

平成 17 年度厚生労働省委託業務

---

---

平成 17 年度

サービス分野人材育成プロジェクト業務報告書

「人材マップ・人材育成計画」

— 自動車整備業 —

---

---

平成 18 年 3 月

株式会社 NTT データ経営研究所



---

## 目次

1.	調査研究の概要.....	1
1.1.	調査研究の背景と目的.....	1
	(1) 調査研究の背景.....	1
	(2) 調査研究の目的.....	1
1.2.	調査研究の課題と実施方法.....	2
	(1) 調査研究の課題.....	2
	(2) 調査研究の実施方法.....	3
2.	自動車整備業の概要.....	4
2.1.	産業の定義と特徴.....	4
	(1) 定義.....	4
	(2) 関連する法令.....	4
	(3) 沿革.....	4
2.2.	産業と労働市場の動向.....	5
	(1) 産業の動向.....	5
	(2) 労働市場の動向.....	7
	(3) 中長期の見通し.....	10
3.	自動車整備業における主な職種.....	11
3.1.	業務の概要.....	11
	(1) 顧客とサービス.....	11
	(2) ビジネスマップ.....	11
3.2.	主な職種.....	12
	(1) 主な職種.....	12
	(2) 労働市場の現況.....	14
	(3) 将来の見通し.....	18
4.	自動車整備士の詳細.....	19
4.1.	人材のあり方.....	19
	(1) 職務内容.....	19
	(2) 人材の要件.....	24
	(3) 人材の区分.....	27
	(4) 労働市場の特徴.....	28
	(5) 将来の見通し.....	28
4.2.	人材育成のあり方.....	29
	(1) 入職及びキャリアアップ.....	29
	(2) 人材育成.....	30

---

---

(3) 人材の区分別の状況 .....	33
(4) 今後の課題と展望 .....	35
5. 人材マップ及び人材育成計画 .....	36
5.1. 自動車整備士 .....	36
(1) 人材マップ .....	36
(2) 人材育成計画 .....	38

---

## 1. 調査研究の概要

### 1.1. 調査研究の背景と目的

#### (1) 調査研究の背景

平成 18 年、日本経済は 1990 年代の景気の長期低迷期から脱却し、景気回復が 5 年目を迎えているが、厳しい雇用情勢の中、雇用の安定を図るために、新たに雇用を創出していくことが重要となっている。こうした状況の中で、サービス分野における雇用創出に向けた一層の取組の推進が必要となっている。

サービス分野における雇用創出を実現するためには、雇用需要に適合する人材育成の取組が必要であるが、人材ニーズの状況は技術革新の急速な進展等により変化し続けるものと見込まれるため、継続的に人材ニーズの状況を可能な限り具体的に把握し、その状況を踏まえた計画的な人材育成戦略の構築と推進が必要である。

このため、厚生労働省では、平成 13 年 5 月に政府が発表した 530 万人の雇用創出計画を受けて、平成 14 年度以降、雇用創出が期待されるサービス分野の 30 業種に関わる業界団体等を活用して、現在の人材の姿と、今後求められる人材の姿を、職業能力の側面からきめ細かく把握分析し、これを体系的に整理して人材マップ及び人材育成計画を作成し、業界団体、企業、教育訓練機関等に広く周知することなどにより、サービス分野における雇用需要に見合った人材の育成を図ってきたところである。平成 17 年度においても引き続き、新たな業種について人材マップ及び人材育成計画を作成し、業界団体、企業、教育訓練機関等に広く周知することなどにより、サービス分野における雇用需要に見合った人材の育成が進められている。

#### (2) 調査研究の目的

調査研究では、新たな業種について、業界団体等を活用して、求められる人材の姿を、職業能力の側面からきめ細かく把握分析し、職務遂行に必要な能力、人材の過不足状況を整理した人材マップを作成するとともに、キャリアルート、人材育成方法等を整理した人材育成計画の作成を行うこととする。

## 1.2. 調査研究の課題と実施方法

### (1) 調査研究の課題

人材マップ及び人材育成方法等の作成に向けて、調査研究では以下の課題を設定する。

#### ① 業種（産業）の特徴の把握

調査研究の対象となる各業種（産業）の人材マップ及び人材育成計画を作成するには、当該業種の労働市場の現状及び中長期見通しを検討することが必要である。しかし、労働市場は、当該業種自身の動向すなわち特定の財やサービスの市場動向と深い関連がある。そのため、ある業種の労働市場動向を調査分析するには、当該産業自身の動向と特徴を正確に把握し、労働市場との関連を明らかにすることが重要である。

#### ② 職種毎の現状及び中長期見通しを踏まえた人材マップの作成

人材マップは、当該業種において求められる人材の姿を、職種毎に、職業能力の側面からきめ細かく把握分析し、職務遂行に必要な能力、人材の過不足状況を整理したものである。サービス業は一般に、技術革新の急速な進展や規制緩和をはじめとする法制度の整備等により変化し続けている。そこで、人材マップの作成にあたっては、現状において求められる人材の姿のみならず、中長期の労働市場の動向を踏まえ、将来に求められる人材の姿を明らかにすることが重要である。

#### ③ キャリアの多様性を踏まえた共通的・標準的な人材育成計画の作成

人材育成計画は、当該業種における職種毎に、キャリアルート、人材育成方法等を整理したものである。キャリアルートとは、当該職種に入職し、経験を積んでキャリアアップするとともに、場合によってはそれまでのキャリアを活かして他の職種に新たに移動するなど、キャリア形成・活用の動態を示すものである。職種にはスペシャリストやジェネラリストがあるように、キャリアには専門化のほか多能化の方向もある。また、大企業と中小企業では同じ職種でも職務内容が異なる場合がある。このようなキャリアの多様性を前提とした上で、人材育成計画は、ある職種における人材育成方法について、共通的・標準的な内容を示すことが重要である。

## (2) 調査研究の実施方法

サービス分野における雇用需要に見合った人材の育成に向けた人材マップ及び人材育成計画作成の重要性を鑑み、調査研究では、学識経験者・有識者等からなる「サービス分野人材育成研究会」（以下、研究会と呼ぶ）を設けて詳細な検討を行い、本書をとりまとめた。

### ① 研究会のメンバー

サービス分野人材育成研究会のメンバーについて、表 1-1 に示す。

### ② 研究会の開催日

研究会の開催日について、表 1-2 に示す。

表 1-1 サービス分野人材育成研究会のメンバー

氏名・所属
<b>【座長】</b> 桐村 晋次 法政大学 キャリアデザイン学部 教授
<b>【座長代理】</b> 久本 憲夫 京都大学大学院 経済学研究科 教授
<b>【委員】</b> 三浦 展 カルチャースタディーズ研究所 主宰 本田 由紀 東京大学大学院 社会科学研究所 助教授 永島 清敬 アデコ株式会社 ニューキャリア事業部 事業部長
<b>【オブザーバ】</b> 厚生労働省 職業能力開発局 総務課 基盤整備室
<b>【事務局】</b> 株式会社 NTT データ経営研究所

表 1-2 サービス分野人材育成研究会の開催

回	日時	主な議事内容
第 1 回	2005 年 11 月 15 日	・研究会に関する企画の検討 ・調査分析に関する企画の検討
第 2 回	2005 年 12 月 13 日	・調査分析に関する中間報告 ・人材マップ・人材育成計画普及版作成方針の検討
第 3 回	2006 年 2 月 1 日	・人材マップ・人材育成計画の検討 ・人材マップ・人材育成計画普及版の検討
第 4 回	2006 年 3 月 8 日	・人材マップ・人材育成計画の承認 ・人材マップ・人材育成計画普及版の検討

## 2. 自動車整備業の概要

### 2.1. 産業の定義と特徴

#### (1) 定義

自動車整備業とは、自動車の整備修理を行う事業者のことをいう。

日本標準産業分類においては、自動車整備業（861）と分類されている。ただし自動車整備のサービスは自動車小売業<sup>1</sup>（581）やガソリンスタンド（6031）といった自動車整備業以外の事業者においても提供されている。

#### (2) 関連する法令

自動車整備業に関わる法令としては、まずは道路運送車両法があげられる。特に自動車整備業を開業するには、基本法規である「道路運送車両法」に基づき、事業所ごとに地方運輸局長の承認を得なくてはならない。

また工場の設置においては、道路運送車両法以外にも以下の各種法規に従う必要がある（表 2-1）。

表 2-1 関連する法令

法律の名称	制定
道路運送車両法	昭和 26 年
建築基準法	昭和 25 年
消防法	昭和 23 年
水質汚濁防止法	昭和 45 年
下水道法	昭和 33 年
騒音規制法	昭和 43 年
振動規制法	昭和 51 年
悪臭防止法	昭和 46 年

出所：研究会事務局作成

#### (3) 沿革

自動車整備業は、かつて『自動車修理業』と呼ばれていた時代から、国内自動車台数の増加による市場の拡大により、サービス業としての基盤を固めてきた。

しかしバブル経済崩壊後による業界全般の不振や平成 7 年の道路運送車両法改正とそれに基づく種々の規制緩和による異業種企業の参入により競争は激化しており、業界の経営環境は大きく変わろうとしている。

---

<sup>1</sup> 自動車小売業は一般的にディーラーとよばれる

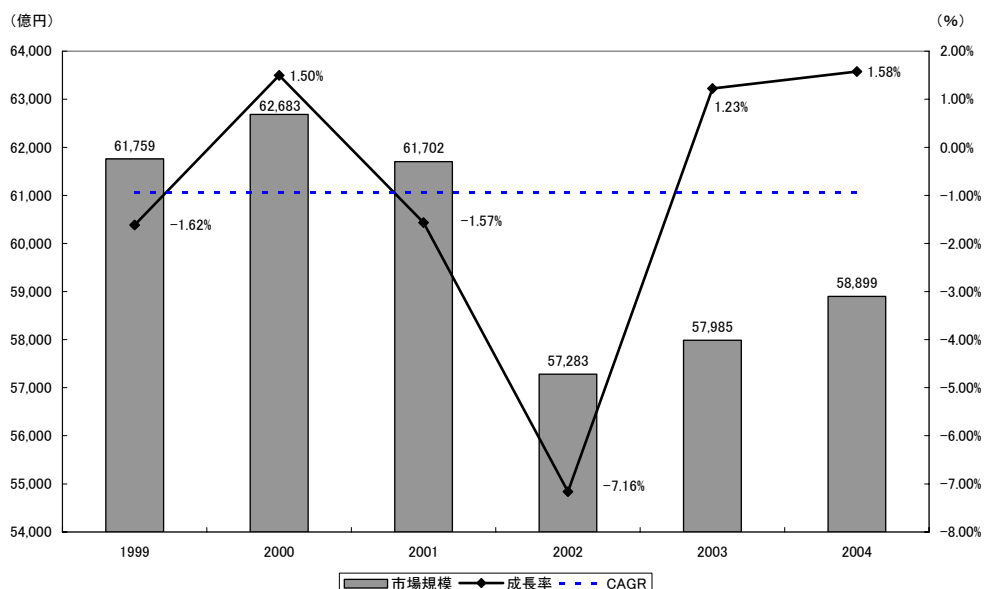
## 2.2. 産業と労働市場の動向

### (1) 産業の動向

#### ① 市場規模

自動車整備業の市場規模は、5兆8,899億円（2004年）で、前年比1.58%の伸びを示している（図2-1）。

しかしここ数年は前年比でマイナス成長であることが多く、過去5年におけるCAGR<sup>2</sup>は-0.94%である。特に2002年においては前年比7.16%の減少であるが、これはトラック等の車検期間延長に加え、同時多発テロやITバブルの崩壊に伴う国内景況のマイナス要因が加わった複合的な要因によるものである。



出所：日本自動車整備振興会連合会『自動車整備白書』（2005年）

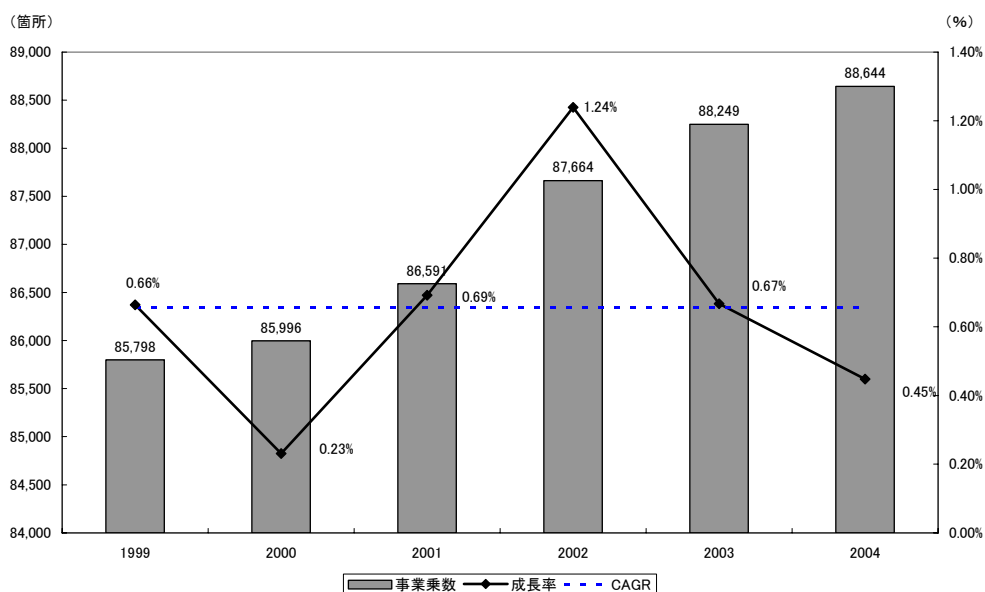
図2-1 市場規模と成長率

<sup>2</sup> CAGR : Compound Average Growth Rateの略であり「年平均成長率」のこと

## ② 事業所

自動車整備業の事業場数（工場数）は、88,644 箇所（2004 年）で、前年比 0.45%増加している（図 2-2）。

経年で見ても、ここ数年はプラス成長を続けており、過去 5 年における年平均成長率（CAGR）は 0.65%である。



出所：日本自動車整備振興会連合会『自動車整備白書』（2005 年）

図 2-2 事業場の推移

事業場（工場）の内訳を見てみると、整備工場は一般的に①専業工場、②兼業工場、③ディーラー工場、④自家工場の 4 種類に分けられる（表 2-2）。

表 2-2 整備工場の分類と特徴

分類	説明	特徴	事業場数
①専業工場	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車整備の売上高が総売上高の 50%を超える事業場（ディーラーを除く）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特定のメーカーの系列でない限り、複数のメーカーに車体を整備することが多い</li> <li>AT の変速機などは一部の整備はディーラーでないとできないこともある</li> </ul>	53,495
②兼業工場	<ul style="list-style-type: none"> <li>兼業部門（自動車販売、部品用品販売、保険、石油販売等）の売上高が総売上高の 50%以上を占める事業場（ディーラーを除く）</li> <li>例：サービスステーション</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ディーラーや専業工場と比較するとタイヤ交換やオイル交換、洗車などの軽微な整備が多い</li> </ul>	14,657

