

時の動き

建設、物流・運送、医療業界での 「2024年問題」について考える

駿河台通り法律事務所 弁護士

早田 賢史

時間外規制の上限規制が導入

この4月から建設、物流・運送、医療の業界でも時間外労働の上限規制が導入された。その影響で生じる諸問題が2024年問題として話題になっている。

そもそも、『長時間労働』が過労死や労災事故の温床となっていることから、働き方改革でもその是正は重要課題とされ、月45時間、年360時間の時間外労働の上限規制が2019年から導入された（大企業。中小企業は2020年から）。ただ、建設、物流・運送、医療の業界では、長時間労働が常態化して実態と大きくかけ離れ

ていたことから5年間先延ばしにされたのだが、ようやく導入となった。まづもって、『長時間労働』は是正されねばならない。そこを履き違えてはならない。

建設業 原則月45時間

建設業では、時間外労働は原則月45時間、年360時間（例外的に年720時間）までとなった。ただ、建設業では施主からの発注があつて初めて仕事が発生し、受注した元請業者から下請・孫請がされる実態がある。そのため、工期の決定や工事諸費用の決定が発注者や元請業者の意向に左右されやすく、工期のしわ寄せがあれば現

場で長時間労働となりやすい。しかし、長時間労働等が放置されれば重大な労災事故など引き起こしかねない。国交省でもガイドラインの見直しをしており、週休2日の確保や適正な工期での受注、適正な単価の決定が行われるよう、元請事業者や発注者も含めた業界全体で長時間労働の是正に積極的に取り組む必要がある。

物流・運送業界 年960時間

物流・運送業界の自動車運転者については、時間外労働が年間960時間までとなった。ただし、トラック、タクシー・ハイヤー、バスなど業態ごとに状況が異なるため『改善基準告示』

◆時の動き

「2024年問題」では物流の混乱も懸念される



が設けられ、拘束時間（休憩や仮眠の時間も含む始業から終業までの時間）や休息时间（終業時刻から次勤務の始業時刻までの時間。インターバル）の規制がされている。

トラック運転手の労働統計をみれば、

全産業平均と比べ年間総労働時間が大型トラックで432時間、中小型で372時間長いのに、年間所得額は逆に大型で約5%、中小型で約12%も低い。労働時間が長いのに低賃金なのである。また、長時間労働になる理由として、①長時間の荷待ち、②荷渡し時のサービス作業も挙げられるが、これらの対応改善には荷主の協力が欠かせない。標準的な運賃設定による賃金の確保や荷待ち荷渡し時の対応改善などが、荷主を含む業界全体として求められる。

タクシーやハイヤーについては、時間外労働の上限のほか、改善基準告示で拘束時間や勤務間の休息時間の改善がなされた。タクシー・ハイヤーも業界全体として低賃金化が進んでおり、今までも規制ぎりぎりまで働く労働者が多数いた。単に拘束時間等を規制するだけでは他産業との賃金格差が一層進むだけである。労働時間を短くして

も生活に必要な賃金が確保できるよう賃金体制の見直しなど労働環境整備が欠かせない。

勤務医 年960時間

医療業界の場合、勤務医の時間外労働は休日労働含め年960時間が上限となった。もともと、救急医療や臨床・専門研修、地域医療の確保の必要がある場合には時間外労働が年1860時間上限である。たしかに、医師には法律で診察義務、治療義務があるが、だとしても過労死ラインの月80時間をはるかに超える時間外労働が認められていることは驚きである。しかも、夜間の当直医の場合、その拘束時間の大部分が労基署の認定により労働時間でないとして実態があり疑問である。医師についても労働環境の改善は必須である。

（そうだ けんじ）