

「指数対応単価アップ交渉
の勉強会」参考資料
アジャスター業務のいろは
の抜粋資料

さて、岐阜車協は、指数対応単価アップを目指す活動をしています。

令和3年11月7日に「産業廃棄物説明会」を開催。

「産業廃棄物処理費の請求の仕方」をご説明いたしました。

その後、

2月22日 「第1回 アジャスター業務のいろは説明」

5月22日 「指数対応単価アップセミナー」を開催。

「指数対応単価アップの課題と対策」をご説明しました。

6月13日 「第2回 アジャスター業務のいろは説明」

7月4日 「産業廃棄物処理費の請求の仕方」

7月8日 「指数対応単価アップの課題と対策」 等の

説明会使用資料を、岐阜車協ホームページにアップしています。

しかし、会員登録していない組合員様は閲覧できません。そこで、資料の一部を抜粋し、ホームページに新着情報として公開しています。

今回は、アジャスター業務のいろは説明の中から、交渉と協定、指数方式の概要、指数値の解説、指数対応単価理論、指数対応単価の実際について、2回分のいろは資料を抜粋し新着情報に掲載しました。

初めに、さて、交渉とは？ 何かお判りでしょうか？

違う立場や役割、利害関係にある双方が、共に納得できるゴールを目指して話し合うこと。

または、利害関係のある二者が、互いの要求を主張して、最終的な妥結点に到達するプロセスです。

例えば、交渉を勝負ごととして捉えている場合、そうした姿勢や意識は、自然と相手に伝わってしまうものです。

自分の意見を一方的に押し付けたり、相手が「無理やり押し切られた」と感じたりしたのでは、その交渉は成功とは言えません。

交渉は、マニュアルや型通りにやればうまくいくというのではなく、それぞれが経験を通して自分の型を身に付けていくものです。

「アジャスター業務のいろは」の抜粋資料

【第1回 アジャスター業務のいろは説明会】

I アジャスターについて

アジャスターとは、保険金支払い金額を確定するために事故を調査する職種。のことです。

そして損害調査業務を行うアジャスターは、特定の損害保険会社に雇用され“会社員”として業務を行う専属アジャスターと“フリーランス”として業務を請け負う乗合アジャスターに分けられています。

そして、資格制度があり、「技術アジャスター」試験には、「見習」「初級」「3級」「2級」「1級」の5つの技能ランクが存在していますが、但し、1級の試験はこれまで行なわれたことがないため、1級を持っている人はいません。

業務として、アジャスターは法令順守し「安全・安心な板金塗装修理作業」にて、原状復帰する修理費（標準価格）について修理工場と交渉します。

「6. 交渉と協定」

初めに「協定」について解説します。

協定とは、被害車両の修理見積書に対して保険金請求権者又は自動車修理業者と、損保会社側で修理費を協議し定めるということです。

通常は自動車修理業者と損保会社の技術アジャスター間で協定することになりますが、事故車の所有者が、損保会社の技術アジャスターと直接協定することもできます。

ちなみに、協定までの流れは、初めに、保険会社は損害調査事業者のアジャスターに車両の損害調査を委託します。

アジャスターが損害調査を行い、修理工場との間で修理の範囲や方法、修理費について協議。協議がまとまれば、**保険会社と修理工場との間で修理費協定を結びます。**

続いて、「交渉」について

アジャスターが工場に対し交渉します。

そして、アジャスターは「応酬話法」を交渉に利用します。

交渉に関する基本的なQ & Aを知っていると、アジャスターに用意されている「返答事例」を適切に活用していることが判ります。

私共はその返答を知っていることで、それならば次に、どんな質問をしたら良いのか？ 事前に研究し、交渉を有利な展開に変えましょう。

例えばアジャスターは誉めるだけでなく、一方では否定してきます。

アジャスターは交渉する時に、「これは「指数に含まれます」「指数が間違っています」「協定できません」を巧みに使います。

※このように返答するために、適宜、応酬話法を活用しています。

【返答の一部（1. ～5.）をご案内】

一 工賃高額要求への対応

1. 高額钣金工賃の要求に対して
2. 設備・機器に絡む高額要求
3. 指数が低いとする要求
4. 指数対応単価が低いとする要求
5. 時間がかかることを理由にした高額要求
6. 丁寧な作業を理由にした高額要求

