



2008年9月4日 第316号

スズキ労連

第37回
定期大会

職場討議資料

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 古川 正明

第37・38期スローガン

力を合わせてともに前進！
築こう！「安心・確かなくらし」



私たちは2年前の2006年9月17日(日)に第35回定期大会を開催し、「広げよう仲間の輪 強めよう組織の力 みんなでつくろう安心の未来」をスローガンに掲げ、2年間の活動を進めてきました。

本年は9月14日(日)に第37回定期大会を開催し、「安心・確かなくらし」に向けた、今後の2年間のスズキ労連運動方針を決定します。

第37回定期大会開催案内

- ◇日時 2008年9月14日(日)
- ◇場所 浜松・プレスタワー 静岡新聞ホール
- ◇内容 【報告承認事項】

- ①第36期活動経過報告
- ②第36期会計決算報告
- ③第36期会計監査報告

【議件】

- ①スズキ労連規約改定の件<内容略>
- ②スズキ労連会計処理規定改定の件<内容略>
- ③第37・38期運動方針(案)の件
- ④第37・38期役員定数 役員選挙の件<内容略>
- ⑤第37期予算(案)の件<内容略>

第1号議案

スズキ労連規約改定の件

〈内容略〉

第2号議案

スズキ労連会計処理規定改定の件

〈内容略〉

第4号議案

第37・38期役員定数 役員選挙の件

〈内容略〉

第5号議案

第37期予算(案)の件

〈内容略〉

SAW運動の進路

I. 基本認識

- 日本経済は、2002年以降、景気回復が続き、今後も企業部門の設備投資や新興国への輸出の増加を背景にした持続的成長が見込まれていました。しかしながら、世界経済の先行き不透明感によって、日本にも円高や株価の低迷などが発生しており、今後、食料品価格の上昇による消費マインドの萎縮など更なる日本経済への影響が懸念されています。こうしたことから、日本経済は外需依存型から個人消費を軸にした内需主導型への転換の必要性が指摘されています。
- また、これまで政府が進めた市場万能主義的政策は、日本経済を競争至上、効率最優先の方向へと導きました。日本企業の多くは、業績の急回復を背景に株主配当や役員報酬は増やしましたが、企業の構造改革に懸命に対応し付加価値を生み出してきた「人」への投資を抑制しており、「富」の配分に格差が拡大しています。労働者には景気拡大の実感が乏しく、実際に民間企業に働く労働者の給与は1998年以降、低下を続けています。また、非正規労働者は労働者の3人に1人の割合を上回り、年収200万円以下の労働者も1千万人を超えるという状況にあります。さらに、事業基盤の違い等に起因する企業間の収益力格差も大きく、そこで働く労働者の労働条件・働き方の格差が拡大しています。
- このように、政府が進めた政策により、日本の経済社会では様々な矛盾が起こっています。私たち労働組合は、政府や企業の行き過ぎた政策、活動に歯止めをかけ、調和のとれた健全な社会の構築・発展を目指し、役割を果たす必要があります。
- 日本の総人口は2005年から減少に転じ、少子高齢化も一層加速しています。この世界にも類を見ない急速な少子高齢化の中、国の財政逼迫を理由に所得税の定率減税は廃止され、社会保険料は年々引き上がり、医療費の窓口負担も増える等、国民の負担はますます高まっています。まさに、右肩上がりの成長を前提としたこれまでの日本の社会システムは機能不全に陥っており、その抜本改革が急務となっています。
- また、優勝劣敗、競争至上、効率最優先とする構図の下、経済社会が劇的に変化したことにより、非正規労働者の増加、様々な格差拡大等が発生しているとともに、日本社会のセーフティネット（安全網）は瓦解しつつあり、自殺者・凶悪犯罪・心の病の増加、加えて、企業として果たすべき法令遵守をないがしろにする、信頼を揺るがす不祥事なども頻発しており、わが国の社会は劣化してきています。まさに、国民の生活は「安心、安定、安全を失った社会」になりつつあるのではないのでしょうか。
- このような中、2007年7月に施行された第21回参議院議員選挙において、民主党は「国民の生活が第一」の政策を掲げ、参議院第一党に大きく躍進しました。この結果、衆議院と参議院で与野党の勢力が逆転するいわゆる「ねじれ現象」が生じています。国会には諸政策の推進や法案の審議等に際して、国民を主眼に置いた合意・成立に向けた真摯な政策論議と対応が望まれており、国民はそれがなされているのか、「安心、安定、安全」な社会の実現といった観点で注視していかなければなりません。

- また、人口が減少し労働力も更に大きく減る中であって、女性や高齢者の持てる能力をより一層活用すること等を含めたワーク・ライフ・バランスの実現や、日本の厳しい財政状況や社会情勢の不安を踏まえて公助・自助だけでないそれを補完する「共助」（地域や職場のコミュニティを通じた相互扶助）の再生等が求められています。こうしたことから、労働組合が日本の社会全体に果たし得る役割は広がっています。

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

- ・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に係わる問題への対応、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。
- ・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。

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、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。
- ・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為には、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。これまでの課題や自動車総連の方針を踏まえ、組織拡大に向けて取り組みを強化し推進します。また新規組合に対しては継続的なフォロー活動を推進していきます。

第37・38期運動方針

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) 雇用課題への取り組み
- (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) カウンターパートナーとしての役割

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) 教育活動
- (5) 宣伝（広報）活動
- (6) 文体活動
- (7) ヤングリーダー活動
- (8) 安全対策活動
- (9) 共済福祉活動

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) 国際連帯活動の推進

7) 業種別活動の推進

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

①生活闘争改革への対応

- ・生活闘争を取り巻く環境が様々な面で変化する中、自動車総連は将来の競争力の源泉となる「人」の確保と積極的な「人」への投資を更に進め総連全体で賃金の改善を求めていくとしています。
- ・スズキ労連としても、こうした動向を見極めながら、生活闘争改革に向け、要求方式の検討と賃金体系・制度の把握・整備・確立に取り組んでいきます。

②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、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。
- ・各組合の賃金実態の把握分析を充実させ、上記共闘に向けその情報を共有化していきます。
- ・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、推進します。
- ・これまで積み上げてきた実績を大切にしながら、年間賃金としての向上を目指します。
- ・妥結後は速やかに協定を締結します。



③総労働時間短縮の取り組み

- ・有給休暇取得の向上、所定外労働時間の削減、所定内労働時間の短縮、36協定の強化などの取り組みを推進します。
- ・労働時間管理の適正化およびチェック体制の強化を図ります。

(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

- ・統一要求項目については、組合員の要望や産業内の実態を踏まえた上で状況に応じて設定し、取り組む事とします
- ・職場実態等を把握した上で、職場環境等の改善が必要な場合は各組合が主体となって、労働諸条件の改善に取り組めます。

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組合員化を進めると共に、運用状況の把握と整備充実を図っていきます。

④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、産別最賃の改善にもつなげていきます。

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。

(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、非典型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、単組は労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

・組合員の労働意欲向上、組織の活性化につながる人事処遇制度について、検討及び運用チェックを進めます。

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産業対策活動への対応

・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対しては、自動車産業、さらには軽自動車産業、二輪車産業に働く者として参画し、諸課題の改善に努めていきます。

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顧問・政治顧問やフォーラム議員と情勢報告や意見交換を行います。

・自動車総連が主催する勉強会等に参画し、総連を通じ上記議員と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、政策制度研修会を開催し、討論集会への参加等、政策制度改善の取り組みに協力します。

・「政治セミナー」の定期開催など情報宣伝活動を通じ、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活動を進めます。

(3) 組織内議員、推薦議員との連携

・住みやすい街づくりに向け、私たちの生活に密着する地域行政は、組織内議員、推薦議員と連携を図り、理解を深めるとともに改善に向けて取り組んでいきます。

(4) 各級議会選挙の取り組み

①衆議院選挙

・次期衆議院議員選挙については、自動車総連、連合等の方針に基づき、推薦する候補の必勝に向けた活動を進めます。

②参議院選挙

・次期参議院議員選挙については、自動車総連、連合等の方針に基づき、推薦する候補の必勝に向けた活動を進めます。

③その他の選挙

・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、国内外のグループ施策・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

- ・引き続き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

- ・スズキグループ全体の経営方針や労連加盟各労組に係る問題についての意見交換や情報交換を行うため、スズキ労連労使会議を定期的で開催します。

(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。



3) 安全で働きやすい職場環境づくり

- ・安全衛生委員会を充実させ、安全意識の高揚を図ります。
- ・各種安全運動への100%参加を目指し、交通安全運動、ゼロ災運動を積極的に進めます。

4) カウンターパートナーとしての役割

- ・コンプライアンスにまつわる各種チェック機能を強化し、各企業が健全な成長をし社会的責任をはたすべく、カウンターパートナーとしての活動を推進します。

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。
- ・冊子「私たちの労働条件」の発行。
- ・スズキ労連の調査活動の実施と自動車総連、連合、JC（金属労協）などが行う調査活動への協力、参加とデータの活用。

(2) 組織活動

- ・スズキ労連および労連構成単組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の検討。
- ・労働相談窓口を通し、組合員の相談を受け、職場実態の情報収集、職場の改善を進めます。

