

自動車車体整備の基礎統計調査の実施方針
報告書

令和8年3月

国土交通省 物流・自動車局 自動車整備課

目次

第1章	自動車車体整備の基礎統計調査に関する主な検討事項と論点	1
1.1.	自動車車体整備の基礎統計調査の検討の契機と果たすべき役割	1
1.2.	自動車車体整備の基礎統計調査の実施に関する主な検討事項と論点	3
第2章	自動車車体整備の基礎統計調査の実施方針	5
2.1.	調査対象	5
2.2.	データ収集方法	6
2.2.1.	調査対象事業場データ 保有主体	6
2.2.2.	回答データ収集方法	10
2.3.	統計項目	12
2.4.	関連統計	15
2.5.	関係主要団体及び協力組織の役割	17
2.6.	年間スケジュール	18
Appendix (調査票)	19

第1章 自動車車体整備の基礎統計調査に関する主な検討事項と論点

1.1. 自動車車体整備の基礎統計調査の検討の契機と果たすべき役割

1. 自動車車体整備の基礎統計調査の検討契機と目的

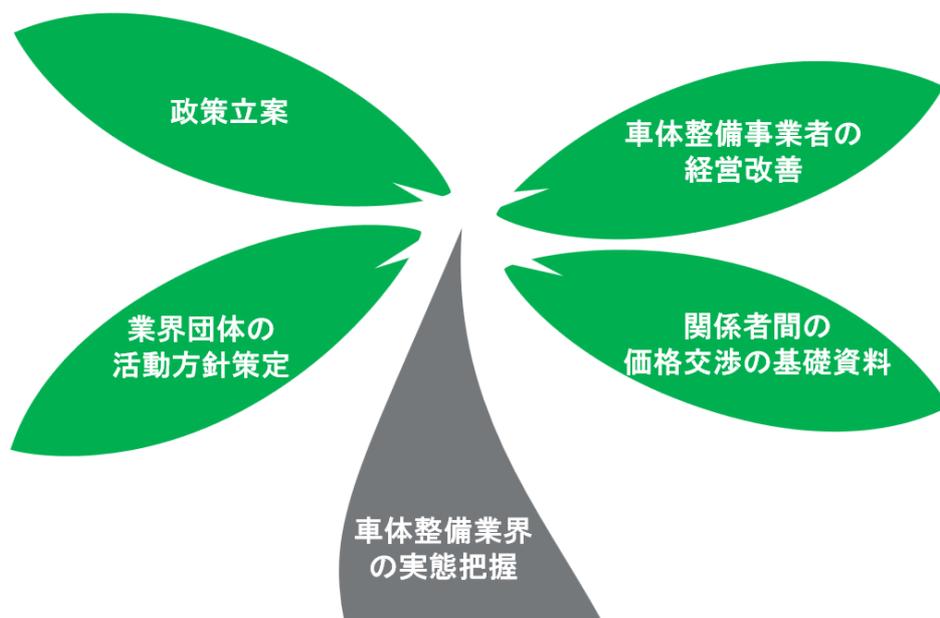
- 自動車の車体整備は、事故車の美観のみならず機能も修復させる国民生活を支える重要な産業であり、将来に渡ってその担い手を確保・育成していく必要があるが、そのためには、料金を適切に収受し、それを原資とした車体整備工員の処遇改善を進める必要がある。
- 自動車車体整備業は現在、自動車修理技術の高度化、原材料費・人件費の上昇など大きな環境変化の中にあるところ、令和5年に公正取引委員会が実施した特別調査¹の結果からも、労務費の転嫁が十分に進んでいないことが明らかになっており、修理料金の適正化に課題が残っている。
- 修理料金の適正性について自動車ユーザーの理解度を高めるために、各事業者が説明を行うに当たって基礎となるべき、業界の現状、規模別の経営状況等の実態を把握する統計は整備されていない。
- 他方で、ユーザーは修理費用を確保するため、自動車保険を利用することが多いことから、保険金の適正な支払いにも留意する必要がある。
- 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を行うものとする。

2. 自動車車体整備の基礎統計調査の果たすべき役割

- 本統計の活用方法は多岐に渡ることが予想されるが、次の4点を主要な役割に位置付け、実施に向けた検討を深掘りした。
 - 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て事業運営を見直し）
 - 関係者間の価格交渉の基礎資料
- なお、本統計の利用にあたっては、「私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（独占禁止法）」に抵触しないよう、調査結果の取り扱いにあたっては法令や公正取引の観点から十分注意する必要がある。
- また、上記役割を果たすため、本調査は年1回実施し、経年変化を把握するものとする。

¹ 「独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に係るコスト上昇分の価格転嫁円滑化の取組に関する特別調査」。なお、同調査別紙4中の「4 労務費の転嫁率(転嫁の要請額に対して引き上げられた金額の割合のこと)」における自動車整備業欄が当該部分である。

図 1.1-1 本基礎統計の目的と4つの役割



※幹：本基礎統計の目的、葉：本基礎統計の役割

3. 本報告書の位置付け

- 本報告書は、当課（国土交通省物流・自動車局自動車整備課）の文責により、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、本調査の実施の際により多くの車体整備事業者の協力を得ることを目的に公表するものである。
- なお、本報告書に記載された調査実施方法や統計項目は、初年度である令和8年度の調査実施に向けて継続的に検討を深め、随時、精緻化・修正を行う予定である。

1.2. 自動車車体整備の基礎統計調査の実施に関する主な検討事項と論点

1. 主な検討事項と論点

- 本調査の実施方針策定のための検討事項を洗い出し、検討事項毎に論点を設定した。検討事項及び事項ごとの論点は表 1.2-1 のとおりである。
- なお、本検討は優先度を含めた実現可能性を整理するもので、本検討結果や調査実施前年度までの調査結果を踏まえ、調査実施の年度初めに当該年度の調査実施要領を次項の関係主要団体及び協力組織に提案する。

表 1.2-1 検討事項及び事項ごとの論点

	検討事項	論点
1	調査対象	<ul style="list-style-type: none">■ 自動車車体整備業界に属する事業者・事業場は？■ 基礎統計調査で対象とするべき事業者・事業場は？
2	データ収集方法	<ul style="list-style-type: none">■ 調査対象を抽出する方法は？■ 調査対象からデータを収集する方法は？
3	統計項目	<ul style="list-style-type: none">■ 自動車車体整備業界の実態を把握するために必要な項目は？
4	関連統計	<ul style="list-style-type: none">■ 自動車車体整備業界の実態に関連する統計は？
5	関係主要団体及び協力組織の役割	<ul style="list-style-type: none">■ 自動車車体整備業界の基礎統計調査を実施する際の関係主要団体及び協力組織の役割は？
6	年間スケジュール	<ul style="list-style-type: none">■ 毎年の自動車車体整備業界のイベントを考慮した場合の自動車車体整備業界の基礎統計調査の実施スケジュールは？

2. 検討体制・アプローチ

- 本方針の策定に当たっては、論点ごとに当課案を作成し、次の団体及び組織から意見収集し、検討を行った。
- なお、意見収集にあたっては、次の団体及び組織には早期（令和8年度）に最初の統計が完成することの意義をご理解いただき、本調査の実施方法・内容等について継続的に精緻化・修正することを前提とした。そのため、本報告書（含：Appendix）の内容は、次の団体及び組織から明確な合意を得ているものではない。

【関係主要団体】

- 日本自動車車体整備協同組合連合会
- BS サミット事業協同組合
- 一般社団法人日本自動車工業会
- 一般社団法人日本損害保険協会

【協力組織】

- 一般社団法人日本自動車整備振興会連合会
- 一般社団法人日本自動車販売協会連合会
- 一般社団法人全国技術アジャスター協会

- 株式会社自研センター
- 全国大型自動車整備工場経営協議会
- コグニビジョン株式会社
- 株式会社プロトリアス
- 株式会社ブロードリーフ
- 金融庁

第2章 自動車車体整備の基礎統計調査の実施方針

2.1. 調査対象

- 車体整備事業者・事業場を定義する法的枠組みが存在せず、上述のとおり、車体整備業界全体を占める基礎データも存在しないため、調査対象のサンプリング・絞り込みは現状困難である。
- 小規模事業者の実態が業界全体を象徴していることや、本調査の目的に照らし、業界実態のより正確な把握、本調査の更なる信頼性担保のため、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。
- なお、本調査を継続実施する中で把握される実態を踏まえ、将来的には全数調査からサンプリング調査に移行することを検討する。

