

(議事録)

鈴木部会長

ただいまから第2回埼玉県自動車小売業最低賃金専門部会を開催いたします。

9月6日の合同専門部会で労働基準部長から御挨拶がありましたとおり、12月1日の改正・発効のためには、本日の専門部会において部会報告を取りまとめていただく必要がございますので、よろしく願いいたします。また、終了時刻についてですが、十分な審議を行っていただくことは当然ですが、会場の都合などもございますので、本日をめどに御審議いただければと思います。

では、本日の出席委員の状況について、事務局から確認をお願いいたします。

賃金室長補佐

本日の出席は、公益委員3名、労働者委員3名、使用者委員3名、合計9名です。以上です。

鈴木部会長

ただいまの報告のとおり、最低賃金審議会令第6条第6項に定める委員の3分の2以上が出席されていることから、本専門部会は有効に成立しておりますことを確認いたしました。

なお、本専門部会は、公労使三者での審議及び議事録を公開といたします。

また、本専門部会の議事録の確認者をあらかじめ御指名させていただきます。公益代表は私が、労働者側代表は柿沼委員、使用者側代表は須藤委員にお願いしたいと思います。

本日、傍聴者はおりますでしょうか。

賃金室長補佐

傍聴の申し込みはありませんでした。

鈴木部会長

ありがとうございます。

続きまして、配付資料の確認と説明を事務局からお願いいたします。

賃金室長

配付資料の確認と併せて説明をいたします。資料No.1は埼玉県自動車小売業最低賃金の改正に係る申出書及び添付書類の一部です。

1枚目は、本県特定最低賃金改正の申出書に添付された、賃金の最低額に関する労使間協定の一覧、2枚目は、埼玉県自動車小売業最低賃金を改正することに合意する適用労働者数の内訳。3枚目は、自動車小売業における賃金格差の存在を示す資料です。

資料No.2は、引上げ額・引上げ率・影響率の早見表です。これは、本年の最低賃金に関する基礎調査の結果から作成したものです。

資料No.3は、埼玉県最低賃金の一覧で、10月1日発効の埼玉県最低賃金、時間額1,028円を反映したものです。

資料N o. 4は、令和4年10月以降の消費者物価指数の推移です。

資料N o. 5は、埼玉県の自動車小売業の販売額に関する統計をまとめたものです。これは、5年ごとに実施される経済センサスの結果表から引用したのですが、都道府県別産業分類の小分類まで細分化して集計した資料、統計は、これ以外のものが見当たりませんでした。

また、資料番号をつけておりませんが、時間額以外で定められた賃金を時間額に換算する際の計算方法について、最低賃金法と最低賃金法施行規則の関係条文を抜き出したものをお配りしています。

最低賃金は時間額で表示されていますが、いわゆる正社員の多くは賃金が月額で決められているのが一般的です。また、日額の場合や、賃金の一部が出来高払いになっていることもあります。そういった時間額以外で定められている賃金額について、それが最低賃金額以上であるかどうかを比較する際には、最低賃金法施行規則第2条第1項に基づいて時間額に換算する必要があります。

今年度は、県最賃が1,028円になることを踏まえ、労使間協定の内容をまとめた表、本専門部会に関係する表は資料1ですけれども、改正の申出のあった全5業種、全ての労使協定の内容を改めて精査いたしました。申出書に添付された協定書では、各事業場における賃金の最低額を、月給と時間額で定めるものが多く、中には日額を併記しているものもありました。

精査の結果、本専門部会に関する申出書に添付された一覧表の中に、日額から時間額への換算が漏れていると思われるものがありました。該当する協定について、日額で表示されているものを最低賃金法施行規則第2条第1項により時間額に換算すると、この協定で定める賃金の最低額が、資料N o. 1にある金額よりも低くなっていました。

この点について、労側委員から、該当する協定当事者である労働組合に確認していただきましたところ、該当の事業場には、実際には日額で働く者が存在しないことが判明いたしました。また、労使協定は、パソコン上で過去のデータに上書きして印刷しており、月額と時間額の欄については交渉の結果新たに決まった額を入れたものの、日額の欄を更新せず、古いデータのままにしていたことが判明したため、会社側と協議した上、賃金日額を更新した新たな協定の結び直しが行われました。

新たな協定の内容を反映して、全ての労使協定を比較したところ、労使間協定で定める最も低い賃金額は、時間当たり1,062円でした。よって、本専門部会で改正決定できる金額の上限は、44円アップの1,062円までとなります。

本来であれば、改正の必要性の有無について諮問する前に、事務局が確認しておかなければならないことですが、それができておりませんでした。まずは事務局に不手際があったことについて、おわびをい

たします。

資料の説明は以上でございます。欠落等ありましたら挙手をお願いします。

鈴木部会長

ただいまの事務局説明について、御質問はございますか。
須藤委員、お願いします。

須藤委員

確認させてください。No.1を細かく説明していただきまして、ありがとうございます。1枚目と2枚目について、この表の数字は9月6日から変わっておらず、3枚目の資料が追加になったという理解でよろしいですか。

賃金室長

はい。

須藤委員

ありがとうございました。以上です。

鈴木部会長

ほかに御質問はございますでしょうか。
柿沼委員。

柿沼委員

先ほど事務局から、企業内最低賃金協定の時間額の捉え方、御説明をいただきました。ここについては、申出をした我々も、実際の賃金の支払いについては、端数については切上げて支払うというのが原則でありますので、そこを捉えて、切上げということで申出をしたという状況であります。

また、日額のところについても、基本的に労使協議での協定については、月額で、組合としては結ぶのが一般的となっていて、時間額を算出するという形になっていましたので、日額の部分の確認について、漏れがあったということで、労側としても、この点については、おわびを申し上げたいと思います。本当に申し訳ありませんでした。

来年以降については、今回、算出の方法、確認の仕方、再度認識をいたしましたので、漏れないように、ミスのないように申出をしていきたいと考えております。

鈴木部会長

ありがとうございます。ほかに御質問などございますか。
それでは、自動車小売業の他局の答申状況について、分かっている範囲で事務局から教えていただけますでしょうか。

賃金室長

これまでのところ、他局で専門部会報告がまとまったという情報は入っておりません。

埼玉では、先週までに3つの部会報告が取りまとめられております

ので、その状況をお知らせいたします。電子部品と輸送用機械では、それぞれ 42 円の引上げ、引上げ率 4.15%で 1,055 円。光学機械は 42 円、4.11%の引上げで 1,064 円という結果でした。以上です。

鈴木部会長

続いて議題に入ります。埼玉県自動車小売業最低賃金の改正決定についてです。

本日は部会長報告をまとめることを予定しておりますので、円滑な審議に格段の御協力をお願いいたします。

まず、本日の協議形式についてですが、昨年度は全体協議からスタートして、その後、一時休会して、個別協議という形を取っておりました。昨年と同様の進め方でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

