

目次

1.外部環境について	1
2.四半期業績について	1
3.事業内容について	2
4.財務・KPI等について	4
5.成長戦略について	5

1.外部環境について

Q1 物流業界の2024年問題とは？（2023/5/15更新）

働き方改革関連法によって、2024年4月から「自動車運転業務における時間外労働時間の上限規制」が適用されます。ドライバーの労働時間に罰則付きで上限が設定されるなどにより、運送・物流業界において、会社・ドライバー・荷主それぞれに問題が生じるおそれがあります。

Q2 2024年問題はスマートドライブの事業にどのような影響があるか？（2023/5/15更新）

労働時間の制限によって今まで以上に効率化が求められますが、当社のサービスは車両データの活用による生産性の向上やコスト削減に効果があるため、ニーズの拡大を期待しています。

2.四半期業績について

Q1 各事業のうち、イニシャル売上とリカーリング売上の内訳は？（2025/8/13更新）

		FY2024Q3累計	FY2025Q3累計
FO事業	イニシャル売上	618	859
	リカーリング売上	723	994
AO事業	イニシャル売上	71	77
	リカーリング売上	161	155
海外事業	イニシャル売上	0	0
	リカーリング売上	21	26
合計		1,596	2,114

- Q2 2023 年度第 2 四半期において前四半期比（対 2023 年度第 1 四半期）で売上が微増となった要因は？（2023/5/15 更新）
前四半期である第 1 四半期のイニシャル売上が大口顧客の獲得によって大きくなったためです。
- Q3 2023 年度第 2 四半期においてリカーリング売上が増加した要因は？（2023/5/15 更新）
第 1 四半期の大口顧客獲得を含めた既存契約の積み上がりに加え、第 2 四半期にも新規顧客の獲得によって積み上げとなりました。また、契約社数についても増加が続いています。
- Q4 2023 年度第 3 四半期において AO 事業売上が前年同期比で減少した要因は？（2023/8/14 更新）
2022 年度第 3 四半期において、大型のプロジェクト支援案件が計上されており、その反動減が要因です。
- Q5 2023 年度通期業績予想比で売上高が未達であった理由は？（2023/11/14 更新）
アセットオーナー事業における一部プロジェクトの保留等に起因したイニシャル売上の期ズレ影響、並びに当社主催カンファレンスを無償開催としたことによるイベント売上の未達影響が主な要因です。
- Q6 2023 年度通期業績予想比で営業利益が達成した理由は？（2023/11/14 更新）
フリートオペレーター事業における代理店経由での顧客獲得に起因した広告宣伝費の圧縮等、コスト構造の最適化が進んだことが主な要因です。
- Q7 2024 年度第 1 四半期において売上高が増加した理由は？（2024/2/14 更新）
大型案件獲得とアルコールチェックの追い風によって FO 事業が売上増加を牽引いたしました。
- Q8 2024 年度第 1 四半期において営業利益率が前四半期比で低下した理由は？（2024/2/14 更新）
一時的な粗利率の低下、広告宣伝費の投下によって前四半期比で低下し、赤字となりました。
一方、第 2 四半期以降は黒字化を見込んでおり、通期計画に変更はございません。
- Q9 2024 年度第 2 四半期において売上高が増加した理由は？（2024/5/14 更新）
大型案件の継続獲得を目指した施策が奏功したこと、加えて直販営業や販売代理店経由の新規顧客獲得が進んだことが要因です。
- Q10 2024 年度第 2 四半期において大幅に黒字転換した理由は？（2024/5/14 更新）
大型案件提案時における利益率管理施策の徹底および一部の車載デバイス調達価格の低減による売上総利益率の上昇に加え、広告宣伝費が従来の金額規模に戻ったことが要因です。
- Q11 2024 年度第 3 四半期においてイニシャル売上の増収幅が縮小した理由は？（2024/8/13 更新）
大型案件の受注数が前四半期と比較し減少したことが要因です。受注数は毎四半期変動があり、事業環境等の変化が起きているものではございません。

