

産業別最低賃金 意見聴取メモ

令和5年8月29日

業種	自動車小売業	役職	議長
所属	自動車総連青森地方協議会	氏名	斉藤 隆太

I. 取り巻く環境について

1) 自動車産業の収益状況

- ・製造9社における2022年度企業業績は、増収増益が7社、増収減益が2社となった。2022年度の営業利益は前年同期比+8.3%の5兆3,704億円であった。なお、2023年度通期予想は半導体の供給制約も落ち着くとみられ、生産台数が回復する見込みとなっている。一方、世界的なインフレによる原材料価格やエネルギー価格の高騰等が先行き不透明感を色濃くしている。
- ・部品企業90社の2022年度営業利益は、前年同期比+30.0%の1兆9,106億円だった。2023年度通期予想は、各メーカーの増産計画等により増収増益を見込んでいる企業が多数あるものの、引き続き半導体不足による生産調整は続くことが予測されていることから注視が必要である。加えて、エネルギー価格や原材料費の高騰など生産コストが上昇していることから、コスト上昇分を適正に価格転嫁するなどの対応が必要である。

2) 自動車産業の生産・販売状況（全国の状況）

- ・2022年度の四輪車生産は784万台（前年比△0.1%）となった。その内訳は、乗用車生産が657万台（同△0.8%）、トラック・バスは127万台（同+3.4%）。なお、2023年4月の生産台数は71万台（同+21.7%）となり、このうち乗用車は61万台（同+27.3%）、トラック・バスは10万台（同△4.1%）となった。
- ・2022年度の四輪国内販売は420万台（前年比△5.6%）となった。その内訳は、登録車（乗用）が222万台（同△7.4%）、軽自動車が122万台（同△4.0%）、トラック・バスが75万台（同△2.5%）。なお、2023年6月の販売台数は39万台（同+19.8%）となり、この内、登録車（乗用）は23万台（同+33.6%）、軽自動車は11万台（同+7.0%）、トラック・バスが6万台（同+1.4%）となった。

3) 2023年総合生活改善の取り組みにおける賃上げの結果（2023年8月1日現在）

- ・平均賃金については、集計対象1,055単組の内、全体の98.2%にあたる1,036単組において賃金改善分を要求。総額での平均要求額は10,995円、うち賃金改善分の平均要求額は7,516円となり、平均要求額、改善分のいずれも2014年以降で最も高い水準となった。
- ・獲得状況をみると、妥結した1,048単組の平均獲得額は8,485円。うち、全体の89.5%にあたる938単組で賃金改善分を獲得した。全体の賃金改善分平均獲得額は5,035円と、昨年の賃金改善分平均額と比較して3.3倍の獲得額となっている。
- ・企業内最低賃金協定については、現時点における平均締結額は170,974円と、前年の165,273円から大幅に引き上がった。これを時給に換算すると、1,055円に相当する。

4) 県内の状況

- ・令和4年度(4月～3月)の新車登録台数は27,340台(対前年比102.1%)、軽四輪届出台数は21,846台(対前年比111.6%)となっており、合計で49,186台(対前年比106.1%)と好調である。
- ・令和5年(1月～6月)の中古車登録・届出台数は41,866台(対前年比101.8%)となっており対前年以上で推移している。
- ・整備の状況としては、人材不足が喫緊の課題となっている。整備士不足の問題は全国的にあるが、地方においては顕著であり、青森県も例外ではない。

5) 県内の賃金改定の状況

(1) 賃金改定の有

一般労働者	2,000円/月 up	<u> </u>	<u>%アップ</u>
パートタイマー	0円/月 up	<u> </u>	<u>0%</u>

(2) 初任給額

新規採用の有

高卒	<u>163,000円</u>	、	<u>2,000円アップ</u>	<u>(1.23%)</u>
高専卒	<u>166,000円</u>	、	<u>2,000円アップ</u>	<u>(1.20%)</u>
大卒	<u>173,000円</u>	、	<u>2,000円アップ</u>	<u>(1.16%)</u>

※マツダアンフィニ青森の状況

(3) 賃金（最も低いもの・産業別最低賃金及び青森県最低賃金適用労働者）

産業別最低賃金適用労働者	日額	円	青森県最低賃金適用労働者	日額	円
	時間額	919円		時間額	円

(4) 規模、地域等による企業間格差の有 2023年度企業内最低賃金

- ・ホンダ4輪販売北・東北 184,400円
- ・青森ダイハツモータース 158,940円
- ◎平均 …159,926円

II. 具体的主張

1) 基本的な考え方

- ・日本の賃金は20年以上停滞している。OECD加盟国では35ヵ国中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くてはならない。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低賃金においても、積極的に取り組み、経済の好循環に繋げていく必要がある。また、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・定着に繋げなくてはならない。

