

被災地の復旧と資源循環の両立を目指して

水害対応の歩みと進化 全国ネットワークで被災地を支えるNGP

近年、毎年のように大雨や台風による水害が全国各地で発生しています。NGPでは2015年の茨城県常総市における水害以来、その都度、損害保険会社からの要請を受けて臨時的ヤード(車両受け入れ拠点)を設け、被災車両の引き取りを続けてきました。

当初は電話やFAX、メールでやり取りを行う、いわば“アナログ”な方法で運営していました。しかし、依頼の伝達が遅れて引き取りに行けないケースもあり、被災地での迅速対応に課題が残っていました。

そこでNGPは2020年度に「水害車両管理システム」の開発に着手し、2021年の福岡・佐賀の豪雨から本格的な稼働を開始しました。今では、保険会社の担当者やサー

ビスセンターと情報をリアルタイムで共有でき、現場の効率が大きく改善しています。

このシステムを使えば、被災車両の受付からヤードへの搬入状況、部品として利用できるかどうかの判断まで、一元的に管理できます。現場ではタブレットやスマートフォンで車両や書類を撮影し、そのまま記録を共有できるため、インターネットを介してどこからでも確認が可能です。依頼から引き取りまでのスピードが格段に速くなり、結果として被災地の復旧を後押ししています。

NGPの強みは、全国130社・9ブロックから成るネットワークにあります。どこで水害が起きても、地域の組合員がすぐに

動ける体制を整えており、被害の規模に応じて他地域からの応援も可能です。

今回の九州豪雨では、九州ブロック15社に加え、中国・四国ブロックから12社が応援に入り、レッカー車・積載車13台を投入しています。特に被害の大きかった熊本では2カ所の臨時ヤードを設け、数千台規模の被災車両を引き取りました。

NGPは、被災車両を単なる廃棄物ではなく、「限りある資源」として再生することを使命としています。ドアやバンパーなど外装部品の多くは再利用が可能です。

これからもNGPは、全国ネットワークと提携企業との協力を通じ、被災地の復旧と資源循環の両立を目指していきます。



今回の九州豪雨では、九州ブロック15社に加え、中国・四国ブロックから12社が応援に入り、被災地の復旧を支援



合計13台のレッカー車・積載車で、被災車両の引き取り作業に臨んだ



損害保険会社などからの連絡を受けて、現場に向かい、被災車両を引き取る



現場から引き取った車両はヤードへ運び、損害保険会社等へ報告するとともに状態を確認



「水害車両管理システム」の活用で、依頼から引き取りまでのスピードが格段に速くなり、被災地の復旧支援につながっている

総売上高DIは、 2半期連続の上昇となり過去最高を記録 専門認証、専門指定も過去最高で、専門認証が プラス圏に浮上したのは調査開始以来、29年ぶり

日本自動車整備振興会連合会（喜谷辰夫会長）はこのほど、第59回「整備需要等の動向調査」の集計結果を発表しました。調査は今年7月時点のもので、全国の専門認証255、専門指定435、ディーラー指定357の計1,047工場から回答を得ています。

それによると、2025年1～6月の総売上高DI*は23.4で、前期（2024年7～12月、19.9）から3.5ポイント上昇し、2半期連続の上昇となり過去最高を記録し

ました。業態別に見ると、専門認証が17.2ポイント上昇して5.5となり、過去最高を記録しています。専門認証がプラス圏に浮上したのは調査開始（1996年7月、4.1）以来で、29年ぶりとなりました。専門指定は9.0ポイント上昇して20.7で、こちらも過去最高を記録しました。一方、ディーラーは13.7ポイント低下して39.5となりました。

同期の総在庫台数DIは0.9で、8年ぶりにプラス圏に浮上し、前回（-0.7）より

1.6ポイント上昇しています。業態別では、専門認証は21.8ポイント上昇して3.9で、過去2番目に高い水準となりました。専門認証がプラス圏に浮上したのは、こちらも調査開始（同、9.4）以来のことです。専門指定は6.6ポイント上昇して8.0で、過去3番目に高い水準となりました。一方、ディーラーは19.1ポイント低下して-10.1となり、4半期ぶりにマイナス圏に沈みました。

