

OPTIMUS GROUP

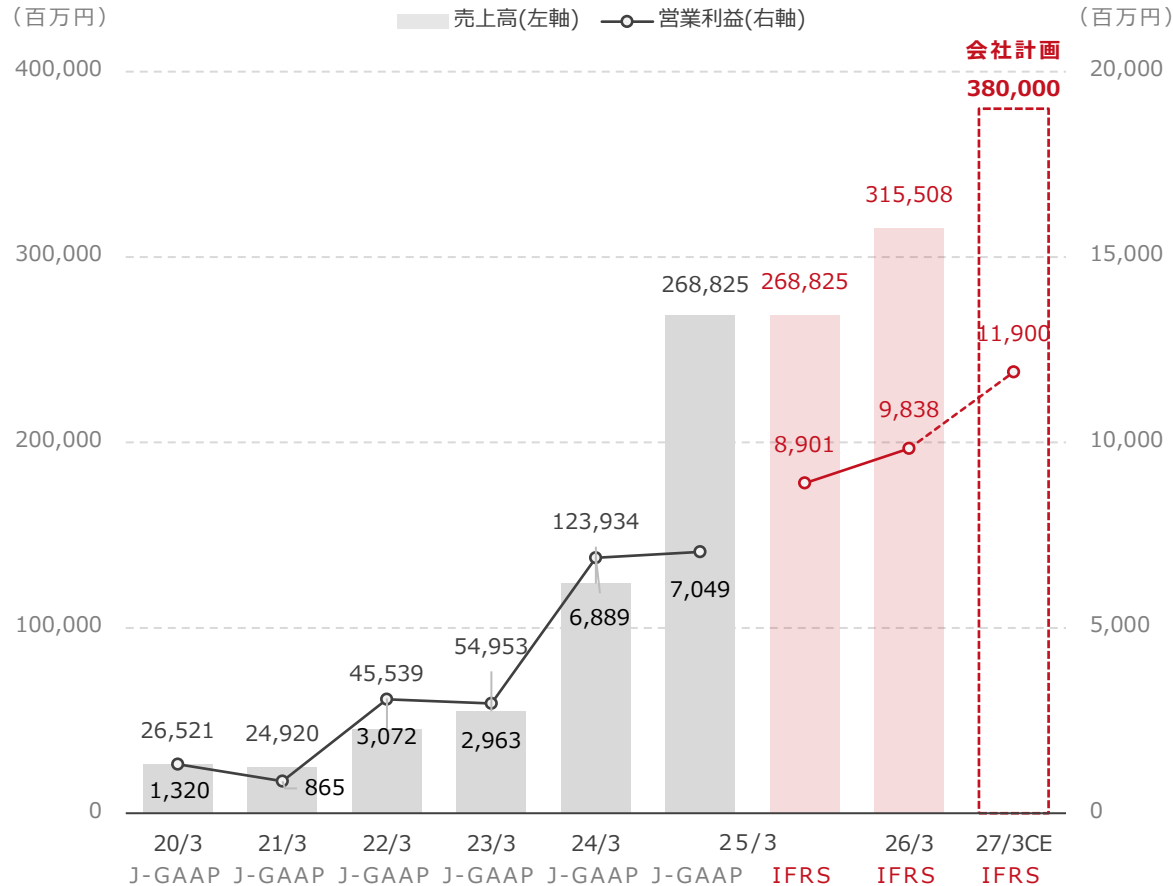
2026年3月期 通期 決算説明資料

証券コード：9268 2026年5月15日



決算ハイライト | 通期業績

売上高と営業利益の年次推移



注：修正ネットD/Eレシオおよび修正自己資本比率は、実質的に運転資本と見做せるフロアプランローンを調整した修正値を参照している。

IFRS (百万円)	25/3期	26/3期		27/3期	
	実績	実績	YoY,%	会社計画	YoY,%
売上高	268,825	315,508	+17.4	380,000	+20.4
営業利益	8,901	9,838	+10.5	11,900	+21.0
税引前利益	2,920	4,496	+54.0	5,000	+11.2
親会社株主利益	1,305	2,470	+89.2	3,200	+29.6
EPS (円)	19.83	36.16	+82.3	46.75	+29.3
DPS (円)	18.00	18.00	+0.0	18.00	+0.0
修正ネットD/Eレシオ*	3.12x	2.23x	-	-	-
自己資本比率	15.4%	19.6%	-	-	-
修正自己資本比率*	18.9%	24.7%	-	-	-

26/3 通期実績

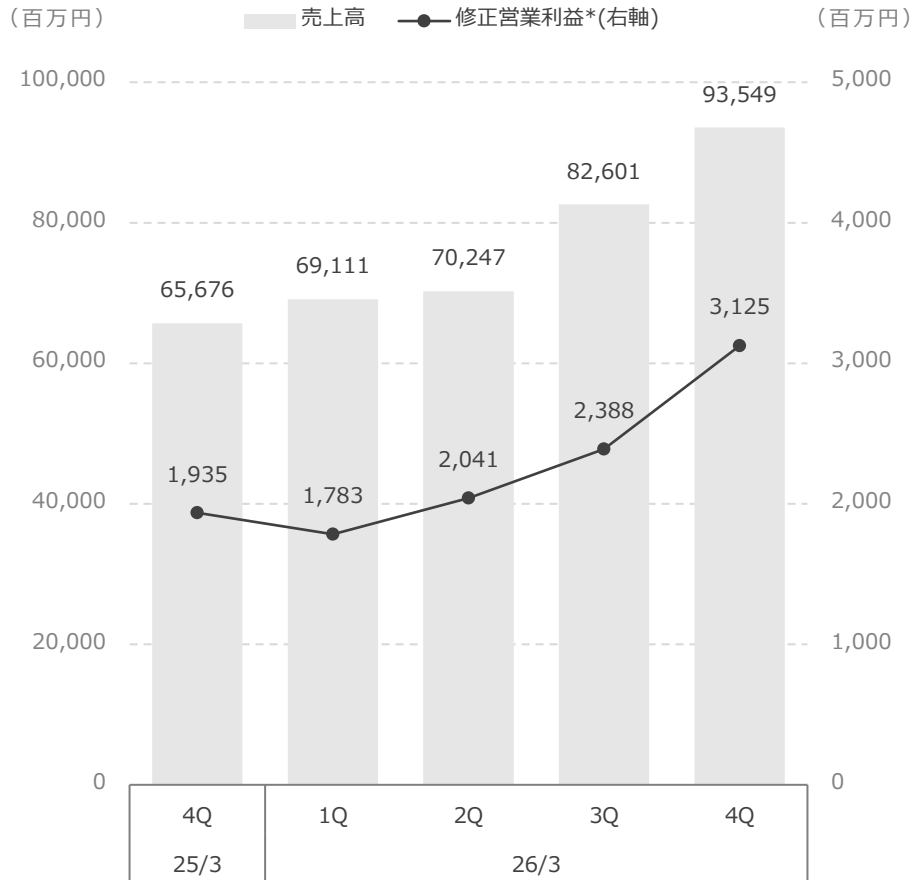
- 売上高は前期比 **+17.4%** の3,155億円だった。期初計画2,880億円を **9.6%上回った**。総じて、各地域の取扱台数は計画をやや下回ったものの、単価向上と円安効果（前期比では横ばいだが計画比では円安に振れた）で超過相殺した。なお、売上高は会計基準変更に伴う影響はない。
- 営業利益はIFRS基準で前期比 **+10.5%** の98億円だった。IFRS計画値102億円を **3.5%下回った**。各地域の取扱台数やAutopactの粗利率が当初計画をやや下回った影響を受けた。
- 修正ネットD/Eレシオ*は25/3末の3.12倍から26/3末に **2.23倍まで改善**した。26/3末に実施した永久劣後特約付ローンによる資金調達102.6億円（ディールフィー等を除く）がIFRSでは資本算入される上、着実な収益改善で利益剰余金が積み上がり、財務体質が改善した。

27/3 通期計画

- 売上高は前期比 **+20.4%** の3,800億円、営業利益は同 **+21.0%** の119億円、親会社株主利益は同 **+29.6%** の32億円を計画する。NZ市況改善に連れた収益回復、欧州その他地域への中古車輸出や検査拡充による収益上積みが全社業績を牽引する。一方、AUビジネスは慎重な見通しとした。なお、為替前提は概ね26/3期通期実績と同水準で織り込んでおり、大きな差異はない。
- 27/3期の通期配当金は18.00円（中間=8円、期末=10円）と見込む。**永久劣後特約付ローンの資本算入を除く修正株主資本に対し、中期経営方針で掲げるDOE4.5%を適用**し算出した値である。

決算ハイライト | 四半期業績

売上高と修正営業利益の四半期推移



全社業績

売上高 (26/1-3) 93,549 百万円 YoY +42.4%	売上総利益 (26/1-3) 14,026 百万円 YoY +31.0%	修正営業利益* (26/1-3) 3,125 百万円 YoY +61.5%	修正ネットD/Eレシオ 25/3末 = 3.12x 26/3末 = 2.23x
--	--	---	--

オーストラリアKPI

AU 販売台数 (26/1-3) 10,515 台 YoY +22.6%	AU 輸送台数 (26/1-3) 135,954 台 YoY △27.3%
--	---

ニュージーランド・欧州その他KPI

NZ 輸出台数 (26/1-3) 9,585 台 YoY +38.8%	欧州他 輸出台数 (26/1-3) 5,548 台 YoY +122.9%
---	---

26年1-3月期実績

- 売上高は935億円 (YoY **+42.4%**、QoQ **+13.3%**)、修正営業利益は31億円 (YoY **+61.5%**、QoQ **+30.9%**) だった。Autopactの新規連結効果に加え、NZビジネスが1-3月期から急回復し始めたことで、売上高・収益性ともに大きく改善した。
- Autopactの売上高は、YoYではM&Aの新規連結効果が寄与した。一方、QoQでは現地通貨ベースで概ね横ばい圏だった。3Qにフリート収入増からミックスが悪化し低下していた粗利率は、4Q単で2Q単同水準への回復が確認できた。依然としてAUディーラービジネスの需給環境は緩慢な状況が続いているが、一定の収益性を確保できている。
- NZ向け輸出台数は9,585台 (YoY **+38.8%**、QoQ **+26.4%**) と大きく回復、単価上昇もあり大きく収益改善した。NZビジネスは日本仕入→NZ販売まで一気通貫したバリューチェーンを敷いており、回復期の全社利益貢献は大きい。月を追うごとに段階的に回復しているため、検査・サービスなど後工程の収益取込は、輸出入事業ほど十分ではない。
- また、更なる収益拡大や事業分散を目的に注力している欧州他への輸出台数も、5,548台 (YoY **+122.9%**、QoQ **+14.6%**) と、引き続き伸長した。

注：四半期業績はIFRS基準の数値精査が未了である。そのため、各四半期のJ-GAAPおよびIFRS売上総利益からのれん償却費以外の販管費を引算した値を修正営業利益と定義し表記している。売上総利益段階までは会計基準による差異がほぼ無い。IFRSでは売上総利益から営業利益までの加減算項目として、販管費の他にその他損益があるため、四半期別の修正営業利益の総和はIFRS営業利益と一致しない点に留意されたい。

IFRS任意適用に係る留意事項

○ 適用範囲と主な差異

損益計算書		24/3期	25/3期	26/3期
適用範囲		×	●	●
主な差異	のれんの非償却化 ※金額はJ-GAAPとの差異	—	+19.4億円	+23.5億円
	一部損益項目の組替	—	—	—

貸借対照表		24/4/1	25/3末	26/3末
適用範囲		●	●	●
主な差異	のれん償却額の足し戻し	—	●	●
	上記による利益剰余金加算	—	●	●
	為替換算調整勘定リセット	●	—	—
	M&AにかかるNCI プット・オプションの調整	●	●	—
	オペレーティング・リース のオンバランス化	●	●	●

○ 損益計算書

項目 (百万円)	25/3期	
	J-GAAP	IFRS
売上高	268,825	268,825
売上原価	△225,224	△225,218
売上総利益	43,600	43,607
販管費	△36,551	△34,673
その他の収益	-	+126
その他の費用	-	△159
営業利益	7,048	8,901
金融収益	335	345
金融費用	△5,056	△6,231
持分法投資損益	△95	△96
営業外損益	△1,087	-
特別損益	△27	-
税引前利益	1,118	2,920
法人税等	△1,153	△1,106
当期純利益	△34	1,814
非支配株主持分	△449	△508
親会社株主持分	△483	1,305
EPS (円)	△7.35	19.83
ROE (%)	△2.2	5.9

○ 貸借対照表

項目 (百万円)	2024/4/1		2025/3/31	
	J-GAAP	IFRS	J-GAAP	IFRS
資産合計	137,578	138,962	159,469	163,088
流動資産	90,711	83,933	90,973	84,355
非流動資産	46,867	55,029	68,495	78,733
有形固定資産	7,279	7,331	15,291	15,310
使用権資産	12,352	13,210	25,958	27,217
のれん	22,433	22,812	21,558	23,738
その他	4,800	11,677	5,685	12,467
負債合計	114,453	116,666	134,005	136,775
流動負債	99,105	100,495	91,038	92,683
短期有利子負債	88,198	88,262	79,004	79,237
その他	10,904	12,233	12,030	13,446
非流動負債	15,347	16,171	42,966	44,092
長期有利子負債	13,918	14,607	41,463	42,425
その他	1,427	1,564	1,501	1,667
資本合計	23,125	22,296	25,463	26,313
株主資本	18,512	19,500	23,714	26,082
その他資本構成要素	1,046	-	118	△1,005
非支配株主持分	3,566	2,796	1,630	1,237
自己資本比率 (%)	14.2	15.4	14.9	19.6

注：26/3期4Q決算発表より、会計基準をJ-GAAP→IFRSに変更している。上記では遡及適用した値を表記している。項目名はIFRS表記を優先しており、一部のJ-GAAP特有の項目はIFRSの類似する項目に読み替えている。

事業

ニュージーランド	オーストラリア	欧州その他地域	外部成長戦略
<p>マーケットシェア (26/3期)</p> <p>39.4%</p> <p>ニュージーランド向け中古車輸出で 圧倒的なマーケットシェア</p>	<p>ディーラー拠点数</p> <p>約 150 拠点</p> <p>約40の自動車ブランドを扱う 同国トップクラスのシェア</p>	<p>欧州他への中古車輸出売上高 3カ年CAGR</p> <p>+ 64.9%</p> <p>欧州その他地域への中古車輸出売上高過 去3カ年で高い成長を実現</p>	<p>M & A</p> <p>計 6 件</p> <p>24/3期以降にM&Aを積極実施 規模の経済確保と業容拡大を進める</p>

財務

成長性	安定性	健全性	株主還元
<p>売上高 5カ年CAGR</p> <p>+ 66.1%</p> <p>他地域展開とM&A推進で 高成長を実現 (21/3~26/3期)</p>	<p>多層展開</p> <p>事業×地域</p> <p>短期的な収益変動を相互補完する 多層的成長ポートフォリオを構築</p>	<p>修正ネットD/Eレシオ*</p> <p>2.23X</p> <p>フロアプランローンを除くと ネットD/Eレシオは健全水準を確保</p>	<p>株主資本DOE*</p> <p>4.5%</p> <p>安定的に配当金が積み上がりやすい 株主資本DOEを採用し、積極還元</p>

注：ニュージーランド「自動車産業協会（MIA）」資料をもとに当社の輸入中古車におけるシェアを算出し作成した。なお、分母は日本からの輸入台数としている。ニュージーランドの中古車輸入台数の95%超は、日本からの輸出が占めている。
欧州その他地域向け売上高は、国内仕入→輸出販売を手掛ける(株)日貿の地域別輸出売上高データを元に作成した。株主資本DOEは、永久劣後特約付きローンを除く修正株主資本を参照している。

agenda

1. コーポレートハイライト p.07
2. 26/3期 通期決算 全社実績 p.15
3. 27/3期 通期計画と中計進捗状況 p.29
4. Appendix p.40
 - ・ 基本情報 p.41
 - ・ 市場環境 p.47
 - ・ 競争優位性 p.54
 - ・ M&A実績 p.59



1 コーポレートハイライト





自動車の ライフサイクルに寄り添う

“クロスボーダー・カンパニー”

自動車は、製造されて以降のライフサイクルが長い

自動車に関する総合的なサービスを提供 (開発・製造除く)

会社名	株式会社オプティマスグループ（証券コード：9268）
設立	1988年4月（株式会社日貿・ジャパントレーディング） 2015年1月（株式会社オプティマスグループ）
代表取締役社長	山中 信哉
本社	東京都港区浜松町2-4-1 世界貿易センタービル南館15階
連結子会社	62 社（国内4社、海外58社） 2026年3月31日現在
従業員数	2,755 名（連結） 32名（単体） 2026年3月31日現在
事業内容	グループ会社の推進する自動車総合サービス（輸出入、物流、検査、サービス、小売/卸売）の経営管理及びそれに付随する業務

経営理念

正しく公平な経営により、最善の貢献を図る

グループビジョン

- 楽しく安全な移動手段と、一人一人に最適なサービスを提供する事業を究める
- 新しい価値や革新的なサービスを創り出し、未来に向かって事業を拓く
- すべてのステークホルダーと自然との共栄を図り、世界人としてグローバル社会の発展に貢献する



事業と地域の多層展開で、**相互補完型**の成長ポートフォリオを構築

小売・卸売

オーストラリアのディーラー拠点数

拠点数

約 **150** 拠点

約40の自動車ブランドを取り扱う

ニュージーランド オーストラリア

輸出入

ニュージーランドの中古車輸入台数

マーケットシェア

39.4%

輸出売上高の2/5はニュージーランド以外

ニュージーランド オーストラリア ヨーロッパ

物流

オーストラリアの自動車物流

マーケットシェア

約 **20~30%**

広大なオーストラリアの国土をカバー

ニュージーランド オーストラリア ヨーロッパ

サービス

ニュージーランドのオンライン中古車売買

マーケットシェア

第2位

ニュージーランド オーストラリア

検査

検査台数の2/3はニュージーランド以外

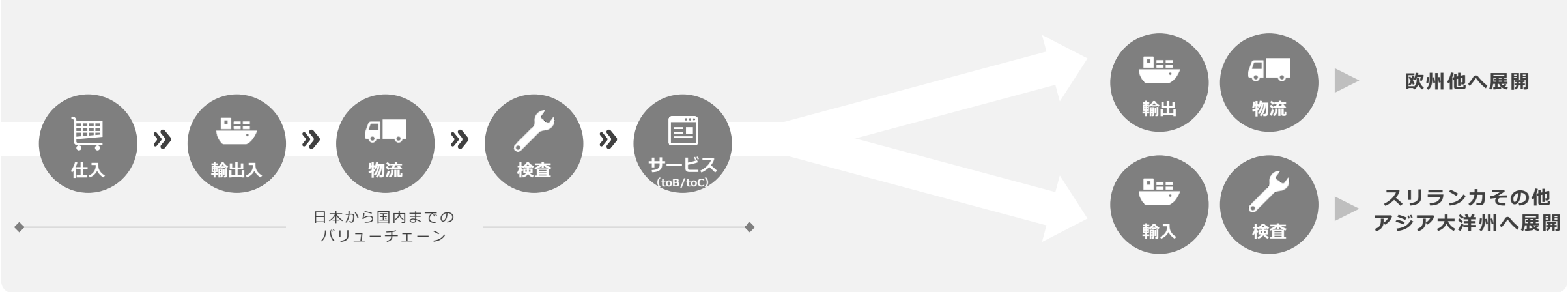
ニュージーランド オーストラリア アジア・大洋州 ヨーロッパ

注：定量数値は26/3期通期実績を参照している。

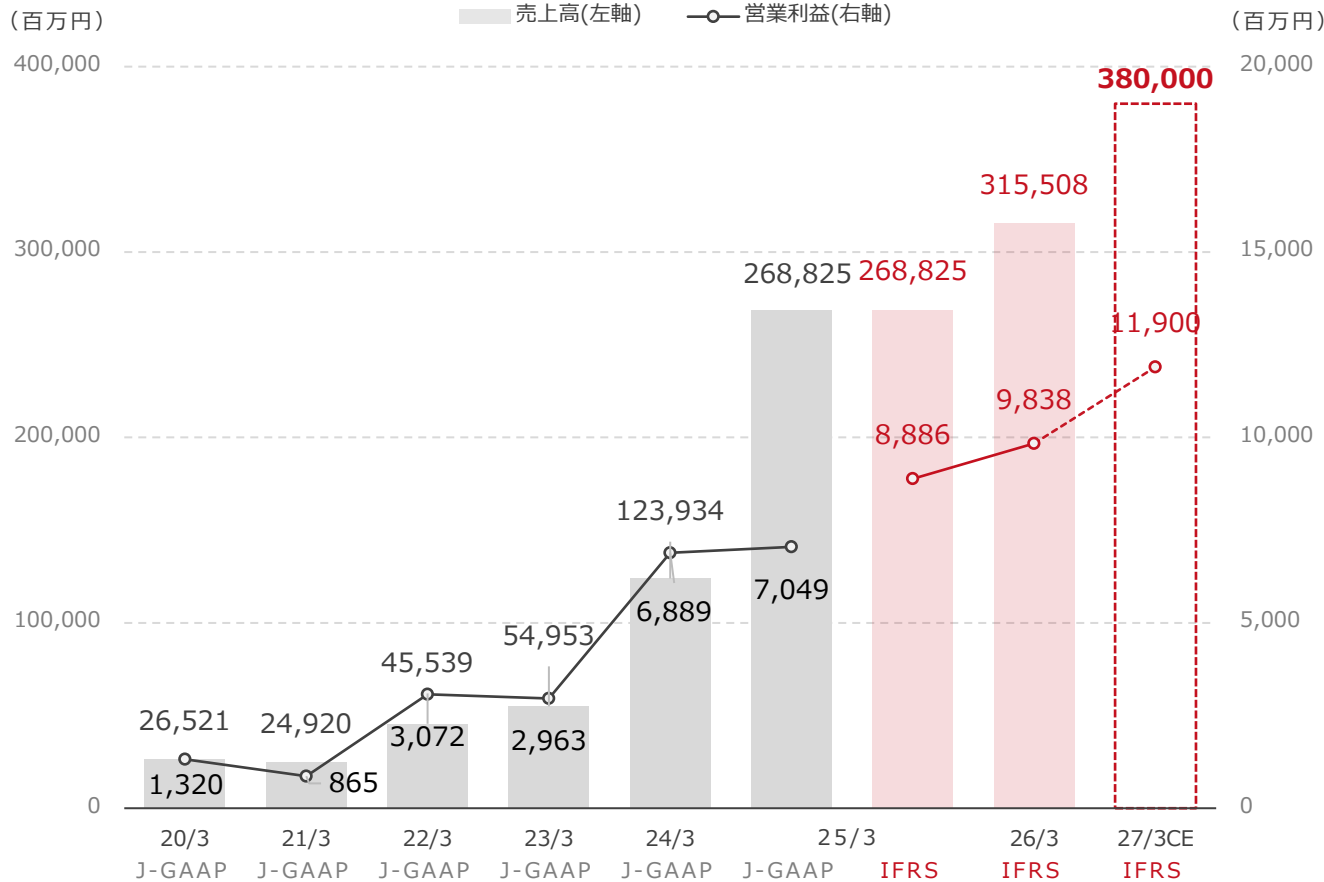
オーストラリア 国内でディーラービジネスを中心に事業展開、ロールアップで規模を拡大



ニュージーランド 一気通貫型のバリューチェーンビジネスで培った機能を他地域へ横展開



売上高と営業利益の年次推移



注：26/3期4Q決算発表より、会計基準をJ-GAAP→IFRSに変更している。25/3期は遡及適用した値を表記している。売上高CAGRは21/3～26/3期の5年間で算出している。売上高は、会計基準変更の影響はない。配当利回りは、27/3期計画 年間配当金18.00円を2026/4/30の株価445円で除算し算出した値である。

収益動向

売上高 (26/3期 通期実績)

3,155 億円

売上高 5カ年CAGR*

66.1 %

事業投資

M&A実績 (24/3期以降)

6 件

M&A先

- AUTOPACT PTY LTD
- Auto Trader Media Group Ltd.
- Autocare Services Pty Ltd
- CD Motor Group
- McCarroll Motors Mudgee
- Keystar Autoworld

