

## 2025年3月期 第3四半期決算概要資料

---

三菱HCキャピタル株式会社

2025年2月14日

- 本資料には、当社または当社グループの業績、財政状態、その他経営全般に関する予想、見通し、計画、目標等の将来に関する記述が含まれています。
- これらの記述は、本資料作成時点で入手可能な情報から得られた当社の仮定や判断に基づくものであり、その性質上、一定のリスクや不確実性等が内在しており、将来に実現する保証はなく、実際の結果と大きく異なる可能性があります。このような事態の原因となりえる不確実性やリスクの要因は多数あります。
- 本資料に記載された計数は、それぞれに切り捨てて表示しており、端数において合計と合致しないものがあります。当社は、本資料に記載された情報を最新のものに随時更新する義務も方針も有しておらず、今後、予告なく変更されることがあります。
- 本資料は、日本国内外を問わず、投資誘導を目的としたものではありません。投資に関する最終的な決定は利用者ご自身の判断と責任において行われますようお願いいたします。
- 本資料をご利用の結果生じたいかなる損害についても、当社は一切責任を負うものではありません。

## 本資料における表記・計数の定義

|         |  |             |   |
|---------|--|-------------|---|
| ■ MHC   | : 三菱HCキャピタル  | ■ アセット関連損益  | : カスタマーソリューション・環境エネルギー・航空・ロジスティクス・不動産セグメントにおける保有資産に係る売上総利益ベースの売却損益および減損等(時価評価損益を含む)の合算値 |
| ■ MHCUK | : Mitsubishi HC Capital UK(欧州のリースおよび金融会社)                | ■ インカムゲイン   | : 「アセット関連損益控除後の売上総利益」+「営業外損益(償却債権取立益を除く)」   |
| ■ MHCA  | : Mitsubishi HC Capital America(米州のリースおよび金融会社)           | ■ 純利益       | : 親会社株主に帰属する四半期または当期純利益   |
| ■ EE    | : European Energy(再生可能・次世代エネルギー会社)                       | ■ ROA       | : $\frac{\text{純利益}}{(\text{前期末総資産額} + \text{当期末総資産額}) \div 2}$                         |
| ■ JSA   | : Jackson Square Aviation(航空機リース会社)                      | ■ ROE       | : $\frac{\text{純利益}}{(\text{前期末自己資本} + \text{当期末自己資本}) \div 2}$                         |
| ■ elfc  | : Engine Lease Finance(航空機エンジンリース会社)                     | ■ セグメント資産残高 | : 「営業資産残高」+「持分法投資残高」+「のれん」+「投資有価証券等」  |
| ■ CAI   | : CAI International(海上コンテナリース会社)                         |             |   |
| ■ BIL   | : Beacon Intermodal Leasing<br>(2023年1月にCAIを存続会社とする合併完了) |             |   |
| ■ PNW   | : PNW Railcars(鉄道貨車リース会社)                                |             |   |
| ■ CPD   | : センターポイント・ディベロップメント(2023年4月に完全子会社化)                     |             |   |

## 純利益

2025/3期3Q  
実績

**870億円**

前年同期比  
(増減率)

**+64億円**  
(+8.0%)

業績予想

**1,350億円**

進捗率

**64.5%**

## コメント

- ✓ 海外地域・環境エネルギーセグメントにおいて貸倒関連費用が増加したものの、期初計画織り込み済みのJSAの決算期変更による増益効果\*に加え、**航空・ロジスティクスセグメントが期初計画比で好調に推移**していること等により前年同期比で**64億円の増益**。
- ✓ 航空・ロジスティクスセグメントにおいて**期初計画を上回る業績**を見込んでいることに加え、環境エネルギーセグメントにおけるアセット売却に係る**大口利益の計上等**を見込んでいることから、**業績予想は変更なし**。

\* 詳細はP.7に記載

## 01 | 2025年3月期 第3四半期決算概要

---

## 02 | セグメント関連情報

---

## 03 | 2025年3月期 業績予想

---

## 04 | 参考情報

---

## 01 | 2025年3月期 第3四半期決算概要

## 02 | セグメント関連情報

---

## 03 | 2025年3月期 業績予想

---

## 04 | 参考情報

---

|      |       | (a)              | (b)              | (c)=(b)-(a) | (d)=(c)/(a) | (e)                           |
|------|-------|------------------|------------------|-------------|-------------|-------------------------------|
|      |       | 2024/3期<br>第3四半期 | 2025/3期<br>第3四半期 | 前年同期比       |             |                               |
| (億円) |       |                  |                  | 増減          | 増減率         | 増減<br>(除、為替影響 <sup>*1</sup> ) |
| 1    | 売上総利益 | 2,700            | 3,465            | ① +764      | +28.3%      | +590                          |
| 2    | 経常利益  | 1,043            | 1,400            | +357        | +34.3%      | +269                          |
| 3    | 純利益   | 805              | 870              | ② +64       | +8.0%       | 0                             |
| 4    | 契約実行高 | 22,103           | 25,038           | ③ +2,935    | +13.3%      | +1,602                        |

|      |           | 2024/3期末 | 2025/3期<br>第3四半期末 | 前期末比     |       |                               |
|------|-----------|----------|-------------------|----------|-------|-------------------------------|
| (億円) |           |          |                   | 増減       | 増減率   | 増減<br>(除、為替影響 <sup>*1</sup> ) |
| 5    | セグメント資産残高 | 101,794  | 108,770           | ④ +6,976 | +6.9% | +3,500                        |
| 6    | 自己資本      | 16,852   | 17,888            | +1,035   | +6.1% |                               |

\*1 海外子会社の決算取り込み時に適用する為替換算レートにおける当期と前期との差(適用レートはP.39に記載)

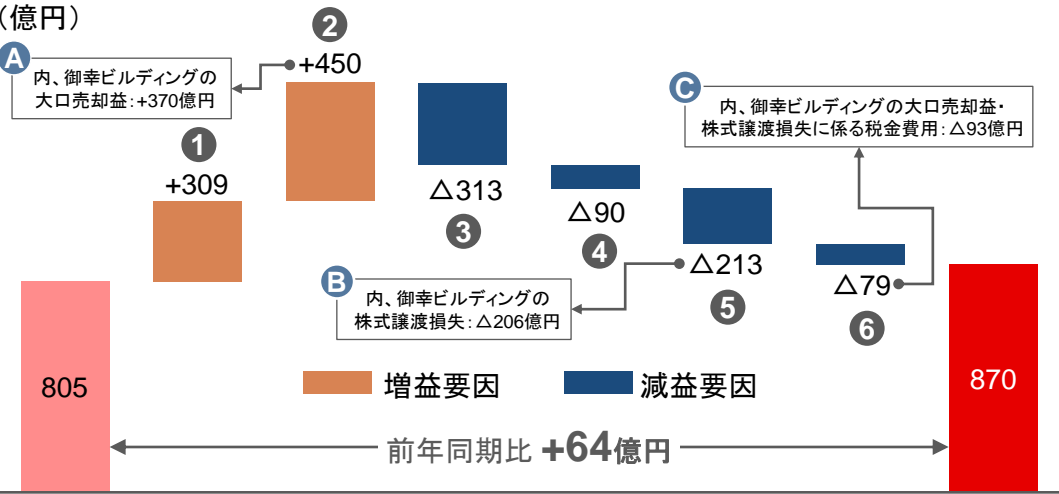
\*2 詳細はP.7に記載

主な増減要因

- ① 売上総利益
- ✓ 航空セグメントが好調に推移していることに加え、不動産セグメントにおける大口のアセット売却益やJSAの決算期変更の影響<sup>\*2</sup>(+163億円)等により増益。
- ② 純利益
- ✓ 海外地域・環境エネルギーセグメントにて貸倒関連費用が増加したものの、売上総利益の増加等により増益。
- ③ 契約実行高
- ✓ 航空・ロジスティクスセグメントにおける大口実行やJSAの決算期変更の影響<sup>\*2</sup>(+354億円)等により増加。
- ④ セグメント資産残高
- ✓ 御幸ビルディングや積水リースの連結除外による影響があったものの、航空・ロジスティクスセグメントにおける資産積み上げ、環境エネルギーセグメントでEEの持分法適用関連会社化等により増加。

# 純利益の前年同期比 増減要因

## 純利益の増減



2024/3期 インカム アセット 貸倒関連 経費 特別損益 その他 2025/3期  
第3四半期 ゲイン 関連損益 費用 費用 (税金費用等) 第3四半期

| (億円)         | 2024/3期3Q | 2025/3期3Q |
|--------------|-----------|-----------|
| ① インカムゲイン    | 2,644     | 2,954     |
| ② アセット関連損益   | 64        | 515       |
| ③ 貸倒関連費用     | 83        | 396       |
| ④ 経費         | 1,582     | 1,672     |
| ⑤ 特別損益       | 80        | -132      |
| ⑥ その他(税金費用等) | 317       | 397       |
| 純利益          | 805       | 870       |

(注1) ①～⑤は税引き前ベース、税金費用は⑥に含む  
(注2) A B Cに係る増益効果は純利益ベースで約70億円

## 主な増減要因 (+: 利益に対してプラス、Δ: 利益に対してマイナス)

|              |                |        |  |
|--------------|----------------|--------|--|
| ① インカムゲイン    | ✓ 航空           | +273億円 | リース料収入の増加、JSAの決算期変更による影響                 |
|              | ✓ ロジスティクス      | +51億円  | 海上コンテナの新規案件積み上げや鉄道貨車の稼働率向上、為替影響等         |
| ② アセット関連損益   | ✓ 不動産          | +345億円 | A 御幸ビルディングの大口売却益(370億円)の計上等              |
|              | ✓ 航空           | +116億円 | 売却機(基)数の増加およびJSAの決算期変更による影響              |
| ③ 貸倒関連費用     | ✓ 海外地域         | Δ158億円 | 米州運送セクターでの費用の増加等                         |
|              | ✓ 環境エネルギー      | Δ72億円  | 国内再エネプロジェクト案件に係る大口費用の計上                  |
|              | ✓ 航空           | Δ54億円  | 前年同期に計上した大口戻入の剥落等                        |
| ④ 経費         | ✓ 航空           | Δ57億円  | JSAの決算期変更による影響等                          |
|              | ✓ 海外地域         | Δ35億円  | 為替影響等                                    |
| ⑤ 特別損益       | ✓ 不動産          | Δ249億円 | B 御幸ビルディングの株式譲渡損失(206億円)の計上等             |
|              | ✓ カスタマーソリューション | +16億円  | 関係会社株式売却益の計上等                            |
|              | ✓ 航空           | +12億円  | MHCが保有する航空機リース案件の持分売却益の計上等               |
| ⑥ その他(税金費用等) | ✓ 不動産          | Δ66億円  | C 御幸ビルディングの大口売却益・株式譲渡損失に係る税金費用(93億円)の発生等 |
|              | ✓ 航空           | Δ62億円  | 利益伸長による税金費用の増加、JSAの決算期変更による影響            |
|              | ✓ 海外地域         | +42億円  | 利益の減少による税金費用の減少                          |

# JSAの決算取込期間の調整による影響

- ✓ 2025年3月期より、航空機リース子会社であるJSAの決算期を12月から3月に変更。
- ✓ この変更により、2025年3月期1Qの決算対象期間は2024年1月～6月までの6カ月となった結果、2025年3月期1Qにおいて純利益ベースで94億円（航空セグメント:60億円、調整額:33億円）の増益効果が発生。

## 決算期変更のイメージ

JSA

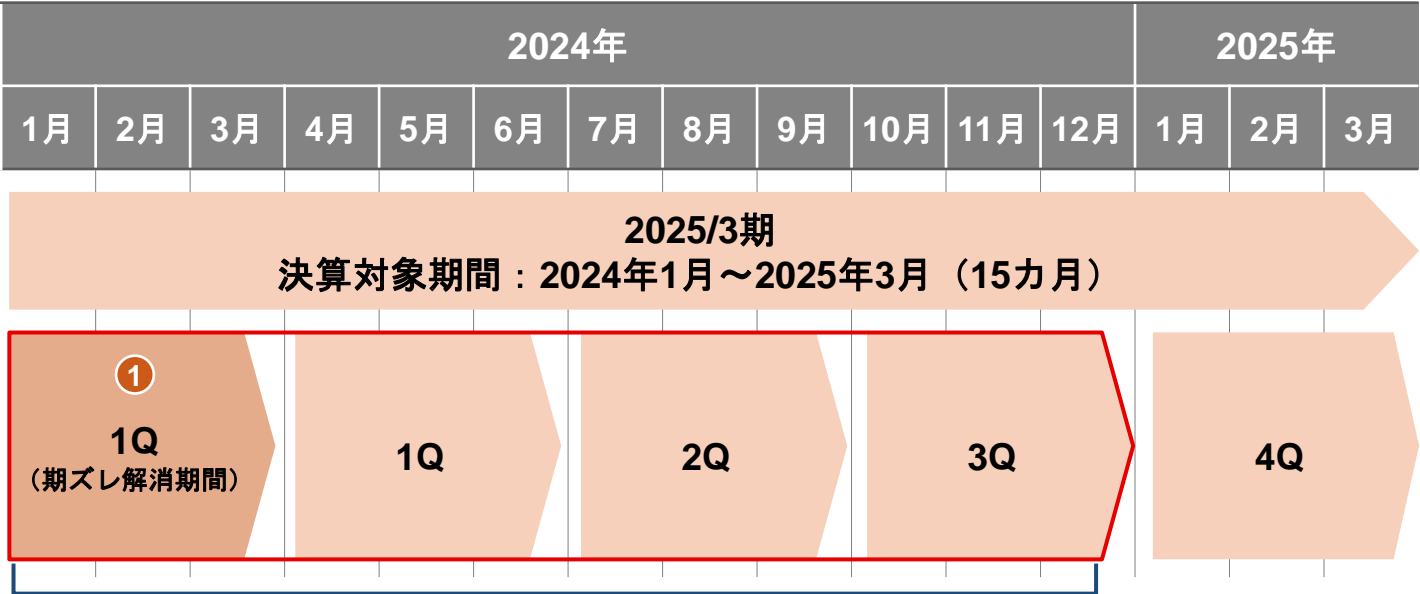
~2024/3期

12月決算

▼

2025/3期~

3月決算



2025/3期3Qにおいては、  
2024年1～12月実績(12カ月)を取り込んでいる。

## PL影響

- ① 航空セグメント(対象はJSAのみ)  
JSAの2024年4月～6月実績(3カ月)に加え、  
期ズレ解消期間の2024年1月～3月実績(3カ月)  
も取り込んでいる。
- ② 調整額  
JSAの期ズレ解消により、  
本部勘定において一過性の利益を計上。

| (億円)       | ① 航空 (JSA) | ② 調整額 | 合計   |
|------------|------------|-------|------|
| インカムゲイン    | +63        | +42   | +105 |
| アセット関連損益   | +56        | -     | +56  |
| 貸倒関連費用     | 0          | -     | 0    |
| 経費         | +28        | -     | +28  |
| 特別損益       | -          | -     | -    |
| その他(税金費用等) | +30        | +8    | +38  |
| セグメント利益    | +60        | +33   | +94  |



