

2024年3月期 決算概要資料

三菱HCキャピタル株式会社

2024年5月15日

 三菱HCキャピタル

- ✓ 社長の久井でございます。
- ✓ 本日は、ご多用のところ、当社の決算説明会にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。
- ✓ 本説明会におきましては、会場にお集りの皆さまに加えまして、ウェブライブ配信を通じて多くの皆さま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、本日でございますが、まずは私から先ほど開示いたしました「2024年3月期 決算概要資料」の全体感をお話しさせていただきます。
- ✓ 続きまして、2024年3月期の決算実績および2025年3月期の業績予想につきましては、取締役 常務執行役員の佐藤から、また、昨年度よりスタートしております中期経営計画、「2025中計」の進捗につきましては、私からご説明させていただきます。
- ✓ その後、皆さまからご質問を頂戴したいと存じますので、どうぞよろしくお願いいたします。
- ✓ それでは、お手元の「2024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。

- 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の合算値
■ MUL :三菱UFJリース	■ ベース利益	: アセット関連損益控除後の売上総利益
■ HC :日立キャピタル	■ インカムゲイン	: 「ベース利益」+「営業外損益(償却債権取立益を除く)」
■ EE :European Energy(2024年4月に持分法適用関連会社化)	■ 純利益	: 親会社株主に帰属する四半期または当期純利益
■ JSA :Jackson Square Aviation(航空機リース会社)	■ ROA	: $\frac{\text{純利益}}{(\text{前期末総資産額} + \text{当期末総資産額}) \div 2}$
■ ELF :Engine Lease Finance(航空機エンジンリース会社)	■ ROE	: $\frac{\text{純利益}}{(\text{前期末自己資本} + \text{当期末自己資本}) \div 2}$
■ CAI :CAI International(海上コンテナリース会社)	■ 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」
■ BIL :Beacon Intermodal Leasing (2023年1月にCAIを存続会社とする合併完了)		
■ 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)		
■ 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)		
■ CA :三菱HCキャピタルオートリース (2023年4月に三菱オートリースを存続会社とする合併完了)		

I ハイライト

IV 2025年3月期 業績予想

II 2024年3月期 決算概要

V 中期経営計画(2025中計)の進捗

III セグメント関連情報

VI 参考情報

I. ハイライト

[← 目次に戻る](#)

 三菱HCキャピタル

2024年3月期の純利益は前期比76億円増益の1,238億円。年間配当金は37円、25期連続増配。

- ✓ 期初予想(純利益1,200億円)に対しては38億円(3.2%)上回り、2期連続で過去最高益を更新。
- ✓ 第3四半期までは期初計画外の損失・費用の計上により期初予想比で低進捗だったものの、航空事業やロジスティクス事業における利益の計画比上振れ、不動産事業や環境エネルギー事業における売却益の計画比上振れにより、期初予想を達成。
- ✓ 年間配当金は前期比4円増配し期初予想通りの37円*、25期連続増配。

2025年3月期の純利益は1,350億円、年間配当金は3円増配の40円を予想。

- ✓ 前期に計上した特別利益の反動減が生じるものの、航空事業をはじめとした各事業の伸長、前期に計上した大口損失の剥落などにより、2025年3月期の純利益は前期比111億円(9.0%)増益の1,350億円を予想。
- ✓ 年間配当金は前期比3円増配の40円(配当性向42.5%)、26期連続増配を予想。

中長期的な企業価値向上に向けた中期経営計画(2025中計)の初年度は順調なスタート。

- ✓ 財務・非財務目標に対しては順調な滑り出し。事業ポートフォリオの入れ替えも着実に進捗。
- ✓ 「ビジネスモデルの進化・積層化」の進捗スピードならびに海外地域の米州事業に課題はあるものの、全社で巻き返しを推進。
- ✓ 「変革を促す仕組み」については、イノベーション投資ファンドの活用などを通じて変革意識も着実に醸成。

* 2024年3月期の期末配当については、2024年5月22日に開催される取締役会において決議予定

4

- ✓ 上段に記載の2024年3月期の業績につきましては、純利益が前期比76億円増益の1,238億円となりました。その結果、期初の業績予想であった1,200億円を上回り、2期連続で過去最高益を更新することができました。
- ✓ また、1株当たりの年間配当金は期初予想の通り、前期比4円増配の37円とし、これにより、25期連続増配となります。
- ✓ 続きまして、中段に記載の2025年3月期の通期業績予想でございますが、純利益は前期比111億円増益の1,350億円を見込んでおります。1株当たりの年間配当金は前期比3円増配の40円を予想しております。
- ✓ 最後に、下段に記載の「2025中計」につきましては、中長期的な企業価値向上に向け、初年度は順調にスタートいたしました。詳細は後ほどご説明させていただきます。
- ✓ それでは、ここで佐藤にかわらせていただきます。

II. 2024年3月期 決算概要

[← 目次に戻る](#)

 三菱HCキャピタル

- ✓ 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. 2024年3月期 決算概要」、「III. セグメント関連情報」、「IV. 2025年3月期 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

- ✓ 純利益は前期比76億円増益の1,238億円。期初予想を上回り、過去最高益を更新。
- ✓ 契約実行高は前期比4,113億円増加の3兆519億円。航空事業や不動産事業などで新規実行が増加。
- ✓ ROAは期初予想通りの1.1%、ROEは為替換算レートの影響により期初予想をわずかに下回る7.7%。

(億円)	(a)	(b)	(c)=(b)-(a)	(d)=(c)/(a)		(f)	(g)=(b)-(f)
	2023/3期	2024/3期	増減	増減率	増減(除、為替影響 ^{*1})		
				前期比			
1 売上高	18,962	19,505	+543	+2.9%	-47	-	-
2 売上総利益	3,573	3,800	+227	+6.4%	+58	-	-
3 経常利益	1,460	1,516	+55	+3.8%	-19	-	-
4 純利益	1,162	1,238	+76	+6.5%	+20 ^{*2}	1,200	+38
5 契約実行高	26,406	30,519	+4,113	+15.6%	+2,610	-	-

(億円)	2023/3期末	2024/3期末	前期末比		
			増減	増減率	増減(除、為替影響 ^{*1})
6 セグメント資産残高	96,329	101,794	+5,465	+5.7%	-417

	2023/3期	2024/3期	前期比(増減)	通期業績予想	通期業績予想比
7 年間配当金	33円	37円	+4円	37円	0円
8 配当性向	40.8%	42.9%	+2.1pt	44.3%	-1.4pt
9 ROA	1.1%	1.1%	0.0pt	1.1%	0.0pt
10 ROE	8.2%	7.7%	-0.5pt	7.8%	-0.1pt

^{*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.53に記載)

^{*2} MHCが保有する航空機リース取引の外貨建て借入に係る為替評価損の減少(+約7億円)を控除した前期比は+約13億円

※ MHCは円建て決算のため、外貨建て資産・負債ともに円建てに換算するが、会計上、資産(航空機)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

6

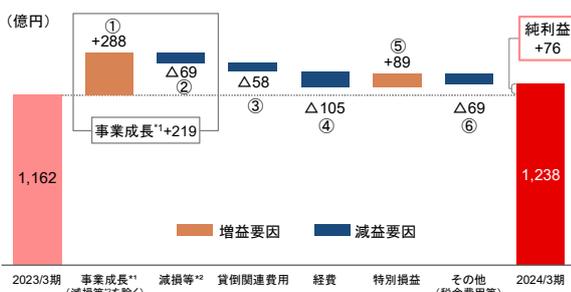
- ✓ 決算実績につきましてご説明いたします。
- ✓ まず、4行目の純利益でございますが、先ほど久井からもお話ししました通り、前期比76億円、6.5%増益の1,238億円となりました。
第3四半期までは、期初計画外の損失や費用の計上があったことで、期初予想に比べて低進捗ではありましたが、航空セグメントやロジスティクスセグメントの利益が計画に比べて上振れたこと、また、不動産セグメントや環境エネルギーセグメントにおいても、アセット売却益が上振れたことなどによりまして、期初予想を38億円上回るとともに、2期連続で過去最高益を更新することができました。
- ✓ 5行目の契約実行高は、航空セグメントや不動産セグメントなどで新規実行が増加したことによりまして、前期比4,113億円増加の3兆519億円となりました。
- ✓ 9行目の「ROA」は期初予想通り1.1%となりましたが、10行目の「ROE」は為替レートが期初の想定よりも円安に推移した影響などにより、期初予想をわずかに下回る7.7%となりました。
- ✓ 次に7ページにお進みください。

純利益の前期比 増減要因

✓ 期初計画外の減損等の計上や海外地域(米州事業)で貸倒関連費用の増加があったものの、航空事業を中心とした事業伸長、大口アセット売却益や政策保有株式等の売却益計上により、前期比76億円(6.5%)増益。

+ : 利益に対してプラス
△ : 利益に対してマイナス

純利益の増減



① 事業成長¹(減損等²を除く): 288億円増加

- 海外地域(+146億円): 為替影響、米州子会社の再編影響³(+31億円)
- 航空(+135億円): リース料収入の増加等

② 減損等²: 69億円増加

- 不動産(△68億円): 米国不動産事業における損失の計上
- 環境エネルギー⁴(△58億円): 国内太陽光発電案件に係る減損損失の計上
- 航空(+32億円): 減損損失の減少
- ロジスティクス(+24億円): 前期に計上した減損損失の剥落

③ 貸倒関連費用: 58億円増加

- 海外地域(△159億円): 米州における費用の増加等
- 航空(+97億円): 貸倒引当金の大口戻入の計上

④ 経費: 105億円増加

- 海外地域(△96億円): 為替影響、米州子会社の再編影響³(△22億円)

⑤ 特別損益: 89億円増加

- カスタマーソリューション等(+92億円): 政策保有株式等の売却益の増加
- 不動産(+58億円): CPDの完全子会社化にともなう特別利益の計上等
- 海外地域(△50億円): 前期に計上した有価証券評価益(欧州)の剥落等

(億円)	2023/3期	2024/3期
① 事業成長 ¹ (減損等 ² を除く)	3,729	4,017
② 減損等 ²	113	183
③ 貸倒関連費用	137	195
④ 経費	2,017	2,123
⑤ 特別損益	70	160
⑥ その他(税金費用等)	369	438

(注) ①~⑤は税引き前ベース、税金費用は⑥に含む
*1 売上総利益+営業外損益(償却債権取立益を除く)
*2 減損損失および米国不動産事業における損失

*3 詳細はP.43に記載

*4 2023年4月1日付で実施した組織改編にともない、セグメントの名称を変更

7

- ✓ 「純利益」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、もう少し詳しくお示しております。
- ✓ 一番左のピンク色の棒グラフが前期(2023年3月期)の純利益1,162億円、右端の赤色の棒グラフが当期(2024年3月期)の純利益1,238億円、その間に増益要因をオレンジの棒グラフで、減益要因を青の棒グラフでお示しております。
- ✓ なお、①から⑤までの要因は税引き前ベースの数値でございまして、⑥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。
- ✓ まず、①につきましては、減損等の損失を除いたベースでの「事業成長」をお示しておりますが、海外地域セグメントにおきまして、為替の円安影響や、米州子会社の再編にともなう決算取込期間の調整による増益効果があったことや、航空セグメントにおきましては、市場の回復や新規資産の積み上げ、エンジンリースの稼働率向上などによりリース料収入が増加したことなどによりまして、前期比288億円の増益要因となりました。
- ✓ 一方で、②は事業成長のうち「減損等」をお示しておりますが、航空セグメントにおきまして減損損失が減少した一方で、環境エネルギーセグメントにおけます国内太陽光発電案件での減損損失の計上や、不動産セグメントにおけます米国の市場悪化を背景とした損失の計上などによりまして、前期比69億円の減益要因となりました。
- ✓ ③の「貸倒関連費用」につきましては、航空セグメントにおきまして、貸倒引当金の大口戻し入れを計上した一方で、海外地域セグメントの米州地域において、コロナ期間中に好調だった運送セクターの市況悪化を背景に、主力事業であるトラックファイナンスで費用が増加したことなどによりまして、前期比58億円の減益要因となりました。
- ✓ ④の「経費」につきましては、海外地域セグメントにおける為替の円安影響や、米州子会社における再編の影響などによりまして、前期比105億円の減益要因となりました。
- ✓ ⑤の「特別損益」につきましては、政策保有株式などの売却益が増加したことや、不動産関連のセンターポイント・ディベロップメントの完全子会社化にともない、段階取得に係る差益を計上したことなどによりまして、前期比89億円の増益要因となりました。
- ✓ 以上の結果、2024年3月期の純利益は、前期比76億円増益の1,238億円となったものでございます。
- ✓ それでは次に、セグメント関連につきましてご説明いたします。
- ✓ 10ページにお進みください。

III. セグメント関連情報

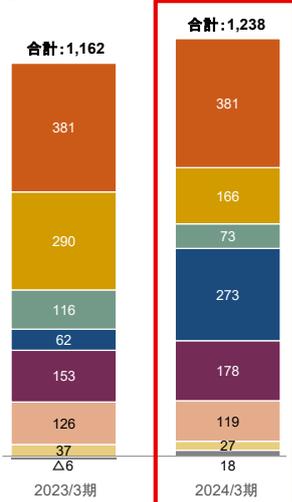
[← 目次に戻る](#)

