

賃金の実態

トラック運輸産業の賃金実態

前年額を下回り、大きな格差が存在する トラック運輸の賃金

トラック運輸産業は、国内物流の90%以上の輸送を担う、国民生活や経済活動に欠かすことのできない基幹産業です。しかし、私たちの賃金実態は、全産業の中で極めて低位に置かれており、このことが人手不足を招く大きな原因となり改善が急がれる状態にあります。

道路貨物運送業（以下トラック運輸）の賃金を毎月勤労統計（厚生労働省・2018年6月）でみると、賃金支給総額は298,190円で、前年を11,943円下回り、全産業（363,075円）の82.1%の水準（前年は86.7%）と依然大きな格差が存在しています。また、トラック運輸の時間あたり賃金では1,526円と、全産業（2,184円）の7割弱の水準（金額差は658円）に低下しており、他産業より多く働いているにもかかわらず、賃金格差は広がっている実態にあります。

通常賃金は増加し年間賃金では微増となるも一時金は減少、依然として全産業との大きな格差が存在

トラック運輸の一時金は、毎勤統計（2017年平均）

では45万8千円で、全産業（114万6千円）の4割弱の水準にとどまっています。年間賃金の総額では全産業の543万9千円に対してトラック運輸は417万3千円となり、大きな格差（全産業の76.7%、金額で126万6千円の差）が存在しています。

年間賃金総額を前年との比較でみると、全産業は1万2千円増加しているのに対しトラック運輸は7千円の増加となっています。このうち、通常賃金は全産業の6千円の増加に対しトラック運輸は1万6千円の増加となり、一時金は全産業の6千円の増加に対しトラック運輸は9千円の減少となっています。トラック運輸は通常賃金は増加していますが一時金が減少しています。引き続き格差の解消に向け更なる賃金・一時金の引き上げが求められることに変わりありません。

規模別でみたトラック運輸の賃金格差

賃金構造基本統計調査（厚生労働省・2017年）を基に、トラック運輸の賃金を規模別でみると、トラック運輸全体で所定内給与は産業計の81.0%の水準ですが、時間外労働が他産業に対して突出していることもあり、現金給与では

2018年6月 産業別男子労働者賃金実態と時間別賃金比較（規模30人以上）

業種	出勤日数	総労働時間	賃金支給総額(円)		時間あたり賃金(円)	産業計を100とした時間あたり賃金の年度比(%)		
			2018年	前年比(%)		2018年	2017年	2016年
全産業	19.9	166.2	363,075	101.5	2,184.6	100.0	100.0	100.0
建設業	21.6	185.2	401,233	101.6	2,166.5	99.2	99.9	98.2
製造業	20.4	178.0	372,207	101.1	2,091.1	95.7	96.9	97.3
電気・ガス・熱供給・水道業	19.7	164.6	476,130	98.1	2,892.6	132.4	138.0	139.0
情報通信業	19.6	164.6	435,716	101.2	2,647.1	121.2	119.6	119.6
卸売・小売業	20.1	159.8	365,327	104.4	2,286.2	104.7	101.9	99.5
金融・保険業	20.1	166.8	545,848	105.7	3,272.5	149.8	143.8	145.0
サービス業	19.7	160.2	264,645	101.9	1,652.0	75.6	75.9	76.7
中分類								
鉄道業	19.5	165.0	444,491	101.1	2,693.9	123.3	125.0	125.9
道路旅客運送業	20.9	179.8	280,473	107.0	1,559.9	71.4	66.8	67.1
道路貨物運送業	21.3	195.3	298,190	96.1	1,526.8	69.9	71.2	80.3

