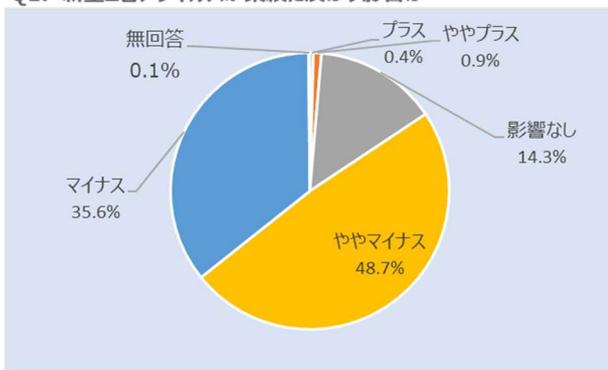


自動車整備業界動向調査レポート

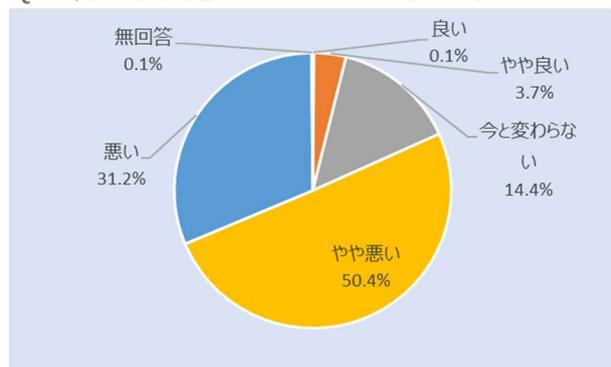
日刊自動車新聞社は株式会社フォーバルと共同で自動車整備業の経営者様を対象に、事業環境や経営状況に関するアンケート（調査期間 5月11日～8月17日）を実施いたしました。全国の自動車整備業750社の経営者様にご協力をいただいた調査結果をご報告いたします。今回ご協力いただきました皆様におかれましては厚く御礼申し上げます。

1. 業績見通しについて

Q1. 新型コロナウイルスが業績に及ぼす影響は



Q2. 今後の業界見通しについてどのようにお考えでしょうか

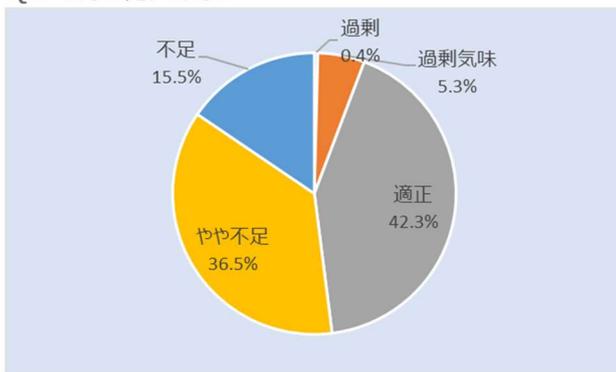


新型コロナウイルスの影響については、「マイナス」と回答した割合は約 35%程度にとどまっているものの、「ややマイナス」「マイナス」を回答した方を合わせると全体の 8 割以上を占めています。これは、緊急事態宣言下でも休業対象にはなりませんでした。が、さまざまな業種が営業自粛を強いられる中で、事業用車両の稼働が低くなったことの影響が一つの要因と考えられます。

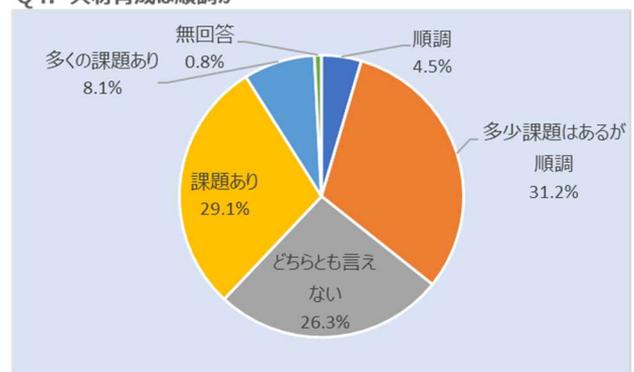
経済情勢の不透明感による車両販売の減少や、外出規制によりマイカーでの遠出が減り、事故修理などの入庫への影響があったとも思われますが、車検需要は安定しており、直接的な影響は小さかったとみられます。今後の業界見通しについては全体の 8 割以上の方が、「やや悪い」「悪い」と回答しており、多くの方が業界の先行きに不安を抱えていることがうかがえます。

