

全ク協発第 11号

令和5年11月13日

国土交通大臣

齊藤 鉄夫 殿

一般社団法人 全国クレーン建設業協会

会長 柴崎 祐



建設揚重業(移動式クレーン建設業)における働き方改革  
に関する規制緩和等について(要望)

一般社団法人 全国クレーン建設業協会は、移動式クレーンによる専門工事業(以下「建設揚重業」という。)の健全、かつ、総合的な発達を図り、もって、建設産業の発展に寄与することを目的とし、全国に約970会員を有する団体です。

令和6年4月より建設業にも適用される時間外労働の上限規制について、政府では、「建設業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」を設置し、平成29年8月28日に「建設業における適正な工期設定等のためのガイドライン」(以下「ガイドライン」という。)を策定し、建設工事に従事する者の週休2日の確保などが示されました。また、令和2年7月20日には、中央建設業審議会(以下「中建審」という。)で、工期に関する基準が決定され、工程別に考慮する事項に「クレーン車等大型車両を遠方から現場に運転する際に要する時間や、建設現場組立解体作業に要する時間」が記載されたところです。

上記の遠方から現場に運転する際に要する時間(以下「回送」という。)は労働時間とされ、当協会の調査では1日約2時間を要し

ています。

車両総重量20トン以上の自走式ラフテレーンクレーンやオールテレーンクレーンは、道路法に基づく特殊車両通行許可が必要で、その多くは、通行時間が午後9時から午前6時に制限されます。午前6時まで現場に到着し、始業時まで待機し、終業後も現場で午後9時まで待機して車両置き場に戻ることになります。作業時間が8時から17時の場合、労働時間は回送の他に、毎日6時間程度の待機時間が上積みされます。

ガイドラインや工期に関する基準の実施を図るため、国土交通省や業界団体では週休2日を目標として取り組んでいますが、週休2日が実現し、他の建設業の職種が、時間外労働の規制に対応できたとしても、建設揚重業は、回送により少なくとも労働時間(1日約2時間)が上積みされるため、作業時間を削減せざるを得ません。そのため、工期全体、請負金額等に多大な影響を与え、民間を含め、発注者の相当なご理解が必要となるため、同規制に対応することが困難ではないかと思慮されます。

また、適正な工期が設定されたとしても、特殊車両通行許可制度の夜間走行の規制により、待機時間が必要となり、現状では、業界のみで時間外労働の規程を遵守することが困難な状況です。

働き方改革に対応するには、国土交通省をはじめとして、厚生労働省、元請け団体及び発注者等関係者の絶大なご理解・ご指導が必要であり、民間発注を含めたすべての工事で現状のまま令和6年4月からの時間外労働の上限規制に対応することは非常にハードルが高いと言わざるを得ません。

そのため、以下の対策を講じていただくようお願いいたします。

## 1 労働時間の短縮

他の職種と同様に建設揚重業で同規制に対応するため、工期全体を通して、回送を含めた労働時間を1日2時間程度短縮し、他の職種の労働時間と同程度とすること

## 2 建設揚重業の作業時間短縮の周知

上記1を踏まえ、作業時間が短縮され、大きな影響を受ける全ての関係先(発注者・元請け・専門工事業者等)へ既に発注済工事関係者を含めて周知すること

## 3. 周知対応までの経過措置の対応

上記2の周知が罰則適用までに間に合わない場合は、発注済工事を含め全ての関係先への周知に必要な期間、建設揚重業の時間外労働の上限規制適用を猶予すること

## 4 特殊車両通行許可制度の夜間走行の規制緩和

道路法の特殊車両通行許可制度の夜間走行条件については、走行可能な時間帯まで移動式クレーンオペレーターは、法律上の労働時間の有無にかかわらず待機時間が必要になり、その健康の確保と仕事と家庭の両立などが困難になるため、夜間走行条件の規制を緩和すること

## 5 労働基準法の改正

災害の復旧・復興にかぎり一部条件が緩和されますが、時間外労働が月45時間を超えることができるのは年6回以内、時間外労働が年720時間以内の規制は適用されたままのため、これらの規制を緩和すること

## 6 移動式クレーンオペレーターの労働時間を踏まえた適正な工期の設定

国土交通省では、週休2日制を踏まえた、適正な工期の設定に取り組んでいるが、移動式クレーンオペレーターの回送時間を踏まえた、工期の設定には今だ、具体的な対策がないように思われるため、具体的な対策を講じること

## 7 建設現場での休憩時間の確保等

施工の安全、効率、移動式クレーンオペレーターの健康のため、現場においては、休憩時間(昼休憩及び10時と15時の休憩(15分～30分))を出来るだけ確保するとともに、上記1にかかわらず、必要な作業の終了後は即時に休憩にするか、業務を終了とすること。また、特車の夜間走行条件がある場合には、その時間までの運転者の自由を確保すること

