

Pro-Act会総会 ご説明資料

車体整備事業者による 事故車修理の適切な価格交渉の促進のための施策

令和8年3月

国土交通省 物流・自動車局 自動車整備課

1. 情報提供窓口の設置と損害保険会社との対話

- 保険金による事故車修理の関係者
- 情報提供窓口と寄せられた主な意見
- 損害保険会社との対話

2. 車体整備事業者による適切な価格交渉を促進するための指針

- 指針のポイント
- 見積書・領収書の標準様式
- 作業記録簿の標準様式

3. 「標準作業時間」の調査

4. 今後の取組

整備事業者全般

- ・オイル交換、タイヤ空気圧の調整 等
(特定整備に該当しない整備)



タイヤやオイルの交換等

認証工場

約9.2万工場、約40.2万人^(注1)

- ・ 特定整備(エンジンの取外しや自動ブレーキの調整など安全上重要な整備)を行うことができる



ブレーキの整備



エンジンの整備



エンジン動力を伝える部品の整備

指定工場

約3.0万工場、約20.4万人^(注1)

- ・ 自社で検査(車検)を行うことができる
- ・ いわゆる 民間車検場

車体整備事業者

約3.0万工場^(注2)

特定整備を
伴う車体整備



事故車のフレーム
修正作業

特定整備を
伴わない車体整備



板金・塗装作業



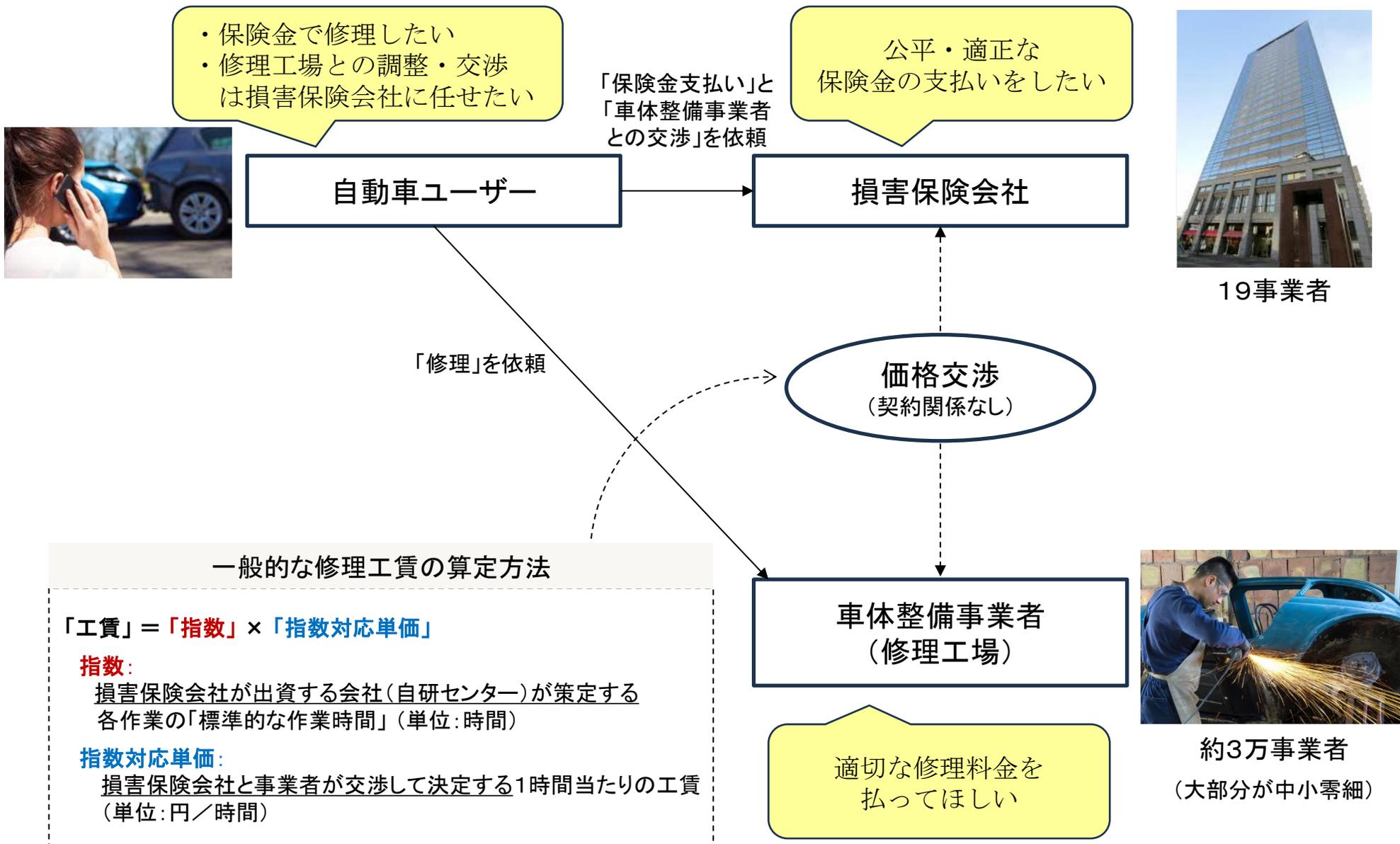
部: 道路運送車両法の認証を得ずに事業ができるもの

(注1) 整備要員数(出典:自動車整備白書に基づく)

(注2) 統計は存在しないが、日車協連によれば車体整備事業を行っている工場数は約3万

