第２回 岐阜県自動車・同附属品製造業最低賃金専門部会 議事録

令和８年 10 月７日（金）13:30～
岐阜合同庁舎５階共用第１会議室

中家 賃金室長	定刻になりました。 本日は御多用のところ第２回岐阜県自動車・同附属品製造業最低賃金専門部会に御出席いただきまして厚く御礼申し上げます。 本日は、委員全員が出席されておりますので、最低賃金審議会令第６条第６項の規定による定足数を満たしており、本会が有効に成立しておりますことを御報告いたします。 また、本会は公開審議としておりますが、公開公示をしたところ傍聴希望の申込はありませんでした。 では、ここからは、寺本部会長に議事の進行をお願いいたします。
寺本部会長	ただいまから、第２回岐阜県自動車・同附属品製造業最低賃金専門部会を開催いたします。 それでは議事に入ります。 はじめに、**議題１「岐阜県自動車・同附属品製造業最低賃金の改正決定について」**です。 事務局から説明してください。
森本 室長補佐	お手元の資料№１、１ページを御覧ください。 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労働者側（岐阜県自動車関係単組最賃連絡会議）からの申出書です。 申出書の記の４「申し出の理由」についてです。こちらに記載されております「賃金の最低額に関する労働協約の適用労働者数」は 6,377 人であり、「岐阜県内の自動車・同附属品製造業の労働者数」17,763 人の 35.9%を占めていることから、概ね３分の１以上に達しています。

	また、「最も低い労働協約の金額」は、１時間 1,226 円であり、「現在適用されている法定最低賃金額」は本年 10 月１日に改定されました１時間 1,121 円を 105 円上回っています。 なお、労働者側と使用者側の双方から、意見書の提出はありませんでした。 説明は以上です。
寺本部会長	ありがとうございました。 事務局から他局の答申の情報があれば報告してください。
森本 室長補佐	はい、自動車・同附属品製造業の関連業種の全国の答申状況について御報告いたします。 本日までに答申されたところは埼玉県と大阪府の２つです。 埼玉県「輸送用機械器具製造業」、改定前 1,165 円、改定後 1,224 円、引上げ額 59 円、最低賃金審議会令第６条第５項の適用により９月 14 日に結審しています。 大阪府「自動車・同附属品製造業」、改定前 1,194 円、改定後 1,256 円、引上げ額 62 円、最低賃金審議会令第６条第５項適用により、９月 30 日に結審しています。 以上です。
寺本部会長	ありがとうございました。 それでは、労使双方から基本的な考え方について、御意見を伺いたいと思います。 まず、労働者側の御意見をお願いいたします。
亀井委員	はい。労働者側委員の亀井でございます。今年もよろしくお願いいたします。 労働者側委員３名、それぞれ意見を述べさせていただきます。まず私から述べさせていただきます。 今年の地域別最低賃金の審議においては、この岐阜県においては 56 円の引上げとなり、昨年同様に自動車の特定最低賃金が地域別最低賃金を今下回っていると

	いう状況になりました。まずはこういった状況の中においても、今年もこの特定最低賃金の金額改正の議論をさせていただけるということに対して、まずはお礼を申し上げます。ありがとうございます。 さて、地域別最低賃金は、中央の目安どおりの 56 円の引上げということになりましたが、隣の愛知県を見ると、中央の目安額に対しプラス１円の 55 円の引上げとなりました。そのほか、全国各県を見ても 33 の府県において中央の目安以上の引上げが地賃の方では行われています。これは、人材確保競争への危機感と、物価上昇等への対応など、様々な状況による判断だったと思われます。愛知県の主要産業である自動車産業を中心に賃上げが進みますと、この岐阜県においても人材確保の面で今よりさらに厳しい状況になると思っております。我々は、これは課題であるということを認識しております。現在、岐阜県の高校を卒業し、就職した方のうち約３割は県外に就職をしております。また、そのうち約７割が愛知県への就職となっており、さらに、工業高校に絞って見ますと、県外就職はだいたい 45%という実態となっております。岐阜県の製造業をはじめ、県内の経済の発展維持において、人材流出の防止は待ったなしの状況であると我々は思っております。そうした観点からも、これから私たちが取り組んでいく自動車の特定最低賃金においては、この岐阜県の産業や雇用を守るという意味合いにおいても、とても重要であるということを考えております。賃上げの影響や中東の情勢など、不安定な部分もあるかと思いますが、企業経営自体が厳しい状況であることも十分理解いたします。ですが、是非、前を向いた、将来に向けた議論をさせていただきたいということを思っております。その結果が、県内企業の発展、とりわけ自動車産業の維持及び発展と繋がっていければと思っておりますので、今

