

=====

株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーション
2025 年 3 月期 決算説明会 質疑応答要旨

=====

＜概要＞

- ◇開催日時：2025 年 5 月 13 日 (火) 16:00～17:00
- ◇内 容：2025 年 3 月期決算状況、2026 年 3 月期業績予想
- ◇説明者：代表取締役 取締役社長 阿部 貴志
取締役 CFO 松島 弘明
-

＜ご留意事項＞

この「質疑応答要旨」は、決算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。

*文中における略称・用語について

■会社名

- ・BEC：株式会社ブルーエナジー
- ・LEJ：旧 株式会社 リチウムエナジー ジャパン
- ・HGYB：株式会社 Honda・GS Yuasa EV Battery R&D

■その他

- ・BEV：バッテリーEV
- ・EV：電気自動車
- ・PHEV：プラグインハイブリッド車
- ・HEV：ハイブリッド車
- ・LiB：リチウムイオン電池
- ・ESS：Energy Storage Systems
- ・非常用分野：データセンターや通信基地局向けなどにおいて、非常時のバックアップに使用される
- ・常用分野：再生可能エネルギーやエネルギーマネジメントなどにおいて常時の充放電に使用される

【質問①】

2024 年度の着地は非常に良かったように思う。2025 年度の予想に関しても、関税影響などのリスクが織り込まれており、これまで保守的な予想が多い印象であったが、堅実な予想だという印象を受けた。今回の業績予想に関して、どのようなリスクと機会を織り込んでいる

のか？北米の割合は少ないため、関税の影響は少ないと考えているが、具体的な影響額などがあれば教えてください。

【回答①】

北米影響に関しては限定的ではある。米国の販社における販売（主に産業電池電源）は100%輸入なので影響を受ける。また、アセアン各国の景況感の落ち込みはリスクであると考えている。タイ・ベトナム・インドネシア・豪州などの各国の経済がどの程度影響を受けるかについても、各拠点にヒアリングをしているが、売価変動や需要変動の影響を受け、自動車電池（海外）事業において物量減により売上、利益が減少するリスクを一定程度織り込んだ業績予想としている。他方、国内の産業電池電源は関税影響をほとんど受けないということもあり、業績伸長が機会になると認識している。社会インフラの取り換え需要や定置用電池の需要の高まりにより、今後も堅調な状況が続くと考えている。

【質問②】

車載用リチウムイオン電池事業の2024年度業績と2025年度予想に関して教えてください。2024年度4Qの営業利益25億円という数字は非常に良かったと思うが、一過性の要因など具体的な背景は？また、2025年度の営業利益予想20億円というのは、物量増加に対して利益が少ないように感じているが、何が要因か？

【回答②】

2024年度4Qには物量増加があったものの、大きな要因としては顧客との売価交渉による売価の一括是正があり、一時的に利益が増加した。2025年度はHEV用LiBの物量は増加する見込みで、ホンダ向けの物量は大きく増加するものの、他メーカー向けの供給が5月ごろから下期にずれるため、上期の物量減が大きく影響すると想定している。またPHEV用LiBに関しても物量は増加すると見込んでいるが、当初計画に対しては未達となる見込み。加えてBEC第2工場の償却も始まるため、売上の伸びに対して利益の伸びは少なくなっている。

【質問③】

2024年度はリチウム価格の低下に伴う売価と原材料のスプレッド悪化影響があったと思うが、スプレッド契約の見直しに関する進捗状況は？

【回答③】

新車メーカー、原材料メーカーと継続して交渉している。一部受け入れていただいたが、まだ合意に至っていない契約も多いので、第六次中計期間中には目途を付けたいと考えており、今後も継続して交渉を進めたい。

【質問④】

BEV 用 LiB への投資に関して、BEV の潮流が遅れており事業環境が変化している。ホンダとの協業で BEV 用 LiB の研究開発をしていると思うが、投資・開発状況などのアップデートがあれば教えてください。また工場の設備投資に関しても順調に推移しているのか？

【回答④】

BEV の潮流は変化しているが、電動化は継続して進んでいくと想定している。BEV 用 LiB 工場の建設も予定通り進めている。HGYB においてホンダと共同で進めている電池開発も計画通り進捗しており、さまざまなレシピを試しながら、より良い電池を開発するために鋭意取り組んでいる。当初の SOP 予定通り開発は進んでおり、特段問題はない。BEV 潮流の変化に関してはホンダとも会話しており、どのように今後進めていくのかは実需を見ながら検討していく予定。

【質問⑤】

トランプ関税の影響について教えてください。自動車電池、車載用リチウムイオン電池事業においては直接の輸出はないということか。また、産業電池電源の北米輸出額はどのくらい？

【回答⑤】

自動車電池では直接輸出はごくわずかであり、自動車用鉛蓄電池に関しては、直接輸出はほとんどない。アセアンから米国に一部二輪電池を輸出しているが、影響額は少ない。産業電池電源では 75 億円程度北米に輸出しており、一定程度影響を見ている。

【質問⑥】

車載用リチウムイオン電池の 2025 年度の営業利益計画 20 億円について教えてください。見直し後の第六次中計目標の売上高 1,000 億円、営業利益 50 億円に対して、今回発表された目標では営業利益が 20 億円になっているが、この差が出た要因は？また見直し後の第六次中計目標でも利益率は 5.0%と低いが、本来は利益率 10%弱くらいでもよい事業だと思う。この採算性の低さはどう考えている？2026 年度以降、営業利益が上がってくるのか、もしくは今回想定外の要因があって採算性が低くなっているのか、経営としての考えを教えてください。売上の伸びに対して、生産ラインの低稼働の影響が響いているのか。

