

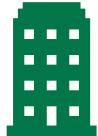
インベスターズガイド 2024



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)

1. 会社概要

■ 基本情報	3
■ 統合後の歩み	4
■ 事業別売上構成と主な製品	5
■ 地域別売上構成と拠点一覧	6
■ G S ユアサの強み	7
■ Vision 2035（長期ビジョン）	8
■ 第六次中期経営計画（2023～2025年度）	9



基本情報



会社名	株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーション
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	京都市南区吉祥院西ノ庄猪之馬場町1番地
資本金	528億円
売上高	5,803億円 (2025年3月期)
従業員数 (連結)	12,478名 (2025年3月31日現在)
上場市場	東京証券取引所 プライム市場 (証券コード：6674)



代表取締役 取締役社長 阿部 貴志

1989年4月に日本電池(現GSユアサ)に入社。営業職からアメリカ子会社の社長を経験し、経営戦略室においてパナソニック(株)の鉛蓄電池事業の譲受に携わった後、(株)GSユアサ エナジーの副社長、産業電池電源事業部、自動車電池事業部事業部長を経て2024年6月に当社代表取締役 取締役社長に就任。

企業理念

「革新と成長」

GS YUASAは、社員と企業の「革新と成長」を通じ、人と社会と地球環境に貢献します。

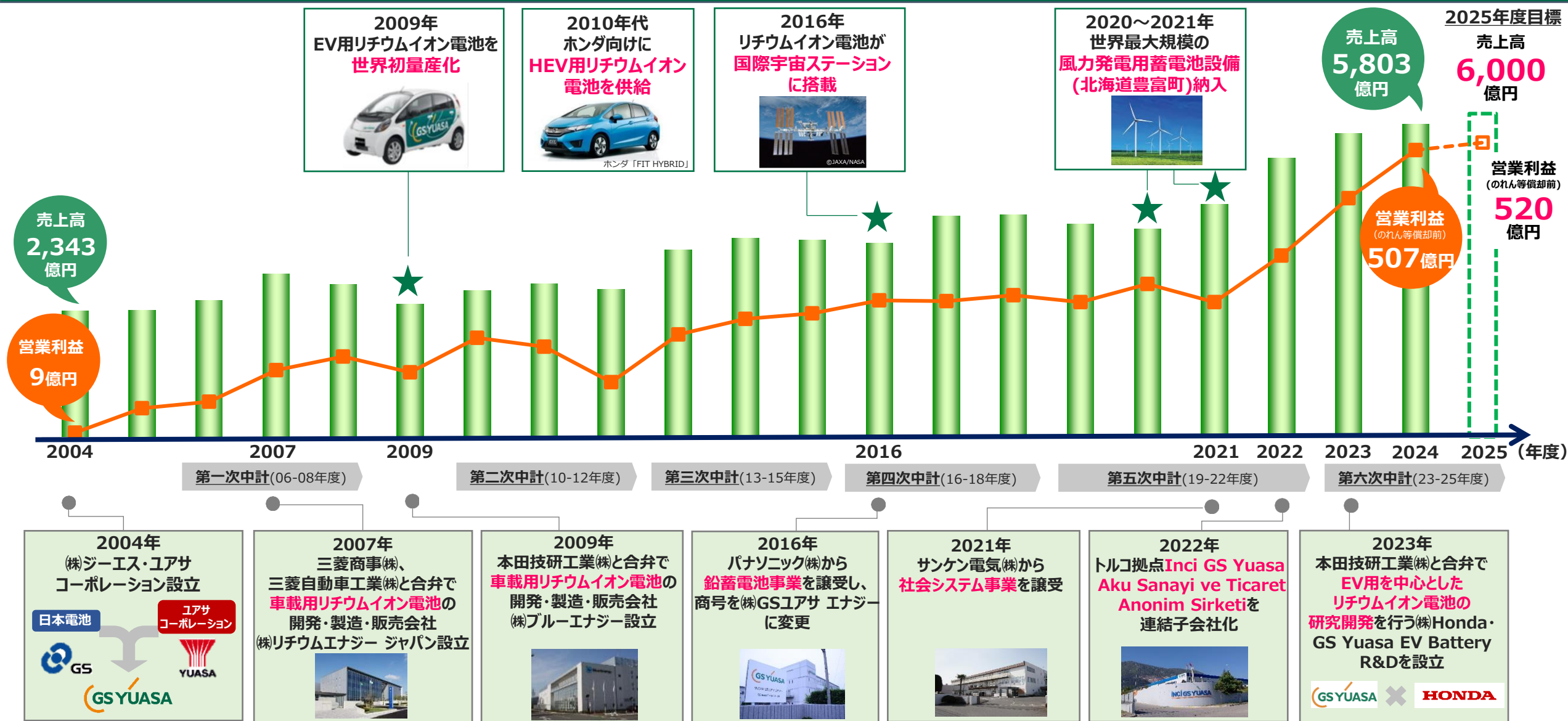


サステナビリティ経営方針

GS YUASAは、電池で培った先進のエネルギー技術で世界のお客様へ快適さと安心をお届けし、持続可能な社会の実現と企業価値の向上を目指します。

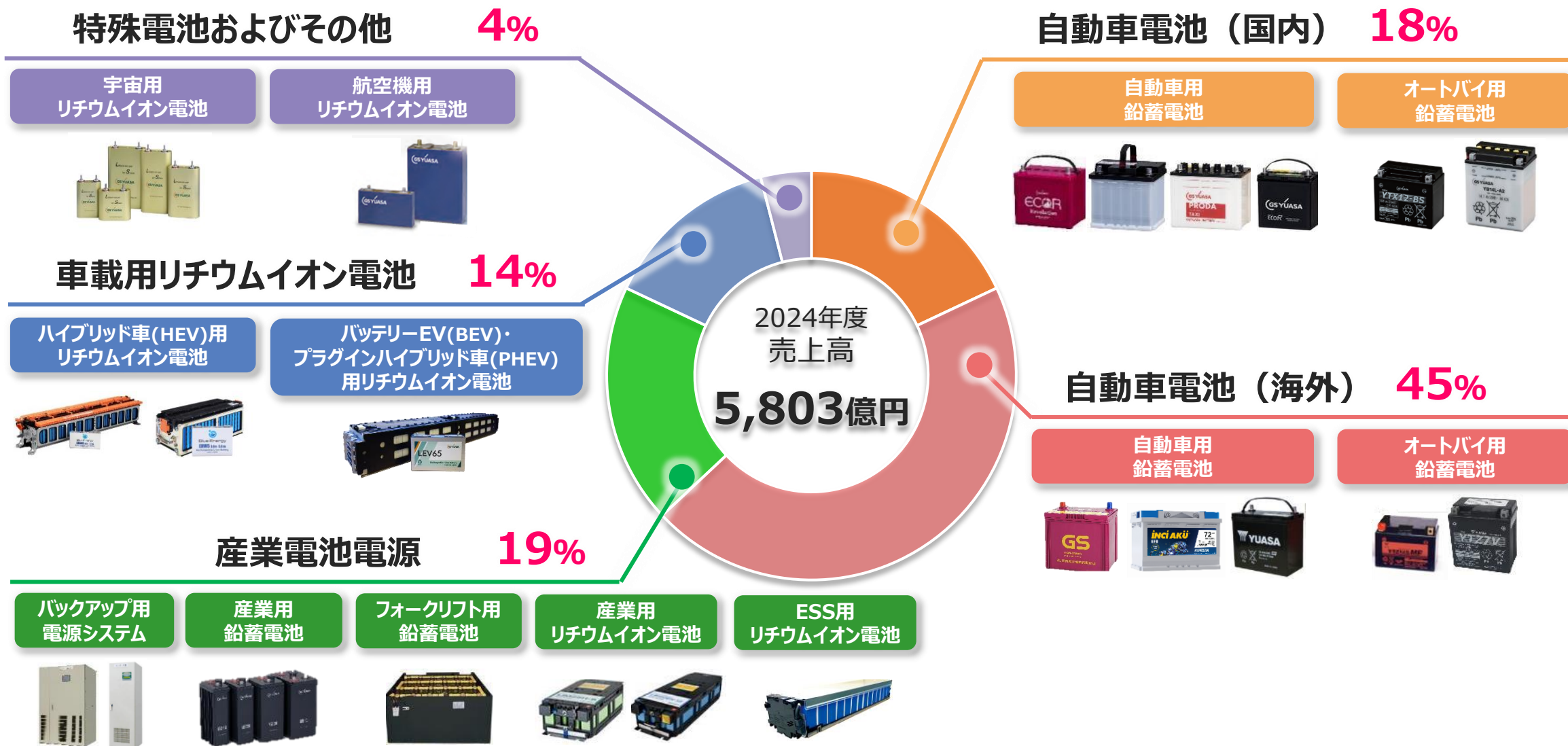


統合後の歩み





事業別売上構成と主な製品





地域別売上構成と拠点展開

国内主要拠点

- GSユアサの事業所・支社
- 主要グループ会社

- ・ジーエス・ユアサ コーポレーション
- ・GSユアサ
- ・Honda・GS Yuasa EV Battery R&D



