

違法白トラ規制強化

改正法 4月施行 有償委託、荷主に罰則

営業許可を持たない白トラがダンプ組合に加入し、表示番号を取得した上で公共

保しやすい白トラに頼らざるを得ない中小事業者も少なくない。
建設業界への影響を見ると、白ナンバーで生計を立ててきた高齢・零細の個人事業者が、緑ナンバーの取得に必要な車両台数要件などを満たせず、業界からの退出を余儀なくされる可能性が高い。これに伴い、現着オーダーは縮小し、施工者が自社で引き取る「工場渡し」の比率が高まると予想される。
物流面では、法的に対応可能な緑ナンバーの運送事業者が必要が集中し、ダンプ運賃の上昇は避けられないとみる関係者もいる。これまで「運賃込み単価」で設定されてきた建設資材単価は、「製品単体の価格」と「運賃」を分離する形へ移行し、ルール見直しに伴うコスト増も見込まれる。

4月1日から違法な白ナンバートラック（白トラ）への規制が強化される。同日、改正貨物自動車運送事業法（改正トラック法）が施行され、営業許可を持たない白ナンバー車両による有償運送を委託した荷主に、100万円以下の罰金を科す。

白トラによる有償運送が例外なく違法になれば、「ダンプ不足で工事の進捗に影響が出る」との見方が建設業界にはあり、対応を迫られる事業者が出てきそうだ。

昨年6月に成立した改正貨物自動車運送事業法は、トラックドライバーの経済的・社会的地位の向上を目指す。適正原価を下回る運賃・料金を制限するなど、緑ナンバー事業者の質の向上も図る内容となっている。有償で貨物運送を行うには、トラック運送事業の許可を受けた事業用車両である「緑ナンバー」を取得する必要がある。ドライバーの安全管理や労働時間管理、運行管理者の選任とい

った要件を満たすことも求められる。これらの要件を満たさない白トラは、緑ナンバーよりも安価に営業できるため、トラック業界全体の処遇改善を阻害している。自家用の白トラを使った有償運送は摘発の対象となる。違法な白トラに依頼した疑いのある荷主は、地方運輸局の「トラック・物流Gメン」の指導対象となる。アスファルト合材工場ではかつて、白トラが工場から現場に直接運搬する「現着オーダー」が一般的だった。現在も一部地域では、