1. 情報提供窓口の設置と損害保険会社との対話

保険金による事故車修理の関係者



1. 情報提供窓口の設置と損害保険会社との対話

事故車の保険修理の価格交渉に関する車体整備事業者からの[情報提供窓口を設置](#)

時期：令和6年7月8日～（継続中）

対象：車体整備事業者

方式：電子フォームへの投稿（Microsoft Forms）

回答数：1,272件（令和8年1月29日終了時点）



寄せられた情報は、関係省庁（金融庁、中小企業庁、公正取引委員会）と共有

寄せられた主な意見（4省庁で随時共有）

（1）交渉に応じてもらえない

- ・ 工賃単価等を一方的に提示され、交渉に応じてもらえない
- ・ 価格交渉の場を設けてもらえない（電話で一方的に通知される等）

（2）協定を先延ばしにされる

- ・ 価格が折り合わないと協定を先延ばしにされる。納期が迫っていることや、毎月の支払困窮につけこまれる
- ・ 見積書に合意して修理後、「修理内容に依存ないが工賃単価を下げたい。飲めなければ協定できない」と言われた

（3）十分な説明がない

- ・ 地域単価を押し付けられる（「県下の他工場にも〇〇円をお願いしている等）
- ・ 「アジャスターやセンター長では工賃単価についてお答えできません」と言われた

（4）経費を計上させてもらえない

- ・ 車両の引取、代車、納車の費用を支払ってもらえない
- ・ 廃棄物処理費用を料金に計上すると却下される
- ・ 一部の整備項目の費用を支払ってもらえない
- ・ 実際の作業と異なる見積書を作らされた

