

特定最低賃金の関係労使からの意見書

1 労働者

(1) 埼玉県光学機械器具・レンズ、時計・同部分品製造業最低賃金

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）

(2) 埼玉県電子部品・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最低賃金

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）

(3) 埼玉県輸送用機械器具製造業最低賃金

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）

(4) 埼玉県自動車小売業最低賃金

特定（産業別）最低賃金の必要性に関する意見書（埼玉日産自動車労組）

2 使用者

(1) 埼玉県自動車小売業最低賃金

令和8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 支部長

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）

2025 年度は、事業所全体として好調である。昨年発売 3 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 2025 年度は、中国経済の停滞、米国の関税措置、EV キャズム、中東情勢の悪化など大きな変化が起きた上、想定を超える円安の進行、金属建値の高騰等による調達への影響等から、経営環境は厳しさを増しながら推移してきました。その結果、当初の計画進捗を見直す必要となり、11 月に赤字の下方修正を発表してきました。以降、計画挽回に向け売上改善・利益改善等の施策を行い、結果として修正値はクリアしてきました。また、2024 年の能登半島地震の影響により石川サンケン（株）の工場閉鎖、それに伴う希望退職を行うなど、2025 年度は大変厳しい年度となりました。

2026 年度も、前年度同様に厳しい外部環境の継続が想定されます。当社の主力と定めている自動車市場は EV 市場の鈍化、中国白物市場は中国半導体メーカーの成長と、取り巻く経営環境も大きく変化しております。こうした中当グループは、売上の積上げとして、現有の技術を基に他地域・新市場・新用途への拡販に努めていきます。利益面では、石川サンケン（株）の固定費削減策の効果に加え、山形サンケン（株）に於いては、生産体制の最適化および人員構成の見直しが必要と判断し希望退職を実施するなどの固定費の削減を行っています。また、変動費の削減も徹底して行い収益性の改善を実現してまいります。

この様な厳しい状況下の中で 2026 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引き続き高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

特定最低賃金は、地域別最低賃金とは対象者、役割が異なり、当該産業における未組織労働者を含めた労働者全体の賃金の底上げ・公正処遇をめざす制度であり、「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。

電機産業は我が国における主要産業であり、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・脱炭素化実現への貢献や、少子高齢化が加速し人材不足が深刻化する中、DXやAIなどの新しい技術を活用したサービスの効率的な提供が求められるなど、産業としてのさらなる貢献も期待されています。

また、電機産業はすそ野が広く、幅広い企業に関わるサプライチェーン構造を有しています。そのため、賃金の水準や取引条件は産業全体に波及しやすく、公正競争を確保する観点から特定最低賃金の役割は極めて重要です。

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： 敷浪 強志

役 職： 執行委員長

所在地： 埼玉県児玉郡美里町広木 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 2026 年になり、客先のオーダー数が増加
人手不足が深刻になっており一部変則勤務が余儀なくされている状態ではありま
す、また中東情勢のリスクがあり未だ不透明な状態が続くと思われます。

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、生活にかかせないものの物価上昇に歯止めがかかっておらず大きく
生活を圧迫しています。正社員については春闘で十分とは言えませんが、ある程度の
賃上げが実施出来ています、輸送用機械器具での労働者に占める非正規労働者の割
合は未だ高く、その多くは低賃金での労働を余儀なくされており物価上昇により生
活苦が続いています。

また企業では人材も不足しており、人材確保の観点でも業界全体の賃金水準を引
き上げ、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
があり、同一労働同一賃金の観点からも特定最低賃金の改定は必要と考えます。

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： 埼玉日産自動車労組

氏 名： 清水 孝祐

役 職： 執行委員長

所在地： さいたま市中央区上落合 9-5-6

電 話： 048-859-5474

1. 事業所の景況感（現在の状況と今後の見通し）

2026年の自動車販売業界は、新型車の投入や認証問題の収束により、販売環境は回復の兆しが見えるものの、物価高騰、金利上昇などから市場全体が大きく改善したとは言えない状況である。販売会社では依然として人員不足の状況下であり、さらには、電動化による高度な整備技術が求められるなど組合員の一人ひとりの負担は、増加している。

