

VT ホールディングス (7593)

2025年1月21日

株価：499円

時価総額：612億円

資本コストへの注目

上期の売上高および営業利益は、資本コストへの関心の高まりに伴い、株価の中期見通しに良い兆候を示している。

業種

小売業

株式データ

株価 (円)	499
時価総額 (億円)/(\$m)	612 / 3934
52 週レンジ (円)	432 - 548
発行済株式数 (百万)	122.6
一日平均売買代金 (\$m)	1.3
浮動株比率 (%)	75.0
海外保有比率 (%)	14.5
コード	7593
市場	東証プライム
純負債/資本 (倍率)	111.3



出典: Bloomberg

- 2025年3月期上期の売上高および営業利益の計上実績は、VTホールディングスの保守的な見通しが主な要因であり、会社の子想を上回ったが、受注残の納期がやや前倒しとなったことも寄与した。さらに、同社の販管費と売上高の比率は11.9%と前年同期比で-0.5ポイント改善し、OPの強化に寄与した。
- 自動車販売関連事業は、4年連続の上期の売上高および営業利益の成長を記録した。新規受注の伸びが引き続き出荷を上回っている一方、メーカーの供給状況は改善しており、VTホールディングスは受注から販売までのリードタイムを短縮することに成功し、その結果、第2四半期の受注残の伸びは前四半期比で鈍化した。同社はまた、上期の国内新車販売の重しになっていた国内自動車生産水準の低迷は、トヨタとダイハツを除く全メーカーでほぼ正常化しているの見込んでいる。
- レンタカー事業では、同社は観光需要の回復の恩恵を受け、最近では業界第5位に上昇した。現時点においてM&Aは検討しておらず、店舗数と車両数を増やすことによる有機的な成長を目指している。子会社であるケータハムは、ヤマハと新型EVスポーツクーペの共同プロジェクトを進めており、試作車は2025年夏頃に完成すると予想されている。
- 上期の住宅関連の営業利益は、土地代、資材費、人件費が上昇したにもかかわらず、前年同期比で6.4%増となった。売上高は同社の予想を下回ったものの、リニューアルとリノベーションの引き合いが引き続き強いいため、年度目標を達成できる軌道に乗っていると考えている。
- 同社は下期の納期に関する不透明性と見通しが立たないことにより、2025年3月期の業績予想を据え置いたが、明確なマイナス要因が見当たらないため計画を上回って着地すると見込んでいる。また、VTホールディングスが最近発表した「資本コストや株価を意識した経営の実現」に関する方針も高く評価している。これには、投資家から好意的に受け入れられることが期待される、多くの目標が含まれている。
- 収益性の向上、財務構造の最適化、市場認識の向上に向けた取り組みにより、2025年3月期の株価収益率は8倍、株価収益率は0.8倍となり、投資家は、投資家がVTホールディングスの長期に成長の見通しについて経営陣と話し合うことが有益であると考えている。(予約は[こちら](#)から)

ビジネス概要

VTホールディングス株式会社は、自動車、交換部品、中古車の販売、車両整備・修理サービスの提供、自動車ローン・保険の手配を行っている。また、住宅・マンション建設事業も行っている。

