

INDEX

全国見積り事情 **パートⅢ**

- 7 回答工場数
- 8 回答工場の社員数
- 9 回答工場の認証の有無
- 10 回答工場のスキャンツールの保有状況／回答工場が使用する塗料の種類

指数全般

- 12 指数より著しく時間がかかった場合の費用計上
- 14 指数より短い時間で作業が完了した場合の費用計上
- 16 指数時間内で終了しない作業の割合
- 18 脱着・取替指数について
- 19 補修塗装指数について
- 20 外板板金修正指数について
- 21 内板骨格修正指数について
- 22 運転支援システム再設定・調整指数について

指数対応単価・レーバークレイト

- 24 指数対応単価【全国】
- 26 指数対応単価【北海道・東北】
- 28 指数対応単価【関東】
- 30 指数対応単価【北陸信越・中部】
- 32 指数対応単価【近畿】
- 34 指数対応単価【中国・四国】
- 36 指数対応単価【九州・沖縄】
- 38 レーバークレイト【全国】
- 39 レーバークレイト【北海道・東北】
- 40 レーバークレイト【関東】
- 41 レーバークレイト【北陸信越・中部】
- 42 レーバークレイト【近畿】
- 43 レーバークレイト【中国・四国】
- 44 レーバークレイト【九州・沖縄】
- 45 **【特集】レーバークレイトを算出しよう**

脱着・取替指数

- 52 バンパー修理作業に伴う部品類等の脱着・取替作業
- 54 パネル取り外し時にボルトが干切れるほどの錆付きがあった場合の追加費用
- 56 ドア取替作業時、ドアロックを解除するためにパネルカットする場合のカット作業時間
- 58 損傷が激しく、作業前に固定して引き出す必要がある場合の費用

- 60 発泡ウレタン充填の作業時間
- 62 シーリング材の材料費
- 64 バッテリーターミナル脱着後の装備類の再設定
- 66 フューエルタンクを脱着した場合やガソリンを抜き取りした場合の燃料保管料
- 68 超高張力鋼板の修理に伴う特殊工具類の費用
- 70 修理書に指示された個所に構造用接着剤を使用した際の材料費
- 72 ルーフパネルを钣金修理する際の高所作業の割り増し工賃

補修塗装指数

- 76 バンパー取替時の計上方法
- 78 内板やパネル裏表の色が異なる場合の塗装料金
- 80 塗装対象となるパネルのアウトターハンドル脱着作業
- 82 ボカシパネルに対して高機能塗装クリヤーの塗装作業費の加算
- 84 玉突き事故時など、非連続パネルに対する塗装費用の計上
- 86 ソリッド色の塗装時のブース加算
- 88 簡易型塗装ブースを使用時のブース加算
- 89 アジャスターにブース加算分の材料費を認めないと言われた経験
- 90 カラークリヤー塗色の塗り数値の運用と材料費率
- 94 塗装工賃における材料費率【全国】
- 96 塗装工賃における材料費率【北海道・東北】
- 98 塗装工賃における材料費率【関東】
- 100 塗装工賃における材料費率【北陸信越・中部】
- 102 塗装工賃における材料費率【近畿】
- 104 塗装工賃における材料費率【中国・四国】
- 106 塗装工賃における材料費率【九州・沖縄】
- 108 **【対談】現役アジャスターA氏の「ここから言える話」**
~塗装材料費率の計算って必要?~

外板钣金修正指数

- 112 軽四輪車の钣金工賃算出時における計上方法
- 114 輸入車の钣金工賃算出時における計上方法
- 116 高張力鋼板(ドアパネル)の钣金工賃算出時における計上方法
- 118 アルミ合金(フード・ボンネット)の钣金工賃算出時における計上方法
- 120 樹脂製バックドアパネルの钣金工賃算出時における計上方法
- 122 ヘッドライトステーの折れの取替・補修

内板骨格修正指数

- 124 軽自動車など指数適用外の車種の計上方法
- 126 修正装置セット・リセット以外の計測費用
- 128 超高張力鋼板が用いられた内板骨格部位を修正する場合の割り増し費用