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

自動車販売業界では、販売だけでなく、点検・整備・保険・など幅広い業務を担う人材の確保・定着が課題となっている。特に整備士は、自動車の安全を支える重要な役割を果たしているが、整備士を目指す若年層の減少や高齢化により、多くの事業場で人材不足が慢性化している。これによりアフターサービスの品質維持にも影響を及ぼしており、自動車販売業界全体の大きな課題となっている。

他産別との人材獲得競争が激しくなる中、専門的な技術や知識に見合った賃金水準を確保しなければ人材流失・採用難がさらに進むことが懸念される。また、物価上昇が続く中、自動車小売で働く人の生活を守ることが業界の持続的な発展につながると考える。

自動車に求められる『安全・安心』の体制を維持するためにも特定（産業別）最低賃金の改定は必要であると考えます。

令和8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 50社
 構成企業の合計従業員数 16,909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
 埼玉ダイハツ販売株式会社
 株式会社スズキ自販埼玉株式会社
 埼玉トヨペット株式会社
 株式会社日産サティオ埼玉
 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
 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

- ・当社の実績では、2025年度は売上高 490 億円（前年比+11.1%）、経常利益 19.8 億円（同+12.3%）、当期純利益 12.9 億円（+16.4%）と増収増益となった。新車の登録届出台数は 26,683 台（同+12.0%）と伸長し、軽自動車では埼玉県内で暦年・年度ともにシェアトップを獲得するなど、市場全体としても堅調な動きが見られた。
- ・新車供給の正常化や中古車市場の活性化を背景に、自動車業界全体として回復基調が見られた。一方、物価や人件費の上昇、原材料価格の高止まりなどが続いている。そのような中でも、市場の変化に対応しながら、各社が販売力やサービス品質の向上に取り組んだ一年となった。
- ・東日本三菱自動車販売全体としては、過去最高益となる収益を上げた。その中で埼玉地区の収益構成比は 17%となり、アウトランダー、デリカD5、デリカミニを中心に販売台数を伸ばしている状況。
- ・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は引き続き懸念されている。国内トラック市場においても半導体不足の解消が進み、日野自動車株式会社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も前年を上回る利益を確保出来た。
- ・新型車の投入不足や、年度末における環境性能割の廃止に伴う替え控え等もあり前年を下回る状況ではあるが、輸入車市場はEV専門メーカーにおける店舗の拡充や低金利政策などが奏功し、登録台数は前年実績を上回る結果となった。
- ・自動車販売会社として見た時には、これまで同様に管理客を中心としたビジネスを行っていることもあり、大きな景気変動は感じることなく事業運営が出来ている。
- ・この一年、自動車業界は米関税や中国EV勢の攻勢に揺さぶられ、トヨタは増収でも関税影響で営業利益が2割超減少するなど厳しい決算が相次ぎました。一方でハイブリッド需要が底堅く、EV一辺倒からの揺り戻しやSDV（Software Defined Vehicle）化、業界再編が進む一年であった。

- ・令和7年度はフルモデルチェンジの新型車も発売になり、上期は順調に推移したが、年度末に入り環境性能割廃止の審議が国会で成立せず、3月の登録が次年度にずれ込み販売台数及び収益が落ち込み年度末に来て厳しい状況でした。サービス実績は、一年を通して最低目標は達成出来ました。
- ・新車市場は伸び悩みの状況であり、登録車と軽自動車割合では軽自動車が増加傾向にあった。
- ・新車台数は回復傾向。中古車台数は前年未達。整備売り上げは横ばい。施設費や一人当たりの人件費等の固定費は年々上昇を続けている。
- ・過剰な賃上げ、世間の価格高騰のあおりを受けている。EVへのシフトが進み、販売も堅調、横ばいが続いている。
- ・依然として新車販売台数が伸び悩んでいる。登録車と軽自動車の売上比率についても、軽自動車の比率が高い状況が続いている。新型車が投入されなかったことも景気回復には繋がっていない。

