

# 親子で一級自動車整備士を取得！

## 町工場でもプロはプロ！ プロなら頂点を目指すべき!!



父

赤枝 剛氏  
昭和23年生れ

子

赤枝 俊直氏  
昭和49年生れ

一級自動車整備士を取得するメリットって何だろう…？

二級や三級を取得済みの現役サービスマンが、きっと「今の世時世、級は上がっても給料が上がるわけでもないし…」「また勉強するのが面倒くさい」と敬遠するのではないだろうか。

たしかに、ディーラーが盛んに取組む様子を見れば見るほど、整備工場が「蚊帳の外」に追いやられた印象がしなくもない。

しかし、本項で紹介する赤枝モータース(岡山県瀬戸内市邑久町)の赤枝剛さんと赤枝俊直さんは、一級取得に対し明確なビジョンを掲げ、第1回試験から挑戦に挑戦を重ね、ついに親子で一級を取得したのだ！

同社は剛さんご夫婦と俊直さんの親子3人で運営する認証工場だが、「規模の大きさは違えど、プロの整備士であることに変わりはないのですから、プロとして頂点を目指したまでです」と代表の剛さんは述べる。そこで、“スーパー認証工場”と呼ぶべき同社にお邪魔し、国家一級取得に情熱を注いだ3年間の出来事を伺ってみることにした。

赤枝親子が語る…

# 極意

# 一級獲得の

特別インタビュー

# 私は基本的にクルマが嫌いです。

## ■インタビュー①

### Q：整備士になった理由

赤枝モータースにお邪魔して最初に受けた印象は、ピットや待合室がとてもキレイなことだった。ホコリやチリひとつ見当たらない徹底した清掃ぶりに圧倒されながら、インタビューが始まった。

——お父様にお伺いしたいと思いますが、まず、自動車整備士を職業に選んだ理由を教えてください。

赤枝剛氏(以下、赤枝) 実家が整備業を営んでいたからです。ただそれだけのことです。クルマというのは道路を我が物顔で走って人様を道路の端っこに追いやるし、ガソリン代や税金、保険とお金をわんさと使うだけじゃなく環境にも悪いのですから、どちらかといえば私自身は基本的にクルマが嫌いです。

——しかし、こうして国家一級を取得するのに情熱を燃やしているのを拝見すると、とてもクルマが嫌いとは思えませんが…。

赤枝 そうですねえ、かつて当店から独立していった人から、後足で砂をかけられる行為を受けたことがあるんですね。あえて言うなら、そうした人

間に対抗する強い意識があるから、今も続けているのかもしれないですね。

## ■インタビュー②

### Q：一級取得を目指したのはなぜ？

剛氏はどうやら他と同じことをするだけでは満足しない人柄のようだ。国家一級取得もそれが原動力になっているのだろうか？その点を詳しく伺ってみました。

——国家一級を目指した理由を詳しく聞かせてください。

赤枝 現在、国家一級を取得していることの特典は一切ありませんよね。国家一級取得者だけが許される業務が存在するならば話は別ですが、仮に私たちが国家二級のままで今この業務に何ら支障はありません。

ただ、将来を見据えて言えば、この資格の重要さが一段と増すのではないかと考えて、第1回目の検定試験から息子と2人で挑戦を始めたのです。

——国家一級の重要性が増すとは、具体的にどのような点に表れるとお考え

ですか？

赤枝 自動車整備士資格制度が創設されてから約50年も封印され続けてきた国家一級が、なぜ今になってスタートしたのでしょうか。そこにヒントが隠されているのだと思います。

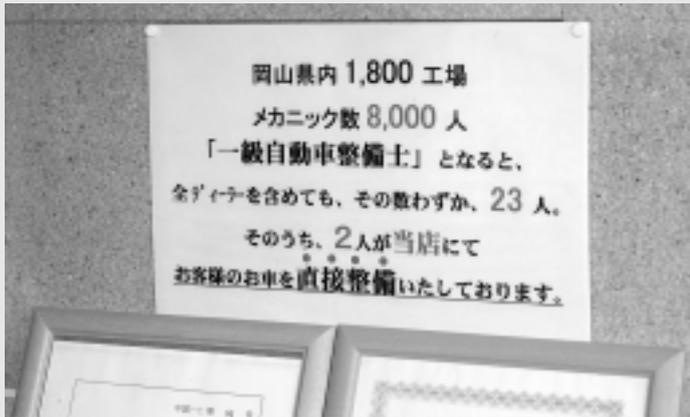
模範的な回答は、きっと「クルマの性能が飛躍的に進歩したから」となるのでしようが、それを言うならずっと過去にも幾度となくメカニックを悩ませる進化があつたはずなんです。それでも実施しなかったのだから、何か別の事情があると考えざるを得ません。——たとえば、どのような事情だとお考えですか？

