

トラックドライバーの賃金 -現状と課題-

あさい くにしげ
浅井 邦茂

運輸労連・労働政策部副部長

はじめに

トラックドライバーは、営業所やターミナルを出発すると、道路や荷主先の倉庫など、会社の事業場外が主な職場となる。

したがって、運行管理者による指示はあるものの、ドライバーには、道路の状況に応じてその経路や休憩地点など柔軟に対応することが求められ、裁量による要素があることから、貨物自動車運転職は、給与所得者ではあっても、その賃金を労働時間のみで見ることが難しい職種のひとつである。

トラック運輸産業の賃金

(1) 全産業と比較したトラック運輸産業の賃金

厚生労働省の毎勤統計（2009年6月・30人以上規模の男子）では、道路貨物運送業の賃金支給総額は301,774円となっており、全産業平均の354,286円と比べて52,512円低く、8割半ばの水準となっている。

また、同統計の2008年平均を見ると、道路貨物の一時金は45万円で、全産業の124万円と比較して4割に満たない水準で、一時金を含めた年間賃金は全産業の567万円に対してトラック運輸は404万円と、約7割の水準である。

図表1 2009年6月業種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とした時間あたりの年度比(%)		
			超過時間	2009年	前年対比(%)		2009年	2008年	2007年
全産業	20.1	164.5	13.3	354,286	96.0	2153.7	100.0	100.0	100.0
建設業	21.3	179.0	16.5	393,969	104.3	2200.9	102.2	94.9	96.5
製造業	19.8	165.3	12.0	346,512	93.3	2096.3	97.3	96.0	96.1
電気・ガス・熱供給・水道業	20.0	168.3	16.0	493,048	102.5	2929.6	136.0	133.9	135.4
情報通信業	20.0	166.1	16.5	408,154	95.8	2457.3	114.1	116.9	115.8
卸売・小売業	20.8	162.3	9.2	338,057	94.7	2082.9	96.7	100.2	99.0
金融・保険業	20.2	166.8	15.8	528,147	96.2	3166.3	147.0	155.6	156.6
サービス業	19.9	162.6	13.2	319,760	95.4	1966.5	91.3	93.3	93.8
中分類									
鉄道業	19.3	161.6	15.2	426,241	97.1	2637.6	122.5	120.9	116.6
道路旅客運送業	20.9	182.5	28.5	225,274	91.3	1234.4	57.3	61.8	62.6
道路貨物運送業	22.0	198.7	32.6	301,774	101.6	1518.7	70.5	67.5	69.8

(資料) 厚生労働省「毎勤統計」2009年6月分

図表2 2008年業種別・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 の賃金(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			2008年	2007年	2006年
全産業	236.4	1,981.2	4,432	1,235	5,666	-	2,859.9	100.0	100.0	100.0
建設業	253.2	2,131.2	4,539	982	5,521	145	2,590.7	90.6	92.9	91.3
製造業	235.2	2,061.6	4,432	1,348	5,781	114	2,803.9	98.0	98.3	98.2
電気・ガス・熱供給・水道業	226.8	1,920.0	5,781	1,863	7,644	1,978	3,981.4	139.2	141.1	139.0
情報通信業	234.0	1,989.6	5,164	1,628	6,792	1,126	3,413.7	119.4	117.7	117.9
卸売・小売業	242.4	1,918.8	4,300	1,249	5,549	117	2,891.9	101.1	100.5	102.2
金融・保険業	232.8	1,903.2	6,602	2,280	8,883	3,216	4,667.2	163.2	168.0	161.3
サービス業	234.0	1,940.4	4,044	1,010	5,055	611	2,605.0	91.1	90.8	90.3
中分類										
鉄道業	237.6	2,000.4	5,268	2,079	7,347	1,681	3,672.9	128.4	121.1	123.6
道路旅客運送業	252.0	2,170.8	2,941	392	3,334	2,332	1,535.7	53.7	55.4	51.0
道路貨物運送業	253.2	2,365.2	3,594	450	4,044	1,622	1,709.9	59.8	60.4	60.1

