国土交通大臣　斉藤鉄夫　殿

車体整備業（その他の自動車整備業）としての要望書

埼玉県自動車車体整備協同組合

理　事　長　　泰　楽　秀　一

1. 材料代高騰による価格転嫁が出来ない問題

近年において原油高騰や輸送コスト高騰による材料代の値上げがあり、特に車体整備における塗料代の値上げが顕著です。昨年まで過去３回の値上げがあり、ほとんどの塗料メーカーにおいて１回あたり１０〜１５％の値上げ幅となっております。そして２０２２年５月に再度１０〜１５％程度の値上げが予定されています。近年における状況だけでも当時の価格より１回当たり１０％と仮定して来月の値上げを含めると４０％程度の値上げがあるにもかかわらず、値上げができない現状があります。原因は損害保険会社が使用する指数（作業時間）に対応単価を掛けた技術料に対して一定の比率を材料代として計算する方法にあります。そして価格の交渉に対して支払い側の優越的な地位を利用して提示された価格以上は支払えない（損害額の認定をしない）との結果が散見されます。また対応単価に対する材料費率となると地方では単価を低く抑えられており健全な経営基盤が成り立たない状況となっております。本来は仕入れ値に一定の利益を含んで取引されるべきであり、世界情勢も含めてこれからも物価を含めた原価が上昇することを想定すると業界全体の大きな問題となります。また、それに伴って令和３年１１月に経済産業大臣より事業者団体の代表者向けに「原材料・エネルギーコスト増の影響を受ける下請事業者に対する配慮について」という要請文が出され、原油価格がおよそ７年振りの水準まで値上がりし、円安の進展も相まって、原油をはじめとするエネルギーコストや原材料価格の上昇によって、中小企業・小規模事業者の収益が強く圧迫されることが懸念されております。そしてロシアによるウクライナへの侵攻により、その懸念はさらに強まることは容易に推測できます。私たち車体整備事業者はディーラーや一般の整備事業者より下請事業者が多く、損害保険を使用した修理の場合は特に直接的な下請けでなくとも同様な状況となります。要請文には、下請中小企業者と親事業者との取引対価の決定方法については、下請中小企業振興法第三条に基づく振興基準第４において、材料費、市価の動向等の要素を考慮した合理的な算定方法に基づき、下請中小企業の適正な利益を含み、下請事業者及び親事業者が協議して決定するものとされております。また、親事業者による一方的な価格設定などの買いたたきや減額などは、下請代金支払遅延等防止法においては、禁止行為として規定されているとしています。振興基準や下請代金法の趣旨 に照らし、下請事業者から価格交渉の申出があった場合には積極的に応じ、取引 対価は原材料価格・エネルギーコストの上昇分を考慮した上で、十分に協議し決定するなど、方法と単価の両面において適切な価格決定がなされるよう、会員企業に対して周知するように要請が出ております。また、一方的な価格設定などの買いたたきや減額など下請代金法による違法行為が認められた場合には、公正取引委員会とも連携しつつ、厳正に対処するとされていますので、 この要請が実行されることを推進していただきたいと考えます。

1. レバーレート（対応単価）の交渉に対する問題

公正取引委員会より平成６年に団体交渉が独占禁止法に抵触するとして通達が出てより、本来は各損害保険会社と個社が個別に交渉し、価格を決定するとなりました。そしてそれ以前に使用された団体交渉に係る一切のことを処分または破棄をすることとなりました。また前項に示した指数を強要してはならないということも明記されています。しかしながら実態は団体交渉をしていた価格が引き続き運用されており、一方的に時間に対する単価を提示され、価格を決定せざるを得ないことが常態化しています。本来はレバーレートも対応単価も原価に基づいて計算されるものと定義されており、個社が自社の原価に基づいた単価の計算をして価格交渉ができるのが一般的だと考えます。前項でも記載しています「下請代金法」は損害保険会社に対して下請事業者と親事業者という関係ではないため適応除外という扱いをされてきましたが、一方的な価格設定などの買いたたきや減額などが常態化しており、禁止行為として対処していただきたいです。

1. 廃棄物処理に関する委託費用の支払い問題

廃棄物処理にかかる費用は今まで産業廃棄物として扱われ、事業に伴って排出された廃棄物は事業者の責任とされてきました。そして損害保険会社は対応単価に含まれるため掛かる費用は認定できないと支払いを拒否しています。最近は中国のゴミの引き受け拒否から廃棄物処理に掛かる費用が全国的に高騰しており、原価に基づいた単価の交渉ができていればまだしも、単価が交渉できない場合は事業者が高騰した費用を負担しなくてはなりません。

本来自動車部品は環境保全の観点からもリサイクルやリユース、または高額な部品も増えてきており、有価物になりうるケースが増えております。その場合、所有者はカーユーザーであり有価物か廃棄物かの判断をしていただく以上、一般廃棄物として取り扱うのが一般的かと思います。また一般廃棄物であれば処理をする責任は市町村の自治体であり、各自治体において自動車部品を一般廃棄物の適正処理困難物に指定している市町村も多くあります。私たち車体整備事業者はお客様から一般廃棄物として引き取りを行い、自治体に代わって処理をする、もしくは処理を委託する費用をお客様に負担していただくのが一般的だと考えます。そして損害賠償の場合はその費用負担を保険金で補填するのが通常ではないでしょうか。

