

2021年3月期中間決算に関する主な質疑応答

- (Q) 航空事業における2Q 3ヶ月間の純利益はほぼゼロだが、その要因は何か。2020年3月期までは売却益を計上してきたが、現在の環境を踏まえ、今後の航空事業の利益水準をどう考えればよいのか。また、上期の航空事業の貸倒関連費用はどの程度か。
- (A) 航空事業は、1Qの純利益31億円に対して上期は32億円の実績なので、2Qの純利益は1億円のみ。当社の海外子会社の収益は3ヶ月遅れで取り込んでいるが、航空業界にとって運航率などの一番厳しい期は、この2Q（海外子会社では4～6月）であった。その状態からは今は回復している。
上期の貸倒関連費用51億円は、ほとんどが航空事業と海外のカスタマービジネス。内訳は航空事業の方が多い。
- (Q) 日立キャピタルとの経営統合に関して、統合後は資本余力が増すと思うが、アセット積み増し（投資）を行うのか、株主還元の水準を高めていくのか、あるいはバランスを取るのか。
- (A) 経営統合を発表した9月24日の段階で、統合新会社の資本余力を生かすことをシナジーの一つとして掲げている。現時点で統合新会社の経営戦略を両社で一緒に考えられる状況にはないが、投資のシナジーで事業価値を上げていきたい。投資に向けていくのか、株主還元かというご質問に対しては、投資で収益を上げていきますとお答えしたい。
- (Q) 上期の航空事業の貸倒引当金はこういったものか。また、下期分は引当済みなのか、これ以上発生しないのか。
- (A) 与信コストの内訳は、破綻したエアラインに対する損失。もう一つは、格下げしたエアラインに対する貸倒引当金の計上、の2種類。通期業績予想の純利益500億円は、下期の航空業界が厳しい状況になるとみた上で、保守的に、上期よりもかなり多めに与信コストを見込んでいる。現時点でそうした兆しがある訳ではないが、コロナ第三波とも言われていることも踏まえて、下期は相当程度厚めに与信コストを見込んでいる。

- (Q) 日立キャピタルとの経営統合関連費用は下期に抑制されるとの説明があったが、業績予想（純利益 500 億円）において下期にどの程度の規模を想定しているのか。また、その内訳について。
- (A) 上期の経営統合関連費用 41 億円の内、約 30 億円が SEC（米国証券取引委員会）に対して Form F-4 を提出するための準備費用。残り 11 億円は統合に関するアドバイザー関連の費用等。この Form F-4 の提出が不要になることが 10 月初めに明確になったため、下期はクロージングに伴う最小限の金額に抑えられると思う。そのため、下期は少なくともこの 30 億円の部分が大きく減るだろうと考えている。その他の経営統合関連費用は現時点では明確に把握できていないが、現時点で見通せるものに多少の積み増しをして、下期の計画を立てている。
- (Q) 航空事業でオフリース比率の低い状況が続いているが、直近数ヶ月の間に不測のオフリースがあったのか。あった場合、売却、二次リースや新しいリース先を見つけることができたといったような動きはあったのか。
- (A) 取引先であるエアラインとのコミュニケーションをかなり密に行っていることから、不測のオフリースは無かった。エアラインと会話をする中で、今までリースを使っていなかった優良なエアラインからの引き合いもあり、それに伴い業績の悪化しているエアラインから機体を引き揚げ、優良先にリースするといった二次リースの動きがあった。引き続き丁寧にお客様と会話をしながら、より良い資産ポートフォリオの構成に努めていく。
- (Q) 経営基盤強化に関する費用について、1Q 決算での計上額は前年同期比で大きく増えていたが、2Q の 3 ヶ月ではどうだったのか。
- (A) 1Q 決算では経営基盤強化のためのコストと説明したが、その時点では経営統合とは言えなかった。経営基盤強化に関する費用の大部分は経営統合関連費用であったとご理解頂きたい。

- (Q) 経営統合に関して、9月24日の記者会見では「営業面での両社の協議は競争法のクリアランス取得後に行う」との説明があったが、クリアランス取得は順調に進んでいるのか。
- (A) 9月24日に経営統合を発表した後、内外の必要な国と地域に対する競争法の申請を行っているところ。クリアランス取得は2021年1月中を目指しているが、現時点で不測の事態が起こっていることはない。

以 上