

OPTIMUS GROUP

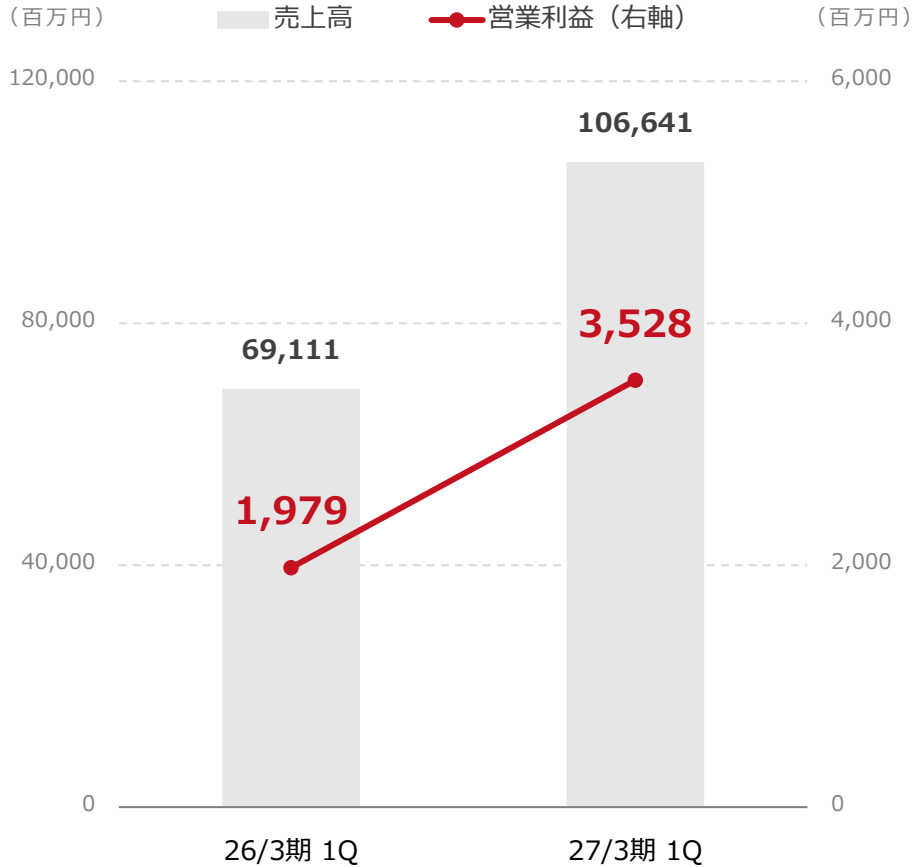
2027年3月期 第1四半期 決算説明資料

証券コード：9268 2026年8月7日



決算ハイライト (1/2)

○ 四半期 売上高と営業利益*



全社業績 (IFRS基準)

売上高	売上総利益	営業利益	税引前利益
(26/4-6)	(26/4-6)	(26/4-6)	(26/4-6)
106,641百万円	15,426百万円	3,528百万円	1,369百万円
YoY +54.3%	YoY +50.4%	YoY +78.3%	YoY +89.5%

オーストラリアKPI

AU 販売台数	AU 輸送台数
(26/4-6)	(26/4-6)
10,703台	160,581台
YoY +20.6%	YoY △15.4%

ニュージーランド・欧州その他KPI

NZ 輸出台数	欧州他 輸出台数
(26/4-6)	(26/4-6)
11,513台	8,784台
YoY +35.5%	YoY +185.2%

26年4-6月期実績

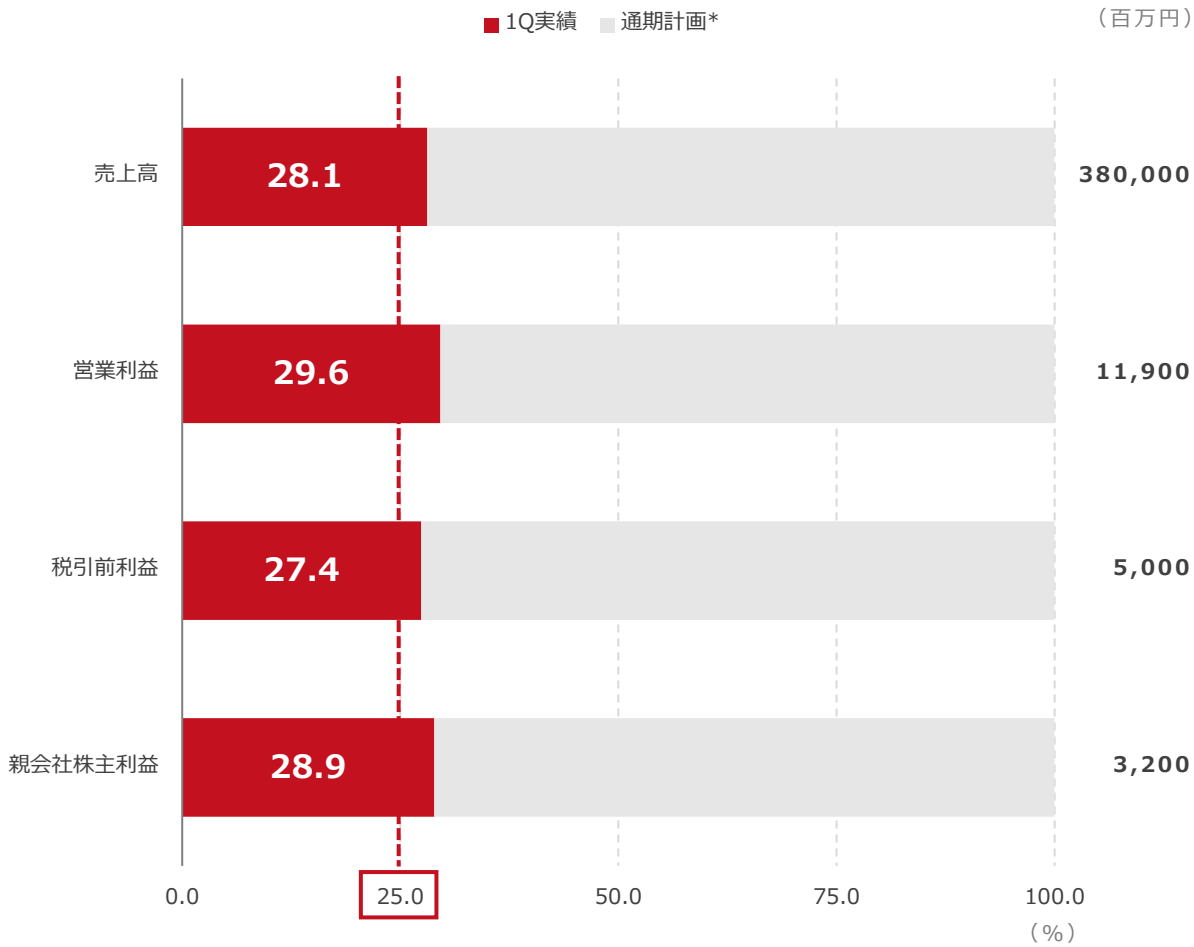
- 連結売上高は前年同期比 **+54.3%** の1,066億円、営業利益は同 **+78.3%** の35億円と伸長した。通期計画に対する進捗率は売上高=**28.1%**、営業利益=**29.6%**であり、目安の25%を上回って推移した。
- 日貿の輸出台数の増加が業績牽引役である。NZ向けは前年同期比 **+35.5%** の11,513台、欧州その他向けは同 **2.8倍** の8,784台と好調だった。需要急進で未船積在庫となっていた中古車を順次船積みし、収益化できた。連れて物流・検査など関連事業の収益も改善した。また円安も業績に寄与した。
- AUは引き続き市況が芳しくないが、過去M&A先企業の通四半期寄与や円安効果等も相まって、AU2社の単純合算売上高は前年同期比 **+38.8%** の738億円と堅調に推移した。
- ただし、AU/NZ共にインフレ再燃から再度利上げ局面を迎えており、市況見通しは楽観視していない。

注：本スライドは全てIFRS基準に準拠している。26/3期1Qの実数値や増減率も訴求修正値を参照している。一方、26/3期2～4QのIFRS基準の精緻な財務会計数値は精査中であることから、連続性ある四半期業績推移を提示する目的で、後段のスライドでは、26/3期4Q決算説明資料に引き続き、修正営業利益 (=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) を併記し、ダブルスタンダード化している点に留意されたい。

決算ハイライト（2/2）



○ 各段階収益の計画進捗率



項目		27/3期			
		通期計画*	前期比,%	1Q実績	進捗率,%
AUD/JPY	円	105.00	+ 5.3	113.12	-
NZD/JPY	円	90.00	+ 1.7	93.11	-
売上高	百万円	380,000	+ 20.4	106,641	28.1
AU販売台数	台	41,810	+ 11.3	10,703	25.6
AU輸送台数	台	549,340	△ 17.8	160,581	29.2
NZ輸出台数	台	41,325	+ 28.6	11,513	27.9
欧州他輸出台数	台	29,005	+ 66.0	8,784	30.3
売上総利益	百万円	54,800	+ 12.9	15,426	28.1
(売上総利益率)	%	14.4	-	14.5	-
営業利益	百万円	11,900	+ 21.0	3,528	29.6
(営業利益率)	%	3.1	-	3.3	-
税引前利益	百万円	5,000	+ 11.2	1,369	27.4
親会社株主利益	百万円	3,200	+ 29.6	924	28.9
EPS	円	46.75	+ 29.3	13.51	28.9
DPS	円	18.00	+ 0.0	-	-

注：27/3期通期計画は、2026年5月15日開示から変更はない。

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
マーケットシェア（26/3期）	ディーラー拠点数	欧州他への中古車輸出売上高 3カ年CAGR	M & A
39.4%	約 150 拠点	+ 64.9%	計 6 件
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	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	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	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

財務

成長性	安定性	健全性	株主還元
売上高 5カ年CAGR	多層展開	修正ネットD/Eレシオ	株主資本DOE*
+ 66.1%	事業×地域	2.23 x	4.5% 目安
他地域展開とM&A推進で 高成長を実現（21/3～26/3期）	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	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	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

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DOEI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

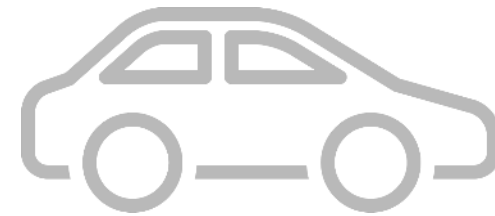
1. コーポレートハイライト p.06
2. 27/3期 第1四半期 全社実績 p.14
3. 27/3期 通期計画と中計進捗状況 p.25
4. Appendix p.37
 - ・ 基本情報 p.38
 - ・ 市場環境 p.44
 - ・ 競争優位性 p.51
 - ・ M&A実績 p.56



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



開発・製造

アフターサービス

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	55 社（国内4社、海外51社） 2026年6月30日現在		
従業員数	2,794 名（連結） 32名（単体） 2026年6月30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



一気通貫型の**NZ**と、そのノウハウを活かす**AU**／**欧州その他**で事業展開

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
事業内容	中古車仕入	陸送	清掃/整備	検査/検疫	通関	中古車/新車仕入	海上輸送	通関	検査	陸送	ディーラー	データサービス	金融/物販他	CtoC
セグメント	輸出入	物流	検査	検査	輸出入	輸出入/小売卸売	物流	輸出入	検査	物流	小売卸売	サービス	サービス	サービス
ニュージーランド	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
欧州その他	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
オーストラリア							✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
日本							海外							

事業と地域が多層展開で、**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

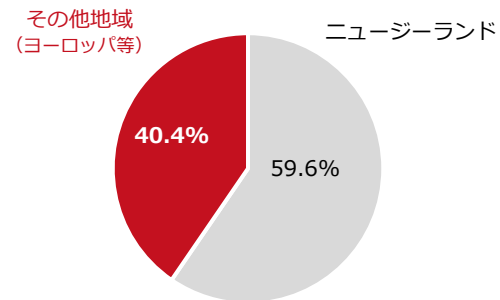
輸出入

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

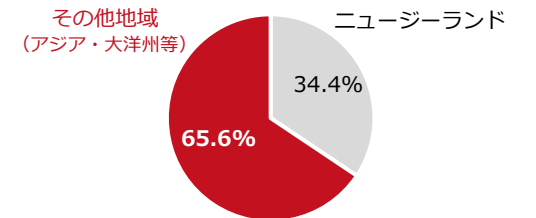
第 **2** 位

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

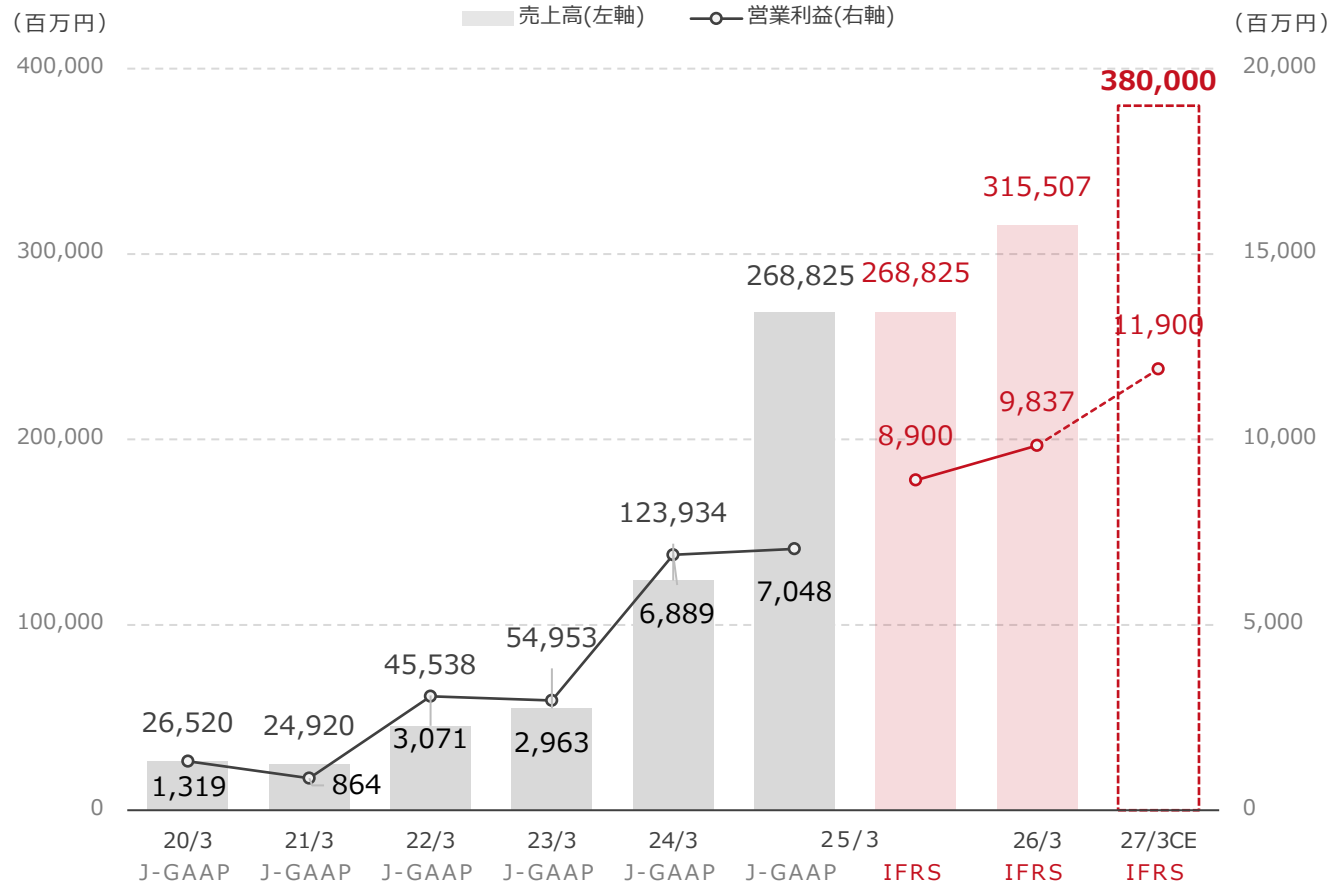
オーストラリア

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。

売上高と営業利益の年次推移



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*

4.3 %

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カ年で算出している。売上高は、会計基準変更の影響はほぼない。配当利回りは、27/3期計画 年間配当金18.00円を2026/7/31の株価420円で除算し算出した値である。

