

2026年10月5日

臨時株主総会資料
電子提供措置事項



株式会社ダイナムジャパンホールディングス
DYNAM JAPAN HOLDINGS Co., Ltd.

目次

定義.....	1
取締役会意見書.....	5
独立取締役委員会意見書.....	14
独立財務アドバイザー意見書.....	16
評価報告書.....	22
附属書類 一般的情報.....	27

定義

本総会資料において、文脈上別異に解すべき場合を除き、以下の表現は以下の意味を有するものとします。

「調整額」	経済的引渡日（この日を含む）から、本件引渡日以降に到来する本件リースに基づく最初の賃料支払日（この日を除く）までの期間の各日について、本件リースに基づき現行レッサーであるDAILが受領する賃料に相当する額
「本件航空機」	エアバスA321-271NX型機1機及びPW1133GA-JMエンジン2基
「航空機リース事業」	以下の事業を意味する。(a)航空機の取得、(b)航空機のリース（オペレーティングリース及びファイナンスリース（セール&リースバック取引における資金手当てなど）を含む）、並びに、(c)航空機の処分
「本件航空機売買契約」	DAIL（売主）とSAIL（買主）との間で本件航空機について2026年9月17日に締結された航空機売買契約
「本件公表文」	本件航空機売買契約に関する2026年9月17日付の当社の公表文
「密接関連者」	上場規則に定める意味を有する
「関連者」	上場規則に定める意味を有する
「取締役会」	当社の取締役会
「当社」	日本法に基づき有限責任で設立された株式会社ダイナムジャパンホールディングス。その株式は香港証券取引所のメインボードに上場する
「関連当事者」	上場規則に定める意味を有する
「支配株主」	上場規則に定める意味を有する
「DAIL」	アイルランドで有限責任で設立され、当社の完全子会社であるDynam Aviation Ireland Limited
「本件引渡し」	本件譲渡の完了。これに伴い、本件航空機に関する所有権及び権益は、DAILからSAILへと移転するものとする

「手付金」	SAILがDAILに対して支払った50万米ドルの手付金
「当社取締役」	当社の取締役
「本件譲渡」	本件航空機売買契約に基づき企図される本件航空機の売却
「経済的引渡日」	2026年8月1日
「臨時株主総会」	本総会資料とは別に発行される臨時株主総会招集ご通知に記載の通り、本件航空機売買契約及び同契約に基づき企図する本件譲渡について審議し、適当と認められる場合にはこれを承認することを目的として、2026年10月27日午前10時（日本時間）より東京都荒川区西日暮里2-27-5株式会社ダイナム本社ビルにて招集・開催される当社の臨時株主総会及び当該総会の延会
「当社グループ」	当社およびその子会社
「香港ドル」	香港の法定通貨である香港ドル
「香港」	中華人民共和国香港特別行政区
「独立取締役委員会」	本件航空機売買契約の諸条件に関し、独立株主に対して助言を行うことを目的として設置された、すべての独立非業務執行取締役で構成される取締役会の独立委員会
「独立財務アドバイザー」	バラス・キャピタル・リミテッド（Ballas Capital Limited）（香港法第571章「証券先物条例」で定義する第1種及び第6種の規制業務を行う認可法人であり、本件航空機売買契約の諸条件に関し、独立取締役委員会及び独立株主に対する独立財務アドバイザーを務める）
「独立株主」	本件航空機売買契約に関していかなる重大な利害関係も有さず、かつ、上場規則に基づき臨時株主総会における本件航空機売買契約を承認する決議の議決権行使を棄権することを求められない株主
「最終確認可能日」	本総会資料の印刷前に本総会資料中の一定の情報確認をすることが実務上可能な最終日である2026年10月2日
「本件リース」	本件航空機に関し、DAIL（レッサー）とWizz Air Fleet Management Limited（独立した第三者）（レッシー）との間で2024年11月7日付で締結されたリース契約

「上場規則」	香港証券取引所の証券上場に適用される規則
「正味購入価格」	購入価格から手付金及び調整額を控除し、かつ、経済的引渡日（この日を含む）から本件引渡し日（この日を含まない）までの期間について年率6.5%で計算した利息を加算した額。
「パーセンテージ割合」	上場規則第 14.07条に定める意味を有する
「購入価格」	本件航空機売買契約に基づき合意された本件航空機の購入価格（6,520万米ドル）
「適格航空機リース事業」	上場規則第 14.04条（10D）に定める意味を有する
「適格航空機レッサー」	上場規則第 14.04条（10E）に定める意味を有する
「リッチオ」	日本において有限責任で設立され、SACの子会社でもあるリッチオ株式会社
「SAC」	香港において有限責任で設立され、佐藤洋治氏が100%保有し、当社の支配株主でもあるSato Aviation Capital Limited
「SAIL」	アイルランド共和国において有限責任で設立され、佐藤洋治氏が SAC を通じて100%保有するSato Aviation Ireland Limited
「佐藤一族」	佐藤恵子氏（佐藤洋治氏の妻）、佐藤政洋氏（佐藤洋治氏の弟）、佐藤茂洋氏（佐藤洋治氏の弟）及び佐藤公平氏（佐藤洋治氏の弟で当社の非業務執行取締役）の各々
「香港証券先物条例」	香港の証券先物条例を意味します（香港条例第571 章）
「当社株式」	当社の株式を意味します
「当社株主」	当社の株主
「香港証券取引所」	香港証券取引所
「子会社」	上場規則に定める意味を有する
「米ドル」	アメリカ合衆国の法定通貨である米ドル

「評価報告書」	評価機関が作成した、評価日時点の本件航空機の資産評価報告書。その全文は、本総会資料の22頁から26頁にあります
「評価日」	2026年9月7日を意味します
「評価機関」	当社が委嘱した独立評価人であるシリウム・アセンド・コンサルティング(Cirium Ascend Consultancy)
「%」	パーセント

本総会資料において、米ドル建ての金額は以下に示す為替レートで香港ドルに換算されていますが、当該換算は、米ドル建ての金額が当該レート、その他の為替レート、又はその他のいかなるレートであっても実際に香港ドルに換算された（あるいは換算され得た）ことを表明するものと解釈されるべきではありません：1 米ドル=7.80 香港ドル。

取締役会意見書



株式会社ダイナムジャパンホールディングス
(有限責任で日本に設立された)
(Stock code: 06889)

取締役兼執行役

保坂 明氏

登録事務所

〒116-0013

東京都荒川区西日暮里2-25-1-702

非業務執行取締役

佐藤 洋治氏

佐藤 公平氏

独立非業務執行取締役

加藤 光利氏

トーマス・チュン・キー・イップ

(Thomas Chun Kee YIP)氏

神田 聖人氏

加藤 公司氏

伊藤まゆみ氏

香港の主たる事業所

香港

コノートロードウエスト188

香港プラザ32階、ユニット1

2026 年 10 月 5 日

株主の皆様へ

リース付き航空機の譲渡に関する 要開示取引及び関連当事者取引 及び 臨時株主総会招集ご通知

1. はじめに

本件航空機売買契約に関する本件公表文についてご参照ください。本総会資料の目的は、とりわけ以下の事項を皆様に提供することにあります。すなわち、(i) 本件航空機売買契約及び同契約に基づき企図する本件譲渡に関する詳細、(ii) 本件譲渡に関し、独立取締役委員会から独立株主宛ての意見書、(iii) 本件譲渡に関し、独立取締役委員会及び独立株主に対する助言を記載した独立財務アドバイザーの意見書、(iv) 評価報告書、(v) 上場規則に基づき求められるその他の情報、及び、(vi) 臨時株主総

会招集ご通知。

2. 本件航空機売買契約

DAIL（当社の完全子会社）と SAIL との間で本件航空機売買契約が締結されました。同契約に基づき、DAIL は本件航空機を（本件リース付きかつそれに基づく権利を伴う状態で）6,520 万米ドル（約 5 億 860 万香港ドルに相当）の購入価格で売却することに条件付きで合意し、SAIL はこれを購入することに合意しました。なお、当該購入価格は、本件引渡し時に調整が行われるものとします。

