

2026 年 1 月 15 日

自動車総連 第 93 回中央委員会 会長挨拶

<自動車関係政策の実現について>

始めに、直近で自動車関係諸税に関する大きな動きがありましたので、昨今の政治情勢と併せて触れておきたいと思います。

既に皆さんご承知の通り、年末の与党の税制改正大綱の中で、ガソリン税と軽油引取税の暫定税率廃止や、環境性能割の廃止が明記されました。また臨時国会では、自賠責の繰入金 5741 億円の残額返済が実現しました。今回の自動車関係諸税の大幅な前進は、51 年にも及ぶ長年の産業界・ユーザーの声が政策に反映された歴史的な成果だと受け止めています。また、自動車ユーザーの負担軽減と制度の持続可能性の確保という二つの重要課題に応えるものとして、現場の期待に応える政策決定だと高く評価しています。

そして、この実現にあたり、5 年前の結党以来、国民民主党を一貫して支援し続けてきた立場としても、大変感慨深く感じています。一昨年の衆議院選挙、昨年の参議院選挙を通じて、国民の政治不信や若者の投票行動の変化もあり、日本でも多党化時代を迎えています。その中で国民民主党は一貫して「手取りを増やす」方針を掲げ、仲間の声に真摯に耳を傾けながら、玉木代表をはじめ、いそぎ・浜口両顧問議員とともに国会および政府への働きかけを続けていただいたおかげだと思っています。

しかし、まだ課題は残っています。車体課税の軽減・簡素化や電動化時代に対応した制度設計、地方財源確保などへの取り組みは不可欠です。自動車総連として引き続き国民民主党と連携し、ユーザー負担の軽減と持続可能なモビリティ社会の実現に向け政策提言を強化していく所存です。

<総合生活改善の取り組み>

(取り巻く環境)

世界経済は IMF の 10 月見通しによれば、米国の関税政策や地政学的リスクが残る中でも、実質 GDP 成長率は 3%超を維持する見込みです。しかし「トランプ関税」によってグローバル経済に大きな影響が及び、地域間格差や貿易摩擦の長期化が懸念されるなど、不確実性が増しています。

日本経済は、日銀の 10 月時点の見通しで 2025 年度の実質 GDP 成長率は 0.7%と緩やかな成長にとどまる見込みです。一方、2025 年度の消費者物価は総合で 3%超、生鮮食品を除く総合でも 2.7~2.8%と高い水準で推移し、2022 年初頭からのインフレ傾向が継続しています。

自動車産業は、引き続き CASE や MaaS、GX、DX への対応を迫られています。異業種の参入や中国メーカーの急成長で競争は激化し、半導体の安定供給や地政学的リスクによるサプライチェーンの脆弱性も課題です。さらに、米国の関税政策は日本の自動車メーカーにも直接的な打撃を与え、足元の収益構造に影響を及ぼしています。

また国内では、生産年齢人口の減少に伴い人材確保が困難となり、技能継承や労働力確保が喫緊の課題です。働き方改革や雇用形態の変化も進行しており、労使双方に柔軟な対応が求められています。自動車総連として、国際競争力維持に向けた技術革新、人材育成・確保、サプライチェーン強化、そして貿易政策の動向を注視し、産業構造変化に対応する戦略的取り組みが不可欠です。

#### （基本的スタンス）

自動車総連では、2019 年から賃金の取り組みを「絶対額を重視した取り組み」と称して、“上げ幅”から“絶対額”に力点を置いた取り組みを推進してきました。大手準拠から脱却し、各組織が「自らの目指すべき賃金水準」を設定し、現状との乖離を是正するための原資を確保していくものです。毎年、着実に継続した賃上げが図られてきており、全体として一定の定着を図ることができたと認識しています。そのため、本年の取り組みにおいても、基本的なスタンスは踏襲すべきであると考えています。

#### （前年取り組みの振り返り）

その上で、昨年の取り組みを振り返ってみたいと思います。昨今の自動車産業を取り巻く複雑な交渉環境の中でも、依然として上昇基調が続く物価から組合員の生活を守るため、昨年は平均賃金引き上げの目安として「12,000 円」という水準を掲げ、自動車総連一体となって取り組みを進めてきました。

各労使では、自社および産業の魅力を高めるために何をすべきかを真摯に議論し、深刻化する人手不足や人材確保の観点について、労使が共通の認識を持つことができました。その結果、平均賃金の引き上げ額としては 1976 年以降で最高水準の獲得となりました。

一方で、これだけ賃上げの機運が世の中で高まる中であっても、直近 3 年間で改善分を獲得できなかった中小労組がのべ約 90 組合に上っています。また賃上げ自体は実現したとしても、実質賃金を上回る水準に届いていない組合や個人も存在しています。すべての世代で十分な賃上げが達成されていないという現状を強く認識しておく必要があります。加えて、ここ数年の取り組みにより、大手と中小との規模間格差が解消されていないという課題も残っている点を踏まえる必要があります。

(2026 年取り組みに臨むにあたり)

取り組みを迎えるにあたり、私たちは市場競争の激化や米国関税政策の影響により、製造業を中心に経営環境が厳しさを増していると認識しています。この難局を乗り越えるためには、労使が健全な危機感を共有し、生産性向上やそれを支える人への投資を着実に進める議論が不可欠です。自動車総連としては、内需拡大に向け、燃料税の暫定税率廃止にとどまらず、車体課税の抜本的な見直しなど、政策・制度課題への取り組みに一層注力していきます。さらに、今月より施行された「中小受託取引適正化法（取適法）」を踏まえ、適正取引を通じた中小企業支援の取り組み（グッドサイクル運動）も加速させていく方針です。一方で、自動車産業で働く仲間たちの生活を見渡すと、物価高や将来不安感が依然として残っており、労働の価値と生活水準の向上を果たしながら、誰もが安心して前向きに働ける生活を一日も早く取り戻す必要があります。こうした生活不安の払拭と日本経済の持続的成長を実現させるためには、過去 3 年間で積み上げてきた「賃金引き上げと物価上昇のサイクル」を持続可能な形で前進させ、全年代で物価上昇を上回る実質賃金の引き上げを目指すことが極めて重要です。

今次取り組みにおいては、こうした課題認識を踏まえ、とりわけ中小组合における平均賃金引き上げの目安として「12,000 円以上の実現にこだわる」との方針のもと、要求構築から回答引き出しにまでこだわった積極的な取り組みを推進していきたいと考えています。「12000 円『以上』」という言葉には、自らの目指すべき賃金水準の実現に向け、各組織が主体的に取り組んでほしいという強い思いが込められています。

(最賃、休日増)

昨今急激に引き上がった地域別最低賃金が、自動車総連の企業内最賃に肉薄しています。特定最低賃金への波及も考慮すると、一企業のみならず産業のセーフティネット機能を維持し続けるために、「企業内最賃の取り組み」を強く意識しておかなければなりません。

また、昨年より方針として立ち上げました、「2027 年度までに 5 日間の休日増の取り組み」をはじめ、賃金以外の労働諸条件改善にも取り組むことで、総合的な取り組みを通じて産業の魅力向上に貢献していきたいと考えています。

<結び>

本日の中央委員会での皆さんの積極的な参画により、自動車総連に集う 12 労連・1,030 単組の結束が更に強固になることを強く期待し、冒頭の挨拶とします。

ともに頑張りましょう。

以 上