

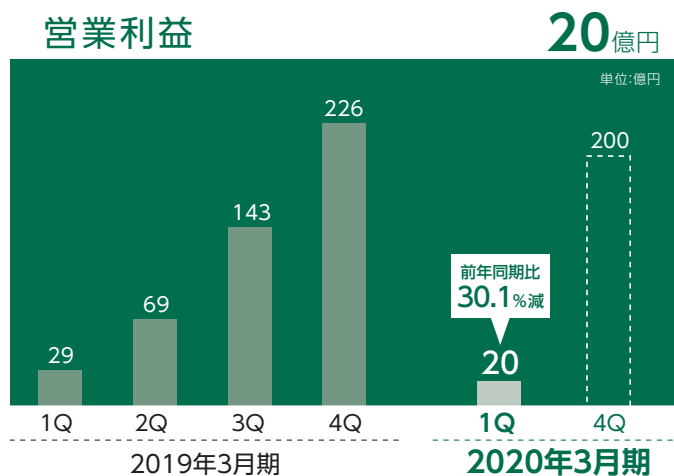
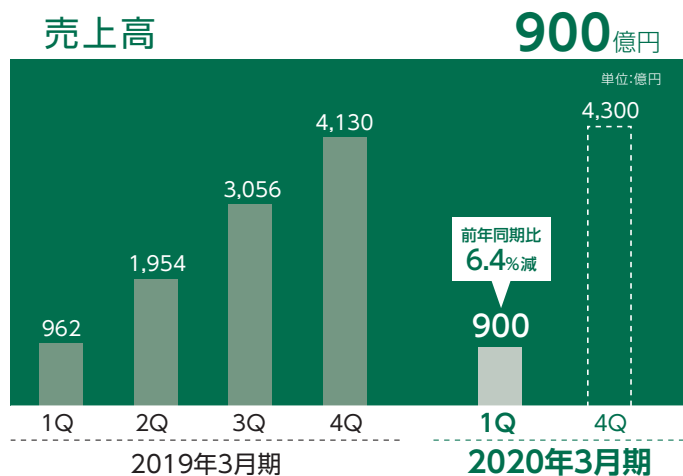
株主のみなさまへ

# 第16期 第1四半期 決算のご報告

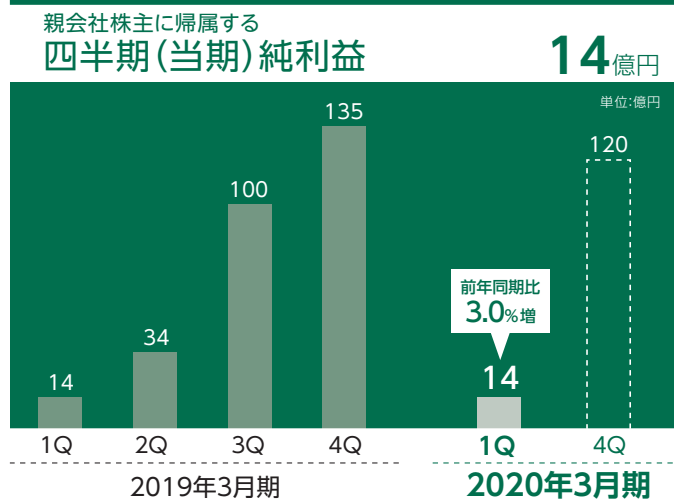
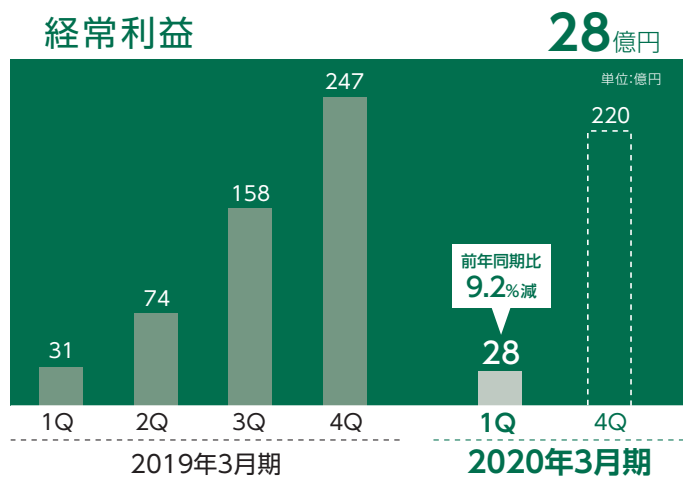
2019年4月1日から6月30日まで

