

2023年3月期 決算概要資料

三菱HCキャピタル株式会社
2023年5月15日

 三菱HCキャピタル

- ✓ 本年4月に社長に就任いたしました久井でございます。
- ✓ 本日は、ご多用のところ、当社の2023年3月期決算、ならびに、中期経営計画に関する説明会にご出席を賜り、誠にありがとうございます。
- ✓ 本説明会におきましては、会場にお集りの皆様に加えて、ウェブライブ配信を通じて多くの皆様にご出席いただいております。どうぞよろしくお願いいたします。
- ✓ さて、2021年4月の、三菱UFJリースと日立キャピタルの経営統合から2年余りが経過いたしました。
- ✓ 統合当初に計画しておりました統合作業も本年3月末には予定どおりに完了、本年度はいよいよ「10年後のありたい姿」に掲げた“未踏の未来へ、ともに挑むイノベーター”の実現に向けて、そのファーストステップとなる「中期経営計画」をスタートいたします。
- ✓ この中期経営計画は以降「2025中計」と呼ばせていただきます。
本年度は、いわば、当社グループにおける新たな一歩、真のスタートといっても過言ではございません。私は、社長として、自らが先頭に立ち、その舵取りに努め、グループをあげて、その実現に取り組んでまいります。今後とも私ども三菱HCキャピタルにぜひご期待ください。
- ✓ さて、本日でございますが、2023年3月期の決算実績および2024年3月期の業績予想につきまして、取締役 常務執行役員 佐藤よりご説明を申し上げます。
その後、私から「2025中計」の概要、およびその考え方、達成に向けた取り組みなどをご説明させていただきます。
- ✓ まずは、その前に、決算の概要やそのトピックスなどにつきまして、少しお話しさせていただきます。
お手元の「2023年3月期 決算概要資料」の4ページ、ハイライトをご覧ください。

ディスクレーマー

- 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、それぞれ切り捨てて表示しており、端数において合計とは合致しないものがあります。当社は、本資料に記載される情報を最新のものに随時更新する義務も方針も有していません。また、これらの情報は、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 | ■ 純利益:
親会社株主に帰属する四半期または当期純利益 |
| ■ MUL: 三菱UFJリース | ■ 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」 |
| ■ HC: 日立キャピタル | |
| ■ JSA: Jackson Square Aviation(航空機リース会社) | |
| ■ ELF: Engine Lease Finance(航空機エンジンリース会社) | |
| ■ CAI: CAI International(海上コンテナリース会社) | |
| ■ BIL: Beacon Intermodal Leasing(海上コンテナリース会社) | |
| ■ DAF: ダイヤモンドアセットファイナンス(2023年3月に譲渡完了) | |

目次

- I. ハイライト
- II. 2023年3月期 決算概要
- III. セグメント関連
- IV. 業績予想
- V. 参考情報

1. ハイライト

ハイライト

2023年3月期の純利益は期初予想を上回る1,162億円。過去最高益を更新。年間配当金は期初予想比2円増配。

- 2021年11月に完全子会社化した米国の海上コンテナリース会社CAIの利益貢献、貸倒関連費用の減少、海外地域セグメントの米州事業の伸長等により、2023年3月期の純利益は前期比168億円(16.9%)増益の1,162億円と過去最高益を更新。期初予想(純利益1,100億円)比、62億円の超過達成。
- 年間配当金は期初予想の31円から2円(前期比5円)増配の33円(配当性向40.8%)とする。

2024年3月期の純利益は1,200億円、年間配当金は4円増配の37円と予想。

- 旅客需要の回復を背景とした航空事業の伸長等による事業成長を見込む一方、前期に計上した税金費用の減額効果の剥落に加え、「10年後のありたい姿」の実現に向けた投資や既存事業領域の再構築・再定義に係る費用等の計上もあり、2024年3月期の純利益は1,200億円と前期比での増加幅は限定的。
- 年間配当金は前期比4円増配の37円(配当性向44.3%)と予想。

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(以下、2025中計)を策定。

- 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。(詳細はリリース「2023~2025年度中期経営計画(「2025中計」)について」をご参照)

* 純利益ベース

 三菱HCキャピタル

4

- ✓ 上段に記載の2023年3月期の業績ですが、純利益は期初予想を62億円上回る、1,162億円となりました。これを受けて、1株当たりの年間配当金も期初予想から2円増額し、前期比では5円増配の33円といたします。
- ✓ 続いて、中段記載の2024年3月期の業績予想でございますが、純利益は1,200億円を見込んでおります。1株当たりの配当金は「2025中計」の配当性向イメージである40%以上に沿って、前期比4円増配の37円を予想しております。
- ✓ 最後に、下段に記載の、後ほどご説明いたします「2025中計」でございますが、最終年度である2026年3月期の財務目標は、純利益を1,600億円、ROA1.5%程度、ROE10%程度といたしました。詳細は後ほどご説明させていただきます。
- ✓ では、ここで佐藤にかかわらせていただきます。

II. 2023年3月期 決算概要

- ✓ 取締役 常務執行役員の佐藤でございます。
- ✓ それでは、私より、資料の「II. 2023年3月期 決算概要」、「III. セグメント関連」、「IV. 業績予想」につきましてご説明させていただきます。
- ✓ まずは、資料の6ページをご覧ください。

決算実績

- 米国の海上コンテナリース会社CAIの利益貢献等により、2023年3月期の売上総利益は前期比+226億円、6.8%増益の3,573億円。前期に特別利益として計上した政策保有株式の大口売却益(税引前ベース:267億円)の剥落はあったものの、貸倒関連費用の減少等により、純利益は前期比+168億円、16.9%増益の1,162億円。
- 通期業績予想(純利益1,100億円)比、+62億円(5.7%)の超過達成。

	(a)	(b)	(c)=(b)-(a)	(d)	(e)=(c)/(a)	(f)	(g)=(b)-(f)
(億円)	2022/3期	2023/3期	前期比 (増減)	うち、為替換算レート 変動の影響 ¹⁾	前期比 (増減率)	通期 業績予想	通期 業績予想比
1 売上高	17,655	18,962	+1,306	+667	+7.4%	-	-
2 売上総利益	3,346	3,573	+226	+224	+6.8%	-	-
3 営業利益	1,140	1,387	+246	+90	+21.6%	-	-
4 経常利益	1,172	1,460	+288	+100	+24.6%	-	-
5 純利益	994	1,162	+168	+78	+16.9%	1,100	+62
6 契約実行高	25,078	26,406	+1,327	+2,197	+5.3%	-	-
7 セグメント資産残高	93,463	96,329	+2,875 ⁵⁾	+5,152	+3.1% ⁵⁾	-	-
8 1株当たり配当金	28円	33円	+5円			31円	+2円
9 配当性向	40.4%	40.8%	+0.4pt			40.5%	+0.3pt
10 ROA ¹⁾	1.0% ⁵⁾	1.1% ⁷⁾	+0.1pt			1.1%	-
11 ROE ¹⁾	8.0% ⁵⁾	8.2% ⁷⁾	+0.2pt			8.2%	-
12 OHR ²⁾	54.6%	55.8%	+1.2pt			54.1%	+1.7pt

＜純利益の為替影響＞
日本型オペレーティングリース
(JOLCO)に係る為替評価損⁴⁾
(△約21億円)を合算した
為替影響は+約57億円。

¹⁾ 純利益ベース

²⁾ 配当後(売上総利益+営業外損益)ただし、販管費および営業外損益は貸倒関連費用を除く

³⁾ 海外子会社の決算取込みに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.31に記載)

⁴⁾ 国内の法人控除家向けに追加した日本型オペレーティングリース(JOLCO)のうち、

MHCでアックした案件の外貨建て借入において会計上発生した為替評価損

※ MHCは円建て決算のため、JOLCOの外貨建て貸借とも円建てに換算するが、

会計上、貸借(前受機)はリース開始日の為替レートで換算する一方、負債(借入)は決算期ごとに

期末日の為替レートで換算するため、為替評価損益(円安⇒評価損、円高⇒評価益)が発生

⁵⁾ 前期比

⁶⁾ 分子:2022/3期の純利益

分母:2022/3期の自己資本または総資産額と、2021/3期のMULの数値に
HCNFRS基準の数値を補足的に日本基準に追いつくうえで合算した
参考値に、統合調整等を加えた自己資本または総資産額との平均値

