

追われる現場から、 余裕ある現場へ

「車体整備の見える化」のための写真撮影や、車両の高度化に伴うエイミングやOBD確認など、時代と車両の進化に合わせて、この先も求められる業務は増え続ける。プロフェッショナルとしてすべてに高精度な作業を求められる中でも、コア作業である鈑金塗装に注力するためには、新しく取り入れる作業を受け止めるだけの現場の「余白」が必要だ。その手段は必ずしも大幅なレイアウト改善や、全面デジタル化だけではない。5Sの徹底や身近なツールの工夫など、小さなステップにより「名もなき業務」を削ぎ落とし、現場に「余白」を生み出す思考と実践ポイントを紐解く。

増える作業と「名もなき業務」

読者アンケートで「エイミング、OBD確認、写真撮影などの新作業・追加作業で現場の負担や滞留が増えているか」（グラフ1）とたずねたところ、「非常に増えている（45.0%）」・「やや増えている（25.7%）」を合わせ、7割以上の工場が増加を実感していると回答した。

国土交通省のガイドライン発布をはじめ、「車体整備の見える化」が進むにつれ、工場の業務量は着実に増えている。受付から納車までの間に、エイミングやOBD検査、写真撮影といったスキップできない工程が確実に組み込まれてきたからだ。

こうした追加作業への対応は、もはや現場のマンパワーだけでは追いつかない。時間をかければ作業自体は終わるものの、作業効率は低下する一方だ。効率の低下は工場のパフォーマンスを下げるだけでなく、スタッフのモチベーションにも悪影響を及ぼす。受付から納車までの全工程においてプロ意識を持つべきとはいえ、最も核となる「鈑金塗装」のクオリティー維持にどれだけ時間と体力を割けるか。これは

すべての工場に共通する課題だ。

さらに、作業量の増加に伴う問題は、単に「やることが増えた」ことにとどまらない。スタッフで分担しようとするれば、作業の割り振りに加え、コミュニケーションや品質チェックといった工程がさらに重なっていく。

家庭における「名もなき家事」、洗濯物のネット仕分けやシャンプーボットのぬめり取りなどが負担であると話題に上ることがある。これらの作業は

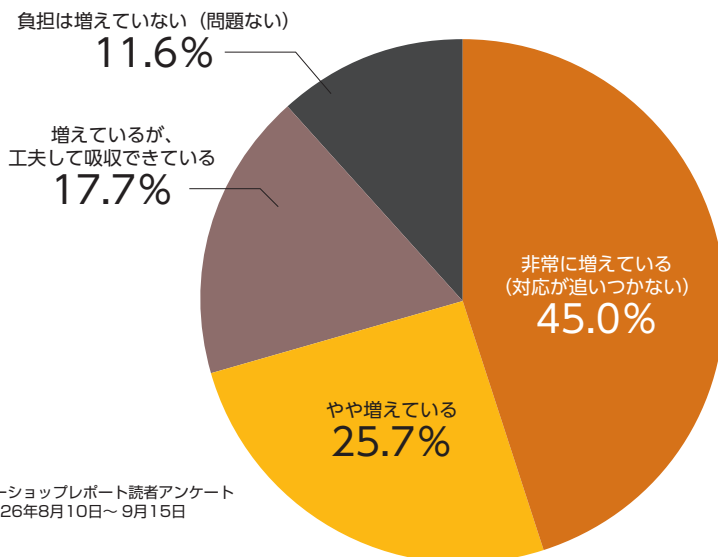
個々は小さくても作業者の負担は思いのほか大きい。それと同様に、工場長や現場の作業者も新しく追加される作業に付随する「名もなき業務」に追われているのが現状だ。

指示の確認や進捗管理、ちょっとした手戻りなど、意識されにくい細かな作業。一つひとつは5～10分程度だとしても、工場全体で積み重なれば大きな損失となる。どれだけ現場が努力を重ねても、この目に見えない作業の山を解消しない限り、本来注力すべきコア業務に集中することは難しい。

