



2022年6月期
上半期決算および
中期計画説明会資料

2022年3月16日
株式会社ゼロ 代表取締役社長
北村 竹朗

◆ 目次

① 2022年6月期上半期の振り返り

- 2022年6月期上半期の国内自動車総市場
- 2022年6月期上半期の業績概要と業績分析

② 2022年6月期下半期以降の展望

- 2022年6月期の業績予想
- 2024年6月期における中期計画の概要
- 「ニューノーマル」「グリーン化」「デジタル化」

◆ 目次

① 2022年6月期上半期の振り返り

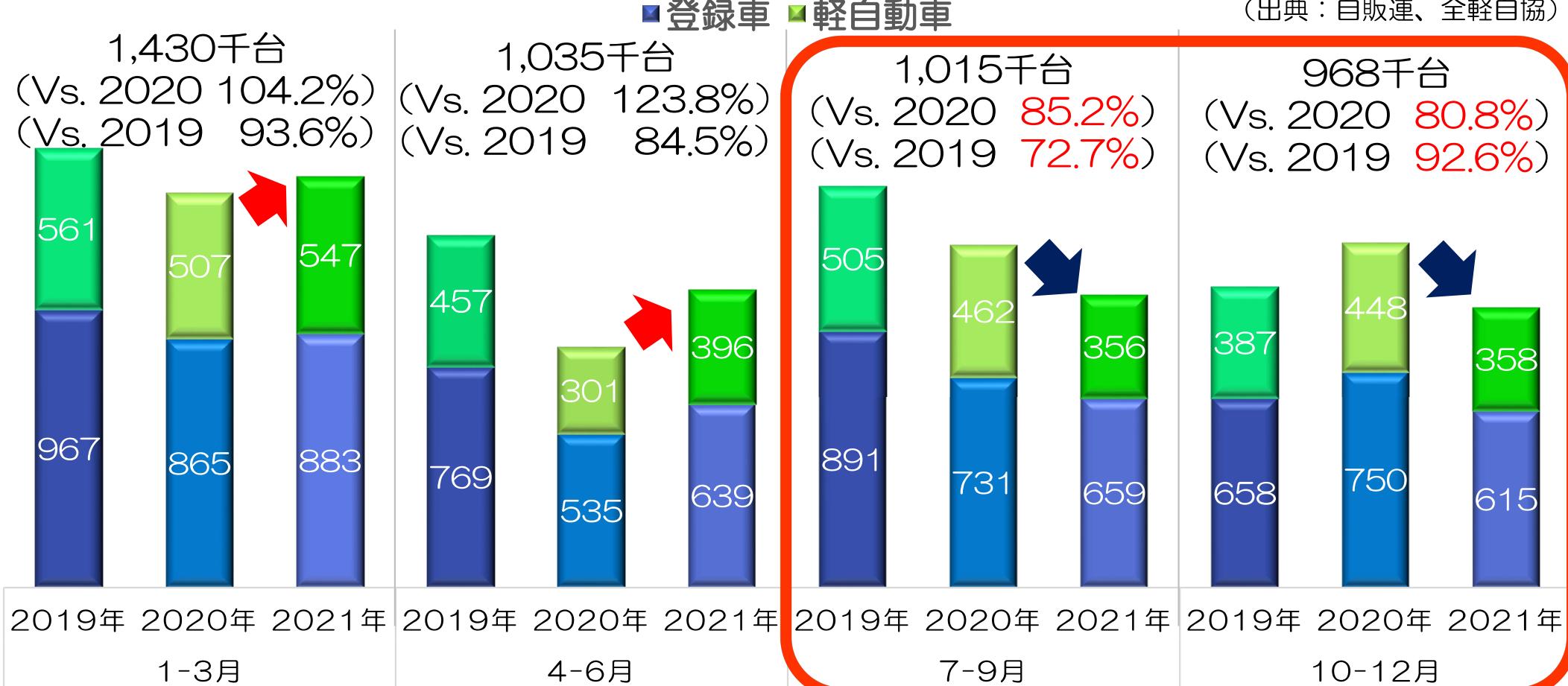
- 2022年6月期上半期の国内自動車総市場
- 2022年6月期上半期の業績概要と業績分析

