上
ROE (自己資本利益率)	9.0 %	8 %以上
総還元性向	35.1 %	30 %以上

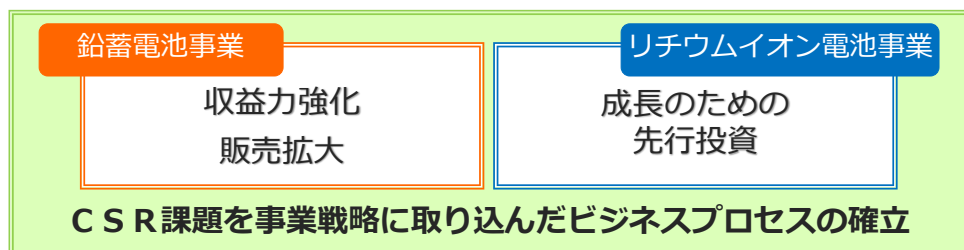
(注) 上記指標はのれん等償却前利益（営業利益・当期純利益）に対するものです。

2019年度にスタートした第五次中期経営計画ですが、新型コロナウイルス禍の影響もあり、最終年度を2021年度から2022年度に変更しました。2020年度は単年度計画として、第五次中期経営計画から除外しています。

第五次中期経営計画は、売上高4,600億円以上、営業利益280億円以上、ROE8%以上、総還元性向30%以上 を目標にしています。

鉛電池事業とリチウムイオン電池事業それぞれの持続的成長に繋がる戦略的な活動を行います

- ・リチウムイオン電池需要は、自動車・産業用途ともに大幅に増加が見込まれるため、当社の強みを活かせる①HEV、②12V LiB、③産業用途の拡大を推進
- ・鉛蓄電池需要は、グローバルで安定的に推移



事業と社会のサステナブルグロース（持続可能な成長）を目指します

第五次中期経営計画のポイントです。

①鉛蓄電池に関しては
キャッシュカウビジネスとして
更なる収益力強化に努め、販売を拡大します。

②リチウムイオン電池においては
自動車用・産業用ともに大幅な増加が見込まれます。

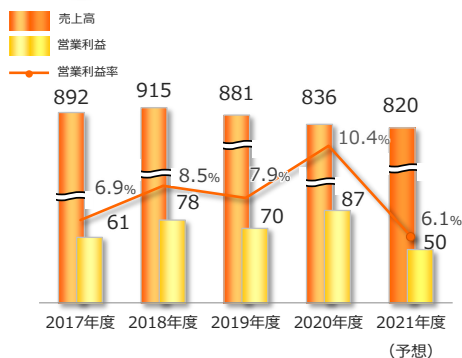
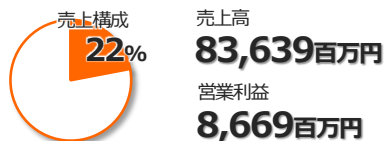
当社はこれまでEV・PHEV・HEVなど全方位で戦略を進めてきましたが
本中計では①HEV ②12V ③産業用にリソースを集中させていきます。
そのために第六次中期経営計画以降をターゲットに
先行投資を進めてまいります。

（リチウムイオン電池に3年総額500億円の投資、300億の研究開発）

自動車電池（国内）

売上高・営業利益・利益率 (億円)

<2020年度>



(注) 営業利益はのれん等償却前営業利益、
営業利益率はのれん等償却前営業利益率です。



事業特徴

- 2016年10月にパナソニック(株)の鉛蓄電池事業を譲受 (現GSユアサ エナジー)
- EN (欧州統一規格) 電池の新車搭載が増えたことで新車シェアが拡大
- ISS (アイドリングストップ) 車用鉛蓄電池の補修用需要が増加

自動車電池事業の国内では、自動車やオートバイを始動するための鉛蓄電池を製造・販売しており、新車向け、補修向けともに国内シェアは1位です。

2020年度の売上高は836億円、営業利益は87億円です。

2020年度は新型コロナ禍の影響で新車販売が落ち込んだものの、公共交通機関を避けた自家用車での移動の増加や商用車の稼働増、年末の寒波の影響で補修用が好調に推移し、増益となりました。

続きまして事業の特徴です。

2016年10月にパナソニック株式会社の鉛蓄電池事業を譲受し、国内の事業基盤を盤石なものにしました。

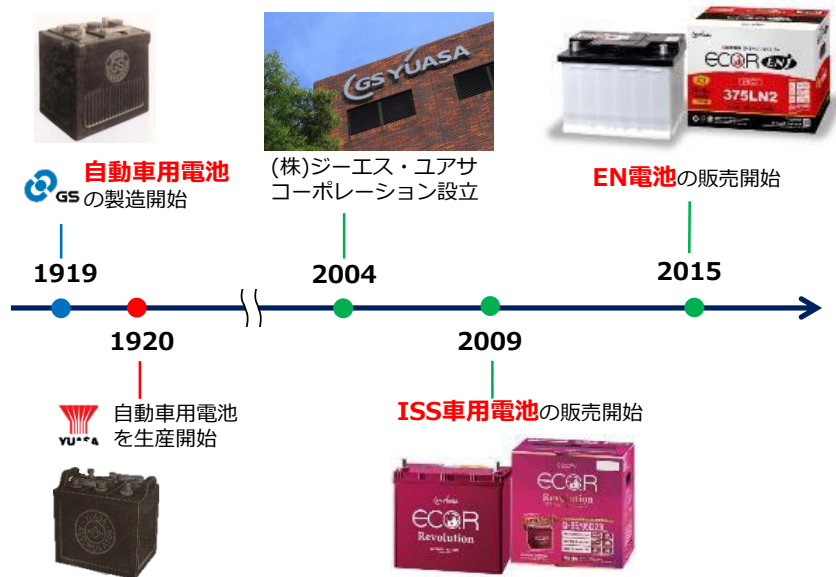
2015年頃から日本の気候に合わせた日本版のヨーロッパ仕様の電池 (EN電池) を日本で先行して開発し、新車搭載の増加と共に当社の新車シェアも拡大しています。