2. 人材について

Q3. 人手は足りているか



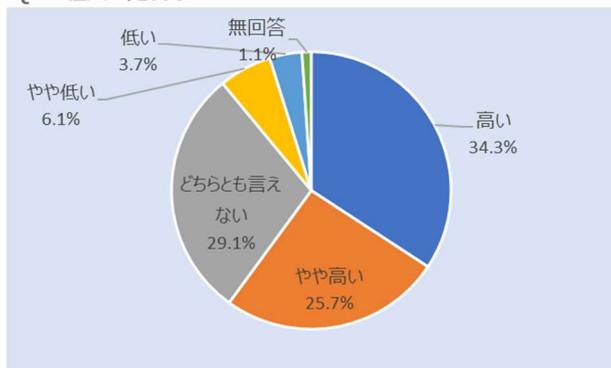
Q4. 人材育成は順調か



人手については、「不足」「やや不足」と回答している方が全体の5割を超えているものの、「不足」だけを見ても15.5%にとどまっています。また、「適正」が4割を超えています。アンケート前までは、多くの企業が人材不足を課題に挙げていましたが、新型コロナウイルスの業績への影響からか、人手に対する認識が変わってきたようにも受け取れます。

また、人材育成については、「順調」「多少課題はあるが順調」と回答した割合と、「課題あり」「多くの課題あり」と回答した割合が同程度となり、上手くしている企業とそうでない企業が二分された結果になりました。

Q5. 社員の定着率は



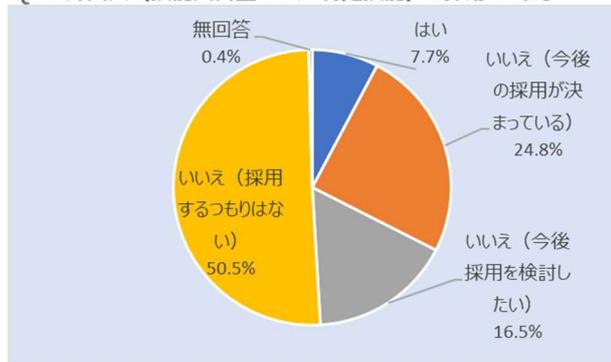
社員の定着率については、全体の6割の方が、「高い」「やや高い」と回答し、「やや低い」「低い」という回答は全体の1割以下となり、定着率の高さがうかがえます。

Q1やQ2で多くの方が業績見通しは「悪い」「やや悪い」と回答しているにもかかわらず、人材については定着率が高いもののそれでも不足しがち(Q3)といったやや矛盾した結果になっています。

この結果について、実際に経営者の声を聞いたところ、「若い整備士や、技術革新についていける人手がない」ということが、この結果につながったのではないかと推測されています。

【外国人の採用について】

Q6. 外国人（技能実習生もしくは特定技能）を採用しているか



Q7. 外国人人材の採用に満足しているか

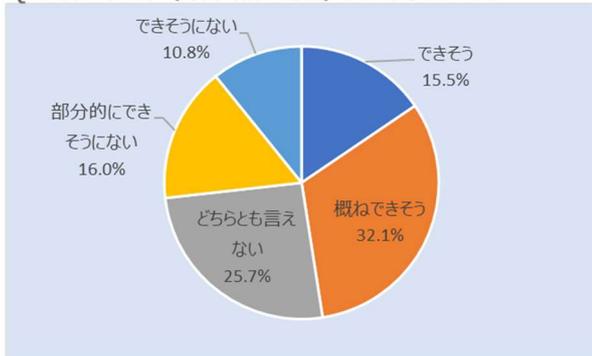


外国人採用については、採用している割合が1割に満たない結果で、今後の採用が決まっている方を足して全体の約3割程度になります。一方で、採用するつもりがない方が5割超を占めています。