② 2022年6月期下半期以降の展望

- 2022年6月期の業績予想
- 2024年6月期における中期計画の概要
- 「ニューノーマル」「グリーン化」「デジタル化」

2022年6月期の国内自動車総市場 ① 新車販売台数

4

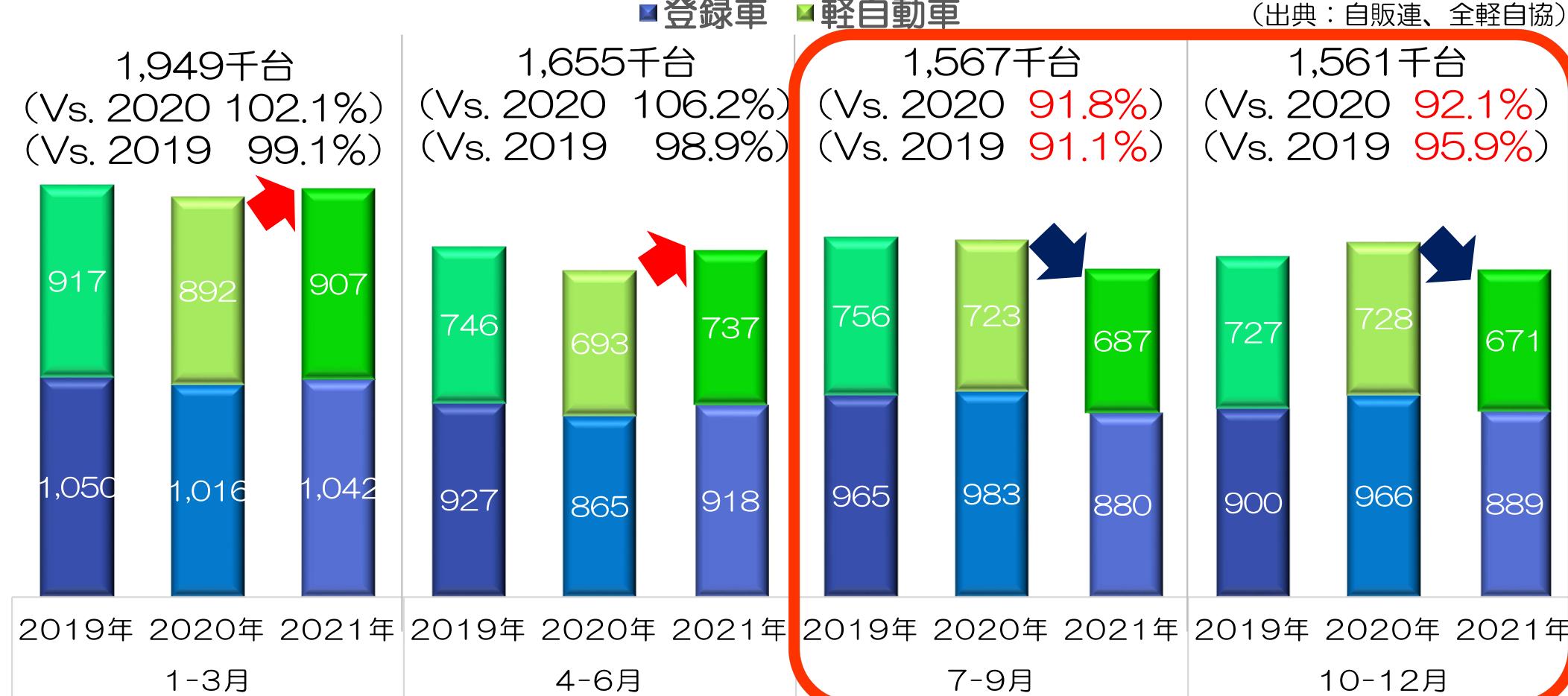


新車	2019年	2020年	2021年
総合計	5,195千台	4,598千台	4,448千台
前年比	98.5%	88.5%	96.7%

- 3年連続前年割れ
- 2011年以来の450万台割れ
- 7-12月は前年比83.0%と大幅減

1-6月	2019年	2020年	2021年
総合計	2,753千台	2,207千台	2,465千台
前年比	100.8%	80.2%	111.6%

7-12月	2019年	2020年	2021年
総合計	2,441千台	2,390千台	1,983千台
前年比	96.1%	97.9%	83.0%



中古車	2019年	2020年	2021年
-----	-------	-------	-------

総合計	6,988千台	6,867千台	6,731千台
-----	---------	---------	---------

前年比	100.5%	98.3%	98.0%
-----	--------	-------	-------

1-6月	2019年	2020年	2021年
------	-------	-------	-------

総合計	3,640千台	3,466千台	3,604千台
-----	---------	---------	---------

前年比	100.1%	95.2%	104.0%
-----	--------	-------	--------

- 2021年12月の登録車台数は過去最低
- 2年連続前年割れ
- 新車の減産による下取り車の減少

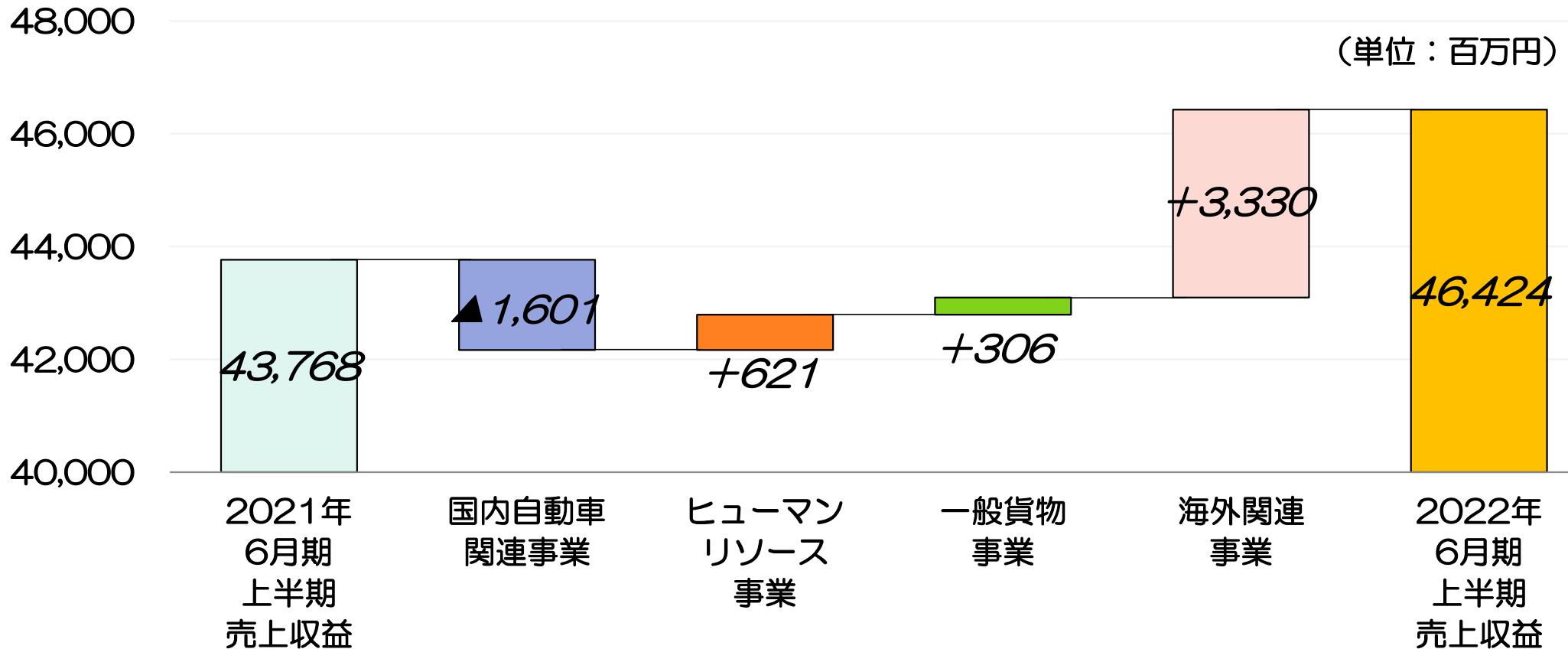
7-12月	2019年	2020年	2021年
総合計	3,348千台	3,400千台	3,127千台
前年比	101.0%	101.6%	92.9%

(単位：百万円)	2021年 6月期 上半期実績	2022年 6月期 上半期実績	前年実績 との差異	前年比
売上収益	43,768	46,424	+2,656	106.1%
営業利益 (営業利益率)	2,582 (5.9%)	1,344 (2.9%)	▲1,238	52.1%
税引前利益	2,594	1,363	▲1,231	52.6%
親会社の所有者に 帰属する当期利益	1,774	822	▲952	46.3%
基本的1株あたり 当期利益	106.00円	48.92円	▲57.08円	46.2%
中間配当金	15.0円	15.0円	±0円	100.0%

- 売上収益：陸友物流（北京）有限公司の連結化、中古車輸出の好調により増収。
- 営業利益：半導体不足に伴う自動車減産および自動車流通の不調、燃料費高騰、雇用調整助成金の剥落により減益。