また補修向けでは、回生エネルギーを取り入れる今までにない高付加価値なアイドリングストップ車用電池を日本メーカーとして初めて開発し、その交換需要が増加しています。

自動車電池（国内）

アイドリングストップ車用電池（ISS電池）や欧州統一規格電池（EN電池）など鉛蓄電池は常に進化し続けています

技術・開発力
鉛蓄電池の歴史



自動車電池（国内）における強みは技術・開発力です。鉛蓄電池は100年前から構造的には同じですが、中身は常に進化しています。

【ISS電池】

信号待ちなどでエンジンを停止し、ブレーキから足を離す等、発進しようとするとうエンジンをかけるしくみのISS車は何度もエンジン始動をするため、高い耐久性能が必要です。

当社が日本メーカーとして初めて2009年に開発販売し、燃費の向上など環境に貢献しています。

【EN規格】

ENとはEuropean Normの頭文字。トヨタ自動車の世界統一規格（TNGA）で依頼を受けENを開発しました。

欧州発祥のEN電池は、そもそも欧州の気候にあわせた仕様で、それを日本の気候風土にあわせて構造設計の最適化を行いました。

GSユアサでは、独自の安全・安心性能をプラスした「日本版ENバッテリー」を開発しました。

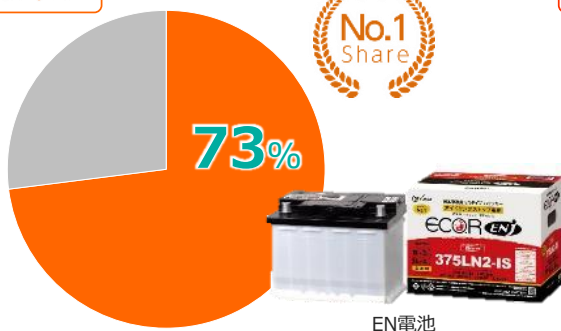
新車メーカーからの要望に対応し、自動車の機能部品として進化しています。

自動車電池（国内）

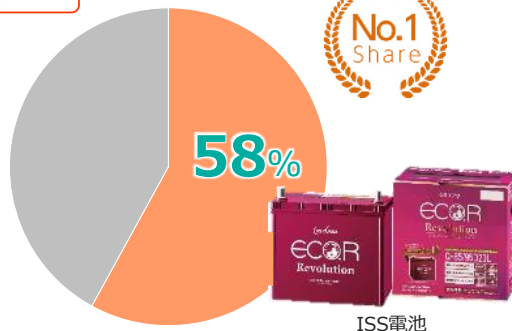
他社に先行して開発した日本仕様の欧州規格電池（EN電池）と高付加価値のアイドリングストップ車用電池（ISS電池）でシェアの拡大と収益力を向上します

□ 日本における自動車用鉛蓄電池のシェア（2020年度）

新車向け



補修向け



(注) 2020年度、自社調べ（輸入電池含まず）

当社は他社に先行してEN電池を開発したことで、新車向けの国内シェアが近年上がっており、2020年度は73%で1位です。

また補修向けでは、当社が新車向けでシェアが高いアイドリングストップ車用電池が増加しており、補修向けのシェアも58%で1位です。

今後もEN電池と高付加価値のアイドリングストップ車用電池の更なる販売拡大で、シェアの拡大と収益力向上を目指します。

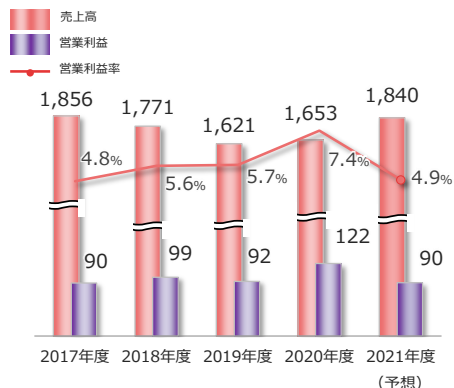
自動車電池（海外）

売上高・営業利益・利益率 (億円)

<2020年度>



売上高
165,296百万円
営業利益
12,225百万円



事業特徴

- 海外売上高の約6割はアジアで、特に東南アジアのシェアが高い
- 自動車・オートバイ用ともに補修用比率が高い
- 鉛蓄電池は重量物で輸送コストがかかるため地産地消が基本
- 未開拓、低シェア地域での拡販を目指す

自動車電池事業の海外では、海外における自動車用・オートバイ用鉛蓄電池の製造・販売を行っており、グローバルシェアは自動車用で2位、オートバイ用で1位です。アセアンに限れば自動車用・オートバイ用ともに1位です。

2020年度の売上高は1,653億円、営業利益は122億円です。

自動車電池（国内）と同様新型コロナウイルス禍の影響を受けたものの、欧州・豪州を中心に補修向けが好調に推移し、下期にかけては新車向けも回復してきたことで、増収増益となりました。

続きまして事業の特徴です。

当社はアジアを主戦場としており、特に東南アジアで高いシェアを誇っています。

自動車用・オートバイ用ともに、新車向けに比べて補修向けの販売数量が多く、新車1に対して補修が3倍ぐらいの割合となっています。

鉛蓄電池は重量物であり輸送コストもかかるため、生産地で消費する地産地消が原則です。

自動車電池（海外）

世界トップクラスのシェアを誇る
自動車用、オートバイ用鉛蓄電池
地域ごとのニーズに応え続けます

高いグローバルシェア

グローバルシェア

特に成長著しいアセアン
で高いシェアを誇ります



<2020年・当社推定>

高いシェア

アセアンを中心と
した高いシェアと
グローバル
生産供給体制

アセアンを中心にグローバルに展開した生産供給体制



日本電池、ユアサコーポレーションの
時代からアセアンを中心にグローバル
に生産拠点を展開してきました

海外の強みは高いグローバルシェアです。

当社のグローバルシェアは、自動車用は8%で第2位、オートバイ用は17%で第1位のシェアを誇っています。特に成長著しいアセアンでは高いシェアを誇っており、自動車・オートバイ用ともにシェアはNo.1です。

その高いシェアは日本電池とユアサコーポレーション、GSユアサが築いてきた、アセアンを中心とした19カ国38拠点というグローバル生産供給体制によって支えられています。

アセアンを中心としたグローバルでのトップクラスのシェアと、生産供給体制は当社の強みです。

自動車電池（海外）

当社シェアの高いアセアンを中心に、市場ニーズに合った製品を投入し、収益力の強化を進めています

タイ・ミャンマー
(メコン経済圏)

ミャンマー新会社

ミャンマー新会社を中心としてモータリゼーションが加速するメコン経済圏で利益拡大を追求します

タイ

技術開発・市場調査

需要が拡大する東南アジアを重要地域と位置づけ、タイのテクニカルセンターで現地ニーズに即した製品開発を行っています

GS Yuasa Asia Technical Center Ltd.

