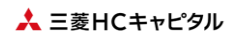


## 2026年3月期 第2四半期決算概要資料

三菱HCキャピタル株式会社  
2025年11月14日



- ✓ 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、誠に有難うございます。
- ✓ 本説明会は、会場にお集りの皆さまに加え、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をいたしました「2026年3月期 第2四半期決算概要資料」のハイライトをお話しさせていただきます。
- ✓ 続きまして、「2026年3月期 第2四半期の決算実績」および「2026年3月期業績予想」につきましては、取締役常務執行役員の佐藤から、また、「中長期的な企業価値向上に向けた取り組み」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、皆さまからのご質問にお答えいたしますので、どうぞよろしくお願いいたします。
- ✓ それでは、お手元の「2026年3月期 第2四半期決算概要資料」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、「四半期」または「四半期別」の表記がない限り、当四半期連結累計期間の値です。また、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)		
■ 御幸ビル	:御幸ビルディング(2024年9月に連結除外)		

## 純利益

2026/3期2Q  
実績

**887億円**

前年同期比  
(増減率)

**+270億円**  
(+43.9%)

業績予想

**1,600億円**

進捗率

**55.5%**

## コメント

☑ 不動産セグメントにおいて複数の大口アセット売却益を計上したこと、環境エネルギーセグメントで前年同期に計上した大口貸倒関連費用や減損損失が剥落したことに加え、航空、ロジスティクスセグメントの連結子会社による決算期変更起因した増益効果等により、前年同期比で270億円の増益。

☑ 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55.5%の進捗率となったが、概ね見通しどおりのため業績予想は変更なし。

☑ 中間配当金は前年同期比2円増配し期初予想通りの22円。

2

- ✓ まず、2026年3月期 第2四半期の決算実績につきましては、純利益が前年同期比270億円増益の887億円となりました。
- ✓ 期初予想に対する進捗率は、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55.5%となりましたが、概ね見通しどおりの着地となったことから、業績予想に変更はございません。
- ✓ 中間配当金も期初予想の通り、前期比2円増配の1株当たり22円といたしました。
- ✓ では、ここで佐藤に代わらせていただきます。

(次のスクリプトは3ページをご参照)

## 01 | 2026年3月期 第2四半期決算概要

---

## 02 | セグメント関連情報

---

## 03 | 2026年3月期 業績予想

---

## 04 | 中長期的な企業価値向上に向けた取り組み

---

## 05 | 参考情報

---

- ✓ 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「01. 2026年3月期 第2四半期決算概要」、「02. セグメント関連情報」、「03. 2026年3月期 業績予想」につきまして、ポイントをご説明させていただきます。
- ✓ まずは、資料の5ページをご覧ください。2026年3月期 第2四半期の決算実績につきましてご説明いたします。

## 01 | 2026年3月期 第2四半期決算概要

## 02 | セグメント関連情報

---

## 03 | 2026年3月期 業績予想

---

## 04 | 中長期的な企業価値向上に向けた取り組み

---

## 05 | 参考情報

---

(億円)		(a)	(b)	(c)=(b)-(a)	(d)=(c)/(a)	(e)
		25/3期 2Q	26/3期 2Q	前年同期比		
				増減	増減率	増減 (除、為替影響*1)
1	インカムゲイン	1,987	2,257	① +269	+13.6%	+310
2	アセット関連損益	477	274	② -202	-42.4%	-200
3	純利益	617	887	③ +270	+43.9%	+287
4	契約実行高	16,515	15,641	④ -874	-5.3%	-722
5	中間配当金	20円	22円	+2円	-	-
(億円)		25/3期末	26/3期 2Q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	109,356	110,695	⑤ +1,339	+1.2%	+1,928

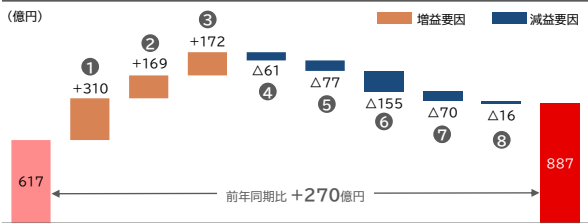
## 主な増減要因

- ① **インカムゲイン**
  - ✓ 航空、ロジスティクスセグメントの好調、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いて前年同期に計上した御幸ビルの大口売却益(370億円)の剥落により減少。  
なお、この剥落影響を除くと、不動産セグメントにおける複数の大口売却益の計上等により増益。
- ③ **純利益**
  - ✓ インカムゲインの増加に加え、環境エネルギーセグメントで前年同期に計上した大口貸倒関連費用の剥落等により増益。
- ④ **契約実行高**
  - ✓ 海外カスタマーセグメント\*2が欧州事業の伸長により増加したものの、航空セグメントにおける前年同期の大口実行の反動減等により前年同期比減少。
- ⑤ **セグメント資産残高**
  - ✓ 航空、海外カスタマーセグメントを中心に資産を積み上げたことにより前期末比増加。

\*1 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.47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  
\*2 当第1四半期より「海外地域」セグメントの名称を「海外カスタマー」に変更

- ✓ まず①のインカムゲインにつきましては、連結子会社の決算期変更による増益効果はありましたが、それを除いても第1四半期に続いて、航空セグメントとロジスティクスセグメントが好調を維持し、インカムゲインの増加を牽引しました。
- ✓ また、ここに記載はありませんが、カスタマーソリューションセグメントも高収益資産の積み上げが進み、しっかりとインカムゲインを伸ばしております。
- ✓ これらの要因により、前年同期比269億円の増益となりました。
- ✓ なお、連結子会社の決算期変更による増益効果につきましては、8ページで詳しくご説明しておりますので、後ほどご覧ください。
- ✓ ②のアセット関連損益につきましては、前年同期にあった御幸ビルディングの大口売却益(370億円)の剥落により、前年同期比で減益となっておりますが、その一過性要因を除いた実質ベースでは、不動産セグメントでの複数の大口売却などにより、前年同期比で増益となっております。
- ✓ ③の純利益につきましては、インカムゲインの増加に加え、前年同期にあった環境エネルギーセグメントの大口貸倒関連費用の剥落などにより、前年同期比270億円の増益となりました。
- ✓ 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。ページが飛びまして、11ページにお進みください。

## 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)



25/3期 2Q インカム ゲイン アセット 関連損益\*2 貸倒関連 費用 経費 特別損益\*2 その他 (税金費用等)\*2 御幸ビル 為替影響 26/3期 2Q

(億円)	25/3期2Q	26/3期2Q	前年同期比	除、為替影響	
				26/3期2Q	前年同期比
インカムゲイン	1,987	2,257	+269	2,297	① +310
アセット関連損益*2	107	274	+167	276	② +169
貸倒関連費用	307	130	-176	135	③ -172
経費	1,114	1,161	+47	1,175	④ +61
特別損益*2	75	-2	-77	-2	⑤ -77
その他(税金費用等)*2	201	349	+148	356	⑥ +155
御幸ビル関連*2	70	-	-70	-	⑦ -70
純利益	617	887	+270	904	+287
為替影響*3					⑧ -16

\*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  
 また、「インカムゲイン」～「その他(税金費用等)」は「御幸ビル関連」、「為替影響」を除いた値  
 \*2 「アセット関連損益」「特別損益」「その他(税金費用等)」の25/3期2Q実績値から御幸ビルの大口売却・株式譲渡に係る損益を控除し、それらの損益を「御幸ビル関連」に集約  
 (「御幸ビル関連」70億円の内部:アセット関連損益370億円、特別損益△206億円、その他(税金費用等)93億円)

## 主な増減要因\*4 (+:利益に対してプラス、△:利益に対してマイナス)

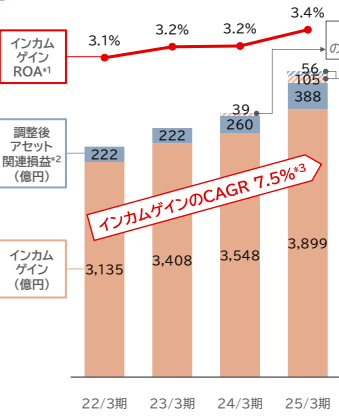
- インカムゲイン**
  - ✓ 航空 +137億円 新規案件積み上げやエンジンの高稼働率維持等によるリース料収入の増加、elfcの決算期変更による影響
  - ✓ ロジスティクス +127億円 海上コンテナの資産積み上げによるリース料収入の増加、CAIおよびPNWの決算期変更による影響
- アセット関連損益\*2**
  - ✓ 不動産 +176億円 複数の大口売却の実行
- 貸倒関連費用**
  - ✓ 環境エネルギー +90億円 前年同期に計上した国内再エネプロジェクト案件に係る大口費用の剥落
  - ✓ 不動産 +27億円 当第1四半期に発生した組織再編による一般貸倒引当率の低下
  - ✓ 海外カスタマー +25億円 米州の商用トラック事業での費用減少
- 経費**
  - ✓ ロジスティクス △26億円 CAIおよびPNWの決算期変更による影響
  - ✓ 海外カスタマー △12億円 欧州での費用増加
- 特別損益\*2**
  - ✓ カスタマーリレーション △32億円 前年同期に計上した積水リースの売却益の剥落
  - ✓ 航空 △23億円 前年同期に売却したMHC保有機のリース持分売却益の剥落
- その他(税金費用等)\*2**
  - ✓ 不動産 △49億円 増益による税金費用の増加
  - ✓ 環境エネルギー △37億円 増益による税金費用の増加

\*3 純利益ベースの為替影響額  
 \*4 各増減値は為替影響を除いた値

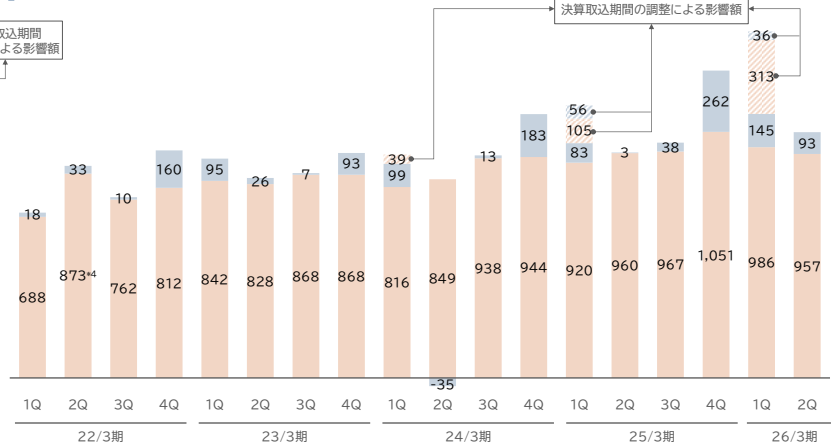
# インカムゲイン・アセット関連損益の推移

- ✓ 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両輪経営を実践
- ✓ 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

