

損害保険における事故自動車の修理工賃単価の決定 方法の現状と課題

饗庭靖之

I はじめに

事故で損傷した自動車の所有者は、自動車の修理を依頼する自動車車体整備業者¹との間で、損傷自動車の修理に、自動車保険のうちの車両保険ないし賠償責任保険の適用があるとの認識に基づき、「修理請負契約において、自動車車体整備業者に対する支払義務を負う者は「損害保険会社」であり、その支払いを対価として、自動車の修理を行う」ことを内容とする自動車修理請負契約を口頭で成立させる。

そして、損害保険会社は、自動車保険により自動車事故により毀損した車両の修理費を支払う義務の履行として、自動車の修理に関し、自動車車体整備業者と協議をして修理代金について合意し、自動車車体整備業者が実施した修理の代金として、自動車車体整備業者に保険金を支払っている。

このことから、損害保険会社と自動車車体整備業者は、自動車事故により毀損した、自動車保険が適用される車両の修理の代金について協議・合意し、修理代金の支払いを行うという取引関係にある。

この取引関係は、自動車修理というサービスが保険給付として行われることにより、自動車修理請負契約の当事者でない、保険者である損害保険会社が、修理請負契約の代金を支払うという点で、保険契約下で成立する三面構造の取引関係であるという点で、特殊性がある。

この特殊な保険給付として行われる自動車修理の対価の決定方法と現状とその問題点を明らかにし、どのように対価の決定が行われるのが望ましいのかを検討し、自動車車体整備業者の取引構造の改善方策を総合的に検討するのが本稿の目的である。

¹ 自動車車体整備業者は、事故による損傷自動車の修理を行う事業者であり、自動車整備のうち、車体整備士として自動車の板金塗装等の車体整備を行うが、多くの事業者が自動車整備士として自動車内部の分解整備（原動機、動力伝達装置、走行装置、操縦装置、制動装置、連結装置を取り外して行う自動車の整備又は改造をいう）を行う。

II 損害保険における損害査定における事故自動車の修理工賃決定のための指数と指数対応単価

1 保険制度の下での、保険給付を実行する者の実行対価の決定方法

(1) 事故損傷自動車の修理契約と、自動車損害保険における自動車の修理代金の決定方法の関係は、医療機関と患者の間の医療契約と、社会保険における医療などの療養の給付における診療報酬の決定方法の関係と、同一の構造になっている。

同一の構造になっているのは、ともに、被保険者の保険事故の救済を図るために、契約の対価である自動車の修理代金と診療報酬を、保険者が支払っており、保険者によって支払われる自動車の修理代金と診療報酬については、市場によって価格が形成されてはいないということにある。

日本の医療は普遍的に社会保険の対象となっており、社会保険による医療給付と、自由診療による医療の提供は、医療サービス市場において競争関係にはない。このため、自由診療による医療サービス提供の対価の水準が、医療サービスの市場価値として、社会保険による医療給付における医師等の報酬の決定に影響を与えるものではない。

一方、事故により損傷した自動車の修理の代金の支払いのほとんどは、自動車保険である車両保険ないし責任賠償保険の保険金の支払によってなされる。

事故により損傷した自動車の修理が自己負担で行われるのは、保険の対象とならない場合に限られており、保険の適用なく事故車両の修理が行われるとしても、その場合の修理代金は、任意保険によって事故車両の修理代金が支払われる場合に準じて決定される。このため、任意保険によらずに自己負担で行われる、事故損傷自動車の修理の対価である工賃の水準が、車両保険ないし責任賠償保険による保険金が支払われる場合の修理工賃の価格水準に影響を与えるものではない。

以上から明らかなおおりに、社会保険による医療給付における医師等の報酬の決定と、自動車保険である車両保険ないし責任賠償保険の保険金の支払によってなされる、事故により損傷した自動車の修理の工賃については、市場価格が成立しているとはいえないことから、市場による価格形成とは別の形によって対価を決定していくことが求められている。

(2) 健康保険における診療報酬の決定は、健康保険法では、次のように行われる。

健康保険法63条は、被保険者の疾病又は負傷に関して、診察、治療、薬剤等の支給などの療養の給付を行うことを規定し、保険者は、療養の給付に

関する費用を保険医療機関に支払うことを規定している（同法76条1項）。ただし、療養の給付を受ける者は、給付を受ける際、一部負担金を、保険医療機関に支払わなければならない（同法74条）。

これらの規定から、保険給付たる療養の給付について、被保険者である患者と保険医療機関との間で、医療契約や薬剤給付契約が締結され、契約の履行として、保険医療機関が療養の給付を行い、保険者は、保険給付たる療養の給付の費用負担者として位置付けられている。

療養の給付に要する費用は、厚生労働大臣が定めるところにより算定することとされ（同法76条2項）、さらに、厚生労働大臣は、この定めをしようとするときは、保険者の代表委員と、保険医療機関の代表委員と、中立の公益委員の三者から構成される中央社会保険医療協議会に諮問することとされている（同法82条）。

以上のように、健康保険における診療報酬の額は、健康保険の保険者である健康保険組合等が決めるのではなく、また医療契約の当事者である医師と患者が協議して決定するのでもなく、第三者である厚生労働大臣が、保険者の代表委員と、保険医療機関の代表委員と、中立の公益委員の三者で構成される中央社会保険医療協議会に諮って、決定することとされている。

これは、病院が患者の治療をするときなど医療や薬剤を給付するときの診療報酬の金額について、健康保険者の保険者である健康保険組合等が決定することとすれば、診療報酬の額を低く定めれば定めるほど保険財政が潤うので、適正な決定をするとは認められないためである。また、診療契約の当事者である医師と患者が協議して決定することとすれば、患者の生命・身体の安全を左右する医師側は、患者に対して優越的地位にあると認められ、医師側の意向が強く出て診療報酬の価格が決定されることとなり、やはり適正な決定をすることにはならない。

このため、診療報酬の価格の決定は、保険者の代表者と保険医療機関の代表者らが中立委員を交えて協議調整を行う場である中央社会保険医療協議会に諮り、保険者側と保険医療機関側の調整を経た上で、政府機関である厚生労働大臣が決定することとされているものである。

この社会保険における医療などの療養の給付における診療報酬の決定の理念は、保険医療機関が持続的に医療給付等を行うことを可能にする、給付者たる保険医療機関の療養給付の適正な対価を決定することにある。

(2) これに対して、損害保険における自動車の修理代金の決定については、適正な保険給付となる支払額となることを確保するための特段の法整備が行われてはいない。

しかし、損害保険における自動車の修理代金の支払は、社会保険における医療などの療養の給付における診療報酬の支払と同様に、保険事故における救済を図るための保険者による支払であることから、保険者は適正な保険給付となるように支払いをしなければならない。

損害保険における自動車の修理代金についての保険給付となる支払額について、保険者である損害保険会社が自動車の修理代金についての保険給付額を一方的に決定することとすれば、保険給付の額を低く定めれば定めるほど保険財政が潤うこととなるので、自動車修理が持続可能で適正な修理が行われ続けるために必要な支払額として適正な決定をすることにはならない。

また、自動車修理契約の当事者である自動車所有者と自動車の修理を行う自動車車体整備業者が協議して自動車の修理代金についての支払額を決定することとすれば、自動車所有者に比べ自動車車体整備業者の側に自動車の修理に関する情報が偏在し、事故損傷自動車の修理の対価である工賃の水準は上記したように市場によって形成されているとは言えない状況からは、適正な価格決定になるとはいえない。

以上のように、保険者である損害保険会社と、保険給付たる自動車修理を実行する自動車車体整備業者あるいは自動車所有者のいずれかが、一方的に自動車の修理代金についての保険給付となる支払額を決定することでは、自動車修理が持続可能で適正な支払額として決定をすることにはならない。このため、損害保険会社と自動車車体整備業者が協議をし、自動車修理代金について適正な保険給付となる支払額であって、自動車車体整備業者が持続的に保険給付としての修理を行うことを可能にする自動車修理代金額についての合意を見出すことが必要である。

実際、損害保険会社と自動車車体整備業者の両者は、自動車修理代金について保険給付の対象となる支払額についての協議を行っている。

この自動車修理代金の決定の協議のために、歴史的に、自動車修理代金を支払う保険者たる損害保険会社は、修理代金算出の要素となる、修理に要する作業時間の標準として指数を設定し、修理に要する適正な工賃単価として「指数対応単価」を設定してきた。

平成6年以前においては、損害保険会社が保険金として支払う自動車修理の工賃の単価について、日本損害保険協会の各都道府県における支部機関と、各都道府県の自動車車体整備協同組合との間で、指数対応単価の決定のための協議が行われ、定められた指数対応単価が組合員の各自動車車体整備業者の修理工賃の算定に用いられていた。

