



ZERO

2023年6月期
上半期決算説明会
(2022年7月~2022年12月)

2023年3月6日

株式会社ゼロ

代表取締役社長 北村 竹朗

◆ 目次

① 2023年6月期上半期の振り返り

- 2023年6月期上半期の外部環境と国内自動車総市場
- 2023年6月期上半期の業績概要と業績分析

② 今後の展望

- 2023年6月期の通期業績予想
- 2024年6月期までの中期計画における重点取り組み

◆ 目次

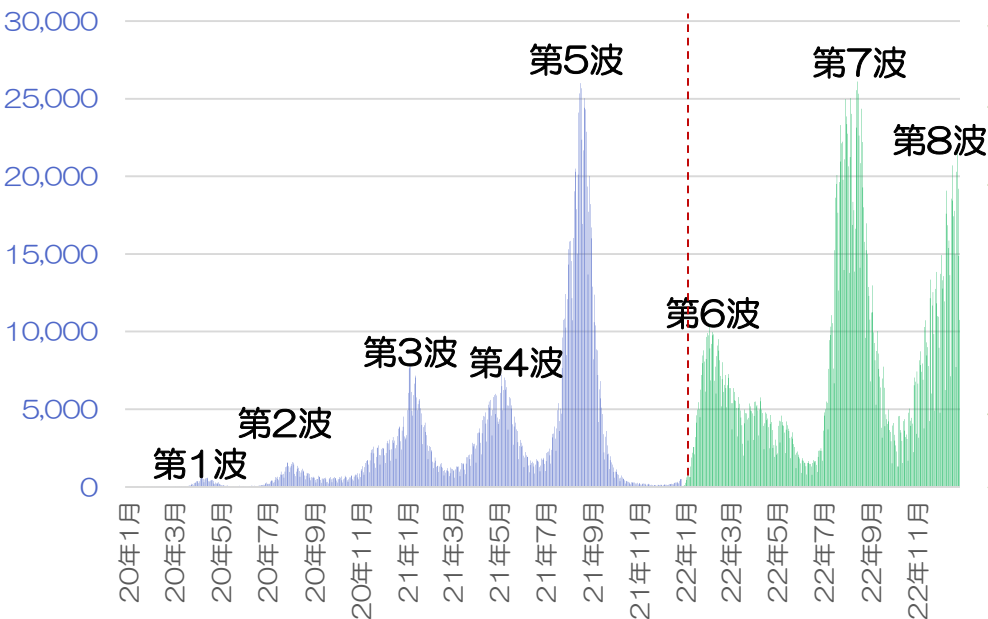
① 2023年6月期上半期の振り返り

- 2023年6月期上半期の外部環境と国内自動車総市場
- 2023年6月期上半期の業績概要と業績分析

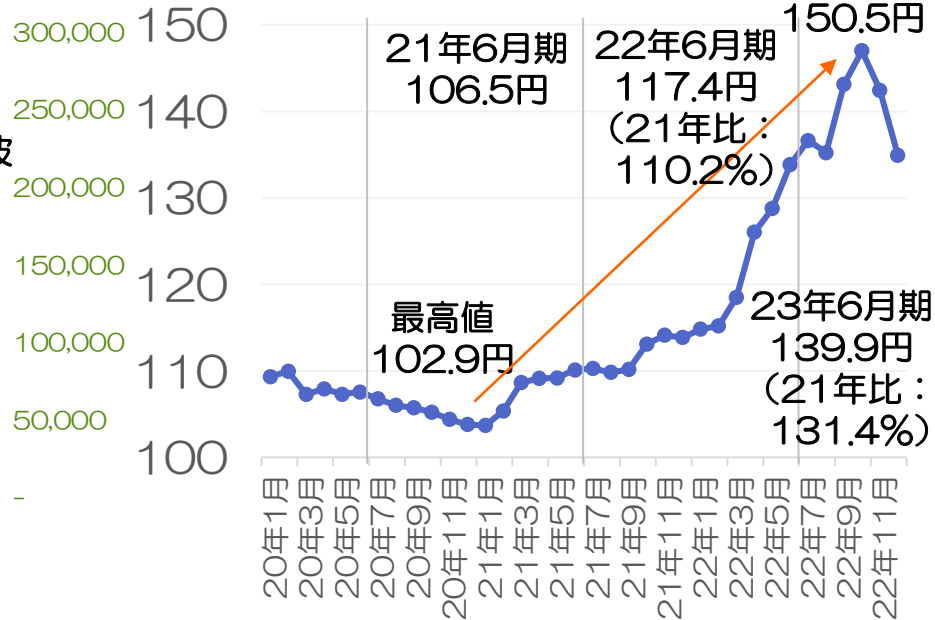
② 今後の展望

- 2023年6月期の通期業績予想
- 2024年6月期までの中期計画における重点取り組み

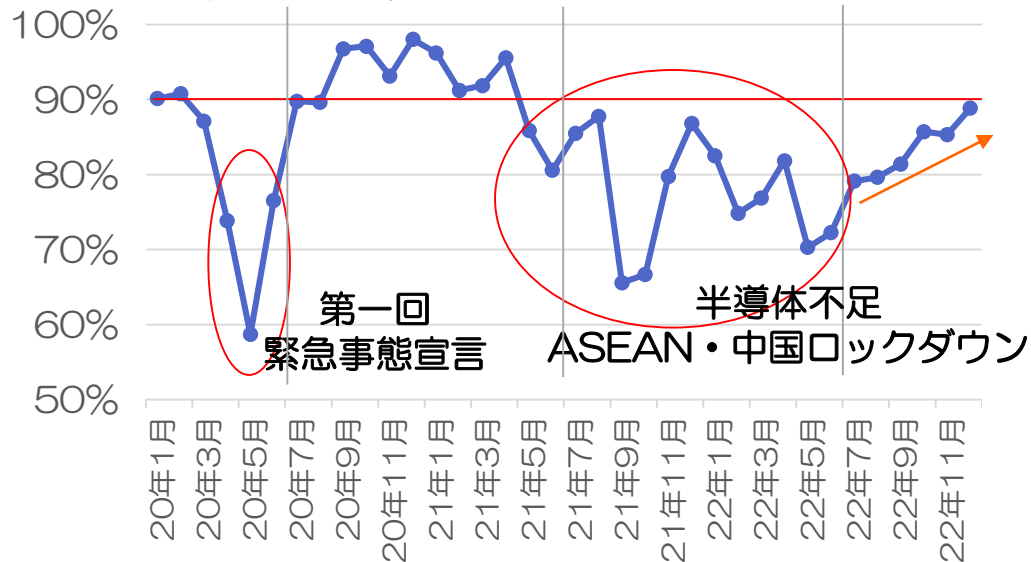
日本全国 コロナ感染者数推移 (人)



