

## オンライン個人投資家説明会：質疑応答

開催日： 楽天証券 2024年3月12日（火）

イー・アソシエイツ 2024年3月15日（金）

説明者： 理事 インバスターリレーションズ部長 高山 宜典

Q：ロシアでの航空機リース事業はあるか？没収されることはないのか、その損害額は？

ロシアの航空会社向けに約30機の航空機をリースしていたが、ロシア・ウクライナ問題に伴いリース契約を解約した。当該機体の全てが返還されておらず、2021年度に簿価の全額（当社持分相当額で約500億円）を損失処理しており、追加損失が発生する可能性はない。

一方で債権回収に向けて交渉継続中。本年度、うち約330億円を保険金で回収済み。

Q：来期から開始する次期中期経営計画に向けて、現行の株主還元方針を継続する予定か、あるいは見直す予定か？仮に還元方針を見直す場合には、累進配当の導入をするのか？

会社の成長ステージや事業環境等を踏まえ、最適な還元策について検討・議論を行っている。現行還元方針を見直す場合は、年度末の決算開示において、次期中期経営計画と併せて公表したいと考えている。

仮に、現行還元方針を見直す場合は、累進配当や総還元率等は重要な要素として勘案しながら検討を進めていく。

現行の還元方針は、2年前の当社の経営環境に鑑みて策定したもののだが、SHIFT 2023で掲げた構造改革の進展により収益力や財務基盤は強化されており、次の中期経営計画に向けては、株主還元を更に拡充できる余地はあると考えている。

Q：パークシャー・ハサウェイ社による株取得についてどう捉えているか？

当社を含む日本の総合商社業界に対してポジティブに見てもらっている証左と認識している。

当社の事業ポートフォリオから生まれる成果に持続性があり、長期目線で事業を運営していることに対して、一定のご評価をいただいているのではないかと捉えている。同社が2020年8月に当社の株式取得を発表して以降、マネジメントによる面談を複数回実施しており、今後も当社の大株主、そしてビジネスパートナーとして、建設的な対話を継続していきたいと考えている。

Q：新中計 次期中計の方向性をどう考えているか？

現時点では次期中計は検討中であり、決定事項は無いため、方向性をいくつかお話しする。

・SHIFT 2023の構造改革から新たな成長ステージへシフト。例えば投資についても積極的に進む方向感。

- ・SHIFT 2023 で導入した SBU 毎の事業戦略管理や事業毎の資本コストを活用する仕組みは継続。
- ・業界を跨いだバリューチェーン構築を通じて、GX 事業でビジネスモデルを構築することも長期的な視点で大きなテーマ。

これらを実現するため、4 月から経営・組織体制を改変予定。

Q : ROE12~15%で成長という会社目標も踏まえた来期の方向感は何？

全体で 5,000 億円というのが一つの基準と考えている。2023 年 5 月に発表した計画では、2024 年度は 5,100 億円、2025 年度が 6,000 億円とし、そこに至る道筋のドライバーとした中では、輸送機・建機事業が牽引している。本日紹介した航空機リース事業の成長に加え、自動車流通事業の販売、建設機械も現状外部環境に懸念なく、強みを発揮し収益を拡大できるのではないかと考えている。アセットを増やしているという意味では、不動産事業も引き続き成長を見込んでいる。非資源分野では、インフラ部門で海外発電の既存事業の契約の更改などで収益の改善が見込まれている。

一方、今年度事業環境が悪かった点の改善という意味では、北米の鋼管事業、エレクトロニクス事業、アグリ事業なども緩やかに回復が期待できる。中・長期的には成長が見込まれるビジネスもあり、すでにお示ししている 5,100 億円水準をふまえた計画を作っていきたい。

Q : 決算にてバッファー500 億円を維持するとしていたが、使用確度は？ 500 億円を超える可能性はあるか？

バッファーが想定額を超える可能性はある。構造改革をやり抜き、次期中計にマイナスを持ち越さないことが大切であり、必要あればバッファーの金額に拘らず処理し、損失処理を後送りさせることはない。できるだけポートフォリオを健全化させようとして次期中計に進む。個別事業の検討状況は、相手がある案件もあり、現時点では申し上げられないが、年度末決算含めて、順次説明する。

