

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

令和7年3月4日

国土交通省 物流・自動車局 自動車整備課

目次

<u>1. はじめに</u>	1
(1) 背景	1
(2) 本指針の性質	2
(3) 指針の対象	2
(4) 留意点	2
<u>2. 基本的な考え方</u>	3
<u>3. 車体整備事業者が取り組むべき事項</u>	3
(1) 自社の責任と考えによる見積の作成	3
(2) 消費者物価指数のみならず人件費等の上昇も考慮した工賃単価の提案	3
(3) 標準的な作業時間と実態を踏まえた価格請求	4
(4) 「見積書・領収書」、「作業記録簿」の標準様式の使用	4
(5) 損害賠償における代車費用の支払いに関する考え方の理解	5
(6) 透明性・公平性が疑われないような請求・説明	5
(7) 損害保険会社との交渉における留意点	6
(8) 協定に時間を要する場合の対応	7
(9) 依頼者に対する適切な情報提供	7
<u>4. 国土交通省による対応</u>	7
参考資料 1 都道府県別の最低賃金の上昇率	8
参考資料 2 関連業界別の春季労使交渉の妥結額の上昇率	9
別紙 1 見積書・領収書の標準様式	
別紙 2 作業記録簿の標準様式	

1. はじめに

(1) 背景

自動車の板金塗装修理（以下「車体整備」という。）では、自動車ユーザーが依頼者となり車体整備事業者との間で修理請負契約を締結するが、交通事故に伴う車体整備においては、自動車ユーザーはその費用を確保するため、自動車保険を利用することが多い。また、一般的には保険契約者等である依頼者が保険金の範囲内での修理の完結を望むことが多く、「修理作業を請け負う車体整備事業者」と「保険金を支払う損害保険会社」が直接交渉し、修理価格（＝保険金の支払額）について協定し、依頼者の承諾を得て、損害保険会社が車体整備事業者に直接支払いを行うことが慣例となっている。このような商慣行は、自動車ユーザー、車体整備事業者及び損害保険会社の合意の下で広く実施されており、自動車事故の処理を円滑に行う仕組みとして社会に定着している。

他方で、車体整備事業者と損害保険会社との間の交渉において、昨今の労務費、原材料価格、エネルギーコスト等の上昇分を、適切に価格転嫁できていないことを強く訴える声や、修理方法・範囲や修理費用等に関する見解が相違する場合の対応の難しさを指摘する意見が寄せられている¹。

自動車整備業は我が国の国民生活に欠くことができない大切な業界であり、その持続的な発展のためには、今後も優秀な整備士を継続して確保・育成していく必要がある。しかしながら、令和5年に公正取引委員会が実施した特別調査²において「労務費の転嫁率が低い受注者（転嫁率10%未満）」の割合が最も高い業種であったように、価格設定における労務費の転嫁が十分とは言えず、人材確保・育成の原資の確保が課題となっている。このため、車体整備事業者は、上記の商慣行の存在を前提としつつも、労務費等を適切に転嫁できるよう交渉する必要がある。

本指針は、車体整備における商慣行に留意しつつ、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」（令和5年11月29日内閣官房、公正取引委員会）の趣旨を踏まえ、自動車ユーザーや損害保険会社に対して適切な価格交渉がなされるよう、車体整備事業者が取り組むべき事項を取りまとめたものである。

¹ これらの難しさの背景には、①技術・コンプライアンス・環境保護等、車体整備事業者の経営を取り巻く環境が様々に変化していること、②その変化は車体整備事業者の業態・規模等によって異なること、③これらの実態・変化等を適切に反映する客観的な数値等が存在しないため、共通認識の下で交渉を行うことが難しいこと等の事情もあると考えられる。また、修理請負契約に基づき自動車ユーザーの要望に応じた修理を実施する車体整備事業者と、保険契約や損害賠償における判断基準等に沿って原状復旧に要する費用を支払う損害保険会社は、それぞれが適切な主張を行っていても、当事者間での交渉のみでは立場の違いによって見解の相違が埋まらないケースもあるものと推察される。

