

建設業の労働供給について

1. 建設業の労働需給の状況を見ると、全産業と比べて雇用人員判断DIの不足超幅が大きく、関連する職種の有効求人倍率も職業計に比べて高い状況が続いており(図1)、供給が需要に追いついていないことがうかがえる。そこで、本稿では、主に建設業の労働供給力に直結する労働投入量に焦点を当て、それを構成する 就業者数及び 就業時間の二つの視点から分析する。
2. 第一に、建設業の就業者(以下「建設業従事者」という。)の現状を確認する。まず、過去15年近くの建設業従事者数の推移をみると、2010年まで減少して以降、2018年まではほぼ横ばいで推移していた。しかし、2019年以降再び減少傾向で推移している(図2)。建設業従事者数の前年差を要因分解してみると、大部分の年で、就業者に占める建設業従事者の割合(以下「建設業従事率」という。)の低下が建設業従事者数を大きく押し下げる要因となっていることが分かる(図3)。次に、建設業従事者数の2007年差を年齢階級別にみると、15~39歳が下押しに大きく寄与している一方で、65歳以上が押し上げに寄与している(図4)。また、年齢階級別構成比の推移をみると、ここ15年近くで15~39歳が占める割合が約12%減少している一方で、65歳以上が占める割合が2倍以上に増えており(図4)、高齢化が進んでいることが分かる。そこで、高齢者の就業動向に注目し、コーホート別に就業者数の推移をみると、60~64歳時の就業者数と比べて65歳以降も建設業で働く高齢者の割合は、以前は産業計の割合よりも低かったものの、高年齢者雇用安定法改正¹の影響もあって2015年以降大きく上昇しており(図5)、65歳以上の高齢者の労働参加が進んでいることが分かる²。また、前述した建設業従事率をコーホート別にみると、同一の年齢階級でも特に1978年以前生まれと1979~83年生まれ、1984年以降生まれ³とで明確な差がみられ(図6)、建設業離れが進んでいることがうかがえる。
3. 第二に、建設業従事者の就業時間の現状を確認する。平均週間就業時間の推移をみると、過去10年で2~3時間減少している(図7)。長時間就業者の割合⁴も徐々に減少しており、特に近年は、2024年4月に適用開始となる「時間外労働時間の罰則付き上限規制⁵」に向けた働き方改革の取組もあって、全産業との差は縮まっている(図8)。
4. ここまでみてきた就業者数及び就業時間から算出される建設業の労働投入量の推移をみると、過去10年で10%以上減少している(図9)。労働投入量の前年差を要因分解すると、大部分の年で、働き方改革等による就業時間の減少以上に、15~64歳の建設業従事者数の減少が労働投入量を大きく押し下げていることが分かる(図10)。図2でみたように、建設業従事者数は2018年までほぼ横ばいであったものの、それを下支えした65歳以上の高齢者は15~64歳の者と比べて就業時間が短いため、労働投入量を維持する程の影響はなかったと言える。

¹ 2012年の高年齢者雇用安定法の改正により、2013年4月1日から継続雇用制度の対象者を限定することができなくなった。また、2020年の高年齢者雇用安定法の改正により、2021年4月1日から、65歳から70歳までの労働者に対し高年齢者就業確保措置を講じることが事業主の努力義務となった。

² 2010年代前半は、いわゆる「団塊の世代」が65歳以上になった時期であり、このことも65歳以上の構成比が増加した要因の一つと考えられるが、ここではその影響を除いて高齢者の就業動向を観察するため、コーホート別に建設業従事者数を指数化して比較している。