(3) 政治活動

- ・政策制度課題の改善、政治・選挙に関わる事項の取り組みの推進

(4) 教育活動

- ・加盟組合の役員等を対象とした講座や研修会の企画・実施
- ・上外部団体が開催する講座や研修会への参加
- ・加盟組合が開催する研修会等への講師の派遣
- ・自動車総連の「労連研修の相互参加」制度の活用
- ・スズキ労連の「単組研修の相互参加」の実施

(5) 宣伝（広報）活動

- ・労連機関紙・ビラ・ポスターの発行
- ・必要に応じた各種冊子等の発行
- ・インターネットホームページでの積極的情報発信

(6) 文体活動

- ・スズキ労連として加盟組合全体を見た行事の企画、開催の検討
- ・上部団体が開催する文体行事への参画、参加者の派遣

(7) ヤングリーダー活動

- ・次代を担う若者の育成を目的とし研修会の開催や上部団体が開催する青年活動への参画をする。
- ・ヤングリーダーが企画・立案した、イベント・研修会等の開催

(8) 安全対策活動

- ・スズキ労連として引き続き「安全衛生研修会」「安全標語募集」を実施し、安全意識の高揚を図ります。

(9) 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」の募集活動の実施
- ・福祉活動における上外部団体との連携



- 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の「労金」
「全労済」活動の推進



2) 組織体制の強化

- ・今後の労連組織とあるべき財政について検討していきます。

3) 労連の仲間を増やす活動の推進

- ・組織の拡大に向けて具体的取り組みを進めます。また、新規組合についてのフォロー活動を進めます。
- ・上部団体の開催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

- ・スズキ労連および労連構成単組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。

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。

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課題等、情報収集を図ります。
- ・売り上げの比重が増す海外拠点において、現地の諸課題情報収集のため毎年スズキ労連海外調査団を派遣すべく活動します。



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

私たちを取り巻く情勢

I.国内情勢の動向

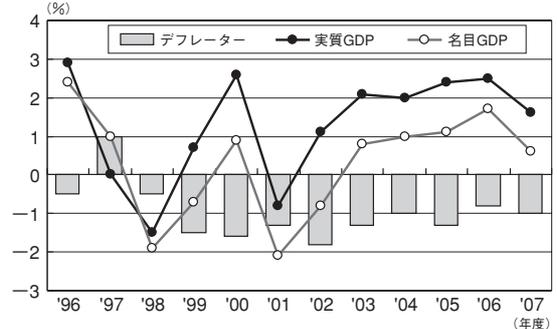
1. 日本経済の動向

1) 経済成長率

(1) 実質国内総生産 (GDP)

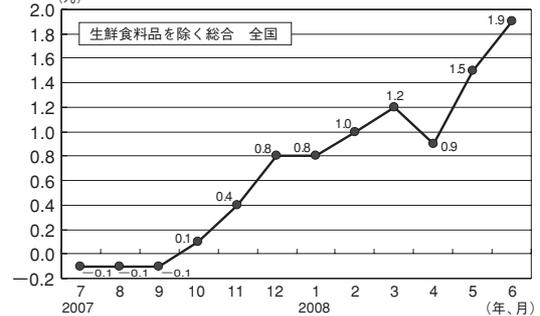
- ・2007年度の日本経済は、年度末にかけてサブプライムローン問題や原材料価格の高騰の影響等により先行きの懸念が強まったものの、年度実質GDP成長率は1.6%（2次速報値）と6年連続でプラス成長となった。また名目GDP成長率についても0.6%と、5年連続でのプラス成長となった。
- ・GDPデフレーターは▲1.0%と1998年度以降10年連続してデフレ傾向が続く結果となった。但しGDPデフレーターは輸入物価上昇の影響が除かれたものであること、また、消費者物価指数は2007年度後半以降、上昇傾向にあることから、今後の物価動向には注視が必要である。

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（2007年2次速報値）

消費者物価指数の推移 (前年同月比)

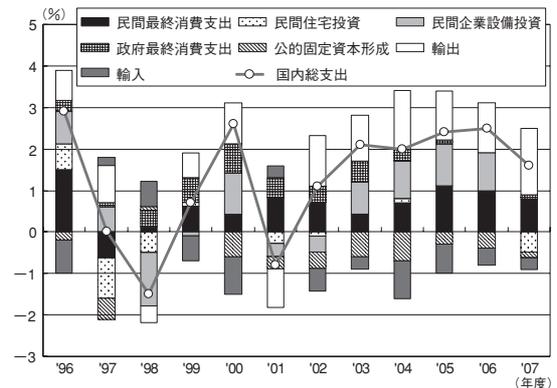


出所：総務省統計局

(2) 実質GDP構成項目寄与度の推移

- ・2007年度も輸出が大きく寄与し、且つこれまで以上に外需依存が浮き彫りとなった。内訳としては、米国向けは鈍化したものの、新興国や資源国向け輸出が好調を維持した。
- ・また民間消費支出についても、閏年効果もあってプラスに寄与した。
- ・これまで4年間成長のけん引役となっていた企業設備投資は寄与度ゼロとなった。

実質GDP主要構成項目の寄与度



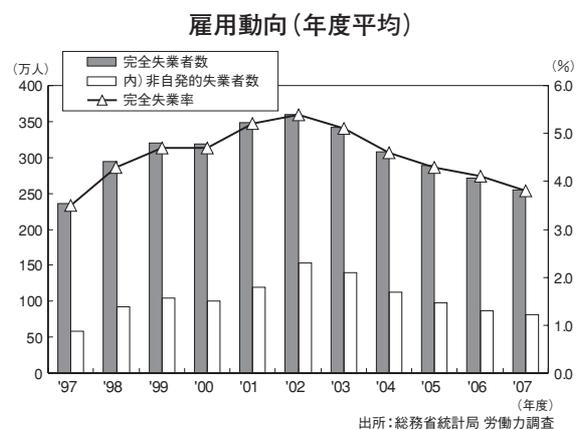
出所：内閣府経済社会総合研究所（2007年2次速報値）

(3) 今後の見通し

- ・米国経済の減速や原材料価格の高騰による企業収益の悪化、個人所得が伸び悩む中での物価上昇等、日本経済を取り巻く環境は依然として厳しいが、先行きについて年度当初の民間調査機関の見方では、新興国や資源国での高成長を背景にした輸出の増加基調、住宅投資の回復等が合わさり、景気後退局面入りは回避され緩やかな成長が続くとの予測が多くなされている。
- ・しかし、リスク要因である原油や一次産品の価格動向は想定以上の高値圏にあり、景気の先行きは一段と不確実性の高い状況にある。
- ・政府は6月の月例報告において景気の基調判断を「回復は足踏み状況にあるが、このところ一部に弱い動きがみられる」に下方修正し、7月も判断を据え置いている。また日銀も7月に「原材料高を背景に設備投資や個人消費の伸びが鈍化するなど、さらに減速している」と現況判断を下方修正するなど、各方面は先行きに警戒感をにじませている。

2) 雇用動向

- ・2007年度の平均完全失業者数は255万人（完全失業率3.8%）となり、5年連続で改善が図られた。
- ・しかし、2008年4月度の完全失業者数は前年同月比7万人増と2年5ヶ月ぶりに増加に転じ、5月度も同12万人増となった。
- ・その内、非自発的な勤務先都合が増加（4月：+3万人、5月：+6万人）し、また世帯主も増加傾向（4月：+2万人、5月：+11万人）にあるなど、内容も悪化している。
- ・こうした状況を受け、厚生労働省は基調判断を「注意を要する」に下方修正している。今後の動向に注意が必要である。



2. 国内政治の動向

1) 2008年通常国会

- ・2008年の通常国会は、衆議院と参議院で多数政党が異なるいわゆる「ねじれ現象」の下、3月末で期限切れとなる道路特定財源の暫定税率の維持／廃止を焦点に、「ガソリン国会」として注目を集めスタートした。
- ・暫定税率維持を狙う与党は、野党の反発の中、2月末に暫定税率維持を盛り込んだ税制改正法案

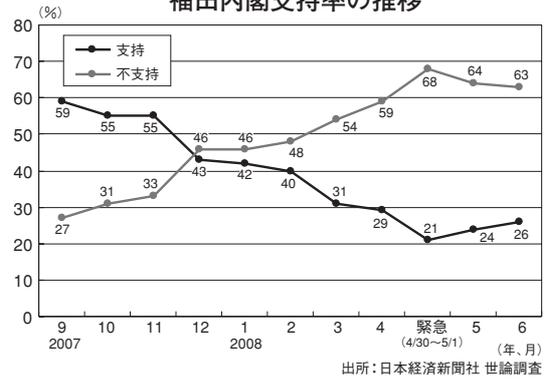
を衆議院で強行採決した。一方、民主党は暫定税率廃止を盛り込んだ法案を参議院に提出し、与野党が真っ向から対立することとなった。

