



**ZERO**

2024年6月期  
上半期決算説明会  
(2023年7月~2023年12月)

2024年2月26日  
株式会社ゼロ 代表取締役社長  
北村 竹朗

# ◆ 目次

---

## ① 2024年6月期上半期の振り返り

- 2024年6月期上半期の外部環境と国内自動車総市場
- 2024年6月期上半期の業績概要と業績分析

## ② 今後の展望

- 2024年6月期の通期業績予想
- 2024年問題への取り組み

# ◆ 目次

---

## ① 2024年6月期上半期の振り返り

- 2024年6月期上半期の外部環境と国内自動車総市場
- 2024年6月期上半期の業績概要と業績分析

## ② 今後の展望

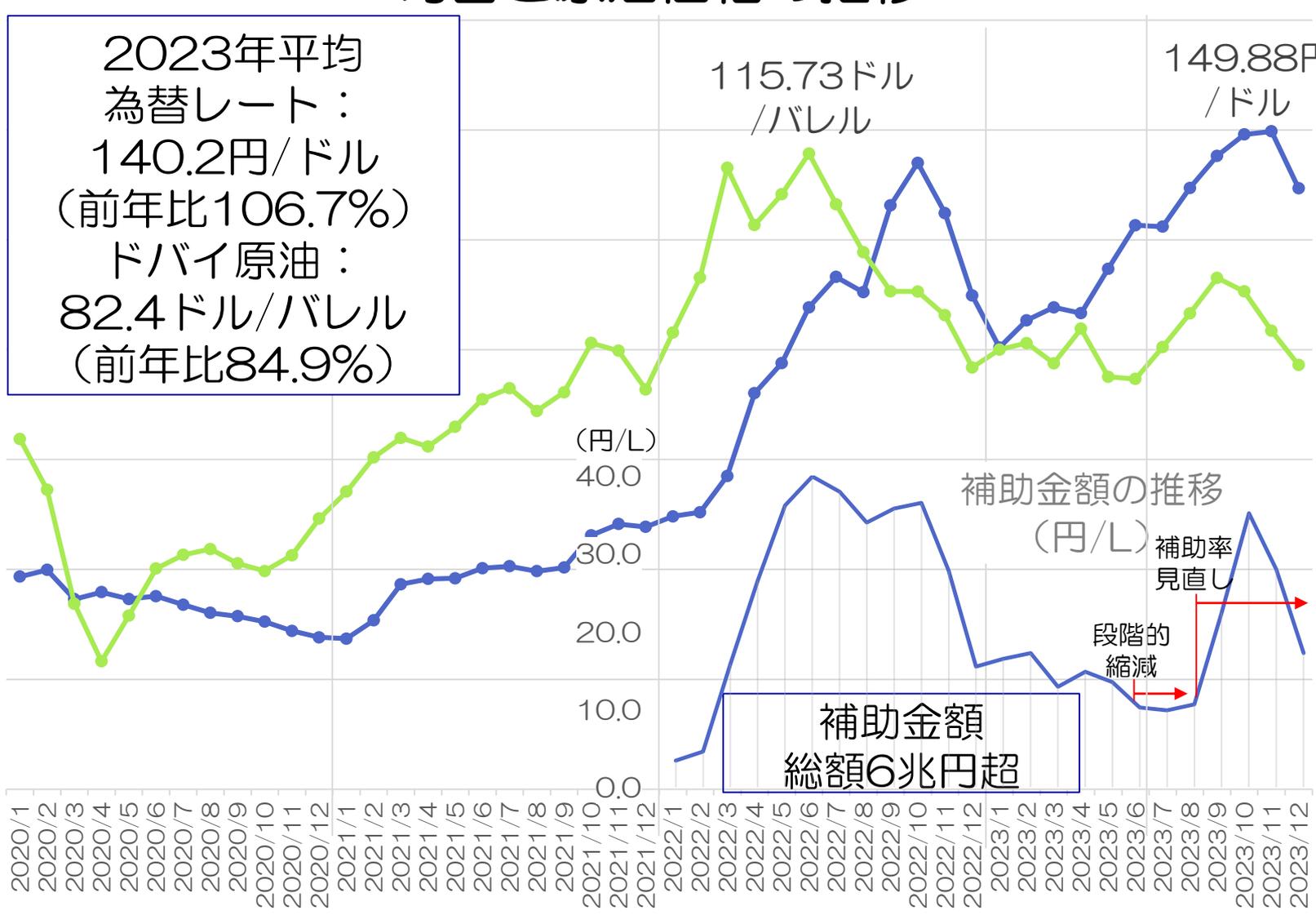
- 2024年6月期の通期業績予想
- 2024年問題への取り組み

(円/ドル)

