

令和6年 10月7日(月)
秋田県自動車・同付属品製造業
特定最低賃金専門部会 労働者側代表

令和6年度「自動車・同付属品製造業専門部会」
最低賃金に関する基本的な考え方

[基本的な考え方]

日本の平均賃金はOECD加盟の38か国中22番目の低さであり、OECD加盟国の平均を下回っている。停滞する現状を打破すべく、賃上げに向けた流れが進み始めており、今こそ転換の動きを加速させなければなりません。そのためには、高付加価値生産性を提供する自動車産業が特定最賃においても、積極的に取り組み、経済の好循環につなげていく必要があります。又、物価上昇局面においては、最賃近傍で働く労働者は、これまで以上により高い賃金を提供する産業を求め流動していくことが容易に想像できる。その点においても特定最低賃金の優位性を確実に担保し、産業の魅力を高めていくことで、労働者の確保・定着につながらなくてはならない

自動車産業は広範な関連産業を持ち、日本経済や雇用確保に大きく貢献する基幹産業であることは秋田県内でも同様であると言えます。

特に秋田県内における人口減少は著しく、少子高齢化が加速している中で、自動車産業を支えているのは、まさにそこで働く「人」であり自動車産業を中長期的に維持・向上させ続けるためには、生み出している「付加価値生産性」、すなわち「労働の質の高さ」に相応しい労働条件を実現し、産業で働く「人」の意欲・活力を高めていくことが必要不可欠であります。

とりわけ足下では、中小企業を中心に人手不足が顕著な状況であり、人材の獲得競争は、産業を超えてその厳しさを年々増していることから、若い活力のある優秀な人財の流出を防ぐことにもつながる特定最賃を着実に向上させていくことは、労使の責任でもあり目指す姿であると考えます。

私たちは、その責任と役割を果たす意味において、以下に特定最低賃金引上げの金額を提示致しますので、審議の程よろしくお願い申し上げます。

記

自動車・同付属品製造業特定最低賃金について

金額提示	時間額	1,022円
引上げ額		61円

令和6年度「自動車・同附属品製造業専門部会」
最低賃金に対する基本的な考え方

1 自動車業界の現状と動向

生産においては2020年以降、新型コロナウイルスの世界的な感染拡大や半導体不足に伴い、国内外で多くの工場が稼働停止となり、新車販売台数が減少しました。2023年後半からやっと以前の生産状況に戻りつつありましたが、国内生産では2024年1月1日に発生した能登半島の地震により部品供給に影響を及ぼすなど、近年は天災による生産影響も発生している現状です。

現在、自動車業界は「100年に1度の大変革」と呼ばれる時期を迎えています。なかでも大きな潮流は世界的なEVシフトです。地球温暖化を加速させる二酸化炭素や人体に有害な物質を排出しないEV（電気自動車）への転換はすさまじい勢いで進み、2030年前後にはEVはガソリン車と同等の販売比率になる可能性も予想されております。ただ、自動車にかかわる各国の政策、消費者のニーズなどが流動性を増す中で、今年に入りEVの揺り戻し（HEV等）の兆しも伺え、自動車メーカーはより柔軟な対応が求められてきております。

すそ野が広いとされる自動車産業ですが、EVは部品点数がガソリン車に比べて少なく、自動車部品メーカーの一部は大きく影響を受けるとみられます。一方で、CASE（コネクテッド、自動運転化、シェアリング、電動化）というワードに代表されるような、未来の自動車を構成するIT、電動化、通信などのソリューションが求められるため、電池やモーターのメーカー、ソフトウェア企業、情報通信企業との協業は一気に広がっていきます。

また、CASEの実現により、自動運転やMaaS（統合されたシームレスな交通・移動サービス）を中心とした新モビリティモデルの市場規模は拡大していくと予測されています。完全自動運転が実現すると、運転手が不要なバスやタクシーの運行が可能になります。また、高齢者ドライバーの事故が回避され、過疎地域での生活スタイルも変わります。車両はますます所有から共有への移行が進み、社会の形態も大きく変わっていきます。新モビリティモデルの市場規模は、2030年には米国・欧州・中国で1.2兆ドル以上に達する見込みであり、今後は新たな市場での需要獲得に向け、競争が激化していくものと考えられています。

2 金額審議について

自動車業界が激変の波にさらされる中で、今回の審議にあたり下記の引き上げ額を提示させていただきますので、審議の程よろしく願いいたします。

【引き上げ額 45円】 令和5年12月24発効 自動車・同附属品製造業最低賃金額961円