² https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2023/dec/231227_tokubetucyosakekka.html
別紙4中の4

(2) 本指針の性質

車体整備事業者が、自動車技術の進化に対応しながら、今後も優秀な整備士を確保・育成するためには、原材料費や人件費の上昇等の環境変化に応じた価格転嫁を行うことで、賃上げに向けた原資を確保していくことが重要であり、同時に、業態として抱える様々な課題を解決していく必要がある。

本指針では、これらの課題の一つである「損害保険会社との価格交渉」について、請求の透明性・公平性の確保を大前提としつつ、労務費の転嫁を含めた適切な価格交渉を行うために、同事業者が取り組むべき事項を取りまとめたものである。

なお、本指針では、車体整備事業者と損害保険会社との価格交渉において、現状、以下のような課題があることも踏まえている。

- ① 車体整備事業者による請求根拠の説明と、損害保険会社による請求に応じられない理由の説明の双方に不足があり、ミスコミュニケーションにつながっている。
- ② 車体整備事業者と損害保険会社の間の日頃の対話や協定に向けた交渉において、保険契約や賠償実務における原状復旧の考え方などに関する損害保険会社の説明及び車体整備事業者の理解が不足し、認識に差異が生じている。

本指針は、車体整備事業の健全な発達とともに公共の福祉の増進を実現するため、国土交通省が車体整備事業者を指導・監督する際の指針とするものであるが、規制的性質を有するものではない。

(3) 指針の対象

本指針は、車体整備事業者を対象とする。

※ 自動車ユーザーと修理請負契約を締結し「元請工場」として車体整備や価格設定に関与する事業者、及び「元請工場」からの依頼に基づき作業を実施する「外注工場」も対象に含む。

(4) 留意点

本指針では、事故車修理に係る依頼者と車体整備事業者が締結する修理請負契約を念頭に置いており、事故車修理に係る保険金支払いの範囲や支払額など、保険契約者と損害保険会社が締結する損害保険契約の内容に言及するものではない。

2. 基本的な考え方

「車体整備」では、板金塗装をはじめとした高度な技能を要するとともに、フレーム修正機や塗装ブースといった大規模な設備投資が必要となることから、車体整備事業者はこれらを考慮した適切な「技術料」を設定する必要がある。

他方で、その作業内容・工程は修理後の外観からは容易に確認しえないことから、損害保険会社ひいては依頼者に対して修理内容と価格項目について透明性をもって説明し、納得感を得ることが求められる。

これらの点を踏まえ、労務費の転嫁を含む適切な価格設定や請求にあたっては、まずは、車体整備事業者が自社の責任と考えに基づき、透明性をもって損害保険会社に説明できることが何より重要である³。

3. 車体整備事業者が取り組むべき事項

(1) 自社の責任と考えによる見積の作成

車体整備事業者は、見積を損害保険会社に委ねるのではなく、自社の責任と考えに基づき、必要となる修理作業と見積を損害保険会社に対して提示できるようにすること。

(2) 消費者物価指数のみならず人件費等の上昇も考慮した工賃単価の提案

車体整備事業者は、自社の費用構造（人件費、設備投資、光熱水費等の割合）を分析し、消費者物価指数のみならず、人件費の上昇率、電気代の上昇率、塗料や副資材などの材料費の上昇率等を考慮して工賃単価を設定すること。特に、車体整備事業者の主要な費用項目である人件費の上昇傾向に留意すること。ここで、人件費の上昇傾向を示す根拠資料としては、最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率等の公表資料が参考となる。

