

2026年3月期 第1四半期決算概要資料

三菱HCキャピタル株式会社

2025年8月8日



- ✓ ただいまより、三菱HCキャピタル「2026年3月期 第1四半期の決算説明会」を開始いたします。
- ✓ 本日はご説明をさせていただきます、CFOの佐藤でございます。
- ✓ 先ずは、本日はご多用のところ、ご参加いただきまして、誠にありがとうございます。
当社は昨年度まで本決算と中間決算の年2回、決算説明会を実施してまいりましたが、今年より第1四半期と第3四半期決算につきましても、オンラインによる決算説明会を実施することいたしました。
当社の決算内容や事業の状況につきましてご理解を深めていただけたら幸いです。
- ✓ 本日はまず、先ほど開示いたしました「2026年3月期 第1四半期決算概要資料」の内容をご説明いたします。
その後、皆さまからご質問を賜りたく存じますので、どうぞよろしくお願いいたします。
- ✓ それでは、「決算概要資料」の2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、それぞれ切り捨てて表示しており、端数が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も、当社は一切責任を負いません。

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)		
■ PNW	: PNW Railcars(鉄道貨車リース会社)		

純利益

2026/3期1Q
実績

572億円

前年同期比
(増減率)

+180億円
(+46.2%)

業績予想

1,600億円

進捗率

35.8%

コメント

- ☑ 不動産セグメントにおいてアセット売却益が増加したことや、ロジスティクス、航空セグメントの好調な業績推移に加え、連結子会社elfc、CAIおよびPNWの決算期変更による増益効果等により、前年同期比で180億円の増益。
- ☑ 織り込み済みの連結子会社の決算期変更による増益効果があり業績予想に対して35.8%と高進捗ながら、概ね見通しどおりのため業績予想は変更なし。
- ☑ なお、米国関税政策などによる業績影響は織り込んでいない（詳細はP.27に記載）。

2

- ✓ 第1四半期の決算実績につきましては、不動産セグメントにおいてアセット売却益が増加したこと、ロジスティクスセグメントと航空セグメントの業績が好調に推移したこと、加えて、航空機エンジンリース事業の子会社であるelfcと、海上コンテナリース事業の子会社であるCAI、鉄道貨車リース事業の子会社であるPNW、これら3社の決算期変更による増益効果もあり、純利益は前年同期比180億円増益の572億円となりました。
- ✓ この決算期変更による増益効果につきましては、後ほど詳しくご説明いたします。
- ✓ また、通期業績予想に対する進捗率は、この決算期変更の影響によりまして35.8%と高進捗ではございますが、概ね見通しどおりとなっておりますので、業績予想は据え置きとしております。
- ✓ なお、米国関税政策の影響は引き続き業績予想に織り込んでおりません。
- ✓ ページが飛びまして、5ページにお進みください。

01 | 2026年3月期 第1四半期決算概要

02 | セグメント関連情報

03 | 2026年3月期 業績予想

04 | 参考情報

01 | 2026年3月期 第1四半期決算概要

02 | セグメント関連情報

03 | 2026年3月期 業績予想

04 | 参考情報

(億円)	(a)	(b)	(c)=(b)-(a)	(d)=(c)/(a)	(e)
	2025/3期 第1四半期	2026/3期 第1四半期	前年同期比		
			増減	増減率	増減 (除、為替影響)
1 インカムゲイン	1,026	1,299	① +272	+26.6%	+294
2 アセット関連損益	106	181	② +75	+70.8%	+76
3 純利益	391	572	③ +180	+46.2%	+185
4 契約実行高	8,104	7,451	④ -653	-8.1%	-506

(億円)	2025/3期末	2026/3期 第1四半期末	前期末比		
			増減	増減率	増減 (除、為替影響)
5 セグメント資産残高	109,356	107,295	⑤ -2,060	-1.9%	-10

* 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.41に記載)。
 なお、現時点の対米ドルの為替感応度は1円の円安につき純利益で約5.0億円の増益影響、対ポンドでは約0.9億円の増益影響

主な増減要因

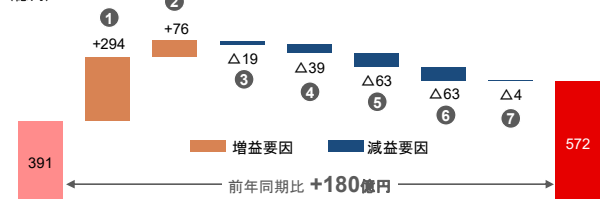
- ① インカムゲイン**
 ✓ ロジスティクス、航空セグメントの好調、連結子会社の決算期変更による増益効果等により増益。
- ② アセット関連損益**
 ✓ 不動産セグメントにおけるアセット売却益の増加等により増益。
- ③ 純利益**
 ✓ 前年同期に複数セグメントで計上した特別利益の剥落があったものの、インカムゲインおよびアセット関連損益の増加等により増益。
- ④ 契約実行高**
 ✓ 航空、不動産セグメントにおける前年同期の大口実行の反動減に加え、為替影響等により前年同期比減少。
- ⑤ セグメント資産残高**
 ✓ 為替影響を除くと前期末比ほぼ横ばい。

- ✓ ここでは、決算実績の主な指標をお示しております。
- ✓ まず、①のインカムゲイン、②のアセット関連損益はともに前年同期比で大きな増益となりました。
 また、このページに記載はございませんが、決算期変更による増益効果を前期・当期ともに控除したベースで比較しても増益となっております。
- ✓ インカムゲインにつきましてはロジスティクスセグメントと航空セグメントが牽引し、アセット関連損益は不動産セグメントの大幅な増加が寄与しました。
- ✓ ④の契約実行高につきましては、前年同期に航空セグメントや不動産セグメントで大口案件があったため減少しておりますが、⑤のセグメント資産残高は為替の影響を除くとほぼ横ばいとなっております。
- ✓ この第1四半期においては、前年同期との比較で為替レートが円高となったため、P/L(損益計算書)、BS(貸借対照表)ともに為替レートの変動による影響は減少方向に出ています。
- ✓ また、ご参考といたしまして、P/Lに関する為替感応度は、1円の円安により、対米ドルでは純利益で約5.0億円の増益要因、対ポンドでは約0.9億円の増益要因となります。
- ✓ 6ページにお進みください。

純利益の増減要因

純利益の増減^{*1} (+: 利益に対してプラス、△: 利益に対してマイナス)

(億円)



2025/3期 1Q 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) 為替影響 2026/3期 1Q

(億円)	2025/3期 1Q	2026/3期 1Q	前年同期比	除、為替影響 2026/3期 1Q	前年同期比
インカムゲイン	1,026	1,299	+272	1,321	① +294
アセット関連損益	106	181	+75	182	② +76
貸倒関連費用	61	76	+14	81	③ +19
経費	579	607	+28	618	④ +39
特別損益	64	1	-63	1	⑤ -63
その他(税金費用等)	164	225	+60	228	⑥ +63
純利益	391	572	+180	576	+185
為替影響 ^{*2}				⑦ -4	

*1 「インカムゲイン」～「特別損益」は税引前、税金費用は「その他(税金費用等)」に含む

*2 純利益ベースの為替影響額

主な増減要因^{*3} (+: 利益に対してプラス、△: 利益に対してマイナス)

- インカムゲイン**
 - ✓ ロジスティクス +114億円 海上コンテナのリース料収入の増加、CAIおよびPNWの決算期変更による影響
 - ✓ 航空 +99億円 新規案件積み上げやエンジンの高稼働率によるリース料収入の増加、elfcの決算期変更による影響
 - ✓ 調整額 +69億円 elfc、CAIおよびPNWの決算期変更による影響
- アセット関連損益**
 - ✓ 不動産 +87億円 大口売却益の計上
- 貸倒関連費用**
 - ✓ 海外カスタマー^{*4} △21億円 ASEANにおける事業構造改革費用の計上
- 経費**
 - ✓ ロジスティクス △25億円 CAIおよびPNWの決算期変更による影響
- 特別損益**
 - ✓ カスタマーソリューション △30億円 前年同期に計上した積水リースの売却益の剥落
 - ✓ 航空 △20億円 前年同期に売却したMHC保有航空機のリース持分売却益の剥落
- その他(税金費用等)**
 - ✓ 不動産 △24億円 増益による税金費用の増加
 - ✓ ロジスティクス △22億円 増益による税金費用の増加

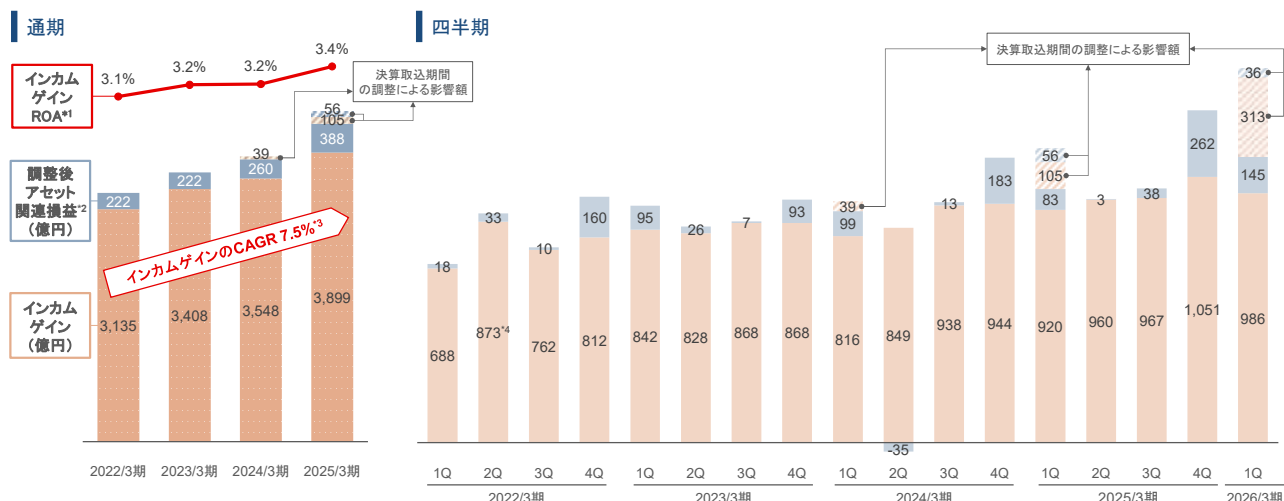
*3 各増減値は為替影響を除いた値

*4 当期より「海外地域」セグメントの名称を「海外カスタマー」に変更

- ✓ ここでは、純利益の増減要因につきまして、ウォーターフォールチャートを使ってお示しております。
- ✓ ウォーターフォールチャートの見方ですが、①から⑤の数字は税引前の数値で、⑥に税金費用を含んでおります。
また、これら①～⑥の数値は為替影響を除いた数値でございまして、為替影響は⑦として外出しております。これにより、為替の影響を除いた実質ベースでの増減をご覧いただけるようになっております。
- ✓ ①のインカムゲインと②のアセット関連損益は先ほどご説明しましたとおり、堅調に推移しております。
- ✓ また、昨年度大きな減益要因となった③の貸倒関連費用は、海外カスタマーセグメントのASEAN事業で事業構造改革費用を計上したものの、小幅な増加に留まりました。
- ✓ 米州事業での貸倒関連費用につきましては、前年同期比ではほぼ横ばいとなっておりますが、直前の2025年3月期 第4四半期と比べると半分以下に抑えることができました。
- ✓ 7ページにお進みください。

