

## 国交省、「自動車車体整備の基礎統計調査の実施方針 報告書」を公表

# 車体整備業界の実態把握を目的として、 2026年度中に統計資料としてまとめる方針が示される

国土交通省は3月6日、「自動車車体整備の基礎統計調査の実施方針 報告書」を公表しました。

同報告書は、自動車車体整備の基礎統計調査の実施に向けた検討結果（実施方針）を取りまとめたものです。同報告書の中から統計調査を実施する目的やその内容などを紹介します。

### 自動車車体整備の基礎統計調査の検討契機と目的

車体整備業界が人材を確保・育成していくためには、料金を適切に得て、それを原資としたスタッフの処遇改善を進める必要があります。また現在、自動車修理技術の高度化、原材料及び人件費の上昇などの大きな環境変化の中にありますが、2023年に公正取引委員会が実施した特別調査の結果では、労務費の転嫁が十分に進んでいないことが明らかとなっており、修理料金の適正化に課題が残っています。

一方で、各事業者が修理料金の適正性についてカーユーザーなどに説明する際の基礎となる、業界の現状や規模別の経営状況などの実態を把握することができる統計が整備されていないという現状があります。このため、「車体整備業界の実態把握」を目的として、自動車車体整備の基礎統計調査が実施されることになりました。

### 基礎統計調査の役割

統計調査は、次の4点を主要な役割に位置付けて実施方法や内容などが検討されました。

- ・政策立案
- ・業界団体の活動方針策定
- ・車体整備事業者の経営改善（個々の事業者が統計を参考にし事業運営を見直し）
- ・関係者間の価格交渉の基礎資料

また、上記役割を果たすため年1回の調査を継続し、経年変化を把握する計画です。

### 基礎調査の実施方法

- ・調査対象  
小規模事業者が多い業界であることや同調査の目的などから、車体整備業界の全事業者・全事業場を対象とする全数調査を実施する方針です。

- ・データ収集方法

車体整備事業者・事業場の全数が明らかでなく、全数を把握するデータを保有する組織等も存在しない中、調査目標を鑑みて、調査対象の間口を広くすることが重視されます。同調査の母集団を形成するにあたり、車体整備事業者の業務支援で用いられている複数のソリューションのユーザーデータ及び業界団体・フランチャイズ本部の会員データを用いる計画です。

### 回答データ収集方法

効率性・回収率を重視し、Web・郵送形式を併用する計画です。ただし、予算・工数次第で郵送形式は見送る可能性があります。

### 統計項目

統計項目は、次の5つに分類されています。

- ・基本情報：事業者・事業場の基礎的な情報で、クロス集計する際の分析軸になる情報など
- ・設備情報：事業場が保有する設備関係の情報、今後の設備投資意向など
- ・従業員情報：他事業も含めた事業者全体、及び事業場の車体整備事業部門に従事する従業員の情報など
- ・経営情報：事業者全体及び車体整備事業部門に関する財務情報など
- ・特記情報：直近の業界動向・課題を踏まえたスポット情報など

なお、令和8年度の統計項目は調査実施前に改めて関係主要団体及び協力組織に確認の上、最終決定される予定です。

### 年間スケジュール

3月決算企業における税務申告延長期限及び年1回の包括工賃交渉時期などを考慮して、表の年間スケジュールを目安として実施されます。

### 年間スケジュール（目安）

	分類	主な実施項目
4月	準備期間	直近の動向を踏まえた統計項目(案)の策定
5月		統計項目(案)を関係主要団体及び協力組織に照会
6月		アンケート機能(Web画面)の作成
7月	実査期間	アンケート配布(Web、適宜郵送)
8月		アンケート締め切り
9月	集計期間	アンケート集計・分析
10月		統計資料作成
11月		統計資料の関係主要団体及び協力組織への照会、公表
12月		-
1月	検討期間	次年度の調査内容の検討
2月		
3月		

# OBD 検査対象装置に ELKS (緊急時車線維持装置) が追加

国土交通省は第6回OBD検査モニタリング会合を3月9日に、東京都内で開催しました。

会合では様々なトピックが議論されましたが、中でも特筆すべきは、使用中の検査用スキャンツールが認定取り消しになった

場合の特例措置の設定です。

現在の取り扱いでは、型式認定が取り消された検査用スキャンツールは、ただちにOBD検査で使用ができなくなり、買い替え等まで一定の時間がかかっても、その間はOBD検査を実施できません。

