

2021年3月期 第3四半期 決算説明会

2021年2月4日

株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーション

2021年3月期 第3四半期決算状況

1. 概要	4
2. 売上高・利益	5
3. セグメント別業績	9
・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
・その他	15
4. 貸借対照表	16
5. 連結業績予想の修正	17
6. トピックス	19

2021年3月期 第3四半期決算状況

- 世界経済は、世界的な新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、景気が大幅に悪化しました。段階的に経済活動を再開しており、回復が見られるものの、冬季に入り再び感染者が大幅に増加しており、先行き不透明な状況が続いております。
- 売上高は、主として国内外の自動車新車向け鉛蓄電池や、プラグインハイブリッド車用リチウムイオン電池の販売が減少したことなどにより減少しました。
- 営業利益は、売上減に伴う減益要因がありましたが、国内外の自動車補修用販売が堅調であったこともあり前年並みとなりました。
- 経常利益は、為替差益の計上や支払利息の減少などの営業外収支の改善により増加しましたが、親会社株主に帰属する四半期純利益は、連結子会社における減損損失などもあり減少しました。

2. 売上高・利益 (第3四半期 累計)



(億円)

	2019 年度 第3四半期 (累計)	2020 年度 第3四半期 (累計)	増減	(前期比)
売上高	2,931	2,780	△151	(△5.1%)
営業利益 (営業利益率)	144 4.9%	144 5.2%	△0 +0.3P	(△0.3%)
のれん等償却前営業利益 (のれん等償却前営業利益率)	161 5.5%	161 5.8%	△0 +0.3P	
経常利益	159	166	+7	(+4.4%)
特別利益	23	5	△18	
特別損失	20	36	+16	
税前四半期純利益	162	135	△27	
法人税等	50	63	+13	
非支配株主に帰属する四半期純利益	20	16	△4	
親会社株主に帰属する四半期純利益 (四半期純利益率)	92 3.1%	57 2.0%	△35 △1.1P	(△38.4%)
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)	109 3.7%	73 2.6%	△36 △1.1P	
国内鉛建値 (万円/t)	27.96	25.61	△2.35	
L M E (US\$/t)	1,985	1,816	△169	
為替 (円/US\$)	108.90	105.54	△3.36	

2. 売上高・利益 (第3四半期 3ヶ月計)



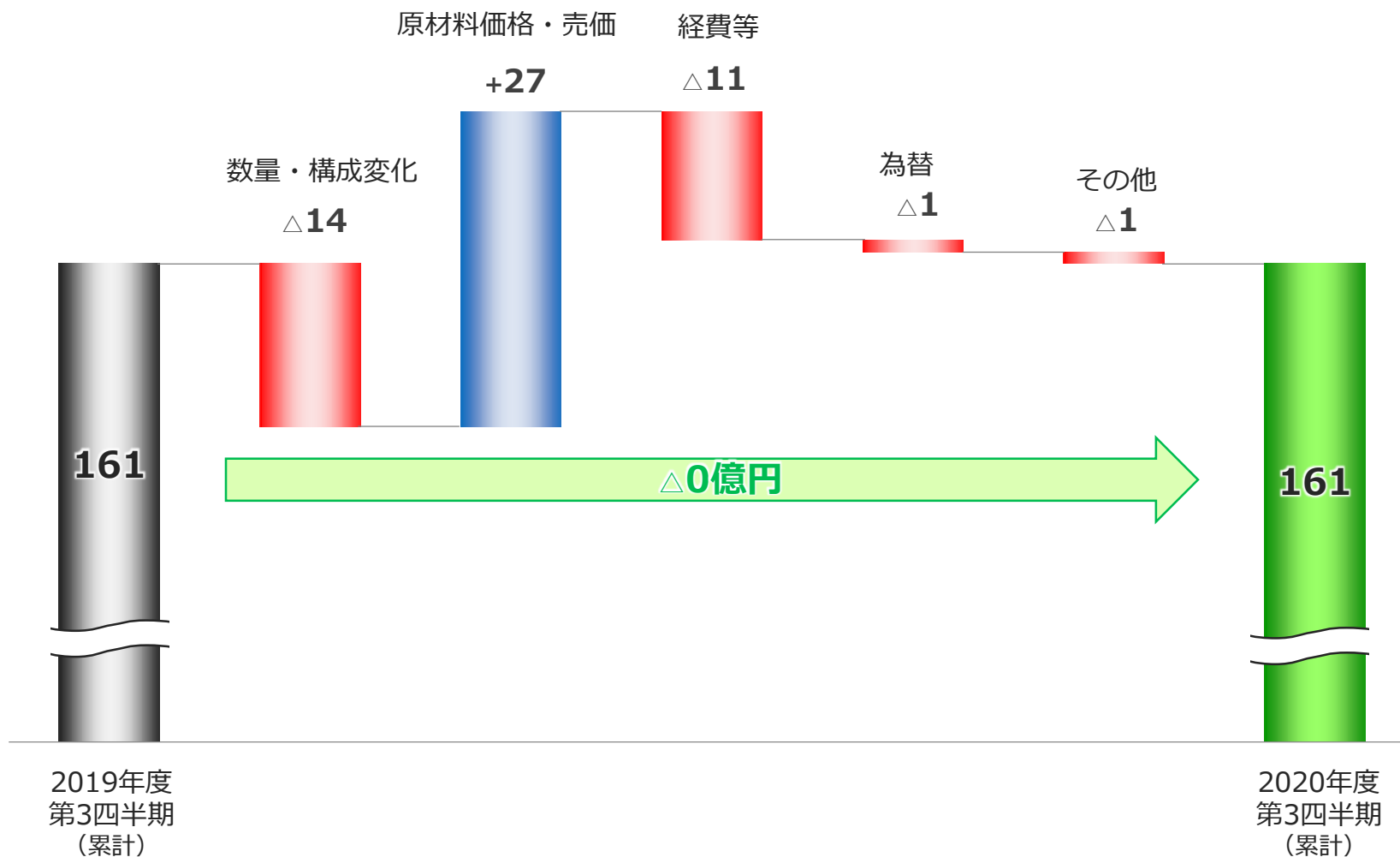
(億円)