(資料) 厚生労働省「毎勤統計」2008年平均

一方、トラック運輸の労働時間は、6月度は全産業に対して34.2時間、年間では全産業より384時間長くなっていることから、時間あたり賃金は、6月度で見て全産業の7割、年平均では同6割の水準となっている。

(2) 全産業と比較した

トラック運輸産業の賃金カーブ

厚生労働省の賃金構造基本統計調査(2008年・高卒男子の企業規模計)により年齢階層ごとの賃金を見ると、道路貨物運送業の賃金カーブは、40代の前半から後半を頂点に、なだらかな曲線とな

っている。一方で、全産業平均、および道路貨物運送業と道路貨物運送業を除く各業種では、50代の前半または後半を頂点とする右上がりのカーブである。トラック運輸における若年層の賃金は他産業より高い傾向にあるが、賃金の伸びは緩やかであり、40代前半で産業平均と賃金水準が逆転している。

道路旅客運送業も、同様に傾斜がなだらかな賃金カーブであるが、歩合給の比率が高い職種では、このようなカーブとなる特徴があり、産業平均や製造業、鉄道業とは全体的に異なった曲線を描いている。

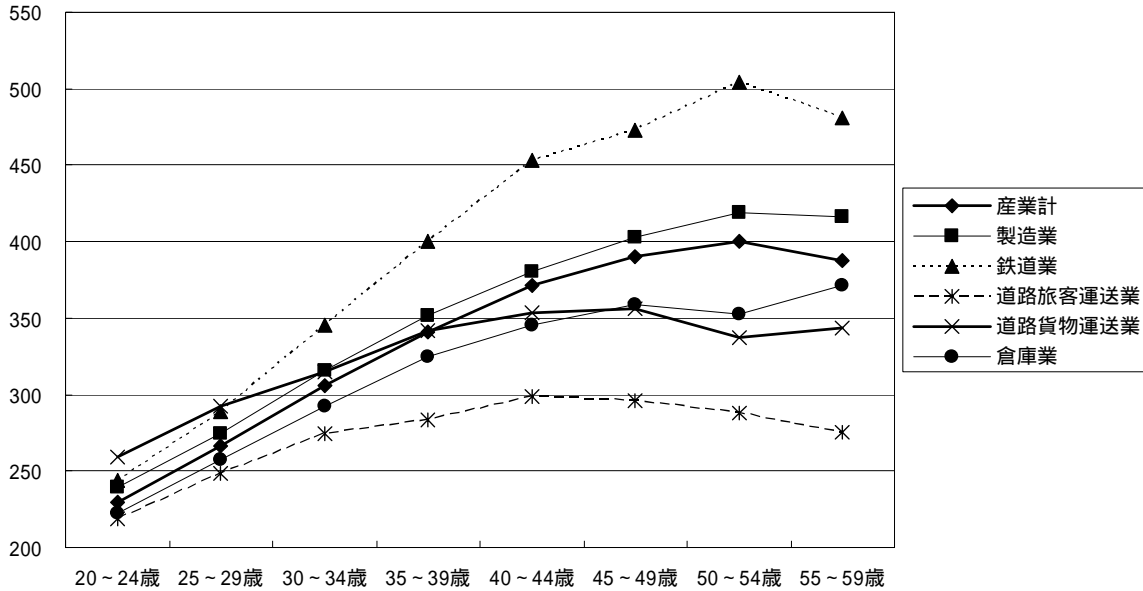
図表3 年齢階級別・高卒男子労働者、現金給与月額および年間一時金(10人以上の企業計)

(単位:千円)

