

< 協議事項 I >

2023年9月26日
第1回共済推進県本部代表者会議

マイカー共済次期制度改定（実施案）について

（添付資料 有）

I. 提案の趣旨

- (1) マイカー共済の次期制度改定（2025年4月実施予定）については、第3回共済推進県本部代表者会議（4月26日）の確認に基づき、概要案の組織討議を開始し、臨時共済推進県本部代表者会議（7月4日）において、意見集約状況等を確認しました。
- (2) 自治労共済推進本部は、組織討議を踏まえ、職域生協統括本部を通じ、こくみん共済coop〈全労済〉に意見反映を行いました。（別紙1参照）
- (3) 8月18日、職域生協統括本部第6回本部長・第12回事務局長会議において、各推進本部の掛金分布表を除く実施案が示されました。また、9月13日、職域生協統括本部より、各推進本部の掛金分布表が示されました。（資料参照）
- (4) 上記を踏まえ、マイカー共済次期制度改定（実施案）に対する自治労共済推進本部の考え方を確認します。

II. マイカー共済次期制度改定（概要案）のポイント

1. 補償内容の統一と補償範囲等の拡大

東京海上日動社との損害調査業務の事業連携にともなう対応として、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。

弁護士費用等補償特約（賠償対応補償付）等、制度上の独自の特徴については、維持する。

2. 組合員ニーズへの対応やこの間の改善要望の反映

事業連携開始（2025年4月実施）に支障のない範囲で、収支や改定コストへの影響が軽微な範囲での対応を行う。

3. 共済掛金

直近の実績とリスク区分に基づき洗い替えを行う。

なお、洗い替えは、被共済者の年齢進行を想定して行うため、被共済者が60歳以上、70歳以上、75歳以上となる場合は、年齢区分の上昇を要因とする掛金の引き上げが生じる。

洗い替え後の平均掛金改定率は、以下の通りとなる。

全補償種目合計	基本補償	車両損害補償
▲0.1%	1.0%	▲2.8%

詳細は「職域生協統括本部第 8 回事務局長会議（2023 年 4 月 19 日）マイカー共済次期商品改定（概要案）への対応について」参照。

Ⅲ. マイカー共済次期制度改定（実施案）の内容

職域生協統括本部第 6 回本部長会議・第 12 回事務局長会議（2023 年 8 月 18）「マイカー共済次期商品改定（実施案）」参照。

Ⅳ. 自治労共済推進本部の考え方

1. 全体を通して

マイカー共済次期制度改定（実施案）を理解し、職域生協統括本部と連携の上、組合員への周知対応を進めていく。

2. 掛金について

概要案に比べ、掛金引き上げ対象契約が増加したものの、事実上、引き上げ幅と引き上げ対象契約は、一定程度抑制されると考えられる。適切なリスク管理と健全な事業運営の観点からも、今回の提案は、やむを得ないこととして受け止める。

3. 制度改定の内容について

事業連携にともなう補償の統一化については、組合員に有利となることから、理解し、支持する。

弁護士費用等補償特約（賠償対応補償付）の適用範囲が拡大され、公務中・公用車使用時も補償対象となったことについては、かねてからの意見・要望が反映されたものであり、評価する。

4. 今後に向けて

デジタルテクノロジーの進展等、社会情勢の変化を踏まえ、組合員ニーズに応えつつ、より優位性のある制度が提供できるよう、職域生協統括本部と連携し、こくみん共済 coop〈全労済〉と意見交換を行い、次々期制度改定に臨む。

団体割引の上限については、引き続き、職域生協統括本部を通じ、こくみん共済 coop〈全労済〉本部に拡大を求めていく。

Ⅴ. 進め方

9 月 14 日	第 4 回常任代表委員会	協議・確認
9 月 19 日	第 1 回本部共済推進委員会	協議・確認
9 月 22 日	第 3 回代表委員会	協議・確認
9 月 26 日	第 1 回共済推進県本部代表者会議	協議・確認

10月19日	第1回県支部事務局長・推進担当者会議	周知・意見交換
--------	--------------------	---------

以上

<統括本部 協議事項 4>

2023年4月19日

職域生協統括本部

第8回事務局長会議

マイカー共済次期商品改定（概要案）への対応について

(添付資料 有)

I. 提案の主旨

第6回役員会（2月8日）で提起された「マイカー共済次期商品改定概要案」について、各推進本部の加入分布に基づく掛金改定内容等の分析を行い、職域生協統括本部の評価と対応方針（案）を策定した。各推進本部は、概要案に基づき組織討議を行い、意見集約を進めていくこととする。

II. 資料

【別紙1】概要案に対する職域生協統括本部の評価

【別紙2】「マイカー共済 次期商品改定概要案について」（2月8日役員会資料）

資料1 「マイカー共済 次期商品改定概要案 ダイジェスト」

資料2 「マイカー共済 次期商品改定概要案」本冊

【別紙3】前契約と前契約同等プランの掛金増減率分布（推進本部別）

【別紙4】マイカー共済次期制度改定に伴う事業目標及び事業経費予算に関わる本部要請

* 組織討議においては【別紙2】資料2および【別紙4】は配布しないことに留意する。

III. 次期商品改定（概要案）のポイント

1. 補償内容の統一と補償範囲等の拡大

東京海上日動社との損害調査業務の事業連携に伴う対応として、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（補償要件や補償水準など）に統一する。

具体的には、「車両損害補償における補償範囲拡大」、「心神喪失等事故被害者補償特約（仮称）」の新設、また、「非接触の電車運行不能等の損害賠償」の補償範囲拡大など、補償や取扱いの範囲等を拡大する。

2. 組合員ニーズへの対応やこの間の改善要望の反映

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をする。

具体的には、「運転者本人限定特約（割引）の新設」や「新車買替特約の付帯条件の緩和」などを行う。

3. 共済掛金

(1) 純掛金

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、直近実績にもとに洗い替えし、各改定内容の影響を反映する。

(2) 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%)

(3) 付加掛金

事業連携に伴う業務形態の変更に伴い、これまで付加掛金に計上していた損害調査付帯費用を純掛金に計上することから付加掛金率は次の通り引き下げとなる。
付加掛金率 対掛金 29.1% (現行 31.0%)

4. 掛金改定の影響 (概算)

(1) 平均掛金改定率

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%

(2) 契約個々の影響

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) の変動におさまる見込みである。

(3) 損保との比較

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。

(4) 等級別掛金率

マイカー共済独自の 22 等級の割引率は、65%割引 (現行 64%割引) に拡大する。他の等級の割引率は、掛金率洗い替えにともない拡大・縮小する。

5. 実施時期

2025 年 4 月目途とする。

IV. 各推進本部の加入分布に基づく掛金増減と分析

1. 共済掛金の想定増減率・増減額 (【別紙 3】参照)

2022 年 5 月末有効契約と同等プランで試算した共済掛金の改定前後の増減分布は、【別紙 3】の通りとなる。

(1) 試算の前提

- ① 2022 年 5 月末時点の契約データを使用している。
- ② 型式別クラスは試算時点のクラスを使用しており、2023 年 1 月以降の変動は見込んでいない。
- ③ 無事故を想定し、無事故等級を 1 等級加算している。

- ④ 車両補償に加入している場合は更新による車両共済金額減額を折り込んでいる。
- ⑤ 主たる被共済者年齢を1歳加算している。
- ⑥ 各推進本部に適用される団体割引は現行の割引率を適用している。

(2) 試算結果の注意点

この試算は、加入者ごとの実際の加入状況に応じて、制度改定前後でどのような掛金額になるかを試算したもので、同条件での掛金比較を行ったものではないことに留意する。

したがって、同じ等級であれば引上げとなる掛金が、無事故等級が進行することを要因に掛金引下げとなる場合もある一方で、同じ年齢であれば引下げとなる掛金が、被共済者年齢区分が上がることによって引上げとなる場合も含まれている。

(3) 掛金増減分布の結果

	団体 割引率	引下げとなる 契約の割合	引上げとなる 契約の割合	うち、引上げ額が 年掛金 4,000 円以内 におさまる契約の割合 () は 2,000 円以内 におさまる契約の割合
マイカー共済全体	—	69%	31%	—
森林労連共済	20%	59%	41%	41% (37%)
たばこ共済	25%	59%	41%	40% (36%)
自治労共済	32.5%	63%	37%	36% (32%)
全水道共済	20%	57%	43%	42% (36%)

