



2011年8月 第353号

スズキ労連

第40回

定期大会

職場討議資料

スズキ関連労働組合連合会

〒432-8062 静岡県浜松市南区増楽町20

TEL (053) 447-3079

FAX (053) 440-2838

発行人 加藤 幸博

編集人 根木 一暢

第39・40期スローガン

築こう! 希望が持てる社会を 踏み出そう! 明るい未来に向けた一歩を



スズキ労連の第39期(2010年9月12日～2011年9月16日)の活動も残り僅かとなりました。私たちは昨年の2010年9月12日(日)に第39回定期大会を開催し、「築こう! 希望が持てる社会を踏み出そう! 明るい未来に向けた一歩」をスローガンに掲げ、1年間の活動を進めてきました。本年は9月16日(金)に第40回定期大会を開催し、「明るい未来」に向けた残り1年間のスズキ労連運動方針を決定します。

第40回定期大会開催案内

- | | | |
|-----|-----------------------|------------------|
| ◇日時 | 2011年9月16日(金) | |
| ◇場所 | SUN会館(スズキ労働会館) 3F大ホール | |
| ◇内容 | 【報告承認事項】 | 【議件】 |
| | ①第39期活動経過報告 | ①第40期役員定数 役員選挙の件 |
| | ②第39期会計決算報告 | ②顧問委嘱の件 |
| | ③第39期会計監査報告 | ③第40期予算(案の件) |

第1号 議案

第40期役員定数 役員選挙の件

<内容略>

第2号 議案

顧問委嘱の件

<内容略>

第3号 議案

第40期予算(案)の件

<内容略>

参考<第39・40期運動方針>

SAW運動の進路

I. 基本認識

- リーマンショックによる世界金融危機から約2年が経過した現在、世界経済は引き続き予断を許さぬ状況にありますが、各国において打ち出された緊急的な政策対応や各企業が従業員の雇用や生活をも巻き込み講じた施策等が奏効し、アジアを中心に持ち直しの動きが広がり、一時の最悪な状況からは脱したと捉えられています。
- 日本経済についても、指標等では持ち直し傾向が続いていますが、これは各国の回復を背景にした輸出と政府による緊急経済対策等にけん引されたもので、自律的な回復軌道に乗ったといえる状況には至っていない道半ばの状態と考えられます。
- 2009年8月の第45回衆議院議員選挙において、「政権交代」、「国民生活が第一」を掲げた民主党の圧倒的な勝利による新政権が発足しました。そして、平成22年度予算での硬直的な予算配分の大幅見直し、さらには、事業仕分けによる無駄遣いの削減など、自民党政権下では成し得なかった課題に着手し、国民から前向きな評価が集まりました。
- しかしながら、政権交代の期待を背景に政権運営を託された鳩山新政権ではあったが、「普天間問題」をはじめとする一連の政策対応の不備や「政治と金」を巡る諸問題等に対する国民からの厳しい批判にさらされ、政権発足後、僅か9ヶ月の2010年6月、菅新総理の下での新政権が再スタートすることとなりました。
- そして7月、政権交代後初の国政選挙となった第22回参議院議員選挙では、菅総理が打ち出した消費税の検討に対する説明不足等も影響し、単独はおろか与党としての過半数も確保できず、いわゆる「ねじれ国会」での運営が迫られる事となりました。
- 今、私たちが求めることは、勤労者、国民の視点での政策実現であり、民主党が訴えてきた様々な政策の着実な実践にあります。そうした意味から、特に政府・民主党には山積する課題に果敢に立ち向かう姿勢と国民への丁寧な説明を望みます。
- 同時に、私たち労働組合は、日本の政治の停滞を許さないためにも、従来にも増してその影響力、発言力を発揮し、与野党の建設的な政策論議と着実な政策の推進を積極的に後押ししていかなければなりません。
- 日本の経済・社会は、グローバル化が進展する中、競争至上、効率最優先とする市場原理主義、新自由主義に席卷され、社会的公正さに大きな歪が生じた社会となりました。その結果、2005年からは日本の総人口が減少する中であって、社会の基盤である中間層は崩壊し、非正規社員が過度に増大するなど二極化が進むとともに、ワーキングプアとよばれる年収200万円以下の低所得者層は100万人（2006年）を超え、OECDが定める相対的貧困率も15.7%（2007年）に達し、貧困層の増大は、出生率の低下や少子化に拍車をかけたと捉えられています。
- このような将来に希望が見出せない社会であって、国民の生活はまさに、「安心、安定、安全を失った社会」になっていきました。
- 民主党を中心とした新政権はまさにこうした中から誕生したものといえます。今こそ、働く者を大切に、連帯と相互の支えあいという協力原理のもと、温もりのある思いやりの社会へのパラダイムシフト（社会全体の価値観の転換）が求められています。新政権には、国民の期待に応えるべく、目指す政策の推進と社会の実現が切望されていると同時に、民主党を支援してきた連合を中心とする私たち労働組合にも社会的責任を自覚し、「労働を中心とした福祉型社会」の実現に向け、その運動の牽引者としての役割発揮が今まで以上に期待されています。
- 特に雇用社会である日本において、雇用労働者が日本の社会を支え、社会保障を支え、消費の主役となっています。内需が弱く縮小が縮小を呼んでいる日本経済を立て直すために労働組合として何をすべきか。単組、労連、産別、連合がそれぞれの立場から勤労国民の生活と権利の改善に関する期待に対し、

幅広い視点から応えていく必要があります。

- また日本の自動車産業が、グローバル化が必然化した中で大きな転換点を迎え、今後も国際競争力を維持・向上し、更に発展していくためには、一定規模の国内生産の確保とともに、それに向けた国内市場の活性化による市場規模の維持が不可欠であります。
- そのためにも、この転換点を「明日の飛躍に向けた試練」と捉え、この危機を乗り越えるべく、国内の産業、事業基盤を強化し、全ての業種が持続的かつ健全に発展できる環境を整えることが大変重要になります。
- 産業を取り巻く周辺環境整備の観点からは、自動車関係諸税の課題や地球温暖化対策への政策など、自動車産業に大きな影響を与える政策・制度課題について、産業の健全な維持・発展を目指した活動に自動車総連と連携を図りながら取り組まなければなりません。
- そしてグループ内にも、メーカー、車体・部品、販売、輸送の各業種個別課題、或いは各業種にまたがる課題、労働政策面での「ワーク・ライフ・バランス」を妨げている長時間労働の問題、付加価値の偏在、業種間・企業規模間の労働条件の格差、働き方の課題等の様々な問題が顕在化していますが、私たちは自動車産業ならびにスズキグループ、そしてそこで働く「人」の意欲・活力の更なる発展・向上に向け、これらの課題を自らの知恵と工夫で解決していくことが求められます。

1. 安心な生活づくりに向けて

- ・ 私たちが日々そして将来にわたって安心して働き、暮らしていくため、基本的労働条件の改善や魅力ある人事処遇制度改革に向けて取り組みを進めます。
- ・ 実質生活向上のため、年金・医療を始めとする社会保障システムの確立、不公平税制の改善に向け、自動車総連、連合等の活動に参画し、実質的な生活向上を目指し取り組みます。
- ・ 自動車総連が主催する産業労使会議に参画し、自動車産業における政策課題の共有化と政策実現に向けて取り組みます。

2. 魅力ある企業づくりに向けて

- ・ 海外生産の比率が高まる中、働く者の労働環境や条件について精査し、また、企業の競争力強化と安全で働き甲斐のある職場づくりを目指します。また、海外での労使紛争を未然に防ぐべく、情報の収集の強化を図ります。
- ・ スズキグループ全体の経営方針に対する提言、スズキ労連加盟の各単組が関わる問題への対応、そして雇用問題の未然防止のために、情報収集・経営対策活動、労使協議を充実させます。そして、こうした日常活動を通じた各単組の経営対策活動の定着と充実のために、スズキ労連として単組の活動をフォローしていきます。
- ・ 安全意識の高揚、安全活動の定着による安全で働きやすい職場環境づくりを目指します。
- ・ 労働組合として企業が安定的に存続して雇用がしっかりと守られるようにカウンターパートとしての活動に取り組みます。

3. 労働組合組織の充実

- ・ スズキ労連の日常活動を担当する各専門部は、組織力の強化に向け、労働条件の調査・整備を始め、組織・政治活動、教育活動、海外対応、各種対策活動の充実に向け取り組みます。また「製造・輸送部会」「販売部会」「関連部門会議」等、業種別活動の充実を図ります。
- ・ 全国に組合員を持つ組織へと発展する中で、変化に対応した組織運営を構築していくために、労連と加盟組合の役割を明確にした上で、将来的な労連のあり方と財政基盤の強化に向け検討していきます。
- ・ 労働組合の社会的影響力を強化し、働く者に視点を当てた政策を実現していくためには、仲間を増やし組織率を向上させていくことが不可欠です。ここ数年内に加盟した組合のサポート活動に重点を置きつつ、グループの更なる一体化に向け、組織拡大に取り組みます。
- ・ スズキ労連が幅広い活動を通して社会的役割を果たしていくためにも、活動を推進するための基盤整備が不可欠です。そのためにも、男女共同参画運動、上外部組織、団体、友誼労組との連携、国際活動、業種別活動等を推進し、より一層組織の充実強化を図っていきます。

Ⅱ. 具体的運動方針

《骨子》

1. 安心な生活づくり

- 1) 労働条件の維持向上
 - (1) 総合生活改善の取り組み
 - (2) 労働諸条件改善の取り組み
 - (3) 働き方と人事処遇制度改革への取り組み
- 2) 政策制度課題の改善と政治活動への取り組み
 - (1) 上部団体の行う政策制度課題改善の取り組みへの参画
 - (2) スズキ労連としての取り組みの推進
 - (3) 組織内議員、推薦議員との連携の強化
 - (4) 各級議会選挙の取り組み

2. 魅力ある企業づくり

- 1) 雇用確保と経営対策活動
 - (1) 雇用確保への取り組み
 - (2) 経営対策活動への取り組み
- 2) 労使協議の充実
 - (1) スズキ労連としての労使関係の充実
 - (2) 個別の労使関係の充実
- 3) 安全で働きやすい職場環境づくり
- 4) カウンターパートとしての役割

3. 労働組合組織の充実

- 1) 専門活動の推進
 - (1) 賃金・調査（賃金・労政関係）活動
 - (2) 組織活動
 - (3) 政治活動
 - (4) 産業対策活動
 - (5) 教育活動
 - (6) 宣伝（広報）活動
 - (7) 文体活動
 - (8) ヤングリーダー活動
 - (9) 安全対策活動
 - (10) 共済福祉活動
 - (11) 営業・販売対策活動
 - (12) 輸送対策活動
- 2) 組織体制の強化
- 3) 労連の仲間を増やす活動の推進
- 4) 女性参画の推進
- 5) 上外部組織・団体、友誼労組との連携
- 6) 国際活動の推進
- 7) 業種別活動の推進
- 8) 労連 40 周年に向けた取り組み

1) 安心な生活づくり

1) 労働条件の維持向上

(1) 総合生活改善の取り組み（春の取り組み）

- ・組合員が今後も高い意欲と活力を持って働きながら、生活の安定と向上を図っていくために、将来の競争力の源泉となる「人への投資」の重要性を強く認識して取り組みます。
- ・月例賃金や一時金、企業内最低賃金協定への取り組み、労働時間や働き方の改善、政策制度課題等について、スズキ労連内の連携強化を図りながら一体感ある取り組みを推進します。