インドネシア

インフラ整備により自動車需要が拡大し、オートバイ需要も回復傾向。新型コロナウイルスの影響があったものの、保有台数の増加もあり補修用の販売強化により利益拡大を追求します

ベトナム

オートバイ市場は好調。設備の省人化、生産性向上により競争力を確保して利益の確保を目指します

海外における戦略は2つあります。

1つ目の戦略として、シェアの高いアセアンを中心に、市場ニーズに合った製品を投入し、収益力を強化していきます。

タイには製品の開発や市場調査を目的として設置したテクニカルセンターを有しており、アセアンのニーズに即した製品開発を行っています。

またミャンマーに新会社を設立し、経済成長が進むカンボジア・ラオスなどのメコン経済圏に対して、電池の供給を拡大していきます。

自動車電池（海外）

当社シェアが低く販売拡大余地の大きい地域の生産能力を拡大し、シェアの拡大を図ります



2つ目の戦略として、当社のシェアが低く、販売拡大余地の大きい地域で生産能力を拡大していきます。

中国では環境対応車の増加が見込まれているため、2016年度に天津工場を新設しました。ISS車用電池を中心に2019年度の400万個から2023年度には600万個へと1.5倍に年間生産能力を拡大しています。

インドは中国に次ぐ世界2位の人口規模であり、特にオートバイの需要が増加していくと予想されます。そのため、2019年度の240万個から2023年度には840万個へと3倍以上に年間生産能力を強化しています。

トルコは地域的な利点を生かし、EUのみならず、当社が未開拓の中近東・北アフリカなどへのブリッジとして機能しており、2019年度の400万個から2023年度600万個へと1.5倍に年間生産能力を強化して対応していきます。

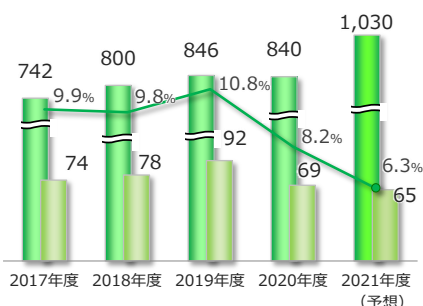
産業電池電源

売上高・営業利益・利益率 (億円)

<2020年度>



売上高
84,037百万円
営業利益
6,890百万円



事業特徴

- 携帯電話基地局や発電所など社会インフラ設備のバックアップ用鉛蓄電池分野でシェアが高い
- 電源システムは受注生産で設計・製造から工事・メンテナンスまでワンストップで行うため、高利益率
- 2021年5月にサンケン電気(株)の社会システム事業を譲受

産業電池電源事業では、停電時に社会インフラをバックアップする産業用電池・電源システムや、再生可能エネルギーをはじめとした産業用リチウムイオン電池、バッテリー式フォークリフト用の鉛蓄電池の製造・販売を行っています。

2020年度の売上高は840億円、営業利益は69億円です。

2020年度から納入を開始した北海道の風力発電用蓄電池設備による売上があったものの、既存のバックアップ用電池電源が新型コロナ禍による工事の遅延等により、減収減益となりました。

続きまして事業の特徴です。

携帯電話の基地局や発電所など、社会インフラ設備のバックアップ用鉛蓄電池で、当社は高いシェアを誇っています。

電源システムは、受注から設計・製造、工事・メンテナンスまでワンストップで行う体制があり、高い利益率を誇ります。

鉛蓄電池についてはデータセンターや5Gなどの非常用分野、産業用リチウムイオン電池については再生可能エネルギーなどの常用分野で拡大していく予想です。

また、2021年5月にサンケン電気株式会社の社会システム事業を譲受し、非常用電源分野の競争力強化を図っています。

産業電池電源

日本全国のサービス拠点体制で
ビフォーからアフターまで長期安定的な
収益確保を実現しています

日本全国100か所以上のサービス拠点を展開（産業電池電源）

豊富な
ネットワーク
日本国内の
サービス拠点



産業電池電源事業の強みは豊富なネットワークです。

日本国内には100箇所以上のサービス拠点を展開し、開発・設計から
予防保全・更新提案までワンストップに提供できる体制を整えており、
社会インフラの維持に貢献しています。

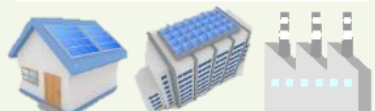
この豊富なネットワークを生かして、長期保守までを行う…電池の売
り切りからメンテナンスまで「モノことづくり」ビジネスが行えるこ
とが、電池の売り切りビジネスだけを行っている競合他社と比べて大
きな強みです。

細かな地域ごとのニーズをとらえ、対応できる豊富なネットワークを
有していることも当社の強みです。

産業電池電源

グリーン成長戦略を背景として再生可能エネルギーの普及拡大が進む中、蓄電システムの拡販を進めています

電力自家消費時代へ



住宅 集合住宅 工場・事業所

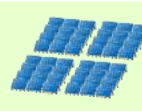
卒FITにより「売電」から「自家消費」へ

太陽光

風力



電力安定化へ



大規模
太陽光発電所



大規模
風力発電所

自然条件による不安定な発電を蓄電池で安定化

2050年のカーボンニュートラル実現に向けて、
産業向け・個人向けの双方でビジネスチャンス

産業用電池電源セグメントの戦略です。
再生可能エネルギー分野を中心にリチウムイオン電池の需要は拡大しています。

2019年よりFIT制度（全量買取制度）がなくなり
売電から蓄電、自家消費に変化しようとしています。
当社は大手住宅機器メーカーとアライアンスを組み、
2019年より本格的に出荷を開始しています。
また事業所向けにも電力のピークカット・ピークシフトといった需要が拡大しています。