	2019 年度 第3四半期 (3ヶ月計)	2020 年度 第3四半期 (3ヶ月計)	増減	(前期比)
売上高	1,027	1,057	+30	(+2.9%)
営業利益 (営業利益率)	69 6.7%	91 8.6%	+22 +1.9P	(+32.3%)
のれん等償却前営業利益 (のれん等償却前営業利益率)	74 7.2%	97 9.1%	+23 +1.9P	
経常利益	75	101	+26	(+35.0%)
特別利益	0	4	+4	
特別損失	2	5	+3	
税前四半期純利益	73	101	+28	
法人税等	22	30	+8	
非支配株主に帰属する四半期純利益	7	15	+8	
親会社株主に帰属する四半期純利益 (四半期純利益率)	44 4.3%	55 5.2%	+11 +0.9P	(+25.2%)
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)	50 4.9%	60 5.7%	+10 +0.8P	
国内鉛建値 (万円/t)	28.64	26.24	△2.40	
L M E (US\$/t)	2,038	1,903	△135	
為替 (円/US\$)	109.37	104.00	△5.37	

2. 売上高・利益（第3四半期 累計）

営業利益増減要因（前年比較）

（億円）

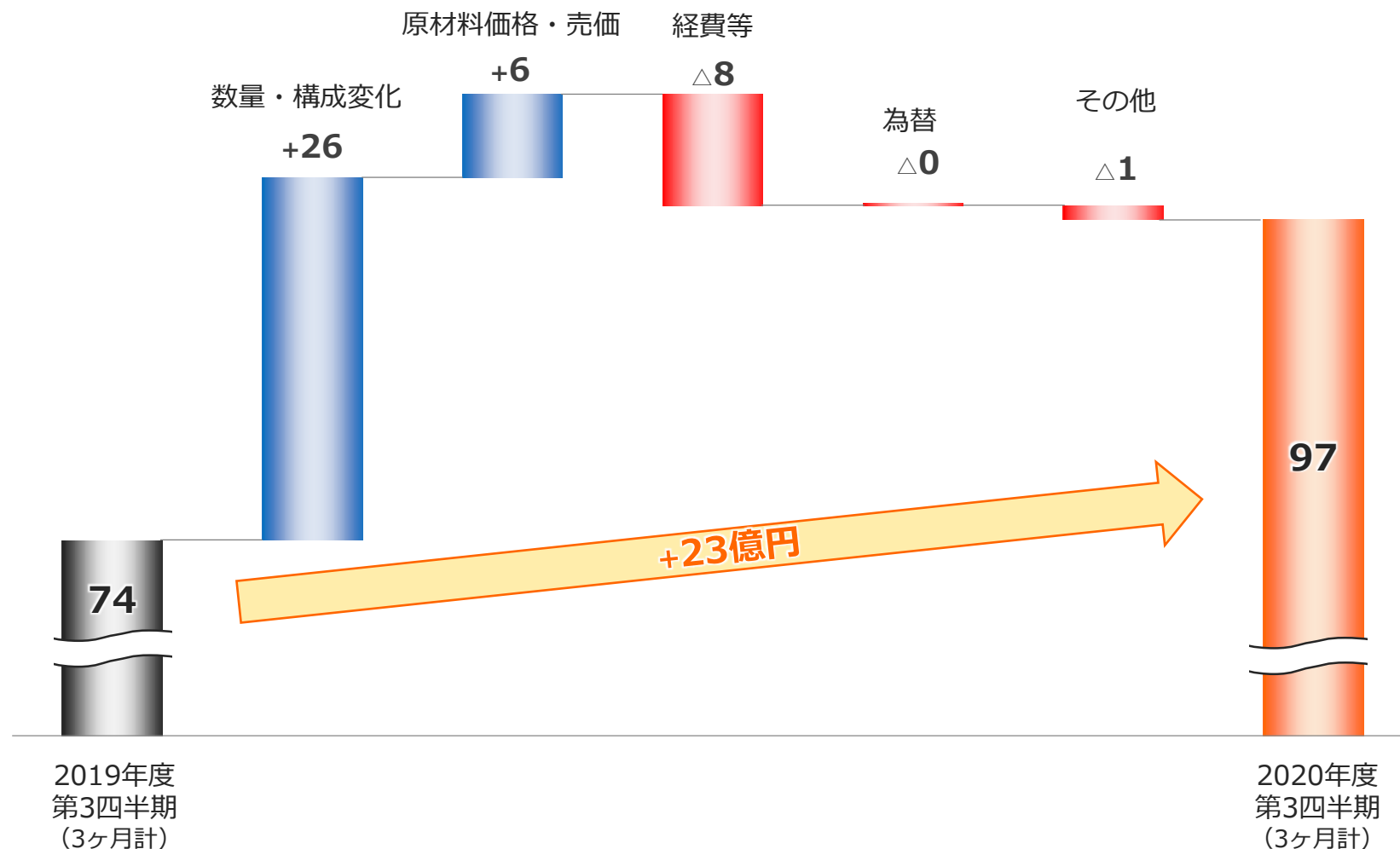


(注) 営業利益はのれん等償却前営業利益です。

2. 売上高・利益（第3四半期 3ヶ月計）

営業利益増減要因（前年比較）

（億円）



(注) 営業利益はのれん等償却前営業利益です。

3. セグメント別業績 (第3四半期 **累計**)



