

=====

株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーション
2023年3月期 決算説明会 質疑応答要旨

=====

<概要>

- ◇開催日時：2023年5月16日(火) 15:00～16:00
 - ◇内容：2023年3月期 決算状況／2024年3月期 業績予想と取り組み
 - ◇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2023年度業績予想について、2022年度比で376億円(+58%)の増加となっているが、BECとLEJの売上の内訳を教えてください。半導体不足が解消されつつあり、各新車メーカーの生産が回復する計画を発表しているとはいえ、それ以上に増える背景は？

【回答①】

2023年度の売上について、半導体不足の緩和による物量増・採用車種の拡大により、HEV用LiBがBECで増加する。LEJについても、PHEV用LiBが半導体不足の緩和による物量増が見込まれる。ESS用もLEJで生産しており、拡大を見込んでいる。

2023年度の車載用リチウムイオン電池事業の増収増益はほとんどがBECの伸びによるもの。増収の内訳は、BEC：Honda向け・トヨタ向けともに増加を見込んでおり、約300億円の増収。LEJ：ESS向けの生産・販売は増加するが、内部消去があり産業電池電源事業で計上される。PHEV用LiBの増加で約70億円の増収。利益の伸びが20億円と、売上の伸びに対して少ない点については、一定の固定費増加があるためと考えている。

【質問②】

Hondaとの協業に関する助成金について、事業総額4,341億円の定義は？連結ベースの設備投資はこの中に含まれているのか？第六次中計3年間の設備投資1,900億円(うちBEV用LiBに関する投資600～700億円)は含まれている？

【回答②】

事業総額は2027年(～2030年)までの設備投資・研究開発費の総額。国からの助成金の範囲は研究開発費で1/2、設備投資で1/3なので、土地購入は含まれていない。現在の予定では、2027年4月からBEV用LiBの生産ラインを稼働、10月から本格量産する予定で、2030年にかけて順次生産ラインを立ち上げる見込み。

第六次中計3年間の設備投資1,900億円の中にBEV用LiBの生産設備投資は含まれていない。一部土地・建屋の購入などがあるが、事業総額4,341億円と重複する部分は非常に少ない。

【質問③】

車載用リチウムイオン電池事業について、2023年度は利益計画に対して経費増加を見込んでいると思う。償却費は前年比+4億円だが、どのような費用が増えるのか。HEV用LiBで約300億円の増収を見込んでいると思うが、利益の伸び幅が少ないのはミックスの悪化が要因なのか。研究開発費は年間数十億円だと考えているが、人件費の増加も含まれるのか？

【回答③】

売上の伸びに対して利益の伸びが少ない点について、BEV電池開発室を事業部内に設置しているので、研究開発費などが増加する。固定費などの増加に加えて、昨今の原材料価格高騰に対してどこまで売価是正をできるか次第で変わってくる。現在お客様と相談して

いる段階なので、売価転嫁によるプラス分をある程度保守的に見込んでいる。まとめると、売上の増加はあるものの、固定費の増加と原材料価格高騰が利益の伸びにブレーキをかけている、という状況。

人件費などについても保守的に予想している。Honda との JV の契約の関係で、詳細の回答は控えさせていただく。

【質問④】

車載用リチウムイオン電池事業について、ESS 用 LiB は 2023 年度に容量ベースで約 3 倍と、大幅に増加すると思う。PHEV 用 LiB も数量が増加すると考えると、LEJ での生産キャパは問題ないか？

2027 年以降の BEV 用 LiB の生産に関して、BEC と LEJ も含めた役割分担はどう考えているのか。

【回答④】

LEJ では PHEV 用を中心に、BEV 用・ESS 用 LiB を生産しているが、タクトアップ・稼働率向上・歩留まりの向上などを行うことで、2023 年度納入分の ESS 用 LiB の生産は賅うことができると考えている。

BEV 用 LiB の生産に関して、Honda とのこれまでの関係性の中で、BEC を中心とした生産になると考えている。

【質問⑤】

東証からも PBR1 倍割れの対策について開示要請があったが、G S コアサが PBR1 倍を割っている状況に対して、資本効率などについて社内でのどのような議論をされているのか。具体的には政策保有株の売却なども進めていると思うが、株主還元と成長投資の考え方についてもあわせて教えてください。

【回答⑤】

グローバルで BEV が大きく拡大する潮流の中、Vision 2035 を発表し、中長期にわたり BEV 用電池・常用分野（ESS 用）において大きく成長する旨を説明した。また、Honda との協業や経産省からの助成金の活用についても発表しており、今後の方向性や成長への第一歩をお示しできたと考えている。自社株買いという選択肢もあるが、G S コアサとしては成長へ向けての資金を投入していきたい。G S コアサの成長にご理解・ご期待いただくことにより、株価・時価総額・PBR が向上することを期待している。株価・時価総額などの向上により、結果として株主様へより多く還元できるよう努めていきたい。

株主還元と成長投資のバランスは難しいが、重要だと考えている。成長投資に向けた資金が今後も必要になってくるが、株主還元をおざなりにすることはないので、株主還元をしっかり

したうえで成長投資を行い、企業価値の向上を通して株価向上につながるよう努めていきたい。

【質問⑥】

自動車電池（国内）事業の2023年度の利益計画について、売上増に対して利益減を予想している理由は？新車数量増によるミックスの悪化を考えると、値上げも実施するのでもう少し利益は伸びるのでは。

【回答⑥】

新型コロナ禍では新車減による補修需要増加に伴い、利益率が高かった。2023年度は半導体不足緩和による新車生産の回復により補修が減少すると考え、利益が減少すると予想している。また、円安基調が続いているため、原材料価格高騰も継続すると考えている。これらのリスクを勘案して減益と予想している。

【質問⑦】

BEV用LiBに関する助成金の件について、Honda・GSユアサに加えてBECが含まれている意図は？

研究開発はHonda・GSユアサの2社で行い、生産工場は新たに合弁会社を設立するのか？工場はHondaの近くへの建設を考えているのか？

【回答⑦】

詳細は申し上げられないが、これまでのHondaとの関係性を鑑み、生産はBECが核になると考えている。GSユアサグループとしての生産場所は滋賀県を考えている。その他多くのことは決まっていない状況なので、決まり次第お伝えしていく。

以上