

# 車載用リチウムイオン電池事業



## 事業の拡大に向けて経営資源を傾注します。

企業別平均燃費基準(CAFE)とCO<sub>2</sub>排出の規制強化を背景に、日系自動車メーカーからハイブリッド車(HEV)用リチウムイオン電池の引き合いが増加しています。一方で、供給できるサプライヤーは限られており、市場は適切な競争環境にあると見ています。そうした動向も踏まえ、HEV用リチウムイオン電池へ重点的に投資し、チャンスを捉える諸施策をスピーディに実行していきます。

2019年度は、先行投資のため車載用リチウムイオン電池事業全体として業績こそ営業損失を計上しましたが、営業成果が着実に上がっています。

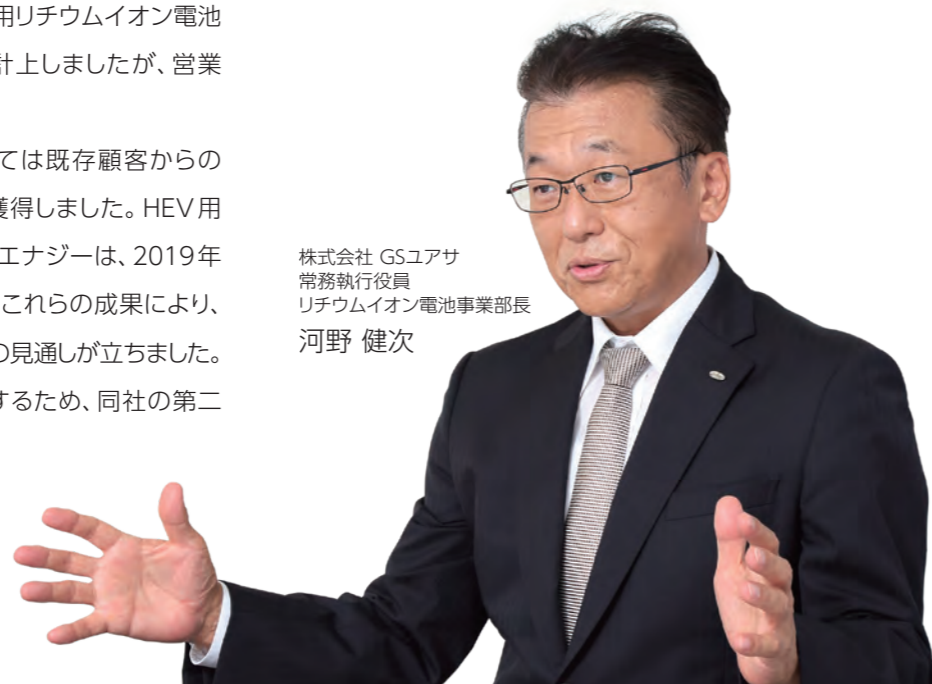
HEV用リチウムイオン電池においては既存顧客からの受注を拡大、日系大手の新規顧客も獲得しました。HEV用リチウムイオン電池を製造するブルーエナジーは、2019年度に累積損失解消を達成しています。これらの成果により、2021年度以降の中長期的な増収増益の見通しが立ちました。また今後必要となる生産能力を確保するため、同社の第二工場の建設を決定し、2022年度の完成を目指します。

また2019年度は、12Vリチウム

イオン電池を生産するハンガリー工場を10月に稼働開始しました。量産体制を整えるとともに、収益性向上も図ります。

直近では新型コロナウイルスによる新車販売台数の減少が予想されます。環境対応車の機能部品である車載用リチウムイオン電池の事業環境は厳しいと思われませんが、第五次中期経営計画の達成とその後の事業の成長を期して設備投資や収益体質改善を進め、事業基盤を強化していきます。

