

2024年3月期 決算IR資料

2024年5月14日



中期経営計画2027の進捗状況

| | |
|-----------------------------|----|
| Executive Summary | 4 |
| 2024年度決算ハイライトおよび2024年度予想 | 5 |
| 2023年度 事業分野別純利益 | 6 |
| 2024年度 業績予想 | 7 |
| 中期経営計画2027達成に向けた各事業分野の成果・課題 | 8 |
| 株主還元（配当）方針 | 9 |
| NTT・TCリースの業績 | 10 |
| レンタカー事業の収益性向上 | 11 |
| ACGの成長戦略 | 12 |
| CSIの成長戦略 | 13 |
| NTTグループとのデータセンター（DC）事業 | 14 |
| 再生可能エネルギーの海外における展開 | 15 |

参考資料① 事業分野別の業績

| | |
|------------------|----|
| 国内リース事業分野の業績 | 17 |
| オートモビリティ事業分野の業績 | 18 |
| スペシャルティ事業分野の業績 | 19 |
| 国際事業分野の業績 | 20 |
| 環境インフラ事業分野の業績 | 21 |
| 純利益の前期比増減内訳 | 22 |
| 事業分野別経常利益 | 23 |
| 事業分野別セグメント資産残高推移 | 24 |

参考資料② トピックス

| | |
|--------------------|----|
| オートモビリティ3社 四半期業績推移 | 26 |
| 航空機事業 ACGの収益推移 | 27 |
| 航空機事業 ACGの業績① | 28 |
| 航空機事業 ACGの業績② | 29 |
| 航空機事業 ACGの資金調達状況 | 30 |
| 航空機事業 ACGのポートフォリオ | 31 |
| 不動産事業 ポートフォリオ戦略 | 32 |
| CSIの業績 | 33 |
| CSIの世界戦略 | 34 |

参考資料③ 資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応

| | |
|---------------|----|
| ROEとPBRの推移 | 36 |
| PBR改善に向けた取り組み | 37 |

参考資料④ パートナー企業との協業推進

| | |
|-------------------|----|
| NTTグループとの協業状況について | 39 |
| 伊藤忠商事との協業状況について | 40 |

参考資料⑤ 中期経営計画2027ハイライト

| | |
|---------------|----|
| 経営目標 財務・非財務目標 | 42 |
| バランスシートマネジメント | 43 |

参考資料⑥ データ集

| | |
|-------------------------------|----|
| 損益計算書 | 45 |
| 貸借対照表 | 46 |
| 有利子負債の状況 | 47 |
| オートモビリティ事業分野 セグメント資産残高と実行高の内訳 | 48 |
| スペシャルティ事業分野 セグメント資産残高の内訳 | 49 |
| 国際事業分野 セグメント資産残高の内訳 | 50 |
| ベース収益・売却益・減損等（経常利益の内訳） | 51 |
| 事業分野別経常利益の内訳（ベース収益・売却益・減損等） | 52 |
| 主な国内関係会社 | 53 |
| 主な海外関係会社 | 54 |

中期経営計画2027の進捗状況

Executive Summary

<2023年度>

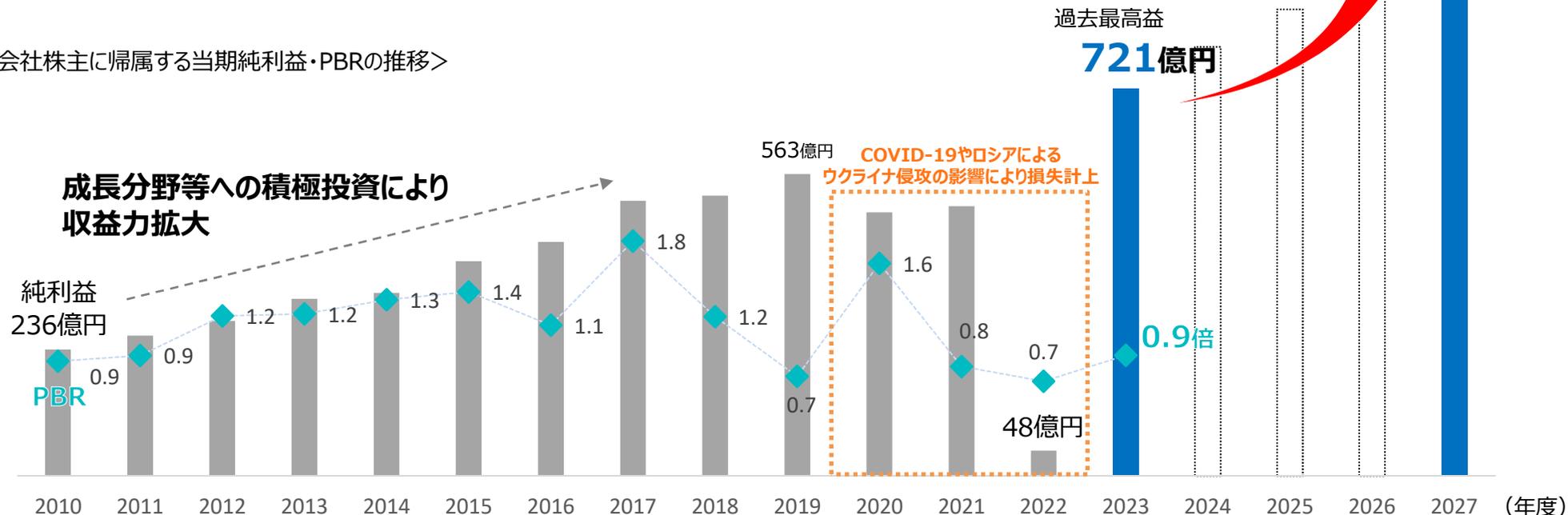
- ◆ 当期純利益※は **721 億円**（前期比+674億円）と、過去最高益を更新、配当は当初計画比 **2円増配** の **52円**を予定
- ◆ 全事業分野にて増益を達成、中期経営計画2027初年度として順調な滑り出し
- ◆ NTTグループとの協業が深化、NCS、NTT・TCリースは過去最高益を更新
米国においてAIによる市場拡大が期待できるデータセンター事業の協業を拡大
- ◆ 資産効率（ROA1.2%）および資本効率（ROE8.8%）改善に向けた取り組みは継続課題

✓ 前期からのV字回復を達成し、再び **成長軌道** へ

各事業分野において **中期経営計画2027** とその先を見据えた **成長投資を強化**

中期経営計画
純利益**1,000**億円

<親会社株主に帰属する当期純利益・PBRの推移>



※「当期純利益」は、「親会社株主に帰属する当期純利益」を指す。

2023年度決算ハイライトおよび2024年度予想

2024年度の当期純利益は最高益更新の800億円を計画

(単位：億円)

| | 2022年度 実績 | 2023年度 期初予想 | 2023年度 実績 | | 2024年度 予想 | |
|------------------|--------------|----------------|----------------|----------|----------------|--------|
| | | | | 前期比 | | 前期比 |
| 経常利益 | 1,062 | 1,100 | 1,173 | 111 | 1,250 | 77 |
| 親会社株主に帰属する当期純利益 | 48 | 700 | 721 | 674 | 800 | 79 |
| 一株当たり当期純利益 (EPS) | 9.74円 | 142.97円 | 147.32円 | 137.58円 | 163.38円 | 16.06円 |
| 一株当たり配当金 | 35.75円 | 50.00円 | 52.00円 | 16.25円 | 58.00円 | 6.00円 |
| 配当性向 | 367.1% | 35.0% | 35.3% | -331.8pt | 35.5% | 0.2pt |
| ROA (総資産純利益率) | 0.1% | - | 1.2% | 1.1pt | | |
| ROE (自己資本当期純利益率) | 0.7% | - | 8.8% | 8.1pt | | |

期中平均為替レート (米ドル)

131.63円

140.67円 (主要海外子会社為替レート1月～12月)

| | 2023年 3月末 | 2024年 3月末予想 | 2024年 3月末 | |
|-----------|--------------|----------------|---------------|-------|
| | | | | 前期末比 |
| セグメント資産残高 | 53,638 | - | 57,204 | 3,567 |
| 自己資本 | 7,616 | - | 8,722 | 1,106 |
| 自己資本比率 | 12.5% | - | 13.5% | 1.0pt |

期末時為替レート (米ドル)

132.70円

141.82円 (主要海外子会社為替レート12月末)

2023年度 事業分野別純利益

スペシャルティおよび国際の回復・オートモビリティの伸長を主因に674億円の増益

親会社株主に帰属する当期純利益

| | 2022年度 実績 | 2023年度 実績 | 前期比 |
|--|--------------|--------------|------------|
|  国内リース事業分野 | 229 | 242 | 13 |
|  オートモビリティ事業分野 | 121 | 167 | 45 |
|  スペシャルティ事業分野 | -191 | 300 | 491 |
|  国際事業分野 | -59 | 110 | 169 |
|  環境インフラ事業分野 | 2 | 19 | 17 |
| その他 | -54 | -115 | -61 |
| セグメント利益合計 (純利益) | 48 | 721 | 674 |

(単位：億円)

| 2023年度 期初予想 | 達成率 |
|----------------|-------------|
| 240 | 101% |
| 130 | 128% |
| 260 | 115% |
| 140 | 78% |
| 40 | 47% |
| -110 | 104% |
| 700 | 103% |

ROA (セグメント資産純利益率)

| 2023年度 実績 | 前期比 |
|--------------|--------------|
| 1.9% | 0.2pt |
| 3.1% | 1.1pt |
| 1.1% | - |
| 1.5% | - |
| 0.7% | 0.6pt |
| | |
| 1.3% | 1.2pt |

ROA (総資産純利益率)

| | |
|-------------|--------------|
| 1.2% | 1.1pt |
|-------------|--------------|

2024年度 業績予想

最高益の更新に向け、全事業分野において収益向上への取り組みを加速

親会社株主に帰属する当期純利益

(単位：億円)

| | 2023年度 実績 | 2024年度 予想 | 前期比 | 主な増減要因 (計画) |
|--|--------------|--------------|-----------|--|
|  国内リース事業分野 | 242 | 250 | 8 | (+) パートナーとの協業ビジネス創出や既存事業のバリューアップなどによる 優良資産の積み上げ (-) 前期の一過性要因等の剥落 |
|  オートモビリティ事業分野 | 167 | 180 | 13 | (+) NRSの更なる増益 (店舗戦略の推進、インバウンドなど旅客需要増加) (-) 前期の中古車売却益の剥落、OALの出資比率変更に伴う取込利益減少 |
|  スペシャルティ事業分野 | 300 | 340 | 40 | (+) 好調な航空機マーケットを背景としたACGの増益 (機体売却益の拡大) (-) 前期の船舶事業における売船収益の剥落 |
|  国際事業分野 | 110 | 130 | 20 | (+) CSIのグローバル戦略推進に伴う収益拡大 (-) 前期の売却益の剥落、米国DC事業の調達コスト負担の先行 |
|  環境インフラ事業分野 | 19 | 25 | 6 | (+) 新規案件の積み上げ、前期の一過性損失の剥落 (-) 海外新規案件にかかる先行コスト、発電事業に係る出力抑制動向 |
| その他 | -115 | -125 | -10 | |
| 合計 | 721 | 800 | 79 | |

中期経営計画2027達成に向けた各事業分野の成果・課題

オートモビリティはNRSの業績貢献もあり計画達成済、スペシャルティ・国際のさらなる収益力強化

2023年度実績と2027年度計画の対比

(親会社株主に帰属する当期純利益)

(単位：億円)

| | 2023年度 実績 | 2027年度 計画 | 差額 | 2023年度の成果・中期経営計画2027達成に向けた課題 |
|--|--------------|--------------|------------|---|
|  国内リース事業分野 | 242 | 290 | 48 | NTT・TCリース最高益、出資比率見直し等によるPXへの取り組み 単体の稼ぐ力強化、パートナー事業拡大 |
|  オートモビリティ事業分野 | 167 | 160 | -7 | NRS大幅増益により中計目標達成、出資比率見直し等によるPXへの取り組み NCS：オーガニック、ノンオーガニックによる優良資産積上げ NRS：収益力強化に資する店舗戦略、インバウンド強化 |
|  スペシャルティ事業分野 | 300 | 480 | 180 | ACGの業績回復、船舶・不動産の効率的資産運営 航空機：資産効率を重視した良質なポートフォリオ構築・運営 不動産：成長アセット（物流施設、データセンター）への積極投資 |
|  国際事業分野 | 110 | 210 | 100 | 米国におけるNTTとのデータセンター事業への参画 CSI：M&A等のアライアンスを活用したグローバル戦略の推進 グローバルパートナーシップの強化を含めたビジネスモデルの深化 |
|  環境インフラ事業分野 | 19 | 75 | 56 | 中長期的な安定収益に資する英国太陽光発電所への大型投資実現 戦略的M&A、海外再生可能エネルギー、蓄電池事業による収益拡充 アセットマネジメント力を活かした新たな収益機会の増強 |
| その他 | -115 | -215 | -100 | |
| 合計 | 721 | 1,000 | 279 | |

株主還元（配当）方針

- 長期的かつ安定的に利益還元を行うことを基本方針とする
- 中期経営計画2027においても、成長投資、財務基盤とのバランスを確保しつつ、安定的な株主還元を実施
累進配当を基本としつつ、利益成長による増配を目指し、配当性向は35%程度とする

利益成長により、増配を計画

配当性向

配当金※

※ 2024年1月1日を効力発生日とし、普通株式1株につき4株の割合での株式分割を実施しました。
 グラフの配当金は、株式分割の影響を遡及修正した数値を記載しています。





NTT・TCリースのセグメント資産、取込み利益は着実に増加

2023年度業績

<NTT・TCリース個社>

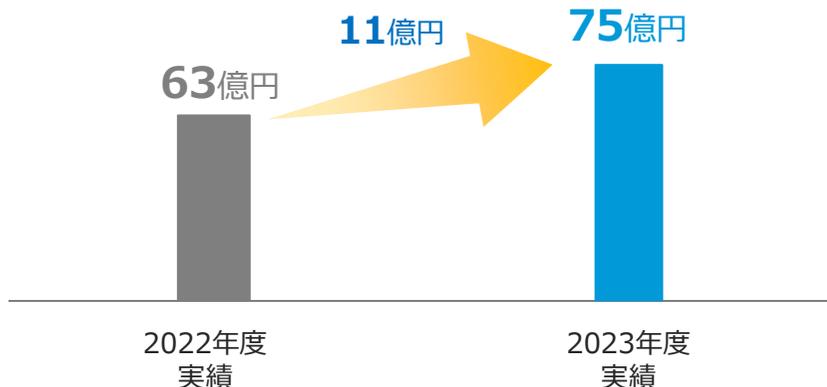
(単位：億円)

| | 2022年度 | 2023年度 | 前期比 | 増減率 |
|-------------|------------|------------|-----------|------------|
| | 実績 | 実績 | | |
| 売上高 | 3,847 | 3,760 | -88 | -2% |
| 売上総利益 | 342 | 380 | 37 | 11% |
| 営業利益 | 174 | 200 | 25 | 14% |
| 経常利益 | 186 | 214 | 29 | 15% |
| 当期純利益 | 128 | 150 | 22 | 17% |