7. 技術優秀を理由にした高額要求
8. 根拠のない不当な高額要求

二 部品取替え要求への対応

9. 仕上がり精度を理由にした要求
10. 実作業と異なる無理な要求
11. 修理では時間がかかるとする理由の要求

三 塗装料金の高額要求への対応

12. 丁寧な作業を理由にした高額要求
13. 材料価格が高額とする要求
14. 塗装範囲を理由にした高額要求
15. 特殊塗装を理由にした要求

それでは、【返答の一部（1. ～ 5.）をご案内】

1. から順にアジャスターの返答例をご案内します。

一 工賃高額要求への対応

1. 工場の高額鉋金工賃の要求に対して

- ・ 金額のみとらえて論議してはいけない。
- ・ 「工賃は作業時間とレートから算出される」という原点に立っての話し合いが必要である。
- ・ 時間は「半日」など漠然とした作業全体に要する時間ではなく、時間の物差しを同じにする。

（直接作業時間を対象にした話し合い）

※この作業はどのような方法で行いますか？

※その作業時間はどの位を見込んでいますか？

※その工賃は「何々」を取り外した状態から時間で考えていますか？

2. 設備・機器に絡む高額要求

- ・設備投資の償却は原価計算において工賃原価に算入されます。
- ・レバーレートに反映される償却相当分はわずかな額です。

※機器を使用することによって、短時間で仕上げられます。

※このため消化台数が増加し、効率がアップします。

※他工場で難易なものも、一定時間で修復できます。

※集客メリットもあるのではないですか？

3. 指数が低いとする要求

- ・ どれが低いのか？また、何と比べてなのか？この点を聴取する。

※全部が低いわけではない。高くなっているところもあります。

※当面は現行の指数を使っていただきたい。

4. 指数対応単価が低いとする要求

- ・ 同地区の他工場と比較してどうなのか？
- ・ 高額要求の背景を知ることも大切。

(元請けへのレスはどうなのか？など)

- ・ 対応単価は日整連の実績資料を参考に策定されている。

・そのレートはどのようにして算出したものですか？

5. 時間がかかることを理由にした高額要求

・技術が劣るため時間が長くなるのは料金に反映しない。

※時間がかかっても「修理完成」の価値は同じと考えますが・・・？

※一般的な標準の時間を基本として工賃を算出しています。

※当然、必要な作業時間は十分に考えています。

作業者の作業能率はどうか（技術上の問題点）

研究・教育は十分か？ 機器・工具は満足か？ など他工場の例を

紹介する。日頃から新情報を提供するなど

これらの返答に対して、疑問に思うことを何でも質問しましょう。
自研センターで得られない、アジャスターの回答が得られます。

これから説明する 8 番目の質問法を活用することをお勧めします。

1. イエス・バット法
2. オウム返し法
3. 否定法
4. 資料活用法
5. 例話法
6. 黙殺法
7. 話題転換法
8. 質問法

【指数対応単価の理論】 「13. の指数対応単価の理論」

※見積料金を算出するために指数と対になって用いられる単位当たりの価格（円）を表示した数値が、指数対応単価です。

指数対応単価は各工場からの損益計算書などの立証資料に基づき個別に認定されるべきですが、各工場の立証ロードなどを勘案の上、各種統計資料から得られる工賃総原価を基に平均値的に対応単価を認定しています。

よって、各工場から指数対応単価を算出するのに必要かつ十分な資料の提出がない場合には、すでに連絡済みのガイドラインによることとし、具体的な資料の提出があった場合には、当該資料を参考に指数対応単価を算出することになります。

→ ※なお、損保の指数対応単価の算出式については、具体的に「指数対応単価アップの課題と対策」にて詳細をご説明しています。

【指数対応単価に利益率を加味しない理由】

- a. 原価については、きっちり保証させてもらうが、利益については企業努力をお願いするというスタンスを採っているため、利益率は加味していません。
- b. 工賃総原価を、実働7時間・稼働率68%として計算した直接作業時間で除して標準単価を算出しています。