## 通期



## 四半期



\*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

# 連結子会社の決算取込期間の調整による影響

- ✓ 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 25/3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 26/3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 25/3期1Q			② 26/3期1Q				②-① 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

01 | 2026年3月期 第2四半期決算概要

---

02 | セグメント関連情報

03 | 2026年3月期 業績予想

---


04 | 中長期的な企業価値向上に向けた取り組み

---

05 | 参考情報

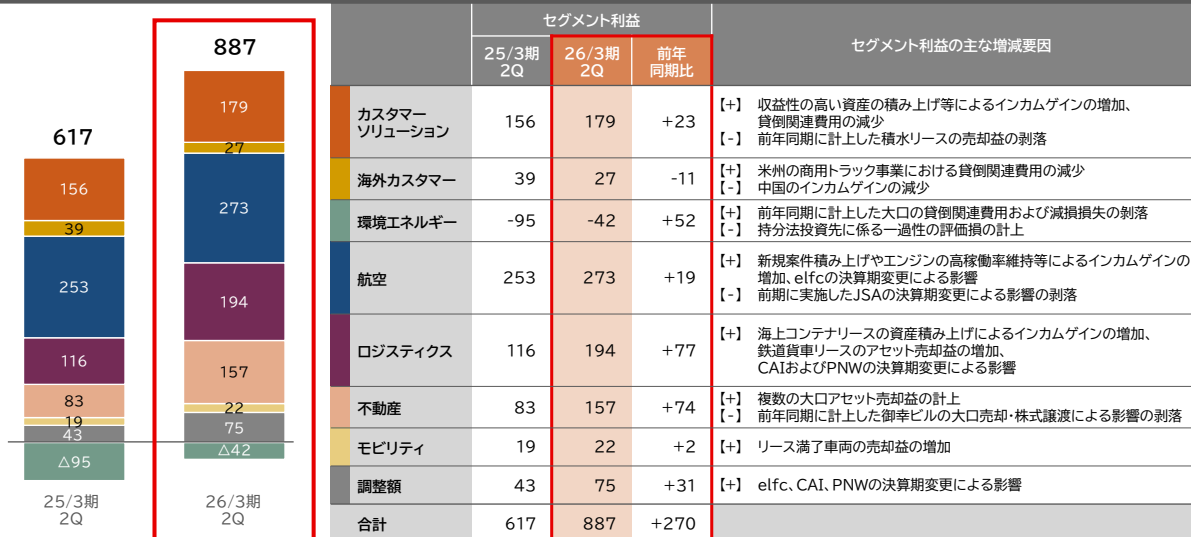
---

[← 目次に戻る](#)

 三菱HCキャピタル

# 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)	25/3期2Q	26/3期2Q	前年同期比
インカムゲイン	531	567	+35
アセット関連損益	10	17	+6
貸倒関連費用	36	9	-26
経費	315	315	0
特別損益	33	0	-32
その他(税金費用等)	67	80	+12
<b>セグメント利益</b>	<b>156</b>	<b>179</b>	<b>+23</b>

セグメント資産残高(億円)	25/3期末	26/3期2Q末	前期末比
合計	30,045	29,924	-121
リース	24,292	24,297	+5
割賦・貸付	4,033	3,961	-72
その他	1,719	1,665	-53

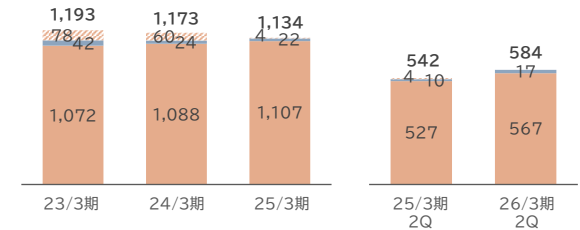
\* 首都圏リース、ディー・エフ・エル・リース、積水リース

## 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。
- 貸倒関連費用は、前年同期に計上した個別案件による大口費用の剥落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、通常年度末が最大値となり、翌年度の前半はやや減少することが多い。ただし、前年同期末比(+513億円)、前四半期末比(+228億円)では増加。

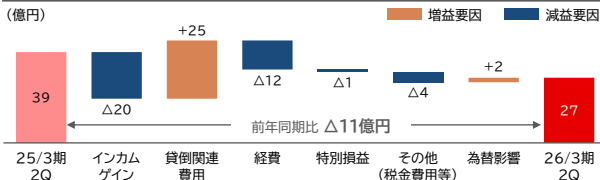
## インカムゲイン・アセット関連損益の推移(億円)

インカムゲイン(○: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。
- ✓ 先ほど少しお話ししましたが、収益性の高い資産の着実な積み上げなどによりインカムゲインを伸ばしたことに加え、貸倒関連費用も、前年同期に計上した大口費用の剥落などにより大きく減少したことなどにより、セグメント利益は前年同期比23億円の増益となりました。
- ✓ 前年同期にあった積水リースの売却による増益効果の剥落という大きな減益要因があったなかで、それを打ち返し、23億円の増益となっていることは、2025中計で掲げたビジネスモデルの進化・積層化の成果が着実に始めていると考えております。
- ✓ 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)

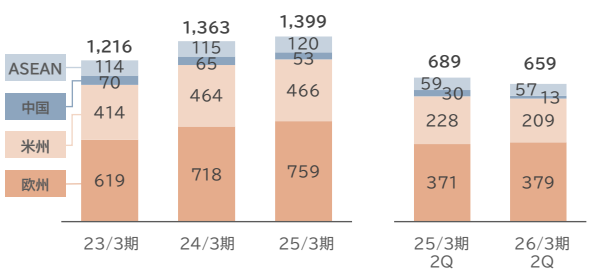


## コメント

- インカムゲインは、中国のセグメント資産残高の減少によるリース料収入の減少等により前年同期比減少。
- 貸倒関連費用は、米州の商用トラック事業における費用が着実に減少していることにより前年同期比減少。
- 経費は、欧州での費用増加により前年同期比増加。

(億円)	25/3期2Q	26/3期2Q	前年同期比	除、為替影響	
				26/3期2Q	前年同期比
インカムゲイン	689	659	-30	668	-20
貸倒関連費用	168	138	-30	142	-25
経費	464	470	+5	477	+12
特別損益	1	-	-1	-	-1
その他(税金費用等)	18	22	+4	22	+4
セグメント利益	39	27	-11	25	-13
為替影響*2				2	

## インカムゲインの推移(億円)



セグメント資産残高(億円)	25/3期末	26/3期2Q末	前期末比	除、為替影響	
				26/3期2Q末	前期末比
合計	30,749	31,752	+1,002	31,216	+466
欧州(MHCUK)	17,324	18,809	+1,485	18,240	+916
米州(MHCA)	10,192	9,920	-272	9,962	-230
中国	656	487	-169	496	-160
ASEAN	2,576	2,535	-40	2,516	-59

\*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

- ✓ 海外カスタマーセグメントでございますが、前年度に非常に高い水準となった米州事業の貸倒関連費用は、今年度に入り、大きく抑えることができております。
- ✓ 一方で、中国事業においては、資産減少によるインカムゲインの減少などの減益要因があったことで、セグメント利益は前年同期比11億円の減益となりました。
- ✓ 米州事業に関しては、米州の商用トラックの市場環境としては、引き続き厳しい状況が続いており、決して楽観視はしていませんが、こうした事業環境におきましても貸倒関連費用が減少しているのは、前年度から継続してきました審査基準の見直しや引き揚げ車両の販売強化、事業ポートフォリオ自体の見直しといった対策の成果だと考えております。
- ✓ 米州の商用トラック事業の業況や貸倒関連費用の状況は14ページで詳しくご説明しておりますので、後ほどご覧ください。
- ✓ なお、昨今報道されている、米国の大手自動車部品メーカーの経営破綻に端を発して、ファクタリング事業やプライベートクレジット事業のリスクがクローズアップされていることについて、投資家の皆さまの関心が高いのではないかと存じます。
- ✓ 当社の米州事業について申し上げますと、これらの事業割合は小さい状況で、収益に与える影響も極めて限定的でございますので、現時点で大きなリスク要因とは認識しておりません。
- ✓ 引き続き金融市場への影響なども含め米国のマクロ環境は注視してまいります。
- ✓ ページが飛びまして、15ページにお進みください。

主要計数(億円)					
	25/3期 2Q	26/3期 2Q	前年同期比	除、為替影響	
				26/3期2Q	前年同期比
<b>欧州(MHCUK)</b>					
インカムゲイン	371	379	+7	378	+6
貸倒関連費用	34	45	+10	45	+10
経費	245	257	+12	256	+11
特別損益	-	-	-	-	-
その他(税金費用等)	26	20	-5	20	-5
セグメント利益	65	55	-9	55	-9
為替影響*				0	
<b>米州(MHCA)</b>					
インカムゲイン	228	209	-19	219	-9
貸倒関連費用	118	68	-50	72	-46
経費	152	145	-7	151	-1
特別損益	-	-	-	-	-
その他(税金費用等)	-10	0	+10	0	+10
セグメント利益	-32	-4	+28	-4	+28
為替影響*				0	
<b>中国</b>					
インカムゲイン	30	13	-16	13	-16
貸倒関連費用	11	4	-6	4	-6
経費	21	18	-2	19	-2
特別損益	-	-	-	-	-
その他(税金費用等)	1	0	-1	0	-1
セグメント利益	-3	-8	-5	-9	-5
為替影響*				0	
<b>ASEAN</b>					
インカムゲイン	59	57	-2	57	-1
貸倒関連費用	3	19	+16	20	+17
経費	44	48	+3	49	+4
特別損益	1	-	-1	-	-1
その他(税金費用等)	1	2	+1	2	0
セグメント利益	10	-14	-24	-15	-26
為替影響*				1	

