

フロントフェイス
Front Face
整備を語る

全国自動車電装品整備商工組合連合会 会長



紫関 雅美氏

しせき◎まさみ

特定整備制度における電子制御装置整備の認証取得に対する経過措置が残り半年を切った。全国自動車電装品整備商工組合連合会（電整連）では、電装整備を手掛ける組合員の50%が同認証を取得する目標を掲げる。一方で、今後は取得しない組合員に対して経過措置後に必要なことの啓発などに取り組む。また、紫関雅美会長はOBD検査の本格運用を見据え、電装整備事業者が取引先からの仕事を続けるための対応が必要だと話す。

文・写真 小野大佐

組合員ができない仕事をほかの組合員がカバー 各都道府県でネットワークの構築を進めていく

Front Face

**ガラス修理の組合員は危機感が強い
ほぼ全社が認証を取得する**

—電子制御装置整備の認証取得に向けた現状は

紫関「電整連では2023年度末時点で、組合員の電装整備事業者が電子制御装置整備の認証を取得することを推進し、取得率50%を目標としている。23年10月時点で取得率は40%に達しており、見込み通りに推移している。一方、電整連の商工組合に加入するガラス修理の事業者は、ほぼすべての事業者が電子制御装置整備の認証を取得している。必要となる自動車整備士の資格を取って認証を取得しないと、仕事を続けることができないからだ。彼らにとつては死活問題であり、その点で電装整備の組合員よりも危機感が強い」

—取得率の目標達成に向けて、電整連としてはどのような対応を行っているか

紫関「各地の商工組合から①電子制御装置整備の認証を取得した事業者②今後取得する予定の事業者③取得しない方針の事業者④の数と事業者名を毎月1回、事務局に提出してもらっている。10月に開催した理事会で全国の状況を発信しており、現状への理解は浸透している」

—紫関会長の会社がある愛知県の場合は

紫関「愛知県ではすでに県内の80社のデータを取り

まとめており、どの会社が電子制御装置整備の認証を取得したのかを把握している。そこから支部単位で、取得しない電装整備事業者に対して、どこの組合員に仕事を依頼するのか。そのひも付けを行っており、ほぼ最終段階にきている。こうした取り組みは地域によって差があり、まだ状況の把握にとどまる商工組合もある。ただ、この4カ月ほどで意識はだいぶ変わった」

**認証を取らない電装整備事業者への
対応の徹底と啓発が最優先**

—目標を達成しても、組合員の電装整備事業者の約半分は電子制御装置整備の認証を取得しない。対策は

紫関「今年から来年にかけての最も重要な課題は、認証を取得しない事業者に対し、認証を取得しなかったことで今後できなくなる仕事や、問題になることをきちんと徹底していくことだ。そのためには、電子制御装置整備の認証がなければ整備できない車を入庫の時点で理解、把握することが必要になる。また、そうした車が入庫した時に、同業者がカバーしてもらったための協力関係を構築しておく必要がある。各地の商工組合には、各都道府県内で組合員によるネットワークを組んでもらうようお願いする。ディーラーや特定整備事業者が安心して組合員に仕事を任せられるようにする」

—経過措置後に未認証行為があってはならない



紫関「認証を取らないことによる問題点が分からないままだと、意図せずに法令違反を犯してしまう可能性がある。組合員は法人が顧客なので、不信感を与えてはいけない。電整連は各地の商工組合を通じて電子制御装置整備の認証を取らない組合員への対応の徹底、啓発を最優先に取り組む」

―自動車整備業界では24年10月のOBD検査の本格運用が大きなテーマになっている

紫関「整備事業者にとっては一番大きな話題だ。電装整備事業者がOBD検査を行うことはないが、ディーラーや整備事業者といった取引先が組合員に対応を尋ねている。具体的には、OBD検査の対象となる車が入庫した時に、電装系の整備の仕事を従来通りお願いしているのかどうかを判断している。すでに電子制御装置整備の認証を取得した組合員は問題ないが、そうでなければ、他社と組んだり取引先の事業場内で仕事を行う(構内外注)といったケースが考えられる。ただ、顧客は車によって依頼先を振り分けることはせず、整備ができるかどうかで判断する。認証を取得しなかったことで、現在受けている仕事が続けられなくなる可能性がある」

