

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:2024年4月)

	数量	単価	金額	
軽油	88L	143円	12,584円	} (2)
ダンプ損料	1,440万円 (標準使用年数)		25,125円	
タイヤ損料	道路事情 (普通の道路の場合)		1,487円	
諸雑費 (まるめ)			0円	
運転手労賃	2省協定2024年3月一般運転手 (全国平均の労務単価)		23,454円	→ (1)
			62,650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**1,440万円(昨年比40万円アップ)**です。
※機械損料数量1.25を乗じている「20,100円(10トンダンプの損料/日)×1.25=25,125円」

- タイヤ損耗費は**「普通」の単価として出しています。(変更あり)
(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。(747円×1.25=933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。(1,190円×1.25=1,487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。(2,710円×1.25=3,387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

- 62,650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。
23,454円×41%=9,616円を加算します。

62,650円(直接工事費)+9,616円(間接工事費)=72,266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時間稼働 **平均79,492円** (落札率は加味せず)

車持ちダンプ労働者 常用単価79,492円

積算単価

元請は直工費単価を支払え 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79,492円(税込み)となりました。

直接工事費は、全国平均で約6万3千円です。一方で昨年度まで11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ダンプの経済闘争を旺盛に取り組みしましょう。

国土交通省は、「労務費、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毎年公共工事を発注しています。

この積算方法を踏まえ10トン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、全国平均のリッター143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。

今年度は機械損料等の改定が有りました。国交省の資料によると、ダンプの車両価格は1,440万円(昨年比40万円アップ)、タイヤ価格に

ついても変更されています。労務単価に賃金は、一般運転手として扱われています。

全国平均で昨年比1,595円引き上げられています。これらを含めた費用『62,650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2024年度(令和6年)常用単価の全国平均は79,492円(税込み)です。

この計算方法は国交省交渉や国会質疑での大臣答弁などでも裏付けられており、全国キャラバン要請行動で各発注当局も認めています。

単価改善闘争を展開しよう
発注者・元請に迫る闘いを

ダンプの積算常用単価(工事原価)は、全国平均で20

1994年(平成4年)は「61.9万人(53万業者)」から2021年(令和3年)には「49.2万人(47万業者)」に激減しています。29歳以下の労働者は1割程度です。課題を乗り越えようと国交省は、昨年3月に「持続可能な建設業を目指す」審議会を開き、同年9月に中間まとめを公表しました。今通常国会には「建設業法及び入契法改正案」(ダンプ紙3月号参照)を提出しました。発注当局も待遇改善に向けて現場に目を向けた変化を作り出すとしています。

しかし、労働者の賃金確保が中心点にある為、ダンプの単価闘争への活用については未知数です。全国ダンプ部会の使用促進・職場闘争を活かし、発注者・元請に対してダンプの単価改善を求める運動を各地で展開しましょう。

第40次ゼネコン本社要請 建設産別対策委員会が実施

元請交渉

使用促進措置を徹底し ダンプ単価を改善せよ

建設産別対策委員会は、第40次ゼネコン本社要請行動を3月7日～8日に開催し、「鹿島建設、大成建設、清水建設、大林組、竹中工務店、熊谷組、前田建設工業、奥村組」の8社へ訪問しました。要請行動は2004年から丸20年を迎えました。

全国ダンプ部会の中心要求である「使用促進措置の徹底」は、元請各社も正面から否定をせず、各現場での粘り強い闘いに結実しており、各社の回答は、「各支店に周知徹底し、各現場で対応しています」

（前田建設工）、「建交労からの要請については、主旨を理解し、各支店・関係部署と相談し、実施している」（熊谷組）と、要請を真摯に受け止めた。各現場で実施する元請企業が広がっています。

また「直工費分の単価支払い」については、「直接ダンプと契約をしていない。下請の各協力会社と合理的な契約で合意している」との回答もあります。

出されている「建設業法改正（標準労務費の設定、違反事業者への勧告・公表）の報道記事を示しながら、常用積算単価にもとづく直工費分の単価要求は正当であることを強調し、元請としてダンプの単価改善や支払いを確保するよう要請しました。