人手不足の補てんとして、外国人の活用には消極的なようです。国内では整備士不足が深刻化し、整備士をめざす若者も減っているのが実情です。外国人技能実習制度による技術伝承、特定技能制度を活用した労働力の確保は、今後の整備工場運営においては欠かせない経営課題となっています。実際に外国人材を受け入れた事業者は、約7割が満足しているようです。勤勉さや技術習得に対する姿勢は日本人スタッフにも良い影響を与えているとの感想も多く聞かれます。現在は、新型コロナウイルスによる出入国規制はありますが、今後は自社の戦力としての検討が増えるかもしれません。

【働き方改革について】

Q8. 働き方改革（労働時間の短縮）には対応できそうか

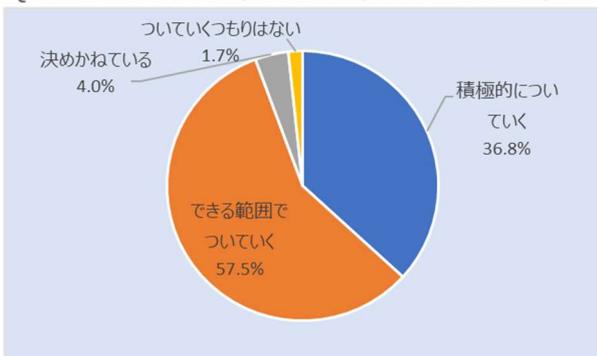


2020年4月より施行された働き方改革法への対応については、約5割の方は「できそう」「概ねできそう」と回答しています。

一方、4分の1の方が、「部分的にできそうにない」「できそうにない」と回答しており、法律でありながらも対応の難しさが課題となっているようです。

3. 自動車業界における技術革新・制度改革への対応について

Q9. 自動車技術の発展（自動運転・コネクテッド・電動化など）に対する姿勢は



自動運転・コネクテッド・電動化などの自動車技術の発展については、「積極的についていく」または「できる範囲でついていく」と回答している方が9割以上を占めています。

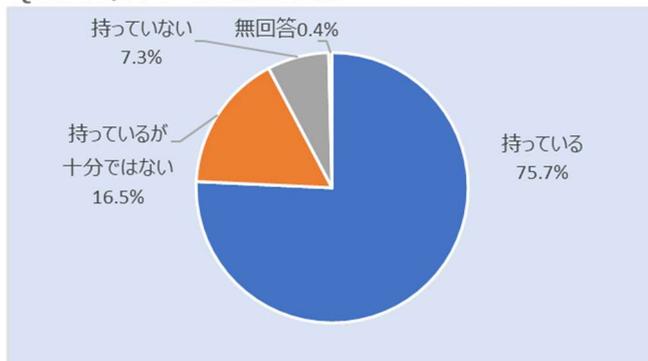
ただし、「できる範囲でついていく」と回答した方が約57%を占めており、今後の自動車技術発展についていけるかといった不安のある方も多く見受けられます。