インカムゲイン・アセット関連損益の推移

- ✓ インカムゲインとキャピタルゲインを経常的に享受する資産回転型経営を実践
- ✓ 収益基盤となるインカムゲインの着実な増加に加え、資産入替えによるキャピタルゲインも実現



^{*1} 分子 (決算取込期間の調整による影響を除くインカムゲイン) ÷ 分母 (期中平均総資産)

^{*2} アセット関連損益に一定の調整を行った値。特別損益に計上されたアセット関連損益と同質の売却益を加算、一方でアセット関連損益に計上したものの実質的には子会社売却の一環と見なすべき売却益を控除する調整を実施

^{*3} 決算取込期間の調整による影響を除くインカムゲインのCAGR

^{*4} 2022/3期2Qのインカムゲインは、航空セグメントでの一過性収益を計上したことなどにより前後の四半期よりも利益が増加

- ✓ ここでは、2021年4月の経営統合以降のインカムゲインとアセット関連損益の推移をお示しております。
- ✓ ご覧のとおり、収益の基盤であるインカムゲインは、四半期ごとに見ますと多少の変動はあるものの、年度で見ますと年率7.5%で着実に増加していることがお分かりいただけると思います。
- ✓ また、インカムゲインを分子としたROAも年々改善しており、利益の「額」だけではなく「収益性」も着実に向上しております。
- ✓ そのインカムゲインに加えて、アセット関連損益も年間を通してみまると安定的に増加しており、当社が志向している資産回転型ビジネスによる事業成長を実現しています。
- ✓ 8ページにお進みください。

- ✓ 2026年3月期より、航空、ロジスティクスセグメントの子会社elfc、CAIおよびPNWの決算期を12月から3月に変更。
- ✓ この変更により、2026年3月期1Qの決算対象期間が2025年1月～6月までの6カ月間となった結果、期ズレ調整期間（同年1月～3月）のセグメント利益として228億円（航空セグメント：89億円、ロジスティクスセグメント：62億円、調整額：75億円）の増益効果が発生。

PL影響

① 2025/3期1Q

前期は航空セグメントの子会社JSAの決算期を12月から3月に変更。前年同期では、JSAの2024年4月～6月実績（3カ月間）に加え、期ズレ解消期間の2024年1月～3月実績（3カ月間）も取り込んだことで、航空セグメントおよび調整額（本部勘定）で下表のPL影響が発生。

② 2026/3期1Q

当期では、航空、ロジスティクスセグメントおよび調整額（本部勘定）で下表のPL影響が発生。

(億円)	① 2025/3期1Q			② 2026/3期1Q				前年同期比(増減)			
	航空	調整額	合計	航空	ロジスティクス	調整額	合計	航空	ロジスティクス	調整額	合計
インカムゲイン	+63	+42	+105	+109	+106	+97	+313	+46	+106	+54	+207
アセット関連損益	+56	-	+56	+30	+6	-	+36	-26	+6	-	-20
貸倒関連費用	0	-	0	-	0	-	0	0	0	-	0
経費	+28	-	+28	+25	+30	-	+55	-3	+30	-	+27
特別損益	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
その他(税金費用等)	+30	+8	+38	+24	+19	+21	+65	-5	+19	+12	+26
セグメント利益	+60	+33	+94	+89	+62	+75	+228	+29	+62	+42	+133

8

- ✓ ここでは、当第1四半期の大きな増益要因の一つであります「子会社の決算期変更」の影響についてご説明いたします。
- ✓ 対象の3社につきましては、決算期を12月から、当社の決算期に合わせた3月に変更いたしました。これは、三菱HCキャピタル単体と経営サイクルを整合させ、子会社の業績を外部環境の変化も含めてタイムリーに連結決算に反映させることを目的として行ったもので、前期の航空機リース子会社JSAに続くものです。
これにより、期ズレ解消期間である2025年1月から3月の各社実績が当第1四半期の連結決算に含まれております。
- ✓ 航空セグメントにつきましては、前期のJSAと今期のelfcとの比較で、セグメント利益が29億円の増益となりました。
- ✓ ロジスティクスセグメントにつきましては、CAIとPNWの実績で、セグメント利益の62億円の増益影響となりました。
- ✓ また、「調整額」に含まれておりますのは、米国で資金調達を行っている財務子会社が3社に提供しているグループローンの貸付収益と調達コストにおいて決算期のズレを解消したことによるものでございます。
- ✓ 次にセグメント関連情報につきましてご説明いたします。
- ✓ ページが飛びまして、11ページにお進みください。

01 | 2026年3月期 第1四半期決算概要

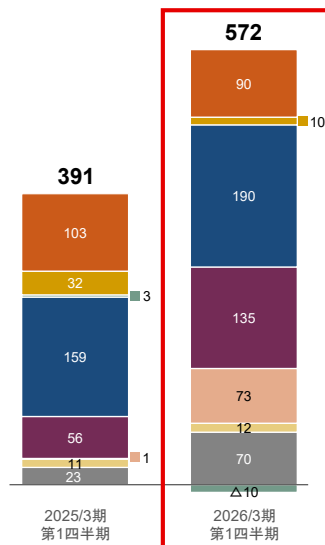
02 | セグメント関連情報

03 | 2026年3月期 業績予想

04 | 参考情報

セグメント利益の増減要因

セグメント利益の増減（億円）



	セグメント利益			セグメント利益の主な増減要因
	25/3期 1Q	26/3期 1Q	前年 同期比	
カスタマーソリューション	103	90	-12	【+】 インカムゲインの増加 【-】 前年同期に計上した積水リースの売却益の剥落等
海外カスタマー	32	10	-22	【-】 ASEANにおける事業構造改革費用の計上
環境エネルギー	3	-10	-14	【-】 前年同期に計上した海外インフラ案件の持分売却益の剥落
航空	159	190	+30	【+】 新規案件積み上げやエンジンの高稼働率等によるインカムゲインの増加、elfcの決算期変更による影響 【-】 前期に実施したJSAの決算期変更による影響の剥落
ロジスティクス	56	135	+79	【+】 海上コンテナリースのインカムゲインの増加、 鉄道貨車リースのアセット売却益の増加、 CAIおよびPNWの決算期変更による影響
不動産	1	73	+71	【+】 アセット売却益の増加
モビリティ	11	12	+1	【+】 リース満了車両の売却益の増加等によるインカムゲインの増加
調整額	23	70	+46	【+】 elfc、CAI、PNWの決算期変更による影響
合計	391	572	+180	

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)	2025/3期1Q	2026/3期1Q	前年同期比
インカムゲイン	270	287	+16
アセット関連損益	7	13	+5
貸倒関連費用	1	7	+5
経費	159	161	+1
特別損益	31	0	-30
その他(税金費用等)	45	41	-3
セグメント利益	103	90	-12

セグメント資産残高(億円)	2025/3期末	2026/3期1Q末	前期末比
合計	30,045	29,696	-349
リース	24,292	24,203	-89
割賦・貸付	4,033	3,775	-258
その他	1,719	1,717	-2

* 首都圏リース、ディー・エフ・エル・リース、積水リース

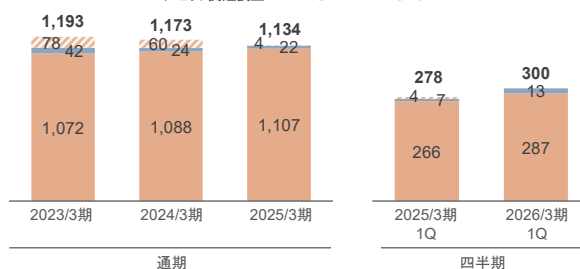
コメント

- インカムゲインは、積水リースの売却による減収影響があったものの、収益性の高い資産の積み上げなどにより、前年同期比増加。
- 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、一般貸倒引当金の増加により前年同期比増加。
- 特別損益は、前年同期に計上した積水リースの売却益の剥落により前年同期比減少。
- セグメント資産残高は、通常第4四半期末に増加し第1四半期末では減少する傾向があり、当四半期末も同様に減少したが、前年同期末比では増加(+740億円)。

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(○: 売却した子会社3社*分のインカムゲイン、■: ○を除くインカムゲイン)

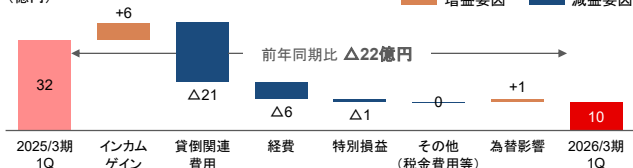
アセット関連損益(■: 売却損益 + ■: 減損等)