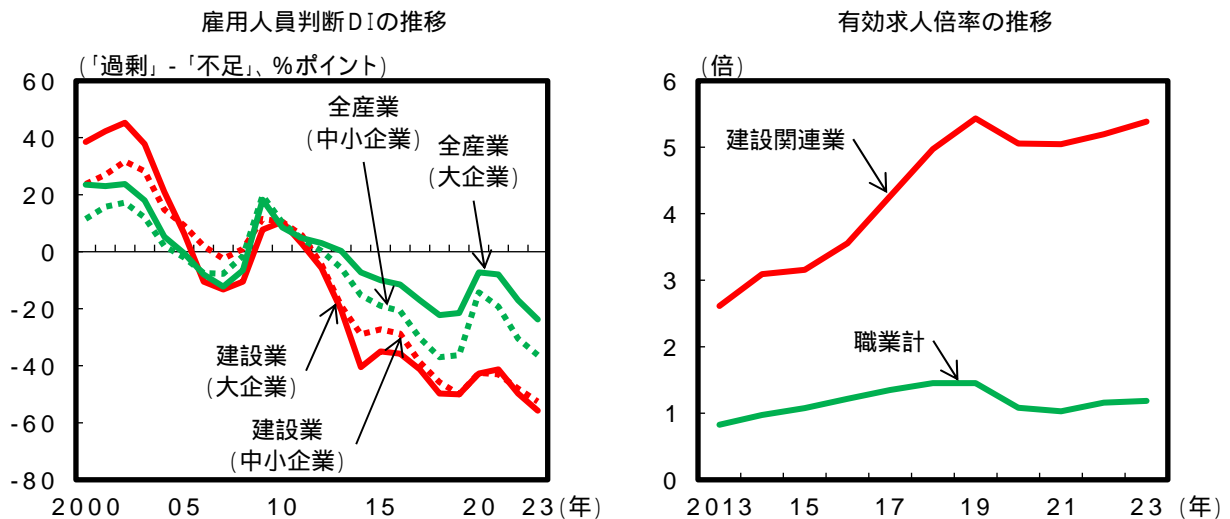
³ 備考5のとおり、データ上はこれらの表記上の生まれ年の前年に生まれた就業者が含まれることがある。

⁴ ここでは、週30時間以上働いている者のうち、週60時間以上働いている者の割合を指す。

⁵ 労働基準法の改正により、時間外労働時間の罰則付きの上限が規定され、2019年4月1日(中小企業は2020年4月1日)から適用されているが、「工作物の建設の事業」、「自動車運転の業務」、「医業に従事する医師」及び「鹿児島県及び沖縄県における砂糖を製造する事業」は2024年3月31日まで適用が猶予されている。

5. 以上を踏まえると、建設業の持続可能性を確保するための主な課題は、建設業従事率の向上である。これまでも建設業従事率の低下を主要因とする建設業従事者の減少が、労働投入量減少の大きな要因になっていた。今後は、15歳以上人口の減少に加え、図6でみた若い世代の建設業離れと建設業従事率が高い世代の引退により、建設業従事率の一層の低下が見込まれることから、労働投入量は更に減少する可能性が高い。現在、建設業界では、週休2日を前提とした適正な工期設定の推進等による労働環境の改善に加え、建設業の魅力発信等、官民を挙げて様々な取組が行われており、これらを推し進めることで若い世代を中心に建設業界で働くことを希望する人が増えることが期待される。
6. なお、労働供給力の観点からは、減少傾向にある労働投入量をカバーし、また建設業従事者の負担の軽減にもつながる労働生産性の向上も重要である。国土交通省は、建設現場の生産性を2025年度までに2割向上させる目標を掲げ、全ての建設生産プロセスでICT等を活用するi-Constructionを推進している。これにより、国土交通省の直轄事業における作業時間は、2022年度時点で2015年度比約21%⁶削減された。現在、国土交通省は、セミナーの開催やICTアドバイザー制度の運用など、中小企業等におけるICT活用拡大の取組を行っており、こうした取組を通じて業界全体の労働生産性の向上が期待される。

図1 人手不足の状況



⁶ 国土交通省は本数値を「生産性向上比率」と呼んでおり、「(ICT活用工事実施件数 / 対象工事件数) × ICT活用工事による延べ作業時間縮減効果」で算出している。

