

## 国土交通省の「事故車修理の標準作業時間 調査結果」に対する弊社見解について

### 1. はじめに

2026年6月24日、国土交通省（以下、国交省）ホームページにおいて「事故車修理の標準作業時間 調査結果」が公表されました。

調査結果の詳細は、以下の国交省ホームページよりご覧いただけます。

[https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha09\\_hh\\_000360.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha09_hh_000360.html)

今般の国交省による「事故車修理の標準作業時間 調査」は、事故車の修理工賃を算出する際に活用されている自研指数（以下、指数）について、車体整備事業者より、指数の時間では終えられない作業がある、との声をふまえ、調査・検証が行われたものと理解しており、弊社としても当該調査結果を尊重し、公表資料について確認を進めてまいりました。今回の調査結果は、指数の妥当性や優劣を判断することを目的としたものではなく、また、限られた車種と特定の作業における比較結果として公表されたもの、との趣旨が記されています。弊社は、日本市場で広くご利用いただいている指数を策定・提供している立場から、指数の位置付けや前提条件を正しくお伝えするとともに、本調査の内容や背景等を可能な限り確認し、公表資料から確認できた内容と、現時点で確認できていない事項を整理することで、今後、取り組むべき課題を明確にし、指数の改善や透明性向上に活かしてまいりたいと考えております。

当該調査結果に対する現時点での見解を以下のとおりお知らせいたします。

### 2. 公表された「事故車修理の標準作業時間 調査結果」に対する弊社見解（要旨）

国交省公表資料のP3～P5には調査結果が、P6には今後の対応が記載されておりますので、それらに対する弊社見解の要旨を記載いたします。

#### (1) 代表的な作業における比較（板金）について

P3の4.(1)では、板金作業（本調査では「脱着・取替」作業）の比較結果が示されており、CAB工数の方が大きくなる傾向、となっております。

本結果につきましては、今回公表された情報だけでは、比較対象となった工数にどのような作業が含まれているのかを十分に確認できないところもあるため、差異が生じた理由は、今後、国交省や関係者とも連携し、可能な範囲で内訳を確認しあう中で、詳細に分析していきたいと考えております。また、後述のとおり、作業範囲や前提条件の一部が一致していない可能性もあるものと考えております。

その例として、双方の内訳を確認できたP4にある「①ヤリスのエキゾーストテールパイプ Assy 取替」については、準備作業や付帯作業を含めて比較した結果、両者とも0.4時間となり差はなくなりました（詳細は下記の3.(1)をご参照ください）。他の作業内容（②～⑤）については、現時点では作業内容の詳細な双方の内訳が開示されていないため、同様の傾向となるか否かは今後確認が必要です。

## (2) 代表的な作業における比較（塗装）について

P5の4.(2)では、塗装作業の比較結果が示されており、板金作業と比べて差異は小さい傾向、とされています。

調査結果には、「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」と記載されておりますが、公表された資料のみでは、その具体的な調整方法や前提条件については明らかになっていないため、現時点では弊社として詳細な確認は出来ず、今後、詳細を確認しながら検討を行っていきたいと考えております。

## (3) 今後の対応について

P6の「車体整備（事故車修理）の標準作業時間調査（国交省の対応）」には、今後の国交省の対応が記載されています。

弊社としても、今回の調査結果について引き続き詳細を確認しながら、調査を通じて得られた知見を今後の指数改善や透明性向上の取組に活かしてまいりたいと考えております。

また、本調査を通じて、指数における作業範囲や前提条件について、より分かりやすくお伝えする必要があることや、工数体系ごとの違いを整理・比較することが指数への理解向上につながることを改めて認識いたしました。今後も、関係者との対話や検証を重ねながら、指数の透明性・信頼性のさらなる向上に努めてまいります。

## 3. 公表された「事故車修理の標準作業時間 調査結果」の内容について

### (1) 内訳が開示された「①エキゾーストテールパイプ Assy 取替」における分析結果

P3の「(1)代表的な作業における比較（板金）」については、指数・工数の詳細な内訳が公表されていないため、今後、可能な範囲で双方の内訳等を確認させていただきながら、他の作業項目も含めた十分な検証を行っていきたいと考えます。

