

=====

**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2四半期決算説明会 質疑応答要旨**

=====

-----

<概要>

- ◇開催日時：2023年11月9日（木）15:00～16:00
  - ◇内容：2024年3月期 第2四半期決算状況
  - ◇説明者：代表取締役 取締役社長 村尾 修  
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通期業績予想修正について詳しく教えてください。売上の下方修正幅が大きいように見えるが、新規納入案件の期ずれと、利益計画を据え置いた点について背景を教えてください。

【回答①】

売上を 150 億円下方修正した理由は、今期納入予定だった新規案件の期ずれが大きい。新車メーカーの事情で搭載車種の生産が遅れている。営業利益を据え置いた理由は、①全体的に販売数量が増加していること、②原材料の価格転嫁が進んでいること、③電解液・電気代やエネルギー費、部材費などの売価転嫁が進んでいること、④工程の歩留まりが改善されていること、⑤BEV 用 LiB の研究開発費を Honda・GS Yuasa EV Battery R&D に移管すること であり、これらを踏まえると営業利益は通期予想を下回ることはないと思込んでいる。

【質問②】

下期は 2Q と比べて営業利益がかなり改善される見込みだと思うが、価格転嫁と歩留まり改善が下期にかけて効いてくるということ？

【回答②】

その通りです。1Q と 2Q の営業利益を比べると、2Q のほうが少なかった。足元では原材料価格が下がっているが、売価反映時期ずれの影響があり利益面で苦戦したので、下期は適切に転嫁を進めて利益を確保したい。

【質問③】

LEJ と BEC の状況について教えてください。

【回答③】

LEJ：足元で稼働率は上がっており、2Q 時点で 80%超と好調を維持している。前年比で数量も伸びている。現在年間 600 万セル程度の生産能力だが、今後さらに増強する予定。

BEC：前年度に生産能力を拡大しているが、現在の稼働率は前年並みの約 70%。納入数量は、半導体不足の影響もあり当初計画よりは若干落ちているが、前年比で見ると大幅に伸びている。今後も需要に対応するため生産能力を拡大する。

【質問④】

LEJ がさらに生産能力を増強することだが、今後の PHEV 用 LiB の採用車種拡大はある程度見えてきているのか。また採用車種は三菱自動車中心なのか、ほかのメーカーへの供給の可能性はあるのか、採用車種の拡大は来期くらいの近い将来なのか。

【回答④】

詳しくは申し上げられないが、近いうちに PHEV 用 LiB の採用車種は増える見込み。また LEJ で製造している ESS 向けも引き合いが多いので生産能力の増強が必要と考えている。

【質問⑤】

自動車電池（海外）では営業利益が良かったように思う。ミックスはコロナ前・前年と比べてどうだったか？下期の考え方も含めて教えてください。

【回答⑤】

コロナ禍では新車向けが減少した一方、利益率の高い補修向けが増えた。新車生産が回復して販売台数が増えているので、新車向けが増加するのに伴ってミックスは若干悪化しているが、売価是正や合理化の効果で確実に利益を稼ぐことができている。1Q で溜まっていたインドネシアの在庫もかなり捌けてきたので、今後さらに回復が期待できる。また、基本的に地産地消のビジネスなので為替で利益が変動することは少ない。

【質問⑥】

自動車電池（海外）の下期予想は保守的に見えるが、ミックス悪化や数量減などのリスク要因を想定しているのか。

【回答⑥】

そのようなリスクはあまり考えていないが、海外はカントリーリスクもあるので、慎重に見ている面もある。

【質問⑦】

Honda・GS Yuasa EV Battery R&D の現在の状況について、人員配置も含めてアップデートがあれば教えてください。京都で新工場棟建設への投資があるとの話があったが、Honda・GS Yuasa EV Battery R&D のことか。

【回答⑦】

京都で建設中の新工場棟とは、産業用の電池生産工場の建て替えのこと。Honda との合併会社である Honda・GS Yuasa EV Battery R&D の従業員は Honda、GS ユアサ両社あわせて 100 名超で、8/1 より京都事業所にて事業を開始している。BEV 用 LiB の生産工場は滋賀県守山市に建設予定で、現在土地を造成中。2027 年 4 月からの市場投入に向けて当初の予定通り進んでいる。

【質問⑧】

BEC の HEV 用 LiB 生産能力増強の進捗状況を教えてください。2023 年度下期に Honda、TOYOTA 以外の新規メーカーへの納入が予定されていたが、期ずれしているとの話もあったので、詳しく教えてください。

【回答⑧】

現在 BEC 第 2 工場は 2 ラインが稼働しており、足元では年間 5,000 万セルの生産能力。2025 年度にかけて 2 ラインを追加して年間 7,000 万セルの生産能力になる見込み。新規メーカーへの納入が今期 2 社増える予定だったが、そのうち 1 社への納入が生産立ち上げの問題で期ずれしてしまった。

【質問⑨】

再エネ向け LiB について、電力系統に納入するような大型のものの引き合いが強く、今後も大型の案件が増えるのか。家庭用や EV への充電用でも納入があるのか？  
常用分野は利益面ではあまり寄与しないイメージで、長期的にメンテナンスで利益を稼ぐビジネスがメインになると記憶している。第三世代の新型電池の変化点や業績への影響もあわせて教えてください。

【回答⑨】

ESS（系統連系・事業所のピークカットピークシフト・家庭用）で注力しているのは、北海道の大規模風力発電案件をはじめとした系統連系、Honda 熊本製作所案件をはじめとした事業所用。ESS は LEJ で生産しているが、生産能力以上の引き合いが来ているので少しずつ生産能力を増強したいと考えている。また当社は家庭用分野にはあまり参入していない。ESS は 20 年前後のメンテナンスで利益を出していくビジネスがメインなので、納入時の利益は少ない。全国各地の拠点を活用したフットワークと遠隔監視のネットワークで利益を確実に稼ぎたい。新しい取り組みとして、寿命を終えた電動車用 LiB を常用分野にリユースする仕組みを検討している。第三世代電池は材料を変えてより高性能にしたもので、蓄電池盤とパワーコンディショナを一体化した商品も開発中。

以上