## 8 交代制勤務の再考

交代制勤務については、少なくとも、移動式クレーンオペレーターについては、現状の人手不足に加え、その機種(移動式クレーン車両)ごとに経験や特別な操作技術を要するため、安易に交代することが困難で、施工の安全性と効率性が損なわれる危険性があるため、他の検討をすること

## 9 適正な契約額の確保

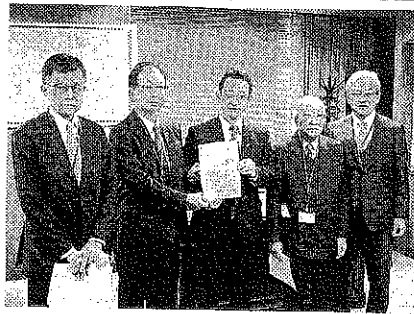
移動式クレーンオペレーターの生活の確保などのため、適正な料金での契約を行うこと(人件費、クレーン車両、燃料代等、車検・整備費、部品(タイヤなど)の高騰)

全ク協

# 上限規制で国交省に要望

## 揚重業の特性踏まえ対応を

全国クレーン建設業協会  
(柴崎祐一会長) は13日、2



024年4月から建設業に適用される時間外労働の上限規制に関して、会社の駐車場から現場までクレーンを運ぶ回送時間を要するなど建設揚重業の特性を踏まえた対応を国土交通省に要望した。

要望内容は、「労働時間の短縮」「建設揚重業の作業時間短縮の周知」「特殊車両通行許可制度の夜間走行の規制緩和」「移動式クレーンオペレーター労働時間を踏まえ適正な工期の設定」など9項目。

全ク協の調査によると、建設揚重業は1日8時間の現場作業時間とは別に、往復で回送に1日約2時間を要している。そのため、上限規制が適用されると、現場作業時間を削減せざるを得なくなるとして、回送を含めた労働時間を1日2時間程度短縮し、他職種の労働時間と同程度とするなどを求めた。

2023.11.15

建設経済新聞

で行われた。全ク協によると、国場副大臣からは中央建設業審議会の「工期に関する基準」に各工程で考慮すべき事項として「クレーン車等大型車両を遠方から現場に運搬する際に要する時間や、建設現場組立解体作業に要する時間」が盛り込まれている。この説明があり、引き続き周知徹底に努めるとの回答があった。これに対して全ク協は、この考慮すべき事項が仕上げ工事の項目のみに記載されていると指摘し、躯体工事などを含めたより広範な工事の事項に位置付けるよう訴えた。

# 回送を労働時間に

## 上限規制見据え国に要望

全ク協

全国クレーン建設業協会（全ク協、柴崎祐一会長）は、2024年4月に建設業に適用される時間外労働の罰則付き上限規制を見据え、建設場重業（移動式クレーン建設業）の働き方改革に関する規制緩和を求め、要望書をまとめた。遠方から現場まで運転する回送時間が必要という業界特有の事情を踏まえ、回送時間

を労働時間に含めるよう要望。関係先への周知徹底も求めた。人件費やクレーン車両代、燃料費などの高騰を受け、適正な契約額の確保も訴えた。

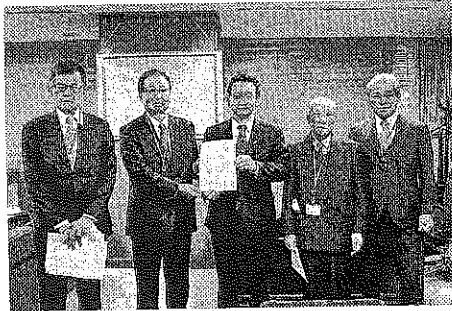
13日に柴崎会長ら幹部は東京・霞が関の国土交通省で國場幸之助副大臣と面会し、要望書を手渡した。写真。

面会后、取材に応じた柴

崎会長は「物価高でクレーン車両代も人件費も上がっているが、転嫁が認められていない。発注者側からの指導をお願いしたいと要望した」と説明した。

労働時間の短縮に関する要望を受け、國場副大臣は中央建設業審議会（中建審）が20年7月に作成・実施勧告した「工期に関する基準」の工期設定で考慮すべき事項で、移動式クレーンについて記載があると説明した。協会側は記載内容をより踏み込んだ内容とし、明確に示すよう求めている。

協会の調査によると、回送時間は1日当たり平均2



時間程度。建設場重業は労働時間に回送時間（約2時間）が上積みされるため、上限規制への対応には、作業時間の短縮が不可欠とした。国交省に対し、作業時間の短縮を発注者や元請企業、専門工事業者などに周知徹底するよう要望した。

2023. 11. 15

建設工業新聞