(億円)

		2019 年度 第3四半期 (累計)		2020 年度 第3四半期 (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	653	48 (7.4)	610	64 (10.5)	△43	+16 (+3.1)
	海外	1,249	73 (5.8)	1,213	87 (7.2)	△36	+14 (+1.4)
産業電池電源		584	49 (8.4)	582	21 (3.7)	△2	△28 (△4.7)
車載用リチウムイオン電池		308	△13 (△4.1)	244	△14 (△5.8)	△64	△1 (△1.7)
その他		137	3 (2.4)	131	3 (2.1)	△6	△0 (△0.3)
合計		2,931	161 (5.5)	2,780	161 (5.8)	△151	△0 (+0.3)

(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。

3. セグメント別業績 (第3四半期 3ヶ月計)



(億円)

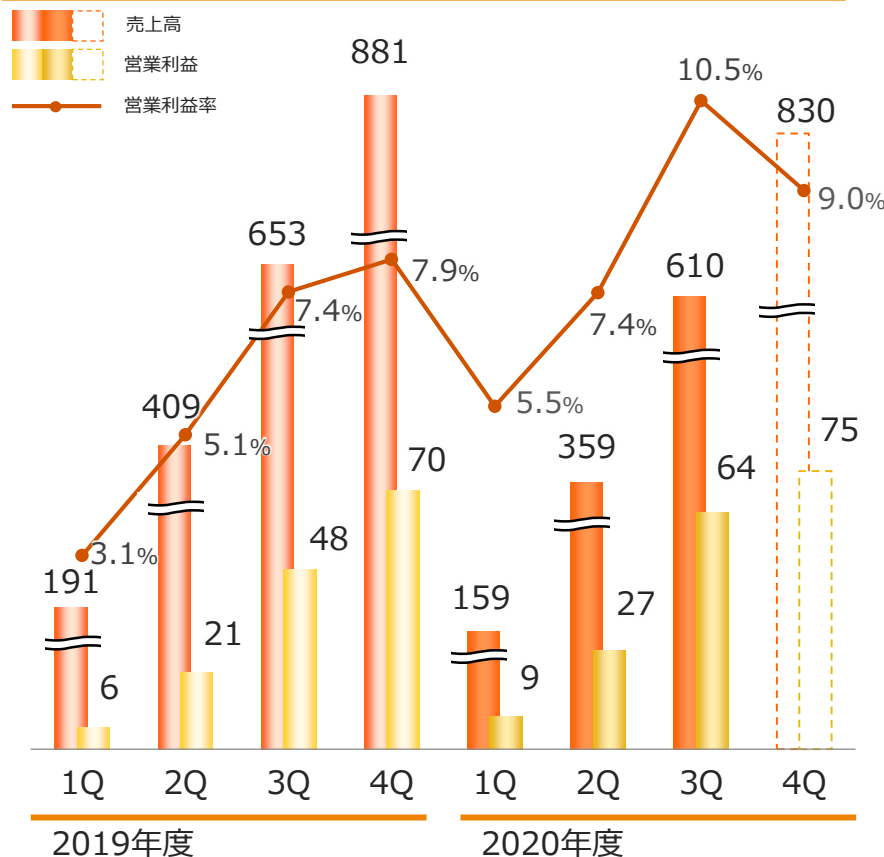
		2019 年度 第3四半期 (3ヶ月計)		2020 年度 第3四半期 (3ヶ月計)		増減	
		売上高	営業利益 (利益率:%)	売上高	営業利益 (利益率:%)	売上高	営業利益 (利益率:P)
自動車電池	国内	244	28 (11.3)	251	37 (14.9)	+7	+9 (+3.6)
	海外	431	24 (5.5)	432	33 (7.7)	+1	+9 (+2.2)
産業電池電源		208	26 (12.5)	227	20 (8.7)	+19	△6 (△3.8)
車載用リチウムイオン電池		94	△5 (△5.6)	103	4 (4.4)	+9	+9 (+10.0)
その他		49	2 (5.0)	45	1 (3.3)	△4	△1 (△1.7)
合計		1,027	74 (7.2)	1,057	97 (9.1)	+30	+23 (+1.9)

(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。

3. セグメント別業績（自動車電池（国内））

自動車電池（国内）

売上高・営業利益・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。

減収増益

(億円)

2020年度 第3四半期商況

- ▶ 新型コロナウイルスの影響により、特に第1四半期の自動車生産が大幅に減少したため、新車向け販売数量が減少
- ▶ 補修向けは上期からの好調要因に加え、寒波の影響により販売数量が増加
- ▶ 新車向け、補修向けともに前3Qは消費税引き上げの影響で販売数量が減少した反動で当3Q（3ヶ月計）は増加

