



ボデーショップレポート
For Body Repair Business

増刊号

2026
VOL.704

事故車 見積りフォーラム 2026

事故車見積りの常識が変わる

発行人 石本貴幹

編集長 樋口祥三郎

編集・製作スタッフ 長谷川明憲、八木正純、
高橋美穂、青山竜、木下慶亮、
武井宏樹、古瀬敏之、渥美紅里、
小川直紀、市井康義、加戸利一

月刊ボデーショップレポート

2026年増刊号 令和8年11月1日発行
第54巻 第8号 通巻704号

●発行所 株式会社プロトリオス
[メディア2課]
〒115-0045 東京都北区赤羽2-51-3
TEL03-5939-4133 FAX03-5939-4135
[メディア1課]
〒541-0046 大阪市中央区平野町2-3-7
TEL06-6227-5601 FAX06-6227-5606

●年間購読料金
18,590円(税込)
単月号:1,430円(税込)

●印刷所 共立印刷株式会社

※本誌の購読は最寄りの自動車補修用塗料または機械工具販売店にお申し込み下さい。

PART 1

事故車見積りフォーラム

- 12 事故車見積りフォーラム
- 14 国土交通省が、標準作業時間調査結果を発表
- 18 第1部 講演
利用者を置き去りにしない「工数」のカタチ
(石芳賢和)
- 26 第2部 パネルディスカッション
業界の持続可能な未来に向けて

修理工数データの世界基準、 ドイツ自動車車体整備の制度設計とは

- 40 CAB Groupの事業構造と公平性の仕組み
- 47 ZKF、第三者アジャスター、IFLが支える
修理品質と透明性

- 56 自研センターの軌跡

PART 3

見積りグランプリ決勝大会 講評編

- 64 見積りグランプリ決勝大会
- 66 課題車両
- 75 模範見積書解説
- 81 講評

見積りグランプリ決勝大会 結果発表

- 88 見積りグランプリ決勝大会 結果発表
- 89 優勝者インタビュー
- 90 優勝者見積書
- 93 出場選手インタビュー
- 95 総括

- 96 協賛団体・企業

PART 4

<https://bsrweb.jp>

事故車見積り 2026 フォーラム

PART 1

本パートでは、9月18日に開催した事故車見積りフォーラムの概況を掲載する。

第1部では、欧州のCAB工数との比較を通じ検証可能な透明性の確保と対話に基づく「次世代の工数」のあり方を提言。続く第2部のパネルディスカッションには、行政や国会議員、業界団体の有識者に集まっていただき、現場の実態に即した「標準作業時間」と「工賃単価」の適正化をいかに実現するか、そして適正な価格転嫁による事業者の収益改善を、技術者の待遇向上や深刻な人材不足の解消へどう結びつけるのかについて議論が交わされた。

車体整備業界の“発展”とは一体何か、“持続可能な”と口にする根拠はどこにあるのか。その問いに向き合う。

国土交通省が、標準作業時間調査結果を発表

より実態に即した標準作業時間を策定するため自研センター・損保・車体整備業者の三者対話へ

国土交通省は6月24日、事故車の修理工賃の決定に用いられる標準作業時間についての調査結果を公表した。

これは、車体整備事業者から「自研センター指数（自研指数）が実作業時間と乖離している」との声が

上がっていたことを受けたもので、国交省が第三者的立場から調査を行ったものである。

この発表は業界内で大きな関心を呼び、日本自動車車体整備協同組合連合会や、

指数を策定する自研センターがそれぞれ見解を示している。

国土交通省が公表した調査結果の内容

国土交通省は、広く使用されている「自研指数」では終えられない作業があるという車体整備事業者の声に応え、調査を実施した。調査に当たっては、世界各国のカーメーカーから標準作業時間の策定を請け負うドイツのCAB社に新たな標準作業時間の策定を依頼し、その「CAB工数」と「自研指数」を比較する手法がとられた。

調査対象として、最新技術が用いられた代表的な車種であるトヨタ・ヤリス、レクサスIS300h、レクサスNX450h+の3車種が選ばれた。調査の前提として、国交省は本調査が過去

の作業時間や自研指数の妥当性を評価・否定するものではないこと、また特定の条件下における参考値であり、個別事案の妥当性を裏付ける資料として用いるのは適当ではないと明記している。

調査結果によると、钣金作業（脱着・取替）においては、自研指数に比べてCAB工数の作業時間が長くなる傾向が見られた。一方で、塗装作業における両者の差異は小さい傾向にあった。

この差異について自研センターは、自研指数が重複計上を避けるため、準備作業やリフトアップといった付帯作業を関連する他の作業に含めて設定している場合があると説明している。CAB工数は作業内容ごとに付帯作業

