

=====

**株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーション**  
**Vision 2035（長期ビジョン・第六次中期経営計画）説明会 質疑応答要旨**

=====

-----

<概要>

- ◇開催日時：2023年4月6日（木）15:00～16:30
  - ◇内容：長期ビジョンおよび第六次中期経営計画（2023～2025年度）
  - ◇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

■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

【質問①】

第六次中計期間中の車載用リチウムイオン電池事業の設備投資額が1,050億円とのことで、非常に高い金額だと思う。BECの生産能力も年間7,000万セルに拡大すると思うが、1,050億円の中にHondaとの新会社の研究開発費用のほか、新工場の建設や生産準備に伴う費用などの投資も含まれているか？Hondaとの協業について、新工場の稼働時期や売上規模などは開示可能か？1,050億円の内訳も含めて教えてください。

【回答①】

第六次中計期間中は基礎固めの期間になるので、土地の取得や建物の建設費も含まれており、1,050 億円のうち BEV の投資が 600 億円～700 億円を占めるイメージ。BEC の投資、LEJ の投資をあわせて 1,050 億円。Honda との協業について、本格的な売上利益への貢献は第七次中計期間（2026 年度）以降になると考えている。第六次中計期間中は工場の土地整備や建設、ラインの設置などが始まる予定。

【質問②】

Honda との合併会社は持分法適用会社とのことだが、G S ユアサが 1,000 億円投資するとすれば、Honda は 1,000 億円以上出資すると思うが、設備投資規模は 2,000 億円以上になるのか？

【回答②】

現段階では詳細を申し上げられないが、2035 年の生産能力が 20GWh/年なので、1GWh につき 100 億円の設備投資がかかると考えると、2,000 億円程度になる計算になる。加えて補助金も活用していきたいと考えている。

【質問③】

第六次中計期間中のフリー・キャッシュ・フローが△500 億円となっている。設備投資額を考えると非常に高い金額だと思うが、B/S を見ると借入れも 1,000 億円を超えている。B/S 含めてどのような資金調達を考えているか？当面は負債の比率が高くなるのか？

【回答③】

フリー・キャッシュ・フローが△500 億円となり、非常に大きな資金負担になる。直接間接問わず様々な資金調達方法を検討している。すべて銀行借入れで賄うかどうかは決まっていないが、その場合でも財務体質が大きく変化することはないと考えている。

【質問④】

これまでの投資はうまくいかなかった面もあると認識している。これまでの車載用リチウムイオン電池に対する投資を振り返って、どのような問題があったと考えているか。また、今回の車載用リチウムイオン電池での 1,050 億円の投資はこれまでの投資とどう異なると考えているか？

【回答④】

これまでの投資については、苦しい期間もあったが、当社の技術面での成果などを考えると必ずしも失敗だったとは考えていない。これまでの投資があったから今の G S ユアサの技術基

盤があると認識している。LEJ では EV 用・PHEV 用で非常に苦労したが、さまざまな実績や知見を得ることができたと分析している。

1,050 億円の投資について、これまでと大きく異なるわけではない。BEV 用電池の投資について、補助金の申請をしている段階だが、国からのサポートという観点では追い風はかなり吹いていると考えている。

【質問⑤】

これまでの投資によって技術的な知見は得られたとのことだったが、パートナーとの資本の組み合わせで投資をしてきたと思う。単独での投資のほうが良かったなどの考えはあるか？

【回答⑤】

これまでを振り返ってみても、当社のリソースで、単独で投資するのは難しく、考えていなかった。新車メーカーと協業で確実に投資をしていくのが当社の方向性だと考えている。

【質問⑥】

車載用リチウムイオン電池事業について、Honda との R&D の合弁会社は持分法適用会社とのことだが、生産会社も持分法適用会社で考えているのか？利益の出し方について、ロイヤルティなどがあるのか、ビジネスモデルについても教えてください。2035 年で 20GWh / 年だと 1 工場での生産能力だと思うので、2030 年の生産能力でもおかしくないのではないか。PHEV 用も強化することだったが、三菱自動車の中計資料でも G S ユアサの名前が書かれていた。PHEV 用もさらに拡大の余地があるのか？