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

- ・ **収益機会の多角化**
 - ・ 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**
 - ・ 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

ニュージーランド他

- ・ **ポートフォリオ分散によるリスク低減**
 - ・ 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**
 - ・ 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

事業ポート
フォリオ

コスト構造

- ・ **スケールメリットを活かしたコスト最適化**
 - ・ 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**
 - ・ 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

- ・ **既存業務の生産性改善**
 - ・ 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**
 - ・ 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

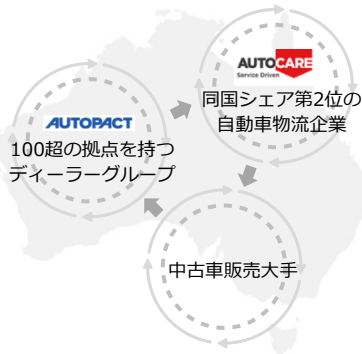
市場の約7割を占める
中小ディーラーのM&A

スケールメリットの追求

- 1 スケールメリットを活かした仕入交渉力
- 2 中央管理型CRMによる顧客折衝の最適化
- 3 本社機能の集約による固定費の合理化
- 4 M&Aロールアップ、PMIの高い再現性

シナジーの追求

×



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。

コーポレートハイライト

株価動向と株主状況



○ 株価の推移



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

27/3期 第1四半期 全社実績

四半期業績 | サマリー

26年4-6月期は、売上高がYoY **+54.3%**、売上総利益が同 **+50.4%**、修正営業利益が同 **+98.3%**と、業績拡大した。NZ向け輸出の回復および船積みの進展、欧州他の輸出・検査等が全社業績を牽引した。

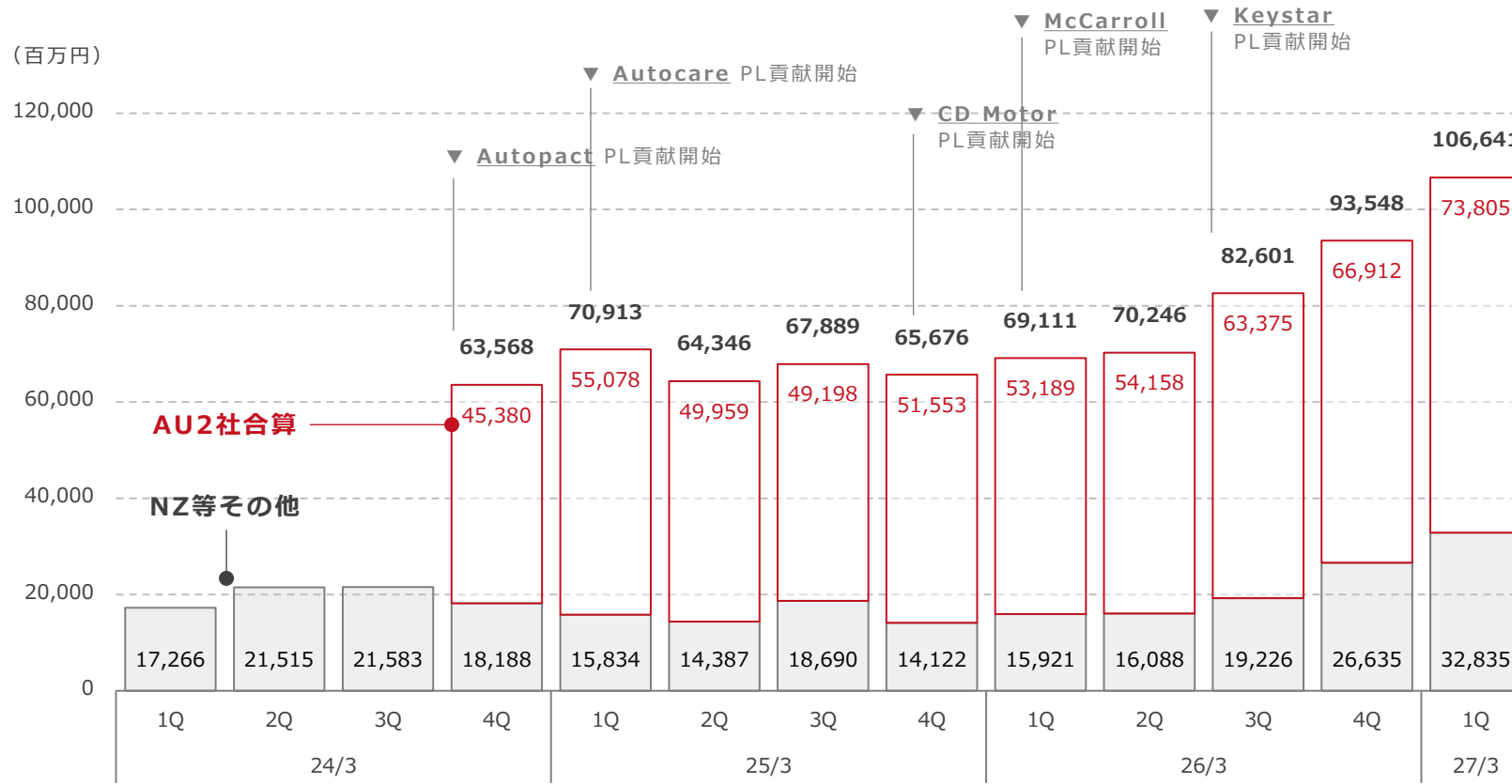


注：26/3期2～4QはIFRS基準の数値精査が未了である。そのため、各四半期のJ-GAAPおよびIFRS売上総利益からののれん償却費以外の販管費を引算した値を修正営業利益と定義し併記している。
売上総利益段階までは会計基準による差異がほぼ無いが、IFRS業績の精査が完了した26/3期1Qは訴求修正値に上書き修正している。2つの基準が混在しているため、26/3期1～4Qの合算値は4Q累計値と若干差異がある点に留意されたい。

四半期業績 | 地域別売上高

欧州他向けの輸出台数がQoQ **+58.3%**と急伸した。NZ向けも同 **+20.1%**と順調な伸びを堅持している。AU市況は軟調だが、円安効果及び6月のAU年度末需要もあり2社合算売上高は同 **+10.3%**と堅調だった。

○ 地域別売上高の四半期推移



2026年4～6月期

AU2社合算	NZ等その他
73,805 百万円	32,835 百万円
YoY +38.8%	YoY +106.2%
QoQ +10.3%	QoQ +23.3%

- NZD/JPYがQoQで**0.6%円安**とほぼフラットな中、NZ等その他売上高は同 **+23.3%**の328億円と伸長した。NZ向け輸出台数が同 **+20.1%**と前四半期から引き続き伸びた上、欧州他向けは同 **+58.3%**と急伸した。需要急進で未船積在庫となっていた中古車を順次船積みし、収益化できた。また、NZ以外の検査台数も着実に積み上がった。
- AUD/JPYがQoQで**3.7%円安**に振れる中、AU2社合算の売上高は同 **+10.3%**の738億円と堅調だった。Autopactは、市況こそ引き続き芳しくなかったものの、円安効果やAU年度末需要もあり、ボリュームが拡大した。

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EV特需や季節性からQoQ + 20.6%だったが、当社の販売・輸送はQoQ微増に留まった。
NZ向け輸出台数はQoQ **+ 20.1%**、他地域を含むと同 **+ 34.1%**であり、引き続き全社業績を牽引した。

項目	(台,円)	25/3期				26/3期				27/3期 増減		
		4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	YoY,%	QoQ,%
オーストラリア	AU 販売台数 (Autopact)	8,702	7,787	7,592	8,579	8,874	8,518	9,656	10,515	10,703	+ 20.6	+ 1.8
	AU 輸送台数 (Autocare)	205,733	177,282	180,336	187,128	189,751	183,115	159,466	135,954	160,581	△15.4	+ 18.1
	AU 新車販売台数*	327,960	294,834	293,361	290,403	318,408	305,628	295,369	282,862	340,994	+ 7.1	+ 20.6
	AUD / JPY(円)	102.70	100.15	99.49	95.71	92.56	96.43	101.20	109.11	113.12	+ 22.2	+ 3.7
ニュージーランド	販売台数* (輸出入)	11,094	8,621	12,904	9,396	11,577	10,472	12,429	15,133	20,297	+ 75.3	+ 34.1
	↳ニュージーランド	8,635	5,532	9,112	6,907	8,497	6,475	7,586	9,585	11,513	+ 35.5	+ 20.1
	NZ 中古車輸入台数*	26,543	19,165	19,130	21,724	21,910	18,549	18,813	19,492	28,950	+ 33.3	+ 48.5
	NZD / JPY(円)	94.37	91.37	90.16	86.61	85.67	87.47	88.43	92.55	93.11	+ 8.7	+ 0.6



オーストラリア

マクロ的には、中東情勢を受けた燃料価格上昇やEV向け税制優遇を背景に、EV中心に販売が進み、新車販売台数はQoQ + 20.6%と伸長した。ただし、需要は一部車種に偏り、多くの新車や中古車販売はマクロ的にはマイナス成長だった。Autopactは過年度から高成長する中国車種の取扱いを増やしてきていたため、QoQ + 1.8%のプラス成長を堅持できた。



ニュージーランド

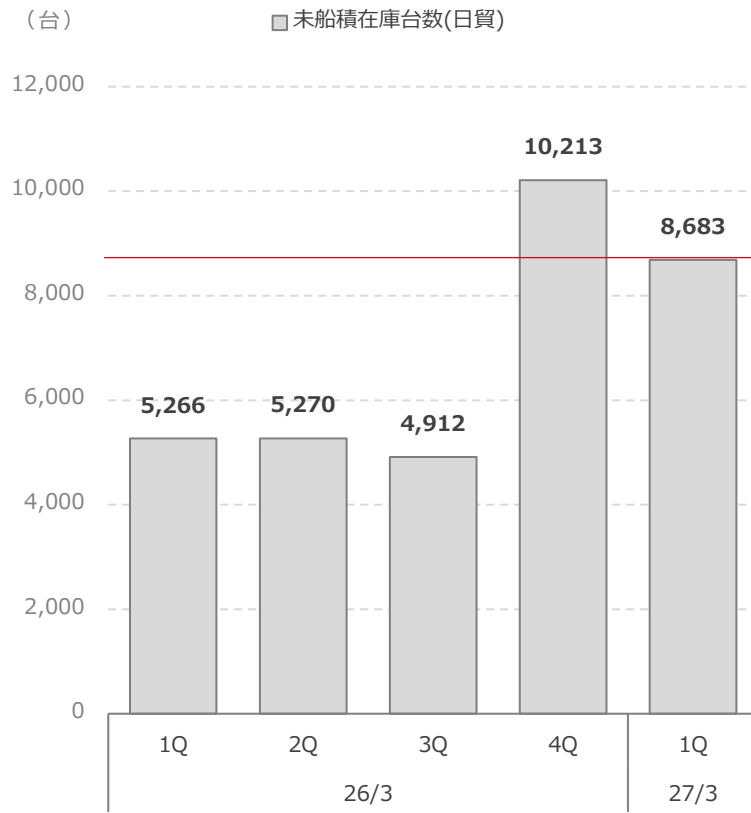
NZ現地ディーラーとの密な関係から、前四半期QoQは当社が+ 26.4%に対し、市況は+ 3.6%と先行する形で需要が回復していたが、今四半期については、その状況も落ち着き、市況がQoQ + 48.5%だったのに対し、当社は同+ 20.1%に留まった。一方、欧州他向けの販売が伸長したため、当社全体では同+ 34.1%と高伸した。

注：オーストラリアの新車販売台数（市況）は「VFACTS（FEDERAL CHAAMBER 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。