風力・太陽光などの再生可能エネルギーは発電電力が不安定なため、リチウムイオン電池により変動を抑制させる必要があります。

実例として、2020年～2021年に、電気自動車4.5万台分のリチウムイオン電池を使用した北海道にある世界最大規模の風力発電設備に電池を納入しています。

2050年のカーボンニュートラルに向けて、大きなビジネスチャンスになると考えています。

車載用リチウムイオン電池

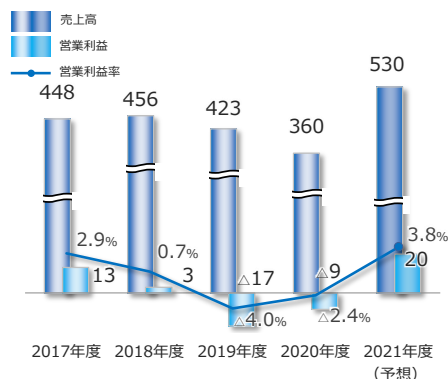
売上高・営業利益・利益率 (億円)

<2020年度>

売上構成



売上高
35,950百万円
営業利益
△852百万円



事業特徴

- EV、PHEV、HEV用で求められる性能が異なる
(EV・PHEV用：高エネ密度、HEV用：高入出力)
- 環境意識が高く、鉛規制が進む欧州で、始動用12V LiBを供給開始
- EV、PHEV用は日中韓の大規模資本による競争が激化
- 日系自動車メーカーを中心としたHEV需要に対応するため生産能力を増強

車載用リチウムイオン電池事業では、主として、EV・PHEV・HEV用の車載用リチウムイオン電池の製造・販売を行っています。2020年度の売上高は360億円、営業損失はマイナス9億円でしたが、2021年度はPHEV用リチウムイオン電池の搭載車種の販売が好調なことに加え、HEV用リチウムイオン電池はトヨタ自動車・ホンダの採用車種の拡大もあり、売上高530億円、営業利益20億円の増収増益を見込んでいます。

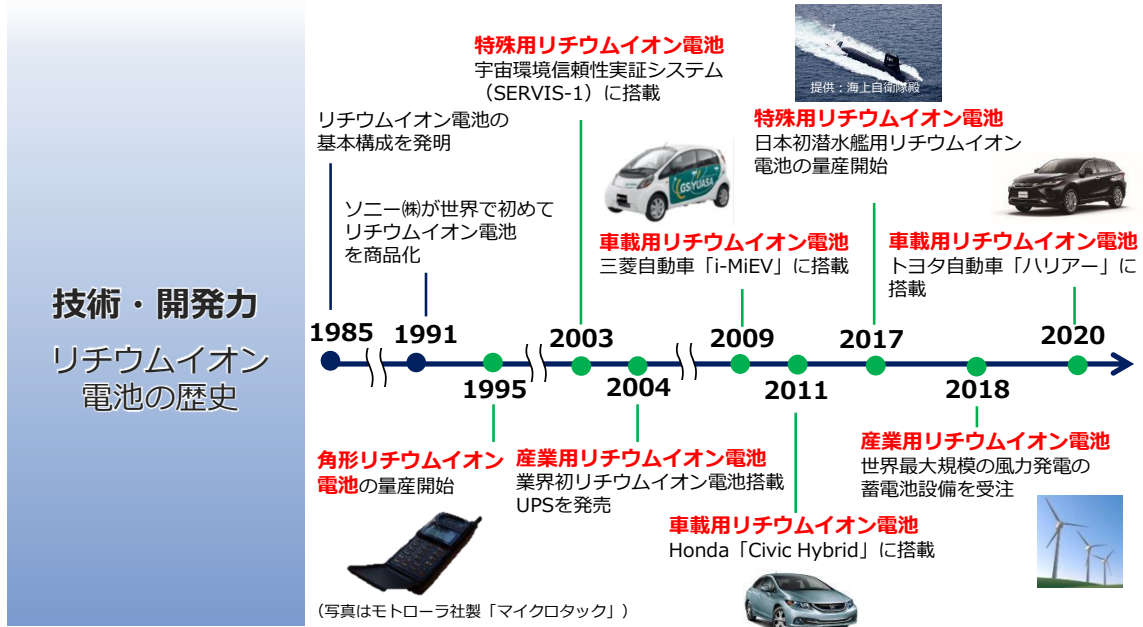
事業の特徴としては、

2007年に三菱商事、三菱自動車と合併で設立したリチウムエナジー・ジャパンでEV・PHEV用の高容量のリチウムイオン電池、2009年に本田技研工業と合併で設立したブルーエナジーでHEV用の高入出力のリチウムイオン電池を製造、販売しています。加えて、欧州の新車メーカーに向けてハンガリーで12Vのリチウムイオン電池を組立・販売しています。