### 為替と原油価格の推移

(ドル/バレル)

2023年平均  
為替レート：  
140.2円/ドル  
(前年比106.7%)  
ドバイ原油：  
82.4ドル/バレル  
(前年比84.9%)



● 為替レート (円/ドル)

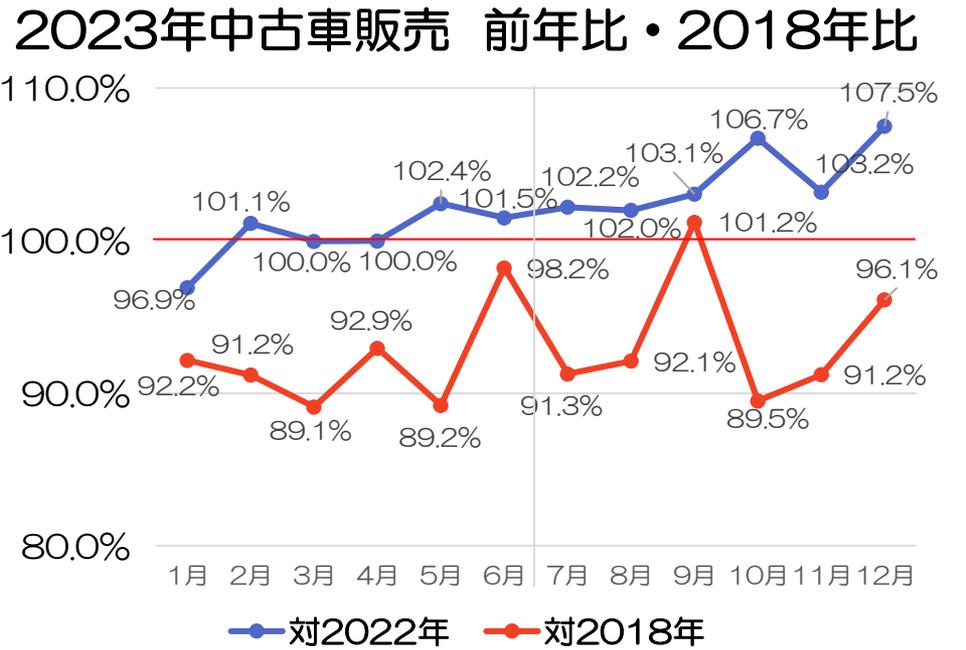