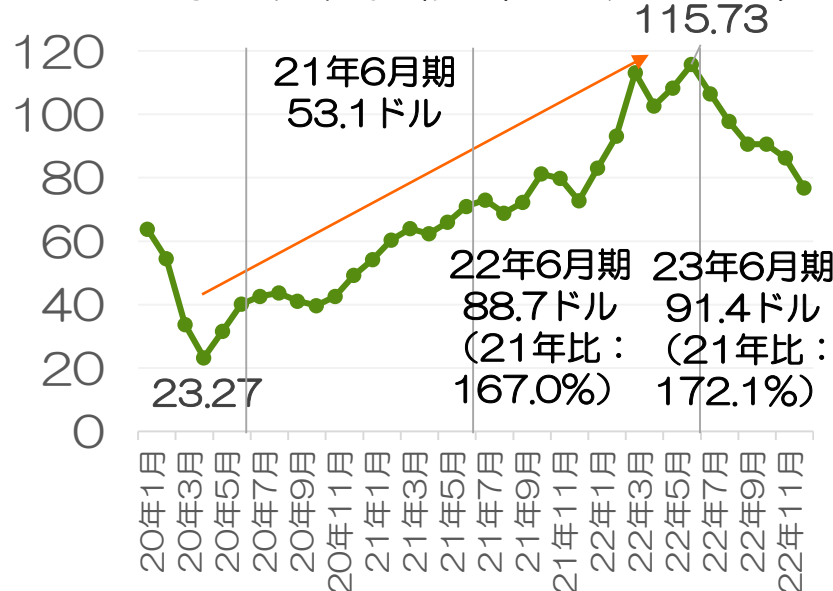
為替レート推移 (円/ドル)



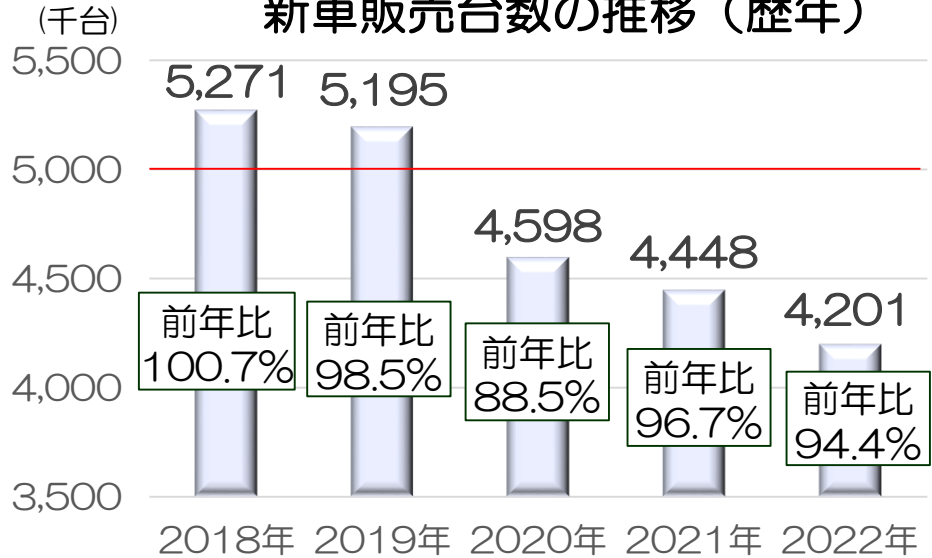
新車販売推移 (2018年実績を100%とする)



ドバイ原油価格推移 (ドル/バレル)

