

M&A 業界別のポイント ～ 運送業編～

【運送業 M&A の動向予想(2024 年問題)】

今月からトラックドライバーの時間外労働について、年 960 時間(休日労働含まず)の上限規制が適用されます。また、拘束時間等労務管理が厳格化されるため、2024 年より輸送能力が 14.2%(4 億トン相当)減ると言われています。

M&A の観点でみますと、2023 年の運送業界の M&A 件数は 70 件であり、30 件前後であった 2014 年～2016 年に比べて 2 倍の件数となっています(レコフデータ調べ)。拠点や人材確保の観点等から、今後も M&A を活用した業界再編の動きは続く予想されます。

【運送業 M&A のポイント】

譲受企業にとって、ドライバー数やトラック保有台数は検討する上で非常に重要ですが、その他にも検討ポイントはあります。

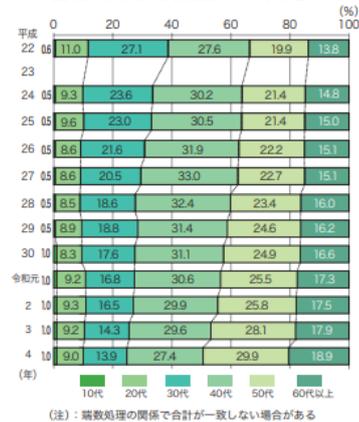
1. ドライバー年齢層、トラック使用年数

右図のように道路貨物運送業において高齢化が進んでいます。特に 10 代～30 代の割合が年々低下しているため(平成 22 年:38.7%→令和 4 年 23.9%)、その年齢層のドライバーが在籍する企業は評価されると考えます。

※公益社団法人全日本トラック協会公表資料より引用

また、一般的なトラックの使用年数は 10 年程度と言われていますが、定期的な入替により使用年数が浅いトラックを保有している場合、帳簿価額より相場の方が高くなるケースがあり、含み益のある資産を保有しているとして評価される可能性があります。

◆ 道路貨物運送業 年齢階級別就業構成比 (単位: %)



2. 立地

時間外労働の制約により、600 キロ以上の長距離輸送が難しくなるため、今後は中継拠点を作った上で、ドライバー交換方式が普及されると考えられます。例えば東京と北陸圏に拠点を保有する企業の場合、中間地点である長野県を新たな中継拠点として検討する可能性があります。

また、高速道路の IC や幹線道路沿いに立地するなど多方面へのアクセスが良好であることや、騒音問題が発生しづらい立地(例えば、住宅地から離れた立地)であること等も譲受企業に評価される可能性があります。

採算管理や事務の効率化等の自社の経営課題を解決し、更に成長をしていくため、あえて M&A で会社を譲渡する方法があります。

その結果、譲受企業のネットワークで新たな荷主と直接取引が始まったり、ボリュームディスカウントによりトラックやタイヤの購入費、車両保険料や燃料費が安くなることで経費削減につながったり、スマホ対応 HP や SNS 構築等デジタル化を進めることで人材採用が容易になったり、DX 化により配車管理や請求書発行等が効率化されたり、様々な効果が期待できます。

弊社は県内だけでなく、全国展開をされている M&A 支援会社とも連携をしており、幅広くお相手を探すことができます。運送業の M&A をご検討の際は弊社へお声がけください。

有限会社 長野県 M&A センター 菅沼隼人