Q : エアタクシーやドローン等、次世代輸送サービスはすでに実例があるのか？

当社は、航空業界におけるネットワークや多角的な事業活動を通じて培ったノウハウを活用し、2018 年から Advanced Air Mobility 分野における事業化を検討してきた。2023 年には電動垂直離着陸機を開発・製造するドイツのボロコプターに出資。今後、同社と連携し、新たな空の交通・物流手段として期待される eVTOL の日本での普及と持続可能な社会インフラの構築を進めていく。

日本国内においては 2025 年大阪・関西万博を皮切りに、eVTOL の社会実装と商業運航開始が計画されている。ボロコプター関連では、昨年 12 月に商業化ベースより小型モデルではあるが、安全性などを含めて社会に受け入れてもらうことを狙いとして有人で大阪湾岸のヘリポート試験飛行見学会も開催した。

また物流・地域課題を解決するため、国内外でドローンを用いた各種実証を通じて既存物流を組み合わせた持続可能な物流システムの実装を目指している。

インフラ面では、無人機管制システムを開発する One Sky に出資し、市場開拓を実施している。

Q：航空機関連ビジネスの収益規模を教えてください。

輸送機・建機部門 資産：約 2.3 兆円（2023 年 3 月末）、FY23 Q1-Q3：1,295 億円

うち、リース・船舶・航空宇宙本部 資産：7,400 億円（2023 年 3 月末）、FY23 Q1-Q3：584 億円

航空機ビジネス 2022 年度実績：約 120 億円 2030 年度目標：300 億円

Q：中東情勢の影響はあるか？

中東における規模の大きいビジネスは、鋼管・自動車流通販売。

イスラエル・パレスチナ情勢の影響は、現時点で限定的と捉えているが、さらに拡大した場合には事業にも影響が及ぶ懸念もあり、引き続き動向を注視する。

紅海における物流混乱の影響としては、一部喜望峰周りの迂回輸送になる等の影響があるが、現時点では限定的と捉えている。引き続き動向を注視していく。

Q：サステナビリティ経営の推進に関連して、環境関連ビジネスの新たな動き、及び今後注力していく領域は？

当社は、「気候変動緩和」を取り組むべき重要社会課題の一つとして捉え、「2050 年の事業活動のカーボンニュートラル化」と「持続可能なエネルギーサイクルの実現への挑戦」を長期目標に掲げ、さまざまな取り組みを推進している。例えば再生可能エネルギー発電事業に関しては、実現性の高い候補案件が増加していることを踏まえ、2030 年に向けた持分発電容量の目標を従来の「3GW 以上」から、「5GW 以上」に上方修正した。

また、再生可能エネルギー事業の拡大を通じてより環境負荷の低い発電ポートフォリオへ継続的にシフトしていくとともに、2021 年に設立した「エネルギーイノベーション・イニシアチブ（EII）」を軸に、「カーボンフリーエネルギーの開発・展開」、「新たな電力・エネルギーサービスの拡大」、「CO<sub>2</sub> の吸収・固定・利活用」における事業開発を一層推進させていく。

Q：御社では、純投資以外の目的で上場株式を取得・保有しないことを原則とされていますが、2023 年 3 月末時点で保有されている 59 銘柄（1,907 億円）については、全て純投資目的で保有されているのか？もし違うのであれば、銘柄、数量及び売却の意向を教えてください。

当社は、純投資以外の目的で上場株式を取得・保有しないことを原則としている。

但し、協業や事業上の必要性等を踏まえ、個別銘柄毎に資本コストを考慮した経済合理性や保有意義などを総合的に評価・検証し、適当と判断した場合には例外的に保有することがある。また、これら上場株式の保有の適否は、毎年、取締役会において検証している。その結果、保有意義が認められない株式については、売却を進めて

いく。

2023年3月末時点での保有残高は59銘柄・1,907億円。

2023年度第3四半期（累計）は、12銘柄（一部売却を含む）を売却し、売却価格総額は44億円。

引き続き、投資採算および投資先企業との取引関係などを総合的に勘案しつつ、事業ポートフォリオの再構築に向けた資産入替の一環として、政策保有株式の縮減に取り組んでいく。

