

安全・安心なサービスを提供するための タクシー事業制度の研究

－ 第2回 研究会 資料 －

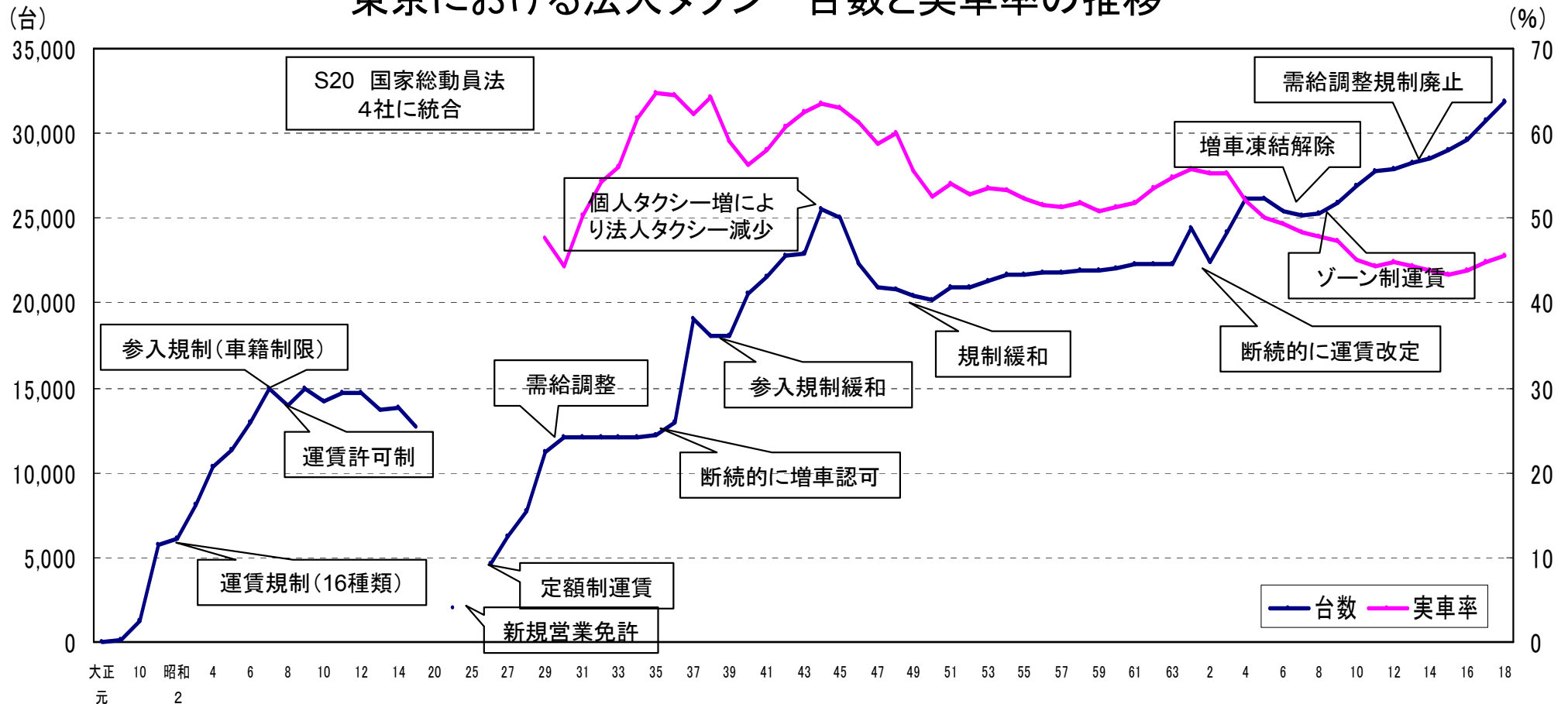
平成20年4月22日

1. 規制の変遷

タクシー台数は、規制緩和時期に増加、需給調整時期に抑制を繰り返してきた。

実車率は、需給調整時期に高まり、規制緩和時期に低下する傾向を示している。

東京における法人タクシー台数と実車率の推移



資料：タクシー業界関連年表（東京乗用旅客自動車協会）

(参考) 東京におけるタクシー業界の規制の変遷①

年代	稼働率	台数(個人)	記事
昭和2年		6,096台	運賃規制＝16種類の運賃(旅客自動車営業賃銭標準内規) 運賃別タクシー営業形態＝①メーターによる ②市内1円 ③時間制 全く守られず
7年		14,897台	参入制限 車籍制限(新規参入禁止) 名義貸し
8年		13,909台	自動車交通事業法制定(施行細則)＝①運賃許可 ②走行距離により料金を算定するタクシーは、メーターを装着し、警視庁より交付された料金表を車内に掲示
24年		2,000台 足らず	極端な需給のアンバランス、客選び・不当料金請求 道路運送法(旧)施行、新規免許許可
25年			
26年		4,575台	道路運送法(現)制定 運賃＝大型(中型を含む)100円、小型70円 名義貸し(リース制)横行 運賃の定額制(中型80円、小型70円)実施 (※定額制運賃:走行距離または経過時間をもって料金算定の基準とするもの)
30年		12,120台	10月5日 自動車運送協議会は輸送力現状維持(増車ストップ)を答申
31年		12,120台	
37年		19,081台	ナンバー権譲渡禁止。行政管理庁、タクシーの許認可行政について規制緩和を勧告。個人タクシー認可方針 34年7月自動車運送協議会 2,800台の増車答申、36年12月自動車運送協議会 2,000台の増車答申、3,500台の増車を答申、新規免許申請 2万8,000台(1,012社)中免許されたのは138社(2,212台)に過ぎず、運輸行政に対する不満が巷に満ちていた。乗車拒否問題が深刻化 38年2月 自動車運送協議会 2,300台の増車を答申 運輸省、参入規制緩和「著しく供給過剰となる恐れのある場合を除き、必要増強車両数の策定を行うことなく随時処理する」(38.1.10 自旅 1025)を通達 政府はタクシーなど公共料金値上げ抑制を閣議決定、臨時行政調査会タクシーの規制緩和を答申
38年		18,086台	
39年	92.7%	18,030台 (3,989)	

資料：タクシー業界関連年表（東京乗用旅客自動車協会）

(参考) 東京におけるタクシー業界の規制の変遷②

年代	稼働率	台数(個人)	実車率	記事
昭和40年	96.3%	20,500台 (4,753台)	56.4%	<p>参入規制は緩和されたが、タクシー運賃は公共料金として抑制され、労働条件改善には及ばず、一方景気は神武景気に続く岩戸景気と好調であった。しかし、自動化、合理化が出来ず、生産性向上が難しいタクシーの場合、自ずから人手不足に悩まされた。</p> <p>実写率はうなぎ登りとなり「乗れない」「乗車拒否」の苦情は頂点に達した。毎年2,000台に及ぶ個人タクシーが認可されたため、法人タクシーは増車はおろか、むしろ減車の傾向をたどった。運転者不足からアルバイト運転者の採用が目立ってきた。</p> <p>宮沢経済企画庁長官、タクシーの自由化を提唱。</p> <p>運輸省、日々雇い入れの運転者の確保など、タクシーサービス改善に関する対策を実施する中核機関としてタクシー近代化センターの設置が決まる。</p> <p>時間距離併用メーター採用。運転者不足深刻、稼働率低下。</p> <p>運政審、タクシーを選択的運送機関と評し、運賃による需給調整、規制緩和など答申。</p>
41年	96.6%	21,529台 (5,173台)	58.1%	
42年	95.7%	22,843台 (5,546)	60.8%	
43年	93.9%	22,927台 (7,007台)	62.5%	
44年	88.6%	25,565台 (7,984)	63.5%	
45年	86.3%	25,047台 (9,180)	63.0%	
46年	86.0%	22,321台 (11,311)	61.2%	
47年	84.7%	20,926台 (13,411)	58.8%	
48年	81.1%	20,786台 (15,480)	60.1%	
51年	91.4%	20,906台 (19,960)	54.0%	
56年	94.0%	21,808台 (19,667)	51.5%	タクシー安定期
60年	96.4%	22,049台 (19,486)	51.2%	円高差益還元、運賃据え置きとなる 年末増車
61年	96.3%	22,275台 (19,422)	51.7%	花金タクシー増車
62年	95.9%	22,291台 (19,657)	53.5%	深夜のタクシー不足、ブルーライン稼働

