

特定最低賃金の必要性に関する意見書

特定最低賃金の件名	提出者
電子部品・デバイス・電子回路、電気機械器具、情報通信機械器具製造業	サンケン電気 労働組合
輸送用機械器具製造業	フジアイタック労働組合
光学機械器具・レンズ、時計・同部分品製造業	富士フイルム 労働組合
自動車小売業	日産プリンス埼玉販売労組
自動車小売業	埼玉県自動車販売店協会

特定（産業別）最低賃金の必要性に関する意見書

特定（産業別）最低賃金名

電子部品・デバイス・電子回路、電気機械器具、情報通信機械器具製造業

提出者

組織名： サンケン電気 労働組合

氏名： 西牧 善信

役職： 執行委員長

所在地： 埼玉県新座市北野 3-6-3

電話： 048-471-3561

事業所の景況感（現在の状況と今後の見通し）

世界的なインフレの拡大と為替・金融動向の大幅な変動、ロシアによるウクライナ侵攻の長期化の影響などから、消費経済の先行きに不透明な状況が継続しました。こうした環境下、当社グループでは、自動車向け製品は、ICEやxEVなど各パワートレイン及び先進機能向けのパワーモジュール、パワーデバイス、センサーが大幅な売上増となりましたが、第4四半期以降、海外販売代理店における在庫調整、及び石川県能登半島地震による石川サンケン株式会社被災による影響が売上を押し下げる要因となりました。白物家電向け製品は、韓国顧客の北米洗濯機向けでは伸長しましたが、中国不動産市場の調整長期化に伴う顧客での在庫調整が大きく影響し、売上減となりました。産機・民生市場は、データセンター向けを始めとする海外産機の在庫調整が主な要因となり、売上減となりました。

今後の世界経済は、中国でのアフターコロナによる経済回復が期待されているが、不動産市場の停滞など注視していく必要がある。また、欧米においてはインフレ抑制など金融政策の変化が見込まれるものの、特に米国景気の減速による生産・消費活動への影響が想定され、先行きの見通しは不透明な状況です。当社グループが想定する中長期的な市場環境においては、xEVやADASなど自動車のパワートレインや安全機能の面で、パラダイムシフトへの動きが想定されます。また、世界の電力量の多くを消費するルームエアコンや業務用空調ではインバータ化、DCモータ化が進み、更には、ヒートポンプ式暖房への急速な転換など、ますます省エネ機能が強化されて行きます。これらに使用される高効率・高耐圧・高放熱のパワー半導体は更に重要度を増していくものと思われれます。

この様な状況下で2024年4月より、基準内賃金のベースアップと企業内最低賃金の改善を近年にないレベルで行ってきました。

1. 特定最低賃金の改定の必要性について

必要性がある

2. 必要性の理由

特定（産業別）最低賃金は、「公正な賃金決定の促進による労働条件の向上」を目的とし、「労使交渉の補完・代替」機能を持っています。また、賃金の不当な切り下げ・製品の買い叩きを防止するなど、「事業の公正競争の確保」によりサプライチェーンを含めた産業全体の健全かつ持続的な成長に向けた重要な役割を担っています。

電機産業は高品質なものづくり技術や情報産業技術などの強みを活かし、社会のデジタル化・脱炭素化の実現に貢献していくことが求められており、産業としてのさらなる発展も期待されています。産業の魅力を高め、優秀な人材の確保・定着を図る観点からも、法定電機最低賃金を産業にふさわしい水準に引き上げていくことが重要です。

また、電機産業は大手企業から中小・零細企業まで裾野の広い産業構造になっているため、事業の公正競争確保をはかるうえで、法定電機最低賃金の設定と適正水準への改善が不可欠です。