（5）脅された

- ・ 自社の工賃単価を提示すると「在庫がなくなりますよ」と言われた

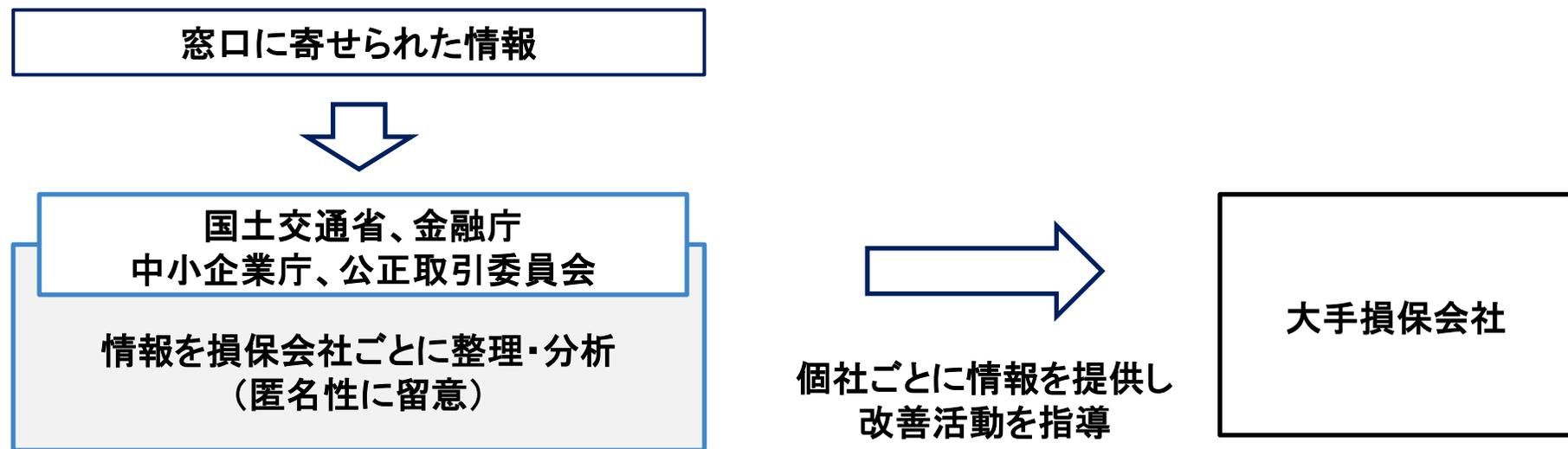
など

1. 情報提供窓口の設置と損害保険会社との対話

損害保険各社への情報提供とヒアリング（金融庁、中小企業庁、公正取引委員会と連携）

情報提供窓口寄せられた情報に基づき、関係省庁が連携して、大手損害保険会社に対する以下の対応を行う

- ① 窓口への提供情報を、その匿名性に留意しつつ損保各社に提供し、改善活動（PDCA サイクル）への活用を求める
- ② 各社の管理態勢整備の状況、情報を踏まえた改善取組等について、定期的なフォローアップ（ヒアリング等）
- ③ 独占禁止法や下請法違反に該当する行為があれば、公正取引委員会又は中小企業庁において、厳正に対処



1. 情報提供窓口の設置と損害保険会社との対話

各種自動車車体整備情報システムへの掲載（令和7年夏より順次）

- いたずら防止等のため、情報提供窓口ホームページのURL／QRコードは広くは公開しておらず、検索にも引っ掛からない。
- 当初は、業界団体や運輸支局窓口を通じて、URL／QRコードを周知。
→ 特に業界団体非加盟事業者に対するリーチが課題。
- 令和7年夏より順次、各種自動車車体整備に関する情報システムにご掲載いただく。
- 情報提供がやや増加。また、当省が問合せを受けた際の案内がスムーズに。

<ご掲載頂いている自動車車体整備情報システム>

- コグニビジョン株式会社 cogniSEVEN、cogniPHOTOBASE
- 株式会社ブロードリーフ Broadleaf.C
- 株式会社プロトリオス EGWebプロ、ラクロス3

（システム提供会社の五十音順）

1. 情報提供窓口の設置と損害保険会社との対話

情報提供窓口への最近の声

- 今年度になって、指数対応単価は上がったものの、総額協定が増えたり、認められる作業の範囲や指数が厳しくなったりして、結局総額があまり変わらないこともある。
- ディーラーから協定も任されているが、損保はディーラーと合意していることを理由に価格交渉に応じてくれない。
- 人材不足が一層深刻。工賃がもっと増えないと人材が確保できず、業界が続かないことを損保は理解してるのだろうか。
- 損保の指数対応単価の構成要素が十分に示されない。そのような中、産廃処分費用等が認められないと言われても納得できない。
- 設備投資を指数対応単価に適切に反映してほしい。
- エーミングの必要性は増しているが、認められないことがある。
- いまだに、100:0でないでないと代車費用が認められない。
- 特定の損保会社の要求が際立って厳しい。

1. 情報提供窓口の設置と損害保険会社との対話

情報提供窓口の改修(令和7年8月1日)

- 以前は、4省庁(当省、金融庁、中小企業庁、公正取引委員会)の担当部局以外は、情報提供元を開示しない前提で、情報を受付。
 - 金融庁が損害保険会社に問い合わせる際、事案をぼかす必要があり、損害保険会社としても対処しづらかった。
- 令和7年8月1日より、情報を受け付ける際に、損害保険会社に情報提供元を開示することの可否を確認。許可が得られたものは、事案をぼかさず金融庁が活用。
 - 金融庁からの損害保険会社への問合せや損害保険会社による対処がより一層スピード感と具体性があるものに。

2. 車体整備事業者による適切な価格交渉を促進するための指針

- 事故車修理を行う車体整備業では人材確保が課題。そのためにも賃上げの原資の確保が重要であり、労務費等の転嫁を適切に進める必要がある
- 車体整備事業者は、新技術への対応など様々な課題に直面しているが、その一つである損害保険会社との価格交渉について、同事業者が取り組むべき事項を指針として策定した