実際の実働は7時間を超えているものと思われま

よって、本来、対応単価は多少小さくなると考えられます。

(1) 標準対応単価

ある年度における標準地域（全国標準地域）の代表的な対応単価のことをいいます。

日本自動車整備振興会連合会（以下日整連と略す）の指導するアワーレート（工賃率）即ち原価会計処理を基礎にした算出方法を尊重しています。

具体的には、まず一般管理費の一部も含めた、工員1人当たり月平均工賃総原価を求め、これを1時間当たり原価に細分割するため、月当たりの直接作業時間（原価の対象になる時間のこと稼働率68%）（間接作業時間、作業待ち時間、休息时间などを含まず）で除して標準対応単価を求めています

このことは工賃人件費のみならず、産業廃棄物処理費費用など工場経費も対応単価に反映されていること。

また、直接作業時間に係る経費のみならず、間接作業時間に係る経費であっても、工賃売上の原価である限り、対応単価に反映されることを意味しています。

基本データとしては、日整連編「自動車整備工場の経営指針と給与実態」で平均規模の数値を利用しています。

尚、平均規模の数値を基本データとして算出しています。又、平均規模工員数は10人としています。

(2) 地域指数

同年度で標準地域（全国平均）と、ある地域との比較を指数値

で示したものを地域指数とといいます。

全国整備料金の実態を示している日整連編「車検・点検整備料金実態調査結果」によると、大都市をはじめ郡部まで人口100万以上の都市・50万以上の100万未満の都市・10万以上50万未満の都市・10万未満及び郡部の4通りの区分体でその実態把握を行っており、地域ごとにことなつた整備料金の存在が明示されています。

この実態をいかに適正に合理的に取りまとめるべきか検討されたものが地域指数です。

地域指数は各都道府県と標準地域との比率を利用して求めます。

(3) 工場ランク

車体整備および一般整備の施設規模や工場資格・その他グレードを重複勘案して付与するものです。

生産性の違いは、分析すると工賃率や受注量などに影響されており、特に工賃率の違いは、日整連編「自動車整備工場の経営指針と給与実態」の中に数値をもって示されています。

この実態をいかに適正に合理的に取りまとめるべきか検討されたものが工場ランクです。

考え方としては、規模別にすなわち工場の取得資格に応じて与えられるものです。

基本データとして、設備・規模・直接作業員数・取得資格の重複などを勘案しています。

なお、対応単価は標準指数と対になって使用されるものであり、
指数の設定にない作業項目の修理料金を算出するのに使用され
る工賃率とは必ずしも等しくない点に注意する必要があります。

