

2024

自動車整備業界 調査レポート

実施期間 | 2024年5月27日 ~ 2024年7月12日

主催者 | 株式会社フォーバル、日本自動車整備商工組合連合会

内容

要旨.....	2
1. 業況について.....	3
2. 人材について.....	7
3. 自動車業界の変革について.....	11
4. 設備投資について.....	16
5. 指定整備事業のデジタル化について.....	19
6. 自動車業界経営者の状況について.....	21
最後に.....	24
自動車整備業界の今後について、アンケート回答者のコメント（一部抜粋）	24

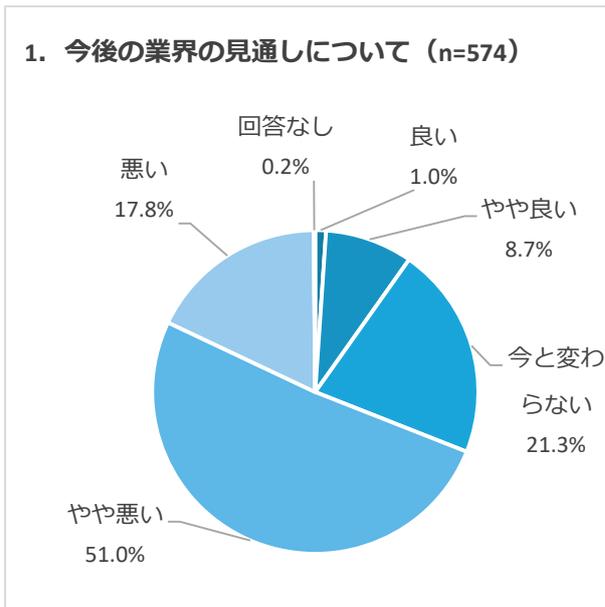
要旨

株式会社フォーバルは、日本自動車整備商工組合連合会と共同で、全国の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

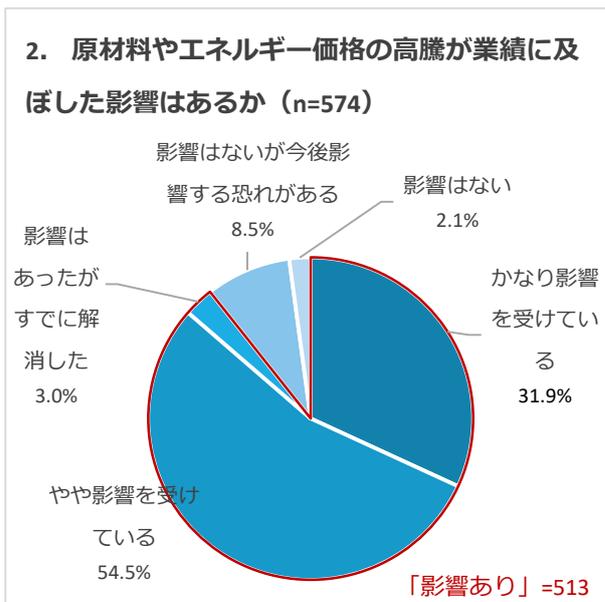
(調査期間 2024年5月27日～7月12日)を実施し、全国の自動車整備業574社の経営者様に調査のご協力をいただきました。ご協力いただきました皆様におかれましては厚く御礼申し上げます。

1. 業況について

今後の業界の見通しについて、2020年に実施したアンケート調査結果では「やや悪い」「悪い」と回答した方が全体の8割を超えたのに対し、今回の調査では7割弱（68.8%）という結果となった。多くの経営者が未だ業界の先行きに不安を感じていること

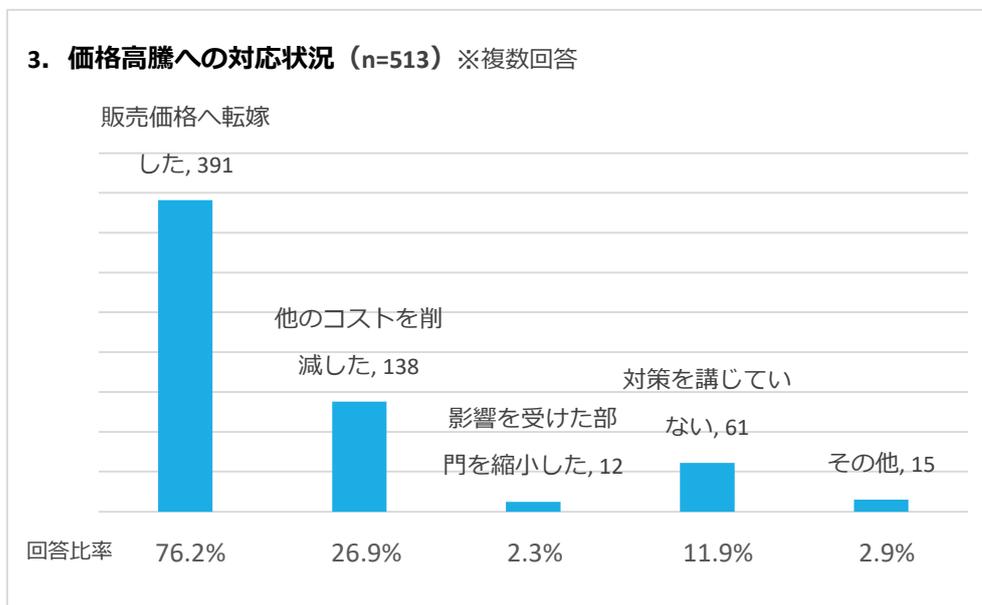


がうかがえるものの、新型コロナウイルスの流行が始まった直後に比べ、全体としては見通しが明るくなってきている事業者が増加していることが分かる。



原材料やエネルギー価格の高騰が業績に影響しているかどうかについては、「かなり影響を受けている」「やや影響を受けている」と回答したのが86.4%であり、多くの事業者が影響を受けていることが分かる。

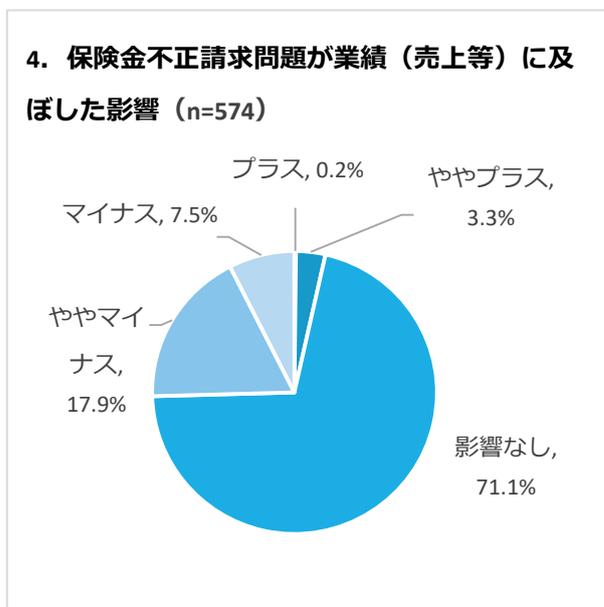
今後の見通しを「悪い」「やや悪い」とみている事業者のうち価格高騰の影響を受けていると答えたのは87.1%、今後の見通しを「良い」「やや良い」とみている事業者では82.1%となっており、価格高騰の影響度合いが今後の見通しの明るさに直接的に影響しているということではないようだ。



