



大同特殊鋼株式会社  
2024年度第2四半期決算説明会  
質疑応答（要旨）

開催日 2024年10月30日（水）  
出席者 代表取締役社長執行役員 清水 哲也  
取締役常務執行役員 梶田 聡仁  
取締役常務執行役員 岩田 龍司  
執行役員経営企画部長 狩野 隆

Q. IFRSでの営業利益と実力ベース営業利益との調整内容を教えてほしい。

A. 日本基準では特別損益で開示される項目、棚卸資産低価法による費用計上および戻入益、過去の要因による環境費用引当、固定資産税の四半期間の平準化を調整している。固定資産税については、IFRSでは課税額が確定する第4四半期に一括して費用計上されるため、各四半期に4分の1ずつ割り振って平準化しているものである。

Q. ステンレス鋼の数量回復が当初想定より遅れているとの説明であったが、半導体製造装置以外の分野での状況を教えてほしい。

A. 自動車向けは、日系自動車の中国での販売減などによる生産減少の影響を受けている。産業機械向けでは、物価変動調整後の工作機械受注額（日本工作機械工業会の工作機械統計）が2023年を底にして2024年1-3月以降は回復していたが、7-9月では再び減少しており、当社の産業機械向け受注も伸び悩んでいる。2024年上期は一時的にHDDの需要が増加したことによりステンレス鋼の売上数量は増加したが、その効果がなくなる下期は当初の想定より全体の回復が遅れると考えている。

Q. 海外の航空機メーカーがストライキにより生産が滞るとの報道がある。現時点で、来期以降の自由鍛造品の売上に影響があれば教えてほしい。

A. 素材メーカーである当社と完成機メーカーの間には長いサプライチェーンがあるため、時間差で影響が出てくることは考えられるが、その時期については直接のお客様である重工メーカーとよく会話をしながら見極めていく。

Q. 自由鍛造品における掘削や航空機での認定取得について説明してほしい。

A. 高合金の市場ではエンジニアリング会社、重工メーカーの認定を取得しないと素材メーカーとして取引できないため、約10年前から認定取得に向けて活動を続けてきた。掘削では大手4社全てから認定取得の目途が付き、取引ができるようになった。航空機では、現在でも個社ごとに特定の機種について認定を取得しているが、今後はもう少し一般的に使っていただける認定の取得を目指している。そのために、高

合金プロセス改革プロジェクトで設備増強などに取り組んでいる。

- Q. 2024年度通期の営業利益見通しについて、当初予想対比では鋼材売上数量45千トンの減に対して、営業利益の数量変化要因がマイナス75億円あり、数量の減り方に比べて利益インパクトが大きいため内容を確認したい。また、半導体製造装置や自動車の需要が少し弱いということは理解したが、来期以降を見据えたときに回復時期をどのように考えているか。
- A. 当初予想対比では構造用鋼だけでなく、ステンレス鋼が減少したことが利益に影響している。半導体製造装置向けステンレス鋼は、回復基調になった時の急激な立ち上がりを過去に何度も経験しているが、今回は想定よりもなだらかな回復となっている。受注回復期に素材不足で苦労した部品メーカーが在庫を持ちながらうまく運用していることも要因になっているのではないかと思うが、半導体関連需要は右肩上がりで見込めるため、ピークが少し遅れることはあるものの売上数量は必ず増加すると想定している。自動車向けに関しては、日系自動車メーカーの販売が今度どうなるか、中国現地メーカーのNEVでの台頭がどこまで進むかということは非常に読みづらい。2025年度には日系自動車の生産が回復するという情報もあるため注視していきたい。産業機械向けに関しても、中国向けがどこまで回復するかについて、工作機械メーカーとも情報交換していくが、以前のような水準に戻るかについては不安もある。
- Q. 特殊鋼鋼材セグメントの2024年下期はスライドギャップを除く実力ベースでは44億円で留まるが、この利益水準をどのように評価しているか。また来期の改善要因があれば教えてほしい。
- A. 特殊鋼鋼材の利益水準については自動車および産業機械の不振により、数量減の影響がかなり大きい。ただし、この中には全体の売上数量が減ることによる固定費負担のウェイト増加による影響も含まれている。今後、ステンレス鋼の需要が回復すれば特殊鋼鋼材の固定費負担も減ると考えている。
- Q. 自動車・産業機械セグメントの2024年上期実績と下期見通しを比較した場合、実力ベースと比べて公表値の営業利益が緩やかな回復となっている理由は何か。また、自由鍛造品が活況であるなかで、通期見通しの営業利益が当初予想対比で減益となって理由を教えてほしい。
- A. IFRSでは第4四半期に一括して費用計上する固定資産税について、実力ベースでは各四半期に平準化していることで利益額に相違が生じるものであり、実力外の費用が発生していることはない。また、自動車部品・産業機械部品セグメントの営業利益が当初予想対比で減益となっている理由は関連会社で生産しているエンジンバルブの下振れによるものである。エンジンバルブは北米のHEV好調に伴い数量が増加しており、当初予想ではもう一段高い売上を織り込んでいた。実際、計画どおりに受注は増加したが、お客様要因で立ち上げが遅れたことが売上減の要因であり、来期には増加するものと考えている。
- Q. 日本経済がある程度好況のなか、大同の売上数量は減少傾向である。一時的に特殊鋼を取り巻く環境が厳しくなっているのか、それとも構造的に特殊鋼の数量が回復しなくなっているのか。
- A. 数量面では自動車向けで想定よりも少なくなっている。構造的に中国で進展したNEV化がガソリン車に戻ることはないと考えている。その分野で中国現地メーカーが強い分、日系自動車メーカーが苦戦するのは不可逆的だと考えて計画に織り込んでいる。北米や東南アジア向けを含めて自動車の動向は注視していく必要がある。
- Q. ステンレス鋼の事業環境について、どのような需要分野での回復を重視しているか。
- A. 当社のステンレス鋼全体の売上のうち半分が自動車向けであり、残り半分のうち一番ウェイトが高い産業