業種	20~24歳	25~29歳	30~34歳	35~39歳	40~44歳	45~49歳	50~54歳	55~59歳	年間一時金、その他(35~39歳)	
									企業規模計	1,000人以上規模
産業計	230.0	266.2	305.7	340.9	371.8	390.7	400.1	387.8	843.0	1,252.9
建設業	229.1	268.2	311.1	338.2	358.6	372.2	380.3	389.9	600.6	1,249.4
製造業	239.7	274.1	315.6	351.4	380.3	402.6	418.8	416.6	1,056.5	1,479.2
電気・ガス・熱供給・水道業	248.4	324.8	385.9	441.7	512.2	558.4	587.0	528.5	1,541.6	1,620.5
情報通信業	229.5	266.5	336.5	371.5	439.9	505.3	504.8	485.5	1,003.3	1,143.2
卸売・小売業	211.9	250.3	288.2	329.3	374.3	379.9	391.6	400.6	783.5	1,108.7
金融・保険業	226.3	282.3	366.3	404.6	467.7	520.4	545.1	454.3	1,535.4	1,921.2
サービス業	220.3	253.7	282.7	316.1	344.8	357.4	358.8	339.7	621.6	846.1
中分類										
鉄道業	244.3	289.1	345.3	399.9	452.8	473.0	504.0	480.7	1,568.8	1,631.5
道路旅客運送業	218.7	248.5	274.5	283.1	298.7	296.2	287.7	275.1	547.9	696.3
道路貨物運送業	259.6	292.3	315.2	341.6	353.5	356.5	337.0	343.6	425.9	693.2
倉庫業	222.2	257.4	292.2	324.9	345.3	358.5	352.9	371.0	709.4	818.4

(資料) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査・2008年」

図表4 年齢階級別賃金の比較



(3) 運輸労連加盟組合の賃金

私ども運輸労連では、加盟組合および対応企業にご協力いただき、賃金・労働条件実態調査を例年実施している。

2009年6月実施の調査では(集計対象147組合)加盟組合の単純平均は職種計で313,308円となっており、毎勤統計の支給月額よりやや高い水準である。職種別に見ると、男子大型運転職は345,332円、男子普通運転職では297,299円で、その賃金構成は、大型運転職で、所定内57%・仕事給23%・時間外20%、普通運転職で所定内65%・仕事給16%・時間外19%となっている。また、年

間支給総額は、職種計で4,330,783円、大型運転職で4,800,281円、普通運転職で4,116,145円となっている。

トラック運輸の賃金は、職能給・年齢給などの固定給プラス時間外手当、という体系をとっているところは少数で、固定給との比率は様々であるが、運行手当や乗務手当といった仕事給(稼働給・能率給)を採り入れているところが多数である。近年はさらにその傾向が強まっており、物流二法施行直後の91年の賃金実態と比べても、仕事給へのシフトが進んでいる実態があらわれている。

図表5 年度別 労務構成と労働時間・賃金実態(6月)の推移 全体

年度	労務構成			労働時間				賃金実態										
	年齢	勤続	扶養	出勤日数	所定労働時間A	所定外労働時間B	総労働時間A+B	基本+職能C1	所定内C生活手当C2	仕事給D	所定内仕事給D1	所定外仕事給D2	所定内労働時間賃金C+D1	1時間あたり賃金	所定外E	総額C+D+E	1時間あたり賃金	
1991年	41.3	13.6	1.6	24.1	182.8	47.8	230.6	-	-	212,835 66.7%	37,467 11.7%	29,701	7,766	242,536	1,327	68,981 21.6%	319,283 100.0%	1,385
2005年	42.6	13.6	1.4	23.0	176.2	45.8	222.0	-	-	197,018 61.5%	57,293 17.9%	45,473	11,820	242,491	1,376	66,290 20.7%	320,601 100.0%	1,444
2006年	42.6	13.7	1.3	22.5	174.6	47.4	222.0	-	-	195,582 60.4%	58,519 18.1%	46,024	12,495	241,606	1,384	69,765 21.5%	323,866 100.0%	1,459
2007年	42.9	13.2	1.3	23.0	176.3	47.1	223.4	-	-	195,316 60.8%	57,902 18.0%	45,694	12,208	241,010	1,367	67,772 21.1%	320,990 100.0%	1,437
2008年	42.7	13.3	1.3	22.6	174.5	46.8	221.3	179,858	20,196	200,054 61.2%	59,603 18.2%	46,998	12,605	247,052	1,416	67,347 20.6%	327,004 100.0%	1,478
2009年	43.1	13.5	1.4	22.2	171.9	41.2	213.1	177,985	21,298	199,283 63.6%	53,955 17.2%	43,524	10,431	242,807	1,412	60,070 19.2%	313,308 100.0%	1,470

