

議事1 自動車整備士不足の現状と行政の取組

国土交通省 自動車局 整備課
平成27年6月18日

1. 検討の背景となる自動車整備業を取り巻く状況	P.3
- 自動車整備業の現状	P.4
- 「地域産業」としての自動車整備業の果たす役割	P.5
- 自動車整備業における人材不足の現状	P.6
- 閣議決定における自動車整備業の人材不足関連記述	P.8
- 交通政策基本計画について	P.9
- 自動車運送事業等における労働力確保に向けた取組	P.10
2. 整備業界の現状と取り組み	P.11
- 人材確保・育成の取り組み(その1) ～人材不足の現状と取り組み～	P.12
- 自動車整備要員人材不足対策に関する勉強会	P.13
- 人材確保・育成の取り組み(その2) ～自動車整備人材確保・育成推進協議会～	P.15
- 自動車整備人材確保・育成推進協議会	P.16
- 協議会による活動例 ～自動車整備士のイメージ向上ポスターの作成、掲示～	P.17
- 第19回全日本自動車整備技能競技大会優勝者 国土交通大臣杯授与式	P.18
- 運輸支局長等による高等学校訪問概要	P.19
3. 問題意識に係る現状と課題	P.20
- 人材確保・育成の取り組み(その3) ～自動車整備人材の確保・育成に関する検討会～	P.21
- 自動車整備士の労働環境	P.22
- 女性の活躍について	P.24
- 自動車の高度化と整備におけるスキャンツール活用の必要性	P.25
- 整備技術の高度化への対応	P.26
4. 検討会の趣旨	P.27

1. 検討の背景となる自動車整備業を取り巻く状況

1-1.自動車整備業界の現状

自動車整備業は、自動車ユーザーの保守管理責任の担い手として、的確な整備作業を通じ、自動車の安全の確保、環境の保全に重要な役割をはたしている。

年間整備売上高

約5.5兆円

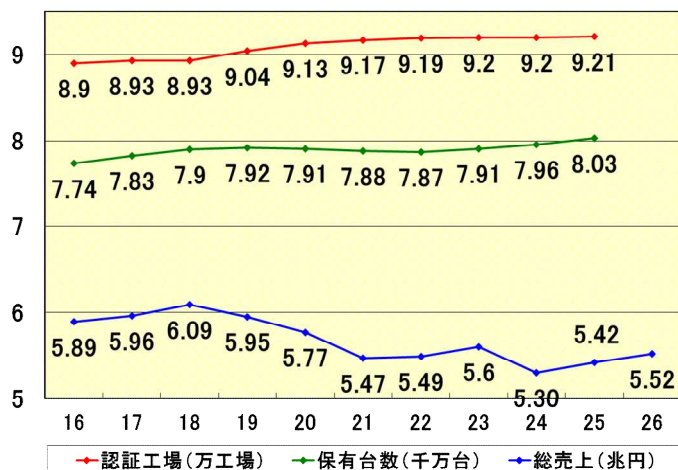
事業者数等

自動車分解整備事業者数:約7.4万
 認証工場数:約9.2万
 うち指定工場数:約3.0万

整備関係従業員数

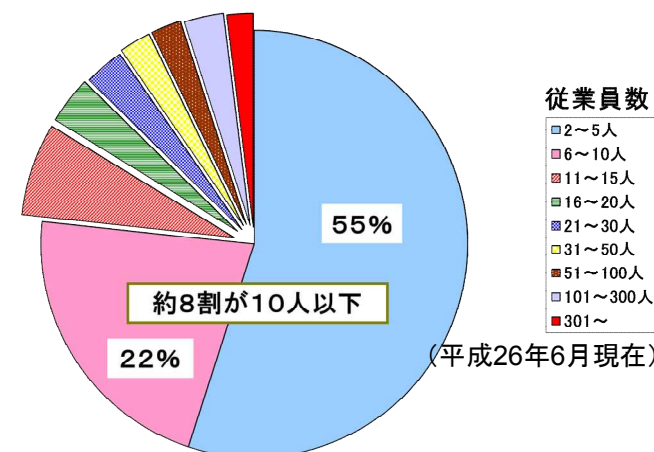
約55万人(うち整備要員数:約40万人)
 (平成26年6月現在)

年間整備売上高等の推移



工場数、保有車両数は各年度末時点。総売上は各年6月時点。

従業員規模別事業者数

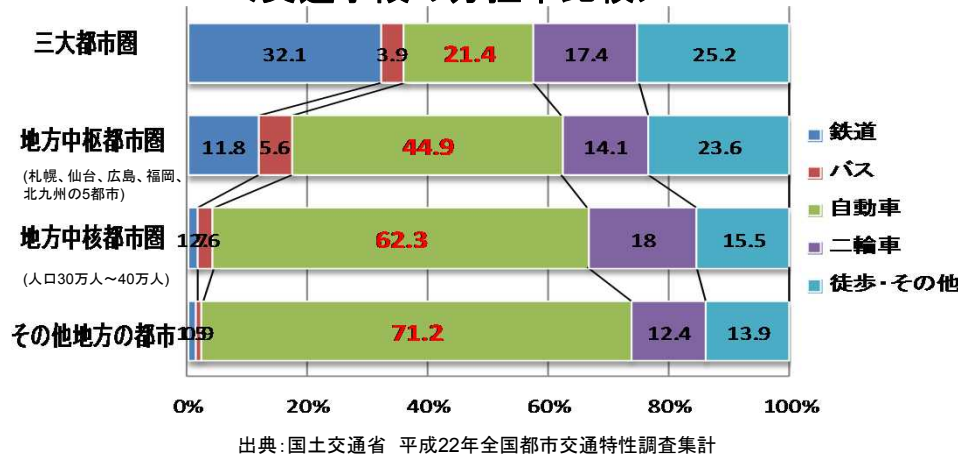


- 事業者数、工場数ともに増加傾向にある。
- 従業員数10人以下の企業が約8割を占める等、ほとんどが中小零細企業である。

1-2.「地域産業」としての自動車整備業の果たす役割

人口急減を克服し、地方の活力発揮を図るためにも、**地域密着型の「地域産業」としての自動車整備業の果たす役割（経済面・雇用創出面、地域の利便向上面）は非常に重要**である。

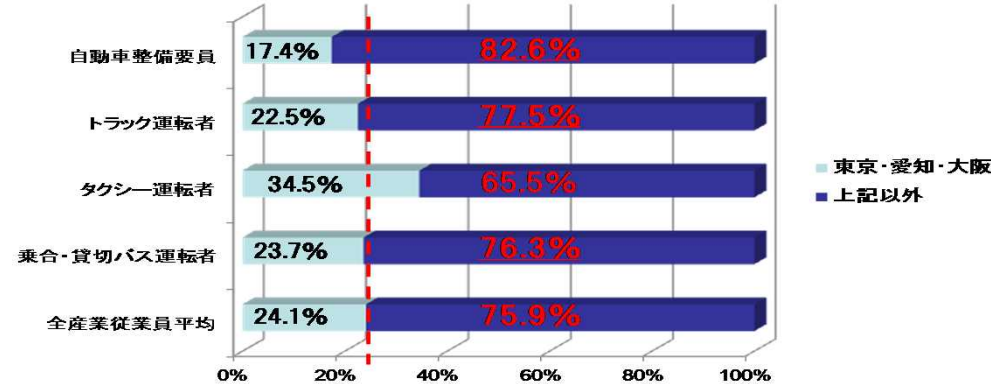
＜交通手段の分担率比較＞



＜各事業者の規模等＞

	事業者数	営業収入 (整備事業及び販売業においては売上高)	従業員数	経済波及効果 ^{※8}
トラック事業 ^{※1}	6.3万 (H24年度)	14.9兆 (H23年度)	約140万 (H23年度)	約27兆円
バス事業 ^{※2}	0.6万 (H24年度)	1.4兆 (H24年度)	約17万 (H23年度)	約2.5兆円
タクシー事業 ^{※3}	5.5万 (H23年度)	1.7兆 (H23年度)	約41万 (H23年度)	約3.1兆円
整備事業 ^{※4}	7.3万 (H24年度)	5.3兆 (H24年度)	約55万 (H24年度)	約9兆円
自動車販売業 ^{※5}	1.1万 (H24年度)	14.6兆 (H24年度)	約35万 (H24年度)	約41兆円
(航空事業) ^{※6}	16 (H25年度)	2.9兆 (H24年度)	約3万 (H25年度)	約5.3兆円
(鉄道事業) ^{※7}	199 (H25年度)	5.9兆 (H23年度)	約20万 (H23年度)	約11兆円