## 01 | 2025年3月期 第3四半期決算概要

---

## 02 | セグメント関連情報

## 03 | 2025年3月期 業績予想

---

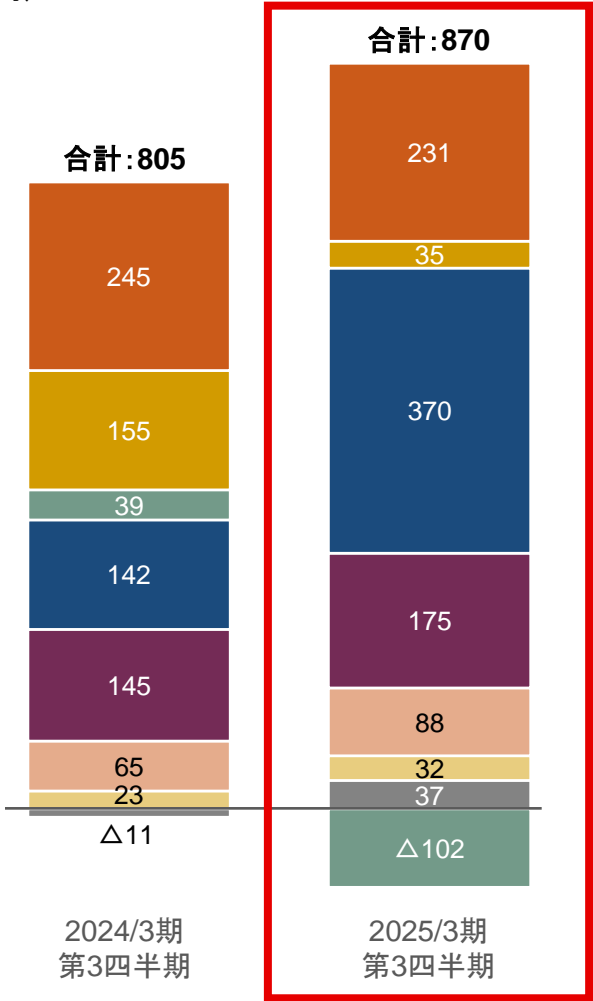
## 04 | 参考情報

---

# セグメント利益の前年同期比 増減要因

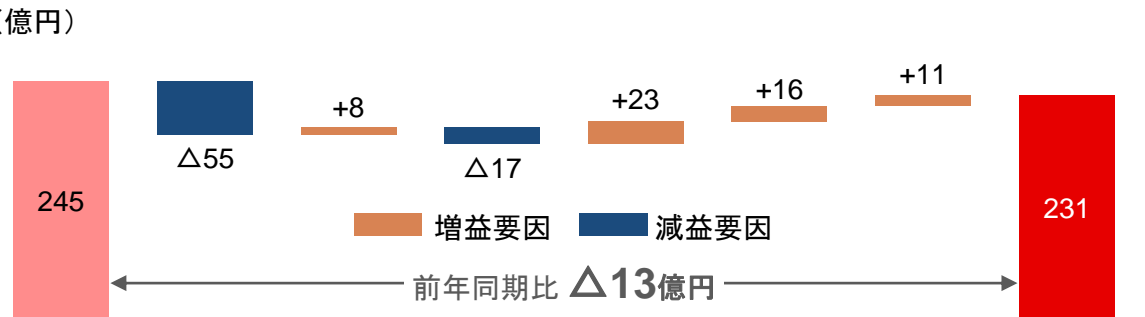
## セグメント利益の増減

(億円)



| (億円)      | セグメント利益     |             |           | セグメント利益の主な増減要因  |
|-----------|-------------|-------------|-----------|---|
|           | 24/3期<br>3Q | 25/3期<br>3Q | 前年<br>同期比 |   |
| 顧客ソリューション | 245         | 231         | -13       | 【+】 関係会社株式売却益の計上、アセット売却益の増加等<br>【-】 首都圏リース、ディー・エフ・エル・リースおよび積水リースを連結除外     |
| 海外地域      | 155         | 35          | -120      | 【-】 米州運送セクターでの貸倒関連費用の増加   |
| 環境エネルギー   | 39          | -102        | -142      | 【-】 国内再エネプロジェクト案件に係る大口の貸倒関連費用の計上等   |
| 航空        | 142         | 370         | +227      | 【+】 新規案件積上げやエンジンの稼働率向上によるリース料収入の増加、売却機(基)数の増加によるアセット売却益の増加、JSAの決算期変更による影響 |
| ロジスティクス   | 145         | 175         | +30       | 【+】 海上コンテナリースおよび鉄道貨車リースのインカムゲインの増加  |
| 不動産       | 65          | 88          | +23       | 【+】 御幸ビルディングの大口売却・株式譲渡による影響<br>【-】 前年同期に計上したCPDの完全子会社化にともなう特別利益の剥落        |
| モビリティ     | 23          | 32          | +8        | 【+】 持分法投資利益の増加  |
| 調整額       | -11         | 37          | +49       | 【+】 JSAの決算期変更による影響等   |
| 合計        | 805         | 870         | +64       |   |

セグメント利益の増減 (+: 利益に対してプラス、△: 利益に対してマイナス)



| (億円)       | 2024/3期<br>第3四半期 | 2025/3期3Q | 前年同期比 |
|------------|------------------|-----------|-------|
| インカムゲイン    | 855              | 799       | -55   |
| アセット関連損益   | 8                | 16        | +8    |
| 貸倒関連費用     | 22               | 39        | +17   |
| 経費         | 501              | 478       | -23   |
| 特別損益       | 18               | 35        | +16   |
| その他(税金費用等) | 112              | 101       | -11   |
| セグメント利益    | 245              | 231       | -13   |

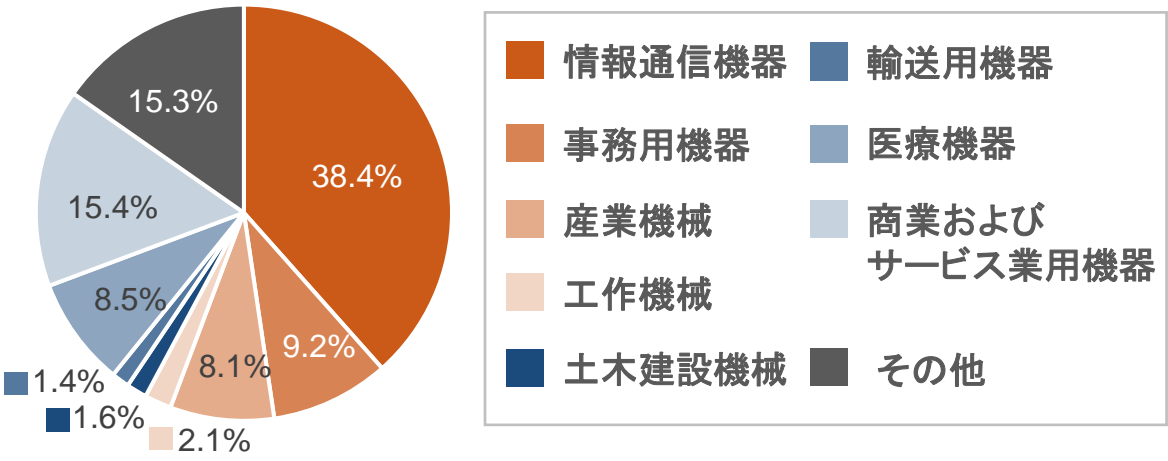
| セグメント資産残高(億円) | 2024/3期末 | 2025/3期3Q末 | 前期末比 |
|---------------|----------|------------|------|
| 合計            | 29,665   | 29,438     | -227 |
| リース           | 24,038   | 23,973     | -65  |
| 割賦・貸付         | 4,034    | 3,687      | -347 |
| その他           | 1,592    | 1,778      | +185 |

\*1 首都圏リース、ディー・エフ・エル・リース、積水リース

## コメント

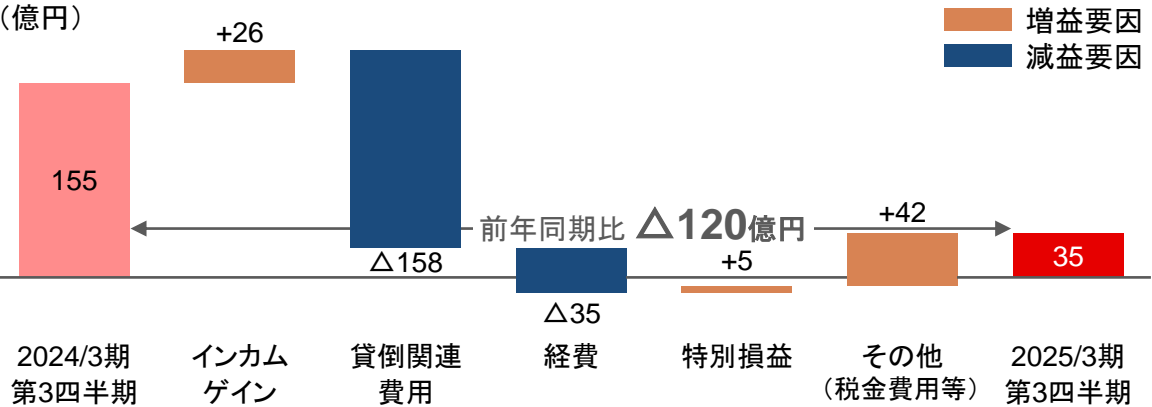
- インカムゲインは、連結子会社3社<sup>\*1</sup>の連結除外(△53億円)等により前年同期比減少ながら、連結除外の影響を除くと実質的には前年同期比横ばい。
- アセット関連損益は、不動産リースに係る売却益の増加により前年同期比増加。
- 貸倒関連費用は、個別案件による大口の費用計上等により前年同期比増加。
- 経費は、連結子会社3社の連結除外(△29億円)等により前年同期比減少。
- 特別損益は、関係会社株式売却益の計上等により前年同期比増加。
- セグメント資産残高は、積水リースの連結除外(△510億円)等により前期末比減少。ただし、連結除外の影響を除くと前期末比増加。

カスタマーソリューションの物件種類別リース取扱高内訳<sup>\*2</sup>(2025/3期3Q)



\*2 カスタマーソリューションセグメントに属する営業部店・主要子会社等におけるリース取扱高。  
なお、主に輸送用機器を取り扱う三菱オートリースはモビリティセグメントに含まれているため対象外

セグメント利益の増減 (+: 利益に対してプラス、△: 利益に対してマイナス)



| (億円)       | 2024/3期3Q | 2025/3期3Q | 前年同期比(増減) | 除、為替影響* |
|------------|-----------|-----------|-----------|---------|
| インカムゲイン    | 1,015     | 1,041     | +26       | -48     |
| 貸倒関連費用     | 123       | 281       | +158      | +140    |
| 経費         | 669       | 705       | +35       | -12     |
| 特別損益       | -3        | 1         | +5        | +5      |
| その他(税金費用等) | 63        | 21        | -42       | -44     |
| セグメント利益    | 155       | 35        | -120      | -125    |

セグメント資産残高(億円)

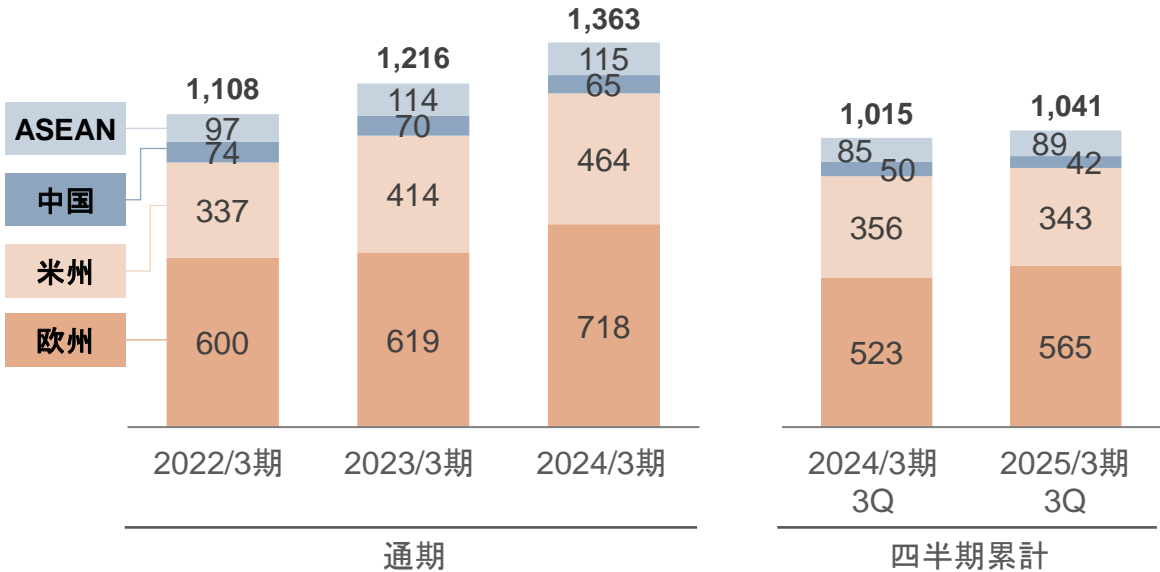
|           | 2024/3期末 | 2025/3期3Q末 | 前期末比(増減) | 除、為替影響* |
|-----------|----------|------------|----------|---------|
| 合計        | 30,708   | 31,925     | +1,217   | -154    |
| 欧州(MHCUK) | 16,217   | 17,509     | +1,291   | +605    |
| 米州(MHCA)  | 10,867   | 11,011     | +144     | -326    |
| 中国        | 1,153    | 784        | -369     | -422    |
| ASEAN     | 2,416    | 2,620      | +204     | +42     |
| その他       | 53       | -          | -53      | -53     |

(注) 海外地域セグメントの実績であり、航空・ロジスティクス等の他セグメントに属する海外の実績は含まない  
\* 決算取り込み時に適用する為替換算レートにおける当期と前期との差による影響(適用レートはP.39に記載)

コメント

- インカムゲインは、前年同期の米州子会社再編にともなう決算取込期間の調整による増益効果(+31億円)の剥落等があったものの、為替影響により前年同期比増加。
- 貸倒関連費用は、米州運送セクターの市況低迷(詳細はP.13に記載)を主因に前年同期比増加。
- 経費は、為替影響等により前年同期比増加。
- その他(税金費用等)は、税金費用の減少等により前年同期比減少。

インカムゲインの推移(億円)