①賃金・一時金の取り組み

イ. 賃金引き上げ

- ・自動車総連の基準に沿いながら、スズキ労連として主体性を持った共闘の取り組みを行います。
- ・交渉前段での取り組みとして、全組合での個人別賃金データの把握や、賃金カーブ維持分の峻別とその水準の労使確認等について継続して推進を図ります。
- ・妥結後は速やかに協定を締結します。

ロ. 年間一時金

- ・賃金引き上げとの同時決着、夏冬年間決定方式を堅持します。
- ・これまで積み上げてきた実績を大切にしながら、重要な年間賃金の一部として位置付け、生活の維持・向上を目指します。
- ・妥結後は速やかに協定を締結します。



②総労働時間短縮の取り組み

自動車総連の「今後の働き方・労働時間のあり方（START12）」方針に基づき、総労働時間短縮に向けた取り組みを推進します。

- ・有給休暇取得については自動車総連の方針に沿い、取得向上に向け取り組みます。
- ・所定内労働時間短縮については業種ごとの取り組み方針を策定したうえで、連携強化を図りながら取り組みの着実な推進を目指します。
- ・所定外労働時間短縮については36協定遵守に加え、ワークライフバランスの観点から取り組みを推進します。
- ・労働時間管理については引き続き適正化を推進します。

③企業内最低賃金の締結

- ・企業内最低賃金協定の締結を進め、同じ職場で働く仲間の生活の安定を図るとともに、魅力ある産業づくりに繋げるために産別最賃引上げに取り組みます。

(2) 労働諸条件改善の取り組み

①労働協約の整備・締結

- ・各組合が労働諸条件を維持・改善していく前提として、労働協約を重視し、その整備締結を推進していきます。

②労働諸条件改善の取り組み（秋の取り組み）

- ・統一要求項目については、組合員の要望、各種法制度改正への対応、および法令遵守や産業内の実態を踏まえた上で状況に応じて設定して取り組みます。
- ・業種別の取り組み項目については労働条件の底上げと下支えの観点を踏まえ、連携強化を図りながら取り組みの着実な推進を目指します。
- ・職場環境等の改善については職場実態を把握した上で、労働諸条件の改善に取り組みます。

③60歳以降の就労に関する取り組みの推進

- ・60歳以降の就労については、運用状況の把握とともに、継続雇用の確保と制度の充実に向けて取り組みます。
- ・60歳以降も働きやすい職場環境づくりに向けて取り組みます。
- ④ワークライフバランスの推進
 - ・育児、介護などをしながら働き続けることができる制度の充実等、組合員のニーズの高い案件を中心に自動車総連と連携を図り取り組みます。
- ⑤協定更新
 - ・個別協定の更新は職場実態を踏まえた通年活動として取り組みます。
- ⑥業種固有の課題への取り組み
 - ・総連が提起する業種ごとの課題については、グループ内での実態把握に努め、自動車総連内での議論にも積極的に参画しながら、早期の課題改善に向けて積極的に取り組みを推進します。
- (3) 働き方と人事処遇制度改革への取り組み
 - ①職場の実態把握と諸課題への対応
 - ・労働時間管理、非正規労働者の動向と働き方への影響、労働密度の状況とその影響、高齢者・女性の働ける職場整備等、様々な課題、問題がある中、労連・加盟組合は自動車総連と連携を取りながら、職場の実態把握、課題・問題点の整理と対応について、取り組みを進めます。
 - ②今後の人事処遇制度についての取り組み
 - ・公平で納得性の高い賃金・人事処遇制度のあるべき姿を検討します。

2) 政策制度課題の改善と政治活動への取り組み

- (1) 上部団体の行う政策制度課題改善の取り組みへの参画
 - ①政策制度課題改善の取り組みへの対応
 - ・企業内の取り組みだけでは解決できない「税制」「社会保障制度」「行財政改革」「産業政策」等について自動車総連、連合等の行う政策制度課題改善の取り組みに積極的に参画し、諸課題の改善に努めていきます。
 - ・政権交代によって、国の政策に対する連合や自動車総連が進める政策・発信の影響が増しており、健全な自動車産業の維持・発展や安心・安定した組合員の生活の実現を目指して、上部団体との連携を一層強化するとともに、グループの発展を踏まえて政策提言に努めます。
 - ②産業労使会議への参画
 - ・自動車総連が主催する、自工会や部工会、自販連、陸送協会との産業労使会議、および軽自動車労使会議、二輪車関連労使会議に参画し、自動車総連内における政策課題の共有化と労使合意を得ながら、政策実現に向けた取り組みを行います。
 - ③「車と社会を考える政策フォーラム」および国会議員との連携強化に向けた取り組み
 - ・自動車総連を通じ自動車総連の政治顧問やフォーラム議員との意見交換などを行い、政策課題に対する相互の連携強化を図ります。
- (2) スズキ労連としての取り組みの推進
 - ・自動車総連「政策討論集会」のテーマにあわせ、スズキ労連として、政策研修会、政策制度討論集会を開催し、政策制度改善の取り組みに協力します。
 - ・政策制度課題の周知を図るとともに、政治活動に対する理解促進を図ります。
- (3) 組織内議員、推薦議員との連携
 - ・組織内議員、推薦議員との日常的な連携を通して、政治、政策に関わる情報の共有化を図るとともに、安心した社会づくりに繋がる政策の実現に向け働きかけを行なっていきます。
 - ・組織内議員、推薦議員と情勢報告や意見交換を行います。
- (4) 各級議会選挙の取り組み
 - ・次期統一地方選（2011年4月実施予定）において、組織内候補者の必勝に向け、最大限の支援活動を行います。

- ・国政選挙（第46回衆議院議員）に対しては、上部団体の連合および自動車総連の方針を考慮して対応していきます。
- ・その他の各級選挙については、上部団体と連携し、支援候補者の必勝に向けた取り組みを行います。

2) 魅力ある企業づくり

1) 雇用確保と経営対策活動

(1) 雇用確保への取り組み

- ・今後もスズキグループ全体での雇用確保に向け、グループ施策・生産状況・各社施策等についての情報収集を続けていきます。

(2) 経営対策活動への取り組み

- ・各社の業況等を把握すると同時に、業況の分析・各社の抱える問題点や課題についての対策を検討し、企業の競争力強化と働きがいのある職場づくりを目指した提言を行っていきます。
- ・企業分析力や会社への提言活動強化に向け、加盟組合の資質強化のための研修会への出席・研修会の開催をしていきます。

2) 労使協議の充実

(1) スズキ労連としての労使関係の充実

- ・スズキ労連労使会議を定期的で開催し、スズキグループ全体の経営方針や労連加盟各労使に関わる問題について加盟組合の要望を集約した提案型の意見交換や情報交換に基づいて相互信頼の確立、認識の共有化を図ります。
- ・部門ごとの課題に対してきめ細かく対応するために、部門別労使会議の開催を検討します。

(2) 個別の労使関係の充実

- ・自動車総連アシストプランの取り組みを活用するなど、労使協議に向けた各組合の資質向上を図ります。
- ・各組合における労使協議の定例開催を目指します。
- ・加盟組合における職場実態把握・経営対策活動を推進し、協議内容の充実を図ります。
- ・労連による経営者オルグを適宜実施して個別労使関係の充実に向けた支援を行ないます。また経営基盤確立に向けたサポートとして、必要に応じて経営者との意見交換活動も行ないます。

3) 安全で働きやすい職場環境づくり

- ・組合員の安全意識高揚と安全活動の定着を図るための啓発活動に取り組み、交通安全運動、ゼロ災運動を積極的に推進します。
- ・組合役員の資質向上を目指し安全衛生研修会を開催します。

4) カウンターパートとしての役割

- ・永続的な企業の存続と雇用の確保に向けて、企業行動のチェック機能を強化し、カウンターパートとしての活動に取り組みます。

3 労働組合組織の充実

1) 専門活動の推進

・専門活動として各専門部と連携して以下の取り組みを推進します。

(1) 賃金・調査活動

- ・経済情勢、産業・企業動向、各種労働条件などの資料・データ収集と調査・分析に努めます。
- ・冊子「私たちの労働条件」を発行し、加盟組合の労働条件を共有します。
- ・スズキ労連の調査活動を実施するとともに、上部団体が行う調査活動に協力していきます。

(2) 組織活動

- ・スズキ労連および加盟組合の組織に関する情報収集と、労働組合連合体組織としてのあり方を検討します。
- ・教育活動や組合オルグの強化を図り、加盟組合の活動の充実に向けて支援します。
- ・労働相談窓口を通し、組合員の相談に答えるとともに、職場実態の情報収集、職場の改善を進めます。

(3) 政治活動

- ・政策制度課題の周知と、政治活動の重要性について理解浸透を図るため、ビラ、機関誌を用いた情報宣伝活動や、政策勉強会の開催などの教育活動を推進します。
- ・政策制度課題改善に向け、政治、選挙に関わる事項の取り組みを推進します。

(4) 産業対策活動

- ・健全な自動車産業の維持発展に関わる政策制度課題への対応は、加盟組合の意見や要望の集約した提案型で自動車総連との連携を深め、取り組みを推進します。
- ・部門ごとでは解決が難しいグループ内の諸課題への対応については、メーカー労使双方と連携して課題解決に向け取り組みます。

(5) 教育活動

全国に組合員を持つ組織へと発展する中で、労連の役割としての教育活動に重点をおき、加盟組合の役員、組合員を対象とした教育・研修の企画、実施に積極的に取り組みます。

- ・取り巻く環境の変化や加盟組合の多様なニーズに対応し、組織の強化を主眼とした研修会の構成、内容を基本に運営します。
- ・上外部団体が開催する講座や研修会へ積極的に参加します。
- ・加盟組合が開催する研修会等へ講師を派遣、紹介等の活動を行います。
- ・自動車総連の「労連研修の相互参加」制度を活用します。
- ・情報センターとしての役割を担い、スズキ労連の「組合研修の相互参加」を促進し、労連内の連携の強化と活動の活性化に繋がります。
- ・教育冊子「組合役員ガイドブック」の改定版を発行し、加盟組合役員の資質向上を図ります。



(6) 宣伝（広報）活動

- ・機関紙「スズキ労連」を発行します。労連の活動を幅広く理解してもらうために内容の充実を図るとともに、組合員から見て魅力ある紙面づくりを目指します。
- ・ホームページを充実させ、組合員に役立つ情報提供と対外的にも労連諸活動の理解促進を図ります。
- ・担当者の資質向上に向けた研修会の開催など加盟組合の広報活動を支援するための活動に取り組みます。

(7) 文体活動

- ・文化活動については、上部団体の開催する活動へ引き続き参画するとともに、労連独自の活動についても、組合員のニーズを把握した上で、実施を検討します。
- ・加盟組合の相互交流の調整等、情報センターとしての機能を担います。

(8) ヤングリーダー活動

- ・加盟組合の次代を担うリーダーの育成を目的とした研修会を企画、実施を通し、加盟組合の持続的な発展に繋がります。
- ・加盟組合の相互交流の調整等、情報センターとしての機能を担います。

(9) 安全対策活動

- ・「安全衛生研修会」「安全標語募集」を実施し、組合員の安全意識の高揚、加盟組合の安全活動の定着を図ります。
- ・メンタル面での問題が増えていることから、労働相談窓口の一層の充実を図ります。また、メンタルヘルスの教育を通じて職場への理解、啓発を推進します。

