

【別紙1】概要案に対する職域生協統括本部の評価

(◎：十分評価できる、○：評価できる、△：全体として評価できるが課題あり、×：評価できない)

マイカー共済 次期商品改定概要案	評価	
I. 次期商品改定の考え方		
<p>損害調査業務抜本改革の一環である東京海上日動社との損害調査業務の事業連携に伴い、マイカー共済の補償内容の統一をはかる必要がある（2022年2月25日第4回理事会確認）ため、以下のマイカー共済 次期商品改定の方向性（2022年12月9日役員会確認）にもとづき、組合員ニーズへの対応および補償内容を改善する商品改定を実施する。</p> <p>※ 組合員や協力団体に対する商品改定の案内や説明においては、「事業連携に伴う対応」や「業務の効率化」などは内部理由であり説明できないことから、主に本冊（資料2）に記載した背景等にもとづいた説明を想定している。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 当会独自の制度的特徴（子供特約、22等級・64%割引、弁護士費用等補償特約賠償対応付、新規加入時の補償サービス期間など）は継続する。※改定案では22等級・65%割引 2. 補償内容（補償要件や補償水準など）は、原則、現行より改善となる場合にのみ、東京海上日動社の自動車保険（2023年1月改定制度）の補償内容に統一する。 3. 組合員ニーズへの対応やこの間の改善要望の反映については、事業連携にともなう補償統一にかかる改定規模（39項目の改定）をふまえ、事業連携開始（2025年4月実施）に支障のない範囲で、かつ、収支や改定コストへの影響が軽微な範囲での対応とする。 4. 共済掛金は、洗い替えを実施し、各リスク区分の掛金率についても見直す。また、事業連携にともなう損調付帯費用純掛金率および付加掛金率についても検証のうえ見 	<ul style="list-style-type: none"> ・損害調査業務抜本改革の一環である東京海上日動社との損害調査業務の事業連携にともない、マイカー共済の補償内容を統一することは合理的であり、マイカー共済の制度的特徴が継続されること、現行より改善となる場合にのみ、東京海上日動社の補償内容に統一するといった方向性に沿う改定を実施することについて、十分評価します。 ・組合員や協力団体に対する商品改定の案内や説明における「背景・趣旨」についても理解し、評価します。 	◎

マイカー共済 次期商品改定概要案			評価																
<p>直す。</p> <p>なお、全体の掛金水準については、ERMの観点で策定された「収支管理・掛金設定方針」にもとづき適切な収益の確保を優先したうえで、掛金競争力についても考慮し設定する。※洗い替えの結果、この間の改定と同様、個々の掛金について引上げまたは引下げが発生する。</p>																			
II. 改定の内容																			
1. 事業連携に伴う対応（1）補償や取り扱いの範囲等を拡大する項目																			
<p>① 心神喪失等事故被害者補償特約（仮称）の新設</p> <p>認知症や加齢により認知機能が低下している運転者が起こした事故について社会的関心が高まっていることを背景に、以下のとおり、補償範囲を拡大する特約を新設する。</p> <p>※ 賠償条項に自動付帯され、特約掛金はなし</p>			<p>・責任能力がない運転者が起こした事故に対する補償の拡大は、社会的な関心も高く、組合員とその家族等の安心につながる改定となるため、十分評価します。</p>	◎															
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>現 行</th> <th>改定後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">運転者に責任能力あり</td> <td>○ 対人賠償・対物賠償</td> <td>○ 対人賠償・対物賠償</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">運転者に責任能力なし</td> <td>賠償義務者がいる場合</td> <td>×</td> <td>○ 心神喪失等事故被害者補償特約（仮称）</td> </tr> <tr> <td>監督義務者がいない場合</td> <td>×</td> <td>○ 心神喪失等事故被害者補償特約（仮称）</td> </tr> </tbody> </table>							現 行	改定後	運転者に責任能力あり		○ 対人賠償・対物賠償	○ 対人賠償・対物賠償	運転者に責任能力なし	賠償義務者がいる場合	×	○ 心神喪失等事故被害者補償特約（仮称）	監督義務者がいない場合	×	○ 心神喪失等事故被害者補償特約（仮称）
		現 行			改定後														
運転者に責任能力あり		○ 対人賠償・対物賠償			○ 対人賠償・対物賠償														
運転者に責任能力なし	賠償義務者がいる場合	×	○ 心神喪失等事故被害者補償特約（仮称）																
	監督義務者がいない場合	×	○ 心神喪失等事故被害者補償特約（仮称）																
<p>（注）特約名称は実施案において提案する。</p>																			