- Q12 2024 年度通期において売上が計画を△3%未達であった理由は？（2024/11/13 更新）
主に時期ずれ案件の減収影響です。
- Q13 2025 年度第 1 四半期において通期計画に対して売上進捗が 21%となったが、達成見通しは？（2025/2/13 更新）
時期ずれが理由であり、通期計画+41%に変更なく達成できる見通しです。イニシャル売上は受注タイミングによって四半期変動あるものの、リカーリングは順調に積み上げてきています。
- Q14 時期ずれは年度末（第 4 四半期）に発生しないのか？（2025/2/13 更新）
時期ずれ発生を回避するための納期徹底等の対応を開始したため、現時点では年度末には発生しない見通しです。
- Q15 成長戦略における具体的な施策の進捗は？（2025/2/13 更新）
既存施策の進捗としてはパートナー販売の拡大と、西日本含む人員増加による営業体制を強化しています。
新規施策の進捗としては新リースサービスの初受注と IDOM 新レンタカーサービスの拡販進行が挙げられます。
- Q16 第 1 四半期は通期計画に対して営業利益進捗が 11%となったが、達成見通しは？（2025/2/13 更新）
利益は 32 百万円でしたが、利益構造は順調であり、通期営業利益計画も達成見込みです。
第 1 四半期は採用が想定以上に進みましたが、通期採用人数は変更なしのため、通期コストは計画通り着地見込みです。また、Q1 は監査法人交代コストが計上されており、これらの一過性コストが無ければ営業利益率は順調に推移する見込みです。
- Q17 第 2 四半期は売上高が大きく伸長したが、通期計画は修正しないのか？（2025/5/14 更新）
第 2 四半期は 3 月決算の顧客獲得が寄与した季節性要因があり、第 2 四半期末時点では計画通りの進捗のため、通期計画は据え置いています。
- Q18 第 2 四半期末時点で営業利益の通期計画に対する進捗は 52%となったが、通期計画は修正しないのか？（2025/5/14 更新）
上記の通り売上高の通期計画は据え置いているため、売上総利益は通期計画どおりの着地を見込んでいます。その結果、営業利益以下段階利益についても通期計画を据え置いています。
- Q19 今後、時期ずれは発生しないのか？（2025/5/14 更新）
時期ずれ発生を回避するための納期徹底や顧客との契約条件変更等の対応を第 2 四半期に開始しており、今後は発生しない見通し。
- Q20 AO 事業の売上高構成比率が低下傾向だが、社内の評価は？（2025/5/14 更新）
AO 事業はパートナーとのプロジェクト進行に依存するため、通期計画では AO 事業の予算は前年とほぼ同額としています。また、通期計画に対して第 2 四半期末時点の AO 事業の進捗は計画通りです。
- Q21 売上高の通期計画は修正しないのか？（2025/8/13 更新）

当社では季節影響により第 2 四半期と第 4 四半期の売上高が相対的に高まること、及び現在進行中の商談数や商談状況等を勘案すると、第 3 四半期末では計画通りの進捗のため、売上高の通期計画は据え置きとしています。

Q22 今後、売上高の時期ずれは発生しないのか？（2025/8/13 更新）

時期ずれ発生を回避するための納期徹底や顧客との契約条件変更等の対応を第 3 四半期以前から着手済みであり、今後は発生しない見通しです。

Q23 AO 事業の売上高構成比率が低下傾向だが、社内の評価は？（2025/8/13 更新）

AO 事業はパートナーとのプロジェクト進行に依存するため、通期計画における AO 事業の売上高予算は、保守的に前年実績とほぼ同額としています。また、通期計画に対して第 3 四半期末時点の AO 事業の進捗は計画通りです。

Q24 インターゾーンの M&A の業績影響・業績寄与の見通しは？（2025/8/13 更新）

短期的には事業シナジーによる各社への業績影響が来期以降見込めます。

中長期的には事業シナジーの進捗を勘案した上での株式追加取得（完全子会社化）とそれに伴う全部連結処理による業績影響・業績寄与が来期以降で見込まれます。

3.事業内容について

Q1 どのような企業規模からの導入が多いか？

SmartDrive Fleet は、利用車両台数が数十台から数百台の中小企業への導入に競合優位性を有しております。工事不要で、かつ、直感的で分かり易い UI/UX で簡単にサービスの利用を開始し、事故削減・日報作成の自動化・現在位置把握等の具体的な課題解決に活用できる点などが競争優位性を支えています。

Q2 モビリティデータとは？

GPS データ（緯度経度/GSP 速度/GPS 精度等）や加速度センサーデータ、運転動画データ、事故実績データなどの「収集データ（ローデータ）」に加え、安全運転スコアリングや訪問効率分析・利用車両台数の最適化分析・EV 車両への切替シュミレーションなどの各種分析データ、AI により算出される車両事故率予測データなどを含む「提供データ」があります。

Q3 モビリティデータの価値は？どのような用途への展開、並びにどのようなマネタイズを想定しているのか？

弊社としては、①サービスの開発運用を自ら行い、サービスを直接提供する部分（SmartDrive Fleet 等）、②自動車 OEM やリース会社等のパートナーの裏側に入り、DX 化を支援すると共にパートナーの事業共創を支える部分（ホワイトラベル提供、データ分析基盤提供含むプラットフォーム基盤提供）、③そこから集まった移動にまつわる様々なモビリティデータ（事故履歴、整備履歴、保険など）を活用したアフターマーケット領域や周辺領域における新たなビジネスを創造していく展開を考えております。