須藤委員

金額審議の前に、特賃の目的の再確認をさせていただきたいと考えております。

埼玉県自動車小売業最低賃金は、公正競争ケースであり、主に労働条件の向上を目的とする、埼玉県のほかの 5 つの特賃の労働協約ケースとは異なり、事業の公正競争の確保という目的で設定されております。平成 4 年、中央審議会において、法における公正競争の確保とは、賃金の不当な切下げの防止によって達成されるものであり、地賃が設定されている現在、賃金の不当な切下げの防止は、一定の水準で既に措置され、一定の公正競争は確保されていると説明されております。

ゆえに、本審議に際しましては、初めに、企業間、地域間、組織労働者と未組織労働者間等で、産業別最低賃金の設定を必要とする程度の賃金格差がどのように存在しているのかという現状を疎明資料により把握し、次に、私自身この業界の専門家ではなく、知識が浅いのですが、以下のような事実というのは聞いたことがございませんので、客観的な資料や業界の皆さんの経験から教えていただきたくお願い申し上げます。

それは、埼玉県内において、賃金の不当な切下げにより、公正競争が妨げられている現状があるのか、また、過去においてどうだったのかという点です。この 2 点の確認は、自動車小売業の金額審議の前に把握しておく必要があると考えております。

その上で、平成 10 年の中央審議会、全員協議会報告の別紙 1 及び別紙 2 の重要項目について、県内の自動車小売業の資料を分析し、セーフティネットとは別の役割を果たす特賃の趣旨を見据えて、審議を進めていくことが重要であると考えます。

以上、審議の進め方につきまして、御議論をよろしくお願いいたします。

鈴木部会長

今、須藤委員から、審議の進め方に関する御提案がございました。これについて、労側はどのようなお考えをお持ちでしょうか。

柿沼委員

賃金の不当な切下げという点については、これまで自動車小売の特定最賃が設けられ、金額が定められてきたということで、過去、どこまでの不当な切下げがあったかというところは把握はできませんが、一定程度この特定最賃が存在し続けてきたということで、現在は大分変わってきていると捉えています。

ただ、自動車総連の労働者の賃金を見ると、今年の春闘の結果、1,000人～2,999人の事業規模については、平均賃金方式の加重平均で9,184円の上げがされ、率にしますと3.19%でした。

それに対して、299人以下については、額で8,563円、率にしますと3.67%という結果となりました。

金額的に、299人以下の方が600円程度低くなっているのに対して、上げ率については高いという状況からも、事業の人数規模が小さくなればなるほど賃金が低いということが、見てとれると思っています。

そして、組織されている労働者、労働組合は、こうした春闘での金額交渉がありますが、未組織労働者は、こうした交渉の環境、また、交渉できる状況も、ほぼないものだと捉えています。そこから推測すると、未組織のより人数の少ない企業で働く労働者については、さらに賃金が低いということが十分予想されます。そうした点からも、特定最賃は、公正競争の観点であっても、必要だと考えています。

また、他の業種との比較ですが、特に、自動車小売は販売が主ですが、その事業の中身は、整備という仕事と切っても切れないものになっています。整備の仕事には、国家資格が必要ですが、同じような国家資格を持っている、例えば看護師であるとか、資格を有する業務の賃金と比較すると、整備士については、賃金の条件が非常に低いと考えておりますので、比較の上でも、より高い賃金が必要だと考えております。

須藤委員

御説明ありがとうございます。確かに数字を見ると、規模が小さい企業の方が金額が少ないです。ただ、目的には「不当な切下げにより」とあります。「なかなか上がらない」ということと、「切下げる」ことは、別だと思うのです。不当な切下げは、私個人としてもよくないと思うのですが、皆さんの経験から、そういう例は実際にあるのですか。

柿沼委員

その「切下げ」については、どういうものを捉えているのか、賃金カットと捉えるのか、もしくは賃下げと捉えるのかということになりますが、賃下げ等々については、不当な賃金の切下げは認められてお

りません。そうした実態があれば労働者からの相談は、我々連合であったり、労働局でもそうした相談を受けていますので、そういった実態は、ほぼないだろうと思っています。

ただ、我々連合では、自動車小売ではないものの、賃金が下げられたという相談を受けておりますので、少なからず、そうした実態はあると捉えています。

もう一つの観点でいくと、賃金の切下げではないものの、まさに今年のような物価上昇があって生活が厳しくなっている中で、我々労働組合は、従業員の代表として会社側に、賃金交渉の申出をして、引上げ交渉ができますが、労働組合のない労働者については、そうした発言をする機会すらもない。本来だったら上げてほしいが、会社側に話ができず、上げてもらえないというところでは、不当な切下げということも言えるのではないかと思います。

須藤委員

不当な切下げが、特賃があること、特賃の改正がされていることによって防がれているということが分かるような状況はあるのでしょうか。

柿沼委員

それはまさに、今日の資料、影響率のところだと思います。事業場規模 29 人以下の小規模な自動車小売業の賃金を調査して、記載の金額以下で働いている方々を調査したところ、他の業種と比べて非常にこの影響率が低いという状況になっております。ここは少なからず、この特定最賃があることで、一定程度、規模の小さな事業所においても、賃金を引き上げていただいているということの表れだと我々は捉えています。

須藤委員

ありがとうございます。

これは事務局に、来年以降のお願いになるかと思うのですが、影響率をいつも出していただいているのですが、ほかの特賃を見てもっと高い数字も見られます。この影響率を受けた実際の適用人数がどのぐらいなのか、自動車小売業はたしか人数は結構多いですから、人数比較もしてあると、この影響がどういうものなのかが、もっと実感として響いてくると思います。御検討をお願いいたします。

賃金室長

御要望について承りました。

須藤委員

賃金の不当な引下げについては、ありがとうございました。

もう 1 点の企業間、地域間、組織労働者と未組織労働者間での賃金格差の関係ですが、本日いただいた資料の資料 No. 1 の 3 枚目が、その資料に当たるのかと思うのですが、ほかの資料がさらにあるのかど

うかということと、この資料から読み取れる企業間、地域間、組織労働者と未組織労働者間での賃金格差について、御説明をいただければと思います。

賃金室長

先ほど、須藤委員御発言の中で、平成 10 年の全員協議会報告の別紙 1、別紙 2 というところで、こういったものがそろっていればという御発言がありました。事務局で公正競争ケースの審議に当たっての参考資料ということで別紙 2 が出ておりますが、平成 10 年の報告なので、大分古いもので、統計の名前が変わっていたりとか、廃止されたりとか、別の統計に統合されたりとかというところが多々あったのですが、1つ1つについて当たってみましたが、都道府県別かつ産業分類の小分類、自動車小売業というところで賃金の状況が分かるような表、統計結果というのが、この中では見当たりませんでした。

柿沼委員

加えてよろしいでしょうか。

今、須藤委員の御質問のところで、特に自動車小売業に特化をして、正規従業員、非正規の方との比較というものは、自動車総連の中でも、そうしたデータはない状況であります。