その例として、双方の内訳を確認できた作業「①エキゾーストテールパイプ Assy 取替」については、指数・工数に含まれる作業内容を整理し、関連する準備作業や付帯作業を含めて比較した結果、調査結果では「CAB 工数 0.4 時間、自研指数 0.2 時間」とされていたものが、両者とも 0.4 時間となり差異がなくなることを確認いたしました（このことは調査結果 P4 にも記載されております。）。

#### a. 内訳の比較

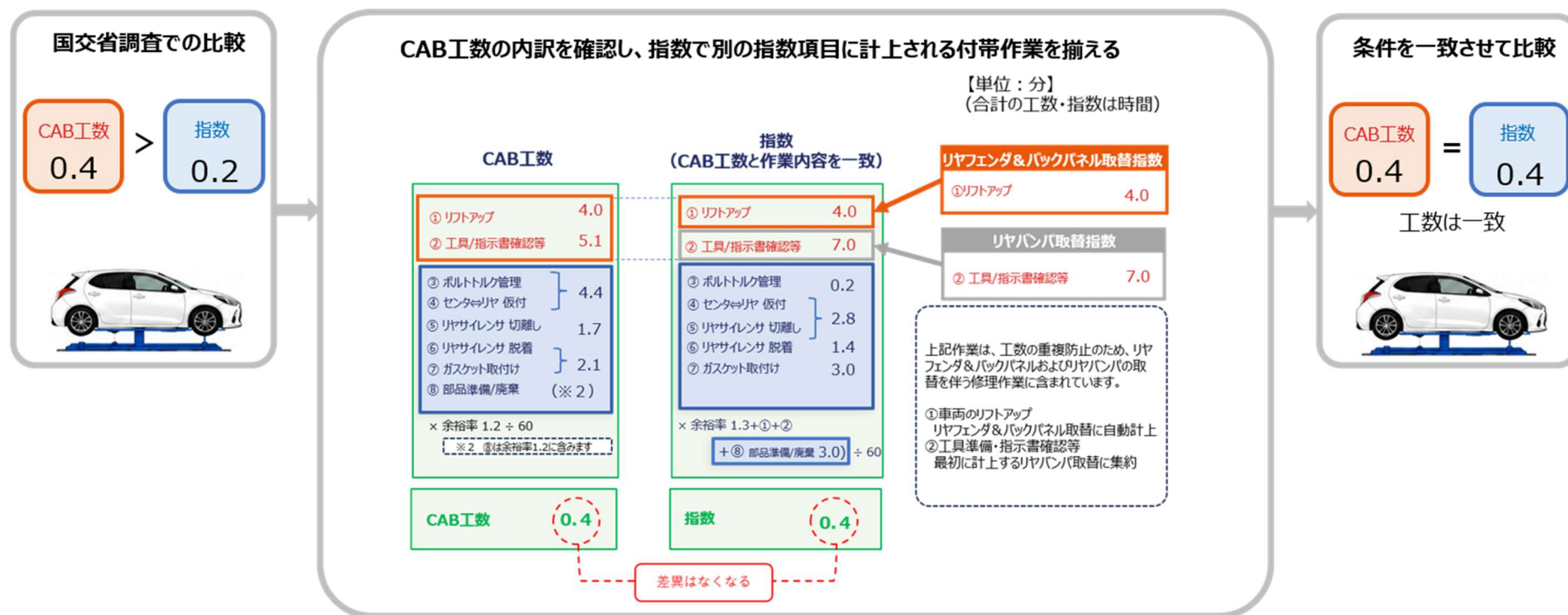
CAB 工数において内訳として開示された「車両のリフトアップ」に相当する作業時間や「工具準備、指示書確認等」の作業時間は、同作業として比較対象となったエキゾーストテールパイプ Assy 取替の指数には含まれておりません。前者は同時に行う溶接パネル取替作業の付帯作業の方に設定しており、後者はリヤバンパの準備時間に含まれております。