(10) 共済福祉活動

- ・自動車総連「積立年金・医療共済マイドクター」の募集活動を実施し、加入を促進します。
- ・上外部団体との連携を図り、社会福祉施設支援や災害支援活動等に取り組み、労働組合としての社会的責任を果たしていきます。
 - イ. 自動車総連「福祉カンパ活動」の実施
 - ロ. 自動車総連「車両寄贈」の実施
 - ハ. 自動車総連「ナイスハートふれあいのスポーツ広場」への参画
 - ニ. 地方連合を通じての福祉活動への参画
- ・組合員のライフプランの充実に向けて労金・全労済等の労働者福祉事業団体と連携して、組合員の福祉向上を図ります。



(11) 営業・販売対策活動

- ・魅力ある働き方を実現し、販社の魅力を向上させる観点から、国内市場の活性化や正月三が日を休業日とする取り組み等については自動車総連や関係部門と連携を図りながら引き続き重点的に取り組みます。

(12) 輸送対策活動

- ・自動車総連と連携して、輸送部門における職場環境や事業環境の課題改善に向け取り組みます。

2) 組織体制の強化

- ・労連と加盟組合の役割分担の明確化、負担のあり方、組織体制、人づくりといった幅広い視点で今後の労連のあり方について継続して検討します。
- ・財政に関しては、第42期からの総連会費値上げ分の対応について活動と財政が成立するか継続して検討します。
- ・加盟組合の活動の充実と、一体感ある労連活動を推進するために、加盟組合オルグの充実を図ります。
- ・ここ数年で結成した組合、支部に対するサポート活動に重点的に取り組みます。

- ・加盟組合の組織強化の観点から、専従化については、加盟組合の取り組みをサポートします。

3) 労連の仲間を増やす活動の推進

- ・組織化の計画的な推進、諸課題や検討事項に対応するため、組織拡大推進本部を設置し、活動の強化を図ります。
- ・再雇用制度導入組合における60歳再雇用者については、加盟組合との連携を強化し、確実な組織化に取り組みます。
- ・上部団体の開催する組織拡大に関する研修会や会議へ参加し、情報収集に努めます。

4) 女性参画の推進

- ・スズキ労連加盟組合の女性役員比率を女性組合員比率と同率まで引き上げるべく、取り組みます。
- ・加盟組合と一体になって女性組合員の組合活動への参加意識を高める取り組みを推進します。
- ・女性委員を新たに選出し、上部団体の男女共同参画運動に積極的に参画します。

5) 上外部組織・団体、友誼労組との連携

- ・自動車総連、連合、JC等の労働組合の上部団体や外部組織、友誼労組との連携を図り、スズキ労連としての役割を果たしていきます。
- ・とりわけ、労連本部の所在する静岡県においては、自動車総連が進めるリーダー労連であることを自覚しつつ積極的な対応を図っていきます。
- ・各都道府県の加盟組合及び支部は、事務局との連携を図りながら自動車総連各地協活動に対応して、スズキ労連地域代表としての役割を果たします。

6) 国際活動の推進

- ・自動車総連、連合、JCなどの行う国際連帯活動に参加していきます。
- ・スズキグループ海外企業における労働問題等、情報収集を図ります。
- ・重要性が増すスズキグループ海外拠点の産業動向や社会情勢、労働環境等の把握、現地諸問題の情報収集を主な目的とし、毎年を基本にスズキ労連海外調査団を派遣します。
- ・スズキ労連海外調査団の派遣内容や時期については海外派遣検討委員会を設置してグループの取り巻く環境や加盟組合が参加しやすい環境づくりを軸に検討を進めます。



7) 業種別活動の推進

労連の活動を業種別にとらえ意見交換を通じ、部門固有の課題や問題を共有し解決をはかります。

- ・製造・輸送部会
- ・販売部会
- ・関連部門連絡会

8) 労連結成40周年に向けた取り組み

- ・2012年9月17日に労連結成40周年を迎えることから、記念式典の開催等、各種対応について、企画委員会を設置して検討を進めます。

〈一般情勢報告〉

私たちを取り巻く情勢

- I. 国内情勢の動向
- II. 国際情勢の動向
- III. 自動車産業の動向
- IV. スズキグループの動向

I. 国内情勢の動向

1 日本経済の動向

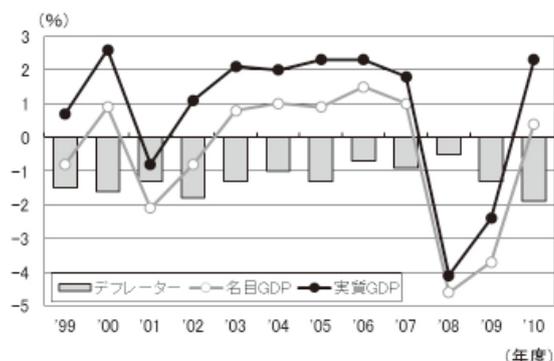
1) 経済成長率

(1) 実質国内総生産 (GDP)

- ・ 2010年度の日本経済は、リーマンショック以降の一時の最悪期を脱しつつあったものの、戦後最悪の自然災害となった3月11日の東日本大震災は、日本経済に多大なダメージを与えた。
- ・ GDPに関しては、今年度の実質GDP成長率は昨年度に比べプラス2.3%（2次速報値）と、大幅に回復した。また、名目GDP成長率についてもプラス3.7%と、プラス成長となったものの、GDPデフレーターは▲1.9%と1998年度以降13年連続してデフレ傾向が続く結果となった。
- ・ 消費者物価指数に関しては、リーマンショック以降、マイナスに転じており、東日本大震災以降の影響を受け、更にマイナスとなり、注意を要する。

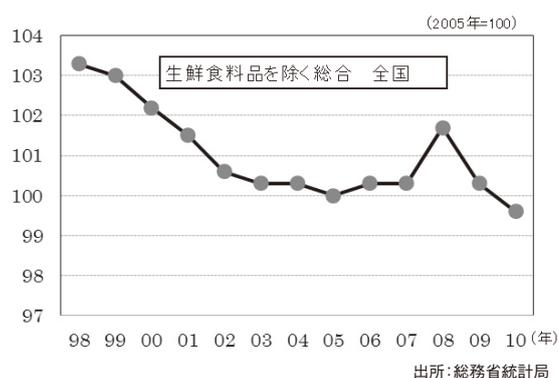
※内閣府経済社会総合研究所 GDP2次速報値について、岩手、宮城及び福島などの一部の地域の調査が困難であることにより、後日改めて調査をすることとされている。

GDP成長率とデフレターの推移(前年度比)



出所:内閣府経済社会総合研究所(2011年2次速報値)

消費者物価指数の推移(経年推移)



出所:総務省統計局

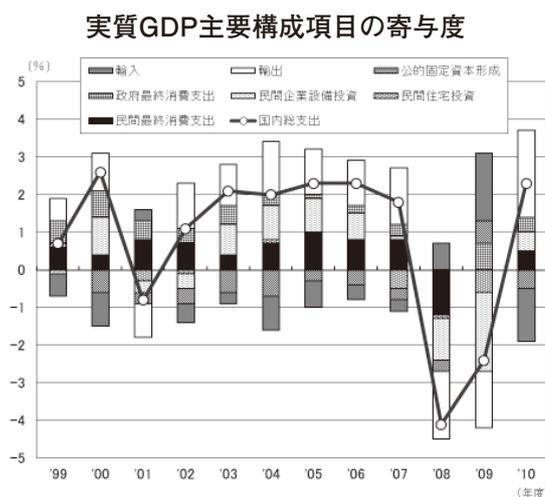
消費者物価指数の推移(前年同月比)



出所:総務省統計局

(2) 実質 GDP 構成項目寄与度の推移

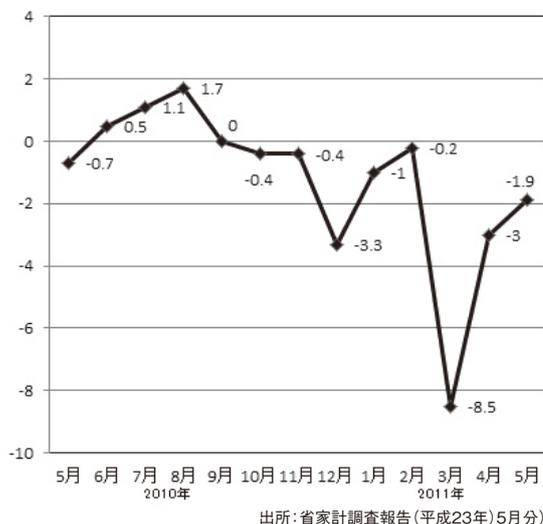
- ・2010年度は、公的固定資本形成を除いて、プラスに寄与され、輸出も大きくプラスの寄与となった。一方で、2009年度と異なり、輸入がマイナスに寄与することとなった。
- ・また民間最終消費支出については、景気回復の傾向にあり前年度よりも更にプラスに寄与した。



(3) 今後の見通し

- ・2008年秋のリーマンショックから景気は持ち直してきていたものの、東日本大震災の影響により低迷している。
- ・消費指数においては、1世帯あたり276,159円となっており、前年前月比は実質1.9%と減少した。
- ・政府は6月の月例報告において、景気の基調判断を「景気は、東日本大震災の影響により依然厳しい状況にあるなかで、このところ上向きの動きがみられる」と判断した。
- ・先行きについては、サプライチェーンの立て直しが進み生産活動が回復していくのに従い、景気が持ち直していくものとみられる。但し、電力供給の制約や、原子力の災害などにより、景気下振れのリスクは依然として残っている。

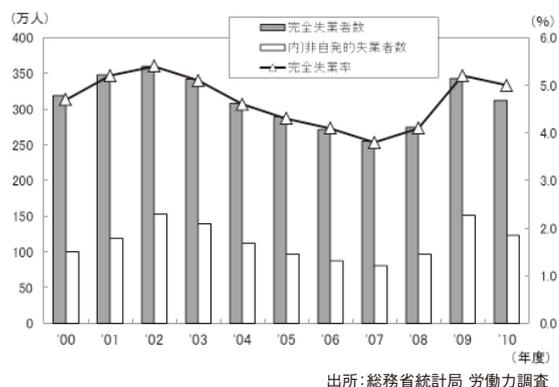
消費支出対前年同月実質増減率の推移



2) 雇用動向

- ・2010年度の平均完全失業者数は312万人で2009年度と比較し13万人の減少。完全失業率は5.0%で、前年度より0.1ポイント低下した。
- ・2011年度に入っても、4月度の完全失業者数は前年同月比30万人減で11ヶ月連続の減少となった。
- ・全体的に減少傾向にあるものの、今春に大学を卒業した人を含む学卒未就職者に関しては増加（4月：+3万人）した。
- ・雇用に関しては回復傾向にあったものの、東日本大震災による今後の雇用悪化が懸念される。

