

## 倒産件数四〇〇件を突破か

帝国データバンクの調べによると、今年上半年（一―六月）の運送業者の倒産件数は二〇九件に上っている。今年に入ってから一カ月平均三四・八件のペースで倒産が発生している。このまま推移すれば、昨年の三五九件を大きく上回り、年間の倒産件数は四〇〇件を突破する。

「倒産しているのは負債規模一〇億円未満の中小・零細業者が大半。市況の悪化、設備投資の失敗、労使間の諸問題などにより業績が悪化したところに原油高騰によるコスト増が直撃し、事業継続を断念するケースがほとんど。いわゆる『原油高倒産』だ。倒産のペースは今後さらに加速すると見ている。運送業界は今、原油高・輸送量の減少・人材不足の三重苦に喘いでおり、歯止めがかかる要素が全く見当たらない」（帝国データバンク情報部・早川輝之氏）

東京商工リサーチの調査結果も同様だ。今年上半年の運送業者の倒産は二二二件と帝国データバンクの調査結果より若干多い。しかし、注目すべき数字はほかにある。原油高が直接要因で倒産した企業は二二二社中、六二社で三割にも満たない点だ。現在の原油高騰を考えれば意外と言える。

同社情報部の友田信男統括部長は「荷主や元請け運送業者が自分の利益のみを追求し始めたら倒産件数はこんな数字では収まっていけないはず。運送業界は建設業界などの他の業界に比べ相互補助の意識が高いという印象を受ける。しかし、荷主や元請けの懐具合も相当厳しくなっている。倒産ラッシュはむしろ、これから本格化する」と見ている。

八月八日、福島県伊達市の福島合同運輸が破産処理に入った。二〇〇二年に主要荷主が倒産したのを

第3部

## 急増する中小運送業者の倒産

中小・零細運送業者の倒産が増加している。運賃は上昇傾向にあるとはいえ、原油高騰に伴うコスト増には、到底追いついていない。銀行の融資引き締め、軽油の売り渋り、荷主の支払いサイトの長期化などが追い打ちをかける。運送業者を取り巻く環境はいっそう厳しさを増している。（石鍋 圭）

皮切りに、これまでに取引先五社が倒産。売上不振に陥ったところを原油高が直撃し、資金繰りが限界に達した。同社の清算手続きを任された平井和夫弁護士は「今回のように銀行から融資が受けられず、資金繰りに窮して倒産に追い込まれる案件は増えている」と言う。

銀行の融資引き締めは以前から取り沙汰されているが、今年度の第1四半期（四―六月）の不良債権処理損失が前年同期比七〇％増となっていることが明らかになり、その流れはさらに加速するとの見方が強い。原油高のうえに融資引き締めが加速すれば、体力のない運送業者はひとたまりもない。

## 総事業者数も減少へ

倒産件数の増加は、「物流二法」の規制緩和以来、膨張を続けてきた運送業界に大きな変化をもたらすうとしていいる。本誌が全国の地方運輸局にトラック事業者の増減をヒアリングしたところ、昨年度から複数の地域で横ばい、あるいは純減に転じていることが明らかになった。都市部の参入業者数が多いため総数は増加しているが、それも頭打ちの感が強い。「早ければ二年後には全体の総数が純減に転じる」との声も上がっている。退出企業の増加が著しい東北地方の中堅運送会社幹部は「市況の悪化は我々の地元のような経済基盤が弱い地域から影響が出る。実際、周りの同業が次々に倒産している。うちも対岸の火事ではない」と声を震わせる。

燃料供給元による軽油の売り渋りも影を落としている。運送業者の軽油購入方法は大きく三つに分けられる。一つは自社にタンクを持ち、そこに購入した軽油を貯蔵しておく方法。「ローリー買い」と呼ばれる方法だ。二つめがガソリンスタンドと契約を結び、



一定量の軽油を確保する方法。三つめがタンクを持つ協同組合に出資金を支払って加盟する方法だ。

いずれの方法も、二カ月程度の支払いサイトが発生する。供給元がこれを嫌い、売り渋りや供給条件の改定を行っている。業界関係者は「供給元としては原油高で疲弊した国内市場に供給し、代金回収に汲々とするより、健全な海外市場で供給する方が効率は良い。そのため需要量の三分の二、ないし、半分程度しか供給せず、一〇〇%供給なら支払いサイトの短縮などを求めるケースがある」という。

実際、燃料を確保できないという理由で倒産に追い込まれるケースまで出ている。東京都品川区の東辰自動車運送は、昨年度まで約七億円の年商があったが、運賃の低下で採算性が悪化し資金繰りが厳しくなったところに、燃料供給元から保証金の差入を突き付けられた。結局それに応じることができず、今年五月十三日に事業停止を余儀なくされた。