Q4 競合状況は？

SmartDrive Fleet などのサービス単位・アプリケーション単位では競合も存在しますが、モ

ビリティデータプラットフォームとしての競合は現時点において認識しておりません。

また、エンドユーザーに直接サービス提供するフリートオペレーター事業に加え、自動車 OEM などに向けたアセットオーナー事業の双方を展開する競合は認識しておりません。

Q5 自動車 OEM が競合となる可能性は？

エンドユーザーと常時接点を持ち、メーカーや車種を問わずマルチデバイスに対応可能なオープンプラットフォームであることは、ユーザー目線のサービス開発において重要な要素となりますが、自動車 OEM の立場では、原則として自社販売の車両に対するサービス提供に閉じられてしまうため、その実現が難しい状況です。

また、自動車 OEM には基本的にハードウェアの専門人材が多いですが、弊社内はデータの利活用や分析、新規サービス開発を専門とする人材を有するため、「競合」ではなく、ハードウェアの製造やデータ収集等は自動車 OEM が担い、その後のデータ分析や利活用、データを基にしたサービス開発は弊社が担う、といった棲み分けによる協業関係が築けております。

Q6 海外における類似企業は？

海外においては、Otonomo 社や Samsara 社などが、弊社事業と比較的類似した事業を展開しております。Otonomo はデータのプラットフォーム部分のみ、Samsara は IoT センサーを活用したサービスのみのため、弊社の実現しているデータプラットフォーム及びそのプラットフォームを活用して自社でも実際にサービスを開発する両輪が差別化になっていると考えております。

Q7 海外における類似企業との競合可能性は？

参入可能性はゼロではありませんが、上記企業は欧米の企業であり、ヨーロッパやアメリカという大きなマーケットが既にある中で、当該欧米企業が敢えて言語や商習慣・法令の壁を乗り越えて日本や東南アジアのマーケットへ参入する可能性は比較的低いと考えております。

また日本や東南アジアでの事業展開には、現地でシェアを持つ自動車 OEM、保険会社、リース会社との提携が重要になりますが、日系企業がシェアの多くを占める日本・東南アジアにおいては、欧米の類似企業よりも日本に拠点を置く弊社を選ぶメリットが大きく、これら理由により日本・東南アジアが弊社にとってのホワイトスペースになると考えております。

Q8 成長ドライバーは何か？

現時点においては下記が成長ドライバーであると考えております。

- 1 フリートオペレーター事業とアセットオーナー事業の双方を事業展開するユニークなポジション
- 2 アライアンスパートナー企業とのオープンで非排他的な事業展開
- 3 社内にエンジニアやデータサイエンティストを多数擁すること。また、収集したデータ等を活用して事業化・マネタイズする事業開発担当者やセールス人材が充実していること

Q9 アセットオーナー事業はどのようなサービスか？ (2023/5/15 更新)

フリートオペレーター事業によって日々収集されるデータを活用して、他社と新たなサービスの立ち上げなどを行っています。具体的には、リース会社・メーカー・保険会社等に向けた事業化支援やデータ利活用支援などです。

4.財務・KPI等について

Q1 サービスの契約単価・料金体系は？

(イニシャル売上)

シガーデバイス：3万円～5万円

ドライブレコーダー：5万円～7万円

(リカーリング売上)

月額サービス利用料：1台当たり2,500円～3,000円

Q2 イニシャル売上とリカーリング売上の構成比は？

凡そ、イニシャル売上：40%～50%、リカーリング売上：50%～60%となっております。

Q3 事業種別の売上の構成比は？

凡そ、国内フリートオペレーター事業：70%～80%、国内アセットオーナー事業：20%～30%となっております。

Q4 デバイス販売が、リカーリング売上の増加に繋がる理由は？

原則として弊社サービスを利用するためには、モビリティデータ取得のための媒体としてのデバイス購入が必要になっているため、デバイスの販売は、サブスクリプションサービスであるリカーリング売上の増加に繋がっております。

なお弊社としては、モビリティデータの分析やデータを活用したサービス開発・提供こそが弊社事業の主として捉えておりますので、マルチデバイス対応によってデバイス販売を経ずに、サービス提供のみ行うようなケースも今後発生すると想定しております。

Q5 従業員の職種別人員構成は？

エンジニアやデータサイエンティストなどのプロダクト人材が45%程度、セールス・マーケティング・事業開発人材が50%程度、バックオフィス人材が5%となっております。

Q6 事業別・売上種別における売上総利益率は？(2023/5/15更新)

フリートオペレーター事業・アセットオーナー事業間では大きな差はございません。若干アセットオーナー事業は利益率がより良い傾向がございます。また、イニシャル売上の利益率は約50~60%、リカーリング売上の利益率は約70~80%です。

Q7 販管費の主な内訳は？(2023/5/15更新)

