

令和7年 車体整備実態調査アンケート報告書

令和8年1月19日

日本自動車車体整備協同組合連合会



国産車工賃単価の推移

| | 平均値 (円) | 前年比 (%) | 中央値 (円) | 前年比 (%) | 最頻値 (円) | 前年比 (%) |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 2025年 | 8,367 | 1.096 | 8,000 | 1.067 | 8,000 | 1.00 |
| 2024年 | 7,633 | 1.072 | 7,500 | 1.071 | 8,000 | 1.14 |
| 2023年 | 7,118 | 1.045 | 7,000 | 1.067 | 7,000 | 1.00 |
| 2022年 | 6,811 | 1.021 | 6,560 | 1.009 | 7,000 | 1.00 |
| 2021年 | 6,673 | 1.014 | 6,500 | 1.000 | 7,000 | 1.08 |
| 2020年 | 6,579 | | 6,500 | | 6,500 | |

- ・ 「6,000円台」から「8,000円台」への構造的シフト

2020年から2022年までは中央値が6,500円前後でほぼ停滞していたが、2023年から是正が始まり、2025年には中央値が8,000円、平均値は8,367円に達した。5年間で約23%～28%の上昇が見て取れる。

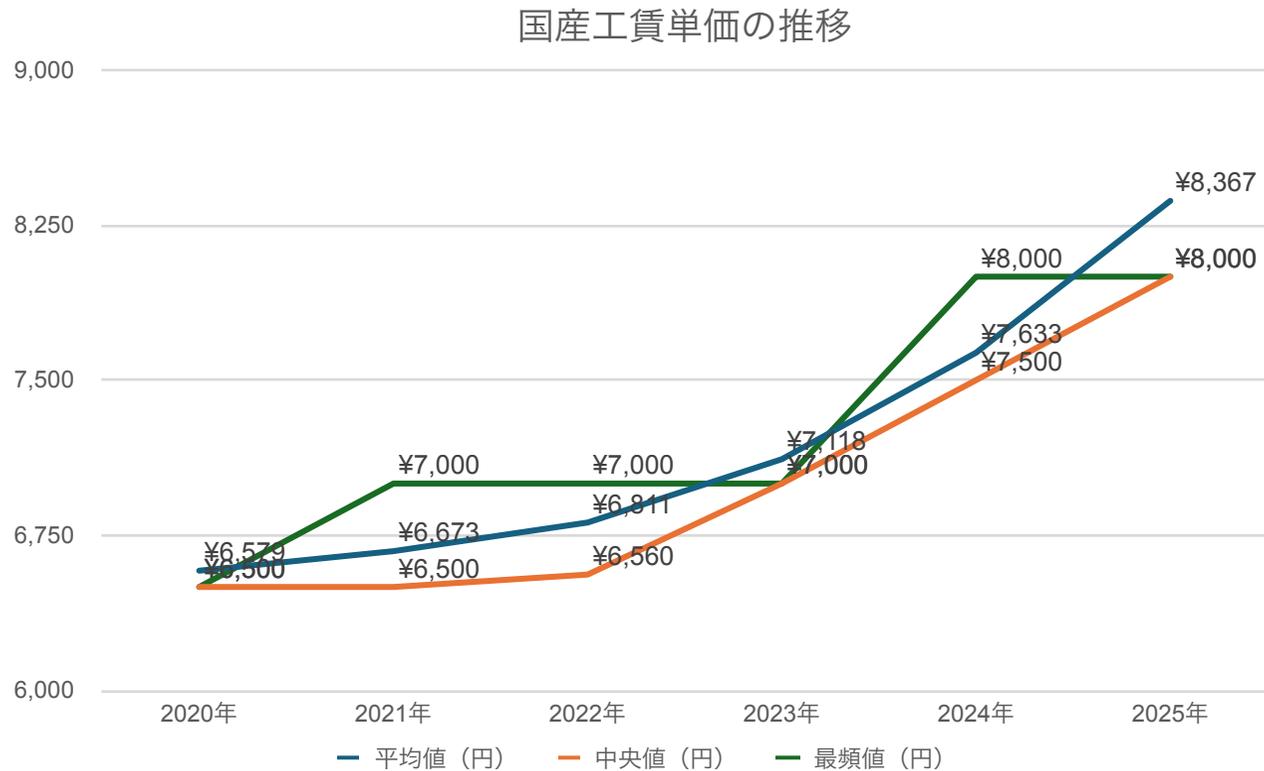
- ・ 業界標準（コンセンサス）の劇的な変化

最頻値（最も多い回答）が、2023年までの7,000円から、2025年には8,000円へと移った。これにより、「工賃単価8,000円」は一部の先進的な工場の数字ではなく、車体整備業界の「新たな標準」として定着したと考えられる。しかしながら業界の下請け取引が多いことを考えると、仮にレス率を30%とした場合、8,000円に対する実際の単価は5,600円となり、統計上は大きく上振れていることになる。

