



この用紙は間伐材を使用しています。

2011年1月 第347号



スズキ労連

第61回
中央委員会

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 根木一暢

スローガン

守り抜こう生活、 切り拓こう明るい未来! ともに着実な実践で



スズキ労連
第61回中央委員会提出議案

職場討議資料

目次

●第一号議案	Ⅲ. 取り組みの進め方..... 7
2011年総合生活改善の取り組み方針(案)の件... 1	1. 取り組みの日程..... 7
はじめに..... 1	2. 機関の設置..... 7
I. 取り組みにあたっての基本的な考え方..... 2	3. 経営者オルグの実施..... 7
II. 要求基準設定の考え方と具体的要求基準..... 4	4. 情報集約・伝達の充実..... 7
1. 賃金引上げ..... 4	IV. 2011年総合生活改善の取り組みを取り巻く環境... 8
2. 年間一時金..... 4	1. 経済情勢..... 8
3. 労働時間短縮..... 5	2. 自動車産業の動向..... 15
4. 社会的役割を踏まえた取り組み..... 5	3. 自動車産業で働く者の実態..... 19
5. 政策制度課題への取り組み..... 6	4. スズキグループの動向..... 25

●第二号議案
統一地方選挙必勝アピール(案)の件 <内容略>

第61回中央委員会開催案内

●日時：2011年2月3日(木)
●場所：「Sun会館」大ホール 18:00~

〒432-8062
静岡県浜松市南区増楽町20
TEL:053-447-3079

2011年総合生活改善取り組み方針（案）

はじめに

日本経済は世界的な金融危機以降の景気後退が底を打ち、新興国の成長を背景とする輸出の増加などを受けて2010年中盤まで緩やかながらも回復を続けてきました。経済活動のなかで大きな割合を占める個人消費も、政府の経済対策により底支えされ、小幅ではあるものの回復に寄与してきました。しかし、回復基調の中にあっても物価は下落が続き、深刻なデフレの状況が続いています。この深刻なデフレに陥る中、足下においては、予測を超えた大幅な円高の進行が輸出企業を中心に深刻な影響を与えており、株価下落と相まって日本経済は回復基調にブレーキがかかり、先行きも極めて不透明な状況にあります。雇用情勢も、失業率は依然として5%台と過去最悪レベルで高止まりを続けており、厳しい状況が続くことが想定されます。

社会情勢に目を向けると、90年代のバブル崩壊から約20年、政府は企業サイドに偏った政策を続けてきました。その結果、企業・家計間の配分の歪みがデフレを深刻化させ、日本経済は未だ低迷を続けており、社会保障の持続性への不安も相まって将来不安が高まるなど、社会全体に閉塞感が漂っています。また、いわゆる「ワーキングプア」に代表される正規／非正規の雇用形態間の賃金格差は依然として大きな社会問題となっています。民主党政権は、旧政権が進めた公共事業中心の経済政策から、人への配分を重視する政策へと転換し、特に雇用創出を重視して雇用の安定を図るとともに、成長戦略の一環として最低賃金の引き上げを進めるなど家計の底上げを図る政策を進めています。

スズキグループは2010年度上期において、北米、欧州での売上高は前年同期を下回ったものの、日本での四輪車の販売増加、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1兆3,188億円と前年同期に比べ1,372億円（11.6%）の増加となりました。連結利益の面でも、為替影響や諸経費・研究開発費・減価償却費の増加による減益を、売上増加、原価低減等で吸収し、営業利益は688億円（前年同期に比べ370億円増加）、経常利益は749億円（前年同期に比べ358億円増加）、当期純利益は304億円（前年同期に比べ179億円増加）となりました。

事業別にみても二輪車事業は、アジアでの販売は増加しましたが、北米、欧州、日本での販売減少により、売上高は1,312億円と前年同期に比べ113億円（8.0%）の減少となり、利益面でも41億円の営業損失となりました。また四輪車事業は、国内売上高は、全機種を環境対応車普及促進税制に対応させた「アルト」、「パレット」の好調などにより前年同期を上回りました。海外売上高も、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、前年同期を上回りました。その結果、売上高は1兆1,685億円と前年同期に比べ1,407億円（13.7%）の増加となりました。営業利益についても684億円と前年同期に比べ361億円（111.8%）の増加となりました。しかし、2010年度下期は、不透明感が続く欧米経済や高止まりする円高、国内では「エコカー補助金」の打ち切りなどで景気は停滞する見込みであり、引き続き厳しい経営環境となることが想定されます。

一方組合員は、これまでの様々な会社施策により極限まで減少した人員数の中で、仕事量の増加に対して更なる効率化により対応するなど、それぞれの職場・立場で生産性の向上や働き方のレベルアップに懸命に努力し企業業績回復に大きく貢献していますが、まだまだ回復できていない一時金水準や、働き方の変更にとともなう諸手当の減少など、年取の低下が組合員の生活に大きな影響を与えています。

このような状況下において2011年総合生活改善の取り組みでは、深刻化するデフレの進行を食い止めデフレ脱却につなげていくとともに、産業として迎えている構造転換期を乗り越え競争力の礎である国内事業基盤を維持・強化していく必要があります。その原動力となるのは職場で働く「人」であり、試練を乗り越えていくためには、雇用の安定を図り働くの者の不安を払拭するとともに、意欲・活力を高めるための「人への投資」を図っていかなければなりません。私たち組合員は様々な会社施

策に協力し、生産性向上や効率的な働き方の追求など、懸命な努力を積み重ねてきました。まじめにひたむきに頑張る組合員が今後も高い意欲・活力を持って働いた上で生活の安定・向上を図っていくためにも、スズキ労連全体で総合生活改善の取り組みを着実に前進さなければなりません。

政策・制度課題の取り組みについては、組合員の雇用と生活を守るための労働条件の改善と政策・制度の実現を「運動の両輪」と位置づける連合との連携を強化し、取り組む必要があります。特に、自動車総連とともに、自動車産業の状況を踏まえ、国内事業基盤の維持・強化課題に対し、政府による経済・雇用対策の確実な実施しや中小企業への積極的な支援策などの取り組みを求めていき、2011年総合生活改善の取り組み期間を通して組織内への確に情報展開と共有化を図りつつ、今後の政策立案をはじめとする諸活動につなげていかなければなりません。また、2011年4月に開催される統一地方選挙において、私たち職場の代表である推薦候補者の当選に全力で取り組むとともに、身近な地域レベルにおいても政策制度実現にむけ取り組むことが重要です。

I 取り組みにあたっての基本的考え方

1. 交渉にむけた基盤づくり

- ・2011年の取り組みにおいては、「賃金カーブ維持分」を確保し現行の水準を維持するべく、これまで以上に交渉前段の取り組みを徹底していく必要があります。賃金カーブの歪みや生計費カーブとの検証など、自社の賃金制度が抱える問題を洗い出し、賃金改善に取り組む根拠とするため、更には春の交渉結果に基づく配分で組合員の賃金がどう変化したかを確認するために個人別賃金データの把握に取り組みます。また、交渉結果が正しく把握できるように、賃金カーブ維持分の峻別に取り組むとともに、賃金カーブ維持分の確保をより確実にしていくためにも、交渉がスタートする前にカーブ維持分の水準について労使で合意すべく取り組みます。
- ・賃金や一時金などの交渉にとどまらず、経営状況（強み・弱み）の把握や、組合員の視点で見た会社施策の職場浸透度や効果の検証など、経営対策的な観点も交渉の場に積極的に取り入れていきます。

2. スズキグループの賃金水準の改善

- ・月例賃金は組合員やその家族の生活の原資として極めて重要な位置付けにあるとの認識に立ち、長期安定的な水準の維持・向上に更なるこだわりをもって引き続き取り組みます。とりわけ、賃金カーブ維持分を確保し現行の賃金水準を維持することは極めて重要であり、その上で各組合は、組合員のこれまでの努力・成果に報いるとともに賃金格差・体系などの是正に向け、賃金改善に主体的に取り組めます。
- ・賃金は労働の対価であり、将来のスズキグループを支える人材の確保という観点からも、より魅力あるものへと整備していきます。特に経済危機以降、組合員は様々な会社施策への協力や生産性の向上、働き方のレベルアップ等に取り組んでおり、職場の協力・努力・成果を踏まえた「人への投資」の重要性を強く認識し取り組みます。
- ・個別賃金要求方式はその意義や有用性を再浸透させ、取り組みの拡大を図ると共に、個別賃金による要求・回答の引き出しなど、実態に応じて着実な前進を目指します。
- ・生計費カーブに照らした賃金水準の下支えの観点から、企業内最低賃金協定に加えて年齢別最低保障賃金協定の締結を図ります。
- ・一時金は年間賃金の一部として組合員の生活に組み込まれている生活給であるとの認識に立ち、労連全体として水準の回復に向け取り組むとともに、組合員の生活の安心・安定を確保するため、季別回答や業績を意識した付帯事項は望ましくないというスタンスに立った上で、年間での協定や賃金との同時決定に取り組みます。

3. スズキグループの基盤を強化し自動車産業の健全発展を支える環境整備

- ・グループ内の従来からの課題である総労働時間短縮へ向けた取り組みを強化し、また「今後の働き方・労働時間のあり方（START12）」答申に基づき、各単組が設定した目標の達成に向けて、労使協議の場を活用するなど、着実に取り組みを前進させるとともに、これまでの長時間労働に後戻りさないためにも、所定外労働の抑制に向けた36協定特別条項の引き下げに取り組みます。
- ・非正規労働者については、今後の生産動向や労働者派遣法改正の動向なども踏まえ、非正規労働者を含む雇用のあり方と生産変動への対応の観点から、総合生活改善の取り組みをはじめとする議論の場において、個別労使で議論を深め今後の対応の方向性を共有化していきます。
- ・直接雇用・間接雇用を問わず、非正規労働者の受け入れにあたっては、コンプライアンス面をはじめとして、受け入れから契約満了までの様々な対応について労使で点検していきます。
- ・非正規労働者を含めた同じ職場で働く者すべての賃金水準の底支えを固めるべく、企業内最低賃金協定の締結、及び水準引上げに、これまで以上に徹底して取り組みます。また、自らの企業内最低賃金協定の交渉結果を産業別最低賃金へ適切に反映させ、広く自動車産業で働く仲間の賃金水準の下支えにつなげます。特に、地域別最低賃金に対する産業別最低賃金の優位性が保てなくなりつつある中、企業内最低賃金協定の締結水準が産業別最低賃金の引上げ根拠として極めて重要な決定要素であることを認識し、より高い水準での企業内最低賃金協定の締結に取り組みます。

4. 解決日程の早期化

- ・「次年度の労働条件は年度内に決定する」という基本スタンスを踏まえ、要求の前段階から「共闘を意識した要求日・回答指定日の設定」や、「要求書への回答指定日の記載と遵守の申し入れ」など、実態に沿った実効ある取り組みを推進します。また、具体的な推進にあたっては業種ごとに課題を整理した上で取り組みます。

5. 共闘の推進・強化

- ・連合、IMF-JC、自動車総連の共闘（拡大戦術会議登録組合共闘、車体部品部会共闘、輸送部会共闘・販売部会共闘など）に参加するとともに、スズキ労連においては、スズキ労組をリーダー組合として各組合間の共闘を強化し、全員参加のもと強力かつ粘り強く取り組みます。

6. 政策・制度課題への取り組み

- ・これまで長年にわたって自動車総連とともに取り組みを進めてきた「自動車関係諸税の軽減・簡素化」の実現にむけて継続して取り組みを進めていくとともに、どのように具現化されるのかを把握し組織内にて情報展開、共有化に取り組みます。
- ・政府与党である民主党の政策のうち、自動車関係諸税の軽減・簡素化など自動車総連としてフォローすべき項目については、法案・予算案への反映結果や国会審議・成立等の動向をフォローし、共有化を図るためタイムリーな情報展開を行っていきます。