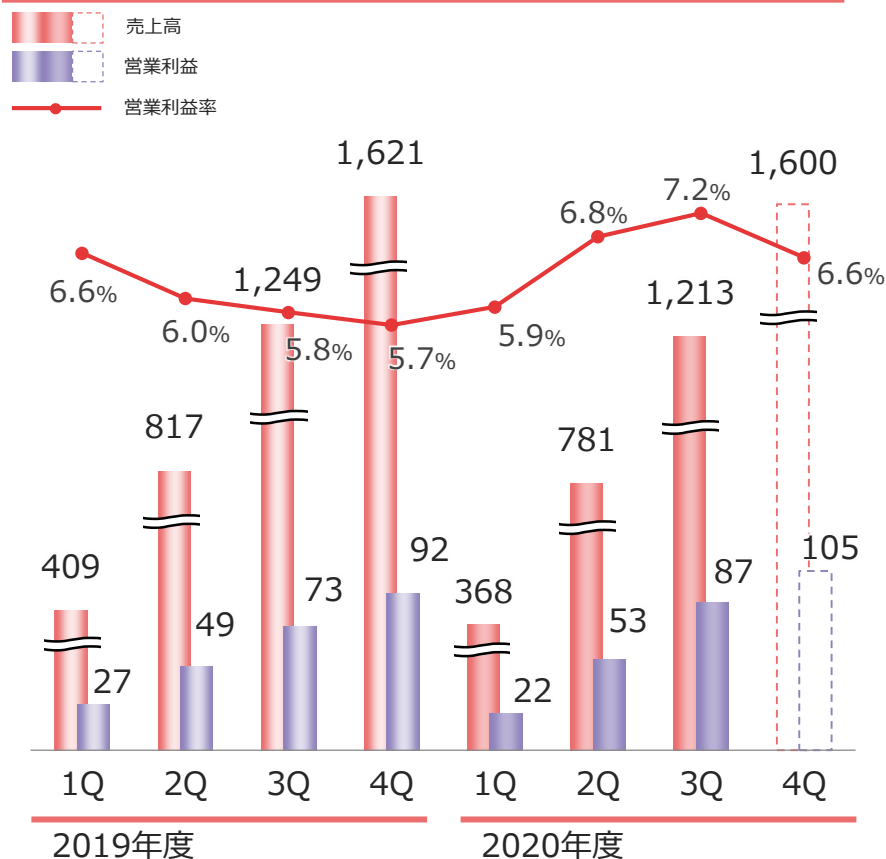
増減益要因

数量・構成変化	+4
鉛価格・売価	+10
合理化・経費等	+2

3. セグメント別業績（自動車電池（海外））

自動車電池（海外）

売上高・営業利益・利益率



減収増益

(億円)

2020年度 第3四半期商況

- ▶ 当社最大マーケットのアセアンにおいて、特にインドネシアとタイの自動車・オートバイ用新車向けの販売数量が大きく減少、ベトナムは例外的に自動車・オートバイ用ともに販売数量が増加
- ▶ 中国では新型コロナウイルスからの回復が早く自動車用新車・補修向けともに販売数量が増加
- ▶ 欧州と豪州では当社事業への新型コロナウイルスの影響が少なく自動車用補修向けを中心に販売数量が増加

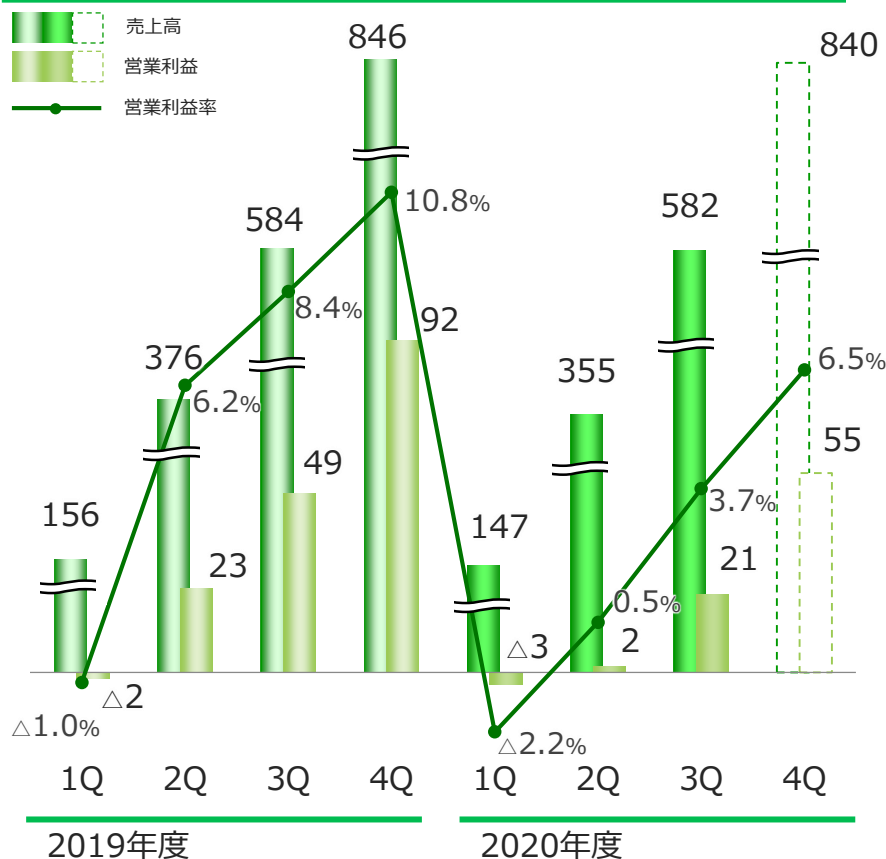
増減益要因

数量・構成変化	+6
鉛価格・売価	+11
合理化・経費等	△2
為替	△1

3. セグメント別業績 (産業電池電源)

産業電池電源

売上高・営業利益・利益率



減収減益

(億円)

2020年度 第3四半期商況

- ▶ 大型風力発電用リチウムイオン電池の納入開始による増加はあったものの、通信・鉄道・民需向けのバックアップ用電池電源装置の販売数量が減少
- ▶ 国内フォークリフト用鉛蓄電池は前3Qの台風影響の反動により販売数量が増加
- ▶ 海外は中国とタイでフォークリフト用鉛蓄電池、北米でバックアップ用鉛蓄電池の販売数量が減少

