



個人投資家様向け企業説明資料

証券コード：7065 東証スタンダード市場

2025年12月3日

 ユーピーアール株式会社

代表取締役社長執行役員 酒田 義矢

会社概要

商号

ユーピーアール株式会社

設立

1979年 3月

代表者

代表取締役 社長執行役員 酒田 義矢

所在地

東京本社

〒100-0011

東京都千代田区内幸町1-3-2 内幸町東急ビル12F

TEL：03-3593-1730(代) FAX：03-3593-3020

宇部本社

〒755-0032

山口県宇部市寿町3-5-26

TEL：0836-31-9020(代) FAX：0836-31-9022

上場市場

東証スタンダード市場

資本金

9,600万円

売上高

連結 153億円 (2025年8月期)

社員数

連結 224名 (2025年8月期)

拠点

■国内

10拠点

札幌・仙台・関東・東京・横浜・
名古屋・大阪・岡山・山口・福岡

■海外

4拠点

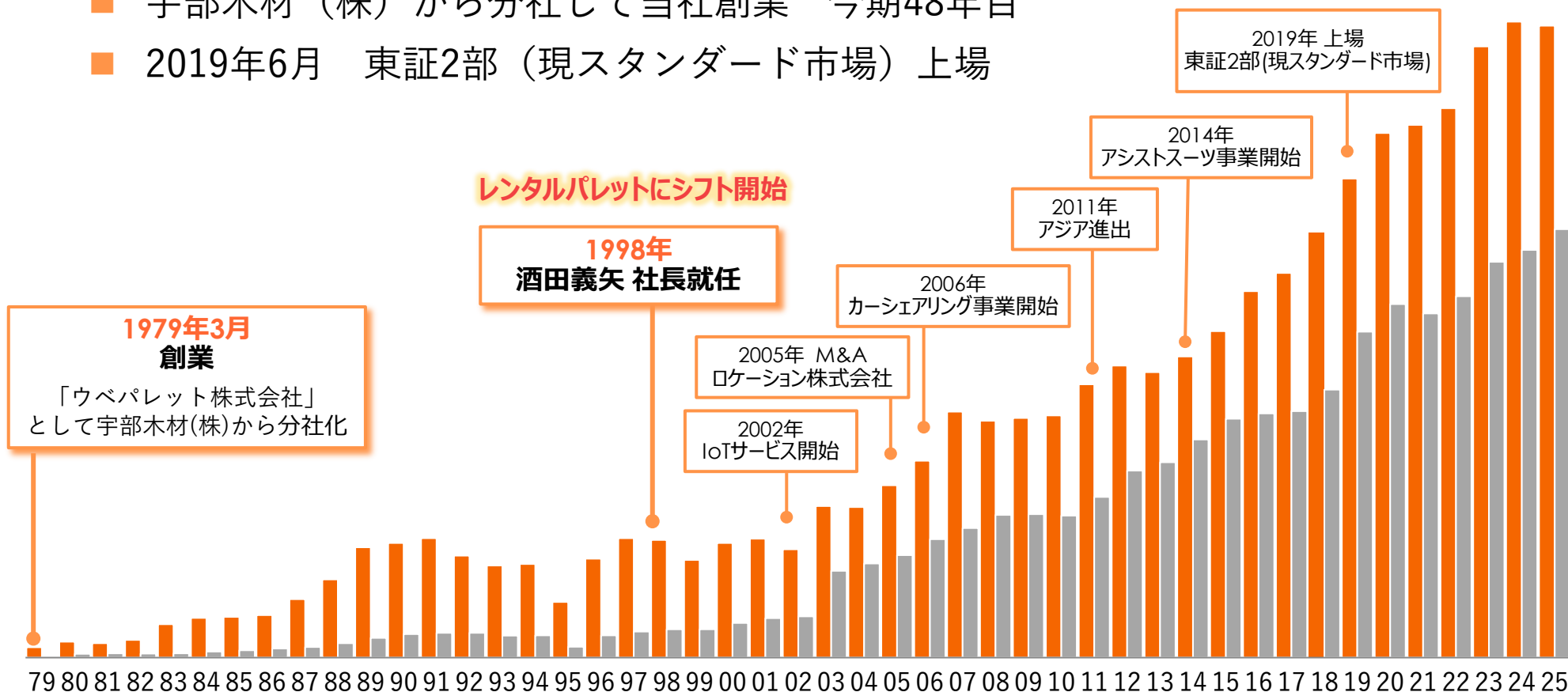
シンガポール・タイ・
マレーシア・ベトナム

パレットの製造からレンタルに事業をシフトし着実に成長

- 前身は1928年創業の酒田材木店
- 1951年宇部木材（株）法人化
- 宇部木材（株）から分社して当社創業 今期48年目
- 2019年6月 東証2部（現スタンダード市場）上場

■ 全社売上高 ■ レンタルパレット売上高
※2017年度以降は連結売上高

売上高
153
億円



パレットとは

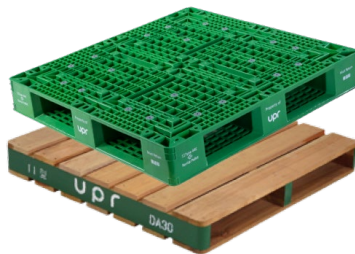
- 沢山の荷物をパレットの上に載せ、フォークリフトで一度に運ぶことができるもの
- 世界中の物流を下支えしています