 三菱HCキャピタル

セグメント利益の前期比 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
	23/3期	24/3期	前期比	
カスタマーソリューション	381	381	0	【+】 政策保有株式等の売却益の増加 【-】 前期に計上した不動産リースに係る大口売却益の剥落、前期に計上した営業外収益(受取保険金)の剥落
海外地域	290	166	-124	【-】 米州における貸倒関連費用の増加、前期に計上した欧州における有価証券評価益の剥落
環境エネルギー	116	73	-43	【+】 アセット売却益の増加、子会社の吸収合併にともなう税金費用の減少 【-】 太陽光発電案件に係る減損損失の計上、持分法投資利益の減少、一部のインフラ案件における一過性費用の計上
航空	62	273	+211	【+】 リース料収入の増加、貸倒引当金の大口戻入、減損損失の減少
ロジスティクス	153	178	+24	【+】 アセット売却益の増加
不動産	126	119	-7	【+】 アセット売却益の増加、CPDの完全子会社化にともなう特別利益の計上 【-】 米国案件における損失の計上、前期にDAFを連結除外した影響
モビリティ	37	27	-10	【-】 前期にCAを連結除外した影響
調整額	-6	18	+24	【+】 政策保有株式等の売却益の増加
合計	1,162	1,238	+76	

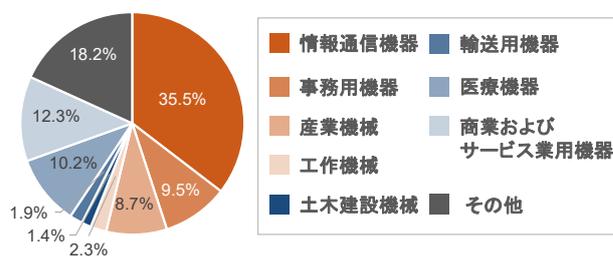
主要計数(億円)			
	2023/3期	2024/3期	前期比
売上総利益	1,165	1,159	-5
ベース利益	1,123	1,135	+12
アセット関連損益	42	24	-18
貸倒関連費用	-2	11	+14
経常利益	552	495	-56
セグメント利益	381	381	0
契約実行高	9,332	9,848	+516
セグメント資産残高			
	2023/3期末	2024/3期末	前期末比
セグメント資産残高	32,277	29,665	-2,611
リース	25,572	24,038	-1,534
割賦・貸付	4,819	4,034	-784
その他	1,885	1,592	-293

*1 詳細は2023年11月8日付リリース「連結子会社の異動(株式譲渡)」に関するお知らせをご参照

コメント

- 売上総利益は、ベース利益が増加したものの、前期に計上した不動産リースに係る大口売却益の剥落等により、前期比減益。
- セグメント利益は、貸倒関連費用の増加や前期に計上した営業外収益(受取保険金)が剥落したものの、政策保有株式等の売却益が増加したこと等により、前期比横ばい。
- セグメント資産残高は、首都圏リースおよびディー・エフ・エル・リースの株式譲渡^{*1}にともなう連結除外の影響等により、前期末比減少。

カスタマーソリューションの物件種類別リース取扱高内訳^{*2}(2024/3期)



*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・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

10

- ✓ まず、「カスタマーソリューション」セグメントでございますが、前期に計上いたしました不動産リースに係る大口売却益の剥落や、貸倒関連費用の増加、前期に計上した一部案件における受取保険金の剥落などはあったものの、ベース利益は増加し、また政策保有株式の売却益も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横ばいの381億円となりました。
- ✓ セグメント資産残高につきましては、事業ポートフォリオ変革の一環として、首都圏リース、ならびに、ディー・エフ・エル・リースを連結除外したことなどにより、前期比で減少しております。
- ✓ 次に11ページにお進みください。

海外地域①

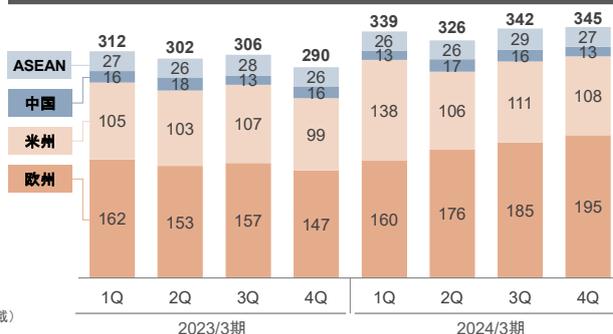
主要計数 ¹ (億円)				
	2023/3期	2024/3期	前期比(増減)	除、為替影響 ²
合計³				
売上総利益	1,211	1,353	+142	+32
貸倒関連費用	68	227	+159	+142
経常利益	353	243	-109	-135
セグメント利益	290	166	-124	-143
欧州				
売上総利益	621	718	+97	+23
貸倒関連費用	39	47	+8	+2
経常利益	182	227	+44	+20
セグメント利益	176	170	-6	-24
米州				
売上総利益	415	465	+49	+21
貸倒関連費用	14	169	+154	+143
経常利益	144	-15	-160	-159
セグメント利益	105	-13	-119	-118
中国				
売上総利益	65	60	-5	-8
貸倒関連費用	9	8	0	0
経常利益	1	8	+6	+5
セグメント利益	0	-2	-2	-3
ASEAN				
売上総利益	109	109	0	-5
貸倒関連費用	4	1	-2	-2
経常利益	30	28	-1	-3
セグメント利益	23	16	-6	-8

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 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.53に記載)
³ 本部勘定である「その他」を含むため、各地域の合算値とは一致しない

コメント

- 売上総利益は、米州子会社の再編にともなう決算取込期間の調整による増益効果、前期に欧州で計上した一時的な費用の剥落等により、前期比増益。
- 経常利益は、米州において、コロナ禍で好況だった運送セクターの市況悪化を背景として貸倒関連費用が増加したこと等により、前期比減益。
- セグメント利益は、経常利益の減少に加え、前期に欧州で計上した有価証券評価益の剥落等により、前期比減益。

四半期別の売上総利益の推移(億円)



- ✓ 「海外地域」セグメントにつきましては、米州での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や、前期に欧州で計上した一時的な費用の剥落などはあったものの、米州における貸倒関連費用の増加や、前期に欧州で計上した有価証券評価益の剥落などによりまして、セグメント利益は前期比124億円減少の166億円となりました。
- ✓ 契約実行高やセグメント資産残高につきましては、次の12ページに記載しておりますので、後ほどご覧ください。
- ✓ なお、米州事業においては、運送セクターの運賃下落など、市況悪化を背景に貸倒関連費用は大きく増加しましたが、右下のグラフにお示している通り、売上総利益は安定的に推移しております。
- ✓ また、運賃の下落は、底打ちした可能性が高いと考えており、2024年の後半には前年同期比でプラスに転じると予想されております。過去のトレンドをみましても、この運賃と当社の延滞率には相関関係があることから、運賃が増加に転じることで、貸倒関連費用も徐々に改善していくと予想しております。
- ✓ それでは、ページが飛びまして、13ページにお進みください。

主要計数 ^{*1} (億円)				
	2023/3期	2024/3期	前期比 (増減)	除、為替影響 ^{*2}
契約実行高	13,007	13,896	+888	-287
欧州	7,297	8,222	+925	+83
米州	3,937	4,147	+209	-37
中国	658	339	-318	-343
ASEAN	1,114	1,186	+72	+9
その他	-	-	-	-
	2023/3期末	2024/3期末	前期末比 (増減)	除、為替影響 ^{*2}
セグメント資産残高	26,442	30,708	+4,265	+473
欧州	13,107	16,217	+3,110	+934
米州	9,348	10,867	+1,518	+251
中国	1,621	1,153	-468	-629
ASEAN	2,345	2,416	+71	-117
その他	20	53	+33	+33

*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 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.53に記載)

補足(事業の概況など)

- 欧州
 - ✓ コンシューマーファイナンス事業(個人向けファイナンス)では、市場金利の安定化とともに、顧客へのコスト転嫁が進むことで収益性が改善しつつある。今後も市場金利が安定的に推移すれば、収益の改善が徐々に進む見通し。
 - ✓ ピークルソリューション事業(車両に係るトータルソリューションの提供)では、半導体不足等のサプライチェーン問題の改善により新車供給が回復傾向にあり、新規案件の増加に追い風。
- 米州
 - ✓ 主力取り扱い物件である商用トラックについて、運送セクターの運賃下落を受け、顧客である運送業者の一部で財務状況が悪化。運賃は2024年後半に前年同期比でプラスに転じる見通し。

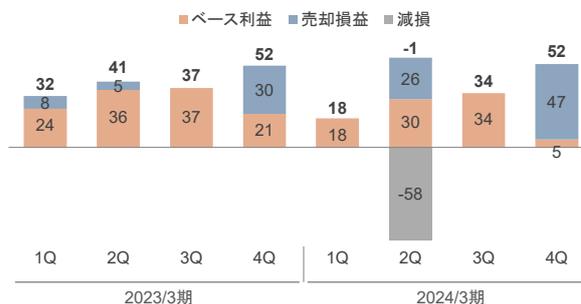
主要計数(億円)			
	2023/3期	2024/3期	前期比
売上総利益	164	104	-59
ベース利益	120	89	-31
アセット関連損益	44	15	-28
貸倒関連費用	18	23	+4
経常利益	143	53	-90
セグメント利益	116	73	-43
契約実行高	358	228	-129

	2023/3期末	2024/3期末	前期末比
セグメント資産残高	4,332	4,166	-166
再エネファイナンス	929	766	-162
再エネ電力事業	2,957	2,885	-71
国内	2,194	2,066	-128
海外	762	819	+56
その他	446	513	+66

コメント

- 売上総利益は、アセット売却益が増加したものの、国内太陽光発電案件に係る減損損失を計上したほか、一部のインフラ案件における一過性費用の計上や子会社再編にともなう決算取込期間の調整によるベース利益の減少等により、前期比減益。
- セグメント利益は、税金費用が減少したものの、売上総利益や持分法投資利益の減少、前期に計上したインフラ案件における持分売却益の剥落等により、前期比減益。

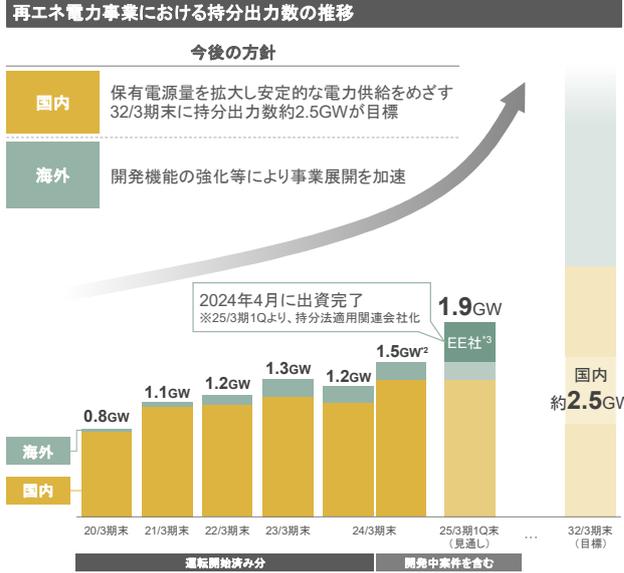
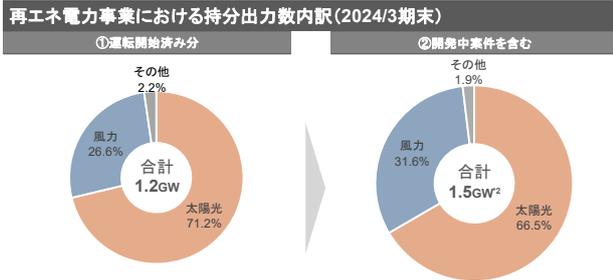
四半期別の売上総利益の内訳(億円)



13

- ✓ 「環境エネルギー」セグメントにつきましては、アセット売却益は増加したものの、国内の太陽光発電案件において減損損失を計上したことや、一部のインフラ案件において一過性の費用を計上したこと、また、持分法投資利益が減少したことなどによりまして、セグメント利益は前期比43億円減少の73億円となりました。
- ✓ なお、右下には四半期別での売上総利益の推移をお示しておりますが、第4四半期のベース利益が落ち込んでおります。これは、先ほど申し上げました、一部のインフラ案件において、一過性の費用を計上したことなどによるものでございまして、それを除くと安定的に推移しております。
- ✓ ページが飛びまして、15ページにお進みください。

	2023/3期末	2024/3期末	前期末比
合計	1,366	1,293	-72
太陽光	1,020	920	-100
国内	990	904	-86
海外	30	16	-13
風力	340	343	+3
国内	193	196	+3
海外	147	147	-
その他	4	29	+24



*1 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再エネ電力事業の国内と、海外の一部(EE社は含まない)