群馬事業所



川越事業所



- ・ジーエス・ユアサ バッテリー
- ・GSユアサ フィールディングス

GSユアサ エナジー



栗東事業所



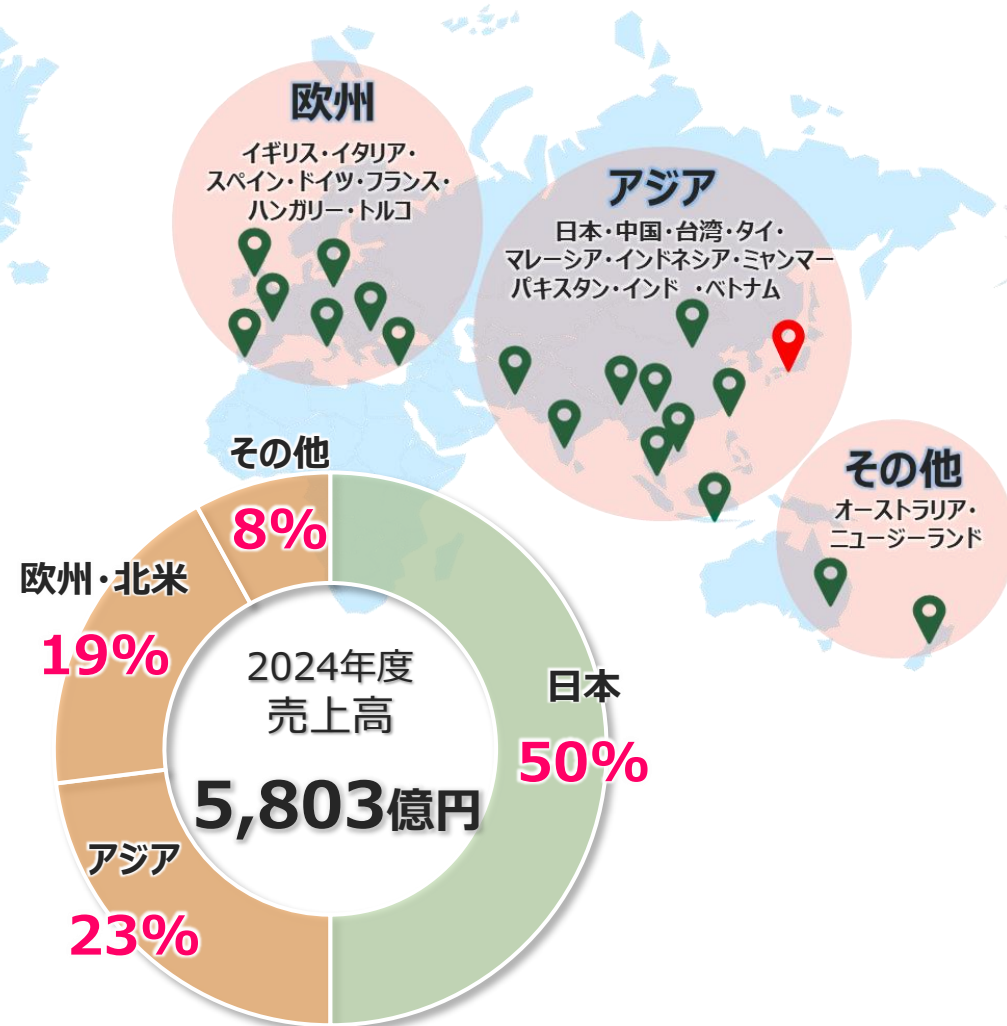
- ・長田野事業所
- ・ジーエス・ユアサ テクノロジー
- ・ブルーエナジー



海外主要拠点

- 海外拠点
- ジーエス・ユアサ コーポレーション 本社

グローバル拠点数
19カ国 **37**拠点
(2024年3月時点)





1 技術・開発力

- ✓ 深海から宇宙まで多岐にわたる用途で活躍する製品を開発
- ✓ アイドリングストップ(ISS)車用鉛蓄電池など高性能製品を提供
- ✓ 1980年代からリチウムイオン電池の研究開発を進め、2009年に世界で初めてEV用リチウムイオン電池の量産に成功



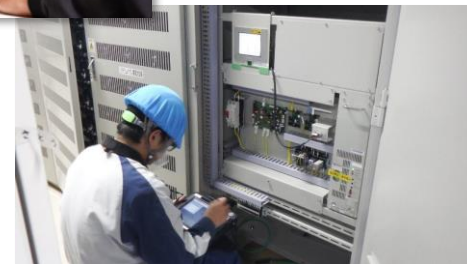
2 ブランド力

- ✓ 国内・世界ともにトップクラスのシェアを誇るGSユアサブランド
- ✓ 100年以上の歴史の中で築いた顧客基盤



3 豊富なネットワーク

- ✓ 日本全国100か所以上のサービス網を展開（産業電池電源事業）
- ✓ 日本全国4,000か所以上の取扱店で最適なバッテリーを提案（自動車電池事業）
- ✓ 東南アジアを中心としたグローバルな拠点展開





Vision 2035 (長期ビジョン)



2035年のGSユアサのありたい姿

GS YUASAは、
4つの『Re』をキーワードに
エネルギー技術の革新をすすめ、
モビリティと社会インフラの成長による
社会課題解決に貢献し、
持続可能な社会と人びとの
快適な生活環境を実現します。

Vision 2035

Reborn

100年事業を実現した創業者精神を呼び起こす

Renewable

カーボンニュートラル実現へ貢献

Reliable

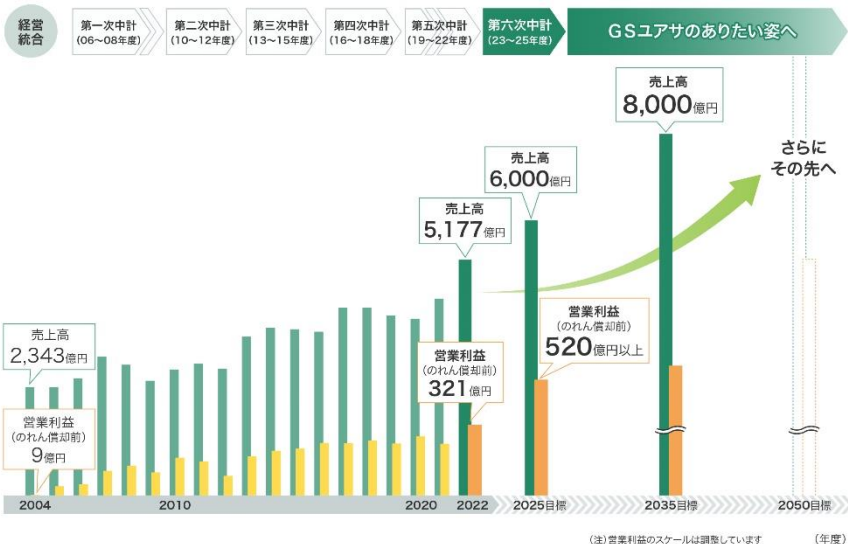
技術革新にこだわり、信頼できるエネルギーを届け続ける

Respect

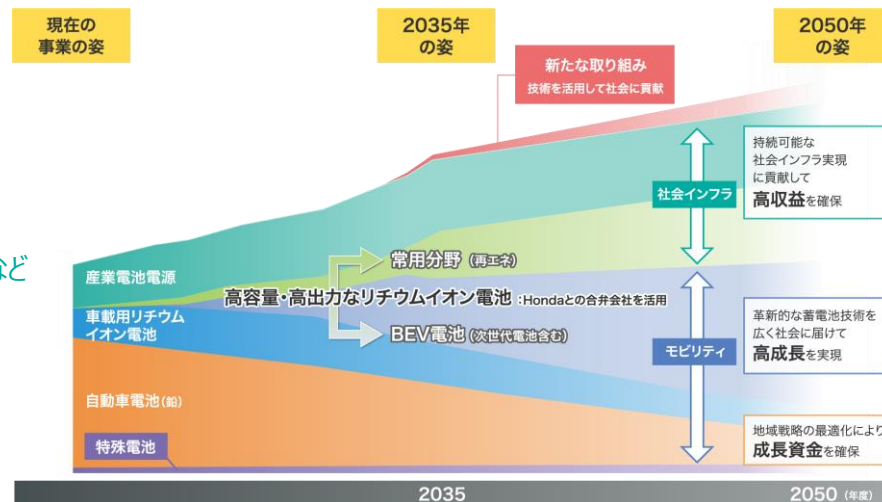
SDGsへの取り組みを尊重し、社会に貢献

Vision 2035 売上高目標

8,000億円 (2035年度)



