

2022年3月期決算に関する主な質疑応答

- (Q) 昨今の海外における金利上昇の影響を2023年3月期の業績予想にどのように織り込んでいるのか。また、円安と高金利の環境下では海外企業を対象とするM&Aは割高になると思うが、貴社のM&Aポリシーに影響はあるか。
- (A) 米国では金利の上昇傾向は顕著であり、英国などでも利上げが始まっていると認識しているが、当社はALMにより運用と調達のリレーをマッチングしており、金利上昇による業績への影響は軽微と考えている。
金利上昇の背景にあるインフレが、ロシア・ウクライナ情勢の悪化などに伴い、金融政策で抑えられず、スタグフレーションに陥った場合や、金融市場に波及してきた場合には、当社の業績に影響を及ぼす可能性はあるが、現段階では2023年3月期の業績予想には織り込んでいない。
また、当社のM&A戦略への影響だが、当社は規模の拡大ではなく、新ビジネスの構築や当社にない新たな機能の獲得、収益性の向上に資する案件を選別基準としており、大前提となる収益性がクリアできるのであれば、円安や金利の上昇は当社のM&A戦略に大きな影響はないと考えている。
- (Q) 2023年3月期の業績予想において、貸倒関連費用で160億円の減少を見込んでいるが、2022年3月期にあったインフラ関連の大口貸倒引当金を踏まえても、それ以外の要因で100億円以上の減少を見込んでいると思う。主な減少要因は何か。
- (A) 2022年3月期はカスタマービジネス（国内および中国）、航空、その他（海外インフラ）の3つのセグメントで大口の貸倒関連費用の計上があった。航空セグメントにおいては、期初には貸倒関連費用の減少を見込んでいたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響が長引き、東南アジア向けを中心に引き続き貸倒関連費用の計上があった。2023年3月期は旅客需要の回復などで貸倒関連費用は減少していくとみている。
また、カスタマービジネスやその他における大口の貸倒関連費用は新型コロナウイルス感染拡大の影響などを受けた一過性のものと考えており、これらの剥落などにより、2023年3月期は減少を見込んでいる。

- (Q) 新中期経営計画の最終年度の計数イメージである、ROA1.5%を達成するための成長ドライバーは何か。牽引するセグメントなどについて教えてほしい。
- (A) 5つの注力領域¹を踏まえ、2022年4月に営業組織の改編を行い、新しい組織で新中期経営計画を検討している。各セグメントでそれぞれの戦略に基づき、ROAの改善を図っていく。その際の切り口として考えているものが、決算概要資料 P27、P28に記載の内容。効率性を高めるところ、ミドルリスク・ミドルリターンの領域を拡大していくところなど、事業ごとにやるべきことが異なるため、各セグメントでやるべきことを検討し、それらを積上げ、本年度末に新中期経営計画を発表したい。現時点でどのセグメントがドライバーになるかの言及は控え、新中期経営計画において具体的なお話をしたい。
- (Q) 2023年3月期の業績予想において、為替の影響をどの程度織り込んでいるのか。また、2022年3月期に計上した61億円の統合関連費用は2023年3月期には完全に剥落するのか。
- (A) 2023年3月期の業績予想の前提となる想定レートは1米ドル=120円、1ポンド=158円、1ユーロ=134円。ユーロとポンドは現在のレートに近いが、米ドルは現在のレートと10円近くの乖離がある。今後の為替動向がどのようになるかはわからないが、米ドルの1円当たりの為替感応度は2億円程度となる。統合関連費用については、2023年3月期においても、PMIの過程でシステム関連費用や海外グループ会社の統合に関する費用などで数十億円程度を計上する見込みであるが、2022年3月期を超える水準にはならない。

為替影響に関しては、2022年3月期との比較では、前述の想定レートで単純計算すると純利益に20億円程度のプラス影響となる。

また、2023年3月期の統合関連費用は20億円程度と見込んでいる。

¹ 「社会資本／ライフ」「環境・エネルギー」「販売金融」「モビリティ」「グローバルアセット」の5領域

- (Q) 2022年3月期の4Qにロジスティクスセグメントで鉄道貨車のポートフォリオ組替費用を約30億円計上しているが、2023年3月期以降も発生するのか。
鉄道貨車のポートフォリオ組替費用を除くと、2022年3月期のロジスティクスセグメントの利益水準は高かったと思うが、CAI連結化の効果や海上コンテナリースの市況を踏まえて、2023年3月期におけるロジスティクスセグメントの利益貢献はどの程度と考えているのか。
- (A) 鉄道貨車のポートフォリオ組替は、シェールオイル採掘に使用するブラックサンドを運ぶ小型カバードホッパーの需要低下を受けて、需要の高い用途の貨車への転用改修を行っているもの。2022年3月期に改修コスト全体の4分の3、2023年3月期に4分の1をかけるイメージ。転用が完了すると収益貢献が期待できる。
海上コンテナの需要は、2023年3月期も引き続き高いとみており、純利益予想1,100億円への貢献としては、ロジスティクスセグメントに最も期待をしている。
- (Q) 2023年3月期の業績予想における増減要因のうち、事業成長+430億円について、セグメント別の内訳を教えてください。
- (A) 2023年3月期の業績予想において、セグメント別の内訳は開示していないが、CAIの買収効果が現れるロジスティクスセグメントに最も期待をしている。
また、カスタマーソリューション、環境エネルギー・インフラ、不動産にも期待をしている。
航空セグメントにおいても、事業環境が改善に向かい、前年比増益を見込んでいるが、やや慎重にみている。一方、海外地域セグメントは、2022年3月期に計上した大口の政策保有株式売却益の反動により減益を見込んでいる。
- (Q) 決算概要資料P31の「PMIの進捗」において「各種サービス・システムの代替対応の完了」とあるが、システム統合は完了し、基幹システムは一つになったのか。
- (A) 「各種サービス・システムの代替対応の完了」とは、旧日立キャピタルが利用してきた(株)日立製作所の各種サービス・システムからの離脱のことで、基幹システムを統合したわけではない。業務の性格上、基幹システムをすぐに統合する必要はない。ただし、次期システムに関する検討は開始している。切り替えの時期などは未定。

(Q) 2025年度の計数イメージとして示された「ROE10%程度」や新中期経営計画期間中のイメージである「配当性向 40%程度」から、新中期経営計画期間中の利益成長率が二桁パーセントとなり、2025年度の当期純利益が1,500億円以上になると予想されるが、その認識に大きな齟齬はないか。

(A) 2025年度の具体的な数値目標は新中期経営計画にて示したい。
決算概要資料 P27、P28 で示した変革が必要と考えており、二次、三次の中期経営計画に繋がるような内容を本年度に検討していく。

現在の延長線でも一次関数的な成長は可能と考えているが、それでは、「10年後のありたい姿」を実現することはできないと考えている。一次の中期経営計画で、既存ビジネスの効率化と深掘り、新事業の開発などでビジネスモデルを変革し、二次、三次の中期経営計画を経て、二次関数的な成長を実現していきたい。そのためにも、一次の中期経営計画は中身が非常に重要と考えている。

(Q) ビジネスモデルが資産回転型のセグメントにおいて、純利益に占めるキャピタルゲインの割合は、通常どの程度と想定しているのか。

(A) 純利益に占めるキャピタルゲインの比率はセグメントによって異なるほか、マーケットや保有アセットの状況によっても変わってくるため、一律の基準は設けていない。

従って、インカムゲインとキャピタルゲインの内訳を示すと、かえって将来予測をミスリードする可能性がある。その内訳は開示せず、セグメント利益の状況を都度説明していきたい。

以 上