公正取引委員会が日本損害保険協会に対し警告を行った平成6年以後においては、損害保険会社は、個々の自動車車体整備業者との間で、自動車修理代金について保険給付となる支払額についての協議を行っている。

この協議において、損害保険会社は、この指数と、平成6年時点の指数対応単価を基本的に使って、修理代金額についての主張を行っている。

これに対して、自動車修理を実行する個々の自動車車体整備業者は、持続可能な自動車修理を実現するため、各自動車車体整備業者が事業を継続できる再生産可能な収入を得るために、修理の原価を賄う修理代金を主張して協議を行っている。

2 損害保険会社と自動車車体整備業者の指数対応単価の協議

(1) 指数と指数対応単価

「指数」と「指数対応単価」は、損害保険会社が自動車車体整備業者と修理工賃を協議するために作られている。

「指数」とは、国内の損害保険会社が出資して設立した株式会社自研センターが、自動車保険の支払対象となる事故車両の修理工賃を算定するに当たり、脱着・取替、板金及び塗装に係る作業の標準的な作業時間を示す指数として策定している。

「指数対応単価」は、損害保険会社が、各自動車車体整備業者ごとに、自動車保険の支払対象となる事故車両の修理代金を算定するために、作業時間として使用される「指数」に乗ずるために使用する「工賃単価」として設定されている。

平成6年以前においては、日本損害保険協会の各都道府県における支部機関と、各都道府県の自動車車体整備協同組合との間で、「指数対応単価」の決定のための協議を行い、「指数対応単価」を定めていた。

(2) 平成6年における指数対応単価の決定方法の中止

平成6年10月24日に、公正取引委員会は日本損害保険協会に対し、日本損害保険協会が自動車修理の工賃の単価について協議決定に関与することは独占禁止法違反の疑いがあるとし、日本損害保険協会がその会員が損傷自動車の修理工賃を算定するに当たって指数方式を用いる際の対応単価について、全国の標準となる対応単価及び都道府県ごとの対応単価を決定し、これを会員に実施させてきた行為を排除するために必要な措置を採ること、そして、今後同様の行為を行わないことを警告した。

公正取引委員会が、日本損害保険協会に対して独占禁止法違反のおそれがあると警告をしたのは、日本損害保険協会の各都道府県における支部機

関と、各都道府県の自動車車体整備協同組合との間の「指数対応単価」の協議・決定が、損害保険会社の自動車車体整備業者との間での取引価格についての損害保険会社間の競争を排除する行為であると認められたためである。

公正取引委員会の警告を受けて、日本損害保険協会は平成6年に、損害保険会社が保険金として支払う自動車修理の工賃の単価について、本部支部レベルを問わず、過去に行われた協議、決定、通知等をすべて破棄するものとし、その後は各損害保険会社、各自動車車体整備業者が個別に、各々一対一で設定することを、各損害保険会社、アジャスター等に通知した。

平成6年に、公正取引委員会の監視の下に日本損害保険協会が作成した「公取委「警告」措置に関する損保協会の取り組みについて」と題する文書は、「日本損害保険協会及び損害保険会社は、(修理業者に)指数方式及び指数使用を強制しない。今後とも、「指数×対応単価」による修理工賃算定方式(指数方式)及び「指数」の使用を、修理業者に強制しない。今後とも、指数方式の普及は、指数方式の合理性に基づいた説得によることとし、本方式を利用しない修理業者に対し、損害保険協会あるいは損害保険会社が共同して、不利益措置は採らない。」と記載している。

その結果として、損害保険会社が保険金として支払う自動車修理の工賃の単価については、損害保険会社が設定した工賃単価(指数対応単価)に「指数」を乗じて計算される工賃を主張する損害保険会社と、この算定では適正な工賃とはならないと主張する自動車車体整備業者との間で、協議・決定することとされている。

また、今までの工賃の協議システムが平成6年になくなった直後に「指定工場制度」²が行われるようになったことは、IVで後述する。

3 平成6年の公取委警告後の修理工賃の協議の実際

(1) 損害保険会社の修理工賃についての「指数対応単価」の主張

平成6年の公正取引委員会の、日本損害保険協会各県支部が各県の自動車車体整備協同組合と「指数対応単価」について協議を行うことは独占禁止法違反のおそれがあるとの警告により、損害保険会社が保険金として支払う自動車修理の工賃は、損害保険会社が各自動車車体整備業者と個別に協議し決定されている。

² 「指定工場制度」とは、損害保険会社は、あらかじめ自動車車体整備業者を指定する契約をし、その契約に基づき、自動車の所有者が、事故により所有自動車が損傷したとき、自動車の修理を行う自動車車体整備業者を紹介する制度である。DRSあるいはDRPとも言われる。

この損害保険会社と各自動車車体整備業者との協議の際に、自動車修理代金について損害保険会社が主張する工賃単価は、基本的に、平成6年当時日本損害保険協会各県支部が各県の自動車車体整備協同組合と協議・決定されていた「指数対応単価」がそのまま使用されている。

「指数対応単価」は、一つの都道府県の範囲内で何段階かの単価として設定され、損害保険会社は、同一都道府県内の自動車車体整備業者や修理を行う自動車ディーラーをグルーピングして、「指数対応単価」を各自動車車体整備業者等に設定している。

損害保険会社と自動車車体整備業者の間の個別の修理の案件の修理代金の協議で、自動車車体整備業者が損害保険会社が提示する指数対応単価と異なる工賃単価を主張し、損害保険会社が自動車車体整備業者の主張を受け入れ、修理代金の合意が成立したときにおいても、新たな別の修理の案件で、損害保険会社が修理費算定のために提示する工賃単価は、以前の修理の案件で損害保険会社が最初に提示したのと同額の工賃単価（指数対応単価）である。

このように、自動車修理代金について損害保険会社が自動車車体整備業者と協議する際に用いる工賃単価は、平成6年当時日本損害保険協会各県支部が各県の自動車車体整備協同組合と協議・決定していた「指数対応単価」が基礎として使用されている。

損害保険会社は工賃単価について、平成6年当時日本損害保険協会各県支部が各県の自動車車体整備協同組合と協議・決定していた「指数対応単価」を、平成16年に、一律100円増額し、更に令和5年に、個別の自動車車体整備業者に工賃単価（指数対応単価）を2～2.5%程度増額することを伝えている。

(2) 自動車車体整備業者の修理工賃の主張

損害保険会社は自動車車体整備業者に対し、工賃単価として「指数対応単価」を基礎として使用し、これに作業時間として「指数」を乗じて修理代金の主張を行うのに対し、この工賃の算出方法に同意しない自動車車体整備業者は、「各損害保険会社が設定する指数対応単価」に対応する、自己が正当だと考える工賃単価の主張を行い、また、作業時間として「指数」を使うことでよいと考えるときには「指数」を使用するが、作業時間として「指数」を使うことに同意しないときは、自己が正当だと考える作業時間を使用して、工賃単価に作業時間を乗じて、修理代金の主張を行う。

自動車車体整備業者は、持続可能な自動車修理を実現するために、各自動車車体整備業者が事業を継続できるよう再生産可能な収入を得るために、費用を賄う修理代金を主張している。

自動車車体整備業者を所属員とする全国団体の日本自動車車体整備協同組合連合会（日車協連）は、自動車車体整備業者が自社の決算書等の数字を使って原価計算することができるようにするために、自研センターのアジャスターマニュアルを参考にしてレバーレート診断レポートを作成している。このレバーレート診断レポートを使用することによって、各自動車車体整備業者は自社の決算書等の数字を使った原価計算を基に、自社が持続可能となる工賃の主張を行うことができる。

以上により、各損害保険会社と各自動車車体整備業者は、それぞれの自動車保険の支払対象となる損傷自動車の修理代金額の主張を行い、両者の協議によって、保険給付としての自動車修理代金額が決定されている。

Ⅲ 事故自動車の修理に対する損害保険による保険金支払いについて協議の流れ

損害保険会社と各自動車車体整備業者の保険給付としての自動車修理代金の決定のための協議の手続きは、「指定工場制度」以外の場合、通常、次のとおり行われている。

1 指定工場取引でない事故車両の修理の場合の取引の具体的な流れ

自動車の修理の代金の支払いを行うのは、任意加入の自動車保険のうちの、対物賠償保険と車両保険になる。

事故自動車の修理に対する損害保険による保険金支払いの実際の手続きは、車両保険が適用される場合と賠償責任保険が適用される場合で違ってくるので、それぞれ次のとおり進行する。

【車両保険のみが適用される修理の場合】

① 事故報告（保険適用の決定）

事故発生後、車両保険の被保険者が、自ら又は損害保険代理店を通じて、損害保険会社に事故報告を行うことによって、被保険者が事故車両について車両保険を適用する意思を有することの確認が行われ、保険適用が決定される。