2) 自動車産業の魅力向上

- ⇒産業の人材確保・流出防止や公正競争の確保の観点から特定最低賃金は不可欠であり、かつ産業に相応しい水準であるべき
- ・自動車産業においても人材の確保・流出防止が喫緊の課題となっていることから、産業の生み出している付加価値、または仕事の質・内容に相応しい水準の特定最低賃金を確立しなければならない。アルバイトなどの募集賃金に代表される地域別最低賃金と同程度の水準では、自動車及び部品の製造、自動車の販売・サービス、自動車整備等といった高付加価値業務を担う人材の確保もままならず、将来にわたる自動車産業の競争力の源泉を失いかねない。
 - ・また、高い付加価値生産性を生み出す自動車産業において、不当に低廉な賃金が横行することは、産業内の公正な競争環境を阻害し、自らの高い付加価値生産性を毀損することにも繋がりかねない。

3) 自動車産業の付加価値生産性

⇒産業の高い付加価値生産性に見合った水準の特定最低賃金が必要である

- ・就業人口のおよそ1割（550万人）を占める国内の主要産業である自動車産業は、これまでも高い付加価値生産性（※）を生み出し続けており、雇用の裾野の広さも相まって、日本経済・地域経済に対し、大きな貢献を果たしている。

（※）労働者一人あたりの付加価値額を表す指標

- ・その競争力の源泉は、自動車産業が生み出し続けている「高い付加価値生産性」にあり、それに見合った特定最低賃金を設定しなければ、公正な競争環境が確保できないことのみならず、自らが生み出している高い付加価値をも棄損させることに繋がりがかねない。
- ・使用者側の主張、とりわけ、中小企業への影響の観点で、労務費の上昇や部品調達価格の高騰を転嫁できないことを理由に特定最低賃金の引き上げに反対する主張がある。しかしながら、自動車関係の経営者団体（日本自動車工業会、日本自動車部品工業会）では、サプライチェーン全体での「取引適正化」と「付加価値向上」に向けた自主行動計画の中で、「人手不足や最低賃金の引上げがあれば、その影響を加味し、十分協議した上で取引対価を決定する」「（価格決定は）最低賃金の引き上げを反映した適切な労務費用、適切な配送費用を反映する」等、最低賃金の引き上げを取引価格に反映することを、経営者団体自らが明言しており、その実践が重要である。

4) 企業内最低賃金協定の締結水準

⇒特定最低賃金は産業労使で設定するものであり、基となる企業内最低賃金の締結水準は尊重すべき

- ・「特定最低賃金は関係労使のイニシアティブにより設定する」という 2008 年の最低賃金法改正の趣旨からも、自動車産業における個別労使の交渉の結果として締結された「企業内最低賃金協定」はより尊重されるべきである。
- ・2023 年総合生活改善の取り組みの結果、現時点（8 月 1 日時点）においては、全体の約 8 割の単組において企業内最低賃金協定を締結し、平均締結額は前年を上回る 170,974 円(前年比+6,418 円)となった。これを時給に換算すると 1,055 円に相当する。
- ・一方、未組織労働者を含め、自動車産業で働く労働者全体に適用される特定最低賃金の水準（絶対額）は、依然として 900 円台前半に留まっており、企業内最低賃金協定の締結水準と比べて乖離が厳然と存在する。こうした状況を踏まえると、「企業内最低賃金協定」の締結水準を尊重した特定最低賃金の引き上げは必要不可欠である。

(5) 自動車産業の底上げ・底支え、格差是正

⇒賃上げの結果を踏まえれば、特定最低賃金の取り組みにおいても、産業で働く者の底上げ・底支え、格差是正に向けて取り組むことが必要

- ・2023 年総合生活改善の取り組みにおける賃金改善分の獲得状況を見ると、部品調達リスクや原材料価格の高騰の中であっても、自らが目指すべき賃金水準や足下の物価上昇による実質賃金の低下から労働の価値を守るため、全体の 89.5%にあたる 938 単組で賃金改善分を獲得し、全体の賃金改善分平均獲得額は 5,035 円となった。この獲得額は昨年と比較して約 3.3 倍となっており、力強い回答を引き出している。
(金額審議に臨むにあたっては、これらに加え、業種・規模別・県別での賃金引き上げ率をベースの指標とし、地域別最低賃金との優位性や産業としての魅力向上の観点も踏まえながら訴求)
- ・こうした組織労働者の賃上げや企業内最低賃金協定の結果を踏まえ、労使交渉の手段

