



人材不足のさらなる深刻化に備え 給与体系や勤務形態の見直しなどを推進

国土省、「自動車整備人材の確保・育成に関する検討会」報告書を公表

国土交通省は4月15日、「自動車整備人材の確保・育成に関する検討会」の報告書を公表しました。同検討会は、2014年11月から2015年3月にかけて実施された「自動車整備要員人材不足対策に関する勉強会」で取りまとめた対策の方向性において課題として挙げられた、給与や休暇といった労働環境や待遇の改善及び女性の活用などの対策事項について、有識者や関係機関・企業と連携してより広い視野で総合的に検討するために立ち上げられたもので、2015年6月から計5回開催されました。

下のグラフの通り、同報告書では自動車整備業及び整備士は日本の人口推移などによる影響が少なく安定していることや、技術革新の著しい自動車を扱うことにより最先端技術に関する知見を獲得できるなど、その魅力や

重要性について取り上げられています。

しかし、給与面では労働時間に対し他の業種に比べて少ないことや、専門工場においては年齢が上がっても給与が上がりにくいこと、労働時間や休暇については恒常的に長く調整できないことや希望する日に休みが取りづらいこと、作業環境については設備の老朽化やコミュニケーションの取りづらさ、やりがいについては仕事へのやりがいにに対し、不満が高まっていることが指摘されています。

また事業者からは、体面や家事・育児などを考慮した勤務体系や最新技術に関する研修などを十分に用意できていないことが、課題として挙げられたことも述べられています。

これらの課題に対し、様々な能力の評価に対応したインセンティブ付与、定期昇給実施による給与上昇の道筋提示、余暇の充実を企図した管理職への意識改革実施、育児や家事などと両立するための残業削減及び柔軟なシフト設定、体に負担の少ない器具の導入、社内独自資格制度の創設、店舗間のスタッフ入れ替え、高卒採用の整備学校通学、といった先進事例を取りまとめました。

今後は自動車整備業の実態や課題を業界団体及び事業者間で共有するとともに、自動車整備業と整備士の重要性や魅力についての理解を図る活動を継続して実施していく計画です。また、取りまとめた先進事例の共有など、事業形態、規模、環境に応じた実効性のある対策などについて、引き続き業界団体や関係者が連携して検討を進めていく方針です。その内容は以下の通りです。

国土交通省

- ・整備業界の社会的重要性、将来性の社会的認知の醸成
- ・体験学習・インターンシップの業界への啓発
- ・女性も使いやすい工具・機器の調査

- ・最新技術に対応した整備を行うための汎用スキャンツールの標準仕様拡大等による整備環境の充実
- ・スキャンツールを活用した教育体制、カリキュラムの策定

業界団体

- ・実態と課題の業界内で共有
- ・整備業界に対する理解を広げるための体験学習やインターンシップ等の推進
- ・労働環境、待遇改善に対する先進的な取組事例の収集、展開
- ・最新技術対応など、従業員の要望に応じた研修の実施

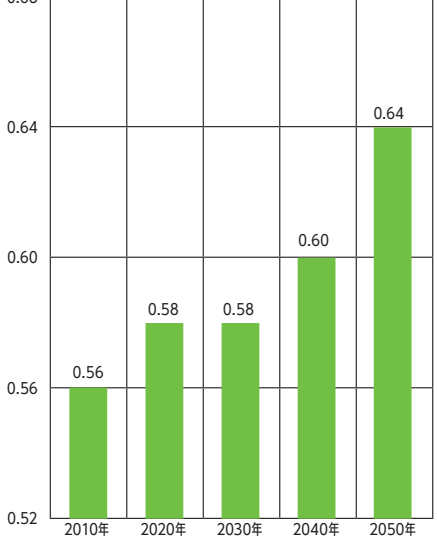
整備事業者

- ・先進事例を参考とした事業形態・規模等に応じた下記のような待遇改善の実施
- ①能力評価に応じた昇給等による給与満足度の向上
- ②シフト制等による希望に応じた勤務時間・休日の確保
- ③比較的簡易なものから工場内の環境改善の実施
- ④女性も作業しやすい設備等の環境整備
- ⑤経営者や職場間のコミュニケーション構築