マイカー共済 次期商品改定概要案	評価	
<p>② 非接触の電車運行不能等の損害賠償の補償範囲追加</p> <p>2016年3月の裁判により、線路等に立ち入って電車等を運行不能とした場合の賠償責任リスクが世間の関心を集めたことによる社会的要請の高まりを背景に、現行では対象とならない、線路等に立ち入って電車等の破損を伴わず、運行不能としてしまった場合の賠償責任について、改定後は、新たに対物賠償等※1の補償の対象とする。</p> <p>※1 マイバイク特約、自転車賠償責任補償特約、被害者救済費用等補償特約</p> <p>※2 個人賠償責任共済において2023年6月改定で対応済。</p>	<p>・現行では対象とならない、線路等に立ち入って電車等の破損を伴わず、運行不能としてしまった場合の賠償責任を新たに補償対象とすることは、社会的要請の高まりに沿う補償範囲の拡大であり、十分評価します。</p>	◎
<p>③ 対物賠償の費用共済金の見直し</p> <p>法律上の賠償責任が生じない場合でも、各種法令にもとづく原因者負担金による当該管理者から請求される可能性があり、現行は、道路法の原因者負担金についてのみ費用共済金の補償対象としているが、他の各種法令の原因者負担金には対応していない。</p> <p>改定後は、道路法以外の各種法令の原因者負担金についても、当該管理者等から請求がされた場合には費用共済金の対象とする。</p>	<p>・現行では対象とならない、道路法以外の各種法令の原因者負担金についても、費用共済金の支払対象とすることは、補償範囲の拡大であり、十分評価します。</p>	◎

マイカー共済 次期商品改定概要案	評価																									
<p>④ 人身傷害補償の被共済者の追加</p> <p>現行、被共済自動車の運行に起因する事故により、被共済自動車の保有者および運転者が死傷した場合、その被共済自動車の保有者および運転者が下表のア～オに該当しないケースは補償の対象とならない。</p> <p>改定後は、被共済自動車の運行に起因する事故に限り、以下のとおり、被共済者の範囲を拡大し補償の対象とする。</p> <table border="1" data-bbox="241 587 1281 967"> <thead> <tr> <th>被共済者（補償を受ける範囲）</th> <th>現 行</th> <th>改定後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ア 主たる被共済者</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>イ 主たる被共済者の配偶者</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>ウ 上記アまたはイの同居の親</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>エ 上記アまたはイの別居の未婚の子</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>オ 上記ア～エ以外の被共済自動車に搭乗中の者</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>カ 上記ア～オ以外の被共済自動車の所有者</td> <td>×</td> <td>○ ※</td> </tr> <tr> <td>キ 上記ア～オ以外の被共済自動車の運転者</td> <td>×</td> <td>○ ※</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 被共済自動車の運行に起因する事故に限る。</p>	被共済者（補償を受ける範囲）	現 行	改定後	ア 主たる被共済者	○	○	イ 主たる被共済者の配偶者	○	○	ウ 上記アまたはイの同居の親	○	○	エ 上記アまたはイの別居の未婚の子	○	○	オ 上記ア～エ以外の被共済自動車に搭乗中の者	○	○	カ 上記ア～オ以外の被共済自動車の所有者	×	○ ※	キ 上記ア～オ以外の被共済自動車の運転者	×	○ ※	<p>・被共済自動車の運行に起因する事故において、被共済自動車の保有者および運転者が被共済自動車に搭乗中であるかどうかを問わず補償対象とすることは、被共済者範囲の拡大であり、十分評価します。</p>	◎
被共済者（補償を受ける範囲）	現 行	改定後																								
ア 主たる被共済者	○	○																								
イ 主たる被共済者の配偶者	○	○																								
ウ 上記アまたはイの同居の親	○	○																								
エ 上記アまたはイの別居の未婚の子	○	○																								
オ 上記ア～エ以外の被共済自動車に搭乗中の者	○	○																								
カ 上記ア～オ以外の被共済自動車の所有者	×	○ ※																								
キ 上記ア～オ以外の被共済自動車の運転者	×	○ ※																								

マイカー共済 次期商品改定概要案

評価

⑤ 搭乗者傷害特約等の補償範囲見直し

現行、搭乗者傷害および自損事故傷害特約の入院・通院補償は、「平常の生活または業務に従事することができる程度に治癒した日」までの入院・通院を支払対象（業務支障要件）としている。

この治癒した日を特定するためには、被共済者に対して休業有無等を確認する必要があるが、客観的に休業有無等の事実を確認することが困難なケースもあり、契約者にとって納得感の得られない結果となる場合がある。※1

改定後は、この業務支障要件を廃止し、実際に入院した日数、または通院した日数を補償対象とする。

また、通院日以外の骨折等によるギプス等装着期間を「みなし通院日」とすることを明確にする。※2

※1 実務上では90日までは実際の入院した日数・通院した日数を補償対象にしている。

※2 人身傷害補償、マイバイク特約（補償系）も同様に対応する。

	現 行	改定後
支払要件	平常の生活または業務に従事することができる程度に治癒した日までの入院・通院した日を対象にする。	実際の入院・通院した日数を対象にする。

※ 支払日数、支払限度日数は現行どおり。

・業務支障要件を廃止し、実際に入院、通院した日数を補償対象とすること、また、通院日以外の骨折等によるギプス等装着期間を「みなし通院日」とすることの明確化は、組合員にとって分かりやすく納得性を高められること、また、審査支払業務の負荷軽減も期待できることから、十分評価します。