人件費が最も構成比率が大きく、その他は広告宣伝費・フリーランスエンジニアの外注費などが主になります。

Q8 売上に季節性はあるか？(2023/5/15更新)

大きな影響はございませんが、3月末や9月末は顧客が決算期を迎えるため、若干の影響がございます。

5.成長戦略について

Q1 研究開発投資、広告宣伝や営業人員増加など、今後の事業成長に向けて、どのような領域に注力していく見込みか？

短期的には、新規顧客獲得のための広告宣伝や営業人員増加、及びレバレッジを効かせる為に販売代理店の開拓やパートナー企業との共同サービス開発、国内アセットオーナー事業での販売促進など、「既存事業の最大化」に注力いたします。

中長期的には、収集したモビリティデータの収集促進や研究開発活動、事業シナジーのある企業の M&A 実施などを通じて、新たな事業領域・新たなサービスの開発、さらに各種モビリティデータを活用した価値創出・新たなビジネスモデルの開発・構築に注力する予定です。

また、並行して東南アジアを中心としたグローバル展開にも注力いたします。

Q2 人材について、予定している採用ペースは？

現時点での社員は約 80 名ですが、全職種にて厳選した採用を行う予定です。なお、パートナー企業や代理店との共同販売活動など、既にある程度はレバレッジの効くビジネスモデルとなっているため、当面の間は、通期で 20%程度増員・採用を想定しております。

Q3 今後の M&A 戦略は？

弊社が取得しているモビリティデータとの掛け合わせで新しい価値創造ができるようなデータ、もしくは製品を抱える会社、また海外をはじめとする新しい市場で一定のユーザー基盤もしくはより市場にマッチした技術を保有している会社に対しては、将来的に M&A の実施を検討する可能性がございます。

Q4 代理店経由の販売比率は？ (2024/2/14 更新)

2024 年 9 月期第 1 四半期末時点では約 1~2 割であり、直販が主となっています。

Q5 57 Code Box Sdn.Bhd.社の株式取得の目的は？ (2024/8/13 更新)

M&A 積極施策の一環として実行し、海外事業でのプロダクト開発要員の確保と 57 Code Box の技術・開発力を活用し、EV をはじめとした再生エネルギー関連の新領域へ拡大を目的としています。

Q6 ロールアップ M&A を進める理由は？ (2025/8/13 更新)

当社グループ内でアセットオーナービジネスを展開することで、アセットオーナーとそのユーザーが抱える経営課題の解像度を上げる目的です。

Q7 中間持株会社の設立はどのように企業価値向上に寄与すると考えるか？ (2025/8/13 更新)

新規事業や新規サービスの効果検証を自社グループ内で完結できることで、サービスローンチまでの期間短縮が可能となり、事業成長に寄与します。

また出資先企業群が有する商流・顧客層の獲得、並びに PMI や DX 支援等を通じたアセットオーナービジネス事業者群自体の収益性向上と付加価値向上、それに伴う当社グループ全体の企業価値向上が期待できます。

Q8 直接出資ではなく、中間持株会社を設立する理由は？ (2025/8/13 更新)

整備工場や新車・中古車販売店などのロールアップ M&A の対象と、これらの会社の DX を

進める役割である当社やインターゾーン社とのグループにおける位置付けと役割を明確にする目的です。

Q9 M&A の対象事業領域は？ (2025/8/13 更新)

当社やインターゾーン社の既存サービスや知見・ノウハウを最大限活用できるレンタカー運営会社、整備会社、新車中古車ディーラーをメインターゲットとします。将来的には駐車場運営会社や公共交通運営会社等のその他領域も対象としていきます。

Q10 中間持株会社の経営体制は？ (2025/8/13 更新)

設立当初は当社代表取締役が代表を務める予定ですが、自動車販売やレンタカー、整備分野に精通した人材の採用を進めています。

また、社外取締役である志賀氏や長島氏、およびインターゾーン代表取締役の鏡山氏は、自動車産業やカーアフターマーケットへの知見が深く、アドバイザーとしての貢献が見込まれます。

Q11 M&A 資金の調達方法は？ (2025/8/13 更新)

手元資金の活用や、銀行借入をメインに進める予定です。

Q12 M&A 後の PMI (企業統合活動) に懸念はないか？ (2025/8/13 更新)

2024 年に実施したマレーシアのシステム開発会社 57 code box 社の M&A での経験と実績を活かし、かつ中間持株会社内には事業会社の経営経験を有する人材・経営体制を配置するため、懸念はありません。

Q13 M&A 時に発生するのれん償却による利益への影響は？ (2025/8/13 更新)

M&A 対象は自動車販売会社や整備会社であるため、過剰な評価額になるリスクは低いと考えています。

また、M&A 候補企業選定において特にのれん発生額を重要視しており、利益への影響は可能な限り抑える方針です。

以 上