図2 建設業従事者数の推移

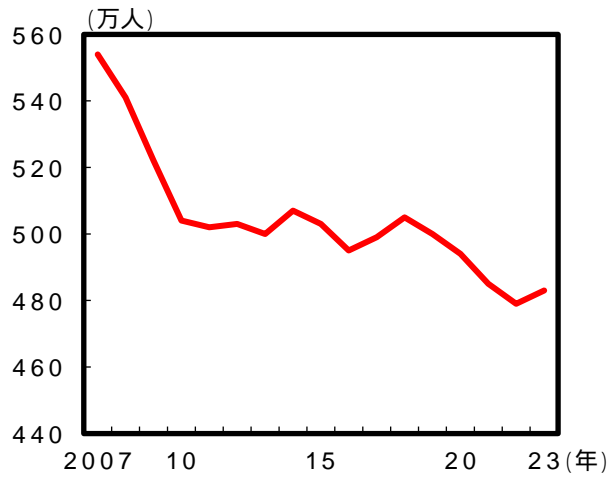


図3 建設業従事者数前年差の要因分解

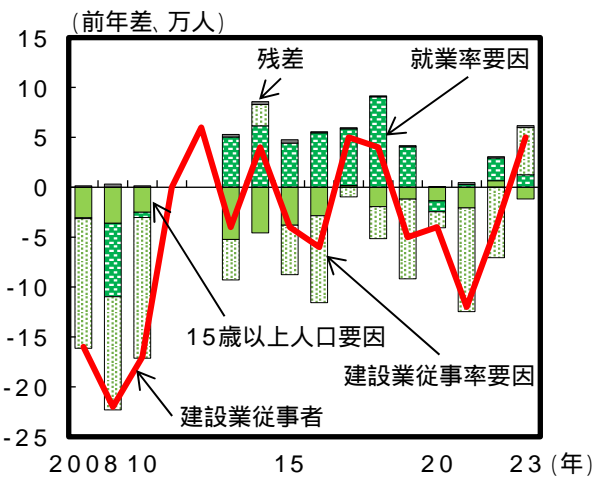


図4 建設業従事者の年齢階級別の動向

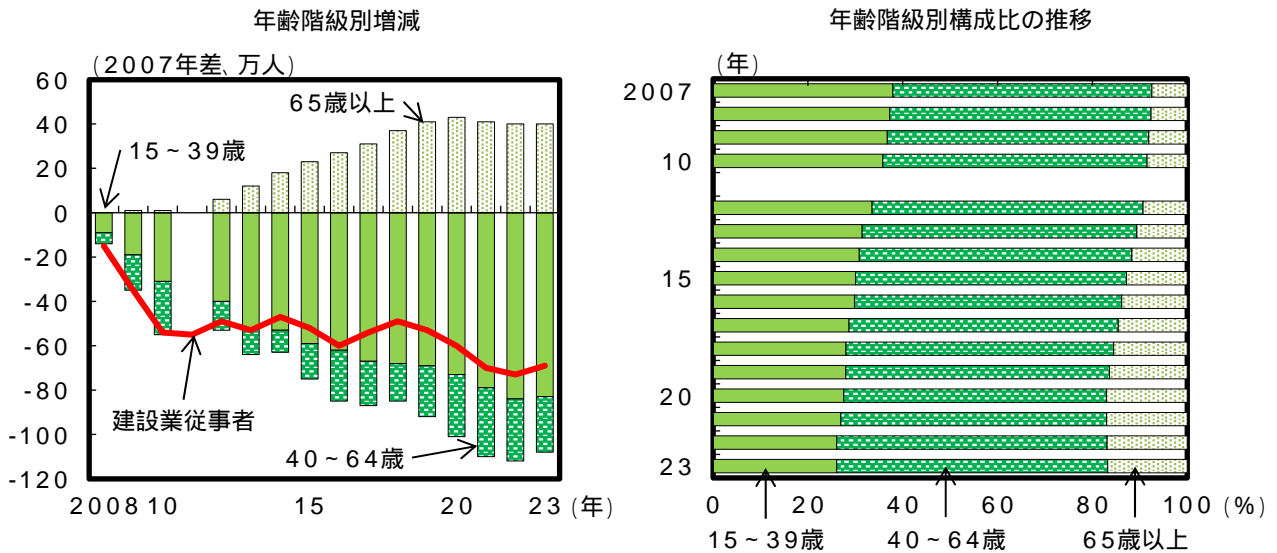