参考資料 1：都道府県別の最低賃金の上昇率

参考資料 2：関連業界別の春季労使交渉の妥結額の上昇率

他方で、価格転嫁にあたっては、その妥当性について損害保険会社の理解を得ることが重要である。例えば、以下の点に留意すること。

- ① 設備投資費、光熱水費等の価格転嫁にあたっては、それらの費用を単純に価格に上乗せするのではなく、「事故車修理の費用」として負担を求めべき妥当な範囲を検討すること。
- ② 車体整備のほか、車検・法定点検整備、車両又はその部品の販売、車両牽引・代車貸渡等の事業を行っている場合に、これらに係る全ての費用を「事故車修理の費用」として転嫁・請求することは適切でないこと。

³ このような考え方は、自動車販売業の下請として修理請負をしている車体整備事業者が元請会社と交渉を行うにあたって同様に当てはまる。

なお、車体整備事業者又は業界団体の構成事業者が相互に連絡を取り合い、工賃単価などを共同で取り決める行為は独占禁止法第3条の不当な取引制限に当たることから行わないこと。

(3) 標準的な作業時間と実態を踏まえた価格請求

標準的な作業時間として定められた「指数」⁴を用いて修理価格を算定する場合には、例えば、車両状態が悪い場合（ボルトが腐食している等）や、付随作業（降雪地における融雪剤の洗浄等）が発生するときは、作業条件が「指数」で設定する工数の前提と異なり、作業者の経験・知識にかかわらず作業時間が延びることがある。このような場合には、損害保険会社にその旨を丁寧に説明するとともに、実際に要した作業時間を客観的に示して当該時間に応じた価格を請求すること。また、「指数」に含まれているとされる付随作業（塗装作業前のマスキングなど）であっても、本作業と同等かそれ以上に時間を要する場合には、当該作業に要した時間を「指数」に含めることが妥当か検討すること。

なお、前提とする条件を満たしてもなお実際の作業時間と著しく乖離し、どのようにしても当該時間内での作業完了は極めて困難であると考えられる「指数」がある場合には⁵、当該指数を作成した主体又は国土交通省が設置する情報提供窓口へ具体的情報（対象車両の車名・型式、具体的な作業内容、乖離の原因と考えられる理由等）を提供すること。

(4) 「見積書・領収書」、「作業記録簿」の標準様式の使用

車体整備事業者は、別紙1及び別紙2に掲げる「見積書・領収書」、「作業記録簿」の標準様式⁶も参考にしながら、作業内容及び価格項目（修理作業のほか、代車費用、廃棄物処理費用など付随する費用を含む。）を明らかにし、作業内容に応じた請求を行うこと。なお、複数の価格項目を一つの大項目にまとめることや、各費用の積算により算出した修理価格の合計から「総額値引き」する場合は、各費用の妥当性・透明性を失わせるおそれがあることに留意すること。また、一部の費用項目を無料とする場合であっても当該欄を削除することなく「0円」と記載すること。

また、自動車メーカーが作成する修理仕様書に則った作業を行わなかった場合、又は修理仕様書と異なる方法により作業を行った場合には、その旨を作業記録簿に明記し、損害保険会社に説明すること。

⁴ 一般的には、(株)自研センターが作成する「自研指数」が使用されている。

⁵ 「自研指数」は実作業時間のみならず一定の準備時間・余裕時間などを定めて設定されていることも踏まえ、実際の作業時間が同指数で設定する工数と著しく乖離するようであれば、作業員の技術レベルの向上や作業場の整理整頓をはじめとする業務生産性の向上など、効率的な業務運営の必要性についても検討すること。

⁶ 標準様式を基本としつつ、自社で項目の追加・削除を行ってもよい。

実施した作業の内容（修理仕様書に則った作業を行わなかった場合はその旨も含む。）は、最終的に依頼者にも説明すること。

（５）損害賠償における代車費用の支払いに関する考え方の理解

代車費用（有償での貸与が可能な「わ」、「れ」ナンバーに限る。）に係る保険金の支払いについては、個々の保険契約の内容や事故の過失割合、保険契約者の意向等を踏まえて判断されるものであるため、必要に応じ、依頼者にその旨を説明し、損害保険会社や事故の相手方等に確認してもらうこと。