2022年6月期の業績概要と業績分析 ② 業績分析（売上収益）

7



国内自動車関連事業 26,249 → 24,647

- 車両輸送事業における減収 ▲1,100
- 自動車周辺事業における減収 ▲500

一般貨物事業 2,835 → 3,141

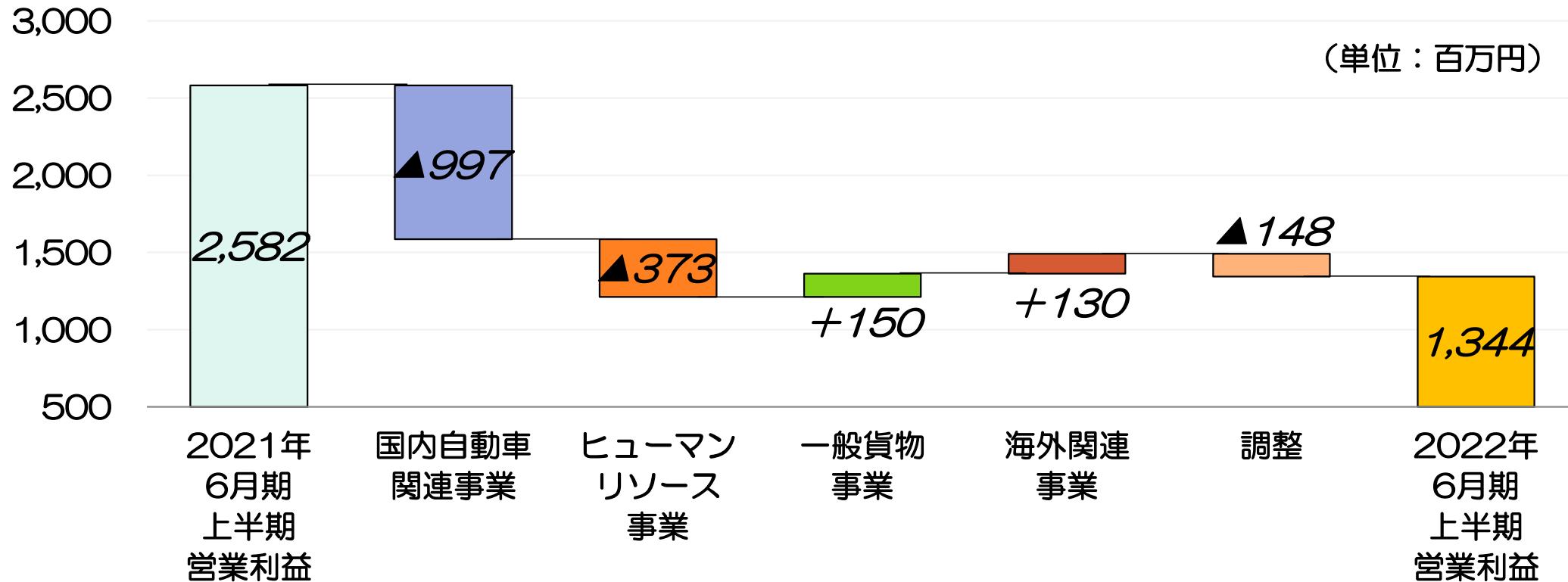
- 運輸・倉庫事業における増収 +270
- 港湾荷役事業における増収 +30

ヒューマンリソース事業 8,996 → 9,617

- 送迎事業における増収 +210
- 派遣事業における増収 +410

海外関連事業 5,687 → 9,017

- 中古車輸出事業における増収 +1,160
- CKD事業における増収 +430
- 陸友物流の連結化による増収 +1,740

**国内自動車関連事業**

2,693 → 1,695

- 自動車関連事業の減収に伴う減益 ▲600
- 燃料単価の上昇 ▲260
- 海上輸送の燃料サーチャージ上昇 ▲140

一般貨物事業

348 → 499

- 運輸・倉庫事業における増益 +10
- 港湾荷役事業における増益 +140

ヒューマンリソース事業

608 → 234

- 採用費用・社会保険料の増加 ▲40
- 雇用調整助成金の剥落 ▲330

海外関連事業

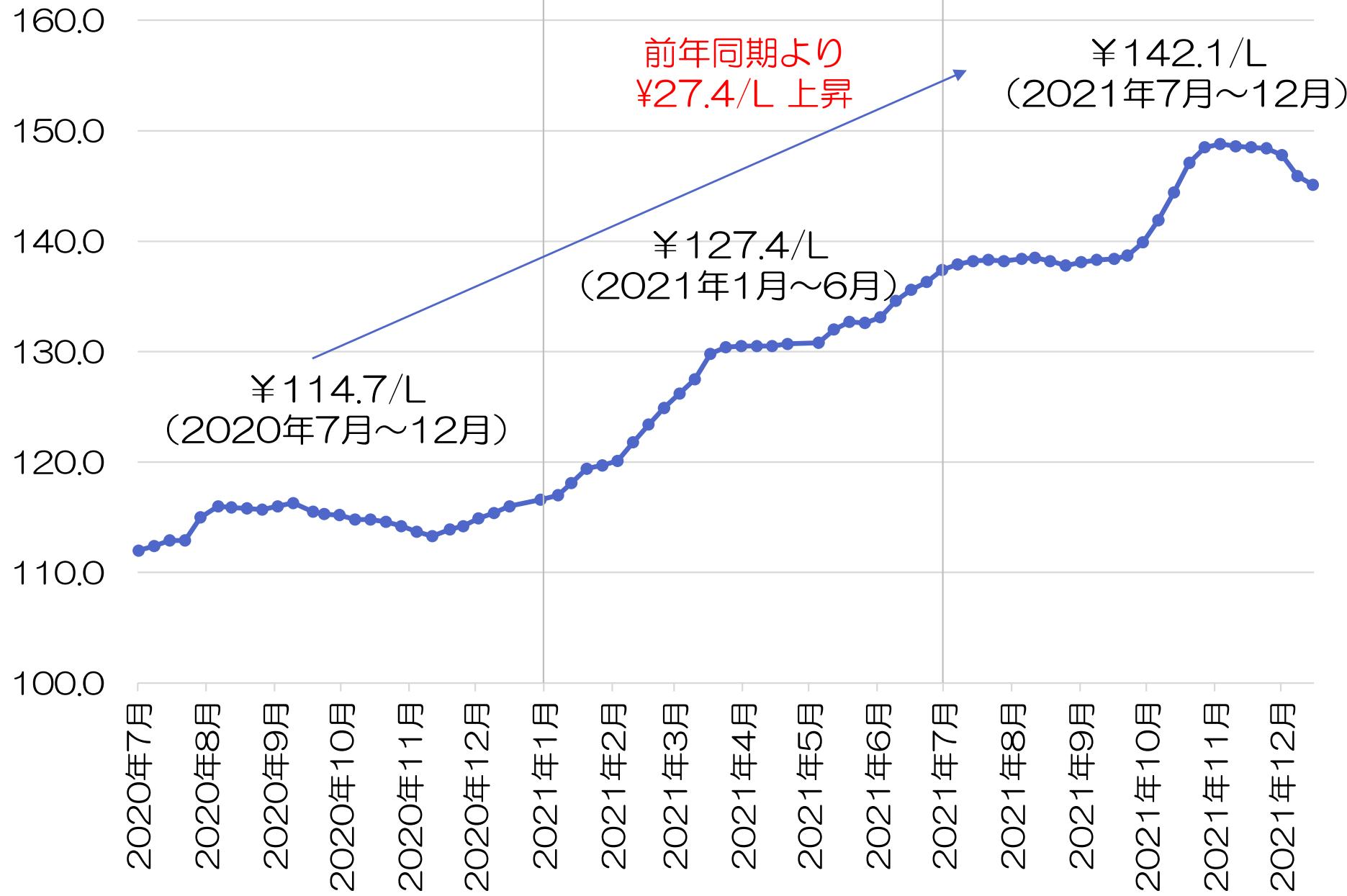
▲90 → 40

- 中古車輸出事業における減益 ▲20
- CKD事業における増益 +170
- 陸友物流における減益 ▲20

(単位：¥/L)