当社はこのパレットをレンタルする事業を展開しています

1. 物流事業

レンタル
販売



2. ソリューション事業

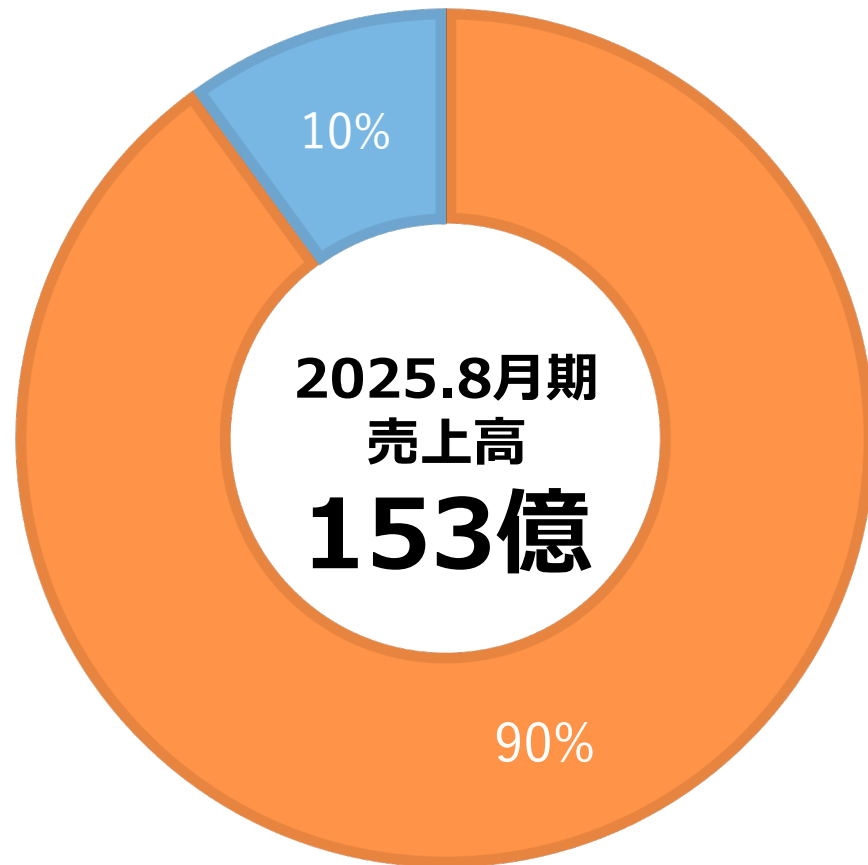
イノベーション

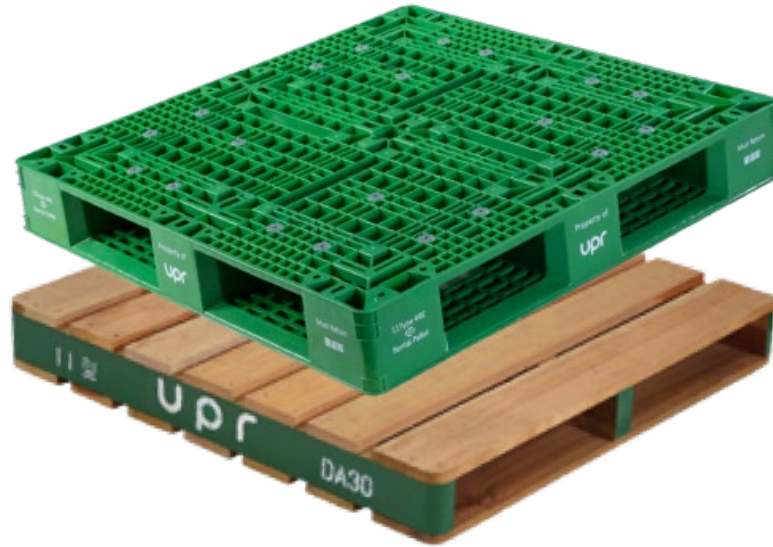
- ・物流IoT
- ・ICT



その他

- ・アシストスーツ
- ・ビークルソリューション





本日は当社主力事業である
パレットレンタル について
ご説明いたします。

レンタルパレット

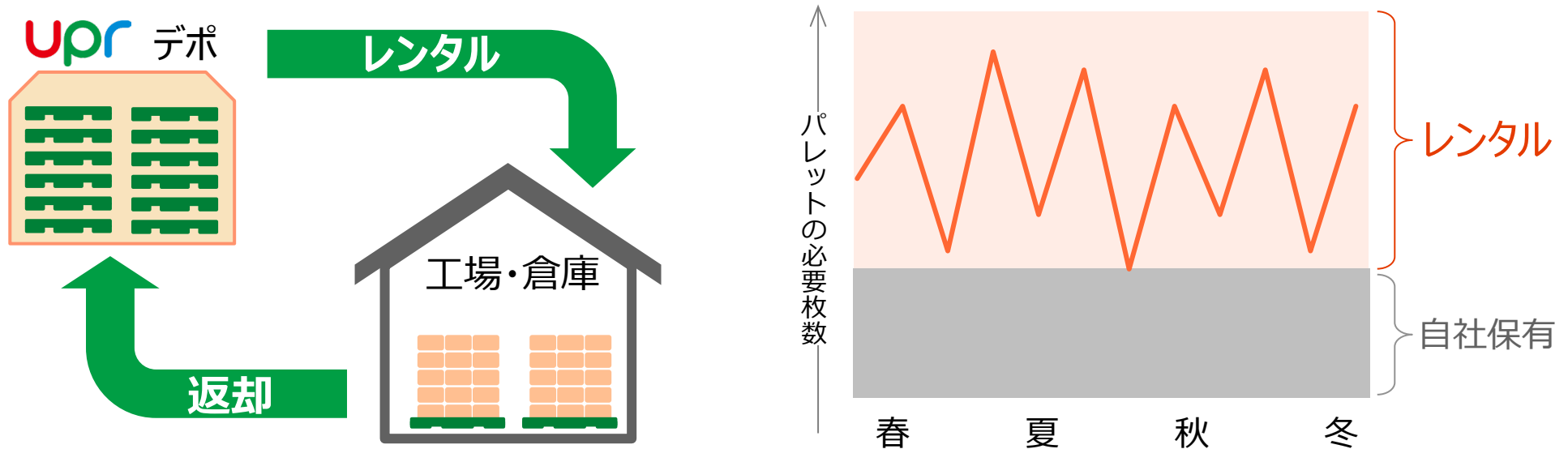
スポット
レンタル

一貫
パレチゼーション

スポットレンタルとは

スポットレンタルの特長 「循環型ストックビジネス」

- 企業は最低限利用するパレットは自社で保有する
- 季節変動のある企業の工場・倉庫から一時利用する スポットレンタル 需要
- 取引先3,300社超 1位企業売上5% 売上比率が分散されている



$$\text{売上高} = \text{レンタル単価} \times \text{レンタル枚数} \times \text{レンタル日数}$$

*レンタル単価 = 1日当たりレンタル単価

当社の基盤事業

レンタルパレット

スポット
レンタル

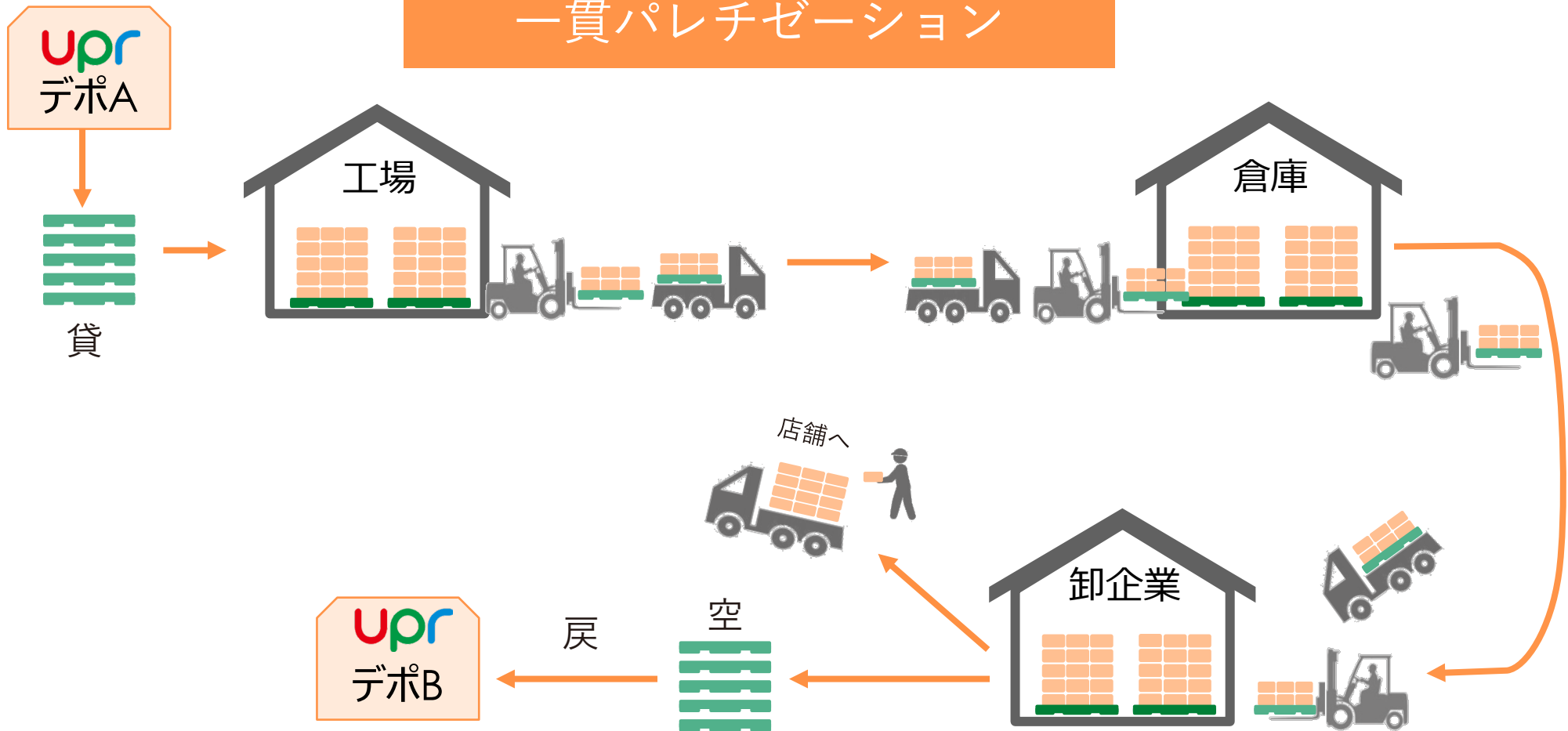
一貫
パレチゼーション

一貫パレチゼーションとは

一貫して同一パレットで輸送すること



一貫パレチゼーション



物流の2024年問題とは

深刻化するドライバー不足。原因は高齢化と若手の担い手不足

- 増加する輸送需要の一方で、トラックドライバーの不足・高齢化により、2028年度までに28万人不足すると推計 出所：公益社団法人全日本トラック協会
- 若手の担い手不足の原因…トラックドライバーは他産業に比べ賃金が1割低く、労働時間が2割長い
出所：経済産業省・国土交通省・農林水産省 我が国の物流を取り巻く現状と取組状況

労働時間改善に向けた国の施策

改正労働基準法の時限措置対象であったトラックドライバーに対し、
2024年4月～時間外労働時間**年間960時間の上限適用開始**

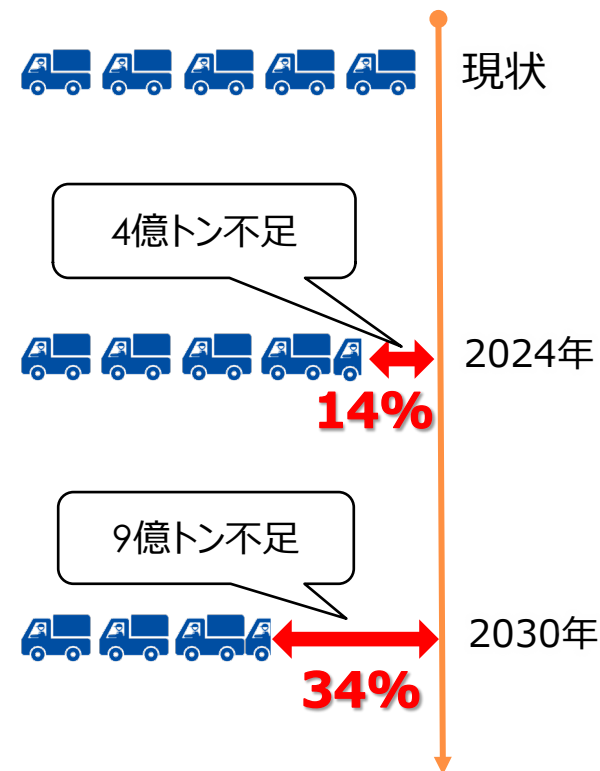
改正労働基準法適用開始後の影響

不足する輸送能力の割合とトン数：**14.2%・4億トン**

出所：（株）NX総合研究所「物流の2024年問題」の影響について

その結果

運びたくても運べない状況 **物流の2024年問題**



物流の2024年問題とは一体何だったのか？

「2030年度に向けた政府の中長期計画」の進捗状況と今後の対応

- 物流の「2024年問題」については、2023年6月に関係閣僚会議で決定された「政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等により、現時点では、懸念された物流の深刻な停滞は起きていない。
- 2030年度に見込まれる34%の輸送力不足(施策なしケース)を補うことを目指し、2024年2月に関係閣僚会議で決定された「中長期計画」を踏まえた施策を着実に推進するとともに、「中長期計画」の見直しを反映した2026～2030年度の次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討を開始。

出所：内閣官房
ウェブサイト

貨物輸送量が減少する中で積載効率向上などで「物流の2024年問題」を乗り越えてしまった

【中長期計画を踏まえた施策による輸送力への効果】

	2024年度			2030年度
	試算	現時点の実績	施策による効果等の考え方	試算
必要輸送力	100	100		100
施策なしケース	▲14	▲14		▲34
施策による効果等	+14.5	+13.6		+34.6
うち荷待ち・荷役の削減	+4.5	+0.0	2020年から2024年にかけて、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間は約3時間のまま横ばい。	+7.5
積載効率向上	+6.3	+8.6	2024年4月から11月までの輸送トコ／能力トコを合計した積載効率（輸送トコ／能力トコ）41.3%を反映。	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+1.3	2022年度の鉄道の輸送量（165億トコ）と内航海運の貨物輸送量（388億トコ）の合計値（553億トコ）を反映。	+6.4
再配達削減	+3.0	+0.9	2024年10月時点の再配達率10.2%を反映。	+3.0
その他の取組 （トラック輸送力拡大等）		+1.4	2024年度の試算に織り込んでいなかった高速道路のトラック速度規制の引上げによる効果を反映。	+2.0
貨物輸送量の変化等		+1.4	2019年から2023年にかけての営業用トラックの貨物輸送量の変化（2019年：28.4億トン、2023年：25.1億トン）等を反映。	

