

自動車産業の静脈部(IV) : 「リペアビジネス」としての自動車整備業と自動車のリース、レンタルの現状

外川, 健一
九州大学石炭研究資料センター : 助教授

<https://doi.org/10.15017/1042>

出版情報 : 経済學研究. 68 (1), pp.125-140, 2001-08-20. 九州大学経済学会
バージョン :
権利関係 :

自動車産業の静脈部 (IV)

—「リペアビジネス」としての自動車整備業と自動車のリース、レンタルの現状—

外 川 健 一

要 旨

循環型社会の構築は現在の日本において大きな政策課題である。その意味では自動車のリサイクルに関しても、いわゆる「3R」の「再使用」に関する現状分析が必要となろう。本論文では自動車分解整備業・自動車車体整備業の現状について概観した。近年自動車分解整備業者は、「改正車両法（道路運送車両法の一部改正）」により、定期点検項目の大幅な削減が行われたことや様々な方面からの新規参入の影響を受け、競争が激化している。新規参入者には自動車用品店やGSSなどが多く、その特質としては自動車用品販売をも含めたトータルサービスの一環として整備業（分解整備・車体整備いずれをも含む）を位置づけていることである。

自動車車体整備業は大手自動車ディーラーの下請け的存在として捉えられることが多かったが、ポストバブル不況の深刻化によって多くのディーラーが車体整備部門に内製化を進めた。また、分解整備業同様各種のチェーン形式の企業の参入とサービスの多様化とも相まって、車体整備業も大きな構造変化の中に立たされている。なお、分解整備工場・車体整備工場とも、その立地に関してとくにある特定地域への集中は観察できない。

また、本論文では自動車のリース、レンタルについても概観した。自動車リース、レンタルビジネスは、財そのものの所有から、財の持つ「機能」の所有へという発想の転換をバックに今後成長が期待される部門であるが、そのような発想の転換はいまのところ観察されていない。なお、リース事業所およびリース車両数の地域別比較をみると、リース車両台数に関して言えば、関東地域とくに東京都の比重が群を抜いて高い。一方レンタカー事業所およびレンタカー車両数の地域別比較をみると、北海道、沖縄の特化係数の高さが目立つが、これは観光需要によるものが大きい。

キーワード: 自動車整備業、分解整備、車体整備、リペア、リース、レンタル

はじめに

これまで筆者は主として自動車の廃車段階でのリサイクル問題に焦点を当てて分析を行ってきた（拙稿、1998、1999、2000）。ところで循環型社会の構築は現在の日本において大きな政策課題であるが、その意味では自動車のリサイクルに関しても、いわゆる「3R」の「再使用」に関する現状分析が必要となろう。筆者はこれまで自動車の再使用に関して、中古車市場の分析こそ試みた（拙稿、1998、第3章）が、本論文では自動車のリペアビジネスとして自動車分解整備業・自動車車体整備業の現況を、さらに自動車のリース、レンタルビジネスについて概観したい。

第1章 自動車整備業

自動車購入後のサービス業を「アフターカービジネス」と、そしてその市場を「アフターカーマーケット」と呼ぶことが多い。それらの中にはカーナビゲーションやカーエアコン、チャイルドシートのような、いわゆる自動車用品の供給・販売があるが、その主役は車検整備・定期点検整備などのリペアビジネスを司る自動車整備業である。本節では、分解整備業・車体整備業の現況について検討を行いたい。

自動車整備業は大まかに分けて、自動車分解整備業（認証整備工場・以下「分解整備業」と略す）、自動車車体整備業（以下「車体整備業」と略す）の2つに大別¹できる。前者は道

路運送車両法に基づいた設備、人員等を整え、認証資格を付与された上で自動車の分解整備²を行う者で、さらに認証工場と専門認証工場に分けられる。認証工場は、対象となる自動車の分解整備全てを自らの手で行うことができる工場のことであり、その主要ビジネスは車検を中心とする定期点検と一般整備である。さらにその中で一定の規模、検査人員、設備等の条件が満たされれば、認証資格に加えて、指定工場の資格を得ることができる。指定工場の資格が付与されれば、継続検査（車検）時に、自工場で点検、整備および検査を実施することにより、陸運支局等への現車の提示を省くことができるので、車検時間の短縮というメリットを持つ³。専門認証工場制度は、1997年2月に規制緩和の一環としてスタートしたもので、特定部分の分解整備（例えばブレーキ整備のみ等）のみを取り扱うことができる認証工場である。

一方、車体整備業は、一般にボディショップとか板金屋と言われている整備工場である。主

たる整備内容は、溶接、板金、塗装であり、工場の法的な認証制度はない。主な整備種目は、車枠の矯正や溶接、車体の板金および塗装であり、とくに事故車の修理時に活躍する業種である。そして自動車のリペアという視点では、リサイクル部品の大きな需要先であるなど、自動車部品のリサイクルに関して大きな位置を占める業種である。

第1節 分解整備業

(1) 分解整備業の歴史と現状

自動車の修理・点検に携わる分解整備業の歴史は、自動車そのものの歴史とオーバーラップする。明治期の我が国の自動車修理は手探りではじまった。1902年の時点で、修理技術者は23名いたと言われていたが、修理に関する予備知識はほとんど持っていなかったという。当時は自動車に不具合が生じた場合、まず故障箇所を探し、所要部品を輸入元の製造業社に発注したものであったが、その到着までに半年、その装着に数ヶ月かかることもしばしばであった。また補修用の部品は平均数百円と極端に高価であったため、故障即廃棄という結果もよくみられたという。修理工場といってもほとんど独自の生産施設に頼るほかなく、1つの部品を製造するにも、技術者が市中の地金屋から鋼材を買い求めて、その都度調達する始末だった。

ちなみに1910年の修理費用を表1-1に示したが、当時の自動車本体の価格が8,000円（明治36年第5回内国勸業博覧会に横浜のアンドリュース商会が出品したロコモビル号）、6,000円（同年、大阪の岡田商会が輸入した幌型フォード）ということから考えると、現代と比較して相当高額な修理費用が必要であったこ

1 このほか、自動車電装品整備業、その他の専門整備業（タイヤ・ガラスなど）もビジネスとしての自動車整備に携わっている。自動車電装品整備業は、電装品修理業（電修業）と呼ばれており、始動装置、充電装置、バッテリーその他の電気装置の解体整備を行う工場である。全国でおおよそ3,200ほどの事業者があると推定されており、業界団体として全国自動車電装品整備商工組合連合会（会員数おおよそ2,260）がある。電気関係ということで、車に搭載されたカーナビ、多重通信機などのトラブル診断なども行っている。なお自動車電装品整備業は、電装品の補修部品の部品商を兼ねているケースが多い。

2 具体的な整備項目としては、原動機の取り外し等整備改造、動力伝達装置全般の整備または改造、走行装置全般の整備または改造、舵取り装置全般の整備または改造、制動装置の整備または改造、緩衝装置の整備または改造、牽引連結装置の整備または改造などである。