原材料やエネルギー価格の高騰について「かなり影響を受けている」、「やや影響を受けている」、「影響はあったが既に解消した」と回答した事業者 (n=513) の76.2%が、その対応策として「販売価格へ転嫁した」と回答している。また、「他のコストを削減した」のが26.9%、「影響を受けた部門を縮小した」のが2.3%となっている。また、複数の対応策を講じている事業者も多くいる。一方で、価格高騰が業績に影響している中で「対策を講じていない」事業者は11.9%だった。

その他、損保会社へ指数対応単価の見直しを要望として提出したという事業者も複数あった。また、対応策として販売価格へ転嫁したが、継続する値上げに全て転嫁しきれないといった声も多く寄せられた。

価格高騰に対する対応策により業績への影響を軽減できているかどうか、今後の見通しに影響していると捉えることもできる。

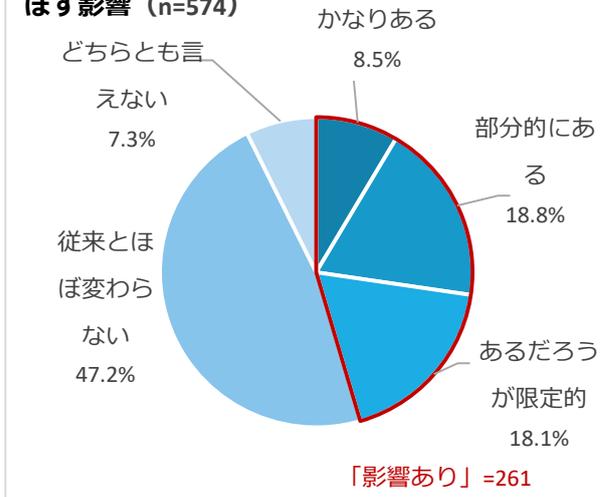


業界大手企業の保険金不正請求問題による各事業者の業績への影響について、71.1%は「影響なし」と回答しているが、「ややマイナス」「マイナス」と回答した事業者は全体の約 1/4 となった。事業者の声としては、「購入時に即決せず、以前

よりお客さんが慎重になっている」「近隣エリアでの特需の話も一時上がったが実際には無かった」「おたくは本当に不正してないのかと聞かれることがあった」「信頼してもらうための告知にコストを賭けざるを得なくなった」などが挙がっていた。

保険金不正請求問題においては、半数近く（45.5%）の事業者が業務（働き方）に及ぼす影響があると考えている。業務（働き方）への影響が「かなりある」「部分的

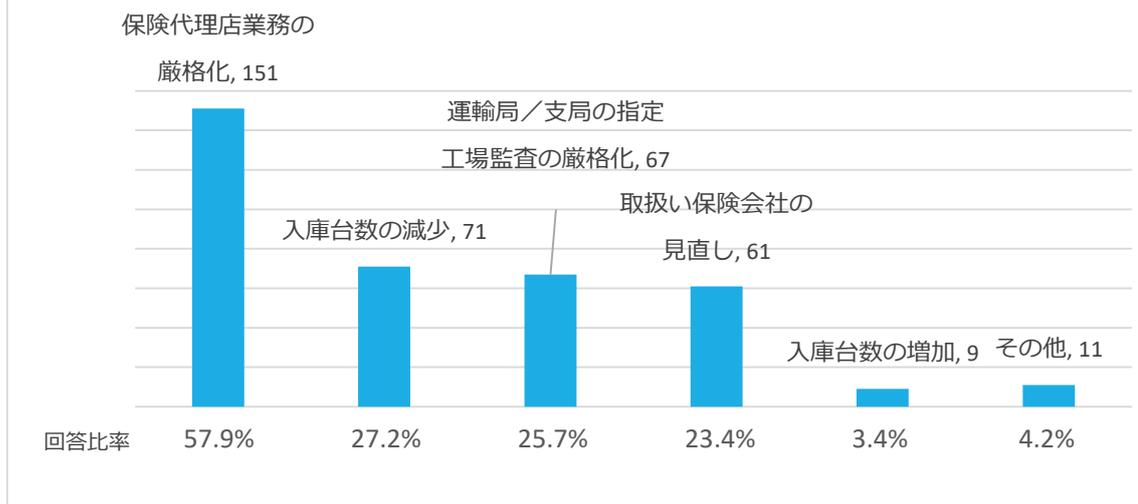
5. 保険金不正請求問題が業務（働き方）に及ぼす影響（n=574）



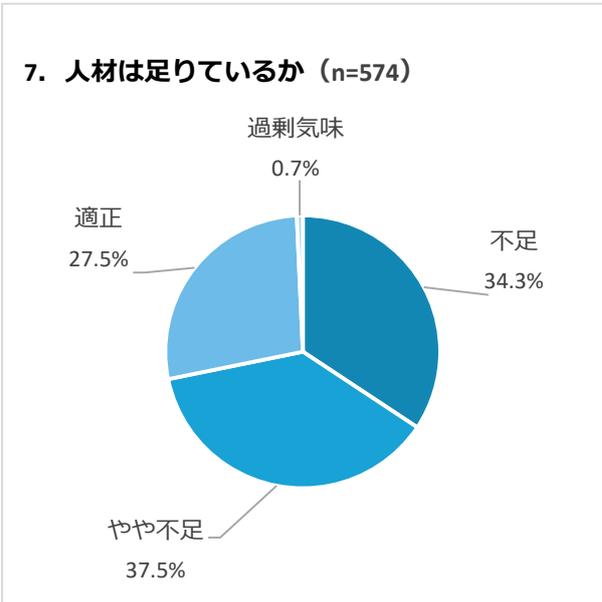
にある」「あるだろうが限定的」と回答した事業者（n=261）のうち、57.9%が具体的な影響として「保険代理店業務の厳格化」と回答した。続いて「入庫台数の減少」「運輸局/支局の指定工場監査の厳格化」の影響との回答が多かった。

その他の影響については、取り扱い保険会社の見直しや、オペレーションの見直し、顧客に対する更なる丁寧な説明などがあった。

6. 保険金不正請求問題が及ぼす業務（働き方）への影響（N=261）※複数回答

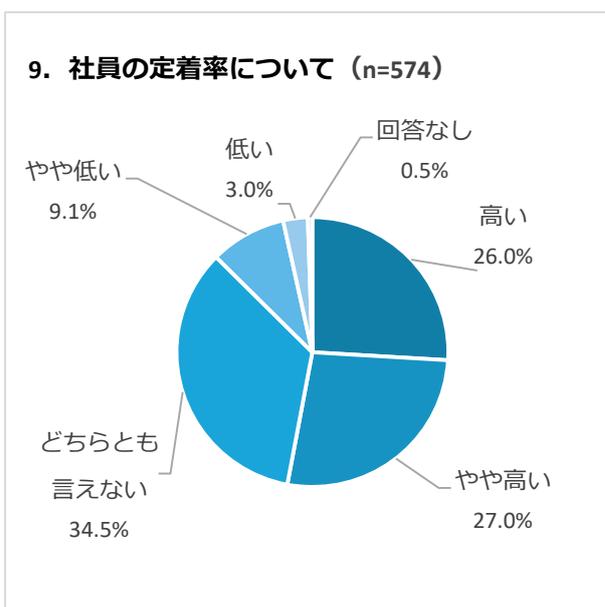


2. 人材について



人手については「不足」と回答している事業者は34.3%、「やや不足」も合わせると全体の7割以上(71.8%)が人手不足と回答している。2020年の調査結果では、新型コロナウイルス流行が始まった直後に行った調査のため、先行きを見定めたい