また、自動車業界全体でも廃プラスチックの処理費用が高騰しており、今後は分別も含めて業界内でも大きな問題になる可能性があります。今月より施行されました「プラスチック資源循環法」では私たち車体整備事業者は多くの事業者が排出事業者に該当する可能性が高いと思われます。プラスチック製品は自動車に多く使用されており、販売事業者としての排出抑制や、分別についても複数のマテリアルを使用して一つの部品を構成しているため必要になるかと思います。カーボンニュートラルに向けて再資源化を推進していく方向性は理解できますが、適正に再資源化し処理をするための費用はより一層大きくなる以上、その費用は誰の責任で誰が負担をするのかが見えてきません。その辺りも含めて、継続した議論のもとに推進していただきたいと考えます。

1. 先進運転支援システム（ADAS）搭載車のエーミング作業に対する在り方

特定整備認証制度の取得率が伸び悩んでいる状況は当組合も含めて責任を感じており、早急に組合員に対して特定整備認証の取得を啓蒙してまいります。その上で車体整備業界は先進運転支援システム（以下、ADAS）搭載車に関わる頻度が高く、また特定整備認証を取得していても適正にエーミング作業によるカメラ・レーダー・センサーの補正・校正作業が行われていない実態があります。法律の義務化によりADAS搭載車の普及は急速に高まっており、校正作業が不適切またはされていないことが起因する事故が増加する可能性があります。設備投資が高額となり、またメーカーや車種によりたくさんの追加投資や今後の新型車への対応に先が見えない状況です。また、情報についても法律化したメーカーに対する情報開示は全く機能しておらず、特に今後販売されるLevel３のADAS搭載車はLiDAR等の校正は現時点メーカー及びメーカー系ディーラーでしか作業できないのが実態です。投資に対する補助の拡充、メーカーやディーラーだけでは交通インフラを十分に支えきれない実態を考慮して情報の開示を徹底させていただきたいと思います。

1. 人材不足の現状と業界の低所得から受ける影響について

前項の①〜④までをお示しした通り、本来は日本の交通インフラを支え、国の基幹産業の最前線をカーユーザーの安全・安心を担保するためにしている仕事には高い価値があり、諸外国と比較しても日本の自動車整備業界、特に車体整備業界は社会的にも経済的にもとても大きなGAPを感じています。日本全体の平均年収は440万、ディーラーの整備士が平均年齢40歳で年収440万円、私たち車体整備業界は平均年齢40代後半で370万です。10〜20代を中心とした若者の車離れや価値観の多様化も原因の一つかとは思います。しかし現時点でも人材不足な事業者が多い中、これから労働人口は急速に減少し、売り手市場の採用活動はますます困難となり、現在の低所得では他の仕事を選ぶのは必然かと思います。業界として自助努力をしていくのは大前提ではありますが、適正に利益が得られる事業として健全に経営ができない状況が回避されない限り、好転されないと考えます。

1. コンプライアンス（法令遵守）に対する取り引きについて

当組合においては車体整備業を中心に事業を営んでいる組合員が多く在籍しております。以前に分解整備認証における未認証の問題を指摘され、車体整備業においても一部分解整備を行う上で分解整備認証の取得を推進し、大半の事業者にて取得済みとなっています。また、④でお示ししました特定整備認証の取得については上部団体である日車協連にて各単組５０％の取得率の目標を掲げており、埼玉におきまして現在４７％となっており２０２２年度には目標達成をする見込みとなっております。

ここで課題となるのが分解整備認証もしくは特定整備認証に対する未認証への対応等が明確でないように思います。またディーラーや損害保険会社等の元請企業として未認証の事業者への仕事の斡旋や依頼は未認証事業者と同様にコンプライアンスに抵触することとなり、具体的な指導や規則等の整備や実行をしていただきたい。

またこれと同じような課題が車体整備業にも関係しております。車体整備における作業の一部としてシンナー等の有機溶剤を使用した塗装による作業にて外装を仕上げている。本来、塗装を行う事業者は有機溶剤作業主任者の資格取得者を作業主任者として選任し、①作業に用いる有機溶剤による汚染や溶剤の吸入を防いだ作業方法を決定し、従事労働者の作業を指揮するほか、②局所排気装置、プッシュプル型換気装置または全体換気装置の点検、③保護具の使用状況の監視、④タンクの内部における作業の有機溶剤中毒防止措置が講じられていることの確認をします。プッシュプル型換気装置については乾燥設備も備わっていることが多く乾燥設備作業主任者の選任が必要となり、他にも使用する材料によっては特定化学物質作業主任者の選任も必要になる場合があります。このように有機溶剤を使用した塗装作業にはさまざまな資格の取得や選任、労働安全衛生法に準じたことを求められて作業しなくてはなりません。そして法令遵守している事業者にしか取り扱ってはならないのが本来のあるべき姿かと思います。しかしながら実態はそうで無い事業者でも容易に入手や購入することができ、コンプライアンスに抵触しているケースが散見されます。作業を行う事業者が法令遵守するように指導することが大前提であると思います。しかしながら有機溶剤を取り扱うメーカーや販売店にも営利を目的とした作業等を行う事業者にて法令遵守していない場合は何らかの販売規制が必要なのでは無いでしょうか。

当日はそれぞれに添付資料等を付けて参加させていただきます。