※一方、レバーレートは工場や会社を経営維持するための経費を元に
計算された「**工場地代家賃**」や「**工場減価償却費**」を含むレートです。

その他、利益も加味された値がレバーレートです。

【第2回 アジャスター業務のいろは説明会】

- 一 指数方式の概要
- 二 指数値の解説

※現在の標準作業指数で定められている作業時間が現状の修理実情に沿わない理由。そして、具体的な対処方法についてご提案。

初めに、塗装費用は、次の算出式です。

塗装費用 = 指数対応単価 × 塗装指数 + ※材料代 です。

※【材料代】＝ 指数対応単価×塗装指数 × ※材料費目安割合です

そして、※【材料費目安割合】は、

ソリッド 12%、メタリック 14%、2コート 15%

3コート 15% となっています。

これらは塗装指数を使う場合の本来の塗装材料費の目安割合です。

しかし、この割合で材料費を請求する方はお見えではないと思います。

塗装工賃に対し、材料費目安割合を掛けて算出するわけですが、塗装材料費が値上がりしている為、この割合を変更して材料費を算出しているものと思います。

例えば、これらの割合を、1.7倍にして、

ソリッド 21%、メタリック 24%、2コート 26%

3コート 26% など、このように本来の材料費目安割合を

そのまま使用していないと思います。

そして協定する際、アジャスターはある程度の変更を容認しています。

なぜでしょうか？

指数対応単価の変更や指数の変更は、簡単に認めないにも関わらず、

【材料費目安割合】を変更した場合は、簡単に容認します。

それでは、皆様は、実際に使用した塗装材料費、つまり塗装材料費の

原価はいくらなのか？ ご存じでしょうか？

皆様は材料費を把握しないで、適当に塗装費を請求していませんか？

しかし、現実的に大変面倒なことなので、塗装材料費を計算したことがない組合員様が大半のようです。

塗料材料費に関して、原価を知らないまま販売価格を決めているのです。その決め方は、材料費目安割合の理由を理解しないで、この程度なら認められるだろうと考えて材料費目安割合を変更しているのです。

【材料代】 = 指数対応単価 × 塗装指数 × 材料費目安割合 です。

この材料費目安割合はどのように定められたのか？お判りでしょうか。

そこで、材料費目安割合から算出される「塗装材料費」とは？

1. {塗装面積について}

- ・ 塗装面積に対応した材料代の算出式を設定しています。

2. {材料の測定方法について}

- ・ 重量で測定 塗料、シンナー、脱脂剤、パテ、コンパウンド、シーラー、ウエスなど
- ・ 個数で測定 粘着テープ、ストレーナ、PPカップなど
- ・ 枚数で測定 研磨紙など

- ・長さで測定・・・マスキングペーパー、テープなど

3. {使用量の決定について}

- ・車種別、部位別、塗料別としています。
- ・主材料については、ロスする材料分として20%を加算
つまり、ロス率は2割であり、調色に要する余分な塗料は
2割以下となります。

{主材料について}

- ・塗料、クリア、プラサフ、硬化剤、各シンナー

そして、

※各塗色の原色価格を保険事故車修理発生頻度で加重平均する。

つまり、塗料は、3年前の実績から、赤、青、白、黒などの原色とソリッド、メタリック、パールなどの割合で加重平均します。特別な塗料は含まれません。

※次に、原色価格は、塗料メーカー3社の市場調査価格の平均値。

※その他の材料代は自研センターの購入価格です。



このように、自研センターにおいて、

1. {塗装面積} 2. {材料の測定方法} 3. {使用量の決定} を
基準として、塗装材料費を求めています。

そして、塗装工賃と比較し【材料費目安割合】を、次のように定めています。

ソリッド 12%、メタリック 14%、2コート 15%
3コート 15% です。

しかし、

塗装材料費が、高騰していても、まったく変更されません。

要するに、エネルギーの値上がり（塗装材料費の値上がり）などに

より物価が上がります。物価上昇により、工賃も値上がりしているはずだから、修正する必要はない。という論理です。

つまり、塗装材料費の上昇に合わせて工賃が上昇している。よって、【材料費目安割合】を修正する必要がない。ということです。
通常、物価が上がれば、工賃が上がる論理です。



それでは、実際に塗装材料費を計算された方に、アジャスターに材料費の値上げ交渉する上で、「違った説明の仕方」をご提案します。
塗装材料費は、塗装工賃に比例（材料費目安割合）して算出されるものです。

つまり、損保の論理道理であれば、塗装工賃は指数対応単価×塗装指数ですので、この塗装工賃は、塗装材料費と比例していなければなりません。

逆説的に、実際に使用した塗装材料費を求めてから、塗装工賃を決定します。損保の論理が正しいと認め、塗装材料費から工賃を求めます。

それでは、一例でご説明します。

1. 指数対応単価：6,000円、合計塗装指数 5 とします。

そして、材料費目安割合が15%の場合の塗装費用は

・ 塗装工費	30,000円	(×15%)	
・ 塗装材料費	4,500円	合計	34,500円

※続いて、実際の塗装材料費を計算します。

2. 実際に塗装材料費が、8,000円であった場合、
材料費目安割合を27%に変更します。

- ・ 塗装工賃 30,000円 (×27%)
- ・ 塗装材料費 8,100円 合計 38,100円

続いて、実際に使用した塗装材料費から、損保の論理通りに塗装工賃
を決定してみます。

3. 指数対応単価：X円、合計塗装指数 5 とした場合、
材料費目安割合が15%と仮定します。

塗装材料費を8,000円となるためには、**指数対応単価を変更する必要**があり、その場合は、**指数対応単価は10,666円**となります。

$$\begin{aligned}5 X &= 8,000 \text{円} \div 15\% \\ X &= 10,666 \text{円} \text{ となります。}\end{aligned}$$