第五次中期経営計画期間は、日系自動車メーカーが主に注力しているハイブリッド車用にリソースを集中させています。

車載用リチウムイオン電池

1980年代からリチウムイオン電池の研究・開発を行っています



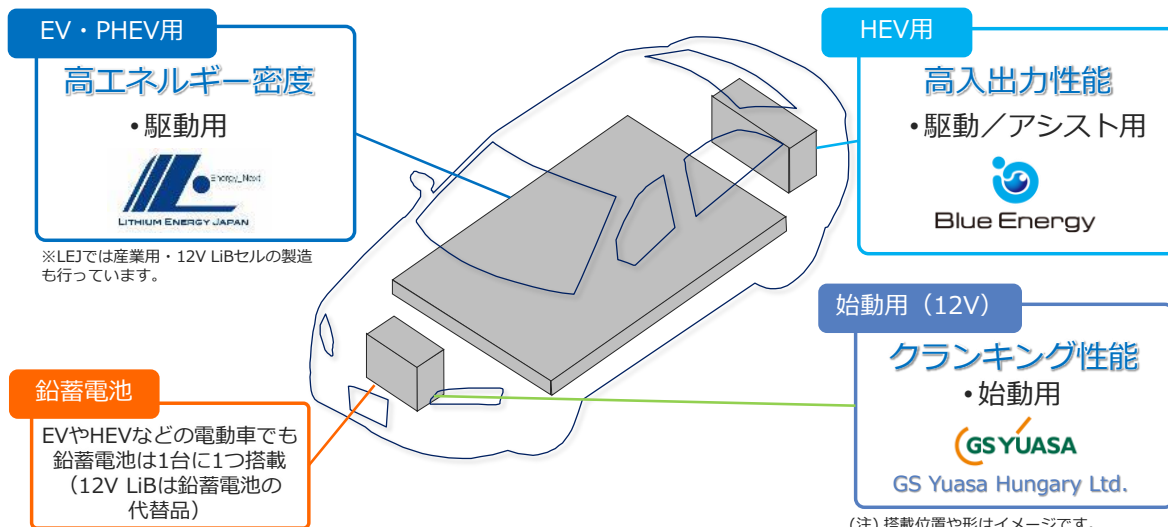
2019年に吉野さんがリチウムイオン電池でノーベル賞を受賞されましたが、当社も1980年代からリチウムイオン電池の開発を進めております。

携帯電話用の民生小型のリチウムイオン電池を開始し、当社の現在の強みである大型のリチウムイオン電池に進化し電気自動車から特殊用途に活用されています。

リチウムイオン電池は図の通り、多様な用途で活躍しております。

車載用リチウムイオン電池

GSユアサは特徴・用途が異なる3種類の車載用リチウムイオン電池を製造・販売しています



当社は3種類の異なる車載用リチウムイオン電池を作っています。

長い距離を走るための高エネルギー密度が求められる電気自動車・プラグインハイブリッド車用リチウムイオン電池。

減速時の回生エネルギーを電池に貯めて、加速時に電池からエネルギーを取り出すなど、頻繁な入出力に対応したハイブリッド車用リチウムイオン電池。

鉛規制が進む欧州で、鉛蓄電池の代替として供給を開始した、エンジンを始動するために短期間に大電流を取り出すクランキング性能が求められる12Vリチウムイオン電池です。

車載用リチウムイオン電池

EV市場の急拡大に向けて、第6次中期経営計画以降の本格参入に向けてEVに開発リソースを投入していきます

EV用LiBへの本格参入に向けて

- ・欧州を中心に内燃機車およびHEV規制がグローバルに波及することでEVが急拡大

本格参入に向けて開発リソースを投入

HEV用LiBの増産対応

- ・日系自動車メーカーを中心に30年代半ばまではHEV中心

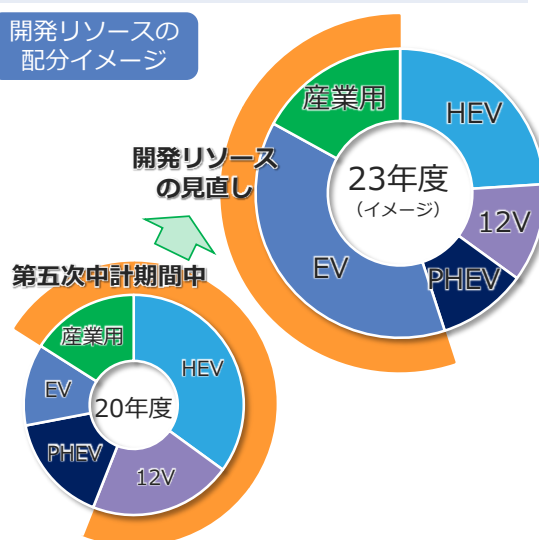
BEC第2工場により生産能力を拡大して
日系自動車メーカーの需要に対応

12V LiB（始動用・補機用）の対応

- ・欧州ELV指令により鉛蓄電池が規制
- ・将来は自動運転の普及により冗長用が拡大

ハンガリーからの納入と、
自動運転の普及に合わせた需要対応

開発リソースの
配分イメージ



26

© 2021 GS Yuasa International Ltd. All Rights Reserved.

現在欧州を中心とした内燃機車およびHEV規制がグローバルに波及することでEV市場が急拡大しています。

そうした中、当社としても第六次中期経営計画以降の本格参入に向けてEVにリソースを投入していくことを発表しました。

後ほどお話しします全固体電池などのポストリチウムイオン電池の研究を進めて、その成果をEVなどの車載用に活かしていきます。

また2030年代半ばまでは日系自動車メーカーを中心にHEVが拡大していくと見込まれています。

来年4月稼働予定のBEC第2工場により生産能力を拡大して、その需要に対応していきます。

12Vリチウムイオン電池については、欧州において鉛が規制物質として規制されています。

鉛蓄電池は除外品として扱われていますが、いつ規制されるか分かりません。それに対応する形で当社は欧州高級車メーカーにハンガリーから始動用12Vリチウムイオン電池を供給しています。

今後は、自動運転の拡大により冗長用＝自動運転のバックアップの用途としても見込まれています。

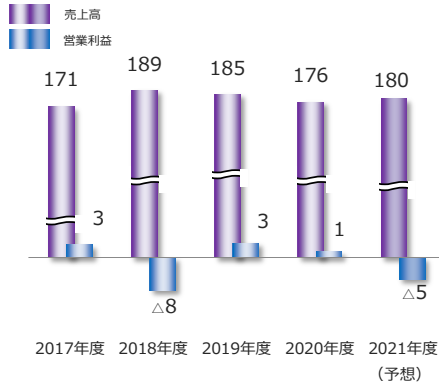
特殊電池およびその他

売上高・営業利益 (億円)

<2020年度>



売上高
17,587百万円
営業利益
136百万円



事業特徴

- 宇宙や航空・深海など特殊環境のフィールドで使用されるため、高性能かつ高品質な製品が求められる
- 電池の種類は多岐にわたり、大容量鉛電池、大型リチウムイオン電池などを取り扱っている

「深海」から「宇宙」までの極限環境

過酷な条件下でも電力を供給し続ける蓄電池を提供し、技術力のさらなる向上を図る

最後に特殊電池およびその他事業についてご説明します。
2020年度の売上高は176億円、営業利益は1億円です。

続きまして事業の特徴です。

宇宙や航空・深海など特殊環境で使用されるため、高性能高品質の製品が求められています。
また扱っている製品も鉛蓄電池、リチウムイオン電池に限らず多岐にわたっています。