図5 コーホート別就業者数の推移

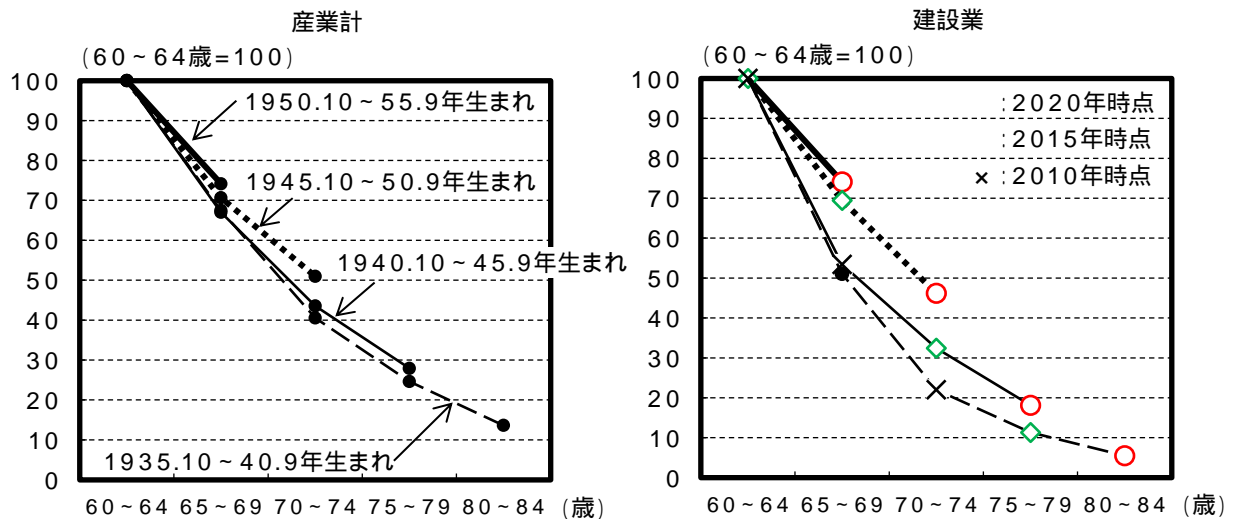


図6 コーホート別建設業従事率の推移

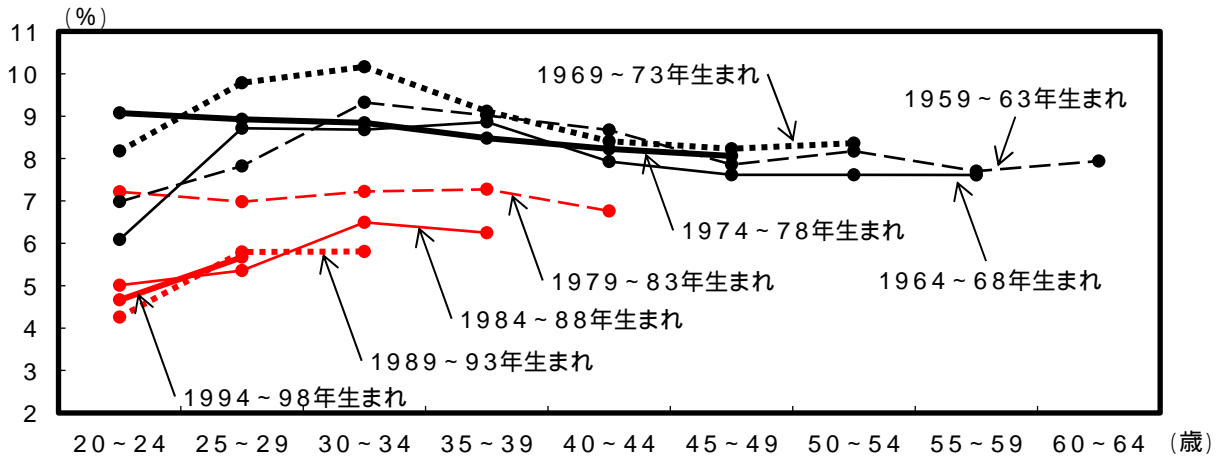


図7 建設業従事者の平均週間就業時間の推移

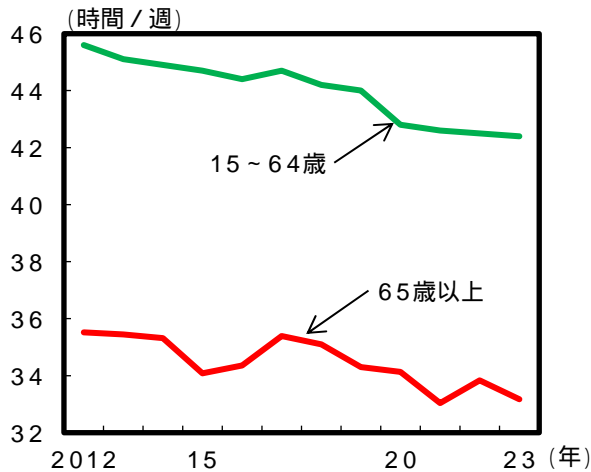


