【考察】「New Normal（新常態）」における整備ビジネスのあり方

-Contents-

1. 自動車整備業界の市場規模と収益性
2. 道路運送車両法改正の整備業界への影響
3. 新型コロナウイルス感染症の整備業界への影響
4. 景気の整備業界への影響
5. JARWAの提言

Japan Autobody Repair Work Association
JARWA
一般社団法人 日本自動車車体補修協会

１．自動車整備業界の市場規模と収益性

日本中を走る8,000万台ものクルマ。それらクルマの安全は、54万人の従事者と、9万2,000もの整備工場で構成される「自動車整備業界」によって支えられている。業界は現在でも市場規模5.6兆円を誇る巨大市場だが、自動車整備業界は斜陽産業と誤解されることも多く、市場の評価はまちまちである。従って「**New Normal（新常態）」における整備ビジネスのあり方**を見通すためには、売上高・市場規模やその推移、収益性などについて、統計に基づき正しく理解する必要がある。

目次

１）自動車整備業界の市場規模
２）整備業界の売上高・市場規模推移
３）整備売上の内訳と推移
４）車検関連売上の収益性
５）工場数の属性別の推移
６）売上の属性別の推移
７）主要耐久消費財等の普及・保有状況（政府統計）
８）まとめ

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

1）自動車整備業界の市場規模

自動車整備業界の市場規模は、（社）日本整備振興会連合会が毎年集計し「自動車分解整備業実態調査結果概要※」という形で公表している。最新（2019年）の調査によると、自動車整備業界の総売上、つまり**市場規模は5.6兆円の巨大市場**である。（2018年：5.5兆円）

※行政から認定を受けた指定工場含む認定工場の売上が統計の前提となる。従って、認定工場ではない鈑金・塗装専業、一般のガレージの売上は、統計データに含まない。

隣接業界との比較

5.6兆円という数字はどれほど大きいのか。隣接する市場である中古車市場（ガリバーなどに代表される産業）やカー用品市場（オートバックスやイエローハットに代表される産業）と比較すると、**整備産業の大きさが際立つ。**

・中古車市場：1兆9,800億円（ 2018年）
・カー用品：1兆7,000億円（ 2018年）

業態別整備売上

認証を有する整備工場は以下4つに分類される。各々の整備売上高（2019年）を比較すると、**ディーラーの整備売上が一番多い**ことがわかる。やはり**ディーラーはブランド力があるので整備の集客に於いても有利である**と推定される。

①専業（街の整備工場など独立系、モータス）：1兆9,444億円
②兼業（ガソリンスタンドやオートバックスなど）：6,830億円
③ディーラー：2兆7,672億円
④自家（タクシー会社など）：2,270億円

自動車整備業界は5.6兆円の巨大市場

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

2）整備業界の売上高・市場規模推移

自動車整備は「斜陽産業」という声も良く聞くが、実際に業界の総売上は落ちているのか否かについて、統計データを確認する。

・2006年：6兆 945億円（ピーク）
・2010年：5兆4,869億円
・2015年：5兆5,133億円
・2019年：5兆6,216億円（最新）

2006年をピークに整備売上は微減：年平均成長率は▲0.41%

入手可能な2005年以降の数字を見ると、2006年に記録した6兆945億円をピークに、2019年には5兆6,216億円まで減少している。**2006年から2019年の平均成長率（CAGR）は0.41%減**である。

過去10年で見ると実質横ばい

データを2010年から2019年までの過去10年に絞ってみると、微増と微減を毎年繰り返しており、**実質横ばい**と言える。**過去10年の年平均成長率（CAGR）は0.27%増**である。

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

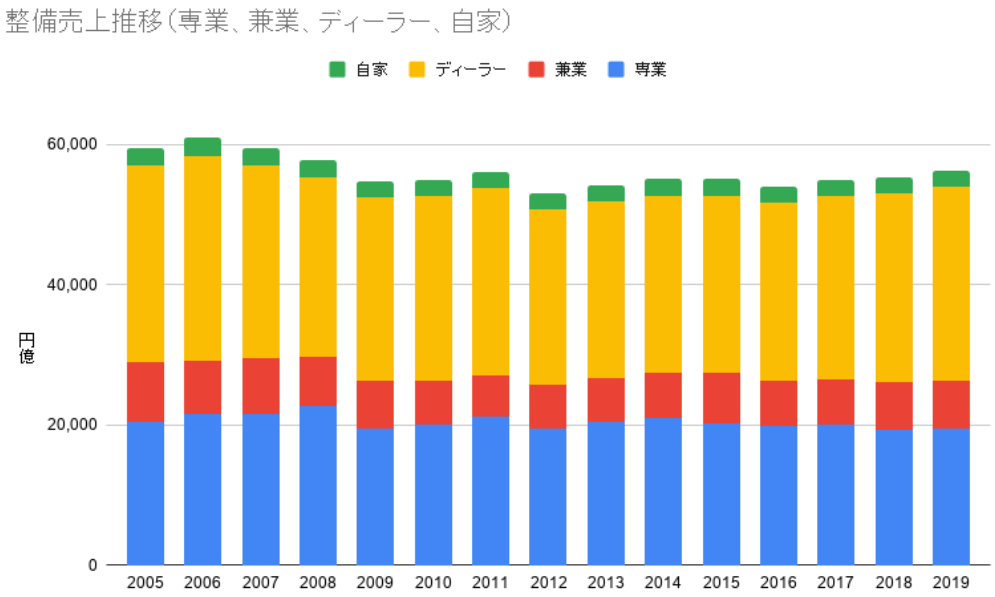
業態別の整備売上推移

次に、整備売上の年平均成長率を「専業」と「ディーラー」に分けて分析する。2005年からの過去15年、２０１０年からの過去10年の年平均成長率の計算結果は、下記の通りである。

