

技術評価の低い整備士の現状

広島自動車工業短期大学

木 谷 俊 秀
西 田 裕 三

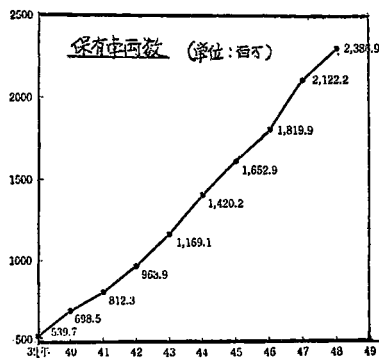
ま え が き

我国の自動車の保有台数は、2,300万台を突破し、近年のモータリゼーションの発展には、目を見はるものがあったが、この反面、排気ガス公害対策に、石油ショックと、極めて重大な問題を持ち、その自動車保全の作業を担当する、各整備関係者の、使命と責任は、益々大きく、クローズアップされつつあります。

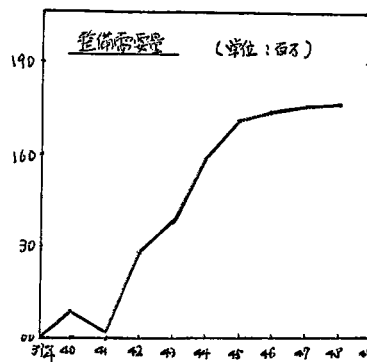
この厳しい情勢の中で、自動車分解整備業者は、人件費を初めとする、諸経費の値上り、と作業精度の高度化に対して、企業の合理化は基より、早急に生産性の向上等に取り組みなければならないが、その第一戦場で、ユーザーの生命を守っている整備士の、技術評価は、どうであろうか、ここで、本学卒業生の自動車関係（専業、ディーラー）の就職状況と、その後の追跡調査を行ない、待遇、将来性、転職等の、アンケートによる実態調査を基に、今後の、自動車整備業と整備士のありかたについて考察をのべる。

1 自動車の保有台数と整備需要量について

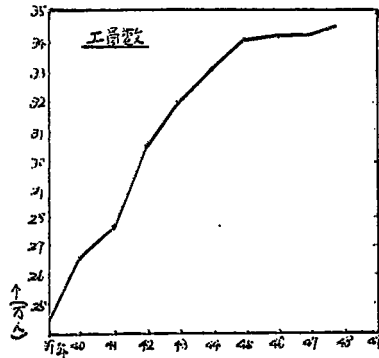
自動車の保有台数を1-1表で見ると、過去9年間で、4倍の成長に対して、整備需要量は、1-2表で見ると、1.8倍に止まっている。この車両の伸びに対する、整備需要量が、止った原因は、最近



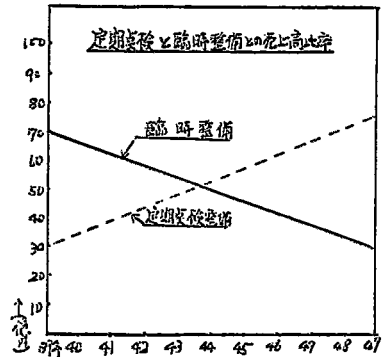
1-1表



1-2表



1-3表



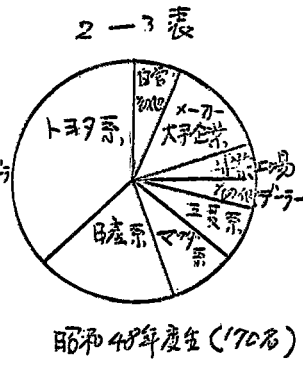
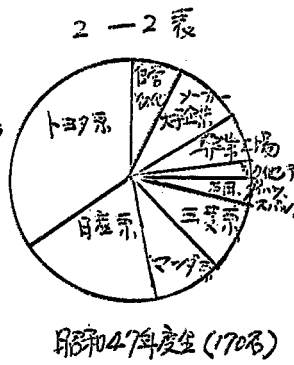
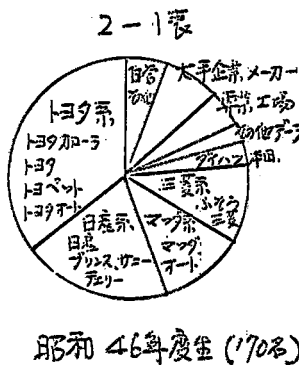
1-4表

