

東地協発第 6 号
平成 29 年 7 月 11 日

お得意様 各位

東京地区生コンクリート協同組合
理事長 斎藤 昇



拝啓 盛夏の候 貴社ますますご隆盛のこととお喜び申し上げます。
平素は弊協組運営に格別のご協力を賜り厚くお礼申し上げます。 さて

生コン価格の値上げについて(お願い)

現行生コン価格につきましては、ご既承の通り、平成 26 年 6 月以降、当時の原材料価格等の値上げを受けて価格改定のお願いを申し上げ、お得意様各位のご理解ご協力を賜り今日に至っております。

一方、生コンクリートの主要原材料であるセメントや骨材の輸送に関し、セメントバラ・ダンプ車両運転手やガット船乗組員不足が大きな問題として顕在化しています。特に骨材業者は、今後需要増が見込まれる東京地区への輸送力確保に向け、高齢者の職離れに伴い若年層の募集に心掛けているものの、他産業と比べ賃金が低いことなどが影響し、思うような採用に至らないため労働条件の改善を図ることを主な理由として骨材の大幅な値上げを打ち出しています。

また、組合員工場においてもミキサー車両運転手の不足問題が生じています。工場は運転手不足に因り自社車両を稼働させられず、止む無く庸車を使用することで安定納入への対応を図っています。このことは、輸送コストの上昇として現れております。

併しながら、生コンクリート工場運営においてこれらのコストアップを吸収することは限界状態にあり、止む無く販売価格への転嫁をお願いせざるを得ない事態となりました。

つきましては、お得意様各位に置かれましても業況厳しき折り、甚だ恐縮ではございますが、下記の通りの値上げをお願いさせていただきたいと存じますので、何卒ご理解ご了承賜りますようお願い申し上げます。

敬具

記

1. 値上げ額 : 1 m³当たり 1,000 円
2. 実施期日 : 平成 29 年 12 月 1 日以降の引合受付分より

以上

価格改定について

東京地区生コンクリート協同組合

今回の価格改定の背景

『原材料メーカーの輸送力低下と生コン輸送コストアップによる値上げ』

原材料陸送（栃木県砕石工業協同組合）

ダンプ台数：3,080 台（H19）→2,740 台（H28 年）

*H26 年より増車傾向

運転手年齢：50 歳超 64.4%（うち 60 歳超 36.1%）

東京向け骨材搬送は深夜運行となり、敬遠気味

原材料回漕（千葉県県内航海運組合）

船舶隻数：76 隻（H19）→50 隻（H28 年）

うち、平成 30~33 年に 24 隻が船齢 30 年

（これまで 30 年超船舶の運航実績なし）

船員年齢：50 歳超 56.4%（うち 60 歳超 30.3%）

生コン輸送（東京地区生コン協組）

ミキサー台数

H26.07：1,828 台（展開率適用後 1,088 台）

H28.11：1,837 台（展開率適用後 1,134 台）

運転手年齢：50 歳超 52.5%（うち 60 歳超 22.8%）

自社運転手は昨年が生コン需要減にて離職が増加

よって、労働者供給組合やリース車輛の比率増加

予定変更による運行効率悪化

<資料No. 2-1>

東京協組を取り巻く骨材環境について

東京地区生コンクリート協同組合

1. 生コン出荷数量、骨材出荷数量、ダンプ車両数・常用従事者数、船舶数の変遷

		平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	10ヶ年平均
生コン	東京協組 (千m ³)	3,968	3,512	3,427	3,183	3,183	3,136	3,102	3,177	3,245	2,760	3,269
骨材	骨材全量 (千t)	22,579	19,422	16,197	16,936	16,382	16,889	16,311	16,550	15,630	15,530	17,243
	生コン向け (千t)	11,581	9,621	7,887	8,415	8,972	9,423	9,848	9,729	9,014	8,938	9,343
砕石会社常用従事者 (人)		1,304	1,290	1,266	1,088	883	710	686	630	642	658	916
栃木県内ダンプ登録 (台)		3,080	3,070	3,010	3,000	2,900	2,600	2,600	2,650	2,700	2,740	2,835
木更津地区ガット船 (隻)		76	77	68	58	53	49	47	48	50	50	58