2.2. データ収集方法

2.2.1. 調査対象事業場データ 保有主体

- 車体整備事業者・事業場の全数は明らかになっておらず、全数を把握するデータ保有主体も存在しないなか、調査目的等を鑑み、調査対象の間口を広くすることを重視し、本調査の母集団を形成するにあたっては、車体整備事業者の業務支援で用いられている複数の各種ソリューションの利用社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ことにした。
 - 但し、予算・工数の制約により、母集団を形成するデータ保有主体を特定のソリューション等に限定する可能性がある。
 - また、複数のデータ保有主体を組み合わせた場合、回答事業者・事業場の重複について注意が必要である。

表 2.2.1-1 主要な業務支援ソリューション・ベンダー

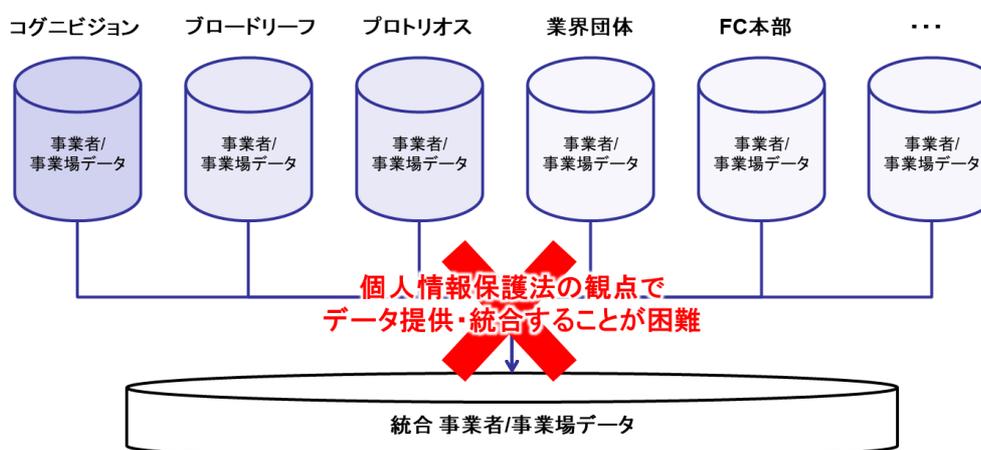
ベンダー・ソリューション		概要	事業者数 <small>※事業者数と事業場数のどちらを指すかは要確認</small>
業務支援	cogniPHOTOBASE コグニビジョン(株)	■ 自動車整備工場と損害保険会社・共済組合の間で事故車の写真や修理費見積書、メッセージ等をオンラインでやりとりできるプラットフォーム	■ 約50,000社 ※事業場(修理工場)数
	Repair.c (株)ブロードリーフ	■ 顧客・車両情報の管理や見積もり、修理工程の進捗管理等、一連の業務を一元管理できる自動車钣金工場向けのクラウド型業務支援サービス	■ 約23,700社* ※同社システム利用社数
	RacroSⅢ (株)プロトリアス	■ 自動車整備業務と钣金塗装見積もり業務を一体化したパッケージシステム	■ 約5,000社* ※同社システム利用社数
集客支援	ゲービット (株)プロトコーポレーション	■ 全国の認証・指定整備工場や钣金工場棟を検索・比較でき、オイル交換・車検・保険修理対応等の項目別に最寄りの店舗を探すことができる車体整備・メンテナンス専門サイト	■ 10,000店舗以上 ※整備工場数
	楽天Car車検 (株)楽天	■ 全国の車検実施店(認証・指定整備工場やガソリンスタンド内車検センター等)を掲載し、車検費用の見積もり比較やネット予約ができるサイト	■ 5,600店舗以上 ※車検場数

表 2.2.1-2 主要なフランチャイズ

ブランド・フランチャイズ名	概要	店舗数
カーコンビニ倶楽部 (カーコンビニ倶楽部(株))	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「キズ」「ヘコミ」などの、車体の軽板金修理において、独自工法のシステム化で最初にビジネス化した自動車板金修理フランチャイズチェーン ■ 認知率96%の高いブランドカ 	■ 約1,000店舗
钣金のモーラー ((株)コバック)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 車検のコバックが展開するキズヘコミ事故修理専門の板金フランチャイズチェーン 	■ 約67店舗
ENEOSモビリア	<ul style="list-style-type: none"> ■ ENEOSサービスステーションの運営会社、全国29か所にリペアセンターを有する 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 約29店舗 ※SS: 約830店舗
NAOS ((株)宇佐美鉱油)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 洗車コーティング・板金塗装専門ブランド 	■ 約25店舗
ピッカーズ (ジャパンリペアリング(株))	<ul style="list-style-type: none"> ■ 板金・塗装サービスのフランチャイズチェーン 	■ 約1,400店舗
トータルリペア ((株)アーミクス)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自動車や住宅、家具、革製品など様々なモノの傷・劣化を補修するペーサーサービスを提供するフランチャイズチェーン 	■ 約1,000店舗 (自動車以外を含む)

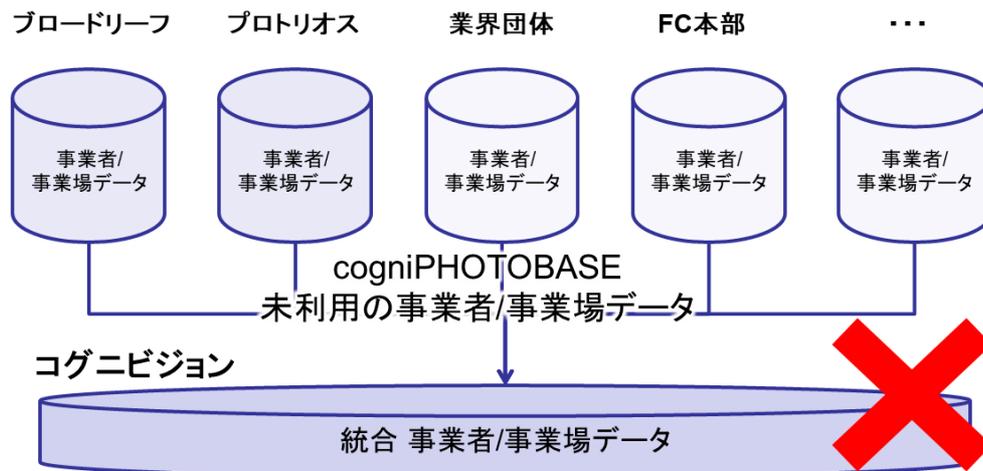
- 前述の結論に至る経緯として、まず、拡大推計の可能性を探るため、母集団（＝統合データベース）の形成可能性について検討した。
- 複数の保有主体からデータ提供を受け新たな統合データベースを形成する方法は、個人情報保護法の観点で困難と判断した。

図 2.2.1-1 新たな統合データベースを形成するイメージ



- また、ソリューションのうち「cogniPHOTOBASE」が車体整備事業者・事業場の登録件数が最も多いことを活かし、各データ保有主体の「cogniPHOTOBASE」未登録ユーザーに対して、「cogniPHOTOBASE」への会員登録を依頼し、「cogniPHOTOBASE」登録者の網羅性を高めることで、「cogniPHOTOBASE」を統合データベース化する案も検討されたが、これは競合ソリューションに顧客リストを提供することと同等であり、「cogniPHOTOBASE」を提供するコグニビジョンは公共的な団体でないことから、実施困難と判断した。

図 2.2.1-2 「cogniPHOTOBASE」を統合データベース化するイメージ



- すなわち、複数の保有主体のデータを用いた場合には統合データベース=母集団を形成できないため、拡大推計が行えず、標本分析に限られる。
- 単独の保有主体のデータをそのまま母集団とする場合、車体整備事業者・事業場の登録件数が最も多い「cogniPHOTOBASE」が適当。この場合、保険修理に関して概ね全体を捉えた分析（拡大推計）が可能と想定される。
- 拡大推計が可能な対応策 A と、拡大推計が不可能（標本分析のみ可能）なもの、複数のデータ保有主体が持つ車体整備事業者・事業場を対象に、より全数調査に近い調査を実施する対応策 B を比較検討した。
 - 統計項目検討の際に関係主要団体及び協力組織から寄せられた「いくつかの設問は、小規模事業者において難易度が高く、未回答になることが予想される」との意見を踏まえると、拡大推計の実施意義及び分析精度に課題があると考えられ、結果として、有意な分析結果は標本分析に限られる可能性がある。

表 2.2.1-3 対応策 A・対応策 B のメリット・デメリット

	対応策A	対応策B
概要	登録件数が最も多い「cogniPHOTOBASE」のユーザーを母集団に調査を実施し、調査・分析を実施する	複数のデータ保有主体を持つ車体整備事業者・事業場を対象により全数調査に近い調査を実施する
調査対象	cogniPHOTOBASEユーザー (業界団体・FC本部等への呼び掛け等は実施しない)	各ベンダー、業界団体、FC本部等がデータを保有する事業者/事業場
拡大推計が可能か	可能 (保険修理に関して概ね全体を捉えた分析が可能と想定される)	不可能 (標本平均による分析は可能)

