



ZERO

2020年6月期 上半期
決算説明会資料
(2019年7月~2019年12月)

2020年2月21日
株式会社ゼロ

◆ 本日の内容

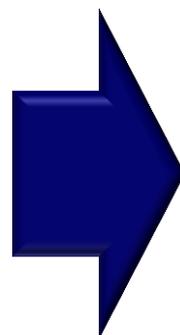
① 2020年6月期 上半期の振り返り

- 2020年6月期 上半期の主な出来事
- 2020年6月期 上半期の業績概要と分析

② 2020年6月期 通期の業績予想

- 2020年6月期 通期の展望
- 働き方改革に向けて

上半期の主な出来事 ① 新元号の幕開け



比較項目	平成元年(1989年)	令和元年(2019年)
日本のGDP、日経平均株価	388.2兆円、38,915円	534.3兆円、23,657円
日本の人口	12,361万人	12,644万人
高齢化率と出生率	12.1%、1.57	28.1%、1.42
消費税率	3% (平成元年4月1日)	10% (令和元年10月1日)
新車販売台数 (内：登録車、軽自動車)	726万台 (556万台、170万台)	520万台 (329万台、191万台)
登録車ランキングトップ3	カローラ、マークII、クラウン	プリウス、ノート、シエンタ
日産GT-Rの価格	450万円～ (R32)	1,100万円～ (R35)
流行語	オバタリアン、ケジメ 24時間タタカエマスカ	ONE TEAM、免許返納 後悔などあろうはずがない

2019年

7月

8月

9月

10月

11月

12月

イベント

★ 即位礼
正殿の儀

★ ラグビー
W杯

★ 東京
モーターショー

★ 台風
15号

★ 台風
19号

自動車業界

- トヨタとSUBARU&スズキとの資本提携
- FCAとPSAの対等合併
- いすゞとVOLVOの業務提携、いすゞによるUDトラックスの買収
- 東京モーターショー来場者数 約130万人
- 東京モーターショーにおけるCASE/MaaS関連の展示
e-palette、e-care、e-4me、Micro palette 他
- カルロス・ゴーンの日本出国

上半期の振り返り ① 国内自動車総市場動向

2019年	1-3月	前年比	4-6月	前年比	1-6月	前年比
国内登録車	759千台	▲2.1%	588千台	+2.3%	1,347千台	▲0.2%
国内軽自動車	561千台	▲0.2%	457千台	+4.4%	1,018千台	+1.8%
輸入車	77千台	▲2.2%	72千台	▲1.5%	149千台	▲1.8%
トラック・バス	131千台	+5.1%	108千台	+2.0%	239千台	+3.7%
新車合計	1,528 千台	▲0.8%	1,225 千台	+2.8%	2,753 千台	+0.8%
中古車合計	1,967 千台	+0.2%	1,673 千台	±0.0%	3,640 千台	+0.1%

2019年	7-9月	前年比	10-12月	前年比	7-12月	前年比
国内登録車	680千台	+7.3%	495千台	▲17.8%	1,175千台	▲4.9%
国内軽自動車	505千台	+8.0%	387千台	▲15.2%	892千台	▲3.4%
輸入車	80千台	+4.8%	70千台	▲13.4%	150千台	▲4.6%
トラック・バス	131千台	+15.8%	93千台	▲14.5%	224千台	+0.9%
新車合計	1,396 千台	+8.1%	1,045 千台	▲16.3%	2,442 千台	▲3.9%
中古車合計	1,720 千台	+6.9%	1,627 千台	▲4.5%	3,347 千台	+1.0%

- 増税前の駆け込み需要は前回より小規模であったものの、その反動は大きく、また2020年初めに控えている各社の新型車発売とサポカー補助金を見据えた買い控えも影響した結果、10-12月が大きく落ち込み、7-12月は前年比で▲3.9%、1-12月でも前年比で▲1.5%となった。