―OBD検査への対応によって電装整備事業者は今後どうなるか

紫関「進んでいる組合員には、電子制御装置整備の認証を取らなかった組合員の仕事、エーミング(機能調整)ができない事業者の仕事を引き受けるなど、O

BD検査が本格運用することで新たに発生する仕事や課題に対する地域の受け皿になることを期待している。ほかの自動車整備関連団体も同じだと思うが、すべての組合員が同じ状況にあるわけではない。そのため、絶対に起こしてはいけないことを徹底する必要がある事業者と、逆に業界でトップを走り新たな役割を果たす事業者の差が大きくなるだろう」

既販車の安全を守る電子機器の取り付けで電装整備の組合が大きな役割を果たす

―電気自動車(EV)の整備についての対応も求められる

紫関「EVは法人ユーザーでリース車の導入が進むだろう。法人は二酸化炭素(CO₂)の排出削減に向けた取り組みを進めており、使用している車からもCO₂を減らすことが喫緊の課題になっている。EVを社用車として導入することで、リース会社や整備事業者からEVの電気系トラブルの修理依頼が来る。そこでは、われわれがお役に立てるのではないか。例えばメインバッテリーの交換、脱着、リプレイスといった仕事に対して対応できる組合員が出てくると思っているし、期待している」

―電装整備事業者もユーザーの安全を守る役割が求められている

紫関「幼稚園の送迎バスに園児が置き去りになったことが問題になった。それを受けて、幼稚園などの送

全国で講習会を開催するための受け皿は整った 業界の役に立つ新たな講習会を開催したい

Front Face

迎バスに置き去り防止の安全装置が義務付けられた。電装整備の一部の組合員には、安全装置の取り付け依頼が入っている。安全装置を迅速に取り付けるには、専門的な知識と技術がなければできない。送迎バスが稼働する平日の朝と午後の間に限られた時間で幼稚園に出張して安全装置を取り付けるからだ。既販車への安全に関する電子機器の取り付けは、商工組合が大きな役割を果たせると思う」

「大事なものは安全装置を取り付けた後だ。例えば装置が誤作動すると大きな音が鳴るため、幼稚園にとっては近所迷惑になる。また、それでバスの送迎を中止するわけにはいかない。ある組合員は、装着した翌日に誤作動による修理の依頼が入ったため、その日の午前中に園に出張し、午後には園児を送るまでの時間で修理を行った」

コロナ禍の3年あまりは密度の濃い時期 事業が停滞することはなかった

「ガラス修理事業者が組合員に加盟したことで各地の講習会の態勢が整った

紫関 「コロナ禍にあつて自動車電気装置整備士の二種養成の講習会を開催する地域が増えた。従来は東京、名古屋、大阪を中心に開催してきたが、ガラス修理の組合員が自動車電気装置整備士の資格を得るため、北海道から九州までこれまで二種養成の講習会がなかった組合でも態勢づくりが進んだ。国土交通省や各地の運輸局、自動車整備振興会には感謝している。今後はOBD検査の本格運用を受けて、業界

の役に立つテーマをリストアップし、新たな講習会を開催したい。その受け皿は整った」

「今年、コロナ禍による活動の制約がほぼなくなった。コロナ禍の3年あまりを振り返って

紫関 「コロナ禍の時期は電整連としてやるのが非常に多く、従来よりも密度が濃かった。OBD検査の実施が決まり、やらなければいけないことに取り組むとともに、二種養成の講習会なども続けてきた。改めて、業界は講習会や資格のための勉強会、普段の仕事も現場、現実でやっていたいかなければいけないと感じた。コロナ禍だから(事業が)停滞した、できなかったことはない。二種養成の講習会は従来の何倍も行い、ガラス修理の組合員が入ったことで行事が活発になり、コミュニケーションも増えた。新型コロナウイルスの影響は全くなかった」



紫関 雅美氏 (しせき・まさみ)

1974年横浜市立大学商学部卒業、松下電器産業(現パナソニック)入社。1991年中村電機商会入社、2004年同社社長。09年愛知県自動車電装品整備商工組合理事長、12年全国自動車電装品整備商工組合連合会副会長、14年から現職。1951年生まれ、埼玉県出身。