

全産業との格差が縮小しない

トラック運輸の賃金

トラック運輸産業は、国内貨物輸送の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、このことが入職の妨げとなり、深刻な労働力不足を招く要因のひとつ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・2022年6月）でみると、賃金支給総額は322,946円で、前年を10,131円上回りましたが全産業（368,475円）の87.6%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1,653円と、全産業（2,269円）の72.8%の水準（金額差は616円）と格差があり、他産業より長く働いているにもかかわらず、賃金格差は縮小していない実態にあります。

賃金、一時金は増加傾向となるも、年間賃金は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（2021年平均）では650,000円で、全産業（1,132,000円）の57.4%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5,466,000円に対してトラック運輸は4,378,000円となり、大きな格差（全産業の80.1%、金額で1,088,000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31,000円増加しているのに対し、トラック運輸は321,000円増加となっています。このうち、通常賃金は全産業40,000円の増加に対し、トラック運輸は208,000円の増加となり、一時金は全産業の9,000円の減少に対し、トラック運輸は114,000円の増加となっています。トラック運輸は、年間賃金のすべての項目で増加していますが、年間賃金総額が全産業と比べ100万円以上の格差が存在しています。引き続き格差の解消に向けてさらなる賃金・一時金の引き上げが求められています。

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・2021年）をもとに、トラック運輸の賃金を規模別でみると、全体の所定内給与は産業計の80.5%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90.8%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

2022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(%)		
		超過時間	2022年	前年比(円)	前年比(%)	2022年		2022年	2021年	2020年
全 産 業	19.4	162.4	16.1	368,475	7,614	102.1	2,268.9	100.0	100.0	100.0
建 設 業	20.5	177.1	19.0	422,756	14,839	103.6	2,387.1	105.2	100.3	99.6
製 造 業	19.8	171.1	17.4	372,132	508	100.1	2,174.9	95.9	96.7	97.9
電気・ガス・熱供給・水道業	19.9	166.8	16.5	484,179	-1,417	99.7	2,902.8	127.9	128.3	122.9
情報通信業	19.4	169.3	18.1	437,828	10,622	102.5	2,586.1	114.0	111.2	113.3
卸売・小売業	19.3	156.4	12.0	378,348	11,327	103.1	2,419.1	106.6	105.5	104.1
金融・保険業	19.8	166.0	18.9	532,032	1,077	100.2	3,205.0	141.3	142.2	143.2
サービス業	19.0	157.2	15.4	274,826	8,683	103.3	1,748.3	77.1	76.9	74.9
中分類										
鉄 道 業	19.3	165.4	18.2	437,855	8,067	101.9	2,647.2	116.7	117.9	118.2
道路旅客運送業	20.2	174.4	25.7	279,056	43,879	118.7	1,600.1	70.5	70.3	77.8
道路貨物運送業	20.8	195.4	34.8	322,946	10,131	103.2	1,652.7	72.8	71.3	68.9

(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」2022年6月分

2021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			2021年	2020年	2019年
全 産 業	223.2	1,858.8	4,334	1,132	5,466	-	2,940.7	100.0	100.0	100.0
建 設 業	241.2	2,072.4	4,996	1,489	6,485	1,019	3,129.1	106.4	106.4	106.5
製 造 業	228.0	1,976.4	4,453	1,276	5,729	263	2,898.8	98.6	97.8	98.3
電気・ガス・熱供給・水道業	224.4	1,899.6	5,844	1,738	7,582	2,116	3,991.4	135.7	133.6	136.8
情報通信業	226.8	1,958.4	5,156	1,592	6,748	1,282	3,445.6	117.2	119.3	122.8
卸売・小売業	226.8	1,824.0	4,404	1,302	5,706	240	3,128.5	106.4	104.6	104.0
金融・保険業	228.0	1,929.6	6,416	2,363	8,778	3,312	4,549.3	154.7	159.3	161.7
サービス業	219.6	1,790.4	3,162	506	3,669	▲ 1,798	2,049.0	69.7	68.2	68.5
中分類										
鉄 道 業	230.4	1,976.4	5,225	1,355	6,580	1,114	3,329.3	113.2	120.4	124.9
道路旅客運送業	217.2	1,803.6	2,916	366	3,283	▲ 2,183	1,820.1	61.9	63.9	60.7
道路貨物運送業	243.6	2,269.2	3,728	650	4,378	▲ 1,088	1,929.2	65.6	62.2	63.1