- ・ 物価高・人件費高騰の反映

この上昇傾向は、長年据え置かれてきた工賃の「正常化」に向けた活動が反映されてきたが、**まだまだ道半ばと言える。**

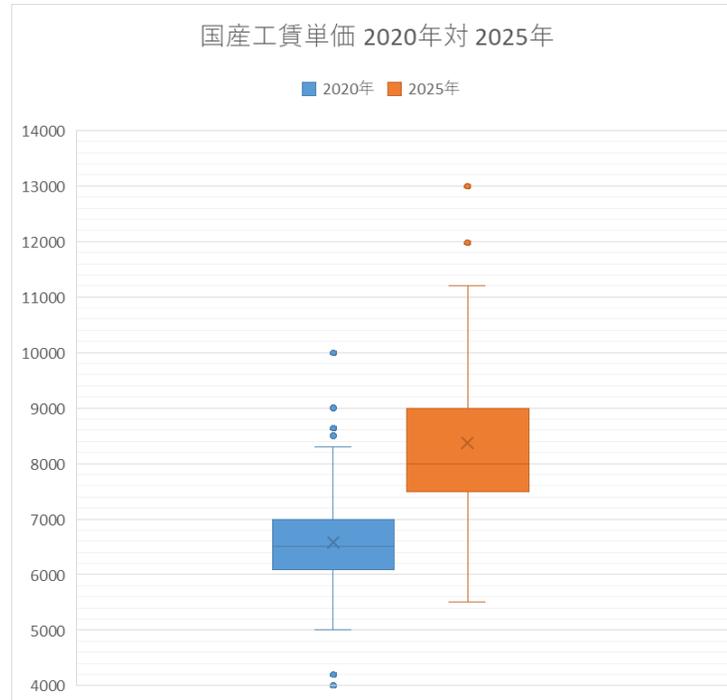
国産車工賃単価の推移



■工賃単価の推移グラフ（平均値・中央値）

2020年から2022年までの停滞期を経て、2023年以降に急激な右肩上がりのトレンドに転じていることが視覚的に確認できる。

国産車工賃単価の推移



2020年と2025年の分布比較（ボックスグラフ）

工賃単価の「広がり」と「水準」の変化を比較している。

外れ値フィルタリングの基準：下限: 3,500 円以下を実務上あり得ない数値、あるいは入力ミスとして除外。

上限: 40,000 円以上を極端な特例（スーパーカー専門等）または誤記として除外。

ボックスの見方: 2020年（左）の箱が6,000～7,000 円の間にとまっているのに対し、2025年（右）は箱全体が上方に移動し、かつ箱の上下幅（価格のバラツキ）が大きく広がっている。これは、「8,000円台へのシフト」と「**先行して単価を上げる層と上げきれない層の二極化**」を表している。

収益性分析

| | | |
|--------------|----|---------|
| 車体整備売上高 | 千円 | 65,239 |
| 変動費 | 千円 | 28,420 |
| 固定費（賃金・償却・他） | 千円 | 46,245 |
| 営業損益（残る利益） | 千円 | -9,426 |
| 営業損益率（残る利益） | % | -14.45% |