極限環境で使用されることも多く、安定的に電力を供給し続ける必要があるため、更なる技術力の向上を図っていきます。

なお、このセグメントには管理部門の費用や研究開発費、設備投資の費用なども含まれています。

深海から宇宙まで高い信頼性が
求められる極限環境でGSユアサの
リチウムイオン電池が選ばれています

技術・開発力

深海から宇宙まで
極限環境で
選ばれる製品



©JAXA/NASA

国際宇宙ステーション用リチウムイオン電池に採用



©JAXA

温室効果ガス観測技術衛星2号「いぶき2号」



米国ボーイング社「787型機」



提供：海上自衛隊殿

海上自衛隊向け潜水艦搭載リチウムイオン電池を製造（画像はそうりゅう型潜水艦）

絶対にトラブルが許されないシーンにおいて、
高品質なGSユアサの電池が使われています。

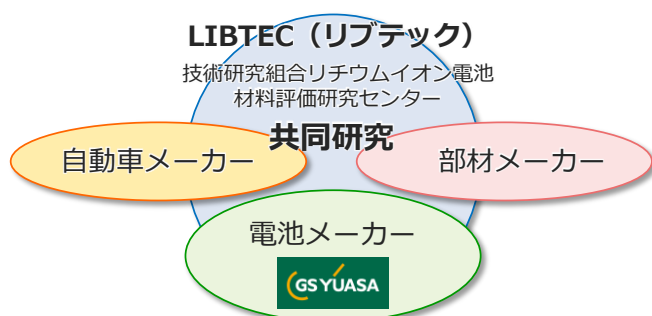
・宇宙に関しては、種子島から打ち上げられているH2Aロケットやコウノトリ、ZOZOTOWN創業者である前澤さんが滞在したことで話題になった国際宇宙ステーションや温室効果ガス観測衛星「いぶき」をはじめ、GPS衛星「みちびき」や気象衛星「ひまわり」にも採用されています。
ロケット／衛星の電池では世界1位のシェアです。

・飛行機用に関しては、航空機として初めてリチウムイオン電池がボーイング「787」で採用され、現在も納入を続けています。

・潜水艦用リチウムイオン電池は、2017年に滋賀県に専用工場を設立し、2018年から納入を開始しました。現在5艦目まで受注しています。
（納入・就航済み：2020年3月5日おうりゅう、2021年3月24日とうりゅう）

研究開発

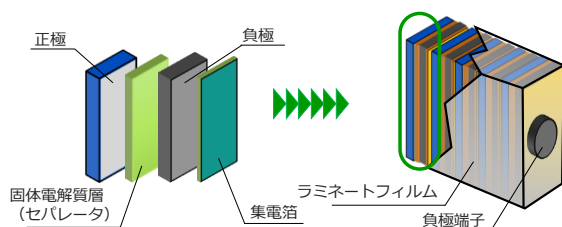
全固体電池はLIBTECでの共同研究に加え、GSユアサ独自でも研究を進めています



全固体電池の研究開発体制

- LIBTECで日系自動車メーカーや部品メーカー、電池メーカーと共同研究
- GSユアサ独自の研究開発

【全固体LiB】



研究開発の目的

- オールジャパンでの研究による中韓メーカーに対する**優位性の確保**
- 日系自動車メーカーの**求める性能にあった電池の研究開発**

当社の研究開発についてご紹介します。

自動車に限らず、携帯電話など身近なものにも採用されているリチウムイオン電池ですが、現在の液式リチウムイオン電池は安全性やエネルギー密度、入出力性能などの課題を抱えています。

その課題を解決するのが全固体電池です。

- 全固体にすることで不燃性で安全性を高めることが可能になったり、
 - 高入出力によりEVの普及に欠かせない急速充電が可能になったり、
 - 液式リチウムイオン電池では適用できない材料を使用して、EVの走行距離に関わるエネルギー密度を高めることが可能になったり、
- 全固体電池への期待は高まっています。

自動車メーカーも研究開発に取り組んでいますが、当社も電池メーカーとして研究開発を進めています。

経産省傘下のLIBTECという機関で自動車メーカー、部品メーカーと共に当社も参画して、オールジャパンで海外メーカーに対する優位性を確保できるように研究を進めております。

加えて当社の研究開発部門でも独自に研究開発を進めています。

研究開発

全固体電池は、2020年代後半に特殊用途からの実用化を目指しています

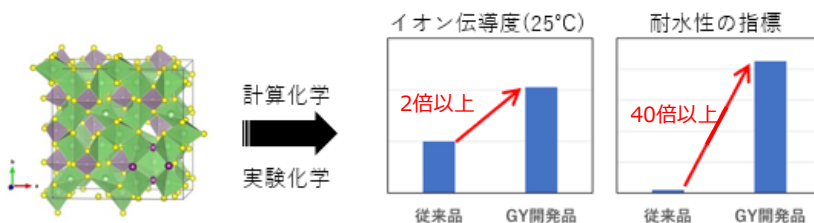
【実用化に向けた主な技術的課題】

- ① 固体電解質のイオン伝導度の向上
- ② 硫化物系固体電解質の耐水性の向上
- ③ 固体電解質と活物質との界面抵抗の低減
- ④ 固体電解質の耐電位性の向上

【GSユアサの成果】

大きく改善

計算化学を適用した当社独自の研究において、**新規の硫化物系固体電解質を開発**
⇒電池の性能向上や生産コスト低減が期待でき、**全固体の実用化**に貢献



2020年代後半に特殊用途からの実用化を目指す

当社は11月18日に、全固体電池を実用化するためのキーマテリアルである硫化物固体電解質のイオン伝導度とともに、耐水性も高めた窒素含有硫化物系固体電解質の開発に成功したと発表しました。