分類	説明	特徴	事業場数
	ョン(ガソリンスタンド)、カー用品店等		
③ディーラー工場	・自動車製造会社又は国内卸売販売会社と特約販売店契約を結んでいる企業の事業場	・整備対象は自社の車体のみである ・難易度の高い整備はディーラーでないとできないことが多い	16,359
④自家工場	・主として、自企業が保有する車両の整備を行っている事業場 ・例：バス会社、タクシー会社、運送会社、レンタカー会社等の整備工場	・自社の保有する車体のみを整備の対象とする	4,133

## (2) 労働市場の動向

### ① 雇用者数

同じく『自動車整備白書』によると自動車整備業における雇用者数は、54万1,685人(2004年)で、前年比0.03%の伸びである(図2-3)。過去5年における年平均成長率(CAGR)も0.08%とほぼゼロ成長に近い。特に2002年は市場規模の縮小と同様に、雇用者数も対前年比-2.36%と大幅なマイナス成長であった。

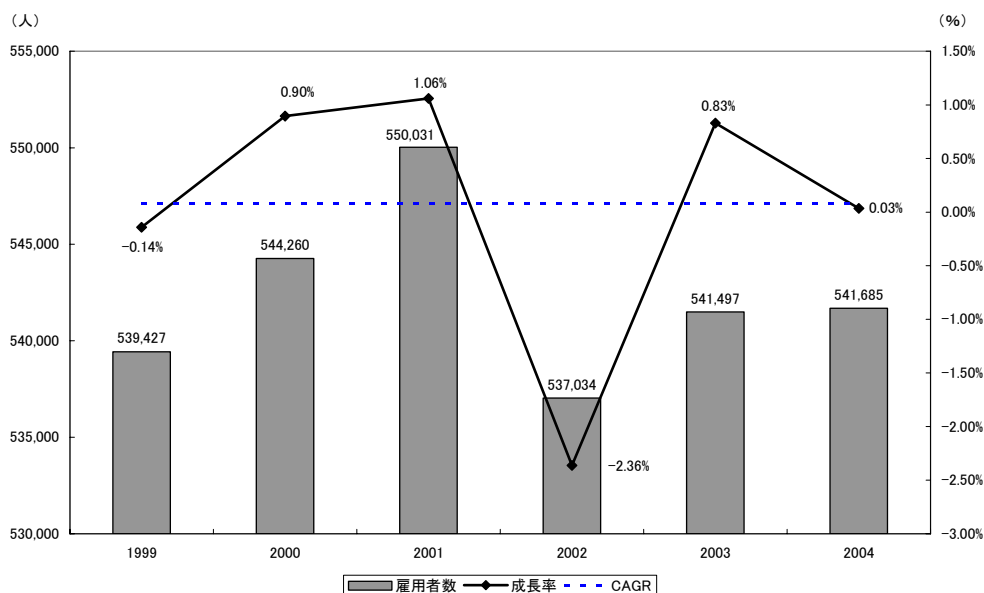
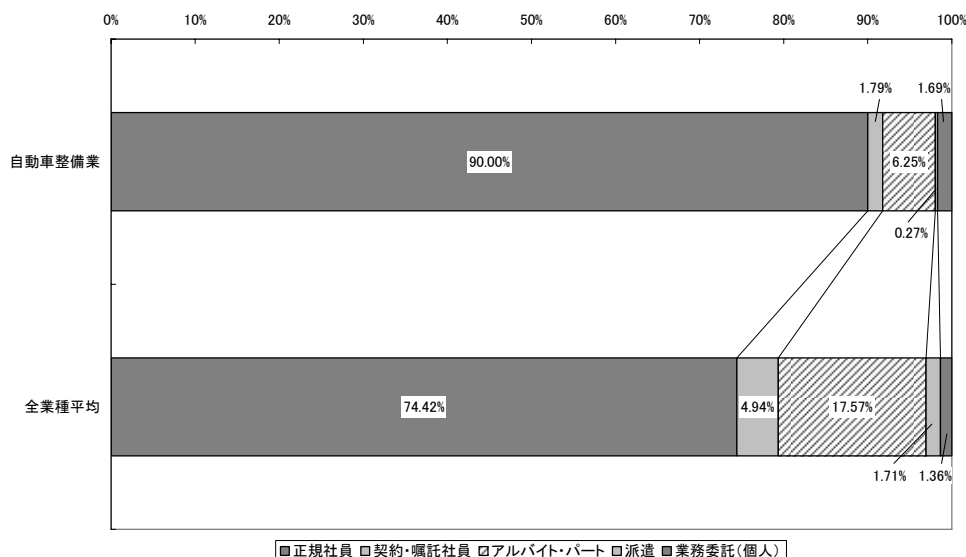


図 2-3 雇用者数の推移

## ② 雇用の状況

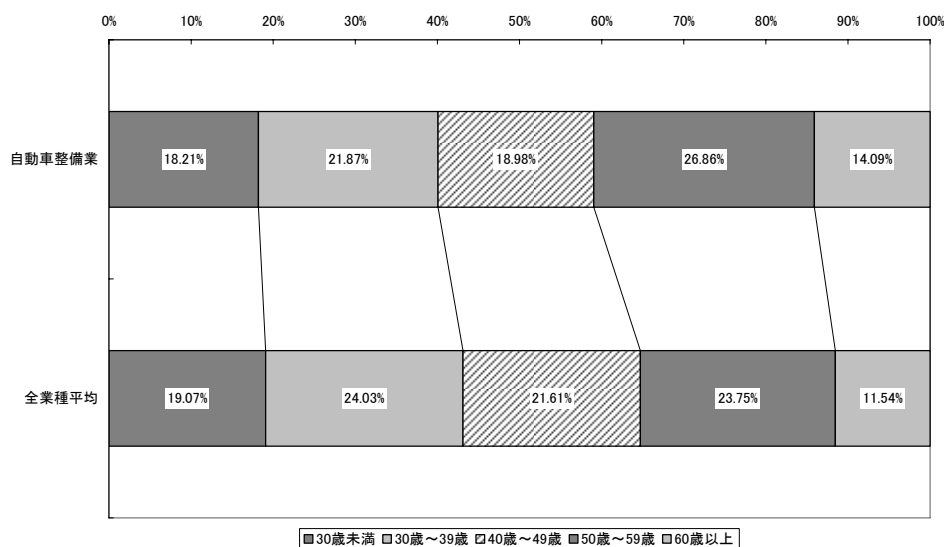
自動車整備業界の雇用形態について他の業種と比較すると、正規従業員の比率が極めて高く、約90%が正規従業員である（図2-4）。



出所：経済産業省『人材ニーズ調査』（2004年）

図2-4 雇用形態

また、年齢構成を見ると、他の業種と比べ50歳以上の比率が高く、若干高齢化が進展している（図2-5）。

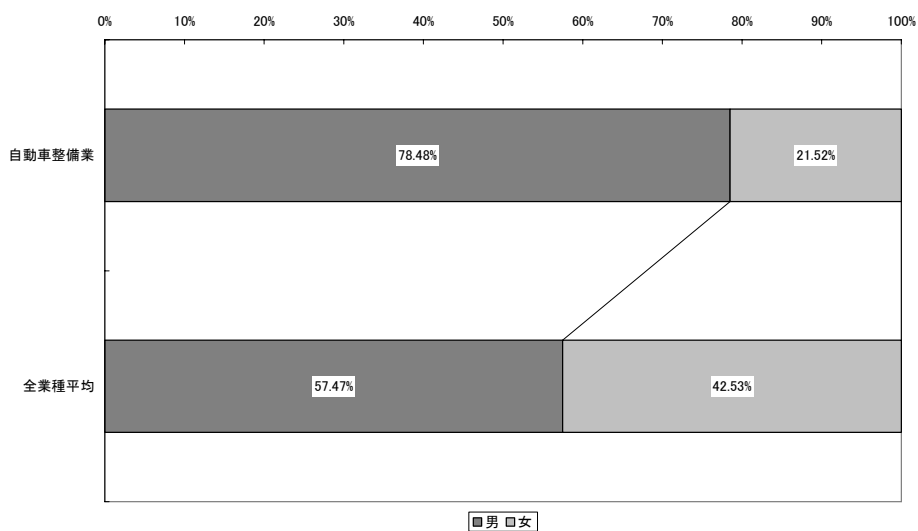


出所：経済産業省『人材ニーズ調査』（2004年）

図2-5 年齢構成

男女構成を見ると 8 割近くが男性であるが（図 2-6）、これは経理等の間接業務も含めた数字であり、整備士に限定するとほとんどが男性となる。

ただし近年では女性の整備士も増えてきており、またディーラーではフロント職に女性を配置する例もある。



出所：総務省『事業所・企業統計調査』（2004 年）

図 2-6 男女構成

### (3) 中長期の見通し

自動車整備業は、ユーザーが保有している自動車に対して点検や修理といった整備サービスを提供する事業であり、その事業規模は自動車保有台数に極めて依存する。そこで自動車整備業の中長期の見通しとして、自動車保有台数の推移を参考にする。

自動車保有台数の成長率は 2000 年以降低下傾向にあり、特に 2003 年度においては 0.65%ときわめて低かった (図 2-7)。

しかし 2004 年度においては、成長率は 1.15%と、かつてと同程度に回復しており、『図 2-1 市場規模と成長率』で述べたのと同様に、今後は車検整備や定期点検整備を中心にかつてと同程度の市場の成長が見込まれる。

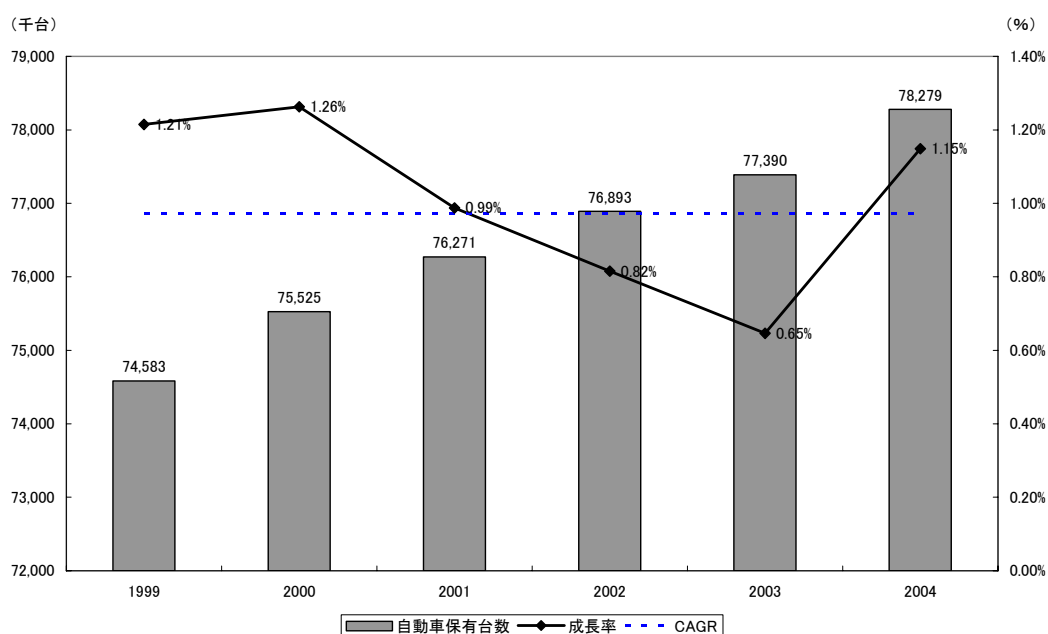


図 2-7 自動車保有台数の推移

### 3. 自動車整備業における主な職種

#### 3.1. 業務の概要

##### (1) 顧客とサービス

自動車整備業においては、事業者は自動車整備サービスを提供するが、その内訳はさらに車検整備、定期点検整備、事故整備、その他整備と細分化される（表 3-1）。

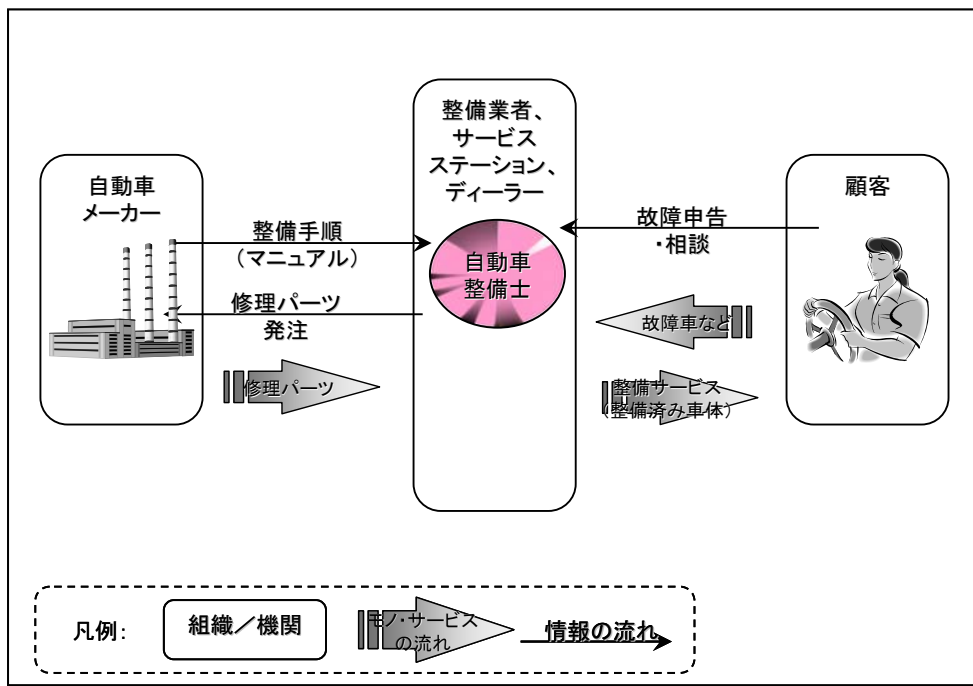
表 3-1 自動車整備業における主なサービス

サービス		顧客	内容
自動車整備	車検整備	車両所有者	法律による点検（車検）を行う
	定期点検整備		車検以外の定期的な点検を行う
	事故整備		事故による修理を行う
	その他整備		上記以外のその他整備サービスを行う

