

2024年3月期 第2四半期 決算説明会



2023年11月9日

株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーション

2024年3月期 第2四半期決算状況

| | |
|--------------------------|----|
| 2024年3月期 第2四半期決算におけるポイント | 4 |
| 1. 売上高・利益 | 5 |
| 2. セグメント別業績 | 7 |
| - 自動車電池（国内） | 8 |
| - 自動車電池（海外） | 10 |
| - 産業電池電源 | 12 |
| - 車載用リチウムイオン電池 | 15 |
| - 特殊電池およびその他 | 18 |
| 3. 貸借対照表 | 19 |
| 4. キャッシュ・フロー計算書 | 20 |
| 5. 設備投資・減価償却費・研究開発費 | 21 |
| 6. 連結業績予想の修正 | 22 |

2024年3月期 第2四半期決算状況

2024年3月期 第2四半期決算におけるポイント



2024年3月期 第2四半期業績 (4-9月)

| | 2022年度 第2四半期 (4-9月) | 2023年度 第2四半期 (4-9月) | 増減 | 前年比 |
|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------|----------|
| 売上高 | 2,352 億円 | 2,568 億円 | +216 億円 | +9.2 % |
| 営業利益 | 82 億円 | 127 億円 | +45 億円 | +54.1 % |
| のれん等償却前営業利益 | 88 億円 | 129 億円 | +41 億円 | +47.6 % |
| 経常利益 | 60 億円 | 120 億円 | +60 億円 | +99.4 % |
| 親会社株主に帰属する四半期純利益 | 17 億円 | 60 億円 | +43 億円 | +247.7 % |
| のれん等償却前 親会社株主に帰属する四半期純利益 | 22 億円 | 62 億円 | +40 億円 | +176.8 % |

業績の動向

- ▶ 売上高および営業利益の増加要因：販売価格是正
ハイブリッド車用リチウムイオン電池の販売数量増加
- ▶ 経常利益および純利益の増加要因：持分法による投資損益の改善
為替差損益の改善

2024年3月期 第2四半期決算のポイントです。

- ・売上高および営業利益は、各事業部で販売価格是正の取り組みが進んだことや、主としてハイブリッド車用リチウムイオン電池の販売数量が増加したことにより増加しました。
- ・経常利益および親会社株主に帰属する四半期純利益は、持分法による投資損益や為替差損益の改善などにより増加しました。

1. 売上高・利益



| | 2022 年度 第2四半期 (4-9月) | 2023 年度 第2四半期 (4-9月) | 増減 (前期比) | (億円) | |
|---|----------------------------|----------------------------|------------------------|-------------------|-------------|
| | | | | [参考] 2023 年度予想 | |
| | | | | 当初予想 | 2023.11予想 |
| 売上高 | 2,352 | 過去最高 2,568 | +216 (+9.2%) | 5,800 | 5,600 |
| 売上総利益 | 492 | 551 | +59 | - | - |
| 営業利益 (営業利益率) | 82 3.5% | 過去最高 127 4.9% | +45 (+54.1%) +1.4P | 330 5.7% | 370 6.6% |
| のれん等償却前営業利益 (のれん等償却前営業利益率) | 88 3.7% | 過去最高 129 5.0% | +41 +1.3P | 340 5.9% | 375 6.7% |
| 経常利益 | 60 | 過去最高 120 | +60 (+99.4%) | 270 | 320 |
| 特別利益 | 15 | 5 | △10 | - | - |
| 特別損失 | 3 | 8 | +5 | - | - |
| 税前四半期純利益 | 72 | 117 | +45 | - | - |
| 法人税等 | 32 | 29 | △3 | - | - |
| 非支配株主に帰属する四半期純利益 | 23 | 29 | +6 | - | - |
| 親会社株主に帰属する四半期純利益 (四半期純利益率) | 17 0.7% | 過去最高 60 2.3% | +43 (+247.7%) +1.6P | 140 2.4% | 160 2.9% |
| 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) | 22 0.9% | 過去最高 62 2.4% | +40 +1.5P | 150 2.6% | 165 2.9% |
| 国内鉛建値 (万円/t) | 34.17 | 36.84 | +2.67 | 34.6 | 38.1 |
| L M E (US\$/t) | 2,090 | 2,144 | +54 | 2,100 | 2,200 |
| 為替 (円/US\$) | 135.30 | 142.61 | +7.31 | 135.00 | 145.00 |

5

© 2023 GS Yuasa International Ltd. All Rights Reserved.

2023年度 第2四半期の連結売上高は2,568億円と前年対比で216億円の増収です。

営業利益は127億円で45億円の増益、のれん等償却前営業利益は129億円で41億円の増益です。

経常利益については、持分法による投資損益や為替差損益の改善などにより、120億円で60億円の増益となりました。

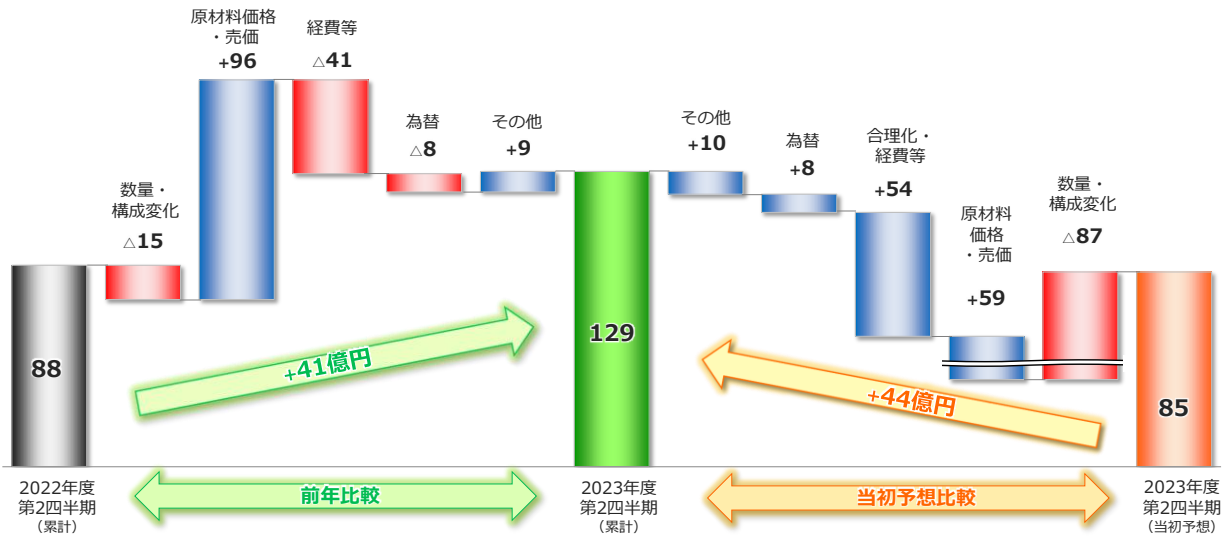
四半期純利益については60億円となり43億円の増益、のれん等償却前四半期純利益は62億円と40億円の増益です。