そこで、スキャンツールの型式認定取り消しに係る取扱細則を設け、認定取り消しとなった検査用スキャンツール<sup>※1</sup>を備える指定工場について、「買い替え等の対応が進められている場合に限り」特例措置<sup>※2</sup>の適用を可能とする案が示されました。

※1 自動車技術総合機構が認めるものに限る  
 ※2 機器による検査に代え、異常を示すテルテールが点灯または点滅していないことにより適合と判断する検査の方法

## OBD検査対象装置一覧

	装置名	OBD 検査対象車 <sup>※3</sup>	OBD 検査開始時期 <sup>※3</sup>
1	排出ガス等発散防止装置	2021年10月以降の新型車	開始済み
2	アンチロックブレーキシステム (ABS)		
3	横滑り防止装置 (ESC/EVSC)		
4	自動ブレーキ (AEB/AEBS)		
5	ブレーキアシストシステム (BAS)		
6	車両接近通報装置		
7	運行補助機能		
8	自動運行装置		
9	車線逸脱警報装置	2026年9月以降の新型車	2029年9月
10	側方衝突警報装置		
11	ペダル踏み間違い時加速抑制装置 (ACPE)	2028年9月以降の新型車	2031年9月
12	緊急時車線維持装置 (ELKS)	2032年9月以降の新型車	2035年9月

(注)  : 今回追加

※3 輸入車に対するOBD検査の適用及び検査開始日は、それぞれ1年後

また大きな変更点として、従来11件だったOBD検査対象装置に、緊急時車線維持装置 (ELKS) が追加されました。検査対象車としては2032年9月以降の新型車、検査の開始時期はそこからさらに3年後の2035年9月からとなっています。

なお、輸入車については、OBD検査の開始が国産車の1年後だったように、対象車、検査開始時期ともに上記スケジュールの1年後から対象となります。

# 車両の登録、車検料金が値上げ、不正改造防止の狙いも

自動車の新規登録等を申請する者等が納める手数料の額を改定する「道路運送車両法関係手数料令の一部を改正する政令」が、3月6日に閣議決定、3月11日に公布、4月1日に施行されました。

道路運送車両法(昭和26年法律第185号。以下「法」という)に定める自動車の登録及び検査の手続並びに自動車の型式指定の手続に係る手数料は、実費を勘案して政令で定めることとされている(法第102条)ことを踏まえ、道路運送車両法関係手数料令(昭和26年政令第255号。以下「令」という)において各手数料の額を定めています。

今回、近年の物価・人件費の上昇への対応や、自動車の型式指定に係る不正行為の防止対策を講じるため、実費を勘案し、これらの手数料の額について改定されました。

改定される手数料は大きく分けて、次の3つです。特に①の登録関連では、書面よりも電子申請の値上げ幅が小さいため、電子申請を促す側面が強いものとみられます。

- ①国または軽自動車検査協会に納めなければならない登録及び検査の手続に係る手数料(令第1条、第2条関係)
- ②自動車技術総合機構(以下「機構」とい

う)が基準適合性審査を行う検査手続を受ける場合において、国または機構に納めなければならない手数料(令第3条第1項関係)

- ③国に納めなければならない型式指定及び特定改造等の許可の手続に係る手数料(令第3条第2項関係)

登録・証明関連(第1条関係)	現行額
新規登録(電子申請)	500円
新規登録(書面申請)	900円
移転登録(電子申請)	500円
移転登録(書面申請)	500円
一時抹消登録(電子申請)	350円
一時抹消登録(書面申請)	350円
車検証の再交付	350円

改定後(2026.4.1~)
700円
1,300円
600円
700円
450円
500円
450円



検査関連(NALTEC・国への納付分)	現行額
継続検査(小型自動車・検査対象軽自動車)	2,100円
構造等変更検査(小型自動車・検査対象軽自動車)	2,100円
基準適合性審査(国に納める一両当たりの額)	500円