出所：『自動車整備白書』（2004年）

##### (2) ビジネスマップ

自動車整備業では、上記のサービスを提供するため、下図に示すような流れで業務を実施している（図 3-1）。



出所：研究会事務局作成

図 3-1 自動車整備業のビジネスマップ

## 3.2. 主な職種

### (1) 主な職種

自動車整備業における主な職種には、自動車整備士がある（表 3-2、自動車整備士の詳細については、『4 自動車整備士の詳細』にて説明する）。また自動車整備の専門事業者ではないが同じく自動車整備サービスを提供するディーラー（自動車小売業）には営業職が、サービスステーション（ガソリンスタンド）にはサービススタッフ職が存在するが、本報告書では職種の詳細な説明は割愛する。

これらの職種のうち、自動車整備士については、日本標準職業分類の自動車整備工(591)に等しい。

人数構成では、全体の 7 割が自動車整備士である。

表 3-2 自動車整備業における主な職種

職種	仕事の内容	他の職種との関連
自動車整備士	<b>【サービス受付】</b> ・顧客の要望や不具合の内容を聞く ・必要に応じて不具合の確認(再現確認)をする <b>【整備作業計画】</b> ・整備作業計画(段取りや要員計画、スケジュール)を立てる ・見積を行う <b>【整備】</b> ・作業計画に基づいて整備を行う <b>【検査】</b> ・検査を行う <b>【引渡し】</b> ・故障箇所や整備内容の説明を行う ・顧客に引渡しを行う <b>【定期巡回サービス】</b> ・定期的に客先に赴き、点検を行う <b>【サービス管理】</b> ・事務処理等の間接業務を行う	・ディーラーにおいては自動車整備士から営業への異動がある ・ディーラーにおいてはサービス受付や整備作業計画、サービス管理の業務(フロント業務)とその他の業務(整備業務)の役割分担を行うことが多い ・サービスステーションにおいてはサービススタッフから自動車整備士になることもある
総務・経理等	下記は他の業種と同じ ・人事管理 ・経理 ・総務	
営業 (ディーラーのみ)	・自動車(特に新車)の販売を行う	・ディーラーにおいては自動車整備士から異動することも多い
サービススタッフ (SSのみ)	・給油や洗車等のサービスを提供する	・サービスステーションにおいては自動車整備士に異動することも多い

出所：厚生労働省『生涯職業能力開発体系』に加筆・修正

自動車整備士の職場環境及び勤務時間等は以下の通りである（表 3-3）。

勤務場所の特徴としては屋内（工場内）での作業が多い。ただし緊急の修理の際には屋外で作業する場合も稀にある。

また勤務時間は基本的に平日昼間の 8 時間勤務であるが、ディーラーでは販促のフェア等が開催される際には休日出勤も多い。

表 3-3 各職種における職場環境

職種	職場環境	勤務時間等
自動車整備士	【勤務場所】 ・整備工場内(屋内)での作業となる (場合によっては屋外で整備する場合もある)	【勤務時間】 ・基本的には 8 時間労働(9 時～6 時)である 【夜勤や休日出勤の有無等】 ・ディーラー工場ではフェアにあわせて休日出勤を行う場合も多い

出所:研究会事務局作成



出所：出光興産（株）中央訓練所

図 3-2 自動車整備士の職場環境

## (2) 労働市場の現況

### ① 入職

自動車整備業における採用（入職）の状況は、事業場により異なる。ディーラーにおいては自動車整備の専門学校卒（2級整備士資格保有者）の新卒採用が中心であり、専業工場や自家工場においても経験者や自動車整備専門学校卒が重宝される傾向にある。

しかし、兼業工場であるサービスステーション（SS）においては専門学校以外の新卒や未経験者も採用している（表3-4）。

表3-4 労働市場の特徴（入職）

分類	入職の特徴
専業工場	<ul style="list-style-type: none"><li>・退職者を随時補充するタイプの募集が多い</li><li>・零細企業が多いため、未経験の新規学卒を育成する余裕はないところが多い（その場合は専門学校の新卒や経験者の中途採用が主体となる）</li></ul>
兼業工場（SS）	<ul style="list-style-type: none"><li>・新規学卒の場合は定期採用が多い</li><li>・整備士以外のサービススタッフはアルバイトによる雇用も多い</li><li>・アルバイトから正規従業員に登用される場合も多い</li></ul>
ディーラー	<ul style="list-style-type: none"><li>・専門学校卒の新規学卒の定期採用が中心である</li><li>・それでも人材が不足する場合は中途採用を行う</li></ul>
自家工場	<ul style="list-style-type: none"><li>・経験者の中途採用あるいは専門学校卒の新規学卒採用が多い</li></ul>

出所：研究会事務局作成

### ② キャリアアップ

整備工場の種類により専門化・多能化に関するキャリアパスは異なる。

専業工場や自家工場におけるキャリアアップは、専門化を基本的なスタンスとしており、これらの職場ではずっと整備士としてのキャリアを積むことになる。

サービスステーションでは多能化を意図したキャリアアップとなり、最初はサービススタッフを経験してから整備要員となる。また整備士としてのキャリアを積んでからスタンドの店長になるには、サービススタッフとしての管理能力が必要となる。

ディーラー工場では入職直後は車検や定期点検を経験し、徐々に難易度の高い整備技術や顧客対応能力を身につける。特に整備を行う整備業務と受付や整備計画、サービス管理といったフロント業務とでは役割分担が明確になっている。

またディーラー工場ではフロント業務から営業職に異動するケースが多い。ディーラーにおける責任者である店長になるには営業としての能力がより重視される。

表 3-5 キャリアパス（専門化・多能化）の特徴

分類	キャリアパス（専門化・多能化）の特徴
専業工場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・専門化が基本的なスタンスである</li> <li>・実務を通して整備の技能を高めていく</li> </ul>
兼業工場 (SS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多能化が基本的なスタンスである</li> <li>・入職直後はサービススタッフを経験する</li> <li>・スタンドの店長になるには、サービススタッフとしての管理能力も必要となる</li> </ul>
ディーラー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多能化が基本的なスタンスである</li> <li>・入職直後は車検や定期点検を経験し、徐々に難易度の高い整備技術や顧客対応能力を身につける</li> <li>・30代になると営業職に異動する場合もある</li> <li>・店長になる場合は整備士よりも営業としての能力が必要となる</li> </ul>
自家工場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・専門化が基本的なスタンスである</li> <li>・実務を通して整備の技能を高めていく</li> </ul>

出所：研究会事務局作成

上記の内容をまとめると、自動車整備士のキャリアマップは図 3-3 のようになる。また自動車整備士の資格や経験を活かせる職業としては、自動車製造業（新車開発のメカニックや製造ラインにおける最終検査員）、損害保険業（アジャスター）がある。

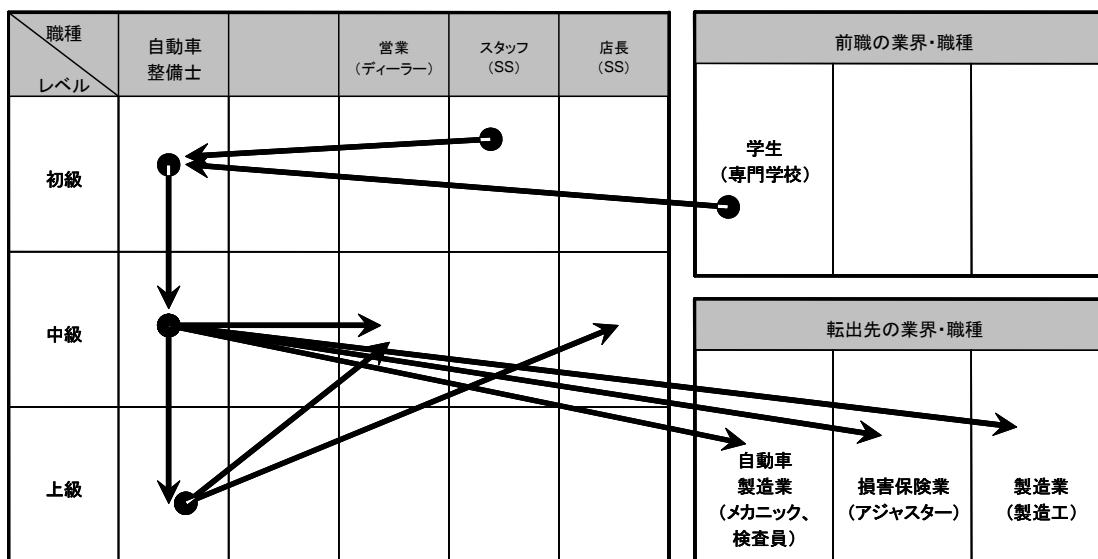


図 3-3 自動車整備士のキャリアマップ

### ③ 人材育成

このようなキャリアアップに向けた人材育成は、OJT、Off-JT、自己啓発を組み合わせで行われている。

特に自動車整備士の資格制度は広く普及しており、整備要員のうち80%前後が整備士資格を保有しているが、今日においては入職の際に専門学校を卒業することですでに自動車整備士資格を保有していることが多い。

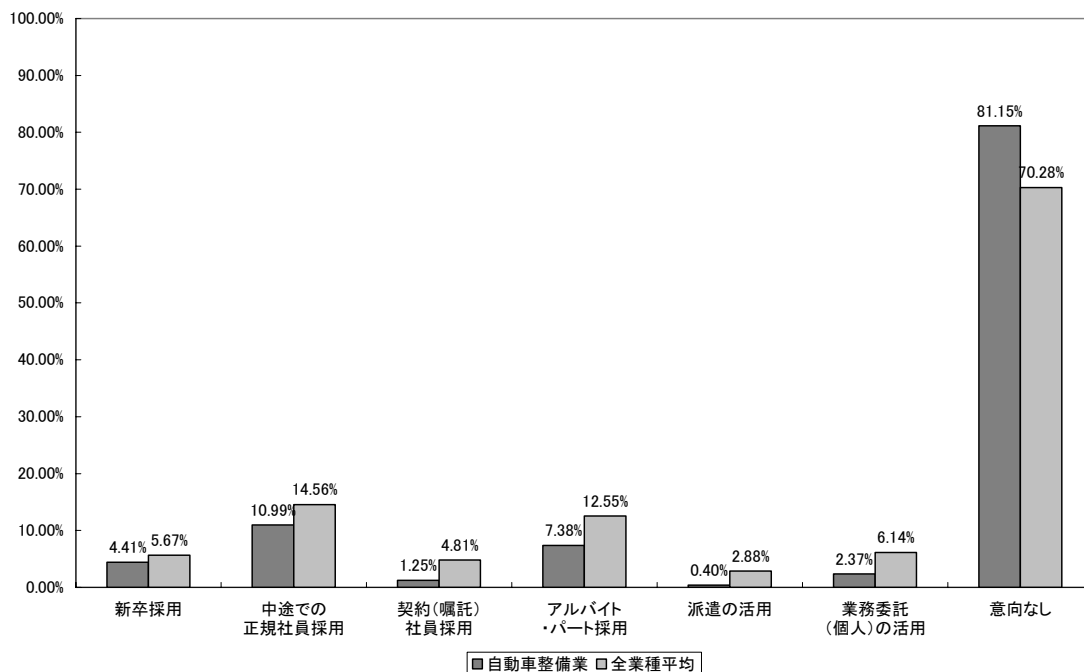
また入職後も業界団体や自動車メーカー各社（ディーラー向け）や石油元売各社（SS向け）が各種人材育成カリキュラムを豊富に用意している。

詳細については『4.2 人材育成のあり方』で説明する。

### ④ 需給ギャップ

『図 2-1 市場規模と成長率』及び『図 2-3 雇用者数の推移』でも示したように、2002年には市場規模及び労働者数が大幅に縮小したため、現在のところ極端な人材の不足感はないと考えられる。

この点は経済産業省の『人材ニーズ調査』においても明らかで、現在のところ、他の業種と比較すると採用を手控えている実態がうかがえる（図 3-4）。



出所：経済産業省『人材ニーズ調査』（2004年）

図 3-4 自動車整備業における採用の意向

しかし、労働市場の需給ギャップという点を見ると、採用を手控えているにもかかわらず、2002年～2004年にかけて新規求人倍率は一貫して上昇傾向にある（表 3-6）。

表 3-6 労働市場の動向

指標	2002年	2003年	2004年
新規求人倍率	1.05倍	1.20倍	1.33倍
充足率	23.9%	20.7%	22.0%

出所：厚生労働省『労働市場年報』（2002年～2004年）

以上の点より、全体としては採用の意向は全業種平均よりも低いものの、採用を行っている企業においては、募集が難しくなりつつあるといえる。

### (3) 将来の見通し

#### ① 労働市場の需給関係

現在のところ自動車整備士の不足感は少ないが、今後は市場の成長及び年齢構成により採用が活発化することが予想され、その結果、人材が不足することが懸念される(表 3-7)。

表 3-7 労働市場の見通し

観点	現状	今後の見通し	労働市場の需給への影響
①市場の成長	・景気は回復傾向にある ・自動車保有台数は増えつつある	・引き続き市場成長は回復する	・市場の回復に伴い、採用を手控えていた企業においても採用を再開する
②年齢構成	・他業種と比較すると50代、60代の比率が高い	・団塊世代の退職に伴う人手不足が発生する恐れがある	・補充のための採用活動が活発になる
③労働市場(需給ギャップ)の動向	・新規求人倍率は上昇傾向にある(人材の確保が困難になりつつある)	・景気回復に伴う採用及び団塊世代の補充に伴う採用が活発化する	・人材の確保が困難になりつつある状況で、①、②による採用が活発化するため、人材が不足する

出所：研究会事務局作成

#### ② 人材育成の課題

女性の活用、顧客満足度の向上、高度な技術者の育成、様々な訓練機会の提供が人材育成における今後の課題としてあげられる(表 3-8)。

表 3-8 人材育成の課題

観点	現状	課題
女性の活用	・女性ドライバーが増加しているが、従来整備士は男性中心の職場であったため、女性ならではのきめ細やかな対応ができていない	・特に窓口において女性の積極活用が望まれる
顧客満足度の向上	・長期的な視点で顧客との関係強化が望まれ、整備での満足度向上で次の新車購入につなげる必要が出てきた	・フロント業務の強化、特に見積りや修理結果に対する説明力の向上が望まれる
高度な技術者の育成	・電装品の高度化やハイブリッド車といった最先端技術が導入されているが、十分に対応できていない	・最先端技術に対応できる人材の育成が急務である
様々な訓練機会の提供	・特に中小零細の専業工場においては、時間的あるいは地理的な制約のため、業界団体が主催する研修に参加できない場合が多い	・時間や物理的な制約を緩和できる教育訓練手法の導入が求められる