今後半年間（2025年7月～12月）の予想整備売上高DIは9.9（前回調査時-1.0）、予想在庫台数DIは-4.5（同-10.1）で、ともに前回から改善しています。業界全体の現在の景況感DIは-30.0（同-32.1）と、6期連続で改善、過去最高を更新しました。

整備士（労働力）の過不足感DI（表2）は、前回（-65.4）から0.8ポイント改善し-64.6でした。業態別に前回と比べると、専門指定は-64.7で前回から1.3ポイント増加、ディーラーは-79.6と前回から3.8ポイント増加していますが、専門認証は-43.5で前回から4.4ポイント低下しました。ディーラーは、2021年7月から6期連続で低下していましたが、その後は2期連続で改善しています。

2025年1～6月に整備士の求人募集をした事業場は全体の61.0%で前回調査時よりも0.9ポイント上昇しています。業態別では専門認証が21.5%（前回17.9%）、専門指定が61.4%（前回59.3%）、ディーラーが88.8%（前回91.6%）となっており、ディーラー以外で上昇しました。その募集経路（表3）では、いずれの業態においても「ハローワークに求人申し込み」（46.4%）が最も選ばれていました。さらに「自社Webサイトに掲載」（27.4%、前回27.0%）、「民間求人サービスに掲載」（25.0%、前回26.4%）の順となっています。

表1 直近半年間の実績・今後半年間の業績予想

		直近半年間の実績		今後半年間の業績予想	
		総整備売上高	総在庫台数	総整備売上高	総在庫台数
専門認証	プラス成長（%）	33.7	30.2	24.3	20.8
	マイナス成長（%）	28.2	26.3	30.2	31.4
	DI	5.5	3.9	-5.9	-10.6
専門指定	プラス成長（%）	43.7	34.0	34.0	27.6
	マイナス成長（%）	23.0	26.0	23.9	26.0
	DI	20.7	8.0	10.1	1.6
ディーラー	プラス成長（%）	58.5	32.2	46.8	32.5
	マイナス成長（%）	19.0	42.3	25.8	40.1
	DI	39.5	-10.1	21.0	-7.6
合計	プラス成長（%）	46.3	32.5	36.0	27.6
	マイナス成長（%）	22.9	31.6	26.1	32.1
	DI	23.4	0.9	9.9	-4.5

表2 整備士（労働力）の過不足の状況

専門認証	過剰（%）	0.0
	やや過剰（%）	2.0
	やや不足（%）	27.1
	不足（%）	18.4
	DI	-43.5
専門指定	過剰（%）	0.2
	やや過剰（%）	2.5
	やや不足（%）	35.2
	不足（%）	32.2
	DI	-64.7
ディーラー	過剰（%）	0.3
	やや過剰（%）	1.4
	やや不足（%）	37.0
	不足（%）	44.3
	DI	-79.6
合計	過剰（%）	0.2
	やや過剰（%）	2.0
	やや不足（%）	33.8
	不足（%）	33.0
	DI	-64.6

表3 整備士の求人募集の実績（複数回答）

専門認証	ハローワークに求人申し込み（%）	16.1
	民間求人サービスに掲載（%）	3.5
	自社Webサイトに掲載（%）	2.7
	何もしていない（%）	76.1
	その他（%）	3.1
専門指定	無記入（%）	2.4
	ハローワークに求人申し込み（%）	51.7
	民間求人サービスに掲載（%）	20.2
	自社Webサイトに掲載（%）	17.0
	何もしていない（%）	37.0
ディーラー	その他（%）	4.4
	無記入（%）	1.6
	ハローワークに求人申し込み（%）	61.6
	民間求人サービスに掲載（%）	46.2
	自社Webサイトに掲載（%）	57.7
合計	何もしていない（%）	8.4
	その他（%）	11.8
	無記入（%）	2.8
	ハローワークに求人申し込み（%）	46.4
	民間求人サービスに掲載（%）	25.0
	自社Webサイトに掲載（%）	27.4
	何もしていない（%）	36.8
	その他（%）	6.6
	無記入（%）	2.2