赤枝 デイリーラーが新車販売を促進するために頼りにするひとつの場面が、車検をはじめとしたサービス入庫時です。

より幅広く情報を収集し新車販売へつなげていくため、今のデイリーラーは自銘柄に限らず他メーカー車も積極的に受入れることを消費者へPRしていますが、そうしてサービス需要の囲い込みを図るためには「全てのクルマに精通した」イメージが打ち出せる国家一級の存在が欠かせなくなったのではないのでしょうか。

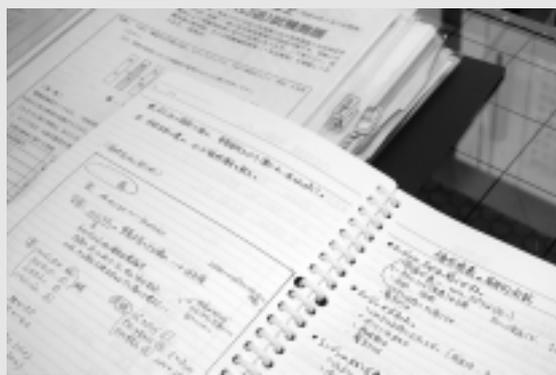
つまり、国家一級とはクルマの性能向上に名を借りたカーメーカーやデイリーラーの「戦略資格」と思えばなら

## 一級はディーラーの「戦略資格」だ









口述試験への挑戦を続けた中で蓄積された関連資料と「反省ノート」(写真手前)。

インタビュー⑤

国家一級取得を目指す読者へのアドバイス

● 努力の甲斐あって、ついに国家一級を取得した赤枝親子だったが、次に受験する「実技試験」を講習によりクリアしたことが今でも心残りだという。ここでは「今しかない受験環境」を生かした必勝法に迫る!

赤枝さんには、国家一級が抱えている問題を独自の視点で「斬って」いただきましたが、これから取得を目指す読者には、どのような心構えが必要だとお考えですか?

赤枝 とにかく少しでも早い合格を目指して取組まれることをお勧めします。現在、国家一級は「検定」と「登録」という2つの試験が存在し、受験するチャンスは年に2回あります。

ただし「検定」は平成18年以降に隔年実施になる予定で、どうやら先々には完全撤廃が濃厚という噂が聞こえています。そうなれば、年1回の「登録」だけにチャンスが減ってしまいます。

さらに、筆記試験と口述試験、実技免除の講習それぞれの有効期間が2年間という規定に変更がなければ、実質的に「より狭き門」となる可能性が高くなるはずですよ。

国家一級は「より狭き門」く…

また、各地の自動車整備振興会が実施する実技免除の講習についても、希望者が10名を下回ると実施を見送るケースが少なくないと聞いています。つまり、国家二級を取得済みの方でも、カニクにとつて、これからは一級整備士取得の道が確実に閉ざされる方向へ動き、一種養成施設の整備専門学校を除き「有名無実」の資格試験となりかねない状況を迎えるのではないのでしょうか。

もしそれが本当なら、国家一級取得希望者は「今しかない受験環境を生かすべきだ」という結論に達するわけです。

では、これから試験に臨む方々にエールを兼ねて「赤枝流必勝法」などありましたら教えてください。

赤枝 個人的に得意・不得意があるうかと思えますから、あくまで参考として受け止めていただくことを前提に言えば、まず筆記試験は100分の制限時間で出題が全部で50問ありますから、考える時間は1問当たり2分間しかありません。私が試験に臨んだときの基本スタイルは、問題の記述をよく読んで「適切なものは」『不適切なもの』と「はく」といった読み間違えしそうな単語を丸で囲んで勘違い防止を心掛けたました。

また、一部の問題は分かりにくく記述していることがありますので、ここに

は「落とし穴」が隠れている場合があるので注意しましょう。既にお知らせされているように、試験が行われるたびに2〜3問が「問題に問題あり」(問題として不適当)となつて、受験者全員が正解扱いになっていきます。

このような問題に直面すると、解答を導き出すのに大切な時間をいらずに浪費してしまいがちです。もし問題の内容に不可解な印象を受けたら、すぐに飛ばして次の問題へ移るのが賢明かと思えます。

なお、筆記試験の出題範囲は、4冊のテキストと関係法令集に限定できると思います。テキストを理論的に理解できるまで熟読し、過去に出題された問題を1問でも多く手掛ければ、それほど難しくはないと思います。

ただ、法令に関しては最新の情報を収集しなければいけません。試験前に新聞や雑誌を読むだけでなく整備振興会へ問い合わせたり、インターネットを使って調べることが求められるかと思えます。

なるほど。では、赤枝さんにとって「鬼門」だった口述試験についてはいかがですか?