＜東京都・愛知県・大阪府とそれら以外の比較(全産業平均と各自動車運送事業等の従業員数)＞



※自動車整備士：日本自動車整備振興会連合会調べ(平成25年6月時点)。
 ※トラック運転者：都道府県別の車両数の割合から運転者数の割合を推計。トラック協会調べ(平成26年6月末時点)
 ※タクシー運転者：「輸送実績報告書」(平成23年度)
 ※乗合・貸切バス運転者：「輸送実績報告書」(平成23年度)
 ※全産業従業員平均：「労働力調査」(平成25年)のモデル推計による都道府県別結果

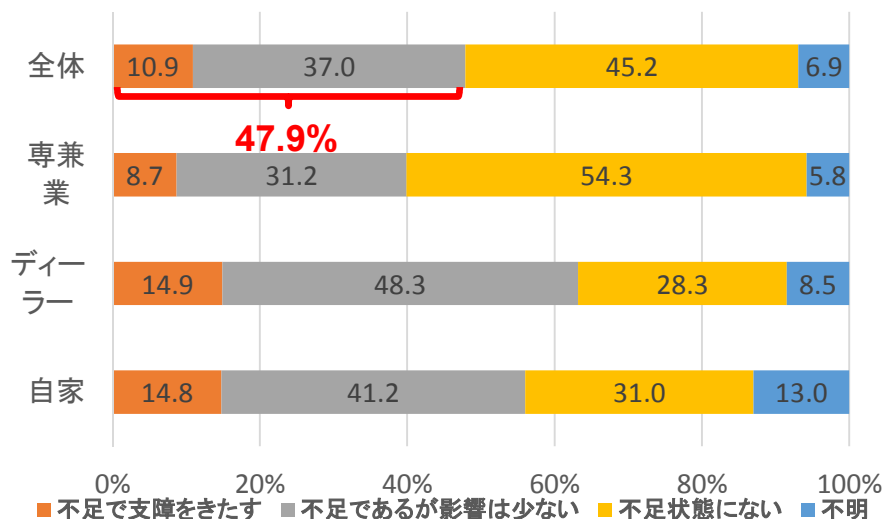
(※1) 国土交通省自動車局貨物課調べ (※2) 国土交通省自動車局旅客課調べ
 (※3) 国土交通省自動車局旅客課調べ (※4) 日整連 自動車整備白書 平成24年度版
 (※5) (一社)日本中古自動車販売協会連合会及び (※6,7) 数字でみる航空2014(主要事業者のみ)、数字でみる鉄道2013
 (一社)日本中古自動車販売協会連合会調べ
 (※8) 経済波及効果については、平成17年産業連関表(確報)の逆行列係数表を用いて、算出した。なお、算出の際に用いた各事業の部門コードは、整備事業:31 自動車販売業:16 その他:25 (対事業所サービス) (輸送機械) (運輸)

- 約5割の整備事業場で整備士が不足しており、約1割の事業場が既に運営に支障。
- 求人活動に取り組む企業の資本を含めた体力の差や、整備士の待遇面の違いにより、整備士を採用できなかったと答えた割合は、ディーラー約1割に比べ、専兼業は約4割。

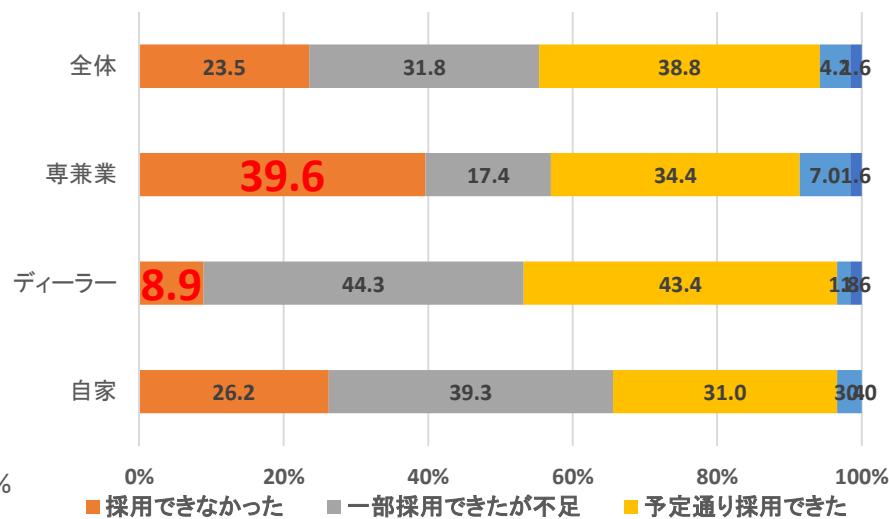
日整連による実態調査

日整連は、平成26年度実態調査において整備士不足の現状や、整備士の求人活動についてのアンケートを実施。

整備士不足の現状



求人活動結果



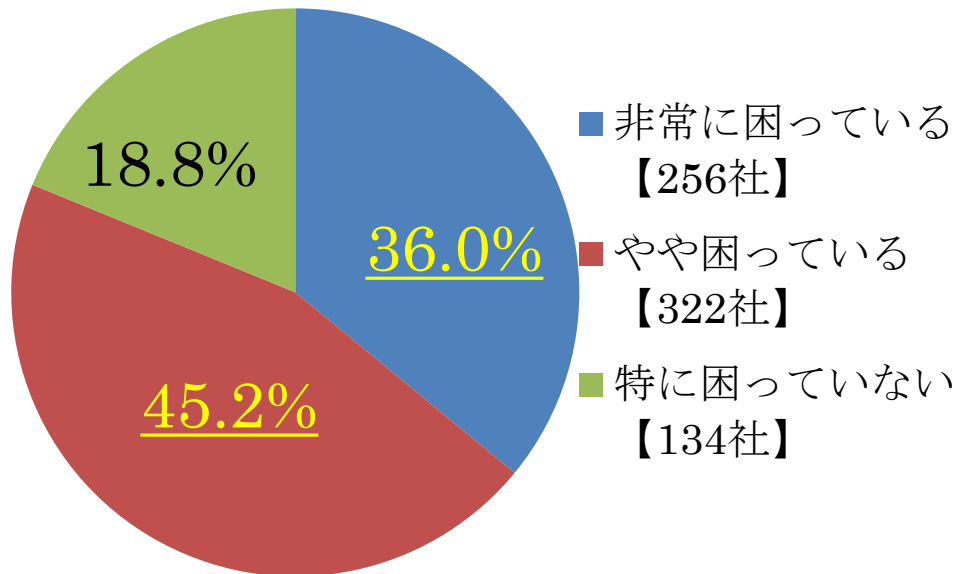
(引用) 日整連 自動車整備白書 平成26年度版



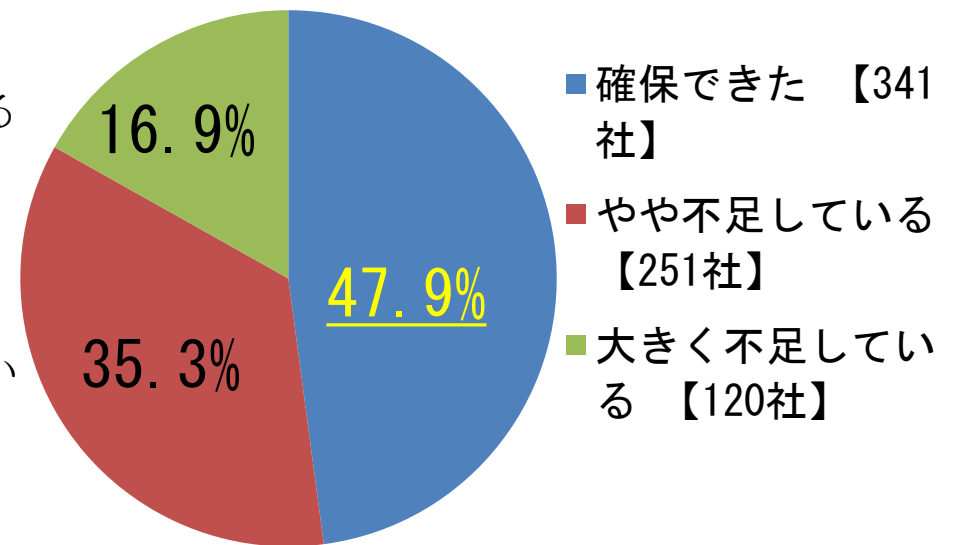
業界としても、若者への整備業に対する理解促進と、整備資格取得の負担軽減を強く要望。