⁷⁾ 分子:2023/3期の純利益

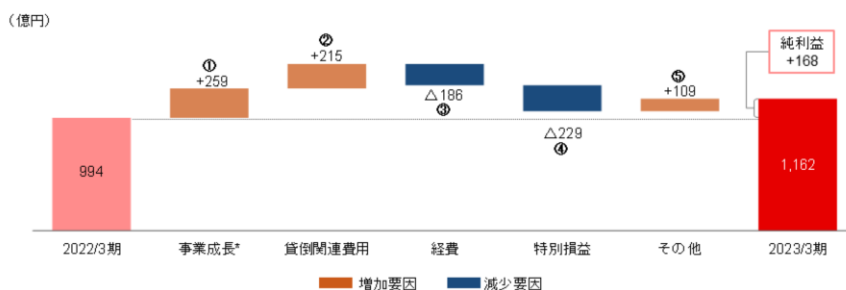
分母:2022/3期および2023/3期の自己資本または総資産額との平均値

三菱HCキャピタル

6

- ✓ 決算実績につきましてご説明いたします。
- ✓ 表の上部、「a」と記載した列が前期(2022年3月期)の実績、その右の「b」、オレンジ色で網掛けした列が、昨日発表いたしました2023年3月期の数値でございます。その右、「c」列から「e」列には、「前期比増減」、「為替換算レート変動の影響」、「前期比増減率」を記載しております。
- ✓ ではまず、2行目の「売上総利益」でございますが、2021年11月に買収いたしました米国の海上コンテナリース会社CAIによる通期の利益貢献などによりまして、前期比226億円、6.8%増益の3,573億円となりました。
- ✓ 次に、5行目の「純利益」につきましては、前期に特別利益として計上いたしました政策保有株式の大口売却益の剥落があった一方で、売上総利益の増加や、貸倒関連費用の減少などによりまして、前期比168億円、16.9%増益の1,162億円となりました。
- ✓ この数字は、2023年3月期の純利益予想(1,100億円)に対しまして、62億円の超過達成でございまして、また過去最高益となっております。
- ✓ また、純利益に関しましては、「d」列の「為替換算レート変動の影響」をご覧ください。ここでは、「海外子会社のPLに対する為替レートの影響がプラスの78億円だった」ことをお示しております。加えまして、この下、ピンク色の吹き出しに記載のとおり、JOLCO取引の外貨建借入から発生した為替評価損(21億円)を合算した「為替影響トータル」としては、57億円のプラスであったことをお示しております。
- ✓ そしてこの下の8行目以降では、経営指標などをお示しております。8行目の「1株当たり配当金」につきましては、先ほど久井からもご説明いたしましたとおり、期初予想から2円増配となる33円を予定しております。
- ✓ その他の経営指標につきましては、「ROA」と「ROE」は期初予想どおりで、それぞれ1.1%、8.2%となりました。一方、「OHR」につきましては、期初予想に比べて1.7ポイント上昇の55.8%となっております。
- ✓ 次に7ページにお進みください。

親会社株主純利益の増減要因



(億円)	2022/3期	2023/3期	主な増減要因
① 事業成長*	3,355	3,615	■ 2021年11月に完全子会社化したCAIの利益貢献、海外地域セグメントにおける米州子会社の事業伸長等により、前期比増加
② 貸倒関連費用	352	137	■ カスタマーソリューションセグメントにおける前期に計上した大口貸倒関連費用の反動減のほか、航空セグメントや海外地域セグメント等における費用の減少により、前期比減少
③ 経費	1,830	2,017	■ CAIの連結化や海外拠点を中心とした営業活動推進にもなう費用の増加等により、前期比増加
④ 特別損益	300	70	■ 海外地域セグメントの欧州子会社において有価証券評価益を計上したものの、前期に計上した政策保有株式の大口売却益の剥落等により、前期比減少
⑤ その他	478	369	■ 税金の減少等

(注) ①④は税引前ベース、税金は⑤に含む
* 売上総利益+営業外損益(ただし、営業外損益は償却債権取立益を除く)

三菱HCキャピタル

7

- ✓ 「純利益」の増減要因を、ウォーターフォールチャートでお示しております。
- ✓ 一番左の棒グラフが前期(2022年3月期)の純利益994億円、右端の赤色の棒グラフが当期(2023年3月期)の純利益1,162億円、その間に増減要因をお示しております。
なお、①から④までの要因は税引前ベースの数値でございます、⑤で税金などを控除して、最終的に純利益を表示しております。
- ✓ ①の「事業成長」につきましては、2021年11月に完全子会社化いたしましたCAIによる通期での利益貢献や、海外地域セグメントの米州子会社による事業伸長などによりまして、前期比259億円の増加となりました。
- ✓ ②の「貸倒関連費用」につきましては、カスタマーソリューションセグメントで前期に計上した大口貸倒関連費用の反動減に加えて、航空セグメントや海外地域セグメントなどにおける費用の減少によりまして、前期比215億円の減少となりました。
- ✓ ③の「経費」につきましては、CAIの連結化や、海外拠点を中心とした営業活動推進に伴う経費の増加などによりまして、前期比186億円の増加となりました。
- ✓ ④の「特別損益」につきましては、海外地域セグメントの欧州子会社において有価証券評価益を計上した一方で、前期に計上しておりました政策保有株式の大口売却益の剥落によりまして、前期比229億円の減少となりました。
- ✓ ⑤の「その他」につきましては、税金費用の減少などによりまして、前期比109億円のプラス影響となりました。
- ✓ 以上の結果、2023年3月期の純利益は、前期比168億円増加の1,162億円となったものでございます。
- ✓ 次に9ページにお進みください。

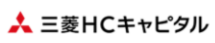
III. セグメント関連

セグメント利益・資産残高の増減



(億円)	セグメント利益			セグメント資産残高			セグメント利益の主な増減要因
	22/3期	23/3期	前増比	22/3期 ¹⁾	23/3期	前増比	
カスタマーソリューション	326	381	+54	33,376	32,277	-1,099	大口売却益の計上や前期に計上した大口の貸倒関連費用の削減等により増益
海外地域	408	290	-118	23,163	26,442	+3,279	米州の事業は伸長したものの、前期における政策保有株式会社売却益の削減等により減益
環境エネルギー・インフラ	22	116	+93	4,193	4,332	+138	海外における再工事関連の特分法投資利益の増加や貸倒関連費用の減少等により増益
航空	56	62	+5	13,651	16,402	+2,751	JOLCOに係る為替評価 ²⁾ や減損損失は増加したものの、ASET売却益の増加、貸倒関連費用の減少等により増益
ロジスティクス	8	153	+145	10,267	10,929	+661	2021年11月に完全子会社化した米国の海上コンテナリース会社CAHの利益貢献等により増益
不動産	123	126	+2	7,127	4,472	-2,654	米国にて一部案件に対する貸倒関連費用等を計上したものの、DAFの様式譲渡にともなう税金費用の減少等により増益
モビリティ	31	37	+6	1,294	414	-880	国内の堅調な中古車市場を背景に、リース満了車両の売却益が増加したこと等により増益
調整額	15	-6	-21	379	1,058	+679	-
合計	994	1,162	+168	93,453	96,329	+2,875	

¹⁾ 確定値（「2022年3月期決算概要資料」および「2023年3月期1～3Q決算概要資料」に記載の数値は参考値）
²⁾ 国内の法人投資家向けに組成した日本型オペレーティングリース(JOLCO)のうち、MHCでブックした案件の外資建て借入において会計上発生した為替評価損益（詳細はP.6の*4に記載）



