



ZERO

2023年6月期
決算説明会資料
(2022年7月~2023年6月)

2023年8月28日
株式会社ゼロ 代表取締役社長
北村 竹朗

◆ 目次

① 2023年6月期の振り返り

- 2023年6月期の国内自動車総市場
- 2023年6月期の業績概要と業績分析

② 2024年6月期の展望

- 2024年6月期の業績予想とその前提
- 物流の2024年問題に対するチャレンジ

終わりに

◆ 目次

① 2023年6月期の振り返り

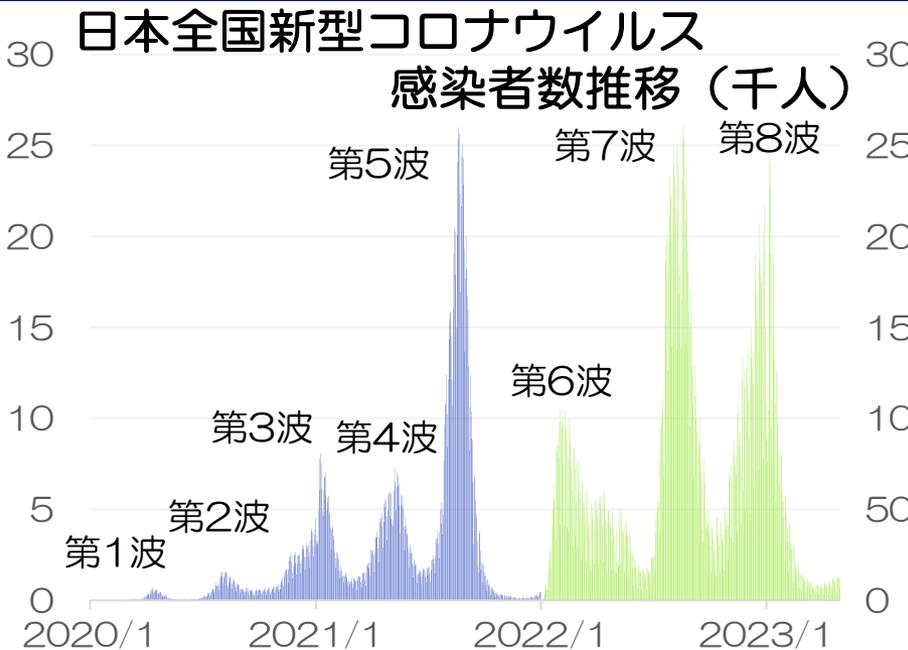
- 2023年6月期の国内自動車総市場
- 2023年6月期の業績概要と業績分析

② 2024年6月期の展望

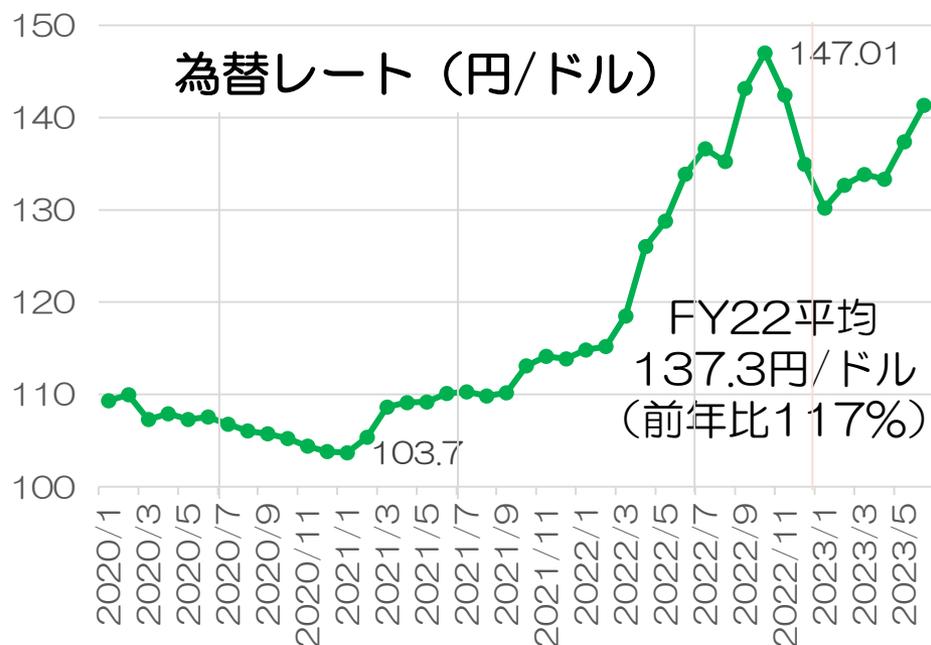
- 2024年6月期の業績予想とその前提
- 物流の2024年問題に対するチャレンジ

