

「製品」「運搬」分け単価設定

現場着単価からの転換提案

日本アスファルト合材協会（今泉保彦会長）は、アスファルト合材の設計単価として一般的な運送費込みの「現場着単価」から、「製品」と「運搬」に分けて単価設定する方式への転換を提案する。運輸業の2024年問題などで運送費が上昇傾向にある中、サプライチェーンの全体像を明確化し、価格高騰リスクを適切に分担するという観点から、合材価格と運搬価格を分離計上すべきと主張。国土交通省や物価調査会社に実態や業界の意見を説明し、構成単価の見える化を働き掛ける。

日合協によると、ダンプトラックは、標準的な一般貨物運賃の2割増しにすべきとの国交省通知まで出ているにも関わらず、現場着単価はほと

つあり、工場からの運搬距離が長くなる傾向にある。「トラック輸送の標準的な運賃」は、距離別で運賃が異なることを認めている一方、合材は工場の目の前でも数十キロ先の工事現場でも、同じ積算価格という矛盾があると指摘している。

さらに、合材ダンプは基本的に地域密着型で、工場と現場間の近距離運搬で稼働するが、混雑する都市部とそうでない地方部では運搬時間が大きく異なる。距離や運搬量を基準とした運賃設定では、歩合給となり収入が安定しないという課題を生む。日合協は、

公平で安定した収入を担保するためには、1日常用（時間制）運賃の導入が必須とも訴えている。

日合協が団体会員を対象に

実施したアンケートによると、回答した46協会のうちの45協会が、取引は運賃込みの現場着単価で行われていると答えた。42協会は、合材と運搬の単価を分けるべきと主張し、全国で9割強の協会が分離を希望していることが分かった。

会員からは「高騰する運賃を含んだ単価では、工場が不利益を被るリスクが高い」「合材価格、運搬費の適正化のために、分離して明確化すべき」「現場着では単価が固定化し、運搬費の高騰を吸収できない」「施工会社からも分けるべきとの意見がある」といった声が寄せられている。日合協は、第3次担い手3法がうたう労働者の処遇改善、資材高騰に伴う労務費へのしわ寄せ防止、働き方改革と生産性向上に鑑み、サプライチェーン全体で価格高騰リスクを適切に分担する観点から、合材、運搬価格の分離計上は、建設業界全体、合材製造業者や運送業者にとっても有効な施策になると訴えている。