② 口頭による自動車修理請負契約の成立

事故車両の所有者である被保険者またはその依頼を受けたディーラー等の業者から、自動車車体整備業者に対し、事故車両の修理の打診が行われるのに対し、自動車車体整備業者は、事故車両の入庫を認める。

被保険者（事故車両の所有者）と自動車車体整備業者は、事故により損傷した自動車の修理に保険適用があるとの認識に基づき、「修理請負契約において、自動車車体整備業者に対する支払義務を負う者は「損害保険会社」であり、その支払いを対価として、自動車の修理を行う」ことを内容とする自動車修理請負契約を口頭で成立させる。

それと同時に、自動車車体整備業者は、被保険者（事故車両の所有者）に、事故車両が当該自動車車体整備業者の修理工場に入庫したことを、損害保険会社に対して連絡するよう依頼する。

③ 損害保険会社によるアジャスターの手配

損害保険会社は、アジャスターを手配する。

損害保険会社が手配するアジャスターは、損害保険会社の自社従業員の場合のほか、他社（損害調査会社）の従業員やフリーランスの場合がある。

後者の場合、損害保険会社は、損害調査会社等に対し、損害調査業務を委託する。

④ 損害保険会社からの連絡カードの交付

損害保険会社は、自動車車体整備業者に対し、事故車両の修理に関する損害保険会社の見積りの担当者と支払に関する担当者を連絡する書面（以下「連絡カード」という。）を交付する。自動車車体整備業者は損害保険会社から連絡カードを交付されることにより、損害保険会社が修理請負契約に従った対応を行うことを確認する。

⑤ 自動車車体整備業者による概算見積り

自動車車体整備業者は、修理に着手する前に、損傷範囲、修理方法、部品使用の有無等とそれによって生じる修理代金を記載した概算見積書を作成し、事故車両の修理に関する損害保険会社から連絡があった見積の担当者（アジャスター）と被保険者（事故車両の所有者）に交付する。

概算見積書で用いる工賃単価は、自動車車体整備業者が適正と考える工賃を記載することができ、工賃単価について「指数対応単価」を使用すべきでないとする自動車車体整備業者は、日本自動車車体整備協同組合連合会が作成したレバーレート診断レポートを使用し、自社の決算書等の数字を使って原価計算する方法などにより、工賃単価を算出し、自動車車体整備業者自らが正当と考える工賃単価を使用して概算見積書を作成する。

これに対して、自動車車体整備業者が、工賃単価について損害保険会社と個々の修理においていちいち協議しても受け入れてもらえないので無駄であるとする場合には、損害保険会社が自ら（自動車車体整備業者）に対して使用してきている「指数対応単価」を使用して記載する。

作業時間について「指数」を使用することは正当な作業時間に基づいた概算見積書とならないと考える自動車車体整備業者は、自らが正当と考える作業時間が、概算見積書の積算根拠となるよう、「指数」によらず作業時間を記載したり、「指数」を使う費用とは別項目の費用項目を立てたりして、概算見積書を作成する。

これに対して、自動車車体整備業者が、概算見積書に記載する修理代金の算出のために記載する作業時間について損害保険会社と協議しても受け入れてもらえないので無駄であると考える場合には、損害保険会社が使用する「指数」を使用して記載する。

⑥ アジャスターによる概算見積り

アジャスターは、自動車車体整備業者が作成した概算見積書に納得しない等の場合、自ら修理代金の概算見積書を作成し、自動車車体整備業者に交付する。

⑦ 自動車車体整備業者による修理の実施

自動車車体整備業者は、事故車両の修理を実施する。

なお、自動車車体整備業者とアジャスターがそれぞれ作成した概算見積書の内容に齟齬があり、双方の主張が対立している場合には、自動車車体整備業者は、修理方法、使用部品等について、アジャスターから口頭で了解を得た上で修理を実施する。

⑧ 自動車車体整備業者による精算見積り

自動車車体整備業者は、実際に行った修理の内容に基づき、修理代金の精算見積書を作成し、アジャスターに交付する。

⑨ 修理代金の交渉

自動車車体整備業者とアジャスターとの間で精算見積書を基に修理代金の交渉がなされる。

⑩ 修理代金の合意

自動車車体整備業者とアジャスターとの間で修理代金について仮合意に至る。アジャスターが損害保険会社の自社従業員でない場合、アジャスターは損害保険会社に連絡して損害保険会社に修理代金の支払額についての同意をもらい、アジャスターが自動車車体整備業者に損害保険会社の同意を伝えることにより、当該合意は、自動車車体整備業者と損害保険会社の間で合意となる。

⑪ 保険金の支払

損害保険会社から自動車車体整備業者に保険金として修理代金が支払われる。

損害保険会社は、自動車保険契約の車両条項により被保険者（事故車両の所有者）に対して「損害」について保険金を支払う義務を履行するために、被保険者（事故車両の所有者）が自動車車体整備業者との間の修理請負契約上「自動車車体整備業者に対する支払義務を負う者を損害保険会社とする」との合意をしていることに基づき、損害保険会社は、修理請負契約上、自動車車体整備業者に対する支払義務を負う者として、自動車車体整備業者に保険金の支払を行っている。

【対物賠償保険のみが適用される修理の場合】

① 事故報告（保険適用の決定）

事故発生後、被保険者または被保険者の事故の相手方の車両所有者が、自ら又は損害保険代理店を通じて、損害保険会社に事故報告を行うことによって、被保険者が事故車両について対物賠償保険を適用する意思を有することの確認が行われ、当該保険の適用が決定される。

② 口頭による自動車修理請負契約の成立

事故車両の所有者または所有者から依頼を受けたディーラー等の業者から、自動車車体整備業者に対し、事故車両の修理の打診が行われるのに対し、自動車車体整備業者は、事故車両の入庫を認める。

事故車両の所有者と自動車車体整備業者は、事故により損傷した自動車の修理に保険適用があるとの認識に基づき、「修理請負契約において、自動車車体整備業者に対する支払義務を負う者は「損害保険会社」であり、その支払いを対価として、自動車の修理を行う」ことを内容とする自動車修理請負契約を口頭で成立させる。

以後の手続きは、車両保険のみが適用される場合と同様に進行し、自動車車体整備業者と損害保険会社の間で修理代金について合意に至る。

③ 被保険者と車両所有者との間の示談の成立

被保険者と事故の相手方の自動車所有者は、示談により、自動車修理代金を含めた損害賠償債権の額についての合意を行う。

この自動車修理代金を含めた損害賠償債権について、損害保険会社は、自動車保険約款により、事故の相手方の自動車所有者に対して損害賠償債務について、保険金支払債務を負う。

④ 保険金の支払

損害保険会社から自動車車体整備業者に保険金として修理代金が支払われる。

損害保険会社は、賠償責任条項により車両所有者に対して「損害」について保険金を支払う義務を履行するために、車両所有者が自動車車体整備業

者との間の修理請負契約上「自動車車体整備業者に対する支払義務を負う者を損害保険会社とする」との合意をしていることに基づき、損害保険会社は、修理請負契約上、自動車車体整備業者に対する支払義務を負う者として、自動車車体整備業者に保険金の支払を行っている。

【対物賠償保険及び車両保険が適用される修理の場合】

対物賠償保険及び車両保険がいずれも適用されることが予想される場合は、車両保険が適用される損害保険会社が、自動車修理を行う自動車車体整備業者との対応を行う。

以後の自動車修理を行う自動車車体整備業者と損害保険会社の自動車修理に関する対応は、車両保険のみが適用される場合と同様に進行する。

⑪ 保険金の支払

車両保険が適用される損害保険会社から自動車車体整備業者に保険金として自動車修理代金の全額が支払われる。

車両保険が適用される損害保険会社は、自動車保険契約の車両条項により車両所有者に対して「損害」について保険金を支払う義務を履行するために、車両所有者が自動車車体整備業者との間の修理請負契約上「自動車車体整備業者に対する支払義務を負う者を損害保険会社とする」との合意をしていることに基づき、修理請負契約上、自動車車体整備業者に対する支払義務を負う者として、自動車車体整備業者に保険金の支払を行っている。

⑫ 被保険者と車両所有者との間の示談の成立

被保険者と被保険者の事故の相手方である車両の所有者は、示談により、自動車修理代金を含めた損害賠償債権の額についての合意が成立する。

被保険者と被保険者の相手方の自動車の所有者との間の損害賠償に関する示談が成立したことによって、対物賠償保険も適用されることになることにより、対物賠償保険が適用される損害保険会社から、車両保険が適用される損害保険会社に対して、自動車車体整備業者に対する修理代金の過失割合に応じた金額が、賠償金として支払われる。

