

令和 5 年 12 月 12 日

各都道府県建設業協会

専務理事・事務局長 殿

一般社団法人 全国建設業協会

専務理事 山崎 篤 男

建設用ダンプトラックによる運搬業務にかかる要請について

平素は、本会の活動につき格段のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、この度一般社団法人日本機械土工協会より本会あて、別紙要望書のとおり、建設用ダンプトラックによる運搬業務について、事業を維持、継続できる適正な価格で積算・発注をしていただきたい旨の要請がございました。

建設工事において、建設用ダンプトラックによる建設発生土等の運搬作業は通常の工事のみならず災害時における復旧・復興工事などにおいても必要な業務であることに鑑み、貴会会員企業の皆様に本件要請内容を周知賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

【添付資料】

- ・別紙 一般社団法人日本機械土工協会からの要望書
- ・参考 建設ダンプトラック（10 t 積級）アンケート調査結果報告

以 上

(担当) 事業部 山中

TEL 03-3551-9396

FAX 03-3555-3218

メール jigyo@zenken-net.or.jp

要 望 書

要 望 書

はじめに

機械土工工事業は、国土の整備・開発・保全の基礎となす土工を建設機械により行うもので、ダムや道路、土地造成などの基盤造りを担い、国の発展・安定に寄与してきました。また、機械土工は通常の建設工事のみならず、災害時における復旧・復興工事などにおいても必要とされる専門工事職種です。

改めて言うまでもなく、こうした土木工事はもとより建築工事の土作業にとって、特に建設用ダンプトラックによる建設発生土の運搬作業は、なくてはならない部門であります。また公道を利用する建設工事ダンプトラックでの運搬業務の多くは、専門の建設工事ダンプトラック企業が担当しています。

近年における土工工事は、建造物の大型化や土工用建設機械の進歩により、過酷な労務主体作業から機械主体作業となり、労働環境の改善や現場のコスト低減に大きく貢献してきました。大土量を排出する掘削・積込み作業の踊り場においては、とくに大型ダンプトラックの積込み時における動作・技能の技量が積込み時間に大きく影響します。また積下ろし時においても運搬土砂の用途や後工程を担当する建設機械の種類により、排土方法（形状）が大きく異なるため、積下ろし動作・技能の技量も後工程の土構造物整形の作業時間・コストに大きく影響することになります。

建設工事ダンプトラック業界の現状

建設工事ダンプトラック企業は、建設発生土等の「運搬価格・相場」が低迷し、加えて燃料費の高騰や排ガス規制などの影響で車両の維持費が上昇し、大変厳しい経営状況が続いています。

少子高齢化が進むなかで、バスやトラックなど輸送業界の人手不足が顕著になっておりますが、当協会の調査による建設工事大型ダンプトラック運転技能者の平均年齢は56.3才、平均賃金280,311円であり、全日本トラック協会の「令和4年トラック輸送データ集」による大型ダンプトラック運転手の平均年齢48.8才、平均賃金368,900円より深刻な状況となっております。

現在、4万4千人近い運転技能者が就業していると推察されますが、雇用する企業は零細であり「低額な運搬価格」で、賃金や処遇を向上させる企業体力がなく、このままでは若年者・後継者の加入・育成は望めない状況となっております。

課題の整理

当協会はこれらの実態を踏まえ、同僚職種として重要な土の運搬業務を担当する建設工事ダンプトラック企業の経営環境の向上と運転技能者等の処遇、待遇を向上させる必要があると判断、その方策を検討するため、担当委員会の委員長を座長に協会理事や建設工事ダンプトラック企業の各代表者を委員とし、また有識者をはじめ、当協会会長をオブザーバーとして、「建設ダンプトラック地位向上研究会」を設立しました。

同研究会は、アンケート調査で建設工事ダンプトラック企業とそこで働く運転技能者の厳しい実態を改めて確認し、その内容を「建設ダンプトラック（10t積級）アンケート調査結果報告」・小冊子（別添）として作成しました。また現状課題を踏まえ、同上企業と従業者の社会的・経済的地位の向上を図る方策を検討し、「建設工事ダンプトラック企業および運転技能者の現状と改革」（別添）としてまとめました。

課題の解決のために

さらに、公共発注や業行政の諸官庁、民間発注に関係する団体などを対象に、同上企業と従業者の社会的・経済的地位の向上にご協力をお願いする事項を「要望書」としてまとめることとしました。併せて土工事を受注する1次下請企業（機械土工）に対して、適正な価格の確保・推進をお願いするとともに、建設工事ダンプトラック企業に、積算および原価算定等による適正価格で取引するよう、取引関係の改善を求め「建設工事ダンプトラック企業と運転技能者の社会的・経済的地位の向上について（お願い）」を作成し、配付することとしました。

今後の建設発生土を取巻く環境は、静岡県熱海市で発生した盛土等の土砂崩壊事故を受けて、危険な盛土等を全国一律の基準で包括的に規制する宅地造成及び特定盛土等規制法及び同法の政省令と、資源の有効な利用促進に関する法律の国土交通省改正省令などが施行され規制が強化されました。建設発生土の場外運搬を行う業務は、今後益々規制や取り締まりが強化されることも予想されます。それに加えて令和6年4月1日から建設事業やトラック運送業にも時間外労働の上限規制が適用され、効率的な業務がこれまで以上に求められてきます。

つきましては係る状況を踏まえ、建設工事ダンプトラック企業の経営環境の向上と、そこで働く運転技能者など従業者の処遇、待遇が改善され、今後も事業が持続できるよう、下記の事項について要望いたします。

要 望 事 項

1. 土工事を下請受注する1次の専門工事企業は、「建設機械等損料表」、「国土交通省土木工事標準積算基準」、「公共工事設計労務単価」等を参考に積算し、建設用ダンプトラックによる運搬業務（2次下請）には、建設工事ダンプトラック企業とそこで働く運転技能者など従業者が事業を持続、継続できる同上に基づく適正な運搬価格を支払うこととしたい。

つきましては、建設工事の建設用ダンプトラックによる運搬業務は、これらを反映した価格で積算・発注して戴きたい。

1. 建設工事ダンプトラック運転技能者は、公共工事の積算（国土交通省土木工事標準積算基準書）及び「建設キャリアアップシステム・登録申請書コード表」で「運転手（一般）」とされている。他の土工用建設機械であるブルドーザはじめ、トラクタショベルなど機械質量3t以上の運転者は「運転手（特殊）」となっている。

つきましては建設発生土の積込み、積下ろし時における動作・技能の高度な技量が要求される建設用ダンプトラック・車両総重量11t以上、最大積載量6.5t以上の「大型ダンプカー」運転技能者を、「運転手（特殊）」に変更して戴きたい。

1. 建設キャリアアップシステム(CCUS)に「建設工事ダンプトラック運転技能者」の社会的地位の向上に資するため能力評価基準を新設して戴きたい。

1. 専門工事企業の施工能力の見える化制度における、見える化評価基準の対象とする職種に、社会的地位の向上に資するため「建設工事ダンプトラック企業」を加えて戴きたい。

一般社団法人 日本機械土工協会
会 長 山 梨 敏 幸

建設ダンプトラック(10t積級)

アンケート調査結果報告



一般社団法人日本機械土工協会
建設ダンプトラック地位向上研究会

表紙・「建設ダンプトラック（10 t 積級）」 建設機械等損料表における 03 運搬機械、0301 ダ
ンプトラック、011 [オンロード・ディーゼル]、110-001・規格・諸元 10 t 積級を言う。

令和5年9月15日

建設ダンプトラックアンケート調査結果報告・目次

建設ダンプトラック地位向上研究会 名簿	1
建設ダンプトラックの研究会設立に至る経過報告	2
アンケート調査の内容	5
1－1. 地区別・調査対象企業数と回答企業数	6
2－1. 所属運転技能者数別の企業数	7
2－2. 地区別・1社あたりの平均所属運転技能者数	8
3－1. 1ヶ月あたりの賃金別・運転技能者数	9
3－2. 地区別・運転技能者平均賃金	10
4－1. 企業別・建設ダンプトラック1台1ヶ月平均走行距離	11
4－2. 地区別・建設ダンプトラック1台1ヶ月平均走行距離	12
5－1. 企業別・建設ダンプトラック保有台数	13
5－2. 地区別・1社あたり建設ダンプトラック平均保有台数	14
6－1. 地区別・建設ダンプトラック買い替え周期	15
7－1. 地区別・建設ダンプトラック（10t積級）購入価格	15
8－1. 企業別・建設ダンプトラック1台1ヶ月あたり平均売上額 ..	16
8－2. 地区別・建設ダンプトラック1台1ヶ月あたり平均売上額 ..	17
参考	
アンケート意見欄の意見・課題別（要望、提案）	18
建設ダンプトラック（10t積級）・経費等の現状内訳	22

建設ダンプトラック地位向上研究会 名簿

役職	協会役職等	氏名	所属企業等	役職
座長	合理化委員長	細川潤一郎	(株)オーク建設	常務取締役
委員	理事・労働安全委員長	田岡 正明	向井建設(株)	常務取締役
委員	理事・合理化委員	田中 雅博	(株)マイタック	代表取締役社長
委員	理事・合理化委員	梅原 義隆	静岡県重機建設業(工)	代表理事 (株)静岡西部建設 代表取締役社長
委員	評議員・労働安全委員	近藤 明	日起建設(株)	取締役副社長執行役員
委員	女性部会長	水谷 幸子	長良通商(株)	取締役副社長
委員	技術委員	宮嶋 賢二	水谷建設(株)	取締役常務執行役員
委員		榊原 健祐	(株)ホーワ	代表取締役社長
委員		島田 英二	(株)北陸産業	専務取締役
オブザーバー	職域推薦	足立 敏之		参議院議員
オブザーバー	顧問	佐藤 直良	(一財)先端建設技術センター	顧問
オブザーバー	会長	山梨 敏幸	山崎建設(株)	代表取締役社長
事務局	常務理事・業務部長	清水 英紀	(一社)日本機械土工協会	常務理事
事務局	常務理事・事業部長	保坂 顕治		同上 常務理事
事務局	監事	保坂 益男		同上 監事