事業者が多かったこともあり人手が足りていないと回答したのが5割程度だった。新型コロナウイルス流行が落ち着き業容拡大と慢性的な人材不足が相まって、人材需要の増加に採用が追いついていないことがうかがえる。

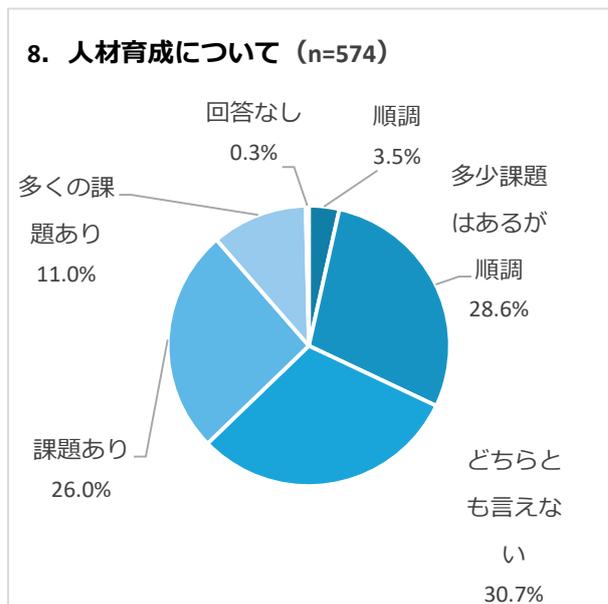


社員の定着率については、全体の5割程が「高い」「やや高い」と回答し、「やや低い」「低い」という回答は全体の1割ほどであった。2020年のアンケート調査結果では全体の6割が定着率が「高い」「やや高い」と回

答していたのに対し若干数値としては下がったものの、業界としては社員の定着率は高い傾向があることが見受けられる。

既存の従業員だけで長年やってきており、整備士の高齢化が進み、人材の新陳代謝が行われていないことが定着率の高止まりに繋がっていることもうかがえる。

一方で、若い整備士は定着しておらず、条件面や現場での相性が悪ければすぐ転職してしまうことが多いとの声も聞かれ、若手整備士の定着には課題が残っていると思われる。

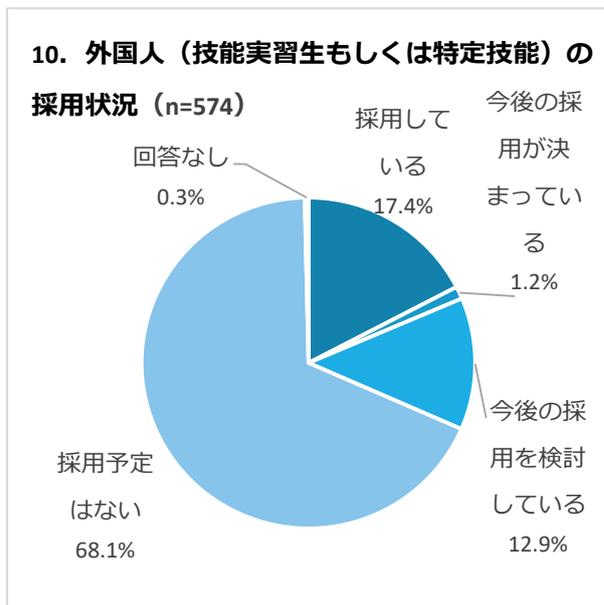


人材育成については、「順調」「多少課題はあるが順調」と回答したのが 32%、「課題あり」「多くの課題あり」と回答したのが 36%となっている。上手くいっている企業とそうでない企業が二分された状態は 2020 年アンケート調査時から大きな変化は

ない。

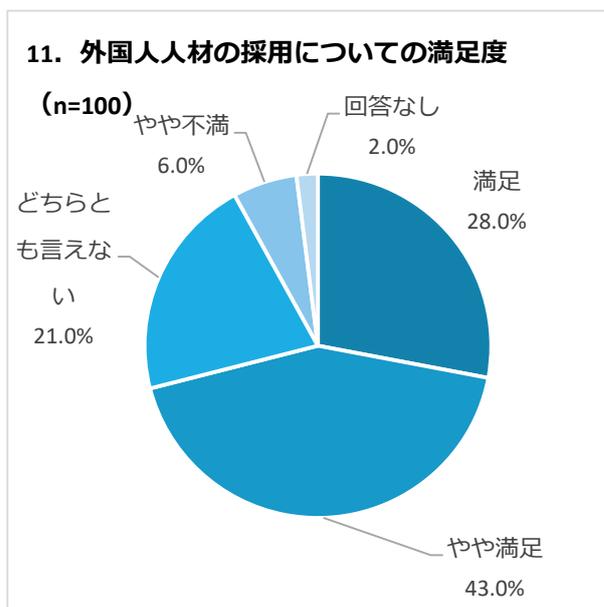
事業者からは、「人材育成は忙しくて全くできていない」「現場での業務分担などもしっかりできている体制が整っていない」「人材育成ができているのは一部の大手企業だけ」との声も挙がっていた。

外国人の採用状況について、採用している割合は2割弱と2020年のアンケート調査結果（7.7%）の2倍以上になっており、外国人は今後の整備事業に欠かせない存在



となってきたことがうかがえる。これは一定以上の事業規模の成長意欲旺盛な企業が整備士不足の中で外国人の採用を増やしていることが要因としてあげられる。

一方、全体の7割弱が「採用予定はない」と回答しており、前回調査の結果（50.5%）に比べ外国人の雇用が充足している事業者の増加と、外国人の雇用に対して消極的なままの事業者がいることが要因と考えられる。外国人の雇用に消極的な背景と

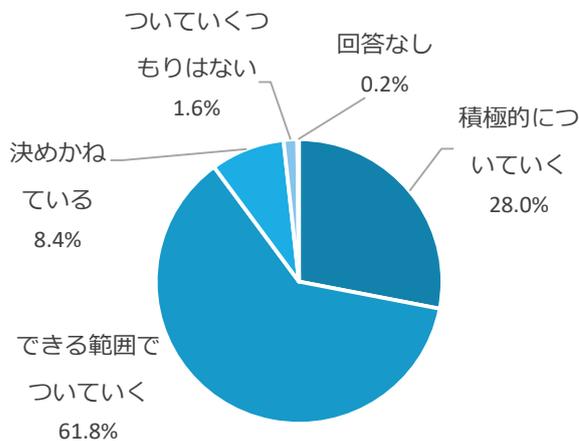


しては、実際に外国人を採用した他事業者から、家賃負担等含めると短期的な人件費が外国人の方が高い、生活価値観の違いによるコミュニケーションのギャップ、長期雇用できない等マイナスの話を受け、自社では採用しないという判断をした事業者がいることがあげられる。

外国人人材を受け入れた事業者のうち、7割以上は「満足」「やや満足」と回答している。一方で、人材を受け入れたことのある事業者のうち、7割以上が満足しており、外国人雇用の第一歩をいかに踏み出すかが人材不足の解決策の一つといえる。