【特定整備・OBD車検について】

Q10. 特定整備の概要について把握しているか



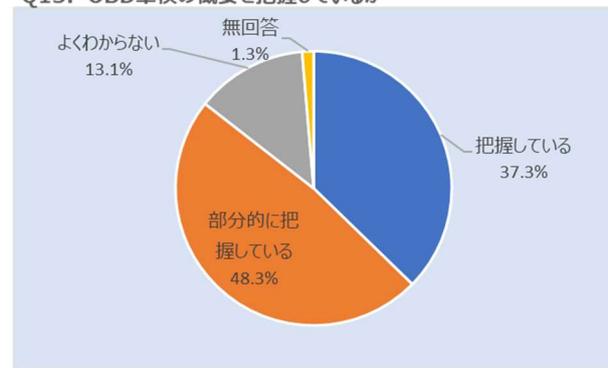
Q11. スキャンツールを持っているか



Q12. エーミング作業を行ったか



Q13. OBD車検の概要を把握しているか



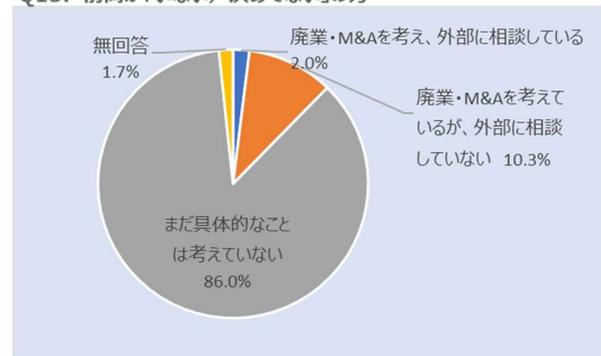
4月に「特定整備」制度がスタートし、自動走行装置など先進安全運転システムなどに関わる整備には「電子制御装置整備」の認証取得が必要となりました。そこで重要となるのが Q11 スキャンツールを持っているかと、Q12 エーミング作業の実施の有無です。約4年間の移行期間があるものの、Q10 特定整備の概要について把握している事業者が約6割、「部分的に把握している」を含めると9割以上と関心の高さが表れています。スキャンツールを「持っている」も9割を超え、エーミング作業も制度スタート前に4割が実施し、46.7%が「これから行う」と回答、準備を進めていることがうかがえます。一方、2024年から本格的に始まる「OBD車検」の把握度は特定整備に比べて低いと言えます。今後、法定スキャンツールの仕様が決まるなど、具体的な動きが出始めるとさらに高まるとみられます。

4. 事業承継について

Q14. 後継者はいるか



Q15. 前問が「いない/決めてない」の方

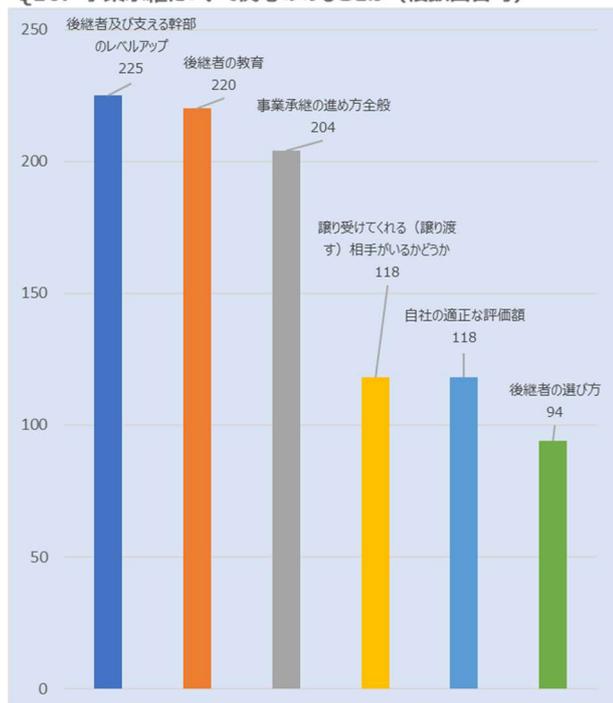


後継者について「いない/決めていない」と回答した割合が約5割を占めています。また、そのうち86%の方が事業承継について具体的なことを考えていないという結果になりました。

経営を行う以上、いつかは誰かに必ず経営のバトンを引き継がなければならず、事業承継問題は避けて通れません。

また、後継者育成、第三者への譲渡（M & A）、廃業、どれをとっても時間がかかります。正しい選択をするために、早めに、場合によっては専門家を使いながら方向性を決める必要があります。

Q16. 事業承継について関心のあることは（複数回答可）



事業承継の関心事項については、おそらく後継者がいる方については、「後継者のレベルアップ」「後継者の教育」と考えていると思われます。一般的に後継者育成には3～5年かかると言われているなど時間と手間がかかることから関心の高さが見受けられます。

