

# 10項目の 疑問



自動車専門のジャーナリストの中で、特に自動車整備業界に関心をもち、日常取材活動を行っている自動車整備関係マスコミ誌紙取材記者で構成する「自動車問題研究会」がある。これらのマスコミ記者が中心となり、同「研究会」では自動車整備業界の話題を中心に年に数回の勉強会が開催されている。

現在、自動車整備業界は、度重なる規制緩和、増加するユーザー車検、環境問題、IT、1級整備士、ワンストップサービス、低公害自動車など目まぐるしく移り変わる環境の中に置かれている。これらの課題を踏まえ、自動車整備業界のこれからの姿を模索することを目的に、「10項目の疑問」が同研究会に投げかけられ、数回にわたる意見交換が行われた。

ここに取り上げられた意見は、運輸行政からの意見でもなく、振興会商工組合からの意見でもなく、整備事業者からの意見でもない。日夜、行政、業界団体、整備事業場の間を行き来し、取材活動を続けている、いわば第一線からの生の声である。

これらの意見の中には、行政にとって、業界団体にとって、また整備事業場にとって苦言ともいえる意見も少なくない。これからの自動車整備業界を取り巻く環境の変化にどう対応するか、これらの意見をどう受け止めるかは各々が真剣になって考えていかなければならないことである。そのためには、できる限り生の声をという視点から、あえて原文を変えることのない形で掲載をさせていただいた。

①自動車整備業を取り巻く規制緩和はどこまで進むか  
～認証制度のゆくえ～

②自動車整備専門家が21世紀に生き残るためには  
～車検シェアを巡るメーカーの寡占化はどこまで進むか～  
～メーカーのフリーメンテナンス化はどこまで進むか～  
～地球環境問題（ディーゼル黒煙、排ガス、フロン回収破壊、リサイクル等）における自動車整備事業者の役割とは～

③2005年に実施されようとしている自動車関係諸手続きの「ワンストップサービス」のゆくえは  
～電子認証、電子印紙による自動車保有関係諸手続き申請一元化が与える影響～

④本年7月からの自動車検査部門の「独立行政法人化」で整備業界はどのような影響を受けるか

⑤自動車整備工場のIT化はどこまで進むか  
～パソコン普及率とその活用～

⑥低公害自動車（電気、CNG、LPG、メタノール、ハイブリッド、燃料電池、水素等）は何が主流になるか

⑦1級自動車整備士の社会的地位を向上させるためには

⑧これからの業界団体の役割は

⑨損害保険会社の整備業界支援のゆくえは

⑩ユーザー車検は終焉するか



## 1 自動車整備業を取り巻く 規制緩和はどこまで進むか



### 認証制度のゆくえ

#### 【意見1】

「一連の規制緩和は終わった」という有識者の意見が相次いでいるが果たしていかなるものか。昨夏、総務省が発表した「検査登録及び整備に関する規制の見直し」について、点検項目56項目のうちの35項目で見直す必要あり」との勧告。要整備率0%の8項目は近い将来削減されるのではないかと予想する。

#### 【意見2】

国土交通省の話では、近年立て続けに行ってきた規制緩和による車両法改正も一先ず休止して、現行の制度を如何に効率化していくかがこれからの課題という話をしていたが、「一先ず休止」ということは、「今後もまだ規制緩和はある」とも取れる。では、今後どのようなことが考えられるのか？整備專業の中にも近い将来「車検制度自体無くなるのではないかと考えている事業者は多く、危機感を募らせている。私は、車検制度自体の廃止というのは、今のところ無いと考えるが（重量税等の徴収があるので…）車検期間の延長、定期点検項目の見直しは今後もあるのではないかと考える。逆に1度大きな改正を行えば、その後は段階的に、

期間や点検項目などを変更しやすくなったと言えるからだ（つまり、動きやすくなったということ）。そのため今後、様々な要因で車検制度の見直しが叫ばれた時、今まで以上、簡単に制度変更が為されるのではないかと懸念している。

認証制度の存続は、その意味も含めて今後議論の対象になってくると考える。最近では、日曜祭日営業の整備工場も珍しくなく、時代ニーズ・集客という面では、指定工場と認証工場に格差が生まれる可能性が考えられる。7月からスタートした車検の独立行政法人化も当面は、日曜祭日の営業は無さそうで、この当りで認証工場からの反発があるかもしれない。（特にSSカーショップなどの専門認証工場から…）むしろ、認証工場が指定工場の検査ラインを使用して、検査業務が行えるような仕組みになれば、認証工場も指定工場やカーディーラーと同じ条件で競争できるので、認証制度も存続できるのではないかと。こういう規制緩和は整備業界としても大歓迎だと思うのだが…。

#### 【意見3】

技術の進歩により、今後さらに特定部位の点検項目が削減される可能性は高い。ただ、規制緩和がユーザーの負担軽減を目的としたものであるならば、現在の車検にかかる作業工賃は、ユーザーにとって決して負担となる額ではない。車検時の負担のほとんどが実は“税”にあることは、ユーザーに浸透しつつあると考える。これ以上の規制緩和は、かえって重税感を目立たせるものとなろう。

また、認証制度はなくなる。車が壊れにくくなったとはいえ、自動車の保守管理には重要な意味がある。運送・旅客事業の許認可とは訳が違う。認証制度の廃止は陸運局、ひいては国土交通省自体の存在否定につながりかねない。