【回答⑥】

Honda との研究開発の技術ノウハウを生産会社に活用していきたいと考えている。G S ユアサグループの生産会社（100%子会社とは限らない）で BEV 用・ESS 用電池を生産し、ロイヤルティを研究開発会社に返していくという形になると思う。

2035 年の 20GWh / 年は少ないのではとのことだったが、20GWh 超 / 年であり、あくまで新車メーカーからの数量の想定を鑑みて設定しているので、今後の情勢によって変更となる可能性がある。

PHEV 用について、三菱自動車のエクリプスクロス向けに供給しており、生産能力の拡大に努めたいとも考えている。BEV の戦略で示している生産能力の 20GWh / 年は BEV 用がメインだが、PHEV 用も含まれている。

【質問⑦】

再エネ向け LiB について、売上は伸びるが利益は伸び悩むとの話があった。以前納入していた北海道の風力発電案件の時は、納入時の利益がなく保守・メンテナンスで利益を稼い

でいくビジネスだったが、今後も同様のビジネスモデルであり、変えていくのは難しいのか？新規納入時に利益を稼げるビジネスのほうが良いのでは。

【回答⑦】

北海道の風力発電案件は EV4.5 万台分程度の規模の電池を納入したが、このビジネスモデルがベースにはなってくると思う。引き合いは非常に多いので、引き続き長期にわたって保守メンテナンスで利益を回収していくビジネスモデルをベースに伸ばしていきたい。

【質問⑧】

株主還元について、総還元性向の配当と自己株式の内訳は？

【回答⑧】

自己株式の取得は現段階ではあまり考えていない。株主還元の基本的な考え方として、配当と自己株式の取得の 2 つで対応する。明確な内訳は決まっていないが、連結当期純利益をベースに配当を検討し、資金に余力があれば自己株式の取得も検討する。

【質問⑨】

BEV 戦略について、ターゲットは国内市場がメインになるのか？ Honda は BEV 用でもファーストサプライヤーになるという認識なのか、また Honda 以外の新車メーカーとの協業の可能性もあるのか？

BEV 事業は第六次中計期間中では準備期間の位置づけとのことだが、黒字化時期のイメージや収益性なども可能であれば教えてください。

【回答⑨】

20GWh 超／年の生産能力は、国内であり海外は含めていない。Honda 以外の新車メーカーへの BEV 用 LiB の供給についても検討している。

黒字化のタイミングや収益性については、計画中で現段階ではお話しできない。

【質問⑩】

車載用リチウムイオン電池事業の目標について、2025 年度で営業利益 60 億円、売上高 1,100 億円を想定されている。研究開発費は全体で約 150 億円の増加を想定されているが、そのうち車載用リチウムイオン電池事業でどのくらいの増加を見込んでいるか？

【回答⑩】

2025 年度までの売上高・営業利益目標は現在の事業の延長線上で拡大していく見込み。BEV 用 LiB は 2025 年度の段階では売上高・営業利益への影響はなく、研究開発

費や設備投資がメインになる。2023年度設立予定の持分法適用会社で BEV 用の研究開発費が計上されると想定しており、車載用リチウムイオン電池事業においては持分法損益に含まれる。

【質問⑪】

2035年の姿を見ると、社会インフラの割合が大きくなる想定になっている。社会インフラの分野での競合メーカーはどこを想定しているか？

【回答⑪】

社会インフラで拡大見込みの常用分野は、系統連系用や事業所のピークカット・ピークシフト用途などを示している。生産能力を超えるほどの引き合いが来ているので、BEV用と共に供給体制を整えていきたいと考えている。

常用分野でベンチマークにしているのは海外メーカー。当社は国産、保守・メンテナンスを強みにしており、経済安全保障の観点からも国内メーカーの電池は強みだと考えている。

