

=====

株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーション
2022年3月期 第1四半期決算説明会 質疑応答要旨

=====

-
- ◇開催日時：2021年8月5日(木) 16:30 - 17:30
◇内容：2022年3月期 第1四半期業績の説明
◇説明者：(株)ジーエス・ユアサ コーポレーション コーポレート室長
兼 (株)GSユアサ 取締役 理財部長 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

- ・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

【質問①】

自動車電池国内の補修用の販売が堅調であったことについて、前年の補修用の販売増加はイレギュラーであり、需要の先食いも懸念されていた印象だが、1Qも好調が続いている理由はどのように考えているか。

【回答①】

前年度に比べると、補修用の上がり幅は落ち着いてきているが、物量は前年比で5%増加となっている。背景としては、当社の得意としているEN電池やISS用電池などの高付加価値製品の伸びが寄与していると考えている。

【質問②】

自動車国内における1Qの補修用の販売は、2019年度と比較するとどのように変化しているか。

【回答②】

2019年度1Q比でも15%増加している。

【質問③】

今回業績予想の見直しはないようだが、1Qから2Qでは、売上の伸びに対して利益はほぼ横ばいの予想となっている。良化要因として、北海道の案件での費用増加や海外での費用増加、悪化要因として売価転嫁の可能性が考えられるが、そのほかに1Qと比較して2Q以降の変化（良くなる点、悪くなる点）を教えてください。

【回答③】

原材料（鉛）価格が高騰しており、鉛建値は計画では28万円/tに対し、1Qは平均29万円強/t、足元では32万円超/tとなっており、売価転嫁が追い付かないリスクが想定される。国内と比較すると海外では、鉛価格に対しては早くキャッチアップするが、足元の鉛価格の上昇が急激なので、売価転嫁が追いつかないリスクは考えられる。

【質問④】

今後、三菱自動車様のアウトランダーPHEVのリチウムイオン電池にはエンビジョン AESC が採用されるといった報道もあるが、影響はあるか。

【回答④】

当社では、三菱自動車様向けのPHEV用リチウムイオン電池は主としてエブリクスクロス向けに納入している。三菱自動車様の採用方針については当社からコメントは控えるが、新型アウトランダーについては受注を獲得すべく営業活動を強化している。

【質問⑤】

計画に対して、1Qで良かった点と悪かった点を教えてください。

【回答⑤】

自動車電池（国内・海外）補修用を中心とした販売増加が大きく寄与している。国内は鉛価格高騰による原価アップの影響はあったものの、引き続き補修用が堅調に推移した。またPHEV用リチウムイオン電池は、前年度の大幅な落ち込みに対し、物量が大きく回復したことに加え、前期のLEJのリストラ効果（減損）により増収増益となった。足元でも全体的に計画に対しては悪くない状況だが、懸念要素として鉛価格高騰の影響は一定あると考えている。

【質問⑥】

自動車電池（海外）が特に堅調に推移したと思うが、足元の新型コロナ禍による影響はどのような状況か。

【回答⑥】

国によって状況が異なる。アセアン地域の中で特にインドネシアでの新型コロナウイルス感染拡大が顕著だが、鉛蓄電池の工場は操業停止などの影響はなく、生産は継続しており、かつ需要が伸びているため販売が増加している。一方タイでは7月頃から、マレーシアでは数か月間ロックダウンが続いており、トヨタ様の工場が操業停止するなど、物量減少を懸念している。それ以外の地域では特に大きな影響はない。アメリカでは、ワクチン接種が進んでいる影響で、物量が急回復している。

ロックダウンがデルタ株などの影響で長期間継続すると今後どうなるかはわからないが、ワクチン接種浸透への期待や、需要の反動による補修の伸びも期待できると考えている。

【質問⑦】

自動車電池（国内・海外）での補修用の販売が好調とのことだが、1Qでの補修の好調の効果を前年比、2019年度比でそれぞれ教えてください。

【回答⑦】

自動車電池（国内）の補修用は前年比で5%の増加。昨年年第1四半期から新型コロナ禍での特需的な要因で好調だったため、対前年で見ると伸びは鈍化しているが、新車用の伸びが軟調になってきていることもあり、補修用の需要は引き続き堅調である。2019年度と比べると、15%の増加で通常時よりも増加している。新型コロナ禍での特需要因も考えられるが、ISS用電池やEN電池などの高付加価値製品が着実に増加している。

自動車電池（海外）の補修用は、新型コロナ禍からいち早く回復した中国では若干軟調だが、それ以外のアセアン地域を中心とした国では販売は増加しており、日本を除いたグローバルでは前年比で7%増加となっている。2019年度比では20%程度増加している。国内・海外ともに補修用の堅調さが今回の最高益の下支えとなっている。

【質問⑧】

車載用リチウムイオン電池事業の増収増益要因としては、BECの拡販が大きく貢献し、かつPHEV用リチウムイオン電池の販売が回復した点があると思うが、LEJ、BECそれぞれの売上・収益における貢献について教えてください。

【回答⑧】

BEC：トヨタ様向けの納入が昨年2Qから本格的に始まっており、その増販による貢献が大きい。売上は2～3割程度の増加、それに伴って収益も増加。

LEJ：前年が悪すぎたということもあり、半導体不足の影響はあるものの、足元では想定通りの状況。売上増加に伴う利益の増加に加え、リストラ効果（減損）による固定費の削減などにより、セグメントにおける利益面の貢献はLEJの方が少し大きい。

【質問⑨】

12V リチウムイオン電池の出荷状況や収益貢献の度合いなど、アップデートがあれば教えてください。また、12V 関連で新しいプロジェクトがあれば教えてください。

【回答⑨】

出荷は昨年から始まっているが、顧客の新型コロナ禍による影響もあり、出荷数量が計画を大きく下回っている。現時点での売上貢献はほとんどないため、利益面ではマイナス影響となっている。

【質問⑩】

1Q の産業電池電源セグメントにおけるバックアップ用の状況について教えてください。

【回答⑩】

主力事業である既存分野（非常用電源）についてはほぼ前年並みの売上である。顧客により利益率などは異なるが、利益面でもほぼ前年並みであり、鉛価格上昇の影響は少しある。

【質問⑪】

産業電池電源セグメントの年間の見通しを教えてください。新型コロナ禍による影響など、通期でカバーできる見込みはあるか。

【回答⑪】

受注状況を参考に業績予想を立てているが、足元での受注状況は堅調で、前年と比べると増収になると予測している。

【質問⑫】

バイポーラ型のニッケル水素電池がアクアに採用されたが、その影響はどのように考えているか。

【回答⑫】

採用についてはトヨタ様の方針であり、当社としてコメントは控える。ただ、トヨタ様・ホンダ様共に HEV 用リチウムイオン電池の技術を評価して頂いており、現在トヨタ様ではハリアーに採用頂いている。トヨタ様、ホンダ様ともに今後の搭載についての話も頂いている。当社の技術力が大きく評価されているという点をご勘案頂きたい。

【質問⑬】

リチウムイオン電池はバイポーラ型で対応できるのか。

【回答⑬】

他社のバイポーラ型の特性がわからないため、コメントを控える。

以上