上半期の振り返り ② 上半期の業績概要

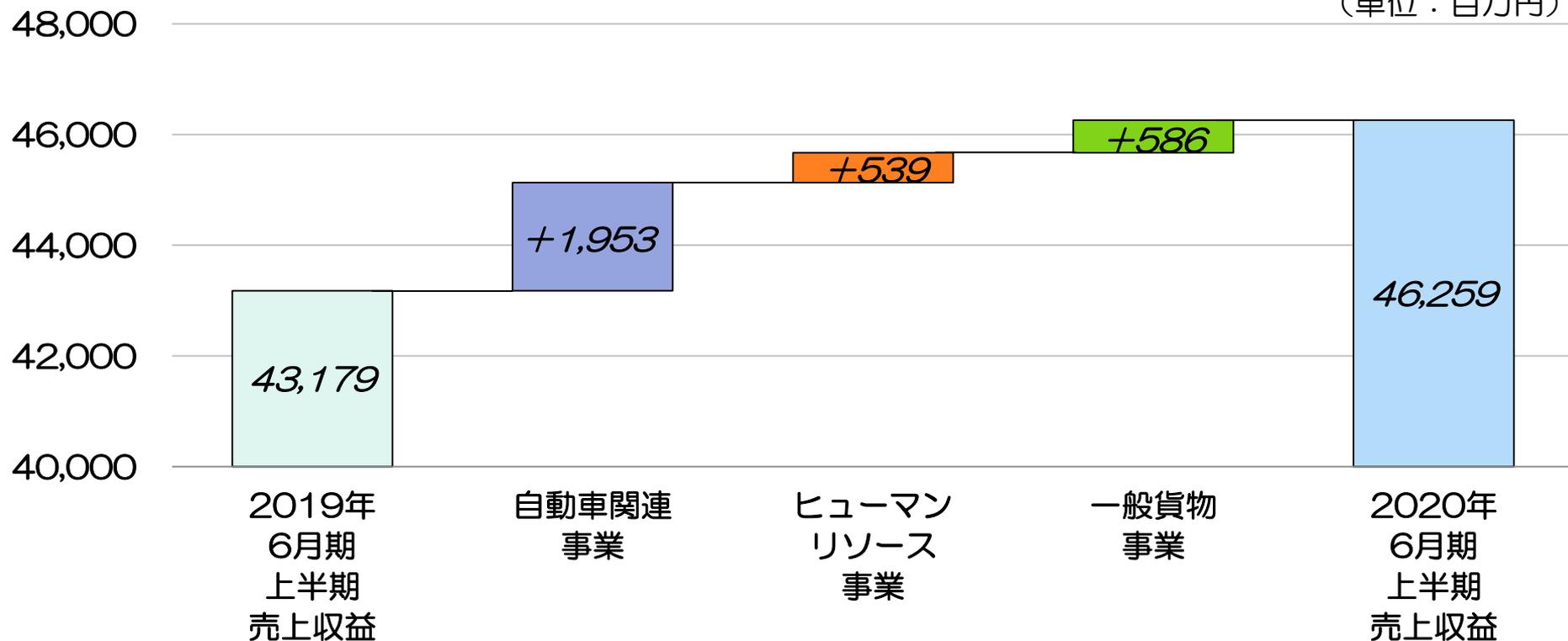
(単位：百万円)	2019年6月期 上半期実績	2020年6月期 上半期実績	前年差	前年比
売上収益	43,179	46,259	+3,080	107.1%
営業利益 (営業利益率)	764 (1.8%)	2,101 (4.5%)	+1,337	274.8%
税引前利益	741	2,114	+1,373	285.3%
親会社株主に 帰属する当期利益	▲45	1,347	+1,392	—
基本的1株あたり 当期利益	▲2.75円	80.73円	+83.48円	—

	2019年 6月期 第1四半期	2020年 6月期 第1四半期	前年差	前年比
売上収益	20,939	22,931	+1,992	109.5%
営業利益 (営業利益率)	351 (1.7%)	1,217 (5.3%)	+866	346.5%
当期利益	23	803	+780	—

	2019年 6月期 第2四半期	2020年 6月期 第2四半期	前年差	前年比
売上収益	22,240	23,328	+1,088	104.9%
営業利益 (営業利益率)	413 (1.9%)	884 (3.8%)	+471	214.0%
当期利益	▲68	544	+612	—

上半期の振り返り ③ 上半期の業績分析（売上収益）

（単位：百万円）



自動車関連事業 31,133 → 33,086

- 車両輸送事業における受託台数の増加および料金改定効果による増収 +1,650
- 中古車輸出事業における増収 +550
- 自動車周辺事業における減収 ▲250