◎

マイカー共済 次期商品改定概要案	評価	
<p>⑥ 支払基準（認定基準）等の引き上げ・見直し</p> <p>ア 人身傷害補償、対人賠償</p> <p>人身傷害補償や対人賠償の支払基準は、自賠責基準や裁判基準をもとに、適宜、見直しをおこなう必要がある。</p> <p>また、人身傷害補償とその費用共済金の自動車事故傷害見舞金について、一部整合がとれていないため、支払要件の整理が必要である。</p> <p>a 人身傷害補償支払基準は、死亡および後遺障害時の慰謝料、介護料を中心に拡充する。</p> <p>b 対人賠償支払基準は、自賠責基準や裁判基準を勘案し、拡充する。</p> <p>c 人身傷害補償の費用共済金である自動車事故傷害見舞金について、現行、「事故日から200日以内に死亡」または「事故日から200日以内に生じた後遺障害」としているが、人身傷害補償の支払要件に整合をはかり廃止する。</p> <p>イ 対物賠償</p> <p>a 直接請求権の対象となる場合の被害者に支払う金額は、現行、損害賠償責任額からすでに支払った賠償金と対物自己負担額の両方を控除する計算となっており自己負担額分について被害者への賠償額が少なくなることから、直接請求権の意義が十分に発揮されていない状態である。改定後は、すでに支払った賠償金と対物自己負担額のいずれか高い額を控除する。（被害者への賠償額が増額となる）</p> <p>※ 過失割合がなく示談代行（交渉サービス）ができない場合</p>	<p>・「人身傷害補償支払基準の、死亡および後遺障害時の慰謝料、介護料を中心とする拡充」、「対人賠償支払基準の、自賠責基準や裁判基準を勘案した拡充」、「『自動車事故傷害見舞金の人身傷害補償と整合をとった「200日以内」の支払要件の廃止』はいずれも、組合員メリットにつながる補償の拡充であり、十分評価します。</p>	<p>◎</p>

マイカー共済 次期商品改定概要案

評価

⑦ 車両損害補償の補償範囲拡大

年間発生件数も増加している「あてにげ事故」や「動物との事故」、また、自転車利用ニーズの高まりや道交法改正も視野に入れた乗用具との衝突事故増加も想定される。

エコノミーワイド、エコノミーにおいて、「他の自動車との衝突（あてにげ）」、「動物との衝突」、「人との衝突」、「自転車・シニアカー等の衝突」を補償範囲に追加する。

あわせて、エコノミーワイドと組み合わせて限定的に補償拡大する目的で設定されている補償額限定一般補償（特約）については、エコノミーワイドの補償拡大に伴い重複し不要となる補償を廃止する。

<車両損害補償の改定後の補償範囲>

	一般補償	エコノミーワイド	エコノミー	補償額限定（特約） ※エコノミーワイドに任意付帯
他の自動車との衝突 （あてにげ除く）	○	○	○	×
他の自動車との衝突 （あてにげ）	○	○ （現行×）	○ （現行×）	× ※エコノミーワイドで補償 （現行30万円限度）
動物との衝突、人との衝突、 自転車・シニアカー等との 衝突	○	○ （現行×）	○ （現行×）	× ※エコノミーワイドで補償 （現行30万円限度）
上記以外の他物との衝突 （例：ガードレール）	○	×	×	30万円限度
火災・爆発、いたずらによる 破損、盗難、 飛来中等の他物との衝突、 自然災害（地震等除く）	○	○	×	×

・エコノミーワイド、エコノミーにおいて、「あてにげ」、「他の自動車との衝突」、「動物との衝突」、「人との衝突」、「自転車・シニアカー等の衝突・接触」を補償範囲に追加することは、組合員メリットにつながる補償の拡充であり、十分評価します。

◎

⑧ 車両損害補償の費用共済金拡充

ア 買替時登録諸費用共済金の見直し

買替時登録諸費用共済金は、全損事故により新たに自動車を購入するための諸費用を補償することを目的としているが、昨今の自動車の買い替えの状況（新車発注停止や納車遅延）等もふまえると、支払要件（事故日の翌日から「60日以内」に買い替えるとき）がやや厳しめなものとなっている。

改定後は、支払要件を「事故日の翌日から1年以内買い替えるとき」に緩和する。

イ 盗難車両引取費用の拡充

盗難にあった車両を警察署等から引き取るための費用について、現行は10万円限度（実費）としていたが、レッカー費用を補償する車両搬送費用との額に差異があり（下表参照）、契約者にはわかりにくい。

改定後は限度額を10万円または車両共済金額の10%のいずれか高い額に引き上げる。

<車両損害補償の改定後の費用共済金（抜粋）>

	補償内容	支払要件
買替時登録諸費用	車両共済金額の10%・20万円限度/1事故	事故日の翌日から1年以内買い替え（現行：事故日の翌日から60日以内買い替え）
車両搬送費用	10万円または車両共済金額の10%のいずれか高い額を限度/1事故	—
盗難車両引取費用	10万円または車両共済金額の10%のいずれか高い額を限度/1事故 （現行：10万円限度/1事故）	—