(4) 分析結果

① 車両補償付帯率によって推進本部全体の改定率は異なる

上記4.(1)の平均掛金改定率によると、車両補償を付帯している契約の平均的な改定率は「車両補償▲2.8%引下げ+車両以外+1.0%の引上げ=契約全体で▲1.8%の引下げ」となる。

例えば、車両補償付帯率が約50%の推進本部は、車両補償付帯契約が▲1.8%の引下げ、車両補償付帯なし契約が+1.0%の引上げ、全体平均で▲0.8%の引下げとなり、それぞれの推進本部の車両付帯率によって増減する。

② 退職世代の比率が大きい推進本部は年齢の上昇による引上げ要素が多い

今回の改定では、被共済者年齢区分と年齢区分ごとの間差割合(年齢区分ごとの上昇率)は改定していない。

【別紙2-資料1】付表の掛金試算によると、現職世代の年齢区分(30代、40代、50代)は年齢上昇による掛金引上げはほとんどなく、退職世代の年齢区分(60代、70代、75歳以下、75歳以上)は、掛金上昇率が大きい。

したがって、退職世代の比率が大きい推進本部では、被共済者の年齢上昇が次の年齢区分に達することで、掛金上昇した契約が多くなる。

(5) 車種別の増減の特徴

小型貨物車、軽四輪貨物車、原付自転車は全体に占める台数は少ないが、半数以上が引上げとなる。ただし、その契約の多くが「増減率 10%・増減額年掛金 4,000 円以内」の引上げ範囲に留まる。

(6) 損保代理店水準との比較

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、掛金競争力は確保できている。

< 損保に対する掛金水準 > 基本補償+車両損害補償

	掛金水準 (対代理店系損保)	普通・小型乗用車 トヨタ・ヤリス	軽四輪乗用車 ホンダ・N-BOX
マイカー共済全体	7 割程度	71.6%	68.0%
森林労連共済	6 割程度	58.7%	55.7%
たばこ共済	6 割を下回る程度	56.1%	53.3%
自治労共済	5 割を上回る程度	52.1%	49.6%
全水道共済	6 割程度	58.7%	55.7%

< 損保水準と比較の主な試算条件 >

基本補償+車両損害補償 こくみん共済 coop 22 等級 65%割引（各推進本部団体割引適用）、損保 20 等級 64%割引、年払い、運転者年齢条件 29 歳以下

V. マイカー共済 次期商品改定概要案に対する統括本部の評価

【別紙 1】「概要案に対する職域生協統括本部の評価」参照

1. 補償内容の統一と、補償範囲等の拡大

事業連携にともない、制度改定後もマイカー共済の制度的特長が継続されること、また、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う方向性については組合員メリットにつながるため、評価する。

2. 組合員ニーズへの対応やこの間の改善要望の反映

「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中で、「運転者本人限定特約」を新設し、組合員の選択肢を増やしたことについて、理解する。また、買い替え年数の長期化など社会の趨勢に合わせた「新車買替特約の付帯条件の緩和」等については、一定の評価をする。

3. 掛金改定について

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、一定の評価をする。

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を行うことの必要性は理解するものの、各推進本部とも高年齢層の方の被共済者年齢進行による掛金引上げや、小型貨物車、軽四輪貨物車等、一定数の契約が掛金引上げになることが想定される。

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、本部に対しては、掛金引上げ幅が圧縮できるよう実施案に向けた努力を求めていく。

4. 付加掛金について

これまで付加掛金に計上していた損害調査付帯費用を純掛金に計上することから付加掛金率が引き下がるが、職域生協統括本部の各推進本部では、付加掛金の一定割合を損害調査費用として負担しており、今後の事業運営や目標管理に影響が懸念される。

そのため、組織討議における意見反映とは別に、職域生協統括本部と本部の間で協議、確認を進めていくこととする。

VI. 職域生協統括本部の評価をふまえた対応方針（案）

以上の分析と評価をふまえ、職域生協統括本部としては、マイカー共済次期商品改定概要案について、組織討議に付し、各推進本部の意見集約を進めていくこととする。

また、本事務局長会議で提起する「損害調査業務抜本改革 詳細実行計画」と密接に関連することから、「損害調査業務抜本改革 詳細実行計画」と同時に意見集約を進めることとする。

討議資料については、会議終了後、事務連絡を配信する。

VII. スケジュールと今後の進め方

スケジュール	本部	統括本部
4月19日（水）		第8回事務局長会議 マイカー概要案組織討議開始
6月下旬予定		統括本部への意見提出予定
7月6日（木）		第5回本部長・第11回事務局長会議 マイカー改定+損調改革の意見集約
8月3日（木）	役員会 マイカー改定（実施案）提起	

以上

2023年7月4日
臨時共済推進県本部代表者会議

マイカー共済次期制度改定（概要案）への意見・要望について

(添付資料 有)

I. 提案内容

- (1) 第3回共済推進県本部代表者会議（4月26日）における確認を踏まえ、6月22日を締切日とし、マイカー共済次期制度改定（概要案）について意見集約を行ったところ、42県から意見・要望が寄せられました。
- (2) 集約した意見・要望を踏まえ、自治労共済推進本部としての意見・要望を、職域生協統括本部を通じてこくみん共済 coop（全労済）本部に意見反映します。（別紙1参照）

II. 進め方

1. スケジュール

4月19日	【職域】第8回事務局長会議	協議・確認
4月20日	第16回常任代表委員会	協議・確認
4月25日	第5回代表委員会	協議・確認
4月26日	第3回共済推進県本部代表者会議	協議・確認
4月26日～	<組織討議開始>	
4月28日	第4回県支部事務局長会議	協議
6月	共済推進県本部・県支部合同会議	協議
6月22日	<組織討議終了>	
6月23日	第19回常任代表委員会	協議・確認
6月23日	第9回本部共済推進委員会	協議・確認
6月29日	第5回県支部事務局長会議	意見交換
6月30日	第22回企画調整会議	
7月4日	臨時代表委員会	協議・確認
7月4日	臨時共済推進県本部代表者会議	協議・確認
7月4日	職域生協統括本部に報告	報告
7月6日	【職域】第11回事務局長・第5回本部長会議	協議・確認

以上

マイカー共済次期制度改定（概要案）への意見・要望

1. 全体を通して

職域生協統括本部の評価を理解し、支持する。

2. 掛金について

東京海上日動社との事業連携に伴い、補償内容が拡大するなかで、平均掛金改定率は0.1%の引き下げとなり、損保との競争力も維持されることを基本的に理解する。

一方で、引き上げ幅は抑制されてはいるものの、約31%の契約が掛金引き上げとなることについては、経営の健全性と事業運営の安定性の確保を前提に、さらなる圧縮努力を求める。

なお、団体割引率のさらなる拡大については、引き続き、実現に向け、検討を継続していただきたい。

3. 補償内容の統一と補償範囲等の拡大について

こくみん共済 coop〈全労済〉の独自の特徴は維持しつつ、原則、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ことを基本的に理解し、支持する。

高額化する賠償責任補償や納車遅延への対応、通信機能付きドライブレコーダーを活用したサービス等、概要案に含まれていない項目については、組合員ニーズと損害保険業界の趨勢を踏まえ、実施時期も含め、協議させていただきたい。

4. 弁護士費用等補償特約について

じちろうマイカー共済に付帯されている弁護士費用等補償特約（賠償対応補償付）は、重大事故の際、損害調査担当者・協力団体・顧問弁護士・自治労共済推進本部が連携のうえ、起訴や失職を回避する取り組みを行っている。これは、「全力で組合員を守ることを訴求しているじちろうマイカー共済の重要なサービスの一つであり、推進にも大きく寄与している。