#### 【意見4】

認証制度は存続する。地球温暖化、大気汚染など環境問題に対する関心がますます高まり、整備の必要性はかえって強まる。しかも、環境・資源維持のため循環型社会の形成が国民的課題になり、ユーザーとの接点に位置する整備工場の役割は増していく。さらに、刑法や道路交通法の

厳罰主義の採用に見られるように、クルマ社会にも人名尊重の風潮が広がり、安全確保の面からも整備工場の役割が見直されるだろう。

【意見5】

認証独自の意味を失っていく。認証制度は届出制となる。指定の一要件として存続する。

【意見6】

現状が今後数年間は継続すると思う。新たな考え方、問題点が指摘されても、審議会等での検討が行われてから制度改正となるため、時間的には業界として対策を取ることは可能と考えている。

【意見7】

今後、認証制度は規制緩和される傾向にあり、また緩和されなければならない。しかしながら、認証制度によって「安全と環境」が担保

されているということを前提としている行政側としては、現行の認証制度をなくすわけにはいかない。自動車の保守管理はあくまでもユーザー自身にあり、確実な点検整備を実施することによって「安全と環境」が保たれるものであり、必ずしも事業場の面積や工具等を定める認証制度によって自動車の「安全と公害の防止」が保持されているかは疑問である。認証制度は届出制度とし、国に代わって検査を行う指定制度を見直して存続させるべきであろう。

【意見8】

要件や工具類等の規制緩和はますます進む。環境や安全性と認証制度を切り離して考えることは十分可能であり、自己管理の徹底化が図られることは必須。

## 2 自動車整備業者が21世紀に生き残るためには



### 車検シェアを巡るメーカーの寡占化はどこまで進むか

【意見1】

ディーラーの寡占化は一段と進むことが予想される。メンテナンスパックと新車の販売で、初回車検と2回目の車検の占有率は大幅に上がるのではないかと予想できる。メーカーでは、初回車検の占有率を上げるために様々な努力を

行っている。当然のように初回をとることによって、それ以降の車検入庫も向上してくるからだ。今後は「買い取り」までがバックとなった商品が現れるのではないかと予想している。

【意見2】

新車の販売状況が今のままなら、ますますディーラーはサービス需要獲得策に力を入れてくると予想され、車検の寡占化も進むと考えられる。特にメーカーの“フリーメンテナンス化”によるメンテナンスパック付き新車販売は、整備専業にとって脅威となるはず。トヨタの「保証つくしプラン」ホンダの「メンテプラザーズ」というようなメンテナンスパックの商品開発は、今後もメーカー主導でどんどん出現してくることが予想される。また、車検メニューも短時間車検等のインパクトのある商品をCM等を使ってユーザーにアピールすることで、車検＝ディーラーという意識を植付け、初回車検の回帰率を70～80%くらいまで持っていきたいと考えているようだ。(現在は50～60%)

【意見3】

ディーラー車検の短時間化に熱心なのは、生産性を高め、扱い台数を増やすねらいがある。技術の向上で確かに車は壊れにくくなっている。メンテナンス箇所を極力減らすことができれば、

受け入れ台数は増え、ディーラーによる車検の寡占は一層進む。ただし、車が壊れなくなると車はますます売れなくなる。メーカーにとって車検客が増えることは必ずしも喜ばしいことではないはずだ。確かにディーラーはサービスへのシフトを強化する動きを強めているが、あくまで新車販売の補完的要素が強い。保証延長制度もサービス客の確保ではなく、あくまで顧客の固定化が目的だ。

【意見4】

基本的には、専門業者も生き残れる基盤はある。しかし、業界内部の競争は一段と激化する。ディーラーの寡占化はまだ進むが、ディーラーの場合はカバーできるエリア（販売）を最優先するため、一定の需要が見込める地域にしか展開しないだろう。ただ、その見極めは難しい。

【意見5】

車検に関してはディーラーの設備と能力の問題で、1社、1工場、1作業場の能力に余裕感があると稼働率アップを考えるとと思われる。また「車検」という商品が一段と効率化、利益率向上を図れるという考えが進んでも、寡占化を図ろうとするであろう。いずれにしても「車検」に対する寡占化の動きは今後もついたり消えたりして、出続ける動きと思われる。

【意見6】

自動車ディーラーの寡占化は今まで以上に進むであろう。「メーカー・ディーラーはユーザーに自動車販売したら廃車までの面倒をみる」（ゆりかごから墓場まで）というリサイクル法の考え方にもあるように、販売側としては、車のメンテナンスをみるのは当然であるという理屈になる。このような環境の中、個々の自動車整備業者が生き残るには、「コバック」や「カーコンビニ倶楽部」等のように、自動車整備業者が集合したネットワークやチェーンによる「専門ブランド」を確立していく必要があるのではないだろうか。整備専門事業場にあっては、新しく展開されるディーラーの経営戦略に対して「振興会、商工組合でなんとか」という発想を捨てない限り、整備業者にとって新しい道は生まれてこないと思う。