- ・結果、与野党の折り合いはつかず、4月1日から既存法は失効し本則税率に戻ることとなったが、約1か月後には衆議院で「60日ルール（※）」により税制改正法案が再可決され、暫定税率が復活する等、国民生活に大きな混乱を招く事態となった。
- ・一方、日銀総裁人事をめぐっても与野党の攻防が展開され、一時同総裁が空席となった。また4月に後期高齢者医療制度がスタートするや、制度内容や名称について批判が高まり、野党は与党への追求を強めていった。
- ・こうした状況に対し、世論の政府への反応は厳しく、内閣支持率は低迷を続けている。
- ・通常国会は6月の会期末に野党が参議院において首相問責決議案を可決し、対決色を一層強めたまま閉会を迎えたが、財政論議など積み残された課題は多く、今後、秋の臨時国会の動向が注目される。

2) 民主党の動き

- ・道路特定財源、後期高齢者医療制度等をめぐる与野党対決の渦中の4月末、福田政権初の国政選挙となる衆議院山口2区補欠選挙が行われた。与野党とも今後の国政の行方を占う重要な選挙と位置づけ、総力戦を展開した結果、民主党候補が大差をつけ当選を果たした。
- ・6月の沖縄県議会議員選挙においても、民主党公認候補4名がトップ当選を果たし、県議会与党を過半数割れに追い込んだ。
- ・また世論調査においても、民主党の支持率が上昇すると共に、遅くとも年明けまでの解散総選挙を望む声が69%（6月:日経新聞）と高まっている。

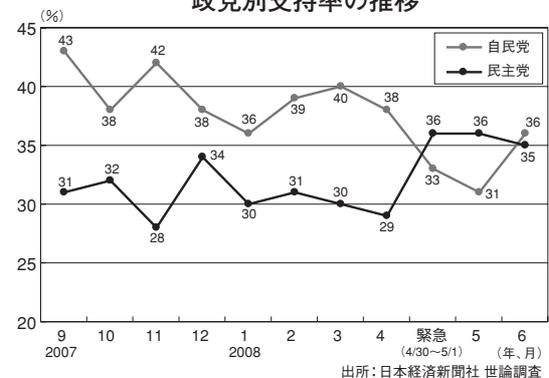
福田内閣支持率の推移



※60日ルール

衆議院にて可決した後、参議院にて60日間可決しなければ、否決したものと見なすルール。（憲法59条に規定）

政党別支持率の推移



3. 政策・制度課題の動向

1) 税制改革

- ・2008年度税制改正では、法人税の税額控除策の新設や証券優遇税制の一部継続など、企業や富裕層に対する優遇措置を実施する一方で、勤労者に対しては、定率減税の全廃等に伴う負担増を引き続き課す内容となった。
- ・そうした中で道路特定財源については、2008年4月の1ヶ月間ではあったが、暫定税率が廃止され、自動車ユーザーの負担が大きく軽減された。
- ・しかしながら与党は、道路特定財源の暫定税率を復活させた上で、更に「受益者負担の原則」を無視して一般財源化を推し進めようとしている。
- ・また福田政権は、6月に「『低炭素社会・日本』を目指して」（いわゆる「福田ビジョン」）を公表したが、その中で本年秋に予定されている税制の抜本改革検討において、環境税についても検討を行う事を明言している。「地球温暖化対策」という名のもとで自動車ユーザーに過度の負担が課せられる事の無い様に、活動していく必要がある。

道路特定財源の暫定税率による負担増加額

自動車取得税	+ 2%
自動車重量税	+ 3800円/トン
揮発油税	+ 24.3円/リットル
地方道路税	+ 0.8円/リットル
軽油引取税	+ 17.1円/リットル

(例：自家用登録車)

2) 福祉・社会保障制度

- ・年金制度については、政府自らの無責任さが招いたいわゆる「消えた年金問題」において、その解決策として、加入者・受給者の全員に「ねんきん特別便」を出し確認するとしているが、機能しているとは言い難い状況にある。更に2009年に迫る基礎年金の国庫負担1/2への引き上げに対する財源確保問題への対応は、未だ具体的な手段を国民に示す事が出来ないでいる。
- ・医療の面でも、特に本年4月から実施されている「後期高齢者医療制度」について、政府の説明不足や高齢者の負担増等から、国民の間に強い反発が巻き起こる中、政府は場あたりの対応に終始しており、抜本的な解決には至っていない。

3) 雇用・労働政策

- ・2007年秋以降、最低賃金法、労働契約法の改正・新設等が実現した一方、時間外割増に関連した労働基準法改正案は、衆参ねじれ状況下での国会運営の混乱を受け、再び継続審議となった。
- ・2007年12月に「ワーク・ライフ・バランス推進官民トップ会議」において「仕事と生活の調和（ワーク・ライフ・バランス）憲章」と「仕事と生活の調和推進のための行動指針」が策定され、社会全体としての数値目標が設定された。2008年においては厚生労働省が「仕事と生活の調和推進モデル事業」を実施し、モデル企業に選定された自動車メーカー1社を含む10社が、先行的に取り組みを行うことになっている。
- ・障害者雇用については、中小企業での雇用促進を目的に障害者雇用促進法の改正案が国会に提出された。また、次世代育成支援対策推進法について、行動計画策定義務を中小企業に拡大することが改正案に盛り込まれたが、何れも審議持ち越し等となっている。
- ・日雇い派遣の問題などに関する労働者派遣法の改正や、育児・介護休業法における短時間勤務制度の義務化等、厚生労働省研究会において雇用・労働政策議論が数多くなされており、法改正に向けて重要な時期を迎えている。
- ・安定的な雇用への移行を促すべく、職業能力形成の機会に恵まれなかった求職者に「職業能力形成プログラム」を実施し、その終了や職務経歴等を証明する「ジョブ・カード制度」の創設が2007年末に決定された。カードの記載内容には、自動車総連もかかわった職業能力評価基準が反映された。現在は制度推進に向けて「ジョブ・カード講習」が全国で実施されている。
- ・民間開放施策に関しては、ハローワークの市場化テストが実施されているが、セーフティネットの役割を果たせるのかという指摘もある。また独立行政法人改革の一環として、雇用・能力開発機構のあり方論議も大詰めを迎えている。
- ・2008年5月にはG8労働大臣会合が新潟で開催された。「澁刺とした持続可能な社会の実現に向けたベストバランスを求めて」をテーマに、「長寿化と調和したバランスよい人生の実現」「労働弱者・地域間格差に対する政策的寄与」等の議論がなされ、「新潟宣言」が採択されるに至った。

《仕事と生活の調和推進のための行動指針数値目標（一部抜粋）》

数値目標 設定指標	現状	目標値	
		5年後 (2012年)	10年後 (2017年)
労働時間等の課題について労使が話し合いの機会を設けている割合	41.5%	60%	全ての企業で実施
週労働時間60時間以上の雇用の割合	10.8%	2割減	半減
年次有給休暇取得率	46.6%	60%	完全取得
短時間勤務を選択できる事業所の割合	(参考) 8.6%以下	10%	25%
男女の育児休業取得率	女性：72.3% 男性：0.50%	女性：80% 男性：5%	女性：80% 男性：10%

《障害者雇用促進法改正の概要》

1. 中小企業における障害者雇用の促進
 - ① 障害者雇用納付金制度の適用対象の範囲拡大
障害者雇用納付金制度（納付金の徴収・調整金の支給）が適用される対象範囲を常用雇用労働者101人以上の中小企業に拡大（一定期間は、常用雇用労働者201人以上の中小企業まで拡大）
 - ② 雇用率の算定の特例
中小企業が、事業協同組合等を活用して、共同で障害者を雇用する仕組みを創設
2. 短時間労働に対応した雇用率制度の見直し
障害者の雇用義務の基礎となる労働者及び雇用障害者に、短時間労働者（週20H以上30H未満）を追加
3. その他特例会社がない場合でも、企業グループ全体で雇用率を算定するグループ適用制度の創設

《次世代育成支援対策推進法改正（一般事業主による取組の促進）の概要》

1. 一般事業主行動計画の策定・届出義務の対象の拡大（平成23年4月施行）
 - 中小事業主のうち一定規模以上（100人超）の事業主について、行動計画を策定・届け出なければならないものとする
2. 一般事業主行動計画の公表・周知（平成21年4月施行）
 - 行動計画の策定・届出義務のある事業主について、行動計画の公表及び従業員への周知を義務づけるとともに、行動計画の策定・届出が努力義務の事業主についても、同様の努力義務を設ける

《G8労働大臣会合 新潟宣言（全文）》

政府、使用者、労働者は成長、雇用、生産性及び環境問題の相互のバランスをとるために協力する必要がある。職場レベルの社会対話、社会協力はこの目的に向けた重要な寄与となる。この活動を促進することが、我々の「新潟宣言」である。