株式会社 GSユアサ  
常務執行役員  
リチウムイオン電池事業部長  
河野 健次

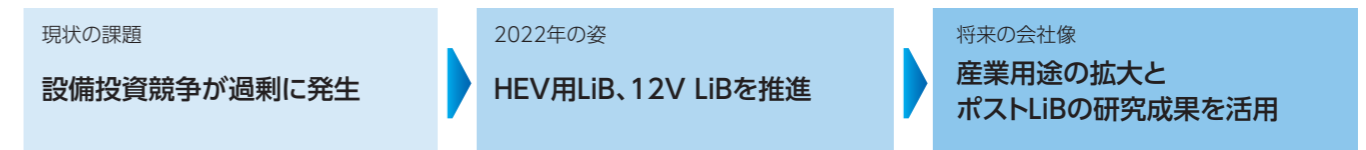


## 長期戦略(2030年頃の目指す姿)

### 長期ビジョン

- 信頼できるパートナーとの連携を強化・進化させることによる、地位確立と収益向上
- ハイブリッド車(HEV)、12V LiBの推進
- 電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド車(PHEV)向け大容量電池開発成果の産業用途への拡大

### 課題認識と将来像



### SWOT

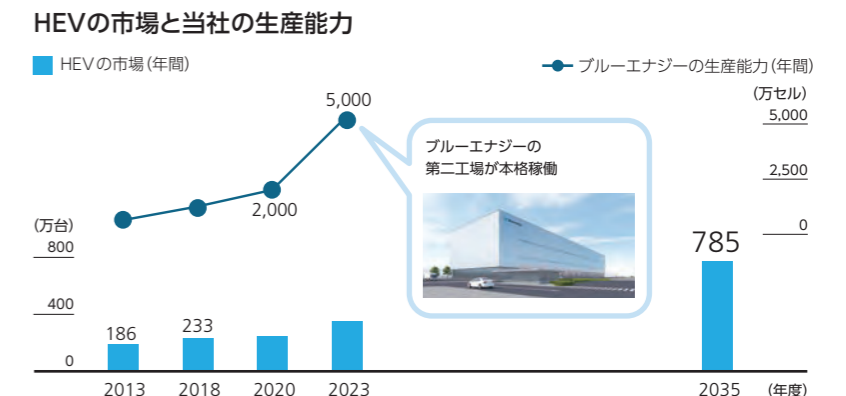
<b>強み</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ HEV用LiBの安定供給</li> <li>■ 12V LiB市場への先行投入</li> <li>■ 日系・欧州メーカーへの豊富な納入実績</li> </ul>	<b>機会</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 欧州ELV指令や中国NEVをはじめとした環境規制</li> <li>■ 加速する電動車のフルライン化(EV/PHEV/HEV)</li> </ul>
<b>弱み</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 材料の安定調達力</li> <li>■ LiB市場の成長に見合う経営資源の確保</li> <li>■ 大容量LiBにおける競合メーカーとの競争力</li> </ul>	<b>脅威</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ LiB業界内の競争激化</li> <li>■ サプライヤーの交渉力UP</li> <li>■ 代替LiB(全固体電池)の台頭</li> </ul>

## In Focus

### 長期的な需要拡大を見込みHEV用電池の生産能力を増強

世界のHEV市場は2035年度には785万台にまで拡大すると推定されています。

当社は2011年度に本田技研工業株式会社向けにHEV用電池を納入して以来、着実に生産能力を拡充し2020年度からトヨタ自動車株式会社向けにもHEV用電池の供給を開始しました。今後のさらなる需要拡大に対応するため2019年度にブルーエナジーの第二工場建設を決定。2023年度には生産能力を倍増させる予定です。