【意見7】

ディーラーの寡占化は進み続けるだろう。資金力のある者がこれからも多くのアイデアを出し、実行に移すものと思われる。

メーカーのフリーメンテナンス化はどこまで進むか

【意見1】

メーカーのフリーメンテナンス化は、車両価格とのバランスによる。「保証つくしプラン」のようなサービスは広がるだろうが、要は費用対効果であり、どこかで限界がくるのではないか。

【意見2】

フリーメンテナンス化は、今後も繰り返し出てくる問題。

【意見3】

外車ディーラーや国産ディーラーの一部が新車販売後の定期点検等のサービスを行っているように、自動車メーカーは販売戦略としてフリーメンテナンス化をますます打ち出してくるだろう。メーカーの「〇〇保証プラン」等が話題となっているが、この保証を得るためにユーザーは数万円の出費をしなければならない。ある意味「車両保険」と同じであり、ユーザーにとってはそれほど普及するものとは思われない。

地球環境問題(ディーゼル黒煙、排ガス、フロン回収破壊、リサイクル等)における自動車整備事業者の役割とは

【意見1】

残念ながら地球環境問題における自整備業者の動機付けは未だに低いと言わざるを得ない。フロン回収破壊にしても回収会社の設立についてはディーラー間の動きが活発だ（群馬のカーチール、長野の回収センター然り）。ディーゼル黒煙問題にしても自整備自らの創造性はほとんどない。これからも漫然と無関心の工場が圧倒的に多いのではないか。廃業を迎える工場の有効利用も含めて、使用済み自動車の処理工場を団体や整備工場が出資して運営していけない



だろうか。

【意見2】

これからの自整業が最も真摯な態度で取り組まなければいけない問題と考えるが、事業者個人レベルとなるとその意識付けは低いと言わざるを得ない。環境問題というあまりにも漠然とし過ぎていて、何処か他人事という感が否めない。しかし、この問題をないがしろにしては、整備專業は生き残れない。整備業が地域密着型産業であることに他ならないからだ。正直、整備專業者の中の多くは環境保全に協力したいと考えているはず…。その方向性を示す意味で業界団体には、指導力を発揮してもらいたい。

【意見3】

もっと積極的にかかわるべき。環境問題はいまや、自動車に限らず国民生活の中の重要な要素となっている。東整振が独自で点検整備とディーゼル黒煙に関する調査に取り組んだのは、こうした面で非常に有効だ。自動車に限らず、地域のゴミ問題に積極的に取り組むなど、新たな道もあるのではないか。

【意見4】

環境問題に対する整備事業者の役割は、ディーラー・專業を問わず、業界全体がもっとアピールすべきである（特にディーゼル黒煙・排ガ

ス）。フロンとリサイクルは集積規模のメリットが効いてくるので、專業者は振興会を軸に共同化する必要がある。

【意見5】

排出ガスに関してはエンジン等の制御の高度化、ハイブリッド車の電気、CNG車のガス等資格及び知識、DME等の新しい燃料に対応したエンジン等、これまでの整備技術の延長にない技術が登場。これらの知識は今後どうしても必要な知識であるため、新たな知識と設備を導入しなければならない。振興会等の指導は不可欠。フロンリサイクルに関しても上と同様の考え方。

【意見6】

自動車が壊れなくなった今日、自動車整備事業者に残されたセールスポイントは、まさに「環境」であるかもしれない。しかしながら、自動車整備業界は点検整備を行うことによって「地球環境」を確保しているのであり、結果論として「環境の確保」に役立っている。「環境問題」は今まさに時代の流行である。地球環境の保持は人類が生きていくための恒久的な問題であるが、この流行としての「環境」も次なる流行に話題が移ることであろう。これからの自動車整備業界は「環境」の後に続くあらたなる「セールスポイント」を模索しなければならないのかもしれない。

【意見7】

利益を出しつつ環境保全の役割を担うためには、整備專業事業者の地位の向上が必要。それには組織力や資金面で力が要求される。個々の事業者よりも数社での活動からスタートしていくほうが様々な問題点にも対応でき、次第に分離していくことも方法だろう。

2005年に実施されようとしている

3 自動車関係諸手続きの「ワンストップサービス」のゆくえは



電子認証、電子印紙による自動車保有関係諸手続き申請一元化が与える影響

【意見1】

国土交通省、財務省、自治体、警察などのシステム一元化をいかに図っていくのか。まだまだ課題は多い。その中で、手数料納付に関する

電子印紙は、各窓口を結び一元化する最たる方法であると言える。商工組合の収入は著しく下がることが懸念されるが、ユーザーの利便性を考えれば、これも構造改革の一つであると言わざるを得ない。

#### 【意見2】

手続業務の簡素化は、現在行政府が抱える大きな問題と言える。その意味でも今回の自動車関係手続きのワンストップサービス化も注目を集めている改革の一つだ。確かに電子認証が可能となれば、ユーザー側に利点は大きい。特に自動車販売・整備業者にとっては、手続きの簡素化は願ったりの状況だ。問題は実現化へのハードルの高さにあると考える。まずは、費用の問題。電子システムの構築には莫大な費用が掛かると予想されるが、手続き費用に上乘せとなれば、反発は免れないだろうし、全ての電子化は予想外のアクシデントにはおそらく対応できない。その事を考えると部分的、段階的に電子化システムへ移行していくと考える。むしろ、電子化移行までの出頭回数低減、手続き添付書面の簡素化、申請面でのユーザーの負担軽減、迅速化など、まだまだ人の力に負うところが多くなり、導入直後は行政側、ユーザー側共に多少の混乱を招くと予想する。