の自動車に於て、故障が少なくなった事と、整備するための人材が少なくなった、云いかえれば、技術革進により、従来の臨時整備から、定期点検、予防整備へと、仕事内容が、大きく転換した。

国家試験合格と云う、技術と経験を売物としていた整備士が、今日では、部品を定期的に交換する一種の流れ作業的傾向にある。

2 本学卒業生に関する、就職状況と追跡と調査

昭和46年～48年、過去3ヶ年間の就職状況



大手製造メーカーへの就職が目立ち始めた。

自営、零業への希望が少なくなった。

46年度生の就職先は、全体の42%は、トヨタ系ディーラーで、次いで、日産、マツダ、三菱等と、

整備、営業を、合せた数字である。自動車関係の販売、整備に関する工場は、社会変動を受けやすく、45年後半からの景気悪化と、46年のドルショックがこのような結果を生み出したと思える。

47年度生は、自動車関係、各方面共に景気を取りもどし、各ディーラーで販売の記録が生まれたが、学生の就職先を選ぶ目は鋭く、大手製造メーカーへと視線が向いてきた。

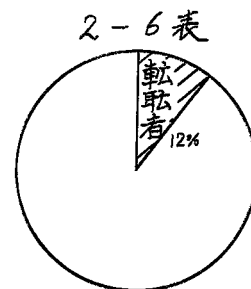
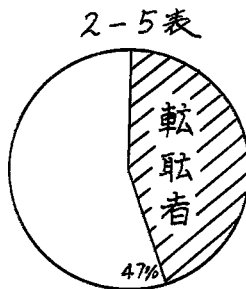
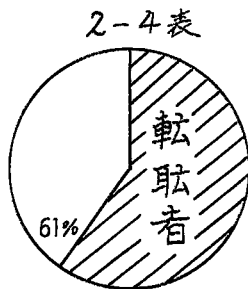
48年度生、以前までは、将来自分の力で工場をと、技術見習型もだいがあったが、世間の荒波はきびしく、機械、物価値上りで、独立自営は、夢物語になって来たようだ。

次に、その後の追せき調査を行なった結果、転職者の状況は、全国的には、専門の採用人員は、約10,400人、退職者は、5,600人で、約50%と高い比率を示しているが、専門は、経験者の雇用が、比較的多い事等がある。

次に、ディーラー関係では、採用人員13,400人に対して、退職者は、約9,300人で、約24%と、低い率になっているが、一般企業の入職率(26.4%)と比較すると、専門、ディーラーの平均は37%なので、比較的、移動の少ない職業と云える。

本学卒業生の追跡調査結果は、下記の通りである。

昭和46年度生(170名) 昭和47年度生(170名) 昭和48年度生(170名)