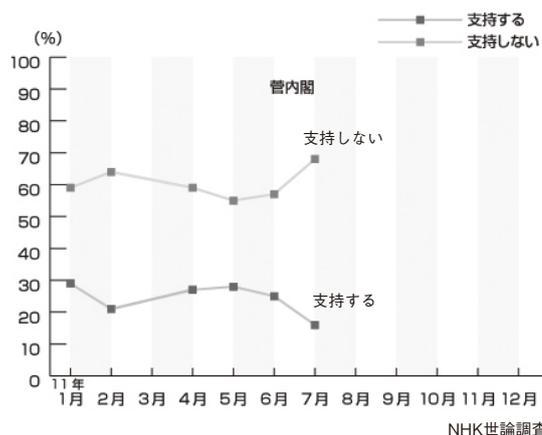
雇用動向（年度平均）



2 国内政治の動向

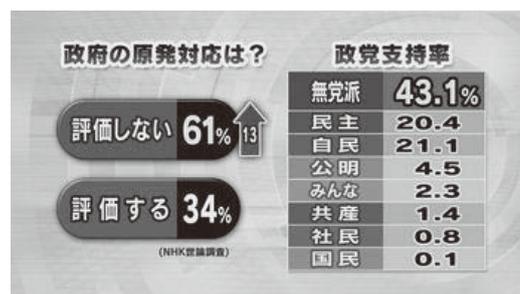
1) 2011年通常国会

- ・2011年通常国会は東日本大震災の発生以降、震災の復旧対策と福島原子力発電所への対応が中心となる中、東日本大震災の復旧・復興費を盛り込んだ4兆円規模の第一次補正予算が成立した。
- ・しかしながら、国会がねじれ状態であり、各法案や内政外交の各課題への政府の対応をめぐることは激しく対立した。
- ・加えて、被災地を置き去りにした政争と民主党内の対立が顕著となる中、内閣不信任案を提出される等、政治の混迷は続いた。
- ・この結果、国民の大きな期待は失望と政治不信に転じ、急速に民意を失った。



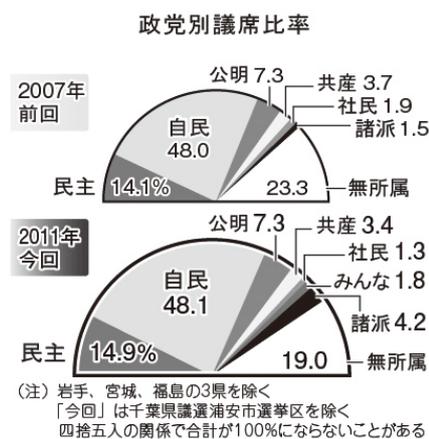
2) 民主党の動き

- ・党内対立を深める民主党は、国民の民主党離れと選挙の敗北を繰り返してもなお対立は収束しなかった。
- ・さらには不信任決議案をめぐる紛糾は、国民の深い失望感と抱かせるとともに、党内にも亀裂を残した。
- ・加えて東日本大震災発生後も、その対応に国民の理解と評価が十分に得られず、民主党に対する支持と信頼を失った。



3) 第17回統一地方選挙

- ・第17回統一地方選挙が4月10日、24日投開票日で行われた。
- ・民主党は政権与党として初の統一地方選挙に臨んだにもかかわらず、自民党と対決した首長選挙で大敗し、道府県および市町村県議会議員選挙でも自民・公明両党の議席を大きく下回り敗北した。
- ・既存政党や政治全体への不信や不満から、みんなの党やいわゆる首長新党がその受け皿となり躍進した。



時事.COM

3 政策・制度課題の動向

1) 税制改革

- ・平成 23 年度税制改正は、民主党が政府・与党として、概算要求段階から策定した初めての改正案となった。特に、「デフレ脱却と雇用の確保のための経済活性化」、「格差拡大とその固定化の是正」、「納税者・生活者の視点からの改革」、「地方税の充実と住民自治の確立に向けた地方税制度改革」の 4 つの柱に加え、今後の「社会保障と税の一体改革」を視野に入れ、取りまとめられた。
- ・車体課税については、総連の主張通り「エコカー減税の期限到来時まで、簡素化・グリーン化・負担の軽減等を行う方向で抜本的に見直す」と前年に引き続き明記された。
- ・平成 23 年度税制改正大綱に記載された通り、自動車関係諸税の抜本改革に向け、本年末の活動が山場であることから、自動車ユーザーの負担の軽減と納得性のある税体系の実現を果たすべく、フォーラム議員／上部団体／関係団体との従来以上の連携強化が必要とされている。
- ・また、「社会保障と税の一体改革」並びに、東日本大震災に伴う復興財源も含めた税制改正論議にも注視しつつ、総連として政府・与党への要請などを機動的に実施している。

2) 福祉・社会保障制度

- ・政府は、「社会保障の機能強化」とそれを支える「財政健全化」の両立を図るための「社会保障と税の一体改革（原案）」を 6 月に閣議決定した。子ども子育て支援、若者雇用対策、貧困・格差・低所得者対策を最優先課題に盛り込む「全世代支援型社会保障」を目指すものの、財源（税制）については 2015 年までに消費税を 10% 引き上げを示すのみで留まった。6 月に連合がとりまとめた、税と社会保障の中期ビジョンと比較しても踏み込んだ内容とはなっていない。
- ・急激な少子高齢化社会の進行、非正規労働者の増大、貧困と社会格差の拡大、社会保障財源のひっ迫など、社会の変化に対応した社会保障の機能強化は待ったなしの状況にある。持続可能な社会保障制度改革に向けて、今後、国民合意の下で給付と負担について具体的な議論を進めることが求められている。

自動車総連が考える新しい自動車関係諸税

段 階	現行税体系	新しい税体系
取得段階	自動車取得	廃止
	消費税	消 費 税
保有段階	自動車税	自動車保有税(仮称)*1
	軽自動車税	
	自動車重量税	廃止
走行段階	揮発油税(*2)	燃 料 税(仮称)
	地方揮発油税(*2)	
	軽油引取税	
	石油ガス税(*2)	
	消費税	消費税

*1 現行の自動車税・軽自動車税などの保有段階でかかる税は原則1種類に簡素化し、営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革すべきである。但し、検討にあたっては、軽自動車が地方の重要な交通手段となっている現状を鑑み、十分な配慮が必要である。

*2 現行の燃料関係税の上に更に消費税が課せられているタックス・オン・タックスを解消する。

3) 雇用・労働政策

- ・2011年5月13日、参議院本会議において、雇用保険（失業保険）を受給できない求職者に対するセーフティーネットとして、求職者の早期の就職を支援する、「職業訓練の実施等による特定求職者の就職の支援に関する法律」（求職者支援法）と「雇用保険法及び労働保険の保険料の徴収等に関する法律の一部を改正する法律」（改正雇用保険法）が全会一致で可決され、成立した。（施行期日：2011年10月1日）
- ・登録型派遣の原則禁止、製造業務派遣の原則禁止、日雇い派遣の原則禁止、グループ企業内派遣の8割規制等を盛り込んだ労働者派遣法改正案については、2010年3月の第174回通常国会に法案提出以来議決に至らず、継続審議となっている。
- ・連合は有期労働契約小委員会及び雇用法制委員会で論議し、有期労働契約における契約締結事由による規制や有期労働契約の上限規制、雇止め法理の法制化などを盛り込んだ考え方をとりまとめ、#16 連合中央執行委員会（2011.1.20）にて確認した。厚生労働省の管轄である労働政策審議会労働条件分科会は2010年9月に有期労働契約研究会にてまとめられた報告を踏まえ、2010年10月より有期労働契約について本格論議を開始。2011年12月までに意見を取りまとめ、建議を予定している。
- ・厚生労働省では、有識者を委員とする「今後の高齢者雇用に関する研究会」を設置し、希望者全員の65歳までの雇用確保策や、年齢にかかわらず働ける環境整備の方策について議論を重ね、今後の施策の方向性について研究会としての報告書を取りまとめ、2011年6月に公表した。

《「今後の高齢者雇用に関する研究会」報告書概要》

基本的考え方

○現状の課題

- ・少子高齢化の進展による労働力人口の減少が見込まれる中、経済社会の活力を維持し、より多くの人々が社会保障制度などの支え手となりその持続可能性を高めるため、高齢者の知識や経験を経済社会の中で有効に活用することが必要。
- ・現行の年金制度に基づく平成25年度からの老齢厚生年金の報酬比例部分の支給開始年齢の引上げを目前に控える中、制度上、65歳まで希望者全員の雇用を確保することとなっていないため、無年金・無収入となる者が生じる可能性があり、雇用と年金との接続が課題。

○今後の高齢者雇用対策の方向性

- ・中長期的には、意欲と能力のある高齢者が可能な限り社会の支え手として活躍できるよう、年齢にかかわらず働ける「生涯現役社会」を実現する必要がある。
- ・当面は、現行の年金制度の下で雇用と年金を確実に接続させるため、雇用される人の全てが少なくとも65歳まで働けるようにするとともに、特に、定年制の対象となる者について希望者全員の65歳までの雇用確保を確実に進めることが急務。

施策の進め方

○希望者全員の65歳までの雇用確保

①法定定年年齢を65歳まで引き上げる

- ・報酬比例部分の支給開始年齢の65歳への引上げ完了までに定年年齢が65歳まで引き上げられるように引き続き議論が必要

②希望者全員の65歳までの継続雇用を確保

- ・継続雇用制度の対象者に係わる現行の基準制度は廃止すべき
- ・雇用確保措置の未実施企業に対する企業名公表など指導の検討が必要

○生涯現役社会実現のための環境整備

- ①高齢期を見据えた職業能力開発及び健康管理の推進等
- ②高齢者の多様な雇用・職業機会の確保
- ③女性の就労促進
- ④超高齢社会に適合した雇用法制及び社会保障制度の検討

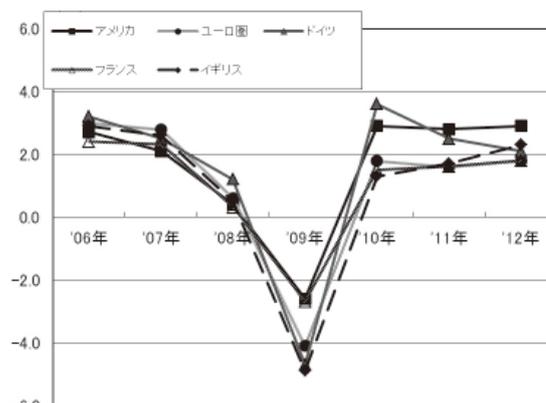
Ⅱ. 国際情勢の動向

1 国際情勢の動向

1) アメリカ

- ・米国の2011年1～3月期の実質GDP成長率は前期比年率+1.8%と大きく落ち込み、厳しいスタートとなった。(2010年10～12月の実質GDP成長率は前期比年率+3.1%)
- ・この要因としてはインフレがあげられており、中東・北アフリカの情勢の混迷等による資源価格の上昇が背景にあるといわれている。
- ・雇用環境は4月の失業率は9.0%と3月の8.8%から悪化し、昨年12月から続いた改善傾向が一服した。しかしながら、非農業部門雇用者数の回復等を踏まえれば、回復基調としては底堅いと考えられる。
- ・自動車産業については、東日本大震災によるサプライチェーンの混乱を受け、生産台数で3割程度のウエイトをしめる日系メーカーの生産が4月以降激減している。日系以外のメーカーでは生産台数は現状で高水準を維持しているものの、部品不足の懸念を抱えている。

欧米主要国のGDP成長率見通し(前年比)



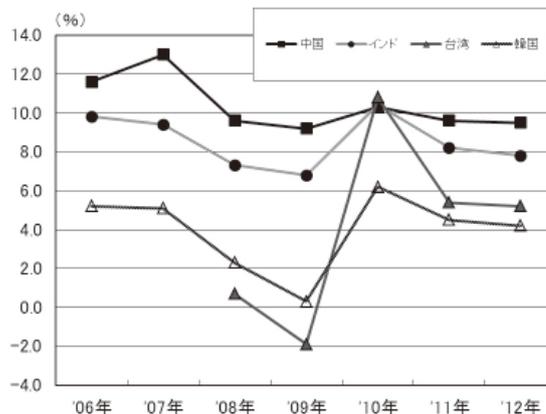
2) ヨーロッパ

- ・ユーロ圏の2011年1～3月期の景気は内需中心に回復を見せ、実質GDP成長率は前期比年率+3.3%となったが、ドイツ、フランス等の北部では総じて高めの成長率となる一方、イタリア、スペイン等の南部では総じて低迷している。
- ・また、資源高、東日本大震災の影響、ギリシャの債務問題等の懸念材料を抱えており、雇用情勢の改善も頭打ちの感がある。
- ・ユーロ圏新車登録台数は2011年1～3月期では前期比+1.8%増加と、2010年10～12月期(同+6.8%)から大きく減速し、フランスのスクラップインセンティブ終了もあり、市場の回復に一服感が出ている。
- ・イギリスの実質GDP成長率は2011年1～3月期で前期比年率+1.9%のプラス成長となった。今後も好調な新興国等の外需主導の緩やかな景気回復が見込まれる。
- ・雇用情勢に関しては、就業者数が3月まで4ヵ月連続増加しているものの、改善テンポが鈍化している等、減速の兆しも見える。