今回のIRイベント

2025年2月12日に2025年3月期第3四半期決算発表

Storm Corporate : +44 (0) 121 288 3402

info@stormresearch.co.uk

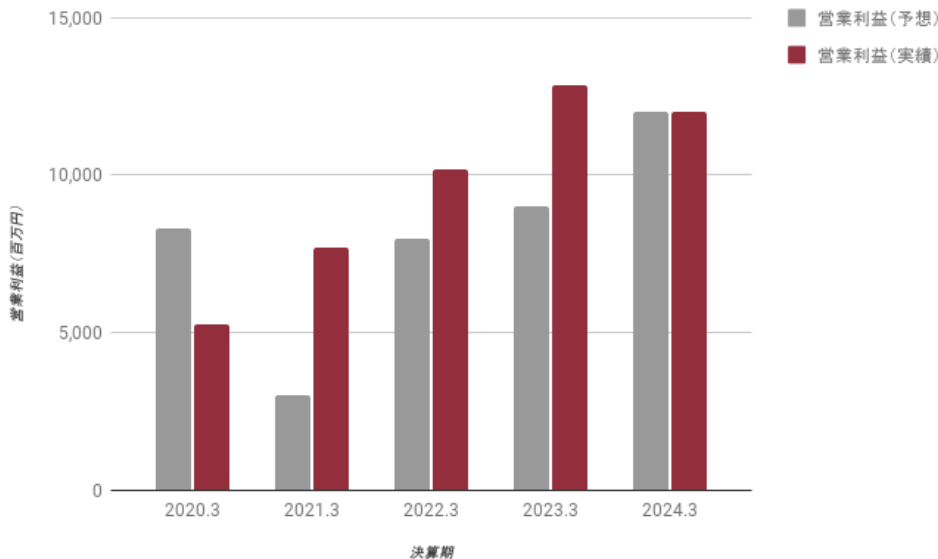
[Storm corporate プロフィールページ](#)

VTホールディングスは、Storm Researchのリサーチクライアントである。

決算期	2023.3	2024.3	1H 2025.3	2025.3 予
売上高(億円)	2663	3116	1702	3300
営業利益(億円)	129	120	64	130
純利益(億円)	72	67	32	70
EPS(円)	61.9	56.9	26.7	57.8
DPS(円)	23.5	24.0	12.0	24.0
売上高伸び率(前年比%)	11.9	17.0	17.3	5.9
営業利益伸び率(前年比%)	26.1	-6.6	12.4	8.3
純利益伸び率(前年比%)	-38.5	-6.7	-2.9	4.5
EPS伸び率(前年比%)	-38.7	-8.1	-6.0	0.2
PER(倍率)	8.2	9.4	8.5	8.0
EV/EBITDA(倍率)	6.0	5.4	4.8	5.4
PBR(倍率)	0.9	0.9	0.8	0.8
ROE(%)	12.4	9.8	9.2	n/a
ROIC(%)	6.3	4.9	5.1	n/a
FCF利回り(%)	n/a	n/a	n/a	n/a
配当利回り(%)	4.6	4.9	n/a	4.8

出典: Bloomberg

業績対予想履歴



実績

- 2025年3月期上期:

- 売上: 上期売上高は前年同期比 17.3%増の 1,702 億円と過去最高を記録し、上期予想を大幅に上回った。主要要因として、VT ホールディングスの保守的なガイダンスに加え、自動車の受注残の納期がわずかに前倒しとなったことが考えられる。

- 営業利益: 上期の売上総利益は前年同期比 12.6%増の 266 億円となった。上期の粗利益率は、新車販売構成の変化により新車の粗利益率が低下したこと、及び住宅関連事業における材料費、土地費、人件費の高騰が価格調整で完全に相殺されなかったため、前年同期比で-0.7ポイント低下して 15.6%となった。

- OP: 逆に、2025年3月期上期の販管費は売上高が前年比-0.5%ポイントの 11.9%となり、営業利益率は前年同期比-0.1ポイントの 3.8%とほぼ横ばいとなった。その結果、上期営業利益は前年同期比 12.4%増の 64 億円となり、**上期予想を上回り過去最高を更新した。**

- 純利益: 上期純利益は前年同期比 2.9%減の 32 億円となったが、減少は想定されており、上期予想を上回った。純利益の前年同期比での減少は、レンタカーおよび住宅関連事業における非 100%子会社の会計上の調整約 1 億 3 千万円と、役員退職慰労金の廃止に伴う引当金の修正および税効果の影響によるものであった。

- 2025年3月期の見通し: VT ホールディングスは、上期は堅調に推移したものの、下期の自動車納入状況に関する不透明性と、保守的な見通しであることから、2025年3月期予想を据え置いた。**想定外のマイナス要因がなければ、2025年3月期の収益は計画を上回って着地する見込みである。**

