

# 事故車修理の標準作業時間 調査結果

---

令和8年6月

国土交通省 物流・自動車局 自動車整備課

# 車体整備(事故車修理)の標準作業時間調査(調査方法)

## 1. 背景:

- 事故車の修理工賃の決定に用いられる**標準作業時間**については、いわゆる「自研指数」が広く使用。
- 車体整備事業者より、この指数の時間では、終わられない作業があるとの声を踏まえ、国土交通省が第三者的立場から調査。

**一般的な計算式:** 修理工賃 = **標準作業時間** x 工賃単価(工場と損害保険会社との交渉による)

## 2. 調査方法:

- 世界各国の自動車メーカーから標準作業時間の策定業務を請け負うドイツの会社(CAB※)に、本調査で活用するための新たな標準作業時間の策定を依頼(以降、「CAB工数」という)。  
なお、CAB社との調整はテュフ ラインランド ジャパン(株)に委託。 ※ CAB Deutschland GmbH(ドイツ) 略称:CAB
- この結果を自研指数と比較。

- CAB工数を策定するには修理マニュアルを読み込み、理解する必要があるため調査の効率化を考慮し1つのメーカーに絞った。
- 最新技術が用いられた代表的な車種かつ、英語マニュアルが入手できる車両を優先したが、今後の調査で他メーカーの車両も順次実施する予定。

- |                                  |          |
|----------------------------------|----------|
| ①TOYOTA ヤリス(MXPA1#:コンパクトハッチバック)  | :コンパクトカー |
| ②LEXUS IS300h(AVE30:ミッドサイズセダン)   | :セダン     |
| ③LEXUS NX450h+(AAZH26:ミッドサイズSUV) | :SUV     |

## 3.調査の前提と結果の位置づけ

- 本調査は、同条件での比較が困難であることから、過去に決定された作業時間やその妥当性を評価することを目的としたものではない。また、CAB工数と自研指数の優劣の決定や日本国内で標準作業時間として普及している自研指数の妥当性の否定を目的としたものではない。
- 本調査結果は、限られた車種と特定の作業項目についての比較であり、全ての車種や作業に一律に適用されるものではなく、あくまで一定の条件下における参考値であるため、個別事案における作業時間の妥当性を裏付ける資料として用いることは適当ではない。

# 車体整備(事故車修理)の標準作業時間調査(調査結果)

## 4. 調査結果:

- 3車種・特定の作業を検証した結果、板金作業(本調査においては脱着・取替を対象)においてはCAB工数が大きくなる傾向である一方で、塗装作業では板金作業に比べて差異は小さい傾向。

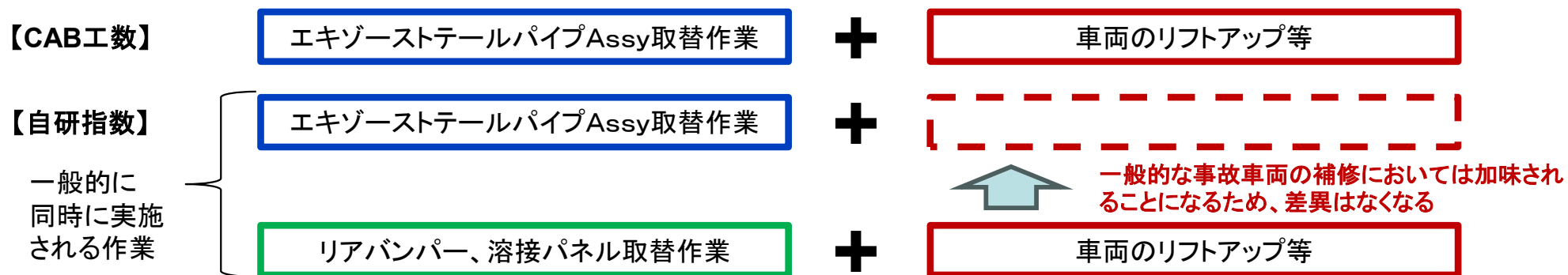
### (1) 代表的な作業における比較(板金) ※調査の前提と結果の位置づけは、前記3. のとおり

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片側クォータパネルサブ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) (対象クォータパネル:<ヤリス>右側、<IS, NX>左側)	12.1(8.1)	27.4(18.8)	17.3(12.2)	
④ボデーロワバックパネルサブAssy、片側バックドアオープニングトルーフ取替(B290) (リヤバンパーカバー:<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ツパフロント、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)	

(株)自研センター(以下、「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。

# 車体整備(事故車修理)の標準作業時間調査(調査結果)

- 2方式による結果の差異等について、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。(なお、CAB工数は、作業内容ごとに付帯作業等を設定し、重複する場合は削除する考え方)。
- 例えば、今回の調査において明らかになった点として、「ヤリス ①エキゾーストテールパイプAssy取替」のみについて、CAB工数の内訳を開示し、自研センターにおいて検証を行った結果は、以下のとおり。



