

=====

株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーション
2021年3月期 決算説明会 質疑応答要旨

=====

-
- ◇開催日時：2021年5月18日(火) 15:00 - 16:00
- ◇内容：2021年3月期 決算状況、2022年3月期 業績予想と取り組み、
GY 環境長期目標 2030
- ◇説明者：代表取締役 取締役社長 村尾 修
代表取締役 専務取締役 CFO 中川 敏幸
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】

営業利益増減要因の前年比較において、2020年度の実績は経費等が△10億円であるのに対して、2021年度の予想では経費等が△86億円の減益要因となっている。この要因は、物流費の増加なのか、研究開発費の増加なのか。

【回答①】

コロナ禍で旅費交通費などの経費は下がっているが、人件費の増加や物流コストの増加等、間接経費を中心に増加している状況。2021年度の経費は計画段階なので、今後どのように削減していくかはこれから考え、削減に努める。

【質問②】

自動車の電動化の影響について、現在の始動用の鉛蓄電池はEVになるとリチウムイオン電池に代わる可能性があるか。

【回答②】

自動車の電動化が進んでも、12V のシステム起動用など補機用電池は必要になる。鉛電池・リチウムイオン電池双方で対応する必要があるが、当社では鉛電池はすでに始動用・補機用をラインナップしている。現在リチウムイオン電池を開発しており、ラインアップを揃えて対応していく。始動用・補機用は特に欧州では新車メーカー向けの納品が進んでいないため、12V リチウムイオン電池で積極的にシェアを取りに行く。

【質問③】

車載用リチウムイオン電池事業について、LEJ と BEC が多くを占めていると思うが、セグメント全体で見ると売上増加に比べて、収益改善が小さい理由は何か。研究開発費の増加やハンガリー工場の償却開始等が要因か。

【回答③】

車載用リチウムイオン電池事業では研究開発費が非常に大きくなる。また、リチウムイオン電池は生産設備を外部に依頼することもあり、鉛電池に比べて多くの投資が必要なため、投資対効果の面でも収益性はどうしても低くなる。

【質問④】

12V リチウムイオン電池について、電動化が進んでも補修用市場での買い替えサイクルに変化はないか。

【回答④】

12V リチウムイオン電池は寿命が長いため、補修需要は減ってくる。ただし、システム起動等の補機用以外にも自動運転のバックアップ用途として自動車メーカーのニーズも増えており、需要も増えてくると見込んでいる。

【質問⑤】

産業用リチウムイオン電池への注力ポイントについて、状況のアップデートがあれば教えてください。

【回答⑤】

常用分野の需要は高まってきており、当社の案件では北海道の風力発電向け蓄電池設備の納入が例である。現在は①再生可能エネルギーの活用（出力変動抑制・系統連系）、②事業所単位での省エネ（ピークシフト・ピークカット）、③家庭用の卒 FIT 制度による自家消費 の3つの分野での取り組みを考えており、特に①②に注力し、引き合いに対応している。小規模の案件では契約が成立したものもある。また、新たに低コストの電池

を開発している。

【質問⑥】

HEV 用電池への取り組みを宣言されている中で、社会からは EV 用電池への要請があると思うが、現時点での EV 用電池に対する考えを教えてください。

【回答⑥】

2022 年度までの第 5 次中期経営計画では HEV 用電池に注力するという方針。EV 用電池への各所からの要望はあるが、自動車メーカーと供給に関して相談のうえ、投資への判断を進めていきたい。当社には EV 用電池のプラットフォームは LEJ にあるため、研究開発は進めていく。

【質問⑦】

トヨタ様がバイポーラのニッケル水素電池に取り組むと伺っているが、それについてのコメントを教えてください。

【回答⑦】

当社も過去には一定の人員でニッケル水素電池の開発を進めてきたが、現在はリチウムイオン電池の開発にリソースを割いているので、ニッケル水素電池の分野において特に新しい取り組みなどはない。

【質問⑧】

自動車電池事業国内の計画について、かなり少なく設定されているように見える。2021 年 3 月期が寒波などで良すぎた影響はあると思うが、減収減益に設定した理由は。