自動車整備士の不足は、自動車の安全を支える整備事業の基盤を揺るがす大きな問題です。少子化の影響により整備を目指す若者が減少する一方で、整備士の高齢化が進んでおり、人材不足はますます深刻なものになることが懸念されています。

各整備工場はこうした動きを受けて、新しい人材の確保はもちろんのこと既存スタッフの流出を防ぐためにも、自社が取り組むべき課題について今一度考え、一つずつ着実に対策を講じていく必要があります。

人口1人当たり自動車保有台数の見通し(台)



自動車保有台数は人口推移と比較して減少が緩やかなため、今後も安定した整備需要が見込まれる

自工会、2015年度「乗用車市場動向調査」及び「軽自動車の使用実態調査」を公表 クルマを持たない若年層の半数は購入意向なし ユーザー、車両ともに高齢化進む

日本自動車工業会（自工会）が4月8日、2015年度の乗用車市場動向調査を公表しました。

この調査は、全国の一般家庭における乗用車の保有、使用実態、今後の購入意向などについて時系列で捉え、市場構造の変化を把握することを目的として2年に1回実施されているものです。今年度はトピックとして次世代自動車や先進安全技術に関する分析のほか、若年層への調査も行われました。

乗用車市場動向調査によれば、乗用車の世帯保有率は80.6%、首都圏を除いた地方圏では86.6%にまで達しました。保有している車型では軽が35%と最も多く、以下ボンネットワゴン車（23%）、大衆車（17%）、キャブワゴン車（14%）、小型車（9%）、大・中型車（2%）と続きます。10年前と比較して「軽」は10%も増加している一方、「大・中型車」と「小型車」は年々減少しており、市場全体としてダウンサイジングが継続していることがうかがえます。

ユーザーの年齢層は60歳以上が34%を占め、10年前と比較して11ポイントも増加しました。一方で20～39歳以下のユーザーは10年前の32%と比較して9ポイント減の23%となるなど、減少傾向にあります。

前保有車の保有期間平均値は全体で6.9年、新車の場合では7.5年でした。また、10年超の長期保有者が全体で19%、新車では25%に上ります（詳細は表1）。さらに、現保有車の保有予定期間平均値は全体で7.6年、新車では7.9年、中古車でも7.1年と、2015年時点での平均保有年数を上回る結果となりました（詳細は表2）。

また、今後の購入意向としては「買い替える時期は未定」が66%に上る一方、「今後5年以内に買い替える予定」は18%に留まっており、こうした結果から車両の高齢化が進むことが予想されます（詳細は表3）。

先進予防安全装備に対しては「歩行者の検知・保護支援システム」、「誤発進防止システム」、「前方障害物衝突防止支援システム」の3項目において、自動車保有世帯全体の約4割が「魅力的である」と回答しており、特に60歳代以上の高齢層で高い支持を集めました。軽自動車への安全装備についても、「自動ブレーキ」を回答者の半数以上が支持するなど、ユーザーの期待が高いといえます。

なお、本調査では今回より、20歳以下の若年層を対象に、保有状況や購入意向などについてWeb調査を実施しております。これによると、保有者のうち毎日利用している層は、全体と比較して9ポイント高い47%と、利用頻度が高いことが判明しました。しかし、最も多い利用手段が「通勤・通学」（53%）であることから、平均月間走行距離は全体比プラス20kmの370kmと、通勤・通学に使用しない層と比べて大きな差がないことが分かりました。

一方、非保有者のうち「クルマに関心がない」と答えた割合は68%に達しました。さらに、非保有者の59%は「購入意向がない」と答えています。クルマを購入しない理由としては「買わなくても生活できる」が40%、「駐車場代など今まで以上にお金がかかる」が28%、「自分のお金はクルマ以外

に使いたい」が23%と、クルマの必要性を感じていない層が目立ちます。

若年層はクルマを趣味やレジャー用としてよりも、通勤や通学などの移動手段として、必要に迫られて購入する人が多いことが浮かび上がりました。また、駐車場代や燃料代などクルマの維持に支出することを不経済と捉える層も目立っており、若年層の間には「クルマを持つことはお金がかかる」という認識が根深く浸透していることがうかがえます。