建設ダンプトラックの研究会設立に至る経過報告

1. 建設ダンプトラックの研究会設立に至る経過報告

(1) 令和4年5月

令和4年度総会において4年度事業計画の重点事業として、建設ダンプトラック運転手の担い手不足を解消するため、実態を調査し「担い手確保、処遇改善」へ、関係機関に向けて要望活動など行動する、と決議した。

(2) 令和4年6月

事業担当の合理化委員会（経営関係）及び労働安全委員会（労働関係）でWGを設置し、「建設ダンプトラック運転手等の現状把握のためのアンケート調査について（お願い・合理化委員長名）」及び「ダンプトラック調査票」を作成した。

(3) 令和4年6月～7月

合理化委員会の委員が手分けをして、全国の建設ダンプトラック工事企業496社をピックアップした。またピックアップした企業から、さらに46社を紹介され、計542社となり、これらの企業にアンケートを配布した。

配布企業のうち172社から回答があった。（回答率31.7%）

(4) 令和4年12月

令和4年度第3回理事会において「建設ダンプトラック運転手の処遇改善について」、及び「建設ダンプトラック等の現状把握のためのアンケート調査結果（参考・単純平均値）」を提出した。

(5) 令和5年1月

合理化委員会において、建設ダンプトラック運転技能者の処遇改善に向けて、外部の学識経験者等にも参加をお願いして、「研究会」を立ち上げることとし、研究委員等の名簿（素案）の承認、及びダンプアンケー

トの「意見欄」の公表を承認した。

(6) 第1回建設ダンプトラック地位向上研究会

日 時 令和5年2月24日15時40分～17時10分

場 所 アートホテル日暮里ラングウッド

研究会開催の概要

- ①建設ダンプトラックの研究会設立に至る経過報告
- ②ダンプトラックの調査・集計項目と参考資料項目
- ③アンケートの意見欄
- ④令和3年3月現在全国のダンプトラック・登録台数

(7) 第2回建設ダンプトラック地位向上研究会

日 時 令和5年4月18日 15時～17時

場 所 アートホテル日暮里ラングウッド

研究会開催の概要

- ①アンケート調査の内容報告
 - ・運転技能者に関する事項
 - ・ダンプトラックに関する事項
- ②ダンプトラックの現状・報告
協会評議員・労働安全委員・近藤明 日起建設(株)取締役副社長執行役員
- ③ダンプトラックに関する参考資料提供
- ④意見交換
 - ・ダンプトラック運転技能者の処遇、待遇改善策について

(8) 第3回建設ダンプトラック地位向上研究会

日 時 令和5年6月13日(火) 15時～17時

場 所 アートホテル日暮里ラングウッド

研究会開催の概要

- ①アンケート調査の内容報告
 - ・経営に関する事項
 - ・企業経営

②公的積算による1台1月あたりの売上高

③ダンプトラック業界の現状報告

協会・女性部会長 水谷 幸子 長良通商(株)取締役副社長

④意見交換

- ・テーマ1 地位の社会的・経済的向上をめざして
- ・テーマ2 地位向上のための陳情活動

(9) 第4回建設ダンプトラック地位向上研究会

日 時 令和5年8月23日(水) 15時～17時

場 所 アートホテル日暮里ラングウッド

研究会の概要

- ①「建設ダンプトラックアンケート調査結果報告」(案)の検討・承認の件
「検討、承認」 一部字句等修正の上承認
- ②「建設工事ダンプトラック企業および運転技能者の現状と改革」(素案)の検討・承認の件
「検討、承認」 一部字句、写真等修正の上承認
- ③「要望書」(案)の検討・承認
「検討、承認」 一部字句等修正の上承認
- ④「建設工事ダンプトラック企業と運転技能者の社会的・経済的地位の向上について(お願い)」(案)の検討・承認
「検討、承認」 一部字句等修正の上承認
- ⑤今後の行動予定(案)
 - 別紙記載の要望先へ、「アンケート結果報告」、「現状と改革」、「要望書」、「お願い」を持参し、訪問・要望する。
 - 機械土工企業、建設工事ダンプ企業に、上記4文書を発送する。
 - 行動の結果をまとめ、研究会を開催し報告する。

以 上

アンケート調査の内容

アンケート調査項目

- 1-1. 地区別・調査対象企業数と回答企業数
- 2-1. 所属運転技能者数別の企業数
- 2-2. 地区別・1社あたりの平均所属運転技能者数
- 3-1. 1ヶ月あたりの賃金別・運転技能者数
- 3-2. 地区別・運転技能者平均賃金
- 4-1. 企業別・建設ダンプトラック1台1ヶ月平均走行距離
- 4-2. 地区別・建設ダンプトラック1台1ヶ月平均走行距離
- 5-1. 企業別・建設ダンプトラック保有台数
- 5-2. 地区別・1社あたり建設ダンプトラック平均保有台数
- 6-1. 地区別・建設ダンプトラック買い替え周期
- 7-1. 地区別・建設ダンプトラック（10t積級）購入価格
- 8-1. 企業別・建設ダンプトラック1台1ヶ月あたり平均売上額
- 8-2. 地区別・建設ダンプトラック1台1ヶ月あたり平均売上額

参考資料

- アンケートの意見欄の意見・課題別（要望・提案）
- 建設ダンプトラック（10t積級）・経費等の現状内訳

1-1 地区別・調査対象企業数と回答企業数

(1) 調査対象企業数 計542社

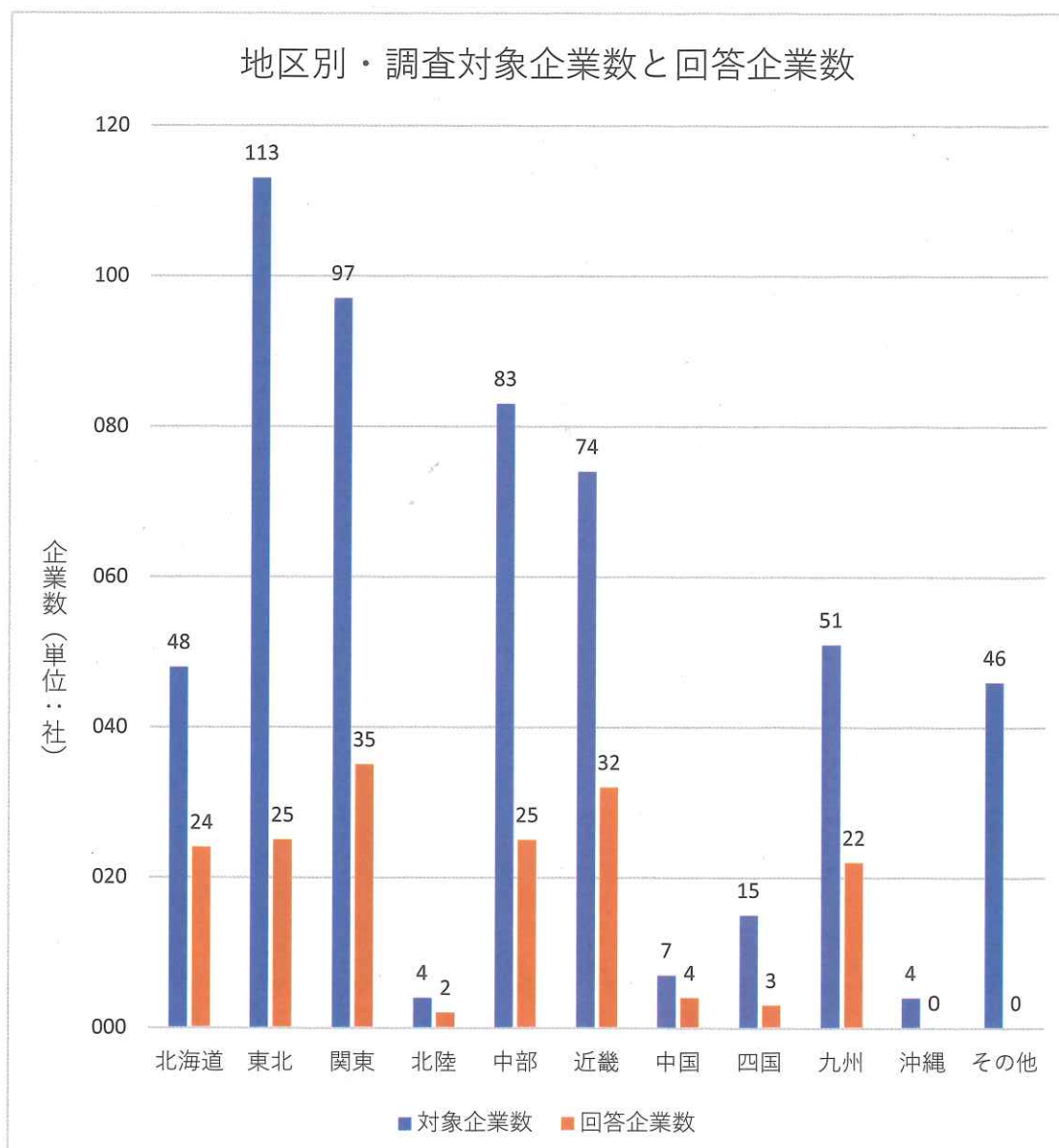
全国500企業を目標に496社をピックアップ

その後、46社追加（その他に記載）

(2) 回答企業数（項目別の回答企業数等は別）

回答企業数 172社 回答率 31.7%

	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	その他	合計
対象企業数	48	113	97	4	83	74	7	15	51	4	46	542
回答企業数	24	25	35	2	25	32	4	3	22	0	0	172