Ⅱ 要求基準設定の考え方と具体的要求基準

1. 賃金引上げ

1) 基本的考え方

- (1) 現下の日本経済の状況、組合員の生活実態を踏まえると、これ以上のデフレ進行を食い止めなければならない、何としても現行水準の下支えを図るべく、徹底して賃金カーブ維持分の確保に取り組みます。
- (2) 各組合の状況に応じ、格差・体系是正など自社の賃金課題の解決に向けて主体的に賃金改善に取り組みます。
- (3) 賃金水準の下支えや賃金改善を図るため、賃金の「絶対額」（根元からの高さ）をより強く意識した上で、「個別賃金」による要求構築に積極的に取り組みます。さらに、下支えの観点から企業内最低賃金協定および年齢別最低保障賃金協定の締結の前進を図ります。
- (4) 特に、企業内最低賃金協定については、社会的な意義も強く認識し、全単組での締結に向け取り組みを強化し着実な前進を図ります。
- (5) 企業状況とともに、自動車総連・金属労協・連合の方針も踏まえます。

2) 具体的要求基準

(1) 平均賃金要求

すべての組合は、現状の賃金水準を維持するため、賃金カーブ維持分確保を大前提とする。尚、賃金改善分については、生産性向上などの会社施策に懸命に協力する組合員の努力・成果、賃金実態を踏まえた格差・体系の是正等を重視し、各組合が主体的に取り組む。

(2) 個別ポイント絶対水準要求

- ・現行のポイント賃金（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）水準を基準とし、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、以下の目指すべき水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 293,000円	基準Ⅱ 262,000円	基準Ⅲ 236,000円
--------------	--------------	--------------

(3) 企業内最低賃金協定の締結

18歳………154,000円以上

(4) 年齢別最低保障賃金

- ・各組合は、以下の目指すべき水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。

20歳 159,000円	25歳 178,500円	30歳 212,000円
--------------	--------------	--------------

35歳 235,000円	40歳 253,500円	45歳 262,500円
--------------	--------------	--------------

2. 年間一時金

1) 基本的考え方

- (1) 年間賃金の重要な一部であり、実質生活の維持・向上のため、長期安定的向上を図ります。
- (2) 「企業業績に大きく左右されない安定向上」と「組合員が努力した結果の成果配分」という双方の視点を考慮します。
- (3) 特に、一時金の低下が組合員の実質生活に影響を及ぼしている実態を踏まえ、生活給としての一時金の役割と年間協定を重視し、低下した水準の回復・底上げを図ります。
- (4) 低下した水準の回復や底上げを図るにあたり、年収格差の観点も十分に踏まえます。
- (5) 季別回答や、業績を意識した付帯事項は望ましくないとのスタンスのもと、年間での協定に取り組みます。

- (6) 賃金との同時決着と、夏冬型・年間月数方式を堅持します。
- (7) 休職や長期療養を余儀なくされた組合員の生活を守り、安心して働くことができる職場を作るとの観点から、最低保障制度の確立と水準向上を推進します。

2) 具体的要求基準

(1) 月数

年間5ヶ月以上を基準とする。最低でも昨年獲得実績以上とする。

(2) 要求基礎

要求の基礎は、賃金引上げ後の基準内賃金とする。

(3) 最低保障制度

最低保障制度を確立することとし、水準については40%以上を基本とする

3. 労働時間短縮

1) 基本的考え方

- (1) 総労働時間短縮のあり方については、労使協議の場を設け、今後の自動車産業の働き方を踏まえて、取り組みを進めます。また、法改正の動向を注視し法対応への準備・議論を労使で進めていくことを確認します。
- (2) 労働時間管理の適正化、36協定特別条項への対応は、コンプライアンスの観点からも産業全体の問題として取り組みます。
- (3) また、これらの取り組みには適切な労働時間管理が不可欠であり、労働時間に関する労使協議の場の設置・運営等に関する取り組みを推進します。

2) 具体的な取り組み

- (1) 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みます。
- (2) 有給休暇取得向上の取り組みます。
- (3) 所定外労働時間の削減に向けた取り組みについては、コンプライアンスの観点から改正労働基準法への対応を確実に実施する。36協定の年間特別延長時間の引き下げの取り組みを、計画的に推進します。
- (4) 労働時間に関する労使協議の場の設置など、取り組みの基盤整備を推進します。

4. 社会的役割を踏まえた取り組み

1) 基本的な考え方

- (1) 労働組合の社会的な役割を果たすとともに、すべての労働者が安心して働き、暮らせる、安定した日本社会につなげます。
- (2) 同じ職場で働く仲間として職場の一体感の醸成や風通しの良い明るい職場にしていくなど、より健全で働きやすい職場づくりにつなげていく観点を十分に踏まえ、取り組みを推進します。

2) 具体的な取り組み

- (1) 自動車産業における非正規労働者の雇用のあり方と生産変動への対応を今次取り組みの重要なテーマの一つとし、総合生活改善の取り組みをはじめとする労使議論の場において、産業レベルおよび個別労使の今後の対応を共有化します。
- (2) 同じ職場で働く仲間である非正規労働者について、「コンプライアンスの点検」を徹底するとともに、各組合の実態や課題に応じて「労働環境や労働時間に関する取り組み」を着実に進めます。
- (3) 同じ企業で働く全ての労働者の賃金の底支えを図る観点から、全ての組合が企業内最低賃金協定の締結・水準の引き上げに取り組む。また、併せて、協定の締結対象者の拡大も目指します。

5. 政策・制度課題への取り組み

1) 基本的な考え方

- (1) 民主党政権下において、労働条件の改善とともに政策・制度の実現を「車の両輪」として位置づけ推進する連合との連携を強化し、諸活動に積極的に取り組むとともに、自動車総連と連携して独自にも法案の審議過程や成立をしっかりとフォロー・確認していきます。
- (2) 自動車関係諸税の軽減・簡素化など自動車総連としてフォローすべき項目については、法案・予算案への反映結果や国会審議・成立等の動向をフォローし、共有化を図るためタイムリーな情報展開を行っていきます。

2) 具体的な取り組み

【労連／単組が行う活動】

- ・総連本部主催の政策勉強会への参画。
- ・総連作成（発信）ツールを活用した組合役員・組合員への政策理解の促進。
- ・連合／地方連合等、上部団体の活動への参画。

【組合員一人ひとりが行う活動】

- ・組合員一人ひとりが重要な政策への理解を深める。

Ⅲ 取り組みの進め方

1. 取り組みの日程

- ・要求提出から回答引き出しに至る全体的な日程は、自動車総連の設定する日程にあわせていきます。
- ・スズキ労連としての共闘体制を強化し、統一交渉日と交渉ゾーンを設定するとともに、各交渉における主張点を揃え相乗効果の発揮（水準引き上げ）につなげていきます。

1) 要求提出

- ・スズキ労組……………2月16日（水）
- ・スズキ労組以外……………2月23日（水）

2) 統一交渉日

- ・第1回統一交渉予定日（全単組） 2月23日（水）
- ・第1回目を統一交渉日とし、第2回目以降は交渉ゾーンを設定します。交渉ゾーンの具体的日程は、中央執行委員会で決定していきます。

3) ヤマ場、回答指定日

- ・業種ごとの課題を整理した上で、従来同様、3月内決着を基本に取り組みます。また販売部門については4月末決着を目標に取り組みます。具体的日程は連合、IMF－JC、自動車総連の設定する日程を受け、中央共闘会議で決定していきます。

2. 機関の設置

1) 中央共闘会議の設置

- ・組合間の情報交換を行い、具体的戦術や解決目標などを決定するため、三役、中央執行委員会で構成する中央共闘会議を設置します。

2) 戦術会議の設置

- ・具体的な戦術や解決目標などを中央共闘会議に提案していくため、三役で構成する「戦術会議」を設置、中央共闘会議の前段で開催していきます。

3) 拡大中央共闘会議の設置

- ・組合間の連携を深め、共闘を強化していくため、中央共闘会議メンバーに各組合三役クラスを加えたメンバーで構成する「拡大中央共闘会議」を設置します。開催日時は中央共闘会議で決定します。

4) 業種別部会の設置

- ・業種別部会を適時開催し、業種ごとの共闘強化に向けた情報交換や課題論議を行い、共闘効果を高めるとともに、スズキ労連として業種を越えた共闘体制を工夫し、労連全体の共闘強化につなげていきます。

3. 経営者オルグの実施

- ・経営者オルグを通じて、労使の認識の共通化を図るとともに、労連・単組の連携と共闘体制を強化します。

4. 情報集約・伝達の充実

- ・各組合は、要求提出から、交渉、回答・妥結に至る各段階において、速やかに内容を労連本部に報告することとします。
- ・労連本部は上記内容、および上外部組織・地域組織など内外の情報について各組合に提供し、連携を深めていくこととします。

IV 2011年の取り組みを取り巻く環境

1. 経済情勢

1) 世界経済の動向

世界経済の振り返り

世界経済は2009年前半に急激に後退したが、各国の公的介入が需要を下支えし、年後半にかけて回復。同年の成長率は通年ではマイナス（▲0.6%）となったものの、第4四半期には+2.0%とプラスに転じた。しかし、回復速度にバラツキがあり、先進国は低調、新興国は堅調に回復。

先行き見通し

主にアジアの堅調な成長を背景に、国際通貨基金（IMF）は今後の見通しを2010年は+4.6%、2011年は+4.3%と堅調な成長を予測（2010年7月時点）。ただし、先進国の財政不安が表面化するなど下振れリスクも存在。

先進国全体

2010年の成長率は+2.6%、2011年は+2.4%とプラス成長を予測。

米 国

景気回復が続くものの、金融機能の低下で回復のペースは緩慢であると推測。2010年の成長率は+3.3%、2011年は+2.9%と予測。

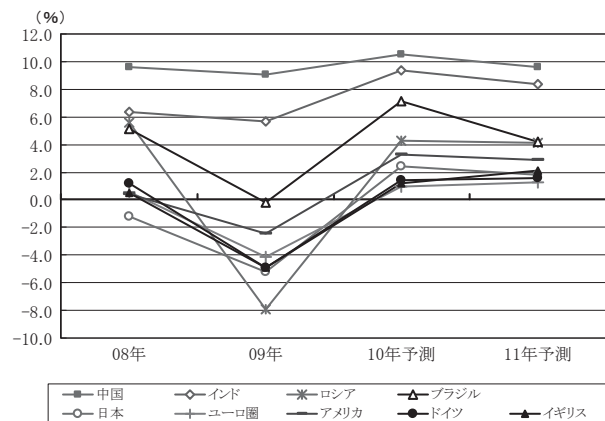
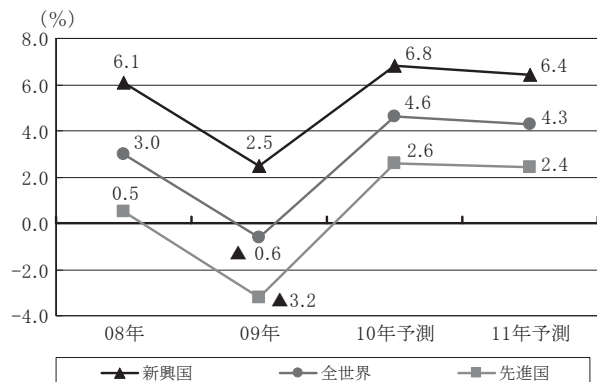
欧 州