本件航空機売買契約の主な条件は以下の通りです。

締結日	2026年9月17日
契約当事者	(1) DAIL（売主）と(2) SAIL（買主）
譲渡される資産	本件航空機は、PW1133GA-JMエンジン2基を搭載したエアバス A321-271NX型機です。2026年3月31日時点における本件航空機の監査済み純帳簿価額は、約6,510万米ドルです。本件航空機は現在、本件リースの対象となっており、本件リースは本件引渡し時にSAILに承継される予定です。
売買価格	合意された売買価格は6,520万米ドルですが、これは本件引渡し時の調整の対象となります。本件航空機売買契約の締結に際し、SAILからDAILへ手付金50万米ドルが支払われており、SAILは本件引渡し日に正味売買価格（支払済みの手付金、DAILが受領した賃料に係る調整額、並びに経済的引渡日から本件引渡し日までの期間についてSAILが支払うべき利息を考慮に入れた上で）を支払うものとします。
停止条件	本件引渡しは、とりわけ、(1) 本件航空機売買契約の条件に従ったSAILによる本件航空機の引渡し状態の受諾、及び (2) 本件航空機売買契約の締結及び履行に関連する独立株主の承認の取得を含む（ただしこれらに限定されない）上場規則の適用規定すべてに対する当社の遵守、を条件とします。
引渡し条件	本件引渡し時に、本件航空機の所有権及び権益はDAILからSAILに移転し、当事者間において、DAILがリース契約に基づく権利及び義務をSAILに移転する旨の契約上の地位移転契約が同時に締結されます。停止条件が充足されることを条件として、本件航空機売買契約の条件に従い、2026年12月31日までに本件引渡しが行われる見込み

です。

3. 当社及び当事者の情報

当社は、子会社を通じて、主にパチンコホール運営事業とグローバルな航空機リース事業を行っております。

DAIL はアイルランド共和国の法に基づき設立された会社で、当社の間接的な完全子会社です。DAIL は主に航空機リース事業を行っています。

SAIL はアイルランド共和国法に基づき設立された会社で SAC（当社の非業務執行取締役かつ支配株主の佐藤洋治氏が完全所有する会社）の完全子会社です。SAIL は主に航空機リース事業を行っています。

4. 対価の根拠

売買価格は、DAIL と SAIL との間の独立当事者間での交渉を通じて、当社グループの通常取引慣行に従い決定されました。その際、(i) 本件航空機の帳簿価額、(ii) 評価報告書に基づく本件航空機の市場評価額、(iii) 本件航空機の機齢、品質及び状態、並びに (iv) 市場環境を勘案した上での本件譲渡の取引条件全体が考慮されました。

売買価格は、評価機関が作成した評価報告書に記載されている本件航空機の評価日時点の市場評価額 6,274 万米ドルに対しプレミアムを付した金額を表しています。

評価報告書の作成にあたり、評価機関は市場アプローチを採用しました。評価報告書によれば、本件航空機の市場評価額は、本件航空機のフルライフ・ベース・バリューを表します。それは、需要と供給が合理的に均衡している安定した市場環境において、機体、エンジン、着陸装置、補助動力装置及びすべての主要構成部品が、新品又は近々に大規模なオーバーホール、検査もしくは性能回復整備（該当する場合）を受けた状態にあること、エンジンの寿命制限部品の認証上の使用寿命が 100% 残存していることを前提とした、本件航空機の価格についての評価機関の意見です。また、ベース・バリューは以下を前提としています。すなわち、当該評価額は、担保権その他の負担のない単独の航空機としての取引を前提とし、当該航空機の最高かつ最も有効な用途を前提として評価したものであること（本件航空機の機種及び製造年式に対する需要の大部分がどこに存在するかを考慮した上で、その指定された仕様において、最も高い現金売却価格を生み出す可能性が高いもの）、想定される売買の当事者は、売買を行う意思と能力を有し、合理的な判断力と十分な知識を備えており、かつ、早期売却を迫られるような通常ではない圧力を受けていないこと、また、当該取引が、独立当事者間取引ベースで、現金又はそれに相当する対価をもって、開放的かつ制限のない市場において交渉され、かつ、潜在的な買主に対して十分な販売期間（通常、評価日時点の価値算定前の最大 12 ヶ月間）が確保されていることです。

取締役会は、原価アプローチや収益アプローチと比較して、市場アプローチが最も適切な評価手法であるとする評価人の見解に同意します。

取締役会は、本件航空機の市場価値を評価するために利用可能な市場情報が限られているか、あるいは全く存在しない場合に限り、原価アプローチが適切であると考えます。原価アプローチでは、本件航空機の価値は再調達原価又は再生産原価に基づいて決定されますが、これらは公開市場における価値を十分に反映していない可能性があります。評価機関が、比較対象となる航空機の価値に関する十分な市場情報が存在すると指摘していることから、取締役会は、本件航空機の評価において原価アプローチは最も適切な手法ではないと判断しています。

収益アプローチに関しては、将来の経済的利益の流れを予測し、それを適切なリスク調整後割引率を用いて現在価値に割り引く必要があります。予測される経済的利益及び割引率の双方が不確実性を伴う様々な仮定に基づいていることから、取締役会は、収益アプローチが本件航空機の評価に適していないと判断しています。

評価機関が示した通り、対象となる本件航空機と類似した航空機に関する最近の市場取引が十分に存在しており、それらの比較可能な取引は、購入意思のある買主と売却意思のある売主の間で行われた、独立当事者間取引を反映しています。本件航空機は現在オペレーティングリース契約の対象となっており、リース期間満了時にフルライフの状態でレッサーに返還することが義務付けられています。したがって、本件航空機が取引される場合には、リース付の状態では評価されることになります。加えて、本件航空機の運用期間は約7ヶ月ですが、一般的な耐用年数が25年であることを踏まえると、いずれにせよ現在の保守状態はフルライフに近いものとなっています。したがって、取締役会は、適切な評価の基礎として、評価日時点における本件航空機の実際の整備状況ではなく、リース終了時にレッサーが契約上受領する権利を有する機体、エンジン、着陸装置、補助動力装置（APU）及びすべての主要構成部品のフルライフな返還状態を反映したものを採用すべきであると判断しております。したがって、取締役会は、評価機関が前述のようなフルライフの状態を前提として実施した評価は適切であり、その評価手法は公正かつ合理的であると考えています。

取締役会が把握できる限りにおいて、評価機関は独立した第三者であり、評価報告書の作成の責任者は、航空機評価の8年以上の経験など、航空機分野の15年以上の経験を有する、国際航空機取引協会（ISTAT）の認定鑑定人です。1983年に設立されたISTATは、教育の機会を提供する主要な国際的非営利団体です。同協会は現在、民間航空分野における運航、製造、整備、売買、資金調達、リース、評価、保険、その他関連業務に従事する世界中の6,000名以上の会員を擁しています。したがって、取締役会は、評価機関が評価報告書に記載された評価業務を遂行するために必要な専門資格を有していると判断しています。

本件航空機の売買価格が、当社グループの通常の取引慣行に従ってDAILとSAILとの間で行われた交渉に基づき独立当事者間取引ベースで決定され、その決定に際しては、(i)監査済みの本件航空機の純帳簿価額約6,510万米ドル、(ii)評価報告書に基づく本件航空機の市場評価額約6,274万米ドル、(iii)本件航空機の機齢、品質及び状態、並びに(iv)本件譲渡全体に係る諸条件などを考慮に入

れ、かつ、市場環境も参考にされました。

取締役会は、売買価格が評価報告書に記載された本件航空機の市場評価額を上回るものであることから、本件譲渡の対価は公正かつ合理的であり、当社及び当社株主全体の利益に資するものであると判断しています。

5. 本件譲渡による財務上の影響及び売却代金の使途案

当社グループは、本件航空機から合計約 150 万米ドルの営業利益（2026 年 3 月期及び 2027 年 3 月期において、それぞれ約 50 万米ドル及び 100 万米ドル）を計上する見込みです。この利益は主に、賃貸収入から経済的引渡日までの支払利息を差し引いた金額に相当します。また、本件譲渡の完了に伴う重要な譲渡損益は認識されない見込みです。これは、最終対価の推定額から専門家報酬やその他の取引費用の推定合計額約 10 万米ドルを差し引いた金額が、本件航空機の帳簿価額 6,510 万米ドルとほぼ同等であるためです。ただし、関連する完了時精算書の監査及び確定が前提となります。

本件譲渡後、当社は経済的引渡日以降、本件リースから得られるリース収入を受け取る権利を失います。当社は、本件譲渡直後の 2 会計年度の当社の純利益、資産及び負債に本件譲渡が重大な悪影響を及ぼすとは予想していません。

本件航空機は、最新確認可能日現在、約 4,400 万米ドルの未返済残高を有する無担保短期借入の対象となっています。本件譲渡による手取金の約 70%は、本件航空機に関連する既存の借入金及び融資の返済に充当される予定であり、本件譲渡による残りの手取金は、当社グループの航空機リース事業の一般運転資金に充当されるとともに、必要に応じて、航空機の取得、調達、販売、保守及び修理のために使用される予定です。本件譲渡による手取金は、2027 年 3 月期の末日までに全額が使用される見込みです。