自動車販売関連

(百万円)	2024.3	前年比	1Q 2025.3	前年比	1H 2025.3	前年比
- 新車	156,408	21.9%	42,634	27.0%	85,572	17.4%
- 中古車	65,272	6.9%	18,965	30.8%	37,712	23.5%
- サービス	47,563	11.4%	12,717	14.5%	25,596	11.5%
- レンタカー	15,176	23.3%	4,209	25.2%	9,230	26.4%
売上高	284,419	16.4%	78,526	25.6%	158,110	18.3%
- 新車	14,622	22.8%	3,460	7.3%	6,983	0.2%
- 中古車	9,250	-5.0%	2,879	36.6%	5,785	31.5%
- サービス	16,107	13.1%	4,296	18.5%	8,762	12.2%
- レンタカー	5,093	19.9%	1,326	21.8%	3,183	29.5%
粗利益	45,072	12.3%	11,962	19.1%	24,713	14.2%
粗利益率	15.8%	-0.6%	15.2%	-0.6%	15.6%	-0.7%
営業利益	8,858	2.7%	2,764	34.6%	5,693	23.1%
営業利益率	3.1%	-0.4%	3.5%	0.2%	3.6%	0.1%

自動車販売関連事業の売上高は、前年同期比 18.3%増の 1,581 億円、営業利益は前年同期比 23.1%増の 57 億円となった。上期としては過去最高を更新し、4 期連続で上期の増収を達成した。

- 受注残：2025 年 3 月期第 1 四半期の実績において、車両台数が前四半期比で約 600 台増加し 7,800 台超となったが、上期実績では受注残が前四半期比で約 400 台増加の約 8,200 台となった。

同社は、受注から販売までのリードタイムを、一部のモデルで 1 年を超えていたものから平均 4~6 か月、早い場合ではわずか 2 か月に短縮することに成功した。

納期は改善したにも関わらず、上期の新車受注は前年同期比約 20%増、新車納入台数は前年同期比 7.9%増の 24,818 台となり、受注残は引き続き拡大している。

VT ホールディングスは、国内の自動車生産および供給にさらなる大きな障害はないと予想しているが、メーカーも生産能力を大幅に拡大しているわけではない。したがって、短期的には、受注と売上高の伸びは 2025 年 3 月期上期とほぼ同様のペースで継続し、受注残が徐々に蓄積されると同社は予想している。

- 国内販売：

- 新車販売:2025 年 3 月期上期の新車販売台数は前年同期比 7.9%増の 24,818 台となった。一方で、一部自動車メーカーのモデル認証に関わる問題が生産に影響し、国内新車販売台数は前年同期比 2.3%減の 12,836 台となった。現時点では、国内自動車生産水準はトヨタおよびダイハツを除く全メーカーでほぼ平常水準に戻っていると VT ホールディングスは見ているが、下期には両社の生産も回復すると予想している。

上期のホンダの自動車販売台数は前年同期比 3.3%増の 3,550 台となり、VT ホールディングスは受注が堅調であると報告していることに当社は注目している。ホンダは定期的に新モデルを投入し、安定した販売成長を続けている。

逆に、上期の日産の新車販売台数は前年同期比 7.5%減の 7,247 台となり、これは日産の新車発売が減少した結果と考えられる。

日産の再生計画には、世界全体で約 20%の生産能力の削減が含まれているが、VT ホールディングスはこれが主に海外供給に関係するものであり、国内販売はほとんど影響を受けないと予想している。

上期の輸入車販売は、前年同期比 11.6%増の 1,687 台となった。

- 中古車販売:国内中古車販売台数は、前年同期比 6.7%増の 13,177 台となった。この地域の在庫不足は解消されており、中古車市場価格は上昇傾向にあるが、新車販売の下取りモデルのみを販売することで、VT ホールディングスの市場変動へのエクスポージャーは限定されている。

- 海外販売: 上期の海外新車販売は、スペインと、スペインよりは比較的規模は小さいものの南アフリカの 2 か国での販売が好調であるため、前年同期比 21.4%増の 11,982 台となった。