これらのことから、「電子部品・デバイス・電子回路、電気機械器具、情報通信機械器具製造業」の特定（産業別）最低賃金の金額改正の取り組みは必要です。

特定（産業別）最低賃金の必要性に関する意見書

特定（産業別）最低賃金名

輸送用機械器具製造業

提出者

組織名： フジアイタック労働組合

氏名： 小久保 忠夫

役職： 執行委員長

所在地： 埼玉県児玉郡美里町大字広木字川村 1573

電話： 0495-76-3221

1. 事業所の景況感（現在の状況と今後の見通し）

当社の状況は、2024 年前半は客先からの急激なオーダー数の変更など対応に追われています。部品の納入状況により、生産量の少ない月は工数割れとなり一時帰休や休暇奨励を実施してライン停止せざるを得ない月もあります。後半も若干増えてはありますが、厳しい状態が続く予想です

2. 特定最低賃金の改定の必要性について

必要性がある

3. 必要性の理由

急激な物価上昇により生活がよりいっそう厳しくなっている。特に電気料金やガソリン・食料等、生活に欠かせないものの物価上昇が大きく生活に響いています。

輸送用機械器具では労働者に占める非正規労働者の割合は高く、その多くは低賃金での労働を余儀なくされている状況にあり、この物価上昇にのり生活苦が続いている為、これらの労働者の処遇を改善する必要があると考えます。

また、企業では人材が不足しており、人材確保の観点でも賃上げが必要。人材については、JAM 埼玉内でも人材不足の報告が他の組合からも聞こえる。

1 社が人材確保のために賃上げをすることも必要だが、業界全体の賃金水準を引上げにより魅力を向上させ、輸送用機械器具製造業で働きたいと思えるようにする必要がある。その為には、特定最賃は重要である。

特定（産業別）最低賃金の必要性に関する意見書

特定（産業別）最低賃金名

光学機械器具・レンズ、時計・同部分品製造業

提出者

組織名：富士フイルム 労働組合

氏名：江郷 俊太

役職：埼玉支部 書記長

所在地：埼玉県さいたま市北区植竹町1-324

電話：048-668-2262

事業所の景況感（現在の状況と今後の見通し）

2023年度は、事業所全体として好調である。デジタルカメラ用交換レンズにおいては、デジタルカメラ新製品が市場からの評価を受け、ボディの売上の伸長に伴い、交換レンズの売上も伸びた。

加えて、放送・シネマ用レンズは、新しいラインナップ製品を市場に投入し、2024年度もこの好調を維持し、増収・増益の見込みである。

1. 特定最低賃金の改定の必要性について

必要性がある

2. 必要性の理由

光学産業では、弊事業所だけでなく産業として生き残るためにも優秀な人材を確保・定着させなければならない。

そのためには下記の観点などにおいて、現在の特定最賃は必要であり、且つ継続的な引き上げが必要である。

- ・人材の確保
- ・「低賃金・低生産性」産業に陥ることを防ぐ
- ・産業内の公正競争確保

特定（産業別）最低賃金の必要性に関する意見書

特定（産業別）最低賃金名

自動車小売業

提出者

組織名： 日産プリンス埼玉販売労組

氏名： 安澤 昌弘

役職： 執行委員長

所在地： さいたま市中央区下落合 4-24-15

電話： 048-853-5705

1. 事業所の景況感（現在の状況と今後の見通し）

国内の自動車販売台数は、2023年度は電動化や自動化などの新型車投入により新車受注も回復傾向にあったが、2024年度については、燃料価格高騰の継続やインフレの影響などから減少傾向にある。また、車両を販売する者や車両をメンテナンスするメカニックの人員不足は深刻な問題であり、依然として解消されていないことから長時間労働を余儀なくされている。

2. 特定最低賃金の改定の必要性について

必要性がある

3. 必要性の理由

自動車業界では、電動化・水素・自動運転・コネクティッドなど最新技術の車両が続々と投入されてきている現状であるが、自動車小売業では、慢性的な人員不足に陥っている。今後を担う若年層の整備士が年々減少していることに加え、これまで人材不足（特に整備士）を補っていた外国人の整備士については、賃金の低さと円安の影響から、減少傾向にある。