エイミング作業

- 132 エイミング作業の内製状況【トヨタ】
- 133 エイミング作業の内製状況【日産】
- 134 エイミング作業の内製状況【ホンダ】
- 135 エイミング作業の内製状況【ダイハツ】
- 136 エイミング作業の内製状況【スズキ】
- 137 エイミング作業の内製状況【マツダ】
- 138 エイミング作業の内製状況【SUBARU】
- 139 エイミング作業の内製状況【三菱】
- 140 ミリ波レーダー調整作業の金額
- 142 フロントカメラ調整作業の金額
- 144 ミリ波レーダー+フロントカメラ調整作業の金額
- 146 ソナーセンサー角度測定及び登録作業の金額
- 148 BSM(ブラインドスポットモニター)調整作業の金額
- 150 フロントカメラ調整+走行エイミングによる自動調整作業の金額
- 152 全方位モニター(自動パーキング機能無し)調整作業の金額
- 154 全方位モニター(自動パーキング機能有り)調整作業の金額
- 156 エイミング作業の疑問や悩み、これからの課題に感じていること【自由回答】
- 157 **【対談】元アジャスターB氏の「ここから言える話」I**
～エイミング作業の見積り計上について～

その他費用

- 160 入・出庫時のスキャンツールを用いた診断作業の計上
- 162 産業廃棄物処理費用
- 164 ガラス粉碎時の室内清掃代
- 166 過失があった場合の代車費用
- 168 画像のみで見積り協定できる金額の目安(円)
- 170 部品の納品書または出荷明細などの提示
- 171 外注費用(仕入れ価格)に乗せる利益率の目安(%)
- 172 **【対談】元アジャスターB氏の「ここから言える話」II**
～損保会社が決める工場属性(ランク)の実態～