終わりに

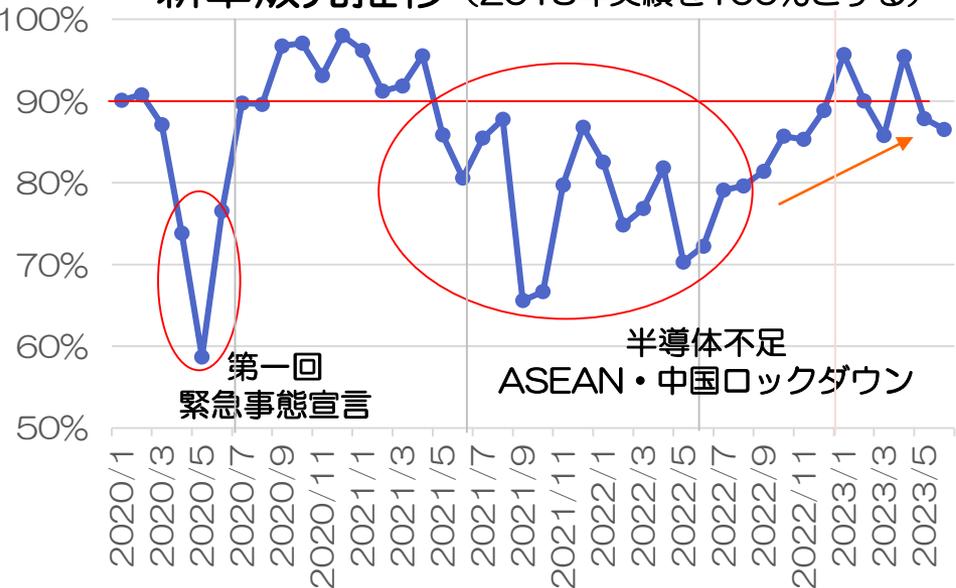
日本全国新型コロナウイルス感染者数推移 (千人)



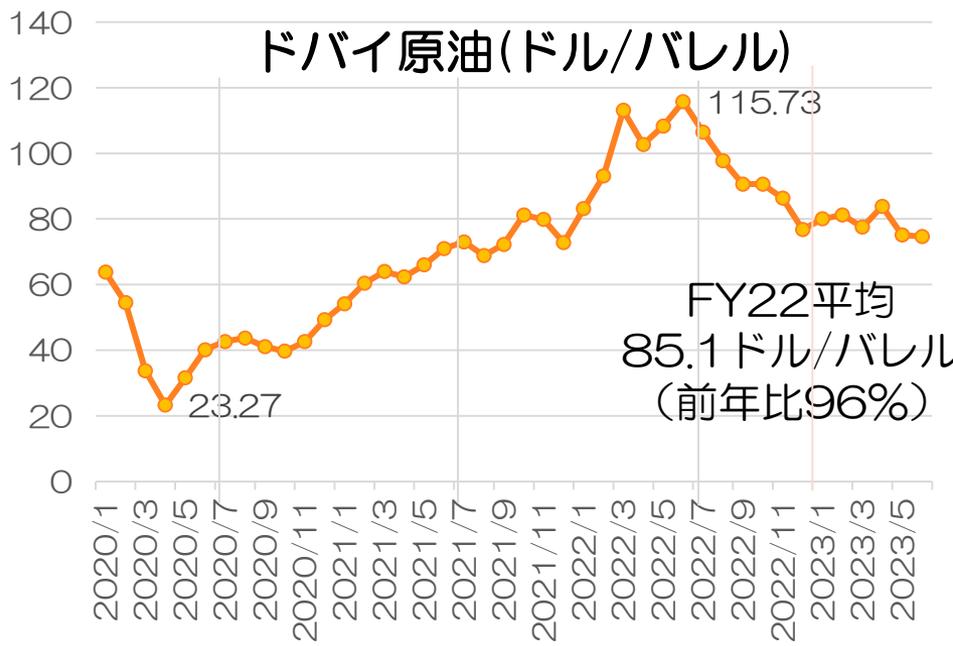
為替レート (円/ドル)