株主還元

株主資本DOE*

4.5 %目安

配当利回り*

4.0 %

利益の絶対額と資本効率の**頑健的な水準切り上げ**を目指す (26/3期から3年が目途)

営業利益 (IFRS基準)

15,000+ 百万円

親会社株主利益 (IFRS基準)

6,000+ 百万円

ROE

15.0+ %

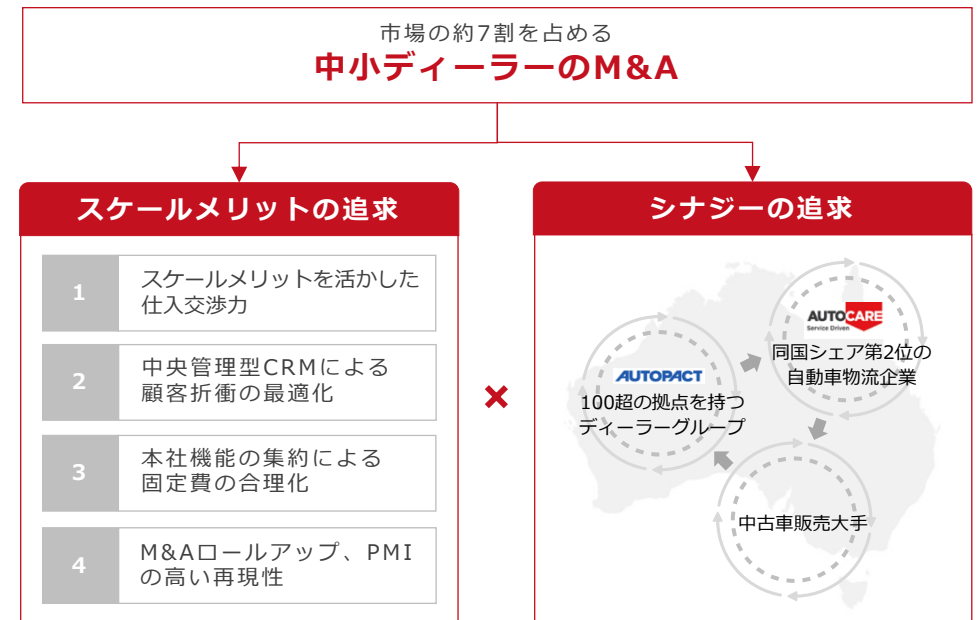
株主資本DOE*

4.5 %目安

収益力の強靱化

	オーストラリア	ニュージーランド他
事業ポートフォリオ	<ul style="list-style-type: none"> 収益機会の多角化 <ul style="list-style-type: none"> 中古車販売大手の中古車取扱ノウハウを活かした、Autopactの中古車販売・下取再販の拡大 保険/部品販売/点検/整備/修理など付帯サービスの収益拡大 顧客ポートフォリオの拡大 <ul style="list-style-type: none"> Autocare × Autopactの顧客クロスセル 中国メーカーを始めとした、市場ニーズを踏まえた新規取扱開始・アロケーション変更 	<ul style="list-style-type: none"> ポートフォリオ分散によるリスク低減 <ul style="list-style-type: none"> UKなどNZ以外の輸出拡大 NZでのCtoC取引仲介の拡大 キャッシュポイントの複層化 <ul style="list-style-type: none"> 日本での中古車仕入～海上輸送～サービス/2次流通までの一気通貫したバリューチェーンモデルの更なる深化 IT/データ活用による顧客管理の強化を通じたBtoC/CtoB/CtoC領域の拡張
コスト構造	<ul style="list-style-type: none"> スケールメリットを活かしたコスト最適化 <ul style="list-style-type: none"> 重複部門の段階的な集約 Autocare(新車物流)の帰り便を活用した中古車輸送コストの合理化 最適資金調達のための管理機能の高度化 <ul style="list-style-type: none"> Autopactの在庫投資適正化とフロアプラン借入に係る支払利息の削減 借入条件やヘッジ手段の適正化 	<ul style="list-style-type: none"> 既存業務の生産性改善 <ul style="list-style-type: none"> システム/プロセス管理の高度化 グループ全体最適の促進 <ul style="list-style-type: none"> グローバルコーポレート機能の拡充 グループ会社連携強化によるコスト削減 事業ポートフォリオ評価の推進

非連続成長の追求



注：株主資本DOEは、2026/3末に公表・実施した永久劣後特約付ローンの資本算入を除く修正株主資本を基準とする算定方式に改める。

株価動向と株主状況

○ 株価の推移



- 27/3期予想EPS = **46.75**円
- 26/3期末実績BPS* = **613.42**円

No.	所有者属性別の状況	所有株式数の割合
1.	金融機関	0.64%
2.	金融商品取引業者	2.09%
3.	その他の法人	3.90%
4.	外国法人等（個人以外）	2.39%
5.	外国法人等（個人）	22.68%
6.	個人その他	57.14%

No.	氏名又は名称	所有株式数の割合*
1.	山中 信哉	18.01%
2.	ロバート・アンドリュー・ヤング	12.26%
3.	マーティン・フレイザー・マッカラック	12.26%
4.	個人	3.34%
5.	HIKARI TSUSHIN INVESTMENTS OKINAWA(株)	2.03%
6.	光通信KK投資事業有限責任組合	1.66%
7.	個人	1.06%
8.	大和証券(株)	0.93%
9.	個人	0.79%
10.	BNY GCM CLIENT ACCOUNT JPRD A C I S G	0.65%

注：大株主の状況の所有株式数の割合は、自己株式を除く発行済み株式数をもとに算出している。株主データは2026年3月末時点を参照した。
26/3期末実績BPSは1株当たり親会社所有者帰属持分の数値を参照した。

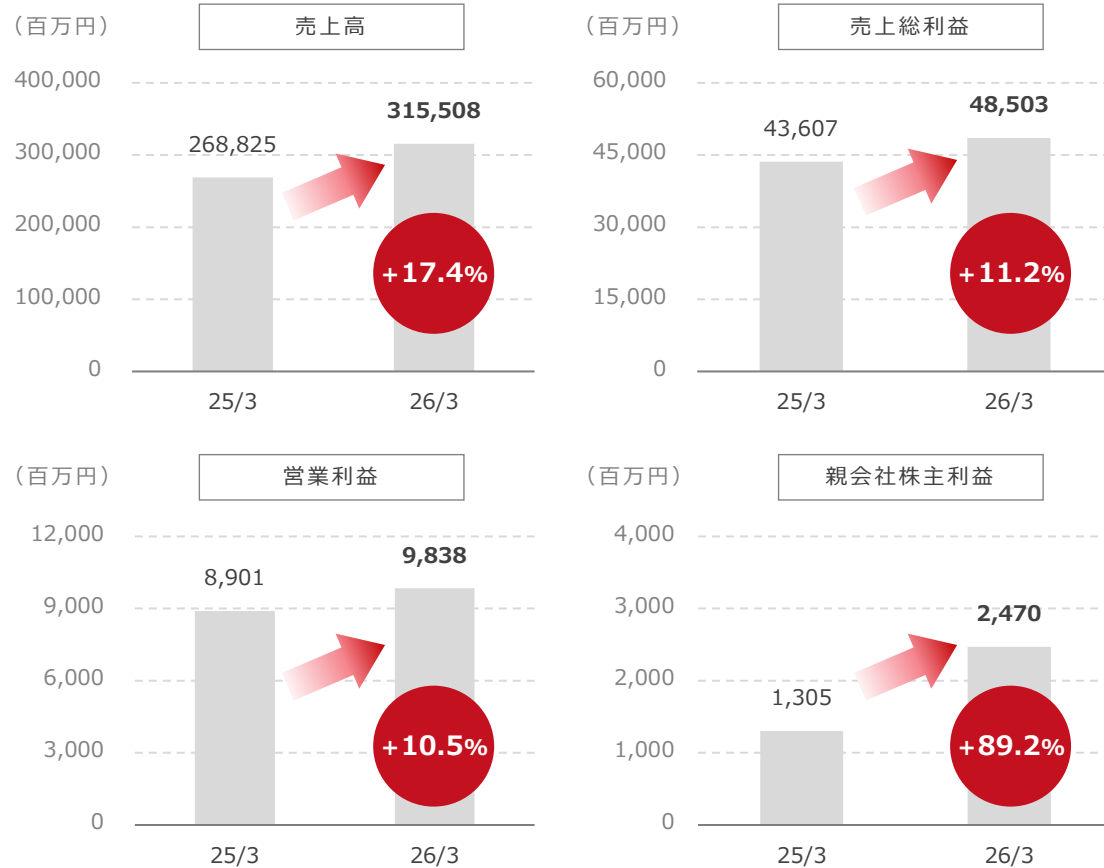


2

26/3期 通期決算 全社実績

通期業績 | 財務サマリー

各段階収益共に前期比**2桁成長**を確保した。降電影響やAU自動車メーカーの供給圧力等で収益性が低下したものの、トップライン増でカバーした。修正ネットD/Eレシオ*も**2.23倍**と健全水準にある。

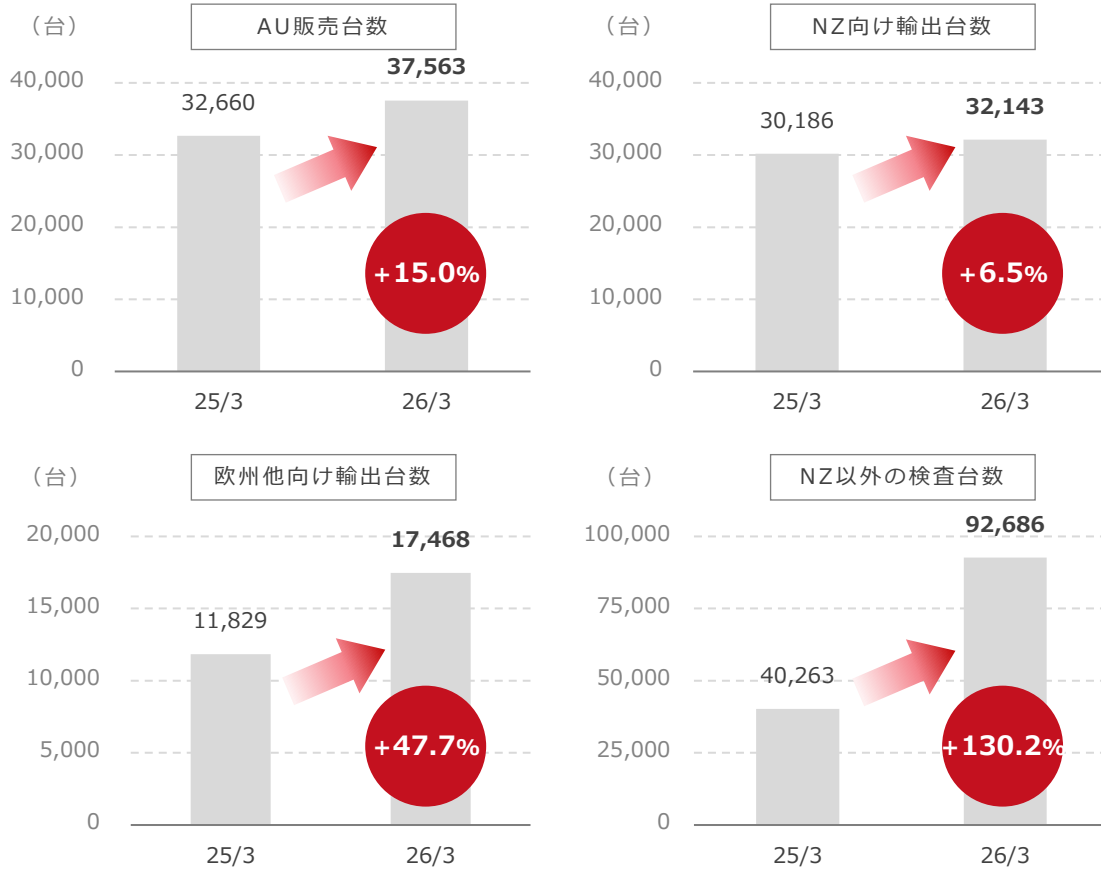


項目 (百万円)	25/3期	26/3期		会社計画*	計画比
	実績	実績	前期比		
売上高	268,825	315,508	+17.4%	288,000	+9.6%
売上総利益	43,607	48,503	+11.2%	-	-
販管費	△34,673	△39,166	+13.0%	-	-
その他の収益	126	683	-	-	-
その他の費用	△159	△182	-	-	-
営業利益	8,901	9,838	+10.5%	10,200	△3.5%
金融収益	345	1,272	-	-	-
金融費用	△6,231	△6,410	-	-	-
持分法投資損益	△96	△204	-	-	-
税引前利益	2,920	4,496	+54.0%	5,900	△23.8%
当期純利益	1,814	2,719	+49.9%	-	-
親会社株主利益	1,305	2,470	+89.2%	3,100	△20.3%
修正ネットD/Eレシオ*	3.12x	2.23x	-	-	-
自己資本比率	15.4%	19.6%	-	-	-
修正自己資本比率*	18.9%	24.7%	-	-	-

注：修正ネットD/Eレシオおよび修正自己資本比率は、実質的に運転資本と見做せるフロアプランローンを調整した修正値を参照している。
26/3期会社計画は、2026年2月13日に修正開示しているが、会計基準変更の反映に留まっており、実態ベースでは期初計画から変更していない値である。

通期業績 | KPIサマリー

主力のAU販売台数、NZ向け輸出台数が堅調に推移した上、事業×地域の多層展開で重視している欧州他向け輸出台数が前期比 **+47.7%**、NZ以外検査台数が同 **+130.2%**と拡大し業績を底上げした。



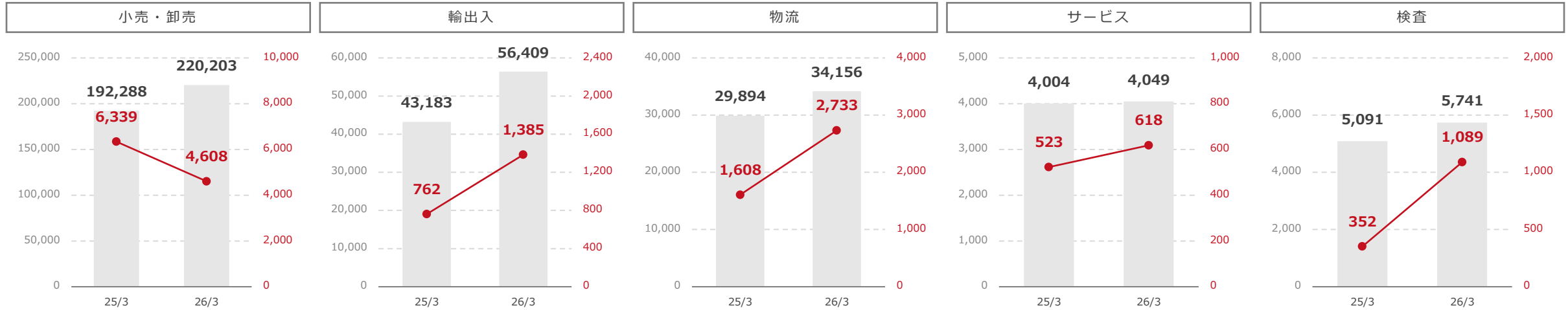
項目	単位	25/3期	26/3期	
		実績	実績	前期比
AU2社 単純合算 売上高	百万円	205,791	237,637	+15.5%
AU販売台数 (Autopact)	台	32,660	37,563	+15.0%
AU輸送台数 (Autocare)	台	750,479	668,286	△11.0%
AU新車販売台数 (市況)	台	1,206,558	1,202,267	△0.4%
AUD/JPY (市況)	円	99.60	99.68	+0.1%
NZその他売上高	百万円	63,034	77,871	+23.5%
NZ向け輸出台数	台	30,186	32,143	+6.5%
NZ中古車輸入台数 (市況)	台	86,269	78,440	△9.1%
NZ中古車輸出シェア*	%	39.7	39.4	△0.3ppt
NZD/JPY (市況)	円	90.71	88.47	△2.5%
欧州他向け輸出台数	台	11,829	17,468	+47.7%
欧州他向け輸出台数比率	%	28.2	35.2	+7.0ppt
NZ以外の検査台数	台	40,263	92,686	+130.2%
NZ以外の検査台数比率	%	45.1	65.6	+20.5ppt
売上総利益率	%	16.2	15.4	△0.8ppt

注：オーストラリアの新車販売台数（市況）は「VFACTS (FEDERAL CHAMBER OF AUTOMOTIVE INDUSTRIES)」、ニュージーランドの中古車輸入台数は「自動車産業協会 (MIA)」を参照した。
NZ中古車輸出シェアは、NZへの上陸基準で時点調整しているため、表記している当社輸出台数(日本発基準)をNZ中古車輸入台数(NZ上陸基準)で除算した値と若干異なる点に留意されたい。

通期業績 | セグメント収益

Autopactの粗利率低下影響を受けた小売・卸売こそ増収減益だったが、その他4セグメントは、いずれも増収増益を確保した。増益幅が最も大きかったのは物流、次いで検査・輸出入だった。

左軸：セグメント売上高、右軸＝セグメント利益（百万円）



- 売上高は**+14.5%**、営業利益は**△27.3%**、利益率は**△1.2ppt**の2.1%だった。
- Autopactで、M&Aによる新規連結/フル寄与効果を楽しんだ。新車+中古車の販売台数は**+15.0%**だった。
- 一方、需給環境の緩慢化による粗利率の低下影響を受け、収益性は低下した。

- 売上高は**+30.6%**、営業利益は**+81.8%**、利益率は**+0.7ppt**の2.5%だった。
- NZ向け輸出台数が**+6.5%**と堅調に伸びた他、欧州その他向けが**+47.7%**と大きく伸長した。
- 数量増に伴う限界利益増から収益性も一定改善した。

- 売上高は**+14.3%**、営業利益は**+69.9%**、利益率は**+2.6ppt**の8.0%だった。
- 25/3期はAutocareが11カ月寄与だったため、**1ヶ月分のフル寄与効果**を楽しんだ。
- 需給緩慢化でディーラー事業の収益性が低下した一方、高収益な保管台数が期中に積み上がり、収益性が改善した。

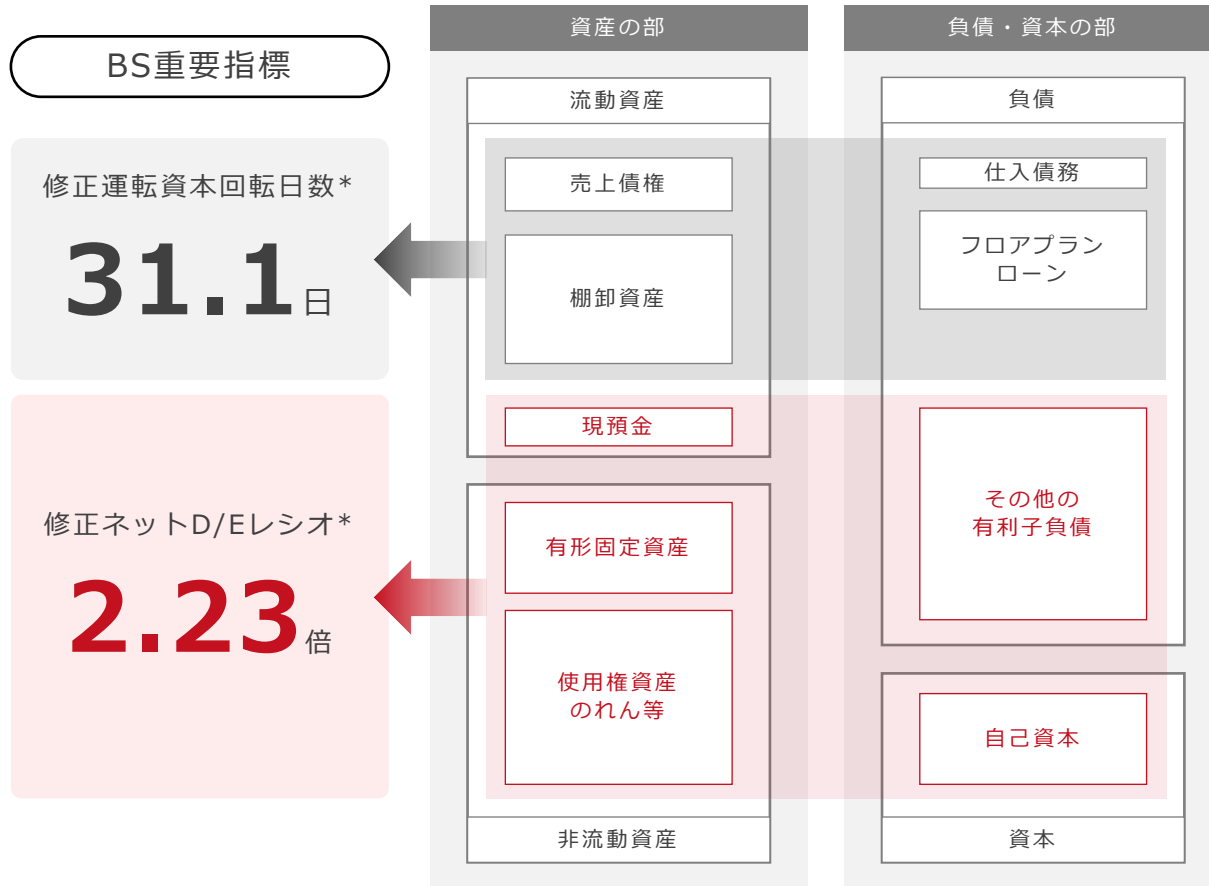
- 売上高は**+1.1%**、営業利益は**+18.2%**、利益率は**+2.2ppt**の15.3%だった。
- NZビジネスは4Qから輸出が回復傾向を辿ったものの、バリューチェーンの後工程にあるサービスは**収益計上が運行**するため、概ね横ばい圏の推移に留まった。

- 売上高は**+12.8%**、営業利益は**3.1倍**、利益率は**+12.1ppt**の19.0%だった。
- NZビジネス関連の検査台数は**ほぼ横ばい圏**だったが、スリランカをはじめとした他地域が**2.3倍**と大きく伸びたため、連れて収益が大きく向上した。

注：いずれもIFRS基準の値を参照している。セグメント売上高・利益ともに内部取引控除前の値を参照している上、表記5セグメントの他に、その他セグメント・調整額があるため、全社業績と総和が一致しない点に留意されたい。四半期業績はIFRS基準の数値精査が未了である。そのため、**26/3期4Q決算発表時点において、四半期別のセグメント業績の明細開示は行わない。**

通期業績 | バランスシート

実質的に運転資本と見做せるフロアプランローンを除く修正ネットD/Eレシオ*は**2.23倍**と健全である。
 また同様に、修正運転資本回転日数*は**31.1日**（11.8回）と高回転で、資金効率も悪くない。