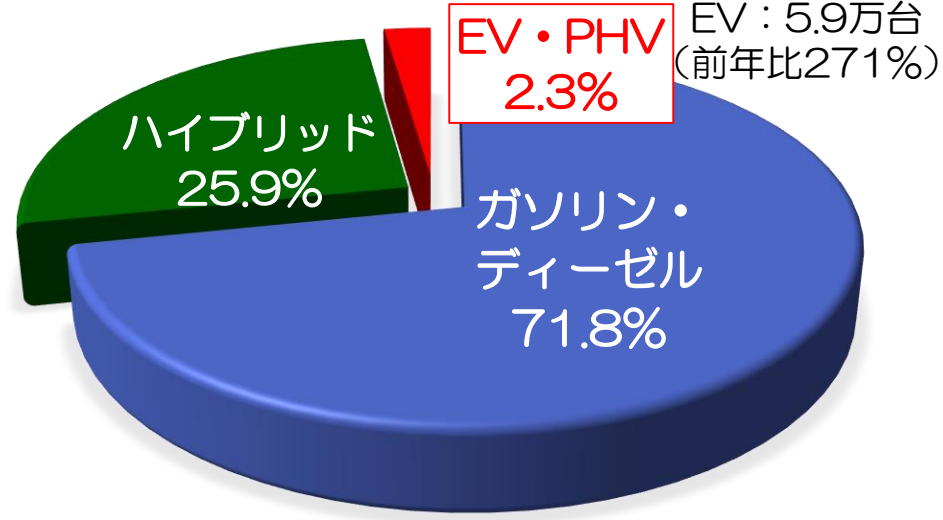


新車販売台数の推移（歴年）

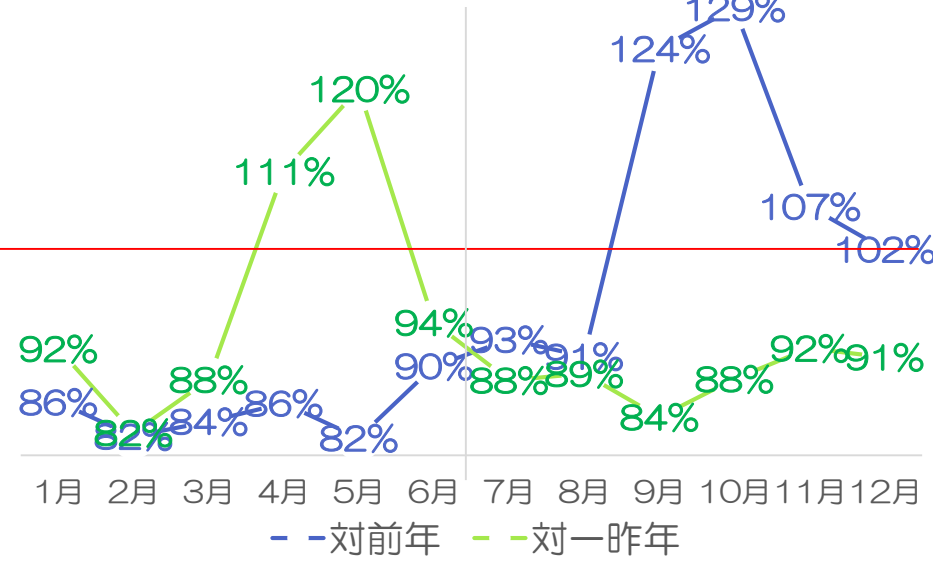


2022年新車販売における燃料種別構成比

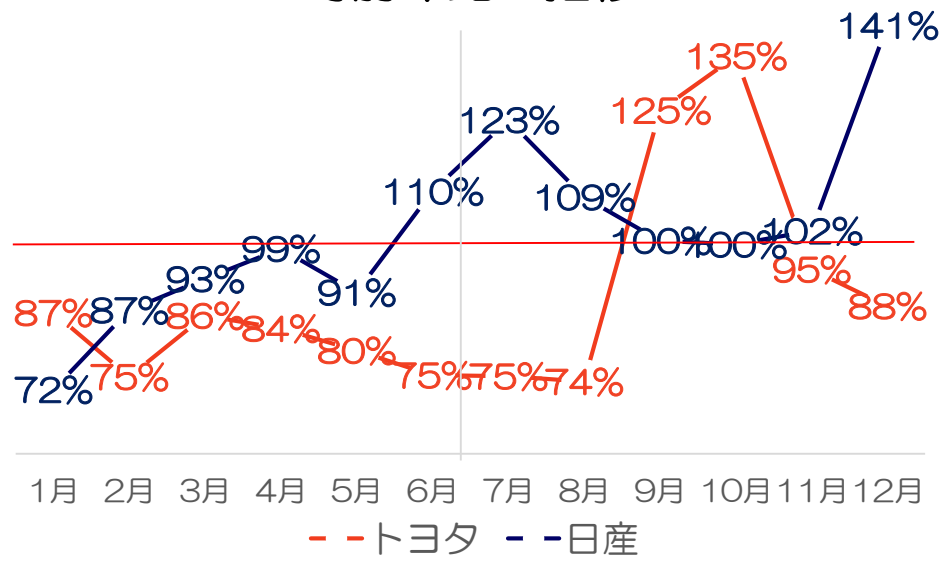
※登録車・軽自動車、乗用車・商用車全て含む



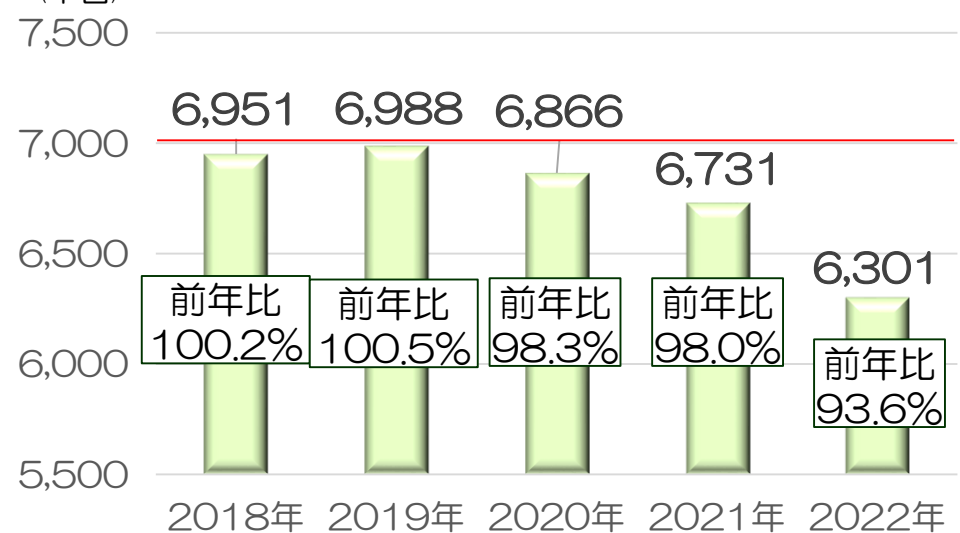
2022年新車販売月別推移 対前年比・対一昨年比



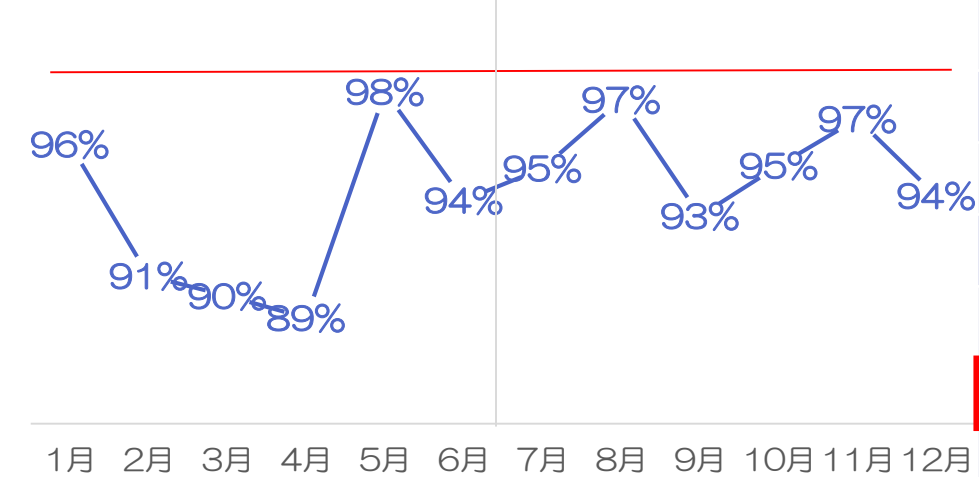
2022年トヨタ・日産 対前年比の推移



中古車販売台数の推移 (歴年)



2022年中古車販売月別推移 対前年比



オートオークション関連データの推移

	2020年	2021年	2022年
成約単価	561千円	634千円	749千円
出品数	6,779千台	6,696千台	6,634千台
成約率	64.3%	68.1%	67.9%