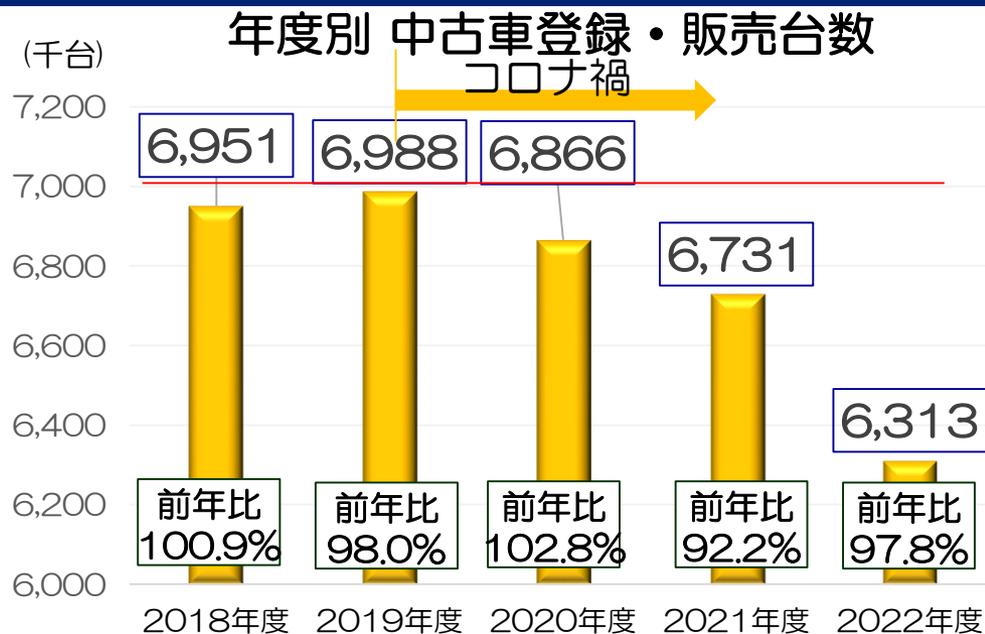
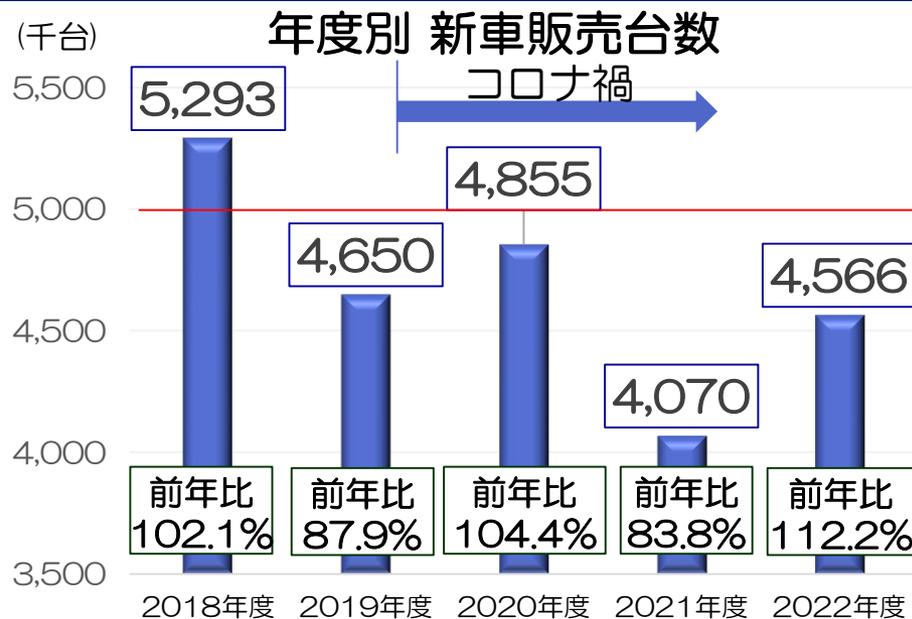


