

特別企画： 道路貨物運送業者の倒産動向調査

2019 年は 6 年ぶり増加へ転じる可能性

— 8 月末時点で前年同期比 26.0%増 —

はじめに

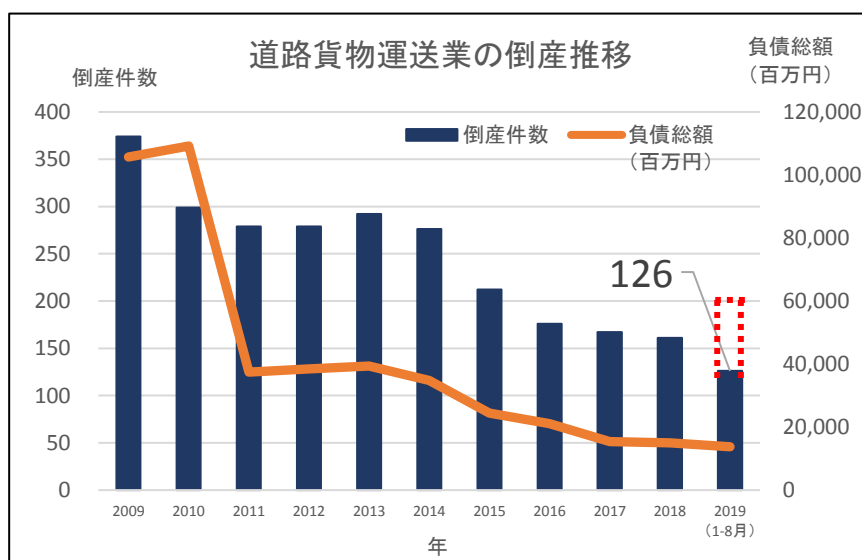
国土交通省の集計（トラック輸送情報）によると、2018 年度のトラックによる宅配貨物取扱個数は 42 億 2300 万個となり、この 10 年間で約 10 億個超、増加率にして約 30%も増加した。Amazon や楽天など EC 市場の急速な拡大により、いわゆるラストワンマイルを巡る業者間の競争が激化。爆発的な取扱量の増加に、ドライバーの労務問題や宅配料金の引き上げなど、新たな課題に直面した道路貨物運送業界では、構造改革も進みつつあるほか、AI を導入した新たな物流インフラ構想も進む。

一方で、慢性的なドライバー不足は解消の気配を見せず、下請け業者などを中心に人件費や燃料費が収益を圧迫するケースも後を絶たない。

帝国データバンクでは、2019 年 1 月～8 月の道路貨物運送業者の倒産動向（負債 1000 万円以上、法的整理のみ）について、集計・分析した。

調査結果要旨

1. 2019 年（2019 年 1 月～8 月累計）の倒産件数は 126 件（前年同期比 26.0%増）。2019 年通年では 6 年ぶりの前年比増加に転じる可能性が高い
2. 負債総額は 137 億 5000 万円（同 66.5%増）。通年では 3 年ぶりに 200 億円を超える可能性が高い
3. 地域別では、「北海道」が前年同期比で 6 倍となる 12 件に急増
4. 負債規模別では、「1 億～5 億円未満」が 40 件で前年同期比で 2 倍超に増加