EU加盟国での財政不安が表面化したこともあり、回復力は弱く本格的な回復は2011年以降と推測。2010年の成長率は+1.0%、2011年は+1.3%と予測。

新興国

地域差もあるが全体として2010年の成長率は+6.8%、2011年は+6.4%と高い成長を予測。特に中国では2010年に+10.5%、2011年は+9.6%、またインドでは2010年は+9.4%、2011年は+8.4%と予測。

実質GDP成長率の予測（前年度比）



出所：国際通貨基金(IMF)「世界経済見通し(7月)」

2) 日本経済の動向

(1) 経済成長率

① 実質 GDP 成長率の推移

- ・ 2009 年度の国内総生産 (GDP) は名目 474 兆 402 億円、経済成長率は名目で▲ 3.7%、実質では▲ 2.4%。
- ・ 2010 年度は、第 2 四半期 (7 ~ 9 月) の実質経済成長率が、第 2 次速報値で前期比 +1.1% と 4 四半期連続のプラス成長であり、景気は緩やかに回復。

② 実質 GDP 構成主要項目の増加率推移

- ・ 輸出は 5 四半期連続のプラスとなり、成長を牽引。また、企業収益の回復に伴い、設備投資も 3 四半期連続で小幅ながらプラスに寄与。
- ・ 個人消費も、各種対策の効果などから 5 期連続のプラスを確保。

③ 先行き見通し

- ・ 日本銀行は、成長率 (実質) 見通しを 2010 年度は +2.1% (+2.0 ~ +2.3% の中央値) とプラス成長を予測。ただし、先行きリスクとして、雇用情勢の悪化、デフレ圧力の高まりによる需要低迷、海外景気の下振れ、為替市場の動向などを懸念。2011 年度は +1.8% (+1.5 ~ +1.9%) 程度と予測。

(2) 個人消費

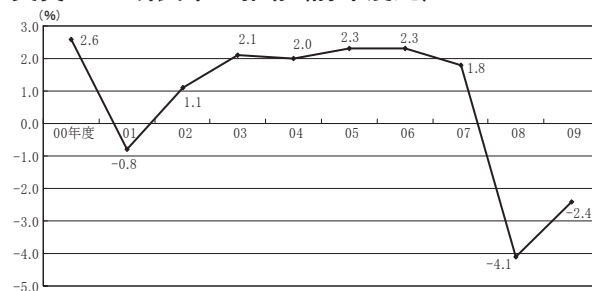
① 実収入

- ・ 2009 年の勤労者世帯の実収入は 1 世帯当たり 1 ヶ月平均 464,649 円で、前年比で名目▲ 4.6%、実質▲ 3.1% と減少。このうち世帯主収入は 2 年連続の実質減少となった。
- ・ また、2009 年の勤労者世帯の非消費支出 (直接税や社会保険料等) は 80,690 円で、名目で▲ 3.8% の減少となった。

② 可処分所得

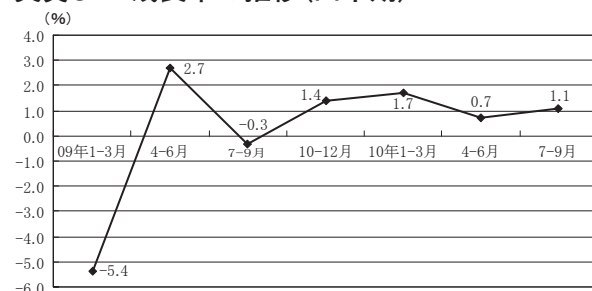
- ・ 2009 年の勤労者世帯の可処分所得は 383,960 円で、前年に比べて名目で▲ 4.7% の減少、実質では▲ 3.2% の減少。2009 年のすべての四半期で実質減少となった。

実質 GDP 成長率の推移 (前年度比)



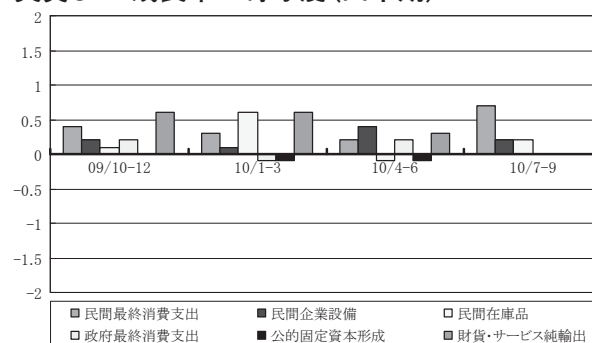
出所: 内閣府「四半期 GDP 速報」

実質 GDP 成長率の推移 (四半期)



出所: 内閣府「四半期 GDP 速報 (2次速報値)」

実質 GDP 成長率の寄与度 (四半期)

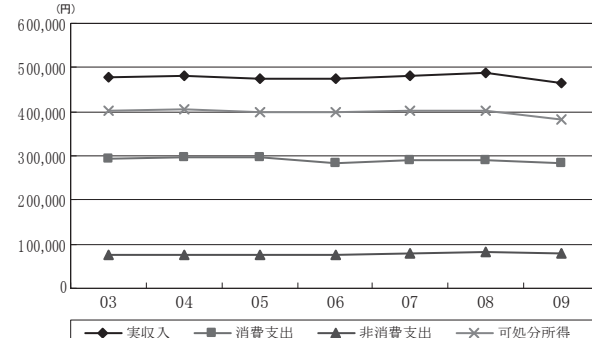


出所: 内閣府「四半期 GDP 速報 (2次速報値)」

実質 GDP 成長率の見通し

日本銀行「経済・物価情勢の展望 (2010 年 10 月)」	
2010 年度	2011 年度
+2.1% (+2.0 ~ +2.3%)	+1.8% (+1.5 ~ +1.9%)

勤労者世帯の家計動向 (実額・長期時系列変化)



出所: 総務省「家計調査」

③消費支出

- ・2009年の勤労者世帯の消費支出は283,685円で、前年に比べ名目で▲2.7%の減少、実質でも▲1.2%の減少。2008年以降2年連続の実質減少となった。
- ・勤労者世帯の平均消費性向（可処分所得に対する消費支出の割合）は実質可処分所得の減少により73.9%と、前年から+1.6ポイント上昇。

(3) 消費者物価

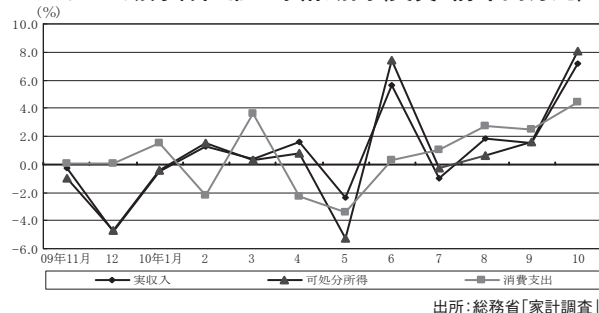
①消費者物価指数の推移

- ・2009年春以降マイナス基調で推移。2009年度の平均は、値動きの激しい生鮮食料品を除く総合指数は100.0（2005年=100.0）で前年度比▲1.6%となり、統計が比較可能な1971年以降で最大のマイナス幅となった。
- ・2010年においてもマイナス基調で推移し、10月時点においては、総合指数で100.2（前年同月比+0.2%）、生鮮食品を除く総合指数は99.5（前年同月比▲0.6%）であり前年同月比では20ヵ月連続のマイナスとなった。下落幅は縮小傾向にあるものの、緩やかなデフレ状況が続く。

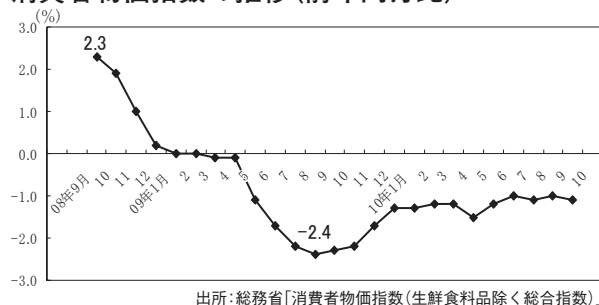
②先行き見通し

- ・日本銀行は、国内企業物価指数の前年比は、為替円高の影響を受けつつも、マクロ的な需給バランスが改善していくことなどから、今後も、下落幅は縮小していくと予測。
- ・ただし、金融危機後の需要の落ち込み幅が極めて大きかった上に、景気回復ペースが緩やかなため、消費者物価の前年比の改善ペースも緩やかなものとなり、前年比プラスとなるのは2011年度中になると予測。また、日銀が中長期的な物価安定の目安とする+1.0%程度には及ばない見通し。

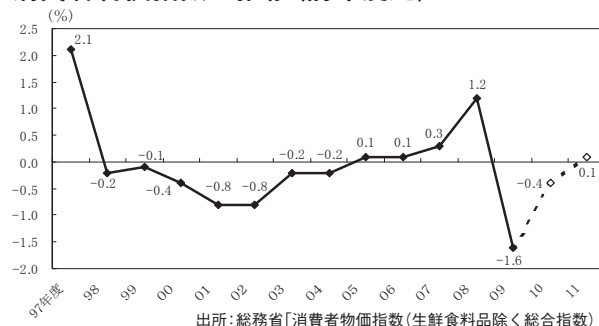
二人以上・勤労者世帯の家計動向(実質・前年同月比)



消費者物価指数の推移(前年同月比)



消費者物価指数の推移(前年度比)



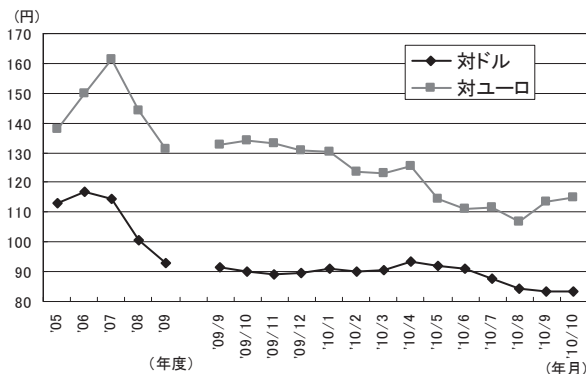
消費者物価指数の見通し(前年同月比)

日本銀行「経済・物価情勢の展望」	
2010年度	2011年度
▲0.4%(中央値) <▲0.5~▲0.3%>	+0.1%(中央値) <0.0~+0.3%>

(4) 為替

- ・2010年のギリシャ金融危機以来ユーロは大幅に下落、ドルも弱含みで推移し、円高基調となる。2010年9月以降は円高がさらに進行、これに対し政府・日銀も単独での為替介入などを実施し一定の効果をあげるも、円ドル・レートは一時80円台に突入、1995年4月19日(79円75銭)以来15年振りの水準を記録。以降も高水準で推移しており円高の状況(2010年12月時点)

為替の動向



(5) 雇用動向

①就業者数・完全失業率の推移

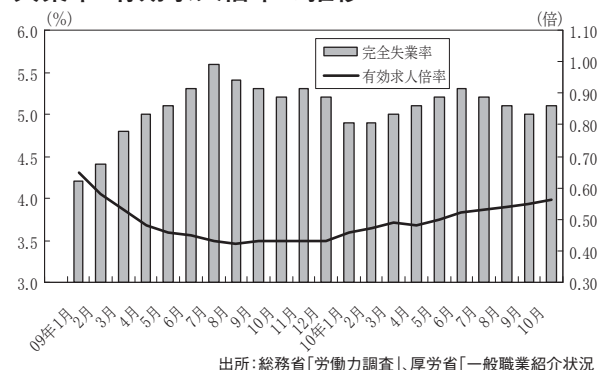
- ・2010年10月の就業者数(雇用者+自営業主・家族従業者)は6,286万人と前年同月比で15万人の増加となり、2ヵ月連続の増加。うち雇用者は5,503万人と前年同月比で38万人の増加。
- ・産業別就業者を前年同月比で見ると、「医療、福祉」、「宿泊業、飲食サービス業」などが増加、建設業などが減少。
- ・2010年10月の完全失業者数は334万人、前年同月比10万人の減少で、5ヵ月連続の減少。完全失業率(季節調整値)は5.1%と、依然として高水準。内訳は男性が5.4%(前月比0.1ポイント改善)、女性は4.6%(同0.3ポイント上昇)。
- ・2010年10月の有効求人倍率(季節調整値)は0.56倍であり、6ヵ月連続で上昇。
- ・政府は雇用情勢について11月の月例経済報告の中で「依然として厳しいものの、このところ持ち直しの動きが見られる」としている。