新車販売推移 (2018年実績を100%とする)



ドバイ原油(ドル/バレル)





年度別中古車輸出データ

| 順位 | 国名 | 輸出台数 | 前年比 |
|----|----------|---------|------|
| 1 | ロシア | 258,896 | 157% |
| 2 | アラブ首長国連邦 | 176,641 | 138% |
| 3 | ニュージーランド | 93,432 | 99% |
| 4 | タンザニア | 75,061 | 106% |
| 5 | ケニア | 58,983 | 84% |
| 6 | チリ | 57,461 | 73% |
| 7 | モンゴル | 51,242 | 83% |
| 8 | タイ | 45,387 | 156% |
| 9 | 南アフリカ | 42,462 | 113% |
| 10 | マレーシア | 36,497 | 132% |

年度別AA関連データの推移

| 項目 | 20年度 | 21年度 | 22年度 |
|-----|---------|---------|---------|
| 単価 | 599千円 | 688千円 | 748千円 |
| 前年比 | 112.4% | 114.9% | 108.7% |
| 出品数 | 6,722千台 | 6,378千台 | 7,213千台 |
| 成約数 | 4,578千台 | 4,375千台 | 4,698千台 |
| 成約率 | 68.1% | 68.6% | 65.1% |

(出典：自工会、自販連、全軽自協、グーネット自動車流通)

◆ 目次

① 2023年6月期の振り返り

- 2023年6月期の国内自動車総市場
- 2023年6月期の業績概要と業績分析

② 2024年6月期の展望

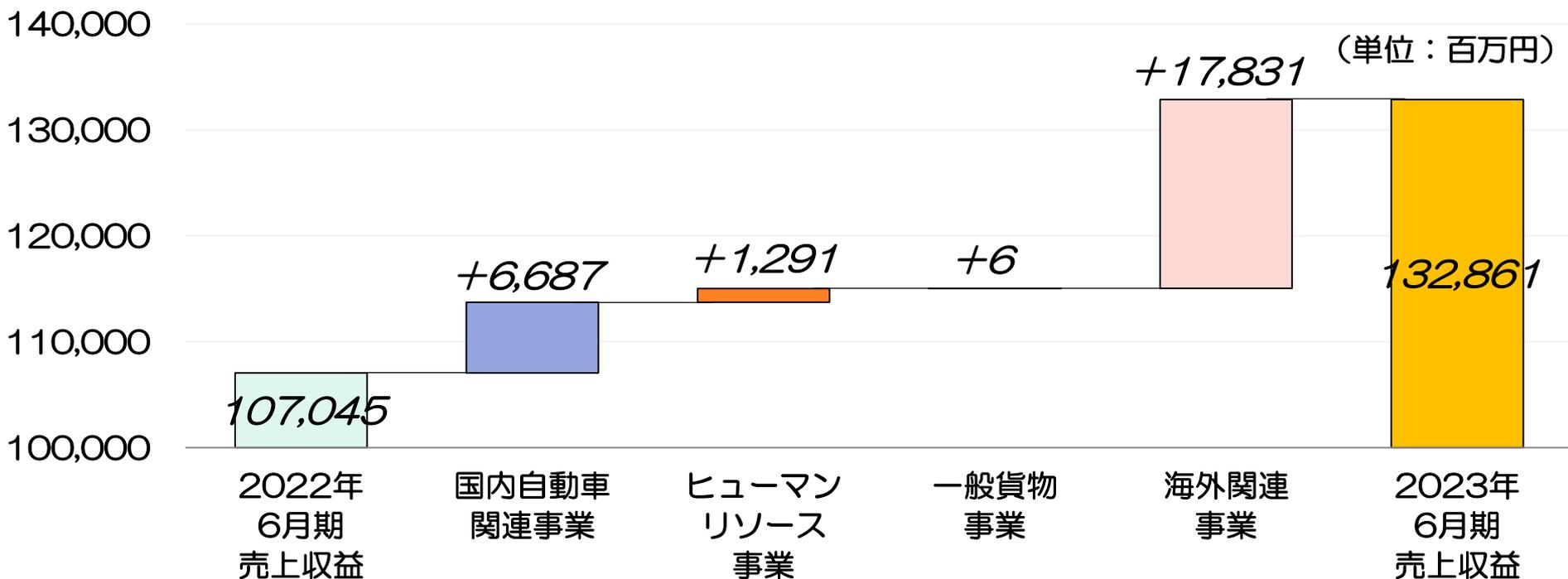
- 2024年6月期の業績予想とその前提
- 物流の2024年問題に対するチャレンジ