ただ、ここは少し規模が大きくなって、全業種のくくりになってきてしまいますが、連合が捉えている春季生活闘争の結果から、やはりパートや有期の労働者の賃金は相対的に低いという数字は出ております。自動車小売だけ非正規の方が賃金が高いということも、逆に聞いたこともありませんし、押しなべて、他の業種とそういった労働条件については、大きな違いはないと捉えておりますので、労働条件的には、非正規の方のほうが低いと我々としては捉えております。

鈴木部会長

ありがとうございます。

第 1 回の専門部会のとくに配付された No.14 が自動車小売の基礎調査の総括表を見ると、労働者数 1 万 4,839 人中、未満率、最低賃金に達していない労働者の数は 545 人というのが読み取れるのですが、これが、いわゆる最低賃金に達していない労働者数と考えてよろしいでしょうか。規模感というと、この数ですか。

賃金室長

おっしゃるとおりです。

須藤委員

有効データを復元、全体の形に復元した数字が 1 万 4,839 人。

鈴木部会長

先ほどの人数という御質問に、この数値が参考になるのでは。

賃金室長

参考になると思います。申し訳ございません。

須藤委員 7月5日の資料No.7に適用労働者数は2万1,350人とありますが、これとの関係は。

土屋部会長代理 基礎調査の対象は小規模企業だけです。

須藤委員 大規模企業が特定最賃を下回る割合は少ないと思うのですが、基礎調査の影響率がイコールという分析は少し違うと思います。約2万1,000人が全体の数字で、約1万5,000人は小規模だけの復元になってしまいます。

賃金室長 はい。

鈴木部会長 今、審議の進め方の確認をしているところですが、須藤委員から御提案いただいた内容は、公正競争ケースであるけれども、その内容に合致しているのかというのが分かるような様々なデータの提示が必要だという問題提起だったと思われまます。事務局は、できる限りの御努力で提示いただいたのですが、今の日本の統計には、やはり都道府県別に集計できるものには限界がありますので、当該産業で経営されたり、働いていらっしゃる方々の意見というのが非常に重要であります。これから金額審議に入るわけですが、肌感覚といいますか実態を、双方からお話しいただき、できる限り本日中に結審したいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。それでは、金額審議に入ってもよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

鈴木部会長 では、まず労側から御意見をいただきたいと思ひます。柿沼委員、お願いいたします。

柿沼委員 今年の自動車小売の特定最賃の引上げ額について、労側として検討してまいりました。

まず、自動車小売を取り巻く環境、また、販売の状況について、先日の合同専門部会の中で配付いただいた販売の台数、今年の1月から7月の集計の数字を基に検討しております。

まず、新車の販売については、この1月－7月の間で14万8,637台となっています。前年同期比114%と、非常に好調に推移をしていると考えております。

また、昨年の新車の販売については、22年はバックオーダー、受注を受けているものの、納車ができていない車、これが4万台を超えて

いました。4万 3,000 台という状況で、受注は確実にあったものの、しかしながら、生産の部分で半導体不足等々により生産供給が遅れて、販売台数が低下した。売りたいくても売れなかったという状況です。

そこについて、今年に入って半導体不足も解消されてきており、生産も増加しております。県内にある完成車の生産を行っている本田技研では、11月からは、1ラインでつくれる生産能力のマックス、最大となる 1,050 台の生産にするという計画がもう既に組まれています。

こうした状況からも、新車の販売を主としている販売店については、一定程度の収益も確保されており、昨年と比較すれば、特定最賃を大幅引上げをしても、大きな支障は出ないのではないかと考えています。

そして中古車の販売です。同じく、今年の1月から7月の販売台数は、11万 6,264 台となっています。昨年同期比 99%ということで、1%、1ポイント低下をしている状況ではありますが、中古車については、新車と状況が若干違いまして、コロナ禍の中で、新車については販売時間を短くしたりしたため、販売台数の低下が見られましたが、中古車については 19 年に対して 20 年の販売はプラスで推移しました。それ以降もほぼ前年同等の業績、販売台数が確保され続けているということからも、この間、主に、新車の販売状況を基に、特定最賃の金額の引上げを審議してきたということでは、中古車販売の企業は、より引上げをしても耐えられた状況であったにもかかわらず、新車を基にして引上げ額を決めてきたということですから、昨年より販売台数低下はしていますが、一定程度、特定最賃の引上げでも支払い能力に大きな支障はないと考えています。

そうしたことから、他の業種と比較をしても、特に特定最賃が設定されている 5 業種、自動車小売以外の 4 業種の鉱工業指数については、若干の前年割れの状況ですが、自動車小売は前年を上回る、もしくは同等の状況であり、非常に好調であると考えています。

そして、地域別最低賃金が適用される全ての業種の中でも、自動車小売業は収益の状況が好調な業種であると我々は捉えております。

そのため、今年の地域別最低賃金は 41 円引上げされており、自動車小売については 41 円以上の引上げが可能であると捉えていますが、冒頭、事務局から説明のあったとおり企業内最低賃金協定の下限の金額は 1,062 円となりますので、44 円の引上げが妥当であると考えております。

鈴木部会長

ありがとうございます。労働側委員、補足はございますか。

安澤委員

私からは、職場の実感、現在の実態について申し上げます。

現在の自動車業界は、電動化、自動化などの最新技術によって、まさに大変革期の真っただ中にあると感じております。ここ数年のコロ

ナ禍に比べて、少しずつですが、需要も供給も回復傾向にあります。生産についてはまだまだコロナ禍以前には至っていません。依然として販売の現場では納期に苦慮している現状も多々見受けられます。

しかしながら、厳しいコロナ禍のトンネルから、少しずつ光が見えてきて、売上げ、利益を伸ばして業績を向上させている販売会社も、これは全国的に増えているのも事実であります。

自動車総連の埼玉地協の販売部門に加盟している販売会社のバックオーダー数は、各メーカーごとに差はあるものの、昨年と比べて、全体的に減ってきています。

先ほど柿沼委員からもありましたが昨年4万5,000台弱のバックオーダーに対して、今年は3万5,000台です。これは、徐々に生産が戻ってきて、お客様のもとに納車された数が増えていることを意味しており、イコール売上げが上がってきているとも取れると思います。

また、我々の仲間が働く職場では、効率を求めて、短時間で業務をこなさなければならない現状であることも御理解いただきたい。ここ数年で本当に急激に働き方が変わってきています。

この要因というのは、やはり人員不足が最大の要因です。働く人が潤沢にいて、休日が多くて、労働時間が短くて、その中で利益を出して、多くの賃金を得て、労働環境がいいというのは、労使共通の理想であり、目標であり、まさに今現状の課題でもあると思っています。

各社によって労働時間は様々だと思うのですが、これは採用面とか、今コンプライアンスも意識した、休日日数を含めた総労働時間短縮によるものであると思っています。コンプライアンス等の対策によって、業務過多となっている部分もあるのですが、今の若手社員は、プライベートも充実させたいとか、長い時間労働を避ける志向が強い傾向があります。その課題をクリアするには、やはり絶対的に人数、人員が足りていないと感じております。