- ✓ ここでは、セグメント別の全体概況をお示しております。
- ✓ 上段の棒グラフは、2023年3月期と前期のセグメント利益の絶対額をお示しております。また下段の表では、セグメント利益及びセグメント資産残高の概況をお示しています。
- ✓ では、次のページ以降で、各セグメントの概要をご説明いたします。
- ✓ 10ページにお進みください。

カスタマーソリューション

主要計数(億円)			
	2022/3期	2023/3期	前期比 ^{*1}
売上総利益	1,160	1,165	+5
セグメント利益	326	381	+54
契約実行高	9,580	9,332	-248
カスタマー ファイナンス ^{*2}	7,996	7,762	-233
ベンダー ソリューション	1,584	1,569	-14
セグメント資産残高	33,376	32,277	-1,099
カスタマー ファイナンス ^{*2}	28,174	27,219	-954
ベンダー ソリューション	5,202	5,058	-144

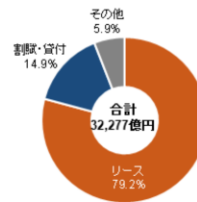
^{*1} セグメント資産残高は前期末比

^{*2} 放棄保証株式会社や中古商品の仕入販売事業における在庫等を含む

コメント

- セグメント利益は不動産リースに係る大口売却益や一部案件における営業外収益(受取保険金)の計上、前期に計上した大口の貸倒関連費用の剥落等により、前期比増益。
- セグメント資産残高は契約実行高減少の影響等により、前期末比減少。

カスタマーソリューションの取引種別別セグメント資産残高内訳(2023/3期)



三菱HCキャピタル

10

- ✓ まず、「カスタマーソリューション」セグメントでは、不動産リースでの大口売却益の計上や、前期に計上いたしました大口の貸倒関連費用の減少などによりまして、セグメント利益は前期比54億円増加の381億円となりました。
- ✓ 次に11ページにお進みください。

海外地域

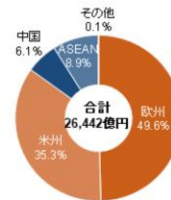
主要計数 ¹⁾ (億円)			
	2022/3期	2023/3期	前期比 ²⁾
売上総利益	1,122	1,211	+88
セグメント利益	408	290	-118
欧州	157	176	+19
米州	73	105	+32
中国	-13	0	+14
ASEAN	11	23	+11
その他	179	-16	-196
契約実行高	11,090	13,007	+1,916
欧州	6,353	7,297	+943
米州	3,013	3,937	+924
中国	949	658	-291
ASEAN	774	1,114	+339
その他	-	-	-
セグメント資産残高	23,163	26,442	+3,279
欧州	11,572	13,107	+1,534
米州	7,187	9,348	+2,160
中国	2,217	1,621	-595
ASEAN	2,143	2,345	+202
その他	43	20	-23

¹⁾ 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
²⁾ セグメント資産残高は前期末比

コメント

- 売上総利益は米州子会社を中心とした事業伸長により、前期比増益。
- セグメント利益は貸倒関連費用の減少、欧州子会社における有価証券評価益の計上といった増益要因があったものの、政策保有株式の評価損の計上、前期に計上した政策保有株式の大口売却益の剥落等により、前期比減益。
- セグメント資産残高は欧米における契約実行高の増加や為替影響等により、前期末比増加。

海外地域の地域別セグメント資産残高内訳(2023/3期)



三菱HCキャピタル

11

- ✓ 「海外地域」セグメントです。
- ✓ ご説明の前に、このスライドに記載しております内容は、「海外地域」セグメントとしての実績でございます。たとえば、「航空やロジスティクスといった他のセグメントに属する海外案件の実績は含まれていない」ことを、まずは申し添えさせていただきます。
- ✓ では改めて、「海外地域」セグメントでございますが、米州子会社を中心とした事業伸長によりまして、売上総利益は前期比88億円増加の1,211億円となりました。
- ✓ 一方、セグメント利益につきましては、売上総利益の増加や、貸倒関連費用の減少、また欧州子会社での有価証券評価益の計上といった増益要因があった一方で、前期に計上した政策保有株式の大口売却益の剥落などによりまして、前期比118億円減少の290億円となりました。
- ✓ 12ページにお進みください。

環境エネルギー・インフラ

主要計数(億円)	2022/3期	2023/3期	前期比 ¹⁾
売上総利益	176	164	-11
セグメント利益	22	116	+93
契約実行高	364	358	-6
セグメント資産残高	4,193	4,332	+138
ファイナンス	995	929	-66
環境エネルギー事業	2,264	2,245	-18
インフラ事業	902	1,132	+230
その他	32	25	-6

¹⁾ セグメント資産残高は前期末比

再生可能エネルギー発電事業の運転開始済みの持分出力 ²⁾ (MW)	2022/3期	2023/3期	前期末比
合計 ⁴⁾	1,216	1,366	+149
太陽光 ³⁾	939	1,020	+80
国内 ³⁾	923	990	+67
海外	16	30	+13
風力	273	340	+66
国内	190	193	+3
海外	83	147	+63
その他	2	4	+2

²⁾ 管理計数

³⁾ 国内外の再生可能エネルギー発電事業における出資案件分
対応するセグメント資産残高は環境エネルギー事業、インフラ事業の一部

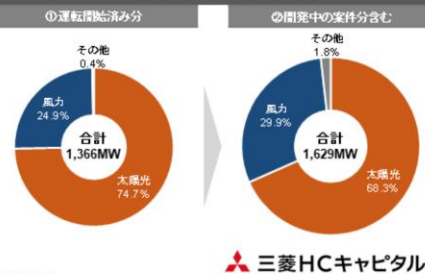
⁴⁾ 一部案件において、拠出持分割合に応じて案分する修正を実施

【2022/3期における影響】太陽光(国内):934⇨923、太陽光(合計):95⇨939、持分出力数(合計):1,227⇨1,216

コメント

- 売上総利益は風況起因による国内風力発電事業の売電収入の減少等により、前期比減益。
- セグメント利益は海外における再エネ関連の持分法投資利益の増加、一部のインフラ案件における持分売却益の計上、貸倒関連費用の減少等により、前期比増益。
- セグメント資産残高は海外インフラ案件の大口実行、為替影響等により、前期末比増加。

再生可能エネルギー発電事業の持分出力数内訳(2023/3期)



- ✓ 「環境エネルギー・インフラ」セグメントにつきましては、風況要因により、国内風力発電事業の売電収入が減少したことなどによりまして、売上総利益は前期比11億円減少の164億円となりました。
- ✓ 一方、セグメント利益につきましては、欧州での風力発電事業の稼働などによる持分法利益の増加や、一部のインフラ案件における持分売却益の計上、そしてまた貸倒関連費用の減少などによりまして、セグメント利益は前期比93億円増加の116億円となりました。
- ✓ 13ページにお進みください。

航空

主要計数(億円)	2022/3期	2023/3期	前期比 ^{*1}
売上総利益	350	336	-14
セグメント利益	56	62	+5
契約実行高	1,813	1,956	+142
セグメント資産残高	13,651	16,402	+2,751
航空機リース(JSA)	9,951	12,036	+2,085
エンジンリース(ELF)	2,995	3,665	+669
航空機リース等(MHC)	704	700	-3

*1 セグメント資産残高は前期末比

航空関連資産の保有状況 ^{*2}	2022/3期	2023/3期	前期比
航空機機体数(JSA)	191機	199機	+8機
購入機体数	22機	13機	-9機 ^{*4}
売却機体数	8機	5機	-3機 ^{*4}
平均機齢(JSA)	4.5年	4.9年	+0.4年
平均残リース期間(JSA)	7.3年	7.1年	-0.2年
エンジン基数(ELF)	341基	347基	+6基

*2 管理計数

*3 現地ベース(連結調整前の値)