	年も真摯な議論をよろしくお願いいたします。私からは以上となります。
桑山委員	労働者側委員の桑山と申します。まずもって、今回岐阜県の地賃に埋もれた中で特賃の自動車の必要性の判断が有りとなったことに対し、ありがとうございます。優位性をまた労使で協議していきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。 私からとしましては、まずは亀井委員の発言の様に、愛知県との格差についてです。愛知に追いつくということは県の情勢等いろいろありますので、そこまでは考えてはおりませんが、これ以上離されるようなことは少しでも避けたいと思っております。県境に住んでおられる方に対しても、容易に愛知県に行くことが出来て時給が良いということもあり、愛知県に容易にいくことが出来る環境があるということで、流出もかなりあるのではないかと思っております。愛知県は大手の自動車企業がある環境でもありますので、岐阜県の人材確保についても大きく影響を与えていると思っております。また、地賃に対する特賃の優位性というところを見ると、特賃の額がかなり縮まってきています。2008 年までは 111 円まで優位性がありましたが、2010 年以降から徐々に縮まりはじめ、今年の改正審議前の時点では、52 円まで近づいてきている状況です。労働組合がある企業については毎年春闘賃上げ交渉の場を設けてもらっており、特賃を上回る時間額で企業内最低賃金を結び人材確保などに努めています。しかし、規模別労働組合で見ますと 50 人未満の規模の今年の賃上げでは、妥結額が 1 万円を超える額で妥結をしてきています。週休二日制や自動車関連の休みを織り込んで単純に計算しますと、時間額で 62 円引き上げられたことになります。そういった状況は、ここ最近では価格転嫁の影響や企業内努力、生産性向上などありますが、や

	はり賃上げはここまでしないと人材確保が難しくなってきているということだと思っております。特賃が唯一の賃上げの場となっている労働組合のない自動車産業で働く方に対し、少しでも岐阜の自動車産業の底上げをすることが私たちの特賃委員の役目だと思っております。もちろん賃上げをしたくても出来ないという理由に、労務費が嵩むということも重々理解はするものの、労務費が一番の原因ではないとも思っています。ここ数年、価格転嫁もかなり進んでいますし、行政の補助や賃上げに伴う価格交渉の場を作れる環境にはあると思っておりますので、この特賃の労使共に良い協議となり、お互いが良い結果となることを思っております。 以上意見とさせていただきます。今年もよろしくお願いします。
隅田委員	労働者側委員の隅田です。今年度も専門部会の開催ありがとうございます。 私からの意見になりますが、2026 年３月の中小企業庁の価格交渉月間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、こちらの価格転嫁の状況は前年度に比べて補填の方が進んでおりまして、岐阜県のパートナーシップ構築宣言数も増加を続けていることを確認しております。また、公正取引に向けた社会の取組、こちらの方も引き続き進化の方が進んでいるものと認識しております。そのような中ですが自動車産業は魅力ある製品を適正な価格で市場に届けるために、質の高い労働者の確保が重要であると考えております。労働者にとっても魅力のある雇用の創出、こちらの方も重要だと考えています。その中で、とりわけ賃金、こちらは人手不足が叫ばれる昨今、魅力ある雇用に大きく寄与していると考えておりまして、産業全体で賃金水準を向上することが産業を守るために

