

特定最低賃金の関係労使からの意見書

労働者

特定（産業別）最低賃金の必要性に関する意見書（富士フイルム労働組合）

特定（産業別）最低賃金の必要性に関する意見書（サンケン電気労働組合）

特定（産業別）最低賃金の必要性に関する意見書（フジアイタック労働組合）

特定（産業別）最低賃金の必要性に関する意見書（日産プリンス埼玉販売労組）

使用者

令和7年度特定（産業別）最低賃金に関する意見聴取書（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

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 1－3 2 4

電 話： 048-668-2262

1. 事業所の景況感（現在の状況と今後の見通し）

2024 年度は、事業所全体として好調である。昨年発売 4 機種を中心にデジタルカメラの販売は伸長し、これにともないデジタルカメラ用交換レンズの販売も伸びている。

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

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の確保・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、か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

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）

連結会計 2024 年度は、新たにスタートした 2024 年中期経営計画（以下、24 中計）の初年度に当たりますが、2024 年 1 月に発生した能登半島地震によって被った大きな損失からの立て直し期間と定めました。そのため、震災に起因する分配可能額欠損の早期解消を図るためのコーポレートアクションを実行しました。2024 年 8 月には 連結子会社であった Allegro MicroSystems, Inc.（以下、アレグロ）株式の一部を売却しました。また、連結子会社であった Polar Semiconductor, LLC（以下、P S L）を米国籍のファブリティ企業とすることを目的とした第三者割当増資を 2024 年 9 月に完了いたしました。この第三者割当増資において、アレグロ株式の一部売却によって得られた資金の一部について、P S L への支援金として拠出しました。一連のコーポレートアクションにより、アレグロは持分法適用関連会社となり、P S L は直接出資から投資会社組成によるリミテッド・パートナーシップを通じた間接出資に切り替わり、それぞれ連結対象から除外されました。この様に、2025 年 3 月期は、当社が大きく姿を変える年度となりました。

今後の世界経済は、地政学リスクの高まりやアメリカ政権による相互関税等の動向により、不透明な状況が継続すると見込まれます。また、中国の景気停滞が白物市場に及ぼす影響が懸念されるとともに、産機市場での投資抑制による調整の継続も見込まれ、2026 年 3 月期は、予測が難しい環境にあると認識しております。こうした中当グループが取り組む 24 中計においては震災からの立て直し期間と定めた 2025 年 3 月期を経て、今後 3 ヶ年を本格的な成長実現フェーズと位置付け、優先的に取り組む課題として、収益性改善と定め、新製品売上高比率向上の継続、既存製品の適正売価条件の獲得に加え、徹底した原価改善に取り組み実現していきます。

この様な状況下で 2025 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昨年に引き続き高いレベルで行ってまいりました。

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 年から、客先からの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残業規制も続いております。今後、若干の生産増の予測もありますが、アメリカの関税問題もあり、不透明な状態です。

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。特に電機やガソリン・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影響しています。

正社員については春闘にて十分とは言えませんが、ある程度の賃上げ出来ておりますが、輸送用機械器具での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ます、また、生産も余り増えていない状況で、残業規制もあり、補填が出来なくなっています。

この物価上昇も重な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。

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）

2024 年度の国内自動車販売については、消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となっていたが、2025 年度上期の国内販売については、自動車業界全体で見れば増加している。しかし、そこで働く車両を販売する者や車両をメンテナンスする者の人員不足は深刻な問題で解消されておらず、依然として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

2025 年度上期の国内自動車業界では、消費者ニーズの変化と各メーカーの戦略的な取り組みで、2024 年上期と比較すると増加している。また、下期については、米国の関税影響は国内販売に影響は少ないと考えており、引き続き安定的に推移すると認識している。

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ます。

令和7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 2 2 5 5 番地
- (3) 団体構成員 構成企業数 5 2 社
 構成企業の合計従業員数 16,991 名
 当会総務・交通安全部会委員会 1 2 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
 東日本三菱自動車販売株式会社 第 3 営業本部
 株式会社 日産サテオ埼玉
 埼玉ダイハツ販売株式会社
 トヨタカローラ埼玉株式会社
 埼玉スバル株式会社
 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 スズキ自販埼玉株式会社
 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