上期の海外中古車販売台数は 5,976 台（前年同期比 0.1%減）とほぼ横ばいとなったが、海外輸出台数は 3,795 台（前年同期比 37.3%増）となった。

スペイン事業は順調に拡大しており、下期も引き続き拡大する見込みである。英国の上期売上高は低調であったが、VT ホールディングスは、通常地域売上高が偏る下期には回復すると予想している。オーストラリア事業は、とりわけホンダからの自動車輸入不足により問題に直面しているが、南アフリカ事業は安定した成長を続けている。

- 整備：VT ホールディングスは点検および修理の受注拡大に注力し、手数料収入の増加を図ることで、上期保守売上高は前年同期比 11.45%増の 256 億円となった。短中期的には、安定した成長が続くと予想している。

- レンタカー：上期事業売上高は、観光需要の回復や保険代車の需要増加により、前年同期比 26.4%増の 92 億円となった。

車両数は着実に増加しており、2025 年 3 月期上期時点で J-net レンタリースの車両数は合計 19,528 台となっている。同社は最近業界第 6 位から第 5 位に浮上しており、店舗と車両数を増加させることで急速に第 4 位に到達することを目指している。同社はオーガニックグロースに十分な能力があると考えているため、現時点では M&A によるレンタカー事業の拡大は計画していない。

- ヤマハとの共同開発: ケータムとヤマハ発動機は、新型 EV スポーツクーペの開発で協力している。試作車は 2025 年夏頃に完成する予定である。

- VTホールディングスによるホンダ・日産の経営統合に関するコメント：「ホンダと日産の経営統合に関して、それぞれのブランドは統合後も存続する予定とのことであり、VTホールディングスとしては、両ブランドの魅力的な商品ラインアップが増え、お客様の選択肢が増えるのであれば、一層のビジネスチャンスがあると考えている。」

住宅関連

(百万円)	2024.3	前年比	1Q 2024.3	前年比	1H 2025.3	前年比
売上高	26,993	23.5%	6,240	12.8%	11,977	6.4%
営業利益	1,954	-42.5%	403	13.8%	746	6.6%
営業利益率	7.2%	-8.3%	6.5%	0.1%	6.2%	0.0%

住宅関連事業の上期売上高は、前年同期比 6.4%増の 120 億円と計画に対する売上認識の遅れにより社内の想定を下回ったものの、他の自動車ディーラーからのリニューアルおよびリノベーションが引き続き好調であるため、VTホールディングスは年度目標の達成に自信を持っている。

土地および建設資材価格の高騰や人件費の上昇の影響があったにも関わらず上期部門営業利益は前年同期比 6.6%増の 7 億 4600 万円となった。

貸借対照表

- 純有利子負債/株主資本の比率：有利子負債/株主資本の比率は、2024 年 3 月期実績の 1.4 倍から 2025 年 3 月期上期実績で 1.5 倍に上昇した。VTホールディングスは、最終的に政策保有株式を売却して総資産を削減し、収益を負債の返済に充てることで、水準を 1 倍未満にすることを目標としている。

- 流動性：逆に、2025 年 3 月期上期の流動比率は前年同期比 0.7 ポイント改善し 93.4%となった。また、上期の固定資産対長期負債比率は前年同期比-1.2 ポイント改善して 113.3%であることに当社は注目している。

キャッシュフロー

2025 年 3 月期上期、VTホールディングスは 112 億円のプラスの営業キャッシュフローを生み出した。これに対し、2024 年 3 月期上期の営業キャッシュフローはマイナス 31 億円であった。同社は、この改善は在庫削減と 2025 年 3 月期上期の収益拡大に向けた取り組みによるものと考えている。