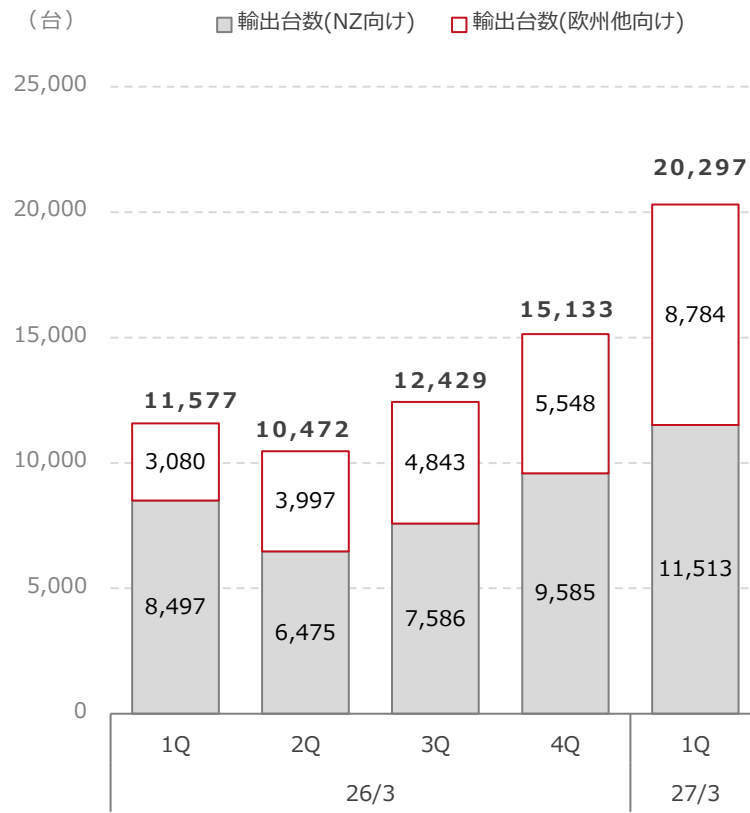
四半期業績 | 在庫と船積み状況

需要急回復から未船積在庫が積み上がっていたが、26年4～6月期に想定通り順次船積み・収益化が進んでおり、徐々に在庫は平準化していくと見込む。

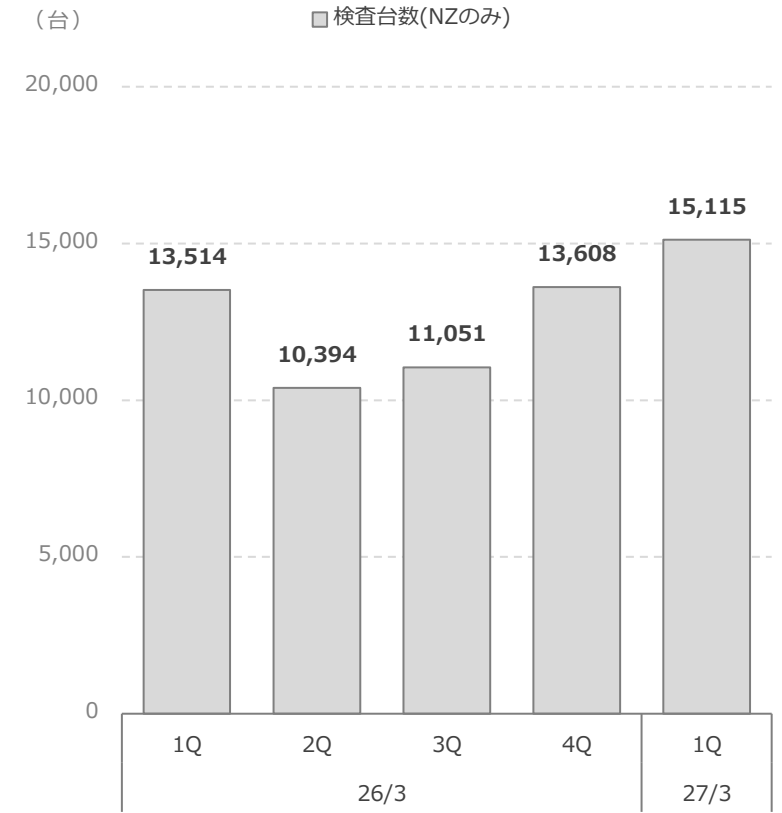
○ 未船積在庫台数（日貿）



○ 輸出台数（日貿）



○ 検査台数*（JEVIC）

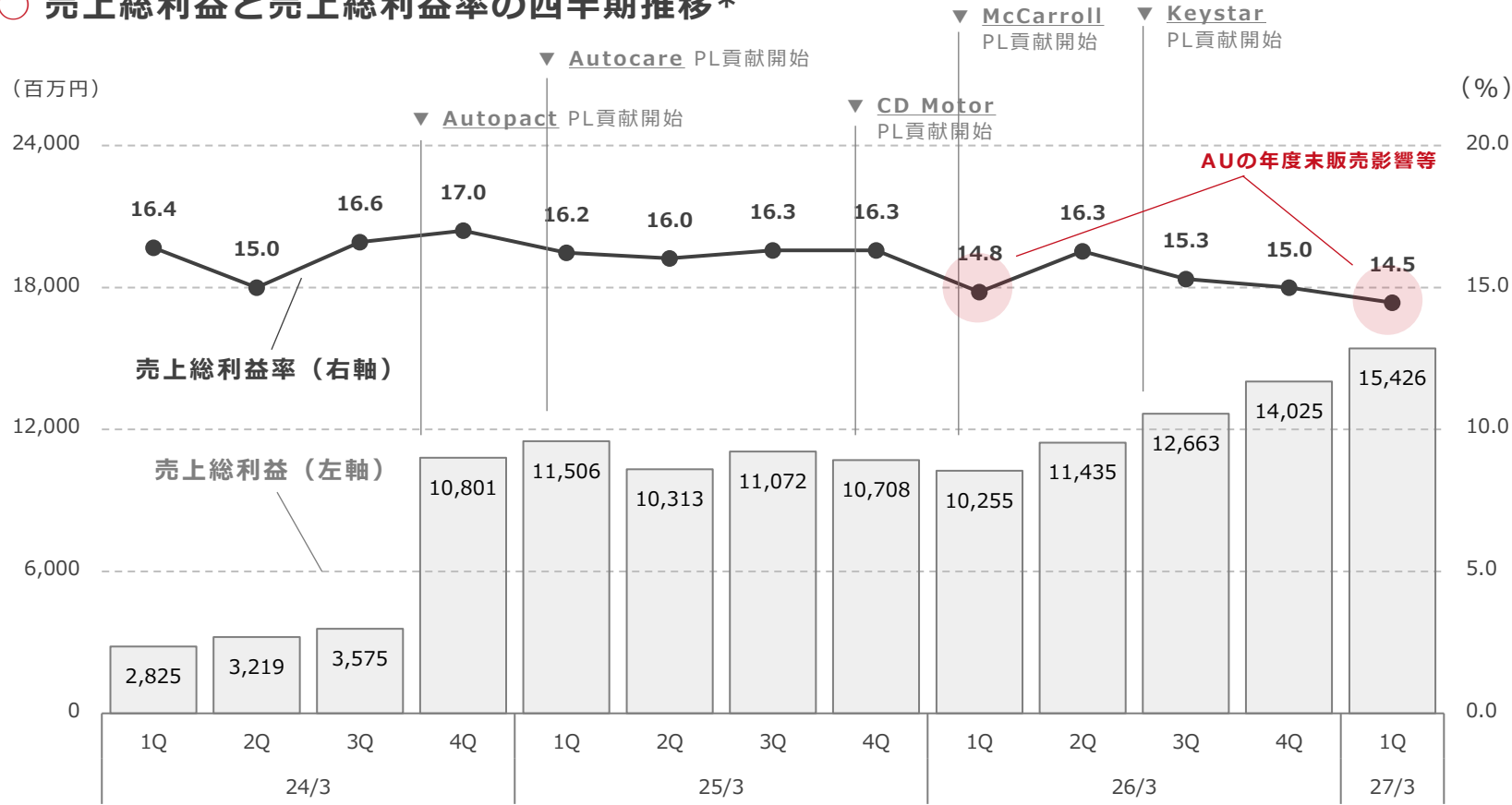


注：JEVICのNZ検査台数は、当社グループ外の取扱も一定あるため、日貿の輸出台数を有意に上回り続ける点に留意されたい。

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 **+10.0%**と伸長した。Autopactの売上総利益率がQoQ **△0.7ppt**低下したが、NZや欧州等向け輸出台数の伸長を背景としたトップライン増や、他子会社の収益性改善で超過相殺した。

売上総利益と売上総利益率の四半期推移*



2027年4～6月期

売上総利益	売上総利益率
15,426 百万円	14.5%
YoY +50.4%	YoY △0.3ppt
QoQ +10.0%	QoQ △0.5ppt

- QoQで売上総利益率は**0.5ppt悪化**した。Autopactの売上総利益率が4Q→1Qで約**0.7ppt悪化**したことが主因である。
- Autopactでは、AU年度末の値引き販売影響の他、燃料価格上昇や税制優遇を背景としたEVシフトで、高収益な保有車のサービス・メンテナンス需要やローン商材が伸び悩んだことがマージン低下の背景である。
- 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を受けた分母(=売上高)の拡大はテクニカルなマージン低下要素だが、欧州他向けの伸長で単価ミックスが改善したことで、日貿単体の売上総利益率はQoQで若干改善した。

注：26/3期1Qおよび27/3期1QはIFRS、その他はJ-GAPP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 | 損益計算書 / 貸借対照表 (IFRS)

損益計算書							貸借対照表					
	単位	25/3期 実績	26/3期 実績	27/3期 計画	26/3期 1Q	27/3期 1Q		単位	2024/4/1 実績	25/3期 実績	26/3期 実績	27/3期 1Q末
AUD/JPY	円	99.59	99.67	105.00	92.56	113.12	資本合計	百万円	22,295	26,313	43,148	43,757
NZD/JPY	円	90.70	88.46	90.00	85.67	93.11	株主資本	百万円	19,500	26,082	37,119	37,079
売上高	百万円	268,825	315,507	380,000	69,111	106,641	その他自己資本	百万円	-	△1,005	4,865	5,399
└ AU2社 単純合算	百万円	205,791	237,637	-	53,189	73,806	非支配株主持分	百万円	2,796	1,237	1,164	1,278
販売台数 Autopact	台	32,660	37,563	41,810	8,874	10,703	負債合計	百万円	116,665	136,775	171,321	179,384
輸送台数 Autocare	台	750,479	668,286	549,340	189,751	160,581	フロアプランローン	百万円	-	30,405	44,401	46,738
└ NZその他売上高	百万円	63,034	77,871	-	15,921	32,836	その他有利子負債	百万円	-	91,258	105,655	108,008
NZ輸出台数	台	30,186	32,143	41,325	8,497	11,513	その他の負債	百万円	-	15,112	21,265	24,636
欧州他輸出台数	台	11,829	17,468	29,005	3,080	8,784	資産合計	百万円	138,961	163,088	214,470	223,141
売上原価	百万円	△225,218	△267,005	△326,000	△58,855	△91,215	現金	百万円	16,229	12,970	12,084	12,246
売上総利益	百万円	43,606	48,502	54,800	10,255	15,426	営業債権	百万円	21,690	20,450	27,079	33,034
販管費	百万円	△34,672	△39,166	-	△8,593	△11,889	日貿単体	百万円	-	-	16,522	19,490
人件費	百万円	-	△21,772	-	△4,850	△6,648	Autopact単体	百万円	-	-	6,768	8,822
外注費	百万円	-	△3,214	-	△711	△1,009	その他営業債権	百万円	-	-	3,789	4,721
減価償却費	百万円	-	△4,903	-	△1,077	△1,479	棚卸資産	百万円	33,292	37,063	56,886	56,535
その他販管費	百万円	-	△9,277	-	△1,951	△2,752	日貿単体	百万円	-	-	12,202	10,503
その他収益	百万円	126	683	-	347	30	Autopact単体	百万円	-	-	43,868	45,253
その他費用	百万円	△159	△181	-	△29	△38	その他棚卸資産	百万円	-	-	816	778
営業利益	百万円	8,900	9,837	11,900	1,979	3,528	有形固定資産	百万円	7,330	15,310	23,333	25,830
金融収益	百万円	345	1,271	-	117	57	Autopact単体	百万円	-	-	16,965	19,174
金融費用	百万円	△6,230	△6,409	-	△1,365	△2,123	Autocare単体	百万円	-	-	3,609	2,652
持分法投資損益	百万円	△95	△203	-	△8	△92	その他有形固定資産	百万円	-	-	2,759	4,003
税引前利益	百万円	2,919	4,496	5,000	722	1,369	使用権資産・のれん	百万円	36,021	50,956	64,927	64,708
親会社株主利益	百万円	1,305	2,469	3,200	366	924	その他資産	百万円	24,399	26,338	30,160	30,786

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。

参考 | セグメント情報 (IFRS)

輸出入・物流・検査など、NZバリューチェーンの急回復を享受しやすい事業の収益改善が大きかった。小売・卸売は、売上高こそ伸びたが、AU年度末値引き影響等で収益性が低下し利益は伸び悩んだ。

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**+41.6%**、営業利益は**+12.9%**、利益率は**△0.5ppt**の2.0%だった。
- Autopactで、M&Aによる新規連結/フル寄与効果を受けた。新車+中古車の販売台数はYoY**+20.6%**だった。
- 一方、Autopactの粗利率が一段低下したため、利益の伸び率は限定的に留まった。

- 売上高は**+123.3%**、営業利益は**6.5倍**、利益率は**+1.9ppt**の2.9%だった。
- NZ向け輸出台数がYoY**+35.5%**と好調に伸びた他、欧州その他向け輸出台数が同**2.8倍**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**+45.8%**、営業利益は**2.3倍**、利益率は**+4.1ppt**の10.6%だった。
- Autocareは小売側の販売需給が緩慢な中、余剰在庫の保管需要が期初想定を上回っており、収益確保が進んだ。
- 加えて、NZバリューチェーンビジネスのボリュームが改善したことで、物流全体では大きく収益拡大した。

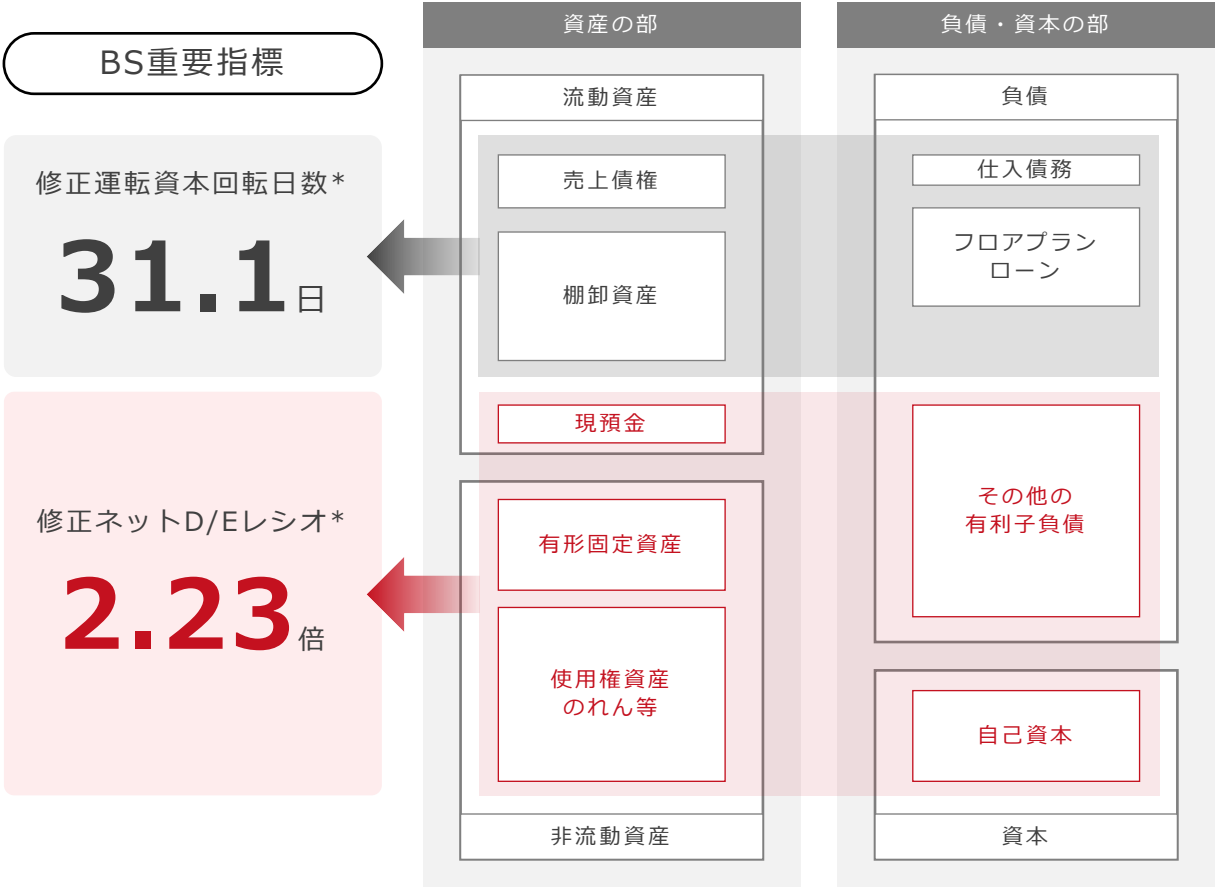
- 売上高は**+19.4%**、営業利益は**+20.3%**、利益率は**+0.1ppt**の18.6%だった。
- Auto Traderは収益共に概ね横ばい圏だったが、NZビジネスの回復や、Blue Flagの収入が増加したことで、セグメント全体では着実に収益を積み上げた。

- 売上高は**+11.5%**、営業利益は**1.8倍**、利益率は**+5.2ppt**の13.2%だった。
- NZビジネス関連の検査台数の回復に加え、スリランカをはじめとした他地域の検査台数が順調に推移したため、連れて収益が改善した。

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。

参考 | 財務健全性と運転資本の実態 (26/3期末)

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	-	-	315,507
修正運転資本	21,676	32,004	26,841
営業債権等	+ 20,450	+ 27,079	-
棚卸資産	+ 37,063	+ 56,886	-
営業債務等	△ 5,432	△ 7,560	-
フロアプランローン	△ 30,404	△ 44,400	-
修正ネットD/Eレシオ	3.12倍	2.23倍	-
修正ネットデット	78,287	93,569	-
有利子負債 合計	+ 121,662	+ 150,055	-
↳ フロアプランローン	△ 30,404	△ 44,400	-
現預金	△ 12,970	△ 12,084	-
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315,507百万円を、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93,569百万円を、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。

参考 | 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	43,606	+6	-
販管費	△36,551	△34,672	+1,879	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	8,900	+1,852	主にのれん償却費
金融収益	335	345	+10	-
金融費用	△5,056	△6,230	△1,174	主に為替差損
持分法投資損益	△95	△95	-	-
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	2,919	+1,801	主にのれん償却費
法人税等	△1,152	△1,106	46	-
当期純利益	△34	1,813	+1,847	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	138,961	+1,383	159,469	163,088	+3,619	-
流動資産	90,711	83,932	△6,779	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	7,330	+51	15,291	15,310	+19	-
使用権資産	12,352	13,209	+857	25,958	27,217	+1,259	主にのれん足戻し
のれん	22,433	22,812	+379	21,558	23,738	+2,180	主にのれん足戻し
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	116,665	+2,212	134,005	136,775	+2,770	-
流動負債	99,105	100,494	+1,389	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	16,170	+823	42,966	44,091	+1,125	-
長期有利子負債	13,918	14,607	+689	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	22,295	△830	25,463	26,313	+850	-
株主資本	18,512	19,500	+988	23,715	26,082	+2,367	主にのれん足戻し
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	2,795	△771	1,630	1,236	△394	主に企業結合調整
自己資本比率 (%)	14.2	14.0	-	15.0	15.4	-	-

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。

参考 | 損益計算書 (J-GAAP)