(注) 各産業とも30人以上の事業所規模の男子
(資料) 厚生労働省「毎勤統計」2018年6月分

2017年 産業別・男子年間労働時間および年間総賃金の実態と業種比較（規模30人以上）

業種	出勤日数	労働時間	年間賃金(千円)			産業計との差額(千円)	時間あたり賃金(円)	産業計を100とした時間あたりの年度比(%)		
			通常賃金	一時金	賃金総額			2017年	2016年	2015年
全産業	231.6	1,945.2	4,293	1,146	5,439	—	2,796.2	100.0	100.0	100.0
建設業	248.4	2,120.4	4,743	1,330	6,073	634	2,863.9	102.4	100.4	99.2
製造業	235.2	2,056.8	4,421	1,317	5,739	299	2,790.1	99.8	99.6	100.1
電気・ガス・熱供給・水道業	228.0	1,906.8	5,904	1,505	7,409	1,970	3,885.7	139.0	138.0	137.7
情報通信業	231.6	1,960.8	5,173	1,645	6,818	1,379	3,477.3	124.4	124.8	123.7
卸売・小売業	235.2	1,878.0	4,187	1,185	5,372	▲67	2,860.5	102.3	100.4	100.9
金融・保険業	231.6	1,927.2	6,279	2,334	8,613	3,174	4,469.3	159.8	158.3	163.2
サービス業	229.2	1,878.0	3,109	550	3,658	▲1,781	1,948.1	69.7	69.7	69.7
中分類										
鉄道業	231.6	1,971.6	5,302	1,813	7,116	1,677	3,609.2	129.1	128.8	133.0
道路旅客運送業	252.0	2,170.8	3,164	454	3,618	▲1,822	1,666.5	59.6	58.5	57.2
道路貨物運送業	255.6	2,420.4	3,715	458	4,173	▲1,266	1,724.1	61.7	62.7	62.9

(資料) 厚生労働省「毎勤統計」2017年平均

90.5%となっています。また、現金給与はトラック運輸では大規模(1,000人以上)を100%として、中堅規模(100~999人)は93.4%、小規模(10~99人)では92.2%となっており、産業計の規模間格差(それぞれ100%、82.2%、74.3%)より、規模による格差は少ない傾向にあります(所定内給与でも同様の傾向)。これを同規模同士で産業計と比較すると、小規模では102.9%と産業計を上回っているものの、大規模では82.9%にとどまり、大手ほど他産業と比べて格差が大きいことを示しています。

やや縮小するも依然として大きな年収格差と 上昇し続けるドライバーの平均年齢

年間収入の推移について、賃金構造基本統計調査を基に営業用貨物運転者と産業計を比較すると、物流二法施行前の1989年には70万8千円であった差額は、2017年には116万5千円(率では1.65倍)となり、前年(125万8千円)からはやや縮小しましたが、依然大きな開きが存在しています。この主たる要因としては規制緩和以降の事業者の増加による過当競争の激化など、事業環境の悪化にともない賃金水準が切り下げられてきたことや、一時金水準の低下が考

えられます。また、ドライバーの平均年齢の推移をみると、1989年には、産業計の39.3歳に対して営業用貨物運転者は38.3歳であったものの、高齢化のスピードは産業計より速く進み、2004年に逆転して以降その差は急激に拡大し2017年には産業計を3.5歳上回る46.8歳となっています。

変動給の比率が高いトラック運転職の賃金構成

トラック運輸の賃金体系について、運輸労連の賃金・労働条件実態調査(2018年6月)から職種別男子労働者の賃金実態をみると、固定給の割合は事務職の79.0%に対し、普通運転職は56.9%、大型運転職は46.4%と、運転職では総じて5割前後と低くなっています。

