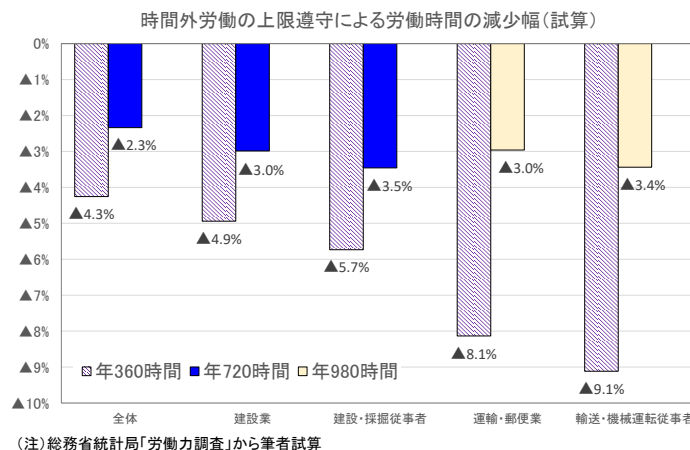


Weekly
エコノミスト・
レター

建設・物流の「2024 年問題」で労働時間はどのくらい減るのか

経済研究部 経済調査部長 斎藤 太郎
(03)3512-1836 tsaito@nli-research.co.jp

- 2024 年 4 月から建設事業、自動車運転の業務等について、時間外労働の上限規制の適用が開始された。建設業、運輸・郵便業は労働時間が長いため、新たな規制の適用に伴う労働時間の減少によって、建設業では工期の遅れ、物流業では配送能力の低下などの悪影響が出ることが懸念されている。
- 時間外労働が月 60 時間以上の就業者の割合は、全体の 7.7%に対し、産業別には建設業が 10.0%、運輸・郵便業が 17.3%、職業別には建設・採掘従業者が 12.4%、輸送・機械運転従業者が 20.1%と高い。
- 全ての就業者の時間外労働が、法律で原則とされている年 360 時間（月 30 時間）に収まった場合の 2024 年度の労働時間の減少幅を試算すると、全体が▲4.3%、建設業が▲4.9%、建設・採掘従業者が▲5.7%、運輸・郵便業が▲8.1%、輸送・機械運転従業者が▲9.1%となった。
- 建設・物流業界の長時間労働の割合は上限規制が猶予されていた 2023 年度までにすでに大きく低下しており、前倒しで長時間労働の是正を進めていたことがうかがえる。
- このため、2024 年度に労働時間が急激に落ち込む可能性は低いと考えられるが、建設・物流業界は長時間労働の割合が非常に高く、他の産業、職業に比べて上限規制の影響をより強く受けやすいことも事実である。平均労働時間だけでなく、時間外労働の上限規制を超える就業者の動向が注目される。



●建設・物流の「2024 年問題」で労働時間はどのくらい減るのか

（時間外労働の上限規制が建設事業、自動車運転業務でも適用）

働き方改革の一環として、時間外労働の上限規制が労働基準法に規定され、2019 年 4 月（中小企業は 2020 年 4 月）から適用されている。時間外労働の上限は、原則として月 45 時間かつ年 360 時間となり、臨時的な特別な事情があって労使が合意する場合でも、年 720 時間、月 100 時間未満（休日労働含む）、2～6 ヶ月平均 80 時間（休日労働含む）が限度、月 45 時間を超えることができるのは年 6 ヶ月までとなっている。また、従来の限度基準告示による時間外労働の上限は、罰則による強制力がなかったが、法改正によって違反した場合には罰則が科されることになった。建設事業、自動車運転の業務、医師、鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業については、時間外労働の上限規制の適用が 5 年間猶予されていたが、2024 年 4 月から適用が開始され、いわゆる「2024 年問題」が人手不足に拍車をかけることが懸念されている（図表 1）。

図表1 時間外労働の上限規制の概要

○2019年4月～（大企業）、2020年4月～（中小企業）

原則	月45時間かつ年360時間を上限
特例	臨時的な特別な事情がある場合 年720時間 複数月平均80時間以内（休日労働含む） 月100時間未満（休日労働含む） 月45時間を上回るのは年間6ヵ月まで

（注）建設事業、自動車運転の業務、医師、鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業は5年間猶予