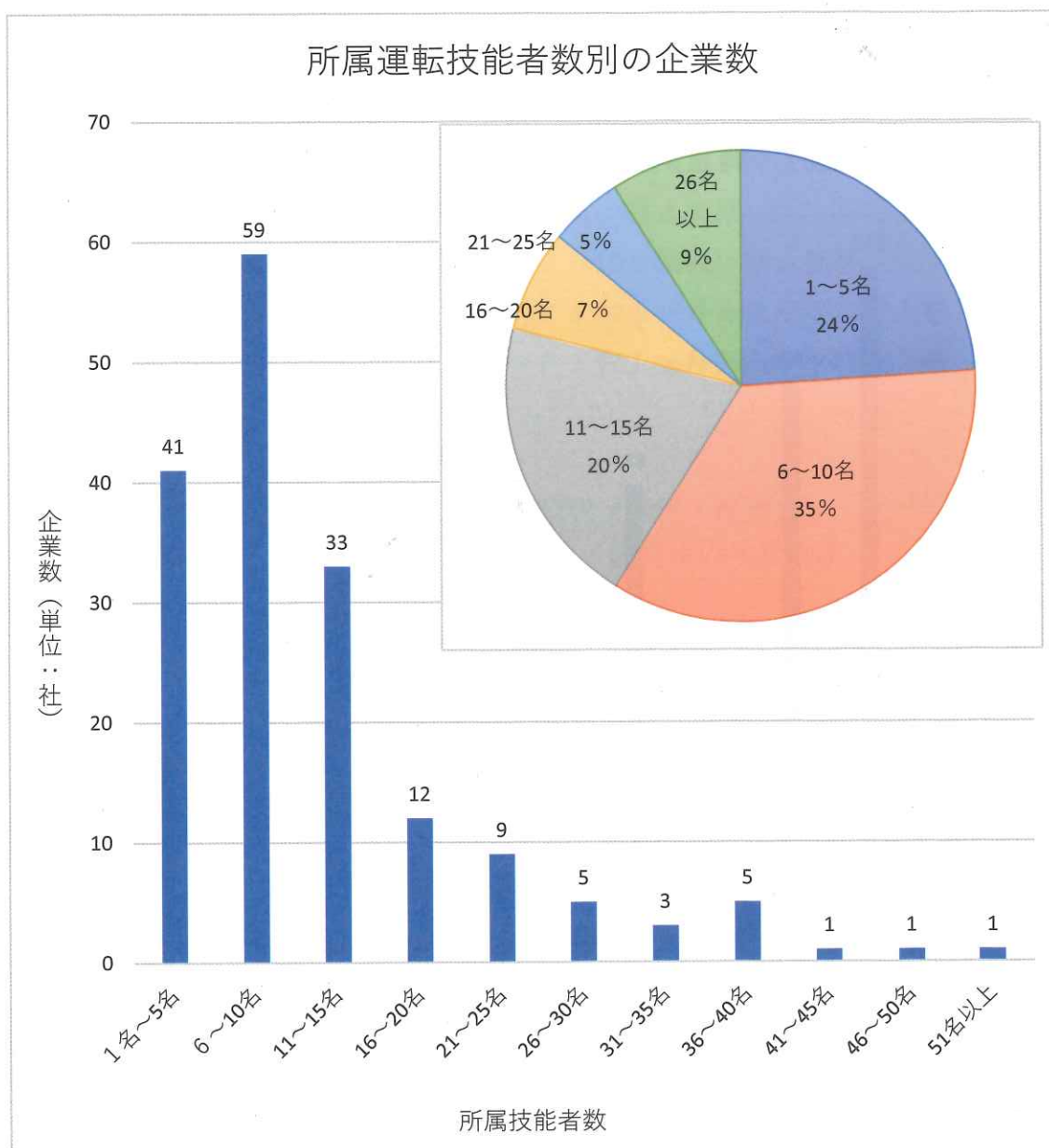
2-1 所属運転技能者数別の企業数

有効回答企業数 … 170社/172社 (所属運転技能者の総数 2,061名)

1社あたりに所属する運転技能者は6～10名が最多

1社あたりの平均所属運転技能者数 … 12.12名

所属技能者数	1名～5名	6～10名	11～15名	16～20名	21～25名	26～30名	31～35名	36～40名	41～45名	46～50名	51名以上
企業数	41	59	33	12	9	5	3	5	1	1	1



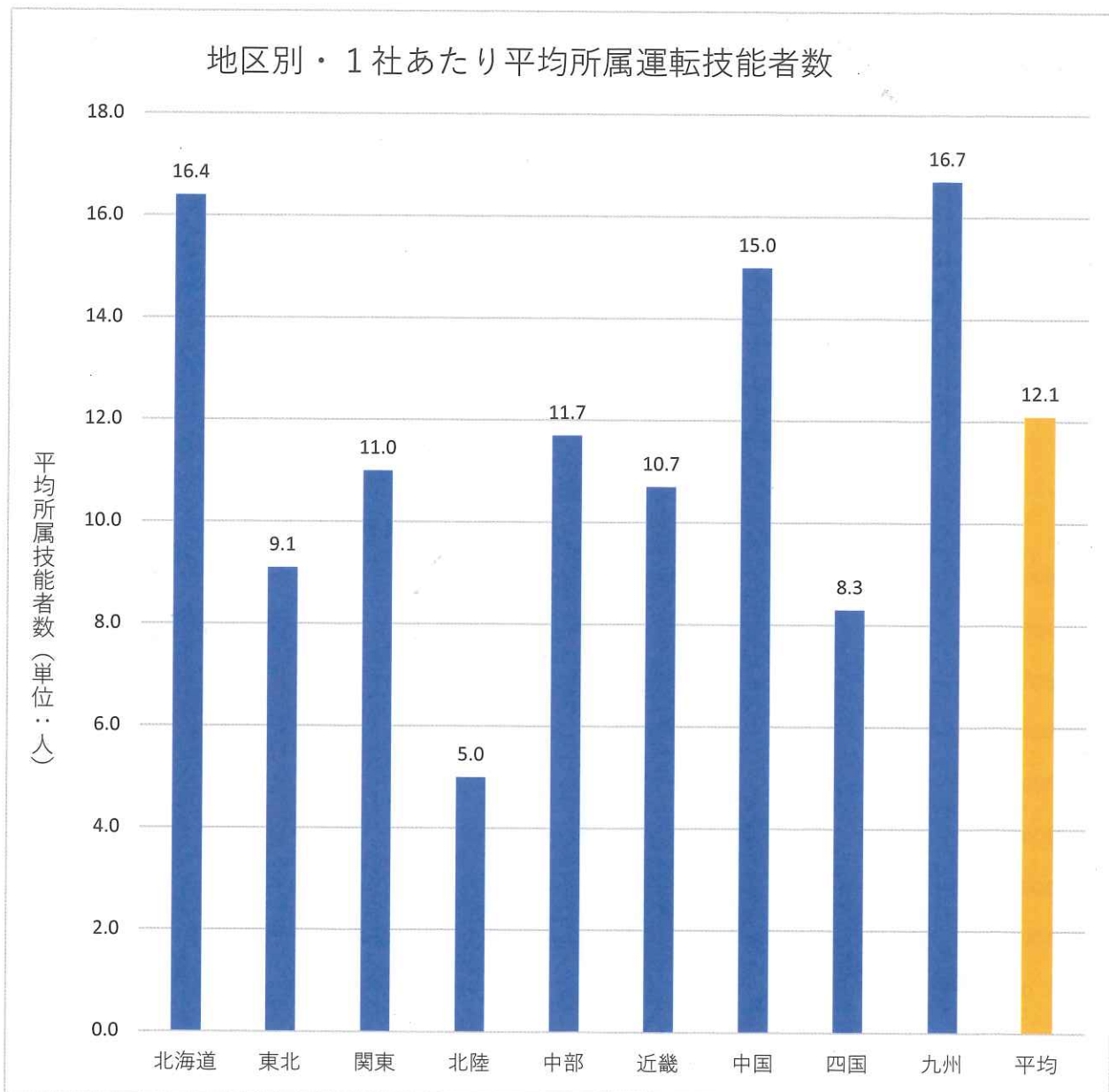
2-2 地区別・1社あたりの平均所属運転技能者数

有効回答企業数 … 170社/172社 (所属運転技能者の総数 2,061名)

1社あたりに所属する運転技能者は、九州、北海道、中国と続く

1社あたりの平均所属運転技能者数 … 12.12名

	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	平均
平均所属技能者数	16.4	9.1	11.0	5.0	11.7	10.7	15.0	8.3	16.7	12.1