<Vision 2035 達成に向けた事業構造変革のイメージ>





第六次中期経営計画（2023～2025年度）



方針 Vision 2035 で描くありたい姿実現に向けた変革のための土台作りの期間と位置づけ、事業構造変革に向けた諸施策を実行します。

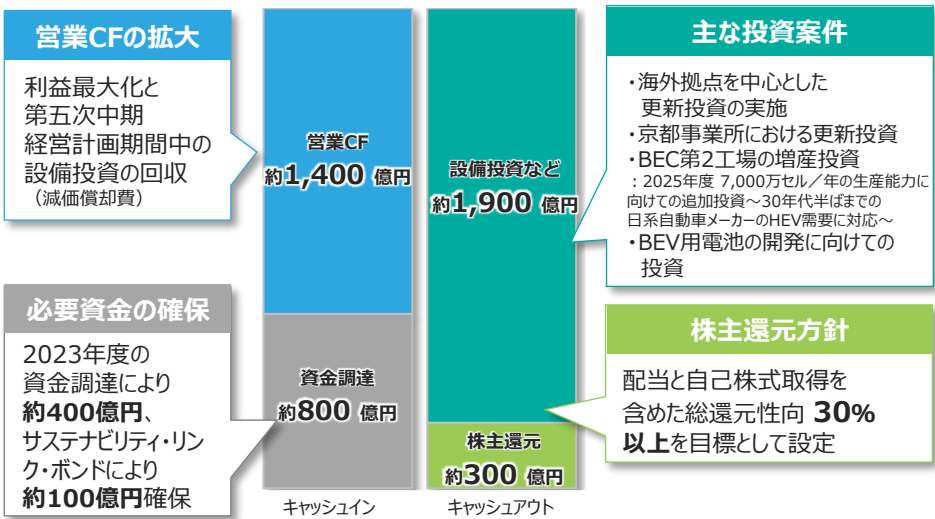
施策	1	 BEV用電池開発	➢ Hondaとの合併会社を活用した高容量・高出力なリチウムイオン電池開発 ➢ モビリティ・社会インフラビジネス拡大のためのBEV用電池生産／供給体制整備
	2	 既存事業の収益力強化	➢ 徹底した付加価値創出と収益性改善 ➢ 国内産業電池電源事業における圧倒的な優位性による利益の最大化 ➢ 中国事業見直しを含む地域戦略の転換、主要拠点へのリソース集中と利益の最大化
	3	 DX／新規事業	➢ 事業構造転換を可能にするDX推進 ➢ 社会課題解決に貢献する新規事業創出

第六次中期経営計画目標（2025年度）

売上高	6,000 億円	総還元性向	23.6 %
営業利益 (のれん等償却前)	520 億円	営業CF対 有利子負債比率	1.4 年
ROE (自己資本利益率)	9.5 %	自己資本比率	51.5 %
ROIC (投下資本利益率)	13.0 %		

(注1) 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。
(注2) ROICは、のれん等償却前営業利益÷投下資本（固定資産（のれん等除く）＋運転資本）で算出。
投下資本は期首と期末の平均値。
(注3) 営業CF対有利子負債比率は有利子負債（リース債務含む）／営業キャッシュ・フローです。

キャピタルアロケーション



2. 事業概要

■ 自動車電池（国内）	11
■ 自動車電池（海外）	12
■ 産業電池電源	13
■ 車載用リチウムイオン電池	14
■ 特殊電池およびその他	15
■ 設備投資・減価償却費・研究開発費	16
■ 研究開発：次世代電池開発の取り組み	17



自動車電池（国内）



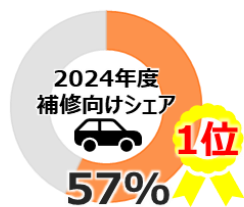
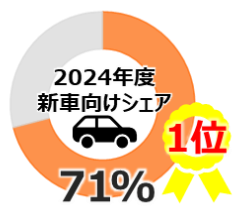
事業の概要・特徴

国内自動車・オートバイ用鉛蓄電池の製造・販売

- 新車向けと補修向けがある。
- 補修向けの方が利益率が高い傾向にあるが、新車向けでも売価見直しを進めている。
- 10～12月が補修向けの需要期で、夏:猛暑、冬:寒冬の時に需要が増加する。
- EN (欧州統一規格) 電池の需要が新車向け・補修向けともに増加。
- アイドリングストップ (ISS) 車用鉛蓄電池の補修向け需要が増加。
- 鉛価格の変動が収益に影響。

※新車用：3～6か月後に販売価格に反映する仕組みあり、補修用：スライド制なし

市場シェア



生産：4 拠点

販売：4,000 か所以上の取扱店
(2024年3月時点)

拠点数

販売先・グループ会社の体制

用途	販売先
新車向け	日系自動車メーカー
補修向け	代理店(電装店など)・カー用品量販店・カーディーラー・石油元売会社など

<グループ会社>

(株)ジーエス・ユアサ バッテリー

補修向け鉛蓄電池の販売

(株)GSユアサ エナジー (旧パナソニック エナジー)

新車・補修向け鉛蓄電池の製造・販売

今後の戦略

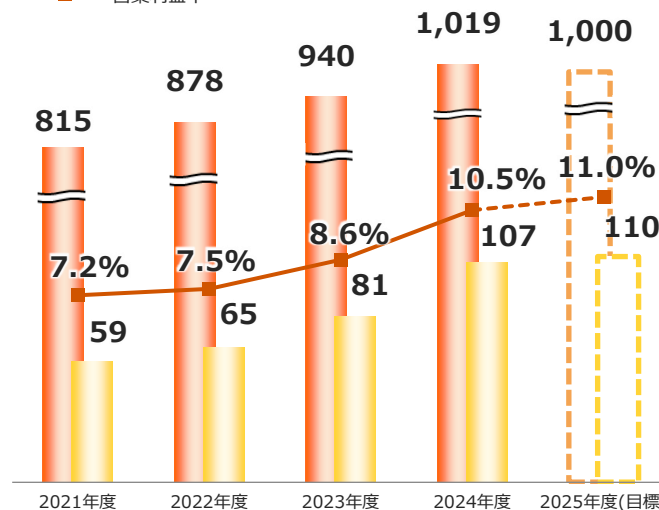
- 新車向け：原材料価格などの適正な売価反映により収益率を向上
- 補修向け：マーケティング戦略の再構築と高シェアの維持

関連データ

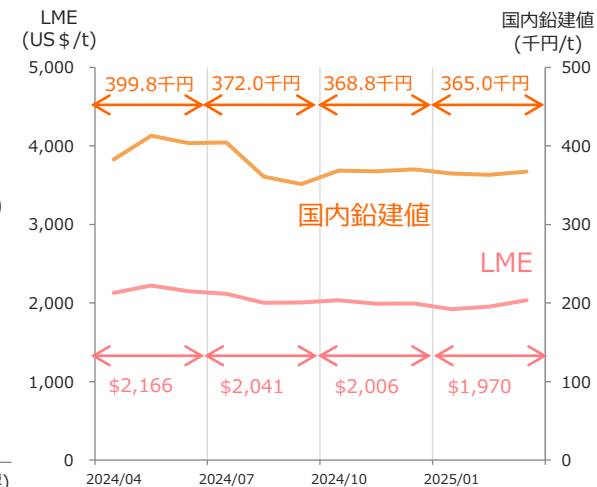
売上高・営業利益・営業利益率

売上高
営業利益
営業利益率

(億円)