特定最低賃金は「労働条件の向上」「事業の公正競争の確保」を目的として賃金の底上げ、底支え、格差是正に直結する取り組みであり、産業の魅力向上や人材確保を引き続き推し進めていく必要がある。日本の基幹産業である自動車業界の社会的優位性を確保するうえで特定最低賃金は大変重要であるとともに、新たな優秀な人材を自動車小売全体で安定的に確保していくことが必要不可欠であると考えている。

令和6年度特定（産業別）最低賃金に関する意見聴取書

1 提出者

- (1) 名称 埼玉県自動車販売店協会
- (2) 所在地 埼玉県さいたま市西区大字中釘2255番地
- (3) 団体構成員 構成企業数 52社
構成企業の合計従業員数 16,917名
当会総務・交通安全部会委員会社12社の意見を集約
- 株式会社 ホンダカーズ埼玉中
日産プリンス埼玉販売株式会社
株式会社 スズキ自販埼玉
株式会社 日産サティオ埼玉
トヨタカローラ埼玉株式会社
東日本三菱自動車販売株式会社 第3営業本部
埼玉スバル株式会社
埼玉ダイハツ販売株式会社
株式会社 関東マツダ
株式会社 ホンダモビリティ南関東
株式会社 ヤナセ 北関東営業本部
南関東日野自動車株式会社

- (4) 上記(3)の構成企業数・従業員数の動向について
ここ数年で大きな変化はない。

(5) 団体の事業内容(及び構成員)の概要

この会は、地区内に事業場のある自動車特約販売店等が会員となり、埼玉県内の自動車の普及を促進し、販売業の健全な発展に資すると共に会員相互の親睦を図ることを目的としている。

【事業内容】

- ① 自動車の普及発達の促進
- ② 自動車販売事業における健全経営の推進
- ③ 自動車に関する調査及び諸統計の作成
- ④ 会員相互の親睦
- ⑤ 会員従業員の福利厚生
- ⑥ 官公庁及び関係団体との連絡
- ⑦ その他この会の目的を達するために必要な事項

(6) 加盟(上部)団体の名称

なし

2. 業界の景況について

(1) 過去1年間の景気状況について

- ・半導体不足が徐々に解消され、新車の生産と販売が回復傾向となった事もあり、増収増益及び過去最高益となった。
- ・コロナ禍の収束と半導体不足の緩和により生産と販売は回復傾向であった。
- ・コロナ過を乗り越え半導体不足の影響が解消し、ようやく車両の供給状態も回復基調となり、コロナ禍前と比較しても同水準に回復したと思われる。
- ・半導体不足の解消により自動車生産の回復に併せ、販売も回復傾向にあり景気状況として良好であった。
- ・ロシアのウクライナ戦争の長期化による物価上昇があったものの、米国経済がもたらす大幅な円安の進行によりインバウンド需要は順調に拡幅し景気を押し上げコロナ禍以前の景気に戻りつつある。国内トラック市場においても半導体不足の解消が進み総需要は前年を上回ったが、引続き日野自動車のエンジン認証不正問題の影響があり販売台数は減少した。一方、トータルサポートについては前年を上回る利益を確保できた。
- ・半導体不足の解消と共に自動車生産、販売が回復傾向となった。しかし、ビッグモーター、ダイハツによる不正問題が販売業界に大きな影響を及ぼした。
- ・新車販売苦戦、中古車販売好調、サービス収益向上。
- ・当社に限っては新車売り上げ単価の向上や堅調な整備部門の売り上げの成果として、売上高全体では前年を上回った。但し、新車目的の来場者減の影響も有り、新車販売台数が弱含みで推移した結果、登録台数では前年を下回った。円安、物価高の影響も有り、お客様の購入意欲が活性化されているとは、肌間隔でも感じられない。新型商品の有無にも左右される。
- ・令和5年度下期は一昨年から見て横ばい状況となった。
- ・車両供給は正常に戻りつつあるが、記録的な円安による様々な物の値段が上がっており、車の販売価格も上がっている。その為、消費マインドは冷えており、新車販売にも影響が出ている。
- ・一部のメーカーで生産停止があった影響で前年を下回っている。
- ・認証問題による新車の生産停止による影響があり、前々年度に対し、売上、収入は減少となった。

