

=====

**株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーション**  
**2025年3月期 第1四半期決算説明会 質疑応答要旨**

=====

-----

<概要>

- ◇開催日時：2024年8月5日(月) 16:00～17:00
  - ◇内容：2025年3月期 第1四半期決算状況
  - ◇説明者：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：株式会社 リチウムエナジー ジャパン

■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】

車載用リチウムイオン電池事業の赤字幅が想定よりも大きく、驚いている。会社としての想定計画に対してどうだったのかを教えてください。HEV用は昨年度よりも数量が増えている一方で、PHEV用は三菱自動車のモデル終了で減速感が出てきているものの、想定通りだったとのことだが、HEV用とPHEV用それぞれでの計画比での状況を教えてください。

【回答①】

HEV 用：販売物量は前年度から上振れしており、計画比でもそこまで大きな齟齬がない。ただリチウム市況の下落幅が想定よりは若干大きいため、足元でも取り返せていない。リチウム市況は想定よりも悪かった。前年比で見ると、減益幅と赤字の要因は PHEV の影響のほうが大きい。

PHEV：今期は前年同期の物量から 6 分の 1 くらいの物量になっており、損益インパクトは半分以上を占めている。想定よりも若干悪かった。

12V：HEV 用・PHEV 用のマイナス分を若干挽回している。

【質問②】

BEC も今期は赤字だったということか。物量は想定通りで、売価とのスプレッドが思ったよりも悪化している？

【回答②】

その通りです。車載用リチウムイオン電池事業は期初の計画段階から 1Q は赤字計画だった。

【質問③】

リチウムの売価スプレッド影響は 1Q がピークで、2Q から解消していくというのはどういう仕組みなのか。リチウム価格について今後は下げ止まる想定なので、売価へは徐々に反映されていくイメージなのか。リチウム購入価格は年間契約という話もあったが、今後スプレッドの影響がどのくらい解消できそうかについて、定量的なデータがあれば教えてください。

【回答③】

リチウムのスプレッド悪化の影響については、2Q 以降はかなり縮まると思う。半年スパンのリチウム市況価格が半年遅れて売価に反映されるスキームになっている。リチウム価格は前上半期から急激に下がってきていたため、現在逆ザヤでマイナスに影響している。リチウム市況は足元では低位安定なので、過去半年間の売価がスライド反映され、スプレッド差は自動的に少なくなる。一方で売価と原材料価格とのタイムラグをそのままにしていたのは反省点。現在は、業績の期間損益のボラティリティにスプレッドが大きく反映しないように是正を進めている。2Q 以降影響がどのくらい縮まるのかは回答を差し控えさせていただく。

【質問④】

説明会資料 P.12 の「原材料価格・売価」の部分がスプレッド影響なので、ここが 2Q 以降にプラスになっていくイメージなのか、下期からの回復になるのか。今回のマイナスは、PHEV

用の数量減による稼働減の影響によるものが大きいのか。

【回答④】

2Q以降黒字化するかどうかはお伝え出来ないが、改善はしていく見込み。1QはPHEV用の影響が想定以上に大きかった。

【質問⑤】

旧LEJについて、足元ではESS向けが好調だと聞いているが、PHEV用の生産数量が減少した分、空いたラインをESS用の生産に使い、稼働を補うというのは難しいのか。そのあたりの生産ラインの柔軟性はないのか。

【回答⑤】

PHEV用は現行車種のモデル終了に伴う車種減の影響で減少したが、これについては期初計画に織り込み済。旧LEJの生産体制としては大きく変更がない。上期にESS用の生産の作りだめを行い、下期からのPHEV用の需要・物量増加に備えている。

【質問⑥】

PHEV用の現在の採用車種は1車種だと思うが、今後新車種が出てくるため下期から数量が増えるということなのか。それとも以前の車種が戻ってくるということか。

【回答⑥】

車種が増えるわけではなく、戻ってくるということです。

【質問⑦】

今回の超インフレ会計適用前の営業利益68億円というのは、計画対比で、各事業でどのくらいプラスマイナスがあったのか、詳細を教えてください。

【回答⑦】

計画比で、1Qの決算は車載用リチウムイオン電池事業のPHEV用の数量減少が想定より大きかったのと、リチウム市況の影響があったため想定よりはマイナスになった。そのほかのセグメントはいずれも計画超えで推移した。特に、自動車電池（海外）はアセアン・欧州・豪州いずれも前年比で増加しており、計画も超えている。

【質問⑧】

計画としては、超インフレ会計適用前の営業利益60億円と想定していたが、上振れたということなのか？

【回答⑧】

当初計画比では、車載用リチウムイオン電池事業の悪化以外は想定以上の伸びだった。

【質問⑨】

先日のホンダ、日産の説明会で、BEV 用電池の規格を両社で共通化させるという話があった。LG 化学の BEV 用電池は日産も使うという話があり、GSユアサについての言及はなかった。GSユアサとしては、BEV 用電池の規格共通化について特に驚きはなく、粛々と良い電池を作っていく、という戦略なのか？電池の共通化にあたっては、現地生産が重要なので今後は海外生産を頑張らないといけないと考えているのか。今回の発表を踏まえて何か言えることがあれば教えてください。