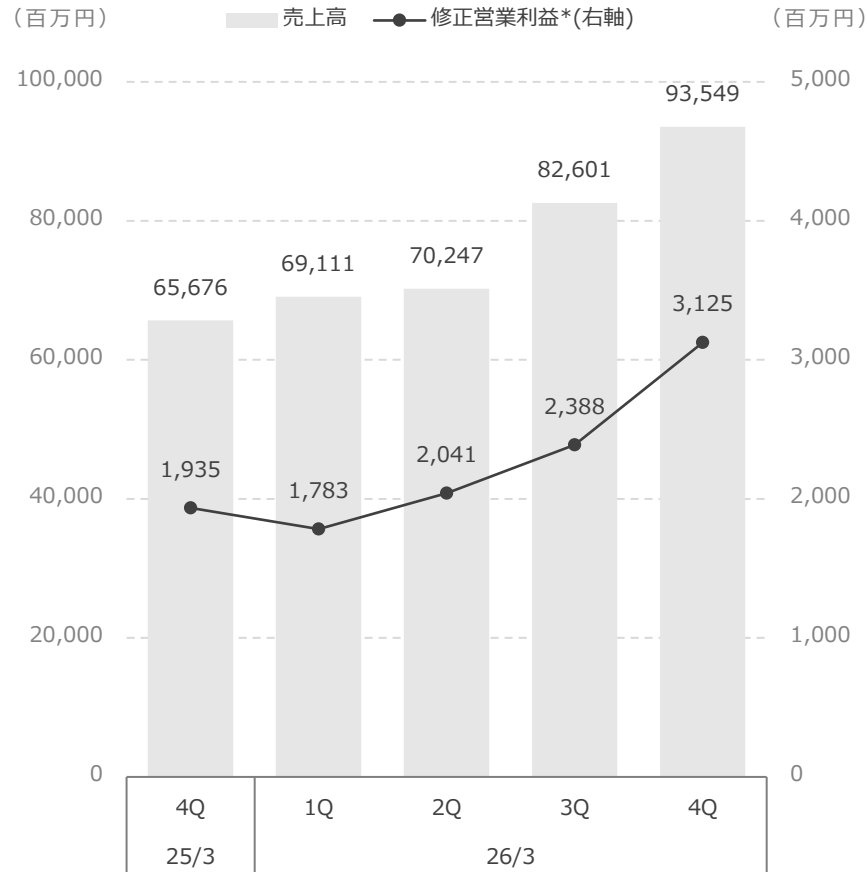


(百万円)	25/3末	26/3末	26/3期
修正運転資本回転日数	-	-	31.1日
売上高	-	-	315,508
修正運転資本	21,677	32,004	26,841
営業債権等	+20,450	+27,079	-
棚卸資産	+37,064	+56,886	-
営業債務等	△5,432	△7,560	-
フロアプランローン	△30,405	△44,401	-
修正ネットD/Eレシオ	3.12倍	2.23倍	-
修正ネットデット	78,288	93,570	-
有利子負債 合計	+121,663	+150,055	-
↳ フロアプランローン	△30,405	△44,401	-
現預金	△12,971	△12,085	-
自己資本	25,076	41,984	-
↳ 永久劣後特約付きローン	-	10,262	-

注：修正運転資本回転日数は、26/3期の全社売上高315,508百万円を、フロアプランローンを運転資本と見做し減算した修正運転資本の期中平均値26,841百万円で除算し、365日基準で日数換算した値を参照している。
 修正ネットD/Eレシオは、同じくフロアプランローンをネット有利子負債から減算した修正ネット有利子負債93,570百万円を、自己資本41,984百万円（永久劣後特約付きローンは資本算入）で除算し算出した値を参照している。

四半期業績 | サマリー

26年1-3月期は、売上高がYoY **+42.4%**、売上総利益が同 **+31.0%**、修正営業利益が同 **+61.5%**と、高水準の業績改善を実現した。NZ向け輸出の急回復と欧州他の輸出・検査等が業績を引き上げた。



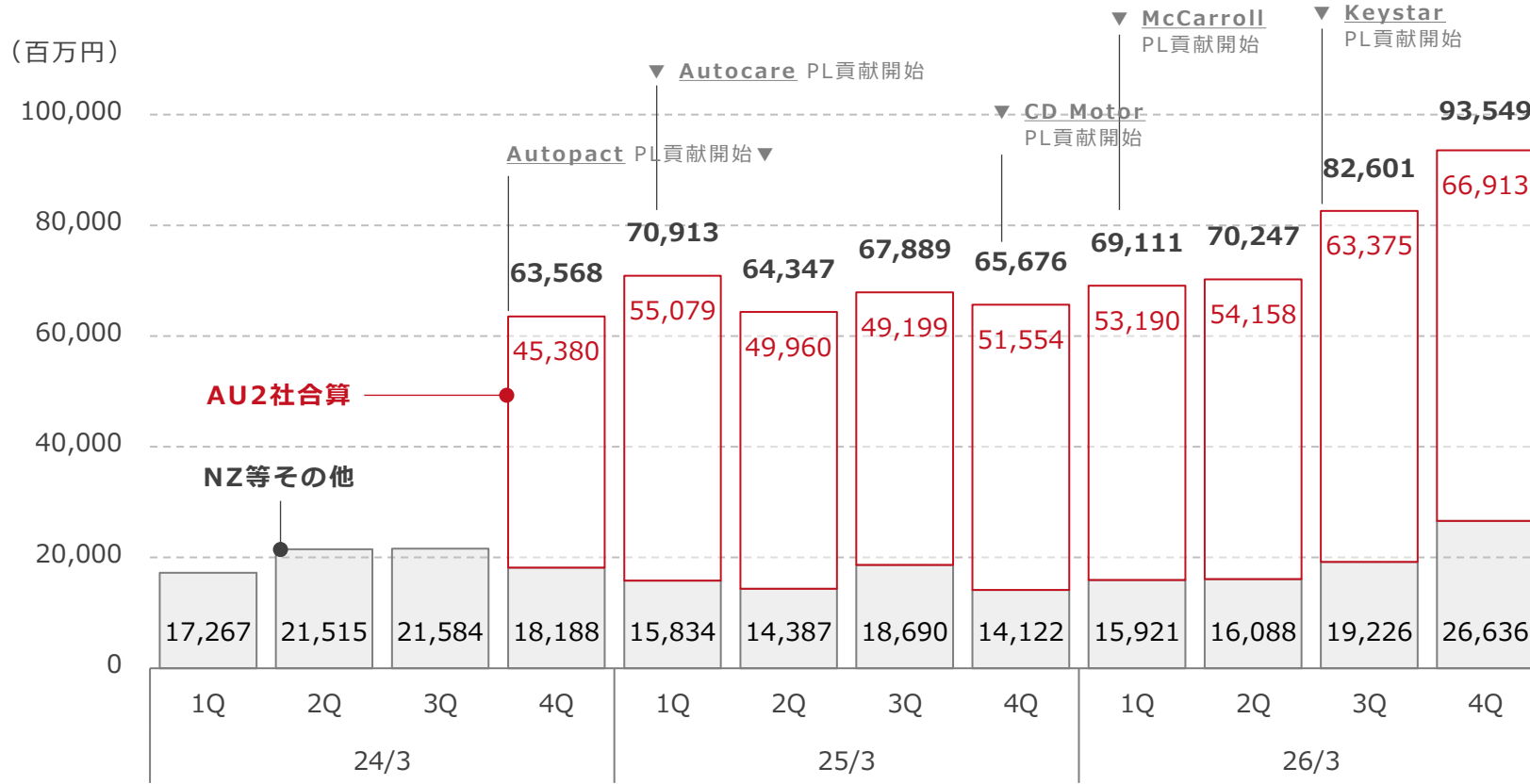
項目 (百万円,台)	J-GAAP				IFRS		
	25/3期 1-3	26/3期 4-6	26/3期 7-9	26/3期 10-12	26/3期 1-3	増減 YoY,%	増減 QoQ,%
売上高	65,676	69,111	70,247	82,601	93,549	+42.4	+13.3
└ AU2社 単純合算	51,554	53,190	54,158	63,375	66,913	+29.8	+5.6
AU販売台数 (Autopact)	8,579	8,874	8,518	9,656	10,515	+22.6	+8.9
AU輸送台数 (Autocare)	187,128	189,751	183,115	159,466	135,954	△27.3	△14.7
└ NZその他売上高	14,122	15,921	16,088	19,226	26,636	+88.6	+38.5
NZ輸出台数	6,907	8,497	6,475	7,586	9,585	+38.8	+26.4
欧州他輸出台数	2,489	3,080	3,997	4,843	5,548	+122.9	+14.6
売上総利益*	10,709	10,377	11,436	12,664	14,026	+31.0	+10.8
(売上総利益率)	16.3	15.0	16.3	15.3	15.0	-	-
のれん償却費	486	567	579	604	-	-	-
営業利益	1,449	1,217	1,462	1,784	-	-	-
修正営業利益*	1,935	1,783	2,041	2,388	3,125	+61.5	+30.9
税引前利益	△564	279	146	649	-	-	-
親会社株主利益	△552	△118	△145	109	-	-	-

注：四半期業績はIFRS基準の数値精査が未了である。そのため、各四半期のJ-GAAPおよびIFRS売上総利益からののれん償却費以外の販管費を引算した値を修正営業利益と定義し表記している。売上総利益段階までは会計基準による差異がほぼ無い。IFRSでは売上総利益から営業利益までの加減算項目として、販管費の他にその他損益があるため、四半期別の修正営業利益の総和はIFRS営業利益と一致しない点に留意されたい。

四半期業績 | 地域別売上高

NZ他の売上高が、QoQ **+38.5%**と急ピッチで回復した。輸出台数は月を追うごとに増加している。AUは、Autocareで大手取引先の一部車種の発売遅延影響を受けたが、その他は総じて堅調に推移した。

○ 地域別売上高の四半期推移



2026年1~3月期

AU2社合算	NZ等その他
66,913 百万円	26,636 百万円
YoY +29.8%	YoY +88.6%
QoQ +5.6%	QoQ +38.5%

- AUD/JPYがQoQ**7.8%円安**に振れる中、AU2社合算の売上高は同**+5.6%**の669億円と堅調だった。Autopactは市況が軟調な中でも着実に収益を確保したが、Autocareは大手取引先の一部車種の発売遅延影響を受けたこともあり、引き続き軟調だった。
- NZD/JPYがQoQ**4.7%円安**に振れる中、NZ等その他売上高は同**+38.5%**の266億円と伸長した。NZ向け輸出台数が同**+26.4%**と前四半期から伸びが加速した上、欧州他向けも**+14.6%**と順調に伸びた。また、NZ以外の検査台数も着実に積み上がった。

注：売上高は、Autopact及びAutocareグループ単体の売上高の単純合算値と、その他売上高（連結売上高との逆算値）に2分している。
 Autopactの新規連結開始は2024年1月、Autocareは2024年5月、CD Motorは2025年2月、McCarrollは2025年5月、Keystarは2025年10月からである。

四半期業績 | KPIと市況統計

AUのマクロはQoQ $\Delta 4.2\%$ と引き続き軟調だが、Autopactは同 $+8.9\%$ と相対的に健闘した。
NZは現地ディーラーと密な関係を構築しており、急回復期に頼られやすく、同 $+26.4\%$ と急伸した。

項目 (台,円)	24/3期				25/3期				26/3期				増減		
	4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3	YoY,%	QoQ,%	
オーストラリア	AU 販売台数 (Autopact)	8,338	8,033	8,110	8,332	8,702	7,787	7,592	8,579	8,874	8,518	9,656	10,515	+22.6	+8.9
	AU 輸送台数 (Autocare)	168,500	206,976	203,346	196,465	205,733	177,282	180,336	187,128	189,751	183,115	159,466	135,954	$\Delta 27.3$	$\Delta 14.7$
	AU 新車販売台数*	312,757	317,527	317,494	304,452	327,960	294,834	293,361	290,403	318,408	305,628	295,369	282,862	$\Delta 2.6$	$\Delta 4.2$
	AUD / JPY(円)	91.86	94.63	96.25	97.65	102.70	100.16	99.49	95.72	92.57	96.44	101.20	109.11	+14.0	+7.8
ニュージーランド	販売台数* (輸出入)	15,750	19,607	16,039	13,641	11,094	8,621	12,904	9,396	11,577	10,472	12,429	15,133	+61.1	+21.8
	↳ニュージーランド	14,394	16,885	12,366	11,105	8,635	5,532	9,112	6,907	8,497	6,475	7,586	9,585	+38.8	+26.4
	NZ 中古車輸入台数*	34,043	34,637	26,688	27,405	26,543	19,165	19,130	21,724	21,910	18,549	18,813	19,492	$\Delta 9.0$	+3.6
	NZD / JPY(円)	85.01	87.43	89.24	90.99	94.37	91.37	90.16	86.61	85.67	87.47	88.44	92.56	+6.9	+4.7



オーストラリア

QoQでは、マクロ的な新車販売台数の $\Delta 4.2\%$ に対し、Autopactの販売台数は $+8.9\%$ と、明確に市場トレンドを上回った。Keystarの新規連結効果は四半期単位では既に一巡しており、オーガニック成長に依る。一方、Autocareの輸送台数は $\Delta 14.7\%$ と振るわなかった。大手取引先の一部車種の発売遅延もあり、3Q時点から更に水準を下げた。



ニュージーランド

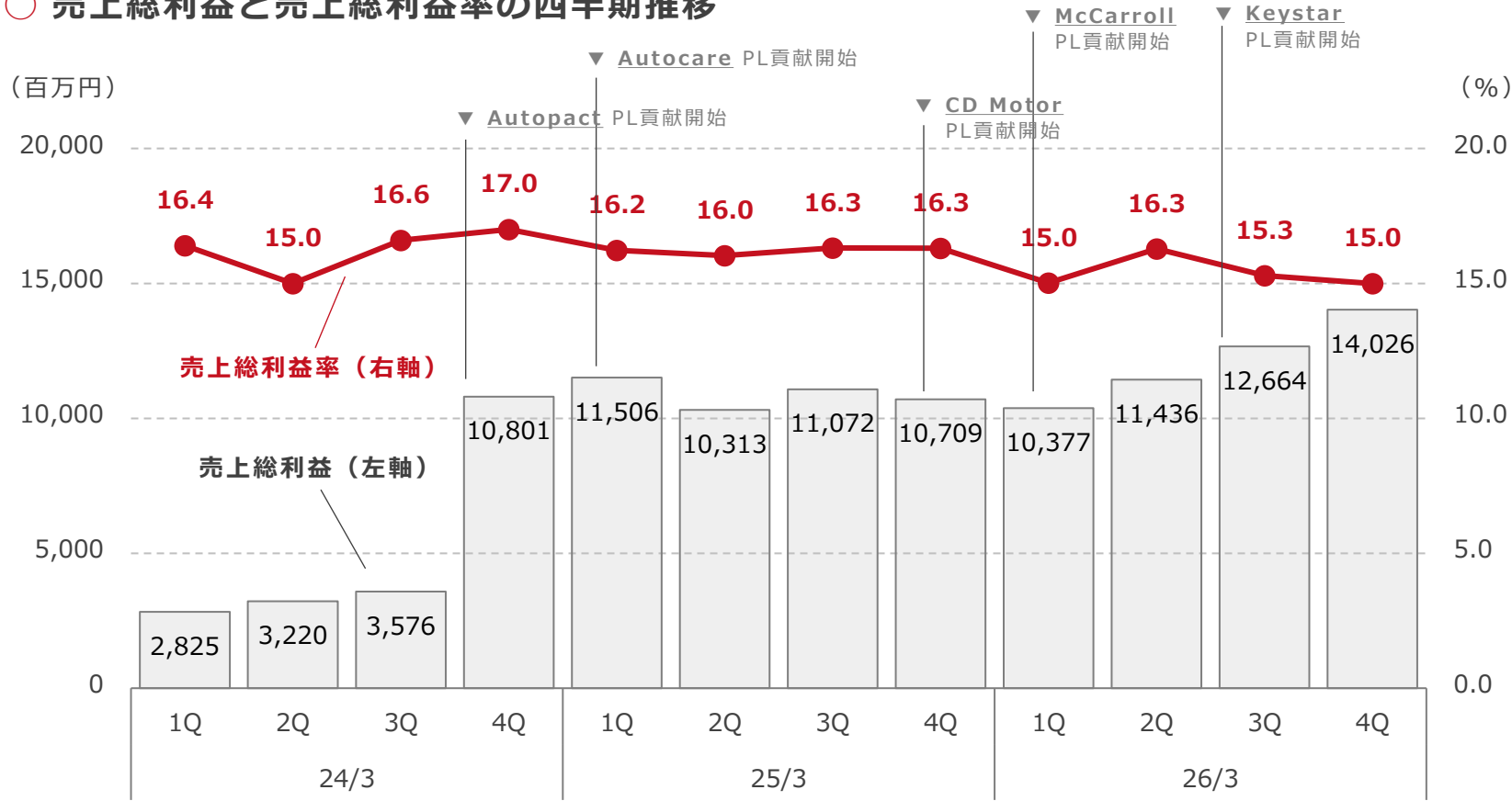
QoQでは、マクロ的な中古車輸入台数が $+3.6\%$ に留まったのに対し、当社は $+26.4\%$ と大きく販売台数を伸ばした。市況は改善傾向にあるが、それ以上に、外部環境が厳しい中でも現地ディーラーと密に連携を取り続けていたことから、急回復期にいち早く需要を確保できる、頼られやすい立場にあることが奏功している。

注：オーストラリアの新車販売台数（市況）は「VFACTS (FEDERAL CHAMBER OF AUTOMOTIVE INDUSTRIES)」、ニュージーランドの中古車輸入台数は「自動車産業協会 (MIA)」を参照した。
26/3期1Qおよび2QのAutopactの新車・中古車販売台数に一部集計ミスがあったため、26/3期3Q決算発表に合わせ数値を訴求修正している。

四半期業績 | 売上総利益と売上総利益率*

全社の売上総利益はQoQ **+10.8%**と伸長した。台当たり粗利額を固定化しているNZ向け輸出の急増と、3Q→4Qの円安進行から、ややテクニカルに収益性が下がったが、3Q時点から基調に大きな変化はない。

○ 売上総利益と売上総利益率の四半期推移



2026年1~3月期

売上総利益	売上総利益率
14,026 百万円	15.0%
YoY +31.0%	YoY Δ 1.3 ppt
QoQ +10.8%	QoQ Δ 0.3 ppt

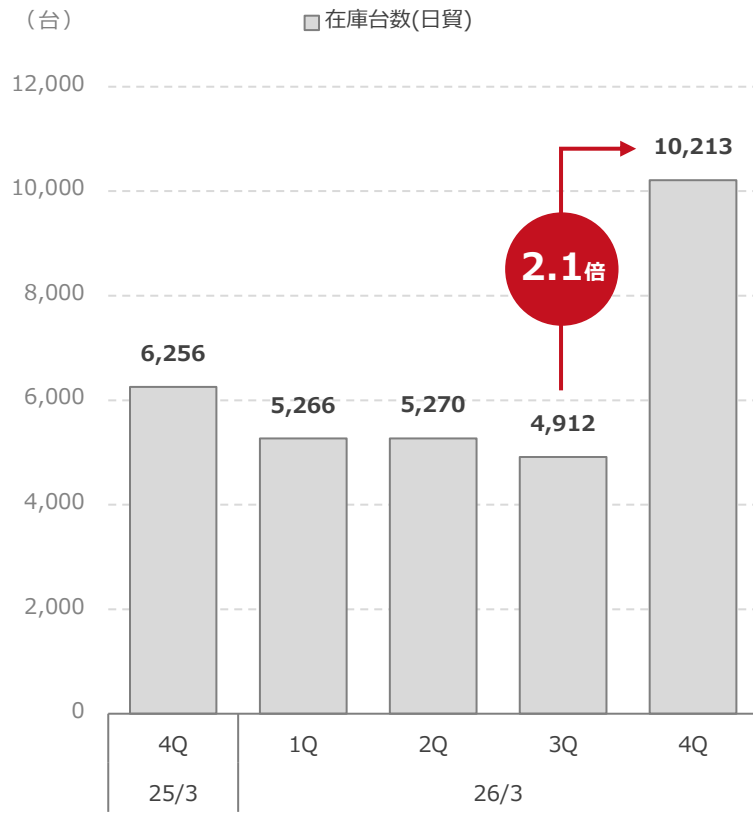
- QoQで売上総利益率は**0.3ppt悪化**した。主に、台当たり粗利額を固定化しているNZ向け輸出の急増および円安進行により、分母の売上高が膨らんだことが主因である。
- Autopactグループ単体の売上総利益率は3Q→4Qで約**1ppt改善**した。需給緩慢なマクロ環境は継続しているが、3Qの収益性低下要因だったフリート収入（法人向け）が一巡し定常水準に回帰した。
- 26/3期4Q単の売上総利益は、IFRSの4Q累計売上総利益からJ-GAAPの3Q累計売上総利益を引算し算出した値である。会計基準差は僅かと認識しているが、今後、微修正の可能性のある点に留意されたい。

注：26/3期3Q以前の値はJ-GAPP、26/3期4Qの値はIFRSを参照している。売上総利益段階までは会計基準差は僅かだが、数値精査の結果、今後、微修正の可能性のある点に留意されたい。Autopactの新規連結開始は2024年1月、Autocareは2024年5月、CD Motorは2025年2月、McCarrollは2025年5月、Keystarは2025年10月からである。

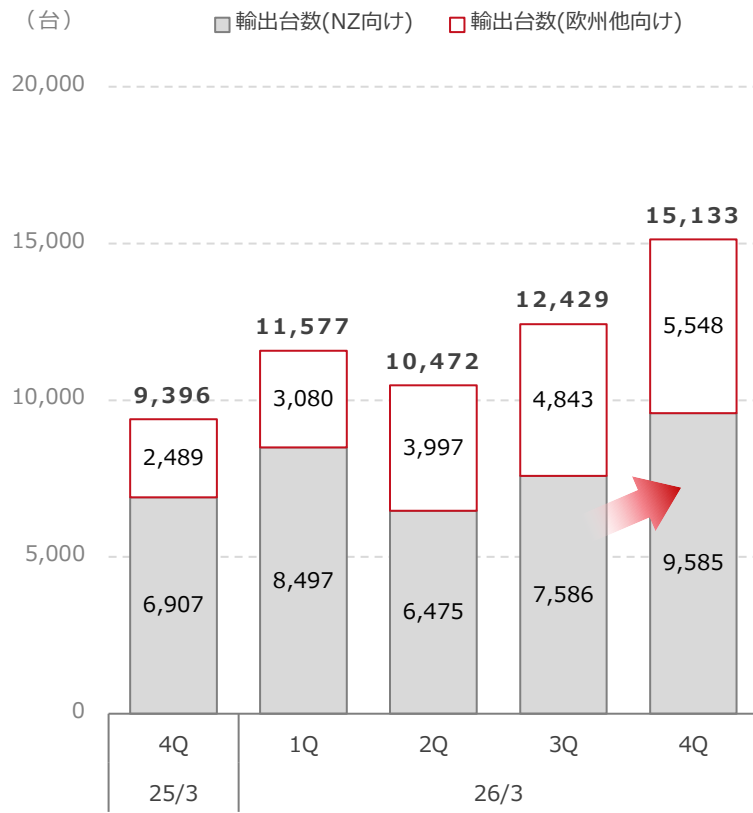
参考 | NZビジネスの収益モメンタム

当社はNZディーラーの受注を確認して後に在庫仕入を行うが、需要急回復で船積み(=日貿の収益認識)が26/3期に入りきらず船積待ち在庫が急増した。輸出・検査収益の本格化は、27/3期1Q以降となる見込みである。

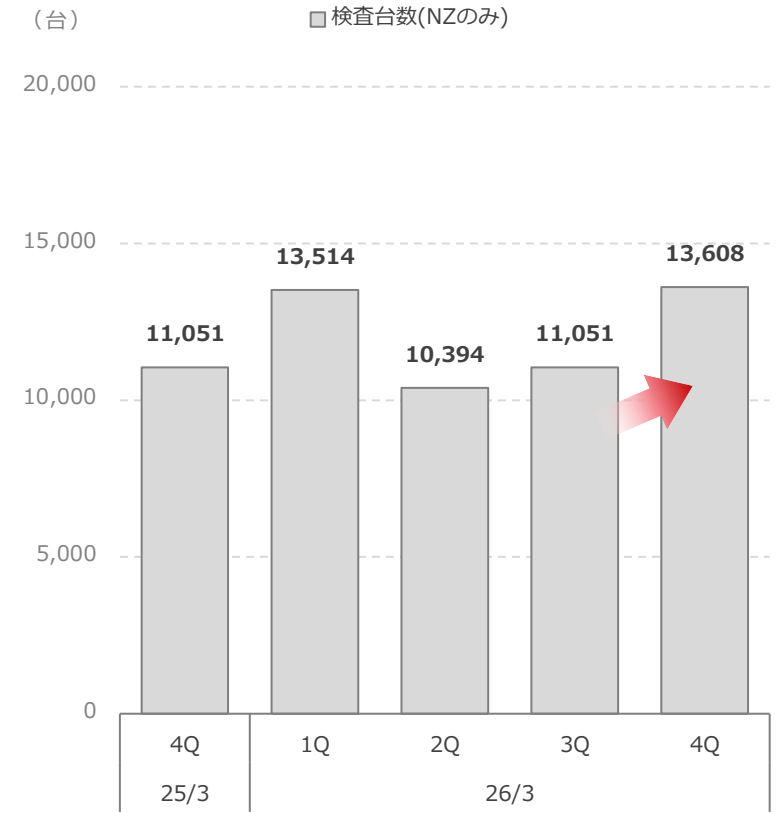
○ 在庫台数 (日貿)



