

自動車ユーザーの視点に立って、自動車関係諸税の軽減・簡素化の実現を!



最近ガソリンが高い!! 完全に家計を直撃しております…。もちろん原油価格の高騰が大きく影響しているけれども「ガソリン税」の“暫定税率”分が高すぎませんか!!

$$\begin{matrix} \text{ガソリン本来の価格} \\ \text{原油価格、元売価格、流通コストや} \\ \text{需給バランスにより価格は常に} \\ \text{上下します。} \end{matrix} + \begin{matrix} \text{ガソリン税 (暫定税率)} \\ \mathbf{53.80\text{円/L}} \\ \text{本来の税率なら28.70円/L} \end{matrix} \times \begin{matrix} \text{消費税} \\ \mathbf{5\%} \end{matrix} = \begin{matrix} \text{実際の} \\ \text{小売価格} \end{matrix}$$

ガソリン本来の値段に、1リットルあたり53.8円のガソリン税がかかり、これらを足した金額に、さらに消費税5%がかけられているのです。これって二重課税では!?

ガソリンだけではなく、自動車を持つと取得・保有・走行の3つの段階で多額の税金を支払わなくてはなりません。それも“暫定税率”という高い税率で…。

自家用乗用車1台あたりの負担例 (取得後3年間)

- 排気量1800cc
- 車両重量1.5トン未満 車両価格180万円
- 年間走行距離10,000Km
- 年間燃料使用量1,000リットル
- ガソリン平均小売価格 130円/リットル の場合



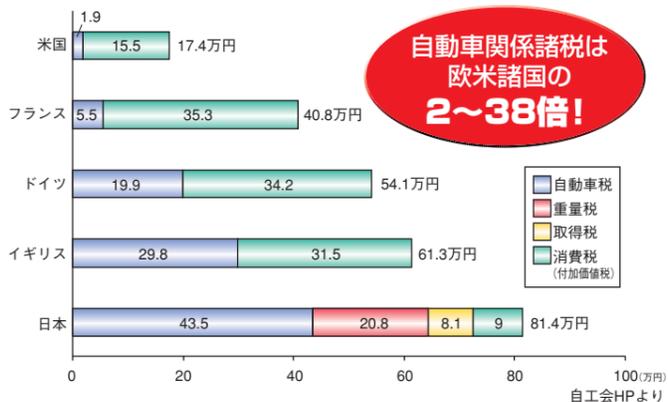
	暫定税率	現行の税率 つまり暫定税率だと	本来の税率だと
消費税 (本体分)		90,000円	90,000円
自動車取得税	1.7倍	81,000円	48,600円
自動車重量税	2.5倍	56,700円	22,500円
自動車税		118,500円	118,500円
ガソリン税	1.9倍	161,400円	86,100円
消費税 (ガソリン分)		19,500円	19,500円
合計		527,100円	385,200円

1台あたり3年間で**141,900円**も  
暫定税率分が上乗せされている!

クルマユーザーの税負担の国際比較

(左側のクルマを取得・11年間保有した場合)

自動車取得・保有にかかる税負担は、欧州諸国の約2~38倍にもなります。欧米の先進国諸国と比べて極めて重い負担と言わざるを得ません。先進国の中でも自動車を持つことに対して、こんなに過重な税負担を強いているのは日本だけです。



「そもそもなんで暫定税率なの?」

戦後、道路の建設費や維持管理費のみにあてた道路特定財源として揮発油税など自動車関係諸税が次々と設立されました。昭和49年に「道路整備は緊急性が高い」などの理由からこれらの関係諸税の多くに1.2倍~2.5倍もの税率を上乗せする臨時措置法が施行され、34年経った現在も「暫定的」に続いているのです。現在の暫定税率は2008年3月(自動車重量税は4月)に期限切れを迎えます。政府・与党はまだまだ渋滞緩和や地方の道路整備のために暫定税率を10年間延長する方針ですが、これは民主党の方針とは正反対のものです。今通常国会において与野党間で激しい議論が行われる見込みであるため、今後の動向には注視が必要です。