コメンテーター紹介



永縄 俊裕 氏

1961年生まれ

現職：ボデーリペア技術研修所講師

ベアテックコリジョンセンター代表

経歴：元・滋賀県内の大手钣金塗装工場の工場長。カーメーカーへ研修に赴くなど、钣金技術者と講師の二足のわらじを履く。

信条：常に基本を忘れず、作業の意味と目的を確認しながら作業に取り組む。



現役
アジャスターA 氏

1978年生まれ

現職：個人鑑定事務所

経歴：ディーラーのメカニック、塗料販売店の営業を経て、国内損害保険会社に入社。10数年、アジャスターを経験した後、個人鑑定事務所を立ち上げ独立。

信条：見積書を作る際には、指数を正しく理解し、極力、漏れの少ない見積りを理想としている。協定時には、修理工場の話をよく聞くように心掛ける。



元
アジャスターB 氏

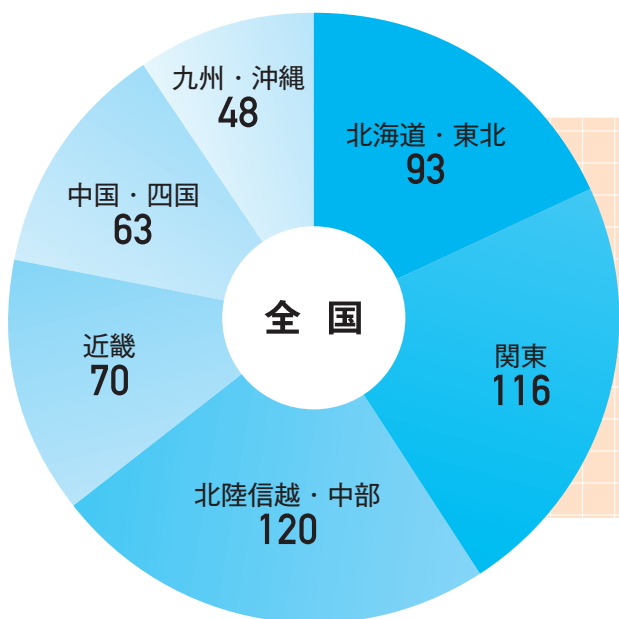
1958年生まれ

現職：車体整備業界でのコンサルティング業務

経歴：国内損害調査会社にアジャスターとして入社。現場を経験後、全国各地の管理者・本社では工場対策・アジャスターの教育全般にも幅広く携わる。

信条：見積書も仕事も「適切」が大切。「適切」とは状況・場面・目的などに応じ、数値化された基準などにとらわれず、社会常識などに照らし合わせる事。

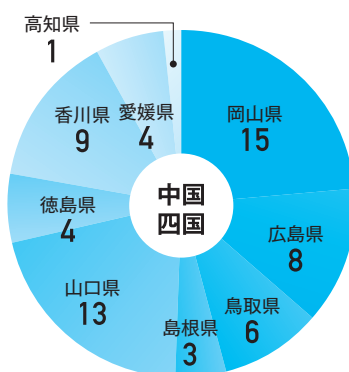
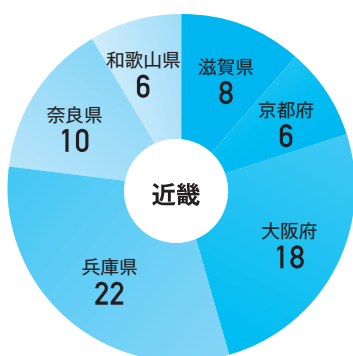
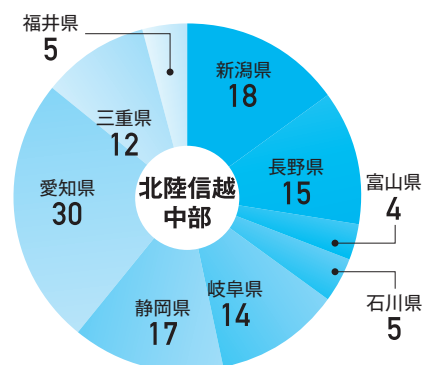
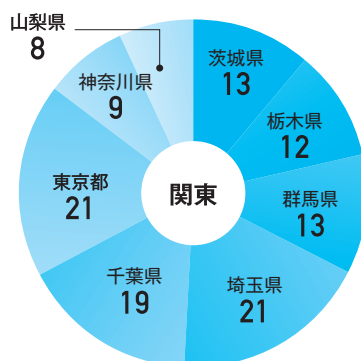
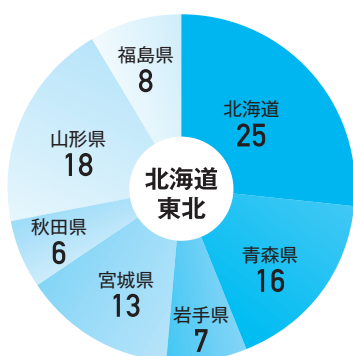
回答工場数



協力工場数510件

アンケートはすべてインターネット回答で受け付け、ポデーショップレポートへの挟み込み、当社システムユーザーへの案内、日車協連の協力、SNSでの告知などによって、510社から回答が得られた。

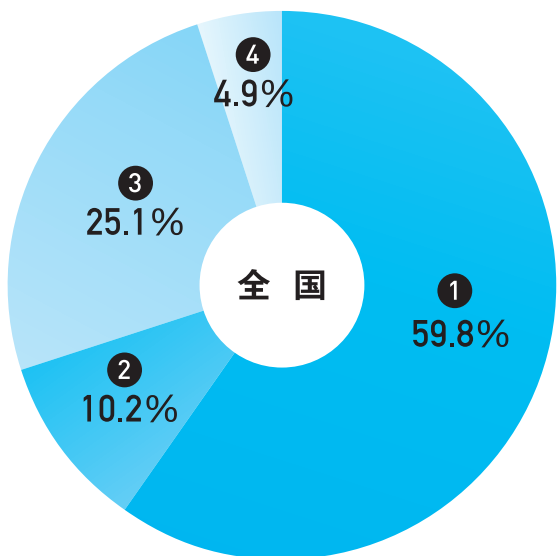
一部で回答の少ない県もあるが、すべての都道府県から回答を得た。この場を借りて御礼を申し上げたい。