*DI=プラス成長（景況感DIでは「かなり良い」+「やや良い」、過不足DIでは「過剰」+「やや過剰」）と回答した事業者の割合-マイナス成長（景況感DIでは「かなり悪い」+「やや悪い」、過不足DIでは「不足」+「やや不足」）と回答した事業者の割合

10月に開始される輸入車に対するOBD検査に向けた準備状況などを確認

国土交通省及び自動車技術総合機構が事務局を務める第4回OBD検査モニタリング会合が、9月17日に都内会議室で開催されました。

同会合は2024年10月よりOBD検査が開始されたことを受け、同検査の運用状況を確認するとともに、必要な見直しなどを検討・実施することを目的として設置されたものです。会議は現地・Web出席が可能なハイブリッド形式で行われ、構成員である日本自動車工業会、日本自動車輸入組合、日本自動車機械器具工業会、日本自動車機械工具協会、日本自動車整備振興会連合会、日本自動車車体整備協同組合連合会、日本自動車連盟、軽自動車検査協会、交通安全環境研究所からの参加メンバーのほか、オブザーバーとして各地方運輸局などが参加しています。

OBD検査の運用状況については、検査対象型式が1,101（7月末時点）、検査対象台数が約506万台（8月末時点。内訳：登録自動車3,537,464台、軽自動車1,527,268台）で、検査実績は314,140台（表1）だったことが報告されました。人気車種が初回車検の時期を迎えたことなどから、指定整備工場での検査台数が増加しています。

2025年7月1日～8月31日の「不適合あり」の台数の割合は3.3%で、同年4月1日～6月30日までの5.6%から減少しており、事務局を務める国交省物流・自動車局自動車整備課は、各所においてOBD検査への習熟度が向上していることが一因との考察を示しました。同期間中の指定整備工場における主な不適合要因（表2）では、排出ガス系では「レディネスコードなし」が825台（1.0%）、「通信不成立」が712台（0.9%）、「電圧不足」が87台（0.1%）

）、「特定DTC」が9台（0.0%）、「警告灯信号」が8台、安全系は「特定DTC」が1,515台（1.9%）でした。

今年10月から開始される輸入車に対するOBD検査に関する議事では、OBD検査の本格運用前の調査で、「輸入車のみを扱うため令和7年10月までに準備を整える」と回答をしていた171の指定整備事業者に対し追跡調査を実施し、システム上で準備が整っていないことが確認された29の事業者に対しては、各地方運輸局等において指導するとともに、OBD検査開始までに必要な準備について周知を行ったことなどが報告されました。日本自動車輸入組合からは、資料提出に若干苦勞している事業

者の声はあるものの、大きなトラブルなどに関する相談などはないことが報告されました。また、各地方運輸局からは、一部事業者においてシステム登録の遅れが見られるものの、10月までには準備が完了できる見込みであることが報告されています。



表1 OBD検査実績

検査実施主体	検査台数（台）			不適合あり率（%）
	計	不適合なし*	不適合あり*	
指定自動車整備工場	265,955	254,436	11,519	4.3
自動車技術総合機構	18,730	16,775	1,955	10.4
軽自動車検査協会	29,455	28,701	754	2.6
計	314,140	299,912	14,228	4.5

*「不適合なし」＝OBD検査の結果、不適合判定がなかったものの台数。同一車両に複数回実施した場合は、1回も不適合判定がなかったものの台数。
「不適合あり」＝OBD検査の結果、不適合判定があったものの台数。同一車両に複数回実施した場合は、最終の可否にかかわらず1回でも不適合判定があったものの台数。

