

全国統一要求（抜粋）

- 1. 全ての公共工事現場で直接工事費分の単価支払いを実現
- 2. 砕石、砂利、砂、合材などの骨材運搬の収入も1日4万円以上に
- 3. 過積載復活させるな



発行所
全日本建設交運一般労働組合
東京都新宿区百人町 4-7-2
電話 03(3360)8021
毎月25日発行
1部 50円

前田道路・NIPPO 本社要請行動を実施



違法行為をなくし、仕事にしわ寄せが無いようにして下さい。(9月6日東京・前田道路)



専属ダンプの確保、単価・労働条件を改善してください。(9月12日東京・NIPPO)

大手道路会社

安定した仕事と適正単価 専属ダンプ労働者に保障を

全ダンプ

全国ダンプ合材委員会は、9月6日（火）前田道路、12日（月）NIPPOの各社と日本アスファルト合材協会に対して要請行動を実施しました。アルト合材協会に所属する「埼玉南部、神奈川、西多摩、静岡」に所属する職場組織の代表者など延べ15名が参加しました。要請の主旨は①専属代車に対する考え方、②談

前田道路本社への要請行動には、「埼玉南部、神奈川、西多摩、静岡」の各職場代表者9名、前田道路側3名が出席しました。冒頭に矢野事務局長が「今年は今までになく仕事が少ない状況が続いている。また、談合事件の摘発により、現場の仲間達は仕事や生活に

対する不安を抱えている。現状の考え方を聞かせて欲しい」と述べました。対応した南雲部長は「いまのところ全体の合材出荷量は昨年比を1割程度下回っている。前田道路の出荷量は昨年比94%にとどまっている」と述べ、「談合事件については、9月7日判決が出るが、指名停止や営業停止

など行政処分の内容は分からないが、11月以降に出されるの見込んでいます。処分が出ても工事部の仕事関係になると思うので売上減少にはなるが合材の販売は出来ると思う。みなさんに迷惑を掛けないようにしたいと思う。一方で各プラントの老朽化も進んでいるので、設備投資も進めな

らなければならない。単価の引上げは厳しい状況だ」と率直に現状を述べました。各職場については「静岡・前田富士分會」は、忙しい時にダンプが集まらない問題とプラント内の環境改善を求めました。「西多摩・前田西東」は、専属代車に対する配車の改善措置を求めました。「南都・朝霞分會」は、昨年と同様に4トンと大型単価の改善、特別労災加入に対する補助の実施について求めました。

参加した三與木委員長は、「業界全体に若いダンプ労働者がいない。昔の考え方は通用しない。賃金だけでなく、休日の問題などもある。目に見える具体的な対応が求められている」と話、専属ダンプの確保に向けた対応の改善を求めました。また、高橋英晴副委員長は「ダンプの運転手もすすんでいるが、若い人たちはダンプの仕事は不安定でやりたがらないのが現状だ。価格維持や年間を通じた稼働日数の確保など環境整備が業界の課題になっている」と述べました。

「談合事件については、どういふ行政処分が下されるかわからないので回答は控えたい。単価引き上げについては考えづらい、全国的に設備投資も実施しなければならぬ」「現状については、オリンピックなどの特需は数年後になくなる。道路がある限り、我々の仕事は続くし、先の見通しを持った対応をしている。『子会社化』については、地方での仕事確保の対応が求められている。全国的に行うが一律には進まないと考えている」と回答しました。



交通対策本部決定にもとづき使用促進措置の指導を徹底してください。(8月3日北海道庁)



使用促進措置を全ての受注者に徹底し、過積載を根絶して下さい。(8月24日兵庫県神戸市)

第23回全国キャラバン 各発注当局へ要請行動

回 答 使用促進・労災・建退共 受注者への指導を求め

「入札参加者に対して指導事項として渡している。平成21年から文書を配布して周知している。業界団体にも周知している」

(北海道開発局)