数値は集計対象単組の単純平均

図表6 年度別 労務構成と労働時間・賃金実態（6月）の推移 男子大型運転職

年度	労務構成			労働時間				賃金実態										
	年齢	勤続	扶養	出勤日数	所定労働時間A	所定外労働時間B	総労働時間A+B	所定内C		仕事給D		所定内労働時間賃金		所定外E	総額C+D+E			
								基本+職能C1	生活手当C2	所定内仕事給D1	所定外仕事給D2	C+D1	1時間あたり賃金		1時間あたり賃金			
1991年	42.9	15.1	1.8	24.2	183.0	56.6	239.6	-	-	216,813 60.2%	58,750 16.3%	44,872	13,878	261,685	1,430	84,633 23.5%	360,196 100.0%	1,503
2005年	44.0	14.7	1.6	23.0	176.2	47.5	223.7	-	-	197,025 55.2%	84,879 23.8%	66,856	18,023	263,881	1,498	74,790 21.0%	356,694 100.0%	1,595
2006年	44.6	15.2	1.6	23.0	176.0	50.9	226.9	-	-	196,088 54.6%	84,077 23.4%	65,216	18,861	261,304	1,485	78,681 21.9%	358,846 100.0%	1,582
2007年	44.4	14.5	1.6	23.2	178.5	53.1	231.6	-	-	193,812 54.4%	85,254 23.9%	65,707	19,547	259,519	1,454	77,075 21.6%	356,141 100.0%	1,538
2008年	44.4	14.6	1.5	22.6	174.4	51.3	225.7	177,845	21,115	198,960 54.6%	86,651 23.8%	66,956	19,695	265,916	1,525	78,540 21.6%	364,151 100.0%	1,613
2009年	44.7	14.9	1.6	22.3	173.6	46.5	220.1	175,539	20,708	196,247 56.8%	79,215 22.9%	62,479	16,736	258,726	1,490	69,870 20.2%	345,332 100.0%	1,569

数値は集計対象単組の単純平均

図表7 年度別 労務構成と労働時間・賃金実態（6月）の推移 男子普通運転職

年度	労務構成			労働時間				賃金実態										
	年齢	勤続	扶養	出勤日数	所定労働時間A	所定外労働時間B	総労働時間A+B	所定内C		仕事給D		所定内労働時間賃金		所定外E	総額C+D+E			
								基本+職能C1	生活手当C2	所定内仕事給D1	所定外仕事給D2	C+D1	1時間あたり賃金		1時間あたり賃金			
1991年	39.5	11.2	1.4	24.3	184.8	49.1	233.9	-	-	194,752 65.8%	37,068 12.5%	29,287	7,781	224,039	1,212	64,201 21.7%	296,021 100.0%	1,266
2005年	41.8	12.2	1.3	23.3	178.3	47.2	225.5	-	-	181,617 61.8%	49,629 16.9%	39,241	10,388	220,858	1,239	62,690 21.3%	293,936 100.0%	1,303
2006年	42.5	13.2	1.3	23.2	177.9	48.5	226.4	-	-	182,502 61.0%	46,854 15.7%	36,817	10,037	219,319	1,233	70,028 23.4%	299,384 100.0%	1,322
2007年	43.2	13.2	1.2	23.2	176.9	50.1	227.0	-	-	185,282 62.5%	46,349 15.6%	36,120	10,229	221,402	1,252	64,748 21.8%	296,379 100.0%	1,306
2008年	42.5	13.0	1.2	22.9	177.8	49.6	227.4	164,709	20,342	185,051 60.6%	54,372 17.8%	42,512	11,860	227,563	1,280	65,750 21.5%	305,173 100.0%	1,342
2009年	43.2	13.2	1.4	22.6	174.7	43.2	217.9	168,236	23,740	191,976 64.6%	48,099 16.2%	38,563	9,536	230,539	1,320	57,224 19.2%	297,299 100.0%	1,364

