

=====

**株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーション**  
**2023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：2022年11月10日(木) 15:00-16:00
  - ◇内 容：2023年3月期 第2四半期決算状況  
蓄電池を取り巻く環境と戦略、GSユアサ エナジーとのシナジーの創出
  - ◇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
- ・GYE：株式会社 GSユアサ エナジー

■その他

- ・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
- ・BEV：バッテリーEV

【質問①】

EV用リチウムイオン電池の取り組み状況について、研究開発を強化しているという話があったが、アップデートがあれば教えてください。新聞記事では2023年以降にEV用市場参入という話もあったが。

【回答①】

今年度リチウムイオン電池事業部内に BEV 電池開発室を設置し、従来の LiB 技術開発センターから 30 人ほどが移籍して研究開発を行っている。現在も EV 用リチウムイオン電池を納入しておりプラットフォームはあるが、さらにエネルギー密度の高い高品質な電池の開発に向けて新車メーカーと打ち合わせしながら進めている。また、2023 年度にスタートする第六次中期経営計画においては、リソースをこれまでの HEV 用リチウムイオン電池から徐々に EV 用、ESS 用リチウムイオン電池に大幅にシフトしていきたいと考えている。

【質問②】

欧州の状況について、物流の混乱により 1Q には未実現利益が発生し、2Q は生産を落とす可能性があるかと聞いていたが、現在の状況は？ 厳しい状況が続いているのか。

【回答②】

トルコ拠点、イギリス拠点（主に産業用を生産、自動車・オートバイ用補修向けはアジア・トルコより輸入）で現地の通貨安の影響を受けている。また、これまでは今年の暖冬の影響や物流の混乱影響もあり棚卸在庫が増加していたが、今後は需要期にかけて少しずつ捌けてくる。イギリス拠点を中心に在庫削減の対策を行っているので、需要期にかけて在庫は減少し、今後は徐々に未実現利益も改善してくると思う。

【質問③】

中国の拠点の再建状況についてアップデートをお願いします。上期の段階では厳しい状況に見えたが、ロックダウンの影響もあり回復にはまだまだかかりそうなのか。日本人の技術スタッフの派遣や EC 向けの強化などの販売促進策の進捗状況は？

【回答③】

中国国内で南北に生産拠点があり、新車向けはある程度の数量が確保できているが、ゼロコロナ政策などの影響もあり補修向けが苦戦している。販売改革についても着実に進めている。

【質問④】

営業利益の増減要因について、自動車の生産は回復基調にあるとはいえ厳しかったと思う。数量・構成変化で当初予想よりかなり足を引っ張っている一方、他でのカバーがあったのではないかと推測するが、背景は？

また、通期予想については変更しないとのことだが、増減要因の内訳についても変更があるのかどうか、下期も上期のような状況は継続するのかも含めて併せて教えてください。

【回答④】

主に営業利益増減要因の当初予想との比較について、数量・構成変化の60%くらいが海外での物量減の影響・半導体不足の影響・欧州での物量減・ウクライナ影響などによるもので、足元で物量が減少している。国内新車向けも半導体不足の影響で当初予想よりは少なかった（前年比ではほぼ横ばい）。産業電池電源は各社の設備投資の抑制などもあり、据置用鉛蓄電池・電源関係で当初予想より物量が少なかった。車載用リチウムイオン電池はほぼ新車向けのみなので、新車物量減により予想比減となった。一方、原材料価格高騰に対する売価是正や経費削減で対応し、円安影響でもカバーできた。現在鉛価格（LME）は落ち着いており、下期は原材料価格の売価是正の効果は継続して出てくる見込みで、利益貢献できると思う。このまま半導体不足が続けば物量に連動した変動費も削減される見込み。

【質問⑤】

EV用リチウムイオン電池に関して、アメリカのIRAのように現地生産が求められており、設備投資がかなり必要だと思うが、現地生産に対するの考えは？  
国内での取り組みについても現状の考えを教えてください。

【回答⑤】

2025年まではHEV用・PHEV用・ESS用が中心になってくると思う。第五次中期経営計画期間でBECの生産能力を増強しており、現在は年間5,000万セルの生産能力で、今の引き合い状況から見ると2020年代後半には生産能力が年間7,000万セルになる見込み。すでに納入しているホンダ様、トヨタ様以外にも引き合いがあり、調整を進めている。EV用は研究開発の人員増強などでリソースを増やし、さらに高性能な電池の開発を進めており、市場への製品投入は2025年以降になる見込み。  
アメリカを中心とした現地生産について詳細はお答えできないが、調整はしている。設備投資が課題であると認識しているので、当社がマジョリティを持って参入するのではなく、今後は技術の供給で新車メーカーと協働で参入していくイメージで考えている。

【質問⑥】

定置用についてポテンシャルが大きいと思うが、次世代電池の導入で火が付くのか？再生可能エネルギー関連が急激に伸びるタイミングについて教えてください。  
また、第2世代になると引き合い先に変化はあるか？