\* セグメント利益ベースの為替影響額

## 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

- ✓ 審査基準の厳格化・モデルの見直し、期中管理の強化、中古車両等の販売強化など、**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9月末には**36%に減少**。

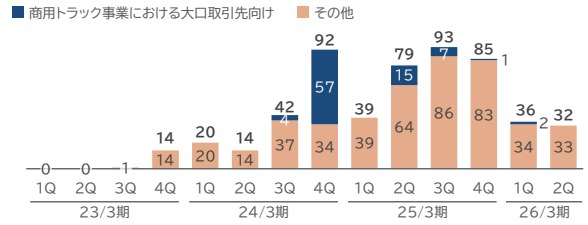
### 現状・見通し

- ✓ 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減少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2四半期累計の貸倒関連費用は前年同期比で**大幅に減少**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**。

\*1 運送業者の収入源である運費

\*2 (出所)ACT Research社「Freight Forecast: Rate and Volume Outlook (October 13, 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)

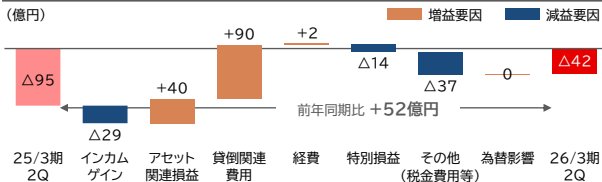


## 米国における大型トラックのスポットレート\*1\*2の推移



## 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)	25/3期2Q	26/3期2Q	前年同期比	除、為替影響	
				26/3期2Q	前年同期比
インカムゲイン	14	-14	-29	-15	-29
アセット関連損益	-40	-	+40	-	+40
貸倒関連費用	86	-4	-90	-4	-90
経費	40	38	-2	38	-2
特別損益	10	-3	-14	-3	-14
その他(税金費用等)	-46	-9	+37	-9	+37
セグメント利益	-95	-42	+52	-43	+51
為替影響*				0	

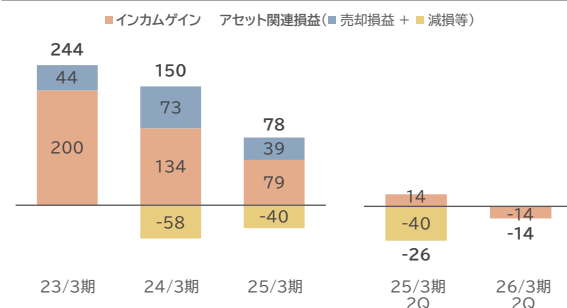
セグメント資産残高(億円)	25/3期末	26/3期2Q末	前期末比	除、為替影響	
				26/3期2Q末	前期末比
合計	4,863	4,860	-2	4,814	-49
再エネファイナンス	576	588	+12	583	+7
再エネ電力事業	4,040	4,032	-7	3,991	-48
国内	2,177	2,163	-13	2,163	-13
海外	1,863	1,869	+5	1,827	-35
その他	246	238	-7	238	-7

\* 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、持分法投資先に係る一過性の評価損の計上等により前年同期比減少。
- アセット関連損益は、前年同期に計上した国内太陽光発電案件に係る減損損失の剥落により前年同期比増加。なお、下期にはアセット売却益の計上を見込む。
- 貸倒関連費用は、前年同期に計上した国内再エネプロジェクト案件に係る大口費用の剥落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)

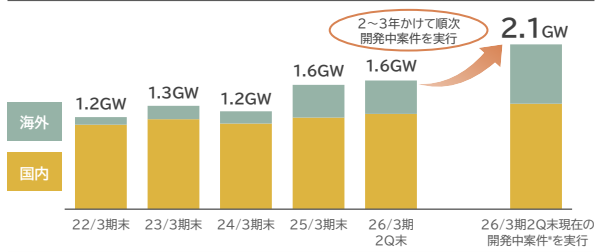


- ✓ 環境エネルギーセグメントにつきましては、前年同期に計上した大口の貸倒関連費用や減損損失の剥落などにより、セグメント利益は52億円改善したものの、海外の持分法投資先で一過性の評価損を計上したことや、出資先であるEuropean Energyの、のれんの償却を含む持分法投資に係る損失の計上などにより第1四半期に引き続き損失計上となりました。
- ✓ なお、さきほどの一過性の評価損ですが、当社が出資する持分法投資先に他社が供与していたローンがエクイティに切り替わったことで、当社の出資持分が希薄化したことにより計上したものです。従いまして、進めているプロジェクト自体の悪化に起因した評価損ではございません。
- ✓ 同業他社で、海外の再生可能エネルギー事業において、大口損失計上のニュースリリースがございましたが、今回当社が計上した損失はそれとは異なる性質のもので、個別プロジェクトや事業環境の悪化に起因したものではありません。
- ✓ なお、上期にアセット売却益の計上はございませんでしたが、下期にはアセット売却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。

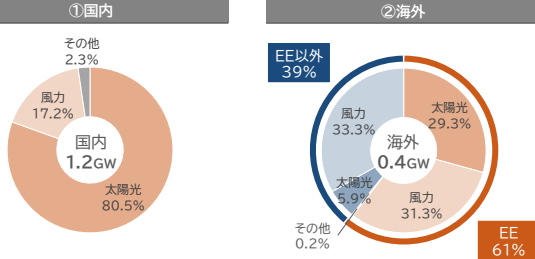
再生電力事業における運転開始済みの持分容量(MW)

	25/3期末	26/3期2Q末	前期末比
合計	1,638	1,698	+60
太陽光	1,102	1,167	+64
国内	978	1,011	+33
海外	124	155	+31
風力	507	501	-5
国内	200	216	+16
海外	307	285	-21
その他	29	29	0

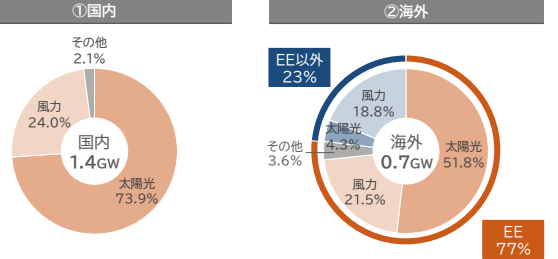
再生電力事業における持分容量の推移



運転開始済みの持分容量内訳(26/3期2Q末)

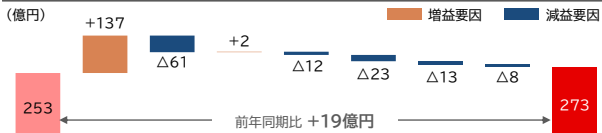


運転開始済み+開発中案件\*の持分容量内訳(26/3期2Q末)



\* 26/3期2Q末時点で獲得済み未実行案件のみ反映した見直し (26/3期2Q末以降の新規受注案件は考慮せず)

## 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)



25/3期 2Q 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 26/3期 2Q

(億円)	25/3期2Q	26/3期2Q	前年同期比	除、為替影響	
				26/3期2Q	前年同期比
インカムゲイン	366	489	+122	504	+137
アセット関連損益	97	35	-62	35	-61
貸倒関連費用	3	0	-2	0	-2
経費	137	145	+8	149	+12
特別損益	23	-	-23	-	-23
その他(税金費用等)	94	105	+10	108	+13
<b>セグメント利益</b>	<b>253</b>	<b>273</b>	<b>+19</b>	<b>281</b>	<b>+27</b>
為替影響*				-8	

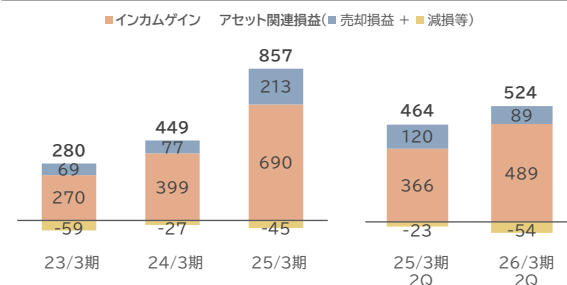
セグメント資産残高(億円)	25/3期末	26/3期2Q末	前期末比	除、為替影響	
				26/3期2Q末	前期末比
合計	24,481	25,249	+768	25,794	+1,313
航空機リース(JSA)	17,127	17,313	+186	17,388	+260
エンジンリース(elfc)	6,872	7,533	+661	8,004	+1,131
航空機リース(MHC)	481	402	-78	402	-78

\* 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維持等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航空機、エンジンともに売却実績を積み上げるも、航空機の減損損失の増加および前期に実施したJSAの決算期変更による影響の剥落により前年同期比減少。
- セグメント資産残高は、エンジンを中心に需要が強いマーケット状況を踏まえ積極的な投資実行により前期末比増加。

## インカムゲイン・アセット関連損益の推移(億円)

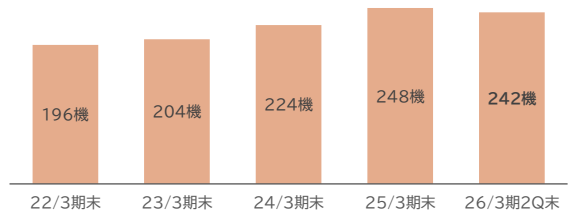


- ✓ 航空セグメントにつきましては、減損損失の増加があったものの、新規案件積み上げによるリース料収入の増加や、航空機エンジンリースにおける高稼働率の維持、子会社の決算期変更の増益効果などにより、セグメント利益は前年同期比19億円の増益となりました。
- ✓ 子会社の決算期変更の影響を除くと、減損損失の増加により減益となっておりますが、インカムゲインは大きく増加しており、事業そのものは引き続き好調を維持しております。
- ✓ ページが飛びまして、19ページにお進みください。