## ヤリス ①エキゾーストテールパイプAssy取替の内訳(単位:分)

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 余裕時間に含む

作業項目の合計(分)に対し、それぞれの考え方により余裕率をかけて、端数処理した上で(時間)に換算。⇒ 2方式とも0.4で差異はなくなる。

# 車体整備(事故車修理)の標準作業時間調査(調査結果)

## (2) 代表的な作業における比較(塗装) ※調査の前提と結果の位置づけは、前記3. のとおり

- 各種箇所について、新品パネルを塗装するとともに、隣接する箇所にぼかしを入れる作業。

対象部位	CAB工数(自研指数)			単位:時間
	ヤリス	IS300h	NX450h+	
ボンネット	7.2(6.2)	8.7(8.1)	9.0(8.3)	
フロントフェンダー	7.0(5.4)	7.6(6.2)	8.1(6.2)	
フロントドア	7.5(6.4)	8.0(7.6)	8.6(7.7)	
リヤドア	7.6(6.2)	8.0(7.1)	8.5(7.4)	
クォータパネル	8.5(6.6)	8.6(8.1)	8.6(8.1)	
バックドアパネル	8.1(6.6)	8.1(7.2)	8.0(7.9)	
ロワバックパネル	6.8(6.0)	7.2(6.6)	6.7(6.6)	
ルーフパネル	9.6(8.2)	9.4(9.5)	9.5(10.9)	
ロツカパネル	7.1(5.5)	7.7(6.0)	7.3(6.1)	

- 塗装品質について、欧州と日本では考え方に差異があるが、日本と同等の条件に近づけた。
  - パテ研磨、プライマー・仕上げパテ塗布及び研磨、プラサフ塗布及び研磨、シーラー塗布、マスキング、上塗り(カラーベース塗装、クリア塗装)、仕上げ。カラーベースは水性塗料。塗膜は2コート、メタリック(低隠蔽は除外)、下塗り・カラーベース・クリアの3層。耐スリ、セルフリストアリングコートは適用しない。ぼかし塗装はCABの補修塗装S2レベル。車両に組み込まれた状態で塗装。調色作業、塗り回数、磨き仕上げ作業については、日本と同等。余裕率は20%。

## 5. 今後の国土交通省の対応

### (1) 自研センターを含めた関係者との対話の実施

- 本調査で明らかとなった2方式による結果の差異等について、自研センターと連携して作業時間の計測における条件の違いや、作業項目の整理方法の違い等を整理する。この際、民間企業のノウハウである部分には配慮する。
- その上で、国土交通省とともに、自研センター、損害保険会社、車体整備業者などの関係者による対話を実施し、より実態に即した標準作業時間を策定するために必要な視点や具体的な方法論について建設的な議論を実施する。

### (2) 車体整備事業者への周知

- 今回の調査の結果を踏まえ、車体整備事業者に以下の点を周知。
  - 車両の状態や修理方法によって、自研指数の時間内に作業が終了しない場合は、損害保険会社と個別交渉すること。
  - その際、本調査における比較結果はあくまでも一定の条件下における参考値であり、個別事案における作業時間を裏付ける資料として用いることは適当ではないため、本調査結果を根拠として、例えば自研指数の〇〇%増といった修理費の提示や交渉を行うのではなく、損害保険会社や顧客に対し透明性をもって作業時間の妥当性にかかる説明を行うこと。また、「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」や「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」にも留意すること。
  - その上で、損害保険会社の不合理な説明により交渉が進まない場合には、国土交通省の情報提供窓口  
に情報を入れること。

### (3) 調査の継続実施

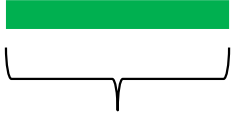
- 標準作業時間の調査について、令和8年度以降も継続的に実施する。その際、今回の調査方法や結果に対する関係者からの意見を踏まえつつ実施する。

# <参考> CAB工数の策定方法

- 新型車が発売されるたびに、事故車に関係する全ての修理作業を実測で計測し、標準作業時間を策定することは現実的ではない。このため、以下の方法で標準作業時間を算出している。
  - ・ ボルトの脱着や溶接等の最小作業単位について、あらかじめ実測により時間を設定。この際、車両の状態や作業者の経験年数などについて一定の条件を置くこと無く、実際の事故車修理の計測結果(板金作業であれば40,000時間以上)をもとに策定。
  - ・ 車種ごとの修理マニュアルに記載されている作業項目との対応関係を明確にしながら、修理に必要な作業項目を抽出した上で、それらを組み合わせて標準作業時間を算出(ヤリスであれば2,204種類の作業項目から構成)

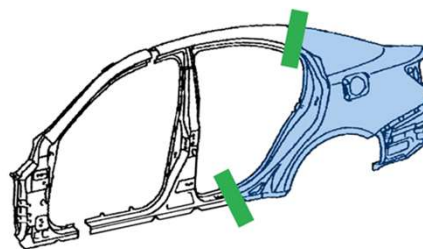
## 【イメージ】

溶接に必要な時間を実測



○cmの溶接に△分

各車種の修理マニュアル等から必要な溶接長さを算出



※溶接以外にも様々な作業を積み上げ

標準作業時間

パネルの取替：□分

# <参考> 保険金による事故車修理の関係者