6. 本件譲渡のメリットと理由

当社は、機体のサイズやリース先（航空会社）へのエクスポージャーを慎重に管理しつつ、ポートフォリオを拡大する機会を継続的に模索しています。複数の機体を一括して取得するセール・アンド・リースバック（以下「SLB」）取引への参加は当社の主要な戦略の一つであり、本件譲渡は、当社グループによる航空機リース・ポートフォリオの継続的な管理の一環として行われるものです。本件譲渡により、当社グループは特定の機体から回収した資本を、航空機リース事業のさらなる成長に向けた資金として再配分することが可能となります。特に、本件譲渡により当社グループは、(i) 市場評価額を上回る価格で本件航空機を売却してその価値を具現化し、それによって、本件航空機から得られる賃料収入に加え、魅力的な経済的リターンを確保すること、(ii) 無担保短期ローンを返済し、それによって当社グループの借入金総額、支払利息、及び関連する資金調達コストを削減すること、(iii) 本件譲渡による手取金を、より高いリスク調整後リターンが見込まれると当社グループが判断する他の機会に再投資すること、が可能となります。

本件譲渡は、ポートフォリオ取引と航空機リース管理を組み合わせることで、主要な航空会社顧客との直接取引を拡大しつつ、それら航空会社に対するエクスポージャーを管理することを目指す当社グループの戦略目標に合致するものです。このアプローチにより、当社グループは魅力的な自己資本利益率を維持しながら、安定した資本流入を確保し、健全な負債水準を維持しつつ、航空機リース事業の拡大と多角化を実現できます。

当社グループ経営陣は、本件譲渡が当社グループ全体にとって相乗効果をもたらすと考えています。本件航空機の所有権及び権益は SAIL に移転されますが、当社グループは、2023 年 6 月 30 日に DAIL と SAIL の間で締結された基本サービス契約（2025 年 6 月 3 日に修正され、2026 年 3 月 31 日に更新された）に基づく当社グループと SAIL 間の既存の取り決めを通じて、本件航空機及び航空機リース事業に関するより広範な航空機リースのバリューチェーンへの参加と手数料収入の獲得を継続します。この基本サービス契約に基づき、DAIL は SAIL に対し、航空機リース管理・技術サービス、航空機リマーケティングサービス及び航空機リポジッションサービスなどを随時提供します。こうした取り決めにより、当社グループは、本件航空機に関して相乗効果のある収益性の高い役割を維持し、当社グループのより広範な航空機リースプラットフォームの一環として SAIL との関係を維持するとともに、サービス提供者として航空会社顧客との関係を維持する一方で、本件譲渡によって解放された資金を他の航空機リース機会に再投資することが可能になります。

上記を踏まえ、取締役会（独立財務アドバイザーの推奨内容を考慮した上で、独立非業務執行取締役を含む。ただし、関連議案の議決権行使を棄権した佐藤洋治氏及び佐藤公平氏を除く）は、本件航空機売買契約の諸条件と同契約で企図する本件譲渡は公正かつ合理的であり、当社及び当社株主全体の利益に資するものであると判断します。

最終確認可能日現在、本総会資料に記載されている事項を除き、また、当社グループが航空機リース事業の通常の過程において追求している上述の機会の検討を除き、当社は、新規事業の買収、又は既存事業の縮小、停止又は処分を目的とした、いかなる意図又は計画も有しておらず、また、いかなる契約、取り決め、約束又は交渉（正式なもの、非公式なもの、明示的なもの、又は、黙示的なものかどうかを問わない）も行っておりません。当社グループが航空機リース事業の拡大又は多角化のための具体的な機会を特定し、推進し、かつ、そのような機会が拘束力のある契約へと具体化した場合、当社は、上場規則及び適用法令に基づき必要とされる時期に、追加の発表を行います。

7. 上場規則の適用効果

取締役会は、(1)当社が上場規則第 14.04 条(10E)に定める適格航空機レッサーの基準を充足していること、(2)本件譲渡は、当社の通常の事業遂行の中で、かつ、通常の商業的条件に基づいて行われる適格航空機リース事業であること、(3) 本件航空機売買契約の諸条件と同契約で企図する本件譲渡は公正かつ合理的であり、当社及び当社株主全体の利益に資すること、並びに、(4) 本件譲渡は当社グループの運営及び財務状態に対して重大な悪影響を及ぼさないこと、を確認しました。

最終確認可能日現在、SAIL は SAC（当社の支配株主）の完全子会社であり、SAC は佐藤洋治氏（当社の非業務執行取締役かつ支配株主）が完全所有する会社です。したがって、SAIL は上場規則第 14A.12 条(1)(c)及び第 14A.13 条(1)に基づき、関連当事者の関連者に該当します。

本件譲渡にかかる当社の適用パーセンテージ割合の最大値が 5%超 25%未満であるため、本件譲渡は当社にとって上場規則第 14 章及び第 14A 章の主要取引及び関連当事者取引となります。しかし本件譲渡は適格航空機リース事業にあたりますので、当社は(1)上場規則第 14.33D 条に基づく公表を行う義務に服しますが、同規則第 14 章に基づくそれ以外の要件については適用が免除され、かつ、(2) 同規則第 14A 章に基づく報告、公表及び独立株主の承認に関する要件の適用を受けます。

非業務執行取締役である佐藤洋治氏は、SAIL に対する間接的な支配権を有していることから、本件航空機売買契約に関して重大な利害関係を有しています。さらに、非業務執行取締役である佐藤公平氏は、佐藤一族の一員であることから、本件航空機売買契約において重大な利害関係を有するとみなされます。したがって、佐藤洋治氏及び佐藤公平氏は、本件航空機売買契約及び同契約で企図する本件譲渡を承認する取締役会の決議において議決権行使を棄権しました。

8. 臨時株主総会

本件航空機売買契約に基づく本件譲渡について、独立株主が検討を行い、適切と判断した場合にはこれを承認するために、臨時株主総会が招集・開催されます。

臨時株主総会は、2026 年 10 月 27 日午前 10 時（日本時間）に、東京都荒川区西日暮里 2-27-5 株式会社ダイナム本社ビルにて開催されます。臨時株主総会招集ご通知は本総会資料とは別に発行されます。臨時株主総会で使用する委任状は臨時株主総会招集ご通知に同封されているほか、香港証券取引所のウェブサイト（www.hkexnews.hk）及び当社のウェブサイト（www.dyjh.co.jp）にも掲載されています。

株主の皆様におかれましては、臨時株主総会招集ご通知をご一読いただきますようお願いいたします。臨時株主総会（又はその延会）に出席できないものの、株主としての権利を行使されたい場合は、委任状に記載された指示に従って記入・署名の上、香港の株主名簿管理人コンピュータシェア・ホンコン・インベスター・サービスズ・リミテッド（Computershare Hong Kong Investor Services Limited）（所在地：17th Floor, Hopewell Center, 183 Queen's Road East, Wanchai, Hong Kong）まで、可能な限り速やかに、かつ遅くとも臨時株主総会（またはその延会）の開催予定時刻の 48 時間前までに提出してください。なお、委任状を記入・提出された場合であっても、ご希望であれば臨時株主総会（又はその延会）に出席して議決権を行使することは可能です。その場合、当該委任状による代理人の選任は取り消されたものとみなされます。

本件航空機売買契約及び同契約で企図する本件譲渡に重大な利害関係を有する株主（及びその密接関連者）は、臨時株主総会に付議される決議について議決権を行使することができません。したがって、佐藤洋治氏（当社非業務執行取締役、当社支配株主、かつ SAIL の間接的単独株主）、SAC

（SAILの単独株主）及びリッチオ（SACの子会社）は、いずれもSAILとの関係により本件航空機売買契約に重大な利害関係を有しているため、佐藤洋治氏、SAC、リッチオ及びそれぞれの密接関連者は、臨時株主総会における議決権の行使を棄権することが求められます。

さらに、佐藤一族の一員である各人は、議決権を統一的に行使することについて、佐藤洋治氏及び互いの間で合意していました。そのため、各人は佐藤洋治氏又は他の佐藤一族の一員が利害関係を有する株式について利害関係を有するとみなされ、佐藤洋治氏もまた、佐藤一族の一員が利害関係を有する株式について利害関係を有するとみなされます。したがって、佐藤一族の一員である各人は、本件航空機売買契約及び同契約で企図する本件譲渡について重大な利害関係を有するとみなされることから、各人及びそれぞれの密接関連者は、本件航空機売買契約及び同契約に基づく本件譲渡を承認する決議案に関する臨時株主総会における議決権の行使を差し控えるものとします。

当社取締役が合理的な範囲で全ての調査を行った上での知見及び情報によれば、佐藤洋治氏、SAC、リッチオ、佐藤一族及びそれぞれの密接関連者を除き、当社の他の株主のいずれも、本件航空機売買契約及び同契約で企図する本件譲渡を承認する議案について臨時株主総会で議決権行使を棄権することを求められていません。