・給与アップや待遇改善どころではない、事業継続性そのものに難あり

統計では、6,523万円の売上高に対し、7,466万円の原価が掛かっており、赤字という結果が出た。あくまで平均モデルの試算であり、アンケート調査は比較的安定した仕事量の確保が出来ている上位層の傾向を示している。その上でこの結果が出たことは重い。

現在の**車体整備要員の給与**はおよそ**400～412万円**であり、（※P7で解説）

ディーラー平均（509.4万円）と比較しても大きく後れをとっている。

現状の収益構造では給与をあげるところか、その支払いにも窮する状態となっている。

事業継続性に暗雲が立ち込めており、交通インフラとしての安全安心の担保が危機に瀕している。

総従業員の年間休日日数

| | 単位 | 平均値 | 中央値 | 最頻値 |
|-------------|----|-----|-----|-----|
| 総従業員の年間休日日数 | 日 | 99 | 101 | 105 |

・人材採用と定着の防衛ライン（年間120日）

年間休日日数が現状99～105日

完全週休2日（105日）に祝日及び夏季や年末年始の連休（15日）を足すと120日となる。

若年層（Z世代など）の求職者は、給与と同等かそれ以上に「時間」を重視し、他産業やディーラー（多くが115～120日以上）と比較された際、休日が100日程度というだけで、どんなに技術力が高い工場でも選択肢から外されることを回避しなければならない。

・技術者の「生産寿命」と「品質」の維持

車体整備は肉体的な負荷が高く、高い集中力が求められる仕事である。また、有機溶剤等を扱うリスクの高い環境でもあります。その上で休みが少ないことでの疲労蓄積は、集中力低下による「再修理（手戻り）」や「労働災害」のリスクを高める。また、身体を休める時間を確保することは、平均年齢50歳（P8で解説）というベテラン技術者が健康に長く働き続けるために不可欠な投資です。

年休を120日にする場合、レバーレートは約9%増加。

整備要員 平均年収

| | 単位 | 平均値 | 中央値 | 最頻値 |
|------------|----|-----------|-----------|-----------|
| 車体整備要員平均年収 | 円 | 4,123,932 | 4,016,000 | 4,000,000 |

- 「年収400万円の壁」とディーラーとの100万円格差の現実

【白書との比較】 整備士全体の平均**425.7万円**に対し、車体整備の平均**412.3万円**と約**13万円**低く、ディーラー平均**509.4万円**とは約**100万円**もの格差がある。また、最頻値が400万円である事実は、多くの職人が「**年収400万円の壁**」に突き当たっている。物価高騰が続く中、この年収では子育て世代の生活維持が難しく、他業種やディーラーへの人材流出に対抗できない。

- 工賃単価是正の「義務」

1人あたり売上高が年間1,000万円を割り込む現状（※P11で解説）では、法定福利費や設備維持費を差し引くと、これ以上の賃上げは経営を赤字となる。つまり、「年収を白書並みの**425万円**に引き上げる」という当たり前の目標ですら、現在の工賃単価（レバーレート）のままでは難しい。

整備要員 平均年齢

| | 単位 | 平均値 | 中央値 | 最頻値 |
|------------|----|-------|------|-----|
| 車体整備要員平均年齢 | 歳 | 49.11 | 49.9 | 50 |

- ・ 「50歳の壁」と技術承継の危機

【白書との比較】 自動車整備業界全体の平均年齢は**47.4歳**だが、車体整備の現場はそれよりもさらに**1.6歳～2.6歳高齡化**が進んでいる。

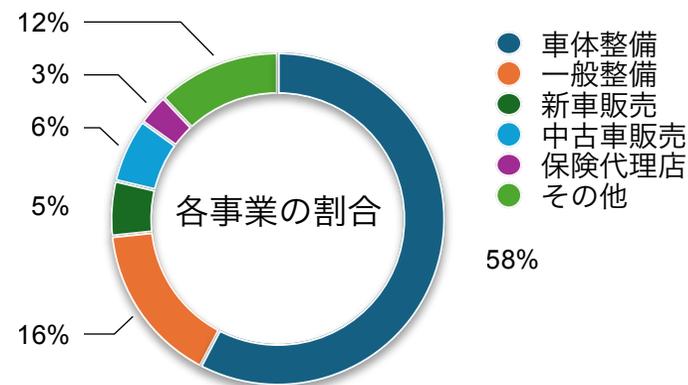
最頻値が**50.0歳**であることは、現場の主軸が50代であることを示している。钣金塗装は熟練技能の世界だが、あと**10～15年**でこれらの技術者が一斉に引退期を迎える。