○ 輸出台数 (日貿)



○ 検査台数* (JEVIC)



注：JEVICのNZ検査台数は、当社グループ外の取扱も一定あるため、日貿の輸出台数を有意に上回り続ける点に留意されたい。

損益計算書 / 貸借対照表 (IFRS)

損益計算書	単位	25/3期	26/3期	27/3期	貸借対照表	単位	2024/4/1	25/3期	26/3期
		実績	実績	計画			実績	実績	実績
AUD/JPY	円	99.60	99.68	105.0	資本合計	百万円	22,296	26,313	43,149
NZD/JPY	円	90.71	88.47	90.0	株主資本	百万円	19,500	26,082	37,119
売上高	百万円	268,825	315,508	380,000	その他自己資本	百万円	-	△1,005	4,865
└ AU2社 単純合算	百万円	205,791	237,637	-	非支配株主持分	百万円	2,796	1,237	1,164
販売台数 Autopact	台	32,660	37,563	41,810	負債合計	百万円	116,665	136,775	171,321
輸送台数 Autocare	台	750,479	668,286	549,340	フロアプランローン	百万円	-	30,405	44,401
└ NZその他売上高	百万円	63,034	77,871	-	その他有利子負債	百万円	-	91,258	105,655
NZ輸出台数	台	30,186	32,143	41,325	その他の負債	百万円	-	15,112	21,265
欧州他輸出台数	台	11,829	17,468	29,005	資産合計	百万円	138,962	163,088	214,470
売上原価	百万円	△225,171	△267,005	△326,000	現預金	百万円	16,230	12,971	12,085
売上総利益	百万円	43,607	48,503	54,000	営業債権	百万円	21,960	20,450	27,079
販管費	百万円	△34,673	△39,166	-	日貿単体	百万円	-	-	16,522
人件費	百万円	-	△21,772	-	Autopact単体	百万円	-	-	6,768
外注費	百万円	-	△3,214	-	その他営業債権	百万円	-	-	3,789
減価償却費	百万円	-	△4,903	-	棚卸資産	百万円	33,293	37,064	56,886
その他販管費	百万円	-	△9,278	-	日貿単体	百万円	-	-	12,202
その他収益	百万円	126	683	-	Autopact単体	百万円	-	-	43,868
その他費用	百万円	△159	△182	-	その他棚卸資産	百万円	-	-	816
営業利益	百万円	8,901	9,838	11,900	有形固定資産	百万円	7,331	15,310	23,333
金融収益	百万円	345	1,272	-	Autopact単体	百万円	-	-	16,965
金融費用	百万円	△6,231	△6,410	-	Autocare単体	百万円	-	-	3,609
持分法投資損益	百万円	△96	△204	-	その他有形固定資産	百万円	-	-	2,759
税引前利益	百万円	2,920	4,496	5,000	使用権資産・のれん	百万円	36,022	50,956	64,927
親会社株主利益	百万円	1,305	2,470	3,200	その他資産	百万円	24,396	26,338	30,160

注：26/3期4Q決算発表より、会計基準をJ-GAAP→IFRSに変更している。上記では遡及適用した値を表記している。

J-GAAP→IFRS変換表

○ 損益計算書

項目 (百万円)	25/3期			補足説明
	J-GAAP	IFRS	差分	
売上高	268,825	268,825	-	-
売上原価	△225,224	△225,218	+6	-
売上総利益	43,600	43,607	+7	-
販管費	△36,551	△34,673	+1,878	主にのれん償却費
その他の収益	-	+126	+126	項目組替など
その他の費用	-	△159	△159	項目組替など
営業利益	7,048	8,901	+1,853	主にのれん償却費
金融収益	335	345	+10	-
金融費用	△5,056	△6,231	△1,175	主に為替差損
持分法投資損益	△95	△96	-	-
営業外損益	△1,087	-	+1,087	主に為替差損
特別損益	△27	-	+27	-
税引前利益	1,118	2,920	+1,802	主にのれん償却費
法人税等	△1,153	△1,106	47	-
当期純利益	△34	1,814	+1,848	主にのれん償却費
非支配株主持分	△449	△508	△59	-
親会社株主持分	△483	1,305	+1,788	主にのれん償却費
EPS (円)	△7.35	19.83	+27.18	-
ROE (%)	△2.2	5.9	+8.1ppt	-

○ 貸借対照表

項目 (百万円)	2024/4/1			2025/3/31			補足説明
	J-GAAP	IFRS	差分	J-GAAP	IFRS	差分	
資産合計	137,578	138,962	+1,384	159,469	163,088	+3,619	-
流動資産	90,711	83,933	△6,778	90,973	84,355	△6,618	項目組替など
非流動資産	46,867	55,029	+8,162	68,495	78,733	+10,238	-
有形固定資産	7,279	7,331	+52	15,291	15,310	+19	-
使用権資産	12,352	13,210	+858	25,958	27,217	+1,259	主にのれん戻戻し
のれん	22,433	22,812	+379	21,558	23,738	+2,180	主にのれん戻戻し
その他	4,800	11,677	+6,877	5,685	12,467	+6,782	項目組替など
負債合計	114,453	116,666	+2,212	134,005	136,775	+2,770	-
流動負債	99,105	100,495	+1,390	91,038	92,683	+1,645	-
短期有利子負債	88,198	88,262	+64	79,004	79,237	+233	主にリース会計
その他	10,904	12,233	+1,329	12,030	13,446	+1,416	主に企業結合調整
非流動負債	15,347	16,171	+824	42,966	44,092	+1,126	-
長期有利子負債	13,918	14,607	+688	41,463	42,425	+962	主にリース会計
その他	1,427	1,564	+137	1,501	1,667	+166	-
資本合計	23,125	22,296	△829	25,463	26,313	+850	-
株主資本	18,512	19,500	+988	23,714	26,082	+2,368	主にのれん戻戻し
その他資本構成要素	1,046	-	△1,046	118	△1,005	△1,123	為調リセット影響
非支配株主持分	3,566	2,796	△771	1,630	1,237	△393	主に企業結合調整
自己資本比率 (%)	14.2	15.4	-	14.9	19.6	-	-

注：26/3期4Q決算発表より、会計基準をJ-GAAP→IFRSに変更している。上記では遡及適用した値を表記している。項目名はIFRS表記を優先しており、一部のJ-GAAP特有の項目はIFRSの類似する項目に読み替えている。

損益計算書 (J-GAAP)

損益計算書	単位	21/3期	22/3期	23/3期	24/3期	25/3期	24/3期				25/3期				26/3期			
		実績	実績	実績	実績	実績	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q
AUD/JPY	円	76.21	83.05	92.66	95.06	99.60	91.86	94.63	96.25	97.65	102.70	100.16	99.49	95.72	92.57	96.44	101.20	109.11
NZD/JPY	円	71.16	78.27	84.46	88.12	90.71	85.01	87.43	89.24	90.99	94.37	91.37	90/16	86.61	85.67	87.47	88.44	92.56
売上高	百万円	24,920	45,539	54,953	123,934	268,825	17,267	21,515	21,584	63,568	70,913	64,347	67,889	65,676	69,111	70,247	82,601	93,549
(前年同期比)	%	△6.0	+82.7	+20.7	+125.5	+116.9	+3.7	+96.5	+62.7	+351.4	+310.7	+199.1	+214.5	+3.3	△2.5	+9.2	+21.7	+42.4
└AU2社 単純合算	百万円	-	-	-	45,380	205,791	-	-	-	45,380	55,079	49,960	49,199	51,554	53,190	54,158	63,375	66,913
販売台数 Autopact	台	-	-	-	32,813	32,660	8,338	8,033	8,110	8,332	8,702	7,787	7,592	8,579	8,949	8,604	9,656	10,515
輸送台数 Autocare	台	-	-	-	775,287	750,479	168,500	206,976	203,346	196,465	205,733	177,282	180,336	187,128	189,751	183,115	159,466	135,954
└その他売上高	百万円	-	-	-	78,554	63,034	-	-	-	18,188	15,834	14,387	18,690	14,122	15,921	16,088	19,226	26,636
販売台数 (輸出入)	台	30,584	45,290	44,260	65,037	42,015	15,750	19,607	16,039	13,641	11,094	8,621	12,904	9,396	11,577	10,472	12,429	15,133
└ニュージーランド	台	29,589	39,736	40,820	54,750	30,186	14,394	16,885	12,366	11,105	8,635	5,532	9,112	6,907	8,497	6,475	7,586	9,585
売上総利益	百万円	4,892	7,651	8,116	20,422	43,600	2,825	3,220	3,576	10,801	11,506	10,313	11,072	10,709	10,377	11,436	12,664	-
(売上総利益率)	%	19.6	16.8	14.8	16.5	16.2	16.4	15.0	16.6	17.0	16.2	16.0	16.3	16.3	15.0	16.3	15.3	-
販管費	百万円	4,027	4,578	5,152	13,533	36,552	1,571	1,679	1,995	8,288	9,106	9,044	9,142	9,260	9,161	9,974	10,880	-
人件費	百万円	2,080	2,386	2,605	6,473	19,008	718	731	723	4,301	4,911	4,725	4,678	4,693	4,850	5,066	5,765	-
外注費	百万円	888	1,112	1,061	2,368	2,656	427	459	703	780	692	596	698	670	711	762	841	-
減価償却費	百万円	184	193	309	1,257	4,212	82	83	89	1,002	1,058	1,015	1,057	1,082	1,030	1,095	1,205	-
のれん償却費	百万円	14	8	108	605	1,938	46	50	52	457	485	486	480	486	567	579	604	-
その他販管費	百万円	861	879	1,069	2,830	8,737	298	356	428	1,748	1,960	2,221	2,228	2,328	2,003	2,473	2,465	-
営業利益	百万円	865	3,072	2,963	6,889	7,049	1,255	1,541	1,581	2,512	2,400	1,269	1,931	1,449	1,217	1,462	1,784	-
(営業利益率)	%	3.5	6.7	5.4	5.6	2.6	7.3	7.2	7.3	4.0	3.4	2.0	2.8	2.2	1.8	2.1	2.2	-
経常利益	百万円	1,263	3,073	2,669	5,235	1,145	907	1,317	1,193	1,818	2,860	△1,458	307	△563	290	226	655	-
(経常利益率)	%	5.1	6.7	4.9	4.2	0.4	5.3	6.1	5.5	2.9	4.0	△2.3	0.5	△0.9	0.4	0.3	0.8	-
当期純利益	百万円	953	2,544	2,334	3,107	△35	627	867	740	873	1,778	△1,237	△110	△466	△55	△92	180	-
親会社株主利益	百万円	953	2,544	2,321	2,854	△484	611	856	730	658	1,580	△1,305	△206	△552	△118	△145	109	-

注：前連結会計期間末にAutocare買取に係る暫定的な会計処理の確定処理を行った影響を26/3期1Q決算発表に合わせ遡及修正したことを主因に、25/3期1~4Qの売上原価以下の各段階収益・費用につき、25/3期以前の決算短信および決算説明資料の開示数値から変更している。また、26/3期3Q決算対応時に同処理で一部修正ミスが見つかったため、25/3期3Q累計業績の販管費以下の各段階収益費用の一部を修正している。

セグメント情報 (J-GAAP)

セグメント情報		25/3				26/3				セグメント情報		25/3				26/3			
(百万円,%)		1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	(百万円,%)		1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q
1 小売・卸売	売上高	53,142	46,580	45,397	47,168	49,036	49,578	58,849	62,740	4 サービス	売上高	1,003	1,022	1,007	972	957	994	1,007	1,090
	(前年同期比)	-	-	-	+1.0	△7.7	+6.4	+29.6	+33.0		(前年同期比)	+46.7	+32.3	+23.1	+10.1	△4.6	△2.8	0.0	+12.1
	外部顧客への売上高	53,141	46,573	45,395	47,164	49,034	49,575	59,041	62,735		外部顧客への売上高	949	968	952	918	913	949	961	1,042
	内部売上高/振替高	1	7	2	5	2	3	9	4		内部売上高/振替高	54	54	55	53	45	46	46	48
	営業利益	1,593	1,013	899	1,154	764	311	416	-		営業利益	148	△39	△59	96	110	50	67	-
(営業利益率)	3.0	2.2	2.0	2.4	1.6	0.6	0.7	-	(営業利益率)	14.8	△3.8	△5.9	9.9	11.5	5.0	6.6	-		
2 輸出入	売上高	10,393	9,414	13,711	9,664	11,369	11,472	14,611	18,957	5 検査	売上高	1,369	1,053	1,429	1,240	1,282	1,307	1,565	1,584
	(前年同期比)	△13.2	△41.1	△9.6	△22.5	+9.4	+21.9	+6.6	+96.2		(前年同期比)	+7.5	△31.2	△35.6	△35.3	△6.4	+24.1	+9.5	+27.7
	外部顧客への売上高	9,453	8,552	12,847	9,047	10,579	10,876	14,041	18,364		外部顧客への売上高	1,099	851	1,000	895	1,037	1,041	1,151	1,095
	内部売上高/振替高	940	862	864	617	790	596	570	594		内部売上高/振替高	269	203	429	345	245	267	413	492
	営業利益	289	88	326	20	△90	200	367	-		営業利益	△14	△108	225	68	101	151	352	-
(営業利益率)	2.8	0.9	2.4	0.2	△0.8	1.7	2.5	-	(営業利益率)	△1.1	△10.3	15.7	5.5	7.9	11.5	22.5	-		
3 物流	売上高	6,609	7,559	7,894	7,831	7,758	8,017	7,832	10,549	6 その他	売上高	1,087	187	519	89	170	953	93	112
	(前年同期比)	+94.6	+97.8	+84.4	2.3x	+17.4	+6.1	△0.8	+34.7		(前年同期比)	△6.9	△75.2	+3.2	△16.4	+72.6	+408.3	△82.0	+25.6
	外部顧客への売上高	6,172	7,308	7,589	7,557	7,465	7,721	7,521	10,215		外部顧客への売上高	98	95	107	96	84	86	87	98
	内部売上高/振替高	437	251	305	275	293	296	311	334		内部売上高/振替高	989	93	413	△7	86	867	7	14
	営業利益	531	386	413	559	484	824	759	-		営業利益	449	36	352	△84	3	787	△94	-
(営業利益率)	8.0	5.1	5.2	7.1	6.2	10.3	9.7	-	(営業利益率)	-	-	-	-	1.6	82.6	-	-		
連結業績										全社消去他									
売上高	70,913	64,347	67,889	65,676	69,111	70,247	82,601	93,549	売上高	△1,703	△1,470	△2,068	△1,288	△1,461	△2,074	△1,356	△1,487		
営業利益	2,400	1,269	1,931	1,449	1,217	1,462	1,784	-	営業利益	△60	△109	△224	△364	△155	△861	△83	-		

注：前連結会計期間末にAutocare買収に係る暫定的な会計処理の確定処理を行った影響を26/3期1Q決算発表に合わせ遡及修正したことを主因に、25/3期1~4Qの売上原価以下の各段階収益・費用につき、25/3期以前の決算短信および決算説明資料の開示数値から変更している。また、26/3期3Q決算対応時に同処理で一部修正ミスが見つかったため、25/3期3Q累計業績の販管費以下の各段階収益費用の一部を修正している。26/3期通期業績は、2025年5月15日の発表数値から不変である。



3

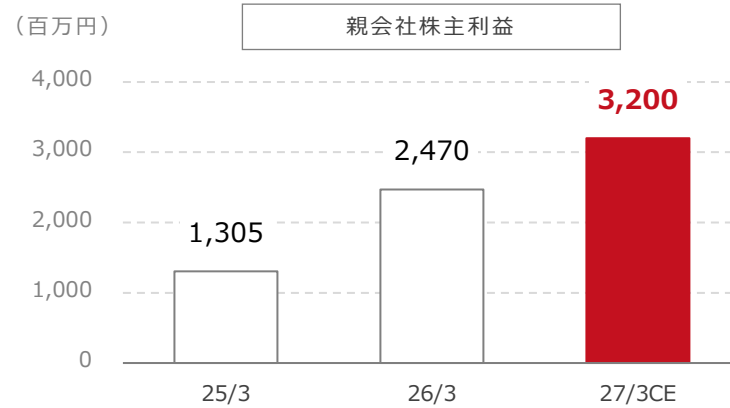
27/3期 通期計画と中計進捗状況

通期計画 | サマリー

27/3期は、前期同水準の為替前提のもと、売上高は**+20.4%**、親会社株主利益は**+29.6%**を計画する。
また、配当金は劣後ローン調整後の株主資本に対し、修正DOE**4.5%相当の18.00円**を見込んでいる。

親会社株主利益

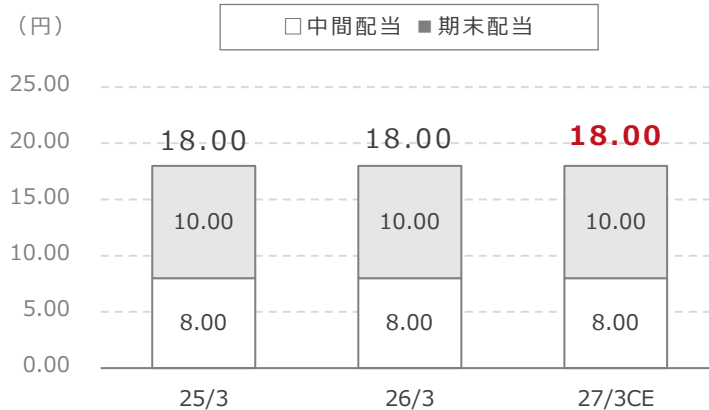
+ **29.6%**



株主資本DOE*

4.5%

永久劣後特約付きローンを除く
修正株主資本に対する割合参照



項目		25/3期	26/3期	27/3期	
		実績	実績	計画	前期比,%
AUD/JPY	円	99.60	99.68	105.00	+5.3
NZD/JPY	円	90.71	88.47	90.00	+1.7
売上高	百万円	268,825	315,508	380,000	+20.4
AU販売台数	台	32,660	37,563	41,810	+11.3
AU輸送台数	台	750,479	668,286	549,340	△17.8
NZ輸出台数	台	30,186	32,143	41,325	+28.6
欧州他輸出台数	台	11,829	17,468	29,005	+66.0
売上総利益	百万円	43,607	48,503	54,000	+11.3
(売上総利益率)	%	16.2	15.4	14.2	-
営業利益	百万円	8,901	9,838	11,900	+21.0
(営業利益率)	%	3.3	3.1	3.1	-
税引前利益	百万円	2,920	4,496	-	-
親会社株主利益	百万円	1,305	2,470	3,200	+29.6
EPS	円	19.83	36.16	46.75	+29.3
DPS	円	18.00	18.00	18.00	+0.0

注：これまで中期経営方針では株主資本DOE4.5%を目安とする株主還元方針を掲げてきたが、今後は、2026年3月に実行した永久劣後特約付きローンを除く修正株主資本をベースにDOE4.5%の基準を適用することとする。

通期計画 | 前提条件

項目	内容
売上高 ↳ オーストラリア	<ul style="list-style-type: none"> • AUは、インフレ再燃を背景に26年始から小幅な利上げを実施しており、力強い需要回復は見込みにくいと想定する。 • Autopactの新車販売台数は、25/10からPL取込開始したKeystarの通期寄与効果と、堅調な需要確保を見込み、26/3期比 +11.3% を想定している。 • Autocareの輸送台数は、26/6に一部取引先との契約が終了する影響を織り込み、26/3期比 △17.8% を見込む。穴埋め策は進めるが強くは織り込まない。 • 為替レートはAUD/JPY=105.00円を前提とする。26/3期の期中平均値は99.68円であるため、多少の円安を織り込んでいる。
売上高 ↳ ニュージーランド他	<ul style="list-style-type: none"> • NZは、緩和的な金融環境に加え、環境規制の緩和で中古車需要が回復基調にあり、マクロ的な追い風を受けると見込む。 • NZ輸出台数は26/3期比 +28.6% を見込む。26/1-3四半期実績×4を7.8%上回る目標値だが、足元の月次モメンタムは力強く、挑戦的な計画ではない。 • 欧州向け輸出台数を26/3期比 +66.0% で織り込むなど、NZバリューチェーンで培ったビジネスノウハウのグローバル展開を引き続き強化する。 • 為替レートは、NZD/JPY=90.00円を前提とする。25/3期の期中平均値は88.47円であるため、ほぼ為替前提上の差異はない。
売上総利益	<ul style="list-style-type: none"> • 全社粗利率は、26/3期比 △1.2ppt の14.2%を見込む。まず、日貿などNZバリューチェーンに係る各社は、取扱台数増で収益性改善を見込む。一方Autopactは、26/3期通期および4Q単のいずれより一定程度低い粗利率を会社計画に織り込んだ。需給緩慢な状況が続いており保守的な見通しとした。またAutocareは、一部取引先との契約終了および取扱台数減により固定費が高むため、同じく相応の粗利率低下を会社計画に織り込んでいる。 • 為替前提上の差異はないが、仮に円安に振れた場合には、マージン“額”を固定する当社取引特性上、粗利率がテクニカルに下がる点に留意されたい。
営業利益	<ul style="list-style-type: none"> • 営業利益率は、26/3期と 同程度 の3.1%を見込む。粗利率は上記の通り同 △1.2ppt だが、販管費率の低下で超過相殺する見通しである。26/3期は、McCarrollやKeystarのM&A関連費用、IFRS移行準備など一過性費用があったが、27/3期は大きな費用増を見込んでいないことが背景である。M&Aをはじめ、計画外の支出・費用計上があった場合は、営業利益の押し下げ要因となる点に留意されたい。 • 各地域のマクロ的な賃上げを踏まえた人件費増やグローバルコーポレート機能の強化、トップライン増に連れた事業会社の体制強化費用は織り込んでいる。
親会社株主利益	<ul style="list-style-type: none"> • 親会社株主利益は26/3期比 +29.6% の32億円を計画する。支払利息等は、足元の各国金利の実勢を踏まえ設定している。 • 26/3期は 約10億円の為替差益 (金融収益) があったが、27/3期はゼロで織り込んでおり、実質的には更に高いボトムライン成長率を見込んでいる。 • J-GAAP→IFRSに会計基準を変更しているため、会計上利益と税務上所得の差は小さくなく、実効税率は概ね30%前後になる想定である。 • 非支配株主損益として、主にAutopactのDealer Principal制度 (インセンティブ報酬に近似) に係る実質的な利益分配金を織り込んでいる。
その他	<ul style="list-style-type: none"> • 四半期業績は現時点でIFRS基準の数値精査が未了である。27/3期の各四半期決算開示に合わせ、26/3期の四半期業績を遡り開示する予定である。 • NZの市況回復や欧州他のオーガニック成長など、基本的には下期ほど業績改善が進む見込みである。ただし、Autocareの一部取引先との契約終了影響は2Q以降に本格化するため、27/3期は四半期毎に短期業績の見栄えが前後する点に留意されたい。26/3期1QはNZ市況が振るわず降電影響も受け収益確保は芳しくなかったため、27/3期1QのYoYの見栄えは相対的によく見えるだろう。

通期計画 | 外部環境予報 (2026/5/15更新)

個社要因でAutocareの収益性が低下見込みである点を新たに織り込んだが、その他の外部環境見通しに大きな変更はない。AUは軟調～堅調、NZは順調～好調で安定推移しよう。