3-1 1ヶ月あたりの賃金別・運転技能者数

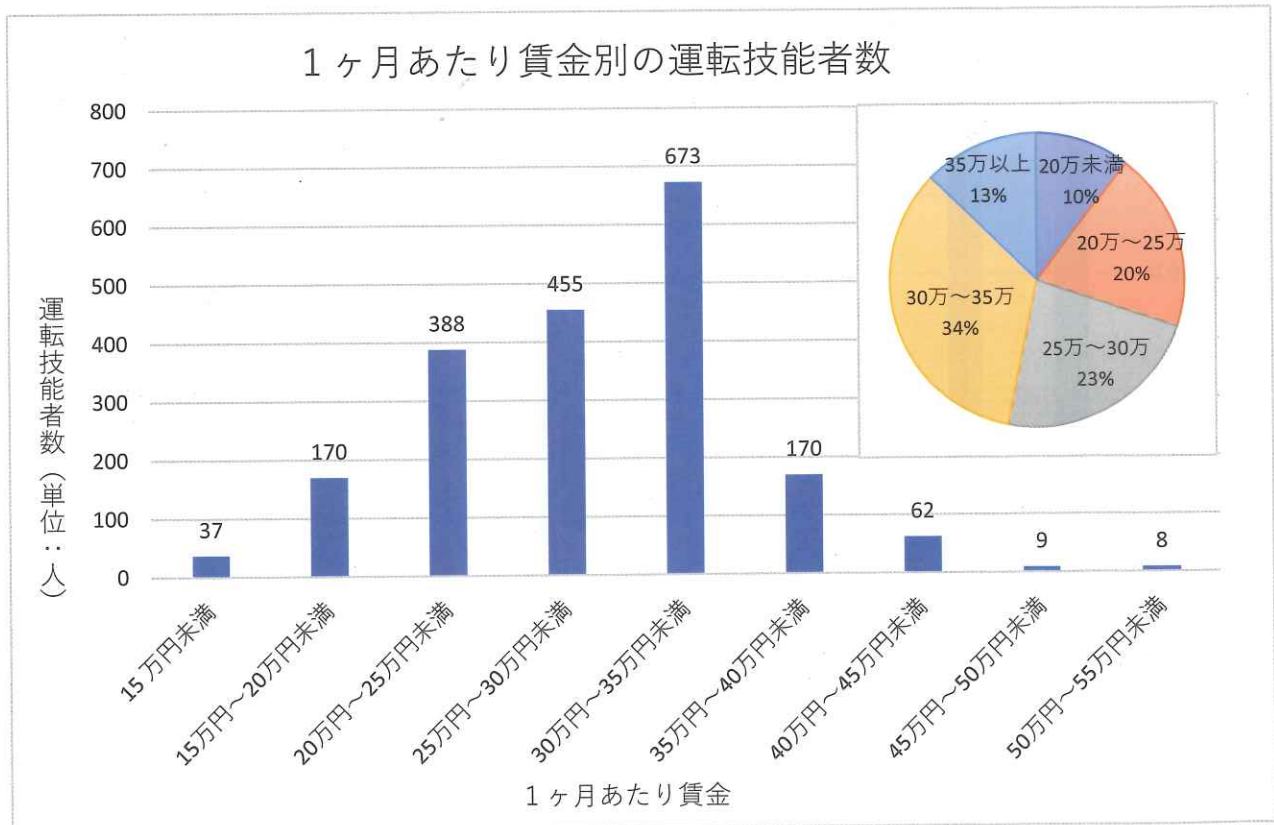
有効回答企業数 … 167社/172社 (所属運転技能者の総数 1,972名)

1ヶ月あたりの運転技能者賃金 最低賃金 … 149,000円
最高賃金 … 500,000円

1ヶ月の賃金は300,000円～350,000円が673人と最も多い

1ヶ月あたり平均賃金 … 280,311円

1ヶ月あたり賃金	企業数	運転技能者数
15万円未満	2	37
15万円～20万円未満	11	170
20万円～25万円未満	32	388
25万円～30万円未満	42	455
30万円～35万円未満	54	673
35万円～40万円未満	18	170
40万円～45万円未満	6	62
45万円～50万円未満	1	9
50万円～55万円未満	1	8
合計	167	1,972



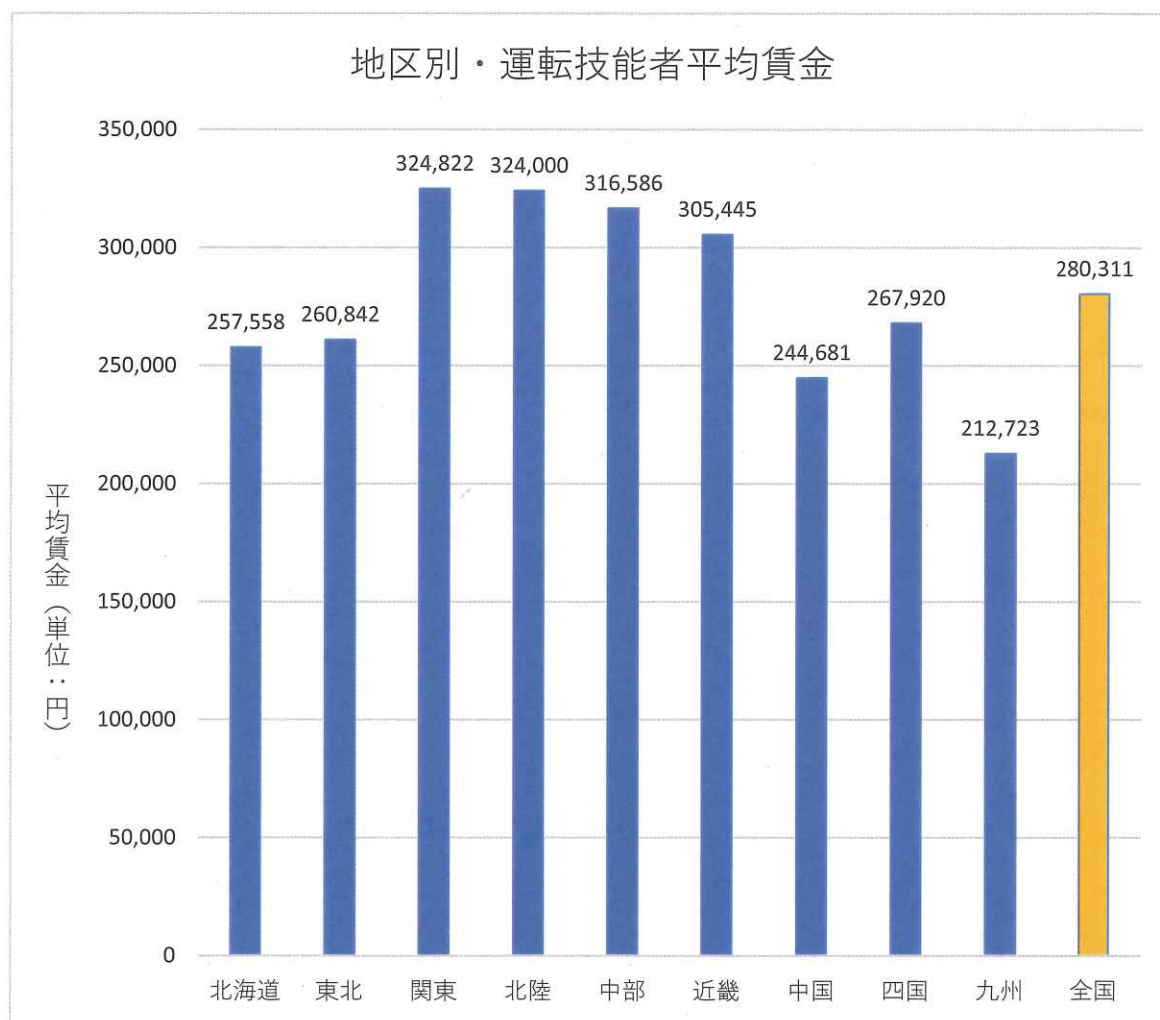
3-2 地区別・運転技能者平均賃金

有効回答企業数 … 167社/172社 (所属運転技能者の総数 1,972名)

平均賃金は関東、北陸、中部が高水準

1ヶ月あたり平均賃金 … 280,311円

	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	全国
企業数	24	24	34	2	25	32	4	3	19	167
運転者数	393	214	373	10	293	342	60	25	262	1,972
平均賃金	257,558	260,842	324,822	324,000	316,586	305,445	244,681	267,920	212,723	280,311



4-1 企業別・建設ダンプトラック 1台1ヶ月平均走行距離

有効回答企業数 … 152社/172社 (所属運転技能者の総数 1,972名)