数値は集計対象単組の単純平均

(4) 加盟組合の一時金について

加盟組合の年間一時金の水準は、運輸労連全体としては一貫して減少傾向にあり、2008年（夏季一時金解決479単組、年末一時金解決465単組の単純平均の合計）は467,264円と、前年より約2万9千円の減額となった。厚生労働省による年間一時金の妥結平均（中小企業）も、08年は減少に転じて、919,589円（1万8千円程度の減額）となっているが、運輸労連の減額幅は、より大きな

っており、全産業との比較では5割の水準を割り込んだ。

また、運輸労連全国単組（全国規模の15組合）の妥結平均額は799,395円となり、05年以来の80万円割れとなった。02年以来増額で推移してきた主要産業の平均額も08年は減額に転じたものの、減額幅は運輸労連が大きく、47.8%の水準となっている。

図表8 年度別民間主要・中小企業、一時金（年間）と運輸労連実績との比較

年度	主要企業 (1,000人以上)	中小企業 (300人未満)	運輸労連 全国単組	主要企業対比(%)	運輸労連全体	主要企業対比(%)	中小企業対比(%)
2000	1,558,036	924,670	842,758	54.1	628,318	40.3	68.0
2001	1,596,047	899,111	829,350	52.0	586,519	36.7	65.2
2002	1,505,354	842,738	807,244	53.6	533,322	35.4	63.3
2003	1,553,470	836,282	800,242	51.5	529,909	34.1	63.4
2004	1,621,134	872,897	813,314	50.2	514,766	31.8	59.0
2005	1,679,829	897,720	788,904	47.0	511,340	30.4	57.0
2006	1,683,671	921,933	812,766	48.3	496,316	29.5	53.8
2007	1,688,898	937,350	821,407	48.6	496,016	29.4	52.9
2008	1,674,083	949,589	799,395	47.8	467,264	27.9	49.2

(資料) 主要民間・中小民間は厚生労働省資料

(5) 加盟組合の賃金の年齢別一覧

加盟組合の年齢ポイントごとの賃金は下表のとおりである。大型運転職の21歳は、対象単組が少ないため、25歳と逆転しているが、その他は年齢が上がるとともに、緩やかに上昇している。