主要計数(億円)

|           | 2024/3期<br>3Q | 2025/3期<br>3Q | 前年同期比<br>(増減) | 除、為替影響* |
|-----------|---------------|---------------|---------------|---------|
| 合計        |               |               |               |         |
| インカムゲイン   | 1,015         | 1,041         | +26           | -48     |
| 貸倒関連費用    | 123           | 281           | +158          | +140    |
| 経費        | 669           | 705           | +35           | -12     |
| 経常利益      | 222           | 55            | -167          | -175    |
| セグメント利益   | 155           | 35            | -120          | -125    |
| 欧州(MHCUK) |               |               |               |         |
| インカムゲイン   | 523           | 565           | +42           | -3      |
| 貸倒関連費用    | 38            | 49            | +10           | +6      |
| 経費        | 331           | 368           | +37           | +8      |
| 経常利益      | 153           | 147           | -5            | -18     |
| セグメント利益   | 115           | 103           | -11           | -20     |
| 米州(MHCA)  |               |               |               |         |
| インカムゲイン   | 356           | 343           | -12           | -33     |
| 貸倒関連費用    | 77            | 212           | +135          | +122    |
| 経費        | 235           | 236           | +1            | -12     |
| 経常利益      | 44            | -105          | -149          | -142    |
| セグメント利益   | 29            | -78           | -107          | -102    |

|         | 2024/3期<br>3Q | 2025/3期<br>3Q | 前年同期比<br>(増減) | 除、為替影響* |
|---------|---------------|---------------|---------------|---------|
| 中国      |               |               |               |         |
| インカムゲイン | 50            | 42            | -7            | -10     |
| 貸倒関連費用  | 13            | 8             | -5            | -5      |
| 経費      | 36            | 32            | -4            | -6      |
| 経常利益    | 0             | 1             | +2            | +1      |
| セグメント利益 | -7            | 0             | +7            | +7      |
| ASEAN   |               |               |               |         |
| インカムゲイン | 85            | 89            | +3            | -1      |
| 貸倒関連費用  | -6            | 11            | +17           | +17     |
| 経費      | 63            | 67            | +4            | +1      |
| 経常利益    | 28            | 10            | -18           | -19     |
| セグメント利益 | 22            | 10            | -12           | -13     |
| その他     |               |               |               |         |
| インカムゲイン | 0             | -             | 0             | 0       |
| 貸倒関連費用  | 0             | -             | 0             | 0       |
| 経費      | 3             | -             | -3            | -3      |
| 経常利益    | -3            | -             | +3            | +3      |
| セグメント利益 | -3            | -             | +3            | +3      |

(注) 海外地域セグメントの実績であり、航空・ロジスティクス等の他セグメントに属する海外の実績は含まない  
\* 決算取り込み時に適用する為替換算レートにおける当期と前期との差による影響(適用レートはP.39に記載)

米州運送セクターの市況について

背景

- ✓ 2023/3期3Q以降、米州主力ビジネスである商用トラックの販売・在庫金融事業において**貸倒関連費用**が継続的に発生。
- ✓ コロナ禍後の2022年以降、**米州運送市場の需給バランス悪化や金利高等**により、運送業者の資金繰りが悪化した結果、**支払い遅延の増加による延滞率の上昇、中古トラック価格の下落**が主因。

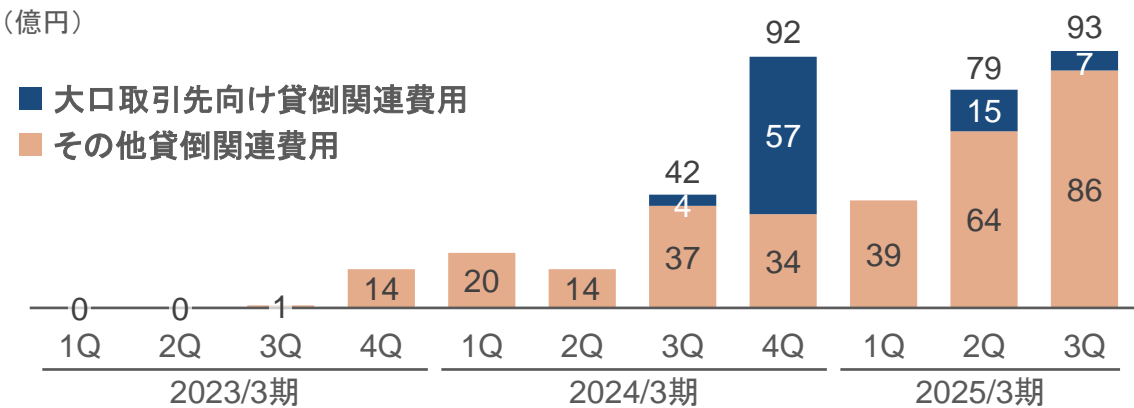
現状

- ✓ 米州運送市場において**需給バランスの改善時期が後ずれ**。
- ✓ 顧客である運送業者の収支があまり改善していないことから、**貸倒関連費用は依然として高止まり**。

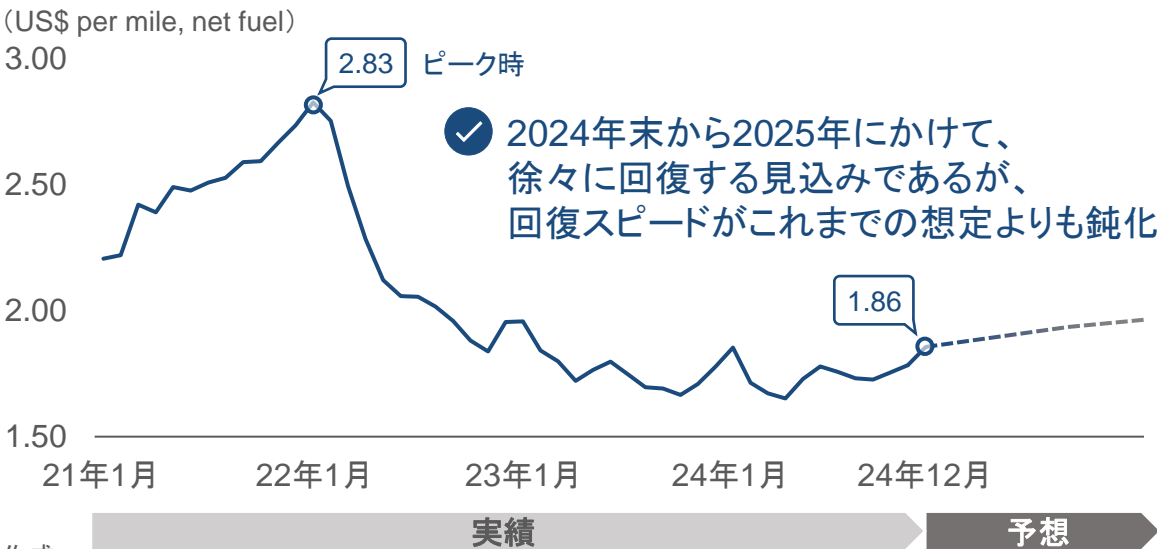
打ち手・見通し

- ✓ 当社では、審査モデルの見直し、期中管理プロセス強化、引き揚げ担保資産の売却能力向上等、**新たな貸倒関連費用の発生を抑制するための諸施策を引き続き推進**するとともに、商用トラックの資産構成割合を引き下げることを中心に**ポートフォリオ分散によるボラティリティの低減やリスク・リターン**の改善を推進中。
- ✓ 調査会社の最新レポートでは、大型トラックのスポットレートが**6カ月連続で前年同期比プラスで推移**し、米国の市況は徐々に回復に向かっているものの、**回復スピードがこれまでの想定よりも鈍化**すると予測されており、当社の貸倒関連費用は来年度以降に減少する見込み。

米州における四半期別の貸倒関連費用の推移

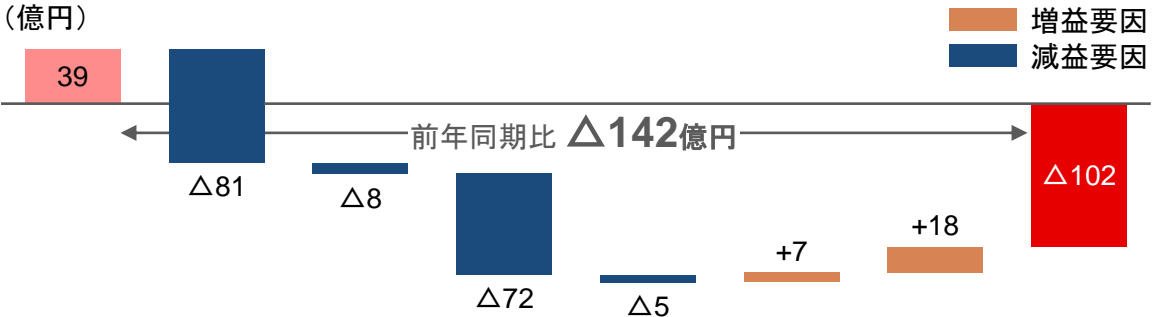


米国における大型トラックのスポットレート<sup>\*1\*2</sup>の推移



\*1 運送業者の収入源である運賃  
\*2 (出所)ACT Research社「Freight Forecast: Rate and Volume Outlook (January 14, 2025)」をもとにMHC作成

セグメント利益の増減 (+: 利益に対してプラス、△: 利益に対してマイナス)



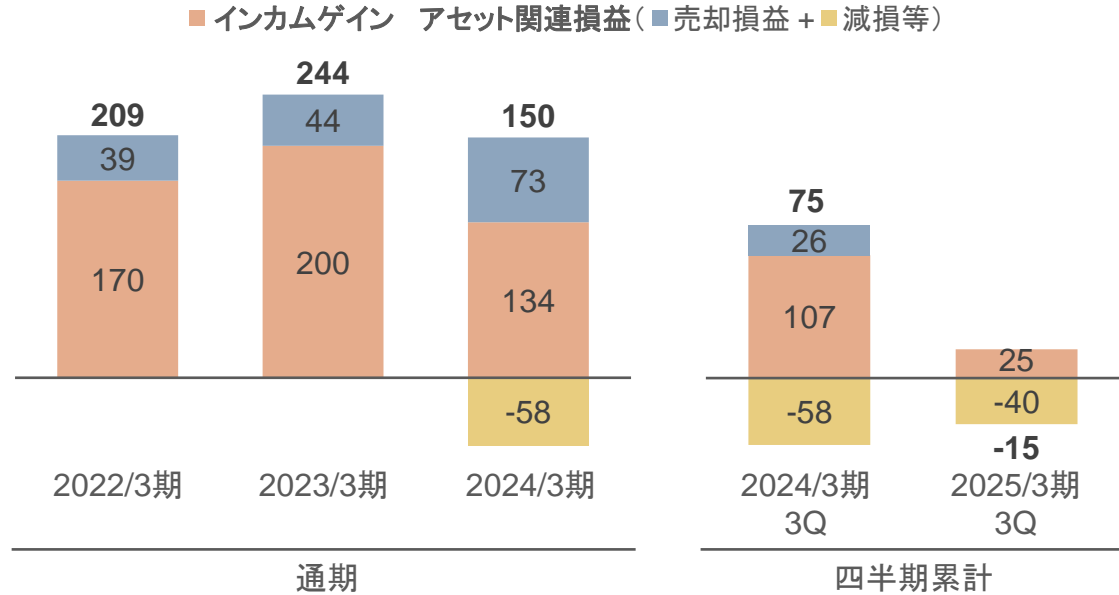
| (億円)       | 2024/3期<br>第3四半期 | インカム<br>ゲイン | アセット<br>関連損益 | 貸倒関連<br>費用 | 経費 | 特別損益 | その他<br>(税金費用等) | 2025/3期<br>第3四半期 |
|------------|------------------|-------------|--------------|------------|----|------|----------------|------------------|
| インカムゲイン    | 107              |             |              |            |    |      |                | 25               |
| アセット関連損益   | -32              |             |              |            |    |      |                | -40              |
| 貸倒関連費用     | 1                |             |              |            |    |      |                | 73               |
| 経費         | 53               |             |              |            |    |      |                | 59               |
| 特別損益       | 0                |             |              |            |    |      |                | 7                |
| その他(税金費用等) | -19              |             |              |            |    |      |                | -37              |
| セグメント利益    | 39               |             |              |            |    |      |                | -102             |

| セグメント資産残高(億円) | 2024/3期末 | 2025/3期3Q末 | 前期末比   |
|---------------|----------|------------|--------|
| 合計            | 4,166    | 5,034      | +868   |
| 再エネファイナンス     | 766      | 596        | -170   |
| 再エネ電力事業       | 2,885    | 4,187      | +1,301 |
| 国内            | 2,066    | 2,089      | +23    |
| 海外            | 819      | 2,097      | +1,278 |
| その他           | 513      | 250        | -262   |

コメント

- インカムゲインは、持分法投資損益の減少、風況要因による売電収入の減少等により前年同期比減少。
- アセット関連損益は、アセット売却益の減少、前年同期に計上した国内太陽光発電案件に係る減損損失の追加計上等により前年同期比減少。
- 貸倒関連費用は、国内再エネプロジェクト案件に係る大口費用の計上により前年同期比増加。
- セグメント利益は、期初計画外の費用により損失計上となっているものの、海外インフラ案件の売却に係る大口利益の計上等により巻き返しを図る。

インカムゲイン・アセット関連損益の推移(億円)



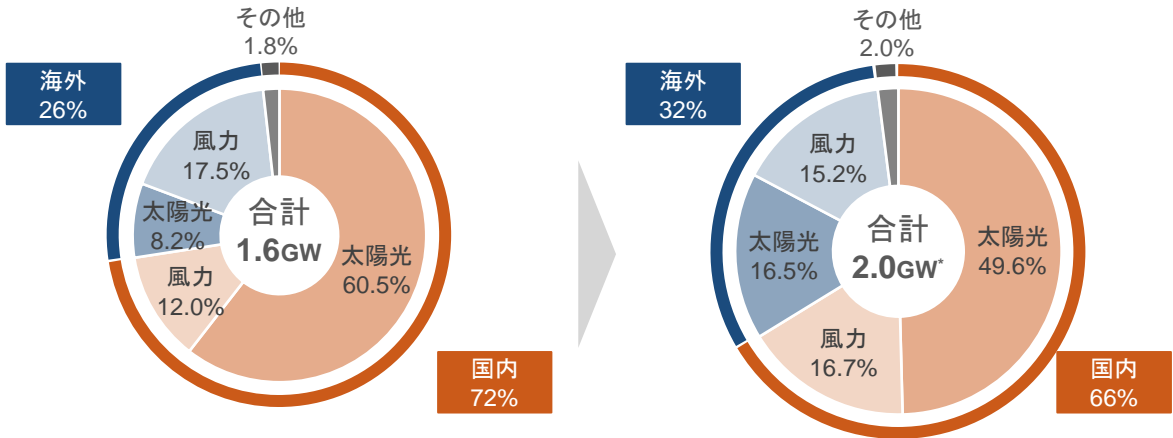
再エネ電力事業における運転開始済みの持分容量(MW)

|     | 2024/3期末 | 2025/3期3Q末 | 前期末比 |
|-----|----------|------------|------|
| 合計  | 1,293    | 1,633      | +339 |
| 太陽光 | 920      | 1,122      | +201 |
| 国内  | 904      | 989        | +85  |
| 海外  | 16       | 133        | +116 |
| 風力  | 343      | 481        | +138 |
| 国内  | 196      | 196        | -    |
| 海外  | 147      | 285        | +138 |
| その他 | 29       | 29         | -    |

再エネ電力事業における持分容量内訳(2025/3期3Q末)