出所：研究会事務局作成

## 4. 自動車整備士の詳細

### 4.1. 人材のあり方

#### (1) 職務内容

自動車整備士は、自動車整備を実施する者であるが、実際に行う職務には、サービス受付、整備作業計画（の作成）、整備、検査、引渡し、定期巡回サービス、サービス管理に細分される（表 4-1）。

表 4-1 自動車整備士の職務と必要な能力

職務		職務を遂行する際に必要な能力		レベル <sup>注</sup>		
名称	内容	技能	知識	初級	中級	上級
自動車 整備補助	サービス受付	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般整備の受付ができる</li> <li>一般クレーム車両の受付ができる</li> <li>一般事故車両の受付ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>構造、機能及び取扱法に関する初等知識</li> <li>点検、修理及び調整に関する初等知識</li> <li>整備用の試験機、計量器及び工具の構造、機能及び取扱法に関する初等知識</li> <li>材料及び燃料油脂の性質及び用法に関する初等知識</li> <li>保安基準その他の自動車の整備に関する法規</li> </ul>	○	—	—
	整備作業計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>作業指示書の受取及び作業指示内容の理解ができる</li> <li>修理部品の受取確認ができる</li> <li>各種伝票の起票ができる</li> </ul>		○	—	—
	整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般整備作業ができる</li> <li>一般出張整備作業ができる</li> <li>特殊整備作業ができる</li> <li>車検整備作業ができる</li> <li>法令点検及びkm点検作業ができる</li> <li>一般整備作業の完成検査ができる</li> <li>車検整備完成検査の立ち合いができる</li> <li>各種測定器の操作ができる</li> </ul>		○	—	—
	検査	<ul style="list-style-type: none"> <li>車検費用の算出及びユーザーへの内容説明、集金ができる</li> </ul>		○	—	—
	引渡し	<ul style="list-style-type: none"> <li>車検、法令点検等の勧誘ができる</li> <li>一般修理について修理内容、交換部品等のユーザーへの説明及び使用方法についてのアドバイスができる</li> </ul>		○	—	—
	定期巡回サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>営業マンと同行した販売促進ができる</li> <li>新車納車時営業マンと同行、ユーザー指導、点検勧誘ができる</li> </ul>		○	—	—
	サービス管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>請求書作成、郵送手続きができる</li> <li>商品情報連絡書の作成が</li> </ul>		○	—	—

職務		職務を遂行する際に必要な能力		レベル <sup>注</sup>		
名称	内容	技能	知識	初級	中級	上級
		できる				
自動車 整備実務	サービス受付	・路上事故等の緊急修理の受付(状況聴取、故障判断、出張作業の手配等)ができる	・構造、機能及び取扱法に関する一般知識 ・点検、修理、調整及び完成検査の方法	—	○	—
	整備作業計画	・一般的な修理受付車両の見積りができる ・一般修理加装部品の選択及び発注ができる	・整備用の試験機、計量器及び工具の構造、機能及び取扱法に関する一般知識 ・材料及び燃料油脂の性質及び用法に関する一般知識	—	○	—
	整備	・新機構及び特殊機構等の非常に困難な整備作業ができる ・非常に困難な整備作業ができる	・図面に関する初等知識 ・保安基準その他の自動車の整備に関する法規	—	○	—
	検査	・自動車分解整備記録簿の作成ができる ・作業員分解作業中の現場での中間検査ができる ・受入検査点検基準に照らして指定整備記録簿を用いて受入検査ができる ・保安基準の適合度に関する完成検査ができる		—	○	—
	引渡し	・ユーザーの過去支払状況等からの信用度チェック及び支払条件等についての難しい折衝ができる		—	○	—
	定期巡回サービス	・定期巡回サービスの実施ができる		—	○	—
	サービス管理	・各種資格試験の受験手続及び研修機関への派遣手続ができる ・アンマッチの修正、解消、記録の保管ができる ・メカニックへのニュース伝達及び技術指導ができる		—	○	—
自動車 整備推進	サービス受付	・非常に処理判断の難しい整備車両の受付(状況の聴取、現車診断分析、修理時間の判定、有・無償の判定、概算費用の算定等、特に応用判断が必要とされる受付)ができる ・非常に処理困難なクレームについての受付及び折衝(要求・苦情の聴取、分析)ができる ・大事故車両の受付、修理可否の判定及び修理につ	・構造、機能及び取扱法 ・点検、修理、調整及び完成検査の方法 ・整備用機械に関する初等知識 ・整備用の試験機、計量器及び工具の構造、機能及び取扱法 ・材料及び燃料油脂の性質及び用法 ・図面に関する一般知識 ・保安基準その他の自動車の整備に関する法規	—	—	○

職務		職務を遂行する際に必要な能力		レベル <sup>注</sup>		
名称	内容	技能	知識	初級	中級	上級
		<ul style="list-style-type: none"> <li>いてのユーザー、社内外関係部門との折衝ができる</li> </ul>				
	整備作業計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・修理または加装に応じた効率のよい作業指示書の作成及び作業指示ができる</li> <li>・大事故車両及び特殊な修理等についての諸条件(ユーザーの支払条件等)を加味した見積りができる</li> <li>・特殊な修理部品の選択及び発注ができる</li> <li>・工事(修理、加装)内容に応じた外注先の決定及び発注ができる</li> </ul>		—	—	○
	整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高度な重整備作業及び特殊整備作業についての作業指導ができる</li> <li>・出張整備における原因、不具合箇所、必要部品等の判断及び指示ができる</li> <li>・非常に特殊なクレーム(前例の無い新クレーム、特定クレーム等)の整備、故障調査処理ができる</li> <li>・特殊故障原因の探求ができる</li> <li>・高度な重整備作業、特殊整備作業の完成検査ができる</li> </ul>		—	—	○
	検査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・指定自動車整備の陸運事務所監査の立ち合いができる</li> <li>・継続検査書類申請、構造変更検査等の車検場への手続きができる</li> </ul>		—	—	○
	引渡し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定ユーザー(クレームユーザー、大口ユーザー)等今後の営業活動に重大な影響を与えるユーザーに了承を得られる修理内容等の説明ができる</li> <li>・非常に判断の難しかった整備車両(クレーム、事故特別修理等)のユーザーへの引渡し(納得のいく説明、アドバイス)ができる</li> <li>・社内的に枠内での価格の決定ができる</li> <li>・技術上の問題等(商品責任、再修理等)による修理</li> </ul>		—	—	○

職務		職務を遂行する際に必要な能力		レベル <sup>注</sup>		
名称	内容	技能	知識	初級	中級	上級
		<ul style="list-style-type: none"> <li>代値引き要求に対する折衝ができる</li> <li>・長期売掛金の回収ができる</li> </ul>				
	定期巡回サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ユーザーの住所、登録時期を勘案した効率のよい月間巡回計画の作成ができる</li> <li>・車検、法令点検の必要性の説明及び勧誘ができる</li> </ul>		—	—	○
	サービス管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サービス基本方針に基づいた生産性向上、人員、拠点計画、売上目標等の企画立案ができる</li> <li>・関連部門からの情報を総合勘案した工賃レートの設定、改定の検討、立案ができる</li> <li>・部の方針に基づく図解作成及び関連部門への説明、徹底ができる</li> <li>・クレーム対象可否の判定及びフロント、現場への指示ができる</li> <li>・クレーム部品の点検、原因究明、対処方法の決定及び関係方面への指示ができる</li> <li>・安全・衛生に関する総括的な管理及び全般にわたる安全推進ができる</li> <li>・安全推進計画の作成及び全社への徹底ができる</li> <li>・月次の請求書作成及び台帳処理の管理全般に関する総括的把握、管理ができる</li> <li>・非常に処理困難なクレームの受付及び折衝ができる</li> <li>・クレーム申請書の作成ができる</li> <li>・アンマッチに対するメーカーとの再折衝及び再請求ができる</li> <li>・各方面(社外、メカニック等)からの問い合わせに対する対応、処理ができる</li> </ul>		—	—	○

注：○主に行うもの、△補助的に行うもの、—行わないもの

出所：厚生労働省『包括的職業能力評価制度』（職務内容・技能）

出所：国土交通省『自動車整備士試験の内容』（知識）

またディーラー工場では上記の自動車整備士の職務内容について役割分担を進めており、顧客との折衝を行う業務をフロント業務、実際に整備を行う業務を整備業務というように職種をさらに分けることが多い（表 4-2）。

表 4-2 ディーラー工場による役割分担

職種	担当職務	主な呼称
フロント業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サービス受付</li> <li>・整備作業計画</li> <li>・引渡し(与信や支払折衝等)</li> <li>・サービス管理(請求書発行等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サービスアドバイザー</li> <li>・テクニカルアドバイザー</li> <li>・フロントアドバイザー</li> </ul>
整備業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備</li> <li>・検査</li> <li>・引渡し(修理内容の説明等)</li> <li>・定期巡回サービス</li> <li>・サービス管理(上記以外)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サービスエンジニア</li> <li>・テクニカルスタッフ</li> </ul>

## (2) 人材の要件

この職種の人材要件としては、まず自動車整備士の国家資格がある。この資格は技能資格であり、仕事を行うに当たって個人として資格の取得が義務付けられているわけではないが、整備工場全体としては全従業員の一定以上が自動車整備士資格を保有する必要がある（必置資格である）。

また今日においては全整備士の80%程度がこの資格を保有しており、ディーラー工場や専業工場では入職において必須、サービスステーションにおいても、入職後取得することが推奨されている。

資格以外の面においては、分析力、業務遂行力、協調性、責任感、向上心といった基本的な資質・能力が重視される傾向にある（表4-3）。

表4-3 自動車整備士の人材要件

職務		人材要件		レベル <sup>注</sup>			
名称	内容	基本的な資質・能力等	資格等	初級	中級	上級	
自動車 整備補助	サービス受付	<p>特に採用においては以下の資質を重視することが多い<sup>3</sup></p> <p><b>分析力:</b> 状況と問題を分析し、その本質を把握することができる(例:故障箇所を特定できる等)</p> <p><b>業務遂行力:</b> 作業の重要度、優先度に応じてすばやく確実に業務を遂行することができる(例:手順通り点検や修理を行うことができる)</p>	ディーラー資格 (フロント系3級、4級)	○	—	—	
	整備作業計画		自動車整備士(2級、3級)	△	—	—	
	整備		<p><b>協調性:</b> 自分の属する組織・チーム全体の業績や成長を意識して行動することができる(例:グループワークが行える)</p> <p><b>責任感:</b> 自分に与えられた課題に責任を持ち、確実にやり遂げることができる(例:自動車は生死に関わるので、きちんと点検ができる)</p>	ディーラー資格 (サービス系3級、4級)	○	—	—
	検査						
	引渡し						
	定期巡回サービス						
	サービス管理						
自動車 整備実務	サービス受付	ディーラー資格 (フロント系2級)	—	○	—		
	整備作業計画	自動車整備士(2級)	—	○	—		
	整備	ディーラー資格 (サービス系2級)	—	○	—		
	検査						
	引渡し						
	定期巡回サービス						

<sup>3</sup> 出所：経済産業省『人材ニーズ調査』（2004年）

職務		人材要件		レベル <sup>注</sup>		
名称	内容	基本的な資質・能力等	資格等	初級	中級	上級
	サービス管理					
自動車整備推進	サービス受付	向上心:高い目標を設定し、現状に満足せず、継続的に学習し、自らを高めていこうとすることができる(例:新しい技術の習得に取り組む姿勢がある)	ディーラー資格(フロント系1級)	—	—	○
	整備作業計画		自動車整備士(1級)	—	—	△
	整備					
	検査					
	引渡し 定期巡回サービス		ディーラー資格(サービス系1級)	—	—	○
	サービス管理					
	サービス受付					

注：○必ず必要、△望ましい、—必要ない

出所：研究会事務局作成

またディーラー工場では整備士の国家資格に加え、ディーラー独自の社内資格制度（表4-4）の取得が強く推奨されており、資格の取得を昇進の要件にしている会社もある。

表 4-4 ディーラーの社内資格制度の例

職種	資格名称	レベルイメージ
テクニカルスタッフ (整備業務)	日産 4級整備士	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車整備に関する基礎的な知識を持っており、定期点検整備ができる</li> <li>資格は通信教育を終了することで取得できる</li> <li>尚、自動車専門学校を卒業して国家整備士資格を取得後入社した場合は、4級が認定される</li> </ul>
	日産 3級整備士	<ul style="list-style-type: none"> <li>簡単な装置の構造、機能、作動を理解しており、部品の点検整備および脱着ができる</li> <li>資格は通信教育を終了し、学科及び実技試験を合格することで、取得できる(2級、1級も同様)</li> </ul>
	日産 2級整備士	<ul style="list-style-type: none"> <li>複雑な装置の構造、機能、作動及び故障診断の考え方を理解しており、システムの点検整備ができる</li> </ul>
	日産 1級整備士	<ul style="list-style-type: none"> <li>上記3部門の知識をさらに深めると共に、電子制御装置の基本を理解し、トラブルの原因究明を行うことができる。車の総合診断ができる</li> </ul>
	HITEQ マスター	<ul style="list-style-type: none"> <li>ある分野(エンジン、シャシー、電装)において高い専門知識を持っている。資格の取得は学科試験のみで、3年間毎に更新する必要がある。</li> </ul>
テクニカルアドバイザー (フロント業務)	日産 5級TA資格	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本に従ったお客さまのお出迎え、お見送りができ、お客さまのご用命をお伺いできる</li> <li>資格は、「サービス基礎対応講座」を受講することで取得できる</li> </ul>
	日産 4級TA資格	<ul style="list-style-type: none"> <li>お客さま対応の基本ができ、且つ対応に必要な商品知識も分かる。資格は通信教育を終了することで取得できる</li> </ul>
	日産 3級TA資格	<ul style="list-style-type: none"> <li>受付から引き渡しまでの実務とお客さまのフォローができる</li> <li>資格は通信教育を終了し、学科及び実技試験を合格することで取得できる(2級、1級も同様)</li> </ul>
	日産 2級TA資格	<ul style="list-style-type: none"> <li>お客さま対応全般の実務ができる(入庫促進、事故対応)</li> </ul>
	日産 1級TA資格	<ul style="list-style-type: none"> <li>どのようなお客さまにもご満足いただける対応ができ、且つ管理業務ができる</li> </ul>

出所：日産自動車ホームページ

### (3) 人材の区分

この職種は、職務遂行能力や資格の保有状況から、初級、中級、上級に区分することができる（表 4-5、表 4-6）。

#### ① 初級

初級とは、上司や先輩の指示の下で自動車整備を行う者である。職務遂行に当たっては、特に資格は必要ないが、自動車整備士の 3 級程度の技能や知識が必要となる。

特にディーラーや専門工場においては新卒の場合は専門学校出身の 2 級資格保有者に対しても、最初は定期点検や車検といった定型的な整備業務を 1 年程度行わせ、その後、修理などの非定型的な整備業務を行わせることが多い。