## 航空関連資産の保有状況

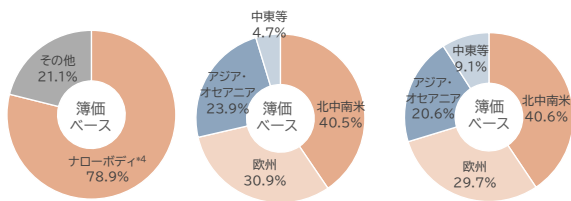
	25/3期末	26/3期2Q末	前期末比
航空機数(JSA)	334機	318機	-16機
保有機数*1	248機	242機	-6機
購入/売却機数	42機/18機	10機/16機	-
成約済み機数	86機	76機	-10機
平均機齢(JSA)*2	5.0年	5.1年	+0.1年
平均残リース期間(JSA)*2	7.0年	7.1年	+0.1年
新型機比率(JSA)*2*3	76.1%	78.0%	+1.9pt
エンジン基数(elfc)	400基	423基	+23基
新型エンジン比率(elfc)*3	74.3%	76.5%	+2.2pt

## 保有航空機数\*1の推移



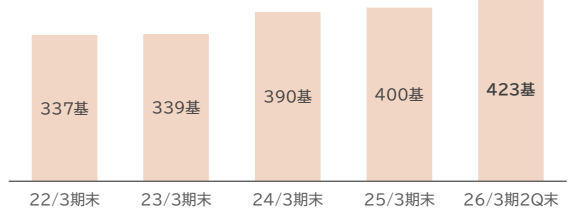
## 航空関連資産の内訳(26/3期2Q末)

①航空機アセットタイプ別・地域別\*2



②航空機エンジン地域別\*2

## 保有エンジン基数の推移

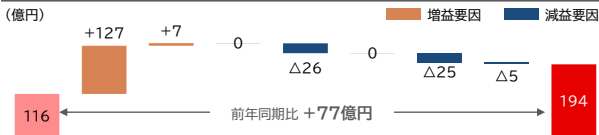


\*1 当期から保有機数に管理機数を加算  
\*2 当期から算出基準を変更

\*3 保有機(基)に占める新型機種(旧型機種)にして燃費効率が高く、CO<sub>2</sub>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 主に近距離離線で使用される単通路機

## 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）



25/3期 2Q	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	26/3期 2Q
----------	---------	----------	--------	----	------	------------	------	----------

(億円)	25/3期2Q	26/3期2Q	前年同期比	除、為替影響	
				26/3期2Q	前年同期比
インカムゲイン	183	303	+119	311	+127
アセット関連損益	34	40	+6	41	+7
貸倒関連費用	0	0	0	0	0
経費	63	87	+24	90	+26
特別損益	-	-	-	-	-
その他(税金費用等)	37	61	+23	62	+25
<b>セグメント利益</b>	<b>116</b>	<b>194</b>	<b>+77</b>	<b>199</b>	<b>+82</b>
為替影響*				-5	

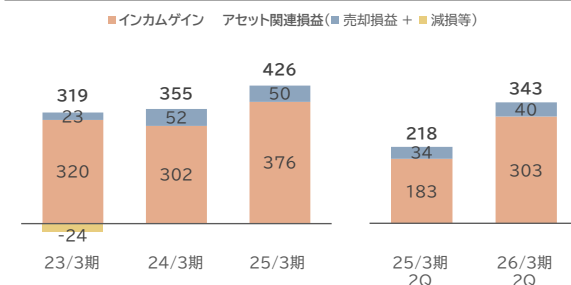
セグメント資産残高(億円)	25/3期末	26/3期2Q末	前期末比	除、為替影響	
				26/3期2Q末	前期末比
合計	12,893	12,321	-571	12,928	+34
海上コンテナ(CAI)	9,791	9,289	-501	9,869	+78
鉄道貨車(PNW)	2,946	2,912	-33	2,929	-16
船舶	156	119	-36	128	-27

\* 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、海上コンテナの資産積み上げによる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)

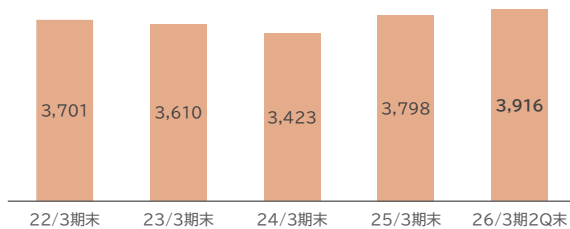


- ✓ ロジスティクスセグメントでございますが、こちらも決算期変更の影響による増益効果に加え、海上コンテナの資産積み上げによるリース料収入の増加、鉄道貨車のアセット売却益の増加などにより、セグメント利益は前年同期比77億円の増益となりました。
- ✓ 海上コンテナリース事業においては、昨年度は、中東情勢の混乱長期化や米国関税政策を受けた駆け込み需要といった要因により、通常時期よりもコンテナ需要が高まっておりましたので、これに比べますと、稼働率はやや低下傾向にありますが、引き続き好調を維持しております。
- ✓ ページが飛びまして、21ページにお進みください。

## ロジスティクス関連資産の保有状況

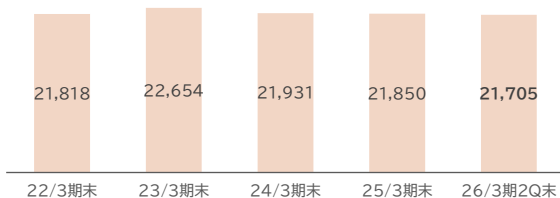
	25/3期末	26/3期2Q末	前期末比
海上コンテナフリート数 (千TEU*1)	3,726	3,841	+114
海上コンテナフリート数 (千CEU*2)	3,798	3,916	+117
鉄道貨車車両台数(両)	21,850	21,705	-145

## 海上コンテナフリート数(千CEU)の推移



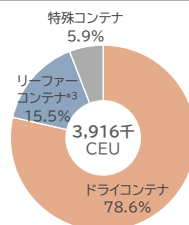
\*1 TEU: Twenty Foot Equivalent Unitの略(20フィートドライコンテナ換算の容量単位)  
 \*2 CEU: Cost Equivalent Unitの略(コンテナ数量のコスト換算単位。20フィートドライコンテナを1CEUとし、同コンテナ価格を基準に各種コンテナ価格を相対比較して数量を算出)

## 鉄道貨車車両台数(両)の推移

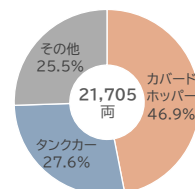


## ロジスティクス関連の保有資産内訳(26/3期2Q末)

### ①海上コンテナのアセットタイプ別

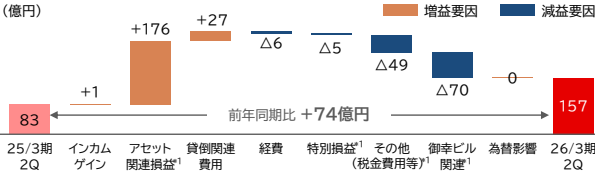


### ②鉄道貨車のアセットタイプ別



\*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)



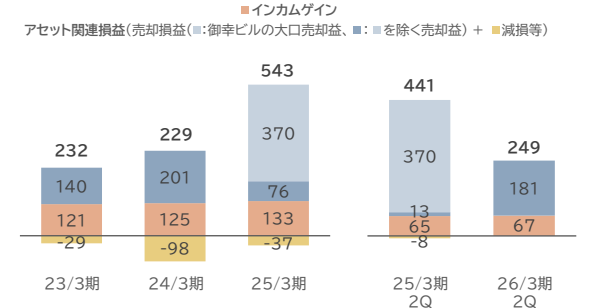
(億円)	25/3期2Q	26/3期2Q	前年同期比	除、為替影響	
				26/3期2Q	前年同期比
インカムゲイン	65	67	+1	67	+1
アセット関連損益 <sup>*1</sup>	5	182	+176	182	+176
貸倒関連費用	13	-14	-27	-14	-27
経費	30	37	+6	37	+6
特別損益 <sup>*1</sup>	5	-	-5	-	-5
その他(税金費用等) <sup>*1</sup>	19	69	+49	69	+49
御幸ビル関連 <sup>*1</sup>	70	-	-70	-	-70
セグメント利益	83	157	+74	157	+73
為替影響 <sup>*2</sup>	-	0	0	0	0

セグメント資産残高(億円)	25/3期末	26/3期2Q末	前期末比	除、為替影響	
				26/3期2Q末	前期末比
合計	5,705	5,809	+103	5,810	+105
国内	5,204	5,345	+141	5,345	+141
ファイナンス事業	2,330	2,518	+187	2,518	+187
投資事業	2,874	2,827	-46	2,827	-46
海外(ファイナンス事業)	342	307	-35	308	-34
のれん等	158	156	-1	156	-1

## コメント

- アセット関連損益<sup>\*1</sup>は、複数の大口売却の実行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際に、適用する一般貸倒引当率が低下したことなどにより前年同期比減少。
- その他(税金費用等)<sup>\*1</sup>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)

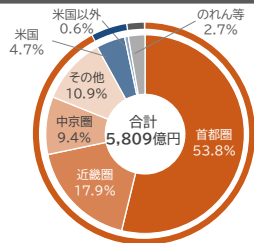


\*1 「アセット関連損益」「特別損益」「その他(税金費用等)」の25/3期2Q実績値から御幸ビルの大口径売却・株式譲渡に係る損益を控除し、それらの損益を「御幸ビル関連」に集約(「御幸ビル関連」70億円の内部:アセット関連損益370億円、特別損益△206億円、その他(税金費用等)193億円)

\*2 セグメント利益ベースの為替影響額

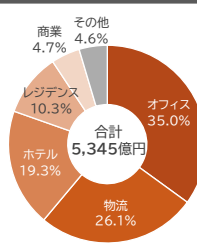
- ✓ 不動産セグメントにつきましては、前年同期にあった御幸ビルディングの売却による増益効果の剥落があったものの、複数の大口アセット売却益の計上などにより、セグメント利益は前年同期比74億円の増益となりました。
- ✓ アセット売却は高水準で推移しておりますが、同時に新規の契約実行による資産の積み上げも着実にっております。
- ✓ ページが飛びまして、23ページにお進みください。

不動産の地域別セグメント資産残高内訳(26/3期2Q末)

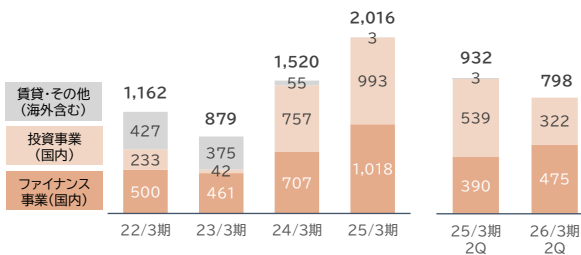


国内	5,345億円 (92%)
海外	307億円 (5%)
のれん等	156億円 (3%)
合計	5,809億円(100%)