- 約8割の販社がサービスエンジニアの採用に困っていると回答。
- サービスエンジニアの採用計画人数の確保状況では、約5割が下回ったと回答。

一般社団法人日本自動車販売協会連合会が平成26年4月に会員総合調査において人材採用に関するアンケート調査を実施。



サービスエンジニアの採用状況



サービスエンジニアの採用計画人数の確保状況

(参照) 自販連調べ



ディーラーにおいても整備士不足は深刻な状況

1-4. 閣議決定における自動車整備業の人材不足関連記述

経済財政運営と改革の基本方針2014（平成26年6月24日閣議決定）における記述

項目	内容
生涯を通じて能力発揮できる人材育成、労働市場インフラ整備と人材不足への対応等	<p>・・・さらに、労働市場のインフラ整備を進めるとともに、医療・福祉、建設業、運輸業、造船業等の人材不足が懸念される分野における人材確保・育成対策を総合的に推進する。あわせて、雇用保険制度、求職者支援制度による重層的なセーフティネットの構築を進めるとともに、中小企業・小規模事業者への支援を図りつつ最低賃金の引上げに努める。</p>

「日本再興戦略」改訂2014（平成26年6月24日閣議決定）における記述

項目	内容
若者・高齢者等の活躍促進	<p>医療・福祉、建設業、製造業、交通関連産業等における雇用管理改善、マッチング対策、人材育成など、若者をはじめとする人材の確保・育成対策を総合的に推進する。</p>

「まち・ひと・しごと創生総合戦略」（平成26年12月27日閣議決定）における記述

項目	内容
地方にしごとをつくり、安心して働けるようにする	<p>地域経済を支える建設業、造船業、運輸業等が「地域の担い手」として持続的に役割を担えるよう、中長期的な担い手確保・育成を推進する。</p>

【本計画が対応すべき社会・経済の動き】

(1)人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生 (2)グローバル化の進展 (3)巨大災害の切迫、インフラの老朽化 (4)地球環境問題 (5)ICTの劇的な進歩など技術革新の進展 (6)東日本大震災からの復興 (7)2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

基本的方針

A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

基本法上の国の施策

【日常生活の交通手段確保】(16条)
 【高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動】(17条)
 【交通の利便性向上、円滑化、効率化】(18条)
 【まちづくりの観点からの施策推進】(25条)

施策の目標

- ①自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
- ②地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
- ③バリアフリーをより一層身近なものにする
- ④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

【産業・観光等の国際競争力強化】(19条)
 【地域の活力の向上】(20条)
 【観光立国の観点からの施策推進】(26条)
 【国際連携確保・国際協力】(30条)

- ①我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する
- ②地域間のヒト・モノの流動を拡大する
- ③訪日外客2000万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強める
- ④我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

【運輸事業等の健全な発展】(21条)
 【大規模災害時の機能低下抑制、迅速な回復】(22条)
 【環境負荷の低減】(23条)

- ①大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする
- ②交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する
- ③交通を担う人材を確保し、育てる
- ④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

施策の推進に当たって特に留意すべき事項

基本法上の国の施策

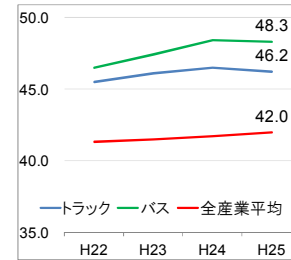
【関係者の責務・連携】(8~12, 27条)
 【総合的な交通体系の整備】(24条)
 【調査・研究】(28条)
 【技術の開発及び普及】(29条)
 【国民の立場に立った施策】(31条)

- ①国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる
- ②国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する
- ③ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める
- ④2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

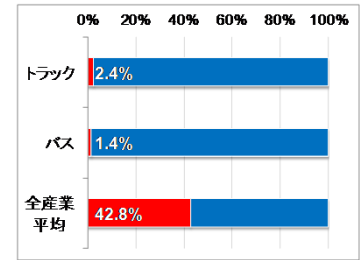
1-6.自動車運送事業等における労働力確保に向けた取組

- 自動車運送事業等は、**中高年層の男性労働力**に依存しており、将来的に**深刻な労働力不足**に陥る懸念。
- このため、**不規則・長時間・力仕事**といった**業界体質を抜本的に改革**し、最大の**潜在的労働力である女性※**や**若者の就労**を促すため、以下の**3本柱の取組**を総動員。 ※就労希望の女性は315万人

<平均年齢の推移>



<男女比率>



○日本再興戦略 (H26.6閣議決定)
「交通関連産業等における…人材の確保・育成対策を総合的に推進する。」

○骨太の方針 (H26.6閣議決定)
「…運輸業…における人材確保・育成対策を総合的に推進する。」

採用から定着まで 一貫した取組

【課題】

女性・若者を労働力とみておらず、リクルートや男女別施設の整備等が不十分。

【具体的な取組】

- **女性・若者への戦略的なリクルート**
- **定着を促すための労働環境の改善**
 - ・ ワーク・ライフ・バランスの向上
 - ・ ES(従業員満足度)の向上 等
- **女性の活躍のための環境整備**
 - ・ 女性管理職の登用 等
- **キャリアアップシステムの構築**

「働き方」を変える 抜本的な取組

【課題】

不規則・長時間・力仕事などの過酷な労働環境により、女性・若者の新規就労がほとんどない状態。

【具体的な取組】

- **中継輸送の導入による「働き方」改革**
 - ・ 一人の運転者が一つの行程を担うことが当然とされてきた「働き方」を改め、複数人で分担する「働き方」に変えることで、**不規則・長時間労働を解消**。
- **女性向け短時間勤務の導入による「働き方」改革**
 - ・ 男性を前提とした硬直的で長時間の「働き方」を改め、女性向け短時間勤務など**柔軟な「働き方」**に変える。
- **省力化・IT化による「働き方」改革**
 - ・ 先進安全技術等を活用した業務の省力化・IT化により、「力仕事」等の過酷な労働環境を一新。

労働生産性を向上させる 輸送効率化の取組

【課題】

長時間労働の一方、所得は低水準。この改善には労働生産性の向上が不可欠。

【具体的な取組】

- **効率的な運転者の運用**
 - ・ 連節バスの導入やトラックの連結化
 - ・ 繁閑期が異なる事業者間での相互出向
- **非効率な商慣行の是正**
 - ・ 取引先に強いられた荷役作業や過剰な荷待ち時間といった非効率な商慣行を、取引先も巻き込んで是正