#### 【意見3】

ユーザー、整備事業者にとっては各種手続きの煩わしさから解放され、好ましいことではないか。一方で手数料収入が減少することは否めない。それが経営にどの程度の影響を与えるのかが問題だろう。また、整備振興会にとっては印紙の手数料収入が激減するなどの影響もあるだろう。

#### 【意見4】

情報化・ワンストップ化は時代の流れ。重量税印紙は縮小を免れない。ただし、車検は現車をチェックしなければ、その作業と費用、関連手続きは整備工場に残る。この際、行政書士法から自動車関係手続きを外してほしいのだが。

#### 【意見5】

最初は行政・業者双方にとまどい、システムの不備等があり初期トラブルはあるかもしれな

いものの、いつの間にか当然のこととなってゆくものと考えている。ただし、業界団体としては印紙販売等の手数料収入が無くなること、窓口が減少しての人員削減を強いられると思われる。一方で、一つの窓口で多くの業態を処理しなければならず(マルチ化)、単能窓口より稼働効率は落ちて一人のお客の窓口への滞留時間は長くなり、結果として窓口の数を増やすことが必要となろう。

#### 【意見6】

自動車関係諸手続きの電子化は急速なテンポで進むであろう。現在、自動車重量税は整備事業者が徴収し、ユーザーに代わって国へ納付の代行をしているのが現実である。国としてこれほどに徴収コストのかからない税金はない。整備事業者のなかには、この徴収手数料を戴きたいと訴える事業者もいるほどである。このように徴収コストのかからない税金のためだけに対して、新たにシステムを構築することは考えられないが、全ての税金が電子徴収化されるようなシステムが構築されれば、自動車重量税もこの外ではない。しかしながら、2005年には自動車保有関係のワンストップサービスが実施されることは間違いなく、これらの印紙を販売している機関が販売人員の余剰、取扱手数料の減少という大きな影響を受けることは必至である。現在のところ、ワンストップサービスの具体的全貌は見えてはいないが、電子認証システムの普及により、自動車整備事業者は好むと好まざるにかかわらず、パソコンを操作しなければならないことになるであろう。

#### 【意見7】

コンビニ端末、携帯端末(車自体のICに記録できる)により、ユーザーにとっては便利になる。それに伴い、人員や、業務内容等関連施設の大幅な刷新が必須。今となっては手遅れかも。

## 本年7月からの自動車検査部門の 4「独立行政法人化」で整備業界は どのような影響を受けるか



### 【意見1】

今のところすぐ大きな影響を及ぼすかということはない。国家公務員たる彼らの体質がすぐ変化を起こすとは到底思えないし、また、体制を変えとも思えない。その影響はじわりじわりとくるだろう。しかし、ユーザーが直接持ち込む本当の意味でのユーザー車検は急激に増えることもないはずだ。今後、認証工場は代理店といった趣に変わってくるのではないか。旅行代理店のような…。独立行政法人によって特別なサービスが出てくれば話も別だが…。

### 【意見2】

車両法制定以降、初めて訪れた大きな転換点という意味では、非常に注目しているが、それだけにどんな影響が出るかは動き出してみないと分からないというのが、正直なところ。業界内でも憶測がかなり飛んでいるが、普通に考えれば、民営化するとなれば、独立採算が求められる企業体としては、利益・利潤を追求するということになる。そのため、車検料金の変動というのは考えられるが、突然車検料を上げたり、逆に競争力をつけるために価格を下げるということも考えにくい。さらに検査業務は民間で、手続業務は国ということになるわけだが、果たして現場ではそれだけ明確な棲み分けができるのかは疑問の残るところである。

また、時の運輸大臣が勢いで発言した日曜祭日の運営については、もともと独立行政法人化自体が、公務員の経費削減という一つの要素を含んでいるため、わざわざ経費の掛かる日曜祭日運営を実現することは困難であり、ましてや国は労働時間の短縮を謳っている以上、近い将来の導入はないと見る。それなら、むしろ、認証工場の指定工場ライン利用を検討してもらいたい。

### 【意見3】

ほとんどない。

### 【意見4】

現在の軽自動車検査協会を考えればよく、心配はない。うまく棲み分けていくはずである。

### 【意見5】

国は検査部門から手を引くことで、第三者機関に検査と現場を委ねる。その現場では、ユーザー車検、認証工場何でもありとなるが、検査の大半は指定工場（信頼できる）に委任する形をとる。

### 【意見6】

短期的には影響なし。見た目では検査官の制服等が変わるかもしれない。中長期的には検査独立行政法人は数年ごとに検査のあり方、組織の効率や独立行政法人として業務を行うことまで含めて様々な点が評価されることとなっており、内部で検討、議論され改善等が行われるであろう。良い点としては、整備業者をお客様と考えてサービスは向上すると思われるが、同時にユーザー車検を行う者にもサービスは向上すると思われる。

### 【意見7】

軽自動車検査協会が「民間法人」となったが、現在まで大きな影響が出ているとは考えられない。陸運支局の検査業務が「独立行政法人」となっても、自動車ユーザーには何の影響もないし、整備業界にとって何の影響もないであろう。また、他の団体にとっても、その業務範囲が「自動車の検査」ということだけに限られているかぎり影響は考えられない。