・専業：（過去15年）▲0.37%、（過去10年）▲0.31%
・ディーラー：（過去15年）▲0.31%、（過去10年）0.56%

ディーラーは整備売上を維持、専業は売上を落としている

ここまでの結果をまとめると、**ディーラーの整備売上は横ばいを維持している**が、街の整備工場・モータス等の**専業事業者の整備売上は毎年微減している**ことが分かった。



整備業界の過去10年の売上高・市場規模推移は実質横ばい

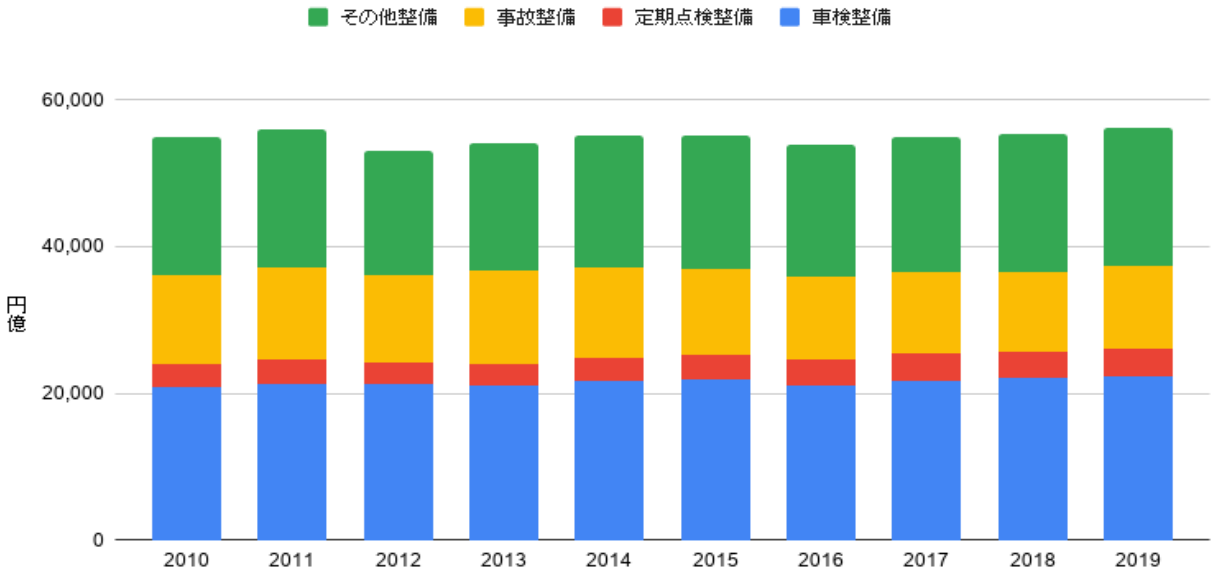
Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

3）整備売上の内訳と推移

整備業界の総売上5.6兆円の内訳のトップは**法定需要**である**車検関連売上（以下、「車検」という。）**である。**車検**は道路運送車両法により国内保有車両の100%に受験が義務づけられている「**究極のストックビジネス**」である。

- **車検関連売上：2兆2,205億円**（自賠責・重量税は含まず**車検に付随する整備は含む**）
- 法定点検関連売上：3,773億円
- 事故整備関連売上：1兆1,356億円
- その他（一般整備）関連売上：1兆8,882億円

整備売上推移（車検整備、定期点検整備、事故整備、その他整備）



整備売上の中心は法定需要である車検関連売上

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

４）車検関連売上の収益性

一般に、自動車アフターは「新車販売」が1番儲かって、2番目に「中古車販売」、3番目に「**車検**」と思い浮かべる方がほとんどだろう。中には、車検はクルマ販売の付帯サービス程度にしか捉えていない方も多くみらるが、その認識は間違いである。

ディーラーにおいても整備は主力の利益源

車検は「**儲かる商品**」である。クルマの販売は新年度である3-4月に集中するため、ディーラーであってもそれ以外の期間は車検で売上を獲得するという年間収益構造となっている。 車検は**工賃（時間あたりの技術料）が収益の中心**であるため、**利益率が元々高い**。特に、ディーラーは**ブランド力**で客を獲得しやすいため**工賃単価を上げやすく**、車検の利益比率を高く維持することができる。

