

自動車技術の進化につれて、より専門性が高い整備が求められるようになった。

「自動車電装を専門に扱う整備業として役に立っている役割がある」と話す、全国自動車電装品整備商工組合連合会(電整連)の紫関雅美会長に、今後の展望を聞いた。

電子制御装置整備の  
認証23年度末5割に

—2023年を振り返って

「電子制御装置整備の認証取得の推進を重点点で取り組んだ。23年度末には、目標としていた5割になる見通しだ。エアコン修理に伴うバッテリーの脱着で、認証が必要な対象車両の整備需要が増えるのはまだ先だ。(認証を持たなくても)すぐに仕事がなくなくなるわけではないが、需要もゼロではない。現段階では5割の事業者がいれば、業界として対応に支障をきたさないレベルだと考えている」

—24年4月以降の特定整備

## 全国自動車電装品整備 商工組合連合会

## 紫関 雅美会長



〈プロフィール〉しせき・まさみ  
横浜市立大学商学部卒。松下電器産業(現パナソニック)を経て、1991年中村電機商会入社、2004年から社長。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9月生まれ、72歳。埼玉県出身。

# HV電池の交換需要に期待

制度への対応は  
「まずは未取得の組合員に各単組を通じて未認証行為の防止のための理解を徹底的に促す。加えて、電子制御装置整備の対象車両の入庫有無を聞き、必要に応じて取得済み

の組合員を紹介する。同じ地域のライバルが、直接やり取りするのは難しいだろう。組合が仲介することで、電装整備業が全体で需要に答えられるような方向付けをしたい」

「取得済みの組合員には手

エックシートのようなものを配布し、ルールに沿った仕事のやり方を明確にする。われわれには認証工場としての経験がなく、分からないことも多い。組合員も連合会としてもまだ学んでいく必要がある」

「10月に始まるOBD(車載式故障診断装置)検査の電装整備業への影響は  
業に2人は必要だが、ディーラーや中古車業者などでは別の作業もある中で、あまり人工(にんく)を割けないだろう。自動車電装の専門家として、役に立っているのではないかと。また、23年4月の幼児置き取り防止装置の設置義務化で、安全機器の法令化の動きが改めて分かった。運送業で(残業時間の上限が適用され

「現在でも警告灯が消えない電気系統の故障診断と整備の依頼はあるが、まだ読めない」

「取得済みの組合員には手

「取得済みの組合員には手

「取得済みの組合員には手

「取得済みの組合員には手

## ベテランの技術若い人に継承したい

難しい。仕事の早さや費用、人材のキャパシティの制約を考えると、中小零細の整備業も得意分野で協力すべきだ。個社が効率を高めることで、整備業全体の生産性を底上げすれば、社員の給料にも反映できるだろう。整備業も得手不得手がある。たまにしか必要がない分野に設備投資や人手を掛けるのは効率が悪いほか、クレームの元になりかねない。業界全体で顧客の不満解消に取り組んだ方がいい」

(村上 貴規)

専 心  
流通・アフター首脳に聞く

▷14◁