2030年
までに
改善が
不可欠

荷待ち・荷役の削減は約3時間のまま横ばい

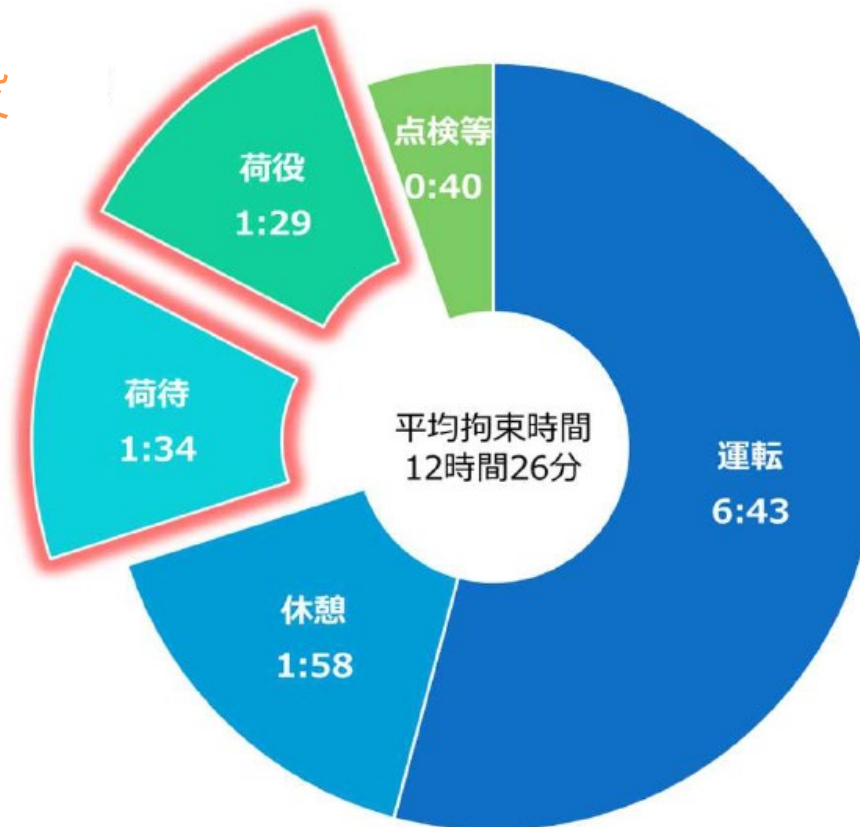
2030年度までには更なる改善が不可欠であり、他の施策は既に改善していることから、
今後は荷待ち・荷役の削減が求められていくとみている。

なぜトラックドライバーは労働時間が長いのか

本来の業務である運転時間以外に荷待ち時間と荷役時間が生じることが原因

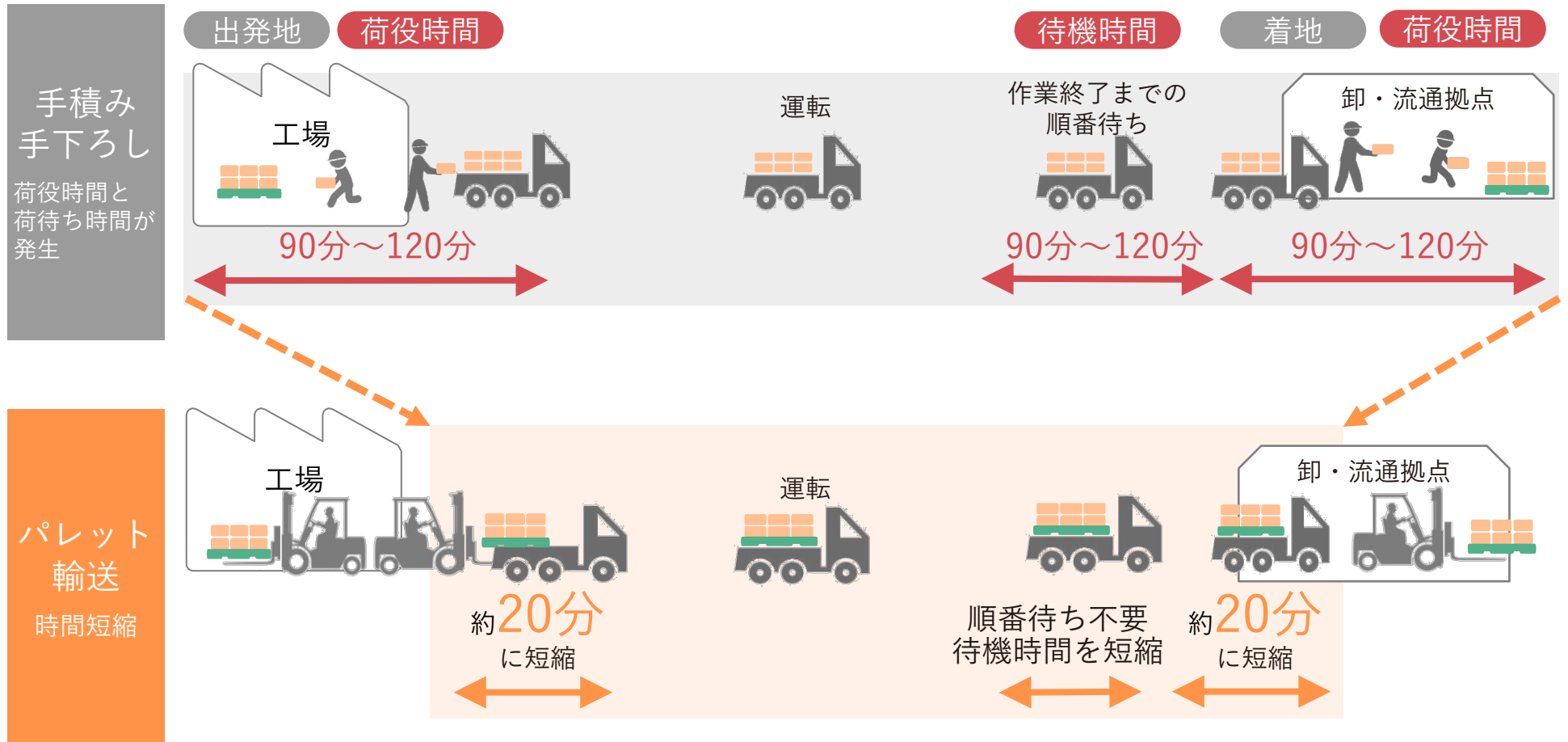
荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳

荷待ち・荷役
3時間超



出典：トラック輸送状況の実態調査(R2)

パレット輸送のメリット



パレット輸送化 により 荷役時間 と 待ち時間 の 短縮が可能

IRサイトをご覧ください。

<https://www.upr-net.co.jp/ir/library/material/aboutus-clip5.html>

市場環境：「2030年度に向けた政府の中長期計画」の進捗状況

改正物流効率化法 2 法の施行

1. 基本方針等

(2025年4月1日施行済)

すべての荷主・連鎖化事業者・物流事業者に対し、物流効率化のために取り組むべき措置の努力義務が課される

【政府目標（令和10年度まで）】

目標1：ドライバー1人当たり年間125時間の拘束時間の短縮

1回の受渡しごとの荷待ち時間・

荷役等時間を1時間以内にする

目標2：全体の車両で積載効率44%に増加

(5割の車両で積載効率50%を実現)

2. 特定事業者指定基準等

(2026年4月施行予定)

一定規模以上の荷主・物流事業者等は「特定事業者」として指定され、物流統括管理者（CLO）の選任が義務化

事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある役員等の経営幹部から選任

【物流統括管理者（CLO）業務内容】

中長期計画、定期報告等の作成など

中長期的にレンタルパレットの需要が見込まれる
一方で競合企業との競争激化も見込まれる

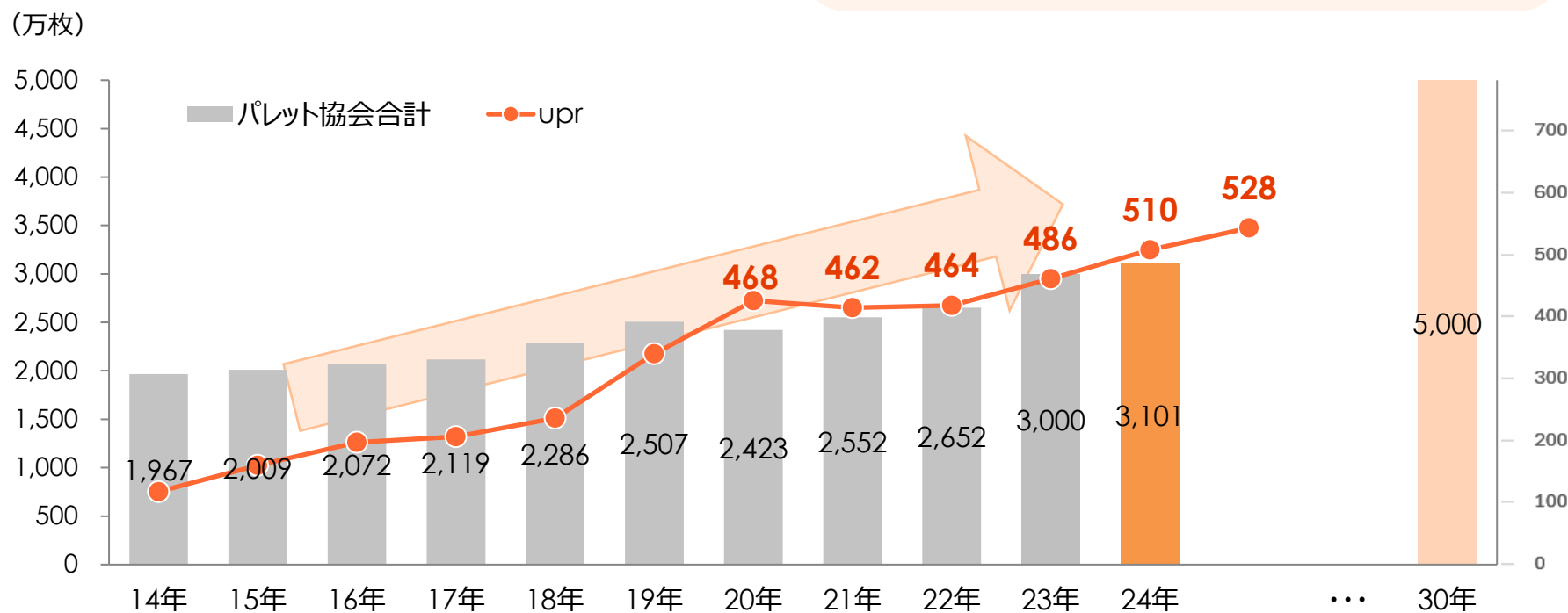
※当社では2028年8月期以降にプラスインパクトを見込む

市場環境：「2030年度に向けた政府の中長期計画」の進捗状況

日本国内におけるパレット市場

- 現在日本国内では5億枚のパレットが流通しているといわれている（出所：日本パレット協会）
- レンタルパレット業界保有総数は
3,100万枚（レンタル化率 **6%**）
 - ▶ 10年間で1.5倍に増加、今後も増加を見込む