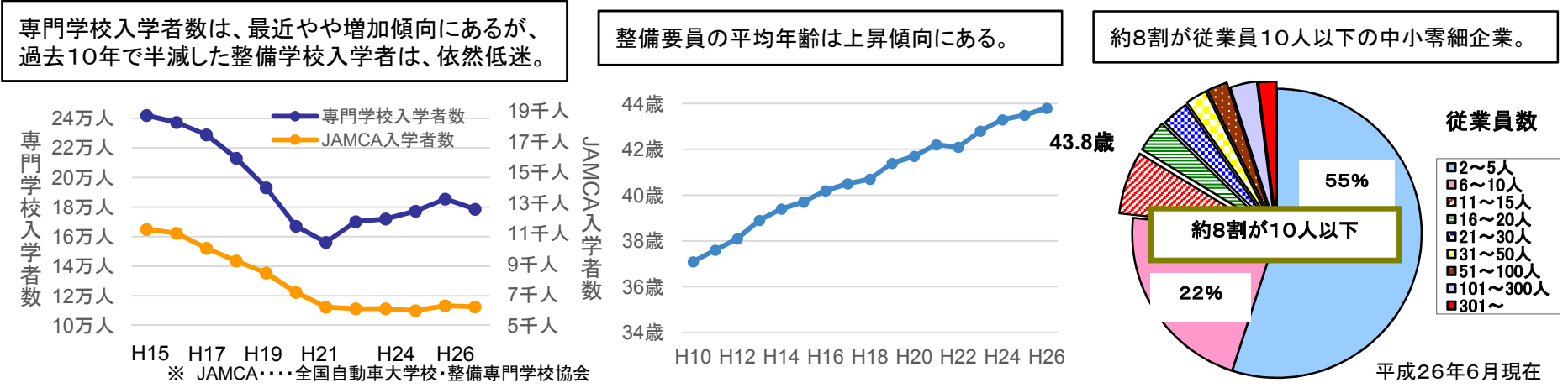
国の支援 3本柱の取組について、大宗を占める中小事業者に十分なノウハウがないため、**国が先進事例を収集・整理して事業者への普及を図るとともに、特に「働き方」改革は従来の事業運営方法を抜本的に改めるもので課題も多いことから、事業モデルの構築を国も支援。**

制度改革 運行管理制度のあり方検討、運転者教育の強化、ドライバースキルの「見える化」、外国人技能実習制度の拡充

2. 整備業界の現状と取り組み

1. 現状

- 少子化や若者のクルマ離れの進展、将来選択肢の多様化等により、**自動車整備士を目指す若者が激減**（10年間で半減）する一方で、整備要員の**高齢化が進展**しており（平均年齢43.8歳、約2割が55歳以上）、近い将来、クルマ社会の安全・安心に直結する自動車整備を支える人材不足が顕在化する可能性大。
- 整備業界は従業員10人以下の企業が約8割を占め、大規模な採用活動等が困難であり、**約5割の整備事業者で、整備士が不足**。



2. 取り組み

自動車整備要員人材不足対策に関する勉強会

自動車の関係業界及び国土交通省から構成される勉強会を立ち上げ、今後の対策の方向性、具体案等について平成26年4月にとりまとめた。（平成25年11月～平成26年4月）

官民が協力した自動車整備のPR活動の推進

PR活動以外で、より具体的な対策について検討が必要な事項

○自動車整備人材確保・育成推進協議会

国土交通省と関係団体から構成される協議会が連携し、人材不足対策を順次実施。（平成26年4月～）

○自動車整備人材の確保・育成に関する検討会

労働環境や待遇の改善、整備士の技能向上・育成、女性の活躍について、具体的な改善対策を検討。（平成27年6月～）

2-2.自動車整備要員人材不足対策に関する勉強会①

1. 勉強会概要

検討事項

- ① 人材不足の現状、その要因分析
- ② 整備専門学校生徒数の現状、その要因分析
- ③ 整備専門学校の海外展開、海外からの人材活用の方策
- ④ 整備業の仕事の現状、魅力、その要因分析
- ⑤ 人材不足解消、専門学校生徒数増加、整備業の魅力向上のための対策

勉強会参加団体

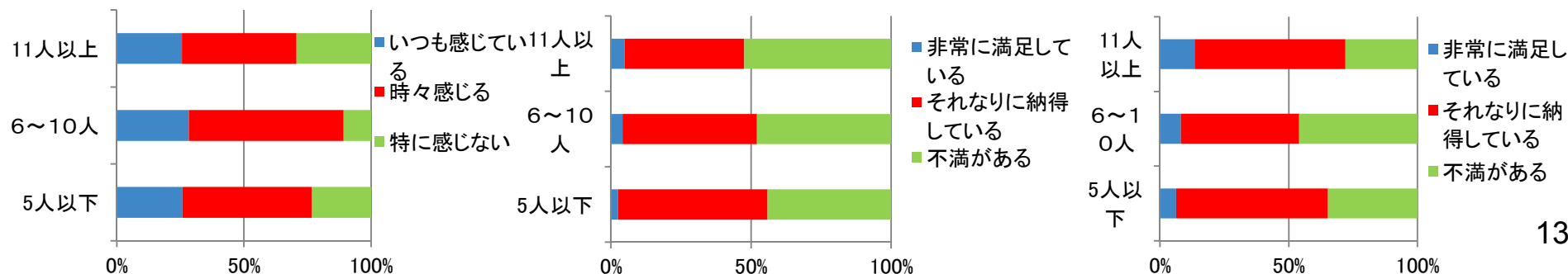
- 一般社団法人日本自動車工業会
- 一般社団法人日本自動車整備振興会連合会
- 一般社団法人日本自動車販売協会連合会
- 全国自動車大学校・整備専門学校協会
- 全国自動車短期大学協会
- 国土交通省自動車局整備課

2. 勉強会における意見

- ・整備要員の社会的評価や、企業内のサービス(整備の仕事)の位置づけが低いように感じられる。
- ・整備主任者や自動車検査員などへのキャリアアップが、業界での評価につながっていないように推察される。
- ・土日など休日の出勤が多く、給与が安いとの意見があるが、客観的なデータがないため、整備要員の労働環境を調査する必要がある。

3. アンケート実施結果

○やりがいについて(事業場規模別) ○給与、手当への満足度(事業場規模別) ○労働時間、休暇への満足度(事業場規模別)



4. 勉強会でとりまとめられた方向性

戦略的なリクルート

- 高校生(両親を含む)に対する整備士PR活動
 - ・消防士のようなイメージポスター作成
 - ・国(支局等)を中心とする産学官連携の高校訪問(整備専門学校と地元整備業界が協力)
 - ・二種養成施設の活用
- 整備士養成校(整備専門学校及び短期大学等)への進学に係る奨学金制度の拡充の検討
 - ・公的制度・民間制度導入の可能性検討
- 先進的な人材確保・育成の取組み例の収集、展開
- 転職者、離職者、再雇用、大学中退者等の人材活用
 - ・ベストプラクティス例の収集・周知
- 若者の動向調査
 - ・整備士養成校入学者数の減少の分析・対策検討

事業・資格の魅力の向上

- 小中学生や親が自動車を身近に感じる環境の構築
 - ・地方での体験イベントの開催と反響調査
 - ・小中学生向けDVDの作成
 - ・社会体験施設の自動車整備パビリオンの検討
- 自動車整備士の魅力向上
 - ・1級自動車整備士などの資格取得のインセンティブの明確化
 - ・シンボルマークの作成・名札等への明記の奨励
- 全日本自動車整備技能競技大会のPR強化
 - ・優勝者の国土交通大臣表敬訪問の継続

労働環境の改善

- 自動車整備士に対するアンケートを実施、課題抽出
- 先進的な労働改善の取組み例の収集・展開
- 整備業界に対し労働環境改善に向けた対策の実施を要請(対策取り纏め後)

分業組み合わせの促進

- シルバー人材の活用
- 女性整備士が活躍できる仕事の分業化
- アルバイト、パート等の短時間労働力の活用

女性の活用

- 就職している女性整備士から意見を聞き取り、関連業界で共有
- 看護師等の他業界の取組み例を調査
- 女性にも訴求するポスター・チラシの作成
- 女性の活躍できる職場の好事例の収集、周知

外国人の活用

- 整備業界における外国人活用状況の調査
- 外国人技能実習制度のニーズの調査、制度の検討
- 優秀な留学生の日本での就労に関する課題調査、対策検討

(赤字は協議会と国交省で協力して活動、活動予定の項目)

(緑字はそれ以外で対応中、対応済みの項目)

(青字は有識者検討会で調査・検討予定の項目)

