

県アスファルト
協会

運搬費の分離計上要望

県土木部に舗装補修事業量確保も

県アスファルト合材協会(小野太成会長)は29日、県土木部に①舗装補修事業量の確保②アスファルト合材設計単価における製品単価と運搬費用の分離計上を要望した。小野会長と菅井英男、高橋勇、丸山良男、加藤真隆各副会長、相澤広志専務理事らが県庁を訪

れ、矢澤敏幸部長に要望書を提出した。

ストリートアスファルトの設計単価が毎年変動し上昇している一方で、アスファルト合材で最も使われている密粒度アスコン13(新規、再生)の設計単価は2022年以降、変わっていない。県内の昨年1年間のアスファルト合材総出荷量は、東日本大震災以降で最低の106万4934トンと、13年ぶりに110万トンを割り込んだ。

原材料・エネルギー価格が高騰する中、設計単価が上昇せず、製造量も減少。担い手不足や働き方

改革にも迫られるなど、県内のアスファルト合材工場の厳しい経営環境を踏まえ、景況悪化がこれ以上進めば工場の稼働停止等につながり、供給に支障が生じかねない危機感から要望に踏み切った。

県の舗装補修関連予算は、ほぼ横ばいで推移しているものの、アスファルト舗装工事の施工単価の急激な上昇で、実際に施工できる事業量は減少している。舗装補修の適切な実施は道路利用者の安全・快適性確保や舗装の寿命を延ばすツールコストの削減、アスファルト合材供給体制の将来的な確保に必要だとし

て、施工単価上昇に見合った事業量の確保を訴えた。



要望書を掲げる小野会長(右)と矢澤部長

アスファルト合材の設計単価は「現場着価格」として、工場と現場までの距離に関係なく、地区ごとに単一価格を定めている。工場の閉鎖や慢性的なダンパー不足、燃料費・人件費の高騰もあって、地域によっては現場着価格に占める運搬費の割合が高くなっており、設計単価を工場からの出荷価格とし、運搬費用は別途計上する積算方法への見直しを要望。

見直しが困難な場合は、暫定措置として単価区分の細分化や、合材工場が遠距離となる現場での見積もり単価の採用など、現場着価格に運搬費の上昇分を転嫁しやすい単価設定を求めた。

このほか、気候変動に伴う凍結・融解による舗装損傷を災害として対応する検討を進めている国の動きを説明し、対応を求めた。

矢澤部長は「県の今年度舗装補修事業費(単価契約を除く工事請負費ベース)は約45億円で、毎年ほぼ同規模を確保している。一方で、実質的な延長、面積は減少しており、国の補正予算を活用して必要予算を確保したい」と回答。設計単価の見直しについては、「実態に即した対応が図れるよう、協会や物価調査機関等とスピード感を持って協議を進めたい」と述べた。凍結・融解による舗装の損傷事例は県内でも確認されており、国に新たな制度創設を要望しているとした。