今後の見通しと前回予報との差異			先4四半期の外部環境予報			
項目	今後の見通し	前回予報との差異	26/4-6	7-9	10-12	27/1-3
売上高 (オーストラリア)	<ul style="list-style-type: none"> インフレ再燃から中央銀行が26年始から小幅な利上げを再開、政策金利は3.60→4.10%に上昇した。委員の見方も分かれており、更なる利上げは想定していないが、力強い需要回復も見込みにくい。 短期的には、潜在需要が力強くない一方、自動車メーカーの供給圧力は大きい、ディーラーにとって需給緩慢な市況が続くと考える。中長期的には、人口増に連れた安定成長トレンドへの回帰を見込む。 	<ul style="list-style-type: none"> 前回からの変更はない。 金利の小幅上昇を含め、足元の需給バランスをベースとすると、需要側・供給側ともに、大きな変化をもたらし得るマクロ変動要素は見当たらない。大枠として横ばい圏のマクロ環境が継続する中、Autopact/Autocare共に、個社要因・自助努力による収益拡大を実現できるかが、短期業績に影響しやすい局面にある。 				
売上高 (ニュージーランド)	<ul style="list-style-type: none"> 2026年1月に、輸入車に係る環境規制(CCS)が従来比で緩和され、中古車の輸入が明確に回復し始めている。日貿の中古車輸出実績は、月を追うごとに台数を大きく伸ばすトレンドにある。 円安を受けたNZD換算の日本中古車価格の上昇等のリスクもあり、予断は許さないが、ようやくNZ向けビジネスの回復が見え始めたと認識している。 	<ul style="list-style-type: none"> 前回からの変更はない。 NZ回復は実績を伴いはじめたが、大枠としては前回見通した回復曲線の通りに推移している。 CCS緩和効果や、日貿の足元の実勢に鑑みるに、2026年のNZビジネスの見通しは明るい。新車を含む総量ベースで足元の輸入台数は過去ピーク比で3割低く、段階的な回復を見込む。 				
収益性	<ul style="list-style-type: none"> 26/3期1Qの収益性押し下げ要因だった①降雹→値引き影響、②AUの年度末値引き販売は一巡したが、③供給圧力を受けた需給悪化影響は継続している。 AUのディーラービジネスは、収益性を確保しにくい事業環境が継続しているが、NZ向けビジネスの再回復が進んでおり、収益性改善が進む。 個社要因でAutocareの収益性が低下見込みである。 	<ul style="list-style-type: none"> 前回比で26/7-9以降の見通しを1段引き下げる。 AUのディーラービジネスで引き続き収益性見通しを保守的に設定している上、Autocareで26/6から一部取引先の契約が終了し取扱台数が減り、その結果収益性が低下することを今回新たに織り込んだことが背景である。 最も収益性が高いNZバリューチェーンビジネスのボリュームが拡大すれば、上振れも期待できる。 				

中期経営方針 (2025/5/15開示内容から変更なし)

利益の絶対額と資本効率の**頑健的な水準切り上げ**を目指す (26/3期から3年が目途)

営業利益 (IFRS基準)

15,000+ 百万円

親会社株主利益 (IFRS基準)

6,000+ 百万円

ROE

15.0+ %

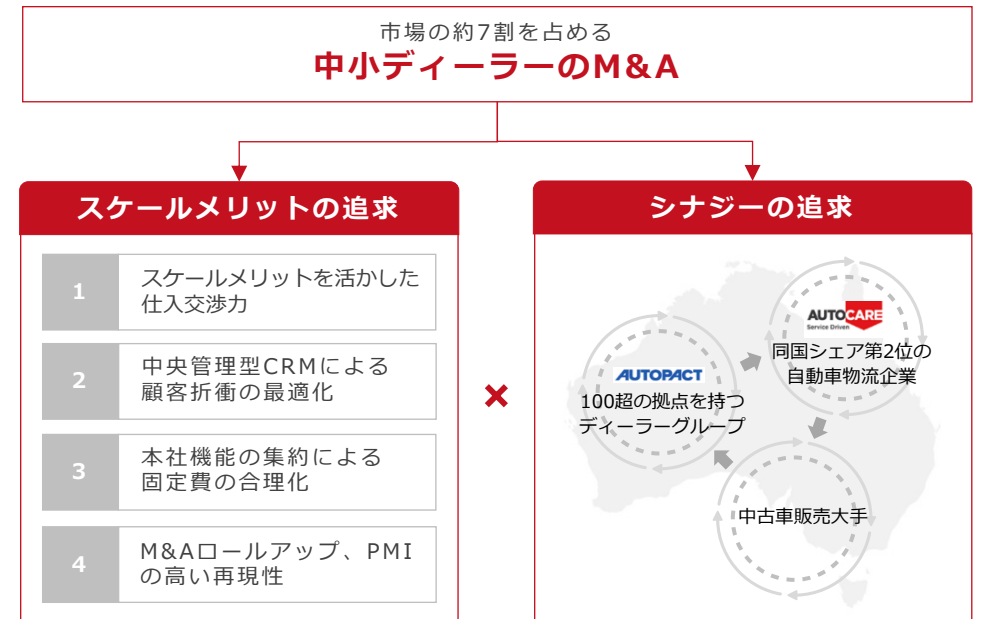
株主資本DOE*

4.5 %目安

収益力の強靱化

	オーストラリア	ニュージーランド他
事業ポートフォリオ	<ul style="list-style-type: none"> 収益機会の多角化 <ul style="list-style-type: none"> 中古車販売大手の中古車取扱ノウハウを活かした、Autopactの中古車販売・下取再販の拡大 保険/部品販売/点検/整備/修理など付帯サービスの収益拡大 顧客ポートフォリオの拡大 <ul style="list-style-type: none"> Autocare × Autopactの顧客クロスセル 中国メーカーを始めとした、市場ニーズを踏まえた新規取扱開始・アロケーション変更 	<ul style="list-style-type: none"> ポートフォリオ分散によるリスク低減 <ul style="list-style-type: none"> UKなどNZ以外の輸出拡大 NZでのCtoC取引仲介の拡大 キャッシュポイントの複層化 <ul style="list-style-type: none"> 日本での中古車仕入～海上輸送～サービス/2次流通までの一気通貫したバリューチェーンモデルの更なる深化 IT/データ活用による顧客管理の強化を通じたBtoC/CtoB/CtoC領域の拡張
コスト構造	<ul style="list-style-type: none"> スケールメリットを活かしたコスト最適化 <ul style="list-style-type: none"> 重複部門の段階的な集約 Autocare(新車物流)の帰り便を活用した中古車輸送コストの合理化 最適資金調達のための管理機能の高度化 <ul style="list-style-type: none"> Autopactの在庫投資適正化とフロアプラン借入に係る支払利息の削減 借入条件やヘッジ手段の適正化 	<ul style="list-style-type: none"> 既存業務の生産性改善 <ul style="list-style-type: none"> システム/プロセス管理の高度化 グループ全体最適の促進 <ul style="list-style-type: none"> グローバルコーポレート機能の拡充 グループ会社連携強化によるコスト削減 事業ポートフォリオ評価の推進

非連続成長の追求

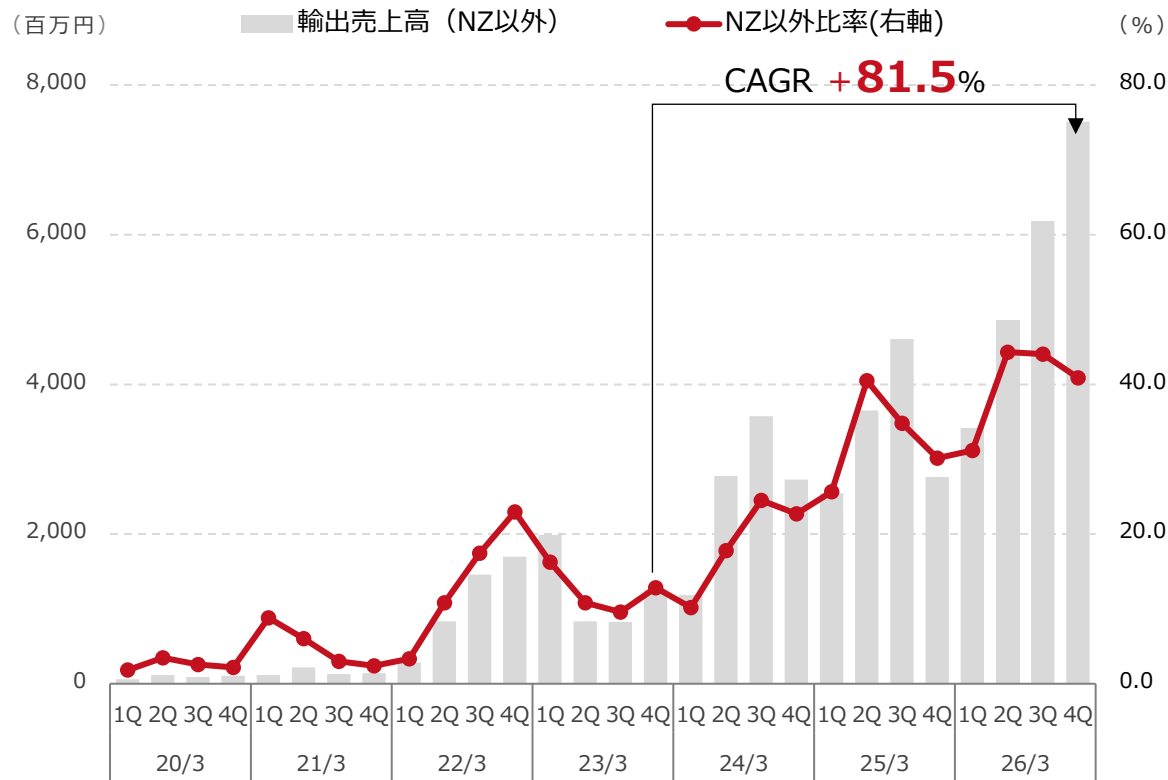


注：株主資本DOEは、2026/3末に公表・実施した永久劣後特約付ローンの資本算入を除く修正株主資本を基準とする算定方式に改める。

NZ以外への中古車輸出の拡大

欧州などNZ以外への中古車輸出を拡大、過去3カ年でCAGR + **81.5%**の高成長を実現している。
全輸出売上高に占めるNZ以外比率は**4割**を超え、ポートフォリオ分散から収益構造の強靱化が進んでいる。

○ NZ以外への中古車輸出売上高の四半期推移



NZ以外売上高CAGR

+ **81.5%**

(23/3期4Q→26/3期4Qの3カ年)

NZ以外売上高比率

40.4%

(26/3期 通期実績)

- NZ向け中古車輸出台数はマーケット全体の**約4割とトップシェア**を確保し続けている。一方、同国のマクロ環境次第で収益が変動しやすい（収益強度が低い）との経営課題から、近年、ヨーロッパなどその他への地域ポートフォリオの拡張を積極推進している。
- NZ以外への中古車輸出売上高は、過去3カ年で**CAGR + 81.5%**と大きく伸び、26/3期通期で輸出売上高全体の**約4割**を占めるに至った。26/3期通期で年間**220億円**ほどの売上高を確保しており、連結業績にもインパクトある規模感まで拡大している。今後も、地域ごとのニーズに即した事業開発を進めながら、収益拡大を成し遂げていく予定である。
- 日本から海外への中古車輸出台数（車両価格20万円以上）は年間**156.6万台***であり、当社輸出台数は市場全体の**約3%**に過ぎず、中古車輸出事業のアップサイド余地は依然として大きい。

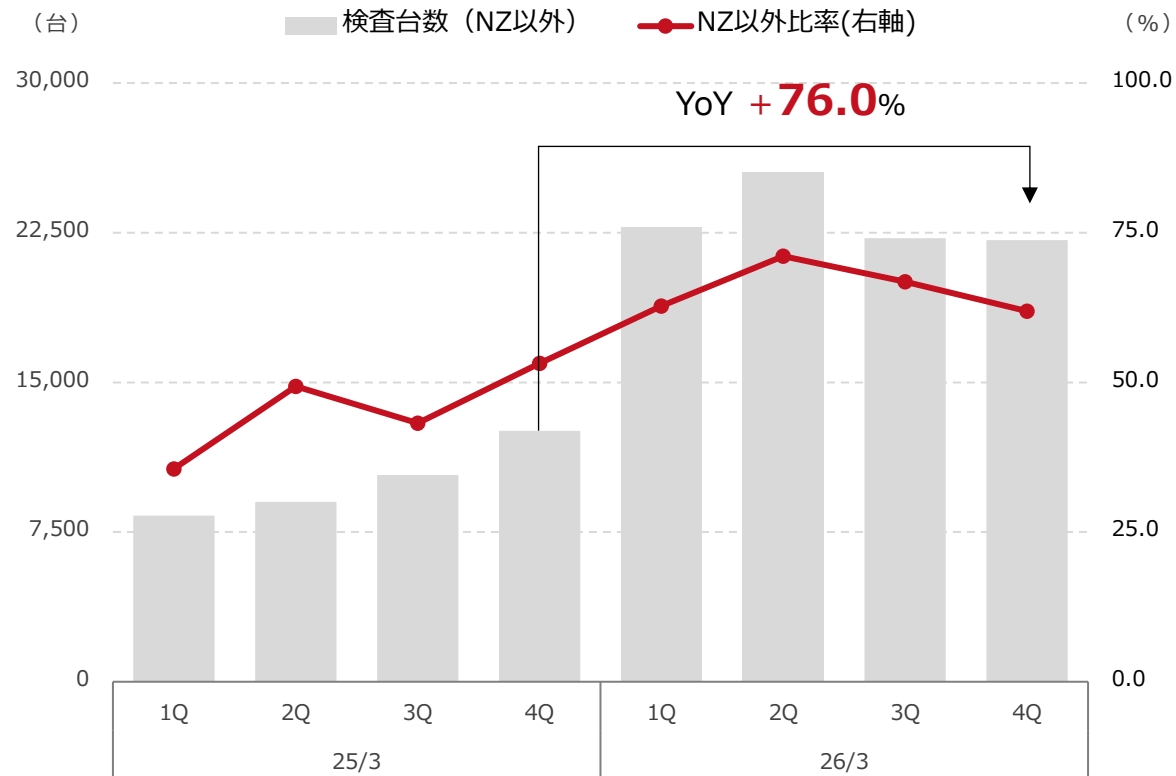
注：CAGR:年平均成長率である。国内仕入→輸出版売を手掛ける(株)日貿の地域別輸出売上高データを元に作成した。日本から海外への中古車輸出台数は、日本中古車輸出業協同組合が公表する2024年暦年統計資料を参照した。

NZ以外での検査台数の増大

検査事業として、独自にアジア大洋州・欧州など地域ポートフォリオを拡張している。

NZ以外の検査台数は26/3期4QにYoY **+76.0%**と拡大し、26/3期通期で同構成比は**65.6%**となった

○ NZ以外での検査台数の四半期推移



注：NZ向け中古車輸出に係る国内および受入先検査を除く検査台数を参照した。

NZ以外検査台数

+76.0%

(25/3期4Q→26/3期4Q)

NZ以外検査台数比率

65.6%

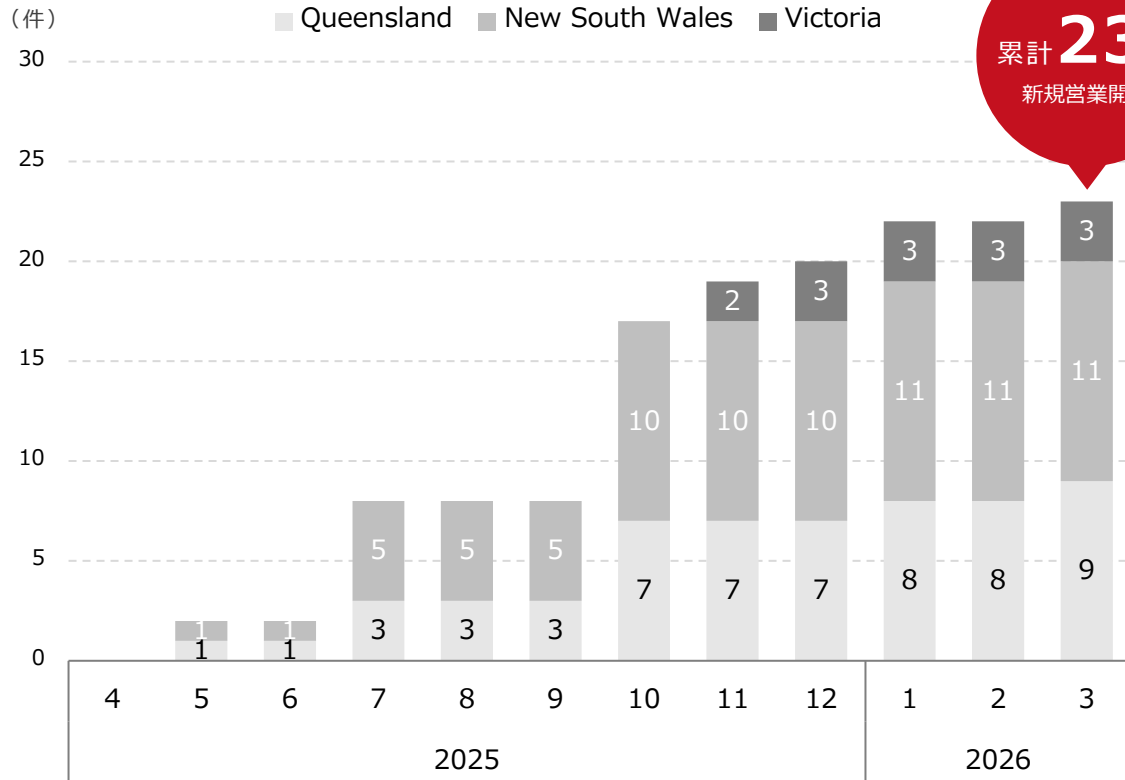
(26/3期 通期実績)

- NZ向けビジネスで培った中古車検査ノウハウに対する各国ニーズは強く、25年2月に約5年ぶりに中古車輸入が解禁されたスリランカを皮切りに、NZ以外の複数地域（アジア大洋州・欧州等）で検査事業の拡大が進んでいる。
- NZ以外の検査台数は、26/3期4QにYoY **+76.0%**の22,000台強と拡大した。結果、全検査台数に占めるNZ以外比率は26/3期通期で**65.6%**まで高まっている。なお、26/3期から伸びが一巡しているが、これは中古車輸入の再開特需があったスリランカの小康化が背景である。短期的には、同国需要のオーバーシュートの反動減があると見込んでいる。
- 過去は、NZビジネスのバリューチェーンを厚くし高収益化すると共に、検査機能を持たない他の輸出入事業者をサポートすることで、ボリュームを確保し生産性・効率性を高めるに留まっていた。しかし、昨今は単一事業としての地域ポートフォリオの拡張も進み始めている。害虫混入防止処理として特許をもつヒートトリートメントなど検査事業が抱える強み・ノウハウは多く、引き続き各国展開を模索する。

ブランド盛衰に応じたディーラー権の拡充

マルチブランドディーラーが主流のAUでは、ブランド盛衰に応じたディーラー権の拡充が欠かせない。26/3期に営業開始した自動車ブランド×ディーラーの組み合わせは、累計23件まで拡大した。

○ 26/3期に営業開始した自動車ブランド×ディーラーの数（累計）



※一部抜粋

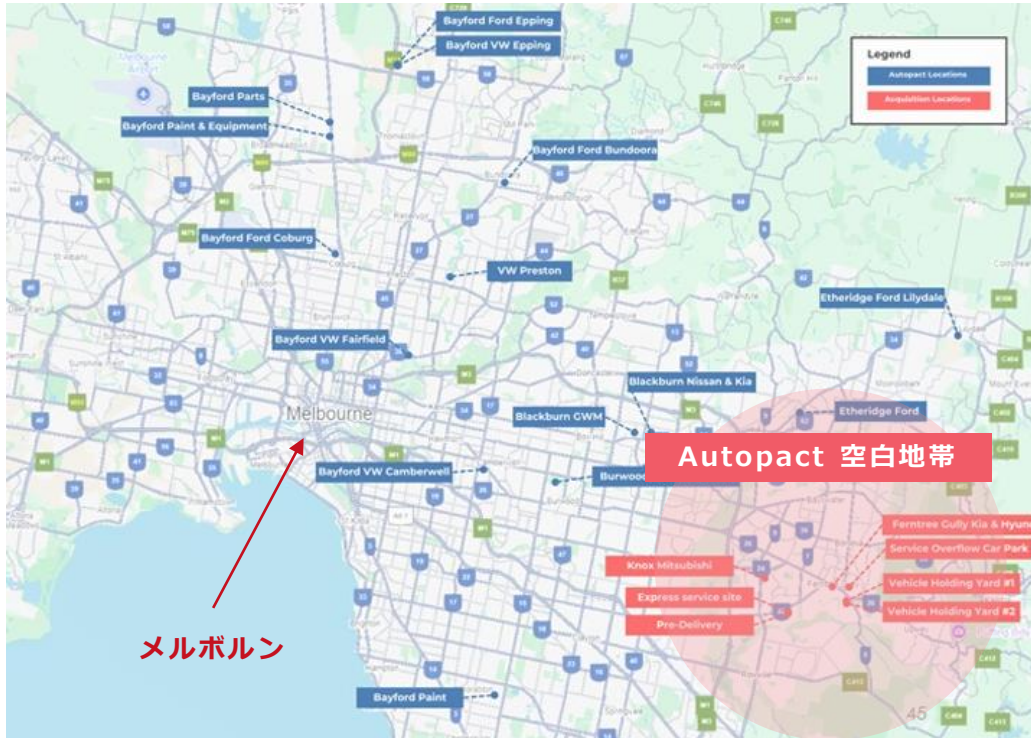
権利獲得した自動車ブランド	Autopact傘下のディーラー	主な展開州	営業開始時期
Foton Trucks	Nambour	QLD	2025/10
Foton LCV (Utes)	Bathurst	NSW	2025/10
DEEPAL	Maroochydore	QLD	2025/10
Lepas	Fairfield	VIC	2025/11
GAC Motors	Preston	VIC	2025/12
GAC Motors	Highway	QLD	2026/1
GAC Motors	Burwood	NSW	2026/1
GAC Motors	Springwood	QLD	2026/3

- AUはマルチブランドディーラーがメジャーである。自動車ブランドは流行り廃りがあるため、各地域で人気ブランドや特徴ある車種のディーラー権を適時に確保し続け、ブランド盛衰に応じた事業運営が重要である。
- 新たにディーラー権を獲得し、26/3期に営業開始した自動車ブランド×ディーラーの組み合わせは**23件**に上る。機動的なマルチブランド展開を徹底している。また、足元でも数多くのディーラー権拡充に向けたパイプラインを抱えている。

地域×ブランドの穴を埋めるロールアップ

Autopact買収後、地域×ブランド軸の空白地帯を埋める形で、3社のロールアップを実施した。
 デイラー拠点は約150まで増加しているが依然空白地帯は多く、引き続きロールアップ先を探索する。

○ 例 | CD Motor買収による地域×ブランドの補完効果



- Victoria州で拠点がなかった**東部**をCD Motor買収でカバーできる
- Victoria州で取扱がなかった**Mitsubishi/Hyundai**を新規取り扱い開始できる

地域的な補完効果

ブランド補完効果

<p>1 CD Motor (2025/1)</p>	<p>• Victoria州の南東部への新規展開</p>	<p>• Victoria州では初となる Mitsubishi/Hyundaiの取扱開始</p>
<p>2 McCarroll (2025/7)</p>	<p>• New South Wales州の中西部 (Mudgeeエリア) への新規展開</p>	<p>• Kia/FordなどAutopact有力自動車メーカーとの関係深耕</p> <p>• APPROVAL済みのBYDの販売強化</p>
<p>3 Keystar (2025/10)</p>	<p>• Queensland州のMoreton Bay エリア (=BrisbaneとSunShine Coastの中間地点) への新規展開</p>	<p>• Kia/MitsubishiなどAutopact有力自動車メーカーとの関係深耕</p>

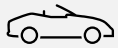
Autopactが持つノウハウの横展開

Autopactが持つ事業・運営ノウハウのロールアップ先および中古車事業への横展開を推進している。サービスをはじめ、各社の弱みとなっているソリューションの強化による改善余地は大きいと見ている。

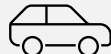
○ Autopactノウハウのロールアップ先や中古車事業大手への注入によるシナジー創出

Autopactが持つ **事業・運営ノウハウ**

AUTOPACT



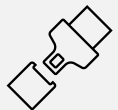
新車



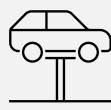
中古車



金融・保険



アクセサリ

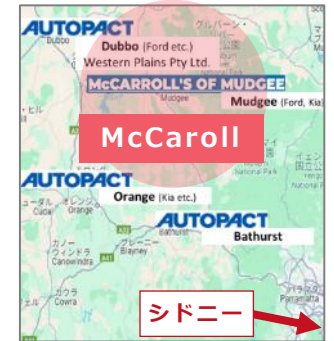
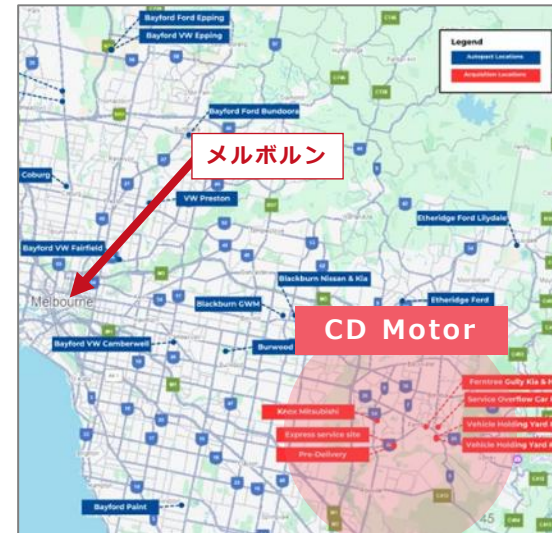


サービス



本社機能/システム

中小規模で新車販売以外の機能が脆弱な買収先には、**ノウハウの横展開**による改善余地が大きい



既存のAutopactの拠点に隣接しており、事業・運営ノウハウのサポートがしやすい

中古車販売大手

Autopactとの運営ノウハウの相互活用
・ Autopactとの在庫保管場所共有

地域経営インフラの体制最適化

AUグループ会社全体の経営インフラの体制最適化に向け、グループリソースの活用を進めている。Autocareの本社機能統合は完了しており、共通データ/CRM基盤構築や事業領域の横展開を進める。

Optimus Group Australia子会社の増加及び組織拡充を踏まえ、**本社機能の集約**や**経営人材の再配置**、**統合システム開発**を進めている

Optimus Group Australia

Autopact Holdings

Autocare Holdings

Gateway

Western

...