- ✓ まずは、カスタマーソリューションセグメントでございます。
- ✓ セグメント利益(純利益)は前年同期比で減益となっておりますが、これは前年同期に計上した積水リースの株式売却益(約30億円)の剥落により特別損益が減少したためで、その一方、インカムゲインやアセット関連損益は着実に増加しております。
- ✓ とりわけインカムゲインは、積水リースの売却によるマイナス影響を打ち返し、増益となっております。
- ✓ 貸倒関連費用が増加しておりますが、これは不動産セグメントにおいて従来三菱HCキャピタル単体で行っていたファイナンス事業を子会社に移管したことにより一般引当率が上昇したことによるもので、実質的な貸倒が増加しているわけではありません。
- ✓ 12ページにお進みください。

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)	2025/3期1Q	2026/3期1Q	前年同期比	除、為替影響	
				2026/3期1Q	前年同期比
インカムゲイン	342	336	-6	349	+6
貸倒関連費用	62	79	+16	84	+21
経費	234	232	-2	241	+6
特別損益	1	-	-1	-	-1
その他(税金費用等)	14	14	0	14	0
セグメント利益	32	10	-22	9	-23
為替影響 ²				1	

セグメント資産残高 (億円)

	2025/3期末	2026/3期1Q末	前期末比	除、為替影響	
				2026/3期1Q末	前期末比
合計	30,749	30,836	+87	30,783	+34
欧州 (MHCUK)	17,324	18,218	+894	17,783	+459
米州 (MHCA)	10,192	9,567	-625	9,878	-314
中国	656	553	-102	590	-66
ASEAN	2,576	2,497	-78	2,531	-44

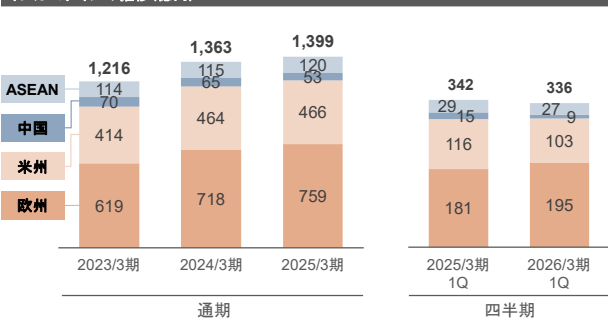
*1 海外カスタマーセグメントの実績であり、航空・ロジスティクス等の他セグメントに属する海外の実績は含まない

*2 セグメント利益ベースの為替影響額

コメント

- インカムゲインは、為替影響により前年同期比減少ながら、為替影響を除くと欧州の事業伸長等により実質的には前年同期比増加。
- 貸倒関連費用は、米州の商用トラック事業における費用は前年同期比で横ばいとなったものの、ASEANにおいて事業構造改革費用を計上したこと等により前年同期比増加。

インカムゲインの推移 (億円)



- ✓ 海外カスタマーセグメントでございますが、こちらは前期まで「海外地域」としていた名称を今期より「海外カスタマー」に変更いたしました。これは名称の変更のみであり、セグメント情報等の区分や数値に影響を与えるものではありません。
- ✓ 改めまして、海外カスタマーセグメントにつきましては、欧州事業が伸長したことで、為替影響を除くとインカムゲインは増益となっております。
- ✓ 貸倒関連費用につきましては、先ほどご説明いたしましたとおり、ASEAN事業の事業構造改革費用により増加となっておりますが、昨年度高い水準にあった米州事業では前年同期比でほぼ横ばいとなりました。
- ✓ 米州事業につきましては、次でもう少し詳しくご説明いたします。
- ✓ ページが飛びまして、14ページにお進みください。

主要計数(億円)

	2025/3期 1Q	2026/3期 1Q	前年同期比	除、為替影響	
				2026/3期1Q	前年同期比
欧州 (MHCUK)					
インカムゲイン	181	195	+13	198	+16
貸倒関連費用	17	22	+4	22	+5
経費	122	125	+3	127	+5
特別損益	-	-	-	-	-
その他(税金費用等)	12	13	0	13	0
セグメント利益	29	33	+4	34	+5
為替影響*				0	
米州 (MHCA)					
インカムゲイン	116	103	-12	111	-4
貸倒関連費用	39	36	-3	39	0
経費	79	74	-4	79	0
特別損益	-	-	-	-	-
その他(税金費用等)	0	-1	-1	-1	-1
セグメント利益	-2	-5	-2	-5	-3
為替影響*				0	

* セグメント利益ベースの為替影響額

	2025/3期 1Q	2026/3期 1Q	前年同期比	除、為替影響	
				2026/3期1Q	前年同期比
中国					
インカムゲイン	15	9	-5	10	-4
貸倒関連費用	3	6	+2	6	+2
経費	11	10	-1	10	0
特別損益	-	-	-	-	-
その他(税金費用等)	0	0	0	0	0
セグメント利益	0	-6	-6	-6	-6
為替影響*				0	
ASEAN					
インカムゲイン	29	27	-1	27	-1
貸倒関連費用	1	14	+12	15	+13
経費	21	22	0	22	0
特別損益	1	-	-1	-	-1
その他(税金費用等)	0	2	+2	2	+2
セグメント利益	5	-12	-17	-13	-19
為替影響*				1	

米州運送セクターの市況について

外部環境

- ✓ 需給バランスの改善は引き続き緩やかなため、2026/3期に市況の大きな改善は見込めず、数年かけて徐々に回復していく見通し。

課題・打ち手

- ✓ 2025/3期より、審査基準の厳格化・モデルの見直し、期中管理の強化を推進。さらに第4四半期には、商用トラックディーラーとの業務提携により中古車両等の販売を強化。このような**新たな貸倒関連費用の発生を抑制し、延滞債権からの回収を極大化**するための諸施策を引き続き推進。
- ✓ 事業ポートフォリオに占める商用トラック事業の構成割合を下げることで業績変動を抑え、**リスク・リターン**の改善を推進中。同事業割合は2024年3月末の47%から2025年6月末には**38%に減少**。

現状・見通し

- ✓ 2026/3期も需給バランスの大幅な改善は見込めないが、2023年以前に実行した延滞化率の高い債権の回収が進んでいることから、**通期の貸倒関連費用は前期比で減少する見通し**。
- ✓ 実際に、第1四半期の貸倒関連費用は前四半期比で**半減**しており、現時点では**期初見通しを上回るペースで費用が減少**。
- ✓ 米国の関税政策の影響による米国・カナダの景気減速により、本セクターの市況回復により長い時間を要するリスクはあるものの、2026/3期の見通しには具体的な影響は織り込んでおらず、現時点では**目立った影響も確認されていない**。

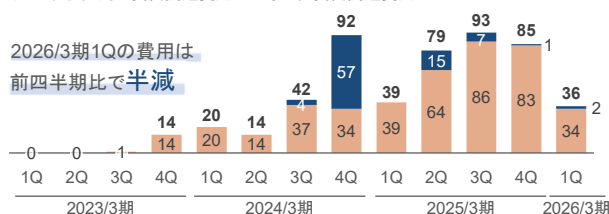
*1 運送業者の収入源である運賃

*2 (出所)ACT Research社「Freight Forecast: Rate and Volume Outlook (July 11, 2025)」をもとにMHC作成

米州における四半期別の貸倒関連費用の推移(億円)

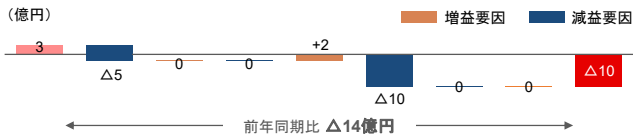
■ 大口取引先向け貸倒関連費用 ■ その他貸倒関連費用

2026/3期1Qの費用は
前四半期比で**半減**

米国における大型トラックのスポットレート^{*1,2}の推移

- ✓ 米州事業の貸倒関連費用は、右上の棒グラフでお示しているとおり、昨年度は非常に高い水準で推移しました。
一方、当第1四半期は、前年同期比ではほぼ横ばいとなっておりますが、直前の前期第4四半期との比較では半分以上に低減しております。
- ✓ 右下の表でお示しているとおり、米国の大型トラック運賃のスポットレートには残念ながら大きな改善は見られませんが、市況としては依然として厳しい状況が続いていると認識しておりますが、審査基準の見直しや引き揚げ車両の販売力強化など、昨年度から取り組んできた対策の成果が出始めていると考えております。
- ✓ 米国の関税政策の影響による下振れリスクはありますが、ここまでは順調に回復してきております。
- ✓ 15ページにお進みください。

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)	2025/3期1Q	2026/3期1Q	前年同期比	除、為替影響 2026/3期1Q	前年同期比
インカムゲイン	8	3	-5	3	-5
アセット関連損益	0	-	0	-	0
貸倒関連費用	0	0	0	0	0
経費	21	18	-2	18	-2
特別損益	10	0	-10	0	-10
その他(税金費用等)	-5	-4	0	-4	0
セグメント利益	3	-10	-14	-10	-14
為替影響*				0	

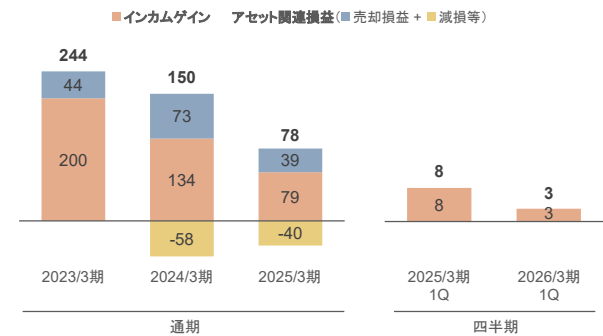
セグメント資産残高(億円)	2025/3期末	2026/3期1Q末	前期末比	除、為替影響 2026/3期1Q末	前期末比
合計	4,863	4,853	-10	4,870	+7
再エネファイナンス	576	578	+2	575	-1
再エネ電力事業	4,040	4,028	-12	4,049	+8
国内	2,177	2,178	0	2,178	0
海外	1,863	1,850	-12	1,871	+8
その他	246	245	0	245	0