(2) 今後の景気状況について

- ・今秋に新型パジェロが発売となり、発売が期待されているデリカ D5 もモデルチェンジから10年以上経過するが現行型が過去最高台数の販売となっている。
- ・新車・中古車市場の動向や電動化・デジタル化の進展など、市場環境の変化が一層加速すると考えられる。人手不足や人件費の上昇などは、企業にとって引き続き厳しい状況が続くことが予想される。そのため、市場ニーズに的確に対応しながら、生産性向上やサービス品質向上、持続可能な事業運営への取り組みが一層重要になると考えられる。
- ・景気は今すぐに良くならないと考えられる。今後の早い時期に少しでも景気が良くなれば良いと思っている。
- ・新車の台当たり販売利益率向上とバリューチェーンの利益拡大で当面は堅調な収益基盤を維持できる見通しです。一方で、人件費（前年比+2.4億円）、社用車費（+1.7億円）、広告宣伝費（+1.4億円）など販売間接費の増加が続いており、今後もコスト増加圧力への対応が課題になると考える。
- ・中東情勢の悪化で2026年度前半は低成長にとどまるものの、後半以降は穏やかに持ち直す見通しだが、個人消費・賃上げが下支えする一方、物価高や金利上昇のリスクも残る。
- ・中東情勢を背景とする燃料・原材料コストの上振れが、価格転嫁の進展を上回る状況で収益環境は悪化している。オイル不足等資材不足も大きな課題となっている。

- ・今年度は、フルモデルチェンジの新型車の発表・発売もなくマイナーチェンジ車のみの展開。サービスについては浮き沈みがあるが、例年通りの実績を見込んでいる。
- ・原油をはじ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枷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と思われる。多方面でのコストの見直しをはかる時期にあると思われ、このような事からも不透明な点は否めない。
- ・固定費増は避けられないトレンド。反発には新車の限界利益の確保が必要だが、影響の大きい新型車やモデルチェンジに乏しい。
- ・今後においても、基本的に管理客中心のビジネスを行うことで景気に左右されにくい体制を構築して展開しているが、中東情勢の影響等から、原価高騰による整備費用などが上がっていく場合、景気への影響は出てくると考えている。
- ・中東情勢の影響を受け、先行き不透明。
- ・新車販売事業はニューモデルの導入の結果に左右されるところはあるが、株価や円安傾向、不安定な経済状況もあり、引き続き厳しい状況を予測する。

(3) 業界における埼玉県の特徴について

- ・埼玉県の自動車保有台数は、全国でもトップクラスである。そのような背景もあり、業界として今後も需要があると考ええる。
- ・首都圏有数の市場として、埼玉県産中古車の小売と新車需要が高い地域。
- ・労働者人口が多く、保有車両台数も多い。
- ・Hondaはもちろんだが、関連企業の工場なども多く、この業界では中心的な役割を担っている部分はあると思う。自動車の必要度も高く、今後も販売の中心となり得るエリアだと考える。
- ・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。
- ・埼玉県はホンダ埼玉製作所(狭山・小川・寄居)を中心に、自動車製造など輸送用機械器具製造の出荷額が大きく、これを支える中小の金属加工・部品メーカーが県内に多数集積しているのが特色である。

- ・埼玉県は東京都内と比較して駐車場事情が良好で、日常的に自動車を利用する家庭も多い為、輸入車を所有しやすい環境が整っている。また、自動車への依存度は首都圏の中でも比較的高く、SUVやステーションワゴンをはじめ、ディーゼルモデルや四輪駆動車など、実用性を重視した輸入車が人気を集めている。さらに新車市場だけでなく認定中古車市場の獣医用も高く、輸入車購入の入り口として認定中古車が重要な役割を果たしている。
- ・埼玉県のスバル車の販売シェアは 4%前後です。その中でも他県ディーラーからの越境販売もあり、首都圏の有利と不利な点が混在している。
- ・埼玉県は全国でも有数の規模を持つ自動車市場であり、人口・世帯数の多さを背景に新車・中古車とも需要は底堅い一方、競合各社との販売競争も激しく、価格・サービス両面での差別化が求められる市場です。
- ・県南北では需要が極端に異なる地域であると思われる。
- ・県内であっても、エリアによって好まれる車種や車の使い方に大きな違いがある。代替えサイクルなど。
- ・埼玉県の電気自動車補助金が令和 8 年度は無くなり、PHEVやEVの販売が前年と比べ低下してきている。