	重要な課題であると我々は考えております。連合岐阜の集計の方で、令和８年度春季生活闘争の結果を確認しますと、製造業の賃上げ率は 5.53%の水準となっており、昨年度に続く引上げ水準であったと考えています。一方で、今年度の岐阜県の地域別最低賃金の改定の方はプラス 56 円となり、昨年の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地域別最低賃金を下回ることになったという結果になっております。産業の魅力形成の一翼を担ってきた役割が今回希薄化されたこと、こちらに強い懸念を覚えているところでございます。価格転嫁につきましては、この２年程度の中で一段の落ち着き並びに引き続き転嫁が進む社会になってきたと認識しておりますが、中東などの不安定な世界情勢、そういったものがある中ですが、中長期的にも地域別最低賃金は今後も引き上げられることが予想されておりまして、こと自動車産業につきましては岐阜県においても将来にわたる産業の魅力の維持また向上のために、地域別最低賃金との一定の優位性を維持すべく特定最低賃金の改定が必要なものと考えております。団体交渉の場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べく、適正水準への賃金改正を真摯にこの場で議論していきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。
寺本部会長	ありがとうございました。 続きまして、使用者側から御意見を伺いたいと思います。
竹中委員	使用者側委員の竹中です。 最初に我々が属する、岐阜県の自動車業界の最低賃金につきまして、労使でもって議論をさせていただくことが出来たことにお礼を申し上げたいと思います。

	ありがとうございます。 　そのほかの委員から話があるかと思いますが、我々の自動車業界を取り巻く環境というのは、おそらく労使で認識の違いは無いと思っております。地政学リスクをはじめですね、資材高騰であったり、若者の自動車離れであったり、自動車構造の大きな変化、この辺はおそらく労使共通の認識かなと思っております。 　また、先ほど労側の委員からもありましたとおり、我々の属する自動車業界が、他業界よりも魅力であり、そしてそこに質の高い人材が集まってほしい。ここも相違がないと思っております。それに伴う必要な賃金の確保というのも、ここまでは労使での違いはないかと思います。 　あとは、じゃあ具体的な賃金額はいくらなのか、そしてそれはどう考えて、どの金額が妥当なのか。ここが大きなかい離があるのではないのかなと思っております。 　特にここ２、３年につきましては大幅な賃上げが行われておりまして、そういった環境の中、お客様の方からも労務費の上昇分については価格転嫁という形で引き上げさせていただいて、比較的賃金の引き上げがしやすい状況であったのも事実かなと思います。 　ただ、次年度以降ですね、価格転嫁への見解というのは、ここ許容範囲がずいぶん変わってきているのかなというのを感じておりまして、潮目が変わってきている感じがしております。こうした中での今年の自動車の特賃ということになってまいりますので、おそらく過去に例を見ないほど厳しい賃金交渉になるかもしれませんが、最後まで労使双方ですね、お互いの見解を話し合いながら納得いく審議となることを祈念しまして最初の私の意見とさせていただきます。

桜井委員	使用者側委員の桜井でございます。今年もよろしくお願いします。 今、竹中委員からも話がございましたとおり、自動車業界を魅力ある業界にしていくための思いは、労使一緒だと思います。その中でちょっとここ数年振り返ってみますと、やはり、ずいぶん価格転嫁というのが進んできたなというところがございます。 ただし、やはり自動車業界というのは非常に裾野の広い業界でございまして、我々、私どもの会社は車両メーカーでございますが、そこに部品を入れていただいております、ティア１のメーカーさん。さらにはティア１のメーカーさんに納品していただいているティア２のメーカーさん。さらにその下にティア３、ティア４、さらにティア５というような形で、もうティア４、ティア５といくと非常に零細企業が多いわけで、じゃあ、ここ数年価格転嫁が進んだという状況の中でも、実際にティア４、ティア５といったところまでも価格転嫁が進んでいるのかなというところに、まだまだ疑問が残るところでもありますし、実際のところ、そこまでいっていないというのが実情でございます。 その中、ここにきてずいぶん潮目が変わってきてございます。ここはトヨタ自動車の方針でもありますし、ほかの自動車メーカーも同様ですけれども、自動車業界で 100 年に一度の変革期と言われている中で、特に今、中国メイクとの競争ということで、中国の車というのは、「安かろう、悪かろう」の世界で、日本の自動車業界が負けるはずがないよね、という自動車の構造であったのですが、ここ数年、やはり中国メイクの品質も非常に上がりまして、日本車と同等の技術レベルや、技術力、そういったところの力をつけている中国メーカーも多々ございます。当然、日本の産業コストより安く作っているということで、日本の自動車メーカーとい