賠償金の支払いによって、対物賠償保険が適用される損害保険会社は、賠償責任条項による「損害」について保険金を支払う義務を履行するために、損害保険会社は、修理請負契約上の、自動車車体整備業者に対する支払義務を負う者としての自動車車体整備業者に対する保険金支払の義務を履行している。

2 自動車車体整備業者と損害保険会社との間の修理代金の協議において損害保険会社は優位に立ち、修理代金の実質的な決定権を有すること

損害保険会社の工賃の算出方法に同意しない自動車車体整備業者は、任意自動車保険の支払い対象となる損傷自動車の修理代金を算定する際に、「各損害保険会社が設定する指数対応単価」に対応する、自己が正当だと考える工賃単価の主張を行い、また、作業時間として「指数」を使うことによいと考えるときには「指数」を使用するが、作業時間として「指数」を使うことに同意しないときは、自己が正当だと考える作業時間を使用して、工賃単価に作業時間を乗じて、工賃の主張を行う。

このようにして、自動車車体整備業者は、自動車保険の支払い対象となる損傷自動車の修理代金を、損害保険会社のアジャスターとの協議の上で決定している。

しかし、自動車車体整備業者と損害保険会社のアジャスターがそれぞれ作成した概算見積書の内容が違っており、双方の主張が対立している場合には、自動車車体整備業者は、修理方法、使用部品等について、損害保険会社のアジャスターから口頭で了解を得た上で修理を実施しており、修理契約の一方の債務である代金支払債務の内容の決定前に、反対債務である事故車両の修理を実施している。

自動車車体整備業者は、実際に行った修理の内容に従い、精算見積書を作成して損害保険会社に通知し、この後、修理代金について自動車車体整備業者と損害保険会社の協議が行われ、両者が修理代金額の合意に至った段階で、損害保険会社から自動車車体整備業者に対して保険金が支払われる。

しかし、両者間の協議の結果合意がまとまるまで、事故車両の修理について保険金の支払いがなされないので、協議が長引けば長引くほど自動車車体整備業者は支払いがされないという不利な立場にある。

両者の協議が長引いていると、賠償責任保険の場合は、賠償責任者と被害者との間の示談が成立することになるので、自動車修理代金は示談金に含まれるので、示談が成立しそうになれば、示談金確定のために自動車修理代金を確定させる必要があるため、損害保険会社は、自動車車体整備業者との間で修理代金額の協議が終わってないときでも、「修理代金の認定払い」として一方的に保険金を支払う。自動車車体整備業者は、認定払いの金額に納得しないときには、認定払金に含まれていない修理代金を請求していかねばならず、成功の見込みの少ない請求を相当な費用と時間をかけて行わねばならず、事実上請求を断念せざるを得ない。

以上のように、修理代金についての協議において、損害保険会社は自動車車体整備業者に対して優位に立ち、実質的な修理代金の決定権を有している。

3 平成6年以後の「指数対応単価」

損害保険会社が、平成6年以降において「指数対応単価」を引き上げる連絡が行ったことは、平成16年に「指数対応単価」を100円増額することと、令和5年に個々の自動車車体整備業者に「指数対応単価」に2～2.5%を上乗せすることを連絡したという二回に限られている。

このように、平成6年に日本損害保険協会の各県支部と自動車車体整備協同組合の間での指数対応単価の協議が止めさせられてから、平成6年の指数対応単価が、実質的に今の自動車の修理の工賃の損害保険会社の主張する工賃単価として使用されている。

この結果、損害保険会社の主張する工賃単価は、平成6年から今日に至るまで30年間の物価の変動を反映することがなく、令和3年からのエネルギー価格の上昇等により国内企業物価指数が20%近く上昇したことを反映するものでなく、自動車車体整備業者が、自社の決算書等の数字を使って原価計算する方法により算出した工賃単価の主張との乖離は拡大する一方となっている。

損害保険会社は、自動車車体整備業者との修理代金額の協議・決定を修理後に行うことにより、修理代金額について損害保険会社の主張に自動車車体整備業者が同意するまで協議をまとめないことができ、また賠償責任保険で一方的な認定払いを行うなどして、修理代金額について損害保険会社が事実上の決定権を持っている。

そして、損害保険会社が主張する工賃単価と自動車車体整備業者の主張する工賃単価の乖離が大きくなっていることは、損害保険会社が自動車車体整備業者と行う工賃単価の協議過程において、損害保険会社が妥協して工賃単価を決定することについての裁量の幅が大きい状況を生み出しており、損害保険会社が、特定の自動車ディーラーや一部の自動車車体整備業者の便宜を図り得る余地が拡大している。

このため事故車両の修理金額の決定が、自動車車体整備事業の再生産を可能にして持続的に発展させるものであり、保険給付として適正に決定されるものであることから逸脱しているおそれがある。

IV 指定工場制度における損害保険会社と契約自動車車体整備業者との契約工賃単価

- 1 指定工場制度（損害保険会社が、事故により自動車が損傷した保険契約者に対して、自動車の修理を行う自動車車体整備業者を紹介する制度）の現状
(1) 公正取引委員会が平成6年に、日本損害保険協会各県支部が各県の自動車車体整備協同組合と協議を行うことは独占禁止法違反のおそれがあると

の警告を行ったことは、その背景に、日本損害保険協会と自動車車体整備協同組合の指数対応単価についての協議への不満があったことを伺わせる。

日本損害保険協会が、それまでの協議をすべて破棄し、今までの工賃の協議システムがなくなった直後に、「指定工場制度」が始められた。

「指定工場制度」は、損害保険会社は、あらかじめ自動車車体整備業者を指定する契約をし、その契約に基づき、自動車の所有者が、事故により所有自動車が損傷したとき、自動車の修理を行う自動車車体整備業者を紹介する制度である（DRSあるいはDRPとも言われる）。

「指定工場制度」における自動車車体整備業者が支払を受ける事故車両の修理金額は、損害保険会社があらかじめ決めた工賃単価によって計算されることになるが、自動車車体整備業者は、損害保険会社が決めた工賃単価を受け入れることを前提として、損害保険会社から事故車両の紹介を受けて修理を行う「指定工場」となることに合意しており、指定工場となる契約をする自動車車体整備業者は、事故車両についての損害保険会社との間で修理代金の協議を行う機会を失っている。

(2) 指定工場制度における事故車両の修理の場合の取引の流れは、損害保険会社が自動車車体整備業者に対し、事故車両の修理の案件を紹介する旨の契約が存在しているので、自動車保険の対象となる事故車両の所有者が、自動車車体整備業者を紹介してもらいたいとの連絡をした損害保険会社から、自動車車体整備業者に対し、事故車両を当該自動車車体整備業者の修理工場に入庫させることの連絡が行われる。

事故車両が修理工場に入庫されると、事故車両の所有者と自動車車体整備業者は、事故により損傷した自動車の修理に保険適用があるとの認識に基づき、「修理請負契約において、自動車車体整備業者に対する支払義務を負う者は「損害保険会社」であり、その支払いを対価として、自動車の修理を行う」ことを内容とする自動車修理請負契約を成立させる。

そして、自動車車体整備業者は、事故車両の修理に関する概算見積書を作成し、損害保険会社の担当者に送付する。

損害保険会社と自動車車体整備業者の間で、損害保険会社から自動車車体整備業者に対して事故車両等を紹介して、その修理・点検・整備等のサービスを行う。

「指定工場制度」における自動車車体整備業者が支払を受ける事故車両の修理金額の積算は、通常「作業時間および対応単価については、損害保険会社の運用基準を遵守する」とこととされており、損害保険会社があらかじめ決めた工賃単価によって、修理金額が決められる。

(3) 損害保険会社が、自動車保険の対象となる事故車両の所有者に紹介する自動車車体整備業者をあらかじめ指定する契約をし、事故により所有自動車が損傷したとき、損害保険会社が自動車の所有者に対し修理を行う自動車車体整備業者を紹介する制度は、欧米では普遍的であると言われる。

欧米では、損害保険会社が自動車車体整備業者との間で自動車車体整備業全体の工賃の水準を反映した修理工賃とすることに合意していることを基に、自動車保険契約者が、事故により自動車を損傷したとき、損害保険会社に連絡して自動車車体整備業者を紹介してもらって自動車の修理を行ってもらうことにより、損害保険会社による事故車両の修理についてのワンストップサービスが実現している。

しかし、日本では、指定工場制度の下で損害保険会社が定める工賃単価は、自動車車体整備業者にとって、他の保険適用される自動車の修理に使用される当賃単価よりも低い水準に設定されている。