人材不足については、賃金だけではなく様々な要因があるということは承知していますが、やはり入り口の段階である最低賃金を向上していかななくては、少なからず魅力向上にはつながらないのではないかと考えております。

この先、5年後、10年後、20年後と将来を見据えたとき、必要な人材がいなければ、日本の基幹産業である自動車業界、特に我々自動車小売であります。その存続も危ぶまれるのではないかと考えています。まさに今が正念場であり、今踏ん張らなければならない時期であると捉えております。

以上のことから、職場の従業員については、今非常に高い負荷がかかっている状況であることを御理解いただきつつ、やはり賃金の底上げと、自動車小売の優位性を保つために、より数字を上げていく必要があると考えています。

鈴木部会長

ありがとうございます。加藤委員、いかがでしょうか。

加藤委員

私からは現場の、特にエンジニアに関してお話をさせていただきます。現在、自動車整備学校の入学者数は、文科省の学校基本調査においても、昨年も定員の約65%にとどまっています。加えて、2005年から18年連続で定員割れしており、昨年に関しましては、入学者数自体も減っている状況です。

県内についても、5つの専門学校について、今年4月の入学者数が、定員割れをしているものが多くあります。特に募集定員の半分にも満たないような学校もあり、状況は非常に厳しい。専門学校に入る入学者が少ないと、今後、自動車産業で働く人が足りなくなる。エンジニアの魅力というものが決定的に足りていないということでもあります。

その影響が各社で出ており、どこも、慢性的なエンジニア不足です。少ない卒業生を採用するため、賃金も含めた労働条件の向上によって、1人でも多く確保したいという取組をしていますが、入社後も、なかなか定着しない。入社して2年3年で辞めてしまう若いエンジニアもおりますし、高校生から採用して、1人でも多くエンジニアとして自社で働いてもらうため、工業高校を含めた高校生を採用して、業務をしながら資格を取ってもらうという活動もしていますが、それでもなかなか定着が図れない。現場は非常に高負荷な状況が続いています。少ない人材の中で、決められた、また、それ以上の業務をこなすとなると、先ほど安澤委員も申し上げていたコンプライアンスにも関わってきます。

自身を守る、自社を守る、自動車産業を守るという観点からも、自動車エンジニアを含めた業界の魅力向上が必要であると考えています。私からは以上でございます。

柿沼委員

1点補足させてください。

賃金に直結する人手不足の実態についてです。

もう数年前から、自動車小売の中で、整備士については本当に人手不足の状態が続いていて、日本人だけではなく、外国人の整備士を雇って、何とか業務を回している実態でありました。昨年までは、1つの企業で20人もしくは30人の外国人の整備士を雇うことができていましたが、今年の採用状況を聞いたところ、本当に2名3名しか応募してこないという状況となっています。賃金が低く、他国の、特定最賃ではなく地域別最賃の位置づけで見ても、韓国のほうが日本よりも高かったり、そのほかの国では1,500円近くの最低賃金が保障されていることから、日本でわざわざ働かなくても、より高い賃金が得られるため、日本以外のところに仕事を求めている。

さらに直近でいくと、非常に円安が進んでいるということで、為替からも、日本で幾ら頑張っても、自国に仕送りができない。学費の返済ができないということから、日本以外で働くことを選ぶ状況となっております。

加えて、これまで働いていた外国人労働者の方々も、これまではよかったものの、今の賃金の実態、また、自国に仕送りをする事を考えると、もうこれ以上日本で働いていても稼げないということで、今年に入って、多く退職をしている実態もあります。

そうしたところからも、この特定最賃で自動車小売の賃金をしっかりと底上げをして、外国人も日本で、しかも埼玉の自動車小売業で働きたいと思ってもらえるような賃金にしていかなければ、本当に我々の業界自体が成り立たなくなることが想定されます。ぜひ、使用者の皆様には御理解をいただき、大幅引上げを実現したいと考えています。

鈴木部会長

ありがとうございます。

労側の委員の皆様、何か補足はありますか。よろしいですか。

使用者側から何か御質問ありますか。

そうしましたら今度は使側の御意見を伺いたいと思います。

須藤委員

それでは、まず私から。埼玉県の特賃の改定額の目安は、9月6日、資料7、別紙ガイドラインにより、社会情勢を踏まえて、①企業内最低賃金に関する協約金額の増加額等労働者の賃上げの状況、②地賃の引上げ額、③鉱工業生産指数等による理論値などを目安としつつ検討すると定められており、本案件に関し順次考察を行いました。

初めに、社会情勢についてでございます。埼玉の現状につきましては、この後引き続き、坂田委員、野口委員から発言させていただきますが、私からは、8月2日、資料No.3-6、埼玉県自動車販売店協会の意見聴取表の概略を改めて報告させていただきます。

1番、過去1年間の景気状況についてでございます。半導体不足、上海のロックダウン、ロシアのウクライナ侵攻等により、販売台数が減少したという意見がある一方、コロナ禍で停滞していた物流が正常化に向かっていることや、半導体不足が緩和されつつあることで、各自動車製造会社の生産が回復に向かっている状況から、新車供給及び登録が進み、前年より景気は回復の傾向にあるという意見が多数見られました。

2、今後の景気状況につきましては、物流の停滞や半導体不足による生産調整、世界的な資源高による物価高の影響により不透明であり、状況判断が難しいという意見。一方、メーカーの生産回復が見込め、改善が期待できるといった意見や、消費者物価の上昇影響を受けるも

の、消費活動の回復は続くとは推測されるといった意見が見られました。

3、業界における埼玉県の特徴としましては、県北は軽自動車、県南は高級車の販売が多い。自動車保有台数は多く、今後も同じ傾向であろう。緩やかではあるが、少子高齢化の影響があるなどの意見がありました。

4、収益構造についてです。売上高構成比、販売 71.7%、サービス 21.3%、その他 7.0%。粗利の構成比は、販売 49.9%、サービス 40.8%、その他 9.3%です。

これは私見ですが、自動車販売業界における産業構造の変化は、現在の特賃の産業小分類の自動車小売業という業種のくくり方を、今後の状態に応じた適切な分類に見直す必要も生じてくる可能性があると考えます。

5、雇用状況についてでございます。正社員の比率を高めるという意見もありますが、正社員とパート等の割合は、今後も変わらないという意見が多く見られました。

採用については、営業スタッフ、整備スタッフともに非常に厳しい状況が続いているという意見が多くありました。

6、昨年の最賃引上げについての影響としましては、特に問題、影響なしという意見。金額が大きかったので、一部非正規社員の時給改定等の影響があったなどの意見がありました。

7、最賃制度及び審議会に対する意見といたしましては、今後も適正な最低賃金の検討のために、制度の改善が望まれるという意見。最低賃金の改善により、労働条件の改善や従業員の生活の安定、労働力の質的向上につながることに期待するという意見。適正な最低賃金のための審議を要望するという意見。手続が必要なので、発表から実施までの時間の余裕をいただきたいなどの意見がありました。