中級に至るのに必要な年数等から、就業者数の 3 分の 1 程度が初級であると推定される。

#### ② 中級

中級とは、上級者の指示がなくとも大半の作業を行える者である。技能面で非常に困難な整備が行えるだけでなく、見積や分解整備記録簿の作成といった重要な事務処理も一人で行うことができる必要がある。

職務遂行に当たっては個人としては特に資格は必要とされないが、2 級整備士と同程度の技能や知識レベルが要求され、また事業所としては一定規模の整備士資格を保有する必要があることから、整備士資格の保有はほぼ必須である。

構成比では残りの大半（就業者の 6 割程度）が中級者であると推定され、大部分を占めている。

#### ③ 上級

上級とは、整備に関する高度な技能、知識を有する者である。また部下の指導や工場の運営といったマネジメント業務も行う必要があり、一般的には工場長と呼ばれることが多い。

職務遂行に当たっては、自動車整備士 2 級の取得がほぼ必須である。また指定工場（自社で完成車検を行える）では自動車検査員の資格も必要である。

上級者は、就業者数の 1 割にも満たないと推定される。

#### (4) 労働市場の特徴

この職種の労働市場の特徴としては、正規従業員及び男性の比率の高さ、入職における要件（自動車整備専門学校卒）があげられる（表 4-5）。

表 4-5 労働市場の特徴

人材の区分	雇用・求人状況	年齢	性別	学歴等	賃金等
初級	<b>【雇用状況】</b> ・ほとんど全てが正規従業員である <b>【需給ギャップ】</b> ・不足感はあまりない	・20代～30代がほとんど	・現状では在職者は男性が多いが、近年、女性の整備士も増えてきている	・新卒においては自動車整備専門学校卒が求められることが多い	・全体の約44%が年収300万円未満で、約35%が年収300万円～500万円である ・年収はディーラーの方が若干良い
中級					
上級	<b>【雇用状況】</b> ・ほとんど全てが正規従業員である <b>【需給ギャップ】</b> ・若干過剰感がある	・40代～50代が多い	・現状では在職者は男性が多い	・ディーラーの工場長クラスでは年収500万以上が多い	

出所：研究会事務局作成

#### (5) 将来の見通し

『2 自動車整備業の概要』でも述べたように、将来的に自動車整備士の確保は、現在よりも難しくなると思われる。

年齢構成をみると非常に高齢化が進んでいる職種であるが、これは60歳以上の高齢者も積極的に活用しているからである。したがって今後数年は定年後の団塊世代の受け皿としての役割が期待できる。

## 4.2. 人材育成のあり方

### (1) 入職及びキャリアアップ

人材の区分毎に見た入職ルート（キャリアアップを含む）は、表 4-6 の通りである。

自動車整備士の入職において特徴的な部分は入職のための職業訓練（自動車整備の専門学校）の存在である。今日においては高校卒業後、自動車整備の専門学校に 2 年間通い、2 級整備士の国家資格を取得してから入職するのが一般的とされており、特にディーラー工場（初級）の入職においては自動車整備専門学校を出た新卒であることが入職のための必須要件である。

他方、兼業工場の代表的な事業所であるサービスステーションにおいては、入職のための要件は比較的緩やかであり、自動車整備専門学校以外の新卒や未経験者の中途採用も行っている。専業工場はその中間であり、大手ではディーラー並みに入職の要件を厳しくしているところもあれば、零細工場では未経験者を採用するなど比較的柔軟に対応するところもある。

入職後は各々、初級⇒中級⇒上級と徐々にキャリアアップしていく。

表 4-6 入職（キャリアアップを含む）の特徴

人材の区分	入職ルートと採用・昇格要件	必要な経験年数	経験が活かせる他の業種・職種
初級	<b>【入職ルート】</b> ・新規学卒採用(ディーラー) ・未経験者の中途採用(サービスステーション) <b>【採用要件】</b> ・ディーラーの場合は自動車整備の専門学校の新卒で、2 級整備士資格を保有することが求められる ・サービスステーションの場合は専門学校以外の新卒や未経験者も採用している	1 年～3 年 (入職⇒初級)	機械に関する素養という点では製造工(特に自動車)の経験は活かせる
中級	<b>【入職ルート】</b> ・初級からの昇格 ・経験者の中途採用 <b>【採用・昇格要件】</b> ・故障原因の分析等を行うには5 年程度の実務経験が必要	5 年(初級⇒中級)	同業種以外は特定の業種というのではない
上級	<b>【入職ルート】</b> ・中級からの昇格 ・経験者の中途採用 <b>【採用・昇格要件】</b> ・工場長レベルになるには中級において最低でも 10 年程度の実務経験が必要	10 年(中級⇒上級)	同業種以外は特定の業種というのではない

出所：研究会事務局作成

## (2) 人材育成

人材の区分毎に見た人材育成の実施状況は、表 4-7 の通りである。特徴はいくつか挙げることができるが、まず入職前の職業訓練（専門学校）がある。入職後においても階層別研修等は実施されているが、特にディーラーにおいては社内資格制度と連動させることが多い。

またテーマ別研修においては、業界団体や自動車メーカー、石油元売企業が様々な研修コースを提供している（表 4-8、表 4-9）。

表 4-7 人材育成の特徴

人材の区分	人材育成の実施状況	主なカリキュラム	外部機関等の活用
初級	<b>【入職】</b> ・自動車整備専門学校で入職のための職業訓練を受ける ・入職後は新入社員研修を行っている <b>【能力開発】</b> ・整備の手順はマニュアル化されているため、OJTにおいても活用される ・テーマ別研修を行っている <b>【レベルアップ(昇格を含む)】</b> ・階層別研修を行っている ・ディーラーでは社内資格制度と連動させている	・各社とも特に大手では階層別研修は自社で企画することが多い（新入社員研修や中堅社員研修、新任管理者研修等） ・テーマ別研修では以下のようなカリキュラムが用意されている <b>【専門工場】</b> ・業界団体の提供する研修 <b>【ディーラー】</b> ・メーカーの提供する研修 <b>【サービスステーション】</b> ・系列石油元売が提供する研修	・専門工場やサービスステーションでは業界団体(各地の自動車整備振興会)の提供する研修を利用することが多い
中級	<b>【能力開発】</b> ・テーマ別研修を行っている <b>【レベルアップ(昇格を含む)】</b> ・階層別研修を行っている ・ディーラーでは社内資格制度と連動させている	・系列石油元売が提供する研修	
上級	<b>【能力開発】</b> ・テーマ別研修を行っている <b>【レベルアップ(昇格を含む)】</b> ・階層別研修を行っている ・ディーラーでは社内資格制度と連動させている		

出所：研究会事務局作成

ディーラーの研修カリキュラム例は表 4-8 の通りである。

カリキュラムは詳細に組まれているが、学ぶ対象は自社の自動車に依存する部分も多い。また顧客対応力の強化が図られており、顧客対応の部分はフロント業務として切り離され専門のカリキュラムが組まれている。

ディーラーにおける整備士からのキャリアアップではフロント業務から営業に異動することも多いため、整備から営業に配置転換するためのカリキュラムも準備されている。

これらの研修は自動車メーカーの研修施設で 1 日から数日かけて行われることが多く、座学だけでなく、実際に機械を触る演習も交えて行われることが多い。

下記の研修以外にも各種社内資格取得のための通信教育コースが用意されている。

表 4-8 ディーラーにおける研修カリキュラム (例)

対象職種	訓練コース名称
テクニカルスタッフ (整備業務)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サービス初級対応講座</li> <li>・日産 3 級整備士養成講座</li> <li>・空調講座</li> <li>・電装講座</li> <li>・電子シャーシー講座</li> <li>・A/T 講座</li> <li>・エンジン講座</li> <li>・エレクトロニクス講座</li> <li>・故障診断能力強化講座</li> </ul>
テクニカルアドバイザー (フロント業務)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サービス基礎対応講座</li> <li>・サービス初級対応講座</li> <li>・初級テクニカルアドバイザー講座</li> <li>・中級テクニカルアドバイザー講座</li> <li>・上級テクニカルアドバイザー講座</li> <li>・サービス営業話法講座</li> </ul>
カーライフアドバイザー (営業職)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新人カーライフアドバイザーコース</li> <li>・中途配転カーライフアドバイザーコース</li> <li>・初級カーライフアドバイザーコース(店頭商談・基盤対応)</li> <li>・中古車初級カーライフアドバイザーコース</li> <li>・中級カーライフアドバイザー店頭商談コース</li> <li>・中級カーライフアドバイザー基盤対応コース</li> <li>・上級カーライフアドバイザーコース</li> <li>・新任店長コース</li> <li>・中古車店舗経営コース</li> </ul>

出所：日産自動車（株） ホームページ

サービスステーションにおける研修カリキュラム例は下記の通りである。

特徴はいくつかあるが、まず整備士資格取得コースの設置が挙げられる。サービスステーションにおいては整備士資格を持たずに入職するケースが多いので、入職後に3級や2級の整備士資格を取得するための訓練コースが用意されており、20日ほど訓練コースに通うことで整備士資格の実技試験が免除となる（同様の仕組みを各地の自動車整備振興会でも提供しているが、こちらは半年ほど通う必要がある）。

またサービススタッフやマネジャー／経営者向けの研修が用意されている点も特徴的である。これは、整備士からキャリアアップしてサービスステーションのマネジャーや経営者になるためのキャリアパスが用意されているからである。

これらの研修は石油元売会社の研修施設で1日から数日かけて行われる。

表 4-9 サービスステーションにおける研修カリキュラム（例）

対象職種	訓練コース名称
オートケア (整備を担当)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オートケア研修 1</li> <li>・オートケア研修 2</li> <li>・SS 実践力向上研修</li> <li>・3級整備士資格取得コース(18日)</li> <li>・3級整備士学科コース</li> <li>・2・3級整備士学科支援ツール</li> <li>・2級整備士資格取得コース(19日)</li> <li>・2級整備士学科コース(5日)</li> <li>・整備士実践力研修</li> </ul>
スタッフ (給油や洗車を担当)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フレッシュャーズ研修</li> <li>・スタッフ研修</li> <li>・危険物乙四種資格取得コース</li> </ul>
マネジャー(新任も含む)／経営者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マネジャー研修 1</li> <li>・マネジャー研修 2</li> <li>・リスクマネジメントコース</li> <li>・問題解決実践トレーニングコース</li> <li>・社員育成実践トレーニングコース</li> <li>・SS マネジャーマネジメントコース</li> <li>・ミドルマネジメントコース</li> <li>・販売店トップマネジメントコース</li> </ul>

出所：出光興産（株）中央訓練所 教育研修プログラム

### (3) 人材の区分別の状況

#### ① 初級

初級の入職ルートは工場の種類により異なる。すなわちサービスステーションでは比較的入職のハードルが低いのに対して、ディーラーでは専門学校卒の新卒に限定される。募集方法も、ディーラーでは専門学校に直接募集を行うが、それ以外では直接募集やハローワーク、人材紹介会社の活用というように様々である。

キャリアアップにおいても違いが見られ、専門工場やサービスステーションに整備士資格を取得せずに入職した場合は、まずは自動車整備振興会や石油元売会社が提供する研修コースを受講し、整備士資格を取得することを目指す。

他方、ディーラー工場に入職した場合は、メーカーが提供する教育訓練コースや社内資格制度を利用してキャリアアップを目指す。

初級の能力要件等を満たすには、ディーラーにおいては最初の1年程度は検査業務を経験させることや、3級整備士の資格を取得するには1年以上の実務経験を必要とすることから一般に、1年程度の実務経験を要する。

表 4-10 初級における採用と人材育成の特徴

分類	採用における特徴	人材育成の特徴
専門工場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・未経験者を採用している場合もあるが、整備士資格を保有しているほうが優遇される</li> <li>・募集においては直接募集(ホームページや雑誌等)と間接募集(ハローワークや人材紹介会社)を併用する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備士資格がない場合は各地の自動車整備振興会が行う研修に半年ほど通い、整備士の資格の取得を目指す</li> </ul>
兼業工場(SS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新卒・中途とも未経験者でも入りやすい</li> <li>・募集においては直接募集(ホームページや雑誌等)と間接募集(ハローワークや人材紹介会社)を併用する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・石油元売会社が提供する研修で整備士資格の取得を目指す</li> </ul>
ディーラー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・専門学校卒の新卒が中心</li> <li>・2級整備士資格が必要</li> <li>・直接専門学校に募集をかける場合が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・メーカーが提供する社内資格制度や教育訓練コースにてキャリアアップを図る</li> </ul>

出所：研究会事務局作成

## ② 中級

中級は一般に、階層別研修やテーマ別研修、OJT などの教育訓練を受けて、上級へのキャリアアップを目指す。中級の能力要件等を満たすには、一般に、初級において 5 年程度の実務経験を要する。

表 4-11 中級における採用と人材育成の特徴

分類	採用における特徴	人材育成の特徴
専業工場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・初級からの昇格が多い</li> <li>・人材育成を行う余裕のない零細企業（専業工場）や人材不足の顕著な工場では中途を即戦力として採用する</li> <li>・中途採用の募集においては直接募集（ホームページや雑誌等）と間接募集（ハローワークや人材紹介会社）を併用する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各地の自動車整備振興会が行うテーマ別研修を受講する</li> </ul>
兼業工場（SS）		<ul style="list-style-type: none"> <li>・石油元売会社が提供する研修を受講する</li> </ul>
ディーラー		<ul style="list-style-type: none"> <li>・メーカーが提供する社内資格制度や教育訓練コースにてキャリアアップを図る</li> </ul>

出所：研究会事務局作成

## ③ 上級

上級は一般に工場長と呼ばれ、中級者がキャリアアップするほか、他人の工場に勤務していた整備士が独立開業する場合もあるが、独立開業には最低でも 1 億円程度の資金が必要であるため容易ではない。

また上級者からのキャリアアップとしては、ディーラーにおいては営業職や店長、サービスステーションにおいてはマネジャーや SS の経営者になることが多い。

上級の能力要件等を満たすには、一般に、中級において最低 10 年あるいはそれ以上の実務経験を要する。

表 4-12 上級における採用と人材育成の特徴

分類	採用における特徴	人材育成の特徴
専業工場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中級からの昇格が多い</li> <li>・開業資金に目処が付けば独立開業する場合もある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各地の自動車整備振興会が行うテーマ別研修を受講する</li> </ul>
兼業工場（SS）		<ul style="list-style-type: none"> <li>・石油元売会社が提供する研修を受講する</li> </ul>
ディーラー		<ul style="list-style-type: none"> <li>・メーカーが提供する社内資格制度や教育訓練コースにてキャリアアップを図る</li> </ul>