- ・新車販売台数は前年度比 2.1%増、中古車販売台数は前年度比 6.9%増、整備台数は前年度比 2.9%減、売上高は前年度比 9.1%増。
- ・認証不正からの脱却。新車部門は対前年比 125.8%。
- ・2024 年以降、自動車業界は半導体不足や物流混乱といった供給制約から徐々に回復し、日本国内でも新車販売や生産台数が持ち直している。各メーカーはEVや自動運転など「CASE」分野への投資を強化している。
- ・埼玉県自動車販売業界全体として、新車販売は若干の伸びに留まるも、中古車とサービス部門が業績を牽引した1年。
- ・コロナ禍の影響から脱却し回復基調にあったものの、物価上昇、アメリカの政策動向、中東地域をめぐる情勢、金融資本市場の変動等の影響を引続き懸念している。国内トラック市場は半導体不足の解消が進み、日野自動車のエンジン認証不正取得問題による出荷停止の影響があったものの、販売台数は前年実績を上回り、トータルサポート利益については前年を上回る利益を確保。
- ・半導体影響からの回復傾向。
- ・景気状況として良好。
- ・例年通り。
- ・令和6年度下期は、販売及びサービス実績も最低目標をクリアした。令和7年度上期に入り、FMCの新車も発表発売されたが、受注台数に対して在庫が間に合わず、サービス関係の車検台数の減少と併せて厳しい状況。
- ・中古車相場の高騰もあり、収益的には安定していたが、ブランドによって大きく差があった。
- ・車両の供給は正常に戻ったが、依然として物価の上昇傾向は続いており、消費マインドは上向いていない。特に日産については、下期の初めに経営状況の悪化や、ホンダとの統合破談も報道され、ブランドイメージが悪化し販売に影響が出始めている。
- ・良い状況とは思えない。特に米国関税問題が起きてから、さらに不安な状態とを感じる。賃上げが内需拡大、景気の上昇に繋がっている実感はない。

(2) 今後の景気状況について

- ・下期については、新型車の在庫及び車検台数増加が見込める為、上向きになる。
- ・回復基調ではあるが注視が必要。
- ・雇用、所得環境が改善する下で、政府による各種施策の効果もあって引続き緩やかな回復が期待されるものの、物価上昇圧力が強い状態が続けば消費支出が抑制される恐れがあるほか、英国の通商政策による影響が我が国の景気を下押しする懸念もあり、依然として楽観視出来ない状況。
- ・今後の自動車業界は、電動化やソフトウェア化などの技術革新が、各社の競争力を大きく左右する鍵となる。2025 年も世界的に軽自動車を中心に販売台数は緩やかに増加すると予測。日本国内では、軽・コンパクトカーを中心に新車販売は堅調に推移するが、金融引締めによるローン金利の上昇が消費に影響する可能性があり、今後の自動車業界は、成長と変革の両立が求められる不安定な時代に突入し、新たな付加価値創出が企業の未来を左右する。アメリカでは 2025 年 8 月から日本車への 25%関税が予定されており、日本企業への影響を懸念。
- ・自動車保有ユーザーが頭打ちしている中で、新しい価値やサービスによって、収益率は上がる。但し、売上は横ばい。
- ・昨年同様と予想。
- ・人件費等の販管費負担が増える中、中古車販売、部用品販売、サービス売上、保険等の売上が伸ばせるかどうか。メーカーでの新車の安定供給による。
- ・景気は昨年同等と考えれるが、高金利や物価上昇リスクには警戒が必要。また、関税問題や減税問題が業界全体の景気に影響を及ぼす可能性がある。
- ・不透明である。米国の関税インパクトがどのように影響するかが、大きな不安材料。
- ・原油を始めとした資源価格の高騰が続き、人件費の増加など物流業界の足かせとなりうる状況。自動車業界的に、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、市場に浸透させるための環境整備・サービス体制などを含め商流開発が急務であり、多方面でのコストの見直しをはかる時期にあり、このような事からも不透明な点は否めない。
- ・物価高に加え、トランプ関税により景気に影響が出てきており、依然としてロシア・ウクライナ、中東情勢は不安定であり先が見通せない事から、景気が良くなる要素が見当たらない。日産では今年度の新型車が、年度後半投入なので、直ぐに良くなるとは思えない。
- ・消費マインドが弱まり厳しい状況が続く。