● 2022年成約単価：2020年比 133.5%

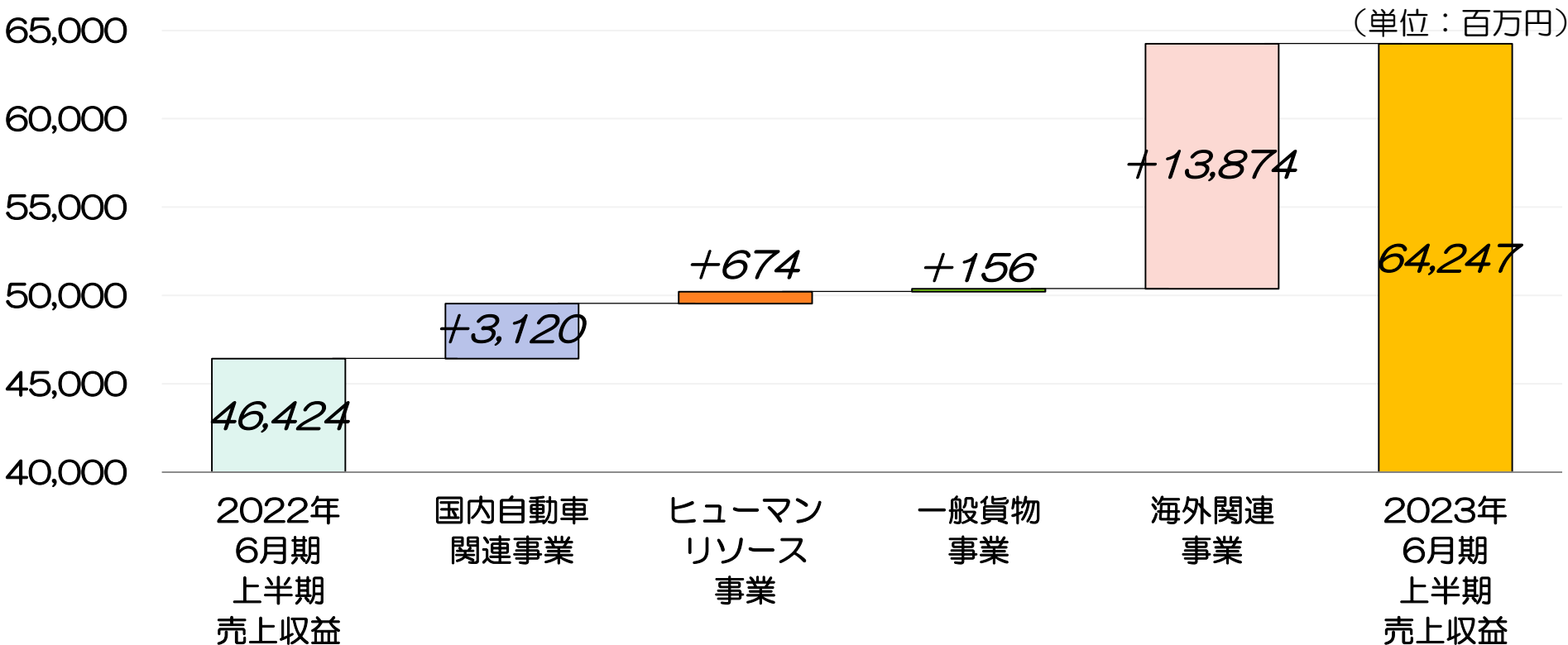
2022年 中古車輸出台数 (国別)

順位	国名	輸出台数	前年比
1	ロシア	213,617	132%
2	アラブ首長国連邦	150,734	113%
3	ニュージーランド	84,109	80%
4	タンザニア	71,667	115%
5	ケニア	61,356	84%
6	チリ	56,501	64%
7	モンゴル	46,243	73%
8	フィリピン	37,414	94%
9	マレーシア	37,267	179%
総合計		1,238,194	101%

(単位：百万円)	2022年 6月期 上半期実績	2023年 6月期 上半期実績	前年実績 との差異	前年比
売上収益	46,424	64,247	+17,823	138.4%
営業利益 (営業利益率)	1,344 (2.9%)	2,174 (3.4%)	+830	161.8%
税引前利益	1,363	2,172	+809	159.4%
親会社の所有者に 帰属する当期利益	822	1,457	+635	177.3%
基本的1株あたり 当期利益	48.92円	86.54円	+37.62円	176.9%
中間配当金	15.0円	15.0円	±0円	100.0%

- 売上収益：車両輸送事業の受託台数増加、中古車輸出事業の好調により増収。
- 営業利益：全セグメントで増益、特に車両輸送事業の稼働率上昇に伴う増益が寄与。
燃料サーチャージ制の導入により、燃料費単価の変動影響を受けず。

