

訪問特定整備制度が6月よりスタート

個人宅駐車場などでも、 一部特定整備作業が可能に

「訪問特定整備」制度に関連した法令が3月31日に公布され、6月30日より施行されます。

訪問特定整備とは、認証を受けた自動車整備工場（認証工場）が一定のルールの下、事業場外で特定整備を実施することを可能とする制度です。そのため、整備士個人や未認証工場が訪問特定整備を行うことはできません。また、訪問特定整備に関する責任は、訪問した整備士ではなく、事業場が負うことになります。

訪問特定整備のおもな内容については、「自動車特定整備事業者が事業場以外の場所において特定整備を行う場合の実施規程」に示されています。同実施規程の中から、訪問特定整備制度の概要を紹介します。

■訪問特定整備の種類

訪問特定整備制度では、訪問する先によって「訪問特定整備」と「限定訪問特定整備」の2種類が設けられています（表1）。

■訪問特定整備開始前の届出

訪問特定整備または限定訪問特定整備（訪問特定整備等）を開始する特定整備事業者は、業務開始前日までに、運輸支局長等へ必要事項を記録した電磁的記録を電子メールで届け出る必要があります。

表1 訪問特定整備制度における種類

1. 訪問特定整備	2. 限定訪問特定整備
■場所 認証工場の設備要件を満たす場所（例：運送会社の整備作業場等）	■場所 認証工場の設備要件を満たさないが安全・品質を確保できる場所（例：ユーザーの自宅駐車場等）
■作業範囲 すべての特定整備	■作業範囲 特定整備は、以下に限る ①ブレーキパッドの交換、②発電機交換、③スターターモーターの交換、④大特車のステアリングホースの交換

■訪問特定整備等が可能な整備士

訪問特定整備等に従事させることが可能な整備士には、「1級または2級自動車整備士」、「3年以上の実務の経験」、「訪問特定整備等教育の受講」、「運輸支局長等へ訪問特定整備士として届け出済みであること」のすべての条件を満たす「訪問特定整備士」のほか、一定の条件において作業が可能な「準訪問特定整備士」、自動車車体整備士または自動車電気装置整備士を対象とした「訪問車体・電気装置整備士」が設定されています（表2）。

■訪問特定整備等管理者の任命

事業場ごとに、整備主任者のうち少なくとも1人を訪問特定整備等に関する事項を統括管理する者（訪問特定整備等管理者）として任命する必要があります。

■訪問特定整備士等に対する教育

事業者は、次の者に対して訪問特定整備等を適切に実施するために必要な教育（訪問特定整備等教育）を実施する必要があります。

- ①訪問特定整備等管理者や訪問特定整備等整備士として新たに届け出る者
- ②最後に訪問特定整備等教育を受けてから2年が経過した者

加えて、訪問特定整備等教育の内容などを記録した電磁的記録を作成し、2年間保存することが求められます。

■訪問特定整備等事業者の遵守事項

そのほか、訪問特定整備等事業者であることを示す証票の作業場所への表示とWebサイトへの掲載、訪問特定整備等の作業に関する料金（作業工賃、旅費等の内訳を含む）のWebサイトへの掲載、訪問特定整備士等の身分を示す証票の携帯など、各種遵守事項が定められています。

訪問特定整備に関する詳細や法令の内容、Q&Aは、国土交通省の特設サイトで確認することができます。

表2 訪問特定整備等に
従事させることができる者

訪問特定整備士
次のすべての条件を満たす整備士 ・1級または2級自動車整備士 ・3年以上の実務の経験 ・訪問特定整備等教育の受講 ・運輸支局長等へ訪問特定整備士として届け出済みであること
準訪問特定整備士
①同行する訪問特定整備士の指示の下に、訪問特定整備等に 従事する場合 ②訪問特定整備等管理者が、高度な管理手法により訪問特定 整備等に関する事項を統括管理する場合 ①か②のいずれかに該当する場合に限り、次の条件を満たす 整備士も、訪問特定整備等に従事させることが可能 ・3級自動車整備士 ・3年以上の実務の経験 ・訪問特定整備等教育の受講 ・運輸支局長等へ準訪問特定整備士として届け出済みであること
訪問車体・電気装置整備士
・自動車車体整備士または自動車電気装置整備士 ・3年以上の実務の経験 ・訪問特定整備等教育の受講 ・運輸支局長等へ訪問車体・電気装置整備士として届け出 済みであること