(3) 業界における埼玉県の特色について

- ・ 2023 年から 2024 年の全国における輸入乗用車の新規登録台数は 108.6% となる中、埼玉県は 110%。
- ・ 愛知県に次ぐ市場。スズキ、ホンダとの価格、サービス競争激化。
- ・ 軽自動車強い特徴があり、かつ登録車も伸びている市場。今後インフラ整備によっては都心からの人口流入もさらに見込め、市場が拡大するポテンシャルがある。そうすると、登録車の高価格セグメントも伸びると期待できる。
- ・ 5 月より埼玉県の電気自動車に対する 2025 年度補助金も再スタートし販売に寄与している。埼玉は軽自動車の販売に注力すべき。
- ・ 全国的に人口減少傾向の中で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が多い。
- ・ 新車販売は関東エリアの特徴として、東京都の影響が大きく台数増に起因する事もあるが、反対にエリアを超えた販売競争により台数減につながる事もある。
- ・ 埼玉県は、自動車業界において「製造・流通・販売・整備・技術」が集約されたバランスのよい地域であり、関東圏の自動車産業を下支えする重要な役割を担っている。今後も、EV や自動運転といった新分野への取組みや、サプライチェーンの強化を通じて、存在感をさらに高めていくことが期待される。
- ・ 埼玉県内では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続けている。このような開発に伴った人口増加も見られる事から、保有台数が増加している。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は、大型自動車販社としては魅力である。
- ・ 自動車保有台数は 47 都道府県内で 3 位に入るなど自動車とは関わりの深い県であり、自動車業界で働く方の割合も多く、景気に敏感な業界。
- ・ 新規顧客が、恒常的に発生する市場の為、いわゆる囲い込みに対する考え方は他県（特に人口減少県）と比べて甘い。
- ・ 県内地域差が大きい。
- ・ 首都圏近郊で都市型・地方型の需要が共存。都市部は登録車、郊外は軽自動車の傾向が強い。国内メーカーのディーラー網が県内全域に整備されていて販売競争が激しい。

(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 77.4%、 サービス 20.1%、 その他 2.5%
 ②粗利構成比：販売 49.3%、 サービス 42.7%、 その他 8.0%

※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 82%、パート等 18%。業務分掌により、洗車等の短時間パートは増。
- ・正社員が主体、今後も変わらない。但し、雇用延長の嘱託社員が増加。
- ・正規 81.5%、契約(再雇用含む) 5.0%、アルバイト 7.8%、派遣 5.7%。
 今後、再雇用契約社員は増加、アルバイトの割合に大きな変動はない。
- ・正社員 82%、パート・アルバイト等 18%。今後の動向については、現状と大きく変わらず推移。
- ・正社員をメイン(変更なし)
- ・パート・アルバイト率は 9.9%、今後も割合は変わらない予定。
- ・全社員 718 名、正社員(嘱託含) 693 名、パート・アルバイト 25 名。
 正社員 96.5%、パート・アルバイト 3.5%。今後も構成割合は変わらず。
- ・正社員とパート・アルバイトの割合は 9 対 1。今後も大きな変動はない。
- ・割合は、正社員 88.9%、パート・アルバイト 1.4%、契約・再雇用 9.7%。正社員は減少傾向で、パート・アルバイトは横ばい。再雇用は増加傾向。
- ・正社員 89%、パート・アルバイト等 11%。今後も期待できない。
- ・パート・アルバイトの雇用は、全体の 5%。アルバイトの職種は主に洗車の為、雇用は厳しい。
- ・正社員 77.3%、パート・アルバイト等 22.7%。今後は、非正規社員を減少させていく方針。

(2) 採用状況(正社員)の動向について

- ・採用者数は新卒・中途併せて昨年並み、中途採用を積極的に実施。
- ・新卒採用は、例年並み。但し、退職者増加により中途採用も積極的に行う。
- ・新卒を中心に採用、不足分は中途採用で対応。
- ・今年の傾向として、営業職は減少、整備職は増加。採用活動は全方位で積極的に実施。
- ・2025年度の新卒採用者数は2024年度より増加したが、2026年度の新卒採用者は、特にメカニックでの採用に苦戦しており2025年度より減少見込み。
- ・新卒採用の活動を積極的に行っているが、応募の減少により非常に厳しい。
- ・採用人数については、計画人数に向けて進めており、新卒者・中途での採用人数を特段分けておらず抑制した考えはない。傾向としては、メカニックの採用が厳しい。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。
- ・今後数年間は整備士（外国籍）を中心に新卒採用増が見込まれる。中途採用は減員補充程度になる予定。
- ・新卒の採用数は、営業・サービスともに安定していない。年度によって大きく差が出る。景気や学生の動向に大きく左右され、その際は中途採用で補充。
- ・営業スタッフの動向は変わらず、エンジニアは日本人に限定しているため苦戦。フロアー職は変わらず。エンジニアは新卒に苦戦している為、中途採用を中心に実施。
- ・全体的な募集に対して、採用人数が大変厳しい状況。派遣社員を雇い、ギリギリ雇用を維持。
- ・採用状況は非常に厳しい。サービス員の採用は以前から厳しく、外国人の採用も難しい。営業員の新卒は採用できていたが、他業種との競合が増えており、厳しい状況。