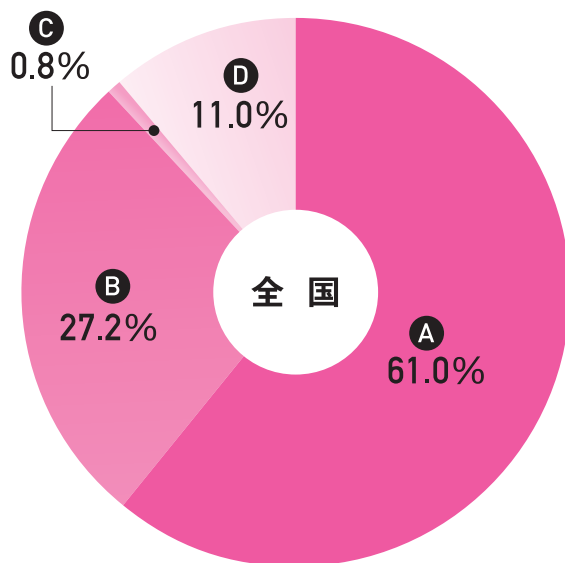
バンパー修理作業に伴う部品類等の脱着・取替作業

※部品類とは、ナンバープレート、ランプ、モール、グリルなどを指す

計上していますか？

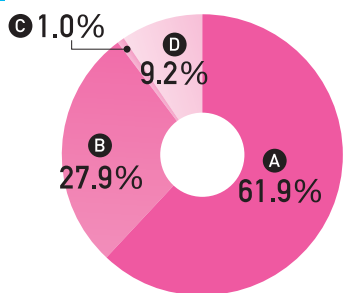


支払われますか？

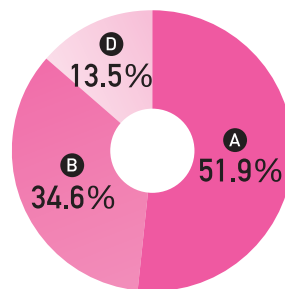


脱着・取替指数

① 計上している工場の支払われる割合

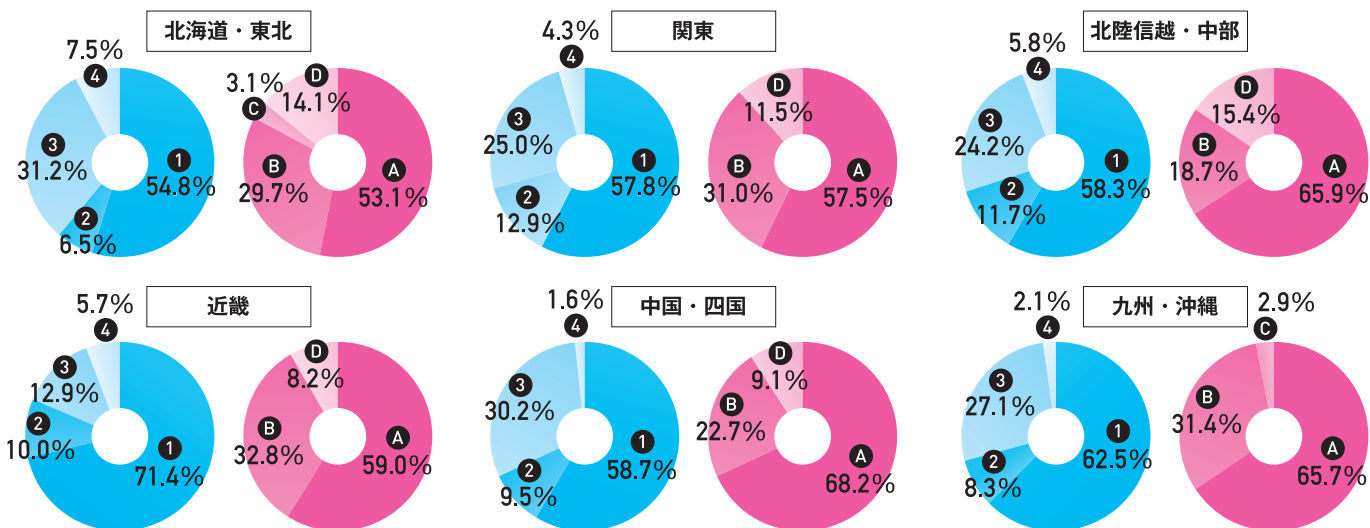


② 振り分けて計上している工場の支払われる割合



- ① 別途計上している・計上していない
- ② 他項目に振り分けて計上している
- ③ 別途計上していない
- ④ その他

- A 支払われる
- B 減額を求められる
- C 支払われない
- D 不明・その他



アンケート回答工場からのコメント

【別途計上している・したことがあると回答した工場】


- 指数に含まれない部品や作業の時に限る
- 説明により認めてくれる時もあるが、多くは支払い金額を抑えたい損保会社の考えから減額を求められる
- アジャスターが納得しそうな項目を計上しているし、その根拠をきちんと説明している
- バンパー修理の場合は、取替の指数を使って分解・脱着としている
- 主に社外部品や新車装着以外のパーツの脱着時に計上しているので、交渉されにくい
- 社外モールならば請求し、標準ならば請求しない。だが、標準でも経年劣化で外すのに大幅に時間がかかれば請求する
- スポイラーなどの脱着は1h程度計上し、認められている
- 正しく作業し、請求している項目なので支払われない理由がない
- 字光式ナンバー・オプションパーツなどは適宜、加算
- 脱着と脱着+分解作業は違うとミッチェルにも記載がある。ミッチェルは脱着+O/H