その他、「建設発生土対策の強化」については、「不法盛土、不法投棄」の報道記事を取り上げて、建設業界全体の課題であり、最終処分場まで元請が管理責任を負う法制化の必要性を説明しました。

春闘決起・万博反対 車両パレードを実施

関西ダンプ支部は、3月10日（日）に大阪市内で大阪府本部と大阪トラック部会が開催した、「2024年問題による労働条件の改善の改善を許さず、大幅賃上げを勝ち取ろう！」決起集会に参加しました。集会後は「3・10建交労大阪：トラック・ダンプパレード」を実施しました。

決起集会に駆けつけた来賓の日本共産党・たつみコータロー前参議院議員から国会情勢の報告として「自民党議員の裏金問題」を厳しく糾弾したうえで、国民に説明責任を果たすべきであると指摘。また、国民の暮らしを守るには「消費税減税」、インボイス制度を廃止が必要。来る衆議院選挙で労働者本位の政治への転換が必要だと訴えました。

その後、前村執行委員長が、「30年間実質賃金が上がっていない中、労働組合の真価が問われる重要な春闘になる。24年春闘は物価高騰を上回る賃上げを勝ち取るために奮闘しよう！」と呼びかけました。続いて、大阪労連、大阪建設共闘から連帯のあいさつを受けました。最後に大阪トラック部会・橋本部会長の団結がんばろう！で決起集会を締めくくりました。決起集会への参加者には、全体で118名「関西支部、関西ダンプ支部、関西合同支部、此花支部、大阪合同支部、神田支部」から代表参加しました。

車両パレードは、夢洲コンテナヤードを出発して、野田阪神を経由、梅新交差点を右折して南下し、難波高島屋前を通過して最終は敷津交差点で流れ解散となりました。参加車両はトラック・ダンプ・トレーラー30台と宣伝カー3台が参加しました。

愛知労連 建設労働者部会

愛知労連建設労働者部会が正式名称、略称を建設労働者部会と決定。ダンプ・大工・電気工・助工・内職工などの個人事業主が主眼である労働組合である。愛知労連建設労働者部会が正式名称、略称を建設労働者部会と決定。ダンプ・大工・電気工・助工・内職工などの個人事業主が主眼である労働組合である。

愛知労連 建設労働者部会

愛知労連建設労働者部会が正式名称、略称を建設労働者部会と決定。ダンプ・大工・電気工・助工・内職工などの個人事業主が主眼である労働組合である。愛知労連建設労働者部会が正式名称、略称を建設労働者部会と決定。ダンプ・大工・電気工・助工・内職工などの個人事業主が主眼である労働組合である。

愛知労連と共同で作成した「軽貨物版拡大パンフレット」



建交労からの要請を受け止めて、使用促進措置を徹底しています（3月8日熊谷組本社）



「24年春闘勝利、関西万博中止を！」集会と車両パレードを行いました。（3月10日大阪市内）

仲間の力に依拠した拡大 軽貨物労働者も組織化へ

東海ダンプ支部では、1月～3月の期間、加入2人・脱退9人と脱退者が先行していますが、本人他界・高齢による廃業や雇用労働者になった

などの理由で、避けることができない状況です。支部ではこのままの状態を乗り越えようと、3月と4月の静岡県協議会と愛知県協議会

会の幹事会で組織拡大について議論し、ダンプと建設は組合員の仲間や友人に支部の拡大用パンフレットを渡して、話をして「国保が高い」「労災はどこで入るのか分からない」などを聞いたところ、組合で解決するよ」と声をかける「紹介活動」を軸にして、春の拡大月間を5月末まで延長してみんなで拡大に集中することを決めました。

また、昨年より愛知労連と共同しての「軽貨物（黒ナンバー）の組織化」では、軽貨物のパンフレットを作成し、ようやく発送が3月末に実施され、4月に入って連日のように問い合わせ連絡があり、オルグ活動を行った結果4月上旬に4人が加入しています。組合員の力でダンプ・建設それと軽貨物の拡大を進め、強大な支部建設を目指しています。