資料：タクシー業界関連年表（東京乗用旅客自動車協会）

(参考) 東京におけるタクシー業界の規制の変遷③

年代	稼働率	台数(個人)	実車率	記事
平成元年	91.7%	24,359台 (19,671)	55.7%	再び運転者不足、稼働率低下、消費税スタート(3%) 労務改善基準告示
2年	88.2%	22,360台 (19,656)	55.4%	東京初乗り運賃520円
4年	87.5%	26,148台 (19,478)	52.1%	タクシー需給正常化、 東京初乗り運賃600円
7年	90.7%	25,163台 (19,009)	48.4%	東京初乗り650円。関運局、特別・武三の期間限定増車について50年10月現在 で保有していなかった事業者の増車凍結解除、恒久車の5%以内で増車を認める 通達(※恒久車:期間限定、旅客限定等を除くタクシー車両)
8年	90.0%	25,346台 (18,818)	47.9%	運輸省、タクシーの当面の規制緩和措置を発表、運賃はゾーン制を導入、最低 保有車両数の引き下げ、事業区域数の半減を盛り込む
9年	87.0%	25,878台 (18,700)	47.3%	運輸省規制緩和の新基準、需給動向を判断し、新免・増車を設定 運輸省、上下10%の範囲でゾーン制運賃 消費税5%にアップ。タクシーも運賃に転嫁。東京初乗り運賃660円。一方都内 16社、初乗り運賃340円タクシーを導入。 東京、33年ぶりに新規免許、9社304台
10年	86.9%	26,961台 (19,354)	45.1%	関東運輸局。需給調整運用基準や免許審査基準を改正。新免枠を10%から 20%に拡大
平成11年	87.3%	27,734台 (19,305)	44.4%	関東運輸局、都内新規免許12社を公表
12年	86.5%	27851台 (19,369)	44.8%	運輸省、タクシーの需給動向判断の弾力幅は20%と通達
14年	84.7%	28,539台 (19,141)	43.8%	需給調整規制の廃止を柱とする改正道路運送法施行 定額運賃認可(特別区・武三地区～成田空港)
15年	84.5%	29,045台 (19,056)	43.4%	関東運輸局、東京都個人タクシー協同組合が申請していた深夜 早朝割り増しの30%から20%への引き下げ、迎車回送料金廃止を認可
17年	81.4%	30,819台 (18,990)	44.8%	関東運輸局、64社から出ていた大口割引運賃の導入申請を認可
18年	79.5%	31,948台 (18,676)	45.6%	特別区・武三地区タクシー運賃料金改定申請期間満了 (8/31～11/30 申請車両数の割合 90.7%)

2. 欧米のタクシー事業に関する規制概要

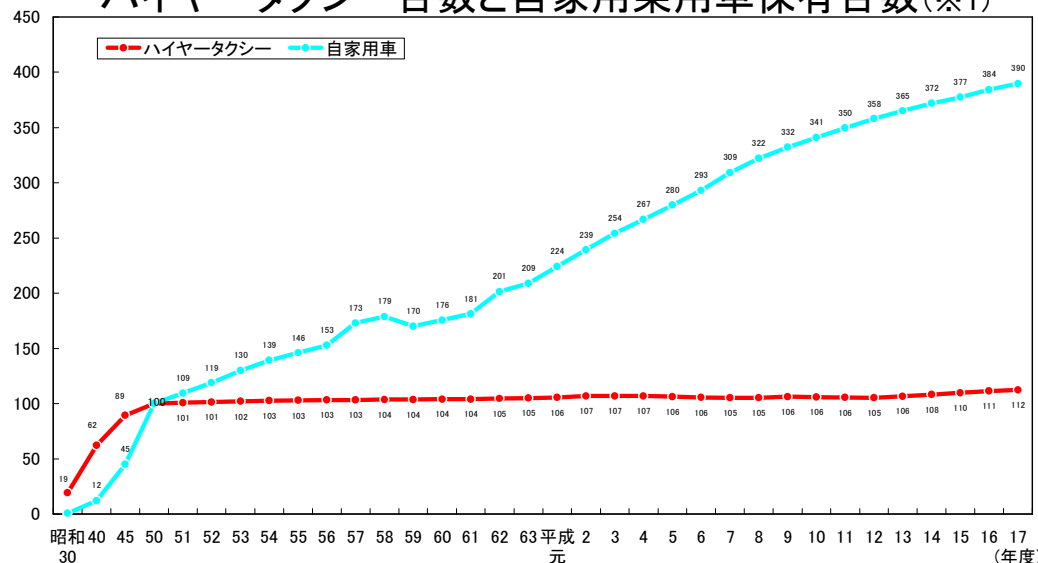
国名	市場参入規制等	運賃規制
アメリカ	<p>米国における大半の市では、台数規制、フランチャイズ制あるいは便益と必要性など、いわゆる許認可制を駆使して、ハイタク事業への参入規制を行っている。</p> <p>〈ニューヨーク市について〉</p> <p>タクシードライバーの資格、事業免許等タクシー事業に関する事項は、ニューヨーク市リムジン委員会(TLC)が政策・監督当局として担当している。</p> <p>タクシー事業を営むことが認められたタクシー所有者には、認められた台数分のメダリオンと呼ばれるプレートが与えられ、車体への表示が義務づけられている。このメダリオンの数は、議会が決定することとなっており、新規メダリオン(車両台数増加)の際は、競売にかけられる。</p>	<p>市により、行政による料金設定、行政による最高・最低料金設定、事業者による料金設定がある。</p> <p>〈ニューヨーク市について〉</p> <p>TLCによる規制が行われており、同一地域、同一運賃である。</p>
イギリス	<p>市場参入に関する法律は全て地方当局が決定しているが、タクシーと個人タクシーの法律は異なっている。運行管理者のライセンスの数を制限している地方当局もある。ロンドンではタクシー及び個人タクシーともに台数の上限の規制はなされておらず、事業参入の必要事項を満たせば、理論的には参入は自由とされている。</p> <p>しかし、タクシードライバーのライセンス制度を通してタクシー事業への参入が規制されている。主な資格は、犯罪歴、健康条件、ロンドンの知識などで評価されるが、例えば知識が足りない場合などは、郊外でのみのライセンスが発行されるなどとなっている。</p>	<p>運賃に関する法律は全て地方当局が決定しているが、個人タクシーには運賃規制は課していない。</p> <p>ロンドンでは、タクシー運賃は固定運賃とされている。</p>
フランス	<p>運行管理者のライセンス制度によってタクシー事業への参入規制が行われている。ライセンスは車両と関連して与えられている。市長の名のもとに地方当局がライセンスを発行している。尚、パリではここ数年新しいライセンスは与えられていない。ライセンスは譲渡可能である。</p> <p>また、このほかに、タクシードライバーのライセンス制度もあり、地方当局によって発行されている。このライセンスは、犯罪歴、試験結果、健康条件などから評価される。</p>	<p>国の当局が上限運賃を決定している。また、平均的な運賃割増率も決定している。しかし、実際には地方当局がライセンス地域における上限運賃と運賃割増率を決定する権限を持っている。</p> <p>運賃は通常、タクシー協会との交渉後に決定されている。</p>
ドイツ	<p>法律の枠組みは国家が決定しているが、実務と業界のモニタリングは地方当局が行っているため、地域によって規制の度合いが異なっている。新規ライセンスの希望者は補欠リストに登録される。しかし、ベルリンでは、行政的手続きが終わればライセンスは交付されるので、事実上の補欠リストは存在しない。ライセンスは貸借はできないが、ある範囲においては、譲渡可能である。</p> <p>タクシードライバーに対してもライセンス制度を通して参入規制がなされており、地方当局によってライセンスが発行されている。その地域に関する知識を試す試験、健康条件、犯罪歴などから評価される。</p>	<p>国が料金体制の概略を決定しており、固定運賃が採用されている。実際の運賃構造は地方当局が決定しているため、それぞれのエリアによって運賃は異なっているが、運賃は固定されており、詳細に設定されている。</p>
フィンランド	<p>市場参入は運行管理者のライセンス制度によって制限されている。ライセンスの数は地方当局が、需要に応じて決めている。また、ライセンスは車両当たりにも賦与されており、運行管理者あたりのライセンスの数は制限されていない。ライセンスは5年間有効で、資格が満たされれば更新される。譲渡はできない。</p> <p>この運行管理者の資格要件は、タクシードライバーライセンスを保持しており、3週間の研修を修了するなどとなっている。</p> <p>また、タクシードライバーに対してもライセンスが必要であり、地方警察から発行されている。試験結果、犯罪歴、健康条件から評価される。</p>	<p>国家当局が固定運賃を設けている。これは、通常の流しの運行に適用されており、請負業(特に学校関連の輸送)には届出制が適用されている。</p>