【別途計上していないと回答した工場】

- 取替の指数を使い、しっかりとした根拠、証拠の写真を送る
- 「脱着指数に含まれます」は、アジャスターにとって魔法の言葉
- 取替指数と同額、または-0.1~-0.3で請求する
- 純正、社外オプション以外は請求しない
- 取替指数を使っているが、外す手間は説明すれば理解してくれる


【他項目に振り分けて計上していると回答した工場】

- 脱着・分解なので取替工賃と同じ時間を請求している
- ナンバープレートでも字光配線や社外品の付属品オプション部品などの作業時間を請求する
- 塗装作業の品質維持のため、脱着していることを説明




取替作業の場合、付属部品の脱着・取替は含まれているが、钣金修理の場合には含まれていないので計上すべきだと考える。

アンケート結果を見ると、減額されることがあるようだが、裏を返せば支払う意思があるとも言い換えられる。



バンパーの補修塗装のために部品の脱着（または取替）が必要であれば、それらの作業実態に応じて、バンパー取替相当の工数計上は必要だと考える。

アジャスターの視点からすると、「脱着」だけではなく、「脱着・分解」と記してもらおうほうが、見積書として分かりやすい。

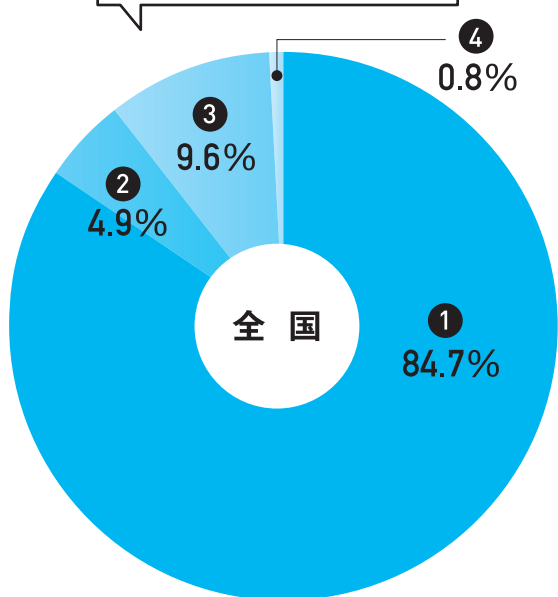


バンパーに限らずドアパネルも同様に、钣金修理するには様々な部品を脱着する必要がある。ケースバイケースとはなるが、一般的に「バンパー脱着」、「バンパー付属品脱着」と2項目に分けて計上すると、アジャスターの理解が得られやすい。

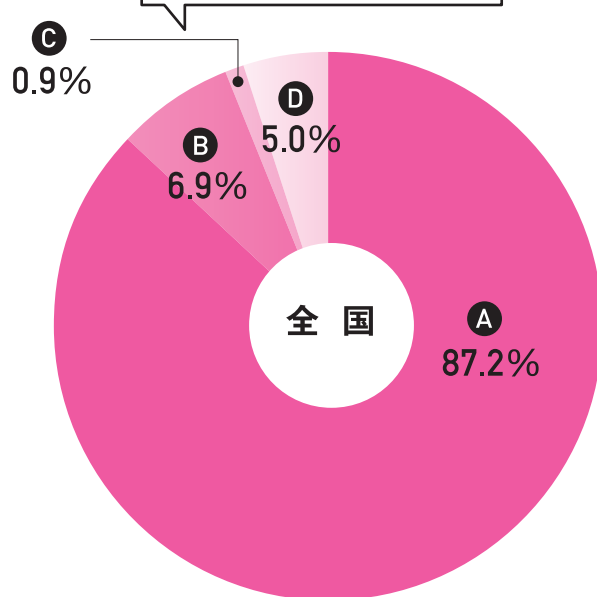
コメントにもあるが、字光式ナンバーは別途加算だが、通常のナンバープレートはフロントバンパー脱着に含まれる。