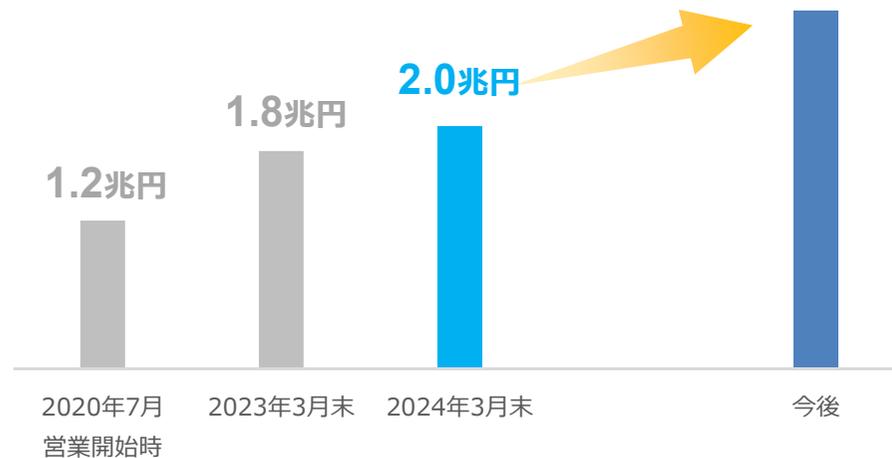
| | | | | |
|----------------|-----------|-----------|-----------|------------|
| TC取込み利益 | 63 | 75 | 11 | 18% |
|----------------|-----------|-----------|-----------|------------|

| | 2023年 | 2024年 | 前期末比 | 増減率 |
|-----------|--------|--------|-------|-----|
| | 3月末 | 3月末 | | |
| セグメント資産残高 | 17,807 | 19,620 | 1,813 | 10% |

<TC取込み利益>



セグメント資産残高推移



残高拡大に向けた共創推進

環境・エネルギー

太陽光・バイオマス
発電事業への
ファイナンス

不動産

NTTおよびTCとの
連携強化

グローバル

NTTおよびTCによる
海外データセンター事業への
ファイナンス等

低コストでの資金調達に加えて、連携推進による資産拡大に注力



レンタカー事業の収益性向上

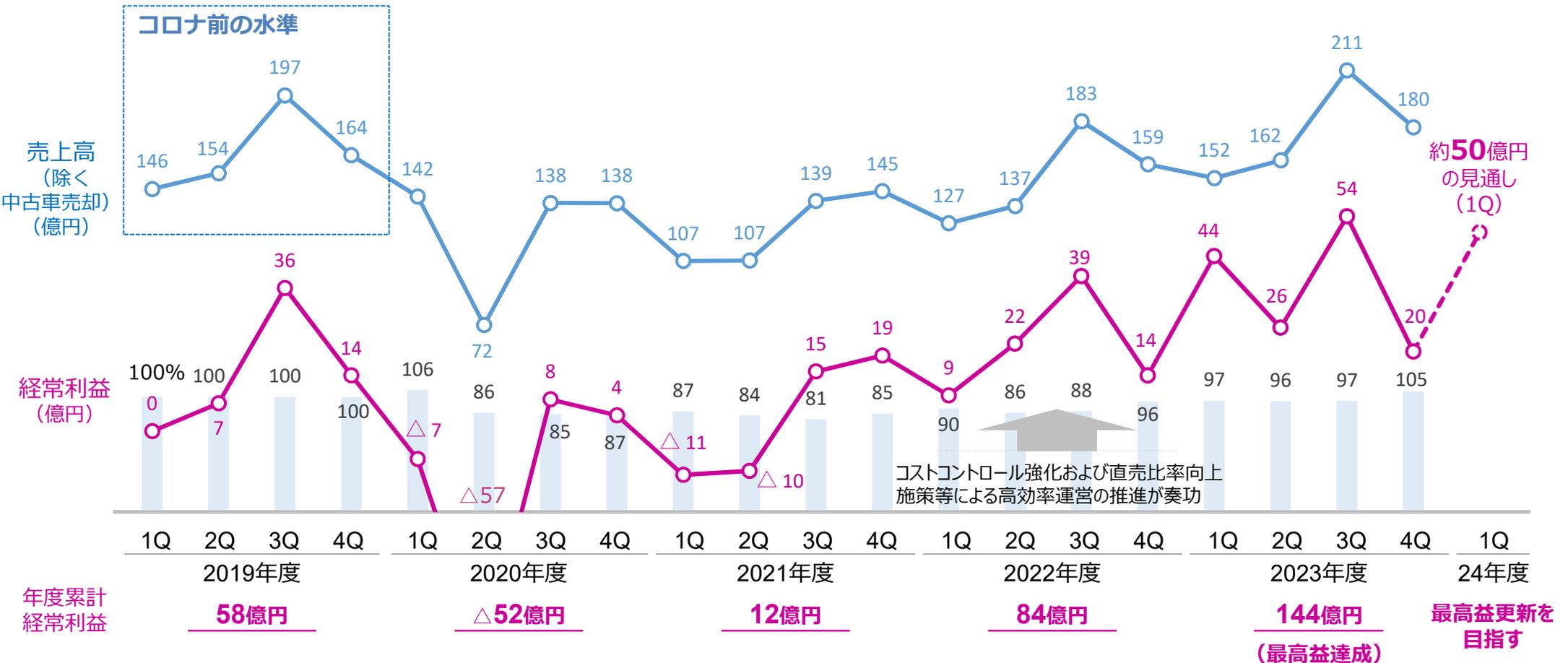


高効率運営の推進やインバウンド需要の取り込みにより最高益を達成

■レンタカー業績推移（四半期推移）

○売上高（除く中古車売却） ○経常利益

■ レンタル原価 + 販管費の合計を指数化（2019年度各四半期を100とし対2019年度同四半期比）



年度累計
経常利益

58億円

△52億円

12億円

84億円

144億円
(最高益達成)

最高益更新を
目指す





ACGの成長戦略

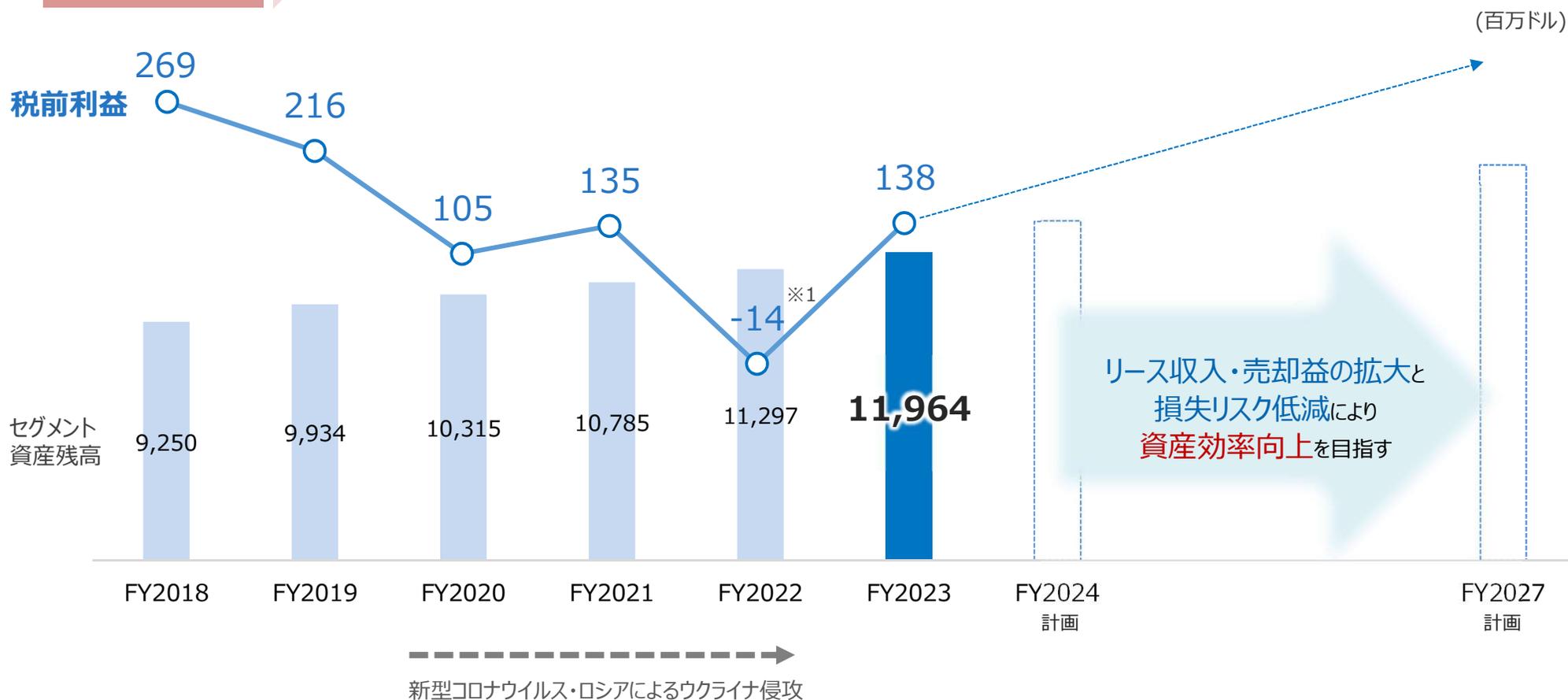
良好な事業環境を背景に、資産回転推進を含め、収益力の復元を目指す

事業環境

航空機の供給遅延に伴う、**リース需要・機体売却の引き合い増加**

リスク

米国金利高止まりによる借換えや新規調達にかかるコストの上昇、オーダー機体受領の遅延



※1: ロシア関連損失を除いた数値

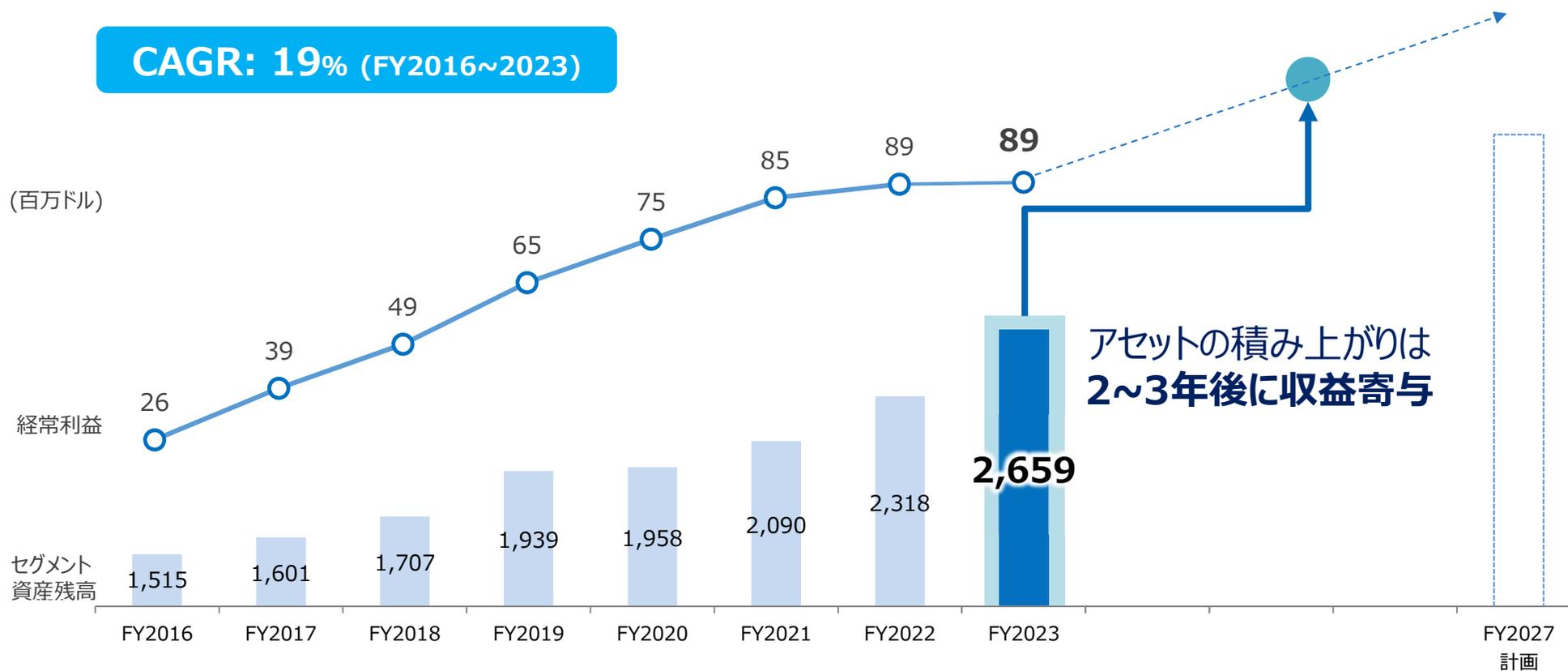


CSIの成長戦略

2016年度の連結子会社化以降、高成長を実現、グローバル戦略による更なる成長を見込む

2016年度対比の経常利益は **3倍以上に拡大**

CAGR: 19% (FY2016~2023)



アセットの積み上がりは
2~3年後に収益寄与





NTTグループとのデータセンター(DC)事業

米国におけるNTTグループとのDC事業を更に推進

<概要>

- 米国シカゴにおいて、3棟のDCにNTTグループと共同出資
- 取得価額：459百万ドル（出資比率：80%）
- NTTグループとの協業として、過去最大規模の投資

米国シカゴのデータセンター



<収益性>

DC事業の
将来期待

生成AIなどの普及による
**DCマーケットの
拡大・成長**

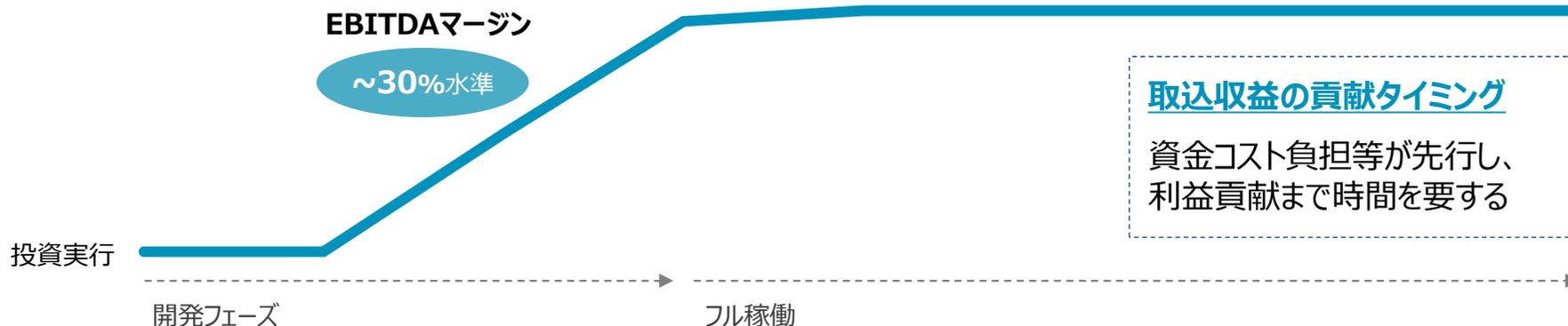


**安定したキャッシュフローの
獲得による事業価値の拡大**

EBITDAの推移イメージ※1 (開発型案件のケース)