次に、ガイドラインの①労働者の賃上げ状況、②地賃の引上げ額、③鉱工業生産指数等の理論値についてでございます。

初めに、①労働者の賃上げの状況等です。このデータは、使側としましては、自動車小売業の現状を最も的確に反映しているものと理解しているデータでございます。

1番、9月6日、資料番号16、2023 春季生活闘争（第7回回答集計）から、業種、商業流通、300未満計、アップ率が2.98%。

2番、9月6日、資料番号17、2023 春季労使交渉・中小企業業種別妥協結果から、業種、商業、アップ率、2.99%。

3番、9月6日、資料番号15、厚生労働省発表、令和5年民間主要企業春季賃上げ状況から、産業分類、卸・小売、賃上げ率、3.83%。

4番、7月31日、資料番号5、令和5年賃金改定状況調査、第4表からAランク、卸売業、小売業、賃金上昇率、2.3%。

5、8月2日、資料番号3-6、埼玉県自動車販売店協会の意見聴取書から、平均賃上げ率3.74%。

6、9月6日、資料番号7、特定最低賃金の申入れ協定書の最低額の比較から、残念ながら申出対象事業所の令和5年平均賃上げ率が確認できないため、最低賃金時給平均の対前年増加率、プラス2.79%。

7、9月6日、資料番号14、令和5年度最低賃金に関する基礎調査結果から、こちらも残念ながら、調査対象事業所の令和5年平均賃上げ率が確認できないため、分布を考慮し、中位数対前年増減率プラスの1.64%。

8、本日、2023自動車総連の販売部門における平均賃上げ率につきまして、労側から教えていただきました数値、プラスの3.77%。

次に、②令和5年度の埼玉県地賃引上げ額はプラスの41円、率にしてプラスの4.15%。

最後に、その他自動車販売関係データは、1番、埼玉県自動車販売店協会集計による9月6日、資料番号22、県内新車登録台数、資料番号23、県内における中古車登録台数の令和5年1月から7月までの累計台数対前年増減率は、それぞれ新車はプラスの14%、中古車はマイナスの1%でした。

2番、その他、平成10年中央審議会の参考資料等も含め、埼玉県自動車小売業の売上げ等に関する重要な近年のデータは、事務局に依頼し、入念に確認していただきましたが、確認できませんでした。

以上、当該特賃の目的を踏まえ、ガイドラインに基づき、関連する配付資料を精査した結果、特に自動車小売業の実態が反映された賃上げ状況を重視し、令和5年度自動車小売業最低賃金の使用者額の引上額は、前年度プラス3.0%、増加額プラス31円、新しい最低賃金額1,049円が適当と判断したところでございます。以上です。

鈴木部会長

ありがとうございます。

坂田委員から何か御意見いただけますか。

坂田委員

私ども業界の人手不足や様々な法律については認識しておりますが、自動車業界の企業間格差が構造的なものからきていることは、労側の皆さんも承知していると思います。埼玉県には、去年まで専業工場を含め、整備の認証工場が4,005工場ありましたが、今はもう4,000を切り、どんどん衰退しています。新車が前年比14%、販売が促進したというデータもありますが、新車はメーカーが販売、要するに販売権を持っているディーラーが販売をしており、専業工場は、ほとんどのところが紹介販売です。新車を販売したら、その手数料をいただくものであり、新車販売の利益は、我々自動車業界の中で専業工場と言われている工場の利益にそれほど貢献しているわけではないです。

先ほども整備士の資格の話がありましたが、法律上は、100%専門工場とディーラー工場は同じ条件の中で営業しております。今年から始まった車検証のデジタル化、また、これから始まるOBD車検、電子制御装置が安全、サポート技術がどんどん進んで、これは最終的には自動運転につながるものですが、こうしたことについては、電子制御装置というものが対象になって、専門用語で言いますと特定整備という資格を取らなくてはいけない。特定整備の資格は、今、取得率が半分にも至っていないのですが、来年24年10月からは特定整備の資格を取得をしてないと、今販売された車については、車検も整備もすることができなくなるので、設備投資等についても非常に厳しい状況です。

一方では、やはり整備士不足に対して、賃金を上げなければ駄目だという議論は多くあります。我々の業界は格差が大きいため、苦慮している業者が多いということをご参考にしていただきたいと思います。

先日、令和4年度の自動車整備白書が出ましたが、ディーラー1人当たりの整備売上げと、我々専門の売上げに大きな格差がありました。販売については、先ほど言いましたように、新車は100%ディーラーの売上げに入っており、我々の販売には新車は上げられませんので、中古車と整備売上げで我々は生計を立てているのが現状です。

そういった現状の中では、賃金を上げたくてもなかなか上げられない。今後、設備投資をしなかったら法律上、事業を続けられないですから、こうしたことも踏まえて、検討していただきたいと思います。以上です。

鈴木部会長

ありがとうございます。野口委員からも御意見をお伺いしたいのですが。

野口委員

コロナ禍が起きまして、特に自動車関係におきまして、いろいろな問題等の発生から、新車の製造の遅延並びに配給の遅れがあり、中古車の発生が減少しています。

新車については、以前よりは、納期関係に関して改善が図られていますが、中古車におきましては、当然発生が減少していますし、あと逆に国産車は、性能がたけているため、業者によっては海外輸出してしまい、物自体が少ないという状況もあります。

先ほど来話がありますが、メーカー系であれば、多くのスタッフを抱えられる体力がありますが、専門店は少人数でやっています。新車、中古車扱いの中で、当然設備投資も必要でしょう。また、中古車の流通量減少による価格高騰に対応する必要があります。

土日祭日出勤、残業ありという条件のサービス業を、若い方が敬遠するという状況もあります。ここに関して、幾らここで我々が話し合

っても改善できるものではないことは御認識されていると思います。

とはいっても、自動車小売業は、県内県外もそうですが、メーカー系ディーラーの、いわゆる大規模の資本を持っている企業体、並びに小規模人数での専門店が合わさって、自動車小売業としてくくられています。当然販売の利益もありますが、その後の車検整備等々、ここに関しての収益も重視しています。収益構造が変わってきているという状況がありますので、慎重に、可能な限りのデータ等の開示をもって対応いただくことが必要だと思えます。以上です。

鈴木部会長

ありがとうございます。

使側の皆さんで何か補足したい点はございますか。

労側から何か質問ございますか。

柿沼委員

1点、今、坂田委員、野口委員からお話があった専門店、専門工場の販売の内訳、中身を、ぜひ教えていただきたいです。新車も中古車も、どちらも販売をされているかと思うのですが、肌感覚でも構わないですから、比率は中古がどれぐらいで、新車がどれぐらいなのか。何となく私の感覚では中古がかなり比率的には高く、新車は非常に少ないように感じているのですが、いかがでしょうか。

野口委員

専門店に関しましては、今、柿沼委員がおっしゃるとおり、新車、中古車双方扱っていますが、先ほど話しましたとおり、新車は、紹介等々で対応される方もいらっしゃると思います。あとは販社の事業形態としまして、本当に中古車オンリーというケース、あとは未登録車の専門店というケースがありますので、ここに関しては、従前の中古車の専門店というくくりにはあたりません。