2.2.2. 回答データ収集方法

- 効率性・回収率を重視し、Web（回答専用ホームページ・Web リサーチ）・郵送形式を併用する。
 - ▶ ただし、予算・工数次第で郵送形式は見送る可能性がある。
 - ▶ Web 形式については、回答専用ホームページ・Web リサーチのハイブリッド型（イメージ：図 2.2.2-1）とし、以下のそれぞれの強みを活かした調査を実施する。
 - ◇ 回答専用ホームページの強み
 - 事業者・事業場を ID/Pass で管理が可能
 - 事業者・事業場のプロフィールページで、各社・事業場の基礎的なデータを収集
 - 基礎的なデータはプロフィールページに保存され、次年度以降は、プロフィールページの変更箇所のみを修正することで対応可能
 - ◇ Web リサーチの強み
 - アンケート回答における UX/UI に優れ、回答者が情報入力する際の入力漏れ・間違いに対する整合性チェックがリアルタイムで行われ、結果として回答結果の精度・信頼性向上につながる

図 2.2.2-1 回答専用ホームページ・Web リサーチのハイブリッド型



- なお、回答データ収集方法の検討に当たっては、一般的な Web リサーチや郵送リサーチをはじめとして、本調査の継続的な実施や回答者の負担軽減を考慮して、既存ソリューションへの回答システムの組み込みや回答専用ホームページを取り上げた。それぞれの回答データ収集方法のメリット・デメリットは以下のとおり。(イメージ：表 2.2.2-1)
 - ▶ 既存ソリューションへの組み込みは、回答者・当課負担は低いものの、システム柔軟性が低く、統計項目毎にシステム改修が発生するため、イニシャル・ランニングともに相応の費用発生が懸念される。
 - ▶ 回答専用ホームページは、既存ソリューションへの組み込みよりも当課のメリット（負担の低さ、システム柔軟性の高さ、コストの低さ）が大きい。ただし、構築するホームページ次第では、費用がかさむおそれがある。
 - ▶ Web リサーチは、安価に実施可能で、ロジック制御等も実施できるため回答者 UX も高い。ただし、データ保有・閲覧に制限・制約があるため、回答者観点では継続的な実施に必ずしも向いている方法ではない。
 - ▶ 郵送リサーチは、郵送・回収・パンチング作業等、作業・費用の両面で当課の負担が大きい。一方で Web 入力に慣れていない回答者においては、回答用紙への記入・返送等の負担は掛かるものの、有用な方法である。

表 2.2.2-1 回答データ収集方法別のメリット・デメリット

回答データ収集方法		回答者負担	当課負担	システム柔軟性	費用感
Web 形式	既存ソリューションへの組み込み	通常利用するソリューションから回答できるため ID/Pass管理が不要	ソリューションから回答結果を受領するのみ	ソリューション毎に開発が必要、かつ、事務局側で修正不可	ソリューション本体の改修が必要で、統計項目変更毎にランニングコスト発生
	回答専用ホームページ	新たにID/Pass登録・管理が必要	専用ホームページから回答結果をダウンロードするのみ	複数ソリューションに対応可能で、事務局側で修正が可能	既存ソリューションへの組み込みより安価想定だがID/Pass管理費用が嵩む恐れあり
	Webリサーチ	無料アンケートサイトの場合、回答UXが低下	重複回答確認等の管理工数が発生	複数ソリューションに対応可能で、事務局側で修正が可能	無料アンケートサイトの場合、安価に実施可能
郵送 形式	郵送リサーチ	紙への記入・返送等の手間が掛かる	回答結果をパンチングする必要あり	複数ソリューションに対応可能だが、事務局側で印刷後の修正が困難	郵送料が高む想定

※青：○、黄色：△、赤：×

2.3. 統計項目

- 本調査のアウトプットとして、(一社)日本自動車整備振興会連合会が発刊する「自動車整備白書」及び「自整業の経営・給与データブック」の車体整備事業版をイメージして、一冊にまとめることを想定している。統計項目は、両書のほか、日本自動車車体整備協同組合連合会「平成7年度 自動車車体整備業 実態調査報告書」等を参考に初期案を作成し、関係主要団体及び協力組織から収集した意見を参考に最終化・優先順位付けを実施した(Appendix)。
 - 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、最終決定をする。
 - また、設問の精緻化や設問数の調整、用語の定義については必要に応じて行うものとする。
- 統計項目は以下の5つに分類した。
 - 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等
 - 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 等
 - 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 等
 - 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 等
 - 特記情報：直近の業界動向・課題を踏まえたスポット情報 等
- なお、各分類における関係主要団体及び協力組織からの主な意見・対応は以下のとおりである。
 - ※設問の精緻化・用語定義の意見は除く

【基本情報】

主要意見	対応
<ul style="list-style-type: none"> ■ 設備・人員を保有していない等、車体整備事業者の要件を満たさない事業者が相当数含まれることが懸念される <ul style="list-style-type: none"> ➢ 設備・人員を保有していない事業者であっても、直受を獲得して100%外注する事業者も相当数いる ➢ このような事業者を除くことは適正ではない ➢ このような事業者は対象となる設問のみ回答してもらうのが良い 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「自動車車体整備の実施状況」に関する設問を追加 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 自動車車体整備の設備・人員を保有しない事業者・事業場(取次店)に対しては、回答する設問を基本情報・経営情報の一部に限定する

【設備情報】

設問の精緻化・用語定義の意見のみ

【従業員情報】

主要意見	対応
<ul style="list-style-type: none"> ■ 男女データを取ることが問題にならないか。女性工員数を確認する意図 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国として、女性がより活躍できる業界を目指しており、女性割合を把握したいと考えている
<ul style="list-style-type: none"> ■ 「稼働率」を計算するための情報となる作業時間を実際に計測・管理している事業者は少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 回答の難易度が高いことから初年度調査の設問には含まない
<ul style="list-style-type: none"> ■ 回答負荷が大きいので、各設問にレンジ設定して、レンジ毎に人数を記載してもらうのはどうか 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 工員毎の回答はやめ、年齢・作業種別・経験年数・在籍年数・年収について、レンジ毎の人数を回答する設問を新設

【経営情報】

主要意見	対応
<ul style="list-style-type: none"> ■ 「塗装費」の取り扱い（「部品」・「材料」）は事業者毎に異なる 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 塗装費の仕訳は事業者に任せるもの
<ul style="list-style-type: none"> ■ レバレートを国産・輸入車・大型車に分ける必要はないか 	<ul style="list-style-type: none"> ■ レバレートを分けていないケースもあるため、（主たるものを）必ず1つ回答させた上で、四輪国産車、四輪輸入車、四輪中・大型車などの分類のうち、定めているものを回答するように設問を設定する
<ul style="list-style-type: none"> ■ 平均レス率は、事業者間の交渉で決まるもので、同じレス率であっても意味合いが大きく異なる。そのため、レス率を確認するだけでは意味がないのではないか 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「交渉有無」、「交渉されていない理由」、「交渉結果の満足度」等、レス率決定に至る過程を委託事業者、受託事業者の観点で確認する設問（No. 122～122-5）を追加
<ul style="list-style-type: none"> ■ レバレート原価、及び、構成比率を回答する難易度が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「車体整備における標準レバレートの決め方」の設問において、「車体整備原価から標準レバレートを計算している」を回答した事業者のみ回答する制御をする ■ 構成比率は原価の大半を占める労務費のみを回答対象とする
<ul style="list-style-type: none"> ■ 車体整備事業者の場合、補助金の対象が一般整備等の他部署と共用するケースが多く、車体整備事業単独の状況として回答することが困難 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利用実績のある補助金をリスト化して回答してもらうことを検討したが、それでも困難であると判断

【特記事項】

主要意見	対応
<ul style="list-style-type: none"> ■ 塗料仕入単価の上昇率は、車体整備事業 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 統計項目としては削除する方向で検討、

<p>者へのアンケートではなく、塗料メーカー又は代理店が保有する販売データを指数化して取得する方法が、最も正確で実態に即した把握方法だと考える</p>	<p>代わりに塗料メーカー/塗料組合へのヒアリングの実施を検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 業界団体の協力可否及び予算の制約により実施しない可能性もあり
<ul style="list-style-type: none"> ■ 「代車費用の請求ルール」の事業者理解度に関する設問を加えられないか 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「代車費用の請求ルール」の定義明確化が困難であったため、初年度の項目としては採用しない。

