

2025年9月4日

2025年度 輸送用機械器具製造業 特定最低賃金 金額改定審議における労働者側考え方

労働側委員 町田 克則
 小野 陽平
 高橋 克彦

1. 取り巻く環境

1) 全体の景況感

- 政府は、8月の月例経済報告の中で、日本経済の基調判断を『景気は、米国の通商政策などによる影響が一部にみられるものの、緩やかに回復している』としている。先行きについては、『雇用・所得環境の改善や各種政策の効果が緩やかな回復を支えることが期待されるが、米国の通商政策の影響による景気の下振れリスクに留意が必要である。加えて、物価上昇の継続が消費者マインドの下振れ等を通じて個人消費に及ぼす影響なども、我が国の景気を下押しするリスクとなっている。また、金融資本市場の変動等の影響に引き続き注意する必要がある』としている。

2) 実質 GDP 成長率

- 2024年度の実質GDP成長率は、0.8%。2025年度は0.6～0.9%と予測。
- 2025年度は、各国の通商政策などの影響を受けた海外経済の減速や不確実性の高まりが、内外需要の下押し要因となることから、成長ペースは、潜在成長率並みまで鈍化するとみられる。

3) 消費者物価の見通し

- 2025年5月の消費者物価指数(前年同月比)は、総合で3.5%、持家の帰属家賃を除く総合で4.0%、基礎的支出項目で5.9%の上昇となっている。

2. 埼玉県の状況

1) 県の経済概況

- 埼玉県経済動向調査(2025年7月)において、基調判断は、『県経済は、一部に弱さがみられるものの、持ち直している』としている。
- 四半期経営動向調査(2025年4月～6月)において、県内中小企業の経営状況については、『県内中小企業の景況感は、持ち直しの動きに足踏み感がみられる。先行きについては、改善の動きがみられる』としている。雇用者数の過不足感については、5年連続で「不足」(34.7%)が「過剰」(5.3%)を大きく上回った。

2) 埼玉県鉱工業生産指数

原指数(季節調整済指数)

	輸送用機械器具製造業	前年同期比
令和5年平均	126.8	
令和6年第1四半期	146.2(153.3)	+55.3(+56.3)
令和6年第2四半期	149.5(151.2)	+29.2(+2.7)
令和6年平均	151.0	
令和7年第1四半期	162.9(172.0)	+11.4(+12.2)
令和7年第2四半期	162.7(165.0)	+8.8(▲4.1)
令和7年4月	163.2(179.7)	+22.5(+4.2)
5月	127.8(151.3)	+1.4(▲15.8)
6月	197.0(164.0)	+4.0(+8.4)

3. 輸送用機械器具製造業の現状

- 2025年度通期予想は、半導体供給の安定化により生産台数は堅調に推移し、収益の回復が見込まれる。
- 労務費・物流費などのコスト増要因への対応が引き続き課題となる。
- 2025年度通期予想は、各メーカーの増産計画を背景に増収を見込む企業が多い。一方、原材料費や労務費などの高止まりに加え、地政学的リスクの継続もあり先行きには注視が必要である。コスト上昇分への対応や価格転嫁の徹底が引き続き課題となる。
- 中小企業では価格転嫁がし切れておらず、春闘など賃上げにつながっていない。

4. 最低賃金推移

1) 埼玉県最低賃金推移

年	金額	目安差	改定額	引上率
2021年	956 円	0 円	28 円	3.01%
2022年	987 円	0 円	31 円	3.24%
2023年	1028 円	0 円	41 円	4.15%
2024年	1078 円	0 円	50 円	4.86%
2025年	1141円	0 円	63円	5.84%

2) 特定(産業別)最低賃金推移

年度	特定(産業別)最低賃金									
	輸送用機械器具		自動車小売		非鉄金属		電子部品		光学機械	
	金額	改定額	金額	改定額	金額	改定額	金額	改定額	金額	改定額
2021	990円	24円	988円	26円	974円	26円	981円	27円	990円	27円

2022	1013円	23円	1018円	30円	1006円	32円	1013円	32円	1022円	32円
2023	1055円	42円	1060円	42円	1048円	42円	1055円	42円	1064円	42円
2024	1102円	47円	1089円	29円	1098円	50円	1105円	50円	1114円	50円
2025										