	うのは、今中国の車との闘いという中で、やはりもっと原価を下げていかないと中国の車に勝てていけない、というようないろんな事情がある中で、当然のことながら、生産性向上というところをやっていかなければならないというような状況でございます。 　そのような中ではございますが、片や先ほど労側委員でも言われましたとおり、残念ながら自動車業界というところが、今、若者に人気のある職種かと申しますと、残念ながらそういう状態になっていないというのも実情でございます。今の若者は、やれＩＴ企業だ、やれ半導体メーカーだというような方に流れています。 　私が入社した頃は、自動車業界というのは花形産業だったと思っていましたけれども、それが、今はちょっとそうではなくなりつつあるのかなというところを感じてございます。とは言うものの、やはり日本の産業というのは自動車産業が牽引していくのだとの自負もございますので、そういう観点からいうと賃金というところの魅力あるものにしていかなければならないとの思いは、我々も感じているというところでございます。 　もちろん、自動車業界に来ていただくためには賃金が全てではございませんので、ほかのところの会社、いろんな施策をやっていくにも金がかかったりするわけですけれども、そういったところにも投資をしながら、自動車業界の底上げのあわせてやっていかなければならないというところで、いろんな課題がある中、最低賃金ではしっかり労使で議論をさせていただきながら、お互い納得性の高い審議をと思っております。よろしくお願いします。以上です。
大脇委員	最後に私の方からお話をさせていただきます。 　私が所属しております商工会でございますけれども、そこは小規模な事業者が多い団体でございます。 　小規模事業者は、賃金支払能力が相対的に低く、そう

	した中で最低賃金は企業の経営状況に関わらず労働者を雇用する全ての事業者に適用され、それを下回る場合には罰則の対象となるということも考慮すれば、引上げ率の水準には一定の限界があると考えられます。小規模事業者を中心とした商工会の加入事業者の現況確認をいたしましたので、その実態をご理解いただきたいと思います。 お手元に配られています資料をご覧ください。 まず１ページ、調査区分でございますけれども、調査した事業者の基本情報を整理してございます。従業員規模は記載にあります 26 事業者に御協力いただきました。 ２ページでございます。前年度の特定最低賃金の引き上げによる影響があったかについては、影響があったというところが 26 事業者中 12 事業者で、全体の約半数を占めております。その影響内容は、収益減少が 12 事業者中 10 事業者で、全体の約８割、従業員の就業調整が 12 事業者中５事業者で、約４割となっております。次に今年度も引き上げられたらどんな影響が予想されるかでございますけれども、収益圧迫が約８割の 22 事業者、就業調整が約３割の７事業者、就業時間減も約３割の７事業者、そのほか、廃業や退職・解雇と続いています。 次、３ページでございます。更なる特定最低賃金の引上げは競争力の低下につながるかについては、約６割の 16 事業者が競争力の低下につながるとしております。次に許容できる引上げ額については、最低賃上げ額であります、（１）今年度地域別最低賃金 1,121 円プラス１円の５円アップの 1,122 円が 11 事業者で最も多く、（４）の、引上げは許容できない、の２事業者を合わせますと、13 事業者で半数を占めております。 次に４ページでございます。愛知県より最低賃金が