鉛価格推移



(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償却前営業利益率です。



自動車電池（海外）

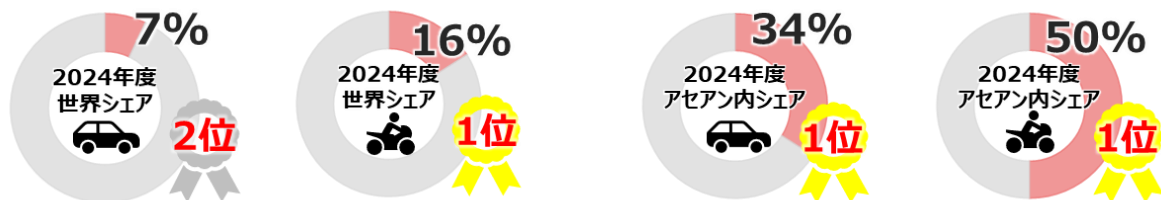


事業の概要・特徴

海外自動車・オートバイ用鉛蓄電池の製造・販売 ※一部産業用を含む

- 自動車用・オートバイ用共に補修向けの比率が高い。
- 主力拠点はアジアで、特にアセアン地域のシェアが高い。
- 売上構成比は、自動車用：約6割、オートバイ用：約2割、産業用など：約2割。
- 地産地消が基本のため、為替の利益影響は軽微。
- 産業用鉛蓄電池の販売実績（海外）も一部含む。（欧州のバックアップ用電池など）
- 2022年5月にトルコの拠点を連結子会社化。
- 2023年10月末に中国における連結子会社の持分70%を譲渡。

市場シェア



地域別主な取扱商品／販売先

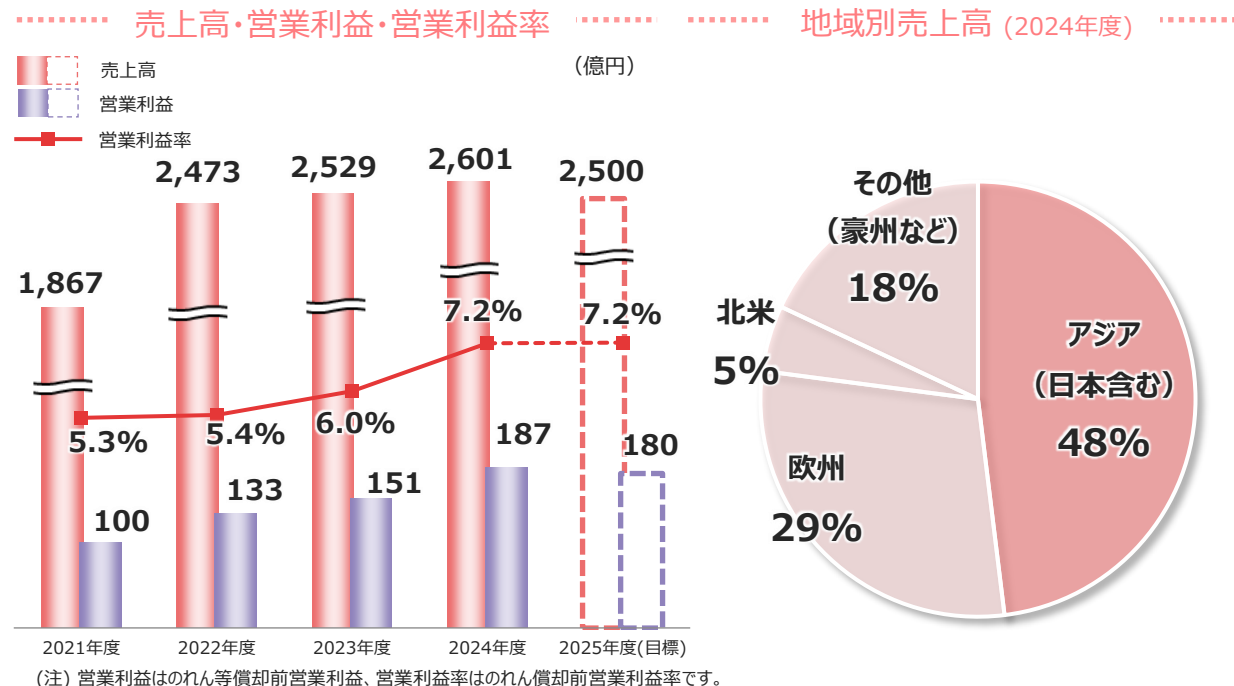
国／地域	種別	自動車用	オートバイ用	産業用	販売先
アセアン	新車用	■	■	■	新車用： 主に 日系自動車 メーカー
	補修用	■	■	■	
北米	新車用	●	■	—	補修用： 代理店など ※国により異なる
	補修用	●	■	—	
欧州	新車用	●	●	■	(バックアップ用・ フォークリフト用)
	補修用	■	●	■	
豪州	新車用	■	—	—	補修用： 代理店など ※国により異なる
	補修用	■	●	—	

- ：製造・販売どちらも
行っている国／地域
- ：販売のみ行っている
国／地域
- 赤色：国／地域の主力事業
- 青色：準主力事業
- 黒色：非主力事業

今後の戦略

- 東南アジア
 - 【タイ】自動車用の中核拠点として高付加価値商品を拡販し、タイ国内でのシェア拡大と周辺国への拡販を強化
 - 【インドネシア】オートバイ用の中核拠点として補修・輸出向け電池の拡販による利益率改善
 - 【ベトナム】省人化設備導入による生産性向上と営業体制の見直しによる販売拡大
- トルコ：トルコリラ安を背景に欧州への拡販と中近東／北アフリカへの販売拡大を進める
- 豪州：生産基盤の強化と「Made in Australia」戦略による販売拡大

関連データ





事業の概要・特徴

社会インフラの電力バックアップ用電池・電源装置、 フォークリフト用鉛蓄電池、再生可能エネルギー用ESSなどの製造・販売

- バックアップ用は受注生産で設計・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、営業利益率が高い。官公庁向けの案件は特に営業利益率が高い。
- 売上高・利益は官公庁向けの納入が多い4Q（1～3月）に集中する傾向。
- 常用（再生可能エネルギー用）分野の売上高が増加傾向。
- フォークリフト用はエンジン式からバッテリー式への移行で増加傾向。
- 2021年5月にサンケン電気(株)の社会システム事業を譲受。
- データセンター向けの需要が増加しているが、電池のみの納入のため、利益率は高くない。

市場シェア

バックアップ用鉛蓄電池・
フォークリフト用鉛蓄電池

国内シェア **1位**

拠点数

生産・販売：**8** 拠点

サービス網：**100** か所以上
(2024年3月時点)

地域別主な取扱商品／販売先

用途	種別	販売先
非常用 (バックアップ用)	鉛蓄電池	鉄道、電力、官公庁、 通信キャリア、民需 など
	リチウム イオン電池	
	電源装置	※代理店や電気工事 会社、電機・通信機器 メーカーなどを経由する 場合もある
常用(ESS用)	リチウム イオン電池	
フォーク リフト用	鉛蓄電池	フォークリフトメーカー、 メーカー代理店