※1 金利コスト・減価償却費を考慮しない収益力
過去データ等を踏まえて算出した当社推計値

40~50%水準

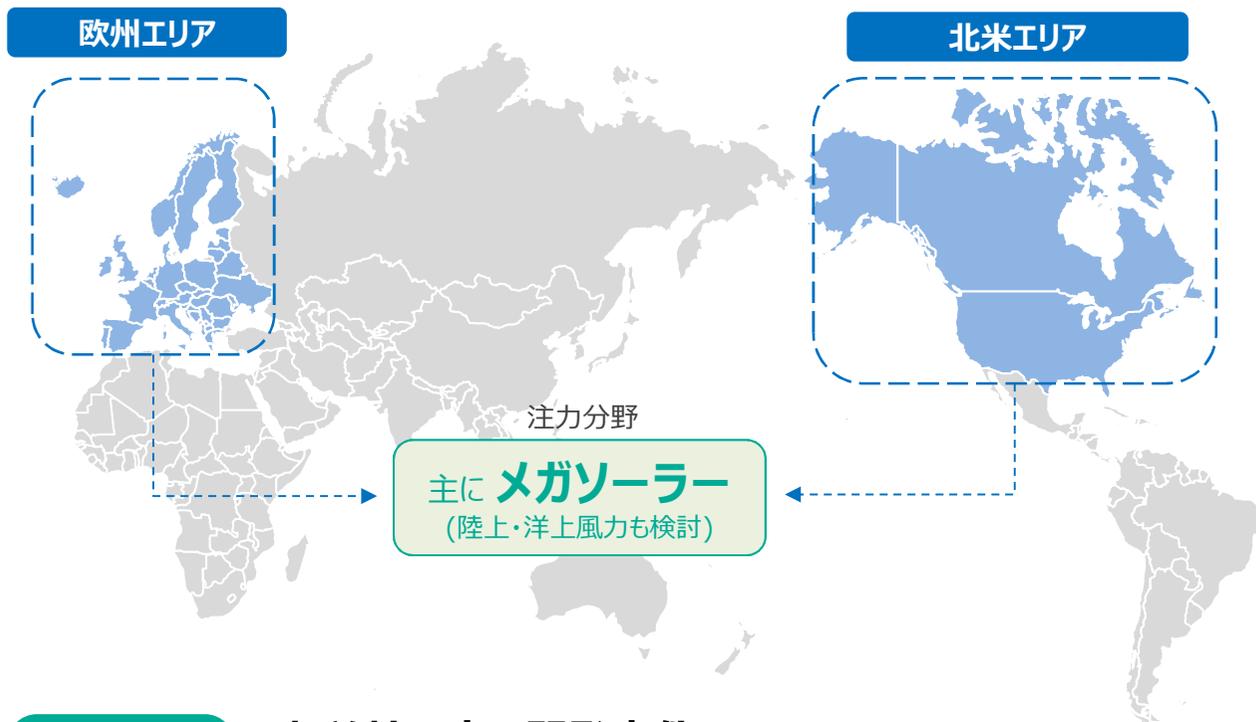




再生可能エネルギーの海外における展開

優良パートナーとの協業により、海外における高リターン案件の積み上げを指向

採算性・ボリュームが狙える **北米・欧州エリア** がメインターゲット



ポイント① 収益性の高い開発案件 を中心とした取り組みを指向

ポイント② 海外事業の知見豊富な優良パートナーと協業
共同でのアセット取得を指向

投資イメージ

開発/保有期間・投資額とも個別の案件により条件は異なるものの、標準的な投資イメージとしては以下を想定

- 開発/保有期間：3～5年 程度
- 投資額 (1件あたり)：50百万ドル 程度

第1弾：英国の太陽光ポートフォリオ取得



投資額は百数十億円規模

共同出資パートナー

ポートフォリオ
概要など

発電容量は **303MW**規模
(持分換算なし)
保有期間は5年超を想定



参考資料① 事業分野別の業績



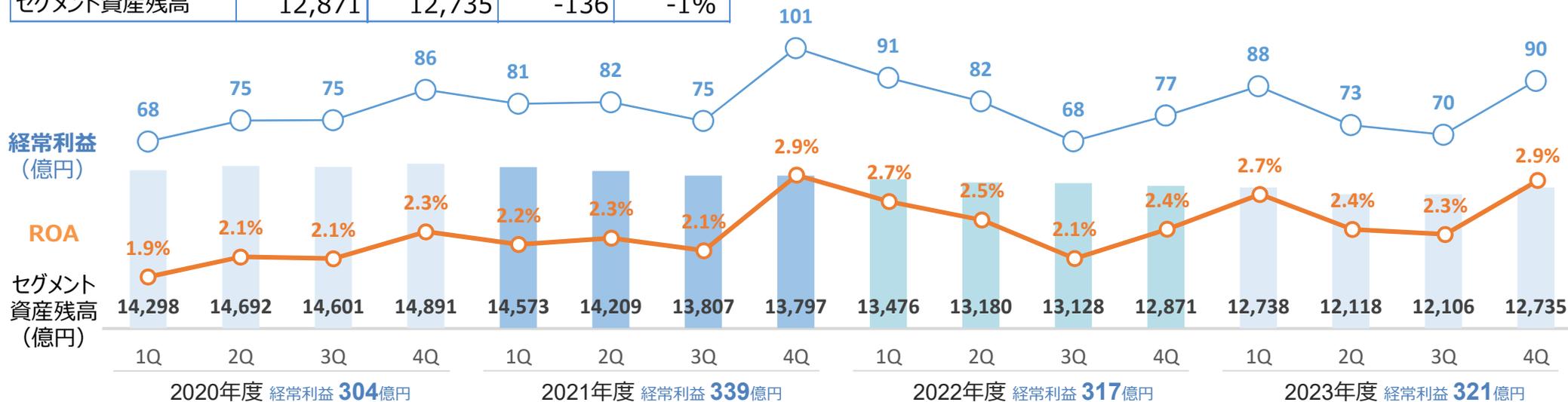
国内リース事業分野の業績

(単位：億円)

| | 2022年度 実績 | 2023年度 実績 | 前期比 | 増減率 |
|--------------|--------------|--------------|-----------|-----------|
| 売上高 | 4,818 | 4,590 | -228 | -5% |
| 売上総利益 | 374 | 368 | -6 | -2% |
| 営業利益 | 249 | 244 | -6 | -2% |
| 経常利益 | 317 | 321 | 3 | 1% |
| 当期純利益 | 229 | 242 | 13 | 6% |

| | | | | |
|-------------|------|------|-------|--|
| 経常利益ROA (%) | 2.4% | 2.5% | 0.1pt | |
| 純利益ROA (%) | 1.7% | 1.9% | 0.2pt | |

| | 2023年 3月末 | 2024年 3月末 | 前期末比 | 増減率 |
|-----------|--------------|--------------|------|-----|
| セグメント資産残高 | 12,871 | 12,735 | -136 | -1% |



主な増減要因

経常利益

- NTT・TCリースなど関係会社利益の伸長により増益

ROAの状況

子会社であったOBLの持分法適用関連会社化や資産効率を重視したポートフォリオ運営の推進によりROAは改善傾向

※ROAは各四半期の経常利益をベースに年換算して算出



オートモビリティ事業分野の業績

(単位：億円)

| | 2022年度 | 2023年度 | 前期比 | 増減率 |
|--------------|------------|------------|-----------|------------|
| | 実績 | 実績 | | |
| 売上高 | 3,544 | 3,381 | -163 | -5% |
| 売上総利益 | 806 | 876 | 70 | 9% |
| 営業利益 | 277 | 318 | 41 | 15% |
| 経常利益 | 280 | 325 | 46 | 16% |
| NCS | 165 | 166 | 1 | 0% |
| NRS | 84 | 144 | 60 | 72% |
| OAL | 33 | 16 | -17 | -51% |
| その他 | -2 | -1 | 1 | |
| 当期純利益 | 121 | 167 | 45 | 37% |

| | | | | |
|-------------|-------|-------|--------|--|
| 経常利益ROA (%) | 4.6% | 6.0% | 1.4pt | |
| NCS | 4.7% | 4.7% | - | |
| NRS | 19.7% | 32.5% | 12.8pt | |
| OAL | 1.5% | 1.1% | -0.4pt | |
| 純利益ROA (%) | 2.0% | 3.1% | 1.1pt | |

| | 2023年 | 2024年 | 前期末比 | 増減率 |
|-------------|-------|-------|--------|------|
| | 3月末 | 3月末 | | |
| セグメント資産残高 ※ | 6,116 | 4,790 | -1,326 | -22% |

※第2四半期末においてオリコオートリース（OAL）が連結子会社から持分法適用関連会社へ移行したため、前期末に比べてセグメント資産残高が1,443億円減少しております。

主な増減要因

経常利益

■ NCS

好採算案件への資産入替や機動的な中古車売却オペレーションによるリース満了車両売却益増加などにより過去最高益を更新

■ NRS

高効率運営推進による利益率の大幅改善に加え、車両売却益増加により過去最高益を更新

※NRSの業績等の詳細は、P11ご参照

■ OAL

持分法適用関連会社化※に伴い減益

※2023年度第2四半期までは子会社、2023年度第3四半期以降は、持分法適用関連会社として出資比率34%の利益取り込み



スペシャルティ事業分野の業績

(単位：億円)

| | 2022年度 | 2023年度 | 前期比 | 増減率 |
|--------------|-------------|------------|------------|-------------|
| | 実績 | 実績 | | |
| 売上高 | 2,930 | 3,124 | 194 | 7% |
| 売上総利益 | 749 | 726 | -23 | -3% |
| 営業利益 | 533 | 440 | -93 | -17% |
| 経常利益 | 570 | 474 | -97 | -17% |
| 航空機 | 136 | 222 | 86 | 63% |
| ACG | 102 | 150 | 48 | 47% |
| その他 | 35 | 73 | 38 | 110% |
| 船舶 | 72 | 64 | -8 | -11% |
| 不動産 | 223 | 167 | -55 | -25% |
| 事業投資等 | 139 | 20 | -119 | -85% |
| 売却益 | 105 | 7 | -98 | -94% |
| その他 ※1 | 35 | 13 | -21 | -61% |
| 当期純利益 | -191 | 300 | 491 | - |

| | | | |
|-------------|-------|------|---------|
| 経常利益ROA (%) | 2.5% | 1.8% | -0.7pt |
| 航空機 | 0.8% | 1.2% | 0.4pt |
| ACG | 0.7% | 0.9% | 0.2pt |
| その他 | 1.7% | 3.6% | 1.9pt |
| 船舶 | 7.4% | 7.1% | -0.3pt |
| 不動産 | 4.3% | 2.7% | -1.6pt |
| 事業投資等 | 14.9% | 1.8% | -13.1pt |
| 純利益ROA (%) | - | 1.1% | - |

| | 2023年 | 2024年 | 前期末比 | 増減率 |
|-----------|--------|--------|-------|-----|
| | 3月末 | 3月末 | | |
| セグメント資産残高 | 24,906 | 28,253 | 3,347 | 13% |

※1 事業投資(PI)、営業投資有価証券における売却損益

主な増減要因

経常利益

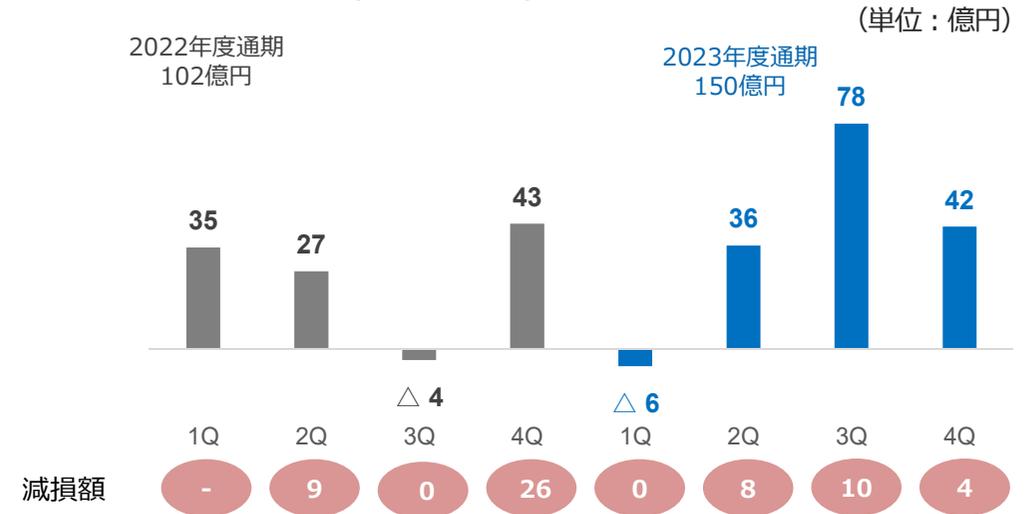
■ 航空機

ACG※2は、売上計上を現金主義としているエアラインからのリース料回収により増益

※2 ACG個社の業績等は、P28ご参照

「その他」は、航空機のパーツ売買等を手掛けるGATが牽引し増益

ACGの四半期別利益推移(連結調整含む)



■ 不動産

売却益の減少などにより減益

■ 事業投資等

営業投資有価証券の売却益減少などにより減益



国際事業分野の業績

(単位：億円)

| | 2022年度 | 2023年度 | 前期比 | 増減率 |
|--------------|------------|------------|------------|----------|
| | 実績 | 実績 | | |
| 売上高 | 1,450 | 1,776 | 326 | 22% |
| 売上総利益 | 315 | 548 | 233 | 74% |
| 営業利益 | -17 | 161 | 178 | - |
| 経常利益 | -9 | 165 | 174 | - |
| アジア | -133 | 23 | 156 | - |
| 米州・欧州 | 127 | 145 | 17 | 14% |
| CSI | 107 | 115 | 8 | 8% |
| その他 | 21 | 30 | 9 | 45% |
| その他 | -4 | -3 | 1 | |
| 当期純利益 | -59 | 110 | 169 | - |

| | | | | |
|-------------|------|------|--------|--|
| 経常利益ROA (%) | - | 2.2% | - | |
| アジア | - | 1.0% | - | |
| 米州・欧州 | 3.3% | 2.8% | -0.5pt | |
| CSI | 3.8% | 3.3% | -0.5pt | |
| その他 | 2.1% | 1.9% | -0.2pt | |
| 純利益ROA (%) | - | 1.5% | - | |

| | 2023年 | 2024年 | 前期末比 | 増減率 |
|-----------|-------|-------|-------|-----|
| | 3月末 | 3月末 | | |
| セグメント資産残高 | 6,557 | 8,227 | 1,670 | 25% |

主な増減要因

経常利益

■ アジア

前期に計上した営業投資有価証券の評価損剥落などにより増益

■ 米州・欧州

CSI※は、現地通貨ベースでは横ばいであったが為替の影響により増益
「その他」は、資金原価が増加したものの、売却益増加などにより増益

※ CSI個社の業績等は、P33ご参照



環境インフラ事業分野の業績

(単位：億円)

| | 2022年度 | 2023年度 | 前期比 | 増減率 |
|--------------|----------|-----------|-----------|-------------|
| | 実績 | 実績 | | |
| 売上高 | 513 | 597 | 84 | 16% |
| 売上総利益 | 62 | 63 | 1 | 1% |
| 営業利益 | 20 | 36 | 16 | 78% |
| 経常利益 | 4 | 38 | 35 | 910% |
| 当期純利益 | 2 | 19 | 17 | 805% |

| | | | | |
|-------------|------|------|-------|--|
| 経常利益ROA (%) | 0.2% | 1.4% | 1.2pt | |
| 純利益ROA (%) | 0.1% | 0.7% | 0.6pt | |

| | 2023年 | 2024年 | 前期末比 | 増減率 |
|-----------|-------|-------|------|-----|
| | 3月末 | 3月末 | | |
| セグメント資産残高 | 2,779 | 2,739 | -40 | -1% |