	低いことで雇用確保が困難、労働力の流出などがあるかについては、（２）の、ないが 21 事業者で全体の約８割を占めております。その下でございますけれども、ＥＶ化の影響でございます。（２）の影響ありは９事業者で全体の約３割となっております。具体的には部品点数が少なくなり、自社関連の部品も減少する。自動車部品の減少を半導体関連の受注で補う、といった声も出ております。 ５ページでございます。今度は中東情勢でございます。中東情勢につきましては、（２）の影響ありが 22 事業者で、全体の約 85 パーセントとなっております。多くの事業者が中東情勢に起因する価格上昇の影響を受け、急激な価格上昇に価格転嫁に追い付かず、厳しい状況に置かれておりますほか、原材料、燃料の調達難も発生しておりまして、事業に影響が出ているとの声が寄せられております。特に小規模事業者は、価格交渉力が弱く、仕入れ先の変更や代替調達も容易ではないため、原材料価格やエネルギーコストの上昇が、そのまま収益圧迫につながる傾向がございます。あと、そのほか、中東向けの車の生産台数が減少したため、受注が減少しているとの声も聞こえます。 次の６ページでございます。価格転嫁の状況でございますけれども、欄外にちょっとまとめておりますけれども、価格転嫁が全くできていない、あるいは、１から３割しかできていないという事業者が、（５）、（６）、（７）の合計でございますけれども、53.8%に上り、厳しい状況となっています。８月の地域別最低賃金の専門部会の折、これは全業種を対象とした同様の調査をしております。その時ですね、この（５）、（６）、（７）の合計が 50.6%でございまして、それより更に厳しい数字が今回出ているということでございます。 ７ページでございます。これは自由意見を書いてい

	ただきましたけれども、意見を申し上げますと、①特定最低賃金を廃止して地域別最低賃金だけにしてほしい。②が、特定最低賃金の引上げ額の納得できる説明をしてほしい。要は納得されていないということです。それから、③ですけれども、これ以上、賃上げが続くと利益確保が困難となり廃業、倒産が増える。④です。賃上げ分の価格転嫁が難しい。この上げ幅では限界がある。⑤ですけれども、継続的な賃上げをするには更なる適正な価格転嫁、支援の拡充が必要。⑥でございますけれども、賃上げをしますと企業が負担する社会保険料も上昇するため、そういったものの引き下げをお願いしたい。⑦でございます。熊本地震など、近年、災害が頻発しておりますけれども、こういったもので工場が停止して仕事が止まり、売り上げが減少しているといった声も寄せられております。 　それから８ページ、最後になりますけれども、これは我々の団体ではなくて、別の、岐阜県中小企業団体中央会というところが、県内に本社・事業所を置く中小の自動車部品メーカーに対してアンケート調査を行っておりますので、ちょっとこの一部を御紹介いたします。今後の５から 10 年の自社事業の見通しについては、非常に厳しい、やや厳しい、と回答した企業の合計が 51.4%と半数を超えておりまして、しかも、従業員が少ない企業ほど厳しい傾向が顕著となっておりました。それから、今後の経営方針につきましては、自動車分野以外の新市場へ参入するが、最多の 56.7%。逆に、次世代自動車分野の新規事業拡大を図るといったところが32.7%と最も少なく、自動車産業への依存度を減らしつつ、事業の多角化や新たな収益源の確保に向けた動きが強まっているという傾向がございます。 　このように自動車産業はですね、東海エリアの経済を支える主要産業でございまして、もちろん岐阜県で

	も主要産業でございますけれども、こうして見てみますと、他産業と比べて必ずしも優位とは言えない状況、そういったところも見えるというふうに感じております。 　８月のですね、地域別最低賃金の専門部会にも資料提出しておりますけれども、岐阜県は中小受託事業者、いわゆる下請事業者の割合が 70.9%で全国一位でございます。帝国データバンクのトヨタ自動車の調査がございますけれども、やはり愛知県と比べると一次請けは少なく、三次以降のものが多いということもございまして、厳しい状況にあると感じております。 　あとはですね、今年度の岐阜県の自動車特賃の未満率ですが、前回の専門部会でいただいた資料にありますけれども、14.6%で、昨年度の 8.3%から大きく影響が増加しておりまして、地域最賃の大幅な引上げが続くなか、さらにそれに上乗せする自動車特賃の引上げというのは限界に近付きつつあるのではないかと考えております。賃上げにより自動車産業の裾野にいる事業者が犠牲にならないよう、小規模事業者が疲弊することのないよう、今申し上げた現状をふまえ、事業者の支払い能力について十分考慮したうえで御審議いただきたいと考えます。以上でございます。
寺本部会長	ありがとうございます。 　ただいま、労使双方から基本的な御意見をお聞きしました。補足等、追加で何か御意見はありますでしょうか。 　労働者側委員はいかがでしょうか。
亀井委員	はい。特にございません。
寺本部会長	使用者側委員はいかがでしょうか。

