



発行所

日刊自動車新聞社

東京都港区芝大門1丁目10番11号

電話 東京(03)5777-2351代表

©日刊自動車新聞社2023

6月21日  
(水曜日)

夜間も鮮明!

走行中の  
(車庫入れも  
車線変更も楽々)  
後方死角を無くす  
安全運転の必需品  
「リアビューモニター」

<http://www.nvt.co.jp/>

総発売元・株式会社日本ビューテック

# 日車協連

# 損保会社と団体交渉へ

## 保険修理の取引適正化

## 30年ぶり まずは指数対応単価

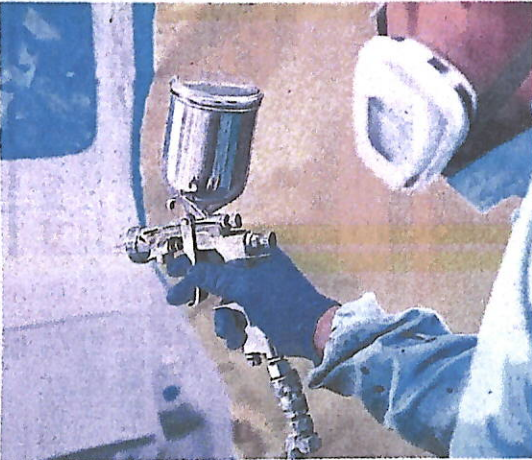
事故時の「保険修理」をめぐる取引の適正化に向け、日本自動車車体整備協同組合連合会(日車協連、小倉龍一会長)は20日、約30年ぶりに損害保険会社との団体交渉(団体協約)に乗り出す方針を固めた。まずは修理費の算出に使う「指数対応単価」を交渉対象とする。長期的には塗料などの材料費や工数なども交渉対象にしたい考え。今後は実効性のある交渉スキームを損保各社と構築できるかが焦点となる。

24面に関連

団体交渉をめぐるのは、公正取引委員会の警告を踏まえ、損保各社で組織する日本損害保険協会が1994年に見合わせを申し合わせた。ただ、車体整備工場は数が多いために毎年の個別交渉は事実上、形骸化している。また、損保側が単価改定の主な根拠

とする消費者物価指数(CPI)はデフレ下で下落が続き、単価は99年度の引き上げを最後に据え置きが続いていた。日車協連側は、企業物価指数などをベースに協議するよう求めている。

日車協連は、中小企業の組織を後押しする「中小企業等協同組合法」に基づき、団体交渉の交渉対象にしたい意向だ。



車体整備業界でも材料費や人件費が高止まりしている

指数対応単価について、事業規模などに応じて複数のモデル単価を協議する意向だ。組合員の個別交渉は引き続き推奨する。

モデル単価の活用など、今後詰める。交渉が軌道に乗れば、塗料や副資材などの材料費や、損保各社が出資する「自研セン

昨年から物価が高騰する中、損保会社と車体整備事業

者らの取引に関する国会質疑が3月に行われて以降、車体整備業界では、保険修理費用の値上げが通るかどうが関心が高まっている。損保各社は4月に指数対応単価を一齐に引き上げたが、業界側は取引の適正化を継続的に協議していきたい考えだ。

公取委の「警告」を受けて決めた損保協の方針(概要)

対応単価の個別決定

- 対応単価は各損保、各修理業者が個別に設定し、1対1で交渉、合意するもの以下の行為は行わない
- 損保協会、損保各社が共同で対応単価を決定する(本部、地区レベル問わず)
- 修理業者との団体交渉で対応単価を決定すること(本部、地区レベル問わず、損保各社単独の場合を含む)
- 損保各社で現在、将来の対応単価の情報交換を行う