・買替時登録諸費用共済金支払要件の買い替え期限の緩和（「60日」⇒「1年以内」）、また、盗難車両引取費用の限度額の引上げ（「10万円」⇒「10万円または車両共済金額の10%のいずれか高い額」）は、支払要件の緩和と補償内容の拡充であり、十分評価します。

◎

マイカー共済 次期商品改定概要案

評価

⑨ 付随諸費用補償の補償拡大・見直し

ア 代車費用補償の補償見直し

事故時の代車利用の実態にあわせて、支払要件を以下のとおり見直しをおこなう。

補償内容	現 行	改定後
1日あたりの共済金	7,000円/1日	7,000円/1日
限度日数	事故日から30日限度 全損として共済金を支払った日以降は対象外	代車を借り入れた日から30日限度 修理完了や車両再取得以降は対象外、かつ1年以内
免責事項	全損以外で被共済自動車を修理しない場合は対象外	なし
自然災害時の特例	レンタカー、タクシー可	レンタカー、タクシー、公共交通機関可、 総額(21万円限度)内の個別認定可等

イ 遠隔地諸費用補償の補償拡大

利用実態にあわせて、現行の陸送等費用を車両搬送費用と車両引取費用に区分する。
また宿泊費用を廃止し、代替交通費用(現行の帰宅時費用)を拡充する。

現 行		改定後	
陸送等費用	10万円限度/1事故	車両搬送費用	15万円限度/1事故
		車両引取費用	10万円限度/1事故
宿泊費用	1万円限度/被共済者1名	なし	
帰宅時費用	1万円限度/被共済者1名	代替交通費用	5万円限度/1事故 ※タクシー費用3万円限度/1事故

・損害の程度が全損以外で、修理しなかった場合でも代車費用補償の対象とすること、また支払対象期間について、事故発生の日から最大1年以内(現行は最大30日以内)に延長することなど、補償内容の拡大、支払要件の緩和であり、評価します。

○

・陸送等費用の車両搬送費用への区分変更にもなう「10万円」から「15万円」への限度額引上げは、補償内容の拡大であり、評価します。

・遠隔地諸費用補償の宿泊費用について、その利用件数の少なさから廃止し、代替交通費用に変更することは、実態に即したものであり、加入

マイカー共済 次期商品改定概要案

評価

ウ 身の回り品補償の補償拡大・見直し

身の回り品共済金は、近年の自動車の使用実態をふまえ、事故時のルーフボックスに収納している身の回り品についても、車室・トランク内と同様に補償対象とする。

※ 補償額は現行どおり30万円限度/1事故。

なお、車中動産盗難費用共済金は、盗難時における支払要件の整合をとるため、キャリア固定を対象外とする。

支払要件		現 行	改定後
事故 (身の回り品共済金)	車室・トランク内のもの	○	○
	キャリアに固定されたもの（自転車等以外）	○	○
	ルーフボックス内に収納されたもの	×	○
	キャリア固定された自転車等	○	○
盗難 (車中動産盗難費用共済金)	車室・トランク内のもの	○	○
	キャリアに固定されたもの（自転車等以外）	○	×
	ルーフボックス内に収納されたもの	×	×
	キャリアに固定された自転車等	×	×

者ニーズに沿った改善であると理解します。
 ・身の回り品共済金における「事故時に、ルーフボックスに収納している身の回り品」を補償対象とすることは、補償拡大であり、評価します。

・車中動産盗難費用における「キャリアに固定されたもの」を対象外とする取扱変更は、盗難時における支払要件の整合をとるため、またモラルリスクの観点から、やむをえないと受け止め、理解します。

⑩ 新車買替特約の補償見直し

現行、損害が生じた日からその日を含めて60日以内に被共済自動車の復旧（買い替えや修理）を支払要件に補償対象としているが、近年の自動車の買い替えや修理事情等により60日以上となるケースも想定されることから、改定後は損害が生じた日の翌日から起算して1年以内に緩和する。（復旧に関する支払時期の規定も新設する）

・現行、損害が生じた日から被共済自動車の復旧（買い替えや修理）までの期間を「60日以内」としているが、改定後は「1年以内」に緩和することは、支払要件の緩和であり、組合員メリットにつながることから、十分評価します。