2023年6月期上半期の業績概要と業績分析 ② 業績分析（売上収益）⁸



国内自動車関連事業 24,647 → 27,767

- 車両輸送事業における増収 +3,000
- 自動車周辺事業における増収 +120

一般貨物事業 3,141 → 3,297

- 運輸・倉庫事業における減収 ▲80
- 港湾荷役事業における増収 +230

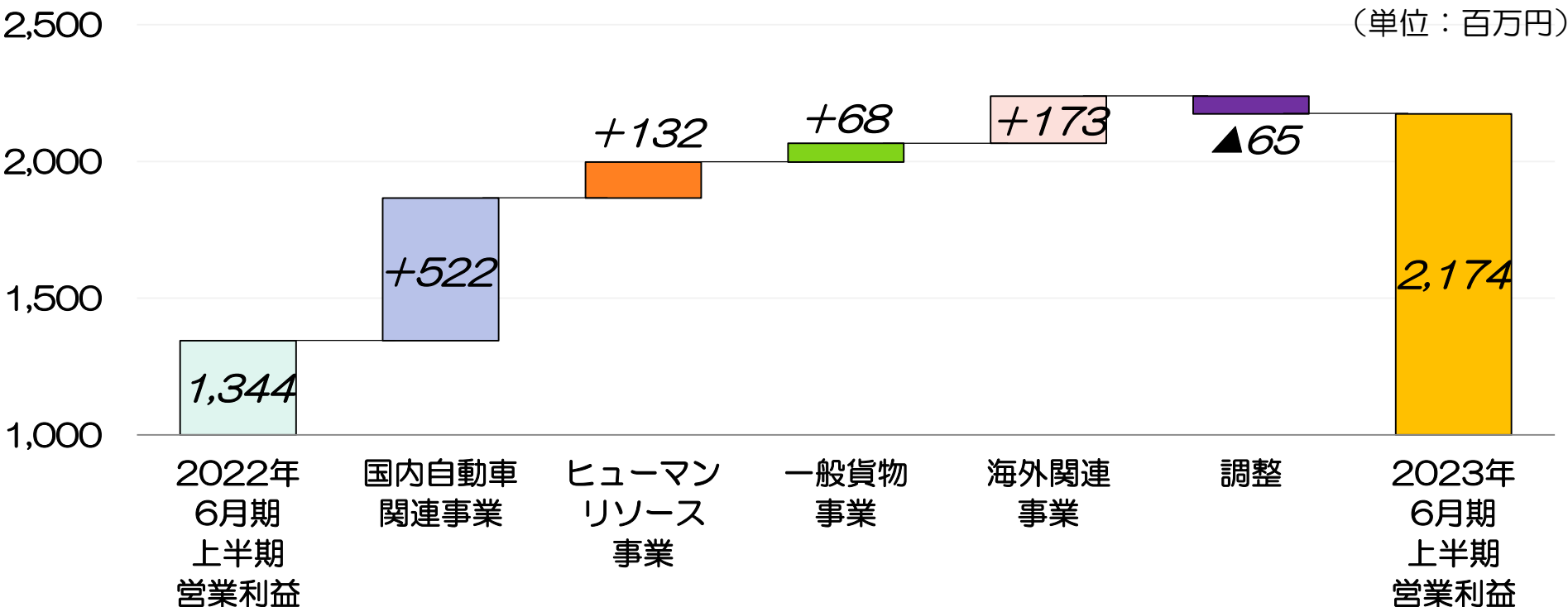
ヒューマンリソース事業 9,617 → 10,291

- 送迎事業における増収 +440
- 人材サービス事業における増収 +230

海外関連事業 9,017 → 22,891

- 中古車輸出事業における増収 +13,600
- CKD事業における減収 ▲30
- 中国事業における増収 +300

2023年6月期上半期の業績概要と業績分析 ③ 業績分析（営業利益）⁹



国内自動車関連事業 1,695 → 2,217

- 車両輸送事業の増収に伴う増益 +510
- 自動車周辺事業における増益 +10

ヒューマンリソース事業 234 → 366

- 売上収益の増収による増益 +130

一般貨物事業 499 → 567

- 運輸・倉庫事業における減益 ▲30
- 港湾荷役事業における増益 +100

海外関連事業 40 → 213

- 中古車輸出事業における増益 +180
- CKD事業における減益 ▲50
- 中国事業における増益 +40

◆ 目次

① 2023年6月期上半期の振り返り

- 2023年6月期上半期の外部環境と国内自動車総市場
- 2023年6月期上半期の業績概要と業績分析

② 今後の展望

- 2023年6月期の通期業績予想
- 2024年6月期までの中期計画における重点取り組み

(単位：百万円)	2023年 6月期 上半期実績	2023年 6月期 通期業績予想 (従来)	2023年 6月期 通期業績予想 (修正後)	<ご参考> 2022年 6月期 通期実績
売上収益	64,247	109,000	119,000	107,045
営業利益 (営業利益率)	2,174 (3.4%)	4,200 (3.9%)	4,300 (3.6%)	3,912 (3.7%)
税引前利益	2,172	4,200	4,300	3,947
親会社の所有者に 帰属する当期利益	1,457	2,700	2,750	2,535
基本的1株あたり 当期利益	86.54円	160.67円	163.31円	150.91円
配当金	中間：15.0円	中間：15.0円 期末：25.2円	中間：15.0円 期末：25.8円	中間：15.0円 期末：22.7円

業績予想の修正理由

- 売上収益：中古車輸出事業（マレーシア向け）が好調に推移したことが寄与。
- 営業利益：売上収益の増収に伴い、増益の見通し。

国内自動車関連事業

- ・ 物流の2024年問題への対応
- ・ EV化への対応
- ・ デジタル化への対応

ヒューマンリソース事業

- ・ ドライバー専用求人ポータルサイト「運転ドットコム」の立ち上げ
- ・ MaaS (Mobility as a Service) 事業の拡大

一般貨物事業

- ・ 新しいバイオマス発電所向け燃料荷役の立ち上げ (3基目)

海外関連事業

- ・ 陸友物流 (中国) における事業ポートフォリオの再構築およびEV車輸送のノウハウ蓄積

世の中の流れ

ゼロの取り組み



- ポストコロナに向けた働き方改革（テレワーク、オンライン商談、Webinar等）

- 2024年4月乗務職の残業時間上限適用対応
- 改善基準告示見直し対応
（年間の総拘束時間：
3,516時間→3,300時間）



- 2035年電動車比率100%
- 2050年カーボンニュートラルの実現

- EV車輸送における料金体系の構築
 - ・積載効率の悪化
 - ・付帯サービスへの対応



- 陸送業界に関連するデジタル化
 - ・特殊車両通行許可申請
 - ・高速道路のETC専用化
 - ・車検証の電子化

- 外部デジタル化への対応
- デジタル化による乗務員の間接業務時間の削減

令和6年4月～適用

トラック運転者の改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間
改正前(年総算) 3,516時間
改正後 原則: 3,300時間
最大: 3,400時間

1か月の拘束時間
改正前(月総算) 原則: 293時間
最大: 320時間
改正後 原則: 284時間
最大: 310時間

1日の休息期間
改正前 連続8時間
改正後 連続11時間を基本とし、連続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

項目	現状	改正後
拘束時間	上限 16時間/日 × 2	上限 15時間/日 × 2
「出勤」 ～ 「退社」 (休憩含む)	上限 320時間/月 × 6	上限 310時間/月 × 6
	基本 293時間/月	基本 284時間/月
年間拘束時間	3,516 時間/年	原則 3,300時間/年 最大 3,400時間/年 (内) 時間外 960時間/年
休息期間	8時間/日	9時間/日
連続勤務(ゼロ)	6日迄	6日迄