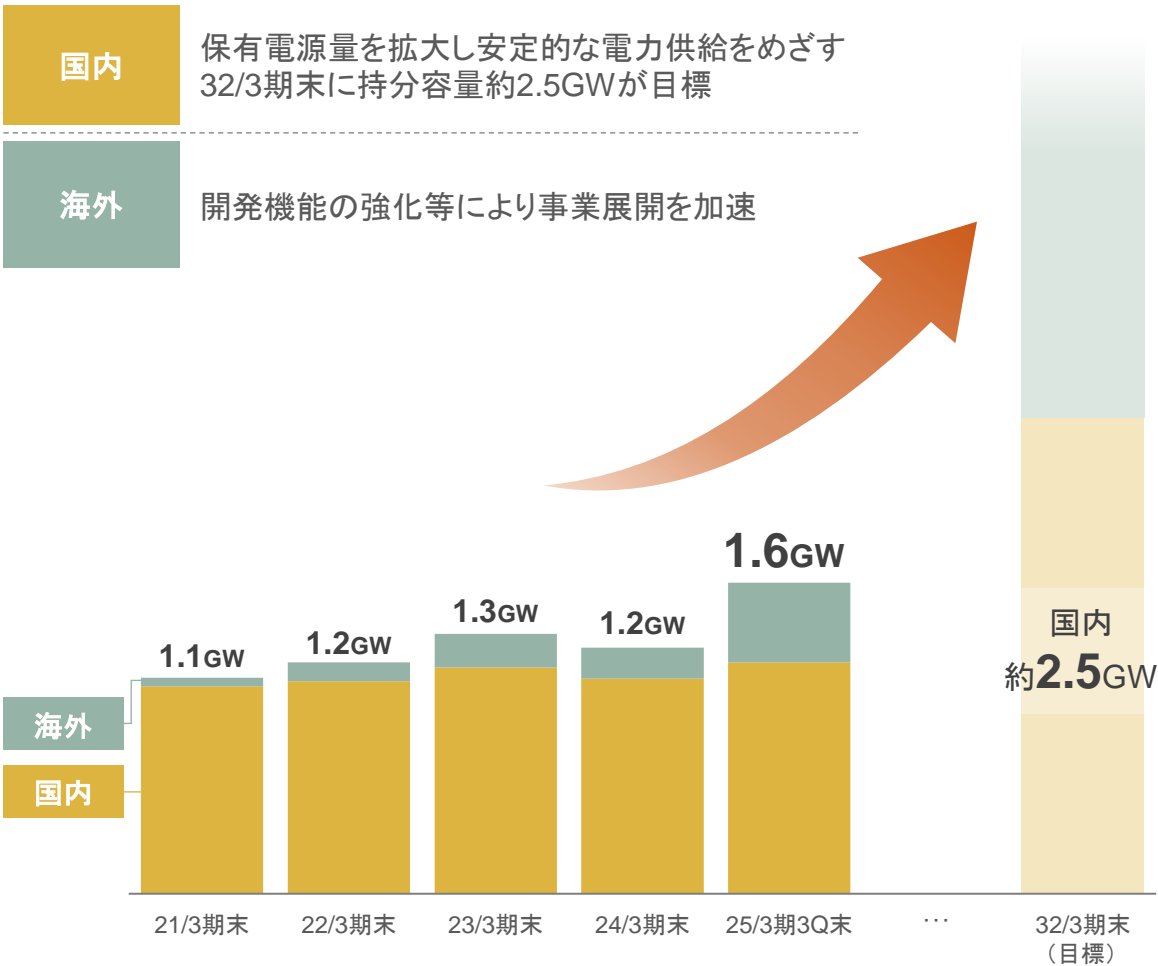
①運転開始済み分

②開発中案件を含む



再エネ電力事業における持分容量の推移

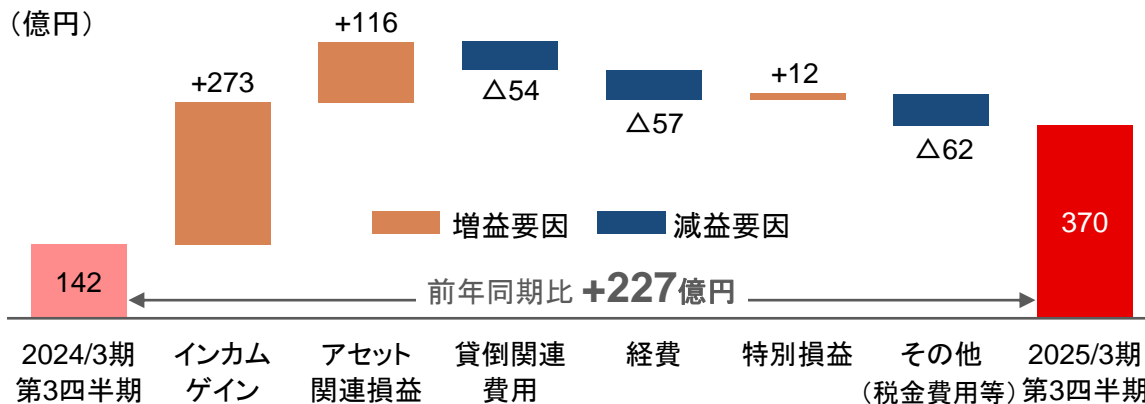
今後の方針





## セグメント利益の増減 (+:利益に対してプラス、△:利益に対してマイナス)

(億円)



| (億円)       | 2024/3期3Q | 2025/3期3Q | 前年同期比 |
|------------|-----------|-----------|-------|
| インカムゲイン    | 264       | 537       | +273  |
| アセット関連損益   | 6         | 123       | +116  |
| 貸倒関連費用     | -64       | -9        | +54   |
| 経費         | 136       | 194       | +57   |
| 特別損益       | 11        | 23        | +12   |
| その他(税金費用等) | 67        | 129       | +62   |
| セグメント利益    | 142       | 370       | +227  |

## セグメント資産残高(億円)

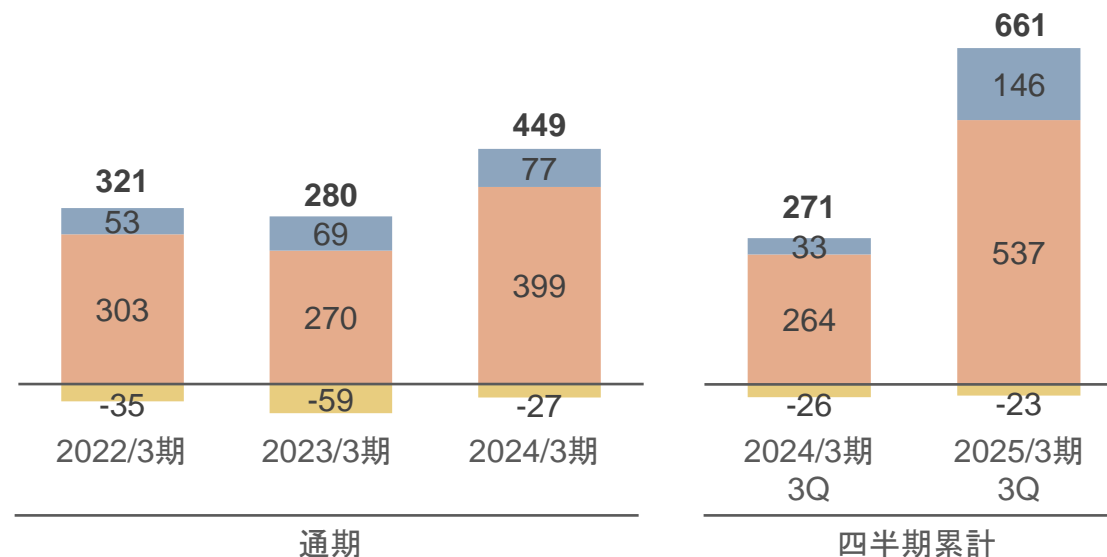
|               | 2024/3期末 | 2025/3期3Q末 | 前期末比   |
|---------------|----------|------------|--------|
| 合計            | 20,200   | 24,296     | +4,096 |
| 航空機リース(JSA)   | 14,285   | 17,612     | +3,327 |
| エンジンリース(elfc) | 5,273    | 6,189      | +916   |
| 航空機リース等(MHC)  | 641      | 494        | -147   |

## コメント

- インカムゲインは、新規案件積上げやエンジンの稼働率向上によるリース料収入の増加、JSAの決算期変更による影響等により前年同期比増加。
- アセット関連損益は、航空機およびエンジンの売却機(基)数の増加およびJSAの決算期変更による影響等により前年同期比増加。
- 貸倒関連費用は、前年同期に計上した大口戻入の剥落等により前年同期比増加。
- 経費は、JSAの決算期変更による影響等により前年同期比増加。
- その他(税金費用等)は、利益伸長による税金費用の増加、JSAの決算期変更による影響等により前年同期比増加。

### インカムゲイン・アセット関連損益の推移(億円)

■ インカムゲイン    アセット関連損益 (■売却損益 + ■減損等)



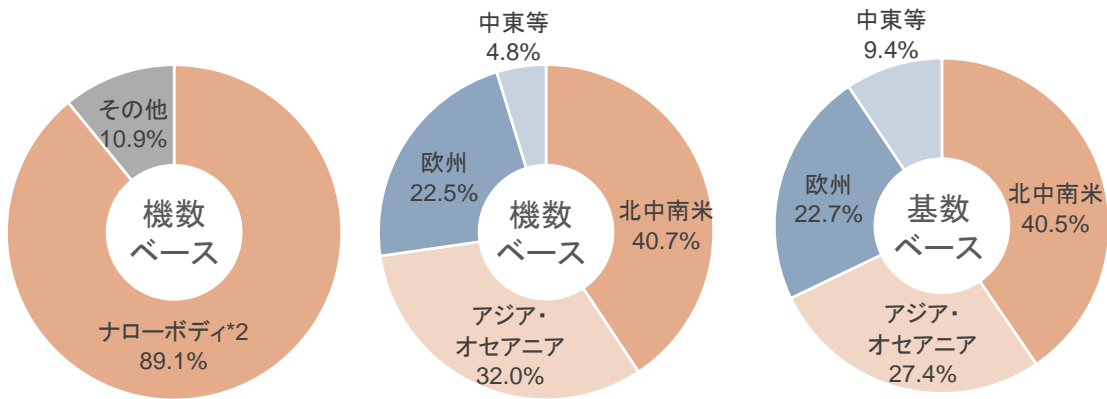
航空関連資産の保有状況

|                | 2024/3期末 | 2025/3期3Q末 | 前期末比  |
|----------------|----------|------------|-------|
| 航空機数(JSA)      | 220機     | 239機       | +19機  |
| 購入機数           | 32機      | 33機        | -     |
| 売却機数           | 11機      | 14機        | -     |
| 平均機齢(JSA)      | 5.0年     | 5.3年       | +0.3年 |
| 平均残リース期間(JSA)  | 7.2年     | 7.0年       | -0.2年 |
| エンジン基数(elfc)*1 | 390基     | 399基       | +9基   |

航空関連の保有資産内訳(2025/3期3Q末)

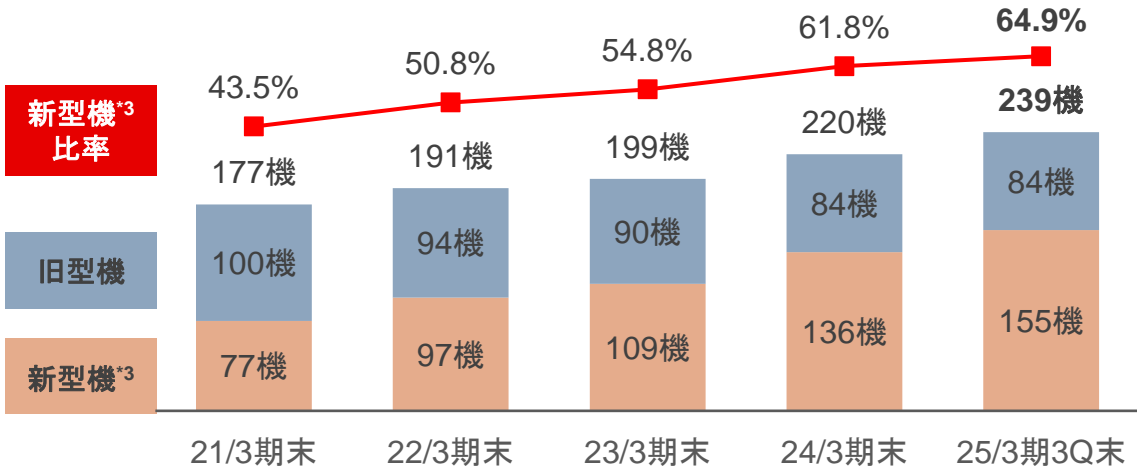
①航空機アセットタイプ別・地域別

②航空機エンジン地域別

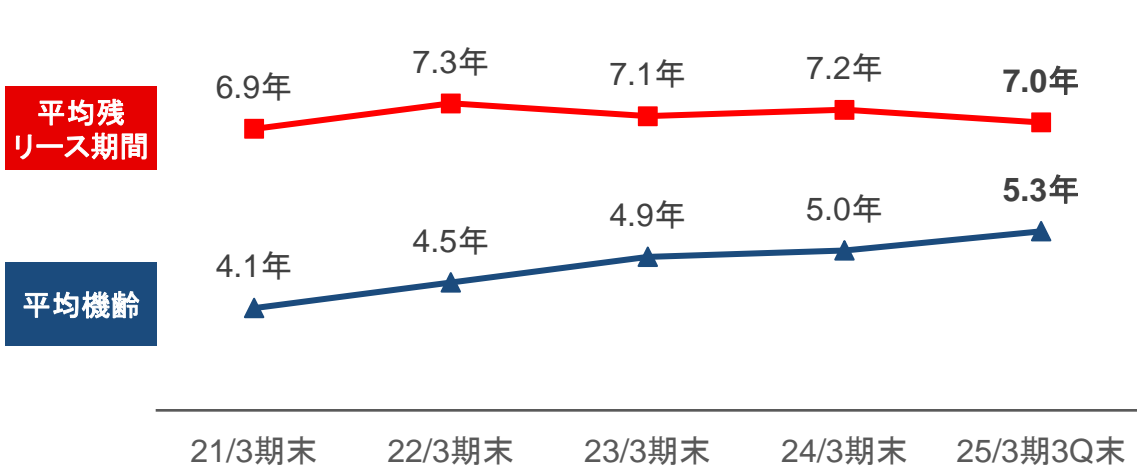


\*1 エンジンパーツアウト会社INAVへの委託販売分を控除  
\*2 主に近距離線で使用する単通路機(A320シリーズ、B737シリーズ等)

