



2024年4月3日

各位

会社名 ENECHANGE 株式会社
代表者名 代表取締役 CEO 城口 洋平
(コード番号：4169 東証グロース)
問合せ先 執行役員 CFO 丸岡 智也
(TEL 03-6635-1021)

よくある質問と回答 (2024年3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、下記の通り開示致します。

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. EV 充電事業のビジネスモデルにおける SPC の位置付けを教えてください。

EV 充電事業においては、設備の所有者と運営者が異なることが一般的であり、運営者は一般的に CPO (Charge Point Operator) と言われています。当社が事業構築の際に参考にしてしているモデルは、米国で複数の上場企業が存在している CPO モデルであり、それらの運営者は、充電器の所有を行っておらず、所有者に対して充電器の販売と運営サービスを行っています。

当社の EV 充電事業においても、海外の CPO モデルを踏襲し、運営者として所有者に対する EV 充電器の販売と運営サービスを行っています。

当社が外部専門家のアドバイスの上で採用したスキームは、EV 充電設備の販売先として、ホテルや商業施設等の施設の他、EV 充電設備の所有者としての SPC (Special Purpose Company) に対して販売するスキーム (以下、「本スキーム」といいます) です。

本スキームは、一般社団法人を代表社員/業務執行社員とする合同会社として、SPC (以下、「本 SPC」といいます) が設立され、当該合同会社 (GK) が、商法上の匿名組合 (TK) 出資を募るという GK-TK スキームです。GK-TK スキームは、代表的には、不動産流動化案件、再生可能エネルギー等のプロジェクトファイナンス案件等において多く用いられております。

なお、EV 充電器の国際共通企画である OCPP (Open Charge Point Protocol) が今後日本の EV 充電器においても補助金給付要件の一つとされることが政府から発表 (※1) されており、OCPP 準拠の EV 充電器が普及することが見込まれています。これにより、所有者が運営者 (CPO) を変更する際の技術的な障壁が軽減されることで、所有者としては競争力のある運営サービスを提供する CPO を選択しやすい環境が整うと考えられ、結果として EV 充電設備における所有と運営の分離が加速していくことを見込んでおります。

※1：経済産業省「充電インフラ整備促進に向けた指針」令和5年10月

Q2. EV 充電事業の収益性について教えてください。

補助金受領後における EV 充電機器の減価償却費等を考慮すると、1 口あたり月間の充電売上 3,800 円程度が損益分岐点（※2）となります。当社が設置した目的地充電の設置口数は 2024 年 2 月時点で 2,320 口（※3）となりますが、全目的地充電器の 1 口あたりの平均月間充電売上は 2024 年第 1 四半期において、2,500 円程度であり、そのうち設置後 9 ヶ月以上を経過した目的地充電器（2,320 口のうち約 300 口程度）において、1 口あたり平均月間充電売上は 6,000 円程度です。

※2：金融機関からの借入により EV 充電機器を調達の上、EV 充電機器を直接保有し、充電収益を稼得する前提として試算しております。よって、主な費用としては、償却資産税、減価償却費、銀行への金利及び支払手数料（ブリッジローンや長期ローンに関連するもの）を加味しております。

※3：EVsmart「EV 充電器の統計情報」を参照

Q3. 本 SPC 単体の 2023 年度の経営成績について教えてください。

本 SPC 単体の 2023 年度の経営成績としては、利息支払等の経常的に発生する費用に加えて、初期の SPC の業務を実施していくためのセットアップ費用等で 0.8 億円程度の経常損失（※4）と現時点において試算しています。ただし、今後の充電収益の伸長によって、本 SPC の収益改善を見込んでいます。

※4：2024 年 3 月 27 日付「外部調査委員会の設置及び 2023 年 12 月期有価証券報告書の提出期限延長申請の検討に関するお知らせ」の 4. に記載の通り、本 SPC の個別財務諸表を当社の連結財務諸表に合算する影響及びグループ内取引消去等の連結修正仕訳の影響により、売上高 22 億円程度の減少、営業損失 8 億円程度の増加及び経常損失 9 億円程度の増加が発生する見込みです。一方、上記の通り試算している 0.8 億円は本 SPC 個別財務諸表の経常損失 0.8 億円（現時点の試算）を指しております。3 月 27 日付開示の当社グループの営業損益や経常損益への影響額は、かかる 0.8 億円を含んだ試算値となります。

Q4. SPC 出資者がプット・オプションを有するのはなぜかを教えてください。

本スキームは、EV 充電設備所有を目的として設立された本 SPC（GK）が、事業パートナー等から商法上の匿名組合（TK）出資（本件の場合は、社債が一定期間経過後に匿名組合出資持分へ転換）を募るといった GK-TK スキームです。

当社に対するプット・オプション（当社又は当社が指定する第三者に対する出資持分の買取請求権）を本 SPC への出資者に付与している理由は、本 SPC が取得する EV 充電設備が投資対象として比較的新しいインフラセットであり、リスクを伴うため、出資者に対して適切なリスクヘッジの手段を提供し、投資対象としての有意性を高めるためです。

なお、再生可能エネルギー発電事業を営む上場企業が活用する非連結の SPC を使った開示事例においても、プット・オプションが SPC 投資家に付与されている事例もあります。

Q5. 2024年度の業績予想が未定に修正されていますが、可能な限り説明ください。

プラットフォーム事業及びデータ事業においては、本SPCを連結の範囲に含めることによる直接的な影響はないものと考えています。

EV充電事業においては、引き続き積極的な充電器の設置及び稼働時間の伸長に資する施策を維持する予定ですが、今後、当社の修正計画が定まり次第、速やかに業績予想を開示いたします。なお2024年4月1日に、令和5年度追加補助金が締め切られておりますが、当初の計画通りの申請を完了しています。