3. 自動車業界の変革について

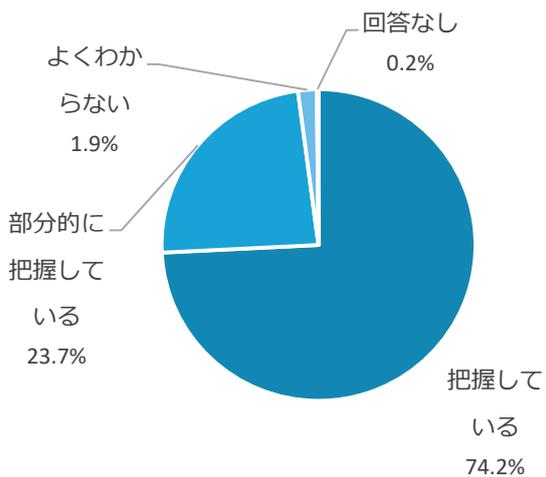
13. 自動車業界の発展（自動運転・コネクテッド・電動化など）に対する取り組み（n=574）



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割近く占めている一方で、約1割もの事業者がまだ判断できていない、もしくはついていくつもりはない

と回答しており、今後も廃業を選択する事業者が多数に上がることが懸念される。

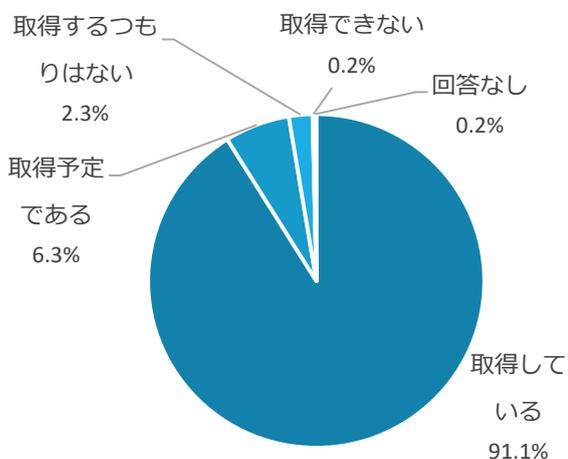
14. 特定整備（電子制御装置整備）の制度概要についての把握状況（n=574）



特定整備（電子制御装置整備）の制度概要について、2020年アンケート調査では「把握している」「部分的に把握している」と回答したのが全体の90%ほどであったが、今回の調査では97.9%という結果であった。特定整備の制度概要についてはほぼ全ての

事業者が認識していることが分かる。

15. 特定整備（電子制御装置整備）の認証取得について（n=574）

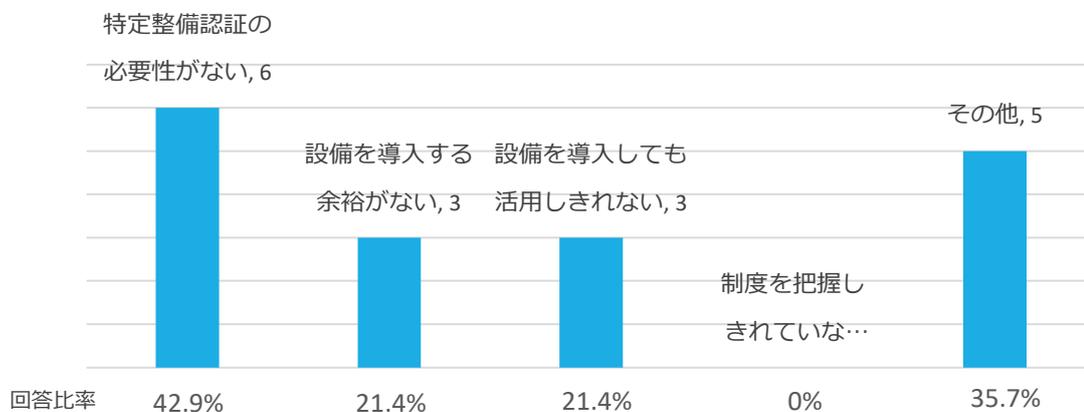


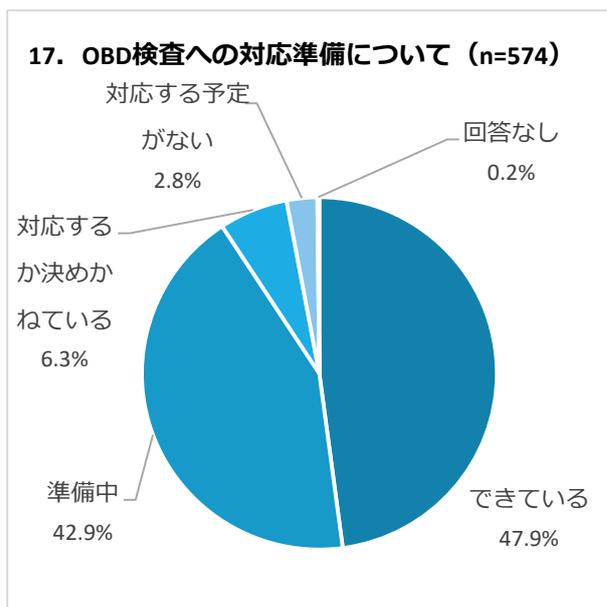
また、特定整備の認証取得については9割以上が取得しており、取得予定を含めると全体の97.4%の事業者において認証の取得が進んでいるようである。

「取得するつもりはない」「取得できない」という回答は全体の2.5%

だが、その理由としては産業車両や大型特殊自動車のための扱いで取得を必要としない事業者も含まれることが要因と考えられる。その他取得しない理由として、「設備を導入する余裕がない」、「設備を導入しても活用しきれない」、「廃業予定」といった回答があった。