ヒューマンリソース事業 9,268 → 9,808

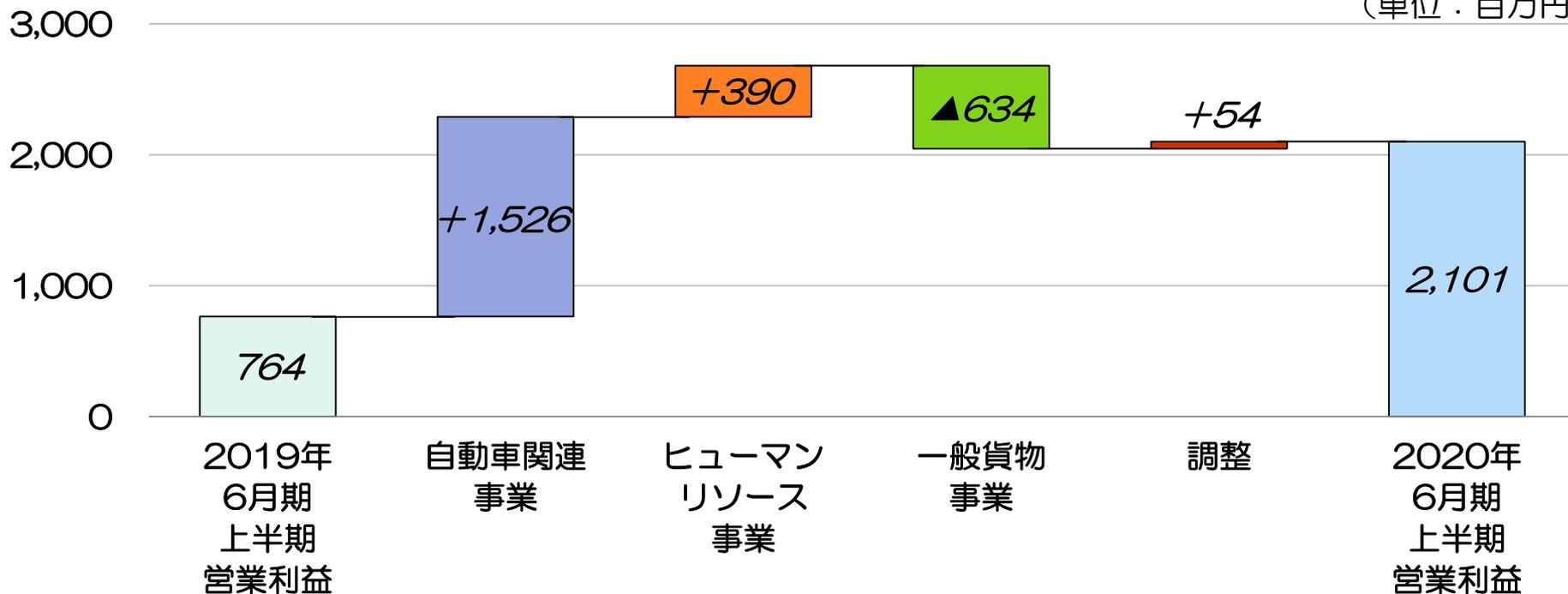
- 送迎事業における増収 +270
- 派遣事業における増収 +70
- 空港関連人材事業における増収 +200

一般貨物事業 2,777 → 3,364

- 運輸、倉庫事業における増収 +80
- 港湾荷役事業における増収 +10
- CKD事業における増収 +500

上半期の振り返り ④ 上半期の業績分析（営業利益）

（単位：百万円）



自動車関連事業

1,314 → 2,840

- 車両輸送事業の受託台数増加 / 料金改定効果 / ブロック会社の損益改善活動 +1,350
- 中古車輸出事業の増収に伴う増益 +30
- 自動車周辺事業の減収に伴う減益 ▲100
- 輸送機材の減価償却期間見直し +150
- 燃料単価の下落 +100