*4 前期比

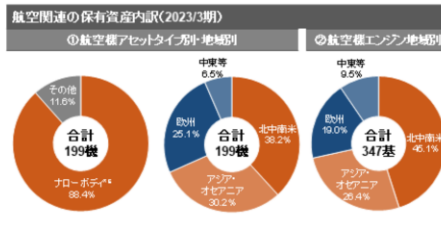
*5 国内の法人投資家向けに組成した日本型オペレーティングリース(JOLCO)のうち、

MHCでブックした案件の外貨建て借入において会計上発生した為替評価損益(詳細はP.6の*4に記載)

*6 主に国内線や近距離線で使用される単道機体(Airbus社のA320XシリーズやBoeing社のB737Xシリーズ等)

コメント

- 売上総利益は市場回復にともなうリース収入やアセット売却益の増加があったものの、前期に計上した一部破綻債権における売却益の剥落、減損損失の増加等により、前期比減益。
- セグメント利益はJOLCOにおける外貨建て借入に係る為替評価損^{*5}は増加したものの、貸倒関連費用が^{*6}減少したこと等により、前期比増益。
- 航空機リース事業における2023年3月末時点のオフリース機はなし。



三菱HCキャピタル

13

- ✓ 「航空」セグメントでは、市場の回復により、リース料収入やアセット売却益が増加した一方で、前期に計上した、一部の破綻債権に関する売却益の剥落や減損の増加などによりまして、売上総利益は、前期比14億円減少の336億円となりました。
- ✓ セグメント利益につきましては、JOLCO取引の外貨建て借入に関する為替評価損が増加した一方で、貸倒関連費用が大幅に減少したことなどによりまして、前期比5億円増加の62億円となりました。
- ✓ なお、2023年3月末現在で、航空機リース事業におけるオフリース機体はございません。
- ✓ 14ページにお進みください。

ロジスティクス

主要計数(億円)	2022/3期	2023/3期	前期比 ^{*1}
売上総利益	69	321	+252
セグメント利益	8	153	+145
契約実行高	746	553	-192
セグメント資産残高	10,267	10,929	+661
海上コンテナ	7,365	7,930	+565
鉄道貨車	2,232	2,568	+336
船舶	669	430	-239

*1 セグメント資産残高は前期末比

ロジスティクス関連資産の保有状況 ^{*2}	2022/3期	2023/3期	前期比
海上コンテナフリート数(千TEU ^{*3})	3,492	3,412	-80
海上コンテナフリート数(千CEU ^{*4})	3,701	3,610	-90
鉄道貨車両台数(両)	21,818	22,654	+836

*2 管理計数

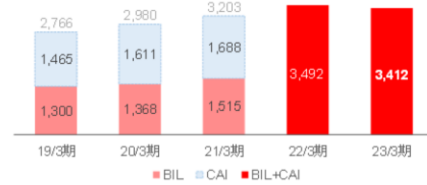
*3 TEU : Twenty Foot Equivalent Unitの略(20フィートコンテナ換算の容量単位)

*4 CEU : Cost Equivalent Unitの略(新造20フィートドライコンテナの過去平均購入価格を1CEUとして求める、各種コンテナ数量の換算単位)

コメント

- セグメント利益は2021年11月に完全子会社化した米国の海上コンテナリース会社CAIの通年での利益貢献やBILの堅調な業績推移等により、前期比増益。
- セグメント資産残高は中古コンテナの売却にともなう保有フリート数の減少などはあったものの、為替影響等により、前期末比増加。

海上コンテナフリート数(千TEU)の推移^{*5}



*5 CAIの19/3期～21/3期は、買収前につき参考値

三菱HCキャピタル

14

- ✓ 「ロジスティクス」セグメントにつきましては、CAIの通年での利益貢献に加えて、BILの事業につきましても順調に推移しております。
- ✓ このように海上コンテナリース事業全体でけん引した結果といたしまして、セグメント利益は前期比145億円増加の153億円となりました。
- ✓ ちなみにこの両社は、本年1月1日に合併しておりますが、海上コンテナリース市場におけるシェアは、2022年12月末現在で、コンテナ保有量ベースで世界第3位となっております。このように、世界トップクラスの海上コンテナリース会社になったことによりまして、グローバルでの競争力を高め、そしてまた成長機会を取り込みながら、当社の成長ドライバーとして、引き続き強化、拡大を図ってまいります。
- ✓ 15ページにお進みください。

不動産

主要計数(億円)			
	2022/3期	2023/3期	前期比 ^{*1}
売上総利益	266	249	-16
セグメント利益	123	126	+2
契約実行高	1,162	879	-282
セグメント資産残高	7,127	4,472	-2,654
証券化(デット)	1,457	1,452	-5
国内 ^{*2}	1,212	1,207	-5
海外	245	245	0
証券化(エクイティ)	568	551	-17
国内 ^{*2}	396	371	-25
海外	172	180	+8
不動産再生投資	1,930	1,571	-358
不動産賃貸事業	855	719	-136
その他不動産 ファイナンス等	2,314	177	-2,136

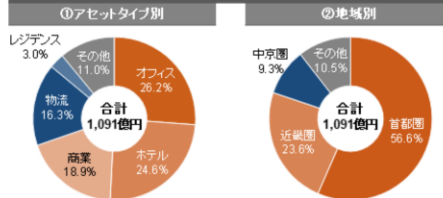
*1 セグメント資産残高は前期末比
*2 不動産事業部ブック分

国内証券化・不動産再生投資のエクイティ拠出額 ^{*3} (億円)			
	2022/3期	2023/3期	前期末比
合計	1,242	1,091	-151
国内証券化	336	294	-42
不動産再生投資	905	797	-108

コメント

- 売上総利益は米国の案件に対する時価評価損の計上等により、前期比減益。
- セグメント利益は上記のほか、他の米国案件に対する貸倒関連費用の計上はあったものの、DAFの株式譲渡にともなう税金費用の減少等により、前期比増益。
- セグメント資産残高はDAFの株式譲渡にともなう連結除外の影響等により、前期末比減少。

国内証券化・不動産再生投資のエクイティ拠出額^{*3}内訳(2023/3期)



*3 管理計数(国内証券化・不動産再生投資におけるエクイティ拠出額会計)
一部の出家先は連結子会社となり、財務会計上は投資と資本を相殺消去しているため、
セグメント資産残高のエクイティ拠出額とは一致しない
*4 対応する国内証券化のセグメント資産は2022/3期:396億円、2023/3期:371億円、
不動産再生投資は2022/3期:1,930億円、2023/3期:1,571億円

三菱HCキャピタル

- ✓ 「不動産」セグメントにつきましては、米国の案件に対する、時価評価損の計上等によりまして、売上総利益は16億円減少の249億円となりました。
- ✓ セグメント利益につきましては、売上総利益の減少に加え、他の米国案件に対する貸倒関連費用の計上があった一方で、ダイヤモンドアセットファイナンスの株式譲渡にともなう税金費用の減少などによりまして、セグメント利益は前期比2億円増加の126億円となりました。
- ✓ 16ページにお進みください。

モビリティ

主要計数(億円)	2022/3期	2023/3期	前期比 ¹⁾
売上総利益	82	90	+7
セグメント利益	31	37	+6
契約実行高	319	318	-1
セグメント資産残高	1,294	414	-880

¹⁾ セグメント資産残高は前期末比

車両管理台数 ²⁾ (千台)	2022/3期	2023/3期	前期比
車両管理台数 ³⁾	358	355	-2

²⁾ 管理計数

³⁾ 持分法適用会社の車両管理台数を含む

コメント

- セグメント利益は国内の堅調な中古車市場を背景としたリース満了車両の売却益や持分法投資利益の増加等により、前期比増益。
- セグメント資産残高は子会社再編にともなう三菱HCキャピタルオートリースの連結除外の影響等により、前期末比減少。

三菱HCキャピタルオートリースと三菱オートリースの経営統合

- 2023年4月1日付で、三菱HCキャピタルオートリース(CA)と三菱オートリース(MAL)の合併が完了(持分法適用会社であるMALが存続会社)。
- 合併手続きの一環で、2023年3月にCAの連結区分を連結子会社から持分法適用会社に変更。決算への影響は以下のとおり。