赤枝 筆記試験が「人(受験者)対問題用紙」なら、口述試験は「人対人」となります。ここに「難しさ」「つかみどころのなさ」があると私は感じました。ここを踏まえ、万全を期して挑まない口述試験の突破は難しいでしょう。

具体的な対策としては、たとえ「服装は自由」であっても、やはり試験にふさわしく好印象を与えるスーツを着用するのが無難かと思えます(髪形もしかり)。これは、あまり表立って言えませんが、試験官の主観(第一印象)が合否を左右することもあり得るそうですから、決して軽くみてはいけません。

なお、口述試験の順番は、当日の受付順序がそのまま反映されます。受付順が最後のほうだと、場合によっては3時間近くも控室に缶詰め状態で待た

されます。その間、モチベーションを高く持続するのは大変ですし、試験官も疲れてきます。

一方、受付順が早過ぎる場合、試験官がウォーミングアップを十分にできず、試験がスムーズに進まないことが予想されます。したがって、4〜5番目あたりを狙って受け付けるのが理想的だと思います。

## インタビュー⑥

### Q：一級整備士の経営ビジョンとは？

親子そろって一級整備士となった今、それを経営にどう生かしていくのだろうか、最後に率直なご意見を伺ってみました。

——親子そろって一級整備士を取得されたことを、これからの業務にどう生かしますか？

赤枝 これまで、ワンランク上の技術を持ち合わせたハイテク感あふれる工場を目指すというより、人と人が触れ合う「温かみ」のある小さな町工場あり方を追い求めてきました。ですから、国家一級を取得したからといって工場を大きくしたり従業員を増やすなどとは一切考えていません。

ただ車検については、国家一級の「ブランド価値」を打ち出した商品により、ディーラーを含めた他工場との差別化を図りたいと考えています。

——御社の待合室に掲げている「値下げぬ宣言」(写真参照)を拝見しましたが、整備商品の付加価値を高めようとする意気込みが感じられますね。

赤枝 かつて整備業界は、整備収益の大きな柱だった車検を自らやせ細らせてしまいました。経営的に体力のあるディーラーはいかようにも模索を講じて値戻しできるでしょうが、町工場はそうはいきません。一度下げたらなかなか元には戻せません。

ただ、依然として業界は「安く」「早く」の方向へ流されており、多くの業者がその中へ身を置くことで「不安」と「安定」の均衡を保とうとしているよう

に見受けられます。

整備業者のような小規模で手仕事のは、悪くいえば「自分で自分の首を締める」ようなものですから、持続的に安定した経営ができる環境を整えること、またお客様のクルマを正しく管理する面からも、今こそ「車検再建」を急ぐべきだと私は考えます。

——反対に言えば、国家一級の取得は車検再建を推し進めるひとつの手段だといえるのではないのでしょうか。

——最後になりますが、今後の展望についてお伺いしたいと思います。

赤枝 国家一級を取得した一定レベル以上の技術を有し、「自力本願」を主義とする県内の町工場同士が手を携えたネットワークを創りたいですね。

あるシミュレーションによると、向こう10年で整備工場が半減するという厳しい予測が出ており、すでに「警報」は発せられたといえます。

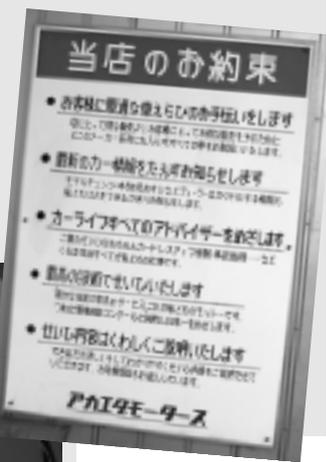
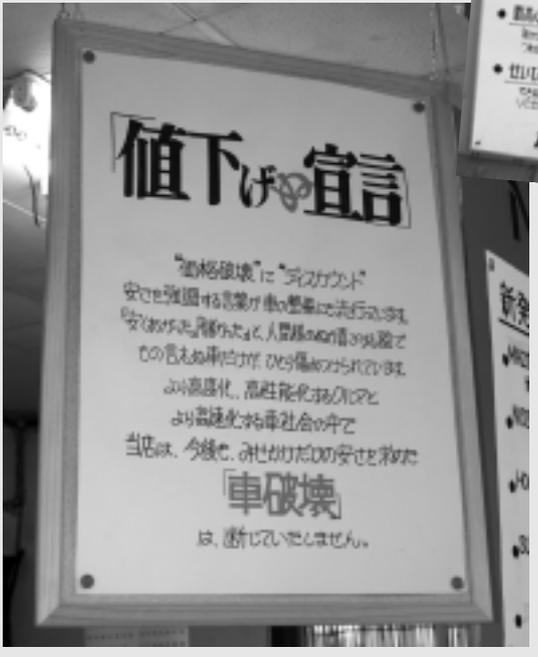
それがもし本当なら、おそらく消える側の大半を町工場が受け持たねばならないのですから、町工場大量淘汰の時代を迎える中で生き残るひとつの条件として、国家一級を取得するだけでなく強い組織を仲間同士で独自に築くことにも、今後は力を入れる必要があるのではないかと考えています。

——どうもありがとうございました。

### ■赤枝モーターズ『値下げぬ宣言』

国家一級を取得するずっと以前から掲げている同社のポリシー。

「見せかけだけの安さを求めた『車破壊』は断じていたしません」と宣言していることから、いたずらに顧客数や入庫台数を増やす考えのないことが読み取れる。



## 今更「車検再建」を急ぐべき！