出所：研究会事務局作成

#### (4) 今後の課題と展望

今後の課題としては女性の活用、顧客満足度の向上、様々な訓練機会の提供、高度な技術者の育成があげられるが（表 4-13）、これらに対しては表 4-14 のような様々な対策が実施されている。

表 4-13 今後の課題/展望

人材の区分	労働市場の見通し	人材育成の課題と展望
初級	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在のところ不足感はないが、中途の採用は困難な状況になりつつあるので、計画的な人材育成が必要となる</li> </ul>	<b>【女性の活用】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・男性中心の職場であったが、女性ドライバーの増加に伴い、特に窓口において女性の積極活用が望まれる</li> </ul> <b>【顧客満足度の向上】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長期的な視点で顧客との関係強化が望まれる</li> <li>・具体的にはフロント業務、特に見積や修理結果に対する説明力の向上が望まれる</li> </ul> <b>【様々な訓練機会の提供】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に中小零細の専門工場においては、時間的あるいは地理的な制約のため、業界団体が主催する研修に参加できない場合が多い</li> </ul>
中級		
上級	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工場長クラスには若干の過剰感があるが、団塊世代の退職により緩和される</li> </ul>	<b>【高度な技術者の育成】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・電装品の高度化やハイブリッド車といった最先端技術に対応する人材の育成が急務である</li> </ul>

出所：研究会事務局作成

表 4-14 課題に対する対策の実施状況

課題	対策の実施状況
女性の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日産自動車では従業員 20%程度を女性にする目標を立てている。</li> <li>・営業だけでなくサービス分野においても女性の活用を進めており、女性の新入社員に対してもテクニカルアドバイザー（整備のフロント業務）の資格取得を推奨している</li> </ul>
顧客満足度の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ディーラー各社に加えて業界団体においてもフロント業務を強化する研修が実施されている</li> <li>・自動車整備振興会では研修だけでなくフロント業務のコンテストを行い、自己研鑽に努めている</li> </ul>
様々な訓練機会の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車整備振興会では演習を伴わない知識の補充や座学の研修については積極的に e ラーニングを活用する予定である</li> </ul>
高度な技術者の育成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1 級整備士の育成に努めている</li> <li>・ディーラーにおいてもより上級な社内資格制度を設けている</li> </ul>

出所：研究会事務局作成

## 5. 人材マップ及び人材育成計画

職種別に、人材マップ及び人材育成計画の詳細を、下表にまとめて示す。

### 5.1. 自動車整備士

#### (1) 人材マップ

レベル	職務内容 (タスク名称)	職務を遂行する際に必要な能力	
		技能面(××ができる)	知識(××を知っている)
初級 (上司や先輩の指示の元で自動車整備の補助を行う)	サービス受付	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般整備の受付ができる</li> <li>一般クレーム車両の受付ができる</li> <li>一般事故車両の受付ができる</li> </ul>	3級整備士の場合、以下の知識が必要とされる
	整備作業計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>作業指示書の受取及び作業指示内容の理解ができる</li> <li>修理部品の受取確認ができる</li> <li>各種伝票の起票ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>構造、機能及び取扱法に関する初等知識</li> <li>点検、修理及び調整に関する初等知識</li> </ul>
	整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般整備作業ができる</li> <li>一般出張整備作業ができる</li> <li>特殊整備作業ができる</li> <li>車検整備作業ができる</li> <li>法令点検及びkm点検作業ができる</li> <li>一般整備作業の完成検査ができる</li> <li>車検整備完成検査の立ち合いができる</li> <li>各種測定器の操作ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備用の試験機、計量器及び工具の構造、機能及び取扱法に関する初等知識</li> <li>材料及び燃料油脂の性質及び用法に関する初等知識</li> <li>保安基準その他の自動車の整備に関する法規</li> </ul>
	検査	<ul style="list-style-type: none"> <li>車検費用の算出及びユーザーへの内容説明、集金ができる</li> </ul>	
	引渡し	<ul style="list-style-type: none"> <li>車検、法令点検等の勧誘ができる</li> <li>一般修理について修理内容、交換部品等のユーザーへの説明及び使用方法についてのアドバイスができる</li> </ul>	
	定期巡回サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>営業マンと同行した販売促進ができる</li> <li>新車納車時営業マンと同行、ユーザー指導、点検勧誘ができる</li> </ul>	
	サービス管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>請求書作成、郵送手続きができる</li> <li>商品情報連絡書の作成ができる</li> </ul>	
中級 (指示がなくとも大半の自動車整備を行うことができる)	サービス受付	<ul style="list-style-type: none"> <li>路上事故等の緊急修理の受付(状況聴取、故障判断、出張作業の手配等)ができる</li> </ul>	2級整備士の場合、以下の知識が必要とされる
	整備作業計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般的な修理受付車両の見積りができる</li> <li>一般修理加裝部品の選択及び発注ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>構造、機能及び取扱法に関する一般知識</li> </ul>
	整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>新機構及び特殊機構等の非常に困難な整備作業ができる</li> <li>非常に困難な整備作業ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>点検、修理、調整及び完成検査の方法</li> <li>整備用の試験機、計量器及び工具の構造、機能及び取扱法に関する一般知識</li> </ul>
	検査	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車分解整備記録簿の作成ができる</li> <li>作業員分解作業中の現場での中間検査ができる</li> <li>受入検査点検基準に照らして指定整備記録簿を用いて受入検査ができる</li> <li>保安基準の適合度に関する完成検査ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>材料及び燃料油脂の性質及び用法に関する一般知識</li> </ul>
	引渡し	<ul style="list-style-type: none"> <li>ユーザーの過去支払状況等からの信用度チェック及び支払条件等についての難しい折衝ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>図面に関する初等知識</li> </ul>
	定期巡回サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>定期巡回サービスの実施ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>保安基準その他の自動車の整備に関する法規</li> </ul>
	サービス管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>各種資格試験の受験手続及び研修機関への派遣手続きができる</li> <li>アンマッチの修正、解消、記録の保管ができる</li> <li>メカニックへのニュース伝達及び技術指導ができる</li> </ul>	
上級 (自動車整備に関する高度な技能、知識を有し、部下を指示する)	サービス受付	<ul style="list-style-type: none"> <li>非常に処理判断の難しい整備車両の受付(状況の聴取、現車診断分析、修理時間の判定、有・無償の判定、概算費用の算定等、特に応用判断が必要とされる受付)ができる</li> <li>非常に処理困難なクレームについての受付及び折衝(要求・苦情の聴取、分析)ができる</li> <li>重大事故車両の受付、修理可否の判定及び修理についてのユーザー、社内外関係部門との折衝ができる</li> </ul>	1級整備士の場合、以下の知識が必要とされる
	整備作業計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>修理または加裝に応じた効率のよい作業指示書の作成及び作業指示ができる</li> <li>重大事故車両及び特殊な修理等についての諸条件(ユーザーの支払条件等)を加味した見積りができる</li> <li>特殊な修理部品の選択及び発注ができる</li> <li>工事(修理、加裝)内容に応じた外注先の決定及び発注ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>構造、機能及び取扱法</li> <li>点検、修理、調整及び完成検査の方法</li> <li>整備用機械に関する初等知識</li> <li>整備用の試験機、計量器及び工具の構造、機能及び取扱法</li> <li>材料及び燃料油脂の性質及び用法</li> <li>図面に関する一般知識</li> <li>保安基準その他の自動車の整備に関する法規</li> </ul>
	整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>高度な重整備作業及び特殊整備作業についての作業指導ができる</li> <li>出張整備における原因、不具合箇所、必要部品等の判断及び指示ができる</li> <li>非常に特殊なクレーム(前例の無い新クレーム、特定クレーム等)の整備、故障調査処理ができる</li> <li>特殊故障原因の探求ができる</li> <li>高度な重整備作業、特殊整備作業の完成検査ができる</li> </ul>	
	検査	<ul style="list-style-type: none"> <li>指定自動車整備の臨運事務所監査の立ち合いができる</li> <li>継続検査書類申請、構造変更検査等の車検場への手続きができる</li> </ul>	
	引渡し	<ul style="list-style-type: none"> <li>特定ユーザー(クレームユーザー、大口ユーザー)等今後の営業活動に重大な影響を与えるユーザーに了承を得られる修理内容等の説明ができる</li> <li>非常に判断の難しかった整備車両(クレーム、事故特別修理等)のユーザーへの引渡し(納得のいく説明、アドバイス)ができる</li> <li>社内的に枠内での価格の決定ができる</li> <li>技術上の問題等(商品責任、再修理等)による修理代値引き要求に対する折衝ができる</li> <li>長期売掛金の回収ができる</li> </ul>	
	定期巡回サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>ユーザーの住所、登録時期を勘案した効率のよい月間巡回計画の作成ができる</li> <li>車検、法令点検の必要性の説明及び勧誘ができる</li> </ul>	
	サービス管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>サービス基本方針に基づいた生産性向上、人員、拠点計画、売上目標等の企画立案ができる</li> <li>関連部門からの情報を総合勘案した工賃レートの設定、改定の検討、立案ができる</li> <li>部の方針に基づく図解作成及び関連部門への説明、徹底ができる</li> <li>クレーム対象可否の判定及びフロント、現場への指示ができる</li> <li>クレーム部品の点検、原因究明、対処方法の決定及び関係方面への指示ができる</li> <li>安全・衛生に関する総合的な管理及び全般に関する安全推進ができる</li> <li>安全推進計画の作成及び全社への徹底ができる</li> <li>月次の請求書作成及び台帳処理の管理全般に関する総合的把握、管理ができる</li> <li>非常に処理困難なクレームの受付及び折衝ができる</li> <li>クレーム申請書の作成ができる</li> <li>アンマッチに対するメーカーとの再折衝及び再請求ができる</li> <li>各方面(社外、メカニック等)からの問い合わせに対する対応、処理ができる</li> </ul>	

注：関連資格については、別紙1を参照

出所：研究会事務局作成

人材要件		労働市場の特徴	
基本的な資質・能力	資格等		
<p>特に採用においては以下の資質を重視することが多い</p> <p><b>分析力:</b> 状況と問題を分析し、その本質を把握することができる (例:故障箇所を特定できる等)</p> <p><b>業務遂行力:</b> 作業の重要度、優先度に応じてすばやく確実に業務を遂行することができる (例:手順通り点検や修理を行うことができる)</p> <p><b>協調性:</b> 自分の属する組織・チーム全体の業績や成長を意識して行動することができる (例:グループワークが行える)</p> <p><b>責任感:</b> 自分に与えられた課題に責任を持ち、確実にやり遂げることができる (例:自動車は生死に関わるので、きちんと点検ができる)</p> <p><b>向上心:</b> 高い目標を設定し、現状に満足せず、継続的に学習し、自らを高めていこうとすることができる (例:新しい技術の習得に取り組む姿勢がある)</p>	<p><b>自動車整備士資格(特殊、3級、2級):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•必須ではないが、8割近くの整備士が資格を保有している</li> <li>•最近では専門学校で2級資格を取得してから入職するケースが多い</li> </ul> <p><b>社内資格:</b> ディーラー系工場では系列メーカーの社内資格の取得が推奨されている。またメーカー系の専門学校では2級資格に加えて取得することが可能である</p>	<p><b>【雇用状況】</b> <b>雇用形態:</b> ・ほぼ全てが正規従業員である <b>年齢構成:</b> ・ほとんど20代 <b>男女構成:</b> ・男性が圧倒的に多いが、近年では女性の整備士もいる <b>学歴等:</b> ・自動車整備の専門学校卒が優遇される(ディーラーでは必須である) <b>賃金:</b> ・多くが年収300万円未満である ・ディーラーとその他では格差が存在する <b>【需給ギャップ】</b> ・現状では過剰感はない。 ・ただし新規求人倍率は上昇し、充足率は低下傾向にある(求人倍率1.20(2003年)⇒1.33(2004年)、充足率20.7(2003年)⇒14.3(2004年))</p>	
			<p><b>【雇用状況】</b> <b>雇用形態:</b> ・ほぼ全てが正規従業員である <b>年齢構成:</b> ・ディーラーではその他よりも若い(ディーラーの平均は30歳前後であるのに対してその他は40歳を超える) <b>男女構成:</b> ・現状では在職者は男性が多い、近年では女性の整備士もいる <b>学歴等:</b> ・中途では不問である(むしろ職歴が重視される) <b>賃金:</b> ・年収200万円～500万円である ・ディーラーとその他では格差が存在する <b>【需給ギャップ】</b> ・現状では過剰感はない。 ・ただし新規求人倍率は上昇し、充足率は低下傾向にある(求人倍率1.20(2003年)⇒1.33(2004年)、充足率20.7(2003年)⇒14.3(2004年))</p>
		<p><b>自動車整備士資格(1級):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・最近新設された</li> </ul> <p><b>自動車検査員:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・指定工場になるには必要</li> </ul>	<p><b>【雇用状況】</b> <b>雇用形態:</b> ・ほぼ全てが正規従業員である <b>年齢構成:</b> ・40代～50代が多い <b>男女構成:</b> ・現状では在職者は男性が多い <b>学歴等:</b> ・中途では不問である(むしろ職歴が重視される) <b>賃金:</b> ・ディーラーの工場長クラスでは年収500万以上が多い <b>【需給ギャップ】</b> ・工場長クラスでは過剰感がある</p>

(2) 人材育成計画

レベル	参入について		
	入職ルートと採用要件	必要な経験年数	経験が活かせる業種・職種
初級 (上司や先輩の指示の元で自動車整備の補助を行う)	<b>【入職ルート】</b> ・新規学卒採用(ディーラー) ・未経験者の中途採用(サービスステーション) <b>【採用要件】</b> ・ディーラーの場合は自動車整備の専門学校の新卒で、2級整備士資格を保有することが求められる ・サービスステーションの場合は専門学校以外の新卒や未経験者も採用している	入職⇒初級: 1年～3年	機械に関する素養という点では製造工(特に自動車)の経験は活かせる
中級 (指示がなくとも大半の自動車整備を行うことができる)	<b>【入職ルート】</b> ・初級からの昇格 ・経験者の中途採用 ・募集方法はメディアを使った直接募集のほかハローワークや民間の職業紹介事業者も活用している <b>【採用・昇格要件】</b> ・故障原因の分析等を行うには5年程度の実務経験が必要	初級⇒中級: 5年	整備士資格の保有が前提となるため、同業以外からの転職は難しい
上級 (自動車整備に関する高度な技能、知識を有し、部下を指示する)	<b>【入職ルート】</b> ・中級からの昇格 ・経験者の中途採用 ・募集方法はメディアを使った直接募集のほかハローワークや民間の職業紹介事業者も活用している <b>【採用・昇格要件】</b> ・工場長レベルになるには中級において最低でも10年程度の実務経験が必要	中級⇒上級: 10年	整備士資格の保有が前提となるため、同業以外からの転職は難しい