大脇委員	特にございません。
寺本部会長	ありがとうございました。 それでは、これより個別にお話を伺いたいと思います。 まずは、公労の二者協議から始めたいと思います。 事務局からご連絡をお願いします。
中家 賃金室長	はい。それでは各委員の皆様にお知らせします。 二者協議は、この会場で行われます。 労使委員の皆様には、会場の準備が出来次第、事務局から案内申し上げますので、一旦それぞれの控室へ移動してお待ちくださるよう、お願いいたします。
【公労、労使との二者協議を実施】	
寺本部会長	それでは、公労使三者の審議を再開いたします。皆さまお疲れ様でした。 ただいま、労使双方から個別に御意見を伺いました。 それを整理してみますと、まず労側から、愛知への労働力の流出というのを懸念しているとして、連合愛知の方でまとめられました賃上げ結果の平均値 5.43%という数字を用いられ、前年の改正額 1,117 円を 61 円アップの 1,178 円を提示されました。 それに対して使側の方では、価格転嫁が厳しくなっている現状、それに加え、昨今の世界経済情勢および国内では災害に対する対応など、賃上げに対する原資が厳しい。この現状を重視しまして、そもそも自動車特賃の優位性をキープすることの難しさを述べられました。その上で 1,117 円からプラス５円の 1,122 円を提示されました。大きな開きがあるスタートとなりました。 ２回目に労使のお考えを伺った際、まず労側では、優位性に関しては、むしろ優位性を維持していく方向に

	考えるべきで、そもそも優位性という意味では、長く続けるために、時には地賃よりも引上げ額が下がることもあれば、プラスになる年もあるという形で相互に考慮しながら特賃が決まっていく過程をこれまで続けてきた、このような歴史も尊重する必要があるとの御意見を伺いました。その中で、今年の地賃の引上げ額の 56 円、これは重視したいとの労側のお考えでした。 　それに対し、使側の方では、優位性を継続するといったところで、近年の大幅な地賃のアップに対して、なかなか使側としては、ついていくのが難しいといった実情がある、現に未満率が 14.6%と非常に大きく数字が出ており、長い目で見たときには、この持続可能性というものを意識しないと難しいであろうということで、過去 10 年間の特賃の上昇率の平均値が 2.7%という数字になると、これを 1,117 円に掛け合わせて 30 円アップの 1,147 円というのが使側の２回目の提示額でした。 　本日はここまでということになり、次回まで持ち帰っていただくことになりました。 　労側としては、特賃の優位性をキープしながら前向きに議論をしたいと、その中で、出来れば全会一致で協力的に結論を導き出したいともおっしゃっていただきました。使側としても考えているというところは伺いつつも、価格転嫁の難しさ、あるいはそれをどこまで中小企業に受け入れる余地があるかについて検討の上、次回の協議の場にもってきていただくということで、今日のところは終わりとなりました。 　なかなか、両者の考えにはまだまだ隔たりが大きいというところですが、本日の審議を踏まえまして、次回の専門部会では、全会一致での結審できればと思っておりますので、双方よろしくお願い申し上げます。 　次に、**議題２「その他」**になりますが、事務局から何かありますか。

中家 賃金室長	特に予定している議題はありません。
寺本部会長	それでは、本日の専門部会は、これをもちまして閉会といたします。 次回は、10 月 19 日（月）午後 1 時 30 分から、会場は本日と同じく 5 階共用第 1 会議室で開催いたします。 本日は長い時間ありがとうございました。お疲れ様でした。