

# 自動車整備市場に関する調査結果 2009

—整備業者 VS ディーラーの入庫競争が激化、中・低年式車両の獲得対策強まる—

## 【調査要綱】

矢野経済研究所では、次の調査要綱にて自動車整備市場の調査を実施した。

1. 調査期間：2009年5月～9月
2. 調査対象：整備業者、新車ディーラー、車検チェーン本部、塗料メーカー、PPO\*全国ネットワーク等  
\*事故による車両の修理時に、保険会社が指定する工場へ車両を入庫することを前提に保険料を割引く制度
3. 調査方法：当社専門研究員による直接面談、アンケートによるヒアリング、ならびに文献調査を併用

## 【調査結果サマリー】

### ◆ 2009年以降の自動車整備市場はマイナス成長で推移

2008年の自動車整備市場は前年比マイナス3%の5兆7,720億円であり、2年連続のマイナスとなった。2009年以降は前年比2%減程度で推移していくものとみられ、2012年には5兆6,000億円になると予測する。

### ◆ 2009年以降のマイナス成長要因は整備単価の低価格化

2008年の国内自動車保有台数は前年比マイナスに転じ、整備需要の減少に危機感が高まる中、入庫対策強化のため、工賃の低価格化が進んでいる。新車ディーラーでは、通常価格の6割程度となるメンテナンスパックのラインナップ強化が図られているほか、中古車や他メーカー車両の整備対応を可能とする等、取扱い車種を拡大している。また、整備事業者でも整備需要の取り込みを狙い工賃や車検手続き代行費用を割引く動きも見られ、整備費用全体の低価格化に拍車がかかっている。

### ◆ 資料体裁

資料名：「2009年版 自動車整備業の現状と展望」  
発刊日：2009年9月14日  
体裁：A4判 233頁  
定価：157,500円（本体価格150,000円 消費税等7,500円）

### ◆ 株式会社 矢野経済研究所

所在地：東京都中野区本町2-46-2 代表取締役社長：水越 孝  
設立：1958年3月 年間レポート発刊：約250タイトル URL: <http://www.yano.co.jp/>

本件に関するお問合せ先（当社HPからも承っております <http://www.yano.co.jp/>）

㈱矢野経済研究所 営業本部 広報・PRグループ TEL：03-5371-6912 E-mail: [press@yano.co.jp](mailto:press@yano.co.jp)

本資料における著作権やその他本資料にかかる一切の権利は、株式会社矢野経済研究所に帰属します。  
本資料内容を転載引用等されるにあたっては、上記広報・PRグループ迄お問合せ下さい。

## 【 調査結果の概要 】

### 1. 自動車整備市場の概況

- 2008年の自動車整備市場規模は前年比マイナス3%の5兆7,720億円であり、2年連続のマイナスとなった。(国土交通省「自動車分解整備業実態調査報告書」より引用)
- 自動車整備市場のポテンシャルともいえる国内自動車保有台数は堅調に増加傾向で推移してきたが、2008年は前年比マイナスに転じたことにより、業界全体では今後の整備需要の減少に危機感が持たれ始めた。そのような中、入庫の獲得を巡る競争激化に伴い、工賃の低価格化が進んだことが市場規模の縮小に大きく影響している。
- 車両の使用期間が長期化していることから、高年式車両と比較して故障頻度が高い、中・低年式車両の入庫機会の増加には期待できる。ただ、車両の高品質化と整備単価下落の影響により、今後の市場規模が急拡大する可能性は低いと考えられる。
- 自動車整備市場の主な参入業種には整備工場やディーラーをはじめ、カー用品店、ガソリンスタンド等が挙げられる。中でもカー用品店やガソリンスタンド等では、主力事業としてではないものの、整備事業に注力する傾向は強い。車検のような安定した需要が見込めるほか、粗利益率も高いことから、整備市場に参入する事業者は年々増加の一途を辿る。

