

事業別説明会 -ロジスティクス事業-

2025年8月(資料更新のみ)
三菱HCキャピタル株式会社



- 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。
- 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の定義

- MHC : 三菱HCキャピタル
- CAI : CAI International(海上コンテナリース会社)
- BIL : Beacon Intermodal Leasing(2023年にCAIを存続会社として合併)
- PNW : PNW Railcars(鉄道貨車リース会社)
- MULR : MUL Railcars(2021年にPNWへ社名変更)

- 01 ロジスティクス事業本部の紹介
- 02 コンテナリース事業の概要
- 03 鉄道貨車リース事業の概要
- 04 ロジスティクス事業本部の事業戦略

01 ロジスティクス事業本部の紹介

02 コンテナリース事業の概要

03 鉄道貨車リース事業の概要

04 ロジスティクス事業本部の事業戦略

持続可能な社会に必要な物流関連アセットを取り扱うプロフェッショナルとして、
MHCグループの安定的な利益成長に貢献

ロジスティクス事業本部 従業員数^{*1}:187名



前川 敏章

常務執行役員
ロジスティクス事業本部長
CAI/PNW会長兼取締役

ロジスティクス事業部 従業員数:26名

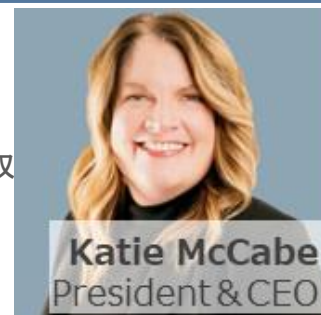
吉倉 寛之

ロジスティクス事業部長
CAI/PNW取締役

事業企画課 : 事業企画、新規事業開発
コンテナ課 : コンテナリース事業の推進
鉄道貨車課 : 鉄道貨車リース事業の推進
事業管理課 : 船舶関連事業

海上コンテナリース/CAI International, Inc. 従業員数:132名

- 顧客: コンテナ船社等
- セグメント資産残高: 約1兆円 (2025/3期末時点)
- 本社所在地: 米国カリフォルニア州 サンフランシスコ
- 沿革
1989年 : 旧CAI設立
2008年 : 旧BIL設立
2014年 : MHC(旧MUL)が旧BILを買収
2021年 : MHCが旧CAIを買収
2023年 : 旧CAI/旧BILが統合して新CAI発足



鉄道貨車リース/PNW Railcars Inc. 従業員数:29名

- 顧客: 荷主と鉄道会社
- セグメント資産残高: 約3千億円 (2025/3期末時点)
- 本社所在地: 米国オレゴン州ポートランド
- 沿革
2013年 : 旧MULR設立、投資家として業界参入
2017年 : Greenbrier社^{*2}との業務提携、有人拠点化
2021年 : MULRからPNWに社名変更