3. タクシーに対する需要の変動①

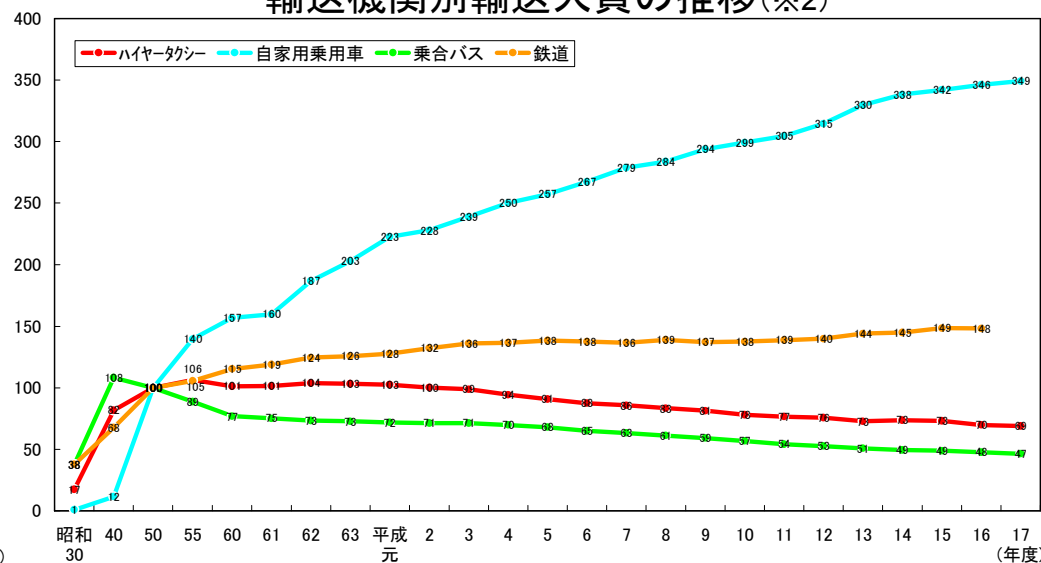
構造的変化

自家用車の普及がハイヤータクシーに対する需要を下押ししている
 大都市圏では、鉄道網の整備がハイヤータクシーの需要を吸引している
 タクシー総収入と法人経費率の関係を見る限り、法人の経費率の変化とハイヤータクシーの需要とは明らかな相関関係はみられない

ハイヤータクシー台数と自家用乗用車保有台数(※1)



輸送機関別輸送人員の推移(※2)



(※1) 昭和50年を100とする指数。

資料: 数字でみる自動車(社団法人日本自動車会議所)

(※2) 1. 鉄道は、首都交通圏(東京駅中心半径50km圏内と横浜及び川崎市鉄道網)、中京交通圏(名古屋駅中心半径40km)、京阪神交通圏(大阪駅中心半径50km)を対象とする。
 2. 鉄道以外は全国を対象とする。
 3. 昭和50年を100とする指数

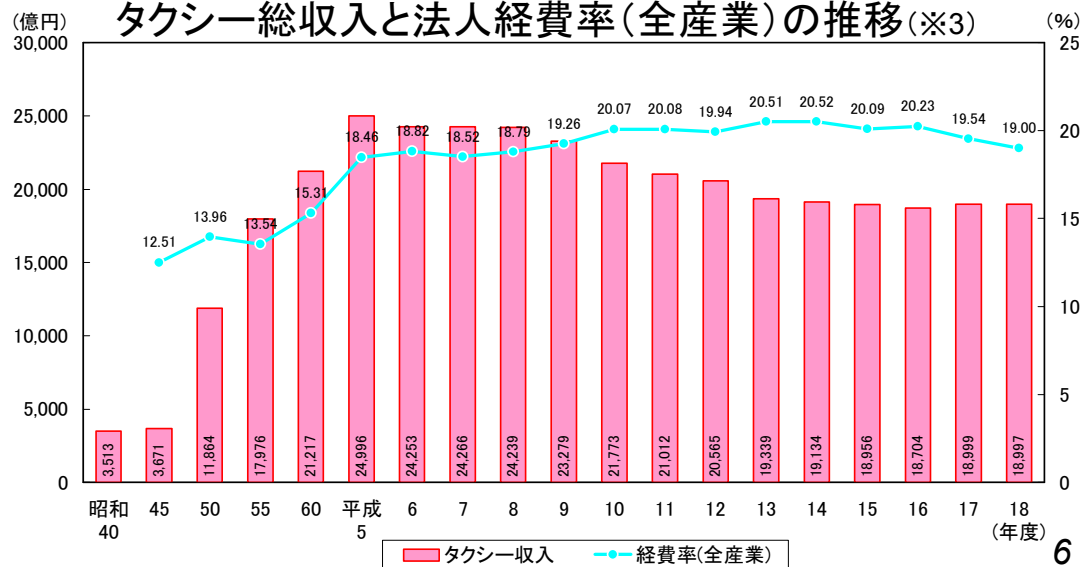
資料: 数字でみる自動車(社団法人日本自動車会議所)

鉄道は、都市交通年報各年版(財団法人運輸政策研究機構)

(※3) 経費率は、売上高に対する販売費及び一般管理費の割合。

資料: タクシー事業総収入は国土交通省調べ。ただし平成10、16年度17年度は「ハイヤー・タクシー年鑑」各年版
 経費率は、法人企業統計年報(財務省)

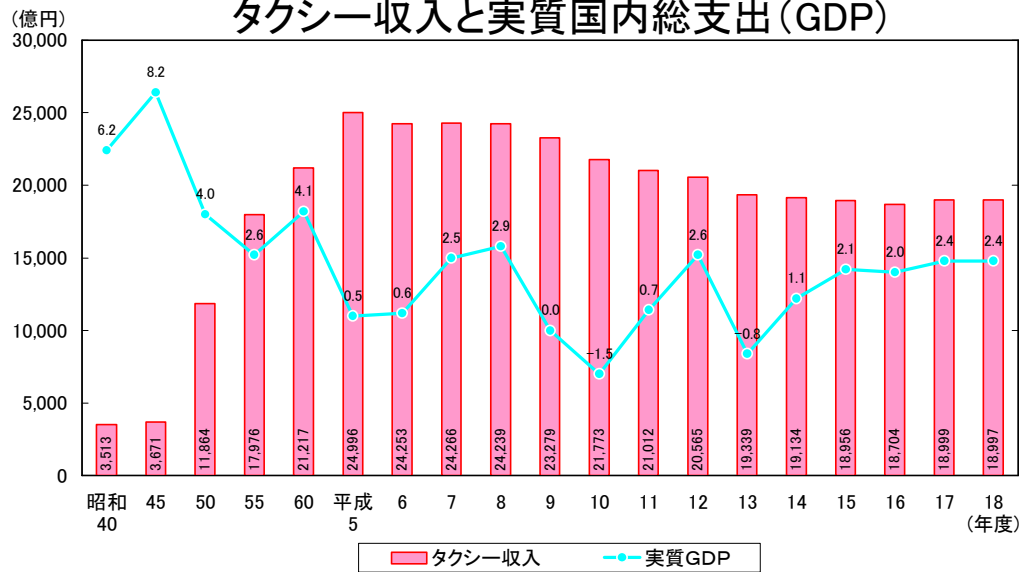
タクシー総収入と法人経費率(全産業)の推移(※3)