指数方式、指数使用を強制しない

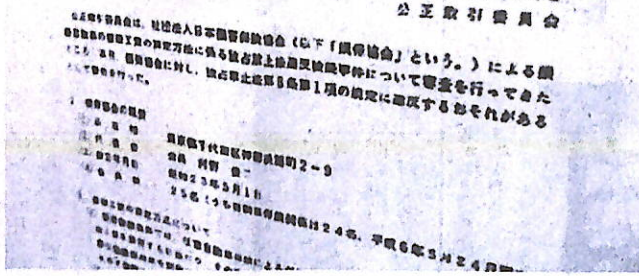
- 「指数×対応単価」による修理工賃算定方式(指数方式)や「指数」の使用を修理業者に強制しない
- 「指数方式」の普及は合理性に基づいた説得による。この方式を利用しない修理業者に対し、損保業界、損保各社は共同で不利益措置はとらない

日車協連が日本損害保険協会に対する警告について

平成6年10月24日  
公正取引委員会

日本損害保険協会は、日本自動車整備協同組合連合会(以下「組合」という。)による損害賠償額算定方式の決定方法に係る独占禁止法第1項の規定に違反して審査を行ったこと、また、損害賠償額算定方式の決定方法について審査を行ったこと、組合連合会に対し、独占禁止法第8条第1項の規定に違反するおそれがある

1994年の警告



# 「指数対応単価」の団体交渉 損保側受け入れ不透明

日車協連

## 公取委に確認 法的には問題なし

日本自動車車体整備協同組合連合会(日車協連、小倉龍一会長)が「指数対応単価」の見直しについて損害保険各社と団体交渉に入ることを決めた背景には、団体交渉が法的に可能であるということと公正取引委員会に確認できたことがある。ただ、損保各社や日本損害保険協会(白川儀一会長)が、すんなり受け入れるかどうかは不透明だ。

一面参照

損保協は1994年10月24日、公取委から警告を受け、損保協が全国標準や都道府県ごとの指数対応単価を決め、各社に実施させてきたこと、指摘された。独占禁止法第8条第1項(競争の実質制限)の規定に違反する恐れがあるものとされた。その後、「対応単価は各損保と修理業者が個別交渉はできない」と認識して

別を設定して交渉、合意するもの」という趣旨の方針をまとめた。このような経緯から、日車協連は約30年間、団体交渉はできないと認識していたようだ。

しかし、急激な物価上昇などから中小企業対策も重視されるようになり、この問題が2003年3月に国会で取り上げられた。日車協連が公取委に相談したところ、法的には団体交渉ができることが確認できた。

中小企業等協同組合法第9条では、事業協同組合など取引がある事業者は、取引条件について事業協同組合(協同組合連合会の代表者を含む)などが団体協約の締結のため交渉したいと申し出た時は、誠意をもって交渉に応じるものとする、とある。一定の条件を満たせば、独禁法の適用除外になる、とされている。

この問題をめぐっては損保業界と整備業界との長い対立がある。14年2月には埼玉県内の整備事業者が三井住友海上火災保険を相手取って東京地裁に提訴した。損保側は「6640円」を、整備業者側は「8千円」を主張。高裁で整備業者の主張が認められ、最高裁で損保側の主張が棄却され、判決が確定した。事業者側が原価や利益のデ-

タをしつかり管理していたことが決め手で、業界にとって大きな教訓となった。ただ、損保業界が交渉を受けるという関係者は話す。戦後の損保業界は「護送船団方式」から始まった。80年代後半に米国から市場開放を求められ、96年に保険自由化が始まった。ただ、業界全体の収入保険料の大半を大手4社が占めるなど寡占状態が続いている。このため、団体での行動については、神経質になって

いる面があると指摘する声も聞かれる。

テイルで、96年12月に公取委から排除警告を受けた。業界には「談合体質」があると関係者は話す。戦後の損保業界は「護送船団方式」から始まった。80年代後半に米国から市場開放を求められ、96年に保険自由化が始まった。ただ、業界全体の収入保険料の大半を大手4社が占めるなど寡占状態が続いている。このため、団体での行動については、神経質になって