Q：現状の株価についての意見を聞かせていただきたい。

また、新 nisa により個人投資家が増えてきているが、単元株価が 30 万円以上だと簡単に買えないと思われるが、分割等は考えていないのか？

株価（時価総額）は、経済動向や市況、様々な思惑等によって変動するが、長期的には会社が将来生み出す付加価値への期待を反映していると理解している。

当社株価は、足元では3,400-3,500円前後と過去最高水準となるとともに、PBRは1倍近辺で推移している。当社株の上昇は日本株全体の上昇による影響もあるが、中期経営計画における施策等の着実な実行を通じた業績向上や自社株買いなどを含めた株主還元などをご評価いただいているものと受け止めている。

一方、同業他社比の観点では、PBRや時価総額などの点においてまだまだ改善していくべき点はある。

引き続き収益の安定性と成長性を高めるとともに、サステナビリティ経営のさらなる高度化などを通じて、更なる企業価値の最大化に努めていく。これらと併せて、当社の取り組み内容について、株主の皆様からより一層のご理解を得られるよう、開示や対話の更なる充実を図っていく。

東証では、個人投資家が投資しやすい環境を整備するために、望ましい投資単位として50万円未満という水準を明示していることは認識している。当社株式の流動性や株価の水準等も総合的に見て、株式分割等は慎重に検討していきたいと考えている。

Q：チャイナリスクについて

中国の不動産不況が、御社に与える影響はどの程度あるのか？ また、チベット問題、反スパイ法や台湾有事などのリスクがある中で、御社の中国事業についての今後の展望を教えてください。

2023年9月末時点の中国へのエクスポージャーは約3,400億円と総資産約11兆円対比約3%相当と小さく、直接の影響は限定的。

間接的な影響は広範囲にわたり、不動産不況による需要減にもかかわらず、一部供給を増やしている商品（例えばニッケル）もあり、市況価格が下落している。

従来は中国国内で使用されていた中間材の隣国への輸出や、中国向けを想定していた製品が他国向けに変更になる等により、需給バランスが崩れ市況悪化している中国外の市場もでてきており、当社の事業でも影響を受けている。（鋼材、フェノール等の石化製品を含む基礎化学品、木材等）

当社には、中国でパートナーと共に成長してきたビジネスがあり、第三国で中国企業とともに手掛けているインフラ開発などの事業もある。経営理念、住友の事業精神を基本に、軸をブレさず、粘り強く取り組んでいくが、状況を注視している。

中国のみならず地政学的リスクの高い、あるいは高まりが懸念される地域、関係国家での投資活動については、予防的対応策、並びにリスク顕在化時の損失軽減策の検討を行い、不測の事態に備えている。

#### Q：働き方について

日本の現在の経済規模を維持する為には、労働生産人口の維持は必須ですが、国の施策に期待できない。各大手企業が責任を持って進めて行く必要があると思うが、御社の少子化対策としての取組を教えてください。

働き方改革や副業の推進、リスクリングの実施、シニア世代の活用、はたらきやすい環境の整備、デジタル化の推進、DXの推進等、を適切に実施することで、人材不足の解消や生産性の向上が期待できると考えている。

育児や介護と仕事の両立支援に対する取り組みとして当社ではこれまで、育児や介護などのライフステージを迎えた多様な個々人が、最大限に力を発揮できる環境を整備してきた。具体的には、法定を上回る水準である育児休業や介護休業、柔軟な働き方を促進するテレワークやスーパーフレックス等の様々な制度を導入済み。また、それらが実際に活用されるよう、啓発活動にも取り組んできた。働き方改革として個人と組織がともにアウトプットを最大化できる働き方を追求していく。

また、全ての従業員が世代を超えて生き生きと働くことができる環境整備を目指しており、シニア層にも、それぞれの分野で蓄積してきたスペシャリティを更に磨き上げ、市場価値を持つプロフェッショナルとして一層活躍いただくことを期待しています。また各現場におけるDXによる業務効率化や最適化による人員省力化を推進している。

専任組織「DXセンター」を設置し、組織の垣根を越えて既存事業の高度化、当社次世代成長戦略テーマなどでの事業創出に取り組んでいる。

働きやすい環境の整備、等を通じて「人口減少社会」に対応できる企業を目指していく。

以上