オートバックスなどカー用品店も整備業に注力

同様の理由で、オートバックスに代表される**カー用品店大手も車検に注力**している。オートバックスの中期経営計画（２０１９）では、今後5年間の注力分野として整備業を挙げている。実際に、整備事業者の買収（M&A）にも積極的である。

車検はプロと一般の間の知識差が大きい分野

車検は専門性が高く「**車検に必要な整備と不要な整備の見分けがつき難い**」「**その整備の適正な価格がわからない**」など、専門家との知識の格差が大きい分野と言える。一方で、ここが業界の一番の強みであると同時に、**一般の方が不信感をもつ要素**、すなわち**改善すべき点**であるとも言える。

自動車アフターは「車検」が一番儲かる

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

5）工場数の属性別の推移

整備工場の数を2011年と2019年で比べた場合、専業整備工場は数を減らしているのに対し、整備機能を有するディーラーの数は増えている。

専業整備工場

・2011年：5万7,266工場（ピーク）
・2019年：5万6,032工場（最新）

ディーラー整備工場

・2011年：1万6,015工場
・2019年：1万6,349工場（最新）

街の整備工場は、**後継者不足・高齢化・入庫台数の減少・クルマの高度化**などを理由に、**廃業する工場が年々増加**している。一方で、ディーラーの整備工場は、常時仕事が溢れている。
入庫台数の減少については、近所にある「私の整備工場」が、近隣関係の希薄化などの社会環境の変化に伴い一般の人には遠く近づきにくい存在となり、ブランド力のあるディーラーに整備を依頼するようになったことが原因の1つと考えられる。
クルマの高度化については、廃業にまで至らない工場であっても、**最新車両の整備に対応できなくなりディーラーに仕事を依頼する**といった現象も散見される。

ディーラー整備工場は増え街の整備工場は減少

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

6）売上の属性別の推移

数の面では、専業の整備工場が5万6千工場（全体の60%）、ディーラー付随の整備工場が1万6千工場（全体の16%）と、街の整備工場に代表される専業整備工場が圧倒的に上回っているが、売上で見ると、専業の整備工場が1兆9,000億円に対して、ディーラーの整備売上2兆7,000億円と大きく逆転している。

整備売上

①専業（街の整備工場など独立系、モータス）：1兆9,444億円
②兼業（ガソリンスタンドやオートバックスなど）：6,830億円
③ディーラー：2兆7,672億円

整備工場数

①専業：5万6,032工場（61%）
②兼業：1万5,702工場（17%）
③ディーラー：1万6,349工場（18%）

これを単純に割ることで、工場・事業所毎の売上を算出すると、下記の結果となる。

事業所あたりの整備売上：

①専業：3,470万円/事業所
②兼業：4,350万円/事業所
③ディーラー：16,900万円/事業所

整備工場の属性別の売上はディーラーが圧倒的

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

７）主要耐久消費財等の普及・保有状況（政府統計）

100世帯あたりの乗用車保有台数

地域（ブロック）別

・北海道・東北：116.1台
・関東：78.0台
・北陸・甲信越：146.1台
・東海：131.8台
・近畿：81.2台
・中国・四国：118.8台
・九州・沖縄：108.2台

都市規模階級別

①人口５万人以上の市：94.3台
・県庁所在地市：114.6台
・県庁所在地市以外：108.4台
・別掲大都市：66.4台
②人口５万人未満の市町村：141.5台
・市：129.7台
・町村：150.1台

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

自動車整備業界の市場規模と収益性

世帯の年間収入階級別

- 300万円未満：66.3台
- 300～400万円未満：100.7台
- 400～550万円未満：117.2台
- 550～750万円未満：141.0台
- 750～950万円未満：145.6台
- 950～1200万円未満：153.9台
- 1200万円以上：143.1台

住宅の所有関係別

- 住宅ローン有り：136.2台
- 住宅ローン無し：91.8台
- 持ち家（一戸建て）：122.0台
- 持ち家（マンション等）：66.8台
- 公社公団等賃貸住宅：49.3台
- 給与住宅：64.4台
- 民営賃貸住宅：59.3台

住宅の総床面積別

- 50㎡未満：52.2台
- 50～69㎡：79.0台
- 70～99㎡：100.7台
- 100～149㎡：129.8台
- 150㎡以上：157.1台

乗用車の保有は地方・持ち家・住宅ローン有りを中心に分布

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

8）まとめ

1）自動車整備業界は5.6兆円の巨大市場
・整備業界は隣接業界の中古車市場の1.9兆円やカー用品市場の1.7兆円と比べ圧倒的な市場規模を誇る。

2）整備業界の過去10年の売上高・市場規模推移は実質横ばい
・ピーク時（2006年）の6.9兆円からは縮小しているものの過去10年の年平均成長率は0.27%増。

3）整備売上の中心は法定需要である車検関連売上
・車検は国内保有車両の100%に受験が義務づけられている「究極のストックビジネス」である 。

4）自動車アフターは「車検」が一番儲かる
・クルマの販売は新年度である3-4月に集中するためディーラーであってもそれ以外の期間は「車検」で売上を獲得するという年間収益構造となっている。