Q6. 「本SPCスキームとは別のEV充電事業における取引の会計処理に関して疑義」とあるが、EV充電に関わる全ての売上に対して疑義がかかっているのでしょうか？

当社開示文書が、ご心配を招く記載となっていることをお詫び申し上げます。

「2022年12月期の有価証券報告書等への影響が出る可能性」と併記している通り、当社は、2022年度第4四半期に、第三者に対してEV充電設備の販売（187百万円）を行っており、この取引（本スキームとは異なる取引）についても今回の外部調査委員会において調査いただいております。

Q7. 外部調査委員会の結果はいつ出るのでしょうか？

現時点では、正確な日程は決まっておりません。当社としては、有価証券報告書の提出期限延長後の提出期限である2024年6月28日までに有価証券報告書を提出することを最優先とし、外部調査委員会の調査が迅速に行われるように全面的に協力いたします。

Q8. 株価の大幅下落に関してどう思っているのでしょうか？

株主の皆様をはじめとする関係者の皆様に多大なご迷惑とご心配をおかけしますことを深くお詫び申し上げます。当社としては、外部調査委員会への対応、期限までの有価証券報告書の提出、2024年度通期計画の見直し等を迅速に行い、速やかなる信頼回復に努めてまいります。

Q9. 上場廃止の可能性もあるという指摘がありますが、どうなのでしょう？

東京証券取引所が定める上場廃止基準に抵触した場合、上場廃止となります。そのうち、当社が直面している上場廃止基準として有価証券報告書の提出遅延に関連するものは、「監査報告書又は四半期レビュー報告書を添付した有価証券報告書又は四半期報告書を法定提出期限の経過後1か月以内に提出しない場合（有価証券報告書等の提出期限延長の承認を得た場合には、当該承認を得た

期間の経過後 8 日目までに提出しない場合) (※5)」とされております。

当社は、2024 年 4 月 1 日、有価証券報告書の提出期限を 2024 年 6 月 28 日まで延長する旨の承認をいただいております。当社としては、その延長後の提出期限である 2024 年 6 月 28 日までに有価証券報告書を提出することを最優先とし、外部調査委員の調査が迅速に行われるように最大限協力することで、有価証券報告書の提出期限内での提出を実施していく所存です。

※5：東京証券取引所「上場廃止基準の概要」を参照

Q10. 経済産業省から今年度の EV 充電インフラに関する補助金の案内が出ていたと思いますが、今回のポイントとなるのはどんな点でしょうか。

今年度より事業実施時期の平準化を目的とし、合計 3 回 (①2023 年度追加募集、②2024 年度第 1 期、③2024 年度第 2 期) に分けた募集が実施されます。それに際して、2023 年度「予備分」において導入した、一定基準に基づき受付案件を決定するという方法を継続する方針となっております。

予算配分としては①105 億円②220 億円③35 億円という内訳になっており、更に普通充電での予算枠は、①基礎 25 億円・目的地 20 億円②基礎 45 億円・目的地 45 億円③基礎 10 億円・目的地 15 億円となります。

スケジュールの目安として①3 月申請募集開始②5~6 月申請受付開始③8~9 月中旬申請募集開始とされており、工事完了後の実績報告期限に関してもそれぞれの申請開始時期に応じて締切期日が分散されるようになっております。

当社への影響で申し上げますと、補助金申請のスケジュールが平準化されておりますが、設置が下期に偏重することは変わらない想定であります。

また、詳しい申請要件の変更点に関しては、経済産業省が発表しております「**(資料) 充電インフラ整備に向けた取組の強化・補助金の今後の執行について**」にてご確認頂けますので、ご参照ください。

Q11. 米有名企業の EV 開発撤退や大統領選挙戦での政策方針において EV に対して逆風ともとれるニュースが最近続いています。今後はこれ以上は EV は普及していかないのでしょうか。充電事業者にとっては嬉しくないニュースだと思えますが、どのようにお考えでしょうか。

2024 年に入ってから、米大手 IT 企業による EV 開発事業の撤退に関する報道や、年内に控えた大統領選挙戦に関連した米国内の今後の EV および脱炭素政策をめぐる意見の対峙などがニュースとして見受けられます。現時点での直接的な影響は確認できませんが、国外のニュースであっても EV 分野に関する話題およびそれらの影響力や市場の反応等は注視していきたいと考えております。

しかしながら、日本政府の政策としては引き続き EV シフトを加速するために EV/PHEV/FCV の購入補助金として 2024 年度分は過去最大の 1,291 億円 (令和 5 年度補正) の予算が成立しております。これは 2023 年度の 900 億円 (令和 4 年度補正 700 億円、令和 5 年度当初 200 億円) から 1.4 倍超となっておりますので昨年よりも EV の普及は大幅に進むものと予想されます。また、インフラ設備事業に、昨年対比で倍増以上の予算が組み込まれており、国内の充電インフラ環境が 2030 年にむけて年々改善される見通しです。これは、国産自動車メーカーの EV ラインナップ強化の後押しとなることから、長期的には充電器の稼働状況が向上していくと考えております。

Q12. 日本国内では、日産とホンダがEV分野での業務提携について検討を始めたというニュースがありましたが、この件についてどのようにお考えですか。

日産自動車とホンダがEV分野で提携することで、スケールメリットやコスト低減効果が見込まれることから、国産EVの価格競争力が高まると予想され、消費者にとってポジティブなニュースであり、長期的な日本の新車販売におけるEV+PHEVの比率の向上に寄与すると考えております。

以 上