16. 特定整備（電子制御装置整備）を「取得するつもりはない」「取得できない」理由（n=14）※複数回答

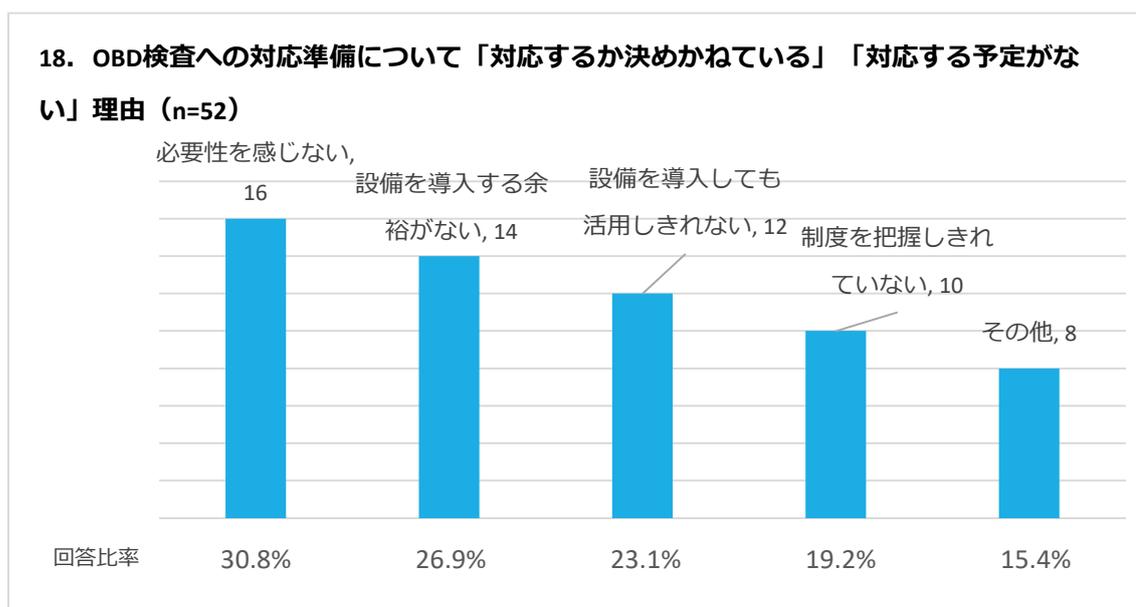




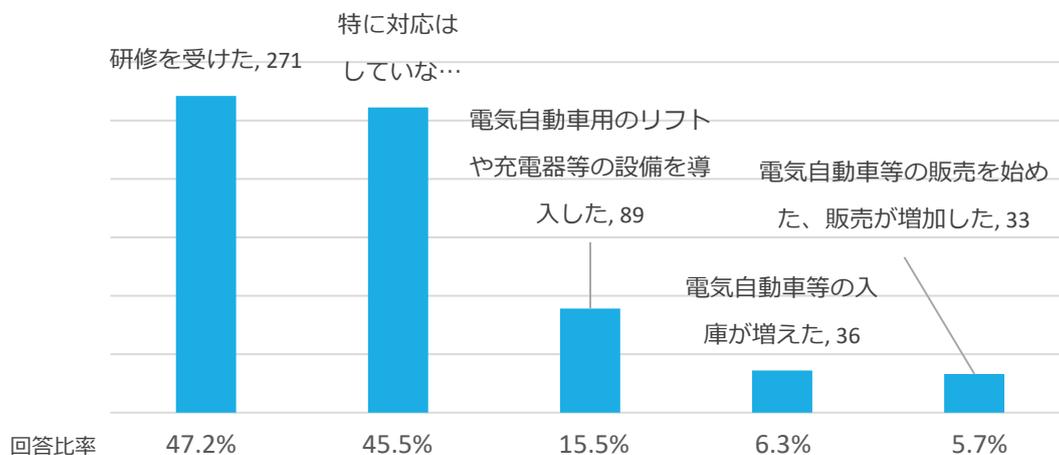
2024年10月から開始されるOBD検査について、対応準備ができている事業者は5割弱、準備中が4割ほどであった。

「対応するか決めかねている」「対応する予定がない」と回答した事業者については、対象外の車種を

メインに取り扱っている等の理由もあるが、「設備を導入する余裕がない」、「活用しきれない」といった理由や、「制度を把握しきれしていない」事業者もいるようである。

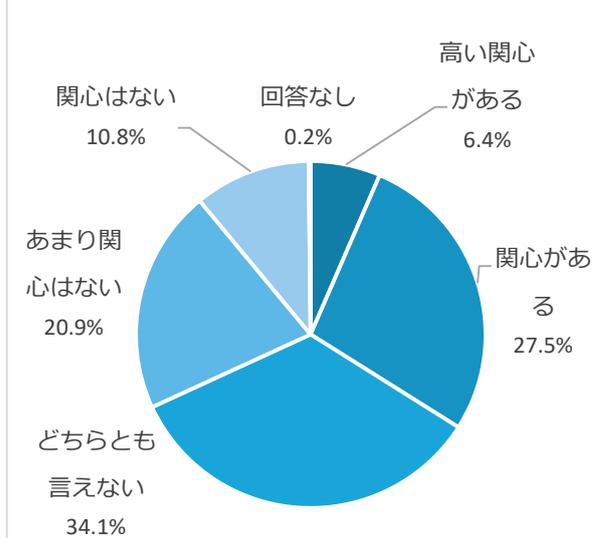


19. 次世代自動車（電気自動車等）における取り組み（n=574）※複数回答



次世代自動車（電気自動車等）における取り組みについては、全体の5割近く（47.2%）が「研修を受けた」と回答しているが、続いて多かったのが「特に対応はしていない」という事業者で、全体の約45.5%を占めている。

20. シニアマーケットへの関心（n=574）

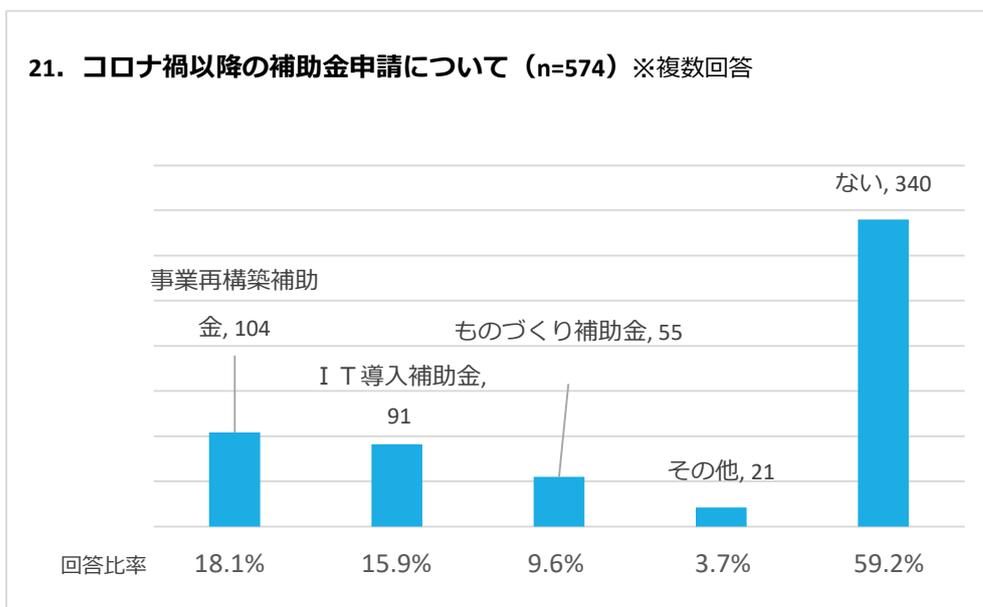


昨今市場が拡大してきているシニアカー（セニアカー）の取り扱いについては約1/3の事業者が関心があると回答している。

一方でどちらとも言えないと回答している事業者も約1/3となっており、マーケットがどう動くのか見極めてから行動したい意向が見受けられる。

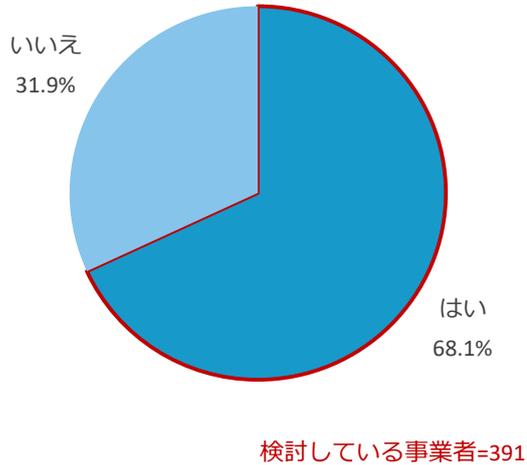
コロナ禍以降の設備投資等に補助金を活用している事業者は全体の4割ほどで、そのうち複数の補助金を申請している企業も少なくなかった。申請件数の多かったのは「事業再構築補助金」「IT導入補助金」続いて「ものづくり補助金」であったが、各自治体で実施している補助金を活用している事業者もあった。

補助金を有効活用して事業の立て直し、アフターコロナを見据えた新規事業への投資を進めた事業者が多かったことが読み取れる。



4. 設備投資について

22. 整備機器等の入れ替えや増設の検討について (n=574)