投資キャッシュアウトは、2024 年 3 月上期のマイナス 58 億円から 2025 年 3 月期上期のマイナス 75 億円に拡大したが、これはとりわけ新車ディーラー店やレンタルカー事業用車両の固定資産の拡大を考えると予想通りであった。さらに、上記の通り、好調な営業キャッシュフローにより、2025 年 3 月期上期のフリーキャッシュフロー（営業キャッシュフローおよび投資キャッシュフロー）は 37 億円のプラスであったのに対して、2024 年 3 月上期のフリーキャッシュアウトフローは -89 億円であった。

- **資本コストの意識**：VT ホールディングスは 2024 年 10 月 28 日、「資本コストや株価を意識した経営の実現」方針を発表した。

2024 年 3 月期の自己資本利益率は 9.8%であり、株主資本コストを推定 6~8%上回ることから、VT ホールディングスは 2024 年 3 月期の株価純資産倍率 0.9 倍、株価収益率 9.4 倍を、市場が成長の可能性を過小評価している証拠であると考えている。

- **自己資本利益率の成長**：2024 年 3 月期の営業利益率は 3.9%から 2028 年 3 月期の営業利益率が 5%以上への収益性改善と、貸借対照表の最適化により、同社は 2028 年 3 月期の 12%以上の目標に向けて安定的な自己資本利益率成長を目指している。

同社のバランスシート最適化計画には、**事業ポートフォリオの再構築、政策保有株式の解消、有利子負債の削減、株主利益率の向上**など、投資家に好意的に受け入れられる可能性が高い多くの措置が含まれていることに当社は注目している。

- **資本コストの引き下げ**：VT ホールディングスは、IR 活動の強化とサステナビリティ経営の推進により資本コストの引き下げを目標とするとともに、PBR を 1 倍以上に改善する。

- **その他の 2028 年 3 月期目標**：同社は、自己資本比率を 2024 年 3 月期の 26.7%から 2028 年 3 月期には 30~40%に改善し、同期間の純有利子負債/株主資本の比率を 1.4 倍から 1 倍以下に低下させる計画をしている。2028 年 3 月期の配当性向目標は 40%以上（2024 年 3 月期は 42.2%）、自己資本配当率目標は 4.0%以上（2024 年 3 月期は 3.9%）である。

- **資金**：同社は、2026 年 3 月期~2028 年 3 月期の成長に向けて、営業キャッシュフロー約 500 億円、政策保有株式の解消と貸借対照表のスリム化で 120 億~200 億円の推定資金の概説を説明している。

この資金を新規・既存の事業投資（それぞれ約 250 億円と約 180 億円）、株主還元（配当約 100 億円、自社株買い約 50~100 億円）、有利子負債削減（約 50~70 億円）に充てる予定である。

2024 年 9 月 30 日：[「大幅な受注残」](#)

2024 年 6 月 26 日：[「カバレッジ開始：自動車ディーラーM&A」](#)