売上高、営業利益、経常利益、四半期純利益は、全て過去最高となりました。

1. 売上高・利益

営業利益増減要因 (前年・当初予想比較)

(億円)



(注) 営業利益はのれん等償却前営業利益です。

のれん等償却前営業利益の増減要因です。

前年対比では主に為替影響による原材料高の影響がありましたが、売価見直しを順調に進めたことで、原材料価格・売価で96億円のプラス要因となっています。

一方で経費等で41億円のマイナスとなっています。主にハイブリッド車用リチウムイオン電池の販売増加に伴う経費の増加によるものです。

また、当初予想対比では44億円の増益となっています。

主に海外を中心に数量のマイナスがありましたが、売価転嫁が進んだことや、合理化により増益を確保しました。

2. セグメント別業績

(億円)

| | | 2022年度 第2四半期 (4-9月) | | 2023年度 第2四半期 (4-9月) | | 増減 | | 【参考】2023年度予想 | | | |
|------------------|----|------------------------|-----------------|------------------------|-----------------|------|-----------------|--------------|-----------------|-----------|-----------------|
| | | 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) | 当初予想 | | 2023.11予想 | |
| | | | | | | | | 売上高 | 営業利益 (利益率:%) | 売上高 | 営業利益 (利益率:%) |
| 自動車 電池 | 国内 | 377 | 18 (4.7) | 411 | 22 (5.3) | +34 | +4 (+0.6) | 940 | 55 (5.9) | 950 | 70 (7.4) |
| | 海外 | 1,218 | 61 (5.0) | 1,254 | 76 (6.1) | +36 | +15 (+1.1) | 2,520 | 150 (6.0) | 2,470 | 160 (6.5) |
| 産業電池電源 | | 395 | 6 (1.5) | 395 | 14 (3.5) | +0 | +8 (+2.0) | 1,110 | 90 (8.1) | 1,100 | 95 (8.6) |
| 車載用 リチウムイオン電池 | | 273 | 2 (0.7) | 406 | 7 (1.8) | +133 | +5 (+1.1) | 1,030 | 40 (3.9) | 880 | 40 (4.5) |
| 特殊電池およびその他 | | 89 | 1 (1.5) | 102 | 11 (10.3) | +13 | +10 (+8.8) | 200 | 5 (2.5) | 200 | 10 (5.0) |
| 合計 | | 2,352 | 88 (3.7) | 2,568 | 129 (5.0) | +216 | +41 (+1.3) | 5,800 | 340 (5.9) | 5,600 | 375 (6.7) |

23年度 第2四半期実績

- 自動車生産は新型コロナ禍や半導体不足影響の解消により増加
- 鉛価格動向はLMEは安定的に推移も、円安影響を受けて国内鉛建値は高止まり
(LME：前年2,090⇒2,144US\$/t、国内鉛建値：前年34.2⇒36.8万円/t)
- 為替は円安基調が継続 (前年135.30⇒142.61円/US\$)

(注1) 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。

(注2) 2023年度より、従来「産業電池電源」に含まれていた一部の連結子会社について、「特殊電池およびその他」に変更しております。2022年度2Qは、変更後のセグメントにより記載しております。

7

© 2023 GS Yuasa International Ltd. All Rights Reserved.

全セグメントで増収増益となりました。

主原料である鉛価格については、LMEは安定的に推移しているものの、円安の影響を受けて国内鉛建値は高止まりしています。

2. セグメント別業績 (自動車電池 (国内))

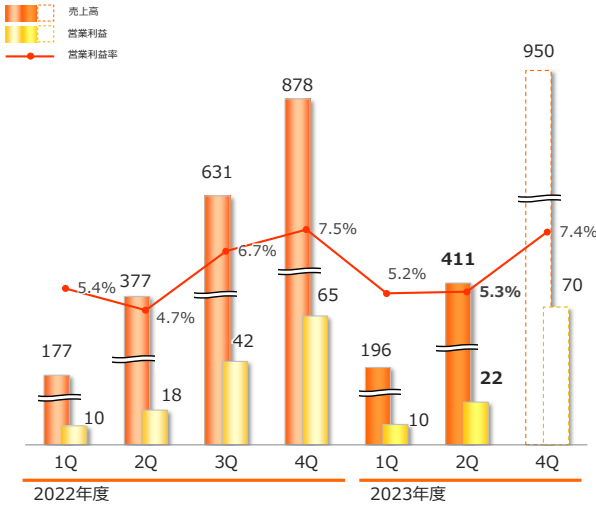
自動車電池 (国内)

増収増益

売上高・営業利益・利益率

(億円)

2023年度 第2四半期商況 (4-9月)



- ▶ [新車向け] 半導体不足の解消による新車メーカー生産回復により販売数量が増加したことや、売価見直しにより売上高は増加
- ▶ [補修向け] 新車向け需要の回復により販売数量は減少するも、売価見直しなどにより売上高は前年並みを維持

増減益要因 (4-9月)

| | | |
|----------|----|--------------|
| 数量・構成変化 | △2 | 製品構成の変化による減少 |
| 原材料価格・売価 | +8 | 売価見直しにより増加 |
| 経費等 | △2 | |

(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。

自動車電池 (国内) は増収増益となりました。

新車向けの販売数量は半導体不足の解消による新車メーカー生産回復により、販売数量が増加したことに加えて、売価見直しにより売上高が増加しています。

補修向けの販売数量は若干減少しましたが、売価見直しなどを進めた結果、売上高は前年並みを維持しています。

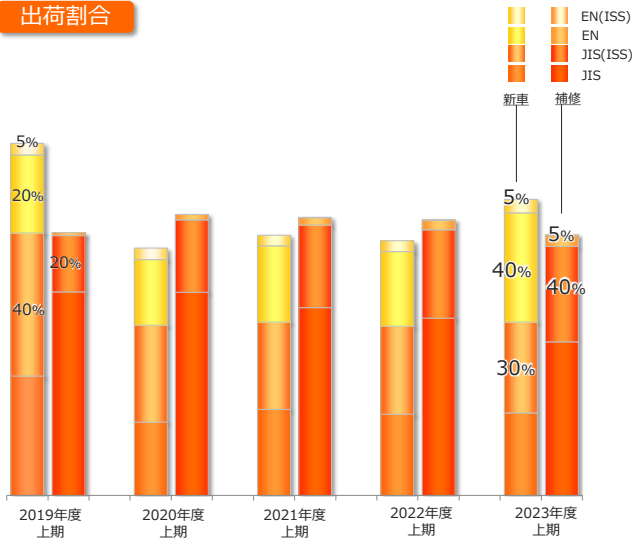
営業利益は、数量・構成変化でミックスの悪化や経費の増加がありましたが、売価見直しによる増益効果でカバーしています。