2026年9月24日時点の最新の株主名簿に記録されている議決権を持つ株主は、臨時株主総会に出席し議決権を行使できる株主とみなされます。

9. 投票

上場規則第13.39条(4)及び当社定款の規定に基づき、挙手により採決される純粋に手続的又は事務的な事項に関する決議を除き、株主総会における株主の議決はすべて投票によらなければなりません。したがって、臨時株主総会に付議される普通決議についても、株主による投票の方法で採決が行われます。

投票では、本人（法人株主の場合はその代表者）が出席するか代理人が出席するかを問わず、各株主が保有する当社株式一株につき一議決権を有するものとします。本人（法人株主の場合はその代表者）が出席するか代理人が出席するかを問わず、複数の議決権を有する株主の皆様は、議決権を全て同じように行使する必要はありません。

臨時株主総会の終結後、議決権行使結果は、香港証券取引所のウェブサイト（www.hkexnews.hk）及び当社のウェブサイト（www.dyjh.co.jp）上に掲示されます。

10. 独立取締役委員会及び独立財務アドバイザー

独立非業務執行取締役全員（加藤光利氏、トーマス・チュン・キー・イップ（Thomas Chun Kee YIP）氏、神田聖人氏、加藤公司氏及び伊藤まゆみ氏）で構成される独立取締役委員会が設置されました。同委員会は、独立財務アドバイザーからの助言を考慮した上で、本件航空機売買契約及び同

契約で企図する本件譲渡に関し、独立株主に対して助言及び推奨を行う役割を担います。本書の 14 頁から 15 頁に記載されている、独立取締役委員会から独立株主宛ての意見書をご参照ください。

本件に関し、独立取締役委員会及び独立株主に対して助言を行うため、独立財務アドバイザーが選任されました。また、本書の 16 頁から 21 頁に記載されている、独立財務アドバイザーから独立取締役委員会及び独立株主宛ての意見書も併せてご参照ください。同意見書には、本件航空機売買契約及び本件譲渡の諸条件に関する独立取締役委員会及び独立株主への助言・推奨内容に加え、当該助言に至る過程で考慮された主要な要因及び理由が記載されています。

11. 推奨内容

当社取締役（独立財務アドバイザーの推奨内容を考慮した独立非業務執行取締役を含みますが、当該決議の議決権行使を棄権した佐藤洋治氏及び佐藤公平氏を除きます）は、本件航空機売買契約が当社グループの通常の事業の過程において通常の商業的条件で締結されたものであり、同契約及び同契約で企図する本件譲渡の条件は公正かつ合理的であり、かつ当社および株主全体の利益に資するとの見解を有しています。したがって、臨時株主総会における決議案に対し、独立株主の皆様が賛成票を投じることを推奨いたします。

12. 一般事項

取締役会は、本件譲渡が臨時株主総会における独立株主の承認を条件とすること、及び本件譲渡の完了が本件航空機売買契約に定める停止条件の充足を条件としており、必ずしも実行されるとは限らないことを強調したいと考えております。

当社の株主及び潜在的な投資家の皆様におかれましては、当社の証券の取引に際して慎重に判断されるようお願いいたします。

13. 追加情報

本総会資料の附属書類中に追加の情報がございましたので、ご留意下さい。

取締役会の命を受けて
株式会社ダイナムジャパンホールディングス
取締役会議長 保坂 明

独立取締役委員会意見書

以下は、本総会資料に掲載される、本件航空機売買契約及び同契約で企図する本件譲渡に関して、独立取締役委員会から独立株主宛ての意見書の文面です。



株式会社ダイナムジャパンホールディングス
(有限責任で日本に設立された)
(Stock code: 06889)

2026 年 10 月 5 日

独立株主の皆様へ

リース付き航空機の譲渡に関する 要開示取引及び関連当事者取引

本意見書は、2026 年 10 月 5 日付の当社の臨時株主総会資料（以下「本総会資料」といいます）の一部を構成するものです。文脈上別段の解釈が必要とされる場合を除き、本総会資料において定義又は採択された用語及び表現は、本意見書においてもそれぞれ同一の意味を有するものとします。

我々は、本件航空機売買契約及び同契約に基づく本件譲渡の諸条件が公正かつ合理的であり、かつ当社及び当社株主全体の利益に資するものであるか否か、並びに臨時株主総会においてどのように議決権を行使すべきかについて、独立株主に対して助言を行うための独立取締役委員会を構成するため、取締役会からその委員に任命されました。独立取締役委員会は、この点に関して同委員会及び独立株主に対して助言を行う独立財務アドバイザーとして、バラス・キャピタル・リミテッド（Ballas Capital Limited）を選任しました。

本総会資料の 5 頁から 13 頁に記載された「取締役会意見書」の項目、及び本総会資料の 16 頁から 21 頁に記載された「独立財務アドバイザー意見書」の項目をご参照ください。

独立財務アドバイザーが検討した主要な要因及び理由、並びに同アドバイザーの結論及び助言を考慮した結果、我々は、本件航空機売買契約は当社グループの通常の事業の過程において、かつ通常の商業的条件に基づいて締結されたものであり、本件航空機売買契約及び同契約で企図する本件譲渡の条件は公正かつ合理的であって、当社及び当社株主全体の利益に資するものであると判断しております。

したがって、我々は独立株主の皆様に対し、本件航空機売買契約及び本件譲渡を承認するために臨時株主総会に提案される普通決議案（その文面は臨時株主総会招集ご通知に記載されています）に対して賛成の議決権を行使するよう推奨いたします。

株式会社ダイナムジャパンホールディングス独立取締役委員会

独立非業務執行取締役

加藤光利

トーマス・チュン・
キー・イップ

神田聖人

加藤公司

伊藤まゆみ

独立財務アドバイザー意見書

以下は、本総会資料への掲載を目的として、本件航空機売買契約及び同契約で企図する本件譲渡に関し、独立取締役委員会及び独立株主に対する助言を記載した、バラス・キャピタル・リミテッド (Ballas Capital Limited) による意見書の文面です。



Room 1005
Jubilee Centre
46 Gloucester Road
Wanchai, Hong Kong

2026 年 10 月 5 日

独立取締役委員会及び独立株主の皆様へ

拝啓

要開示取引及び関連当事者取引 リース付き航空機の譲渡

はじめに

本意見書は、当社が本件譲渡（その詳細は、本意見書が一部を構成する、2026 年 10 月 5 日付の貴社株主宛て総会資料（以下「本総会資料」）に含まれる取締役会意見書（以下「取締役会意見書」）に記載されています）に関し、独立取締役委員会及び独立株主に対する独立財務アドバイザーとして選任されたこと（以下「本件業務受託」）について述べるものです。文脈上別段の解釈が必要とされる場合を除き、本意見書で使用される用語は、本総会資料において定義されたものと同一の意味を有するものとします。

取締役会意見書に記載されている通り、貴社は 2026 年 9 月 18 日、DAIL が SAIL との間で本件航空機売買契約を締結したことを発表しました。当該契約に基づき、DAIL は 6,520 万米ドル（約 5 億 860 万香港ドルに相当）の売買価格で本件航空機（本件リースの対象であり、かつ同リースに基づく権利を伴うもの）を売却することに条件付きで合意し、SAIL はこれを購入することに合意しました。なお、当該価格は本件引渡し時の所定の調整の対象となります。

最終確認可能日現在、SAILはSAC（貴社の支配株主）の完全子会社であり、SACは佐藤洋治氏（貴社の非業務執行取締役かつ支配株主）の完全子会社です。したがって、SAILは上場規則第14A.12条(1)(c)及び第14A.13条(1)に基づき、関連当事者の関連者に該当します。

本件譲渡にかかる貴社の適用パーセンテージ割合の最大値が5%超25%未満であるため、本件譲渡は貴社にとって上場規則第14章及び第14A章の要開示取引及び関連当事者取引となり、同規則第14A章に基づく報告、公表及び独立株主の承認に関する要件の適用を受けます。

本件航空機売買契約に関連して独立株主に対し推奨を行うため、独立取締役委員会が設置されました。同委員会は、すべての独立非業務執行取締役、すなわち加藤光利氏、トーマス・チュン・キー・イップ (Thomas Chun Kee Yip) 氏、神田聖人氏、加藤公司氏及び伊藤まゆみ氏により構成されています。