【回答⑧】

自動車電池事業の 2020 年度の業績については出来過ぎであった印象。当事業は、新車用は利益が大きくないので、補修用で利益を稼ぐビジネスである。2020 年度上期は新車の生産数量が落ち込んだ反動や車の買い控えもあり、補修用が大きく増加した。また、下期は年末年始の寒波の影響もあり、補修用市場が拡大して大きく利益が伸びた。2021 年度は 2020 年度の反動で、新車用は数量が回復するとみている。加えて欧州統一規格(EN)電池が新車メーカーから高く評価されているため、さらに新車用の数量が増える可能性がある。一方で補修用は反動で数量が減少すると見込んでいる。また 2020 年度は鉛価格が 2019 年度と比べて 5%程度低かったため、利益面でプラスに影響した。2021 年度は鉛価格の前提を高めに設定しているため、利益面では保守的に予測せざるを得ないと考えている。

【質問⑨】

ライフサイクルアセスメント（LCA）の流れにおいて、電池製造時のCO₂排出量削減が求められているが、再生エネルギー調達以外での取り組みは。

【回答⑨】

長期環境目標を設定したこともあり、当社の事業では再生エネルギー調達は避けて通れないと考えている。リチウムイオン電池は資源の調達面等から考えて、研究開発部門で用途別に最適な組み合わせを考えている。少しでも製造時のCO₂削減排出量を削減できるよう取り組んでいる。

【質問⑩】

ホンダ様、トヨタ様がEVや国内におけるハイブリッド車の生産について具体的な目標を出しており、世界ではEVの流れが進んでいる中で、今後についてどのように考えているか。例えば軽自動車のEV向けのような電池であればLEJを活用して製造できる、などの方向性はあるか。

【回答⑩】

従来からはEV用・HEV用・PHEV用と全方位で取り組んできたものの、当社のリソースを考慮して第5次中期経営計画ではHEVに注力する方針を出している。EV用電池について、コストダウンや容量アップなどの改良についての要望は色々と来ており、研究開発・製品改良を進めていく。今後のEV化の速度については様々な考え方があり悩ましいが、EV化の方向に対して何もしないわけにはいかないので、2040年に向けて研究開発を進めていきたい。

【質問⑪】

2021年度の車載用リチウムイオン電池事業の売上予想が2020年度に比べて150億円増加見込みとなっているが、BECとLEJでそれぞれの内訳は。

【回答⑪】

BEC・LEJ両社の売上高と利益の詳細は開示していない。BECは、トヨタ様向け新車種に対する期待や、ホンダ様向けも増販への期待があり、大幅な数量増加を見込んでの増収予想である。LEJは、三菱自動車様向けのPHEV用電池において、前年の落ち込みからは若干の数量増加を見込んでいる。

【質問⑫】

産業用電池電源事業の2021年度の計画売上高1,020億円について、機種別・需要先別で分けた場合の売上構成はどのようになるか。また譲受後のサンケン電気の社会システム事業・北海道風力発電案件を除いた既存事業の売上・利益の状況についても教えてください。

【回答⑫】

具体的な売上高、利益についてのコメントは控えさせていただくが、譲受発表時のサンケン電気の社会システム事業は年間約125億円の売上と発表しており、利益はそこまで大きくないと見込んでいる。5月1日付で当社グループに参入しているので、11か月分の売上・貢献であると考えて頂きたい。また、決算説明会資料P.12の「機種別売上高」のグラフで見ると、譲受した社会システム事業は「産業用電池電源装置」カテゴリーに組み込まれる。加えて北海道風力発電案件の売上高を差し引きし、そこに社会システム事業の売上がプラスオンしたうえで、既存の産業電池電源事業の売上も一定の増加を見込んでいる。需要先で見ると、北海道風力発電案件は「民需」のカテゴリー、社会システム事業は「民需」「通信」「官公庁」のカテゴリーに組み込まれる。

【質問⑬】

12Vリチウムイオン電池について、販売開始から半年程度経っているが、現段階での年間売上規模の見込みと、どのような用途での需要が多いのかを教えてください。鉛蓄電池の代替としての始動用としての需要が多いのか。

【回答⑬】

始動用・システム起動用などの補機用があるが、自動車メーカーとのやり取りをしながら、現状では順調に立ち上がってきている状況。12Vの引き合いでは始動用も多いが、電動化の流れの中で、システム起動としての要望も多い。

【質問⑭】

第5次中期経営計画の目標に対しての進捗や達成見込みを教えてください。修正余地はあるのか。

【回答⑭】

2022年度の売上高4,600億円、営業利益280億円の目標は現段階では修正しておらず、そこに向けて頑張っていく。現段階では修正は考えていない。

以上