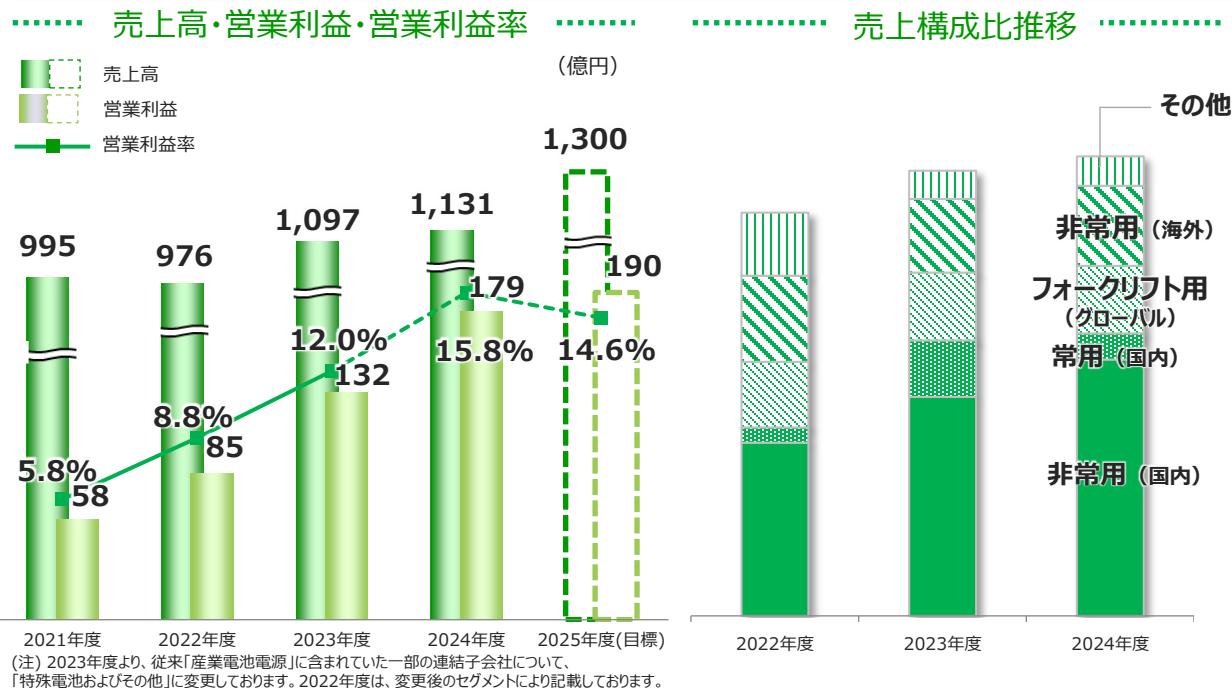
＜海外取扱製品＞

国／ 地域	バックアップ 用	フォークリ フト用
タイ	—	●
北米	●	—

今後の戦略

- 非常用（国内）：遠隔監視サービスの拡大と利益の最大化
- 常用（国内）：・再エネ需要の拡大に対応するため、生産能力を確保
・パワーコンディショナ併設型ESS新商品の販売拡大
- 非常用（海外）：先行技術の投入、2ndブランド活用によるOEM調達の推進
- フォークリフト用：・フォークリフト用鉛蓄電池新工場の稼働による生産体制の構築
・タイをハブとしてアセアンを中心にグローバル進出

関連データ





車載用リチウムイオン電池



事業の概要・特徴

国内・海外の環境対応車用リチウムイオン電池の製造・販売、 産業用向けリチウムイオン電池の製造

- ▶ ハイブリッド車 (HEV) 用：高入出力性能、バッテリーEV (BEV) ・ プラグインハイブリッド車 (PHEV) 用：高いエネルギー密度が求められる。
- ▶ 製品寿命が長いため、基本的に補修用はなく、新車用のみ。
- ▶ HEV用・EV用・PHEV用は日系新車メーカーの国内拠点に納入している。
- ▶ HEV用の需要拡大に対応するため、2022年にブルーエナジーの第二工場を稼働。
- ▶ 2023年8月、EV用リチウムイオン電池の研究開発を行う合併会社(株)Honda・GS Yuasa EV Battery R&D (HGYB) をHondaと設立。(当社50%・本田技研工業(株)50%出資)

生産能力・主な搭載車種

【HEV用】

2022年度 5,000万セル／年

2025年度 7,000万セル／年
(予定)



本田技研工業(株)
「FIT HYBRID」



トヨタ自動車(株)
「RAV4」

他多数

【PHEV用】

2023年度 600万セル／年

2024年度 800万セル／年

販売先・グループ会社の体制

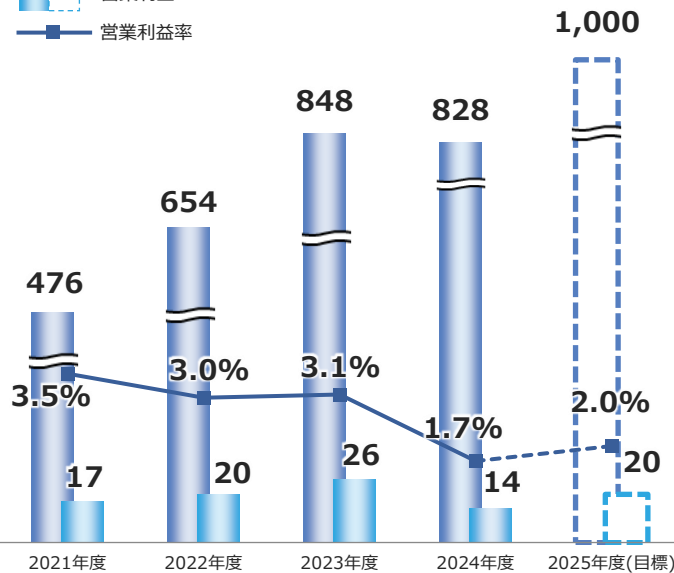
会社	出資比率	用途	販売先
(株)ブルーエナジー (BEC)	当社51%・ 本田技研工業(株)49% 出資の合併会社	HEV用	本田技研工業(株)・トヨタ自動車(株)・ 三菱自動車工業(株)
旧(株)リチウムエナジー ジャパン (LEJ) (現(株)GSユアサ 栗東事業所)	2024年2月に 合併解消・解散し 2024年度よりGSユアサ で事業継続	EV・PHEV用	三菱自動車工業(株)ほか
		ESS用	内部売上 (当社産業電池電源事業部)
ジーエス・ユアサ ハンガ リー (GYHU)	当社100%出資	始動用 (12V)	欧州自動車メーカー

今後の戦略

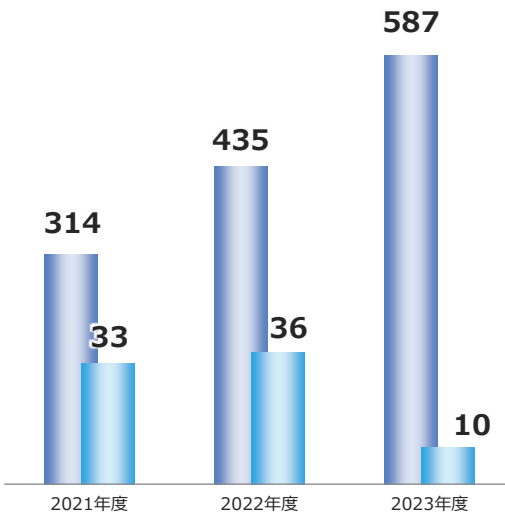
- ▶ HEV用：・生産能力拡大により、日系自動車メーカーからの需要に対応
・原材料高騰やインフレなど状況に応じた売価見直し
・生産能力に合わせた設備の安定稼働と歩留まりの改善
- ▶ PHEV用：生産能力拡大による需要対応
- ▶ BEV用：・2027年度の生産工場稼働開始に向け、HGYBにおける開発強化
・2035年度に20GWh超／年の生産能力を目指す

関連データ

売上高・営業利益・営業利益率



ブルーエナジー業績推移





特殊電池およびその他



事業の概要・特徴

ISS(国際宇宙ステーション)、人工衛星、航空機、潜水艦用 など特殊用電池の製造・販売

- 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商品が求められている。
- 航空機用リチウムイオン電池の補修向け需要が増加傾向。
- 電池の種類は多岐にわたり、大容量鉛蓄電池、大型リチウムイオン電池、熱電池、大容量リチウム1次電池、海水電池などを取り扱っている。
- 実績に全社費用(労務費、研究開発費、設備投資など)が含まれるため、セグメント損失が発生することがある。

市場シェア

拠点数

宇宙用リチウムイオン電池
シェア **世界トップクラス**

生産：3 拠点

販売：2 拠点

(2024年3月時点)

