車検付きトレーラハウス

調整区域に進出

行政も協力的

トレーラハウスを利用した中小トラック運送事業者の市街化調整区域への拠点進出が首都圏で相次いでいる。日本トレーラーハウス協会（大原邦彦会長）が手続き代行を行ったケースでも、今年1～3月で10社以上が進出。東日本大震災での活躍ぶりから、国交省がトレーラハウスを利用しやすく制度改正をしたことも追い風になっている。「建築物に該当しない」ため、都市計画法に抵触せず、合法的に調整区域に営業拠点を構えることのできるトレーラハウスに、自治体も理解を示し始めた。

東京高速陸運のトレーラハウス事務所

多くの中小トラック運送事業者の車庫は、騒音や住民からの苦情で市街化区域から市街化調整区域に追いやられている。調整区域では、いまだに大手（旧路線事業者）が優遇される一方、中小（旧区域事業者）の場合「公共のために供される開発行為」以外は認められず、車庫の敷地内で事務所など建築物を建てることができない。調整区域を管理する自治体による特別な開発許可が必要だが、ほとんど許可は下りないのが実情だ。そうした中、「建築物」ではないトレーラハウスが注目され、09年12月に千葉県のトラック事業者が初めて認可されたのを皮切りに、各地でトレーラハウスによる事業所認可が実現している。

同協会が相談を受けた事案では、3月中旬にマルタケ運輸（武田功社長、埼玉県草加市）が群馬県、3月下旬に相生運送（鈴木猛社長、静岡県浜松市浜北区）が静岡県、直近では14日付で東京高速陸運（村出穂高社長、横浜市泉区）が神奈川県で、それぞれ事業所認可（事業計画の変更認可）を受けた。いずれの自治体もトレーラハウスによる調整区域進出の第1号。注目すべきは3社の共通点が、認可されたトレーラハウスがすべて「車検付き」であること。

東日本大震災でトレーラハウスの有効性が広く知られるようになり、国は道路運送車両の保安基準に基づく基準緩和認定制度を一部改正。トレーラハウスを運行しやすくした。「随時かつ任意に移動できるためにも、調整区域進出を許可するにあたり「車検付き」を条件とする自治体が増えているという。

大原氏は「今後も車検付きを条件とする傾向は強まるだろう。まだ建築行政側から誤った情報が流され、「本当に調整区域で（事業所認可が取れるのか」というトラック運送事業者が多いが、運輸行政は非常に協力的。調整区域にある車庫と事務所が離れていて安全点検にも苦労している方などという場合は、トレーラハウス活用を積極的に考えるべき」と話している。

（土居忠幸）

行き過ぎた要求探る

日本路線トラ連　荷主庭先実態調査

日本路線トラック連盟（北野耕司会長）は14日、「荷主庭先実態調査」を開始した。国交省自動車局貨物課の依頼によるもので、荷主ニーズに応えることを重視するあまり、「過剰な、または安価な」化で輸送サービスを提供していないか、一非合理な到着時間の設定一「手待ち時間の恒常的な発生」など行き過ぎた要求はないかを探る。付帯業務の内容やセンターフィー負担要請の有無など細かな項目も調査する。

調査は、路線連盟会員企業（特別積み合わせ運送事業者）の集荷、配送業務で①運送条件が明確でない②運送契約によらない付帯業務の実施など「トラック運送事業者として何らかの改善が必要」と思われる荷主を対象に実施。調査先（荷主）は事業者が選定する。調査期間は14日以降、任意の日をスタートに連続する7日間（営業日）で、路線連盟事務局が5月23日までに回収し、集計・分析する。調査の結果は、協力した事業者名を含めて、路線連盟のホームページで公表される。

北野会長は「契約にない付帯業務や不当な付帯業務、無用な荷待ち時間など荷主庭先の実態を把握する中で、あくまでも『真の荷主』から運送指示書が発出されるよう求めるとともに、運賃・諸料金の適正収受並びに輸送・運行の安全確保を実現すべく取りまとめさせてもらいたい」と話している。

（土居忠幸）

JR貨物　コンテナ5％増

25年度輸送実績

JR貨物は16日、平成25年度の輸送実績（速報）を発表。コンテナは2151万9000トン（前年度比4・9％増）、車扱は949万1000トン（同0・2％増）だった。

上期は自然災害の影

労務管理の

三井住友海上　経営セミ

三井住友海上経営サポートセンターは、14日、トラック運送事業の経営者に向けたセミナーを開催した。講師はホクレアおよび行政書士佐々木ひとみ事務所の佐々木ひとみ代表。

テーマは「監査方針・行政処分基準等の改正の要旨を知り対応をすすめる～貴社の労務管理は大丈夫ですか～」で、行政処分を受

社説

仕事がある今、環境改善の好機

悪質違反への罰則強化や取り締まり強化が進み、トラック業界もコンプライアンス重視の経営が求められるようになっている。過積載の防止や過重労働の防止など、業界挙げての取り組みも進んでいる一方で、違反がなかなかなくならないのも現実である。とりわけ労働環境における違反が顕著で、長きに渡って長時間労働が当たり前と言われてきた業界だけに、その改善の難しさが如実に表れている。

例えば、長時間労働の要因に荷待ち時間が挙げられるが、その取り組みには事業者だけでは限界がある。荷主、倉庫会社、納品先など、さまざまな企業が絡んだ場合、荷待ち時間が発生しているとすれば、例え荷主の理解を得られたとしても改善には荷主だけでなく、倉庫会社や納品先の理解が必要である。しかし、納品先は荷主の顧客となるだけに、荷主が打診しにくいという実情がある。納品先に時間を指定されれば、立場上、荷主も従わなければならない。その結果、運送事業者に荷待ち時間が生じても、荷主としては理解を示しても対処する術がなくなる。事業者としても、荷主に強くは言えなくなる。しわ寄せは結局、立場の弱い運送事業者にくる。

こうした事態が、現場では当たり前のように発生しているのだ。荷待ち時間の発生を抑えられれば、業界の長時間労働は大幅に改善される。しかし、「長時間労働をなくし改善を図るのは現状では難しい」と嘆く事業者の声が多いのは、まさにこうした環境が背景にあるのだ。だからこそ、業界がコンプライアンスの徹底を図るには荷主だけではなく、荷主の荷主、そしてその先、いわゆる一般消費者にまで理解を促すことが必要不可欠だといえる。

幸いというべきか今の業界は、人材不足、ひいては車両不足で需要過多の傾向にある。立場的に改善が図れる機会であり、仕事がある今だからこそ、コンプライアンス経営も可能。個々の事業者がそうした意識を持ち、業界全体でその環境を構築していくことこそ最重要の取り組みだといえるのではないだろうか。

ハロー

中央区）職業安定課によると、この仕組みは7、8年前から運用されている。しかし、本

詳細な情報公開

ある一方、存在すら掲

クエスト求人の必要性

抵抗感がある」という。

消だけでも求職者が集まった事例を参考に、雇用事情を垣間見る。

（西口訓生）

ハローワークが設置される根拠法の一つ「職業安定法」は、求