	2022/3期	2023/3期
売上総利益		
セグメント利益	CAの通期決算実績を100%連結	
契約実行高		
セグメント資産残高	CAの期末決算実績を100%計上	MHCからCAに対する出資分を持分法投資残高として計上

 三菱HCキャピタル

16

- ✓ 「モビリティ」セグメントにつきましては、国内における堅調な中古車市場を背景に、リース満了車両の売却益が増加したことなどによりまして、セグメント利益は前期比6億円増加の37億円となりました。
- ✓ なお、国内の自動車リース事業につきましては、本年4月1日付で当社の持分法適用会社であります三菱オートリースと、当社の連結子会社でありました三菱HCキャピタルオートリース(以下、CAと呼びます)の2社の間で、三菱オートリースを存続会社とする合併が完了しております。
- ✓ これに関しましては、合併手続きの一環で、この3月にCAの連結区分を連結子会社から持分法適用会社に変更しております。このような動きを踏まえまして、2023年3月期における会計上の影響といたしましては、PLおよび契約実行高につきましては、CAの通期実績を100%取り込んでいる一方で、セグメント資産残高(B/S)につきましては、2023年3月末時点におけるCAに対する出資持分のみを持分法投資残高として計上しております。このため、セグメント資産残高につきましては、前期末比で880億円の減少となる、414億円となっております。
- ✓ 次に、2024年3月期の業績予想につきましてご説明いたします。18ページにお進みください。

IV. 業績予想

業績予想

- 旅客需要の回復を背景とした航空事業の伸長等による事業成長を見込む一方、前期に計上した税金費用の減額効果の剥落に加え、「10年後のありたい姿」の実現に向けた投資や既存事業領域の再構築・再定義に係る費用等の計上もあり、2024年3月期の純利益は1,200億円と前期比での増加幅は限定的。
- 2024年3月期のROA^{*1}は前期比横ばい、ROE^{*1}は為替影響もあり前期比0.4pt低下の7.8%を見込む。
- 1株当たり年間配当金予想は前期比4円増配の37円(中間:18円、期末:19円)、配当性向44.3%。

	2023/3期	2024/3期 ^{*3}	増減 (増減率)
1 純利益	1,162億円	1,200億円	+37億円 (+3.2%)
2 ROA ^{*1}	1.1%	1.1%	-
3 ROE ^{*1}	8.2%	7.8%	-0.4pt
4 1株当たり配当金 【配当性向】	33円 【40.8%】	37円 【44.3%】	+4円 【+3.5pt】

^{*1} 純利益ベース
^{*2} 2023年5月15日時点での業績予想
^{*3} 想定レートは\$1=130円、€1=160円

 三菱HCキャピタル

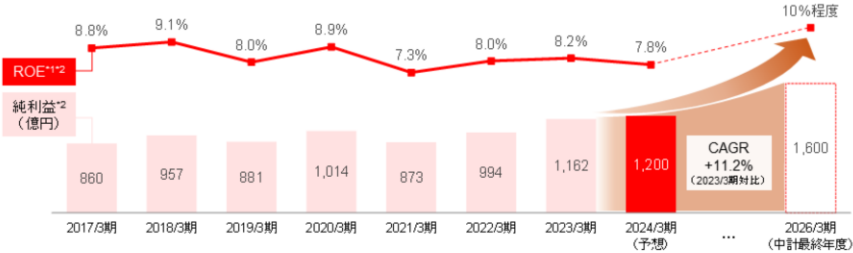
18

- ✓ 「2025中計」の初年度であります2024年3月期といたしましては、旅客需要の回復を背景とした航空事業の伸長など、着実な事業成長を見込んでおります。
- ✓ 一方で、「10年後のありたい姿」の実現に向けた投資や既存事業領域における再構築・再定義に関する費用なども見込んでおります。
- ✓ この結果として、2024年3月期の純利益は、前期比37億円増加の1,200億円を計画しております。
- ✓ また、ROAは前期比横ばいの1.1%、ROEにつきましては為替の影響などもありまして、前期比0.4ポイント低下の7.8%を見込んでおります。
- ✓ なお、以上の計画における想定為替レートは、1ドル130円、1ポンド160円でございます。
- ✓ 19ページにお進みください。

主要計数の推移

- 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。
- 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}:1.5%程度、ROE^{*1}:10%程度。

純利益^{*2}およびROE^{*1}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 ^{*4}	前期比 (増減)	2026/3期 (中計最終年度)
1 純利益 ^{*2}	860億円	957億円	881億円	1,014億円	873億円	994億円	1,162億円	1,200億円	+37億円	1,600億円
2 ROA ^{*1}	1.0%	1.1%	1.0%	1.0%	0.9%	1.0%	1.1%	1.1%	-	1.5%程度
3 ROE ^{*1}	8.8%	9.1%	8.0%	8.9%	7.3%	8.0%	8.2%	7.8%	-0.4pt	10%程度
4 1株当たり配当金 ^{*3}	13.0円	18.0円	23.5円	25.0円	25.5円	28.0円	33.0円	37.0円	+4.0円	-
5 配当性向 ^{*3}	21.8%	25.2%	30.4%	31.5%	41.1%	40.4%	40.8%	44.3%	+3.5pt	40%以上

^{*1} 純利益ベース

^{*2} 2017/3期から2021/3期については、

MUL(日本基準の親会社株主に帰属する当期純利益)とHCC(FRSの親会社の所有者に帰属する当期純利益)の単純合算値

^{*3} 2017年3月期から2021年3月期については、MUL業績

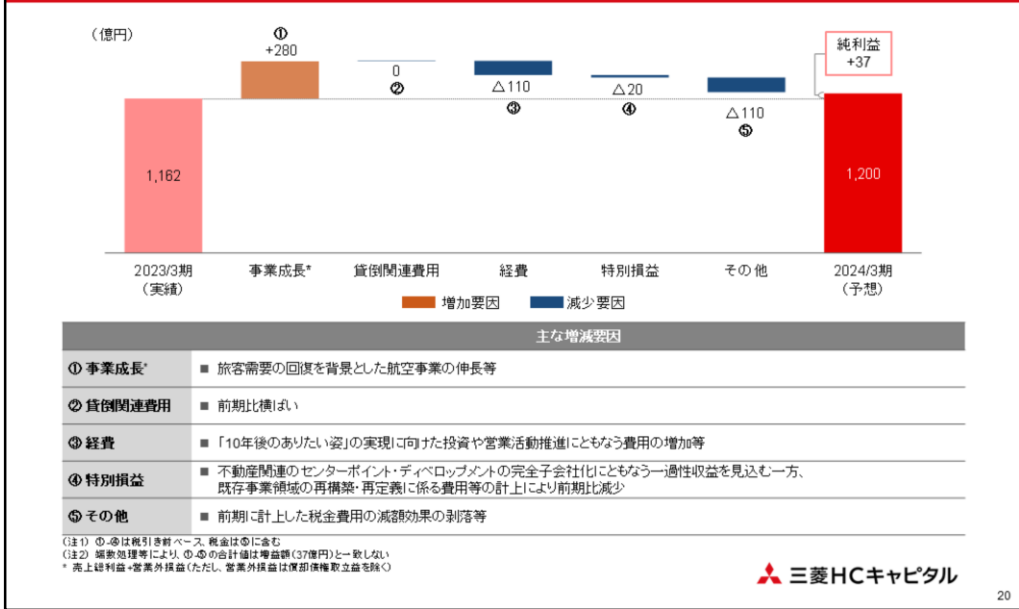
^{*4} 2024/3期の想定レートはS1=130円、K1=160円

三菱HCキャピタル

19

- ✓ こちらは、主要計数の推移を一覧でお示しておりますが、2024年3月期の業績予想(純利益1,200億円)は、3期連続での増益、また過去最高益を更新する水準となります。
- ✓ 20ページにお進みください。