損益計算書		21/3期	22/3期	23/3期	24/3期	25/3期	24/3期				25/3期				26/3期			
	単位	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	76.20	83.05	92.65	95.05	99.59	91.86	94.62	96.24	97.65	102.70	100.15	99.49	95.71	92.56	96.43	101.20	109.11
NZD/JPY	円	71.16	78.26	84.46	88.12	90.70	85.01	87.42	89.23	90.99	94.37	91.37	90.16	86.61	85.67	87.47	88.43	92.55
売上高	百万円	24,920	45,538	54,953	123,934	268,825	17,266	21,515	21,583	63,568	70,913	64,346	67,889	65,676	69,111	70,246	82,601	93,548
(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	205,790	－	－	－	45,380	55,078	49,959	49,198	51,553	53,189	54,158	63,375	66,912
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	26,635
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	7,650	8,116	20,422	43,606	2,825	3,219	3,575	10,801	11,506	10,313	11,072	10,708	10,377	11,435	12,663	－
(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	36,551	1,570	1,678	1,995	8,288	9,106	9,044	9,141	9,259	9,160	9,974	10,880	－
人件費	百万円	2,080	2,386	2,605	6,473	19,008	717	731	723	4,301	4,911	4,725	4,678	4,693	4,850	5,065	5,764	－
外注費	百万円	888	1,112	1,061	2,368	2,656	426	458	703	779	692	596	698	669	711	761	841	－
減価償却費	百万円	184	193	309	1,257	4,212	82	83	89	1,002	1,057	1,015	1,056	1,082	1,030	1,095	1,205	－
のれん償却費	百万円	14	8	108	605	1,937	45	49	52	457	485	486	480	486	566	578	604	－
その他販管費	百万円	861	879	1,069	2,828	8,737	297	356	426	1,748	1,959	2,220	2,228	2,327	2,002	2,472	2,464	－
営業利益	百万円	864	3,071	2,963	6,889	7,048	1,254	1,540	1,580	2,512	2,399	1,269	1,930	1,449	1,216	1,461	1,783	－
(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	1,262	3,072	2,669	5,235	1,145	906	1,316	1,193	1,818	2,859	△1,458	306	△562	289	225	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	△34	626	867	739	873	1,778	△1,236	△109	△465	△55	△91	179	－
親会社株主利益	百万円	953	2,544	2,321	2,854	△483	611	856	730	657	1,580	△1,305	△206	△552	△117	△144	109	－

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。



3

27/3期 通期計画と中計進捗状況

通期計画 | サマリー (2026/5/15開示から変更なし)

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DOE4.5%目安の18.00円を見込んでいる。

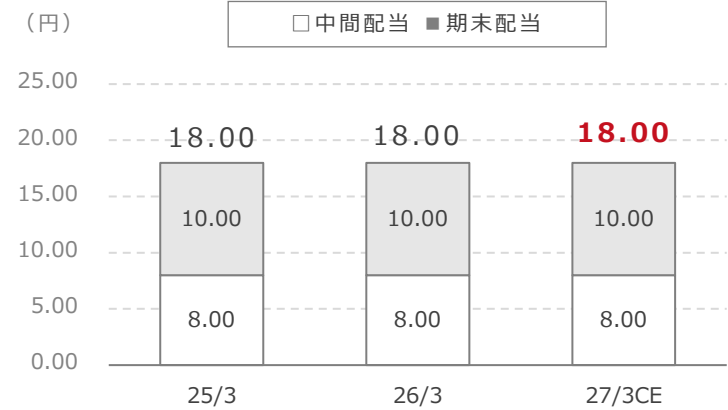
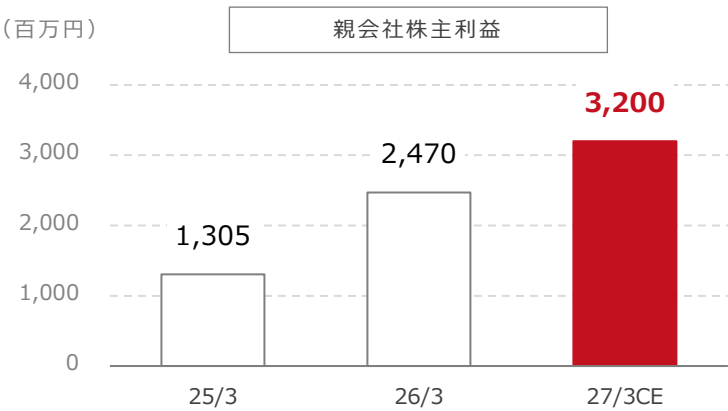
親会社株主利益

+29.6%

株主資本DOE*

4.5%目安

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	99.59	99.67	105.00	+ 5.3
NZD/JPY	円	90.70	88.46	90.00	+ 1.7
売上高	百万円	268,825	315,507	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	43,606	48,502	54,800	+ 12.9
(売上総利益率)	%	16.2	15.4	14.4	-
営業利益	百万円	8,900	9,837	11,900	+ 21.0
(営業利益率)	%	3.3	3.1	3.1	-
税引前利益	百万円	2,919	4,496	-	-
親会社株主利益	百万円	1,305	2,469	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。
また、期初段階での財務諸表にて、為替が1円変動した場合の理論的な為替感応度は、オーストラリアドルで約21百万円、ニュージーランドドルで約20百万円の税引前損益が生じる。

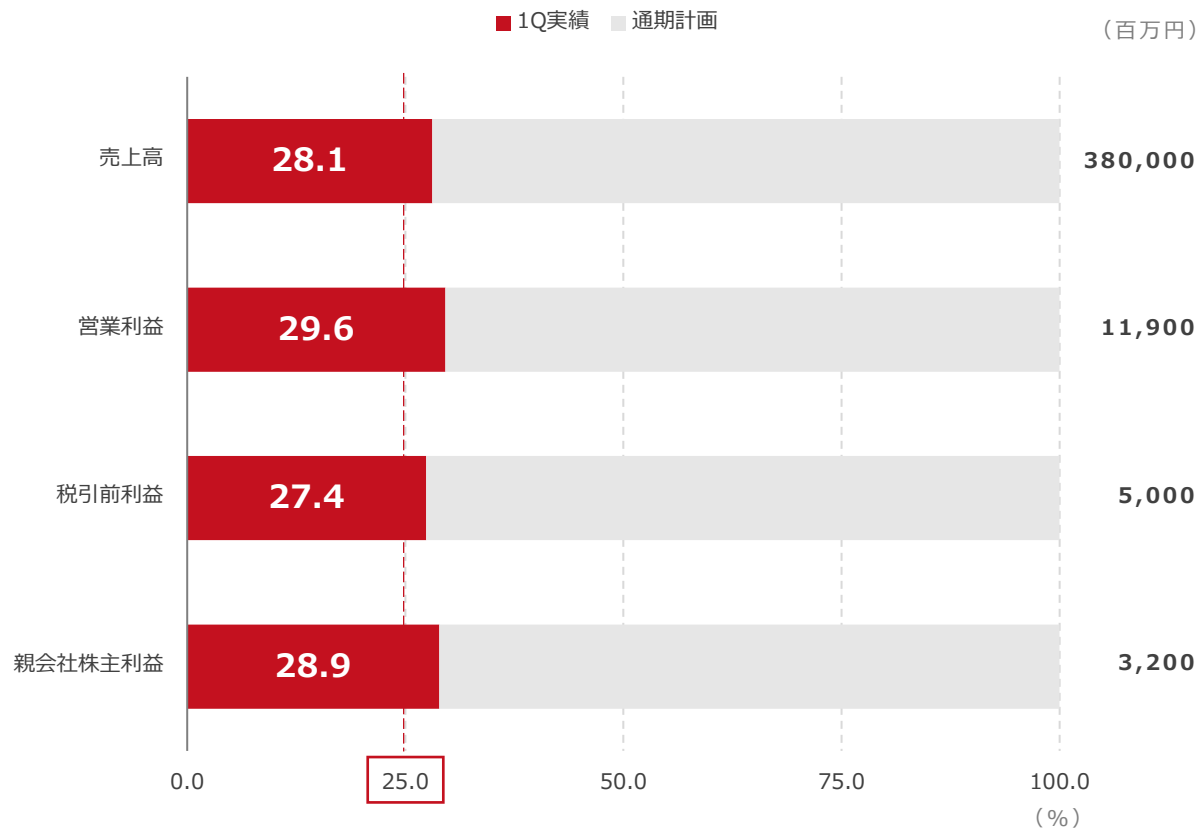
通期計画 | 前提条件 (2026/5/15開示から変更なし)

項目	内容
売上高 └ オーストラリア	- 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99.67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	- 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。26/3期の期中平均値は88.46円であるため、ほぼ為替前提上の差異はない。
売上総利益	- 全社粗利率は、26/3期比 △1.0ppt の14.4%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	- 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△1.0ppt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	- 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	- 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及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 | 各段階収益の進捗率

各段階収益および主要KPIの全てについて、通期計画に対する進捗率は目安の**25%を超過**した。
AU/NZ共に再度利上げ局面に突入しており市況見通しは楽観視していないが、進捗は堅調と考えている。

○ 各段階収益の計画進捗率



項目		27/3期			
		通期計画	前期比,%	1Q実績	進捗率,%
AUD/JPY	円	105.00	+5.3	113.12	-
NZD/JPY	円	90.00	+1.7	93.11	-
売上高	百万円	380,000	+20.4	106,641	28.1
AU販売台数	台	41,810	+11.3	10,703	25.6
AU輸送台数	台	549,340	△17.8	160,581	29.2
NZ輸出台数	台	41,325	+28.6	11,513	27.9
欧州他輸出台数	台	29,005	+66.0	8,784	30.3
売上総利益	百万円	54,800	+12.9	15,426	28.1
(売上総利益率)	%	14.4	-	14.5	-
営業利益	百万円	11,900	+21.0	3,528	29.6
(営業利益率)	%	3.1	-	3.3	-
税引前利益	百万円	5,000	+11.2	1,369	27.4
親会社株主利益	百万円	3,200	+29.6	924	28.9
EPS	円	46.75	+29.3	13.51	28.9
DPS	円	18.00	+0.0	-	-

通期計画 | 外部環境予報 (2026/8/7更新)

不安定な中東情勢を背景としたコストプッシュインフレ→再利上げを受け**AU/NZの見通しを引き下げた**。
一方、欧州中心に**中古車輸出は順調**である。また、欧州向けは相対高単価で**ミックス改善**も期待できる。

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	26/7-9	10-12	27/1-3	4-6
オーストラリア	- 不安定な中東情勢がマクロ環境を変化させ得る。 ①コストプッシュインフレ再燃を受けた自動車需要減退、②利上げ再開によるフロアプラン金利の上昇、③燃料価格上昇を背景としたEVシフト加速、といった構造変化が、当社業績に影響し得る。	- 前回から全体的に見通しを引き下げる。 - EVシフト需要の顕在化でマクロ的な新車販売台数は強く見えるが、一部メーカーは直販モデルを採用しておりディーラー側は需要を享受し切れない。インフレ・金利上昇もあり、楽観視はできない。	 前回 	 前回 	 前回 	 前回 -
ニュージーランド	- 不安定な中東情勢から、コストプッシュインフレ再燃→利上げ再開している。高止まりする失業率など労働市況は良くなく、消費者負担は拡大している。 - 環境規制の緩和で26年1月から力強い回復を実現していたものの、反転リスクが一定あると見ている。	- 前回から全体的に見通しを引き下げる。 - 小国・外需依存のNZはグローバルな景況変化に敏感で、過去2年にわたり抑圧されていた中古車需要が顕在化し切る前に、需要が落ち着くリスクは否定できない。	 前回 	 前回 	 前回 	 前回 -
欧州他	新車価格高騰による中古車の価格優位性の向上や、2021-22年の半導体供給不足→新車供給不足を背景とした3~5年型落ち中古車の域内在庫の減少等で、日本と同様に右ハンドルの地域を中心に中古車輸入→販売需要が旺盛な状況が続く見通し。	- 今回から項目自体を新設した。 2026年4~9月は、積み上がった受注済み未引渡在庫の販売が収益をドライブする一方、徐々に平準化するため10-12月から一段見通しを保守的にしているものの、需要自体は根強い。				
収益性	①高収益なメンテナンス・サービスがEVシフトで軟調なAutopact、②一部顧客が離脱するAutocareは押し下げ要因だが、③AU需給緩慢化によるAutocareの保管台数増、④高単価な欧州向け輸出拡大、⑤NZバリューチェーン回復が期待できる。	- 前回からの変更はない。 - 内訳では、AutopactやNZバリューチェーンの収益性改善期待が前四半期比で1段後退しているものの、欧州拡大によるミックス改善、想定より収益低迷に歯止めがかかりそうなAutocareで相殺見込み。	 前回 	 前回 	 前回 	 前回 -

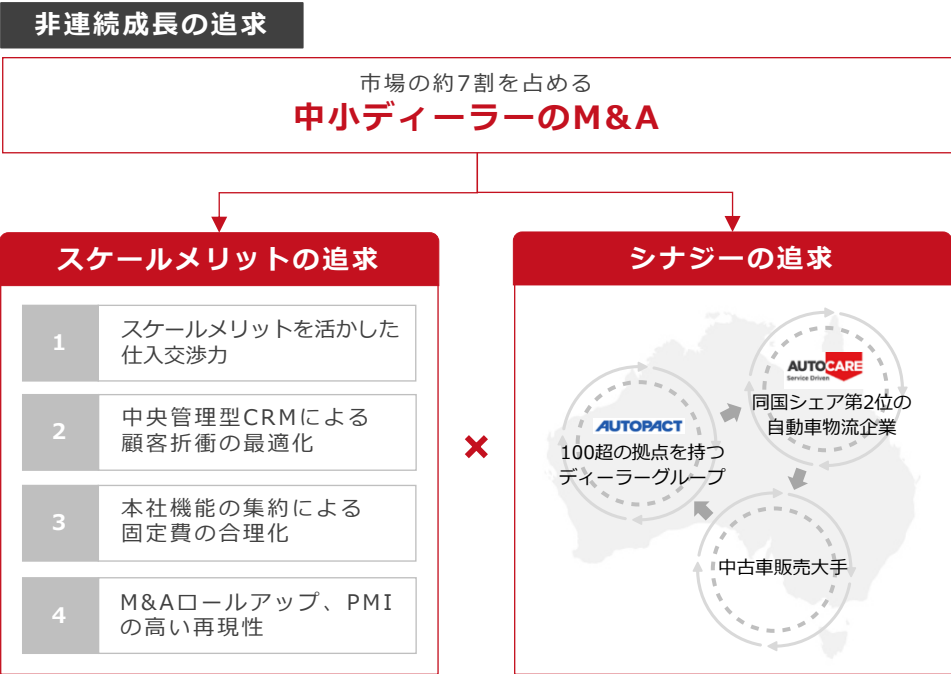
中期経営方針

(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)	親会社株主利益 (IFRS基準)	ROE	株主資本DOE*
15,000+ 百万円	6,000+ 百万円	15.0+ %	4.5 %目安

	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	- 収益機会の多角化 - 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 - 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	- ポートフォリオ分散によるリスク低減 - 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 - 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	- スケールメリットを活かしたコスト最適化 - 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 - 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	- 既存業務の生産性改善 - 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 - 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

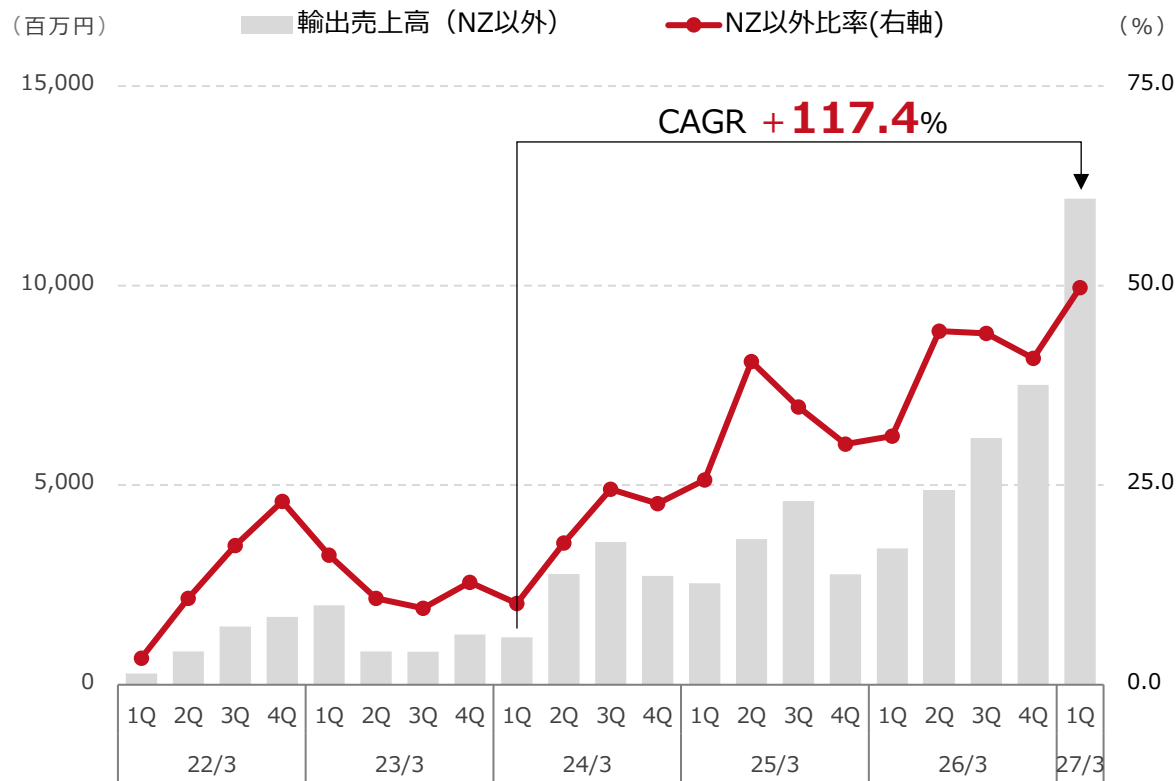


注：株主資本DOEは、2026/3末に公表・実施した永久劣後特約付ローンの資本算入を除く修正株主資本を基準とする算定方式に改める。

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 + **117.4%**の高成長を実現している。全輸出売上高に占めるNZ以外比率は約**5割**となり、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