その他にも、「譲り受け手（譲り渡す）相手がいるかどうか」「自社の適正な評価額」など、M & Aを視野に入れている企業が多いと思われます。

親族や従業員に後継者がいない場合は、信頼できる第三者に経営を引き継いでもらう（M & A）しかなく、それができなければ廃業するしかありません。また、最近では、技術革新などの変化が進む中で、1社単独で生き残りをかけるよりも信頼できる大手の傘下に入ることによって経営を安定させて、会社と雇用を守るといったM & Aの相談も増えているようです。

5. 最後に

アンケート回答者様からのコメントには、「特定整備、O B D車検などへの対応に向けて、設備などのハード面と、人材のソフト面の両面で対応が求められている中で、投資や工夫を積極的に行い、生き残りを図っていくことが今後より重要になる」といった意見もありました。一方で、「技術革新への対応や、後継者問題、整備士の高齢化、そして新型コロナウイルスなどの影響から、先行き不安である、自社単独運営ではなくM & Aを視野に入れた経営が必要」といった声も多くありました。以下、その一部を抜粋してご紹介いたします。

100年に一度の変化の時代に、このアンケート結果をご覧になった方が何か少しでも経営にプラスになるような情報やヒントを見出し、生き残りや成長、自動車業界の発展につなげていただければ嬉しく思います。

【自動車整備業界の今後について、アンケート回答者様のコメント（一部抜粋）】

- 優勝劣敗、今踏ん張れる会社が生き残る可能性がある。これからは、自社だけの会社運営だけでは無理かな？ 業務提携や合併も視野に入れた経営が必要になるでしょう。
- 変化の大きい時代を迎えた。生き残りをかけて投資しなければならない。
- 変革の時期、今、できることをやっていくしかない。
- 先行きがかなり不安。
- 生き残っていくためには創意工夫が必要となる。
- 整備士の高齢化、人材不足。また、顧客の免許人口の減少など、不安要素が多数ある。
- 電動化が進むため整備は縮小方向に進むのは間違いない。そのために、今から準備が必要と考えるが、何をすべきか考えられない。

- 中古車の仕入れが以前より難しくなっているので、販売・整備の両事業を展開するのは難しくなってきた。
- 専業工場がいかにか生き残れるか、どのように対処していくか厳しい問題です。
- 先進技術が進むので、スタッフの技術の習得が必要だと思います。
- 特定整備の導入や電動化などに向かっていく中で自然淘汰されていく会社と生き残っていく会社に分かれていくと思われる。
- 100年に一度の技術革新とコロナウイルスの影響で今後の見通しがきかない中で生き残っていくのは至難の業であると思う。
- 特定整備がどの程度貢献するのか楽しみ。
- 異業種参入で低価格車検が横行しているが整備技術による安心感と安全性を追求する本来の姿を模索すべき。
- 特定整備がスタートしたが残念ながら関心は極めて低い。何とかなると思っている事業者が多い。
- OBD車検など制度の進捗を理解していない事業者はお客様の信頼を得られず、経営は厳しくなってくると思う。
- 特に中小規模の認証工場は一層厳しくなり、事業存続が難しくなると思います。
- 特定整備、OBD車検、自動運転などさまざまなことが始まりますが、これらは追い風になっていると思っています。
- 淘汰の時代は必ず来ると思うが、そこをしっかりと乗り切っていけば、その先は多少安定するのではないかなと思う。

.....
本資料は情報提供のみを目的としております。情報の正確性、完全性、将来予測等に関する実現可能性を保証するものではありません。本資料は作成時点における最新の情報を踏まえて作成しております。本資料に記載された内容は今後予告なく変更されることもあります。

【問い合わせ先】

日刊自動車新聞社 事業局（担当：吉田）

電話：03-5777-2351 Mail:jigyoun@njd.jp

株式会社フォーバル 事業承継支援部 自動車アフターマーケットチーム（担当：寺越）

電話：03-6825-3800 Mail:shoukei@forval.co.jp