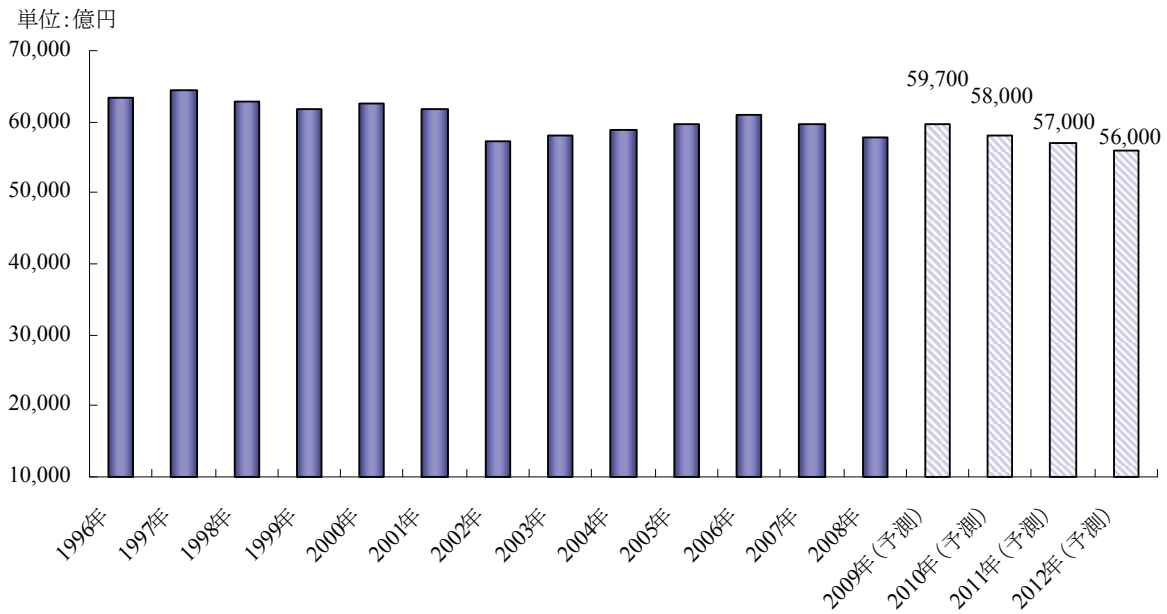
### 2. 整備業者、新車ディーラーが抱える課題と将来展望

- 今後の整備市場に大きな影響を与える要素には、国内自動車保有台数の減少に伴う市場規模の縮小以外にも、OBD II<sup>注</sup>の義務付けやHV(Hybrid Vehicle)車・EV(Electric Vehicle)車の普及に伴う、新技術整備への対応の難しさ等が挙げられる。
- 2008年10月に、国土交通省より新型車両へのOBD IIの搭載が義務付けられて以来、詳細な車両状態を把握するために故障診断機やPCの必要性が高まっている。そのため整備業者において故障診断機の導入は進んでいるものの、新型車両の入庫が増加するに伴い、取得した情報の解析、診断方法等、利用上の問題点や課題がこれまで以上に表面化すると考えられる。
- エンジニアの高齢化が進み、若手のエンジニアや後継者のいない整備業者の中には、故障診断機等を使った新技術整備への対応が難しい業者も出てくることが推測される。
- HV車の整備には、750V以下(低圧)電気取扱業務の資格が必要になるほか、従来のガソリン車にはない機構(動力分担機構、インバーター等)が備わっている点や点検方法が異なる点(ブレーキフルードの交換、エンジン点検方法等)がある。そのため、HV車の整備や修理を安全、且つ適切に行うには、自動車メーカーからの情報開示が求められるところであるが、開示範囲が十分ではないため、整備事業者ごとに情報不足を補う必要がある。自動車メーカーからの情報開示は整備業者にとっての最たる課題の一つとなっている。
- 環境問題への配慮から欧州における水性塗料の義務化について、整備事業者間では国内でも同様に実施されるのではないかと懸念する見方がある。この背景には水性塗料の導入にあたり、作業ブースの拡張や専用スプレーガン等を導入するための設備投資負担が発生することがある。本調査に関連したアンケート結果<sup>注1</sup>では、水性塗料を導入している事業者比率について、新車ディーラーで43.8%、整備事業者で38.9%であり、現在のところ整備事業者の導入比率はディーラーを下回っている。既に導入をしている整備事業者からは、水性塗料の品質や耐久性への指摘が見受けられ、今後の高品質化が期待されている。また、塗料の低価格化についても要望が高まっている。