道路を受益者(自動車ユーザー)負担で造るのは本筋かもしれない。しかし写真のような道路はユーザーが望む道路といえるのだろうか…。

「アクアト・岐阜」・「ラグーナ蒲郡」割引券は  
労連HP Topページよりプリントアウトできます!  
パスワード:saw2007



「スズキ労連」機関誌に対するご意見・ご要望が  
ございましたら編集部までお気軽にお寄せ下さい。

編集部 〒432-8062 浜松市南区増楽町20 (スズキ労働会館内)  
TEL.053-447-3079 FAX.053-440-2838  
e-mail : mitsuda@suzuki-union.or.jp

◇スズキ労連ホームページ◇ <http://saw.gogo.tc/>  
\*スズキ労連活動状況(労連ブログ)・スズキ労連機関紙  
新聞見パスワード…saw2007

【編集後記】今年もサラリーマン川柳の季節です。  
“嫁強し こづかい春闘 ベアはゼロ”(次長2)

2008年2月 第310号



2008年  
2月号

静岡県浜松市南区増楽町20  
電話 (053) 447-3079  
スズキ関連労働組合連合会  
発行人 加藤 幸博  
編集人 光田 玄

第58回中央委員会



冒頭に加藤会長の挨拶。会長からは総合生活改善の実現に向けて、全員が心をひとつにして、率直な労使交渉を通じた粘り強い取り組みが呼びかけられた。

第58回中央委員会開催!

“2008年総合生活改善”  
取り組み方針を決定

スズキ労連は2月1日(金)にスズキ労働会館大ホールにて第58回中央委員会を開催し、「2008年総合生活改善の取り組み方針(案)」を審議のうえ満場一致で決定いたしました。各労組は今後この方針に基づいた独自の要求内容を機関決定し、会社側に要求書を提出して交渉が始まります。

《第58回 スズキ労連 中央委員会》  
日時: 2月1日(金)18:00~20:10  
会場: スズキ労働会館 3F 大ホール  
出席者: 中央委員 75名(定数81名)  
傍聴者 28名

《スズキ労連 2008年総合生活改善の取り組み 具体的要求内容》

- 1. 賃金引上げ**
  - ①平均賃金引上げ  
賃金制度維持分+賃金改善分  
各組合は、水準向上や格差・体系系正に向け、1,000円以上の賃金改善分を設定することを基本とします。
  - ②個別ポイント絶対水準要求  
・現行のポイント水準を基準(35歳・高卒・勤続17年・技能職<但し、製造部門以外はそれに準じた職種>4人世帯)とし、賃金改善分については、各組合の判断により設定します。  
・各組合は、以下の基準を参考に自社に合った水準への引き上げを目指すこととします。  
基準Ⅰ 291,000円 基準Ⅱ 256,000円 基準Ⅲ 232,000円
  - ③企業内最低賃金協定の締結  
18歳…152,000円以上
  - ④年齢別最低保障賃金  
20歳 157,000円 25歳 176,000円 30歳 209,000円 35歳 232,000円 40歳 250,000円 45歳 259,000円
- 2. 年間一時金**
  - ①月数 年間5ヶ月以上を基準とし、最低でも昨年獲得実績以上とする。
  - ②要求基礎 要求基礎は、賃上げ引き上げ後の基準内賃金とする。
  - ③最低保障制度 40%以上を基本とする。
- 3. 労働時間短縮**
  - ①有給休暇取得向上の取り組み
  - ②所定外労働時間の削減に向けた取り組み
  - ③所定労働時間1952時間未達組合は、その達成に向けて取り組む。
  - ④時間外割増については、総合生活改善の取り組みにおける団体交渉、労使協議の場において法改正や連合の取り組み動向を踏まえた労使議論を行なう。
- 4. 政策制度課題への取り組み**
  - ①ワークライフバランスの確保
  - ②自動車関係諸税への取り組み
  - ③地球温暖化防止に向けた取り組み(レジ袋削減に向けた取り組み)

\* 取り組み日程 \*

- 要求提出
  - ・スズキ労組 2月13日(水)
  - ・スズキ労組以外 2月20日(水)
  - ・販売部門 2月末
- 統一交渉日(販売部門除く)
  - 第一回目 2月20日(水)
  - (統一交渉は計3回設定します。)
- 回答指定日
  - 業種ごとの課題を整理した上で、製造輸送部門は3月内決着を、販売部門は4月内決着を基本に取ります。
  - ・スズキ労組 3月12日(水)
  - ・スズキ労組以外 3月25日(火)
  - ・販売部門 4月末

