

2022 年度第 1 四半期決算説明会（2022 年 8 月 9 日） 質疑要旨

➤ 全社

Q1： 2021 年度 4 Q 決算（5 月 11 日公表）では、「調整額」にリスクバッファとして 90 億円程度織り込んでいるとのことだった。今回の公表では調整額の金額が縮小しており、リスクバッファを吐き出したと推測されるが、今回の見通しにもまだリスクバッファが残っているか教えてほしい。

A1： 前回公表時ではリスクバッファとして、自動車生産の回復遅れのリスクを織り込んでいた。前回見通しでは 3Q に回復する見立てだったが、今回公表では 4 Q まで回復に時間かかるという見立てしており、リスクバッファの一部を取り崩した。今後、4 Q も減産が続くという見立てもあり、まだリスクバッファは残している。

Q2： 業績は前年比で悪化方向だが、中間配当は前年比で 5 円増配を公表された。今後の配当方針について教えてほしい。

A2： 配当の考え方については、今後現行の方針を見直す予定である。現在の配当性向は、親会社株主に帰属する当期純利益の 15～25%としているが、その点も含めて検討を行う。

➤ 鉄鋼・アルミ（鉄鋼）

Q3： 他社では円安によるコストアップもあり、価格転嫁に苦戦しているようだが、円安やその他の資材のコストアップ、エネルギー価格上昇などの価格転嫁の考え方について教えてほしい。

A3： まず主原料価格は鉄鉱石、石炭ともに、22 年下期は上期平均並みで推移するとみている。主原料はフォーミュラーで転嫁できる部分が大半だが、それに加えてマージンの改善も取り組んでいる。ご指摘の通り、主原料以外の様々な物の価格が上がっているため、手綱を緩めずに価格転嫁を進めていきたい。

他社と比較すると、当社は自動車比率が高く、フォーミュラーの関係で転嫁時期がズレるため、下期にかけてマージン改善が一層進む。また、当社は他社と比べて輸出比率が低く、もし他社様が下期にかけて輸出環境の悪化を見込んでいるのであれば、当社はその影響はあまり受けない。

Q4： （P27）販売数量の減少 10 万トンに対し、数量構成△85 億円は影響額が大きい印象だ。数量構成△85 億円の内訳を教えてほしい。

A4： 鉄鋼の数量構成には、販売数量の減少や自動車向けの減少など品種構成の悪化に加え、粗鋼生産量減少による影響も含まれている。そのため販売数量の減少幅に比べ大きな減益予想となっている。

➤ 鉄鋼・アルミ（アルミ板）

Q5： 他社では、燃料価格の転嫁を進めており2Q以降にコスト上昇分を転嫁できるとのことだが、神戸製鋼の取組みを教えてください。

A5： 副原料やエネルギー価格の上昇は自助努力ではカバーできない状況であり、全てのお客様に値上げの申入れを行っている。ベースのロールマージンの改善と、副原料価格上昇はフォーミュラー化も含めお客様と協議を進めており、ご理解と一定程度の合意を得ている。一方、足元ではエネルギー価格が大きく上昇しており、こちらも今後お客様との間でも適切な価格転嫁を進めていく。

➤ 素形材

Q6： 2Qが赤字予想の理由を教えてください。（1Q：21億円、2Q：△11億円）

A6： 1Qと比較すると、2Qは32億円程度悪化の方向である。その内訳は、自動車の生産が回復することで数量構成はプラス要因だが、それ以上にエネルギー価格を中心とした調達価格のコストアップに加え、在庫評価影響によりトータルとしてはマイナス方向となる。

素形材は自動車向け比率が高いため、足下の自動車減産影響を受けていること及び、副原料やエネルギー価格などの調達価格のコストアップが赤字の原因である。今後、自動車生産の回復や値上げを進めることで、早期の黒字化を目指したい。

➤ 機械

Q7： 通期の受注高を200億円程度上方修正しているが、詳細を教えてください。

A7： 3つのユニットに分けて説明する。

産業機械：エネルギー価格上昇に伴い、エネルギー分野、石油化学分野向けの樹脂機械の受注が好調であり、今回の上方修正はこの影響が大きい。1Q時点で中国やUAEでの受注が数件決まっている。