3. タクシーに対する需要の変動②

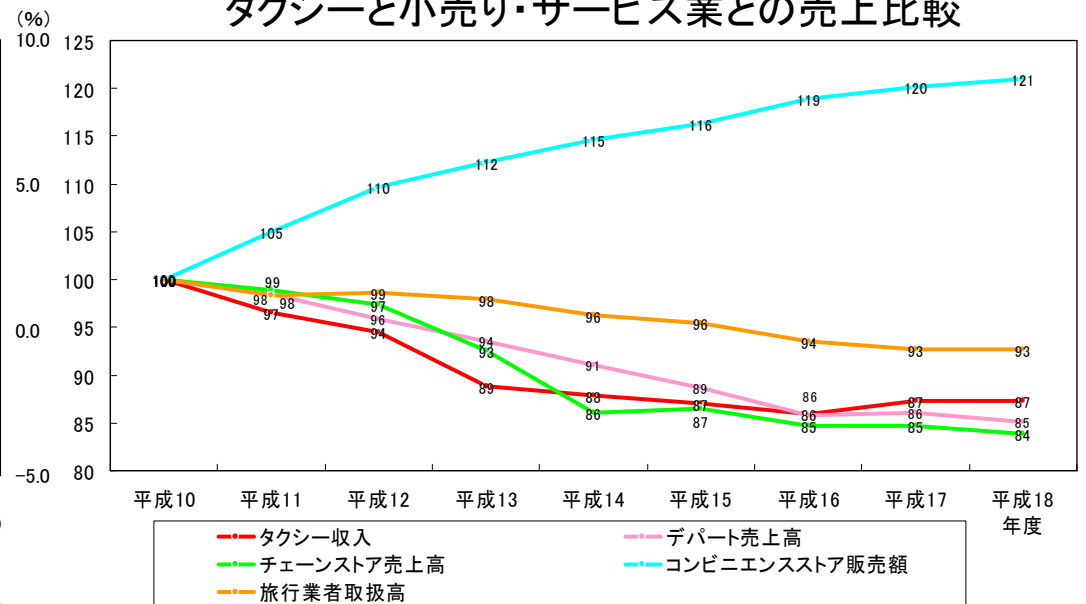
循環的变化 タクシー収入は景気変動との連関性が薄いものの、特に平成以降、景気後退期に大きく落ち込み、以後、景気が回復しても元に復していない。
 タクシー収入は、デパートやチェーンストア(量販店)売上高との相関が高く、タクシーサービスは生活に密着したサービスであることがうかがえる。

タクシー収入と実質国内総支出(GDP)



注: GDPは平成6年度までは旧68SNA・平成2年基準、平成7年度以降は93SNA・平成12年基準。実質年度(前年度比)。
 資料: タクシー事業総収入は国土交通省調べ。ただし平成10、16年度17年度は「ハイヤー・タクシー年鑑」各年版
 GDPは内閣府経済社会総合研究所。

タクシーと小売り・サービス業との売上比較



注: 平成10年度を100とする指数。
 資料: タクシー事業総収入は国土交通省調べ。ただし平成10、16年度17年度は「ハイヤー・タクシー年鑑」各年版
 タクシー以外の業種は東洋経済統計月報。

4. タクシー事業の市場メカニズム

タクシー事業(特に流しの場合)において、市場メカニズムが機能し、**最適な資源配分**が実現するためには、以下の4条件が満たされることが必要であるが、独占の排除以外は機能していない。

市場メカニズムが機能するための条件

①独占の排除

多数の事業者によりサービスが供給されること

②情報の対称性

当事者間に情報量の格差が存在しないこと

③代替性(選択可能性)

代わりうるサービス供給者が存在し、その中から自由に選択できること

④供給の安定性

恣意的な供給が行われず、需要変動に対応した安定的な供給が行われること

タクシー産業の現状 (市場メカニズムが機能しない理由)

タクシーサービスは7000社超の事業者により供給、中でも資本金1000万円未満の事業者(65%)により多くが供給されている

乗って見ないとサービス水準が分からない、目的地に着かないと運賃が分からない

他の輸送機関の選択が可能
タクシーを選択した場合は、来たタクシーに乗るしかない

豪雨や電車トラブル時など、今でも需要急増時に対応できないことがある

(参考) タクシー運賃と輸送人員の推移(東京)

タクシー運賃が大きく値上げされた平成2年(470円→520円)、平成4年(520円→600円)、平成7年(600円→650円)において、タクシー輸送人員が平年以上に落ち込んでいる状況が確認できる。

その一方、昭和63年はタクシー運賃が値上げされていないにもかかわらず輸送人員が急減しており、輸送人員の増減には運賃以外の要素も大きく作用していることがうかがわれる。

タクシー運賃と
輸送人員の推移

年度	運賃改定 実施月日	初乗運賃 (円)	一日あたり輸送人員(法人)	
			(人/日)	指数
昭和54年	9月1日	380円		
55年		380円		
56年	9月2日	430円		
57年		430円		
58年		430円		
59年	2月18日	470円		
60年		470円		
61年		470円	1,186,913 人	102.9
62年		470円	1,216,399 人	105.4
63年		470円	1,100,117 人	95.4
平成元年	4月1日	480円	1,153,609 人	100.0
2年	5月26日	520円	1,084,250 人	94.0
3年		520円	1,066,623 人	92.5
4年	5月26日	600円	1,022,124 人	88.6
5年		600円	1,025,340 人	88.9
6年		600円	1,050,370 人	91.1
7年	3月18日	650円	1,020,428 人	88.5
8年		650円	1,015,916 人	88.1
9年	4月1日	660円	1,002,167 人	86.9
10年		660円	985,407 人	85.4
11年		660円	988,474 人	85.7
12年		660円	1,003,889 人	87.0
13年		660円	994,985 人	86.2
14年		660円	995,009 人	86.3
15年		660円	992,601 人	86.0
16年		660円	1,008,966 人	87.5
17年		660円	1,038,058 人	90.0
18年		660円	1,064,698 人	92.3
19年	12月3日	710円		

注：一日あたり輸送人員は、法人タクシーのみ。対象都市は、平成3年度までは東京都、平成4年度以降は東京都特別区・武三地区による。

資料：ハイヤー・タクシー年鑑

5. 規制緩和による自由競争のもとでの増車への誘因①

参入が容易で差別化が困難な市場

増車により利用される機会、
選択される機会の拡大

新規参入によるタクシー
車両数の純増

増車や新規参入により、企業個別には、シェアの拡大が選択される機会を拡大し、
総売上増に直接つながりやすい

シェアの拡大方策 = 資本と労働の直接投入(タクシー増車)
増車しなければ、選択される機会を逸し、
売上減に結びつく恐れ (経営者マインド)