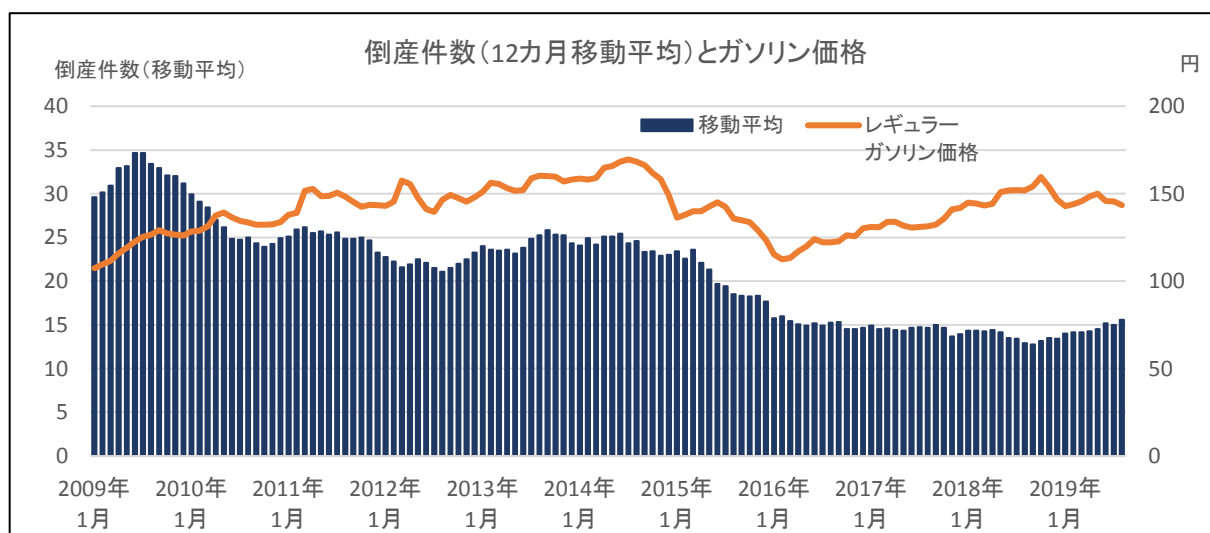
1. 件数・負債総額

2019年の道路貨物運送業者の倒産は8月末時点で126件発生。前年同期比26.0%の大幅増となっており、2014年以来5年ぶりに増加に転じた。負債総額は8月末時点で137億5000万円となり、こちらも前年同期を66.5%上回る大幅増となった。

通年での倒産件数の推移を見ると、過去最多となった2009年の374件（負債総額1057億2000万円）から減少傾向にある。EC市場の拡大から宅配貨物取扱個数が急増したことで、中小業者にも仕事がまわり、2018年は161件とピーク時の半分以上まで減少していた。

しかし、ここに来て一転。6年ぶりに倒産増となる可能性が高まっている。倒産件数は通年で200件に迫り、負債総額は200億円を超えるペースで推移している。慢性的なドライバー不足に加え、労務管理の厳格化など政策的な外部環境の変化に、業者のコスト管理が追い付いていないケースも多い。燃料価格も上昇・高止まり傾向が続くなか、近年の仕事量の増大を背景に運賃の値上げなどでなんとか資金繰りをつけていた中小業者の疲弊感が鮮明化し始めている。

1-8月 累計	倒産件数	前年比	負債総額 (百万円)	前年比	年	倒産件数	前年比	負債総額 (百万円)	前年比
2009	269	30.6%	89,097	149.1%	2009	374	10.7%	105,720	28.6%
2010	195	▲ 27.5%	26,845	▲ 69.9%	2010	299	▲ 20.1%	109,183	3.3%
2011	194	▲ 0.5%	23,402	▲ 12.8%	2011	279	▲ 6.7%	37,452	▲ 65.7%
2012	168	▲ 13.4%	21,983	▲ 6.1%	2012	279	0.0%	38,408	2.6%
2013	192	14.3%	25,024	13.8%	2013	292	4.7%	39,345	2.4%
2014	195	1.6%	24,325	▲ 2.8%	2014	276	▲ 5.5%	34,778	▲ 11.6%
2015	141	▲ 27.7%	16,105	▲ 33.8%	2015	212	▲ 23.2%	24,407	▲ 29.8%
2016	112	▲ 20.6%	14,513	▲ 9.9%	2016	176	▲ 17.0%	21,095	▲ 13.6%
2017	112	0.0%	11,817	▲ 18.6%	2017	167	▲ 5.1%	15,412	▲ 26.9%
2018	100	▲ 10.7%	8,257	▲ 30.1%	2018	161	▲ 3.6%	14,990	▲ 2.7%
2019	126	26.0%	13,750	66.5%	2019 (1-8月)	126	-	13,750	-



2. 地域別

1月～8月の倒産を地域別にみると、9地域中7地域で前年同期を上回っている。特に、「北海道」では前年同期から6倍となる12件に急増している。走行距離が長くなりがちな地理的条件下で、運転時間などの労務管理のチェック体制が強化され、人件費や燃料費、高速道路料金といった配送コストと利益のバランスが崩れていることなどが背景にある。

また、「九州」では2015年（13件）以来、4年ぶりの二桁件数となる11件が発生している。ドライバー不足のなかで、給与アップや福利厚生の実施など人材集めに関わるコストに利益を振り分けられない小規模業者の苦戦が目立つ。