航空機の保有機数の推移

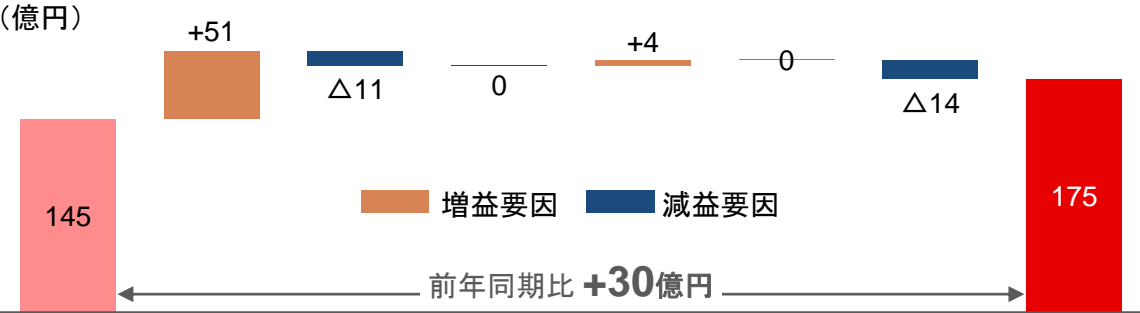


航空機の各種計数の推移



\*3 旧型機に比して燃費効率が良く、CO<sub>2</sub>排出量の少ない機体  
対象機体: A220 / A320NEO / A321NEO / A330NEO / A350 / B737MAX / B787

セグメント利益の増減（+：利益に対してプラス、△：利益に対してマイナス）



2024/3期 第3四半期   インカム   アセット   貸倒関連   経費   特別損益   その他   2025/3期  
ゲイン   関連損益   費用   費用等   第3四半期

| (億円)       | 2024/3期3Q | 2025/3期3Q | 前年同期比 |
|------------|-----------|-----------|-------|
| インカムゲイン    | 229       | 281       | +51   |
| アセット関連損益   | 51        | 40        | -11   |
| 貸倒関連費用     | 0         | 0         | 0     |
| 経費         | 94        | 89        | -4    |
| 特別損益       | -         | -         | -     |
| その他(税金費用等) | 41        | 55        | +14   |
| セグメント利益    | 145       | 175       | +30   |

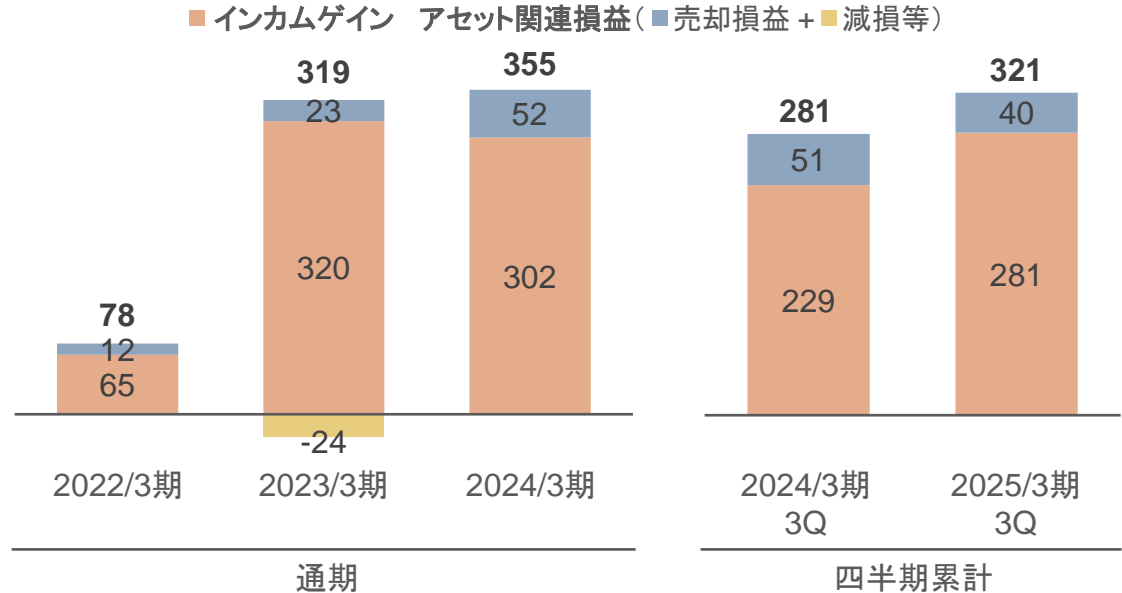
セグメント資産残高(億円)

|             | 2024/3期末 | 2025/3期3Q末 | 前期末比   |
|-------------|----------|------------|--------|
| 合計          | 10,990   | 12,027     | +1,036 |
| 海上コンテナ(CAI) | 7,826    | 8,745      | +918   |
| 鉄道貨車(PNW)   | 2,906    | 3,114      | +208   |
| 船舶          | 257      | 166        | -90    |

コメント

- インカムゲインは、海上コンテナの新規案件積み上げや鉄道貨車の稼働率向上、為替影響等により前年同期比増加。
- アセット関連損益は、鉄道貨車および海上コンテナの売却益が増加したものの、船舶の売却益が減少したことにより前年同期比減少。
- セグメント資産残高は、アセットの売却があったものの、海上コンテナや鉄道貨車における新規実行の増加等により前期末比増加。
- 鉄道貨車はインカムゲインの改善、資産回転型モデルへの移行が順調に進んでいることから、計画比1年前倒しでの黒字化を達成。

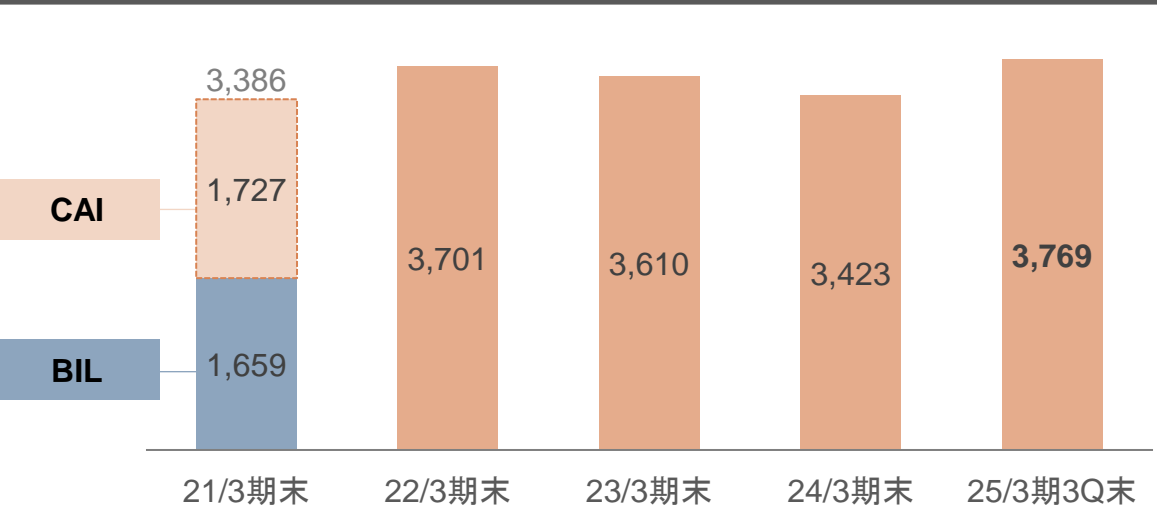
インカムゲイン・アセット関連損益の推移(億円)



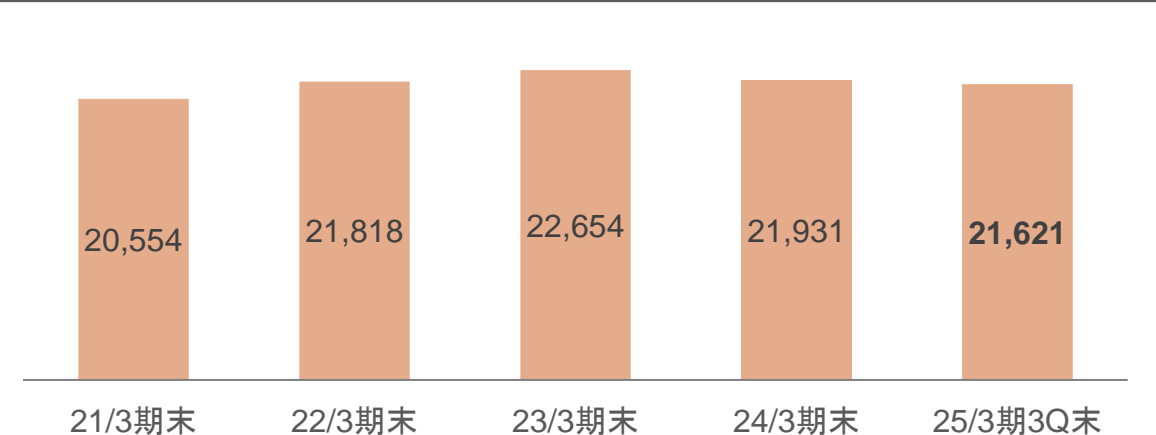
ロジスティクス関連資産の保有状況

|                         | 2024/3期末 | 2025/3期3Q末 | 前期末比 |
|-------------------------|----------|------------|------|
| 海上コンテナフリート数<br>(千TEU*1) | 3,246    | 3,665      | +419 |
| 海上コンテナフリート数<br>(千CEU*2) | 3,423    | 3,769      | +346 |
| 鉄道貨車車両台数(両)             | 21,931   | 21,621     | -310 |

海上コンテナフリート数(千CEU)の推移\*3

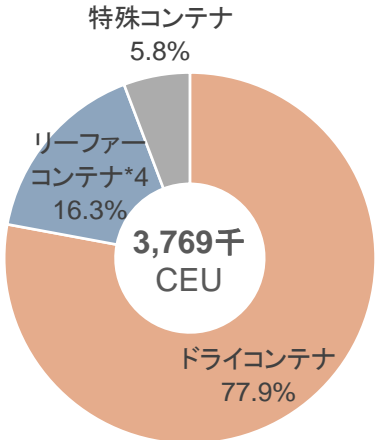


鉄道貨車車両台数(両)の推移

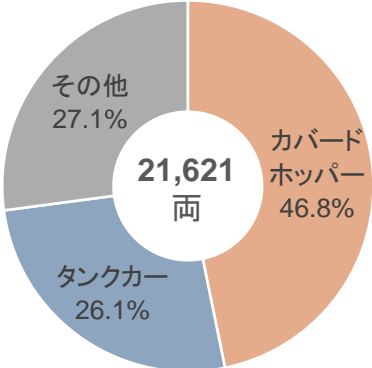


ロジスティクス関連の保有資産内訳(2025/3期3Q末)

①海上コンテナのアセットタイプ別



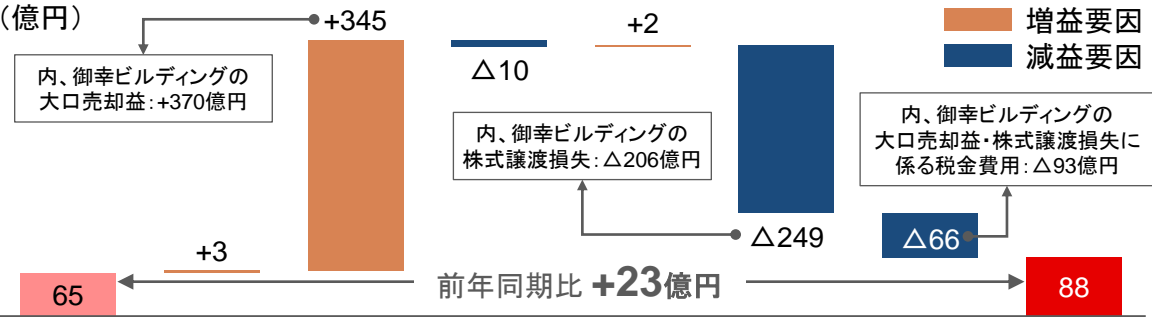
②鉄道貨車のアセットタイプ別



\*1 TEU: Twenty Foot Equivalent Unitの略(20フィートドライコンテナ換算の容量単位)  
\*2 CEU: Cost Equivalent Unitの略(コンテナ数量のコスト換算単位。20フィートドライコンテナを1CEUとし、同コンテナ価格を基準に各種コンテナ価格を相対比較して数量を算出)

\*3 CAIの21/3期末は買収前につき参考値  
\*4 冷凍・冷蔵用のコンテナ

セグメント利益の増減 (+: 利益に対してプラス、△: 利益に対してマイナス)



|            | 2024/3期<br>第3四半期 | インカム<br>ゲイン | アセット<br>関連損益 | 貸倒関連<br>費用 | 経費 | 特別損益 | その他<br>(税金費用等) | 2025/3期<br>第3四半期 |
|------------|------------------|-------------|--------------|------------|----|------|----------------|------------------|
| (億円)       | 2024/3期3Q        | 2025/3期3Q   | 前年同期比        |            |    |      |                |                  |
| インカムゲイン    | 92               | 95          | +3           |            |    |      |                |                  |
| アセット関連損益   | 30               | 375         | +345         |            |    |      |                |                  |
| 貸倒関連費用     | 1                | 12          | +10          |            |    |      |                |                  |
| 経費         | 49               | 47          | -2           |            |    |      |                |                  |
| 特別損益       | 48               | -201        | -249         |            |    |      |                |                  |
| その他(税金費用等) | 55               | 121         | +66          |            |    |      |                |                  |
| セグメント利益    | 65               | 88          | +23          |            |    |      |                |                  |

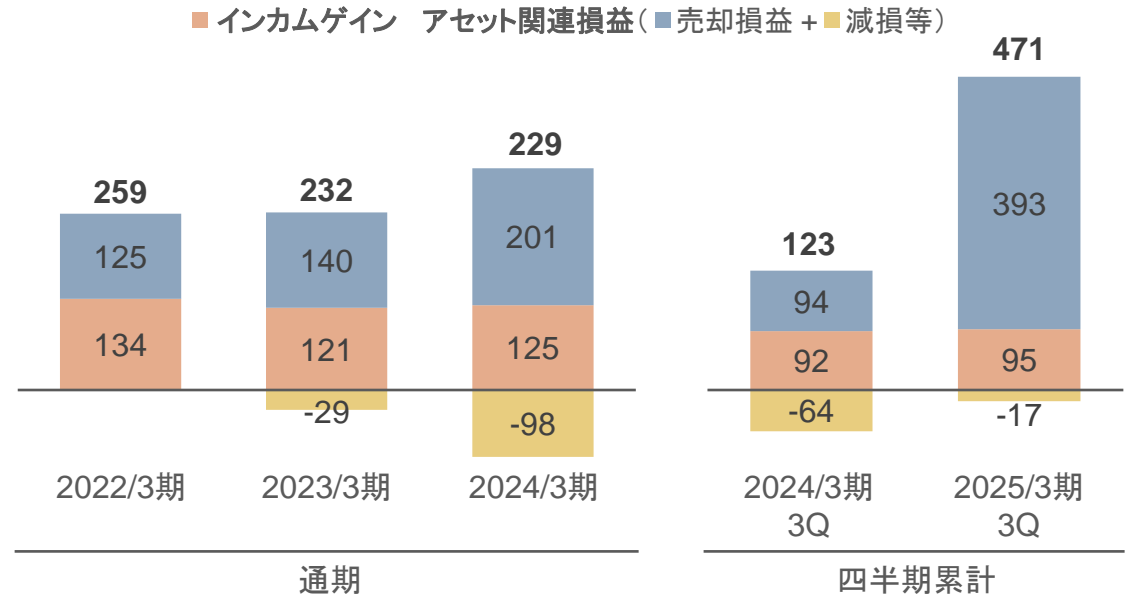
セグメント資産残高(億円)

|                | 2024/3期末 | 2025/3期3Q末 | 前期末比 |
|----------------|----------|------------|------|
| 合計             | 5,254    | 5,319      | +65  |
| 国内             | 4,622    | 4,780      | +157 |
| ファイナンス事業       | 1,777    | 1,979      | +201 |
| 投資事業           | 2,093    | 2,801      | +708 |
| 賃貸事業           | 751      | -          | -751 |
| 海外(ファイナンス事業のみ) | 481      | 394        | -86  |
| のれん等           | 150      | 144        | -5   |

