

=====

株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーション
au カブコム証券 個人投資家向け企業 IR セミナー(LIVE 配信)
質疑応答要旨

=====

<概要>

◇開催日時：2021年9月10日(金) 20:00-21:00

◇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】

産業電池電源セグメントにおいて、保守・メンテナンスの周期はどれくらいですか。

【回答①】

電源装置の寿命は15年～20年で、付随している鉛蓄電池の寿命は約10年。運用中の装置は毎年定期点検を行い、お客様に更新時期について情報提供を行っている。

【質問②】

電動化で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②】

現在はEV、HEVにも12V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。用途としては駐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、EVやHEV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いる。仮に欧州のように規制等で12V電池として鉛蓄電池が禁止されたとしても、当社は12Vリチウムイオン電池をハンガリーで製造し、供給できる体制を整えているので対応できる。

【質問③】

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③】

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。

【質問④】

全固体電池への取り組み状況について教えてください。

【回答④】

経済産業省傘下のLIBTECで自動車メーカーや部材メーカーなどと共同で研究を進めている。あわせて当社独自でも研究開発を進めており、2020年代後半には特殊用途向けから実用化を目指していきたいと考えている。また説明資料の「次世代航空機実現に向けたプロジェクト参画」に関する説明の通り、現在のリチウムイオン電池とは異なる素材の硫黄を使用した電池や、高容量の次世代電池の研究開発も進めている。

【質問⑤】

再生可能エネルギーが拡大していく中で、その機会を生かす戦略はありますか。

【回答⑤】

再生可能エネルギーの普及拡大は、当社のビジネスチャンスにつながると考えている。また、日本政府の方針としても再生可能エネルギーの普及拡大が定められており、2050年には電源構成に占める再生可能エネルギーの割合を5～6割にする計画になっている。ただし、再生可能エネルギーは気象条件によって発電が安定しないという課題があり、普及拡大にはリチウムイオン電池などを使って電力を安定化する必要がある。当社は北海道の世界最大規模の風力発電用蓄電設備にリチウムイオン電池を納入しており、出力変動を緩和する役割を果たしている。このような蓄電システムに加えて、事業所向けの電力のピークカット／ピークシフトなどのカーボンニュートラルに貢献する用途として中小規模の蓄電システムの拡販に注力していく。

【質問⑥】

トヨタ自動車様による減産のニュースがありましたが、半導体不足による業績への影響はありますか。

【回答⑥】

自動車電池事業について、半導体不足の影響により新車生産台数が減少することで、新車向け鉛蓄電池は出荷数量が減少する可能性があるものの、中古車の販売増加や車検の増加などで取り換え需要が増加し、利益率の高い補修向け鉛蓄電池の需要が伸びることで、利益への影響は限定的と考えている。一方車載用リチウムイオン電池事業（EV・HEV・PHEV 用）では、補修向けがなく新車向けの納入のみなので、新車生産台数減の影響を受ける可能性はある。

【質問⑦】

新型コロナウイルスの感染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⑦】

新型コロナ禍の影響で新車生産台数が減少すると新車向け鉛蓄電池の数量も減少する。しかし中古車の販売増加や車検の増加など、利益率の高い補修向け鉛蓄電池の需要が伸びることで利益への影響は限定的だと考えている。足元ではアセアンを中心に新型コロナウイルスの感染が再拡大しておりますが、工場の稼働は問題ない。一方で販売店の閉鎖など、販売先に新型コロナ禍の影響が出ているため、今後業績に影響が出る可能性はある。車載用リチウムイオン電池事業では新車向けの納入のみなので、半導体不足の影響同様、新車メーカーの生産停止などがあった場合、影響を受ける可能性がある。

【質問⑧】

12V リチウムイオン電池はなぜ必要なのでしょう。

【回答⑧】

車に積んでいるカーナビなどの電気系統は 12V の機器なので、12V 電池が必要になる。鉛は有害物質に指定されており、欧州を中心に鉛蓄電池の規制が強化されているため、鉛蓄電池の代替として欧州で始動用 12V リチウムイオン電池の製造・販売を行っている。また将来的に自動運転が進んできた際、電源の冗長化の用途としても活用できる。例えば自動運転のシステムに不具合が発生した際に、電気力で安全な場所まで待避できるよう、バックアップするための用途としても 12V リチウムイオン電池が求められている。