「2008年総合生活改善の取り組み」スローガン採択  
「創ろう!」魅力ある企業  
「実現しよう!」安心・確かな暮らし



# 加藤会長 挨拶(要旨)



## ■取り巻く環境

現在、サブプライムローン問題といわれる北米の住宅バブルの崩壊が、世界的な金融不安を引き起こし、急激にドル安(円高)、株安、原油高に振れています。そして、先日発表されたIMFによる2008年の世界経済見通しも、日米欧ともに経済成長率が下方修正され、いよいよ世界の景気後退感が強まってきました。また、これまで拡大基調といわれてきた日本経済も、内需が低迷する中で輸出の拡大や設備投資を中心とした外需に依存した回復であり、為替の変動や現地の経済状況に対する懸念が増大するとともに、ガソリン代や食料品をはじめ原材料が相次いで値上がりし、企業にも私たちの家計にも影響が始めています。

## ■自動車産業の状況

こうした状況の中で、私たちが働く自動車産業は、グローバル規模での生産能力の増強や環境・安全といった分野で大きな投資が求められ、世界的規模での企業間競争は激しさを増しています。また、国内市場の成熟化の中で、生産も販売も海外への依存度を更に高めながら進行せざるを得ない状況にあります。2007年の国内での四輪生産台数は、2002年から6年連続で雇用の目安である1000万台を上回るとともに、2年連続して1100万台を超えました。しかし、その中身を見ると、輸出は前年に引き続いて大幅に伸びる一方で、国内販売は535万台(前年比▲6.7%)と3年連続で減少し、軽自動車も5.1%減の191万台とマイナスに転じました。また、自工会による2008年の需要見通しも微減の531万台と、産業としても低迷する国内市場の活性化が大きな課題となっています。

## ■スズキグループの状況

私たちスズキグループも同様の傾向にあり、この2008年3月期の通気予測を見ても、海外売上げが(+8.2%)の2兆3700億円と伸びる一方で、国内売上げは(▲1.4%)の9600億円と、いまや売上げの70%以上は海外という状況になっています。こうした状況の中で、将来にわたって強固な生活基盤を構築していくには、全員で知恵を出し合い、更に付加価値の高い商品づくりに努力をしていくとともに、「人」を視点とした活力ある職場づくりが不可欠であり、この春の取り組みにおいても人材育成とやりがいという視点で議論をお願いいたします。さて、スズキグループは、依然として利益率の更なる向上や開発投資という大きな課題と、国内市場の厳しさ、原材料価格の高騰、世界経済の減退など、今後に向けても懸念要素が大きいことを認識しながらも、連結売上で3兆3300億円、営業利益1,450億円、(営業利益率は、4.4%)と、大変厳しい市場環境の中にあっても、数字の上では、全員の努力が成果として表れる形で終われそうです。これは、各職場において商品力の強化やコストダウン・懸命な販売努力を通じて、競争力の維持と強化に向けて一人ひとりがそれぞれの職場で日々努力してきた成果であると思います。

## ■春の取り組みに向けて

この春の交渉は、これまで会社施策に対して全力で取り組み、生産性の向上を通じて付加価値を高めてきたという自負を持ちながら、さらに中期5カ年計画の4年目にあたる来期も、全員で力を合わせて課題を克服していく、人への活力を育むための応えを求めています。また、会社がそれに応えることが、やりがいと働きがいの持てる企業づくりにつながり、ひいては企業の永続的な発展につながると思います。また、今後の賃金については単年度の上げ幅だけにとどまらず、絶対額や年収ベースといった観点をもちながら、自分たちの中長期的な賃金ビジョンについての議論をしていく必要

性を感じています。そのためには、他社との比較や地域との比較データは不可欠であり、地域や同じ産業で働く仲間と連携を図りながら、まずは労使であるべき賃金議論ができる環境づくりに努めていきたいと思ひます。また、この春の取り組みは、賃金・一時金といった労働条件を決定する場であると同時に、その前提となる経営状況や課題・将来への展望について話し合う場として中長期的な観点からも大きな意義があります。この春の取り組みを通じて、技術や技能の伝承・人材の確保・仕事のしくみ・働き方などをテーマに、魅力ある強い職場づくりに向けての労使議論をお願いいたします。