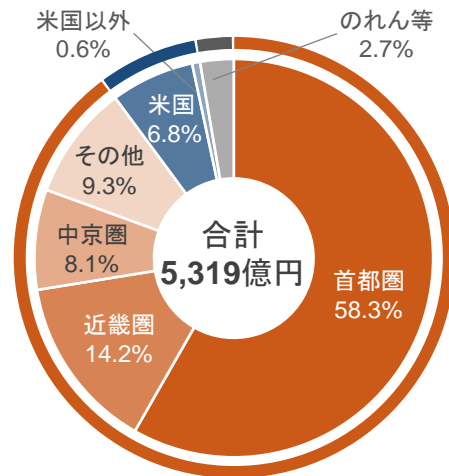
コメント

- アセット関連損益は、前年同期に計上した大口売却益の剥落があったものの、御幸ビルディングの大口売却益(+370億円)の計上、米国不動産の時価評価損減少等により前年同期比増加。
- 特別損益は、御幸ビルディングの株式譲渡損失(△206億円)の計上、前年同期に計上したCPDの完全子会社化にともなう特別利益の剥落により前年同期比減少。
- セグメント資産残高は、御幸ビルディングの株式譲渡による連結除外影響(△755億円)があったものの、投資事業等における複数の新規実行により前期末比増加。

インカムゲイン・アセット関連損益の推移(億円)

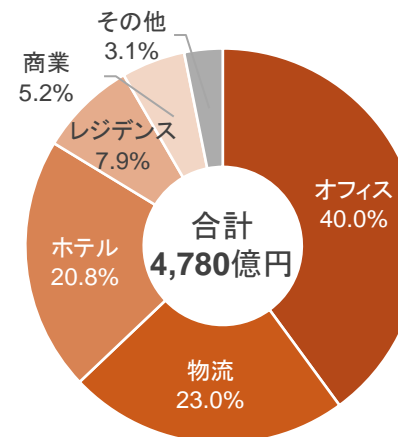


不動産の地域別セグメント資産残高内訳(2025/3期3Q末)

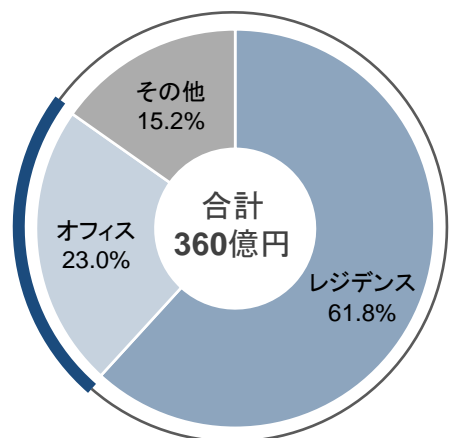


|      |                |
|------|----------------|
| 国内   | 4,780億円 (90%)  |
| 海外   | 394億円 (7%)     |
| のれん等 | 144億円 (3%)     |
| 合計   | 5,319億円 (100%) |

国内のアセットタイプ別セグメント資産残高内訳(2025/3期3Q末)



米国のアセットタイプ別セグメント資産残高内訳(2025/3期3Q末)



|              |              |
|--------------|--------------|
| オフィス         | 83億円 (23%)   |
| レジデンス<br>その他 | 277億円 (77%)  |
| 合計           | 360億円 (100%) |

米国不動産事業の概要

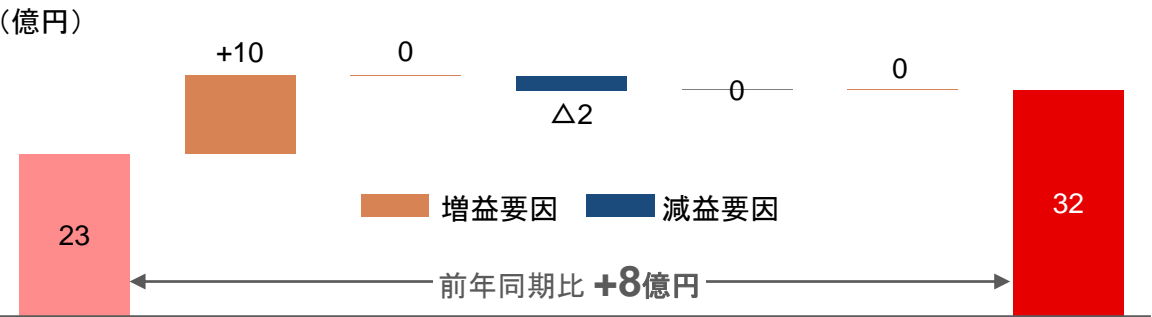
## 事業内容

✓ メザニンローン、エクイティを中心としたファイナンス事業

## 資産構成

- ✓ 米国不動産事業のセグメント資産残高は360億円。
- ✓ その内、米国において市況の悪化がみられる「オフィス」の資産残高は83億円、不動産セグメントの資産残高に占める割合は1.6%、当社全体のセグメント資産残高に占める割合は0.1%。

セグメント利益の増減（+：利益に対してプラス、△：利益に対してマイナス）



|                  |             |            |    |      |                |                  |
|------------------|-------------|------------|----|------|----------------|------------------|
| 2024/3期<br>第3四半期 | インカム<br>ゲイン | 貸倒関連<br>費用 | 経費 | 特別損益 | その他<br>(税金費用等) | 2025/3期<br>第3四半期 |
|------------------|-------------|------------|----|------|----------------|------------------|

| (億円)       | 2024/3期3Q | 2025/3期3Q | 前年同期比 |
|------------|-----------|-----------|-------|
| インカムゲイン    | 37        | 48        | +10   |
| 貸倒関連費用     | 0         | 0         | 0     |
| 経費         | 15        | 18        | +2    |
| 特別損益       | -         | -         | -     |
| その他(税金費用等) | -1        | -2        | 0     |
| セグメント利益    | 23        | 32        | +8    |

セグメント資産残高(億円)

|    | 2024/3期末 | 2025/3期3Q末 | 前期末比 |
|----|----------|------------|------|
| 合計 | 519      | 561        | +41  |

コメント

- インカムゲインは、持分法適用関連会社である三菱オートリースの業績が堅調に推移し、持分法投資利益が増加したことにより前年同期比増加。

車両管理台数(千台)

|               | 2024/3期末 | 2025/3期3Q末 | 前期末比 |
|---------------|----------|------------|------|
| モビリティセグメント*1  | 353      | 353        | 0    |
| 【参考】当社Gr.合算*2 | 638      | 644        | +5   |

\*1 持分法適用関連会社の車両管理台数を含む  
\*2 モビリティ以外のセグメントに属する車両管理台数も含めた合算値(参考値)

## 01 | 2025年3月期 第3四半期決算概要

---

## 02 | セグメント関連情報

---

## 03 | 2025年3月期 業績予想

## 04 | 参考情報

---



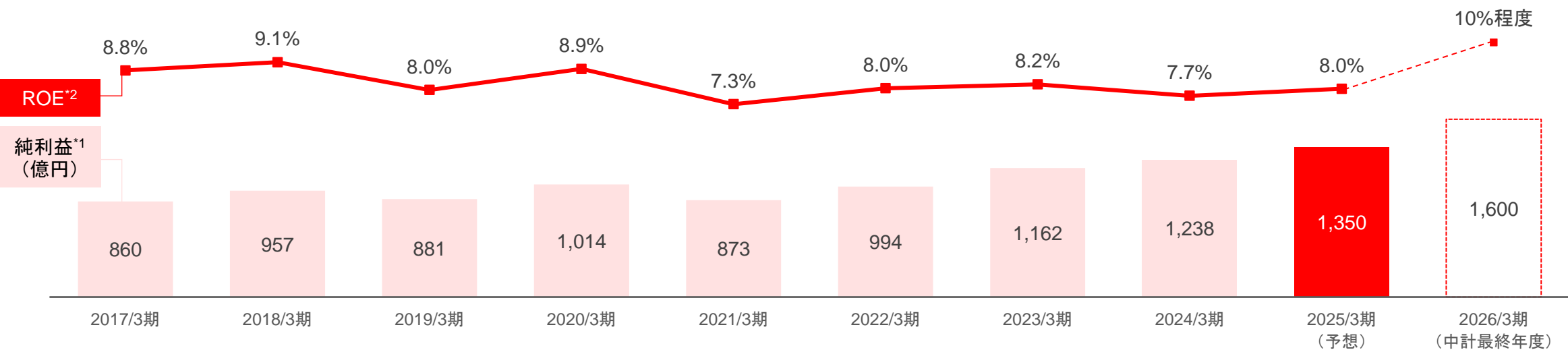
- ✓ 環境エネルギーセグメントにおける期初計画外の大口貸倒関連費用や減損損失の計上、海外地域セグメントにおける米州運送セクターの市況回復の遅れを背景として、期初計画を上回る水準で貸倒関連費用が推移していることなどにより、2025年3月期 第3四半期の純利益は通期業績予想（純利益1,350億円）に対して64.5%の進捗。
- ✓ 航空・ロジスティクスセグメントにおいて期初計画を上回る業績を見込んでいることに加え、環境エネルギーセグメントにおけるアセット売却に係る大口利益の計上等を見込んでいることから、業績予想は変更なし。

|   |                      | 2024/3期        | 2025/3期*       | 増減(増減率)           |
|---|----------------------|----------------|----------------|-------------------|
| 1 | 純利益                  | 1,238億円        | 1,350億円        | +111億円<br>(+9.0%) |
| 2 | ROA                  | 1.1%           | 1.2%           | +0.1pt            |
| 3 | ROE                  | 7.7%           | 8.0%           | +0.3pt            |
| 4 | 1株当たり年間配当金<br>【配当性向】 | 37円<br>【42.9%】 | 40円<br>【42.5%】 | +3円<br>【-0.4pt】   |

\* 想定為替レートは\$1=140円、£1=170円

- ✓ 2023年5月、2024年3月期からの3年間を対象期間とする中期経営計画(2025中計)を策定・公表。
- ✓ 2025中計の最終年度(2026年3月期)の財務目標は、純利益:1,600億円、ROA:1.5%程度、ROE:10%程度。

純利益\*1およびROE\*2の推移



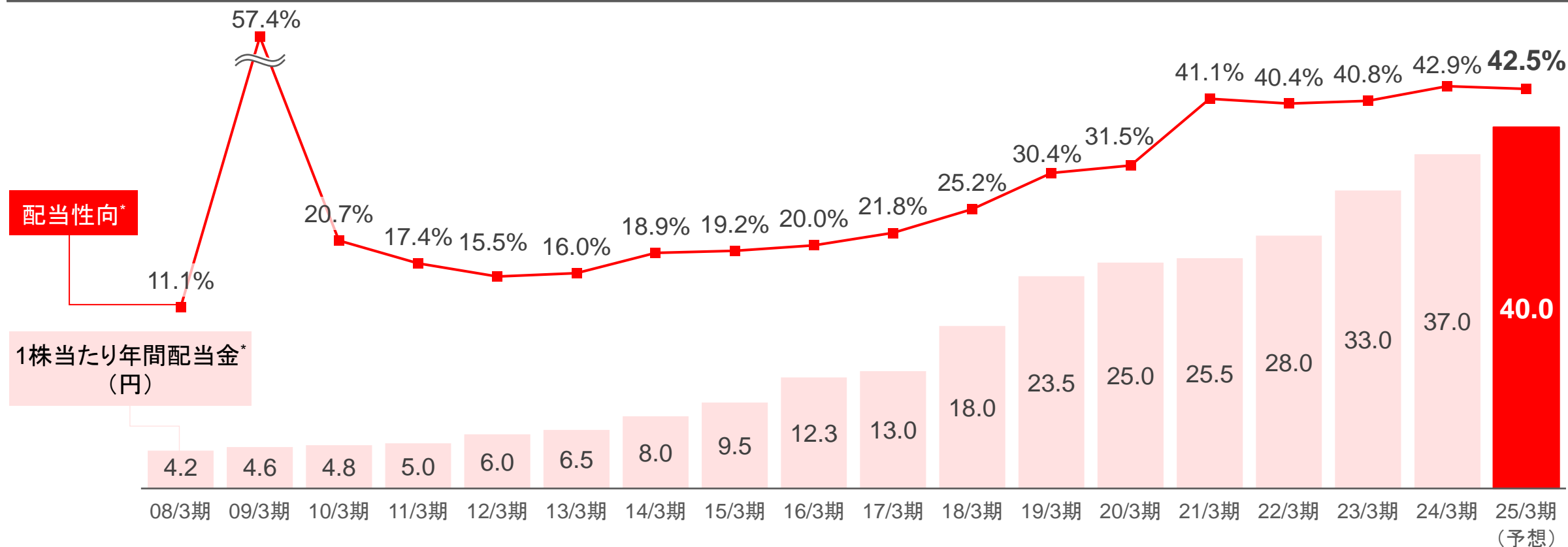
|                | 2017/3期 | 2018/3期 | 2019/3期 | 2020/3期 | 2021/3期 | 2022/3期 | 2023/3期 | 2024/3期 | 2025/3期<br>(予想) | 前期比<br>(増減) | 2026/3期<br>(中計最終年度) |
|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------|-------------|---------------------|
| 1 純利益*1        | 860億円   | 957億円   | 881億円   | 1,014億円 | 873億円   | 994億円   | 1,162億円 | 1,238億円 | 1,350億円         | +111億円      | 1,600億円             |
| 2 ROA*2        | 1.0%    | 1.1%    | 1.0%    | 1.0%    | 0.9%    | 1.0%    | 1.1%    | 1.1%    | 1.2%            | +0.1pt      | 1.5%程度              |
| 3 ROE*2        | 8.8%    | 9.1%    | 8.0%    | 8.9%    | 7.3%    | 8.0%    | 8.2%    | 7.7%    | 8.0%            | +0.3pt      | 10%程度               |
| 4 1株当たり年間配当金*2 | 13.0円   | 18.0円   | 23.5円   | 25.0円   | 25.5円   | 28.0円   | 33.0円   | 37.0円   | 40.0円           | +3.0円       | -                   |
| 5 配当性向*2       | 21.8%   | 25.2%   | 30.4%   | 31.5%   | 41.1%   | 40.4%   | 40.8%   | 42.9%   | 42.5%           | -0.4pt      | 40%以上               |

\*1 2017/3期から2021/3期については、三菱UFJリース(日本基準の親会社株主に帰属する当期純利益)と日立キャピタル(IFRSの親会社の所有者に帰属する当期利益)の単純合算値

