

「整備士がいない」 車整備で淘汰急増、 24 年度は 445 件が消滅

整備業者の 2 割が「赤字」 部品高騰も重荷

「自動車整備業者」の倒産・休廃業解散動向(2024 年度)



本件照会先

飯島 大介（調査担当）
帝国データバンク
東京支社情報統括部
03-5919-9343(直通)
情報統括部:tdb_jyoho@mail.tdb.co.jp

発表日

2025/05/04

当レポートの著作権は株式会社帝国データバンクに帰属します。
当レポートはプレスリリース用資料として作成しております。著作権法の範囲内でご利用いただき、私的利用を超えた複製および転載を固く禁じます。

SUMMARY

2024 年度の自動車整備事業者の休廃業・解散件数は 382 件で、過去最多を更新し、倒産を含めると計 445 件が市場から消滅した。人件費やパーツ仕入価格の高騰、少子高齢化によるユーザー減少、整備士不足に加え、保険修理の単価低迷といった悪条件も重なった。大手自動車メーカーで整備士の育成や、損保会社との連携など業界の改善に向けた取り組みが進むが、整備ニーズの変化に対応できない事業者の淘汰は続く可能性がある。

株式会社帝国データバンクは「自動車整備業」における倒産・休廃業解散の発生状況について調査・分析を行った。

集計期間:2000 年 4 月 1 日～2025 年 3 月 31 日まで

集計対象:倒産は負債 1000 万円以上、法的整理によるもの。休廃業・解散とは、倒産(法的整理)を除き、特段の手続きを取らずに企業活動が停止した状態を確認(休廃業)、もしくは商業登記等で解散(ただし「みなし解散」を除く)を確認した企業

自動車整備業者の倒産・廃業、累計 445 件発生 過去最多に

自動車整備を担う事業者の市場撤退が加速している。2024 年度(2024 年 4 月～2025 年 3 月)に発生した「自動車整備」事業者の休廃業・解散(廃業)は 382 件となり、過去最多を更新した。前年度(334 件)から約 15%増加したほか、倒産(負債 1000 万円以上、法的整理)に至った 63 件を含めると、過去最多となる 445 件が自動車整備の現場から消滅した。

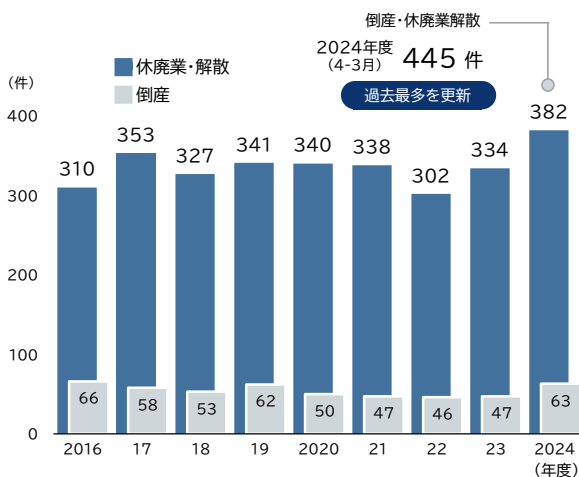
自動車整備業界では近年、パーツ仕入価格や人件費の高騰、少子高齢化による自動車ユーザー減少、整備士不足による受注制限など、厳しい経営環境に直面する事例が増加している。2024 年度の損益状況では、26.2%が赤字となり、「減益」を含めた「業績悪化」企業の割合は 52.9%と半数を超えた。特に、整備士不足が業績に深刻な影響を与えており、若年層の整備士志望者減少と高齢化が進んだことで人手不足が慢性化し、納期遅延や受注台数の制限を余儀なくされるケースが目立った。また、電気自動車(BEV)やハイブリッド車(HV)など電動車、自動ブレーキなど ADAS(先進運転支援システム)搭載車の整備ニーズが増加している一方で、街の整備工場ではこうした電装系・センサー系整備への対応力不足から受け入れができず、メーカー正規ディーラーへの顧客流出につながるといったケースも少なくない。

さらに、近年は自動車保険を使用した保険修理の単価抑制が、自動車整備業者の収益力の低下を招く要因の一つとなった。整備士の確保に伴う人件費の上昇や、鉄鋼や樹脂など原材料価格の高騰で整備部品の値上がりが進むなど整備コストは上昇が続いている。他方で、保険修理を発注する保険会社のコスト削減も求められており、コスト上昇分の価格転嫁が思うように進んでいないことも、結果的に売り上げを一定水準確保していながら利益を計上できない事業者が増加した要因となった。

足元では、大手自動車メーカーが整備士教育で連携を始めたほか、全国の自動車車体整備事業者で構成される日車協連と大手損保の東京海上日動火災保険が整備代金の単価引き上げに合意するなど、整備事業者の経営環境改善に向けた取り組みに注力している。ただ、整備士の不足や新車の販売不振などで顧客基盤が先細りするリスクが残るほか、整備ニーズの質的变化にも対応が必要となるなど課題も多く、こうしたニーズに対応できない自動車整備業者で淘汰がさらに進む可能性もある。

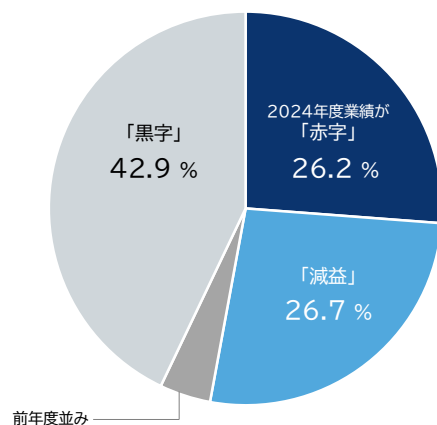
「自動車整備業」の倒産・休廃業解散と損益動向

「自動車整備業」の倒産・休廃業解散件数 推移



[注] 「倒産」:負債1000万円以上の法的整理

「自動車整備業」の損益動向
(2024 年度決算)



[注] 損益動向は純損益に基づく。2024年度は2025年4月までの判明分