

VT ホールディングス (7593)

大幅な受注残

2024年9月30日

株価：¥470

時価総額：576 億円

新車生産台数が徐々に回復しているため、VT ホールディングスは大幅な受注残のメリットを享受しています。

業種

小売業

株式データ

株価 (円)	470
時価総額 (億円)/(\$m)	576 / 404.3
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)	1.1
浮動株比率 (%)	74.9
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)	70.5



出典: Bloomberg

- VT ホールディングスの2025年3月期第1四半期の売上高・OPは計画を若干上回り、受注残は2024年3月期決算の約7,200台から7,800台超に増加しました。
- 世界的な部品不足の後、自動車生産の回復が遅れ、受注残が多く納入リードタイムが長くなっていましたが、同社は、メーカーからの供給は2025年3月期下半期にかけて回復し、2026年3月期には通常の水準に戻ると予想しています。
- 納入リードタイムが徐々に改善され、受注残を減らし、過去最高の売上高を達成できれば、自動車販売の成長は続くと思われ、また、パンデミック後の営業再開に牽引されるレンタカー事業の力強い成長にも注目しています。
- 住宅関連事業も同様に、資材供給の問題から建設のリードタイムの長期化に直面していますが、過去の買収と他の自動車ディーラーグループからのリノベーション需要の恩恵を受けています。
- VT ホールディングスは第2四半期に特別な否定的要因を見込んでいないこと、また保守的に予想する方針であるため、上半期の利益は計画を上回ると予想しています。また、下半期も引き続き好調であると思われ、通期決算は企業目標を上回る可能性が高いでしょう。
- 同社の2025年3月期の予想PERは8倍、PBRは0.7倍であるため、この銘柄はより綿密に精査する価値があり、投資家は経営陣とその事業について詳しく検討するための時間を設けることを推奨します ([こちら](#)をクリックしてください)。

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。

次回のIRイベント

2024年11月に2025年3月期第2四半期決算発表

Storm Corporate : +44 (0) 121 288 3402

info@stormresearch.co.uk

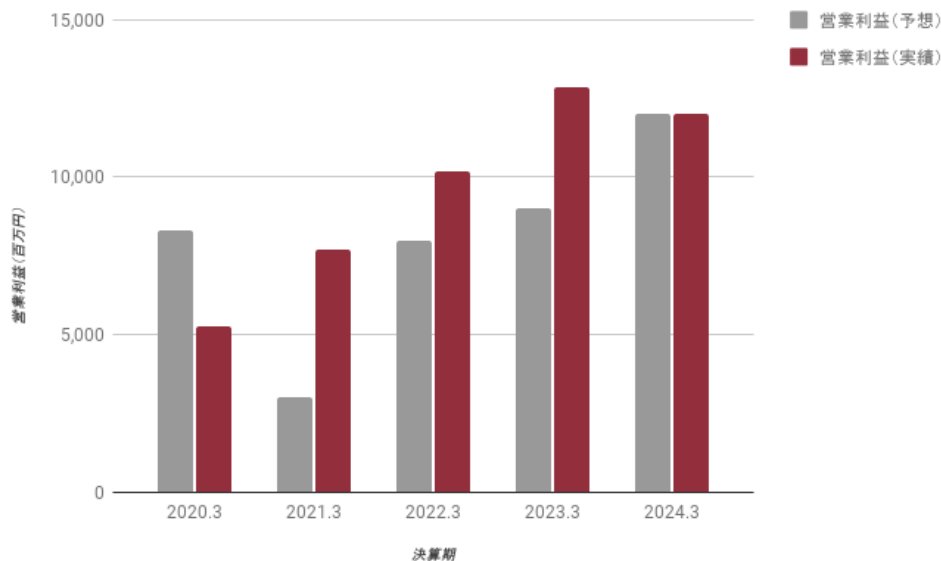
[Storm corporate プロフィールページ](#)

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	1Q 2025.3	2025.3 予
売上高 (億円)	2663	3116	848	3300
営業利益 (億円)	129	120	30	130
純利益 (億円)	72	67	15	70
EPS (円)	61.9	56.9	12.6	57.8
DPS (円)	23.5	24.0	n/a	24.0
売上高伸び率 (前年比%)	11.9	17.0	24.5	5.9
営業利益伸び率 (前年比%)	26.1	-6.6	21.2	8.3
純利益伸び率 (前年比%)	-38.5	-6.7	5.3	4.5
EPS 伸び率 (前年比%)	-38.7	-8.1	1.4	1.7
PER (倍率)	8.2	9.4	n/a	8.1
EV/EBITDA (倍率)	6.0	5.4	5.2	5.3
PBR (倍率)	0.9	0.9	0.9	0.7
ROE (%)	12.4	9.8	9.8	n/a
ROIC (%)	6.3	4.9	5.3	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	5.1