+ **117.4%**

(24/3期1Q→27/3期1Qの3カ年)

NZ以外売上高比率

49.8%

(27/3期 1Q実績)

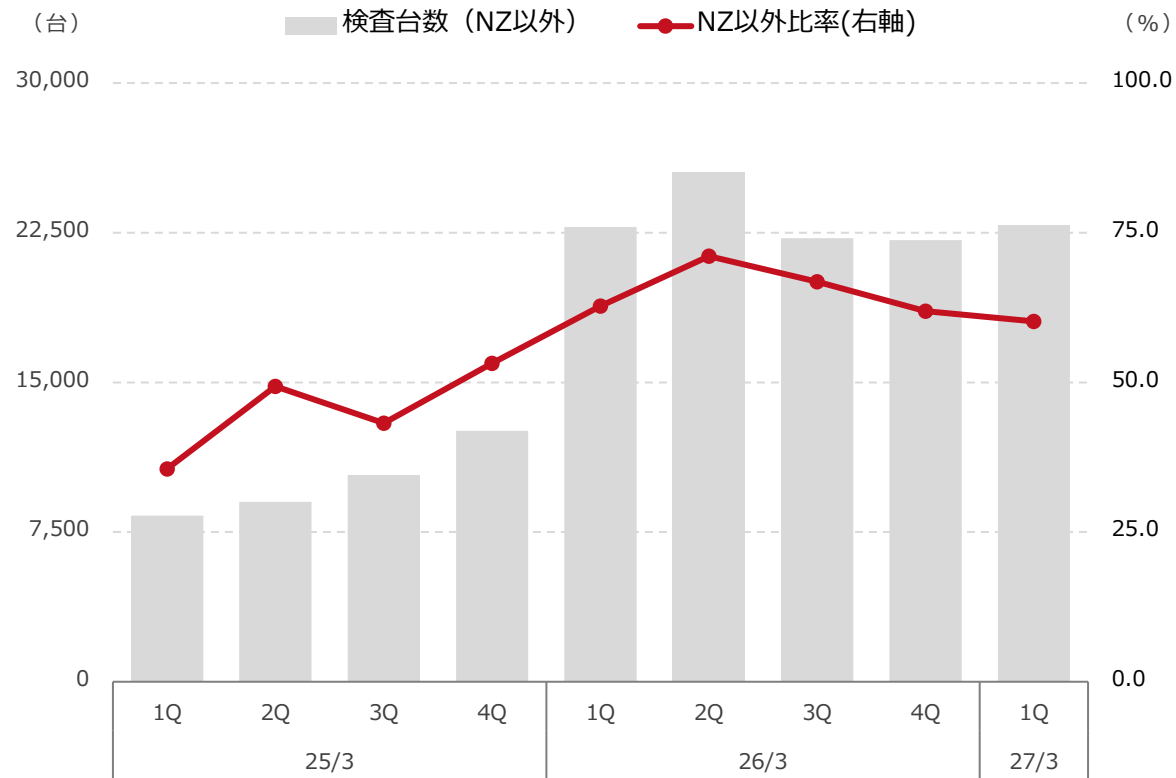
- NZ向け中古車輸出台数はマーケット全体の**約4割とトップシェア**を確保し続けている。一方、同国のマクロ環境次第で収益が変動しやすい（収益強度が低い）との経営課題から、近年、ヨーロッパなどその他への地域ポートフォリオの拡張を積極推進している。
- NZ以外への中古車輸出売上高は、過去3カ年で**CAGR + 117.4%**と大きく伸び、27/3期1Qで輸出売上高全体の**約5割**を占めるに至った。直近4四半期累計で年間換算**300億円**ほどの売上高を確保しており、連結業績にもインパクトある規模感まで拡大している。今後も、地域ごとのニーズに即した事業開発を進めながら、収益拡大を成し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。
中古車輸入の再開特需があったスリランカの小康化で直近は横ばいだが、着実な収益基盤に育っている。

○ 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

22,000⁺ 台

(27/3期 1Q実績)

NZ以外検査台数比率

60.2%

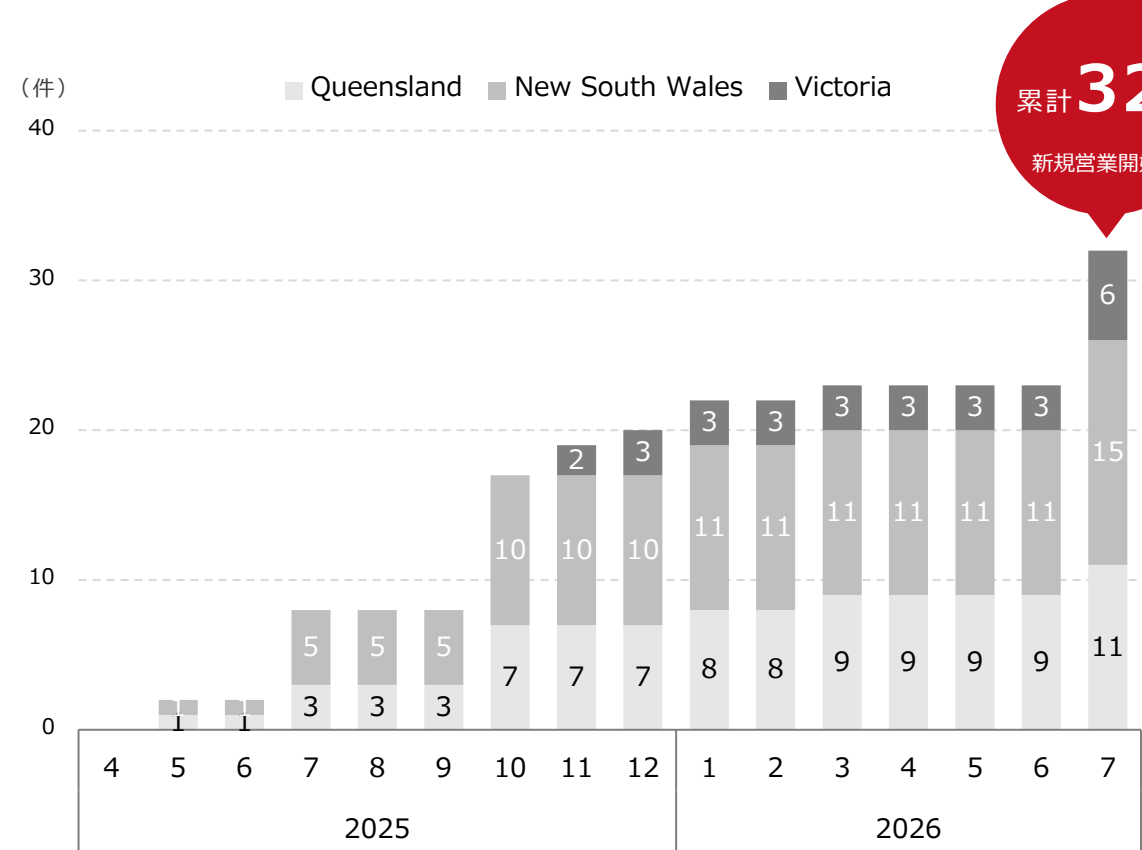
(27/3期 1Q実績)

- 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、22,000台強の水準をキープしている。結果、全検査台数に占めるNZ以外比率は27/3期1Qで**60.2%**だった。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。
- 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期以降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32件まで拡大した。

○ 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

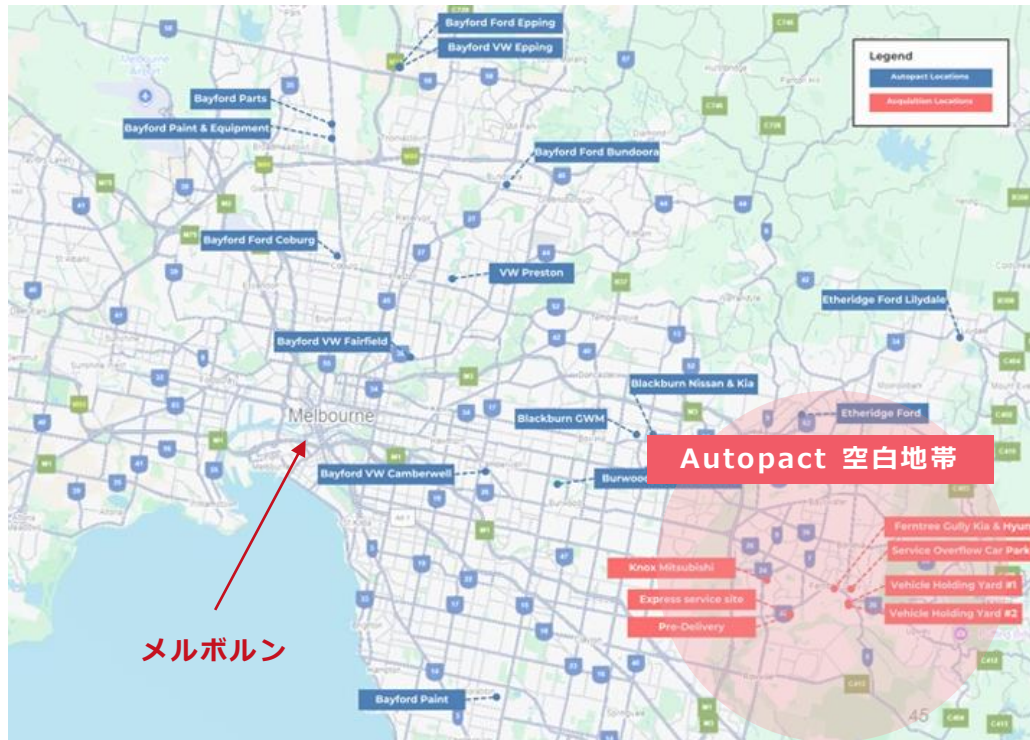
権利獲得した自動車ブランド	Autopact傘下のディーラー	主な展開州	営業開始時期
BYD	Mudgee	NSW	2026/7
GEELY	Lilydale	VIC	2026/7
GEELY	Dubbo (Dubbo Auto)	NSW	2026/7
GEELY	Rockhampton (DC)	QLD	2026/7
XPENG	Rockhampton (RAG)	QLD	2026/7
XPENG	Tweed	NSW	2026/7
XPENG	Preston	VIC	2026/7
XPENG	Wantirna South (Knox)	VIC	2026/7
XPENG	Dubbo (Dubbo Auto)	NSW	2026/7

- 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期以降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**32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。
ディーラー拠点は約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

1 CD Motor (2025/1)

- **Victoria州の南東部**への新規展開

- Victoria州では初となる**Mitsubishi/Hyundai**の取扱開始



2 McCarroll (2025/7)

- **New South Wales州の中西部**
(Mudgeeエリア) への新規展開

- **Kia/Ford**などAutopact有力自動車メーカーとの関係深耕
- APPROVAL済みの**BYD**の販売強化



3 Keystar (2025/10)

- **Queensland州のMoreton Bay**
エリア (=BrisbaneとSunShine Coastの中間地点) への新規展開

- **Kia/Mitsubishi**などAutopact有力自動車メーカーとの関係深耕



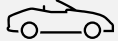
Autopactが持つノウハウの横展開

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。

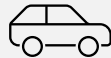
○ Autopactノウハウのロールアップ先や中古車事業大手への注入によるシナジー創出

Autopactが持つ **事業・運営ノウハウ**

AUTOPACT



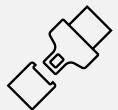
新車



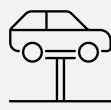
中古車



金融・保険



アクセサリ

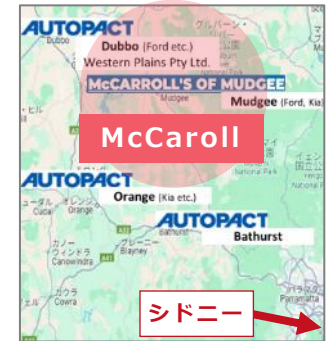
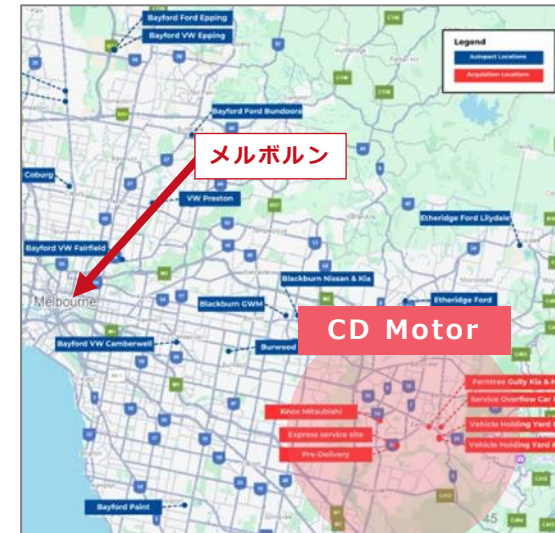


サービス



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

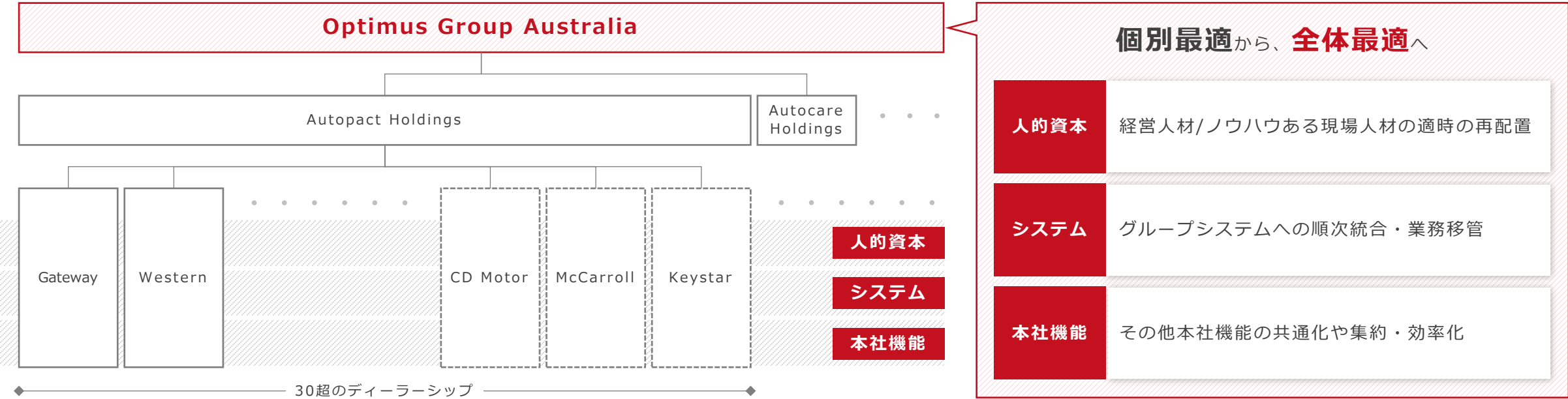
中古車販売大手

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



実施済み	推進中
Autocareの本社機能（経理・採用・人事等）をOptimus Group Australiaに統合	- 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