* セグメント利益ベースの為替影響額

コメント

- インカムゲインは、売電収入が増加したものの、1年間分の損益を第1四半期に計上する国内特定案件を前期に売却したことによる収益の剥落、および持分法投資損益の減少等により前年同期比減少。
- 特別損益は、前年同期に計上した海外インフラ案件の持分売却益の剥落により前年同期比減少。
- なお、第1四半期は季節性の影響等によりインカムゲインが低水準に留まっているが、通期ではインカムゲインが積み上がっていく見込み。

インカムゲイン・アセット関連損益の推移(億円)

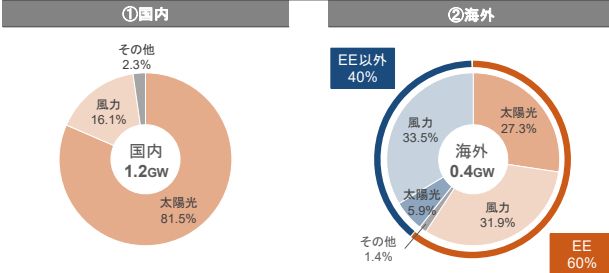


- ✓ 環境エネルギーセグメントは、前年同期に計上した海外インフラ案件の持分売却益の剥落、また、のれんの償却を含む連結調整後のEuropean Energy関連の持分法投資損失などにより、残念ながら10億円の損失計上となりました。
- ✓ 赤字となった主因はインカムゲインが低水準となったことですが、もともと第1四半期は売電収入が少ない時期でございます。
- ✓ 因みに、太陽光発電は春から夏にかけて、また風力発電は冬場に売電収入が大きくなる傾向にありますが、太陽光発電事業の子会社である三菱HCキャピタルエナジーは1月決算会社でございますので、この第1四半期の対象期間としては2月～4月となりますので、太陽光、風力ともに売電収入が少ない時期となっております。
- ✓ 通期では、売電収入の積み上がりやアセット売却益の計上を見込んでいることに加えて、European Energyにおいてもアセット売却益が例年下期偏重となっておりますので、通期では前期を上回るセグメント利益の計上を見込んでおります。
- ✓ ページが飛びまして、17ページにお進みください。

再エネ電力事業における運転開始済みの持分容量(MW)

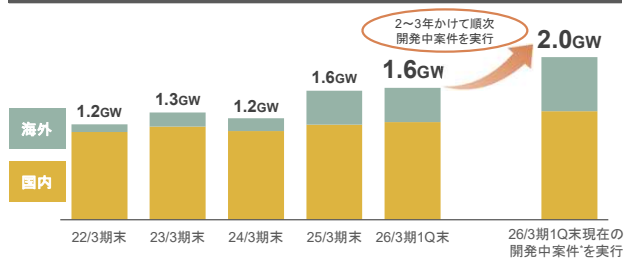
	2025/3期末	2026/3期1Q末	前期末比
合計	1,638	1,678	+39
太陽光	1,102	1,156	+53
国内	978	1,010	+32
海外	124	146	+21
風力	507	487	-20
国内	200	200	-
海外	307	287	-20
その他	29	35	+6

運転開始済みの持分容量内訳(2026/3期1Q末)

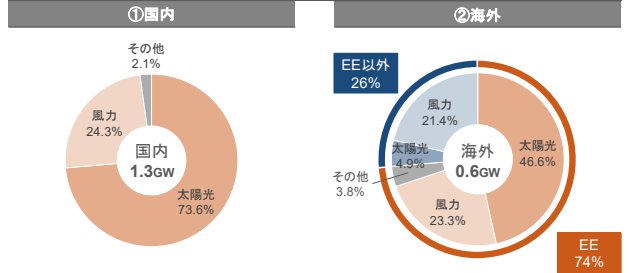


* 2026/3期1Q末時点で獲得済み未実行案件のみ反映した見通し
(2026/3期1Q末以降の新規受注案件は考慮せず)

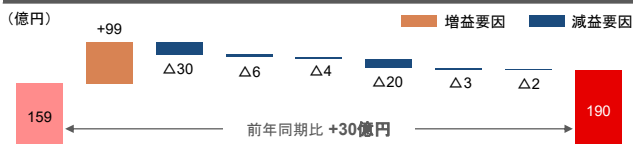
再エネ電力事業における持分容量の推移



運転開始済み+開発中案件の持分容量内訳(2026/3期1Q末)



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)



2025/3期 1Q 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) 為替影響 2026/3期 1Q

(億円)	2025/3期1Q	2026/3期1Q	前年同期比	除、為替影響 2026/3期1Q	前年同期比
インカムゲイン	207	302	+94	307	+99
アセット関連損益	77	46	-31	47	-30
貸倒関連費用	-4	2	+6	2	+6
経費	80	83	+2	85	+4
特別損益	20	-	-20	-	-20
その他(税金費用等)	70	73	+2	74	+3
セグメント利益	159	190	+30	192	+33
為替影響*				-2	

セグメント資産残高(億円)

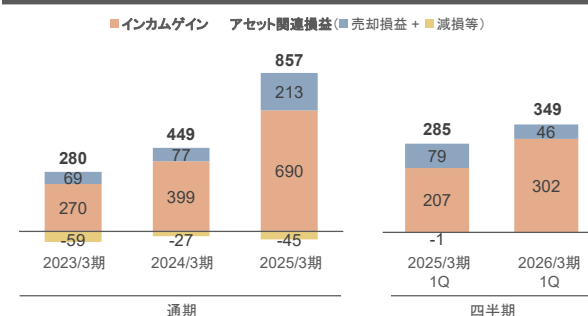
	2025/3期末	2026/3期1Q末	前期末比	除、為替影響 2026/3期1Q末	前期末比
合計	24,481	23,493	-987	24,628	+147
航空機リース(JSA)	17,127	16,627	-499	17,168	+41
エンジンリース(elfc)	6,872	6,440	-431	7,035	+162
航空機リース(MHC)	481	425	-56	425	-56

* セグメント利益ベースの為替影響額

コメント

- インカムゲインは、前期に実施したJSAの決算期変更による影響の剥落があったものの、新規案件積み上げやエンジンの高稼働率によるリース料収入の増加に加え、当期に実施したelfc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、好調な市況を背景にエンジンの売却実績を積み上げるも、前期に実施したJSAの決算期変更による影響の剥落等により前年同期比減少。
- 特別損益は、前年同期に売却したMHC保有航空機のリース持分売却益の剥落により前年同期比減少。

インカムゲイン・アセット関連損益の推移(億円)

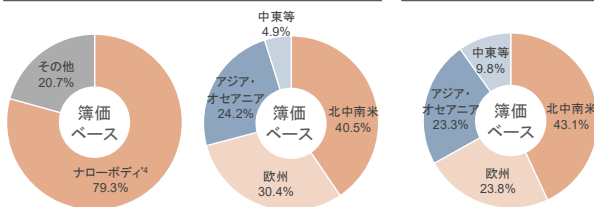


- ✓ 航空セグメントは、子会社の決算期変更の影響がセグメント利益を前年同期比で29億円押し上げたことで、数字上は増益の大半を決算期変更の影響が占めているように見えます。
- ✓ しかし、前年同期に計上した当社単体が保有していた航空機の持分売却益(約20億円)の剥落や、同じく貸倒関連費用の戻し入れの剥落に加えて、アセット関連損益も減少したなかで、それらをインカムゲインで打ち返した結果としてこの利益になったものですので、事業そのものは引き続き好調であると認識しております。
- ✓ 18ページにお進みください。

航空関連資産の保有状況

	2025/3期末	2026/3期1Q末	前期末比
航空機数(JSA)	334機	324機	-10機
保有機数 ^{*1}	248機	241機	-7機
購入/売却機数	42機/18機	3機/10機	-
成約済み機数	86機	83機	-3機
平均機齢(JSA) ^{*2}	5.0年	5.1年	+0.1年
平均残リース期間(JSA) ^{*2}	7.0年	7.0年	0.0年
新型機比率(JSA) ^{*2,3}	76.1%	76.0%	-0.1pt
エンジン基数(elfc)	400基	402基	+2基
新型エンジン比率(elfc) ^{*3}	74.3%	76.2%	+1.9pt

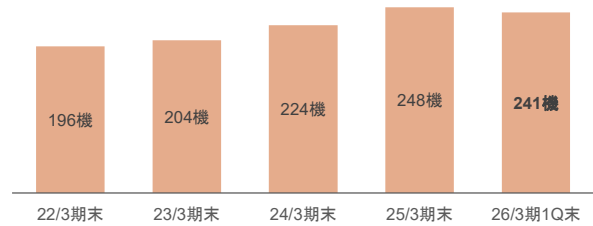
航空関連資産の内訳(2026/3期1Q末)

①航空機アセットタイプ別・地域別^{*2}

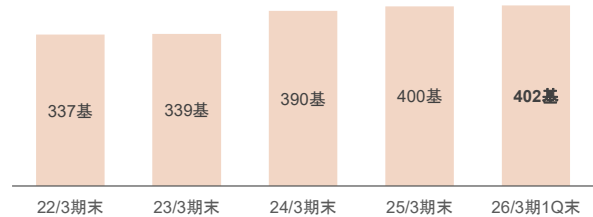
^{*1} 当期から保有機数に管理機数を加算
^{*2} 当期から算出基準を変更

^{*3} 保有機(基)に占める新型機種(旧型機種に比して燃費効率が良く、CO₂排出量が少ない)の割合
 対象機体: A320NEO、B737MAX 等 対象エンジン: PW1100G、LEAP-1A/1B 等