このように指定工場制度における修理工賃の単価が、自動車車体整備業者の一般の修理工賃に比べ低い単価に設定されていることの原因としては、自動車保険の被保険者の多くが、損害保険代理店である自動車ディーラーに事故車両の修理を依頼し、依頼を受けた自動車ディーラーが自社で修理を行うほか、自動車車体整備業者に修理を包括的に下請けに出すことが行われているため、自動車ディーラーが自動車車体整備業者に修理を包括的に下請けに出すときの外注費と同様の水準に設定した修理代金で、自動車車体整備業者に指定工場制度の事故車の修理を行わせることができるとの想定の下に、修理工賃の設定が行われていると考えられる。

損害保険会社に指定工場として指定される自動車車体整備業者は、低価格で修理を行う自動車車体整備業者が選ばれることが多い結果として、指定工場として契約する自動車車体整備業者に対して、工賃の安いことを優先しているイメージが付着するとともに、指定工場の契約をする自動車車体整備業者が増加しない原因となっている。

このため、指定工場による自動車修理は、事故車両の修理件数のシェアとしては、10パーセント台にとどまっていると言われ、日本では、損害保険会社による自動車保険契約から事故車両の修理に至るまでのワンストップサービスが実現しているとは言えない。

それに加えて、中古自動車販売業者であるビッグモーター社が損害保険会社の損害保険代理店となっていることによる利益相反行為が問題になったことから、損害保険会社は、自動車保険契約を締結している顧客に対して自動車車体整備業者を紹介することが難しくなっていると言われる。

2 指定工場契約において、損害保険会社が自動車車体整備業者の持っている技術力に対応した工賃単価を契約上の工賃単価とすることの必要性

欧米で普遍的である、損害保険会社が自動車の修理を行う自動車車体整備業者を紹介する制度では、自動車車体整備業者が車体組合の組合員に組織化されているドイツなどで典型的であるが、損害保険会社が車体組合との合意の下に、自動車車体整備業者との間で合意している修理工賃の単価は、自動車車体整備業全体の工賃の水準を反映したものである。

ところが、日本では、指定工場制度の下で損害保険会社が定める工賃単価は、自動車車体整備業者にとって、他の保険適用される自動車の修理に使用される当賃単価よりも低い水準に設定されている。

損害保険会社にとって自動車車体整備業者は、自動車保険において保険契約者が被る損害を回復するうえでの不可欠のパートナーであり、損害保険会社は、自動車車体整備業者が技術力を生かして、自動車の被った損害を回復させることを支援していく姿勢が必要である。

そのためには、損害保険会社は、修理の技術力があり、技術力に見合った修理工賃の支払いを受ける必要のある自動車車体整備業者を指定工場として指定する必要がある。このため、指定工場として指定される自動車車体整備業者と、低価格で修理を行うように契約することを止め、自動車車体整備業者の持っている技術力を工賃単価に反映させている自動車車体整備業者を、指定工場として指定する必要がある。

このため、自動車車体整備業者が適正工賃を定められるよう、日車協連が自研センターのアジャスターマニュアルを参考に作成したレバーレート診断レポートにより、自社の決算書等の数字を使って原価計算する方法等により算出された工賃単価を採用する自動車車体整備業者を、各損害保険会社の指定工場として指定すべきである。このことにより、諸外国と同様に、損害保険会社が自動車の修理を行う自動車車体整備業者を紹介する制度においては、自動車車体整備業者の修理工賃の単価は、自動車車体整備業全体の工賃の水準を反映したものとなるように、損害保険会社が各自動車車体整備業者と指定工場の契約をしていくことが必要である。

そのことにより、指定工場制度は、欧米と同様に、自動車保険契約者が、事故により自動車を損傷したとき、損害保険会社に連絡して自動車車体整備業者を紹介してもらって自動車の修理を行ってもらうことにより、損害保険会社による事故車両の修理についてのワンストップサービスを実現させるものとすることができる。

V 自動車ディーラーの下請けとして、自動車車体整備業者が自動車の修理を行う場合の工賃単価

1 事故車両の修理の依頼の多くが損害保険代理店である自動車ディーラーに対して行われ、自社で行う以外の修理が自動車車体整備業者へ下請けに出されていること

(1) 欧米においては、保険会社が事故自動車の所有者に対して自動車整備工場を紹介する指定工場制度が一般的になっているが、日本では、平成6年に日本損害保険協会の工賃協議が独禁法との抵触が指摘された後に指定工場制度が開始されたが、指定工場制度の修理件数のシェアは10%台にとどまっていると言われる。

指定工場制度が伸びないために、日本では、事故車両の修理の依頼の多くが損害保険代理店である自動車ディーラーに対して行われており、自動車ディーラーは依頼を受けた事故車両の修理を自社で行う場合以外、自動車車体整備業者へ下請けに出すことが行われている。

事故で損傷した自動車の修理を自動車所有者が自動車ディーラーに依頼することが多いのは、自動車ディーラーが自動車購入時に損害保険代理店として自動車ディーラーと自動車保険契約を締結していることが大きいと考えられる。

米国、英国では、自動車ディーラーが損害保険代理店になることは禁止されていないが、損害保険代理店となるための要件が厳しく、自動車ディーラーが損害保険代理店になることはほとんどない。したがって、欧米では、自動車事故があったとき、損傷自動車の所有者が相談するのは、保険会社であり、損害保険会社のワンストップサービスの一環として、保険会社が事故自動車の所有者に対して自動車整備工場を紹介する指定工場制度が一般的になっている。

これに対して、日本では自動車ディーラーが自動車保険の損害保険代理店となり、自動車事故があったとき、車両保険契約者が相談するのは、損害保険代理店である自動車ディーラーとなることが定着している。

このように、日本では、欧米と異なり、損害保険代理店である自動車ディーラーによる車両に関する損害保険契約のワンストップサービスが行われることとなっている。

自動車の所有者は、自動車保険を自動車購入時に、自動車保険契約について損害保険会社の損害保険代理店となっている自動車ディーラーに、自動車の修理を依頼することが広く行われていることの結果として、日本では、自動車保険における損害率（損害保険における収入保険料に対する、支払っ

た保険金の割合)は、約60%となっているのに対し、米国の損害保険における損害率は約80%と、約20%の差がある。日本の自動車保険料に占める代理店手数料が約10~20%となっており³、日本の自動車保険では、損害保険代理店の手数料がそのまま保険契約者の負担となる結果となっている。

(2) そして、事故自動車の修理を依頼された自動車ディーラーは、自ら有する自動車修理工場で自動車の修理を行うことと、外注として、自動車車体整備業者に修理を下請けに出すことも広く行われている。

事故車両の修理を依頼された自動車ディーラーが、自らの自動車修理工場で自動車の修理を行うことと、外注として、自動車車体整備業者に修理を下請けに出すことの使い分けとしては、自動車の中破の場合は修理の利益率が高いため、自らの自動車修理工場で自動車の修理を行うことが多く、自動車の大破ないし小破の場合は修理の利益率が相対的に低いため、自動車車体整備業者に修理を下請けさせることが多いとみられる。

2 自動車ディーラーが損害保険代理店であることによる利益相反行為の問題

自動車ディーラーが、損害保険代理店となることにより、利益相反行為を行うという問題を生ずる。これは、「事故車両の修理を行う自動車販売のディーラーが損害保険代理店となり、事故車両の修理をして損保会社から保険金をもらうこと」が利益相反の状況を生み出すからである。

自動車ディーラーが、保険会社の利益を実現することを目的にして損害保険代理店となる一方で、「事故車両の修理をして損保会社から保険金をもらうこと」は、保険会社から保険金をもらうという保険会社の取引相手としての利益追求行為である。したがって、自動車ディーラーが「損害保険代理店となり、その損害保険代理店が事故車の修理をして損保会社から保険金をもらうこと」は、保険会社とその取引相手という相反する二つの利益を追求するという利益相反状況を生じる。これは、損害保険代理店である自動車ディーラーが自社の利益のために行う行為が、被代理人である損害保険会社の利益を損なうことになるという弊害を生ずる危険を構造的に生み出す。

被代理人である損害保険会社にとっても、損害保険会社への忠実義務の履行として自動車保険の新規契約を獲得する行為を行ってくれることが当該損害保険会社の利益となることから、損害保険代理店である自動車ディーラーが自社の利益となる利益相反行為を行うことを容認する。しかし、自

³ 「ボデーショップレポート96年4月号」リペアテック出版

自動車ディーラーが利益相反行為を行うことは自動車ディーラーが保険金から過大な収入を得るおそれを生ずるので、利益相反行為を容認することは、保険財政の悪化を通じて、保険契約者の利益を損なうおそれを生ずる。

自動車販売のディーラーが損害保険代理店をやり、更に損害保険代理店が事故車両の修理をして損害保険会社から保険金をもらう利益相反行為が行われることにより弊害を生じる危険がある場合として、次の3つの形態がある。