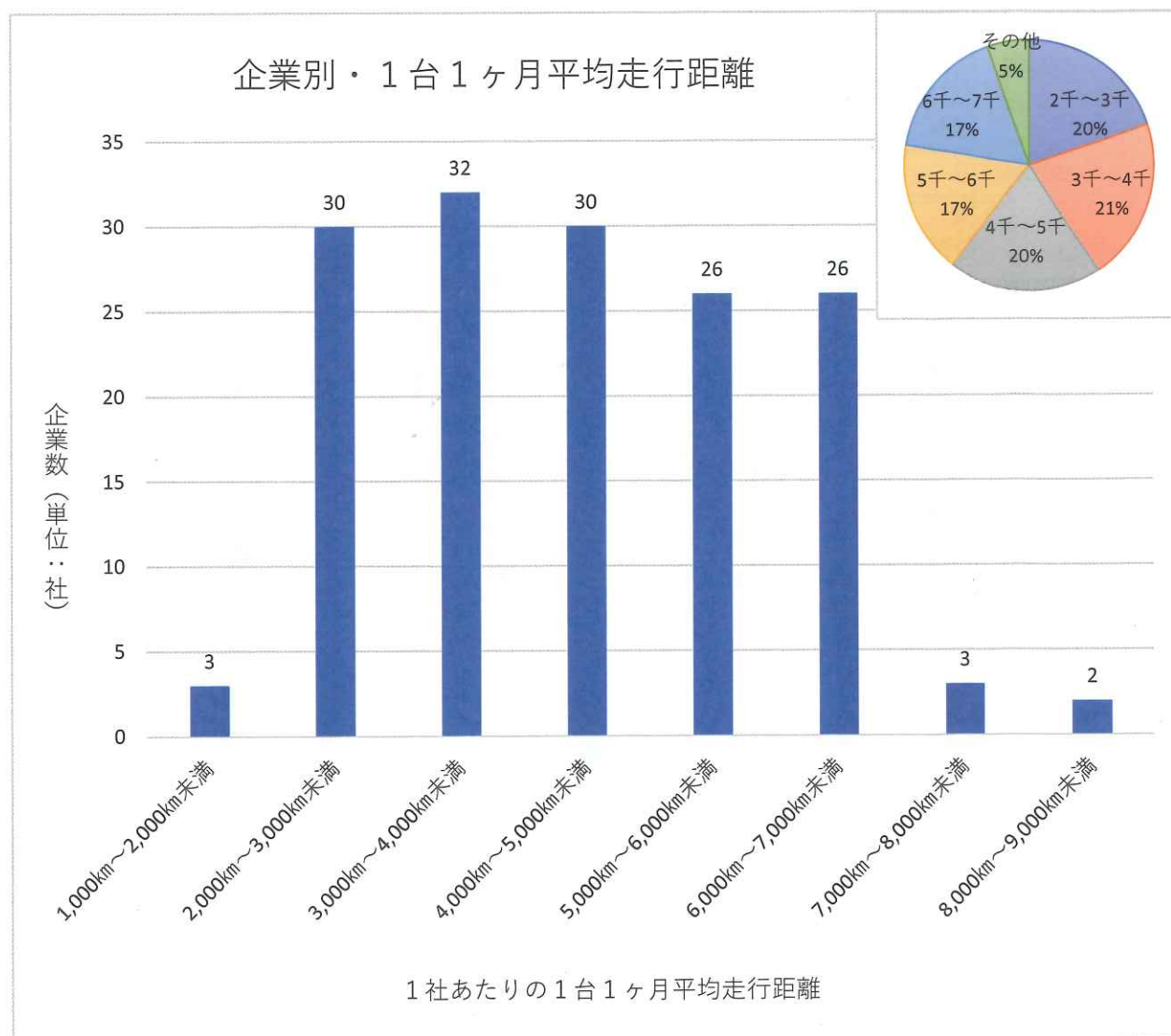
1台1ヶ月平均走行距離 最低平均走行距離 … 1,740km

最高平均走行距離 … 8,250km

1台あたりの1ヶ月の走行距離は2,000km～5,000km

建設ダンプトラック1台1ヶ月全国平均走行距離 … 4,342km

1台1ヶ月の 平均走行距離	1,000km～ 2,000km未満	2,000km～ 3,000km未満	3,000km～ 4,000km未満	4,000km～ 5,000km未満	5,000km～ 6,000km未満	6,000km～ 7,000km未満	7,000km～ 8,000km未満	8,000km～ 9,000km未満	合計
企業数	3	30	32	30	26	26	3	2	152



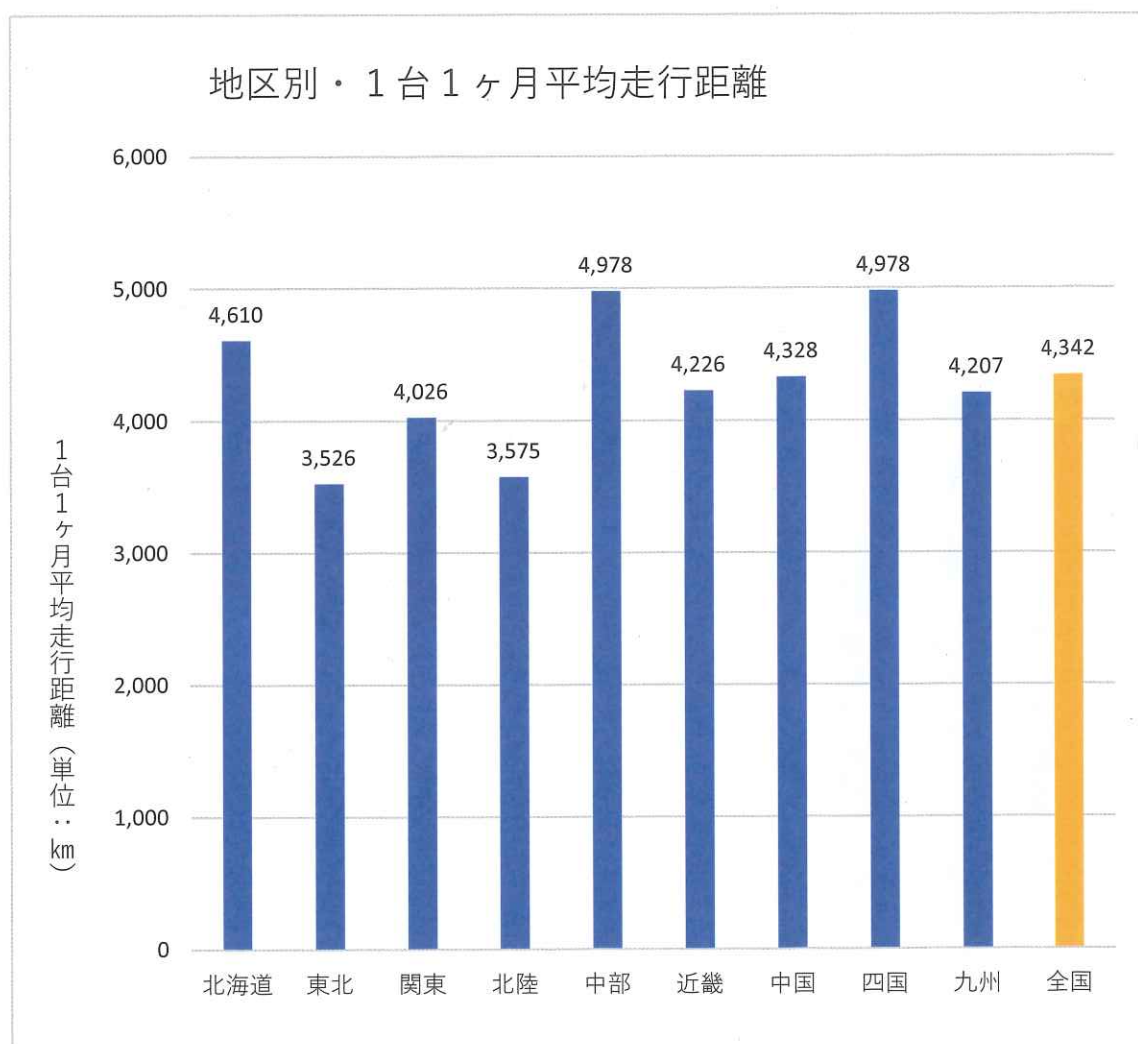
4-2 地区別・建設ダンプトラック1台1ヶ月平均走行距離

有効回答企業数 … 152社/172社 (保有ダンプトラックの総数 1,985台)

1台あたりの1ヶ月の走行距離は、中国・四国が多く、北海道が続く

建設ダンプトラック1台1ヶ月全国平均走行距離 … 4,342km

	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	全国
企業数	23	17	31	2	25	29	3	3	19	152
保有車両台数	419	157	379	8	316	318	34	34	320	1,985
1台1ヶ月 平均走行距離	4,610	3,526	4,026	3,575	4,978	4,226	4,328	4,978	4,207	4,342