➤ 拘束時間3,300時間および3,400時間/年の算定根拠は以下の通り

① 所定内労働時間

$$\text{年間260日} \times \text{8時間} \\ = \text{2,080時間}$$

※労働基準法の上限值
週40時間 × 52週
= 2,080時間

② 休憩時間

$$\text{年間260日} \times \text{1時間} \\ = \text{260時間}$$

※労働基準法の上限值
2,080時間 ÷ 8時間
= 260日

③ 時間外労働時間

$$\text{12か月} \times \text{80時間} \\ = \text{960時間}$$

※働き方改革関連法の
上限値

$$\text{① 2,080時間} + \text{② 260時間} + \text{③ 960時間} = \text{3,300時間/年}$$

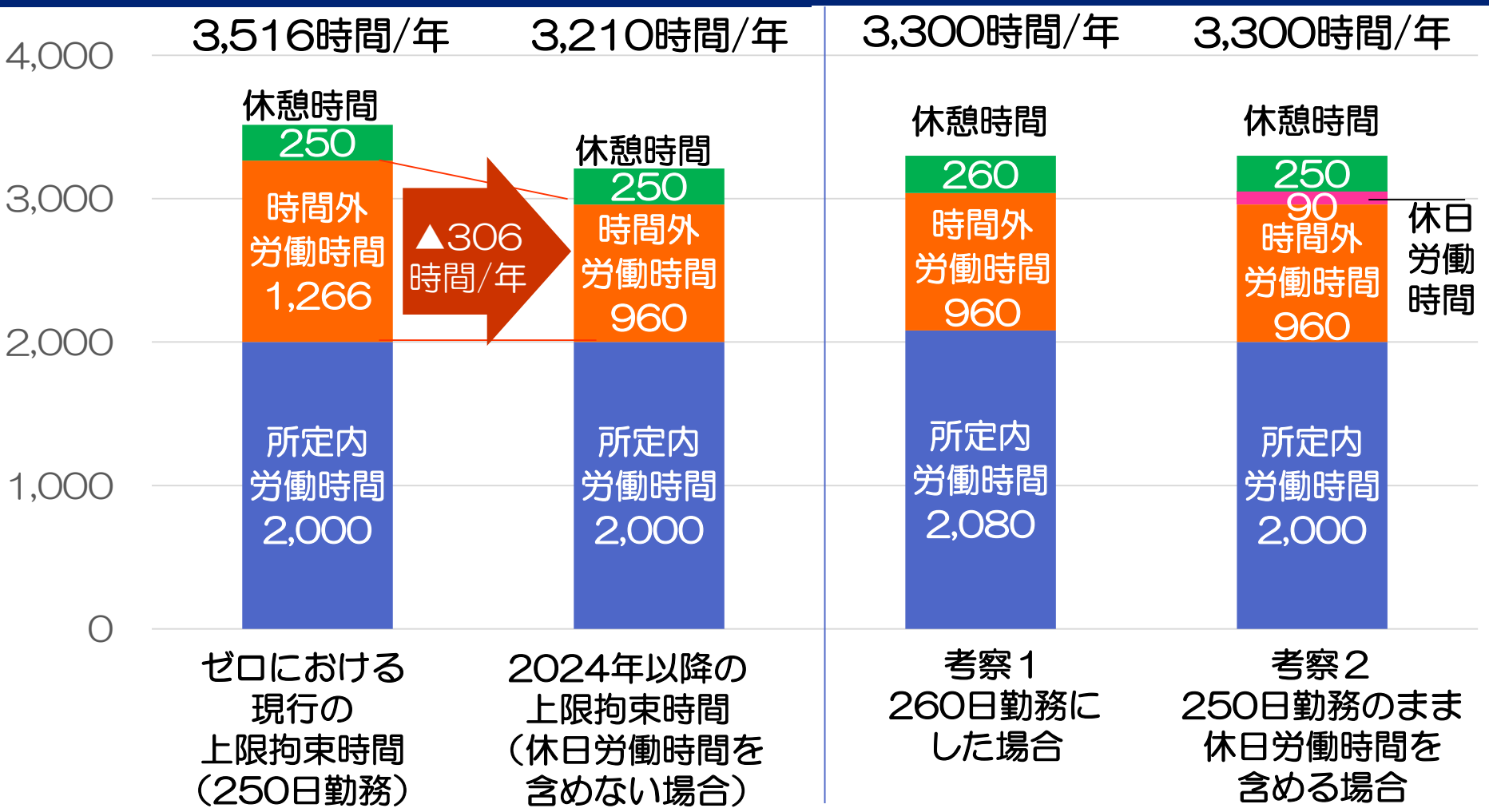
④ 休日労働時間（法定休日の出勤）

$$\text{年間12日} \times \text{9時間} - \text{8時間} \\ = \text{100時間}$$

※月1回の法定休日出勤前提
8時間の削減は物流企業の努力

原則) ① 2,080時間 + ② 260時間
+ ③ 960時間
= 3,300時間/年

最大) 3,300時間 + ④ 100時間
= 3,400時間/年



- 運行体制 (2直運行、ドッキング輸送)
- 分業体制 (荷扱い・スタンバイ時間短縮)
- 納車引取時の作業時間削減 (荷待ちなど)
- 戦力拡大 (乗務員採用、運転ドットコム)

- 所定労働日数のあり方
- 法定休日の設定方法

運行体制

<ドッキング/リレー輸送の方式>

パターンA ドライバー交代方式

パターンB トレーラーヘッド交換方式

パターンC 貨物積み替え方式

上下線往来可能なサービスエリア

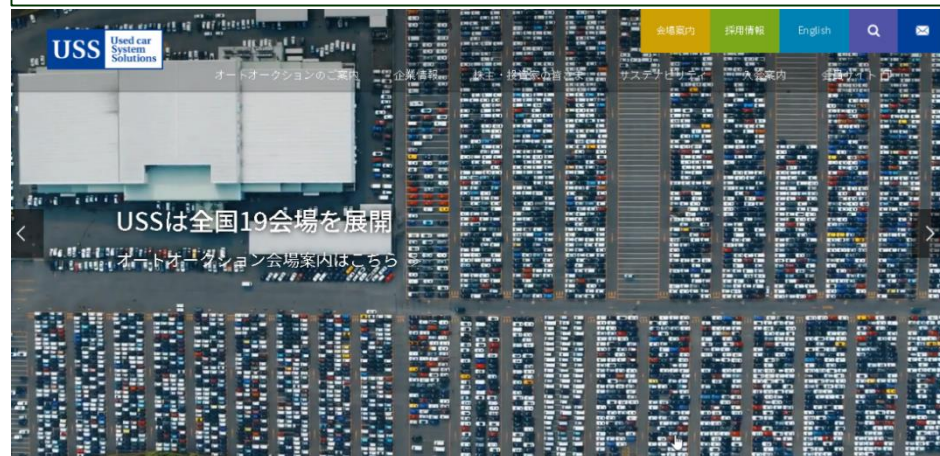
高速道路名	SA名	高速道路名	SA名	高速道路名	SA名
道央道	岩見沢SA	東名高速	浜名湖SA	山陽道	佐波川SA
	砂川SA		富士川SA		小谷SA
秋田道	錦秋湖SA		牧之原SA		福山SA
山形道	寒河江SA		上郷SA	下松SA	
	花輪SA		第二東名高速	新清水PA	中国道
東北道	佐野SA	東海北陸道	城端SA	中国道	吉和SA
	高坂SA	東海環状道	美濃加茂SA		
関越道	姨捨SA	新名神高速	土山SA	西瀬戸道	来島海峡SA
長野道	東部湯の丸SA	名神高速	多賀SA	高松道	津田の松原SA
	松代PA		吹田SA	徳島道	上板SA
上信越道	尼御前SA	第二神明道路	明石SA	徳島道	吉野川SA
	名立谷浜SA	播但道	市川SA		東九州道
北陸道	双葉SA		朝来SA	九州道	古賀SA
中央道			広川SA		
					宮原SA
			山江SA	長崎道	金立SA