を持たない未組織労働者・非正規雇用で働く仲間に対しても、特定最低賃金の枠組みを通じて、2023 年の総合生活改善の取り組み結果を広く波及させることで、産業全体の労働条件の底上げ・格差是正に繋げていく必要がある。

Ⅲ. 改正するとしたら、どれくらいまで

- ・青森県最低賃金が 853 円から 45 円引き上げ 898 円となることをベースに、現在の特定最低賃金の有意性を保ちつつ、過去の遅れを取り戻すべく 68 円の引き上げをお願いする。
- ・68 円の根拠として、県内の企業内最低賃金最低協定額平均 159,826 円を月額とし、自動車総連の平均労働時間である月 162 時間で除した時給額が 987 円 (986.58 円) となり現行の 919 円との差額分である。

以上

産業別最低賃金 意見聴取メモ

令和5年9月1日

業種	自動車小売業	役職	取締役 総務部長
所属	青森トヨタ自動車株式会社	氏名	坂本 武

1. 景 気

①業界全体（全国の状況）

2022年度新車販売台数(登録車+軽自動車)は4,385,562台 前年比104.0%と4年ぶりに増加した。コロナウイルス禍に伴う部品供給網の混乱が改善してきている事で受注残(注文済車両)の登録が進んできている状況にはあるが半導体不足は完全に解消しておらず、コロナ過前2019年度(5,038,648台)と比較すると13.0%減の水準にとどまる状況ではある。本年4~6月においては前年比120.2%と改善傾向ではあるが2019年4~6月と比較すると12.8%減の水準である。今後も半導体の供給不足が考えられ、再度生産遅れも予測される状況である。

②近県及び県内の状況

青森県においての新車登録台数(登録車+軽自動車)は49,682台 前年比106.2%と5年ぶりの前年超えの状況。4~6月においても前年比115.8%の12,302台と全国レベルから下回るものの改善状況にはある。上記全国の状況と同じく部品供給網の改善で受注残(注文済車両)の登録が進んでいる状況にはあるがコロナ過以前の状況までは回復出来ていない。

③自社の状況

当社においても全国、県内同様 注文済車両の登録が進み新車登録台数は2,751台 前年比113.5%と改善状況にはあります。新車受注(車両注文)については4~6月で前年割れ状況にあります。上記の通り引続き半導体等の不足から受注制限があり注文できない車両がある状況です。今後の登録台数の減少が懸念される状況で飛躍的な改善は当面無い物と考えます。

2. 賃金改定の状況

① 賃金改定の有

一般労働者	<u>4,448 円アップ</u>	<u>2.04%アップ</u>
パートタイマー	<u>1,500 円アップ</u>	<u>0.83%アップ</u>

② 初任給額

新規採用の有・無

高卒	<u>159,000 円</u>	<u>2,000 円アップ</u>	<u>(1.26%)</u>
高専・短大卒	<u>163,000 円</u>	<u>円</u>	<u>(0.00%)</u>
大卒	<u>177,000 円</u>	<u>円</u>	<u>(0.00%)</u>

③ 賃金（最も低いもの・産業別最低賃金及び青森県最低賃金適用労働者）

産業別最低賃金適用労働者	日額	円	青森県最低賃金適用労働者	日額	円
	時間額	919 円		時間額	853 円

④ 規模、地域等による企業間格差の有無

自動車小売業は自動車メーカーの系列販売という商慣行が確立されており販売店においては地元資本と自動車メーカー直営とに分類されているが、メーカー系列との規模格差は大きい。

3. 改正に対する意見

《参考》青森県最低賃金 時間額 898円（令和 5年 10月 7日発効）

① 産業別最低賃金改定の必要性について

自動車小売業において人員の不足、特にエンジニア不足の改善は急務であり優秀な人材確保のためにも賃金改定は必要と考えますが先ずは人材の確保が不可欠と考えます。最低賃金の改定は、厳しい環境にある地元資本の中小企業等の経営に大きな影響を与えることから、慎重であるべきと考えます。

② 改正するとしたら、どれくらいまで

半導体不足による新車販売への影響は大きく今後も長納期が予測されます。今後の不透明な状況を加味しても「据置き」が望ましいと思われれます。