出典：第4回OBD検査モニタリング会合【資料4】OBD検査の運用状況

表2 指定自動車整備工場における主な不適合要因

	不適合台数（台）			
	2024年 10月1日～12月31日	2025年 1月1日～3月31日	4月1日～6月30日	7月1日～8月31日
排出ガス系不適合				
電圧不足	72 (0.2%)	110 (0.2%)	130 (0.2%)	87 (0.1%)
警告灯信号	9 (0.0%)	10 (0.0%)	12 (0.0%)	8 (0.0%)
レディネスコードなし	613 (1.8%)	1,068 (1.5%)	1,074 (1.3%)	825 (1.0%)
通信不成立	535 (1.6%)	660 (0.9%)	851 (1.0%)	712 (0.9%)
特定DTC	10 (0.0%)	10 (0.0%)	12 (0.0%)	9 (0.0%)
安全系不適合				
特定DTC	537 (1.6%)	2,184 (3.1%)	3,143 (3.9%)	1,515 (1.9%)

※（）内はOBD実施検査台数に対する各不適合要因の割合（小数点第2位を四捨五入）。

※各期間における累積値。

※同一車両で複数の不適合箇所があったものは、それぞれ1台とカウント。

出典：第4回OBD検査モニタリング会合【資料4】OBD検査の運用状況

NGP 今月のCO₂削減量



リサイクル部品利用に伴うCO₂削減量

令和7年8月：

1,746t

※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8月：

0.5t

※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。

第4回スキャンツールセミナーを開催 自動車技術の進化に対応する知識と技術を学ぶ

NGP協同組合は7月29・30日の2日間、(株)あいおいニッセイ同和自動車研究所・東富士センター（静岡県裾野市）でスキャンツールセミナーを開催しました。

講習ではまず座学でDTCの読み取り・消去やフリーズフレームデータ及びデータモニターの表示、アクティブ操作、作業サポートなどのスキャンツールの機能について説明を受けました。その後、実際にスキャンツールを実車に接続し、各種機能を確認するとともに、エンジン系統、エアコン系統、ドアロック系統の不具合に対する故障診断を実施しました。

2日間のセミナーを終えて、(株)カーグリーコマゼンの永田岳士さんは「今回のスキャンツールセミナーでは、いろいろな機能の説明はもちろん、テストの仕方も教わりました。スキャンツールを使用して部品のテストをすることによって、



テスト時の数値を提示することが可能となり、商品として販売しやすくなるとともにクレーム防止にもなると思います」と、今回学んだことを業務に活かし、商品力の強化とお客様満足度の向上につなげていく考えです。



第36回NGP 経営者研修会を開催 経営者に必要なスキルと心構えを学ぶ

NGP協同組合は8月25～28日の4日間、BumB（ぶんぶん）東京スポーツ文化館（東京都江東区）で第36回経営者研修会を開催しました。

全国の組合員から経営者・幹部メンバーが参加し、NGPの歴史や各委員会の取り組み、NGP三大信条の意義、NGPグループの一員として果たすべき役割、経営者として理解すべき企業会計やコンプライアンス、業界課題などについて学習したうえで、事業計画書を作成しました。

4日間にわたる研修を終えた(株)大橋商店の大橋一樹さんは「代々守り育てられた会社を守り育て、更に発展させ、社

員・お客様・社会にもっと愛される会社にする為、日々一歩ずつ精進します」と、会社のさらなる発展を通じて、ステークホルダーへの貢献を果たす決意を表明しています。

(株)デッキの伊藤嘉茂さんは「この3泊4日で教えていただいた経営者として



の仕事をすぐに完璧に実行することは無理だとしても、教えていただいた心構えはすぐに実行できるので、半年後、1年後、3年後に向けて全力で頑張ります」と、研修で学んだことをしっかりと実践し、今後も自身の成長につなげていく姿勢を示しています。



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	株式会社栃木パーツ	会社名	株式会社トチバ	2025年9月1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/>