CD Motor

McCarroll

Keystar

人的資本

システム

本社機能

30超のディーラーシップ

実施済み

- Autocareの本社機能（経理・採用・人事等）をOptimus Group Australiaに統合

推進中

- グループ共通のダッシュボード・CRM基盤整備
- 物流部門の共通ダッシュボード構築・データ統合
- Autopactの本社機能のOptimus Group Australiaへの統合

個別最適から、**全体最適**へ

人的資本

経営人材/ノウハウある現場人材の適時の再配置

システム

グループシステムへの順次統合・業務移管

本社機能

その他本社機能の共通化や集約・効率化

注：CRM（Customer Relationship Management）顧客関連情報の一元管理をいう。

4 Appendix



会社名 株式会社オプティマスグループ

設立 2015年1月

資本金 4,080百万円

代表取締役社長 山中 信哉

本社 〒105-5115 東京都港区浜松町2-4-1
世界貿易センタービル 15階

事業内容 グループ会社の経営管理及びそれに付随する業務
主たる事業：小売・卸売、輸出入、物流、サービス、検査その他

連結子会社 62社（国内4社、海外58社） 2026年3月31日現在

従業員数 単体：32名 連結：2,755名 2026年3月31日現在



代表取締役社長

山中 信哉



取締役

Robert Andrew Young

輸出入セグメント管掌
サービスセグメント管掌



取締役

Martin Fraser McCullough

物流セグメント管掌



取締役

John Startari

小売卸売セグメント管掌



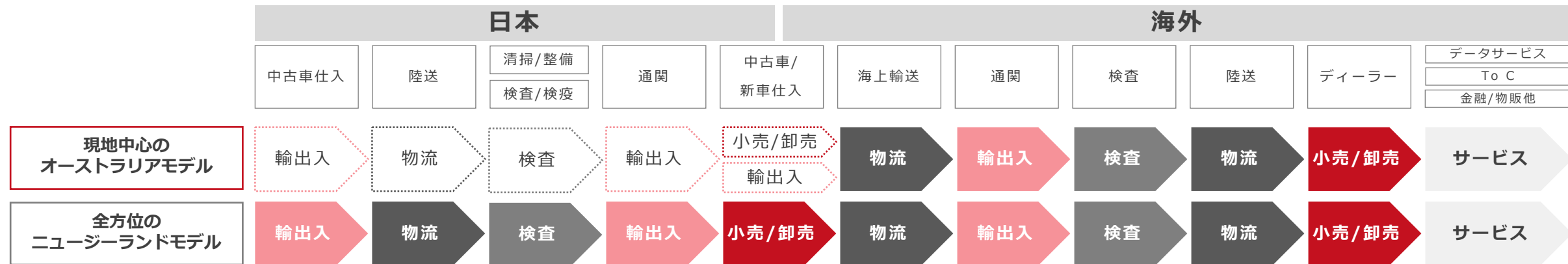
取締役

岩岡 廣明

管理部門管掌

基本情報

事業概況



■ 小売/卸売 ■ 輸出入 ■ 物流 ■ 検査 ■ サービス

売上高構成比*



小売/卸売

オーストラリアの自動車ディーラーであるAutopactの新車/中古車販売や関連事業が主力。

輸出入

日本全国のオークション会場で中古車を仕入れ、ニュージーランドや欧州向けに輸出する。

物流

中古車を海外へ海上輸送する。また、豪州で陸送するAutocareの事業も含む。

検査

輸出入時の検査や清掃/整備を担う。害虫混入防止処理をはじめ独自技術を持つ。

サービス

主にニュージーランドでオートローンや債権回収補助、自動車関連商品販売、中古車オンライン取引サイト等を営む。

注：売上高構成比は、2026年3月期の集計値である。なお、その他事業や全社調整額を除く単純合算値を分母とした集計値である点に注意されたい。

基本情報

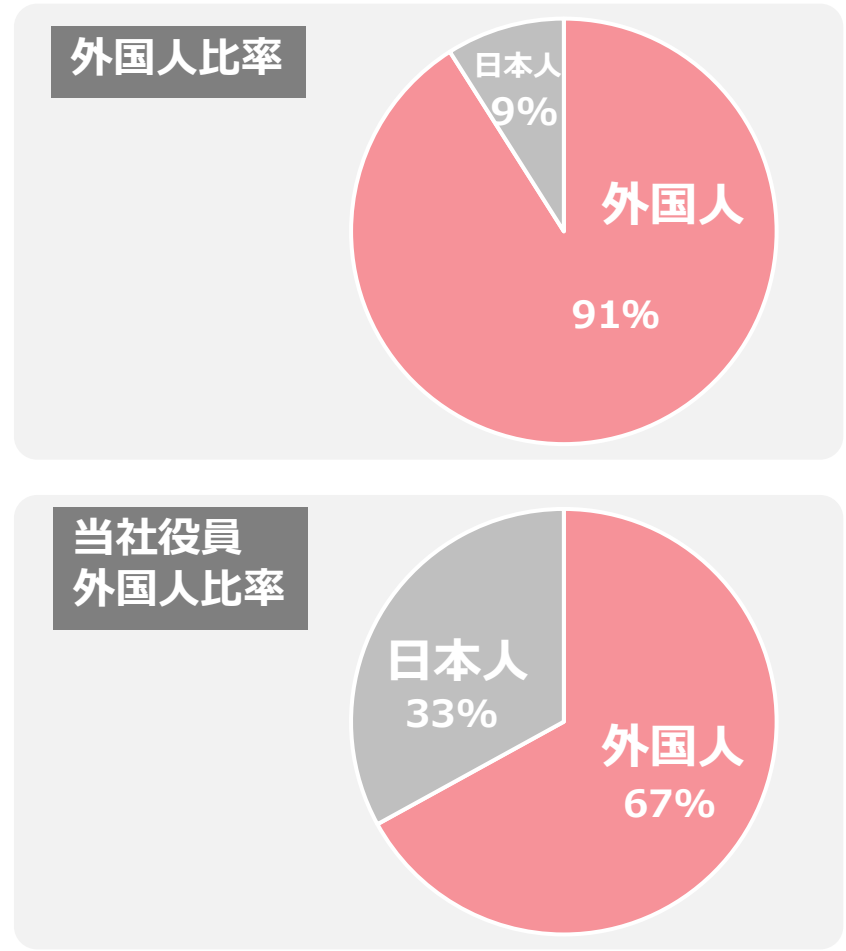
従業員の状況

○ セグメント別*従業員数

	従業員数 (人)	女性管理職割合 (%)	女性割合 (%)	
輸出入	82	35.7	61.6	
物流	411	27.9	20.6	
サービス	98	18.2	41.4	
検査	247	13.9	21.6	
小売・卸売	1,864	20.0	24.0	
全社（共通）	32	27.8	53.1	
その他	21	54.6	71.4	
合計	2755	22.1	25.5	

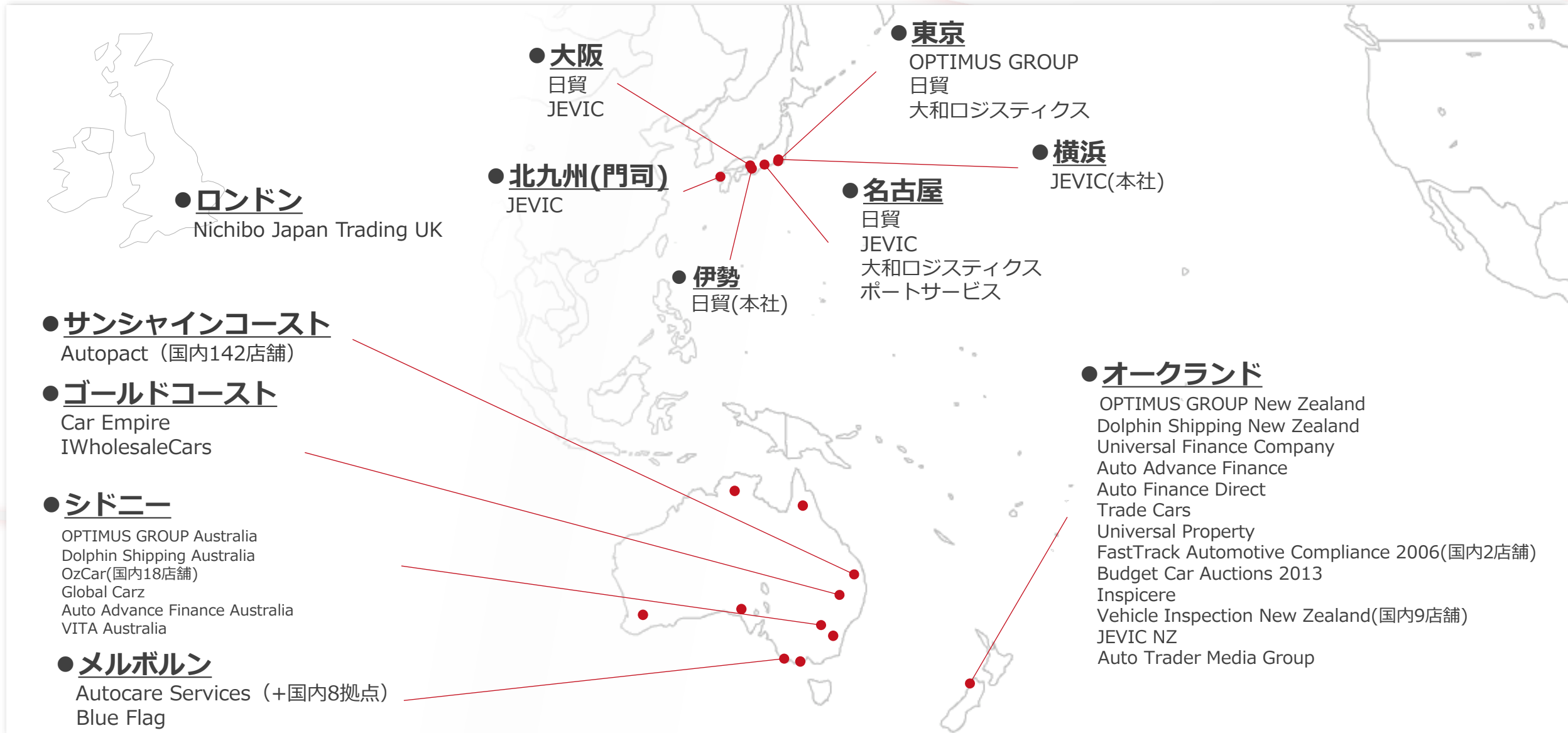
女性割合

○ 全社員に占める外国籍比率



注：2026年3月末時点の集計値である。

グループ会社一覧と所在地 (2026年3月31日現在)



コーポレートヒストリー

1988年創業、**M&A**を駆使しつつ、**オセアニア2カ国**を主力に業容拡大

1988年～

ニュージーランド基盤構築



日本

1988年4月 創業



ニュージーランド

1989年5月 中古車輸出事業を本格開始
 1998年1月 物流事業を開始
 2001年9月 検査事業を開始
 2004年9月 サービス事業を開始
 2013年2月 当時ニュージーランド証券取引所上場だった
 Vehicle Inspection New ZealandをTOB
 により株式を**100%取得**



オーストラリア

2015年～

資金調達手段確立

2015年1月 オプティマスグループ設立
 2017年12月 株式上場

2014年7月 オーストラリア事業開始

2019年11月 中古自動車ディーラーのOzCarと
 資本業務提携(株式**10%取得**)
 21/5に**20%**、21/11に**30%に買い増し**

2022年1月 自動車関連データサービス提供企業の
 Blue Flagの株式**40%取得**
 22/11に**60%まで買い増し**

2023年～

オーストラリア急拡大

2024年5-7月 公募増資(約71億円をエクイティ調達)

2023年12月 自動車取引のオンライン広告サイト運営の
Auto Traderの株式**51.0%取得**2024年12月 Auto Traderの株式を追加取得
議決権割合を**75.9%**まで引き上げる2025年6月 Auto Traderの株式を追加取得
議決権割合を**84.7%**まで引き上げる

2023年6月 輸入中古自動車の小売販売会社(30%持分)
 2023年6月 中古自動車の卸売販売会社(30%持分)
 を相次ぎ設立(小売/卸売は現地企業との合併)

2023年11月 シェアトップクラスの新車ディーラーグループ
Autopactの株式**91.7%取得(現在100%)**2024年5月 同国全域で総合自動車物流事業を手掛ける
Autocare Servicesの株式**100%取得**2025年1月 CD Motor Groupの株式**100%取得**

2025年5月 McCarroll Motors Mudjeeの事業を譲受

2025年9月 Keystar Autoworldの事業を譲受

基本情報

ビジネスモデル

クロスボーダー取引を起点に、様々なサービスをマーケットに応じて提供する

オーストラリア

各国で製造された新車



海上輸送

- 通関
- 陸送 港→保管場所
- 車検向け整備
- 輸入検査
- 陸送 保管場所→ディーラー

現地中心のバリューチェーン



ニュージーランド

日本各地の中古車



海上輸送

- 仕入 全国のオークション会場
- 陸送 会場→港
- 清掃・整備
- 検査・検疫

- 通関
- 車検向け整備
- 輸入検査
- 陸送 港→ディーラー

日本から現地までを通じたバリューチェーン



オセアニア2カ国と日本の違い (1/2)

自動車の供給を**100%輸入**に頼る、右ハンドルの**オセアニア**で確たる地位を築く

	人口	自動車保有台数	自動車普及率	市場特性	当社グループ実績
 日本	 124.0百万人	 78,743千台	 0.64台/人	-	国内販売はなし 全国のオークション 会場で中古車を仕入
 オーストラリア	 27.2百万人	 21,740千台	 0.80台/人	新車が ほぼ100% (輸入時)	トップクラスのシェア を誇る新車ディーラー (Autopact)とシェア第2 位の自動車物流会社 (Autocare)を抱える
 ニュージーランド	 5.3百万人	 4,713千台	 0.89台/人	新車：中古車 60：40 (輸入時)	輸入中古車市場で 同国トップとなる シェア約4割を確保

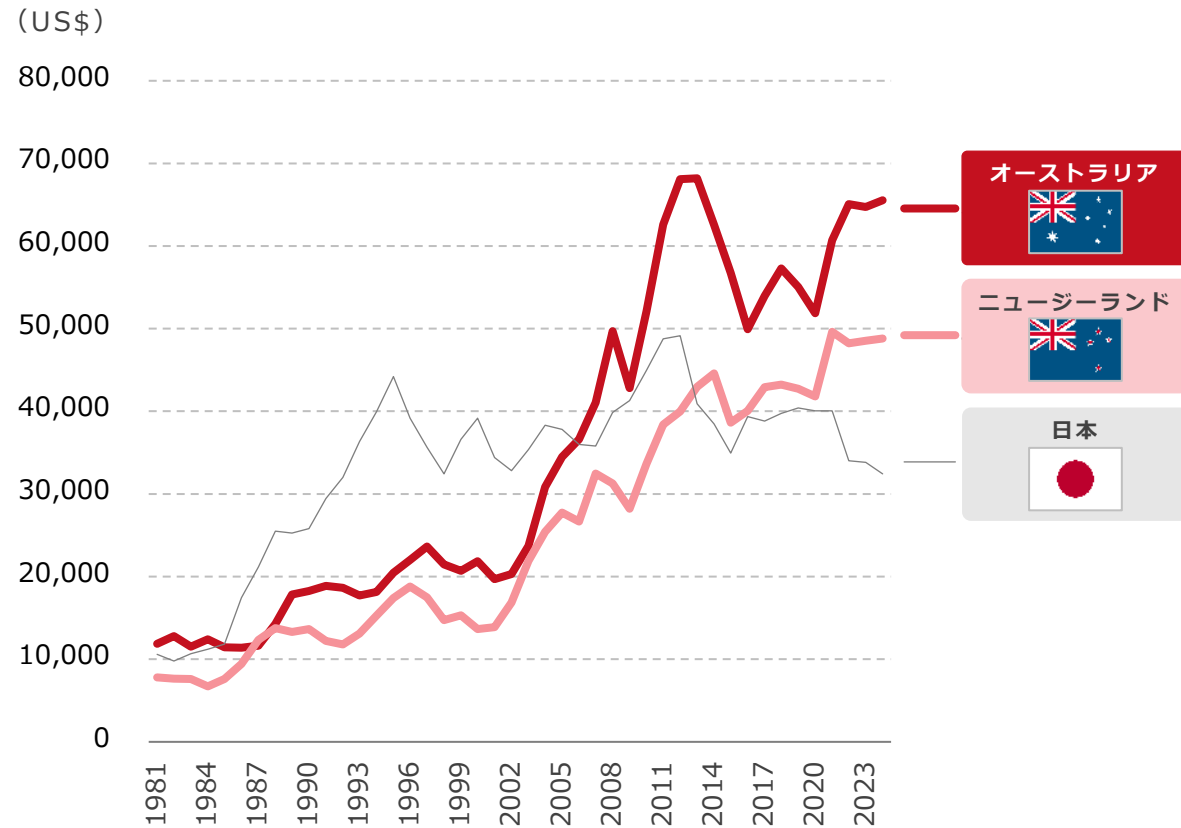
注：各国人口はWorld Bank Open Data（2024年）を参照した。各国の自動車保有台数は、日本およびニュージーランドについてはCEIC（Economic Indicators）に掲載されている2024年時点の登録車両台数、オーストラリアについてはBITRE「Road vehicles Australia, January 2025」に基づく2024年データを参照した。自動車普及率はこれらの指標を基に算出している。

市場環境

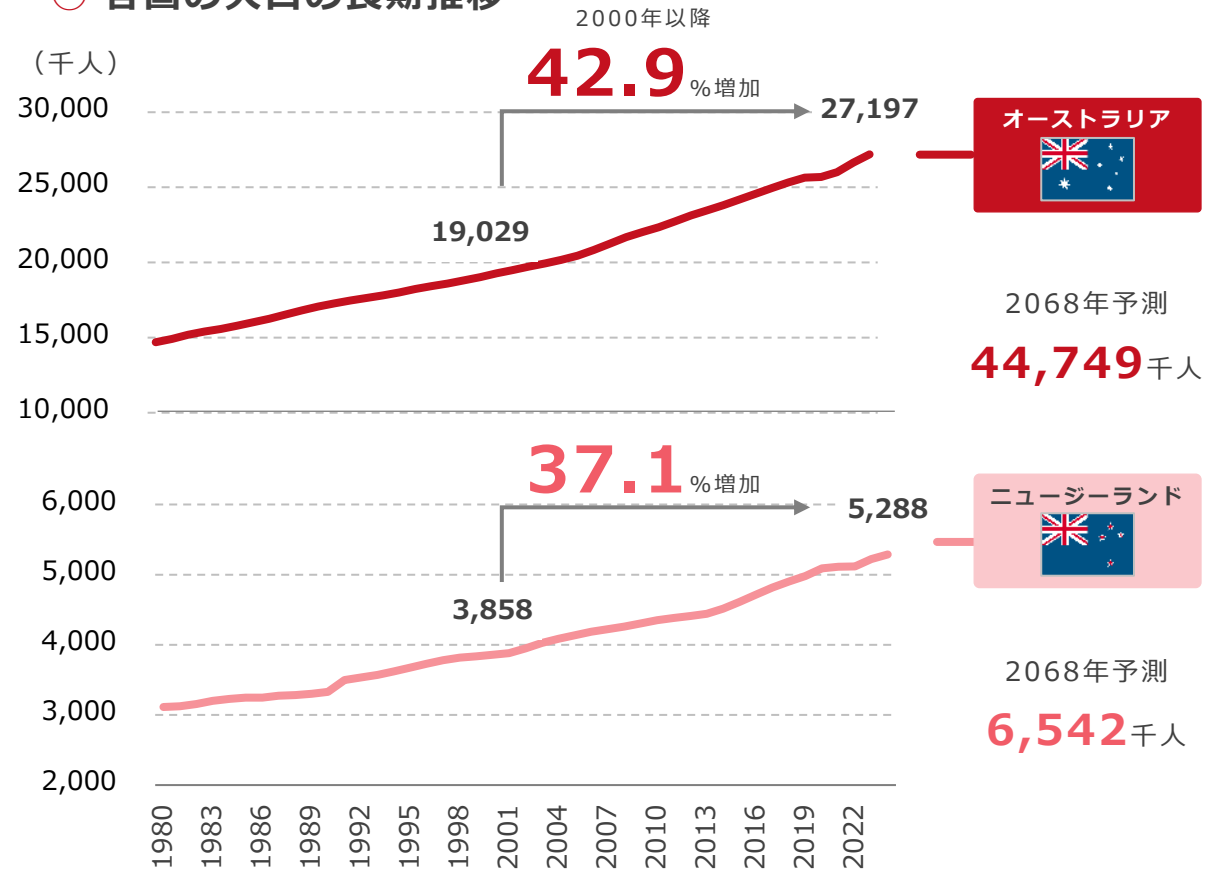
オセアニア2カ国と日本の違い (2/2)

1人当たりGDPや人口が頭打ちの日本と異なり、オセアニア2カ国は**経済成長を継続**

○ 各国の1人当たりGDPの長期推移



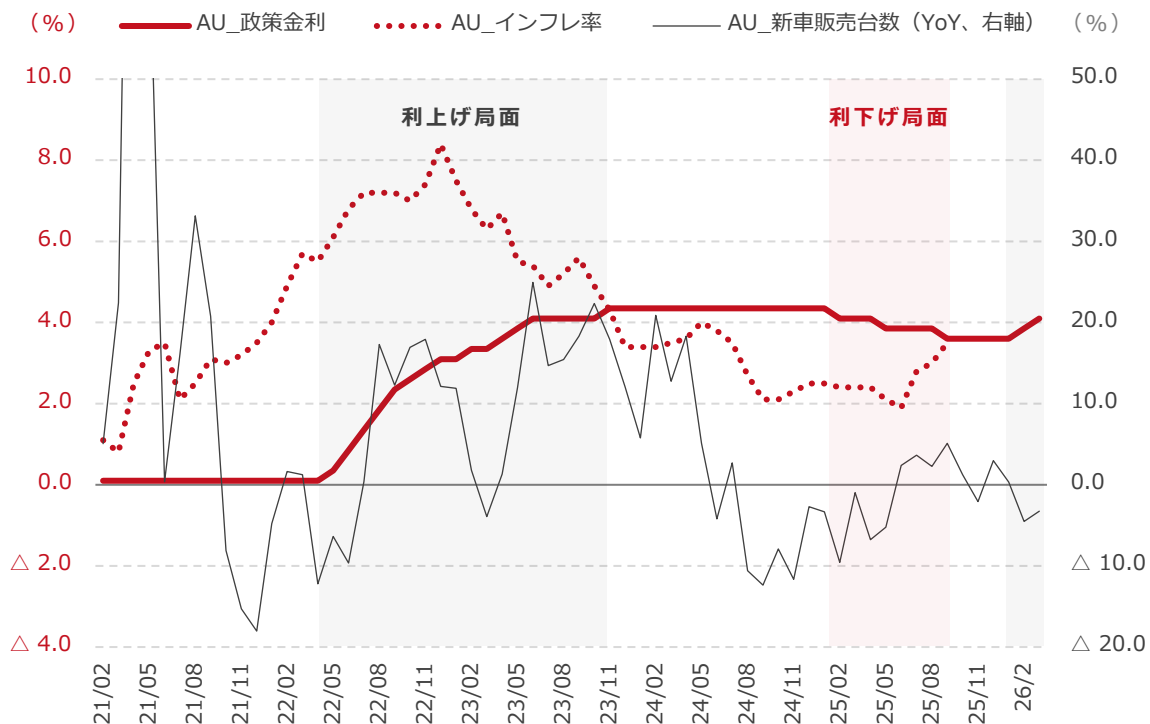
○ 各国の人口の長期推移



注：各国データは、World Bank Open Data (2024年) を参照した。人口予測は、オーストラリアがAustralian Bureau of Statistics、ニュージーランドがNew Zealand Government「Stats NZ」を参照（中位推定優先）した。