◎

⑩ 等級減算ルールの変更

マイカー共済・自動車保険と相互で等級引継ぎをおこなっていること、また契約者へよりわかりやすい仕組みとするため、適宜、業界標準にあわせて見直す必要がある。

以下のとおり、等級減算ルールを見直し、6等級ダウン事故の取り扱いは廃止する。

定義	現 行	改定後
ノーカウント事故	賠償事故、車両損害補償（車対車は除く）の適用となる事故以外の補償種目・特約のみの事故 具体的には人身傷害補償のみ、弁護士費用補償特約のみの事故	賠償事故、車両損害補償（車対車は除く）の適用となる事故以外の補償種目・特約のみの事故 具体的には人身傷害補償のみ、弁護士費用補償特約のみの事故、 対人臨時費用のみ事故、心神喪失等事故被害者損害補償特約（仮称）のみの事故
1等級ダウン事故	車両損害補償のみの事故のうち、以下の原因によって生じた事故およびノーカウント事故との組み合わせによる事故 自然災害（地震・噴火・津波除く）、いたずら、盗難 等	車両損害補償のみの事故のうち、以下の原因によって生じた事故およびノーカウント事故との組み合わせによる事故 自然災害（地震・噴火・津波除く）、いたずら、盗難 等、 その他偶然な事故
6等級ダウン事故	・無資格運転 ・麻薬等運転 ・酒気帯び運転 ・ひき逃げ・あてにげ ・速度超過	適用廃止（3等級ダウン事故となる）
3等級ダウン事故	上記に該当しない事故	上記に該当しない事故

・事業連携に伴う対応として、加入者によりわかりやすい仕組みとするため、業界標準にあわせた等級減算ルールの見直し（6等級ダウンから3等級ダウンとなること）が行われることについて、理解します。

・等級減算ルールの見直しによる収支悪化、団体割引の縮小といった、組合員メリットを損なうことにならないことの検証、また、等級減算ルールの見直しに関する分かりやすい資料の提供を、本部へ求めていきます。

○

⑫ 被害者救済規定にかかわる補償等の改善

ア 入替自動車の自動補償拡充

契約者が自動車の入替手続きを忘れてしまい事故があった場合の被害者救済のための自動付帯の特約として、現行は入替自動車取得日の翌日から起算して30日以内の事故のみ対象としている。

新規取得自動車の入替手続きのし忘れなどにおいては30日超の事故となるケースも想定されるため、被害者救済の観点から、改定後は、入替自動車取得日の翌日から起算して31日以降の場合についても、賠償責任条項等に限って補償する。

支払要件	現 行	改定後
入替自動車取得日の翌日から30日以内の事故	○ すべての補償	○ すべての補償
入替自動車取得日の翌日から31日目以降の事故	×	○ 対人賠償、対物賠償、被害者救済費用補償特約、弁護士費用等補償特約 (賠償対応付含む)

イ 家族内新規運転者の自動補償特約（仮称）の新設

現行、被害者救済を目的として、契約者が年齢条件特約の変更手続漏れがあった場合に、「年齢条件特約の不適用に関する特約」により、共済期間中1回に限り賠償責任条項の共済金を支払う規定を設けている。

被害者救済の観点から、改定後は、支払要件を拡大し、「年齢条件特約の不適用に関する特約」および「新規運転免許取得者に対する「賠償損害」特約」の内容を統合し、「家族内新規運転者の自動補償特約（仮称）」を新設し、支払要件を拡大のうえ整理する。

・入替自動車取得日から31日以降でも補償される変更は、被害者救済の観点による支払要件の緩和、拡大であること、また、特約統合による「家族内新規運転者の自動補償特約（仮称）」の新設は、組合員のわかりやすさにつながることから、十分評価します。

◎

マイカー共済 次期商品改定概要案					評価				
事 故	現 行		改定後						
	特 約	対象事故	特 約	対象事故					
事実発生日の翌日から起算して30日以内の事故	年齢条件特約の不適用に関する特約	賠償責任事故 ※契約期間1回のみ	家族内新規運転者の自動補償特約（仮称）	すべての事故					
	新規運転取得者に対する「損害賠償」特約	賠償責任事故 ※契約期間1回のみ							
事実発生日の翌日から起算して31日目以降の事故	年齢条件特約不適用に関する特約	賠償責任事故 ※契約期間1回のみ		対人賠償、対物賠償、被害者救済費用補償特約、弁護士費用等補償特約（賠償対応含む）					
	新規運転取得者に対する「損害賠償」特約	対象外							
<p>(注) 特約名称は実施案にて提起する。</p> <p>※ 事実発生日とは、運転者の運転免許証の取得日や婚姻等の事実が公的資料等で確認される年月日をいう。</p>									
1. 事業連携に伴う対応（2）規定を整理する項目									
<p>① 共済金支払方式の整理</p> <p>ア 人身傷害補償</p> <p>現行は、損害賠償額の確定前後別と請求方法に複数の算出方法を規定しているが、損害賠償額の確定前に被共済者の過失割合分を当会に事前請求する「自己過失請求方式」については廃止し、改定後は「全額請求方式」または「差額請求方式」に整理する。（「自己過失請求方式」の利用はないため、廃止による影響はない）</p>					<p>・事業連携に伴う対応として実施される各補償の支払方式の整理について、実務的な影響は生じないことから、理解し、評価します。</p>		○		