主な増減要因

経常利益

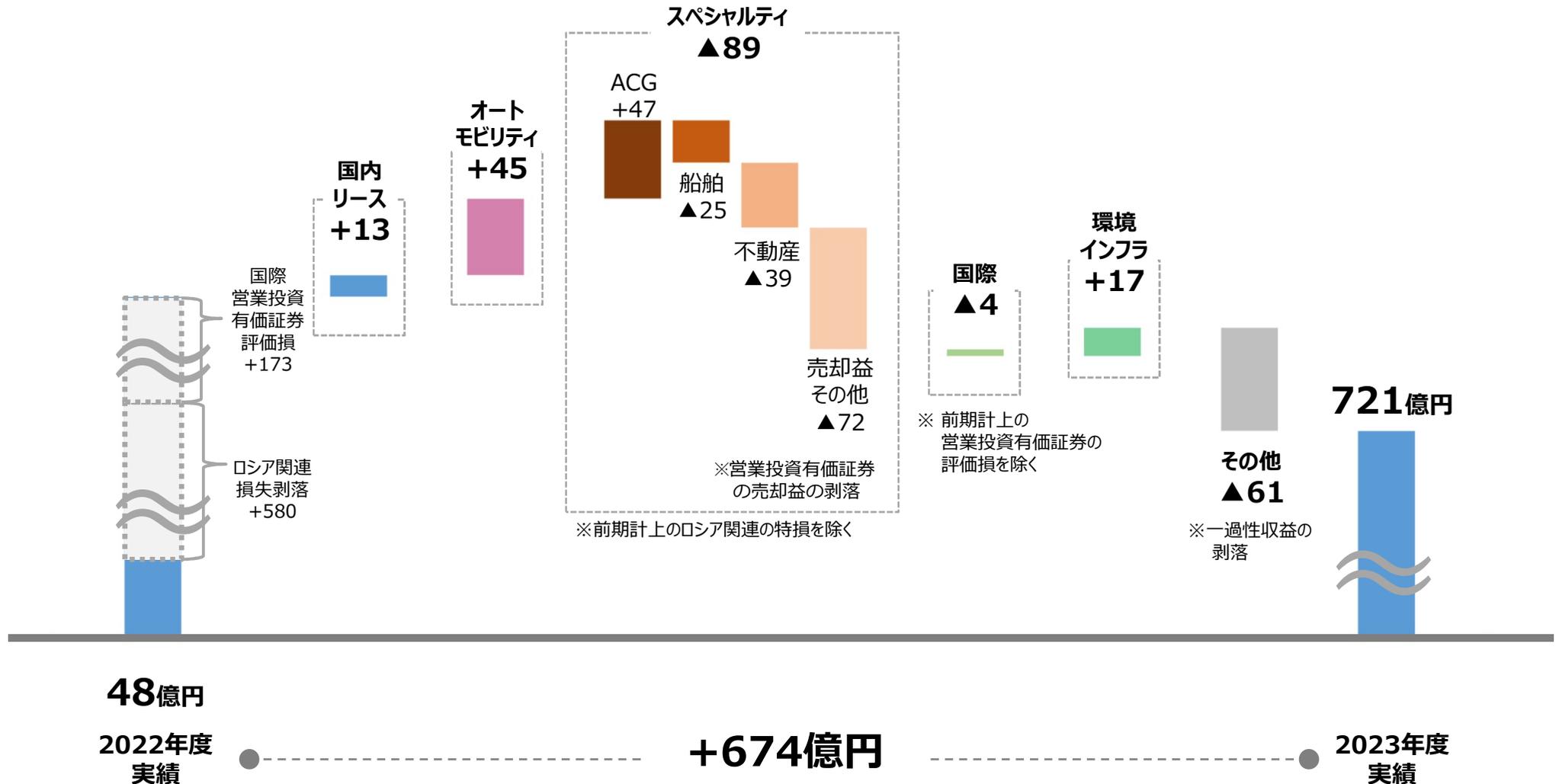
- 前期計上の棚卸資産評価損および試運転※費用剥落などにより増益

※周南パワーのバイオマス混焼発電所は、2022年9月より商業運転開始

純利益の前期比増減内訳

スペシャルティの売却益が減少したものの、ACG・オートモビリティの伸長により増益

純利益



事業分野別経常利益

スペシャルティの売却益が減少したものの、オートモビリティの伸長と国際の回復等により増益

経常利益

| | 2022年度 実績 | 2023年度 実績 | 前期比 |
|--|--------------|--------------|------------|
|  国内リース事業分野 | 317 | 321 | 3 |
|  オートモビリティ事業分野 | 280 | 325 | 46 |
|  スペシャルティ事業分野 | 570 | 474 | -97 |
|  国際事業分野 | -9 | 165 | 174 |
|  環境インフラ事業分野 | 4 | 38 | 35 |
| その他 | -100 | -150 | -50 |
| 合計(経常利益) | 1,062 | 1,173 | 111 |

(単位：億円)

| 2023年度 期初予想 | 達成率 |
|----------------|-------------|
| 330 | 97% |
| 285 | 114% |
| 395 | 120% |
| 185 | 89% |
| 65 | 59% |
| -160 | 94% |
| 1,100 | 107% |

ROA

(セグメント資産経常利益率)

| 2023年度 実績 | 前期比 |
|--------------|--------|
| 2.5% | 0.1pt |
| 6.0% | 1.4pt |
| 1.8% | -0.7pt |
| 2.2% | - |
| 1.4% | 1.2pt |
| 2.1% | - |

ROA (総資産経常利益率)

| | |
|-------------|--------------|
| 1.9% | 0.1pt |
|-------------|--------------|

事業分野別セグメント資産残高の推移

為替要因に加え、スペシャルティ・国際の増加を主因に前期末比3,567億円の増加

(単位：億円)

| | | 2020年3月末 | 2021年3月末 | 2022年3月末 | 2023年3月末 | 2024年3月末 | 前期末比 |
|---|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| セグメント資産残高 | | 47,730 | 48,005 | 48,794 | 53,638 | 57,204 | 3,567 |
| | | | | | | | 為替要因 +1,906 |
| 国内リース事業分野 | | 14,711 | 14,891 | 13,797 | 12,871 | 12,735 | ※ -136 |
|  構成比 | | 30.8% | 31.0% | 28.3% | 24.0% | 22.3% | |
| オートモビリティ事業分野 | | 6,312 | 6,295 | 6,118 | 6,116 | 4,790 | ※ -1,326 |
|  構成比 | | 13.2% | 13.1% | 12.5% | 11.4% | 8.4% | |
| スペシャルティ事業分野 | | 20,087 | 20,344 | 21,525 | 24,906 | 28,253 | 3,347 |
|  構成比 | | 42.1% | 42.4% | 44.1% | 46.4% | 49.4% | 為替要因 +1,384 |
| 国際事業分野 | | 5,106 | 4,831 | 5,571 | 6,557 | 8,227 | 1,670 |
|  構成比 | | 10.7% | 10.1% | 11.4% | 12.2% | 14.4% | 為替要因 +516 |
| 環境インフラ事業分野 | | 1,392 | 1,503 | 1,594 | 2,779 | 2,739 | -40 |
|  構成比 | | 2.9% | 3.1% | 3.3% | 5.2% | 4.8% | 為替要因 +7 |
| その他 | | 122 | 139 | 190 | 410 | 460 | 51 |
| 構成比 | | 0.3% | 0.3% | 0.4% | 0.8% | 0.7% | |

※ 第2四半期末においてオリコビジネスリース（以下、OBL）およびオリコオートリース（以下、OAL）が連結子会社から持分法適用関連会社へ移行したため、前期末に比べてセグメント資産残高が国内リース事業分野にて557億円、オートモビリティ事業分野にて1,443億円減少しております。

参考資料② トピックス

オートモビリティ3社 四半期別業績推移

NRSが好調に推移し、2年連続で通期最高益を更新

| | | 2022年度 | | | | | 2023年度 | | | | | 前期比 |
|-----------------------|----------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|--------|
| | | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | 年間合計 | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | 年間合計 | |
| 売上 (億円) ※3 | NCS | 540 | 492 | 474 | 469 | 1,975 | 543 | 509 | 497 | 482 | 2,030 | 55 |
| | NRS ※1 | 163 | 180 | 204 | 199 | 746 | 229 | 200 | 238 | 270 | 938 | 192 |
| | OAL ※2 | 208 | 222 | 224 | 231 | 885 | 223 | 228 | - | - | 451 | -435 |
| | 合計 | 912 | 894 | 902 | 899 | 3,606 | 995 | 937 | 735 | 752 | 3,419 | -188 |
| 経常利益 (億円) | NCS | 68 | 50 | 22 | 24 | 165 | 69 | 49 | 27 | 21 | 166 | 1 |
| | NRS | 9 | 22 | 39 | 14 | 84 | 44 | 26 | 54 | 20 | 144 | 60 |
| | OAL | 6 | 5 | 7 | 14 | 33 | 6 | 5 | 2 | 4 | 16 | -17 |
| | その他 | -0 | -0 | -1 | -1 | -2 | -1 | -0 | -1 | 0 | -1 | 1 |
| 合計 | 83 | 77 | 68 | 52 | 280 | 119 | 80 | 82 | 45 | 325 | 46 | |
| セグメント 資産残高 (億円) | NCS | 3,518 | 3,483 | 3,457 | 3,483 | | 3,463 | 3,513 | 3,559 | 3,605 | | 122 |
| | NRS | 417 | 415 | 493 | 447 | | 447 | 445 | 537 | 440 | | -7 |
| | OAL | 2,142 | 2,150 | 2,184 | 2,165 | | 2,221 | 686 | 708 | 722 | | -1,443 |
| | その他 ※4 | 24 | 22 | 21 | 21 | | 19 | 18 | 19 | 23 | | 2 |
| 合計 | 6,101 | 6,070 | 6,155 | 6,116 | | 6,151 | 4,661 | 4,823 | 4,790 | | -1,326 | |
| 台数 (千台) | NCS | 673 | 679 | 680 | 683 | | 687 | 688 | 690 | 690 | | 6 |
| | NRS | 44 | 49 | 44 | 44 | | 46 | 51 | 46 | 45 | | 1 |
| | OAL ※5 | 172 | 173 | 175 | 178 | | 180 | 182 | 183 | 184 | | 6 |
| | 管理台数重複調整 | -176 | -177 | -179 | -182 | | -184 | -185 | -187 | -187 | | -6 |
| 合計 | 713 | 724 | 720 | 724 | | 729 | 736 | 732 | 731 | | 7 | |

※1 NRSは12月決算

※2 OALは、2023年度第2四半期末に連結子会社から持分法適用関連会社へ移行

※3 売上は3社の単純合計値

※4 オートモビリティ事業分野間の調整

※5 持分法適用関連会社であるOALについても保有しているすべての車両台数を記載

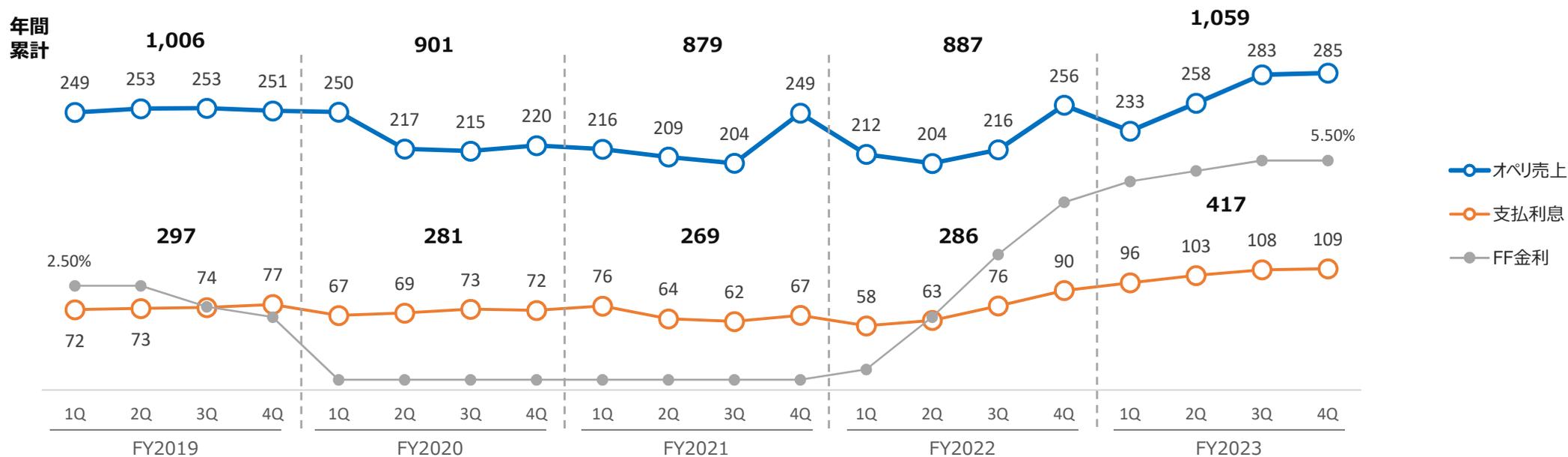


米国航空機リース ACGの収益推移

米国金利の急上昇の影響を受けるも、オペリ収入は回復傾向

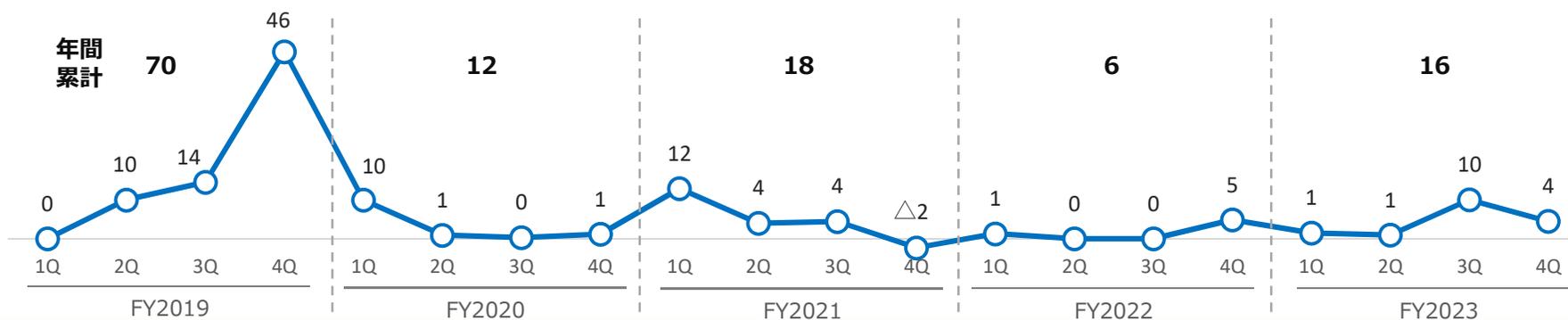
① オペリ収入・支払利息・FF金利の四半期推移

(百万ドル)



② 機体売却益の四半期推移

(百万ドル)





ACGの業績 ①

金利上昇の影響を受けるも、オペリ売上・機体売却益の大幅な回復などにより、増収増益

2023年度・通期業績 (1~12月)

<ACG個社>

(単位：百万USD)

| | 2022年度 | 2023年度 | 前期比 | 増減率 |
|--------------|-------------|------------|------------|----------|
| | 実績 | 実績 | | |
| 売上高 | 1,005 | 1,210 | 205 | 20% |
| オペリ売上 | 887 | 1,059 | 171 | 19% |
| 機体売却益 | 6 | 16 | 10 | 174% |
| 費用 | 1,594 | 1,072 | -521 | -33% |
| 支払利息 | 286 | 417 | 131 | 46% |
| 減損 | 153 | 20 | -133 | -87% |
| ロシア関連損失 | 575 | - | -575 | - |
| 貸倒費用 | -16 | 2 | 19 | - |
| 税引前利益 | -589 | 138 | 726 | - |
| 当期純利益 | -589 | 153 | 742 | - |
| 税引前利益ROA (%) | - | 1.2% | - | - |
| 保有機体数 (機) | 289 | 309 | 20 | 7% |

| | 2022年 | 2023年 | 前期末比 | 増減率 |
|-----------|--------|--------|------|-----|
| | 12月末 | 12月末 | | |
| セグメント資産残高 | 11,297 | 11,964 | 667 | 6% |

<TC連結>

(単位：億円)

| | 2022年度 | 2023年度 | 前期比 | 増減率 |
|--------------------|-------------|------------|------------|------------|
| | 実績 | 実績 | | |
| ACG個社の税引前利益 | -775 | 194 | 968 | - |
| 連結調整 (特損振替含む) | 876 | -44 | -920 | - |
| 経常利益 | 102 | 150 | 48 | 47% |
| 特別損失 | 748 | - | -748 | - |

(期中平均為替レート) 131.63円 140.67円

■ 売上高

リース機体の増加や、現金主義のエアラインからの回収進捗により増収

■ 税引前利益

金利上昇の影響を上回る、オペリ売上および機体売却益の大幅な回復と、前期に計上したロシア関連の減損損失の剥落を主因に増益

■ セグメント資産残高

旅客需要回復に伴い新規の機体受領などが順調に進捗し、前期末比増加



ACGの業績 ②

ACGの公表後に決算データを掲載予定

2024年度・1Q業績 (1~3月)