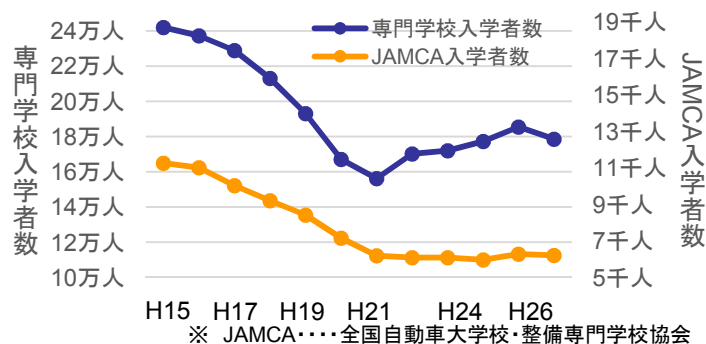
(黒字は未対応)

2-3.人材確保・育成の取り組み（その2）

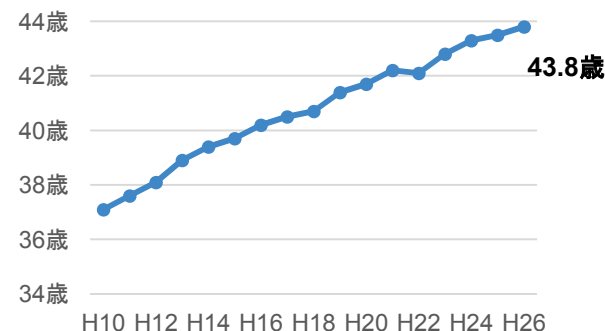
1. 現状

- 少子化や若者のクルマ離れの進展、将来選択肢の多様化等により、**自動車整備士を目指す若者が激減**（10年間で半減）する一方で、整備要員の**高齢化が進展**しており（平均年齢43.8歳、約2割が55歳以上）、近い将来、クルマ社会の安全・安心に直結する自動車整備を支える人材不足が顕在化する可能性大。
- 整備業界は従業員10人以下の企業が約8割を占め、大規模な採用活動等が困難であり、**約5割の整備事業者で、整備士が不足**。

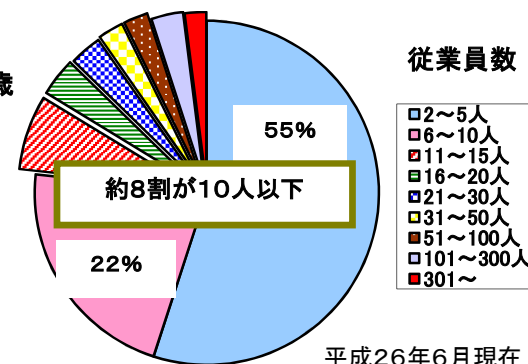
専門学校入学者数は、最近やや増加傾向にあるが、過去10年で半減した整備学校入学者は、依然低迷。



整備要員の平均年齢は上昇傾向にある。



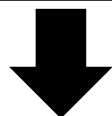
約8割が従業員10人以下の中小零細企業。



2. 取り組み

自動車整備要員人材不足対策に関する勉強会

自動車の関係業界及び国土交通省から構成される勉強会を立ち上げ、今後の対策の方向性、具体案等について平成26年4月にとりまとめた。（平成25年11月～平成26年4月）



官民が協力した自動車整備のPR活動の推進

○自動車整備人材確保・育成推進協議会

国土交通省と関係団体から構成される協議会が連携し、人材不足対策を順次実施。（平成26年4月～）



PR活動以外で、より具体的な対策について検討が必要な事項

○自動車整備人材の確保・育成に関する検討会

労働環境や待遇の改善、整備士の技能向上・育成、女性の活躍について、具体的な改善対策を検討。（平成27年6月～）

2-4.自動車整備人材確保・育成推進協議会

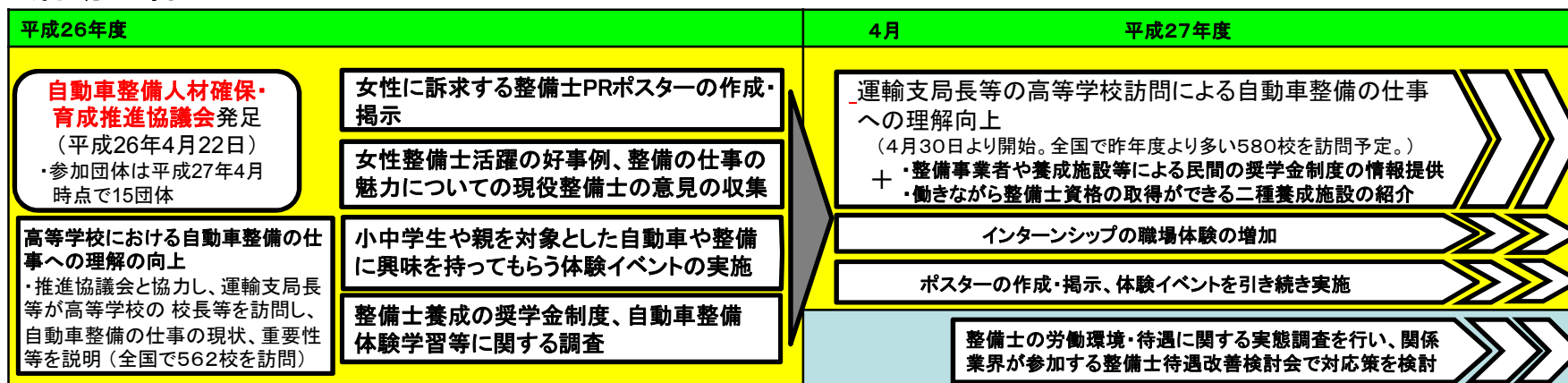
1. 設立の目的

- 自動車の安全・環境の確保を図るためには、自動車ユーザーが適切に点検整備を実施できる環境整備が必要であり、その業務に携わる高度な技能、知識を持った人材が必要。
- また、近年の自動車技術の高度化により、より一層、高度な技能、知識を持った人材が求められている。
- しかしながら、少子化や若者のクルマ離れの進展、将来選択肢の多様化等により、自動車整備士を目指す若者が激減する一方で、高齢化が進展し、近い将来、クルマ社会の安全・安心に直結する自動車整備を支える人材の不足が顕在化する可能性が大きい。
- このため、本協議会は、国土交通省と協力し、自動車整備に携わる人材の確保、育成を図ることを目的とする。

2. 参加団体(15団体)

- 一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会
- 全国自動車大学校・整備専門学校協会
- 全国自動車短期大学協会
- 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会
- 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会
- 一般社団法人 日本自動車工業会
- 一般社団法人 日本自動車連盟
- 日本自動車車体整備協同組合連合会
- 全国自動車電装品整備商工組合連合会
- 全国タイヤ商工協同組合連合会
- 全国オートバイ協同組合連合会
- 一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会
- 日本自動車輸入組合
- 一般社団法人 自動車用品小売業協会
- 公益財団法人 日本自動車教育振興財団

3. 活動内容



●整備士のイメージ向上ポスター・チラシ



めざせ! **整備女士** **整備男士**
～クルマの**安全・安心**を守るエンジニア～



(ポスター)



(チラシ表)

自動車整備の仕事の紹介

 タイヤの整備	 下回りの整備
 スキャンツールを使用した点検等	 ブレーキパッドの点検等

自動車整備業界を目指すには?