改定後も、上記特約が将来にわたって堅持されるよう、趣旨や考え方も含め、こくみん共済 coop〈全労済〉内部で確実に継承されることを要請する。

あわせて、「公務中に公用車を使用中の事故」についても、特約が適用されるよう、補償範囲の拡大を要請する。

5. 適切なリスク管理について

世界的に物価上昇圧力が強まっている状況下において、今後、支払い共済金額と事業運営費が増加することが想定される。補償の拡大も安定的な収支構造を維持する上での

懸念事項といえる。

上記を踏まえ、適切かつ適時のリスク管理を行い、短期間で再度の掛金の引き上げとなる契約が生じないように求める。

6. 早期の資料と広報宣伝物の提供について

協力団体と組合員に趣旨や内容をわかりやすく説明できる資料や広報宣伝物を、損害調査業務の抜本改定に関する資料や広報宣伝物とあわせて早期に提供していただきたい。

7. 組織討議期間の確保について

とりわけ職域においては、協力団体の納得感の醸成が不可欠であることから、制度改定時等の組織討議期間は、十分に確保していただきたい。

以 上

マイカー共済次期制度改定（実施案）における掛金再計算について

1. 実施案の試算結果について

(1) 全体の掛金改定率

	全補償種目合計	基本補償	車両損害補償
実施案	▲0.1%	0.8%	▲2.4%
概要案	▲0.1%	1.0%	▲2.8%

全体の掛金改定率は全種目合計では概要案と同じ▲0.1%となりました。概要案と比較して基本補償のみ契約の引上げ率が若干下回り、車両補償付帯契約の引下げ率が若干下回りました。

(2) 推進本部別掛金増減分布

別紙「2022年5月末有効契約と同等プランで試算した共済掛金の増減分布」参照。なお、別紙資料には「増減額」および「増減率」が示されていますが、以下「増減率」のみ記載します。

<推進本部別掛金増減分布>車種合計・単位：%

	団割	概要案		実施案		実施案ー概要案	
		引下げ	引上げ	引下げ	引上げ	引下げ	引上げ
マイカー計	—	69	31	64	36	▲5	+5
森林労連	20.0	59	41	57	43	▲2	+2
たばこ	25.0	59	41	56	44	▲3	+3
自治労	32.5	63	37	61	39	▲2	+2
全水道	20.0	57	43	55	45	▲2	+2

<掛金引上げ契約の内訳>引上げ対象契約を母数とする比率・車種合計・単位：%

	概要案			実施案		
	5%以内	10%以内	それ以上	5%以内	10%以内	それ以上
森林労連	60	30	10	87	11	2
たばこ	70	19	11	86	10	4
自治労	68	22	10	86	11	4
全水道	67	20	13	81	14	5

5%以内は年額2,000円以下、10%以内は年額2,000円～4,000円引上げの目安。

上記の表によると、各推進本部とも掛金引上げ対象契約は概要案と比較して全体の2%~3%増加していますが、掛金引上げ契約の内訳を見ると、大部分が現行掛金に対して5%以内(年額2,000円以内目安)の引上げとなり、10%以内(年額2,000円~4,000円目安)の引き上げと合計すると、概要案同様、9割以上が10%以内の引上げに留まる結果となりました。

(3) 損保に対する掛金水準

別紙「マイカー共済 損保との掛金見積り比較(主要車種)」参照。

損保に対する掛金水準は、概要案同様5割~6割を維持しており、実施案で試算した掛金と再比較した結果、変動幅は小数点以下に留まる結果となりました。

<損保に対する掛金水準> 基本補償+車両損害補償・単位：%

	掛金水準 (対代理店系損保)	普通・小型乗用車 トヨタ・ヤリス		軽四輪乗用車 ホンダ・N-BOX	
		概要案	実施案	概要案	実施案
マイカー計	7割程度	72	72	68	<u>69</u>
森林労連	6割程度	59	59	56	56
たばこ	6割を下回る程度	56	56	53	<u>54</u>
自治労	5割を上回る程度	52	52	50	50
全水道	6割程度	59	59	56	56

【損保水準と比較の主な試算条件】

基本補償+車両損害補償 　こくみん共済 coop 22等級65%割引(各推進本部団体割引適用)、
損保 20等級64%割引、年払い、運転者年齢条件 29歳以下

2. 試算結果の分析

今回の制度改定において、全体の掛金改定率は▲0.1%となり、実施案においても維持されています。また、掛金引上げ契約の特徴については、概要案段階での分析によると、以下のケースにおいて掛金引上げとなる場合が多いことが分りました。

- (1) 基本補償のみで、車両補償を付帯していない契約。
- (2) マイバイク特約に人身傷害補償を付帯している契約。
- (3) 交通事故危険補償特約を付帯している契約。
- (4) 普通貨物車など、団体割引に対する修正係数の廃止により、引き上げ影響を受ける契約。

今回の実施案で試算した掛金においては、上記（1）～（4）に加え、以下の要素が影響し、掛金引上げゾーンに推移したものと想定します。

（5）本人・配偶者限定特約付帯契約

（理由）

実施案で運転者「本人」限定割引率が1%増加しました。（現行なし→概要案8%割引→実施案9%割引）しかしながら、全体の掛金改定水準を維持したまま割引を拡大したため、「本人・配偶者」限定割引適用者（現行8%割引→概要案・実施案6%割引）が、「本人」限定割引に移行しないと、当該契約は引上げとなり、全体の再計算が影響してその数は増加することとなり、このことによって、5%以内の掛金引上げ契約が増加したものと想定されます。

「本人」限定を選択するか、「本人・配偶者」限定を選択するかは、契約者の意向によってしか決まらないため、シミュレーション段階では、「本人・配偶者」限定のままとなり、引上げ契約比率が増加したとも言えます。

逆に、制度改定後の加入推進で、積極的に運転実態の確認を進め、「本人・配偶者」限定契約を「本人」限定契約に移行することで、掛金引下げの実現も可能となります。

（6）軽四輪乗用車の料率クラス拡大による影響

（理由）

軽四輪乗用車については、実施案で、現行の3クラスを7クラスに細分化させることとなりました。軽四輪乗用車の7クラスの実績はまだ存在しないため、掛金試算段階では、3クラスの自動車は7クラスのどこに移行するかは、仮想で想定せざるを得ません。

シミュレーションの傾向を分析すると、現行の3クラスの移行先として、掛金が引下げになるクラスには、あまり移行させていないことが見て取れました。

このことによって、5%以内の掛金引上げ契約が増加したものと想定されます。

制度改定実施後は、実際のクラス設定にともなう掛金が設定されることとなるため、現在、掛金引上げが見込まれていても、引下げとなる場合もあります。

3. 掛金再計算をふまえた職域生協統括本部の考え方

本部から示された推進本部別の増減分布を分析したところ、若干の掛金引上げ対象契約の増加が見られましたが、大部分が5%以内（年額2,000円以内目安）の引上げに留まっており、その内容についても、「本人・配偶者」限定割引を「本人」限定割引に移行させることが可能であれば引上げが引下げとなる契約や、現行の契約が、新しく導入される軽四輪乗用車の7クラス設定のどのクラスになるかによって、引下げとなる場合もあることが分かりました。

これらのことから、実施案にともなう掛金再計算の内容は、第6回本部長・第12回事務局長会議（8月18日）で提起、確認した内容と整合性が取れていることが確認されました。

以上

I. マイカー共済 損保との掛金見積り比較表

※ 損保は2023年1月現在の保険料（共済掛金）となります。

掛金比較条件一覧

条件	車名(型式)	ヤリス(MXPH15) 型式別掛金クラス(車両8、対人5、対物6、人傷7)		
	会社名	マイカー共済	代理店系損保	ダイレクト系損保
	基本補償	対人賠償 対物賠償 人身傷害	無制限 無制限 5,000万円	無制限 無制限 5,000万円
車両損害補償	補償タイプ 車両共済金額 自己負担額 車両損害付随諸費用	一般 250万円 5万円 あり	一般 250万円 5-10万円 あり	一般 250万円 5-10万円 あり
リスク区分	運転者年齢条件 子供特約 運転者限定特約 年間予定走行距離 使用目的 ゴールド免許割引	35歳以上 なし なし -	35歳以上 なし なし -	30歳以上 なし なし 5000km以下 日常・レジャー あり
割引	エコカー割引 新車割引 AEB割引 証券不発行割引 無事故割引 インターネット割引 自動継続割引	あり あり なし - - -	あり あり なし なし なし -	あり あり なし あり(500円) あり(3500円) - -

