

## <続報>西田・参議院議員、 質し、経産省にはレス率で

——田村・金融行政務官、三日月・国交省政務官、

### 参議院 国土交通委員会3月16日質疑の要旨

#### ・質疑事項

#### 西田実仁議員

今回、ヒアリングを行なったという  
ことでございますけれども、どんな内容  
をお聞きになったのか、お聞きした  
と思います。

#### 田村誠治大臣政務官

昨年11月19日に質問をいただいた  
国土交通省とともに金融庁でも実態の調  
査をいたしました。

金融庁といたしましては、主要な損  
保会社5社に対しまして車体整備との  
取引の実態、とくにどのように料金算  
定を行なっているかといったこと  
についてヒアリングを行ないまし  
た。また、併せて作業指数を算定して  
いる自研センターに対しまして、国土  
交通省と合同ではありませんが、作  
業指数をどのように算定しているか  
と、そして作業指数は妥当なのかとい  
ったようなことをヒアリングいたしま  
した。

西田議員  
しかしながら、西田議員はデラー  
のレス率問題を取り上げ、われわれの  
業界にとって二の矢を放った。具体的  
には、このところ急激に取引条件を厳  
しくしているカーデラーに対して下  
請取引法を逸脱しているのではない  
か、という糾弾である。幸いにして経  
産省の増子副大臣から、「下請代金法の  
対象となる」という発言を引き出し、「  
下請け取引の適正化のための実態把握  
」を約束してくれた。

いづれも、「修理後の安全、安心が担  
保されているのか」という問題提起で  
あり、損保会社の指数の対応と共に業  
界として直面する大きな問題である  
こと間違いのないものである。質疑内  
容を誌上掲載するとともに、今後とも  
その動向について注視していきたい。

（弓場信幸）  
\* 小社のweb・リベアテックリーダー  
ズにおいて委員会の映像を掲載中。

平成6年、公取委から通達、警告が  
出ておりまして、損保会社に対し二  
つの徹底がなされています。ひとつは、  
対応単価については個別に決定す  
ること、もうひとつは、この指数方  
式および指数指標を強制しないとい  
う徹底がなされました。この指  
数方式につきましては、公取委から  
出された警告を受けて協会の方  
で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まして不

利益措置はとらないと協会として取  
り決めたことなされたということです。

こうした指数方式ならびに対応単  
価、この公取委からの警告が実態と  
して守られているかどうかを協議し  
なされたということでもよろしいで  
すか。

#### 田村大臣政務官

ヒアリング項目としては直接的に聞  
いている質問という項目は入っており  
ません。

#### 西田議員

実態をお調べになったということ  
ですから、当然そうしたことも対象に  
なるかと思いますが、結果を待ちたい  
と思います。

そのうえで、損保会社が物損ある  
は人身の示談代行を行なうことにつ  
きましては、弁護士法の特例として認  
められているわけですね。そういう意  
味では中立を旨に行なわなければならない  
となっております。

昭和57年7月26日に日本弁護士連  
合会と日本損害保険協会におきまして  
は協定書が交わされています。この協  
定書では本来、弁護士法で禁止されて



国土交通省

## 国交省と金融庁から調査内容 実情把握を要請する

増子・経産省副大臣が答える

る違法行為ではあるけれども、特例と  
して損保会社ならびにその子会社であ  
るいわゆるアジャスターといわれると  
ころが物損、人身の示談代行を行な  
うということでありまして、特例を使  
う以上、両者で協議する機関を作る必  
要があると。そして、定期的に継続し  
て守られているかどうかを協議しな  
ければならないと定めております。