を設定し、重複分を削除する考え方をとっており、工数体系の整理方法に違いがある。

実際に、内訳が唯一開示された「ヤリスのエキゾーストテールパイプAssy取替」作業では、CAB工数に含まれる「車両のリフトアップ」などの作業が、自研指数では「リアバンパー」や「溶接パネル取替」の項目に含まれていた。これらの付帯作業を考慮して再計算すると、両者の作業時間は0.4時間で一致することが確認された。

塗装作業では、新品パネル塗装と隣接箇所へのぼかし塗装を対象に比較が行われた。塗装品質について欧州と日本の考え方の違いがあるため、調色や磨き仕上げなどを日本と同等の条件に

(1) 代表的な作業における比較（钣金）

作業内容	CAB工数（自研指数）			単位：時間
	ヤリス	IS300h	NX450h+	
①<ヤリス>エキゾーストテールパイプAssy取替（M240） <IS, NX>エキゾーストテールパイプAssy脱着（M240）	0.4（0.2）	0.5（0.2）	0.4（0.2）	
②<ヤリス>エキゾーストテールパイプAssy、エキゾーストパイプAssyフロント取替（M240） <IS, NX>エキゾーストテールパイプAssy脱着（M240）	0.9（0.5）	1.4（0.9）	1.1（0.4）	
③片側フォータパネルサブAssy、片側バックドアオープニングサイドリインホースサブAssy取替（B270） （対象フォータパネル：<ヤリス>右側、<IS, NX>左側）	12.1（8.1）	27.4（18.8）	17.3（12.2）	
④ボデーロウバックパネルサブAssy、片側バックドアオープニングトルーフ取替（B290） （リアバンパーカバー：<ヤリス>取替、<IS, NX>脱着） （リアシート脱着：<ヤリス, IS>含む、<NX>含まず）	12.3（5.7）	10.6（6.2）	7.6（6.6）	
⑤ラジエータサポートアップフロント、ラジエータサポートサブAssyロワー、 片側フロントフェンダーエプロンサブAssy、片側フロントサイドメンバサブAssyインナー取替（B180） （フェンダパネル脱着：<ヤリス>片側、<IS, NX>両側） （フロントバンパーカバー：<ヤリス, NX>脱着、<IS>取替）	25.9（15.0）	40.1（27.5）	33.6（27.2）	

自研センターによれば、自研指数は、事故車両の補修において一般的に同時に実施される作業は、重複計上を避けるため、準備作業やリフトアップ等の付帯作業を、関連する他の作業内容に含めて作業時間を設定している場合がある。

第1部 講演

利用者を置き去りにしない「工数」のカタチ

国交省調査から見た車体整備業界の課題と次世代基準への提言

自動車の車体整備において、その利益を享受するすべての主体（車体整備事業者、損害保険会社、カーメーカー、被保険者など）を「利用者」と定義したとき、現在の日本の業界標準となっている作業時間（工数・指数）は、果たして利用者を置き去りにしていないだろうか。

長らく業界内で議論されてきた「指数」の問題に対し、国土交通省が公表した「事故車修理の標準作業時間調査結果」を契機として、自研センターが策定する数値の透明性について、改めて関心が集まっている。

事故車見知りフォーラムの第1部では、石芳賢和が、指数に対して業界が抱いている疑問点を代弁するとともに、欧州の基準であるCAB工数との成り立ちの違いなどを検証し、日本の車体整備業界が目指すべき「次世代の工数」のあり方について提言した。



石芳賢和

プロトリオスBASEコンテンツ事業本部 研修課

今の車体整備業界に求められる「工数」とは

今の日本の車体整備業界に最も求められている工数とは、「第三者による検証を受け入れ、透明性が確保された、利用者を置き去りにしない工数」である。どのような機関（自研センターであれカーメーカーであれ）が作成した工数データであっても、その内訳や成り立ちが論理的に明らかにされていることが第一条件となる。

たとえば、フェンダーを交換する際に、ヘッドライトやバンパーを外す工程が含まれているのか、クリップやボルトの着脱はいくつ想定されているのかなど、一つひとつの作業時間の積み上げ根拠が現場に提示される必要がある。もしその前提に実態との乖離や誤りがあれば、現場の作業者からの声によって正していける「対話の仕組み」が内包されていること。今この瞬間の数値が足りているか否かではなく、検証と修正が可能な透明性こそが、次世

代のスタンダードとして不可欠な要素である。

国交省の調査結果と日車協連が抱く違和感

事の発端は、車体整備事業者から「自研センターの指数で作業をすると、想定時間内に終わらないケースがある」という切実な声が国交省に寄せられたことにある。これを受け、国交省は第三者的立場から事故車修理の標準作業時間に関する調査を行った。調査では、欧州や北米、中国などでカーメーカーの工数作成を請け負うCAB (Consulting AB Deutschland GmbH) に依頼し、自研センターの指数との検証・比較が実施された。その結果、钣金作業においてはCAB工数が大きくなる傾向があり、塗装作業では差異が小さい傾向があることが報告されている。