過去のレポート

企業情報

沿革	
1983年3月	愛知県東海市加木屋町丸根に、株式会社ホンダベルノ東海を資本金4,000万円をもって設立。
1983年4月	本田技研工業株式会社とベルノ店取引基本契約を締結し、愛知県東海市加木屋町に東海店を開設。 愛知県東海市加木屋町陀々法師に本社を移転（但し、登記上の本店所在地は移転せず）。
1994年5月	名古屋証券取引所市場第二部に上場（現在は、名古屋証券取引所プレミアム市場に上場）。
1998年9月	株式会社フォードライフ中部（現・エフエルシー株式会社）及び株式会社ホンダ自販名南（現・株式会社ホンダカーズ東海）を子会社化。
1999年3月	愛知県東海市加木屋町丸根に、株式会社ホンダベルノ東海を資本金4,000万円をもって設立。
1999年6月	株式会社オリックスレンタカー中部（現・J-netレンタリース株式会社）を設立。
2000年3月	株式会社ニュースチールホームズ・ジャパン（現・株式会社アーキッシュギヤラリー・連結子会社）を設立。
2000年4月	株式会社ホンダベルノ岐阜の販売エリアを引き継ぎ、岐阜県に進出。 株式会社オリックスレンタカー大阪（現・J-netレンタリース株式会社）を設立。 中京ホンダ株式会社（現・株式会社ホンダカーズ東海）を子会社化。
2000年6月	大阪証券取引所ナスダック・ジャパン市場に上場（現在は、東京証券取引所プライム市場に上場）。
2000年10月	中京ホンダ株式会社は、株式会社ホンダ自販名南を吸収合併し、商号を株式会社ホンダプリモ東海（現・株式会社ホンダカーズ東海）に変更。
2002年3月	株式会社オリックスレンタカー中部は、株式会社オリックスレンタカー大阪を吸収合併し、商号を株式会社オリックスレンタカー名阪（現・J-netレンタリース株式会社・連結子会社）に変更。
2003年3月	株式会社トラスト（現・連結子会社）を子会社化。
2003年4月	新車及び中古車の販売に関する営業並びに指定自動車整備事業及び自動車分解整備事業を含む自動車整備の営業を分割し、新設する株式会社ホンダベルノ東海（現・株式会社ホンダカーズ東海・連結子会社）に承継。 当社は持株会社に移行して、商号を株式会社ホンダベルノ東海からVTホールディングス株式会社に変更し、登記上の本店所在地を愛知県東海市加木屋町陀々法師に移転。
2004年1月	株式会社シー・イー・エス（現・連結子会社）を子会社化。
2004年9月	フェイスオン株式会社（現・ピーシーアイ株式会社・連結子会社）を設立。
2004年11月	株式会社トラスト（現・連結子会社）が東京証券取引所マザーズ市場に上場（現在は、東京証券取引所スタンダード市場に上場）。
2005年4月	エルシーアイ株式会社（現・連結子会社）を子会社化。
2005年7月	E-エスコ株式会社（現・株式会社MIRAI Z・連結子会社）を設立。
2005年12月	長野日産自動車株式会社（現・連結子会社）、株式会社NNサービス（現・株式会社長野日産サービス・連結子会社）を子会社化。
2006年7月	静岡日産自動車株式会社（現・連結子会社）、PZモータース株式会社（現・静岡日産自動車株式会社・連結子会社）及び静岡日産サービス株式会社（現・静岡サービス株式会社・連結子会社）を子会社化。 三河日産自動車株式会社（現・連結子会社）、株式会社カーメイク岡崎（現・連結子会社）及び株式会社オフィスサポートセンター（現・Jネットレンタカー北海道株式会社・連結子会社）を子会社化。
2006年8月	株式会社ホンダベルノ東海は、株式会社ホンダプリモ東海を吸収合併し、商号を株式会社ホンダカーズ東海（現・連結子会社）に変更。
2011年2月	WESTERN BREEZE TRADING 23 (PROPRIETARY) LIMITED（現・TRUST ABSOLUT AUTO (PTY) LTD.・連結子会社）を子会社化。
2011年10月	SOJITZ ABSOLUT AUTO (PROPRIETARY) LIMITED（現・SKY ABSOLUT AUTO (PTY) LTD.・連結子会社）を子会社化。
2012年4月	COLT CAR RETAIL LIMITED（現・CCR MOTOR CO.LTD.・連結子会社）を子会社化。 株式会社日産サテリオ埼玉（現・連結子会社）及び日産サービス埼玉株式会社（現・株式会社サービス埼玉・連結子会社）を子会社化。 株式会社日産サテリオ奈良（現・連結子会社）を子会社化。
2014年8月	株式会社エムジーホーム（現・AMGホールディングス株式会社・連結子会社）を子会社化。
2014年10月	SCOTTS MOTORS ARTARMON (PTY) LTD（現・連結子会社）を子会社化。