→ 業界そろって増車に走りやすい

歩合制の賃金体系 = 人件費が変動費となり、
1台あたり売上減でも総売上を確保

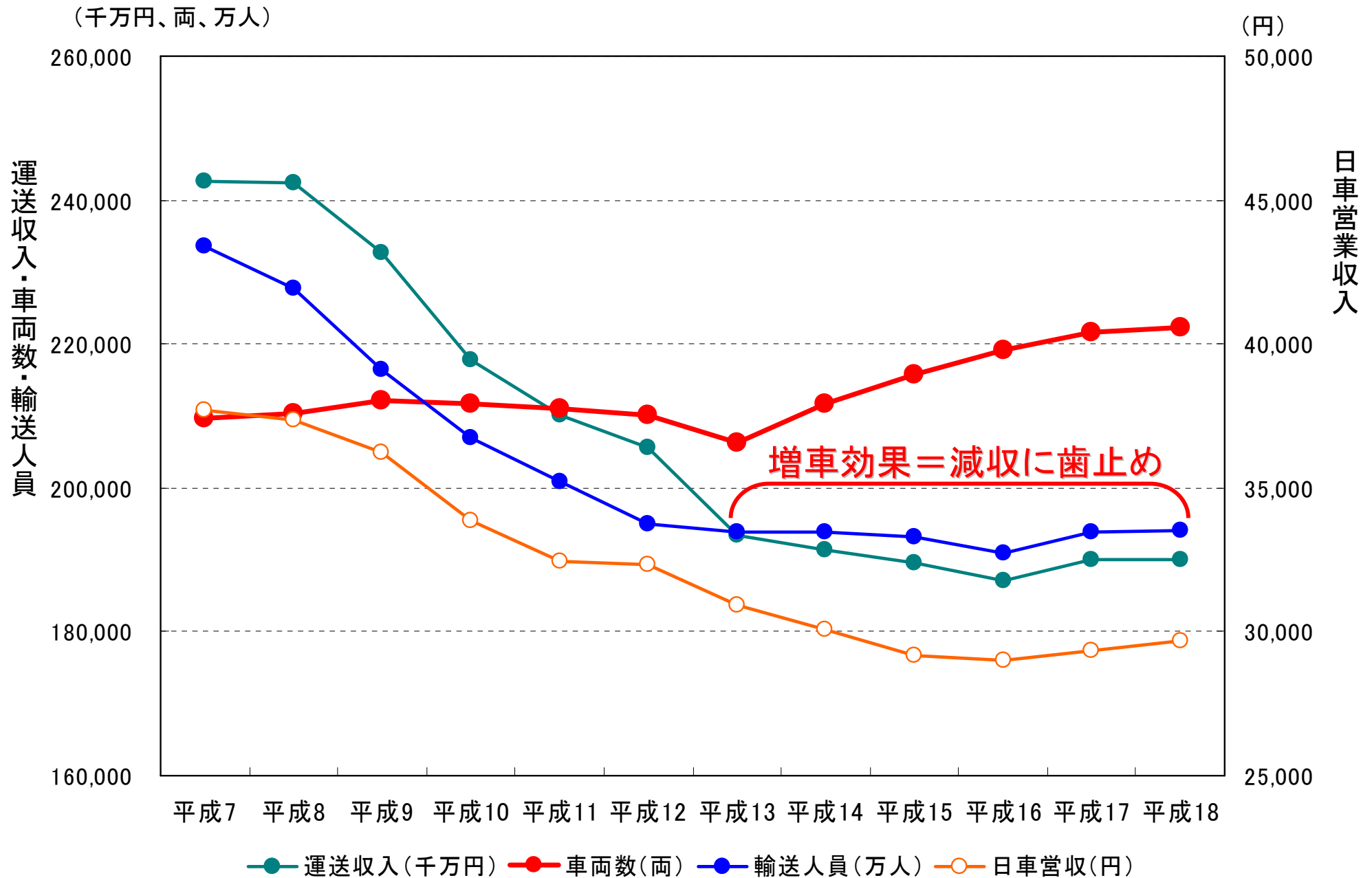
需要の伸びがない

事業者の退出が促進されても、増車への誘因が維持される限り、
増車や新規参入は繰り返されるのではないか。

デメリットは解消されない

5. 規制緩和による自由競争のもとでの増車への誘因②

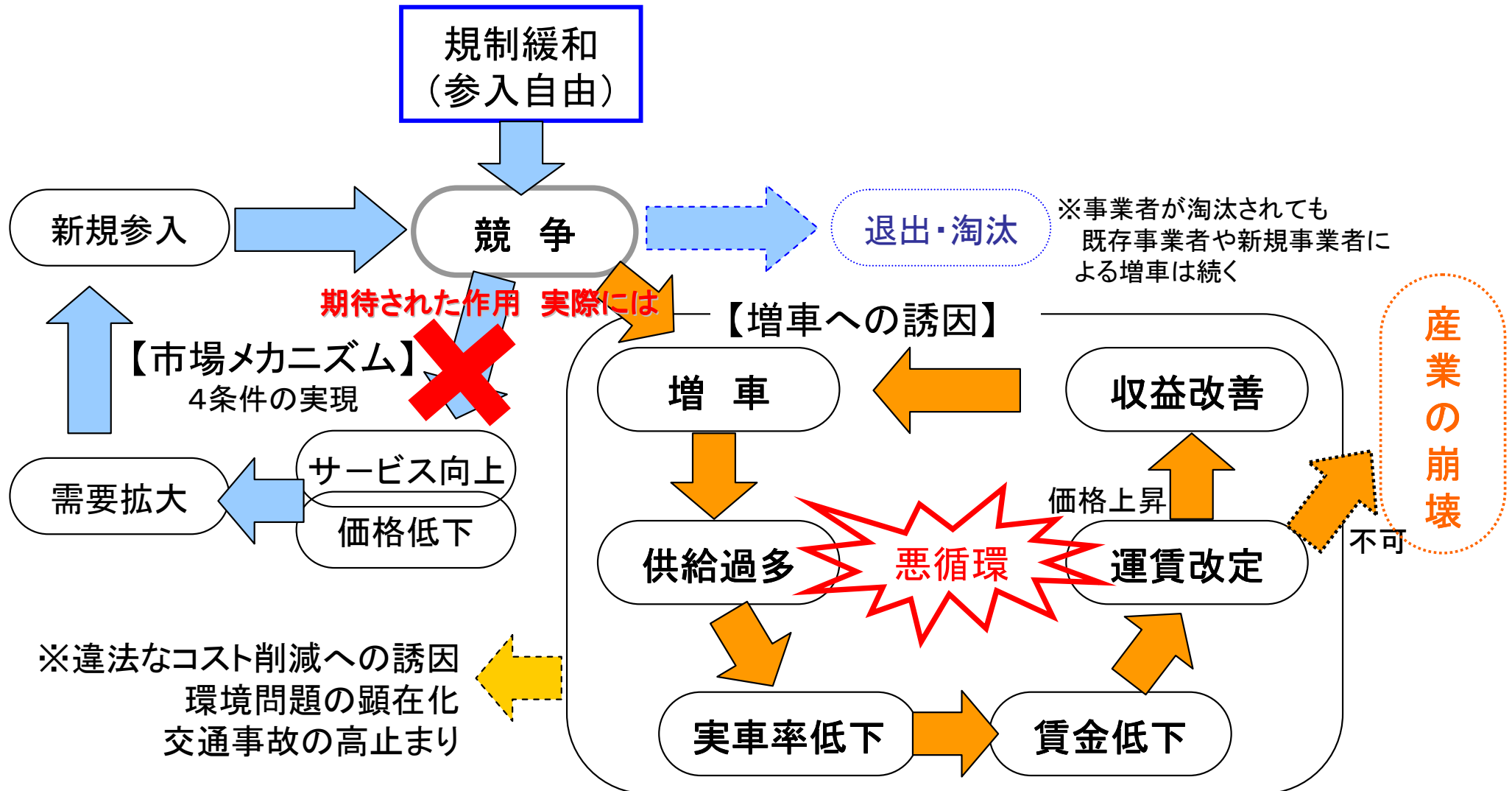
タクシー車両数と業績の推移



6. 自由競争のもとでのタクシー事業の現状

自由競争のもとで、増車への誘因がなくなる限り

- ☆ 市場メカニズムが作用することは、先の4条件の実現なしに期待できない
- ☆ 実際には、供給過多により実車率が低下、乗務員の賃金が低下し、運賃改定に至る（市場メカニズムにより期待される現象と逆の現象が発生）