新車に関しては、依頼の中で、発注等々になることがあると思いますが、肌感覚でいきますと、新車よりはむしろ中古車です。ただ、今は中古車の流通量が従前まで戻っていません。多分数年、かかるでしょう。事業はもともと中古車販売ですが、お客様ニーズがあれば、新車に移行することもあります。ただ、それに対するアフターの対応、設備投資ということを考えると、やはりディーラー様と比べて無理があります。ただ、販売だけに関して言えば今説明したとおりです。

柿沼委員

ありがとうございます。

坂田委員

先ほど申し上げましたように、日本は系列販売ですから、新車の販売については統計上、専門工場はゼロです。紹介販売をして、その下取りした中古車を、中古車として販売していることであって。ですから、ここに出てくる14%の売上げについては、もうこれはトヨタさん、

日産さんがよく知っていると思いますが、統計上は 100%、ディーラーが販売した数字が、新車の販売台数になっているということです。そういった企業間格差が物すごくあるということが現実です。

鈴木部会長

ありがとうございます。

ほかに御質問はございますか。よろしいですか。

現段階で、労側から、協定額の最低額であるプラス 44 円、1,062 円の引上げという御意見が出ております。使側から、産業構造のアンバランスさといった現状と今年度の賃上げの実績を踏まえて、プラス 31 円、1,049 円という金額の御提示がありました。

現段階ですぐに金額の折り合いがつくという状況ではないと思いますので、もう少し意見交換が必要であれば、このまま全体協議を続けたいと思いますが、いかがでしょうか。

柿沼委員

特にこちらは。

鈴木部会長

よろしいですか。

須藤委員

はい。

鈴木部会長

新車の販売と中古車の販売について、販売店の比重が違うというお話がありましたが、公表されているデータは、どちらかというとディーラーさんが販売しているデータの実績ですね、プラス 14%というのは。

柿沼委員

新車のほうは。

鈴木部会長

中古車は、先ほど、柿沼委員が言っていた 11 万 6,000 台というのが、今年度の 1 月－7 月の登録台数。

野口委員

よろしいですか。

新車の場合には、「誰」ということで登録が入り、そこでおしまいですが、中古車は、流通の中の中古車ですから、1 台の車が何回も登録されるという状況はあり、実際の台数は不確定です。

鈴木部会長

登録件数が 11 万 6,000 台ということですね。

野口委員

そうです。

鈴木部会長

前年同期比でほぼ一緒、99%ということでしたので、前年同期とほ

ぼ同じ水準でした。コロナ禍の初めの頃は、新車の販売が、供給が不十分だったので、中古車の登録が進んでいました。つまり、前年同期比で同水準というのは、それなりの登録台数があったという認識で間違いはないですか。

あともう一つ、昨年度の審議でも、小売よりもサービス、整備の収益の比重が高まっているというお話がありました。須藤委員から、自動車小売業という形態を見直すという問題提起がありました。

須藤委員 自動車小売業という分類を、現在、この特賃の対象事業所全てに適用して問題がないかどうか。

鈴木部会長 ディーラーの販売と整備はどのぐらいの比率ですか。

柿沼委員 収益構造ですね。収益の主たるものが販売で、それが50%以上になっているものが自動車小売業にくくられておりますので、特定最賃については、あくまで新車、もしくは中古車の販売が収益の半分以上ある企業、また、そこで働く労働者に適用されるものだと思っています。

これが、仮に販売が本当に全て50%以下の状況になれば、自動車小売業が適用される企業がなくなっていくということになりますので、そのときには見直しをする必要はあるかと思いますが、現時点でいけば、適用労働者の数でいくと2万人を超える方々が、自動車小売業に従事しているということからすると、後々の課題、懸念とは思っていますが、この1年2年で見直すべきだとか、自動車小売から切り替えるべき状況にはないと思います。

須藤委員 一、二年でなるというよりも、特に小さい、ディーラーさんではないようなところは、まず、全体の車の販売が、人口減少に伴って減っていく中、取り合いの中で、違う業種、違う部門を膨らませざるを得ないと思うので、そういうものを小まめに確認しながら、50%超えてればそれはもう全然、そのとおりに思います。

鈴木部会長 今回の協定書の適用労働者数というのは、販売が50%以上の収益のある企業の労働者の方ということですね。

須藤委員 協定書は、50%以上であることを全部チェックして受け取っているのですか。

柿沼委員 我々労働組合があるところは、今おっしゃったディーラーなので、販売が主です。

- 須藤委員 そうなると本当に、最低賃金を議論するに当たって、そういう組織化がなかなか難しいところ、少人数のところの実態、営業実態や賃上げの状況を、きちんと把握していくことがすごく重要であるといつも思っているところです。事務局、何かいい資料がありましたら、今後ともよろしくをお願いします。
- 鈴木部会長 中古車を扱う専門工場の登録は、基本は自動車小売業として登録をするものですか。整備を専門として登録する企業はないのですか。
- 野口委員 はい。中古車に関しては、あくまでも古物を有している方の小売業ということです。整備に関しましては、当然届出制になっていますから、あくまでそこは整備です。
- 鈴木部会長 そうすると、専門工場さんはやはり主たるものは販売ということになるのですか。
- 野口委員 そうですね。ただ、そこに付随する部分は当然新車と同様です。
- 鈴木部会長 特に専門工場さんは整備の比率が高くなっているということですね。
- 野口委員 新車ではなく中古車がもともとですから、そこに対するメンテナンスに関しては、やらざるを得ないです。企業存続のためには、車販だけで賄えないという判断をもって、車検なり保険なりというアフターに関しては、どこの企業でもやられています。
- 鈴木部会長 そうすると、現状としてやはり自動車小売業の中に含まれると考えてよろしいですね。
- 坂田委員 そうですね。だから、ディーラーさんは新車を販売系列の中で売って、それで中古車を下取りして、中古車業もやっているし、整備業もやっている。通常の中古車センターは、中古車を販売して、整備業を営んでいる。我々専門工場というのは、新車は紹介販売が主になっており、それで、下取りした中古車を販売したり、整備で売上げる。分かりやすい言い方でそういう分類です。
- 須藤委員 産業別分類を見ても、自動車整備業というのは、大分類がサービス業に入りますので、単純にそれだけが本当に増えてしまえば、卸・小売業の分類からは外れてしまう。そのほかに、保険とか、携帯電話とかの違う業務もありますので、それを一緒にするのか、別々に見るのかによって、また違うと思うのですが、そこをある意味できちんと見

ていかないと、今後、適正な分類に入らないとも思います。

鈴木部会長　　今、手に入るデータは、自動車小売業や、小売業のデータを中心に検討することになりますので、まず、大前提として、自動車小売業の範疇であるかを確認させていただいているのですが。

須藤委員　　2年前の審議で、売り上げの部分で使用者側の主張をしたところ、いや、売るだけではないでしょうと、売るだけの数字で議論するのはおかしいでしょうという指摘を受けたので、幅広くお話させていただいています。