条件	車名(型式)	N-BOX(JF4) 型式別掛金クラス(車両2、対人1、対物1、人傷1)		
	会社名	マイカー共済	代理店系損保	ダイレクト系損保
	基本補償	対人賠償 対物賠償 人身傷害	無制限 無制限 5,000万円	無制限 無制限 5,000万円
車両損害補償	補償タイプ 車両共済金額 自己負担額 車両損害付随諸費用	一般 215万円 5万円 あり	一般 215万円 5-10万円 あり	一般 215万円 5-10万円 あり
リスク区分	運転者年齢条件 子供特約 運転者限定特約 年間予定走行距離 使用目的 ゴールド免許割引	35歳以上 なし なし -	35歳以上 なし なし -	30歳以上 なし なし 5000km以下 日常・レジャー あり
割引	エコカー割引 新車割引 AEB割引 証券不発行割引 無事故割引 インターネット割引 自動継続割引	あり あり なし - - -	あり あり なし なし なし -	あり あり なし あり(500円) あり(3500円) - -

※等級は20等級として試算しています。

マイカー共済 損保との掛金見積り比較(主要車種)【損保は2023年1月現在の保険料となります。】

1. 普通・小型乗用車 トヨタ・ヤリス(MXPH15)

こくみん共済 coop 22等級65%割引(団体割引32.5%適用)、損保20等級64%割引

(年払い 単位:円、%)

運転者年齢条件	主たる被共済者の年齢区分	車両損害補償	マイカー共済		代理店系損保			ダイレクト系損保		
			改定掛金 団体割引32.5%	現行掛金 団体割引32.5%	保険料	掛金比 (対改定)	掛金比 (対現行)	保険料	掛金比 (対改定)	掛金比 (対現行)
			年齢問わず	なし	あり	82,220 34,150	85,300 33,470	174,360 75,560	47.2 45.2	48.9 44.3
21歳以上	なし	あり なし	52,840 22,630	54,800 22,240	97,030 46,310	54.5 48.9	56.5 48.0	55,960 21,650	94.4 104.5	97.9 102.7
26歳以上	30歳未満	あり なし	40,120 16,520	41,650 16,210	76,520 38,910	52.4 42.5	54.4 41.7	43,670 17,690	91.9 93.4	95.4 91.6
	30歳以上40歳未満	あり なし	36,530 15,510	37,890 15,230	72,260 36,650	50.6 42.3	52.4 41.6	38,970 15,770	93.7 98.4	97.2 96.6
35歳以上	40歳以上50歳未満	あり なし	31,490 13,450	32,630 13,190	63,590 33,430	49.5 40.2	51.3 39.5	38,320 15,410	82.2 87.3	85.2 85.6
	50歳以上60歳未満 ※ダイレクト系損保は55歳	あり なし	31,550 13,140	32,710 12,860	63,480 33,270	49.7 39.5	51.5 38.7	40,390 15,600	78.1 84.2	81.0 82.4
35歳以上	60歳以上70歳未満 ※マイカー共済は60歳以上 ~70歳未満 ※損保は62歳	あり なし	34,090 13,990	35,380 13,700	66,160 33,890	51.5 41.3	53.5 40.4	42,140 16,070	80.9 87.1	84.0 85.3
	65歳以上70歳未満 ※マイカー共済は60歳以上 ~70歳未満 ※損保は67歳	あり なし	34,090 13,990	35,380 13,700	69,300 35,410	49.2 39.5	51.1 38.7	44,630 17,030	76.4 82.1	79.3 80.4
	70歳以上75歳未満 ※損保は72歳	あり なし	38,530 16,070	39,940 15,720	77,910 38,830	49.5 41.4	51.3 40.5	50,510 19,400	76.3 82.8	79.1 81.0
	75歳以上 ※損保は77歳	あり なし	42,140 17,630	43,670 17,250	86,750 41,870	48.6 42.1	50.3 41.2	57,730 22,200	73.0 79.4	75.6 77.7

※掛金比は、「マイカー共済掛金/損保等保険料」をパーセント表示しています。

2. 軽四輪乗用車 ホンダ・N-BOX(JF4)

こくみん共済 coop 22等級65%割引(団体割引32.5%適用)、損保20等級64%割引

運転者年齢条件	主たる被共済者の年齢区分	車両損害補償	マイカー共済		代理店系損保			ダイレクト系損保		
			改定掛金 団体割引32.5%	現行掛金 団体割引32.5%	保険料	掛金比 (対改定)	掛金比 (対現行)	保険料	掛金比 (対改定)	掛金比 (対現行)
			年齢問わず	なし	あり	69,920 34,000	76,340 35,890	145,450 73,150	48.1 46.5	52.5 49.1
21歳以上	なし	あり なし	45,130 22,560	49,350 23,930	83,360 45,950	54.1 49.1	59.2 52.1	49,270 21,540	91.6 104.7	100.2 111.1
26歳以上	30歳未満	あり なし	34,110 16,480	37,320 17,470	68,070 38,350	50.1 43.0	54.8 45.6	38,560 17,550	88.5 93.9	96.8 99.5
	30歳以上40歳未満	あり なし	31,160 15,470	34,100 16,410	63,380 36,440	49.2 42.5	53.8 45.0	34,480 15,720	90.4 98.4	98.9 104.4
35歳以上	40歳以上50歳未満	あり なし	26,910 13,430	29,410 14,240	56,960 33,330	47.2 40.3	51.6 42.7	33,860 15,330	79.5 87.6	86.9 92.9
	50歳以上60歳未満 ※ダイレクト系損保は55歳	あり なし	26,890 13,130	29,370 13,880	56,880 33,200	47.3 39.5	51.6 41.8	35,560 15,510	75.6 84.7	82.6 89.5
	60歳以上70歳未満 ※マイカー共済は60歳以上 ~70歳未満 ※損保は62歳	あり なし	29,000 13,980	31,690 14,770	59,200 33,780	49.0 41.4	53.5 43.7	37,060 15,980	78.3 87.5	85.5 92.4
	65歳以上70歳未満 ※マイカー共済は60歳以上 ~70歳未満 ※損保は67歳	あり なし	29,000 13,980	31,690 14,770	62,000 35,310	46.8 39.6	51.1 41.8	39,290 16,970	73.8 82.4	80.7 87.0
70歳以上75歳未満 ※損保は72歳	あり なし	32,820 16,030	35,810 16,910	69,580 38,800	47.2 41.3	51.5 43.6	44,580 19,400	73.7 82.6	80.4 87.2	
	75歳以上 ※損保は77歳	あり なし	35,890 17,580	39,150 18,530	77,030 41,680	46.6 42.2	50.8 44.5	51,000 22,280	70.4 78.9	76.8 83.2