\*2 2017/3期から2021/3期については三菱UFJリース実績

- ✓ 株主還元は配当によって行うことを基本に、利益成長を通じて配当総額を高めていく。  
2025中計期間中の配当性向は40%以上。
- ✓ 2025年3月期の1株当たり年間配当金予想は前期比3円増配の40円（中間:20円、期末:20円）。

## 配当推移



\* 2008/3期から2021/3期については三菱UFJリース実績

## 01 | 2025年3月期 第3四半期決算概要

---

## 02 | セグメント関連情報

---

## 03 | 2025年3月期 業績予想

---

## 04 | 参考情報

# 2025年3月期3Qにおける主な事業上のトピックス

■:ビジネスモデルの進化・積層化   ■:変革を促す仕組み   ■:組織横断での重要テーマ

## 2024年10月

- ✓ 企業や自治体における暑熱対策や省エネなどの課題解決に向け、新たな脱炭素ソリューションの開発をめざすべく、SPACECOOLへの出資および業務提携契約の締結を発表。📷<sup>1</sup>
- ✓ 新ビジネスの開発加速を図る取り組みの一つである「Zero-Gravity Venture Lab」において、社内起業の機会を提供する「ファウンダープログラム」の第2期最終審査通過案件を決定。📷<sup>2</sup>
- ✓ 神戸新聞社と、神戸エリアの大学・高等専門学校の学内にデジタルサイネージを設置し、兵庫県内の企業を中心としたPRや認知度向上コンテンツなどを配信する実証実験を開始。

## 2024年11月

- ✓ 日立製作所ならびにハピネスプラネットとともに、新たな福利厚生サービスの創出に向けた協創を開始。
- ✓ 国内最大級の新事業創出アイデアソン「CLAP WakBiz」を開催。上場企業を中心に55社の新事業開発担当者と当社社員が参加。📷<sup>3</sup>

## 2024年12月

- ✓ フレキシブル太陽電池を活用した脱炭素ソリューションの開発を推進すべく、PXPとの資本業務提携契約の締結を発表。
- ✓ 当社ならびにグループ会社である三菱オートリースが、中古EVリースの普及ならびにEVバッテリーの国内循環型モデルの構築を図るべく、オークネットとの間で、航続距離保証付き中古EVリースサービスの構築に向けた基本合意書を締結。
- ✓ フルタイムシステム、その子会社のフルタイムロッカーならびに日本郵便とともに、サーキュラーエコノミーの実現および再配達削減を目的とした協業を開始。



📷<sup>1</sup> SPACECOOLが開発・販売する放射冷却素材



📷<sup>2</sup> 「Zero-Gravity Venture Lab」最終審査の様子



📷<sup>3</sup> アイデアソン「CLAP WakBiz」の様子



# 海上コンテナへの大型投資を実行

- ✓ 2025年3月期において、地政学的な要因による海上コンテナ需要を的確に捉え、2023年・2024年3月期の投資規模(300~400億円程度)を大きく上回る約2,000億円の新規投資を実行済み。
- ✓ 2025年3月期末時点の当社海上コンテナリース事業のアセットは1兆円に迫る水準となる見込み。

## 背景

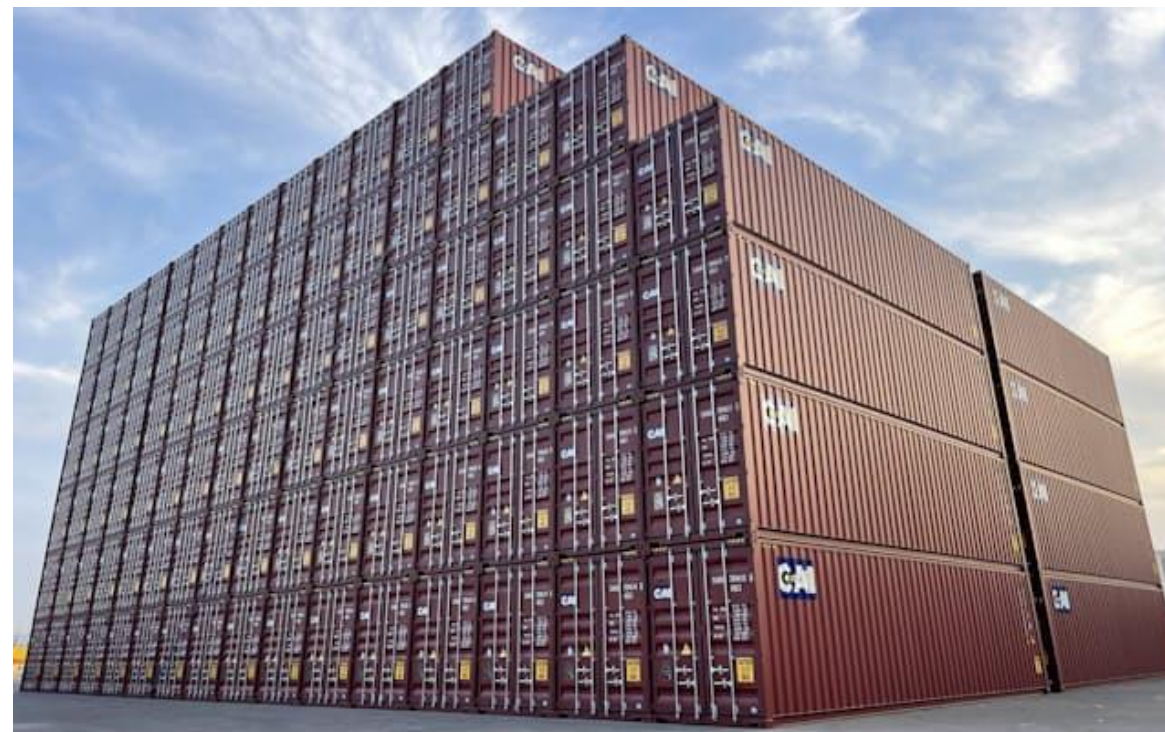
- ✓ 中東情勢緊張による輸送日数の長期化
- ✓ 世界の海上貿易量の堅調な推移
- ✓ アメリカ東海岸等での港湾ストライキ懸念による前倒し需要

## 投資概要

- ✓ 投資額:約2,000億円(業界内で2024年最大規模)
- ✓ 発注数:約70万TEU(保有数の約2割)
- ✓ 内訳:ドライコンテナ約90%、リーファーコンテナ等約10%

## 今後の展望

- ✓ 2026年3月期も1,000億円規模の発注を計画
- ✓ 市況を見極め、機動的かつ弾力的に投資予定
- ✓ 戦略的な投資が奏功し、さらに安定的な収益基盤への成長を見込む



▲ 投資実行した海上コンテナ

# セグメント別利益①(四半期別)

！ 従前掲載していた「ベース利益」および「営業外損益」は「決算データシート(Excel形式)」に掲載しています。

| (億円) |              |          | 2024/3期 |     |     |     |       | 2025/3期 |      |     |       |       |
|------|--------------|----------|---------|-----|-----|-----|-------|---------|------|-----|-------|-------|
|      |              |          | 1Q      | 2Q  | 3Q  | 4Q  | 累計    | 1Q      | 2Q   | 3Q  | 前四半期比 | 前年同期比 |
| 1    | カスタマーソリューション | インカムゲイン  | 282     | 279 | 293 | 293 | 1,148 | 270     | 260  | 267 | +6    | -26   |
| 2    |              | アセット関連損益 | 1       | 0   | 6   | 16  | 24    | 7       | 2    | 6   | +3    | 0     |
| 3    |              | 経常利益     | 113     | 97  | 128 | 156 | 495   | 117     | 73   | 107 | +34   | -20   |
| 4    |              | セグメント利益  | 82      | 70  | 93  | 136 | 381   | 103     | 52   | 75  | +23   | -17   |
| 5    | 海外地域         | インカムゲイン  | 340     | 329 | 345 | 347 | 1,363 | 342     | 346  | 352 | +5    | +6    |
| 6    |              | アセット関連損益 | -       | -   | -   | -   | -     | -       | -    | -   | -     | -     |
| 7    |              | 経常利益     | 70      | 83  | 68  | 21  | 243   | 45      | 10   | -1  | -11   | -69   |
| 8    |              | セグメント利益  | 40      | 61  | 53  | 10  | 166   | 32      | 7    | -4  | -11   | -57   |
| 9    | 環境エネルギー      | インカムゲイン  | 29      | 43  | 34  | 27  | 134   | 8       | 5    | 11  | +5    | -23   |
| 10   |              | アセット関連損益 | 0       | -32 | -   | 47  | 15    | 0       | -40  | 0   | +40   | 0     |
| 11   |              | 経常利益     | 6       | -6  | 20  | 33  | 53    | -12     | -139 | 4   | +144  | -15   |
| 12   |              | セグメント利益  | 26      | 0   | 13  | 33  | 73    | 3       | -98  | -7  | +91   | -20   |
| 13   | 航空           | インカムゲイン  | 64      | 71  | 128 | 134 | 399   | 207     | 158  | 170 | +11   | +42   |
| 14   |              | アセット関連損益 | 10      | 2   | -6  | 43  | 49    | 77      | 19   | 26  | +6    | +32   |
| 15   |              | 経常利益     | 28      | 76  | 92  | 124 | 323   | 209     | 114  | 151 | +37   | +59   |
| 16   |              | セグメント利益  | 23      | 49  | 69  | 130 | 273   | 159     | 94   | 117 | +23   | +47   |

# セグメント別利益②(四半期別)

！ 従前掲載していた「ベース利益」および「営業外損益」は「決算データシート(Excel形式)」に掲載しています。

| (億円) |         |          | 2024/3期 |     |     |     |       | 2025/3期 |     |     |       |       |
|------|---------|----------|---------|-----|-----|-----|-------|---------|-----|-----|-------|-------|
|      |         |          | 1Q      | 2Q  | 3Q  | 4Q  | 累計    | 1Q      | 2Q  | 3Q  | 前四半期比 | 前年同期比 |
| 17   | ロジスティクス | インカムゲイン  | 76      | 75  | 78  | 73  | 302   | 89      | 94  | 97  | +3    | +19   |
| 18   |         | アセット関連損益 | 19      | 15  | 15  | 1   | 52    | 20      | 13  | 5   | -7    | -9    |
| 19   |         | 経常利益     | 66      | 59  | 60  | 42  | 229   | 76      | 77  | 77  | 0     | +16   |
| 20   |         | セグメント利益  | 54      | 44  | 46  | 33  | 178   | 56      | 60  | 59  | -1    | +13   |
| 21   | 不動産     | インカムゲイン  | 32      | 31  | 28  | 33  | 125   | 32      | 33  | 29  | -3    | +1    |
| 22   |         | アセット関連損益 | 67      | -28 | -8  | 72  | 103   | 0       | 375 | 0   | -375  | +8    |
| 23   |         | 経常利益     | 85      | -16 | 2   | 87  | 159   | 15      | 382 | 14  | -367  | +11   |
| 24   |         | セグメント利益  | 117     | -48 | -3  | 54  | 119   | 1       | 81  | 5   | -76   | +9    |
| 25   | モビリティ   | インカムゲイン  | 13      | 11  | 12  | 10  | 47    | 17      | 13  | 17  | +3    | +4    |
| 26   |         | アセット関連損益 | -       | -   | -   | -   | -     | -       | -   | -   | -     | -     |
| 27   |         | 経常利益     | 8       | 6   | 6   | 2   | 23    | 10      | 7   | 11  | +3    | +5    |
| 28   |         | セグメント利益  | 8       | 7   | 7   | 4   | 27    | 11      | 8   | 12  | +3    | +4    |
| 29   | 合計*     | インカムゲイン  | 856     | 849 | 938 | 944 | 3,588 | 1,026   | 960 | 967 | +6    | +28   |
| 30   |         | アセット関連損益 | 99      | -41 | 6   | 181 | 245   | 106     | 370 | 38  | -332  | +31   |
| 31   |         | 経常利益     | 377     | 291 | 373 | 473 | 1,516 | 492     | 551 | 356 | -194  | -16   |
| 32   |         | セグメント利益  | 351     | 176 | 278 | 432 | 1,238 | 391     | 225 | 252 | +27   | -25   |

\* 本部勘定である「調整額」を含むため、合算値とは一致しない



# アセット関連損益(四半期別)

| (億円) |              | 2024/3期 |      |     |     |      | 2025/3期 |     |    |       |       |
|------|--------------|---------|------|-----|-----|------|---------|-----|----|-------|-------|
|      |              | 1Q      | 2Q   | 3Q  | 4Q  | 累計   | 1Q      | 2Q  | 3Q | 前四半期比 | 前年同期比 |
| 1    | カスタマーソリューション | 1       | 0    | 6   | 16  | 24   | 7       | 2   | 6  | +3    | 0     |
| 2    | 売却損益         | 1       | 0    | 6   | 16  | 24   | 7       | 2   | 6  | +3    | 0     |
| 3    | 減損等          | -       | -    | -   | -   | -    | -       | -   | -  | -     | -     |
| 4    | 環境エネルギー      | 0       | -32  | -   | 47  | 15   | 0       | -40 | 0  | +40   | 0     |
| 5    | 売却損益         | 0       | 26   | -   | 47  | 73   | 0       | -   | 0  | 0     | 0     |
| 6    | 減損等          | -       | -58  | -   | -   | -58  | -       | -40 | -  | +40   | -     |
| 7    | 航空           | 10      | 2    | -6  | 43  | 49   | 77      | 19  | 26 | +6    | +32   |
| 8    | 売却損益         | 10      | 2    | 20  | 43  | 77   | 79      | 40  | 26 | -14   | +6    |
| 9    | 減損等          | -       | -    | -26 | 0   | -27  | -1      | -21 | 0  | +21   | +26   |
| 10   | ロジスティクス      | 19      | 15   | 15  | 1   | 52   | 20      | 13  | 5  | -7    | -9    |
| 11   | 売却損益         | 19      | 15   | 15  | 1   | 52   | 20      | 13  | 5  | -7    | -9    |
| 12   | 減損等          | -       | -    | -   | -   | -    | -       | -   | -  | -     | -     |
| 13   | 不動産          | 67      | -28  | -8  | 72  | 103  | 0       | 375 | 0  | -375  | +8    |
| 14   | 売却損益         | 67      | 26   | -   | 106 | 201  | 13      | 370 | 9  | -361  | +9    |
| 15   | 減損等          | -       | -55  | -8  | -34 | -98  | -12     | 4   | -9 | -13   | 0     |
| 16   | アセット関連損益 合計  | 99      | -41  | 6   | 181 | 245  | 106     | 370 | 38 | -332  | +31   |
| 17   | 売却損益         | 99      | 72   | 42  | 215 | 429  | 120     | 428 | 47 | -380  | +5    |
| 18   | 減損等          | -       | -113 | -35 | -34 | -183 | -14     | -57 | -9 | +48   | +26   |

