

時流自流

働き方改革に取り組み建設業界の中でも、他職種とは異なる課題を抱える建設機重業（クレーン建設業）。移动式クレーンの回送時間のほか、つり上げ荷重25tを超えるクレーン車の通行が深夜帯に制限される際の待機時間が労働時間にカウントされる。時間外労働の罰則付き上限規制の適用が2024年4月に迫る中、全国クレーン建設業協会（全ク協）の柴崎祐一会長は同じ境遇の関連団体とも協力・連携しながら、特例措置に関する国への働き掛けを強める考えだ。

建設業界の働き方改革は待ったなしだ。制度での夜間条件の緩和を要望した。少なくとも「時間外労働の上限規制」の対応については、協会各社が大変危惧している。他職と同様に時間外労働を年の工種と異なり、現場にクレーン車を回送することで少なくとも1日2時間は労働時間が上積みされる。協会顧問を務める衆院議員の方々と11月に開いた勉強会には、国土交通、厚生労働両省の担当者出席しても、回送時間の考慮と合わせ、特殊車両の通行許可も対応策の一つだが、全体

全国クレーン建設業協会会長 柴崎 祐一氏



工期や個別の作業、請負金額などに大きな影響を与えるため、関係者から相当の理解を得る必要がある。同じような境遇にある車両系の全国コンクリート圧送事業団体連合会（全圧連）とは、規制緩和に向けて歩調を合わせながら一緒に行動していかうと申し合わせている。年明け以降にも両団体で本格的にアクションを起こしていきたい。

「オペレーター」の確保・育成にどう取り組む。「新規に入職するオペレーター」の減少に加え、高齢化も進んでおり、担い手不足の窮状を官民の発注者や元請側に訴え、処遇改善の取り組みを理解してもらうことが重要だ。協会側では厚労省の助成事業によるクレーン塾を神奈川、愛知、大阪の3支部に続き、新たに宮城支部でも始める。神奈川支部が行っている高校生向けの出前授業も広げていきたい。

「建設キャリアアップシステム（CCUS）」については会員企業でも事業者、個人ともに登録数が増えている。一方で技能レベルを一律的に4段階に分けることには否定的な意見が多い。現場では国家資格を取得したオペレーターがクレーンを操作でき、登録基幹技能者資格制度も設けていない。技能レベルの定

規制緩和へ全圧連と連携強化

適正単価で事業継続

義を他の職種と同じように考えられず、国交省などにはそれぞれの実態に合ったCCUSの在り方を検討してほしい。

「物価高騰など事業環境は厳しさが増している。燃料もそうだが、鋼材などの資源高でクレーン車自体の価格が上がっている。ワイヤやタイヤなど消耗品関係のほか、IT化や安全装置などの高機能化に伴う価格上昇に加え、オペレーターの賃金アップにも取り組む必要がある。4週8休の推進により稼働日数の減少もみられるが、クレーン作業の単価を上げて適正価格にしなければ経営が成り立たない。クレーン建設業は現場で多くの職種と一体になって作業し、なくてはならない存在だ。魅力あるクレーン業界として働く環境を改善しながら、社会資本整備の担い手として今後も社会的要請に応えていきたい」。