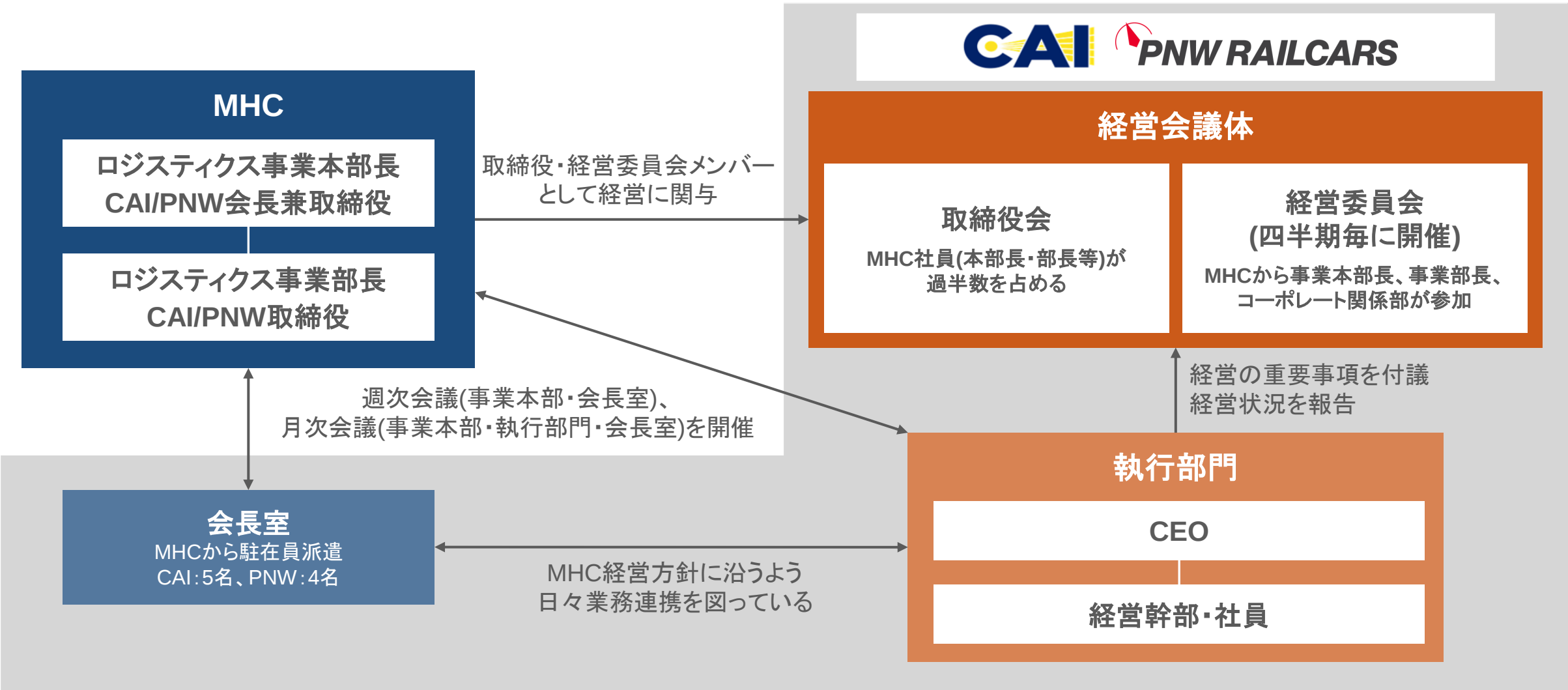


*1 従業員数は2025/3期末時点

*2 Greenbrier社は、米国に本拠を置く大手の鉄道・貨車製造会社。製造事業の他、グループ会社を通じて修理・保守・リース事業等を展開

各グループ会社に対するガバナンスの仕組み

“コミュニケーション”をキーワードに各グループ会社と綿密に連携



01 ロジスティクス事業本部の紹介

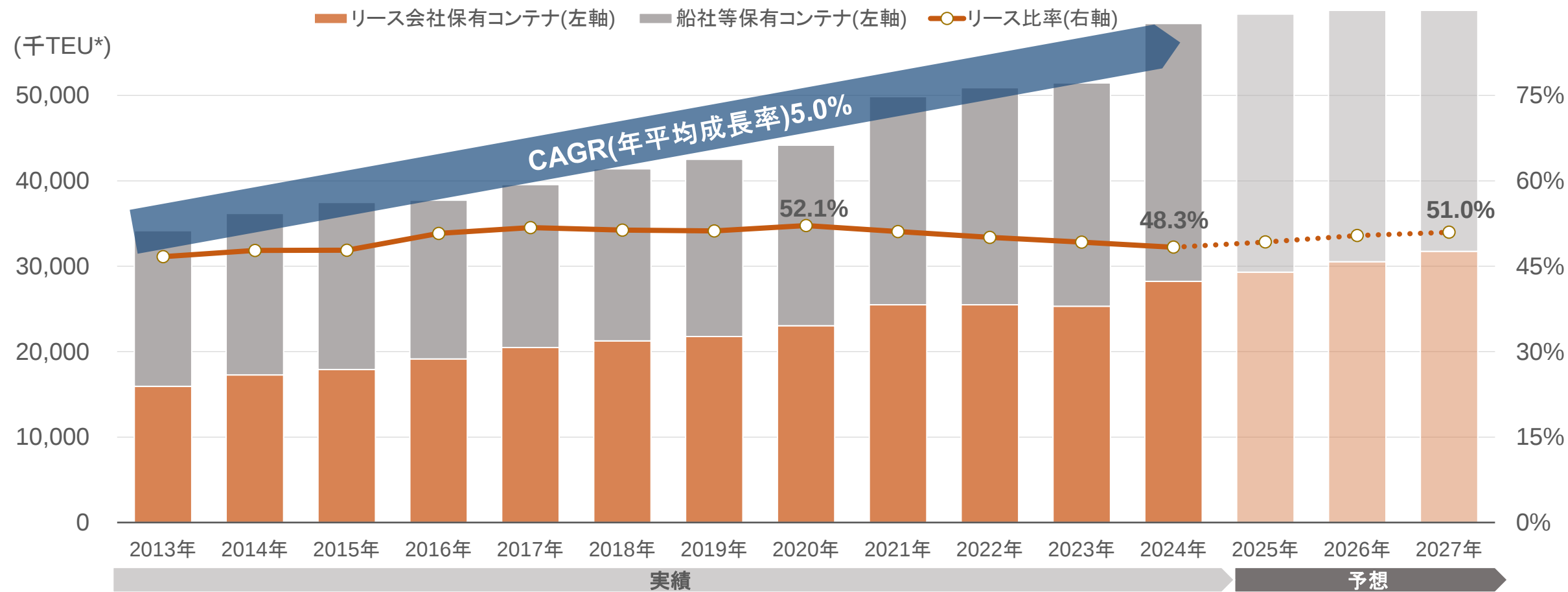
02 コンテナリース事業の概要

03 鉄道貨車リース事業の概要

04 ロジスティクス事業本部の事業戦略

事業環境認識：コンテナリース市場の成長性

- ✓ 世界のコンテナフリートは、世界経済の成長(≒貿易量の拡大)に呼応し、一貫して拡大基調を辿っている。
- ✓ また、リース会社の保有割合は50%内外で推移しており、総フリート数の拡大と連動した市場成長を見込む。



* 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
(出所) Drewry