(2) 今後の景気状況について

- ・自動車メーカーの出荷再開や家計の所得環境の改善に支えられ、プラス成長に復する。
- ・メーカーの生産再開が進み、徐々に回復していくものと見込まれている。
- ・エネルギー資源をはじめ様々な物価が上昇している。車両の長納期化や受注停止等懸念材料はあるものの、今後も堅調に推移する事を期待している。
- ・中古車市場がさらに活況となると見込んでいる。
- ・令和6年度上期はサービスの売り上げは順調ですが、新車販売については、新型車の発売もなく、厳しい状況。令和6年度下期はストロングハイブリッド搭載の車両発表を予定しているので、上向きになるのを期待している。但し、自動車業界における不正問題や型式指定取得の改ざんによる不信感が業界全体に広がるのが心配である。
- ・新車の生産再開により、6月以降は前年に近い水準に回復傾向にある。法規制対応による新車生産、価格反映の影響が未知数であり、状況の見通しが困難である。
- ・メーカーの認証不正事案による自動車業界への不信感及び出荷停止の影響が限定的とはいえ有ると感じる。また、更なる円安傾向が続く事、資源高騰の継続もあり、消費者の購入マインドが二極化していく。自動車でも輸入車の高額商品は好調である反面、日常的に使用する商品に関しては、消費を抑える傾向が続くのではないかと感じる。
- ・アメリカとの金利差が解消されないと円安傾向に歯止めがかからないと言われており、当面物価高は改善されず、賃金の上昇や減税など、庶民の可処分所得の増加が実感されないと、円安で恩恵を被ることが出来る一部企業を除き、全体的な景気回復には向かわない。
- ・大きな変化なし
- ・円安により原油をはじめとした資源化価格の高騰が続き、人件費の増加など物流業界の足かせとなりうる状況と思える。自動車業界的には、カーボンニュートラル(EV等)実現に向けた商品ラインナップを拡充しているが、市場に浸透させる為の環境整備、サービス体制などを含め商流開発が急務である。多方面でのコスト見直しを図る時期にあると思われ、この様な事からも不透明な点は否めない。
- ・物価上昇、円安状況から受注は鈍化傾向にあると思われる。
- ・円安、物価高継続により、消費マインドが若干弱まっており景気状況は弱含みが続く。

(3) 業界における埼玉県の特徴について

- ・人口減少傾向の中でも人口が増えている東京圏にあり、車両の保有台数も多い為、他県と比較しても需要は多い。
- ・埼玉県内における都内へのアクセスを容易とさせる道路開発が拡充するにつれ、製造工場や倉庫など大規模な物流拠点が次々に新設されている。このような開発に伴った人口増加も見られる事から、保有台数も増加している。また、車庫用地利用として、広い面積の土地の確保、地代抑制、ドライバー求人など利便性を求めて大口顧客が転入している事が大型自動車販社としては魅力的である。
- ・自動車関連産業を主体とした多種多様な地場産業が多く、高度な物作りの技術とノウハウが地域を活性化させている。
- ・自動車保有台数が多く、今後も同傾向。
- ・令和4年8月以降、県内の新車登録届け出数は10千台を下回ることが無く、令和6年度もその状況が継続すると思われる。
- ・販売、保有とも多く、自動車の需要は当面大きな減少の恐れはない。
- ・市町村により実績に差が出ている。
- ・県南部北部では自動車の必要性に違いがある。
- ・地域により、状況に差がある。(東京への距離、利便性)
- ・スバルに関しては、全国で地域ごとに都道府県を超えてディーラーが集約されることが報道されている。関東エリアも一部集約があり、首都圏の影響が今まで以上に経営に悪影響となることが懸念される。
- ・更なる円安傾向が続く事、資源高騰の継続もあり、消費者の購入マインドが二極化していく。自動車でも輸入車の高額商品は好調である反面、日常的に使用する商品に関しては、消費を抑える傾向が続くのではないかと感じる。