就業者数・雇用者数の変化(全産業ベース:万人)

	就業者数	雇用者数
2006年	6,382	5,472
2007年	6,412	5,523
2008年	6,385	5,524
2009年	6,282	5,460
2010年10月	6,286	5,503

出所:総務省「労働力調査年報」

失業率・有効求人倍率の推移

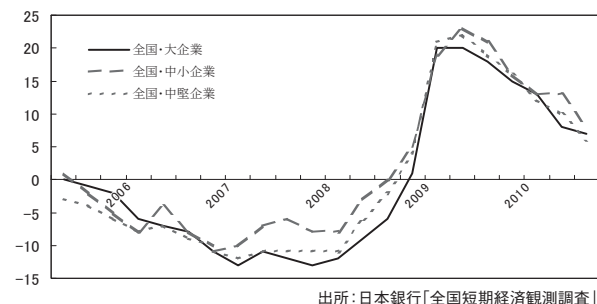


出所:総務省「労働力調査」、厚労省「一般職業紹介状況」

②非正規労働者の推移

- ・2009年の非正規雇用(パート・アルバイト、派遣社員、契約社員・嘱託等)の職員・従業員は年間平均で1,721万人となり、前年平均から39万人の減少。内訳は、パート・アルバイトが1,153万人と最も多く、次いで契約社員・嘱託が321万人。
- ・役員を除く雇用者全体に占める割合は33.7%と前年平均から▲0.4%減少するも3割を超える水準で推移。

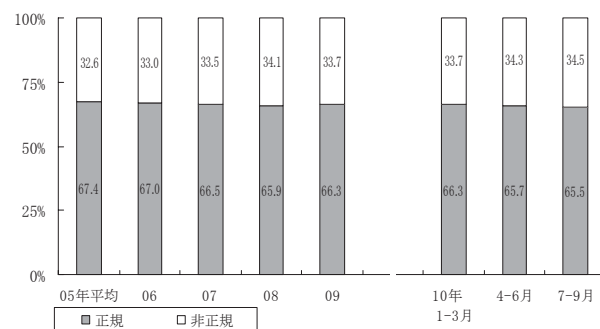
雇用人員判断D.I.の推移(=過剰-不足)



出所:日本銀行「全国短期経済観測調査」

- ・足元では、2010年7-9月の四半期平均において、非正規雇用の職員・従業員は前年同期比+32万人の1,775万人。雇用者全体に占める割合は34.5%。

雇用の雇用形態別比率の推移



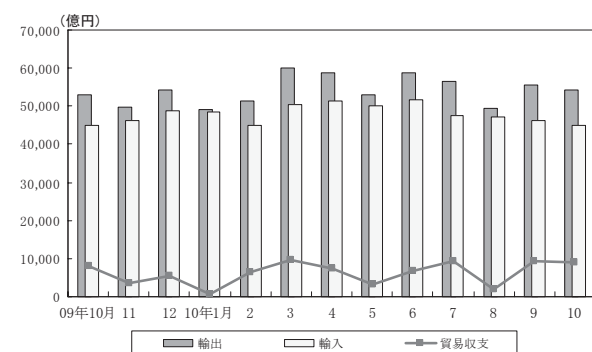
出所：総務省「労働力調査」

(6) 国際収支

① 経常収支

- ・2010年上半期（1-6月）の輸出額から輸入額を差し引いた貿易黒字は3兆4,009億円となり、前年同期851億円の赤字から大幅に黒字転換した。半期ベースでは2期連続の黒字。
- ・2010年10月の経常収支は1兆4,362億円（前年同月比+411億円）の黒字。
- ・貿易収支は、輸出が前年同月比+4,395億円（+8.8%）となる5兆4,143億円（11ヵ月連続の増加）、輸入は同4,641億円（+11.5%）増加の4兆5,014億円となり、輸入の増加幅が輸出の増加幅を上回り、貿易収支は2ヵ月振りに前年同月比で減少。前年同月比の増加要因を商品別にみると、輸出は自動車、原動機、金属加工機械が増加に寄与。輸入では鉄鉱石、石炭、液化天然ガス等が増加に寄与。

貿易収支（輸出入）の推移

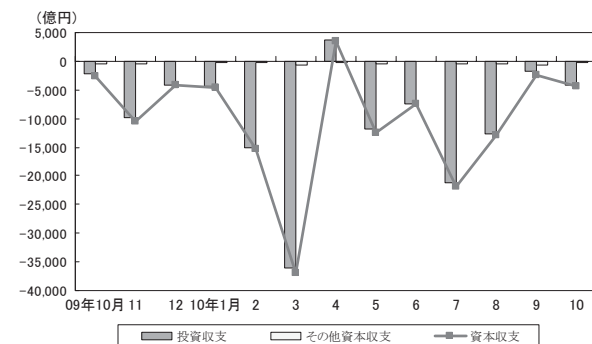


出所：財務省「国際収支統計」

② 投資収支

- ・対外直接投資は、本邦企業による海外子会社の増資引き受け等がみられ、流出超幅が拡大し、▲1兆345億円の流出超。
- ・対内直接投資は、海外親会社等による本邦企業の増資引き受け等がみられ、3ヵ月振りに流入超となり、1,852億円の流入超。対内株式投資は、電気・ガス株を中心に買い越しとなったことから、2,528億円の流入超。

投資収支の推移



出所：財務省「国際収支統計」

3) 社会情勢

(1) 政府 新成長戦略 (デフレ脱却に向けて)

- ・政府は経済の低迷、厳しい雇用情勢やデフレ脱却に向けて2010年6月に2020年度までの日本経済の成長の道筋を描いた「新成長戦略」を閣議決定。
- ・9月には「新成長戦略実現に向けた3段階の経済対策～円高、デフレへの緊急対応～」を閣議決定。特にデフレ脱却を政府における当面の経済財政運営の重要な目標とし、以降、円高など景気下振れリスクへの対応や、デフレ脱却の基盤づくりに向け緊急対応を打ち出している。

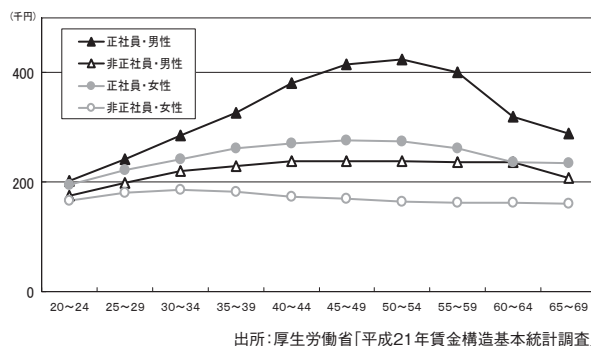
(2) 最低賃金の動向

- ・2010年の地域別最低賃金の金額改定は、2010年6月に実施された雇用戦略対話において、初めて具体的な目標金額の水準についての政労使合意がなされたことを踏まえ、全国での最低引き上げ額が10円となる大幅な引き上げとなった。また、今後も引き上げが進む方向。

(3) 非正規労働者を取り巻く情勢

- ・非正規労働者は、役員を除く雇用者全体に占める割合が34.5% (2010年7-9月)と、依然として高い比率 (1990年20.2%、2000年26.0%)。
- ・正社員・非正規社員間の賃金格差については、男女それぞれの正社員の賃金水準を100とした場合、男性の非正規社員は66、女性の非正規社員は70と、依然として格差がある。(平成21年 賃金構造基本統計調査結果)
- ・年齢階級別に見ると、特に男性の非正規社員は正社員に比べて加齢に伴う賃金上昇が低く、中でも40歳～50歳台では、正社員100とした場合56～59であり、賃金格差が大きい。

雇用形態・年齢階級別賃金



(4) 非正規労働者に関する法律改正の動向

- ・労働者派遣事業の適正な運営と派遣労働者の保護等を図ることを目的とする労働者派遣法改正案は、衆議院において継続審議となっている。(2010年12月時点)
- ・有期契約労働については、厚生労働省「有期労働契約研究会」にて、有期契約労働者の雇用の不安定さ、待遇等の格差、職業能力形成が不十分等の課題に対して、法整備を含めた検討が行われ、2010年9月に報告書がとりまとめられた。
- ・2010年10月には、厚生労働省の労働政策審議会の労働条件分科会で有期労働契約について議論がスタート。今後、「報告書」の内容も参考に、具体的な法整備に向けた議論が進められる予定。

労働者派遣法改正案についての審議内容

- 製造業務への派遣の禁止
 - 登録型派遣の今後のあり方
 - 違法派遣の場合の派遣先との雇用契約の成立促進
 - 日雇い派遣の禁止
 - 専ら派遣の8割規制
- 等

有期労働契約研究会「報告書」の論点

- ①有期契約締結時の利用可能な事由の限定を検討
 - ②更新回数や利用可能期間の上限の設定の検討
 - ③正社員と均衡のとれた公正な待遇、および雇用の安定・職業能力形成の観点からの正社員への転換
- 等

2. 自動車産業の動向

1) 生産・販売等の状況

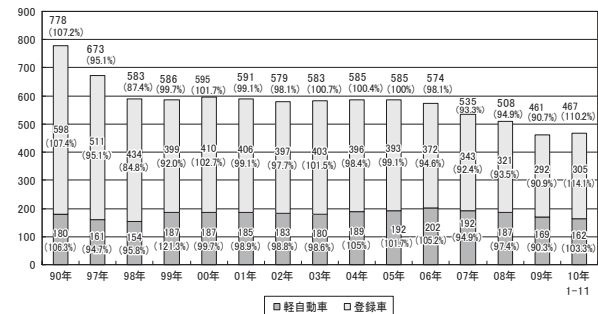
- ・国内販売台数（軽除く四輪車）は9月上旬にエコカー補助金が打ち切られたこともあり、11月時点で3ヵ月連続の減少となった。また、11月単月では前年同月比▲30.7%と10月（▲26.7%）より下げ幅が拡大。当面は厳しさが続く見通し。
一方、11月の軽自動車は、▲15.9%であり10月（▲16.2%）より下げ幅が縮小。
- ・国内生産台数は、国内のエコカー補助金の打ち切り等の影響を受け、生産が伸び悩んだこともあり、10月時点で前年同月比▲8.4%となり、12ヵ月ぶりに前年同月を下回った。
- ・決算を公開する完成車メーカー11社の2010年度中間決算（連結）は、全社で増収増益となった。通期見通しについては、補助金終了の反動減、円高や先進国の需要回復の遅れなどマイナス要因があるものの、中国を中心とした新興国の販売増を見込んでいる。

(1) 国内販売

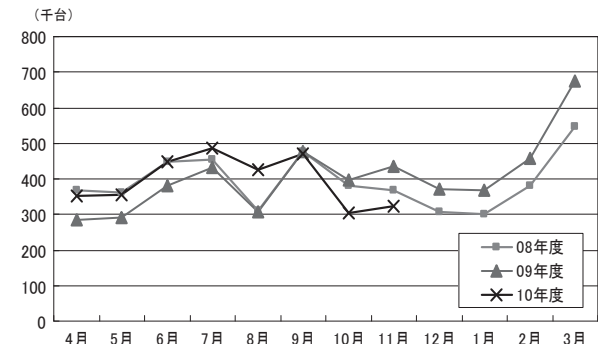
①四輪車

- ・2010年1-11月の新車販売累計は前年同期比+10.2%の466万8千台。登録車は同+14.1%の305万台、軽自動車は同+3.3%の161万8千台。
- ・エコカー補助金が2010年9月に終了したことから、販売は大きく減少し、11月単月では、全体で▲25.9%の32万4千台となった。