独立性に関する宣言

当社は、貴社、買主、及びそれらのそれぞれの主要な関連当事者又は関連者の関連者又は関連当事者の関係にありません。本件譲渡に関し、独立取締役委員会及び独立株主に対する独立財務アドバイザーとしての当社の選任日までの直近2年間において、本件業務受託を除き、当社は、本件譲渡について独立取締役及び独立株主に対する独立財務アドバイザーを務めるための上場規則に定義する当社の独立性を阻害すると合理的にみなされるような関係や利害関係を、貴社、買主、及びそれらのそれぞれの主要な関連当事者又は関連者との間に有しておりませんでした。したがって、当社は、当社が本件譲渡について独立した助言を行う資格を有しているものと判断いたします。

当社の意見の根拠

当社は、本推奨を策定するにあたり、本総会資料に記載又は言及されている情報及び事実、並びに貴社取締役及び経営陣幹部が行い又は提供した表明に依拠しました。当社は、2026年3月期に係る貴社の年次報告書、本件航空機売買契約、及び独立した評価機関であるシリウム・アセンド・コンサルタンシー（Cirium Ascend Consultancy）（以下「評価機関」）が作成した評価報告書を検討するとともに、当該評価機関へのヒアリングも実施いたしました。

貴社取締役は本総会資料において、本総会資料に記載された情報の正確性について、連帯して、かつ個別に全責任を負うこと、及び本総会資料の記載内容を誤解を招くものとするような事項の脱落はないことを表明しています。また、当社は、本総会資料に記載又は言及されている貴社取締役による情報及び表明が、それらがなされた時点で真実かつ正確であり、かつ臨時株主総会の日に至るまで引き続き真実かつ正確であることを前提としています。当社は、貴社取締役及び経営陣幹部から提供された情報及び表明の真実性、正確性、及び完全性を疑う理由を有していません。さらに、当社は貴社取締役から、本総会資料において重要な事実の脱落はないとの説明を受け、そのように判断しています。

当社は、十分な情報に基づいた見解を形成し、本総会資料に記載された情報の正確性に依拠することを正当化し、かつ当社の推奨に対する合理的な根拠を提供するのに十分な情報を検討したと考えています。ただし、当社は当該情報の独自検証を行っておらず、また、貴社もしくはその子会社や関連者の事業、業務、または将来性について、いかなる形での詳細な調査も実施していません。

考慮した主な要因及び理由

本件譲渡に関して、独立取締役委員会及び独立株主の皆様に対する当社の意見及び助言を策定するにあたり、当社は以下の主な要因及び理由を考慮いたしました。

A. 貴社グループの情報

貴社は、子会社を通じて、主にパチンコホール運営事業とグローバルな航空機リース事業を行っております。

B. 本件譲渡の理由

取締役会意見書に記載のとおり、貴社グループは、航空機リース事業の拡大の機会を継続的に模索しています。本件譲渡は、個別の航空機から回収した資本を新たな成長機会へと再配分することで、航空機リース・ポートフォリオを積極的に管理・拡大するという貴社グループの戦略の一環です。これにより貴社グループは、航空機を市場評価価額を上回る価格で売却して魅力的なリターンを確保し、無担保短期ローンを返済して借入金及び関連する資金調達コストを削減するとともに、売却による手取金を、より高いリスク調整後リターンが見込まれる投資へと再配分することが可能となります。本件譲渡は、貴社グループの通常の事業活動の一環として実施されます。

本件譲渡は、ポートフォリオ取引と航空機リース管理を組み合わせることで、主要な航空会社顧客との直接取引を拡大しつつ、それら航空会社に対するエクスポージャーを管理することを目指す貴社グループの戦略目標に合致するものです。このアプローチにより、貴社グループは魅力的な自己資本利益率を維持しながら、安定した資本流入を確保し、健全な負債水準を維持しつつ、航空機リース事業の拡大と多角化を実現できます。

以上のことを踏まえ、当社は、本件譲渡が貴社の通常の事業の過程において行われるものであり、貴社及び貴社株主全体の利益に資するものであると判断しております。

C. 本件航空機売買契約の主な条件

DAIL（売主）は、2026 年 9 月 17 日、SAIL（買主）との間で本件航空機売買契約を締結しました。同契約に基づき、DAIL は、6,520 万米ドル（約 5 億 860 万香港ドルに相当）の売買価格で本件航空機を売却することに条件付きで合意し、SAIL はこれを購入することに合意しました。なお、当該価格は本件引渡し時の所定の調整の対象となり、以下で説明されています。

本件航空機売買契約の締結に際し、SAIL から DAIL へ本件手付金 50 万米ドルが支払われており、SAIL は本件引渡し日に正味売買価格（支払済みの手付金、DAIL が受領した賃料に係る調整額、及び経済的引渡日から本件引渡し日までの期間について SAIL が支払うべき利息を考慮に入れた上で）を支払うものとしします。

本件引渡しは、取締役会意見書に記載されている停止条件を満たすことを条件とします。本件引渡し時に、本件航空機の所有権及び権益は DAIL から SAIL に移転し、当事者間において、DAIL が本件リースに基づく権利及び義務を SAIL に移転する旨の契約上の地位移転契約が同時に締結されます。停止条件が充足されることを条件として、本件航空機売買契約の条件に従い、2026 年 12 月 31 日までに本件引渡しが行われる見込みです。

C.1 売買価格に関する当社の分析

取締役会意見書に開示されている通り、売買価格は独立当事者間での交渉を経て決定されたものであり、貴社グループが委嘱した評価機関が作成した評価報告書に記載された本件航空機の市場評価額（以下「本件航空機評価」）である 6,274 万米ドルに対してプレミアムが上乗せされたものとなっています。

(i) 評価機関の情報

当社は、評価機関の資格、経験、並びに貴社グループ及び SAIL との関係について評価機関と協議し、本件航空機評価に関する評価機関の業務委託契約諸条件、特に業務範囲について検討しました。

貴社と評価機関との間で締結された業務委託契約書から、業務範囲は必要な意見を形成するのに適切であり、評価報告書で提供される保証に悪影響を及ぼすような業務範囲の制限はないことを確認しました。評価機関は、当社に対し、本件航空機評価に関する業務委託に関連して支払われる通常の専門家報酬を除き、評価機関が貴社グループ及びその関連者から報酬又は利益を受け取るような取り決めは一切存在しないことを確認しました。評価機関からは、同機関が貴社グループ及び SAIL とは一切関係のない独立した第三者であるとの説明を受けています。[本件航空機評価を担当する担当者は、国際輸送航空機取引協会（以下「ISTAT」）の認定鑑定士であり、航空機評価における 8 年以上の経験など航空機の 15 年以上の経験を有していることを確認しました。ISTAT のウェブサイト（<https://www.istat.org/About/About-Us>）によると、ISTAT は 1983 年に設立された世界有数の国際的な非営利組織であり、教育の機会を提供しています。ISTAT は現在、世界中で 6,000 名以上の会員を擁し、その会員は、商用航空セクターに関連する運航、製造、整備、販売、購買、資金調達、リース、評価、保険、その他の活動に携わっています。したがって、評価機関は、評価報告書に記載されている評価を実施するために必要な関連専門資格を有していると判断します。

(ii) 評価手法および前提条件

評価報告書によれば、2026年9月7日（以下「評価日」）時点における本件航空機のフルライフ評価額は、市場アプローチに基づき 6,274 万米ドルとされました。評価機関との協議を通じて、同機関が一般的に認められている 3 つの手法、すなわち、原価アプローチ、収益アプローチ、及び市場アプローチを検討したことを確認しました。その結果、本件航空機の評価額を決定するにあたり、市場アプローチが最も適切であると評価機関は判断しました。

評価機関は、原価アプローチが適切となるのは、本件航空機の市場価値を評価するために利用可能な公開市場情報が限られているか、あるいは全く存在しない場合に限り考えていました。原価アプローチでは、本件航空機の価値は再調達原価または再生産原価に基づいて決定されますが、これらは公開市場における価値を十分に反映していない可能性があります。比較可能な航空機の価値に関する十分な市場情報が利用可能であることを踏まえ、評価機関は、本件航空機の評価において原価アプローチは最も適切な手法ではないと判断しました。

評価機関は、収益アプローチが最も適切な手法ではないと判断しました。この手法では、将来の経済的利益の流れを予測し、適切なリスク調整後割引率を用いて現在価値に割り引く必要があります。予測される経済的利益及び割引率は、いずれも不確実性を伴う様々な仮定に基づいているため、評価機関は、本件航空機の評価において収益アプローチは適さないと考えました。