(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 73.9%、 サービス 21.4%、 その他 4.8%
- ②粗利構成比：販売 51.0%、 サービス 40.0%、 その他 9.0%

※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

- ・2025 年度末時点の役員・従業員数は 723 名（前期末比+26 名）で、このうち正社員は 638 名（構成比 88.2%）、パート・アルバイト・嘱託社員等は 85 名（同 11.8%）です。前期（正社員 622 名・非正規 75 名）と比較すると正社員は+16 名、非正規は+10 名とともに増加しており、店舗運営体制の強化に伴い両区分とも人員を積み増す傾向にある。

- ・従来より正社員雇用を積極的に行っており、今後も変わらないと思う。昨今定年後の再雇用者の比率が高まっており、今後も増加傾向にあると考える。
- ・新卒社員登用が厳しい環境となっており、既存従業員の工数を補う為のパート・アルバイト採用が増加傾向にある。今後高齢化に向けた対策検討が必要である。
- ・正社員が8割、パート・アルバイトが2割。正社員を増やし、経営の安定化を図りたい。
- ・パート・アルバイトの率は9.9%で、今後も割合は変わらない予定。
- ・正社員 89%、パート・アルバイト等 11%。今後の動向については、現状と大きく変わらず推移するとみている。
- ・パート比率は約3.5%、今後も同じ割合を想定。
- ・正社員（無期契約）とパート等（有期契約）の割合は10%程度。今後も同程度で推移する方向。
- ・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。最低賃金は時給1,200円。
- ・正社員(79.2%)、契約社員(10%)、パート・アルバイト等(10.8%)。非正規社員を減少させていく方針にある。
- ・正社員 79.1%、再雇用社員 8.8%、契約社員 2.9%、パート社員 4.6%。今後とも正社員が減少し、再雇用及びシニアパートが増加。
- ・基本的には正社員で構成するという考えに変更はなく、今後はさらに正社員以外の比率を下げていく予定。

(2) 採用状況(正社員)の動向について

- ・新卒 32 名（対前年+8 名）
- ・募集は年々増やしている。新卒、中途とも、採用者数を増やしている。
- ・採用者は増加しており、新卒・中途ともに増加傾向にある。近年、自動車整備士の人材を確保することは難しくなっている。
- ・慢性的な人手不足により、新卒・キャリア共に採用を増やしていく。
- ・新卒を中心に採用し、不足分は中途採用にて行う。
- ・新卒採用の活動を積極的に行っているものの応募の減少により非常に厳しい状況にあり、中途採用の強化を行うが共に厳しい現状である。
- ・2027 年以降の採用は同数を予定。
- ・新卒の営業職及びメカニックの応募が少なく、現況並びに今後の採用についても厳しい状況が続き、派遣社員を雇いギリギリ雇用を維持している。
- ・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を確保に向けて考慮している。

- ・営業職採用は年々減少中。ディーラーを希望する学生が減少している印象。整備職は外国籍採用により維持。中途採用は横ばい。
- ・新卒採用は整備士職を中心に、中途採用は必要に応じて行っていく予定。今後は労働力人口の減少に合わせた形で採用数の変化についても検討していく。
- ・2026 年度の新卒採用者数は、前年同様となる見込みであるが、新卒採用が苦戦した場合は、中途採用にて補充する予定としている。

(3) 今年の賃金引上げ状況の概要について

- ・賃上げ額（合計）14,174 円。
（内訳）賃金制度・各種手当改善 12,000 円、制度維持分 2,174 円
- ・人事制度の改定を含め、賃上げを実施した。非正規社員は世間の時給相場と比較し、4 月に賃上げを実施した。
- ・通常の昇給だけでなく、最低賃金が向上したことにより、既存の社員との格差を是正するため、その原資を考慮し、賃上げ額を決定している。
- ・物価上昇継続による経済的支援と採用力強化を図るため、定期昇給のほか 13,000 円のベースアップを実施。
- ・昨年同様に、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。
- ・利益状況が厳しい中ではありましたが、物価上昇や世相を鑑みわずかではあるが賃上げを実施。
- ・年齢、職種、資格等に関係なく賃上げを実施した。
- ・昨年度は一般社員のみベースアップを実施したが、今年度は全従業員のベースアップを実施しました。
- ・労組より総合生活改善「春の取組み」に関する要求回答とした。