○2024年4月～（建設事業、自動車運転の業務等）

事業・業務	取扱い
建設事業	災害の復旧・復興の事業を除き、上記規制が全て適用 災害の復旧・復興の事業に関しては、時間外労働と休日の合計について、月100時間未満、2～6ヵ月平均80時間以内とする規制は適用されない
自動車運転の業務	特別条項付き36協定を締結する場合の年間の時間外労働時間の上限は年960時間 時間外労働と休日労働の合計について、月100時間未満、2～6ヵ月平均80時間以内とする季節は適用されない 時間外労働が月45時間をこえることができるのは6ヵ月までとする規制は適用されない

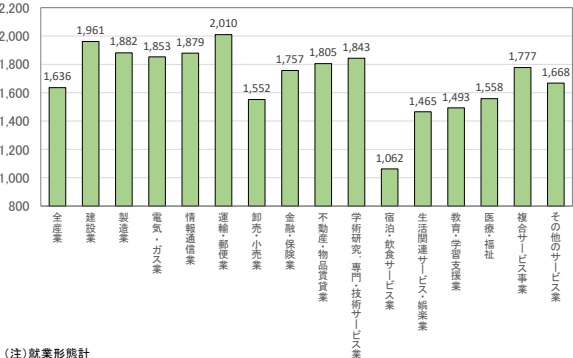
（資料）厚生労働省資料より筆者作成

2024 年 4 月から時間外労働時間の上限規制が適用される建設事業、自動車運転に従事する労働者が多く含まれる建設業、運輸・郵便業は労働時間が長い。厚生労働省の「毎月勤労統計」によれば、2023 年度の総労働時間（一人当たり）は建設業が 1961 時間、運輸・郵便業が 2010 時間となっており、全産業の 1636 時間よりも約 2 割長い（図表 2）。新たな規制の適用に伴う労働時間の減少によって、建設業では工期の遅れ、物流業では配送能力の低下などの悪影響が出る恐れがある。また、労働時間の減少に伴う給与の減少によって、業界のさらなる若者離れ、人材不足が進むリスクなどが指摘されている。

（労働時間区分別に見た就業者数）

時間外労働の上限規制の主眼は長時間労働の是正であり、必ずしも平均労働時間を短くすることではない。しかし、調査対象が企業（事業所）である「毎月勤労統計」で公表されるのは労働者一

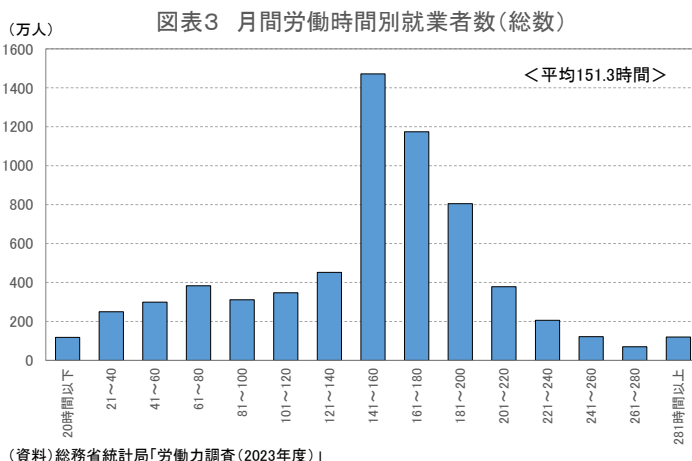
図表2 産業別年間労働時間（2023年度）



（注）就業形態計
（資料）厚生労働省「毎月勤労統計」

人当たりの平均労働時間である。一方、総務省統計局の「労働力調査」は調査対象が世帯（個人）であり、2023 年 1 月から「月間平均就業時間」¹が公表されている。同調査では労働時間の内訳（所定内、所定外）は区別されていないが、労働時間区分別の就業者数が公表されているため、時間外労働の上限規制の対象となる就業者数を概ね把握することができる。

