

全日本自動車産業労働組合総連合会 (自動車総連)



副事務局長 藤川 大輔 氏

- ・平均賃金(賃金改善分)は9,520円。1976年以降で最も高い水準となった。
- ・年間休日増の取り組みは、3年かけて実現に向けて進めていくうえで、大きな一歩を踏み出すことができた。

本インタビューは2025年12月23日に行ったが、紙幅の都合で本号の掲載とさせていただいた。この間に行われた第51回衆議院議員選挙等により状況が変化している部分もあるが、インタビュー時点の内容であることにご留意いただきたい。

1. 2025年総合生活改善の方針について

一ポイントや重点事項、それに込められた思いや背景についてお聞かせください。

2025年総合生活改善の取り組みの基本方針では、2024年の基本方針から引き続き「自動車産業はわが国の基幹産業であり、総合生活改善の取り組み結果が日本経済に与える影響は大きい」ことを確認した。さらに、自動車産業に集う全ての組合が日本経済の転換期を確実なものにするとともに、自社・産業の持続的な発展を目指し、取り組むこととした。

具体的な取り組みの考え方は、絶対額を重視した取り組みは進展しておりその継続をはかること、積極的な賃上げにより日本経済の転換期を確実なものにすること、実質賃金をプラスに転換させること、人数規模別の格差拡大に歯止めをかけること、価格転嫁の取り組みを進めることなどを重視した。また、今年から開始した年間休日増の取り組みも人材の定着・確保のために極めて重要であると位置づけた。

価格転嫁の取り組みについては、これまでは賃金引き上げや働き方の改善などと同様に、取り組み項目の一つとして扱ってきたが、総合生活改善のあらゆる取り組みの環境を設定する大前提になるという考えのもと、「基盤整備に向けた取り組み」として新しく項目を起こし、「グッドサイクル(好循環)運動」の方針に基づき、総連・労連・各組合、それぞれの立場で取り組みを推進することとした。このように、環境整備を行った上で、それぞれの項目に対しての要求をしていく構成としたことも、2025年総合生活改善の大きな特徴といえる。

2. 具体的な取り組み内容および結果の受け止め

一2025年総合生活改善における取り組みや成果、課題などについてお聞かせください。

1) 賃金改善

賃金改善を獲得した組織は全体の95%に上り、平均

賃金(賃金改善分)は9,520円と、1976年以降で最も高い水準となった。2024年に引き続き、賃金改善分の目安となる水準(12,000円)を示したことで、規模間格差拡大の歯止めに寄与した。

規模別にみると、3,000人以上では12,831円、299人以下の中小組合では8,688円であり、規模が小さくなるほど額も下がる傾向にある。また、改善分未獲得組合の多くは299人以下の組合であり、賃金改善の取り組みは未だ途上であると受け止めている。

部門別にみると、これまではメーカーに次いで販売部門の賃金改善額が高くなっていったが、2025年は車体部品部門が2番目となり、輸送部門も額が増加した。この背景には、価格転嫁の取り組みの進展があると分析しており、注目の動きととらえている。一方、販売部門についても、この3年間で合計2万円～3万円の引き上げとなっており、その取り組みが低調であったわけではなく、車体部品部門や輸送部門の近年の伸びが大きかったといえる。

2) 企業内最低賃金

締結目標を大きく引き上げた結果、産業の魅力向上、物価から生活を守る観点などをふまえた議論が行われ、2025年の平均締結額は、185,739円と大幅に引き上げることができた。一方、地域別最賃の金額が低位にある地域では、産別が示す締結目標額の水準は相対的に高く、要求根拠の構築や経営者の理解が得づらい面もあった。

3) 年間休日増の取り組み

労使で特別委員会の設置に向けた論議が行われるなど、今後3年をかけて年間休日5日増の実現に向けた取り組みを進めていくうえで、大きな一歩を踏み出すことができた。各社のカレンダーがメーカーに紐づく場合が多く、メーカーの取り組みが重要となるが、メーカーの業界団体である日本自動車工業会においても議論が始まっており、今後の動きに期待される。一方、販売部門では、2025年の取り組みにおいて約75%の組合が回答を得ており、その平均日数は3.2日であった。販売部門には、オーナー会社などメーカーに紐付かないところも

あること、また、年間休日が110日前後のところが多く、人材採用・定着のためには必要であるという認識から一気に広がったと考えられる。

3. 今後の展望

—2026年総合生活改善の構想および中長期の課題や展望についてお聞かせください。

2025年総合生活改善の取り組みは、賃金改善は1976年以降の最高水準に達し、企業内最賃や価格転嫁の取り組みも前進し、自動車産業の魅力向上に向けた取り組みを一定程度進めることができた。課題としては、中小組合のさらなる底上げにむけ、継続した取り組みが必要だと認識している。