※訪問特定整備士、準訪問特定整備士及び訪問車体・電気装置整備士は、他の事業場の訪問特定整備士等となることができない。

保有車両数の増加や、 車齢の高齢化が進むことによるメンテナンス頻度、 平均単価の上昇傾向を示す

日本自動車整備振興会連合会（喜谷辰夫会長）はこのほど「自動車整備白書」の令和6年度版（2024年度版）を発行しました。同書は2024年6月末時点における自動車特定整備事業者を対象として実施した「自動車特定整備業実態調査」の結果を報告するとともに、市場動向などを加味した分析結果を提示することを目的としたものです。なお、同調査結果は2024年6月末時点に最も近い決算期の状況をまとめており、売上高などについては2023年度の実績となります。

総整備売上高（グラフ1）は、NGPニュース3月号に掲載した「自動車特定整備業実態調査結果の概要」にてお知らせしたとおり、6兆2,561億円と前年度から3,489億円（5.9%）増加しました。

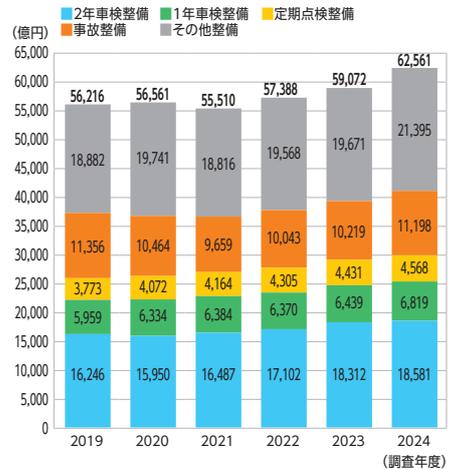
業態・作業内容別に1事業場当たりの年間入庫台数と平均単価を確認すると、2年

車検整備（グラフ2・3）の平均単価は、専業が前年度比4.2%増、兼業が同14.6%増、ディーラーが同0.5%減となり、全体平均では2.9%増となりました。一方、1事業者あたりの入庫台数は全体平均で前年度比3.3%増と上昇傾向を示しています。近年は、保有車両数の増加に加え、車齢の高齢化が進んでメンテナンスの頻度が高く費用もかさむ年式の古い車両が増加しており、入庫台数の増加や平均単価の上昇にもつながっていると考えられます。

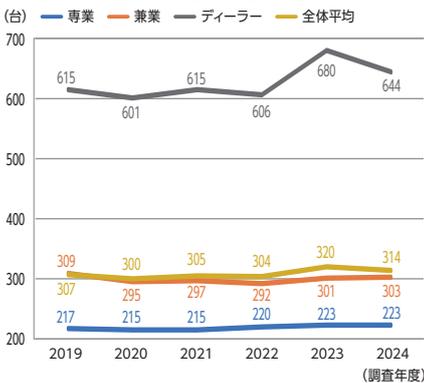
事故整備（グラフ6・7）は、全体平均で入庫台数が1.3%減少したものの、平均単価は10.1%上昇しました。ASVの普及により、レーダーやカメラなどの高額部品の交換、エーミング及びアライメント調整が必要となるケースがあるため、整備単価