3 車検制度の民営化事業の一環として「民間車検」が制度化され、指定制度がスタートしたのは、1962年である。その背景には、高度経済成長とそれに伴うモータリゼーションの本格化から、行政による自動車検査業務が急増したということがある。

表 1 - 1 1910年の自動車修理費用の一例

(工賃)	サイド用ガラス交換	3.5円
	乗用車全塗装	100円
	オーバーホール	450円
(用品)	前照燈1セット	80円
	スポイトゴムラップ(警笛)	21円
	トランスミッションセット	400円
	タイヤ(2本)	340円
	フェンダー(4個)	60円
	乗用車内張り用ラシャ	140円
	水平2気筒エンジン	650円

資料)(太田・榑崎、1989、p. 9)より引用。

とがわかる(太田・榑崎、1989、p. 9)。しかしこのような高価格は長くは続かなかった。それはフォード社が販売戦略として、販売車に関しては機械的に発生した故障はもとより、購入後一定期間の全責任を販売業者が負担するという保証システムを採用し、一気に市場シェアを拡大したからである。そのなかで自動車修理業者の養成は困難を極めた。修理工場には低賃金の十代の少年工を集め、一種の徒弟制度のもとで技術を身につけさせていたが、一通りの作業手順をマスターするには平均3年を要したという(太田・榑崎、1989、p. 10)。

以上まとめると、明治末期から大正期を通じて、日本における自動車の大半は輸入車によって占められており、またその使用は限られた富裕層によるものであり、その修理は専ら販売店のサービス業務として行われていたと言えよう。したがって分解整備業が独自の事業形態を持つに至ったのは、国産車の本格生産が実現し、自動車が少しずつではあるが、主として公共交通システムという形で大衆の足になりはじめた昭和初期からである。販売店の修理工場に徒弟として長年勤務した者が技術習得後、独立して自動車修理業を営むという形が主であり、事業形態としてはごく普通の自由業であった。しかし戦後1948年1月に、「自動車は使用するに適する構造、装置、及び性能を有するかどうかにつ

いて行政庁の検査を受けなければならない」こと、「自動車は法令に定める整備をしなければならない」ことを骨子とする「道路運送法」が施行され、自動車修理業者はこの法律に定められた諸規定に沿った業務遂行を義務づけられることになった。同年8月には、自動車整備工場認定規則⁴が制定され、自動車再生工場(中古車を解体して新たに自動車を再生する工場)と、自動車重整備工場(自動車を解体して自動車修理用機械を使用してこれを整備する工場)制度が設けられ、所定の要件を具備している工場を申請によって運輸大臣が認定を行うこととなった。この時点で初めて分解整備業の認定制度がはじまったと言って良い⁵。

道路運送法はその後1951年に、自動車運送事業の監督的行政を中心とする「道路運送法」と、車両の保安行政を中心とする「道路運送車両法」とに分離された。後者により、自動車の所有者には自主的に車両整備することはもとより、国の定めた検査(車検)が義務づけられた。その後認証基準には、車両の大型化、製造技術の向上による自動車機能の高性能化・複雑化から、数度のレベルアップ⁶が行われた⁷。

高度経済成長期には、自動車保有台数の急増もあり、自動車整備業者のビジネスは拡大の一

4 「自動車修理」に代わり「自動車整備」という用語が使用されたのは、昭和20年代からだという。これは、GHQ指導の下、メンテナンスの邦訳として「整備」が使用されたのが発端であるという(太田・榑崎、1989、p. 56)。

5 1949年9月に、整備士の技術および知識の向上を図ることを目的とした自動車整備士検定制度がスタートしている。同制度は基本的に現在も存続しているが、受験生の急増に伴い1971年以降、学科試験の実施主体を社団法人日本自動車整備振興会連合会(日整連)に移管して、「自動車整備士技能認定試験」が実施されている。

6 1959年、1967年、1978年に3次にわたる認証基準の改正というレベルアップがなされた。

途をたどった。その一方で在庫量の増加から深夜まで営業する分解整備業者が数多く観察され、そのほか作業場での騒音・ガス臭、排水・廃油の不適正処理に関して、周辺住民との摩擦も観察されるようになった。

社団法人日本自動車整備振興会連合会⁸（以下「日整連」と略す）が発行している「自動車整備白書」によると、分解整備業は表1-2に示すように専業、兼業、ディーラー、自家の4つの業態に分類される。また、表1-3に分解整備工場の規模を業態別に示したが、全体として2~4人の工場が多く、とくに業態別でみると、専業では4分の3の割合がこの規模の零細工場である。

次に業態別の経営状況の推移を、表1-4を用いて概観する。とくに1工場当たりの売上高をみれば、規模が若干大きいディーラーの売上高が高いことがわかる。また、表1-5に業態別の整備要員1人当たりの売上高を示したが、ディーラーでは専業の約2倍の売上高となっている。そこで、売上内容を項目別に見ると、部品材料売上と外注での売上が専業に比べてそれぞれ2.35倍、3.29倍となっている。前者の部品材料費を押し上げているのは、ディーラーではメーカーの純正部品を使用するケースが多いと推定されるのに対し、専業・兼業・自家などで

はより低コストの優良部品や中古部品を使用するケースがディーラーの場合に比して多いことが考えられよう。後者の外注に関しては、自工場では難しい車体整備や電装整備を、自動車ユーザーのニーズに合わせてトータルサービスで提供しようというディーラーの戦略が背景にあると考えられる。

表1-4に戻って、整備業における売上高の推移をみると、1995年度までは自動車保有台数、継続車検台数とリンクして成長していた整備売上が、この5年間は保有台数、継続車検台数の伸びにも関わらず横ばいの状況が続いている。その要因として第1に挙げられるのは、車検・点検整備制度の改正であり、第2が1995年8月に決着した日米自動車部品協議を背景とした規制緩和である。表1-6⁹に日米自動車部品協議の合意関連事項を示したが、ここでのポイントは日本の車検が海外のそれに比して割高であるという認識から、規制の撤廃および緩和¹⁰、競争市場の形成、新規参入への門戸開放などが行われた点である。表1-7に車検制度・法定点検制度に関わる主な規制緩和を示したが、その結果ユーザー車検の増加、自家用乗用車の6ヶ月点検の廃止、12、24ヶ月点検項目の簡素化による点検費用の単価引き下げなどが見られ、車検整備需要の減少をもたらすものと考えられた。しかし実際は売上高に占める車検整備の割合は、1995年には39.8%（売上高は2兆6,014億円）から、1999年には37.8%（売上高は2兆3,530億円）に減少こそしているものの、

7 例えば、1978年の第1次認証基準改正における排ガス規制への義務づけ強化は、環境面での配慮に分解整備業が大きな役割を示すようになった一例である。1978年の改正には、技術革新に伴って自動車の構造が複雑化・高度化している現状に鑑み、これに対応する整備技術を確保するため、自動車整備工場に、排出ガス測定機の保有の義務づけを強化、大型自動車の作業場面積を拡大するという規定が加えられている。