これは指数作成上の整理として、事故車両の板金修理においては、例えば後部損傷であればエキゾーストテールパイプ Assy 取替は通常はリヤバンパ等

とあわせて行うため、複数の部品ごとの指数を積み上げていくこととなりますが、共通となる作業は重複を避けるために主要な部品の指数にまとめて計上しているためです。

そのため、「①エキゾーストテールパイプ Assy 取替」については、作業範囲や付帯作業の扱いを揃えた整理を行ったところ、実作業時間としては両者に差がないことが確認されました。このように、指数では、部品単体で見た場合に含まれていない作業が他の作業に含めて整理されているケースがあるため、他の部品や指数項目（作業内容②～⑤）においても、同様の理由で差異が発生している可能性があります。

### ヤリス エキゾーストテールパイプ Assy取替におけるCAB工数と指数の違い



JKC指数は作業工数の重複計上を避けるため、付帯作業を関連する他の指数項目に含めて設定している場合があります。ヤリスのエキゾーストテールパイプAssy取替においては、この付帯作業をCAB工数の作業範囲に揃えることで工数は一致します。

## b. 弊社における実作業の結果

本作業において、あらためて弊社作業場にて実際に同型車両の作業を3回実測した結果、以下のとおり、指数値と同一となりました。

- ・エキゾーストテールパイプ Assy 取替：指数 0.2／実測 0.2
- ・エキゾーストテールパイプ Assy & エキゾーストパイプ Assy 取替：指数 0.5／実測 0.5

## (2) CAB 工数と指数の体系の違いについて

本調査において比較として採用された CAB 社の工数も内訳等の開示はされていませんが、指数においても内訳を開示していないものも多く、お互いの詳細が不明な状態です。今後、可能な範囲で双方の作業範囲（※）や前提条件をさらに揃えて比較することで、有益な知見が得られると考えています。

また、P4に「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」としており、具体的には『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。」と説明がなされております。この点は、比較調査において極めて重要な観点であり、留意する必要があると考えます。

（※）例えば「ヘッドランプ取替」という作業を比較する場合でも、指数と CAB 工数では作業時間に含める範囲が異なると推定されます。

指数では、ヘッドランプを交換するために必要となるフロントバンパの脱着作業については、別の作業として整理しており、ヘッドランプ取替の指数には含めていません。また、工具準備や作業指示書の確認などの準備作業についても、関連する他の作業時間にまとめて計上しています。

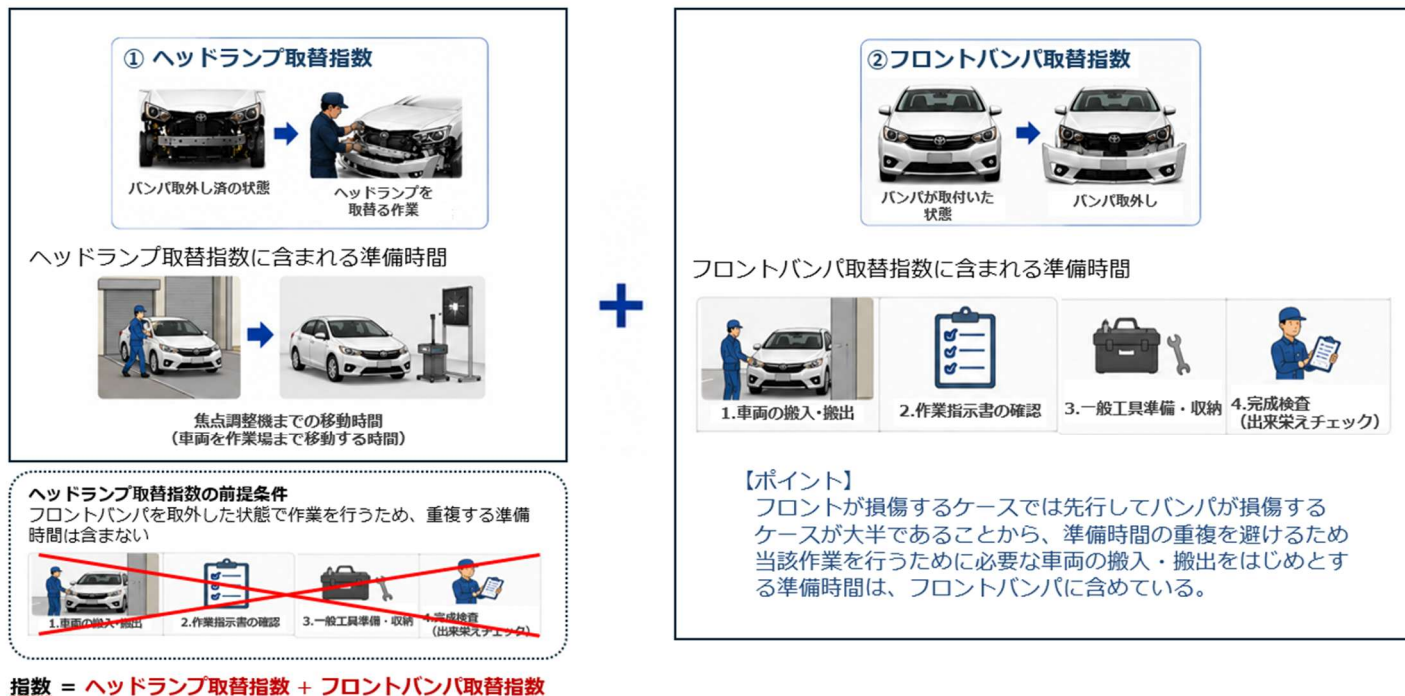
（弊社ホームページの「指数について」-「指数値算出の基本的な考え方」-「具体例（ボルト系部品）複合作業の場合」で詳細を解説しています。）