※掛金比は、「マイカー共済掛金/損保等保険料」をパーセント表示しています。

2022年5月末有効契約と同等プランで試算した共済掛金の増減分布 自治労

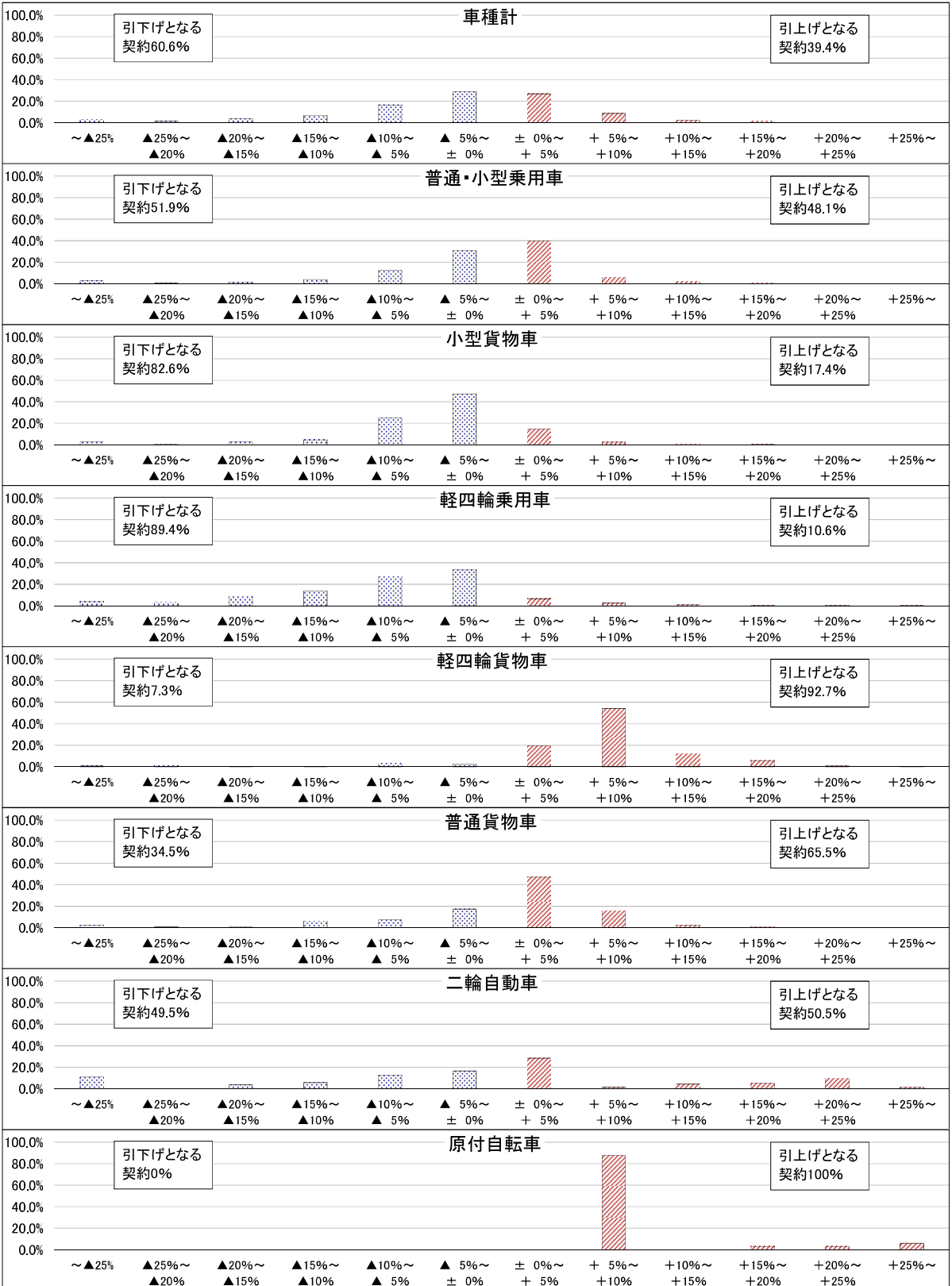
適用割引率32.5%
※上限割引率によっては32.5%が適用できない場合もあります

契約件数 (単位:件)

	~▲25%	▲25%~▲20%	▲20%~▲15%	▲15%~▲10%	▲10%~▲5%	▲5%~±0%	±0%~+5%	+5%~+10%	+10%~+15%	+15%~+20%	+20%~+25%	+25%~
普通・小型乗用車	6,218	904	2,217	7,860	25,829	62,198	80,901	11,565	3,576	1,526	125	5
小型貨物車	38	7	36	62	344	650	199	34	5	1	-	-
軽四輪乗用車	4,446	3,470	10,654	16,006	31,597	39,195	7,670	2,909	1,360	487	73	43
軽四輪貨物車	176	224	50	83	807	591	5,172	14,207	3,213	1,470	261	20
普通貨物車	26	10	8	74	86	207	560	184	31	6	-	-
二輪自動車	653	4	229	337	753	990	1,701	98	268	303	566	92
原付自転車	-	-	-	-	-	-	-	1,927	-	67	67	132
車種計	11,557	4,619	13,194	24,422	59,416	103,831	96,203	30,924	8,453	3,860	1,092	292

契約件数の割合

	~▲25%	▲25%~▲20%	▲20%~▲15%	▲15%~▲10%	▲10%~▲5%	▲5%~±0%	±0%~+5%	+5%~+10%	+10%~+15%	+15%~+20%	+20%~+25%	+25%~
普通・小型乗用車	3.1%	0.4%	1.1%	3.9%	12.7%	30.7%	39.9%	5.7%	1.8%	0.8%	0.1%	0.0%
小型貨物車	2.8%	0.5%	2.6%	4.5%	25.0%	47.2%	14.5%	2.5%	0.4%	0.1%	0.0%	0.0%
軽四輪乗用車	3.8%	2.9%	9.0%	13.6%	26.8%	33.2%	6.5%	2.5%	1.2%	0.4%	0.1%	0.0%
軽四輪貨物車	0.7%	0.9%	0.2%	0.3%	3.1%	2.2%	19.7%	54.1%	12.2%	5.6%	1.0%	0.1%
普通貨物車	2.2%	0.8%	0.2%	6.2%	7.2%	17.4%	47.0%	15.4%	2.6%	0.5%	0.0%	0.0%
二輪自動車	10.9%	0.1%	3.8%	5.6%	12.6%	16.5%	28.4%	1.6%	4.5%	5.1%	9.4%	1.5%
原付自転車	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	87.9%	0.0%	3.1%	3.1%	6.0%
車種計	3.2%	1.3%	3.7%	6.8%	16.6%	29.0%	26.9%	8.6%	2.4%	1.1%	0.3%	0.1%



< 統括本部 協議事項 1 >

2023年8月18日
職域生協統括本部
第6回本部長会議
第12回事務局長会議

マイカー共済次期商品改定（実施案）について

（添付資料：有）

I. 提案内容

マイカー共済次期商品改定については、第5回本部長・第11回事務局長会議（7月6日）で概要案に対する推進本部の意見を集約し、本部に対し意見を提出した。その後、臨時事務局長会議（7月24日）において、本部から示された意見への回答について協議し、実施案に向けた職域生協統括本部の進め方について確認をしたところである。

今般、第12回役員会（8月3日）で「マイカー共済次期商品改定（実施案）」が提起されたことから、職域生協統括本部の考え方について確認する。

II. 資料

【別紙1】 「マイカー共済次期制度改定（実施案）について」（8月3日開催・第12回役員会）

資料1 マイカー共済次期商品改定実施案ヨコ版ダイジェスト

資料2 マイカー共済次期商品改定実施案タテ版

資料3 マイカー共済次期商品改定実施案タテ版（資料編）

【別紙2】 実施案（概要案からの主な変更箇所）に対する職域生協統括本部の評価

【別紙3】 「マイカー共済次期商品改定（概要案）について」（7月24日開催・職域生協統括本部臨時事務局長会議）

III. 実施案での主な補強内容

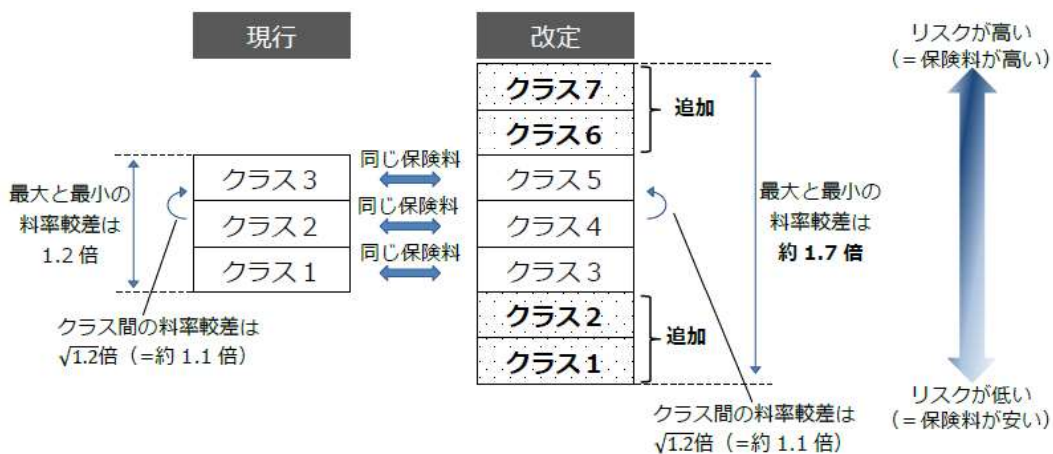
【別紙1】 「マイカー共済次期制度改定（実施案）について」（8月3日開催・第12回役員会）

1. 概要案から新たに追加された項目

（1）軽四輪乗用車の型式別掛金クラスの拡大

2020年4月に軽四輪乗用車にも型式別クラス（3クラス）を導入したが、軽四輪乗用車の普及拡大にともなうユーザー層の多様化、先進安全自動車（ASV）技術の向上、自動車ごとの安全性能の多様化に伴いリスク差が拡大している状況をふまえて、軽四輪乗用車の型式別掛金クラス数を3クラスから7クラスに拡大する。

