

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

車持ちダンプ運転手が1日労働(8時間運転)して貰える単価(全国)
国土交通省積算単価を踏まえて(全国平均:2023年4月)

	数量	単価	金額	
軽油	88L	138円	12,144円	} (2)
ダンプ損料	1,400万円	10.5年(標準使用年数)	24,800円	
タイヤ損料	道路事情(普通の道路の場合)		1,326円	
諸雑費(まるめ)			1円	
運転手労賃	2省協定2023年3月一般運転手 (全国平均の労務単価)		21,859円	→ (1)
			60,130円	(直工費)

<直接工事費に関する内訳>

- 軽油の単価は**、(財)日本エネルギー経済研究所・石油情報センターの全国平均を使用(スタンド渡し)
使用量については、国の標準積算は8時間労働、ダンプ運転時間は5.9時間、65L/日で計算しています。
したがって平成28年度から燃料の消費量は「1時間当たり約11リットル」(変化なし)。
国交省総合政策局・公共事業企画調整課の調査(直轄工事・地方自治体)により燃料消費率が下がりました。
組合員の現場の実態は10時間拘束8時間運転になっている。
※実際組合員の平均消費量の88Lで計算しています。(実際は現場の工事内容によって異なります。)
- ダンプ損料は**、標準使用年数10.5年、基礎価格は**1,400万円(昨年と同じ)です**。
*機械損料数量1.24を乗じている「20,000円(10トンダンプの損料/日)×1.24=24,800円」
- タイヤ損耗費は**「普通」の単価として出しています。(昨年度同じ)
(現場から処理場(移動先)までの道路事情の事を差しています。)
【良好とは】舗装道路その他これに準ずる良好な搬路の進行。(667円×1.24=827円)
【普通とは】路面がよく維持されている砂利道、これに準ずる搬路の進行。(1,070円×1.24=1,326円)
【不良とは】破碎岩の混入する搬路または河床路その他これに準ずる搬路の進行が主な工事でタイヤ損耗が著しいと認められるとき。(2,420円×1.24=3,000円)
- 運転手労賃は**、2省(国交省、農水省)設計労務単価を適用。
「2省協定単価とは」前年度元請・下請業者が労働者へ支払った賃金台帳に基づき、調査した結果の良質サンプルの平均賃金を公共工事の積算に適用する労務単価。

<間接工事費に関する内訳>

車持ちダンプ運転手がもらえる諸経費の計算内訳

- 60,130円**(直接工事費)+間接工事費に含まれる金額(労働者の雇用に伴う経費:法定福利費、労務管理費、安全管理費など)を加算しています。車持ちダンプ労働者は自らが必要経費(法定福利費等)の全額を負担しています。したがって、事業者側が労働者の雇用に伴う必要経費として上積みされている経費41%を請求する計算式を組み立てました。

(1)労働者の雇用に伴い必要な経費(労務費+その他の人件費=必要経費)41%
福利厚生費等現場作業における経費の41%を加算します。
21,859円×41%= 8,962円を加算します。

60,130円(直接工事費)+8,962円(間接工事費)=69,092円

車持ちダンプ運転手がもらえる単価は、上記金額に消費税(10%)を加算する。

実働8時間稼動 **平均76,001円** (落札率は加味せず)

車持ちダンプ労働者 常用単価76,001円

積算単価

元請各社は直工費を支払え 発注者は現場指導の徹底を

全国ダンプ

国土交通省は、毎年新しい公共工事設計労務単価とダンプの車両費、タイヤ、燃料価格など市場価格を反映し、積算された価格で公共工事を発注しています。全国ダンプ部会は、ダンプの常用単価(福利厚生費を含む)を計算したところ、全国平均で76,001円(税込み)となりました。

直接工事費は、全国平均で約6万円です。一方で昨年度まで10年連続で引き上げられた分の単価は、現場で働くダンプや建設労働者に支払われていません。各発注当局による受注者への指導を強化させ、全組織が単価引き上げに向けた経済闘争を旺盛に取り組みしましょう。

国土交通省は今年3月から通算11年間連続で積算労務単価の引き上げを実施し、「車両費、タイヤ、燃料」などのダンプを使用する際に係る必要な経費等の実態を反映し、予定価格を積算して公共工事を発注しています。

組合がこの積算方法を踏まえダンプの常用単価を計算すると図表のようになります。軽油価格は、リッター138円(4月時点・税抜き)で計算します。燃料使用量は要求アンケートの実態にもとづき8時間稼働(10時間拘束)で計算しています。今年は機械損料等の改定は有りませんので、ダンプの車両価格は1,400万円(昨年と同じ)、タイヤ価格も変更は有りません。労務費単価は賃金は、ダンプの場合は一般運転手として扱われています。全国平均で昨年比880円引き上げられています。これらを含めた費用『60,130円』が直接工事費となります。

国交省は2013年から労働者を雇用した際の必要経費

(社会保険、労災保険、年金、交通費等)について労務単価の41%相当分を上乗せできることを示しています。この金額を加えてダンプ労働者の2023年度(令和5年)常用単価の全国平均は76,001円(税込み)となります。

この計算方法は国交省交渉や国会質疑での大臣答弁、全国キャラバン要請行動で各発注当局も認めています。

**ダンプ単価を改善しよう
過積載・不法盛土なくそう**

ダンプの積算常用単価(工事原価)は、全国平均で20

12年度の「55,805円」から、22年度は「76,001円」となり、11年前よりも2万円以上(諸経費込)の引き上げとなっています。

発注当局の国交省は、建設労働者の担い手確保と称して労務単価の引き上げや社保未加入対策の強化など、待遇改善を実施してきました。「日建連」は「週休2日制・下請見積もり書尊重宣言」を実施しています。しかし、いずれも元請業者は一次下請への指導のみで、二次下請以降の協力業者については、実態をつかみ、改善策を講じていません。