国土交通省がKPIを発表
2030年までに**5,000**万枚を目指す

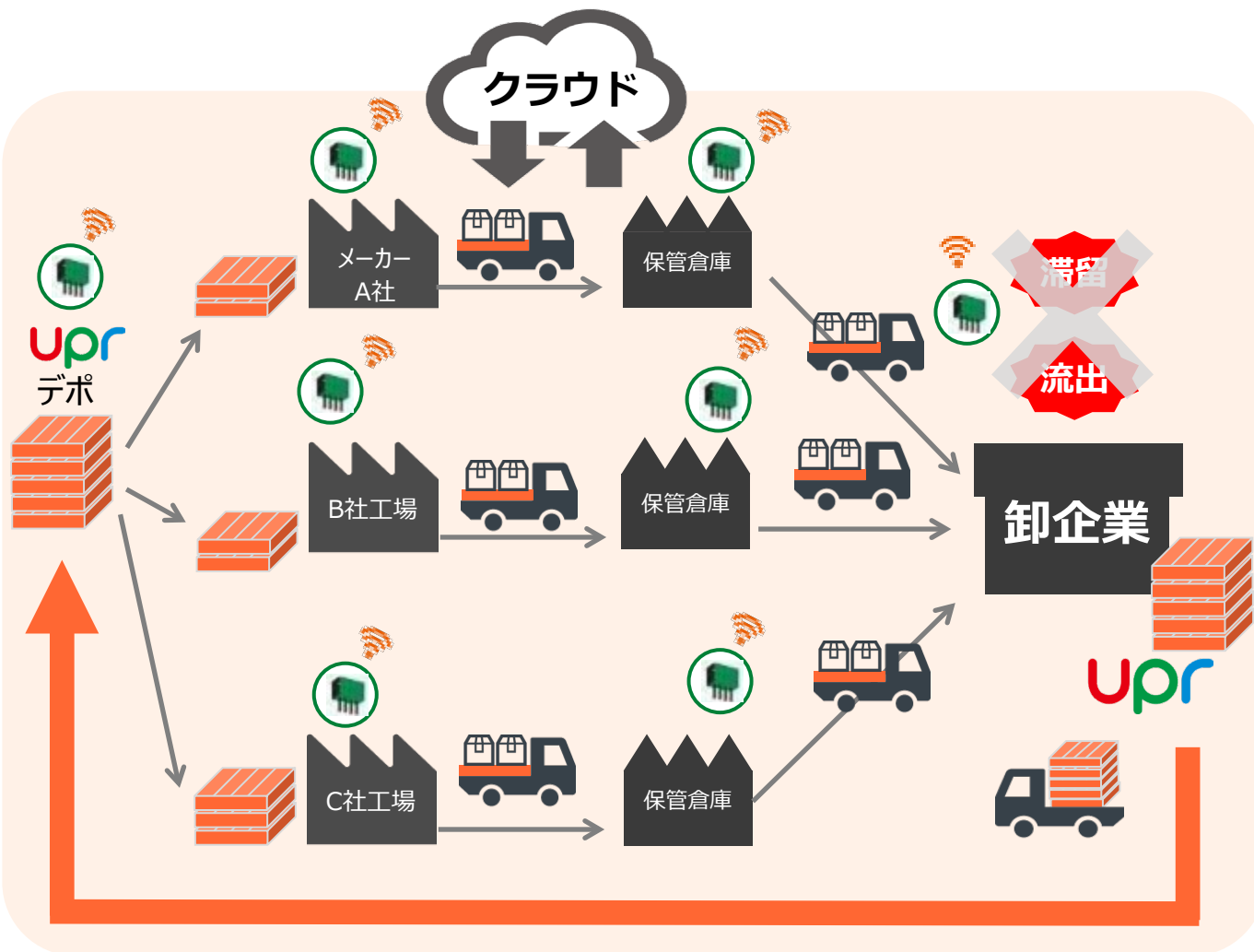


出所：一般社団法人 日本パレット協会「レンタルパレット保有数量」

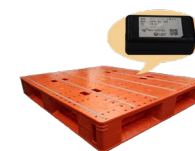
※パレット協会2025年3月末集計値
uprは2025年8月期末保有枚数

当社独自の物流解決サービス

- レンタルパレットを活用したパレット輸送に当社独自の物流DXサービスを組み合わせ、物流の川上から川下まであらゆる課題を解決するサービスを提供 → 物流の効率化へ

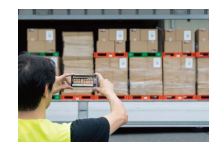


物流が
データ化されることにより
実現できること



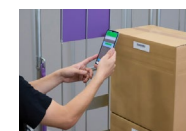
スマートパレット

可視化



パレットファインダー

伝票レス



USマホKENPIN

省力化



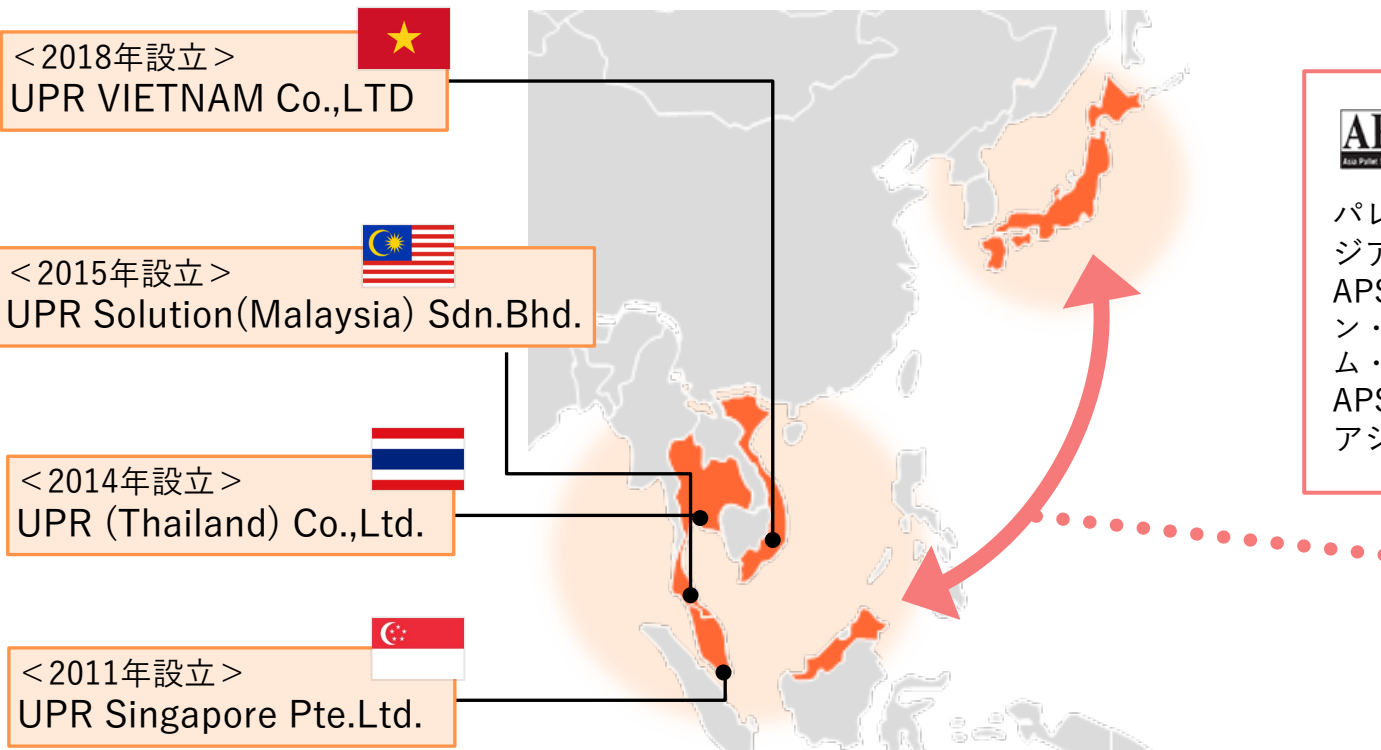
クロスレンタルオープンプラットフォーム

データ分析
による更なる
効率化

海外展開

売上構成比約5% 直近5期で売上高約2倍に成長

- 現在東南アジア4か国で展開
- APSF（アジアパレットシステム連盟）規格のアジア共通サイズ「11型・12型」のパレットを主に保有
- 日系企業を足掛かりに・現地企業向けにもスポットレンタルの提供
- 日本とアジア及びアジア域内での国際間一貫パレチゼーションの提案



