



2024年11月29日

各 位

会社名 ENECHANGE株式会社
代表者名 代表取締役CEO 丸岡 智也
(コード番号：4169 東証グロース)
問合せ先 上級執行役員CFO 篠原 雄一郎
(TEL03-6635-1021)

よくある質問と回答 (2024年11月)

日頃より、当社へのご関心をいただきありがとうございます。今月までに投資家様より頂戴した主なご質問とその回答について、下記のとおり開示いたします。

なお、本開示は投資家様への情報発信の強化とフェアディスクロージャーを目的に、毎月月末を目途に開示するものです。回答内容については、時点のずれによって多少の齟齬が生じる可能性があります。直近の回答内容を最新の当社方針として回答を記載しています。

Q1. 2025年3月期第3四半期から減損損失の計上が不要になったとのことですが、過去に減損処理されたものの扱いはどうなりますか。

この度、EV充電事業に係るブリッジローンの契約締結により借入が実行できるようになったことから、事業計画の達成可能性の蓋然性が増したことで減損処理を継続することは不要との判断に至りました。

2025年3月期第2四半期以前に減損処理した資産の扱いに関しては、日本の会計基準において一度減損処理をした資産は、原則としてその後の回復や価値の上昇があっても戻入れは認められておらず、2025年3月期第2四半期以前に減損処理によって一度認識した損失について戻入れ等の処理は行いません。

Q2. 2025年3月期第3四半期時点での純資産額に少し不安を感じました。財務基盤の増強策は、どんな選択肢があり、その中で有力なものを教えて下さい。

純資産額の減少に関して、特にEV充電事業に関しては、ビジネスの周期上、補助金受領に先行して充電器設置のためのコストが発生する構造のため、2025年3月期第3四半期においては、コストの発生が先行し純資産が減少する結果となっております。2025年3月期第5四半期においては補助金受領に伴う補助金受贈益の計上を予定していることから、2025年3月末時点の着地としては純資産がプラスとなることを見込んでおります。

なお、財務基盤の増強に関しては、引き続きあらゆる可能性と選択肢に関して鋭意検討中であり、開示すべき事項が発生しましたら、速やかに開示いたします。

Q3. 目的地充電の累計設置口数が2025年1月時点で7,000口を超える見込みのようですが、この数字の確度はどれくらいなのでしょう。

2025年1月末時点の目的地充電の累計設置口数として7,000口を超える見込みであることを2025年3月期第3四半期決算説明資料においてご報告いたしましたが、当該数値は、現在工事が進行中の令和6年第1期の補助金申請分および現在審査中で一部交付決定済みの第2期の補助金申請分の公共用EV充電器（目的地充電）の設置予定口数を含んだものとなっております。補助金の審査に関しては順調に進んでおり、工事が実施できない事象等が一部生じる可能性はあるものの、当社としては、達成確度は高い数字であると考えております。

Q4. TOYOTA Walletとのローミングについて開示されていましたが、貴社へのメリットや経済的影響があれば、教えて下さい。

今回の連携により、「EV充電エネチェンジ」の充電器がより多くの決済手段に対応することで、EVユーザーにとって充電器の利便性向上へ繋がり、当社のEV充電器をより多くの方にお使いいただけるものと考えております。また、TOYOTA Walletアプリ内の「EV充電サービス」にてご利用可能なEV充電器、全国約1,000か所に加えて、「EV充電エネチェンジ」のEV充電器※1 約3,000口をご利用いただけるようになったことで、EV充電器のローミングによる利便性向上について知っていただく機会になるものと考えております。

※対象充電器：全国3,071口（6kW未満の充電器29口を含む）の普通充電器「EV充電エネチェンジ」（2024年10月末時点）

Q5. 100日プランにおいて変革期の真っ只中とのことですが、会計処置に関する問題があった3月以降の社員の離職状況について教えて下さい。

外部調査委員会の立ち上げから現時点に至るまで、本件を直接の理由とした退職者は数名程度となります。スピード感の早いベンチャー企業であることから、従来も一定の離職者は発生しており、特段今回の会計処理に関する問題や経営体制の変更を原因として離職者が増えているといった事実はございません。

Q6. 米国の次期大統領がトランプ氏となり、EVへの逆風が強くなりそうです。国外の出来事ではありますが、貴社にとっての影響の可能性を教えてください。

トランプ氏はかねてより、米国における製造業の復活をマニフェストに掲げており、友好国に対しても一律で10~20%の関税を設けると主張しております。これが実現されれば、対米国における自動車産業の輸出は厳しいものとなり、また、現在、米国においてもハイブリッド車の需要が上昇傾向にあることも踏まえると、米国においてはEVの普及が鈍化することが予測されます。

他方、日本国内では、2025年度の補助金予算等に関して現段階では公表されていないものの、政府が掲げている2030年までの設置目標台数には達していないため、引き続き補助金予算は確保されるものと見込んでおり、政府によるインフラ構築への投資は継続されるものと考えております。加えて、日本においては2035年までに乗用車の新車販売におけるEV+PHEV+HV比率100%が目標として政

府より掲げられており、米国市場のEV普及の鈍化に伴い、国産メーカーの国内へのEV販売にシフトする好機になるのではないかと考えております。そのような中で、日本のEVマーケットの短期的な成長ドライバーは軽BEVとPHEVであることを踏まえると、当社が注力する普通充電の相対的な重要性が高まってきていると考えております。

以 上