【参考】自動車整備業は、労務費の転嫁率が低い受注者の割合が高い業種「ワースト1位」（令和5年公正取引委員会特別調査）

1. 自社の責任と考えによる見積の作成

- ・ 見積の作成は、損害保険会社に委ねず、自社の責任で行うこと

2. 人件費等の上昇も考慮した工賃単価の提案

- ・ 工賃単価は、消費者物価指数のみならず人件費等の上昇も考慮して提案すること

3. 作業時間の実態を踏まえた価格請求

- ・ 車両の状態が「指数」（標準的な作業時間）の前提と異なるなど、特殊事情がある場合は、個別交渉すること

4. 見積書、作業記録簿等の標準様式の使用

- ・ 修理内容、費用を明確化し、透明性をもって請求すること
 - 産業廃棄物処理費などかかった費用をなかったことにしない
 - 不合理な総額割引は見積の妥当性を失わせるおそれがある

5. 代車費用の支払いに関する考え方の理解

- ・ 対物賠償責任保険における代車費用の支払いの考え方を理解すること（無過失でなくても過失割合に応じて代車費用が支払われる約款が多い等）

6. 透明性・公平性が疑われないような請求・説明

- ・ 価格の透明性・公平性を説明できるように、作業と請求を行うこと（恣意的に理由なく保険修理と、それ以外で価格を異ならせない等）

7. 損害保険会社との交渉における留意点

- ・ 損害保険会社と見解が相違する場合には、丁寧に説明し、損保会社に対しても丁寧な説明を求め、双方が建設的に対話すること
- ・ 保険の仕組みや賠償の考え方について説明を受け、理解すること
- ・ 「アジャスターや担当拠点には決定権がない」「地域相場で決まっている」等、不合理な説明で交渉が進まない場合には、必要に応じて、国交省の窓口に情報提供すること

8. 協定に時間を要する場合には依頼者に判断を仰ぐ

- ・ 1週間を超えて見解が相違する場合、依頼者に対して損害保険会社が提示する保険金の範囲では修理できない旨説明すること

9. 依頼者に対する適切な情報提供

- ・ 求められれば、依頼者に対して作業内容と見積を丁寧に説明すること（保険金による修理は「原状復旧」であること等）

【国土交通省による対応】

- ・ 関係団体の協力を得ながら、車体整備事業者による上記の取組状況を確認
- ・ 金融庁、中小企業庁、公正取引委員会と連携して車体整備事業者による価格交渉の実態・課題等を継続的に把握

2. 車体整備事業者による適切な価格交渉を促進するための指針

見積書・領収書の標準様式（抜粋）

作業内容・使用部品名	区分	指数	技術料	数量	部品金額	素材
※ 板金、塗装及び部品交換等の本作業については、別様式に記載可能。						
<付随作業> (本作業計上分では不足するもの)						
コーディング作業						
高電圧回路遮断作業						
高所作業						
コーティング除去作業						
特別調色（※ 具体的な作業内容を記載）						
4輪アライメント調整						
運転支援システム調整（エーミング）作業						
OBD システム診断（確認）・DTC 消去						
実走行テスト						
補助要員作業						
<諸費用>						
引取/納車						
レッカー						
レンタカー（保険金分）						

3. 「標準作業時間」の調査

「標準作業時間」の調査(令和7年度より)

- 損保会社が出資する(株)自研センターが策定する標準的な作業時間、いわゆる「自研指数」では到底作業が終えられない、との声を受け、国土交通省が第三者的立場から調査。
- 令和7年度予算事業として実施。
- 調査結果は、年度内に公表するとともに、以降、関係者（損保会社、指数策定機関等）との対話等でも活用
- 委託先：テュフ ラインランド ジャパン(株)
ドイツに本社を置くグループの日本法人。板金塗装関連業界団体の世界組織とコネクションがあるほか、日本国内においては、車体整備工場の自主的な認証や監査などの技術業務を展開。

4. 今後の取組

- 情報提供窓口の開設を続け、価格交渉の実態を把握。
- 情報提供窓口に寄せられた情報に基づき、関係省庁とともに損害保険会社と引き続き対話。
- 指針において言及した、工賃単価の値上げ幅の「参考」となる合理的な指標(最低賃金の上昇率、関連業界別の春季労使交渉の妥結額の上昇率)や「標準様式」の活用状況について、車体整備業界団体の協力を得て調査を実施。更なる施策検討に活用。
- 「標準作業時間」の調査。
- 工賃単価交渉の好事例を調査し、指針に追加。