(6) 加盟組合の退職金

退職金の支給算式は、「勤続年数別定額制」が

全体の48.8%と、ほぼ半数を占めている。その他は、中退共（18.6%）、賃金比例制（15.7%）などである。

支給方法は、一時金のみが最も多く71.9%となっており、残りは年金との併用（選択制または強制）となっている。

なお、定額制、または定額制を含む併用制の退職金モデルは下記のとおりである。

図表9 運転職の労務構成と労働時間・賃金実態（6月）の年齢別一覧

*大型運転職

年齢	単該組当数者	労働時間						賃金実態											
		勤続	扶養	出勤日数	所定労働時間A	所定外労働時間B	総労働時間A+B	所定内C		仕事給D		所定内労働時間賃金		所定外E	総額C+D+E		年間支給総額		
								基本+職能C1	生活手当C2	所定内仕事給D1	所定外仕事給D2	C+D1	1時間あたり賃金		1時間あたり賃金				
21歳	5	1.6	0	23.8	179.0	50.3	229.3	143,561	20,100	163,661	94,647	73,885	20,762	237,546	1,327	56,572	314,880	1,373	3,601,413
25歳	29	2.9	0.9	22.7	178.4	48.3	226.7	132,722	14,862	147,584	88,482	69,630	18,852	217,214	1,218	57,076	293,142	1,293	3,901,222
30歳	63	5.2	1.4	22.7	174.5	52.6	227.1	149,159	21,293	170,452	78,603	60,397	18,206	230,849	1,323	80,052	329,107	1,449	4,431,216
35歳	86	7.6	1.8	22.4	176.5	50.9	227.4	156,122	22,251	178,373	80,045	62,128	17,917	240,501	1,363	74,897	333,315	1,466	4,604,066
40歳	93	12.1	1.9	22.6	173.2	50.3	223.5	165,748	22,812	188,560	82,387	63,845	18,542	252,405	1,457	75,809	346,756	1,551	4,759,613
45歳	92	14.6	1.8	22.9	174.7	49.4	224.1	171,728	22,482	194,210	80,781	62,974	17,807	257,184	1,472	77,381	352,372	1,572	4,967,925
50歳	89	18.5	1.6	22.8	174.1	44.4	218.5	182,192	21,038	203,230	86,556	68,968	17,588	272,198	1,563	68,931	358,717	1,642	5,024,205

*普通運転職

年齢	単該組当数者	労働時間						賃金実態											
		勤続	扶養	出勤日数	所定労働時間A	所定外労働時間B	総労働時間A+B	所定内C		仕事給D		所定内労働時間賃金		所定外E	総額C+D+E		年間支給総額		
								基本+職能C1	生活手当C2	所定内仕事給D1	所定外仕事給D2	C+D1	1時間あたり賃金		1時間あたり賃金				
21歳	18	2	0.3	22.2	172.1	46.0	218.1	118,030	16,802	134,832	56,469	44,559	11,910	179,391	1,042	48,826	240,127	1,101	3,372,409
25歳	32	2.6	0.7	22.5	174.0	52.2	226.2	131,917	20,039	151,956	50,089	38,530	11,559	190,486	1,095	52,149	254,194	1,124	3,430,724
30歳	46	5.6	1.3	22.5	172.5	54.5	227.0	145,121	23,468	168,589	53,876	40,941	12,935	209,530	1,215	66,571	289,036	1,273	3,941,134
35歳	54	8	1.3	22.4	175.3	46.6	221.9	150,458	27,379	177,837	49,541	39,137	10,404	216,974	1,238	58,608	285,986	1,289	3,897,159
40歳	59	11.2	1.3	22.7	173.9	51.7	225.6	164,596	28,488	193,084	46,454	35,808	10,646	228,892	1,316	69,276	308,814	1,369	4,234,655
45歳	55	12.2	1.6	23.0	174.5	50.5	225.0	169,387	22,326	191,713	54,500	42,268	12,232	233,981	1,341	67,326	313,539	1,394	4,352,500
50歳	56	16.9	1.4	22.7	173.3	44.7	218.0	183,515	24,824	208,339	48,033	38,184	9,849	246,523	1,423	67,308	323,680	1,485	4,478,683

図表10 定額制、または定額制を含む併用制の退職金モデル

定年退職（運転職）

単位：万円

規模	15年	20年	25年	30年	35年	38年	40年	42年
1000名以上	196(6)	338(6)	558(6)	859(6)	1,035(6)	1,129(5)	1,306(6)	1,223(4)
300～999名	185(10)	341(10)	512(10)	769(10)	907(10)	960(10)	1,007(8)	990(7)
100～299名	161(22)	259(22)	389(22)	545(22)	672(22)	721(15)	756(15)	822(14)
30～99名	173(35)	268(36)	393(35)	542(36)	674(35)	726(23)	749(21)	735(17)
1～29名	194(28)	289(29)	400(29)	521(28)	632(24)	658(14)	737(13)	677(10)
平均	179(101)	283(103)	415(102)	578(102)	709(97)	776(67)	834(63)	819(52)