II. 国際情勢の動向

1. 国際情勢の動向

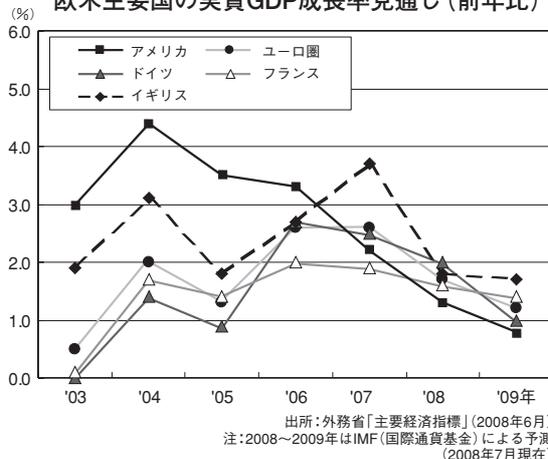
1) アメリカ

- ・米国経済は金融市場の状況悪化や一次産品の高騰を背景に景気減速が予想されており、IMF（国際通貨基金）は、2008年前半は金融緩和や財政出動、好調な輸出が景気を下支えているとして、2008年成長率予測を0.5%から1.3%に上方修正する一方で、年後半には実質成長率がマイナスに陥るとの見通しを7月に公表した。
- ・足もとでは、家計部門は、戻し減税など景気対策が打たれたものの、ガソリン価格や食料品価格の高騰、雇用情勢の悪化により、消費マインドの悪化が続いている。また企業部門でも、製造業の設備投資に対する先行き判断は慎重さと楽観姿勢が混在する状況にある。
- ・サブプライムローン（※）問題で悪化していた住宅販売市場は、過剰在庫問題もある中で新築販売は低迷が続いている。
- ・インフレの状況は、変動の大きいエネルギーと食料を除いたコアCPI（消費者物価指数）ベースでは前年同月比+2.4%と比較的緩やかな上昇率となっているが、家計の実感に近い全体指数は、ガソリン、食料等の高騰により同+5.0%と高い水準にある。（6月度）
- ・FRB（連邦準備銀行）も景気下支えを目的にFF金利（※）の誘導目標を2.00%まで引き下げてきたが、軸足をインフレ警戒へ移しつつある。
- ・住宅公社2社の経営不安により金融不安も再燃しており、インフレと金融不安の板挟みの中で、米国経済の先行きは不透明な状況にある。

2) EU

- ・ユーロ圏の景気は、2008年1～3月期の実質GDP成長率が前期比+0.7%（前期比年率+3.0%）となり、10～12月期（前期比+0.4%、前期比年率+1.4%）から持ち直した。建設投資が暖冬により中断しなかったこと、また個人消費の持ち直しや在庫の増加が、成長率を押し上げたと見られている。
- ・しかし、サブプライムローン問題の影響から住宅・不動産市場への警戒感が強まっており、スペインやアイルランドなど一部諸国では調整色

欧米主要国の実質GDP成長率見通し（前年比）



※サブプライムローン
低所得者層向けの高金利型ローン。

※FF金利（フェデラル・ファンド・レート）
アメリカの中央銀行制度である米連邦準備制度に加盟する民間銀行が、法定準備預金（フェデラル・ファンド）の自らの準備額が不足した際に、翌日返済・無担保を条件に、他の民間銀行から資金を借り入れる場合の金利。米金融当局が、金融政策の誘導目標にしている政策金利。

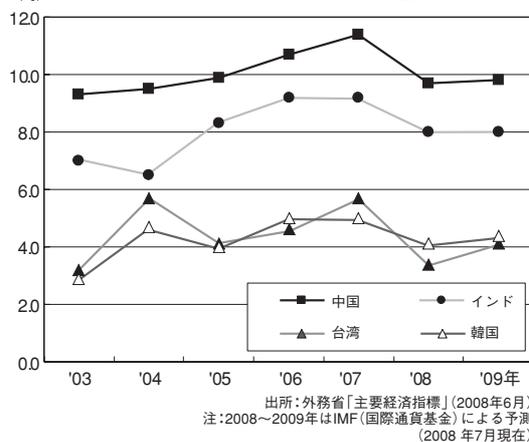
が強まっている。

- ・輸出は、ユーロ高の環境下でも世界経済の好調さと輸出産業のコスト削減努力により堅調さを保ってきたが、ユーロ圏最大の輸出国であるドイツにおいて減速の兆しが出ているように、今後はユーロ高の持続や企業のコスト上昇が輸出産業に悪影響を与えると見られている。
- ・一方で内需の柱である個人消費は低迷を続けており、ユーロ圏の個人消費を牽引してきたフランスやスペインの悪化が顕著となっている。雇用情勢改善も鈍化してきており、消費マインドも一段と悪化している。
- ・また、景気減速感が強まる中、一方ではエネルギー・輸入物価上昇を背景に、ユーロ圏のインフレ率（HICP）は前年同月比+4.0%（6月速報値）と通貨統合後最高の水準に達している。
- ・英国経済においても、5月のMPC（金融政策委員会）は物価見通しを上方修正、景気見通しを下方修正した。また、通貨安による外需の下支えを見込む一方で、物価上昇や住宅市場の悪化、融資姿勢厳格化の影響から内需が低迷し、成長率は大きく鈍化するとの見通しが示されている。

3) アジア

- ・2007年10～12月期において、輸出や投資の鈍化により中国のGDP成長率が前年比+11.2%と若干減速した。また、NIEs（※）やASEAN4での成長率は各々+5.9%、+6.5%と、共に+6%前後の堅調な伸びを維持している。2007年通年では、中国は5年連続2桁増の+11.4%、NIEsは年央以降のIT・デジタル関連財需要の回復と欧州や新興国の景気回復による輸出増で持ち直し+5.5%、ASEAN4では内需が高い伸びを示したことから+6.1%となり、アジア全体では+9.7%となった。
- ・今後の見通しとしては、米国の景気悪化を起点とした世界経済の大幅減速から輸出拡大が鈍化し、さらにエネルギーや食料物価高騰によるインフレ率の高止まりが実質購買力を低下させ、アジア全体での成長率は緩やかに鈍化すると見られている。なお、IMF（国際通貨基金）の成長率予測は2008年平均で+8.4%（7月発表）と、減速しながらも高成長維持となっている。

(%) アジア主要国の実質GDP成長率見通し（前年比）



※NIEs（新興工業経済地域：Newly Industrializing Economies）
発展途上国のなかで20世紀後半に急速な経済成長を果たした国・地域の略称。
（アジアNIEs：韓国、台湾、香港、シンガポール）

2. 国際労働運動の動向

(GUF：国際産業別組織の動向)

2006年11月の「ITUC（国際労働組合総連合）」結成後、(旧) ICFTUのアジア地域の組織であるICFTU-Aproにおいても、BATU（WCLのアジア地域組織）との統合が行われ、2007年12月にITUC-APが発足した。

1) IMF（国際金属労連）

- ・2007年10月にIMFアジア太平洋地域調整委員会、11月にIMF財政委員会・執行委員会・中央委員会が開催された。
- ・2008年2月にはIMF自動車作業部会が開催され、同年6月の第12回IMF世界自動車会議の議題や会議方法が討議された。
- ・2008年4月、シンガポールにおいて第13回東アジアサブリージョナル委員会、女性会議が開催された。今後は東・東南アジア・太平洋サブリージョナル委員会として開催されることが合意され、同日、合同委員会が開催された。
- ・2008年5月には京都にてIMF財政委員会・執行委員会が開催された。
- ・2008年6月にブラジルにて第12回IMF世界自動車会議が開催され、不安定雇用の問題や企業のグローバル化への対応、労働者と環境問題など幅広い観点での討議が行われた。
- ・また2008年6月、IMF-JCが主導する第1回アジア金属労組連絡会議がシンガポールにて開催され、不安定労働への対応について討議が行われた。

組織人員：100カ国、200加盟組織、2500万人
(2008年6月現在)



第13回東アジアサブリージョナル委員会
(2008.4.11-12シンガポール)



第12回世界自動車会議
(2008.6.16-18ブラジル)

2) UNI

(ユニオン・ネットワーク・インターナショナル)

- ・2007年8月、独立50周年のマレーシアにおいてUNI-Apro地域大会・女性大会・執行委員会が、バダウィ首相を迎え開催された。地域大会では、アジア太平洋地域における地域統合、多国籍企業との関係等について討議が行われた。
- ・2007年10月、インドにおいて世界執行委員会が開催され、プライベート・エクイティ・ファンドおよびグローバル枠組み協定等についての討議が行われた。また、11月にはタイでUNI-Apro商業部会委員会が開催され、商業部門における多国籍企業との関係等について討議が行われた。
- ・2008年4月にベトナムにおいて開催されたUNI-Apro執行委員会では、UNILCJapanよりUNI長崎世界大会に関する準備状況が報告された。
- ・UNILCJapanにおいては、開催地の行政やUNI長崎加盟組織連絡会も含む「UNI長崎世界大会組織委員会」が正式に発足し、2010年に長崎で開催される世界大会に向けて準備を進めている。

組織人員：140カ国、900加盟組織、1580万人
(2008年6月現在)



UNI-Apro商業部会委員会
(2007.11.5-6タイ)

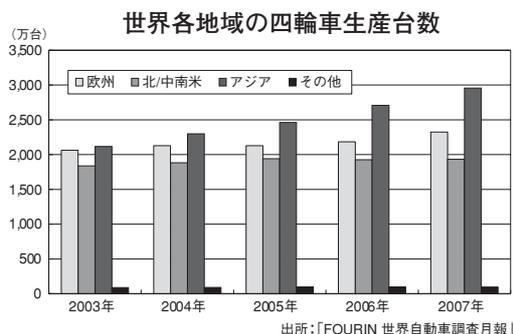
Ⅲ.自動車産業の動向

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

- ・2007年の世界四輪車生産台数は7,314万台（前年比5.6%増）となった。
- ・主要地域別には、欧州：前年比6.5%増、アジア：同9.0%増、北・中南米：同0.3%増であった。