アナログ・デジタルではなく、 重要なのは当事者意識の育み

作業指示や連絡方法についてもアンケートを実施した。「管理者と作業者同士の『進捗管理・作業工程の共有』は、主にどのような手段・ツールを使っているか？（複数回答可）」（グラフ2）という質問に対し、トップ3は「口頭連絡（61.0%）」、「紙の伝票・指示書（43.0%）」、「ホワイトボードなど工程管理板（38.2%）」となり、上位にはアナログな手段が並んだ。

グラフ1 エイミング、OBD検査、写真撮影などの「新作業・追加作業」により、現場の作業負担や「滞留」は増えているか？



・出展元：ボデーショップレポート読者アンケート
・集計期間：2026年8月10日～9月15日

杉戸自動車(埼玉県北葛飾郡)

残業月80時間から20時間台へ 若手にけん引させる逆算思考の工程管理

工場とフロントの分離による課題を乗り越え、残業時間を「月60～80時間」から「20時間未満」へと劇的に削減させた杉戸自動車。その成功の裏には、工程管理ソフトによるデジタルな情報共有と、現場リーダーが自ら紙に書き出すアナログな「逆算計画」のハイブリッド運用があった。

見積りから作業差配、顧客対応までを現場に委ねる権限移譲と若手の成長を促す多様な作業機会。「できないと言わない」プロとしての矜持を胸に、自主性を軸とした業務改善を続ける同社の現場力の核心に迫る。



杉戸自動車
サービス部 統括マネージャー
清谷 純司 氏

POINT

- 工程管理ソフトと手書き計画を組み合わせたハイブリッド運用
- 現場への権限移譲と「時間制約」による意識改革

工程管理を若手に移譲 当事者意識が 効率化につながる

同社は業務効率化の基盤として工程管理ソフトを1年前から導入している。工場と受付店舗が物理的に離れている同社にとって、スタッフ間の情報共有は長年の課題であった。清谷純司マネージャーは「システム導入前は、店舗から現場への問い合わせ電話が頻繁に鳴り、その都度作業が中断されていた」と振り返る。

ソフトの本格運用を開始して約1年。現在では、各スタッフがどの車両のどの工程に従事しているか、また納車予定はいつかといった情報がリアルタイムで可視化されるようになった。これにより、不要な電話連絡は激減

し、現場は本来の作業に集中できる環境が整った。誰が見ても進捗を把握できるタイムラインの共有は、業務の遮断を防ぎ、円滑な工場運営に大きく寄与している。

だが一方で、同社はデジタル一辺倒ではない。むしろ、効率化の鍵を握るのは、極めてアナログな手法によって支えられている。鈑金と塗装のリーダー層が中心となり、1週間から2週間先までを見据えた中長期の作業計画を手書きで作成しているのだ。

この計画は、納車日から逆算して組み立てられる。「この日までに納車を完了させるためには、いつまでに塗装を終え、そのためにはいつまでに鈑金作業を完了させておく必要があるか」。この逆算思考に基づき各車両の工程が緻密にスケジュールリングされる。

清谷氏は、「使いこなせるのであればデジタルで管理するほうが良いのかもしれない」としつつも、「自分たちの手で紙に書き出すことで、計画への当事者意識が生まれる」とその意図を語る。この手書きの計画書は、日々の進捗に合わせて柔軟に修正され、現場の状況を最もよく知るリーダーたちの羅針盤として機能している。こうした現場主導の計画立案を可能にしているのが、同社の組織体制と権限移譲の在り方だ。

鈑金塗装部門では、清谷氏と芝田祐介氏の両マネージャーの下、鈑金と塗装それぞれにリーダーが置かれている。

日々の作業の組み立てや進捗管理は、このリーダー層に一任されている。特筆すべきは、彼らの裁量が工程管理にとどまらない点である。入庫時



同社鈑金塗装部門外観



フロント国道沿いに立地。鈑金塗装部門から約500mほど距離が離れている