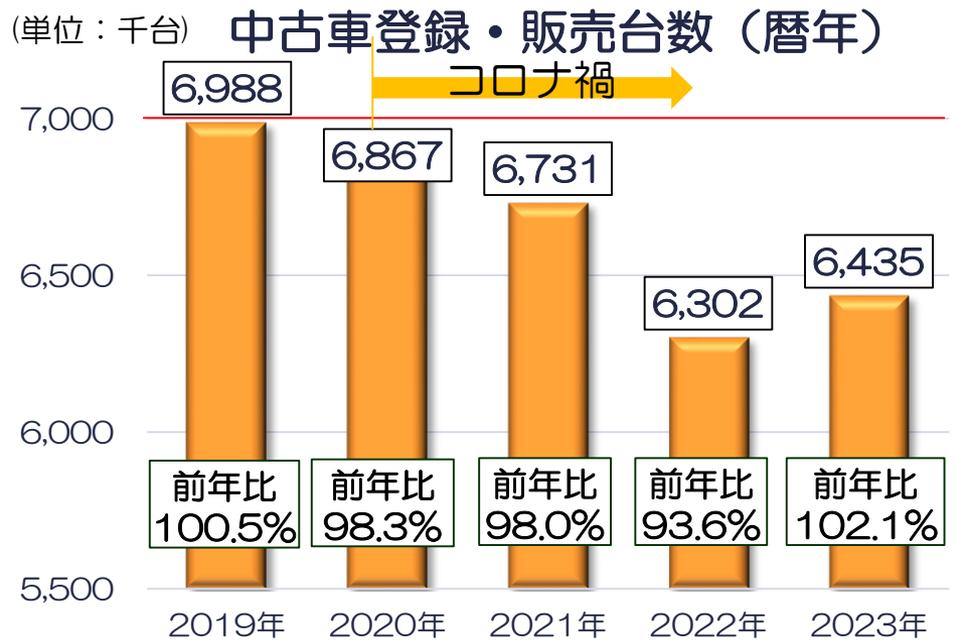
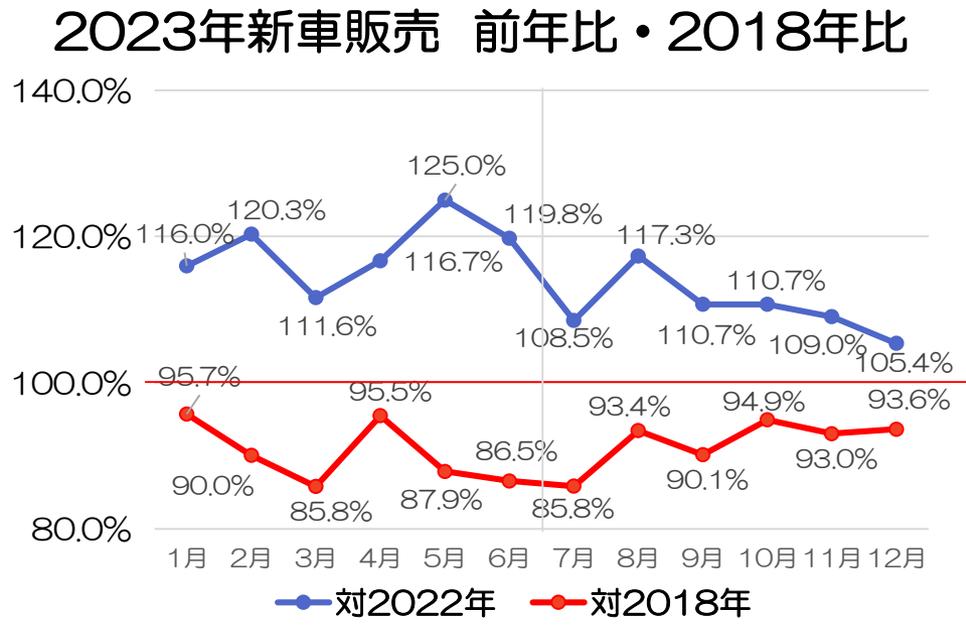
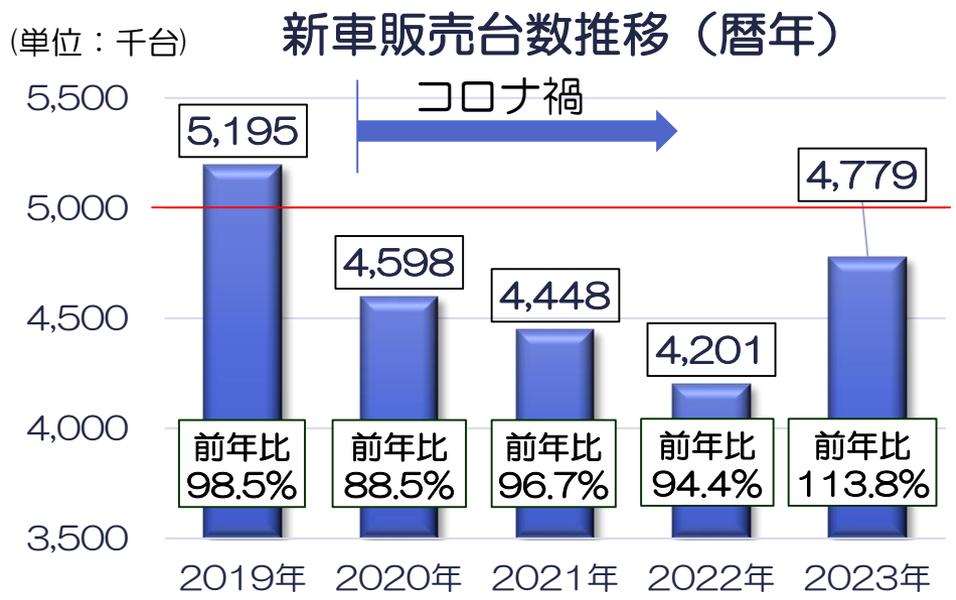
● ドバイ原油 (ドル/バレル)