(仕上がり品質の確保ため) 塗装対象となるパネルの アウターハンドル脱着作業

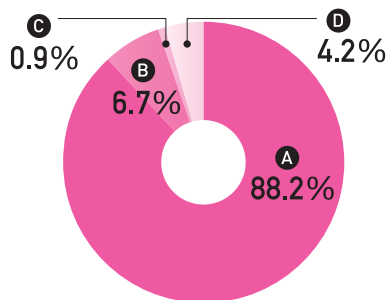
計上していますか？



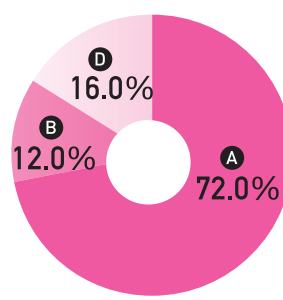
支払われますか？



① 計上している工場の支払われる割合

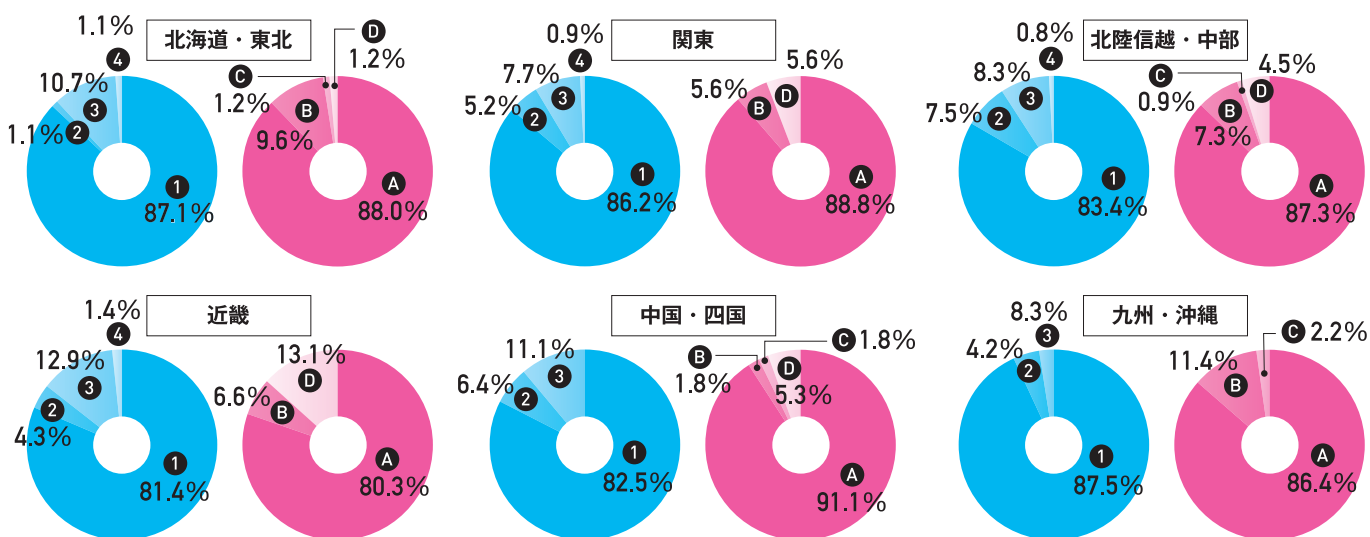


② 振り分けて計上している工場の支払われる割合



① 別途計上している・
したことがある
② 他項目に振り分けて
計上している
③ 別途計上していない
④ その他

A 支払われる
B 減額を求められる
C 支払われない
D 不明・その他



アンケート回答工場からのコメント

【別途計上している・したことがあると回答した工場】

ドア分解として、ドアトリム、アウターハンドル、ドアミラー、水切りモールを外す作業で1hくらい計上

指数はマスキングが基本で別作業だから

ハンドル脱着0.2、内張り脱着0.3、モール脱着0.2、ミラー脱着0.2で請求

付属品脱着として0.4~0.6計上している

写真でハンドルを外しているところを見せている

たまに指摘されることがあるが、マスキング時の写真を送ることで支払われる

アウターモール、ミラー、フィニッシャーなどすべて外すので、ドア取替工賃の1/3~1/2を計上する

アウターハンドルの脱着というよりも、付属部品一式の脱着として計上する

塗装剥離を避けるためには必要な作業

アウターハンドルのみではなく、ドア付属品として計上

ボカシ部分に関して実際外しているのが妥当と判断

安く済ませたいがために値引きしやすいところをついてくる印象

外してある作業写真があれば、必ず支払われる

ドアロックの脱着・分解の指数を参考に使用している

【他項目に振り分けて計上していると回答した工場】

実際に作業しているのに支払われないのはおかしい

個別に計上すると突っ込まれるから

【別途計上していないと回答した工場】

理解を求めたことがあったが、ダメだと言われたことがある

脱着しているが、請求はしていない



過去は認めるアジャスターが少なかったが、認められやすくなってきたと感じる。その要因として仕上がり品質の確保もあるが、アウターハンドルの形状が時代とともに変化し、取り外さなければ塗装できないという認識が、アジャスターに広まったこともあるのではないかと。