アジア共通サイズ



アジアパレットシステム連盟

パレットによる物流効率化を目的としたアジア諸国10か国の国際組織。

APSF加盟国 日本・中国・韓国・フィリピン・マレーシア・インドネシア・タイ・ベトナム・ミャンマー・インド

APSFでは、11型パレットと12型パレットをアジア共通の規格サイズに定めた。

国際間の一貫パレチゼーション

中期ビジョン2030

パーパスの策定

「未来は自分たちが変えていく」
モノ・コト・ココロが分かち合えたその先へ



原点

1枚のパレットから始まった
「シェアリング」のDNA

進化

モノだけでなく、知恵（コト）や信頼（ココロ）も「分かち合う」

意思

変化を待つのではなく自分たちが主体者
となって未来を変えていく

基本方針

「選択と集中を経て国内のみならずアジアエリアで積極的に事業を展開し更なる成長を目指す」

考え方

経営資源の選択と集中を推進し、社会課題である物流効率化と省人化に貢献可能なサービスの国内外での提供に注力する。
集中すべき領域に資源を集中させることで、企業体質の強靱化に取り組む。

定量目標

EBITDA[※]の継続的な伸長、2030年にROE10%以上

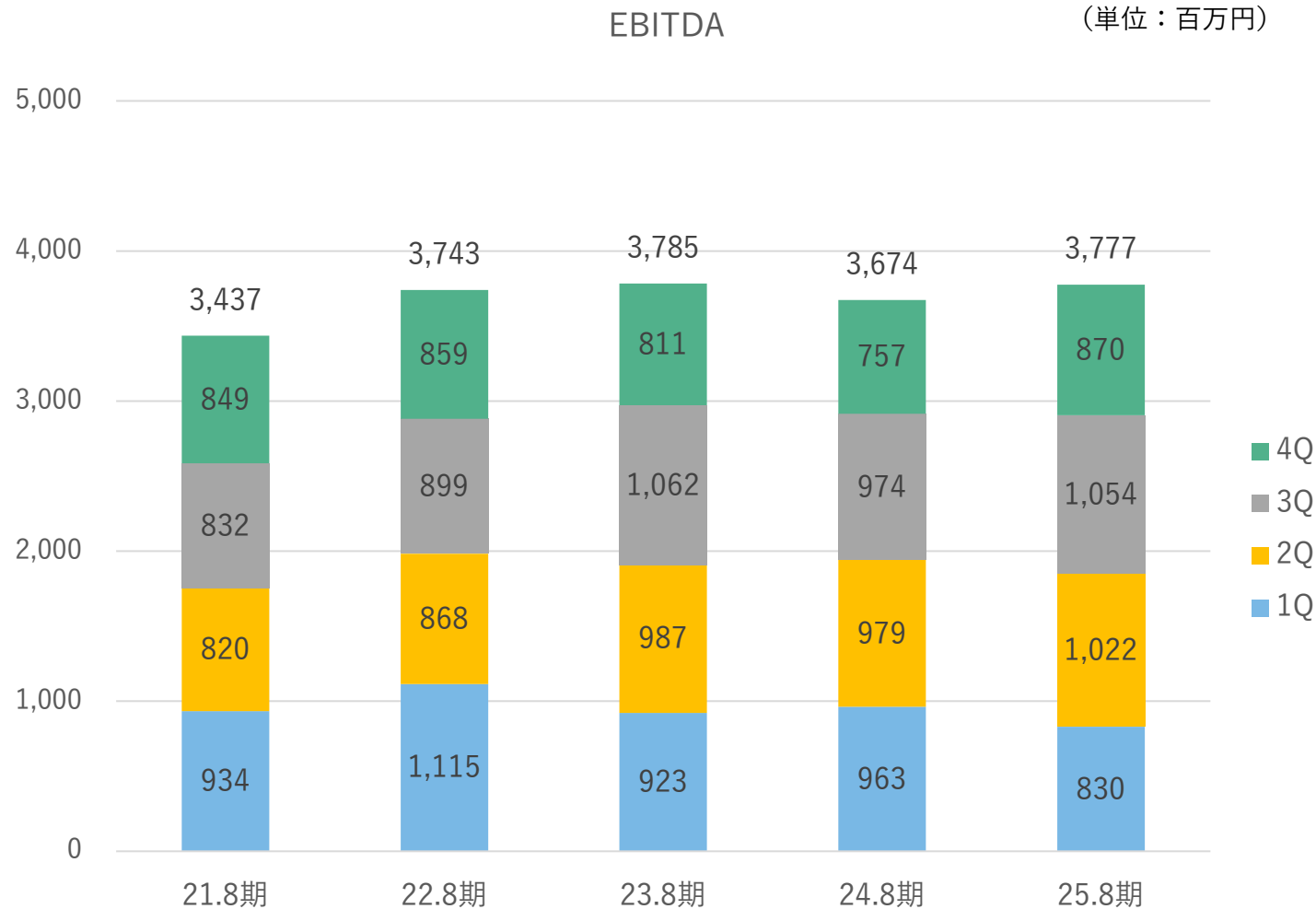
※＝税引前当期利益＋減価償却費＋支払利息

5つの戦略

- | | |
|-------------------------|-------------------------------------|
| 1 選択と集中 | 4 改正物流効率化法施行に沿ったサービスの開発、提供、拡販への取り組み |
| 2 統一戦略に基づいた営業活動 | |
| 3 構造改革と収益拡大フェーズに分けた取り組み | 5 海外（アジアエリア）での売り上げ拡大に向けた積極的な営業活動の強化 |

EBITDAの年次推移（5期分）

- 当社は現在「投資フェーズ」であり、パレットを継続的に購入することから、EBITDA※で成長を示しています ※ = 税引前当期利益 + 減価償却費 + 支払利息



構造改革フェーズと成果フェーズの各戦略

【定量目標】

EBITDA※の継続的な伸長

ROE 10%以上



← 構造改革フェーズ 2Y Change →

- ・ 不採算事業の見直し
- ・ データ分析による統一戦略に基づいた営業活動への変革
- ・ レンタル単価の見直し
- ・ 新サービスの立ち上げ
- ・ 高収益体質への変革

←-- 収益拡大フェーズ 3Y Growth --→

- ・ 改正物流効率化法施行関連の案件受注増
- ・ 一貫パレチゼーションの売上比率増
- ・ 物流効率化を実現するソリューションサービス売上増
- ・ 海外売上比率増
- ・ 売上、経常利益の伸長

※ = 税引前当期利益 + 減価償却費 + 支払利息

2026年8月期業績予想

【業績予想策定の前提】

- 一貫パレチゼーションは、手積み手下ろしでの輸送からレンタル方式によるパレット輸送化への動きは引き続き旺盛で需要は堅調と想定
- スポットレンタルの需要は、国内景気の低迷により物量が減少し、国際的な通商政策の不透明感から物量の予測が困難であるため、保守的に想定
- その結果、レンタルパレット市場の規模は、全体では前年並みと想定
- 一方で、減価償却費の増加、デポ運営費用や運送費用の増加傾向が続き利益を圧迫

(単位：百万円)	25.8期_2Q	26.8期_2Q	対前年比		25.8期_通期	26.8期_通期	対前年比	
	(実績)	(予想)	増減額	増減率	(実績)	(予想)	増減額	増減率
売上高	7,506	7,569	62	0.8%	15,354	15,600	245	1.6%
営業利益	168	83	△ 85	△50.6%	277	175	△ 102	△36.8%
営業利益率	2.2%	1.1%	1.1%	—	1.8%	1.1%	△0.7%	—
経常利益	337	192	△ 144	△42.8%	749	460	△ 289	△38.6%
経常利益率	4.5%	2.5%	△1.9%	—	4.9%	2.9%	△1.9%	—
親会社株主に帰属する 当期純利益	143	125	△ 18	△12.8%	336	300	△ 36	△10.8%
1株当たり 当期純利益	18.78	16.37	△ 2.4	—	43.89	39.17	△ 4.7	—

業績予想（セグメント別）

※イノベーション（物流IoT、ICT） ※その他（アシストスーツ、ビークルソリューション）

(単位：百万円)		25.8期_2Q	26.8期_2Q	対前年比		25.8期_通期	26.8期_通期	対前年比	
		(実績)	(予想)	増減額	増減率	(実績)	(予想)	増減額	増減率
物流事業	レンタル	5,182	5,217	34	0.7%	10,375	10,486	110	1.1%
	販売	1,621	1,660	38	2.4%	3,418	3,688	270	7.9%
	合計	6,803	6,877	73	1.1%	13,794	14,175	381	2.8%
ソリューション事業	イノベーション※	484	516	31	6.4%	1,083	1,017	△ 66	△6.1%
	その他※	217	176	△ 41	△19.1%	476	407	△ 68	△14.4%
	合計	702	692	△ 10	△1.5%	1,559	1,424	△ 135	△8.7%
全社合計		7,506	7,569	62	0.8%	15,354	15,600	245	1.6%
(うち海外)		457	480	22	5.0%	916	913	△ 3	△0.4%