【回答⑥】

第1世代（LEPS-1）は出力変動抑制の用途を中心に、すでに色々な蓄電設備に納入している。第2世代（LEPS-2）については開発が完了し、下期から販売開始予定

で、すでに納入先も決定している。第 2 世代は第 1 世代と比較すると容量維持率を大きく向上させている。ESS 用は 15～20 年の耐久性が要求されるが、長期間電池を使っていると劣化してくるため容量の追加が必要。容量維持率が向上すると初期の納入量が削減でき、より長寿命になり容量低下が少なくなる。ESS 用は今後も伸びていく見込みで、LEPS-2 以降の開発も進めている。

第六次中期経営計画期間以降もかなり引き合いがあるため、生産体制について調整中。現在の当社 ESS は蓄電池のみの納入だったが、今後パワーコンディショナも一体化させたシステムにすることで設置工事を簡易化できるので、さらに引き合いが増えてくると思う。

#### 【質問⑦】

GYE は 2016 年度～2021 年度の累計営業利益が約 200 億円ということは、営業利益率は 10%前後が実力なのか。自動車電池（国内）事業の営業利益率の実力は 1 桁後半だと思うが、その違いは何が原因か。今後も GYE の高利益率は続くのか？

#### 【回答⑦】

GYE の営業利益率は 10%程度を維持しており、G Y の営業利益率は 1 桁後半という認識の通り。GYE の利益率が高い要因は 2 つある。①新車向けと補修向けの比率：補修向けは新車向けより収益性が高いが、GYE は補修向け比率が高い。②生産モデルの違い：G Y は小型から大型までの製品バリエーションが多いが、GYE は品種が少なく大量生産が得意。また、大型電池は G Y から GYE へ、小型電池・VRLA 電池は GYE から G Y へ供給するなど、2 社それぞれの強みに合った生産を進めていく。

#### 【質問⑧】

蓄電池のグリッドへの設置について、「発電側への併設」「系統直結」「需要家側への併設」のうち、G Y の得意不得意は？

また、今後開発予定のパワーコンディショナと蓄電池の一体型 ESS について、他社製品ですでにあるか？

#### 【回答⑧】

どの分野が強い、というのは特にはないが、納入実績としては「発電側への併設」「系統直結」が特に多い。今後は「需要家側への併設」を含めて 3 つとも領域を拡大していきたい。パワーコンディショナと蓄電池の一体型 ESS は、他社製品ですでにあるが、今後の開発でさらに効率化を図っていきたい。

#### 【質問⑨】

GWh 換算にすると、G Y の電池生産能力はどのくらい？ 1GWh 生産能力を上げるために

どのくらいの設備投資が必要なのか。また、ESS 向けは LEJ で生産するのか？

【回答⑨】

現在の生産能力は約 3GWh くらい。1GWh の生産能力の工場を作るには 2 桁後半～100 億円くらいの設備投資が必要だが、今後下がる可能性はある。ESS 向けでも同様の投資額になる。

BEC と LEJ での生産の考え方については、現在パートナーと相談しているが、ESS 向けは今のところ基本 LEJ での生産を考えている。車載用については色々と調整を進めている。BEC は第 1 工場・第 2 工場ともに HEV 用の生産で埋まっているため、今後の生産体制についてはパートナーを含めて考えている。

【質問⑩】

G S コアサレポート 2022 の P.58「営業利益 100 億円超も近い将来見通せる状況になってきました」との河野リチウムイオン電池事業部長の発言について、具体的には？

【回答⑩】

具体的なストーリーはまだお話しできないが、特に BEC は HEV 用の生産拡大で営業利益を確実に稼いでおり、年間 2,000 万セルの生産能力が 2023 年以降は 5,000 万セル、2020 年代後半には年間 7,000 万セルの生産能力になる見込みで今後もさらに伸びる。LEJ も ESS 向けと商用車を中心とした EV 向けなどで伸びてくるので、そのような発言をしている。この営業利益 100 億円は、第六次・第七次中期経営計画の目標としては目指していきたいと考えている。

【質問⑪】

12V リチウムイオン電池の現状と今後について教えてください。

【回答⑪】

12V 用リチウムイオン電池は LEJ でセルを生産し、ハンガリーでモジュールを組み立てて出荷している。欧州の高級車メーカー 2 社に納入しており、そのうち 1 社は 2022 年度に入って納入数量が増加している。欧州ではもともと新車向け鉛蓄電池を納入しておらず、自社でのカニバリはないので、今後 12V は粛々と進めていきたいと考えている。

【質問⑫】

蓄電池を取り巻く環境について、補助金も増えて予算規模は非常に大きいと思うが、電池業界に対する見解は？

**【回答⑫】**

補助金について、非常にありがたいと考えており、ESS用・車載用ともに蓄電池の開発・生産に活用するため、経産省とコンタクトを取りながら進めていきたい。

以上