スタート → 整備の専門学校や短期大学などへ進学 (一様養成施設) → 有資格者として就職 → 経営職 / 工場長 / 営業職

高等学校 → 大学などへ進学 (認定大学、自動車科など) → 学科等により、整備士取得に可能性あり → サービスエンジニア → 働きながら自動車整備振興会に申し込み、整備士資格取得や技能向上 (一様養成施設)

働きながら資格取得や技能向上 (一様養成施設)

●自動車整備士についてのホームページ [国土交通省] http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk9_000011.html

●登録試験に関するホームページ [(一社)日本自動車整備振興会連合会] <http://www.jaspa.or.jp/>

(チラシ裏)

- 国土交通省及び自動車整備人材確保・育成推進協議会でポスター及びチラシを作成。
- ポスターは地方公共団体、公共交通機関、高速道路株式会社、自動車ディーラー店頭及び高等学校へ掲示を依頼。
- チラシは各地方のイベントで配布。
- 東京モーターフェス(10月11日～12日開催)のサービスエンジニアコーナーにおいて、高等学校訪問で使用した「自動車整備の仕事」のパンフレット及びチラシを1万セット配布。

2-6.第19回全日本自動車整備技能競技大会優勝者 国土交通大臣杯授与式

- 平成26年1月22日(水)、第19回全日本自動車整備技能競技大会優勝者への国土交通大臣杯授与式を開催。
- 本競技大会は、日本自動車整備振興会連合会の主催で、全国の各地方から選抜された自動車整備士53チームが、自動車整備の技術と知識を競い合うもの。
- 第19回大会で優勝した茨城県代表チームの吉田一夫さん、澤口奈央さんそれぞれに太田大臣から大臣杯を授与。
- 太田大臣より、優勝者に対し、物づくり大国日本の一番の力の源は現場の力、優勝者の腕と技術は国土交通省にとっても誇り、と激励の言葉。



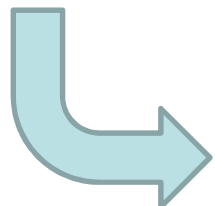
左から 澤口選手 吉田選手 (茨城県代表チーム)

○全日本自動車整備技能競技大会の概要

- ・目的
整備事業の第一線で活躍している自動車整備士の技能について権威ある適正な評価を行い技能のより一層の向上を促すとともに、**職責に誇りと励みを与える。**
- ・主催 一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会
- ・開催頻度 2年に1回(昭和52年より開催)
- ・競技内容 「実車競技」、「整備技術アドバイザー競技」及び「基礎作業競技」
- ・競技参加者 106名(全国53地域の代表者)
- ・入場者数(平成25年実績) 約2,100名
- ・優勝者表彰
国土交通大臣賞(賞状及び優勝カップ)
海外研修視察旅行(日整連副賞)等
- ・日時: 平成25年10月26日(土) 8:30~15:00
場所: 東京ビッグサイト「西3・4ホール」

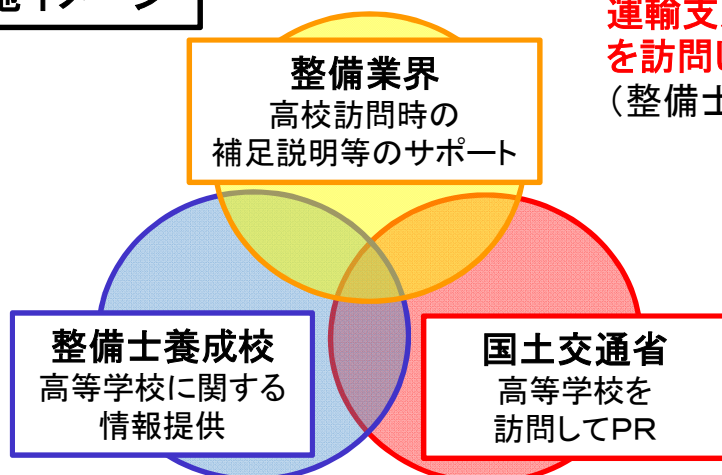
2-7.運輸支局長等による高等学校訪問概要

平成25年度に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において、整備士養成校（整備専門学校や短期大学等）などの整備業界へ進む若者が減少していることについて、少子化、若者のくるま離れの進展や将来選択肢の多様化等と共に、高等学校の進路担当教師などが、整備業界にあまり良いイメージを持っていないとの意見があった。

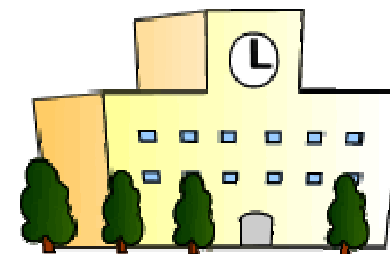
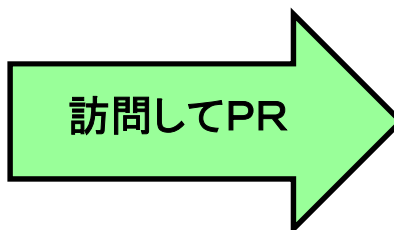


整備業界、整備士養成校と協力し、運輸支局長等が高等学校の校長等に対して自動車整備の仕事をPRすることにより、高等学校の進路担当教師等が持つマイナスのイメージを払拭し、自動車整備の仕事への理解を得るとともに、若者が自動車整備の仕事に就職する機会を確保することを目的に実施。

実施イメージ



運輸支局長等が整備業界担当者（自動車整備振興会）と高等学校を訪問し、自動車整備のPRを実施。
 （整備士養成校は、国土交通省と整備業界が訪問後に個別に訪問）



（高等学校）

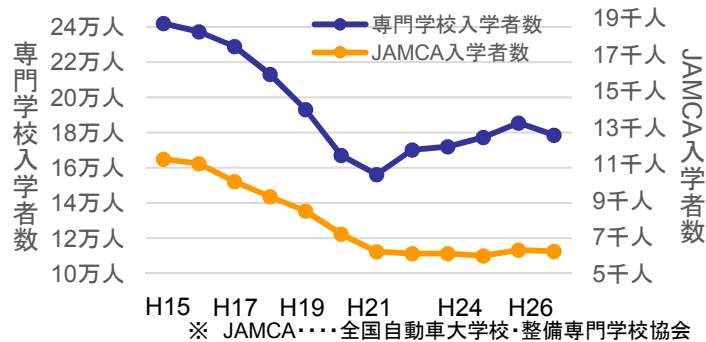
3. 問題意識に係る現状と課題

3-1.人材確保・育成の取り組み（その3）～自動車整備人材の確保・育成に関する検討会～

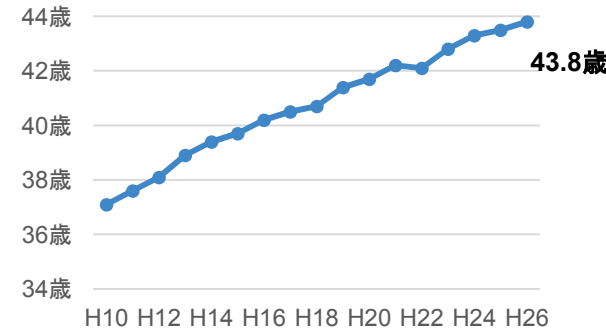
1. 現状

- 少子化や若者のクルマ離れの進展、将来選択肢の多様化等により、**自動車整備士を目指す若者が激減**（10年間で半減）する一方で、整備要員の**高齢化が進展**しており（平均年齢43.8歳、約2割が55歳以上）、近い将来、クルマ社会の安全・安心に直結する自動車整備を支える人材不足が顕在化する可能性大。
- 整備業界は従業員10人以下の企業が約8割を占め、大規模な採用活動等が困難であり、**約5割の整備事業者で、整備士が不足**。

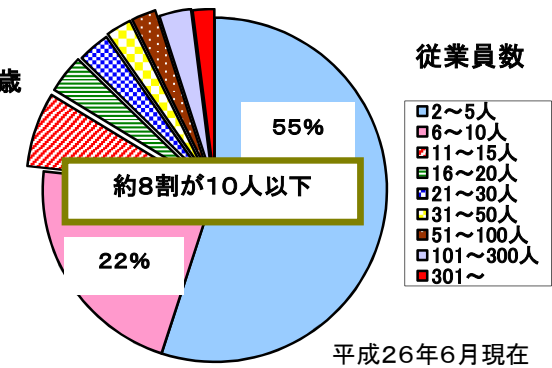
専門学校入学者数は、最近やや増加傾向にあるが、過去10年で半減した整備学校入学者は、依然低迷。



