

ちょっと
ブレイク



気になる整備業界トピックス

営業開発部 兼業グループ 発行

東京海上日動

フロンティア リーダー

2022年2月号

Vol.419

整備業界、「特定整備」制度の課題

法改正に伴うデジタル化対策や人材確保も大きな課題

認証の取得が求められている

2022年の自動車整備業界では、2020年4月から施行されている「特定整備」制度への対応が今年も課題となりそうだ。日本自動車整備振興会連合会（日整連）の2020年度版「自動車整備白書」によると、約9万1,000の認証工場中8割弱が取得に前向きな回答を示しているものの、施行から4年間は猶予期間が設けられているとはいえ、電子制御装置整備の認証件数は2021年12月末で約3万件、およそ3割にとどまる。昨年の10月には車載式故障診断装置（OBD）点検が始まり、2024年10月にはOBD検査も控えている。国土交通省の検討会では電子制御装置整備対象装置の拡大の議論も進んでおり、安心・安全なクルマ社会の構築に向けて早期の対応で準備すべき状況にあるのだ。

人手不足や労働環境の問題も

また、業務のデジタル化も進みそうだ。来年1月には自動車検査証の電子化が予定されており、自動車保有関係手続きのワンストップサービス（OSS）の利便性もさらに高まり、デジタル活用による省力化は避けては通れない。昨年相次いだ不正車検を背景に、点検や検査の適切な記録管理にも意識が向く。デジタル技術の活用で、業務効率化やコンプライアンス（法令順守）の確保などにつながる動きが活発になりそうだ。

ところが、自動車整備士の人手不足は深刻で、厚生労働省が発表した昨年の整備士の有効求人倍率

は4.58倍と、全職種平均の1.13倍を大きく上回っている。日整連によると自動車整備士試験（学科）の2020年度の申請者数は36,630人と、2004年度の72,600人に比べ半減している。少子化に加え、自動車に関心を持つ若者が減っており、厳しい労働環境も敬遠されている理由の一つとの見方が強い。また、自動車整備士の2021年度の年間平均給与も398万7,000円で他業種に比べ、待遇の低さを指摘する声もある。国土交通省は2014年から人材確保に向け、関連団体とともに全国の高校を訪問して整備士の仕事についてのPR活動を行っているが、技能実習や特定技能も含めコロナ禍の水際対策も刻一刻と変化しており先が読めない。業界にとって、EV車や自動運転車が進展するタイミングでの人手不足は大きな痛手になる。

電動化や自動運転化の波が押し寄せてくる中、要となる人材の不足は進行しており、各社の負担が増すばかりなのが実情だ。自動車整備技術の高度化とともに廃業を選ぶ事業者も増えつつある。そうした中でデジタル化による業務の効率化などで整備に割く時間を増やすことははじめ、働き方改革を一層加速させることが早急に求められている。

特定整備(両方)の認証を受けた事業場



関東運輸局長認証

普通自動車特定整備事業

普通自動車(小型)

普通自動車(乗用)

普通自動車(中型)(電子制御装置
整備(自動運行装置を除く)に限る)

特定整備(分解)または特定整備(電子)の認証を受けた事業場
(記載内容の例は特定整備(分解)の認証を受けた事業場)



関東運輸局長認証

普通自動車特定整備事業

普通自動車(中型)(分解整備(動力伝達装置、走行装置、操縦装置、
制動装置、緩衝装置)に限る)

普通自動車(小型)(分解整備に限る)