

日付：2025 年 8 月 14 日（木）

説明者：平崎 達也／取締役専務執行役員 経営企画部門長 兼 経理部門長

【2025 年度業績見通し】

Q.

追加の保険和解金（147 百万ドル相当）により、約 220 億円（1 ドル＝150 円換算）の特別利益を計上することになると思いますが、業績予想の上方修正を見送った背景を教えてください。また、バイオマス混焼発電事業は、今年度黒字達成の場合においても減損が検討される可能性はありますか。

A.

業績予想を据え置きとした理由は、計画上織り込んでいるリスクバッファの状況をまだ見極められないためです。リスクバッファの一つであるバイオマス混焼発電事業については、稼働率改善によって 1Q の業績は黒字となりましたが、残り 9 カ月の期間の状況を注視する必要があります。

また、会計基準上、減損を判定する際、損益状況のみならず事業環境の大きな変化も考慮しますので、黒字であっても減損することは一般論としてあり得るものをご理解ください。例えば、バイオマス混焼発電事業は石炭を燃料として使用しているため、日本がカーボンニュートラルを目指す中、カーボンプライシング等の動向により、将来キャッシュフローに影響を与える可能性も想定されます。

【リスクバッファの状況】

Q.

事業環境の変化によってリスクが増加している事業があれば教えてください。

A.

リスクバッファの状況については従前ご説明から変更なく、現時点において、主にバイオマス混焼発電事業を想定しております。なお、グローバルに多様なポートフォリオを持ち、事業を行っている以上、一部の案件で当初の期待を下回る案件もありますが、通期目標である 930 億円の利益に大きな影響を与えるものではないと認識しています。

【ロシア保険和解金の資金使途】

Q.

今回、追加受領する見込みとなった保険和解金を含めた計 545 百万ドル相当の資金使途を教えてください。

A.

前回の決算説明会（2025 年 5 月開催）におけるご説明から変更なく、基本的には ACG における航空機の購入など成長投資に充てていく考えです。現時点においては、今回の保険和解金の追加合意に伴う利益について、業績予想

ならびに配当方針の見直しは行っておりませんが、今後の市場や業績動向、リスクバッファーの状況を見極めた上で判断したいと考えております。

【ROE】

Q.

為替変動に伴う、ROE への影響を教えてください。

A.

為替変動により純利益が増減することに加え、自己資本の為替換算調整勘定も増減しますので、ROE への影響が出てくると思います。今年度はドル建ての保険和解金収入が多くなるため、この一過性要因を除外したご説明となりますが、現状の子会社の収益力では、円安に振れると ROE 水準を押し下げるものと考えております。

Q.

仮にリスクバッファーの 320 億円が実現しない場合、これを配当に回さず内部留保すると自己資本が積み上がり、中期経営計画 2027（中計）目標である ROE10%の達成確度が下がるのではないのでしょうか。ROE10%の達成に向けて、どのような議論が進んでいるか教えてください。

A.

ROE10%は、中計における重要な経営目標であるとの認識に変更なく、達成に向けた議論を進めております。

中計は為替レート 130 円を前提に策定しており、為替が円安に動いた場合、最終的に自己資本が想定よりも増加しますが、その際は各事業における利益の増加を求めていくことが前提となります。最終的に資本が過剰と判断できれば、配当性向引き上げなど、資本のコントロールも選択肢として考える必要があるとご理解ください。

【ベース収益の状況】

Q.

IR 資料の P.7 に記載のあるベース収益について、ACG の前年同期に計上した一過性収益剥落の影響を除いた場合においても増加幅が小さく、稼ぐ力が十分でないように見えますが、どのような評価をしていますか。

A.