- ・ 若手不在の連鎖

中央値・最頻値がこれほど高いのは、20代・30代の若手が極端に少ないことを意味する。このままの工賃単価（収益性）では、若手を採用するための賃金設定ができず、業界全体の「**技術の断絶**」が現実味を帯びている。

売り上げについて

| | 単位 | 平均値 | 中央値 | 最頻値 |
|---------|----|---------|--------|--------|
| 総売上高 | 千円 | 113,184 | 54,545 | 18,181 |
| 車体整備 | 千円 | 65,239 | 38,182 | 18,181 |
| 一般整備 | 千円 | 17,725 | 5,455 | 0 |
| 新車販売 | 千円 | 6,090 | 0 | 0 |
| 中古車販売 | 千円 | 7,073 | 0 | 0 |
| 保険代理店業務 | 千円 | 3,436 | 0 | 0 |
| その他 | 千円 | 7,517 | 0 | 0 |



・鮮明になる「小規模・専門」の実態

「平均」と「中央値」の巨大な乖離

総売上高の平均は約1.1億円に対し、中央値は5,454万円となっている。これは、大規模なディーラー層や大型工場が平均を引き上げる一方、業界のボリュームゾーン（過半数）は年商1億円未満の小規模な事業所であることを示している。

車体整備への専門性

中央値で見ると、総売上5,454万円のうち、約3,163万円（約58%）を車体整備が占めている。他の項目に0が多いことから、回答者の多くが「钣金塗装の専門工場」に近い形態であることが推察される。また、総売上と車体整備売上の最頻値1,818万円が一致したことから、多くの小規模事業者にとって「売上のほぼ100%が車体整備である」という専門性の高さが伺える。

収益構造の特異性

一般整備（車検等）も中央値では545万円にとどまる。このデータは、車体整備を主軸に据えつつ、一般整備は補助的に受けている、あるいは大規模工場のみが両方を手広く行っている「二極化」が考えられる。

人員構成

| | 単位 | 平均値 | 中央値 | 最頻値 |
|-----------|----|-------|-----|-----|
| 総従業員数 | 人 | 10.69 | 5 | 2 |
| 車体整備の総人員数 | 人 | 7.16 | 4 | 2 |
| うち車体整備士 | 人 | 2.23 | 2 | 1 |
| うち一級整備士 | 人 | 0.30 | 0 | 0 |
| うち二級整備士 | 人 | 3.38 | 1 | 1 |
| うち三級整備士 | 人 | 1.13 | 1 | 0 |
| うち資格なし要員 | 人 | 2.21 | 1 | 1 |

・ 余裕なき2~4人体制の限界、工賃買いたたきが招く「即時廃業」のリスク

「中央値4人」の少数精鋭構造

整備要員数（現場の作業者）の中央値が**4.0人**であることから、改めて車体整備業界が極めて小規模な組織によって支えられている実態が分かる。整備白書の全国平均**4.35人**と比較しても、車体整備はより少人数の「職人集団」としての性格が強いと見られる。

資格保有の実態は二級整備士が主軸

有資格者の内訳を見ると、二級整備士平均**3.3人**と車体整備士平均**2.2人**が現場の核となっている。一方で、車体整備士が平均で**2.2人**と二級整備士より下回っており、現状では資格の価値の低さを示唆している。

無資格要員の存在

資格なし要員の中央値が**1.0人**（平均**2.2人**）となっており、全要員の約**4分の1**から**3分の1**程度を占めている。これは、整備白書でも指摘されている「整備士保有率」の低さ（**車体整備版では約60%前後**）を裏付けるものであり、高齢で長年従事している板金や塗装専門職や外国人労働者等の整備要因が多く含まれている現場のリアルな姿を反映している。