軽油価格の推移

(出典：資源エネルギー庁)



◆ 目次

① 2022年6月期上半期の振り返り

- 2022年6月期上半期の国内自動車総市場
- 2022年6月期上半期の業績概要と業績分析

② 2022年6月期下半期以降の展望

- 2022年6月期の業績予想
- 2024年6月期における中期計画の概要
- 「ニューノーマル」「グリーン化」「デジタル化」

(単位：百万円)	2022年 6月期 上半期実績	2022年 6月期 通期業績予想	2022年 6月期 下半期予想	<ご参考> 2021年6月期 下半期実績
売上収益	46,424	95,000	48,576	48,403
営業利益 (営業利益率)	1,344 (2.9%)	4,750 (5.0%)	3,406 (7.0%)	2,750 (5.7%)
税引前利益	1,363	4,750	3,387	2,779
親会社の所有者に 帰属する当期利益	822	3,200	2,378	1,852
基本的1株あたり 当期利益	48.92円	191.09円	142.17円	110.55円

業績予想の前提（当初）

- 半導体不足に伴う自動車減産が解消
若しくは緩和される。
- 2021年4-6月より鈍化した中古車
流通が新車の供給増に伴い活性化す
る。
- 新型コロナウィルス感染症の第6波
(オミクロン株) が収束する。
- 燃料単価は引き続き高止まりする。



最新の状況

- 1-2月の自動車生産は低迷したま
であり、自動車流通は回復せず。
- 第6波の感染者数は高止まり、オミク
ロン株亜種 (BA.2) 拡大の懸念。
- ウクライナ侵攻に伴う燃料単価の
更なる高騰。

中期計画における数字目標

2024年6月期 連結売上高
1,000億円以上

2024年6月期 連結営業利益率
5.0%以上

中期計画における基本方針

あらゆる
品質の向上

ゼロの企業理念「品質」
お客様に安全で良質な輸送・
サービスを提供すると共に、
お客様の期待以上のサービスを
創造することにより、豊かな
社会の発展に貢献する。

経営
品質

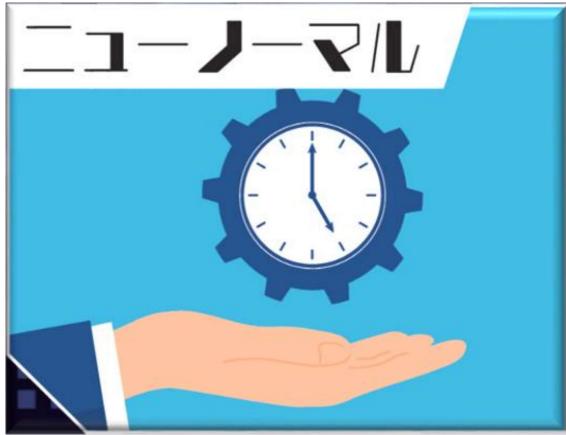
人的
品質

業務
品質

輸送
品質

	FY21	FY22	FY23	FY24以降
主要イベント	 東京オリンピック  衆議院任期満了  参議院選挙  東証新市場区分移行			 働き方改革関連法 乗務員適用
自動車トレンド		CASE技術進化 グリーン化、カーボンニュートラル推進 MaaSの事業化		完全自動運転商用化 脱 内燃機関 新車販売台数下落
物流業界 事業環境		EC、フードデリバリー拡大 乗務員不足、コンプライアンス遵守、 働き方改革		業界再編・淘汰 乗務員残業規制適用
社会情勢		少子高齢化、労働人口減少 デジタルトランスフォーメーション With コロナ		高齢化率30%超 2025年の崖 After コロナ?

世の中の流れ



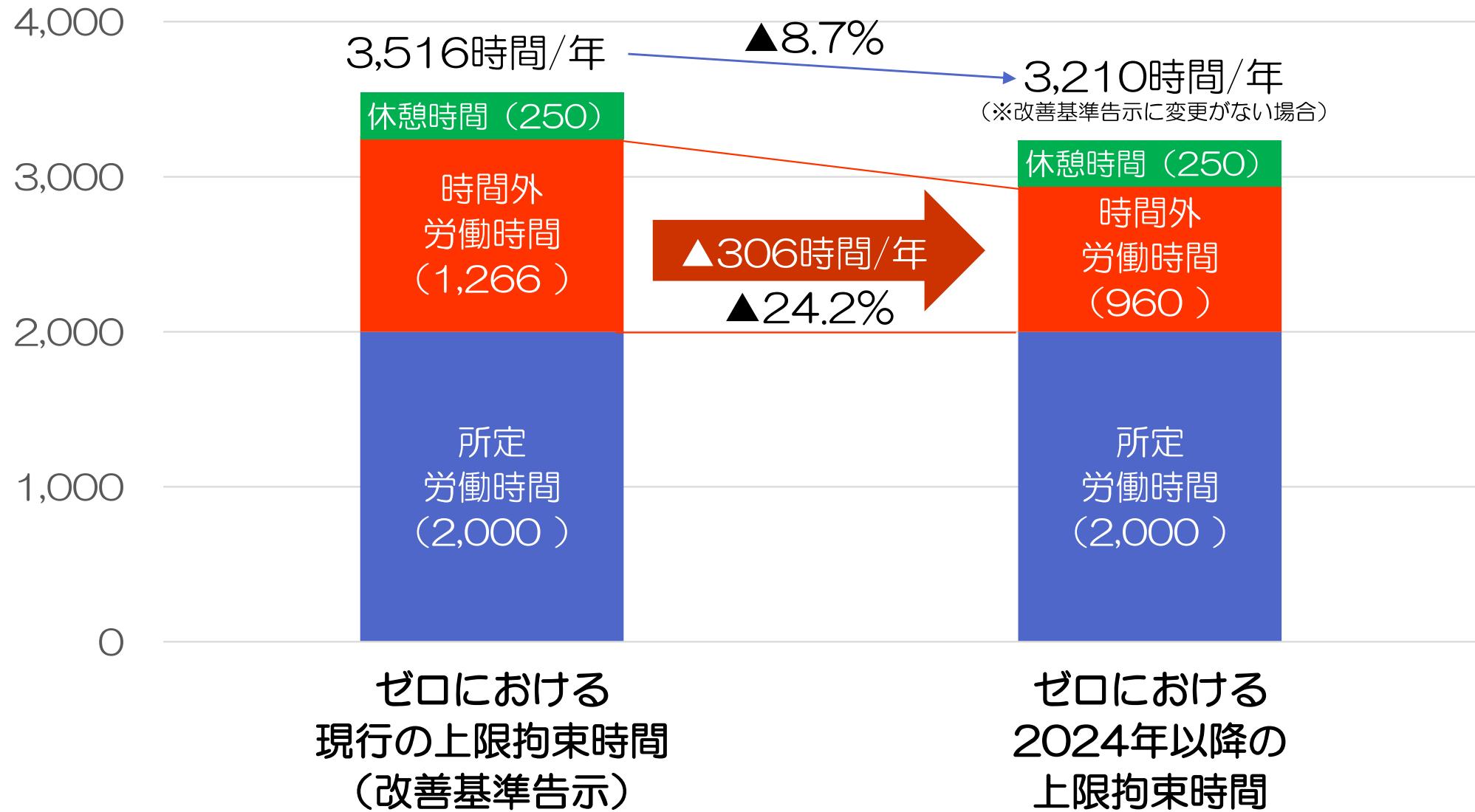
- ポストコロナに向けた働き方改革
- 2024年4月乗務員の残業時間上限適用
(=物流の2024年問題)

