

資料 1

岐阜労働局長 殿

岐阜県自動車関係  
単組最賃連絡会議  
議長 亀井 潤

# 申 出 書

最低賃金法第15条の1の規定により、岐阜県自動車・同附属品製造業の最低賃金の改正の決定を下記の通り申し出る。

記

1. 申し出する者が代表する基幹的労働者の範囲

岐阜県において自動車・同附属品製造業を営む使用者に使用される労働者。

2. 改正の決定を申し出る最低賃金の件名

岐阜県自動車・同附属品製造業最低賃金。



3. 申し出の内容

上記2の最低賃金の改正の決定を求める。なお、最低賃金は、最低賃金法第15条第2項に基づく最低賃金審議会の決定による。

4. 申し出の理由

賃金の最低額に関する労働協約の適用労働者数が、概ね3分の1以上に達していること。

賃金の最低額に関する労働協約の適用労働者数	6,307人
岐阜県内の自動車・同附属品製造業の労働者数	17,631人
最も低い労働協約の金額 =	1,133円/時間
現在適用されている法定最低賃金額 =	1,057円/時間

5. 添付書類

- ①労働協約の写し。
- ②申出合意書及び委任状。
- ③賃金の最低額に関する労働協約の適用労働者数。
- ④所定労働時間数及び所定労働日数。
- ⑤申し出団体の会則。



岐阜地方最低賃金審議会 御中

団体の名称 カヤバ労働組合  
代表者職氏名 執行委員長 入谷 翔

所在地 岐阜県可児市土田505  
会員事業所数 2 所、 労働者数 2,201 名

岐阜県自動車・同附属品製造業最低賃金の改正に関する意見は下記のとおりです。

記

- 1 本年の春季賃金引上状況について
  - ・ 定期昇給の完全実施 (5,841円程度)
  - ・ 賃金引き上げ 10,000円 (組合員 全員一律)



- 2 「岐阜県自動車・同附属品製造業最低賃金」の金額改正に関する意見について

中小企業庁の価格交渉促進月間 (2025年3月) フォローアップ調査結果によると、自動車・自動車部品産業の労務費を含めた価格転嫁の状況は前回比で好転、岐阜県のパートナーシップ構築宣言数も増加しており、公正取引に向けた社会の取り組みは実を結び始めている。そのような中、自動車産業は魅力ある製品を適正価格で市場に届けるために質の高い労働力の確保が必要であり、労働者にとって魅力ある雇用の創出が重要だと考える。とりわけ賃金は、人手不足が叫ばれる中で魅力ある雇用に大きく寄与しており、産業全体での賃金水準向上は重要な課題と考える。

連合岐阜集計の令和7年度 春季生活闘争の結果、製造業の賃上げ率は5.29%の水準となり、昨年度に引き続く賃上げ水準であった。一方で今年度の岐阜県の地域別最低賃金額改定は64円 (6.39%) となり、これまで公労使が真摯な議論で積み上げた自動車・同附属品製造業最低賃金は初めて地域別最低賃金を下回ることとなり、産業の魅力形成の一翼を担ってきた役割が希薄化されることが懸念される。

今後も中長期的に地域別最低賃金は引き上げられることが想像され、こと自動車関連産業が盛んな岐阜県においては、産業の魅力の維持・向上のために中長期的も見据えて特定最低賃金を着実に引き上げていく必要がある。

団体交渉権を持たない未組織労働者への賃金の波及を含めた、企業業績によらない公正な賃金水準の決定は本審議会の使命であり、自動車産業という高度な産業の魅力を確保するべく、適正水準への賃金改正を望むものである。

以上



(別紙：使用者側意見)

令和7年9月17日

岐阜地方最低賃金審議会 御中

資料 3



団体の名称 岐阜車体工業株式会社  
岐阜県各務原市鵜沼三ツ池町 6-455  
電話番号 (058) 384-2164  
代表者職氏名 代表取締役・社長 足立 利光  
会社事業所数 1 か所 労働者 約 2,760 名

岐阜県自動車・同附属品製造業最低賃金の改正決定に関する意見は下記のとおりです。

## 記

### 1 「岐阜県自動車・同附属品製造業最低賃金」の改正決定に関する意見について

自動車業界は大きな構造転換期を迎えています。グローバルでは電動化（EV シフト）やカーボンニュートラルへの対応が急務となっており、各国の規制強化や補助政策により、メーカー各社は技術革新と同時にビジネスモデルの見直しを迫られています。同時に、半導体不足や原材料価格の高騰、物流の混乱など、サプライチェーン全体に影響を与える課題も続いています。加えて、中東・東欧の地政学的リスクや北米における関税影響といった、マクロ経済環境の変動も、経営判断に大きな影響を及ぼしています。

一方で、バックオーダーの数に比べ、サプライチェーンや自然災害の影響もあり、高負荷稼働を続けながらも生配差が解消されず、トヨタ車の注文から納車まで、お客様をお待たせしている状態が続いております。変化への対応と供給責任を果たすべく、人材確保・人材育成が急務ではありますが、自動車製造業界では深刻な労働力不足が続いています。その背景には、少子高齢化による働き手の絶対数減少に加え、若年層の製造業離れや、多様な働き方志向の変化があります。このような環境下においては、従来の採用活動に加え、リスキリングや社内人材の多能工化、女性・シニア・外国人など多様な人材の活躍が一層重要になっています。企業としては、魅力ある職場環境の整備と持続的な人材戦略が不可欠であり、ユニバーサルな働き場所をデザインしていく努力を求められています。なおかつ、自動車製造は“ものづくり”の中心的役割であり、日本経済の牽引役でもあります。それを支える県内企業の持続的な成長に必要な「人材確保」の観点から、県民の県外への流出防止を図ると同時に国外・他県及び他業種から見て魅力ある賃金水準を確保する必要に迫られていることも事実です。これらを総合的に勘案すると、業界賃金改正については、地域別最低賃金の決定金額を鑑みながら、自動車業界の賃金水準優位性を維持していく方向で議論が必要と考えます。物価高への対応や県民の生活水準底上げへの業界として寄与と同時に、賃金議論にとどまらず、先般より申し上げている通り国策として「人材確保と育成への支援」「外国人を含めた多様な労働者が自動車産業で活躍の場を拡大できる制度」とのパッケージで企業負担緩和についても前向きに取り組んで行くべき事案と考えます。

以上