^{*4} 主に近距離線で使用する単通路機

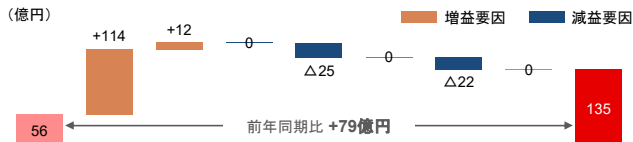
保有航空機数^{*1}の推移

保有エンジン基数の推移



- ✓ こちらで航空機の機数や航空機エンジンの基数の推移をお示しておりますが、着実に増加していることがお分かりいただけると思います。
- ✓ 航空機の機数につきましては、この第1四半期では売却が先行したことで一時的に減少しておりますが、通期では増加する計画です。
- ✓ なお、本日午前中にリリースいたしました、エンジンリース事業の子会社であるelfcが新型エンジンの保有拡大を目的として、航空機エンジン製造の大手であるCFM Internationalとの間で航空機エンジン50基の購入契約を締結しました。
- ✓ これは、メーカー系を除いた独立系リース会社としては過去最大規模の発注でございます、独立系の業界トップであるelfcの地位がCFM社に高く評価されたものと自負しております。
- ✓ 航空機エンジンが不足している環境下、このような大型発注をすることで、お客さまのリース需要に応えつつ、業界リーダーとしての地位をさらに固めてまいります。
- ✓ 19ページにお進みください。

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)	2025/3期1Q	2026/3期1Q	前年同期比	除、為替影響 2026/3期1Q	前年同期比
インカムゲイン	89	203	+114	203	+114
アセット関連損益	20	33	+12	33	+12
貸倒関連費用	0	0	0	0	0
経費	33	58	+25	58	+25
特別損益	-	-	-	-	-
その他(税金費用等)	20	42	+22	42	+22
セグメント利益	56	135	+79	135	+79
為替影響				0	

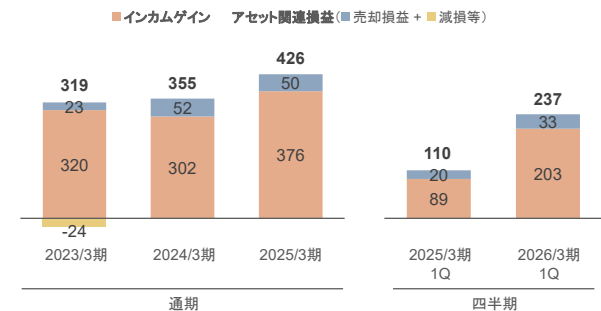
セグメント資産残高(億円)	2025/3期末	2026/3期1Q末	前期末比	除、為替影響 2026/3期1Q末	前期末比
合計	12,893	11,851	-1,041	12,775	-117
海上コンテナ(CAI)	9,791	8,903	-887	9,725	-65
鉄道貨車(PNW)	2,946	2,822	-123	2,918	-27
船舶	156	125	-31	131	-24

* セグメント利益ベースの為替影響額

コメント

- インカムゲインは、海上コンテナのリース料収入の増加に加え、CAIおよびPNWの決算期変更の影響等により前年同期比増加。
- アセット関連損益は、前年同期に計上した船舶のアセット売却益の剥落があったものの、鉄道貨車のアセット売却益の増加、CAIおよびPNWの決算期変更の影響等により前年同期比増加。
- 経費は、CAIおよびPNWの決算期変更の影響等により前年同期比増加。
- その他(税金費用等)は、利益の増加にともなう税金費用の増加、CAIおよびPNWの決算期変更の影響等により前年同期比増加。

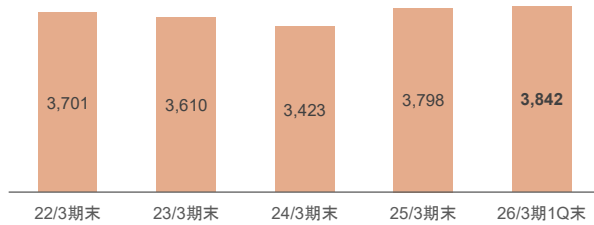
インカムゲイン・アセット関連損益の推移(億円)



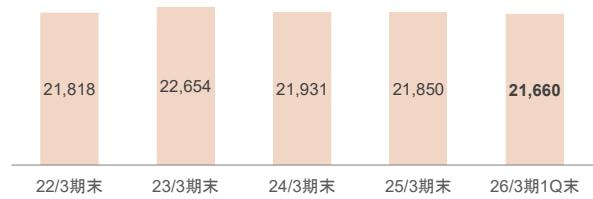
- ✓ ロジスティクスセグメントは、子会社の決算期変更影響によりセグメント利益で62億円の増益効果がありました。それを除いても、昨年度に実施した海上コンテナの大型投資によるリース料収入の増加や、鉄道貨車リース事業におけるアセット売却益の増加などにより増益となっており、引き続き好調と認識しております。
- ✓ ただし、現時点で大きな影響は見られませんが、この先、米国関税政策の影響により利益が押し下げられる可能性がありますので、引き続き注視してまいります。
- ✓ ページが飛びまして、21ページにお進みください。

ロジスティクス関連資産の保有状況			
	2025/3期末	2026/3期1Q末	前期末比
海上コンテナフリート数 (千TEU ^{*1})	3,726	3,763	+36
海上コンテナフリート数 (千CEU ^{*2})	3,798	3,842	+44
鉄道貨車車両台数(両)	21,850	21,660	-190

海上コンテナフリート数(千CEU)の推移

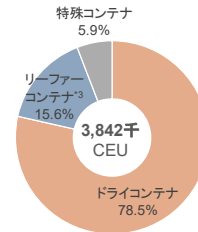


鉄道貨車車両台数(両)の推移

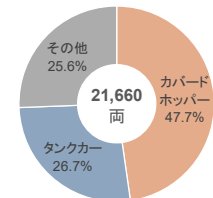


ロジスティクス関連の保有資産内訳(2026/3期1Q末)

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 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)

(億円)



(億円)	2025/3期1Q	2026/3期1Q	前年同期比	除、為替影響	
				2026/3期1Q	前年同期比
インカムゲイン	32	24	-8	24	-8
アセット関連損益	0	88	+87	88	+87
貸倒関連費用	1	-14	-15	-14	-15
経費	16	16	0	16	0
特別損益	-	-	-	-	-
その他(税金費用等)	13	37	+24	37	+24
セグメント利益	1	73	+71	73	+71
為替影響				0	

セグメント資産残高(億円)

	2025/3期末	2026/3期1Q末	前期末比	除、為替影響	
				2026/3期1Q末	前期末比
合計	5,705	5,823	+117	5,832	+126
国内	5,204	5,350	+146	5,350	+146
ファイナンス事業	2,330	2,330	0	2,330	0
投資事業	2,874	3,020	+145	3,020	+145
海外(ファイナンス事業)	342	298	-44	307	-35
のれん等	158	174	+15	174	+15

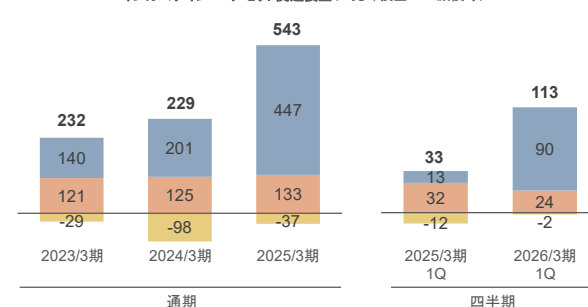
* ヤグメント利益ベースの為替影響額

コメント

- インカムゲインは、御幸ビルディングの売却の影響等により前年同期比減少。
- アセット関連損益は、大口売却益の計上により前年同期比増加。
- 貸倒関連費用は、ファイナンス事業を子会社に移管したことで一般貸倒引当率が低下したことにより前年同期比減少。
- その他(税金費用等)は利益の増加にともなう税金費用の増加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)

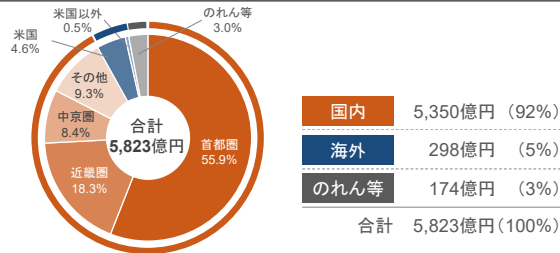
■インカムゲイン アセット関連損益(■売却損益 + ■減損等)



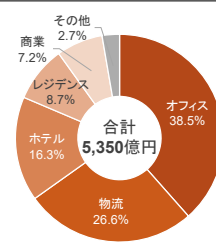
21

- ✓ 不動産セグメントは、アセット売却益が増加したことで大幅な増益となりました。
- ✓ また、貸倒関連費用は約15億円の戻し入れが発生しております。
これは今年3月まで三菱HCキャピタル単体で行っていたファイナンス事業を本年4月に子会社である三菱HCキャピタルリアルティに移管したことに伴い、貸倒実績が極めて低いリアルティの一般引当率にて引当金を再計算したことによるものです。
逆に三菱HCキャピタル単体においては、先ほどカスタマーソリューションセグメントのページでもご説明いたしましたが、一般引当率が上昇したため、カスタマーソリューションセグメントで追加の貸倒関連費用を計上しております。
なお、不動産セグメントでの費用戻し入れとカスタマーソリューションセグメントでの追加の費用計上をネットすると、当社業績にはプラスの影響となっております。
いずれも会計上の影響であり、実質的な貸倒の状況に大きな変化は見られません。
- ✓ なお、不動産事業につきましては、先月7月に機関投資家の皆さま向けに「事業別説明会」を実施いたしました。
当日のプレゼン資料や質疑応答の内容を当社ホームページに掲載しておりますので、後ほどぜひご覧ください。
- ✓ ページが飛びまして、23ページにお進みください。

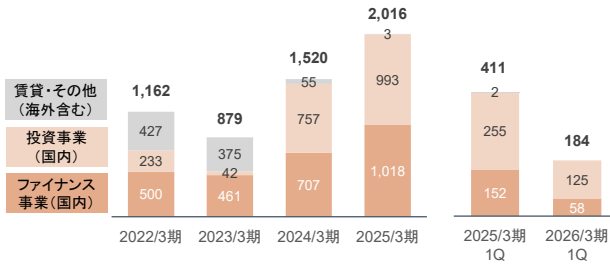
不動産の地域別セグメント資産残高内訳(2026/3期1Q末)