(4) 収益構造について(販売、サービス、その他の割合)

- ①売上高構成比：販売72.6%、 サービス22.4%、 その他5.0%
- ②粗利構成比：販売50.1%、 サービス39.3%、 その他10.6%

※①、②ともに意見聴取12社の平均

3. 団体(構成員)における雇用及び賃金の状況について

(1) 正社員とパート・アルバイト等の割合及び今後の動向について

- ・正社員：非正規 26：5 今後2～3年で定年退職者がピークとなる為、再雇用及び再々雇用の人数も増加。新卒採用は苦戦の為、今後10年は非正規雇用が微増する。
- ・正社員が主体であり、今後も変わらない。但し、雇用延長の嘱託社員が増加している。
- ・割合は現状と大きく変化しないが、人員確保の為継続採用は必要。
- ・近年と同程度。
- ・パート、アルバイトの雇用は、9.7%で、今後も割合は変わらない予定。
- ・正社員88%、パート、アルバイトは12%。
- ・正社員：パート、アルバイト 9：1の割合で、今後も変わらない。
- ・正社員の補助的業務を担う為、社員の約1割がパート社員。
- ・正社員90%、パート、アルバイト10%、今後も期待できない。
- ・パート、アルバイトの雇用は、約5%で、賃金の問題もあり、パート、アルバイトの雇用は厳しい状況。
- ・非正規社員を減少させていく方針にある。
- ・パート、アルバイトは削減傾向。

(2) 採用状況(正社員)の動向について

- ・新卒、中途ともに積極的に採用している。
- ・サービスエンジニアは採用者を増加。その他職種は近年と同程度。
- ・新卒採用者について増やしていく意向ではあるが、総合職、メカニック職ともに定員割れとなっており採用者確保に苦戦している。また、中途採用についても求人は出しているが応募が少ない状況。
- ・新卒を中心に採用し、不足分は中途採用にて行う。
- ・近年は、メカニックに加えて営業職の採用が大変厳しい。中途採用の促進により、ギリギリで雇用を維持している。
- ・採用者数は新卒、中途採用共に増員しているが、退職者も発生しており大幅な増員には至っていない。
- ・前年以上の採用を予定しているが、新卒は売り手市場が続く苦戦しており、採用予定数を確保できない可能性がある。
- ・採用数については、計画数に向けて進めており、新卒者、中途での採用数は

- ・ 特段分けておらず抑制した考えはない。傾向としては、メカニクの採用は厳しい状況である。また、外国人留学生の割合が増えつつあり適正人員の確保に向けて考慮している。
- ・ 新卒応募の減少、中途採用も厳しい現状である。また、業種的に障害者雇用数を伸ばすことが出来ていない。
- ・ 採用者数は変わらないが売り手市場が続いており採用に非常に苦慮している。中途採用を更に強化していく。
- ・ 営業職については、コロナ明けで各業界の採用の本格的再開に伴い、特に女性の応募者、採用者が減少している。(観光業界、ブライダル業界などへ) 整備職はコロナ禍の入国規制の影響で整備学校に就活対象の留学生が少なかった。
- ・ 採用計画に変化なし、採用数(入社)は前年同水準。

