

令和8年9月11日

鹿児島地方最低賃金審議会

会長 川口 俊一 殿

鹿児島地方最低賃金審議会

運営小委員会

委員長 松枝 千鶴

鹿児島県自動車（新車）小売業最低賃金の改正決定の
必要性の有無について（報告）

当小委員会は、令和8年7月31日鹿児島地方最低賃金審議会において付託された
標記について、慎重に審議を重ねた結果、鹿児島県自動車（新車）小売業最低賃金の
改正決定について、全会一致に至らず、必要性有りとの結論に達し得なかったので報
告する。

なお、本件の審議に当たった当小委員会の委員は、下記のとおりである。

記

公益代表委員

松枝 千鶴

松本 俊哉

吉崎 敦憲

労働者代表委員

上園 哲也

白石 裕治

眞下 浩一

使用者代表委員

岩田 英明

千代森 修一

濱上 剛一郎

令和 8 年度運営小委員会における労使の主な主張

《自動車（新車）小売業》

○ 労働者側主張

- (1) 自動車産業は日本の基幹産業であり、鹿児島において、自動車小売業を支えているのは、そこで働く「人」である。持続的に産業・企業の競争力を維持・向上させるためには、「労働の質の高さ」に相応しい労働条件を実現し、働く「人」の意欲と活力を高めて産業の活性化を図っていく必要がある。こうしたことから、産業における基幹的労働者の労働条件の底支えとなる特定（産業別）最低賃金は、産業の魅力向上、競争力の源泉となる人財確保と流失防止、産業・企業の活性化と成長に繋がる。そこで働くことの位置づけを高めるべく、産業に相応しい水準とすることが必要である。
- (2) 自動車（新車）小売業に従事する労働者は 2,769 人となっているが、その中で労使交渉による最低賃金協定で保護された労働者は 1,592 人と約半数であり、労使交渉の手段を持たない労働者にとって、自動車（新車）小売業最低賃金は賃金の下支えとなっている。
- (3) 自動車小売業を取り巻く環境は、エネルギー高騰、人材確保など厳しさを増している中、各々の企業努力はもとより働く「人」の意欲・活力を持続させ、産業・企業の魅力を高める必要性はさらに強くなっている。また、電動化・知能化など大変革は急速に進んでおり、次代を担う優秀な人財の確保は急務で、その上で技術や技能・知識の継承及び教育を図り、大変革に対応する「現場力」を維持・強化することが課題となっている。未組織・非正規労働者を含めた「現場力」を支える為にも、特定（産業別）最低賃金は地域別最低賃金に対する水準的優位性を維持・拡大する必要がある。
- (4) 特定（産業別）最低賃金は、関係労使のイニシアティブにより、産業に働く基幹的労働者を対象として設定され、賃金の不当な切り下げや低賃金を抑制することで、公正な企業間競争を確保し、産業の健全な発展にも寄与するという、地域別最低賃金とは大きく性格が異なるものである。高い付加価値を生み出す自動車産業においては、地域別最低賃金に対する優位性を維持・拡大することにより、産業に相応しい特定（産業別）最低賃金を設定することが重要である。
- (5) 鹿児島においては、ここ数年、引上げが継続されているが、個別企業労使が交渉結果を踏まえて締結した「企業内最低賃金協定」との格差や、全国に比べて低い賃金水準、影響率の問題等、課題も残っており、関係労使が自動車小売業を取り巻くさまざまな問題について議論するためにも、専門部会の設置を求める。

○ 使用者側主張

- (1) 「自動車（新車）小売業」は、1990 年から鹿児島県の産業別最低賃金に指定されており、36 年が経過しようとしている。当時は、「電子部品・電気機械業」や「百貨店・総合スーパー業」と併せ、3 業種が指定されていたが、現在、鹿児島県の産業別最低賃金は「自動車（新車）小売業」が唯一、県最賃と区別して最低賃金

が設定されている状況にある。

当産業は、世界的な自動車業界の「100年に一度の大変革期」、また、自動車大国となりつつある「中国メーカーの脅威」にさらされており、メーカー、販売店共に生き残りをかけて企業努力を行っている真っ只中である。こういった足元の状況も踏まえ、36年の月日が経過した現在、当産業の他産業に対する相対的な成長性やイニシアチブは、発足当初と比べ、かなり薄れてきていると認識している。他県の状況に目をやると、当初21県が当産業を産業別最賃に位置付けていたが、今や4県を残すのみとなっている。

そういったことを踏まえ、県別最賃の数年のトレンドが十分な上昇率であることを鑑み、当産業別最賃の県別最賃への収斂を要望する。

(2) 新車販売店の厳しい背景としては、以下のとおりである。

① 国内自動車メーカーの現状

- ・「電動化」と「知能化」(大変革)への開発費が嵩んでいる状況
- ・国策に依る生産への多額補助金制度を後ろ盾とした中国新興自動車メーカーの台頭による、国際競争力の衰退
- ・地政学リスク(通商政策、BEV推進政策の変更、国際紛争)によるコスト高と開発計画の見直しによる損失負担

② ①による国内販売店への影響

- ・「電動化」、「知能化」への人材育成と設備投資の必要性
- ・メーカー政策による新車マージン圧縮政策による減益
- ・メーカーからの販売奨励金の減少による減益
- ・自動車製品価格の高騰による販売台数減少(保有台数減少)と減益
- ・中国メーカーの国際的なダンピングと北米の通商政策・BEV促進策変更による新商品供給減少(台数減少・減益)

③ 職場環境改善

- ・熱中症対策への投資の必要性
- ・人手不足対策によるDX、AI導入への投資の必要性

④ 価格転嫁

- ・国内景気の賃金・景気に関する指標や話題に比べ、県内のお客様の声は厳しい話が多く、お客様離れを考慮し、コスト高分の価格転嫁を相応にしづらい現状

(3) 過去10年の鹿児島県自動車業界登録台数実績の推移をグラフにするとともに、1990年の台数と比較した場合、直近台数は1990年と比べると、70%程度まで落ち込んでいる。

(4) 営業職の様な熟練したスキルやお客様とのお縁を長きに渡って構築し成り立つ職種、整備職の様な国家資格が必要な職種、財務の専門知識、自動車登録・保険に関する専門知識、ITの専門知識、など専門性の高い職種と専門的知識をあまり必要としない職種と様々な職種があるが、「労働の質」の高さに応じた公平な処遇が仕事のやりがいに繋がってくると認識している。県別最賃の上昇幅を重ねると専門的知識を要しない職種が、特定産業のみ優遇されるといった点は、全産業の活性化の観点で、些かの疑問を感じる。

(5) 上述の事柄は、メーカー系列間や個社ごとによって程度の差はあるが、「自動車

（新車）小売業」という県下の産業全体としては、将来を手探りしている状態であり、足元は厳しい環境にある。少なくとも 36 年前の成長性や優位性は相対的に低下していることは明らかである。

これまで同様、労使が一体となって、人を大事にしていくことが企業の成長、ひいては産業の発展に欠かせないものと強く認識している。そういった意味では、個社ごとに「労働の質の高さ」に相応しい労働条件を労使一体となって協議し、良い処遇、良い職場環境、成長する企業の好循環に導くことは引き続き重要であると考えている。

しかしながら、県下の当産業を一括りにした議論は、県別最賃が全国的にも着実に上昇している現状を鑑み、県別最賃に収斂していただくことが相応しく、そのことを誠実にお願い申し上げる。