マイカー共済 次期商品改定概要案	評価	
<p>イ 他車運転危険補償 被共済自動車以外の自動車を使用して事故を起こした場合、他の共済（保険）がある場合やレンタカーを借用した場合には超過払いとしているが、改定後は独立責任額全額支払方式に整理する。（現行は実務上、優先払いでも対応している）</p> <p>ウ 新車買替特約 新車買替特約については、車両損害補償との共済金の差額を支払う規定となっているが、改定後は、車両損害補償および新車買替特約からそれぞれ独立に支払う方式とする。（現行、車両損害補償から支払われる分が新車買替特約で支払うこととなり、実質的な影響はない） あわせて車両損害補償と新車買替特約の規定を、実質的に変更のない範囲で整理する。 ※ 上記改定による実質的な影響はない。</p>		
<p>② 免責規定の整理</p> <p>ア 人身傷害補償等※の傷害系補償の疾病免責 脳疾患、疾病または心神喪失を原因として被共済者に生じた損害は免責であることについて明記する。 ※ 人身傷害補償、搭乗者傷害特約、弁護士費用等補償特約（賠償対応付含む）等</p> <p>イ 人身傷害補償・自動車傷害事故見舞金の免責規定 自動車事故傷害見舞金の免責事由は、人身傷害補償と同一であることを規約に明記する。</p> <p>ウ 搭乗者傷害特約の介護費用共済金の免責規定 現行、被共済者が事故の日から30日以内に死亡した場合、介護費用共済金を補償対象外とする免責規定を設けているが、介護費用共済金は後遺障害の認定を支払要件</p>	<p>・事業連携に伴う対応として実施される免責規定の整理、明確化について、実務的な影響は生じないことから、理解し、評価します。</p>	○

マイカー共済 次期商品改定概要案	評価	
<p>としているため、本免責規定を適用する状況は、ほとんどないと考えられることから、本免責規定を廃止する。</p> <p>エ 付随諸費用補償（身の回り品補償）の免責規定</p> <p>現行、警察に届け出がない場合、身の回り品補償は免責としているが、身の回り品の盗難に限って適用することを想定したものであり誤解釈される懸念があることから、免責規定を整理する。（実務上は対応済）</p> <p>※ 上記ウ以外の改定については、実務上の取り扱いに変更はなく実質的な影響はない。（ウについても実質的な影響はほとんどない）</p>		
<p>③ その他規定の整理</p> <p>ア 病院等の定義の見直し</p> <p>現行、「病院・診療所」については、共済金の支払要件中の複数箇所引用されているものの、定義が明記されていない。契約者にも補償内容に関する事項として明示することが望ましいことから、規約に定義を明記する。</p> <p>なお、「病院等」には介護保険法にもとづく介護医療院等を含める。（変更による影響はない）</p> <p>イ 医師等の定義の見直し</p> <p>現行、「医師」については、共済金の支払要件中の複数箇所引用されているものの、定義が明記されていない。契約者にも補償内容に関する事項として明示することが望ましいことから、規約に定義を明記する。</p> <p>なお、医師等の治療のほか、柔道整復師の施術を含める。（変更による影響はない）</p>	<p>・事業連携に伴う対応として実施される各規定の整理、明確化について、実質的な影響は生じないことから、理解し、評価します。</p>	○

マイカー共済 次期商品改定概要案	評価	
<p>ウ 付随諸費用補償の被共済者範囲の明確化</p> <p>現行、被共済自動車の使用について正当な権利を有する者の承諾を得て被共済自動車に搭乗している場合は他人であっても補償の対象となるが、この場合、被共済自動車を自動車取扱業者が業務として受託している間の損害についても補償対象となるため、損害賠償責任条項等と同様に、自動車取扱業者が被共済者とならないことを明記する。(変更による影響はない)</p> <p>エ 地震・噴火・津波に関する車両全損時一時金補償特約の共済金の支払請求規定の整理</p> <p>現行、契約者等が必要事項の確認を妨げた場合には、その期間は共済金支払いの履行期間から除くことを特約上で個別規定しているが、総則で規定しているため、改定後は削除し準用規定として整理する。</p> <p>※ 実務上の取り扱いに変更がなく、実質的な影響はない。</p>		
2. 組合員ニーズへの対応やこの間の改善要望の反映		
<p>(1) 運転者本人限定特約(割引)の新設 ※割引率は精査中</p> <p>現行、「運転者本人・配偶者限定特約」の割引率は「8%」となっているが、直近実績の反映すると「6%」に引き下げる必要がある。</p> <p>そこで改定後は、あらたに「運転者本人限定特約」として、さらに運転者を本人に限定することにより割引率「8%」として実施する予定である。</p>	<p>・「運転者本人・配偶者限定特約」の割引率を、実績の反映により引き下げざるをえない状況についてやむをえないこととして、理解します。</p> <p>その一方で、頻繁な割引率の変更は、特に引下げの場合の契約者説明や実務対応等への影響が大きいことから、各特約の割引率の設定にあたっては、引き続き、より慎重な検討を行うよう本部に求めて行きます。</p>	△

マイカー共済 次期商品改定概要案

評価

(2) 新車割引の適用期間の拡充 ※割引率は精査中

自動車の平均使用年数や平均使用車齢が長期化していることや、昨今の自動車の買い替え事情（新車発注停止や納車遅延）等をふまえ、新車割引の適用期間は、新契約の効力開始日が被共済自動車の初度登録（検査）年月の翌月から49か月以内に拡充する。