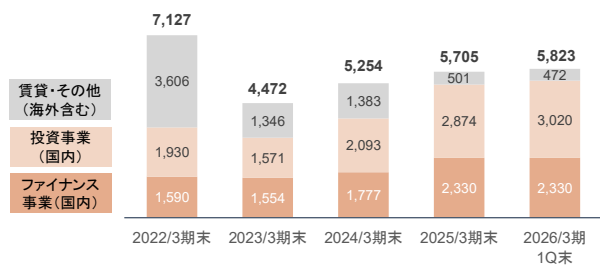
国内の資産タイプ別セグメント資産残高内訳(2026/3期1Q末)



契約実行高の事業別推移(億円)

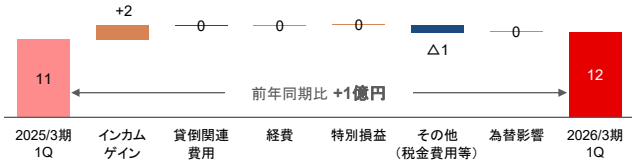


セグメント資産残高の事業別推移(億円)



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)	2025/3期1Q	2026/3期1Q	前年同期比	除、為替影響	
				2026/3期1Q	前年同期比
インカムゲイン	17	19	+2	19	+2
貸倒関連費用	0	0	0	0	0
経費	6	6	0	6	0
特別損益	-	0	0	0	0
その他(税金費用等)	0	0	+1	0	+1
セグメント利益	11	12	+1	12	+1
為替影響 ¹⁾				0	

セグメント資産残高(億円)

	2025/3期末	2026/3期1Q末	前期末比	除、為替影響	
				2026/3期1Q末	前期末比
合計	588	576	-12	593	+4

¹ セグメント利益ベースの為替影響額

コメント

- インカムゲインは、リース満了車両の売却益の増加等により前年同期比増加。

車両管理台数(千台)

	2025/3期末	2026/3期1Q末	前期末比
モビリティセグメント ²	355	354	0
[参考] 当社Gr. 合算 ³	646	639	-6

² 持分法適用関連会社の車両管理台数を含む

³ 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)

23

- ✓ モビリティセグメントはASEAN地域のオートリース事業においてリース満了車両の売却益が増加したことなどにより、増益となっております。
数字としては小さいですが、着実に進捗しております。
- ✓ 次に2026年3月期の業績予想につきましてご説明いたします。
- ✓ ページが飛びまして、25ページにお進みください。

01 | 2026年3月期 第1四半期決算概要

02 | セグメント関連情報

03 | 2026年3月期 業績予想

04 | 参考情報

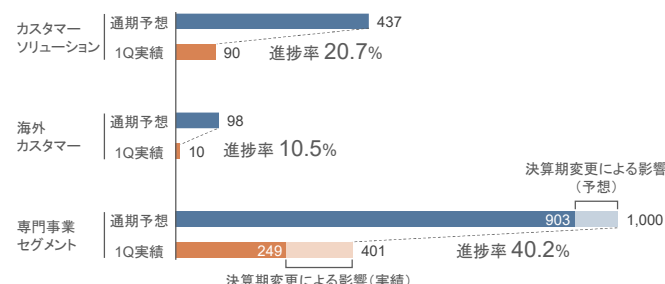
 [目次に戻る](#)

 **三菱HCキャピタル**

- ✓ 第1四半期の純利益は、期初より織り込んでいた連結子会社の決算期変更による増益効果があり業績予想（純利益1,600億円）に対し進捗率は35.8%と高水準ながら、概ね見通しどおりのため業績予想は変更なし。
- ✓ なお、米国関税政策などによる業績影響は織り込んでいない。
- ✓ 海外カスタマーはASEANでの事業構造改革費用の計上等により、第1四半期の純利益は低進捗ながら概ね見通しどおり。米州の貸倒関連費用の減少や欧州の事業伸長等により、通期予想（セグメント利益98億円）の達成をめざす。

業績予想			
	2025/3期 実績	2026/3期 予想	増減 (増減率)
1 純利益	1,351億円	1,600億円	+248億円 (+18.4%)
2 ROA	1.2%	1.4%	+0.2pt
3 ROE	7.8%	8.8%	+1.0pt
4 年間配当金 【配当性向】	40円 【42.5%】	45円 【40.4%】	+5円 【-2.1pt】

【参考】セグメント利益の進捗状況(億円)



【参考】業績予想における外部環境の前提

想定為替レート	\$1=140円、£1=185円
経済見通し	2026年3月期の業績予想は、世界経済の成長スピードが緩やかに減速するマクロ経済見通しを前提。 米国関税政策などによる影響は、現時点で合理的に見積ることが困難であることから織り込んでいない。

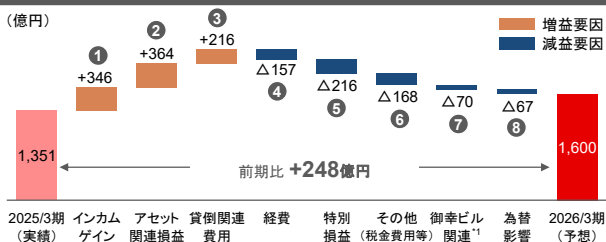
25

- ✓ 冒頭にご説明したとおり、通期業績予想である純利益1,600億円に対する当第1四半期の進捗率は、子会社の決算期変更の影響もあり、35.8%となりました。
- ✓ 中段の右側にそのブレイクダウンをお示しておりますが、カスタマーソリューションセグメントにつきましては、ややチャレンジ目標であるパートナー企業との新規ビジネスによる利益創出がやや遅れてはいるものの、高収益ビジネスの拡大などは着実に進捗しており、先ほどご説明しましたとおり、インカムゲインは前年同期比で増加しております。
進捗率は20.7%と目安の25%を下回っておりますが、順調に増益の動きは出てきており、通期での計画達成を目指してまいります。
- ✓ 海外カスタマーセグメントにつきましては、進捗率が10.5%となっておりますが、これは先ほどご説明いたしましたASEAN事業における事業構造改革費用などによるもので、概ね計画どおりに推移しております。
こちら、米州事業における貸倒関連費用の減少や欧州事業の伸長により、通期での計画達成を目指してまいります。
- ✓ 専門事業の5セグメントにつきましては、子会社の決算期変更影響もあり、40.2%の進捗となっております。
この子会社の決算期変更の影響に関しましては、elfclにおけるエンジンの高稼働率などによりまして、期初計画比では純利益ベースで約60億円の上振れとなりましたが、全体的には概ね計画どおりの推移であるため、業績予想は変更しておりません。
- ✓ それでは、最後に米国の関税影響につきまして、改めて当社の認識をご説明いたします。
- ✓ ページが飛びまして、27ページにお進みください。

【再掲】2026年3月期 純利益(予想)の前期比 増減要因

✓ 本年5月に公表した2026年3月期予想値に関して、左下表内に為替影響の調整前の予想値を追記し、再掲。

純利益の増減 (+: 利益に対してプラス、△: 利益に対してマイナス)



(億円)	25/3期 (実績)	26/3期 (予想)	前期比	除、為替影響 26/3期(予想)	前期比
インカムゲイン	4,005	4,171	+166	4,352	① +346
アセット関連損益	278	625	+346	643	② +364
貸倒関連費用	495	259	-235	278	③ -216
経費	2,223	2,293	+70	2,380	④ +157
特別損益	227	9	-218	11	⑤ -216
その他(税金費用等)	511	653	+141	680	⑥ +168
御幸ビル関連 ^{*1}	70	-	-70	-	⑦ -70
純利益	1,351	1,600	+248	1,667	+316
為替影響 ^{*2}				⑧ -67	

*1 2025年3月期に計上した御幸ビルディングの大口売却・株式譲渡に係る増益効果の剥落影響

*2 純利益ベースの為替影響額

主な増減要因

- ① インカムゲイン**
 - ✓ カスタマーソリューション 資産増加による収益増加、高収益ビジネスの拡大等
 - ✓ ロジスティクス CAIが前期に積み上げた資産によるリース料収入増、ならびに、CAIおよびPNWの決算期変更による増益影響等
- ② アセット関連損益**
 - ✓ 不動産 アセット売却益の増加、米国不動産の時価評価減減少等
 - ✓ 環境エネルギー アセット売却益の増加、前期に計上した減損損失の剥落
- ③ 貸倒関連費用**
 - ✓ 海外カスタマー 米州、ASEANにおける貸倒関連費用の減少等
 - ✓ 環境エネルギー 前期に計上した大口費用の剥落
- ④ 経費**
 - ✓ カスタマーソリューション 営業活動推進に伴う費用の増加
 - ✓ ロジスティクス CAIおよびPNWの決算期変更による費用増影響等
- ⑤ 特別損益**
 - ✓ 環境エネルギー 前期に計上した海外インフラ案件に係る有価証券売却益の剥落等
 - ✓ カスタマーソリューション 前期に計上した関係会社株式売却益の剥落等

- ✓ 当社グループは輸出入取引を行っていないため、米国の関税政策による直接的な影響は限定的。
- ✓ ただし、グローバル経済に悪影響を及ぼす水準の関税政策が長期にわたり維持された場合には、以下のような間接的な影響が想定され、当社業績のダウンサイドリスクになり得る。
- ✓ 現時点において当社グループの業績への目立った影響は生じていないものの、グローバルな荷動き量や各国の経済に不透明感があるため、引き続き状況を注視していく。