【その他】

主要意見	対応
<ul style="list-style-type: none"> ■ 本統計に関するガイドラインのようなものを作成し、数字が独り歩きしないようにすることで実効性に繋がると考える ■ 統計の「活用方法とルールの明確化」についても議論する必要があるのではないか 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 統計の具体的な活用方法を制限することは困難 ■ 一方で数字が独り歩きしないように、調査の前提に関する補足や各種情報の収集条件を毎年度の報告書に記載する
<ul style="list-style-type: none"> ■ 本統計の信憑性・信頼性をどのように担保・向上させるのか 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「標本調査」では抜き取った標本の偶発的なバラツキを避けるために「全数調査」を実施 ■ 「全数調査」に近付けるために、「協力組織の役割」に示す施策を講じることで、「回答率/回答数」の増加に努める ■ 誤解・意図的な回答により生じる誤差を避けるために、ロジック制御を取り入れるほか、統計的データ処理により外れ値を除外する等の処理を実施 ■ また、集計・分析結果は、関係主要団体及び協力組織からコメントを得ることで、精緻化に努める ■ 必要に応じて、統計に関する補足を記載する

2.4. 関連統計

- 当課、関係主要団体及び協力組織の意見を踏まえ、第1章 1.1.の2. で述べた本調査の“4つの役割”に関連する表2.4-1の国内の統計情報を候補とする。
- “車体整備業界の実態”や“4つの役割”に関連する国内の統計情報を優先的に掲載する。
- 本統計への掲載可否・分量等を踏まえて最終決定する。なお、他業界の情報は当該業界の統計を参照いただくこととした。
- 海外統計情報は、車体整備に特化した公表情報（無償）が見当たらないため、本統計への掲載を見送ることとする。

表 2.4-1 国内の統計情報

分類	統計情報	公表情報
事故修理 関連	交通事故件数	■ (公財) 交通事故総合分析センター「交通統計」
	任意自動車保険普及率	■ 損害保険料率算出機構「自動車保険の概況」
	任意自動車保険支払件数・金額	
	任意自動車修理費費目別	
運転支援技術の普及状況	■ 日本自動車工業会（公表資料：無）	
労務費	賃金	■ 厚生労働省「地域別最低賃金改定状況」 ■ 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」
	賃上げ率	■ 自動車総連「メーカー部会、車体・部品部会 賃上げ率」* ■ 日本労働組合総連合会「賃上げ率、中小賃上げ率」 ■ ものづくり労働組合「自動車部会 賃上げ率」*
	自動車整備士給与	■ 日本自動車整備振興会連合会「自動車特定整備業実態調査」、 「自整業の経営・給与データブック」
材料費	原材料費	■ 経済産業省「化学工業統計月報/年報」 ■ 日本銀行「企業物価指数（塗料）」
光熱費	電気料金	■ エネルギー情報センター「電気料金（全国・高圧）」 ■ 貿易統計「原油・粗油 CIF 価格」 ■ 資源エネルギー庁「石油製品価格調査」
	ガス料金	■ エネルギー情報センター「ガス料金（全国・工業）」 ■ 貿易統計「天然ガス CIF 価格」
減価償却費	設備投資	■ 商工中金「中小企業設備投資動向調査」 ■ 内閣府「機械受注統計調査」

		<ul style="list-style-type: none"> ■ 日本自動車機械工具協会 「自動車機会工具販売実績集計表」
産廃処理費用	産業廃棄物処理費用	<ul style="list-style-type: none"> ■ 日本銀行「企業向けサービス価格指数（産業廃棄物処理）」
労働時間	労働時間	<ul style="list-style-type: none"> ■ 厚生労働省「毎月勤労統計調査（自動車整備）」
全体	自動車整備事業者の決算情報	<ul style="list-style-type: none"> ■ 中小企業庁「中小企業実態基本調査（自動車整備）」
	国内物価	<ul style="list-style-type: none"> ■ 総務省「消費者物価指数」（含：予想） ■ 総務省「消費者物価地域差指数」
その他	物流費	<ul style="list-style-type: none"> ■ 日本銀行「企業向けサービス価格指数（道路貨物輸送）」 ■ 日本銀行「企業向けサービス価格指数（自動車貨物輸送（鉱産品・化学工業品）」
	施設賃借料	<ul style="list-style-type: none"> ■ 日本銀行「企業向けサービス価格指数」
	設備リース費	<ul style="list-style-type: none"> ■ 日本銀行「企業向けサービス価格指数」

※：賃上げ率の公表情報について、他業界情報が一部含まれているが、「車体整備事業者による適切な価格交渉を促進するための指針」（国土交通省 令和7年3月）にて言及されているため挙げた。

2.5. 関係主要団体及び協力組織の役割

- 関係主要団体及び協力組織の主な役割は表 2.5-1 に示したとおりであり、主に以下の3点を依頼する。
 - 傘下・加入事業者に対する調査協力依頼・回答サポート
 - 自団体/自社ネットワークによる業界団体・FC本部等への調査協力依頼
 - 自団体/自社が保有するデータの提供
- 但し、調査対象者である車体整備事業者・事業場に対して複数のチャンネルから本調査の協力依頼がなされることを避ける目的から、効果的な支援が難しい団体・組織が存在する。

表 2.5-1 関係主要団体及び協力組織の主な役割

主な役割を担う 関係主要団体及び協力組織	主な役割
国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> ■ 本調査の取りまとめ ■ 関係主要団体及び協力組織以外の団体・企業に対する調査協力交渉
日本自動車車体整備協同組合連合会	<ul style="list-style-type: none"> ■ 加盟事業者に対する調査協力依頼・回答サポート ■ 本調査の実施について会報誌やホームページ等へ掲載して広報 ■ ネットワークを有する業界団体・FC本部への調査協力依頼 ■ 自団体保有データの提供
BS サミット事業協同組合	
(一社) 日本自動車工業会	
(一社) 日本自動車販売協会連合会	
全国大型自動車整備工場経営協議会	
(一社) 日本自動車整備振興会連合会	<ul style="list-style-type: none"> ■ 本調査の実施について会報誌やホームページ等へ掲載して広報 ■ 会員事業者に対する調査協力依頼 (各振興会へ通知)
コグニビジョン (株)	<ul style="list-style-type: none"> ■ ソリューション利用事業者・事業場への本調査実施の広報 (含：回答専用ホームページへの誘導) ■ ネットワークを有する業界団体・FC本部への調査協力依頼 ■ 自団体保有データの提供
(株) ブロードリーフ	
(株) プロトリオス	

2.6. 年間スケジュール

- 3月期決算企業における税務申告延長期限（6月末）及び年1回の包括工賃交渉時期を考慮して、表2.6-1の年間スケジュールを目安として実施する。
 - 次年度以降の調査内容の継続検討が必要であるため、1～3月に「次年度の調査内容の検討」を実施する。
- 当課と関係主要団体及び協力組織との間のコミュニケーションは、表2.6-1に記載の5月・11月の照会のほか、必要に応じて随時実施する。

表 2.6-1 年間スケジュール（目安）

	分類	主な実施事項
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		■ アンケート〆切
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		

Appendix (調査票)

調査票

大分類	No.	設問内容	回答方式	選択No.	選択肢	備考	R8最大 実施項目	本社兼 事業場	事業場	取次店
基本情報	1	事業場の分類	単一回答	1	本社		○	○	○	○
				2	支店・営業所					
	2	自動車車体整備の実施状況	単一回答	1	当該事業場で人員・設備を保有しており、自動車車体整備を手掛けている	・取次店に対しては、設備や人材に関する項目を除いた設問に回答いただくこととする ・取次店：「車体整備に必要な設備・工員を保有していない外注100%の事業者」と定義	○	○	○	○
				2	当該事業場では人員・設備は保有しておらず、自動車車体整備は手掛けている（取次のみ）					
	3	企業名・屋号 ・法人は企業名、個人は屋号を記載	自由記述	-	-		○	○	○	○
	4	郵便番号 ・"-不要	自由記述	-	-		○	○	○	○
	5	本社所在地 ・丁目・番地・号の記載は不要（"-記載） ・字・大字等の記載は不要	自由記述	-	-		○	○	○	○
	6	本社電話番号 ・"-不要	自由記述	-	-		○	○	○	○
	7	資本金（千円）	自由記述	-	-		○	○	-	○
	8	企業（又は組合）の形態	単一回答	1	株式会社		○	○	-	○
				2	合資会社					
				3	合名会社					
				4	有限会社					
5				合同会社						
6				協業組合						
7				協同組合						
8				農協・その他						
9				個人						
10				その他官公庁等						
9	車体整備事業者の区分	単一回答	1	ディーラー（自動車製造会社または国内一卸売販売会社と特約販売店契約を結んでいる企業）		○	○	-	○	
			2	専業（自動車車体整備の売上高が総売上高の50%以上の企業/個人事業主）						
			3	兼業（自動車車体整備の売上高が総売上高の50%未満の企業/個人事業主）						
			4	自家（主として自企業又は自企業の系列企業が保有する車両の車体整備を行っている企業）						
10	事業内容の内、第一に挙がる事業内容	単一回答+自由記述	1	車体整備（板金又は塗装を伴う整備）	・車体整備：「板金又は塗装を伴う整備」と定義 ・一般整備：「板金又は塗装以外の整備」と定義	○	○	-	○	
			2	一般整備（板金又は塗装以外の整備）						
			3	新車販売						
			4	中古車販売						
			5	レッカーサービス						
			6	その他（ ）						
11	総従業員数（人）	自由記述	-	-		○	○	-	○	
12	経営している車体整備事業場数（箇所） （車体整備事業の体制・設備を有する事業場数）	自由記述	-	-		○	○	-	-	
13	事業場名称	自由記述	-	-		○	○	○	○	