改定後(2026.4.1~)
2,400円
2,400円
600円



# 総整備売上高及び 総在庫台数の実績がいずれも悪化

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60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1月時点のもので、全国の專業認証269（兼業認証52を含む）、專業指定423（兼業指定110を含む）、ディーラー指定330の計1,022事業場から回答を

得ています。

それによると2025年7～12月の総整備売上高DI\*（表1）は21.5で、前期（2025年1～6月、23.4）から1.9ポイント低下していました。業態別に見ると、專業認証が2.6ポイント低下して2.9、專業指定が3.0ポイント低下して17.7に悪化した

一方で、ディーラーは2.0ポイント上昇して41.5となりました。

同期の総在庫台数DIは-2.1で、前期（0.9）より3.0ポイント低下しました。業態別では、專業認証は7.6ポイント低下して-3.7、專業指定が1.4ポイント低下して6.6、ディーラーは2.0ポイント低下して-12.1と、いずれも悪化しています。

今後半年間（2026年1～6月）の予想整備売上高DIは7.9（前回調査時9.9）、予想総在庫台数DIは-7.9（同-4.5）で、ともに前回から悪化しました。一方、業界全体の現在の景況感DIは-27.1（同-30.0）から2.9ポイント上昇していました。

整備士（労働力）の過不足感DI（表2）は、前回（-64.6）から3.6ポイント低下して-68.2でした。業態別に前回と比べると、專業認証が6.6ポイント低下して-50.1、專業指定が5.8ポイント低下して-70.5、ディーラーが0.4ポイント低下して-80.0と、いずれも悪化しています。

2025年7～12月に整備士の求人募集をした事業場は全体の60.0%で、前回調査時から1.0ポイント低下しました。業態別では專業認証が23.0%（前回21.5%）、專業指定が63.2%（同61.4%）、ディーラーが86.1%（同88.8%）となり、ディーラー以外で上昇しています。その募集経路（表3）では、実施率の高い順に「ハローワークに求人申し込み」（44.3%）、「自社Webサイトに掲載」（26.4%）、「民間求人サービスに掲載」（24.7%）となりました。

\*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

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
專業認証	プラス成長 (%)	34.9	32.0	21.2	19.3
	マイナス成長 (%)	32.0	35.7	30.9	34.6
	DI	2.9	-3.7	-9.7	-15.3
專業指定	プラス成長 (%)	43.5	36.4	33.1	27.2
	マイナス成長 (%)	25.8	29.8	27.2	29.6
	DI	17.7	6.6	5.9	-2.4
ディーラー	プラス成長 (%)	59.7	29.7	43.9	28.2
	マイナス成長 (%)	18.2	41.8	19.4	37.0
	DI	41.5	-12.1	24.5	-8.8
合計	プラス成長 (%)	46.5	33.1	33.5	25.4
	マイナス成長 (%)	25.0	35.2	25.6	33.3
	DI	21.5	-2.1	7.9	-7.9

表2 整備士（労働力）の過不足の状況 表3 整備士の求人募集の実績（複数回答）

專業認証	過剰 (%)	0.4
	やや過剰 (%)	1.1
	やや不足 (%)	31.2
	不足 (%)	20.4
	DI	-50.1
專業指定	過剰 (%)	0.2
	やや過剰 (%)	0.9
	やや不足 (%)	39.0
	不足 (%)	32.6
	DI	-70.5
ディーラー	過剰 (%)	0.3
	やや過剰 (%)	0.6
	やや不足 (%)	33.9
	不足 (%)	47.0
	DI	-80.0
合計	過剰 (%)	0.3
	やや過剰 (%)	0.9
	やや不足 (%)	35.3
	不足 (%)	34.1
	DI	-68.2

專業認証	ハローワークに求人申し込み (%)	16.7
	民間求人サービスに掲載 (%)	5.6
	自社Webサイトに掲載 (%)	5.2
	何もしていない (%)	77.0
	その他 (%)	2.2
專業指定	ハローワークに求人申し込み (%)	51.8
	民間求人サービスに掲載 (%)	21.0
	自社Webサイトに掲載 (%)	18.7
	何もしていない (%)	36.6
	その他 (%)	4.7
ディーラー	ハローワークに求人申し込み (%)	57.3
	民間求人サービスに掲載 (%)	44.8
	自社Webサイトに掲載 (%)	53.6
	何もしていない (%)	11.5
	その他 (%)	10.6
合計	ハローワークに求人申し込み (%)	44.3
	民間求人サービスに掲載 (%)	24.7
	自社Webサイトに掲載 (%)	26.4
	何もしていない (%)	39.1
	その他 (%)	6.0
	無記入 (%)	0.9