販売先・グループ会社の体制

用途	販売先
潜水艦用	日本政府
航空機用	航空機メーカー／エアライン
宇宙用	JAXAなど

<グループ会社>

(株)ジーエス・ユアサ テクノロジー

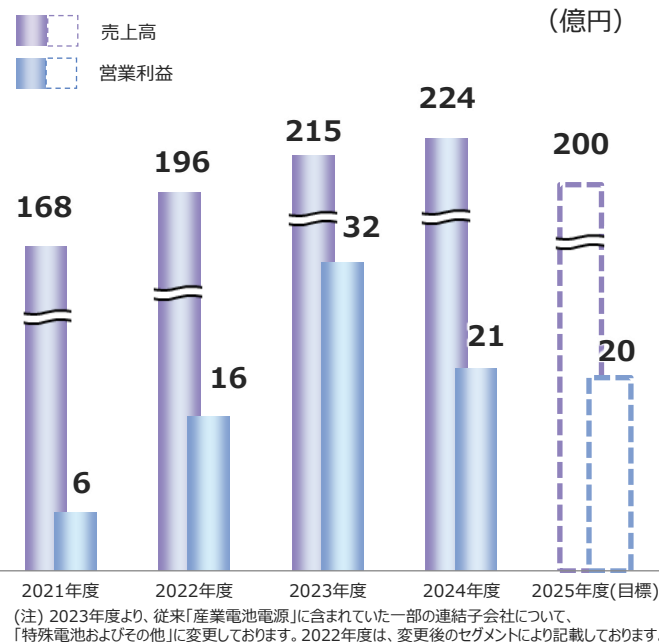
宇宙用電池など特殊電池の製造・販売

今後の戦略

- 潜水艦用：・次世代潜水艦用リチウムイオン電池の開発
・適正な利益確保と電池の交換需要に向けた準備を進める
- 航空機用：需要増に対応、新製品開発と新規顧客開拓による拡販
- 衛星用：増産体制の構築、販売拡大

関連データ

売上高・営業利益



主な採用・搭載事例



ISS(国際宇宙ステーション)



H3ロケット



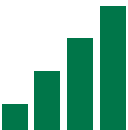
Boeing 787



X線分光撮像衛星
XRISM



しんかい6500



設備投資・減価償却費・研究開発費



					(億円)		(億円)
			2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度 (予想)	2023～25 年度累計 (計画)
設備投資額			328	494	588	650	1,900
自動車電池	国内		28	32	30	40	120
	海外		110	73	88	90	200
産業電池電源			43	20	57	70	160
車載用リチウムイオン電池			72	150	130	150	1,050
特殊電池およびその他			77	218	281	300	370
減価償却費			210	228	247	260	650
うち、車載用リチウムイオン電池			41	49	61	77	240
研究開発費			126	140	185	220	600
自動車電池 国内・海外			19	20	—	—	—
産業電池電源			26	41	—	—	—
車載用リチウムイオン電池			77	76	—	—	—
特殊電池およびその他			4	3	—	—	—

・ブルーエナジー第2工場の増産投資
・補機用12Vリチウムイオン電池の能力増強投資など

BEV用電池生産に向けての準備 など

・ブルーエナジー第2工場の増産投資
・補機用12Vリチウムイオン電池の能力増強投資など

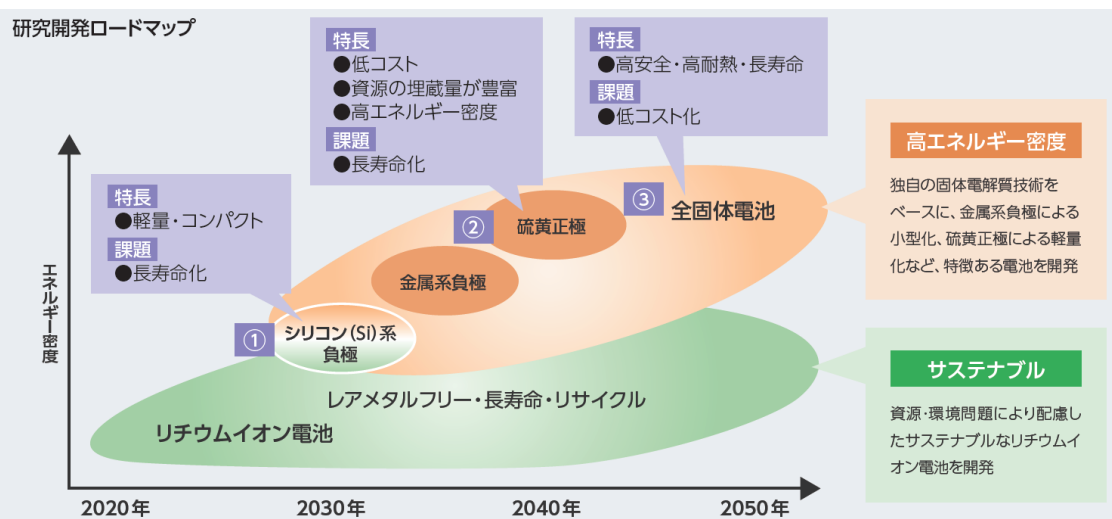
BEV用電池生産に向けての準備 など

<現在のリチウムイオン電池の課題>

資源の枯渇 エネルギー密度 寿命 安全性

現在のリチウムイオン電池は、原材料にコバルトやリチウムなどの希少金属を使用しているため、需要が急激に高まると供給不足が起こる可能性があるほか、電解液が可燃性のため、難燃化あるいは不燃化が求められているなど、様々な課題がある。

GSユアサの取り組み



① シリコン系負極

高エネルギー密度と寿命性能を両立する技術を開発し、従来のリチウムイオン電池を上回る**400Wh/kg**の高エネルギー密度を実証



② 硫黄正極電池

NEDOの航空機用先進システム実用化プロジェクトにおいて、**「質量エネルギー密度500Wh/kg（現行のリチウムイオン電池の2倍以上）」**の実証に成功



③ 全固体電池

・実用化のキーマテリアルである「硫化物固体電解質」を改良し、高いイオン伝導度と優れた耐水性を兼ね備えた**「窒素含有硫化物固体電解質」**を開発

・NEDOの**「グリーンイノベーション基金事業／次世代蓄電池・次世代モーターの開発」**（採択テーマ名：「先進固体電池開発」）について大阪公立大学と共同研究を実施中

「先進固体電池開発」の開発項目

- 高いイオン伝導度と優れた耐水性を兼ね備えた固体電解質の開発
- コバルト含有量が少ない高容量正極開発
- 長寿命かつ高容量を有する負極開発
- 大量生産を可能にするセル設計・製造プロセス開発

3. ESGの取り組み／その他

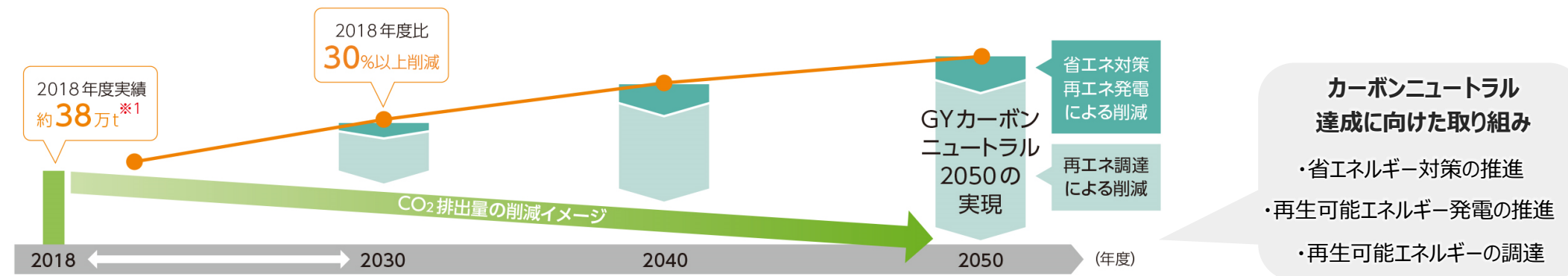
■ ESGの取り組み状況 <環境>	19
■ ESGの取り組み状況 <社会>	20
■ ESGの取り組み状況 <ガバナンス>	21
■ 株式情報	22
■ よくあるご質問	23



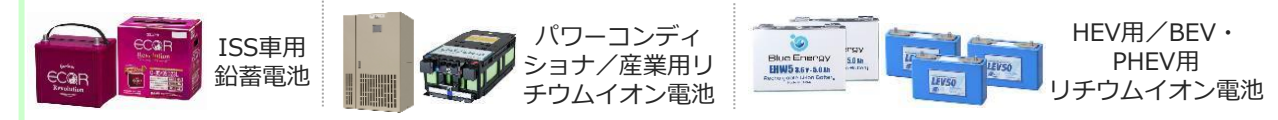
ESGの取り組み状況 <環境>

GYカーボンニュートラル2050

■ CO₂排出量実績 (Scope1+2) ● CO₂排出量予想 (Scope1+2)



<当社グループにおける環境配慮製品の一例>



環境配慮製品の販売拡大により、
CO₂排出量削減に貢献

環境中期目標 (2025年度)