2014年12月	GRIFFIN MILL GARAGES LIMITED (現・連結子会社) を子会社化。
2015年5月	東京証券取引所 J A S D A Q(スタンダード)市場から東京証券取引所市場第一部へ、名古屋証券取引所市場第二部から名古屋証券取引所市場第一部へ指定替 (現在は、東京証券取引所プライム市場、名古屋証券取引所プレミア市場に上場)。
2015年8月	エムジー総合サービス株式会社 (現・連結子会社) を子会社化。
2016年2月	株式会社モトーレン静岡 (現・連結子会社) を設立
2016年5月	WESSEX GARAGES HOLDINGS LIMITED (現・連結子会社) を子会社化。
2016年7月	愛知県名古屋市中区に登記上の本店所在地を変更。
2016年10月	MASTER AUTOMOCION, S.L.及びその傘下 11 社 (現・連結子会社) を子会社化。
2017年9月	MASTER DEALER DE AUTOMOCION 2017, S.L. (現・連結子会社) を設立。
2017年11月	MOGACAR DE AUTOMOCION, S.L. (現・連結子会社) を子会社化。
2018年3月	QUIAUTO, S.A. (現・連結子会社) を子会社化。
2019年8月	光洋自動車株式会社 (現・連結子会社) を子会社化。 株式会社モトーレン三河 (現・連結子会社) を設立。
2020年7月	株式会社 TAKI HOUSE (現・連結子会社) を子会社化。
2021年1月	株式会社ホンダ四輪販売丸順 (現・株式会社ホンダカーズ東海・連結子会社) を子会社化。
2021年4月	株式会社エムジーホームはAMGホールディングス株式会社 (現・連結子会社) に商号を変更し持株会社化、事業承継会社を株式会社エムジーホーム (現・連結子会社) に商号変更して住宅事業を承継。CATERHAM CARS GROUP LIMITED (現・連結子会社)、CATERHAM CARS LIMITED (現・連結子会社) 及び SEVEN MOTORSPORT LIMITED (現・連結子会社) を子会社化。
2021年6月	M-MOTORBIKES ESPANA, S.L. (現・連結子会社) を設立。
2021年11月	株式会社ホンダ四輪販売丸順 (現・株式会社ホンダカーズ東海・連結子会社) を株式交換により完全子会社化。 株式会社高垣組 (現・連結子会社) を子会社化。
2022年4月	東京証券取引所の市場区分の見直しにより、東京証券取引所の市場第一部からプライム市場に移行。また、名古屋証券取引所の市場区分の見直しにより、名古屋証券取引所の市場第一部からプレミア市場に移行。 株式会社ホンダカーズ東海 (現・連結子会社) は、株式会社ホンダ四輪販売丸順を吸収合併。
2022年6月	CCRMOTOR CO. LTD.は、GRIFFIN MILL GARAGES LIMITED を吸収合併し、商号を GRIFFIN MILL GROUP LIMITED に変更。
2022年9月	株式会社モトーレン道南 (現・連結子会社) を設立。
2022年10月	株式会社川崎ハウジング (現・連結子会社) 及び株式会社ハウメンテ (現・連結子会社) を子会社化。
2023年5月	吸収分割により、株式会社ホンダカーズ東海 (現・連結子会社) から不動産賃貸事業を分割し、承継。 CATERHAM EVO LIMITED を設立。
2023年7月	フジモトーレン株式会社を子会社化。

本社住所・連絡先

〒460-0003

愛知県名古屋市中区錦3丁目10番32号

栄VTビル4F

ウェブサイト: <https://www.vt-holdings.co.jp/>

TEL: 052-203-9500

株主名	所有株式数の割合 (%)
(有)エスアンドアイ	13.76
日本マスタートラスト信託銀行(株) (信託口)	10.25
三井住友海上火災保険(株)	6.25
(株)日本カストディ銀行 (信託口)	5.30
損害保険ジャパン(株)	3.26
あいおいニッセイ同和損害保険(株)	3.02
東京海上日動火災保険(株)	3.02
高橋一穂	2.92
高橋淳子	2.65
高橋倫二	1.60