親会社株主純利益(予想)の増減要因

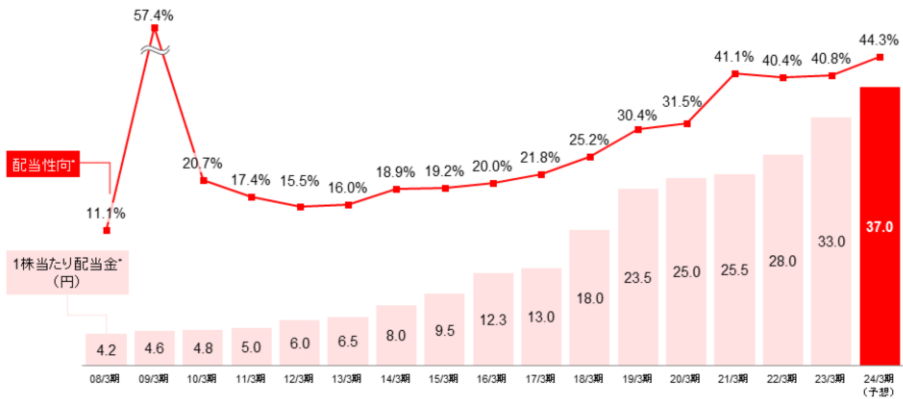


- ✓ 今期の純利益予想(1,200億円)の前期比での増減要因を、ウォーターフォールチャートでお示しております。
- ✓ ①の「事業成長」につきましては、旅客需要の回復を背景とする航空セグメントの事業伸長などによりまして、前期比で約280億円の増益を見込んでおります。
- ✓ 次に、グラフの青い部分、利益の「減少要因」でございます。
- ✓ ③の「経費」につきましては、「10年後のありたい姿」の実現に向けた「投資」に関する費用の計上や、営業活動推進にともなう費用の増加などによりまして、前期比で約110億円の増加を見込んでおります。
- ✓ ④の「特別損益」につきましては、不動産セグメントにおきまして、センターポイント・ディベロップメントの完全子会社化などによる一時的な収益を見込む一方で、先ほど申し上げました、既存事業領域の「再構築・再定義」に関する費用等によりまして、前期比で約20億円の減少を見込んでおります。
- ✓ ⑤の「その他」におきましては、前期に計上した税金費用の減額効果の剥落などを見込んでおります。
- ✓ 以上によりまして、2024年3月期の純利益予想は、前期比37億円増加の1,200億円を計画しております。
- ✓ 最後に、2024年3月期の「配当予想」につきましてご説明いたします。
- ✓ 21ページにお進みください。

配当予想

- 株主還元は配当によって行うことを基本とし、利益成長を通じて配当総額を持続的に高めていく。
2025中計期間中の配当性向は40%以上、2024年3月期の1株当たり年間配当金は前期比4円増配の37円とする。
純利益1,200億円、1株当たり配当金37円の場合、配当性向は44.3%となる見込み。

配当推移



* 2008年3月期から2021年3月期については、MUL実績

三菱HCキャピタル

21

- ✓ 当社といたしましては、「株主還元は配当によって行う」ことを基本としておりまして、「2025中計」期間中の配当性向のイメージを40%以上としております。これに沿いまして、2024年3月期の1株当たり配当予想は、前期比4円増配の37円といたします。
- ✓ これに関しまして、純利益1,200億円を前提とした場合の配当性向は44.3%となります。
- ✓ 私(佐藤)からのご説明は以上となります。

V. 参考情報

統合後2年間の主なPMI実施項目

- 統合当初に経営統合プロセス(PMI)として定めたタスクは予定どおり2023年3月末までに終了。
- 経営資源シナジーは2023年3月期までに50億円程度発現。2024年3月期までに当初計画どおり100億円発現の見込み。

組織・要員	グループガバナンス
<ul style="list-style-type: none"> ■ MHC本体における組織構造のシンプル化 ■ 同一地域・業種におけるグループ会社の統合 ■ 要員アロケーションによる経営資源の配分 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 連結経営フィロソフィーの策定・浸透
人事	システム
<ul style="list-style-type: none"> ■ 人事制度(評価・給与体系、勤怠制度等)の統合 ■ 採用・教育体制の統合 	<ul style="list-style-type: none"> ■ IHCシステムのTSA離脱完了 ■ 社内イントラ・ワークフローシステムの統合

シナジー

- 経営資源シナジー：販管費削減・重複業務統一
- 営業シナジー：国内外連携によるクロスセルや販売金融の強化など
- 投資シナジー：CAI買収、霞ヶ関キャピタルとのJV設立

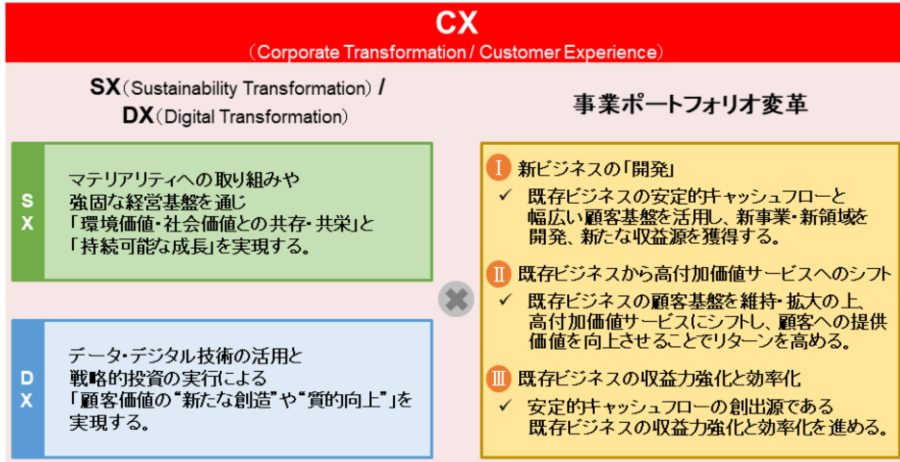
* Transition Service Agreementの終

 三菱HCキャピタル

23

経営の中長期的方向性(2022年5月公表):CX実行のための施策

- 「SX / DX」と「事業ポートフォリオ変革」を通じたCXを推進し、「10年後のありたい姿」を達成する。
- 「Corporate Transformation:全社的変革」を実行することで、「Customer Experience:顧客価値の創造」を実現する。



 三菱HCキャピタル

CXに向けた主な取り組み(2022年4月以降)

CX

SX^{*1} **事業ポートフォリオ変革**

DX^{*2}

再生可能エネルギーに係る取り組み

SX^{*1}

- 米国マサチューセッツ州における分散型太陽光発電事業への出資参画を発表(2022年5月)
- 秋田県秋田市において、2015年9月に竣工した秋田天稗野風力発電所の隣に、新たに太陽光発電所を建設し、太陽光と風力によるハイブリッド型発電所としての運転を開始(2022年7月)



秋田天稗野風力発電所・秋田天稗野ハイブリッド太陽光発電所

脱炭素に向けた取り組み

SX^{*1}

事業ポートフォリオ変革

- ウェストボックスおよびゼロボードとGXに貢献する二酸化炭素可視化マネジメントサービスの事業化に向けた検討を開始(2022年4月)
- 三菱HCキャピタルエナジーと日本取引所グループが太陽光発電分野における共同検討に関する覚書を締結(2022年10月)
- 米国Universal Hydrogen(UH2社)、双日との協働による水素バリューチェーンの構築をもって日本の航空業界の脱炭素化に貢献(2023年3月)



ゼロボードのダッシュボード(イメージ)

UH2社の水素燃料電池航空機

環境負荷低減に配慮した物流施設の竣工

SX^{*1}

- 名古屋市で環境負荷低減に配慮したマルチテナント型物流施設「CPD名古屋みなと」を竣工(2022年5月)
- 大阪市西淀川区で環境負荷低減に配慮した物流施設「CPD西淀川」を満床竣工(2022年9月)