今回の調査で改めて、少人数かつ有資格者に依存した現場であることが分かった。圧倒的多数が、余裕のない2人体制の零細工場であり、無理な事務負担や工賃の買いたたきが**即座に「廃業」へ直結する**。

整備要員 1人あたり年間車体整備工賃売上高

| | 単位 | 平均値 | 中央値 | 最頻値 |
|------------------|----|-------|-------|-------|
| 1人あたり年間車体整備工賃売上高 | 千円 | 9,112 | 9,545 | 9,091 |

・現状の生産性では「事業存続」が不可能である証明

1人あたり1,000万円に届かず整備業界より3割程度低い

中央値が約**954万円**ととなり、整備白書の整備要員1人あたり年間整備工賃売上高の平均**1,562万円**と大きく乖離している。

整備白書の工賃単価との関係

1人あたり年間1,500万円の工賃売上を、一人あたり年間労働時間**2,112時間**（※P17の集計を参照）で割ると、1時間あたりの工賃売上は約**7,100円**となる。「1人あたり年間1,500万円売らなければ、適正な工賃単価（7,000円超）は維持できない」という見方もできる。

事業存続危機の根拠

車体整備要員1人あたりの年間工賃売上高は、中央値で**954万円**となった。損害賠償の交渉や単価アップの議論において、「現在の1人あたり売上実態が1,500万円弱であり、ここから材料費や人件費を捻出すると、これ以上の単価抑制は事業の存続を危うくする」という客観的な根拠として活用が見込める。

稼働率

| | 単位 | 平均値 | 中央値 | 最頻値 |
|-----|----|-------|-------|-------|
| 稼働率 | % | 61.46 | 60.00 | 60.00 |

・現場の時間は「4割」奪われている

稼働率60%ということは、1日の労働時間のうち40%（約3時間以上）は「車を触っていない時間」であることを意味する。この4割には、保険会社との協定交渉、見積り作成、部品の発注・在庫待ち、写真撮影、納車引き取り等が含まれる。零細事業所ほど社長がこれらを兼務するため、現場の生産性は物理的にこの60%が「天井」になっている。

零細事業者の実態は見えにくい

零細事業者の場合、間接業務は経営者が担うことが多く労働時間の数字に出てこない可能性が高い。したがって、稼働率60%については特に5名以下のデータについては差し引いて考える必要がある。

「国産単価 8,000円（中央値）」と「稼働率 60.0%（中央値）」

これらを掛け合わせると、「**実質的に1時間あたり 4,800円（8,000円 × 0.6）**しか稼げていない」。そのうえ、ここから塗装材料費（30%）を引けば、手残りはさらに少なくなる。

追い打ちをかける塗装材料費（1,080円）

請求総額のうち、工賃と塗装費の合計31.9%（※1）を「作業に関する売上」と定義する。

塗装費（14.4%）のうち30%が材料費であるため、作業売上全体に対する材料費の比率は約13.5%（ 14.4×0.3 【塗装材料費率】 $\div 31.9\%$ ）= **13.5%**となる。国産単価（中央値）で見た場合、 $8,000 \times 13.5\% = 1,080$ 円なので、**1時間あたり1,080円が塗装材料費**の原価に相当する。工賃単価のみでしか収益を得られない構造の中に、更に塗装材料費という原価が存在していることが、工場経営を難しいものになっている。実質的な工賃単価は8,000円から塗装材料費（1,080円）を差し引くと、**純粋な工賃単価は6,920円**となる。

※1:（保険の概況第27表 任意自動車保険 修理費費目別統計表 <2023年度> 対物賠償より）。

国産 塗装材料費（メタリック塗色）

| | 平均値 (%) | 前年比 (%) | 中央値 (%) | 前年比 (%) | 最頻値 (%) | 前年比 (%) |
|-------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 2025年 | 29.15 | 1.078 | 30.00 | 1.111 | 30.00 | 1.20 |
| 2024年 | 27.04 | 1.089 | 27.00 | 1.080 | 25.00 | 1.00 |
| 2023年 | 24.83 | 1.066 | 25.00 | 1.087 | 25.00 | 1.25 |
| 2022年 | 23.29 | 1.047 | 23.00 | 1.075 | 20.00 | 1.00 |
| 2021年 | 22.24 | 1.038 | 21.40 | 1.070 | 20.00 | 1.00 |
| 2020年 | 21.43 | | 20.00 | | 20.00 | |

