

2026年3月期 決算説明会における主な質疑応答

開催日 :2026年5月15日(金) 16:30-17:10

回答者 :代表取締役 社長執行役員 久井大樹
取締役 常務執行役員 佐藤晴彦

(Q) [2026年3月期 決算概要資料](#)の24ページ「セグメントの変更」に関して、どのような経営課題を背景に4月1日付の組織改編が行われたのか。

(A) (回答者:佐藤)

今回3つの変更を行ったが、それぞれの背景は多少異なる。

「アジア・オセアニア」については、2028中計においてもアジア地域の事業成長をめざす中で、既に事業を展開している豪州も含めて成長をめざすことを表すために、これまでの「ASEAN」から「アジア・オセアニア」に名称を変更した。

次に、「中国」と本部勘定の統合については、これまで中国事業を縮小させてきており、効率化の観点から本部勘定と一体で管理していくこととした。

「ロジスティクス」については、決してモビリティ部門の戦略の重要性が落ちたわけではない。ただ、モビリティ部門は現時点では規模が大きいとは言えず、将来的な成長を期待している部門であることに加え、ロジスティクスとモビリティは事業の性質が似ていることもあり、1つの部門として統合的な戦略を追求していく方針とした。

(A) (回答者:久井)

2025中計では、ASEANと中国で選択と集中を進めて、次につなげていく戦略を取った。この選択と集中の目途が概ね立ったため、2028中計ではその目途付けを終えたうえで、攻めるところは攻める、やらないところはやらないということを明確にした。その結果、ASEANについてはタイ、インドネシア、マレーシア、シンガポールの4カ国で主に事業を展開しているが、今後は豪州とニュージーランドも含めて攻めに転じるために「アジア・オセアニア」という名称に変えた。中国については、先ほど佐藤が説明したとおり。

(Q) 足元の中東情勢の悪化による燃料高などを背景に航空需要の減少が見込まれる中、貴社の航空セグメントの業績への影響をどう見ているか。

(A) (回答者:佐藤)

航空セグメントのリスクの1つとして、最近の中東情勢の緊迫化により燃料代が高騰し、需要の減退につながる可能性があると考えている。一方で、足下の需給バランスを見ると、需要はアジアを中心に引き続き強い状況が続いており、長期的にも今後20年程度で旅客需要が倍程度に増加することが見込まれている。一方で、コロナ禍以降の物流の混乱を背景

に航空機の供給は完全には戻りきっていないため、マーケットの需給バランスは非常にタイトな状況が続いている。そのため、リース料および航空機の売却価格の上昇を通じて今後も収益を伸ばせる環境だと考えている。2028 中計においても、昨年度の決算期変更影響の剥落を除けば、確りとした成長を実現できるセグメントだと考えている。

(A) (回答者:久井)

みなさんご懸念のとおり、ジェット燃料が今ほぼ倍になっており、体力の弱いLCCはいずれ厳しい状況に陥ることは我々も想定している。航空事業は元々ボラティリティがそれなりにある事業だと考えているが、佐藤が先ほど申し上げたように、中長期的には伸びていく事業だとも考えている。ボラティリティが高いことは覚悟しつつも、長い目で見て航空機やエンジンの仕込みを含めて取り組む方針である。

(Q) 今回、劣後債(ハイブリッド債)の借り換えのための新たな劣後債発行のアナウンスがあった。償還を行う1,100億円のうち800億円をハイブリッド性の資本で借り換えるとのことだが、残り300億円の借り換えを行わない理由について教えてほしい。

(A) (回答者:佐藤)

ハイブリッド債は成長戦略を推進するための資本の補強として活用してきた。今回5年経って既存ハイブリッド債のファーストコールのタイミングを迎えたわけだが、劣後債は通常のシニア債と比べると調達金利が高いため、2028 中計で必要な資本がいくらかということ、当社の調達コストをどれだけ下げられるかということ、また再発行する時に資本性が認識されるかということ踏まえて検討を行った。格付機関との議論も行ったうえで、800億円までの減額であれば資本性も認識されるとともに、調達コストの削減が可能であると判断した。なお、今のマーケット環境を踏まえれば、800億円は十分に調達できる金額であると考えている。

以上