注:OBD II (On Board Diagnosis)とは排出ガス装置のほか、トランスミッションやブレーキ等の様々な故障診断結果をコード化して、ECU内に記憶させる車載式故障診断装置のことをさす。OBD Iに比べ、OBD IIでは触媒浄化率の低下やエンジン失火等の異常検出要件が拡大されている。国土交通省により、2008年10月から新型車両への搭載が義務付けられている。

注1: 調査期間: 2009年6月、調査対象: 全国の整備事業者208社、新車ディーラー32社、調査方法: 電話アンケート形式、単数回答

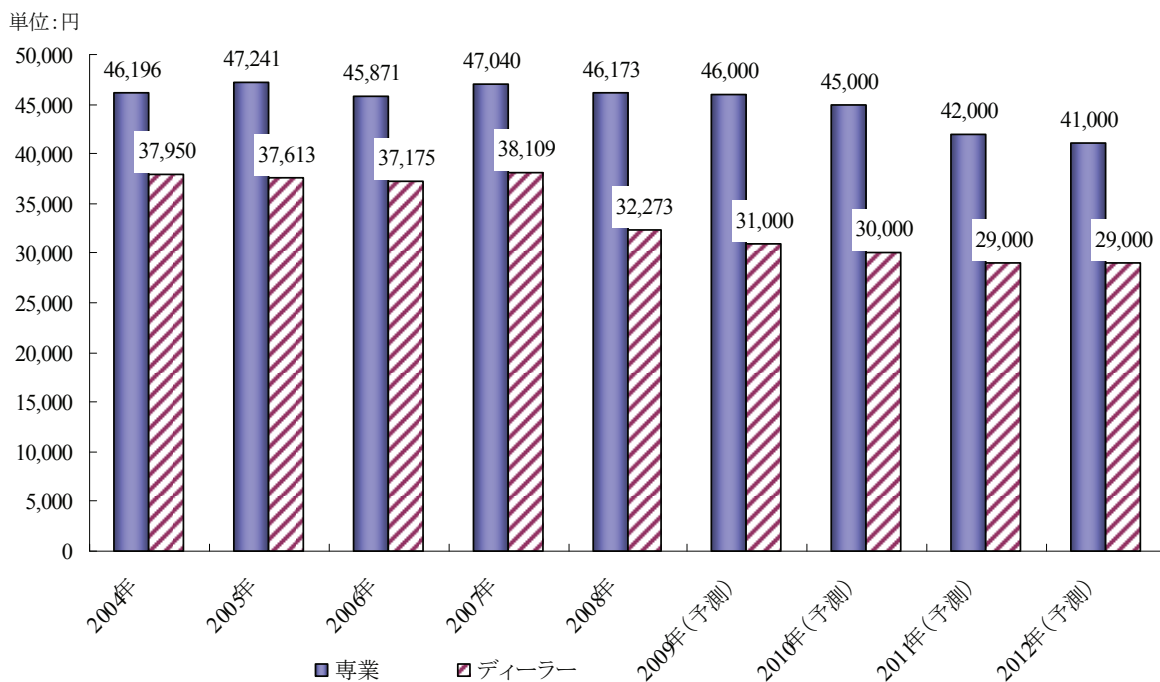
図 1. 自動車整備市場規模推移



注 2: 1996年～2008年は国土交通省自動車交通局「自動車分解整備業実態調査報告書」より引用、2009年以降は矢野経済研究所予測値

注 3: 工賃、部品、外注売上を含む整備売上ベース

図 2. 1台当たりの整備単価推移



注 4: 2004年～2008年は国土交通省自動車交通局「自動車分解整備業実態調査報告書」をもとに矢野経済研究所算出、2009年以降は矢野経済研究所予測値

注 5: 工賃、部品、外注売上を含む整備売上ベース