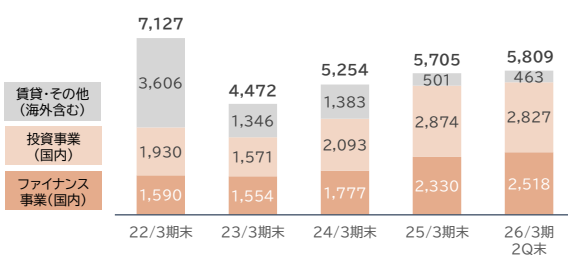
国内のアセットタイプ別セグメント資産残高内訳(26/3期2Q末)

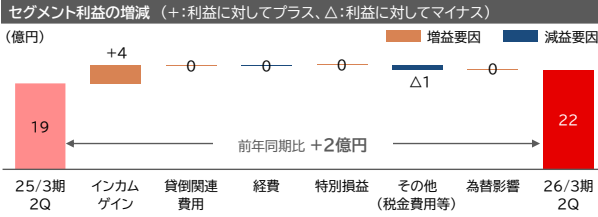


契約実行高の事業別推移(億円)



セグメント資産残高の事業別推移(億円)





## 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。

(億円)	25/3期2Q	26/3期2Q	前年同期比	除、為替影響	
				26/3期2Q	前年同期比
インカムゲイン	30	35	+4	35	+4
貸倒関連費用	0	0	0	0	0
経費	12	12	0	12	0
特別損益	-	0	0	0	0
その他(税金費用等)	-1	0	+1	0	+1
セグメント利益	19	22	+2	22	+2
為替影響*1				0	

セグメント資産残高(億円)	25/3期末	26/3期2Q末	前期末比	除、為替影響	
				26/3期2Q末	前期末比
合計	588	598	+9	617	+28

車両管理台数(千台)	25/3期末	26/3期2Q末	前期末比
モビリティセグメント*2	355	357	+2
【参考】当社Gr.合算*3	646	646	0

\*1 セグメント利益ベースの為替影響額

\*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)

- ✓ モビリティセグメントは、オートリース事業のリース満了車両の売却益が増加したことなどにより、セグメント利益は前年同期比2億円の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。
- ✓ では次に、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2四半期決算概要

---

02 | セグメント関連情報

---

03 | 2026年3月期 業績予想


04 | 中長期的な企業価値向上に向けた取り組み

---

05 | 参考情報

---

[← 目次に戻る](#)

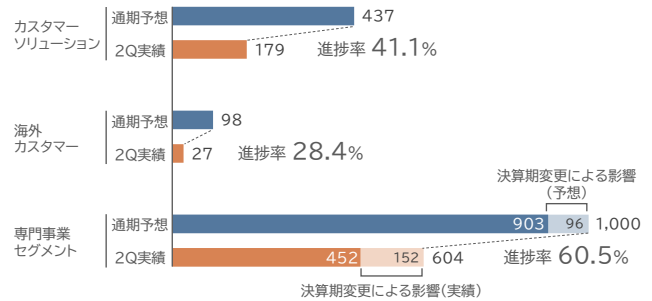
 三菱HCキャピタル

- ✓ カスタマーソリューションは、収益性の高い資産が順調に積み上がっているものの、新サービスの収益実現の進捗がやや遅れている。利益の下期偏重傾向があること、手数料収入等の獲得の加速等により、通期予想(セグメント利益437億円)の達成をめざす。
- ✓ 海外顧客の第2四半期の純利益は低進捗ながら概ね見通しどおり。下期には欧州の事業伸長や米州の業績改善等により、通期予想(セグメント利益98億円)の達成を見込む。
- ✓ 第2四半期の純利益は、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)に対して55.5%の進捗率となったが、概ね見通しどおりのため業績予想は変更なし。

業績予想			
	25/3期 実績	26/3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】

\* 想定為替レートは\$1=140円、£1=185円

【参考】セグメント利益の進捗状況(億円)



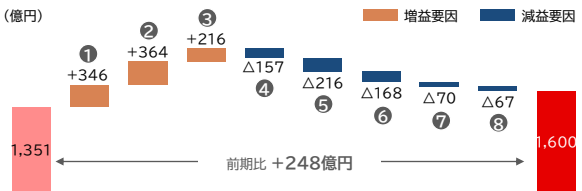
- ✓ 2026年3月期の業績予想につきましては、先ほど久井から説明いたしました通り、連結全体としては概ね計画通りに進捗しており、業績予想に変更はございません。
- ✓ 純利益の進捗を事業ごとに見ますと、カスタマーソリューションセグメントは、ここまで好調に推移しておりますが、期初に見込んでいた新サービスの収益実現は、もう少し時間がかかる見通しで、もともと下期偏重の計画ではあったものの、やや進捗は遅れております。
- ✓ カスタマーソリューションとしては高い目標ではあるものの、手数料収入の獲得を加速させることや、不動産やヘルスケア事業等の成長領域での資産積み上げ、不動産リースをはじめとする資産の売却などにより、目標の達成をめざします。
- ✓ 海外顧客セグメントも低進捗ながら、欧州事業の伸長や米州事業の業績改善などにより下期に挽回を図ってまいります。
- ✓ 私(佐藤)からのご説明は以上となります。

(次のスクリプトは29ページをご参照)

# 【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)



25/3期 (実績)    インカム    アセット    貸倒関連    経費    特別    その他    御幸ビル    為替    26/3期  
(実績)    ゲイン    関連損益    費用    損益    (税金費用等)    関連\*1    影響    (予想)

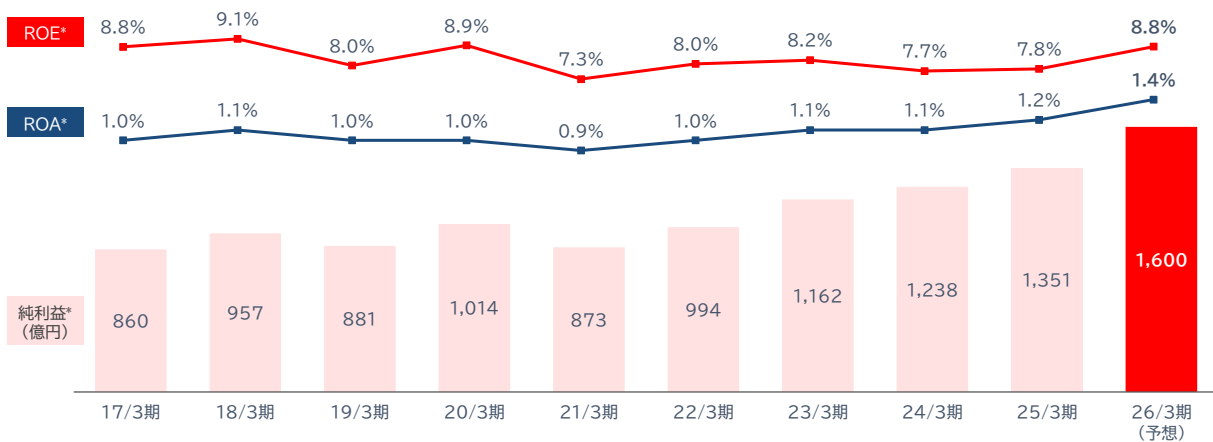
(億円)	25/3期実績	26/3期予想	前期比	除、為替影響	
				26/3期予想	前期比
インカムゲイン	4,005	4,171	+166	4,352	① +346
アセット関連損益	278	625	+346	643	② +364
貸倒関連費用	495	259	-235	278	③ -216
経費	2,223	2,293	+70	2,380	④ +157
特別損益	227	9	-218	11	⑤ -216
その他(税金費用等)	511	653	+141	680	⑥ +168
御幸ビル関連*1	70	-	-70	-	⑦ -70
純利益	1,351	1,600	+248	1,667	+316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

\*1 25年3月期に計上した御幸ビルの大口売却・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

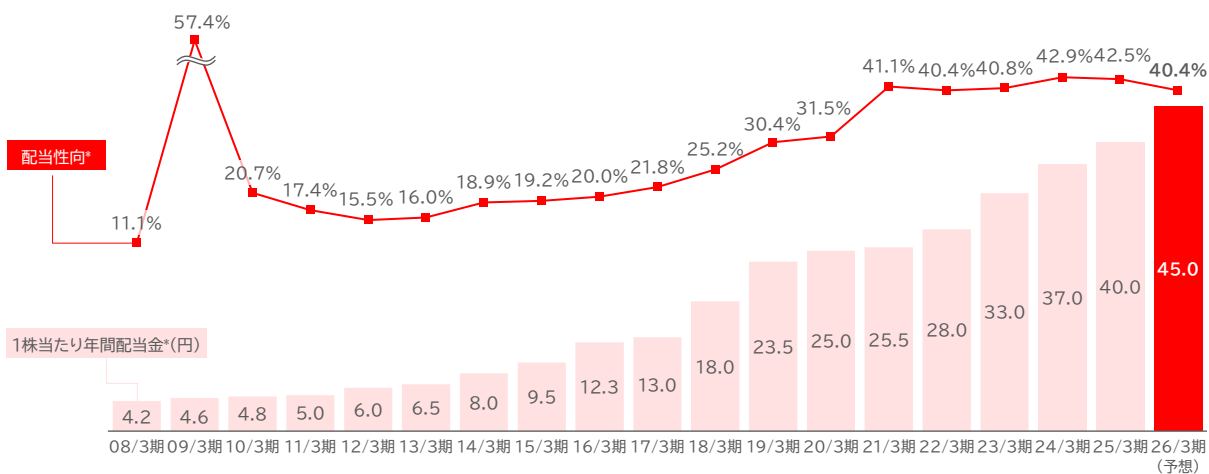
## 主な増減要因

- 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損減少等
  - ✓ 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