### 【意見8】

軽検協のようになると考えれば変化はない

が、もっと奥に潜む大きな問題がありそうな気がする。登録車制度から届出車制度への移行が

十分可能になるなど。

## 5 自動車整備工場のIT化はどこまで進むか



### パソコン普及率とその活用

#### 【意見1】

◆  
今現在、行政を始めとして進められている自動車に関わる全ての電子化はいずれ、メーカーの電子ソフトと共有するものだと予測できる。スマートプレート、車歴管理、整備予測、スマートウエイ、OBDなどがひとつのものとなって車に搭載されるのではないか。その輪の中に入れるインフラを持つことは、町の整備工場レベルでは不可能であると言わざるを得ない。パソコン普及率は、めざましく向上するが、顧客管理と部品の発注ぐらいの活用しか手立てがないのではないだろうか。先行きは非常に暗いと言わざるを得ない。

#### 【意見2】

◆  
自動車整備工場のIT化が何処まで進むか？—これが、パソコンの導入率だけに言及するならば、かなり高い数字までいくと考えるが、ITの意味であるインフォメーション・テクノロジーまでとなると、その数字は横這いだと考える。もちろん、若手経営者や社員・メカニック

の中には情報収集の道具としてインターネットの利用を考える人は多いと思う。また、電子メールの利用や自社HPの作成など実際の業務、集客にPCを利用しているところも増えてきた。しかしながら、PCの利用方法としては、まだまだ伝票や記録簿作成だけにしか利用していない所が圧倒的に多く、次いでDM作成までということだろう。インターネットは不特定多数の人たちに情報発信するための手段としては優れているが、特定の人への情報提供という面では、むしろマイナス面が多い。また、特定のオンラインを作るとなると莫大な費用が掛かるというのは周知のとおりである。そのため、現在のところ、整備業のIT化は日整連のファインネスや東整振が行っているトスネットという形態がもっともベターな情報伝達手段であると考える。

#### 【意見3】

◆  
世代交代のテンポによる。現在専門工場の整備士の平均年齢は42.4歳。パソコンが行き渡るには少なくとも10年はかかりそう。もっとも、紙も生き残るはずで、当分、ITと手作業は共存してゆくのではないか。

#### 【意見4】

◆  
二極化すると思われる。ただし、使用する会社でも、本格的に使用する所は少ないと思う。ほとんどは、！経理事務”顧客管理であって、将来インターネットによる情報収集は振興会、損保、ディーラー、メーカー等の発信体制により、それなりに進んでゆくと思う。

#### 【意見5】

◆  
現在の整備工場におけるパソコン普及率は低い。顧客管理や請求書発行等は手書きからパソコンに変化していく傾向にあらうが、他の分野のパソコン活用については、自動車の整備に直接結び付いたソフトや情報がない限り、現在の状況ではあらためて整備のためにパソコンを導入しようという事業者は少ないのではないだろうか。しかしながら、ワンストップサービスによ

る自動車関係諸手続きの電子化や各種申請の電子化が推進されることによって、パソコンがなければ自動車整備事業者にとって仕事ができないことになるかもしれない。近い将来、認証基準の中に自動車分解整備事業者は「WindowsXP pentium1Ghz以上のパソコンを備え付けなければならない」といった項目が入れられるかもしれない。

## 6 低公害自動車(電気、CNG、LDG、メタノール、ハイブリッド、燃料電池、水素等)は何が主流になるか



### 【意見1】

この問いが何年後かを前提にした質問であるのかが不明であるが、ハイブリッドに関しては、次世代エンジンの登場へのつなぎ役であることは間違いない。トヨタ自動車 張社長の発言にもあるように、2005~06年の主役は『ハイブリッドカー』であるのでは？その更に将来となると、燃料電池が有力であろう。米政府では水素燃料電池車を積極的にアピールしているし、トヨタでは公道走行の実験を開始、2003年には商品化も視野に入れている。ホンダはFCX-V4を発表。水素式の燃料電池車が圧倒的革命と思われる。

### 【意見2】

燃料電池車については、トヨタとGMの提携で「長期的には水素、短・中期では改質ガソリンを使用する」としたこと、上記の方式が主流

### 【意見6】

かなりの普及率ではある。振興会の整備相談、商工組合の商品受発注などは当たり前になるだろう。車検等に関してもネット対応は当然になる。整備專業者とディーラーの差が開くかはこの辺がポイント。2代目等の若手経営者の意識次第。

となるのではと予測する。水素のみの燃料オプション定着にはまだ時間が掛かると思うが、それまでの代替案である改質ガソリンの使用は妥当なところ。現在世界中に走るガソリン車の数と燃料を供給するためのスタンド等の流通網で既存のインフラを利用できるということが、この案を後押しするものと考えられる。

### 【意見3】

フロンガスのR12が発明された時、ガスとしての安定感が高く、生体への影響がほとんどないことから“究極のガス”と言われた。オゾン層への影響はあとになって発見されたものだ。現在、低公害車と呼ばれるこれらの車両が、真の意味で低公害なのか、実は分からない。

