

=====

株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーション
2024年3月期 第3四半期決算説明会 質疑応答要旨

=====

<概要>

- ◇開催日時：2024年2月6日（火）16:00～17:00
 - ◇内容：2024年3月期 第3四半期決算状況、
公募増資について、その他トピックス
 - ◇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】

産業電池電源・自動車電池（海外）の利益が良いように思う。産業電池電源では通常4Qに売上が偏ると思うが、案件の期ずれなどがあったのか？産業電池電源・自動車電池（海外）の売上・利益が良かった背景を教えてください。

【回答①】

産業電池電源は通常 4Q に売上・利益が偏るが、今期は 3Q に利益率のいい案件が出た面もある。加えて値上げが浸透した影響と、常用分野の需要が旺盛で売上が堅調だったこと、採算の改善が進んだことが要因。

自動車電池（海外）は売上・利益ともに増加しているが、特にトルコ拠点の増益が大きく寄与している。トルコ国内・輸出ともに非常に好調で、リラ安を背景に特に輸出が大きく伸びている。また豪州市場では Made in Australia が非常に評価されている。豪州の電池メーカーは当社のみが豪州生産で、競合他社は輸入販売のため、当社にとっては強みになっている。また 2Q までは中国の状況が厳しかったが、持分譲渡したことで赤字が改善されている。総じて売価是正が様々な拠点でできており、増収増益に寄与しているということになる。

【質問②】

HEV 用・ESS 用は 2024 年度まで引き続き好調なのか？ ESS 用の売上が好調なのは採算の改善も進んだのが要因とのことだが、稼働率が上がったことも大きな要因なのか。

【回答②】

・HEV 用：足元での生産能力 5,000 万セル／年から 7,000 万セル／年まで伸ばしていき、販売数量が増える見込みがあるので、2023 年度よりも 2024 年度に伸びが期待できる。

・ESS 用：現時点で生産能力が足りなくなるほどの受注が来ているため、増産に向けて生産能力を増強している。しかし生産能力に制約があるため、どこまで売上高が伸びるかは不確定な面がある。稼働率の向上効果に加え、需要が旺盛であることで採算の改善が進んでいることも大きなメリットであり、好調の要因だと考えている。

【質問③】

自動車電池（国内・海外）の値上げが進んでいるとのことだが、競合他社に比べて価格競争力があるため、値上げをしても受け入れられやすいということなのか？

【回答③】

海外では従前からコストアップを売価に反映させる商慣習ができており、売価是正しやすい環境にある。東南アジアなどでは他社が値上げしていない場合でも、当社の値上げは比較的受け入れてもらっている。

【質問④】

車載用リチウムイオン電池について、第六次中計の営業利益目標 60 億円について、HEV 用のホンダ様・トヨタ様・新規日系メーカー 2 社の受注を踏まえた目標という認識で合っているか？アメリカでも HEV が増加しているが、第六次中計目標のアップサイドの可能性はあるか？

【回答④】

第六次中計期間中の HEV 用の販売先はホンダ様・トヨタ様・三菱自動車様ともう 1 社で計画を立てている。今年度すでに営業利益 45 億円を予想しており、今後は 4 社への納入数量が増え、稼働率も上がっていく。また 12V 用 LiB も販売数量増加と売価アップが期待できる。そのため 2025 年度の営業利益 60 億円には一定の確度があると考えている。

【質問⑤】

営業利益 60 億円という目標において、第六次中計最終年度の BEC の工場稼働率はどのくらいを想定しているか？

【回答⑤】

現在の稼働率は 70～80%程度。想定稼働率は具体的にはお話しできないが、今後も物量は徐々に増えていくので、稼働率 70～80%を今後も維持していくイメージ。若干設備の導入と生産のタイミングのずれは発生すると思う。

【質問⑥】

資本効率に関して、特定投資株式を島津製作所様・三菱ロジスネクスト様で約 150 億円保有していると思う。昨年 11 月の増資で 400 億円程度調達しているが、増資の際に特定投資株式の売却は検討したか？PBR1 倍以下が続いているので、資本効率改善の観点からも教えてください。