四輪車販売台数推移



四輪車販売台数推移(月次)



②二輪車

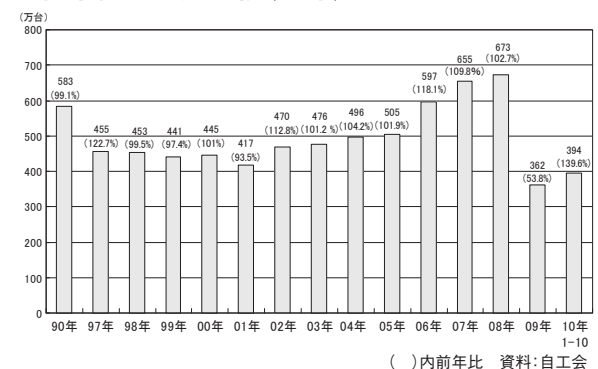
- ・2010年1-11月の新車販売累計は前年同期比▲0.4%の35万4千台。排気量別では、原付第一種（～50cc）は同▲10.4%の21万4千台。原付第二種以上（51cc～）では、原付第二種（51～125cc）は同+47.5%の9万1千台、軽二輪車（126～250cc）は同▲27.6%の2万5千台、小型二輪車（251cc～）は同+17.8%の2万4千台、原付第二種以上計では同+19.8%の14万台。

(2) 対外輸出

①四輪車

- ・2010年1-10月の輸出累計は、前年同期比+39.6%の393万8千台。乗用車は同+38.9%の347万8千台、トラックは同+49.9%の36万8千台、バスは同+27.9%の9万3千台。
輸出累計を2008年同期比で見ると約7割の水準。

四輪車輸出台数推移(暦年)



・上半期（4-9月）は全体で238万台と同期比34.2%増になり、2年ぶりのプラスとなった。ただし、2008年同期と比べると約7割の水準。

②二輪車

・2010年1-10月の輸出累計は、前年同期比▲12.9%の40万9千台。また2008年同期比で見ると約5割の水準。

(3) 生産

①四輪車

・2010年1-10月の生産累計は、前年同期比+28.5%の807万6千台。乗用車は同+28.6%の697万3千台、トラックは同+27.9%の101万5千台、バスは同+27.6%の9万台。

・ただし2008年同期比で見ると約8割の水準。

②二輪車

・2010年1-10月の生産累計は、前年同期比+1.2%の55万1千台。排気量別では、原付第一種（～50cc）は同▲26.5%の7万台。原付第二種（51～125cc）は同+51.6%の7万台、軽二輪車（126～250cc）は同▲13.1%の9万台、小型二輪車（251cc～）が同+7.9%の31万8千台、原付第二種以上では+7.3%の47万8千台。

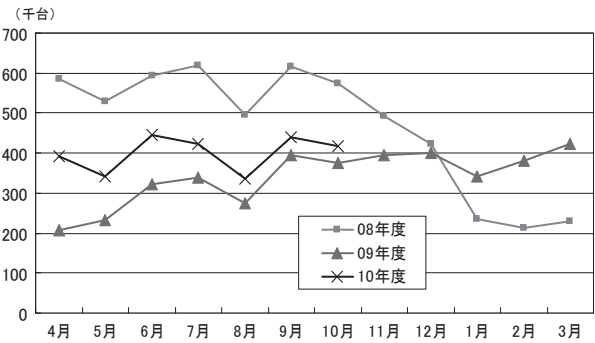
・また2008年同期比で見ると約6割の水準。

(4) 設備投資

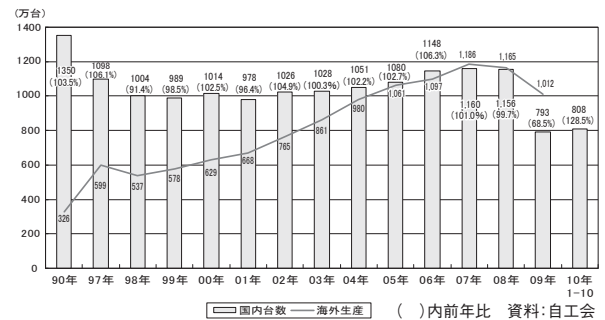
・2009年との比較で見ると、景気改善により企業の設備投資意欲が持ち直しつつあるものの、依然として低水準。

2010年7-9月の自動車・同属部品製造業では4,315億円（前年同期比+71.9%）。

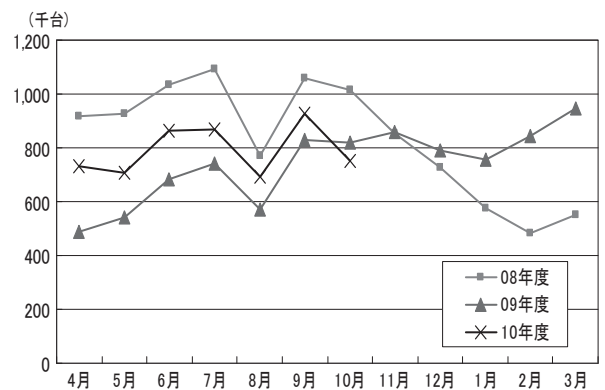
四輪車輸出台数推移(月次)



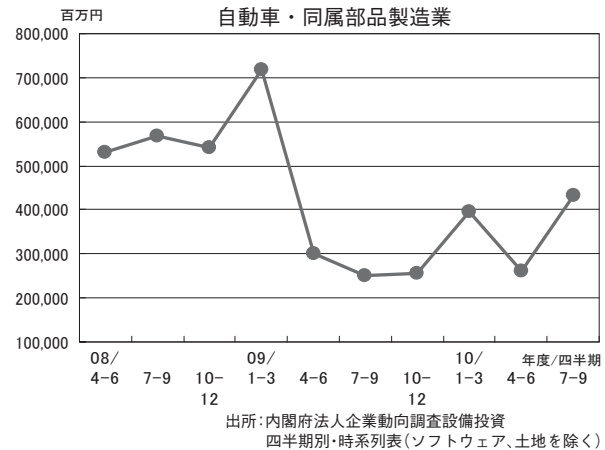
四輪車生産台数推移(暦年)



四輪車国内生産台数推移(月次)



設備投資額の推移(四半期)



2) 企業業績など

(1) 完成車メーカー 11 社

- ・決算が公開される 11 社の 2010 年度の通期予想については、補助金終了の反動減、円高や先進国の需要回復の遅れなどマイナス要因があるものの、中国を中心とした新興国の販売増を見込み、全体で増収増益を見込んでいる。(各社為替レートは 84 円～88 円/ドルを想定)

(2) 車体・部品メーカー

① 上場各社の業績動向

〔「会社四季報夏号」「NIKKEI ネット」より自動車総連にて連結で集計〕

- ・2009 年度は当初赤字を予測していたが、各企業の在庫調整や原価低減努力に加え、各国政府の自動車に対する買い替え促進策の効果などにより黒字に好転し、増益企業は 77 社で全体の 7 割を占めた。
- ・2010 年度決算見込みはエコカー補助金が終了した反動減が懸念されるが、新興国の需要拡大や、原価低減努力などにより売上・利益共に前年比を上回り、増益を見込む企業は 98 社で全体の約 9 割を占める見通しである。

② 自動車総連加盟各社の業績動向

〔2010 年 9 月「業績見通しに関する調査」より自動車総連加盟 348 組合を集計〕

- ・2009 年度は、売上高は 257 社で減少し、全体で前年比 88% となったが、経常利益は 196 社で増加、合計で黒字に転化した。
- ・2010 年度は、売上高・経常利益とも前年より増加を見通しており、189 社で増収増益を予想している。

完成車メーカー 11 社の業績【連結】

(千億円)

	07年度	08年度	09年度	10年度予想	
				(当初)	中間決算時
売上高	671.0	536.7	473.9	500.4	505.9
(前年度比)	(110.0%)	(80.0%)	(88.3%)	(105.6%)	(106.8%)
営業利益	48.3	▲2.7	9.4	10.3	18.4
(前年度比)	(106.2%)	-	-	(109.3%)	(194.8%)
営業利益率	7.2%	▲0.5%	2.0%	2.7%	3.6%
経常利益	49.1	▲4.5	9.5	13.7	18.8
(前年度比)	(107.1%)	-	-	(143.1%)	(197.3%)
経常利益率	7.3%	▲0.8%	2.0%	2.7%	3.7%
当期利益	32.3	▲7.7	3.4	9.3	13.6
(前年度比)	(104.2%)	-	-	(271.0%)	(397.0%)

車体・部品メーカー 111 社(上場各社)の業績【連結】

(単位：千億円)

	07年度	08年度	09年度	10年度予想
(前年度比)	112.3%	84.5%	88.2%	118.9%
経常利益額	19.6	2.1	8.1	14.2
(前年度比)	121.6%	10.7%	379.7%	175.7%
経常利益率	6.1%	0.8%	3.4%	5.0%

	増収		減収		合計
	増益	減益	増益	減益	
09年度	3社	0社	74社	34社	111社
(比率)	3%	0%	67%	31%	100%
10年度予想	98社	5社	5社	3社	111社
(比率)	88%	5%	5%	3%	100%

車体・部品メーカー(総連加盟各社)の業績

(単位：千億円)

	08年度	09年度	10年度予想
(前年度比)	-	88%	106%
経常利益額	-0.1	2	4.1
(前年度差)	-	2.1	2.1
経常利益率	0.0%	1.7%	3.3%

*08年度実績～10年度予想が全て入力されている企業で集計(201社)

	増収		減収		合計
	増益	減益	増益	減益	
09年度	40社	2社	156社	101社	299社
(比率)	13%	1%	52%	34%	100%
10年度予想	189社	29社	25社	45社	288社
(比率)	66%	10%	9%	16%	100%

*09年度：08・09年度の実績が入力されている企業で集計

*10年度予想：09年度実績、10年度予想が入力されている企業で集計

(3) 販売会社

① 2010 年度上期収益

- ・1091 社の売上高合計は、前年同期比 111.7%と前年同期を上回る結果となった一方、売上高総利益率は同 0.7 ポイントの減となった。
- ・また、経常利益額・利益率ともに改善している。
- ・エコカー補助金の打ち切りなどの影響による大幅な販売減となっていることから、下期の経営状況には注視が必要。

販売会社車種店別の業績動向(自販連調査)

<収益状況推移>

	2010 年度 (上期)	2009 年度 (上期)	2009 年度 (通期)
売上高	5.6 兆円	5.2 兆円	11.9 兆円
(前年度同期比)	111.7%	87.5%	105.3%
売上高総利益額	9249 億円	8,974 億円	2 兆 206 億円
(前年度同期比)	113.1%	94.6%	107.5%
売上高総利益率	16.6%	17.3%	17.0%
経常利益額	1496 億円	388 億円	2413 億円
(前年度同期比)	390.8%	229.8%	863.1%
経常利益率	2.7%	0.80%	2.0%