概要

公正取引委員会及び中小企業庁は、下請法の執行を通じた取引の適正化の取組を更に効果的なものとするため、特定の業種・業界における下請法違反被疑行為について集中的に調査を行い、下請法に違反する行為等が認められた事業者に対して、迅速に指導等を行う集中調査を新たに実施。

→ 令和7年4月以降、**自動車ディーラーと車体整備事業者の間の取引における下請法違反被疑行為について集中調査**を行い、自動車ディーラーに対して、**2件の勧告及び160件の指導**を行うとともに、中小企業庁において下請Gメンによるヒアリングを実施した。

主な違反行為の傾向・改善のための取組（指導事例等）

書面の不交付・記載不備

- ・修理業務を委託する際、**発注書面等を交付していなかった。**
- ・損害保険会社の査定を受けるまで修理代金が確定しないこと等を理由に、**発注時に「代金の額」を記載していなかった。**

- ✓ 自動車ディーラーに対して、**発注書面等を交付する**よう指導。
- ✓ 代金の額を発注時に定めることが困難な場合は、具体的な金額を定めることとなる**算定方法を記載する**よう指導。

支払遅延

- ・代金の決定に時間を要したこと等を理由に、**代金を支払期日までに支払っていなかった。**
- ・車体整備事業者からの請求書の提出が遅れる又は提出されないことを理由に、**代金を支払期日に支払っていなかった。**

- ✓ 自動車ディーラーは車体整備事業者から給付を受領した日から起算して60日以内に支払期日を定め、その**支払期日までに代金を全額支払う**よう指導。

買ったたき

- ・コスト上昇局面でも代金の見直しを求めてこなかった車体整備事業者と協議を行うことなく、**一方的に代金を据え置いていた。**
- ・車体整備事業者と協議を行うことなく、**修理代金から一律に自社の利益として一定率を乗じて得た額を差し引いた金額を代金の額として定めていた。**

- ✓ 自動車ディーラーと車体整備事業者の間で**十分な協議を行った上で代金の額を定める**よう指導。

不当な経済上の利益の提供要請

- ・車体整備事業者に修理対象となる**自動車の工場等への引取り等を無償で行わせていた。**
- ・自動車ディーラーの顧客に修理期間中の自動車の代車として貸し出す目的で、車体整備事業者に**代車を無償で提供させていた。**

- ✓ 修理対象となる自動車の引取り等を車体整備事業者に無償で行わせたり、車体整備事業者に無償で代車を提供させたりすることにより、**車体整備事業者の利益を不当に害さない**よう指導。

今後の対応等

自動車ディーラーと車体整備事業者との間での協議が十分に行われないうまま取引が行われた結果、買ったたきや不当な経済上の利益の提供要請に該当する行為につながっていると考えられる。

→ 公正取引委員会及び中小企業庁は、今回の調査・指導の結果を踏まえ、事業所管省庁と更なる連携を図りながら、引き続き、自動車ディーラーと車体整備事業者との間の取引の適正化に向けて、違反する又は違反するおそれのある行為については迅速かつ厳正に対応していくこととする。

4. 今後の取組

国自整第197号
令和7年12月22日

一般社団法人日本自動車工業会 サービス部会長 殿

国土交通省物流・自動車局
自動車整備課長

自動車整備業における適正取引のさらなる徹底について

自動車整備業における下請事業者に対する適正取引について、令和7年4月30日付け国自整第32号及び令和7年9月2日付け国自整第116号において会員企業に対し、次の点に留意するよう周知徹底を依頼したところです。

このような中、本日、公正取引委員会及び中小企業庁より、令和7年4月以降実施した「自動車ディーラー及び車体整備事業者間の取引における下請法違反被疑事件の集中調査結果」が公表されました。貴会におかれては、会員企業に対して、集中調査の結果を周知するとともに、整備作業を外注する場合等における下請事業者に対して公正な競争を阻害するおそれのある行為をしないよう、改めて徹底をお願いします。