注：()内は単組数

自己都合退職（運転職）

単位：万円

規模	15年	20年	25年	30年	35年	38年	40年	42年
1000名以上	97(6)	232(6)	401(6)	636(6)	758(6)	850(5)	869(5)	900(4)
300～999名	145(10)	293(10)	451(10)	694(10)	807(10)	856(10)	875(7)	903(7)
100～299名	113(22)	194(22)	315(22)	426(22)	527(21)	609(15)	640(15)	701(14)
30～99名	128(31)	218(33)	336(30)	449(32)	563(30)	580(20)	598(19)	573(14)
1～29名	164(24)	245(24)	344(24)	452(22)	538(20)	517(11)	600(12)	518(9)
平均	134(93)	228(95)	350(92)	483(92)	590(87)	643(61)	666(58)	675(48)

注：()内は単組数

トラックドライバーの賃金体系について

トラックドライバーの賃金体系は、企業により大きく異なるが、概ね以下の4つに分類できる。

固定給（年功要素を含む基本給＋生活手当）＋時間外割増賃金、固定給（年功要素を含む基本給＋生活手当）＋時間外割増賃金＋仕事給、固定給（一律）＋時間外手当（一律）＋仕事給、仕事給のみ（運賃歩合の場合は運賃収入の % など）。それぞれ以下の特徴がある。

は、繁閑にかかわらず一定の賃金が得られる。家族手当など、従業員の実態にあわせて、生活手当に厚みをつけられる。

は、と同様に、一定の賃金を確保しつつ、仕事量に応じた収入が得られる。

ただし、の体系では、時間外手当も一律に支

払われるため、実時間に基づく割増賃金を下回らないよう注意が必要である。

では、例えば運賃歩合で率が40%の場合、100万円の運賃収入であれば賃金は40万円となる。所定内が173時間、時間外が57時間であったとすると、時間外手当は逆算して給与明細には116,684円（または割増分のみで23,337円）と記載される。深夜割増についても同様に逆算される。

この賃金体系は、時間外の割増賃金が明確でないため労働基準法に抵触するおそれがあるなど、問題は多いものの、中小、とりわけ小規模の事業者を中心に採用しているところが多く、加盟組合の一部にも、このような体系のところがあると聞き及んでいる。

賃金体系の傾向と問題点

トラック運輸は、厳しい企業間の競争の中で稼働率や実車率を高めて、より多くの売り上げを目指す会社と、稼ぎに応じた賃金をもらいたいドライバーの考えがあいまって、前項の～の賃金体系となっているところが多い。なお、仕事給は、運賃収入に比例するもの、距離に比例するもの、運行回数によるもの、荷物量や個数によるもの、または、これらの両要素を組み合わせたものなどがある。

かつては、前項の賃金体系となっている企業も多く見られたが、若年層と年配者、あるいは勤続年数の長短による賃金の差を、近年の賃上げ水準や調整給では縮めることが難しく、また、同一の仕事量であれば、能率の悪い者の方が超勤手当は多くなり、賃金が多くなる、などの問題もあり、徐々に仕事給の要素を入れたやのような賃金体系に改訂されつつある。

ただし、仕事給を含む賃金体系は、固定給とのバランスが難しく、仕事給の比率が高い場合は、業務の繁閑により収入が大きく左右される。

一昨年の金融危機は、トラック運輸にも物量減という形で影響を与えて、ドライバーの収入は大幅に減少した。しかし、このことから、安心して働くためには、安定した生活を送ることが出来る賃金制度が重要であることが再認識され、基本給の改善が必要との考えが広まりつつある。

ドライバーに対する評価の課題

企業の収入の柱は、物を運ぶことによる運賃収入である。したがって、会社の業績への貢献に対

する評価ということであれば、やの賃金体系が、一番ストレートな評価ということになる。

しかし、は、仕事量がそのまま賃金に反映するために収入が極めて不安定であり、は、新人もベテランも同レベルの賃金水準であることから、先輩が後輩を指導するといった上下関係がなくなり、職場の雰囲気が悪くなるとの報告がある。