国際貿易に必要な不可欠なインフラセットとして安定成長が見込める事業

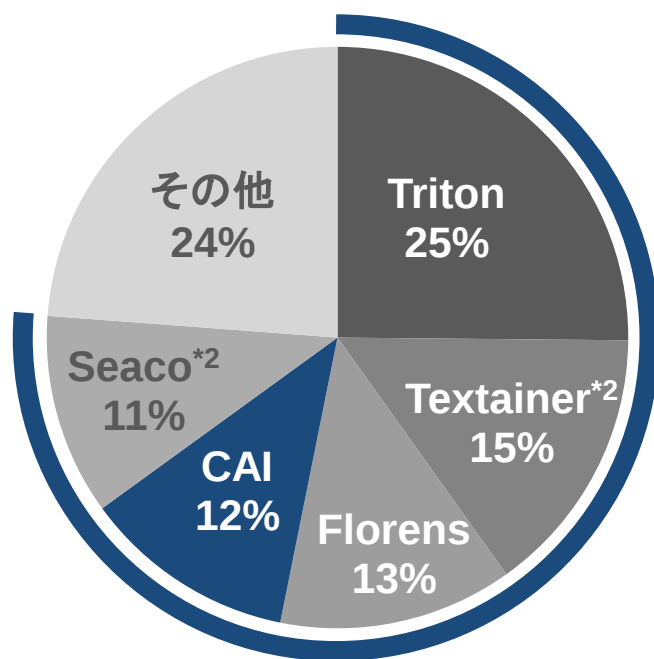
コンテナリースの流れ(ライフサイクル13～15年)



CAIの現在地	CAI買収/旧BIL統合によるシナジー	Point
1 2014年に旧BILの買収により海上コンテナリース事業に参入 2 海上コンテナリース事業の更なる成長、競争力強化を図るべく、2021年にCAIを買収 3 2023年にCAIと旧BILを統合し、新体制で事業開始	1 CAIは欧州系、旧BILはアジア系の船会社との取引に強みを有していたため、統合により取引基盤を強化 2 人件費・オフィス等の合理化による年間約15百万米ドルのコストシナジーが実現 3 CAIの業歴は30年超と長く、旧BILに比べてエンドライフに近いコンテナを多く有し、売却市場の営業基盤も強固。統合による規模拡大に伴い、売却市場でのプレゼンスも向上	✓ 13～15年にわたって保有し、 インカムゲインを中心に稼ぐビジネス ✓ コンテナ市況のサイクルを見極めながら投資を行い、長く・高いリース料の キャッシュフローを獲得することで 市況耐性に強い収益基盤を確保