# 主要計数の推移



\* 17/3期から21/3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



\* 08/3期から21/3期については三菱UFJリース実績

01 | 2026年3月期 第2四半期決算概要

---

02 | セグメント関連情報

---

03 | 2026年3月期 業績予想


---

04 | 中長期的な企業価値向上に向けた取り組み

05 | 参考情報

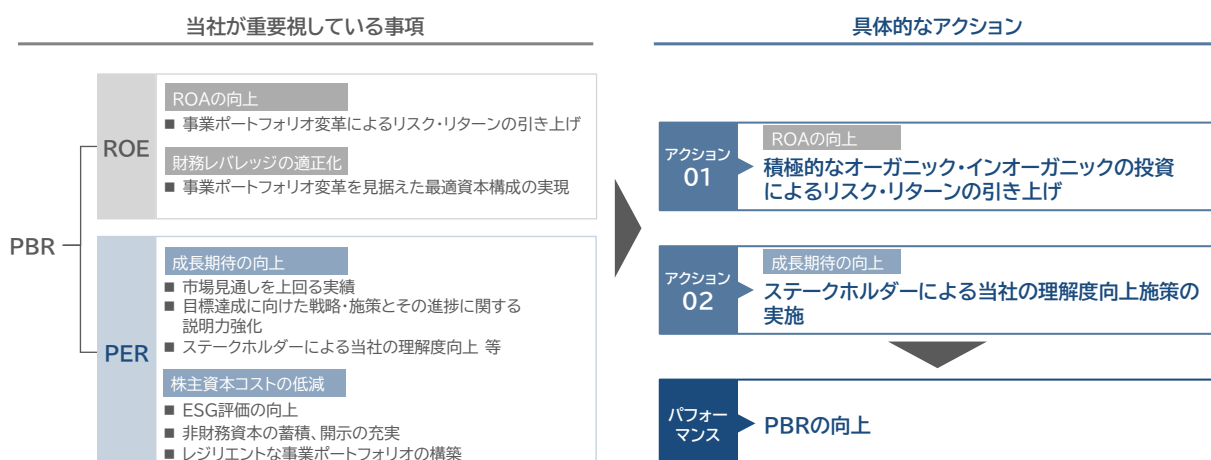
---

[← 目次に戻る](#)

 三菱HCキャピタル

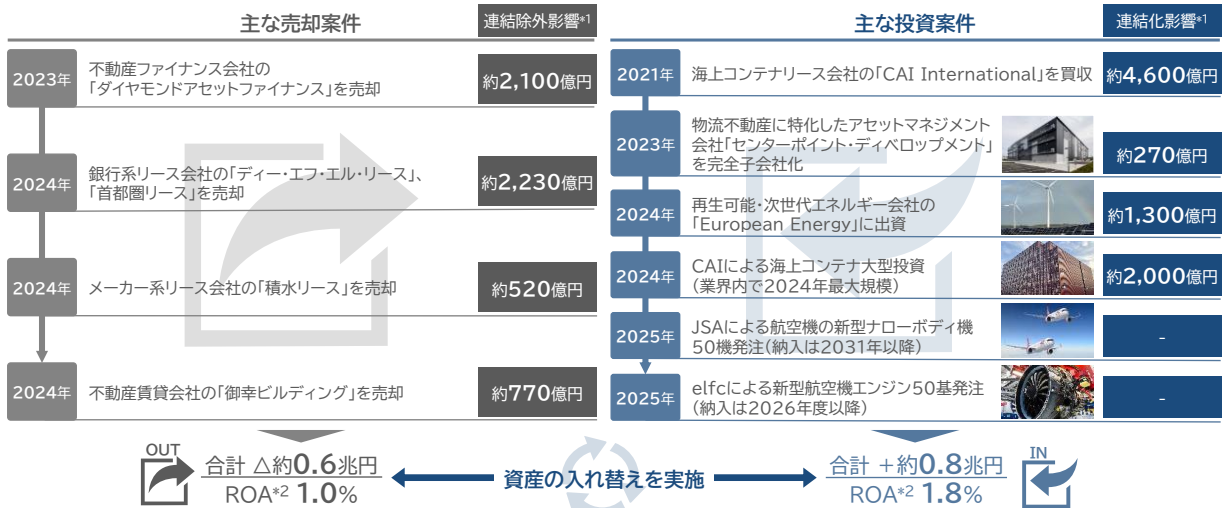
- ✓ それでは私(久井)より、資料の「04.中長期的な企業価値向上に向けた取り組み」につきまして、ご説明させていただきます。
- ✓ このパートのご説明につきましては、5月の決算説明会でのご説明と一部重複する部分もございますが、私どもとして注力している点でもありますので、アップデートも含めてご説明させていただきます。
- ✓ まずは、資料の30ページをご覧ください。

- ✓ 「株主資本コストを持続的に上回るROEの実現」、「成長期待の向上、株主資本コストの低減によるPER水準の切り上げ」を通じた企業価値の向上をめざしており、重要視している事項および具体的なアクションは以下の通り。



- ✓ ページ左側の図は、これまでも何回かご説明してきましたが、企業価値を測る指標の一つであるPBRの向上を起点として、その構成要素であるROEとPERの観点で当社が重要視していることを整理したものです。
- ✓ このなかで特に重要であると考えているのはROEです。これは、事業ポートフォリオ変革による「ROAの向上」と、財務健全性の維持や、積極的な投資戦略を支えるために必要な資本の確保と株主還元を両立させる「財務レバレッジの適正化」により、実現をめざしています。
- ✓ また、PERにつきましても、資本市場との対話や開示の充実などにより「成長期待の向上」や「株主資本コストの低減」を図ることで、その切り上げをめざしています。
- ✓ ページ右側では、これらを踏まえて実施してきた具体的なアクションとして、「ROAの向上」と「成長期待の向上」の2つについてお示ししております。
- ✓ これらの詳しい内容は次のページ以降でご説明いたします。
- ✓ 31ページにお進みください。

✓ 収益性向上を目的にポートフォリオの入れ替えを推進。

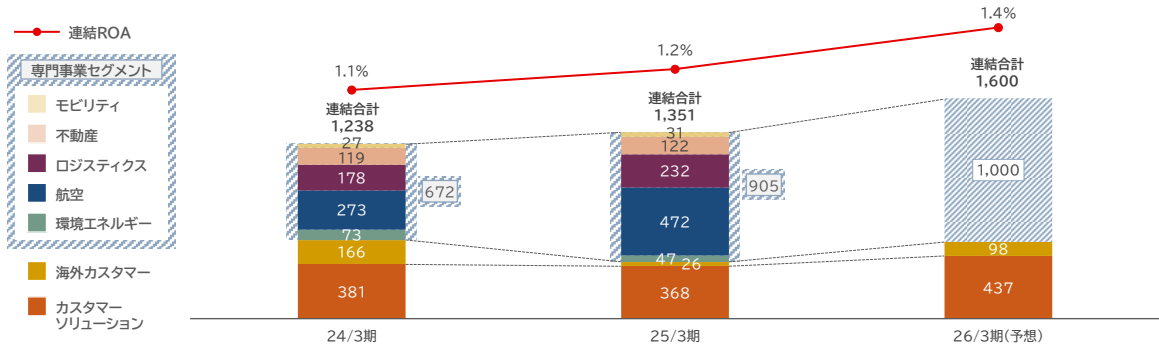


<sup>\*1</sup> 売却または投資時点の貸借対照表(BS)への影響額  
<sup>\*2</sup> 純利益÷総資産（売却：売却から起算して1期前の決算数値／投資：25/3期決算数値。各社の大型投資については含まず）

- ✓ まずは、1つ目のアクションである「ROAの向上」に向けた施策として、収益性を高めていくための新規投資や資産の入れ替え、また、事業毎の戦略とリスク特性を踏まえたリスク・リターンの最適化を含むポートフォリオマネジメントを進めてきました。
- ✓ この表は、2021年4月の経営統合以降に実施した主な売却案件と投資案件を一覧化したものですが、国内のリース・ファイナンス子会社を中心に事業の売却を行いつつ、海上コンテナリース会社のCAIや再生可能・次世代エネルギー会社のEuropean Energyなど、専門性の高い事業を営む企業へのインオーガニック投資を行うことで、収益性の高い事業ポートフォリオへの入れ替えを進めてきました。
- ✓ また、オーガニック投資という観点では、CAIによる約2,000億円規模の海上コンテナへの大型投資や、JSAによる航空機50機の大型発注、加えて直近では、航空機エンジンリース子会社のEngine Lease Financeによる新型航空機エンジン50基の大型発注を公表しています。
- ✓ あくまでも参考値ではありますが、主な売却案件と投資案件のROAは、売却案件が1.0%程度であるのに対し、投資案件は1.8%程度であり、この取り組みが当社グループのROA向上に寄与してきたことが、おわかりいただけると思います。
- ✓ この取り組みは2025中計で終わるものではなく、今後も果敢に継続していきます。
- ✓ 32ページにお進みください。

- ✓ 米州事業の不調等による海外カスタマーセグメントの落ち込みを専門事業セグメントの成長で吸収し、利益成長、ROA向上を実現。
- ✓ 今後、海外カスタマーセグメントの早期回復を実現しつつ、その他のセグメントを着実に成長させることで、全社利益の拡大をめざす。

セグメント利益<sup>\*1</sup>(棒グラフ)(億円)およびROA<sup>\*2</sup>(折れ線グラフ)の推移



【参考】3分類別のROA推移

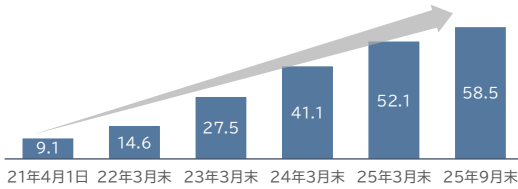
	24/3期	25/3期	26/3期(予想)
専門事業セグメント	1.6%	1.9%	1.9%
海外カスタマー	0.5%	0.1%	0.3%
カスタマーソリューション	1.2%	1.2%	1.3%

\*1 連結合計の値は各セグメント利益に本部勘定である「調整額」を加えた値のため、棒グラフ内の数値の合計と一致しない  
\*2 分子(連結合計の純利益)÷分母(期中平均総資産)で算出