非汎用圧縮機（回転機）：産業機械と同様に、エネルギー、石油化学向けが非常に好調に推移している。

汎用圧縮機：国内外ともに需要は好調だが、上海工場がロックダウンの影響で3月中旬から5月末まで操業停止したため、上期の販売台数は減少見通し。下期以降、挽回していく。

➤ 建設機械

Q8：先日、日野自動車さんの報道に関連し、新規受注を停止するとリリースがあったが、最新情報があれば教えてほしい。

A8：まだ当社の対応について具体的な検討ができる状況ではなく、今後日野自動車様と協議するなかで対応を検討する。なお、今回の業績見通しには本件の影響を織り込んでいない。想定される影響としては、生産停止期間中の機会損失や、場合によっては納めた製品のリコール費用の発生などが考えられる。それらの費用は日野自動車様との協議で負担を決めることになり、当社としては補償を求める方針のため長期的な損益には大きな影響はないと見ている。なお、生産停止による販売台数への影響は現時点では把握できていないが、北米のエンジン認証の件と比べると影響は小さいと考えている。

Q9：1Qの損益計算書に受取補償金107億円計上されているが、これは北米のエンジン認証の件だと認識してよいか。また、受取補償金は2Q以降は発生しないか。

A9：受取補償金は、大半が北米のエンジン認証の件に関する補償金である。1Qで全額計上しており、2Q以降は発生しない。

Q10：通期の見通しにおける販売台数の下振れについて、地域別に教えてほしい。

A10：地域別の状況は以下のとおり。

日本：需要は堅調だが、上海のロックダウンの影響で部品調達に支障があり、需要に見合う生産ができていない状況。下期にかけてできる限り挽回を図る。

中国：総需要が相当落ち込んでいる。1Qは前年同期比で5割減、通期では前期比4割減の見立てをしている。加えて、中小型分野で競争が激化しており、前回見通しより販売台数の見通しを下げた。この状況に対し、先日公表のとおり、中国拠点を2拠点から1拠点に統合することで、生産量に見合った能力にダウンサイズする。

北米・欧州：比較的好調だが、欧州ではウクライナ情勢もあり若干景気後退が見られる。場合によっては現在の見通しよりも販売台数が下振れる可能性がある。

東南アジア：コロナ影響からいち早く回復し、堅調に推移すると見ている。

インド：需要は増加方向で見ている。

Q11：2Qが赤字の見通しだが、要因を教えてほしい。（1Q：92億円、2Q：△22億円）

A11：1Qから2Qにかけての変化点で説明すると、販売台数に大きな変動はないが、元々上海ロックダウン等の影響で販売台数が低水準にあることや、2Qにかけて調達コストが上がっていくこと、日野自動車様からの受取補償金を1Qに計上したことによる裏返りなどの要因がある。

➤ 電力

Q12： 石炭価格の変動による燃料費調整の期ずれは、神戸発電所 1、2 号機ではほぼ発生しないが、3、4 号機は発生するとの認識でよいか。

A12： 神戸発電所 1、2 号機は、現在お客様との間で相対契約になっており、詳細はお伝えできないが、大きな期ズレは発生しない契約になっている。

今回、前回見通しからの減益要因は、神戸発電所 3 号機の燃料費調整によるものである。

3～5 か月前の通関統計を参照にして調整を行うため、石炭価格の上昇局面では減益方向に作用する。これまで、石炭価格が大きく変動することがなかったため、損益にも大きな影響は生じなかったが、今回の石炭価格の大幅な変動は、損益にも大きく影響してしまった。

以上

本資料は、金融商品取引法上のディスクロージャー資料ではなく、その情報の正確性、完全性を保証するものではありません。また、提示された予測等は説明会の時点で入手された情報に基づくものであり、不確定要素を含んでおります。従いまして、本資料のみに依拠して投資判断されますことはお控え下さいますようお願い致します。本資料利用の結果生じたいかなる損害についても、当社は一切責任を負いません。