一般貨物事業

374 → ▲259

- 運輸、倉庫事業の増収に伴う増益 +20
- 港湾荷役事業の減益（商品構成差） ▲40
- CKD事業の立ち上げに関わる費用 ▲610

ヒューマンリソース事業

113 → 504

- 売上高増加に伴う増益 +40
- 昨年度の一過性求人広告費用からの回復 +290
- 経費削減 +60

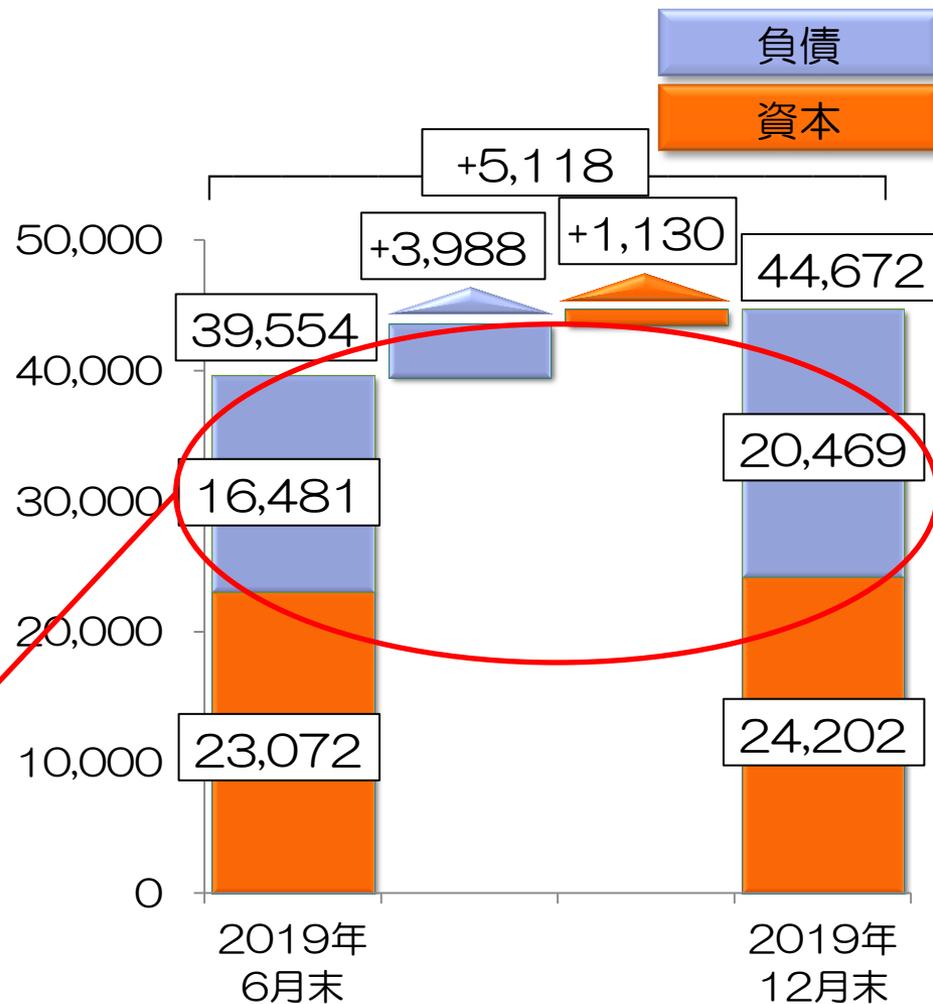
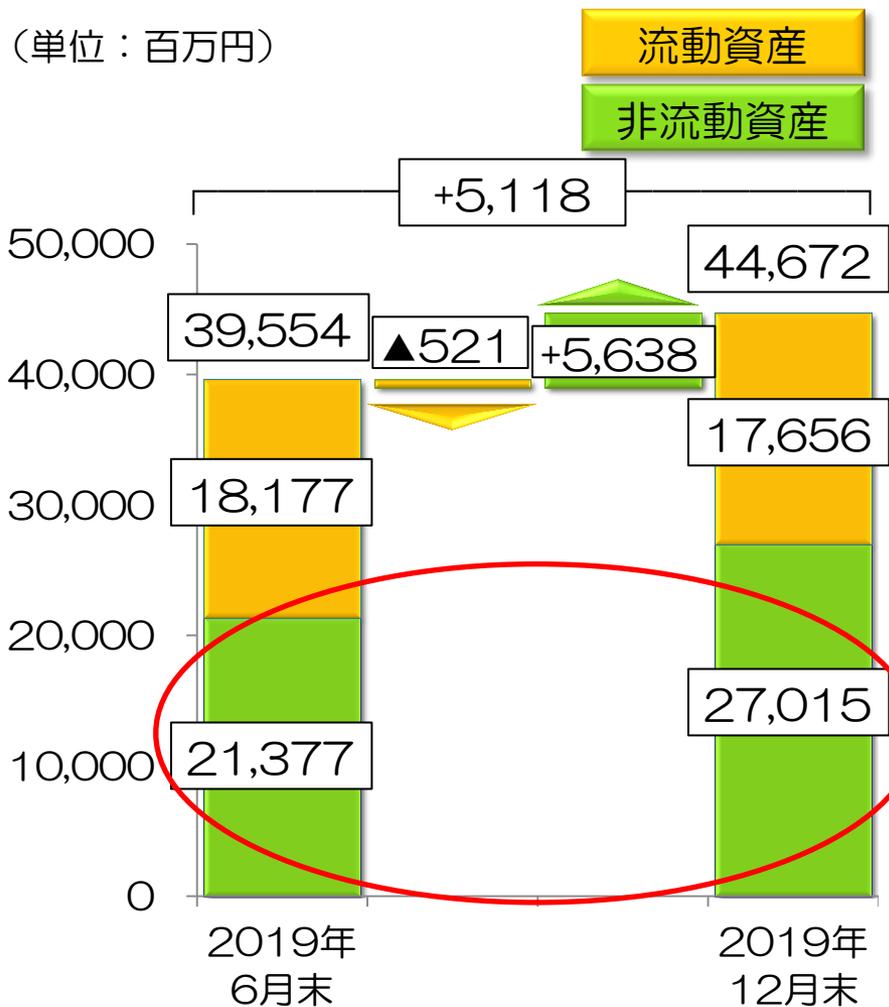
調整

▲1,037 → ▲982

- 一般管理費減少 +50

上半期の振り返り ⑤ 上半期の業績分析 (B/S)

(単位：百万円)



- 流動資産：営業債権の減少
- 非流動資産：有形固定資産*の増加

- 負債：リース債務*の増加
- 資本：利益剰余金の増加

*IFRS16号（新リース基準）適用により、主に不動産賃貸借契約について、一定期間の賃借料総額相当分（計4,624百万円）を使用権資産（非流動資産）/リース債務（負債）として、バランスシートに計上