増減益要因

数量・構成変化	△32
鉛価格・売価	+3
合理化・経費等	+1

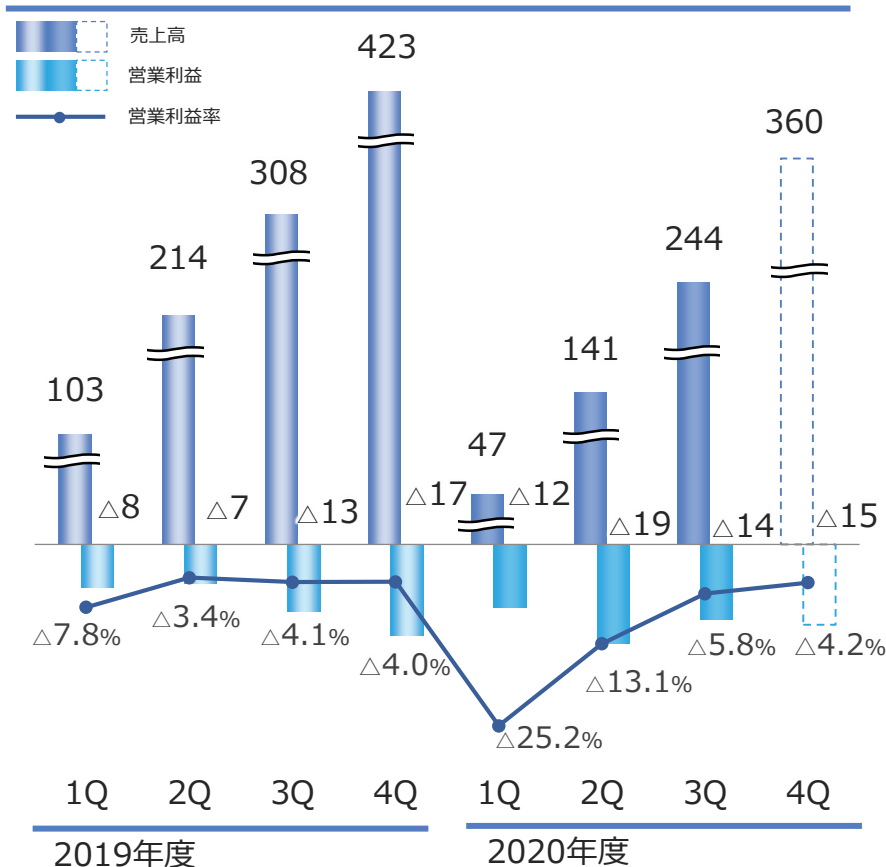
3. セグメント別業績 (車載用リチウムイオン電池)

車載用リチウムイオン電池

減収減益

(億円)

売上高・営業利益・利益率



2020年度 第3四半期商況

- ▶ [リチウムエナジー ジャパン]
新型プラグインハイブリッド車向けの供給を開始したものの、新型コロナウイルスの影響で主要顧客の自動車生産台数が大幅に減少し、プラグインハイブリッド車用リチウムイオン電池の販売が減少
- ▶ [ブルーエナジー]
ホンダ向けは前期末からの新車種向け供給により販売増加、今期から供給開始したトヨタ自動車向けの販売も堅調
- ▶ [ハンガリー]
2020年11月から量産出荷を開始、供給数量は徐々に増加する見込み

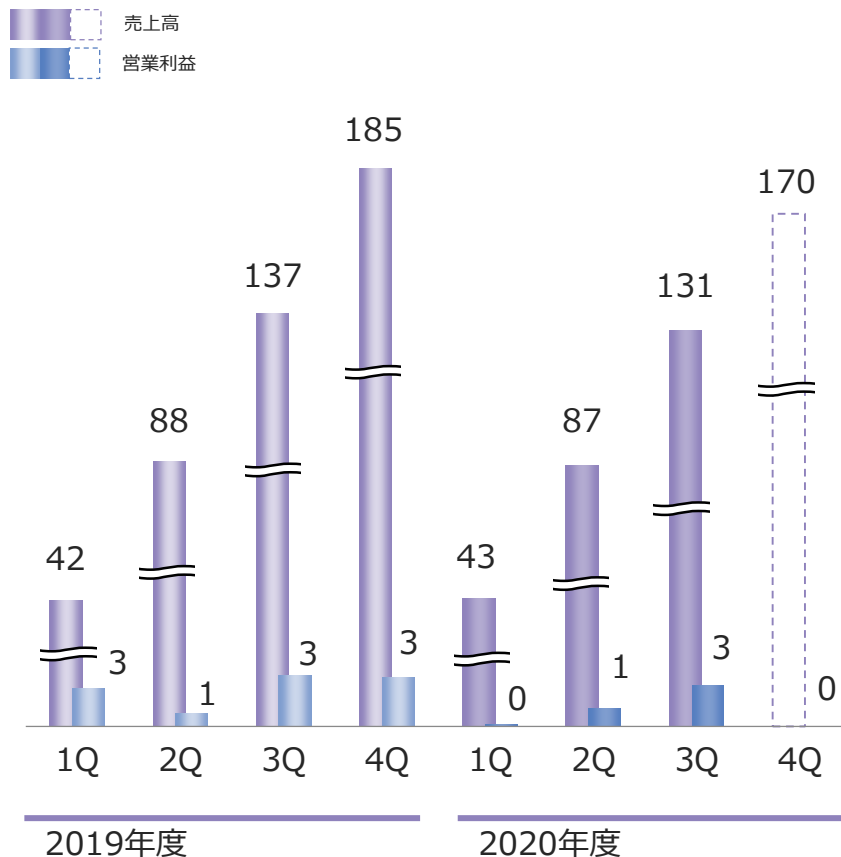
増減益要因

- BECは売上高増加の影響により増益
- LEJは販売数量減による操業度差損により減益

3. セグメント別業績 (その他)

その他

売上高・営業利益



減収減益

(億円)