「労働力調査」によれば、2023 年度の就業者 6756 万人のうち、最も多いのが月間労働時間 141～160 時間の 1471 万人で全体の約 2 割を占めており、それに続くのが 161～180 時間の 1174 万人、181～200 時間の 805 万人となっている（図表 3）。1 ヶ月当たりの法定（所定内）労働時間を 160 時間（1 日 8 時間×20 日）、それを上回る時間を時間外（所定外）労働時間とした場合²、時間外労働の上限規制に抵触している就業者（月間労働時間 221 時間以上）が 1 割弱存在していることになる。しかし、「労働力調査」の労働時間にはサービス残業が含まれていることに加え、報告者の認識や記憶違いによって労働時間が過大に報告されている可能性があること³、管理監督者や裁量労働制適用者など労働時間規制の適用を除外されている者が含まれることなどから、これらの就業者が必ずしも法律を遵守していないわけではない。



（長時間労働の割合が高い建設・物流業界）

2024 年 4 月から時間外労働の規制対象となっている建設事業、自動車運転の業務⁴は、産業別には建設業、運輸・郵便業に多く含まれる。ただし、建設業、運輸・郵便業には、事務、販売、管理等に従事する就業者が含まれ、これらの就業者は 2019 年 4 月（中小企業は 2020 年 4 月）から規制の対象となっている。2023 年度の建設業の就業者 480 万人のうち、建設・採掘従業者は 249 万人（建設業の 52%）、運輸・郵便業の就業者 347 万人のうち、輸送・機械運転従業者は 137 万人（運輸・郵便業の 39%）である。なお、建設・採掘従業者（275 万人）の 91%が建設業、輸送・機械運転従業者（219 万人）の 63%が運輸・郵便業に含まれる。

産業別（建設業、運輸・郵便業）に加え、職業別（建設・採掘従業者、輸送・機械運転従業者）の月間労働時間を確認すると、2023 年度の平均月間労働時間は建設業が 167.4 時間、運輸・郵便業が 175.1 時間、建設・採掘従業者が 175.6 時間、輸送・機械運転従業者が 182.7 時間と、いずれも全体の平均（151.3 時間）を大きく上回っている。労働時間区分別には、建設業、運輸・郵便業は全体と同じく 141～160 時間の就業者が最も多いが、建設・採掘従業者、輸送・機械運転従業者は月間

¹ 労働力調査では「就業時間」が用いられているが、毎月勤労統計等と合わせるため、以下では「労働時間」と表記する。

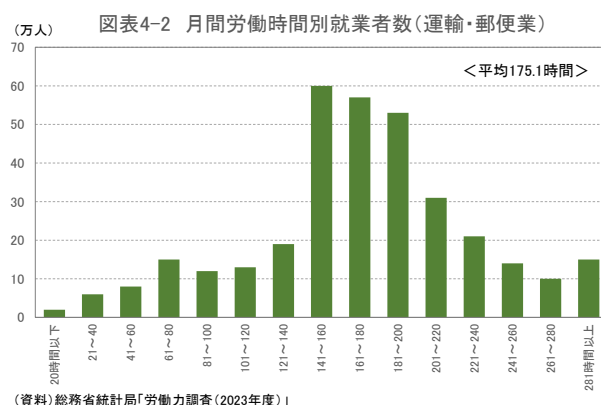
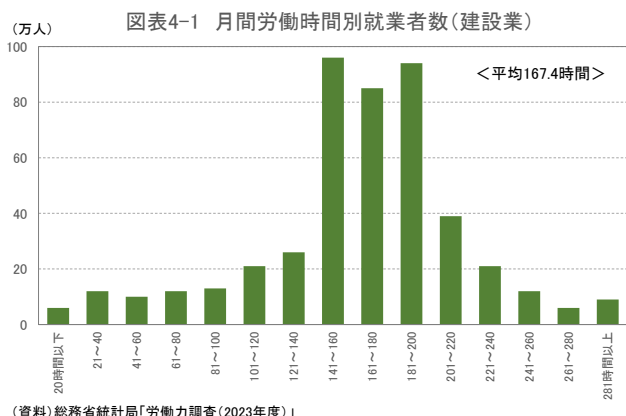
² パートタイム労働者など所定内労働時間が短い者は月間 160 時間未満でも残業が発生するが、ここでは無視している。

³ たとえば、「労働力調査」で報告すべき就業時間は通勤時間・食事時間・休憩時間を除いたものだが、これらを含んだ就業時間を回答しているケースも一定程度存在している可能性がある。