例えば、依頼者と事故の相手方の責任割合が「0：100」でなければ、代車費用に対する損害賠償金（対物賠償保険金）が支払われないと誤解している者があるが、約款上、「0：100」でなくとも、事故との相当因果関係（車格・日額・期間）が認められる代車費用については、過失割合に応じた損害賠償金支払いの対象となるとされているものが多い。

なお、代車費用が自動車保険で全額支払われない場合には、依頼者との間で後日トラブルになるおそれがあるため、損害保険会社は代車の貸出に関して依頼者の意思を確認することが一般的であるところ、車体整備事業者は当該意思確認の結果も踏まえて貸出の判断を行うこと。

（６）透明性・公平性が疑われないような請求・説明

車体整備事業者は、依頼者及び損害保険会社に対して価格の透明性・公平性を説明できるような作業と請求を行うことが強く求められる。例えば、合理的な理由なく、保険金による修理とそれ以外の修理で請求内容（費用項目、単価等）に恣意的に差異を設けること⁷、交渉による減額を見込んで初期の価格設定を不当に高く提示すること、損害保険会社の指摘に応じて不合理な総額値引きを行うこと等は、価格の透明性・公平性に疑義を呈されかねないことに留意が必要である。

また、依頼者や損害保険会社に接する営業担当者（フロント）と作業を行う技術者が異なる場合において、修理内容又は価格に変更が生じたときは、その内容を営業担当者と技術者が適切に共有を行い、精算見積りに反映すること。

修理の結果、修理内容又は価格に変更がある場合についても同様とする。

以上のほか、損害保険会社は依頼者の側に立って価格交渉を行うだけでなく、適正な損害査定及びそれに応じた保険金支払額の算定を行う社会的役割も担っていることから、損害保険会社から価格の透明性に関する指摘を受けた場合には、それぞれの指摘に対して真摯かつ誠実に説明することが求められる。

⁷ 損害保険会社と協定を行っても、依頼者が最終的に自動車保険を使用せず自費での修理を選択することがある。このような場合に依頼者との間でトラブルに発展するおそれがあることにも留意が必要である。

このほか、「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」(令和6年3月国土交通省物流・自動車局自動車整備課)⁸も参考とすること。

(7) 損害保険会社との交渉における留意点⁹

修理方法や修理範囲等について損害保険会社と見解が相違する場合、当該修理技法や修理範囲等を採用する理由を丁寧に説明するとともに、損害保険会社に対しても自社の提案を認めない理由について丁寧な説明を求め、双方が建設的に対話を行うこと。この場合において、以下の点に留意すること。

- ① 修理費や修理作業に付随する費用(代車費用など)の請求にあたっては、自動車保険の仕組みや損害賠償の考え方について説明を受け、理解したうえでサービスの提供及び費用請求を行う必要となる場合があること。
- ② 損害保険会社が示す見解・根拠(各費用項目がどのように算定され、人件費や物価の上昇がどのように反映されているのか等)に疑問がある場合には同社に説明を求めること。

なお、損害保険会社の査定担当(アジャスター)や担当拠店に対して合理的な説明を行ったにもかかわらず、「アジャスターや担当拠店には決定権がない」、「地域相場で決まっている」、「他社にもこの価格でお願いしている」など、不合理な説明により交渉が進まない場合には、国土交通省が設置する窓口に情報提供すること¹⁰。

⁸ 「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」(令和6年3月国土交通省物流・自動車局自動車整備課)

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001734259.pdf>

⁹ 車体整備事業者は依頼者(自動車ユーザー)との修理請負契約に基づき修理を実施するため、修理内容は依頼者の意向に応じて決定する必要がある。他方で、損害保険会社は原状復旧に必要な修理方法や修理範囲を判断し、それに対する費用支払いを行う立場にあることから、原状復旧を超えた作業については交渉の権限を有さず、費用を支払うことができない。このように依頼者の意向で実施した車体整備であっても、損害保険会社から必ずしも全ての費用支払いを受けられるわけではないことを理解し、交渉を行う必要がある。