<ACG個社>

(単位：百万USD)

| | 2023年度 1Q実績 | 2024年度 | |
|-------------|----------------|--|--------------|
| | | 1Q実績 | 前年同期比 増減率 |
| 売上高 | 258 | <p>ACG決算公表後にアップデート予定</p> <p>日程：日本時間5月16日（木） （米国時間5月15日（水））</p> | |
| オペリ売上 | 233 | | |
| 機体売却益 | 1 | | |
| 費用 | 244 | | |
| 支払利息 | 96 | | |
| 減損 | 0 | | |
| ロシア関連損失 | - | | |
| 貸倒費用 | - | | |
| 税前利益 | 14 | | |
| 純利益 | 14 | | |
| 税前利益ROA (%) | 0.5% | | |
| 保有機体数 (機) | 296 | | |
| | 2023年 12月末 | | |
| セグメント資産残高 | 11,964 | | |



ACGの資金調達状況

マーケット環境に機動的に対応し、資金調達先の多様化を推進

資金調達戦略

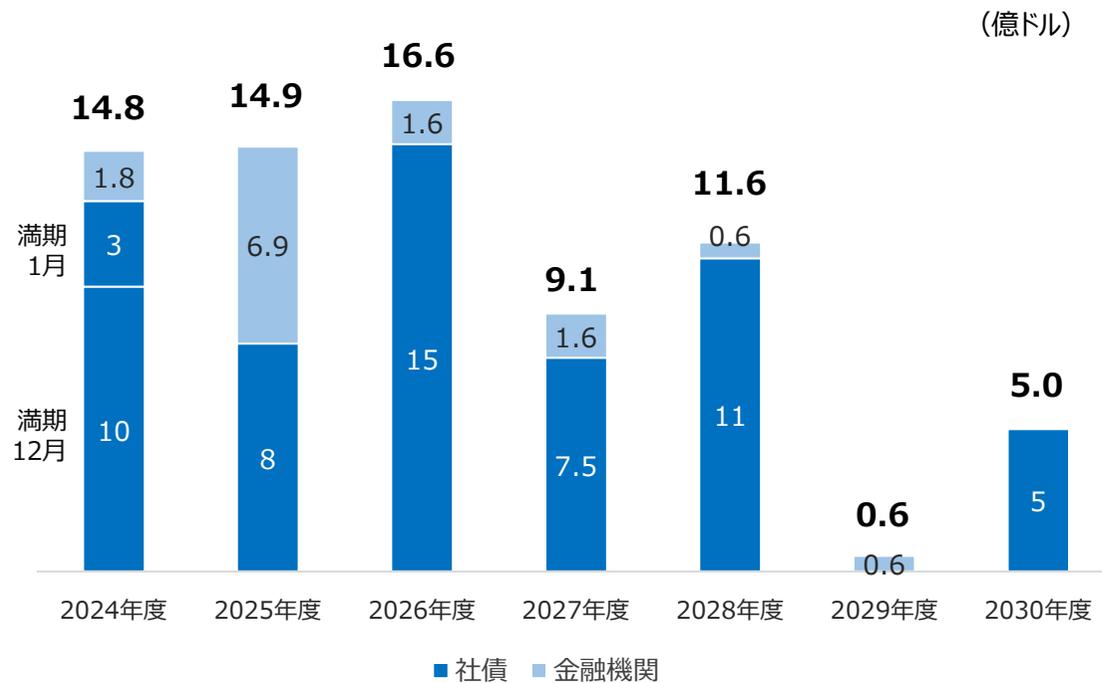
- ・ 社債に加え、TCのリレーション等を活用した金融機関からの調達も実施。調達手段の多様化を推進することで、よりバランスの取れた調達構造へシフトし、長期的な調達コスト低減を図っていく戦略
- ・ 日系金融機関をアレンジャーとするタームローン、米国大手行など複数の金融機関参加によるクレジットファシリティ増枠など、新たな調達アクセスを拡大
- ・ 手元資金は十分な流動性を確保しており、格付は **S&P・BBB-**、**Moody's・Baa2** と投資適格を維持

<調達構造※1,2>

85億ドル



<無担保調達の満期スケジュール※1> (除くCP等)



2023年度の主な調達実績

- ・ 4月：社債（6億ドル）
満期：2028年 利率：6.250%
- ・ 6月：社債（5億ドル）
満期：2030年 利率：6.375%
- ・ 10月：社債（5億ドル）
満期：2028年 利率：6.750%
- ・ 7月：クレジットファシリティ設定（5億ドル）
借入可能期間：3年 期限：2030年まで

※1 2023年12月末時点
※2 調整額を含む



ACGのポートフォリオ

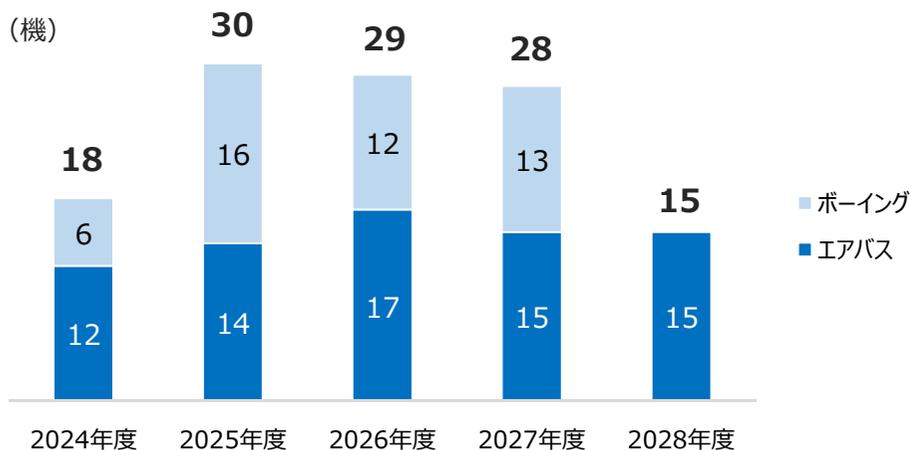
流動性の高いナローボディ航空機を中心に、世界45カ国超にポートフォリオを分散

ポートフォリオ概要 (2023年12月末時点)

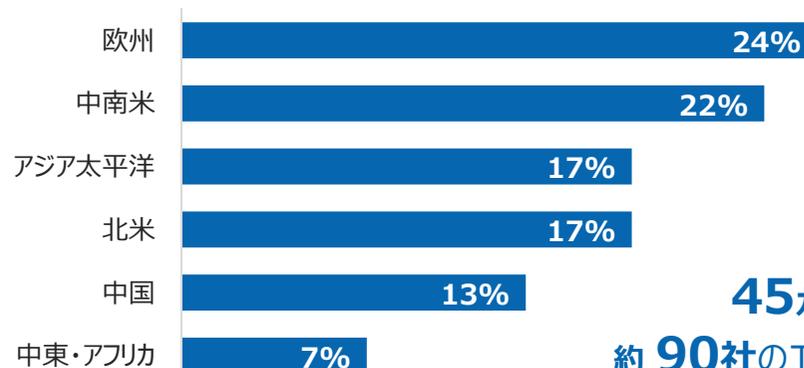
- 保有管理・発注済み機体：**488機**
(保有：309機、管理：59機、発注済み機体数：120機)
- 平均機齢：**6.1年**
- ナローボディ機比率：**90%**
(機体数ベース：97%)

発注済み機体の受領スケジュール (2023年12月末時点)

発注済み機体は、**すべて燃費効率の良い次世代ナロー機体**
燃料費高騰や脱炭素の観点から、エアラインのニーズが急増中
(保有機体に占める次世代機体の割合：**43%**)

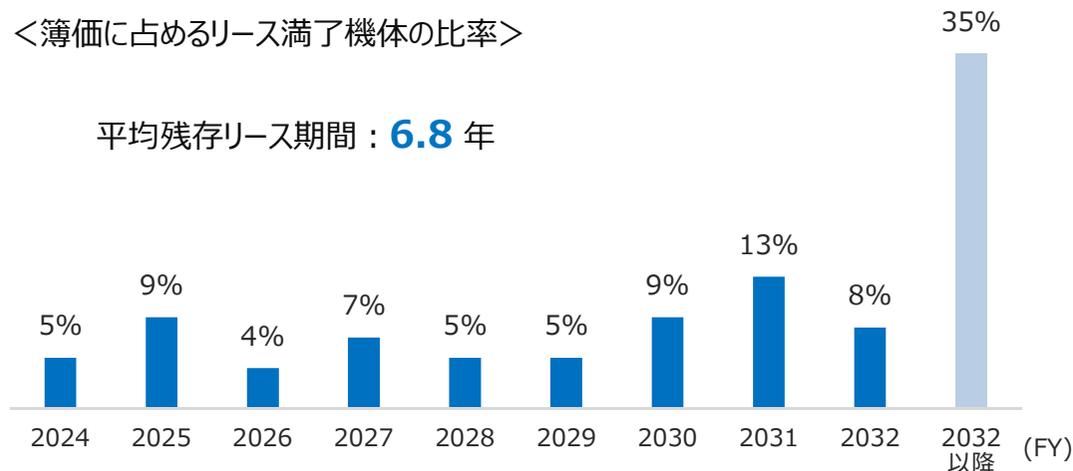


地域別エクスポージャー (2023年12月末時点)



45カ国超、
約90社のエアラインへ展開

各年度のリース満了機体比率 (2023年12月末時点)





不動産事業 ポートフォリオ戦略



開発案件の着実な進捗に加え、海外案件・TC神鋼不動産等により成長を推進

ポートフォリオ

国内

大型都市開発プロジェクト等
優良パートナーとの協業が中心

TC神鋼不動産

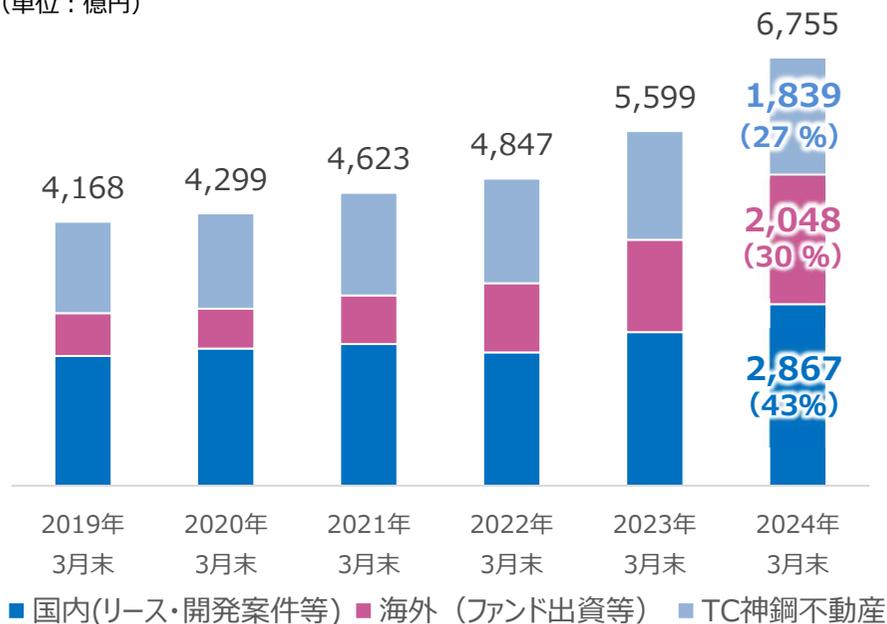
物流施設をはじめとした案件パイプラインの
着実な積み上げにより残高拡大を見込む

海外

需要拡大を見込む データセンター や
安定成長が続く 物流施設・賃貸住宅 を
中心に投資・回収サイクルの
確立・拡大を指向

<セグメント資産残高の推移>

(単位：億円)



案件竣工スケジュール

都市再開発プロジェクト



東京駅前・常盤橋

TOKYO TORCH (B棟)

ウルトララグジュアリーホテル
「Dorchester Collection」を誘致

内幸町1丁目街区

南地区 (サウスタワー)



大型物流施設 (TC神鋼)
TC神鋼不動産との再生可能エネルギー
事業連携案件



米国データセンター
開発案件を中心に投資を拡大

拠点ネットワークやITADサービスなどの優位性を発揮し、契約高は順調に伸長

2023年度・通期業績 (1~12月)

| | 2022年度 | 2023年度 | 前期比 | 増減率 |
|------|--------|--------|-----|-----|
| | 実績 | 実績 | | |
| 売上高 | 764 | 851 | 87 | 11% |
| 売上収益 | 346 | 399 | 54 | 15% |
| 経常利益 | 89 | 89 | 0 | 1% |
| 純利益 | 59 | 62 | 3 | 5% |

| | | | | |
|---------------|-------|-------|--------|----|
| ROA (%) ※1 | 4.0% | 3.6% | -0.4pt | |
| RORA (%) ※1,2 | 13.3% | 12.2% | -1.1pt | |
| 契約高 | 1,514 | 1,647 | 134 | 9% |

| | 2022年 | 2023年 | 前期末比 | 増減率 |
|-----------|-------|-------|------|-----|
| | 12月末 | 12月末 | | |
| セグメント資産残高 | 2,318 | 2,659 | 341 | 15% |

※1 経常利益ベース

※2 ノンリコース控除後のROA

主な増減要因

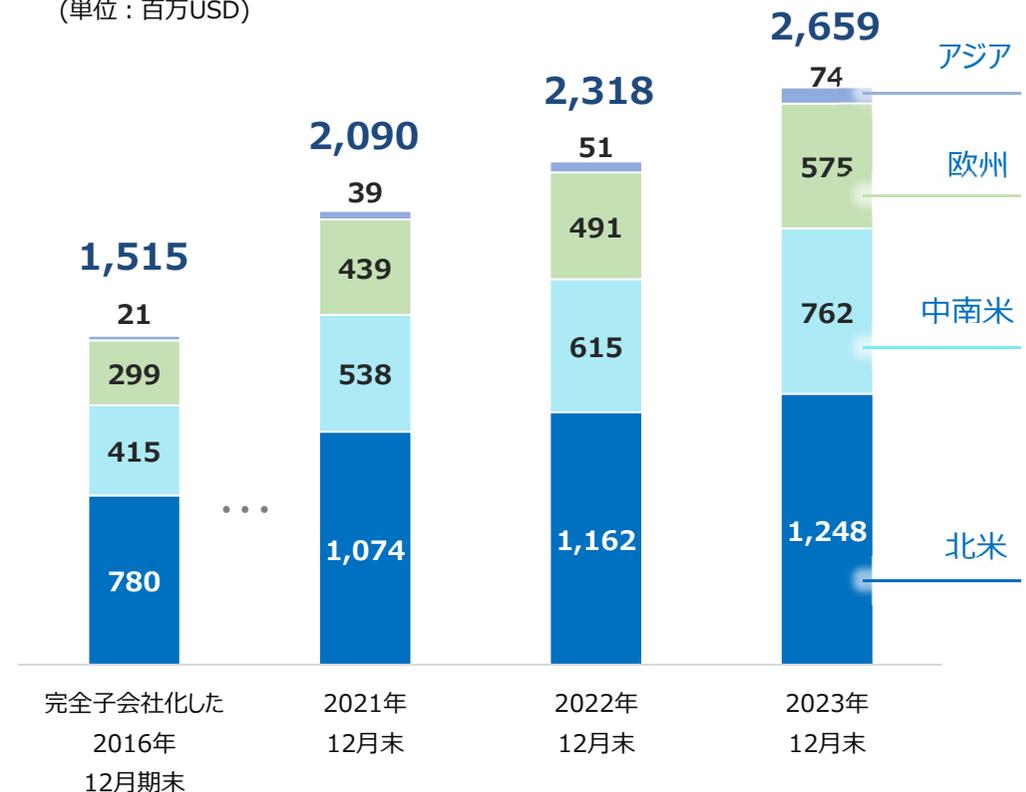
- セグメント資産の積み上げに伴ってリース収益は順調に推移
- 経常利益は、主に二次収益の減少、および拠点拡充に伴う販管費上昇により横ばい
- グローバル企業向け案件が伸長し、契約高は順調に増加