出典: Bloomberg

業績対予想履歴



実績

- 2025 年 3 月期第 1 四半期：2025 年 3 月期第 1 四半期決算は同社の予想をわずかに上回りました。

- 受注残：VT ホールディングスは、パンデミック以来、部品不足が原因で世界的に自動車生産が遅れており、納入リードタイムが長くなっています。この傾向は 2025 年 3 月期第 1 四半期も続き、顧客は納入リードタイムが長いことを認識し、通常よりも早めに発注するようになりました。住宅関連事業も同様の状態にあります。

同社の第 1 四半期の受注残は、2024 年 3 月期末からほぼ横ばいの約 7,200 台を想定しており、実際には 7,800 台となりました。パンデミック前の受注残は約 4,000 台であり、1,000 台まで下がったこともあった。

- リードタイム：現在の新車のリードタイムは車種によって異なります。

VT ホールディングスは、国内販売の 50%超を占めるホンダ 3 車種（軽自動車「N-BOX」、サブコンパクトクロスオーバーSUV「ヴェゼル」、小型車「フィット」）の納期を、通常は約 1 か月であるの見込んでいます。第 1 四半期決算時点で、一部人気モデルでのリードタイムは 12 か月に近く、現在の受注残の一部は、納品が 2026 年 3 月期になる可能性が高いでしょう。

VT ホールディングスは、リードタイムは下半期にかけて徐々に回復すると予想していますが、この見通しはさまざまな要因に大きく左右されると考えています。競合する国内ディーラーも同様に長いリードタイムの問題に直面しています。

また、日産と BMW の販売について同社のリードタイムは長くなっています。逆に、海外事業では在庫が増え、受注から販売までのリードタイムはほぼ通常レベルに戻っています。

同社は、受注から販売までのリードタイムは 2026 年 3 月期には通常のレベルに戻る可能性が高いと考えていますが、ロシア・ウクライナ戦争やその他の要因によって生産や出荷が中断されるリスクがあると指摘されています。

- 展望 : 2025 年 3 月期上半期については、VT ホールディングスは、OP は前年比-0.5%の 57 億円になる（第 1 四半期は前年比+21.2%の 30 億円）と予想しています。2025 年 3 月期第 1 四半期の好調は前年比でのハードルが低かったためであり、2024 年 3 月期第 1 四半期の OP は減少し、その後 2024 年 3 月期第 2 四半期に回復しました。

この要因を認めつつも、同社は第 2 四半期の利益に特別な影響はないと予想しており、上半期と通期の予想が保守的であることを認めています。一部の BMW ディーラーと英国子会社「ケータハムカーズ」の減損損失（-10 億円）が 2024 年 3 月期第 4 四半期に計上済みであるため、通期 OP の増加が見込まれています。

また、VT ホールディングスは、人口減少とメーカーによる自動車ディーラーの新規出店制限により、有機的成長は限定的であると考え、国内外での新たな M&A の機会も継続的に追求しています。

現在、同社が開示できるニュースはなく、また、他の者も買収に関与しているため 2025 年 3 月期における M&A の成否に関する見通しは限られています。同社は、**2025 年 3 月期中に完了する M&A は計画を上回る要因を生むと予想しています**（ただし、現時点では、重要な買収が検討されているとは考えていません）。

自動車販売関連

(百万円)	2024.3	前年比	1Q 2025.3	前年比
- 新車	156,408	21.9%	42,634	27.0%
- 中古車	65,272	6.9%	18,965	30.8%
- サービス	47,563	11.4%	12,717	14.5%
- レンタカー	15,176	23.3%	4,209	25.2%
売上高	284,419	16.4%	78,526	25.6%
- 新車	14,622	22.8%	3,460	7.3%
- 中古車	9,250	-5.0%	2,879	36.6%
- サービス	16,107	13.1%	4,296	18.5%
- レンタカー	5,093	19.9%	1,326	21.8%
粗利益	45,072	12.3%	11,962	19.1%
粗利益率	15.8%	-0.6%	15.2%	-0.6%
営業利益	8,858	2.7%	2,764	34.6%
営業利益率	3.1%	-0.4%	3.5%	0.2%

- 自動車 : 同社は、2025 年 3 月期の新車・中古車販売台数は、メーカーの生産改善により前年比+5.5%の約 98,000 台になると予想している。第 1 四半期の総販売台数は前年比+12.8%の 2,704 台となり、予想を上回ったと考えています。

- 新車 : 第 1 四半期の軽自動車の新車販売台数は前年比約-10%の 2,100 台超であったのに対し、普通車の販売台数は前年比約+15%の 3,400 台超でした。同社はこの減少は納期に起因していると考えており、2024 年 3 月期下半期からホンダと日産の新車種が多数発売されたこともあって両部門で第 1 四半期の注文が増加しことに言及しています。