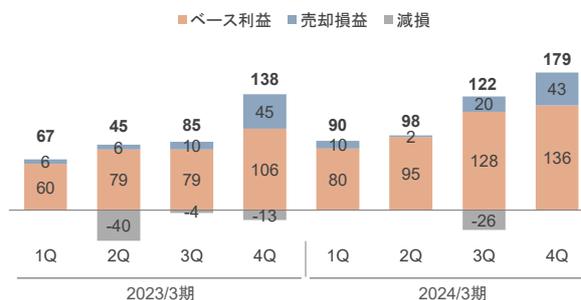
*2 2024/3期末時点で獲得済み未実行出力数のみ反映した見通し(2025/3期以降の新規受注案件は考慮せず)
*3 2024年4月16日にEE社の全株式の20%を取得(詳細はP.39に記載)

主要計数(億円)			
	2023/3期	2024/3期	前期比
売上総利益	336	491	+155
ベース利益	325	441	+115
アセット関連損益	10	49	+39
貸倒関連費用	30	-66	-97
経常利益	91	323	+232
セグメント利益	62	273	+211
契約実行高	1,956	4,563	+2,606
セグメント資産残高			
	2023/3期末	2024/3期末	前期末比
セグメント資産残高	16,402	20,200	+3,798
航空機リース(JSA)	12,036	14,285	+2,249
エンジンリース(ELF)	3,665	5,273	+1,607
航空機リース等(MHC)	700	641	-58

コメント

- 売上総利益は、市場回復や新規資産の積み上げ、エンジンの稼働率向上などによるリース料収入の増加、減損損失の減少等により、前期比増益。
- セグメント利益は、売上総利益の増加に加えて、貸倒引当金の大口戻入の計上、MHCが保有する航空機リース取引に係る為替評価損の減少等により、前期比増益。
- セグメント資産残高は、航空機リースおよびエンジンリース案件の新規実行や為替影響等により、前期末比増加。

四半期別の売上総利益の内訳(億円)



- ✓ 「航空」セグメントにつきましては、市場の回復や新規資産の積み上げ、エンジンリースの稼働率向上などによりリース料収入が増加したことや、減損損失の減少、貸倒引当金の大口の戻し入れなどによりまして、セグメント利益は前期比211億円増加の273億円となりました。
- ✓ ページが飛びまして、17ページにお進みください。

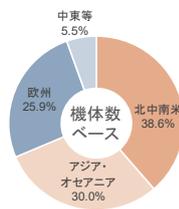
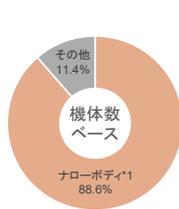
航空②

航空関連資産の保有状況

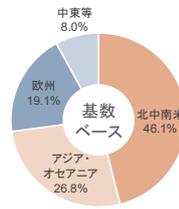
	2023/3期末	2024/3期末	前期末比
航空機体数(JSA)	199機	220機	+21機
購入機体数	13機	32機	+19機
売却機体数	5機	11機	+6機
平均機齢(JSA)	4.9年	5.0年	+0.1年
平均残リース期間(JSA)	7.1年	7.2年	+0.1年
エンジン基数(ELF)	347基	411基	+64基

航空関連の保有資産内訳(2024/3期末)

①航空機アセットタイプ別・地域別

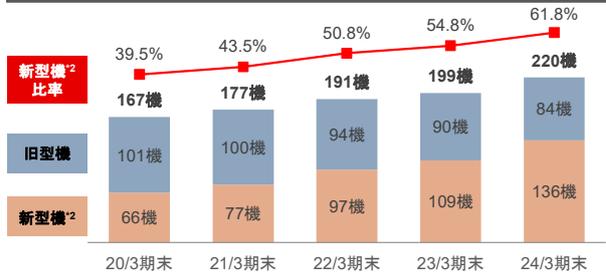


②航空機エンジン地域別

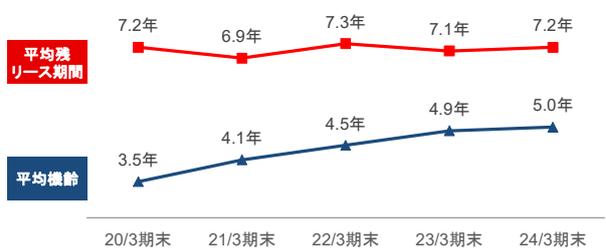


*1 主に近距離線で使用する単通路機(A320シリーズ、B737シリーズ等)
 *2 旧型機に比して燃費効率が良く、CO2排出量の少ない機体
 対象機体:A220/A320NEO/A321NEO/A350/B737MAX/B787

航空機の保有機体数の推移



航空機の各種計数の推移

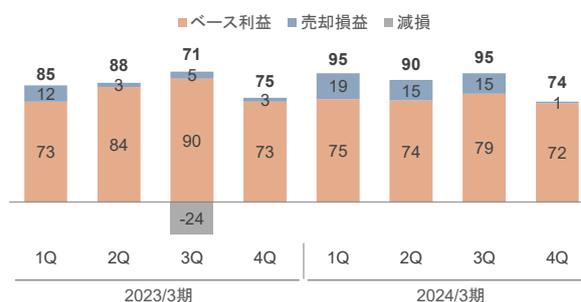


主要計数(億円)			
	2023/3期	2024/3期	前期比
売上総利益	321	355	+34
ベース利益	322	302	-19
アセット関連損益	0	52	+53
貸倒関連費用	0	0	0
経常利益	199	229	+29
セグメント利益	153	178	+24
契約実行高	553	383	-170
セグメント資産残高			
	2023/3期末	2024/3期末	前期末比
セグメント資産残高	10,929	10,990	+61
海上コンテナ	7,930	7,826	-103
鉄道貨車	2,568	2,906	+337
船舶	430	257	-172

コメント

- セグメント利益は、市況に過熱感のあった海上コンテナのリース稼働率正常化によりリース料収入は減少したものの、アセット売却益(主に船舶)の増加等により、前期比増益。
- 契約実行高は、市況を踏まえて海上コンテナの新規投資を抑制したことにより、前期比減少。
- セグメント資産残高は、契約実行高の減少や船舶の売却があったものの、為替影響により、前期末比増加。

四半期別の売上総利益の内訳(億円)



17

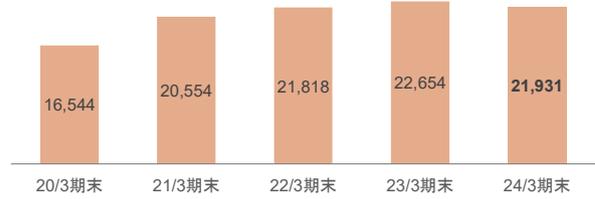
- ✓ 「ロジスティクス」セグメントにつきましては、海上コンテナリース事業において、これまで少し過熱感のあったコンテナ稼働率の正常化にともないリース料収入が減少した一方で、船舶を中心としたアセット売却益の増加などによりまして、セグメント利益は前期比24億円増加の178億円となりました。
- ✓ ページが飛びまして、19ページにお進みください。

ロジスティクス②

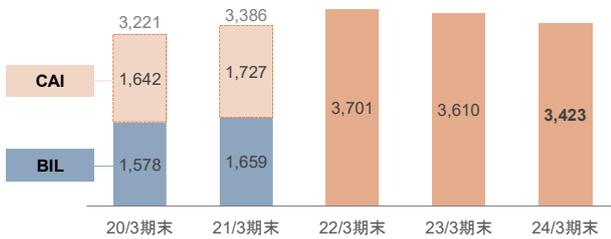
ロジスティクス関連資産の保有状況

	2023/3期末	2024/3期末	前期末比
海上コンテナフリート数 (千TEU ^{*1})	3,412	3,246	-165
海上コンテナフリート数 (千CEU ^{*2})	3,610	3,423	-187
鉄道貨車車両台数(両)	22,654	21,931	-723

鉄道貨車車両台数(両)の推移

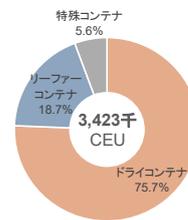


海上コンテナフリート数(千CEU)の推移^{*3}

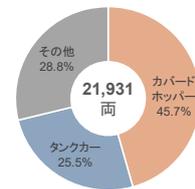


ロジスティクス関連の保有資産内訳(2024/3期末)

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(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)

*3 CAIの20/3期末および21/3期末は買収前につき参考値

主要計数(億円)			
	2023/3期	2024/3期	前期比
売上総利益	249	238	-10
ベース利益	109	37	-71
アセット関連損益	140	201	+61
貸倒関連費用	22	0	-23
経常利益	136	159	+22
セグメント利益	126	119	-7
契約実行高	879	1,520	+641
セグメント資産残高			
	2023/3期末	2024/3期末	前期末比
セグメント資産残高	4,472	5,254	+781
国内	3,846 ^{*1}	4,622	+776
ファイナンス事業	1,554 ^{*1}	1,777	+223
投資事業	1,571 ^{*1}	2,093	+521
賃貸事業	719	751	+32
海外 (ファイナンス事業のみ)	591 ^{*1}	481	-110
のれん等	34 ^{*1}	150	+115

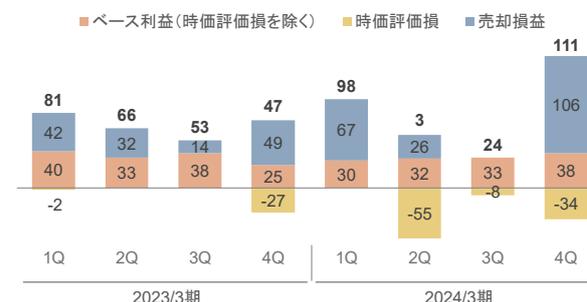
^{*1} 定義変更による過年度修正を実施
^① 国内(ファイナンス事業)に区分していた本社ブックの海外案件(37億円)を海外に変更
^② 投資事業に区分していた事業会社向けの持分法投資残高(11億円)をのれん等に変更
 国内: 3,894⇒3,846(△48)、国内(ファイナンス事業): 1,592⇒1,554(△37)、
 投資事業: 1,582⇒1,571(△11)、海外: 554⇒591(+37)、のれん等: 23⇒34(+11)

^{*2} 投融資先に係る時価評価損であり、減損ではないことから、アセット関連損益には含まない(アセット関連損益の詳細はP.11に記載)

コメント

- 売上総利益は、アセット売却益が増加したものの、米国不動産市場の悪化を背景とした時価評価損^{*2}の計上やDAFの連結除外によるベース利益の減少等により、前期比減益。
- 経常利益は貸倒関連費用の減少等により、前期比増益。
- セグメント利益は、経常利益の増加、CPDの完全子会社化にともなう特別利益の計上があったものの、税金費用の増加等により前期比減益。
- セグメント資産残高は、CPDの完全子会社化、投資事業やファイナンス事業の新規実行の増加等により、前期末比増加。

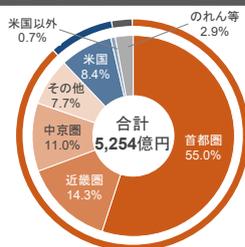
四半期別の売上総利益の内訳(億円)



- ✓ 「不動産」セグメントにつきましては、アセット売却益の増加やセンターポイント・ディベロップメントの完全子会社化にともなう段階取得に係る差益の計上などがあった一方で、米国不動産市場の悪化を背景とした評価損失の計上や、ダイヤモンドアセットファイナンスの連結除外影響などによりまして、セグメント利益は前期比7億円減少の119億円となりました。
- ✓ なお、この米国不動産における評価損失は、投融資先に係る時価評価損でありまして、会計上は減損損失とは異なることから、このページではアセット関連損益には含まず、ベース利益に含めてお示ししております。一方で性質上は減損損失に似たものでもありますので、7ページでお示したウォーターフォールチャートでは、「減損等」に入れているものでございます。
- ✓ 20ページにお進みください。

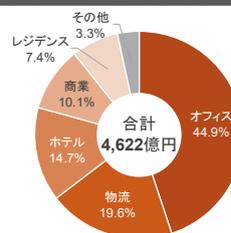
不動産②

不動産の地域別セグメント資産残高内訳(2024/3期末)

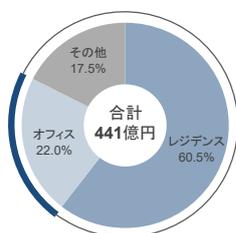


国内	4,622億円 (88%)
海外	481億円 (9%)
のれん等	150億円 (3%)
合計	5,254億円 (100%)

国内のASETタイプ別セグメント資産残高内訳(2024/3期末)



米国のASETタイプ別セグメント資産残高内訳(2024/3期末)



オフィス	97億円 (22%)
レジデンス その他	344億円 (78%)
合計	441億円 (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441億円。
✓ 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97億円、不動産セグメントの資産残高に占める割合は1.8%、当社全体のセグメント資産残高に占める割合は0.1%。

- ✓ 左下のパイチャートでお示している通り、当社の米国不動産事業におけるセグメント資産残高は441億円となっております。
- ✓ このうち、米国において市況悪化がみられる「オフィス」の資産残高は97億円となっており、不動産セグメントの資産残高に占める割合としては1.8%、連結全体での割合としてはわずか0.1%と極めて限定的な規模となっております。
- ✓ なお、米国における新規の契約実行は停止しております。
- ✓ 21ページにお進みください。

主要計数(億円)			
	2023/3期	2024/3期	前期比
売上総利益	90	12	-77
貸倒関連費用	0	0	0
経常利益	41	23	-17
セグメント利益	37	27	-10
契約実行高	318	143	-174
車両管理台数(千台)			
	2023/3期末	2024/3期末	前期末比
モビリティセグメント ¹	355	353	-2
【参考】 当社グループ合算²	-	638	-