## NGP 今月のCO<sub>2</sub>削減量



リサイクル部品利用に伴うCO<sub>2</sub>削減量

令和8年2月：

1,738t

\*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CO<sub>2</sub>削減量

令和8年2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CO<sub>2</sub>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組員である(株)マルトシ青木(静岡県藤枝市)は2月24日、沼津学園飛龍高等学校(同沼津市)の自動車工業科2年生35人と教員2人による工場見学を受け入れました。

この見学は、将来自動車整備士として働くために自動車及び整備に関する知識と技術を学ぶ生徒に対して、自動車リサイクルの現場を実際に見せることで、その業務内容と役割を学習してほしいと考えた学校からの依頼をきっかけとして、実施されたものです。

当日はまず、自動車リサイクル部品の販売や輸出、自動車リサイクル法に基づく使用済み自動車の適正処理、再資源化に向けた自動車解体及び素材の回収などの同社事業の紹介、リサイクル部品共有在庫システムの運営や香川県豊島での環

境保全・再生活動、一般カーオーナー向けの使用済み自動車買い取りサービス「廃車王」をはじめとしたNGPの取り組みを紹介しました。

その後、工場内を見学し、車両の引き取りからエアバッグ等の取り外しやフロン類の回収などの適正処理、破碎まで、自動車リサイクル事業の一連の流れを順番に解説しました。また、リサイクル部品の生産、形状確認、梱包作業の見学では、生産時に活用しているスキャンツールの操作も併せて紹介しています。

続いて、自動車の各部品に含まれている金属類について説明するとともに、それらの素材が再資源化されるまでの流れを紹介した上で、ハーネスなどから銅を取り出す銅ナゲット製造機による作業を見学しました。

同社の青木一朗取締役は「日ごろ自動車整備について学んでいるということもあり、非常に興味関心を持って見学していました。我々の業界はまだ社会的認知度が低いいため、今回の見学会は若い人たちに仕事の内容を知っていただく良い機会になったと考えています。今後も機会があれば、積極的に受け入れていきたいです」と、今後も業界の認知度向上及び教育支援につながる活動を継続していく姿勢を示しました。



### NGP、第20回NGP香川県豊島環境保全・再生活動を実施 岡山大学との産学連携で、豊島植生回復活動を展開

NGP協同組合は2月18・19日の2日間、香川県豊島で環境保全・再生活動を行いました。第20回目となる今回は、前回に続きNPO法人瀬戸内オリーブ基金の活動の一つである「ゆたかなふるさと100年プロジェクト」において、岡山大学大学院環境生命科学研究科の嶋一徹教授との産学連携による豊島植生回復活動のボランティアとして活動を行いました。

今回は、組員と本部職員9人に加え、一般社団法人日本トラックリファインパーツ協会(JTP)から4人が参加し、合計13人で活動しました。

NGPとJTPは「大型自動車リサイクル

部品の環境負荷低減効果に関する産学共同研究」に取り組んでおり、同じ自動車リサイクル事業者として豊島の環境保全活動の力になりたいとの想いから、昨年より一緒に活動をしています。

今回は、前回に引き続き岡山大学の植生回復活動研究地の雑草の刈り取りと、豊島の植物が自生する山から種子が混ざった土を運び、研究地に撒く「表土撒き出し」の作業を行いました。

これらの活動はとても地道で、人手も時間もかかる作業です。元の自然に回復するためには、そのまま放置するのではなく、人の手を加えて回復を手助けする必要があります。

豊島で起きた不法投棄事件による環境被害は、まだ完全に回復できていません。NGPは今後も瀬戸内オリーブ基金、岡山大学と協力して、「豊島事件」の悲劇を二度と繰り返さないために、環境保全・再生活動と3Rの大切さを後世に伝える活動に取り組んでまいります。



植生回復活動の様子

#### 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/>