【質問⑫】

電池・電源をどちらも生産しているメーカーはあまりないと思うが、モビリティと社会インフラでどのようなシナジーがあるか？

【回答⑫】

BEV用LiBはローレートで電池の出し入れをするので、常用（ESS用）LiBとは親和性が高い。現在もEV用LiBの生産ラインでESS用LiBを生産している。BEV用LiBの生産体制を整えていき、そのレシピをESS用LiBにも応用していきたい。

今後モビリティ分野を拡大することで、当社で生産しているESS用LiBと電源システムを組み合わせて、社会インフラ向けのビジネスをさらに強化していきたい。

【質問⑬】

中国でのビジネスについて、抜本的な見直しと記載されているが、具体的にどのような施策を考えているか？

【回答⑬】

中国は競争が激化しており、採算性がよくないので、収益性の高い東南アジアやトルコに投資を振り向けていき、第六次中計期間中に施策を進めていきたい。

【質問⑭】

2035年、2050年にかけて鉛蓄電池は急速に下がっていく想定になっているが、国内・海

外の鉛蓄電池の工場は今後縮小・集約させていくのか？

【回答⑭】

始動用鉛蓄電池は東南アジアや中東、アフリカなどでは底堅い需要がある。補機用の12Vとして現在は電動車にも鉛蓄電池が搭載されているが、電動化が進展し、すべてLiBに置き代わったと仮定し、2035年、2050年の鉛蓄電池の想定は厳しく見積もっている。現段階では始動用鉛蓄電池の分野に注力して投資をすることは考えておらず、車載用リチウムイオン電池事業での投資が中心になる。始動用鉛蓄電池については厳しく想定しながらも、収益を稼いでいきたいと考えている。

【質問⑮】

BEV用電池の開発について、HEV用LiBとの差異など、課題があれば教えてください。

【回答⑮】

BECではHEV用LiBを生産しており、今後も設備を増強して生産能力7,000万セルに向けて対応していき、高い稼働率と歩留まりは維持できると思う。この生産技術に関する知見をBEV用の開発に生かしていきたい。

【質問⑯】

2030年以降はHEVの需要が縮小してくるとのことだが、BECやLEJはその後どうなるのか。産業用などで生産能力を生かしていくのか。

【回答⑯】

HEV用が2030年代中頃から減っていくと想定しているが、その後は市場の環境を見て検討していく。

【質問⑰】

資金調達について、重視していることは？補助金を優先しているのか、自己資本比率を高めることを重視しているのか？

【回答⑰】

基本的には財務規律を担保していく方針。自己資本比率40%を最低限として、いかに本業で稼いでいくかが第一優先。営業キャッシュ・フローを高めることで、資金調達約800億円をいかに少なくしていくかを考えている。

**【質問⑱】**

新規事業について具体的にはどのような事業を考えているか？

産業用電池電源事業で、以前容量を高めた新型電池を開発しており引き合いが強いという話があったが、現在開発中の新型電池も同様のものか？

**【回答⑱】**

新規事業について、電池そのものになるか、周辺技術になるかなどはわからないが、これまでの技術を活用し、社会に貢献できるようなビジネスを考えており、社内でシーズの棚卸をして検討している。2035年ごろから売上・利益に貢献できるようなビジネスにしていきたい。

新型電池については、ESS（常用）向けの新たな電池を開発している。

**【質問⑲】**

環境中期目標について、再生鉛使用率 70%以上となっているが、EU で電池リサイクル規制として再生鉛使用率が 85%以上となる予定と発表されている。GSユアサは国内では鉛を 100%回収していると思うが、欧州や東南アジア・トルコなど海外でも再生鉛使用率の工場は可能か？リサイクルを進めるためにある程度投資は必要になってくるのか？

**【回答⑲】**

実際の対応策はまだお話しできないが、投資は必要になってくると思う。

以上