

# 工賃単価を取り巻く近年の動向

## 損害保険会社を相手として 団体交渉に臨む方針を発表

今年6月、芝パークホテル（東京都港区）で開催された第42回通常総会において、日本自動車車体整備協同組合連合会（小倉龍一会長）は損害保険会社を相手として、指数対応単価に関する団体交渉に臨む方針を発表した。

損害保険会社から鍍金塗装工場に支払われる修理工賃に関しては、対応単価を団体間で決定することなどが私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（独占禁止法）に違反する恐れがあるとして、1994年に公正取引委員会から日本損害保険協会が「警告」を、日車協連が「注意」を受けた過去がある。独占禁止法では基本的に団体交渉という行為が禁じられているが、特定の要件を満たした組合の行為に対しては適用しないとの記述もある。また、中小企業等協同組合法（中協法）には、協同組合が可能な事業として「組合員の経済的地位の改善のためにする団体協約の締結」が、示されている。

今回、日車協連が進めようとしている団体交渉は、中協法で認められた団体協約を締結するための交渉である。日車協連によると、その内容が独占禁止法の適用除外に当てはまるかについては、現在公正取引委員会に確認しているとのこと（18～19ページ参照）。その確認が取れ次第、損害保険会社に対して団体交渉を申し出る考えである。

## 工賃単価に関して 国会で討議される

鍍金塗装工場の修理工賃については、今年3月2日の参議院予算委員会でも討議されている。同委員会の中で公明党の西田実仁議員が、自動車整備工場と損害保険会社との取引における労務費の単価に関して、労務費やエネルギー、原材料価格の高騰を反映するための価格交渉を促すべきであると指摘。その質疑を受けて鈴木俊一金融担当大臣は、物価や労務賃の上昇などの大きな環境変化については、4月以降の工賃単価の見直しにおいて考慮されるとの認識を示すとともに、金融庁としてその状況をしっかりと把握する意志を表明。また、必要に応じて取引の適正化を促す考えを表した。

これを受けて、金融庁から日車協連に対し、アンケート実施の要請があるなど、業界の実態把握に向けた動きが見られている。

## 指数対応単価の動き

鍍金塗装事業者からは、よく「指数対応単価は20年以上変化していない」という声を聞く。当社が2010年に発行した「全国見積り事情」と、今年2月に発行した「全国見積り事情パートⅢ」において、指数対応単価の全国平均を比較してみると2010年は6,341円、2023年は6,632円（国産車）だった。むろん回答した工場がまったく同じではないため参考値ではあるが、当社の調査では10年間で若干の上昇傾向が見られていた。一方、10年前

と比較した指数対応単価の増減に関する設問（グラフ1）では、「変わらない」の回答率が2010年で51%、2023年で48.2%となり、約半数の工場において指数対応単価が変化していない状況は共通していた。

このことから、2010年以降に損害保険会社と交渉し、指数対応単価の上昇につなげた工場が一定数見られた一方で、長らく指数対応単価が変化していない工場もあることが推測される。

## 過去20年間における 物価指数及び賃金の動向

今年4月には、多くの損害保険会社が指数対応単価を引き上げている。その根拠として挙げられる指標の一つに、消費者物価指数がある。

消費者物価指数とは、消費者が購入する物品やサービスなどの物価を把握することを目的として、総務省が調査・発表している統計指標である。消費者物価指数の20年間の推移（グラフ2）を見ると、2003～2012年までの10年間では国際的な原油価格の高騰などを受けた2008年に一時的に上昇したものの、その後は2003年を下回る水準で推移している。一方2013年以降では、消費税が5%から8%へ引き上げられたことを受けて2014年に大きく上昇し、その後もコロナ禍の影響が表れる2020年まで緩やかな上昇傾向を見せていた。そして2022年には国際的な原材料価格の上昇に円安が重なり、消費者物価指数が大きく上昇している。損害保険会社各社は本誌取材に対し、この2022年の

## 日車協連インタビュー

損害保険会社との団体交渉に向けて  
車体整備業界としても果たすべき責任がある

6月の総会において、損害保険会社と指数対応単価に関する団体交渉に臨む方針を発表した日本自動車車体整備協同組合連合会。団体交渉に向けたこれまでの経緯と今後の計画、適正な対応単価に対する認識について、日車協連の小倉龍一会長、平塚睦子、芝幸宏両副会長、市川清経営・教育委員長、泰楽秀一調査研究委員長に話を聞いた。

### —— 損害保険会社との団体交渉に臨む方針を打ち出した経緯を教えてください

**小倉会長** 我々連合会は、組合員である車体整備事業者の健全な経営を支援することが使命である。そのための事業を各種検討する中で、泰楽調査研究委員長から公正取引委員会訪問の提案があった。その提案を受けて、今年4月に泰楽委員長、市川技術委員長と私の3人で公取委を訪問したことが、団体交渉を検討するきっかけとなった。

**泰楽理事** その時に私が公取委に相談しようと考えていたことは団体交渉ではなかったが、推進しようとしている事業が法律上問題がないか確認をとったほうが良いと考え、小倉会長に公取委への訪問を提案した。

その公取委との打ち合わせの中で、先方より中小企業等協同組合法に基づく団体協約に関する情報提供を受けた。私自身は、公取委が1994年に損害保険協会に警告、日車協連に注意を出したことを受けて、団体交渉は法律に違反する行為だと認識していた。そのためその場で、「団体交渉してもよいのか」とたずねたら、「協同組合法で認められている」との回答を受け

た。つまり、1994年の警告及び注意を受けて団体交渉自体が禁じられていると誤認識をしてしまったが、団体交渉ができる仕組みはもともと用意されていたということだ。

団体交渉が可能であると思った時の率直な感想として、協同組合と取引先との団体交渉及び団体協約の事例をもっと耳にしても良いのではないかと感じた。しかし後で調べてみると実際に活用された事例は少なく、仕組みはあってうまく活用されてこなかったのだろう。

公取委との面談を終えて、小倉会長は即座に本件を弁護士に相談する意向を固めた。そこで全国中小企業団体中央会に相談したところ、弁護士を派遣してもらえる制度があることを知り、同制度を利用して弁護士を紹介してもらった。ここまでが今年4月中のことである。

現在は、公取委に団体交渉の内容について、独占禁止法の観点から問題がないか確認してもらっているところである。最終的な公取委からの回答は、公文書として発行してもらう。その結果を持って、今年中には各損害保険会社に交渉を申し出る計画である。

### —— 今回の団体交渉は指数対応単価の引き上げを求める内容だと聞いているが、そもそも組合員の指数対応単価の現状をどのように認識しているのか

**小倉会長** 指数対応単価が原価などに対して高いか低いかは、実際には各事業所によって異なるだろう。しかし、業界全体を見渡せば、多くの人が自社の指数対応単価が低いと感じている。また、様々な物価が上昇している中で、指数対応単価は20年以上変化しておらず、そのような状況から見ても「低い」と考えて良いだろう。指数対応単価が低い中で、なんとか経営を維持できているのは、これは業界及び各事業者の努力の結果だととらえている。

しかし、今のままの指数対応単価では、この先経営を続けていくことは困難である。20年前にはヒュームガスの環境測定をしている工場や週休2日制を採り入れている工場はなかった。また、昔はスタッフを募集すれば溢れるほど人が集まったのに、今はまったく集まらない。社会全体が変化しており、変化に対応するためには一定の費用が必要となる。

**芝副会長** 一般整備においては、レー