

【2024年度利益計画】

Q.

利益計画に織り込んでいる国内金利の前提と、上昇による影響を教えてください。

A.

2024年度の国内金利水準は、2回程度の利上げが実施される想定を織り込んでおります。当社グループの円資金調達には、固定調達比率を既に相当程度の水準にしており、また運用・調達のデュレーションギャップは比較的短期であることから、金利上昇の影響は相応に抑制されると捉えております。

今後は、金利上昇のペースに合わせて運用サイドでしっかりと対応していくため、中長期で考えると金利上昇に伴う影響はニュートラルであるとお考えください。引き続きマーケットを注視しつつ金利変動リスクを抑制した運営を行ってまいります。

Q.

投資規模の大きい成長投資案件が出てきていますが、このような投資を今後も続けていく上で、バランスシート上の制約が出てくる可能性があるのか教えてください。

A.

セグメント資産残高は5.7兆円規模になり、バランスシートの構成を考えると、単純に投資のみを拡大していくという方針ではありません。中計2027では「PX(ポートフォリオ・トランスフォーメーション)」による資産効率向上を掲げており、一部イグジットによる資金回収を伴いながら成長投資を行っていく方針です。

Q.

利益計画における、為替変動に伴うリスクを教えてください。

A.

利益計画では、1USドル＝140円で織り込んでおります。PLへの影響は、計画より円安に振れた場合、スペシャルティや国際事業分野を中心にドル建ての収益が円換算ベースで増加するものとお考えください。

Q.

利益計画における売却益の水準など見通しを教えてください。

A.

従前のご説明のとおり、売却益の水準は経常利益の10%内外と考えております。従いまして、2024年度は経常利益目標1,250億円の10%程度を想定して取り組んでいく考えです。

【中期経営計画 2027 における進捗】

Q.

中計最終年度（2027 年度）の目標値である当期純利益 1,000 億円に向けた進捗状況を教えてください。

A.

最終年度に向けては、四つの基本戦略である「PX(ポートフォリオ・トランスフォーメーション)」「HRX(人材・組織のトランスフォーメーション)」「DX(デジタル・トランスフォーメーション)」「GX(グリーン・トランスフォーメーション)」を各事業分野に浸透させ、目標値である 1,000 億円にたどり着きたいと考えています。

個別事業の状況について、航空機リース子会社 ACG の着実な回復、レンタカー子会社 NRS の収益力強化策の推進、米国 IT 機器リース子会社 CSI の力強い成長、NTT グループを中心とした各パートナーとの連携推進など、全体として事業が好調に推移していると実感しております。

バランスシートマネジメントについて、2027 年度の総資産は 7 兆円規模を計画しております。円安に伴う増加分を加味しつつ、ポートフォリオトランスフォーメーションによる効率化を図っていく考えです。2023 年度の実績として一部の子会社の出資比率を見直したことによる投資回収がありました。そうした資金を原資に新たな成長投資を行ってまいりたいと考えております。

【社債型種類株式の発行登録】

Q.

社債型種類株式 1,000 億円を上限とする発行登録について開示されていますが、資本性調達の今後の見通しを教えてください。

A.

2020 年度に起債した 1,000 億円の第 2 回ハイブリッド社債の初回任意償還日を 2025 年 7 月に控えており、そのリファイナンスの手当として資本性調達を行うことを想定しております。今回の発行登録はあくまでも、バックストップオプションとして設定したものであり、メインシナリオはハイブリッド社債によるリファイナンスを想定しております。

当社グループの中長期的な成長戦略を見据えた調達コストの低減、調達安定性の維持・向上に資する施策として、ご理解ください。

【株主還元】

Q.

配当性向 35%程度の水準について、今後の見通しを教えてください。

A.

従前の方針と変更なく、配当性向 35%程度を維持し、利益成長による増配を計画しております。決算 IR 資料 P.9 の通り、前中期経営計画期間中（2020～2022 年度）は、ロシア関連の一過性損失を計上した 2022 年度を除けば配当性向 30%程度の水準で推移しており、今回の中期経営計画 2027 ではこれを引き上げ、35%程度としております。さらに同ページに、「累進配当を基本とする」方針を今回の決算 IR 資料から記載しておりますが、原則減配を

しないという方針をより明確にいたしました。

【スペシャルティ（ACG）】

Q.

航空機リースの事業環境の見通しやダウンサイドリスクを教えてください。

A.

米国金利の急上昇に伴うコスト増の影響は受けているものの、航空機の需給タイト化の要因もあり、リース料は上昇基調にあります。

アセットは、発注している新造機の発注残（オーダーブック）が足元で120機あり、多少の遅延はあると思いますが、年間30機程度を受領していく見通しです。オーダーブックを持っていることは優位性の一つであると考えており、信用力の高いエアラインへの営業力強化につながっています。中古機価格も上昇基調にあり、2024年度は機数ベースで前年比3倍程度の機体を売却していく計画です。ACGの2024年度1Q決算(1~3月)における機体売却益・15百万ドルは、2023年度通期の機体売却益・16百万ドルとほぼ同水準であり、2024年度の売却益は大きく増加させる計画です。

ダウンサイドリスクはエアラインの信用リスクや地政学リスクですが、このようなリスク低減に向けた取り組みとして、ACGにおいてリスクアパタイトフレームワークの見直しや、ポートフォリオの地域別エクスポージャーの分散などを図っております。

【スペシャルティ（不動産）】

Q.

国内の不動産事業について、統計等ではオフィスの供給過多の見通しも示されている中、今後の新規投資に対する考え方を教えてください。

A.

国内の不動産市況は、海外とは違い価格が高止まりしている状況であり、新規案件へ取り組むハードルは高いと考えております。こうした環境下で投資を進めた場合、目利きを誤ると、一定期間を経てイグジットを迎える上で価格下落リスクを抱えることとなりますので、慎重に選別していくこととなります。これまでの基本方針の通り、信頼できるパートナーと一緒に、保有期間などを考慮しながら取り組んでいく考えです。

以上