補助金額  
総額6兆円超

補助金額の推移  
(円/L)

補助率  
見直し

段階的  
縮減

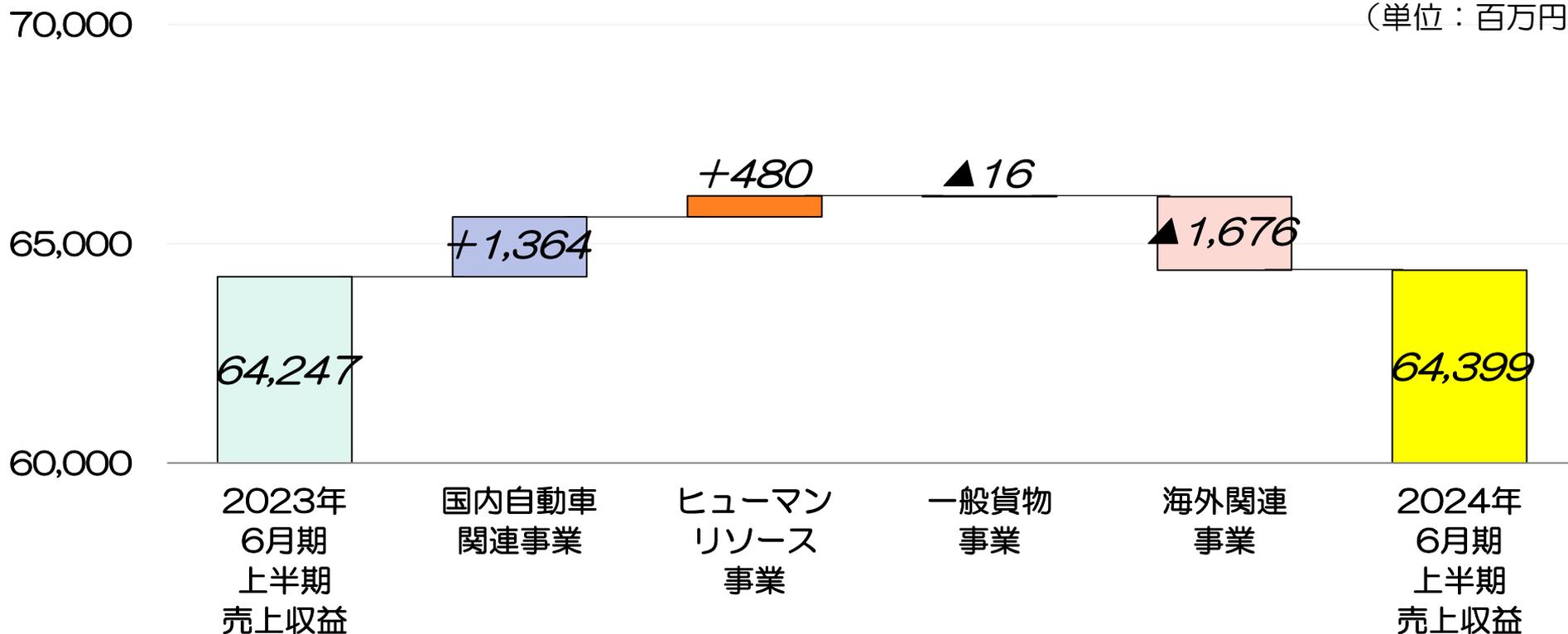


(単位：百万円)	2023年 6月期 上半期実績	2024年 6月期 上半期実績	前年実績 との差異	前年比
売上収益	64,247	64,399	+152	100.2%
営業利益 (営業利益率)	2,143 (3.3%)	2,328 (3.6%)	+185	108.7%
税引前利益	2,141	2,338	+197	109.2%
親会社の所有者に 帰属する当期利益	1,436	1,469	+33	102.3%
基本的1株あたり 当期利益	85.30円	87.04円	+1.74円	102.0%
中間配当金	15.0円	15.0円	±0円	100.0%