CAI買収 / 旧BILとの統合により業界上位に浮上し、プレゼンスが向上

コンテナリース市場の世界シェア(CEU*1)



コンテナリース会社の
統合・再編が進み、
上位5社でリース市場の
約**80%**を占める

CAIの強み

長期・戦略的投資家であるMHCによるオーナーシップ

- 1 コンテナリース事業に対する
長期的なコミットメントによる安定した経営方針
(他大手リース会社はファンド・船会社傘下にある)
- 2 MHCの格付(A格)を裏付けとした
信用力と資金調達力
- 3 CAIにおける30年超の業歴と、旧BILの強みを
結集して確立した、強固な事業運営基盤

めざす姿

お客さまから信頼され続ける
世界屈指のコンテナプロバイダー

*1 Cost Equivalent Unitの略。コンテナ数量のコスト換算単位。20ft 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

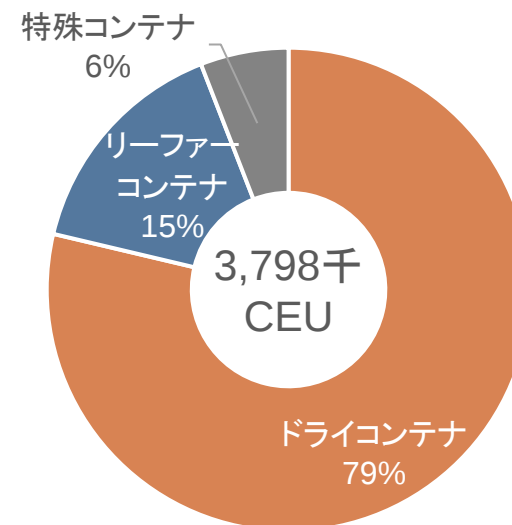
*2 2025年5月、TextainerがSeacoを買収予定であるとの発表あり

(出所) Drewry、2023年12月時点の世界シェア

CAIのポートフォリオ戦略

- 1 市場で最も流動性が高いドライコンテナをポートフォリオの基盤とする
- 2 ドライコンテナに比して景気変動の影響を受けにくいリーファーコンテナもポートフォリオに含めることでボラティリティの軽減を図る
- 3 特殊コンテナを一部有することで、プロダクトのフルラインナップ化を実現。結果、多様な顧客課題の解決を可能とし、顧客からの信頼獲得に繋げる

CAIの保有資産内訳(2025/3期末)



市場のアセット割合に沿ったバランスの取れたポートフォリオを実現

代表的なアセット

ドライコンテナ



- 生活用品、工業製品、産業物資等を輸送
- 世界で使用される最も汎用性の高いコンテナであり、リース稼働率の高位安定に寄与
- 基本的にドライコンテナは“鉄の箱”であるため、陳腐化リスクは低い

CAGR(2013-2024) 5.6%

リーファー(冷蔵)コンテナ



- 生活必需品である生鮮食品や医薬品等を主に輸送するため、景気変動の影響を受けにくい
- 新興国の人口増加、所得水準の向上を受けた食品需要の高まりにより、足元高い市場成長率を維持