は上昇傾向にあります。また近年、損害保険会社各社から車体整備工場への支払いに用いられる指数対応単価が上昇していることも、平均単価に影響していると考えられます。

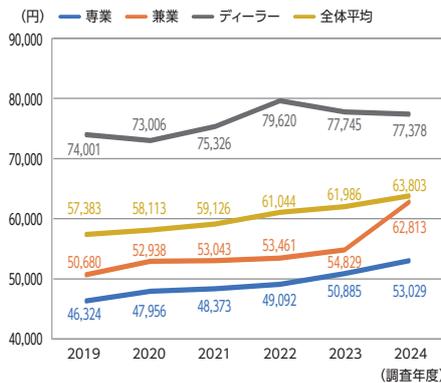
グラフ1 総整備売上高の推移（作業内容別）



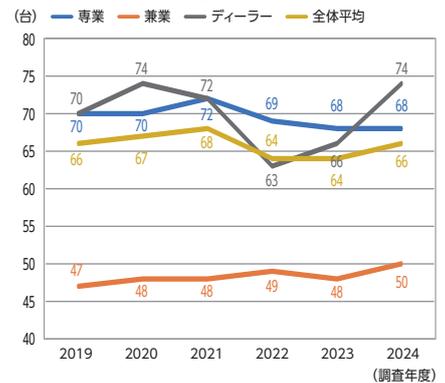
グラフ2 1事業場当たりの2年車検整備平均入庫台数（業態別）



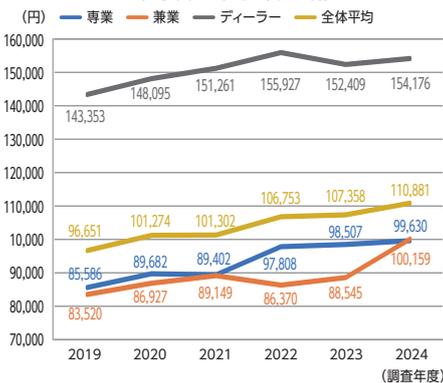
グラフ3 1事業場当たりの2年車検整備平均単価の推移（業態別）



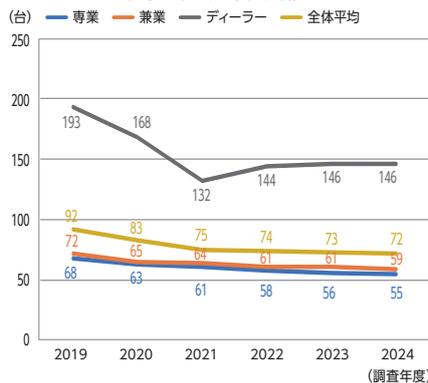
グラフ4 1事業場当たりの1年車検整備平均入庫台数（業態別）



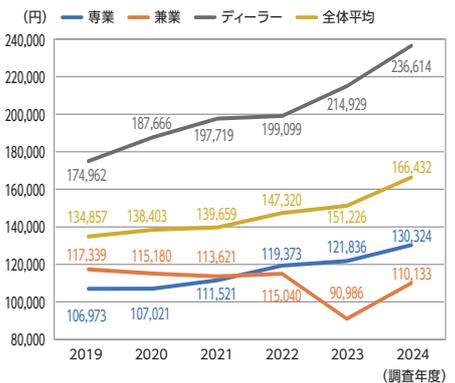
グラフ5 1事業場当たりの1年車検整備平均単価の推移（業態別）



グラフ6 1事業場当たりの年間の事故整備平均入庫台数（業態別）



グラフ7 事故整備平均単価の推移（業態別）



自動車を通じて、様々な文化や“愉しみ”を発信

「オートモビルカウシル2025」が4月11～13日の3日間、幕張メッセ（千葉県千葉市）で開催されました。

10周年を迎え過去最大規模で開催された同展示会は、「クルマを超えて、クルマ

を愉しむ」を合言葉として、ヘリテージカーや最新車両の展示だけではなく、アートギャラリーやファッションブランドによる作品及び製品の紹介、音楽ライブやトークショーを通じて、自動車を様々な角度から

“愉しむ”イベントとなりました。さらに、世界的な工業デザイナーであるジョルジュ・ジウジャー・ロ氏のトークショーも開催され、大きな盛り上がりを見せました。来場者数は3日間合計で44,963人でした。



トヨタ自動車

GRヘリテージパーツを使い、工場出荷状態を目指してレストアされた各車を出品。300点を超える複製部品共有車種リストを公開し、AE86やA70スープラなどのパーツを継続供給していることをPR



本田技研工業

今年秋に24年ぶりの復活を遂げる新型プレリュードを公開。Honda S+Shiftを初搭載することになった同車に連なる歴代プレリュードも併せて展示され、車を操る喜びを掲げる同車の進化の歴史を辿った



マツダ

MAZDA DESIGN STORYと題して各年代を代表する高いデザイン性を誇る車両を紹介。限りなく無駄を削ぎ落した「魁」は、背景のスケッチも相まって完成までのストーリーを体感させた



三菱自動車工業

「過去が見た未来」をテーマに過去のモーターショーで注目を集めたコンセプトカーを展示。HSR-IIの四輪制御技術をはじめとした先駆的な技術や特徴的なデザインは現行車種にも継承されている