出典: 企業

J GAAP 財務諸表

損益計算書 (億円)	2022.3	2023.3	2024.3
売上高	2379	2663	3116
売上原価	1980	2224	2620
売上総利益	399	439	496
総利益率 (%)	16.8	16.5	15.9
販売費及び一般管理費	303	336	390
営業利益	102	129	120
営業利益率 (%)	4.3	4.8	3.9
営業外収益/(損益)	-78	2	6
税金調整前純利益	180	126	115
法人税等合計	55	33	38
実質税率 (%)	30.8	26.2	33.5
純利益	117	72	67

貸借対照表 (億円)	2022.3	2023.3	2024.3
現金及び預金	119	128	135
貿易債務	170	194	279
商品および製品	375	562	723
その他	72	92	96
流動資産合計	737	975	1234
有形固定資産合計	683	734	892
長期投資および売掛金	259	383	74
その他の長期資産	201	207	529
固定資産合計	1143	1323	1495
資産合計	1880	2298	2729
支払手形及び買掛金など	308	387	604
短期借入金など	354	493	492
その他の短期負債	221	216	235
流動負債合計	882	1096	1331
長期借入金	357	366	221
その他の長期負債	72	109	356
固定負債合計	429	475	578
負債合計	1311	1571	1909
資本金及び資本剰余金	73	74	93
自己株式	9	9	7
利益剰余金	434	561	608
その他の包括利益累計額合計	15	18	35
少数株主持分前の資本	513	645	729
純資産合計	569	727	820
負債純資産合計	1880	2298	2729

出典: Bloomberg

キャッシュ・フロー計算書 (億円)	2022.3	2023.3	2024.3
純利益	117	72	67
減価償却費	96	107	124
その他の非現金品	-39	1	6
運転資本の変動	-6	-68	-76
非継続事業による純現金	0	0	0
営業活動による キャッシュ・フロー	168	112	121
固定資産および無形資産の変動	-71	-109	-102
長期投資の変動	1	5	1
買取と売却による純現金	-8	10	-1
その他の投資活動による キャッシュ・フロー	21	-3	-1
非継続事業による純現金	0	0	0
投資活動による キャッシュ・フロー	-56	-98	-103
配当金の支払額	-24	-26	-28
長期借入金（又は返済）による 支出・収入	-63	21	-10
自己株式の取得による支出	0	0	26
その他の財務活動	-1	0	26
非継続事業による純現金	0	0	0
財務活動による キャッシュ・フロー	-87	-6	-14
為替の影響	2	0	5
純キャッシュ・フロー	27	8	8
フリーキャッシュ・フロー	80	-23	-16
EBITDA	198	235	244

主な指標	2022.3	2023.3	2024.3
利益率			
総利益率 (%)	16.8	16.5	15.9
営業利益率 (%)	4.3	4.8	3.9
純利益率 (%)	4.9	2.7	2.1
ROIC (%)	5.6	6.3	4.9
流動性			
流動比率 (倍率)	0.8	0.9	0.9
当座比率 (倍率)	0.3	0.3	0.3
レバレッジ			
DE レシオ (倍率)	138.4	133.1	97.8
ネット DE レシオ (倍率)	103.8	100.5	111.3

免責事項

本レポートは、当該企業の委託を受け、当該企業が支払う対価として Storm Corporate が作成・発行したものである。本レポートの発行に使用されたすべての情報は、信頼できると思われる各種情報、データに基づいて作成されているが、当社は本レポートの正確性や完全性を保証または約束をしてはいないものとする。また、当該情報を独自に検証することは行ってはいない。 Storm Corporate は、法律で認められている最大限の範囲において、本レポートに含まれる情報へのアクセス、使用、または信頼に起因して生じた直接的、間接的または結果的な損失、利益の損失、損害、費用または経費について一切の責任を負わないものとする。当社が提供する情報は、いかなる形であれ、個人的なアドバイスとして解釈されるべきものではなく、また、 Storm Corporate は読者または投資家に対し、証券取引の勧誘や推薦を目的としたものと解釈されるべきではないためご了承ください。

本レポートは、Bloomberg、Factset、LSEG、S&P Capital で自由に入手可能である。 Storm Corporate のレポートを直接購読したい方は、[こちら](#)をご覧ください。