燃料の問題以外にも、原油高騰は様々な角度から中小・零細運送業者を圧迫している。支払い条件の悪化もその一つだ。原油高の影響を受け、厳しい状況に置かれているのは下請けも元請けも、そして荷主も同じ。最終的なしわ寄せは下請けにくる。

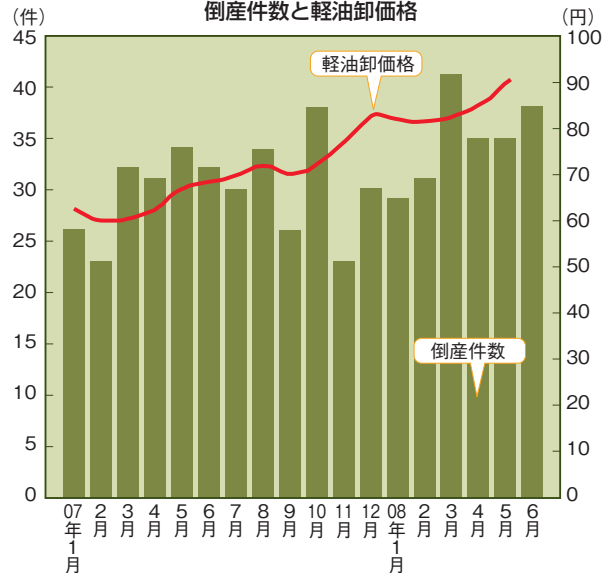
既に市場では支払いサイトの延長や現金払いから手形への切り替えなどの措置が横行している。支払い条件が悪化すれば当然、運送会社の資金繰りは厳しくなる。それでも「料金を引き下げられないだけだまし。サーチャージ導入や運賃アップなど論外」と黙って受け入れる運送会社は少なくない。下請法適用が強化されているとはいえ、実際の取引現場ではほとんど実効性を発揮できていないのが実情だ。

設備投資の面でも苦境に立たされている。燃費効率の良い新型車両の購入や、エコドライブ管理システ

トラック事業者の新規参入・退出件数

	07年度 参入	07年度 退出	06年度 参入	06年度 退出	備考
北海道	91	101	121	67	07年度から純減に。潮目が変わった
東北	108	128	125	69	退出件数が激増し純減に。トレンドが大きく変化
関東	624	323	645	265	新規参入が頭打ち、退出件数は大幅に増加
北陸信越	59	59	87	53	退出件数は例年並みだが新規参入が減少。08年度は減少必至か
中部	253	150	243	152	参入・退出件数ともほぼ横ばい。増加基調
近畿	318	215	334	157	関東同様、退出件数が増加
中国	116	99	116	71	新規参入が横ばい。退出件数が増加
四国	64	46	73	46	新規参入がやや鈍化
九州	205	116	209	57	新規参入は横ばいだが、退出件数が2倍に

倒産件数と軽油卸価格



出典：帝国データバンク

ムの導入は、原油高対策の王道だ。しかし、銀行の貸し渋りに加え、リース会社も運送会社に対する与信枠を急速に絞っている。従来から中小運送会社の多くは車両の購入をリースに頼ってきた。その影響は深刻だ。

### 軽油や車両の確保も困難に

大手リース会社の広報部員は言う。「世間では不動産業界の大型倒産が話題になっているが、我々リース会社にとっては運送業界の倒産のほうがはるかに怖い。不動産業と運送業ではリースに出している商品の原価に大きな開きがあるからだ。不動産会社にリースしているのはコピー機がメインで原価は一〇〇万円から一五〇万程度。それに対して運送業者にリースしているトラックは原価が約一〇〇〇万円と非常に高い。リース先が倒産すれば、その売掛金が飛んでしまふ。例えばトラックが戻ってきてても当然価値は下がっているし、最悪、持ち逃げされてしまうケースもある。原油高騰の直撃を受けている業界ということもあり、運送業界の、特に中小・零細業者に対しては与信を絞らざるを得ない状況だ」

リース会社から突き放された運送業者は悲惨だ。リース料の支払い条件が悪化することはもちろん、取引停止となれば荷物はあっても輸送手段が無いという、最悪の事態も起こりえる。

運賃は反騰したとはいえ、原油高騰に伴うコストの増加率を鑑みれば焼け石に水。ドライバーの求人難も深刻化している。既に中小・零細の運送業者は疲弊しきっている。加えて銀行の融資引き締め、軽油売り渋り、支払い条件や設備投資環境の悪化……。このレポートは「倒産急増」と題したが、今はまだ無間地獄の入り口に過ぎないのかもしれない。