モデルチェンジ直後の新車は 1 台あたりの GP が高いが、最近の車種は販売台数に占める割合がおおむね安定しています。中古車 1 台当たりの平均 GP も市場の変動の影響を受けます。

- 自動車メーカーの不正の影響 : VT ホールディングスのトヨタ車の海外での販売台数は少ないため、最近の認証不正問題による影響は限定的でした。また、6 月にあったホンダの不適切な型式指定申請のニュースによる販売への目立つ悪影響もありません。

- BMW：第1四半期のBMW新車ディーラー販売台数は前年比で減少しましたが、出荷リードタイムが長かったことが原因であり、総販売台数に占める割合は約0.6%に過ぎません。受注は好調で、本会計年度の新車販売台数は伸びると予想されています。また、BMWディーラーの第1四半期中古車販売台数（販売台数の1.3%）は前年比で増加しました。

- M-AUTO Group：スペインのM-AUTO Groupは、新車販売台数が前年比60%超プラスで2,600台超となりました。

また、スペイン市場は日本よりもパンデミックの影響が小さかったと考えており、M-AUTO GroupがM&Aに取り組んでいることにも言及しています。

- ケータハム：売上高は小さいですが、VTホールディングスはケータハムが近い将来、損益分岐点に到達すると考えています。2026年に予定されている新型電気スポーツカー「プロジェクトV」の発売が間近に迫っており、企業収益への貢献が期待されます。

- 中古車の調達：通常、VTホールディングスが新車を販売する際、購入者の既存の車を下取りとして受け取ります。新車が納車されるまでの長い待ち時間の間に、下取り価格は徐々に下がり、VTホールディングスは車両を受け取った時点で価格を再評価および修正する必要があります。中古車在庫の大半が、オークションではなく下取りで調達されています。

- 整備サービス：整備サービスの売上高は、中長期的には自動車販売台数と連動して伸び続けると予想しています。

整備サービスの売上高は特に、国内で義務付けられている車検によって牽引されています。新車は初回購入後3年間、その後は2年ごとに車検を受ける必要があり、車検と並行して年次点検も頻繁に行われます。

メーカー保証は3～5年で終了し、この期間中、顧客は積極的に修理や整備を求める傾向があります。

- レンタカー：レンタカー事業の大半は、事故に遭い、自分の車が修理を受けているドライバーに保険会社が貸し出す送迎車の供給によるものです。残りは個人への車の供給によるものです。

レンタカー事業の売上高は、パンデミック終息後、特に北海道と沖縄を中心とした国内交通量の増加に牽引され、大幅に伸びています。

VTホールディングスはレンタカー店舗を毎年10店舗ずつ増やしており、現在Jネットレンタカーは全国に120を超える店舗を構えています。同社は国内観光の恩恵を受けており、特にインバウンド市場をターゲットしているわけではありません。

住宅関連

(百万円)	2024.3	前年比	1Q 2024.3	前年比
売上高	26,993	23.5%	6,240	12.8%
営業利益	1,954	-42.5%	403	13.8%
営業利益率	7.2%	-8.3%	6.5%	0.1%

住宅関連事業は資材調達の遅れの問題がありましたが、状況は改善してきています。

2022 年 10 月に、VT ホールディングスは不動産建設・販売会社である川崎ハウジングとそのアフターサービス事業であるハウメンテを買収しました。それによって、2023 年 3 月期～2024 年 3 月期の売上高が増加し、2025 年 3 月期第 1 四半期も引き続き売上高の成長に貢献しています。

また、VT ホールディングスは、住宅関連子会社の 1 つを活用して自社ディーラーの建設に特化しているため、最近では他の自動車ディーラーからのリニューアル・リノベーションの需要が高まっています。

過去のレポート

6 月 26 日：[「カバレッジ開始：自動車ディーラーM&A」](#)

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ャラリー・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變更し、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・ビ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ム市場に上場）。
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ム市場に移行。 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	14.04
日本マスタートラスト信託銀行(株)（信託口）	10.89
三井住友海上火災保険(株)	6.38
(株)日本カストディ銀行（信託口）	5.51
損害保険ジャパン(株)	3.33
あいおいニッセイ同和損害保険(株)	3.08
東京海上日動火災保険(株)	3.08
高橋一穂	2.97
高橋淳子	2.70
三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社	1.68

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

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
買収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	70.5

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・発行したものです。本レポートの発行に使用されたすべての情報は、信頼できるとされる各種情報、データに基づいて作成されていますが、当社は本レポートの正確性や完全性を保証または約束してはおりません。また、当該情報を独自に検証することは行っておりません。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します。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ありませんのでご了承ください。

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