（現行は25か月以内）

条件	車種	前契約有無	現 行	改定後
被共済自動車の 初度登録年月の 翌月から25か月以内	普通小型 乗用車	なし	14%割引	13%割引
		あり	7%割引	7%割引
	軽四輪 乗用車	なし	8%割引	12%割引
		あり	2%割引	4%割引
被共済自動車の 初度登録年月の 翌月から26か月以上 49か月以内	普通小型 乗用車	なし	割引適用なし	11%割引
		あり		4%割引
	軽四輪 乗用車	なし		10%割引
		あり		2%割引

・割引適用期間の 25 カ月から 49 カ月への拡充は、組合員メリットにつながることから、十分評価します。

◎

マイカー共済 次期商品改定概要案		評価						
<p>(3) 新車買替特約の付帯条件の緩和 ※特約掛金率は精査中</p> <p>現行、共済期間の満期日時点で車検満了日の月末（乗用車は最大36か月、貨物車は最大24か月）を付帯条件としているが、自動車の平均使用年数や平均使用車齢が長期化していることや、昨今の自動車の買い替え事情（新車発注停止や納車遅延）等をふまえ、改定後は、共済期間の満期日時点で初度登録（初度検査）から61か月以内に特約付帯条件を緩和する。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現 行</th> <th>改定後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>特約付帯条件</td> <td>共済期間の満期日が初度登録（検査）後、最初の車検の満期日の月末までに含まれる場合 ※乗用車は最大36か月、貨物車は最大24か月</td> <td>共済期間の満期日が被共済自動車の初度登録（検査）から61か月以内の場合</td> </tr> </tbody> </table>			現 行	改定後	特約付帯条件	共済期間の満期日が初度登録（検査）後、最初の車検の満期日の月末までに含まれる場合 ※乗用車は最大36か月、貨物車は最大24か月	共済期間の満期日が被共済自動車の初度登録（検査）から61か月以内の場合	<p>・新車買替特約の付帯条件の、初度登録から「乗用車 36 か月、貨物車 24 か月」から「61 か月」への緩和は、組合員メリットにつながることから、十分評価します。</p> <p>◎</p>
	現 行	改定後						
特約付帯条件	共済期間の満期日が初度登録（検査）後、最初の車検の満期日の月末までに含まれる場合 ※乗用車は最大36か月、貨物車は最大24か月	共済期間の満期日が被共済自動車の初度登録（検査）から61か月以内の場合						
<p>(4) 契約中断事由の追加・契約中断証明書の発行期間の伸長等</p> <p>被共済自動車を廃車等した場合に一定条件を満たす場合は解約に加えて契約中断をおこない、新たに自動車を購入され、再加入した場合に中断した契約の等級を引き継ぐことができる。近年、自然災害が頻発化している状況をふまえ、契約中断事由に「災害により被共済自動車が滅失した場合」を追加する。</p> <p>また、契約者利便性の向上のため、契約中断証明書発行期間を、契約中断事由を問わず5年以内に変更する。（現行の発行期間は13か月以内）</p> <p>加えて、契約中断期間は、すべての契約中断事由において、10年間に統一する。</p>		<p>・契約中断事由の追加や、契約中断証明書の発行期間の13 か月から5年以内への伸長は、契約者の利便性向上につながるため、十分評価します。</p> <p>◎</p>						

マイカー共済 次期商品改定概要案	評価	
3. その他		
<p>(1) 推進上の取り扱いの見直し</p> <p>現行、当会独自となっている以下の補償・特約等については、付帯件数も少なく組合員ニーズが低いことおよびエコノミーワイドの補償拡大をふまえて、改定実施後から新規・変更時の付帯を停止する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・搭乗者傷害補償特約の家族限定補償型 ・車両損害補償の補償額限定一般補償（エコノミーワイドの補償拡大） ・車両損害補償の自己負担額「30万円」 <p>また、対物賠償・自己負担額について、被害者への共済金支払は契約者の自己負担額分を差し引いておこなうが、昨今、契約者の自己負担額分について修理工場に支払わず、被害者の修理が進まない事例も発生していることから、新規・変更時の付帯を停止する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対物賠償の自己負担額「3万円」「5万円」「10万円」 <p>※ 既契約者は継続可能とするが、満期更新時に他の補償・特約等への切り替えをおすすめとして誘導する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・推進上の取り扱いの見直しとして、契約実態に応じた各種補償タイプの整理は、車両補償（エコノミーワイド）の補償拡大にともなうものであり、組合員のわかりやすさにつながるものとして、理解します。 また、自己負担額の設定停止は、自己負担額未払いによる給付上の課題があり、被害者救済の観点からもやむをえないものとして理解します。 ・付帯が停止される補償に既に参加されている方への対応にあたり、更新時の丁寧な案内を可能とするツールの作成や、協力団体担当者への説明資料の作成などを本部へ求めていきます。 	○
<p>(2) その他規定の整理</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 請求権の時効について、特約にも適用されていることが規定上では不明瞭であることから明確にする。 ② 現行、他共済に比べてかわりにくくなっている共済掛金の分割払い特約、口座振替特約、共済契約の自動継続に関する特約について、事業規約横断的な規定を参考にしつつ、規定を整理する。 ③ 共済契約証書の交付規定、証書不交付特則について規定を整理する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・規定の明確化は、組合員のわかりやすさにつながるため、十分評価します。 	◎