### 【意見4】

当面、乗用車はハイブリッド車、配送用トラックはCNG車。燃料電池車は予測困難だが、インフラ整備などを考えると、2020年以降になるのではないか。

### 【意見5】

●電気—小型で地域を限って使用するタイプのものがごく少数。●FC(燃料電池)を電気自動車と主張する人が出だした。FCは来年あたりから走り始めるが、高価な点、燃料の点で、普及と言えるようになるのは10年後、20年後と考えており、それも乗用車的な小型なものが主流。地方に広まるのはさらに先。●CNG—都市内の物流、ディーゼル車に代替した使われ方をし、一定の普及をする。●LPG—CNGに同じ。●メタノール—消滅。●ハイブリッド—今のハイブリッド車が改良され効率が良くなり、簡単なタイプのものが普及する。ガソリン車、ディーゼル車、CNG車にも出てくる。●新燃料



による低公害化を図ることにより現在のガソリン車、ディーゼル車も延命されるため、こちらがうまくいき過ぎると、いわゆる低公害車の普及が遅れることもありうる。

【意見6】

自動車の原動機は、人から馬へ、そして木炭からガソリンへと変化してきた。これからはガ

ソリンとモーターとの「ハイブリッド」が主流になるであろう。現在、燃料電池、水素は研究段階で実用化にはまだ問題があると聞いている。次世代の原動機燃料はガソリンから電気となっていくことが予想される。

【意見7】

最終的には電気自動車が主流になる。

7 1級自動車整備士の社会的地位を向上させるためには



【意見1】

現状の法律ではその条件はあるものの、2級整備士の検査員がいれば、指定資格が取れるわけで、1級整備士がいないと商売できないということではないので、その社会的地位の向上といっても具体的なものがない。むしろ、経営者からすると仕事は今までと変わらなくても1級と2級で給与にも差をつけないとダメだろうから、結構いろいろ考えるところがあるという話を聞いたことがある（もちろん、技術力の向上という意味では、メカニックには1級に挑戦してもらいたいという気持ちはあるが…とした上である）。しかしながら、この設問に現れているとおり、自動車整備士という資格が国家資格であるにも関わらず（取得するのでも大変）、他の国家資格と比べて余りにも低く見られがちなのは、残念で仕方がない。その意味では、今回の1級整備士制度の誕生を機に是非、

業界全体で世に整備士資格のステータス向上をアピールしたい。具体的な思案としては、「1級資格取得者並びに取得工場には、その看板を掲げる協力を業界団体等で補助し、「1級整備士認定工場」と一般ユーザーにPRする。」点検教室や点検整備推進デーにおいて、整備士の仕事及び1級整備士がどうすごいかをPRする。#整備士という正式名称は残すにしても、もっと一般ユーザーに親しみ易い愛称などをつける（例：カーアドバイザー、カープランナー等々）。

【意見2】

資格取得がはやっている一方、資格制度の見直しが進んでいる。現行の2級、3級が定着し整備士資格の等級にユーザーはあまり関心がないだけに、1級のアピール度は低いかもしれない。結局は技術とサービスであり、その中でいかに浸透させるかではないか。時間をかけるしかない。

【意見3】

資格（1級、2級、3級）もそのひとつであるが、社会的地位は、業界全体として社会に何ができるかによるもの、あるいは社会とどう接するかによるものと思う。

【意見4】

整備士は人間の医者によく例えられるが、医者は医師の国家試験に合格すれば、病院の面積や治療器具に左右されることはなく医者として認められると聞いている。病院の面積や治療器具はあくまでも病院経営上の問題であり、医者としての資格とは別のものである。確かに路上で点検整備を行うわけにはいかないだろうが、整備士もこれと同じで、認証基準は経営者が判断するうえのものではないだろうか。いくら苦

労して1級整備士の資格を取得したとしても、認証制度がなければ1級整備士資格の意味はない。整備士の社会的認知を阻害しているのは認証制度ではないだろうかという見方もある。

1級整備士資格の社会的認知を上げるには、講習研修を受ければ整備士資格が取得できるといったものではなく、1級整備士資格の合格率

を下げて、狭き門とすることである。「どこにでもいる1級整備士」では社会的地位は向上しないことと思われる。

#### 【意見5】

正直言って意味が無い。単なる名称を変えるだけでよかったのではと個人的には思う。(3級→2級、2級→1級)

## 8 これからの業界団体の役割は



#### 【意見1】

団体離れの欲求はますます高まっていくだろう。車体協での会員脱退は深刻な状況。世代交代が進む今後は振興会が宙ぶらりんの状況になるのでは。

#### 【意見2】

業界団体の存在意義は確かにどこの業界でも今、叫ばれている問題である。時代は変革し、企業も刻々と変化しているわけだから、業界団体もそれに併せて変化していかなければ不要論も出てくると考える。確かに業界団体も変化している。しかしながら、その変化速度が企業と同じであっては、会員からすると「何も変わっていない」と映ってしまうと考える(同じ方向に同じスピードで走っている車が止まって見えるのと同様に…)。つまり、これから業界団体に求められるもの、それは先見性だと考える。確かに間違った方向に業界を持っていくわけに

はいかないので、リスクは負えないということもあるだろうが、問題が起きてから、事後的に処理するのではなく、ある程度推測の域を出なくとも、一つの指針を業界団体には示して欲しいと会員企業は考えているはず。その上で、「今後様々な問題が発生したら、このように対処していこう」とか「そうなる前に行政を牽制しておこう」といった提案という形で会員企業に訴えれば、業界団体と会員が一つになって整備業界再興を議論できる土壌ができるのではと考える。