保守的な目標であるものの、2年間の構造改革フェーズ初年度であり、構造改革にしっかりと取り組んでまいります。

株主還元方針

基本方針

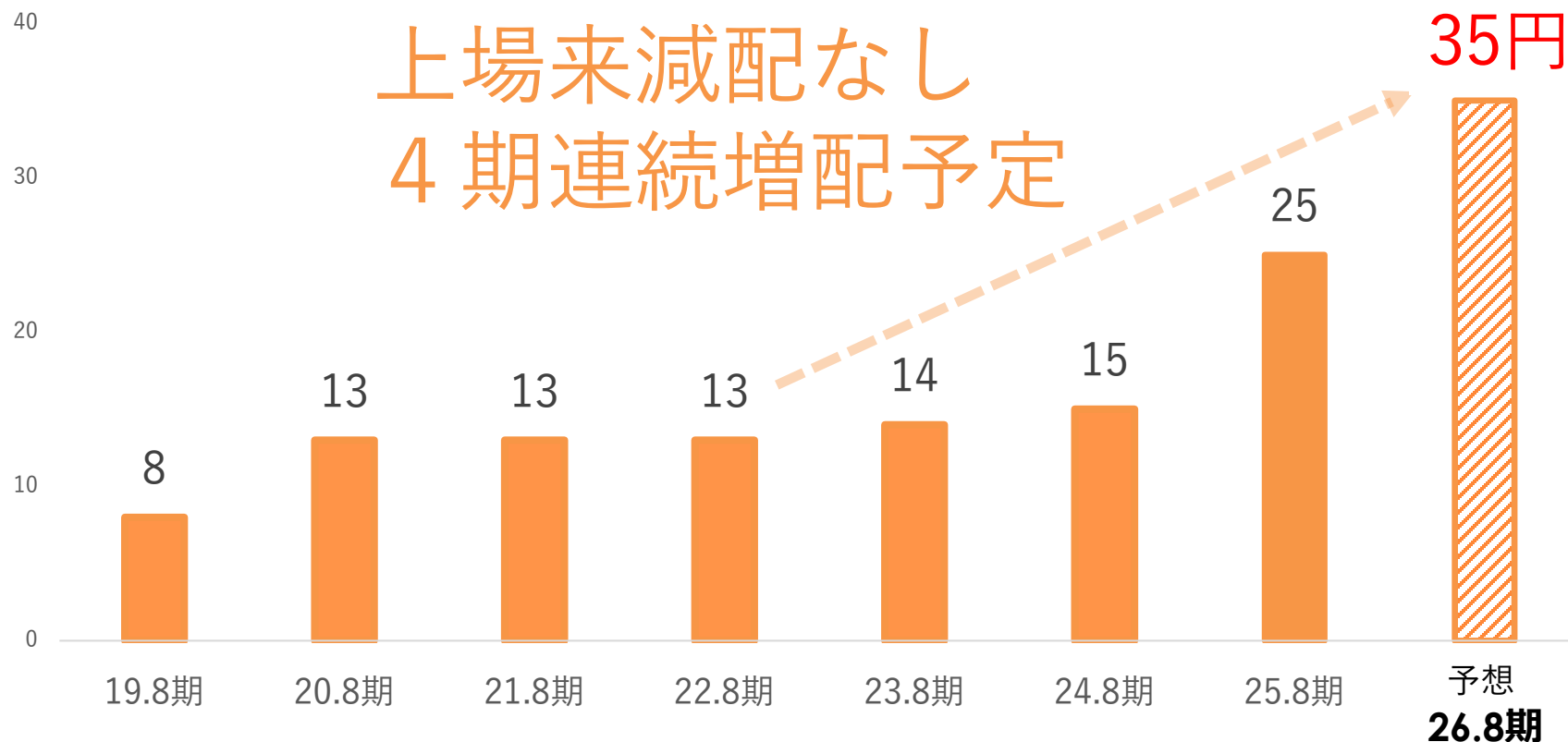
今期26年8月期からDOE（自己資本配当率）指標を導入

※1 DOE（自己資本配当率）＝年間配当総額÷自己資本の平均

当面はDOE 3 %を目処とし、将来的にはDOE 5 %を目標

26年8月期方針

1株当たり配当金(予想)を35円 ※ DOE 3%で計算



まとめ

【定量目標】

EBITDAの継続的な伸長

ROE 10%以上



← 構造改革フェーズ 2Y Change →

←-- 収益拡大フェーズ 3Y Growth --→

2028年8月期からの収益拡大フェーズに
結果を出せるよう、今後2年間 構造改革
にしっかりと取り組んでまいります。

ご清聴ありがとうございます

やってみよう



參考資料

多品種・多サイズ保有の強み

■ 競合他社と比較し、多品種多サイズを保有、広く顧客のニーズに応えられる体制を整備

		多品種・多サイズ						
		日本標準型						
業種	製品・業態	アジア共通サイズ		13型	14型	オリジナル 薄型	ネ스팅 ラック	カゴ車
		11型	12型					
食 品	加工食品							
	冷凍・冷蔵倉庫							
	製粉							
	米							
	製糖							
織 維	アパレル							
化 学	化学品(ドラム缶)							
	石油化学(紙袋)							
ゴ ム	タイヤ							
ガラス	製壺							
流通 小売	コンビニ							
	ホームセンター							
日用品	紙加工品、日用雑貨							
	ティッシュ・ トイレットペーパー							

トラックで荷物を輸送する方法

■ 輸送には主に4つの方法がある

パレットを使わない

1. 手積み手下ろし

パレットを使う

2. ワンウェイパレット

「使い捨て」は 環境配慮の観点から
選ばれなくなる

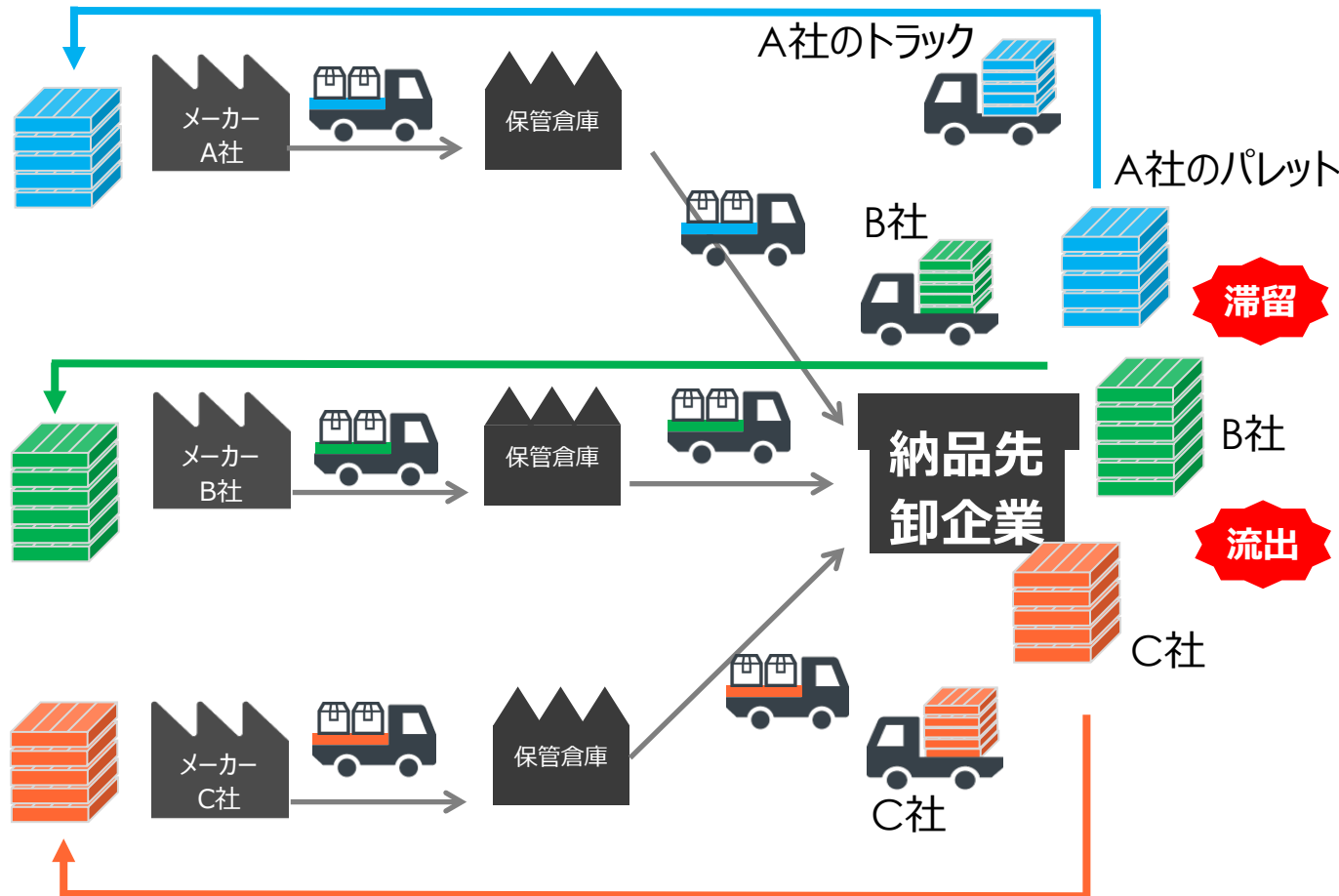
3. 自社保有パレット

4. レンタルパレット

自社保有パレット OR レンタルパレット

パレット輸送化を「自社パレット」で対応した場合

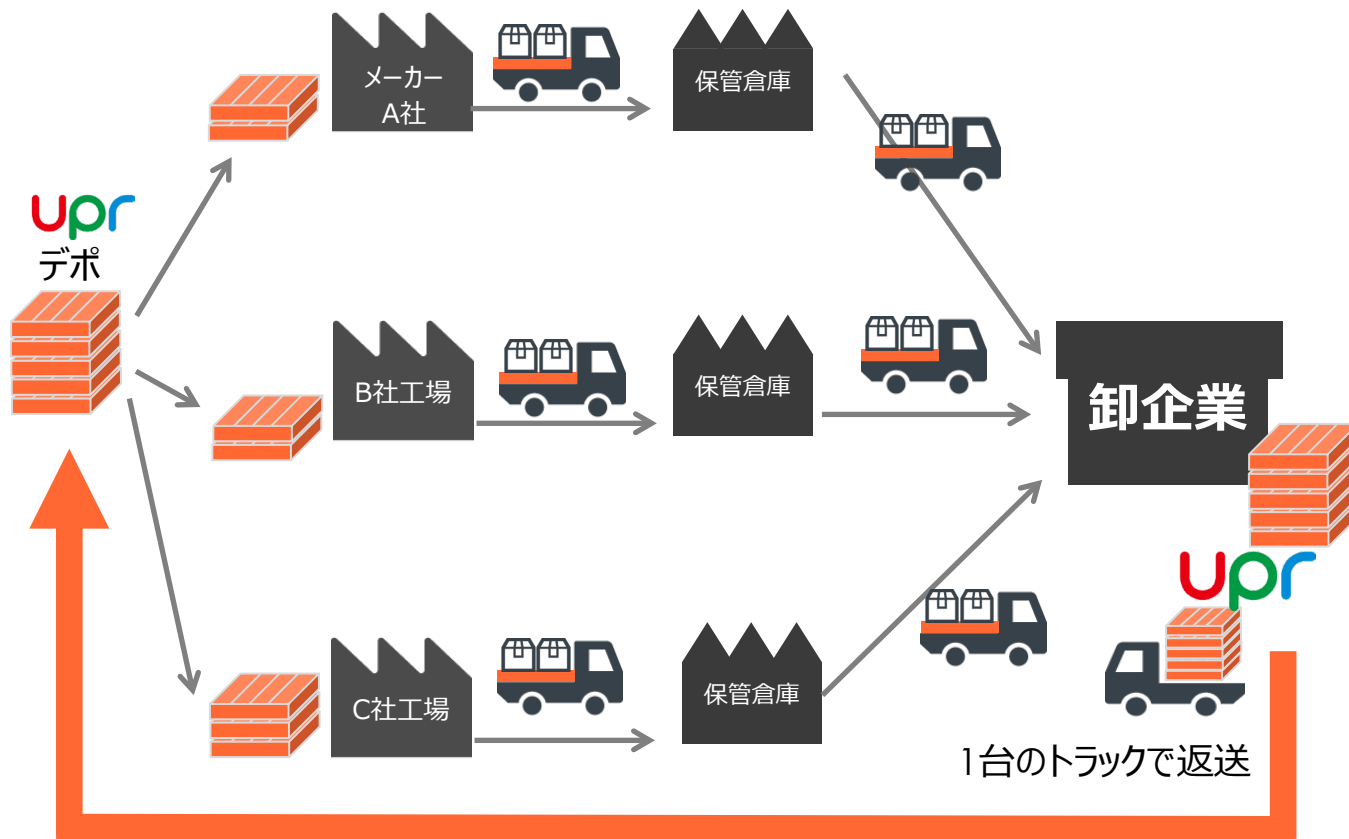
- パレット輸送化は**自社のパレット**で取り組むことも可能だが、回収をはじめとする 課題点が多い