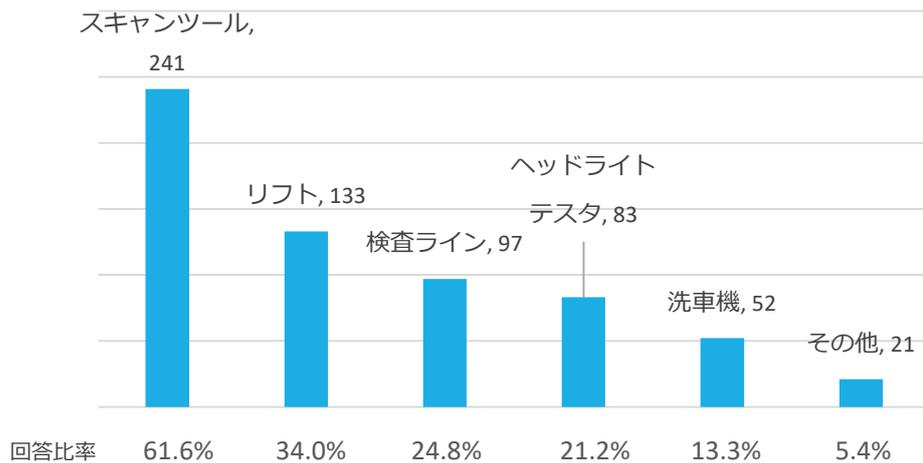


新技術・法令改正への対応や生産性向上のため、整備機器等の入れ替えや、増設を検討している事業者は全体の7割近くであった。

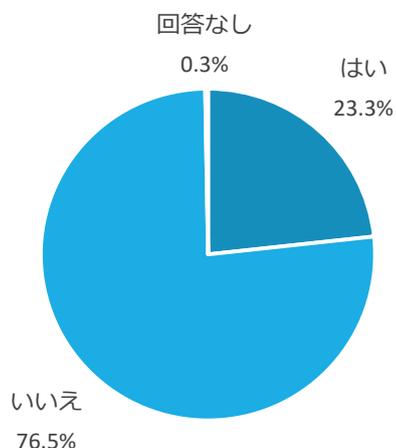
そのうち6割以上がスキャンツールの導入もしくは入れ替えを検討しているようである。その他の回答では

「エーミングツール」や「塗装ブース」などがあつた。

23. 入れ替えや増設を検討している整備機器 (n=391) ※複数回答



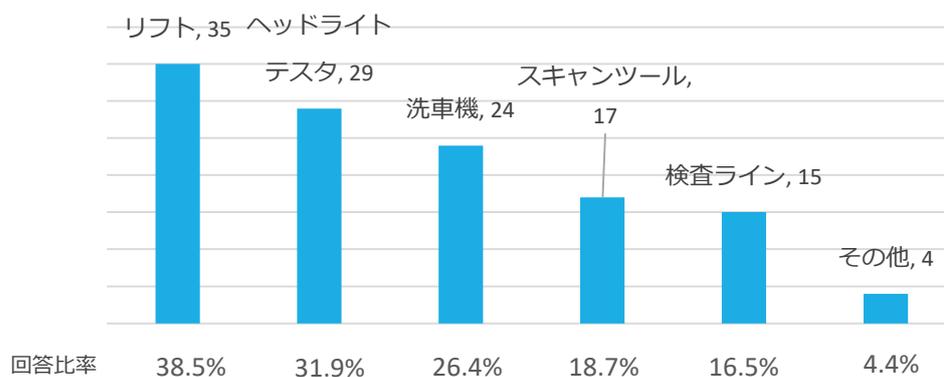
24. 入れ替え、増設の際に中古機器の購入を検討するかどうか (n=391)



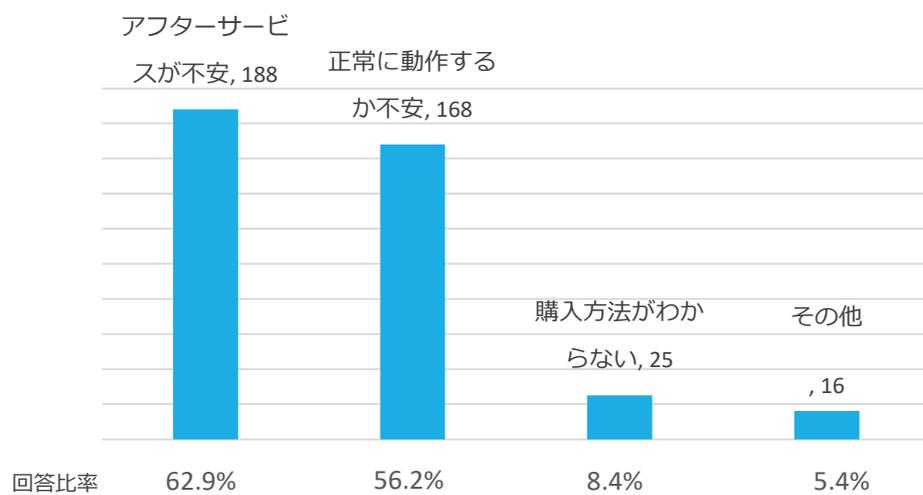
これら設備の入れ替え/増設を検討している事業者で、中古品での購入を検討している事業者は少ないようだ。購入を検討している事業者のうち2割ほどであった。中古機器の購入を検討しない理由としては、「アフターサービスが不安」「正常に動

作するか不安」と感じている事業者が多かった。

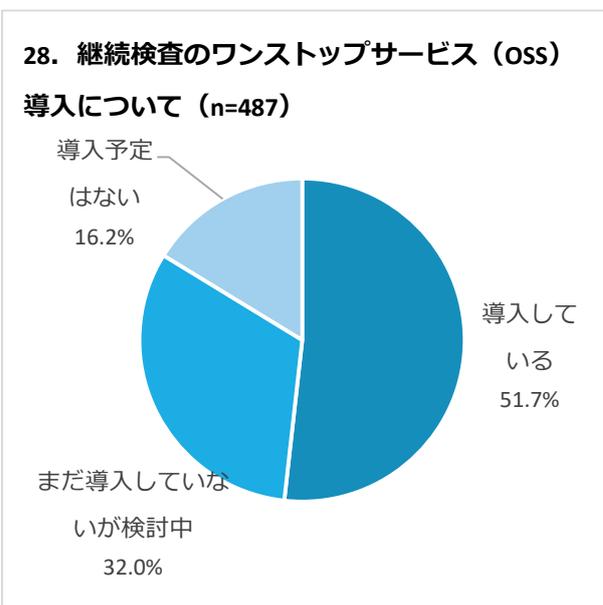
25. 実際に中古で導入したあるいは検討している整備機器について (n=91) ※複数回答



新品だと商品によっては納期が1年以上かかるケースがあることや、高性能化や原材料費の高騰による製品価格の高騰などにより、中古機器での購入を検討される方も一定数いることが分かる。

26. 中古品を検討しない理由 (n=299)