終わりに

| (単位：百万円) | 2021年 6月期 実績 | 2022年 6月期 実績 | 2023年 6月期 実績 | 前年実績 との差異 | 2023年 6月期 業績予想 |
|----------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------|----------------------|
| 売上収益 | 92,171 | 107,045 | 132,861 | +25,816 | 119,000 |
| 営業利益 (営業利益率) | 5,332 (5.8%) | 3,912 (3.7%) | 5,074 (3.8%) | +1,162 | 4,300 (3.6%) |
| 税引前利益 | 5,373 | 3,947 | 5,080 | +1,133 | 4,300 |
| 親会社の所有者に 帰属する当期利益 | 3,626 | 2,535 | 3,437 | +902 | 2,700 |
| 親会社の所有者に 帰属する持分 | 28,280 | 30,067 | 33,285 | +3,218 | - |
| ROE ※ | 13.6% | 8.7% | 10.9% | +2.2% | - |
| 基本的1株あたり 当期利益 | 216.55円 | 150.91円 | 203.96円 | +53.05円 | 163.31円 |
| 年間配当金 | 54.10円 | 37.70円 | 51.00円 | +13.30円 | 40.80円 |

※ROE = $\frac{\text{親会社の所有者に帰属する当期利益}}{\text{親会社の所有者に帰属する持分 (当該期とその前期の平均値)}}$

2023年6月期の業績概要と業績分析 ② 業績分析（売上収益）



国内自動車関連事業 51,482 → 58,169

- 車両輸送事業における増収 +6,200
- 自動車周辺事業における増収 +500

ヒューマンリソース事業 19,330 → 20,621

- 送迎事業における増収 +800
- 人材サービス事業における増収 +500

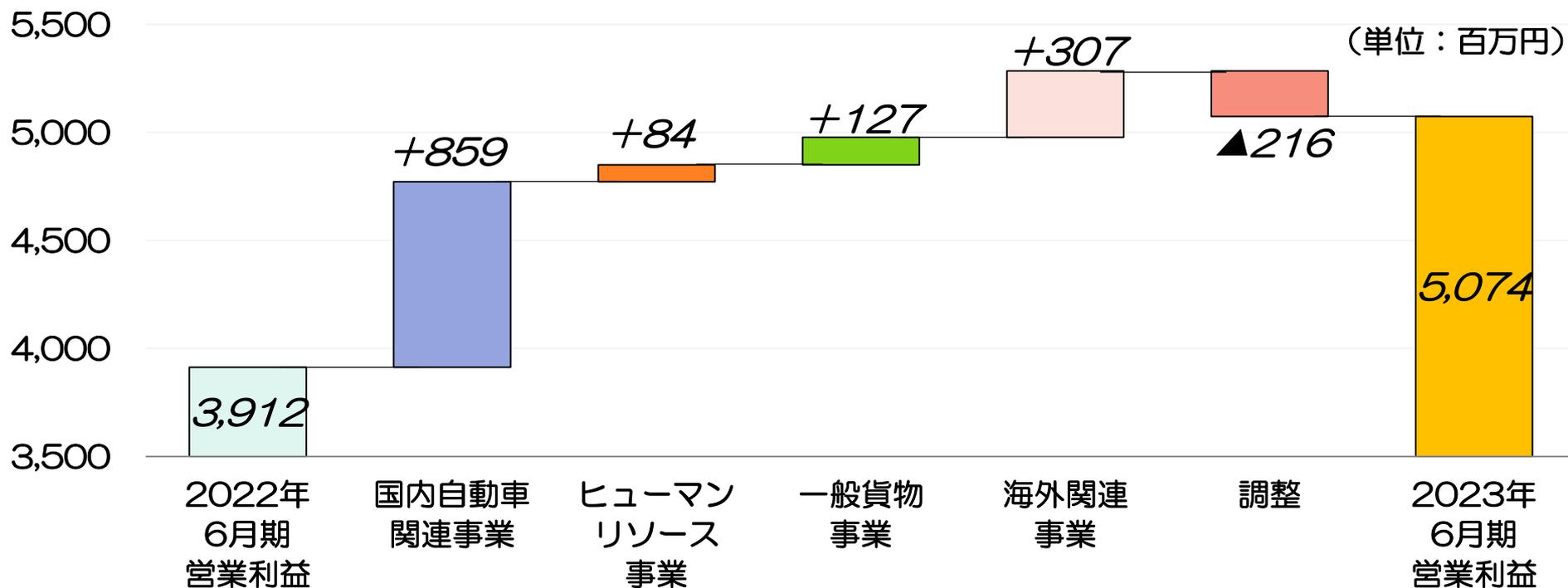
一般貨物事業 6,423 → 6,429

- 運輸・倉庫事業における増収 ▲400
- 港湾荷役事業における増収 +400

海外関連事業 29,809 → 47,641