エーゼット

旧車向けのエンジンオイルを研究開発。旧車全般に使えるオイルから、ボルシェ911の空冷フラット6エンジン搭載車向けなど各車種の性能に合わせた専用製品を用意し、デリケートな旧車エンジンを保護する



日本ミシュランタイヤ

1930～90年代のタイヤを複製した「MICHELIN Classic Tyres」を展開。タイヤにも愛車発売当時と同じデザインを求めるオーナーに応える。ディーラー向け試乗会を開催し、乗り心地に高評価を得ているという



プレミアムカーケアジャパン

英国王室御用達の高品質カーケアブランド「オートグリム」からカーオーナー向けのクリーナーを展開。車両に深いツヤを与える同ブランドのコンパウンドは、ショーカーにも多く用いられている



Project Caddy

1983年型フォルクスワーゲン・キャディを復元。特徴的な塗色「ガンビアロート」はR-Mの水性塗料で再現した。修理技術者にスポットを当てることを目的として、製作過程をYouTube上で公開中



ボッシュ

4月開始のサービス「クラシックパーツリペア」を初紹介。同社製品の内燃系部品やECV、センサー類などを本国ドイツに送り当時のマニュアルを元に適切な修理と試験をし、約1～3ヵ月での返送を実現する

NGP 今月のCO₂削減量



リユース部品利用に伴うCO₂削減量

令和7年3月： **2,017t**

※自動車リサイクル部品産学共同研究会が、「自動車リサイクル部品による環境負荷低減効果の研究」の結果をもとに、NGPが販売したリユース部品の90品目（左右ある部品を含むと115品目）と、リビルト部品の3部品を対象に算出した数値です。



リターナブル梱包材利用に伴うCO₂削減量

令和7年3月： **0.3t**

※リターナブル梱包材の利用に伴う削減効果はNGP協同組合独自のCO₂排出量削減の取り組みです。段ボールに代えて、専用梱包材を繰り返し使用することを前提に削減効果を算出しております。



NGP×JTP大型自動車リサイクル部品産学共同研究会は3月27日～28日、JTP加盟会社の(株)新井商会（兵庫県姫路市）で、大型自動車リサイクル部品のCO₂削減効果の算出を目的とした調査を実施しました。

前回に引き続き、エンジン、トランスミッション、キャビンの重量・素材調査を行いました。NGPからは本部スタッフ3人、富山県立大学からは先生を含め4人、JTPからは環境委員会を含め6人が参加し、総勢13人での調査となりま

した。

重量と素材の調査は、LCAソフトを用いて新品部品生産時のCO₂排出量を算出する際に必要となります。これまでに調査したリサイクル部品を生産する際に発生するCO₂を、新品部品生産時のCO₂排出量から差し引くことで、リサイクル部品の利用によるCO₂削減効果を算出することができます。自動車リサイクル部品の利用によるCO₂削減効果の算出方法については、NGPエコプロジェクトWebサイト内で詳しく紹介し

ています（<https://www.nepp.jp/research/>）。

今後もNGP×JTP大型自動車リサイクル部品産学共同研究会では、大型自動車リサイクル部品のCO₂削減効果を算出するための活動を続けるとともに、リサイクル部品の利用拡大を通じて、カーボンニュートラルの達成とサーキュラーエコノミーの推進を目指し、自動車リサイクルが持続可能な社会に貢献することを目指してまいります。



作業内容の説明



部品の仕分けと素材の分別



エンジンの調査



エンジンの部品



キャビンの調査



キャビンの部品



調査精度を高めるため、部品は出来る限り細かく分解する



組合員情報変更

支部	会社名	変更内容	変更後	変更日
北関東	株式会社3R	会社代表	代表取締役 小沼 賢輔	2025年3月26日
東海	有限会社名古屋解体 メイカイパーツ	会社代表	代表取締役 新井 雄士	2025年3月16日

NGP日本自動車リサイクル事業協同組合事務局

〒108-0075 東京都港区港南2-12-32 サウスポート品川4F
TEL:03-6705-1208 FAX:03-6705-1209
<https://www.ngp.gr.jp/>

株式会社NGP

〒108-0075 東京都港区港南2-12-32 サウスポート品川4F
TEL:03-6705-1212 FAX:03-6705-1201
<https://www.ngp.co.jp/>