【回答⑥】

2025 年度の営業利益目標を 50 億円⇒20 億円に引き下げたことに関しては満足して

おらず、この 30 億の差は大きな課題だと考えている。この事業では物量が大きく業績に影響してくる。例えば PHEV 用 LiB を生産している栗東工場においては、2024 年度上期に稼働が 60%に落ちてしまい、操業度に大きく影響した。BEC においてもホンダ向けの数量が増加した一方、他社向けの物量が大きく減少したため、操業が悪化してしまった。2025 年度は、BEC 第 2 工場の償却もありやむを得ない点はあるが、物量と操業度の関係の影響が大きい。加えて売価契約に関しても新車メーカーとしっかり交渉して是正し、第六次中計期間内で問題を解決すべく努めている。そのため、営業利益 20 億円というのはあるべき姿ではない。

【質問⑦】

BEV 用 LiB について、研究開発、工場建設も遅れておらず、ホンダともしっかり対話しているとのことだが、もし今後 BEV 需要がなくなった場合、稼働が余ってしまうリスクを危惧している。これに対して、新車メーカーとの交渉で補償を貰うなどの対応策はあるのか。リスクに対して安心材料となる情報をいただきたい。

【回答⑦】

滋賀県に建設している工場では BEV 用 LiB だけではなく、PHEV 用 LiB も生産する。PHEV 用の需要が大きく伸びるなど、需要の変化があった場合は、PHEV 用をメインに生産するなどの対応をする予定。BEV 用、PHEV 用両方を生産できるので物量のバランスと需要を見て判断していく。

【質問⑧】

車載用リチウムイオン電池事業を開始して 10 年以上経っていると思うが、2024 年度も減損をするなど、株主からの期待リターンに達しない状況が続いていると思う。この事業に関してどのくらいの利益率が必要だと考えているのか？利益率改善への時間軸、道筋を教えてください。

【回答⑧】

売上高は成長しているが、利益面での停滞が大きな課題だと考えている。営業利益率 10%を目指したいと考えているが、現状では難しい。第六次中計期間中での課題の洗い出しをし、対処したうえで、利益率 5%は最低でも目指したい。時間軸として、第七次中計期間中には利益率 10%を達成したいと考えている。顧客と物量、コスト、売価面での交渉をしており、しっかり手を打ったうえで第七次中計期間中には報告したいと考えている。

【質問⑨】

潜水艦向け電池を供給していると思うが、足元では防衛関連予算の拡大などの需要の拡

大に対して G S ユアサの露出が少ないように思う。防衛関連ビジネスにおける利益率はどのくらいで、2027 年ごろにかけてどのくらいの成長余地があるのか、生産能力拡大の見通しと併せて教えてください。

【回答⑨】

防衛費の増額もあり、業績は大きく伸長している。潜水艦用電池に関しては、鉛蓄電池を搭載した潜水艦の代わりに LiB 搭載の潜水艦が増えてきており、その取り換え需要も今後入ってくるので、防衛関連ビジネスは堅調に推移していく。利益率は 10% 超ほどである。潜水艦用以外にも、人工衛星用、熱電池などの特殊電池も防衛用として需要が増えてくるので、第七次中計期間には具体的な取り組みについてしっかりお伝えしていきたい。

【質問⑩】

特殊電池およびその他事業は年間売上高が 200 億円前後で推移していると思うが、今後 1.5 倍になるほどの成長ポテンシャルはある？

【回答⑩】

そのレベルの伸びは予想できると思う。

【質問⑪】

2025 年度の有利子負債の計画が 900 億円に縮減されている。一方、資金をデッドで調達する余裕はあるように見えるが、現預金は少なくなりつつあると思うので、今後の資金調達の計画や方向性があれば教えてください。また政策保有株式の売却状況に関するアップデートもあれば教えてください。

【回答⑪】

2025 年度もしっかりと営業 CF を稼いでいく見通しである。一方 BEV 用 LiB に関する投資も一定程度発生する見通しで 2023 年度に実施した公募増資で調達した資金は手元にあるので、取り崩して使用していく。加えて、既存事業を中心に稼いだキャッシュを成長投資に活用していく見込みで、株主還元も行っていく。

政策保有株式は每期少しずつ売却を進めている。2024 年度もみなし保有株式の売却を実施した。今後もまだ売却の余地があるので、引き続き経営で議論して売却を進めていきたい。

【質問⑫】

BEC における年間 7,000 万セルの生産能力がフルになる時間軸は？ HEV 用 LiB の数量が想定よりも減っており、2025 年度も一部顧客向けの納入が期ずれしているという話が

あった。日本からの輸出モデルが関税の影響で減っていくことも考えられるが、今後の HEV 用 LiB の拡大における顧客層と地域層、引き合いの状況などについて教えてください。

【回答⑫】

現状は 3 社への供給である。2027 年度にかけて年間 7,000 万セルの生産能力は埋まっていくと思う。現状は国内メーカーに納入して、一部新車メーカーが海外に輸出しているが、基本的にはほぼ国内向けの供給になっている。

以上