よって、**塗装の指数対応単価は、10,666円** が算出されます。

そして、損保の論理通りで算出した場合の塗装費は

- ・ **塗装工賃** 53,330円 (10,666円 × 5)
- ・ **塗装材料費** 8,000円 合計 61,330円

【標準作業指数】 は、その根拠として作業者の経験年数から使用工具、作業環境などを標準条件として定め、その条件下で各車両の作業時間計測や部品構造、ボルト溶接点数の確認などを基に標準作業指数（作業時間）を算出しています。

現在の標準作業指数で定められている作業時間の全てが現状の修理実情に沿っているとは思えませんが、まずは標準作業指数をひとつの「ものさし」と考え、例えば標準作業条件と自社の作業条件、作業品質の違いや標準作業指数の作業範囲と異なる作業の取り扱いなど標準作業指数の検証や計上のモレの解消などが重要です。

【指数作成の前提条件として】

- 1 車両は1～2年使用(2～3万キロ走行)、汚れ、錆付は軽度な車両であること。
- 2 工場設備はスポット・アーク・ガスの各溶接機、簡易ボデー修正機を有する一般的な工場であること。
- 3 内板骨格修正指数を使用できるのは4点固定で多方引きが可能な修正機を有する工場であること。

- 4 作業者は実務経験3年程度の技能を持った者、補修塗装は実務経験5年または金属塗装技能検定2級程度を有する者であること。
- 5 部品はパーツカタログ記載部品で原則としてメーカー出荷状態で損傷のない部品（ディーラーオプション・社外品除く）であること。作業方法は安全で合理的且つ経済的な修理方法で、車両の機能、程度に応じた品質に配慮した作業方法であること。

指数は、標準正味作業時間に余裕率30%を付加し、標準準備作業時間、その他要素を加算して指数は作成されます。

参考：余裕率30%はアジャスターマニュアルより

標準作業時間（指数1.0）は標準正味作業時間
＋標準準備作業時間＋その他要素

（正味時間＋準備時間＋余裕時間）

続いて、「指数」について紐解きします。

一 指数方式の概要

(1) 指数設定の背景

- ① 相場料金（昭和55年頃まで）
- ② 脱着・取替標準作業時間（昭和53年に3ヶ年計画で推進委員会発足）
- ③ 指数（昭和60年以降）

当初の段階は、車体整備業界の現状をできるだけ踏まえた作業手順、方法、範囲、条件などを考慮し、作業研究の方法論に準拠して、**時間計測を行い、小型乗用車20車種の脱着・取り換えについて標準作業時間表を策定した。**

しかし、実測作業に基づく「標準作業時間表」の作成に膨大な時間を要しました。そこで、昭和60年からは「基表方式」により「指数」の作成を開始しました。

「基表方式」とは、それまでに測定した作業データを統計的に処理することにより得られた、例えばスポット1点、ボルト1本等最小単位の締結要素や作業要素毎の「基表値」を用いて指数を作成する方法で、この方式の採用により車両構造や修理方法など必要な調査を実施することで迅速に「指数」を作成できるようになりました。