整備要員の平均年齢は上昇傾向にある。



約8割が従業員10人以下の中小零細企業。



2. 取り組み

自動車整備要員人材不足対策に関する勉強会

自動車の関係業界及び国土交通省から構成される勉強会を立ち上げ、今後の対策の方向性、具体案等について平成26年4月にとりまとめた。（平成25年11月～平成26年4月）



官民が協力した自動車整備のPR活動の推進

○自動車整備人材確保・育成推進協議会

国土交通省と関係団体から構成される協議会が連携し、人材不足対策を順次実施。（平成26年4月～）



PR活動以外で、より具体的な対策について検討が必要な事項

○自動車整備人材の確保・育成に関する検討会

労働環境や待遇の改善、整備士の技能向上・育成、女性の活躍について、具体的な改善対策を検討。（平成27年6月～）

3-2.自動車整備士の労働環境① 自動車関連業種との比較

給与

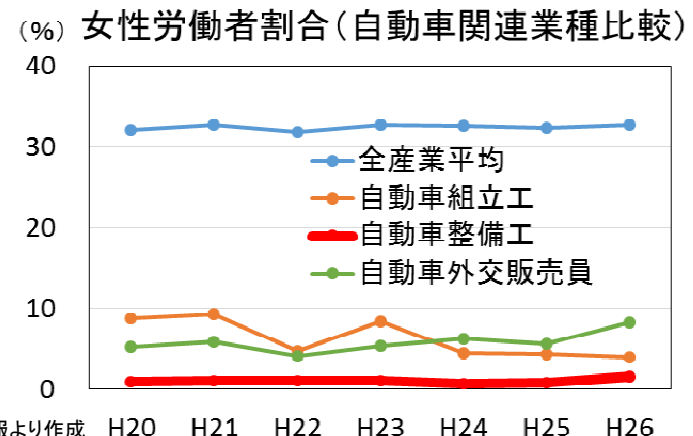
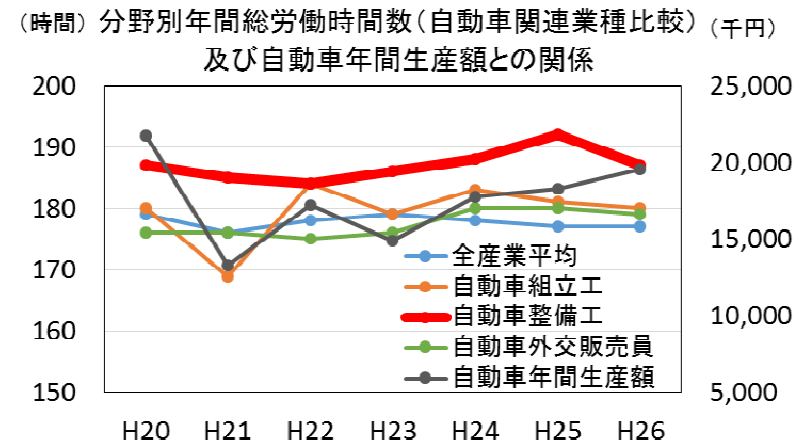
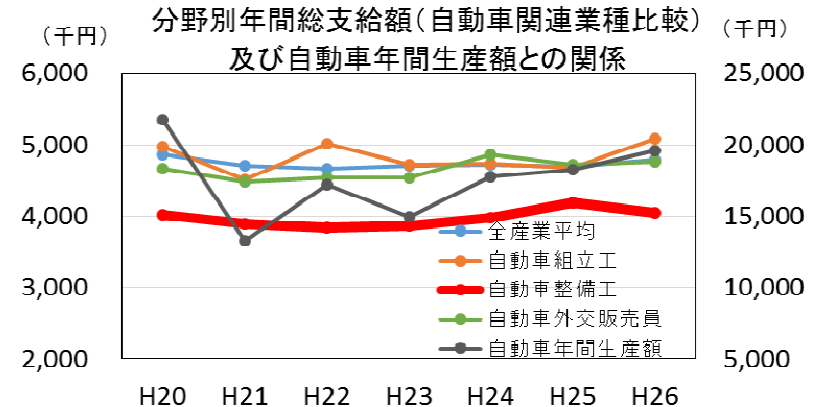
- 他の自動車関連業種は全産業平均と同程度であるにもかかわらず、**整備士の給与水準は大きく平均を下回る。**
- 自動車の生産額の影響を受けにくい傾向がうかがえる。

労働時間

- 他の自動車関連業種は全産業平均と同程度であるにもかかわらず、**整備士の労働時間は平均を上回る。**
- 自動車の生産額の影響を受けにくい傾向がうかがえる。

女性割合

- 自動車関連業種は全産業平均に比べて女性割合は圧倒的に低い。
- その中でも、**整備士の女性割合は特に低くなっている。**
- どの項目も他の自動車関連業種に劣っており、全体的な改善が必要。



3-2.自動車整備士の労働環境② 他業種との比較

給与

- 整備士の給与水準は、機械修理工よりも低く、販売店員や介護員よりも高い、中程度の水準となっている。

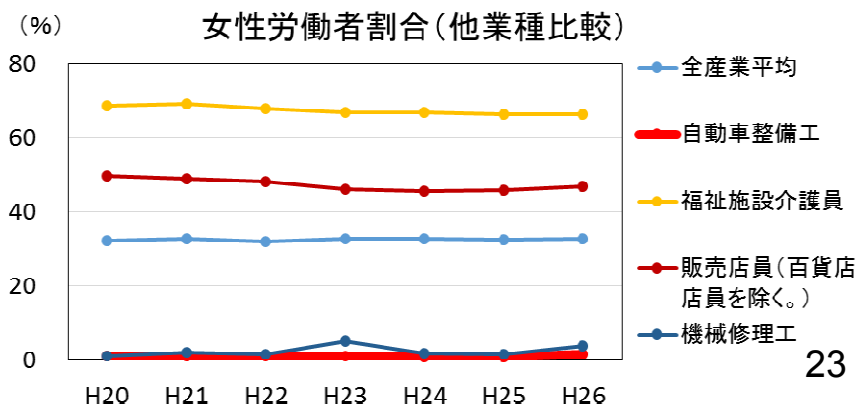
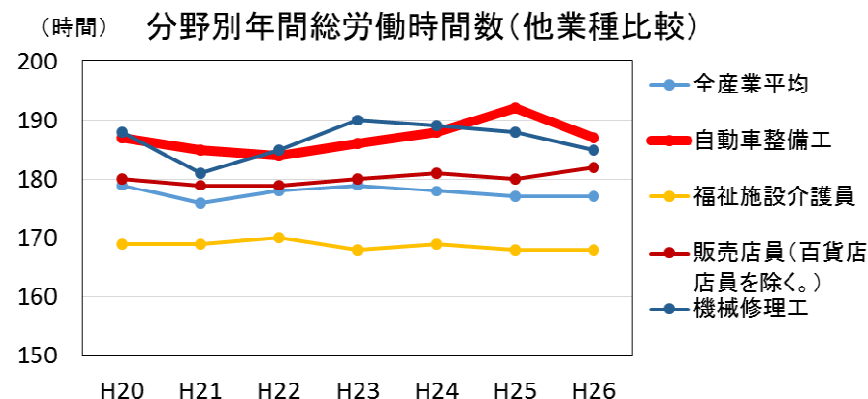
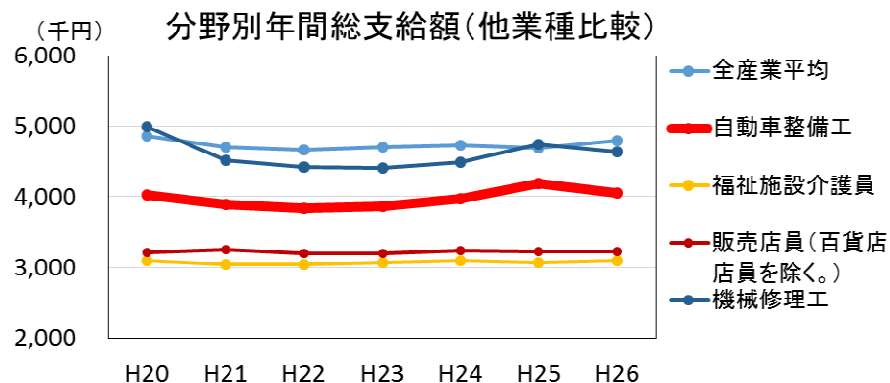
労働時間