CAGR(2013-2024) 4.7%

01 ロジスティクス事業本部の紹介

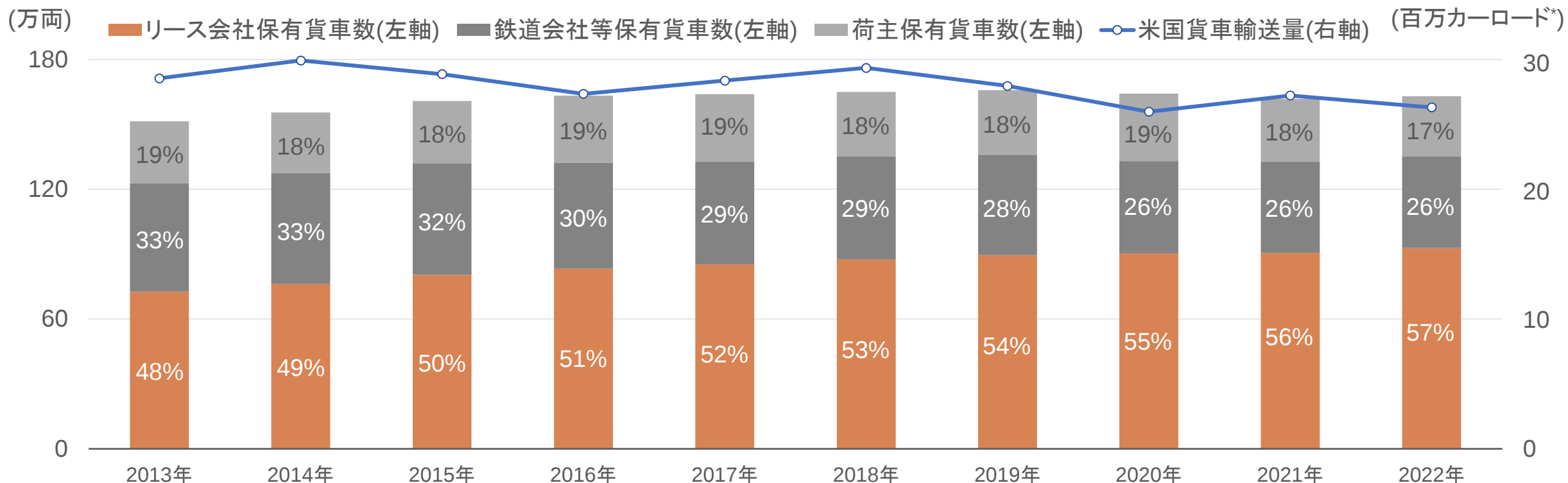
02 コンテナリース事業の概要

03 鉄道貨車リース事業の概要

04 ロジスティクス事業本部の事業戦略

事業環境認識：北米貨車市場の概要

- ✓ 米国を中心とした北米産業を支える基幹的輸送インフラとして貨車の輸送量は安定的に推移。
- ✓ 北米の市場貨車数は160万両前後で安定している一方、リース比率は年1pt程度の安定成長を継続し、2022年時点のリース比率は57%と過半数を占める。
- ✓ リース会社の保有数は90万両程度で、上位10社で市場シェアの約9割を構成。
- ✓ 鉄道会社と荷主が貨車投資よりも本業での設備投資を優先しており、リース会社の市場シェアは上昇傾向にある。



* カーロードは、貨車が貨物を載せて目的地まで輸送した回数を表しており、貨物輸送量を計るために用いられる
(出所) Association of American Railroads, GATX

多様なコモディティを輸送する貨車を幅広い顧客にリースすることで、
北米全体の経済成長を取り込む事業

鉄道貨車リースの流れ(ライフサイクル40～50年)



PNWの現在地

- 1 2013年の新規参入以降、オーガニック戦略により保有車両を2万両超まで拡大し、業界Top10にランクイン
- 2 ポートフォリオのリスク分散が効く規模となり、取引先は鉄道会社のほか、大手の石油化学・穀物メジャー等の優良先を多く含む顧客基盤を構築

PNWの強み

- 1 特定の車種に集中しないよう、リスク耐久性が強く、流動性の高い車種を選別投資し、バランスの取れたポートフォリオを構築(次ページ参照)
- 2 有数の優良顧客が多数を占め、与信先も分散
- 3 MHCの格付を裏付けとした信用力と資金調達力
- 4 オーガニック成長を基軸としてきたため、他社買収等によるプレミアムを簿価に含んでいない

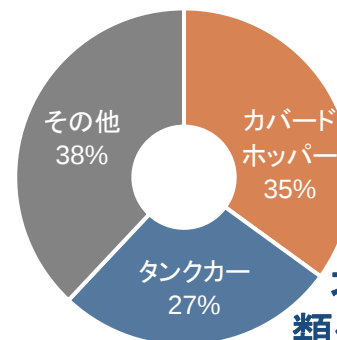
Point

- ✓ 長期安定資産からのインカムゲインを享受しつつ、一部資産を期中売却することでアセット売却益を実現

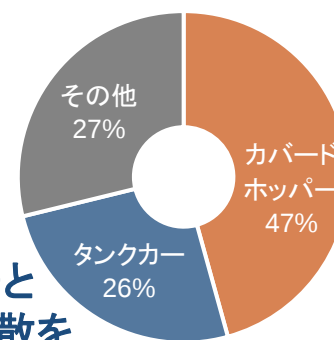
PNWのポートフォリオ戦略

- 1 中長期的な需要が見込まれ、流動性の高い貨車を選別投資し、特定産業の影響を受けにくいリスク分散の効いたポートフォリオ構築を戦略としている
- 2 定期的に資産売却を行い、アセット売却益獲得と同時に、新規投資による資産の入れ替え、ポートフォリオのリバランスを実施
- 3 新造の在庫発注を通じて、適正価格で需給トレンドに合致した車種を獲得