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



4 Appendix



基本情報

会社概要

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	55社（国内4社、海外51社） 2026年6月30日現在
従業員数	単体：32名 連結：2,794名 2026年6月30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

	日本						海外							
事業内容	中古車仕入	陸送	清掃/整備	検査/検疫	通関	中古車/新車仕入	海上輸送	通関	検査	陸送	ディーラー	データサービス	金融/物販他	CtoC
セグメント	輸出入	物流	検査	検査	輸出入	輸出入/小売卸売	物流	輸出入	検査	物流	小売卸売	サービス	サービス	サービス
ニュージーランド	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
欧州その他	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
オーストラリア							✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓



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である。

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、豪州で自動車物流を手掛ける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自動車関連商品販売、中古車CtoC取引サイト等を営む。

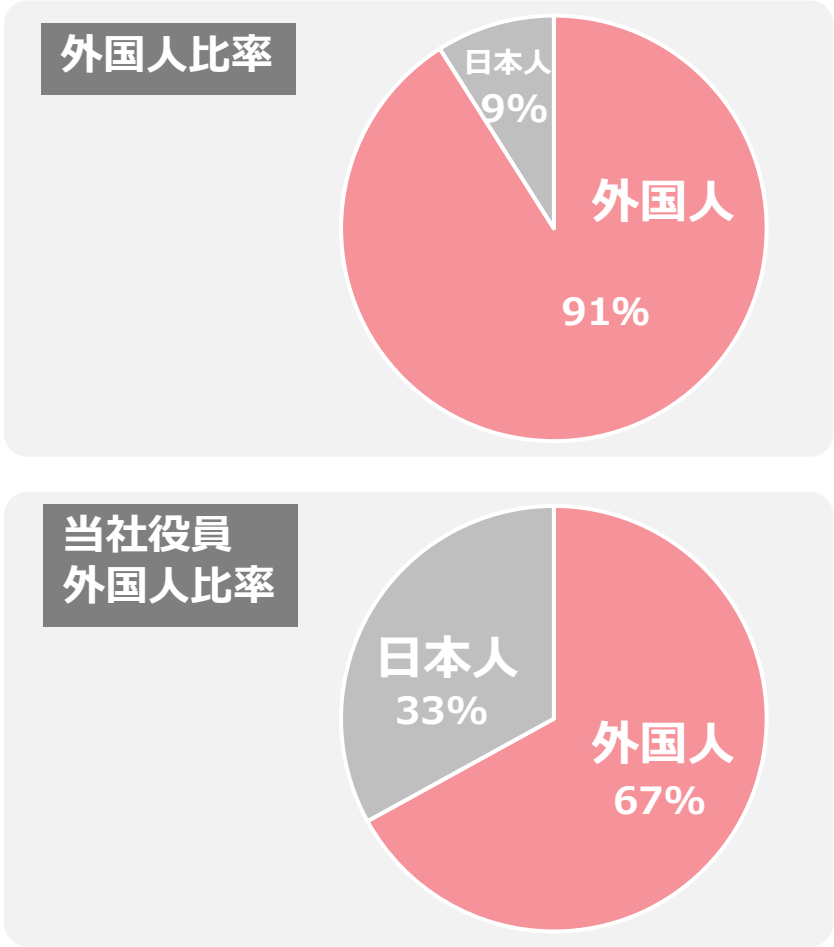
注：売上高構成比は、2026年3月期通期の集計値である。なお、その他事業や全社調整額を除く単純合算値を分母とした集計値である点に注意されたい。

○ 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	

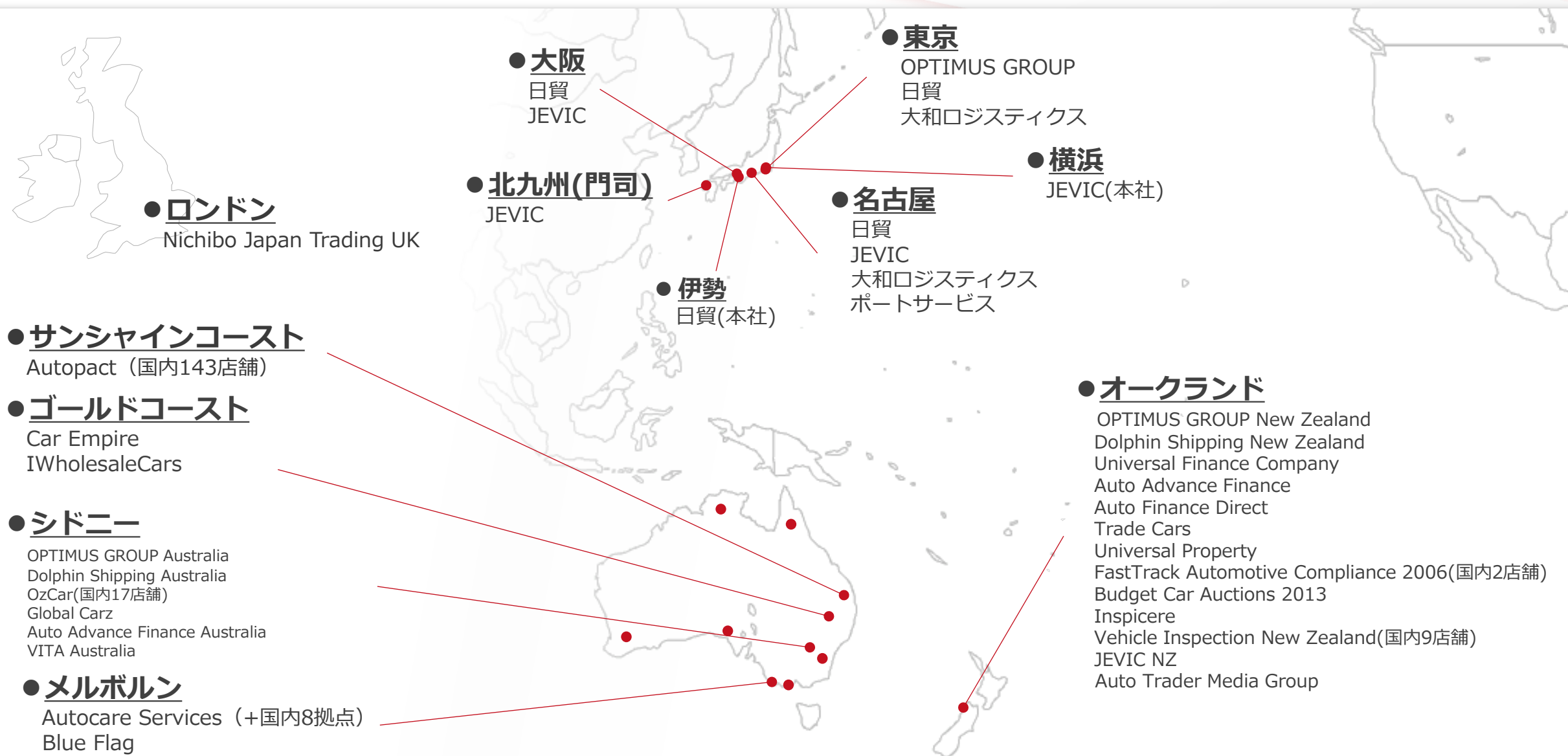
女性割合

○ 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6月30日現在)



1988年創業、**M&A**を駆使しつつ、NZバリューチェーンで培ったノウハウを**横展開**

	日本	ニュージーランド	オーストラリア	欧州その他
1988	4月 創業			
1989		5月 中古車輸出事業を本格開始		
1998		1月 物流事業を開始		
2001		9月 検査事業を開始		
2004		9月 サービス事業を開始		
2013		2月 ニュージーランド証券取引所に上場する Vehicle Inspection New Zealandの株式をTOBで 100%取得		
2014			7月 オーストラリア事業を開始	
2015	1月 オプティマスグループ設立			
2017	12月 株式上場			
2019			11月 中古車ディーラーと 資本業務提携	
2022			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% まで引き上げる	
2023		12月 自動車取引のオンライン広告サイトを運営する Auto Traderの株式を 51.0% 取得	6月 輸入中古車の小売販売会社取得(持分 30%)、 6月 中古車の卸売販売会社を相次ぎ設立(持分 30% 、 現地企業との合併会社) 11月 シェアトップクラスの新車ディーラーグループ Autopactの株式を 91.7% 取得（現在100%）	
2024	5-7月 公募増資(約71億円をエクイティ調達)	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	4月 輸入中古車検査会社VITA Australiaを設立 5月 同国全域で総合自動車物流事業を手掛ける Autocare Servicesの株式を 100% 取得	8月 英国(にて㈱日貿の貿易事業の管理を行うNichibo Japan Trading UKを設立
2025		6月 Auto Traderの株式を追加取得、議決権割合を 84.7% に引き上げ、 25/12 に100%取得	1月 CD Motor Groupの株式を 100% 取得 5月 McCarroll Motors Mudgeeの事業を譲受 9月 Keystar Autoworldの事業を譲受	

オセアニア2カ国のビジネスモデル

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

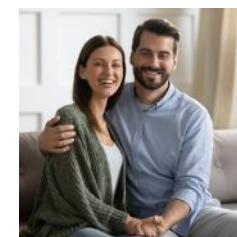
現地中心のバリューチェーン

ディーラー



販売/サービス

ユーザー



買替え相談
中古車買取

データサービス

ニュージーランド

日本各地の**中古車**



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

海上輸送

通関

車検向け整備

輸入検査

陸送 港→ディーラー

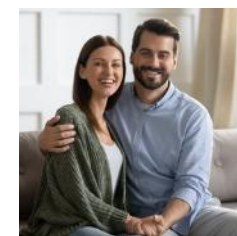
日本から現地までを通じたバリューチェーン

ディーラー（顧客）



販売/サービス

ユーザー



買替え相談

総合コンサルティング

CtoC
取引仲介

市場環境 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

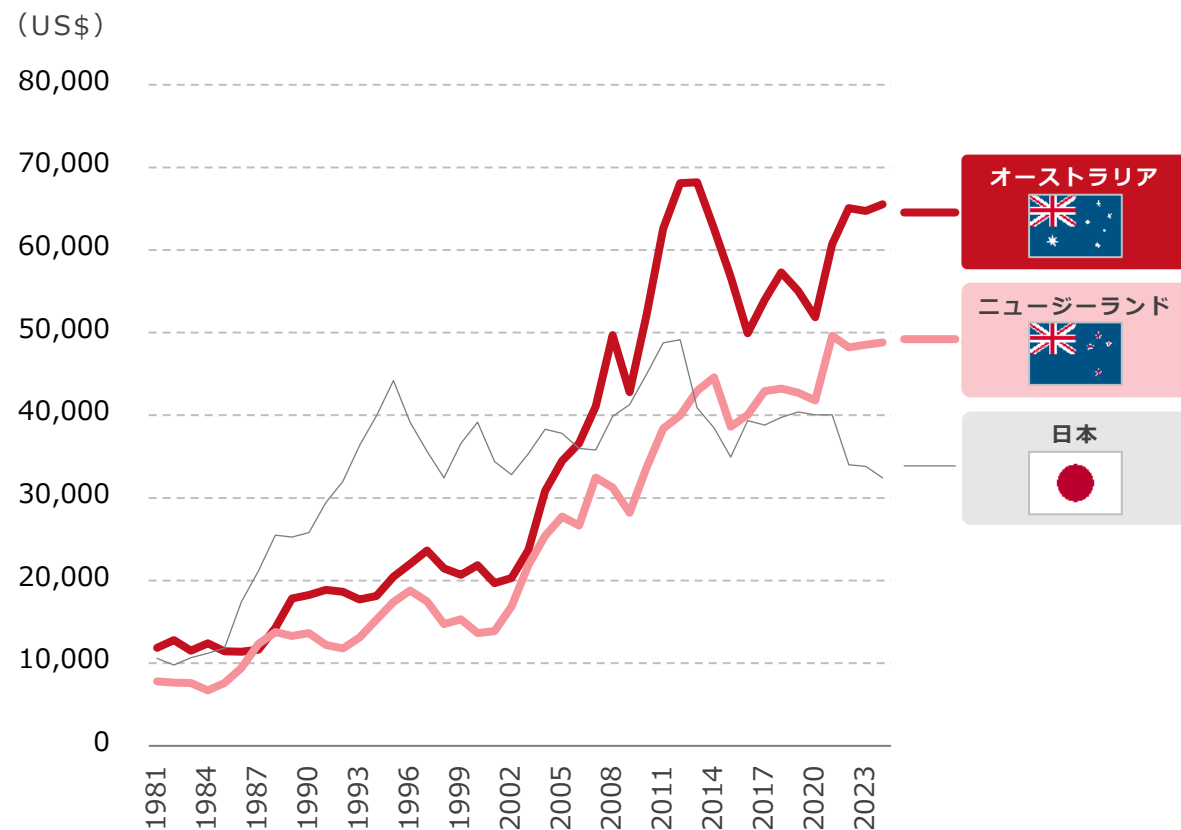
	人口	自動車保有台数	自動車普及率	市場特性	当社グループ実績
 日本	 124.0百万人	 78,743千台	 0.63台/人	—	国内販売はなし 全国のオークション 会場で中古車を仕入
 オーストラリア	 27.2百万人	 21,740千台	 0.74台/人	新車が ほぼ100% (輸入時)	トップクラスのシェア を誇る新車ディーラー (Autopact)とシェア第2 位の自動車物流会社 (Autocare)を抱える
 ニュージーランド	 5.3百万人	 4,713千台	 0.86台/人	新車：中古車 55：45 (輸入時)	輸入中古車市場で 同国トップとなる シェア約4割を確保

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。

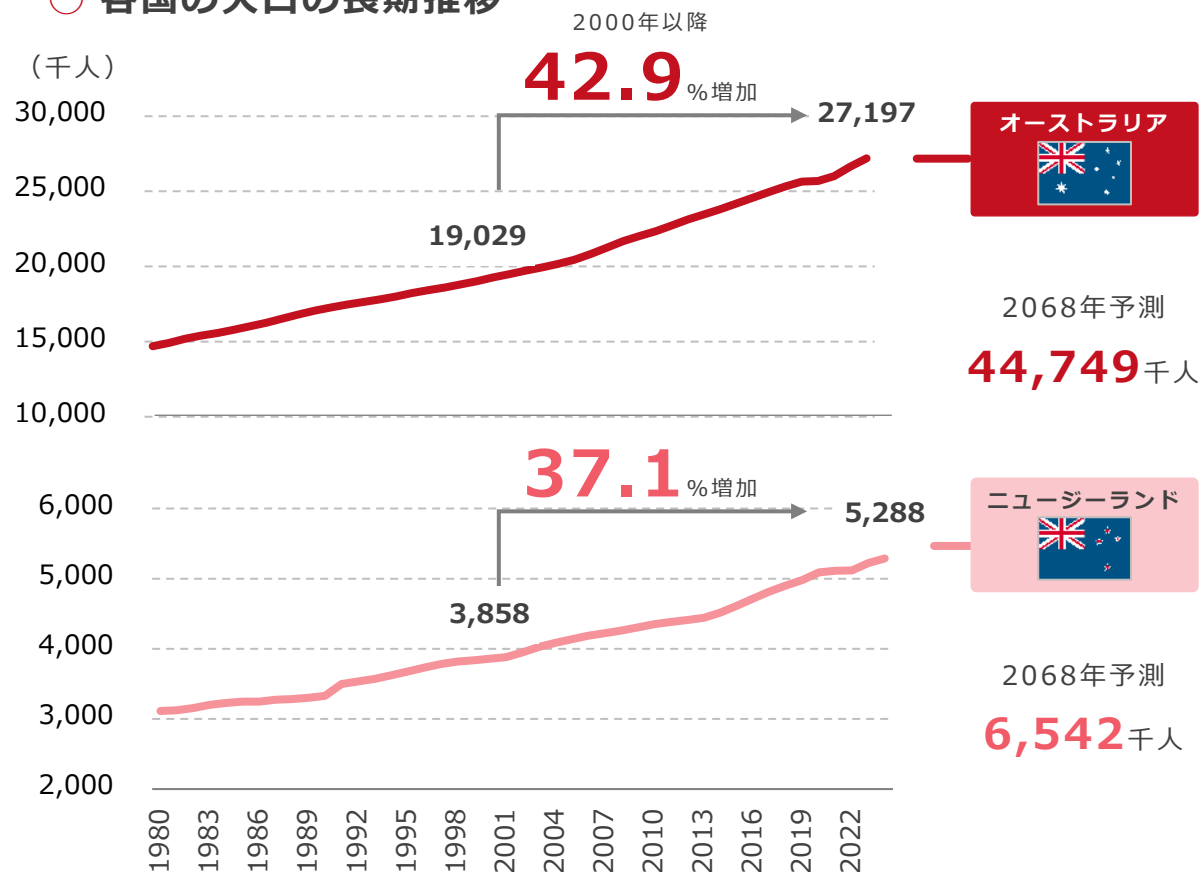
オセアニア2カ国と日本の違い (2/2)