シナリオ

グローバルに景気が減速あるいは後退することで、

- ✓ 各国企業の**設備投資意欲が減退**
- ✓ グローバルな**荷動き量や人流が低下**

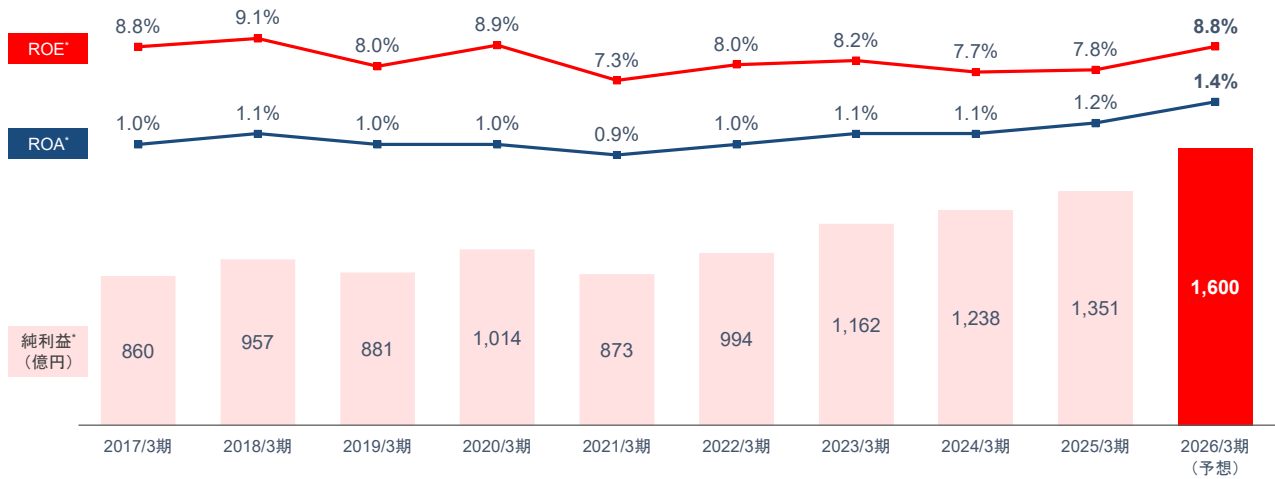
業績への主なダウンサイドリスク

- ✓ 契約実行高の減少による**資産積み上げの鈍化**
- ✓ 顧客の資金繰り悪化による**貸倒関連費用の増加**
- ✓ 保有資産の**稼働率が低下し、収入の減少および費用の増加**

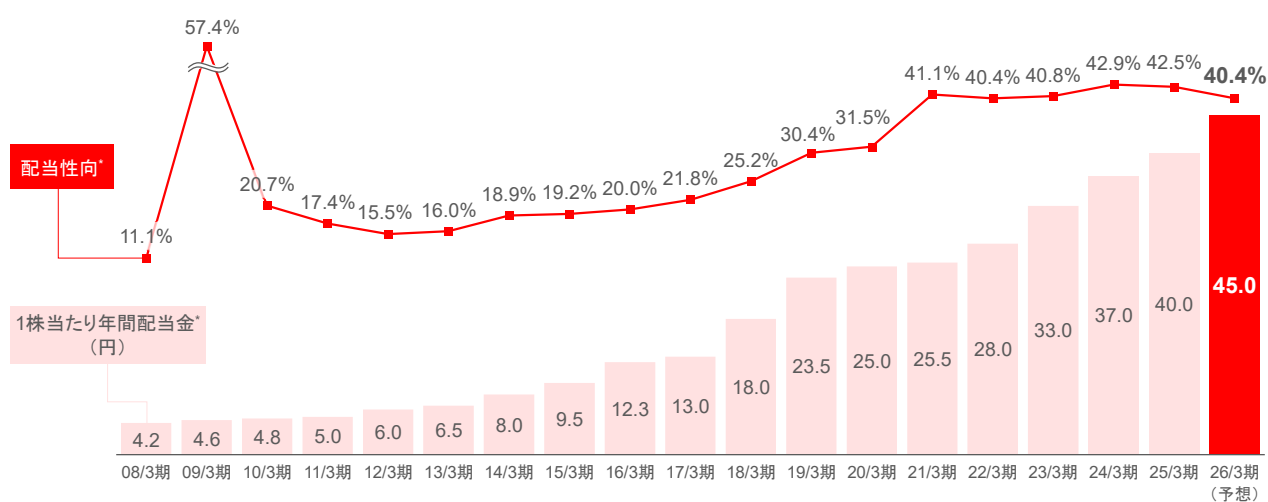
27

- ✓ 5月の決算説明会の際にもご説明いたしましたが、当社事業における直接的な影響は限定的で、景気減速による企業の設備投資の抑制やグローバルな荷動きや人流の低下などによる間接的な影響を想定しております。
- ✓ 各事業をモニタリングしたところ、この第1四半期末時点では目立った影響は生じておりませんが、引き続き状況を注視してまいります。
- ✓ 私からのご説明は以上となります。

主要計数の推移



* 2017/3期から2021/3期については、三菱UFJリース実績と日立キャピタル実績の合算値



* 2008/3期から2021/3期については三菱UFJリース実績

01 | 2026年3月期 第1四半期決算概要

02 | セグメント関連情報

03 | 2026年3月期 業績予想

04 | 参考情報

 [目次に戻る](#)

 **三菱HCキャピタル**

■: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

2025年4月

- ✓ サンエーと、共同で管理・運営する「太陽光発電設備の導入によるCO₂削減プロジェクト」を対象とするJ-クレジット*の創出事業開始を発表。
- ✓ インターネットイニシアティブとの協業の第一弾として、製造業におけるカーボンニュートラルをめざす取り組みに必要なIoTセンサー、ネットワーク、および可視化プラットフォームを一括で提供する「省エネIoTパッケージ」の提供を開始。
- ✓ 新ビジネス開発促進を目的とした新会社「MHCインキュベーションセンター」を設立し、業務を開始。



1 世界初のe-メタノール製造プラント

2025年5月

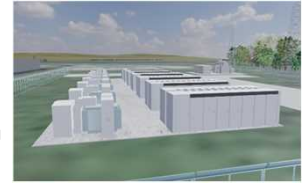
- ✓ 当社のグループ会社であるEuropean Energyが、再生可能エネルギー由来の電力から製造するグリーン水素と生物由来の二酸化炭素（バイオジェニックCO₂）を合成して生成するe-メタノールの供給をデンマークで開始。📷 1
- ✓ サイネージ付き複合機の販売拡大およびオフィス内サイネージ広告事業の協業について検討を進めるべく、オフィス内サイネージ広告事業を手掛けるPredictionと資本業務提携契約を締結。📷 2



2 サイネージ付き複合機のイメージ

2025年6月

- ✓ 当社のグループ会社である三菱HCキャピタルエナジーと、三菱地所、サムスン物産、大阪ガスの4社が出資する上長都ひかり蓄電が、北海道千歳市での系統用蓄電池設備の設置にむけ着工したことを発表。📷 3
- ✓ お客様のDXや新規事業開発を支援する機能を強化するために、DXコンサルティングおよびDXプラットフォーム/ソリューション事業を手掛けるインダストリー・ワン（現：エムシーデイスリー）との業務提携契約を締結。



3 蓄電池設備の設置イメージ

* Jクレジット制度とは、省エネルギー設備の導入や再生可能エネルギーの利用によるCO₂等の排出削減量や、適切な森林管理によるCO₂等の吸収量を「クレジット」として国が認証する制度

セグメント別利益①(四半期別)

(億円)			2025/3期					2026/3期	
			1Q	2Q	3Q	4Q	累計	1Q	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	270	260	267	312	1,112	287	+16
2		アセット関連損益	7	2	6	5	22	13	+5
3		経常利益	117	73	107	159	458	131	+13
4		セグメント利益	103	52	75	136	368	90	-12
5	海外カスタマー	インカムゲイン	342	346	352	357	1,399	336	-6
6		アセット関連損益	-	-	-	-	-	-	-
7		経常利益	45	10	-1	5	60	25	-20
8		セグメント利益	32	7	-4	-8	26	10	-22
9	環境エネルギー	インカムゲイン	8	5	11	53	79	3	-5
10		アセット関連損益	0	-40	0	40	0	-	0
11		経常利益	-12	-139	4	74	-73	-15	-2
12		セグメント利益	3	-98	-7	150	47	-10	-14
13	航空	インカムゲイン	207	158	170	152	690	302	+94
14		アセット関連損益	77	19	26	43	167	46	-31
15		経常利益	209	114	151	153	629	263	+54
16		セグメント利益	159	94	117	101	472	190	+30

セグメント別利益②(四半期別)

(億円)			2025/3期					2026/3期	
			1Q	2Q	3Q	4Q	累計	1Q	前年同期比
17	ロジスティクス	インカムゲイン	89	94	97	95	376	203	+114
18		アセット関連損益	20	13	5	9	49	33	+12
19		経常利益	76	77	77	78	309	178	+101
20		セグメント利益	56	60	59	56	232	135	+79
21	不動産	インカムゲイン	32	33	29	37	133	24	-8
22		アセット関連損益	0	375	0	34	409	88	+87
23		経常利益	15	382	14	54	466	111	+95
24		セグメント利益	1	81	5	33	122	73	+71
25	モビリティ	インカムゲイン	17	13	17	3	51	19	+2
26		アセット関連損益	-	-	-	-	-	-	-
27		経常利益	10	7	11	-2	27	13	+2
28		セグメント利益	11	8	12	-1	31	12	+1
29	合計*	インカムゲイン	1,026	960	967	1,051	4,005	1,299	+272
30		アセット関連損益	106	370	38	133	649	181	+75
31		経常利益	492	551	356	535	1,935	796	+304
32		セグメント利益	391	225	252	481	1,351	572	+180

* 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)	2025/3期*					2026/3期*	
	1Q	2Q	3Q	4Q	累計	1Q	前年同期比
1 カスタマーソリューション	7	2	6	5	22	13	+5
2 売却損益	7	2	6	5	22	13	+5
3 減損等	-	-	-	-	-	-	-
4 環境エネルギー	0	-40	0	40	0	-	0
5 売却損益	0	-	0	40	39	-	0
6 減損等	-	-40	-	-	-40	-	-
7 航空	77	19	26	43	167	46	-31
8 売却損益	79	40	26	66	213	46	-32
9 減損等	-1	-21	0	-22	-45	-	+1
10 ロジスティクス	20	13	5	9	49	33	+12
11 売却損益	20	13	5	10	50	33	+12
12 減損等	-	-	-	0	0	-	-
13 不動産	0	375	0	34	409	88	+87
14 売却損益	13	370	9	54	447	90	+77
15 減損等	-12	4	-9	-20	-37	-2	+10
16 アセット関連損益 合計	106	370	38	133	649	181	+75
17 売却損益	120	428	47	177	773	184	+63
18 減損等	-14	-57	-9	-43	-124	-2	+11