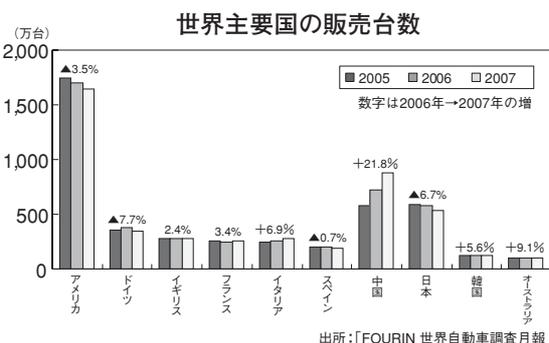
(2) 世界主要国の四輪車販売

- ・2007年の世界販売台数は7,084万台（前年比4.9%増）となった。
- ・特に伸長率の高かった国は、中国：879万台（前年比21.8%増）、イタリア：278万台（同6.9%増）であった。逆に低かった国は、ドイツ：348万台（前年比7.7%減）であった。

世界各地域での販売台数 (万台)

	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
北米	1,972	2,013	2,039	2,002	1,940
南米	189	244	282	330	423
西欧	1,633	1,683	1,688	1,711	1,725
中東欧	327	390	415	471	566
アジア・大洋州	1,581	1,687	1,806	1,929	2,094
アフリカ・中近東	188	236	280	312	336
世界販売	5,890	6,253	6,510	6,755	7,084

出所:「FOURIN 世界自動車調査月報」

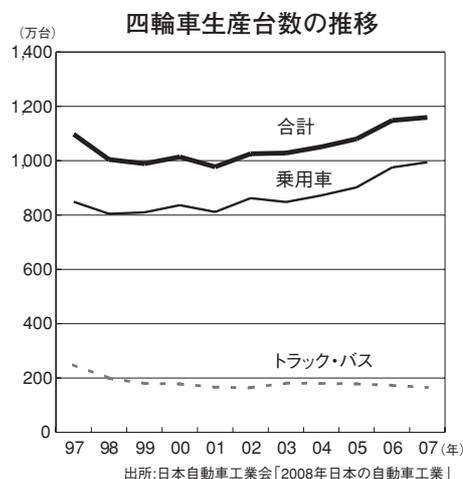


2. 日本の自動車産業

1) 四輪車の生産・輸出・国内販売の状況

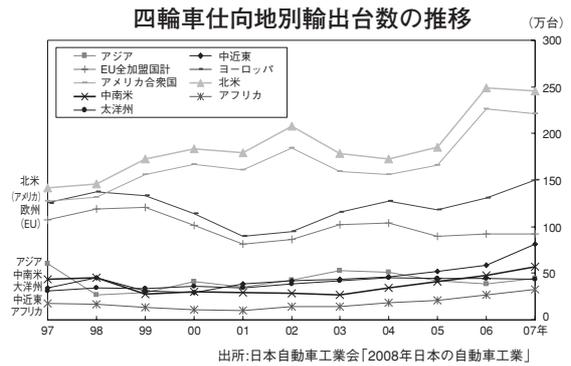
(1) 生産

- ・2007年の四輪車生産は1,160万台（前年比1.0%増）となり、6年連続で1,000万台を上回った。史上9番目の高い水準となり、1993年以降の16年間では最高の実績となった。
- ・その内訳は、乗用車生産が前年を上回る994万台（前年比1.9%増）となったが、トラック・バスは165万台（前年比4.5%減）と減少となった。



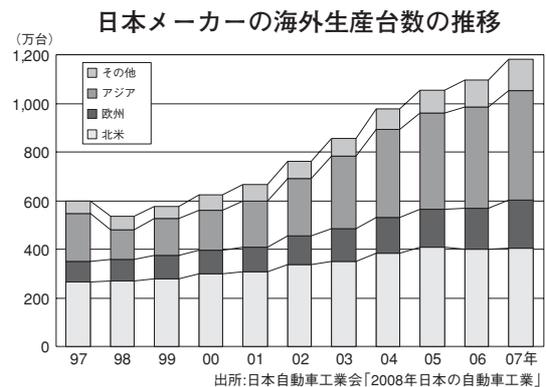
(2) 輸出

- ・2007年の四輪車輸出は655万台（前年比9.8%増）と6年連続で増加し、国内生産に占める割合は56.5%と過去最高の高水準となった。
- ・内訳では、欧州（前年比14.7%増）、アジア（同15.6%増）、中近東（同37.5%増）、中南米（同18.6%増）、アフリカ（同22.5%増）向けで前年を上回った。
- ・一方、北米（前年比1.3%減）、太洋州（同1.7%減）向けでは前年を下回る結果となった。



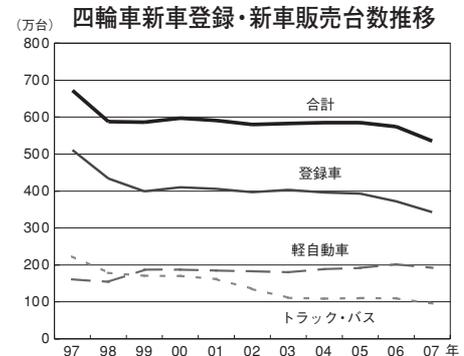
(3) 海外生産

- ・2007年の全世界における日本メーカーの海外生産台数は、1,186万台（前年比8.1%増）と、3年連続で1,000万台を超えるとともに過去最高を更新し、暦年でも初めて国内生産を上回った。
- ・地域別では、アジア：452万台（前年比9.5%増）、北米：405万台（前年比1.2%増）、欧州：198万台（前年比16.1%増）となり、太洋州が16万台（前年比31.3%増）で最も高い伸び率となった。

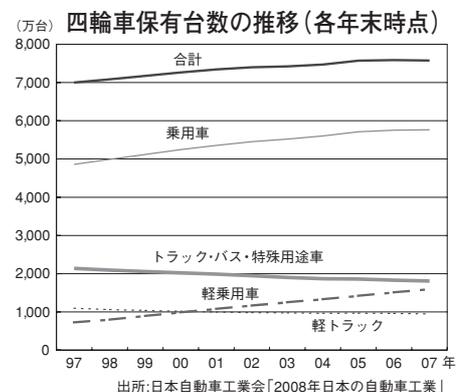


(4) 国内販売

- ・2007年の国内販売は535万台（前年比6.7%減）となり、10年連続して600万台割れとなった。
- ・車種別には、登録車が343万台（前年比7.6%減）となり、4年連続で400万台を下回った。
- ・軽自動車は192万台（前年比5.1%減）と4年ぶりに減少したが、2007年、2006年に次ぐ歴代3番目の高水準となった。



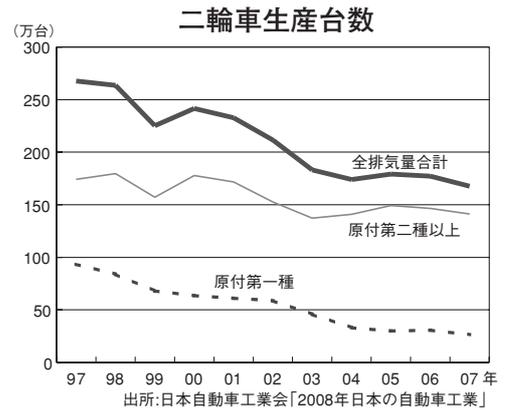
- ・2007年12月末の四輪車保有台数は7,571万台（前年比0.2%減）となった。
- ・乗用車全体では5,762万台（前年比0.2%増）と増加した一方、トラック全体では1,627万台（前年比1.4%減）と減少となった。



2) 二輪車の生産・輸出・国内販売の状況

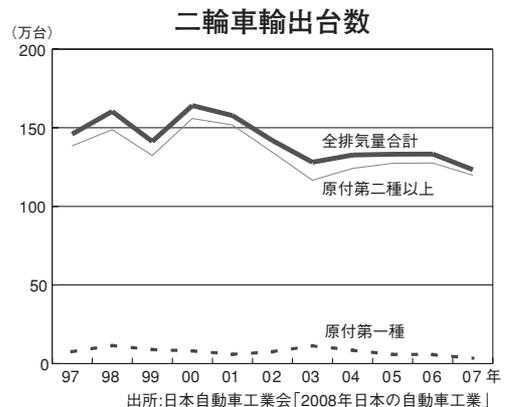
(1) 生産

- ・2007年の二輪車生産は168万台（前年比5.4%減）となった。
- ・内訳としては、原付第二種（51-125cc）は18万台（前年比19.4%増）と7年ぶりに増加したが、原付第一種（50cc以下）が26万台（同13.7%減）、小型二輪車（251cc以上）が96万台（同7.3%減）と減少したことが全体需要の実績に影響した。