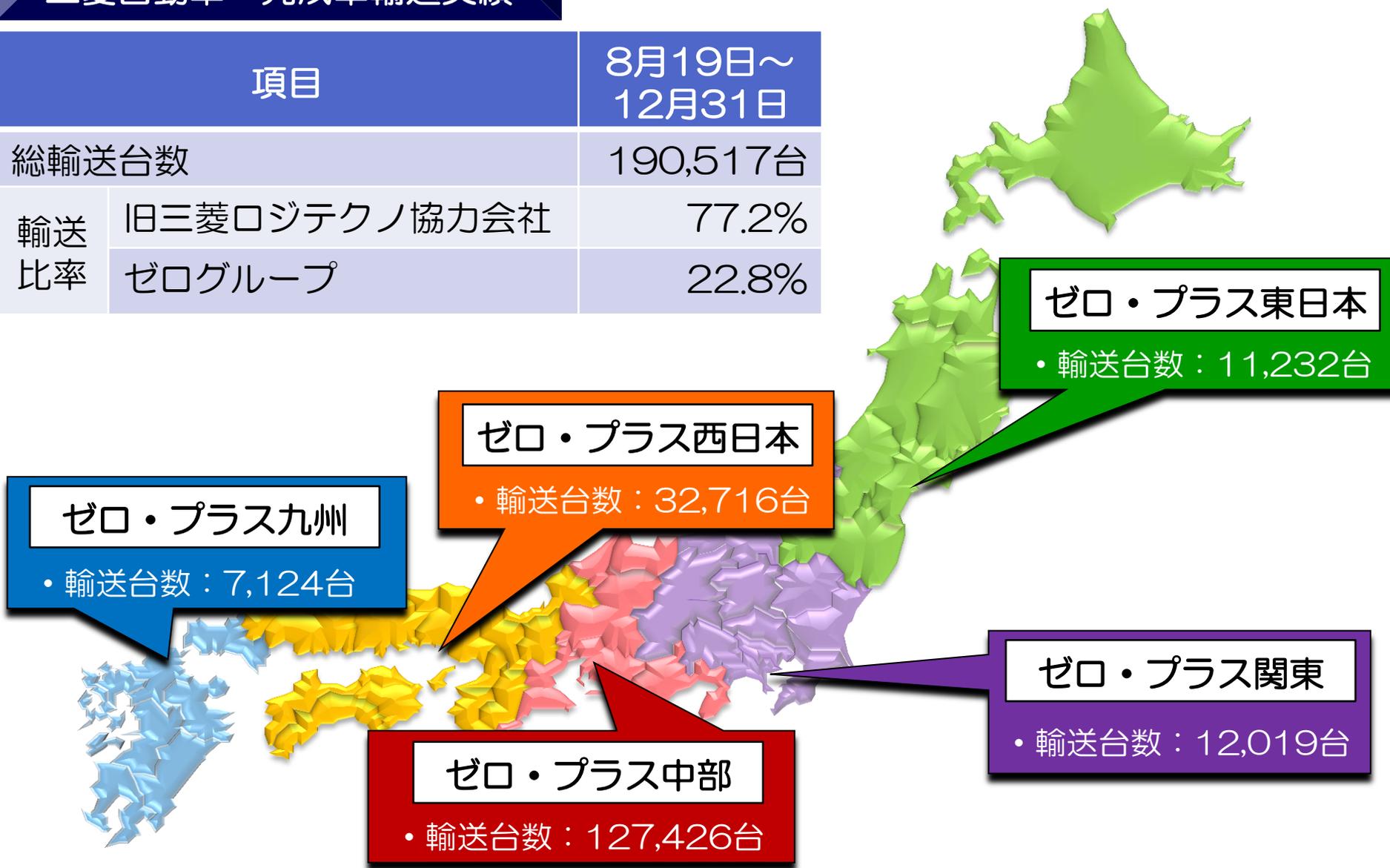
上半期の振り返り ⑥ 上半期の業績分析 (C/F)

(単位：百万円)

	2019年 6月期 上半期	2020年 6月期 上半期	増減額	コメント
営業CF	▲546	+3,097	+3,639	
四半期利益	▲44	+1,353	+1,397	四半期利益の増加
減価償却費および償却費	+835	+2,067	+1,232	IFRS16号 適用影響
その他	▲1,337	▲323	+1,014	営業債権の減少
投資CF	▲1,145	▲928	+217	
有形固定資産等の取得	▲1,120	▲828	+292	
その他	▲25	▲100	▲75	
財務CF	276	▲2,025	▲2,301	
短期借入金の増加	+1,000	+7	▲993	
リース負債の返済	0	▲1,601	▲1,601	IFRS16号 適用影響
その他	▲724	▲431	+293	

三菱自動車 完成車輸送実績

項目		8月19日～ 12月31日
総輸送台数		190,517台
輸送 比率	旧三菱ロジテクノ協力会社	77.2%
	ゼログループ	22.8%



◆ 本日の内容

- ① 2020年6月期 上半期の振り返り
 - 2020年6月期 上半期の主な出来事
 - 2020年6月期 上半期の業績概要と分析

- ② 2020年6月期 通期の業績予想
 - 2020年6月期 通期の展望
 - 働き方改革に向けて

サポカー補助金の概要

- 正式名称：安全運転サポートカー
- 補正予算総額：1,133億円
- 時期：2019年12月23日以降（予算がなくなり次第終了）
- 対象者：65歳以上の高齢運転者