図8 週60時間以上働いている者の割合

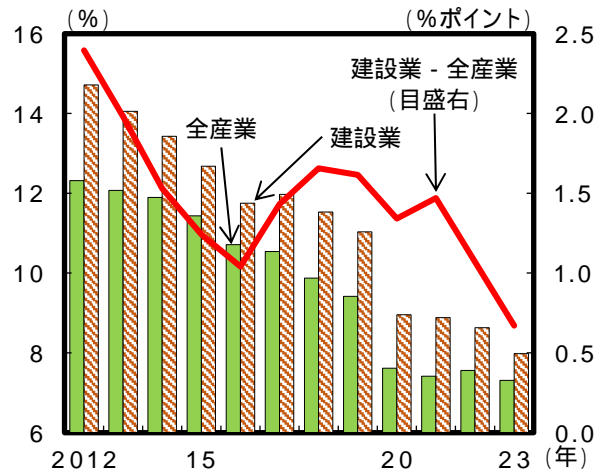


図9 建設業の労働投入量の推移

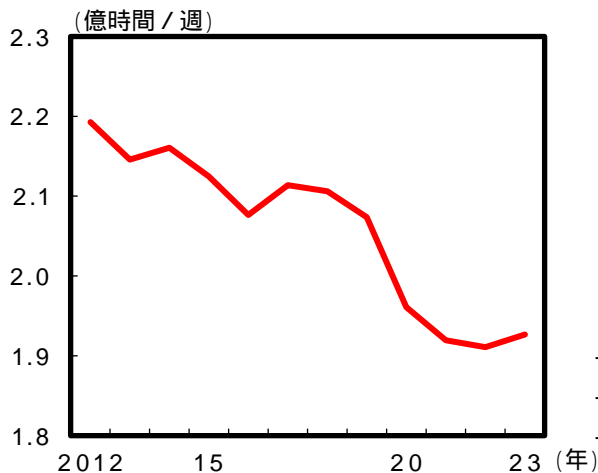
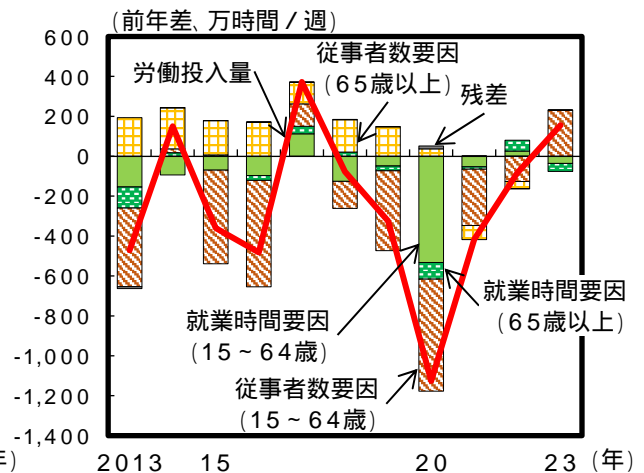