(参考) タクシー業界における環境への取組

ハイヤー・タクシー業界の地球温暖化防止に関する自主的行動計画

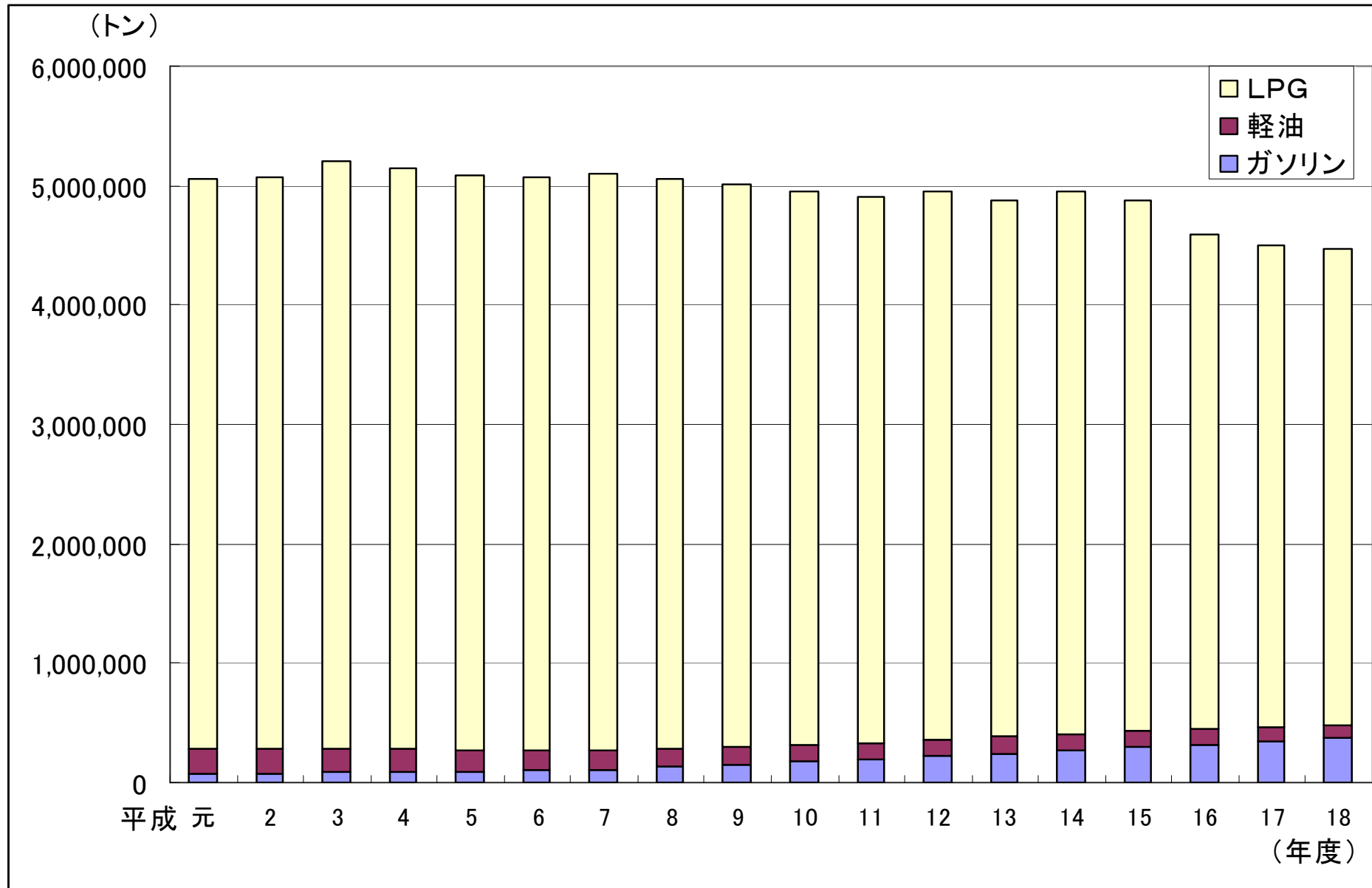
制定 平成10年5月13日 / 最終改定 平成20年4月9日

地球温暖化対策(既にCO2排出量の少ないLPGを燃料として使用)

★数値目標の設定: 2010年度におけるCO2排出量1990年度比で12%以上削減する。

- ①適切な需給調整の実施: 規制緩和後のタクシー車両数の増加は、無駄なCO2排出量の増加をもたらす、温暖化防止対策上見過ごすことができない状況にある。需給調整を行い適切な台数にするよう関係機関へ要望する。
- ②運行の効率化: 衛星を利用した配車システム(GPS-AVMシステム等)の導入を促進し、2010年度の普及率が60%となるように努めること等により運行の効率化を図る。
バス専用・優先レーンへ実車時の乗り入れを関係機関へ要望する。
空車走行削減のためタクシープールの整備を関係機関へ要望する。
- ③エコドライブ等の実施: 駐停車時のアイドリング削減等の徹底、車両の過度の冷暖房の防止、急発進・急加速の防止に努める。
休憩、仮眠、洗車時はエンジンを止める。
グリーン経営認証取得事業者の拡大に努める。
エコドライブを支援するためのアイドリングストップ車及びEMS(デジタルタコグラフ)導入を促進する。
- ④タクシー車両の燃費改善: 最先端の低燃費かつ低排出ガス性能を有するタクシー用LPガス乗用自動車の早期開発及びハイブリッド化の実現を自動車メーカーへ働きかける。
- ⑤タクシーの利用促進: 乗合タクシーの促進を図る
- ⑥事業所、事務所における対策: 事業所、事務所において冷暖房の温度設定を夏は28度以上、冬は20度以下にする。
整備管理者、運行管理者を通じて、技工員及び運転者に対し環境対策、燃費削減に係る教育研修を実施する。
- ⑦環境問題に係る推進体制の整備: 全乗連の環境・車両資材委員会を中心に環境対策に係る方策を検討する。
- ⑧地球温暖化防止PRの実施: ホームページ、ポスターやタクシー車両に貼付するステッカー等に、業界として地球温暖化防止に努めている旨を記載してPRし、一般利用者の意識の高揚を図る。

(参考) タクシー業界におけるCO2排出量削減実績

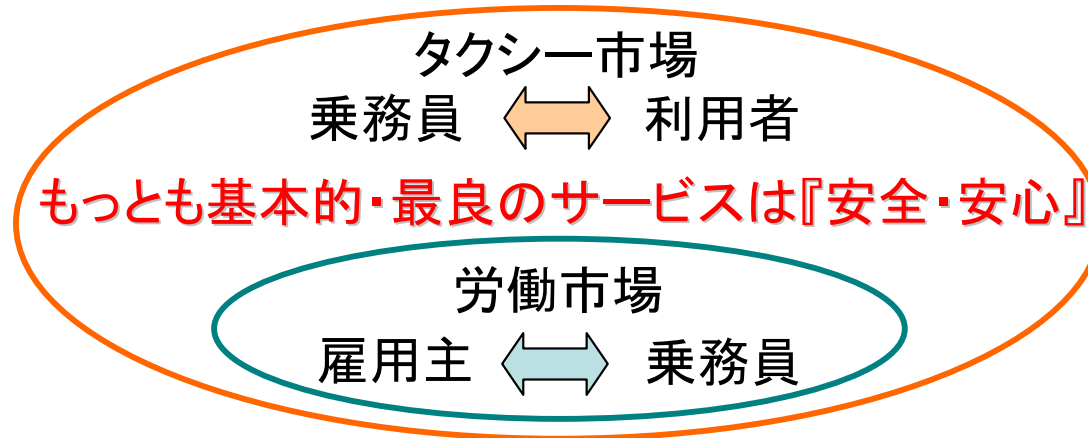


資料) 全国乗用自動車連合会

7. 乗務員の労働環境

ダブル市場：タクシー市場と労働市場

乗務員は、タクシー市場で利用者に対し、労働市場で雇用主に対する労働市場の関係が、待遇面等を通してタクシー市場（サービス）へ波及しやすい



労働市場（会社との関係）

労務管理が難しく、歩合給を主流とする賃金体系
実車率の低下は、そのまま賃金へ跳ね返る
→ 収入確保のために無理をしやすい
待遇悪化、モラルの低下等を招きやすい
『安全・安心』なサービスの提供に影響することが懸念される

乗務員の
待遇悪化
により良質
な乗務員
の確保が
難しくなる

タクシー市場（利用者との関係）

乗務員一人によるサービス提供
流しや駅待ちでは一見客が多く、お得意様が生まれにくい
→ サービスに熱が入りにくい
利用者が感じる「良質なサービス」の基準は
利用者毎に異なる
『安全・安心』なサービスは乗務員により提供される

需要を超えた車両台数の増加は、日車營收の低下につながる

**安全・安心なサービス提供がおろそかに！
台数をコントロールするというタクシー事業にとって最適な事業制度の構築が必要**

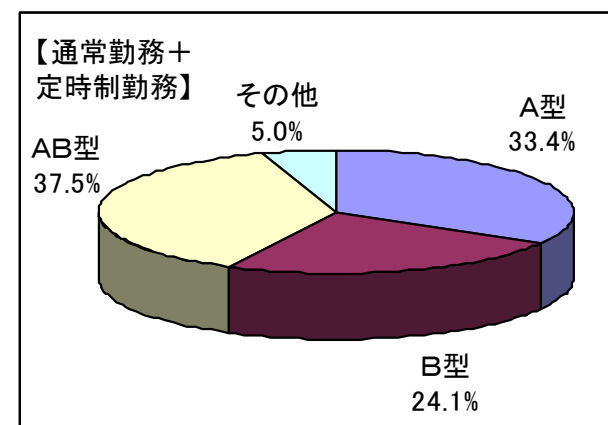
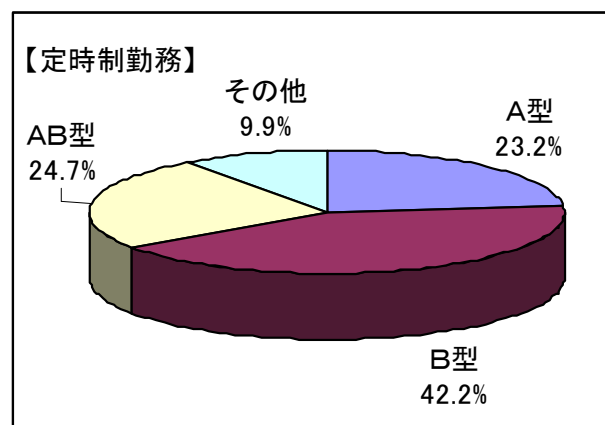
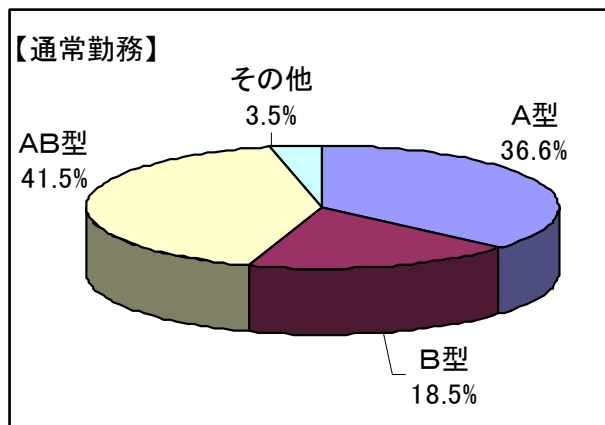
(参考)乗務員の賃金体系①(全国)