① 「衝突被害軽減ブレーキ」および
「ペダル踏み間違い急発進等抑制装置」

種類	金額
新車（登録車）	10万円
新車（軽自動車）	7万円
中古車	4万円

② 「衝突被害軽減ブレーキ」のみ

種類	金額
新車（登録車）	6万円
新車（軽自動車）	3万円
中古車	2万円

③ 「ペダル踏み間違い急発進等抑制装置」の後付

種類	金額
障害物検知機能付き	4万円
障害物検知機能なし	2万円

2020年1月以降の法（制度）改正

- 2020年1月 : SOx規制強化
- 2020年3月 : サポカー補助金 申請開始
- 2020年4月 : 働き方改革関連法に伴う同一労働同一賃金制度の施行
- 2020年4月 : 道路運送車両法改正に伴う特定整備制度の施行
- 2020年4月 : 民法改正
- 2020年6月 : パワハラ防止関連法（労働施策総合推進法）の施行
- 2020年予定 : 道路交通法改正に伴うあおり運転罰則強化
- 2020年予定 : 特殊車両通行許可申請の簡素化
- 2021年11月 : 自動ブレーキの義務化（既存のモデルは2025年12月以降）
- 2024年4月 : 働き方改革関連法の乗務員適用

SOx規制の概要

船舶の排気ガスによる人の健康や環境への影響を抑止するため、海洋汚染防止条約（マルポール条約（MARPOL条約））の改正により、2020年1月1日以降に使用する燃料油中の硫黄分濃度の規制値が従来の3.5質量%以下から0.5質量%以下に。

対策

硫黄分 (質量%)	現在の船用燃料 (2019年12月31日迄)	SOx規制適合油 (2020年1月1日以降)
0.0010 以下	◎ 軽油	◎ 軽油
0.5 以下	◎ LSA重油 (JIS 1種1号)	◎ LSA重油 (0.15以下は主にECA燃料として使用) ◎ LSC重油 新規適合油
2.0 以下	◎ HSA重油 (JIS 1種2号)	⊗ HSA重油 (スクラバーを搭載する場合は使用可能)
3.5 以下	◎ HSC重油 (JIS 2種1号)	⊗ HSC重油 (スクラバーを搭載する場合は使用可能)

図2-1 現在の船用燃料油とSOx規制適合油

出典：国土交通省「IMO 2020年SOx規制内航船と規制適合油」

既存のHSC重油より硫黄分が低く
高価なLSC重油が使用される。

中古車の海上輸送における
放射線量検査の最新状況

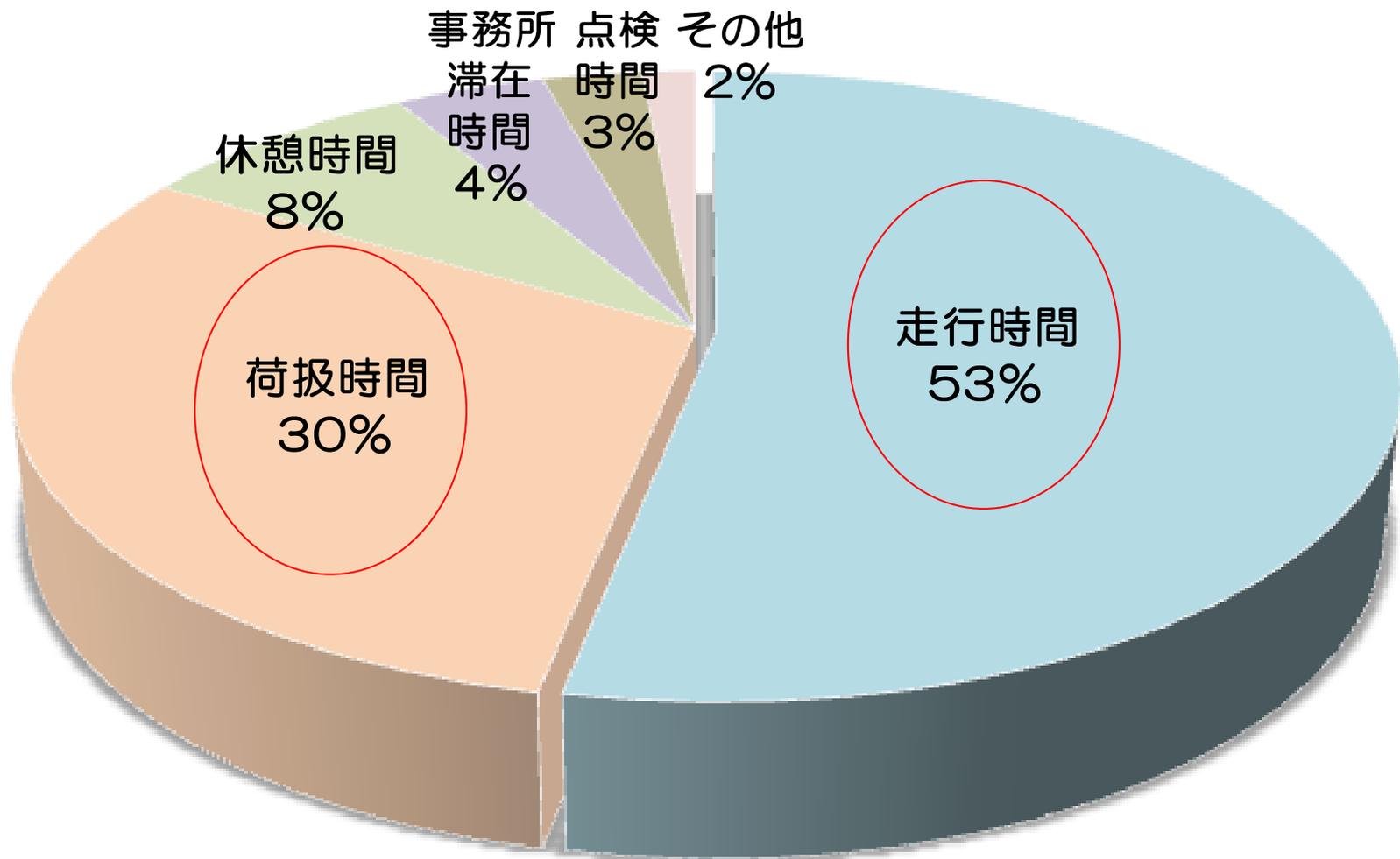
- 2011年8月に輸出向けの外航船、および国内輸送の内航船において、荷主負担で中古車の線量検査義務化。
- 2019年7月に日本港湾協会が線量検査の義務化を撤廃。
- 港湾事業者は「義務化が続いている」という立場で線量検査を継続中（引き続き荷主負担）。