イオン伝導度が従来品比2倍以上に向上したことにより、高入出力が可能になります。電気自動車の普及に必要な充電時間の短縮に寄与することができます。

また耐水性が従来比40倍以上に向上したことにより全固体電池の製造時のハンドリング性の向上、いわゆる従来スーパードライルームのような管理が徹底された場所での製造が必要だったものが、ドライルームといった通常のリチウムイオン電池の製造と同じような条件で製造が可能になり、製造コストの軽減につながります。

まだ界面抵抗の低減や耐電位性の向上といった技術的課題は残っていますが、全固体電池の実用化を前進させることができました。

今後は、さらに改良し、次世代電池である全固体電池を2020年代後半に特殊用途から実用化することを目指します。

研究開発

2019年8月からNEDOの次世代航空機実現に向けたプロジェクトに参画



2019年 経済産業省とボーイング社が
将来の航空機の技術協力にて合意

中間目標

2021年 エネルギー密度**400Wh/kg**級

2019年 NEDO PJによる軽量蓄電池の開発を開始

2011年 シリコン-硫黄電池の開発に着手

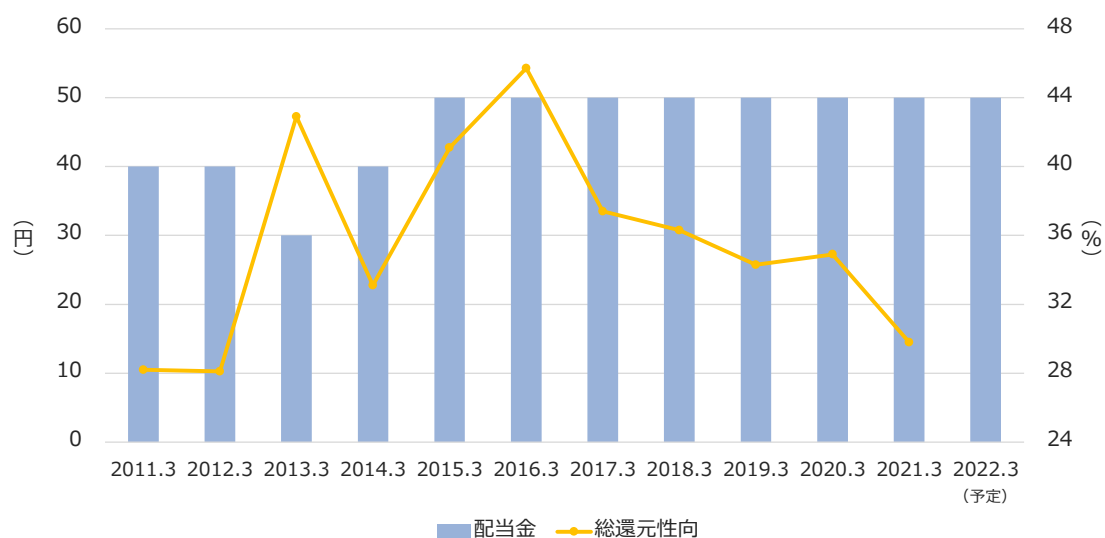
また、11月15日には経産省傘下のNEDOの航空機用先進システム実用化プロジェクトにおける、「軽量蓄電池」に関する研究開発において、中間目標の1つである「400Wh/kg級-リチウム硫黄電池の実証」に成功したと発表しました。

本プロジェクトでは、安全性が高く軽量・低コストの航空機用先進システムを開発し、次世代航空機に提案可能なレベルにまで成熟させることであり、当社は次世代航空機に求められる軽量蓄電池を開発しています。

この開発で培った技術をEVをはじめとした車載用に活かしていきます。

株主還元

当社は株主様に対する還元を経営における最重要課題と認識し、第五次中期経営計画でも総還元性向（配当と自己株式による還元割合）30%以上を目標として設定しています。



当社は株主のみなさまに対する還元を経営の最重要課題としています。

第五次中期経営計画では、のれん償却前の利益ベースで総還元性向30%以上を目標として還元の方針を設定しています。

2020年度は当期純利益が予想の90億を上回る115億円となりました。その結果を受けて、1株当たり40円から10円増額して50円の配当とさせていただきます。

2021年度は、予想利益の達成を前提として中間配当15円、期末配当35円の年間50円の配当とする予定です。

自己株式の買入としては、

2016年度は10億円、2017年度は9億円、2018年度は14億円、2019年度は15億円の買入を実施しました。

また、11月15日に中長期的な株主価値の向上を図るため、自己株式の消却について発表しました。

約200万株、発行済み株式の2.56%を11月30日に消却しています。

SDGsへの貢献



製品を通じて持続可能な地球環境への貢献に取り組んでいます

環境配慮製品の販売比率

実績
(2020年度)
35%

目標値
(2022年度)
35%以上

環境配慮製品（一例）



「ISS車用バッテリー」



「車載用リチウムイオン電池」



「蓄電システム」

社会への
貢献

1 環境 立役者	3 ETC/ETAC 顧客への提供	4 最先端技術 の活用	5 エンパワーメント の推進
7 コミュニティ への貢献	8 働きがい の創出	10 人々の幸福 の創出	12 つながり の創出

多様な人材が活躍でき、一人ひとりが やりがいをもって働き続けられる企業を 目指します

2020年
「プラチナくるみん※」
企業として認定



※子育てサポートについて高い水準
の取り組みを行う企業として、厚生
労働大臣から特例認定を受けること
ができる制度

障がい者雇用率

2.56%

(2021年4月1日時点)

法定雇用率 2.3%を上回る障がい者雇用
を実施しています

外国人雇用

技術・専門知識を有する外国人を、
国籍を問わず採用できる活動を推進
しています。



「3つのL」で一人ひとりが自分の色
で輝き続けられる職場を目指します



ガバナンスの強化



コーポレート・ガバナンス強化による公正、透明、迅速なグループ全体のガバナンスの推進

取締役会

□ 社外取締役の増員 (2名→3名)