¹ 持分法適用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)
³ 海外地域セグメントに属するBangkok Mitsubishi HC Capitalよりオートリース事業を移管
 (詳細は2023年2月1日付リリース「オートリース業界のグローバルリーディングカンパニーであるALD社とタイ王国におけるオートリース共同事業会社設立に合意」をご参照)

コメント

- 各段階利益において、子会社再編にともないCAを連結除外した影響等により、前期比減益。
- 契約実行高は、CAを連結除外した影響等により、前期比減少。
- セグメント資産は、前期に新設したタイにおけるオートリース事業会社への事業移管³などにより、前期末比増加。

- ✓ 「モビリティ」セグメントにつきましては、子会社再編にともない、三菱HCキャピタルオートリースを連結除外した影響などによりまして、セグメント利益は10億円減少の27億円となりました。
- ✓ それでは次に、2025年3月期の業績予想につきましてご説明いたします。
- ✓ 23ページにお進みください。

IV. 2025年3月期 業績予想

[← 目次に戻る](#)

 三菱HCキャピタル

業績予想

- ✓ 2025年3月期の純利益は、前期比111億円(9.0%)増益の1,350億円を予想。
前期に計上した特別利益の反動減が生じるものの、航空事業をはじめとした各事業の伸長、前期に計上した大口損失の剥落などにより、増益を見込む。
- ✓ 2025年3月期のROAは前期比0.1pt上昇の1.2%、ROEは前期比0.3pt上昇の8.0%を見込む。
- ✓ 1株当たり年間配当金は、26期連続増配となる前期比3円増配の40円(中間:20円、期末:20円)、配当性向42.5%を予想。

	2024/3期	2025/3期 ^{*1}	増減(増減率)
1 純利益	1,238億円	1,350億円	+111億円 (+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 【配当性向】	37円 ^{*2} 【42.9%】	40円 【42.5%】	+3円 [-0.4pt]

*1 想定為替レートは\$1=140円、£1=170円

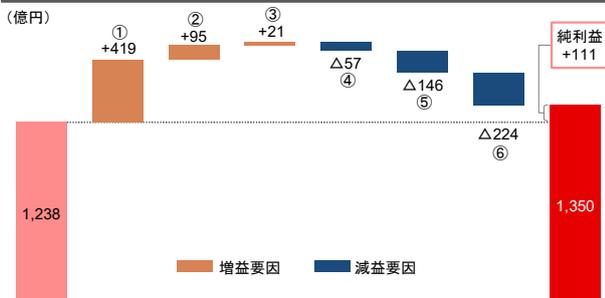
*2 2024年3月期の期末配当については、2024年5月22日に開催される取締役会において決議予定

23

- ✓ 2025年3月期の純利益は、前期に計上した特別利益の反動減はあるものの、航空をはじめとした各セグメントにおける事業伸長や、前期に計上した大口損失の剥落などによりまして、前期比111億円増益の1,350億円を見込んでおります。
- ✓ また、ROAは前期比0.1ポイント上昇の1.2%、ROEは前期比0.3ポイント上昇の8.0%を見込んでおります。
- ✓ 1株当たりの年間配当金は、26期連続増配となる、前期比3円増配の40円を予想しております。
なお、純利益1,350億円を前提とした配当性向は42.5%となります。
- ✓ 私(佐藤)からの説明は以上となります。

純利益(予想)の前期比 増減要因

純利益の増減



2024/3期 (実績) インカムゲイン* アセット関連損益 貸倒関連費用 経費 特別損益 その他(税金費用等) (予想) 2025/3期 (予想)

(億円)	2024/3期(実績)	2025/3期(予想)
① インカムゲイン*	3,490	3,910
② アセット関連損益	343	439
③ 貸倒関連費用	195	173
④ 経費	2,123	2,180
⑤ 特別損益	160	13
⑥ その他(税金費用等)	438	662

(注) ①-⑤は税引き前ベース、税金費用は⑥に含む
* ベース利益+営業外損益(償却債権取立益を除く)

① インカムゲイン:419億円増加

- 航空事業、環境エネルギー事業、カスタマーソリューションを中心とした事業伸長
- 米国不動産事業における損失の減少

② アセット関連損益:95億円増加

- 航空事業におけるアセット売却益の増加
- 環境エネルギー事業において前期に計上した減損損失の剥落
- 不動産事業において前期に計上した大口売却益の反動減

③ 貸倒関連費用:21億円減少

- 海外地域の米州事業における費用の減少
- 航空事業において前期に計上した貸倒引当金の大口戻入の剥落

④ 経費:57億円増加

- 営業活動推進にともなう費用の増加

⑤ 特別損益:146億円減少

- 不動産事業において前期に計上した一過性収益の剥落
- カスタマーソリューション等において前期に計上した政策保有株式等の売却益の反動減

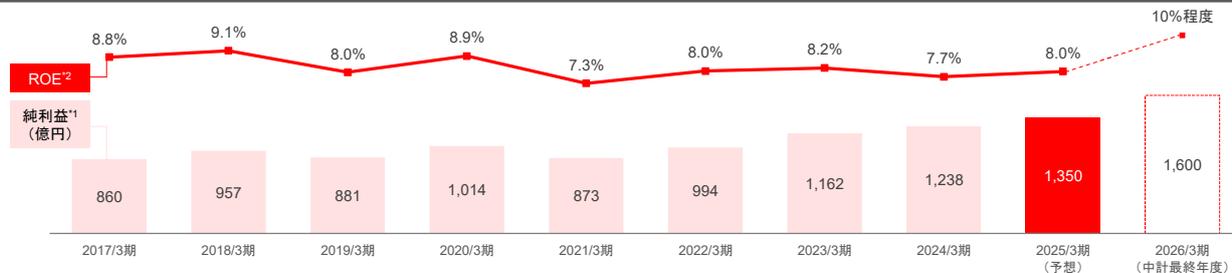
⑥ その他(税金費用等):224億円増加

- 利益の増加にともなう税金費用の増加
- 前期に計上した税金費用の減額効果の剥落等

主要計数の推移

- ✓ 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ROE²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 (予想)	前期比 (増減)	2026/3期 (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

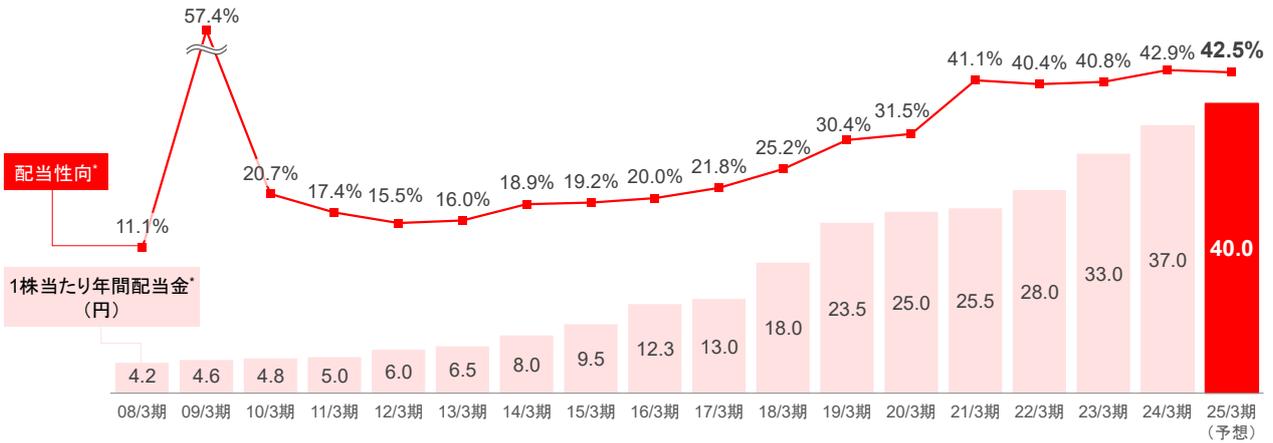
¹ 2017/3期から2021/3期については、MUL(日本基準の親会社株主に帰属する当期純利益)とHC(IFRSの親会社の所有者に帰属する当期利益)の単純合算値

² 2017/3期から2021/3期についてはMUL実績

配当予想

- ✓ 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MUL実績

V. 中期経営計画(2025中計)の進捗

← 目次に戻る

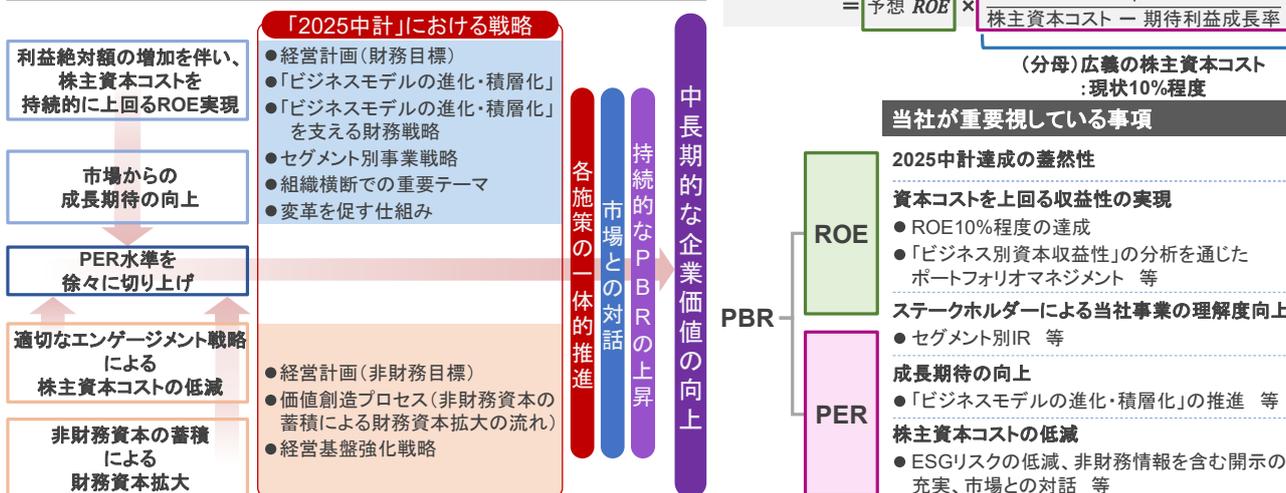
 三菱HCキャピタル

- ✓ それでは私(久井)より、資料の「V. 中期経営計画(2025中計)の進捗」につきまして、ご説明させていただきます。
- ✓ 昨年度より、三菱HCキャピタルとして初めての中期経営計画となる「2025中計」を始動いたしました。
- ✓ この中計初年度となる昨年度は、三菱HCキャピタルが新たなフェーズに移行する上で非常に重要な1年と位置づけ、「変革」をテーマに様々な取り組みを実施してまいりました。多くの成果を創出した一方で、課題として浮き彫りになった点もありました。
- ✓ ただいま、佐藤から、昨年度の決算について説明いたしましたが、私からは、視点を「2025中計」、さらには、その先も含めた中長期的なところにおいて、少しお話をさせていただきます。
- ✓ 資料の28ページをご覧ください。

中長期的な企業価値向上に向けた取組み

✓ 株主資本コストを持続的に上回るROE実現と成長期待向上や株主資本コスト低減によるPER向上を通じて、中長期的な企業価値の向上をめざす。2025中計達成はそのマイルストーンであり、目標達成に向けた進捗状況を踏まえて市場との対話を進めていく。

企業価値向上に向けた道筋と「2025中計」の関係



28

- ✓ ページ冒頭にも触れておりますが、弊社は、中長期的な企業価値の向上に向けて、「2025中計」達成はそのマイルストーンであり、目標達成に向けた進捗状況を踏まえ、市場との対話を進めていく考えです。
- ✓ 言い換えると、「三菱HCキャピタルは着実に前進しており、持続的に企業価値を高めていく会社である」と確信していただけるよう、本日の決算説明会のみならず、様々な機会を活用して、皆さまとの対話を深めていきたいと考えております。
- ✓ なお、「2025中計」の概要は、34ページにポイントをまとめてありますので、適宜ご参照ください。
- ✓ まずは、28ページ左側をご覧ください。ここでは、企業価値向上に向けた道筋と「2025中計」の関係を図示しました。ただいま申し上げたことと重なりますが、私どもといたしましては、「2025中計」における戦略やそれに基づく各施策の着実かつ一体的な推進、そしてそれらの状況を市場と対話することが、持続的なPBR上昇を含めた中長期的な企業価値向上に繋がる、と考えております。
- ✓ ページ右側をご覧ください。企業価値を測る一つの指標であるPBRを、ROEとPERの2つの観点からどのように向上させるべきか、弊社として重要視している事項を示しております。
- ✓ まず、弊社の株主資本コストは「現状10%程度」という認識のもと、「ROE10%程度」を「2025中計」の財務目標の一つとした上で、「2025中計」達成をめざしており、その蓋然性を高めてまいります。収益性を高めるためにも、新規投資を含む資産の入れ替えや、事業毎の戦略とリスク特性を踏まえたリスク・リターン最適化を含むポートフォリオマネジメントが重要だと考えています。
- ✓ 一方で、投資家の皆さまからは「リース会社はいろいろやっていて、何をやっているのかわかりにくい」、「リース会社もたくさんあるけど、御社の特徴は何か」といったご指摘・ご質問をいただくことも間々あります。ステークホルダーの皆さまに弊社の事業をより理解していただく努力も必要だと痛感しており、今年度から事業別IR説明会等もスタートします。
- ✓ また、収益性の向上に加え、弊社に対する成長期待という面においては、「2025中計」の骨子の一つである「ビジネスモデルの進化・積層化」、すなわち、従来型の単純なリースやファイナンスから、高付加価値・高ROAビジネスへのシフトを推進し、単なる既存ビジネスの延長線の姿ではない成長を果たし、市場からの評価を高めていきたいと考えています。
- ✓ 他方、ESGリスクの低減や、開示をベースとした対話なども通じて、株主資本コストの低減にも努めてまいります。
- ✓ それでは、29ページをご覧ください。