5）ディーラー整備工場は増え街の整備工場は減少
・街の整備工場は後継者不足・高齢化・クルマの高度化などを理由に廃業する工場が年々増加。
・クルマの高度化に対応できなくなった街の整備工場がディーラーに仕事を依頼するケースも年々増加。

6）整備工場の属性別の売上はディーラーが圧倒的
・ディーラーはブランド力があるので整備の集客に於いても有利である。

7）乗用車の保有は地方・持ち家・住宅ローン有りを中心に分布
・100世帯あたりの乗用車保有台数と地域・収入・住宅所有の有無には一定の相関関係がある。

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

２．道路運送車両法改正の整備業界への影響

近年の自動車技術の電子化、高度化に伴い、先進技術を搭載したクルマの整備作業の安全性確認を法制上担保する目的で、令和2年4月1日に改正道路運送車両法が施行され、整備業界は「認証」「車検」「法定点検」について新たな法令上の対応が必須となった。従って「**New Normal（新常態）」における整備ビジネスのあり方**を見通すためには、自動車技術の電子化・高度化の現状および対象業務である認証・車検・法定点検などへの影響について、法令に基づき正しく理解する必要がある。

目次

１）道路運送車両法の改正の理由
２）整備業界に与える影響
３）認証に与える影響
４）車検に与える影響
５）法定点検に与える影響
６）まとめ

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

1）道路運送車両法の改正の理由

分解整備範囲の拡大（先進技術の点検整備のあり方）

【現行制度の評価】

近年の**自動車技術の電子化・高度化**に伴い、現行の分解整備の対象となる装置の取り外しを伴わない整備又は改造であっても、当該装置の作動に影響を及ぼすおそれがあり、その結果として保安基準適合性に大きな影響を与えるものが増加している。また、現行の道路運送車両法では、これらの整備又は改造が「分解整備」の定義には含まれておらず、また、先進技術にかかる装置は分解整備の対象装置となっていないため、これらについて点検整備記録簿への記載義務がない上、認証を受けない事業者であっても取外しを伴う整備又は改造が可能であり、**整備作業の安全性の確認が法制上担保されていない。**

【今後の対応】

国においては、自動車整備事業者が行う自動ブレーキ等の先進技術を搭載した車や自動運転車（以下「自動運転車等」という。）の整備について、その確実な実施を担保するため、これらの整備を「分解整備（**特定整備**）」の定義に含め、これらの整備を行う自動車整備事業者を「**自動車特定整備事業者**」として**認証**することが必要である。また、**使用者がこれらの事業者を判別できるようにする**ことが必要である。

出典：交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会報告書より抜粋（一部意訳）

先進技術を搭載したクルマの整備作業の安全性の確認を法制上担保する必要あり

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

２）整備業界に与える影響

令和２年４月１日に施行された**改正道路運送車両法**により、整備業界は**「認証」「車検」「法定点検」**について新たな法令上の対応が必須となった。

認証（令和２年４月１日～、但し４年間の経過措置あり）

- **電子制御装置（運行補助装置、自動運行装置）の整備**を行うためには、**対象となる認証（特定整備のうちの電子制御装置の認証）**を受けなければならない。
- **４年間の経過措置期間中**に対象となる認証を受けなければ、以降は当該業務を行うことはできない。（**経過措置の対象は装置ごと**）

車検（令和６年１０月１日～）

- **令和3年10月以降の新型車**を対象に**令和6年10月**から、**車検**において「**ＯＢＤ検査（車載式故障診断装置の電子的な検査）**」が開始されることとなったため、これに対応しなければならない。
- **輸入車**についても**令和4年10月以降の新型車**を対象に**令和7年10月から検査開始**となった。

法定点検（令和３年１０月１日～）

- ＯＢＤ検査の対象外としている大型特殊自動車、被牽引自動車、二輪自動車を除いた**自動車定期点検基準の点検項目**について、「**ＯＢＤ（車載式故障診断装置）の診断の結果**」を追加し、**１年ごとに点検**することを義務付け。

車両法の改正により整備業界は新たな法令上の対応が必須となった

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

3）認証に与える影響

自動車の安全な運行に直結するものや、整備作業の難易度が高い（整備要領書やスキャンツールの活用が必要）なものとして、以下を、**認証**が必要な特定整備の対象となる作業（**電子制御装置整備作業**）とする。

① **自動運行装置**の取り外しや作動に影響を及ぼすおそれがある整備・改造。

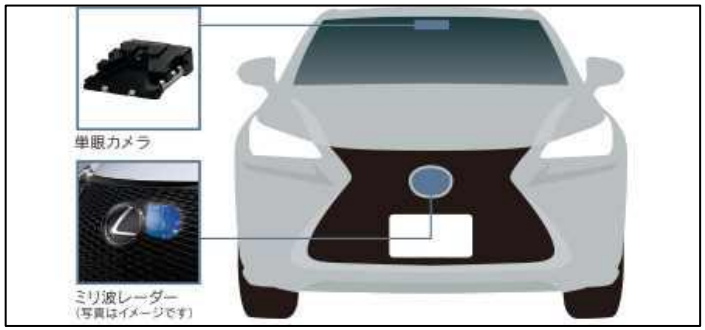
② 衝突被害軽減制動制御装置（いわゆる「自動ブレーキ」）、自動命令型操舵機能（いわゆる「レーンキープ」）に用いられる、前方をセンシングするための**カメラ等の取り外しや機能調整**。

