



2024年問題を前に 倒産が相次ぐ運輸業

「働き方改革」を進めるべく、建設業や運輸業などに、時間外労働の上限規制が新たに4月から適用されました。人手不足や輸送能力の低下などが懸念される、いわゆる「物流の2024年問題」の影響本格化を前に、倒産に追い込まれる運輸業者が後を絶ちません。2023年に倒産した「道路貨物運送業者」は315社を数え、前年（238社）から3割以上増加しました。

慢性的なドライバー不足で破産したツチャ商運

ことし1月に破産した「ツチャ商運」（愛知県名古屋市）は、慢性的なドライバー不足が破綻の引き金となった1社でした。創業から50年以上にわたり、愛知、岐阜、三重を主な営業エリアとして、冷凍・冷蔵品を中心に食料品や菓子配送を手がけ、2013年9月期には年収入高約5億8000万円を計上していました。

しかし、収益性に乏しく赤字決算を散発し、2019年には貨物自動車運送事業法違反で行政処分を受けるなど対外信用が悪化したほか、同業者との競争激化もあって受注が伸び悩み、2022年9月期の年収入高は約4億5000万円にとどまっていました。近時慢性的なドライバー不足や燃料費高騰でさらに収益は悪化し、業況改善の見通しも立たなくなり、2023年6月には実質的に事業停止に追い込まれました。

コロナ禍を経て倒産リスクが高まる運輸業

厳しい外部環境もあり、運輸業は相対的に「倒

産リスクが高い」業種の1つとなっています。

帝国データバンクが2023年末時点のデータをもとに、「コロナ禍前後に見る倒産リスクの変化」を分析したところ、運輸業は“とくにリスクが高い業種”に該当していることがわかりました。

分析にあたっては、「今後1年以内」に倒産する確率を個別企業ごとに算出する帝国データバンク独自のリスク指標『倒産予測値』（※G1～G10の10段階のグレードに設定。G1が最も倒産リスクが低く、G10が最も高い）を用いました。算出可能な145万社について、2023年末時点でとくに倒産する確率が高いG8以上（＝高リスク企業）の比率をみると、全49業種平均は8.7%となり、コロナ禍前の2019年末（7.8%）から0.9ポイント上昇しました。

2019年と2023年の倒産リスクを比べ高リスク企業の割合が上昇した上位業種の1つが「運輸業」です。2019年に11.0%だった比率は2023年に33.3%へ急上昇し、コロナ禍を経て倒産リスクの高い企業が3倍に急増しました。

運輸業の多くは小規模業者で内部留保に乏しく、外部環境が急変すると資金繰りが行き詰まる傾向にあります。

2024年問題の影響が今後本格化するなかで、コロナ禍の緊急対策として導入された各種資金繰り支援策が終了し、コロナ前の支援水準に戻る7月以降、中小運送業者の倒産リスクはさらに高まっていきそうです。

ないとう おさむ

2000年に帝国データバンク入社。本社情報部、産業調査部、東京支社情報部、横浜支店情報部、情報統括部情報取材課長を経て、23年10月より現職。入社以来一貫して、倒産企業の取材、倒産動向のマクロ分析を手がける。専門は、倒産動向分析、企業再生研究。