この国交省の調査結果に対し、指数ユーザーの最大団体である日本自動車車体整備協同組合連合会（日車協連）は、率直な疑問を表明する見解を出し

表1 事故車修理の標準作業時間の調査結果にて公開された「トヨタ・ヤリス」のエキゾーストテールパイプAssy取替に関する数値の内訳

作業項目	CAB工数	自研指数	
車両のリフトアップ	4.0	(※1)	※1 ・本作業内容ではなく、リアバンパーや溶接パネル取替の作業項目となっていることが明らかになった（リアバンパーに7.0、溶接パネル取替に4.0）。
工具準備、指示書確認等	5.1		
ボルトトルク管理	4.4	0.2	
サイレンサーの仮付け		2.8	
サイレンサーの切り離し	1.7		
サイレンサーの脱着	2.1	1.4	
ガスケット取付け		3.0	
部品準備・スクラップ廃棄	(※2)	3.0	※2 余裕時間を含む

第2部 パネルディスカッション

業界の持続可能な未来に向けて

第2部では、「業界の持続可能な未来に向けて」をテーマに、事故車見積りの根幹を成す

「標準作業時間（工数）」と「工賃単価」について有識者によるパネルディスカッションを実施した。

現場の実態に即した適正な対価のあり方を議論するとともに、事業者の収益改善をいかに技術者の待遇向上や人材確保といった業界全体の発展へと結びつけるか、活発な意見交換が行われた。

テーマ1 適切な「標準作業時間」を考える

適切な「標準作業時間」とは

— まずは、各パネリストが適切な「標準作業時間」について、どのように認識しているかを確認させていただきたいと思います。

平澤氏

市場実態が適切に反映、適用の妥当性が判別可能

標準作業時間については、市場の実態が適切に反映されていることが必要だと考えています。自研センターの回答にもあったように、作業条件には多様なバリエーションがあるため、あらかじめ全パターンを網羅して作業時間を算出するのは現実的ではありません。したがって、ある一定の条件を前提と

した作業時間を策定しているものと認識しております。

一方で、標準作業時間の前提条件と実際の作業条件が異なることは往々にしてあります。そのため、標準作業時間を適用するのが妥当かどうかをその都度しっかりと判別し、妥当でない場合には実際の作業時間を基に個別交渉を行えるような仕組みであることが望ましいと考えております。

西田氏

多くの作業現場の実態に即した標準的な作業時間

現場では様々な条件や熟練度が当然異なりますが、多くの現場の実態に即していなければ、指数そのものの標準性が疑われると思います。自研センタ

ーが定める標準作業時間は「共通の参考時間」とされていますが、これが標準だからとそれ以外を認めないことになってしまえば、実態とのギャップ分がタダ働きになってしまいます。それは社会として公正ではないと考え、国会でも取り上げました。関係者が納得できる標準作業時間をどうやって作っていくか、もっと努力を続けなければならないという問題意識を持っています。

小倉氏

安全な修理を行い、安心してカーライフを過ごしてもらうために必要な労務を、客観的に評価するための共通言語であるべき

我々にとって、お客様に安全・安心

パネリスト

国土交通省 物流・自動車局 自動車整備課 課長 平澤 崇裕 氏
公明党 幹事長 参議院議員 西田 実仁 氏
日本自動車車体整備協同組合連合会 会長 小倉 龍一 氏
BSサミット事業協同組合 理事長 石井 英幸 氏

書面回答

日本損害保険協会
自研センター

ファシリテーター

本誌編集長 樋口祥三郎



に修理した車を届けることが大前提です。その上で、標準作業時間は恣意的に安くしたり、我々が儲けるために高くしたりするものではなく、あくまでもお客様に安全・安心を届けるために必要な時間であると認識しています。

石井氏

車の安全性を確保するために必要な作業時間

まず、自研センターの回答について少し述べさせていただきます。ここにいるパネリストを含め、標準作業時間のたてつけを詳しく知らないのが実情です。

自社の設備や人員で標準作業時間を作ることは可能かもしれません。パネルの回答は、単に凹んだものを直すだけではなく、いかに安全をきちんと確保できる状態に修理するかを見据えた上で必要な時間という観点から示したものです。

—— 自研センター指数は、その適切な作業時間として合致していると思いますか

小倉氏 合致している部分もあるでしょうけれども、合致していない部分のほうが多いかもしれないですね。

石井氏 小倉会長とほぼ同意見です。先ほど申し上げたように、どの条件で算出されたものかが明確になっていないため、正直よく分かりません。数十年前と今とで毎年どのように変わっているのかを含め、詳しいお話をうかがった上でなければ、しっかりとした回答は難しいと思っています。