乗務員の給与体系は、固定給中心の月例賃金(A型)、完全歩合制(B型)、A型とB型の併用(AB型)で分類すると、全国ではAB型が多い。

勤務体系別にみると、通常勤務ではAB型が最も多く、定時制勤務ではB型が最も多い。

※定時制勤務:勤務の状況が通常のフルタイム勤務の乗務員よりも日・週又は月の労働時間が短く、労働日数も少ない勤務。

地域	勤務形態	A型	B型	AB型	その他	合計
全国	通常勤務	20,656	10,427	23,416	1,949	56,448
		36.6%	18.5%	41.5%	3.5%	100.0%
	定時制勤務	4,040	7,341	4,296	1,721	17,398
		23.2%	42.2%	24.7%	9.9%	100.0%
	通常勤務+ 定時制勤務	24,696	17,768	27,712	3,670	73,846
		33.4%	24.1%	37.5%	5.0%	100.0%



A型賃金:基本給、年功給、家族手当などの固定給と売上に比例して変動する歩合給から構成される。賞与あり。

B型賃金:賞与がなく、退職金制度もほとんどない完全歩合給的な形態。

AB型賃金:歩合給賃金となっているが賞与もある形態。賞与は毎月の支給額から一部をプールして支給。

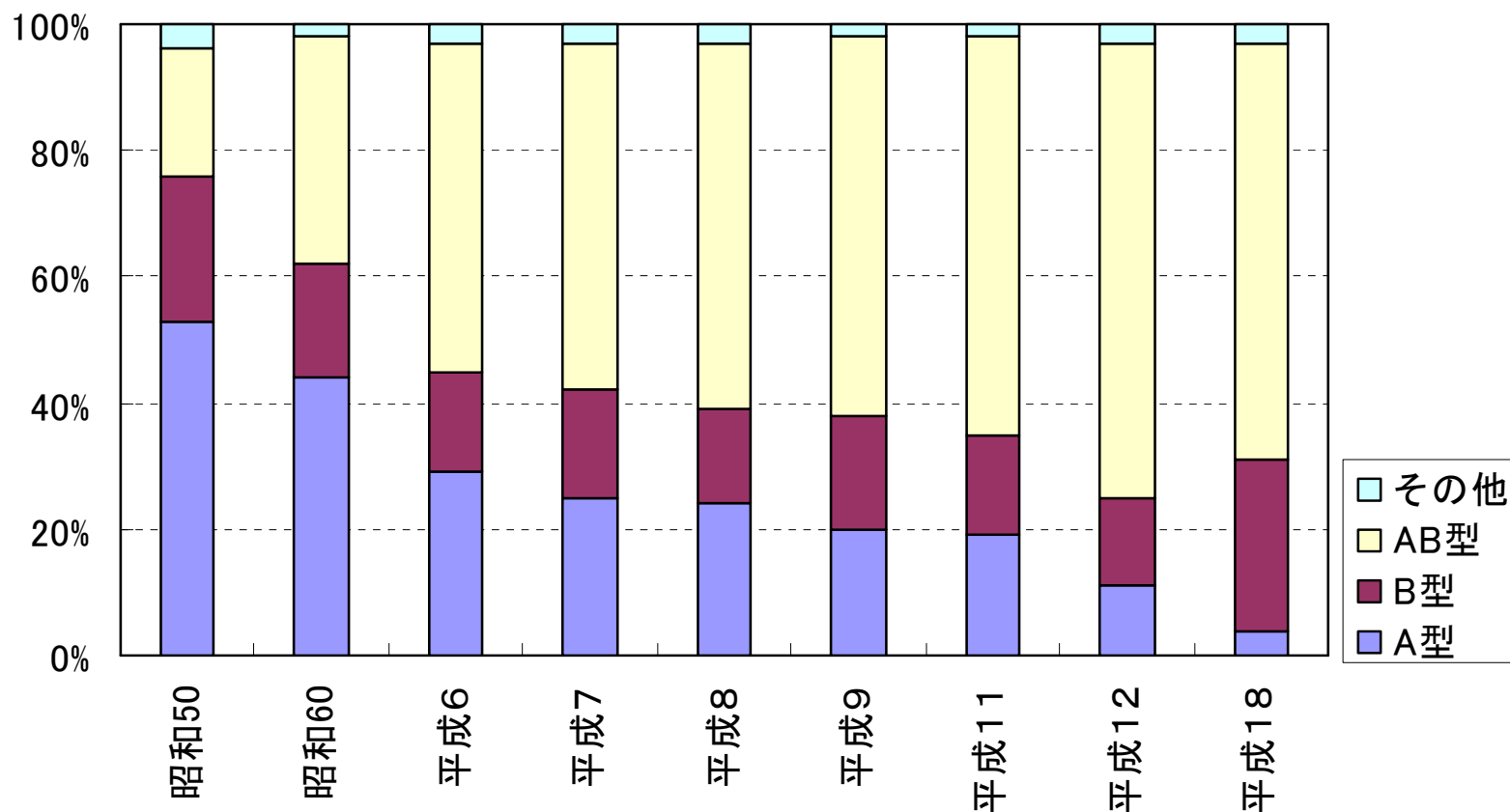
資料)タクシー運転者労働実態アンケート調査結果(国土交通省)(平成17年3月)

(参考)乗務員の賃金体系②(東京の実態)

固定給が含まれる賃金体系が適用される乗務員は、年々減少し、平成18年には4%。

完全歩合給的な賃金体系が適用される乗務員は、減少基調にあったが、近年になって急増。

賞与を伴う賃金形態が適用される乗務員は、堅調に拡大していたが、近年になって完全歩合給的な賃金体系の急増により反転減少。



A型賃金:基本給、年功給、家族手当などの固定給と売上に比例して変動する歩合給から構成される。賞与あり。

B型賃金:賞与がなく、退職金制度もほとんどない完全歩合給的な形態。

AB型賃金:歩合給賃金となっているが賞与もある形態。賞与は毎月の支給額から一部をプールして支給。

資料)東京乗用旅客自動車協会

(参考)乗務員の年齢構成(東京)