第一の形態は、損害保険代理店である自動車ディーラーが事故車両の修理を行う場合に、保険金の不正な過大請求が行われることである。

第二の形態は、損害保険代理店である自動車ディーラーが事故車両の修理を行う場合に、損害保険会社との協議・合意により、通常の自動車車体整備業者よりも高い修理工賃を得るといふ利益を実現することである。

第三の形態は、損害保険代理店である自動車ディーラーが、自社に依頼してきた事故車両の修理案件を、包括的に自動車車体整備業者に委託して下請けに出すことにより、保険金と下請けに出した自動車車体整備業者に支払う外注費の差額について過大な収入を得ることである。

第三の形態については、損害保険代理店である自動車ディーラーを信頼して保険適用のある自動車の修理の依頼があったことを利用し、自動車車体整備業者に自動車の修理を下請けさせて保険金から過大な収入を得ることは、損害保険代理店であることを利用して保険金から過大な収入を得る点で、保険金の実質的な負担者である保険契約者の利益に相反する行為と考えられる。

下請代金支払遅延等防止法第4条1項5号は「下請事業者の給付の内容と同種又は類似の内容の給付に対し通常支払われる対価に比し著しく低い下請代金の額を不当に定めること」を違法行為として規定しており、第三の形態の行為が、自動車ディーラーが自ら修理をする際の自動車の修理工賃に比し、自動車車体整備業者が自動車ディーラーの下請けとして取得する修理工賃が著しく低いときは、同号に該当して下請代金法違反となる可能性もある。

3 損害保険代理店である自動車ディーラーの利益相反行為の監視の必要性

アメリカ、イギリスでは、自動車ディーラーが損害保険代理店になることは禁止されていないが、損害保険代理店となるための要件が厳しく、自動車ディーラーが損害保険代理店になることはほとんどないので、利益相反行為の問題を生じていない。

これに対し、日本においては、自動車ディーラーが容易に損害保険代理店の登録をすることが容認されてきていることから、自動車ディーラーが損害保険代理店になる登録を認めている監督庁は、「自動車ディーラーが損害保険代理店となり、当該ディーラーが事故車両の修理をして損害保険会社から保険金をもらうことによる利益相反行為による弊害」を生じないように監視する責任があると考えられる。

監督庁は、ビッグモーター社に対し、損害保険代理店の登録を取り消し、損害保険ジャパン株式会社に対して、適正な損害調査を実施するための方策など不正請求を防止するための態勢整備等を行うよう業務改善命令を発出したが、損害保険代理店が事故車両の修理をして損害保険会社から保険金をもらうことは、これと同様の問題を生ずる危険がある。

「自動車販売のディーラーが損害保険代理店となり、当該ディーラーが事故車両の修理をして損害保険会社から保険金をもらうことによる利益相反行為による弊害」を生じうる状況は、自動車ディーラーが損害保険代理店の登録をすることから構造的に生じるのであり、自動車ディーラーが損害保険代理店の登録をすることが認めている監督庁は、利益相反行為による弊害を生じないように監視する責任がある。

「事故車の修理を行う自動車販売のディーラーが損害保険代理店となっていることによる利益相反行為による弊害は、①損害保険代理店である自動車ディーラーが事故車両の修理を行って保険金の不正請求が行われること、②損害保険代理店である自動車ディーラーが事故車両の修理を行って、通常の自動車車体整備業者よりも高い修理工賃を得ること、③損害保険代理店である自動車ディーラーが事故車両の修理案件を、自動車車体整備業者に包括的に下請けさせて保険金と下請けへの外注費の差額について過大な収入を得ること、の三つの形態によって行われる可能性がある。

この三つの形態による利益相反行為による弊害は、いずれも、事故車両の修理を行うことによって得られる自動車ディーラーの収入が、自動車車体整備業者が修理を行うことによって得る収入よりも高くなることを意味するから、利益相反行為による弊害を生じないように監視する方法は、「自動車ディーラーが事故車の修理を行って、保険会社から保険金をもらって得る収入」が「自動車車体整備業者が事故車の修理を行って、保険会社から保険金をもらって得る収入」よりも高くならないように監視することが必要である。

- 4 損害保険会社が損害保険代理店である自動車ディーラーの利益相反行為が生じることを規制する損害保険代理店契約を締結する必要性

事故にあった自動車所有者が、車を購入した自動車ディーラーに事故を報告するのは、その自動車ディーラーが損害保険代理店であり、自動車保険契約をその自動車ディーラーで行っているからであり、保険のワンストップサービスとして自動車の修理をやってくれると考える保険契約者が多数いることから、自動車ディーラーを損害保険代理店としている損害保険会社は、損害保険代理店で行われる自動車の修理について利益相反行為が行われないようにすることに責任がある。

損害保険会社は、自社の自動車保険の新規契約者を確保できることの見返りとして、自動車ディーラーに損害保険代理店契約の対価を支払って、自動車ディーラーと損害保険代理店契約を締結していることから、「事故車両の修理を行う自動車ディーラーが損害保険代理店となり、事故車両の修理をして損害保険会社から保険金をもらうことによる利益相反行為による弊害」として、①損害保険代理店である自動車ディーラーが事故車両の修理行って保険金の不正請求が行われること、②損害保険代理店である自動車ディーラーが事故車両の修理を行い、通常の自動車車体整備業者よりも高い修理工賃を得ること、③損害保険代理店である自動車ディーラーが事故車両の修理案件を、自動車車体整備業者に包括的に下請けさせて保険金と下請けへの外注費の差額について過大な収入を得ること、が行われることを防止する責任があると考えられる。

損害保険会社は、監督庁よりも直接的に、上記の三つの形態による利益相反行為による弊害が生じないように監視する責任があり、損害保険会社は損害保険代理店である自動車ディーラーの利益相反行為による弊害が生じることを規制することを内容とする損害保険代理店契約を自動車ディーラーと締結する必要があると考えられる。

5 損害保険会社が損害保険代理店である自動車ディーラーの利益相反行為が行われることを防止するため指数対応単価を引き上げていく必要性

平成6年以後、損害保険会社は各自動車車体整備業者と事故車両の修理工賃について個別に協議することとされたが、その各自動車車体整備業者との協議において損害保険会社の主張する工賃は、平成6年から今日に至るまでの30年間の物価の変動を反映することがなく、また令和3年からのエネルギー価格の上昇等により国内物価指数が20%近く上昇したことを反映するものでない。

このため、自動車車体整備業者が自動車修理を行う際の損害保険会社との協議において主張する工賃単価として、自動車車体整備業者が自社の決

算書等の数字を使って原価計算する方法により算出する工賃単価との乖離は拡大する一方となっている。

損害保険会社は各自動車車体整備業者との協議において、損害保険会社の主張として提示する工賃は平成6年における指数対応単価を基礎としているが、損害保険会社が主張する工賃単価は平成6年における指数対応単価を下回ることはないという意味で、平成6年における指数対応単価は、自動車車体整備業者が自動車修理を行う際の工賃単価の最低価格の役割を果たしている。

修理代金決定の協議の中で、損害保険会社が主張する工賃単価の最低価格である指数対応単価と、自動車車体整備業者の主張する工賃単価の乖離が大きくなっていることは、損害保険会社が自動車車体整備業者と行う工賃単価の協議において、協議が両者の間で行われるといっても、価格決定の協議課程の実際では、損害保険会社が優位な立場に立ち、工賃単価を決定することにおいて、損害保険会社の裁量の幅が大きいという状況を生み出している。

損害保険会社が工賃単価を決定することについて、裁量の幅が大きいことは、利益相反行為の第二の形態の行為である損害保険会社が、事故車両の修理を行う自動車ディーラーの便宜を図って、自動車ディーラーに対して通常の自動車車体整備業者よりも高い修理工賃とする協議決定ができる状況を作り出している。

上記のとおり、損害保険会社は、損害保険代理店である自動車ディーラーが事故車両の修理をして損保会社から保険金をもらうことによる利益相反行為による弊害を防止するためには、損害保険会社が、事故車両の修理を行う自動車ディーラーの便宜を図って恣意的な工賃単価を決定できる状況を生み出さないようにすることが必要であり、そのためには、損害保険会社の行う工賃単価の協議、決定において、損害保険会社の裁量の幅をできる限り小さいものにしていく必要がある。

そのためには、損害保険会社が主張する工賃単価について最低価格として機能している平成6年当時の単価を微調整した指数対応単価を、平成6年から今日に至るまでの30年間の物価の変動と、令和3年からのエネルギー、原材料価格の上昇等により国内物価指数が20%近く上昇したことを反映して引き上げて、自動車車体整備業者の主張する原価を基礎とした修理工賃の差をできるだけ小さいものにし、協議当事者である損害保険会社の裁量の幅を小さくして工賃単価の協議において適正な単価決定を実現する必要がある。