5. 指定整備事業のデジタル化について



回答いただいた指定整備事業の中で、ワンストップサービス（oss）を導入しているのは5割ほどであった。導入を検討中の事業者を合わせると8割以上となる。

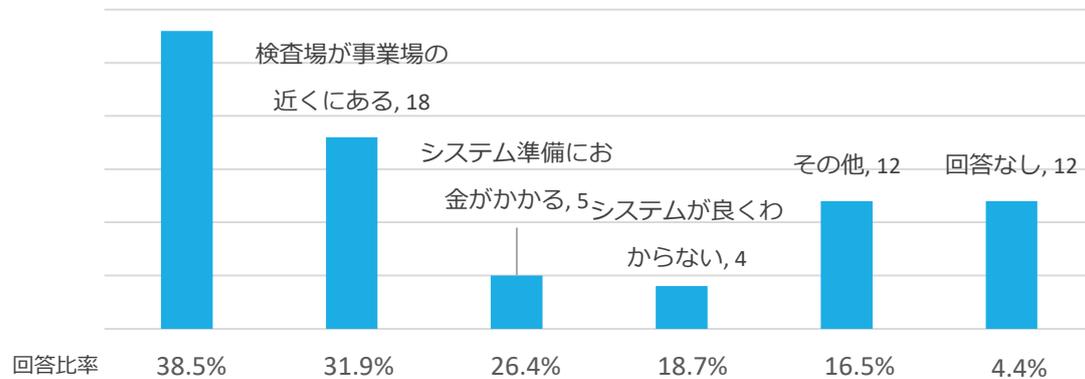
「導入予定はない」理由として多

かったのが導入の「メリットを感じない（現行のままで不満がない）」だった。また、「システム準備にお金がかかる」「システムが良くわからない」ことで導入検討を見送っている事業者のほとんどが初期投資がなく、oss申請システムを簡便に利用できるoss連携サービスについて知らないことが分かった。

人材採用が年々難しくなっている状況を踏まえると、DX化により生産性向上に繋がるシステムとして有用であるので、理解が進めば導入は加速すると思われる。

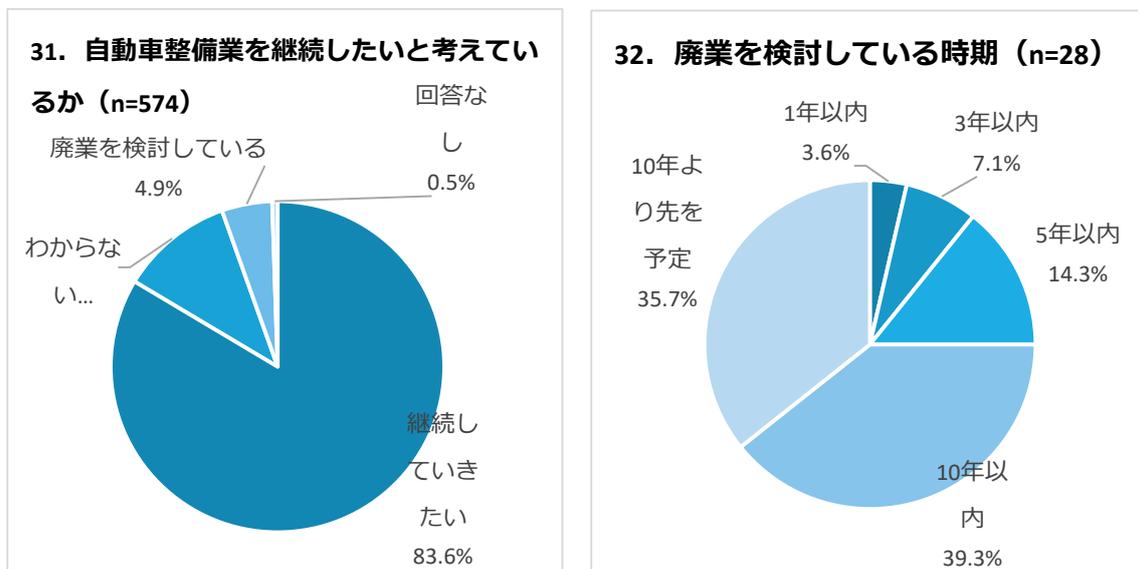
29. ワンストップサービス (oss) 導入を検討しない理由 (n=79)

メリットを感じない (現
行のままで不満がな…

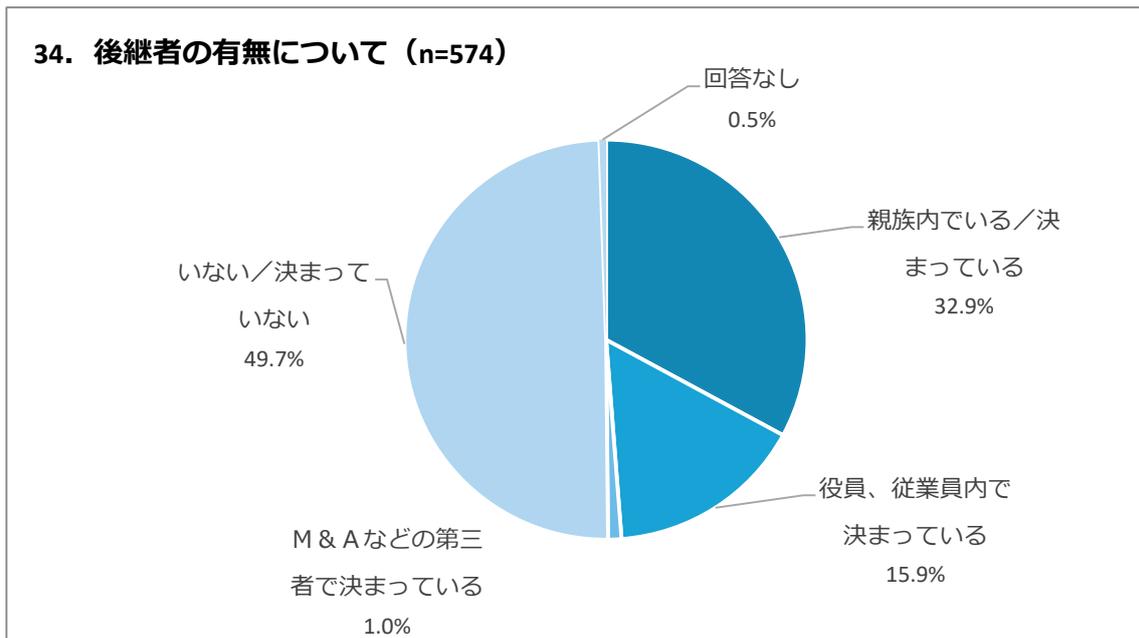


6. 自動車業界経営者の状況について

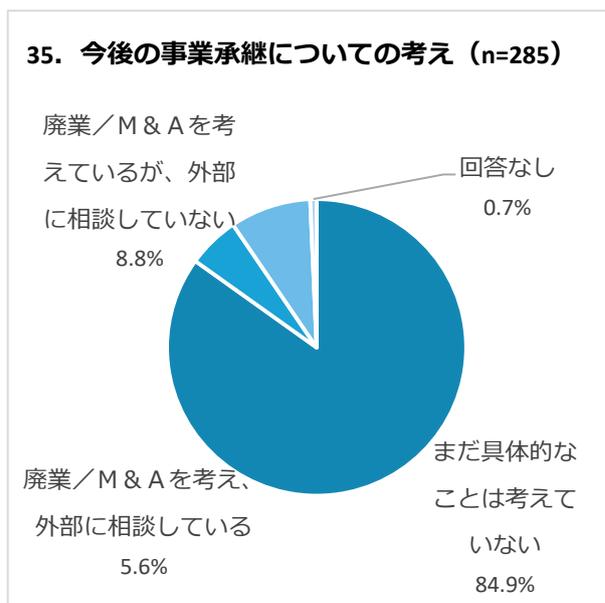
回答いただいた事業者のうち、8割以上は今後も自動車整備業を継続していきたいと考えている中、1割ほどが「わからない」という回答であった。また、5%ほどだが廃業を検討しており、そのうち約6割が10年以内の廃業を考えている。