鈴木部会長　　もちろん、販売だけではなくて、整備や保険があるということは承知をしているのですが、まず、自動車小売の土壌で審議をしていくという確認をさせていただいています。

小売の中で、もちろん業態が多様化してきているというのは承知しておりますので、整備の動向とか、法律改正の動向だとかというのも加味していく必要がありますし、同産業の賃金の引上げ率ですとか物価も一定程度の考慮は必要だと思っています。ですので、整備は、本当は見ないというわけではなく、まず、大前提として、主たる業態として販売であるということは確認させていただきたいと思っております。

野口委員　　ただ、販売は販売でも、企業体力のあるメーカー系ディーラー様と、主たる専門店様というのは、もともとの体力が違いますから、そこを同じと考えるのは、私はどうかと思います。これは毎年言わせてもらっていますが。ですから、そういった公開できるデータ等も集約いただいて、そこでの双方の合意がないと、どうかと思います。

鈴木部会長　　承知しました。

労側から、御意見があれば、お願いしたいのですが。

柿沼委員　　先ほど須藤委員からありました、申出をしている企業は自動車小売なのかというところで行くと、センサスに報告をするのは主に企業の総務部門もしくは人事の部門が報告をしていますので、この協定書の展開をする際には、会社側に、今の自社の業態はどこに分類されているのかということは確認をした上で、自動車小売業だということを取りまとめ、申出をしておりますので、ここに出ている企業組合については、間違いなく自動車小売だとお伝えさせていただきます。

鈴木部会長　　ありがとうございます。

これまでの議論を踏まえて、追加意見や質問がありますか。

特にないですか。そうしましたら、一旦休会を挟んで、個別協議をさせていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

では、一時休会とします。

(休 会)

鈴木部会長

それでは、全体協議を再開したいと思います。

午前中、個別協議をそれぞれ2回ずつ行いまして、最初に御提示いただいた金額から、少しずつ歩み寄っていただいております。労側は当初プラス44円でしたが、状況を考慮して43円ということで、現状御提示いただいております。使側も賃上げ率などの状況を踏まえて、プラス31円から38円ということで、歩み寄っていただいております。

ただ、現状、なかなか、金額が一致するというのは難しい状況にありますので、一旦休会を挟みたいと思っています。

昼食後、労側から個別協議を再開しまして、ある程度金額が歩み寄れるような状況であれば、また全体会議を再開したいと思います。

(休 会)

鈴木部会長

それでは、全体協議を再開したいと思います。

午前中から、全体協議、個別協議を積み重ねておりまして、個別協議は労側と4回、使側と3回しております。

現段階で、労側からプラス42円、使側からプラス38円という金額の御提示がありまして、まだ開きがある状況です。個別協議の中で、公益から金額の提示を、というお話もあったのですが、現段階でやはり開きがありますので、双方の認識をもう一度共有させていただきまして、その内容を踏まえて公益から金額の提案をさせていただきたいと思っています。よろしいでしょうか。

それでは、労側から、改めて市況や賃金の状況を踏まえて金額の理由づけをお願いできますでしょうか。

柿沼委員

我々は、42円が、自動車小売の特定最賃の引上げ額として妥当だと考えています。

まず、より実態を捉えてというご意見が須藤委員からございました。埼玉の自動車小売だけの賃上率は出すことができないですが、安澤委員のところの日産6社については、賃金の表示の方法が近いということもあって、今年の春闘の賃上げは4.14%でした。

事前に私と安澤委員で、前回の合同専門部会の後、自動車総連の販売の数字は、4%を超えているだろうという感覚でいしましたが、実際には3.77で大分数字に開きがありました。それだけ他県の賃上げが、

我々が思っている以上ではなかったのだと考えています。

埼玉を捉えてということであれば、日産6社ではありますが4.12%の引上げがされているということで、特賃に換算すると42円となります。あともう一つ、外国人労働者について、特に公労の議論の中で、いろいろ実態をお伝えさせていただきました。昨年については、採用募集の中で20名から30名の外国人採用をしていた企業についても、今年については3名になっているということ。これまでいた外国人労働者について、40名から50名、トータルでいたものが、今年に入り20名に減少している。その主な退職理由は、お金が足りない、故郷に仕送りができないという賃金を基にしたものであるということ聞いています。

そうしたことから、これからの自動車産業は、ますます自動化が進みますし、さらには電動化で、今あるハイブリッドについても、ほぼEVに変わってくるということから、新しい技術に対応する営業、そして整備の人材の確保が喫緊の課題だと思っています。そうした人材を確保するためには、賃金が非常に重要になりますし、特に、日本人だけで整備士を賄うことが難しくなっている状況からすると、為替も含めた、外国人を雇える賃金の金額水準にするということも、非常に重要だと思っています。

あと、今年の採用の状況について、少し調べたところもありますので、今本当に、非常に厳しくなっているということをぜひお話を聞いていただきたいと思います。

安澤委員

まず、これは日産の話になってしまうのですが、メーカーから示されている、2030年までに電動車、EV19車種、電動車が27車種、これを2030年までに達成したい、なおかつ、2030年早期に販売する車両を全て電動車にしたいという展望の下、今取り組んでいます。それこそ変革期の真ただ中にある、今、切替えのタイミングの状況です。そんな中で今後を担っていただく、そのときに販売、実際に現場に携わってくる人たちの人員を考えたときに、例えば1つ例を出すと、来年の2024年度の入社について、当社、日産プリンス埼玉になりますが、採用については、新販営業が20名の目標に対して、現状9名しか決まっていません。なおかつ、TSといたしまして、メカニックですね、についても30名の募集に対して14名、半分以下になってしまっています。実際これが現場の状況です。

高卒生の募集が始まるのですが、どうしても賃金の底上げにより、夢を持たせなければいけないというところもあります。車は、メカニック、販売もそうですが、人の命を預かる仕事でもあると思いますので、やはりそこは重要視していかないと、働く側の身も守っていかないと、割に合わないのではないかと思います。

鈴木部会長

ありがとうございます。
加藤委員、補足はございますか。

加藤委員

弊社も同じ状況で、採用には非常に苦しんでおります。ディーラーだからということではなく、やはり全体として人手不足という状況です。

柿沼委員

私から使側に質問させていただきたいのですが。公使の議論の中で、物価上昇について、特定最賃の議論の中にはそぐわないというようなお話をされていると聞いています。なぜ、物価上昇を特定最賃で加味することは合わないのかということをお聞かせさせていただきたいのですが。

須藤委員

合わないということはないのですが、一番初めに申し上げましたとおり、生活費のセーフティネットは、地賃で議論をして、そこでもう決定されているということで、そちらでも、その部分を中心に話がされていることです。