8 日整連は道路運送車両法に基づく公益法人であり、分解整備業者の業界団体としてはこれとは別に、日本自動車整備商工組合連合会（整商連）なるものが、中小企業団体組織法に準拠して存在している。

9 表1-6の2「独立系整備工場増加のための対策」について、具体的に「①整備工場の人的要件の緩和」とは、認証工場の整備士数について従来の2人から1人に、指定工場の整備士も3人から2人で認められるようになったことを意味する。

10 12ヶ月点検の定期点検項目を60項目から30項目へ、24ヶ月点検の102項目が60項目に削減された。

表1-2 分解整備業の業態別4区分

専業	自動車整備の売上高が総売上高の50%を超える工場(ディーラーを除く)。
兼業	自動車整備以外の兼業部門(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%以上を占める工場(ディーラーを除く)。
ディーラー	自動車製造業者または国内一手卸売販売業者と特約販売店契約を結んでいる企業の工場。
自家	主として自企業が保有する車両の整備を行っている工場。

資料)日整連。

表1-3 分解整備業の規模別・業態別事業者数(1999年6月末)

業態↓/規模→	2~4人	5~10人	11~20人	21~30人	31人以上	計
うち専業 (比率:%)	37,659 (74.3)	11,672 (23.0)	1,190 (2.3)	154 (0.3)	62 (0.1)	50,737 (100.0)
うち兼業 (比率:%)	9,046 (62.7)	4,742 (32.8)	555 (3.8)	71 (0.5)	36 (0.2)	14,450 (100.0)
うちディーラー (比率:%)	3,219 (19.9)	11,044 (68.4)	1,618 (10.0)	213 (1.3)	66 (0.4)	16,160 (100.0)
うち自家 (比率:%)	2,921 (65.6)	1,132 (25.4)	298 (6.7)	56 (1.3)	44 (1.0)	4,451 (100.0)
合計 (比率:%)	52,845 (61.6)	28,590 (33.3)	3,661 (4.3)	494 (0.6)	208 (0.2)	85,798 (100.0)

資料)日整連『平成12年版 自動車整備白書』p. 49。

表1-4 業態別の分解整備業売上高(各年6月末。日整連調査)

項目↓/調査年→	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1 総整備売上高(億円)	63,303	65,693	63,291	64,480	62,775	61,759
うち専業 (比率:%)	22,848 36.1	24,373 37.1	22,743 35.9	23,151 35.9	23,002 36.6	23,519 38.1
うち兼業 (比率:%)	11,235 17.7	11,266 17.1	10,559 16.7	10,793 16.7	10,086 16.1	9,026 14.6
うちディーラー (比率:%)	24,982 39.5	26,051 39.7	26,107 41.2	26,652 41.3	26,143 41.6	25,983 42.1
うち自家 (比率:%)	4,238 6.7	4,003 6.1	3,882 6.1	3,884 6.0	3,544 5.6	3,231 5.2
2 工場数	82,979	83,198	83,858	84,565	85,232	85,798
うち専業 (比率:%)	45,469 54.8	46,853 56.3	46,826 55.8	47,349 56.0	48,620 57.0	50,737 59.1
うち兼業 (比率:%)	16,736 20.2	15,689 18.9	16,217 19.3	16,357 19.3	15,725 18.4	14,450 16.8
うちディーラー (比率:%)	15,864 19.1	15,857 19.1	15,990 19.1	16,187 19.1	16,254 19.1	16,160 18.8
うち自家 (比率:%)	4,910 5.9	4,799 5.8	4,825 5.8	4,672 5.5	4,633 5.4	4,451 5.2
3 1工場当たりの売上高(億円)	0.76	0.79	0.75	0.76	0.74	0.72
うち専業 (特化係数)	0.50 0.66	0.52 0.66	0.49 0.64	0.49 0.64	0.47 0.64	0.46 0.64
うち兼業 (特化係数)	0.67 0.88	0.72 0.91	0.65 0.86	0.66 0.87	0.64 0.87	0.62 0.87
うちディーラー (特化係数)	1.57 2.39	1.64 2.49	1.63 2.54	1.65 2.57	1.61 2.50	1.61 2.50
うち自家 (特化係数)	0.86 1.13	0.83 1.06	0.80 1.07	0.83 1.09	0.76 1.04	0.73 1.01

注) この表での特化係数とは、当該年度全整備工場の1工場当たりの売上高に対する、その業態整備工場の1工場当たりの売上高の比。例えば1994年の専業の特化係数は、(専業の1工場当たりの売上高) = 0.50億円、(当該年度全整備工場の1工場当たりの売上高) = 0.76億円より、 $0.50 / 0.76 = 0.66$ 。

資料)日整連『自動車整備白書』(各年度)より作成。

表1-5 業態別分解整備工場・整備要員1人当たりの年間整備売上高（1999年6月末現在）

		総額	うち工賃 売上高	うち部品材料 売上高	うち外注 売上高	
専業	2~4人 (比率:%)	10,490	5,615 (53.5)	3,049 (29.1)	1,826 (17.4)	
	5~10人 (比率:%)	13,637	7,830 (57.4)	4,264 (31.3)	1,543 (11.3)	
	11~20人 (比率:%)	17,040	9,367 (55.0)	5,619 (33.0)	2,054 (12.1)	
	21~30人 (比率:%)	17,914	9,660 (53.9)	5,881 (32.8)	2,373 (13.2)	
	31人以上 (比率:%)	19,795	9,582 (48.4)	6,964 (35.2)	3,249 (16.4)	
	平均 (比率:%)	12,544	6,924 (55.2)	3,850 (30.7)	1,770 (14.1)	
	兼業	2~4人 (比率:%)	11,502	5,625 (48.9)	3,725 (32.4)	2,152 (18.7)
		5~10人 (比率:%)	14,935	7,339 (49.1)	5,373 (36.0)	2,223 (14.9)
11~20人 (比率:%)		17,603	8,639 (49.1)	6,658 (37.8)	2,306 (13.1)	
21~30人 (比率:%)		19,309	9,084 (47.0)	7,882 (40.8)	2,343 (12.1)	
31人以上 (比率:%)		21,121	9,519 (45.1)	8,189 (38.8)	3,413 (16.2)	
平均 (比率:%)		14,266	6,967 (48.8)	5,060 (35.5)	2,239 (15.7)	
ディーラー		2~4人 (比率:%)	22,473	8,210 (36.5)	9,084 (40.4)	5,179 (23.0)
		5~10人 (比率:%)	22,396	8,348 (37.3)	8,846 (39.5)	5,202 (23.2)
	11~20人 (比率:%)	26,649	9,471 (35.5)	9,788 (36.7)	7,390 (27.7)	
	21~30人 (比率:%)	26,055	9,203 (35.3)	8,715 (33.4)	8,137 (31.2)	
	31人以上 (比率:%)	24,882	8,455 (34.0)	9,159 (36.8)	7,268 (29.2)	
	平均 (比率:%)	23,488	8,603 (36.6)	9,058 (38.6)	5,827 (24.8)	