(資料) 厚生労働省「毎月勤労統計調査」2021年平均

（100～999人）は99.0%、小規模（10～99人）では93.1%となっており、産業計の規模間格差（それぞれ100%、85.9%、78.1%）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）。これを同規模の産業計と比較すると、小規模では99.4%と産業計に近い水準となっているものの、大規模では83.3%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。

格差広がる産業別年収と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もと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708,000円であった差額は、2021年には1,004,000円（率では1.43倍）となり、前年（1,107,000円）から減少しましたが、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競争の激化など、事業環境の悪化に伴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。

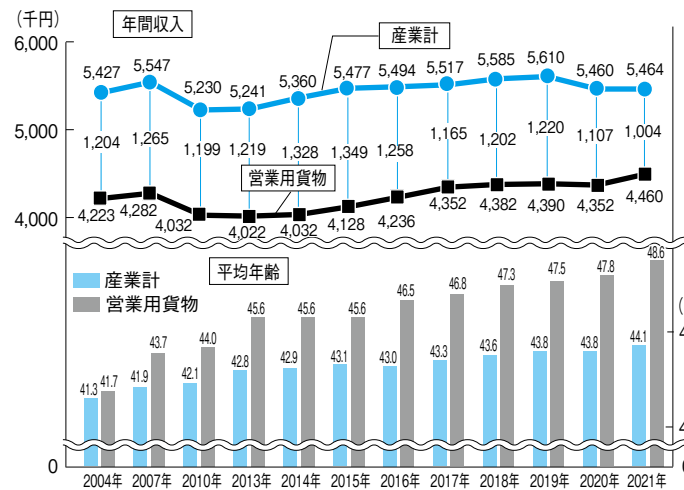
また、ドライバーの平均年齢の推移をみると、1989年

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

	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	167	4	370.5	—	100.0	337.2	—	100.0	1018.2	—	100.0
1,000人～	163	16	419.2	100.0	100.0	375.9	100.0	100.0	1402.1	100.0	100.0
100人～999人	166	14	359.9	85.9	100.0	328.0	87.3	100.0	987.0	70.4	100.0
10人～99人	171	11	327.3	78.1	100.0	303.6	80.8	100.0	613.7	43.8	100.0
道路貨物運送業	175	34	336.3	—	90.8	271.6	—	80.5	424.4	—	41.7
1,000人～	170	42	349.4	100.0	83.3	274.1	100.0	72.9	757.9	100.0	54.1
100人～999人	176	41	345.8	99.0	96.1	271.7	99.1	82.8	414.6	54.7	42.0
10人～99人	177	27	325.4	93.1	99.4	270.5	98.7	89.1	296.0	39.1	48.2

(資料) 厚生労働省「2021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」

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2021年には産業計を4.5歳上回る48.6歳となっています。

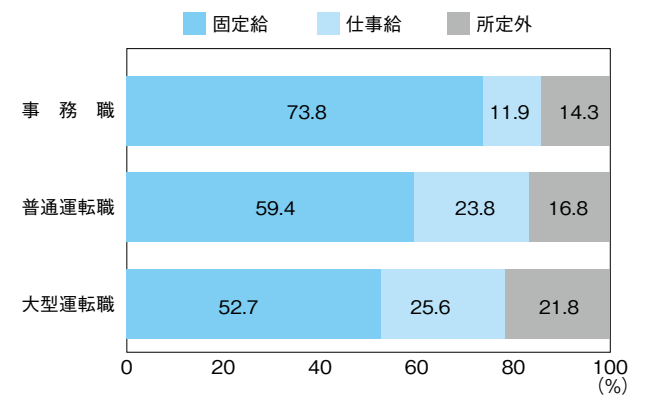
変動給の比率が高いトラック運転職の賃金体系

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（2022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73.8%に対し、普通運転職は59.4%、大型運転職は52.7%と、昨年比で事務職と大型運転職で固定給比率が高まっています。

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はどの職種においても14～21%台で微増しており、稼働に伴って支給される歩合給などの仕事給が、事務職の11.9%は減少、普通運転職の23.8%は横ばい、大型運転職の25.6%は減少となっています。固定給に対して変動給の比率は、昨年に比べ職種によつての増減はあるものの依然として高いことが、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。

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	375,396 (100%)	197,653 (52.7%)	95,938 (25.6%)	81,805 (21.8%)
普通運転職	371,521 (100%)	220,769 (59.4%)	88,272 (23.8%)	62,480 (16.8%)
事務職	385,803 (100%)	284,823 (73.8%)	45,867 (11.9%)	55,109 (14.3%)



(資料) 運輸労連賃金・労働条件実態調査（2022年6月）