(3) 今年の賃金引上げ状況の概要について

- ・依然として物価高騰が続く中、生活に対する不安を軽減し、今後も誇りをもって意欲的に働けるよう、一般社員に対してベースアップを実施。（幹部社員は未実施）
- ・労組より総合生活改善「春の取組み」に関する要求の通り回答。
- ・組合員の賃金について賃上げを実施。
- ・定期昇給 2,086 円、ベア 5,000 円、トータル 7,986 円の賃上げを実施。さらに別途整備士の初任給のみ 1,000 円のアップ。
- ・物価高対策を含め、今年度も賃金引上げのトレンドであり、4.00%と高い水準で労働組合と妥結。
- ・継続している物価上昇への対応、人材確保及び離職防止を図る為、定昇の他、ベースアップと併せて 6%以上の賃上げを実施。
- ・組合員平均+9,000 円（基本給+8,000 円、こども介護手当+1,500 円）一時金（賞与）年 6.35 ヶ月
- ・昨年に続き、最低賃金の引上げ及び若年層を中心に賃上げを実施。
- ・物価上昇および世間相場を加味しながら賃上げを実施。
- ・例年通り 5 %台を実施。
- ・労働組合からの賃上げ要求に対し、協議を重ね引上げ額を決定。（例年通り）

賃上げを実施した企業	12 件	（平均賃上げ率 4.14 %）
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 6 社 ②企業の業績 8 社 ③労働力の確保、業績 9 社
 ④物価上昇 11 社 ⑤労使関係の安定 4 社
 ⑥その他 2 社（働きがいの向上、3 社の統合によるバラツキの調整）

※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

- ・毎年の事だが、特定(産業別)最低賃金の発効年月が県別最低賃金後に出るため対応に苦慮。
- ・パートタイマーの時給を変更。
- ・最低賃金の影響というより、業界内の水準に影響を受けやすいので、問題意識をあまり持っていない。ただ、アルバイト賃金の変更としては影響がある。
- ・関東圏の平均時給を業種別にみると、自動車ディーラーに関する職種(洗車、応対、配送)はどれも最低賃金を大きく上回っている。人材確保の為にそうせざるを得ない。
- ・最低賃金を引上げても、世間並みに追いつかず採用に影響。
- ・最低賃金の引上げにより、初任給の見直しを行ったことで、若年層の賃金は相対的に増加しているが、対照的に年齢の高い層の賃金上昇は抑える傾向にある。特に中小企業は収益が増えないと、年々増加する人件費をカバーする事が難しくなるので、採用減と併せて、将来的に厳しくなる。
- ・2024年4月の合併に伴い、7月に埼玉県内勤務アルバイトの時給単価を引き上げたため、昨年の指定賃金改正に影響はなかった。
- ・特段影響、問題点は出ていない。
- ・当社における最低賃金引上げによる影響は特にない。
- ・特になし。

(2) 最低賃金制度に関する意見・要望について

- ・人材確保の競争力が高まる中で、制度の目的が世間に合わなくなることを懸念。生活を支える指標として意味があるかもしれないが、むしろ企業が提示する賃金、賃上げの内容や表現方法について、誤解やトラブルを招かない仕組みを敷くべきと考える。
- ・メディアでは大手企業の賃上げの報道が多いが、中小企業はその波に乗ることが出来ない。もっと中小企業のことも考えて頂き、常識ある賃上げを考えて欲しい。
- ・埼玉県の地域別最低賃金の引上げ率が過去の推移を見ても上昇していることを鑑みて、それよりも高く設定している自動車小売業の最低賃金を将来的には地域別最低賃金の水準に収斂させていくべきではないか。
- ・地域別最低賃金と特定最低賃金を1本化出来ないか。

- ・東京都と隣接している埼玉県ではどうしても最低賃金が比較され貴重な労働力が都内に流れている。東京都と遜色ない最低賃金にするべきとは思いますが、体力の無い企業は倒産の危機にすらなり得える。皆が納得する議論に期待。
- ・安い日本からの脱却は必要。
- ・同制度による最低賃金の改善によって、労働条件の改善や、従業員の生活の安定、労働力の確保等に繋がることに期待。
- ・企業の給与決定において、一定の指標にはなっている。
- ・特になし。

(3) 最低賃金審議会に関する意見・要望について

- ・最低賃金の決定については、物価上昇の視点もあると思うが、内需拡大に繋がる額とタイミングも見極めて決定して欲しい。
- ・特定（産業別）最低賃金を設定している業界に対しての支援（賃金・採用・税制など）を希望。
- ・最低賃金審議会での議論を通じて最低賃金を引上げ、従業員の給与増加に繋げ、消費の押し上げによる経済の好循環が実現することを願っている。
- ・特になし。

以 上