(3) 今年の賃金引上げ状況の概要について

- ・ 昨年から従来より大幅な賃上げを実施。
- ・ 全従業員、一律 8,000 円加算。
- ・ 世間並みに賃金の引き上げは出来ませんが、最低賃金引上げに併せて若年層を中心に賃上げを実施した。
- ・ 全職種で初任給の引き上げを含め、平均 5.44%と高い賃金UPを実施した。
- ・ 物価上昇および世間相場を加味しながら賃上げを全年代対象に実施した。
- ・ 昨今の物価高騰の長期化や円安の進行、社会的な人手不足感の顕著な状況下、従業員（一般社員）の生活不安を軽減し労働環境を整備する目的と世間の趨勢も考慮し実施。(幹部社員は対象外)
- ・ 物価上昇が続いており、実質賃金も連続マイナスであり、政府の方針も 5%以上の賃上げを推奨していること及び各企業で大幅な賃金アップが実施されている情勢を踏まえ、制度維持分と併せ 4%の賃上げとした。
- ・ 物価上昇や世相を鑑み、制度維持分を含め 13,369 円の要求が労働組合からなされました。しかし当社の FY23 営業利益は FY22 に比べて 8 億円ほど見達となっていることから、6,146 円と経営判断されました。
- ・ 人事賃金制度の見直しを 10 月に予定している為、新年度の昇給は定期昇給のみとした。
- ・ 春闘による。
- ・ 労働組合より総合生活改善「春の取り組み」に関する要求の回答とした。

賃上げを実施した企業	12件	(平均賃上げ率 3.37%)
賃上げを実施しなかった企業	0件	
賃下げを実施した企業	0件	

(4) 前記(3)について考慮したこと

- ①世間相場 7社 ②企業の業績 6社 ③労働力の確保、業績 8社
 ④物価上昇 8社 ⑤労使関係の安定 5社
 ⑥その他 2社(3社の統合によるバラつきの調整、制度に基づく定期昇給)
 ※重複回答あり

4. 最低賃金について

(1) 昨年の最低賃金額改正(引上げ)の影響及び問題点について

- ・ 昨年の最低賃金引き上げにより、期中に高卒社員の給与引き上げを実施し、今年度は全職種の初任給を引き上げた。急激な最低賃金の引き上げは、人件費の拡大に見合った業績の向上が図れないと、確実に経営が厳しくなる。
- ・ 最低賃金の改正により最低賃金を遵守する為、会社所定の賃金を見直した。
- ・ 中々世間並みに引上げが出来ない為、採用関係に影響が出ている。
- ・ 非正規社員を減少させていく方針にある。
- ・ 非正規雇用者の賃金改定により多少人件費の増加に繋がった。
- ・ 大幅な賃金引き上げだったので、一部の社員の賃金を改訂した。
- ・ 契約社員の給与テーブルの下限を最低賃金に合わせて、それに基づいて上位の契約社員ひいては正社員の給与テーブルを決定している。
- ・ 特段として影響、問題点は出ていない。

(2) 最低賃金制度に関する意見・要望について

- ・ 最低賃金引上げが国(政府)のあおりを受け多業種のメーカーが尋常ではない引き上げを実施している。物価上昇に合わせた賃金引き上げは無理なので、常識ある昇給を検討して欲しい。
- ・ 地域別最低賃金と特定最低賃金があることが疑問。
- ・ 自動車業界において最賃が高い必然性が薄れてきている。
- ・ 業種別に見ると自動車業界の最低賃金が高い水準にある。都内の採用募集の時間給が高く、特に県南部は社内の規定金額で応募を集めることが難しい。

- ・ 昨年の改訂額では、上位の契約社員すらも賃上げの効果を生みませんでした。初任給や給与の引き上げに積極的な企業が取沙汰されがちですが、多くの企業は腰が重い状況と考える。最賃からの生活改善を希望する。
- ・ 生活の安定、公正な競争の為、最低賃金制度は維持、継続が望ましいと考える。

(3) 最低賃金審議会に関する意見・要望について

- ・ 消費動向や企業景気を鑑み、最適な最低賃金の審議をお願いしたい。
- ・ 物価上昇及び世間相場を加味しながら賃上げを。
- ・ 業種別については、再考の余地がある。
- ・ 世相や民間感情を敏感に察知していただき、一般的な生活層の底上げをお願いしたい。

以 上