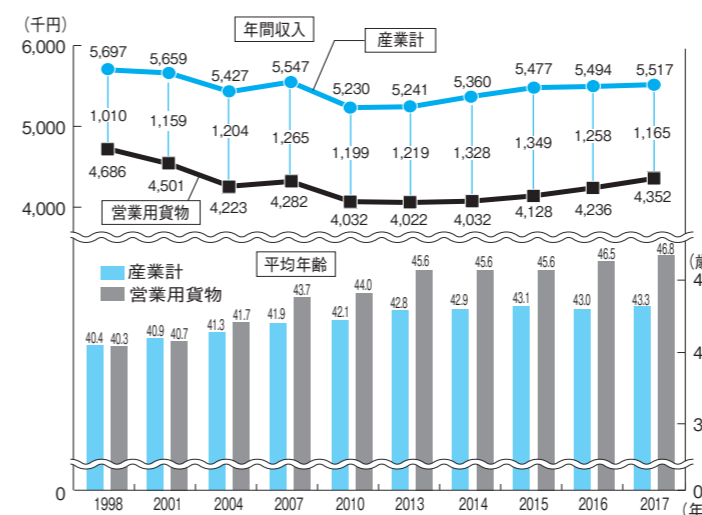
一方、変動給の内訳をみると、長時間労働を背景に所定外賃金の割合がどの職種でも高く16~24%台を占めているほか、稼働に伴い支給される歩合給などの仕事給が、事務職の4.3%に対し、普通運転職では22.7%、大型運転職では28.9%を占めています。固定給に対して変動給の比率の高いことが、トラックドライバーの賃金体系の特徴であり、同時に課題であるといえます。

産業計と道路貨物運送業男子労働者の賃金・労働時間比較

業種	所定内労働時間	超過実労働時間	きまって支給する現金給与(月)		所定内給与(月)			特別給与額(年間)			
			規模差	業種差	規模差	業種差	規模差	業種差			
産業計	166	16	371.3	—	100.0	335.5	—	100.0	1061.8	—	100.0
1,000人~	161	18	428.9	100.0	100.0	383.3	100.0	100.0	1555.4	100.0	100.0
100人~999人	167	16	352.4	82.2	100.0	318.3	83.0	100.0	935.0	60.1	100.0
10人~99人	173	14	318.8	74.3	100.0	293.6	76.6	100.0	563.0	36.2	100.0
道路貨物運送業	178	39	335.9	—	90.5	271.8	—	81.0	321.5	—	30.3
1,000人~	174	50	355.7	100.0	82.9	277.6	100.0	72.4	562.9	100.0	36.2
100人~999人	178	40	332.4	93.4	94.3	264.4	95.2	83.1	318.0	56.5	34.0
10人~99人	180	32	328.1	92.2	102.9	273.6	98.6	93.2	201.3	35.8	35.8

(資料) 厚生労働省「2017年賃金構造基本統計調査」

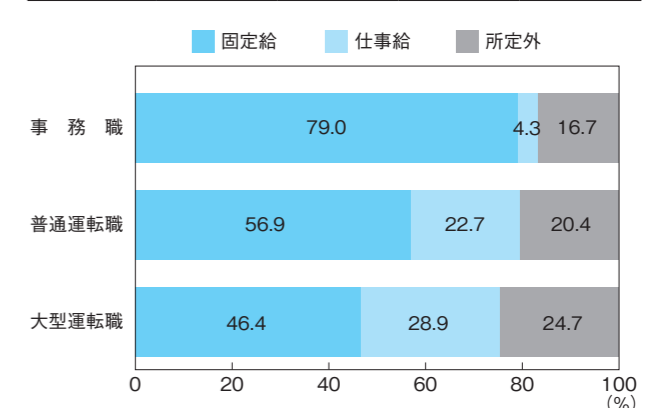
産業計と営業用貨物自動車運転者の年間収入と平均年齢の推移(男性・企業規模計)



(注) 1. 産業計は学歴計、営業用貨物自動車運転者は営業用大型および営業用普通・小型の加重平均
2. 年間収入は現金給与額×12+特別給与額、年間総労働時間は(所定内実労働時間+超過労働時間)×12
(資料) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

職種別男子労働者の賃金実態

職種	総額	固定給	仕事給	所定外
大型運転職	387,637 (100.0%)	179,832 (46.4%)	112,059 (28.9%)	95,746 (24.7%)
普通運転職	342,764 (100.0%)	195,149 (56.9%)	77,791 (22.7%)	69,824 (20.4%)
事務職	382,896 (100.0%)	302,628 (79.0%)	16,392 (4.3%)	63,876 (16.7%)



(資料) 運輸労連賃金・労働条件実態調査(2018年6月)