2. セグメント別業績（自動車電池（国内））

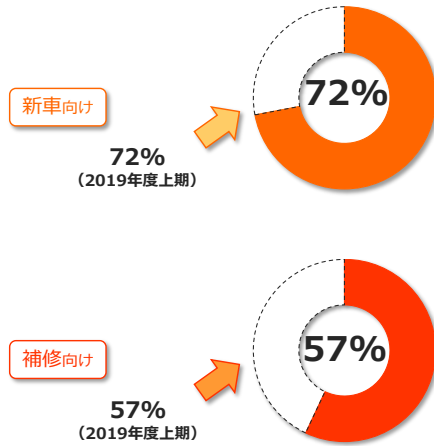
新車・補修向け出荷割合／シェア



出荷割合



シェア（2023年度上期／グループ合計）



(注) 自社調べ（輸入電池含まず）

国内の新車向け・補修向けの出荷割合とシェアです。

新車向けの出荷割合では、新型コロナ禍や半導体不足の影響があった昨年までと比較して大きく回復しています。

補修向けでは高付加価値のアイドリングストップ車用電池の比率が着実に上がってきているのと同時に、EN電池も徐々に取り換え需要が増加しています。

シェアについてはコロナ禍前の新車向け72%、補修向け57%という水準をキープしています。

2. セグメント別業績 (自動車電池 (海外))

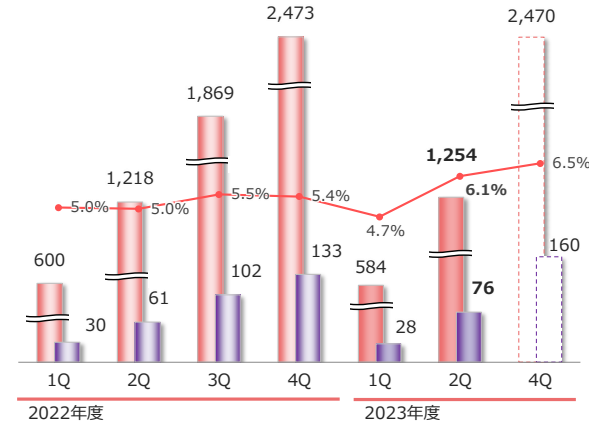
自動車電池 (海外)

増収増益

売上高・営業利益・利益率

(億円)

売上高
営業利益
営業利益率



(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。

2023年度 第2四半期商況 (4-9月)

- [東南アジア] 📉
自動車用、オートバイ用ともに販売数量が減少
- [欧州、豪州] 📈
自動車用販売数量が堅調に推移するとともに、
売価見直しにより売上高は増加
- [中国] 📉
新車用販売数量が減少

増減益要因 (4-9月)

| | | |
|----------|-----|------------------|
| 数量・構成変化 | △40 | 主に中国、インドネシアでの物量減 |
| 原材料価格・売価 | +76 | コスト上昇の売価反映により増加 |
| 経費等 | △13 | インフレ影響による経費増加 |
| 為替 | △8 | トルコリラ安の影響 |

自動車電池 (海外) は増収増益となりました。

第1四半期に東南アジア、特にインドネシアにおける値上げ前の駆け込み需要の反動により物量が減少しましたが、第2四半期にかけて徐々に回復しており、減少幅は縮小傾向です。

中国では新車向け販売数量が特に日本車の販売不振により大きく減少しており、利益的にも厳しい状態でした。7月に発表した子会社の持分譲渡は10月末に完了しました。

欧州・豪州では売価見直しの影響により売上高が増加しています。

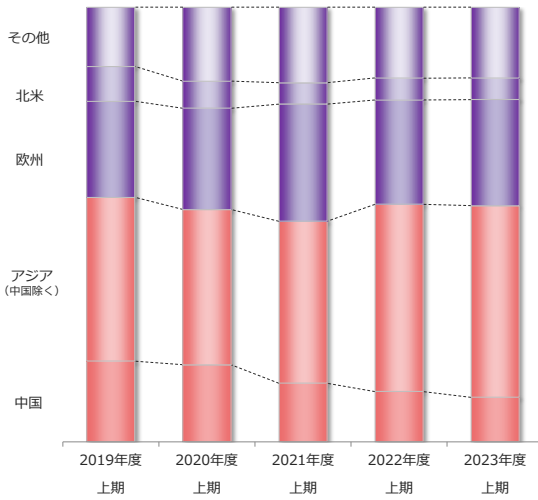
中国・東南アジアで数量が減少したものの、欧州・豪州などで一定の売価見直しができることもあり、増益となりました。

為替は円安基調ではあるものの、トルコリラ安の影響によりマイナスとなりました。

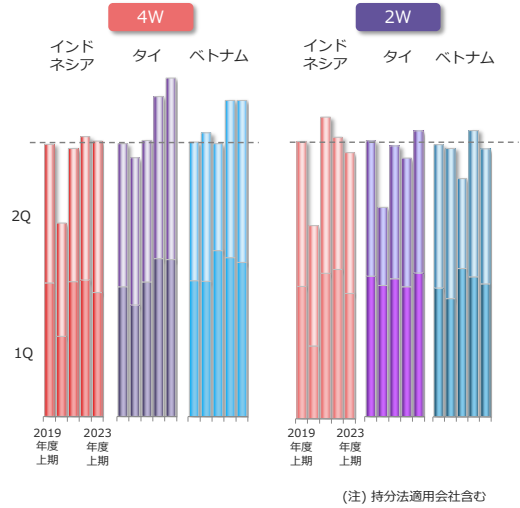
2. セグメント別業績（自動車電池（海外））

地域別売上高比率／シェア

地域別売上高比率（自動車電池（海外））



インドネシア・タイ・ベトナムの出荷割合



(注) 持分法適用会社含む

自動車電池（海外）のグローバルでの地域別売上高と当社が強いアセアンにおける出荷状況です。

グローバルでは、アセアンの割合が年々増加しています。

アセアンでは高いシェアを維持しつつ、新製品投入や最適生産体制の構築により利益率向上を図っています。

Vision 2035では、自動車用鉛蓄電池が漸減するワーストシナリオを想定しましたが、アセアンをはじめ、グローバルでは自動車保有台数は拡大しており、鉛蓄電池需要は当分堅調に推移するものと考えています。

2. セグメント別業績 (産業電池電源)