- 中古車輸出事業における増収 +17,500
- CKD事業における増収 +100
- 陸友物流における増収 +200

2023年6月期の業績概要と業績分析 ③ 業績分析（営業利益）



国内自動車関連事業 4,202 → 5,062

- 車両輸送事業における増益 +820
- 自動車周辺事業における増益 +40

ヒューマンリソース事業 666 → 750

- 増収に伴う増益 +80

一般貨物事業 1,060 → 1,187

- 運輸・倉庫事業における減益 ▲80
- 港湾荷役事業における増益 +210

海外関連事業 184 → 492

- 中古車輸出事業における増益 +280
- CKD事業における減益 ▲30
- 中国事業における増益 +60

◆ 目次

① 2023年6月期の振り返り

- 2023年6月期の国内自動車総市場
- 2023年6月期の業績概要と業績分析

② 2024年6月期の展望

- 2024年6月期の業績予想とその前提
- 物流の2024年問題に対するチャレンジ

終わりに

| (単位：百万円) | 2023年 6月期 実績 | 2024年 6月期 業績予想 | 前年差 | 前年比 |
|----------------------|--------------------|----------------------|---------|--------|
| 売上収益 | 132,861 | 121,000 | ▲11,861 | 91.1% |
| 営業利益 (営業利益率) | 5,074 (3.8%) | 5,200 (4.3%) | +126 | 102.5% |
| 税引前利益 | 5,080 | 5,200 | +120 | 102.4% |
| 親会社の所有者に 帰属する当期利益 | 3,437 | 3,500 | +63 | 101.8% |
| 基本的1株あたり 当期利益 | 203.96円 | 207.64円 | +3.68円 | 101.8% |
| 年間配当金 | 51.00円 | 51.90円 | +0.90円 | 101.8% |

業績予想の前提

- 中古車輸出事業：マレーシアの中古車需要が一服することに伴い、売上収益減少の見通し。
- 車両輸送事業：完成車メーカー各社が受注残を消化すべく増産体制に入り、新車販売台数は増加の見通しも、中古車業界の混乱を考慮。