2025中計進捗状況

成果

- ▶ 2025中計初年度の財務目標はROEを除き達成。航空やロジスティクスが全体を牽引。
- ▶ 非財務目標も2025中計目標達成に向け着実に進捗。
- ▶ 事業ポートフォリオ変革・資本効率改善に向けた資産入替も順調に進展。
 - 新規投資：European Energy社向け出資、センターポイント・ディベロップメント完全子会社化等
 - 売却・撤退：首都圏リース・DFLリース売却、積水リース売却(予定)、個人向けカード事業撤退、政策保有株式売却等

課題

- ▶ 「ビジネスモデルの進化・積層化」(高付加価値・高ROAビジネスへのシフト等)のスピード感不足。特に、カスタマーソリューションにおける本格的な収益貢献に資するビジネスの創出が今後の課題。
- ▶ 海外地域の米州事業では、主力の商用トラック向け販売金融事業で与信コストが増加。収益力回復が急務。

24-25年度 方向性

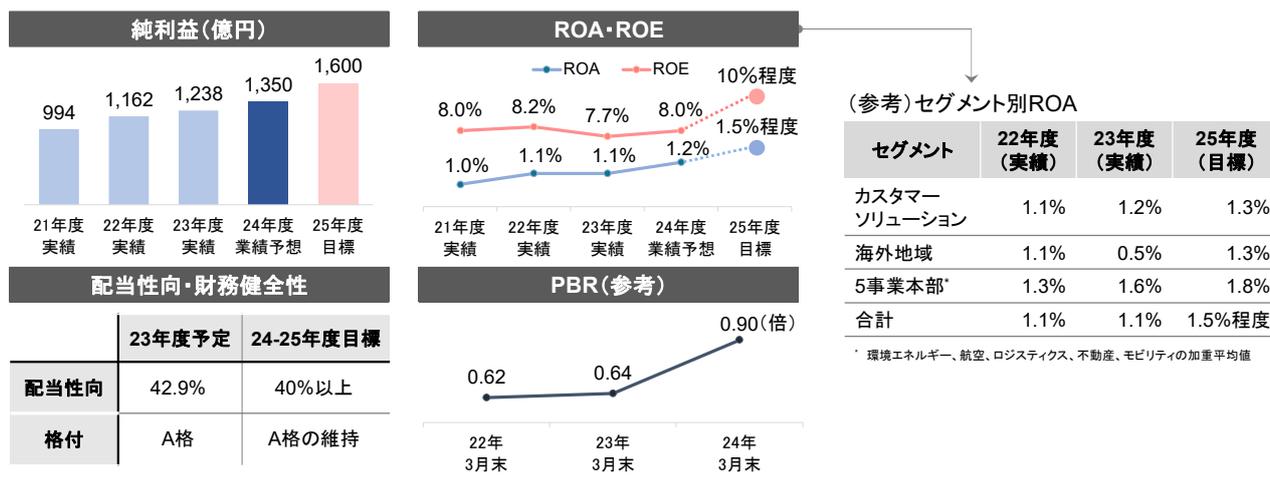
- ▶ 財務・非財務各種目標を達成し、持続的なPBR上昇・企業価値向上を継続。
- ▶ カスタマーソリューションにおける「ビジネスモデルの進化・積層化」の早期具現化、収益拡大に向けた各種施策の推進。
- ▶ 海外地域の米州事業では、リスク管理態勢の見直しや事業ポートフォリオの分散・再構築等を通じ、早期に収益力を回復・拡大。
- ▶ 組織横断での重要テーマ、変革を促す仕組みに関する各種施策を加速させ、次期中計に繋がる「種まき」を推進。

29

- ✓ このページでは、「2025中計」初年度の進捗状況と、それを踏まえた中計の残り2年の方向性の全体感をご説明いたします。
- ✓ まず、成果としては、「2025中計」初年度の財務目標は、円安影響でわずかに計画未達となったROEを除いて達成、非財務目標も着実に進捗しました。
また、先般発表いたしましたデンマーク「European Energy社」への約1,100億円の出資を実行したほか、グループ会社再編を実行するなど、事業ポートフォリオの最適化に向けた取り組みを着実に推進しました。
- ✓ 一方で、「2025中計」達成に向けた課題もみえて来ました。
- ✓ 一点目は、既存ビジネスの収益力強化や高付加価値ビジネスの積み上げ等をめざす「ビジネスモデルの進化・積層化」のスピード感が不足しています。
特に、弊社の基盤セグメントであるカスタマーソリューションにおいて本格的な収益貢献・ROA向上に資するビジネスの創出が課題だと認識しています。
- ✓ 二点目は、佐藤からの昨年度決算の説明の中でもありました通り、海外地域のうち、「米州」の業績、特に主業である商用トラック販売金融分野で与信コストが増加しており、早期の収益力回復が急務と考えています。
- ✓ これら中計初年度の成果・課題を踏まえ、中計残り2年の方向性の全体感としては、次のように考えております。
- ✓ まず、財務・非財務それぞれの各種目標を確実に達成し、市場からの信頼・期待を維持・向上しながら、企業価値向上を継続していきます。
- ✓ また、課題の一点目で挙げました、カスタマーソリューションにおきましては、全社ベースで各種施策を講じ、「ビジネスモデルの進化・積層化」に資するビジネス創出、本格的な収益貢献・ROA向上の動きを加速します。
- ✓ 課題の二点目の米州に関しましては、外部評価も踏まえたリスク管理態勢の見直しや事業ポートフォリオの分散・再構築などを通じた適切なリスク・リターンの実現によって、早期の収益回復と拡大を図ってまいります。
- ✓ また、現中計「2025中計」は、10年後を睨んだ次期、さらにはその次の中計に繋がる、「ホップ」「ステップ」「ジャンプ」の「ホップ」に当たる中計ですので、後ほどご説明します「組織横断での重要テーマ」や「変革を促す仕組み」に関する各種施策を加速させ、次期、次々期中計に繋がる「種まき」を推進します。
- ✓ 30ページをご覧ください。

財務目標

- ✓ 25年度は2023年5月15日付対外公表値である「純利益1,600億円・ROA1.5%程度・ROE10%程度」から変更無し。セグメント別では、市況が好調に推移している航空、ロジスティクスが利益成長を牽引しつつ、戦略を順調に進捗させている環境エネルギー、不動産も下支えすることで、全社としての利益成長を見込む。
- ✓ 既存事業の収益力強化や新規事業への投資と低収益事業の売却・撤退により「ビジネスモデルの進化・積層化」を推進し、全セグメントでROAを向上させていく。



- ✓ このページでは、全社の財務目標についてまとめております。
- ✓ 2025年度の純利益・ROA・ROEの目標や、財務戦略に関する方針は「2025中計」策定時点から不変で、純利益1,600億円、ROA1.5%程度、ROE10%程度をめざします。
- ✓ 市況が好調に推移している航空、ロジスティクスが利益成長を牽引しつつ、戦略を順調に進捗させている環境エネルギー、不動産も下支えすることで、全社としての利益成長を見込みます。
- ✓ また、2023年度に減速した海外地域(米州)の収益力回復を含む既存事業の収益力強化、さらには引き続き新規事業への投資と低収益事業の売却・撤退を進めることで、全体のROAを向上させていきます。
- ✓ ご参考として、ページ右側に大きなセグメントの括りでのROA推移をお示しております。
- ✓ 31ページをご覧ください。

非財務目標

✓ 非財務目標は着実に進捗。DX関連項目の定性目標を定量化。目標達成に向けた施策や定性目標の定量化を継続。

		KPI (斜体括弧:対象範囲(連結or単体))	目標 (2025中計期間)	23年度実績	評価
人材 基盤 ノウハウ	人的資本	経営戦略に合致した人材ポートフォリオの充足度 <i>(単体)</i>	人材ポートフォリオの枠組みを策定、充足度を可視化	約1,200名に対するアセスメント実施	○
		従業員エンゲージメントサーベイ結果 <i>(単体)</i>	サーベイ内容を精緻化し、分析を高度化	エンゲージメントサーベイの設問の抜本的見直し	○
	知的資本	DXアセスメント* 「スタンダード」レベル以上の人材比率 <i>(単体)</i>	80%以上	46.8% (前年度比+22.0pt)	○
		月平均残業時間(業務効率) <i>(単体)</i>	14時間以下	18時間47分 (同▲0.6時間)	▲
		有給休暇取得率 <i>(単体)</i>	70%以上	74.4% (同+5.7pt)	◎
対外的な関係性 ・アセット基盤	製造資本	GHG排出量(Scope3) <i>(連結)</i>	影響度の高いカテゴリーを主に分析し、Scope3を可視化	アセットおよび取引毎に実態調査、手法を検証	○
	自然資本	GHG排出量(Scope1,2) <i>(連結)</i>	2030年度:2019年度対比▲55% 2050年度:ネットゼロ	22年度実績:▲31.3%(23年度実績は集計中)	○
	社会・関係資本	エネルギー使用量(国内) <i>(単体+国内グループ会社)</i>	前年度比▲1%を継続	22年度実績:▲16.9%(23年度実績は集計中)	◎

□: 新KPI・目標(既存KPI・目標をアップデート) * DXアセスメント: 外部業者提供のDXリテラシー水準を測るツールで、結果によって「ビギナー」「スタンダード」「エキスパート」の3つのレベルに分類される。

- ✓ このページでは、非財務目標についてまとめております。
- ✓ 情報量が多いので詳細説明は割愛させていただきますが、ページ右端の「評価」欄でお示ししております通り、全体として目標達成に向けて予定通り進展しております。
- ✓ 中ほどのピンク色のボックスについては、昨年公表時点では定性的だったDX・業務効率関連のKPI・目標を定量化いたしました。今後、人的資本関連の項目に関しても、定性目標の定量化や、それに基づく施策実行を進めていきます。
- ✓ なお、これまで2025中計関連の資料において「女性管理職比率」と「育休・産休利用率」の目標を対外的に明示しておりましたが、多様性の観点から、男性・女性という画一的な区分の目標開示はグローバル企業として適切ではない、との考えに基づき、これらの目標を本資料からは除いております。
- ✓ 32ページをご覧ください。

事業戦略 - 組織横断での重要テーマ

- ✓ 4つの重要テーマは2025中計のキーワードの一つである「種まき」に資するものであり、テーマ毎に収益貢献までの時間軸に違いはあるが、取り組みの進捗は概ね順調。
- ✓ 各テーマへの取り組みを契機として各セグメント間の連携が活性化。

水素

将来のめざす姿

国内屈指の再エネ電源ホルダーとして、グリーン水素製造を軸とした水素サプライチェーンの構築に貢献

23年度の主な取り組み

- 水素需要の有望な領域において個別テーマを設定。「空港・航空」、「都市開発」、「自立分散型コミュニティ(離島等)」、「物流インダストリー」等のテーマごとにパートナー企業とともに実証事業等の組成を検討。

EV

将来のめざす姿

EVを起点にカーボンニュートラル社会の実現に貢献

23年度の主な取り組み

- 国内外にてEV・充電設備の導入や運用、その設置が可能な駐車場および再エネの供給を総合的に提案するEV統合型サービスの提供を開始。

物流

将来のめざす姿

物流サプライチェーン上の社会的課題・顧客ニーズに対し、有力パートナーとの協働による最適な物流ソリューションの構築・提供を通じて、物流サービスのフルラインナップ化を実現