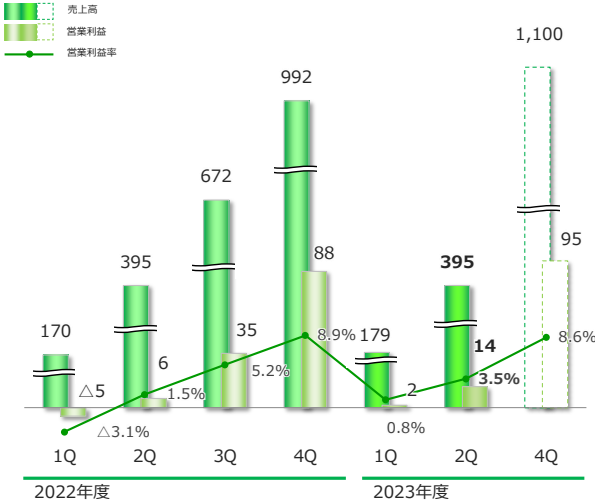
産業電池電源

増収増益

売上高・営業利益・利益率

(億円)

2023年度 第2四半期商況 (4-9月)



- ▶ [常用 (国内)] 2022年度下期より販売開始の蓄電システムの販売が増加
- ▶ [非常用 (国内)] バックアップ用電池電源装置は売価見直しなどにより売上高は堅調に推移
- ▶ [フォークリフト用 (グローバル)] 国内販売数量は減少するも、売価見直しなどにより売上高は増加

増減益要因 (4-9月)

| | | |
|----------|-----|------------|
| 数量・構成変化 | △2 | |
| 原材料価格・売価 | +12 | 売価見直しにより増加 |
| 経費等 | △2 | |

(注) 2023年度より、従来「産業電池電源」に含まれていた一部の連結子会社について、「特殊電池およびその他」に変更しております。2022年度2Qは、変更後のセグメントにより記載しております。

産業電池電源も増収増益となりました。

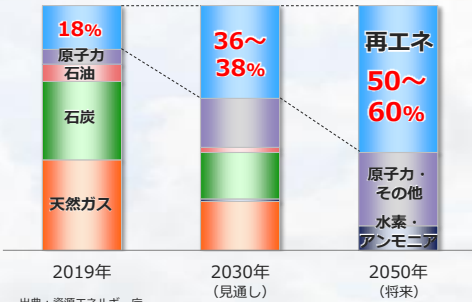
今後成長が期待される常用分野の販売が増加しています。
バックアップ用電池電源装置は売価見直しにより堅調に推移しました。
フォークリフト用は国内では若干数量が減少していますが、売価見直しなどにより売上高は増加しています。

2022年度に原材料価格高騰に対する売価是正を発表しており、その効果により利益が増加しています。

2. セグメント別業績 (産業電池電源)

常用分野の戦略

国内の電源構成の推移予想



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」「第6次エネルギー基本計画の概要」

令和5年度 再エネ関連概算予算

- 系統用蓄電池等の導入及び配電網合理化等を通じた再エネ導入加速化事業 **概算要求額 100億円**
- 需要家主導による太陽光発電導入促進補助金 **165億円**

蓄電池の重要性の拡大

2050年カーボンニュートラル実現に向けて、蓄電システム(ESS)の重要性が拡大

需要家側・系統連系などで再エネ関連の補助金が拡大
拡大する機会を生かし、

常用分野

2022年度対比 約**3倍**の容量に拡大
(容量 約300MWh目標)

第六次中計期間 (~2025年度)



競争力強化
顧客満足の上昇

大容量PCSの 開発推進

コンテナ体型ESS
(Energy Storage System)

All in one ビジネス
の構築

蓄電池
+ 遠隔監視サービス
(STARELINKサービス)

蓄電池+遠隔監視サービス
+ 大容量PCS
によるAll in one ビジネス

事業の柱へと成長させる常用分野の戦略です。

日本政府が発表したグリーン成長戦略では、2050年カーボンニュートラル実現に向けて、電源構成が大きく変わり、再エネが50~60%を占めると想定されています。

またカーボンニュートラルの実現に向けて多くの再エネ関連補助金が予定されています。

このような状況の中で、変動抑制や需給調整のためのリチウムイオン電池を使った蓄電システムの重要性も拡大しています。

当社は、蓄電池・蓄電システムにおいて、PCS (パワーコンディショナ) や遠隔監視サービスを活用した保守・メンテナンスなどをAll in oneで提供し、再エネ市場でのプレゼンスを高めていきます。

現在、新型電池の開発を進めており、市場投入することでさらに競争力を強化していきます。

2. セグメント別業績 (産業電池電源)

ESS案件の一例

北豊富変電所
(北海道天塩郡豊富町)



- ▶ 事業主：
北海道北部風力送電株式会社
- ▶ 納入：2020、21年度
- ▶ 稼働：2023年3月
- ▶ 容量：720MWh

蓄電池設備全景
(提供元：千代田化工建設株式会社)

今後も電力システムの安定化により 再生可能エネルギーの活用にご貢献し続ける

ENEOS室蘭事業所
(北海道室蘭市)



ENEOS室蘭事業所
(建設段階)

- ▶ 納入：2022年度
- ▶ 稼働：2023年度 (予定)
- ▶ 容量：88MWh

ENEOSグループ
大阪国際石油精製 千葉製油所
(千葉県市原市)



大阪国際石油精製
千葉製油所
(完成イメージ)

- ▶ 納入：2023、24年度 (予定)
- ▶ 稼働：2025年度 (予定)
- ▶ 容量：202MWh

Honda熊本製作所
(熊本県菊池郡大津町)



リチウムイオン蓄電池
設置イメージ

- ▶ 事業主：
東京ガスエンジニアリング
ソリューションズ株式会社
- ▶ 納入：2023年度
- ▶ 稼働：2024年4月 (予定)
- ▶ 容量：20MWh

田川蓄電所
(福岡県田川郡香春町)



リチウムイオン蓄電池設備

- ▶ 事業主：
NTTアノードエナジー株式会社
九州電力株式会社
三菱商事株式会社
- ▶ 納入：2022年度
- ▶ 稼働：2023年7月
- ▶ 容量：4.2MWh

当社がこれまでに納入・受注したESS案件の一例です。

2020・21年度に納入した大規模風力発電向けの世界最大規模 容量720MWhのリチウムイオン電池を皮切りに、Honda熊本製作所や系統連系用のENEOS室蘭事業所など、需要が増えています。

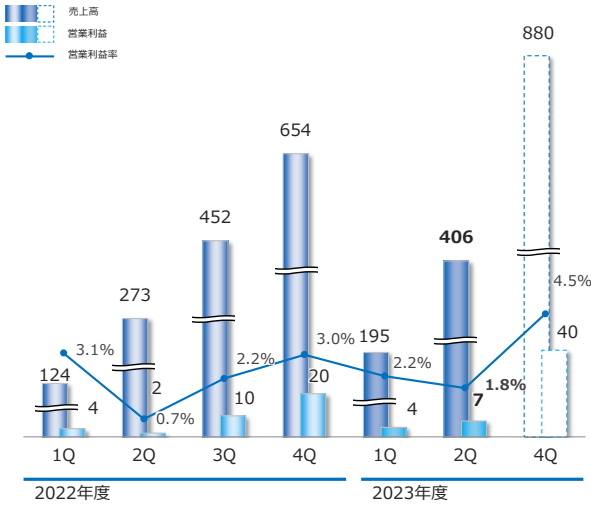
今後も電力システムの安定化により、再生可能エネルギー活用に貢献し続けていきます。