「労災加入及び建退共は、積極的な活用を努めるよう文書等で指導を徹底している。建退共は実態調査も実施している」

(北海道庁)

「毎年2回、使用促進について十分に配慮するよう、事業者への協力を要請している。今後も法の趣旨にもとづき指

導を引き続き行っていくたい」

「建退共は全ての労働者に確実に貼付するよう、元請へ文書等で指導している」

(札幌市)

「労災加入は標準現場説明にて義務付けして指導している」

(札幌市)

「請負契約五〇〇万円以上は、建退共証紙の貼付実績報告書を提出させて確認している」

(神奈川県)

「12条団体使用促進は、指導事項にもとづき指導を行う。12条団体等は交通安全を

熱心に取り組む団体である」

「受注者から労災加入証明書提出させている。(共通仕様書に明記)」

(大阪府)

「使用促進措置の指導強化」

(大阪市)

「積算単価」については、

「昨年10月に施工パッケージ単価を全国の自治体で一番遅く導入した」と話、「作業効率を国に相談し、21リユーベの土運搬(片道20キロ)について計算したところ、1日あたりに換算すると四九、七三〇円です」と回答しました。

「賃金・単価改善については、

県議会から質問が多く出され、単価が改善されない要因である「重層下請」の解消に向けたとりくみを検討中であり、

幾つかの地方自治体が行っている、「工事発注の際に下請契約は2次までと定める」などを参考にしたいと述べました。

「使用促進措置の指導強化」

「契約時における確認表」について指導を聞かない業者がいることを紹介し、発注当局の指導強化と

「12条団体等の文章の結びが『配慮をすること』とあやふやな表現になっている」とことを指摘し、交通対策本部決

定に基づく改善を求めました。

建設管理課からは、「担当部署は異なるが修正に向けて担当者働きかけます」と約束しました。

です。今まで経験したことのない車両が運行することから、地域住民も交通事故の発生など、様々な不安が指摘されています。また安倍政権が8月に閣議決定した経済対策で大阪駅までの延伸を二〇三七年までにおこなう事も決まり、財政投融資の活用も国会で決められようとしています。

また今年に入り、各工区で受注業者が確定していることから、「群馬・長野・神奈川・静岡・北陸」の各支部が、JR東海の各工区事務所や受注業者に対して使用促進措置を求める要請行動に取り組んでいます。群馬・長野は、共同して長野工区の現場で、「JR東海長野工区事務所、2つの工区を受注した鹿島建設への申し入れを行っています。静岡、神奈川の各支部も自治体や各工区のJR事務所への要請行動を展開しています。

から県土整備部建設管理課が中心となり対応しました。

「積算単価」については、

「昨年10月に施工パッケージ単価を全国の自治体で一番遅く導入した」と話、「作業効率を国に相談し、21リユーベの土運搬(片道20キロ)について計算したところ、1日あたりに換算すると四九、七三〇円です」と回答しました。

「賃金・単価改善については、

県議会から質問が多く出され、単価が改善されない要因である「重層下請」の解消に向けたとりくみを検討中であり、

幾つかの地方自治体が行っている、「工事発注の際に下請契約は2次までと定める」などを参考にしたいと述べました。

「使用促進措置の指導強化」

「契約時における確認表」について指導を聞かない業者がいることを紹介し、発注当局の指導強化と

「12条団体等の文章の結びが『配慮をすること』とあやふやな表現になっている」とことを指摘し、交通対策本部決

定に基づく改善を求めました。

建設管理課からは、「担当部署は異なるが修正に向けて担当者働きかけます」と約束しました。

です。今まで経験したことのない車両が運行することから、地域住民も交通事故の発生など、様々な不安が指摘されています。また安倍政権が8月に閣議決定した経済対策で大阪駅までの延伸を二〇三七年までにおこなう事も決まり、財政投融資の活用も国会で決められようとしています。