出典: 富士経済「2019年版 HEV、EV関連市場徹底分析調査」より。一部推定

# 車載用リチウムイオン電池事業

## 中期事業方針 (第五次中期経営計画)

### 事業方針

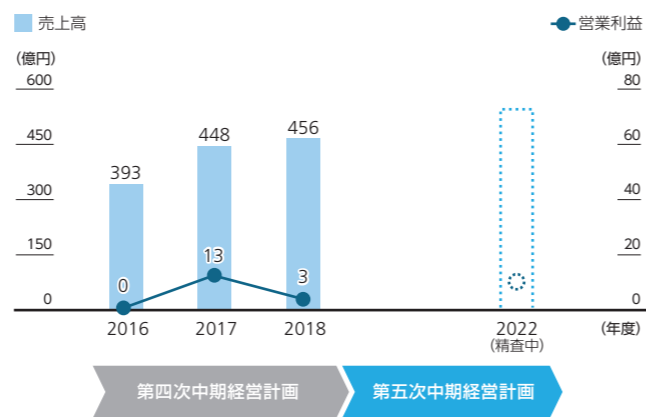
**事業環境の変化を先取りし、  
将来の事業拡大を見据えた  
差別化戦略の土台を作る**

### 戦略および重要課題

- 日系メーカーを中心としたHEV用LiB、  
欧州メーカーへの12V LiB、  
産業用LiBに注力する
- EV・PHEV用LiBの長期継続的な  
取引のため、既存顧客との連携を強化する
- 将来の差別化技術開発を推進する

### 業績計画

第五次中期経営計画期間は2019年度から2021年度までとしていましたが、新型コロナ禍の影響を受け2020年度はいったん単年度計画として除外し、最終年度を2022年度(2023年3月期)とした4カ年計画に変更しました。なお、2022年度の事業別業績については現在精査しています。



## 事業概況

### 2019年度 (2020年3月期) 業績

2019年度の車載用リチウムイオン電池事業の売上高は422億64百万円(前年度比33億20百万円減)、営業損失は17億8百万円(前年度比20億9百万円悪化)となりました。

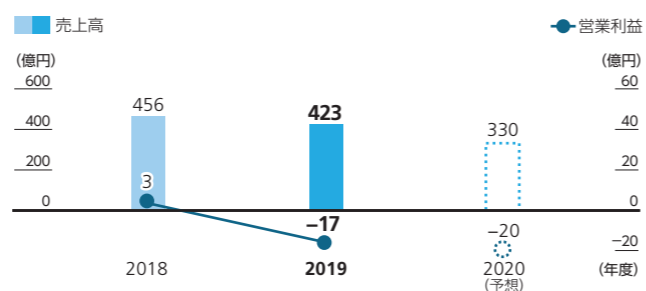
HEV市場(データ1)は世界的に需要が伸びており、2019年度は新車種向けのHEV用リチウムイオン電池の供給を開始したことで販売数量が増加しました。一方でセグメント全体では、海外自動車メーカー向けPHEV用リチウムイオン電池の販売減少などの影響で減収となりました。損益面ではハンガリー工場稼働開始に伴う費用の増加が影響しました。

### 2020年度 (2021年3月期) 計画

2020年度の業績見通しは、売上高330億円(前年度比21.9%減)、営業損失20億円(前年度比2億92百万円悪化)としています。

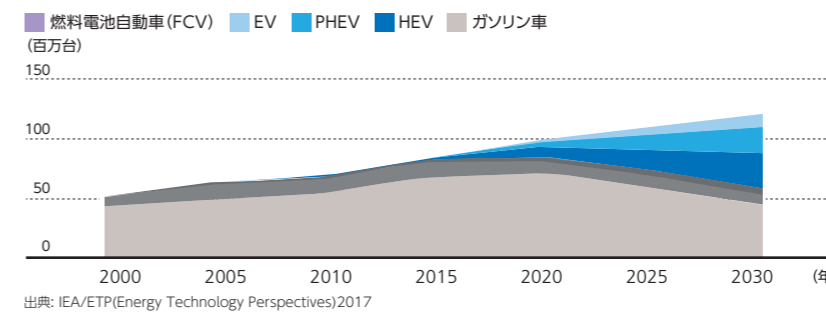
HEV用リチウムイオン電池の拡販と生産能力の拡大を進めるとともに、ハンガリー工場の12Vリチウムイオン電池の量産立ち上げを着実に実行します。また2019年度に生産を開始した電力貯蔵システム市場向けのリチウムイオン電池の安定供給に努めていきます。