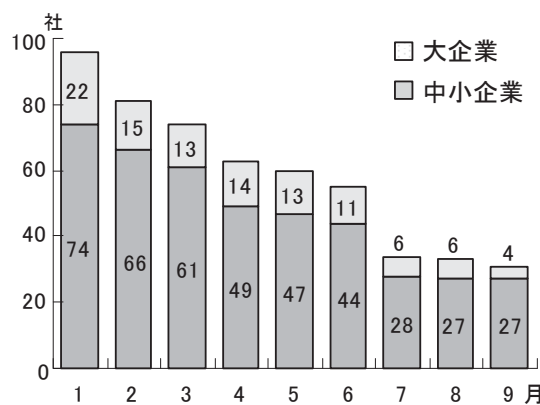
<2010年度上期車種店別>

	大型車店	乗用車店	軽四併売店	輸入車店	全車種統合
売上高	4,588 億円	4.32 兆円	6887 億円	928 億円	5.6 兆円
(前年度同期比)	122.8%	110.9%	110.4%	108.9%	111.7%
売上総利益額	634 億円	7,406 億円	1,049 億円	160 億円	9,249 億円
売上総利益率	13.8%	17.1%	15.2%	17.2%	16.6%
経常利益額	76 億円	1,192 億円	217 億円	11 億円	1,496 億円
(前年度同期比)	140.6%	398.5%	821.1%	320.1%	390.8%
経常利益率	1.6%	2.8%	3.2%	1.2%	2.7%

(4) 雇用調整助成金の活用状況

- ・自動車総連の調査では、全体では 96 社から 31 社と減少するも活用している企業はいまだ存在。
- ・また、厚生労働省が急激な円高の影響を受けた事業主の雇用維持を支援するために、雇用調整助成金の要件緩和を実施する状況にあり、今後も注視が必要。
- ・規模別では、大企業 4 社、中小企業は 27 社と差がある状況。

雇用調整助成金 活用企業数の推移



出所:自動車総連「雇用調整助成金の活用状況調査」

3. 自動車産業で働く者の実態

1) 雇用情勢

(1) 採用動向

- ・2010年の定期採用数は、3業種合計で9,151人(実績)となり、前年実績を大きく下回った。

(2) 雇用形態の多様化と足元の状況

- ・自動車総連内における非正規従業員は全体として近年のピーク時より減少するも、全従業員に対する構成比は2010年7月時点で16.8%となっている。

2) 自動車産業労働者の生活実態

2010年6～8月に実施した「2010年度自動車総連生活実態アンケート(サンプル数:7,183)」によれば、組合員の生活実態は次のようになっている。

(1) 賃金水準への満足度について

- ・現在の年間賃金総額への満足度についての設問では、「不満」(おおいに不満+やや不満)と回答した組合員は60.3%と、前回調査時点よりも更に増加している。また、内訳では、販売の業種において、「不満」とする組合員の比率がより高い状況。

定期採用計画・実績(3業種合計)

	2007年	2008年	2009年	2010年
採用計画 (前年比)	18,482 104.7%	18,734 101.4%	20,113 107.8%	9,151 45.5%
採用実績 (前年比)	18,735 104.9%	18,651 99.6%	19,811 106.2%	8,999 45.4%

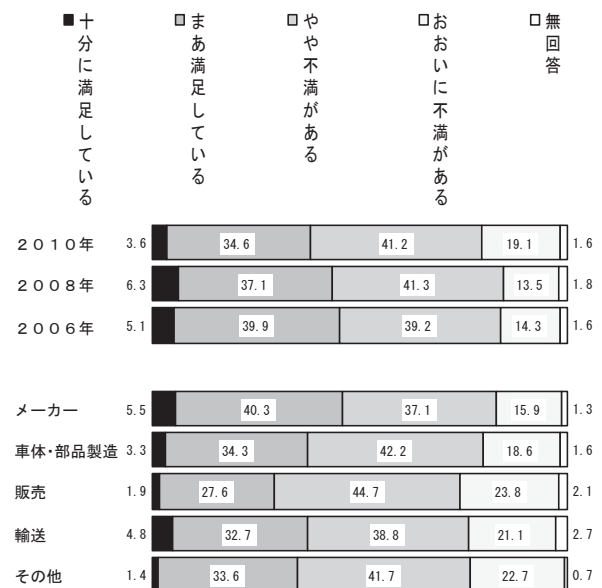
出所:自動車総連調べ

非正規従業員の構成比率

正 規	現業	364,180
	事技	382,766
	計	746,946
非 正 規	現業	71,153
	事技	80,063
	計	151,216
全従業員に占める 非正規社員の比率		16.8%

出所:自動車総連「雇用動向調査」(2010.7)
1,126車組中849車組(75%)において集約

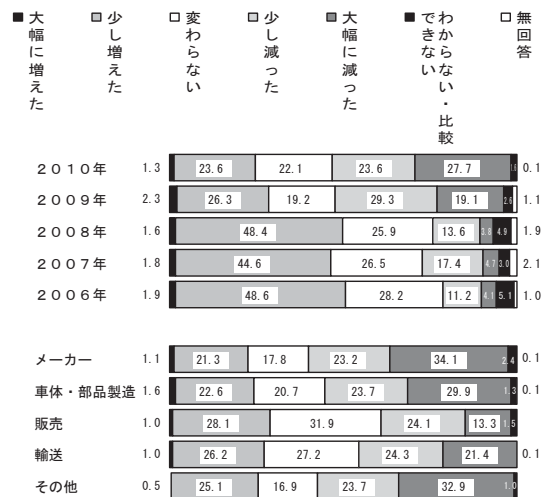
年間賃金(1月～12月)への満足度



(2) 世帯の年間収入について

- 世帯の年間収入については「減った」（大幅に減った＋少し減った）と回答した組合員は51.3%と、前年調査時点よりも更に増加している。また、約2割が「変わらない」と回答。

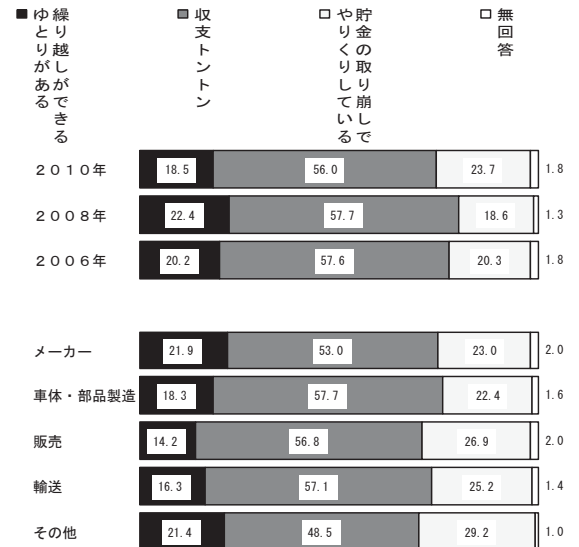
世帯の年間収入



(3) 家計の状況について

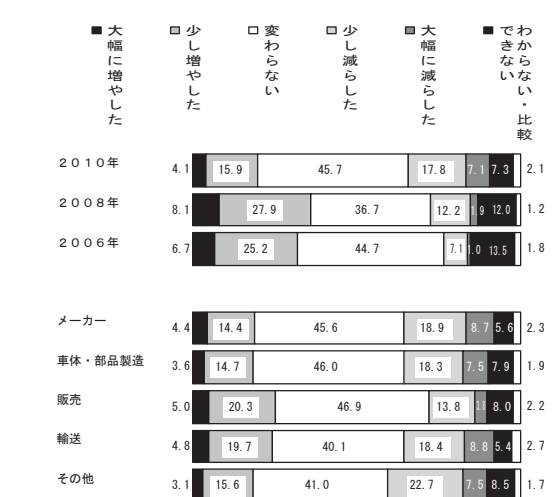
- 世帯の家計状況についての設問では、「貯金の取り崩しでやりくり」している組合員が23.7%と前回調査よりも増加している。

世帯の家計状況



- また、この1年間の世帯の消費支出を見ても、「減らした」（大幅に減らした＋少し減らした）と回答した組合員は24.9%と、前回調査時点よりも増加している。

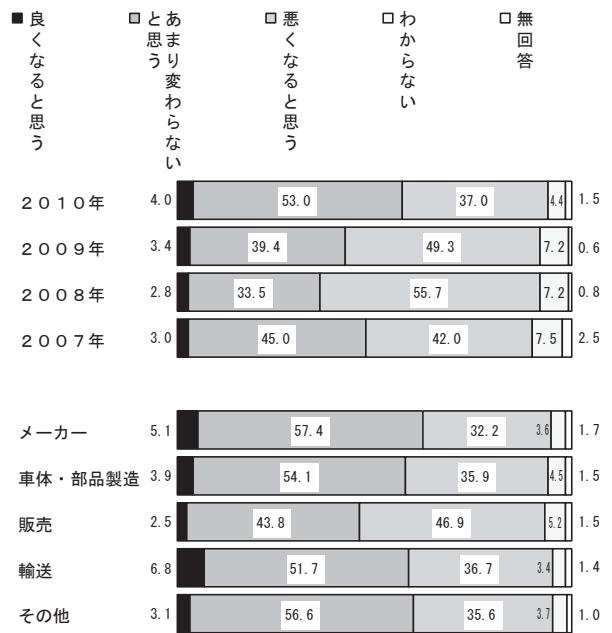
この1年間の世帯の消費支出



(4) 今後の生活見通し

- 生活見通しについて、今後「悪くなる」と応えた組合員は37.0%であり、大幅に増加した2008年調査からは2年連続で減少している。

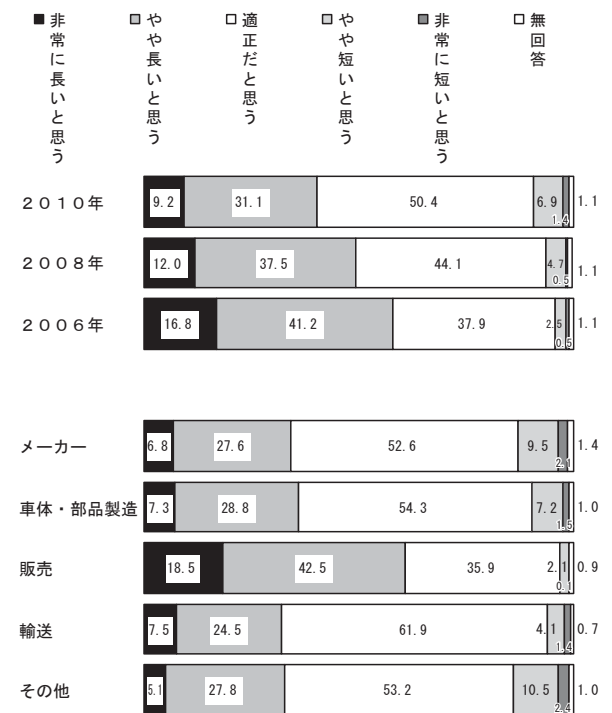
今後の生活見通し



(5) 労働時間について

- 現在の総労働時間について「長い」（非常に長いと思う+やや長いと思う）と回答した組合員は、リーマンショック前に調査した2008年と比較すると減少しているものの、40.3%が存在。
- また、営業・販売・サービス職が中心の販売部門においては「長い」との回答が6割以上と多く、長時間労働の傾向は依然として続いている。

自分自身の現在の総労働時間について



3) 自動車産業の賃金実態

(1) 付加価値生産性

- 造船を除く輸送用機械器具製造業の付加価値生産性は、これまで全産業・製造業・他の金属産業と比較して、「1人あたり」「時間あたり」とも極めて高水準であり、大幅な生産調整を行った2009年度においても、全産業と比較して高い水準。付加価値生産性の高さを適切に賃金に反映させる必要あり。
- また、従業員給与・役員報酬・配当金の推移を見ると、“景気の谷”と言われた2001年を100とした場合、2009年においても従業員給与が73.6、役員報酬が121.4、配当金が121.7と、依然として分配にバラツキあり。

付加価値生産性(全産業計との比較)

付加価値生産性(2005～2009年度平均) (全産業=100.0)