評価機関は、本件航空機評価で市場アプローチを採用しました。評価機関は、対象となる本件航空機と類似した航空機に関する最近の市場取引が十分に存在することを確認しました。これらの比較対象となる取引は、購入意思のある買主と売却意思のある売主の間で行われた、独立当事者間取引を反映しています。本航空機評価は、貴社から提供された情報、及び評価機関が独自に保有する航空機評価・機材データに基づいています。評価機関のグローバル・チームは、民間の航空機やエンジンの取引、及び関連する市場動向から得られる市場実績データを収集・記録しています。これらの情報は、市場価値に関する見解の精緻化や、比較対象となる関連データの評価に活用されています。要するに、評価機関は 2025 年における中古航空機売買全体の約 16%、及び航空機のリース契約及びリース期間延長契約全体の約 13%について価格情報を把握したとしています。評価機関は、収集したデータが、本件航空機評価において信頼性が高く、十分な根拠に基づいた価値の判断を行うために必要十分なものであると判断しています。以上の点に加え、評価機関が貴社から独立した立場にあり、かつ資格を有する航空機の評価機関であることを踏まえると、本件航空機評価の基礎となる評価機関の価値データベースの信頼性や妥当性を疑う理由は見当たりません。市場アプローチにおいて、本件航空機評価は、本件航空機のフルライフ・ベースバリューを表します。フルライフは、航空機が完全に整備状態を回復した状態にあり、主要構成部品を新品又はオーバーホール直後のものとして扱い、すべての寿命制限部品について認証された使用寿命の 100%が残存していることを前提とします。ベースバリューとは、開放的で制約のない安定した市場環境において、需要と供給が合理的に均衡していることを前提とし、その最高かつ最善の用途を十分に考慮した場合における、航空機の基礎となる経済的価値についての評価人の意見をいいます。

当社は、原価アプローチ、収益アプローチ、及び市場アプローチという 3 つの異なる評価手法を比較した上記の理由及び分析は、一般的な評価原則と整合しているものと考えており、したがって、本件航空機評価においては、市場アプローチが最も適切な評価手法であると判断いたします。

本件航空機評価においてフルライフ・ベースバリューを用いることが適切かどうかを判断するにあたり、評価機関は、[航空機メーカー、機種及び派生型、製造年、並びにエンジンメーカー、種類及び派生型や最大離陸重量などの一般的な仕様といった要素を考慮しました。評価機関はまた、本件航空機のフルライフ・ベースバリューの評価に際して、基礎となる主要な前提条件についても考慮しており、これには、機体、エンジン、着陸装置、補助動力装置及びすべての主要構成部品が、新品又は最近大規模なオーバーホール、検査もしくは性能回復整備（該当する場合）を受けた状態にあること、エンジンの寿命制限部品の認証上の使用寿命が 100%残存していること、並びに 12 か月の合理的なマーケティング期間を前提とすることなどが含まれます。評価機関は、これらの前提条件が一般的な市場慣行と整合して

いると判断しました。当社の知りうる限りにおいて、これらの根拠と前提条件は、フルライフ調整後のベースバリュースに関する ISTAT の評価枠組みと概ね一致していると考えています。

貴社の経営陣から提供された情報によれば、本件航空機は現在オペレーティングリースの対象となっており、リース期間満了時にフルライフの状態でレッサーに返還することが義務付けられています。また、本件航空機が取引される場合、その評価額はリース付の状態で算定されることになります。したがって、評価機関は、適切な評価の基礎として、評価日時点における本件航空機の実際の整備状況ではなく、リース終了時にレッサーが契約上受領する権利を有する機体、エンジン、着陸装置、補助動力装置（APU）及びすべての主要構成部品のフルライフな状態を反映したものを採用すべきであると判断しました。この判断に基づき、評価機関は、フルライフ状態を前提とした本件航空機評価を行うことが適切であると考えました。参考までに申し上げますと、本件航空機の運用期間は約 7 ヶ月ですが、一般的な耐用年数が 25 年であることを踏まえると、いずれにせよ現在の保守状態はフルライフに近いものとなっています。さらに評価機関は、本件航空機評価は評価機関の内部データベースに蓄積された類似航空機の過去の取引事例を参照して算出されたものであり、この評価手法は同社が行う他の航空機評価とも整合している旨を説明しました。

(iii) 当社の見解

上記に記載した検討及び分析に基づき、当社は、本件航空機評価は公正かつ妥当であると判断します。

6,520 万米ドルという売買価格は、独立当事者間取引ベースで決定されており、本件航空機評価である 6,274 万米ドルを上回る価格となっていることから、当社は売買価格を公正かつ妥当なものと判断しております。また、売買価格は本件航空機の純資産価額である約 6,510 万米ドルと同水準です。本件譲渡に伴う重要な損益は発生しない見込みです。

D. 財務上の影響

本件完了後、以下の財務上の影響が想定されます（参考情報として記載します）。

収益

本件完了後、貴社グループは本件航空機の所有権を失い、貴社は、経済的引渡日以降、本件リースに基づく賃料収入を受領する権利を有さなくなります。

貴社グループは、本件譲渡の完了日まで本件航空機から約 150 万米ドルの営業利益を計上する見込みです（2026 年 3 月期及び 2027 年 3 月期において、それぞれ約 50 万米ドル及び 100 万米ドルを創出）。この利益は主に、賃貸収入から支払利息を差し引いた金額に相当します。また、本件譲渡の完了に伴う重要な譲渡損益は認識されない見込みです。これは、本件対価から、約 10 万米ドルの推定される専門家報酬及びその他の関連費用を差し引いた金額が本件航空機の 6,510 万米ドルの帳簿価額と概ね同等と推定されるためです。ただし、関連する完了時精算書の監査及び確定が前提となります。

運転資金

取締役会意見書に記載されているとおり、本件航空機は、最終確認可能日現在、約 4,400 万米ドルの未返済残高を有する無担保短期借入の対象となっています。本件譲渡による手取りの約 70%は、本件航空機に関連する既存の借入金及び融資の返済に充当される予定であり、本件譲渡による残りの手取りは、貴社グループの航空機リース事業の一般運転資金に充当される予定であり、適切な場合において、航空機の取得、調達、販売、保守及び修理に使用される予定です。本件譲渡による手取金は、2027 年 3 月期の期末までに全額が使用される見込みです。

推奨内容

上記の主要な要因および理由、特に以下の点を考慮した結果、

- (i) 本件譲渡は、ポートフォリオ取引と航空機リース管理を組み合わせることで、主要な航空会社顧客との直接取引を拡大しつつ、それら航空会社に対するエクスポージャーを管理することを目指す貴社グループの戦略目標に合致していること
- (ii) 本件航空機売買契約を締結する理由およびその便益
- (iii) 本件航空機評価に関する当社の業務及び分析
- (iv) 6,520 万米ドルの売買価格は独立当事者間取引ベースで決定されており、6,274 万米ドルの本件航空機評価に対するプレミアムが上乗せされていること
- (v) 本件譲渡で重要な譲渡損益は認識されない見込みであり、本件譲渡による手取金の約 70%は、本件航空機に関連する既存の借入金及び融資の返済に充当される予定であり、本件譲渡による残りの手取金は、貴社グループの航空機リース事業の運営に充当される予定です。

当社は、本件航空機売買契約に基づく本件譲渡は貴社グループの通常の事業の過程で行われるものであり、貴社及び貴社株主全体の利益に資するものであるとの意見を有しています。本件譲渡の条件は通常の商業的条件であり、公正かつ合理的であって、貴社及び貴社株主全体の利益に資するものです。

したがって、当社は、独立株主及び独立取締役委員会に対し、本件航空機売買契約を承認するために臨時株主総会に付議される決議案に賛成するよう独立株主に推奨することを助言いたします。

バラス・キャピタル・リミテッド

を代表して

アレックス・ラウ

マネージング・ディレクター

注：バラス・キャピタル・リミテッドのアレックス・ラウ氏は、2003 年以来、第 6 種（コーポレートファイナンス助言）の規制業務における担当役員を務めています。

評価報告書

以下は、本件航空機の市場評価額の算定に関連して評価機関から受領した評価報告書の文面です。

日本国東京都荒川区西日暮里2-25-1-702
株式会社ダイナムジャパンホールディングス

報告日：2026年10月5日

本報告書は、株式会社ダイナムジャパンホールディングス（以下「クライアント」）を対象としており、発行日時点においてのみ有効です。本報告書は、クライアントがシリウム・アセンド・コンサルタンシー（**Cirium Ascend Consultancy**）に対して明示的に伝達した情報、状況、及び目的に基づき、専らクライアントのために作成されたものです。シリウム・アセンド・コンサルタンシーの事前の書面による同意なしに、本報告書の全部又は一部を他の者に開示又は複製することはできません。本報告書においては、いかなる第三者の利益や懸念も考慮されておらず、シリウム・アセンド・コンサルタンシーは、適用法により認められる範囲において、本報告書の内容を知り得た第三者に対して生じ得るいかなる責任も負いません。