加盟組合では、従業員が定着し、安心して働くためには熟練に対する評価が必要である、との労使共通の認識の下に、やの賃金体系としているところが多い。

評価に際しては、事故（交通事故・荷物事故）の有無や、荷主からのクレームについては、多くの職場で査定の対象となっているが、トラックドライバーは、冒頭で記したとおり、事業場外が主な職場であるために、その他の評価項目は、限定的なものにとどまっている。

さらには、何をもって評価しているのか、現場から不満が出た結果、最近になってドライバー職については考課を取りやめて、全員一律に1段階上げる、とした事例もある。

このようなことから、ドライバーをどのように評価するか、については多くの職場で労使の課題となっている。

おわりに

トラックドライバーの実態について、ここまでは賃金制度の観点から紹介させていただいたが、労働条件にかかわる諸課題について、最後に触れさせていだきたい。

トラック運輸業界は、1990年の物流二法の施行により参入規制が大幅に緩和され、事業者数は2007年末には、法施行時の約1.5倍の6万3千社となった。企業間の競争の激化は、運賃単価の下

落をもたらし、賃上げ抑制・一時金水準の減少をはじめとしたドライバーの労働条件にしわ寄せがきている。とりわけ中小の現場では、他社との競争の中で、荷主からの荷下ろしの無理な要請や、長時間の手待ちにも応えざるをえなく、職務の厳しさが増している。

さらには、一部の事業者において、運賃収入の減少をカバーするために無理な運行指示が横行し、過労運転による重大事故を引き起こしている。

2003年から始まった安全性評価事業制度（Gマーク）は、「事故・違反を繰り返す」「法を守らない」「社会保険未加入」など企業責任を果たさない事業者を業界から合法的に排除する機能も持っていることから、運輸労連では、周知にむけて積

極的な取り組みを進めている。

悪質な事業者を排除するためには、罰則の強化を含めた法制度の見直しが重要であるが、顧客・荷主に、コストのみではなく、優良事業者を選択いただくことも不可欠である。

連合や構成組織の関係者をはじめ、本誌の読者の皆さんは、労働条件の改善のためにもともに取り組む仲間であると同時に、職場においては荷主であり、個人としても、宅配・引越などをご利用いただいているお客様である。コンプライアンス遵守とあわせて、トラックドライバーの労働条件の向上のためにも、事業者選定の際には、Gマーク取得事業者をお選びいただければ幸いである。

労働組合のための調査情報誌

月刊 『労働調査』

年間購読料12,000円(送料、消費税込み)

最近号の特集一覧

2008年 8月号	最低賃金を考える - その現状と今後の課題 -	2009年 7月号	仕事と家庭の両立支援に向けて
9月号	高齢者雇用の現状と課題	8月号	若者への就労支援 - 人材確保と技能修得 -
10月号	地域社会で活躍する労働組合	9月号	新しい働き方を考える - 協同労働、社会起業家の可能性 -
11月・12月号	・労働組合と教育との連携 ・労調協の仕事、この1年	10月号	非正規従業員組合員の 組合費の現状と課題
2009年 1月号	今、労働組合の 調査研究活動に求められるもの	11月・12月号	・労働組合のIT活用 ・労調協の仕事、この1年
2月号	勤労者生活の現状と今後の課題	2010年 1月号	これからの労働組合に大切なこと
3月号	国際比較からみた仕事と企業文化	2月号	男女間賃金格差を考える
4月号	諸外国における 雇用・失業情勢とその対策	3月号	勤労者の生活の現状と今後の課題
5月号	労働組合の産業政策	4月号	労働組合の国際貢献活動
6月号	介護労働の実情に迫る	5月号	日本のセーフティネットを考える
		6月号	一時金政策の再考