乗務員の平均年齢は急速に上昇。

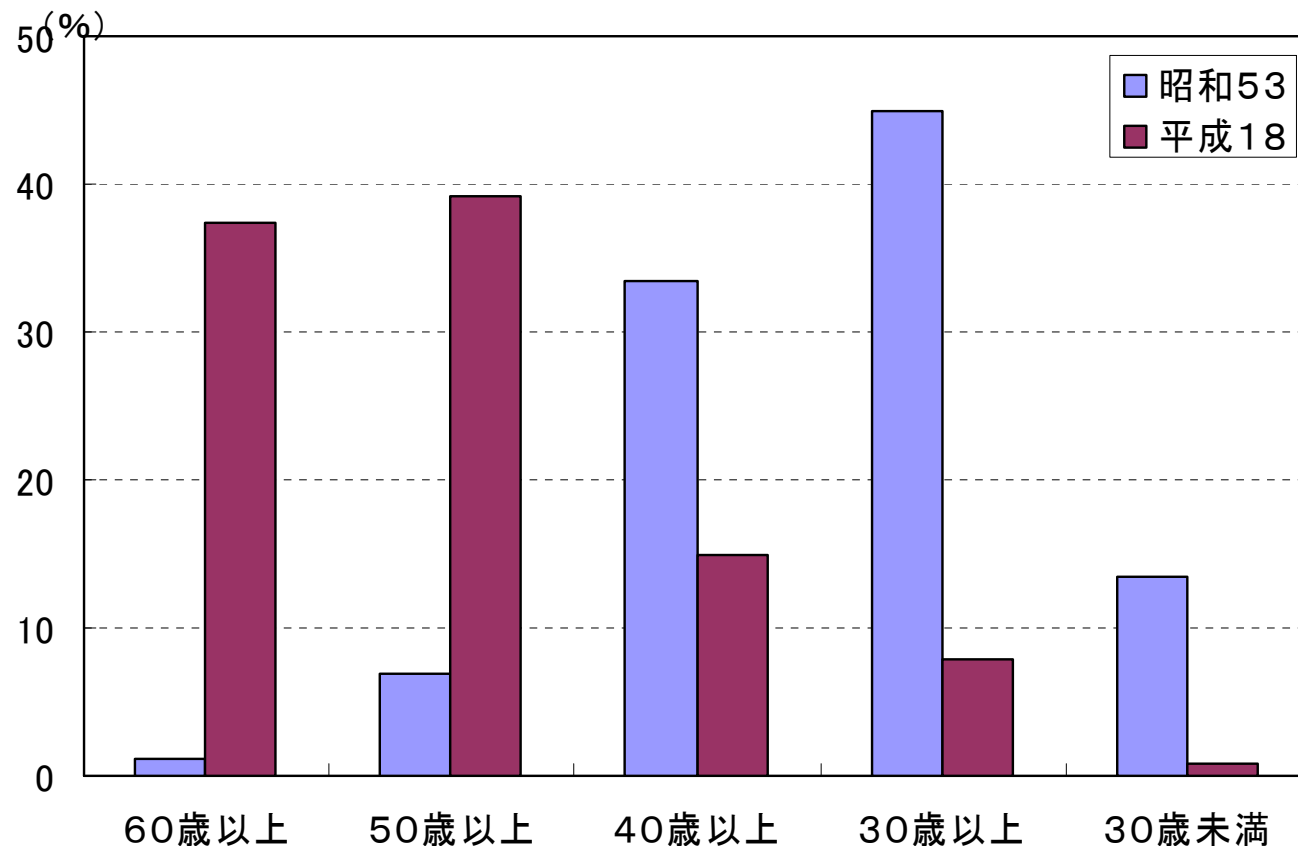
昭和53年には30歳代、40歳代が主体であったが、今では50歳代、60歳代が中心。

乗務員の高齢化に伴って、定時制乗務員比率も急上昇。

平成5年の1.5%から平成18年には21.4%に。

ほぼ5人に1人が定時制乗務員。

※定時制乗務員:勤務の状況が通常のフルタイム勤務の乗務員よりも日・週又は月の労働時間が短く、労働日数も少ない乗務員。



【平均年齢】

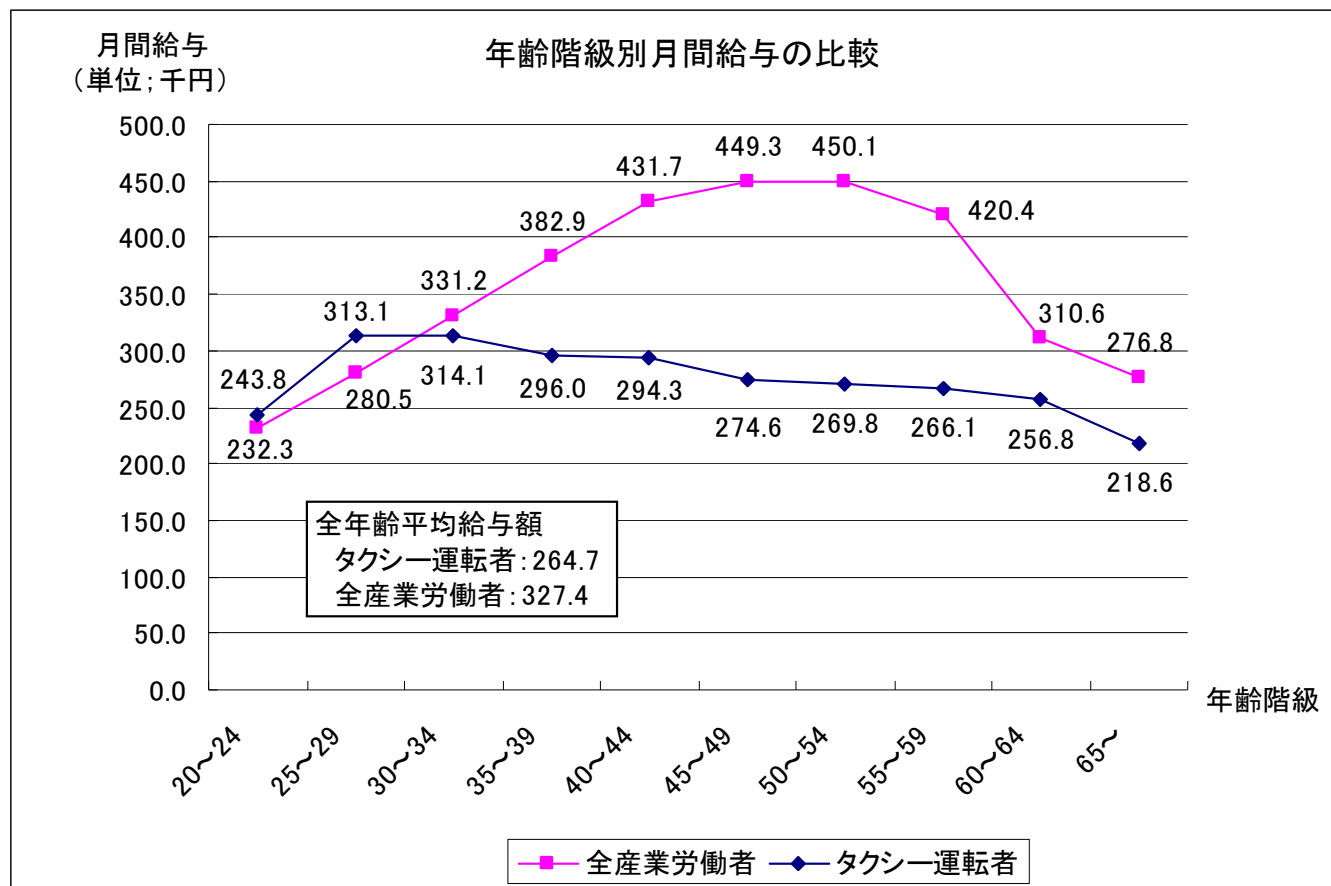
昭和53 39.2歳

平成18 56.0歳

資料)東京乗用旅客自動車協会

(参考) 年齢階級別にみた給与の比較(平成19年)

年齢階級	タクシー運転者(男性)				全産業男性労働者				格差
	月間給与	年間給与	年間賞与	年間推計額①	月間給与	年間給与	年間賞与	年間推計額②	①-②
20～24	243.8	2,925.6	120.7	3,046.3	232.3	2,787.6	349.5	3,137.1	△ 90.8
25～29	313.1	3,757.2	15.9	3,773.1	280.5	3,366.0	630.2	3,996.2	△ 223.1
30～34	314.1	3,769.2	333.4	4,102.6	331.2	3,974.4	872.5	4,846.9	△ 744.3
35～39	296.0	3,552.0	312.8	3,864.8	382.9	4,594.8	1,115.7	5,710.5	△ 1,845.7
40～44	294.3	3,531.6	277.1	3,808.7	431.7	5,180.4	1,418.4	6,598.8	△ 2,790.1
45～49	274.6	3,295.2	231.6	3,526.8	449.3	5,391.6	1,509.7	6,901.3	△ 3,374.5
50～54	269.8	3,237.6	269.2	3,506.8	450.1	5,401.2	1,477.3	6,878.5	△ 3,371.7
55～59	266.1	3,193.2	249.2	3,442.4	420.4	5,044.8	1,299.9	6,344.7	△ 2,902.3
60～64	256.8	3,801.6	240.4	3,322.0	310.6	3,727.2	699.6	4,426.8	△ 1,104.8
65～	218.6	2,623.2	209.1	2,832.3	276.8	3,321.6	425.1	3,746.7	△ 914.4
平均	264.7	3,176.4	249.3	3,425.7	372.4	4,468.8	1,078.4	5,547.2	△ 2,121.5



資料)平成19年
賃金構造基本統計調査