VI 事故車両の修理代金の積算単価の下限となる指数対応単価について、自動車車体整備業者を所属員とする中小企業組合が損害保険会社との間で団体協約締結のための交渉をする必要性

1 損害保険会社と自動車車体整備業者の団体の間での価格交渉の必要性

(1) 原油をはじめとするエネルギーコストや原材料価格の上昇が問題となっていることを受け、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できるようにするため、政府全体の施策として、「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」が公表され、これを受けて、各損害保険会社は、次の内容の「パートナーシップ構築宣言」を行っている。

「取引先とのパートナーシップ構築の妨げとなる取引慣行や商慣行の是正に積極的に取り組みます。

価格決定方法として、不合理な原価低減要請を行いません。取引対価の決定に当たっては、下請事業者から協議の申入れがあった場合には協議に応じ、労務費上昇分の影響を考慮するなど下請事業者の適正な利益を含むよう、十分に協議します。取引対価の決定を含め契約に当たっては、親事業者は契約条件の書面等による明示・交付を行います。」

自動車車体整備業者は、損害保険会社の自動車修理により保険契約者の損害の回復という自動車保険契約に基づく義務履行についての、履行補助者として業務を行っており、損害保険会社は、中小零細の自動車車体整備業者に対して、上記宣言のパートナーシップをもって対応することが必要である。

(2) 損害保険会社は、自動車車体整備業者が事故車両を修理することを先に履行させて、自動車車体整備業者との修理代金額の協議・決定を修理後に行うことにより、自動車車体整備業者が修理代金額について損害保険会社の主張に同意するまで協議をまとめないことを可能にし、また賠償責任保険では、自動車車体整備業者との修理代金額の協議・決定を待たず、損害保険会社が一方的に認定払いを行って、修理代金額について損害保険会社が事実上の決定権を持っていることから、損害保険会社が、自動車車体整備業者に対して優越した取引上の地位を持っている。

独占禁止法では、自己の取引上の地位が相手方に優越していることを利用して、正常な商慣習に照らして不当に、継続して取引する相手方に対して、自己のために金銭、役務その他の経済上の利益を提供させるなどをしてはならないこととされている（同法2条9項5号、19条）。

公正取引委員会のウェブサイトでは、「労務費，原材料費，エネルギーコストが上昇した場合において，その上昇分を取引価格に反映しないことについて，自己の取引上の地位が相手方に優越していることを利用して，正常な商習慣に照らして不当に，取引の相手方に不利益となるように取引の条件を設定すること（第2条第9項第5号ハ）は，優越的地位の濫用として禁止されている。具体的には，

- 1 労務費，原材料価格，エネルギーコスト等のコストの上昇分の取引価格への反映の必要性について，価格の交渉の場において明示的に協議することなく，従来どおりに取引価格を据え置くこと
- 2 労務費，原材料価格，エネルギーコスト等のコストが上昇したため，取引の相手方が取引価格の引上げを求めたにもかかわらず，価格転嫁をしない理由を書面，電子メール等で取引の相手方に回答することなく，従来どおりに取引価格を据え置くことは，優越的地位の濫用として問題となるおそれがある。」と記載されている。

(3) 令和5年11月29日、内閣官房と公正取引委員会は、令和4年4月以降、賃金の上昇が追いついていない急激な物価上昇を乗り越え、持続的な構造的賃上げを実現するためには、特に我が国の雇用の7割を占める中小企業がその原資を確保できる取引環境を整備することが重要であるとして、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」（以下「指針」という。）を策定した。

「指針」には、次のとおり、記載されている。

- (a) 「労務費をはじめとする価格転嫁に係る交渉においては、サプライチェーン全体での適切な価格転嫁による適正な価格設定を行うため、直接の取引先である受注者がその先の取引先との取引価格を適正化すべき立場に在ることを常に意識して、そのことを受注者からの要請額の妥当性の判断に反映させること」が発注者の採るべき行動としている。
- (b) 受注者が直接の取引先から労務費の転嫁を求められ、当該取引先との取引価格を引き上げるために発注者に対して協議を求めたにもかかわらず、発注者が明示的に協議することなく取引価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請代金法上の買ったたきとして問題となるおそれがある。
- (c) そして「指針」（データ編）には、自動車整備業が労務費の価格転嫁率の各種業種の中でワースト1位であることを記載している。

ここでの「自動車整備業」とは、日本標準産業分類（平成25年10月改定 総務省）上の中分類であり、自動車車体整備業はこの中に含まれる。

「自動車整備業」では、労務費が価格に転嫁された割合が10%未満にとどまる受注者の割合が41.5%と最も高かった。

自動車整備業に引き続き、輸送用機械器具製造業では、労務費の転嫁率が10%未満の受注者の割合が40.9%、道路貨物運送業では、労務費の転嫁率が10%未満の受注者の割合が35.5%などとなっている。

(d) 自動車整備業が労務費の価格転嫁率の各種業種の中でワースト1位であるのは、事故車両の修理工賃の協議で損害保険会社によって使われる指数対応単価が実質的に30年間据え置かれていることによると考えられる。

「指針」は、「約30年前の取引開始以降、一度も価格改定がなされていない、発注者から価格交渉の打診を受けたことがなく、取引開始以降、価格が据え置かれている」ことがあるとの調査結果を記載しており、「労務費のコスト上昇分の価格転嫁につき、受注者からの要請の有無にかかわらず、明示的に協議することなく取引価格を長年据え置くことや実質的にはスポット取引とはいえない取引であるにもかかわらず、スポット取引であることを理由に労務費の転嫁について明示的に協議することなく取引価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請代金法上の買いたたきとして問題となるおそれがある」としている。

(e) 更に「指針」は、「組合による団体協約の締結」を価格交渉の手段であるとして、次のように記載している。

「中小企業等協同組合法等に基づく団体協約を利用すれば、独占禁止法の適用が除外されるため、大企業に対して団体に労務費の転嫁に係る価格交渉を行うことも可能である。

独占禁止法が一定の組合の行為に対する適用除外規定を置いている趣旨は、単独では大企業に対抗できない中小事業者によって設立された相互扶助を目的とする組合の事業活動の独立性をある程度確保したまま、一つの事業者として購買事業、販売事業、利用事業、信用事業等の事業活動を行うことを許容するところにある。小規模事業者等にとっては、集団として、大企業である取引事業者に対して取引条件について対等な交渉力を持つことや、大企業である競争者に対等に競争していくことが必要となるという理由で、法律により適用除外が認められているものである。」

「指針」の記載は、実質的に、自動車車体整備業者が自動車修理を行うときの工賃として損害保険会社から提示される「指数対応単価」の価格交渉を、中小企業等協同組合法に基づいて、自動車車体整備業者の組織する中小企業組合が団体協約締結のための交渉として行うべきことを提言しているものである。

2 損害保険会社と自動車車体整備業者の団体の間での指数対応単価を引き上げる団体協約締結のための交渉への動き

公正取引委員会が、日本損害保険協会の各県支部と各都道府県自動車車体協同組合と指数対応単価の協議が止めさせられてから、平成6年の指数対応単価が、実質的に自動車の修理の工賃単価として損害保険会社によって使用することが続けられており、工賃単価についての価格決定が、自動車整備業者に不利な形で行われるままになっている。

このため、全国自動車車体整備協同組合連合会（日車協連）の所属員である自動車車体整備業者は、損害保険会社との間の取引条件を改善していくために交渉を行い団体協約を締結することを強く要望しているため、日車協連は、公正取引委員会に対し、独占禁止法に抵触することなく、損害保険会社と指数対応単価を引き上げるための価格交渉を行うことができることを確認するための事前相談を行っている。

自動車車体整備業者を所属員とする日車協連は、損害保険会社との間で、自動車修理代金の算定基礎となる指数対応単価の引上げにより取引条件を改善するために、団体協約を締結するため交渉を行おうとしている。

3 中小企業等協同組合法第9条の2等の団体協約制度

(1) 団体協約締結のための交渉

中小企業である事業者が取引関係にある事業者（中小企業である事業者を除く）との取引条件の改善のため、中小企業である事業者は中小企業組合（協同組合、協同組合連合）を組織して、中小企業組合に、中小企業の取引先企業との間で、団体協約を締結するための交渉を行わせることができる（中小企業等協同組合法第9条の2第12項）。

中小企業である事業者を組合員とする協同組合ないし協同組合連合会の代表者から、団体交渉をしようとする事項を記載した書面による申し出を受けた中小企業の取引先企業は、団体協約を締結するための交渉に応ずることとされている（同法施行令第7条）。

団体協約の締結の対象となる「取引条件」とは、納入する製品や提供するサービスの価格、支払期日や支払方法などの納品にかかる支払条件、納入する製品の品質、提供するサービスの条件など、あらゆる取引条件の改善に関する事項が対象となり、交渉に基づく交渉当事者の合意事項は、団体協約という形での合意書を両当事者間で締結することとなる。