注：教育訓練については、別紙2を参照

出所：研究会事務局作成

育成について		
人材育成の実施状況	このレベルからのキャリアパス	今後の課題／展望
<p><b>【入職】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車整備専門学校で入職のための職業訓練を受ける</li> <li>入職後は新入社員研修を行っている</li> </ul> <p><b>【能力開発】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>整備の手順はマニュアル化されているため、OJTにおいても活用される</li> <li>テーマ別研修を行っている</li> </ul> <p><b>【レベルアップ(昇格を含む)】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>階層別研修を行っている</li> <li>ディーラーでは社内資格制度と連動させている</li> </ul>	<p><b>レベルアップ:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>実務を通して整備技術や知識レベルを高め、中級を目指す</li> </ul> <p><b>他の職種への異動:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>他の職種に異動することはほとんどない</li> </ul> <p><b>他業種への転職:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特に傾向はない</li> </ul>	<p><b>【労働市場】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在のところ不足感はないが、中途の採用は困難な状況になりつつあるので、計画的な人材育成が必要となる</li> </ul> <p><b>【人材育成面】</b></p> <p>女性の活用:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>男性中心の職場であったが、女性ドライバーの増加に伴い、特に窓口において女性の積極活用が望まれる</li> </ul> <p><b>顧客満足度の向上:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>長期的な視点で顧客との関係強化が望まれる</li> <li>具体的にはフロント業務、特に見積や修理結果に対する説明力の向上が望まれる</li> </ul> <p><b>様々な訓練機会の提供:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特に中小零細の専門工場においては、時間的あるいは地理的な制約のため、業界団体が主催する研修に参加できない場合が多い</li> </ul> <p><b>高度な技術者の育成:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>電装品の高度化やハイブリッド車といった最先端技術に対応する人材の育成が急務である</li> </ul>
<p><b>【能力開発】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>テーマ別研修を行っている</li> </ul> <p><b>【レベルアップ(昇格を含む)】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>階層別研修を行っている</li> <li>ディーラーでは社内資格制度と連動させている</li> </ul>	<p><b>レベルアップ:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>実務を通してさらに整備技術や知識レベルを高め、上級を目指す</li> <li>資金の目処がつけば独立開業することもできる</li> </ul> <p><b>他の職種への異動:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ディーラー系工場ではフロント(窓口での受付や相談業務)や営業に異動することもある</li> </ul> <p><b>他業種への転職:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車関係ではSS(ガソリンスタンド)やカー用品店があり、最近では新車開発のアウトソース要員(メカニック、テストドライバー)といった仕事がある。</li> <li>自動車以外のメーカーへ転職することも多い(エンジニアや組立工)。</li> <li>メーカー以外で自動車整備技術を活かす職種として損害保険のアジャスター(査定員)という転職例もあるが、整備の経験に加えこちらはフロントでの接客経験が要求される</li> </ul>	<p><b>【労働市場】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工場長クラスには若干の過剰感があるが、団塊世代の退職により緩和される</li> </ul> <p><b>【人材育成面】</b></p> <p><b>顧客満足度の向上:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>長期的な視点で顧客との関係強化が望まれる</li> <li>具体的にはフロント業務、特に見積や修理結果に対する説明力の向上が望まれる</li> </ul> <p><b>様々な訓練機会の提供:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特に中小零細の専門工場においては、時間的あるいは地理的な制約のため、業界団体が主催する研修に参加できない場合が多い</li> </ul> <p><b>高度な技術者の育成:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>電装品の高度化やハイブリッド車といった最先端技術に対応する人材の育成が急務である</li> </ul>
<p><b>【能力開発】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>テーマ別研修を行っている</li> </ul> <p><b>【レベルアップ(昇格を含む)】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>階層別研修を行っている</li> <li>ディーラーでは社内資格制度と連動させている</li> </ul>	<p><b>レベルアップ:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>整備の技術だけでなく、部下への指導や作業の計画、見積といった管理面での能力向上を目指し、管理者、経営者を目指す</li> <li>ディーラー系工場の場合は販売店の店長となるには、整備よりも新車販売の営業スキルが重要になる</li> <li>資金の目処がつけば独立開業することもできる</li> </ul> <p><b>他の職種への異動:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中級と同じ</li> </ul> <p><b>他業種への転職:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特定の業種というのはない</li> </ul>	<p><b>【労働市場】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工場長クラスには若干の過剰感があるが、団塊世代の退職により緩和される</li> </ul> <p><b>【人材育成面】</b></p> <p><b>顧客満足度の向上:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>長期的な視点で顧客との関係強化が望まれる</li> <li>具体的にはフロント業務、特に見積や修理結果に対する説明力の向上が望まれる</li> </ul> <p><b>様々な訓練機会の提供:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特に中小零細の専門工場においては、時間的あるいは地理的な制約のため、業界団体が主催する研修に参加できない場合が多い</li> </ul> <p><b>高度な技術者の育成:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>電装品の高度化やハイブリッド車といった最先端技術に対応する人材の育成が急務である</li> </ul>

(別表1) 自動車整備業において必要な資格

対象職種	資格名称	資格の区分	取得方法	受験資格	合格率	試験実施機関
自動車整備士	1級大型自動車整備士	自動車分解整備工場の事業所内に一定数の合格者がいなければならない	国土交通大臣の行う『自動車整備士技能検定(筆記及び口述試験及び実技試験)』を受験し合格する ※一種及び二種養成施設の所定の課程修了者は、修了後2年以内に行われる ※学科試験に合格し、実技試験が免除される ※筆記試験に合格し、口述試験に不合格となった者は2年以内に行われる ※筆記試験に合格し、口述試験に不合格となった者は2年以内に行われる 同一種類の技能検定の筆記試験が免除されるまたは※(社)日本自動車整備振興会連合会が行っている『自動車整備技能登録試験』に合格した者は学科試験が免除される	1. 二級合格後実務経験3年以上 2. 一種養成施設の一級整備士養成課程修了者		<ul style="list-style-type: none"> <li>・(社)日本自動車整備振興会連合会</li> <li>・一種養成施設(専門学校、高等学校、職業能力開発校)</li> <li>・二種養成施設(各都道府県自動車整備振興会の自動車整備技術講習所)</li> </ul>
	1級小型自動車整備士	自動車分解整備工場の事業所内に一定数の合格者がいなければならない	国土交通大臣の行う『自動車整備士技能検定(筆記及び口述試験及び実技試験)』を受験し合格する ※一種及び二種養成施設の所定の課程修了者は、修了後2年以内に行われる ※学科試験に合格し、実技試験が免除される ※筆記試験に合格し、口述試験に不合格となった者は2年以内に行われる 同一種類の技能検定の筆記試験が免除されるまたは※(社)日本自動車整備振興会連合会が行っている『自動車整備技能登録試験』に合格した者は学科試験が免除される	1. 二級合格後実務経験3年以上 2. 一種養成施設の一級整備士養成課程修了者		<ul style="list-style-type: none"> <li>・(社)日本自動車整備振興会連合会</li> <li>・一種養成施設(専門学校、高等学校、職業能力開発校)</li> <li>・二種養成施設(各都道府県自動車整備振興会の自動車整備技術講習所)</li> </ul>
	1級二輪自動車整備士	自動車分解整備工場の事業所内に一定数の合格者がいなければならない	国土交通大臣の行う『自動車整備士技能検定(筆記及び口述試験及び実技試験)』を受験し合格する ※一種及び二種養成施設の所定の課程修了者は、修了後2年以内に行われる ※学科試験に合格し、実技試験が免除される ※筆記試験に合格し、口述試験に不合格となった者は2年以内に行われる 同一種類の技能検定の筆記試験が免除されるまたは※(社)日本自動車整備振興会連合会が行っている『自動車整備技能登録試験』に合格した者は学科試験が免除される	1. 二級合格後実務経験3年以上 2. 一種養成施設の一級整備士養成課程修了者		<ul style="list-style-type: none"> <li>・(社)日本自動車整備振興会連合会</li> <li>・一種養成施設(専門学校、高等学校、職業能力開発校)</li> <li>・二種養成施設(各都道府県自動車整備振興会の自動車整備技術講習所)</li> </ul>

対象職種	資格名称	資格の区分	取得方法	受験資格	合格率	試験実施機関
自動車整備士	2級ガンリオン自動車整備士	自動車分解整備工場の事業所内に一定数の合格者がいなければならない	国土交通大臣の行う「自動車整備士技能検定(筆記及び口述試験及び実技試験)」を受け合格する ※一種及び二種養成施設が免除される ※学科技験に合格し、実技試験が免除される ※筆記試験に合格し、口述試験に不合格となった者は2年以内に行われる同一種類の技能検定の筆記試験が免除される ※(社)日本自動車整備振興会連合会が行っている「自動車整備技能登録試験」に合格した者は、学科技験が免除される	1. 三級整備士合格後、実務経験3年以上 2. 職業訓練学校の自動車整備三級課程を修了後、実務経験2年以上 3. 自動車整備専門学校の二級課程を修了した	『自動車整備士技能検定』 学科 4.8% 実技 45.5% 『自動車整備技能登録試験』 48.3%	・(社)日本自動車整備振興会連合会 ・一種養成施設(専門学校、高等学校、職業能力開発校) ・二種養成施設(各都道府県自動車整備振興会の自動車整備技術講習所)
	2級ジーゼル自動車整備士	自動車分解整備工場の事業所内に一定数の合格者がいなければならない	国土交通大臣の行う「自動車整備士技能検定(筆記及び口述試験及び実技試験)」を受験し合格する ※一種及び二種養成施設が免除される ※学科技験に合格し、実技試験が免除される ※筆記試験に合格し、口述試験に不合格となった者は2年以内に行われる同一種類の技能検定の筆記試験が免除される ※(社)日本自動車整備振興会連合会が行っている「自動車整備技能登録試験」に合格した者は、学科技験が免除される	1. 三級整備士合格後、実務経験3年以上 2. 職業訓練学校の自動車整備三級課程を修了後、実務経験2年以上 3. 自動車整備専門学校の三級課程を修了した	『自動車整備技能登録試験』 28.5%	・(社)日本自動車整備振興会連合会 ・一種養成施設(専門学校、高等学校、職業能力開発校)全 国280箇所 ・二種養成施設(各都道府県自動車整備振興会の自動車整備技術講習所)全国50箇所
	2級自動車シャーン整備士	自動車分解整備工場の事業所内に一定数の合格者がいなければならない	国土交通大臣の行う「自動車整備士技能検定(筆記及び口述試験及び実技試験)」を受験し合格する ※一種及び二種養成施設が免除される ※学科技験に合格し、実技試験が免除される ※筆記試験に合格し、口述試験に不合格となった者は2年以内に行われる同一種類の技能検定の筆記試験が免除される ※(社)日本自動車整備振興会連合会が行っている「自動車整備技能登録試験」に合格した者は、学科技験が免除される	1. 三級整備士合格後、実務経験3年以上 2. 職業訓練学校の自動車整備三級課程を修了後、実務経験2年以上 3. 自動車整備専門学校の四級課程を修了した	『自動車整備技能登録試験』 30.7%	・(社)日本自動車整備振興会連合会 ・一種養成施設(専門学校、高等学校、職業能力開発校) ・二種養成施設(各都道府県自動車整備振興会の自動車整備技術講習所)
	2級二輪自動車整備士	自動車分解整備工場の事業所内に一定数の合格者がいなければならない	国土交通大臣の行う「自動車整備士技能検定(筆記及び口述試験及び実技試験)」を受験し合格する ※一種及び二種養成施設が免除される ※学科技験に合格し、実技試験が免除される ※筆記試験に合格し、口述試験に不合格となった者は2年以内に行われる同一種類の技能検定の筆記試験が免除される	1. 三級整備士合格後、実務経験3年以上 2. 職業訓練学校の自動車整備三級課程を修了後、実務経験2年以上 3. 自動車整備専門学校の五級課程を修了した	『自動車整備技能登録試験』 30.7%	・(社)日本自動車整備振興会連合会 ・一種養成施設(専門学校、高等学校、職業能力開発校) ・二種養成施設(各都道府県自動車整備振興会の自動車整備技術講習所)

対象職種	資格名称	資格の区分	取得方法	受験資格	合格率	試験実施機関
3級 自動車整備士	3級自動車 シヤン整備士	自動車分解 整備工場の 事業所内に 一定数の合 格者がいなければならぬ	国土交通大臣の行う自動車整備士技能検定『筆記及び口述試験及び実技試験』を受け合格する ※一種及び二種養成施設の所定の課程修了者は、修了後2年以内に行われる ※学科試験に合格し、実技試験に不合格となった者は2年以内に行われる 同一種類の技能検定の学科試験が免除される	1. 自動車整備の実務経験が1年以上 2. 職業訓練学校の自動車整備三級課程修了 3. 大学、高校などで機械科修了後、実務経験6ヶ月 4. 自動車整備専門学校で三級課程修了	『自動車整備士技能検定』 学科 39.1% 技能 41.9% 『自動車整備技能登録試験』 62.5%	・(社)日本自動車整備振興会連合会 ・一種養成施設(専門学校、高等学校、職業能力開発校) ・二種養成施設(各都道府県自動車整備振興会の自動車整備技術講習所)
	3級自動車 ソリシエン整備士	自動車分解 整備工場の 事業所内に 一定数の合 格者がいなければならぬ	国土交通大臣の行う自動車整備士技能検定『筆記及び口述試験及び実技試験』を受け合格する ※一種及び二種養成施設の所定の課程修了者は、修了後2年以内に行われる ※学科試験に合格し、実技試験に不合格となった者は2年以内に行われる 同一種類の技能検定の学科試験が免除される	1. 自動車整備の実務経験が1年以上 2. 職業訓練学校の自動車整備三級課程修了 3. 大学、高校などで機械科修了後、実務経験6ヶ月 4. 自動車整備専門学校で三級課程修了	『自動車整備士技能登録試験』 68.6%	・(社)日本自動車整備振興会連合会 ・一種養成施設(専門学校、高等学校、職業能力開発校) ・二種養成施設(各都道府県自動車整備振興会の自動車整備技術講習所)
	3級自動車 ジーゼル・エンジン整備士	自動車分解 整備工場の 事業所内に 一定数の合 格者がいなければならぬ	国土交通大臣の行う自動車整備士技能検定(筆記及び口述試験及び実技試験)を受け合格する ※一種及び二種養成施設の所定の課程修了者は、修了後2年以内に行われる 同一種類の技能検定の学科試験が免除される ※筆記試験に合格し、口述試験に不合格となった者は2年以内に行われる 同一種類の技能検定の筆記試験が免除されるまたは※(社)日本自動車整備振興会連合会が行っている『自動車整備技能登録試験』に合格した者は学科試験が免除される	1. 自動車整備の実務経験が1年以上 2. 職業訓練学校の自動車整備三級課程修了 3. 大学、高校などで機械科修了後、実務経験6ヶ月 4. 自動車整備専門学校で三級課程修了	『自動車整備士技能検定』 学科 36.8% 技能 57.1% 『自動車整備技能登録試験』 65.3%	・(社)日本自動車整備振興会連合会 ・一種養成施設(専門学校、高等学校、職業能力開発校) ・二種養成施設(各都道府県自動車整備振興会の自動車整備技術講習所)
	3級二輪自動車整備士	自動車分解 整備工場の 事業所内に 一定数の合 格者がいなければならぬ	国土交通大臣の行う自動車整備士技能検定(筆記及び口述試験及び実技試験)を受け合格する ※一種及び二種養成施設の所定の課程修了者は、修了後2年以内に行われる 同一種類の技能検定の学科試験が免除される ※筆記試験に合格し、口述試験に不合格となった者は2年以内に行われる 同一種類の技能検定の筆記試験が免除されるまたは※(社)日本自動車整備振興会連合会が行っている『自動車整備技能登録試験』に合格した者は学科試験が免除される	1. 自動車整備の実務経験が1年以上 2. 職業訓練学校の自動車整備三級課程修了 3. 大学、高校などで機械科修了後、実務経験6ヶ月 4. 自動車整備専門学校で三級課程修了	『自動車整備士技能登録試験』 65.3%	・(社)日本自動車整備振興会連合会 ・一種養成施設(専門学校、高等学校、職業能力開発校) ・二種養成施設(各都道府県自動車整備振興会の自動車整備技術講習所)