1Q 業績は概ね計画通りの進捗であり、現時点において「稼ぐ力」が不十分との評価はしておりません。中長期目線で見れば、中計の目標達成に向けて、順調に進捗していると評価しております。

オートモビリティ事業分野は、NRS の業績が好調であり、既に中計の目標を超過しています。

また、スペシャルティ事業分野は、ACG がコロナ禍の影響や、米国金利高止まりの影響を受けており、まだ本来の実力値に至っていないと考えておりますが、第 2 四半期では増益を確保するなど中計最終年度には当初想定した利益水準まで回復すると見込んでおります。

環境インフラ事業分野は、事業環境が厳しいという状況は認識しておりますが、国内の蓄電池事業という新たな収益の柱を育て、目標達成に向けて進んでいきたいと考えております。

成長投資のパイプラインは着実に積み上がってきており、結果に結びつけ、皆さまに成果をお示ししたいと思います。

【コスト構造】

Q.

販管費について、前年同期比の増減率が売上総利益の増減率を上回っており、利益の押し下げ要因の一つとなっているように見えますが、コスト削減の観点で進めていることがあれば教えてください。

A.

販管費の増加は認識しており、改めて総点検を指示しております。販管費の増加理由は、人件費の増加については国内では TC 単体をはじめ、日本カーソリューションズなどでも増加していること、海外については CSI などの事業規模拡大が主な要因となっております。人件費やシステム費用は単なる費用ではなく、重要な投資として捉え、生産性向上や付加価値による収益確保によって投資回収が不可欠であると考えることが大切で、販管費増加分が収益に貢献しているか考える必要があります。

【社長直轄の改革プロジェクト】

Q.

IR 資料 P.14 の記載内容について、詳細は 2026 年 5 月の本決算開示までに説明を行うとのことですが、それより早い時期の開示も想定されているのでしょうか。

A.

改革プロジェクトの説明はご理解の通り、2026 年 5 月までを目途としておりますが、内容が固まれば 5 月よりも早いタイミングで皆さまにお示しできる可能性もあると考えております。プロジェクトは現在、中堅メンバーが中心となって、これまでの発想を変える新たな視点で議論を進めており、想定通りに進捗しております。

【航空機事業】

Q.

日米の関税交渉において、日本側が米ボーイング社製の航空機 100 機を購入することで合意したとの報道がありますが、リース会社にとっての事業機会はあると考えていますか。

A.

現時点において具体的な議論は出ておりません。誰がどういった形で購入するのかなど不明であり、具体的なことは申し上げられませんが、日本のエアラインは航空機の調達手段として自社による購入のほか、日本型オペレーティングリースを用いることが想定されるのではないかと考えております。

Q.

足元の航空機の取得状況やリース料水準を勘案すると、事業環境は好調であると思いますが、ACG の利益見通しを教えてください。

A.

ACG の利益水準について、まだコロナ禍に結んだリース契約の影響が残っているものの、中計最終年度に向けて、ROA

2%程度の収益力を目指していきたいと考えております。また、ACGの資金調達は、約9割を固定金利による調達などによってヘッジしているため、米国政策金利が下がった場合において、短期的には資金調達コストは大きく下がりませんが、社債の借り換えのタイミングで徐々に恩恵を受けていくものと考えております。

【いすゞ自動車との豪州のトラックリース事業】

Q.

いすゞ自動車の既存のネットワークや拠点を活用することで、初期投資が抑えられると考えて良いのでしょうか。また、目標とする利益規模のイメージを教えてください。

A.

会社設立に伴う初期費用は一定程度かかりますが、いすゞ自動車は豪州に約70拠点のディーラー網を持っており、これらを活用することで多額の先行投資は必要ないとお考えください。利益規模のイメージについては、当社の出資比率は20%であり、本JVは持分法適用関連会社となる予定であるということからも、当社全体の利益に占める比率は大きくないご理解をいただければと思います。いすゞ自動車との協業第2弾ということで、同社の豪州における高い市場シェアを強みに、新会社におけるリース契約獲得によって残高を積み上げ、一定のメンテナンス収益と金利収益で安定的にベース収益を獲得していく考えです。

以 上