○転職の動機

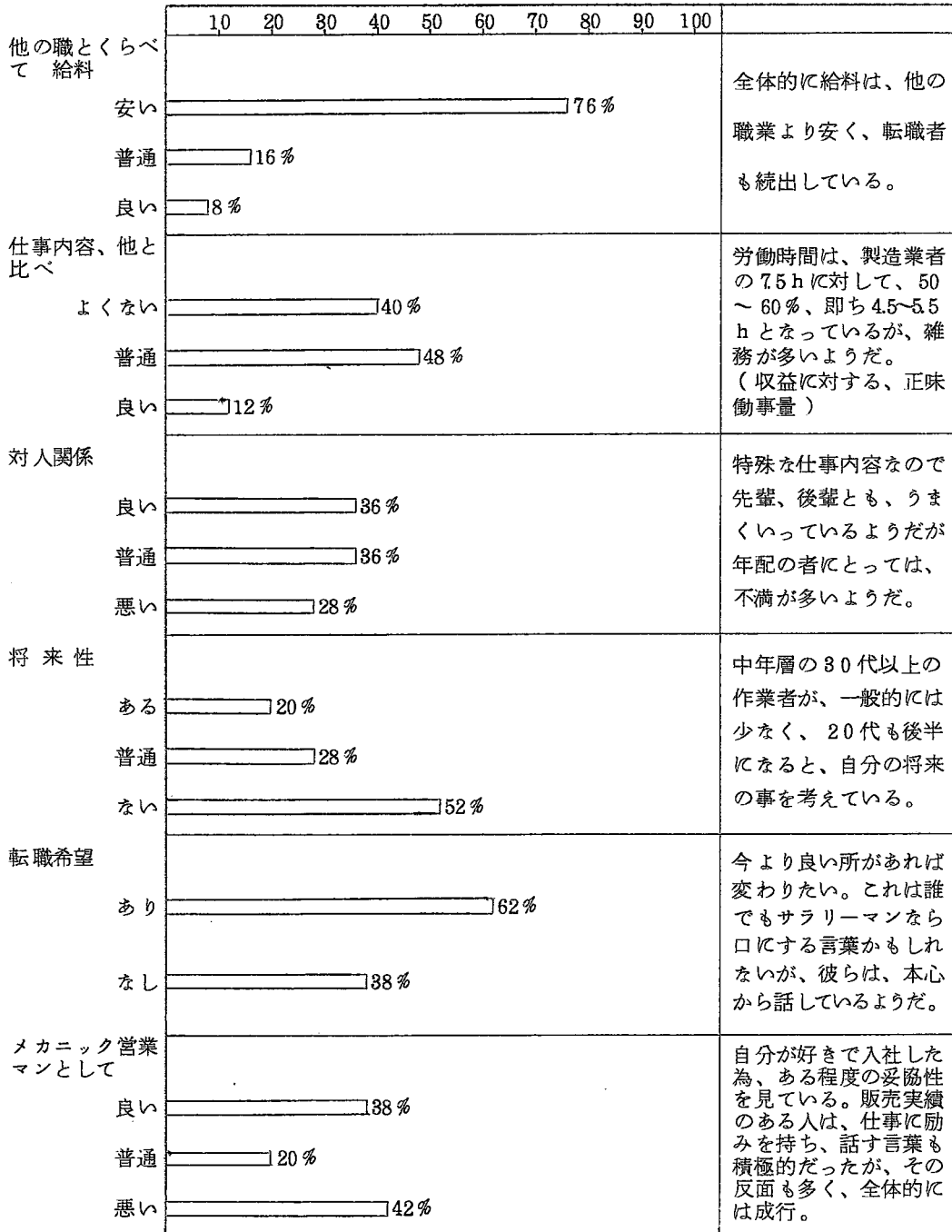
- | | |
|-----------|-----------|
| 1. 給料が安い | } 原因とみられる |
| 2. 将来性がない | |

次に整備士の実態をつかむため、下記の要領で、アンケートを取ってみた。

1. 現職場と、他の職場を比べてどう思うか。
 - A. 給料の問題
 - B. 仕事の内容
 - C. 対人関係
 - D. 将来性
2. 転職の希望があるか。
3. 整備士になって、良かったと思うか。
4. セールスマンになって良かったと思うか。

アンケートの結果

(一般及び卒業生 100名中)



