

2020年3月期決算に関する主な質疑応答

(Q) 「2021年3月期に関する参考情報」における参考値（当期純利益：350～400億円）の考え
方と、具体的にどの事業でどの程度の減益要因になるのか教えて頂きたい。

(A) 当社は、従来から統合リスク管理の枠組みの中で、各種リスクを定量化して、リスク資本管理を行っている。その中で、複数のシナリオに基づくストレステストを実施し、リスク耐久力の検証を行っている。ストレステストで用いるリスクシナリオは、自己資本の健全性を確保する観点から、かなり強いストレスを想定した内容にしている。直近では、新型コロナウイルス影響のシナリオをいくつか加えて、リスク耐久力の検証を行っている。
今回の参考情報は、そのうち資料記載のシナリオの場合の、貸倒関連費用の増加、アセット売却益の減少、アセット減損損失の増加、ストック収入の減少、新規資産獲得の鈍化などを考慮したもの。リスク資本管理上、こういう懸念事項もあると整理したもの。
資料記載のシナリオは、IMFの見通し等も参考にしながら、新型コロナウイルス影響が多少長引くことを想定して策定したもので、想定されるシナリオの中ではあまり楽観的なものではないと思う。
個々の事業でどのぐらいという数字の開示は、控えさせて頂く。

(Q) 2021年3月期の業績を見極めるうえで、一番重要なのは何か。

(A) 新型コロナウイルス感染拡大の主要国のピークアウトがいつになるのか、日本および主要国の経済がどのようになるのか等、マクロのシナリオの行方が一番重要と考えている。

(Q) 仮に「当期純利益 350～400 億円程度」となるシナリオが本当に実現した場合、どのようなアクションを取るのか教えて頂きたい。

(A) 情勢はまだ見極め続ける必要がある。リスク管理の観点では、事前に「把握しておくべきこと」、「想定しておくべきこと」の整理が大事であり、対応すべき事項は既に洗い出しを行い、リスク低減に着手している。また、逆にこのようなタイミングゆえに良質資産を増やすのに絶好の買い場になることも想定され、こういう状況下で期待を持てる分野も見え始めている。そういったところは守り一辺倒にならず、攻めに関しても手を打っていく。

- (Q) 中期経営計画の計数目標（2023年3月期：純利益850億円以上）を変更するつもりはあるのか。現状下でも達成可能と見ているのか。
- (A) 目標を変更するつもりはない。新型コロナウイルス感染拡大とそれを受けた内外経済の大幅後退がどの程度続くか分からないが、今年か来年のどこかでは落ち着くのではないかと考える。中計最終年度に内外経済が巡航軌道に復していれば、利益目標850億円の達成は十分可能と思う。もちろん、中身は多少変わるだろう。今年、来年に予定していた収益の中には、最終年度に先延ばしになるものもあろう。また、今年度、来年度の資産拡大のピッチは緩やかになるかも知れない。
- (Q) リスクシナリオに基づく減益要因は既に兆候として出ていて、ある程度の期間に亘り継続する見立てということなのか。
- (A) 一部兆候が出ているものもあるが、大部分は「2021年3月期に関する参考情報」に記載しているシナリオを前提とした場合に想定されるリスクファクターを考慮したものである。
- (Q) 配当予想を開示しない理由は、業績予想を開示できないこと、財務健全性の観点で格付機関とのコミュニケーションを見据えたこと、増配の可能性も残しておくこと、のいずれか。
- (A) 環境見通しが難しく、2021年3月期の業績も全く読めない状況であるため、配当のみ先に決める訳にはいかず、このような形での説明とした。業績見通しができるような段階になったら、ご指摘の項目全てを総合的に踏まえながら、配当予想を決めたい。
- (Q) 増配が止まってしまうのはどのような場合か。
- (A) 新型コロナウイルス影響が来年度でも収束せず、日本を含めた主要国の経済成長がマイナスになる状況が続くようなケース。一方、ある程度回復が見通せるような状況になれば、これまでの21期連続増配の実績を踏まえて考えていきたいと思う。

(Q) 仮に減損などの理由により赤字となる場合でも、一時的な赤字であれば増配を検討する方針なのか。

(A) リーマンショック時は、赤字ではないが前年比 8 割近い減益となったが、配当性向を 57.4% として増配し、これが現在までの 21 期連続増配に繋がり、投資家の皆さまからもご評価頂いている。その点も踏まえ、利益水準と、配当を加味した自己資本の水準などを総合的に勘案して決めたいと考えている。

(Q) 航空事業やロジスティクス事業においてどの程度繰り延べ等の要請があるのか。

(A) 航空事業では、他社同様、8 割程度の航空会社からリース料の繰延要請がある。年間のリース料対比で 1 割強だが、既に相当程度落ち着いてきている。ロジスティクス事業ではそれ程大きな繰延要請はない。航空機リースでは、相応のセキュリティ・デポジット¹ やメンテナンスリザーブ²を予め積んで頂いているとか、信用リスクとアセットリスクの 2 つのリスクに分けて取引するなど、様々な保全要素もあるので、航空機への投資額全てが損失になるものではない。

(Q) 足元の状況下、航空事業における減損リスクが業績に与えるインパクトをどのように考えているのか。また、機体が返還されマーケット価格が大きく低下している場合や、リース中でもリース料が下がった場合に減損を行う必要があるのか。

(A) 一般的な考え方では、機体が返還され、簿価とマーケット価格の差額がマイナスになった場合に、その分を減損する。ただし、航空機事業に関してはメンテナンスリザーブにより十分カバーできていたり、破綻した航空会社でも次に買い手が現れる、あるいは国の援助が出るケースでは、資産価値の減価をそれほど考える必要が無い場合もあるので、一概には言えない。

機体が返還されマーケット価格が大きく低下している場合は減損を行うことになるが、当社は平均機齢が 3 年台と非常に若く、約 9 割がナローボディーで流動性も高いポートフォリオ。ナローボディーはどちらかといえば国内線・近距離線が主体であり、行動制限が解除されれば、比較的早く動き出すと見ている。リース料が下がった場合にも減損の可能性が無い訳ではないが、機体そのものの価値下落よりは遥かに限定的な影響と見ている。

以 上

1 セキュリティ・デポジット：レシーのリース料支払等の義務をカバーする預かり保証金

2 メンテナンスリザーブ：機体およびエンジンの利用による整備・補修をカバーする預かり保証金