また今年に入り、各工区で受注業者が確定していることから、「群馬・長野・神奈川・静岡・北陸」の各支部が、JR東海の各工区事務所や受注業者に対して使用促進措置を求める要請行動に取り組んでいます。群馬・長野は、共同して長野工区の現場で、「JR東海長野工区事務所、2つの工区を受注した鹿島建設への申し入れを行っています。静岡、神奈川の各支部も自治体や各工区のJR事務所への要請行動を展開しています。

から県土整備部建設管理課が中心となり対応しました。

「積算単価」については、

「昨年10月に施工パッケージ単価を全国の自治体で一番遅く導入した」と話、「作業効率を国に相談し、21リユーベの土運搬(片道20キロ)について計算したところ、1日あたりに換算すると四九、七三〇円です」と回答しました。

「賃金・単価改善については、

県議会から質問が多く出され、単価が改善されない要因である「重層下請」の解消に向けたとりくみを検討中であり、

幾つかの地方自治体が行っている、「工事発注の際に下請契約は2次までと定める」などを参考にしたいと述べました。

「使用促進措置の指導強化」

「契約時における確認表」について指導を聞かない業者がいることを紹介し、発注当局の指導強化と

「12条団体等の文章の結びが『配慮をすること』とあやふやな表現になっている」とことを指摘し、交通対策本部決

定に基づく改善を求めました。

建設管理課からは、「担当部署は異なるが修正に向けて担当者働きかけます」と約束しました。

です。今まで経験したことのない車両が運行することから、地域住民も交通事故の発生など、様々な不安が指摘されています。また安倍政権が8月に閣議決定した経済対策で大阪駅までの延伸を二〇三七年までにおこなう事も決まり、財政投融資の活用も国会で決められようとしています。

また今年に入り、各工区で受注業者が確定していることから、「群馬・長野・神奈川・静岡・北陸」の各支部が、JR東海の各工区事務所や受注業者に対して使用促進措置を求める要請行動に取り組んでいます。群馬・長野は、共同して長野工区の現場で、「JR東海長野工区事務所、2つの工区を受注した鹿島建設への申し入れを行っています。静岡、神奈川の各支部も自治体や各工区のJR事務所への要請行動を展開しています。

から県土整備部建設管理課が中心となり対応しました。



中央新幹線(リニア)のイメージ図 (HPより引用)

使用促進 中央新幹線(リニア) 発注者・受注者へ要請 全国ダンプ

総工費5兆円以上と言われている「中央新幹線(リニア)」は、原発エネルギー活用、環境問題など様々な意見や差し止め訴訟も展開されています。全国ダンプ部会としては、全面的な賛同は出来ませんが、工事が発注され現場で働くダンプにシワ寄せが行き、過積載や交通事故が発生することを放置することは出来ません。昨年9月の全国ダンプ部会幹事会でも議論をおこない、10月以降に事業認可をおこなっ

た国交省に対して要請を申し入れましたが、「中央新幹線は民間工事であるからJR東海及び受注業者を指導できない」として現在に至るまで再三にわたり断っています。

中央新幹線は、二〇二七年に「品川駅―名古屋駅間」を開通させることをめざし、工事の施工に至っては、山間部の大深度工事を実施すること、長野県大鹿村の現場だけでも最大1日当たり約一、七〇〇台のダンプが稼働する見通し

です。今まで経験したことのない車両が運行することから、地域住民も交通事故の発生など、様々な不安が指摘されています。また安倍政権が8月に閣議決定した経済対策で大阪駅までの延伸を二〇三七年までにおこなう事も決まり、財政投融資の活用も国会で決められようとしています。

また今年に入り、各工区で受注業者が確定していることから、「群馬・長野・神奈川・静岡・北陸」の各支部が、JR東海の各工区事務所や受注業者に対して使用促進措置を求める要請行動に取り組んでいます。群馬・長野は、共同して長野工区の現場で、「JR東海長野工区事務所、2つの工区を受注した鹿島建設への申し入れを行っています。静岡、神奈川の各支部も自治体や各工区のJR事務所への要請行動を展開しています。