

令和4年度特定（産業別）最低賃金に関する意見聴取書

1 提出者

- (1) 名称 埼玉県自動車販売店協会
 (2) 所在地 埼玉県さいたま市西区大字中釘2255番地
 (3) 団体構成員 構成企業数 53社
 構成企業の合計従業員数 15,984名
 当会総務・交通安全部会委員会社12社の意見を集約

株式会社 ホンダカーズ埼玉中
 日産プリンス埼玉販売株式会社
 株式会社 関東マツダ
 トヨタカローラ埼玉株式会社
 株式会社 日産サテオ埼玉
 東日本三菱自動車販売株式会社 第3営業本部
 埼玉スバル株式会社
 埼玉ダイハツ販売株式会社
 株式会社 ホンダカーズ埼玉
 株式会社 スズキ自販埼玉
 株式会社 ヤナセ 北関東営業本部
 南関東日野自動車株式会社

- (4) 上記(3)の構成企業数・従業員数の動向について

ここ数年で大きな変化はない。

- (5) 団体の事業内容(及び構成員)の概要

この会は、地区内に事業場のある自動車特約販売店等が会員となり、埼玉県内の自動車の普及を促進し、販売業の健全な発展に資すると共に会員相互の親睦を図ることを目的としている。

【事業内容】

- ① 自動車の普及発達の促進
- ② 自動車販売事業における健全経営の推進
- ③ 自動車に関する調査及び諸統計の作成
- ④ 会員相互の親睦
- ⑤ 会員従業員の福利厚生
- ⑥ 官公庁及び関係団体との連絡
- ⑦ その他この会の目的を達するために必要な事項

(6) 加盟(上部)団体の名称

2. 業界の景況について

(1) 過去1年間の景気状況について

- ・新車の納期遅れが大きく響き、新車販売による収益は当初の計画から下方修正することになったものの、基盤収益の中核である中古車販売及びサービス収益が好調だったことを受け、過去最高の収益を得ることができた。
- ・コロナの影響が少しずつ解消され、全体的に見て上昇傾向にあった。
- ・年度後半は、海外のロックダウン、紛争による部品の供給不足による影響があったが、売上、利益とも一昨年とほぼ同水準で推移した。
- ・ユーザーからの受注の落ち込みは少ないが、メーカーの新車生産が半導体不足や中国のロックダウンにより滞っており売上に繋がっていないため、新車売上に関しては厳しい状況であった。中古車は新車の供給不足により価格が高騰しており、業販利益が想定よりも上振れした。
- ・コロナ禍との比較で、一時の売上低下は脱してきたものの、半導体不足の影響で新車の納車のタイミングが後ろにズレてしまっている。
- ・コロナ禍での部品の供給が滞った影響により、メーカー生産ライン稼働縮小で新車販売台数の減少を強いられた。これにより納車予定時期が遅れる事でのユーザーへの対応で、コストや工数等の負担増が徐々に作用し始めている。一方でサービス部門の状況は、一部の部品で影響はあったものの前年並みの市況であった。その他の収益部門の状況についても、新車販売台数の減少にとらわれずに推移することができた。
- ・新型コロナウイルス感染は、依然として収束されない状況であること、オミクロン株の流行により重症化率は減ったが感染者数は大きく増えた為、消費者の購買マインドは改善されず横ばいであり、ロシアのウクライナ侵攻による物価高も影響が出始め、景気が良い状況であったとは言えない。
- ・半導体不足、コロナによるロックダウン等の影響で生産台数が落ち、厳しい状態が続いている。
- ・乗用車市場(登録車)は、世界的な半導体需要の高まりによって各メーカーが減産を余儀なくされたことにより伸び悩み、純輸入車(国産メーカーの海外生産は除く)についても同様の影響を避けられず、前年実績を1.9%下回った。(輸入車販売)
- ・コロナの影響による半導体不足により減産が続いているため、商品も不足しており販売に影響があった。(販売台数10%減。)

- ・半導体不足、新型コロナ感染影響等により、営業活動や安定した新車提供に苦慮している。
- ・昨年度に続きコロナ禍の影響拡大、並びに半導体不足・天災(集中豪雨)・上海のロックダウン等の影響が大きい。特にロシアのウクライナ侵攻は、全世界に衝撃と非難の嵐となり、上期の落ち込みを取り戻せず収益は前年割れとなった。