注) 売上高の単位は千円。

資料) 日整連『平成12年版 自動車整備白書』pp. 53~54 より作成

激減とは言えない状況にある（表1-8）。

そこで、表1-9にユーザー車検数の推移を示した。規制緩和以前の1994年度には80万台強に過ぎなかったユーザー車検数が、1998年度には約3倍の240万弱にまで急増している。また、表1-10に業界誌の調査による登録車のユーザー車検の地域別特質を示したが、件数で見ても特化係数で見ても関東地方、とりわけ神奈川県でのユーザー車検のウエイトが高いことが観察される。また、沖縄県の特化係数も1.20と比

較的高い。

このように規制緩和がすすむ状況の下、従来からタイヤ交換、用品取り付け、オイル交換などで店頭にピットを設けていた自動車用品店¹¹

11 自動車用品店として分解整備業に参入してきたものとしてはオートボックスやイエローハットなどのチェーン店が挙げられるが、両者には戦略上若干の違いを見出せる。前者は車検が自店舗でできるように、認証工場、指定工場の許認可取得を積極的に進めている。一方、後者は専門認証が中心で、一般の車検・整備は外注でまかなわれている（堀口、2001）。

表1-6 日米自動車部品協議の合意関連項目

	項目	実施時期
1	分解整備の定義からの除外	1995年10月
	①ショック・アブソーバー、ストラット、 パワーステアリング、トレーラー・ヒッチ	
2	②スタビライザ、トルクロッド、トーション バー・スプリング、クラッチ(二輪に限る)	1996年8月
	2 独立系整備工場増加のための対策	
3	①整備工場の人的要件の緩和	1996年8月
	②指定工場の施設要件の緩和	1997年2月
3	特定部品専門の整備工場の認証制度の創設	1997年2月
4	構造等変更検査の対象範囲の見直し	1995年11月

資料) 日刊自動車新聞社『自動車年鑑1997』p. 261。

表1-7 車検制度・法定点検制度に関わる主要規制緩和一覧

	年月	改定内容
車検制度	1983年4月	自家用乗用車 初回車検有効期間が2年から3年へ延長
	1995年7月	前整備、後検査の義務付けを廃止(ユーザー車検の簡略化)
	1995年7月	車齢11年以上の自家用自動車等の車検を1年から2年へ延長
	1996年11月	指定整備における情報提供を前提としたユーザー選択性導入
	2000年6月	8トン未満のトラック、レンタカーの初回車検を1年から2年へ延長
法定 点検制度	1995年7月	自家用乗用車の6ヶ月点検の義務付けを廃止
	1995年7月	12ヶ月・24ヶ月の定期点検項目の簡素化
	2000年5月	12ヶ月・24ヶ月の定期点検項目の簡素化
	2000年5月	自家用貨物車等の6ヶ月・12ヶ月定期点検項目の簡素化

資料) 自動車新聞社『1999年版 自動車整備明日へのビジョン』自動車新聞社、1999年。

表1-8 業態別・作業内容別の総整備売上高(1995年・1999年)(単位:億円)

項目→ 業態↓年→	車検整備		定期点検整備		事故整備		その他整備	
	1995	1999	1995	1999	1995	1999	1995	1999
専業	11,115	10,537	1,023	823	5,167	5,127	7,068	7,032
(割合)	45.6	44.8	4.2	3.5	21.2	21.8	29.0	29.9
兼業	4,574	3,566	608	379	2,366	1,877	3,718	3,204
(割合)	40.6	39.5	5.4	4.2	21.0	20.8	33.0	35.5
ディーラー	8,858	8,341	1,927	1,585	6,591	6,366	8,675	9,691
(割合)	34.0	32.1	7.4	6.1	25.3	24.5	33.3	37.3
自家	1,467	1,086	253	178	985	773	1,298	1,194
(割合)	36.6	33.6	6.3	5.5	24.6	23.9	32.4	37.0
合計	26,014	23,530	3,811	2,965	15,109	14,143	20,759	21,121
(割合)	39.6	38.1	5.8	4.8	23.0	22.9	31.6	34.2

資料) 日整連『自動車整備白書』各年度より作成。

やGSS(ガソリンスタンド)などが、整備士を養成して専門認証資格を取得しはじめ、分解整備事業に本格的に参入しつつある。自動車用品店もGSSも拠点数も多く¹²、また自動車ユーザーへのサービスとりわけ接客という点では、既存の分解整備業に比べて優位な位置にあると考えられ、これらの本格的な参入は既存の分解整備業者にとって相当の脅威と受け取られている。

12 資源・エネルギー庁の資料によると、1999年3月末現在のGSS数は49,254である。

る。これら新規参入者の特質としては、自動車用品販売をも含めたトータルサービスの一環として整備業(分解整備・車体整備いずれをも含む)を位置づけていることである。とくにユー

表1-9 日本におけるユーザー車検数の推移

年度	軽自動車	登録車	合計
1994	177,039	628,910	805,949
1995	312,138	1,100,720	1,412,858
1996	422,649	1,381,970	1,804,619
1997	487,288	1,583,700	2,070,988
1998	569,717	1,829,412	2,399,129
1999	658,641	2,001,337	2,659,978

資料) 運輸省、全軽自協。

表1-10 地域別推定ユーザー車検数（登録車・1999年度）

	自動車 登録台数	対全国比 (%)	ユーザー 車検数	対全国比 (%)	特化係数
北海道	2,366,345	5.25	83,300	4.16	0.79
東北	2,782,426	6.17	95,700	4.78	0.77
新潟	2,726,480	6.05	47,800	2.39	0.39
関東	14,312,016	31.75	826,000	41.27	1.30
中部	7,548,582	16.75	248,700	12.43	0.74
近畿	6,246,787	13.86	330,480	16.51	1.19
中国	2,666,956	5.92	88,521	4.42	0.75
四国	1,377,251	3.06	28,973	1.45	0.47
九州	4,562,466	10.12	226,200	11.30	1.12
沖縄	481,702	1.07	25,663	1.28	1.20
合計・平均	45,071,011	100.00	2,001,337	100.00	1.00

注) 各地域を構成する都道府県は以下のとおり。

北海道＝北海道

東北＝青森、岩手、宮城、福島

新潟＝秋田、山形、新潟、長野

関東＝茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨

中部＝富山、石川、福井、岐阜、静岡、愛知、三重

近畿＝滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山

中国＝鳥取、島根、岡山、広島、山口

四国＝徳島、香川、愛媛、高知

九州＝福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島

沖縄＝沖縄

自動車登録台数は普通トラック、バス、普通乗用車、小型乗用車4種の登録台数の、1999年12月末現在の合計。

各地域の特化係数とは、(その地域のユーザー車検数対全国比) / (その地域の自動車登録台数対全国比)。

資料) 自動車保有台数に関しては自販連『2000自動車統計データブック(第18集)』より、ユーザー車検数については、月刊整備界『経営戦略データ 2001』せいび広報社、2001年、p. 36より作成。

ユーザー車検の簡素化以降、代行車検という方法でサービスを拡充しようとしていたこれらの業種であるが、やはり最終的にユーザーに対して責任が持てる、できるだけ多くのサービスを完備した本格的な整備も行えるよう、戦略を整えつつある。

