

運賃改定に伴う運転者の労働条件の改善状況について

福岡 B ブロックでは令和3年8月1日から運賃改定を実施しましたが、以下のとおり運転者の労働条件の改善状況を公表いたします。

なお、フォローアップの対象期間は令和3年8月から令和4年1月とし、実績比較対象期間を令和2年8月から令和3年1月とした。

※ (福岡 B ブロック) 計 94 社

- ① (一社) 北九州タクシー協会 (京築交通圏) 11 社
- ② 福岡県筑豊地区タクシー協会管内地区 27 社
- ③ 福岡県筑後地区タクシー協会管内地区 56 社

1. 運賃を改定した事業者数

94 社 (合計事業者数 94 社)

2. 平均増収率 (単純平均)

1.11 % (フォローアップの対象期間の営業収入 ÷ 実績比較対象期間の営業収入 × 100 - 100)

※ (① -2.2% + ② 3.42% + ③ 2.1%) ÷ 3 ≒ 1.11%

3. 一般運転者 1 人あたりの平均賃金支給額と上昇率

平均賃金支給額 ※ (①+②+③) の単純平均

フォローアップの対象期間	実績比較対象期間
166,793 円	154,357 円

※・(①155,768+②176,603+③168,009) ÷ 3=166,793

・(①150,798+②166,729+③145,544) ÷ 3=154,357

上昇率 8.1 %

4. 改定による賃金改善率の分布 (一般運転者の 1 人あたり平均)

15%以上	10%以上 15%未満	5%以上 10%未満	0%以上 5%未満	-5%以上 0%未満	-10%以上 -5%未満	-10%未満	計
26 社	17 社	13 社	16 社	10 社	3 社	9 社	94 社

(注) 賃金改定率は、次の算式により算出

$$\frac{\text{一般運転者に係るフォローアップ対象期間の運転者一人あたりの平均給与月額}}{\text{一般運転者に係る実績比較対象期間の運転者一人あたりの平均給与月額}} \times 100 - 100$$

5. 営業収入に占める賃金支給率の変動状況

103%以上	102%以上 103%未満	101%以上 102%未満	100%以上 101%未満	99%以上 100%未満	98%以上 99%未満	97%以上 98%未満	96%以上 97%未満	97%以上 96%未満	95%未満	計
36 社	7 社	7 社	4 社	13 社	3 社	4 社	2 社	1 社	17 社	94 社

(注) 賃金支給率の変動状況は、次の算式により算出

$$\frac{\text{各運転者に係るフォローアップ対象期間の賃金支給総額}}{\text{同時期の営業収入}} \div \frac{\text{全運転者に係る実績比較対象期間の賃金支給総額}}{\text{同時期の営業収入}} \times 100$$

6. その他

(1) 手当等の創設・拡充	27社
・新しく手当を創設・拡充した	4社
・基本給を増額した	21社
・(その他)	社
足切りを低くした	1社
乗務員負担の廃止(洗車等)	1社
(2) その他	全94社(延べ131社)
・労働時間を短縮した	35社
・車両のグレードアップによる運転者の疲労負担軽減を行った	14社
・運転者の控室にマッサージ器等を導入し、疲労負担の軽減を行った	1社
・ユニバーサルデザインタクシーの導入を行った	11社
・ユニバーサルデザインタクシーの導入に伴う研修の受講	14社
・外国語の案内ができる乗務員の配置	1社
・配車アプリの導入	16社
・クレジットの導入	24社
・交通系ICカードの導入	12社
・スマホ決済の導入	2社
・バーコード決済の導入	1社

7. 総評

福岡県においては、2020年2月20日に新型コロナウイルス感染が初めて確認され、その後感染症の拡大に伴いタクシー利用者は大きく激減しました。

このため、実働率の落ち込みにより大きな減収となり、2021年8月1日に実施した運賃改定後における上記に示した、調査対象期間の福岡Bブロックの比較平均増収率は、平均1.11%にとどまる中、一般運転者に係る一人当たりの平均賃金は8.1%の増額を図ることができました。

なお、実績比較対象期間中には一部の地区(京築交通圏)では、実働率がマイナス12.8%と大きく減少した時期もあり、また、筑後地区では、労働時間やインセンティブ基準の引き上げをした事業者もある中、全体的に見ると、賃金の改善が図ることができない事業者が一部見受けられた。

これは、外出制限による需要の減少で、乗務員が大幅に退職したことや、その状況で雇用を維持するために雇用調整助成を活用したことが要因であり、コロナ禍において雇用の維持や事業の継続を優先した結果、やむを得ない結果であったと思われます。

今後においても、ここ数年続いている新型コロナウイルス感染症拡大は落ち着きを見せており、タクシー需要はコロナ禍以前に少しずつ戻りつつありますが、まだ8割程度の水準となっており、依然として事業経営は厳しい状況にあります。

更には、昨今の原産国による原油供給の不足により燃料価格は高騰し続けており、ますます経営を圧迫する中、近年のIT化がすすめられる中での配車システム、キャッシュレス化に関する事業改善における投資的な経費等の負担増など、事業者にとって様々な要因により、一層厳しい状況が続くことが懸念されます。