5. 基本的な考え方

- 1) 特定(産業別)最低賃金の目的
 - ① 当該産業の労働条件の向上
 - ② 当該産業の公正競争の確保
 - ③ 労使交渉の補完・代替機能
 - ④ 健全な労組関係の構築
 - 上記を目的に、当該産業の発展に寄与することである。そのことから、セーフティネットとしての地域別最低賃金とは異なり、特定(産業別)最低賃金は、当該産業の基幹的労働者賃金の最低額を決定することになっている。
- 2) 特定(産業別)最低賃金は、年齢(18歳未満、65歳以上は除外)や業務(軽易業務の従事者や技能習得中の者を除く)を特定した、当該産業の『基幹的労働者』の最低賃金である。従って、地域別最低賃金より相対的に高い水準が不可欠である。そのためには、高付加価値生産性を提供する自動車産業が特定最低賃金においても、積極的に取り組み、経済の好循環に繋げていく必要がある。
- 3) 最賃近傍で働く労働者は、これまで以上に、より高い賃金を提供する産業を求め流動していくことが容易に想像できる。その点においても特定最低賃金の優位性を確実に担保し、産業の魅力を高めていくことで、労働者の確保・定着につなげてはならない。
- 4) 自動車産業において、深刻化する人で不足への対応は予断を許さない。そのためにも選ばれる産業となるべく、未組織労働者も含めた全ての労働者の賃金を付加価値に見合った水準にしていけることで、産業の魅力を高めなければならない。従って、特定最低賃金の意義・役割・必要性は何ら変わることなく、むしろ高まっている状況にある。
- 5) 「日本の基幹産業である自動車産業の労働の価値にふさわしい水準」「特定最低賃金の絶対額を意識した最大限の水準引き上げ」「地域別最低賃金に対する優位性確保」の観点を踏まえ、地域別最低賃金の引き上げ額を上回るべく取り組む。

6. 具体的主張ポイント

- 1) 自動車産業の魅力向上
 - 産業の人材確保・流出防止や公正競争の観点から特定最低賃金は不可欠であり、かつ産業にふさわしい水準であるべき。
 - アルバイトなどの募集賃金に代表される地域別最低賃金と同程度の水準では、自

自動車及び部品の製造などといった高付加価値業務を担う人材の確保もままならず、将来にわたる自動車産業の競争力の源泉を失いかねない。

2) 自動車産業の付加価値生産性

- 競争力の源泉は、自動車産業が生み出し続けている「高い付加価値生産性」にあり、それに見合った特定最低賃金を設定しなければ、公正な競争環境が確保できないことのみならず、自らが生み出している高い付加価値をも毀損させることにつながりかねない。
- サプライチェーン全体での「取引適正化」と「付加価値向上」に向けた自主行動計画の中で、「適切なコスト増加分の全額転嫁を目指すこと」「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針に則り、取引先と十分に協議の上、適切に価格転嫁すること」「自工会と同様に労務費等のコスト増加を取引価格に反映する適切な協議を促進する」等、最低賃金の引き上げを踏まえて取引価格を適切に協議し反映することが経営者団体自らの方針として示されており、その実践が重要である。

3) 企業内最低賃金の締結水準

- 特定最低賃金の改正を求めるにあたり、提出した協定書における最低協定額は1,173円(昨年度比+71円)となった。
- 未組織労働者を含め、自動車産業で働く労働者全体に適用される特定最低賃金の水準(絶対額)は、依然として企業内最低賃金の締結水準と比べて乖離している。こうした状況を踏まえると協定書の締結水準を尊重した引き上げは必要不可欠である。
- 提出協定書における企業内最低賃金協定額(時給)

項目	2024年	2025年	増加額
平均値	1153円	1233円	80円
最大値	1260円	1321円	61円
最小値	1102円	1173円	71円

4) 底上げ・底支え・格差是正

- 組織労働者の地投げや企業内最低賃金協定の結果を踏まえ、未組織労働者・非正規雇用で働く仲間に対しても、特定最低賃金の枠組みを通じて、2025年春闘の取組結果を広く波及させ、産業全体での労働条件の底上げ・格差是正につなげていく必要がある。

以上