3 自動車整備事業と整備士の現状

自動車整備士は現代社会にあって、「人命を守るべく第一戦にある職業」とも云える。

しかし、残念ながら、これを真に理解する人を除いては、整備士とは社会的な地位の低い人の職業とされ、これに現在の進学率の向上、石油ショック、市民の反公害運動の盛り等によって、自動車に対する風当たりが相当強くなった現在では、若者の整備士として働く人が少なくなったようだ。整備士は真の人命尊重社会の旗手として誇りある職業として確立出来ないものであろうか。

日本の自動車整備工場は、ごく一部の工場を除いては、その中で働く人は、殆んど20代の若い層であり、中に、30代、40代が主力になっている工場もあるが、そのような工場は古い歴史を持っていて、その工場での人件費の占める出費額が大きく、経営面でも大部苦勞しているようだ。

又、若年労働者の人手不足は、なにも整備事業者のみの問題ではないが、なぜ自動車整備工場が、若年者を必要とするか、答は簡単である。1.労働力が大きく給料が安い。2.自動車技術をマスターする意欲に燃えている。等で、表向きは、最もらしいが、裏を返せば、給料の安い若年者でなければ事業経営が成り立たない、淋しい状態なのである。しかも最近の人手不足は、増々深刻化し、調べによると、工員の平均年齢は、専業27.2才、ディーラー25.3才で、昭和48年は、大きく0.7才と、上昇して来ている。

この様な現状の中で、若年整備士の確保は、今後増々新人採用は、困難な度合を強くする情勢なので、事業側も、年功的な給与増加を考え、打開策の為にも、生産性の向上に取り組む必要がある。

又、若年労働者の、整備士となる感心度は、製造業、その他の職業よりも高く、自動車熱を取ることとは出来ないが、今度のアンケートの結果、給料、待遇面も、専業、ディーラー勤務者、100名中

給料は、他の職業と比べ安い 約80%

待遇(福祉、厚生) 悪い 約50%

となり、前に述べたように、国家検定試験合格者と云う、社会的地位ある者の、給与としては、かなり低く、しかも、整備業は、中小企業が大半で、福祉、厚生面でも、不十分である。検定試験合格者は、毎年相当数、ふえてはいるが、実際には、整備士として勤務する人は少なく、合格者が、整備業以外に勤務したか、又、営業、その他の仕事に変わって行くため、業界としては、この様な資格者が、一日も早く、入社、永住出来るよう、社会的地位の向上等の対策を、早急に解決しなければ、若年労働者の確保は、増々困難となる。

4 考 察

自動車の過密化および、高速道路を始めとする、道路整備の本格化に伴って、交通事故は激増し、又排ガスによる大気汚染と、石油ショック等により、メーカー→ディーラー→保守、修理の順で、社会的に低く認識されがちだった自動車整備業も、位置見直の転換期が来たのではないかと考えられ、その1つは、整備業自体が従来、の修理、補修作業から、車検整備、定期点検整備と、診断、予防整備へと、転換した事と、かつては、技能を要する乗物だったが、現代は庶民の足として、誰でも容易に運転出来、故障率が低くなった事等で、これまで停滞を知らなかった自動車産業も、石油ショックの影響は大きく、足踏状態となり、新車需要の販売から、中古車需要の販売へと、又これを契機に、本

格的な、中古車時代へと転換し、整備の多大な援助が必要視されるのではないか。現在、法定点検が義務づけられ、叫ばれながら、実際には6ヶ月、12ヶ月の点検を実施している車両は全体の3/4にも及ばず、これこそ、公害、騒音、事故につながる大切な問題であり、又今後、上記の対策が進むにつれて、これを完全実施することは、検査機械、測定機器の精密化、取扱者の高等教育等で、たやすい問題ではないが、この実施こそ自動車整備士の地位見なおしにつながるのではなからうか。

最後に、アンケートに御協力戴いた、本学卒業生及、一般整備士に感謝します。

参 考 文 献

1. 交文社 自動車セミナー 1974年5月
2. 日刊自動車新聞社 自動車年鑑 1972年版
3. 日整連 自動車整備標準作業時間表 70～72年版