回答を見ると、8割以上が別途計上しており、予想通りの結果と言え。請求側の割合がもう少し高いほうが望ましいだろう。



近年、付属品の脱着工賃は認められやすい傾向にある。

ただし、アウターハンドルだけに限らず、ドアミラーやモール類にも共通するが、脱着したことにより、マスキングに要する時間が短縮されたのであれば、その分を塗装工賃から減額する必要があるのではないかと。

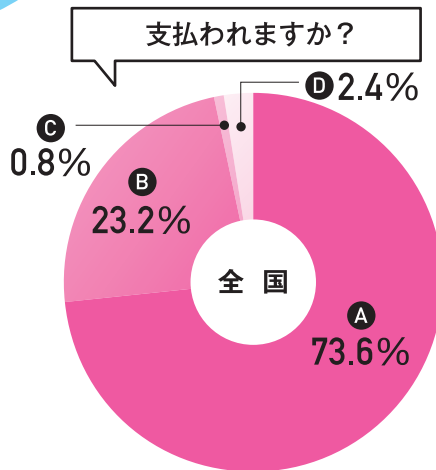
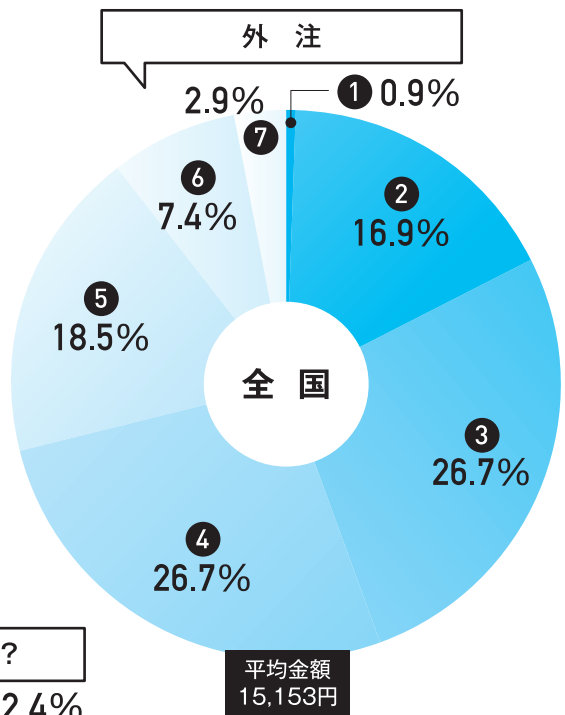
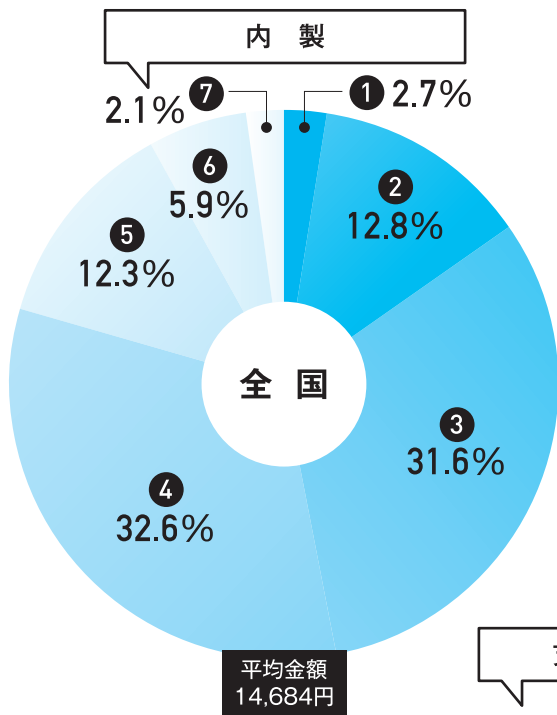