■ 売上収益：中古車輸出事業は船枠が限られた影響で減収、中古車業界の混乱の影響を受けるも、自動車市場の回復に伴い車両輸送事業が増収。

■ 営業利益：人件費上昇などのコスト増加によって車両輸送事業とヒューマンリソース事業が減益、新規案件獲得によって一般貨物事業と海外関連事業が増益。

(単位：百万円)



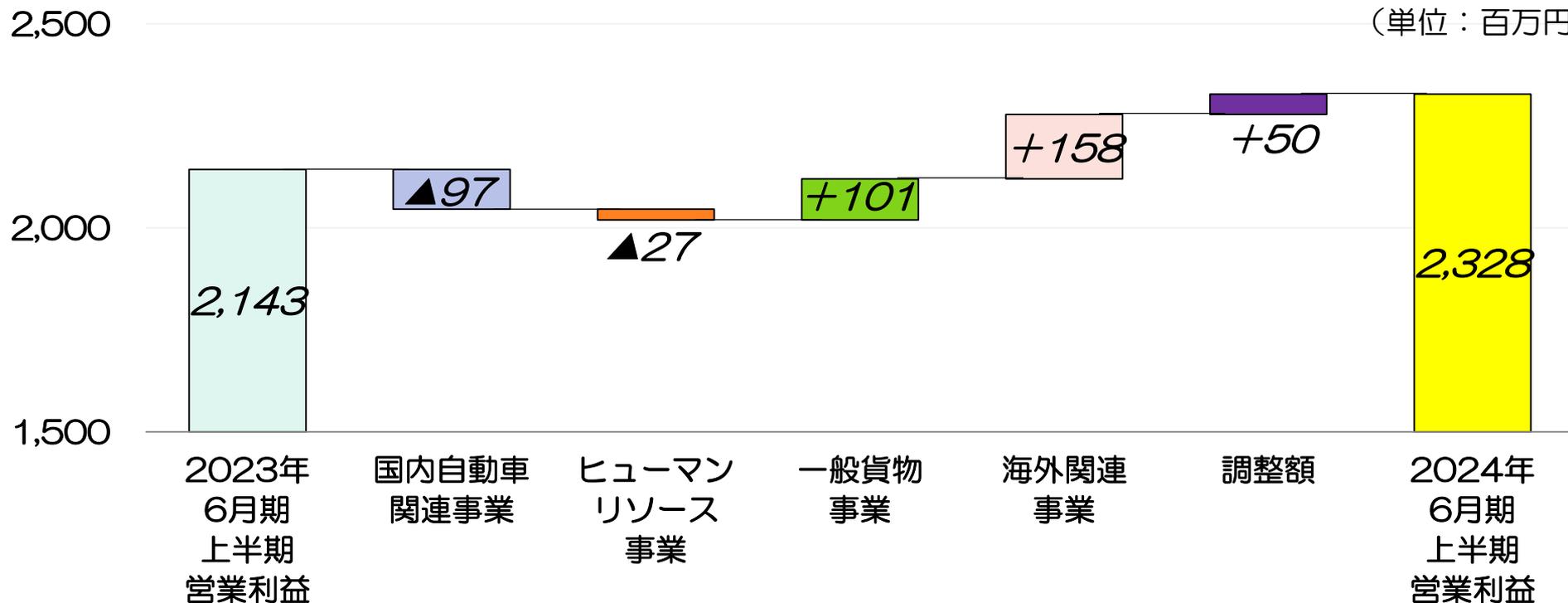
<b>国内自動車関連事業</b>	27,767 → 29,131
➤ 車両輸送事業における増収	+1,160
➤ 自動車周辺事業における増収	+200

<b>一般貨物事業</b>	3,297 → 3,281
➤ 運輸・倉庫事業における減収	▲120
➤ 港湾荷役事業における増収	+100

<b>ヒューマンリソース事業</b>	10,291 → 10,771
➤ 送迎事業における増収	+300
➤ 人材サービス事業における増収	+180

<b>海外関連事業</b>	22,891 → 21,215
➤ 中古車輸出事業における減収	▲1,900
➤ CKD事業における増収	+120
➤ 中国事業における増収	+110

(単位：百万円)