#### 【意見3】

右肩上がりの成長が終わった今、会員に均一なサービスを提供することはあまり意味がないことだ。団体離れの理由はここに現れている。例えば、専門者にしてみればディーラーや新規参入組に需要を食われている状況で、あくまで全会員に対し平等の立場に立つ団体の存在はあまり快いものではない。難しいことだが、個別のニーズに則した対応が必要だろう。具体的にそれが何かは分からないが。

#### 【意見4】

整備業界だけでなく、規制緩和の進行とともに、業界団体の求心力が弱まっている。競争原理はその業界内部にとっては強者の原理であり、ユーザーサイドにとっては選択の幅が広がるという建前のもとに、俊敏な人は利益を受け、対応できない人は不利益を受ける可能性がある。しかも、地域によって格差が生じるおそれもある。

社会全体がどう動くかによるが、業界団体としては全体の利益と、社会的な公益性を前面に出すしかない。それに賛同するかどうかは事業者の判断による。賛同を得るように説得力のあ

る論理の構築と実践が先決。「私益」に対して、「公益」をいかに打ち出すかであり、業界団体の「サービス」は私企業の利益に直結するというよりは、事業者間の話し合いの場の設定とか相談、苦情の受け付けといった最大公約数的なものになってくるだろう。

商工組合の共同購入もこれだけデフレが進むと、影が薄くなっていくように思う。

IT化が進む一方、最近、「癒し」とか「ふれあい」が求められている。業界団体の役割はその方向に向かうのではないか。

【意見5】

- ◎団体として行動できること（個人では出来ないこと）
- 提案、主張→社会的地位の向上
- 育成→教育機関
- 統計（データ）→調査
- ◎情報の発信基地であること
- ◎会員の相談に応じること 法律、税務・経営・行政

【意見6】

先ず、振興会がどのようなことをしているかを整理してみてもいいか。不必要なことをしていたり、必要なことをしていなかったり。50年の間には過去の経緯から行われていることもあるが、それをどう判断するかは別として現在を洗い出してみることが先だと思う。そこから、この問いに関する考えや方向が出てくるのではないだろうか。

【意見7】

もはや、振興会商工組合のような業界団体の使命は終焉に近づいているのではないだろうか。道路運送車両法第95条に整備振興会が定義されているが、時代の流れとともに、見直しが行われることは必至である。「認証資格を取得するには振興会へ入会する」といった図式は今の時代の中では通用しなくなってきている。行政の補完団体としての振興会の役割は終わりかけている。振興会は、これまで社団という組織の集まりであることから、会員に対して目を向けることが多かったが、本来の公益法人として、整備を振興するという原点に戻り、何のための団体か、何を必要とされている団体かを模索しなければならない。また、これまでは国が

やるべき業務を振興会が行い、行政の通達を伝達していたが、これからの時代、それだけでは会員は離れていく。振興会商工組合が、これまでの業務の延長線ではなく、全ての事業をゼロとし、ゼロから出発した時に果たして何が残るか、振興会としての役割、商工組合としての役割を原点に戻って考えていかなければならない。今まで通りの事業展開をしているのであれば、無駄な団体として会員は去っていくであろうし、業界団体もぬるま湯に浸かったままでは努力しない。

【意見8】

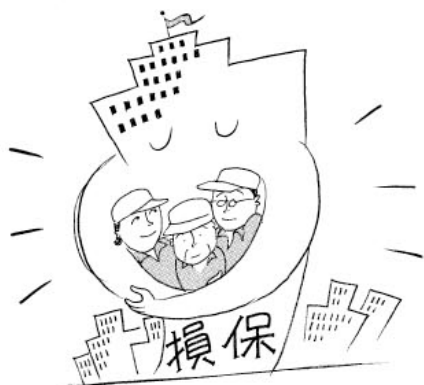
役割は終わった。これは、整備業界だけでなく、様々な自動車関連業界団体（いわゆる34団体）の役割が終わったということ。これからは個々が独自で努力していく以外にない。会員にとっては、いらぬものがなくなるだけという感覚だろう。少しの期待を寄せていただける会員の方にとっても、求めるものは収入に結びつくものが第一であると考えます。

【意見9】

Jリーグのように、「ネクストテン」を考えていくのはどうか。「ネクストテン」とは次の10年、そのまま次の10年というように時代に即したものを考えていくもの。「21世紀ビジョン」のように世紀という長いスパンのくりでは漠然としすぎている。Jリーグが地域住民の健康づくりを目的としているのなら、振興会は地域住民の交通安全を目的とするものに変えていくのはどうだろうか。その中に整備の分野があるというように。

また、Jリーグでは今年から「セカンドキャリア支援」なるものを始めている。つまり、早いうちに引退してしまった選手の就職先などを斡旋するものだ。振興会でも、昔の整備士の育成を行うために、この「セカンドキャリア」なるものを考えてはどうか。これはまったく違う職種だけでなく同業種間でのセカンドキャリアを支援していくというような内容で。