また、依頼者との関係では、車体整備事業者は必要な修理方法、修理範囲及び費用について、損害保険会社は同社の判断する原状復旧に要する費用の説明について、それぞれ説明責任を有する。

¹⁰ 当該窓口に寄せられた情報は、国土交通省における施策の参考とする。なお、当該窓口は個別のトラブル処理・調査等に対応するものではなく、また、提供された情報に関する調査又は施策検討の有無、経過、結果等について回答しないことに留意されたい。

(8) 協定に時間を要する場合の対応

車体整備事業者は、損害保険会社との間で修理内容又は修理価格の折り合いがつかず協定に時間を要する場合¹¹（一般的には、争点や見解の相違が明らかになってから1週間以内に進展が見込めない場合）には、依頼者に対して、自社が提案した修理内容、見積等を説明した上で、損害保険会社が提示する保険金の範囲では修理できない旨を説明し、判断を求めること。この際、依頼者が希望する場合には、依頼者本人が、車体整備事業者と損害保険会社が提示する情報を比較し、修理内容や修理価格を十分に検討・決定できるようにすること。また、損害保険会社の提示内容については同社から説明を受けるよう伝えること。

なお、協定が長引くことにより、事故車の保管料や代車費用の増加が見込まれる場合など、依頼者に不利益が発生するおそれがある場合には前広に依頼者に説明し、自動車保険で支払われる金額は損害保険会社に問い合わせるよう伝えること。

(9) 依頼者に対する適切な情報提供

依頼者から求められた場合には、実施する又は実施した修理の内容・方法等について丁寧に説明を行うこと。この場合において、必要に応じ、保険による修理では「原状復旧」を超える修理は認められないこと、「原状復旧」の考え方では認められない修理内容、使用できない部品等があること、保険金を使用して更に差額を支払うことで「原状復旧」を超える修理も可能であること等を説明すること。ただし、自社による説明では依頼者の理解を得ることが困難である場合には、損害保険会社から説明を受けるように伝えること。

4. 国土交通省による対応

国土交通省は、関係業界団体の協力も得ながら車体整備事業者による3.の取組状況を確認するとともに、関係省庁（公正取引委員会、金融庁及び中小企業庁）と連携して車体整備事業者による価格交渉の実態・課題等を継続的に把握する。

¹¹ 自動車ユーザーは、車体整備事業者に対して速やかな修理完了と納車を希望することから、損害保険会社との価格交渉が長引く場合、車体整備事業者は依頼者への納車を急ぐあまり、損害保険会社が提示する見積を受けざるを得ない状況に追い込まれやすいとの声がある。
また、修理着手前に損害保険会社に見積を提出して同社の確認を得ているにもかかわらず、修理完了後に工賃単価や総額値引き等の交渉をされ、修理費等を回収するために受け入れざるを得ないという声もある。