地域別セグメント資産残高・推移

2016年の完全子会社化以降、グローバル拠点を拡大し、

セグメント資産残高が拡大

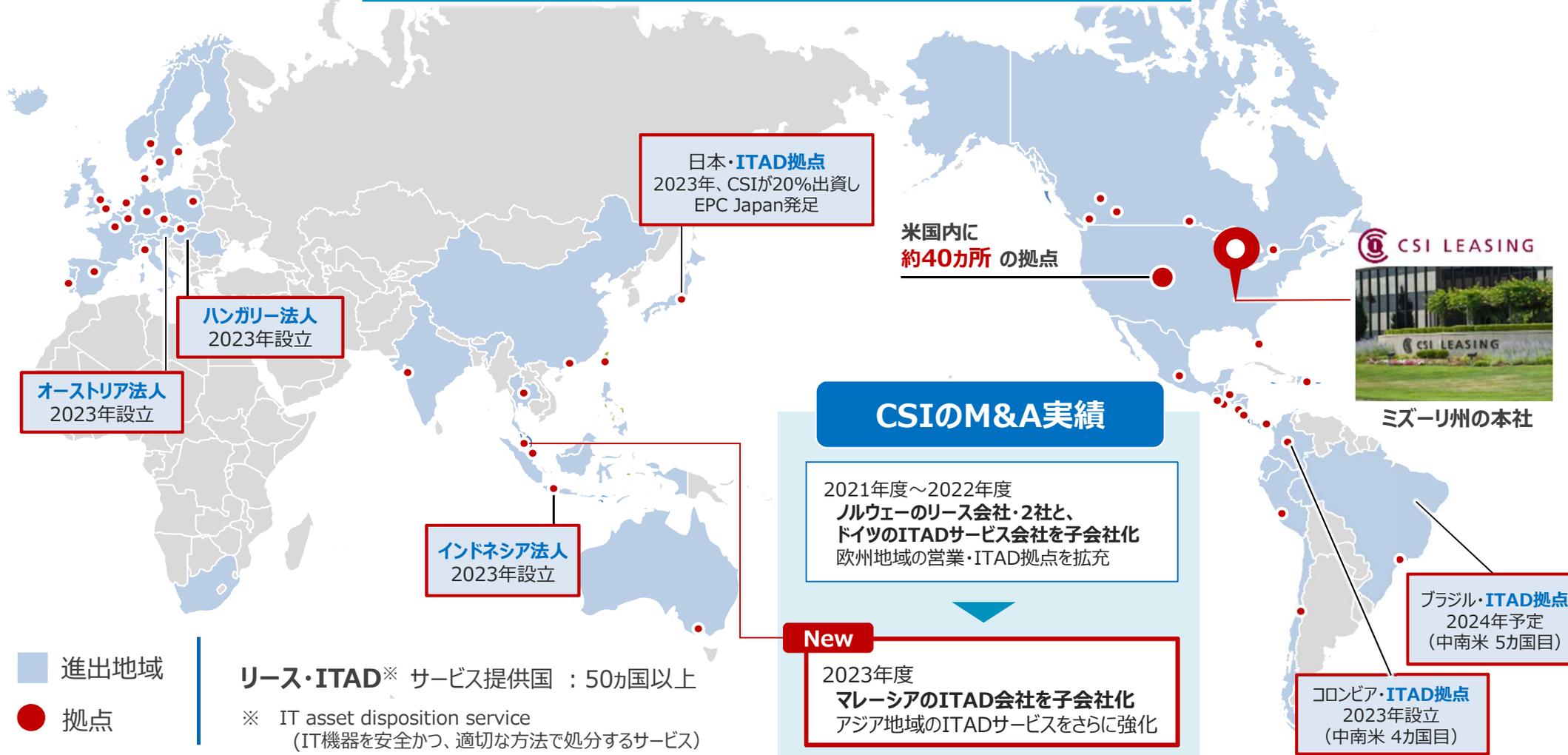
(単位：百万USD)





営業拠点に加え、需要の増加するITADサービス拠点などグローバルネットワークを拡大

今後もM&Aを活用し、さらなる拡大を推進

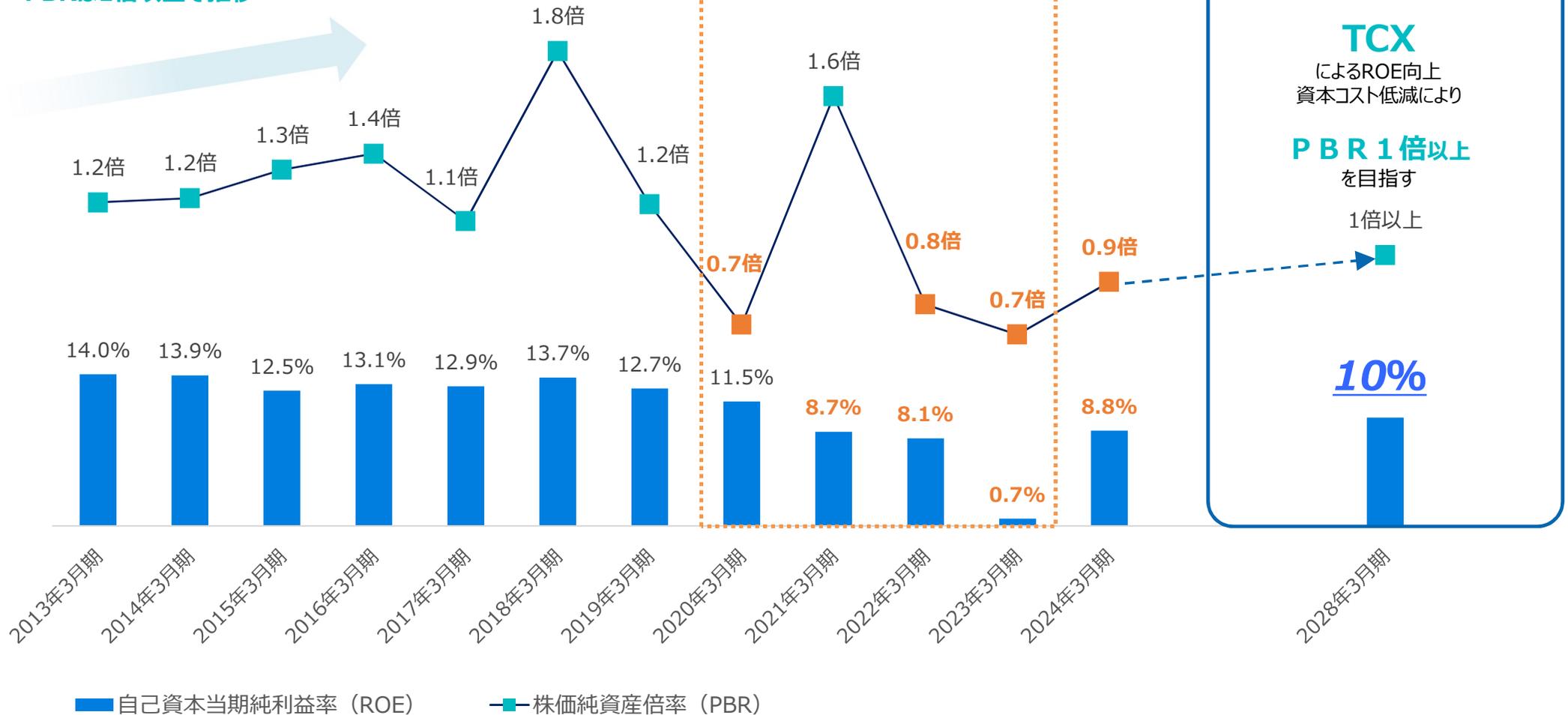


参考資料③ 資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応

ROEとPBRの推移

PBR1倍に向けた分析

スペシャルティ・オートモビリティ・国際の拡大により
高ROEを維持するとともに利益成長を実現
PBRは1倍以上で推移



■ 自己資本当期純利益率 (ROE) ■ 株価純資産倍率 (PBR)

※PBRにつきましては、各年度末における株価終値をベースに算出しております。

PBR改善に向けた取り組み

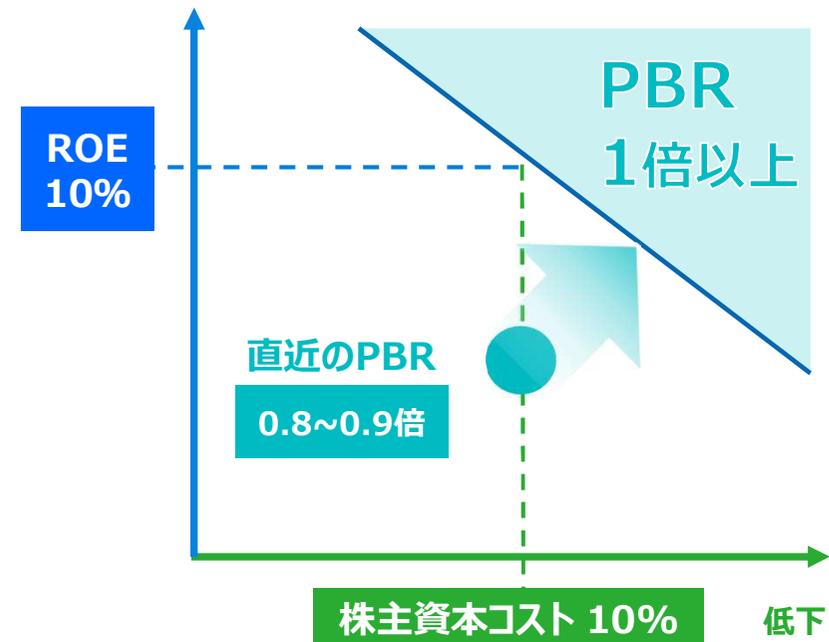
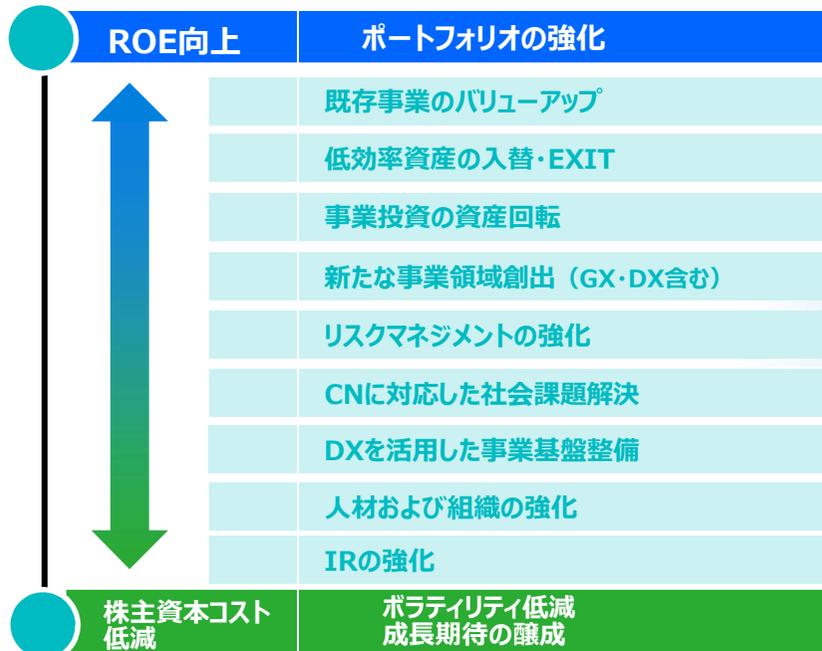
ROE10%超 および 株主資本コスト低減 に向けた

TCX (TC Transformation) ・ 株主・投資家との建設的な対話による情報の非対称性の解消 を推進し、PBR 1倍以上を指向



PBR1倍以上に向けた
取り組みの図解

PBR1倍以上へのTransformation



参考資料④ パートナー企業との協業推進

NTTグループとの協業状況について



両社の強みを融合し、各事業において協業を推進中

2005年

2020年

2021年

2022年

NTT との協業開始



オートリース事業

エヌ・ティ・ティ・オートリースとセンチュリー・オート・リースが事業統合
NTTグループの車両を2030年までに100%EVにするEV100を推進中



2023年度
経常利益

166億円



リース・ファイナンス事業

リース・ファイナンス事業を手掛ける合併会社を発足
国内リース事業分野との共創案件などにおける連携拡大



2023年度
持分法取込利益

75億円



環境・エネルギー事業

太陽光発電所の共同運営
再生可能エネルギーに投資するファンドを設立

再エネ事業向け
投資ファンド



データセンター事業

インドにおいてNTTグローバルデータセンター(NTT GDC)との協業を開始

インド
Mumbai8

NEW
米国

シカゴの
データセンター



不動産事業

富山市公設地方卸売市場再整備事業の新市場施設を対象とした建物リースを実施



CSI連携

CSIのグローバルネットワークを活かしてNTTの海外事業拡大をサポート

伊藤忠グループと様々な事業で協業を推進

建機・トラックファイナンス



ZAXIS Finance

- 住宅建設・インフラ分野において安定した需要が見込まれる北米建機市場へ参入
出資比率：伊藤忠35%、日立建機30%、TC35%



伊藤忠TC建機

- 建設機械・資材等の国内販売及びレンタル事業
出資比率：TC50%、伊藤忠50%



IFAI

- 伊藤忠と北米のトラックファイナンス事業において協業

ファミリーマート



ファミリーマート向け店舗什器のリース

- ファミリーマート向け店舗什器やデジタルサイネージのリース・資産管理サービス等を提供

環境・エネルギー



国内外太陽光発電事業

- 国内外の太陽光発電やバイオマス発電事業において協業
今後、海外を中心に更なる拡大を指向



IBeeT

- 蓄電池のサブスクリプションサービスを提供
出資比率：TC50%、伊藤忠50%



水素インフラファンド

- 世界初の大型クリーン水素インフラファンドである「Clean H2 Infra Fund」(仏)へ共同で出資

モバイル端末



belong

- 伊藤忠の100%子会社のbelongと法人向け中古スマートフォン・タブレットのレンタルサービスを共同で展開

建機・トラックファイナンス、環境・エネルギー、モバイル端末、ファミリーマートなど
成長期待分野における協業を拡大

参考資料⑤ 中期経営計画2027ハイライト

純利益1,000億円、ROE10%を達成し、PBR1倍以上に

- 財務目標を純利益ベースに一本化
- 現在の株主資本コストを10%と認識し、その低減も目指す
- ESG推進に向け、非財務目標を設定

| 財務目標※1 | |
|---------------------|----------------|
| 親会社株主に 帰属する当期純利益 | 1,000億円 |
| ROA (総資産純利益率) | 1.4% |
| ROE | 10% |

| 非財務目標 | |
|-------------------------------------|--------------------------|
| 2030年度のGHG排出量 50%削減に向けた取組み ※2 | 33%~50% |
| エンゲージメント指数 ※3 (実施するグループ会社含む) | 肯定的回答率の 維持・向上 |