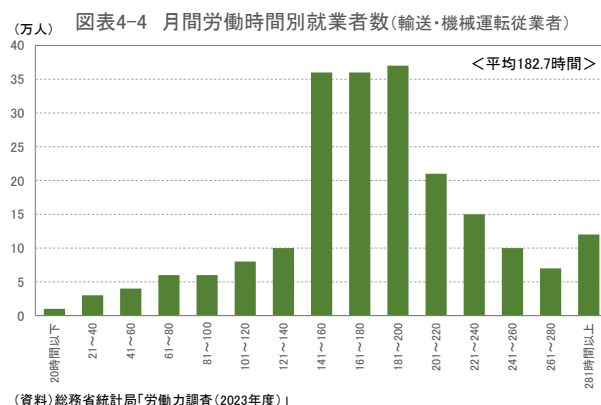
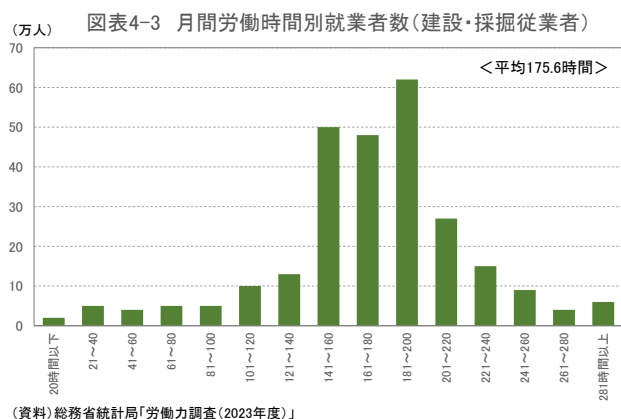
⁴ 医師、鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業も 2024 年 4 月から規制の対象となるが、データの制約があるため、ここでは取り扱わない。

時間外労働時間が 20～40 時間に該当する 181～200 時間の就業者が最も多い（図表 4-1～4）。

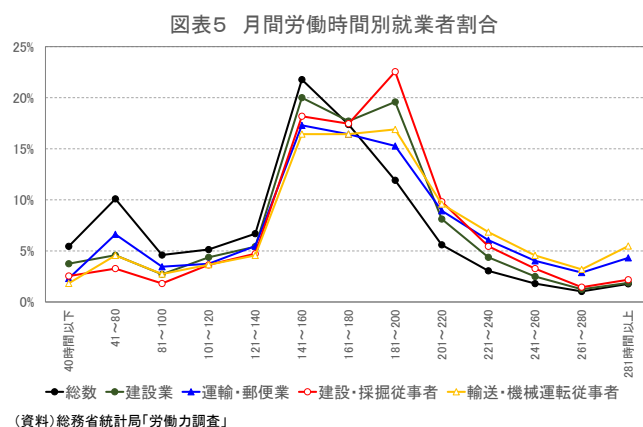
<産 業 別>



<職 業 別>



月間労働時間区分別の就業者割合を見ると、法定労働時間の160時間以内に収まっている就業者の割合は全体では53.7%と半分を超えているが、建設業が40.8%、運輸・郵便業が38.9%、建設・採掘従業者が34.2%、輸送・機械運転従業者が33.8%と低い。一方、月間労働時間221時間(時間外労働時間60時間)以上の就業者の割合は全体の7.7%に対し、建設業が10.0%、運輸・郵便業が17.3%、建設・採掘従業者が12.4%、輸送・機械運転従業者が20.1%と高い(図表5)。



(時間外労働の上限規制による労働時間減少幅の試算)

このように、産業別には建設業、運輸・郵便業、職業別には建設・採掘従事者、輸送・機械運転従事者は、2023年度の労働時間が上限規制を超えている就業者の割合が高いため、2024年4月以降の上限規制の適用開始によって労働時間の減少幅がより大きくなることが想定される。

ここで、全ての就業者の時間外労働が、原則の年360時間(月30時間)に収まった場合の2024

年度の労働時間の減少幅（対 2023 年度）を試算すると、全体が▲4.3%、建設業が▲4.9%、建設・採掘従業者が▲5.7%、運輸・郵便業が▲8.1%、輸送・機械運転従業者が▲9.1%となった⁵。