3) アジア

- ・2011年1～3月期のアジア経済は、総じて拡大基調で推移した。2010年後半に一時停滞していた輸出が回復に転じ、ほとんどの国で好調に伸びたことが、景気拡大の主要因である。
- ・国別では、シンガポール（22.5%）、台湾（19.0%）、香港（11.9%）、中国（9.7%）、タイ（8.4%）、インド（7.8%）、フィリピン（7.7%）等で高い成長が目立った。一方、ベトナム（5.4%）では、インフレ対応のために導入された緊縮財政等の影響で、景気は急減速した。
- ・東日本大震災に伴う日本からの部材供給の停滞により、アジアの主要国の自動車産業を中心に鉱工業生産に下押しの圧力がかかっている。
- ・但し、アジア地域では総じて景気は拡大基調が続くと予想される。

アジア主要国のGDP成長率見通し（前年比）



出所：外務省「主要経済指標」（2011年5月）
注：2011～2012年はIMF（国際通貨基金）による予測
（2011年4月現在）

2 国際労働運動の動向 (GUF: 国際産業別組織の動向)

1) IMF (国際金属労連)

- ・ GUF タスクフォース会議が計 4 回 (2010 年 9 月ドイツ、12 月スイス、2011 年 2 月東京、5 月ドイツ) 開催され、3GUF (IMF、ICEM、ITGLWF) の統合に向けた議論が進められた。
- ・ 2010 年 9 月、フィリピンにて IMF アジア 4 カ国会議フォロー会議が開催され、フィリピンの金属産別 3 組織の連帯の枠組みが確認された。
- ・ 2010 年 12 月と 2011 年 5 月にスイスにて IMF 財政委員会・執行委員会が開催された。特に 5 月の執行委員会は 3GUF 合同執行委員会も同時開催され、組織統合の具体的日程等を確認した。
- ・ 2011 年 5 月、オーストラリアにおいて IMF アジア太平洋地域会議・女性会議が開催され、多国籍企業労組ネットワーク構築や 3GUF 統合に向けた議論等を行った。
- ・ また、2011 年 6 月に韓国で開催された IMF-JC が主催する第 4 回アジア自動車労組連絡会議の中でも、多国籍企業労組ネットワーク構築や 3GUF 統合に向けた議論を行い、取り組みに対するアジア地域における理解を深めた。



IFM アジア太平洋地域会議
(2011.5.12 - 13 オーストラリア)

組織人員：100 カ国、200 加盟組織、2500 万人
(2011 年 6 月現在)

2) UNI (ユニオン・ネットワーク・インターナショナル)

- ・ 2010 年 11 月、長崎において第 3 回 UNI 世界大会が開催され、「ブレーキングスルー (突破)」をメインスローガンに世界 87 カ国、335 組織、675 名の代議員および、海外・国内来賓をあわせた約 2200 名が参加した。大会では、UNI グローバルユニオン活動戦略の取り組み状況の報告や、職場での暴力の根絶等について論議された。また、世界平和を求めて、集会等も行われた。
- ・ 2011 年 5 月、タイにおいて UNI-LCJ テスコロータス労使セミナーが開催され、UNI-LCJ 商業部会として支援を続けているタイのテスコロータス労組に対し、日本の組合活動の紹介等を行った。
- ・ 2011 年 7 月、フィリピンにて UNI-Apro 第 3 回地域大会が開催され、アジア太平洋地域における組合の組織拡大と影響力の強化等について論議した。



第 3 回 UNI 世界大会 (2010.11.6 - 7 長崎)

組織人員：150 カ国、900 加盟組織、2000 万人
(2011 年 6 月現在)

Ⅲ. 自動車産業の動向

1 世界の自動車産業

1) 世界の四輪車生産・販売

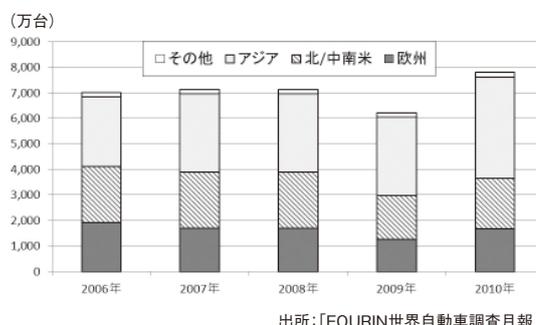
(1) 世界の四輪車生産

- ・2010年の世界の四輪車生産台数は、7,815万台(前年比25.7%増)となり、リーマンショック前のピーク台数(2007年7,410万台)を超え過去最高となった。
 - ・主要地域別には、欧州：前年比32.4%増、北・中南米：同15.9%増、アジア：同28.9%増と、各地域で前年を上回る結果となった。
 - ・2011年については、日本メーカーの生産正常化の進捗状況から判断すると、日本国内での生産台数は2～3割程度縮小する可能性が高い。
- 一方、北米、欧州、アジアでは生産拡大が見込まれるため、世界全体では8,000万台となる見通しである。

(2) 世界主要国の四輪車販売

- ・2010年の世界販売台数は7,403万台(前年比15.4%増)となった。
- ・国別販売増加をみると、米国が1,177万台(前年比11.0%増)で120万台の増加となったが、中国は1,806万台(前年比32.4%増)で440万台強の増加となり、2年連続で世界最大の市場となった。
- ・ブラジルにおいては357万台(同11.4%増)となり、ドイツ320万台(同21.0%減)を抜いて、世界販売4位に浮上した。さらに、インド203万台(同34.2%増)、ロシア211万台(同31.8%増)などと増加し、世界販売に占める新興国の割合が全体の49.7%となり先進国を初めて上回った。

世界各地域の四輪車生産台数



世界各地域の販売台数

	(万台)				
	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
北米	2,002	1,945	1,637	1,296	1,432
南米	329	422	449	438	530
西欧	1,659	1,672	1,523	1,475	1,415
中東欧	474	575	605	346	413
アジア・大洋	1,944	2,119	2,150	2,556	3,199
アフリカ・中	316	358	386	306	416
世界販売	6,724	7,091	6,750	6,417	7,403

出所：「FOURIN世界自動車調査月報」

世界の自動車販売台数上位15カ国主要国の販売台数

		(単位：台)			
		2008年	2009年	2010年	前年比
1	中国	9,336,326	13,644,794	18,061,936	32.4%
2	米国	13,493,165	10,601,368	11,772,278	11.0%
3	日本	5,082,235	4,609,256	4,956,138	7.5%
4	ブラジル	2,867,565	3,207,731	3,572,307	11.4%
5	ドイツ	3,425,039	4,049,359	3,198,417	▲21.0%
6	インド	1,973,524	2,256,328	3,027,868	34.2%
7	フランス	2,573,715	2,718,581	2,708,884	▲0.4%
8	英国	2,483,179	2,220,454	2,291,445	3.2%
9	イタリア	2,422,673	2,357,479	2,168,919	▲8.0%
10	ロシア	3,218,214	1,599,488	2,108,474	31.8%
11	カナダ	1,673,522	1,481,942	1,583,272	6.8%
12	韓国	1,201,486	1,440,070	1,538,961	6.9%
13	イラン	1,057,507	1,184,050	1,348,909	13.9%
14	スペイン	1,362,586	1,074,222	1,114,119	3.7%
15	オーストラリア	1,012,164	937,328	1,035,574	10.5%

出所：「FOURIN世界自動車調査月報」

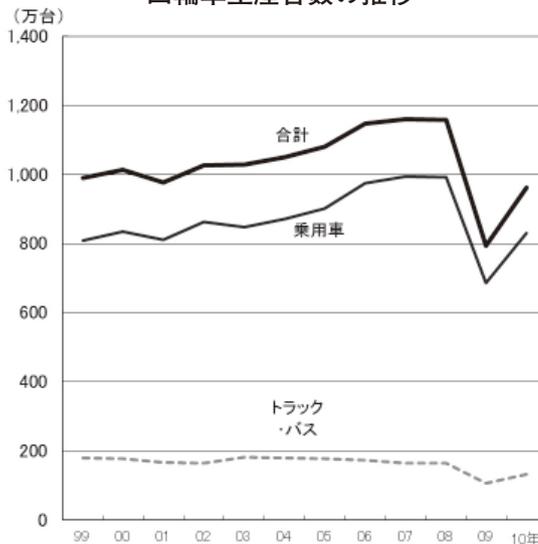
2 日本の自動車産業

1) 四輪車の生産・輸出・国内販売の状況

(1) 生産

- ・2010年の四輪車生産は、3年ぶりに増加し963万台（前年比21.4%増）となった。1千万台割れは2年連続となった。
- ・内訳は、乗用車生産が831万台（前年比21.1%増）、トラック・バスは132万台（前年比23.0%増）といずれも増加となった。

四輪車生産台数の推移

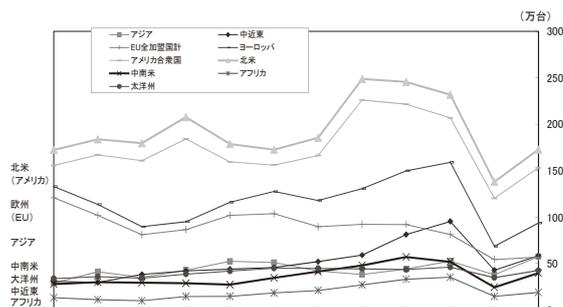


出所:日本自動車工業会「2011年日本の自動車工業」

(2) 輸出

- ・2010年の四輪車輸出は、484万台（前年比33.8%増）となり、2年ぶりに増加した。
- ・内訳では、中南米向け39万台（同62.4%増）、アジア向け57万台（同51.3%増）、欧州向け94万台（同36.7%増）、中近東向け58万台（同36.4%増）、北米向け173万台（同25.2%増）とすべての仕向地別で増加となった。

四輪車仕向地別輸出台数の推移

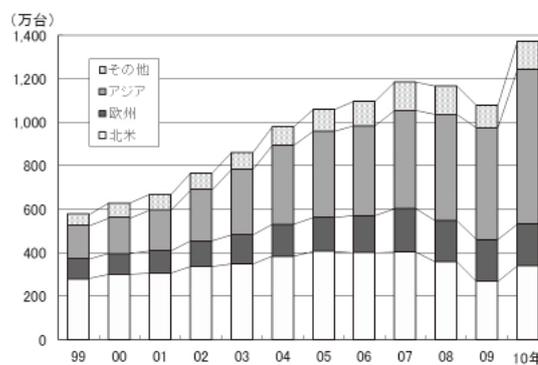


出所:日本自動車工業会「2011年日本の自動車工業」

(3) 海外生産

- ・2010年の全世界における日本メーカーの海外生産台数は、1,318万台（前年比30.3%増）となり、3年ぶりに増加となった。
- ・地域別では、アジア（711万台、同38.3%増）、北米（340万台、同26.6%増）、欧州（136万台、同10.4%増）でそれぞれ大幅に増加した。
- ・2007年以降3年連続で、国内生産を上回る結果となったが、2009年はその差が大幅に拡大した。さらに2010年も拡大幅が大きくなった。