北米貨車市場の資産内訳 (2025年1月末時点)



PNWの保有資産内訳 (2025/3期末)



北米貨車市場と
類似した車種分散を
図っている

代表的なアセット (【】内は主な輸送対象物)

- ✓ PNWのポートフォリオは北米貨車リース市場の2大主力車種である、カバードホッパーとタンクカーを中心に構成しているが、分散投資のため鉄道会社の保有比率が高いその他車種も保有している。

カバードホッパー



カバードホッパー
【穀物・樹脂・砂等】

市場車両数 約60万両

タンクカー



タンクカー
【石油・LNG食用油等】

市場車両数 約40万両



フラットカー
【コンテナ・自動車・木材等】

市場車両数 約20万両

その他



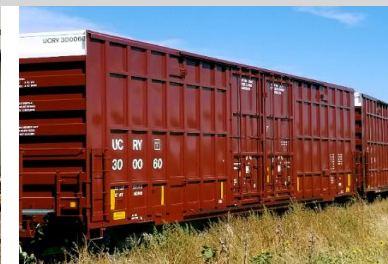
ゴンドラ
【金属製品・鉱石等】

市場車両数 約20万両



オープントップホッパー
【石炭・鉱石等】

市場車両数 約10万両



ボックスカー
【紙・一般消費財等】

市場車両数 約10万両

01 ロジスティクス事業本部の紹介

02 コンテナリース事業の概要

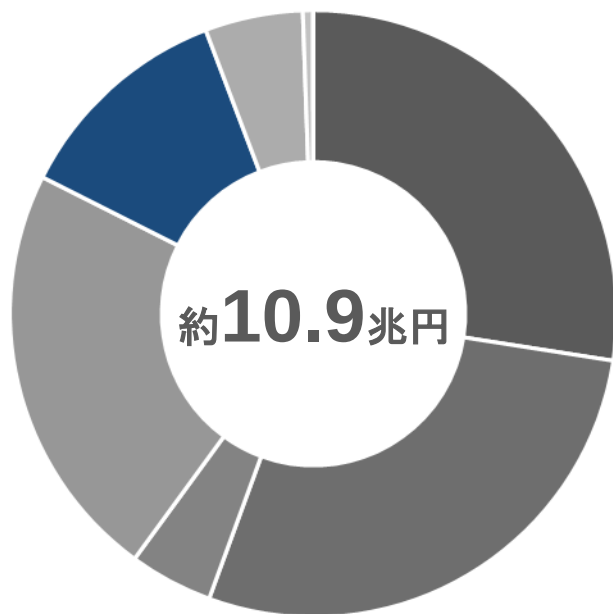
03 鉄道貨車リース事業の概要

04 ロジスティクス事業本部の事業戦略

ロジスティクス事業本部の資産・利益規模

ロジスティクス事業本部は資産・利益ともにMHC全体の10%超を担う存在である一方、
全社従業員数は約2%程度であり、1人当たりの生産性は高い部門

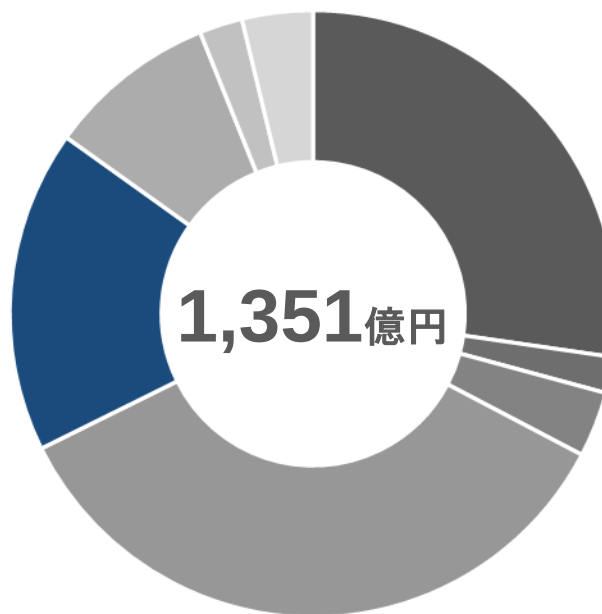
セグメント資産残高(2025/3期末)