一方で、弊社で調査する中では、CAB 工数では、ヘッドランプ取替の工数の中にフロントバンパ脱着や準備作業が含まれている場合があるものと理解しています。

このように、同じ「ヘッドランプ取替」という名称であっても、作業時間に含まれる内容が異なる場合があるため、数値を比較する際には作業範囲や前提条件を確認することが重要だと考えます。

CAB工数と指数の違い（ヘッドランプ取替の例）

指数：部品毎に工数を設定し、作業手順に応じて必要なものを組み合わせて使用



CAB工数：あらかじめ定められた作業項目の中に、修理が完了するまでの関連作業がまとめて設定されていると推定

CAB工数に含まれる作業



### (3) その他の板金作業について

内訳が開示された「①エキゾーストテールパイプ Assy 取替」以外の作業内容②～⑤についても、それぞれの作業範囲を一致させた上で比較する必要があり、作業範囲を揃える等の過程の中で、指数テーブルにて読み取れる数値から調整されているものもあります。

なお、CAB 工数において作業範囲が一致しているかの確認や、重複や抜け漏れ等がないかの確認等は出来ておりませんので、今後、連携しながら確認を進めていきたいと考えます。

### (4) 塗装作業について

P5 の「(2)代表的な作業における比較 (塗装)」において、表の備考欄にあるように、今回の比較では「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」とされています。日本において求められる「磨き品質」等の違いから、日本の実態にあわせた調整を行ったと理解いたしました。具体的な調整方法や内訳、割合等の詳細は不明です。比較においては、塗装に限らず脱着取替においても同様に品質や前提に差がある可能性が高く、塗装以外の作業との比較条件の整合についても確認が必要であると考えます。

### (5) P7 の「<参考>CAB 工数の策定方法」について

①「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」と記載されています。「あらかじめ事故車修理作業の計測結果を基に設定されている」点は、指数においても同様です。

一方、「一定の条件を置くことなく」という点については、指数においては指数テーブルマニュアル等にも記載のとおり (右図)、作業員や対象車両等において標準作業における前提条件を設定しているという違いがあり、標準作業時間策定におけるコンセプトが異なっているものと考えます。

②「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…～略」との記載がありますが、指数においても、指数策定にあたり、修理書や自動車メーカーの指示に忠実に積み上げている点に変わりはありません。

また、「ヤリスであれば 2,204 種類の作業項目から構成」との記載があり、どこまでを作業項目と呼ぶかにもよりますが、指数において指数項目を構成する個別作業工程には、ヤリスで 3,677 を保有しております。