分業体制

トレーラー分離による荷扱いの分業

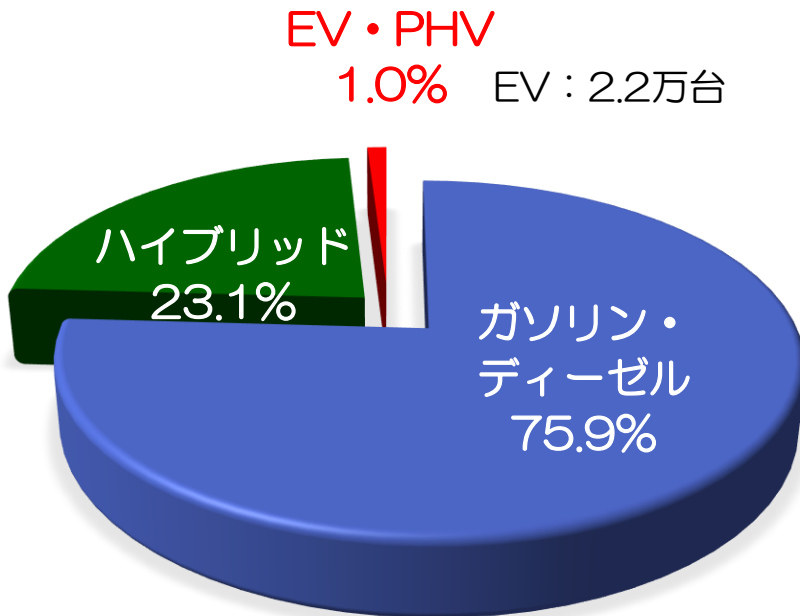


オートオークションにおけるスタンバイ作業



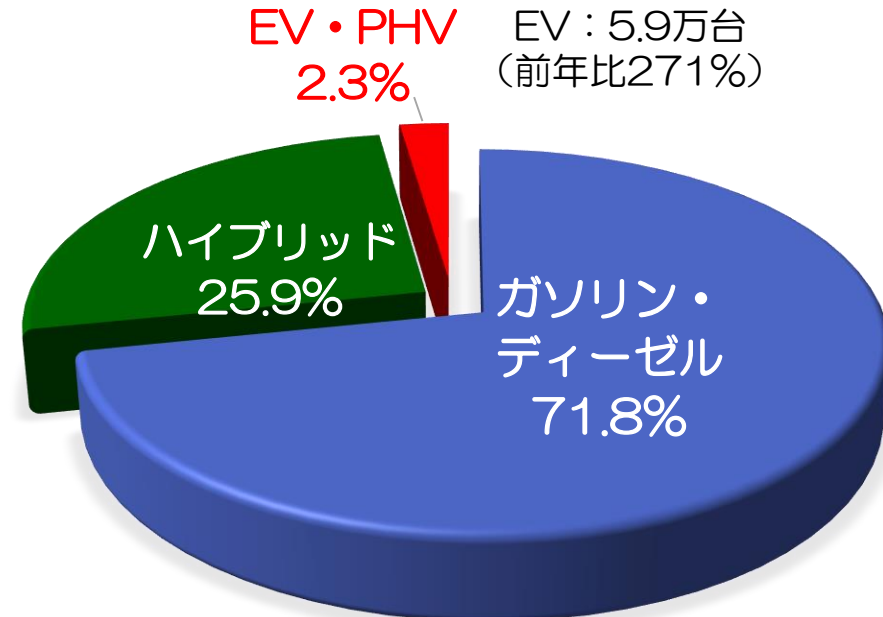
2021年 新車販売における 燃料種別構成比

※登録車・軽自動車、乗用車・商用車全て含む



2022年 新車販売における 燃料種別構成比

※登録車・軽自動車、乗用車・商用車全て含む



(出典：自販連、全軽自協)

欧州のEV販売台数：約150万台、欧州のEV比率：15%
中国のEV販売台数：約540万台、中国のEV比率：20%

従来型セミトレーラー（最大積載量8.6t）アリア3台



Zモデルセミトレーラー（最大積載量11.2t）アリア5台



➤ 6台積みセミトレーラー（後側）の最大軸重緩和の可能性

トレーラー（後側）の最大軸重が11.5tに緩和されれば（現状10.0t）、一軸でも最大積載量約13.5tまで確保できる可能性あり。

セミトレーラー (2軸)

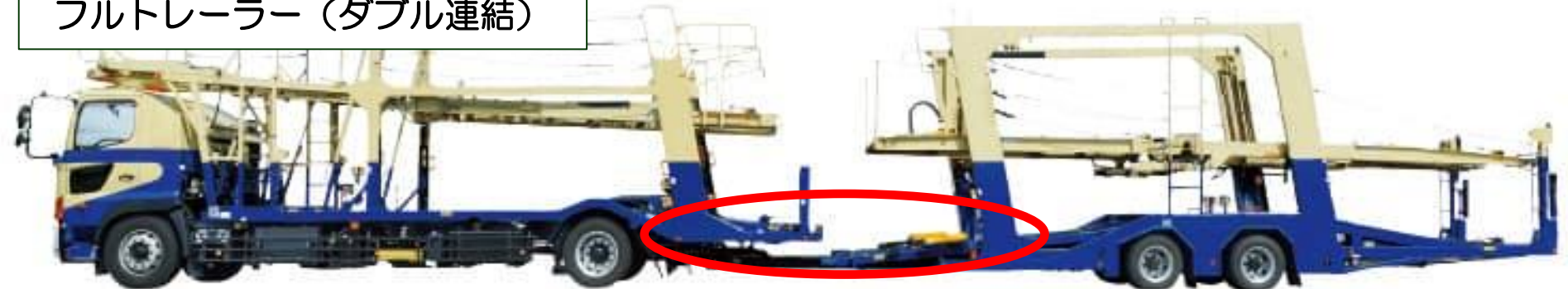


出典：イタリア ROLFO社のホームページ
<https://www.rolfo.it/it/en/blizzard>

▶ 6台積みセミトレーラー (後側) の二軸化検討

車軸本数を従来の一軸から二軸にすることで、最大積載量約14tまで確保可能。
但し、高速道路の車種区分が「大型車」から「特大車」になり、高速道路料金が平均して約1.6倍になる。

フルトレーラー (ダブル連結)



出典：株式会社浜名ワークスのホームページ
https://hamana-works.co.jp/product_index/product_car_carrier/

▶ フルトレーラー (ダブル連結) の検討

最大8台積載可能で最大積載量は16t以上となるが、通行できる道路が限られ、高速道路の車種区分が「特大車」になる。

陸送業界関連

① 車検証の電子化

- 2023年1月4日より車検証が電子化
- 車検証がA6サイズ（105×148 mm）となり、ICタグが搭載
- 車検証閲覧アプリにより閲覧可能



出典：国交省

② 高速道路 ETC専用化



出典：首都高速道路株式会社

- 首都高 : 34か所
- NEXCO東日本 : 2か所
- NEXCO中日本 : 3か所
- NEXCO西日本 : 11か所

(今後の方向性)

- 高速道路のETC専用化における仮ナンバー（回送運行許可）の扱いに関して、東京都主導で、日本陸送協会・首都高速道路・国土交通省の4者協議に入る。

運転ドットコム



ドライバー専門求人ポータルサイト
2023年3月1日より稼働開始！



MaaS事業

- ✓ ジャパン・リリーの送迎事業において、J:COMのセールススタッフ向けオンデマンドモビリティの自動車運行管理業務を請負。
- ✓ J:COMはオンデマンドモビリティを全国に展開中につき、運行管理台数増加。
- ✓ 4,500台ある営業車を半減させる計画であり、二酸化炭素排出量削減にも貢献。