## ■労働時間について

所定労働時間については、これまでの厳しい雇用環境や競争の熾烈化、企業業績の2極化などを背景になかなか進展が図ることができませんでした。しかし、ここ数年、雇用環境に改善の兆しが見えはじめ、昨年の秋の取り組みで、年間所定労働時間が1952H未達の部品製造部門は所定休日の2日増(年間1968時間)、販売部門は104日未達の組合が年間休日104日を要求いたしました。その結果、販売部門については多くの組合で104日の回答を得ることができましたが、部品製造部門については、この秋の取り組みだけでは進展することができませんでした。その背景には、現在の生産状況の中で所定労働時間の短縮だけをすれば、単に残業や休出が増えるだけであり、この秋に稼働する相良工場の状況と生産性を見極めたいということがありました。今回は回答を得ることは出ませんでした。部品製造部門の思いと考えを伝えたことは貴重であり、今後どのように生かしていくべきか。取り組み方法・時期を含めて、部品製造部門会議の中で前向きな議論をしていきたいと思ひます。また同時に、有給休暇の取得向上に向けては組合の持つ粘り強い運動を通して、残業時間の削減に向けては労使議論を通じて総労働時間短縮につながる取り組みをお願いいたします。

## ■割り増し率について

今年の春の取り組みで、連合は割増率のアップについての世論喚起をする取り組みを進めていきます。連合の目標は、2012年に残業の割増率を50%、休日出勤割り増し率を100%に引き上げながら、総労働時間の短縮を目指していこうというものです。そして、1年目として、本年は残業時間割増率を30%、45時間以上の残業50%、休日出勤50%を掲げながら取り組みを進めます。

私たち自動車連連は、今回は新たに総労働時間の短縮計画をスタートさせただけであることや販売部門の適正な働き方についての取り組みをすることから、今回は割増率についての要求こそいたしません。連合の取り組みや国会での労働基準法の改正議論を支える意味から、割増率の動向について労使での共通認識を図っていただきたいと思ひます。

## ■政策制度改善の取り組み

先の参議院選挙において、民主党が参議院の第一党に躍進した結果、これまでの一方的な採決から一転して、政策論議ができる環境になってきたと思ひます。しかし、一方で「ねじれ国会」と言われるように意思決定のスピードが鈍っていることも事実だと思ひます。今、政治に大切なことは、政策論議を通じて国民・国益という大局観と激しく動く変化に対して、スピード感を持って対応していくことだと思ひます。いずれにしても、次の衆議院議員選挙は、まさに政権交代をかけた重要な取り組みとなります。安心できる生活と社会づくりに向けて、勤労者の立場で政策制度改善の取り組みを進めて参りますので、ご協力をよろしく願ひいたします。

## ■最後に

さて、いよいよ2008年春の取り組みがスタートします。この中央委員会でご心ひとつに決定し、率直な労使交渉を通じて信頼関係を更に深め、来期以降も全員がモチベーションを上げながら、更なる発展に向けて頑張り合う、そんな充実した春の取り組みを展開していきましょう！

## 【報告承認事項】 (報告者)

- ①中間活動経過報告 (古川事務局長)
- ②中間会計決算報告 (佐藤事務局次長)
- ③中間会計監査報告 (野牧会計監査人)

## 【議件】 (提案者)

- ①「2008年総合生活改善の取り組み方針(案)」 (小杉中執)

## 【各委員の皆さん】 (☆印は委員長)

- 議長 長：櫻井昇(スズキ労組大須賀支部)・荒木祐輔(スズキ新潟販売労組)
- 資格審査委員：☆村松寿明(スズキ労連中執)・山村直広(平岡ボデー労組)
  - 北條敦士(小楠金属・熱処理労組)・水野隆史(岐阜スズキ労組)
- 議事運営委員：☆谷本利文(スズキ労連中執)・山本満(スズキ部品浜松労組)
  - 北原陽一(スズキ販売労組)・坂本幸雄(遠州精工労組)
- 書記：高橋由香(浜松パイプ労組)・小澤真由姫(スズキ労連)
- 司会：光田玄(スズキ労連事務局次長)