日本メーカーの海外生産台数の推移

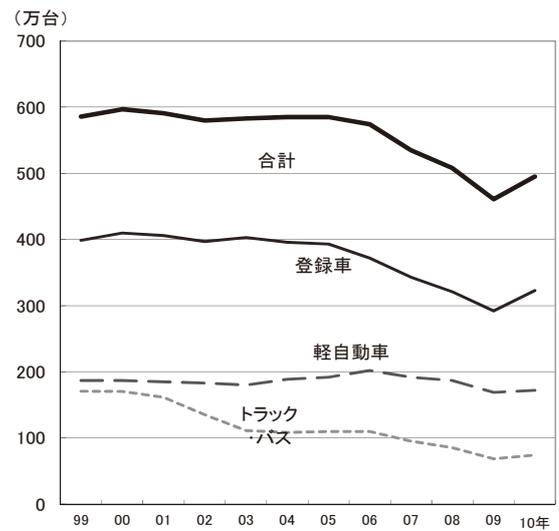


出所:日本自動車工業会「2011年日本の自動車工業」

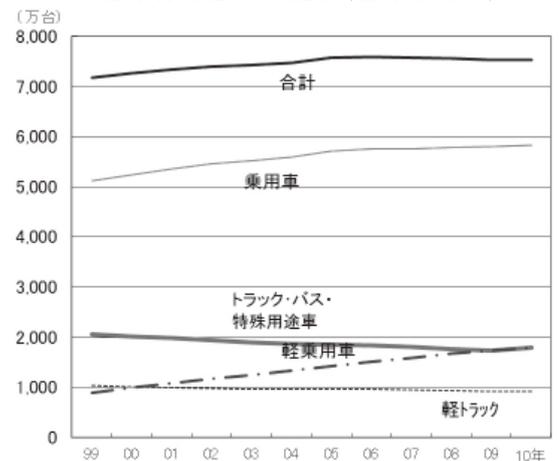
(4) 国内販売

- ・2010年の国内販売は、496万台（前年比7.5%増）で、5年ぶりに増加した。
- ・車種別には、登録車が323万台（前年比10.6%増）となり、7年ぶりに増加したが、7年連続で400万台を下回った。
- ・軽自動車は173万台（前年比2.3%増）と4年ぶりに増加した。
- ・2010年12月末の四輪車保有台数は7,536万台となった。

四輪車新車登録・新車販売台数推移



四輪車保有台数の推移(各年末時点)

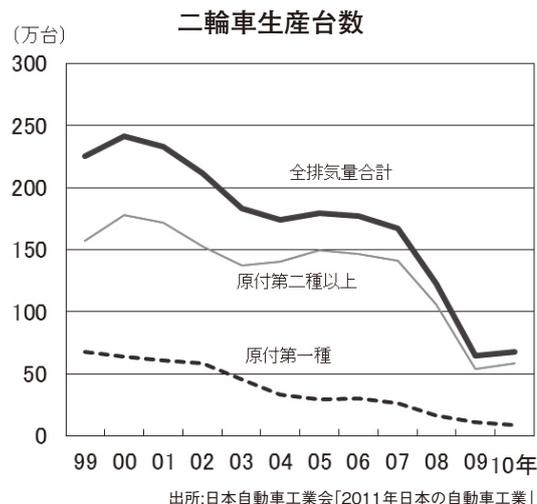


出所:日本自動車工業会「2011年日本の自動車工業」

2) 二輪車の生産・輸出・国内販売の状況

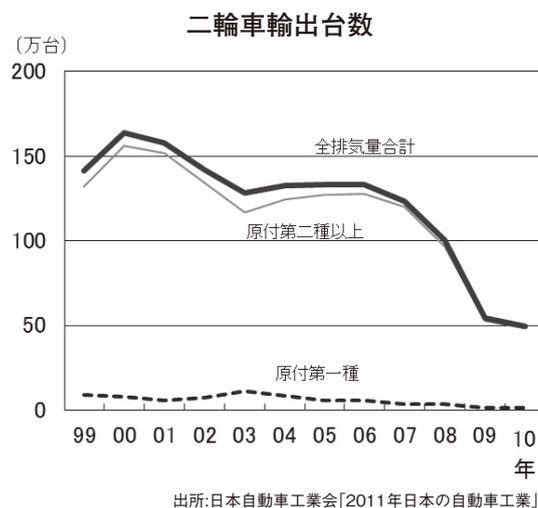
(1) 生産

- ・2010年の二輪車生産は、66万台（前年比3.0%増）と5年ぶりに増加した。
- ・具体的には、原付第一種（50cc以下）が8.7万台（前年比19.3%減）、原付第二種以上（51cc以上）が57.7万台（前年比53.6%増）となった。



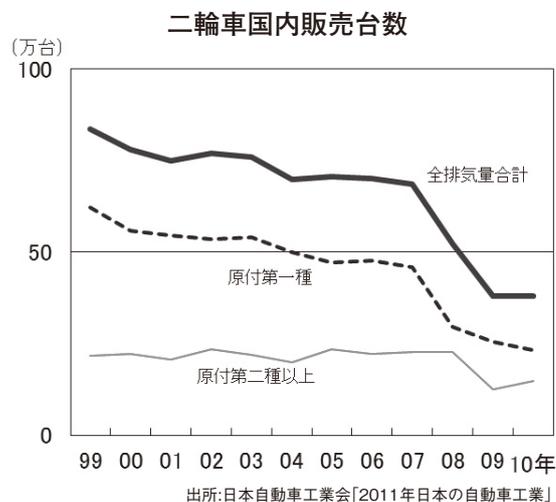
(2) 輸出

- ・2010年の二輪車輸出は、49万台（前年比9.3%減）となり、4年連続して減少した。
- ・内訳は、原付第一種（50cc以下）が1.1万台（前年比20.5%減）、原付第二種以上（51cc以上）が49.7万台（前年比9.2%減）となった。



(3) 国内販売

- ・2010年の二輪車国内販売は、38万台（前年比0.1%減）と5年連続して前年を下回った。これはピーク時（82年329万台）の10分の1という状況である。
- ・内訳は、原付第一種（50cc以下）は23.1万台（同9.5%減）、原付第二種以上（51cc以上）が14.8万台（前年比19.2%増）となった。



3) 業種別の実績

(1) メーカー 11 社

- ・2010 年度売上高は 10 社で、増収となり、全社で増益となった。為替の円高やエコカー補助金終了の反動が下期にでたものの、販売台数増(16,272 億円)、原価低減(5,934 億円)で、為替差損(7,395 億円)を補い、増益となった。
- ・東日本大震災により、11 年度は極めて厳しいことが予想される。

(連結)企業業績(メーカー 11社)

	07年度	08年度	09年度	10年度	11年度
売上高	671.0	536.7	473.9	505.6	502.8
(前年度比)	(110.0%)	(80.0%)	(88.3%)	(106.7%)	(99.4%)
営業利益	48.3	▲ 2.7	9.4	21.0	14.2
(前年度比)	(106.2%)	-	-	(222.9%)	(67.7%)
営業利益率	7.2%	▲ 0.5%	2.0%	4.2%	2.8%
経常利益	49.1	▲ 4.5	9.5	23.1	14.4
(前年度比)	(107.1%)	-	-	(241.8%)	(62.4%)
経常利益率	7.3%	▲ 0.8%	2.0%	4.6%	2.9%
当期利益	32.3	▲ 7.7	3.4	14.2	9.9
(前年度比)	(104.2%)	-	-	(417.5%)	(69.1%)

*三菱ふそうトラック・バスとUDトラックは決算未公開のため集計せず。
出所:決算発表時の各社広報部資料より自動車総連集計

(2) 車体・部品製造

- ・2010 年度は 9 月初旬にエコカー補助金が終了したことによる反動減はあったものの、新興国の需要拡大や原価低減などの努力により、増収増益企業は 99 社となった。
- ・2011 年度決算見込みについては、メーカーが通期決算発表時に「震災の影響により予想困難」という理由で公表されなかったことをうけ、部品企業においても多くが非開示となった。

車体・部品製造部門(上場111社)の業績

	07年度	08年度	09年度	10年度予想	11年度予想
売上高	321.1	271.4	239.3	266.4	-
(前年度比)	112.3%	84.5%	88.2%	111.3%	-
経常利益額	19.9	2.1	8.1	15.1	-
(前年度比)	118.5%	10.7%	379.7%	186.1%	-
経常利益率	6.2%	0.8%	3.4%	5.7%	-

2010年度()内2009年度

		経常利益					
		増益		減益		計	
売上	増収	99社 (3社)	89% (3%)	6社 (0社)	5% (0%)	105社 (3社)	95% (3%)
	減収	2社 (74社)	2% (67%)	4社 (34社)	4% (31%)	6社 (108社)	5% (97%)
	計	101社 (77社)	77% (69%)	10社 (34社)	9% (31%)	111社 (111社)	100% (100%)

※連結対象会社のない場合は単独決算数値で集計。
出所:「会社四季報」[NIKKEIネット]より自動車総連にて集計

(3) 販売会社(自販連調査)

- ・自動車ディーラー 993 社の 2010 年度の収益(速報)は、エコカー補助金が終了したことによる反動減により、新車販売台数は減少(前年比 95.8%)したが、全体としては減収増益となった。
- ・売上高については微減(前年比 99.5%)であったものの、車両、サービス、部品など各部門における利益率の向上と、営業費の圧縮などにより、経常利益は増加(前年比 115.3%)となった。
- ・車種店別には、エコカー減税の影響により、乗用車店、軽四併売店は売上高が減少したが、大型車店、輸入車店では増加となった。
- ・経常利益では、どの車種店でも増益となった。なかでも計四併売店(前年比 180%)、輸入車店(前年比 188.3%)は大幅な増加となった。

自動車ディーラー収益状況

(収益状況推移) (億円)

項目	年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度 <速報>
集計企業数		1,223社	1,195社	993社	993社
総売上高		128,242	115,442	104,733	104,233
売上総利益率		20,559	18,789	17,797	18,422
利益率		16.0%	16.3%	17.0%	17.7%
経常利益額		1,816	2,796	2,214	2,553
利益率		1.4%	0.2%	2.1%	2.4%
新車販売台数		4,334,787台	3,842,053台	3,642,590台	3,488,747台

(2010年度車種店別速報)

(億円)

項目	年度	大型車店	乗用車店	軽四併売店	輸入車店
集計企業数		72社	747社	106社	68社
総売上高		8,354	81,037	12,761	2,081
(対前年度比)		(114.2%)	(98.3%)	(97.8%)	(106.5%)
売上総利益額		1,180	14,760	2,136	345
(対前年度比)		(104.8%)	(102.4%)	(110.7%)	(103.8%)
利益率		14.1%	18.2%	16.7%	16.6%
経常利益額		163	1,982	374	33
(対前年度比)		(120.6%)	(106.7%)	(183.0%)	(188.3%)
利益率		2.0%	2.4%	2.9%	1.6%

出所:日本自動車販売協会連合会

4) 雇用動向

(1) 正規従業員

- ・ 正規従業員は2010年9月末と比べ3.9%の増加となった。内訳は現業部門で8.4%の増加、事・技部門で1.9%の減少となった。

正規・非正規労働者の推移

(人)