MaaS(Mobility as a Service)対応サービス

自動車の製品そのものに加え、その所有・利用の仕方も大きく変わって行く時代に、ジャパン・リリーは新しい送迎のあり方にチャレンジします。IoT技術を活用したオンデマンド送迎など、車両運行管理の新しいアウトソーシング・サービスをお客様と共に築いていきます。

バイオマス発電荷役の進捗状況

- ✓ 港湾荷役事業を担う苅田港運にて新松山臨海工業団地内のバイオマス発電所向け燃料荷役を受託。
 - ✓ 苅田バイオマスエナジー、バイオパワー苅田合同会社は稼働済み、日本海水TTS苅田パワーは来期稼働予定。
- 売上規模：約10億円（3社合計）
 - 投資総額：約6億円
 - 投資内容：ダンプトレーラー、ホッパー、クラブバケットなど

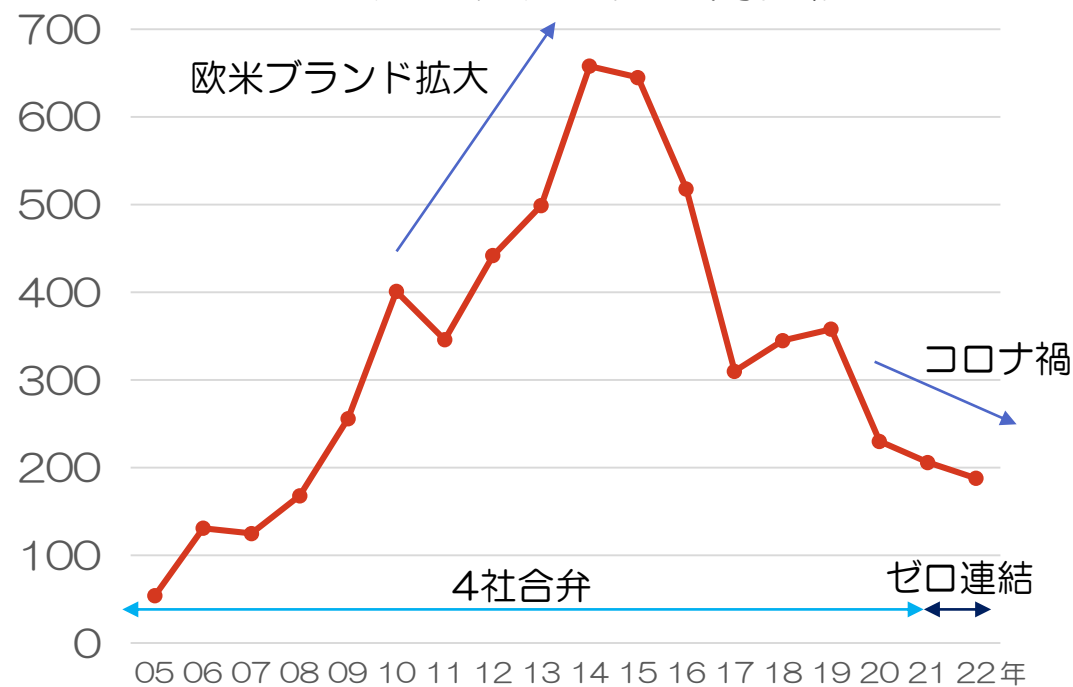


発電会社名	苅田バイオマスエナジー株式会社	バイオパワー苅田合同会社	株式会社日本海水TTS 苅田パワー
株主構成	株式会社レノバ 住友林業株式会社 九電みらいエナジー株式会社 三原グループ株式会社	関西電力株式会社	株式会社日本海水 株式会社ティーティーエス 企画 株式会社タクマ
定格出力	75MW	75MW	50MW
運転開始	2021年6月	2022年2月	2023年10月予定
苅田港運の受託内容	(1) 港湾荷役作業 ・本船からの木製ペレット等揚げ荷役からトラック受入ホッパーへの搬入まで (2) 運搬作業 ・トラック受入ホッパーから発電所構内の指定された場所までの木製ペレット等のトラック輸送と搬入及び荷下ろし (3) 付帯作業 ・トラック受入ホッパーの設置・撤去、散水、清掃、照明		

中国事業（陸友物流）

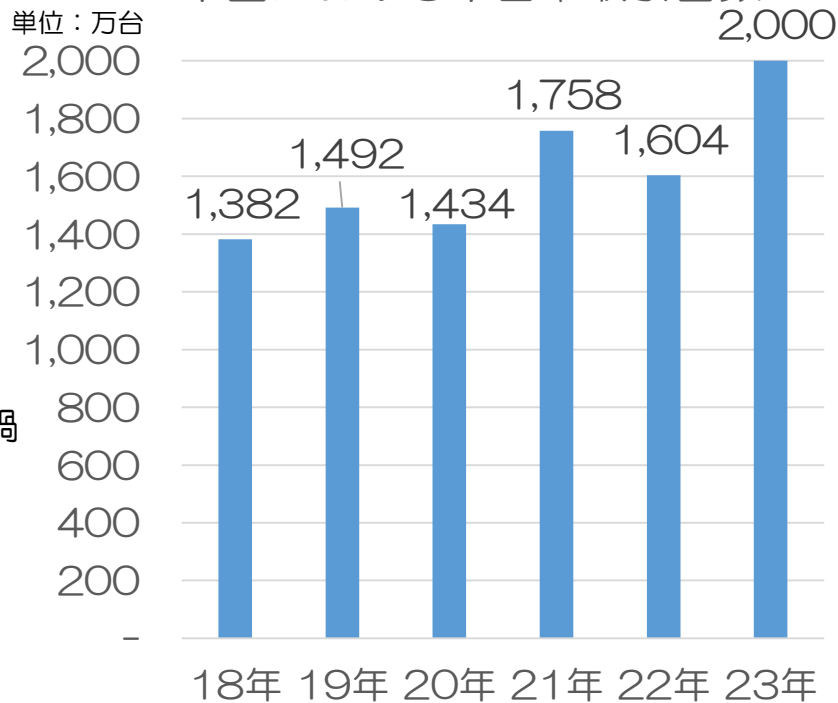
単位：百万元

陸友物流の売上高推移



単位：万台

中国における中古車取引台数



出典：中国自動車流通協会（CADA）

- 直近で東風日産向け売上高が約80%を占める陸友物流において、以下の活動を推進することで事業ポートフォリオの安定化およびEV車輸送のノウハウ蓄積を図る。

<新車>

→日米欧ブランドの営業拡大、EV車輸送の拡大。

<中古車>

→大手中古車プラットフォームとの協業による中古車輸送参入検討。

ご清聴ありがとうございました。



株式会社 ゼロ