	2025年度目標	2023年度実績		2025年度目標	2023年度実績
 CO ₂ 排出量	2018年度比 15.0%以上 削減	2018年度比 13.7% 削減	 水使用量	2018年度比 15.0%以上 削減	2018年度比 15.3% 削減
 全製品の売上高に占める環境配慮製品の販売比率	45.0% 以上	38.7%	 鉛蓄電池の鉛原材料に占める再生鉛量の比率	70.0% 以上	65.7%



DE&I推進に向けた取り組み

DE&I推進のロードマップ

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
		★「くるみん」認定 ★GYみらいプロジェクト発足				★「プラチナくるみん」認定		★「なでしこ銘柄」認定 (年度)		
		ライフステージに応じた 仕事の両立支援		ライフステージを踏まえた キャリア支援		多様な属性が活躍する DE&I		一人ひとりの価値観/考え方/ 経験/能力の多様性が力となる 真のDE&I		
		●社内報 連載開始		●新卒女性採用率 KPI公表 ●トップメッセージ公表[3つのL]		●女性活躍推進に関するKPI公表 ●「GSユアサのダイバーシティ」特設サイト開設		●ダイバーシティ 相談窓口設置		
主な取り組み	キャリア形成	「女性Shineの集い」開催 京都企業による情報・意見交換する場「Team spring!」参加	初の女性対象研修「女性Shine研修」開催 「女性活躍推進にかかる行動計画」の策定と公表	「女性みらい講演会」開催 「女性みらいキャリアデザイン研修」「女性部下を持つ管理職マネージメント研修」開催	就業中のドレスコード導入による女性の事務服着用義務廃止 「健康管理セミナーWomen's Health Care」開催	3年目階層別研修への「キャリア開発の考え方&フレームワーク」導入 「働く女性の活躍推進に関する意識調査」実施	通学研修「管理職候補研修」への派遣 「働く女性の活躍推進に関する意識調査」実施	女性取締役と女性管理職の意見交換会開催 新任管理職対象ダイバーシティマネジメント映像教育導入	女性リーダー社員へのキャリアアップ研修開催	キャリア面談サポート研修導入 各階層、42歳、50歳、57歳キャリアデザイン研修体系化
	両立支援	「次世代育成支援にかかる行動計画」策定と公表	両立支援ハンドブックの作成		妊娠中～育児復帰者の相談窓口設置 育児フレックス、短時間勤務を小学校6年生までに延長	「女性も男性も働きやすい職場を考える(男性学)」開催 仕事と育児の両立情報交換会開催		「仕事と介護の両立に関する意識調査」実施	社内季刊誌への女性特有の健康課題に関する記事掲載 ベビーシッターの利用料金補助制度の導入	男性育休取得率KPI100%に設定
	働き方改革	年休取得10日義務化(一般社員)		連続休暇取得奨励 時間単位休暇導入		育児、介護要件の在宅勤務、カムバック制度導入	ワークライフバランスナジー休暇(5日連続休暇)の制定	全従業員への在宅勤務制度導入		

■女性の活躍推進に関する指標 (一部)

	2025年度目標	2023年度実績
 新卒総合職採用者に占める女性の割合	30.0%以上/年	25.4%
 労働者に占める女性の割合	17.0%以上	14.7%
 男性の育児休業取得率	100.0%	63.6%

■障がい者雇用

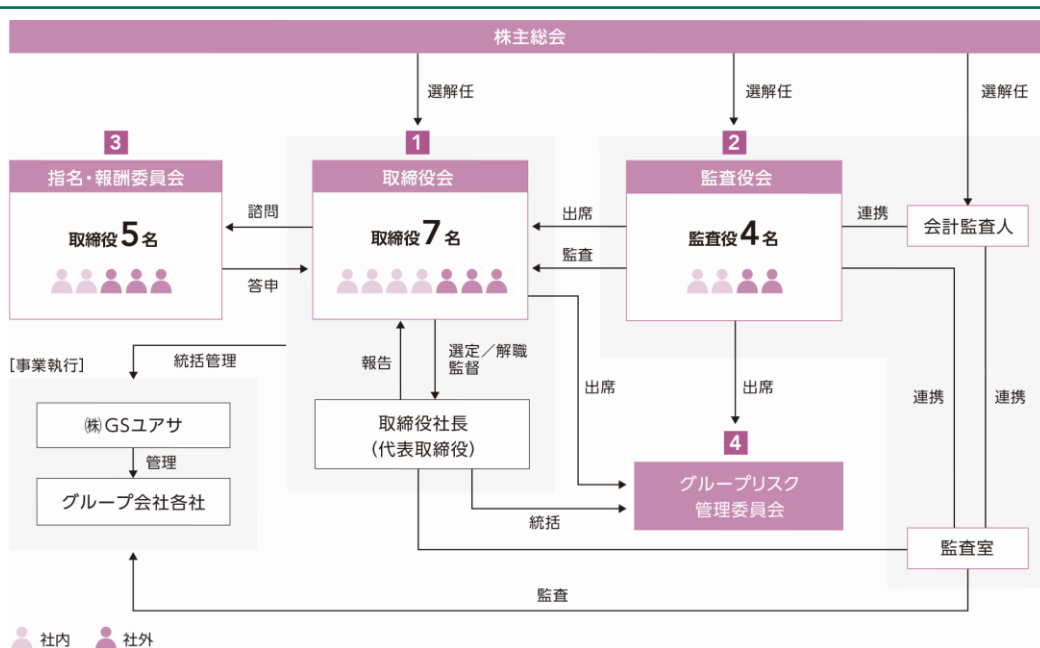
	2025年度目標	2024年4月1日時点
 障がい者雇用率	2.67%以上	2.64%



ESGの取り組み状況 <ガバナンス>



コーポレート・ガバナンス体制 (2024年度)



役員報酬

<当社の役員報酬の構成>

社内取締役	基本報酬 70%	短期業績 連動報酬 15%	中長期業績 連動報酬 15%
社外取締役/監査役	基本報酬 100%		

(注) 2023年度実績をもとに算出した割合のイメージであり、当社連結業績の変動などにより左記割合は変動します。

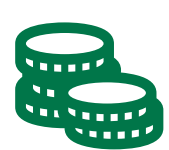
取締役・監査役のスキルマトリックス

氏名	地位および担当	当社が期待する知見・経験								指名・報酬委員会
		企業 事業経営	財務会計	法務 リスク マネジメント	IT デジタル	グロー バル	製造 開発	マーケ ティング 営業	ESG	
村尾 修	取締役会長	●		●			●		●	
阿部 貴志	取締役社長 最高経営責任者 (CEO)	●				●		●	●	■
澁谷 昌弘	取締役副社長	●	●			●		●		■
松島 弘明	取締役 最高財務責任者 (CFO)	●	●		●				●	
松永 隆善	取締役 社外 独立	●				●	●		●	■
野々垣 好子	取締役 社外 独立	●				●		●	●	■
日戸 興史	取締役 社外 独立	●	●		●	●				■
中川 正也	監査役 (常勤)	●				●		●		
真田 芳行	監査役 (常勤)	●	●						●	
藤井 司	監査役 社外 独立		●	●					●	
辻内 章	監査役 社外 独立		●	●					●	

政策保有株式

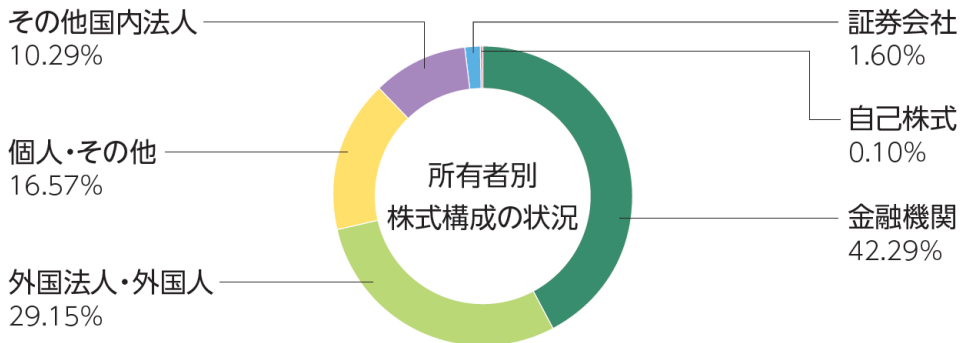
当社が純投資目的以外の目的で保有する株式について、保有意義に加え、経済合理性を含めた総合的な保有の合理性が確認できる株式は原則保有する方針であり、取締役会において特定投資株式の個別銘柄ごとに毎年検証を行い、保有の合理性を確認しています。2023年度においても政策保有株式の一部売却を行っています。