・ 加速するコスト増、過去5年間での材料代高騰の背景

上昇傾向の鮮明化

平均値を見ると、2020年度の**21.43%**から2025年度の**29.15%**へと、**5年間で7.72ポイント**上昇している。材料費の負担が着実に増している実態が明らかになった。

最頻値・中央値の変化と推移

最頻値の変化は2022年度までは「**20.0%**」と回答する事業者が最も多かったのに対し、2023年度・2024年度は「**25.0%**」、2025年度は「**30.0%**」が最多。これは、多くの工場で材料費率の設定（または実態）が引き上がったことを示唆している。また、中央値も**20%から30%**へと推移しており、業界全体として「**3割程度が材料費**」という認識がスタンダードになりつつあることが伺える。

材料代算出根拠の課題

平均値、中央値、最頻値にほぼ差がないことから自主的な価格設定というよりも、通用する単価として計上している側面が強く、車体整備事業者側が任意に定められるような施策が求められる。協定が通る価格と必要な計上は別であると考えられ、今後確認が必要な分野である。

目標工賃単価について

| | 単位 | 平均値 | 中央値 | 最頻値 |
|----------------|----|--------|-------|-------|
| 国産車工賃単価 | 円 | 8,367 | 8,000 | 8,000 |
| 赤字分14.5%適用 | 円 | 1,209 | 1,156 | 1,156 |
| 年休増加による必要金額 9% | 円 | 717 | 686 | 686 |
| 目標工賃単価 | 円 | 10,293 | 9,842 | 9,842 |

算出された損益分岐点「10,293円」、赤字解消と年間休日120日を実現する「生存の最低ライン」

現状の経営実態に基づき、持続可能な工場運営に必要なレバレッジ（工賃単価）を算出すると、**10,293円**という数値が導き出される。この数値は、決して過大な利益を求めたものではなく「必要最低限の原資」である。

慢性的な赤字からの脱却（+14.5%）

現在の工賃単価では、構造的に約14.5%の赤字（または利益不足）が生じている。事業を継続させるためには、まずこのマイナス分をゼロに戻す必要がある。

「人間らしい働き方」への投資（+9.0%）

現状の年間休日（99～105日）から、全産業標準の「120日」へ移行するためには、稼働減を補う約9%の単価補正が必要です。これは従業員の健康と定着を守るための必須コストです。

給与アップ（ディーラー水準）は「次の段階」

重要な点は、この**10,293円**という単価には、「ディーラーとの年収格差（100万円超）を埋めるための原資」はまだ含まれていない。本来であれば賃上げも同時必須だが、まずは「赤字解消」と「休日を増やす」が業界として急務である。

目標10,293円は損益レバレッジとなり、賃上げの原資確保よりも業界の存続をかけた最低限のラインである。

アンケート調査の分析

| | 単位 | |
|-----------------|----|---------|
| 純売上高 | 千円 | 113,184 |
| 車体整備 | 千円 | 65,239 |
| 一般整備 | 千円 | 17,725 |
| 新車販売 | 千円 | 6,090 |
| 中古車販売 | 千円 | 7,073 |
| 保険代理店業務 | 千円 | 3,436 |
| その他 | 千円 | 7,517 |
| | | |
| 総従業員数 | 人 | 10.69 |
| 車体整備士の総人員数 | 人 | 7.16 |
| 車体整備士 | 人 | 2.23 |
| 一級整備士 | 人 | 0.30 |
| 二級整備士 | 人 | 3.38 |
| 三級整備士 | 人 | 1.13 |
| 資格なし要員 | 人 | 2.21 |
| | | |
| 一人当たりの年間車体整備売上高 | 千円 | 9,112 |
| | | |
| 車体整備要員平均年齢 | 歳 | 49.11 |