(注) 売上総利益ベース

# セグメント別特記事項(アセット関連損益を除く)

|   |              | 2024/3期   | 2025/3期   |
|---|--------------|---|---|
| 1 | カスタマーソリューション | 4Q: 【+】 政策保有株式等の売却損益: 約55億円   | 1Q: 【+】 関係会社株式等の売却益: 約30億円<br>2Q: 【-】 個別案件における大口の貸倒関連費用: 約10億円  |
| 2 | 海外地域         | 1Q: 【+】 米州における子会社再編の影響: 約10億円<br>【-】 米州における市況悪化にともなう貸倒関連費用: 約20億円<br>3Q: 【-】 米州における市況悪化にともなう貸倒関連費用: 約40億円<br>4Q: 【-】 米州における市況悪化にともなう貸倒関連費用: 約90億円               | 1Q: 【-】 米州運送セクター等における貸倒関連費用: 約40億円<br>2Q: 【-】 米州運送セクター等における貸倒関連費用: 約80億円<br>3Q: 【-】 米州運送セクター等における貸倒関連費用: 約90億円  |
| 3 | 環境エネルギー      | 1Q: 【+】 子会社の吸収合併にともなう税金費用の減少*: 約20億円<br>4Q: 【-】 個別案件における一過性費用の計上: 約10億円   | 1Q: 【+】 海外インフラ案件の持分売却益: 約10億円<br>2Q: 【-】 国内再エネプロジェクト案件の貸倒関連費用: 約85億円<br>【-】 持分法投資損失の先行計上: 約20億円<br>3Q: 【-】 持分法投資損失の計上: 約20億円<br>【+】 国内再エネプロジェクト案件の貸倒引当金の戻入: 約10億円 |
| 4 | 航空           | 1Q: 【-】 MHC保有の航空機リース取引に係る為替評価損: 約15億円<br>2Q: 【+】 貸倒引当金の大口戻入: 約40億円<br>【-】 MHC保有の航空機リース取引に係る為替評価損: 約25億円<br>3Q: 【+】 貸倒引当金の大口戻入: 約15億円<br>4Q: 【+】 税金費用の戻入*: 約15億円 | 1Q: 【+】 JSAの決算取込期間の調整による増益効果*: 約60億円<br>【+】 MHC保有の航空機リース案件の持分売却益: 約20億円<br>【-】 MHC保有の航空機リース取引に係る為替評価損: 約15億円<br>2Q: 【+】 MHC保有の航空機リース取引に係る為替評価益: 約15億円             |
| 5 | ロジスティクス      |   |   |
| 6 | 不動産          | 1Q: 【+】 CPDの完全子会社化にともなう特別利益*: 約48億円<br>2Q: 【-】 税金費用の増加*: 約15億円  | 2Q: 【+】 御幸ビルディングの大口売却・株式譲渡に係る増益効果*: 約70億円   |
| 7 | モビリティ        |   |   |
| 8 | 調整額          | 1Q: 【+】 米州における子会社再編の影響: 約15億円<br>4Q: 【+】 政策保有株式等の売却損益: 約40億円  | 1Q: 【+】 JSAの決算取込期間の調整による増益効果*: 約33億円  |

(注) 税引き前ベース。ただし、\*については税引き後ベース

# セグメント別資産残高

| (億円) |              | 2023/3期末 | 2024/3期末 | 2025/3期3Q末 | 前期末比(増減) |
|------|--------------|----------|----------|------------|----------|
| 1    | カスタマーソリューション | 32,277   | 29,665   | 29,438     | -227     |
| 2    | 構成比          | 33.5%    | 29.1%    | 27.1%      | -2.0pt   |
| 3    | 海外地域         | 26,442   | 30,708   | 31,925     | +1,217   |
| 4    | 構成比          | 27.5%    | 30.2%    | 29.3%      | -0.9pt   |
| 5    | 環境エネルギー      | 4,332    | 4,166    | 5,034      | +868     |
| 6    | 構成比          | 4.5%     | 4.1%     | 4.6%       | +0.5pt   |
| 7    | 航空           | 16,402   | 20,200   | 24,296     | +4,096   |
| 8    | 構成比          | 17.0%    | 19.8%    | 22.3%      | +2.5pt   |
| 9    | ロジスティクス      | 10,929   | 10,990   | 12,027     | +1,036   |
| 10   | 構成比          | 11.4%    | 10.8%    | 11.1%      | +0.3pt   |
| 11   | 不動産          | 4,472    | 5,254    | 5,319      | +65      |
| 12   | 構成比          | 4.6%     | 5.2%     | 4.9%       | -0.3pt   |
| 13   | モビリティ        | 414      | 519      | 561        | +41      |
| 14   | 構成比          | 0.4%     | 0.5%     | 0.5%       | 0.0pt    |
| 15   | 調整額          | 1,058    | 290      | 167        | -122     |
| 16   | 構成比          | 1.1%     | 0.3%     | 0.2%       | -0.1pt   |
| 17   | セグメント資産残高 合計 | 96,329   | 101,794  | 108,770    | +6,976   |

# セグメント別契約実行高

| (億円) |              | 2023/3期3Q | 2024/3期3Q | 2025/3期3Q | 前年同期比(増減) | 前年同期比(増減率) |
|------|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 1    | カスタマーソリューション | 6,796     | 7,287     | 6,617     | -670      | -9.2%      |
| 2    | 海外地域         | 9,893     | 10,371    | 10,461    | +90       | +0.9%      |
| 3    | 欧州           | 5,471     | 6,018     | 6,620     | +602      | +10.0%     |
| 4    | 米州           | 3,048     | 3,193     | 2,750     | -443      | -13.9%     |
| 5    | 中国           | 541       | 278       | 197       | -80       | -29.1%     |
| 6    | ASEAN        | 832       | 881       | 893       | +12       | +1.4%      |
| 7    | 環境エネルギー      | 287       | 143       | 164       | +20       | +14.4%     |
| 8    | 航空           | 1,424     | 2,802     | 4,502     | +1,699    | +60.7%     |
| 9    | ロジスティクス      | 462       | 291       | 1,845     | +1,553    | +532.4%    |
| 10   | 不動産          | 516       | 1,150     | 1,364     | +214      | +18.7%     |
| 11   | モビリティ        | 216       | 119       | 82        | -37       | -31.0%     |
| 12   | 調整額          | -         | -63       | -         | +63       | -          |
| 13   | 契約実行高 合計     | 19,597    | 22,103    | 25,038    | +2,935    | +13.3%     |

# セグメント別貸倒関連費用

| (億円) |              | 2023/3期3Q | 2024/3期3Q | 2025/3期3Q | 前年同期比(増減) | 前年同期比(増減率) |
|------|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 1    | カスタマーソリューション | -6        | 22        | 39        | +17       | +79.1%     |
| 2    | 海外地域         | 42        | 123       | 281       | +158      | +128.4%    |
| 3    | 欧州           | 30        | 38        | 49        | +10       | +27.9%     |
| 4    | 米州           | 0         | 77        | 212       | +135      | +174.5%    |
| 5    | 中国           | 8         | 13        | 8         | -5        | -37.6%     |
| 6    | ASEAN        | 2         | -6        | 11        | +17       | -          |
| 7    | 環境エネルギー      | 7         | 1         | 73        | +72       | +6,706.8%  |
| 8    | 航空           | 8         | -64       | -9        | +54       | -          |
| 9    | ロジスティクス      | 0         | 0         | 0         | 0         | -          |
| 10   | 不動産          | 24        | 1         | 12        | +10       | +742.8%    |
| 11   | モビリティ        | 0         | 0         | 0         | 0         | -          |
| 12   | 調整額          | 0         | 0         | 0         | 0         | -229.2%    |
| 13   | 貸倒関連費用 合計    | 76        | 83        | 396       | +313      | +374.7%    |

# 連結損益計算書 関連項目

| (百万円) |                  | 2023/3期3Q | 2024/3期3Q | 2025/3期3Q | 前年同期比(増減) | 前年同期比(増減率) |
|-------|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 1     | 売上高              | 1,410,472 | 1,425,097 | 1,551,957 | +126,859  | +8.9%      |
| 2     | 売上原価             | 1,145,809 | 1,155,066 | 1,205,454 | +50,388   | +4.4%      |
| 3     | 資金原価             | 95,184    | 150,333   | 199,576   | +49,242   | +32.8%     |
| 4     | 売上総利益            | 264,662   | 270,031   | 346,503   | +76,471   | +28.3%     |
| 5     | 販売費及び一般管理費       | 158,277   | 168,386   | 208,597   | +40,210   | +23.9%     |
| 6     | 人件費              | 82,529    | 89,762    | 91,798    | +2,036    | +2.3%      |
| 7     | 物件費              | 65,481    | 68,501    | 75,483    | +6,982    | +10.2%     |
| 8     | 貸倒引当金            | 10,266    | 10,123    | 41,314    | +31,191   | +308.1%    |
| 9     | 営業利益             | 106,384   | 101,644   | 137,905   | +36,261   | +35.7%     |
| 10    | 経常利益             | 109,666   | 104,301   | 140,038   | +35,737   | +34.3%     |
| 11    | 特別利益             | 9,218     | 8,531     | 8,037     | -494      | -5.8%      |
| 12    | 特別損失             | 2,572     | 463       | 21,311    | +20,848   | +4,497.2%  |
| 13    | 税金等調整前四半期純利益     | 116,312   | 112,369   | 126,763   | +14,394   | +12.8%     |
| 14    | 親会社株主に帰属する四半期純利益 | 85,927    | 80,581    | 87,016    | +6,435    | +8.0%      |

# 連結貸借対照表 関連項目等

| (百万円) |             | 2023/3期末   | 2024/3期末   | 2025/3期3Q末 | 前期末比(増減) | 前期末比(増減率) |
|-------|-------------|------------|------------|------------|----------|-----------|
| 1     | 現金及び預金      | 589,688    | 366,478    | 282,080    | -84,397  | -23.0%    |
| 2     | 自己資本        | 1,528,773  | 1,685,267  | 1,788,831  | +103,564 | +6.1%     |
| 3     | 純資産合計       | 1,551,029  | 1,705,345  | 1,805,853  | +100,507 | +5.9%     |
| 4     | 総資産額        | 10,726,196 | 11,149,858 | 11,805,106 | +655,247 | +5.9%     |
| 5     | セグメント資産残高   | 9,632,966  | 10,179,473 | 10,877,076 | +697,603 | +6.9%     |
| 6     | 営業資産残高      | 9,311,185  | 9,825,993  | 10,429,748 | +603,755 | +6.1%     |
| 7     | 持分法投資残高     | 163,109    | 177,850    | 279,563    | +101,712 | +57.2%    |
| 8     | のれん・投資有価証券等 | 158,670    | 175,629    | 167,764    | -7,864   | -4.5%     |
| 9     | 破産更生債権等     | 99,912     | 122,035    | 104,817    | -17,217  | -14.1%    |
| 10    | 貸倒引当金       | 68,806     | 66,983     | 57,696     | -9,286   | -13.9%    |
| 11    | ネット破産更生債権等  | 31,106     | 55,051     | 47,121     | -7,930   | -14.4%    |
| 12    | 自己資本比率      | 14.3%      | 15.1%      | 15.2%      | +0.1pt   | -         |
| 13    | ROE         | 8.2%       | 7.7%       |            |          |           |
| 14    | ROA         | 1.1%       | 1.1%       |            |          |           |

連結貸借対照表 関連項目等(続き)

| (百万円) |        | 2023/3期末  | 2024/3期末  | 2025/3期3Q末 | 前期末比(増減) | 前期末比(増減率) |
|-------|--------|-----------|-----------|------------|----------|-----------|
| 15    | 有利子負債  | 8,236,106 | 8,439,792 | 8,944,032  | +504,239 | +6.0%     |
| 16    | 間接調達   | 4,846,586 | 4,919,380 | 5,092,429  | +173,048 | +3.5%     |
| 17    | 直接調達   | 3,389,520 | 3,520,411 | 3,851,603  | +331,191 | +9.4%     |
| 18    | CP     | 559,485   | 784,178   | 870,147    | +85,969  | +11.0%    |
| 19    | 債権流動化  | 604,302   | 565,959   | 575,052    | +9,093   | +1.6%     |
| 20    | 社債     | 2,225,731 | 2,170,273 | 2,406,402  | +236,129 | +10.9%    |
| 21    | 直接調達比率 | 41.2%     | 41.7%     | 43.1%      | +1.4pt   | -         |
| 22    | 長期調達比率 | 82.5%     | 82.5%     | 82.0%      | -0.5pt   | -         |
| 23    | 外貨調達比率 | 56.3%     | 60.6%     | 62.0%      | +1.4pt   | -         |

| 主な海外子会社決算に適用する為替レート* |                |               |             |              |             |                        |
|----------------------|----------------|---------------|-------------|--------------|-------------|------------------------|
|                      |                | 12月決算の主な海外子会社 |             | 3月決算の主な海外子会社 |             |                        |
|                      |                | 2024/3期3Q     | 2025/3期3Q   | 2024/3期3Q    |             | 2025/3期3Q              |
| 24                   | 損益計算書(PL)適用レート | 1\$=138.11円   | 1\$=151.29円 | 1£=179.52円   | 1\$=143.29円 | 1£=195.43円 1\$=152.57円 |
|                      |                | 2024/3期末      | 2025/3期3Q末  | 2024/3期末     |             | 2025/3期3Q末             |
|                      |                | 1\$=141.83円   | 1\$=142.73円 | 1£=191.22円   | 1\$=151.41円 | 1£=199.02円 1\$=158.18円 |
| 25                   | 貸借対照表(BS)適用レート |               |             |              |             |                        |

\* 12月決算の主な海外子会社⇒PLは1月～9月の期中平均レート、BSは2024/3期末:2023年12月末時点、2025/3期3Q末:2024年9月末時点の為替レートを適用  
3月決算の主な海外子会社⇒PLは4月～12月の期中平均レート、BSは2024/3期末:2024年3月末時点、2025/3期3Q末:2024年12月末時点の為替レートを適用



# お問い合わせ先など

## ホームページ上で掲載している主な当社に関する情報

### 2025中計進捗 (2024年3月期決算発表時点)



2024年3月期からの  
3年間を対象期間とする  
中期経営計画「2025中計」  
について、進捗状況を掲載。



### 統合報告書



中長期的な価値創造  
の全体像や経営戦略、  
業績、ESG情報など  
の財務情報・非財務  
情報をあわせて掲載。



### ESGデータブック



ESG(環境・社会・  
ガバナンス)に関する  
取り組みやデータに  
ついて掲載。



### 決算データシート



過年度の決算  
関連計数について、  
Excel形式で掲載。



### インベスターズガイド



当社グループについて、  
基本情報やセグメントごとの  
事業内容などを掲載。



### 事業別説明会資料



過去に実施した  
事業別説明会資料を掲載。



### 個人投資家向け資料



過去にオンラインで実施した  
個人投資家向けの  
会社説明会資料を掲載。



### お問い合わせ先

コーポレートコミュニケーション部  
03-6865-3002



### 当社HPアドレス

<https://www.mitsubishi-hc-capital.com/>



三菱HCキャピタル 検索



## CMタイトル

「未踏の地への挑戦も、その一歩から。」

 三菱HCキャピタル

## CMギャラリー

CMおよびCMの  
メイキング映像を  
公開しています。



### CM Gallery



30秒バージョン



15秒バージョン

### Making