ゼロの取り組み

- 走行外業務時間（間接時間）の圧縮
- 機材稼働率の向上
 - ・オフタイムデリバリ-&二直化
 - ・ドッキング&リレー輸送

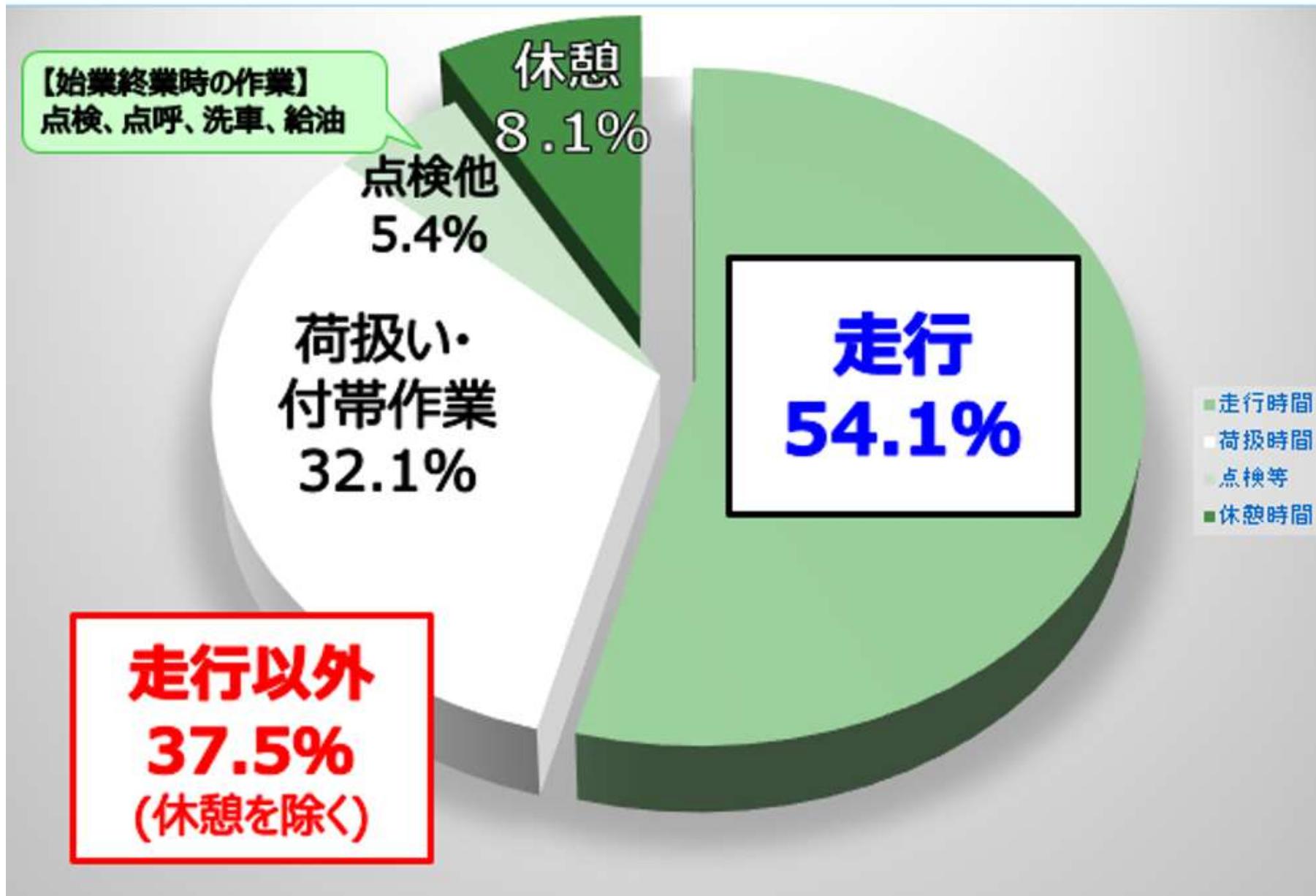


物流の2024年問題（ゼロの場合）



- ▶ 自動車運転の業務に対する時間外労働の上限規制（働き方改革関連法）は、5年間の猶予期間を経て、2024年4月に適用される。
- ▶ これにより、ゼロの場合は時間外労働時間の上限が▲306時間/年となる。

拘束時間内訳（現状）

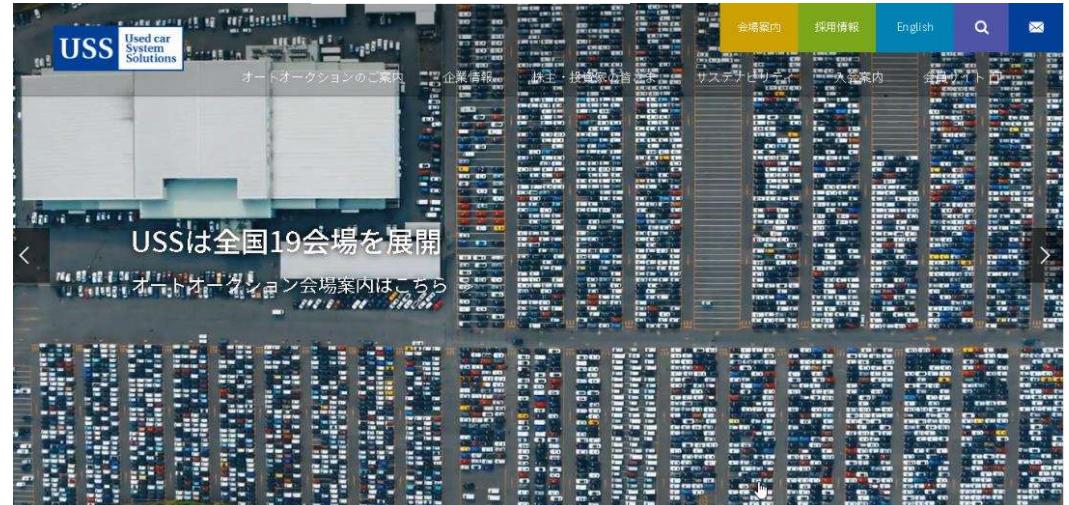


現状
↓

稼働時間				非稼動時間			
直接時間		間接時間					
走行時間（運転時間）		荷扱い・付帯作業		点検	休憩		

今後

稼働時間				非稼動時間			
直接時間		間接時間					
走行時間（運転時間）		荷扱い・付帯作業		点検	休憩		



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

2024年問題に向けた活動

- スタンバイ活動（物流拠点やオートオークション会場などにおいて、キャリアカーへ積み込む予定の自動車をあらかじめ探し出し、並べておくこと）の推進、スタンバイ活動専門要員の確保。
- キャリアカーに関する荷扱い作業（荷積み・荷卸し）の分業化検討。