また、特賃の目的に照らせば、あくまでも県内の自動車小売業の部分、売上げとか、そういう部分を中心に議論をすべきです。

我々が主張している、賃上げの中には、物価の上昇分も当然見込んだものが入れているという意味での回答となります。

柿沼委員

その部分が我々とは少し違うと思っていまして、確かに、今年の春闘に、物価上昇分が加味されているというのは、それは間違いないのですが、まず、今年の12月、11月時点での物価上昇を見た春闘方針になっているので、昨年と比較すると今年のほうがさらに物価が上昇しているということでは、全てが組み込まれたものではないという認識。それと、賃金、それぞれ特定最賃、地域別最賃の役割、位置づけというのはセーフティネットと公正競争であったり産業の活性化というものはありますが、賃金の実態でいくと、生活の保障というところは外せないものでありますので、特定最賃だから物価上昇を見ないというのは少し違うと我々は思っています。

そこでいくと、今年の物価上昇、実際に賃金が目減りをしているという状態のままいきますと、自動車小売の仕事に対しての魅力が低下すると十分言えると思しますので、ほかの、今回でいきますと輸送用機械器具とかについては物価上昇分も引き上げられているということで今までと同じような生活が営めるのに対して、自動車小売については、そこまで到達しないとなると、生活水準を下げなければいけないこととなりますから、物価上昇を加味する必要は十分にあるのではないか、特定最賃についてもあるのではないかと思っています。

須藤委員 どこで水準を見るかです。もともと賃金交渉は個別の企業さんの中でやっていただいて、幾らでも高く上げていただければ、それはそれでいいわけです。そういう力がない企業、生活していくのに必要なところをきちんとフォローするのが地賃の仕事。特賃は、そういう地賃のベースが全部できている中で、自動車小売業という産業をどう見るか、そここのところにポイントを置いて議論すべきだと思いますので、あえて、物価上昇をそういう上に乗せるようなことは、議論としては、私はふさわしくないと思います。

柿沼委員 それでいくと、特定最賃の近傍で働かれている方は、賃金の目減りがあっても、地賃より高いのだから我慢をするべきだということになります。

須藤委員 生活面での最低水準の部分はまだ見てありますので、自動車小売業という産業に特化した議論をして、その話合いの結果、適当な賃上げの数字があれば、それをきちんと反映していくというのが重要なことだと思っています。全く見ないとか、そういうことを言われてしまうと、それは見ていますとなりますが、それを話の中心にして議論すべきものではないと考えます。

鈴木部会長 労側、使側から補足や追加の質問はありますか。
では、なかなか金額での折り合いはつかない状況にありますので、公益委員で金額の検討をしたいと思います。よろしいでしょうか。

須藤委員 はい。

柿沼委員 はい。

鈴木部会長 では、一時休会して時間をいただきます。

(休 会)

鈴木部会長 それでは、全体協議を再開いたします。
今日は長時間の審議に御協力いただきまして、誠にありがとうございます。労使双方から、金額と理由の提示をいただきまして、労側からはプラス 42 円、使側からはプラス 38 円という金額で、個別協議を複数回重ねてまいりました。最終的には、公益委員のほうで金額を提示するというので、労使双方の委員から合意をいただきましたので、公益委員のほうで検討をいたしました。

結論といたしましては、プラス 42 円ということで金額を御提示したいと思っております。

理由としましては、労側の説明にもありましたが、自動化、電動化の付加価値をつけた自動車の製造販売が、ここ 10 年以内に増えていくことが見込まれます。新しい技術に対応する営業職、販売職、さらには整備士の育成は、一朝一夕にできるものではないと考えています。1 例として、2030 年をめどにした目標値がある会社の御紹介などもありました。そうすると、もう 10 年を切っている状況です。人材を育成するにはやはり何年もかかると思いますので、新しい市場に対応するために質量とも人材を確保できる手段として、特定最賃の引上げというのは必要であろうと考えております。

加えて、今年度の採用実績はかなり厳しいものがあるというお話も伺いました。

新しい技術に対応する人材を確保する、しなければいけないところで、採用割れが常態化するようであれば、これも新しい技術に対応する販売というのも難しくなってくると思います。

そこで、人材の確保のもう一つの手段として、外国人労働者を確保するということがあるのですが、ここ 1 年の間に円安が急速に進みましたので、日本での労働市場に魅力を感じず、退職してしまう、あるいは日本で働こうという選択をしない外国人も増えています。そうしますと、やはり産業の発展を考えると、特定最低賃金の引上げは必要であろうという考えに至りました。

そのため、先ほど申し上げましたように、今年度は公益委員としては、プラス 42 円の 1,060 円、引上げ率は 4.13% で金額提示し、皆様に、決をとらせていただきたいと思いますと思うのですがよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

鈴木部会長

それでは、採決に入ります。

令和 5 年度埼玉県自動車小売業最低賃金は時間額 1,060 円、発効日は法定どおりとするについて、賛成する委員は挙手をお願いいたします。

(挙手全員)

鈴木部会長

ありがとうございます。全会一致で議決したものと認めます。

それでは、部会長報告書(案)を配付してください。

部会長報告書(案)について、事務局から読み上げをお願いいたします。

賃金室長補佐 (読み上げ)

鈴木部会長 ただ今、事務局から部会長報告書(案)を読み上げていただきました。原案のとおりでよろしいでしょうか。

(異議なし)

鈴木部会長 原案のとおり部会長報告が承認されましたので、(案)を消していただき、本審議会に提出することといたします。

部会結審に対して、労働基準部長より御挨拶がございます。

労働基準部長 部会長報告をまとめていただきましたので、一言御挨拶申し上げたいと思います。

まずは、本日、9時半に始まって、6時間以上にわたる長い慎重審議をいただきました。本当にありがとうございます。

そういった中で、労使の金額提示にも大きな隔たりがある中で、労働者側委員、それと、使用者側委員の皆様への歩み寄りに感謝申し上げます。ありがとうございます。

また、公益委員の皆様方には部会報告の取りまとめに御尽力賜りましたことに厚く御礼申し上げます。ありがとうございます。

今後は10月3日の第8回の本審議会に、ほかの特賃と併せまして一括報告、審議をいただきまして、局長に答申いただく予定にしております。その後、異議申出を踏まえまして、12月1日金曜日の発効を目指して、11月1日の官報公示に向けて、事務手続を進めてまいります。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

本当に、本日は長時間にわたり、どうもありがとうございました。

鈴木部会長 議題2、その他に移ります。

まず、委員の先生方から何かございますでしょうか。

ないようでしたら、事務局から何かありますか。

賃金室長 ただいまの労働基準部長の説明と重なりますが、今後の予定について説明いたします。

10月3日9時30分から、本審の委員の皆様にご参集いただきまして、第8回の本審を開催いたします。この本審で各部会の報告を一括審議していただきまして、答申をいただいた後に、異議申出の公示を行う。異議申出がなければ答申のとおり決定し、異議申出があった場合には10月19日に異議審を経て決定いたしまして、いずれの場合も11月1日に改正決定の官報公示ができるように手続を進めてまいります。発効日は、最終的には、12月1日の金曜日という予定になって

おります。以上です。

鈴木部会長

ありがとうございます。

以上をもちまして、本日の第2回埼玉県自動車小売業最低賃金専門部会を閉会いたします。

— 了 —