	現 行	改定後
軽四輪乗用車	3クラス	7クラス
(参考) 普通・小型乗用車	17クラス	17クラス



2. 概要案から補強・修正された項目

(1) 補償・規定

① 人身傷害補償の補償範囲の拡大（事業連携に伴う対応）

人身傷害補償の被共済者が運転する被共済自動車以外の自動車（レンタカー等）の同乗者（友人等）も補償範囲に含めるよう改善される。（現行では契約者からの請求があれば対人賠償の支払いとなるが、改定後は人身傷害補償からも支払可能となる。）

② 等級減算ルールの変更（事業連携に伴う対応）

車両損害の無過失事故に関する特約について、「ノーカウント事故」とする事故に自動運転中（自動運転レベル4以上）の事故が追加された。

③ 免責規定の整理（事業連携に伴う対応）

有償運送自動車等はすべての補償で免責としているが、被害者救済の観点から賠償条項について補償対象とされる。

また、傷害系補償の免責規定の整合をはかり、無共済車傷害・自損事故傷害特約の免責（台風免責削除、共済金受取人の重過失免責追加）の整理がされた。

④ 弁護士費用等補償特約（賠償対応付）の上限額の整理

補償額を弁護士費用等補償特約（賠償対応無）の補償額にあわせる。具体的には、弁護士費用等補償の上限 300 万円とは別枠で法律相談費用を 10 万円まで支払えるよう整理がされた。（現行は合算で 300 万円が上限）

※ 統括本部の意見として提出した、弁護士費用等補償特約（賠償対応付）における「公務中・公用車の補償拡大」については、実施案には記載されていないが、本部から 2025 年 4 月制度改定と合わせて補償の対象とする方針が回答として示された。（【別紙 3】参照）

(2) 共済掛金

共済掛金については、概要案から精査した結果を反映し、つぎのとおり変更された。

① 平均掛金改定率

ア) 平均掛金改定率

基本補償の改定率は引下げとなり、車両損害補償については若干の引上げとなったが、全補償種目合計としては概要案と同じ▲0.1%の引下げとなった。

	全補償種目合計	基本補償	車両損害補償
実施案	▲0.1%	<u>0.8%</u>	<u>▲2.4%</u>
概要案	▲0.1%	<u>1.0%</u>	<u>▲2.8%</u>

イ) 各種特約等の割引率

運転者本人限定特約割引率が、概要案よりも1%拡大して9%割引となり、現行の本人・配偶者限定特約（8%割引、制度改定により6%割引に変更）よりも有利となった。

また、新車割引（普通小型乗用車）については、概要案で13%としていた割引率が12%に縮小した（前契約なし・初度登録から25ヶ月以内）。

一方、今回の改定で導入される「前契約あり・初度登録から26ヶ月～49ヶ月」の新車割引（普通小型乗用車）は、概要案で4%としていた割引率が5%に拡大した。

これらの変化を表にすると以下の通りとなる。（詳細は、【別紙1】「マイカー共済次期制度改定（実施案）について」「資料1 マイカー共済次期商品改定実施案ヨコ版ダイジェスト」参照）

<運転者本人限定特約割引率>

実施案	<u>9% (+1%拡大)</u>
概要案	8%
現行制度	なし

<参考・運転者本人・配偶者限定特約割引率>

実施案	6%
概要案	6%
現行制度	8%

<新車割引> 普通小型乗用車

	前契約なし 初度登録年月の翌月から25か月以内の場合	前契約あり 初度登録年月の翌月から26か月以上49か月以内の場合
実施案	<u>12% (▲1%縮小)</u>	<u>5% (+1%拡大)</u>
概要案	13%	4%
現行制度	14%	なし

② 契約個々の影響

改定により掛金引下げとなる契約が約64%（概要案では69%）、掛金引上げとなる契約が約36%

(概要案では 31%) となる。掛金引上げとなる契約の大部分は、概要案と同じく現行掛金に対して 10%以内 (年掛金 4,000 円以内) の変動におさまる見込みである。

※ 推進本部別加入実績に基づく掛金影響については、2023 年 9 月に示される予定となっている。

4. 実施時期

2025 年 4 月

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となる。

IV. 次期商品改定(実施案)に対する職域生協統括本部の評価

1. 実施案に対する職域生協統括本部の評価

【別紙 2】 実施案(概要案からの主な変更箇所)に対する職域生協統括本部の評価

実施案での主な補強内容	職域生協統括本部の評価
<p>1. 概要案から新規追加された項目 (1) 軽四輪乗用車の型式別掛金クラスの拡大</p>	<ul style="list-style-type: none"> 軽四輪乗用車の 3 クラスから 7 クラスへの拡大は、次期制度改定 (2025 年 4 月) 前である 2025 年 1 月に損保自動車保険で実施される予定となっている。基本的な考え方として、他の自動車保険からリスクの高い契約がマイカー共済に流入し、収支悪化を招くことを防止するため、保険会社と同じ仕組みを機動的に導入していくことは必要であると認識する。 また、クラスの拡大は、軽四輪乗用車の普及拡大にともなうさまざまな環境変化に応じたものであり、リスク実態に見合う掛金の適用は、契約者にとって現行よりも納得感につながることから、2025 年 4 月制度改定からの適用について理解する。
<p>2. 概要案から補強・修正された項目 (1) 補償・規定 ① 人身傷害補償の補償範囲の拡大 (事業連携に伴う対応)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 人身傷害補償の被共済者が運転する被共済自動車以外のレンタカー等の同乗者 (友人等) も補償範囲に含める改善は、組合員メリットにつながることから、評価する。
<p>② 等級減算ルールの変更 (事業連携に伴う対応)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 車両損害の無過失事故に関する特約における「ノーカウント事故」とする事故に自動運転レベル 4 以上の事故を追加することは、今後の技術進展を見込んだ対応であり、評価する。
<p>③ 免責規定の整理 (事業連携に伴う対応)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 賠償条項に限っては免責としないとする規定整理は、被害者救済の観点から社会的な責任を果たすために必要な対応であること、また、傷害系補償の免責規定の整合は、説明のしやすさにつながることから、評価する。

実施案での主な補強内容	職域生協統括本部の評価
④弁護士費用等補償特約（賠償対応付）の上限額の整理	<ul style="list-style-type: none"> ・法律相談費用 10 万円が限度額とは別に支払い可能となることは、組合員有利になることから、十分評価する。
2. 概要案から補強・修正された項目 (2) 共済掛金	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者本人限定特約割引率の 8 %から 9 %へ拡大することは、統括本部の意見である「掛金引上のさらなる圧縮努力」の反映として、評価する。 ・全体的な傾向としては、掛金が引下げとなる契約が約 64%（概要案では 69%）、引上げとなる契約が約 36%（概要案では 31%）となっているが、つぎの点から、やむを得ないものとして理解する。 <ol style="list-style-type: none"> ① 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）の変動におさまること ② 改定内容の多くが補償内容の改善である中で、全種目合計の平均掛金改定率は▲0.1%に抑えられていること ③ 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、損保との優位性が確保できていること

2. 職域生協統括本部意見に対する本部見解と実施案での対応

【別紙 3】「マイカー共済次期商品改定（概要案）について」（7月24日開催・職域生協統括本部臨時事務局長会議）

No.	意見要望（抜粋）	本部見解（抜粋）（7/24 臨時事務局長会議報告内容）
		実施案での対応状況
1. 概要案に対する職域生協統括本部意見		
	(1) 掛金改定について 高年齢層の方の被共済者年齢進行によるものや、小型貨物車、軽四輪貨物車等、掛金引上げとなる契約については、経営の健全性と事業運営の安定性の確保を前提に、実施案においてさらなる圧縮努力を求める。	<本部見解> 2019 年 1 月改定時に ERM の観点で確認された「収益管理・掛金設定方針」にもとづき、常にリスクの実態を反映しつづける必要があるためさらなる圧縮は困難な状況。特に高年齢層の方の掛金を圧縮することは今後の収支圧迫要因となるため困難である。