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



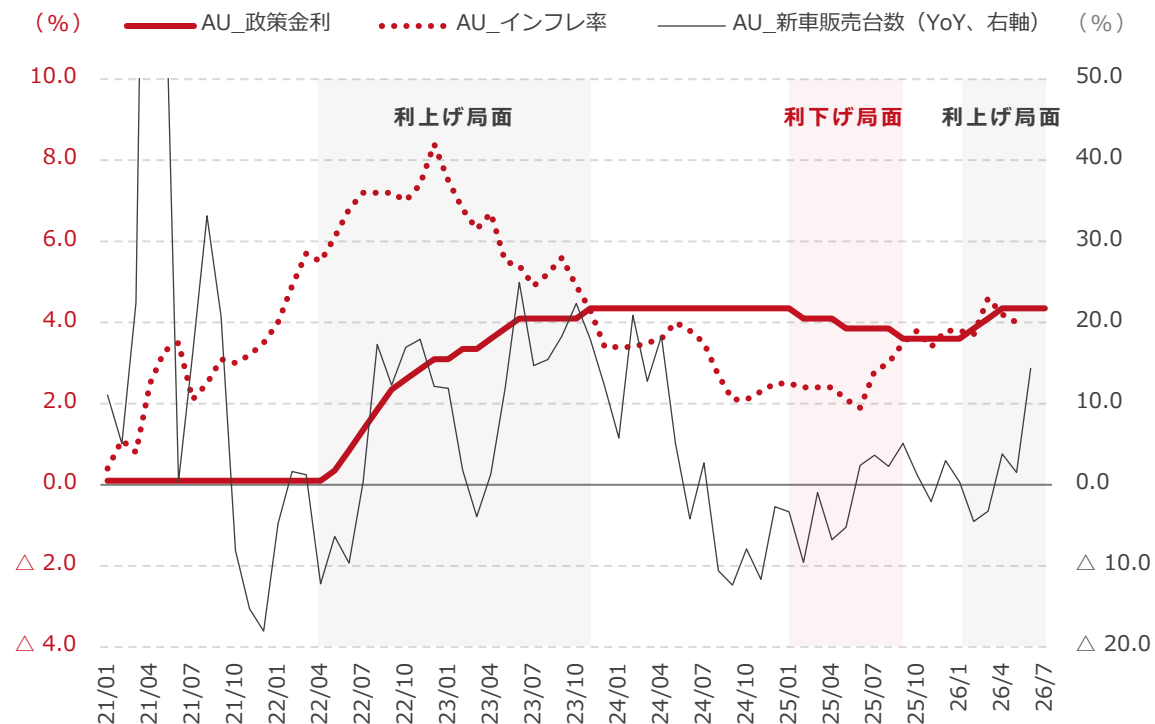
○ 各国の人口の長期推移



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 (2026/8/7更新)

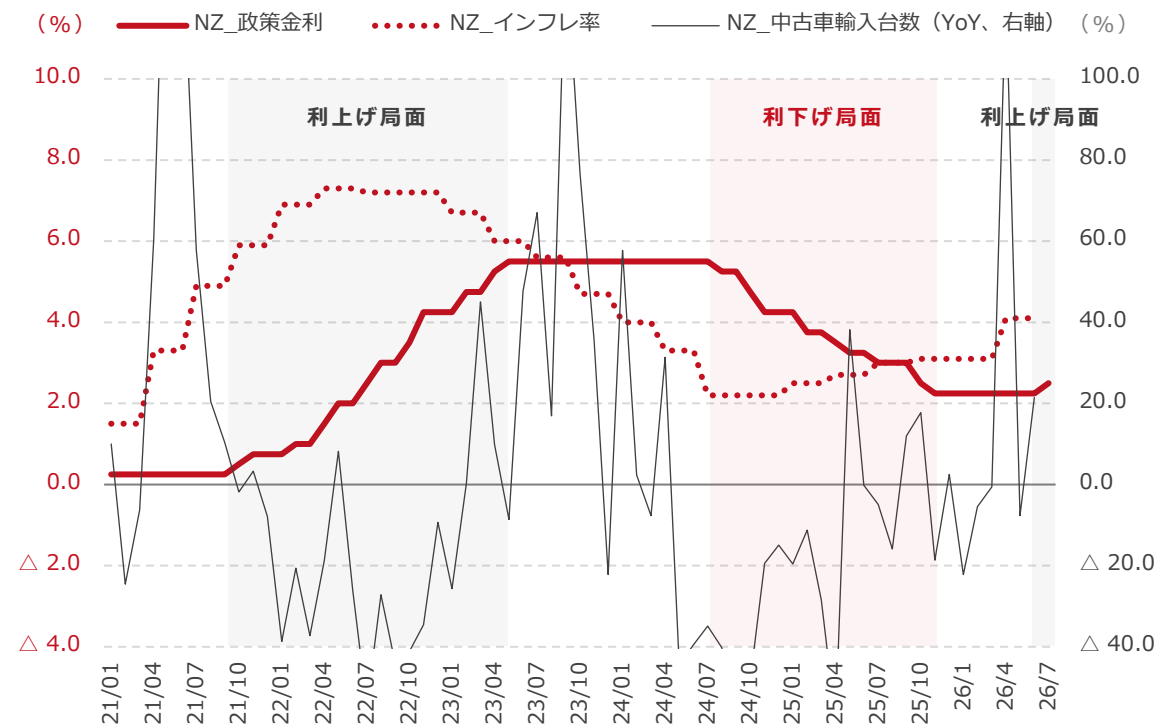
○ オーストラリアの経済環境



- 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%となった。
- 26年3月のインフレ率が4.6%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4.35%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。

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。

○ ニュージーランドの経済環境



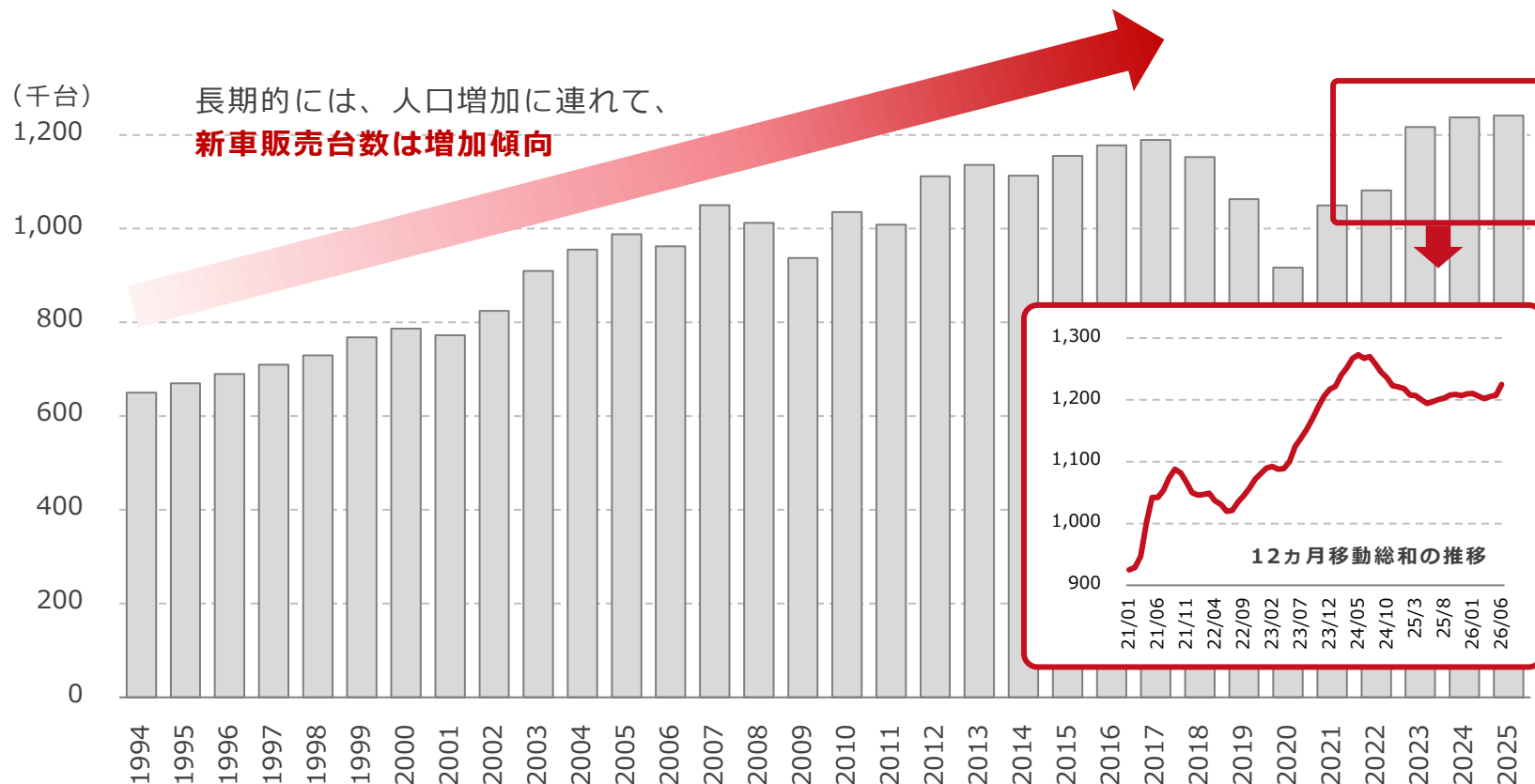
- COVID-19流行直後に利下げを実施し、21年9月まで政策金利0.25%を据え置いていた。しかし、小国で外需依存度が高く、世界経済の変化が早期に国内に波及する経済構造を持つことから、他国に先立ち21年半ばから急速にインフレが進行したため利上げを開始、23年5月に5.50%まで引き上げた。
- その後はインフレ率が継続的に下がり、中央銀行のインフレターゲット1~3%への回帰が見込まれたため、24年8月に利下げを開始、25年11月までに325bp引き下げ政策金利は2.25%となった。
- 失業率は高止まりしたままで労働市場は芳しくないものの、中東情勢等を背景としたコストプッシュインフレで26年4-6月期のCPIが4.1%に上昇したことを踏まえ、7月に再び利上げを開始した。

市場環境

オーストラリアの外部環境 (2026/8/7更新)

AUの新車販売台数は、**長期的には増加傾向**にある。短期的にも最悪期は脱し回復の兆しが見える。
2026年6月は前年同月比 **+14.3%**の140,058台となり、月次単位で過去最高の販売台数を更新した。

○ オーストラリアの新車販売台数（市況）



マーケット・コメント

- 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にあると見ている。COVID-19に端を発した半導体供給減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。
- 月次の新車販売台数統計を見る限り直近モメンタムは改善傾向にある。ただし、内訳をみると、燃料価格上昇と税制優遇を受けたEVが伸びる一方、他は軟調で全体的な需要が強いとは言えない。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。

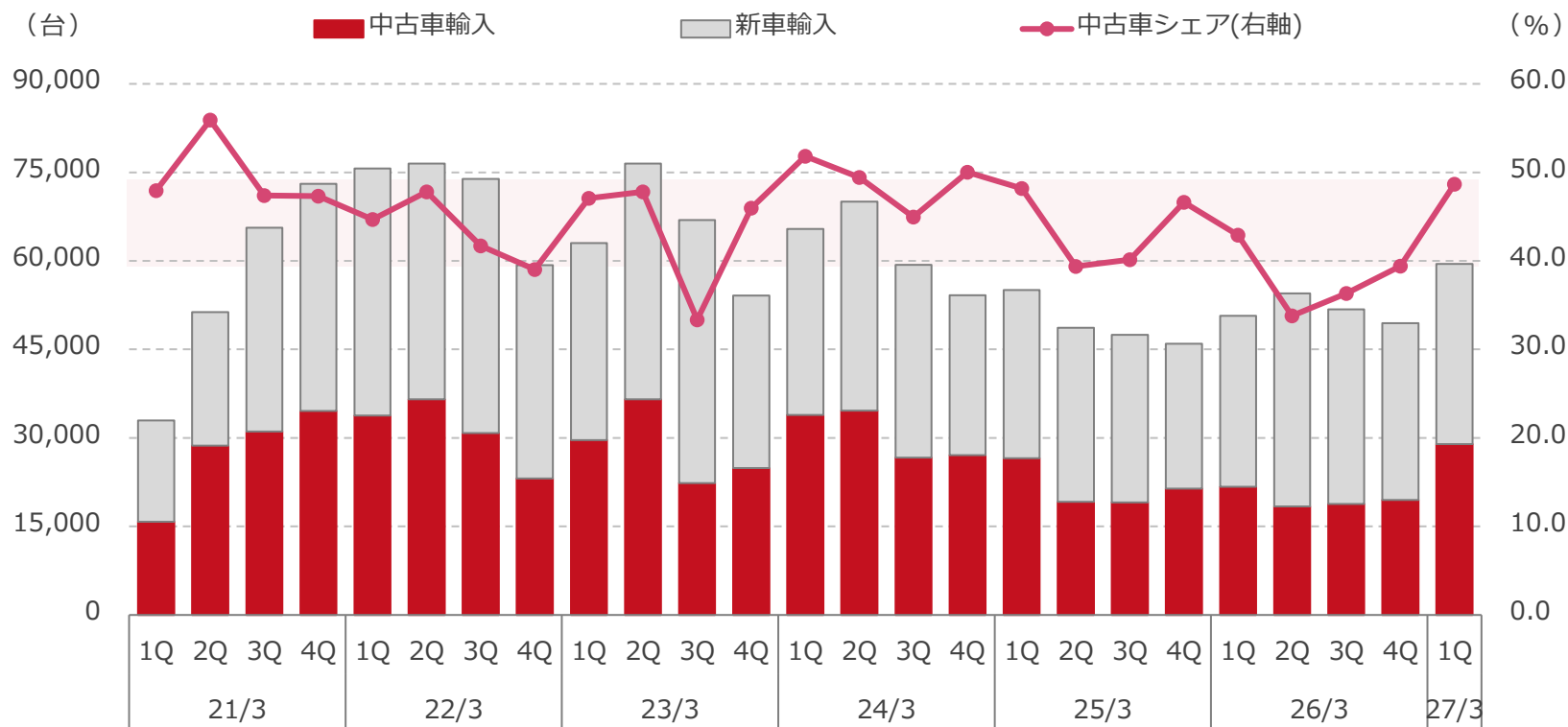
注：オーストラリアの新車販売台数（市況）は「VFACTS（Federal Chamber of Automotive Industries）」を参照した。VFACTSにはTeslaおよびPolestarのデータが含まれていないため、当該データを補完的に追加している。

市場環境

ニュージーランドの外部環境① (2026/8/7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、足元は**5割付近**に回帰している。