CPD名古屋みなと

CPD西淀川

DX推進による新ビジネス開発

DX^{*2}

事業ポートフォリオ変革

- 三菱商事が事業開発を進めてきた倉庫産業DX事業を担う同社の新設子会社に出資参画(2022年7月)
- 食産業向けロボットサービスの研究開発などを手掛けるコネクテッドロボティクスと資本業務提携契約を締結(2022年12月)

不動産セグメントにおける事業ポートフォリオ変革

事業ポートフォリオ変革

- 不動産セグメントにおける注力事業へのリソースの集中や収益力向上を図るため、当社のグループ会社で居住用不動産関連ファイナンスを主要事業領域とするガイヤモンドアセットファイナンスの株式譲渡(2023年3月に譲渡完了)
- 物流施設の開発ならびにこれらに特化したアセットマネジメント事業を手掛けるグループ会社であるセンターポイント・ディベロップメントの完全子会社化を実施(2023年4月)

*1 Sustainability Transformationの略
*2 Digital Transformationの略

セグメント利益(四半期別)

(億円)	2022/3期				2023/3期				前Q比	前年同期比
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q		
1 カスタマーソリューション	83	100	103	39	112	93	81	93	+11	+53
2 海外地域	242	51	65	48	102	133	33	20	-12	-27
3 環境エネルギー インフラ	8	2	-23	35	19	35	26	33	+4	-1
4 航空	-24	66	-18	33	-9	-18	26	61	+33	+27
5 ロジスティクス	0	8	-12	11	46	45	31	30	0	+18
6 不動産	11	27	23	60	26	28	22	48	+25	-12
7 モビリティ	9	9	9	2	13	10	9	4	-4	+2
8 調整額	0	6	5	4	8	-16	-8	10	+18	+6
9 セグメント利益合計	331	273	152	236	320	311	227	303	+75	+66

(億円)	2022/3期		2023/3期	
	1Q	2Q	3Q	4Q
1 カスタマーソリューション	3Q: アセト売却益:約20億円(+) 4Q: 大口の貸倒関連費用:約40億円(-) 1Q: 政策保有株式売却益:267億円(+)		3Q: 不動産リースに係る大口売却益:約20億円(+), 一部案件における営業外収益(受取保険金):約10億円(+) 2Q: 欧州子会社における種分送付受先の適用範囲外にもなる有価証券評価益:約70億円(+) 3Q: 政策保有株式の評価損:約20億円(-), 欧州における一時的な開通費用:約10億円(-), 中国における一過性の営業費用:約10億円(-) 4Q: 欧州における法令対応にもとづく一時的な費用:約30億円(-), 欧州(英国)における法人税率上昇にもとなる影響:約20億円(-)	
2 海外地域			1Q: 欧州電力発電事業の繰上送付利益増額:約10億円(+) 2Q: インフラ事業における一部案件の種分売却:約20億円(+) 4Q: アセト売却益:約30億円(+)	
3 環境エネルギー インフラ	2Q: インフラ事業における時価評価損:約20億円(-) 3Q: インフラ事業における貸倒関連費用:約40億円(-) 4Q: アセト売却益:約30億円(+)		1Q: 欧州電力発電事業の繰上送付利益増額:約10億円(+) 2Q: インフラ事業における一部案件の種分売却:約20億円(+) 4Q: アセト売却益:約30億円(+)	
4 航空	1Q: 一部契約取得営業にもとなる費用:約20億円(-), JOLCOに係る為替評価損 ¹⁾ :約20億円(-) 2Q: 機材償却の評価益:約70億円(+) 3Q: 保有機材の減損損失:約30億円(-) 4Q: アセト売却益:約30億円(+)		1Q: JOLCOに係る為替評価損 ¹⁾ :約35億円(-) 2Q: 保有機材の減損損失:約40億円(-), JOLCOに係る為替評価損 ¹⁾ :約30億円(-) 3Q: JOLCOに係る為替評価損 ¹⁾ :約10億円(-) 4Q: アセト売却益:約50億円(+), 一部顧客の破綻にもとなる費用:約20億円(-), JOLCOに係る為替評価損 ¹⁾ :約20億円(-), 保有機材の減損損失:約10億円(-)	
5 ロジスティクス	3Q: 鉄道貨車のポートフォリオ調整費用:約20億円(-) 4Q: アセト売却益:約30億円(+)		1Q: アセト売却益:約10億円(+) 3Q: 鉄道貨車のポートフォリオの入れ替えに係る減損損失:約20億円(-) 1Q: アセト売却益:約40億円(+), 大口の貸倒関連費用:約20億円(-)	
6 不動産	2Q: アセト売却益:約20億円(+) 4Q: アセト売却益:約90億円(+)		2Q: アセト売却益:約30億円(+) 3Q: アセト売却益:約20億円(-), DAFの様式譲渡にもとなる影響 ²⁾ :約20億円(+) 4Q: アセト売却益:約50億円(+), 一部案件における時価評価損:約20億円(-)	

¹⁾ 国内の法人投資家向けに組成した日本型オペレーティングリース(JOLCO)のうち、MHCでブックした案件の外貨建て借入において会計上発生した為替評価損益(詳細はP.6の「4」に記載)
²⁾ 税引後ベース



セグメント別契約実行高

(億円)	2022/3期	2023/3期	前期比 (増減)	前期比 (増減率)
1 カスタマーソリューション	9,580	9,332	-248	-2.6%
2 海外地域	11,090	13,007	+1,916	+17.3%
3 環境エネルギー・インフラ	364	358	-6	-1.8%
4 航空	1,813	1,956	+142	+7.8%
5 ロジスティクス	746	553	-192	-25.8%
6 不動産	1,162	879	-282	-24.3%
7 モビリティ	319	318	-1	-0.5%
8 契約実行高合計	25,078	26,406	+1,327	+5.3%

セグメント別貸倒関連費用

(億円)	2022/3期	2023/3期	前期比 (増減)
1 カスタマーソリューション	71	-2	-74
2 海外地域	124	68	-56
3 環境エネルギー・インフラ	57	18	-39
4 航空	97	30	-67
5 ロジスティクス	-1	0	0
6 不動産	5	22	+17
7 モビリティ	0	0	0
8 調整額	-3	0	+3
9 貸倒関連費用 合計	352	137	-215

連結損益計算書 関連項目

(百万円)	2021/3期*	2022/3期	2023/3期
1 売上高	1,713,891	1,765,559	1,896,231
	-	+3.0%	+7.4%
2 売上原価	1,418,066	1,430,898	1,538,904
	-	+0.9%	+7.5%
3 資金原価	92,392	77,493	136,656
	-	-16.1%	+76.3%
4 売上総利益	295,825	334,661	357,327
	-	+13.1%	+6.8%
5 販売費及び一般管理費	197,774	220,569	218,600
	-	+11.5%	-0.9%
6 人件費	91,011	99,286	112,007
	-	+9.1%	+12.8%
7 物件費	79,162	83,806	89,735
	-	+5.9%	+7.1%
8 貸倒引当金	27,599	37,477	16,858
	-	+35.8%	-55.0%
9 営業利益	98,051	114,092	138,727
	-	+16.4%	+21.6%
10 経常利益	105,419	117,239	146,076
	-	+11.2%	+24.6%
11 特別利益	20,591	30,399	11,350
	-	+47.6%	-62.7%
12 特別損失	299	388	4,262
	-	+29.8%	+998.4%
13 親会社株主に帰属する 当期純利益	87,166	99,401	116,241
	-	+14.0%	+16.9%

