

自動車技術の進化、環境規制の強化など業界を取り巻く環境激変への対応は

——今日は、**钣金塗装業界の現状、課題、そして未来についてご意見をいただきます**、業界団体の代表及び幹部の方にお集まりいただきました。

近年、自動車を取り巻く環境や技術が大きく変化しておりますが、まずはこれまでも**钣金塗装業界に大きく影響を与えてきた自動車素材の適用変化について、現状の認識と今後の対応について、ご意見をいただけますか。**

磯部 高張力鋼板への対応としてBSサミットでは「溶接管理責任者制度」を創設し、溶接品質の維持に努めています。アルミ合金への対応については会員各社の判断としていますが、技能研修を用意して会員が受講できる体制を整えています。

さらに私がこれから大変だと感じたのは、EUの排ガス規制強化の話です。CO₂排出基準を満たせない場合は、1グラム超過するごとに95ユーロの罰金が科されることになり、2021年の主要メーカー合計の罰金は1兆8,000億円に至るのではないかと予測も出ています。そのため私は今後、燃費向上及び車体の軽量化という観点から、アルミだけではなくカーボンファイバーも採用されると考えています。さらに2023年ごろには、空飛ぶ自動車が登場するという話もあります。

カーボン、空飛ぶ自動車、そしてすでに登場している先進安全技術。この先、それらの新たな技術に対応できる工場、できない工場がはっきりしてくると思います。修理・整備に必要な情報についても、レベル2まではFAINESを通じて得られますが、レベル3以上になったらメーカーと契約した工場

以外には出さないという話も聞いています。国土交通省は「自動運行装置の点検・整備に必要な情報が入手できない事業所に対しては認証を与えられない」と明言しています。今後車体整備事業は、誰も彼もができる仕事ではなくなっていくと考えています。そのような状況変化を踏まえて、各種課題への対応を進めています。

石川 今、話があったカーボンやアルミ、樹脂を含めて、素材はこれからも多様化していくと思います。

交通事故はコロナ禍で急激に減少しており、事故が減っているのに保険料が下がらないのはおかしい、などの意見もよく耳にします。しかし、実際には1件当たりの修理単価がかなり高騰していて、その原因の一つにはアルミや樹脂を修理できない工場が、それらパーツをすべて交換していることがあります。

一方、衝突被害軽減装置の普及によって、損傷波及の程度は小さくなっています。カーボンなどが登場すれば、部品単価はさらに上昇すると考えられます。今後各種素材に対応できる工場とできない工場の間には、大きな差が生じてくるのではないのでしょうか。

津島 钣金塗装業界を取り巻く環境はものすごい勢いで変わっていて、素材の採用にも大きな変化が見られています。

これまで钣金塗装工場は勘と経験だけで仕事をこなすことができましたが、これからは機械工具に頼らなければならない作業が多くなります。DRPネットワークの加盟店工場に対しては、各種素材や自動車最新技術に対応できる機械工具の導入を進めており、今後も必要に応じて対応していく

方針です。

藤堂 ファーストグループでは現在、4つの钣金塗装工場を運営しています。これまでいくつかの工場をM&Aさせていただき、もっと多く運営していた時期もあります。黒字へと再生できた工場に関しては同額で買い戻して再独立をしてもらっているため、今残っているのが4工場ということです。

自動車素材の適用変化に対応しているとしても、なかなか自社だけでは情報が入ってきません。グループの中に輸入車ディーラーの下請けを専門にやっている工場があるので、インポーターやメーカーの指定工場を取得するための定期的な研修を受講しており、そこで最新情報を入手するようにしています。

そこで得た情報から設備の導入を進めていて、自動車の進化になんとかついていっているという状況です。今後自動車がさらに進化した時に、それらの情報を得られるのかという懸念は常にあります。

——**今年4月に特定整備認証制度が施行されましたが、電子制御装置整備認証やエイミング作業への対応などについてのご意見をお聞かせください。**

石川 衝突被害軽減装置を含めたADASなどに対する作業について、電子制御装置整備の名称で制度が整えられました。センサーの種類としては現在、赤外線、ミリ波、カメラの3種がメインですが、今後LiDARというシステムが登場してきます。