対象職種	資格名称	資格の区分	取得方法	受験資格	合格率	試験実施機関
自動車整備士	自動車タイヤ整備士	自動車分解整備工場の事業所内に一定数の合格者がいなければならない	国土交通大臣の行う「自動車整備士技能検定(筆記及び口述試験及び実技試験)」を受験し合格する ※一種及び二種養成施設の所定の課程修了者は、修了後2年間修了した課程に対する実技試験が免除される ※学科試験に合格し、実技試験が免除される 同一種類の技能検定の学科試験が免除される ※筆記試験に合格し、口述試験に合格した者は2年以内に行われる同一種類の技能検定の筆記試験が免除されるまたは※(社)日本自動車整備振興会連合会が行っている「自動車整備技能登録試験」に合格した者は、学科試験が免除される	1. 大学、高等学校又は中学校の卒業後、実務経験2年以上 2. 自動車整備専門学校で二級整備士養成課程修了後、実務経験1年以上 3. 自動車整備専門学校で特殊整備士養成課程修了		(社)日本自動車整備振興会連合会 ・一種養成施設(専門学校、高等学校、職業能力開発校) ・二種養成施設(各都道府県自動車整備振興会の自動車整備技術講習所)
	自動車電気装置整備士	自動車分解整備工場の事業所内に一定数の合格者がいなければならない	国土交通大臣の行う「自動車整備士技能検定(筆記及び口述試験及び実技試験)」を受験し合格する ※一種及び二種養成施設の所定の課程修了者は、修了後2年間修了した課程に対する実技試験が免除される ※学科試験に合格し、実技試験が免除される 同一種類の技能検定の学科試験が免除される ※筆記試験に合格し、口述試験に合格した者は2年以内に行われる同一種類の技能検定の筆記試験が免除されるまたは※(社)日本自動車整備振興会連合会が行っている「自動車整備技能登録試験」に合格した者は、学科試験が免除される	1. 大学、高等学校又は中学校の卒業後、実務経験2年以上 2. 自動車整備専門学校で二級整備士養成課程修了後、実務経験1年以上 3. 自動車整備専門学校で特殊整備士養成課程修了		(社)日本自動車整備振興会連合会 ・一種養成施設(専門学校、高等学校、職業能力開発校) ・二種養成施設(各都道府県自動車整備振興会の自動車整備技術講習所)
	特殊	自動車分解整備工場の事業所内に一定数の合格者がいなければならない	国土交通大臣の行う「自動車整備士技能検定(筆記及び口述試験及び実技試験)」を受験し合格する ※一種及び二種養成施設の所定の課程修了者は、修了後2年間修了した課程に対する実技試験が免除される ※学科試験に合格し、実技試験が免除される 同一種類の技能検定の学科試験が免除される ※筆記試験に合格し、口述試験に合格した者は2年以内に行われる同一種類の技能検定の筆記試験が免除されるまたは※(社)日本自動車整備振興会連合会が行っている「自動車整備技能登録試験」に合格した者は、学科試験が免除される	1. 大学、高等学校又は中学校の卒業後、実務経験2年以上 2. 自動車整備専門学校で二級整備士養成課程修了後、実務経験1年以上 3. 自動車整備専門学校で特殊整備士養成課程修了	『自動車整備技能登録試験』 69.5%	(社)日本自動車整備振興会連合会
	整備技術コンサルタント	民間資格	社団法人日本自動車整備振興会連合会が実施する認定資格講習を受講する必要がある	一般自動車整備士技能検定合格者のうち、次の1～3、又は1及び4の要件を満たす者 1. 整備工場(認証工場)に勤務するもの 2. 実務経験3年以上 3. 整備技術コンサルタント人的資格講習修了者 4. 整備技術コンサルタント認定資格更新講習修了者 二級自動車整備士技能検定合格者(二級の1～4、又は1及び5の要件を満たす者の1～4、又は1及び5の要件を満たす者) 1. 整備工場(認証工場)に勤務する者 2. 実務経験3年以上 3. 整備技術スーパーアドバイザー一級講習修了者又は一級整備士養成過程講習修了者 4. 整備技術スーパーアドバイザー一級認定資格講習修了者 5. 整備技術スーパーアドバイザー一級認定資格更新講習修了者	試験はない	(社)日本自動車整備振興会連合会
	整備技術スーパーアドバイザー	民間資格	社団法人日本自動車整備振興会連合会が実施する認定資格講習を受講する必要がある	二級自動車整備士技能検定合格者(二級の1～4、又は1及び5の要件を満たす者の1～4、又は1及び5の要件を満たす者) 1. 整備工場(認証工場)に勤務する者 2. 実務経験3年以上 3. 整備技術スーパーアドバイザー一級講習修了者又は一級整備士養成過程講習修了者 4. 整備技術スーパーアドバイザー一級認定資格講習修了者 5. 整備技術スーパーアドバイザー一級認定資格更新講習修了者	試験はない	(社)日本自動車整備振興会連合会

《その他 試験の免除について》  
●職業能力開発促進法による自動車整備科を免許職種とする職業訓練指導員試験に合格した者(旧職業訓練法による自動車整備科を免許職種とする職業訓練指導員試験に合格した者を含む)、職業能力開発促進法による職業能力開発総合大学校(雇用・能力開発機構が設置するものを含む)において産業機械工学科を訓練科とする指導員訓練の長期課程を修了した者(旧職業訓練法による職業訓練科を訓練科目とする職業訓練指導員の長期訓練の課程を修了した者を含む)で、二級及び三級の技能検定を受ける者は、学科試験(法規科目を除く)及び実技試験を免除  
●職業能力開発促進法による自動車車体整備科を免許職種とする職業訓練指導員試験に合格した者で、自動車車体整備士の技能検定を受ける者は、学科試験(法規科目を除く)及び実技試験を免除  
●国土交通大臣の登録を受けた者が行う試験に合格して、その合格の日から技能検定の申請までに2年を経過していない者で、技能検定を受けない者、技能検定を受けた者は、当該試験又は実技試験を免除

出所：研究会事務局作成

(別表2) 自動車整備業における教育訓練の提供状況

対象職種	実施機関	訓練名称	訓練内容	対象者	備考
自動車整備士	(社)日本自動車整備振興会連合会 (右記は東京都自動車整備振興会の例)	3級基礎	三級整備士資格を所得するための基礎的な内容を学習する 左記の整備士資格を取得するための訓練	満15歳以上	受講時間:48時間 受講料:40,500円
		3級自動車シヤン		2年以内に三級基礎講習を修了して、講習の修了日までに下記の自動車整備作業に関する実務経験を有する者 ・一般・1年以上 ・大学、高校、専修学校で機械に関する学科卒・6ヶ月以上 ・大学、高専、高校で自動車に関する学科卒・実務経験不要 ・職業能力開発校で自動車整備科1年以上1,400時間以上修了・実務経験不要 ・自動車タイヤ整備士又は自動車車体整備士の資格取得者・実務経験不要	受講時間:96時間 受講料:79,500円
		3級自動車ガンリン・エンジン		2年以内に三級基礎講習を修了して、講習の修了日までに下記の自動車整備作業に関する実務経験を有する者 ・一般・1年以上 ・大学、高校、専修学校で機械に関する学科卒・6ヶ月以上 ・大学、高専、高校で自動車に関する学科卒・実務経験不要 ・職業能力開発校で自動車整備科1年以上1,400時間以上修了・実務経験不要 ・自動車タイヤ整備士又は自動車車体整備士の資格取得者・実務経験不要	受講時間:96時間 受講料:79,500円
		2級2輪自動車		三級自動車整備士資格取得後、講習修了日までに下記の自動車整備作業に関する実務経験を有する者 ・一般・3年以上 ・高校、各種学校で機械に関する学科卒・2年以上 ・一種養成施設で三級課程修了・2年以上 ・職業能力開発校で自動車整備科1年以上1,400時間以上修了・2年以上 ・大学、高専で機械に関する学科卒・1年6ヶ月以上 ・職業能力開発校で自動車整備科2年以上2,800時間以上修了・1年以上	受講時間:132時間 受講料:106,500円
		2級ガンリン自動車		三級自動車整備士資格取得後、講習修了日までに下記の自動車整備作業に関する実務経験を有する者 ・一般・3年以上 ・高校、各種学校で機械に関する学科卒・2年以上 ・一種養成施設で三級課程修了・2年以上 ・職業能力開発校で自動車整備科1年以上1,400時間以上修了・2年以上 ・大学、高専で機械に関する学科卒・1年6ヶ月以上 ・職業能力開発校で自動車整備科2年以上2,800時間以上修了・1年以上	受講時間:132時間 受講料:110,000円
		2級ジーゼル自動車		三級自動車整備士資格取得後、講習修了日までに下記の自動車整備作業に関する実務経験を有する者 ・一般・3年以上 ・高校、各種学校で機械に関する学科卒・2年以上 ・一種養成施設で三級課程修了・2年以上 ・職業能力開発校で自動車整備科1年以上1,400時間以上修了・2年以上 ・大学、高専で機械に関する学科卒・1年6ヶ月以上 ・職業能力開発校で自動車整備科2年以上2,800時間以上修了・1年以上	受講時間:132時間 受講料:109,500円
		1級小型自動車		左記の整備士資格を取得するための訓練 ・二級ガンリン及び二級ジーゼル整備士の両資格取得者で、講習の修了日までにいずれか一方の資格取得後3年以上の自動車整備作業に関する実務経験を有する者 ・一種養成施設(一級過程)の卒業者	受講時間:182時間 受講料:150,500円
		1級小型自動車(2D同時取得コース)		左記の整備士資格を取得するための訓練 ・二級ガンリン整備士資格取得者で、講習の修了日までに資格取得後3年以上の自動車整備作業に関する実務経験を有する者	受講時間:266時間 受講料:255,500円

対象職種	実施機関	訓練名称	訓練内容	対象者	備考
自動車整備士 (社)日本自動車整備振興会連合会 (右記は東京都自動車整備振興会の例)		スーパーアドバイザー基本講習	学科(電子制御装置、総合診断、環境保全)、実習(電子制御装置、総合診断)	二級自動車整備士(二級自動車シヤン整備士を除く) ・会員の認証工場に勤務 ・実務経験3年以上 ・運転免許が有効	受講時間:36時間 受講料:20,000円
		スーパーアドバイザー・コンサルタント認定資格講習	自動車新技術、自動車整備業のビジョンと倫理綱領	一級自動車整備士 ・会員の認証工場に勤務 ・実務経験3年以上 ・運転免許が有効	受講時間:12時間 受講料:16,000円
		「CVTの基礎」講習会	ATとCVTの種類と構造の解説、CVTのフルードについて、CVTのメカニカルトラブルについて		受講時間:3.5時間 受講料:5,000円
		「2年点検整備の基礎と実務」研修会(2日間講習)	2年定期点検整備記録簿を活用し点検部位の点検基準の確認、各部の点検要領の確認、各部の不具合の測定、検査機器による総合診断、四輪アライメントテストによるアライメント測定		受講時間:12時間 受講料:15,000円
		メカニックも営業マン「メカニックからの商品提案による各単価アップ」研修会	整備工場の収益の考え方、お客様は何を求められているか、商談の流れと留意点、自社の商品提案シートの作成と商品提案手順の習得		受講時間:6.5時間 受講料:18,000円
		低圧電気取扱い業務に係る特別教育講習会～自動車の整備に限る～	電気に関する基礎知識、作業上の注意事項、感電負傷時の救急実習、現車での確認実習、関係法令など		受講時間:6.5時間 受講料:6,000円
		「電気入門」講習会(電気回路の基礎と故障診断)	電気回路の概要、電気回路の構成と測定、電気配線図、回路図の理解習得、サーキットテストの測定技術		受講時間:3.5時間 受講料:5,000円
		ディーラー別技術研修会(スバル)開催のご案内	スバル車共通のトラブルシューティング (エンジン始動不良、アイドル不調、加速不良など)、最近の新機種について他		受講時間:6時間 受講料:5,000円
		ボデコイントセミナー	コーティング方法等の商品説明、磨き、コーティング等一連の作業		受講時間:3.5時間 受講料:5,000円
		「タイヤ&ホイールの基礎知識」研修会	タイヤの生産工程、性能、偏磨耗と損傷、ロープロファイル化、ホイールの基礎知識 他		受講時間:4.5時間 受講料:3,000円
		「鍍金見積り」研修会	鍍金見積作成のポイント、売上アップに繋がる鍍金見積作成方法、鍍金見積ソフトの使用方	鍍金見積りの未経験者、パソコンの基本操作が出来る方	受講時間:3.5時間 受講料:2,000円
		「ブレーキディスク研磨」講習会	歪の確認と診断方法、新品交換と再生研磨の見積比較、ユーザーへのご提案の仕方、ディスクロータの研磨実習		受講時間:2時間 受講料:2,000円

出所:研究会事務局作成