大分類	No.	設問内容	回答方式	選択No.	選択肢	備考	R8最大 実施項目	本社兼 事業場	事業場	取次店
	14	事業場住所 ・丁目・番地・号の記載は不要（“-”記載） ・字・大字等の記載は不要	自由記述	-	-		○	○	○	○
	15	事業場電話番号 ・“-”不要	自由記述	-	-		○	○	○	○
	16	事業場の車体整備工員数の区分	単一回答	1	1~2人		○	○	○	-
単一回答			2	3~5人						
単一回答			3	6~10人						
単一回答			4	11~15人						
単一回答			5	21人以上						
	17	事業場の認証取得資格	複数回答可+自由記述	1	車体整備事業の「優良認定」		○	○	○	○
2				自動車分解整備事業の「指定」						
3				自動車電子制御装置整備の「指定」						
4				自動車分解整備事業の「認証」						
5				自動車電子制御装置整備の「認証」						
6				日本自動車車体整備協同組合連合会が指定する「自動車車体整備 推奨工場」						
7				日本自動車車体整備協同組合連合会が認定する「先進安全自動車対応 優良車体整備事業者」						
8				日本自動車車体整備協同組合連合会が指定する「優良自動車塗装工場」						
9				TUV（テュフ）が定める認証						
10				ISO9001認証						
11				ISO14001認証						
12				ISO27001認証						
13				プライバシーマーク						
14				その他（ ）						
15				いずれも取得していない						
	18	当該事業場で実施する作業	複数回答可+自由記述	1	大ダメージの板金作業（フレーム修正機を使う修理や、ピラー・サイドメンバーなど骨格部分の修理・切開・交換が必要な作業）		○	○	○	-
2				中ダメージの板金作業（リヤフェンダー交換、ラジエータコアサポート交換など、溶接を伴うが骨格まで至らない作業）						
3				小ダメージの板金作業（バンパーやフェンダーなどの外板中心の修理で、骨格や溶接を使わない作業）						
4				塗装作業						
5				その他（ ）						
	19	アルミ素材の板金作業	複数回答可	1	アルミニウムパネルの板金作業		○	○	○	-
2				アルミニウムフレームの板金作業						
3				アルミニウムフレームの板金作業は内製化していない						
	20	塗装作業（ベースコート）の塗料種類	複数回答可	1	水性塗料		○	○	○	-
2				溶剤塗料						

大分類	No.	設問内容	回答方式	選択No.	選択肢	備考	R8最大 実施項目	本社兼 事業場	事業場	取次店	
	21	塗装作業（クリアコート）の塗料種類	複数回答可	1	水性塗料		○	○	○	—	
				2	溶剤塗料						
				3	高性能塗料						
設備関係	22	板金設備の保有・稼働状況 稼働状況： ・保有していない ・毎日使用 ・週2～3日使用 ・週1日使用 ・月1日使用 ・殆ど使用しない	リッカー	1	フレーム修正機（ジグ式）		○	○	○	—	
				2	フレーム修正機（床式）						
				3	フレーム修正機（台式）						
				4	板金用油圧機器						
	23	溶接設備の保有・稼働状況 稼働状況： ・保有していない ・毎日使用 ・週2～3日使用 ・週1日使用 ・月1日使用 ・殆ど使用しない	リッカー	1	アーク溶接機		○	○	○	—	
				2	スポット溶接機						
				3	ガス溶接機						
	24	塗装設備の保有・稼働状況 稼働状況： ・保有していない ・毎日使用 ・週2～3日使用 ・週1日使用 ・月1日使用 ・殆ど使用しない	リッカー	1	塗装ブース（上下圧送式）		○	○	○	—	
				2	塗装ブース（横引き式）						
				4	塗装ブース（自然吸気式）						
				5	塗装簡易ブース（ビニールブース）						
				6	塗装乾燥装置（熱風式）						
7				塗装乾燥装置（遠赤外線式）							
8				塗装乾燥装置（近赤外線式）							
9				シンナー・リサイクラ							
10				ガン・ウォッシャー（スプレーガン洗浄機）							
11				調色用機器計量器							
12	調色用測色機										
25	計測設備の保有・稼働状況 稼働状況： ・保有していない ・毎日使用 ・週2～3日使用 ・週1日使用 ・月1日使用 ・殆ど使用しない	リッカー	1	フレーム・センタリング・ゲージ		○	○	○	—		
			2	トラッキング・ゲージ							
			3	エーミング装置							
			4	3次元車体測定器（デジタル式）							
			5	四輪アライメント・テスト							
26	その他設備の保有・稼働状況 稼働状況： ・保有していない ・毎日使用 ・週2～3日使用 ・週1日使用 ・月1日使用 ・殆ど使用しない	リッカー	1	スキャンツール		○	○	○	—		
			2	けん引用具							
			3	洗車機、洗浄機器							
			4	ジャッキ							
			5	フロンガス回収機							

大分類	No.	設問内容	回答方式	選択No.	選択肢	備考	R8最大 実施項目	本社兼 事業場	事業場	取次店
	27	ソフトウェア・業務ツール等のデジタルツールの導入・活用状況	複数回答可	1	見積りシステム	自動測色機、調色ソフト及び自動調色機は塗装設備でもあるが、DX状況把握の観点からこの項目で聴取する	○	○	○	-
				2	画像（写真）電送システム					
				3	工程管理システム					
				4	顧客管理システム					
				5	自動測色機・調色ソフト					
				6	FAINES（一般整備情報の取得）					
	28	年平均設備投資金額（千円）（過去5年平均） ※車体整備事業を継続・継承するための固定資産への投資	自由記述	-	-	設備投資：「車体整備事業を継続・継承するための固定資産への投資」と定義	-	○	-	-
	29	主要設備における今後5年以内の設備投資意向 対象設備： ・フレーム修正機（ジグ式） ・エーミング装置 ・3次元車体測定器（デジタル式）、 ・四輪アライメント・テスタ ・スキャンツール	リッカート	1	有り		-	○	-	-
				2	無し					
労務関係	30	常勤役員を含む総従業員数（人）	自由記述	-	-	※小数点第一位	○	○	○	○
	31	車体整備に従事する従業員数（人）（含：役員）	自由記述	-	-	※車体整備以外の事業にも従事する従業員は従事時間に応じて人数をカウント下さい。 例：8時間勤務で4時間を車体整備に従事する従業員は0.5とカウント下さい ・営業員：「顧客に対し、商品・サービスの提案、契約の獲得及び契約条件の調整等のフロント業務を行う者」と定義 ・「車体整備工員」：直接作業工員に限定する	○	○	○	-
	32	営業員数（人）	自由記述	-	-		○	○	○	-
	33	事務員・その他数（人）	自由記述	-	-		○	○	○	-
	34	車体整備工員数（人）（含：役員）	自由記述	-	-		○	○	○	-
	35	板金塗装工員（人）	自由記述	-	-		○	○	○	-
	36	板金工員（人）	自由記述	-	-		○	○	○	-
	37	塗装工員（人）	自由記述	-	-		○	○	○	-
	38	女性工員（人）	自由記述	-	-		○	○	○	-
	39	外国人工員（技能実習生）（人）	自由記述	-	-		○	○	○	-
	40	外国人工員（特定技能）（人）	自由記述	-	-		○	○	○	-
	41	外国人工員（その他）（人）	自由記述	-	-		○	○	○	-
	42	自動車車体整備士数（人）	自由記述	-	-		○	○	○	-
	43	塗装技能士（人）	自由記述	-	-		○	○	○	-
	44	工場板金技能士（人）	自由記述	-	-		○	○	○	-
	45	1級自動車整備士数（人）	自由記述	-	-		○	○	○	-
	46	2級自動車整備士数（人）	自由記述	-	-		○	○	○	-
	47	3級自動車整備士数（人）	自由記述	-	-		○	○	○	-
	48	外国人工員の国籍 雇用する外国人工員の国籍を全て記載	複数回答可+自由記述	-	東南アジア諸国を中心に19か国+その他（自由記述）	○	○	○	-	
	49	車体整備工員の車体整備の平均経年数（年）	自由記述	-	-	-	○	○	○	-
	50	車体整備工員の平均在籍年数（年）	自由記述	-	-	-	○	○	○	-
	51	車体整備工員の年間採用者数（年）	自由記述	-	-	-	○	○	-	-
	52	車体整備工員の年間離職者数（年）	自由記述	-	-	-	○	○	-	-