現状

稼働時間				非稼動時間	
直接時間		間接時間			
走行時間（運転時間）	荷扱い・付帯作業	点検	休憩		



今後

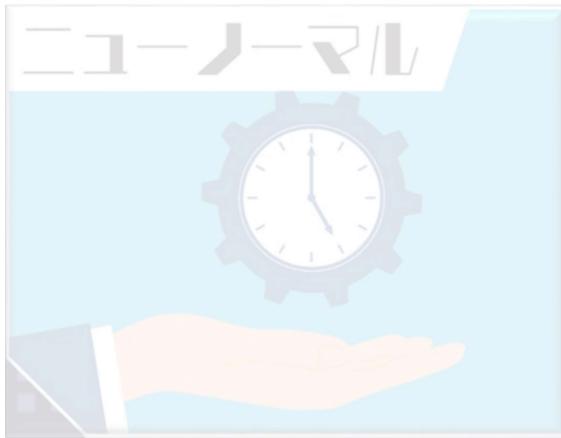
稼働時間				非稼動時間	稼働時間				非稼動時間		
直接時間		間接時間			直接時間		間接時間				
走行時間（運転時間）	荷扱い・付帯作業	点検	休憩		走行時間（運転時間）	荷扱い・付帯作業	点検	休憩			



2024年問題に向けた活動

- オフトイムデリバリー（夜間搬入など）の推進
- 二直化の更なる拡大
- ドッキング・リレー輸送（上下線往来可能な高速道路サービスエリアにおける乗務員の乗り換え）の推進
- ◆ 二直化やドッキング・リレー輸送における課題：乗務員の採用

世の中の流れ



- ポストコロナに向けた働き方改革
- 2024年4月乗務職の残業時間上限適用（＝物流の2024年問題）



- 2035年電動車比率100%
- 2050年カーボンニュートラルの実現

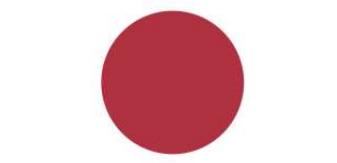


ゼロの取り組み

- 走行外業務時間（間接時間）の圧縮
- 機材稼働率の向上
 - ・オペレーションリバーリング&二直化
 - ・ドッキング＆リレー輸送

- EV車輸送に対応するキャリアカーの導入
- グリーン化関連ビジネス
 - ・輸入EV車一貫輸送
 - ・バイオマス燃料の荷役

「グリーン化」－① 電動化における各地域の思惑と各社の方針 20

地域	各地域の思惑（当社想定）	各社の方針など
(欧州) 	ディーゼルエンジン継続は脱炭素に反するので、代替としてEVを選択。	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mercedes : 30年までに100%EV化 ➤ BMW : 30年までに50%EV化 ➤ VW : 30年までに50%EV化
(米国) 	Teslaの躍進、GAFAの台頭、対中国戦略。	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Tesla : 21年全世界販売台数93万台 ➤ GM : 35年までに100%EV化 ➤ Ford : 30年までに40%EV化 ➤ Chrysler : 28年までに100%EV化
(中国) 	エンジン開発で日米欧に追随困難。 国家戦略としてEVで世界市場の席捲を狙う。	<ul style="list-style-type: none"> ➤ BYD : 21年中国NEV販売台数首位 ➤ 上汽通用五菱汽車 : 50万円のEV販売 ➤ 東風小康汽車 (SBS) ・広西汽車 (佐川急便) : 物流用小型EVトラックの製造、日本開発・中国製造という分業化による量産開始までの期間短縮
(日本) 	トヨタ主導による地域特性に応じた電動車戦略。	<ul style="list-style-type: none"> ➤ トヨタ : 30年にEV販売台数350万台 ➤ 日产 : 30年までに50%電動化 ➤ ホンダ : 40年までに100%EV+FCV化 SONYと合弁会社を設立



- 車両の大型化や搭載される電池容量の増加に伴い、車両重量は増加の一途。
- 既存の輸送機材（6台積みのセミトレーラー）における最大積載量は8.6t前後。

日産 アリア	1,920-1,960kg	BMW iX	2,380-2,560kg
トヨタ bZ4X	1,920-2,005kg	Audi e-tron	2,280-2,590kg
Tesla ModelX	2,352-2,455kg	Mercedes EQC	2,470-2,500kg