事業継続について「わからない」「廃業を検討している」と回答した事業者に対し、事業の継続に関しての不安点や問題点を聞いたところ、「後継者」というキーワードが最多であった。後継者不在のため、今後に不安を抱いている声が多く、今後の投資について躊躇してしまう事業者も少なくないようだ。また、社員の高齢化や人材採用について懸念を抱いている経営者もいる。

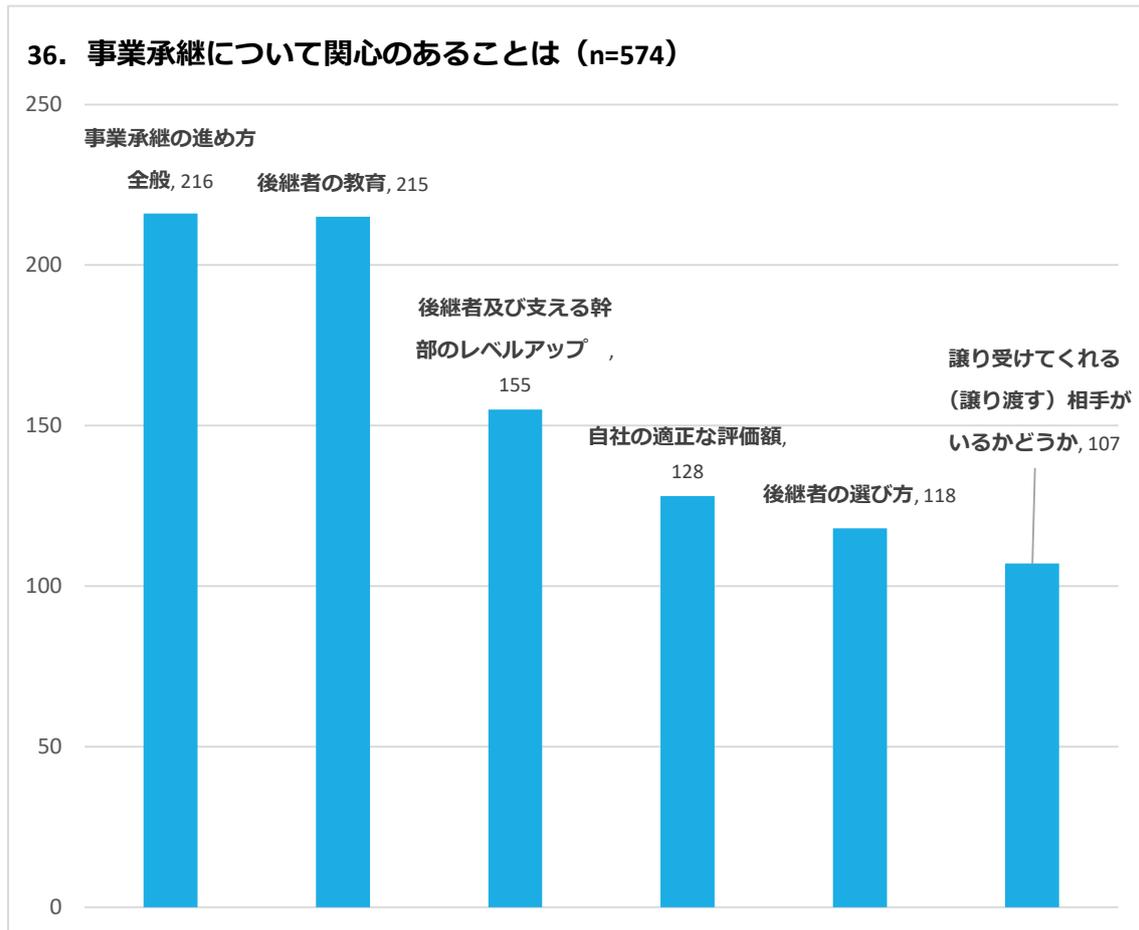


後継者が「いない/決まっていない」と回答したのは、全体の5割近く（49.7%）で、2020年アンケートでの後継者不在率（47.7%）と近い結果となった。整備業界での後継者不在については以前から問題視されていたものの、今もなお深刻な課題として経営者を悩ませていることがうかがえる。



また、後継者が「いない/決まっていない」と回答したうち、8割以上（84.9%）がまだ具体的なことは考えていないということが分かった。これについても、2020年アンケート時（86.0%）と同様の結果となった。

事業存続のためには事業の承継を必ずどこかのタイミングで行っていく必要がある。事業をいつ誰に引き継ぐのかについて、早めに自社が取りうる選択肢が何なのかを把握しておくことがとても大切といえる。



全体の4割弱の方が事業承継の進め方全般について関心があると回答しており、来るべき時へ備える必要性を感じていることが読み取れる。また、全体の2割強の方は自社の適正な評価額に関心を持っており、事業承継の手法としてM&Aも選択肢の一つであると考えていると言える。

最後に

新型コロナウイルス流行が始まった 2020 年に比べ業界見通しが明るくなってきている事業者もいる中、原材料やエネルギー価格高騰の影響、整備士不足や高齢化、制度変更や新技術への対応など、多くの課題の中で先行きに不安を感じているという声が少なくありませんでした。アンケート回答者様からのコメントでも、技術革新に対応すべく取り組んで行くといった前向きな声もある一方、業界の課題について様々なご意見を寄せていただきましたので、一部抜粋してご紹介させていただきます。

自動車整備業界の今後について、アンケート回答者のコメント（一部抜粋）

- OSS や記録事務代行などで、かなり仕事が楽になりました
- 今後、従業員が自ら積極的に学び行動できる組織作りを行わないと、会社の存続が危うくなっていくだろうと懸念され、現在進行形で改革の推進中
- 整備士不足が懸念される
- 机上の空論で整備を話すことが多く法律も現状に即していない
- 監督官庁が整備事業場の現場をもっと知ってほしい

- 今後 10 年後、20 年後を考えるとかなり不安ですが、日々出来ることをやるしかない
- 小さな工場が家族経営で立ち向かい生き残っていくのは難しい。M&A や業務提携等で大きく強い経営体質になっていくべきだと考える。そのことが自分たちの立ち位置を高めていくことにもなる。
- 人口減少による絶対数の減少、クルマ離れ、従業員確保など危惧するところが多い
- 年々整備や車の装備が複雑になってきてるのでどこまでついていけるか不安で一杯
- 新技術、法改正等新しく変わるものの更新サイクルが早すぎる
- なんとと言っても整備士人材確保に尽きる。
- 後継者不足により余儀なく廃業せざるを得ない状況
- 整備士不足や働き方改革やらで経営者が苦しんでる中で、お客様に対してのサービスや満足度の向上を維持していかなければならないと考えている
- 高齢化 若者の車の無関心 大企業への集約化 まだまだある保険会社の値下げ

- 整備士の高齢化は進むが、新技術には対応しなければならず習得が難しい
- 廃業する工場も多く、そちらからの顧客も流れてくるので仕事量が飽和状態だが、従業員高齢化により作業効率は下がっている
- どんどん部材が高騰している。人材育成もいいが、全体的な値上げをしないと、人手不足になっていくと思う
- 何か新しいことが見つければチャレンジしたい
- 小規模、経営者の高齢化、後継者不在、新技術に対する適応不足、ITへの対応で不安がいっぱい