隣接パネルへのボカシ作業は、当然アウトサイドハンドルなどの脱着は指数に含まれていないため、計上する必要がある。

ただし、ボカシパネルの脱着は、請求できないので注意が必要となる。その考えで言えば、反対側もやる必要ができてしまうからである。

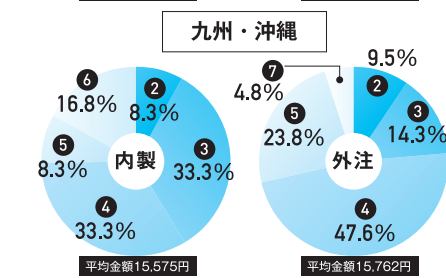
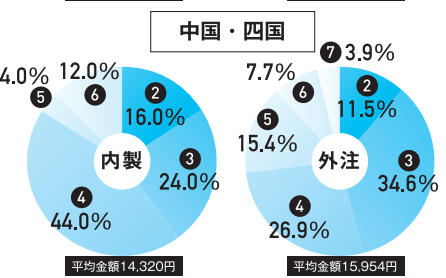
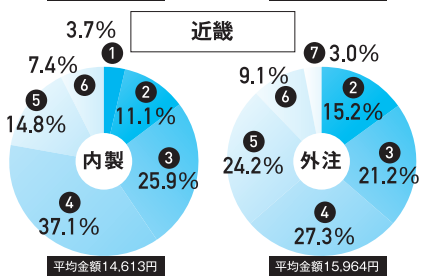
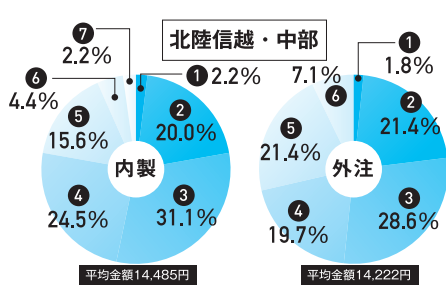
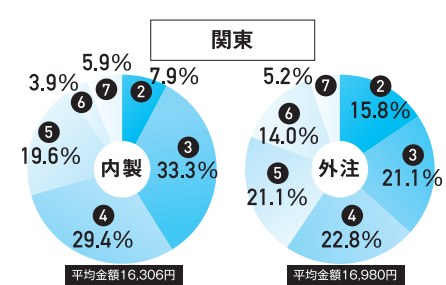
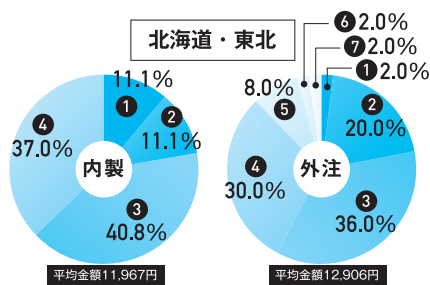
ミリ波レーダー調整作業の金額

※条件：車種 トヨタ・プリウス（W5#系）、装置 ミリメートルウェーブレーダーセンサーAssy



- | | | | |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1 5,000円未満 | 2 5,000円以上 10,000円未満 | 3 10,000円以上 15,000円未満 | 4 15,000円以上 20,000円未満 |
| 5 20,000円以上 25,000円未満 | 6 25,000円以上 30,000円未満 | 7 30,000円以上 | |

- | | |
|----------|------------|
| A 支払われる | B 減額を求められる |
| C 支払われない | D 不明・その他 |



エイミング作業

アンケート回答工場からのコメント

【10,000円未満と回答した工場】

ディーラーの請求書を添付している
 外注費の領収書などを添付

【10,000円以上15,000円未満と回答した工場】


問題のない金額だから
 設備投資した分を回収するため
 機器が高価なので、もうしばらくは指数を無視したい
 ある損保会社だけ自研センターの指数を強制してくる
 故障診断と合わせて指数で計上している

【15,000円以上20,000円未満と回答した工場】


それくらいが妥当だから
 簡単にいかないケースも多々あるので、こちらも金額は妥協しない
 ケースバイケースで個別交渉
 実作業時間をベースに算出している
 ディーラーはもっと安いと言われ、減額を求められる

【20,000円以上と回答した工場】


慣れれば、そんなに時間がかかることはないが、調整する機械工具類が高額なのがネック
 外注作業のため、その時々に応じて計上
 重要安全部品だからか、損保会社は言い値で支払うが、全責任を負うのは工場という考え



5,000円未満から30,000円以上とかなり金額にばらつきはあるが、10,000～20,000円の範囲が妥当な価格帯のように思える。



個人的な相場料金としては、12,000～15,000円だと考えていたので、回答結果と大きな相違はないと考える。



請求する側も請求される側も支払いの根拠が分かっていないのでトータルで引いたり、足したりしているのが実情だろう。現に指数では1.5と出ているが、FAINESでは2.2と示されており、0.7も差が出ている。

個人の感覚だが、現状の指数は工場には不利だと感じている。しかし、どれが正しいとは言えない状況なので、アジャスターと相談して決めるのが間違いないだろう。