- 最大積載量を確保した新型輸送機材（Zモデル）を浜名ワークスと共同開発完了、導入開始。エンジンを停止していても、荷扱い作業（フロアの昇降）が可能。



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



従来型

最大積載量

8.6t前後

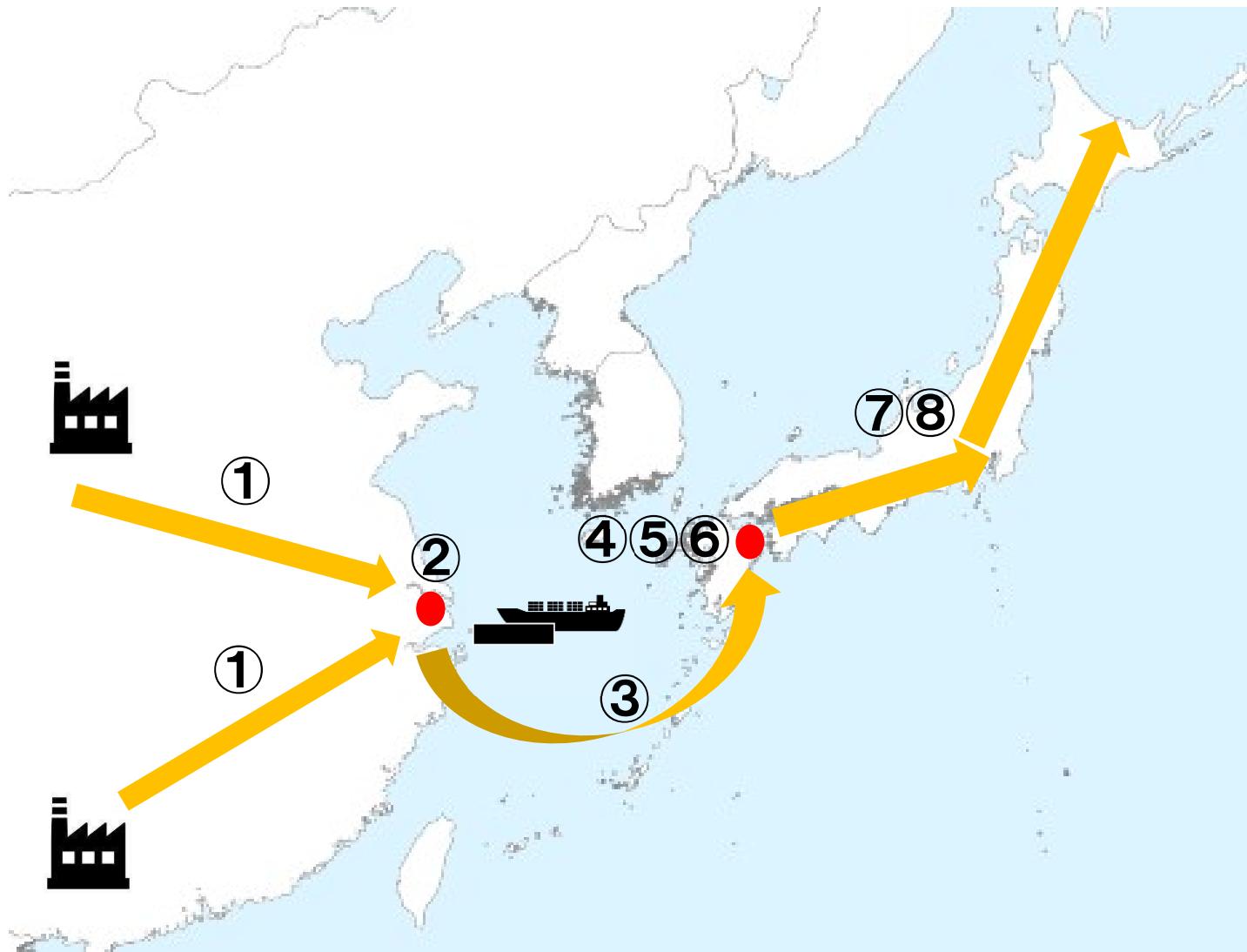
荷扱い作業時

エンジン稼働

Zモデル

10.7t

エンジン停止



(出典：SBSホールディングス株式会社)

- ① 中国国内 車両輸送
- ② 輸出通関・港湾荷役
- ③ 海上輸送（外航船）
- ④ 輸入通關・港湾荷役
- ⑤ PDI・予備検査
- ⑥ 部品保管・配達
- ⑦ 自動車登録・届出
- ⑧ 日本国内 車両輸送

- 商用車を中心に、新興ブランドが中国メーカーに製造委託する動きが加速。
- 2021年7月1日に子会社化した中国の陸友物流および協力会社を活用して、中国国内の車両輸送から日本国内の車両輸送（①から⑧）までの一貫物流を請け負う体制を構築する方針。

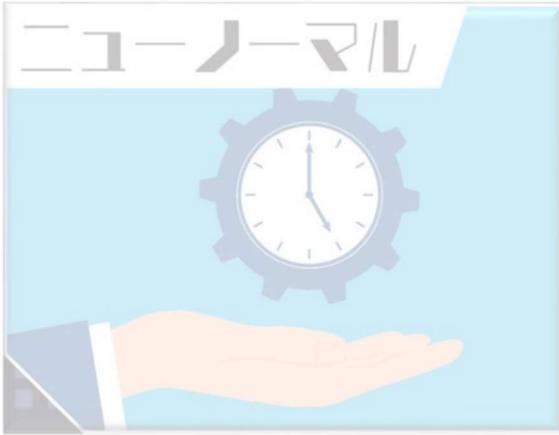
- 2022年6月期より、北九州地区苅田町の新松山臨海工業団地内に設立されたバイオマス発電所向けの燃料荷役業務を開始。
- 業務内容：バイオマス燃料の港湾荷役作業、発電所への運搬作業・付帯作業

	苅田バイオマスエナジー（株） (レノバ、住友林業など)	バイオパワー 苅田合同会社 (関西電力など)	(株)ティー・ティー・エス企画
定格出力	75MW	75MW	50MW
運転開始	2021年6月	2022年2月	2023年7月予定



出典：株式会社レノバのホームページ
(https://www.renovainc.com/development/kanda_biomass/202109_2813/)
内のYouTube動画 (<https://youtu.be/hAUB6B-YQgM>) より抜粋

世の中の流れ



- ポストコロナに向けた働き方改革
- 2024年4月乗務職の残業時間上限適用
(=物流の2024年問題)



- 2035年電動車比率100%
- 2050年カーボンニュートラルの実現



- 2021年9月日本政府によるデジタル庁設立
- 陸送業界のデジタル化
 - ・特殊車両通行許可申請の簡素化
 - ・高速道路のETC専用化

ゼロの取り組み

- 走行外業務時間（間接時間）の圧縮
- 機材稼働率の向上
 - ・オフタイムデリバリ-&二直化
 - ・ドッキング&リレー輸送

- EV車輸送に対応するキャリアカーの導入
- グリーン化関連ビジネス
 - ・輸入EV車一貫輸送
 - ・バイオマス燃料の荷役

- 外部デジタル化への対応
- DXによる輸送効率化
- 車両チェックシートなど紙情報のデジタル化による乗務員の負荷軽減

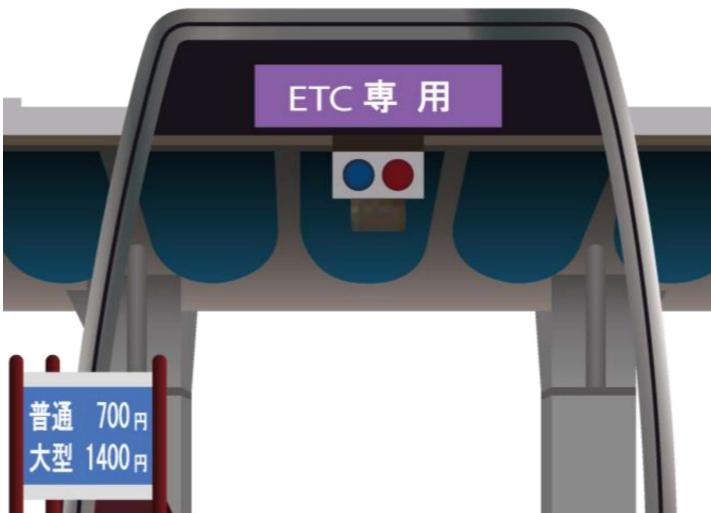
陸送業界関連

① 特殊車両通行許可申請 (特車申請) の簡素化

⇒道路法改正 2020年5月27日
運用開始 2022年4月1日

- 一ヶ月以上かかっていた審査期間が、Webにおける即時通行可能経路回答へ。
- ETC2.0搭載および自重計or重量が分かる資料の保管が要件。
- 道路情報便覧における未収録道路については、旧制度による申請が必要。