## 損害保険会社の 整備業界支援のゆくえは



### 【意見1】

プロ代理店の力が強くなる中、モーター代理店のパワーバランスは全体を通して弱くなると思われる。保険料自由化に伴って整備工場側も代理店としての絞り込みを行っていくのは自明の理。必然的に各社単位で強い代理店が揃い、その強弱もくっきりと浮き彫りになるのでは？ 業界支援そのものの寡占化も進むと見る。つまり強いところと弱いところの二極化だろう。また、合併によって今までの活動から整合性を取れなくなり、活動そのものが縮小していくと予想する。損保ジャパンのISOのように、代理店としての付属物ではなく代理店になりたいがための販促物になる支援に行く方向もあると感じられるフシもある。

### 【意見2】

損保業界の再編も大方終焉の方向で、表向きは徐々に落ち着きを取り戻してきた感が窺える。それに伴う代理店支援組織の運営にも変化が見え始めている。各損保会社は従来の全国組織型の代理店支援は見直し、存続、変革あるいは廃止を含めて、検討をしているようだ。むしろ各支店単位での支援活動、バックアップを行っていくスタンスが各社とも目立つ。また、今までのような本業支援のための研修会の開催というのではなく、保険を如何に販売していく

か？ といった直接的なものが増えてくると推察する。一方でエアジャパンのようにあくまで強固な代理店支援組織を築き、独自の道を行くところもある。いずれにしても大きく二極化していくことは間違いなく、その支援形態、内容も確実に変化していくと考える。

### 【意見3】

整備事業者が重要な保険販売のルートである限り支援は続く。一方で業務の効率化など代理店の選別は進むだろう。支援内容に変化はあろうが、これまでの関係が急変することはない。

### 【意見4】

損保業界自体の再編や競争が激化している。基本的には、ヨーロッパの例を見ても、電話による加入率は10%程度ではないか(よく分からないが)。結局は、取次店の獲得数が契約率を左右するだろうから、あまり大きな変化はないのではないか。

### 【意見5】

損保会社も変わらざるを得ず、業務のあり方を再検討していると思う。その中で損保は整備業界をどう見ているのか。また、整備業界として、損保が必要としているものが減じていないか。損保の支援を増やしたいなら、整備業界は何をすべきかを考えることだと思う。

### 【意見6】

これまで損保業界は自賠責保険を獲得するために整備事業者に対して数々の支援やサービスを行ってきた。しかしながら、最近の各損保会社の統合等にも見られるように、損保会社の経営にも緊迫した状況がある。損保会社が整備事業者を支援することは、サービスの一環としてなくなることはないだろうが、損保会社の経営環境を考えると、これまで以上に整備事業者に対しての支援があるとは思われない。

### 【意見7】

損保業界が今までどおりに整備業界を相手に商売していくとは到底考えられない。損保会社と整備工場の個々の付き合いというのはそれぞれの話であり、整備業界の求心力の低下を損保業界は承知しており、組織・団体相手の支援はほんのゴマすり程度ではないか。

## 10 ユーザー車検は終焉あるか



### 【意見1】

SSにおけるユーザー車検代行は終わりを迎えようとしている中、ユーザー車検はしばらく現状のまま推移していくのではないかと。

### 【意見2】

最近のユーザー車検の伸び率を見ているとほぼ横這い成長で、今後更に爆発的に増加するという要因が今のところ見当たらないので、一先ずは終焉に向かうと考えている。しかしながら、ユーザーの車検に対するニーズも情報量が増えるにつれ、確実に変化してきていることを考えれば、今後ユーザー車検ブームのような波がまた来ないとも言い切れない。これには車検の独立行政法人ともリンクしてくる部分があると考えますが、例えば、検査場が日曜祭日も開いていて、価格もぜんぜん安いというならば、「一度くらい試しにやってみるか」というユーザーも出てくるだろう。しかし、検査場の日曜祭日営業はないと思うので、以上のような状況は今のところ起こらないと考える。

### 【意見3】

現在の水準のまま推移する。車検の基本工賃が下がっている今、いわゆる“代行車検”のうまみはなく、こうした業者は減少する。一方でユーザー自らが車検にチャレンジするケースは今後増えていくだろうが、それほど大きな割合

になるとも思えない。整備をしないことへの不安感が根強く残るものと予想する。

### 【意見4】

しない。メカに強いユーザーはある程度存在し、その割合は1割程度ではないか。

### 【意見5】

車検に対するディーラーの寡占と同じで、状況により増減するが終焉はしないと思う。ケースバイケースだが、ユーザー車検業者と敵対しないで仲間に取り込んで整備需要の窓口のひとつと組み込んでゆくことも考えてよい場合もあると思う。また、本当のユーザー車検は経済的理由のある趣味と考えると「ユーザー車検教室」を整備業界が開催する等してみてはどうかであろうか。点検教室を兼ねて行うことにより、ユーザーの理解が深まり、結果として整備業界のお客が増えると思われる。

### 【意見6】

仮に、「ユーザー車検」のみで自動車の点検整備を全然行わなかったとして、今の車はどのくらい故障せずに安全に環境に優しく走れるのだろうか。ユーザーがその担保を確信できることができ、車検の煩わしさから解放されればユーザー車検は今にも増して勢いをつけるであろう。

### 【意見7】

終焉はしない。今の状況が当分続くだろう。そして、検査のサービスが向上し、休日営業や延長営業等が実施されるようであれば、確実に増えるであろう。

イラスト ● 長野美穂