※1 2027年度想定為替レート 1USD=130円

※2 2021年度を基準年度とし、2030年度に50%削減目標を公表済

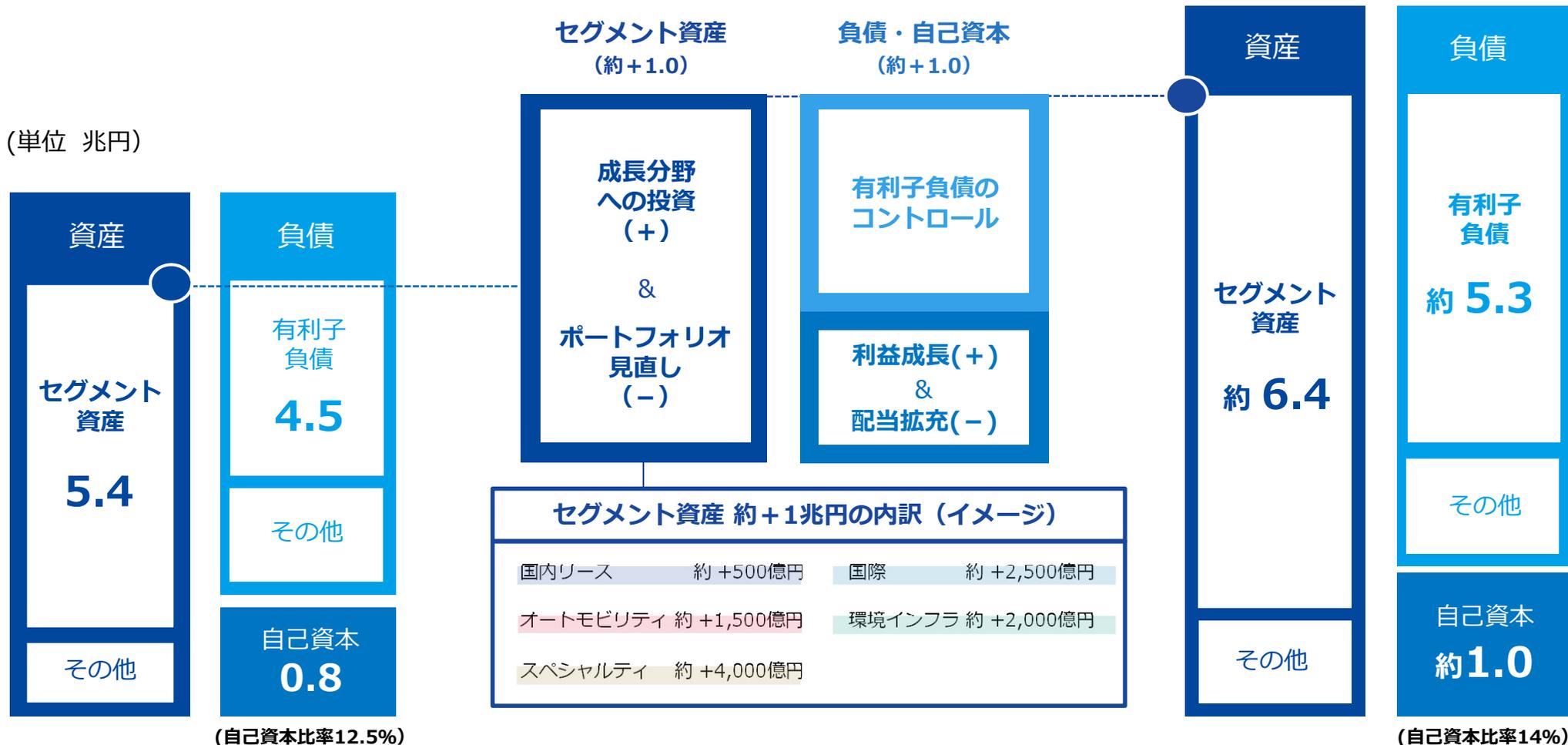
※3 2022年TC個社実施の従業員エンゲージメント調査

肯定的回答率：63%（選択式設問において肯定的な回答を集計）

バランスシートマネジメント



(単位 兆円)



参考資料⑥ データ集

当資料における掲載の他に、当社HPのIRライブラリーにおいて
DATA BOOK（エクセル形式）を四半期決算ごとに開示しています。
<https://www.tokyocentury.co.jp/jp/ir/library/2023.html>

損益計算書

(単位：億円)

| | 項番 | 2022年度 実績 | 2023年度 実績 | (単位：億円) | |
|------------------------|-----------|--------------|--------------|------------|--------------|
| | | | | 前期比 | 増減率 |
| 売上高 | 1 | 13,250 | 13,461 | 212 | 1.6% |
| 売上原価 | 2 | 10,995 | 10,929 | -65 | -0.6% |
| 資金原価 | 3 | 677 | 1,019 | 343 | 50.6% |
| 売上総利益 | 4 | 2,255 | 2,532 | 277 | 12.3% |
| 販売費及び一般管理費 | 5 | 1,343 | 1,490 | 147 | 10.9% |
| 人件費 | 6 | 762 | 839 | 77 | 10.1% |
| 物件費 | 7 | 575 | 623 | 48 | 8.4% |
| 貸倒費用 | 8 | 5 | 27 | 22 | 402.9% |
| 営業利益 | 9 | 912 | 1,042 | 130 | 14.3% |
| 営業外損益 | 10 | 150 | 131 | -19 | -12.7% |
| 経常利益 | 11 | 1,062 | 1,173 | 111 | 10.5% |
| 特別損益 | 12 | -706 | 7 | 713 | - |
| 税金等調整前当期純利益 | 13 | 356 | 1,180 | 824 | 231.5% |
| 法人税等 | 14 | 211 | 355 | 144 | 68.2% |
| 当期純利益 | 15 | 145 | 825 | 680 | 468.7% |
| 非支配株主に帰属する当期純利益 | 16 | 97 | 104 | 6 | 6.6% |
| 親会社株主に帰属する当期純利益 | 17 | 48 | 721 | 674 | - |

主な増減要因

■ 売上総利益

国際事業分野、オートモビリティ事業分野を主因に増益

■ 販売費及び一般管理費

人件費及び物件費が国際事業分野、オートモビリティ事業分野を主因に増加

■ 営業外損益

支払利息の増加および受取配当金の減少を主因に減益

■ 経常利益

スペシャルティ事業分野の売却益が減少したものの、国際事業分野の回復、オートモビリティの伸長等により増益

■ 親会社株主に帰属する当期純利益

前期計上のロシア関連損失580億円剥落等により増益

貸借対照表

(単位：億円)

| | 項番 | 2023年 3月末 | 2024年 3月末 | | |
|--------------|-----------|---------------|---------------|--------------|--------------|
| | | | | 前期末比 | 増減率 |
| 資産合計 | 1 | 60,821 | 64,609 | 3,788 | 6.2% |
| 流動資産 | 2 | 29,968 | 29,389 | -579 | -1.9% |
| 固定資産等 | 3 | 30,853 | 35,221 | 4,367 | 14.2% |
| 貸貸資産 | 4 | 22,325 | 24,988 | 2,663 | 11.9% |
| 貸貸資産前渡金 | 5 | 811 | 940 | 128 | 15.8% |
| その他の営業資産 | 6 | 2,150 | 2,449 | 300 | 13.9% |
| 投資有価証券 | 7 | 3,257 | 4,042 | 784 | 24.1% |
| その他 | 8 | 2,310 | 2,802 | 492 | 21.3% |
| 負債合計 | 9 | 51,931 | 54,498 | 2,566 | 4.9% |
| 流動負債 | 10 | 21,062 | 21,421 | 359 | 1.7% |
| 固定負債 | 11 | 30,869 | 33,077 | 2,207 | 7.2% |
| 純資産合計 | 12 | 8,890 | 10,112 | 1,222 | 13.7% |
| 自己資本 | 13 | 7,616 | 8,722 | 1,106 | 14.5% |
| 非支配株主持分等 | 14 | 1,274 | 1,389 | 116 | 9.1% |

主な増減要因

■ 固定資産等

貸貸資産

主としてACGの航空機リース資産が為替の影響により増加

有利子負債の状況

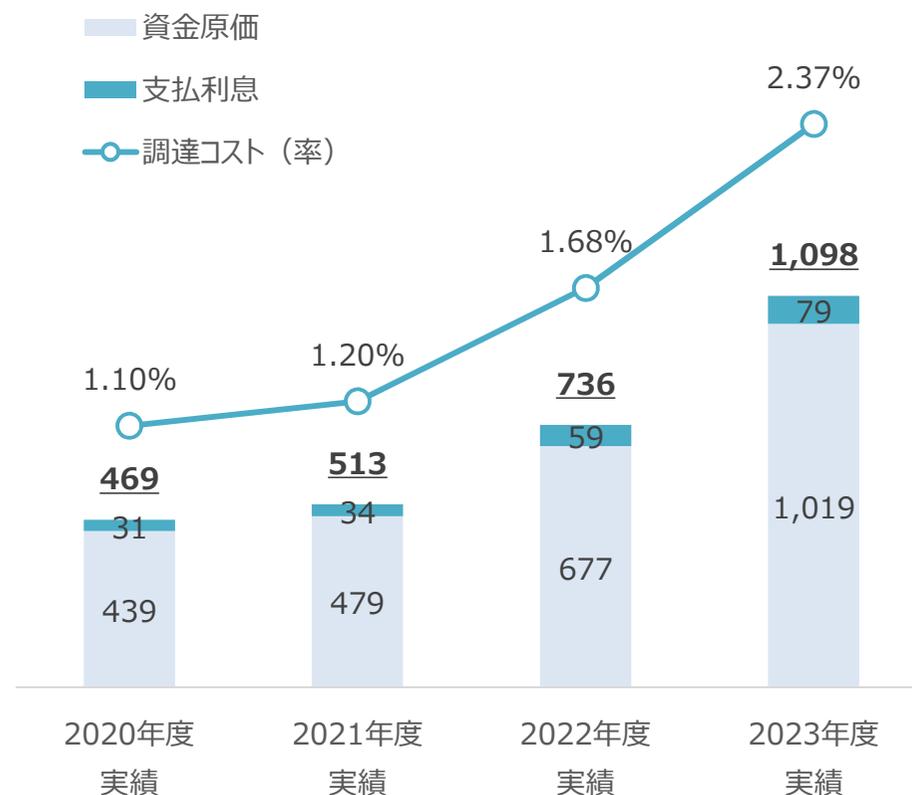
有利子負債残高

(単位:億円)

| | 項番 | 2022年 3月末 | 2023年 3月末 | 2024年 3月末 | | |
|--------------|----------|---------------|---------------|---------------|--------------|-------------|
| | | | | | 前期末比 | 増減率 |
| 有利子負債 | 1 | 42,474 | 45,147 | 47,490 | 2,343 | 5.2% |
| 円貨 | 2 | 26,639 | 26,286 | 25,742 | -544 | -2.1% |
| 外貨 | 3 | 15,835 | 18,861 | 21,748 | 2,887 | 15.3% |
| (外貨比率) | 4 | 37.3% | 41.8% | 45.8% | 4.0pt | |
| マル・パ・パ | 5 | 3,715 | 3,523 | 3,436 | -87 | -2.5% |
| 円貨 | 6 | 2,896 | 2,717 | 2,287 | -430 | -15.8% |
| 外貨 | 7 | 819 | 806 | 1,149 | 343 | 42.6% |
| 社債 | 8 | 10,001 | 10,527 | 12,194 | 1,667 | 15.8% |
| 円貨 | 9 | 4,015 | 3,726 | 3,726 | 0 | 0.0% |
| 外貨 | 10 | 5,986 | 6,801 | 8,468 | 1,667 | 24.5% |
| 債権流動化 | 11 | 314 | 258 | 153 | -105 | -40.7% |
| 借入金 | 12 | 28,444 | 30,839 | 31,707 | 868 | 2.8% |
| 円貨 | 13 | 19,414 | 19,585 | 19,576 | -9 | -0.0% |
| 外貨 | 14 | 9,030 | 11,254 | 12,131 | 877 | 7.8% |
| 直接調達比率 | 15 | 33.0% | 31.7% | 33.2% | 1.5pt | |
| 長期調達比率 | 16 | 84.5% | 85.7% | 83.9% | -1.8pt | |

調達コスト ※1 2

(単位:億円)



※1 資金調達に要する費用等のうち、営業取引に係る費用は、営業費用として資金原価に計上し、営業取引以外に係る費用については、営業外費用の支払利息に計上しております。

※2 調達コスト (率) = 調達コスト (資金原価 + 支払利息) ÷ { (前期末有利子負債残高 + 当期末有利子負債残高) ÷ 2 }

オートモビリティ事業分野 セグメント資産残高・実行高の内訳

セグメント資産残高は、OALの持分法適用関連会社化を主因に1,326億円の減少

(単位：億円)

| | | 2020年3月末 | 2021年3月末 | 2022年3月末 | 2023年3月末 | 2024年3月末 | 前期末比 |
|------------------|-----|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| セグメント資産残高 | | 6,312 | 6,295 | 6,118 | 6,116 | 4,790 | -1,326 |
| NCS | | 3,785 | 3,712 | 3,593 | 3,483 | 3,605 | 122 |
| | 構成比 | 59.9% | 58.9% | 58.7% | 57.0% | 75.2% | |
| NRS | | 528 | 457 | 403 | 447 | 440 | -7 |
| | 構成比 | 8.4% | 7.3% | 6.6% | 7.3% | 9.2% | |
| OAL | | 2,107 | 2,140 | 2,117 | 2,165 | 722 | -1,443 |
| | 構成比 | 33.4% | 34.0% | 34.6% | 35.4% | 15.1% | |
| その他 ※1 | | -107 | -14 | 5 | 21 | 23 | 2 |
| | 構成比 | -1.7% | -0.2% | 0.1% | 0.3% | 0.5% | |

※1 オートモビリティ事業分野間の調整

(単位：億円)

| | 2019年度 実績 | 2020年度 実績 | 2021年度 実績 | 2022年度 実績 | 2023年度 実績 | 前期比 | 増減率 |
|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----|-------|
| NCS実行高（車両購入額）※2 | 1,417 | 1,205 | 1,094 | 1,051 | 1,311 | 261 | 24.8% |

※2 NRSの主力事業は、資産稼働率を重視したレンタカービジネスであるため、OALは、持分法適用関連会社であるため、実行高（車両購入額）は記載しておりません。

スペシャルティ事業分野 セグメント資産残高の内訳

為替要因に加え、不動産・航空機資産の増加を主因として前期末比3,347億円の増加

(単位：億円)

| | | 2020年3月末 | 2021年3月末 | 2022年3月末 | 2023年3月末 | 2024年3月末 | 前期末比 |
|-----------|-----|----------|----------|----------|----------|----------|----------------------|
| セグメント資産残高 | | 20,087 | 20,344 | 21,525 | 24,906 | 28,253 | 3,347 為替要因 +1,384 |
| 航空機 | | 13,808 | 13,631 | 14,808 | 17,376 | 19,359 | 1,983 |
| | 構成比 | 68.7% | 67.0% | 68.9% | 69.8% | 68.5% | 為替要因 +1,228 |
| 船舶 | | 1,243 | 1,164 | 1,000 | 933 | 869 | -64 |
| | 構成比 | 6.2% | 5.7% | 4.6% | 3.7% | 3.1% | 為替要因 +8 |
| 不動産 | | 4,299 | 4,623 | 4,847 | 5,599 | 6,755 | 1,156 |
| | 構成比 | 21.4% | 22.7% | 22.5% | 22.5% | 23.9% | 為替要因 +142 |
| 事業投資等 ※ | | 737 | 926 | 870 | 998 | 1,270 | 272 |
| | 構成比 | 3.7% | 4.6% | 4.0% | 4.0% | 4.5% | 為替要因 +7 |

※ 事業投資等は、プリンシパル・インベストメント、ファクタリング等

国際事業分野 セグメント資産残高の内訳

米州・欧州の増加により前期末比1,670億円の増加

(単位：億円)