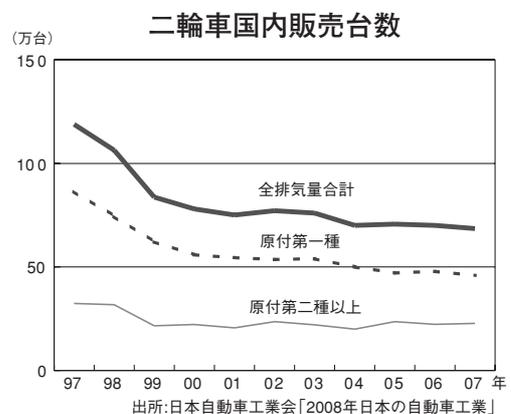
(2) 輸出

- ・2007年の二輪車輸出は123万台（前年比7.6%減）となり4年ぶりに減少した。
- ・内訳は、原付第一種（50cc以下）が3.4万台（前年比40.6%減）、軽二輪車（126-250cc）が18万台（同3.4%減）、小型二輪車（251cc以上）が89万台（同8.4%減）とそれぞれ減少したものの、原付第二種（51-125cc）は13万台（同8.2%増）と増加した。



(3) 国内販売

- ・2007年の二輪車国内販売は68万台（前年比2.2%減）と前年を下回った。
- ・内訳は、原付第二種以上（51cc以上）が23万台（前年比2.1%増）と増加したが、原付第一種（50cc以下）は46万台（同4.2%減）と減少となった。



3) 業種別の実績

(1) メーカー11社

- ・メーカー11社の業績は、世界各地での販売増や円安影響を受けて、好調を持続させる企業が多かった。
- ・2008年度は、急激な円高や原材料高、北米の不振の影響を受けて、増収増益基調から減収減益になる見込みであり、営業利益率は7%台から5%台になる見通しである。

(2) 車体・部品製造

- ・車体・部品製造部門（上場114社）の2007年度（2008年3月期）決算は、国内及び北米市場の低迷や減価償却費の増加及び原材料高騰の影響があったものの、中国等アジアを中心とした市場の拡大に加え、原価低減等の合理化が進展したことにより、全体では売上高・利益ともに前年度を上回った。
- ・2008年度の売上高は、国内需要減をアジア等の海外市場でカバーすることでほぼ横ばいと予測されている。一方、利益については、原材料価格高騰の影響や減価償却費の増加が引き続き予測されること、加えて円高懸念もあり、額・率ともに前年を下回ると予測され、減益を見込む企業は61社と半数以上を占めている。

(3) 販売会社（自販連調査）

- ・自動車ディーラー1,050社全体の2007年度の収益状況（速報）は、売上高が11兆4,765億円となり、前年比101.9%となった。また経常利益についても1,616億円と前年比114.9%となり、増収増益となった。
- ・売上総利益率は16.0%と前年より0.8ポイント上昇し、経常利益率についても1.4%と、前年より0.2ポイント上昇した。

〈連結〉企業業績（メーカー11社）

	04年度	05年度	06年度	07年度	08年度 (予測)
売上高	493,849	551,378	610,148	671,015	650,900
営業利益	35,225	42,045	45,469	48,277	34,530
率	7.1%	7.6%	7.5%	7.2%	5.3%
経常利益	34,849	43,022	45,827	49,060	35,760
率	7.1%	7.8%	7.5%	7.3%	5.5%

*三菱ふそうトラック・バスと日産ディーゼルは決算未公開のため集計せず。
*2004年度はヤマハ発が決算期変更のため、経常利益は集計できず。売上高、営業利益が参考値で集計、経常利益率はヤマハ発抜きで集計。

出所：決算発表時の各社広報部資料より自動車総連集計

車体・部品製造部門（上場114社）の業績

	05年度	06年度	07年度	08年度 (予測)
売上高	259.2	289.9	325.2	328.2
営業利益	14.3	16.4	19.9	17.5
率	5.5%	5.7%	6.1%	5.3%
経常利益	15.1	17.1	20.2	18.2
率	5.8%	5.9%	6.2%	5.5%
増収				
増益	78社	72社	73社	41社
減益	25社	25社	36社	33社
減収				
増益	1社	4社	1社	12社
減益	9社	13社	4社	28社
横ばい	1社	0社	0社	0社

*今期よりこれまでの単独決算から連結決算での集計に変更。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

自動車ディーラー収益状況（速報）

〈収益状況推移〉

	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度
集計企業数	1,369社	1,311社	1,050社	1,050社
売上高	130,180	132,304	112,635	114,765
売上総利益	20,230	20,174	17,152	18,393
率	15.5%	15.2%	15.2%	16.0%
経常利益	1,786	1,621	1,407	1,616
率	1.4%	1.2%	1.2%	1.4%
新車販売台数	4,692千台	4,660千台	3,891千台	3,831千台

〈2007年度車種別〉

	大型店	乗用車店	軽四併売店	輸入車店	全車種総合
売上高	11,673 (94.2%)	88,796 (103.1%)	12,233 (101.9%)	2,064 (97.7%)	114,765 (101.9%)
売上総利益	1,302 (102.1%)	15,046 (108.2%)	1,737 (105.1%)	307 (98.5%)	18,393 (107.2%)
率	11.2%	16.9%	14.2%	14.9%	16.0%
経常利益	128 (70.9%)	1,341 (124.7%)	130 (97.8%)	17 (97.2%)	1,616 (114.9%)
率	1.1%	1.5%	1.1%	0.8%	1.4%

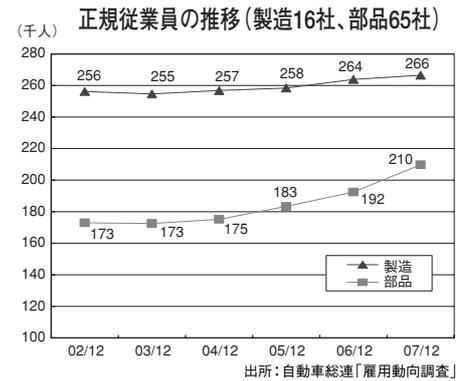
()内は前年度比

出所：日本自動車販売協会連合会

4) 雇用動向

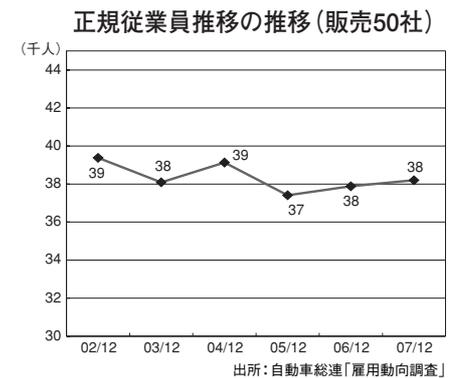
(1) 正規従業員

・製造部門（16社）、部品部門（65社）を12月時点で比較すると、2002年から2004年は横ばい傾向での推移となっていた。2005年から増加に転じ、2007年も定期採用の増加などで前年を上回る結果となった。



・販売部門（50社）については、2005年までは減少傾向にあったが、2006年以降、定期採用の増加等もあり、やや増加傾向にある。

・なお、2004年の増加分については、企業合併に伴う未組織企業の組織化等により組合員が増加したものである。



(2) 非正規労働者

・製造部門（16社）・部品部門（65社）それぞれにおける非正規労働者は依然として増加傾向にあり、2005年12月を起点に比較すると、製造部門は37.8%増、部品は部門12.9%増となった。

非正規労働者の推移

(人)

	製 造			部 品		
	05/12	06/12	07/12	05/12	06/12	07/12
正社員	258,414 (100)	263,878 103.1	266,494 103.1	183,310 (100)	192,454 109.8	209,777 114.4
非正規	臨時	28,290	31,329	26,866	23,895	23,044
	再雇用	-	697	4,029	-	1,708
	その他	1,238	1,023	1,411	3,142	2,733
	派遣	16,716	14,364	19,393	27,444	32,022
	請負	8,229	23,692	23,344	15,360	10,777
	計	54,473 (100)	71,105 130.5	75,043 137.8	69,841 (100)	70,284 100.6
構成比	17.4%	21.2%	22.0%	27.6%	26.8%	27.3%
合 計	312,887 (100)	334,983 107.1%	341,537 109.2%	253,151 (100)	262,738 103.8%	288,609 114.0%

用語解説 ※下段の数字は05/12比

(臨時)以下の労働者

① 期間従業員(季節従業員を含む)

② 準社員(但し定期採用者で試用期間中の場合は正規に入れる)

③ 他社からの応援出向者でフルタイムの労働者

(その他) 正規・臨時・派遣に含まれない者でパートタイム労働者等

(変更点) 06年より再雇用者を調査対象とした。

出所：自動車総連「雇用動向調査」

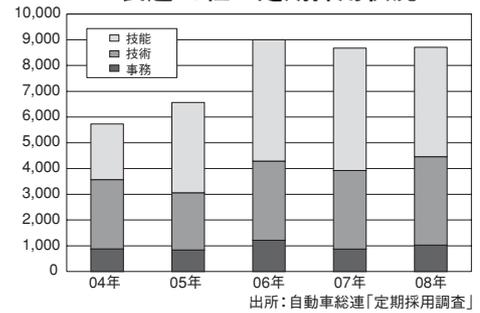
(3) 定期採用

・2008年の定期採用実績は3業種(製造・部品・販売)合計で前年実績比99.6%と減少した。

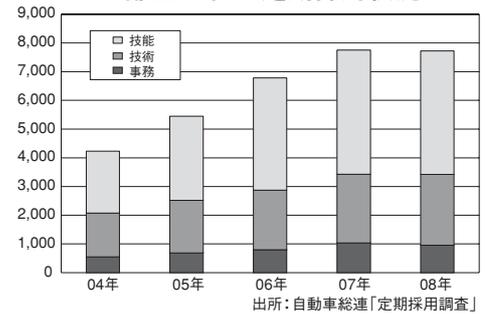
- 1) 3部門実績合計 …… 18,651人
- 2) 2007年実績比 …… 99.6% (▲84人)
- 3) 2008年計画比 …… 94.0% (▲1,184人)