		全体	メーカー	車体・部品	販売	輸送	一般
(2011/3末時点)							
正 規	現 業	480,013	146,209	179,959	138,902	5,375	9,568
	事 技	347,054	126,042	158,262	37,892	4,055	20,803
計 ①		827,066	272,251	338,220	176,794	9,430	30,371
非 正 規	A. パートアルバイト	13,100	117	3,965	3,259	643	5,116
	B. 再雇用者	12,412	4,491	4,859	2,256	345	461
	C. 有期雇用契約者	39,729	11,340	22,805	1,848	1,285	2,451
	D. 派遣社員	17,350	1,488	14,398	675	438	351
	E. 請負社員	12,498	5,914	5,542	16	904	122
	F. その他	3,051	1,067	1,574	261	82	67
	計	98,140	24,417	53,143	8,315	3,697	8,568
正 規 事 業 者	A. パートアルバイト	9,850	493	2,637	3,878	138	2,704
	B. 再雇用者	10,574	3,313	5,088	1,544	194	435
	C. 有期雇用契約者	13,816	2,109	4,534	3,446	84	3,643
	D. 派遣社員	19,343	8,957	7,889	1,243	526	1,128
	E. 請負社員	24,236	18,622	883	24	2,715	1,992
	F. その他	3,270	974	968	302	54	972
	計	81,089	34,068	21,999	10,437	3,711	10,874
小計 ②		179,229	58,485	75,142	18,752	7,408	19,442
合計 ①+②=③		1,006,295	330,736	413,362	195,546	16,838	49,813
全従業員に占める 非正規社員の比率 = ②/③		17.8%	17.7%	18.2%	9.6%	44.0%	39.0%

(2) 非正規労働者

- ・ 非正規従業員は2010年9月末と比べ、3.2%の増加となった。パートアルバイト、再雇用者、有期雇用契約者が増加し、派遣社員、請負社員が減少した。

2010年9月末と2011年3月末の増減推移

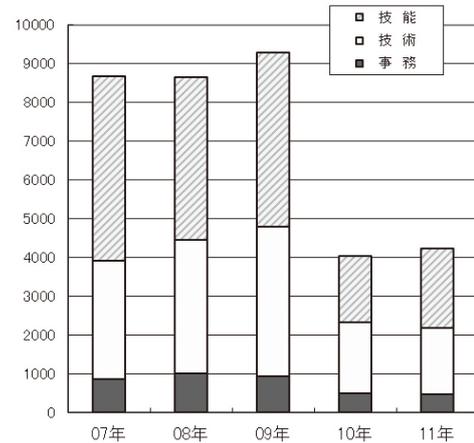
		2011/3末	2010/9末	差	増減率
正 規	現 業	480,013	442,651	37,362	8.4%
	事・技	347,054	353,637	-6,583	-1.9%
	計	827,066	796,288	30,778	3.9%
非 正 規 現 業	A. パートアルバイト	13,100	11,932	1,168	9.8%
	B. 再雇用者	12,412	11,564	848	7.3%
	C. 有期雇用契約者	39,729	35,206	4,523	12.8%
	D. 派遣社員	17,350	17,908	-558	-3.1%
	E. 請負社員	12,498	11,201	1,297	11.6%
	F. その他	3,051	3,119	-68	-2.2%
	計	98,140	90,930	7,210	7.9%
非 正 規 事 業 者	A. パートアルバイト	9,850	7,161	2,689	37.6%
	B. 再雇用者	10,574	8,985	1,589	17.7%
	C. 有期雇用契約者	13,816	10,599	3,217	30.4%
	D. 派遣社員	19,343	20,509	-1,166	-5.7%
	E. 請負社員	24,236	30,354	-6,118	-20.2%
	F. その他	3,270	5,070	-1,800	-35.5%
計	81,089	82,678	-1,589	-1.9%	
非 正 規 合 計	A. パートアルバイト	22,950	19,093	3,857	20.2%
	B. 再雇用者	22,986	20,549	2,437	11.9%
	C. 有期雇用契約者	53,545	45,805	7,740	16.9%
	D. 派遣社員	36,693	38,417	-1,724	-4.5%
	E. 請負社員	36,734	41,555	-4,821	-11.6%
	F. その他	6,321	8,189	-1,868	-22.8%
計	179,229	173,608	5,621	3.2%	

出所：自動車総連「非正規調査」

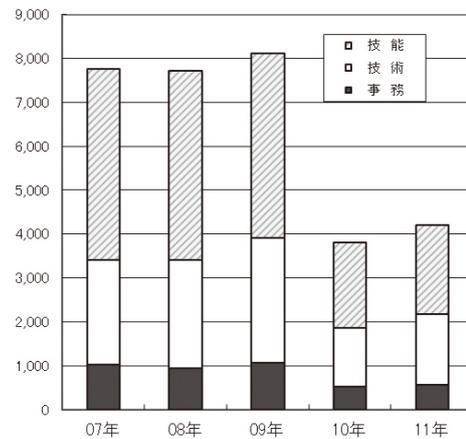
(3) 定期採用

- ・ 2011年の定期採用実績は3業種（製造<16社>・部品<64社>・販売<47社>）合計で、前年比9.2%の増加となった。
 - 1) 3部門実績合計・・・9,828人
 - 2) 2010年実績比・・・109.2% (+829人)
 - 3) 2011年計画比・・・100.8% (+75人)
- ・ 内訳を業種別にみても、ほとんどの部門で前年実績より増加した。

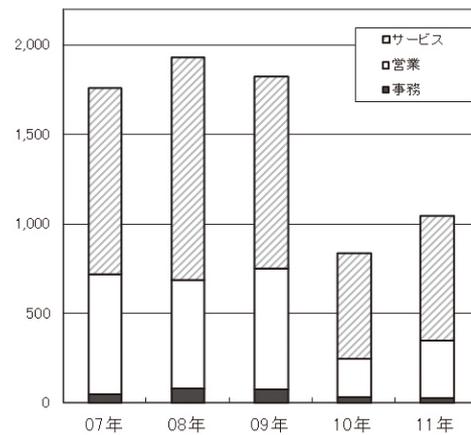
製造16社の定期採用状況



部品64社の定期採用状況



販売47社の定期採用状況



出所：自動車総連「定期採用調査」

IV. スズキグループの動向

1) 2011年3月期決算資料 スズキ(株)ホームページ IR情報 平成23年3月期決算参考資料より
(連結決算)

＜2011年3月期(第145期)決算参考資料＞【連結】

2011年5月10日
スズキ株式会社

		前期実績 2010年3月期(第144期)	当期実績 2011年3月期(第145期)	
売上高		24,691億円 (- 17.8%)	26,082億円 (+ 5.6%)	
国内売上		9,526億円 (- 1.3%)	9,374億円 (- 1.6%)	
海外売上		15,165億円 (- 25.6%)	16,708億円 (+ 10.2%)	
営業利益<利益率>		794億円 (+ 3.2%) <3.2%>	1,069億円 (+ 34.7%) <4.1%>	
経常利益<利益率>		938億円 (+ 17.8%) <3.8%>	1,225億円 (+ 30.5%) <4.7%>	
当期純利益<利益率>		289億円 (+ 5.4%) <1.2%>	452億円 (+ 56.2%) <1.7%>	
業績評価		減収増益	増収増益	
営業利益増減要因	増益要因	諸経費等の減 +962億円 原価低減 +172億円 研究開発費の減 +62億円 <hr/> 計 +1,196億円	原価低減 +355億円 売上・構成変化等 +253億円 研究開発費の減 +47億円 減価償却費の減 +34億円 <hr/> 計 +689億円	
	減益要因	売上・構成変化等 -696億円 為替影響 -469億円 減価償却費の増 -6億円 <hr/> 計 -1,171億円	為替影響 -283億円 諸経費等の増 -131億円 <hr/> 計 -414億円	
	為替レート	93円/USドル 131円/ユーロ	86円/USドル 113円/ユーロ	
	設備投資	1,202億円	1,303億円	
	減価償却費	1,418億円	1,384億円	
	研究開発費	1,088億円	1,041億円	
有利子負債残高		5,470億円	4,846億円	
キャッシュ・フロー	営業活動	3,264億円	2,265億円	
	投資活動	-2,823億円	-874億円	
	財務活動	1,034億円	-750億円	
	キャッシュ残高	5,835億円	6,319億円	
事業別業績	二輪	売上高 2,629億円 (- 42.1%) 営業利益<率> -211億円 (-) <- - >	2,577億円 (- 2.0%) -108億円 (-) <- - >	
	四輪	売上高 21,840億円 (- 13.5%) 営業利益<率> 906億円 (+ 31.2%) <4.1%>	23,230億円 (+ 6.4%) 1,085億円 (+ 19.8%) <4.7%>	
	特機等	売上高 454億円 (- 31.9%) 営業利益<率> 53億円 (- 42.5%) <11.7%>	486億円 (+ 7.1%) 67億円 (+ 26.2%) <13.8%>	
	金融	売上高 796億円 (+ 1.1%) 営業利益<率> 38億円 (- 4.5%) <4.8%>	611億円 (- 23.2%) 30億円 (- 21.3%) <4.9%>	
	所在地別業績	日本	売上高 14,885億円 (- 18.4%) 営業利益<率> 341億円 (+ 18.6%) <2.3%>	15,724億円 (+ 5.6%) 532億円 (+ 55.8%) <3.4%>
		欧州	売上高 4,235億円 (- 31.5%) 営業利益<率> 46億円 (+ 46.8%) <1.1%>	3,330億円 (- 21.4%) 4億円 (- 91.1%) <0.1%>
		北米	売上高 1,289億円 (- 42.9%) 営業利益<率> -116億円 (-) <- - >	974億円 (- 24.4%) -22億円 (-) <- - >
		アジア	売上高 7,806億円 (+ 3.7%) 営業利益<率> 562億円 (+ 59.0%) <7.2%>	9,486億円 (+ 21.5%) 469億円 (- 16.5%) <4.9%>
その他		売上高 674億円 (- 24.9%) 営業利益<率> 12億円 (- 30.0%) <1.8%>	752億円 (+ 11.4%) 37億円 (+ 200.0%) <4.9%>	
連結子会社数		138社	138社	
持分法適用関連会社数	35社	38社		
従業員数	51,503人	52,731人		

※次期予想につきましては、東日本大震災の当社業績に与える影響を、現時点では合理的に算定することが困難であることから、未定とさせていただきます。

〈部門別売上台数実績〉

〈2011年3月期（第145期）決算参考資料〉【生産・販売台数】

2011年 5月10日
スズキ株式会社

〈二輪車・ATV〉		前期実績		当期実績	
		2010年3月期（第144期）		2011年3月期（第145期）	
生産台数	国内生産	国内	50千台（- 37.7%）	46千台（- 7.9%）	
		輸出	112千台（- 51.7%）	139千台（+ 24.3%）	
		計	162千台（- 48.1%）	185千台（+ 14.3%）	
		内ATV	10千台（- 70.7%）	12千台（+ 27.7%）	
	海外生産	欧州	20千台（- 37.3%）	14千台（- 30.2%）	
		北米	3千台（- 75.3%）	7千台（+ 145.7%）	
		アジア	2,545千台（- 1.0%）	2,334千台（- 8.3%）	
		その他	175千台（- 53.9%）	195千台（+ 11.7%）	
		計	2,743千台（- 8.4%）	2,550千台（- 7.0%）	
		内ATV	5千台（- 72.3%）	9千台（+ 83.5%）	
	合計	2,904千台（- 12.1%）	2,735千台（- 5.8%）		
	内ATV	15千台（- 71.3%）	22千台（+ 46.8%）		
販売台数	国内販売		78千台（- 39.1%）	79千台（+ 0.5%）	
	海外販売	欧州	104千台（- 30.9%）	81千台（- 21.8%）	
		北米	79千台（- 49.4%）	50千台（- 36.3%）	
		アジア	2,481千台（+ 2.5%）	2,160千台（- 12.9%）	
		その他	277千台（- 44.1%）	325千台（+ 17.2%）	
		計	2,941千台（- 8.7%）	2,616千台（- 11.0%）	
		合計	3,019千台（- 9.9%）	2,695千台（- 10.7%）	
	内ATV	38千台（- 42.4%）	23千台（- 38.5%）		