2. セグメント別業績 (車載用リチウムイオン電池)

車載用リチウムイオン電池

増収増益

売上高・営業利益・利益率 (億円)



2023年度 第2四半期商況 (4-9月)

- [HEV] 半導体不足解消による新車メーカー生産回復、BECの生産体制強化により販売数量が増加
- [PHEV] 搭載車種の販売数量が微減
- [12V LiB] 納入車種の販売増加により販売数量が増加

増減益要因 (4-9月)

| | | |
|----------|-----|---------------------------------|
| 数量・構成変化 | +29 | HEV用LiBの販売増加 |
| 原材料価格・売価 | △0 | |
| 経費等 | △24 | BEC第2工場稼働や物量増に伴う経費増加、BEV研究開発費増加 |

車載用リチウムイオン電池は大幅な増収となり、増益を確保しました。

ハイブリッド車用リチウムイオン電池は新車メーカー生産回復の影響で大幅に販売が増加しています。

新車メーカー向けの需要へ対応するため、2022年度よりブルーエネルギー第2工場を稼働させるなど、生産体制の強化も進めています。

12Vリチウムイオン電池は納入車種の販売増加により売上高が増加しています。

販売数量の増加や売価是正が進んだものの、ブルーエネルギー第2工場稼働や販売数量増に伴う経費の増加、さらには原材料価格の高騰などもあり、増益幅としては限定的となりました。

2. セグメント別業績 (車載用リチウムイオン電池)

BEC・LEJの取り組み



Blue Energy

車載用
(HEV)
製造販売



2022年度下期
5,000万セル/年間



2025年度
7,000万セル/年間

2030年代半ばまで
拡大する
日系自動車メーカーの
HEV需要に対応

2023年度
Honda・Toyota以外の
メーカーへも拡販

Lithium Energy Japan

車載用
(EV/PHEV)
製造販売

産業用 (ESS)
製造



<EV・PHEV用リチウムイオン電池>



三菱自動車
「ミニキャブ・ミーブ」用
新型リチウムイオン電池の量産開始



PHEV用リチウムイオン電池の
納入車種拡大

<産業用リチウムイオン電池>

- ・ 新たな電池の開発 (第三世代)
 - ・ All in one ビジネスの開発
(コンテナ型ESS+大容量PCS)
- ※産業電池電源事業部と協働

ブルーエナジー、リチウムエナジー ジャパンの取り組みです。

日系自動車メーカーを中心に2030年代半ばまでHEV需要は堅調に推移すると想定しています。

ブルーエナジーは2011年度からHonda向けにHEV用リチウムイオン電池の供給を始め、2020年度からはToyota向けにも供給を始めました。今年度はさらに新しいメーカーへも拡販していく予定です。

2022年度下期から5,000万セル/年で稼働しているブルーエナジー第2工場の生産能力を拡張し、2025年度には7,000万セル/年を目指していきます。

リチウムエナジー ジャパンでは、三菱自動車「ミニキャブ・ミーブ」用の新型リチウムイオン電池の量産開始とPHEV用リチウムイオン電池の納入車種の拡大を図っていきます。

2. セグメント別業績 (車載用リチウムイオン電池)

BEV用リチウムイオン電池の拠点と戦略



Honda・GS Yuasa EV Battery R&D

車載用 (BEV) 研究開発



京都事業所
事業開始 2023年8月1日

単なるサプライヤーと自動車メーカーの関係を
超えて、双方のエンジニアが電池・車両の最適
な解を探って開発を進める

新たな付加価値を生み出すキー技術

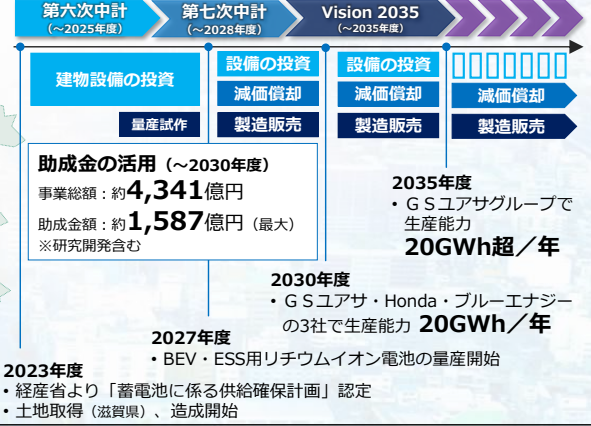
- ・「電池セル技術」(GSユアサ)
- ・「車載パック技術」(Honda)
- ・「生産技術」(GSユアサ・Honda)

それらの技術を融合させ、
イノベーションを加速

BEV事業

車載用 (BEV) 製造販売
※ESS含む

<タイムテーブル (イメージ)>



今後大きな飛躍を目指しているBEV用リチウムイオン電池の戦略です。

ホンダとの合併であるHonda・GS Yuasa EV Battery R&Dでは、単なるサプライヤーと自動車メーカーの関係を超えて、双方のエンジニアが電池・車両の最適な解を探って開発を進めていきます。

BEV用電池に新たな付加価値を生み出すキー技術は、GSユアサの「電池セル技術」、Hondaの「車載パック技術」、両社の「生産技術」と考えています。

これらの技術を融合させて、イノベーションを加速させることを目指しています。

右はBEV事業のタイムテーブルです。

経産省の助成金1,587億円を活用しながら、2030年にGSユアサ・Honda・ブルーエナジーの3社で20GWh、35年にGSユアサグループで20GWh超を目指していきます。

2. セグメント別業績 (特殊電池およびその他)

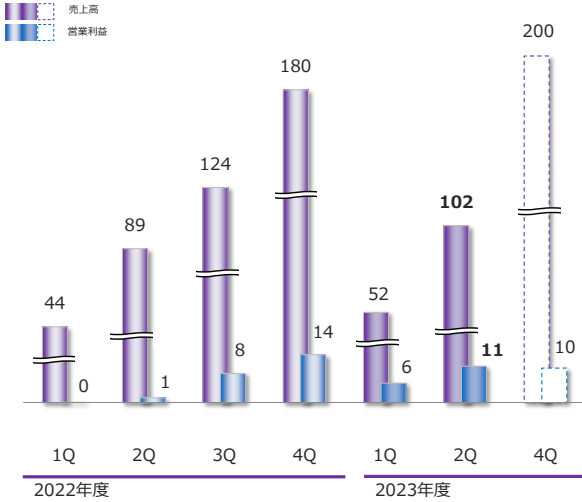
特殊電池およびその他

増収増益

売上高・営業利益

(億円)

2023年度 第2四半期商況 (4-9月)