(2) 今後の景気状況について

- ・新型車の発売があるので、集客・売上共に期待を掛けている。コロナ禍と比較して集客は少しずつ回復している。
- ・ウクライナ情勢などの不透明な動向が気になるが、各社電気自動車などで攻勢をかけており、徐々に上向きになってくると思われる。
- ・保有台数減少および新車販売が全国で500万台を割り込むなど、自動車業界にとって景気の良い状況でないと思われている。しかしながら、お客様の確保を優先し事業に取り組むことで、基盤収益を安定的に確保し、よりよいサービスを提供することで業界の生き残りができると考えている。
- ・残っている受注分の納車によって販売が増えることもあるが、新型コロナの影響や部品の不足による販売への影響は続くものとする。
- ・半導体を始めとする部品の供給不足が続き、車両の生産への影響も続く見通しである。供給が復旧となるまでは前年度並みまたは、前年度を下回る見通しとなっている。
- ・資源価格の上昇や円安進行による輸入コストの増加が企業収益や家計を圧迫し、感染再拡大による経済活動の抑制懸念が払拭されない中であって消費意欲の持ち直しも大きく望めず、景気の先行きは決して楽観視できない状況となっている。
- ・今年度に入り感染者数は減少傾向であったが、最近また増加の傾向が出始めており、ウクライナ侵攻も長期化する恐れがあり、物価高に歯止めがかからず、確実に消費マインドは落ち込みつつある。景気が上向く要素が見当たらないため、悪化することはあっても良くなることは無いと思う。
- ・半導体不足は長期化し、EV(電気自動車)への移行がどの位のスピードで進行するのか予測が難しいため、買い控えが起きると思われることから、厳しい状況が続くと思われる。
- ・ウクライナ情勢等の影響を受けた資源価格上昇に伴うコスト高や、物流の

2024年問題に向けた準備(賃金・働き方・設備)等が直接的に物流業界の足枷となりうる状況と思われる。自動車業界的には、カーボンニュートラル実現に向けた商品ラインナップを拡充しているが、市場に浸透させる為の環境整備・サービス体制などを含め商流開発が急務であると思われる。このように多方面でのコストの見直しを図る時期にあると思われ、不透明な点は否めない。

- ・ 今後もしばらくは、同じような状況が続くと思われる。
- ・ 不安定な状況が継続すると思われる。
- ・ 未だに半導体及び基幹部品調達不足により、新車の入荷が遅延している。下期も状況が大きく好転する予想もない。フルモデルチェンジ及びマイナーチェンジ車の発売予定もあるが、納期遅れもあり収益に直結するとは考え難い。

(3) 業界における埼玉県の特徴について

- ・ 他県の多くが人口減少や、若者の車離れにより需要が減少している中で、転入超過県であり、東京ほど公共交通機関は発達していないため、今後も車の需要は維持されると思う。
- ・ 市場規模が全国で2番目に大きく、保有台数・販売台数ともに大きいため、自動車業界で働く人も多い。
- ・ 自動車を必要としている地域が多く、販売・整備とも環境は良好と思われる。
- ・ 保有・販売台数とも国内有数の市場であり、需要は多いがその反面、同業他社、新規参入との競争も激しい市場である。
- ・ 移動手段として自動車が欠かせない地域であり、ベッドタウンとして注目されつつある。また、ホンダの工場が県内にあることで、お膝元である県下地域に根差した販売活動ができる地域と捉えている。(ホンダ系)
- ・ 都内へのアクセスを容易とさせる道路開発が拡充しうるにつれ、製造工場や倉庫などの大規模な物流拠点が次々に新設され続けている。この様な開発に伴った人口増加も見られる事から、保有台数の増加が見込まれる。また、車庫用地利用として、広い面積の土地の確保、地代抑制、ドライバー求人など利便性を求めて大口顧客が転入している事は、大型自動車販社としては魅力である。
- ・ 東京エリアに比べ、軽自動車の販売が比較的多い。
- ・ 軽自動車の需要が多い地域である。

- ・東京都に隣接する埼玉県は、コロナの感染拡大・新車販売・インフラ等、色々な意味で良くも悪くも東京都の影響を受けやすい。
- ・2021年4月から2022年3月の全国における外国メーカー車新規登録台数は対前年98.0%となる中、埼玉県は対前年97.8%となった。

(4) 収益構造について(販売、サービス、その他の割合)

- ①売上高構成比： 販売 70.8%、 サービス 21.9%、 その他 7.3%
 ②粗利構成比： 販売 43.7%、 サービス 44.5%、 その他 11.8%

※①、②ともに意見聴取12社の平均

3. 団体(構成員)における雇用及び賃金の状況について

(1) 正社員とパート・アルバイト等の割合及び今後の動向について

- ・正社員86%、パート・アルバイト14%。今後も同じ位の比率と思われる。
- ・正社員90.5%、アルバイト1.0%、その他8.5%となっている。また、今後の動向については現状と大きく変わらず推移するとみている。
- ・パート・アルバイトの比率は7.5%、割合について今後も変更の予定はない。
- ・全従業員に占めるパート・アルバイトの割合は3.5%。今後も割合の大きな変化はないと考える。
- ・正社員主体は変わらない。ただし、定年を迎え雇用延長を希望する社員が増えている。契約社員(嘱託社員)の割合が増えると思われる。
- ・定年を迎える正社員が多く、嘱託社員の契約満了65歳を経過しても、パート社員として契約できるオプションもあり、正社員の割合が減少し、パート・アルバイトが増加する見込み。
- ・正規従業員の雇用が安定しない中、パート・アルバイトの雇用は企業運営に重要な位置付けである。少子高齢化による働き世代の縮小を補うためには必要。
- ・定年後再雇用および、65歳以上の雇用継続も今後増えることが予想される。
- ・非正規社員を減少させていく方針にある。
- ・現状と大きく変わらず推移すると思われる。
- ・近年と同等程度。