大分類	No.	設問内容	回答方式	選択No.	選択肢	備考	R8最大 実施項目	本社兼 事業場	事業場	取次店
53	車体整備工員の過不足状況	単一回答		1	不足	※「過不足」については、車体整備事業者毎に経営目標・採用目標が異なるため、具体的な定義は明示しない想定。あえて定義するならば、「経営目標・採用目標と比較した際の過不足」とする。	○	○	-	-
				2	過不足なし					
				3	過剰					
54	車体整備工員の過不足数（人） 不足の場合：マイナス記載、過剰の場合、プラス記載	自由記述	-	-	-	○	○	-	-	
55	車体整備工員の平均年齢（歳）	自由記述	-	-	-	○	○	-	-	
56	車体整備工員の平均年収（千円）	自由記述	-	-	-	○	○	-	-	
57	基本給（月収）（千円）	自由記述	-	-	-	○	○	-	-	
58	時間外手当（月収）（千円）	自由記述	-	-	-	○	○	-	-	
59	資格手当（月収）（千円）	自由記述	-	-	-	○	○	-	-	
60	その他手当（月収）（千円）	自由記述	-	-	-	○	○	-	-	
61	年間賞与（千円）	自由記述	-	-	-	○	○	-	-	
62	車体整備工員の賃上げ実績（賃上げ率）（%） 賃上げ率は、当該年度の平均月収（除く時間外手当）と前年度の平均月収（除く時間外手当）から計算する	自由記述	-	-	-	○	○	-	-	
63	車体整備工員の賃上げ意向	単一回答		1	賃上げ予定		○	○	-	-
				2	賃上げ予定はない					
				3	分からない					
64	車体整備工員の年間休日数（含まない：有給休暇）	単一回答		1	90日未満（週休1日+ α ）		○	○	-	-
				2	90日程度（週休1日+ α ）					
				3	105日程度（週休2日）					
				4	120日程度（週休2日+国民の祝日）					
				5	120日以上（週休2日+国民の祝日+独自休暇等）					
65	車体整備工員の有給休暇の平均付与日数（日）	自由記述				○	○	-	-	
66	車体整備工員の有給休暇の平均消化率（%）	自由記述				○	○	-	-	
67	（通常時）車体整備工員の一日当たり平均労働時間（時間）	自由記述	-			○	○	-	-	
68	基本労働時間（時間）	自由記述	-			○	○	-	-	
69	時間外労働時間（時間）	自由記述	-			○	○	-	-	
70	（繁忙時）車体整備工員の一日当たり平均労働時間（時間）	自由記述	-			○	○	-	-	
71	基本労働時間（時間）	自由記述	-			○	○	-	-	
72	時間外労働時間（時間）	自由記述	-			○	○	-	-	
73	車体整備工員の直接稼働率（%） 直接稼働率：車体整備工員の労働時間に対する車体整備作業（技術料を受け取る作業）時間の割合	自由記述	-			-	○	-	-	
74	車体整備工員に対する教育実施状況 ・ 社内 ・ 社外 ・ 両方	リッカート		1	板金作業技術関連		-	○	-	-
				2	塗装作業技術関連					
				3	自動車車体整備士の資格取得関連					
				4	塗装技能士の資格取得関連					
				5	自動車整備士の資格取得関連					

大分類	No.	設問内容	回答方式	選択No.	選択肢	備考	R8最大 実施項目	本社兼 事業場	事業場	取次店
				6	その他（ ）					
				7	実施していない					
	75	車体整備工員に対する年間教育費用（千円）	自由記述	-			-	○	-	-
	76	車体整備工員の年齢（レンジ内の在籍人数）	自由記述	1	10代以下		○	○	-	-
2				20代						
3				30代						
4				40代						
5				50代						
6				60代						
7				70代以上						
	77	車体整備工員Aの性別	自由記述	-			-	○	-	-
	78	車体整備工員Aの国籍・在留資格	自由記述	-			-	○	-	-
	79	車体整備工員の作業種別（レンジ内の在籍人数）	複数回答可+自由記述	1	板金作業（外板の作業）	No.35~37で板金塗装工員/板金工員/塗装工員の人数を問うており、重複があるために不採用とする	-	○	-	-
2				板金作業（内板および骨格部位の復元）						
3				塗装作業						
4				板金および塗装以外の車体整備						
5				その他（ ）						
	80	車体整備工員の車体整備工員としての経験年数（レンジ内の在籍人数）	自由記述	1	5年以内		○	○	-	-
2				5~10年						
3				10年~15年						
4				15年~20年						
5				20年~25年						
6				25年以上						
	81	車体整備工員の当該企業における在籍年数（レンジ内の在籍人数）	自由記述	1	5年以内		-	○	-	-
2				5~10年						
3				10年~15年						
4				15年~20年						
5				20年~25年						
6				25年以上						
	82	車体整備工員の年収（レンジ内の在籍人数）	自由記述	1	200万円未満		-	○	-	-
2				200万円~300万円						
3				300万円~400万円						
4				400万円~500万円						
5				500万円~600万円						
6				600万円~800万円						
7				800万円~1000万円						
8				1000万円以上						

大分類	No.	設問内容	回答方式	選択No.	選択肢	備考	R8最大 実施項目	本社兼 事業場	事業場	取次店	
	83	工員B・工員C・・・	自由記述	-		全車体整備工員対象	-	○	-	-	
経営関係	84	企業売上高合計（千円）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
	85	車体整備売上高（千円）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
	86	一般整備売上高（千円）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
	87	車両販売（千円）	自由記述	-	-	「新車販売」「中古車販売」を統合	○	○	-	○	
	88	新車販売（千円）	自由記述	-	-	「車両販売」に統合	-	○	-	○	
	89	中古車販売（千円）	自由記述	-	-	「車両販売」に統合	-	○	-	○	
	90	レッカーサービス（千円）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
	91	その他（千円）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
	92	車体整備の入庫台数（台）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
	93	車体整備の入庫台数余力（台）	自由記述	-	-	入庫台数余力：「既存工員数の入庫対応台数との差分」と定義	○	○	-	○	
			車体整備の入庫台数内訳（%）		-	-	-	○	○	-	○
	94	直受修理比率（%）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
	95	自費修理比率（%）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
	96	保険修理比率（%）	自由記述	-	-	保険修理：「保険会社からの料金支払がある修理」と定義	○	○	-	○	
	97	受託修理比率（%）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
	98	自費修理比率（%）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
	99	保険修理比率（%）	自由記述	-	-	保険修理：「保険会社からの料金支払がある修理」と定義	○	○	-	○	
			車体整備の車種別入庫台数内訳（%）		-	-	-	○	○	-	○
	100	四輪国産車（%）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
	101	四輪輸入車（%）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
	102	四輪中・大型車（%）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
	103	二輪車（%）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
	104	その他（産業用機械・建設機械等）（%）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
	105	車体整備売上高（千円）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
	106	板金工賃（千円）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
	107	塗装工賃（千円）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○	
108	部品代（千円）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○		
109	材料代（千円）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○		
110	外注売上高（千円）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○		
		車体整備売上高の構成比率（%）		-	-	-	○	○	-	○	
111	直受修理比率（%）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○		
112	自費修理比率（%）	自由記述	-	-	-	-	○	-	○		
113	保険修理比率（%）	自由記述	-	-	-	-	○	-	○		
114	受託修理比率（%）	自由記述	-	-	-	○	○	-	○		