	<p><実施案での対応状況></p> <p>掛金再計算の結果、平均掛金改定率は▲0.1%を維持したものの、基本契約は若干引下げとなり、車両補償付帯は若干引上げとなった。</p> <p>掛金引下げ契約と引上げ契約の比率は、引下げ64%、引上げ36%となった。</p> <p>運転者本人限定割引が8%から9%に拡大し、普通小型の新車割引は25か月以内の場合は13%から12%に縮小し、26か月以上49か月以内の場合は4%から5%に拡大した。</p>
<p>(2) 弁護士費用特約（賠償対応補償付）について</p> <p>将来にわたり、制度の趣旨や組合員サービスの考え方がこくみん共済coop 内部で確実に継承されることを要請する。</p> <p>また、公務中ならびに公用車を使用中の事故についても特約が適用されるよう、補償範囲の拡大を求める。</p>	<p><本部回答></p> <p>次期商品改定以降も弁護士費用等補償特約（賠償対応付）の制度設計趣旨について内部で継承していく。</p> <p>公務中ならびに公用車を使用中の事故については、2025年4月改定において補償する方向で検討する。</p>
	<p><実施案での対応></p> <p>実施案の中に明記はされていないが、公務中ならびに公用車を使用中の事故について、2025年4月改定において補償する方向で整理されることとなった。</p> <p>関連する課題として、法律相談費用10万円を上限額300万円とは別枠で支払えるよう、支払上限額の整理がなされた。</p>

V. 次期商品改定(実施案)に対する統括本部の評価と今後の対応

1. 実施案に対する統括本部の評価

軽四輪乗用車のクラス拡大を中心に、概要案の意見集約後に実施案において追加・修正がされ、掛金も再計算となった。

推進本部別の改定影響については、9月に示される予定の資料を分析する必要があるが、マイカー共済全体では掛金引下げとなる契約が約64%（概要案では69%）となった。

ただし、平均掛金改定率は▲0.1%が維持されており、運転者本人限定特約の割引率拡大など、統括本部の意見である「掛金引上げのさらなる圧縮努力」も見られた。

基本的な考え方として、2019年1月改定時にERMの観点で確認された「収益管理・掛金設定方針」にもとづき、常にリスクの実態を反映しつづける必要があること、また、他の自動車保険からリスクの高い契約がマイカー共済に流入し、収支悪化を招くことを防止する必要があることから、保険会社と同じ仕組みを機動的に導入していくことは必要であるとの認識に立ち、職域生協統括本部としては、実施案の内容について理解し、本部提案を支持することを確認する。

2. 実施案の周知について

(1) 協力団体への周知

本会議終了後に、マイカー共済次期商品改定（実施案）に関する諸資料をデータ配信する。各推進本部は、ダイジェスト等を活用して協力団体への周知を進める。

(2) 推進本部別掛金改定影響資料について

推進本部ごとの加入実績に基づく掛金改定影響に関する資料は、現在、本部で作成作業中とな

っており、9月に連携予定となっている。本部から提供され次第、事務連絡で速やかに情報連携を行うこととする。

3. 次回以降の改定に向けた課題

統括本部の意見として提出した「デジタルテクノロジーを活用した制度の拡充」「軽四輪貨物車への新車割引・AEB割引実現に向けた調査・検討」「団体割引の上限拡大」「自在性のある車両補償自己負担額設定」等の課題について、引き続き本部の検討状況を注視し、推進本部とも意見交換を行っていくこととする。

VI. 今後のスケジュール

2023年10月以降	行政折衝開始予定	
2025年4月1日	新制度実施（実施日以降の満期時更新時から新制度適用）	以上

マイカー共済 次期商品改定実施案について

2023年8月3日
役員会

共済開発部
事業推進統括部

(添付資料・有)

I. 提案事項

本提案については、次の事項を協議いただきたい。

1. **マイカー共済 次期商品改定実施案**
2. **実施時期**

II. 提案内容

1. 改定実施案（全体要旨：資料1、詳細：資料2、資料編：資料3）

2023年2月22日開催の理事会で確認された「マイカー共済 次期商品改定概要案」からの新規追加、ならびに補強・修正した実施案を提起する。なお、概要案から新規追加、ならびに補強・修正した主な内容は、以下のとおり。

(1) 概要案から新規追加した項目

① 軽四輪乗用車の型式別掛金クラスの拡大

軽四輪乗用車の普及拡大に伴うユーザー層の多様化、先進安全自動車（ASV）技術の向上、自動車ごとの安全性能の多様化に伴いリスク差が拡大している状況となっていることをふまえて、軽四輪乗用車の型式別掛金クラス数を3クラスから7クラスに拡大する。この対応により、リスク実態に見合う掛金が適用され契約者にとって現行よりも納得感のある制度となる。

② 推進の方向性

次期商品改定をふまえた推進の方向性を追記した。なお、詳細な推進計画は、事業連携をふまえ別途提起する。

(2) 概要案から補強・修正した項目

① 補償・規定

ア 人身傷害補償の補償範囲の拡大（事業連携に伴う対応）

人身傷害補償の被共済者が運転する被共済自動車以外の自動車（レンタカー等）の同乗者（友人等）も補償範囲に含めるよう改善した。（現行、契約者からの請求があれば対人賠償の支払いとなるが、改定後は人身傷害補償からも支払い可能とする）

イ 等級減算ルールの変更（事業連携に伴う対応）

車両損害の無過失事故に関する特約について、「ノーカウント事故」とする事故に自動運転中（自動運転レベル4以上）の事故を追加した。

ウ 免責規定の整理（事業連携に伴う対応）

有償運送自動車等はすべての補償で免責としているが、被害者救済の観点から賠償条項について補償する。

また、傷害系補償の免責規定の整合をはかり、無共済車傷害・自損事故傷害特約の免責（台風免責削除、共済金受取人の重過失免責追加）を整理した。

エ その他の整理

弁護士費用等補償特約（賠償対応付）の補償額を弁護士費用等補償特約（賠償対応無）の補償額にあわせる。具体的には、弁護士費用等補償の上限300万円とは別枠で法律相談費用を10万円まで支払えるよう整理した。（現行は合算で300万円が上限）

② 共済掛金

ア 共済掛金については、概要案から精査した結果を反映した。

イ 割引率について、精査結果を反映し、以下のとおり一部変更した。

運転者本人限定特約 割引率9%（概要案8%）

新車割引 普通小型乗用車 初度登録年月翌月から25か月以内 前契約なし 割引率12%（概要案13%） など

2. 実施時期

2025年4月

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とする。

Ⅲ. 提案の背景

2023年2月22日開催の理事会において確認された「マイカー共済 次期商品改定概要案について」をもとに、掛金の精査および東京海上日動社と当会の補償内容の差異について詳細精査を行いつつ、各改定項目の詳細な取り扱いの検討をおこない、概要案を補強・修正した本実施案を提案する。

Ⅳ. 留意点

1. 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、実施案本冊（資料2）に記載した背景等にもとづいた説明をおこなう。
2. 今後、行政折衝をすすめていく過程で内容変更となる可能性がある。

Ⅴ. 今後のスケジュール

2023年8月4日 理事会 協議・確認

Ⅵ. 添付資料

資料1：マイカー共済 次期商品改定実施案 ダイジェスト

資料2：マイカー共済 次期商品改定実施案

資料3：マイカー共済 次期商品改定実施案（資料編）

参考資料：マイカー共済 次期商品改定概要案までに各統括本部から出された主な意見等

以 上

マイカー共済 次期商品改定実施案

※下線は概要案資料から補強修正をおこなった箇所を示している。(表現修正除く)

今後、行政折衝をすすめていく過程で、内容変更となる場合がある。

2023年 8 月

4

目 次

- I. 次期商品改定の考え方
- II. 改定の内容
- III. 推進の方向性
- IV. 実施時期
- V. 今後のすすめ方
- VI. 付表
- VII. 参考

5

27

I. 次期商品改定の考え方

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22日理事会報告）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。

※ 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、組合員ニーズや社会的背景・情勢等にもとづいた説明を想定している。

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直す。

なお、全体の掛金水準については、E R M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。

6

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

① 心神喪失等事故被害者救済補償特約の新設

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。

特約の新設により被害者救済されるとともに、運転者の法律上の賠償責任の有無の確認を要さないため迅速に共済金のお支払いが可能となる。

※ 賠償条項に自動付帯され、特約掛金はなし

		現 行	改定後
運転者に責任能力あり		○	○
運転者に責任能力なし	賠償義務者がいる場合	監督義務者に責任あり 対人賠償・対物賠償	対人賠償・対物賠償
		監督義務者に責任なし	○ 心神喪失等事故被害者救済補償特約
	監督義務者がいない場合	×	○ 心神喪失等事故被害者救済補償特約