約**1.3**兆円 / **12%**

約10.9兆円(連結合計)

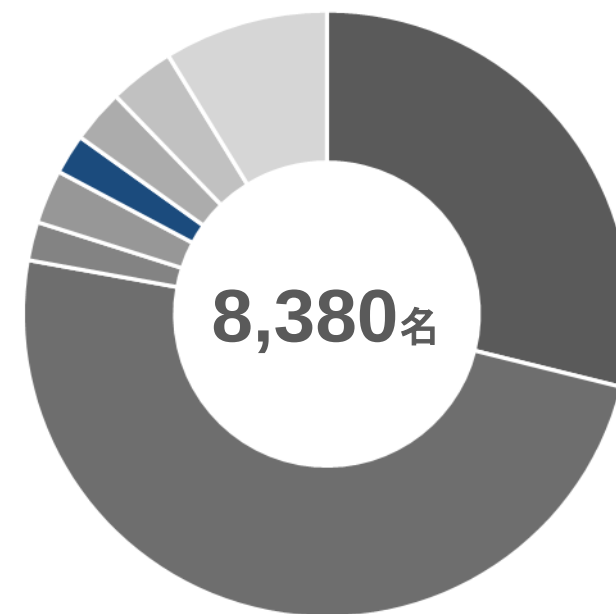
純利益(2025/3期)



232億円 / **17%**

1,351億円(連結合計)

従業員数(2025/3期末)