その結果、ダンプや建設労働者の賃金・単価が大幅に改善された事例は有りません。ダンプの場合、過積載などの交通違反行為や重大事故は、「社会経済構造を改善しない限り、違反行為は無くすことができない」と過去にもダンプ規制法や道交法改正の国会審議で明確にされています。

そして昨年成立した「盛土規制法」の国会審議や21年末に総務省が勧告した建設残土対策においても「適切な処理費用の支払い確保」が言及されています。不法な盛土工事を無くすためにもダンプの単価改善が求められています。

全国ダンプ部会が取り組んできた使用促進・職場闘争が前進できる客観的条件が広がっています。各支部で、中間の要求・実態を議論し、単価改善の運動に取り組みしましょう。

合材職場で23春闘推進 安心して働ける職場を



23春闘へ決起する東海ダンプ支部浜岡アスコン分会の仲間たち（4月9日東海ダンプ事務所内）

東海ダンプ

燃料高騰・仕事の減少 単価改善で解消しよう

東海ダンプ支部では、4月9日に支部職場闘争委員会を開催し、2023年春闘要求論議を行い、要求項目を決定しました。事情により春闘に取り組めない分会もありますが、2022年春闘で念願であった「トン引き単価から常用単価方式への変更」を勝ち取った浜岡アスコン分会が23春闘に取り組むことになりました。浜岡アスコン分会では、常用単価方式になったものの、肝心の常用単価が思った以上に低かった為に、燃料価格やタイヤの値上がり分と物価高騰

に対する生活改善を勝ち取ることを目標にして、支部で計算したダンプの適正常用単価やプラントマン組合員用の普通作業員の設計労務費を元に、大幅な単価改善要求額を決定しました。

また、4月からプラント工場長の異動があり、配車の公平性など、従来組合と結んだ協定事項の再確認を行うこと、労災保険料のプラントの応分の負担などを諸要求として決定しました。

5月2日に新任の工場長に23春闘要求書を提出し、5月中の第1回団体交渉を実施させて、要求実現を目指して闘っていく方針です。



4月12日～13日にトラック協会が発注者・業界へ要請行動（全ト協HPより）

全ト協へ2回目の要請 全国ダンプ

全国ダンプ部会は4月17日（月）、東京・四谷にある全日本トラック協会（全ト協）本部に対して申し入れました。森谷稔・全国ダンプ部会顧問が参加し、全ト協からは土屋・輸送事業部長、佐竹・審議役（国交省自動車局から下り）、宮澤・担当部長の3名が応対しました。

申し入れの主旨は昨年11月に行った「建設現場で白ナンバー排除を止めさせる通達の発出、日建連や発注者へ適正単価の支払い確保の要請」に対する回答でした。

森谷顧問から通達の発出について再度、実行するよう迫りました。全ト協側は、「全ト協が自家用ダンプ（白ナンバー）排除を行なった事実は確認できていない。また、各県トラック協会とは上下関係ではないので、全国の各県組織へ指示を出す立場にない」との事でした。

組織の規約等では上下関係がないと言うものの、全ト協が中心核にいる以上、今後は公然と各県トラック協会の関係者が白排除をおこなうことは出来なくなると受け止められます。

その他にも「適正運賃の支払い要請」についての回答では、全ト協ダンプトラック部会が4月12日～13日に建設業界団体（日建連、全建）や国交省・鉄道運輸機構などへの申し入れに取り組んだことが報告されました。

トラック・ダンプデモ 東北で4年ぶりに実施 秋田ダンプ

4月9日（日）に秋田市内で秋田県本部が4年ぶりに「第24回トラックデモ」を開催し、トラック8台、東北ダンプ支部秋田分会からはダンプ6台、組合員25名が集まり、23年春闘をアピールする車両パレードを実施しました。

集会では、高橋県本部執行委員長が主催者あいさつをおこない「度重なる値上げラッシュの中でも8時間働けば、まともに暮らせる社会を作る為に頑張ろう」と参加者呼びかけました。来賓には、秋



4年ぶりに東北圏内でトラック・ダンプデモを実施しました。（4月9日秋田市内）

田県労連議長、日本共産党県議会議員が激励に駆けつけ、連帯のあいさつを行いました。現場の決意表明は、秋田運送支部と秋田分会の仲間が行いました。

その後、宣伝カーを先頭にして秋田駅まで整然と車両パレードを実施し、通行中の市民に「トラックの長時間労働をなくそう」「過積載の根絶ダンプ単価の引き上げ」を訴えました。集会には地元「秋田さきがけ」新聞社が取材に訪れ、4月13日付で当日の様子が報じられました。

フリーランス新法成立 ダンプ・職人も対象に 全国ダンプ

今年4月28日の参議院本会議において「フリーランス新法」が成立しました。近年各産業・業種でフリーランス（個人事業主）が増加、不払

いや一方的な契約解除及び単価切り下げなどのトラブルや被害が多発しています。

今回の法制化は利便性を優先させ、労働法制の対象外となる就労者を増やしたい大企業に対して書面やメール等で契約内容や報酬額の明示を義務付けや一方的な契約解除・報酬減額の禁止など、フリーランスの働き方を保護することを目的にしています。

また従来から建設・運輸業界では、重層下請構造による委託・請負化が進んでいます。ダンプも長年、元請・下請からの不払いや単価叩きに苦しんできました。この法制化によってダンプ業界が一斉に改善されることは有りませんが、全国ダンプ部会においてもダンプ労働者の働く環境改善に向けて活用を検討します。