※相場料金体系から合理的な体系への移行は、段階的に進める必要があり、その第一段階として指数を採用しました。

また、このような考え方は昭和56年11月の「運輸省自動車局長」通達にも沿うものと判断されます。

(2) 指数設定のための条件づくり

① 修理費実態調査

各地域の水準・車両各部位における損傷頻度と修理費、取替と修正の実態などが明らかな基礎データとして活用されました。

② 車体構造調査資料の作成

自研センターにおける標準作業時間の策定が、相場料金の設定されている全車種を網羅していない現状を踏まえて「構造

調査シリーズ」を発行しています。

④ 作業項目・摘要の明確化

構造調査を基に従来の作業項目を事故車両の作業項目という観点から見直し、従来の作業項目を削除、新設を行って脱着、又は、取替の一本化も併せて検討しました。

⑤ 標準作業時間の解析

見直し改定を行った新しい作業項目・摘要に従って標準作業時間を分析し直し、不足するデータについては、参考作業時間や臨時の時間測定を実施するなどして、各作業項目別に各車種に

共通する作業時間（作業量）と、車種により加除すべき作業時間を洗い出して整理しました。

（3）指数の内容

指数とは「時間を参考として、一定の作業方法と範囲における作業を、作業量として無名数で表示したものである。

従って、作業量に対する単価を乗ずることにより、事故車見積用の料金が算出できるものである。」との観念に立ったものです。

$$\text{標準指数} \times \text{対応単価} = \text{修理料金}$$

という関係です。

(4) 損保業界の指数化推進の方向

① 今後の指数策定

a. 脱着・取替関係

- イ. メカニカル関係の脱着、取替等の25項目
- ロ. ボデー関係の脱着、取替等の42項目
- ハ. ガラス関係の脱着、取替等の3項目

b. 外板修正関係

- イ. 経験の差による違いが出ない
- ロ. 面積算定の平易化

ハ．作業難易度の判断の平易化
を基本方針として策定しました。

c. 塗装

イ．新しい塗料への対応

ロ．事故車補修塗装の実態に対応

ハ．材料代の明確化

を基本方針として策定しました。

d. 粗出し関係

二 指数値の解説

(1) 指数の策定方式

基本的な考え方

- a. 100分の1単位として、その最小単位は0または5、例えば1.05、1.10と表示されます。
- b. 正味時間が短いもの、作業項目に対する作業量の小さいものは比較的細密に、作業量の大きい作業項目に対しては、妥当性という見地から自研タイムの最長時間が採用されています。このため、指数に変更を必要としない程

度の付属品の増加、若干の構造の違いはこの策定した指数の中に含まれ、吸収されているという考え方が成立しています。



1 指数方式とは？（昭和55年～昭和60年）部品方式とも言う

1) 自研タイム法、2) 構造調査法、3) 合成法により
指数を策定

1) 自研タイム法

自研タイムをベースに構造機構類似のものを統一し、一律表示とした。同じグループに分類し段階表示とした。
同じく、要素別に分類、再統一の上表示した。

2) 構造調査法

基表・自研タイムをベースに構造機構類似のものを統一し、一律表示とした。同じく、グループに分類し段階表示とした。

3) 合成法

完成した指数に基表・自研タイムを加減して、新しい指数表示とした。同じく、完成した指数と完成した指数とを加えて、新しい指数表示とした。

2 基表方式とは？

(昭和60年以降) ボルト方式ともいう標準資料法に則したものの

標準資料法とは？

同一種類に属する仕事の作業内容を定常要素と可変要素とに分け、予めそれらの作業測定を行い、変動要因と時間値との関係を解析して時間公式または時間資料を作り、個々の作業の時間設定には、その都度時間を測定することなく、これらの資料を使用して標準時間を求める方式です。

※まとめ：

基表は時間観測をすることなく、構造調査の結果に基づき、
基表の内容に当てはめれば、その標準時間が求められ、それ
を基本に指数を策定する方式が基表方式です。

基表はボルト、スクリュー、スポットなど脱着に係わる単位
当たり（1本、1個）の時間、合わせ、計測に係わる時間など
を事故車を修理するのに必要な要素を全て網羅してあります。
構造調査に基づき難易度に応じたボルトが何本か確認できれ
ば、1本当たりの時間を乗じ、その他必要な時間を付加する
ことで指数が出来上がることとなります。

d. 指数方式の具体例

(例) フロントバンパーの脱着

自研タイムでは、0.40 又は、0.35 又は、0.30
の3区分を採用しました。

そして、車格値を加算します。

$$0.40 + 0.10 = 0.50$$

$$0.35 + 0.10 = 0.45$$

$$0.35 + 0.05 = 0.40$$

$$0.30 + 0 = 0.30$$

結果4区分となります。

e. 基表方式の具体例

(例) フロントバンパーの脱着

$$\begin{aligned} \text{正味 (本体6.2)} \times \text{余裕1.3} + \text{準備7.0} + \text{車格6.0} \\ = 21.0 \text{ (分)} \end{aligned}$$