・内訳を業種別に見ると、販売部門では増加したものの、製造、部品部門は減少する結果となっている。

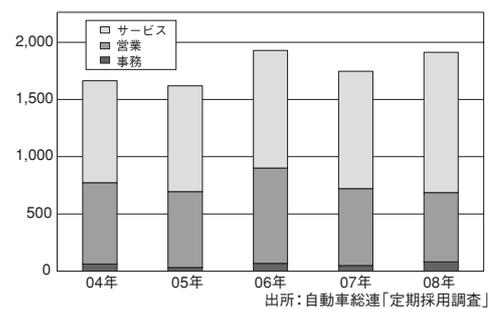
製造16社の定期採用状況



部品65社の定期採用状況



販売50社の定期採用状況



IV. スズキグループの動向

1) 2008年3月期決算資料

〈連結決算〉

スズキ㈱ホームページ IR情報 平成20年3月期 決算参考資料より

〈連結〉	前期実績 2007年3月期(第141期)	当期実績 2008年3月期(第142期)	次期予想 2009年3月期(第143期)	
売上高	31,637 億円 (+15.2%)	35,024 億円 (+10.7%)	35,000 億円 (-0.1%)	
国内売上	9,735 億円 (+4.2%)	9,814 億円 (+0.8%)	9,800 億円 (-0.1%)	
海外売上	21,902 億円 (+20.9%)	25,210 億円 (+15.1%)	25,200 億円 (-0.0%)	
営業利益〈利益率〉	1,329 億円 (+16.7%)〈4.2%〉	1,494 億円 (+12.4%)〈4.3%〉	1,400 億円 (-6.3%)〈4.0%〉	
経常利益〈利益率〉	1,392 億円 (+16.6%)〈4.4%〉	1,569 億円 (+12.7%)〈4.5%〉	1,500 億円 (-4.4%)〈4.3%〉	
当期純利益〈利益率〉	750 億円 (+13.7%)〈2.4%〉	803 億円 (+7.0%)〈2.3%〉	800 億円 (-0.3%)〈2.3%〉	
業績評価	増収増益	増収増益	売上・利益 ほぼ横這い	
営業利益増減要因	増益要因	減益要因		
	為替影響	売上・構成変化等	原価低減	
	原価低減	原価低減	売上・構成変化等	
	売上・構成変化等	為替影響	諸経費等の減	
	計	計	計	
	減益要因	諸経費等の増	為替影響	
減価償却費の増	研究開発費の増	研究開発費の増		
研究開発費の増	減価償却費の増	減価償却費の増		
計	計	計		
為替レート	117円/US\$ 151円/ユーロ	114円/US\$ 160円/ユーロ	102円/US\$ (上期110円、下期95円) 155円/ユーロ (上期160円、下期150円)	
設備投資 (内、主要関連会社)	2,074 億円 (397億円)	2,436 億円 (319億円)	2,900 億円 (170億円)	
減価償却費	1,499 億円	1,616 億円	1,700 億円	
研究開発費	921 億円	1,087 億円	1,300 億円	
有利子負債残高	4,066 億円	4,507 億円		
キャッシュ・フロー	営業活動	2,022 億円	1,940 億円	
	投資活動	-1,995 億円	-2,159 億円	
	財務活動	2,233 億円	493 億円	
	キャッシュ残高	4,443 億円	4,564 億円	
事業別セグメント	二輪	売上高	5,882 億円 (+4.8%)	5,920 億円 (+0.6%)
	営業利益〈率〉	454 億円 (-1.2%)〈7.7%〉	225 億円 (-50.3%)〈3.8%〉	
	四輪	売上高	25,038 億円 (+18.1%)	28,339 億円 (+13.2%)
	営業利益〈率〉	766 億円 (+32.2%)〈3.1%〉	1,140 億円 (+48.8%)〈4.0%〉	
	その他	売上高	717 億円 (+9.9%)	765 億円 (+6.8%)
	営業利益〈率〉	109 億円 (+9.4%)〈15.3%〉	129 億円 (+17.8%)〈16.8%〉	
所在地別セグメント	日本	売上高	20,855 億円 (+14.7%)	21,940 億円 (+5.2%)
	営業利益〈率〉	697 億円 (+14.7%)〈3.3%〉	850 億円 (+21.9%)〈3.9%〉	
	欧州	売上高	6,610 億円 (+34.3%)	7,773 億円 (+17.6%)
	営業利益〈率〉	148 億円 (+90.6%)〈2.2%〉	134 億円 (-9.6%)〈1.7%〉	
	北米	売上高	4,593 億円 (+16.9%)	4,057 億円 (-11.7%)
	営業利益〈率〉	59 億円 (-18.1%)〈1.3%〉	-85 億円 (-)〈-2.1%〉	
	アジア	売上高	6,560 億円 (+8.1%)	8,468 億円 (+29.1%)
	営業利益〈率〉	436 億円 (-3.9%)〈6.6%〉	561 億円 (+28.7%)〈6.6%〉	
	その他	売上高	616 億円 (+45.8%)	884 億円 (+43.6%)
	営業利益〈率〉	51 億円 (+101.0%)〈8.2%〉	46 億円 (-9.0%)〈5.2%〉	
	連結子会社数	138 社	139 社	
	持分法適用関連会社数	31 社	36 社	
従業員数	45,510 人	50,241 人		

〈部門別売上台数実績〉

〈二輪車・ATV〉			前期実績		当期実績		次期予想	
			2007年3月期(第141期)	内ATV	2008年3月期(第142期)	内ATV	2009年3月期(第143期)	内ATV
生産台数	国内生産	国内	131千台 (-11.1%)	—	133千台 (+1.2%)	—	128千台 (-3.6%)	—
		輸出	489千台 (+10.3%)	97千台	417千台 (-14.9%)	66千台	381千台 (-8.6%)	57千台
		計	621千台 (+2.6%)	97千台	549千台 (-11.5%)	66千台	509千台 (-7.4%)	57千台
	海外生産	欧州	39千台 (-3.1%)	—	35千台 (-10.0%)	—	49千台 (+38.4%)	—
		北米	22千台 (-2.4%)	22千台	20千台 (-8.2%)	20千台	20千台 (-1.0%)	20千台
		アジア	2,210千台 (-4.9%)	17千台	2,434千台 (+10.2%)	12千台	2,803千台 (+15.1%)	10千台
		その他	291千台 (+98.1%)	—	353千台 (+21.3%)	—	394千台 (+11.5%)	—
	計	2,562千台 (+1.2%)	39千台	2,843千台 (+11.0%)	32千台	3,266千台 (+14.9%)	30千台	
	合計	3,183千台 (+1.4%)	136千台	3,393千台 (+6.6%)	98千台	3,775千台 (+11.3%)	87千台	
	販売台数	国内販売	163千台 (+5.8%)	—	165千台 (+1.0%)	—	168千台 (+1.7%)	—
海外販売		2,903千台 (+0.0%)	125千台	3,178千台 (+9.5%)	102千台	3,498千台 (+10.1%)	86千台	
合計		3,066千台 (+0.2%)	125千台	3,344千台 (+9.0%)	102千台	3,666千台 (+9.6%)	86千台	

〈四輪車〉		前期実績	当期実績	次期予想	
		2007年3月期(第141期)	2008年3月期(第142期)	2009年3月期(第143期)	
生産台数	国内生産	軽四輪	608千台 (-3.8%)	588千台 (-3.1%)	591千台 (+0.4%)
		登録車	83千台 (+6.3%)	82千台 (-2.0%)	84千台 (+2.8%)
		輸出	388千台 (+23.3%)	415千台 (+7.0%)	474千台 (+14.2%)
		OEM	134千台 (+23.2%)	134千台 (+0.3%)	118千台 (-12.0%)
	計	1,212千台 (+7.0%)	1,219千台 (+0.6%)	1,267千台 (+3.9%)	
	海外生産	欧州	189千台 (+17.8%)	252千台 (+33.3%)	307千台 (+21.7%)
		北米	22千台 (—)	28千台 (+23.3%)	18千台 (-34.9%)
		アジア	988千台 (+8.9%)	1,138千台 (+15.2%)	1,273千台 (+11.9%)
		計	1,199千台 (+12.4%)	1,418千台 (+18.2%)	1,598千台 (+12.7%)
	合計	2,412千台 (+9.6%)	2,637千台 (+9.3%)	2,865千台 (+8.6%)	
販売台数	国内販売	軽四輪	606千台 (-3.2%)	587千台 (-3.0%)	591千台 (+0.6%)
		登録車	85千台 (+4.3%)	86千台 (+0.9%)	90千台 (+4.7%)
		計	691千台 (-2.3%)	673千台 (-2.5%)	681千台 (+1.1%)
	海外販売	1,531千台 (+12.2%)	1,732千台 (+13.1%)	1,953千台 (+12.7%)	
	合計	2,222千台 (+7.2%)	2,405千台 (+8.3%)	2,634千台 (+9.5%)	