ADAS搭載車両のエイミングには静的エイミング、動的エイミング、加えて静的エイミング+動的エイミングの3パターンがあります。この静的+動

す。後継者問題だけでなく、技術者の確保にしても、給料が安ければ引き抜かれてしまいます。

津島 やはり今は鍍金塗装が儲からなくなってきたしまっていることが、最も大きな問題でしょう。儲からないから、十分な給料や報酬が払えないわけです。それは先ほどの議題にあったレーパーレートの問題や、設備投資の負担なども大きく影響しています。

DRPネットワークの加盟店でも、2代目が会社を継ぐために戻ってくるのは半分くらいです。今働いている会社のほうが生活が安定するから、承継しないケースが多い。

ですから、企業としてのそもそもの経営体制を強化していかなければ、後継者問題の解決はできないと思います。

藤堂 私たちは後継者がいなくて、経営に課題を抱えている会社を中心にM&Aをして、企業再生のお手伝いをしてきました。当然うまくいったケースと、うまくいかなかったケースがあります。後継者に関しては、津島さんのお話にあったように、子どもが良い大学を出て給料の良い会社に勤めているので、戻ってこないというケースがとても多いです。

私が考える後継者不足への対応は二つあります。一つは適切な料金をもらい、雇用が維持できる、さらには前向きな設備投資、人材投資ができる業界にしなければいけないということ。そしてもう一つは、今勤めている会社の給料が高く、親の会社に戻ることができない後継者たちを受け入れられる、新たな仕組みを構築することです。これは何を意味しているかというと、親が苦しんでいることは理解しつつも、現在の給料との差などが問題となって

事業継承をためらっている後継者を採用して、親の会社を救うためのシステムを作るということです。

つまり前職の給与水準を維持しつつ、親の会社を救うシステムを作ることにもなるという取り組みで、実際にスタートしています。後継者が会社に戻ってくればありがたいんですけど、戻って来られない2代目ともできることがあるのではないかと思います、活動しています。

——人口が減少している中で、人材不足は業界だけでなく、国内全体の問題となっています。今後、鍍金塗装の技術をどのように継承していくのかも大きな課題になると考えられます。

石川 JATTOの活動内容は、大きく分けて3つあります。1つ目がエイミング対応などによる「新技術の標準化」、2つ目が技術系の動画撮影などを通じた「技術伝承の推進」、そして3つ目が「外国人雇用の推進」です。

自動車整備業においては、特定技能1号の在留資格を持つ技術者を7,000人受け入れるという方針が示されました。JATTOとしては技能実習生として入国した方に、実習期間修了後、特定技能1号へ移行することを提案しています。そして技能実習2号、3号を経て技能を身につけた特定技能1号の外国人技術者の紹介を通じて、整備業界を支援していく考えです。

また日本の高い技術を学んだ実習生に母国の自動車業界を発展させてもらい、技能実習の本来の目的である国際貢献を果たしていきたいと思います。

——では最後に業界の将来について、皆さんのご意見をいただきたい。

磯部 将来に向けて、我々は空飛ぶ自動車への対応にも目を向けるべきだと考えています。安全面から実用化は難しいと言う人もいますが、政府も実現に向けた方針を示していますので、我々はその対応を考えるべきです。

この先、工場が残ることができるかは、空飛ぶ自動車も視野に入れた新しい技術に対応できるか否かが重要になります。修理に必要な情報を得られる、メーカーにもユーザーにも選ばれる工場を目指して、各種取り組みを展開していきます。

津島 今までこの業界は鍍金塗装だけで食べてこれましたが、これからは総合的なサービスが必要になると考えています。新車・中古車販売からレンタカー、リース、保険販売まで、各種サービスを駆使して、お客さまの潜在的なニーズを掘り起こさなければなりません。DRPネットワークとしては、DRPから会員各社に新しい仕事を紹介し、そのお客さまをリピーターにしてみようという方針で取り組みを進めています。

藤堂 日本は乗用車がまだ6,000万台もある自動車大国で、さらにそれらを世界中に輸出しています。鍍金塗装事業者は今後も減少していくと考えられますが、まだまだ残存者利益、生き残ることで利益が取れる業界だと思っています。

たとえば今日新車を買った人は10年は乗るわけで、その顧客を取りに行くためにはしっかりと今の技術に対応することが必要です。残存者利益を取るための経営課題は、顧客と1回限りの取引ではなく、一生涯通じて鍍金塗装、オイル交換、車検、車の買い取り、販売まで、カーライフ全般にいかに対