| | 単位 | |
|------------|----|-----------|
| 車体整備要員平均年収 | | |
| 2025年 | 円 | 4,123,932 |
| 2024年 | 円 | 3,986,698 |
| | | |
| 車体整備要員の時給 | | |
| 3年未満 | | |
| 2025年 | 円 | 1,346 |
| 2024年 | 円 | 1,283 |
| 3年～10年 | | |
| 2025年 | 円 | 1,657 |
| 2024年 | 円 | 1,571 |
| 10年～20年 | | |
| 2025年 | 円 | 1,863 |
| 2024年 | 円 | 1,801 |
| 20年～30年 | | |
| 2025年 | 円 | 2,047 |
| 2024年 | 円 | 2,017 |
| 30年～40年 | | |
| 2025年 | 円 | 2,025 |
| 2024年 | 円 | 1,963 |
| 40年以上 | | |
| 2025年 | 円 | 1,809 |
| 2024年 | 円 | 1,780 |
| | | |
| 稼働率 | % | 61.46 |

アンケート調査の分析

| | 単位 | |
|-----------|----|-------|
| 国産車 工賃単価 | | |
| 2025年 | 円 | 8,367 |
| 2024年 | 円 | 7,633 |
| 2023年 | 円 | 7,118 |
| 2022年 | 円 | 6,811 |
| 2021年 | 円 | 6,673 |
| 2020年 | 円 | 6,579 |
| 国産車 塗装材料費 | | |
| 2025年 | % | 29.15 |
| 2024年 | % | 27.04 |
| 2023年 | % | 24.83 |
| 2022年 | % | 23.29 |
| 2021年 | % | 22.24 |
| 2020年 | % | 21.43 |

全質問に関する回答集計

| 質問項目 | | 合計 | 平均値 | |
|-------------------|------------------------|----------|-------|--------|
| 1-2.事業形態 | 钣金塗装専業 | 351 | | |
| | 兼業 | 203 | | |
| | ディーラー | 9 | | |
| (1)売上高および原価の消費税取扱 | 税抜き記入 | — | | |
| | 税込み記入 | — | | |
| (2)事業所 | 本社個人 | — | | |
| | 支店営業所等 | — | | |
| (3)本社または個人経営の場合記入 | 1.資本金(千円) | | 50404 | |
| | 2.従業員数(人) | | 10.69 | |
| | 3.従業員内訳(人) | 車体整備 | | 3.34 |
| | | 一般整備 | | 2.39 |
| | | 新車販売 | | 0.85 |
| | | 中古車販売 | | 0.5 |
| | | 保険代理店業務 | | 0.61 |
| | その他 | | 2.31 | |
| | 4.企業の形態 | 株式会社 | — | |
| | | 合資会社 | — | |
| | | 合名会社 | — | |
| | | 有限会社 | — | |
| | | 合同会社 | — | |
| | | 組合 | — | |
| | | 個人 | — | |
| | その他 | — | | |
| | 5.企業全体の総売り上げと各事業が占める割合 | 売上高(千円) | | 113184 |
| | | 事故車整備(%) | | 57.64 |
| | | 一般整備(%) | | 15.66 |
| 新車販売(%) | | | 5.381 | |
| 中古車販売(%) | | | 6.249 | |
| 保険代理店業務(%) | | | 3.036 | |
| その他(%) | | 6.641 | | |