<b>国内自動車関連事業</b>	<b>2,186 → 2,089</b>
------------------	----------------------

- |                 |      |
|-----------------|------|
| ➤ 車両輸送事業における減益  | ▲150 |
| ➤ 自動車周辺事業における増益 | +50  |

<b>ヒューマンリソース事業</b>	<b>366 → 339</b>
--------------------	------------------

- |                   |     |
|-------------------|-----|
| ➤ 新規事業立ち上げ費用・労務費増 | ▲30 |
|-------------------|-----|

<b>一般貨物事業</b>	<b>567 → 668</b>
---------------	------------------

- |                  |      |
|------------------|------|
| ➤ 運輸・倉庫事業の損益     | ±0   |
| ➤ 港湾荷役事業の増益・商品構成 | +100 |

<b>海外関連事業</b>	<b>213 → 371</b>
---------------	------------------

- |                 |     |
|-----------------|-----|
| ➤ 中古車輸出事業における増益 | +20 |
| ➤ CKD事業における増益   | +60 |
| ➤ 中国事業における増益    | +80 |

# ◆ 目次

---

## ① 2024年6月期上半期の振り返り

- 2024年6月期上半期の外部環境と国内自動車総市場
- 2024年6月期上半期の業績概要と業績分析

## ② 今後の展望

- 2024年6月期の通期業績予想
- 2024年問題への取り組み

(単位：百万円)	2024年 6月期 上半期実績	2024年 6月期 通期業績予想	<ご参考> 2023年 6月期 通期実績
売上収益	64,399	121,000	132,861
営業利益 (営業利益率)	2,328 (3.6%)	5,200 (4.3%)	5,074 (3.8%)
税引前利益	2,338	5,200	5,080
親会社の所有者に 帰属する当期利益	1,469	3,500	3,437
基本的1株あたり 当期利益	87.04円	207.64円	203.96円
配当金	中間：15.0円	中間：15.0円 期末：36.9円	中間：15.0円 期末：36.0円

### 業績予想の前提

- 2024年1月より車両輸送の料金（お客様へのご請求・協力会社への支払い）を平均20%引き上げ。
- ダイハツの影響や中古車業界の動向を加味して、通期業績予想は据え置き。



出典：厚生労働省

① 所定内労働時間

年間260日 × 8時間  
= 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

年間260日 × 1時間  
= 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

12か月 × 80時間  
= 960時間

※働き方改革関連法の  
上限値

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

④ 休日労働時間（法定休日の出勤）

年間12日 × 9時間 - 8時間  
= 100時間

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

※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

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

## ゼログループのチャレンジ方針

- ① お客様の輸送依頼をお断りしないことにチャレンジする事
- ② 乗務員のハンドルの握っている時間を削減しないことにチャレンジする事

### チャレンジに向けた活動方針

- 戦力を無駄にしない運び方
- 空車区間を埋める営業活動
- 付帯作業の分業化とデジタル化
- 事故を無くす「職場風土」作り

### 稼働時間の平準化に向けて

- 稼働カレンダー管理の徹底
- 個人別稼働時間のバラつき是正
- 機動的なブロック間応援
- 管理ミスの撲滅

### <物流政策>

(国土交通省) (日本陸送協会)

### <産業政策>

(経済産業省) (日本自動車工業会)  
(日本自動車販売協会連合会)