(単位：百万円)

	2020年6月期 業績予想	2019年 7-12月実績	BTG	2019年 1-6月実績
売上収益	95,000	46,259	48,741	47,049
営業利益	4,000	2,101	1,899	2,541
税引前利益	3,980	2,114	1,866	2,553
親会社株主に 帰属する当期利益	2,300	1,347	953	1,702

業績予想の前提

- 新型車発売とサポカー補助金により市場がある程度活性化される予想も、国内の新車販売台数は増税後反動を引きずり、前年を割ると想定。
- 新型コロナウイルスの影響により、国内自動車メーカーに減産のリスクあり。
- 2020年1月より施行されたSOx規制強化による海上運賃の上昇を織り込み。
- 燃料単価は前期より¥10/l程度上昇する想定。
- 働き方改革推進に伴う費用の増加を織り込み。



- 拘束時間の中で、走行している時間が全体の約50%、荷扱いの時間が約30%。
- 車両スタンバイの推進、荷扱い分離などで拘束時間を減らしながら、走行時間を維持・拡大させていくことが働き方改革の肝。

パターンA：トレーラー・トラクター方式



パターンB：貨物積替え方式



パターンC：ドライバー交替方式



出典：国交省 中継輸送の実施に当たって（実施の手引き）

- CASE1：地域ブロック域内におけるドッキング輸送
- CASE2：地域ブロック間を跨るドッキング輸送
- CASE3：ドッキングリレー輸送

CASE 1 :
地域ブロック域内ドッキング輸送



【従来】九州CSC→鹿児島CSC→九州CSC
【以後】九州CSC→熊本デポ←鹿児島CSC

CASE 2 :
地域ブロック間ドッキング輸送



【従来】栃木CSC→名古屋CSC→栃木CSC
【以後】栃木CSC→富士川ISA←名古屋CSC

効果

■ 拘束時間の削減、荷扱い回数の削減、納期の短縮

CASE3：ドッキングリレー輸送（2直）



【従来】 平塚CSC ⇒ 神戸CSC - (一泊) - 神戸CSC ⇒ 平塚CSC <2両>
神戸CSC ⇒ 平塚CSC - (一泊) - 平塚CSC ⇒ 神戸CSC <2両>

【以後】 平塚CSC ⇒ ドッキングエリア ⇒ 平塚CSC <昼・夜>
神戸CSC ⇒ ドッキングエリア ⇒ 神戸CSC <昼・夜>

ドッキングリレー輸送の対象と狙い

- 対象 ⇒ 最大500kmに跨る拠点間輸送
- 狙い ⇒ 拘束時間の短縮、宿泊を伴わない輸送へのシフト、機材稼働率の向上、納期の短縮

働き方改革に向けて ⑤ 具体的な取り組み事例

ドッキング輸送の推進

- CASE 1 :
地域ブロック域内ドッキング輸送
 - 関東：追浜←高坂SA→新潟
 - 九州：福岡←熊本デポ→鹿児島
- CASE 2 :
地域ブロック間ドッキング輸送
 - 関東・中部：栃木←富士川SA→名古屋
- CASE 3 : ドッキングリレー輸送の検討