本報告書の送信後に、意図的か否かを問わず、本文書に加えられた変更について、シリウム・アセンド・コンサルタンシーは一切の責任を負いません。

クライアント：株式会社ダイナムジャパンホールディングス
対象利用者：上述
宛先：代表執行役 保坂 明

保坂さんへ

エグゼクティブ・サマリー

エアバス A321-200neo (ACF) 型航空機（製造番号 12864）の 現時点における「フルライフ」評価

評価基準日：2026 年 9 月 7 日

ご指示に基づき、現在ウィズ・エア・マルタ(Wizz Air Malta) によって運航されている、標記 Airbus A321-200 neo (ACF)型機に関する現時点での評価を提示いたします。本評価は、当該資産の公開市場取引を支援または円滑に進めることを目的としてご依頼いただいたものです。

評価に関する意見の概要は以下の通りです。

航空機型式	A321-200 neo (ACF)
製造番号	12864
登録記号	9H-WMP
評価基準日	2026年9月
ベースバリュー	「フルライフ」 6,274万米ドル

上記の数値は、添付の報告書に記載されている前提条件、手法、及び定義と併せてのみ考慮されるべきものです。

利害関係の不存在に関する声明

シリウム・アセンド・コンサルタンシー（Cirium Ascend Consultancy）及び本評価を実施した鑑定評価担当者は、対象となる航空機について、現在または将来にわたるいかなる利害関係も有しておらず、また、公正かつ公平な評価を妨げる可能性のあるその他の金銭的利害関係も有していません。

シリウム・アセンド・コンサルタンシーによる評価は、発行日時点においてのみ有効であることにご留意ください。発行日以降、世界の航空市場の変動、あるいは対象航空機、そのエンジン、もしくはその他の一般的要因の状況や物理的状态の変化が生じた場合、それらがシリウム・アセンド・コンサルタンシーの評価に影響を及ぼす可能性があります。

ISTAT 認定鑑定士

評価マネージャー

ハーマン・ツェ（Herman Tse）

エアバス A321-200neo (ACF) 型航空機 (製造番号 12864) の

現時点における「フルライフ」評価

評価基準日：2026 年 9 月 7 日

シリウム・アセンド・コンサルタンシー (Cirium Ascend Consultancy) は、現在ウィズ・エア・マルタ (Wizz Air Malta) が運航している上記のAirbus A321-200 neo (ACF)型機について、現時点での評価に関する見解を提示いたします。

シリウム・アセンド・コンサルタンシーによる本機の評価にあたっては、機体の特定情報や仕様に関してクライアントから提供されたデータ、及びシリウム航空データベース(Cirium Aviation Databases)に格納されているデータを考慮に入れています。また、別途記載されている場合を除き、評価基準日現在、当該航空機は、その機種、モデル及び機齢に照らして標準的な航空機であり、全般的に良好な状態にあり、（以下に記載されている場合を除き）損傷履歴がなく、すべての耐空性改善通報 (AD) 及びおよび重要なサービス・ブレティン (SB) に適合していることを前提としています。さらに、英語による完全かつ網羅的な技術記録及び文書が整備されていることも前提としています。加えて、当該航空機の所有権及び権原関係を示す書類について、重大な制約その他の負担となる制限がないことを前提としています。

シリウム・アセンド・コンサルタンシーは、本業務に関連して対象機の実機検査を行っておらず、提供された情報の検証も実施していないため、当該情報は正確であるものとみなしています。

評価対象航空機－機体情報

型式・モデル:	Airbus A321-200 neo (ACF)
シリアル番号:	12864
登録記号:	9H-WMP
現在の運航会社:	Wizz Air Malta
製造年月:	2025年12月
初飛行日:	2025年11月28日
引渡日 (ウィズ・エア・マルタ への引渡し):	2025年12月18日
機体状況:	運行中

基本仕様－重量及びエンジン

最大離陸重量:	89,000キログラム / 196,211 ポンド
エンジン:	PW1133GA-JM型エンジン 2基
その他の装備:	主翼上方非常口 (2か所)、航空通信・管制システム (FANS)、Space-Flexキャビン

整備状況

「フルライフ」という用語は、機体、エンジン、着陸装置、補助動力装置（APU）、及びすべての主要構成部品が新品であるか、あるいは適切な大規模オーバーホール、点検、又は性能回復処置を施された直後であることを前提としています。また、エンジンの寿命制限部品（LLP）については、認定寿命の100%が残存している状態を指します。

評価

ご依頼に基づき、当社はベースバリューを前提とした価値に関する意見を提示しております。評価の定義をすべての関係者が理解し、常にその定義と併せて価値を検討することが重要です。

ベースバリュー

国際輸送航空機取引協会（ISTAT）は、「ベースバリュー」を以下のとおり定義しています。

ベースバリューとは、需給のバランスが適正に保たれた安定的な市場環境において、航空機又はその他の航空関連資産が有する価値について、鑑定評価者が下す判断を指します。有形資産のベースバリューは通常、当該資産の物理的状态が同種かつ同年代の資産として平均的であり、かつその保守・整備状況が記述通りであることを前提としています。

ベースバリューの算定にあたっては、以下の条件が前提とされます。すなわち、当該資産に対する権利上の負担（瑕疵）がなく、単体での取引であること、鑑定評価者が定義する最有効使用に基づいた価値であること、売買の当事者が、取引を行う意思と能力を有し、かつ慎重かつ十分な知識を持ち、早期売却を迫るような特段の事情がないこと、そして、公開された自由な市場において、独立当事者間取引ベースで、現金又は同等の対価により取引が行われ、かつ購入候補者に対して当該資産を十分に周知させるための十分な期間が確保されていることです。

シリウム・アセンド・コンサルタンシーでは、航空機の最有効使用を、当該機種及び製造年代に対する需要の大部分がどこに存在するかを考慮した上で、所定の仕様における最も高い現金売却価格を生み出す可能性のある利用形態と定義しています。

ISTATは「十分な期間」を明確に定義していませんが、当社ではこれを、通常、評価基準日に先立つ最大12ヶ月間の期間と定義しています。

シリウム・アセンド・コンサルタンシーでは、ベースバリューとは、市場環境の短期的な変動に左右されない、航空機の長期的な価値推移の予測値であると考えています。当社は、機齢に応じた過去の価値維持率を分析するとともに、当該機種に関する将来の既知の動向を考慮に入れた上で、ベースバリューを算出しています。

したがって、当社の見解では、対象航空機の「フルライフ」ベースバリューは以下の通りです。

航空機型式	A321-200 neo (ACF)
製造番号	12864
登録記号	9H-WMP
評価基準日	2026年9月
ベースバリュー 「フルライフ」	6,274万米ドル

附属書類 一般的情報

1. 責任に関する声明

本総会資料については、当社取締役が連帯して及び個別に全責任を負うものとし、当社に関する情報を提供する目的で、上場規則を遵守して記載された事項が含まれています。当社取締役は、合理的な範囲で全ての調査を行った上で、自らの知りうる限り及び確信する限りにおいて、本総会資料に含まれる情報が全ての重要な点において正確かつ完全であり、誤解を招くものや欺瞞的なものではないこと、また、記載の省略によって本総会資料やその中の記述が誤解を招くものとなるような他の事項は存在しないことを確認します。

2. 取締役及び代表執行役が保有する当社又は当社の関係会社の株式、原株及び社債に対する持分及びショートポジション

最終確認可能日時点に当社取締役及び代表執行役が保有する、当社又は当社の関係会社（香港証券先物条例第 15 編に定める意味を有する）の株式、原株及び社債に対する持分及びショートポジションのうち、(a) 香港証券先物条例第 15 編の第 7 及び第 8 部にに基づき当社及び香港証券取引所に通知が必要であるか（香港証券先物条例の当該規定に基づき保有し、又は保有しているものとみなされる持分及び空売りポジションを含む）、(b) 香港証券先物条例第 352 条に基づき同条が言及する、当社が備え置くことを義務付けられている保有簿（以下「取締役・代表執行役保有簿」）への記録が必要であったか、又は、(c) 上場規則附属書類 C3 に定める上場会社の取締役の証券取引に関するモデルコード（以下「モデルコード」）に基づき当社及び香港証券取引所へ通知が必要であったものは、以下の通りです。

当社の持分

名前	持分の種類	保有する当社株式数 ⁽¹⁾	当社の持分割合(概算) ⁽²⁾
佐藤 洋治氏	支配企業の持分 ⁽³⁾ 配偶者の持分 ⁽³⁾ その他 ⁽⁴⁾	283,332,560	56.48%
		760	
		110,039,040	
		393,372,360	
佐藤 公平氏	受益的所有者 ⁽⁵⁾ 配偶者の持分 ⁽⁵⁾ その他 ⁽⁴⁾	47,639,680	56.48%
		7,500,000	
		338,232,680	
		393,372,360	
保坂 明 氏	受益的所有者	78,121	0.01%