2020年度 第3四半期商況

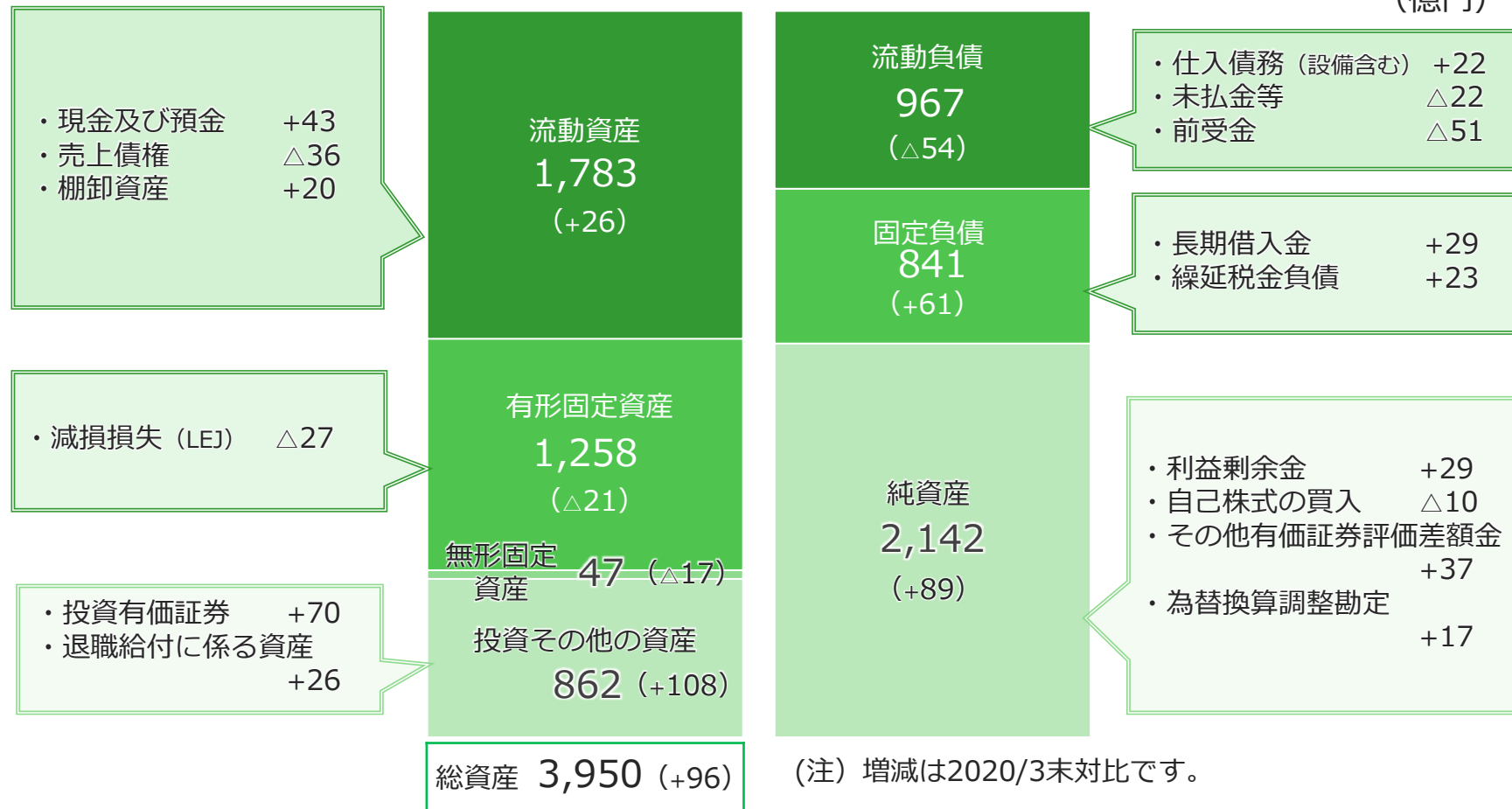
- 潜水艦用リチウムイオン電池の生産は順調に推移
- 新型コロナの影響により、航空機用リチウムイオン電池の販売は減少

増減益要因

全社費用の変化

4. 貸借対照表

(億円)



	2020/3末	2020/12末
自己資本比率	45.8%	46.7%
借入金総額	645億円	686億円

5. 連結業績予想の修正

	2019年度 実績	2020年度 11月予想 (A)	2020年度 修正予想 (B)	(億円) 増減 ((B)-(A))
売上高	3,956	3,800	3,800	±0
営業利益 (営業利益率)	217 5.5%	160 4.2%	200 5.3%	+40 +1.1P
のれん等償却前営業利益 (のれん等償却前営業利益率)	239 6.1%	180 4.7%	220 5.8%	+40 +1.1P
経常利益	231	170	220	+50
親会社株主に帰属する当期純利益 (当期純利益率)	137 3.5%	70 1.8%	90 2.4%	+20 +0.6P
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)	159 4.0%	90 2.4%	110 2.9%	+20 +0.5P
年間配当金	50円/株	35円/株	40円/株	+5
配当性向 (のれん等償却前当期純利益)	29.7%	31.4%	29.3%	△2.1P
自己株式買入額 (次年度予定額)	15	-	-	-

修正の理由

- 売上高は、主として国内外において自動車用補修販売が好調に推移しているものの、新型コロナウイルスの影響によりバックアップ用電池電源装置や特殊用電池の販売減少を見込み据え置き。
- 営業利益は、自動車補修販売の増加および第3四半期までの鉛価格の下落影響に加えて、ハイブリッド車用リチウムイオン電池の生産性向上や全社費用の削減などにより40億円の上方修正。

5. 連結業績予想の修正

(億円)

