

【2025年度の利益計画】

Q.

来期（2025年度）の利益計画について、今期に計上した一過性の政策保有株式の売却益が剥落するため、増益に向けたハードルが高いと推察しますが、どのような見通しを持っているか教えてください。

A.

3Q決算において、計画に織り込んでいなかった政策保有株式の売却益を含む特別利益を税後ベースで約80億円計上しており、今期の当期純利益は計画対比、高い水準で着地することが見込まれております。来期の利益計画については検討中のため詳細は申し上げられませんが、来期も増益を確保し、株主還元方針に掲げておりますとおり、増益による累進配当を目指したいと考えております。

【中期経営計画 2027の進捗】

Q.

事業分野ごとに、中期経営計画 2027（中計）の利益目標達成に向けた進捗状況を教えてください。

A.

今期は中計期間の2年目となります。事業分野ごとの進捗はIR資料のP.38にお示している通り、ばらつきがある状況ですが、全体としては利益目標である1,000億円に向けて順調に進捗していると評価しております。

国内リース事業分野について、柱であるNTT・TCリースは過去最高益を更新しながら堅調に推移していますので、目標達成に向けては、当社単体のリース事業において稼ぐ力を強化し、中計最終年度に結びつけていくことが必要であると考えております。

オートモビリティ事業分野は既に利益目標を超過達成しております。直近の業績は、中古車価格の高騰によって恩恵を受けている側面もございますが、足元の動向を勘案すると急激に価格が下落するリスクは想定しづらいものと考えており、引き続き堅調に推移すると見込んでおります。

スペシャルティ事業分野は、航空機事業を中心に順調であると評価しております。目標達成に向けては、資産回転によってキャピタルゲインを每期安定して計上していくことが必要であり、市況の見極めなど実行力が求められると考えております。

国際事業分野は、柱であるCSIの成長に加え、NTTグループとのデータセンター事業や、その他にも様々なパイプラインが見えており、十分に達成できる利益目標であると考えております。

環境インフラ事業分野については従前のご説明の通り、投資直後は費用負担が先行してしまうため、会計上の利益を計上するまで一定の期間が必要な事業であるご理解ください。足元は投資を実行しつつ、イグジットにより一定のキャピタルゲインを計上しながら利益目標を達成していきたいと考えております。

Q.

中計期間において持続的に ROE を高めていくため、どのような要素がポイントになると考えているか教えてください。

A.

足元の為替の変動が ROE に影響を与えており、海外子会社の資本効率を一層強化していくことが ROE の持続的な向上にとって重要になると考えております。当社事業の海外比率は拡大しており、ROE を計算する際の分子である利益は為替が円安に振れることでポジティブに働く一方、分母の資本も為替換算調整勘定の連動により増加いたします。海外子会社の ROE が低い場合、全体の ROE を押し下げる要因にもなることになることから、海外子会社が当社の投下資本に対して十分なリターンを上げられているか、管理強化を図っていくことも一つのポイントであると考えております。

【資金調達】

Q.

円金利が上昇していますが、円貨の有利子負債についてどの程度をヘッジしているか教えてください。

A.

概ね 7 割程度をヘッジしておりますので、残り 3 割程度が金利変動リスクを負っている調達であるとお考えください。PL 上、調達コストの増加が先行しますが、運用に転嫁していくため影響としてはニュートラルになっていくと考えております。運用と調達のデュレーションギャップはおよそ 1 年未満です。

【株主還元】

Q.

現状の配当性向 35%を引き上げることについて検討しているか教えてください。

A.

中計期間の株主還元方針として、長期安定的な配当する方針のもと、累進配当かつ配当性向 35%を掲げておりますが、同業他社比低いという認識をもっており、この水準に固執する考えはなく、その時々状況に応じて最適な資本政策を取っていく方針です。考慮すべき点として、安定した資金調達を行っていくために格付の観点から一定程度の資本水準を維持していく必要があること、持続的な成長を目指すため M&A を含む成長投資を今後行っていく必要があることの 2 点が挙げられますので、方針は掲げておりますが、成長投資と還元のバランスを図りながら決めていく考えです。

【国内リース事業分野】

Q.

国内リースの業績が前年同期比減益となった要因として挙げられている、販管費の増加について具体的に教えてください。

A.

売上総利益は増加したものの販管費の増加により減益となりましたが、販管費の増加はシステムのモダナイズ化に伴う費用と、賃上げに伴う人件費や貸倒れの増加が主な要因です。計画にはシステム経費や人件費の増加は織り込んでいた

ものの、これらコストアップを完全に打ち返す十分な利益の積み上げができなかったことが減益となった要因と考えております。

Q.

日銀が今年 1 月に追加利上げを決定するなど利上げが継続する基調にあります。今後の金融政策動向がどの程度のダウンサイドリスクとなり得るのか教えてください。

A.

現状の政策金利の上昇は、中計における利益目標に織り込み済みです。また、リースの運用利回りは市場金利に連動するため、新規契約の運用利回りは上昇してきております。資産と調達にギャップがあるため、負債側のコストアップに対して資産側の利回り上昇のタイミングはどうしても遅延しますが、金利上昇が止まればキャッチアップできるものとお考えください。

【スペシャルティ事業分野】

Q.

IR 資料の P.16「航空機事業の戦略」に示されている中長期の経常利益イメージについて、目指す利益水準と時間軸、達成に向けて想定している増益ドライバーを教えてください。

A.

航空機リース子会社の ACG、中古航空機のパーツ売買を行う持分法適用関連会社の GA テレシスが軸となると考えており、P.16 にお示している目指す利益水準に向けて順調に進捗しております。

ACG については、子会社化時点で期待していた利益水準に回復する時期は、中計最終年度あたりになると考えております。航空マーケットは好調でありコロナ禍に伴う影響はほとんどなくなっていますが、航空機リースはストックビジネスであるため、過去に契約した低いリース料のアセットがまだ残っていることや、ドル金利が想定以上に高止まりしていることは、期待している収益力への回復においてネガティブファクターであり、これをいかに打ち返していくかが重要と考えております。

GA テレシスはパーツ売買などフロービジネスがメインであり、足元の好調なマーケット環境を反映して非常に堅調に推移しておりますので、更なる成長に期待できると考えております。

【環境インフラ事業分野】

Q.

海外の再生可能エネルギー投資におけるリスクや、今後の投資方針を教えてください。

A.

リスクについては金利変動リスクに加え、各国における環境関連の政策変更に伴うリスクもございますので、現地の事業運営において豊富なノウハウを有するパートナーと組んで取り組むことが重要と考えております。

闇雲に投資して資産を拡大するのではなく、市況を見ながら早めに利益確定をする必要があるものについては資産回転を行うなど、ポートフォリオの中身を見ながら収益化も進めていく方針です。

以上