③ ①、②に係るカメラ、レーダー等が取り付けられている**車体前部（バンパー、グリル等）、フロントガラスの脱着**。

参考：市販車に搭載されている、前方をセンシングするためのデバイスの例カメラ（単眼／複眼）、ミリ波レーダー、赤外線レーザー

複眼カメラ

カメラ・ミリ波レーダー複合型



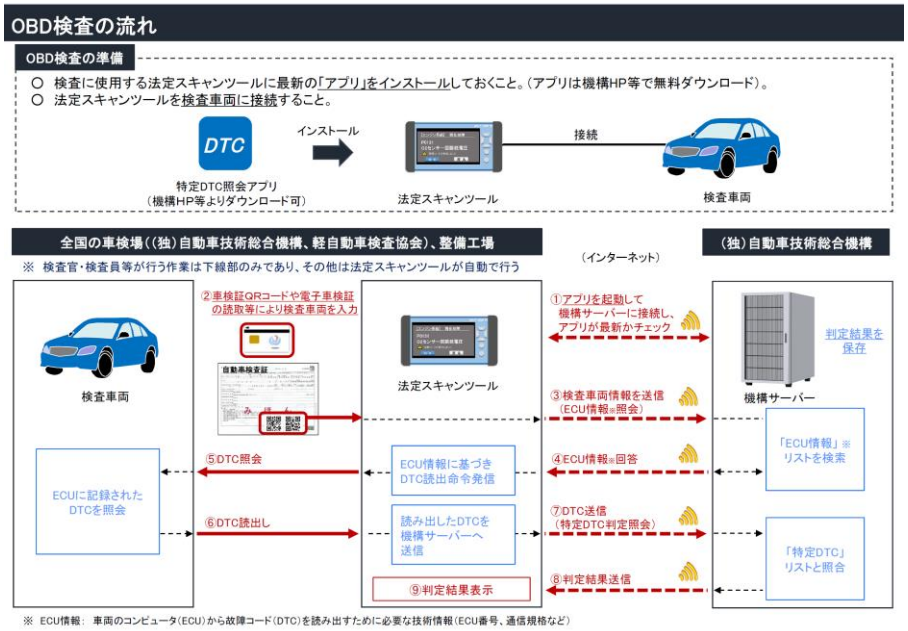
センサー・バンパー・フロントガラスなどの取り外しや調整には認証が必要

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

4）車検に与える影響

自動ブレーキ等の電子制御を駆使した自動運転技術については、近年、軽自動車を含む幅広い車両への搭載が進んでいる。これらの技術は、交通事故防止に大きな効果が期待される一方、**故障時には誤作動等による事故につながる恐れがある**ことから、使用時においても、**確実に機能維持を図ることが重要**である。

このため、国土交通省では、**令和6年10月**から、**自動車の検査（車検）**において、自動ブレーキ等の自動運転技術に用いられる電子制御装置の目に見えない故障に対応するための**電子的な検査を開始する**こととする。



令和6年10月から車検において電子的な検査を開始

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

５）法定点検に与える影響

ＯＢＤ検査の対象外としている大型特殊自動車、被牽引自動車、二輪自動車を除いた自動車の**定期点検基準の点検項目**について、「**ＯＢＤ（車載式故障診断装置）の診断の結果**」を追加し、**１年ごとに点検することを義務付け**。

点検の対象となる警告灯

点検の対象となる警告灯は**原動機**、**制動装置**、**アンチロックブレーキシステムの警告灯**、**エアバッグ**（かじ取り装置並びに車枠及び車体に備えるものに限る。）、**衝突被害軽減制動制御装置**、**自動命令型操舵機能**及び**自動運行装置**に係る識別表示とする。ただし、道路運送車両法の保安基準に適合しないおそれがあるものとして警報するものに限る。

点検の実施方法

イグニッション電源をオンにした状態で診断の対象となる**識別表示が点灯することを確認**し、原動機を始動させる。そして、**診断の対象となる識別表示が点灯または点滅し続けていないかを目視により点検**する。ただし、自動車メーカー等の作成するユーザーマニュアル等により点検を行うこととされている場合には、その方法により点検する。

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

整備の実施方法

点検の対象となる識別表示が**点灯または点滅し続けている場合**は、**スキャンツール**等を使用してその原因となる**故障箇所を特定**し、少なくとも整備作業が適切に完了しなくなるおそれがある作業については、**自動車メーカー等の作成する整備要領書に基づいて整備**を行う。

施行期日

点検基準の改正により、**指定整備工場における保安基準適合証の交付にも影響**がでることから、自動車点検基準は、特定整備制度の施行から１年半後の**令和３年１０月１日に施行**する。