◆ 目次

① 2023年6月期の振り返り

- 2023年6月期の国内自動車総市場
- 2023年6月期の業績概要と業績分析

② 2024年6月期の展望

- 2024年6月期の業績予想とその前提
- 物流の2024年問題に対するチャレンジ

終わりに

令和6年4月~適用

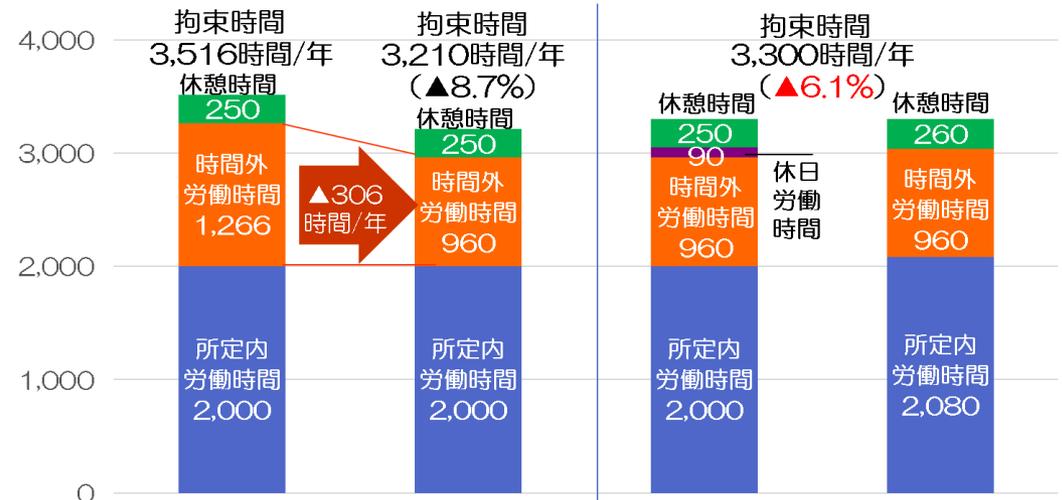
トラック運転者の改善基準告示が改正されます!

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 | 1か月の拘束時間 | 1日の休息期間 |
|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| 改正前(年換算) 3,516時間 改正後 原則: 3,300時間 最大: 3,400時間 | 改正前(月換算) 原則: 293時間 最大: 320時間 改正後 原則: 284時間 最大: 310時間 | 改正前 継続8時間 改正後 継続11時間を基本とし、継続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

| | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| <p>① 所定内労働時間</p> <p>年間260日 × 8時間 = 2,080時間</p> <p>※労働基準法の上限值 週40時間 × 52週 = 2,080時間</p> | <p>② 休憩時間</p> <p>年間260日 × 1時間 = 260時間</p> <p>※労働基準法の上限值 2,080時間 ÷ 8時間 = 260日</p> | <p>③ 時間外労働時間</p> <p>12か月 × 80時間 = 960時間</p> <p>※働き方改革関連法の上限值</p> |
| <p>① 2,080時間 + ② 260時間 + ③ 960時間 = 3,300時間/年</p> | | |
| <p>④ 休日労働時間（法定休日の出勤）</p> <p>年間12日 × 9時間 - 8時間 = 100時間</p> <p>※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</p> | <p>原則) ① 2,080時間 + ② 260時間 + ③ 960時間 = 3,300時間/年</p> <p>最大) 3,300時間 + ④ 100時間 = 3,400時間/年</p> | |



厚生労働省 Ministry of Health, Labour and Welfare <http://www.mhlw.go.jp>

詳しい情報や相談窓口はこちら 厚生労働省 改善基準告示 検索

出典：厚生労働省

ゼロにおける現行の上限拘束時間(250日勤務) 2024年以降の上限拘束時間(休日労働時間を含めない場合) 休日労働時間を含める場合(3,300時間) 所定労働時間を変更する場合(260日勤務)

(ゼログループの基本方針)

<運べなくなるリスク：年間25～30万台>

◆ お客様の輸送依頼をお断りすることなく、全量運び切ることへチャレンジする。

(これまでの取り組み)

<活動の方向性>
乗務員の運転時間を維持・向上させていく。

- 分業等の推進
- デジタル化
- 乗務員カレンダーの変更

- ・ 路上荷役改善
- ・ 多重構造是正
- ・ 繁閑差是正
- ・ 規制緩和

行政

消費者

- ・ 意識改革
- ・ 行動変容
- ・ 適性運賃受容

物流事業者

荷主

- ・ 自助努力
- ・ 共同輸送
- ・ 物流DX/GX

- ・ 商慣行見直し
- ・ 荷役時間削減
- ・ 適性運賃受容

(これからの取り組み)

- ✓ 持続可能な車両輸送業界を実現するためには、物流事業者の自助努力だけでは限界があり、行政・荷主・消費者のご協力が不可欠となる。

#1 物流革新・閣僚会議 2023年3月31日

一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねない (岸田首相)

国土交通省
(物流政策)

経済産業省
(産業政策)