【回答⑨】

ホンダと日産の発表については大きな驚きはなかった。現時点でホンダとはしっかりタッグを組んでいる。現在はホンダと最適な BEV 用電池の開発に努めており、BEV 用電池の規格を横展開したいんだらうというホンダの想いは感じる。ホンダと開発した電池がどこで販売されるのかは決まっていないが、海外でも生産・販売されていくと考えている。

【質問⑩】

車載用リチウムイオン電池事業について、HEV 用は 2Q 以降、数量増と売価見直しで挽回とのことだが、売価見直しというのはリチウム価格が下がっている中で、どのように見直すのか。数量増加についても新車メーカーの状況は不透明だと思うが、心配する必要はないのか。GSユアサとしてどのように予測しているかを教えてください。

【回答⑩】

さまざまなコストの上昇に伴い、各セグメントで売価是正に努めている。鉛蓄電池だけでなく、車載用 LiB でも同様の交渉を行っていく。HEV 用の生産・販売を行う BEC はホンダとの合併会社なので、現在の環境を踏まえてホンダとしっかり協議をしていく。物量増については不透明だが、昨今の HEV 用の需要増は堅調に続くと考えているので、物量増への期待はできる。

【質問⑪】

為替感応度があれば教えてください。鉛価格も大きく変動していると思うが、今後のアップサイド・ダウンサイドのポテンシャルは？

【回答⑪】

従来からのコメント通り、為替感応度は基本的にニュートラル。例えば円安に進んだ場合は国内鉛建値やエネルギー価格が原価アップになり、マイナス影響がある。海外事業会社は赤字に陥らない限り、円安が評価の関係でプラスに影響する。鉛蓄電池は地産地消がベースなので、為替によって一喜一憂することはない。アップサイド・ダウンサイドポテンシャルについては、国内鉛建値はここ数日の円高傾向が続けば下がると見込んでいる。ただ、新車向けはスライド制のため、ほぼ影響がない。補修向けは都度の価格交渉なのでアップサイドの可能性はある。海外は円高になると評価面で下振れる可能性はある。

【質問⑫】

自動車電池（海外）について、アセアンはかなり好調だと思うが、その背景について詳しく教えてください。また、好調が今後も持続する理由は？

【回答⑫】

タイ：現地の政策上、新車向けのローン審査が厳しいので、新車向けが伸び悩んでいる一方で補修向けが増加している。インドネシア：市場在庫の調整が進み、前年度から市況が回復している。ベトナム：経済成長が続いているため、物量増加に期待できる。

【質問⑬】

日刊工業新聞に、滋賀県に建設予定の BEV 用第 2 工場に関する記事が出ており、2 工場での生産能力は 20GWh で、総投資額は 2,000 億円との記載があった。前回の第六次中期経営計画アップデート説明会発表時からの変更点はあるか？ G S ユアサが従前より説明している通り、1GWh あたり 100 億円なので、2 工場合計 20GWh の生産能力で投資額が 2,000 億円という算出なのか、それとも詳細な投資額が決まったということなのか。

【回答⑬】

BEV 用の第 2 工場は第六次中期経営計画で説明した通り、進捗に大きな変更はない。想定していた進捗に関して記事が掲載されている。従来の計算だと 1GWh 当たりの投資額 100 億円と想定してトータル 2,000 億円になるが、土地の購入や建屋の建設などから始めるので、単純計算で 20GWh = 2,000 億円になるかはわからない。昨今の建築部材高騰もあるため、投資金額が変動する可能性はある。

【質問⑭】

常用分野は生産能力の 3 倍の引き合いが来ているというのは正しい情報か。系統用蓄電池の需要が接続契約でも年間 3 倍と急増しているという情報があったが。

【回答⑮】

現行の栗東工場の既存の生産能力に対する3倍の引き合いが来ている。系統用蓄電池の情報とは必ずしも≠ではない。

【質問⑯】

車載用リチウムイオン電池事業のスプレッド改善は2Q以降とのことだったが、半年遅れでリチウム価格が売価に転嫁されるとのことだが、半年前のリチウムの価格が安定して推移しているため、2Q以降の影響は少ないということなのか。構造的に半年スパンを3か月に変更するなどの交渉はできるのか？構造的な改善はいつごろを見込んでいるのか。

【回答⑯】

現在スプレッドの改善交渉を今始めているところなので、詳細申し上げられない。7月上旬の第六次中期経営計画アップデート説明会の際に社長が申した通り、少なくとも2025年度には影響がないようなスキームに変更していきたいと考えている。

【質問⑰】

今期の特殊電池およびその他の航空機向けについて、前年比で数量が減少する要因・背景は？

【回答⑰】

コロナ禍で飛行機が動かなかった時期から、飛行機の稼働が再開し、長らく放置されていたバッテリーの取り換え需要がここ数年で急激に高まった。昨年までその影響がかなり出ていたが、足元では平時に戻ってきたというイメージ。新車向けが増えていくという影響もあると思う。

以上