▶[航空機用リチウムイオン電池] 主としてエアライン（補修）向け販売数量が増加

▶[膜事業] 2023年度より、産業電池電源セグメントから移管

増減益要因 (4-9月)

航空機用エアライン（補修）向け販売増加ならびに経費の減少により増益

(注) 2023年度より、従来「産業電池電源」に含まれていた一部の連結子会社について、「特殊電池およびその他」に変更しております。2022年度2Qは、変更後のセグメントにより記載しております。

特殊電池およびその他も、増収増益を確保しました。

航空機用リチウムイオン電池は補修市場であるエアライン向けの販売が増加しています。

管理部門の経費の減少もあり、増益となりました。

3. 貸借対照表

| | | (億円) | |
|---|----------|-------|-----------------|
| <ul style="list-style-type: none"> 現金及び預金 $\Delta 83$ 売上債権 $\Delta 70$ 棚卸資産 $+150$ | 流動資産 | 2,650 | ($\Delta 11$) |
| <ul style="list-style-type: none"> 建物及び構築物 $\Delta 6$ 機械装置及び運搬具 $\Delta 3$ 土地 $+8$ 使用権資産 $+6$ 建設仮勘定 $+67$ | 有形固定資産 | 1,731 | ($+81$) |
| <ul style="list-style-type: none"> 投資有価証券 $+101$ | 無形固定資産 | 51 | ($\Delta 2$) |
| | 投資その他の資産 | 1,161 | ($+116$) |
| | 総資産 | 5,593 | ($+184$) |
| | 流動負債 | 1,862 | ($+109$) |
| <ul style="list-style-type: none"> 設備を含めた仕入債務 $+104$ コマーシャル・ペーパー $+55$ 未払金等 $\Delta 53$ | 固定負債 | 865 | ($\Delta 83$) |
| <ul style="list-style-type: none"> 長期借入金 $\Delta 111$ リース債務 $+9$ 繰延税金負債 $+14$ | 純資産 | 2,867 | ($+158$) |
| <ul style="list-style-type: none"> 利益剰余金 $+31$ その他有価証券評価差額金 $+26$ 為替換算調整勘定 $+79$ 非支配株主持分 $+26$ | | | |

(注) 2023/9末時点
増減は2023/3末対比

- ポイント**
- 主に産業電池電源で需要期に向けて棚卸資産が増加
 - ブルーエナジー第2工場の増産投資などで建設仮勘定が増加
 - 株価上昇の影響により投資有価証券が増加
 - 円安の影響により為替換算調整勘定が増加

| | 2023/3末 | 2023/9末 |
|--------|---------|---------|
| 自己資本比率 | 42.6% | 43.6% |
| 借入金総額 | 1,037億円 | 974億円 |

2023年9月末時点の貸借対照表です。

総資産は5,593億円と3月末対比で184億円の資産増となっています。

運転資本は棚卸資産が150億円増加したが、その他の改善により20億円の増加にとどまりました。

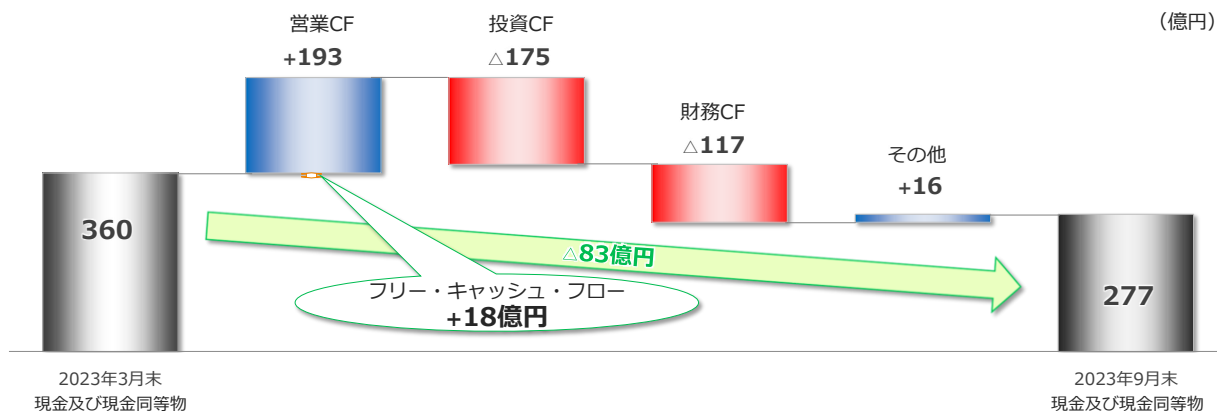
固定資産は、新工場棟の建設や関係会社株式の取得、株式含み益の増加により195億円増加しました。

純資産は、利益の増加、株式相場の上昇や円安による含み益の増加により158億円増加しました。

現預金の取り崩しによって、借入金総額は63億円減少しました。1,000億円を切ったものの、まだ高水準であると考えています。

結果、自己資本比率は若干改善し、43.6%となりました。

4. キャッシュ・フロー計算書



ポイント

- 営業CF：税前利益117億円を確保、運転資金の改善などにより前年19億円から大きく増加
- 投資CF：ブルーエナジー第2工場への投資など
- 財務CF：フリー・キャッシュ・フロー+18億円と現金および現金同等物をあわせて長期借入金を返済

2023年度2Qのキャッシュ・フロー計算書です。

9月末の現金及び現金同等物は277億円と前年対比で83億円の減少となっています。

営業キャッシュ・フローは税前利益117億円を確保、運転資金の改善などにより前年度19億円から大きく改善して、193億円を確保できました。

投資キャッシュ・フローは、ブルーエナジー第2工場への投資などにより△175億円となりました。

フリー・キャッシュ・フローは+18億円となり、現金および現金同等物とあわせて長期借入金を返済し、財務規律の維持に努めました。

5. 設備投資・減価償却費・研究開発費

| | | (億円) | | | |
|-----------------|----|-----------------|-----------------|--------------|------------------|
| | | 2022年度 第2四半期 | 2023年度 第2四半期 | 2022年度 通期 | 2023年度 通期(予想) |
| 設備投資額 | | 139 | 152 | 328 | 510 |
| 自動車電池 | 国内 | 9 | 13 | 28 | 40 |
| | 海外 | 27 | 34 | 110 | 65 |
| 産業電池電源 | | 19 | 6 | 43 | 25 |
| 車載用リチウムイオン電池 | | 47 | 50 | 72 | 170 |
| 特殊電池およびその他 | | 37 | 49 | 77 | 210 |
| 減価償却費 | | 93 | 108 | 210 | 220 |
| うち、車載用リチウムイオン電池 | | 18 | 22 | 41 | 45 |
| 研究開発費 | | 64 | 58 | 126 | 140 |
| (売上高研究開発費率) | | 2.7% | 2.3% | 2.4% | 2.5% |