		2019 年度 実績		2020 年度 11月予想 (A)		2020 年度 修正予想 (B)		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	881	70 (7.9)	820	65 (7.9)	830	75 (9.0)	+10	+10 (+1.1)
	海外	1,621	92 (5.7)	1,580	85 (5.4)	1,600	105 (6.6)	+20	+20 (+1.2)
産業電池電源		846	92 (10.8)	860	60 (7.0)	840	55 (6.5)	△20	△5 (△0.5)
車載用リチウム イオン電池		423	△17 (△4.0)	360	△20 (△5.6)	360	△15 (△4.2)	-	+5 (+1.4)
その他		185	3 (1.7)	180	△10 (△5.6)	170	0 (-)	△10	+10 (+5.6)
合計		3,956	239 (6.1)	3,800	180 (4.7)	3,800	220 (5.8)	±0	+40 (+1.1)

(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。

6. トピックス

各国の脱炭素社会へ向けた取り組み



グリーン産業革命

2030年までに
ガソリン車とディーゼル車、
2035年までに
HEVの新車販売を禁止



2030年までに
ガソリン車とディーゼル車の
新車販売禁止を参議院が
決議・可決



グリーン成長戦略

- 洋上風力**
2040年までに
最大4,500万キロワット導入
- 原子力**
国内での再稼働の進展
- 自動車・蓄電池**
2030年代半ばまでに乗用車
新車販売を全て電動車に
- 船舶**
2028年までにEV船の商業
運航実現
- 物流**
港湾などの脱炭素化
- 航空機**
ハイブリッド・全電動化
への対応
- 住宅・建築物**
再エネ導入を促す制度整備



2040年までに
ガソリン車と
ディーゼル車の
新車販売を禁止



NEV規制

2035年に新車販売
の全てをHEVを含む
新エネルギー車に
する方針



ZEV規制

カリフォルニア州で
2035年にHEV・PHEVを含む
ガソリン車とディーゼル車の
新車販売を禁止

6. トピックス

グリーン成長戦略における当社の貢献と戦略、環境配慮製品比率

貢献

- 洋上風力**
(リチウム) 再生可能エネルギーの出力変動緩和にリチウムイオン電池が貢献
- 原子力**
(鉛、電源システム) 原子力発電所のバックアップ用電源として鉛蓄電池・電源システムが貢献
- 自動車・蓄電池**
(リチウム、鉛) HEV用リチウムイオン電池をはじめとして環境対応車普及拡大に貢献
- 船舶**
(リチウム) 国内初の完全バッテリー推進船に採用
- 物流**
(リチウム) コンテナを搬送する港湾AGVやガントリークレーンの電動化にリチウムイオン電池が貢献
- 航空機**
(次世代電池) NEDOの次世代航空機実用化プロジェクトに参画し、軽量蓄電池の開発を開始
- 住宅**
(リチウム、電源システム) 太陽光発電電力の自家消費にリチウムイオン電池・電源システムが貢献

戦略

- 自動車用**
 - HEV需要に対応するため、ブルーエナジー第二工場を建設して生産能力を増強
- 産業用**
 - GSユアサがリチウムエナジージャパンの第二工場を自社保有し、自動車（駆動用）以外の用途向けに活用
- 次世代電池**
 - ポストリチウムイオン電池の研究開発を加速