このような競争の中、従来から一匹狼的な性格の強い、職人気質の整備士¹³が多かった整備業界では、生き残りをかけて様々な試みが行われている。一例としてチェーン展開を図る分解整備業の組織化の進展が挙げられる¹⁴。なお、分解整備業は損害保険代理店を兼業しているケースが多いこともあり、これまで損保会社が自商品の拡販を目的に、分解整備工場の技術、経営上の支援を行ってきた。しかし、後述する

ように損保業界自身が各種規制緩和の嵐に曝され、業界の再編がすすむとともに、経費削減のため代理店を選別し、優良整備工場以外の代理店契約を解約する動きもある。

13 運輸省は2000年9月に技能検定規則を改定して、一級自動車整備士の技能検定制度をスタートさせるとした。自動車整備技術の高度化に対応した技能向上、自動車整備士の中での先導的な役割、少子化傾向の中での優秀な人材確保と育成、整備業界の社会的な地位向上がその目的であるという。しかし従来通り二級の資格で車体整備そのものは行うことができ、一級取得者しかできない整備なるものがあるわけではない。日整連会長は「二級は町医者、一級は大学病院の教授」と語ったという。実際、一級整備士試験には口述試験も検討されており、ユーザーへサービス内容を的確に説明する技術も重要視されるという。

表 1-11 日本の分解整備業の立地 (1999年12月末現在)

	自動車保有台数	対全国比 (%)	認証工場数	対全国比 (%)	特化係数	指定工場数	対全国比 (%)	特化係数
北海道	3,543,328	4.73	3,998	4.63	0.98	1,748	6.68	1.41
東北	4,845,077	6.47	5,565	6.45	1.00	1,883	7.20	1.11
新潟	5,153,482	6.88	5,912	6.85	1.00	1,626	6.22	0.90
関東	21,400,592	28.57	23,243	26.94	0.94	6,275	24.00	0.84
中部	12,376,320	16.52	13,912	16.12	0.98	4,483	17.14	1.04
近畿	10,344,490	13.81	12,080	14.00	1.01	3,643	13.93	1.01
中国	5,084,280	6.79	6,009	6.96	1.03	2,081	7.96	1.17
四国	2,807,232	3.75	4,065	4.71	1.26	1,238	4.73	1.26
九州	8,533,751	11.39	10,612	12.30	1.08	2,879	11.01	0.97
沖縄	826,127	1.10	882	1.02	0.93	294	1.12	1.02
合計・平均	74,914,679	100.00	86,278	100.00	1.00	26,150	100.00	100.00

注) 各地域を構成する都道府県は表 1-10に同じ。

自動車保有台数は1999年12月末現在。

各地域の特化係数とは、(その地域の工場数対全国比) / (その地域の自動車保有台数対全国比)。

資料) 自動車保有台数に関しては自販連『2000自動車統計データブック (第18集)』より作成。認証工場数・指定工場数については、月刊整備界『経営戦略データ 2000』せいび広報社、2000年、p. 117より作成。なお、青森県の工場数は1998年12月末の、鹿児島県の工場数は1999年3月末のデータ。

(2) 分解整備業の立地

表 1-11に日本における分解整備業の立地状況を認証工場、指定工場別に示した。認証工場の数だけでみれば、とくにある地域に集中して整備業が立地しているとは言えないが、強いて言えば四国地域の特化係数、1.26が目立つ¹⁵。一方指定工場については北海道地域の特化係数が大きい。面積が広くかつ交通事故の死者が通常全国1位の位置にある北海道では、遠距離の車検場往復に伴うリスク回避、コスト削減意識が強くはたらき、指定工場が分散立地していると考えられる¹⁶。

14 古くは1975年発足のロータス(加盟店約1,700)のほか、1991年発足のコバック(加盟店約190)、1992年発足のアップル(加盟店約100)、1995年発足のホリデー車検(加盟店約160)がある。とくにロータスは損保業界との連携、自動車保険販促組織としての特徴がしばしば指摘されている。なお、日刊自動車新聞社の調査によると、損保代理店の構成比は任意保険の場合、ディーラーが約19%、整備工場が約13%、自賠責保険の場合はディーラーが約42%、整備工場が約33%であるという。しかも、任意保険・自賠責とも1店当たりの保険料規模は、整備工場の場合ディーラーの1割程度でしかないという(『カードック』第81号、2000年10月、p. 34)。

第2節 車体整備業

(1) 車体整備業の歴史と現状

車体整備業とは「板金塗装業」とも呼ばれ、その発祥は1930年代、輸入車を迎え入れる港町、横浜・神戸を中心に発生してきたと言われている。当時の自動車車体の製作方法は、手作り一辺倒の叩き出しによる板金で、丸みを帯びた車体のフェンダーやドアパネルが形作られたという。この頃の板金職人は、ブリキ職人同様、文字通り鉄板を扱う(造形する)仕事そのものであった。また、現在のパテによる作業はハンダで処理されていた。塗装職は現在でも塗師(ぬし)と呼ばれるように、漆塗りの職人がその前身¹⁷と言われている。そして横浜、東京、神戸、

15 四国4県の認証工場の特化係数は以下の通り。香川=1.21、徳島=1.33、愛媛=1.24、高知=1.27。

16 北海道の陸運支局別でみた指定工場の特化係数は以下の通り。札幌=1.25、函館=1.40、室蘭=1.60、帯広=1.53、北見=1.95、旭川=1.50。なお、四国の特化係数も高いが、香川=1.34、徳島=1.12、愛媛=1.35、高知=1.27となっている。なお、ユーザー車検数が多い神奈川県の特化係数は、0.72となっている。

大阪といった地域の自動車修理工場で修行していた職人達が、次々に独立し、全国へと広がっていった。1960年代の本格的モータリゼーションの普及とともに観察された板金塗装工場の開業ラッシュは、この工場拡散による全国的なドーナツ現象であった（ボデーショップレポート編集部、2000、p. 29）。

初沢敏生は「自動車車体整備業は事業規模としてはきわめて小規模であり、工業統計表の小分類にも取り上げられていない。そのため、自動車車体整備業を統計的に分析することは事実上不可能であり、管見の限り、これまで本産業を取り上げた研究は存在しない。」とコメントしている（初沢、2000、p. 130）。しかし、業界団体として後述の日車協連があり、また業界誌も存在している¹⁸。とくに損保業界との結びつきは、自動車事故時の車体整備という点で非常に強いと考えられるため、損保業界による自動車保険関係の統計資料の活用も、本業種の分析上きわめて有効であり、第5章第1節で検討する自動車解体業に比し、数段資料やデータは豊富である¹⁹。そこで筆者はこれらの資料を使用しながら、車体整備業の輪郭をスケッチしてみたい。

1960年代の板金塗装業界では、車体の修理にとくに決まった技法があったわけではなかった。何もかもが勘と手探りで修理されていたと言って良い。自動車保有台数が2,000万台を超えた1970年代初頭、損害保険会社20社の共同出資に