証券コード:6674

## 連結業績ハイライト



のれん等償却前営業利益 (2020年3月期1Q) **26** 億円 (前年同期比24.6%減)



のれん等償却前親会社株主に帰属する四半期純利益 (2020年3月期1Q) **20** 億円 (前年同期比2.2%増)

主として自動車電池事業における海外の販売減少による影響などにより、売上高は前年同期比6.4%減、営業利益は同30.1%減となりました。

## TOP MESSAGE

平素より格別のご高配、ご支援を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、ここに第16期(2019年4月1日から2019年6月30日まで)の業績や取り組みについて、ご報告申し上げます。

当第1四半期連結累計期間における世界経済は、米国においては雇用および所得環境が良好であり個人消費は堅調に推移しましたが、中国は米国との通商問題などを背景に景気は減速傾向となりました。また、欧州においては雇用環境が改善傾向にあり個人消費は底堅く推移したものの、Brexitをめぐる先行き不透明な状況が依然として続いています。一方、わが国経済は、雇用や所得環境の改善を背景に緩やかな回復基調が継続しましたものの、世界経済の減速懸念から景気の先行きは不透明な状況にあります。

このような経済状況の中、当社グループでは、主として自動車電池事業における海外の販売減少による影響などにより、当第1四半期連結累計期間の売上高は、900億82百万円と前第1四半期連結累計期間に比べて61億73百万円減少(△6.4%)しました。これに伴い、営業利益は20億40百万円(のれん等償却前営業利益は26億4百万円)と前第1四半期連結累計期間に比べて8億77百万円減少(△30.1%)、また経常利益も28億73百万円と前第1四半期連結累計期間に比べて2億91百万円減少(△9.2%)しました。これに対し、親会社株主に帰属する四半期純利益は、税金費用が減少したことなどにより14億73百万円(のれん等償却前親会社株主に帰属する四半期純利益は20億37百万円)と前第1四半期連結累計期間に比べて42百万円増加(3.0%)しました。

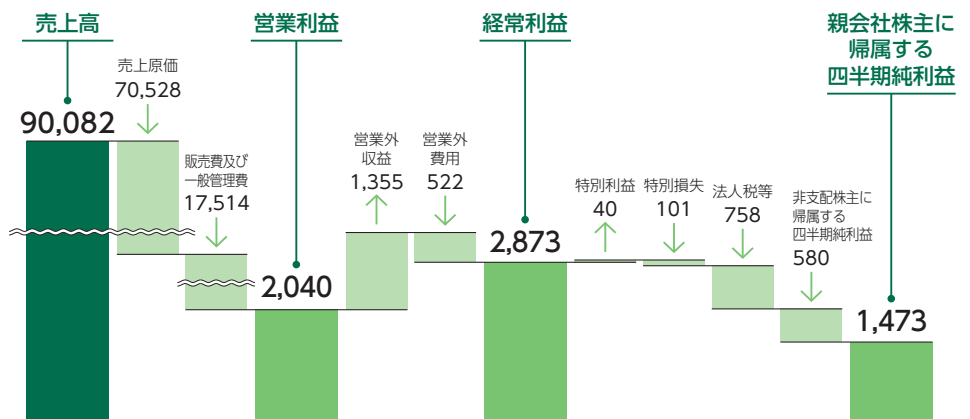
代表取締役  
取締役社長 **村尾 修**



## 連結損益計算書

[当第1四半期(累計)] (2019年4月1日~6月30日)

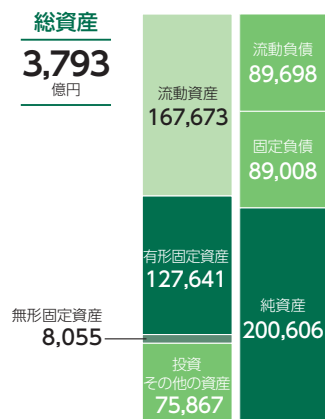
(百万円)



