

**【通期業績の見通し】**

Q.

上期の売却益は28億円と少ない印象ですが、下期の売却益の見通しを教えてください。

A.

従前からのご説明のとおり、売却益の水準は「経常利益の10%内外」を目途として考えております。タイミングの問題により、上期は計上額が28億円となりましたが、通期では「経常利益の10%内外」の水準に着地するものと考えております。

Q.

国内および海外の事業における与信コストの見通しをそれぞれ教えてください。

A.

国内については、上期の与信コストは殆ど発生しておらず、下期においても現時点で大きな懸念事項はございません。海外については、前期に航空機リース事業におけるロシア関連特別損失や、国際事業分野における営業投資有価証券の評価損を計上しましたが、今期はそのような状況になる可能性は低いと考えております。特に航空機リースは、エアラインの財務状況改善や、機体価格の回復などを背景に、与信コストの発生も限定的な水準に留まっております。

**【国内リース】**

Q.

日本国内の金利水準の見通しと、金利水準の上昇に伴う国内リース事業分野への影響を教えてください。

A.

日本国内の賃上げやインフレの動向に鑑みると、金利水準が緩やかに上昇していく可能性もあると考えております。国内リース事業分野においては、今後の金利水準を勘案したリースレートの見直しなど、金利リスクの影響を抑制すべく対応を図ってまいります。

Q.

決算 IR 資料 P.13 にある日本国内の ITAD サービス事業の拡充により、中長期的な国内リース事業分野の ROA 向上が期待できるのでしょうか。

A.

米国子会社 CSI の強みである、リース満了物件に付随するサービスやノウハウを国内リース事業分野に取り込むことで、国内の既存のお客さまへの提供サービスのラインナップ拡大・新規のお客さまとの取引拡大が期待でき、満了物件の取扱

台数および売上高の拡大に繋がっていくものと考えております。取扱台数は年間約 20 万台超、売上高は現状の倍以上となる年間約 50 億円規模へ伸ばしていきたいと考えております。アセットライトの形で収益力を強化することにより、国内リーズ事業分野の ROA 向上に寄与し、さらにはお客さまの情報セキュリティ強化にも資する取り組みであると考えております。

### 【オートモビリティ】

Q.

中古車売却益の寄与もあり進捗率が高い状況ですが、今後の中古車マーケットの見通しを教えてください。

A.

統計によると、中古車価格は過去最高値となった前期より下回って推移しておりますが、新車価格も高くなっている状況であり、相場が急激に下落することは想定しておりません。今後もマーケット動向を見つつ、機動的な売却活動を進めていく計画です。

### 【スペシャルティ（ACG）】

Q.

機体メーカーからの納入遅延により、航空機の需給がタイト化している状況ですが、ACG の業績へプラスの効果が期待できる要素について教えてください。

A.

ACG は 6 月末時点で 119 機・9,000 億円規模のオーダーブックがあり、旅客需要を取り込みたいエアラインのみならず、オーダーブックを持っていないリース会社からの購入の引き合いも強く、オーダーを既に確保していることがアドバンテージになるものと考えています。需給のタイト化により、航空機のリース料や価格は上昇傾向にありますので、業績に対するプラス効果につながることを期待しています。

Q.

世界の航空旅客需要や金利動向を勘案した、来期の業績見通しを教えてください。

A.

航空マーケットに関しては、地政学リスク顕在化の影響もありますが、航空旅客数はコロナ前に近い水準まで回復してきています。ACG の業績に関しては、足元、オペリ売上が今年度の 2Q には四半期ベースで 250 百万ドルを超え、コロナ前の水準に回復してきておりますが、金利上昇による支払利息の増加についても注視しているところです。ACG の借入の大部分は固定金利となっておりますので、来期はオペリ売上が伸長し、スプレッドの改善が期待できることに加えて、機体売却益も回復してくるものと見ております。

次ページに続く

Q.

航空機リース料および機体売却益の回復動向を教えてください。

A.

航空機リース料については、米国金利の上昇に伴いリース料水準も上がってきており、特に ACG の主力機である新型のナローボディの回復が顕著に表れています。機体売却益については、ACG の上期実績は限定的となりましたが、市況も回復してきておりますので、通期では 2 桁水準を見込んでおります。

Q.

売上の計上を現金主義にしているエアラインからの、リース料の回収状況を教えてください。

A.

延滞分の回収は今期がピークであるご理解いただければと思います。来期は、オーダー機体の新規リースやオフリースのリース付けが順調に進むことで、増収に繋がっていくものと考えております。

Q.

ロシアのエアライン向けの航空機に対する、保険金回収の見通しを教えてください。

A.

公表しております通り、保険金回収に向けた法的措置を取っている状況であり、詳細なご回答は控えさせていただきます。

Q.

中長期的な ROA 向上策を教えてください。

A.

主に 2 つの要素があり、1 つは資金調達コストに見合うリース料をしっかりと確保していくこと、もう 1 つは、マーケットの状況を見つつ機体の売却を行い、資産回転を意識したオペレーションを行っていくことです。ACG は 6 月末時点でオーダーブックが 119 機ありますので、機体の調達・売却のバランスを考えたアセットコントロールを行っていきたいと考えております。

### 【スペシャルティ（ACG 以外の事業）】

Q.

不動産事業について、中長期的にどのくらいのペースで資産を積み上げていく計画であるか教えてください。

A.

決算 IR 資料の P.24 のとおり、9 月末時点の不動産の残高は約 6,400 億円程度あり、現状は為替による増加分も相応にありますが、中計期間中にさらに伸ばしていきたいと考えております。国内については、オフィス賃料の動向を注視しつつ、連結子会社である TC 神鋼不動産のパイプラインなども活用しながら、緩やかに残高を伸ばしていきたいと考えております。海外不動産については、当社のポートフォリオは大半が物流施設や住宅施設、データセンターとなっておりますので、昨今の米国における商業用不動産の相場下落の影響は限定的なものに留まっております。今後もアセットタイプのバランスに

留意しつつ、残高を伸ばしていきたいと考えております。

### 【中期経営計画 2027 における進捗】

Q.

中計 2027 の財務目標である ROA（総資産純利益率）1.4%の達成に向けた、現在の進捗状況を教えてください。

A.

中計 2027 においてご説明しました、「TCX」と「ROA 向上にこだわる」という方針が社内に浸透してきており、資産効率を意識した取り組みが全社で進んでいる状況です。オートモビリティ事業分野については、前回の 1Q 決算にて公表しましたとおり、OAL を連結子会社から持分法適用関連会社へ移行したことに伴い、セグメント資産が前期末対比で 1,479 億円減少し、ROA の改善に寄与しております。また、アセットに占める割合が相対的に大きい ACG については、コロナ影響を受ける前は ROA が 2%以上ありましたので、まずはこの水準に回復していくことが重要であると考えております。

以上