

# 時間外労働年960時間以内

建設業界への時間外労働上限規制の適用が3年を切った。建設現場で揚重作業を行うクレーン業界は、現場まで往復するクレーン車の回送時間がオペレーターの労働時間にカウントされるため、現状のままでは規制の範囲内に収まらない可能性があり、危機感を募らせる。全国クレーン建設業協会の柴崎祐一会長に労働環境の現状と、働き方改革に向けた対応などを聞いた。

移動式クレーンのオペレーターは自宅からクレーン車の置き場に行き、そこから現場に向かう。現場稼働が午前8時〜午後5時とし、仮に現場までの回送時間が1時間かかれば、最低でも往復2時間が労働時間にプラスされる。土曜閉所が増えたとはいえ、クレーン車の回送時間を考えると、現場作業を現状のまま行う場合、2024年4月か



全国クレーン建設業協会  
柴崎 祐一会長に聞く

「ただ、改善を求めていきたい」

「具体的にはどのような対応を考えているのか。」

「当面、二つの対応を検討している。一つ目は揚重作業などの実情を踏まえた適正な工期、適正な発注額を関係機関にお願したい。例えば現場の労働時間を短縮するなど実情を踏まえた対応を検討してほしい。もう一つは時間外労働の制限時間の延長。自動車運搬業務は、時間外労働年960時間以内に認めてもらっている。これを業界にも適用してほしい。今回の働き方改革は労働者の長時間労働の是正が目的なのは十分に承

知しているが、こうした要望をせざるを得ない状況に業界は追い込まれている」

「特殊車両の通行規制も問題ではないのか。」

「移動式クレーン車などの特殊車両は、道路法で軸重や車幅などによって通行規制を受ける。例えば50トクラスの移動式クレーン車では誘導車を付け、公道の通行時間が午後9時から午前6時までに制限される。現場作業が終了した後も、オペレーターはこの時間が来るまで回送できず拘束される。通行規制をぜひ緩和してほしい」

「建設キャリアアップシステム(CCUS)への対応は。」

「クレーンのオペレーターは国家資格が必要で、資格がなければ操作はできない。こ

のため、登録基幹技能者資格制度は設けていない。CCUSは技能レベルを4段階に分けているが、クレーンオペレーターはこうしたレベル分けが難しい。これとは別のレベルを考えてほしい」

「クレーン業界の今後の市場見通しは。」

「現場は省人化や省力化に向け、プレキャスト工法の導入が進む。工場製作した部材は現場で揚重が必要となり、クレーン作業は今後も増える。特に移動式クレーン車は揚重作業に合わせて車種を委更でき、現場でのコストメリットや作業性も高い。ただ、オペレーターの高齢化が進んでおり、担い手を確保するためにも労働時間の短縮を含め処遇改善を進めていきたい」

## 回送時間 業界の特殊な事情考慮を

2021  
7.6  
建設工業