(2) 採用状況(正社員)の動向について

- ・営業職の採用数は、ここ数年同じ位だが、整備職については、採用計画未達により、中途採用も積極的に行っており、整備職は採用数を増やしたい。
- ・営業職については、コロナ禍と比べ会社説明会や面接受験をする回数が増え、内定を複数社持つ学生が多い売り手市場となっている。整備職は、日本人が減少し、外国人採用が増加。
- ・営業職、事務職については必要人数の確保ができているが、サービス職の確保が難しいため派遣スタッフを採用している。
- ・今後の見通しが不透明なため、次年度も今年度並みの採用計画である。中途採用は退職者が出た時等、必要が生じた場合に採用を行う予定。
- ・新卒採用は2021年の14名から2022年は7名に減少。今後の動向については、現状と大きく変わらず推移するとみている。
- ・定期採用は例年定数の採用を計画しているが、営業・サービスメカニックとも学生数の減少、採用窓口の増加の影響もあり厳しくなる見込みである。
- ・求人に対し応募が少なく、特にメカニックの応募が少ない。メカニックの人員確保には苦勞する。
- ・営業職の採用状況は横ばい。サービススタッフは増やしていきたいが、新卒採用が厳しく、中途採用や高校生及び留学生の採用も広げている。
- ・採用数については、計画数に向けて進めており、新卒者・中途での採用数は特段分けておらず、抑制した考えはない。傾向としてメカニックの採用における外国人留学生の割合が増えつつあり、適正人員の確保に向けて考慮している。
- ・近年と同等程度。
- ・慢性的に人員が不足しており、新卒・中途採用とも継続して採用活動を強化していく。

(3) 今年の賃金引上げ状況の概要について

- ・定期昇給を実施した。(3社)
- ・賃金カーブの歪みの是正のため賃上げを実施した。若年層から中堅にかけて改善した。
- ・賃上げを実施したが、コロナの影響もあり今後の投資に影響が出る可能性がある。
- ・例年と変わらず賃上げを実施した。

- ・昨年、3社による統合があったため、旧販社各社での賃金バランスを取った上で賃上げを実施した。
- ・全従業員一律500円加算した。
- ・前年度の実績を踏まえ、ベア1000円とした。
- ・賃上げは実施していない。2015年にベースアップを実施して以来、月次賃金は同水準。

賃上げを実施した企業	11件	(平均賃上げ率 2.23%)
賃上げを実施しなかった企業	1件	
賃下げを実施した企業	0件	

(4) 前記(3)について考慮したこと

- ①世間相場 3社 ②企業の業績 8社 ③労働力の確保、業績 8社
 ④物価上昇 1社 ⑤労使関係の安定 5社
 ⑥その他 1社(評価や役割との連動)

※重複回答あり

4. 最低賃金について

(1) 昨年の最低賃金額改正(引上げ)の影響及び問題点について

- ・最低賃金の引上げによる影響はない。(5社)
- ・昨年の最低賃金引上げによる影響は無かったが、今年度、昨年並みの引上げ率となった場合に影響が出る。景気が好転せず収益が増えない状況の中で、ベースアップを行うことは、特に中小企業にとって大きなリスクになると感じている。
- ・最低賃金に抵触するパートタイマーは昇給を実施した。
- ・パート、アルバイトは時給を引上げて対応した。問題点としては配偶者の扶養内で働いていたスタッフの働く時間が減った。
- ・最低賃金の引上げでパート・アルバイトの時給が上昇している。毎年引上げているが、このまま引上げ続けていくためには、収益をそれ以上に拡大させないといけない。
- ・最低賃金の改正による最低賃金額を遵守するため、会社所定の賃金を見直した。

(2) 最低賃金制度に関する意見・要望について

- ・同制度による最低賃金の改善によって、労働条件の改善や、従業員の生活の安定、労働力の質的向上等に繋がることに期待する。(2社)
- ・労働者の生活のため、最低賃金制度は維持・継続が望ましいと思われる。
- ・最低賃金の急激な引上げはせず、緩やかにして欲しい。
- ・産業別最低賃金の中でも、自動車業界は金額が高く設定されており、業務内容による差もないため、人件費への負担が高い。
- ・最近の物価高を考えると、ある程度の引上げは必要と認識している。
- ・県外にも営業所があるので、全国の最低賃金が決定された後に、埼玉は職種別の最低賃金に対応する必要がある。
- ・地域が、1都8県にまたがっているので、苦慮している。

(3) 最低賃金審議会に関する意見・要望について

- ・コロナ禍を理由に最低賃金の引上げを棚上げすることなく、雇用を守ることとバランスを取り、将来の社会保障の充実に繋がるよう、同審議会の中で議論を深めてもらいたい。
- ・企業の収益状況が各社で差が出ており、なるべく多くの意見聴取をお願いしたい。
- ・最低賃金制度の維持・継続のための審議をお願いします。

以 上