#### 指数算出に用いる基表の前提条件の考え方

※指数テーブルマニュアルからの抜粋

##### 工場

- 認証を受けるための設備基準を有する
- メーカー修理書等で指定・推奨する工具を有する

##### 作業員

- 脱着取替作業など：実務経験3年程度
- メカニカル作業：3級整備士程度の技能
- 補修塗装作業：実務経験5年など
- ※当該作業経験あり、他業手順、方法を理解している作業員

##### 車両の状態

- 1～2年使用した車両・修復歴なし・汚れや錆び付軽度

##### 部品

- 自動車メーカー出荷 (正規部品)

##### 作業方法

- 原則、自動車メーカー修理書記載の作業方法と手順
- 自動車メーカー指定または推奨工具を使用

#### 4. 公表された「事故車修理の標準作業時間 調査結果」の前提条件や位置付けについて

(1) 本調査において、調査の前提や留意点は非常に重要な観点であると考えますが、P2 の 3.には「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にしたものではない。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。」と記載されております。

今回の調査は、公表されている情報を踏まえ、可能な範囲で条件を近づける対応がなされたと理解しているものの、上記 3.(1)および(3)に記載のとおり、内訳を開示いただいた「①エキゾーストテールパイプ Assy 取替」以外の作業範囲や前提条件については、今後、国交省や関係者とも連携し、可能な範囲で内訳を確認しあう中で確認を進めていきたいと考えます。

(2) 加えて、指数は日本において一定の前提条件のもとで損傷自動車の復元修理作業を行った場合の標準作業時間の参考値であり、日本とドイツでは、修理方法や設備環境、法制度、求められる品質・文化などに違いがあります。そのため、同じ作業であっても一定の差が生じる可能性があります。

(3) 今回の調査対象は、「TOYOTA ヤリス MXPA1#」「LEXUS IS AVE30」「LEXUS NX450h+ AAZH26」の3車種であり、サンプルとしては限定的です。また、例えば脱着取替においてはマフラー取替などの5作業のみの限られたものです。そのため、P2 の 3.には「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。」と記載されており、この点も留意が必要と考えます。

(4) これまでも弊社において海外工数調査を20年以上にわたり行ってきた中では、前提条件の違いや、余裕時間・準備時間の違いといった差を確認しております。

## 5. 弊社の今後の対応について

- (1) 冒頭にも記載のとおり、P6の「車体整備（事故車修理）の標準作業時間調査（国交省の対応）」について、今後の国交省の対応が記載されておりますが、弊社においても、上記に記載してきた調査結果の詳細を確認しながら、今回の調査における気付きを弊社の取組に活かしてまいりたいと考えております。
- (2) また、本調査を通じて、作業範囲や前提条件をこれまで以上に分かりやすくお伝えする必要があることや、単独の数値だけでは指数の考え方が十分に伝わらない場合があることをあらためて認識いたしました。さらに、工数体系の違いを整理・比較し、その内容をわかりやすくお伝えすることが、より良い指数の提供に繋がることも大きな気付きとなりました。
- (3) なお、弊社は、お客様相談室に寄せられる声を起点とした検証や一般工場調査による市場実態の把握、指数懇談会による外部有識者からの意見聴取等を通じて得た知見をもとに、必要に応じて指数の見直しや改善に活用してまいりましたが、昨今の自動車技術や補修技術の変化に対応し、将来にわたり指数の信頼性を維持・向上していくために、2024年4月より「指数作成のあり方見直しプロジェクト」を立ち上げ、社内横断で指数作成プロセスの見直しおよび透明性向上に取り組んでおり、その成果の第一弾として、脱着・取替指数における作業内容の見直しを実施し、2026年5月以降の新型車の指数から順次反映しています。  
（これまでの「指数の信頼性・透明性向上に向けた取組み」については、2026年6月11日に弊社ホームページにおいてもご案内しておりますのでご確認いただければ幸いです。）

【弊社による「指数の信頼性・透明性向上に向けた取組み」について】

<https://jikencenter.co.jp/wp-content/uploads/476e8502a87687b9ac7f9d2c20fd6424.pdf>

今般の国交省調査結果の詳細確認・検証を進めてまいりますとともに、指数ユーザーの皆様および関係者の皆様からのご意見にも真摯に耳を傾けながら、上記取組みを継続していくことで、指数の透明性・信頼性のさらなる向上に取り組んでまいります。