この協議会、いつ直近で開かれたの  
ですか。

#### 田村大臣政務官

その点については承知しておりませ  
ん。確認してまた個別に対応させてい  
たします。

#### 西田議員

平成7年以降開かれていないという  
情報があります。つまり、もう14年くら  
い開かれていない。ということは、損保  
会社と弁護士連合会の協定にある、定  
期的に継続して協議をするということ  
は少なくとも守られていない。この  
車体業者と損保会社との間で一部に生  
じているさまざまなトラブルというこ  
とについてもこの協定書にかかわ  
ってくることで、これは取り決め通り  
きちんと協議をしていく必要があるの  
ではないか。事実関係が分かりましたら、  
また教えていただきたい。

そこで、作業指数の算出の透明化と  
いうことについてお聞きしたいと思います。

これもアンケート結果を見なければ  
何ともいえませんが、質問項目に作  
業指数についてどのような情報を開示  
してほしいかという設問があります。つ  
まり、作業指数はブラックボックスに  
なっている、どういふふう作業指数、  
すなわち作業する時間が決まっている

のかということが分かりにくいと、そ  
ういふことでの車体整備の事業者  
の方々はどのような情報を開示してほ  
しいかと聞いておられます。

また、作業指数の作業時間と実作業  
の時間とを比較して、どの程度差があ  
りますかという設問もされています。  
かなり具体的です。ぜひ、集計してい  
ただいたうえでその対応を、これだけ具  
体的にお聞きしているわけですから、  
考えていただきたい。

自研センターは確かに株式会社で  
す。しかし、これだけのアンケートを取  
って作業指数についてどこをどう情  
報を開示してほしいかということまで聞  
いて、はい、それでおしまいとい  
うことにはならないだろうと思いま  
す。自研センターとたとえば業界団体と  
の作業指数をめぐる、単価ではなくて、  
作業指数をめぐる定期協議の開催など  
を検討する必要があるのではないかと  
思います。

ちなみにオランダなどでは、ソレ  
という民間企業が作業指数を決定して  
います。しかし、そこには自動車メー  
カーや保険会社、車体整備組合や工  
数算出の専門家も加わって、よりその  
工数の決定プロセスが透明化されてい  
るというふうに思います。車の安全、安  
心ということを守るには、この作業指  
数というのがひとつの重要な物差しに  
なっていることは事実です。

したがって、この集計結果を受けて、  
今申し上げました作業指数算出の透  
明化ということについてこれまでとは  
違う対応をぜひとも検討していただ  
きたいと思っております。いかがでし  
ょうか。

#### 三日月大進大臣政務官

国土交通省としては、個別の協定に  
よる契約事項に関与する立場にはな

い、しかしながら安全上問題があれば  
看過できないといった観点から金融  
庁と協力をして調査を行なってまい  
りました。

間もなくその結果についてもお知  
らせできると思いますが、委員ご指摘  
のその作業指数、具体的には単位作  
業時間、これが修理作業の実態に即  
していないのではないかという観点  
から果たしてどうなのかということ  
を、ぜひこの結果に基づいてしっ  
かりと精査、分析をして、その後の  
行政にいかしてまいりたいと思  
っています。

#### 田村大臣政務官

金融庁としましては国交省と協力し  
ながら引き続き調査結果をできる  
だけ早急に分析するとともに、自  
研センター、先先生はずっと各  
国のご質問のときも、そして今  
も伺いをいたしました。

金融庁といたしましては今のところ  
把握しているのは、たとえばイ  
ギリス、ドイツ、スペインとい  
ったような国では損保会社が設  
立して、日本の自研センターも  
それをモデルにしていると思  
います。

けれども、今委員がおっしゃ  
ったようなより中立的な仕組み  
というものがあるかどうかとい  
ったようなことまではまだ私  
も把握していません。日本の  
在り方をどうすべきかと  
考えると、この指数について  
も、委員からご指摘ありました  
透明性も十分であるかどうか  
。調査結果がまもなく  
1次、委員もお示しされて  
おります。委員も、やはり車  
体整備業者の方からは不満も  
あるという声は聞いております。