4. 共済掛金

(1) 共済掛金の設定

基本共済掛金（割引等適用前の基準となる純掛金）および各リスク区分の掛金率（等級減算の割引率等）については、直近実績にもとづき見直し、加えて各改定内容の影響を反映する。

損害調査付帯費用純掛金は、事業連携による損害調査付帯費用の増加分を見込む。

また、付加掛金は、事業連携による事業経費減少をふまえて見直す。

全体の掛金水準については、ERMの観点で策定された「収支管理・掛金設定方針」（参考資料参照）にもとづき適切な収益の確保を優先したうえで、掛金競争力についても考慮し設定する。

※ 実績の洗い替えの結果、この間の改定と同様、個々の掛金について引上げまたは引下げが発生する。

	概要
純掛金	基準となる基本共済掛金について、直近の実績をもとに洗い替え、さらに各改定内容の影響を反映する。
損害調査付帯費用純掛金	直近の実績をもとに洗い替えし、さらに事業連携に関わる委託費分を反映し、引き上げる。 損害調査付帯費用純掛金率 対掛金9.0%（現行3.0%）
付加掛金	事業連携に伴う事業経費減少を踏まえて付加掛金率を引き下げ、損害調査付帯費用純掛金の増加分を一定相殺する。 付加掛金率 対掛金29.1%（現行31.0%）

※ 損調付帯費用純掛金とは、事故件数により変動要素の大きい損害調査にかかる直接的経費に充当する掛金をいう。

・基本共済掛金

損害調査業務抜本改正の一環である東京海上日動社との損害調査業務の事業連携にともない、基本共済掛金等を見直すことは合理的であるものと理解します。

・付加掛金

事業連携に伴う付加掛金の見直しに応じた、職域生協統括本部における損害調査付帯費用の取扱いについて、本部と協議・確認を行っていきます。

○

マイカー共済 次期商品改定概要案

評価

(2) 改定および共済掛金洗い替えによる影響

② 掛金設定結果（概算）

掛金設定の結果は、以下のとおり。なお、本結果は概算であり今後精査検証し、あらためて実施案において精査後の結果を報告する。

ア 平均掛金改定率は▲0.1%となり、全体の掛金水準はほぼ横ばいとなる見込みである。

全補償種目合計	基本補償	車両損害補償
▲0.1%	1.0%	▲2.8%

※ 全補償種目合計には特約を含む。

※ 平均掛金改定率は2021年度の契約件数、契約構成率をもとに予測した掛金合計より算出しており、等級進行や車両共済金額の通減を考慮している。

イ 契約個々の影響については、改定により掛金引下げとなる契約が約69%、掛金引上げとなる契約が約31%となる。掛金引上げとなる契約の大部分は、現行掛金に対して10%以内（年掛金4,000円以内）の変動におさまる。

ウ 損保との比較については、契約条件ごとに掛金への影響は異なるものの、改定後の掛金水準は代理店系損保の保険料を下回る水準（概ね7割程度）であり、掛金競争力は一定確保できている。

エ 等級別掛金率は掛金率洗い替えにともない、以下のとおり見直す。（詳細は本冊参照）

当会独自の22等級の割引率は65%割引（現行64%割引）から拡大している。他

・全体的な傾向としては、掛金が引下げとなる契約が69%、引上げとなる契約が31%、全種目合計の平均掛金改定率は▲0.1%に抑えられており、改定内容の多くが補償内容の改善である中でこの改定率を維持できる見込みであること、また、代理店系損保に対して7割程度の掛金水準を維持しており、損保との競争力でも優位性を保てる見込みであることについて、一定の評価をします。

・一方で、直近実績と各改定内容の影響をふまえた掛金再計算の必要性は理解するものの、各推進本部とも、高年齢層の被共済者年齢進行による引上げや、小型貨物車、軽四輪貨物車等、一定数の契約が引上げになることが想定されま。統括本部としては、掛金水準が引下げになる車両補償の取り組みを強化すること、組合員の家族状況や年齢に応じて「運転者本人限定特約」を案内すること等の推進策でカバーしながら、実施案に向けて可能な限り、掛金引上げ幅の抑制が実現できるよう求めていきます。

△

マイカー共済 次期商品改定概要案	評価	
<p>の等級の割引率は拡大・縮小する。</p> <p>※ 掛金同様に概算であるため、精査し実施案であらためて報告する。</p>		
Ⅲ. 実施時期		
<p>2025年4月目途</p> <p>すべての改定項目について、実施日以降の満期時更新時からの新制度適用を予定している。</p>	<p>・東京海上日動社との事業連携開始時期と同期をとり、実施時期を2025年4月とすることについて、理解します。</p>	○