注

(1) 記載された全ての持分はロングポジション（買い持ち）です。

- (2) 最終確認可能日の発行済株式数は696,443,096株(11,800,000株の金庫株を含む)です。
- (3) 当社株式283,332,560株のうち、佐藤洋治氏がその全株式を保有して支配するSACが187,522,560株を保有しております。リッチオは、残りの95,810,000株を保有しており、リッチオの79.45%はSACが、4.82%は佐藤洋治氏が、15.73%は佐藤洋治氏がその全株式を保有するユーラシア財団(from Asia)リミテッドが保有しております。したがって、佐藤洋治氏は、SACとリッチオを直接又は間接に支配しており、SAC及びリッチオが保有する当社の株式持分は、香港証券先物条例にしたがって佐藤洋治氏の株式持分であるとみなされます。佐藤洋治氏の妻、佐藤恵子氏は当社株式760株を受益的に所有しており、香港証券先物条例にしたがって佐藤洋治氏の株式持分とみなされます。
- (4) 佐藤恵子氏(佐藤洋治氏の妻)、佐藤政洋氏(佐藤洋治氏の弟)、佐藤茂洋氏(佐藤洋治氏の弟)及び佐藤公平氏(佐藤洋治氏の弟)、すなわち、佐藤一族の各々は、佐藤洋治氏及び相互に統一して議決権行使を行う了解があり、それゆえ、佐藤洋治氏又は他の佐藤一族が保有する当社株式を保有するとみなされ、他方、佐藤洋治氏は佐藤一族が保有する当社株式について保有するとみなされます。また、佐藤洋治氏、佐藤一族及びSACの各々は支配株主として当社の保有する自己株式11,800,000株を保有するとみなされます。
- (5) 佐藤公平氏は、当社株式47,639,680株を受益的に所有しております。佐藤公平氏の妻、佐藤しずか氏は当社株式7,500,000株を受益的に所有しており、香港証券先物条例にしたがって佐藤公平氏の株式持分とみなされます。

関係会社における持分

最終確認可能日において、いずれの取締役も代表執行役も、当社関係会社の株式、原株、社債における持分若しくはショートポジションを有しておりません。

上記を除き、当社取締役の知りうる限り、最終確認可能日において、当社取締役も代表執行役も、当社又は当社の関係会社(香港証券先物条例第15編に定める意味を有する)の株式、原株及び社債に対する持分及びショートポジションのうち、香港証券先物条例第352条に基づき取締役・代表執行役保有簿に記録が必要か、又は、モデルコードに基づき当社及び香港証券取引所へ通知が必要であったものを保有してはおりません。

3. 取締役の委任契約

最終確認可能日時点において、いかなる当社取締役も、当社グループのいずれかの会社との間に、金銭賠償(法定の補償を除く)の支払いなしに1年以内に期間満了又は当該グループ会社による契約解除ができないような、既存又は提案中の委任契約がありません。

4. 競業事業に対する取締役の利害

最終確認可能日時点において、当社取締役やその密接関連者の中で、当社グループの事業と直接間接に競業し、または、競業する可能性のある事業に利害を持つ者はありません（それぞれが当社の支配株主であつたら上場規則第 8.10 条 による開示義務が生じるような利害）。

5. 取締役の資産/契約等への利害

2020 年 4月29日、当社グループは、SAC 及び SAIL（以下、併せて「SAC 航空機リースメンバー」）と協力枠組契約（以下「協力枠組契約」）を締結しました。当該契約で、当社グループと SAC 航空機リースメンバーは、航空機リース事業に係るより広範な事業機会について相互に協力することに合意しました。詳細につきましては、2020 年 4月29日付けの当社の公表文及び同年 6月2日付けの当社の招集通知をご参照下さい。

2023 年 6月30日、当社グループは、SAIL との間で、DAIL が契約期間中随時 SAIL に提供する（1）航空機ソーシングサービス、（2）航空機リース管理・技術サービス、（3）航空機リマーケティングサービス、（4）航空機リポジッション・予定外事象サービス、及び（5）航空機ディールアドバイザーサービス に関する基本サービス契約（以下「基本サービス契約」）を締結しました（2025 年 6 月 4 日付の修正基本サービス契約によって修正されました）。詳細については、当社の 2023 年 7月3日付公表文及び 2023 年 7月6日付補足公表文をそれぞれご参照下さい。

上述したものを除き、最終確認可能日において、(a) いずれの取締役も、2026 年 3 月 31 日（最新の公表・監査済み連結財務諸表の対象事業年度末日）以降に当社グループが取得、処分若しくは賃借した資産又は当社グループが取得、処分若しくは賃借を計画する資産に対して直接又は間接の利害を有してはならず、また、(b) 最終確認可能日に存続している契約や取決のうち当社グループの事業にとって重大なものについて重大な利害を有する取締役はありません。

6. 重大な悪影響を及ぼす変動

当社取締役は、2026 年 3 月 31 日（最新の公表・監査済み連結財務諸表の対象事業年度末日）以降、最終確認可能日に至るまで、当社グループの財政状態又は取引状況に重大な悪影響を及ぼす変動は生じていないことを確認しています。

7. 専門家の資格及び同意

- (1) 本総会資料に記載され、その意見・助言が本総会資料に含まれている専門家の資格は以下のとおりです。

名称	資格
バラス・キャピタル・リミテッド (Bllas Capital Limited)	香港証券先物条例に基づく第1種規制事業（証券取引）及び第6種規制事業（コーポレートファイナンス助言）を行う認可を受けた企業
シリウム・アセンド・コンサルタンシ ー (Cirumu Ascend Consultancy)	評価機関

- (2) 最新確認可能日現在、上記の専門家は、以下のいずれも有していませんでした。

- a. 当社グループ会社における直接的又は間接的な株式保有、あるいは、当社グループ会社の証券を引き受けたり、当該証券を引き受けることのできる者を指名できる権利若しくはオプション（法的に行使可能か否かを問わない）
- b. 2026 年 3 月 31 日（最新の公表・監査済み連結財務諸表の対象事業年度末日）以降に当社グループが取得、処分若しくは賃借した資産又は当社グループが取得、処分若しくは賃借を計画する資産に対する直接又は間接の利害

- (3) 上記の専門家は、本総会資料においてそれぞれの意見書、報告書若しくは意見とそれぞれの名称が記載されて発出されることについて、それぞれの記載形式及び文脈を含めて、書面による同意を与えており、かつ、当該同意を撤回していません。

8. その他

- (1) 当社の登記事務所及び主たる事業所の所在地は、〒116-0013 日本国東京都荒川区西日暮里 2-25-1-702 です。香港の主たる事業所の所在地は、Unit 1, 32nd Floor, Hong Kong Plaza, 188 Connaught Road West, Hong Kong です。
- (2) 当社は、ティー・エム・エフ香港株式会社 (TMF Hong Kong Limited)（グローバルなコーポレートサービス提供会社）の上場サービス部のマネジャー、レオン・チー・キット (LEUNG Chi Kit) 氏を当社の共同カンパニーセクレタリーの一人として起用しております。レオン氏は、香港勅許秘書役協会 (The Hong Kong Institute of Chartered Secretaries) 及び英国勅許ガバナンス協会 (The Chartered Governance Institute) の準会員です。もう一人の共同カンパニーセクレタリーは、根岸厚士氏で、1997 年 3 月に東京

大学の法学士を取得し、2003 年 5 月にニューヨーク大学ロースクールの法学修士を取得しました。根岸氏は第一東京弁護士会の会員です。

(3) 当社の株主名簿管理人はコンピュータシェア・ホンコン・インベスター・サービスズ・リミテッド（所在地：Shops 1712-1716 17th Floor, Hopewell Centre 183 Queen's Road East Wan Chai Hong Kong）です。

(4) 不整合がある場合、当該不整合の範囲内において、本総会資料の英語版が日本語版および中国語版に優先するものとします。

9. 閲覧に供する書類

以下の書類の写しは、本総会資料作成日より 14 日間、香港証券取引所のウェブサイト（www.hkexnews.hk）及び当社のウェブサイト（www.dyjh.co.jp）に掲載されます。

- (a) 本件航空機売買契約
- (b) 取締役会意見書。その文面は、本総会資料に記載されています
- (c) 独立財務アドバイザー意見書。その文面は、本総会資料に記載されています
- (d) 評価報告書。その文面は、本総会資料に記載されています
- (e) 本附属書類の「7. 専門家の資格及び同意」と題する項に記載された、独立財務アドバイザー及び評価機関からの同意書
- (f) 本総会資料