## <続報>西田・参議院議員、国交省と金融庁から調査内容質し、経産省にはレス率で実情把握を要請する ——田村・金融庁政務官、三日月・国交省政務官、増子・経産省副大臣が答える

ただ一方で、自研センターのほうではそれなりにある程度の透明化の努力は果たしていると、概要をホームページに出してですね、そこに見解の相違があるわけでありまして、そこは両者の意見をしっかりと聞きながら国交省とともに検討してまいりたいと思っています。

### 西田議員

見解の相違があった場合に、見解の相違があったということが確認されて終わりでは何の意味もないわけでありまして、見解の相違があった場合にそれをどういうふうにして調整をしていくのかという、そしてその作業指数の透明化を図る仕組みをどう作っていくのかということを前向きに検討していただきたい。

私が聞いているのは、安全上の問題ということなのです。この調査票でも一番最初に書かれている設問、これは私も随分事業者の方から苦情をいわれました。こんなこと答えられるわけないじゃないか、というお叱りをいただいたわけです。

最初の質問というのは、この今話題になっている自研センターが策定する作業指数の作業時間内で修理した結果、不適切な修理作業になってしまったと、それで事故とか故障が発生したと。発生していますか、していませんかというふうに質問はなっているんです。こんなおかしいですよ。事業者が自分で直している人たちに対して、あなたは故障が起きるような修理をしていますか、してませんかと聞いているんですよ。そんなのはしていないに決まっているじゃないですか。まったくナンセンスな質問であります。

かしながら、それでも踏ん張って答えている方が私のところにも随分とお声はいただいたしております。

修理業者の方は、たとえ修理料金が少なくとも、また指数、この時間が合っていないと、安心、安全な修理を行なうので、当然のことながらこれは二番のしていないというふうに答えるんですね。二番に答えるながらも文章に書いている、あるいは一番というふうにあえて答えて文章にお答えになっている方もいらっしゃるかと聞いております。

つまり、事業者の方の思いは、作業時間の指数が合わなくても、お客様の車をお預かりしているんだからそれをサービスで修理すると、保険会社が認めないからといって直さない車をお客様に渡せない、その車が修理後、事故をもし起こしたら自分の責任になるからだと、こういう倫理観で修理をしているわけでありまして。

ですから、ここは数字上の処理の仕方にもよるんではないかと思いますが、一番最初に聞いている質問が故障が発生していますかと。していないというのがたくさんあるからといって何も問題がないんだというふうには解釈をいたさないほうがいいと思います。

実際には、皆していないと答えざるを得ない、あるいは当然答える。しかし、その裏には、実際にサービスの修理をすることによって安全が保たれているという声がたくさんあると。また、そういうことを、たぶん一人や二人ではないと思います。集めた数は三千以上、アンケート数あると聞いておりますので、今まで顕在化していなかった問題が今回のアンケートによって顕在化し

ていると、そこを重視して、この安全上の問題についてきちんと損保会社とどうした自動車修理の皆さんとよく同じ舞台上で安全のためにどうするかということを検討いただきたいというふうに思いますけれども、いかがですか。

### 三日月大臣政務官

いや、本当に重要なご指摘をいただきました。私も、事故、故障は発生していないと聞かれば、当然、自分の修理作業に起因するような事故、故障は発生していないとどうしても答えてしまう、そういう聞き方になってしまっているの指数が合わなくても、お客様の車をお預かりしているんだからそれをサービスで修理すると、保険会社が認めないからといって直さない車をお客様に渡せない、その車が修理後、事故をもし起こしたら自分の責任になるからだと、こういう倫理観で修理をしているわけでありまして。

いずれにいたしましても、安全上看過できない無理というものが、この短過ぎる、小さ過ぎる作業指数によって発生しているのかしていないのか、その恐れがないのかということ、この結果を踏まえてしっかりと検証させていただきたいというふうに思っております。

### 田村大臣政務官

金融庁としましては、損保会社が適切な保険金支払いをしているかどうかということを監督する立場でございますので、そこは国交省としっかりと連携をしながら、委員のご指摘をしっかりと踏まえて検討を進めてまいりたいと思っております。