記

1. 労務費指針に沿わないような行為をすることにより、公正な競争を阻害するおそれがある場合には、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号）及び下請代金支払遅延等防止法（昭和三十一年法律第二十号）に抵触する恐れがあること。
2. 下請事業者に対して、親事業者が自己の一方的な都合により契約で定めた対価の減額を行うこと、一方的に著しく低い対価での取引を要請する等の行為をしないこと。
3. 下請事業者には責任がないにもかかわらず、親事業者が一律に一定比率で単価を引き下げて下請代金の額を定める等の行為をしないこと。
4. 親事業者は下請事業者に対して、次の費用を適切に支払うこと。
 - (i) 親事業者と下請け事業者との間で交換部品を運送する費用
 - (ii) 不要となった部品を廃棄処分する費用
 - (iii) 下請け事業者が修理顧客に代車を貸し出した場合の費用

5. お伺いしたいこと

- ① 国土交通省は令和7年3月4日、「車体整備事業者による適切な価格交渉を促進するための指針」を公表するなどの施策を講じました。
 - ・ 価格交渉の現場において変化はありましたか。それはどのような変化ですか。
 - ・ 価格交渉において、指針はご活用頂けましたでしょうか？ご活用頂いていない場合、その理由をご教授ください。

- ② 「車体整備事業者による適切な価格交渉を促進するための指針」に追加で盛り込む事項など、改善すべき点があればご教授ください。

- ③ その他何でも国交省にご質問・ご意見があればご教授ください。

令和7年3月4日
物流・自動車局
自動車整備課

車体整備事業者による事故車修理の適切な価格交渉の促進のための施策 ～ 車体整備業界の賃上げ・人材不足解消に向けて ～

国土交通省は、関係省庁と連携し、車体整備事業者による適切な価格交渉を促進するための施策を講じます。

我が国のクルマ社会を支える自動車整備業では、今後も優秀な整備士を確保・育成していく必要がありますが、令和5年、公正取引委員会が実施した特別調査¹において労務費の転嫁率が低い受注者の割合が最も高い業種であったように、人材確保・育成の原資を確保していくことが求められています。

中でも、事故車の修理を行う「車体整備業」は、新技術への対応など様々な課題に直面していますが、その一つとして、労務費の転嫁を含む「[損害保険会社との価格交渉](#)」が課題となっています。

国土交通省では、関係省庁(金融庁、中小企業庁、公正取引委員会)と連携して、事故車修理の価格交渉に関する情報提供窓口の設置、損害保険会社との対話等を進めてきましたが、今般、これに加えて[適切な価格請求を促進するために車体整備事業者が取り組むべき事項](#)を指針として取りまとめました。

1 情報提供窓口の設置と損害保険会社との対話(令和6年7月より)

事故車の保険修理の価格交渉に関する車体整備事業者からの情報提供窓口を設置し、損害保険会社等との交渉の実態・課題等を把握するとともに、関係省庁と連携して、適切な保険金支払い等の観点から損害保険会社の話も聴きながら、車体整備事業者への丁寧な説明・交渉を促す

2 車体整備事業者による適切な価格交渉を促進するための指針(別添)

車体整備事業者が、損害保険会社等に対して、透明性・公平性を前提としつつ、労務費の転嫁等の価格交渉を行うため、同事業者が取り組むべき内容を「指針」として策定

3 「標準作業時間²」の調査(令和7年度より)

価格決定に用いられる「標準作業時間」について、国土交通省が第三者的立場から今後調査

【参考】他の関係者による取組

(1) (一社)日本損害保険協会

損害保険会社が、車体整備事業者との価格交渉に当たって、公平・適正な保険金支払いを前提としつつ、丁寧な対話・協議を行う上で参考とする「ガイドライン」を策定・公表

(2) (株)自研センター

同社が作成し、事故車修理の価格算定で広く使用されている「自研指数³」について、外部から寄せられた意見にQ&A方式で回答し、公表するなど、透明性を一層高めるための情報開示を促進

【お問い合わせ先】物流・自動車局 自動車整備課 村井、田村、富岡
代表 03-5253-8111 (内線 42451、42424)

¹ https://www.iftc.go.jp/houdou/pressrelease/2023/dec/231227_tokubetucyosakekka.html 別紙4中4

² 事故車の修理価格は、一般的に「修理価格」=「標準的な作業時間(指数)」×「工賃単価」で決定されている

³ 「自研指数」とは、修理価格の算定に用いる指数の一つであるが、用いるか否かも含めて、契約の当事者に委ねられている