23年度の主な取り組み

- ロジスティード・NEXT Logistics Japan等の物流ソリューションパートナーとの協議およびMHC顧客へ共同提案の実施。

脱炭素ソリューション

将来のめざす姿

脱炭素社会の実現に向けた総合サービスプロバイダーへの進化

23年度の主な取り組み

- 顧客のエネルギーと設備の一体管理サービスの構築・提案、顧客向けCO2削減ロードマップ策定支援サービスを開始。

32

- ✓ 事業戦略のうち、複数セグメントが組織横断的に取り組んでいる重要な4つのテーマについてご説明いたします。
- ✓ テーマごとに市場環境や収益貢献までの時間軸などが異なるため、テーマ特性に応じた「将来のめざす姿」を設定しています。短期間で定量効果が創出されないテーマも含まれますが、「2025中計」のキーワードの一つの「種まき」に資する取り組みとなります。
- ✓ 「水素」は、長期的な時間軸から取り組みを推進しており、まずは、水素分野の有望領域において、「空港・航空」などの個別テーマごとにパートナー企業との実証事業の体制構築を検討していく計画で、既に複数の具体的なプロジェクトがスタートしております。
- ✓ 「EV」は、短中期的な時間軸から取り組みを推進しており、既に、EVの導入・運用に必要な機能を広範囲に提供できる統合型サービス提供を開始しました。これは昨年9月にプレスリリースしましたが、「初期費用無しで、EV、充電機器の導入、運用、その設置が可能な駐車場および再エネの供給を、統合的に提案するサービスの提供」というものです。また、これも今年3月にプレスリリースしましたが、温室効果ガス排出量の削減支援システム、およびEVのフリートマネジメントシステムの提供などを手掛ける企業との資本業務提携契約も締結しました。この「EV」分野は、2024年度以降、早期に収益化していく計画です。
- ✓ 「物流」は、中長期的な時間軸から、物流サービスのフルラインナップ化の実現をめざしており、物流DXなどの課題に関する検討を進めております。統合前の日立キャピタル時代からの事業パートナーであるロジスティード(旧日立物流)、また、日野自動車を中心となって立ち上げ、物流・荷主各社・弊社も出資しているNEXT Logistics Japanとの協働ビジネスなど、こちらも既に複数の具体的なプロジェクトが進んでおります。
- ✓ 「脱炭素ソリューション」は、かなり広範なテーマとなり、個別テーマとしては排出権、蓄電池活用、SAF(持続可能な航空燃料)など、複数の分野で検討を進めておりますが、短中期的な時間軸からは、CO2可視化・省エネ等のワンストップサービスの構築・提供に向けて、顧客向け「CO2削減ロードマップ策定支援サービス」などを開始しています。
- ✓ 33ページをご覧ください。

変革を促す仕組み

- ✓ 社内の変革意識は着実に醸成されており(①変革の土壌を整える)、変革創出やその推進(②変革を生み出す、③変革を推進する)に関しては、23年度に社内プログラム開始や各種ルール策定・変更などを実施し、24年度以降にそれらを本格化する計画。

① 変革の土壌を「整える」

▶ 全社員の変革意識の醸成。

23年度実績(主な取り組み)

- 2025中計に係るサーベイを実施。結果を踏まえ、変革意識醸成に係る施策を実施。
- 社長ブログ開設等、経営から社員向けの情報発信機会を増強。

24-25年度計画(主な取り組み)

- ビジネスプロセスリエンジニアリング等による時間創出施策の実施。
- 本部長主導による、本部別の変革施策の展開。

② 変革を「生み出す」

▶ 変革に資する取り組みが活発に生み出されるための仕組みを構築。

23年度実績(主な取り組み)

- Zero-Gravity Venture Lab(通称:ゼログラ)における、社内起業プログラム第1期実施や、アイデア募集コンテスト等施策の拡充。
- 変革を促す新組織評価制度の運用開始。

24-25年度計画(主な取り組み)

- 社内起業プログラム第1期の事業化検証に加えて第2期を実施。施策の更なる拡充・見直し検討。
- 組織評価制度のさらなる見直し検討。

③ 変革を「推進する」

▶ 効率的な意思決定プロセスや権限委譲を進めることで、アジャイルな検討態勢を構築し、変革を推進。

23年度実績(主な取り組み)

- スタートアップ企業を対象とした社内投資枠「イノベーション投資ファンド」(100億円)の設立(活用実績は7件/投資額6.9億円)。
- 取締役会付議基準の改定による現場への権限委譲推進(重要テーマの審議時間拡大)

24-25年度計画(主な取り組み)

- イノベーション投資ファンドの拡充・見直し検討。
- 分権化・権限委譲を前提とした、各種社内規程の改定と組織再編を継続的に実施。

- ✓ 最後に、「変革を促す仕組み」についてご説明いたします。
- ✓ 弊社は3年前、旧三菱UFJリースと旧日立キャピタルが統合し、新たな経営陣で新統合会社の将来像を議論した際、「10年後には、リース会社の枠を超えた企業になっていなければいけない、そのためには従来の延長線上ではない変革が必要だ」との意見で一致しました。これはどの業界・どの企業にも共通の課題だとは思いますが、会計基準の変更などを含め逆風の吹くリース業界にとっては喫緊の課題だと認識し、弊社としましては、この「2025中計」の開始以降、3つのアプローチから変革を推進しています。
- ✓ 最初の「①変革の土壌を整える」は、経営主導で、全社員の変革意識を醸成するものです。昨年度は、全社サーベイの結果に基づき変革意識を醸成する施策を実行し、その効果を確認しました。今後も、弊社を「さらに挑戦する会社」にすべく、経営トップである私自身からの発信を含めて多様な取り組みを継続してまいります。
- ✓ 次の「②変革を生み出す」は、変革に資する取り組みが活発に生み出されるための仕組みを構築するものです。昨年度は、「ゼログラ」と呼ばれる新規ビジネス開発の加速を促す取り組みの一環として、社内起業プログラムをスタート、35件のエントリーから2件が最終審査を通過し、これらの事業化検証を進めています。同様のプログラムを今年度も実施するとともに、組織評価制度も変革を促すための見直しをするなど、新規ビジネス開発を促進してまいります。
- ✓ 3つ目の「③変革を推進する」は、効率的な意思決定プロセスや権限委譲などを進めることで、アジャイルな検討体制を構築し、変革を推進するものです。昨年度から開始した、スタートアップ企業を対象とした「イノベーション投資ファンド」に関しては、7件・総額6.9億円の活用実績がありました。まだまだ個々の投資は少額に留まっておりますが、現場への権限委譲の結果、スピード感と責任感ある投資判断が助長され、「変革」が確実に進んでいると実感しております。投資枠100億円に対して積み上げ余地は十分あり、本投資枠の活用促進を図ってまいります。
- ✓ 説明は以上となりますが、冒頭申し上げました通り、34ページに「2025中計」の概要を示しているほか、35ページにセグメント別の事業戦略の方向性について示しておりますので、ご参照ください。
- ✓ 今後も、「2025中計」の目標達成に向けて、全社一丸となって取り組みを推進してまいります。加えて、今回のように、「2025中計」やあるべき姿に関する進捗状況や各種目標の達成確度が高まりつつある状況を、皆さまと共有・対話する場を継続的に設け、相互理解を深めていければと考えています。

【参考①】2025中計概要(2023/5/15公表内容の振り返り)

✓ 2025中計は「10年後のありたい姿」の実現に向けた「ホップ」の位置付け。新領域への「種まき」や、既存領域の再構築や再定義を通じた「足場固め」を着実に行いつつ「ビジネスモデルの進化・積層化」を推進し、中長期的な企業価値向上に繋げていく計画。

10年後のありたい姿
未踏の未来へ、
ともに挑むイノベーター



2025中計骨子

- ▶ 「ビジネスモデルの進化・積層化」推進による収益力向上 (ビジネス類型③④⑤(右図参照)の積み上げが重要テーマ)
- ▶ 成長性・資本収益性・財務健全性の3つのバランスを取り、バランスシートの最適化をめざす
- ▶ 「ステップ」「ジャンプ」に向けた種まきと足場固めがキーワード

主要戦略

- ▶ 事業戦略
「ビジネスモデルの進化・積層化」を基軸とした 全社・セグメント別戦略の展開
- ▶ 経営基盤強化戦略
人材の育成・確保や、財務基盤・社内基盤の強靭化
- ▶ 変革を促す仕組み
変革に向けた意識改革等の推進

目標

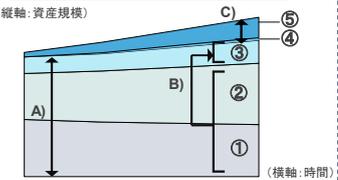
- 財務 : 純利益1,600億円 / ROA1.5%程度 / ROE10%程度 (配当性向40%以上・A格維持)
- 非財務 : GHG排出量(Scope1,2) 30年度: 19年度対比▲55%、50年度: ネットゼロ / 人材ポートフォリオの枠組み策定・充足度可視化 など

【「ビジネスモデルの進化・積層化」のイメージ】

ビジネスモデルを5つに類型化

- ⑤ アセット活用事業
- ④ データ活用プラットフォームサービス
- ③ ファイナンス+サービス
- ② アセットファイナンス
- ① カスタマーファイナンス

(縦軸: 資産規模)



- A) 顧客基盤
既存ビジネスの収益力の強化と効率化
- B) 既存ビジネスを高付加価値サービスにシフト
- C) 新事業の「開発」

【参考②】事業戦略 - セグメントごとの方向性

カスタマーソリューション

- 各パートナー企業とPoC^{*1}を積み重ねてきた多くの新サービスをローンチし、収益性を向上。
- 顧客への付加価値提供・経営課題解決に繋がるソリューションを創出し、社内連携・横展開の促進により、「ビジネスモデルの進化・積層化」を加速。
- 新CRM^{*2}の構築・活用および人員のリアロケーション実施により、営業精度向上・効率化など営業プロセスを変革。

*1 PoC(Proof of Concept): 新しいアイデアや技術の実現可能性を検証すること
*2 CRM(Customer Relationship Management): 顧客情報管理システム

海外地域

【欧州】

- 脱炭素分野等における新規優良資産の積み上げや、中古車売却益の増加等の収益拡大戦略を推進。
- 資金調達コスト低減等による金利マージンの拡大。

【米州】

- 金利環境の落ち着きに加え、プライシング基準の見直し等の施策実現によるマージン拡大。
- 商用トラック向け販売金融事業において、第三者評価を踏まえ与信リスクのコントロールモデル・プロセスの見直しを実施。
- 適切なリスクリターンを実現するための事業ポートフォリオの分散・再構築。

航空

- JSA・ELF保有資産の本邦大口投資家向け売却促進。
- 機体リース/エンジンリース/パーツアウトビジネスのバリューチェーン強化による収益性向上。
- インオーガニック実行により良質ポートフォリオを拡大。

ロジスティクス

- コンテナリース事業における新規投資による案件積み上げ、オペレーションの更なる高度化による高稼働率の維持。
- 北米貨車リース事業における好採算案件の獲得、資産回転型オペレーションの強化による売却益の継続的な獲得。

環境エネルギー

- 国内保有電源量(太陽光・風力等)の更なる拡大(24年度中に1,000MW超到達)。
- 国内太陽光・バイオマス発電事業におけるマイナー出資の発電事業の売却加速。
- 2024年4月に20%出資を実施したEuropean Energy社を通じた欧州での再生エネルギー事業の展開。
- 海外インフラ資産の売却によるポートフォリオの入れ替え。

不動産

- 国内における開発強化・バリューアップ力向上による期中収益の向上、物件売却益の継続的な獲得。
- 国内ファイナンス事業におけるO&D^{*3}およびポートフォリオの再構築。
- 米国問題案件における損失抑制、回収極大化。

*3 O&D(Origination & Distribution):

不動産ノンリコースローンにつき、優先部分と劣後部分に分けるなど一部の債権を外部に売却・パートアウトすることで収益性を高めるビジネスモデル

モビリティ

- 国内外のEV統合型サービスの拡充。
- 国内オートリース会社2社の合併によるコストシナジーの創出および営業力強化。

VI. 参考情報

[← 目次に戻る](#)

 三菱HCキャピタル

2024年3月期における主なトピックス①

- :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

2023年4月

- ✓ グループ会社である三菱HCキャピタルエナジーと東京地下鉄とのバーチャルPPA(再生可能エネルギー電気に係る非化石証書譲渡契約)の締結を発表。
- ✓ 物流施設の開発ならびにこれらに特化した **①** 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(CPD)の完全子会社化を実施。



① マルチテナント型物流施設「CPD名古屋みなと」

2023年5月 **②**

- ✓ グループ会社HSEにおける再エネアグリゲーション事業の開始を発表(再生可能エネルギーの発電量予測や発電計画の作成、それらを踏まえた電力および非化石価値の提供を実施)。



② 横浜町雲雀平風力発電所(青森県)

2023年6月

- ✓ 新サービスの創出や新事業開発の促進を目的とする、スタートアップ企業を対象とした総額100億円の投資枠「イノベーション投資ファンド(詳細はP.41ご参照)」の創設を発表。

2023年8月

- ✓ イノベーションに関するインテリジェンス機能の強化に向けた、米国シリコンバレーにおける活動開始を発表。



③ 当社においてEVIに関する統合型サービスを活用して導入したEVの営業車

2023年9月

- ✓ 洋上風力発電事業におけるO&M(保守・点検・修繕)業務の安定化、効率化に向けたホライズン・オーシャン・マネジメントとの業務提携を発表。

2023年9月 **③**

- ✓ 三菱HCキャピタルエナジーと三菱オートリースがEV・充電インフラ、その電源としての再生可能エネルギーの供給を含めたEV導入・運用に必要な統合型サービスを提供開始。

2024年3月期における主なトピックス②

2023年11月

- ✓ PCサブスクリプションサービスを含めたスタートアップ企業支援の包括パッケージの提供に向けた、レノボ・ジャパンおよび三菱UFJ信託銀行との3社間での業務提携を発表。
- ✓ ビックカメラおよび山善とともに、経済産業省の委託事業として物流施設におけるロボットを活用した実証事業の開始を発表。