5-1 企業別・建設ダンプトラック保有台数

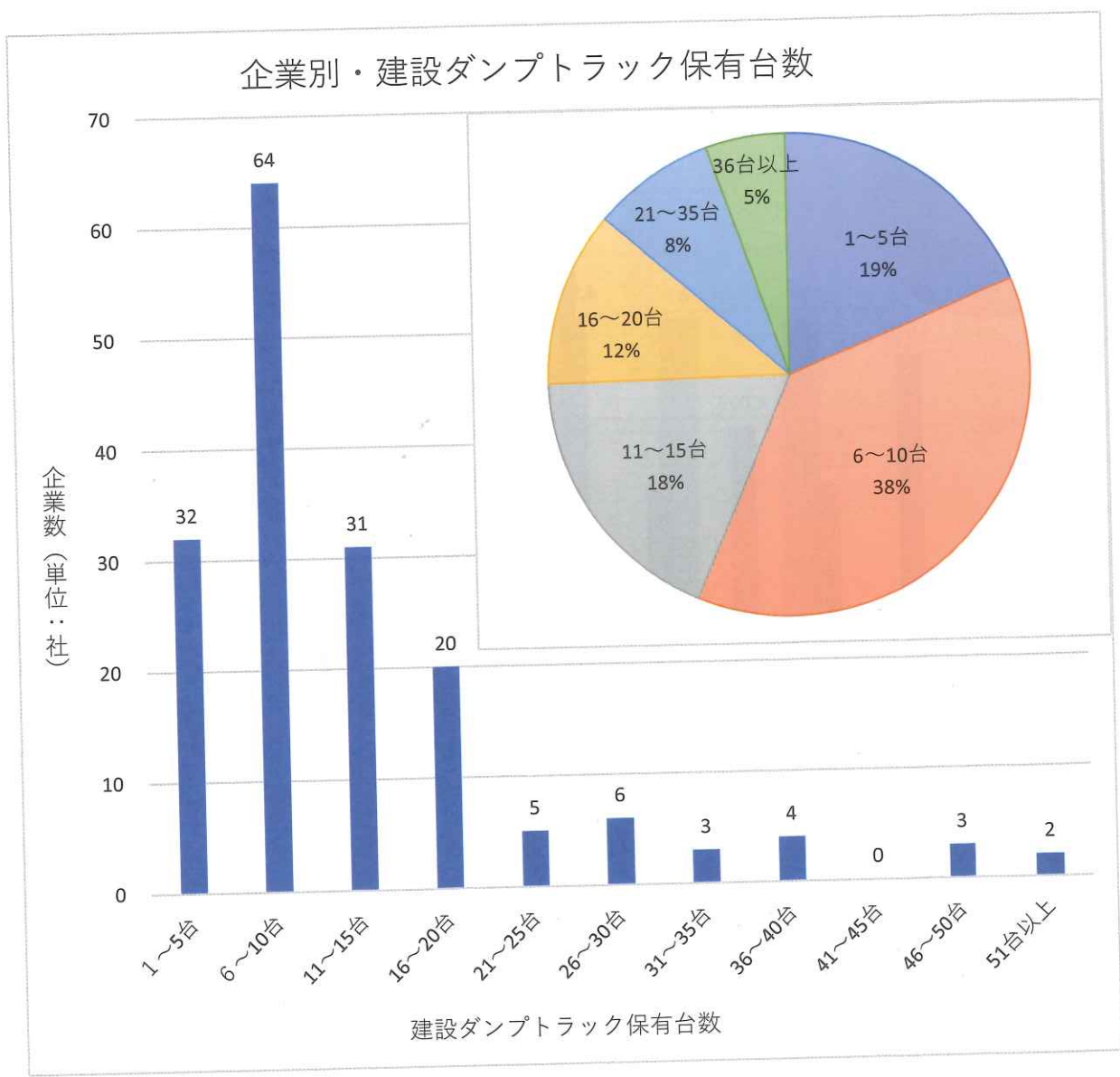
有効回答企業数 … 170社/172社 (保有ダンプトラックの総数 2,207台)

1社あたりの建設ダンプトラック保有台数
 最低台数 … 2台
 最高台数 … 100台

1社あたりの保有台数は6~10台が突出

1社あたり建設ダンプトラック平均保有台数 … 12.98台

保有台数	1~5台	6~10台	11~15台	16~20台	21~25台	26~30台	31~35台	36~40台	41~45台	46~50台	51台以上	平均
企業数	32	64	31	20	5	6	3	4	0	3	2	12.98



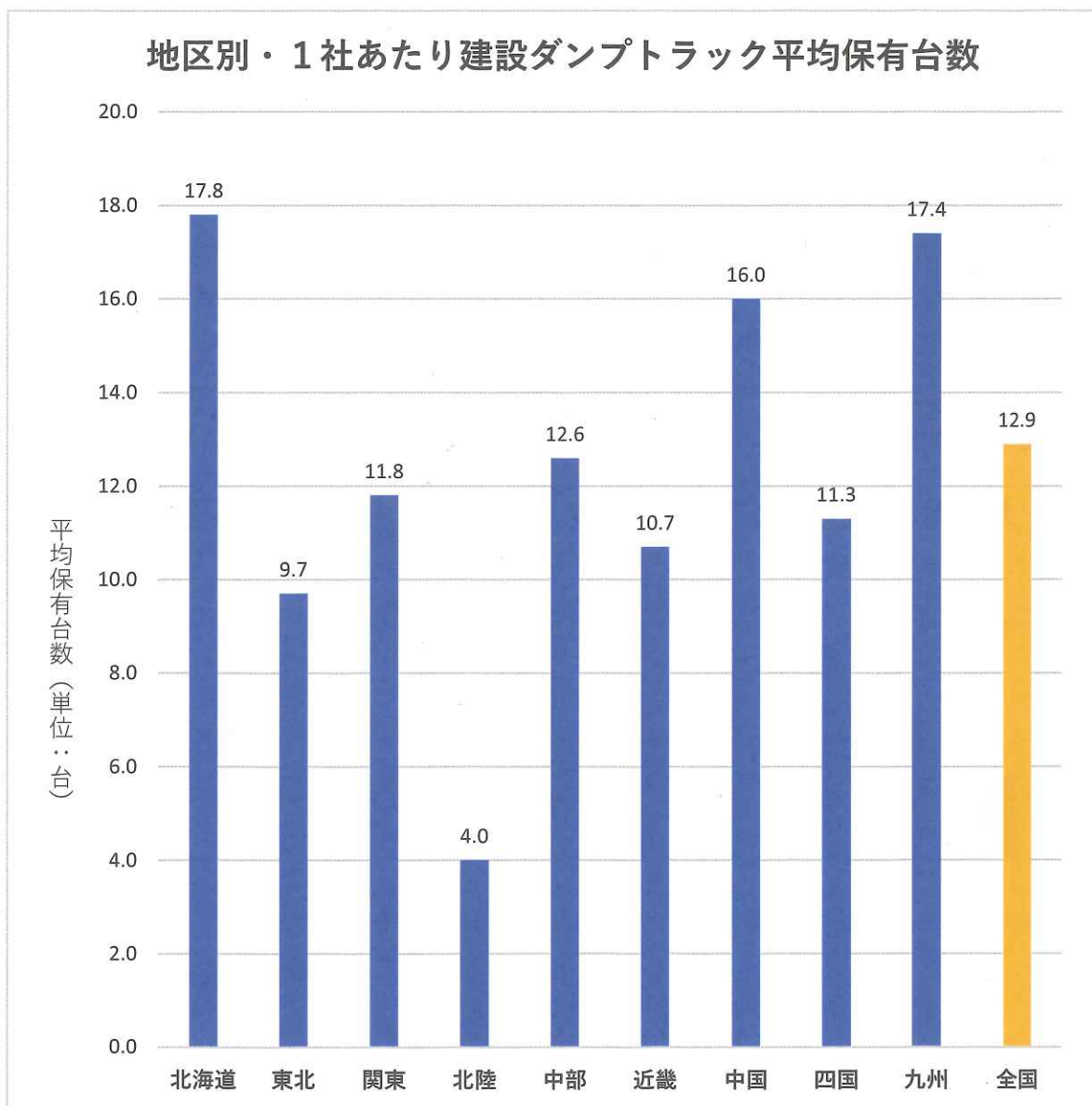
5-2 地区別・1社あたり建設ダンプトラック平均保有台数

有効回答企業数 … 170社/172社 （保有ダンプトラックの総数 2,207台）

1社あたりの保有台数は北海道、九州、中国と続く

1社あたり建設ダンプトラック平均保有台数 … 12.98台

	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	全国
企業数	24	24	34	2	25	32	4	3	22	170
保有台数	427	232	401	8	316	343	64	34	382	2,207
1社あたり 平均保有台数	17.8	9.7	11.8	4.0	12.6	10.7	16.0	11.3	17.4	12.9



6-1 地区別・建設ダンプトラック買い替え周期

有効回答企業数 … 170社/172社

建設ダンプトラック買い替え全国平均周期 … 9年8ヶ月

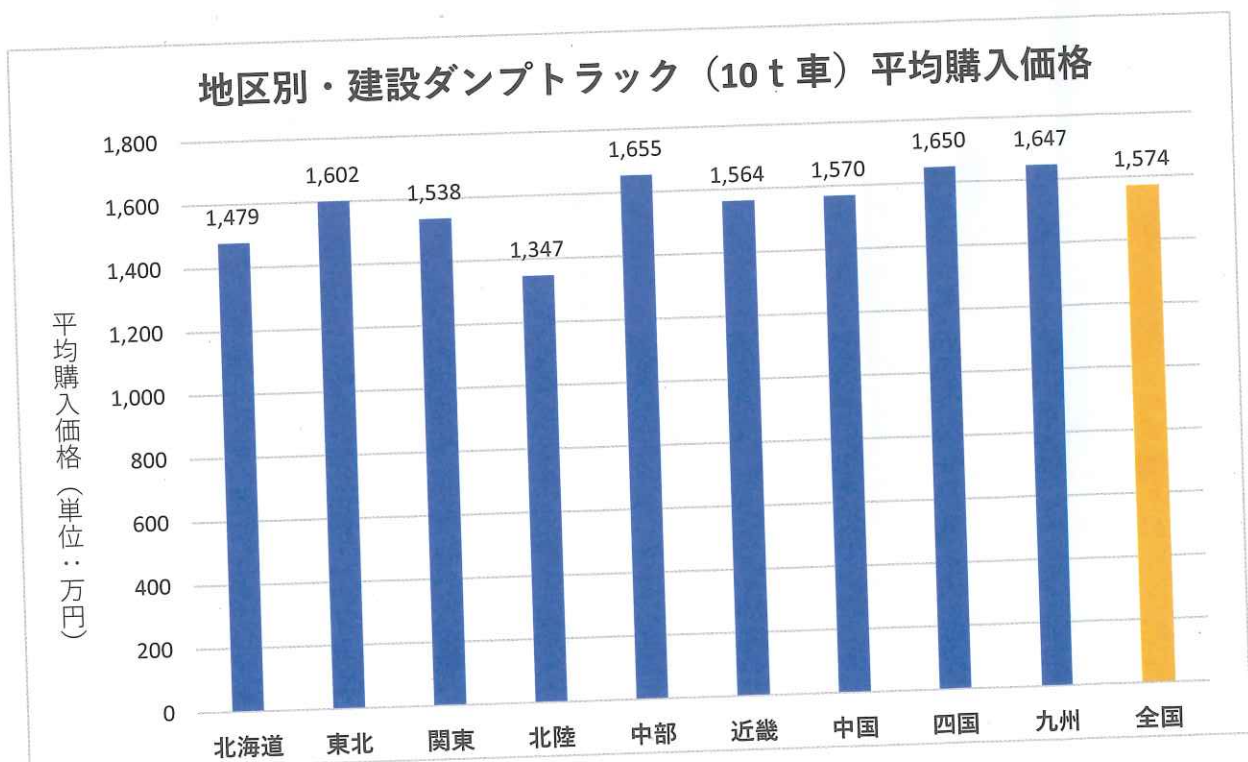
	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	全国
買い替え 平均周期	12年 1ヶ月	9年 7ヶ月	9年 2ヶ月	7年 9ヶ月	8年 10ヶ月	7年 9ヶ月	10年 11ヶ月	3年 6ヶ月	7年 8ヶ月	9年 8ヶ月