よる「自動車事故修理研究センター」（1983年より「自研センター」と改称）が発足した。この組織は車体整備作業に関する「標準作業時間」を作成し、修理見積もりの標準化を図っていった。また、1982年に車体整備の業界団体である日本自動車車体整備協同組合連合会（略称：日車協連）が創立されたが、その前身である日本自動車車体整備協会²⁰が、レベルの高い車体整備工場のモデル化を図った「推奨制度」の導入を前年の1981年に行っている。

車体整備需要の伸びについては、自動車保有台数や交通事故件数に比例して堅実に伸びてきたが、この傾向は1990年代に入ってから急変する。すなわち自動車保有台数は1990年に6,000万台を突破してからも、1999年末には約7,500万台と順調に伸びてきており、また交通事故件数も同様に増加している²¹のに対し、車体整備需要は1990年前後の推定約1,700万台をピークに、横ばいもしくは減少の傾向にあるというのが、業界の一般的な見解である。このことは、保有台数や交通事故件数とある程度連動していたと思われていた車体整備需要が、実際は主として景気に左右されていることを物語っている（ボデーショップレポート編集部、2000、p. 30）。不況期には、それほど目立たない車体の歪みや細かい外見上の塗装などに費用を支払う自動車ユーザーが少なくなっていると考えられ

17 欧米の板金塗装業者の前身は、馬車製造・修理人であることが多いという（ボデーショップレポート編集部、2000、p. 29）。

18 とくに筆者が参照したのは、『ボデーショップレポート』（リペアテック出版）、『板金塗装新聞』（日本ジャーナル社）、『カードック』（日刊自動車新聞社）である。

19 ただし、初沢の指摘にもうなずける面が多い。例えば一般に業界では車体整備業は全国に45,000店（リペアテック出版社推定）ほど存在しているとされているが、正確な数は把握されていないのが実状だからである。さらに日車協連に加盟している業者は1990年では10,033、1995年でも11,094に過ぎない。

20 正確には、日本自動車車体整備協会と、全国自動車車体整備工業連合会の2団体が結合して誕生したのが、日車協連である。

21 1990年にはおおよそ64万件であったのが、1999年には85万件にまで増加している。

表 1-12 従業員規模別でみた 1 工場当たり及び車体整備要員 1 人当たりの車体整備業の売上高推移

(単位：千円)

従業員数規模→		1~2人	3~5人	6~10人	11~15人	16人~	平均
1工場 当たり	1987年度	12,216	25,007	47,652	71,200	141,201	28,044
	1995年度	22,674	39,987	76,979	110,536	226,984	54,431
	1999年度	22,583	46,750	89,949	113,079	271,320	77,569
車体整備 要員1人 当たり	1987年度	7,875	7,593	8,832	9,374	10,860	8,397
	1995年度	14,463	7,593	13,171	13,228	16,065	13,234
	1999年度	15,064	12,973	12,451	13,366	13,538	13,032

資料) 日車協連。

るからである。それにも関わらず、ポストバブル不況の深刻化によって多くのディーラーが車体整備部門に内製化²²を進めた。また、分解整備業同様各種のチェーン形式の企業の参入とサービスの多様化も相まって、車体整備業も大きな構造変化の中に立たされている(初沢、2000、p. 206)。

車体整備業は分解整備業以上に中小零細の工場が多い。1995年の日車協連の調査²³によると、1工場当たりの平均従業員数は7.9人であり、また資本金300万円未満の業者が22.8%、300万円~500万円のそれが52.8%、1,000万円以上のそれはわずか8.1%に過ぎないという(日車協連、1996、p. 15、17)。また、1995年の調査²³では日車協連加盟車体整備業者のうち、板金専門業者が全体の4.0%、塗装専門業者が全体の2.5%、板金・塗装専門業者が全体の54.5%を占めており、分解整備業などとの兼業が全体の39.0%となっている(日車協連、1996、p. 16)。この兼業化は急速に進みつつあり、それには前述のディーラー系分解整備業による内製化や異業種

からの参入など、多くのケースが観察されている。

表 1-12に車体整備業の従業員規模別でみた 1工場当たり、及び車体整備要員 1人当たりの売上高の推移を見た。1995年の規制緩和以降、分解整備業同様の苦戦を強いられていることが確認できる。しかし全体としての、経営状況は堅実に推移しているとの指摘もあり、1995年の調査では1工場当たりの月間入庫台数は51.4台であったのが、1999年には78.6台に増加している。結論としては、小規模(従業員数5人以下)の車体整備業の健闘が目立つ。

前述のディーラー系分解整備業者による車体整備業の内製化の背景は、これまで何度も触れてきた車検制度の規制緩和が背景にあり、彼らがこれまで外注してきた板金・塗装に新たな活路を見出そうとしていると判断できる。しかし実際にディーラー系分解整備工場による板金・塗装の内製化を行おうとしても、やはりそれなりの人材育成と投資が必要である。実際にはディーラー系分解整備業の中には、せつかく設備投資したものの人材育成までには至らず、結局は既存の板金・塗装業者を自工場に招聘して作業を委託する「場内外注」なる現象も観察されているという(『自動車年鑑 2000』、p. 240)。また、専門の車体整備業者も分解整備業者同様、生き残りをかけてのチェーン展開を行

22 しかし1999年3月末に行った日車協連の実態調査によると、受注先別でみた車体整備売上高は、ディーラー系の分解整備工場からのものは31.6%に過ぎず、ユーザーから直接というものが全体の49.8%を示した。この傾向はとくに小規模の車体整備業者ほど顕著である(日車協連、2000、p. 31)。

23 ただし、4,054工場対象、31,866人の標本調査である(日車協連、1996、p. 17)。

表1-13 車体整備業の立地

	自動車保有台数	対全国比 (%)	車体整備工場数	対全国比 (%)	特化係数	日車協連加盟工場数	対全国比 (%)	特化係数
北海道	3,543,328	4.73	2,124	4.72	1.00	554	5.36	1.13
東北	4,845,077	6.47	3,492	7.76	1.20	735	7.11	1.10
新潟	5,153,482	6.88	3,988	8.86	1.29	964	9.33	1.36
関東	21,400,592	28.57	11,300	25.11	0.88	2,542	24.60	0.86
中部	12,376,320	16.52	7,964	17.70	1.07	1,940	18.77	1.14
近畿	10,344,490	13.81	5,114	11.37	0.82	1,244	12.04	0.87
中国	5,084,280	6.79	3,234	7.19	1.06	714	6.91	1.02
四国	2,807,232	3.75	1,844	4.10	1.09	484	4.68	1.25
九州	8,533,751	11.39	5,466	12.15	1.07	1,060	10.26	0.90
沖縄	826,127	1.10	470	1.04	0.95	96	0.93	0.84
合計・平均	74,914,679	100.00	44,996	100.00	1.00	10,333	100.00	1.00