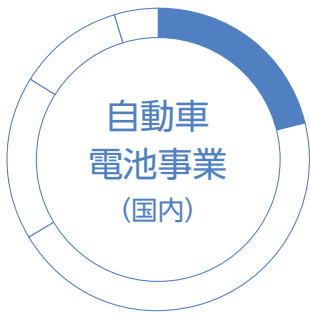
## 連結貸借対照表

[当第1四半期末] (2019年6月30日)

(百万円)

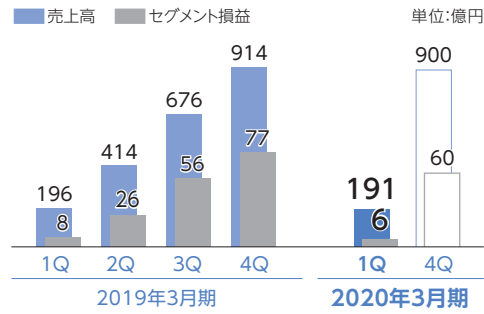


[セグメント別連結業績]



売上高  
**191** 億円

構成比  
**21.2%**



売上高  
前年同期比 **2.7%減**

新車向けの販売数量は堅調に推移したが鉛価格の下落に伴う販売価格の低下の影響により減少。

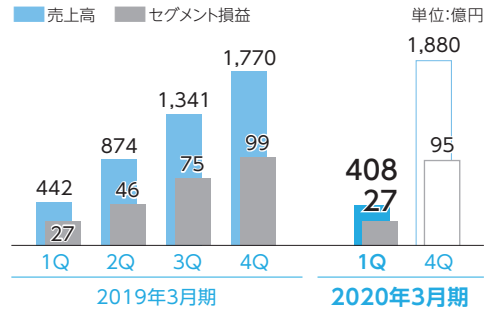
セグメント損益  
前年同期比 **32.8%減**

減価償却費などの経費増加により減少。



売上高  
**408** 億円

構成比  
**45.4%**



売上高  
前年同期比 **7.7%減**

主として中国での市況悪化に伴い販売が減少したことに加え、円高の影響もあり減少。

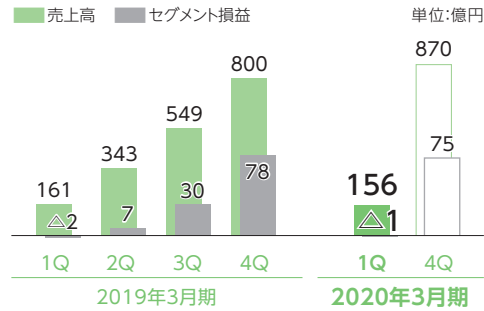
セグメント損益  
前年同期比 **0.2%減**

鉛価格の下落や経費減少などがあつたが、売上高減少の影響により減少。



売上高  
**156** 億円

構成比  
**17.3%**



売上高  
前年同期比 **3.4%減**

産業用リチウムイオン電池の販売が好調に推移したものの、照明機器の販売減少や一部事業譲渡の影響により減少。

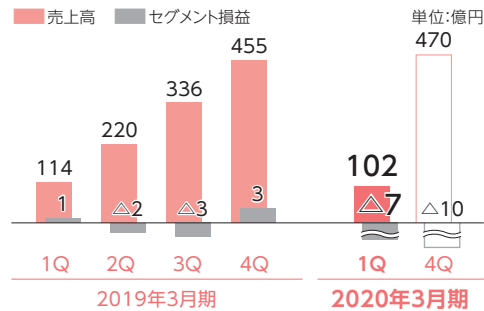
セグメント損益

鉛価格の下落の影響などにより改善。



売上高  
**102** 億円

構成比  
**11.4%**



売上高  
前年同期比 **10.5%減**

主として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により減少。

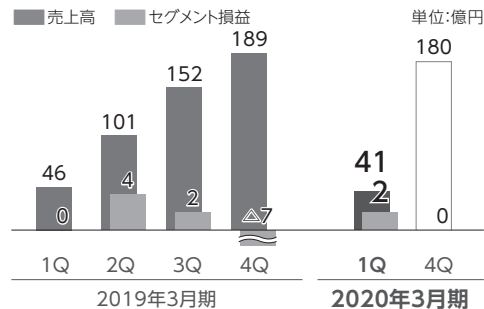
セグメント損益

売上高減少の影響に加えて12Vリチウムイオン電池事業立上げに伴う費用増加により減少。



売上高  
**41** 億円

構成比  
**4.7%**



売上高  
前年同期比 **10.5%減**

一部特殊用途向け電池の一時的な生産減少などにより減少。

セグメント損益  
前年同期比 **831.0%増**

主として管理部門の経費減少などにより増加。

(注)1 セグメント損益はのれん等償却前営業利益です。

(注)2 当連結会計年度より、従来「自動車電池海外」に含まれていた一部の連結子会社等について、「産業電池電源」にセグメントを変更しております。前連結会計年度のセグメント情報は、変更後の報告セグメントにより記載しております。



## TOPICS 1

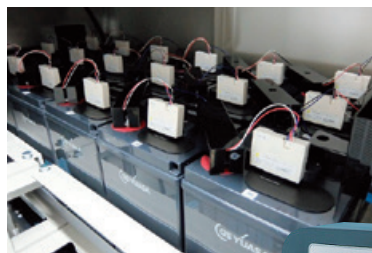