主な設備投資案件

- ▶ 京都事業所の改修工事
- ▶ ブルーエナジー第2工場の生産能力拡大のための投資
- ▶ BEV用電池の製造に向けた土地の取得、造成

設備投資は152億円と前年対比で13億円増加しました。

主に車載用リチウムイオン電池事業で、ブルーエナジー第2工場への投資が発生しています。

また京都地区で新工場棟の建設やBEV用電池の製造に向けた土地の取得と造成を進めているため、特殊電池およびその他の設備投資額が増えています。

減価償却費に関してはブルーエナジー第2工場の稼働開始に伴い増加しています。

研究開発費は、BEV用電池や全固体電池の研究などのリチウムイオン電池関連の研究開発を強化しています。

6. 連結業績予想の修正

| | | 2022 年度 実績 | | 2023 年度 当初予想 (A) | | 2023 年度 修正予想 (B) | | (億円) 増減 ((B)-(A)) | |
|--------------|----|---------------|-----------------|---------------------|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------------|-----------------|
| | | 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:%) | 売上高 | 営業利益 (利益率:P) |
| 自動車電池 | 国内 | 878 | 65 (7.5) | 940 | 55 (5.9) | 950 | 70 (7.4) | +10 | +15 (+1.5) |
| | 海外 | 2,473 | 133 (5.4) | 2,520 | 150 (6.0) | 2,470 | 160 (6.5) | △50 | +10 (+0.5) |
| 産業電池電源 | | 992 | 88 (8.9) | 1,110 | 90 (8.1) | 1,100 | 95 (8.6) | △10 | +5 (+0.5) |
| 車載用リチウムイオン電池 | | 654 | 20 (3.0) | 1,030 | 40 (3.9) | 880 | 40 (4.5) | △150 | - (+0.6) |
| 特殊電池およびその他 | | 180 | 14 (7.7) | 200 | 5 (2.5) | 200 | 10 (5.0) | - | +5 (+2.5) |
| 合計 | | 5,177 | 321 (6.2) | 5,800 | 340 (5.9) | 5,600 | 375 (6.7) | △200 | +35 (+0.8) |

主な修正の理由

- 中国事業の譲渡影響および車載用リチウムイオン電池事業での新規納入案件の期ズレを売上高に反映
- 自動車電池および産業電池電源事業での売価見直しの影響を営業利益に反映
- 特殊電池およびその他の航空機用リチウムイオン電池の好調や管理部門の経費削減を営業利益に反映

(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。

2023年度通期の連結業績予想の修正について説明します。

主な修正点は、

- ・自動車電池（海外）は中国事業の譲渡影響により、50億円の減収、10億円の増益修正。
- ・車載用リチウムイオン電池は主として新たな自動車メーカーの納入案件の期ズレなどにより150億円の減収修正。
- ・自動車電池および産業電池電源での売価見直しの影響を営業利益に反映しており、それぞれ増益修正。
- ・特殊電池およびその他は航空機用リチウムイオン電池の好調や管理部門の経費削減影響を営業利益に反映。

結果、売上高5,600億円で当初予想と比較して200億円の減収、営業利益375億円で35億円の増益を見込みます。

6. 連結業績予想の修正

| | 2022年度 実績 | 2023年度 当初予想 (A) | 2023年度 修正予想 (B) | (億円) 増減 (B)-(A) | |
|---|--------------|--------------------|---------------------------|-----------------------|-------|
| 売上高 | 5,177 | 5,800 | 5,600 | △200 | |
| 営業利益 (営業利益率) | 315 6.1% | 330 5.7% | 370 6.6% | +40 +0.9P | |
| のれん等償却前営業利益 (のれん等償却前営業利益率) | 321 6.2% | 340 5.9% | 375 6.7% | +35 +0.8P | |
| 経常利益 | 242 | 270 | 320 | +50 | |
| 親会社株主に帰属する当期純利益 (当期純利益率) | 139 2.7% | 140 2.4% | 160 2.9% | +20 +0.5P | |
| のれん等償却前親会社株主に帰属する当期純利益 (のれん等償却前当期純利益率) | 144 2.8% | 150 2.6% | 165 2.9% | +15 +0.3P | |
| 前提条件 | 国内鉛建値 (万円/t) | 34.66 | 34.6 | 38.1 | +3.5 |
| | LME (US\$/t) | 2,105 | 2,100 | 2,200 | +100 |
| | 為替 (円/US\$) | 136.0 | 135.0 | 145.0 | +10.0 |

業績予想の修正とあわせて、前提条件も見直しています。
2023年度通期は売上高・各段階利益とも過去最高を予想しています。

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。



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） 青木 裕・西島 務・田中 祥太・神田 文
Tel : 075-312-1214
<https://www.gs-yuasa.com/jp>

参考資料

サステナビリティ活動に対する社外からの評価

サステナビリティ評価

(2023年9月末時点)

| | MSCI (米) ESG格付け ※1 | FTSE (英) ESG格付け ※2 | 東洋経済新報社 ※3 CSR評価 | | | | CDP (英) 評価 ※4 |
|-------|-----------------------|-----------------------|---------------------|-----|----------|-----|---------------|
| | | | 人材 活用 | 環境 | 企業 統治 | 社会性 | |
| 2023年 | BBB | 3.8 | AAA | AAA | AA | AAA | A- |
| 2022年 | BBB | 3.6 | AA | AAA | AA | AA | A- |
| 2021年 | A | 3.6 | AAA | AAA | AA | AA | B |
| 2020年 | A | 3.4 | AA | AAA | AA | AA | B |
| 2019年 | A | 3.2 | AA | AA | AA | AA | B |

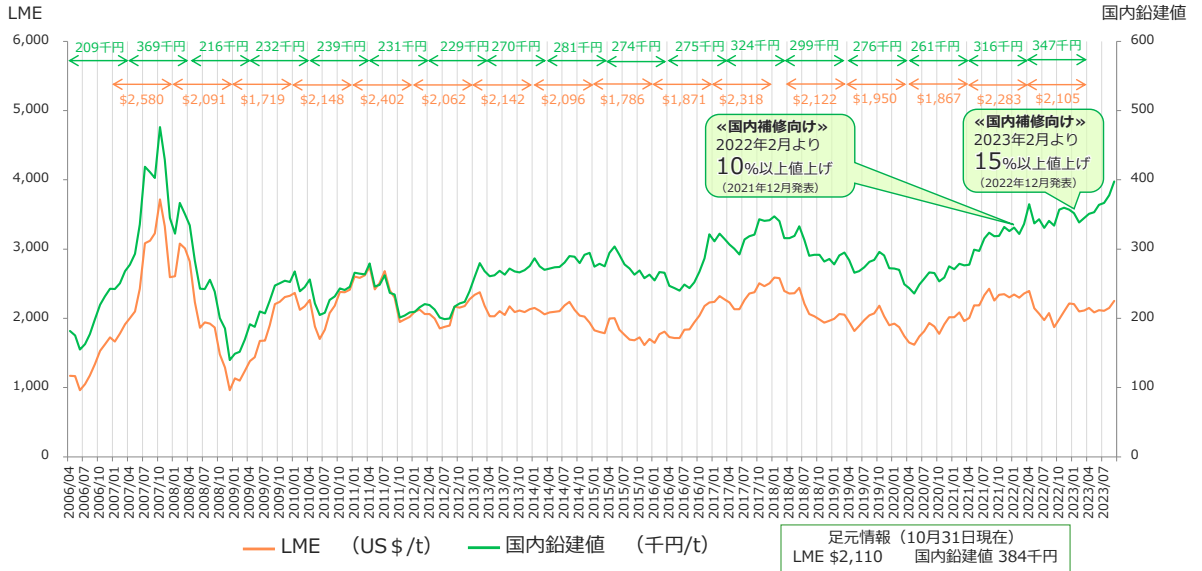
※1 MSCI (米) ESG格付けはジャパンESGセレクトリーダーズ指数によるものであり、「AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC」の7段階評価 (評価更新時期：6月頃)