賃上げを実施した企業	12 件	（平均賃上げ率 4.06%）
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 6社 ③労働力の確保、業績 11社
 ④物価上昇 9社 ⑤労使関係の安定 4社
 ⑥その他 1社（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

- ・パート・アルバイト比率の高い部門への影響が大きくなることが懸念される。
- ・大きな影響はないが、最賃の上げ幅が大きく企業側が対応できなくなる。特に非正規従業員が働きづらくなってきた。(扶養の範囲が影響)
- ・改定により、人件費が増加した。今後は、業務の効率化や生産性の向上を進め適正な収益の確保や人材の定着に取り組む必要があると考える。
- ・昨年の最低賃金の改正額は、予想もしなかった位の高水準であった。4月に昇給させても、最低賃金の改正に伴い賃金改正を再度行わなければならない年がここ数年続いている。
- ・最低賃金を引き上げて、世間並みに追いつかず採用に影響している。
- ・東京に隣接するエリアでは、埼玉の最低賃金でパートタイムを募集することは困難であり、当社は正社員中心の構成なので今のところ大きな問題はないが、業種によっては大変難しいと感じている。
- ・パートの最低賃金上昇に合わせて契約社員や再雇用社員の賃金テーブルを上昇させている。現在の体力だと正社員を相応に上げられていないので差が詰まっている。
- ・毎年上昇率が高くなっている状況だが、大きな影響はないと思われる。
- ・大きな問題・影響は発生していない。

(2) 最低賃金制度に関する意見・要望について

- ・最低賃金を上げていくことに一定の理解はするものの、昇給原資も程度限られている為、既存の社員に原資を回すことが難しくなっている。
- ・東京に隣接するエリアでは、埼玉の最低賃金でパートタイムを募集することは困難であり、当社は正社員中心の構成なので今のところ大きな問題はないが、

業種によっては大変難しいと感じている。

- ・最賃による地域格差が労働者の取り合いになっている。
- ・地域別最低賃金と特定最低賃金を一本化できないか。
- ・当社としては、社員のモチベーション維持・向上の為に、最低賃金の上昇に追いつかれることのないよう、自主的な賃上げを継続的に実施していきたいと考えている。そのためには、新車・中古車販売の拡大に加え、サービス・部品・保険等バリューチェーン領域での収益拡大、そして経営効率化による原資確保が不可欠と認識している。現在、法定最低賃金を上回る水準を維持しているが、最低賃金の引き上げが続く中、下位等級の賃金レンジとの差が縮小しやすく、等級間・職種間の処遇バランスの維持が課題になっている。引き上げ額・引き上げ時期については、決定・公表時期の早期化を検討いただきたい。
- ・都道府県別や特定（産業別）の最低賃金改正発効日の統一。
- ・生産性向上への支援や各種助成制度の充実など、企業が持続的に賃金を引き上げられる環境整備を要望する。
- ・大手企業の賃上げの実情を調べてみると、高額な初任給に見えるが、一定の条件や部署や職種によっては、一概に高額な初任給ではない実態が見え隠れしている。中小企業と同様に、大手企業でも低額な会社もある。
- ・正社員など雇用形態や年齢別の指針があると良いと考えます。
- ・昨今の物価上昇に対して、賃金の引き上げが追いついてない印象ではあるが、最低賃金の改善によって、従業員の生活の安定や労働力の確保や定着率等に繋がることを期待。
- ・特になし。

(3) 最低賃金審議会に関する意見・要望について

- ・周辺都県とのバランスにも配慮した審議を要望。
- ・地域や業種毎の実情を踏まえ、納得感のある最低賃金額の決定を要望。
- ・緩やかな上昇が望ましい。
- ・最低賃金の引き上げにより、従業員の給与増加に繋がり、消費が押し上げられ経済が好循環することを願っている。
- ・特段になし。

以 上