【回答⑥】

政策保有株式は每期検討のうえで売却している。特定の銘柄についての言及は避けるが、保有意義が薄れているものは今後も順次売却していく。公募増資の際には政策保有株式の売却も検討していたが、税金でのデメリットなどもあり無計画な売却はできないため、計画的に着実に売却を進めたいと考えている。すべての政策保有株式を売却検討の対象にしており、3Q にも売却を進めている。

【質問⑦】

産業電池電源において ESS 用の需要が旺盛との話があったが、その背景は？ 2Q と比べて大きな変化はあったか？

【回答⑦】

需要は 2Q から引き続き旺盛。数年前から政府の補助金が手厚くなり、顧客が再エネの導入をしやすくなった。補助金は当面の間継続するときいているので、旺盛な需要は今後も続くと考えている。

【質問⑧】

車載用リチウムイオン電池の営業利益が大きく改善していると思うが、HEV 用の好調・LEJ の稼働率アップ・12VLiB の好調などの要因の中で何が一番大きかったのか？ また、全体の営業利益率 7%強は今後も継続するか？

【回答⑧】

それぞれそれなりにインパクトがあった。HEV 用は上期に新車メーカーの半導体不足の影響があり、計画比では数量が少ない。下期から納入開始予定であった 1 社は、先方の都合で延期になったため、実費精算の動きを進めている。
今期は売価是正の影響で利益率が改善した面が大きかった。来期以降に正常化されてくると、利益率は少し落ちるかもしれないが、利益額は今後も伸びていくと考えている。

【質問⑨】

HEV 用は計画比では数量が下振れとのことだが、第六次中計の最終年度に向けてどのように数量が推移していく見込みなのか？ また、北米を中心に HEV 用に再度注目が集まってきたが、G S コアサの BEV 用の投資戦略に変化が出る可能性は？

【回答⑨】

HEV 用の来期の生産数量は新車メーカーと調整している。第六次中計の想定から大きくは変わっていないが、一部納入が遅れているメーカーがあるので、いつ納入が開始するか次第。新車メーカーからは販売不振の地域もあると聞いており、どのくらい回復してくるかによっても変わってくる。北米における HEV の注目度は当社では詳しく把握できていないので、新車メーカーと生産数量や戦略について詰めていきたいと考えている。

【質問⑩】

今後 HEV 用でマイナス要素が出てきた場合は、第六次中計の目標未達になるリスクもあるのか？

【回答⑩】

新車の売れ行き次第なので申し上げられないが、新車メーカーからの要望にしっかり応えていきたいと考えている。仮に著しく数量が減少することがあった場合、売価反映は実施したいと考えている。

【質問⑪】

LEJの再編を決めた背景は？今後のESSの成長を見込んでの戦略か、車載用でのフレキシビリティを高めるためか。

【回答⑪】

三菱商事とは10年以上にわたりタッグを組んで製造・販売をしてきたが、先方からはバッテリーの製造よりも、再エネ市場などのさらに大きな枠組みでビジネスをしていきたいと提案があった。バッテリーの製造について三菱商事側の役割はなく、当社としても大容量から小容量まで開発・製造をコントロールできるというメリットがあり、Win-Winの取引となった。

【質問⑫】

通期業績予想について、自動車電池（海外）は売上が横ばいで利益が上振れを予想していると思うが、売価是正以外に利益が上振れる要因は？

【回答⑫】

売価是正の影響も大きいですが、中国の再編も含めてリソースの見直しを行うため、利益率が改善する見込み。

【質問⑬】

通期の配当予想修正について、第六次中計で総還元性向30%の目標を掲げている。今回の配当修正でも総還元性向30%には届いていないと思うが、どのような取り組みを考えているか？

【回答⑬】

2023年12月に増資後の株式数が確定したため、総還元性向が低くなっている。中間配当発表時（2Q）の株式数が約8,000万株、期末配当発表時は増資後なので約1億株がベースになっている。期中で株数が変動したので総還元性向が低くなっているが、期初から約1億株の株式数だった場合を想定すると、配当性向・総還元性向はもう少し高くなる。今後BEV用の戦略において多くの資金が必要になるが、株主還元も重要であると考え、10円増額して年間配当金60円に設定した。

以上