機械向けが全体の15%ほどである。それ以外はIT、建設、その他の集合体となっている。したがって、どこの業態、業界向けというより当社が得意とする品種である高機能ステンレス鋼を伸ばしていきたいと考えている。

Q. 仮に航空機メーカーのストライキの影響が来期以降に出たとしても、その他の産業向けが増加するため自由鍛造品の成長に変更ないという見方は変わっていないか。

A. 仮に航空機の需要が落ちたとしても、その他の重電、エネルギー関係、オイル&ガス、船舶、半導体など色々な分野で自由鍛造品を出荷しているため、航空機の減少により利益が大きく落ち込むことはない。今年度は自由鍛造品の中でも半導体製造装置向けが回復途上であり、来年度は半導体関連で増加する一方で場合によっては航空機でのマイナスがあり得ると考えている。

Q. 中期経営計画で示した戦略投資について、投資効果の発現は既に始まっていて、その結果として自由鍛造品の高合金の増益効果が出ていると理解してよいか。

A. ご質問のとおり、今までの投資が効果として表われている。従来は生産能力が不足して利益が十分に積み上げられなかったが、段階的に投資をすることで課題が解消してきている。

Q. 鉄鋼連盟の輸入統計によるとステンレス鋼の輸入は昨年対比で1.5~1.6倍と大幅に増加しており、需要自体が弱いのではないとの印象も受けている。大同の売上数量減について、輸入鋼材との競合による影響があるのか教えてほしい。

A. 中国での過剰生産によってステンレス鋼板についてはかなり輸入攻勢があることは認識している。ただし、当社が生産している棒鋼・線材製品に関しては、一定程度の輸入の増加はあるものの影響は限定的と理解している。

Q. 清算手続き中の中国磁石子会社における一過性損失は今後増加することはないと説明を受けていたが、足元の状況を教えてほしい。

A. 最終的なフェーズまで完了していないが、年度内には全ての処理が完了する予定である。費用は若干増加する可能性があるが多額ではなく、ほぼ最終的な着地は見えている。仮に新たな情報があれば開示していく。

本資料に記述されております業績見通し等の数値につきましては、現状で判断しうる一定の前提に基づいております。

今後発生する状況の変化によっては異なる業績結果となることも予想されますので、投資等の判断材料として全面的に依拠されることは差し控えていただきますようお願いいたします。

また今後予告なしに予想数字が変更されることがあります。本資料にある情報をいかなる目的で使用される場合におきましても、各自の判断と責任において使用されるものであり、本資料にある情報の使用による結果について、弊社は何らの責任を負うものではありませんのでご了承ください。