- 販売店員や介護員の労働時間は平均と同程度もしくは短いのにに対し、自動車整備士の労働時間は、機械修理工と同程度で長くなっている。

女性割合

- 販売店員や介護員の女性割合は、全産業平均を上回る水準であるのに対し、整備士の割合は、機械修理工と並んでかなり低い値となっている。

- 機械修理工に比べると他条件が同程度にもかかわらず給与が安い、劣った環境。
- 販売店員や介護員に比べ給与は高いが、労働時間や女性割合で大きく劣る。
どの項目も改善が必要。



3-3.女性の活躍について

平成二十七年五月十五日(金)閣僚懇
内閣総理大臣 発言要旨

二〇二〇年まであと五年という中では、更に相当の努力により、女性活躍を更に加速し、我が国経済の持続的成長につなげていくことが必要である。

平成二十七年五月十五日(金)閣僚懇
女性活躍担当大臣・内閣府特命担当大臣(男女共同参画) 発言要旨

女性活躍の機運が高まっている今こそ、更に取組を加速すべき最大かつ最後の機会だと認識している。



女性活躍については政府全体の喫緊の問題であり、特に女性労働者の割合が低い自動車整備業においては、深刻な問題である。

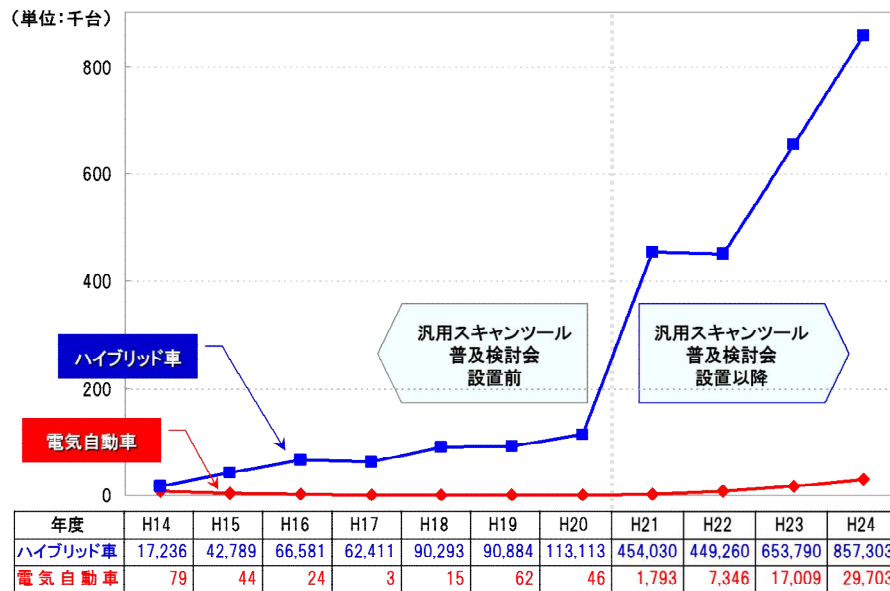
3-4. 自動車の高度化と整備におけるスキャンツール活用の必要性

○HV、EVの車種展開や普及台数が飛躍的に増加するとともに、被害軽減ブレーキやレーンキープ装置等の先進安全装置が普及し始めており、大型車の被害軽減ブレーキについては、平成26年から装着の義務づけが開始。また、平成15年から大型トラックに装備が義務づけられているスピードリミッターも電子制御式が主流となっている。

○これらの自動車や装置では、法定点検ではスキャンツールは不要だが、故障診断や修理後の再設定等にはメーカー専用ツールが多くの場合が必要となる。

HV車・EV車 販売台数推移《平成14年度～24年度》

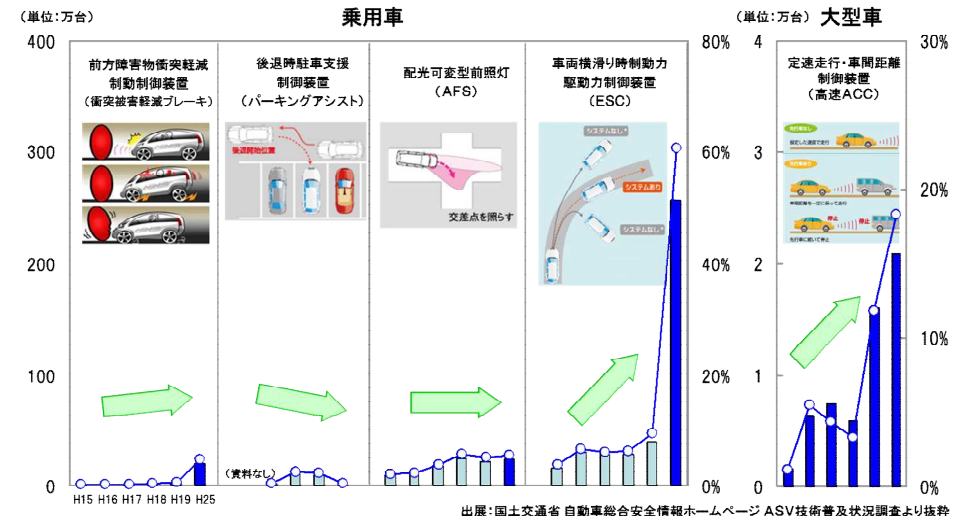
JAMA 一般社団法人 日本自動車工業会



出展：次世代自動車振興センター注）自動車検査登録情報協会データと各メーカーへのヒアリング調査による年度内に国内で市販登録された台数（2014年3月より、原付2輪・4輪EVのデータは本統計データから除いている。）

新技術の装着台数・率 推移（平成15年～19/25年）

JAMA 一般社団法人 日本自動車工業会



出展：国土交通省 自動車総合安全情報ホームページ ASV技術普及状況調査より抜粋

- 自動車の新技術は、一部装置を除き近年急速に装着車両が拡大
- スキャンツールが必要とされる新技術分野の故障診断も機会が増加

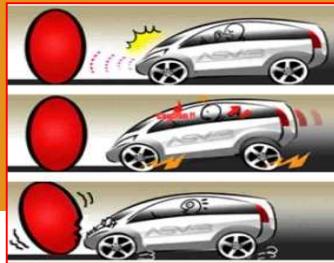
※ HV＝ハイブリッド車、EV＝電気自動車、ASV＝先進安全自動車、SLD＝スピードリミッター（速度抑制装置）

第7回検討会資料(自工会)(平成26年9月30日)

- 新技術は法定点検項目に該当せず、点検整備時はスキャンツール不要
- 但し、HV・EV・ASV・SLDの故障診断にはメーカー専用ツールがMUST

資料:日本自動車工業会
日本自動車機械器具工業会

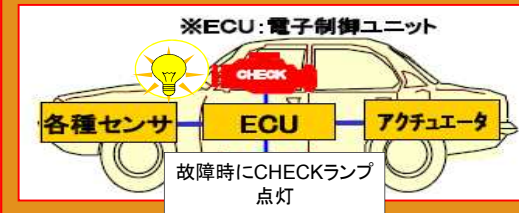
OBD(車載式故障診断機)搭載車 ハイブリッド、電気自動車、ASV、 自動車の新技術の普及



電気自動車



ハイブリッド車



OBD搭載車

国際化への対応

人材育成

環境整備

研修・講習の充実

一級整備士資格者の活用

自動車メーカーからの整備情報の提供

スキャンツールの普及

IT化の推進

自動車の複雑化・高度化が顕著であり、これに対応すべく整備士の質を向上させる必要がある。

4.検討会の趣旨

本検討会の取り扱われるべき検討事項(案)

整備士の労働環境、待遇の現状、課題の把握



- 整備士の労働環境、待遇の改善方策
- 女性整備士(シルバー人材含む)の増加、活用策
- その他整備業の魅力向上のための対策