点検整備記録簿

追加した点検項目を点検整備した際、どのようにして**点検整備記録簿に記載**するのかについては、「**自動車の点検及び整備に関する手引**」に記載する。

法定点検項目に「ＯＢＤの診断の結果」を追加し１年ごとの点検を義務付け

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

6）まとめ

1）先進技術を搭載したクルマの整備作業の安全性の確認を法制上担保する必要あり

・国においては、自動車整備事業者が行う自動ブレーキ等の先進技術を搭載した車や自動運転車の整備について、その確実な実施を担保するため、これらの整備を行う自動車整備事業者を、「自動車特定整備事業者」として認証することが必要である。また、使用者がこれらの事業者を判別できるようにすることが必要である。

2）車両法の改正により整備業界は新たな法令上の対応が必須となった

・電子制御装置（運行補助装置、自動運行装置）の整備の実施に認証が義務づけられた。
・車検の項目に「ＯＢＤ検査」が追加された。
・自動車定期点検基準の1年ごとの点検項目に「ＯＢＤの診断の結果」が追加された。

3）センサー・バンパー・フロントガラスなどの取り外しや調整には認証が必要

・自動車の安全な運行に直結するものや整備作業の難易度が高い（整備要領書やスキャンツールの活用が必要）なものは、特定整備の対象となる作業（電子制御装置整備作業）として規制。

4）令和6年10月から車検において電子的な検査を開始

・自動ブレーキ等の電子制御を駆使した自動運転技術は、交通事故防止に大きな効果が期待される一方、故障時には誤作動等による事故につながる恐れがある。

5）法定点検項目に「ＯＢＤの診断の結果」を追加し１年ごとの点検を義務付け

・点検基準の改正により、指定整備工場における保安基準適合証の交付にも影響がでることから、自動車点検基準は、特定整備制度の施行から１年半後の令和３年１０月１日に施行。

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

３．新型コロナウイルス感染症の整備業界への影響

自動車整備事業場については、国民の安定的な生活の確保に必要な重要な社会基盤であるとの認識から、政府の「新型コロナウイルス感染症対策の基本対処方針（3 月 28 日。5月 4 日変更。）」においても、 最低限の業務の継続を求めているが、自動車整備事業場においてはテレワークなどの実施が難しい面がある。従って「**New Normal（新常態）」における整備ビジネスのあり方**を見通すためには、職場における感染拡大対策の工夫・強化およびユーザー心理の正確な把握が大変重要になる。

目次

１）自動車整備事業場における新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン
２）感染拡大対策の工夫・強化
３）まとめ

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

1）自動車整備事業場における新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン

講じるべき具体的な対策

①感染予防対策の体制
・事業主が率先し、新型コロナウイルス感染防止のための対策の策定・変更について検討する体制を整える。
・国・地方自治体・業界団体などを通じ、新型コロナウイルス感染症に関する正確な情報を常時収集する。
②従業員向けの対策
・健康確保、通勤、勤務、休憩・休息スペース、トイレ、設備・器具などについての対策が必要。
③お客様への対応
・来店時、店舗内清掃、店舗内トイレ、納車車両などについての対策が必要。
④従業員に感染者が確認された場合の対応
・感染者の行動範囲を踏まえ、感染者の勤務場所を消毒し、同勤務場所の勤務者に自宅待機させることを検討する。
⑤その他
・保健所との連絡体制を確立し、保健所の聞き取りなどに協力する。

講じるべき具体的な対策として「お客様への対応」が求められている

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

２）感染拡大対策の工夫・強化

自動車整備事業場については、国民の安定的な生活の確保に必要な**重要な社会基盤**であるとの認識から、政府の「新型コロナウイルス感染症対策の基本対処方針（3 月 28 日。5月 4 日変更。）」においても、 **最低限の業務の継続**を求めている。ただし、自動車整備事業場においてはテレワークの実施が難しい面があり、職場における**感染拡大対策の工夫・強化**および**ユーザー心理の正確な把握**が大変重要になる。

事業者のお客様への対応について、ガイドラインでは「来店時、店舗内清掃、店舗内トイレ、納車車両などについての対策が必要。」と示されているが、どの整備工場がガイドラインを遵守しているのか、お客様が来店前に知ることは極めて困難であるため、現実には**「来店することについての心理的負担」**が存在する 。

「来店することについての心理的負担」の存在は、飲食業界において Uber Eats を始めとするデリバリーサービス、すなわち**「非来店型サービス」**がシェアを伸ばしていることから見ても明らかなことから、車検についても**ユーザー心理の正確な把握**に基づく**感染拡大対策の工夫・強化**の方策として**「自宅での引取・納車」を前提とする「非来店型の車検サービス」**のニーズが一定数存在すると考えられる。

特に**高齢ドライバー**については、**ひとたび感染すると重症化しやすい傾向にある**ことから、「来店することについての心理的負担」は、軽くはない。

「来店することについての心理的負担」への対応が必要

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

3）まとめ

1）講じるべき具体的な対策として「お客様への対応」が求められている

・来店時、店舗内清掃、店舗内トイレ、納車車両などについての対策が必要。

2）「自宅での引取・納車」を行う「非来店型サービス」のニーズが一定数存在

・「来店することについての心理的負担」が存在することは、飲食業界において Uber Eats を始めとするデリバリーサービスのような「非来店型サービス」がシェアを伸ばしていることから見ても明らか。