また、時間外労働が特例（全体、建設業、建設・採掘従業者は年 720 時間（月 60 時間）、運輸・郵便業、輸送・機械運転従業者は年 960 時間（月 80 時間））に収まった場合の労働時間の減少幅（対 2023 年度）を試算すると、全体が▲2.3%、建設業が▲3.0%、建設・採掘従業者が▲3.5%、運輸・郵便業が▲3.0%、輸送・機械運転従業者が▲3.4%となった⁶（図表 6）。

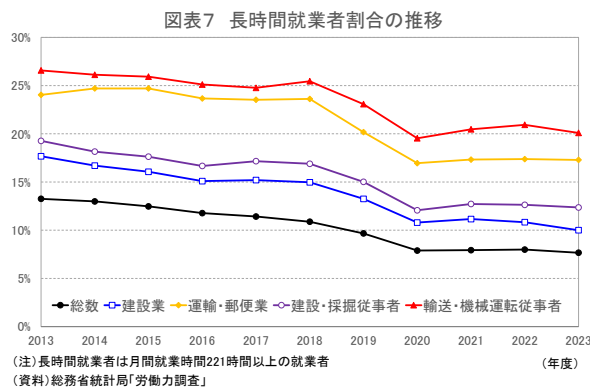
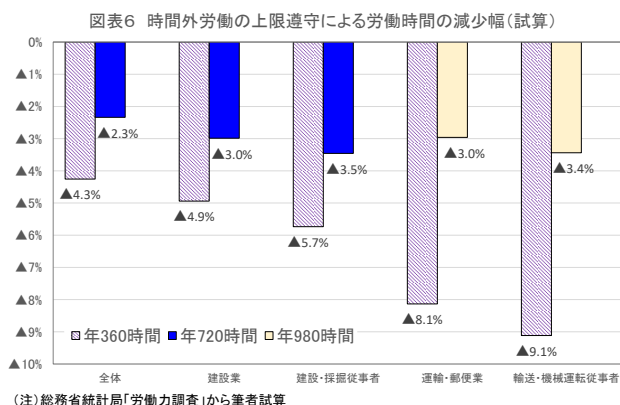
時間外労働を特例の範囲内で収めた場合には、労働時間の減少幅に産業、職業で大きな差は生じない。これは長時間労働が多い自動車運転の業務では特例の上限が高いためである。一方、時間外労働を原則の年 360 時間以内に収めた場合の労働時間の減少幅は、運輸・郵便業、輸送・機械運転従業者で極めて大きなものとなる。

これらは、あくまでも全ての就業者が時間外労働の上限規制を遵守した場合の単純な試算結果であり、実際の労働時間はここまで大きく減少しないだろう。ひとつには、前述した通り、労働力調査の労働時間には、裁量労働制適用者など労働時間規制の適用を除外されている者の労働時間が含まれており、全ての就業者が時間外労働の原則に収まることはないと考えられるためである。

また、時間外労働の上限規制は建設事業、自動車運転の業務等を除いて 2019 年 4 月（中小企業は 2020 年 4 月）から適用されているが、2019 年度、2020 年度の総労働時間の減少幅はそれぞれ前年比▲1.7%、同▲2.9%であった。2019 年度は景気後退、2020 年度は新型コロナウイルス感染症の影響で労働時間が落ち込んだ面もあるため、時間外労働の上限規制によって減少した部分はこれよりも小さかったと考えられる。

さらに、建設業、運輸・郵便業等、建設・採掘従業者、輸送・機械運転従業者の長時間労働者の割合は、上限規制の適用が猶予されていた 2019 年度、2020 年度にも大きく低下していた（図表 7）。猶予期間であるにもかかわらず、前倒しで長時間労働の是正を進めていたことが推察される。

このため、「2024 年問題」によって労働時間が非連続的に急激に落ち込むことはないだろう。しかし、建設・物流業界は長時間労働の割合が非常に高く、他の産業、職業に比べて上限規制の影響をより強く受けやすいことも事実である。平均労働時間だけでなく、時間外労働の上限規制を超える就業者の動向が注目される。



⁵ 月間労働時間 221 時間以上の就業者の月間労働時間が 201～220 時間になったとして試算した。

⁶ 全体、建設業、建設・採掘従業者は月間労働時間 201 時間以上の就業者の月間労働時間が 181～200 時間、運輸・郵便業、輸送・機械運転従業者は労働時間 241 時間以上の就業者の月間労働時間が 221～240 時間になったとして試算した。