〈四輪車〉		前期実績		当期実績	
		2010年3月期（第144期）		2011年3月期（第145期）	
生産台数	国内生産	軽四輪	545千台（- 7.8%）	513千台（- 5.7%）	
		登録車	58千台（- 27.3%）	63千台（+ 9.4%）	
		輸出	219千台（- 33.8%）	259千台（+ 18.2%）	
		OEM	138千台（- 0.6%）	159千台（+ 15.2%）	
		計	959千台（- 15.8%）	994千台（+ 3.7%）	
	海外生産	欧州	180千台（- 30.9%）	164千台（- 9.1%）	
		アジア	1,406千台（+ 29.3%）	1,720千台（+ 22.3%）	
	計	1,586千台（+ 17.1%）	1,884千台（+ 18.8%）		
	合計	2,545千台（+ 2.1%）	2,878千台（+ 13.1%）		
販売台数	国内販売	軽四輪	554千台（- 4.3%）	521千台（- 6.1%）	
		登録車	67千台（- 21.4%）	68千台（+ 0.7%）	
		計	622千台（- 6.5%）	588千台（- 5.4%）	
	海外販売	欧州	281千台（- 6.7%）	243千台（- 13.6%）	
		北米	41千台（- 51.6%）	33千台（- 19.5%）	
		アジア	1,272千台（+ 18.0%）	1,625千台（+ 27.8%）	
		その他	135千台（- 23.5%）	153千台（+ 13.3%）	
	計	1,729千台（+ 5.4%）	2,053千台（+ 18.8%）		
	合計	2,350千台（+ 2.0%）	2,642千台（+ 12.4%）		

※国内生産は完成車生産台数+CKD生産台数。海外生産は現地ラインオフ台数。

※四輪販売台数はスズキブランド車。但し国内販売にはシボレーブランド車を含む。

※当期の海外販売台数には一部予想値を含む。

2) スズキグループの業績

スズキ(株)ホームページ IR 情報 平成 23 年 3 月期 決算短信より

〈連結業績〉

平成 23 年 3 月期 (145 期) の当社グループを取り巻く経営環境は、アジアを中心とした経済回復や各国政府による景気対策等の影響により、世界経済は緩やかな回復を見せているものの、依然として欧米では高い失業率が続くなど、引き続き厳しい状況にあります。国内においては、海外経済の拡大などにより、景気は持ち直していましたが、東日本大震災の発生により、経済活動の停滞が懸念される状況となりました。

このような状況下、145 期は、欧州、北米での売上高は前期を下回ったものの、アジアでの二輪車、四輪車の販売増加等により、連結売上高は 2 兆 6,082 億円と前期に比べ 1,391 億円 (5.6%) の増加となりました。連結利益の面でも、為替影響などによる減益を、売上増加、原価低減等による増益で吸収し、営業利益は 1,069 億円と前期に比べ 275 億円 (34.7%) の増加、経常利益は 1,225 億円と前期に比べ 287 億円 (30.5%) の増加、当期純利益は 452 億円と前期に比べ 163 億円 (56.2%) の増加となりました。

〈事業の種類別セグメントの業績〉

(二輪車)

アジアでの売上高は増加しましたが、欧州、北米、及び国内での減少により、二輪事業の売上高は 2,577 億円と前期に比べ 52 億円 (2.0%) の減少となりました。損益面では、欧米向け大型二輪の販売低迷が続ぎ、108 億円の営業損益となりましたが、アジアでの業績改善等により営業損益は前期に比べて、103 億円減少しました。

(四輪車)

国内は、エコカー購入補助金制度終了により、10 月以降、市場が低迷しましたが、「スイフト」、「ソリオ」、「MR ワゴン」、等の新型車発売や営業力強化により拡販をはかりました。

しかしながら、東日本大震災の影響もあり、国内売上高は前期を下回りました。海外売上高は、インドやインドネシアなどアジアを中心とした新興国の販売増加により、前期を上回りました。その結果、四輪事業の売上高は 2 兆 3,230 億円と前期に比べ 1,390 億円 (6.4%) の増加となりました。営業利益についても 1,085 億円と前期に比べて 179 億円 (19.8%) の増加となりました。

国内では、「スイフト」、「MR ワゴン」、「パレット」等の燃費改善車の発売、全機種を環境対応

(特機等)

特機事業の売上高は、欧州、北米、アジア、太平洋州を中心に増加し、486 億円と前期に比べ 32 億円 (7.1%) の増加となりました。営業利益についても、67 億円と前期に比べ 14 億円 (26.2%) の増加となりました。

(金融)

金融事業の売上高は 611 億円と前期に比べ 185 億円 (23.2%) の減少となり、営業利益は 30 億円と前期に比べ 8 億円 (21.3%) の減少となりました。

〈所在地別セグメントの業績〉

(日本)

売上高は、東日本大震災の影響もありましたが、四輪車の欧州・アジア・中南米向け輸出等が増加し、1 兆 5,724 億円と前期に比べ 839 億円 (5.6%) の増加となりました。営業利益は、為替影響などによる減益を、売上増加、原価低減等による増益で吸収し、532 億円と前期に比べ 191 億円 (55.8%) の増加となりました。

(欧州)

各国政府の自動車買い替え助成策終了の影響などにより、売上高は 3,330 億円と前期に比べ 905 億円 (21.4%) の減少となりました。営業利益については、4 億円と前期に比べ 42 億円 (91.1%) の減少となりました。

(北米)

二輪車、四輪車の販売減少により、売上高は 974 億円と前期に比べ 315 億円 (21.4%) の減少となりました。損益面については、22 億円の営業損失となりましたが、諸経費の減等により、営業損失は前期と比べて 94 億円減少しました。

(アジア)

インド、インドネシア、パキスタン、タイなど各国での二輪車、四輪車の販売が増加したことにより、売上高は 9,486 億円と前期に比べ 1,680 億円 (21.5%) の増加となりました。営業利益については、469 億円と前期に比べ 93 億円 (16.5%) の減少となりました。

(その他の地域)

大洋州、アフリカなどでの四輪車の販売増加により、売上高は 752 億円と前期に比べ 78 億円 (11.4%) の増加となり、営業利益についても、37 億円と前期に比べ 25 億円 (200.0%) の増加となりました。

【事業の種類別・地域別売上金額】

(単位:数量 千台未満切捨て、金額 百万円未満切捨て)

		前期 (21.4.1~22.3.31)		当期 (22.4.1~23.3.31)		比較増減	
		数量	金額	数量	金額	数量	金額
二 輪 車	国内	81	25,987	75	23,317	△ 6	△ 2,669
	海外	1,180	236,922	1,259	234,364	78	△ 2,557
	欧州	94	70,659	78	54,849	△ 16	△ 15,809
	北米	52	40,277	28	25,099	△ 23	△ 15,177
	アジア	919	88,064	1,065	109,104	145	21,039
	その他	114	37,920	86	45,311	△ 27	7,390
	計	1,261	262,910	1,334	257,682	72	△ 5,227
四 輪 車	国内	712	876,654	720	868,901	7	△ 7,752
	海外	1,542	1,252,621	1,858	1,405,678	316	153,057
	欧州	284	370,585	265	330,088	△ 19	△ 40,496
	北米	39	82,216	31	63,594	△ 7	△ 18,621
	アジア	1,115	680,360	1,433	859,412	317	179,051
	その他	101	119,458	128	152,583	26	33,124
	計	2,254	2,129,276	2,579	2,274,580	324	145,304
特 機 等	国内	—	18,394	—	17,922	—	△ 471
	海外	—	26,920	—	30,634	—	3,714
	欧州	—	9,861	—	10,175	—	314
	北米	—	9,330	—	10,273	—	942
	アジア	—	3,300	—	4,531	—	1,231
	その他	—	4,428	—	5,653	—	1,225
	計	—	45,314	—	48,557	—	3,242
小 計	国内		921,036		910,142		△ 10,894
	海外		1,516,464		1,670,678		154,213
	欧州		451,105		395,113		△ 55,992
	北米		131,824		98,967		△ 32,856
	アジア		771,726		973,048		201,322
	その他		161,808		203,548		41,740
	計		2,437,501		2,580,820		143,319
金融	—	31,562	—	27,397	—	△ 4,165	
合計		2,469,063		2,608,217		139,154	

(連結業績予想)

売上高 2兆6,100億円 (前期比0.1%増)
営業利益 1,100億円 (前期比2.9%増)
経常利益 1,250億円 (前期比2.0%増)
当期純利益 500億円 (前期比10.7%増)
為替レート 1米ドル=80円、1ユーロ=110円

※次期の見通しについては、現時点で入手可能な情報及び仮定に基づき算出したもので、リスクや不確実性を含んでいます。実際の業績は、さまざまな要因の変化により大きく異なることがあります。実際の業績に影響を及ぼす可能性がある要因には、主要市場における経済情勢及び需要の動向、為替相場の変動（主に円/米ドル相場、円/ユーロ相場）などが含まれます。

【スズキ連結決算推移】

(単位: 億円)

	08年度	09年度	10年度	11年度(予想)
売上高	30,048(-14.2%)	24,690(-17.8%)	26,082(5.6%)	26,100(0.1%)
営業利益	769(-48.5%)	793(3.2%)	1,069(34.7%)	1,100(2.9%)
経常利益	797(-49.2%)	938(17.8%)	1,225(30.5%)	1,250(2.0%)
当期利益	274(-65.8%)	289(5.4%)	451(56.2%)	500(10.7%)
	04年度	05年度	06年度	07年度
売上高	23,656(7.6%)	27,456(16.1%)	31,637(15.2%)	35,024(10.7%)
営業利益	1,075(13.0%)	1,138(5.9%)	1,329(16.7%)	1,494(12.4%)
経常利益	1,095(15.0%)	1,193(8.9%)	1,392(16.6%)	1,569(12.7%)
当期利益	605(38.0%)	659(9.0%)	750(13.7%)	803(7.0%)

○連結範囲及び持分法の適用に関する事項

- (1) 連結子会社数 138社 国内会社……………(株)スズキ自販近畿
スズキ精密工業(株)他68社
在外会社……………アメリカン スズキ モーター社
スズキ インターナショナル ヨーロッパ社
マジャール スズキ社
スズキ インドモービル モーター社
マルチ スズキ インディア社
パック スズキ モーター社 他62社
- (2) 非連結子会社数
1社(うち持分法適用会社なし)…………… 鈴木自動車工業(株)
- (3) 関連会社
35社(うち持分法適用会社35社)…………… 重慶長安鈴木汽車有限公司 他37社

○連結範囲及び持分法の適用の異動状況

- (1) 連結 (新規) 1社……………マルチ インシュランス ブローカー社
(除外) 1社……………清算のため連結の範囲から除外
- (2) 持分法(新規) 3社……………イナジー オートモーティブ システムズ マニュファクチャリング インディア社
マネサール スティール プロセッシング インディア社
マルチ インシュランス ブローキング社