2026年総合生活改善の取り組みに向けては、短期的には、まず実質賃金をプラスにすることが必要である。2025年総合生活改善を踏まえて実質賃金を計算してみると、平均で47歳以降の年齢でマイナスになっているという実態がある。中高年の世代はライフイベントが多く、家計支出が大きいため、労組としてきちんと見ていく必要がある。中長期的には、産業の魅力向上にとって処遇は最も大きな要素であり、産業の魅力を高め続けるためには、しっかりした要求を行っていくことが必要といえる。

4. 政策について

—2025年は参議院選挙もありましたが、自動車総連として力を入れている政策の取り組み等がありましたら教えてください。

産業政策は多岐にわたるが、一番力入れているのは「自動車関係諸税の抜本的な見直しに向けた」政策である。税制改正大綱は2年に1度大きな改正が行われるが、2026年はその改正の年であり、自動車関係諸税の内容が入ることが分かっていた。自動車総連では、与党過半数割れ・国民民主党の勢力が拡大しているこのタイミングでの政策の実現をめざし、税制改正の議論が始まる12月に先立ち、11月25日に院内集会を行った。自動車総連として院内集会を行ったのは今回が初めてであり、国民民主党、立憲民主党、公明党を中心に100名以上の国会議員が参加し関心の高さがうかがえた。

これまでの積年の課題として、自動車税制は、複雑・過剰・不条理なものであった。たとえば、車体課税(車そのものにかかる税)としては、取得段階でまず消費税がかかり、環境車両に応じて環境性能割(その車の燃費性能や排出ガス基準の達成度に応じて課される地方税)がかかるという二重課税となっていた。また、車を保有すると、自動車重量税と、自動車税もしくは軽自動車税がかかり、燃料課税(ガソリンや軽油などの石油製品に課される税金)は、揮発油税・地方揮発油税、暫定税率、さらに消費税がかかっており、税の種類は9種類、税収は9兆円にのぼる。また、「当分の間税率」として、自動車重量税には本来の税率に比べて約1.6倍の税率が51年間にわたって上乗せされており、燃料課

税についても同様に不条理な課税がみられた。

日本国内の自動車販売台数は下がっており、諸外国と比べても日本における自動車への税金は多いといった背景もふまえ、自動車総連では大きく3点の要望を掲げてきた。一つ目は「車体課税を見直し、簡素化と負担の軽減を図る」こと、二つ目は「燃料課税を見直し、簡素化・負担の軽減を図る」こと、三つ目は「受益者負担の在り方」である。一つ目・二つ目については、消費税を除き、「自動車保有税」と「燃料税」の2種類へとシンプルな形にし、一般財源化ではなく特定財源化して意味ある税金として、3.2兆円の負担軽減を求める。三つ目の受益者負担については、車が生活必需品となっている生活者(地方居住者など)ほど重税となるような制度の導入はすべきでないこと、また、インフラの維持管理には受益者である国民に広く負担していただくような議論をすべきであるといった考え方である。

今回の2026年度税制改正大綱により、12月31日でガソリン税が引き下げられ、「当分の間税率(暫定税率)分」25.1円/Lが廃止されることとなった。また、軽油引取税の暫定税率も廃止(上乗せ分17.1円/L)される。ガソリンや軽油が下がれば、物流代が下がり、スーパーで物の値段が下がったり、輸送業者の価格転嫁が進み賃金に充てられる余力が生まれることにもつながる。これらは即効性のある大きな物価高対策、経済政策であり、産別組織として大変意味のあることだという矜持をもって取り組んでいる。

このほか、自動車重量税にかかる暫定税率が依然残っているなど、さらなる取り組みが求められる。自動車総連では、積年の自動車税制の課題解消にむけて3つのステップを定めており、今回はステップ1(自動車関係諸税の簡素化、総額3.2兆円のユーザー負担軽減)の取り組みが前進したといえる。今後、ステップ2(地方税収に影響を与えない税制の確立)、ステップ3(ユーザーの納得感を踏まえた税の用途明確化、特定財源化)にむけて、引き続き取り組みを進めていく。

自動車総連(全日本自動車産業労働組合総連合会)
メーカー、車体・部品、販売、輸送、の各業種、及び一般業種で働く78.6万人の仲間が広く集結した産業別労働組合組織。1972年に結成され、以来その体制を強化しながら、産業政策活動や、賃金をはじめとする労働諸条件の改善活動、社会福祉活動、さらには労働組合の国内・国際連帯などに積極的に取り組んでいる。

藤川 大輔(ふじかわ だいすけ)氏
1994年4月、三菱自動車工業株式会社入社。2010年10月、三菱自動車工業労働組合本部(中執)。2016年10月、三菱自動車工業労働組合本部(書記長)。2021年9月、自動車総連 中央執行委員。2023年9月より、現職。

(インタビュー日 2025年12月23日)