- ✓ TOPPANエッジとともに、顔写真収集・認証サービスのサブスクリプションモデルでの提供を開始。

- ✓ 航空業界におけるDXおよびSDGsの推進に向けた連携強化を目的に、航空機エンジン部品の製造・販売等を行うAeroEdgeとの協業契約を締結。

■: 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

2023年12月 4

- ✓ ソラリスが提供するミミズ型管内走行ロボット「Sooha」を活用した予防保全型インフラメンテナンスのトライアルサービスの提供開始を発表。

2023年12月

- ✓ 新ビジネスの開発加速を図る施策「Zero-Gravity Venture Lab」の社内起業プログラムにおいて第1期の最終審査通過案件を決定、事業会社設立に向けて本格始動。

2024年1月

- ✓ 再生可能エネルギーおよび次世代エネルギー事業を展開するデンマーク王国のEuropean Energy A/Sへの出資を決定(2024年4月に出資実行)。

2024年1月

- ✓ グループ会社であるディー・エフ・エル・リース、首都圏リースの株式譲渡。

2024年2月

- ✓ 当社グループと東急、東急パワーサプライにおけるPPAを活用した再生可能エネルギー発電に関する共同事業の開始、ならびに第一号案件の契約締結を発表。
- ✓ グループ会社である積水リースの株式譲渡を発表。

- ✓ ロボティクス分野における新規事業の開発・推進を加速するため、あらたな専門組織「ロボティクス事業開発部」を2024年4月付で設置することを発表。

2024年3月

- ✓ 日立製作所と協働で、当社における生成AIの本格利用を開始。



4 ソラリスが提供するミミズ型管内走行ロボット「Sooha」

欧州の再生可能・次世代エネルギー事業会社への出資①

欧州の再生可能・次世代エネルギー事業会社への出資

- ✓ 2024年1月19日に発表の通り、欧州を中心に再生可能エネルギー（以下、再エネ）および次世代エネルギー事業を展開するデンマークのEuropean Energy A/Sに約7億ユーロ（約1,100億円^{*1}）を投資し、EE社株式の20%を取得する出資契約を締結。
- ✓ 2024年4月16日に出資を完了し、持分法適用関連会社化。

本出資の戦略的意義・目的

- ✓ 中期経営計画（2025中計）にて掲げる「ビジネスモデルの進化・積層化」に向けて、環境エネルギー事業における主要戦略の一つに「再生可能エネルギー事業の開発機能強化」を掲げており、本出資はその柱となる取り組み。
- ✓ また、当社は社会的課題の解決、社会価値の創出に向けて組織横断で取り組む重要テーマの一つに「水素」を掲げており、グローバルで先行するEE社のPower to X^{*2}（以下、PtX）分野の取り組みとのシナジー創出をめざす。
- ✓ EE社との戦略的パートナーシップにより、両社が有する技術力およびノウハウなどを活用し、グローバルでの再エネ事業、次世代エネルギー事業開発のさらなる加速、展開を図ることで、脱炭素社会の実現に貢献。

会社概要		連結業績 ^{*3}				
名 称	European Energy A/S EUROPEAN ENERGY	(百万ユーロ)	2020/12期	2021/12期	2022/12期	2023/12期
本 社	デンマーク	売上高	206	328	438	420
代 表 者	Knud Erik Andersen, CEO	EBITDA	61	81	140	178
資 本 金	40,624千ユーロ（2023年12月末時点）	純利益	16	51	80	102
設 立	2004年4月	純資産	235	350	391	432
展 開 地 域	欧州を中心とする世界28カ国	総資産	739	1,174	1,743	2,027
従 業 員	609人（2023年12月末時点）					



▲ EE社が開発したデンマーク・ホルメン所在の発電設備

^{*1} 1ユーロ=163.24円換算

^{*2} 詳細はP.40に参照

^{*3} EE社の発表に基づき、2022/12期の実績を修正

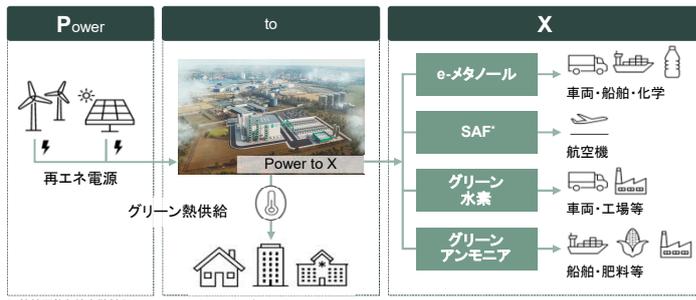
欧州の再生可能・次世代エネルギー事業会社への出資②

EE社の概要・強み

- ✓ 欧州を中心に世界28カ国で事業を展開、累計3GW以上の再生エネの開発実績、ならびに60GW以上の開発・建設パイプラインを保有。
- ✓ 太陽光・陸上風力を中心に開発しており、開発したプロジェクトの売却収入、および完工したプロジェクトからの売電収入が主な収益源。着実に業容を拡大しており、利益成長を続けている。
- ✓ また、さらなる需要拡大が見込まれる、再生エネ由来の電力を活用したグリーン水素やe-メタノール等を製造するPIX事業にも取り組む。PIX事業では引き受け先が確保された商業ベースの案件を開発しており、本分野ではグローバルにおける先駆的なプレーヤー。

【ご参考】Power to X事業の概要

- ✓ Power to Xとは、再生エネ由来の電力で水を電気分解し、製造された水素を化石燃料や原料等の代替のために活用する技術。再生エネ電力(Power)を水素 / e-メタノール / グリーンアンモニア等のグリーン燃料(X)に変換することを意味する。



* 持続可能な航空燃料 (Sustainable Aviation Fuel)



▲ 計画中のe-メタノール製造プラント(完成イメージ)

2024年3月期における「イノベーション投資ファンド」の投資実績

✓ 2024年3月期における投資実績は合計7件。現在の検討中案件は約10件。

<p>1</p>  <p>主な事業 宿泊予約管理、価格設定のDXサービス提供</p>	<p>2</p>  <p>主な事業 フードロス削減に資する販売機の運用</p>	<p>3</p>  <p>主な事業 オンラインレンディングプラットフォーム事業の開発・運営</p>	<p>4</p>  <p>主な事業 地域連携強化など病院経営を改善する製品の提供</p>
<p>5</p>  <p>主な事業 民泊・短期賃貸サービスの運営</p>	<p>6</p>  <p>主な事業 電子紹介状システム、医療資源データベースの構築</p>	<p>7</p>  <p>主な事業 脱炭素化・EVエネルギーマネジメント関連のDXサービスの提供</p>	<p>投資期間 2023年4月からの3年間</p> <p>ファンド総額 100億円</p>

経営統合シナジーの発現状況

- ✓ 経営資源シナジーは経営統合後3年間で約100億円が発現(当初計画通り)。
- ✓ 営業シナジーと投資シナジーも順調に発現。

経営資源



人事

✓ 採用の最適化、人事制度の統合効果



グループ会社の再編

✓ 国内外グループ会社の統合効果



ファシリティ

✓ 同一エリアのオフィス同床化による効果



IT

✓ 業務システムの統合効果

営業

国内外連携によるクロスセルや販売金融の強化など

✓ 経営統合後の2年間で、クロスセルにより1,000件以上の案件を成約

投資

主な投資実績

01 米国の大手海上コンテナリース会社CAIの買収

安定的なリース需要と高い収益性を有する海上コンテナリース事業の強化を目的に、米国の大手海上コンテナリース会社CAI社を買収

投資額 約11億米ドル
(1米ドル114円換算で約1,260億円)



02 再生可能・次世代エネルギー事業会社「European Energy A/S」への出資参画

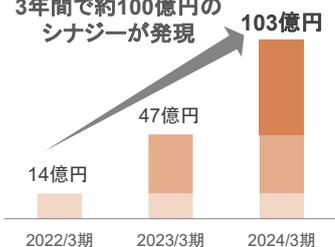
欧州を中心に再生可能エネルギーおよび次世代エネルギー事業を展開するデンマークのEuropean Energy A/Sに対する出資(約1,100億円)を決定。同社株式の20%を取得し、持分法適用関連会社化(詳細はP.39ご参照)

投資額 約7億ユーロ
(1ユーロ163.24円換算で約1,100億円)



経営資源シナジー発現の推移

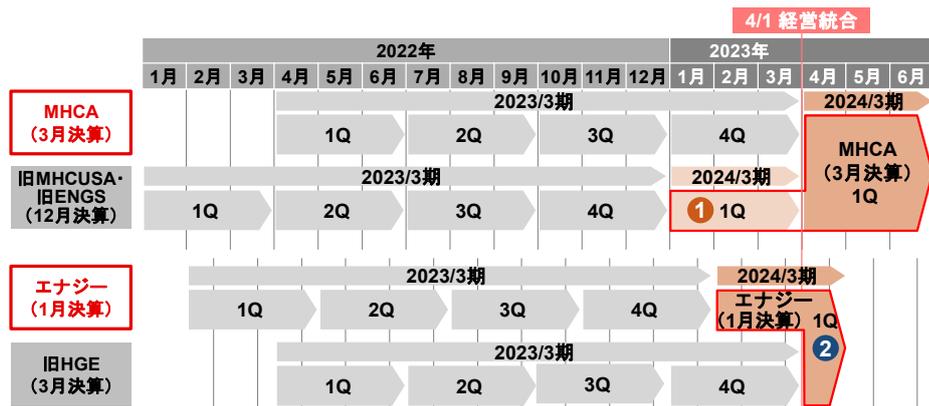
3年間で約100億円のシナジーが発現



期	シナジー発現額 (億円)
2022/3期	14
2023/3期	47
2024/3期	103

子会社再編にともなう決算取込期間の調整による影響

- ✓ 2023年4月1日付で、米国におけるグループ会社であるMitsubishi HC Capital America, Inc.(MHCA)、Mitsubishi HC Capital (U.S.A.) Inc.(MHCUSA)およびENGES Commercial Finance Co.(ENGES)について、MHCAを存続会社とする経営統合を実施。
- ✓ また、同日付にて、太陽光発電事業などを手掛ける三菱HCキャピタルエナジー株式会社(エナジー)とHGE株式会社(HGE)について、エナジーを存続会社とする経営統合を実施。
- ✓ 本統合による2024年3月期における影響は以下の通り。



前期比でのPL影響

① 増益効果

3社統合後のMHCAとしての2023年4～6月実績(3カ月)に加え、旧MHCUSAと旧ENGESの2023年1～3月実績(3カ月)を取り込んでいる。

② 減益要因

旧HGEの実績については、2023年4月実績(1カ月)のみを取り込んでいる。

セグメント別利益①(四半期別)

(億円)		2023/3期					2024/3期						
		1Q	2Q	3Q	4Q	累計	1Q	2Q	3Q	4Q	累計	前期比	
1	カスタマーソリューション	売上総利益	312	280	279	293	1,165	278	277	298	305	1,159	-5
2		ベース利益	285	276	273	287	1,123	277	277	292	289	1,135	+12
3		アセット関連損益	26	4	5	6	42	1	0	6	16	24	-18
4		経常利益	167	135	122	126	552	113	97	128	156	495	-56
5		セグメント利益	112	93	81	93	381	82	70	93	136	381	0
6	海外地域	売上総利益	312	302	306	290	1,211	339	326	342	345	1,353	+142
7		経常利益	126	102	67	56	353	70	83	68	21	243	-109
8		セグメント利益	102	133	33	20	290	40	61	53	10	166	-124
9	環境エネルギー	売上総利益	32	41	37	52	164	18	-1	34	52	104	-59
10		ベース利益	24	36	37	21	120	18	30	34	5	89	-31
11		アセット関連損益	8	5	-	30	44	0	-32	-	47	15	-28
12		経常利益	26	34	37	45	143	6	-6	20	33	53	-90
13		セグメント利益	19	35	28	33	116	26	0	13	33	73	-43
14	航空	売上総利益	67	45	85	138	336	90	98	122	179	491	+155
15		ベース利益	60	79	79	106	325	80	95	128	136	441	+115
16		アセット関連損益	6	-34	5	31	10	10	2	-6	43	49	+39
17		経常利益	-12	-25	40	89	91	28	76	92	124	323	+232
18		セグメント利益	-9	-18	28	61	62	23	49	69	130	273	+211

セグメント別利益②(四半期別)