団体協約で合意された取引条件は、個別の組合員と取引先の事業者との取引契約に直接適用され、団体協約を締結した事業者との取引は、団体協約で合意された取引条件に従って行われることとなる。

(2) 中小企業組合の事業所管大臣（国土交通大臣）のあっせん調整制度

中小企業組合（協同組合、協同組合連合会）の組合員と取引関係のある事業者は、中小企業組合から団体協約を締結するため、交渉をしたい旨の申出を受けたとき、中小企業団体と誠意をもってその交渉に応ずる必要があることが法律で規定されている（中小企業等協同組合法第9条の2第12項）。

しかし、中小企業団体が、組合員事業者の取引先の事業者との交渉を行うことができないとき又は組合員事業者の取引先の事業者との交渉において協議が調わないこともありうる。

中小企業組合が、組合員事業者の取引先の事業者との交渉を行うことができないとき又は組合員事業者の取引先の事業者との交渉において協議が調わないとき、中小企業組合又は取引先の事業者は、事業を所管する行政庁

（組合の区域が都道府県の範囲を超えるときは事業所管大臣、区域が都道府県の範囲内のときは都道府県知事）があっせん又は調停を行うことを申請することができ、行政庁（事業所管大臣又は都道府県知事）は、経済取引の公正を確保するため必要があると認めるときは、すみやかにあっせん又は調停を行うこととされている（中小企業協同組合法第9条の2の2）。

行政庁（事業所管大臣又は都道府県知事）は、調停を行う場合、調停案を作成して当事者に示し、調停案の受諾を勧告するとともに、調停案を理由を付して公表することができることとされている。

全国自動車車体整備協同組合連合会（日車協連）の事業所管大臣は国土交通大臣であるので、日車協連が、所属員である自動車車体整備業者の取引条件の改善について損害保険会社との交渉を行うことができないとき又は交渉において協議が調わないとき、日車協連又は損害保険会社は、国土交通大臣にあっせん又は調停を行うことを申請することができることとなる。

4 団体協約の内容となるべきもの

(1) 公取委が平成6年に日本損害保険協会の各県支部と自動車車体整備協同組合の指数対応単価の協議を止めさせてから、実質的に平成6年の指数対応単価が、損害保険会社の主張する工賃単価として使用されている。

この結果、損害保険会社の主張する工賃単価は、平成6年から今日に至るまで30年間の物価の変動を反映することがなく、また令和3年からのエネルギー価格の上昇等により国内物価指数が20%近く上昇したことを反映するものでなく、自動車車体整備業者が修理代金の協議を行う際に主張する工賃単価として、自社の決算書等の数字を使って原価計算する方法により算出する工賃単価との乖離は拡大する一方となっている。

損害保険会社は、自動車車体整備業者との修理代金額の協議・決定を修理後に行うことにより、修理代金額について損害保険会社の主張に自動車車体整備業者が同意するまで協議をまとめないことができ、また賠償責任保険で一方的な認定払いを行うなどして、修理代金額について損害保険会社が事実上の決定権を持っている。

そして、損害保険会社が主張する工賃単価と自動車車体整備業者の主張する工賃単価の乖離が大きくなっていることは、損害保険会社が自動車車体整備業者と行う工賃単価の協議の中で、損害保険会社が妥協して工賃単価を決定することについての裁量の幅が大きいということを生み出しており、損害保険会社が、自動車ディーラーや一部の自動車車体整備業者の便宜を図って動き得ることを可能にしている。

このような損害保険会社と自動車車体整備業者と行う工賃単価の協議のあり方を変えていくためには、自動車車体整備業者が、自動車車体整備業者の力を結合させて、損害保険会社を相手として、対等な立場で、自動車修理代金の損害保険会社の算定基礎である指数対応単価を引き上げる交渉を行い、損害保険会社と自動車車体整備業者の間に、健全な取引関係を構築していくことが必要である。

- (2) 各損害保険会社が各自動車車体整備業者に対して主張する修理代金算定のための工賃単価である「指数対応単価」を引き上げることが必要である。

「指数対応単価」は、各損害保険会社が、各自動車車体整備業者に対して主張する修理代金算定のための工賃単価であることから、指数対応単価は、損害保険会社の設定した工賃単価による支払いが保障されているという意味で、修理代金算定のための単価の下限となる最低単価の役割を果たしていることから、「指数対応単価」を引き上げることは、修理工賃の最低価格引上げという意味を持つ。

- (3) 2021年当初から2022年末にかけて、原油価格の大幅な値上がりや円安の急激な進展による原油をはじめとするエネルギーコストや原材料価格の大幅な上昇が生じた。

これを数字で見ると、2022年の国内企業物価指数の上昇率が、2020年度比で19.3%の上昇(2023年7月速報)となり、前年比で9.7%の上昇となっている。

自動車車体整備業者は、原油価格の大幅な値上がりや円安の急激な進展による原油をはじめとするエネルギーコストの上昇の影響を大きく受けている。

自動車車体整備事業においては、石油を原料とする製品を多く使用して、機械等装置を稼働させて修理業務を行うことから、原油代や燃料代、電気料

金などの引上げによるコスト増加の影響を、直接的に受けている。とりわけ、自動車車体整備事業に対する価格上昇の影響が強い石油等製品の上昇率は、2020年度比で55.5%の上昇（2023年7月速報）となっている。

このため、自動車車体整備業者が、原油価格の大幅な値上がりや円安の急激な進展による原油をはじめとするエネルギーコストや原材料価格の上昇による影響を、その業務の代金において、適切に価格転嫁するためには、2021年から2021年にかけての国内企業物価指数の上昇に合わせて、指数対応単価を引き上げることが必要である。

(4) 更に、自動車車体整備業者は以前から深刻な人手不足の中にあるが、従業員の処遇改善のために給与、所得を実質的に適正に引き上げていくことが、自動車車体整備業を持続的に発展させるために必要である。

指数対応単価が据え置かれたままとなって自動車修理の工賃による収入が増大しない状況下で、自動車車体整備業者は従業員に対する賃上げを実施することができず、消費者物価が上昇する中で、従業員の実質賃金は低下し、社会的に労働者賃金を上昇させることの必要性が強調される中で、自動車車体整備事業界はこれに対応していくことができていない。

自動車車体整備業者の深刻な人手不足に対応するためには、作業環境の改善を含めた処遇の改善、福利厚生の充実を図っていくこと、働き方改革を受けて休日日数を増やすなどの待遇改善を図っていくことが必要であり、従業員の処遇改善のために給与や自動車車体整備業者の所得を適正に引き上げることが必要である。自動車修理代金の積算単価の下限となる指数対応単価を引き上げることが、自動車車体整備業者の従業員の適正な処遇のための必要な費用の支払いが確保するために必要である。

5 まとめ

損害保険会社と自動車車体整備業者の団体の間での指数対応単価を引き上げる団体協約締結のための交渉を行うことによる団体協約を締結することは、IVに記載した「指定工場制度（損害保険会社が、事故により所有自動車が損傷した保険契約者に対して、自動車の修理を行う自動車車体整備業者を紹介する制度）において、損害保険会社が自動車車体整備業者の技術力に対応した工賃単価に契約上の工賃単価を改善すること」と、Vに記載した「損害保険会社が損害保険代理店である自動車ディーラーの利益相反行為が生じることを防止すること」は、いずれも連関した問題であり、これら三つの問題が総合的に解決されていくことが必要である。

これら三つの問題は、自動車保険の適用ある自動車の所有者との接点を、損害保険会社や自動車ディーラーが主に持っているため、自動車車体整備業者は、損害保険会社や自動車ディーラーから仕事を受注することにより、実質的な下請業者となっていることを原因として生じている。

しかし、自動車車体整備業者は、自動車の再利用を担う事業者であり、自動車産業のSDGsの担い手であるとともに、損害保険において事故車の修理を行うことにより、自動車保険の保険契約者の被った被害を回復する損害保険にとって不可欠な存在である。

上記の指数対応単価を引き上げる団体協約や、指定工場制度の契約上の工賃単価を改善すること、損害保険会社が損害保険代理店である自動車ディーラーの利益相反行為による弊害を防止することを総合的に実施することができるのは、損害保険会社である。自動車保険において保険契約者が被る損害を回復するうえでの損害保険会社にとって不可欠のパートナーである自動車車体整備業者が技術力を生かして、自動車の被った損害を回復させる業務を行うことを、損害保険会社が支援していくという姿勢を持つことによって、自動車車体整備業が現在の再生産が困難な状況を脱し、諸外国と同様に自動車を巡るSDGsの担い手として活躍再生していく状況を作り出すことができるのであり、そのためには損害保険会社が今後行動していくことが期待されるものである。