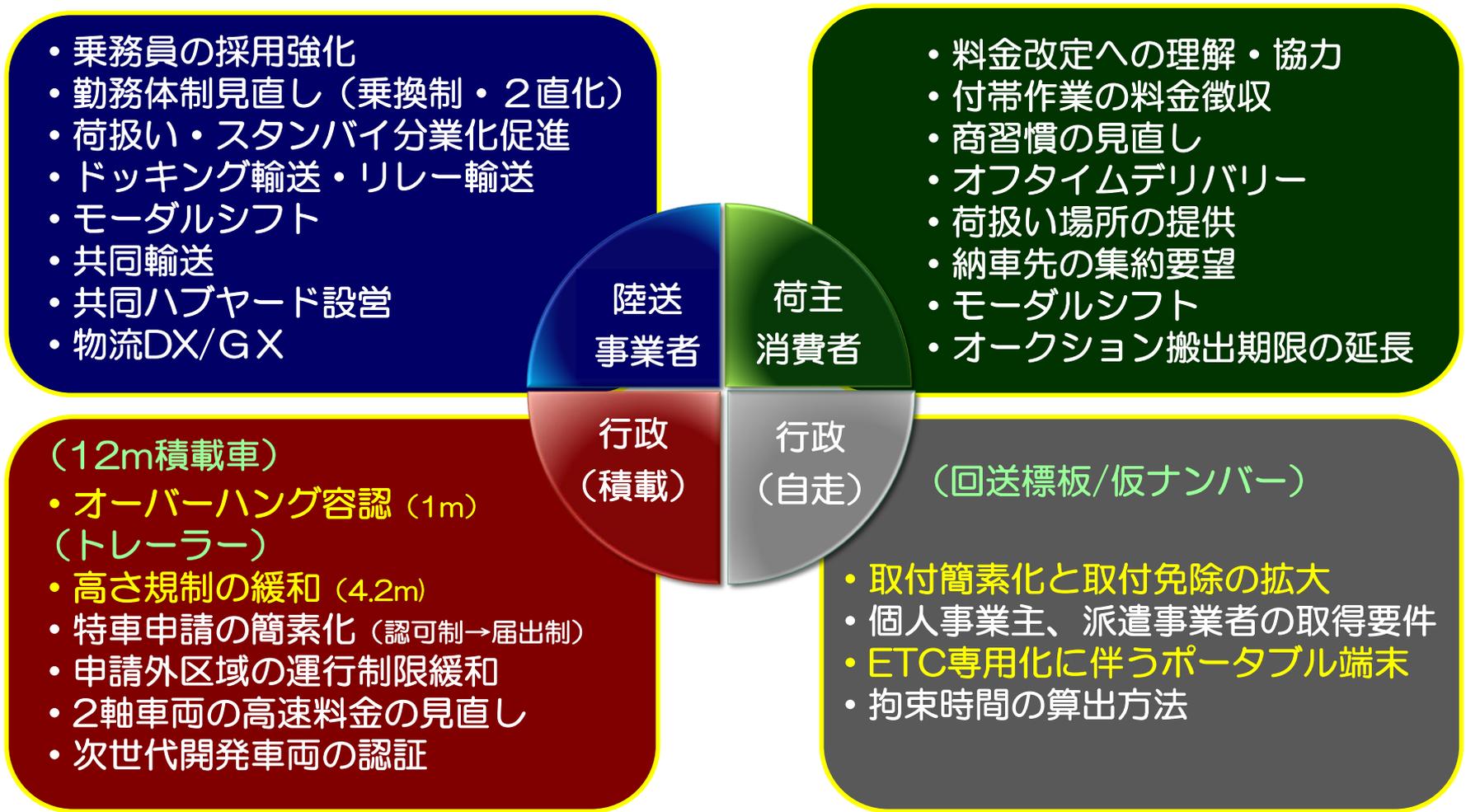
ZERO  
グループの会  
(79社)