- 各社それぞれ必要なパレット枚数を購入し、準備が必要
= 多くの枚数が必要
- 納品先で使用後の空パレットを各社分別してパレット管理が必要
= 納品先での作業が発生
- 各社それぞれが使用後の空パレットを回収し、倉庫への配送が必要
= 複数のトラック台数が必要
→ CO2の排出 + 運賃
- 回送のリードタイム次第では、メーカー側にてパレット不足が発生
= 余剰枚数の購入が必要
- 不足が生じないよう、最需要期に合わせたパレット枚数の購入が必要
= 余剰枚数の購入が必要
- 回送のリードタイムが長くなるほど、流出する可能性が上昇
= 流出した枚数の新規購入が必要

自社パレットの活用からレンタルパレットの共同利用・回収へ

- 自社で取り組むよりも複数社が共同利用することで、効率化された一貫パレチゼーション・パレットプールシステムを実現可能
- 業界ごとに単一規格のパレット利用を推進。「**物流は共同で取り組む**」時代へ



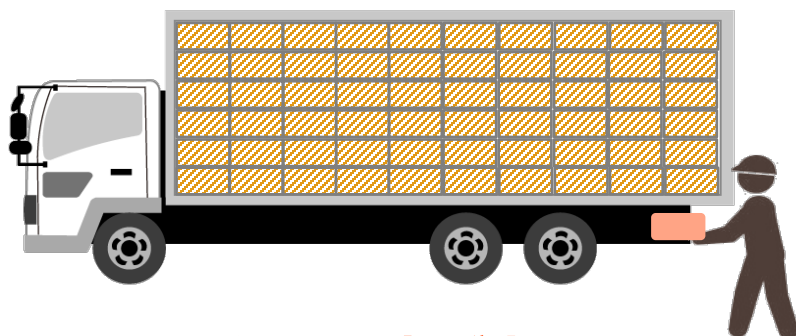
- ・ 業界ごとに単一規格のパレットを共同で利用することにより、各社それぞれが保有するよりも少ない枚数で運用が可能
- ・ 共同で回収することにより、少ないトラックの台数で回収が可能
- ・ 多くの利用企業が参加すると、回収頻度が向上し、回送までの時間差によって生じる、工場側でのパレット不足が解消
- ・ 回収頻度の向上により、紛失リスクが軽減
- ・ 納品先での空パレットの分別が不要となり、作業時間が短縮・省力化
- ・ 自社でのパレットの管理とメンテナンスが不要

なぜパレット輸送しないのか

■ 日本でのパレット利用率が低い要因は2つ（①積載効率②商習慣）

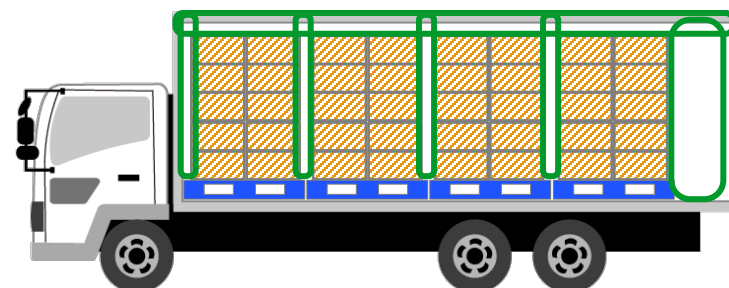
①積載効率

【手積み手下ろし】



積載効率が高い

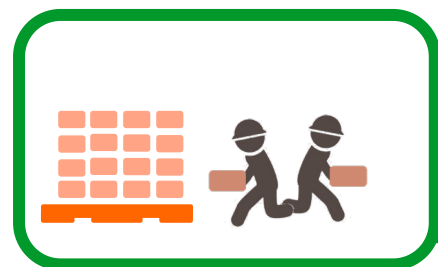
【パレット輸送】



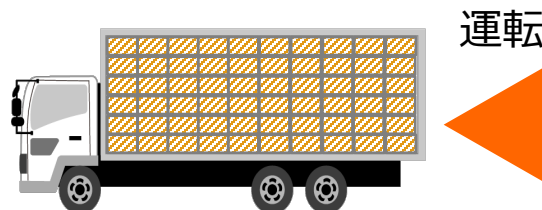
積載効率の低下

パレット分の空間、パレットとその上の商品サイズとのマッチにより積載効率はどうしても低下する

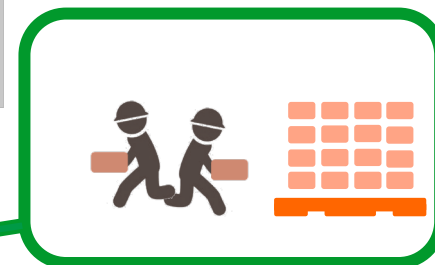
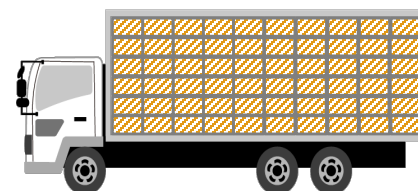
②商習慣



ドライバーの手荷役 90～120分



運転



ドライバーの手荷役 90～120分

手荷役はドライバーのサービス
※欧米は車上渡しのため手荷役は別料金

物流の2024年問題に対する施策

国土交通省は、令和3年9月から検討を進めていた官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会の最終とりまとめを公表（2024年6月28日）

パレット標準化に向けた取組について（パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ）

令和3年9月から官民の協議会（パレット標準化推進分科会）において、パレット標準化に向けた検討を開始。
令和6年6月に標準的な規格と運用を整理し、効率的な一貫パレチゼーションを目指す。

I. パレット標準化を巡る現状と課題

パレット化可能であるにもかかわらずバラ積み・バラ卸しが行われている
※輸送の際のパレット化率は約8割（パレット化可能な荷物のうち）

パレットの規格や運用が統一されておらず、物流拠点にて積み替えが発生
※例えば、貨物の出荷時では約5割の積み替えが発生

荷主所有のパレットの回収は、一般的に少量多頻度であり負担が大きい
※レンタルパレット利用率は約3割

現状Ⅰ パレットを利用していない



バラ積み・バラ卸し

現状Ⅱ パレットを利用しているが、規格や運用が標準化されていない



パレットからパレットへの積み替え



II. 標準的な規格と運用（標準仕様パレット）

○主な規格

平面サイズ	1,100mm×1,100mm
高さ	144～150mm
最大積載質量	1t
タグ・バーコード (貨物/パレット追跡用)	タグ・バーコードの装着が可能な設計 (将来的にはタグ・バーコードの装着を目指す)
その他	二方差しまたは四方差し

○主な運用

調達形態、 管理	効率的な一貫パレチゼーションを目指す観点から、レンタル方式を推進。 ※将来的には、複数のレンタルパレット事業者の連携（「共同プラットフォーム」）によるパレットの共同配送・管理システム運営等を目指す。
パレットの仕分け・回収、 費用分担	売主と買主間の売買契約や、レンタルパレット事業者とのレンタル契約においてパレットの仕分け・回収作業の主体や費用負担を明記する。 ※将来的には、適切に価格転嫁される環境を構築し、賃借期間に応じて負担する方式を目指す。

※製品の特性上標準仕様パレットを活用できない場合や、既に業種分野内で複数企業が参画し相当数の物量で一貫パレチゼーションが実現できている場合等、標準仕様パレットの採用が当分の間困難な場合においては、設備改修等のタイミングも勘案しつつ、将来的な標準仕様パレットの採用を期待する。

出所：国土交通省

物流の2024年問題に対する施策

パレット標準化に向けた取組について（パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ）

Ⅲ. パレット標準化実現に向けたロードマップ

- ・パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化（2025年度）
- ・レンタルパレット事業者間の「共同プラットフォーム」の社会実装（2030年度） 等