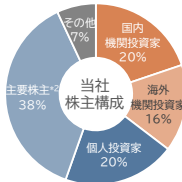
- ✓ この棒グラフは2025中計期間中のセグメント利益とROAの推移をお示したものです。
- ✓ ご覧の通り、利益成長だけではなく、ROAの向上も果たしてきましたが、2025中計策定時点の想定から大きく業績が乖離したのが棒グラフ内の下から二段目オレンジ色でお示している海外カスタマーセグメントです。
- ✓ 当初、海外カスタマーセグメントは利益成長を牽引するセグメントと位置づけていましたが、米州事業において想定以上の与信コストを計上したことなどにより、残念ながらこの3年間は大変苦戦いたしました。
- ✓ しかしながら、薄い青色の網掛けでお示している上段部分の5つの専門事業セグメントがこの落ち込みをカバーし、連結全体としては、着実な利益成長とROAの向上を果たしてきました。
- ✓ このように、2025中計では専門事業セグメントが成長を牽引しましたが、次の2028中計では、海外カスタマーセグメントにおいても、早期の業績回復、さらなる成長を実現し、当社グループ全体の成長を加速させていきたいと考えています。
- ✓ 33ページにお進みください。

- ✓ 個人株主の増加により、国内外機関投資家と個人株主のバランスが取れた株主構成を実現。
- ✓ 引き続き幅広い株主・投資家に対して、情報開示の拡充およびIR活動の強化を積極的に推進。

当社個人株主数\*1の推移(万人)



2025年9月末時点の当社株主構成



\*1 単元未満株主も含む人数  
\*2 三菱商事、三菱UFJフィナンシャル・グループ、三菱UFJ銀行、三菱UFJ信託銀行、三菱UFJモルガン・スタンレー証券

2025中計期間中の主な取り組み

01 | 情報開示の拡充

- 既存資料(決算概要資料、統合報告書など)の内容充実
- 新たなIR資料(決算データシート、インバスターズガイド)の開示
- 決算説明会の開催回数の引き上げ(年2回から年4回)

02 | 事業別説明会の実施

- 前年度より、当社の事業内容や強み、成長戦略などに関する理解の深化を目的として事業別説明会を実施。2025年度上期は不動産事業を対象に実施。

03 | 個人投資家向けイベントへの参加

- 毎年、複数の個人投資家向けイベントに参加。2025年度上期は9月に開催された日経・東証IRフェア2025への出展や証券会社のセミナーに参加。

04 | 日経CNBC「朝エクスプレス」に3年連続で出演

- 社長がマーケット・経済専門チャンネル「日経CNBC「朝エクスプレス」」に3年連続で出演。当社の事業概要や強み、今後の成長戦略などを紹介。

- ✓ 2つ目のアクションである「成長期待の向上」につきましては、ステークホルダーの当社に対する理解度を深めていただくために、情報発信の強化を図ってまいりました。
- ✓ ページ右側の具体的な取り組みをご説明する前に、ページ左側で当社株主構成について簡単に触れさせていただきます。
- ✓ 左上の棒グラフは、2021年4月の経営統合以降の個人株主数の推移をお示していますが、ご覧の通り、この4年半で6倍以上となる約58万人となりました。
- ✓ その結果、左下のパイチャートでお示している通り、現状、国内機関投資家、海外機関投資家、および個人投資家の構成比率は、バランスの取れたものとなっています。
- ✓ こうした状況を踏まえて2025中計期間中に実施した主な取り組みをページ右側にお示しています。
- ✓ これまで国内外の機関投資家やアナリストの皆さまからいただいたご要望を受けて、1番目の情報開示の拡充、2番目の事業別説明会を実施いたしました。
- ✓ 事業別説明会では、事業ポートフォリオが広く分散しているがゆえに分かりづらくなっていた当社の事業内容を、一つずつ丁寧に説明していくことで、毎回高い評価を頂いています。まだ実施できていない事業もありますので、今後も引き続き実施してまいります。なお、まだ調整中ではありますが、今年度中には海外カスタマーセグメントの欧州事業についても実施したいと考えております。
- ✓ また、先ほど申し上げた通り個人株主数が急増しており、当社株主構成において重要な位置を占めるようになりました。個人投資家の皆さまからは、事業内容を自分達にもわかりやすく説明して欲しいといった声も多く頂いており、こうした声にお応えすべく、当社として3番目の個人投資家向けイベントへの参加、4番目の日経CNBC「朝エクスプレス」への私(久井)自身の出演も実施してきました。
- ✓ このように幅広い株主、投資家の皆さまに対して、引き続き情報開示の拡充、ならびにIR活動の強化を図ってまいります。
- ✓ 最後に34ページをご覧ください。

- ✓ 2023年4月の2025中計開始後、PBRは向上。2025年9月にPBR1倍を超過し、その後も1倍前後で推移。
- ✓ PBR1倍の達成はあくまで通過点であり、企業価値向上に向けた取り組みを継続。

2025中計開始時点からの当社のPBR推移



34

- ✓ こちらは2025中計開始時点からのPBRの推移をお示したものです。
- ✓ 2025中計の策定にあたり、まずは早期にPBR1倍割れの解消をめざすことを起点として議論をいたしました。
- ✓ 今年の9月には、当社として初めてPBRが1倍を超え、その後も1倍を挟んで一進一退の状況にあることは、市場全体の動きもありますが、2025中計の各施策を社員一丸となって力強く進めてきた一つの成果だと考えております。
- ✓ ただし、まだ安定的にPBR1倍を上回る水準には至っておりませんし、1倍はゴールではなく通過点でございますので、引き続き企業価値向上への取り組みを継続してまいります。
- ✓ 現在策定しております次の2028中計公表の際には、その具体的な施策とめざす姿をお話したいと思っております。
- ✓ 私(久井)からのご説明は以上となります。

01 | 2026年3月期 第2四半期決算概要

---

02 | セグメント関連情報

---

03 | 2026年3月期 業績予想


---

04 | 中長期的な企業価値向上に向けた取り組み

---

05 | 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 ■:その他の主なトピックス

## 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CO<sub>2</sub>削減プロジェクト」を対象とするJ-クレジット<sup>\*</sup>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CO<sub>2</sub>)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。📷<sup>1</sup>
- ✓ 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。📷<sup>2</sup>



📷 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。📷<sup>3</sup>
- ✓ 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CO<sub>2</sub>等の排出削減量や、適切な森林管理によるCO<sub>2</sub>等の吸収量を「クレジット」として国が認証する制度

■: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   ■:その他の主なトピックス

## 2025年7月

- ✓ 気候アクションに特化した「Jリーグ気候アクションパートナー」契約を締結。
- ✓ 郵船クルーズが運航する新造クルーズ船「飛鳥Ⅲ」へ、デジタルサイネージとキャビン用テレビのサービスソリューションの提供を開始。📷1

## 2025年8月

- ✓ エネコートテクノロジーズ、北海道電力と、ペロブスカイト太陽電池\*1を活用した共同実証実験を開始。📷2
- ✓ 当社のグループ会社であるEngine Lease Finance Corporationがナローボディエンジン<sup>3</sup>の製造・販売大手のCFM Internationalと新型航空機エンジンLEAP-1AおよびLEAP-1B合計50基の直接購入契約を締結。📷3
- ✓ 当社ならびにグループ会社のMHCリニューアブルネットワークスは、MCリテールエナジーとともに分散型蓄電池を活用したソリューションの第一弾としてローソンの店舗への蓄電池設置を発表。
- ✓ 愛知県知多市における低炭素水素モデルタウン実証事業への参画を決定。
- ✓ 当社ならびにグループ会社である三菱HCキャピタルITパートナーズが、VAIOの保証付きリファーマビリティパソコン\*2を合計280台導入。

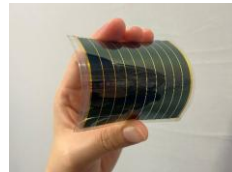
## 2025年9月

- ✓ 2024年6月に資本業務提携契約を締結したソラリスと、ミズ型管内走行ロボットを活用した予防保全型インフラメンテナンス\*3のサブスクリプションサービスの提供開始を発表。
- ✓ アルプスアルパインと、子どもの安全を見守るIoTサービスの実証実験を開始。
- ✓ 2025中計の非財務目標の一つである「2030年度にGHG排出量(Scope1、2)を2019年度対比で55%削減」について、2024年度に前倒しで達成したことを発表。

\*1 ペロブスカイト構造と呼ばれる結晶構造を持つ化合物を発電層として用いた薄く、軽く、曲げることが可能な次世代太陽電池  
 \*2 リース終了などでメーカーが利用顧客から買い取った自社製パソコンを、VAIO安曇野本社工場<sup>3</sup>で修理・整備し、厳格なVAIO独自基準で再生したうえで、メーカー保証を1年付加したパソコン。通常の中古品とは異なり、検査やクリーニング、必要に応じて部品交換などが行われている  
 \*3 施設の機能や性能に不具合が発生する前に修繕などの対策を行うこと



📷1 飛鳥Ⅲ



📷2 ペロブスカイト太陽電池



📷3 新型航空機エンジン

# セグメント別利益①(四半期別)

(億円)		25/3期					26/3期				
		1Q	2Q	3Q	4Q	累計	1Q	2Q	前四半期比	前年同期比	
1	カスタマーソリューション	インカムゲイン	270	260	267	312	1,112	287	280	-6	+19
2		アセット関連損益	7	2	6	5	22	13	3	-9	+1
3		経常利益	117	73	107	159	458	131	128	-3	+55
4		セグメント利益	103	52	75	136	368	90	89	0	+36
5	海外カスタマー	インカムゲイン	342	346	352	357	1,399	336	322	-13	-23
6		アセット関連損益	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7		経常利益	45	10	-1	5	60	25	25	0	+15
8		セグメント利益	32	7	-4	-8	26	10	17	+7	+10
9	環境エネルギー	インカムゲイン	8	5	11	53	79	3	-18	-22	-23
10		アセット関連損益	0	-40	0	40	0	-	-	-	+40
11		経常利益	-12	-139	4	74	-73	-15	-32	-17	+106
12		セグメント利益	3	-98	-7	150	47	-10	-32	-21	+66
13	航空	インカムゲイン	207	158	170	152	690	302	186	-115	+28
14		アセット関連損益	77	19	26	43	167	46	-11	-58	-31
15		経常利益	209	114	151	153	629	263	114	-148	0
16		セグメント利益	159	94	117	101	472	190	83	-107	-10