	一人当たり付加価値生産性(年間金額)		時間当たり付加価値生産性	
	05～09平均	09年度	05～09平均	09年度
全産業	100.0	100.0	100.0	100.0
製造業	120.6	113.2	110.5	107.0
金属産業	133.9	117.0	122.4	111.7
輸送用機械器具製造業(造船を除く)	147.8	121.0	131.4	115.6
非製造業	93.2	95.7	95.8	97.5

財務省「法人企業統計」・厚生出所「労働省「毎勤統計」より
金属労協労働政策局作成

付加価値、従業員給与、役員報酬、配当金の推移

指数：景気の谷(2001年)=100 網掛け：最大値を示す。

期間	経営指標		付加価値の配分				配当金計	
	売上高	付加価値	従業員給与	役員報酬				
				役員給与	役員賞与	役員給与+賞与		
当期末-1社当	当期末 従業員1人当	当期末 従業員1人当	当期末・役員1人当り			当期末-1社当		
デフレ後期	1996年度	108.4	88.5	95.9	96.8	128.2	101.9	87.2
	1997年度	104.9	89.2	98.2	98.7	102.6	99.3	90.7
	1998年度	98.8	86.3	97.9	98.7	75.9	94.9	76.5
	1999年度	96.1	83.5	95.8	97.9	87.5	96.2	76.3
	2000年度	99.9	88.1	98.0	101.7	101.3	101.6	91.8
	2001年度	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
景気回復期	2002年度	98.9	106.2	102.6	103.7	113.2	105.3	113.7
	2003年度	111.9	109.7	107.9	112.7	538.6	182.5	262.6
	2004年度	122.7	107.7	109.1	117.7	746.1	220.8	213.2
	2005年度	137.9	117.6	115.8	126.1	155.5	130.9	293.1
	2006年度	148.0	117.2	113.5	167.4	0.0	139.9	765.7
	2007年度	154.6	114.3	85.3	135.3	177.8	142.3	358.7
	2008年度	125.7	59.0	80.4	137.7	72.2	127.0	224.8
	2009年度	113.9	62.0	73.6	127.6	90.3	121.4	121.7

※2006年度調査より費用処理の役員賞与は役員給与に含まれるようになった旨、留意を要する。
<自動車・同附属品製造業(資本金10億円以上)財務省「法人企業統計」より>

(2) 賃金指数の推移

- 厚生労働省の「賃金構造基本統計調査(賃金センサス)」を用いたパーシェ式(※参照)による賃金指数から年間賃金の推移を見ると、製造業の年間賃金は、ここ数年で上昇を示すものの、依然低位で推移。
- また、輸送用機械器具製造業の賃金指数を2005～2009年の5年平均で見ると、製造業あるいは金属産業と比較して優位にあるものの、所定内賃金の水準は生産性の高さを踏まえれば全産業と比較して決して高いとは言えない。

※パーシェ式による賃金比較
比較対象の労務構成が異なる二つの企業(産業)の賃金水準比較を行う際に用いる手法。両者の労務構成を同一にして計算。性別構成や年齢構成の相違による賃金差は捨象され、トータルな「個別賃金比較」とも言える計算結果が得られる。

賃金指数(全産業計との比較)

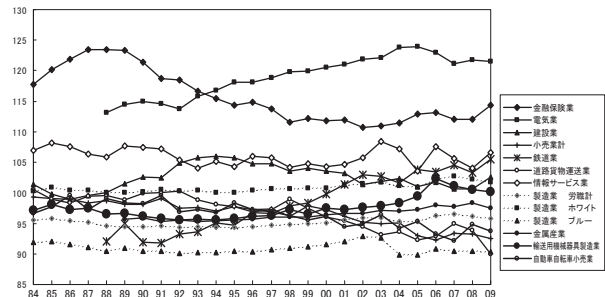
賃金指数(2005～2009年平均) (全産業=100)

	年間賃金指数	所定内賃金指数
全産業	100.0	100.0
製造業	98.4	96.0
金属産業	101.7	97.7
輸送用機械器具製造業	107.7	100.7
非製造業	100.7	101.7

出所厚生労働省「賃金構造基本統計調査(賃金センサス)」より加工

主要産業の賃金格差指数の推移(産業計=100、所定内賃金)

—企業規模計、性・学歴・年齢・勤続年数同一条件—



出所厚生労働省「賃金構造基本統計調査(賃金センサス)」より加工

[注]年間賃金指数は、産業計企業規模計を基準として、性・学歴・年齢・勤続を同一条件としたパーシェ式によって算出

(3) 自動車総連の賃金実態

①産業外との比較

- ・自動車産業の賃金水準を検証するため、「賃金構造基本統計調査」の「製造業（1,000人以上規模）35歳標準労働者 賃金 第9十分位」「製造業（規模計）35歳標準労働者の第3四分位、中位、第1四分位」と自動車総連の「トップ3組合平均」、「速報対象組合平均」、「全単組平均」との比較を2007年から2009年で実施。
- ・「製造業（1,000人以上規模）35歳標準労働者賃金 第9十分位」と、自動車総連の「トップ3組合平均」の比較では、右表のとおり、依然として格差が存在。
- ・「製造業（規模計）35歳標準労働者の各分位」と、自動車総連の「速報対象組合平均」「全単組平均」との比較では、「速報対象組合平均」であっても、「製造業（規模計）35歳標準労働者の中位」に満たない水準。また「全単組平均」は「製造業（規模計）35歳標準労働者の第1四分位」に満たない状況。

②産業内での比較

- ・自動車産業内においても、業種間あるいは規模間の賃金水準格差は、依然として大きく存在する状況。

35歳標準労働者賃金比較

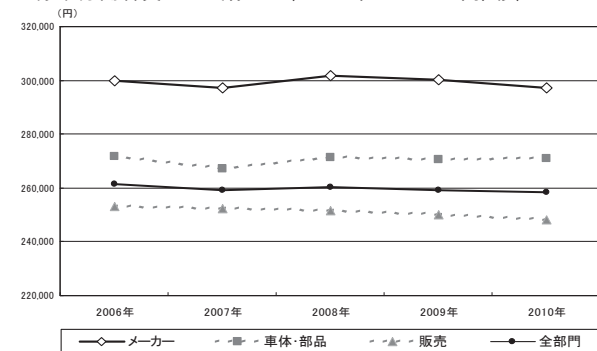
(千円)

	2007年	2008年	2009年	2010年
製造業（1000人以上） 第9十分位	378	375	368	-
製造業（規模計） 第3四分位	336	332	323	-
製造業（規模計）中位	295	300	286	-
製造業（規模計）第1四分位	266	263	257	-
JAWトップ3組合平均	347	350	351	351
JAW速報対象組合平均	277	277	277	276
JAW全単組平均	253	252	252	251

出所：賃金センサス（「生産労働者（男）」のデータ）、自動車総連個別賃金全単組調査
 [注]賃金センサスのデータは7千人～3万人超の個人別データを集計したもの。
 （データ数は毎年変わる）調査は1年遅れのため、2010年は記載なし。JAWのデータは各組合からの報告数値の総計を組合数で除した単純平均で、人数は加味していない。

業種間賃金格差

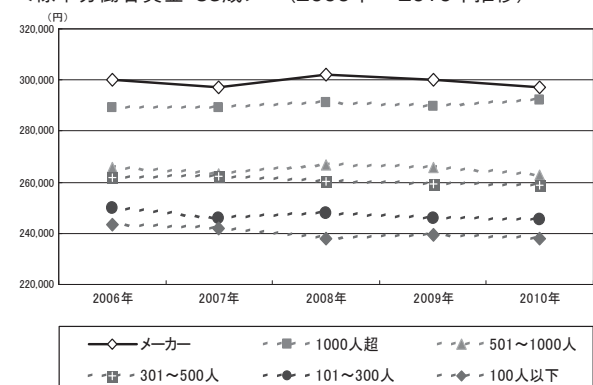
<標準労働者賃金・35歳> (2006年～2010年推移)



2006年～2009年までの4年間とも35歳ポイントについて入力がなされている組合のみ集計

規模間賃金格差

<標準労働者賃金・35歳> (2006年～2010年推移)



4) 自動車産業の労働時間の実態

(1) 全企業・製造業

- 厚生労働省の「毎月勤労統計」によれば、2009年における全産業（事業所規模5人以上）の月間労働時間を年換算（×12ヵ月）すると、総労働時間は約1,733時間、所定内労働時間は約1,622時間となっている。
- 製造業で見れば、2009年の月間労働時間を年換算すると、総労働時間は約1,849時間、所定内労働時間は約1,723時間となっている。

(2) 自動車総連全体

- 自動車総連全体の年間総労働時間は、2008年秋からの大幅な減産による休業などの影響から、2,052時間と前年比▲66時間となった。
- ただし部門間のバラツキが大きく、特に販売部門では年休取得日数が少なく、輸送部門では所定外労働時間が多い状況にある。

(3) 拡大戦術会議登録組合

- 拡大戦術会議登録12組合（生産部門）の年間総労働時間は、大幅な減産による休業などの影響から、2009年では1,800時間台の水準となっている。

（以下、すべてのデータはJ-WIDEにて集計）

自動車総連の労働時間（2009年）

（時間・日）

	全体	メーカー	車体・部品
総労働時間	2051.5 [2117.9]	1919.3 [2052.8]	2013.2 [2109.6]
所定労働時間	1946.9 [1947.4]	1939.5 [1939.5]	1945.9 [1948.3]
所定外労働時間	172.0 [231.8]	142.3 [259.7]	164.0 [256.0]
年休取得日数	6.8 [7.0]	14.9 [16.6]	10.4 [11.1]
	販売	輸送	一般
	2070.2 [2117.8]	2300.4 [2304.8]	2030.8 [2114.9]
	1941.8 [1940.3]	2000.7 [2008.2]	1966.3 [1969.4]
	166.8 [205.2]	416.6 [386.0]	153.4 [230.2]
	3.4 [3.1]	8.1 [8.3]	9.7 [9.4]

※下段は2008年（時間・日）

自動車総連（全体）の労働時間の推移

（時間）

	2006年	2007年	2008年	2009年
総労働時間	2166	2168	2118	2052
所定労働時間	1944	1939	1947	1947
所定外労働時間	277	278	232	172
年休取得日数	7.3	7.0	7.0	6.8

拡大戦術会議登録12組合の労働時間の推移

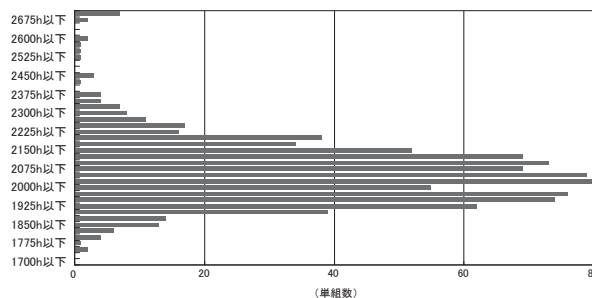
（時間）

	2006年	2007年	2008年	2009年
総労働時間	2070	2080	2084	1861
所定労働時間	1926	1926	1926	1926
所定外労働時間	295	306	275	154
年休取得日数	16.6	16.7	17.2	17.2