大分類	No.	設問内容	回答方式	選択No.	選択肢	備考	R8最大 実施項目	本社兼 事業場	事業場	取次店
	115	自費修理比率 (%)	自由記述	-	-	-	-	○	-	○
	116	保険修理比率 (%)	自由記述	-	-	-	-	○	-	○
	117	車体整備原価 (千円) ※損益計算書上の事業原価	自由記述	-	-	-	○	○	-	○
	118	工賃 (千円)	自由記述	-	-	工賃原価：「財務上の製造原価に計上される労務費」と定義	○	○	-	○
	119	部品 (千円)	自由記述	-	-	塗装費用の仕訳 (「部品」または「材料」) は事業者毎に異なるため、本調査では仕訳を特定しないものとする	○	○	-	○
	120	材料 (千円)	自由記述	-	-	-	○	○	-	○
	121	外注費 (千円)	自由記述	-	-	-	○	○	-	○
	122	車体整備における標準レバレート (定価) の決め方	単一回答+自由記述	1	車体整備原価から標準レバレートを計算している		○	○	-	○
2				地域相場を参考に決めている						
3				指数対応単価を用いている						
4				その他 ()						
	123	車体整備における標準レバレート (定価、円)	自由記述	-	-	-	○	○	-	○
	124	四輪国産車の標準レバレート (定価、円)	自由記述 (任意)	-	-	定めている場合はご記入いただく	○	○	-	○
	125	四輪輸入車の標準レバレート (定価、円)	自由記述 (任意)	-	-		○	○	-	○
	126	四輪中・大型車の標準レバレート (定価、円)	自由記述 (任意)	-	-		○	○	-	○
	127	二輪車の標準レバレート (定価、円)	自由記述 (任意)	-	-		○	○	-	○
	128	その他 (産業用機械・建設機械等) の標準レバレート (定価、円)	自由記述 (任意)	-	-		○	○	-	○
	129	車体整備の直受・自費修理におけるレバレートの妥結額の加重平均 (円)	単一回答	1	6,000円以下	No.100~104の回答で最も割合が大きいものについて回答いただく	-	○	-	○
2				6,001~6,500円						
3				6,501~7,000円						
4				7,001~7,500円						
5				7,501~8,000円						
6				8,001~8,500円						
7				8,501~9,000円						
8				9,001~9,500円						
9				9,501~10,000円						
10				10,001~10,500円						
11				10,501~11,000円						
12				11,001~11,500円						
13				11,501~12,000円						
14				12,001~12,500円						
15				12,501~13,000円						
16				13,001~13,500円						
17				13,501~14,000円						
18				14,001~14,500円						

大分類	No.	設問内容	回答方式	選択No.	選択肢	備考	R8最大 実施項目	本社兼 事業場	事業場	取次店
				19	14,501～15,000円					
				20	15,001円以上					
				1	6,000円以下					
				2	6,001～6,500円					
				3	6,501～7,000円					
				4	7,001～7,500円					
				5	7,501～8,000円					
				6	8,001～8,500円					
				7	8,501～9,000円					
				8	9,001～9,500円					
				9	9,501～10,000円					
				10	10,001～10,500円					
130		車体整備の直受・保険修理におけるレパレートの妥結額の加重平均（円）	単一回答	11	10,501～11,000円	No.100～104の回答で最も割合が大きいのについて回答いただく	○	○	—	○
				12	11,001～11,500円					
				13	11,501～12,000円					
				14	12,001～12,500円					
				15	12,501～13,000円					
				16	13,001～13,500円					
				17	13,501～14,000円					
				18	14,001～14,500円					
				19	14,501～15,000円					
				20	15,001円以上					
				1	6,000円以下					
				2	6,001～6,500円					
				3	6,501～7,000円					
				4	7,001～7,500円					
				5	7,501～8,000円					
				6	8,001～8,500円					
				7	8,501～9,000円					
				8	9,001～9,500円					
				9	9,501～10,000円					
				10	10,001～10,500円					
131		車体整備の受託取引におけるレパレートの妥結額の加重平均（円）	単一回答	11	10,501～11,000円	No.100～104の回答で最も割合が大きいのについて回答いただく	○	○	—	○
				12	11,001～11,500円					
				13	11,501～12,000円					
				14	12,001～12,500円					

大分類	No.	設問内容	回答方式	選択No.	選択肢	備考	R8最大 実施項目	本社兼 事業場	事業場	取次店
				15	12,501~13,000円					
				16	13,001~13,500円					
				17	13,501~14,000円					
				18	14,001~14,500円					
				19	14,501~15,000円					
				20	15,001円以上					
	132	車体整備の直受・保険修理におけるレパレートの価格交渉・協議の有無・頻度	単一回答	1	実施されている（年に2回以上）		-	○	-	○
				2	実施されている（年に1回）					
				3	実施されていない					
	133	車体整備の直受・保険修理におけるレパレートの価格協議の有無・頻度 協議の有無・頻度： ・全ての損害保険会社と実施されている ・一部の損害保険会社と実施されている ・全ての損害保険会社と実施されていない	リッカート	1	包括協議	包括協議：基本的に年に一度実施する、年間を通したレパレートを協議する価格協議のこと。 都度協議：取引ごとに実施される価格協議のこと。	○	○	-	○
				2	都度協議	本設問はレパレートに関する協議の実施形式の把握を目的としており、団体協約の締結やその実施形式について問うものではない				
	134	車体整備の直受・保険修理におけるレパレートの価格交渉・協議が実施されていない理由 ※ #120が3の場合のみ	複数回答可+自由記述	1	自らの言い値が通るので不要だから		-	○	-	○
				2	交渉は持ち掛けているが、相手が応じてくれない					
				3	取引の打ち切りを恐れ、交渉を持ち掛けることができない					
				4	その他（ ）					
	135	車体整備の直受・保険修理におけるレパレートの価格交渉・協議が実施されていない理由 ※ 交渉・協議が実施されていない場合のみ	複数回答可+自由記述	1	現在の価格に不満がないから		○	○	-	○
				2	交渉可能という認識がなかったから					
				3	交渉したところで応じてもらえないから					
				4	交渉により、取引の打ち切りなど不利な状況が予想されるから					
				5	過去の経験から、交渉しなくなった・できなくなったから					
				6	交渉の仕方が分からないため					
				7	その他					
	136	車体整備の直受・保険修理におけるレパレートの価格交渉・協議において、公表資料に基づく根拠のある説明をしているか ※ 交渉・協議が実施されている場合のみ	単一回答	1	全ての損害保険会社に対して実施している		○	○	-	○
				2	一部の損害保険会社に対して実施している					
				3	全ての損害保険会社に対して実施していない					
	137	車体整備の直受・保険修理におけるレパレートの価格交渉・協議の相手は根拠のある説明をしているか ※ 交渉・協議が実施されている場合のみ	単一回答	1	全ての損害保険会社が実施している		○	○	-	○
				2	一部の損害保険会社が実施している					
				3	全ての損害保険会社が実施していない					
	138	車体整備の直受・保険修理におけるレパレートの価格交渉・協議の結果に満足しているか ※ 交渉・協議が実施されている場合のみ	単一回答	1	全ての損害保険会社に対して満足している		○	○	-	○
				2	一部の損害保険会社に対して満足している					
				3	全ての損害保険会社に対して満足していない					
	139	車体整備の委託/受託取引における平均レス率（%） （回答対象：委託事業者、受託事業者）	自由記述			レス率：「サービス利用者と委託事業者との契約総額に対して、委託事業者が受け取る割合」と定義	○	○	-	○