② 高速道路 ETC専用化



- 2022年4月よりETC専用化スタート
首都高 : 34か所 (5か所は3月から)
NEXCO東日本 : 2か所
NEXCO中日本 : 3か所
- マイカーやリースアップなど中古車の自走、
仮ナンバーを使用するトラック新車の大型車
自走の取り扱い。

車両チェックシートのデジタル化

- お客様専用の車両チェックシートのデジタル化実施。
2021年9月～11月 : システム開発
2021年12月～2022年1月 : トライアル実施
2022年2月～4月 : 全国展開に向けた準備、車両輸送の繁忙期
2022年5月～ : 全国展開
- 汎用的な車両お預かり書のデジタル化検討開始。

高さ測定センサー、自重計トライアル

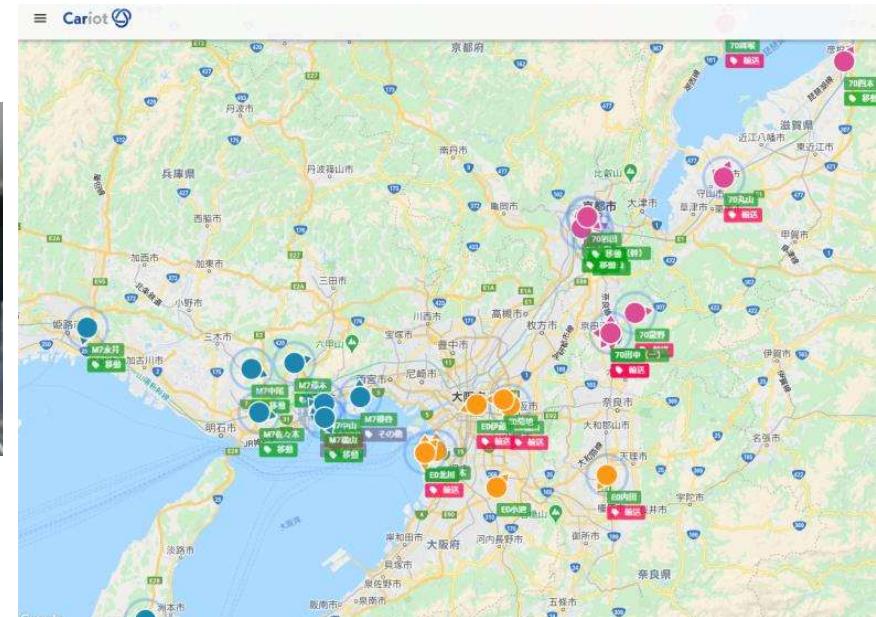
高さ測定センサー

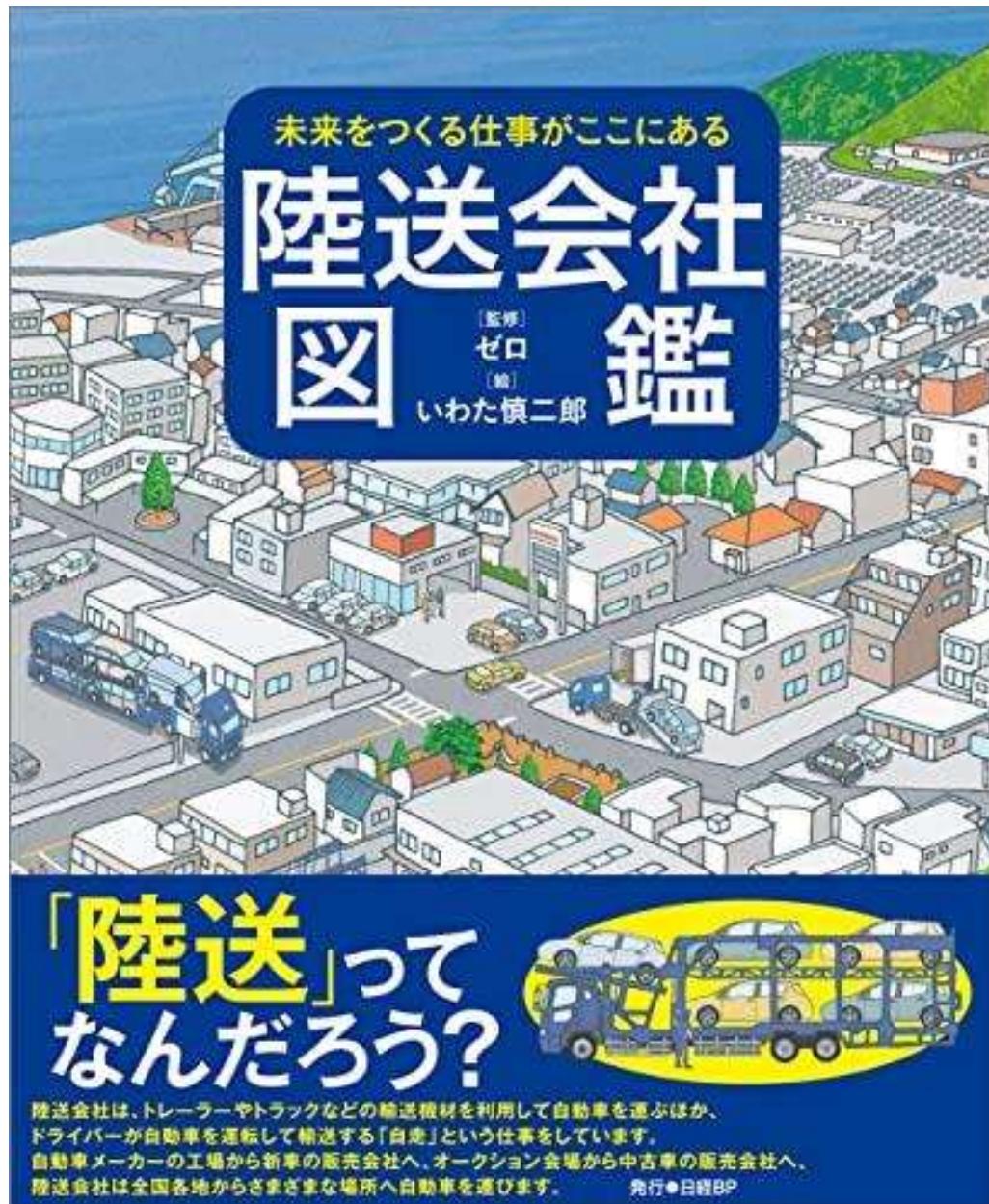


自重計



自走員動態管理システム





株式会社ゼロの創立60周年を記念して、
「陸送会社図鑑（発行：日経BP）」を
監修いたしました。

全国書店やAmazonなどで販売中でござ
います。