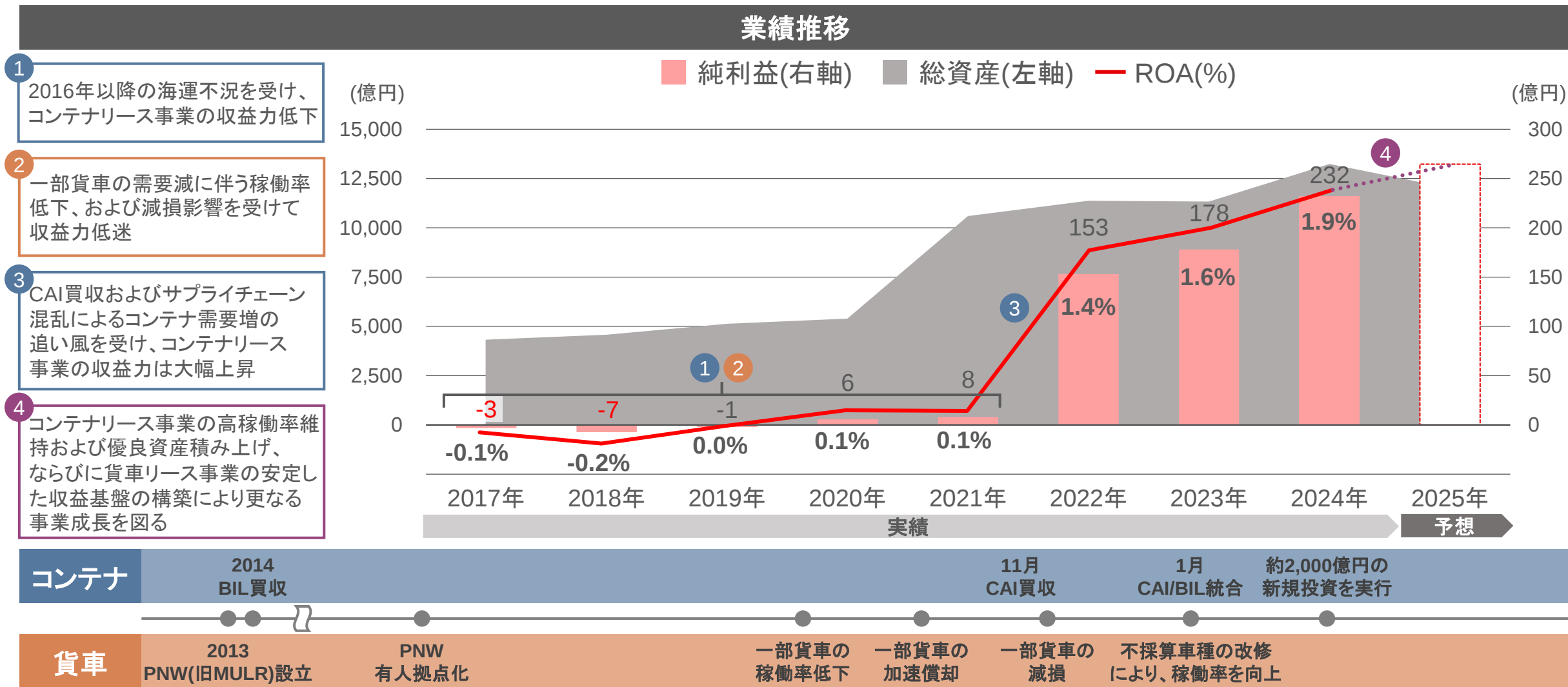


179*名 / **2%**

8,380名(連結合計)

* 従業員数にはCAI役員7名、PNW役員1名を含まない

長い低迷局面を乗り越え、2021年のCAI買収を契機に着実なターンアラウンドを実現



各リスクに対する打ち手や考え



在庫リスク

在庫が
不稼働になるリスク

- ✓ インテリジェンス機能を発揮し、市況の変化に合わせてアクセルとブレーキを踏み分け、メリハリを効かせた新造投資を実施
- ✓ また、世界中の営業ネットワークを活かし、リースアップしたコンテナのリマーケティング・売却活動を推進

- ✓ 新造投資を継続的に行いつつも、車種や引渡し時期が集中しないようにリスク分散
- ✓ 新造・中古貨車ともに好況時に長期リースを増やし、キャッシュフローを固定化することで、需要減退局面における不稼働リスクを回避



金利リスク

金利上昇による
支払利息増加のリスク

- ✓ 固定金利調達や金利スワップを組み合わせた借入を推進しつつ、満期分散を図ることにより、金利リスクを軽減



与信リスク

顧客破綻のリスク

- ✓ 海運業界は過去15年で合従連衡が進み、競争環境は緩和
- ✓ 大手エネルギー企業、穀物メジャー、化学メーカー等、全米有数の優良顧客が多数を占める



残価リスク

残価価値下落のリスク

- ✓ コンテナ・鉄道貨車ともに陳腐化しにくい資産のため、価格下落リスクは低い
- ✓ 鉄道貨車の場合、定期的なメンテナンスを通じて資産価値を維持、また、需要が低下している車種を早目に売却することで座礁資産化を回避



2025中計

- ① 機動的かつ弾力的な新規投資による優良資産の積み上げ
→ 紅海情勢悪化に伴う喜望峰への迂回影響や、旺盛な荷動きによるコンテナ需要を的確に捉え、
2024年に2,000億円規模の新規投資を実行
足元、米国政権の関税政策等による影響を注視し、新規コンテナ投資を慎重に判断
- ② デジタル技術の活用を通じ、マーケティング・資産管理に関する情報の精緻化を図り、
高稼働率の維持及びリセール・トレーディングを強化

中長期

- ③ インテリジェンス機能とCAIのグローバルな営業体制を活かした、メリハリの利いた投資を継続することにより、海上コンテナ市場の成長ペースに沿った持続的な利益成長をめざす



2025中計

- ① 一部不採算車種の改修による稼働率の向上
- ② 市況悪化時において短期間でリースを繋いだ営業戦略が奏功し、足許の好市況下で迎えている更新案件では営業努力によりリース料の値上げ・リース期間の長期化を実現
- ③ 資産回転モデルへの移行による売却益の実現
→ 2013年以降積み上げてきた資産が順調に含み益を創出

中長期

- ④ 継続的な新規投資と資産売却により良質なポートフォリオを維持しつつ収益力を高め、インカムゲインとアセット売却益の両輪により安定した収益貢献をめざす