※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20年3月期 決算短信より

<連結業績>

平成20年3月期のスズキグループを取り巻く経営環境は、国内においては、企業収益の改善を背景に設備投資も増加するなど景気は緩やかに回復を続けていましたが、米国のサブプライムローン問題や、為替環境の急激な変化、さらには原材料価格の高騰が続くなど、このところ企業収益は弱含みとなっており、景気回復は足踏み状態にあります。海外においては、アジアの景気拡大などにより、世界経済全体は回復を続けているものの、米国や欧州など景気減速の動きに広がりが見られました。

このような状況下、当期は、海外における四輪車の好調な販売などにより、連結売上高は3兆5,024億1千9百万円（前期比110.7%）、連結利益の面では、研究開発費・減価償却費・諸経費の増などを、売上増加や原価低減、為替差益などで吸収し、営業利益は1,494億5百万円（前期比112.4%）、経常利益は1,569億4百万円（前期比112.7%）、当期純利益は802億5千4百万円（前期比107.0%）となりました。一方、当社単独の売上高は2兆316億3千9百万円（前期比104.7%）と初めて2兆円を超え、利益面では、研究開発費・減価償却費・諸経費の増などを、売上増加や原価低減、為替差益などにより吸収し、営業利益は674億1千6百万円（前期比121.0%）、経常利益は621億1千9百万円（前期比100.9%）、当期純利益は408億6千4百万円（前期比94.9%）となりました。

<事業の種類別セグメントの業績>

（二輪車事業）

国内では、全体需要が減少しているなか、フューエルインジェクションを搭載した「レッツ4」などの好調により、売上高は前期より増加しました。海外では、アメリカの景気後退などにより北米の売上高が減少したものの、欧州、アジア、その他地域などでの売上高の増加により、海外二輪全体では前期並みの売上高となりました。その結果、二輪車事業の売上高は5,919億6千7百万円（前期比100.6%）となりました。営業利益は、北米の売上減少による減益を、原価低減、為替差益などで吸収出来ず、225億4千2百万円（前期比49.7%）と減少しました。

（四輪車事業）

国内では、全体需要が減少しているなか、小型車「スイフト」に新開発の1.2LエンジンとCVT搭載車の設定に加え、新型コンパクトセダン「SX4セダン」の発売、軽自動車にあっては、新型車「パレット」の発売など、商品力の強化をはかり拡販に努めた結果、売上高は若干、前期を上回ることが出来ました。一方、海外では、世界戦略車「スイフト」、「SX4」の順調な販売により、売上高は前期を大幅に上回りました。その結果、四輪車事業の売上高は2兆8,338億9千2百万円（前期比113.2%）となり、営業利益は、減価償却費・研究開発・諸経費などの増を、売上増加や原価低減、為替差益などで吸収し、1,139億6千2百万円（前期比148.8%）と増加しました。

（その他の事業）

その他の事業の売上高は765億5千9百万円（前期比106.8%）となり、また、営業利益は、売上増加などにより、128億9千9百万円（前期比117.8%）と増加しました。

<所在地別セグメントの業績>

（日本）

売上高は、2兆1,940億1千7百万円（前期比105.2%）となり、営業利益は研究開発費・減価償却費・諸経費の増などを売上増加や原価低減、為替差益などで吸収し、849億6千万円（前期比121.9%）と増加しました。

（欧州）

「スイフト」、「SX4」などの順調な販売により、売上高は7,773億2千3百万円（前期比117.6%）と増加しましたが、営業利益については、新型車投入の準備費用や減価償却費の増などにより、

133億7千8百万円（前期比90.4%）と減少しました。

（北米）

ガソリン価格高騰やサブプライムローン問題等によるアメリカでの販売減少が影響し、北米の売上高は、4,056億9千6百万円（前期比88.3%）と減少し、営業利益についても、△85億3千5百万円とマイナスになりました。

（アジア）

インドのマルチ スズキ インディア社や、落ち込んでいたインドネシアのインドモービル スズキ インターナショナル社の売上増加などにより、売上高は、8,468億1百万円（前期比129.1%）と増加し、営業利益についても、売上増加などにより、561億3千8百万円（前期比128.7%）と増加しました。

（その他の地域）

売上高は、884億1千1百万円（前期比143.6%）と増加しましたが、販売費増加などにより営業利益は、46億8百万円（前期比91.0%）と減少しました。

【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 (18.4.1~19.3.31)		当期 (19.4.1~20.3.31)		比較増減	
		数量	金額	数量	金額	数量	金額
二 輪 車	国内	160	39,894	163	43,219	3	3,324
	海外	1,582	548,282	1,607	548,748	24	465
	欧州	208	165,234	200	179,794	△ 8	14,560
	北米	260	204,855	190	153,729	△ 69	△ 51,126
	アジア	941	113,601	1,024	130,314	82	16,713
	その他	172	64,591	192	84,908	20	20,317
	計	1,743	588,177	1,770	591,967	27	3,790
四 輪 車	国内(注)	656	913,375	775	915,685	118	2,309
	海外	1,452	1,590,441	1,637	1,918,207	184	327,765
	欧州	349	615,098	390	719,850	40	104,751
	北米	114	241,743	107	241,413	△ 6	△ 329
	アジア	863	583,828	985	753,123	122	169,295
	その他	124	149,771	153	203,819	28	54,048
	計	2,109	2,503,817	2,412	2,833,892	303	330,074
そ の 他	国内	—	20,231	—	22,479	—	2,247
	海外	—	51,443	—	54,080	—	2,637
	欧州	—	15,997	—	20,814	—	4,816
	北米	—	24,516	—	20,570	—	△ 3,945
	アジア	—	4,466	—	4,465	—	△ 1
	その他	—	6,463	—	8,230	—	1,767
	計	—	71,674	—	76,559	—	4,885
合 計	国内		973,501		981,383		7,882
	海外		2,190,168		2,521,036		330,868
	欧州		796,330		920,459		124,128
	北米		471,114		415,713		△ 55,401
	アジア		701,896		887,904		186,007
	その他		220,825		296,958		76,133
	計		3,163,669		3,502,419		338,750

(注) 前期は、国内四輪売上台数からOEM車を133千台除いていますが、当期は、国内四輪売上台数にOEM車134千台を含めています。

【次期の見通し】

急激な為替円高や原材料価格の上昇など経営環境はますます厳しくなっていますが、スズキグループは、前期に対しほぼ横這いの売上高3兆5,000億円、営業利益1,400億円、経常利益1,500億円、当期純利益800億円以上の業績見通しを計画しています。なお、為替レートは通期平均で1米ドル=102円（上期110円、下期95円）、1ユーロ=155円（上期160円、下期150円）を前提としております。

	次期見通し	当期実績
売上高	3兆5,000億円	3兆5,024億円
営業利益	1,400億円	1,494億円
経常利益	1,500億円	1,569億円
当期純利益	800億円	803億円
為替レート	1米ドル=102円 (上期110円、下期95円)	1米ドル=114円
	1ユーロ=155円 (上期160円、下期150円)	1ユーロ=160円

○ 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 139社 国内会社…………… (株)スズキ自販近畿
スズキ精密工業(株) 他71社
在外会社…………… アメリカン スズキモーター社
マジヤールスズキ社
インドモビールスズキインターナショナル社
マルチスズキインディア社 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 36社 (うち持分法適用会社36社) ……カミオートモーティブ社
重慶長安鈴木汽車有限公司 他34社

○ 連結範囲及び持分法の適用の異動状況

- (1) 連結 (新規) 3社 スズキオートサウスアフリカ 他2社
(除外) 2社 (株)スズキ自販姫路
スズキモーターサイクルズパキスタン社
- (2) 持分法(新規) 5社 マネッティ マレリ パワートレイン インディア社
常州豪爵鈴木摩托車有限公司 他3社

【スズキ連結決算推移】

(単位：億円)

	05年度	06年度	07年度	08年度(予想)
売上高	27,456 (16.1%)	31,637 (15.2%)	35,024 (10.7%)	35,000 (-0.1%)
営業利益	1,138 (5.9%)	1,329 (16.7%)	1,494 (12.4%)	1,400 (-6.3%)
経常利益	1,193 (8.9%)	1,392 (16.6%)	1,569 (12.7%)	1,500 (-4.4%)
当期利益	659 (9.0%)	750 (13.7%)	803 (7.0%)	800 (-0.3%)

	01年度	02年度	03年度	04年度
売上高	16,683 (4.2%)	20,153 (20.8%)	21,990 (9.1%)	23,656 (7.6%)
営業利益	585 (15.2%)	742 (26.9%)	951 (28.1%)	1,075 (13.0%)
経常利益	523 (2.5%)	792 (51.4%)	952 (20.3%)	1,095 (15.0%)
当期利益	224 (10.6%)	310 (38.5%)	438 (41.3%)	605 (38.0%)