(億円)		2023/3期					2024/3期						
		1Q	2Q	3Q	4Q	累計	1Q	2Q	3Q	4Q	累計	前期比	
19	ロジスティクス	売上総利益	85	88	71	75	321	95	90	95	74	355	+34
20		ベース利益	73	84	90	73	322	75	74	79	72	302	-19
21		アセット関連損益	12	3	-19	2	0	19	15	15	1	52	+53
22		経常利益	58	58	39	43	199	66	59	60	42	229	+29
23		セグメント利益	46	45	31	30	153	54	44	46	33	178	+24
24	不動産	売上総利益	81	66	53	47	249	98	3	24	111	238	-10
25		ベース利益	38	33	38	-2	109	30	-22	24	4	37	-71
26		アセット関連損益	42	32	14	49	140	67	26	-	106	201	+61
27		経常利益	41	42	32	19	136	85	-16	2	87	159	+22
28		セグメント利益	26	28	22	48	126	117	-48	-3	54	119	-7
29	モビリティ	売上総利益	25	22	23	19	90	3	2	3	3	12	-77
30		経常利益	16	11	11	1	41	8	6	6	2	23	-17
31		セグメント利益	13	10	9	4	37	8	7	7	4	27	-10
32	調整額	売上総利益	14	0	10	9	34	21	6	28	28	84	+50
33		経常利益	-5	-22	-12	-18	-58	-3	-9	-5	6	-12	+45
34		セグメント利益	8	-16	-8	10	-6	-2	-7	-1	30	18	+24
35	合計	売上総利益	932	846	867	926	3,573	946	803	949	1,100	3,800	+227
36		ベース利益	835	835	860	805	3,336	847	789	934	885	3,457	+120
37		アセット関連損益	97	11	6	121	236	99	14	15	215	343	+107
38		経常利益	419	338	338	364	1,460	377	291	373	473	1,516	+55
39		セグメント利益	320	311	227	303	1,162	351	176	278	432	1,238	+76

アセット関連損益(四半期別)

(億円)	2023/3期					2024/3期					
	1Q	2Q	3Q	4Q	累計	1Q	2Q	3Q	4Q	累計	前期比
1 カスタマーソリューション	26	4	5	6	42	1	0	6	16	24	-18
2 売却損益	26	4	5	6	42	1	0	6	16	24	-18
3 減損	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4 環境エネルギー	8	5	-	30	44	0	-32	-	47	15	-28
5 売却損益	8	5	-	30	44	0	26	-	47	73	+29
6 減損	-	-	-	-	-	-	-58	-	-	-58	-58
7 航空	6	-34	5	31	10	10	2	-6	43	49	+39
8 売却損益	6	6	10	45	69	10	2	20	43	77	+7
9 減損	-	-40	-4	-13	-59	-	-	-26	0	-27	+32
10 ロジスティクス	12	3	-19	2	0	19	15	15	1	52	+53
11 売却損益	12	3	5	3	23	19	15	15	1	52	+28
12 減損	-	-	-24	0	-24	-	-	-	-	-	+24
13 不動産	42	32	14	49	140	67	26	-	106	201	+61
14 売却損益	42	32	14	49	140	67	26	-	106	201	+61
15 減損	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16 アセット関連損益 合計	97	11	6	121	236	99	14	15	215	343	+107
17 売却損益	97	52	35	135	320	99	72	42	215	429	+108
18 減損	-	-40	-28	-14	-84	-	-58	-26	0	-85	-1

(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)

		2023/3期	2024/3期
1	カスタマーソリューション	1Q: 【+】 一部案件における営業外収益(受取保険金): 約10億円	4Q: 【+】 政策保有株式等の売却損益: 約55億円
2	海外地域	2Q: 【+】 欧州子会社における持分法投資先の適用範囲除外にともなう有価証券評価益: 約70億円	1Q: 【+】 米州における子会社再編の影響: 約10億円
		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IT関連費用: 約10億円 【-】 中国における一過性の営業費用: 約10億円	【-】 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 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
		4Q: 【-】 欧州における法令対応にともなう一時的な費用: 約30億円 【-】 欧州(英国)における法人税率上昇にともなう影響: 約20億円	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
3	環境エネルギー	1Q: 【+】 欧州風力発電事業の持分法投資利益増加: 約10億円 2Q: 【+】 インフラ事業における一部案件の持分売却: 約20億円	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 4Q: 【-】 個別案件における一過性費用の計上: 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35億円	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
		2Q: 【-】 MHC保有の航空機リース取引に係る為替評価損: 約30億円	2Q: 【+】 貸倒引当金の大口戻入: 約40億円 【-】 MHC保有の航空機リース取引に係る為替評価損: 約25億円
		3Q: 【-】 MHC保有の航空機リース取引に係る為替評価損: 約10億円	3Q: 【+】 貸倒引当金の大口戻入: 約15億円
		4Q: 【-】 一部顧客の破綻にともなう費用: 約20億円 【+】 MHC保有の航空機リース取引に係る為替評価益: 約20億円	4Q: 【+】 税金費用の戻入: 約15億円
5	ロジスティクス		
6	不動産	1Q: 【-】 大口の貸倒関連費用: 約20億円	1Q: 【+】 CPDの完全子会社化にともなう特別利益: 約48億円
		4Q: 【+】 DAFの株式譲渡にともなう影響: 約20億円 【-】 米国不動産事業における損失の計上: 約27億円	2Q: 【-】 米国不動産事業における損失の計上: 約55億円 【-】 税金費用の増加: 約15億円
7	モビリティ		
8	調整額		3Q: 【-】 米国不動産事業における損失の計上: 約8億円
			4Q: 【-】 米国不動産事業における損失の計上: 約34億円
			1Q: 【+】 米州における子会社再編の影響: 約15億円
			4Q: 【+】 政策保有株式等の売却損益: 約40億円

(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)		2022/3期末	2023/3期末	2024/3期	前期末比(増減)
1	カスタマーソリューション	33,376	32,277	29,665	-2,611
2	構成比	35.7%	33.5%	29.1%	-4.4pt
3	海外地域	23,163	26,442	30,708	+4,265
4	構成比	24.8%	27.5%	30.2%	+2.7pt
5	環境エネルギー	4,193	4,332	4,166	-166
6	構成比	4.5%	4.5%	4.1%	-0.4pt
7	航空	13,651	16,402	20,200	+3,798
8	構成比	14.6%	17.0%	19.8%	+2.8pt
9	ロジスティクス	10,267	10,929	10,990	+61
10	構成比	11.0%	11.4%	10.8%	-0.6pt
11	不動産	7,127	4,472	5,254	+781
12	構成比	7.6%	4.6%	5.2%	+0.6pt
13	モビリティ	1,294	414	519	+105
14	構成比	1.4%	0.4%	0.5%	+0.1pt
15	調整額	379	1,058	290	-768
16	構成比	0.4%	1.1%	0.3%	-0.8pt
17	セグメント資産残高 合計	93,453	96,329	101,794	+5,465

セグメント別契約実行高

(億円)	2023/3期	2024/3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	9,332	9,848	+516	+5.5%
2 海外地域	13,007	13,896	+888	+6.8%
3 環境エネルギー	358	228	-129	-36.2%
4 航空	1,956	4,563	+2,606	+133.3%
5 ロジスティクス	553	383	-170	-30.8%
6 不動産	879	1,520	+641	+72.9%
7 モビリティ	318	143	-174	-54.9%
8 調整額	-	-64	-64	-
9 契約実行高 合計	26,406	30,519	+4,113	+15.6%

セグメント別貸倒関連費用

(億円)	2023/3期	2024/3期	前期比(増減)
1 カスタマーソリューション	-2	11	+14
2 海外地域	68	227	+159
3 環境エネルギー	18	23	+4
4 航空	30	-66	-97
5 ロジスティクス	0	0	0
6 不動産	22	0	-23
7 モビリティ	0	0	0
8 調整額	0	0	0
9 貸倒関連費用合計	137	195	+58

連結損益計算書 関連項目



(百万円)	2021/3期*	2022/3期	2023/3期	2024/3期
1 売上高	1,713,891	1,765,559	1,896,231	1,950,583
	-	+3.0%	+7.4%	+2.9%
2 売上原価	1,418,066	1,430,898	1,538,904	1,570,487
	-	+0.9%	+7.5%	+2.1%
3 資金原価	92,392	77,493	136,656	209,127
	-	-16.1%	+76.3%	+53.0%
4 売上総利益	295,825	334,661	357,327	380,095
	-	+13.1%	+6.8%	+6.4%
5 販売費及び一般管理費	197,774	220,569	218,600	233,919
	-	+11.5%	-0.9%	+7.0%
6 人件費	91,011	99,286	112,007	120,429
	-	+9.1%	+12.8%	+7.5%
7 物件費	79,162	83,806	89,735	91,883
	-	+5.9%	+7.1%	+2.4%
8 貸倒引当金	27,599	37,477	16,858	21,606
	-	+35.8%	-55.0%	+28.2%
9 営業利益	98,051	114,092	138,727	146,176
	-	+16.4%	+21.6%	+5.4%
10 経常利益	105,419	117,239	146,076	151,633
	-	+11.2%	+24.6%	+3.8%
11 特別利益	20,591	30,399	11,350	17,372
	-	+47.6%	-62.7%	+53.1%
12 特別損失	299	388	4,262	1,329
	-	+29.8%	+998.4%	-68.8%
13 親会社株主に帰属する当期純利益	87,166	99,401	116,241	123,842
	-	+14.0%	+16.9%	+6.5%

(注) 下段の%は前期比を記載

* MULの数値にHCのIFRS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(2021年3月末)	2022/3期(2022年3月末)	2023/3期(2023年3月末)	2024/3期(2024年3月末)
1 現金及び預金	603,321	540,942	589,688	366,478
	-	-10.3%	+9.0%	-37.9%
2 純資産合計	1,250,216	1,333,467	1,551,029	1,705,345
	-	+6.7%	+16.3%	+9.9%
3 総資産額	9,730,027	10,328,872	10,726,196	11,149,858
	-	+6.2%	+3.8%	+3.9%
4 セグメント資産残高	8,604,876	9,345,376	9,632,966	10,179,473
	-	+8.6%	+3.1%	+5.7%
5 営業資産残高	8,259,624	9,058,273	9,311,185	9,825,993
	-	+9.7%	+2.8%	+5.5%
6 持分法投資残高	140,291	142,469	163,109	177,850
	-	+1.6%	+14.5%	+9.0%
7 のれん・投資有価証券等	204,960	144,633	158,670	175,629
	-	-29.4%	+9.7%	+10.7%
8 破産更生債権等	95,543	108,188	99,912	122,035
	-	+13.2%	-7.6%	+22.1%
9 貸倒引当金	58,066	76,791	68,806	66,983
	-	+32.2%	-10.4%	-2.6%
10 ネット破産更生債権等	37,476	31,397	31,106	55,051
	-	-16.2%	-0.9%	+77.0%
11 自己資本比率	12.5%	12.7%	14.3%	15.1%
	-	+0.2pt	+1.6pt	+0.8pt
12 ROE	-	8.0%	8.2%	7.7%
	-	-	+0.2pt	-0.5pt
13 ROA	-	1.0%	1.1%	1.1%
	-	-	+0.1pt	0.0pt

(注) 下段の%は前期末比を記載

* MULの数値にHCのIFRS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(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)	2024/3期(2024年3月末)
14 有利子負債	7,633,836	8,066,082	8,236,106	8,439,792
	-	+5.7%	+2.1%	+2.5%
15 間接調達	4,193,928	4,515,103	4,846,586	4,919,380
	-	+7.7%	+7.3%	+1.5%
16 直接調達	3,439,908	3,550,978	3,389,520	3,520,411
	-	+3.2%	-4.5%	+3.9%
17 CP	643,812	682,593	559,485	784,178
	-	+6.0%	-18.0%	+40.2%
18 債権流動化	584,565	604,493	604,302	565,959
	-	+3.4%	0.0%	-6.3%
19 社債	2,211,530	2,263,891	2,225,731	2,170,273
	-	+2.4%	-1.7%	-2.5%
20 直接調達比率	45.1%	44.0%	41.2%	41.7%
	-	-1.1pt	-2.8pt	+0.5pt
21 長期調達比率	81.5%	81.1%	82.5%	82.5%
	-	-0.4pt	+1.4pt	0.0pt
22 外貨調達比率	43.1%	49.4%	56.3%	60.6%
	-	+6.3pt	+6.9pt	+4.3pt

(注) 下段の%は前期末比を記載

*1 MULの数値にHCのIFRS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

主な海外子会社決算に適用する為替レート^{*2}

	12月決算の主な海外子会社		3月決算の主な海外子会社			
	2023/3期	2024/3期	2023/3期		2024/3期	
23 損益計算書(PL)適用レート	1\$=131.43円	1\$=140.56円	1£=163.15円	1\$=135.47円	1£=181.76円	1\$=144.62円
24 貸借対照表(BS)適用レート	1\$=132.70円	1\$=141.83円	1£=165.56円	1\$=133.53円	1£=191.22円	1\$=151.41円

*2 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2023/3期:2022年12月末時点、2024/3期:2023年12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～3月の期中平均レート、BSは2023/3期:2023年3月末時点、2024/3期:2024年3月末時点の為替レートを適用

お問い合わせ先など

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

当社
ホームページアドレス

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



ホームページ上で掲載している主な当社に関する情報



三菱HCキャピタル
2024年3月期 決算データシート
FYE 3/2024 Financial Data Sheets

- 1 連結PL / Consolidated PL
- 2 連結BS / Consolidated BS
- 3 セグメント計数 / Performance by Segments
- 3.1 カスタマーソリューション / Customer Solutions
- 3.2 海外地域 / Global Business
- 3.3 環境エネルギー / Environment & Energy
- 3.4 航空 / Aviation
- 3.5 ロジスティクス / Logistics
- 3.6 不動産 / Real Estate
- 3.7 モビリティ / Mobility
- 3.8 調整額 / Adjustments

MITSUBISHI HC CAPITAL