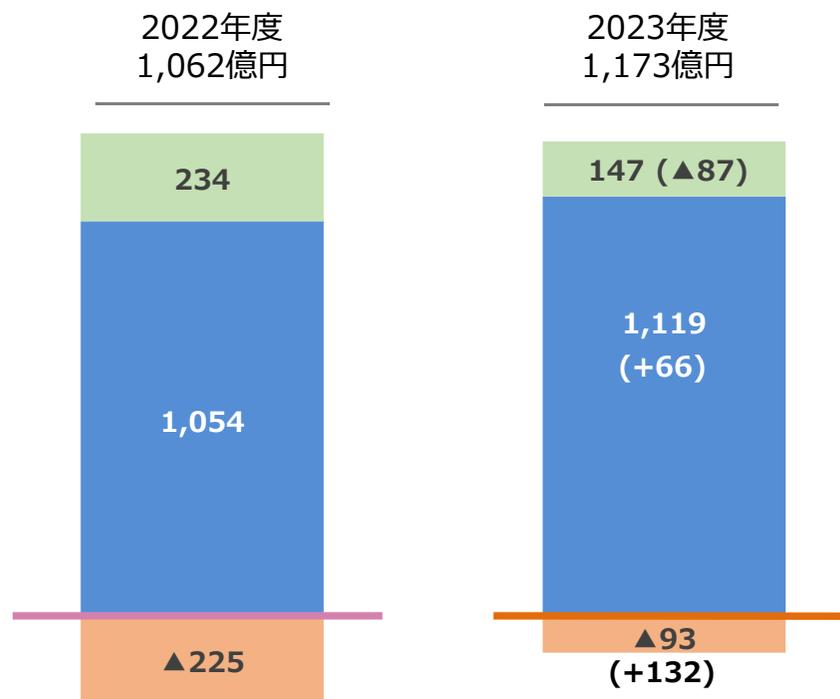
| | 2020年3月末 | 2021年3月末 | 2022年3月末 | 2023年3月末 | 2024年3月末 | 前期末比 |
|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------------|
| セグメント資産残高 | 5,106 | 4,831 | 5,571 | 6,557 | 8,227 | 1,670 為替要因 +516 |
| アジア計 | 2,317 | 2,155 | 2,273 | 2,210 | 2,341 | 131 |
| 構成比 | 45.4% | 44.6% | 40.8% | 33.7% | 28.5% | 為替要因 +173 |
| アセアン | 1,993 | 1,969 | 2,122 | 2,102 | 2,257 | 155 |
| 構成比 | 39.0% | 40.7% | 38.1% | 32.1% | 27.4% | 為替要因 +170 |
| 東アジア | 324 | 187 | 151 | 108 | 84 | -24 |
| 構成比 | 6.4% | 3.9% | 2.7% | 1.6% | 1.1% | 為替要因 +2 |
| 米州・欧州 | 2,789 | 2,676 | 3,298 | 4,346 | 5,886 | 1,539 |
| 構成比 | 54.6% | 55.4% | 59.2% | 66.3% | 71.5% | 為替要因 +343 |
| セグメント資産残高 (除くCSIノンリコース) | 3,539 | 3,359 | 3,894 | 4,405 | 5,536 | 1,131 |

ベース収益・売却益・減損等（経常利益の内訳）

ベース収益は、前期比66億円増加の1,119億円

前期比

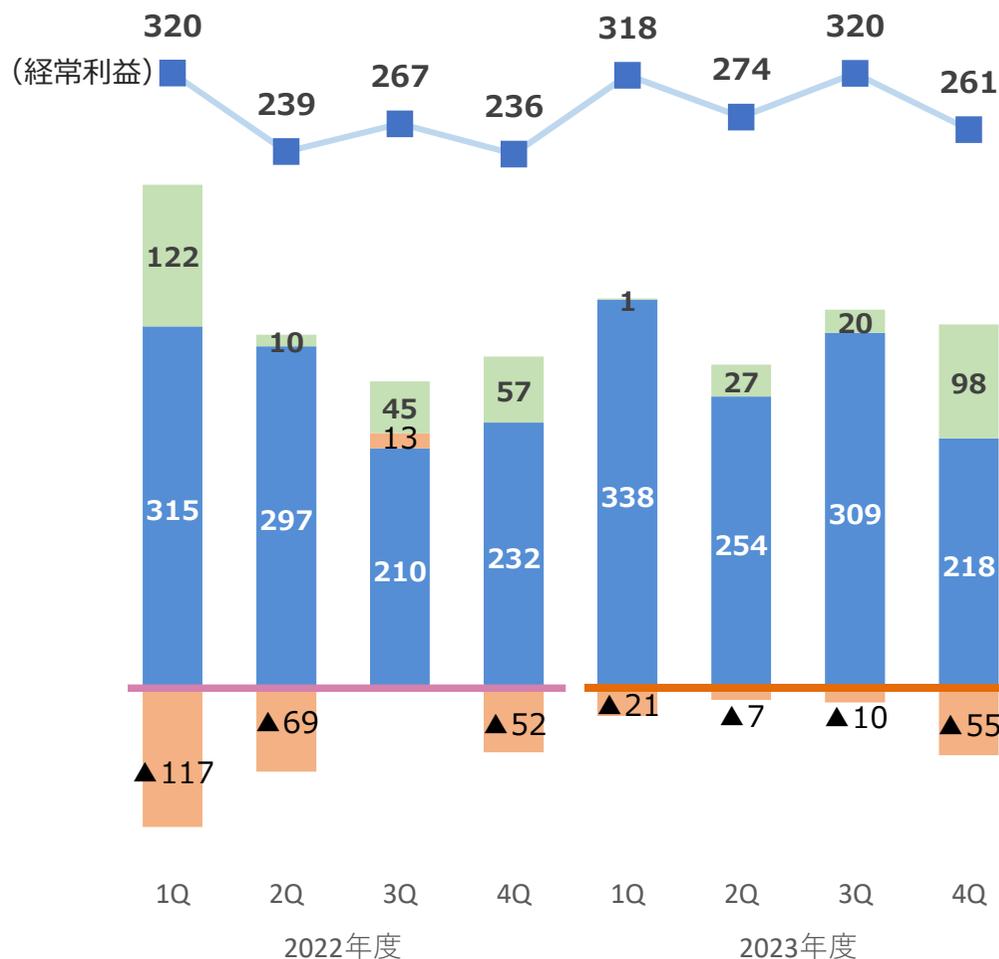
■ ベース収益 ■ 売却益※ ■ 減損・貸倒・営業投資有価証券評価損益等



() 内は前期比

四半期別推移

(単位：億円)



※ 売却益の集計対象：不動産売却損益、営業投資有価証券の売却損益

事業分野別経常利益の内訳（ベース収益・売却益・減損等）

NRSなどの寄与により、オートモビリティ・スペシャルティ事業分野のベース収益が拡大

（単位：億円）

| | 2022年度 | | | | | 2023年度 | | | | | 前期比 |
|----------------|------------|------------|------------|------------|--------------|------------|------------|------------|------------|--------------|------------|
| | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | 年間合計 | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | 年間合計 | |
| 国内リース事業分野 | 91 | 82 | 68 | 77 | 317 | 88 | 73 | 70 | 90 | 321 | 3 |
| ベース収益 | 92 | 80 | 69 | 78 | 319 | 87 | 74 | 70 | 89 | 320 | 1 |
| 売却益※1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 減損・貸倒等※2 | -2 | 2 | -1 | -1 | -2 | 0 | -0 | -0 | 1 | 0 | 2 |
| オートモビリティ事業分野 | 83 | 77 | 68 | 52 | 280 | 119 | 80 | 82 | 45 | 325 | 46 |
| ベース収益 | 83 | 78 | 65 | 50 | 276 | 119 | 80 | 81 | 44 | 324 | 48 |
| 売却益 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 減損・貸倒等 | -0 | -1 | 3 | 1 | 3 | 0 | -0 | 0 | 1 | 1 | -2 |
| スペシャルティ事業分野 | 223 | 121 | 115 | 111 | 570 | 59 | 113 | 172 | 129 | 474 | -97 |
| ベース収益 | 101 | 120 | 72 | 86 | 379 | 79 | 94 | 162 | 91 | 426 | 47 |
| 売却益 | 122 | 10 | 45 | 47 | 224 | 1 | 27 | 20 | 62 | 111 | -114 |
| 減損・貸倒等 | -0 | -9 | -1 | -23 | -33 | -21 | -9 | -9 | -24 | -63 | -30 |
| 国際事業分野 | -66 | -11 | 28 | 40 | -9 | 42 | 32 | 34 | 57 | 165 | 174 |
| ベース収益 | 49 | 49 | 35 | 36 | 170 | 43 | 31 | 35 | 32 | 141 | -30 |
| 売却益 | - | - | - | 9 | 9 | - | - | - | 36 | 36 | 26 |
| 減損・貸倒等 | -115 | -60 | -8 | -6 | -189 | -1 | 1 | -0 | -11 | -12 | 177 |
| 環境インフラ事業分野 | 17 | 8 | -10 | -11 | 4 | 38 | 17 | -2 | -14 | 38 | 35 |
| ベース収益 | 17 | 8 | 10 | 14 | 50 | 37 | 17 | -2 | 7 | 59 | 9 |
| 売却益 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 減損・貸倒等 | - | - | -21 | -25 | -46 | 1 | -0 | 0 | -22 | -21 | 25 |
| その他 | -28 | -39 | -0 | -32 | -100 | -28 | -41 | -36 | -44 | -150 | -50 |
| ベース収益 | -29 | -38 | -42 | -33 | -141 | -28 | -41 | -36 | -45 | -151 | -10 |
| 売却益 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 減損・貸倒等 | 0 | -1 | 41 | 1 | 42 | -0 | 1 | 0 | 0 | 1 | -40 |
| 経常利益 合計 | 320 | 239 | 267 | 236 | 1,062 | 318 | 274 | 320 | 261 | 1,173 | 111 |
| ベース収益 | 315 | 297 | 210 | 232 | 1,054 | 338 | 254 | 309 | 218 | 1,119 | 66 |
| 売却益 | 122 | 10 | 45 | 57 | 234 | 1 | 27 | 20 | 98 | 147 | -87 |
| 減損・貸倒等 | -117 | -69 | 13 | -52 | -225 | -21 | -7 | -10 | -55 | -93 | 132 |

※1 売却益の集計対象：不動産売却損益、営業投資有価証券の売却損益

※2 減損・貸倒等の集計対象：減損、貸倒費用、営業投資有価証券の評価損益等

主要国内関係会社

| 関係会社 | 事業分野 | 主な業務内容 | 株主 | |
|----------------------|------------|----------------------------|-------|--|
| | | | 当社 | |
| FLCS (株) | 国内リース | 情報関連機器等リース | 80% | 富士通：20% |
| (株) IHIファイナンスサポート | 国内リース | リース、ファイナンス | 66.5% | IHI：33.5% |
| (株) アイテックリース | 国内リース | リース | 85.1% | NHKグループ：14.9% |
| エス・ディー・エル (株) | 国内リース | リース | 100% | |
| EPC Japan (株) | 国内リース | PC等リファービッシュ | 100% | |
| TC月島エネルギーソリューション合同会社 | 国内リース | バイオガス発電による売電事業 | 90% | 月島機械：10% |
| (株) アマダリース | 国内リース | リース | 60% | アマダ：40% |
| NTT・TCリース (株) | ※ 国内リース | リース、ファイナンス | 50% | NTT：40% NTTファイナンス：10% |
| NX・TCリース&ファイナンス (株) | ※ 国内リース | リース、ファイナンス | 49% | NIPPON EXPRESS HD:49% 損害保険ジャパン:2% |
| 伊藤忠TC建機 (株) | ※ 国内リース | 建設機械等の販売およびレンタル事業 | 50% | 伊藤忠商事：50% |
| (株) IBeeT | ※ 国内リース | 分散型電源並びに関連機器のサブスクリプションサービス | 50% | 伊藤忠商事：50% |
| 七ツ島バイオマスパワー合同会社 | ※ 国内リース | 発電事業 | 25.1% | IHI 他7社 |
| ビープラッツ (株) | ※ 国内リース | サブスクリプション事業 | 30.9% | |
| FFGリース (株) | ※ 国内リース | リース | 50% | ふくおかフィナンシャルグループ：50% |
| (株) オリコビジネスリース | ※ 国内リース | リース | 20% | オリエントコーポレーション：80% |
| 日本カーソリューションズ (株) | オートモビリティ | オートリース | 59.5% | NTT：40.5% |
| ニッポンレンタカーサービス (株) | オートモビリティ | レンタカー | 88.6% | ANAホールディングス：11.4% |
| (株) オリコオートリース | ※ オートモビリティ | 個人向けオートリース | 34% | オリエントコーポレーション：66% |
| TC神鋼不動産 (株) | スペシャルティ | 不動産事業 | 70% | 神戸製鋼所：25% 中央日本土地建物：5% |
| TCホテルズ&リゾート軽井沢 (株) | スペシャルティ | ホテル・旅館業 | 100% | |
| TCホテルズ&リゾート別府 (株) | スペシャルティ | ホテル・旅館業 | 100% | |
| TCプロパティソリューションズ (株) | スペシャルティ | 不動産管理 | 100% | |
| 中央日本土地アセットマネジメント (株) | ※ スペシャルティ | 不動産ファンドの運用・組成 | 30% | 中央日本土地建物:70% |
| 京セラTCLソーラー合同会社 | 環境インフラ | 発電事業 | 81% | 京セラ：19% |
| TCLA合同会社 | 環境インフラ | リース | 100% | |
| 周南パワー (株) | 環境インフラ | 発電事業 | 60% | トクヤマ：20% 丸紅クリーンパワー：20% |
| A&Tm (株) | 環境インフラ | 発電事業の運営・維持管理業 | 51% | 東京ガスエンジニアリングソリューションズ：39% 京セラコミュニケーションシステム：10% |
| 東銀リース (株) | ※ その他 | リース、ファイナンス | 25% | MUFG：38.9% 農林中金：25% |

※ 持分法適用関連会社

主要海外関係会社

| 所在地 | 海外関係会社 | 事業分野 | 主な業務内容 | 株主 | |
|--------|--|-----------|---------------------|-------|------------------------------------|
| | | | | 当社 | |
| 米国 | TC Skyward Aviation U.S., Inc. | スペシャルティ | 航空機リース・ファイナンス | 100% | |
| | TC Realty Investments Inc. | スペシャルティ | 不動産投資事業 | 100% | |
| | Aviation Capital Group LLC | スペシャルティ | 航空機リース・ファイナンス | 100% | |
| | GA Telesis, LLC | ※ スペシャルティ | 商業航空機部品・サービス提供 | 49.2% | 全日空商事：10% |
| | Gateway Engine Leasing, LLC | ※ スペシャルティ | 航空機エンジンリース事業 | 20% | GA Telesis：40%、全日空商事：40% |
| アイルランド | TC Skyward Aviation Ireland Ltd. | スペシャルティ | 航空機リース・ファイナンス | 100% | |
| | TC Aviation Capital Ireland Ltd. | スペシャルティ | 航空機リース・ファイナンス | 100% | |
| 中国 | 東瑞盛世利（上海）商業保理有限公司 | 国際 | ファクタリング | 100% | |
| | 大連冰山集団華慧達融資租賃有限公司 | ※ 国際 | ファイナンス、リース | 40% | 冰山集団グループ：60% |
| | 蘇州高新福瑞融資租賃有限公司 | ※ 国際 | ファイナンス、リース | 15.8% | 蘇州市政府系企業：80.2% |
| 台湾 | 統一東京股份有限公司 | ※ 国際 | 自動車・各種動産リース | 49% | 統一企業グループ：51% |
| シンガポール | Tokyo Century Leasing (Singapore) Pte. Ltd. | 国際 | リース | 100% | |
| | Tokyo Century Asia Pte. Ltd. | 国際 | 投資・株式保有およびそれに付随する業務 | 100% | |
| マレーシア | Tokyo Century Capital (Malaysia) Sdn. Bhd. | 国際 | リース | 100% | |
| タイ | TISCO Tokyo Leasing Co., Ltd. | 国際 | リース | 49% | TISCO Financial Group：49% |
| | HTC Leasing Co., Ltd. | 国際 | 建設機械ファイナンス | 70% | 日立建機グループ：30% |
| | TC Advanced Solutions Co., Ltd. | 国際 | 各種サービス提供、買掛金ファクタリング | 59% | |
| | TC Car Solutions (Thailand) Co., Ltd. | 国際 | オートを中心とする金融・サービス | 99% | |
| インドネシア | PT. Tokyo Century Indonesia | 国際 | リース | 85% | Lippoグループ：15% |
| | PT. Hexa Finance Indonesia | ※ 国際 | 建設機械ファイナンス | 20% | 伊藤忠グループ：50%、日立建機グループ：30% |
| フィリピン | BPI Century Tokyo Lease & Finance Corporation | 国際 | リース | 51% | Bank of the Philippine Islands：49% |
| 米国 | CSI Leasing, Inc. | 国際 | 情報通信機器等リース | 100% | |
| | Tokyo Century (USA) Inc. | 国際 | リース | 100% | |
| | AP Equipment Financing (Allegiant Partners Inc.) | 国際 | ファイナンス、リース | 100% | |
| | NTT Global Data Centers CH, LLC | 国際 | データセンター事業 | 80% | NTT DATA：20% |
| | ZAXIS Financial Services Americas, LLC | ※ 国際 | 建設機械ファイナンス | 35% | 伊藤忠グループ：35%、日立建機グループ：30% |

※ 持分法適用関連会社