これらのデータから、軽自動車や先進予防安全技術へのニーズはますます高まり、今後さらに普及が進むと考えられます。一方、低年式車は今後も増加の一途を辿ることが予想されますので、車検や12ヶ月点検などの定期点検やオイル交換などを積極的に訴求すれば、入庫拡大を図るチャンスは増えるともいえるでしょう。

表1：前保有車の保有期間（単位：%）

全体	～1年	～3年	～5年	～7年	～10年	10年超
2007年度調査	2	15	16	24	32	12
2009年度調査	2	13	20	20	30	16
2011年度調査	2	11	20	19	32	17
2013年度調査	1	11	19	20	31	19
2015年度調査	1	11	18	22	29	19
新車	～1年	～3年	～5年	～7年	～10年	10年超
2007年度調査	0	10	13	22	39	15
2009年度調査	0	9	15	21	35	20
2011年度調査	0	7	15	19	38	21
2013年度調査	0	7	16	19	34	24
2015年度調査	0	8	14	21	33	25
中古車	～1年	～3年	～5年	～7年	～10年	10年超
2007年度調査	4	27	20	26	16	6
2009年度調査	3	21	30	19	20	7
2011年度調査	3	18	27	21	22	10
2013年度調査	2	19	26	23	23	8
2015年度調査	2	17	27	23	22	9

表2：現保有車の保有予定期間（単位：%）

全体	～1年	～3年	～5年	～7年	7年超
2007年度調査	0	5	17	21	58
2009年度調査	1	5	13	19	62
2011年度調査	1	7	12	19	61
2013年度調査	0	5	11	17	68
2015年度調査	1	5	13	17	65
新車	～1年	～3年	～5年	～7年	7年超
2007年度調査	0	3	11	20	66
2009年度調査	0	2	10	17	71
2011年度調査	0	3	8	16	73
2013年度調査	0	3	8	14	74
2015年度調査	1	5	10	15	70
中古車	～1年	～3年	～5年	～7年	7年超
2007年度調査	1	9	31	23	36
2009年度調査	1	11	19	25	43
2011年度調査	1	15	21	27	36
2013年度調査	0	8	16	22	54
2015年度調査	1	6	18	21	54

表3：今後の買い替え予定（単位：%）

	今後5年以内に買い替える予定	それ以降に買い替える予定	買い替える時期は未定	自動車の保有をやめる予定
2009年度調査	22	7	64	7
2011年度調査	20	6	67	8
2013年度調査	19	7	66	8
2015年度調査	18	7	66	9

車両普及及びインフラ拡充の 具体的目標を設定

経産省、「水素・燃料電池戦略ロードマップ改訂版」及び「EV・PHVロードマップ」を公表

経済産業省「水素・燃料電池戦略協議会」は3月22日、家庭用燃料電池の普及や水素ステーションの整備が進んでいる現状を踏まえ、水素・燃料電池普及に向けた具体的目標を定めた「水素・燃料電池戦略ロードマップ改訂版」を取りまとめました。

FCV（燃料電池自動車）の普及目標については、2020年までに4万台程度、2025年までに20万台程度、2030年までには80万台程度と設定しました。

仮にFCVが自家用普通乗用車の10%に相当する600万台普及した場合、運輸部門のうち旅客部門におけるCO2排出量の約9%を削減できる見込みです。化石燃料から水素を製造する際のCO2排出量も考慮したWell to Wheelベースで見ても、CO2排出量を年間で390～760万トン削減できる効果が見込まれています。

FCV普及目標に対し、標準的な水素供給能力を持つ水素ステーションが900基必要であるため、まずは2016年度内に東京・大阪・名古屋・福岡の4大都市圏を中心に100カ所以上の供給場所を確保する方針です。さらに2020年度までに160カ所程度、2025年度までに320カ所の設置を目標としています。

併せて、水素ステーションの整備費や運営費、水素調達コストを低減させ、2020年代後半までに水素ステーション事業の自立化を目指します。これ以降はFCVの普及に対応して十分なステーションを整備する計画です。

また、同省「EV・PHVロードマップ検討会」は3月23日、EV（電気自動車）やPHV（プラグインハイブリッド自動車）の普及に向けて、2020年までに必要となる戦略を立て、目標普及台数や、目標設定に必要な車両及び充電インフラなどの具体案を公表しました。