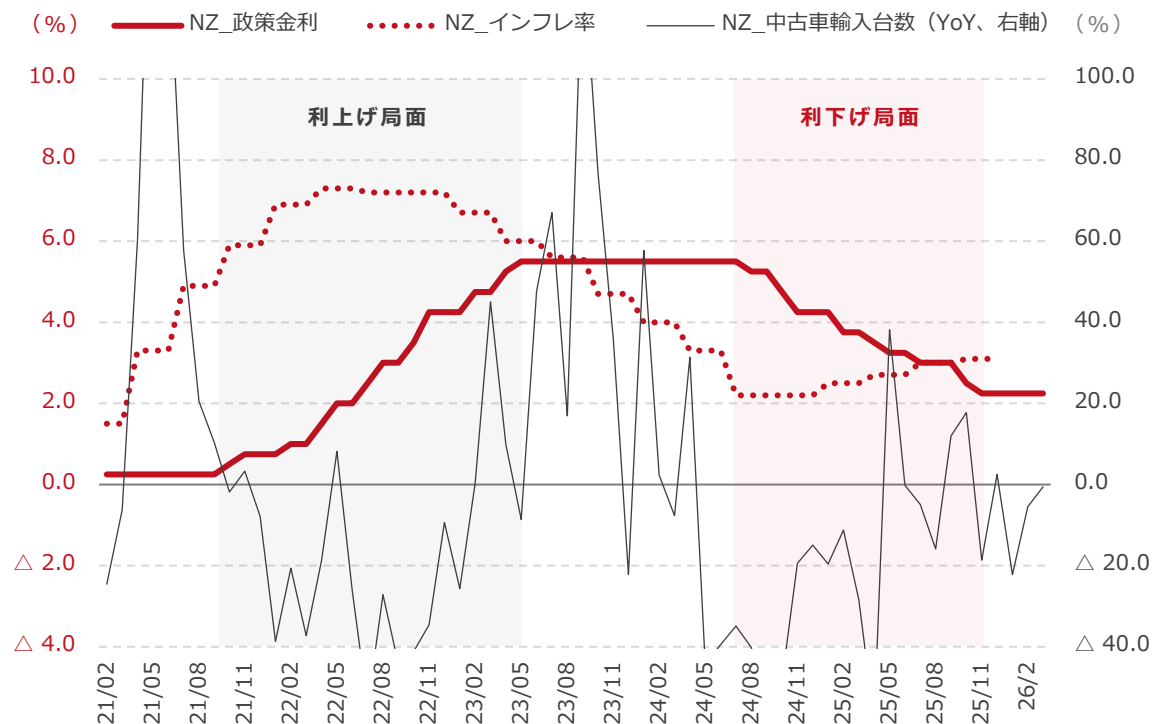
オセアニア2カ国の経済環境 (2026/5/15更新)

○ オーストラリアの経済環境



- COVID-19流行直後に利下げを実施、20年11月以降は政策金利0.1%を据え置いていたが、22年初から急速に進行したインフレを抑えるために利上げを開始、23年11月に4.35%まで引き上げた。
- 24年後半から中央銀行のインフレターゲット2~3%のレンジ内にインフレ率が落ち着いてきたため、25年2月に利下げを開始、25年9月までに75bp利下げし、政策金利は3.60%となっている。
- 25年9月のインフレ率が3.5%となるなど、インフレ率が1段上昇したため、26年始から小幅な再利上げを実施し足元の政策金利は4.1%となっている。当社にとっては、Autopactの在庫仕入に対応した借入に係る支払利息など変動金利支払いに影響があるが、足元の金利水準が暫く継続すると見ている。

○ ニュージーランドの経済環境



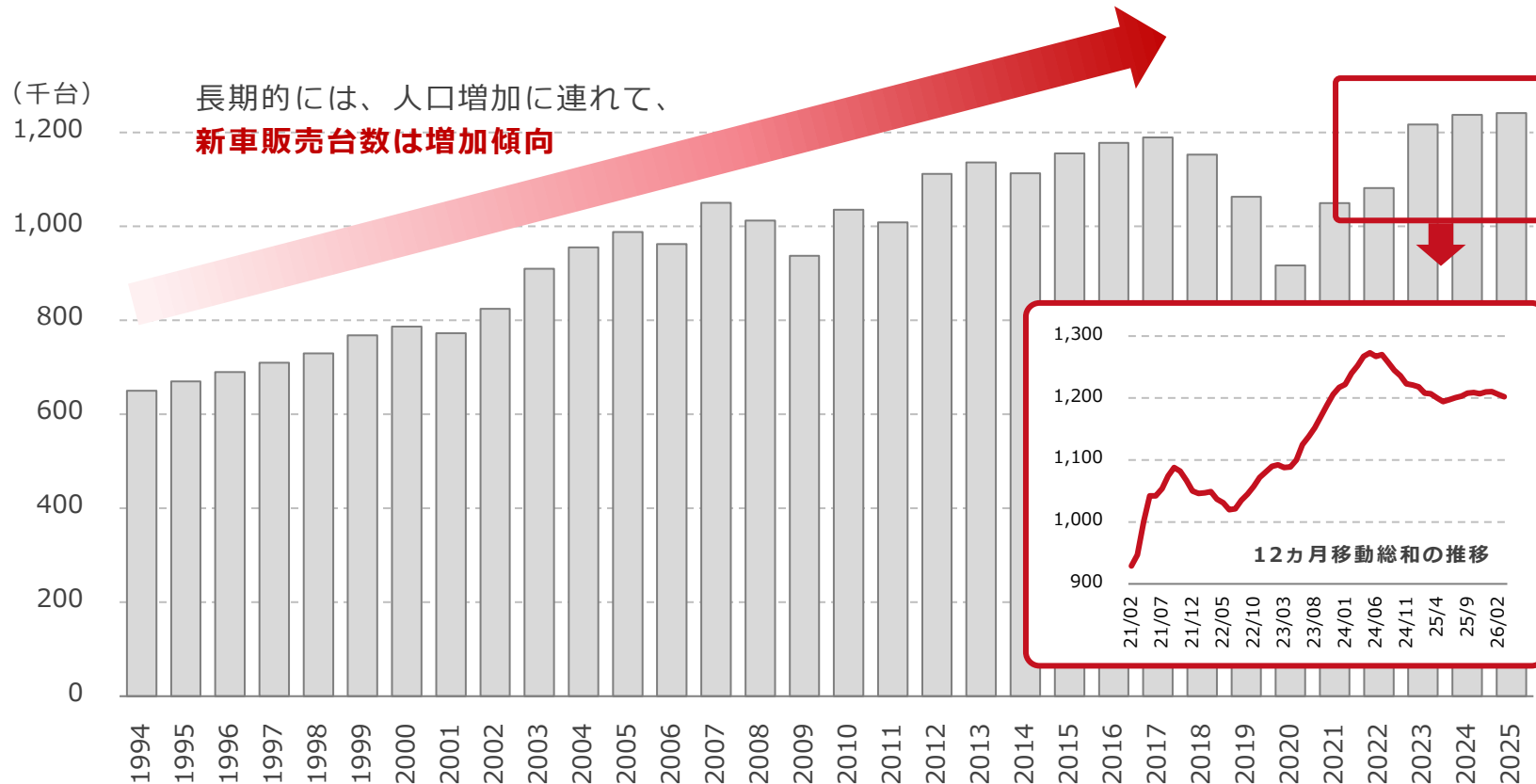
- COVID-19流行直後に利下げを実施し、21年9月まで政策金利0.25%を据え置いていた。しかし、小国で外需依存度が高く、世界経済の変化が早期に国内に波及する経済構造を持つことから、他国に先立ち21年半ばから急速にインフレが進行したため利上げを開始、23年5月に5.50%まで引き上げた。
- その後はインフレ率が継続的に下がり、中央銀行のインフレターゲット1~3%への回帰が見込まれたため、24年8月に利下げを開始、25年11月までに325bp引き下げ政策金利は2.25%となっている。
- インフレ率や中立金利との相対論で言えば利下げ局面を終えている。ただし、失業率の高止まりなど労働市場は依然弱く、更なる利下げはデュアルマנדートであるRBNZの判断に依る所が大きい。

注：AU_政策金利はRESERVE BANK OF AUSTRALIA「Cash Rate Target」を、AU_インフレ率はAustralian Bureau of Statistics「Percentage Change from Corresponding Month of Previous Year ; All groups CPI」を、NZ_政策金利はReserve Bank of New Zealand「Official Cash Rate」を、NZ_インフレ率はNew Zealand Government「Consumers price index - All groups, From same quarter of previous year」を参照している。

オーストラリアの外部環境 (2026/5/15更新)

AUの新車販売台数は、**長期的には増加傾向**にある。短期的にも調整局面を終え、徐々に**復調**している。2024年上期までは、急ピッチで需要拡大した反動で流通在庫が滞留気味で、需給が緩慢化していた。

○ オーストラリアの新車販売台数 (市況)



短期的な調整局面入りの背景

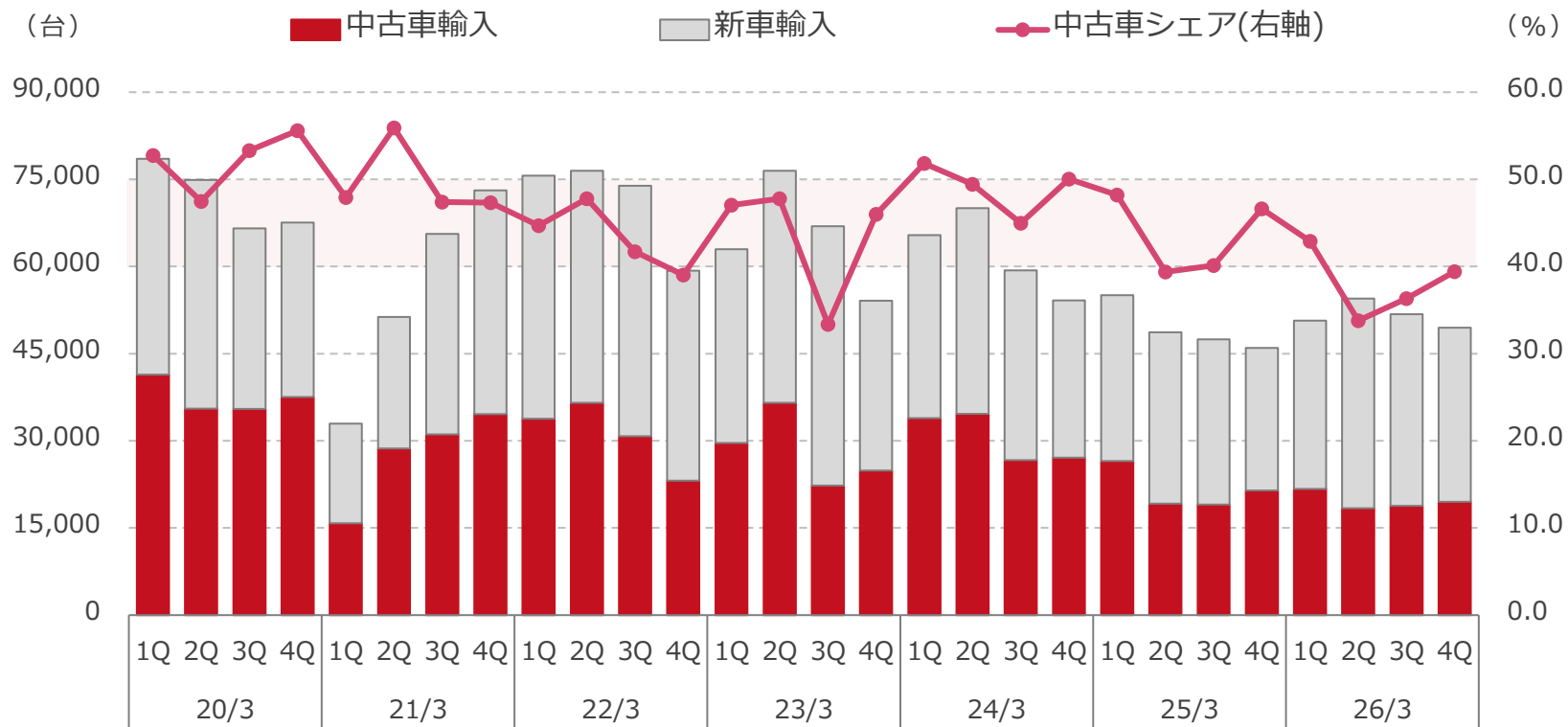
- 2024年の、短期的な調整局面入りの背景は、ペントアップ需要を受けオーバーシュートしていた自動車供給の反動減・平常化にあると見ている。
- COVID-19に端を発した半導体供給の減少による自動車生産台数の減少から22~23年は自動車供給が限定的で潜在需要が蓄積されていた。
- サプライチェーンの正常化に伴い24年上期にかけて急ピッチで新車販売台数が拡大したものの、蓄積された潜在需要の顕在化が一巡し、在庫調整局面を迎えたと見られる。
- 月次の新車販売台数統計を見る限り直近モメンタムは下げ止まり反転し始めている。ただし、自動車メーカーによる供給圧力で台数が伸びている点は調整して見る必要がある。中期的には人口増加に連れた安定成長局面へ回帰すると見込む。

注：オーストラリアの新車販売台数 (市況) は「VFACTS (Federal Chamber of Automotive Industries)」を参照した。VFACTSにはTeslaおよびPolestarのデータが含まれていないため、当該データを補完的に追加している。

ニュージーランドの外部環境① (2026/5/15更新)

過去中期的に総輸入台数に占める中古車比率は**4~5割**で推移してきたが26/3期はレンジを下回っていた。円安・課徴金率引き上げによる中古車の価格優位性の低下が背景だが、**2Qを底に反転**が確認できている。

○ ニュージーランドの新車および中古車の輸入台数



注：ニュージーランド「自動車産業協会（MIA）」資料等をもとに作成した。

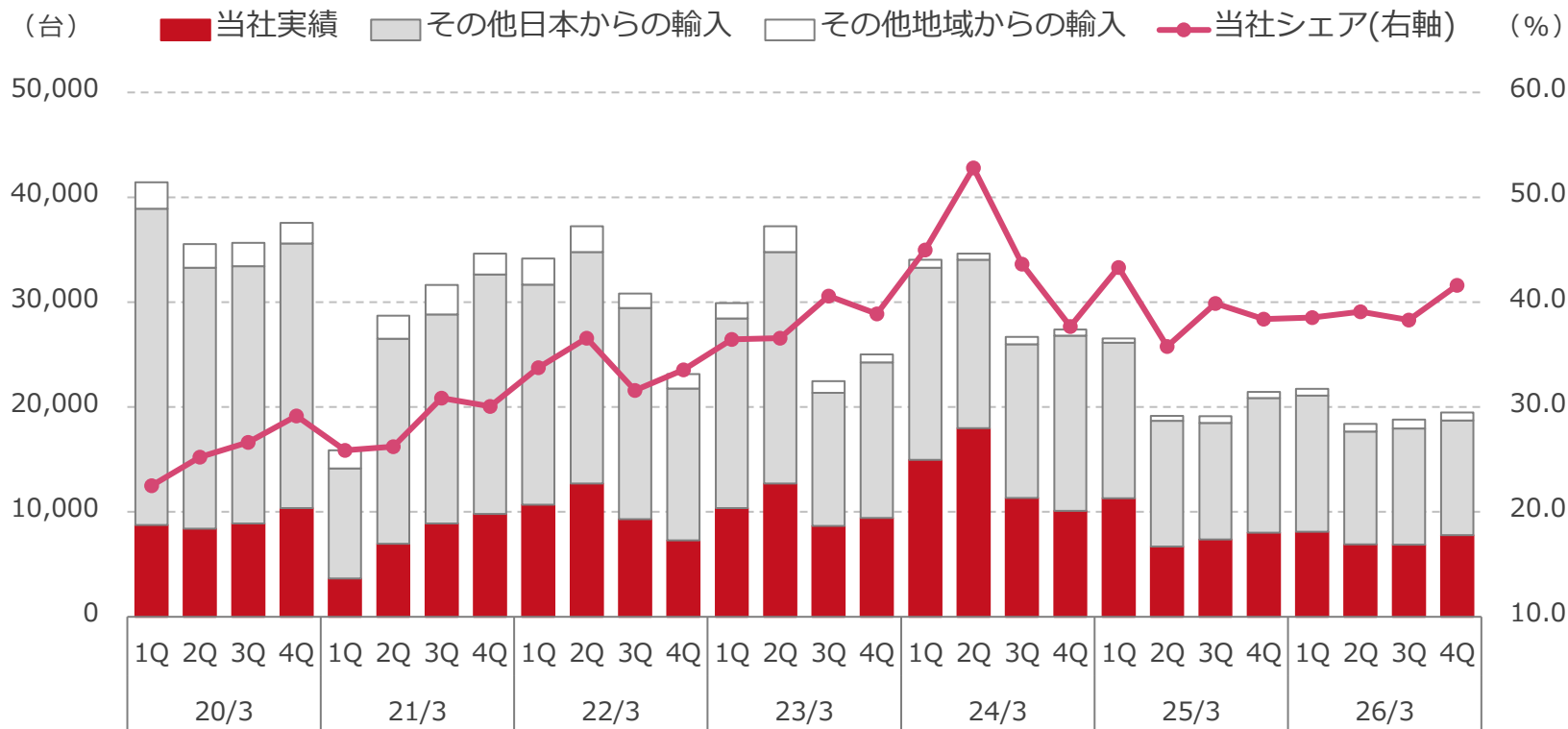
中古車シェア低下の背景

- 26年1~3月期のNZの総輸入台数（新車+中古車）は、直近ボトムである25年1~3月期（三四半期前）と比較して+7.6%の49,445台だった。内訳は、新車が同+22.1%の29,953台、中古車が同△9.0%の19,492台であり、前四半期と比較して新車-中古車のトレンド差は縮小した。
- ①円安や課徴金率引き上げを受けた中古車の価格優位性の低下、②25年5月から開始された商業用新車に対する税優遇制度の影響が、26/1-3月期から逆転し、徐々に中古車需要が回復傾向にある。
- 総輸入台数は過去の定常状態と比較して2-3割低く、市況回復に連れ中古車にも拡大圧力がかかるだろうが、台数は従来水準まで戻り切らないリスクがある。

市場環境 ニュージーランドの外部環境② (2026/5/15更新)

2023年からの**景気後退**や同年10月の政権交代に端を発する**環境規制の緩和政策**から需要が低迷していた。26/1-3月期からは環境規制が相対追い風となり、中古車需要も回復、当社シェアも改善傾向にある。

○ ニュージーランドの中古車輸入台数（市況と当社実績）



短期的な調整局面入りの背景

- COVID-19後のサプライチェーンの混乱と輸入依存度が高いNZの特性から、2022年のインフレ率が7%超となり、政策金利を大幅に引き上げざるを得なかったことで、23年から景気後退に陥り、中古車需要にも影響を及ぼした。
- また、23年10月の政権交代後にクリーンカー割引の廃止や基準が見直されたことで、当社主力の高品質中古車のニーズが限定的となっている。
- 24年後半から、NZ中央銀行が目標とする適度なインフレ率(1~3%)へ回帰しており、また政策金利も引き下げを続け足元低水準でキープされていることから、徐々に需要が再喚起されてくると見ている。当社は市況が厳しい中でも現地ディーラーと関係を密にしており、急回復期に頼られやすいプレイヤーの立場を確保している。

注：ニュージーランド「自動車産業協会（MIA）」資料等をもとに作成した。当社実績は通関台数（ニュージーランドへの到着台数）を参照しており、船便のタイムラグ分、販売台数（日本からの輸出台数）に対し遅行する点に留意されたい。

ニュージーランドの環境規制 (2026/5/15更新)

従来、自動車に係る環境規制が無かったニュージーランドでは、2021年以降に**2つの制度が導入**された。24～25年は当社業績にネガティブな変更が相次いだが、**26/1の規制緩和で再び追い風**が吹いている。

○ 環境規制の変遷

項目	年月	制度① Clean Car Discount (CCD)	制度② Clean Car Standard (CCS)
目的		最終消費者にCO2低排出車の購入を促す	輸入業者にCO2低排出車の供給を促す
概要	21年7月	新車および中古車のEV・PHEV車に対する リベート 制度を開始	-
	22年4月	ガソリン・ディーゼル車を含むCO2排出量に基づく リベート・課徴金 制度を導入	-
	23年1月	-	車両重量に連動するCO2排出基準に基づき、基準を超える車両には 課徴金 が、下回る車両には クレジット が付される制度を開始
	23年12月	財政問題を背景に、新政権（23/10選挙→23/11発足）が 制度自体を廃止	-
	25年1月	-	制度の一部見直しを実施、 課徴金率が従来比50%増加 したことが主な変更点
	26年1月	-	制度の一部見直しを実施、 課徴金単価が従来比で大幅引き下げられた ことが変更点

注：NZ TRANSPORT AGENCY WAKA KOTAHI開示資料を参照した。

○ 当社業績へのインパクト

2023年はCCD・CCSの2つの制度が当社業績に追い風となった。一方、23年12月のCCD制度廃止、25年1月のCCS課徴金率大幅引き上げに伴い、2年連続で当社業績に逆風が吹いていた。26年1月、CCSの実質的な規制緩和が施行されたことで、マクロ環境は再び改善傾向と辿ると見込まれる。

- Positive 高品質中古車の取り扱いが多い当社は、**CCD本格導入の恩恵**を享受し始めた
- Positive CCDとCCSの**2制度の同時適用**により、当社は、更にシェアと収益を拡大した
- Negative **CCD制度廃止**に伴い、高品質中古車の優位性が低減した
- Negative クレジットは不変、**課徴金率のみ上昇**、全体として買い控え影響が出ている
- Positive 1年前に、大幅引き上げられた課徴金が**大幅に引き下げ**られ、需要回復している

競争優位性

オーストラリア (1/2)

シェアトップクラスのディーラー、第2位の自動車物流など、**個性が際立つ事業会社**を保有

Autopact

シェアトップクラスの新車ディーラーグループ

2023年11月に買収 (当初91.7%→現在100%保有)

約150の拠点を展開する 30超のディーラーが集ったグループ

クィーンズランド州/ニューサウスウェールズ州/ビクトリア州といった**オーストラリア東部を中心に事業展開**

更なるディーラーの買収 (ロールアップ)が成長戦略

ディーラー数



多様なソリューションを提供

- ・新車販売
- ・中古車販売
- ・オートローン、保険
- ・部品/カーアクセサリ販売
- ・サービス (点検/整備/修理等)

約40のメジャー自動車 ブランドを取り扱う



Autocare

同国シェア第2位の自動車物流カンパニー

2024年5月に買収 (株式100%保有)

マーケットシェアは約20~30% を確保

広大なオーストラリアの国土全てをカバーする自動車物流企業

主要な港全てに拠点あり



主要取引企業

日系主要
自動車メーカー他

競争優位性 オーストラリア (2/2)

各事業会社の**得意領域を掛け合わせ**、より強固な競争優位性を確立中

項目	ソリューション (輸入以降の物流から販売、2次流通まで、グループ内で一気通貫で手掛ける)											展開地域		ブランド
	① 埠頭→ 倉庫へ輸送	② 倉庫 での保管	③ 車両整備 /登録他	④ 倉庫→ 小売へ輸送	⑤ 新車販売	⑥ 保険/オート ローン	⑦ 部品販売	⑧ 車検 /修理他	⑨ 中古車 買取	⑩ 中古車 修理	⑪ 中古車 販売	東部	西部	-
Autocare 物流	◎	◎	◎	◎	-	-	-	-	-	-	-	◎	◎	日系主要自動車 メーカー他
Autopact 新車	-	-	-	-	◎	◎	◎	◎	○	○	○	◎	-	約40のメジャー 自動車ブランド
中古車大手 中古車	-	-	-	-	○	○	○	-	◎	◎	◎	◎	-	多くのブランド (中古車)

その他、当グループ設立会社や持分法適用会社、現地企業と設立した合併会社等にて、「自動車関連データサービス提供」や「輸入及び国内自動車検査」など、多数のサービスを展開している。

競争優位性 ニューージーランド（1/3）

様々な点から、日本の中古車に対する**ニーズは強い**

1.

