

回送の残業増にジレンマ

2024年度から建設業でも労働基準法に伴う時間外労働の上限規制が施行される。法令に適合する上で、建設揚重業（クレーン建設業）の最大の懸念は現場作業時間以外に発生する、移動式クレーン車の回送時間をどう抑えるかだ。一定規模以上の大型車両の通行を夜間・早朝に限定する特殊車両許可制度も重なり、課題解決の道のりは険しさを増す。「働き方改革は業界の持続性を高めるためにも不可欠。誠実に対応しなければならぬ」と話す、全国クレーン建設業協会の柴崎祐一会長に現状と打開策を聞いた。



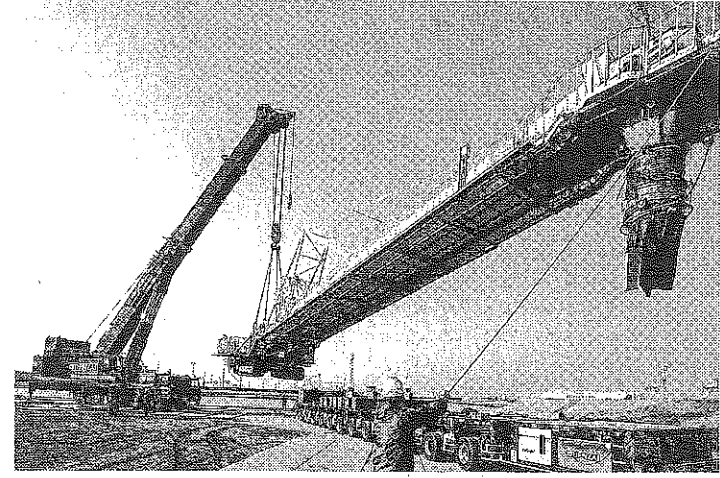
全国クレーン建設業協会会長

柴崎 祐一氏に聞く

建設業への時間外労働の上限規制適用まで3年を切った中、「当協会が最も懸念している事項は、移動式クレーン車の回送時間の問題だ」と明かす。オペレーターにとっては現場作業の前後に発生する、移動式クレーン車の車両置き場から現場までの行き来が時間外労働に該当するからだ。

例えば、現場の作業開始時間が午前8時だった場合、ラフテレーンクレーン車（移動式クレーン車）が前もって到着していないと、資材が搬入できず、よび工や鉄筋工、型枠工などの職種に影響が出てしまう。そのため、オペレーターは早出して現場始業の1〜2時間前に自社の車両置き場を出発する。また、午後5時に終業してもそれから置き場に戻り、車両の点検などを実施するため、多少の残業が伴う。

標準の見積条件上の作業時間を短縮するといった取り組みも想定されるが、「工期、工程に影響を与えうる可能性があり、発注者・元請企業や他の専門工事業者からの理解が不可欠なことだから、クレーン建設業単独での実行は難しい。さらに「大型のラフテレーンクレーン車は、より複雑な事情がある」と加える。トラックを含め、大型車両の通行には道路法に基づく特殊車両（特車）通行許可が必ず必要で、一定規模を超える大型車両は通行時間が午後9時から午前6時に制限される。ラフテレーンク



時間外労働がかさむクレーン車
(写真と本文は関係ありません)

レーン車では25tを超えるものなどが該当する。

運行時間制限を踏まえると、午前6時までに現場に到着し、始業まで待機する。終業後も現場やその付近で午後9時まで待機してから、車両置き場に戻らなければならない。時間外労働には移動時間のほかに、待機時間が上積みされる。

日常的に数時間の時間外労働が発生するため、「月45時間、年360時間を原則とし、労使の合意があった場合に認められる年間720時間以内、月100時間以内、2〜6カ月平均のいずれの期間でも80時間以内、月45時間を超えるのは年6カ月以内とする時間外労働の上限規制を軽く超えてしまふ」と危惧する。

大型ラフテレーンクレーン車のオペレーターの時間外労働を抑制すると、特車の運行時間制限に抵触する。一方、特車の運行時間制限を順守すれば、オペレーターは時間外労働の上限規制に達することから、「これら2つは相反する」関係にある。オペレーターを増員し、1人当たりの時間外労働が抑えられれば、課題は解決に向かうものの、「新規採用がままならない中で簡単な話ではない。また、クレーン車を運転できるようにならるまで一定期間を要する」

現実的な対応策として、特車の運行時間制限の緩和、トラック運転手で特例的に認められている時間外労働の年間960時間（月別の上限設定なし）が見込まれ、「それぞれを所管する国土交通省、厚生労働省にクレーン建設業の実情を理解してもらい、改善につなげていきたい」という。また、「同様な問題を抱える全国コンクリート圧送事業団体連合会との連携を模索する方針だ。」

労基法と特車許可の両立困難