### 自動車産業 550 万人の広がり

自動車が「モビリティ産業」に広がることで、将来的には関係従事者が 1000 万人にも拡大する可能性



出典：日本自動車工業会



## （トラック協会が推進している項目）

- 高速道路 最高速度の見直し
- 大型免許取得プロセスの緩和、助成金
- 外国人雇用推進
- 充電インフラの整備、休息施設の充実

## （産業政策、税制改正要望）

- 中古車船積み時の放射線量検査の撤廃
- 中古EVの海上輸送 船積み拒否
- 路上荷扱い、繁閑差是正
- 環境性能割の撤廃、トリガー条項の凍結解除

- 乗務員の採用強化
- 勤務体制見直し（乗換制・2直化）
- 荷扱い、ドライバーの働き方改善
- 物流関連2法案（2月13日 閣議決定）

- 料金改定への理解・協力
- 付帯作業の料金徴収
- 商習慣の見直し
- オフタイムデリバリー

①流通業務総合効率化法  
（旧物流総合効率化法）

②貨物自動車運送事業法

- ★運転手の賃金に回す原資の確保
- ★過剰な下請けの連鎖・負担の回避
- ★元請に管理簿作成を義務付け
- ★付帯業務の契約書への明記

- 申請外区域の運行制限緩和
- 2軸車両の高速料金の見直し
- 次世代開発車両の認証

- 拘束時間の算出方法

（トラック協会が推進している項目）

- 高速道路 最高速度の見直し
- 大型免許取得プロセスの緩和、助成金
- 外国人雇用推進
- 充電インフラの整備、休息施設の充実

（産業政策、税制改正要望）

- 中古車船積み時の放射線量検査の撤廃
- 中古EVの海上輸送 船積み拒否
- 路上荷扱い、繁閑差是正
- 環境性能割の撤廃、トリガー条項の凍結解除

## 2024年1月より車両輸送の料金 (お客様へのご請求・協力会社への支払い) を平均20%引き上げ。 (2019年1月以降、5年ぶり)

- 5年間の物価上昇を加味
- 料金体系における不整合の是正
- 過去に請求できていなかった作業や費用

2023年12月4日

お客様各位

株式会社ゼロ

### 輸送料金改定のお知らせ

拝啓 時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。毎々格別のご高配を賜り、お客様には誠に有難く厚くお礼申し上げます。

さて、弊社ではお客様へ高品質の車両輸送サービスを提供し、持続可能な車両輸送事業を実現するため、「輸送の効率化」や「DX化による現場・事務作業の軽減等」など様々なコスト削減に取り組んでおります。しかしながら、車両輸送事業を取り巻く環境は、コロナ禍が明けたことに伴う乗務員の有効求人倍率上昇、消費者物価指数上昇に伴う最低賃金の上昇、国際的な環境規制に伴う海上運賃の上昇、自動車の大型化やEV化に伴う積載率・輸送効率の低下など極めて厳しい状況が続いております。

それに加えて、2024年4月から乗務員の時間外労働に上限が課される所謂「物流の2024年問題」によって、慢性的乗務員不足の中で乗務員一人当たりの総労働時間を削減させながらも待遇を維持・向上させていく必要があること、総労働時間を削減した分を補うために乗務員の新規採用や輸送機材の導入する必要があること、乗務員の運転時間を維持するために荷扱い分業体制などを推進していく必要があることから、弊社の取り組みだけで「物流の2024年問題」を乗り切ることは困難な状況となっております。

このような環境の下で、2024年問題に対応して輸送体制の維持と更なる品質・サービス向上を実現すべく、乗務員の新規採用および待遇向上、協力会社への輸送費改定、EV化に伴う機材投資、デジタル化への投資などを進めるため、今般下記の通り輸送料金を改定いたしました。ご通知申し上げますので、何卒ご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

敬具

## 2024年問題への対応

- 積載乗務員採用の促進
- 自走員・構内作業員の増強
- 付帯作業の分業化
- 協力会社への支払い料金改定

## 環境問題への対応

- 海上運賃の高騰
  - 硫黄酸化物 (SOx) 規制
  - 放射線量検査
- Zモデルへの代替促進 (EV化への対応)

## 陸送業界の地位の向上

- 自動車産業の中での地位の向上 (労働時間、賃金水準)
- 乗務員の流出防止

## 会社概要



## 保有機材

- 小 山：23両  
(セミトレ13両、積載車10両)
- 仙 台：12両  
(セミトレ3両、積載車9両)
- 名古屋：4両  
(セミトレ2両、積載車2両)

## 主要取引先

MIRIVE、荒井商事  
オリックス自動車、  
日産プラザソル 他

本社所在地 栃木県小山市栗宮1347-1

売上高 2,516百万円 (2023年8月期)

総資産 2,242百万円 (2023年8月期)

事業内容  
 車両輸送事業  
 (小山、仙台、名古屋)  
 オークション・入札会 構内運営事業  
 (仙台、小山、つくば、埼玉、厚木、  
 千葉、名古屋、大阪、神戸、福岡)

## 今後の方向性

- 2024年問題に向けて、積み荷の融通などによる車両輸送事業の効率化に加えて、オークション・入札会構内運営事業を通じて、乗務員の拘束時間削減を支援する。  
(オークションにおけるスタンバイ作業、入札会における搬入規制時の受け入れ等)
- ソウイングの運営ノウハウとゼログループのインフラおよびリソースを組み合わせることで、オークション・入札会の構内運営事業のマーケットシェアを拡大させる。
- EV化の対応に向けて、オークション周辺における新規事業の準備を図る。



株式会社 ゼロ