古川事務局長



佐藤事務局次長



野牧会計監査人



小杉中執



議長団 左:櫻井昇(スズキ労組) 右:荒木祐輔(新潟販売労組)

## 来賓のごあいさつ

### 次期衆議院議員選挙に向けた決意を込めて

来賓として民主党静岡県第3区総支部長、小山のぶひろ様と、同じく第8区総支部長、斉藤進様にご臨席いただき、ご挨拶をいただきました。お二人は空転を続ける今のねじれ国会に喝を入れるべく、来る天下分け目の第45回衆議院議員選挙に立候補される予定で、ご挨拶の節々に政権交替に向けた熱い思いを交えながら、立候補に向けた強い決意を述べられました。今後、スズキ労連では、私達の運動方針に理解を示され、労働者の代表として政治諸課題に取り組みお二人への支援活動を強化して参りますので皆様のご理解とご協力をお願いいたします。



民主党静岡県第3区総支部長 小山のぶひろ様

昨年は象徴する言葉が「偽」であったように政治経済の膿が噴出した年だった。ニセモノの時代を終わらせ、本物にするためには政権交代が必要。政治家の徳義構造を絶ち、経済格差を是正していかなければならない。



民主党静岡県第8区総支部長 斉藤進様

地域を回っていて話題になるのは暫定税率の話。ガソリンは生活必需品である。与党は税金を払っている者の立場からの視点が欠落している。今後私達の血税がどのように使われていくのか、国民の視点から見るといい機会になる。

## 暫定税率と地方分権

「暫定税率(ざんていぜいりつ)」って言葉、すっかり有名になりましたね。紛糾している国会では、「つなぎ法案」をめぐり混乱しましたが、今回はとりあえず「先送り」になったようです。こんな中、浜松市は「道路特定財源制度と暫定税率の維持」を表明し、ホームページで考え方を公表しました。以下に私の思いを簡単に記載します。みなさんの議論の参考にいただければと思ひます。

### 【私の4つの主張】

- ①ムダな道路はもちろんつくるべきではありませんが、浜松をはじめ地方にはまだまだ必要な道路があります。
- ②しかし、私は暫定税率の維持には反対です。道路特定財源の“暫定”の期間が34年というのは、いくらなんでも政治の不作為であり、“本則(本当に必要なモノ)”の検証ができていない証拠です。これだけ世の中が変化している中、高度成長期から34年間も同じ制度を続けていることが民間感覚からすれば不思議です。暫定税率を10年間維持することは、今後10年間、道路にかかわる改革は進まないということで、許せる問題ではありません。
- ③とはいえ、来年度予算で財源がどうなるかわからないというのは、地方自治体の予算審議をする上では、困ることも事実です。民主党はこれに代わる税源措置を述べていますが、政権を取っていただくとともに、現状では、地方自治体として、責任ある来年度予算審議はできません。個人的には、1-2年の暫定期間を設けられないものかと…。また、その間に、国民の信を問うべきではないかと思ひます(=衆議院選挙)。
- ④今回、もっと議論されるべきは「地方分権」です。しかし、自民党はしかたないにせよ、民主党から根本的な国と地方の税財源のあり方を見直す議論が全く表面化してこないのはいかがなものかと思ひます。必要な道路はあります。しかしムダな道路を造っているのも事実です。地方の事情を地方に任せれば、道路整備事業はもっと効率化できます。いわゆる「ヒモつき補助金」のような悪しき制度も、この際、徹底的に議論すべきです。

今回の議論は、単なる「政局」ではなく、地方分権のあり方そのものを問うているのだということ、是非ともご理解いただきたいと思います。

## 田口章の「創ろう! 元気な浜松」

<http://taguchi-hamamatsu.cocolog-nifty.com/blog/>

浜松市政から身近な政治問題、プライベート(?)まで田口が気にしていること、考えていることがよく分かります。コメントも書き込めますので、皆様のご意見をどしどしお寄せ下さい!

※「後援会だより」をpdfファイルにてダウンロード出来るようになりました。

労連HPからもアクセスできます。



田口章 ブログ更新中