(注) 下段の%は前期比を掲載

* MULの数値にHCのFRS基準の数値を簡易的に日本基準に組み替えたうえで合算した参考値


連結貸借対照表 関連項目等

(百万円)	2021/3期 ^{*1} (2021年3月末)	2022/3期 (2022年3月末)	2023/3期 (2023年3月末)
1 現金及び預金	603,321	540,942	589,688
	-	-10.3%	+9.0%
2 純資産合計	1,250,216	1,333,467	1,551,029
	-	+6.7%	+16.3%
3 総資産額	9,730,027	10,328,872	10,726,196
	-	+6.2%	+3.8%
4 セグメント資産残高	8,604,876	9,345,376	9,632,966
	-	+8.6%	+3.1%
5 営業資産残高	8,259,624	9,058,273	9,311,185
	-	+9.7%	+2.8%
6 持分法投資残高	140,291	142,469	163,109
	-	+1.6%	+14.5%
7 のれん・投資有価証券等	204,960	144,633	158,670
	-	-29.4%	+9.7%
8 破産更生債権等	95,543	108,188	99,912
	-	+13.2%	-7.6%
9 貸倒引当金	58,066	76,791	68,806
	-	+32.2%	-10.4%
10 ネット破産更生債権等	37,476	31,397	31,106
	-	-16.2%	-0.9%
11 自己資本比率	12.5%	12.7%	14.3%
	-	+0.2pt	+1.6pt
12 ROE ^{*2}	-	8.0%	8.2%
	-	-	+0.2pt
13 ROA ^{*2}	-	1.0%	1.1%
	-	-	+0.1pt

(注) 下段の%は前期年比を掲載

*1 MULの数値にHCのIFRS基準の数値を離島的に日本基準に組み替えたうえで合算した参考値

*2 純利益ベース

 三菱HCキャピタル

連結貸借対照表 関連項目等(続き)

(百万円)	2021/3期 ¹⁾ (2021年3月末)	2022/3期 (2022年3月末)	2023/3期 (2023年3月末)
14 有利子負債	7,633,836	8,066,082	8,236,106
	-	+5.7%	+2.1%
15 間接調達	4,193,928	4,515,103	4,846,586
	-	+7.7%	+7.3%
16 直接調達	3,439,908	3,550,978	3,389,520
	-	+3.2%	-4.5%
17 CP	643,812	682,593	559,485
	-	+6.0%	-18.0%
18 債権流動化	584,565	604,493	604,302
	-	+3.4%	0.0%
19 社債	2,211,530	2,263,891	2,225,731
	-	+2.4%	-1.7%
20 直接調達比率	45.1%	44.0%	41.2%
	-	-1.1pt	-2.8pt
21 長期調達比率 ²⁾	81.5%	81.1%	82.5%
	-	-0.4pt	+1.4pt
22 外貨調達比率	43.1%	49.4%	56.3%
	-	+6.3pt	+6.9pt

(注) 下段の%は前期年比を掲載

¹⁾ MULの数値にHCのIFRS基準の数値を参照的に日本基準に組み替えたうえで合算した参考値

²⁾ 算出定義の変更を実施(変更前:分子に含む社債・長期借入金は1年超返済・償還のみ、変更後:1年超の返済(償還)予定の社債・長期借入金に加え、1年以内の返済(償還)予定の数値を合算)

主な海外子会社決算に適用する為替レート³⁾

	12月決算の主な海外子会社		3月決算の主な海外子会社			
	2022/3期	2023/3期	2022/3期	2023/3期		
23 損益計算書(PL)適用レート	1\$ = 109.80円	1\$ = 131.43円	1£ = 153.56円	1\$ = 112.38円	1£ = 163.15円	1\$ = 135.47円
24 貸借対照表(BS)適用レート	1\$ = 115.02円	1\$ = 132.70円	1£ = 160.89円	1\$ = 122.39円	1£ = 165.56円	1\$ = 133.53円

³⁾ 12月決算の主な海外子会社⇒PLは1月～12月の期中平均レート、BSは2022/3期:2021年12月末時点、2023/3期:2022年12月末時点の為替レートを採用
3月決算の主な海外子会社⇒PLは4月～3月の期中平均レート、BSは2022/3期:2022年3月末時点、2023/3期:2023年3月末時点の為替レートを採用

 三菱HCキャピタル

主要会社一覧①

セグメント	会社	連結区分	主な事業内容	セグメント	会社	連結区分	主な事業内容
カスタマーソリューション	三菱HCキャピタル-国内営業拠点	-	リース等	米州地域	Mitsubishi HC Capital America	連結	リース、ファイナンス
	三菱HCビジネスリース	連結	販売金融		Mitsubishi HC Capital Canada Leasing	連結	リース、ファイナンス
	ディー・エア・エル・リース	連結	リース等	中国地域	三菱和誠融資租賃(北京)	連結	リース等
	首層リース	連結	リース等		三菱和誠融資租賃(上海)	連結	リース等
	ディー・アール・エス	連結	レンタル・リース等	Mitsubishi HC Capital (Hong Kong)	連結	リース等	
	鉄水リース	連結	リース等	海外地域	Mitsubishi HC Capital Asia Pacific	連結	リース等
	三菱HCキャピタルプロパティ	連結	不動産リース 不動産の開発・運営		Mitsubishi HC Capital (Singapore)	連結	リース等
	三菱HCキャピタルコミュニティ	連結	不動産リース 不動産の開発・運営	Mitsubishi HC Capital and Finance Indonesia	連結	リース等	
	日医リース	連結	医療機器リース、不動産リース	ASEAN地域	Arthaasia Finance	連結	リース、ファイナンス
	ヘルスクアマネジメントパートナーズ	連結	医療介護分野特化型 経営支援ファンド運営		Bangkok Mitsubishi HC Capital	連結	リース等
	U-MACHINE	連結	中古商品の仕入販売	Mitsubishi HC Capital (Thailand)	連結	リース等	
MHCリユースサービス	連結	中古商品の仕入販売	Mitsubishi HC Capital Malaysia	連結	リース等		
海外地域	Mitsubishi HC Capital UK	連結	リース、ファイナンス				
	MHC Mobility [ドイツ]*	連結	オートリース、レンタル等				
	MHC Mobility [オランダ]*	連結	オートリース				
	MHC Mobility [ポーランド]*	連結	オートリース				

(注) 社名は2023年5月15日時点
* 所在地



主要会社一覧②

セグメント	会社	連結区分	主な事業内容	セグメント	会社	連結区分	主な事業内容
環境 エネルギー インフラ	三菱HCキャピタル・ 環境エネルギー統括部	-	環境エネルギー関連の 事業会社投資	不動産	三菱HCキャピタル・不動産事業部	-	不動産証券化ファイナンス
	三菱HCキャピタル・ 環境エネルギー事業部	-	環境関連・ 再生可能エネルギー事業		三菱HCキャピタルリアルティ	連結	不動産再生投資
	三菱HCキャピタル・ 海外環境エネルギー事業部	-	再生可能エネルギー事業・ インフラ事業		三菱HCキャピタル不動産投資顧問	連結	不動産アセットマネジメント 業務
	三菱HCキャピタルエナジー	連結	再生可能エネルギー発電 事業・アセットマネジメント業務		御幸ビルディング	連結	不動産賃貸
	HSE	連結	風力発電事業		Mitsubishi HC Capital Realty (U.S.A.)	連結	海外(北米)の 不動産証券化ファイナンス
航空	三菱HCキャピタル・航空事業部	-	日本型 オペレーティングリース等	センター・ボイナ・ディベロップメント	連結	物流不動産の アセットマネジメント業務	
	Jackson Square Aviation<JSA>	連結	航空機リース	ロジフラッグ・デベロップメント	持分法	物流不動産の アセットマネジメント業務	
	Engine Lease Finance<ELF>	連結	航空機エンジンリース パーツアウト事業				
ロジ スティクス	三菱HCキャピタル・ ロジスティクス事業部	-	船舶ファイナンス	三菱HCキャピタル・モビリティ事業部	-	モビリティ関連の 事業会社投資	
	CAI International<CAI>	連結	海上コンテナリース	Takari Kokoh Sejahtera	連結	オートリース	
	PWW Railcars	連結	鉄道貨車リース	三菱オートリース	持分法	オートリース	

(注) 社名は2023年5月15日時点。<>内は会社略称

お問い合わせ先など

I	お問い合わせ先	コーポレートコミュニケーション部 TEL: 03-6865-3002
II	当社 ホームページアドレス	https://www.mitsubishi-hc-capital.com/ (日本語) https://www.mitsubishi-hc-capital.com/english/ (英語)