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度～2030年度	
発着 荷主	(1)標準仕様パレットの活用推進					★ ゴール目標
	(2)標準仕様パレットの活用提案への真摯な協議応答					2030年度以降も検討すべき事項
	(3)パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化	★				
	(4)使用後の所有者等への適切な返却					
	(5)フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置					
	(6)製品積付効率等を向上させるための受発注ロットサイズの検討・実施					
	(7)効率化のための自動化・機械化等の検討・実施					
発着主	(8)外装サイズの検討・実施					
運送事業者、 倉庫事業者	(9)標準仕様パレット導入の推進、荷主への積極的な提案	★				
倉庫事業者	(10)フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置					
	(11)標準仕様パレットの荷役・搬送を前提とした自動化・省人化					
レンタルパレット事業者、パレット 製造事業者	(12)標準仕様パレットの周知協力	★				
レンタルパレット事業者	(13)パレット紛失防止策の適切な実施					★
	(14)レンタルパレット事業者間の共同プラットフォームに向けた検討	★				★ 共同プラットフォームの社会実装
パレット製造事業者	(15)標準規格のパレットの製造・販売					
	(16)標準規格のパレットの市場への安定供給					
行政	パレット標準化に係る推進策				標準仕様パレットの追加調達に係る推進策	★
	共同プラットフォームに向けた推進策				共同プラットフォームの利用拡大に向けた推進策	★
	標準仕様パレットに係る情報発信					

Ⅳ. パレット標準化の実現に向けたKPI（2030年度）

KPI	現状		2030年度
パレット生産数量に占める11型パレットの割合	26%	倍増	50%以上
レンタルパレット保有数量に占める11型パレットの割合	76%	9pt増	85%以上
レンタルパレット保有数量	2,650万枚	倍増	5,000万枚以上
レンタル事業者間で共同回収を行う拠点数	42箇所	約10倍増	400箇所以上
荷役作業に係る時間	一人当たり年間375時間	16%減	一人当たり年間315時間以下

出所：国土交通省

2025年8期決算

売上高	営業利益	経常利益	EBITDA ※
15,354 百万円	277 百万円	749 百万円	3,777 百万円
対前年比 増減率 △0.7%	△52.0%	△14.7%	2.8%

※EBITDA = 税引前当期利益 + 減価償却費 + 支払利息

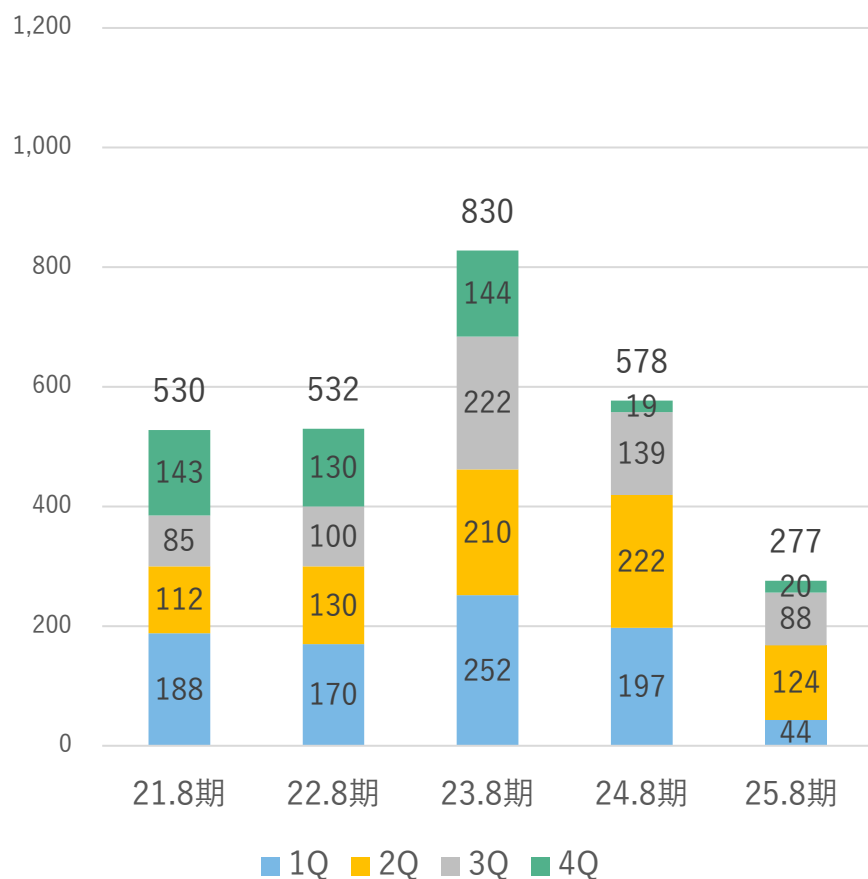
対前年比、減収減益

- 売上：レンタル以外の減収により、対前年比△108百万円の減収(p.5・6)
- 営業利益：粗利益の減少と販管費の増加により、対前年比△300百万円の減益(p.7・9)
- 経常利益：営業利益の減少により、対前年比△128百万円の減益(p.7・9)
- EBITDA：パレットの新規購入に伴う減価償却費増加により、対前年比微増(p.7)

営業利益・経常利益（5期分）

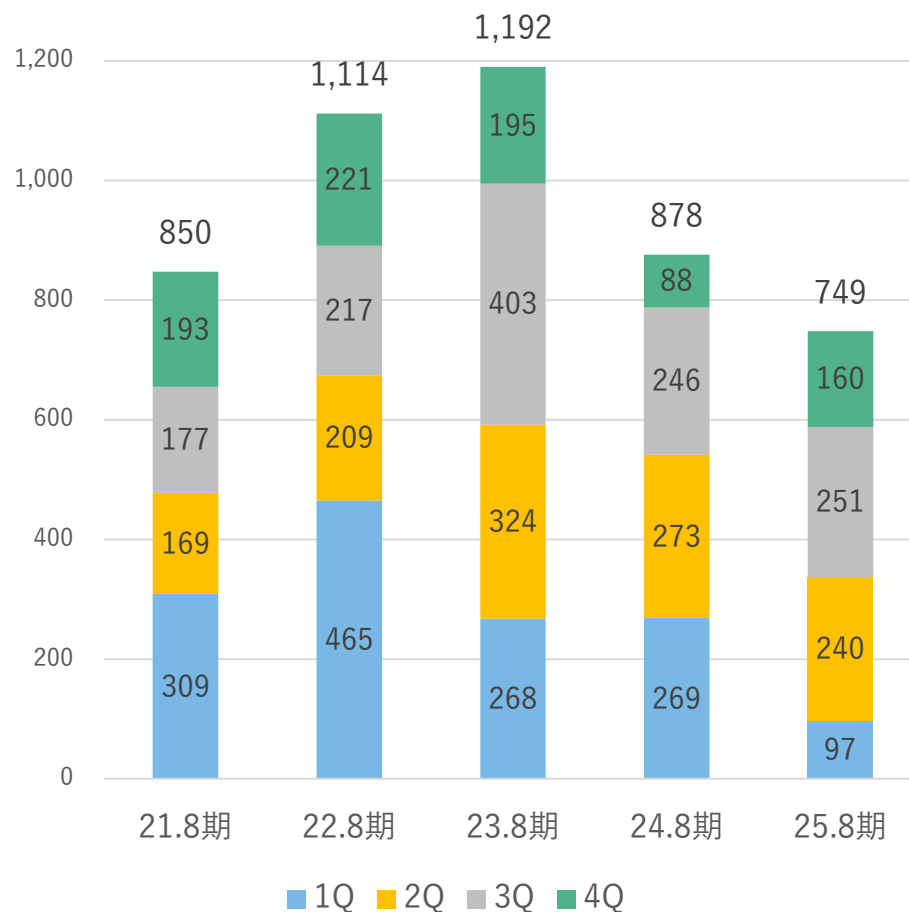
（単位：百万円）

営業利益



（単位：百万円）

経常利益



売上高詳細（旧セグメントベース）

(単位：百万円)		24.8期_4Q	25.8期_4Q	対前年比		25.8期_通期 (修正予想)	対修正予想
				増減額	増減率		達成率
物 流 事 業	レンタル	9,868	10,375	507	5.1%	10,373	100.0%
	販売	3,946	3,418	△ 527	△13.4%	3,712	92.1%
	アシストスーツ	100	91	△ 9	△9.1%	72	127.2%
	物流IoT	445	402	△ 43	△9.7%	401	100.4%
	合計	14,361	14,288	△ 72	△0.5%	14,559	98.1%
コ ネ ク テ ィ ッ ド 事 業	ICT	682	681	△ 1	△0.2%	680	100.1%
	ピークル ソリューション	419	384	△ 34	△8.3%	360	106.8%
	合計	1,101	1,065	△ 36	△3.3%	1,040	102.4%
全社合計		15,463	15,354	△ 108	△0.7%	15,600	98.4%
(うち海外)		1,064	916	△ 148	△13.9%	883	103.7%

(※記載金額は表示単位未満の端数を切り捨てて表示しております)

過去5期実績（旧セグメントベース）

	21.8期	22.8期	23.8期	24.8期	25.8期
売上高	12,927	13,329	14,833	15,463	15,354
物流事業	11,990	12,317	13,683	14,361	14,288
レンタル	8,335	8,748	9,583	9,868	10,375
販売	3,080	3,012	3,558	3,946	3,418
アシストスーツ	174	121	155	100	91
物流IoT	399	434	425	445	402
コネクティッド事業	937	1,012	1,149	1,101	1,065
ICT	490	645	800	682	681
ビークルソリューション	446	366	349	419	384
経常利益	850	1,114	1,192	878	749
経常利益率	6.6%	8.4%	8.0%	5.7%	4.9%
設備投資額	2,099	2,834	3,731	3,265	3,555
EBITDA	3,437	3,743	3,785	3,674	3,777
FCF	△ 275	1,172	△ 244	27	△ 660
自己資本比率	38.8%	39.7%	40.4%	41.6%	41.7%

※21.8期・22.8期は中期経営計画2025、23.8期以降は中期経営計画2025(ver.2)

報告セグメント変更を反映した売上実績（5期分）

		43期 21.8期	44期 22.8期	45期 23.8期	46期 24.8期	47期 25.8期
物流事業	レンタル	8,335	8,748	9,583	9,868	10,375
	販売	3,080	3,012	3,558	3,946	3,418
	合計	11,416	11,760	13,142	13,814	13,794
ソリューション事業	イノベーション※	890	1,079	1,225	1,128	1,083
	その他※	620	488	465	520	476
	合計	1,510	1,568	1,691	1,648	1,559
全社合計		12,927	13,329	14,833	15,463	15,354
（うち海外）		504	540	602	1,064	916

※イノベーション（物流IoT、ICT）

※その他（アシストスーツ、ビークルソリューション）