よって、指数は0.35です。

正味 (本体6.2) は、単位当たりのボルトなどの時間 (基表値) に当該車種の組付けボルトの数を掛けて求められた数値や合わせの時間を (基表値) などを加味して算出されたものであり、ボルト (スポット) 方式ともいわれています。

d. 指数方式の具体例

(例) フロントバンパーの脱着

自研タイムでは、0.40　そして、車格値を加算
よって、 $0.40 + 0.10 =$ 指数は0.50　となります。

e. 基表方式の具体例

(例) フロントバンパーの脱着

$$\begin{aligned} & \text{正味 (本体6.2)} \times \text{余裕1.3} + \text{準備7.0} + \text{車格6.0} \\ & \hspace{15em} = 21.0 \text{ (分)} \end{aligned}$$

よって、指数は0.35となります。

つまり、指数方式と基表方式では、同じ車両でも指数は違います。

この例では、基表方式の場合は、指数方式の7掛けとなります。

そして現在「基表方式」が採用されているため、実際の車両で行った指数ではありません。

従って、標準指数は、実際の正しい指数の7掛けと考えられます。

但し、 $\text{工賃} = \text{標準指数} \times \text{対応単価}$ が採用されています。この両方共に課題ですが、私共には、標準指数と対応単価の両方をターゲットとした交渉は困難です。

ご提案：工賃を上げるためには、対応単価に絞った交渉を行う方が賢明です。

仮に、【年間2,000万円の工賃の場合】

年間工賃は、年間合計指数 × 対応単価です。

年間指数 対応単価 年間工賃

1) $3,077 \times 6,500 \text{円} \div 2,000 \text{万円}$

2) $3,077 \times 8,000 \text{円} \div 2,461 \text{万円}$ (レート1.23倍)

3) $3,787 \times 6,500 \text{円} \div 2,461 \text{万円}$ (指数値1.23倍)

1) は昨年度の実績とします。

2) は今年度の指数対応単価をアップした場合とします。

3) は今年度の指数をアップした場合とします。

(例えば、合計指数がミッチェル指数を利用したことにより増加した場合です。)

なお、指数を自社で計測し損保に認めてもらうことは大変困難です。よって、ミッチェル指数などを活用することになります。

従って、

レート 8,000 円 (1.23 倍) または、指数値 3,787 (1.23 倍) にすることにより、今年度の年間工賃をアップすることが可能です。

どちらかの方法で、今年度は、1.23 倍にできたと仮定します。

しかし万一、来年度にミッチェル指数が活用できなくなった場合は、

指数対応単価は6,500円が基準となり、年間工賃はダウンします。
万一、翌年、ミッチェル指数を使用できない場合は、対応単価が変わらないまま合計指数が減少することになり、結果工賃がダウンします。

【ご提案のまとめ】

「指数対応単価」については、アジャスターと交渉の余地があります。
しかし、「指数」についてはミッチェル指数など認められている場合を除き、自社指数を使用するなど指数値変更の交渉余地はありません。
要するに、指数値は、毎年度アップすることはありません。
しかし、毎年度「指数対応単価」はアップ交渉することが可能です。

「アジャスター業務のいろは」全文資料

※初めに岐阜車協ホームページ「会員専用
にログイン」する。

- ・画面左側の「活動報告」をクリックする。
- ・次に、「詳しく見る」をクリックする。
- ・画面の最下段「講習履歴」の中から、
2月25日付「第1回 アジャスター業務
のいろは説明」 &
6月13日付「第2回 アジャスター業務
のいろは説明」をクリックします。