注) 各地域を構成する都道府県は表1-10に同じ。

自動車保有台数は1999年12月末現在。

各地域の特化係数とは、(その地域の工場数対全国比) / (その地域の自動車保有台数対全国比)。

資料) 自動車保有台数に関しては自販連『2000自動車統計データブック(第18集)』より作成。車体整備工場数については、『アフターマーケットニュース』1999年8月号2面より作成。

う例が見られはじめている²⁴。これらの動きの共通点は、ディーラーなどからの下請けを「待つ」のではなく、積極的にエンドユーザーへのアピールをはじめているという点にある²⁵。

1990年台後半の大きな流れは、生保系損保の新規参入により、損保各社による「指定工場」制度が開始されたことである。これ以降は、実質的な事故入庫車の手綱を握る損保各社と、事故車の修理ビジネスのパートナー契約を結ぶことが、車体整備業界での確実な入庫ルートとして注目を浴びている。また整備技術の標準化・技術者教育体制の整備も進みつつある²⁶。

環境問題という側面からは、近年「揮発性有機化合物(VOC)」の人体への有害性が指摘される中、1995年から自動車補修用の水性塗料が塗料メーカーから発売されるようになった。しかし、実際の塗装作業時間が油性の場合に比べ長いという効率性の問題と、油性塗料に比べ値段も高額であるということから、それが普及されているとは言い難い。

(2) 車体整備業の立地

表1-13に車体整備業の立地を示した。前述

のように、車体整備業者の正確な実数は把握できていないが、筆者の知るところ、業界誌『ボデーショップレポート』の独自調査によるデータはその都道府県別の工場数を示した唯一の例があるので、それを使用した。また、日車協連

24 後述のカーコンビニクラブのほか、プレミア(1998年2月発足、加盟店数約120)、BSサミット(1998年2月発足、加盟店266)など。なお、ロータスに加盟している整備工場も、車体整備業者であるケースが多いという。また、BSサミットは2001年、自動車中古部品業者グループの業界団体でもある日本自動車リサイクル部品販売団体協議会に加盟した。

25 自動車整備関連のコンピュータソフトの販売会社である翼システムが企画・商品化し、車体整備業としては珍しくテレビコマーシャルを展開した、全国共通の店舗ブランド「カーコンビニクラブ」などが、その一例である。2000年4月現在500店舗の加盟店を持つこのブランドの構成員の多くが車体整備業者であるが、その目玉商品は、短時間での「軽補修」であり、コンビニ感覚での自動車ユーザーの利用を期待している。そこで、作業時間については「45分～90分」をカーコンビニでは謳い文句にしているが、加盟店サイドではあまり短時間にこだわらず、「一日くらいの預かりで、しっかり補修する方が客の満足度は高い」という(『月刊 ボデーショップレポート』第355号、2000年)。

26 1992年には塗装メーカーが相次いで補修塗装についての技術教育ビデオを販売している。このほか、同年の日産学園京都校での車体整備科の創設、1994年の車体修理技術振興会・ボデーリペア技術研究所のスタートなどが挙げられる(ボデーショップレポート編集部、2000、pp. 36～37)。

に加盟している車体整備業者の立地状況も示した。分解整備業同様、これといった地域的な集中は観察できない。

第2章 自動車リース業・レンタカービジネスの現状

循環型社会の構築のため、製品そのものを所有するのではなく、製品の機能を所有すべきだという発想の転換を求める議論をしばしば耳にする。これは使用済み製品の不法投棄の問題を、その製品がリースやレンタルでユーザーが使用する場合は、ほとんど考慮する必要がないからかもしれない。本章ではごく簡単に自動車のリースとしての、リース・レンタルビジネスの現状をスケッチしたい。

自動車リースとは、自動車をある特定のユーザーに比較的長期間(原則として2年以上)にわたって、一定の料金で賃貸することであり、その意味で不特定のユーザーに短期間賃貸するレンタル(レンタカー)と区別される。自動車リースには、ファイナンス・リースとメンテナンス・リースの2種類があり、欧米では前者が、日本では後者が主流であるという。前者はリース会社が車両代金、登録費用、税金、保険料の支払い事務を行い、車両の維持管理に関する費用のみをユーザーが負担するシステムである。後者は上記の支払いに加えて、リース会社が定期点検、車検、事故修理、代車提供なども代行するシステムである。欧米に比して日本のユーザーは整備・車検等を専門業者に任せる傾向が

あることも、日本ではメンテナンス・リースの方が主流である要因だが、1995年からはじまった車検・点検整備の規制緩和以来、ファイナンスリースへの動きが少しずつ見えつつある。

表2-1に日本の自動車保有台数とリース車保有台数の年別推移を示した。リース車保有台数は全保有台数以上の伸び率で増加しており、1973年には全保有台数に占める割合が0.22%の約57,000台であったのが、1998年には全保有台数に占める割合が2.96%の219万台となっている。なお、アメリカのリース車保有台数はおよそ843万台であり、総保有台数に占める割合は4.31% (1994年)、ドイツの場合はそれぞれ200万台、4.76% (1992年) であるという (『自動車リース統計』平成11年度版、pp. 35~36)。

次に表2-2に、リース事業所およびリース車両数の地域別比較を示した。事業者数で見た場合の特化係数Aは、北海道、近畿での高さが目立つが、リース車両台数で見た特化係数Bの場合は、関東地域のそれが群を抜いて高い。注目すべきは東京都で、事業者数での特化係数Aは2.06であるが、リース車両台数での特化係数Bは、9.96となっている²⁸。車種別リース台数で検討すると、乗用車、バスに関しては、やはり関東地方の特化係数の高さ(それぞれ、2.30、2.18)が指摘できるが、その一方でトラックのリース車両数の特化係数は、四国=1.33、九州=1.34、沖縄=2.29と、西南日本での高さが目立つ²⁹。

一方、1999年3月末現在のレンタカー台数は

27 強いて言えば、新潟地域での特化係数の高さが指摘できる。車体整備工場数で見た特化係数は、秋田=1.57、山形=1.33、新潟=1.16、長野=1.27であった。

28 リース車両台数で見た特化係数Bが、1を超えているのは、東京都以外は大阪府=1.78、愛知県=1.09のみである。

29 なお関東地域のトラックのリース車両の特化係数は、1.07、東京都=0.76である。

表2-1 日本の自動車保有台数とリース車保有台数の年別推移

年	リース車保有台数	全保有台数	リース車の占める割合	年	リース車保有台数	全保有台数	リース車の占める割合
1973	57,419	25,944,492	0.22	1987	649,451	52,415,712	1.24
1974	70,039	27,710,808	0.25	1988	808,755	55,164,098	1.47
1975	85,257	28,934,020	0.29	1989	942,774	57,936,593	1.63
1976	97,538	30,903,111	0.32	1990	1,189,369	60,650,629	1.96
1977	112,689	32,853,106	0.34	1991	1,257,765	62,890,623	2.00
1978	128,068	35,000,224	0.37	1992	1,667,115	64,709,323	2.58
1979	153,836	37,188,264	0.41	1993	1,615,407	66,376,631	2.43
1980	183,638	38,938,996	0.47	1994	1,779,357	68,184,856	2.61
1981	228,034	40,854,915	0.56	1995	1,886,331	70,073,544	2.69
1982	253,320	42,768,222	0.59	1996	2,039,726	72,030,003	2.83
1983	289,067	44,601,851	0.65	1997	1,983,925	73,218,535	2.71
1984	353,992	46,417,048	0.76	1998	2,191,248	74,009,080	2.96
1985	435,366	48,268,232	0.90	1999	2,253,718	74,914,679	3.01
1986	532,278	50,276,171	1.06				