【質問⑨】

主原料である鉛価格など、原材料価格が高騰していますが、業績へはどのように影響しますか。

【回答⑨】

鉛蓄電池の原価の中で鉛価格が占める割合は大きい。当社は鉛価格の今期の見込みとして建値：280,000円/t、LME：2,000ドル/tと想定しておりましたが、9月8日時点で建値：330,000円/t、LME：2,300ドル/tと、それぞれ想定を大幅に上回る価格になっている。自動車電池（国内）の新車向けについては、自動車メーカーと半年で売価に鉛価格を転嫁する契約を結んでおりますので、通期でみると業績への影響は限定的だと考えている。補修向けは競合他社の動向などを見極めながら、売値上げの告知をした後、値上げの交渉をする。現状では値上げなどの予定はないため、補修向けでは鉛価格の高騰が利益に大きく影響することになる。

自動車電池（海外）については、新車向け・補修向けともに比較的スムーズに売価に鉛価格を転嫁する仕組みとなっているため、業績への影響は限定的だと考えているが、短期で見ると影響を受ける可能性はある。

【質問⑩】

女性管理職の割合を教えてください。

【回答⑩】

2020年度実績で2.8%、2024年度目標で4.0%。そのほか、総合職の採用に占める女性の割合は2020年度実績で27%、2024年度目標で30%となっている。

【質問⑪】

CO₂削減などの環境目標についてはどのようにお考えですか。

【回答⑪】

2021年5月に「GY環境長期目標2030」という2030年までの温室効果ガス削減目標を設定している。2050年のカーボンニュートラルに向けて、2030年度までに当社事業活動による温室効果ガスの排出を、2018年度比で30%以上削減することを目標に、さまざまな施策に取り組んでいる。また、鉛蓄電池やリチウムイオン電池などカーボンニュートラルに貢献する事業を行っている。

【質問⑫】

リチウムイオン電池にはレアアースを使用していますか。使用している場合、調達に不安はないのでしょうか。

【回答⑫】

当社はさまざまな素材を使用しているが、三元系と言われるリチウムイオン電池では、ニッケル・マンガン・コバルトなどを使用している。特にコバルトは紛争鉱物の一種でもあり、難しい部分がある。これらの材料を安定的に調達できるよう、2021年4月1日に設立された「電池サプライチェーン協議会（BASC）」に参画し、他の電池メーカーや部材メーカー、素材メーカーと協力しながら、日本の電池サプライチェーン全体で、安定的に供給できる体制を構築していきたいと考えています。

【質問⑬】

各事業の競合他社はどこですか。

【回答⑬】

自動車電池国内は、古河電池、昭和電工マテリアルズ（日立化成）。自動車電池海外は、Clarios（旧ジョンソンコントロールズ）が1位で、他には駱駝など。産業電池電源では、電池分野では古河電池、昭和電工マテリアルズ（日立化成）、電源分野では重電メーカー各社。車載用リチウムイオン電池では、CATL、サムスン、LG、パナソニックなど。

【質問⑭】

自動車電池（国内）のセグメントについて、売上高が下がったのに対して営業利益が伸びたのはなぜですか。

【回答⑭】

売上高の減少は新車の供給が減少したため。新車の供給が減少すると取り換え需要（補修需要）が増加し、補修向けは新車向けに比べて利益率が高いため、補修向けが増加して営業利益が増加した。

【質問⑮】

トヨタ自動車様がEVの強化の方針を出しているが、GSユアサへの影響はあるか。

【回答⑯】

現在トヨタ自動車様に HEV 用リチウムイオン電池を供給している。当社は 2030 年以降に向けて EV 用電池にもリソースを割いていく方針を打ち出しているので、今回のトヨタ自動車様の方針はネガティブインパクトではなく、トヨタ自動車様以外の新車メーカーにも電動化に向けた電池を供給していきたいと考えている。

【質問⑰】

使用済電池の処理について教えてください。

【回答⑰】

鉛蓄電池は 100%リサイクルできるので、リサイクル法に基づいた形で回収しており、回収した電池を再資源化して鉛蓄電池として再利用している。

以上