| | | | |
|----------------|--------------------|----------------------|-----------|
| 1-3整備関係従業員について | (1).整備要員 | 総人員(人) | 7.16 |
| | | 車体整備士(人) | 2.225 |
| | | 一級整備士(人) | 0.296 |
| | | 二級整備士(人) | 3.382 |
| | | 三級整備士(人) | 1.127 |
| | | その他(人) | 2.208 |
| | | 平均年齢(歳) | 49.11 |
| | (2).整備要員の給与 | 整備要員2025年平均年収(円) | 4,123,932 |
| | | 整備要員2024年平均年収(円) | 3,986,698 |
| | | 3年未満 2025年平均時給(円) | 1346 |
| | | 3年未満 2024年平均時給(円) | 1283 |
| | | 3~10年2025年平均時給(円) | 1657 |
| | | 3~10年2024年平均時給(円) | 1571 |
| | | 10~20年2025年平均時給(円) | 1863 |
| | | 10~20年2024年平均時給(円) | 1801 |
| | | 20~30年2025年平均時給(円) | 2047 |
| | | 20~30年2024年平均時給(円) | 2017 |
| | | 30~40年2025年平均時給(円) | 2025 |
| | | 30~40年2024年平均時給(円) | 1963 |
| | | 40年以上2025年平均時給(円) | 1809 |
| | | 40年以上2024年平均時給(円) | 1780 |
| | | (3).整備要員年間総労働時間(時間) | 2167.4 |
| | | (4).整備要員稼働率(%) | 61.5 |
| | (5).総従業員の年間休日日数(日) | 99.0 | |
| | (6).整備作業従事者の就業形態 | 正規従業員(人) | 6.20 |
| | | 経営者役員(人) | 1.79 |
| | | 契約社員(人) | 1.66 |
| パート・アルバイト(人) | | 1.94 | |
| 派遣(人) | | 1.33 | |
| その他(人) | | 1.86 | |

全質問に関する回答集計

| | | | |
|------------------|------------------|---------------|----------|
| 2.車体整備入庫台数 | 1.国産車と輸入車の比率(%) | 国産車(%) | 89.14 |
| | | 輸入車(%) | 10.30 |
| | 2.入庫台数の内訳と売上 | 保険入庫(台) | 259.61 |
| | | 保険売上高(千円) | 36507 |
| | | 自費修理(台) | 181.71 |
| | | 自費売上高(千円) | 18798.34 |
| | | 自費うちコーティング(台) | 24.86 |
| | | コーティング売上高(千円) | 1088.87 |
| | | レンタカー売上高(千円) | 825.49 |
| | 3.車体整備売上高・売上原価内訳 | レッカー売上高(千円) | 783.14 |
| | | 工賃売上高(千円) | 47206.84 |
| | | 人件費(千円) | 20617.82 |
| | | 部品材料売上高(千円) | 26604.92 |
| | | 部品材料費(千円) | 23255.41 |
| | | 外注売上高(千円) | 6163.52 |
| | 4.工場の固定費 | 外注費(千円) | 5164.89 |
| | | 年間直接賃金(千円) | 24193.61 |
| | | 年間法定福利費(千円) | 5435.81 |
| | | 年間減価償却費(千円) | 2771.84 |
| | 5.車体整備(国産)工賃単価 | 年間その他費用(千円) | 13843.55 |
| | | 2025年度(円) | 8366.66 |
| | | 2024年度(円) | 7632.59 |
| | | 2023年度(円) | 7117.74 |
| | | 2022年度(円) | 6811.49 |
| | | 2021年度(円) | 6673.13 |
| | 6.車体整備(国産)の塗装材料費 | 2020年度(円) | 6578.73 |
| | | 2025年度(%) | 29.15 |
| | | 2024年度(%) | 27.04 |
| | | 2023年度(%) | 24.83 |
| | | 2022年度(%) | 23.29 |
| | | 2021年度(%) | 22.24 |
| | 7.車体整備(輸入)工賃単価 | 2020年度(%) | 21.43 |
| 2025年度(円) | | 9630.70 | |
| 2024年度(円) | | 8798.84 | |
| 2023年度(円) | | 8234.14 | |
| 2022年度(円) | | 7876.19 | |
| 2021年度(円) | | 7763.18 | |
| 8.車体整備(輸入)の塗装材料費 | 2020年度(円) | 7651.19 | |
| | 2025年度(%) | 30.18 | |
| | 2024年度(%) | 28.03 | |
| | 2023年度(%) | 25.97 | |
| | 2022年度(%) | 24.37 | |
| | 2021年度(%) | 23.17 | |
| | 2020年度(%) | 22.47 | |