地域別倒産件数

1-8月 累計	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州
2009年	10	26	76	12	44	66	15	8	12
2010年	7	7	61	10	25	72	9	2	2
2011年	8	11	58	14	24	47	9	3	20
2012年	13	5	63	7	18	40	10	6	6
2013年	10	10	62	12	36	43	8	2	9
2014年	14	6	66	6	24	50	13	3	13
2015年	8	7	48	3	22	28	7	5	13
2016年	3	4	44	3	12	31	5	3	7
2017年	7	6	44	1	19	25	3	3	4
2018年	2	4	31	1	16	31	4	4	7
2019年	12	7	41	3	20	25	5	2	11

3. 負債規模別

1月～8月の倒産を負債規模別にみると、最も多いのは「1000万～5000万円未満」で56件（構成比44.4%）。次に多かった「1億～5億円未満」は、40件で前年同期比で2倍超に急増している。

負債規模別倒産件数

1-8月 累計	1000万- 5000万円未満	5000万- 1億円未満	1億-5億円 未満	5億-10億円 未満	10億-50億円 未満	50億- 100億円未満	100億円以上
2009年	85	56	96	20	9	2	1
2010年	81	39	67	6	2	0	0
2011年	82	44	61	5	2	0	0
2012年	72	34	52	8	2	0	0
2013年	77	36	72	6	1	0	0
2014年	92	35	58	6	4	0	0
2015年	63	30	43	5	0	0	0
2016年	59	22	25	5	1	0	0
2017年	57	23	29	1	2	0	0
2018年	52	26	19	2	1	0	0
2019年	56	24	40	6	0	0	0

また、「5億～10億円未満」は前年同期比で3倍となる6件発生するなど、中規模～中堅業者の苦境が浮き彫りとなっている。ドライバーの確保で大手企業と競合せざるを得ず、収益を圧迫しギリ貧になるケースも多い。取扱量の増加に伴い車両数を増やしている業者も多く、ドライバー数とのバランスを逸して、稼働していない車両の維持費などが重荷となっている実態もみられる。

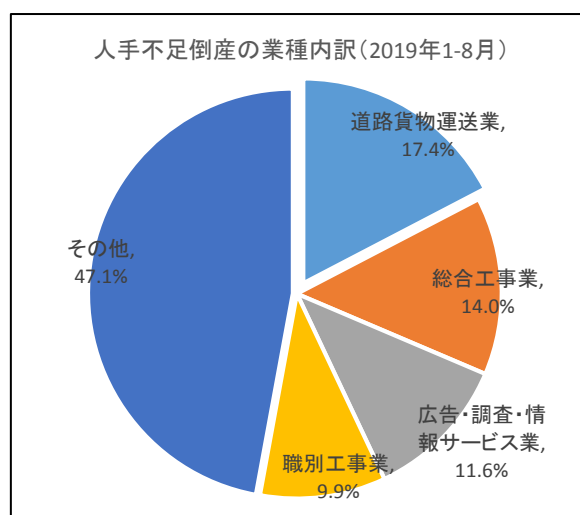
4. まとめ

2019年の道路貨物運送業者の倒産は、8月末時点で前年同期を倒産件数・負債総額ともに大きく上回り、通年では6年ぶりの倒産増に転じる可能性が高い。倒産件数は通年で200件前後、負債総額は200億円を超える規模となりそうだ。

背景には、慢性的なドライバー不足がある。2019年1月～8月に発生した人手不足を理由にした倒産（「人手不足倒産」、121件）を業種別に見ると、「道路貨物運送業」は、「総合工事業」（構成比14.0%）や「広告・調査・情報サービス業」（同11.6%）、「職別工事業」（同9.9%）を上回り、最も高い構成比17.4%となっている。

働き方改革に伴う労務管理の厳格化により、管理コストが増加、利幅に見合わなくなった業者の倒産が目立つ。運賃の値上げ等の対策にも中小業者では限界があり、賃金や福利厚生面で条件の良い大手業者にドライバーが流れるというケースも多く見られた。

AIやドローン等の最新技術を活用した物流業界全体の大きな変革の流れはあるものの、現時点では中小業者の経営を圧迫する要因が山積しており、当面は道路貨物運送業者の倒産は増加傾向で推移していくものとみられる。



【 内容に関する問い合わせ先 】

(株) 帝国データバンク 東京支社 情報部

箕輪 陽介

TEL 03-5919-9341 FAX 03-5919-9348

e-mail yousuke.minowa@mail.tdb.co.jp

当レポートの著作権は株式会社帝国データバンクに帰属します。

当レポートはプレスリリース用資料として作成しております。報道目的以外の利用につきましては、著作権法の範囲内でご利用いただき、私的利用を超えた複製および転載を固く禁じます。