なぜ指数と現場感覚に乖離が起きるのか

石井氏

現状復帰修理と安全性確保修理の違い

車の構造が昔と大きく変わり、センサーやレーダー、カメラが搭載され、最近ではEVも出始めました。これらを修理し、その後の安全性を確保するためには非常に時間がかかります。修理後にシステムがきちんと作動するかどうかの確認も含め、やるべき内容が激増していますが、これらが工数として反映されていない部分が多いと感じます。

カーメーカーが毎年新しい安全装置などを導入するため、我々直す側の難易度が非常に高まっています。自研センターもすべての車を実証できている

わけではないと感じる部分もあり、乖離が生じるのは当然だと理解しています。

小倉氏

『鈑金をする時間』『塗装する時間』だけを測れば修理時間になる時代ではなくなった

鈑金や塗装をする時間だけを単純に測れば修理時間になるという時代ではありません。自研センターのコメントにもあるように、車の高機能化や修理方法の変化により、指数設定当時に想定していた前提条件と現在の一般的な作業が少し違ってきています。我々も当時の前提と今とがかなり離れていると感じており、単純な作業時間だけでなく、その他の前提条件を今一度確認・改変していったほうが良いと思っています。

日本損害保険協会（書面回答）

テーマ1：適切な「標準作業時間」を考える

「標準作業時間」については、車体整備事業者と損害保険会社において、個別に協議されるものであり、当協会として、独占禁止法の観点から回答できる範囲が限定的である旨、ご理解いただきますようお願いいたします。

国土交通省による調査について、標準作業時間は、損害保険会社のみならず、保険を使用せず自費で修理を依頼する自動車ユーザーが支払う修理費用にも関係するものであり、継続される調査を通じて、自動車ユーザー・車体整備事業者および損害保険会社の理解が進むことがよいのではないかと考えています。

自研センター（書面回答）

・適切な「標準作業時間」とは

事故車は、車両の状態や損傷の範囲・程度、入力方向、損傷の波及範囲等が一台ごとに異なります。また、車両の使用年数や汚れ・錆付などの状態、整備工場の設備や作業環境、作業者の作業方法・手順などによって、実際の作業時間には差が生じます。

こうした個別差がある中で修理費を算出・協定するにあたって、整備事業者と修理費支払者がひとつひとつの作業ごとに要した時間について話し合い、積み上げていくことは効率の面で現実的ではありません。

「標準作業時間」とは、このような状況下で修理費の算出・協定を効率化するものと考えます。すなわち個別差の影響をできるだけ平均化するために現場で出現する頻度が高い状況を一定の前提条件として設定し、そこで作業に要する時間を標準作業時間として共通の参考時間とすることで、円滑かつ適正な修理費協定を実現しようとするものです。

この「標準作業時間」は、実際の作業時間の平均的な数値を示すものであるとともに、その成り立ちが修理業者と修理費支払者の双方から信頼される公平なものでなくてはならないと考えます。そのためには統計的な正確性をはじめとした科学的妥当性が必要であり、それ以外の恣意的な要素が排除されたスキームで作成されることが必要です。弊社は「適切な標準作業時間」とはこうした要件が充足されたものであると考えております。

見積りグランプリ決勝大会 結果発表

第1位	高橋 豊	東洋ボデー
第2位	中倉 浩	日産岩手サービス車体部
第3位	池田 智信	香川テストセンター
第4位	鈴木 淳	幸栄自動車工業所
第5位	城島 勝彦	城島自動車（出場辞退）

9月18日、ソフト99オートサービス東京営業所（東京都江東区）で開催された見積りグランプリ全国大会。

右フロント部を損傷したトヨタ・ヤリスに対し、全国から選ばれた4人（1人辞退）が保険会社に提出する見積りを想定しながら、それぞれが信じる正しい見積書、適正な見積書の作成を競い合った。

永縄俊裕BRTC講師、現役アジャスター A氏、ならびに本誌研修課担当者

によって作成された審査基準に則り、写真撮影的確さから、模範見積書との金額差、各部位における作業・部品の計上方法、塗装関連に至るまで、多角的な視点で厳正な採点を行った。

同日に開催された事故車見積りフォーラム会場において、結果が発表され、高橋豊氏（東洋ボデー）が見事第1位に輝いた。次いで第2位は中倉浩氏（日産岩手サービス車体部）、第3位が池田智信氏（香川テストセン

ター）、第4位が鈴木淳氏（幸栄自動車工業所）、第5位が城島勝彦氏（城島自動車）となった。

優勝した高橋氏は「私は日ごろ、工場で钣金業務を行っている。今回の見積りに関して、自分ならどのように作業するかを想定して見積りを作成した。車はまだ進化するが、自分自身もこれまで以上に勉強をして、顧客に安心・安全を届けるようにしたい」と述べ、会場は大きな拍手に包まれた。