7-1 地区別・建設ダンプトラック（10t車）購入価格

有効回答企業数 … 128社/172社

建設ダンプトラック（10t車）全国平均購入価格 … 1574万円

	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	全国
企業数	19	21	27	2	16	20	2	2	19	128
平均購入価格 (単位：万円)	1,479	1,602	1,538	1,347	1,655	1,564	1,570	1,650	1,647	1,574



8-1 企業別・建設ダンプトラック1台1ヶ月あたり平均売上額

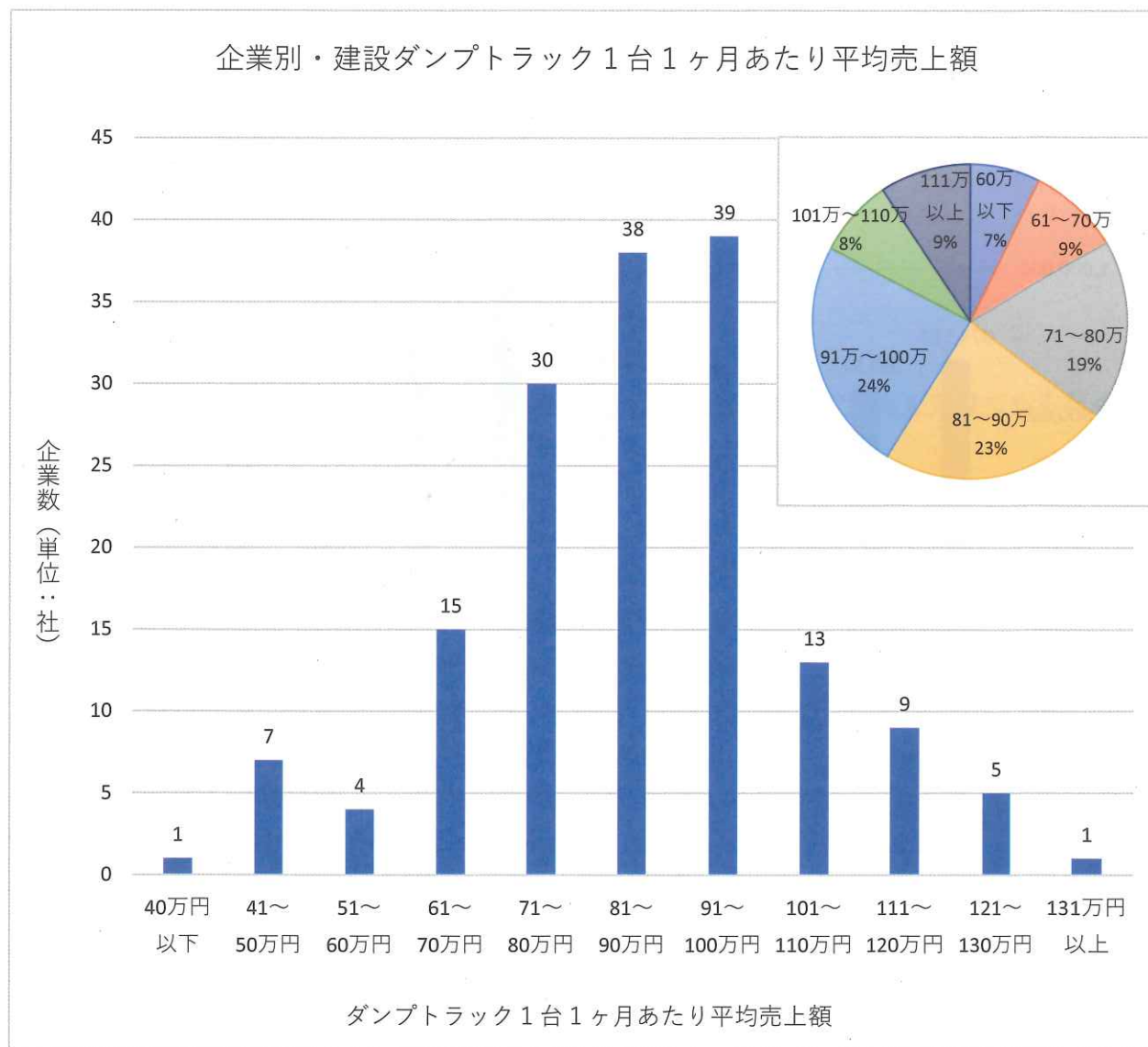
有効回答企業数 … 162社/172社 (保有ダンプトラックの総数 2,083台)

1ヶ月あたりのダンプトラックの売上高は、91～100万円が最も多く、次いで81～90万円が多い

建設ダンプトラック1台1ヶ月あたり全国平均売上額 … 88万6,631円

1ヶ月1社あたり全国平均売上額 … 1,140万323円

1台 平均売上額	40万円 以下	41～ 50万円	51～ 60万円	61～ 70万円	71～ 80万円	81～ 90万円	91～ 100万円	101～ 110万円	111～ 120万円	121～ 130万円	131万円 以上	合計
企業数	1	7	4	15	30	38	39	13	9	5	1	162



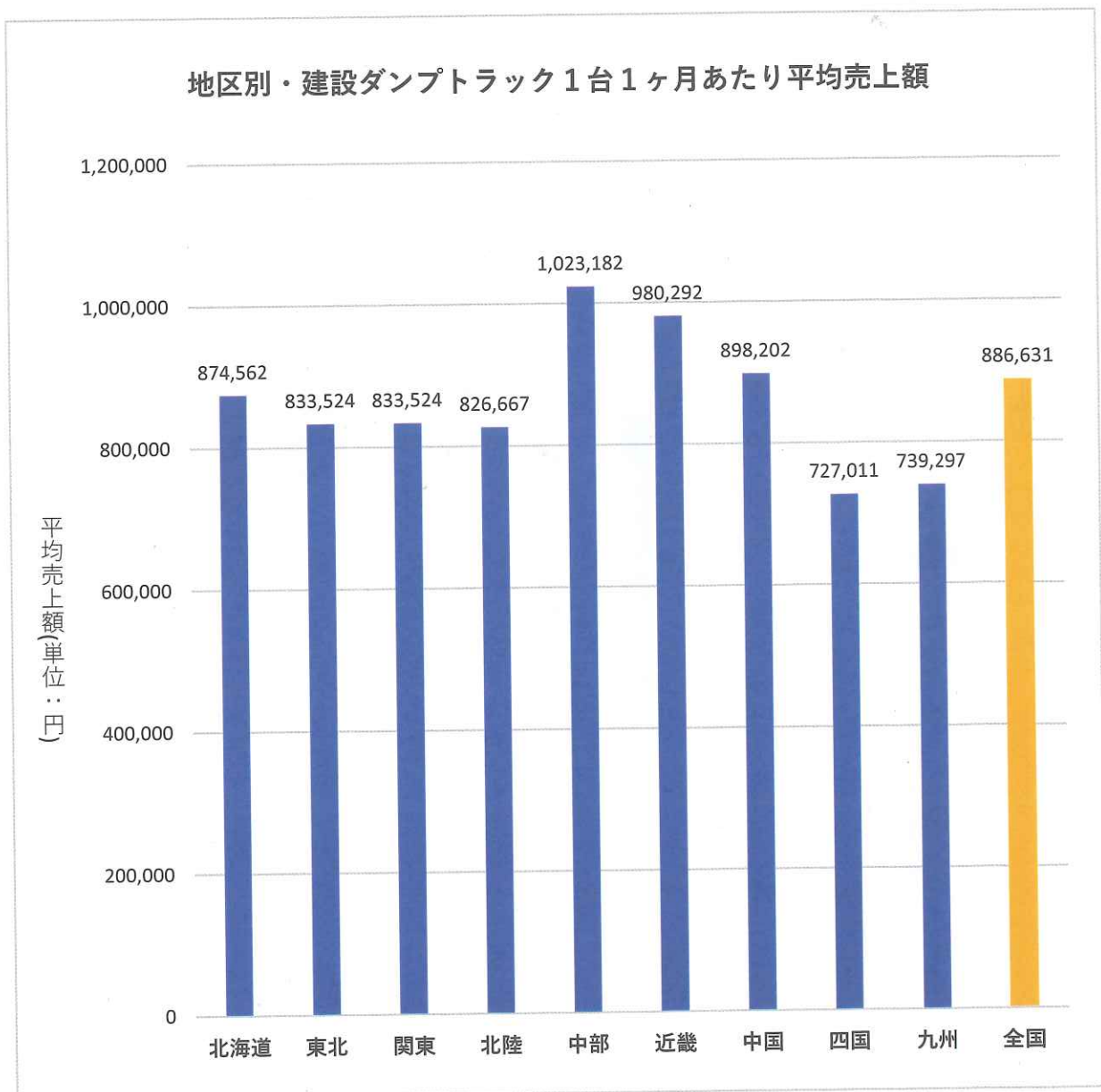
8-2 地区別・建設ダンプトラック1台1ヶ月あたり平均売上額

有効回答企業数 … 162社/172社 (保有ダンプトラックの総数 2,083台)