図10 建設業の労働投入量前年差の要因分解



- (備考) 1. 図1は日本銀行「全国企業短期経済観測調査」、厚生労働省「一般職業紹介状況(職業安定業務統計)」、図2～4、6～10は総務省「労働力調査(基本集計)」、図5は総務省「国勢調査」により作成。総務省「労働力調査(基本集計)」については、図2においては長期時系列表の値を、それ以外の図においては各年の公表値を用いている。後者のうち東日本大震災の影響により東北3県(岩手県、宮城県及び福島県)の数値が存在しない2011年分については、2005年国勢調査基準で補完的に推計した値がある場合はその値を用い、その値がない場合は空欄にしている。
2. 図1の建設関連業は、2022年分までは「建築・土木・測量技術者」、「建設躯体工事の職業」、「建設の職業」、「電気工事の職業」及び「土木の職業」の合計。2023年分は「建築・土木・測量技術者」、「建設躯体工事従事者」、「建設従事者(建設躯体工事従事者を除く)」、「電気工事従事者」及び「土木作業従事者」の合計。
3. 図3の各要因については、建設業従事者数=15歳以上人口×就業率×建設業従事率であることから
- $$15歳以上人口要因 = 15歳以上人口 \times 就業率 \times 建設業従事率$$
- $$就業率要因 = 15歳以上人口 \times 就業率 \times 建設業従事率$$
- $$建設業従事率要因 = 15歳以上人口 \times 就業率 \times 建設業従事率$$
- とし、それぞれ男女別5歳階級別(ただし、65歳以上は一区分)に算出したものを合算した。
4. 図5は、国勢調査における5歳階級年齢を基にしたコーホート別に、60～64歳の就業者数を100とした場合のその後の就業者数の推移を示したものである。横軸は、各国勢調査実施年における9月30日現在の満年齢。
5. 図6は年次データを用いているため、その算出基礎である各月のデータには、グラフ表記上の生まれ年の前年に生まれた就業者が含まれることがある。
6. 図7においては、高齢化の進展により就業時間が短い高齢者が全体の就業時間に与える影響が大きくなるため、15～64歳と65歳以上とに分けている。
7. 図8は、週30時間以上働いている者のうち、週60時間以上働いている者の割合。
8. 図9の労働投入量は延べ週間就業時間であり、男女別年齢層別(15～64歳及び65歳以上)に建設業従事者数(休業者を除く)に平均週間就業時間を乗じて計算。
9. 図10の各要因については、労働投入量(延べ週間就業時間)=従事者数×平均週間就業時間であることから
- $$従事者数要因 = 従事者数 \times 平均週間就業時間$$
- $$就業時間要因 = 従事者数 \times 平均週間就業時間$$
- とし、それぞれ男女別年齢層別(15～64歳及び65歳以上)に算出したものを合算した。

参考文献

国土交通省「i-Constructionの更なる展開」(i-Construction推進コンソーシアム(第9回企画委員会)資料2)

(令和5年12月8日)

国土交通省「ICT施工の普及拡大に向けた取組」(第17回ICT導入協議会資料-1)(令和5年9月14日)

担当:内閣府 政策統括官(経済財政分析担当)付 参事官(総括担当)付

吉岡 大樹(直通 03-6257-1568)

本レポートの内容や意見は執筆者個人のものであり、必ずしも内閣府の見解を示すものではない。