### 業績の推移



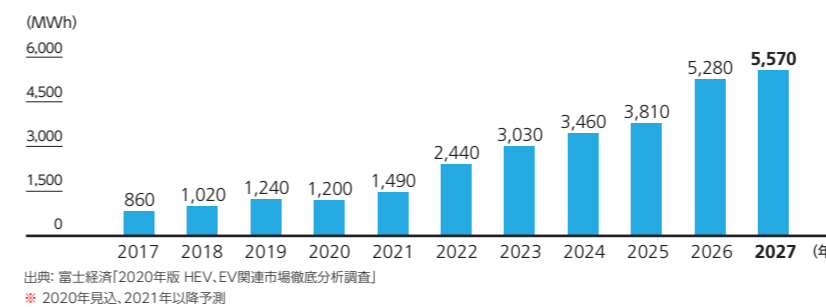
## データ

### 1 自動車のグローバル市場予測



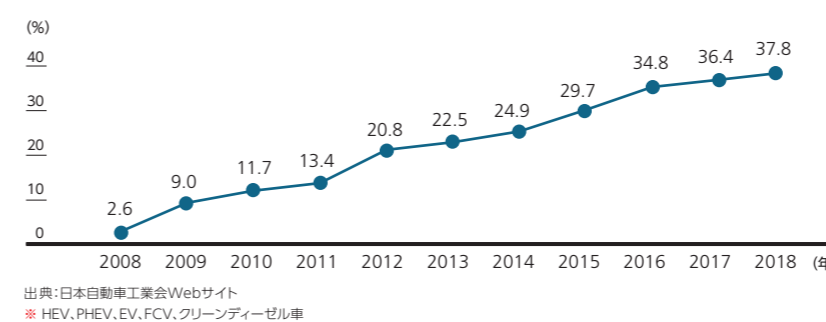
各国のCAFE方式導入による自動車燃費基準の厳格化が進む見通しであり、日系自動車メーカーを中心に各社が注力するHEVの市場は、中長期的に拡大すると予想されます。

### 2 HEV向けリチウムイオン電池の数量の推移



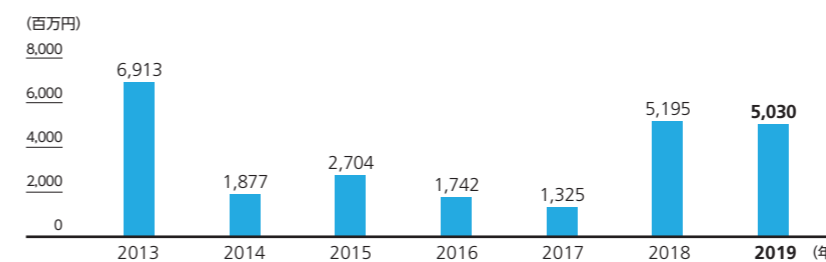
HEV用リチウムイオン電池についても2020年は新型コロナ禍などによる景気の減退により、一時的に減少するものの、日系自動車メーカーを中心にHEVに注力するため、中長期的にリチウムイオン電池の需要も伸びていくと予想されます。

### 3 日本国内の新車販売台数(乗用車)に占める次世代自動車\*の割合



日本国内の新車販売において、HEV・PHEVなど次世代自動車の占める割合が年々増加しています。世界的にみても、充電不要で環境性能の高いHEVの需要が欧米を中心に伸びています。

### 4 設備投資額



2019年度の設備投資額は5,030百万円でした。これは、主としてブルーエナジーの量産投資とハンガリー工場稼働開始に伴う初期投資費用です。