政府が2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を50～70%とすることを目標としていることを踏まえ、2030年までに新車販売に占めるEV及びPHVの割合を20～30%まで引き上げることが目標としています。2016年2月時点での累計販売台数は14万台ですが、他国の積極的な販売姿勢も鑑み、2020年時点で最大100万台を目指します。

これに伴い公共用の充電器においては、EV及びPHVの利便性を向上させるため、普及率や駐車場稼働率を加味すると、2020年には既設含め2万台が必要です。そのため、まずは都道府県の整備計画を見直し、大規模で集客数の多い目的地から重点的に設置を推進すべきとの意見が挙がりました。

家庭用の充電器については、戸建て住宅の新築時には充電器の設置を促すため、「充電器設備設置にあたってのガイドブック」の内容を拡充させ、周知を図るべきとの見方が強まっています。

また、国民の40%が居住するマンションなどの共同住宅には充電器がほとんど普及しておらず、重要な課題となっています。設置コストや必要な手続きなどの情報及び防災強化などのメリットをガイドブックに盛り込むほか、カーメーカーやディベロッパーなどが連携して推進母体を立ち上げ、居住者全体の合意形成促進に取り組む必要があります。

事業所などの法人向け充電器については、導入によるメリットを訴求するとともに、税制上の取り扱いなどを取りまとめ、情報提供を図るべきとの指摘がありました。

なお、車両の改良により電動走行距離が伸びることで、高出力の急速充電器が必要となり、家庭や事業用の充電器においても高出力化に向けた検討を進めることが求められています。その際には新旧車両が長期間にわたって混在する市場を想定し、充電器の互換性を保つことが重要としています。

同時に、EV及びPHVの蓄電池を、太陽光発電などの再生可能エネルギーや災害時の非常用電源として活用するV2X機能を通じて、価値向上を図る考えです。ただし、現在の車両は充電器と接続していない間は蓄電池として利用できないといった課題があるため、調整力として機能するには個々の車両の利用形態に依存しない大規模な仕組みの構築が必要と指摘しています。

次世代自動車の新車販売実績と目標

	2015年実績	2030年目標
従来車	73.5%	30～50%
次世代自動車	26.5%	50～70%
ハイブリッド自動車 (HV)	22.2%	30～40%
電気自動車 (EV) プラグインハイブリッド自動車 (PHV)	0.27% 0.34%	20～30%
燃料電池自動車 (FCV)	0.01%	～3%
クリーンディーゼル自動車 (CDV)	3.60%	5～10%

NGP 今月のCO₂削減量

今月より算出方法が変更になっております。詳しくは下記※1をご参照下さい。



リユース部品利用に伴うCO₂削減量

平成28年4月: **2,814t**

※1自動車リサイクル部品産学共同研究会が、「自動車リサイクル部品による環境負荷低減効果の研究」の結果をもとに、NGPが販売したリユース部品の50部品（左右ある部品を含むと64部品）を対象に算出した数値です。



リターナブル梱包材利用に伴うCO₂削減量

平成28年4月: **7.6t**

※2リターナブル梱包材の利用に伴う削減効果はNGP協同組合独自のCO₂排出量削減の取り組みです。段ボールに代えて、専用梱包材を繰り返し使用することを前提に削減効果を算出しております。

第29回中級研修会開催

新型プリウスとスキャンツールを用い リユース部品点検・生産の実務を学ぶ

第29回中級研修会が5月16～20日の5日間、(株)あいおいニッセイ同和自動車研究所東富士センター（静岡県裾野市）で開催されました。生産、フロント、営業の3部門から計27名が参加し、そのうち2日間は3部門合同で、リーダーシップのマネジメント、自動車リサイクル部品業界と整備業界の動向について受講しました。

また2・3日目は、エアコン&エンジン診断、オートマチックトランスミッション(AT)、ハイブリッドシステムの3分野に分かれ、新たに導入された新型プリウスなどの

実車に触れ、メカニズムを学習しました。さらに、昨年全組合員に無償配布されたスキャンツール・パンザイMST2000で各システムの故障診断を行い、その結果を踏まえたリユース部品生産可否の判断方法や生産時の注意事項を学んでいます。

