

=====

株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーション
SMBC 日興証券 個人投資家様向け説明会 (LIVE 配信)
質疑応答要旨

=====

<概要>

- ◇開催日時：2021年12月24日(金) 16:00-16:40
 - ◇説明者：コーポレート室 部長 青木 裕
-

<ご留意事項>

この「質疑応答要旨」は、説明会での発言内容全てをそのまま書き起こしたのではなく、当社の判断で簡潔にまとめたものであることをご了承ください。

【質問①】

電動化で電気自動車(EV)へのシフトが進んだ場合、鉛蓄電池は必要なくなるのでしょうか。

【回答①】

現在はEV、ハイブリッド車(HEV)にも12V(ボルト)電池として必ず1台に1つ鉛蓄電池が搭載されています。用途としては停車中のカーナビのメモリーバックアップ用や、ドアの開閉時に微電流を流したり、HEVやEVのシステムを起動する補機用として搭載されている。電動車に搭載されているリチウムイオン電池で代用できないのか、というご意見もあるが、駆動用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ていると危険性が高いため、システム起動用としては今後も鉛蓄電池が使用されると考えており、結論として、鉛蓄電池はなくならないと考えている。

【質問②】

自動車メーカー各社がEV化に向けて舵を切っていますが、GSユアサはどのような戦略を考えていますか。

【回答②】

グローバルで規制が強化されていることもあり、EVが今後も増加していくと考えている。当社は、2022年度を最終年度とする第五次中期経営計画の期間は、HEV用リチウムイオン電池に注力している。しかし欧州では2030年ごろからガソリン車の新車販売を禁止してEVに移行し、日本では2030年代半ばまでに新車の電動車率100%という目標を掲げている。そういった環境の中、市場環境の変化に対応するため、2030年代のEV用電池分野への本格参入に向けて、研究開発や投資などのリソースを傾ける必要があると考えている。2021年11月15日に開催した決算説明会においても、社長の村尾よりEV分野へのリソース投下に関するご説明をしている。

【質問③】

全固体電池を2020年代後半から特殊用途向けで実用化する、との話があったが、車載用への転用についてはどのように考えていますか。

【回答③】

今回、全固体電池を実用化するためのキー材料である硫化物系固体電解質の開発に成功したが、実際に量産化するのはまだ先になると考えている。現在発表されている全固体電池は小型のものが多く、車載用のように大型のものは実用化が難しい。そのため、まずは量産品ではなく、潜水艦やロケットなど、ワンオフの特殊用途から実用化を目指す。特殊用途で全固体電池の知見を高めたうえで、量産が必要な車載用の実用化を検討していきたい。

【質問④】

半導体不足による業績への影響はありますか。

【回答④】

主に自動車電池事業、車載用リチウムイオン電池事業で自動車メーカーの新車減産による影響を受けている。

自動車電池事業においては新車の減産により新車用鉛蓄電池の数量が減少しているが、その減少を補う形で補修用鉛蓄電池の数量が伸びているため、半導体不足による利益への影響は限定的と考えている。2021年度の業績については、鉛価格をはじめとした原材料の高騰による利益の悪化により、国内は減収減益、海外は為替の影響もあり増収減益を見込んでいるものの、半導体不足の影響はあまりない。

一方で車載用リチウムイオン電池事業については、新車用のみで補修用がないため、自動車メーカーの新車減産の影響をダイレクトに受ける可能性がある。

【質問⑤】

海外で新型コロナの影響が拡大していますが、業績に対する影響はありますか。

【回答⑤】

当社の主力工場があるアセアンの足元の状況について、インドネシア・タイなどでは問題なく工場が稼働している。新型コロナの影響が落ち着きつつあったが、ベトナムでは第2四半期にロックダウンがあった影響で、稼働状況に急ブレーキがかかり、業績に影響が出ている。第3四半期以降はまだ不透明な部分もあるが、オミクロン株の拡大やそれに伴う物流の混乱などもあるため、予断を許せない状況だと認識しており、今後も注視していく。

以上