株式の状況 (2024年9月末)

格付け (2024年8月末)

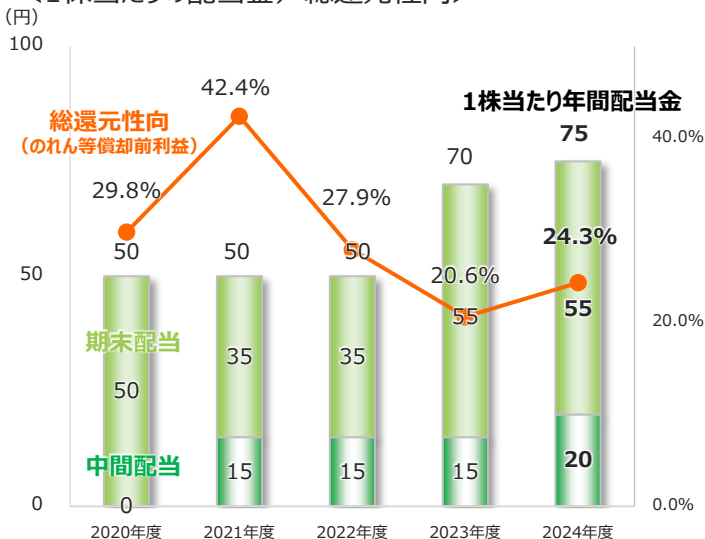


発行可能株式総数	280,000,000 株
発行済株式総数	100,446,442 株
株主数	41,041 名

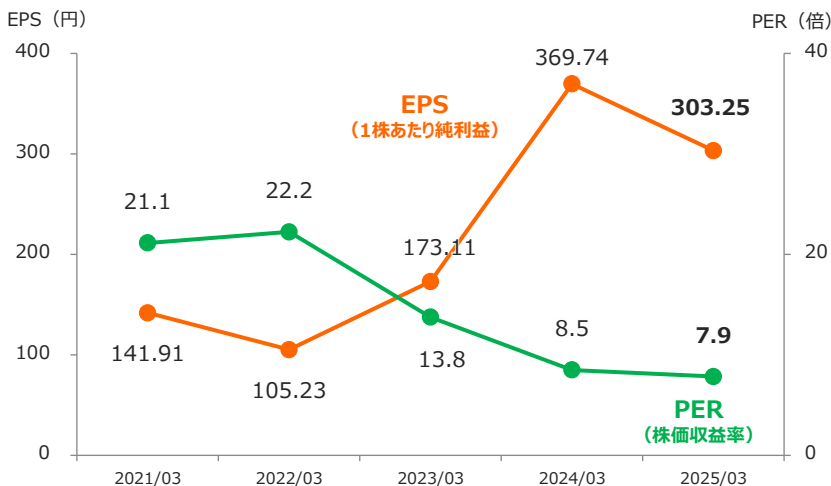
長期発行体格付	A (安定的)
債券格付	A
国内CP格付	J-1

その他データ

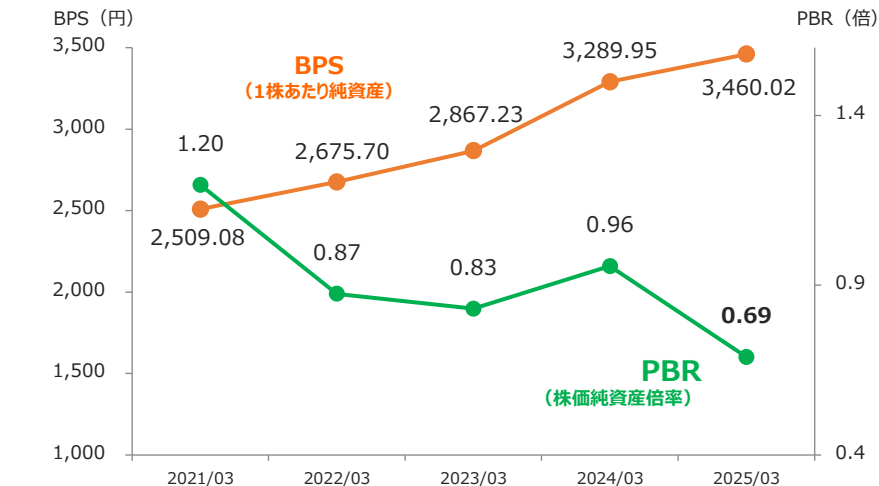
<1株当たりの配当金／総還元性向>



<EPS・PERの推移>



<BPS・PBRの推移>



(注) PER・PBRの基準株価は、3月最終営業日の終値です。



よくあるご質問

株主・投資家のみなさまからよくいただく質問をまとめました。



	カテゴリー	質問	回答
1	自動車電池 国内・海外	新車向け・補修向けの物量比率を教えてください。	年度により異なりますが、国内は新車用：補修用がおおよそ1：1です。海外は地域ごとに異なるため開示しておりません。
2	自動車電池 国内・海外	今後、電動化が進むと鉛蓄電池はなくなるのですか。	現在、EVやHEV等の電動車にも1台に1つ鉛蓄電池が必ず搭載されています。用途は駐車中のカーナビのメモリーバックアップや、ドアの開閉などに微電流を流したり、システムを起動するなどの補機用です。リチウムイオン電池は非常に高い電圧のシステムで、常に待機させると危ないため、システム起動用としては今後も鉛蓄電池が使用されと考えています。
3	自動車電池海外	グローバルでの電動化の流れに対する対応は？	先進国では電動化が進みますが、それ以外の地域においては内燃機関車（ICE）が残り、保有台数は大幅には減少しないと想定しています。したがって始動用や補機用の鉛蓄電池の需要は2035年でも大きくは減少しないと想定しています。また、当社の主戦場であるアセアン、豪州における鉛蓄電池需要は安定的に推移すると想定しています。そのため当社では、引き続き需要の見込めるアセアン・豪州・欧州にリソースを集中していきます。
4	産業電池電源	用途別の構成比を教えてください。	バックアップ用（非常用分野）が約60%、ESS用（常用分野）が約5%、フォークリフト用が約20%、海外・その他が約15%です。（2024年度実績／年度により異なります）
5	車載用 リチウムイオン電池	今後の自動車の電動化に向けた対応を教えてください。	当社では、2030年代半ば頃まではHEVが電動化の主流であり、それ以降はEVが主流になると予測しています。2025年度にはHEV用リチウムイオン電池の生産能力を7,000万セルに拡大し、新車メーカーの需要に対応します。BEV用リチウムイオン電池については、高容量・高出力なリチウムイオンバッテリーに関する研究開発を行う合併会社(株)Honda・GS Yuasa EV Battery R&D(HGYB)をHondaと設立し、研究開発の強化と効率的な生産システムの構築を目指します。
6	車載用 リチウムイオン電池	BEV用リチウムイオン電池のビジネスモデルについて教えてください。	HGYBでの研究開発における成果を活用し、2027年4月には滋賀県守山市のブルーエナジー（BEC）新工場にて生産ラインを稼働、同10月から本格的に量産を開始する予定です。まずはHondaの国内向けBEVに供給し、その後は日系自動車メーカーを中心に拡販していくことで、国内市場で着実に足固めをしていき、G Sユアサグループで2035年度に20GWh超／年の生産能力を目指します。 HGYBにおいて開発したBEV用リチウムイオン電池の技術は、2027年からBEC新工場で製造するBEV用リチウムイオン電池にIP（知的財産権）の形で活用されます。これにより、HGYBはBECからロイヤルティ収入を得る仕組みです。BECに加え、Hondaなどの生産工場におけるBEV用リチウムイオン電池の生産にも、HGYBのIPが供与されます。
7	車載用 リチウムイオン電池	BEC、旧LEJの売上高、営業利益を教えてください。	BEC：売上高587億円／営業利益10億円、旧LEJ：売上高196億円／営業利益26億円（2023年度実績）です。
8	その他	株主還元の方針を教えてください。	当社グループは、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、総還元性向30%以上を目標として設定しています。

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。



お問い合わせ先

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・IR）
Tel : 075-312-1211（代表）
E-mail : web_contact@jp.gs-yuasa.com