厳格な車検制度

アメリカや中国など車検制度がない又は簡易な国が多数ある中、日本では定期的に厳格な保安基準をクリアする必要があり、車体の品質に対する信頼性が高い。

2.

世界最高レベルの道路環境

日本は舗装率・道路密度が高く、道路条件の悪さに伴う車体へのダメージが少ない。

3.

日本人の国民性

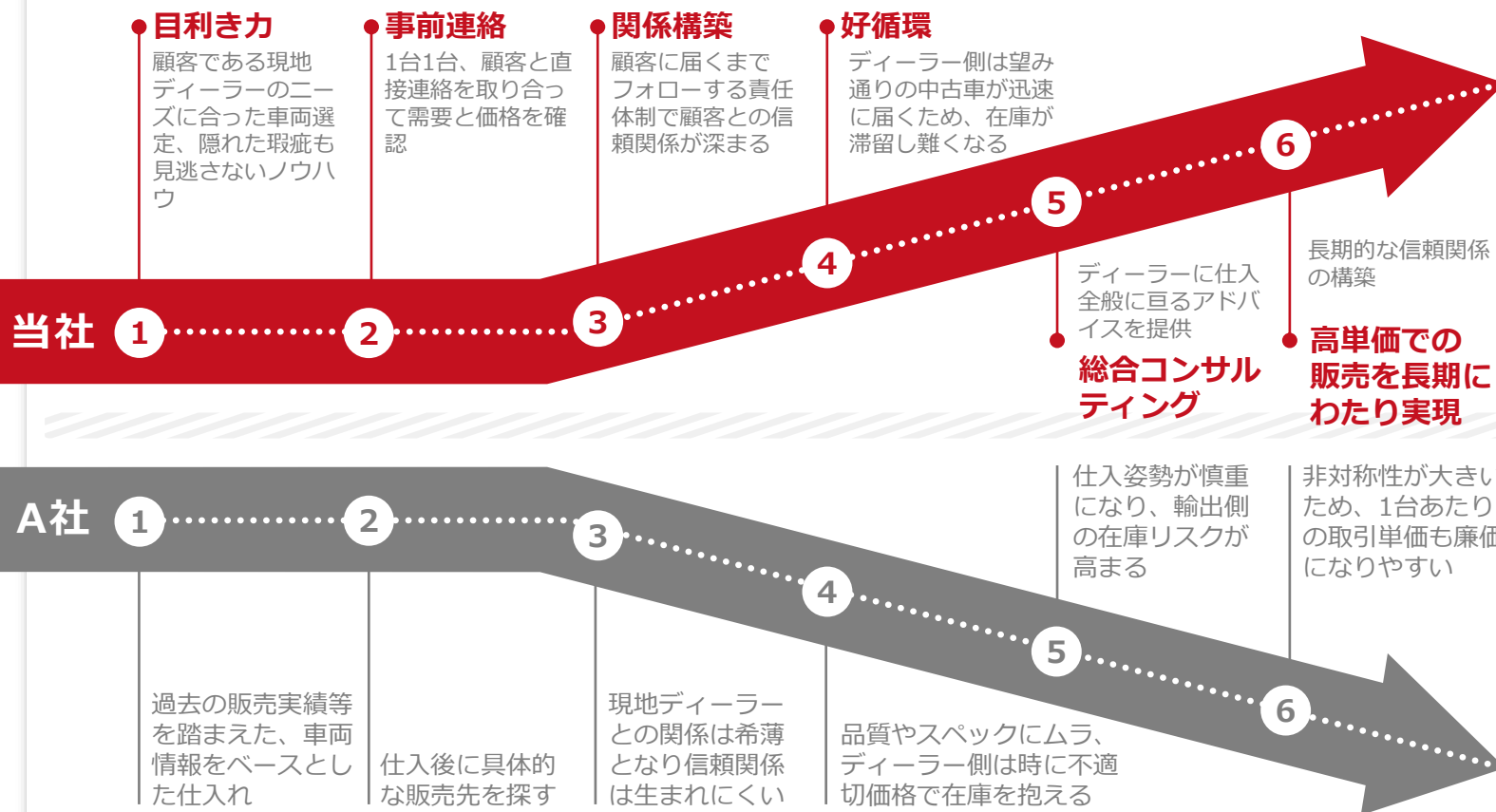
車を大事に扱う国民性や体格などの要素によりシートや足回り等へのダメージが低く、中古車の品質が高い。



競争優位性 ニュージーランド (2/3)

一物一価の中古車ビジネスにおいて、**目利き力**と**対話力**で選ばれ続けるポジションを確立

○ 顧客のニーズに合った高品質な中古車を迅速に提供する (日質)



レモン市場を打破

安定	低	高
品質	在庫リスク	取引単価
ムラ	高	低



レモン市場に陥る

競争優位性 ニュージーランド (3/3)

各ソリューションでの強みを掛け合わせ、**トップシェア**を確保

輸出入

信頼関係構築で現地の有力ディーラー
約**200社**と継続取引

物流

日本-ニュージーランド輸送量の
スケールメリットを活かした
柔軟性・高収益性を確保

検査

100を超える輸出入時の
必須検査項目に対応
特許を有するヒートトリートメントによる
害虫混入防止処理

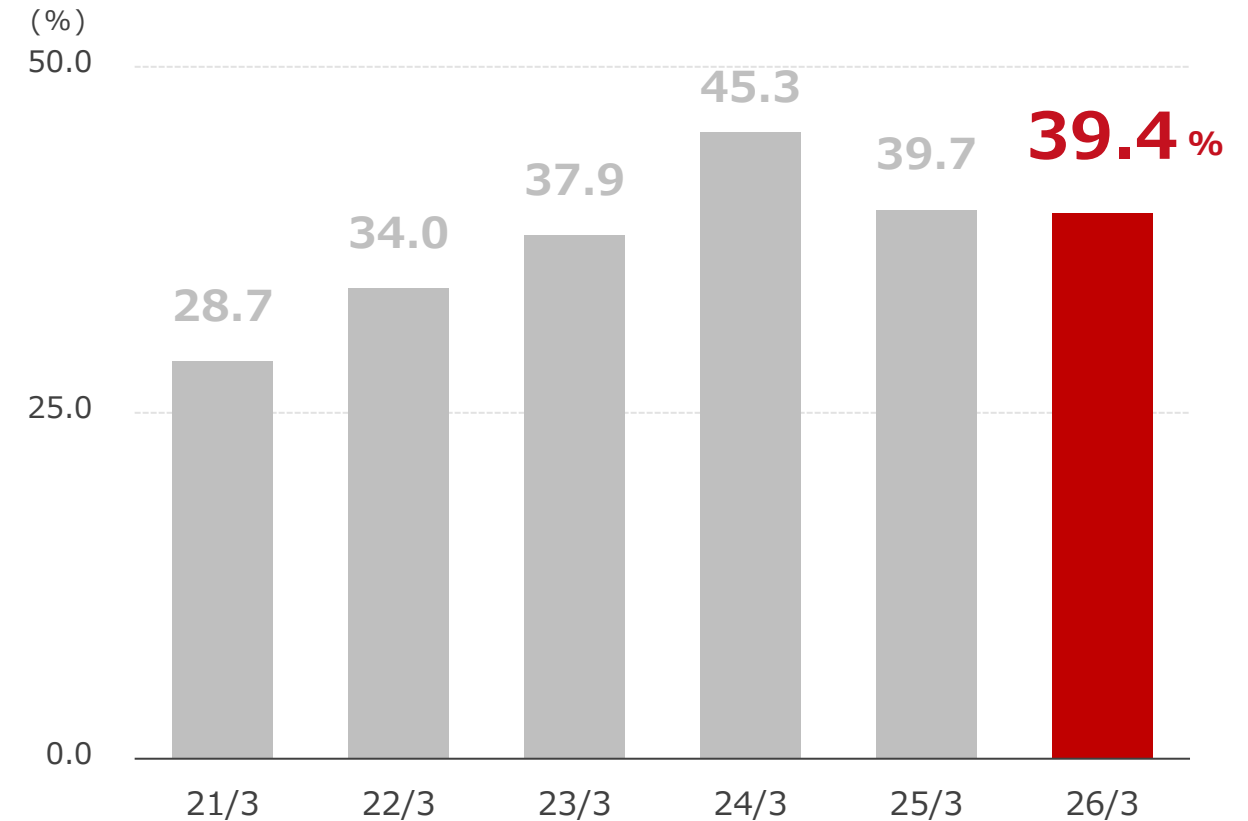
サービス

金融サービスからデータ提供まで
様々なニーズに対応

CtoC取引

市中取引の約7割を占めるオンライン中古車売買で
シェア第2位の取引ウェブサイトを運営
(Auto Trader Media Group)

○ 輸入中古車市場における当社マーケットシェアの推移



注：ニュージーランド「自動車産業協会（MIA）」資料をもとに当社の輸入中古車におけるシェアを算出し作成した。なお、分母は日本からの輸入台数としている。ニュージーランドの中古車輸入台数の95%超は、日本からの輸出が占めている。

Autopact Pty Ltd (1/2)



Autopact Pty Ltd

オーストラリアの大手新車ディーラーグループ
同国シェアはトップクラスを確保

取得日	2023年11月24日
取得割合	100% (2025/1/28に追加取得し100%保有に)
取得価額	AUD 270,563千(25,744,120千円)
売上高	159,911百万円 (23/6期)
営業利益	7,445百万円 (23/6期)
親会社株主利益	3,240百万円 (23/6期)

注：日本円換算額は1AUD=95.15円（2023年10月末時点）にて算出している。



- 1995年に前身の企業が設立されて以降、同業M&A等により拡大。クィーンズランド州、ニューサウスウェールズ州、ビクトリア州で約150拠点を展開する、30超のディーラーが集ったグループ。
- 約40のグローバル自動車ブランドを取り扱い、グループ全体で年間約2.4万台の新車／中古車を販売。また保険やオートローン、部品/カーアクセサリ販売、車検/修理など幅広いサービスを提供。
- 同国の新車販売事業は7割強が中小事業者、ロールアップによる成長余地が大きい。
- グループ内の中古車事業者との連携により、中古車事業に成長ポテンシャルあり。

M & A実績 Autopact Pty Ltd (2/2)

○ Autopact取扱い主要自動車ブランド

乗用車

商用車

日本

米国

欧州

中国

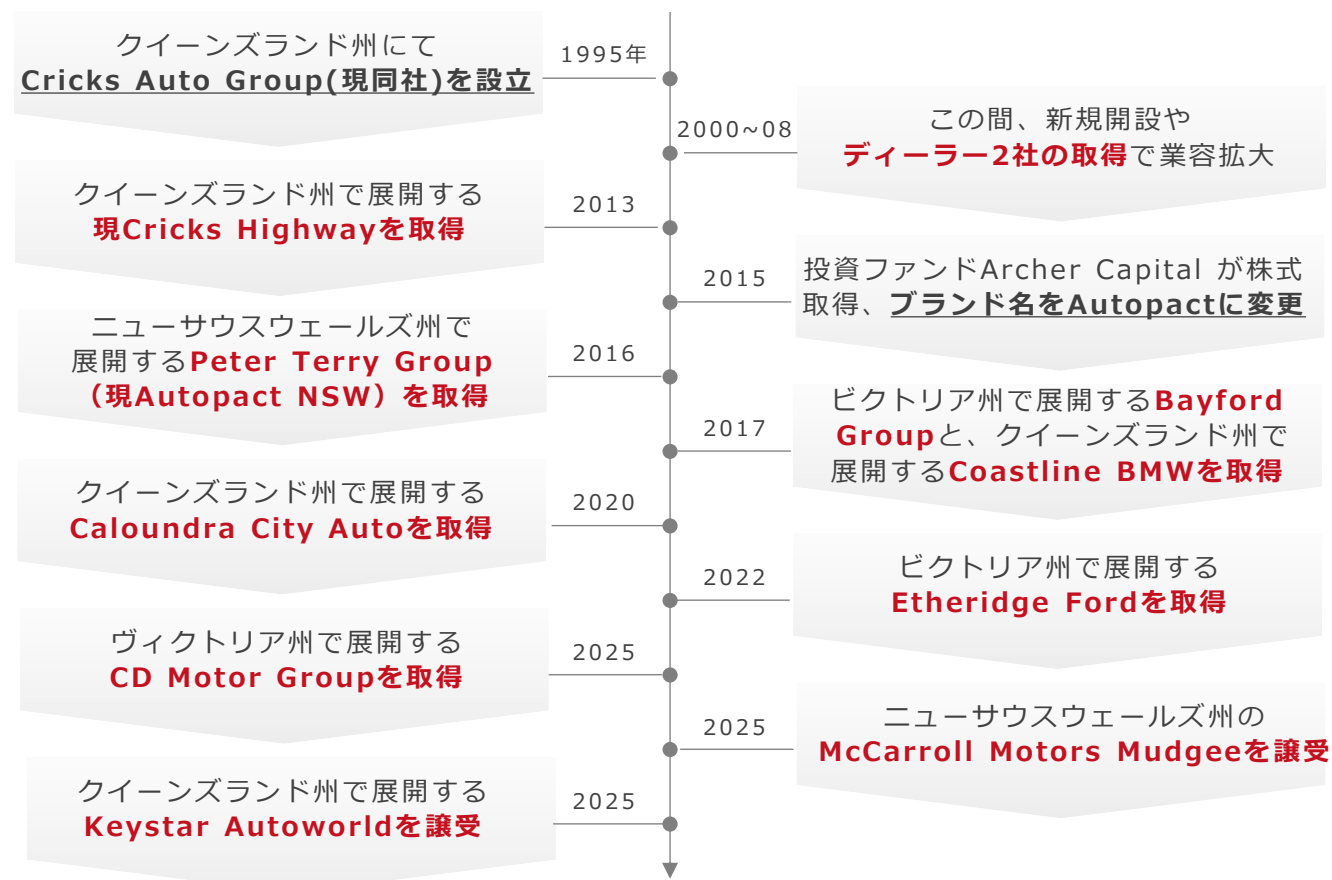
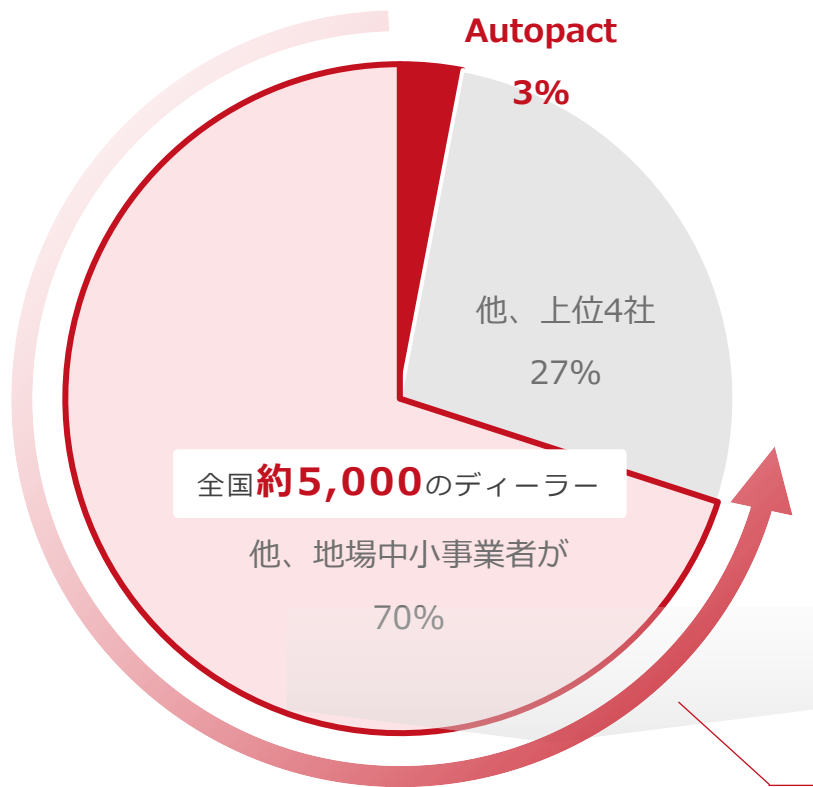
韓国



M & A実績 Autopactのロールアップ戦略と実績

豪州ディーラー市場の7割超を占める**中小ディーラーのM&A**（ロールアップ）を推進

○ Autopactのシェア*と、これまでの成長の変遷



同業ディーラーに対するM&A（ロールアップ）で今後も成長を続ける

注：Autopact沿革は一部抜粋して表記している。マーケットシェアはIBIS World推計値（新車及び中古車の各社推定売上高）をもとに作成した。

Autopactのグループイン後のロールアップ先①



CD Motor Group

2024年11月28日 公表

ヴィクトリア州 メルボルン中心に展開する
マルチブランドの新車ディーラーグループを買収

取得日	2025年1月31日
取得割合	100% (オーストラリア事業会社Autopactで取得)
取得価額	AUD 27,500千(2,773百万円)
売上高	18,221百万円 (24/6期)
営業利益	587百万円 (24/6期)
親会社株主利益	554百万円 (24/6期)



McCarroll Motors Mudgee

2025年3月18日公表

ニューサウスウェールズ州で複数店舗を展開する
マルチブランドの新車ディーラー事業を譲受

取得日	2025年5月16日
取得割合	100% (Autopact子会社のWestern Plainsで取得予定)
取得価額	非公表
売上高	2,198百万円 (25/6期計画)
営業利益	102百万円 (25/6期計画)
親会社株主利益	非公表

注：CD Motor Groupの日本円換算額は、便宜的に2024年10月末の為替レート（1AUD=100.86円）にて換算している。買収先企業の業績数値は、Ferntree Gully Auto Sales Pty Ltd 及びKnox Auto(2016)Pty Ltdの2社合算値である。McCarroll Motors Mudgeeの日本円換算額は、便宜的に2025年2月末の為替レート（1AUD=93.17円）にて換算している。

Autopactのグルーピング後のロールアップ先②



Keystar Autoworld

2025年5月26日公表

ニューサウスウェールズ州で複数店舗を展開する マルチブランドの新車ディーラー事業を譲受

取得日	2025年9月30日
取得割合	100% (Autopact子会社のNorth Lakes Autoで取得予定)
取得価額	非公表
売上高	17,184百万円 (24/12期)
営業利益	245百万円 (24/12期)
親会社株主利益	非公表

注：日本円換算額は、便宜的に2025年4月末の為替レート（1AUD=90.07円）にて換算している。

Autocare Services Pty Ltd



Autocare Services Pty Ltd

オーストラリアの大手自動車総合物流企業
全ての主要都市に戦略的拠点を持つ

取得日	2024年5月1日
取得割合	100.0%
取得価額	AUD 40,855千(4,145,303千円)
売上高	17,079百万円 (23/12期)
営業利益	2,249百万円 (23/12期)

注：日本円換算額は1AUD=98.67円（2024年3月末時点）にて算出している。



- 日本の大手自動車メーカー等複数の輸入新車をオーストラリア主要港で受け取り、全国の自動車ディーラーへ陸送。
- 60年以上の事業実績があり、主要8港に戦略的拠点、240台以上のトレーラーを保有。
- 取扱ブランドの更なる拡充を通じた数量増・スケールメリットの獲得、及びコスト競争力の強化が主な成長戦略。
- オーストラリア全域をカバーする物流企業をグループに加えることで、グループ内シナジーの創出を図る。

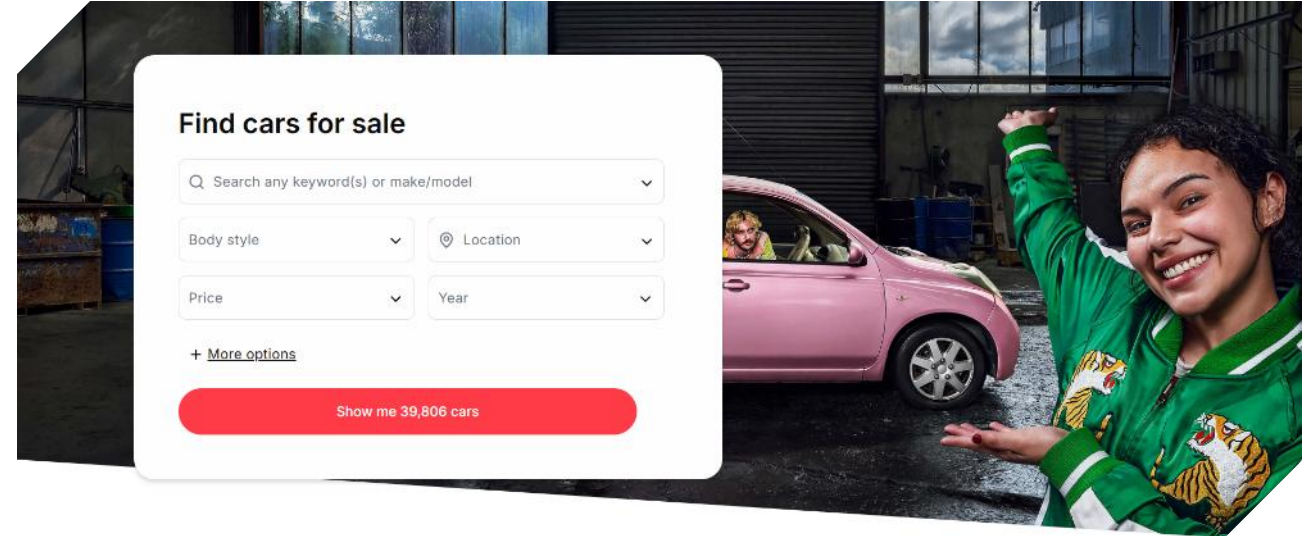
Auto Trader Media Group Ltd.



Auto Trader Media Group Ltd.

ニュージーランドにて 自動車取引のオンラインサイトを運営

取得日	2023年12月1日
取得割合	51.0% (2025/12/1に追加取得し100%保有に)
取得価額	-
売上高	-
営業利益	-



- 1981年に創業した中古車の個人間売買のためのオンラインサイトであり、月約30,000台の中古車が売買されるニュージーランドにおいて、月25万人以上のユーザーが利用する。
- 当社グループが長年にわたり蓄積してきたニュージーランド向け中古車輸出とのシナジー創出を期待。

ディスクレター/当社HPのご案内

○ 本資料お取扱い上のご注意

- 本資料は、投資判断の参考となる情報の提供を通して、当社をご理解いただくために作成されたものであり、当社への投資勧誘を目的としたものではありません。
- 本資料に記載された将来の業績に関する記載は、当社が将来の業績を保証するものではなく、現時点において入手可能な期待・見積・予想および合理的であると判断する一定の前提に基づいており、リスクや不確実性を有しております。
- 将来の業績は、経済情勢などの当社の経営環境、事業環境の変化等により予告なく変更することがございます。予めご承知おきください。

本資料に関するお問い合わせ

IR・広報ユニット

Mail

info@optimusgroup.co.jp

Tel

03-6370-9268 (IR直通)



株主・投資家の皆様に当社の情報を発信しております。
今後も内容を充実してまいりますので、ぜひご覧ください。

<https://www.optimusgroup.co.jp/>

■ 主要コンテンツ

- 企業・グループ情報
- 事業内容
- ニュース
- 株主・投資家の皆様へ
- サステナビリティ