# 蓄電池監視装置「DATAWINDOW-S」を販売開始

## モノづくりにとどまらず、IoTによるコトづくりサービスを拡充

当社の蓄電池システムは、災害などによる停電に備え、発電所・変電所・鉄道施設・通信基地局などのインフラ設備やオフィスビル、非常照明、監視カメラなど、高い信頼性が要求される設備で活躍しています。

「DATAWINDOW-S」は、これらの設備で使用される産業用鉛蓄電池の電圧・内部抵抗・温度を定期的に自動計測することで、異常や寿命の兆候を早期に発見し、常時監視による蓄電池システムの健全性確保、遠隔監視による迅速な保守対応実現と保守業務負担の軽減に寄与。また、計測データの活用で、最適な更新計画の立案もサポートします。

引き続き、蓄電池システムの信頼性・機能性向上を図るのはもちろんのこと、IoTによるコトづくりサービスの拡充にも努め、より安心・安全な社会の実現に貢献していきます。



各蓄電池へのセンサユニット設置例

「DATAWINDOW-S」  
手前：センサユニット  
奥：コントロールユニット



## TOPICS 2

# 国内初完全バッテリー推進船「e-Oshima」に当社リチウムイオン電池が採用



国内初の完全バッテリー推進船  
「e-Oshima」

「e-Oshima」に採用の  
「LIM50EN」シリーズ



## 船舶もゼロエミッションの時代へ

株式会社大島造船所が今年6月に運航を開始した「e-Oshima」は、全長35m・総トン数340tを誇る国内最大級の完全バッテリー推進船で、海洋の旅客船としては国内初の事例です。蓄電池のみを動力源とするため、CO<sub>2</sub>を排出しない「ゼロエミッション船」であることに加え、次世代IoT技術を採用した自動操船機能が実証的に導入されています。

本船のバッテリー推進システムには当社製の約600kWhの大容量リチウムイオン電池が主電源装置として採用され、航行用の動力源として以外にも通信・航海・無線機器、照明、空調など航行中の全ての電源に電力を供給するほか、船舶の省人化および安全性向上をもたらす自動運航技術の一翼を担っています。

これからも、クリーンエネルギーで地球環境へ貢献できるように、産業用リチウムイオン電池の新たな用途の開発に取り組んでいきます。

## ●会社概要 (2019年6月30日現在)

商号 株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーション  
(GS Yuasa Corporation)

事業目的 電池を中心とした事業を営む傘下のグループ企業の経営戦略を策定、統括し、グループの企業価値の最大化を図る。

設立 2004年4月1日

資本金 33,021百万円

本社所在地 京都市南区吉祥院西ノ庄猪之馬場町1番地  
電話(075)312-1211

ホームページ <https://www.gs-yuasa.com/jp>

上場金融商品 東京証券取引所市場 第1部  
取引所

## ホームページのご案内

より詳しい情報は、  
当社IRサイトをご覧ください。

<https://www.gs-yuasa.com/jp/ir/>

こちらから  
アクセス  
できます。