# セグメント別利益②(四半期別)

(億円)		25/3期					26/3期				
		1Q	2Q	3Q	4Q	累計	1Q	2Q	前四半期比	前年同期比	
17	ロジスティクス	インカムゲイン	89	94	97	95	376	203	99	-104	+4
18		アセット関連損益	20	13	5	9	49	33	7	-26	-6
19		経常利益	76	77	77	78	309	178	77	-101	0
20		セグメント利益	56	60	59	56	232	135	58	-76	-1
21	不動産	インカムゲイン	32	33	29	37	133	24	43	+18	+9
22		アセット関連損益	0	375	0	34	409	88	93	+5	-281
23		経常利益	15	382	14	54	466	111	115	+4	-266
24		セグメント利益	1	81	5	33	122	73	83	+10	+2
25	モビリティ	インカムゲイン	17	13	17	3	51	19	15	-4	+1
26		アセット関連損益	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27		経常利益	10	7	11	-2	27	13	9	-3	+1
28		セグメント利益	11	8	12	-1	31	12	9	-3	+1
29	合計*	インカムゲイン	1,026	960	967	1,051	4,005	1,299	957	-341	-2
30		アセット関連損益	106	370	38	133	649	181	93	-88	-277
31		経常利益	492	551	356	535	1,935	796	442	-354	-108
32		セグメント利益	391	225	252	481	1,351	572	315	-257	+89

\* 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)	25/3期*					26/3期*				
	1Q	2Q	3Q	4Q	累計	1Q	2Q	前四半期比	前年同期比	
1	カスタマーソリューション	7	2	6	5	22	13	3	-9	+1
2	売却損益	7	2	6	5	22	13	3	-9	+1
3	減損等	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	環境エネルギー	0	-40	0	40	0	-	-	-	+40
5	売却損益	0	-	0	40	39	-	-	-	-
6	減損等	-	-40	-	-	-40	-	-	-	+40
7	航空	77	19	26	43	167	46	-11	-58	-31
8	売却損益	79	40	26	66	213	46	42	-3	+1
9	減損等	-1	-21	0	-22	-45	-	-54	-54	-32
10	ロジスティクス	20	13	5	9	49	33	7	-26	-6
11	売却損益	20	13	5	10	50	33	7	-26	-6
12	減損等	-	-	-	0	0	-	-	-	-
13	不動産	0	375	0	34	409	88	93	+5	-281
14	売却損益	13	370	9	54	447	90	90	0	-280
15	減損等	-12	4	-9	-20	-37	-2	3	+5	-1
16	アセット関連損益 合計	106	370	38	133	649	181	93	-88	-277
17	売却損益	120	428	47	177	773	184	144	-40	-283
18	減損等	-14	-57	-9	-43	-124	-2	-51	-48	+5

\* 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)

	25/3期*	26/3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 2Q:【-】 米州運送セクター等における貸倒関連費用:約30億円 【-】 過去の英国自動車ローン手数料問題に係る費用:約25億円
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	2Q:【-】 持分法投資先に係る一過性の評価損:約20億円 【-】 EE向け持分法投資に係る損失:約10億円
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損: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:【+】 御幸ビルの大口径売却・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)	24/3期末	25/3期末	26/3期2Q末	前期末比(増減)
1 カスタマーソリューション	29,665	30,045	29,924	-121
2 構成比	29.1%	27.5%	27.0%	-0.5pt
3 海外カスタマー	30,708	30,749	31,752	+1,002
4 構成比	30.2%	28.1%	28.7%	+0.6pt
5 環境エネルギー	4,166	4,863	4,860	-2
6 構成比	4.1%	4.5%	4.4%	-0.1pt
7 航空	20,200	24,481	25,249	+768
8 構成比	19.8%	22.4%	22.8%	+0.4pt
9 ロジスティクス	10,990	12,893	12,321	-571
10 構成比	10.8%	11.8%	11.1%	-0.7pt
11 不動産	5,254	5,705	5,809	+103
12 構成比	5.2%	5.2%	5.3%	+0.1pt
13 モビリティ	519	588	598	+9
14 構成比	0.5%	0.5%	0.5%	0.0pt
15 調整額	290	28	178	+149
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	110,695	+1,339

## セグメント別契約実行高

(億円)	24/3期2Q	25/3期2Q	26/3期2Q	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	4,630	4,434	4,251	-183	-4.1%
2 海外カスタマー	6,857	7,006	7,710	+704	+10.1%
3 欧州	3,846	4,380	5,275	+895	+20.4%
4 米州	2,232	1,883	1,821	-62	-3.3%
5 中国	207	145	36	-108	-74.6%
6 ASEAN	570	596	576	-19	-3.3%
7 環境エネルギー	103	120	72	-47	-39.6%
8 航空	1,695	3,001	1,916	-1,084	-36.1%
9 ロジスティクス	112	968	815	-153	-15.8%
10 不動産	703	932	798	-134	-14.4%
11 モビリティ	30	51	75	+23	+46.5%
12 調整額	0	-	-	-	-
13 契約実行高 合計	14,133	16,515	15,641	-874	-5.3%

# セグメント別貸倒関連費用

(億円)	24/3期2Q	25/3期2Q	26/3期2Q	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	19	36	9	-26	-73.1%
2 海外カスタマー	68	168	138	-30	-17.9%
3 欧州	25	34	45	+10	+29.8%
4 米州	35	118	68	-50	-42.1%
5 中国	13	11	4	-6	-61.9%
6 ASEAN	-5	3	19	+16	+491.3%
7 環境エネルギー	1	86	-4	-90	-105.2%
8 航空	-41	3	0	-2	-82.4%
9 ロジスティクス	0	0	0	0	+245.8%
10 不動産	0	13	-14	-27	-209.2%
11 モビリティ	0	0	0	0	-27.9%
12 調整額	0	0	0	0	-
13 貸倒関連費用 合計	47	307	130	-176	-57.5%

# 連結損益計算書 関連項目

(百万円)	24/3期2Q	25/3期2Q	26/3期2Q	前年同期比(増減)	前年同期比(増減率)
1 売上高	942,519	1,069,590	1,127,424	+57,833	+5.4%
2 売上原価	767,485	824,167	866,150	+41,982	+5.1%
3 資金原価	97,013	134,493	136,609	+2,115	+1.6%
4 売上総利益	175,034	245,422	261,274	+15,851	+6.5%
5 販売費及び一般管理費	110,619	143,190	131,311	-11,879	-8.3%
6 人件費	59,351	60,909	64,254	+3,345	+5.5%
7 物件費	45,338	50,512	51,916	+1,403	+2.8%
8 貸倒引当金	5,930	31,769	15,141	-16,628	-52.3%
9 営業利益	64,414	102,231	129,962	+27,730	+27.1%
10 経常利益	66,915	104,348	123,980	+19,632	+18.8%
11 特別利益	7,299	7,839	131	-7,708	-98.3%
12 特別損失	368	20,991	373	-20,617	-98.2%
13 税金等調整前四半期純利益	73,847	91,196	123,738	+32,541	+35.7%
14 親会社株主に帰属する四半期純利益	52,739	61,722	88,793	+27,071	+43.9%

# 連結貸借対照表 関連項目等

(百万円)	24/3期末	25/3期末	26/3期2Q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	334,197	+20,798	+6.6%
2 自己資本	1,685,267	1,789,625	1,831,248	+41,623	+2.3%
3 純資産合計	1,705,345	1,804,523	1,846,208	+41,685	+2.3%
4 総資産額	11,149,858	11,762,332	11,937,319	+174,987	+1.5%
5 セグメント資産残高	10,179,473	10,935,652	11,069,574	+133,922	+1.2%
6 営業資産残高	9,825,993	10,496,880	10,639,063	+142,182	+1.4%
7 持分法投資残高	177,850	279,263	279,170	-92	0.0%
8 のれん・投資有価証券等	175,629	159,508	151,339	-8,168	-5.1%
9 破産更生債権等	122,035	87,005	83,028	-3,976	-4.6%
10 貸倒引当金	66,983	40,711	39,110	-1,601	-3.9%
11 ネット破産更生債権等	55,051	46,293	43,917	-2,375	-5.1%
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)	24/3期末	25/3期末	26/3期2Q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	9,031,922	+191,124	+2.2%
16 間接調達	4,919,380	4,916,445	5,092,352	+175,907	+3.6%
17 直接調達	3,520,411	3,924,352	3,939,569	+15,217	+0.4%
18 CP	784,178	965,408	1,107,276	+141,867	+14.7%
19 債権流動化	565,959	580,796	577,473	-3,323	-0.6%
20 社債	2,170,273	2,378,147	2,254,820	-123,327	-5.2%
21 直接調達比率	41.7%	44.4%	43.6%	-0.8pt	-
22 長期調達比率	82.5%	81.1%	78.9%	-2.2pt	-
23 外貨調達比率	60.6%	61.1%	61.5%	+0.4pt	-

主な海外子会社決算に適用する為替レート*					
	25/3期2Q			26/3期2Q	
	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=152.25円	£1=195.46円	\$1=152.63円	£1=195.96円	\$1=146.04円
				\$1=148.23円	
	25/3期末			26/3期2Q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=199.86円	\$1=148.88円

\* 12月決算の主な海外子会社⇒PLは1月～6月の期中平均レート、BSは25/3期末:2024年12月末時点、26/3期2Q末:2025年6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(決算期を変更した子会社を除く)⇒PLは4月～9月の期中平均レート、BSは25/3期末:2025年3月末時点、26/3期2Q末:2025年9月末時点の為替レートを採用  
 決算期を変更した海外子会社⇒当期のPLは2025年1月～9月の期中平均レート、BSは26/3期2Q末:2025年9月末時点の為替レートを採用

## 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



過年度の決算関連計数について、Excel形式で掲載。



### インベスターズガイド



当社グループについて、基本情報やセグメントごとの事業内容などを掲載。



### 事業別説明会資料



過去に実施した事業別説明会資料を掲載。



### 個人投資家向け資料



過去にオンラインで実施した個人投資家向けの会社説明会資料を掲載。



### お問い合わせ先

コーポレートコミュニケーション部  
03-6865-3002

### 当社HPアドレス

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

三菱HCキャピタル 検索





[← 目次に戻る](#)