### 西田議員

この車体整備、自動車修理に関しまして、最後一問させていただきたいと思っております。

このアンケートとは離れまして、多くの車体整備の方はディーラーからの下

請けの作業をしておられます。この元請けである自動車ディーラーから下請けを請ける際に、慣例として下請代金を値引きされている。これ自体、何か問題だとは思いませんか。

問題はその率、値引率、業界ではレス率というふうにいいますけれども、これがこれまで25%とか30%位であれば、そもそも仕事をもらっているわけですから、まあそんなに苦情も多くないと思うんですが、やはり最近は不況のせいでしょうか、もう40、50%値引きされているというケースが多々あるというふうに聞いております。

損保会社とディーラーの間で協定した金額から40%、50%値引きをされて下請けに出されている。実際作業するのはその下請けの車体整備の事業者の方々であります。これは、業者とディーラーの取引は下請法の修理委託に当たるといふふうに思います。

したがって、下請代金減額の禁止、法四一条三号、あるいは買い叩きの禁止、同項五号が規定されているわけでありまして。

今日は経済産業省の副大臣にもお見えいただきまして、ありがとうございます。

この下請法に規定していますことは、中小企業庁長官はこうした問題が起きた場合にはきちんと報告、または検査をしなければならない、こう規定しております。私が聞いているのがすごく、ごくごく例外的なことかものかもしれない。しかし、決して一人や二人から聞いている話ではないことも申し上げたいと思います。

このディーラーと下請けである車体整備の間の値引率、これが近年非常に大

きくなっていると。それが、その値段ではできないということになって安全上問題が起きるのではないかとということを一審は危惧しているわけです。けれども、下請法に定めるこうした中小企業庁長官としての検査ならびに報告ということについて、どのように現状認識をされておられますでしょうか。

### 増子輝彦副大臣

下請け関係にある自動車ディーラーと自動車修理工場との間の修理委託取引については下請代金法の対象となります。同法により買い叩きや下請代金の支払遅延などは禁止されているところであります。今委員からご質問のとおり、異常な値引き、これはまさに買い叩きということになろうかと思えます。私もどうしてもこの実態をしっかりと把握しなければいけないという認識に立っております。

そういうなかで、景気の落ち込みに伴う影響が極めて大きなこの問題に影響をさせているんだろうと思えます。立場の弱い下請け中小企業に滞ることのないよう、経済産業省としても中小企業庁としてもこの下請代金法の運用の強化に努めているところでございます。

具体的に申し上げますと、下請代金法に基づく書面調査数を昨年度の20万件から23万件に増加いたしました。この買い叩きをはじめとする違反の実態把握を強化しているところでございます。二番目に、下請代金検査官、検査官おりますけれども、来年度は18人増員をいたしまして84人とするところでございます。さらに、三番目として、昨年末に問題行為を繰り返した親事業者に対して経済産業省といたしまして特別

事情聴取を、35社でございますが実施させていただきまして。そして、改善報告を求めるなどの対策を講じているところでございます。

こういう実態のなから、中小企業の取引に関する相談にさらに親身に対応すべく、全国48ヶ所に設置した下請けかけこみ等の無料相談弁護士を400名に実は増員をさせていただいたところでございます。

今後とも、下請代金法を厳格に運用するなかで、下請け関係にある自動車ディーラーと修理工場の取引も含め下請け取引の適正化を推進してまいりたいと思っております。

委員のおっしゃるとおり、値引率の問題、さらにこの景気低迷ということも含め、これからさまざまな問題が生ずる可能性がございますので、わが省としてもこの取り締まりあるいは指導にしっかりと努めてまいりたいと思っております。

### 西田議員

ありがとうございます。ぜひ、このディーラーと下請けたる車体整備の間の値引率、問題として上がってきておりますので、実態を掌握していただいで適切な対応をお願いしたいと思います。



経済産業省