1ヶ月あたりのダンプトラックの売上高は、中部が102万円と最も高く、次いで近畿の98万円が続く

建設ダンプトラック1台1ヶ月あたり全国平均売上額 … 88万6,631円

	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	全国
1台1ヶ月 平均売上額 (単位:円)	874,562	833,524	833,524	826,667	1,023,182	980,292	898,202	727,011	739,297	886,631



意見欄

アンケート意見欄の意見・課題別（要望、提案）

課題

1. 低価格

- ・協会の会員まで1日38,000円で押しつけてきます。
- ・地元建設会社に対し生活のできる単価にさせていただきたいです。
- ・自社ダンプについては請負単価のためそれなりの売上がありますが、常備ダンプについては、40,000円～45,000円/日のため、現在の物価上昇では維持するのが大変だと思います。
- ・企業努力かもしれないが、元請から引かれる金額が大きい。燃料代と人件費で会社の維持費がない。
- ・労力に対して賃金が伴っていない。積まないと稼ぎにならないのに、積載がうるさい。
- ・常用単価が安く、月20日未満では生活に問題があります。
- ・大きな現場だと3次4次下請が多いので、単価の底上げができると、従業員の待遇改善につながると思います。
- ・低価格により(4～42,000円)一人材不足—事業継続難しい。
- ・非常に厳しい状況です。
- ・建設業の単価が安いので、今月赤字です。
- ・弊社はゼネコンなどの公共工事からの孫請け、曾孫受けで仕事を受けているため、手元に入るのは、ごくわずかになります。

2. 燃料高騰

- ・燃料高騰による「燃料サーチャージ」分の割増し、最低賃金の値上げ等、行政からの指導、世の中の市況による経費の変動等、事業者だけの努力ではカバーしきれない部分があり、運転者の待遇にも敏感に響きます。
- ・燃料費が高くなりました。
- ・燃料費の高騰で厳しい状況が続いています。
- ・燃料代が高騰していて、その分の価格転嫁がないと大変厳しい状況です。
- ・燃料費が単価に反映されていない。
- ・これだけ軽油が値上げしているのに単価は変わりません。
- ・燃料高騰により、経営がとてつもなく厳しくなっております。
- ・燃料高騰により、ダンプの運営に支障が出ています。
- ・燃料費が高騰しているが、価格転嫁もできず、給料も上げることができない状況が続いています。

3. 週休等で稼働売上減少

- ・週休2日制、現場都合での中止に対して元請業者は対応してくれない。
- ・建設業においても、「働き方改革」では4週6休から8休になりつつありますが、現行単価では6休稼働でも苦しい状況です。更なる単価割増しが必要となります。
- ・今、土曜日は仕事ができないから、それだけで売上が下がり、運転手の給料面にも影響があり、大変厳しい状況。
- ・現在、公共工事においては国や道の仕事は週休2日制が普通になっており、元請業者は経費率のアップによって売上をカバーできるが、業者においては、今まで土曜日にも仕事を行っていたが、今、土曜日は仕事ができないから、それだけで売上が下がり、運転手の給料面にも影響があり、大変厳しい状況。
- ・これからは休日も増え売上が落ちる見通し。
- ・週休2日にともない、稼働日数の減少。
- ・土・日・祭日休みの現場多く稼働が制限されている。
- ・土日の休工による稼働日数の減少。

4. 経費がかさむ

- ・事業所的にも、経費ばかりがかさむという、昨今の事情では、うまみも何もないに等しい。
- ・建設業・運送業ともに法の規制（コンプライアンス）遵守に伴い、経費増になっているのが現状です。
- ・運送事業は、特に安全性に関してはここ4、5年で大きく変わり、法令順守に関わる経費が多くなりました。
- ・労働環境の変化から人件費等も割り増しになり、圧迫されている。
- ・燃料費、時間外手当を払うと赤字である。社会保険に加入しても運賃に反映されていない。負担が大きすぎる。
- ・ダンプ1台の価格の中に社会保険が含まれる場合が多く、今までの価格では採算が合わない。
- ・赤字になるかならないか位です。ローンもあるのでたまりません。
- ・ダンプ価格上昇—使用期間永くなる—修理費上昇。
- ・車両等の物価が高い。

5. 仕事不安定

- ・北海道は年間約9カ月の稼働のため、売上が少ない。
- ・毎年3月半ばから8月位まで仕事が薄く、天候にも大きく影響を受ける。安定した収入がないため、若い人を高い給料で雇うのが難しい。
- ・天気に左右され、賃金に安定がないため、若い子育て世代には厳しい。

- ・ダンプの雇用を維持できない要素の一つに業務が天候に左右されやすく、当日の作業中止でもキャンセル料金を請求しづらい習慣があると思う。
- ・繁忙期と閑散期の差が大きすぎる。人員を増すのにちゅうちょしてしまう（募集しても来ないかもだけど）。

6. 単価が長期間据え置き

- ・ダンプ運行に関しての単価が何十年も上がっていない。

7. 拘束時間が長い

- ・ダンプの職種については、ある種拘束時間ばかり長くて事業所近くに現場がなければ、遠距離出張業務が増えて労働時間の制限に問題が出てくる。

提案・要望

- ・公共工事に関わらず、運送業者に必要とされる経費を満たすには、国土交通省が示す都道府県別「標準的な運賃」事業用ダンプでは、貸切り時間運賃（8時間制）の適用をお願いしたいと思います。
- ・勤務時間問題、給与面、休日等、会社自体が良くなり魅力ある業種になれば、求人やすさで求人数も多く見込めると思います。
現時点では、全てにおいて逆行で事業継続に困難な事業者が多くなっていると感じています。
- ・単価を上げることを進めていただきたいです。
- ・さらなる運賃上昇をしなければ経営困難になってしまう。
- ・燃料高なので15%~20%単価アップを下請法で該当させてほしいです。
- ・給料が全体的に上がれば、若年層も増えると思う。
- ・現場作業・資材納入を問わず、前日の15時以降のキャンセルは賃金の保障ができるよう、施主やゼネコンの理解を得られたら良いと思います。
- ・常用単価が最低50,000円/日位ないと従業員の生活、車両の入替え、会社の維持がますます困難。
- ・運転手の労働実条件の改善が必要です。
 - ① 1日の拘束時間管理(出庫から帰庫まで)残業管理
 - ② 荷積卸し待ちによる長時間拘束
 - ③ 休憩の取れない現場の存在(コンプライアンス遵守問題)
(見積り時、休憩時間確保を条件とした契約の実現と実施)
 - ④ 日給制/仕事が薄い時の休業手当(有給休暇)などの負担
 - ⑤ 残業代・走行距離に応じた基本運賃単価設定(軽油燃料費の高騰)

⑥ 社会保険などの企業経費負担

⑦ 大型運転手人材維持継続と新規確保

- ・会社も存続が危ぶまれる今、ダンプの価格を見直してほしい。
- ・軽油税の撤廃。
- ・働き方改革とは、一体何なのか？を聞きたいです。
- ・常用単価を最低 55,000 円に。
- ・繁忙期と閑散期の差が大きすぎる。人員を増すのにちゅうちょしてしまう（募集しても来ないかもだけど）。この差を少なくしてもらえると、色んな計画が立てやすくなる。
- ・タクシーのように距離メータを付けて走行距離で精算できないか。

建設ダンプトラック（10 t 積級）・経費等の現状内訳

アンケート結果

月平均売上金額	886,631 円	
月平均賃金	280,311 円	
維持費	234,909 円	
保険等	57,727 円	
原価償却	139,564 円	
燃料費	152,813 円	
その他経費	21,307 円	
1日あたり売上	40,301 円	(886,631 円 ÷ 22 日)

公的積算

1月・積算	1,460,166 円	内訳
労務単価	480,898 円	21,859 円 × 22 日 公共工事設計労務単価
運転損料	571,560 円	4,330 円 × 6 時間 × 22 日 建設機械等損料
労務必要経費	197,168 円	480,898 円 × 41% 公共工事設計労務単価
燃料費	210,540 円	11 ℓ / 時間 × 145 円 × 6 時間 × 22 日
		建設機械等損料
1日あたり積算	66,371 円	(1,460,166 円 ÷ 22 日)

標準的な運賃(距離制運賃表)・国土交通省運輸局 (令和2年) (ダンプカー割増し 20%)

北海道運輸局	77,592 円	(10 t / 200 km 64,660 円 + 20%)
関東運輸局	84,276 円	(10 t / 200 km 74,880 円 + 20%)
九州運輸局	76,908 円	(10 t / 200 km 64,090 円 + 20%)

(アンケートによる月平均走行 4,342 km ÷ 22 日 = 1 日 197 km)