中継地の新規設立

- ドッキング輸送の拠点、および難輸送地域への対応
 - 東日本：山形デポ
 - 中部：鈴鹿デポ、岐阜デポ
 - 西日本：鳥取デポ、高知デポ
- ※検討中のデポも含む

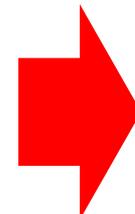
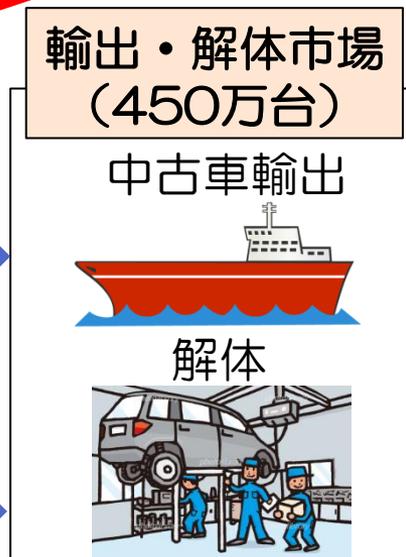
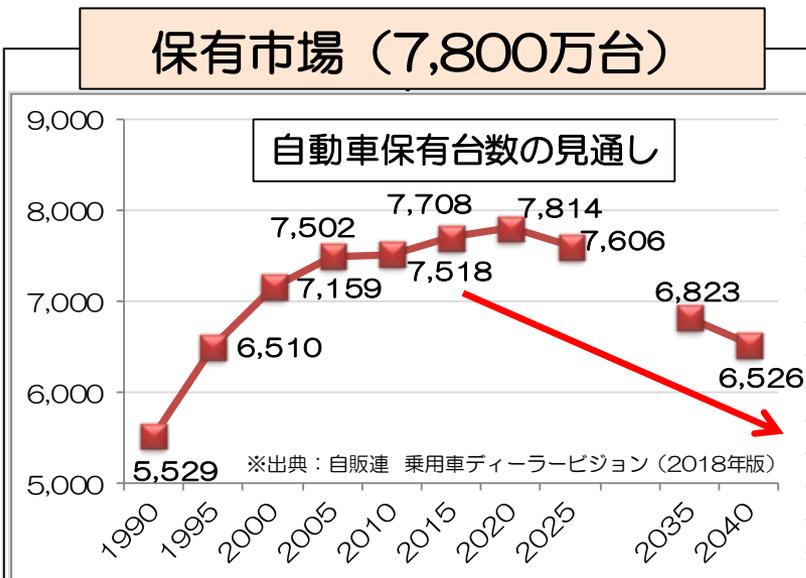
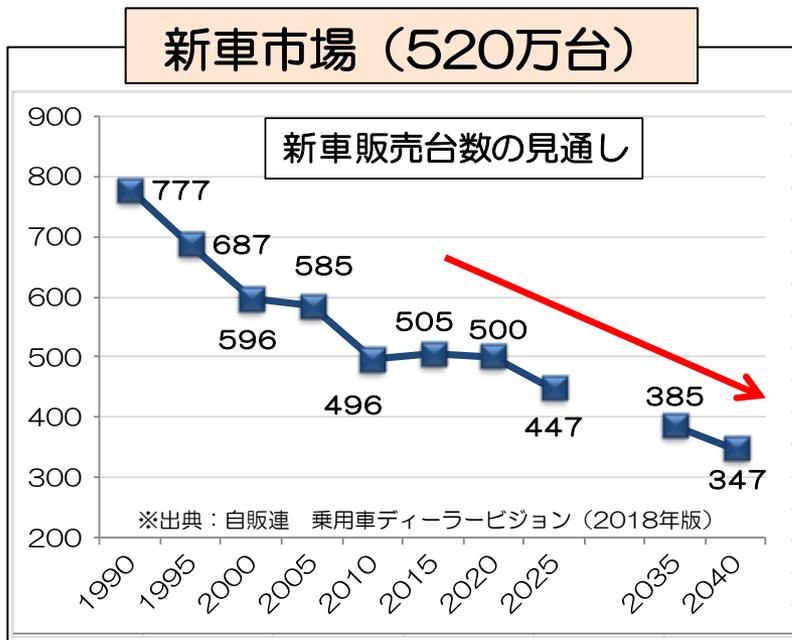
スタンバイ活動の推進

- 関東：USS東京（野田CSC）、西東京CSC
- 西日本：神戸CSC
- その他のオークション会場におけるスタンバイ活動の検討

※スタンバイ活動とは、キャリアカーに載せる車両をあらかじめ並べておくこと

その他

- 21時間運行の検討
（陸上輸送における長距離定期便）
- 2直体制の拡大
（店舗における夜間搬入許可取得）
- IT点呼の推進
（事業所と車庫地が離れている拠点）



2018-20年中期計画の
基本方針



2021-23年中期計画策定に
向けた準備キーワード



ZERO to 60th
TOWARD 2021
はこぶ つながる 皆様とともに!