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

４．景気の整備業界への影響

自動車整備事業場については、国民の安定的な生活の確保に必要な重要な社会基盤であるとの認識から、政府の「新型コロナウイルス感染症対策の基本対処方針（3 月 28 日。5月 4 日変更。）」においても、 最低限の業務の継続を求めているが、足元の経営環境は他業種と同様、厳しい状況にある。従って「**New Normal（新常態）」における整備ビジネスのあり方**を見通すためには、景気や消費支出の動向などについて、統計に基づき正しく理解する必要がある。

目次

１）景気動向指数（令和２年７月分速報）
２）家計調査報告（政府統計）
３）まとめ

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

１）景気動向指数（令和２年７月分速報）

景気判断

- 内閣府が令和2年9月7日に発表した令和2年7月の景気動向指数に基づく景気判断は、12カ月連続で「悪化」を示した。
- 「悪化」が連続する期間はリーマンショックを挟んだ08年6月から09年4月までの11カ月を上回り、過去最長を更新した。
- コロナショックはリーマンショックに比べ、消費など内需まで急減したのが特徴。

景気動向指数

- 令和2年7月の景気動向指数（速報値、2015年=100）は景気の現状を示す一致指数※が前月から1.8ポイント上昇し、76.2となった。
- 新型コロナウイルス感染症に伴う政府の緊急事態宣言が出ていた令和2年5月を底に、令和2年6月以降2カ月連続で上向いたが、水準はなお低く、令和2年3～5月の落ち込みの2割程度しか回復していない。

※一致指数は生産や消費、雇用などに関わる10種類の統計から算出する。足元の景況感をつかめるとされ、内閣府はこの指数の動きから機械的に景気の方向感を把握している。）

景気の悪化期間はリーマンショックの11カ月を上回り過去最長を更新

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

２）家計調査報告（政府統計）

消費支出

・消費支出（二人以上の世帯）：１世帯当たり266,897円
・前年同月比：実質 7.6％の減少
・前月比（季節調整値）：実質 6.5％の減少

消費支出の内訳（交通・通信）

・金額：36,535円
・前年同月比：実質 19.6％の減少
・実質増減率への寄与度：3.11％
・摘要：自動車等関係費など
・備考：10ヶ月連続の実質減少

車検等費用の支払い

自動車等関係費は10ヶ月連続の実質減少となっており消費抑制傾向にあるが、一方で**クルマを保有する限り車検は必須**であるため、車検費用（法定費用を含む）については「**分割支払いサービス**」など**ユーザー個々の経済状況にマッチした支払い方法**のニーズが一定数存在すると考えられる。

表１　消費支出の内訳（2020年７月－二人以上の世帯）

費目（品目分類注1）	金額（円）	対前年同月増減率(%) 名目	対前年同月増減率(%) 実質	実質増減率への寄与度(%)	摘要注2	備考
消費支出	266,897	-7.3	-7.6	－		10か月連続の実質減少
食料	79,290	-0.7	-2.6	-0.72	〈減少〉外食,菓子類など	５か月連続の実質減少
住居	16,911	-12.2	-13.9	-0.93	〈減少〉設備修繕･維持,家賃地代	２か月ぶりの実質減少
光熱・水道	17,779	0.6	2.9	0.17	〈増加〉電気代など	２か月連続の実質増加
家具・家事用品	15,368	20.4	16.6	0.73	〈増加〉家庭用耐久財,家事用消耗品など	３か月連続の実質増加
被服及び履物	8,659	-19.2	-20.2	-0.75	〈減少〉洋服,シャツ･セーター類など	10か月連続の実質減少
保健医療	15,090	4.7	4.2	0.21	〈増加〉保健医療用品･器具,医薬品	２か月連続の実質増加
交通・通信	36,535	-19.7	-19.6	-3.11	〈減少〉自動車等関係費,交通など	10か月連続の実質減少
教育	8,214	-11.6	-1.4	-0.05	〈減少〉補習教育	10か月連続の実質減少
教養娯楽	23,874	-19.7	-21.0	-2.17	〈減少〉教養娯楽サービス,書籍･他の印刷物	８か月連続の実質減少
その他の消費支出注3	45,178	-7.3	(-7.6)	(-1.28)	〈減少〉交際費,仕送り金など	２か月ぶりの実質減少
消費支出（除く住居等※）	236,593	-5.3	-5.6	－		10か月連続の実質減少

※　「住居」のほか，「自動車等購入」，「贈与金」，「仕送り金」（いずれも用途分類の金額）を除いている。
　また，実質化には消費者物価指数（持家の帰属家賃を除く総合）を用いた。

注１　2018年１月分から，「交際費」のうち他の世帯への贈答品やサービスの支出を「その他の消費支出」に含める用途分類から，各費目に含める品目分類に変更した。
　２「摘要」欄は，消費支出の実質増減率への寄与度の大きい項目を掲載した。
　３「その他の消費支出」の（　　）内は，消費者物価指数（持家の帰属家賃を除く総合）を用いて実質化した。

自動車等関係費にかかる消費支出の落ち込みは今後長期にわたる可能性がある

Copyright 2021　JARWA　All Rights Reserved.