&

一般社団法人
日本陸送協会

一般社団法人
日本自動車工業会

#2 物流革新・閣僚会議 2023年6月2日

荷主企業、物流事業者、消費者の間で、長年定着している構造を改革する必要がある (岸田首相)

(物流業界全体の戦力不足) 2024年度 ▲14%、
2030年度 ▲34%

物流革新に向けた 政策パッケージ

- 荷主、物流事業者、一般消費者の協力による環境整備と総合的対策
- 中長期的に継続して取り組むための枠組みを次期通常国会で法制化

① 商慣行の見直し

- 荷待ち・荷役時間削減
- 多重下請構造の是正
- 適正運賃の収受

- 監視強化 (トラックGメン)
- 改正貨物事業法 (標準的運賃)

② 物流の効率化

- 物流GX、DXの推進
- 各種規制緩和
- 共同輸配送の促進

- 高速道路速度の上限引き上げ
- 特殊車両通行制度の見直し

③ 荷主・消費者の行動変容

- 荷主経営層の意識改革
- 物流改善の公表
- 消費者の意識改革

- 送料無料表示の変更要請
- 再配達削減への財政支援

自助努力

- (運行管理・配車) 乗務員の稼働時間平準化（個人差→物流拠点差→地域差）、新しい配車支援システムの導入による物流の効率化
- (分業・運行体制) 走行時間の維持・向上（分業、ドッキング、事故削減）、DX化による現場・事務作業の負荷軽減
（タブレットによる車両チェック、経費精算システム他）
- (戦力拡大) 自社戦力（乗務員の新規採用・待遇改善&リテンション、人的資本投資促進<大型・牽引免許取得推進など>、機材投資、2直化）、協力会社戦力拡大

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



出典：株式会社ユー・エス・エスのホームページ (<https://www.ussnet.co.jp/>)

物流事業者間の協力

- 空車区間を埋める共同輸送・求貨求車（カーボンニュートラルへの貢献）
- 中古車輸送における内航船の放射線量検査撤廃

輸送効率/収益改善における課題

- 積載車のオーバーハング容認
- 車限令の高さ制限の更なる緩和
- 2軸トレーラー、フルトレーラーへの対応（高速道路料金見直し）
- 高速道路深夜割引の再見直し議論（0-4時 → 22時-5時の走行分のみ）
- 軽油引取税のトリガー条項発動
- 貨物利用運送事業者（水屋）の制限

拘束時間削減に向けた課題

- 年間・月間拘束時間の流動的運用（需要変動に応じた年間協定値内の運用）
- 仮ナンバーの取り付け簡素化（例 前面：ダッシュボード、後面：リアトレイ配置）

運行許可の拡大・簡素化

- 特殊車両通行許可制度の簡素化（申請・許可制 → 届出制、全経路届け出の簡素化）
- ドッキング輸送機材の運行経路拡大（申請以外の経路の走行）
- 仮ナンバー車のETC専用化への対応（ETC端末のポータブル化など）

乗務員確保に向けた課題

- 外国人人材の活用（特定技能1号における「自動車運転業務」の指定）
- 大型・牽引免許取得に対する助成金
- 陸送を担う個人事業主の仮ナンバー取得要件緩和

政策パッケージ ①（商慣行の見直し） ③（荷主・消費者の行動変容）に向けた
車両輸送に関する事項

商慣行の見直し

- 3月にピークを迎える自動車販売・流通の分散化
（車検のタイミング、自動車諸税の課税タイミング、異動&引っ越し）
- 路上荷扱いの是正（自動車販売店に輸送機材が入らないことを起因とする）

荷役・荷待ち時間の是正

（お客様の準備不足） クルマ探し、カギ探し、企業プレート脱着、AA未入金
（長年の商慣行） 付帯作業、検収待ち、書類・伝票不備
（インフラ・設備） 車両置き場の分散

適性運賃の受容

- 費用負担の増加を補う料金改定の実施

◆ 目次

① 2023年6月期の振り返り

- 2023年6月期の国内自動車総市場
- 2023年6月期の業績概要と業績分析

② 2024年6月期の展望

- 2024年6月期の業績予想とその前提
- 物流の2024年問題に対するチャレンジ

終わりに