（拡大戦術会議に登録されている部品労連の組合は、2006年から2009年まで曙ブレーキ）

2009年自動車総連（全部門）総労働時間の分布

2009年総労働時間（総連全部門）



4. スズキグループの動向

1) 2011年3月期 第2四半期連結決算

スズキ(株)HP IR情報 2011年3月期(第144期)第2四半期決算 参考資料(連結)より

		前第2四半期実績 (2009.4~2009.9)	当第2四半期実績 (2010.4~2010.9)	通期予想 (2010.4~2011.3)
売上高		11,816億円(-31.3%)	13,188億円(+11.6%)	25,500億円(+3.3%)
	国内売上	4,394億円(-9.1%)	4,930億円(+12.2%)	9,500億円(-0.3%)
	海外売上	7,422億円(-40.0%)	8,258億円(+11.3%)	16,000億円(+5.5%)
営業利益<利益率>		318億円(-47.5%)<2.7%>	688億円(+116.1%)<5.2%>	1,000億円(+26.0%)<3.9%>
経常利益<利益率>		391億円(-43.2%)<3.3%>	749億円(+91.8%)<5.7%>	1,100億円(+17.2%)<4.3%>
当期純利益<利益率>		125億円(-63.4%)<1.1%>	304億円(+143.0%)<2.3%>	350億円(+21.0%)<1.4%>
業績評価		減収減益	増収増益	増収増益
営業利益増減要因	増益要因	諸経費等の減 +928億円 研究開発費の減 +158億円 減価償却費の減 +143億円 原価低減 +80億円 計 +1,309億円	売上・構成変化等 +619億円 原価低減 +101億円 計 +720億円	売上・構成変化等 +366億円 原価低減 +200億円 減価償却費の減 +120億円 計 +686億円
	減益要因	売上・構成変化等 -1,174億円 為替影響 -424億円 計 -1,598億円	諸経費等の増 -140億円 為替影響 -105億円 研究開発費の増 -61億円 減価償却費の増 -44億円 計 -350億円	為替影響 -330億円 諸経費等の増 -140億円 研究開発費の増 -10億円 計 -480億円
	為替レート	96円/USドル 133円/ユーロ	89円/USドル 114円/ユーロ	84円/USドル(下期80円) 112円/ユーロ(下期110円)
	設備投資 (内、主要関連会社)	643億円 (57億円)	693億円 (30億円)	1,700億円 (100億円)
	減価償却費	581億円	625億円	1,300億円
	研究開発費	443億円	504億円	1,100億円
有利子負債	金融事業以外 5,938億円 金融事業 755億円	4,370億円 635億円		
キャッシュ・フロー	営業活動 1,565億円 投資活動 -695億円 財務活動 -163億円 キャッシュ残高 4,960億円	1,660億円 -1,068億円 -414億円 5,854億円		
事業別業績	二輪	売上高 1,425億円(-49.6%) 営業利益<率> -55億円(-)< - >	1,312億円(-8.0%) -41億円(-)< - >	
	四輪	売上高 10,278億円(-27.3%) 営業利益<率> 323億円(-26.0%)<3.1%>	11,685億円(+13.7%) 684億円(+111.8%)<5.9%>	
	特機等	売上高 218億円(-44.2%) 営業利益<率> 29億円(-53.3%)<13.2%>	242億円(+11.4%) 36億円(+27.2%)<15.1%>	
	金融	売上高 382億円(+6.4%) 営業利益<率> 20億円(-2.5%)<5.4%>	293億円(-23.5%) 15億円(-27.4%)<5.1%>	
	日本	売上高 6,819億円(-33.2%) 営業利益<率> 89億円(-71.9%)<1.3%>	8,134億円(+19.3%) 367億円(+313.4%)<4.5%>	
	欧州	売上高 2,227億円(-43.6%) 営業利益<率> 36億円(+59.2%)<1.6%>	1,655億円(-25.7%) 18億円(-49.4%)<1.1%>	
所在地別業績	北米	売上高 789億円(-51.9%) 営業利益<率> -89億円(-)< - >	455億円(-42.3%) -21億円(-)< - >	
	アジア	売上高 3,631億円(-12.8%) 営業利益<率> 254億円(+23.1%)<7.0%>	4,637億円(+27.7%) 245億円(-3.7%)<5.3%>	
	その他	売上高 302億円(-37.7%) 営業利益<率> 5億円(-63.6%)<1.7%>	392億円(+29.8%) 22億円(+332.2%)<5.6%>	
	連結子会社数	137社	139社	
	持分法適用関連会社数	37社	36社	
	従業員数	51,651人	52,759人	

2) 部門別生産・販売台数の動向

スズキ(株)HP IR 情報 2011年3月期(第144期)第2四半期決算 参考資料(連結)より

<二輪車・ATV>		前第2四半期実績 (2009.4~2009.9)	当第2四半期実績 (2010.4~2010.9)	通期予想 (2010.4~2011.3)	
生産台数	国内生産	国内	31千台 (- 23.7%)	25千台 (- 18.6%)	45千台 (- 10.1%)
		輸出	50千台 (- 52.9%)	60千台 (+ 18.3%)	147千台 (+ 31.5%)
		計	81千台 (- 44.8%)	85千台 (+ 4.3%)	192千台 (+ 18.6%)
		内ATV	6千台 (- 69.2%)	4千台 (- 35.9%)	12千台 (+ 23.1%)
	海外生産	欧州	9千台 (- 52.1%)	9千台 (+ 3.4%)	15千台 (- 25.4%)
		北米	1千台 (- 82.3%)	3千台 (+ 85.2%)	5千台 (+ 84.6%)
		アジア	1,157千台 (- 19.8%)	1,244千台 (+ 7.5%)	2,500千台 (- 1.6%)
		その他	98千台 (- 54.7%)	78千台 (- 20.2%)	187千台 (+ 6.9%)
		計	1,265千台 (- 24.9%)	1,333千台 (+ 5.4%)	2,707千台 (- 1.2%)
		内ATV	3千台 (- 77.0%)	5千台 (+ 44.9%)	7千台 (+ 37.9%)
合計	1,346千台 (- 26.5%)	1,418千台 (+ 5.4%)	2,899千台 (- 0.1%)		
内ATV	9千台 (- 72.6%)	8千台 (- 6.7%)	19千台 (+ 28.2%)		
販売台数	国内販売	46千台 (- 37.4%)	43千台 (- 7.1%)	74千台 (- 5.4%)	
	海外販売	1,388千台 (- 24.5%)	1,397千台 (+ 0.6%)	2,896千台 (- 1.5%)	
	合計	1,433千台 (- 25.0%)	1,439千台 (+ 0.4%)	2,970千台 (- 1.6%)	
	内ATV	19千台 (- 49.9%)	13千台 (- 33.4%)	25千台 (- 33.9%)	

<四輪車>		前第2四半期実績 (2009.4~2009.9)	当第2四半期実績 (2010.4~2010.9)	通期予想 (2010.4~2011.3)	
生産台数	国内生産	軽四輪	247千台 (- 14.2%)	287千台 (+ 16.0%)	546千台 (+ 0.3%)
		登録車	31千台 (- 23.8%)	30千台 (- 3.2%)	67千台 (+ 16.4%)
		輸出	84千台 (- 61.2%)	144千台 (+ 72.3%)	273千台 (+ 24.6%)
		OEM	58千台 (- 11.2%)	85千台 (+ 47.2%)	163千台 (+ 18.4%)
		計	420千台 (- 31.1%)	547千台 (+ 30.1%)	1,049千台 (+ 9.4%)
	海外生産	欧州	91千台 (- 40.8%)	82千台 (- 9.4%)	165千台 (- 8.3%)
		アジア	638千台 (+ 15.6%)	794千台 (+ 24.5%)	1,625千台 (+ 15.6%)
		計	729千台 (+ 2.4%)	876千台 (+ 20.3%)	1,790千台 (+ 12.9%)
	合計	1,149千台 (- 13.1%)	1,423千台 (+ 23.9%)	2,839千台 (+ 11.6%)	
	販売台数	国内販売	軽四輪	252千台 (- 9.0%)	275千台 (+ 9.1%)
登録車			34千台 (- 20.8%)	32千台 (- 6.8%)	70千台 (+ 4.2%)
計			286千台 (- 10.6%)	307千台 (+ 7.2%)	610千台 (- 1.9%)
海外販売		819千台 (- 5.1%)	948千台 (+ 15.7%)	1,974千台 (+ 14.3%)	
合計		1,105千台 (- 6.6%)	1,255千台 (+ 13.5%)	2,584千台 (+ 10.0%)	

※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。

※【連結】、【生産・販売台数】の各参考資料に記載した通期予想は、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、様々な要因の変化により大きく異なることがありますことをご承知おき下さい。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。

3) スズキグループの業績

スズキ(株) HP IR 情報 平成 23 年 3 月期 第 2 四半期決算短信より

スズキ株式会社 (7269) 平成23年3月期 第2四半期決算短信

1. 当四半期の連結業績等に関する定性的情報

(1) 連結経営成績に関する定性的情報

・当期の経営成績

当第2四半期連結累計期間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、海外経済の拡大や景気対策の効果に支えられ、緩やかな回復基調で推移していましたが、為替相場の急激な変動や景気対策効果の減退、更には失業率が引き続き高水準にあるなど、足元の景気は停滞しており、経営環境はより厳しさを増す状況となりました。

このような状況下、当第2四半期連結累計期間は、北米、欧州での売上高は前年同期を下回ったものの、日本での四輪車の販売増加、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1兆3,188億円と前年同期に比べ1,372億円(11.6%)の増加となりました。連結利益の面でも、為替影響や諸経費・研究開発費・減価償却費の増による減益を、売上増加、原価低減等で吸収し、営業利益は688億円(前年同期に比べ370億円増加)、経常利益は749億円(前年同期に比べ358億円増加)、四半期純利益は304億円(前年同期に比べ179億円増加)となりました。

<セグメント別の業績>

(二輪車)

アジアでの販売は増加しましたが、北米、欧州、日本での販売減少により、二輪車事業の売上高は1,312億円と前年同期に比べ113億円(8.0%)の減少となりました。利益面では、前年同期に比べて、アジアでの業績改善等により営業損失は14億円減少しましたが、欧米向け大型二輪の販売低迷が続き、41億円の営業損失となりました。

(四輪車)

国内売上高は、全機種を環境対応車普及促進税制に対応させた新型「アルト」や「パレット」の好調などにより前年同期を上回りました。海外売上高も、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、前年同期を上回りました。その結果、四輪車事業の売上高は1兆1,685億円と前年同期に比べ1,407億円(13.7%)の増加となりました。営業利益についても684億円と前年同期に比べ361億円(111.8%)の増加となりました。

(特機等)

特機等事業の売上高は、欧州、アジア、大洋州を中心に増加し、242億円と前年同期に比べ24億円(11.4%)の増加となりました。営業利益についても、36億円と前年同期に比べ7億円(27.2%)の増加となりました。

(金融)

金融事業の売上高は293億円と前年同期に比べ89億円(23.5%)の減少となり、営業利益は15億円と前年同期に比べ5億円(27.4%)の減少となりました。

<所在地別の業績>

(日本)

売上高は、二輪車は減少したものの、四輪車の国内販売、欧州・アジア・中南米向け輸出等が増加し、8,134億円と前年同期に比べ1,315億円(19.3%)の増加となりました。営業利益は、為替影響による減益を、売上増加、原価低減等で吸収し、367億円と前年同期に比べ278億円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1,655億円と前年同期に比べ572億円(25.7%)の減少となりました。営業利益についても、18億円と前年同期に比べ18億円(49.4%)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455億円と前年同期に比べ334億円(42.3%)の減少となりました。利益面については、21億円の営業損失となりましたが、諸経費の減等により、前年同期に比べて営業損失は68億円減少しました。

(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、4,637億円と前年同期に比べ1,006億円(27.7%)の増加となりました。営業利益については、245億円と前年同期に比べ9億円(3.7%)の減少となりました。

(その他の地域)

中南米、大洋州、アフリカなど各地での四輪車の販売増加により、売上高は392億円と前年同期に比べ90億円(29.8%)増加し、営業利益についても、22億円と前年同期に比べ17億円増加しました。

MEMO

A series of horizontal dashed lines for writing a memo.