資料) 自販連資料、日本自動車リース協会連合会『自動車リース統計』平成11年度版および『自動車レンタリース年鑑(平成12年版)』より作成。

表2-2 リース事業者数とリース車保有台数の地域別比較

	自動車保有台数	対全国比 (%)	リース許可事業者数	対全国比 (%)	特化係数 A	リース車保有台数(1999年)	対全国比 (%)	特化係数 B
北海道	3,543,328	4.73	490	8.09	1.71	58,819	2.61	0.55
東北	4,845,077	6.47	365	6.03	0.93	45,535	2.02	0.31
新潟	5,153,482	6.88	394	6.51	0.95	43,456	1.93	0.28
関東	21,400,592	28.57	1,606	26.52	0.93	1,491,977	66.20	2.32
中部	12,376,320	16.52	1,034	17.08	1.03	215,553	9.56	0.58
近畿	10,344,490	13.81	1,184	19.55	1.42	236,157	10.48	0.76
中国	5,084,280	6.79	331	4.84	0.77	47,494	2.11	0.34
四国	2,807,232	3.75	175	2.89	0.77	22,207	0.99	0.26
九州	8,533,751	11.39	436	7.20	0.63	81,234	3.60	0.32
沖縄	826,127	1.10	40	0.66	0.60	11,286	0.50	0.45
全国計	74,914,679	100.00	6,055	100.00	1.00	2,253,718	100.00	1.00

資料) 自販連資料、および『自動車レンタリース年鑑(平成12年版)』より作成。なお、各地域を構成する都道府県は表1-10に同じ。

おおよそ26.9万台であり、リース車よりも1桁少ない数字となっている。レンタカー利用の主たる理由は、旅行先での需要や、短期的なビジネスを行う上で他の交通機関を使用するよりも経済的といったものが挙げられていたが、所有車両とは別の車種を使用したいというユーザーの顕示的消費的性向からも説明できるケースが多く見られている。なお、レンタカーの利用目的はビジネスが60%で、レジャーが必ずしもその主体ではない。

レンタカー業界は、トヨタレンタリース、日産カーリース、日本レンタカーサービスなどの大手を除いては中小零細の業者が多く、自動車

販売業・整備業との兼業も多く観察される。

次に表2-3に、レンタカー事業所およびレンタカー車両数の地域別比較を示した。事業者数で見た場合も車両数で見た場合も、北海道、沖縄の特化係数の高さが目立つが、これは観光需要によるものが大きい。

レンタカーは不況に強いと言われているが、ここ数年の不況に伴い借り手の意識が変化し、レンタル期間の短縮という傾向が強いという。加えて競争の中、貸し出し単価の低下という現象も生じている。一方、企業のコスト低減意識が社用車の代替えよりも、融通の効くレンタカーの活用といった方向に向かうという予測傾

表2-3 レンタカー事業者数とレンタカー車保有台数の地域別比較 (1999年)

	自動車 保有台数	対全国比 (%)	レンタカー 事業者数	対全国比 (%)	特化係数 A	レンタカー 登録台数	対全国比 (%)	特化係数 B
北海道	3,543,328	4.73	543	8.24	1.74	26,449	9.85	2.08
東北	4,845,077	6.47	427	6.48	1.00	17,179	6.40	0.99
新潟	5,153,482	6.88	547	8.31	1.21	16,380	6.10	0.89
関東	21,400,592	28.57	1,923	29.20	1.02	67,953	25.31	0.89
中部	12,376,320	16.52	849	12.89	0.78	42,979	16.01	0.97
近畿	10,344,490	13.81	701	10.64	0.77	34,873	12.99	0.94
中国	5,084,280	6.79	486	6.50	1.03	17,149	6.39	1.02
四国	2,807,232	3.75	232	3.52	0.94	7,399	2.76	0.74
九州	8,533,751	11.39	788	11.96	1.05	31,717	11.81	1.04
沖縄	826,127	1.10	90	1.37	1.24	6,428	2.39	2.17
全国計	74,914,679	100.00	6,586	100.00	1.00	268,506	100.00	1.00

資料) 自販連、および『自動車レンタリース年鑑(平成12年版)』より作成。なお、各地域を構成する都道府県は表1-10に同じ。

向もある(日刊自動車新聞社・日本自動車会議所、2000、p. 233)。

以上、リース車・レンタカーの登録台数等を概観したが、登録台数に対するリース車両・レンタカーの割合はきわめて低いことが見出された。自動車は依然としてそれ自身が財産とみなされる傾向が強く、いまだに「機能」を所有すれば、それで事が足りる、という段階に至っていないと言えよう。

参考文献

- 太田昭二・楢崎博子『自動車整備業の昭和史』せいび広報社、1989年。
- 月刊整備界『経営戦略データ 2000』せいび広報社、2000年。
- 自動車新聞社『1999年版 自動車整備明日へのビジョン』自動車新聞社、1999年。
- 外川健一『自動車産業の静脈部』大明堂、1998年。
- 外川健一「自動車リサイクルの国際比較」『経済学研究』(九州大学経済学会)第66巻第4号、1999年。
- 外川健一「島嶼部(離島)における廃車処理問

題」『経済学研究』(九州大学経済学会)第67巻第1号、2000年。

日刊自動車新聞社・日本自動車会議所『自動車年鑑』各年度、日刊自動車新聞社。

日本自動車整備振興会連合会(日整連)『自動車整備白書』各年度。

日本自動車車体整備協同組合連合会(日車協連)『平成7年度 自動車車体整備業 実態調査報告書』1996年。

日本自動車車体整備協同組合連合会(日車協連)『平成11年度 自動車車体整備実態調査抽出調査集計表』2000年。

日本自動車リース協会連合会『自動車リース統計』各年度。

初沢敏生「福島県における自動車車体整備業の特性」『経済地理学年報』第46巻第2号、2000年。

ボデーショップレポート編集部「さようなら、20世紀のボデーショップ業界」『ボデーショップレポート』第28巻第12号、2000年。

堀口彰史「激変する自動車整備業界」『九州経済調査月報』第55巻第1号、2001年。

付 記

本稿の執筆にあたっては、社団法人日本自動車整備振興会連合会指導部長 松田賢一氏、有限会社せいび広報社の入村健二郎氏、有限会社日本ジャーナル社の井上勝彦氏、株式会社リペ

アテック出版の橋田卓也氏、中原芳則氏に資料提供等、ご助言をいただいた。また校正等の作業で大学院比較社会文化学府博士後期課程在学中の水原亮さん、草野真樹さんのご助力を得た。記して感謝する。

[九州大学石炭研究資料センター助教授]