3）まとめ

1）景気の悪化期間はリーマン・ショックの11カ月を上回り過去最長を更新

・コロナショックはリーマンショックに比べ、消費など内需まで急減したのが特徴。

2）車検費用については「分割支払い」などの金融商品のニーズが一定数存在

・自動車等関係費は10ヶ月連続の実質減少となっており消費抑制傾向にあるが、一方でクルマを保有する限り車検への費用支出は必須である。

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

５．ＪＡＲＷＡの提言

自動車業界は「**電動化**」「**自動化**」「**コネクテッド**」「**シェアリング**」など、**様々なレイヤにおける技術革新**が急速に進み、いわゆる「**100年に一度の大変革期**」を迎えている。加えて、現在「**改正道路運送車両法**」「**新型コロナウイルス感染症**」「**景気**」という３つの要素が、自動車整備業界にそれぞれの「**New Normal（新常態）**」をもたらしている。「本稿１～４」の考察に基づき、

「New Normal（新常態）」における整備ビジネスのあり方

について提言する。

目次

１）整備業界を取り巻く３つの「New Normal（新常態）」
２）提言

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

１）整備業界を取り巻く３つの「New Normal（新常態）」

①「改正道路運送車両法」がもたらす「New Normal（新常態）」

・令和2年4月改正・施行された**道路運送車両法**に基づき「**特定整備制度**」がスタート、車検を行っている**すべての整備事業者**は、改正法に基づく「**電子制御装置認証**」、令和3年から始まる「**OBD点検（法定点検）**」、令和6年からの「**OBD検査（車検）**」と相次ぐ新制度への対応が求められている。

・**一般の認証工場**については、**後継者不足・高齢化・入庫台数の減少・クルマの高度化**などを理由に**廃業する工場が年々増加**しており、廃業にまで至らない工場であっても、**電子制御装置整備に対応できなくなりディーラーに仕事を外注する**といった現象が発生している。

・すでに**電子制御装置整備を含む車検や整備が、ディーラーに集中し始めているが、**属性別の整備売上比率はディーラーが2兆7,672億円に対し専業＋兼業が2兆6,000億円と**約１：１**であるため、一般の認証工場の車検や整備がディーラーに一気に流れ込むと、**ディーラーのリソースが飽和してしまう可能性がある。**

・一方で、「**ユーザーには電子制御装置整備に対応可能な工場とそうでない工場の見分けがつかない**」「**一般整備工場はディーラーに比べて知名度に劣る地元の単独企業であることが多い**」などの理由から、整備の際に、ユーザー自らが「**電子制御装置整備に対応可能な指定整備工場を選択する**」ことは極めて困難である。

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

②「新型コロナウイルス感染症」がもたらす「New Normal（新常態）」

- 自動車整備事業場については、国民の安定的な生活の確保に必要な**重要な社会基盤**であるとの認識から、政府の「新型コロナウイルス感染症対策の基本対処方針（3 月 28 日。5月 4 日変更。）」においても、 **最低限の業務の継続**を求めている。ただし、自動車整備事業場においては**テレワークの実施が難しい**面があり、職場における**感染拡大対策の工夫・強化**が大変重要になる。
- 事業者のお客様への対応について、ガイドラインでは「**来店時、店舗内清掃、店舗内トイレ、納車車両などについての対策が必要**」と示されているが、どの整備工場がガイドラインを遵守しているのか、お客様が来店前に知ることは極めて困難であるため、現実には「**来店することについての心理的負担**」が存在する 。

③「景気」がもたらす「New Normal（新常態）」

- 「新型コロナウイルス感染症」による移動制限や雇用環境の悪化など影響により、**自動車等関係費にかかる消費支出の落ち込みは今後長期にわたる**可能性がある。
- 自動車等関係費は10ヶ月連続の実質減少となっており消費抑制傾向にあるが、一方で**クルマを保有する限り車検への費用支出は必須**である。

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.

２）提言

①「改正道路運送車両法」がもたらす「New Normal（新常態）」への対応

電子制御装置整備に対応可能な整備工場を「顧客が容易に認知できる仕組み」の構築が急務である。

②「新型コロナウイルス感染症」がもたらす「New Normal（新常態）」への対応

自宅での出張整備や引取・納車を前提とする「非来店型のサービスの仕組み」の構築が急務である。

③「景気」がもたらす「New Normal（新常態）」への対応

ユーザー個々の経済状況にマッチした「整備費用の支払方法の仕組み」の構築が急務である。

上記３つの仕組みの構築と運用の実現は、自動車整備業界に定着しているレガシーでアナログ的なアプローチでは、生産性の面で課題解決が困難である。従って、解決へのアプローチは、近年急速に存在感を増しているDX（デジタルトランスフォーメーション）の概念をもって行うことが望ましいと考えられる。

Copyright 2021 JARWA All Rights Reserved.