

2023年3月期 第2四半期決算における主な質疑応答

- (Q) 外部環境の先行きに不確実性が高まっていることから、2023年3月期の業績予想は据え置きとしているが、例えば欧米の景気後退によるトップラインの低迷や貸倒引当金の増加など、下期に想定している具体的な利益押し下げ要因はあるか。
- (A) 具体的な利益の押し下げ要因がみえていたわけではない。今回の発表にあたって、改めて事業ごとに着地見直しを行ったが、それを積み上げると通期業績予想の純利益1,100億円を若干上回っている。しかし、国内外の経済の先行きに対する不確実性が高まっているため、保守的に考えて業績予想を据え置いた。欧米における事業の伸び率が鈍化することは織り込んでいるが、景気後退により何かが大きく落ち込むとは現時点では考えていない。
- (Q) 来期以降の業績に関して、海上コンテナリースの市況の落ち着き、アジア地域の航空事業の不振、また、欧米の経済がマイナス成長となった場合には、どの事業がドライバーとなって利益成長を果たせると考えているか。
- (A) 当社は幅広い事業ポートフォリオを有し、多くの事業が成長している。その結果、コロナ禍においても、航空事業の落ち込みを国内の不動産事業などでカバーすることができた。仮に、来期以降、欧米を中心にトップラインが減少した場合でも、これまでに培ってきた資産回転型ビジネスなどいろいろな事業により、しっかりと成長していきたい。

(Q) 外的要因以外に、来年度業績の増益に寄与すると考えられる内的要因についても教えてほしい。

(A) 今年度業績との比較という点では、航空セグメントが増益に寄与するとみている。今回決算では、航空事業で減損を数十億円計上したが、今回減損の対象となった航空会社は、コロナ禍で最後の最後まで粘ったが本年度になって行き詰まり、破綻申請を行った。他の航空会社の収益は回復してきており、この先新たな減損を計上することは想定していない。従って、減損など当期業績におけるマイナス要因が剥落し、来年度は前期比プラスに寄与すると考えている。

また、本年度に大幅に増えた JOLCO の為替差損¹についても、さらなる円安進行がなければ、これらも来年度は前期比プラスの要因になると考えている。加えて、航空事業において航空会社の業績が回復し、中古機体の売却マーケットがコロナ前の水準に戻ると、来年度の増益要因になると考えている。

(Q) 海上コンテナリース子会社の統合効果についてコメントをいただきたい。

(A) CAI の買収により、のれんの償却費用込みの純利益ベースで 100 億円弱の利益貢献を見込んでいる。CAI と BIL の経営統合に関しては、2023 年 1 月の統合を見据えて、本年度に 10 億円程度の PMI 関連コストを計上する予定だが、このコストも来年度は剥落する。従って、来年度から順調に新会社としての成長を取り込めると考えている。海上コンテナの稼働率は 99.9% というピークからは、下期や来年度に向けて若干下がるとみているが、それでも高水準の稼働率は維持できる見通しであり、当社の成長にとって大きなマイナスファクターにはならないと考えている。

¹ 国内の法人投資家向けに組成した日本型オペレーティングリース（JOLCO）のうち、当社でブックした案件の外貨建て借入において会計上発生した為替評価損

(Q) 2023年3月期2Q(7-9月の3カ月)における海外地域セグメントの貸倒関連費用は、2023年3月期1Qと比較して増加しているが、その要因は何か。

(A) 決算概要資料の32ページ「セグメント別貸倒関連費用」にあるとおり、2023年3月期2Q累計(6カ月間)の貸倒関連費用は、前年同期比で72億円減少しており、欧州、米州、中国での改善が寄与した。また、カスタマーソリューションセグメントでは小口集積の貸倒引当金の戻りがあった。前年同期にアジア地域を中心に引当金を積んだ航空セグメントも減少した。唯一、不動産セグメントでは、米国の一部案件に対する貸倒関連費用を計上した。従って、貸倒全般については、前年同期比で改善していると認識している。

3カ月ごとの変化でみると、海外地域セグメントの貸倒関連費用は、2023年3月期1Qが6億円、2Qは14億円。この内訳としては、欧州地域で1Qに3億円、2Qに8億円を計上しているが、2022年3月期は1Qが11億円、2Qは7億円であり、前年同期と比較して目立って増加したわけではない。

2023年3月期の1Qと2Qを比べると、2Qのほうが1Qよりも多少増加しているが、想定範囲内である。欧州地域では消費者金融ファイナンスも手掛けており、この事業はもともと貸倒関連費用の発生を見越して金利を高めに設定している。3Q、4Qに大きく収益にダメージとして効いてくるものではない。

(Q) 2023年3月期上期の海外地域セグメントなど、海外事業におけるリスク見通しの変化について教えてほしい。

(A) 貸倒関連費用については低位に抑えることができている。航空セグメントについては、前年度にかなりの減損損失、貸倒関連費用を計上したが、来年度に向けて、航空各社が黒字化していくと想定しており、リスクは小さくなっていくと考えている。海外地域セグメントは、コロナ禍においても、欧米地域にて大口の貸倒れは発生しなかったが、今後、下期に向けて、景気後退懸念が高まっていくなかで、その状況を注視する必要がある。日本においても、年末に向けてゼロゼロ融資停止の影響などを注視していく。

- (Q) 航空セグメントは、今後、アセットを増やせる状況になってくると思うが、資産の積み上げについて、どのようなマーケット認識なのか。
- (A) 航空機リース事業と航空機エンジンリース事業は、基本的にリース料収入と中古機体・中古エンジンの売却益から成り立っているが、減損損失や貸倒れを除いた現在のベース収益は、コロナ禍前と比べると7割程度の水準とみている。国際航空運送協会（IATA）によれば、2021年の旅客需要が2019年比▲58%であったのに対して、2022年通期予測は2019年比▲18%にまで戻ってきている。国内線は2023年、国際線も含めると2024年にはコロナ禍前の水準に戻ると予測している。航空会社合計の収益も2023年には黒字転換するとみている。
- これらの状況を踏まえると、機体数を増やせる状況になってくると思うが、当社は従来同様、航空会社の実需にあわせてセールス・アンド・リースバックを中心に新規実行を行っていく考えであり、航空会社から受注する前の見込み発注などで機体数を増やすことは現時点では想定していない。与信方針を見直すなど、コロナ禍の経験を生かして航空各社の需要をよく見極めながら、取り組んでいきたいと考えている。

以 上