大分類	No.	設問内容	回答方式	選択No.	選択肢	備考	R8最大 実施項目	本社兼 事業場	事業場	取次店
140	車体整備の委託/受託取引におけるレス率等の取引条件に関する交渉・協議の有無・頻度 (回答対象：委託事業者、受託事業者)	単一回答	1	実施されている（年に2回以上）			-	○	-	○
			2	実施されている（年に1回）						
			3	実施されていない						
141	車体整備の委託/受託取引におけるレス率等の取引条件に関する価格協議の有無・頻度 (回答対象：委託事業者、受託事業者) 交渉・協議の有無・頻度： ・全ての委託/受託事業者と実施されている ・一部の委託/受託事業者と実施されている ・全ての委託/受託事業者と実施されていない	リッカート	1	包括協議	包括協議：基本的に年に一度実施する、年間を通したレス率を協議する価格協議のこと。 都度協議：取引ごとに実施される価格協議のこと。	○	○	-	○	
			2	都度協議						本設問はレス率に関する協議の実施形式の把握を目的としており、団体協約の締結やその実施形式について問うものではない
142	車体整備の委託/受託取引におけるレス率等の取引条件に関する交渉・協議が実施されていない理由 ※ #122が3の場合のみ	複数回答可+自由記述	1	自らの主張が通るので不要だから			-	○	-	○
			2	交渉は持ち掛けているが、相手が応じてくれない						
			3	取引の打ち切りを恐れ、交渉を持ち掛けることができない						
			4	その他（ ）						
143	車体整備の委託/受託取引におけるレス率等の取引条件に関する協議が実施されていない理由 ※ 協議が実施されていない場合のみ (回答対象：委託事業者)	複数回答可+自由記述	1	受託事業者から価格に対する不満や要望がないことを明示的に伝えられたから	自らが請けたレバレート：エンドユーザーと委託事業者との間で合意されたレバレート	○	○	-	○	
			2	受託事業者から声掛けがない場合でも委託事業者から声掛けが必要なことを知らなかったから						
			3	自らが請けたレバレートでは受託事業者の要望に応えられない場合においても、協議が必要なことを知らなかったから						
			4	その他						
144	車体整備の委託/受託取引におけるレス率等の取引条件に関する交渉・協議が実施されていない理由 ※ 交渉・協議が実施されていない場合のみ (回答対象：受託事業者)	複数回答可+自由記述	1	現在のレス率に不満がないから			○	○	-	○
			2	交渉可能という認識がなかったから						
			3	交渉したところで応じてもらえないから						
			4	交渉により、取引の打ち切りなど不利な状況が予想されるから						
			5	過去の経験から、交渉しなくなった・できなくなったため						
			6	交渉の仕方が分からないため						
			7	その他						
145	車体整備の委託/受託取引におけるレス率等の取引条件に関する交渉・協議において、公表資料に基づく根拠のある説明をしているか ※ 交渉・協議が実施されている場合のみ (回答対象：委託事業者、受託事業者)	単一回答	1	全ての委託/受託事業者に対して実施している		○	○	-	○	
			2	一部の委託/受託事業者に対して実施している						
			3	全ての委託/受託事業者に対して実施していない						
146	車体整備の委託/受託取引におけるレス率等の取引条件に関する交渉・協議結果に満足しているか ※ 交渉・協議が実施されている場合のみ (回答対象：受託事業者)	単一回答	1	全ての委託/受託事業者に対して満足している		○	○	-	○	
			2	一部の委託/受託事業者に対して満足している						
			3	全ての委託/受託事業者に対して満足していない						
147	車体整備の委託取引におけるレス率等の取引条件に関する交渉・協議において、受託事業者からの要求の受入状況 ※ 交渉・協議が実施されている場合のみ (回答対象：委託事業者)	単一回答	1	全て受け入れている		○	○	-	○	
			2	一部受け入れている						
			3	全て受け入れていない						
148	車体整備の委託取引におけるレス率等の取引条件に関する交渉・協議において、受託事業者からの要求を受け入れていない理由 (回答対象：委託事業者) ※ #122-4が2または3の場合のみ	複数回答可+自由記述	1	公表資料に基づく根拠説明がなかった		○	○	-	○	
			2	要求を受け入れた場合、自社収益が確保できない						
			3	その他（ ）						
149	車体整備の委託/受託取引における部品供給形態 (回答対象：委託事業者、受託事業者)	単一回答	1	委託側の支給		○	○	-	○	
			2	受託側の調達						

大分類	No.	設問内容	回答方式	選択No.	選択肢	備考	R8最大 実施項目	本社兼 事業場	事業場	取次店
	150	車体整備の委託/受託取引における車両運搬費の自己負担比率 (%) (回答対象: 委託事業者、受託事業者)	自由記述			委託/受託取引の入庫台数を100とした場合の割合	○	○	-	○
	151	車体整備の委託/受託取引における部品運搬費の自己負担比率 (%) (回答対象: 委託事業者、受託事業者)	自由記述			委託/受託取引の入庫台数を100とした場合の割合	○	○	-	○
	152	車体整備の委託/受託取引における産業廃棄物処理費の自己負担比率 (%) (回答対象: 委託事業者、受託事業者)	自由記述			委託/受託取引の入庫台数を100とした場合の割合	○	○	-	○
	153	車体整備の委託/受託取引における委託先の振込手数料の自己負担比率 (%) (回答対象: 委託事業者、受託事業者)	自由記述			委託/受託取引の入庫台数を100とした場合の割合	○	○	-	○
	154	車体整備の委託/受託取引における支払期日の厳守比率 (%) (回答対象: 委託事業者、受託事業者)	自由記述			委託/受託取引の入庫台数を100とした場合の割合	○	○	-	○
	155	車体整備の受託取引における委託先からのパーター取引要求比率 (%) 新車・中古車購入の要求等 (回答対象: 受託事業者)	自由記述			委託先数を100とした場合の割合	○	○	-	○
	156	レバレート原価 (千円)	自由記述				○	○	-	○
	157	レバレート原価の構成比率 (%) ※標準レバレートを計算している企業のみ回答					-	○	-	○
	158	労務費比率 (%)	自由記述				○	○	-	○
	159	材料費 (パテ・マスキングペーパー等) 比率 (%)	自由記述				-	○	-	○
	160	光熱費比率 (%)	自由記述				-	○	-	○
	161	減価償却費比率 (%)	自由記述				-	○	-	○
	162	産業廃棄物処理費比率 (%)	自由記述				-	○	-	○
	163	地代家賃比率 (%)	自由記述				-	○	-	○
	164	その他 (%)	自由記述				-	○	-	○
	165	ガラス脱着作業の外注比率 (%)	自由記述			全入庫台数を100とした場合の割合	○	○	-	-
	166	エーミング作業の外注比率 (%)	自由記述			全入庫台数を100とした場合の割合	○	○	-	-
	167	四輪アライメント測定・調整の外注比率 (%)	自由記述			全入庫台数を100とした場合の割合	○	○	-	-
	168	産業廃棄物 (交換部品) 等のリサイクル収入 (千円)	自由記述			リサイクル収入: 「発生した交換部品のうち、産業廃棄物として適正処理の対象となるものを再資源化する過程において、売却又は資源回収等によって得られる収入」と定義	-	○	-	-
	169	車体整備事業における平均的な補助金受給額 (千円)	自由記述				-	○	-	-
	170	財務諸表 (PL/BS)	自由記述			-	-	○	-	○
特記情報	171	塗料仕入単価の上昇率 (%)	自由記述				-	○	-	-
	172	直受取引における代車発生比率 (%)	自由記述			直受取引の入庫台数を100とした場合の割合	○	○	-	○
	173	受託取引における代車発生比率 (%) (回答対象: 受託事業者)	自由記述			受託取引の入庫台数を100とした場合の割合	○	○	-	○
	174	直受取引における代車費用の自己負担率 (%)	自由記述			直受取引の代車発生取引を100とした場合の割合 代車が発生した件数の内、自費・保険修理を問わず、事業者が代車費用を一部でも負担した割合 代車: 「顧客の車が修理で利用できない期間、自動車販売店や車体整備事業者が代替車として顧客に貸し出す車 (レンタカー (「わ」「れ」ナンバー登録車両)・工場代車 (「わ」「れ」ナンバー登録のない車体整備事業者が保有する車両) で構成される)」と定義	○	○	-	○
	175	受託取引における代車費用の自己負担率 (%) (回答対象: 受託事業者)	自由記述			受託取引の代車発生取引を100とした場合の割合 代車が発生した件数の内、自費・保険修理を問わず、事業者が代車費用を一部でも負担した割合	○	○	-	○
	176	直受取引における代車費用の自己負担額 (千円)	自由記述				-	○	-	○
	177	受託取引における代車費用の自己負担額 (千円) (回答対象: 受託事業者)	自由記述				-	○	-	○

大分類	No.	設問内容	回答方式	選択No.	選択肢	備考	R8最大 実施項目	本社兼 事業場	事業場	取次店
	178	代車対応するために自社で抱える代車台数（工場代車）（台）	自由記述				○	○	-	○
		代車対応するために自社で抱える代車台数（レンタカー）（台）	自由記述							
	179	代車費用の請求ルールについて、どの程度理解されているか	単一回答	1	よく理解している	「代車費用の請求ルール」：回答者の共通認識に至る定義は困難	-	○	-	○
			2	少し理解している						
			3	あまり理解していない						
	180	後継者の有無	単一回答	1	有り		○	○	-	○
			2	無し						
	181	後継者無しの場合の廃業予定時期	単一回答	1	1年以内		○	○	-	○
			2	3年以内						
			3	5年以内						
			4	10年以内						
			5	未定						
	182	令和7年3月国土交通省「適切な価格交渉を促進するための指針」の認知度	単一回答	1	内容を把握している		○	○	-	○
			2	知っているが内容は把握していない						
			3	知らない						
	183	令和7年3月国土交通省「適切な価格交渉を促進するための指針」活用の課題	自由記述	-			○	○	-	○
	184	令和6年3月国土交通省「車体整備の消費者に対する透明性確保に向けたガイドライン」の認知・対応状況	単一回答	1	（ガイドラインの認知有無に関わらず）システムを導入し全工程をデジタル管理		○	○	-	○
			2	（ガイドラインの認知有無に関わらず）紙やExcelで管理						
			3	内容を理解しているが未対応						
			4	内容を知らない						
	185	1事故あたりの修理工程における平均デジタル証跡（写真）管理枚数	単一回答	1	0枚		-	○	-	○
			2	1-9枚						
			3	10-19枚						
			4	20枚以上						
	186	カーオーナーへの修理進捗の共有方法	単一回答	1	専用WEBページ・アプリ	最も頻度の高い共有方法を回答いただく	○	○	-	○
			2	メール						
			3	メッセージアプリ（LINE・SMS）						
			4	書面						
			5	電話						
			6	特に行っていない						