○ 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。

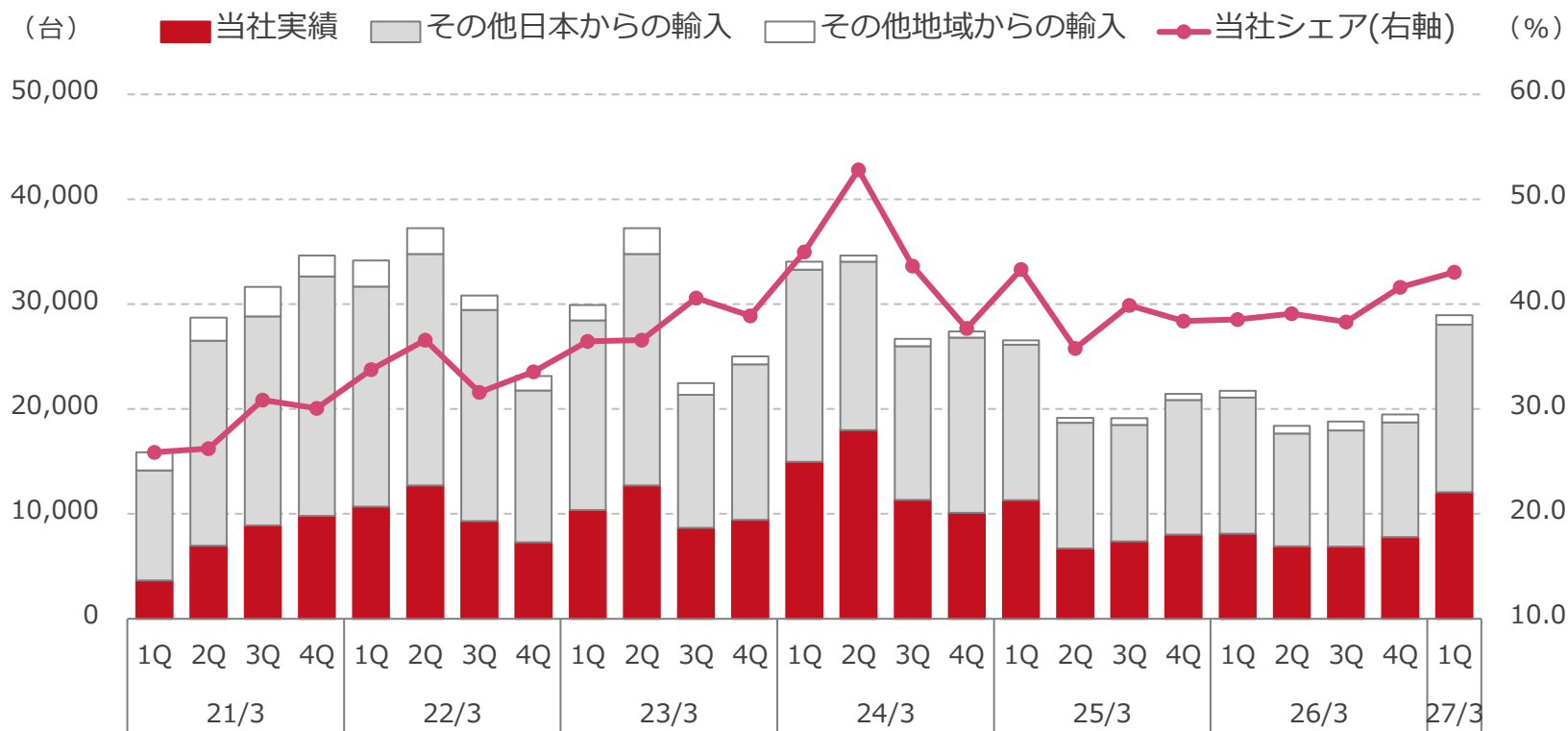
マーケット・コメント

- 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用新車に対する税優遇制度の影響から、26/3期は新車優位な市場環境だった。
- 26年4～6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（5四半期前）と比較して＋29.4%の59,490台だった。内訳は、新車が同＋24.5%の30,540台、中古車が同＋35.1%の28,950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反転した。
- 総輸入台数は過去の定常状態（＝75,000台/四半期程度）と比較して2割強低く、市況回復に連れ中古車にも拡大圧力がかかるだろう。ただし、台数は従来水準まで戻り切らないリスクもある。

ニュージーランドの外部環境② (2026/8/7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）



マーケット・コメント

- 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た。
- 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。26年1月からの需要回復期では市況に先行してニーズを取り込んだ。
- 労働市況は依然として軟調な上、中東情勢等を背景にコストプッシュインフレが再燃し、中央銀行が再度利上げし始めた点は、市況を見通す上で留意したい。

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）に対し遅延する点に留意されたい。

市場環境 ニュージーランドの環境規制 (2026/8/7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

○ 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

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

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

クイーンズランド州/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



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）

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

約40のメジャー自動車 ブランドを取り扱う



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。

ニュージーランド（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

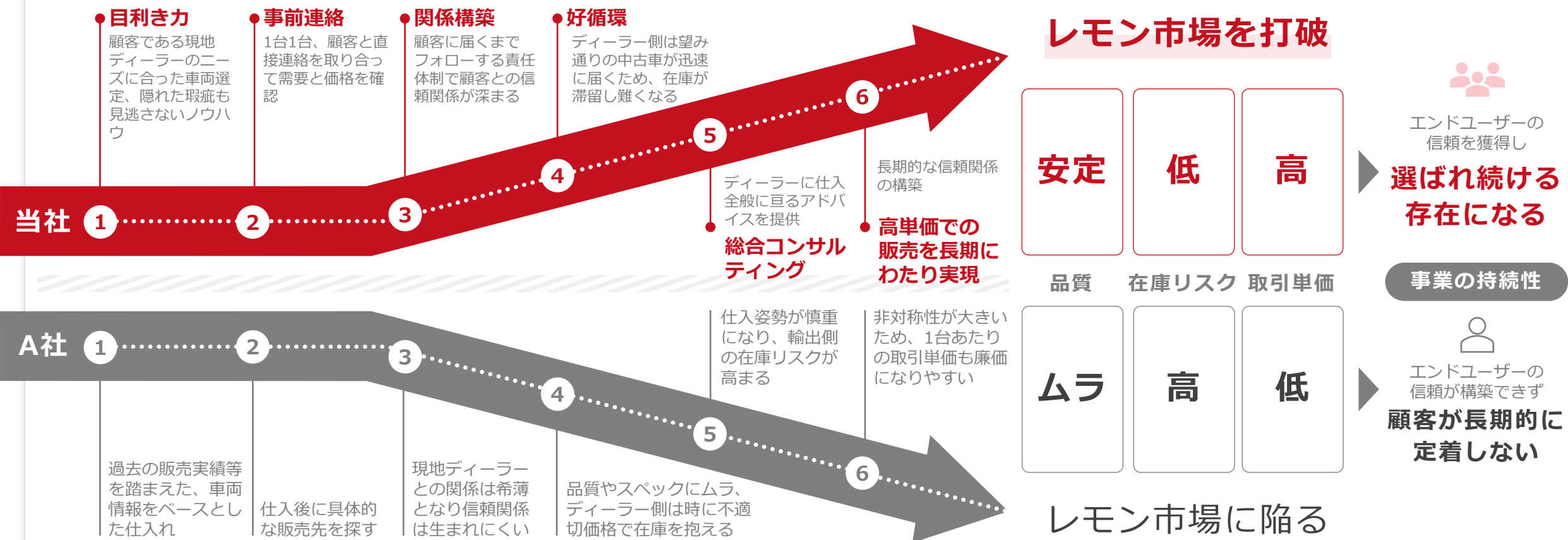
車を大事に扱う国民性や体格などの要素によりシートや足回り等へのダメージが低く、中古車の品質が高い。



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（日貿）



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

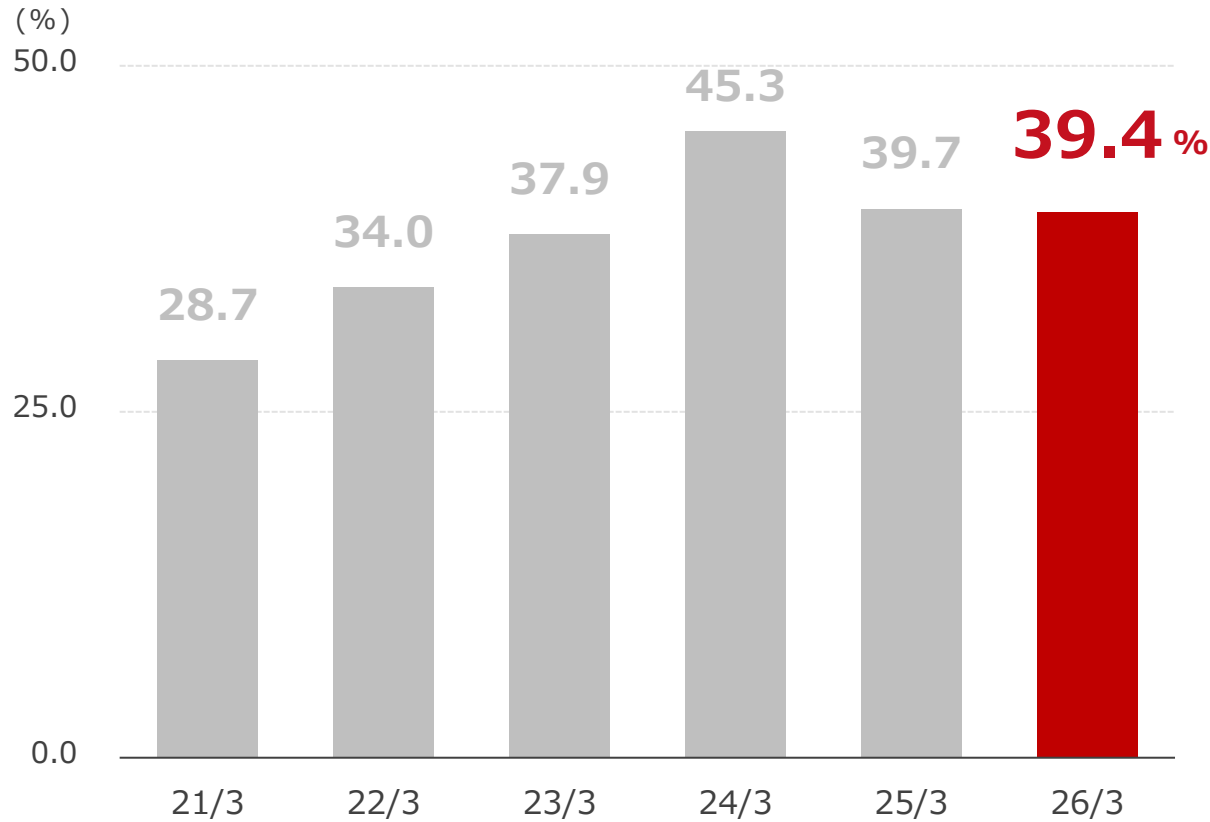
サービス

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)

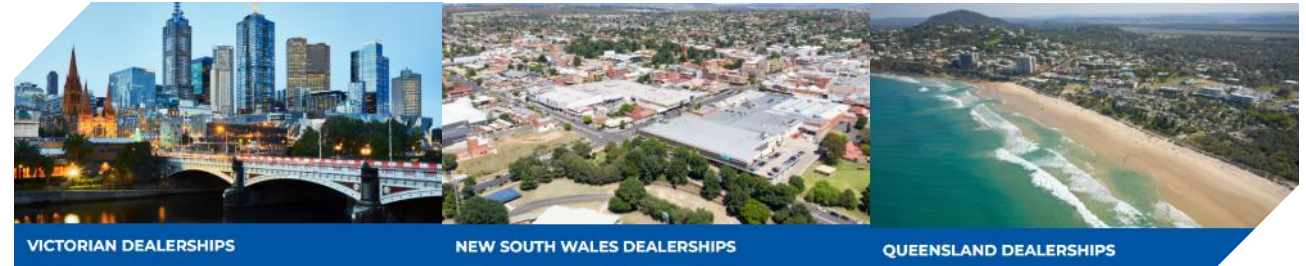


Autopact Pty Ltd

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。クイーンズランド州、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/カーアクセサリー販売、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。

Autopact Pty Ltd (2/2)

○ Autopact取扱い主要自動車ブランド

乗用車

日本



米国



欧州



中国



韓国



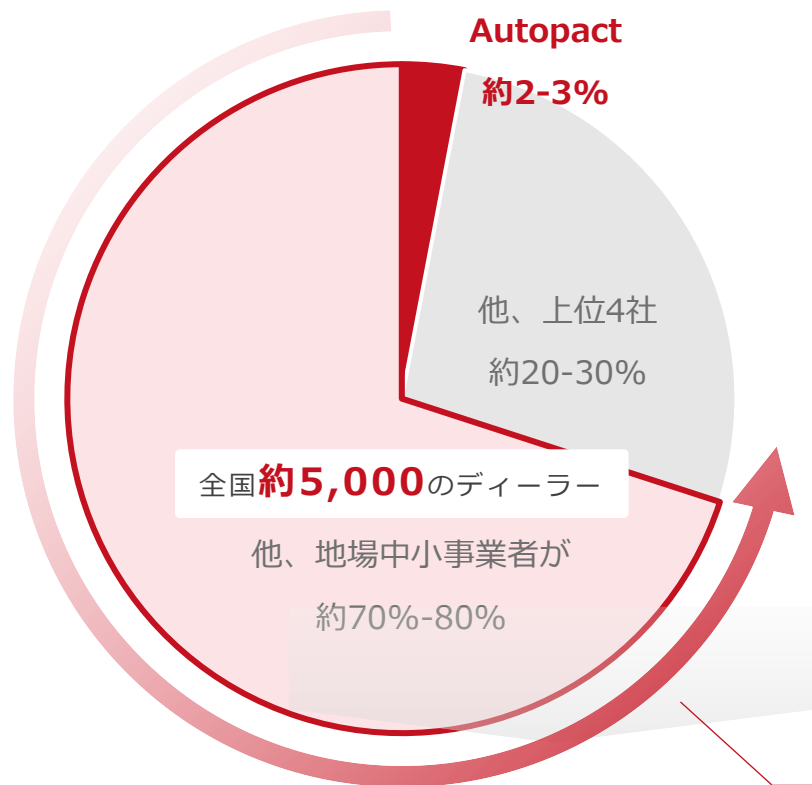
商用車



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：IBIS Worldの2026業界売上 A\$103.6bnと各社直前期豪州売上高（Annual Report等開示資料より）より推計した。

Autopactのグルーピング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。



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)



- 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。

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。

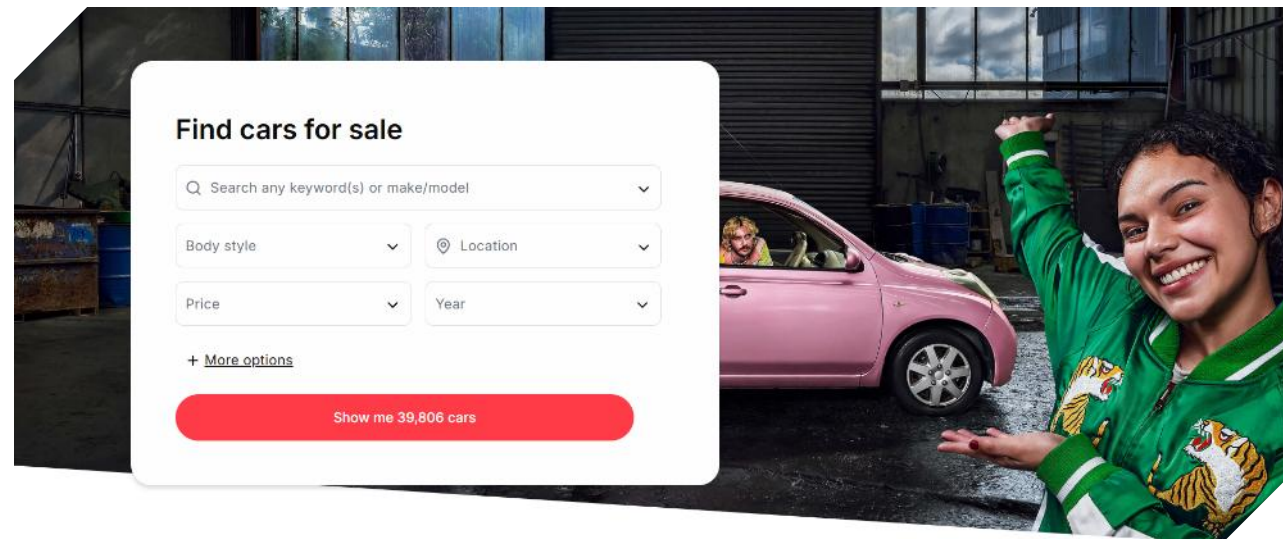
Auto Trader Media Group Ltd.



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。

ディスクリーマー/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。

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

Mail

Tel

本資料に関するお問い合わせ IR・広報ユニット info@optimusgroup.co.jp 03-6370-9268 (IR直通)