参考資料1 都道府県別の最低賃金の上昇率

	20→'21年度	21→'22年度	22→'23年度	23→'24年度	20→'24年度
全国	3.1%	3.3%	4.5%	5.1%	17.0%
北海道	3.3%	3.5%	4.3%	5.2%	17.3%
青森県	3.7%	3.8%	5.3%	6.1%	20.2%
岩手県	3.5%	4.0%	4.6%	6.6%	20.1%
宮城県	3.4%	3.5%	4.5%	5.4%	17.9%
秋田県	3.8%	3.8%	5.2%	6.0%	20.1%
山形県	3.7%	3.9%	5.4%	6.1%	20.4%
福島県	3.5%	3.6%	4.9%	6.1%	19.4%
茨城県	3.3%	3.6%	4.6%	5.5%	18.1%
栃木県	3.3%	3.5%	4.5%	5.2%	17.6%
群馬県	3.3%	3.5%	4.5%	5.3%	17.7%
埼玉県	3.0%	3.2%	4.2%	4.9%	16.2%
千葉県	3.0%	3.3%	4.3%	4.9%	16.3%
東京都	2.8%	3.0%	3.8%	4.5%	14.8%
神奈川県	2.8%	3.0%	3.8%	4.5%	14.8%
新潟県	3.4%	3.6%	4.6%	5.8%	18.5%
富山県	3.3%	3.5%	4.4%	5.3%	17.6%
石川県	3.4%	3.5%	4.7%	5.5%	18.1%
福井県	3.4%	3.5%	4.8%	5.7%	18.6%
山梨県	3.3%	3.7%	4.5%	5.3%	17.9%
長野県	3.3%	3.5%	4.4%	5.3%	17.6%
岐阜県	3.3%	3.4%	4.4%	5.4%	17.5%
静岡県	3.2%	3.4%	4.2%	5.1%	16.8%
愛知県	3.0%	3.2%	4.2%	4.9%	16.2%
三重県	3.2%	3.4%	4.3%	5.1%	17.0%
滋賀県	3.2%	3.5%	4.3%	5.2%	17.2%
京都府	3.1%	3.3%	4.1%	5.0%	16.4%
大阪府	2.9%	3.1%	4.0%	4.7%	15.6%
兵庫県	3.1%	3.4%	4.3%	5.1%	16.9%
奈良県	3.3%	3.5%	4.5%	5.3%	17.7%
和歌山県	3.4%	3.5%	4.5%	5.5%	17.9%
鳥取県	3.7%	4.0%	5.4%	6.3%	20.8%
島根県	4.0%	4.0%	5.5%	6.4%	21.5%
岡山県	3.4%	3.5%	4.5%	5.4%	17.7%
広島県	3.2%	3.4%	4.3%	5.2%	17.1%
山口県	3.4%	3.6%	4.5%	5.5%	18.1%
徳島県	3.5%	3.8%	4.8%	9.4%	23.1%
香川県	3.4%	3.5%	4.6%	5.7%	18.3%
愛媛県	3.5%	3.9%	5.2%	6.6%	20.6%
高知県	3.5%	4.0%	5.2%	6.1%	20.2%
福岡県	3.3%	3.4%	4.6%	5.4%	17.8%
佐賀県	3.7%	3.9%	5.5%	6.2%	20.7%
長崎県	3.5%	3.9%	5.3%	6.1%	20.2%
熊本県	3.5%	3.9%	5.3%	6.0%	20.1%
大分県	3.8%	3.9%	5.3%	6.1%	20.5%
宮崎県	3.5%	3.9%	5.2%	6.1%	20.1%
鹿児島県	3.5%	3.9%	5.2%	6.2%	20.2%
沖縄県	3.5%	4.0%	5.0%	6.3%	20.2%

出典：厚生労働省（<https://www.mhlw.go.jp/content/11200000/001309125.pdf>）

参考資料2 関連業界別の春季労使交渉の妥結額の上昇率

	20→'21年度	21→'22年度	22→'23年度	23→'24年度	20→'24年度
日本労働組合総連（全組合）	1.78%	2.07%	3.58%	5.10%	13.09%
日本労働組合総連（中小組合）	1.73%	1.96%	3.23%	4.45%	11.84%
自動車総連（メーカー部会、車体・部品部会）	1.86%	1.92%	3.40%	4.99%	12.70%
ものづくり労働組合（自動車部会）	1.85%	2.18%	3.44%	4.26%	12.24%

出典：

日本労働組合総連 <https://www.jtuc-rengo.or.jp/activity/roudou/shuntou/2024/houshin/data/matome20240719.pdf?2882>

自動車総連、ものづくり労働組合 https://www.japia.or.jp/topics_detail/id=3938

見積書

〒
住所

会社名

あて名
お客様コード
〇〇〇様
TEL :TEL
FAX

御請求額 ¥

登録番号		得意先名
車種		型式
車台番号		年式
グレード		走行距離
類別	ミッション	エンジン
排気/定格	シフト	追加情報 2
カー No	トリム No	受付担当
ドア	ボディ	