* 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)

		2025/3期*	2026/3期*
1	カスタマーソリューション	1Q: 【+】 関係会社株式等の売却益: 約30億円 2Q: 【-】 個別案件における大口の貸倒関連費用: 約10億円 4Q: 【+】 政策保有株式等の売却益: 約35億円	
2	海外カスタマー	1Q: 【-】 米州運送セクター等における貸倒関連費用: 約40億円 2Q: 【-】 米州運送セクター等における貸倒関連費用: 約80億円 3Q: 【-】 米州運送セクター等における貸倒関連費用: 約90億円 4Q: 【-】 米州運送セクター等における貸倒関連費用: 約85億円 【-】 ASEANにおける事業構造改革費用(貸倒関連費用): 約25億円	1Q: 【-】 米州運送セクター等における貸倒関連費用: 約35億円
3	環境エネルギー	1Q: 【+】 海外インフラ案件の持分売却益: 約10億円 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 【-】 EE向け持分法投資に係る損失: 約20億円 3Q: 【-】 EE向け持分法投資に係る損失: 約20億円 【+】 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 4Q: 【+】 EE向け持分法投資に係る利益: 約20億円 【+】 海外インフラ案件に係るスワップ解約益: 約20億円 【+】 海外インフラ案件に係る有価証券売却益: 約130億円	
4	航空	1Q: 【+】 JSAの決算取込期間の調整影響: 約60億円(税後) 【+】 MHC保有の航空機リース案件の持分売却益: 約20億円 【-】 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益: 約15億円	1Q: 【+】 elfcの決算取込期間の調整影響: 約89億円(税後)
5	ロジスティクス		1Q: 【+】 CAI、PNWの決算取込期間の調整影響: 約62億円(税後)
6	不動産	2Q: 【+】 御幸ビルの大口売却・株式譲渡に係る増益効果: 約70億円(税後)	1Q: 【+】 一般貸倒引当金の戻入: 約15億円
7	モビリティ		
8	調整額	1Q: 【+】 JSAの決算取込期間の調整影響: 約33億円(税後)	1Q: 【+】 elfc、CAI、PNWの決算取込期間の調整影響: 約75億円(税後)

* 税引き前ベース。ただし、税引き後ベースの金額には「(税後)」と記載

セグメント別資産残高

(億円)		2024/3期末	2025/3期末	2026/3期1Q末	前期末比(増減)
1	カスタマーソリューション	29,665	30,045	29,696	-349
2	構成比	29.1%	27.5%	27.7%	+0.2pt
3	海外カスタマー	30,708	30,749	30,836	+87
4	構成比	30.2%	28.1%	28.7%	+0.6pt
5	環境エネルギー	4,166	4,863	4,853	-10
6	構成比	4.1%	4.5%	4.5%	0.0pt
7	航空	20,200	24,481	23,493	-987
8	構成比	19.8%	22.4%	21.9%	-0.5pt
9	ロジスティクス	10,990	12,893	11,851	-1,041
10	構成比	10.8%	11.8%	11.1%	-0.7pt
11	不動産	5,254	5,705	5,823	+117
12	構成比	5.2%	5.2%	5.4%	+0.2pt
13	モビリティ	519	588	576	-12
14	構成比	0.5%	0.5%	0.5%	0.0pt
15	調整額	290	28	164	+136
16	構成比	0.3%	0.0%	0.2%	+0.2pt
17	セグメント資産残高 合計	101,794	109,356	107,295	-2,060

セグメント別契約実行高

(億円)		2024/3期1Q	2025/3期1Q	2026/3期1Q	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	2,329	2,202	2,099	-103	-4.7%
2	海外カスタマー	3,555	3,704	3,793	+88	+2.4%
3	欧州	1,777	2,295	2,655	+359	+15.7%
4	米州	1,395	1,019	852	-166	-16.4%
5	中国	134	73	23	-49	-67.3%
6	ASEAN	248	315	261	-54	-17.4%
7	環境エネルギー	44	61	28	-32	-52.9%
8	航空	418	1,438	894	-544	-37.8%
9	ロジスティクス	51	266	409	+142	+53.7%
10	不動産	169	411	184	-226	-55.1%
11	モビリティ	14	20	41	+21	+106.9%
12	調整額	-	-	-	-	-
13	契約実行高 合計	6,583	8,104	7,451	-653	-8.1%

セグメント別貸倒関連費用

(億円)	2024/3期1Q	2025/3期1Q	2026/3期1Q	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	2	1	7	+5	+346.4%
2 海外カスタマー	34	62	79	+16	+26.7%
3 欧州	11	17	22	+4	+28.5%
4 米州	20	39	36	-3	-7.7%
5 中国	7	3	6	+2	+52.7%
6 ASEAN	-5	1	14	+12	+678.1%
7 環境エネルギー	3	0	0	0	-
8 航空	4	-4	2	+6	-
9 ロジスティクス	0	0	0	0	+555.2%
10 不動産	0	1	-14	-15	-
11 モビリティ	0	0	0	0	-
12 調整額	0	0	0	0	-
13 貸倒関連費用 合計	44	61	76	+14	+24.1%

連結損益計算書 関連項目

(百万円)	2024/3期1Q	2025/3期1Q	2026/3期1Q	前年同期比(増減)	前年同期比(増減率)
1 売上高	476,814	529,891	584,500	+54,609	+10.3%
2 売上原価	382,175	416,283	432,925	+16,641	+4.0%
3 資金原価	45,298	71,492	68,688	-2,803	-3.9%
4 売上総利益	94,639	113,608	151,575	+37,967	+33.4%
5 販売費及び一般管理費	58,349	64,655	69,088	+4,432	+6.9%
6 人件費	30,090	31,267	33,712	+2,444	+7.8%
7 物件費	23,231	26,655	27,086	+431	+1.6%
8 貸倒引当金	5,028	6,732	8,289	+1,556	+23.1%
9 営業利益	36,289	48,953	82,487	+33,534	+68.5%
10 経常利益	37,754	49,239	79,694	+30,455	+61.9%
11 特別利益	6,201	6,810	104	-6,705	-98.5%
12 特別損失	138	387	-	-387	-100.0%
13 税金等調整前四半期純利益	43,817	55,662	79,799	+24,137	+43.4%
14 親会社株主に帰属する四半期純利益	35,108	39,184	57,271	+18,086	+46.2%

連結貸借対照表 関連項目等

(百万円)	2024/3期末	2025/3期末	2026/3期1Q末	前期末比(増減)	前期末比(増減率)
1 現金及び預金	366,478	313,399	303,917	-9,482	-3.0%
2 自己資本	1,685,267	1,789,625	1,766,047	-23,577	-1.3%
3 純資産合計	1,705,345	1,804,523	1,780,828	-23,694	-1.3%
4 総資産額	11,149,858	11,762,332	11,560,761	-201,570	-1.7%
5 セグメント資産残高	10,179,473	10,935,652	10,729,593	-206,058	-1.9%
6 営業資産残高	9,825,993	10,496,880	10,304,804	-192,076	-1.8%
7 持分法投資残高	177,850	279,263	274,672	-4,590	-1.6%
8 のれん・投資有価証券等	175,629	159,508	150,116	-9,391	-5.9%
9 破産更生債権等	122,035	87,005	79,683	-7,321	-8.4%
10 貸倒引当金	66,983	40,711	39,199	-1,512	-3.7%
11 ネット破産更生債権等	55,051	46,293	40,484	-5,809	-12.5%
12 自己資本比率	15.1%	15.2%	15.3%	+0.1pt	-
13 ROE	7.7%	7.8%			
14 ROA	1.1%	1.2%			

連結貸借対照表 関連項目等(続き)

(百万円)	2024/3期末	2025/3期末	2026/3期1Q末	前期末比(増減)	前期末比(増減率)
15 有利子負債	8,439,792	8,840,797	8,778,760	-62,037	-0.7%
16 間接調達	4,919,380	4,916,445	4,980,792	+64,347	+1.3%
17 直接調達	3,520,411	3,924,352	3,797,967	-126,384	-3.2%
18 CP	784,178	965,408	1,013,018	+47,609	+4.9%
19 債権流動化	565,959	580,796	580,743	-52	0.0%
20 社債	2,170,273	2,378,147	2,204,206	-173,941	-7.3%
21 直接調達比率	41.7%	44.4%	43.3%	-1.1pt	-
22 長期調達比率	82.5%	81.1%	79.9%	-1.2pt	-
23 外貨調達比率	60.6%	61.1%	60.5%	-0.6pt	-

主な海外子会社決算に適用する為替レート*

	2025/3期1Q			2026/3期1Q	
	12月決算の主な海外子会社	3月決算の主な海外子会社		3月決算の主な海外子会社 (決算期を変更した子会社を除く)	決算期を変更した海外子会社 (elfc, CAI, PNW)
24 損益計算書(PL)適用レート	\$1=148.61円	£1=196.85円 \$1=155.88円		£1=193.01円 \$1=144.59円	\$1=148.60円
	2025/3期末			2026/3期1Q末	
	12月決算の主な海外子会社	3月決算の主な海外子会社		3月決算の主な海外子会社 (決算期を変更した子会社を除く)	決算期を変更した海外子会社 (elfc, CAI, PNW)
25 貸借対照表(BS)適用レート	\$1=158.18円	£1=193.82円 \$1=149.52円		£1=198.56円 \$1=144.81円	\$1=144.81円

* 12月決算の主な海外子会社⇒PLは1月～3月の期中平均レート、BSは2025/3期末:2024年12月末時点、2026/3期1Q末:2025年3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(決算期を変更した子会社を除く)⇒PLは4月～6月の期中平均レート、BSは2025/3期末:2025年3月末時点、2026/3期1Q末:2025年6月末時点の為替レートを適用
決算期を変更した海外子会社⇒当期のPLは2025年1月～6月の期中平均レート、BSは2026/3期1Q末:2025年6月末時点の為替レートを適用

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



過年度の決算関連数値について、Excel形式で掲載。



インベスダーズガイド



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