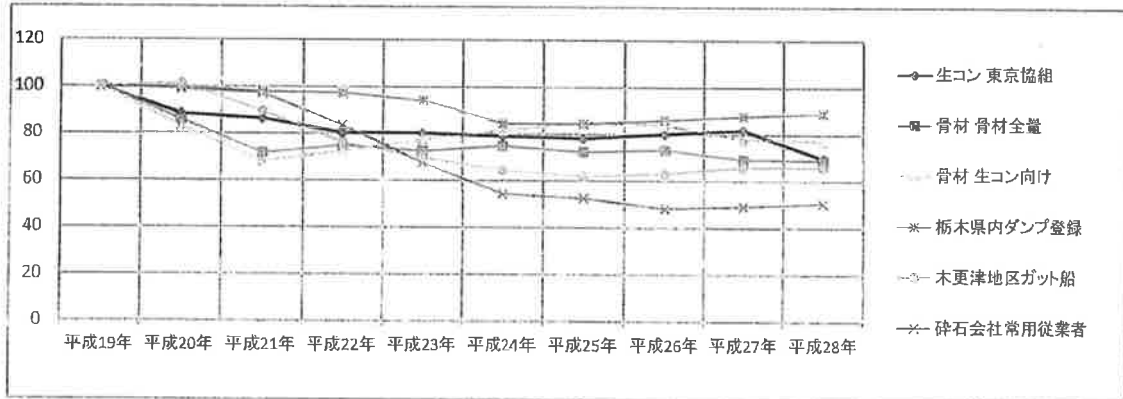
*骨材関係データ：栃木県砕石工業協同組合資料による

- ①協組組合員工場骨材使用量ベースにおいて、粗骨材の4割、細骨材の3割は栃木県を中心とした内陸産が占めています。
- ②東京地区向け搬送は、ダンプ深夜運行となり賃金問題に加え労働環境面からも以前に比べ運転手に嫌われ気味です。

*船舶データ：千葉県内航海運組合資料による

- ①東京協組組合員工場の骨材使用量ベースにおいて、粗骨材の5割超、細骨材の7割超が回漕品となっています。
- ②船齢30年を超えて運航した実績は皆無です。また、H30～33の4年間に24隻が30年目の定期検査対象となっています。

2. 平成19年度実績を基準とした各種指数



3. ミキサー車運転手、ダンプ運転手、ガット船乗組員の年齢構成(平成28年度調査)

	24歳以下	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	計
ミキサー 運転手	2	31	48	94	224	317	234	213	153	131	54	4	1,505名
	0.1	2.1	3.2	6.2	14.9	21.1	15.5	14.2	10.2	8.7	3.6	0.3	100%
ダンプ 運転手	1	38	53	112	216	309	282	297	266	308	144	21	2,047名
	0.05	1.9	2.6	5.5	10.6	15.0	13.8	14.5	13.0	15.1	7.0	1.0	100%
道路貨物 運送業	3.2	5.9	8.6	11.9	16.8	16.2	12.4	10.3	8.1	7.0			100%
ガット船 乗組員	20歳代		30歳代		40歳代		50歳代		60歳代		70歳代		
	11		27		34		43		44		6		165名
	6.7		16.4		20.6		26.1		26.7		3.6		100%

注(1) ①調査日H29. 4. 31における組合員工場運転手年齢調査による

②「75～79歳欄」には80歳以上1名を含む数値を示す

注(2) ①総務省統計局の2015年労働力調査による

②「65～69歳欄」は65歳以上の数値を示す

4. 木更津のガット船の減少が予想される要因

(1) 採算性から見た要因

- ①6年毎の定期検査費用が負担
 - ・費用は1,000万円以上となっています。
- ②船体、ガットクレーンの修繕費が高騰
 - ・技術者が不足し、費用高騰や長期間化を招いています。

③新造船が困難

- ・東京湾内でガット船を建造できる造船所は1社のみとなっています。
- ・ガットクレーンの製造メーカーは2社のみとなっています。
- ⇒長納期化や費用の高騰が進んでいます。

(2) 労務面から見た要因

- ①高齢化の進行
 - ・平成28年度調査では60歳以上が3割超となっています。

②船員不足

- ⇒カボタージュ制度による制限
- ・外国人船員の乗船(雇用)は認められていません。
- ・若手船員の確保には労働条件の改善が不可欠となっています。

5. 年齢構成グラフ