環境配慮製品の販売比率

実績
(2018年度)
32%

実績
(2019年度)
34%

目標値
(2021年度)
35%以上

<環境配慮製品（一例）>



「ISS車用バッテリー」



「蓄電システム」



「車載用リチウムイオン電池」

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。



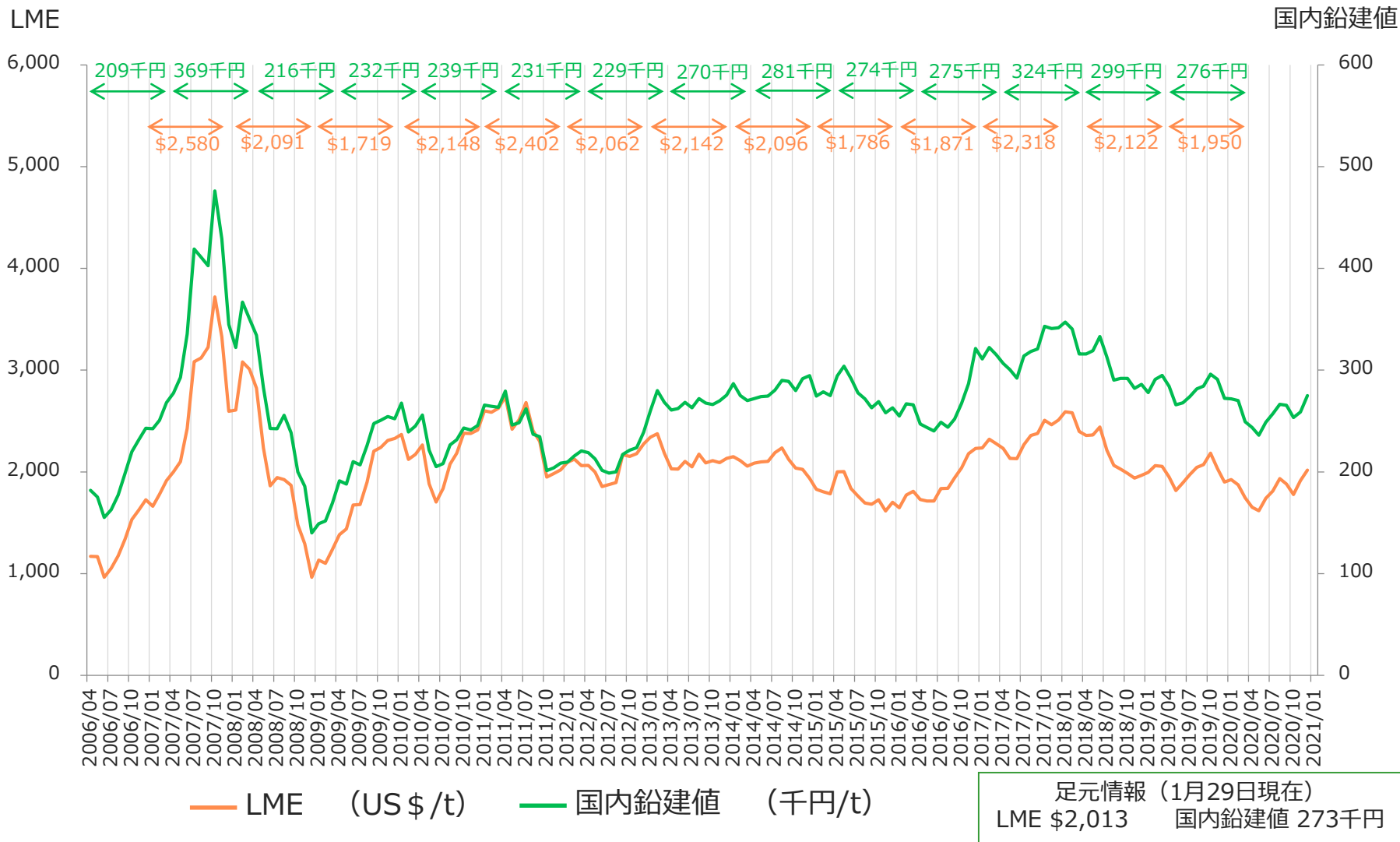
Creating the Future of Energy

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 (IR) 青木 裕 ・ 柿島 辰年 ・ 田中 祥太
Tel : 075-312-1214
<https://www.gs-yuasa.com/jp>

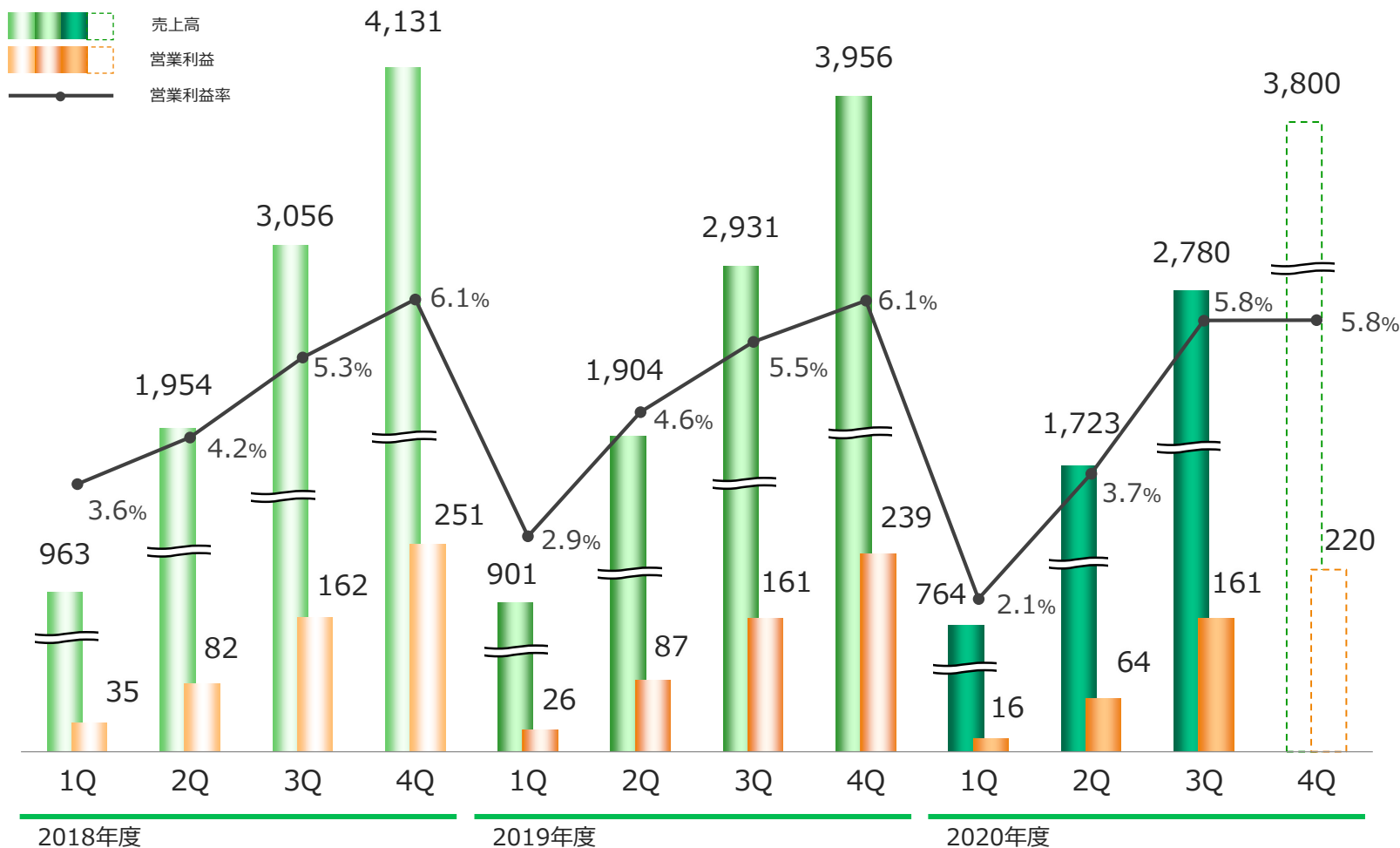
参考資料

原材料価格の推移



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。