損保/支店名		受付番号
アジャスター		事故日
連絡先 1	過失	立会日
FAX	免責	損保事項

伝票番号	受注番号	売上日付	頁
------	------	------	---

作業内容・使用部品名	区分	指数	技術料	数量	部品金額	素材
※ 板金、塗装及び部品交換等の本作業については、別様式に記載可能。						
<付随作業> (本作業計上分では不足するもの)						
コーディング作業						
高電圧回路遮断作業						
高所作業						
コーティング除去作業						
特別調色 (※ 具体的な作業内容を記載)						
4輪アライメント調整						
運転支援システム調整 (エーミング) 作業						
OBD システム診断 (確認)・DTC 消去						
実走行テスト						
補助要員作業						
<諸費用>						
引取/納車						
レッカー						
レンタカー (保険金分)						

レンタカー（保険金分以外）						
車両保管						
部品保管						
情報管理						
見積り						
汚損防止作業						
室内清掃						
リヤライセンスプレート再封印						
同番再交付申請						
廃タイヤ処理						
廃バッテリー処理						
廃油処理						
廃ガラス処理						
その他廃棄物処理						

お振込先

作業計 塗装計 諸費用計	部品計 材料計
小 合 消 総	計 計 税 計

【注】この記録簿は二年間携帯保存して下さい。

車体整備記録簿 (特定整備記録簿)

【整備の概要】該当部位に記入する。

点検・整備	作業区分欄	出庫時
1 ASV システム		
2 ホイールアライメント		
3 車体計測		

前廻り・側面	作業区分欄	
4 フロンドバンパー		
5 ラジエターグリル		
6 ヘッドランプ	左:	右:
7 シグナルランプ	左:	右:
8 フード		
9 フロントフェンダー	左:	右:
10 フロントガラス		
11 フィックスガラス	左:	右:
12 フロントドア	左:	右:
13 リヤドア・スライドドア	左:	右:

後廻り	作業区分欄	
14 リヤバンパー		
15 リヤコンビネーションランプ	左:	右:
16 トランク・バックドア・リヤゲート		
17 クォーターパネル	左:	右:
18 クォーターガラス	左:	右:
19 リヤガラス		
20 ルーフパネル		
21 ルーフサイドパネル	左:	右:

依頼者の氏名又は名称及び住所	特定整備記録簿（別紙） (有 ・ 無)	記入日	
	登録番号又は車両番号	整備時の総走行距離 Km	
	車台番号	カラーNo.	高機能塗装

作業区分欄 に表示する チェック記号	該当 なし	/	良好	✓	脱着 分組	D	钣金	B	修理 修正	△	塗装 (水性/油性)	N (水/油)	高機能 塗装	HQ
	交換 取替	X	溶接	W	締付	T	調整	A	清掃	C	電子制御装 置整備	○		

※ 中古・リサイクル・リビルドの場合は R を付記する。

【左記以外の点検・整備作業、主な交換部品、注記など】

内板・骨格	作業区分欄	
22 ラジエターサポート	上:	下:
23 フェンダーエプロン	左:	右:
24 フロンドサイドメンバー	左:	右:
25 カウルパネル	左:	右:
26 ダッシュパネル		
27 フロントピラー	左:	右:
28 ロッカーパネル	左:	右:
29 センターピラー	左:	右:
30 フロアパネル	前:	中:
	後:	
31 クォーターホイールハウス	左:	右:
32 バックパネル		
33 リヤサイドメンバー	左:	右:
34 リヤフロア		

例	X	ガラス(内)
例	X	レーダー
例	A	エーミング

メーカー修理仕様書とは異なる 作業内容とその理由

車載式故障診断装置点検
35 OBD の診断結果

整備事業者名 事業所の所在地 (認証番号もしくは会員番号)	整備完了年月日	
	作業者の氏名	
	整備主任者の氏名 (検査者の氏名)	

【部位及び部品】