5日目の修了式では「技術研修で学んだ正しいハイブリッドカーの取り扱い方法を生産担当者全員に教え、安全で確実な作業ができるよう指導します」((有)オートパーツ新居浜、薦田健太さん)と、研修終了後の実務に向けた決意を表明しました。



新旧プリウスのメカニズムの違いを実車で確認

スキャンツールを用いたエアコンの故障診断方法を学ぶ受講生たち

同研修会終了後の感想として、(株)ハセ川自動車の百石純一さんは「技術研修では、ATは実物を分解し組み直すことでより深く理解できましたが、ハイブリッドシステムはまだ理解できたとは言えないため、自分なりに調べ考えながらもう一度学びたいと思います」と述べ、自らを省み研鑽する契機としています。

エンブレムのプレゼントを通じ NGPの自動車リサイクル活動をアピール

「名車ソムリエ supported by NGP 廃車王」公開収録を実施

NGPが冠スポンサーを務め、JFN系列38局で放送されているFMラジオ番組「名車ソムリエ supported by NGP 廃車王」の公開収録が5月15日、TOKYO FM渋谷スペイン坂スタジオ（東京都渋谷区）で行われました。

お笑いコンビ・キャイ〜ンの天野ひろゆきさんが名車のソムリエとなって数々の名車を紹介する同番組での公開収録は今回が初で、5月28日放送分の第106回及び6月4日放送分の第107回が収録された当日は、女性を中心としたリスナーが大勢集まりました。

同日の収録には、ロックバンド・DEEN

のボーカルである池森秀一さんがゲストとして招かれ、計14台にも及ぶ車両遍歴の一端が披露されました。

その中でも長期間所有していたというBMCミニとトヨタ・エスティマハイブリッドが番組における「本日の名車」として紹介され、前者については音楽事務所の社長からファーストシングルのヒット記念として譲り受けたエピソード、後者については録音スタジオさながらの音質にセットアップしたことで、移動中に曲のアイデアがよく浮かぶようになったという裏話が話されています。

収録の最後には、NGP組合員が提供した



大勢のリスナーが見守る中でクルマ談義に花を咲かせる天野ひろゆきさん(左)と池森秀一さん(右)



「#NGP# 自動車リサイクルパーツ」のハッシュタグを付け、欲しいエンブレムの写真をSNSに投稿するリスナー

各車両のエンブレムがスタジオ前に掲示されており、「#NGP# 自動車リサイクルパーツ」のハッシュタグを付け、欲しいエンブレムの写真をSNSに投稿してくれた来場者全員にそのエンブレムがプレゼントされることが、天野さんから紹介されました。収録終了後には多くのリスナーがスマートフォンで撮影・投稿し、お気に入りのエンブレムを持ち帰っています。

「リビルトメーカー合同会議」を開催

アンケート結果や物流の現状について意見交換

(株)NGP（佐藤幸雄社長）は4月22日、AP品川（東京都港区）で「リビルトメーカー合同会議」を開催しました。提携リビルトメーカーからは15社が参加しました。

冒頭で佐藤社長は、「皆さんのおかげで、NPGグループの売上も順調に推移しており

ます。皆さんの忌憚のないご意見をいただきたいと思います」と挨拶しました。

続いて同社リビルト担当の津田隆二取締役が、「お互いの売上アップにつながるご提案をいただき、またNGPからも提案していきたいと思います」と述べました。



その後、フロントマン・アンケート結果や輸入粗悪品に対する各社の改善対応、各種の販売実績データ、メーカー保証の期間や内容などについて情報、意見が交換され、今後の両者のビジネス拡大を図る上で非常に有意義な会合となりました。

NGP日本自動車リサイクル事業協同組合事務局

〒108-0074 東京都港区高輪3丁目25番33号 長田ビル2F
TEL:03-5475-1208 FAX:03-5475-1209
http://www.ngp.gr.jp/

株式会社NGP

〒108-0074 東京都港区高輪3丁目25番33号 長田ビル2F
TEL:03-5475-1200 FAX:03-5475-1201
http://www.ngp.co.jp/