

# 自動車総連 第 89 回中央委員会 挨拶

(2022 年 1 月 13 日 於：メルパルク東京「メルパルクホール」)

## 1. はじめに

## 2. 総合生活改善の取り組み

- 今次闘争方針の策定にあたっては、自動車産業やそれぞれの企業、そして労連・単組を取り巻く環境を直視し、自動車総連という産業別組織に求められている役割と責任を果たすべく、これまでの間、方針案の論議・検討を精力的に行ってきた。

### 「取り巻く環境」

- IMF は 10 月に最新の経済見通しを発表、2021 年の世界全体の実質 GDP 成長率は 5.9%、先進国平均 5.2%、米国 6.0%、ユーロ圏 5.0%、中国 8.0%、ASEAN 5 が 2.9%。
- 内閣府の 12 月の発表では、7~9 月期の実質 GDP 成長率は、年率換算で前期比▲3.6%、2021 年度の成長率見通しは 2.6% 程度。
- 内閣府の 12 月の月例経済報告では、国内景気の基調判断を「持ち直しの動きに弱さがみられる」から「持ち直しの動きがみられる」と 17 カ月ぶりに上方修正がされた。

### 「取り組みの意義」

#### 1) 「国際水準を意識し、日本経済をけん引」

- 日本は、名目 GDP は米中に次ぐ世界 3 位。一人当たりの GDP については、OECD 加盟 35 カ国中 19 位と低迷。また平均賃金においても同 22 位。
- 自動車総連では、2019 年から賃金の取り組みを“上げ幅”から“絶対額を重視した取り組み”にシフト。
- 「目指すべき水準」を各々設定し、その格差を是正するために複数年も念頭に置きながら年々で賃上げを実施していき、徐々に成果が表れている。
- 今後もこの取り組みを継続していくことで、賃金水準の引き上げだけでなく、日本経済の底上げ、持続的な成長の一助につながる。
- なお、上部団体である連合および金属労協いずれも、賃金の「上げ幅」だけでなく「賃金水準」を重視した考え方に基づいたものであり、自動車総連の考え方と合致していると認識。

## 2) 「産業と働く者の魅力を高める」

- 自動車産業を取り巻く環境は、足元では2年近く続く新型コロナウイルスの影響に加え、半導体不足の影響が続いており、先行きには不安要素がある。
- 中長期的には、CASE、MaaSに代表される100年に1度の大変革期を迎えており、とりわけ一昨年秋に政府が発表した「2050年カーボンニュートラル達成」との野心的な目標は、自動車産業にとって大きな影響を与えている。
- こうした競争に勝ち抜いていく源泉が「人」であり「現場」であることから、モノづくり産業を、そしてすそ野の広い自動車産業をこれからも国内に残していくためには、人材を確保し成長させていく必要がある。
- 人材確保のためには、賃金や企業内最賃を始めとした労働条件の向上や働き方の改善が不可欠であり、更に産業全体の魅力も高めていく必要がある。
- それにはメーカーのみならず、部品・販売・輸送・一般業種などを含め、バリューチェーン全体に付加価値を適正に配分すべく、付加価値の「WIN-WIN最適循環運動」を引き続き推進していくとともに、非正規雇用で働く仲間も含めた全ての働く者を対象に取り組みをすすめる必要がある。

## 3) 『生産性三原則』の実践」

- 我々は、働く者の暮らしの安心と安定を図り、我が国経済が安定的・持続的な成長を遂げていくために、日本の基幹産業である自動車産業に相応しい賃金水準の実現を目指す必要がある。
- そのためには、生産性三原則に基づく「労使の協力と協議」をもって、企業を支えている源泉が「人」であり「現場」であることを労使でしっかり確認する必要がある。
- その上で、「成果の公正分配」の観点も踏まえ、これまで創出してきた付加価値に見合う「人への投資」を求めていく必要がある。
- 将来に渡る競争力を付けるための自社・各職場の課題とその解決策、働き方等、「人」や「現場」を中心に据えた将来につながる論議を徹底的に尽くすことが肝要である。
- 岸田内閣は、労働界・経済界双方に対して賃上げ要請をし、賃上げ促進税制も打ち出しているが、労働条件は、各企業労使が自主的・主体的・総合的に判断するものであり、自動車産業労使では、これまでも実践してきた。
- 政府は、賃上げのできる環境を整えるために、企業や個人の先行き不透明感や将来不安を払しょくにつながる施策や、明確なビジョンを示す必要がある。

## 3. 結びに

以 上