

運賃改定に伴う運転者の労働条件の改善状況について

福岡ブロックでは令和6年10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7年2月とし、実績比較対象期間を令和5年10月から令和6年2月とした。

1. 運賃を改定した事業者数

12社（合計事業者数12社）

2. 平均増収率

5.92%（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）

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

フォローアップの対象期間	実績比較対象期間
219,792円	203,762円

上昇率 7.87%

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
2社	2社	4社	2社	1社	1社	0社	12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	95%未満	計	
3社	0社	3社	0社	2社	1社	1社	0社	0社	2社	12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

- ・基本給を増額した

12社

ただし、料金改定というよりは、最低賃金上昇が基本給増額につながった。

(2) その他

- ・労働時間を短縮した
- ・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
- ・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
- ・ユニバーサルデザインタクシーの導入を行った
- ・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
- ・外国語の案内ができる乗務員の配置
- ・配車アプリの導入
- ・クレジットの導入
- ・交通系ICカードの導入

社
1社
社
1社
1社
社
1社
社
社

7. 総評

筑豊交通圏においては、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、2022年8月1日実施した運賃改定後おける上記に示した調査対象期間の比較平均増収率は、平均3.42%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5.92%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実働率が大きく減少した時期もあり、賃金の改善が図ることができない業者や乗務員の退職・高齢化に伴う病気等により、労働時間短縮せざるおえない一部の事業者があった。

そうした中、急激な営業収入の減少に対して、雇用調整助成金等を活用して、雇用の維持を図るなど、事業継続に努めてまいりました。

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割程度の水準にとどまり、退職した乗務員数を補填ができていないことから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、キャッシュレス化車両の更新等に関する経費の負担増など、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。