※2 FTSE (英) ESG格付けは、「1~5」の5段階評価 (評価更新時期：6月頃)

※3 東洋経済新報社CSR評価は「AAA、AA、A、B、C」の5段階評価 (評価更新時期：11月頃)

※4 CDPは「A、A-、B、B-、C、C-、D、D-」の8段階評価 (評価更新時期：9月頃)

原材料価格の推移



セグメント別業績の四半期推移

(億円)

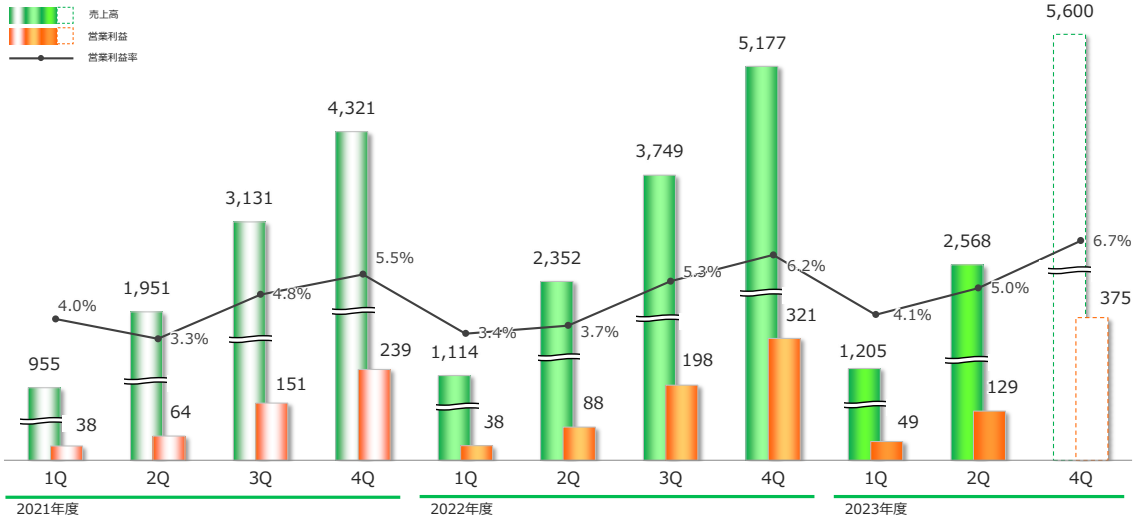
| | | 2022 年度 | | | | | | | | | | 2023 年度 | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|----|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------|-----------------|------------------------------|-------|-----------------|-------|-------------------|-----|-----------------|-----|-----------------|-------|-----------------|------------------------------|
| | | 第1四半期 (4-6月) | | 第2四半期 (7-9月) | | 第3四半期 (10-12月) | | 第4四半期 (1-3月) | | 通期 (4-3月) | | 第1四半期 (4-6月) | | 第2四半期 (7-9月) | | 第3四半期 (10-12月) | | 第4四半期 (1-3月) | | 通期見通し (4-3月) | | | |
| | | 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:%) | 売上高 | 営業利益 (利益率:%) | 売上高 | 営業利益 (利益率:%) | EBITDA (EBITDA マージン:%) | 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:%) | 売上高 | 営業利益 (利益率:%) | 売上高 | 営業利益 (利益率:%) | EBITDA (EBITDA マージン:%) |
| 自動車 電池 | 国内 | 177 | 10 (5.4) | 200 | 8 (4.0) | 255 | 25 (9.7) | 247 | 23 (9.4) | 878 | 65 (7.5) | 92 (10.5) | 196 | 10 (5.2) | 215 | 11 (5.3) | - | - | - | - | 950 | 70 (7.4) | - |
| | 海外 | 600 | 30 (5.0) | 619 | 31 (5.0) | 651 | 41 (6.3) | 604 | 31 (5.2) | 2,473 | 133 (5.4) | 201 (8.1) | 584 | 28 (4.7) | 671 | 48 (7.2) | - | - | - | - | 2,470 | 160 (6.5) | - |
| 産業 電池電源 | | 170 | △5 (△3.1) | 225 | 11 (5.1) | 268 | 27 (10.2) | 321 | 53 (16.5) | 992 | 88 (8.9) | 106 (10.6) | 179 | 2 (0.8) | 216 | 12 (5.6) | - | - | - | - | 1,100 | 95 (8.6) | - |
| 車載用 リチウム イオン 電池 | | 124 | 4 (3.1) | 150 | △2 (△1.3) | 179 | 8 (4.4) | 201 | 10 (5.0) | 654 | 20 (3.0) | 61 (9.3) | 195 | 4 (2.2) | 211 | 3 (1.4) | - | - | - | - | 880 | 40 (4.5) | - |
| 特殊電池 および その他 | | 44 | 0 (0.2) | 45 | 1 (2.9) | 44 | 9 (19.9) | 56 | 5 (9.6) | 180 | 14 (7.7) | 71 (39.4) | 52 | 6 (10.9) | 50 | 5 (9.7) | - | - | - | - | 200 | 10 (5.0) | - |
| 合計 | | 1,114 | 38 (3.4) | 1,238 | 49 (4.0) | 1,397 | 110 (7.9) | 1,429 | 123 (8.6) | 5,177 | 321 (6.2) | 530 (10.2) | 1,205 | 49 (4.1) | 1,363 | 80 (5.9) | - | - | - | - | 5,600 | 375 (6.7) | 595 (10.6) |

(注1) 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。EBITDAはのれん等償却前営業利益+減価償却費です。

(注2) 2023年度より、従来「産業電池電源」に含まれていた一部の連結子会社について、「特殊電池およびその他」に変更しております。2022年度2Qは、変更後のセグメントにより記載しております。

売上高・営業利益・利益率推移

(億円)



(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。