- ・社外取締役3分の1超による取締役会のガバナンス強化

□ 初の女性社外取締役の選任



- ・多様性の確保

役員研修会



≪2020年度 研修テーマ≫

- 投下資本利益率（ROIC）について
- 競争法について

≪2021年度 研修テーマ≫

- サステナブル経営について
- 経営分析について

次世代経営者育成

会計監査人の異動

同一法人による監査年数が長期にわたっていることから、会計監査人の評価・見直しを実施

- ・従来とは異なる視点や手法による監査の期待

本資料は、当社グループの業績等についての一般的な情報提供を目的とするものです。本書に含まれる予測、予想、計画その他の将来情報は、当社において利用可能な情報に基づく現時点における当社の認識又は判断に基づくものであり、実際の結果はこれらの情報と大きく異なることがあります。また、当社は、本資料に記載された情報に変更又は更新があった場合にも、その内容を提供又は開示する義務を負うものではありません。



連絡先

株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーション
コーポレート室（広報）
Tel : 075-312-1214
<https://www.gs-yuasa.com/jp>

株主・投資家情報サイトの「IRメール配信登録」から登録できます。決算や説明会、ニュースリリースなど当社のIRに関する有益な情報を発信しています。

The screenshot shows the Investor Relations website with the following elements:

- Header: ホーム > 株主・投資家情報, 株主・投資家情報, Investor Relations
- Section: IRトピックス
- Grid of links for financial reports and presentations:

 - 決算短信 [2022年3月期 第2四半期] (PDF 826KB)
 - 決算説明会資料 [2022年3月期 第2四半期] (PDF 5.0MB)
 - 決算説明音声・動画 [2022年3月期 第2四半期] (MOVIE) 2021年11月15日開催

- Current Stock Price: 現在の株価 2,333円 (-1.19%)
- IRニュース section with three items:

 - 2021.11.30 株主のみなさまへ(第18期 第2四半期 決算のご報告)を掲載
 - 2021.11.30 「インベスターズガイド2021」を更新
 - 2021.11.29 コーポレート・ガバナンス報告書を更新

- アクセスランキング section with three items:

 - 1 決算説明会資料
 - 2 決算短信
 - 3 ファクトブック

- Right sidebar with links: IRカレンダー, IR情報一式ダウンロード, and IRメール配信登録 (highlighted in a red box).

こちらから
ご登録できます。

【参考】2021年度業績予想



(億円)

	2020年度 実績	2021年度 予想	増減
売上高	3,865	4,400	+535
営業利益	248	210	△38
のれん等償却前営業利益 (のれん等償却前営業利益率)	271 7.0%	220 5.0%	△51 △2.0P
経常利益	273	240	△33
当期純利益	115	110	△5
のれん等償却前当期純利益 (のれん等償却前当期純利益率)	135 3.5%	120 2.7%	△15 △0.8P
ROE (自己資本利益率)	7.2%	-	-
年間配当金	50円/株	50円/株 (予想)	±0円/株
自己株式買入額 (次年度予定額)	-	-	-
総還元性向	29.8%	-	-
国内鉛建値 (万円/t)	26.09	31.0	+4.91
L M E (US\$/t)	1,867	2,200	+333
為替 (円/US\$)	105.94	110.0	+4.06

(注) ROEおよび総還元性向は、のれん等償却前当期純利益に対するものです。

【参考】2021度 第2四半期実績



	2020年度 第2四半期 (累計)	2021年度 第2四半期 (累計)	増減	(億円) (前期比)
売上高	1,723	1,951	+228	(+13.2%)
営業利益 (営業利益率)	53 3.1%	52 2.7%	△1 △0.4P	(△1.3%)
のれん等償却前営業利益 (のれん等償却前営業利益率)	64 3.7%	64 3.3%	△0 △0.4P	
経常利益	65	66	+1	(+1.1%)
特別利益	0	15	+15	
特別損失	31	17	△14	
税前四半期純利益	34	64	+30	
法人税等	33	21	△12	
非支配株主に帰属する四半期純利益	0	22	+22	
親会社株主に帰属する四半期純利益 (四半期純利益率)	1 0.1%	22 1.1%	+21 +1.0P	(-)
のれん等償却前 親会社株主に帰属する四半期純利益 (のれん等償却前四半期純利益率)	12 0.7%	32 1.6%	+20 +0.9P	
国内鉛建値 (万円/t)	25.29	30.52	+5.23	
L M E (US\$/t)	1,773	2,234	+461	
為替 (円/US\$)	106.32	110.10	+3.78	

【参考】2021年度業績予想（セグメント別）



(億円)

		2020年度 実績		2021年度 予想		増減	
		売上高	営業利益 (利益率:%)	売上高	営業利益 (利益率:%)	売上高	営業利益 (利益率:P)
自動車電池	国内	836	87 (10.4)	820	50 (6.1)	△16	△37 (△4.3)
	海外	1,653	122 (7.4)	1,840	90 (4.9)	+187	△32 (△2.5)
産業電池電源		840	69 (8.2)	1,030	65 (6.3)	+190	△4 (△1.9)
車載用リチウムイオン電池		360	△9 (△2.4)	530	20 (3.8)	+170	+29 (+6.2)
特殊電池およびその他		176	1 (0.8)	180	△5 (△2.8)	+4	+16 (+3.6)
合計		3,865	271 (7.0)	4,400	220 (5.0)	+535	△51 (△2.0)

(注) 営業利益はのれん等償却前営業利益、営業利益率はのれん等償却前営業利益率です。

【参考】2021年度 第2四半期実績 (セグメント別)

(億円)

		2020 年度 第2四半期 (累計)		2021 年度 第2四半期 (累計)		増減	
		売上高	営業利益 (利益率:%)	売上高	営業利益 (利益率:%)	売上高	営業利益 (利益率:P)
自動車電池	国内	359	27 (7.4)	352	18 (5.0)	△7	△9 (△2.4)
	海外	781	53 (6.8)	876	43 (4.9)	+95	△10 (△1.9)
産業電池電源		355	2 (0.5)	460	△2 (△0.3)	+105	△4 (△0.8)
車載用リチウムイオン電池		141	△19 (△13.1)	184	2 (0.9)	+43	+21 (+14.0)
特殊電池およびその他		87	1 (1.4)	79	2 (2.9)	△8	+1 (+1.5)
合計		1,723	64 (3.7)	1,951	64 (3.3)	+228	△0 (△0.4)

(注) 営業利益はのれん等償却前営業利益、営業利益率はのれん等償却前営業利益率です。