※ 他車運転危険補償、マイバイク特約についても、同様に対象範囲を拡大する。

7

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

② 非接触の電車運行不能等の損害賠償の補償範囲追加

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。

※1 弁護士費用等補償特約（賠償対応付含む）、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、心神喪失等事故被害者救済補償特約

※2 個人賠償責任共済において2023年6月改定で対応済。

③ 対物賠償の費用共済金の見直し

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を当該管理者から請求される可能性があり、現行は、失火責任法が適用となった場合の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。

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。

8

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

④ 人身傷害補償の補償範囲の拡大

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A～オに該当しないケースは補償の対象とならない。改定後は、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。

また、人身傷害補償の被共済者が運転する被共済自動車以外の自動車（レンタカー等）の同乗者（友人等）も補償範囲に含めるよう改善した。（現行、契約者からの請求があれば対人賠償の支払いとなるが、改定後は人身傷害補償からも支払い可能とする）

被共済者（補償を受ける範囲）	被共済自動車に搭乗中の自動車事故	被共済自動車以外の自動車に搭乗中の自動車事故	歩行中など自動車搭乗中以外の自動車事故
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族	○	○	○
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 <u>上記ア～エ以外の被共済自動車以外の自動車に搭乗中の者（友人など）</u>	—	×→改定後○	—
キ 上記ア～エ以外の被共済自動車の所有者	×→改定後○ ※1	—	—
ク 上記ア～エ以外の被共済自動車の運転者	×→改定後○ ※1	—	—

※1 被共済自動車の運行に起因する事故に限る。

※2 被共済自動車搭乗中のみ補償特約を付帯した場合には、「被共済自動車に搭乗中の自動車事故」の範囲となる。

9

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

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ブス等装着期間を「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。

10

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

⑥ 支払基準（認定基準）等の引き上げ・見直し

ア 人身傷害補償、対人賠償

人身傷害補償や対人賠償の支払基準は、自賠償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。

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。

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。

b 対人賠償支払基準は、自賠償基準や裁判基準を勘案し、拡充する。

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とり廃止する。

イ 対物賠償

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）

※ 過失割合がなく示談代行（交渉サービス）ができない場合

11

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

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。

エコミーワイド、エコミーにおいて、「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	エコミーワイド	エコミー	補償額限定（特約） ※エコ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）	○	○	×	×

※ 自転車・シニアカー以外に、ペビーカー、身体障害者用車いす、歩行補助車、キックボード、搭乗型移動支援ロボットなどの事故を想定している。

12

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

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年以内に買い替えるとき」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年以内に買い替え （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）	—

13

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

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 ※有償貸渡業許可事業者のレンタカーに限る。
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	左記に加え公共交通機関可、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 ※ 宿泊費用は利用実態をふまえ一部廃止するが他費用は改善し、契約者にとっては利便性の高まる改定となる。

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 ※被共済者に所有者を追加する。
		車両引取費用	10万円限度/1事故 ※被共済者に所有者を追加する。
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

14

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

⑨ 付随諸費用補償の補償拡大・見直し

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、盗難時の支払対象の整合をはかり、車室外は一律に補償対象外とする※ 「事業連携に伴う対応」とは異なるが、身の回り品に関する補償（事故・盗難）の違いをわかりやすくするため、1つの改定項目としてまとめている。

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	×	×

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日以内の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日を超え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）

15

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

⑪ 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。また、車両損害の無過失事故に関する特約について、「ノーカウント事故」とする事故に今後の技術進展により発生可能性がある自動運転中（自動運転レベル4以上）の事故を追加する。

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 例：人身傷害補償、弁護士費用補償特約	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 例：人身傷害補償、弁護士費用補償特約、 対人賠償の臨時費用、車両損害の無過失事故に関する特約（自動運転中の事故含む）
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、 その他偶発的な事故 等
6等級ダウン事故	・無資格運転 ・麻薬等運転 ・酒気帯び運転 ・ひきにげ・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

※ 無資格運転、麻薬等運転、飲酒運転、ひきにげによる事故については、「更新謝絶」を基本とする取り扱いは現行どおりとする。
また、契約者や主たる被共済者が過去10年間以内にこれらの事故を起こした場合に加入不可となる取り扱いについても現行どおりとする。

16

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

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規定として、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、弁護士費用等補償特約（賠償対応含む）、被害者救済費用補償特約、心神喪失等事故被害者救済補償特約

17

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

⑫ 被害者救済規定にかかわる補償等の改善

イ 新規運転者の自動補償特約の新設

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、「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、「新規運転者の自動補償特約」を新設し、支払要件を拡大のうえ整理する。

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	新規運転者の自動補償特約	すべての事故
	新規運転取得者に対する「賠償損害」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、 弁護士費用等補償特約 (賠償対応含む)、 被害者救済費用補償特約、 心神喪失等事故被害者救済補償特約
	新規運転取得者に対する「賠償損害」特約	対象外		

※ 改定後は賠償条項に限らず、すべての事故を補償するため、運転者の運転免許証の取得日や婚姻等の事実が確認できる公的資料等を必須とする。

18

II. 改定の内容

1. 事業連携に伴う対応 (2) 規定を整理する項目

① 共済金支払方式の整理

ア 人身傷害補償

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）

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）

※ マイバイク特約および自転車賠償責任補償特約も同様に整理する。

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。

19

II. 改定の内容

1. 事業連携に伴う対応 (2) 規定を整理する項目

② 免責規定の整理

※ 下記改定については、実務上の取り扱いに変更はあるが、実質的な影響はない。

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

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。

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。

エ 付随諸費用補償（身の回り品補償）の免責規定

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）

オ 賠償条項の免責規定

現行、有償運送自動車等の場合は、すべての補償で免責としているが、被害者救済の観点から賠償条項に限っては免責としない。

カ 無共済車傷害・自損事故傷害特約の免責規定

傷害系補償の免責規定の整合をはかり、傷害系補償については台風等の免責を廃止（現行は一部補償で免責ではない）し、一方で、共済金受取人の重過失については免責とする。（現行は一部補償で免責）

20

II. 改定の内容

1. 事業連携に伴う対応 (2) 規定を整理する項目

③ その他規定の整理

ア 病院等の定義の見直し

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。

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）

イ 医師等の定義の見直し

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。

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）

ウ 付随諸費用補償の被共済者範囲の明確化

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）

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

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。

21

II. 改定の内容

1. 事業連携に伴う対応 (2) 規定を整理する項目

③ その他規定の整理 (前項の続き)

オ 共済金請求の書類に関する規定整理

現行は、共済金請求書類について規定と実務の整合がとれていないため、実務にあわせて規定を整理する。

カ その他規定の整理

実務に影響のない範囲で規定の整理をおこなう。

22

II. 改定の内容

2. 組合員ニーズへの対応やこの間の改善要望の反映

(1) 運転者本人限定特約 (割引) の新設

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、直近実績を反映すると「6%」に引き下げる必要がある。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「9%」として実施する。

(2) 新車割引の適用期間の拡充

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）

	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（6等級）	14%割引	12%割引
		上記以外	7%割引	7%割引
	軽四輪乗用車	なし（6等級）	8%割引	12%割引
		上記以外	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（6等級）	割引適用なし	11%割引
		上記以外		5%割引
	軽四輪乗用車	なし（6等級）		10%割引
		上記以外		2%割引

23

II. 改定の内容

2. 組合員ニーズへの対応やこの間の改善要望の反映

(3) 新車買替特約の付帯条件の緩和

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。

	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
掛金設定	更新時車両価格の車両共済金額による車両損害補償の掛金を一律10%割増した掛金	新車価格の車両共済金額による車両損害補償の掛金を一律5%割増した掛金

(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

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。

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）

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。

24

II. 改定の内容

3. その他

(1) 推進上の取り扱いの見直し

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。

- ・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」

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。

- ・対物賠償の自己負担額「3万円」「5万円」「10万円」（マイバイク特約・対物賠償含む）

※ 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。

現契約	おすすめ
搭乗者傷害補償特約の家族限定補償型	搭乗者傷害特約の一般補償型
車両損害補償の補償額限定一般補償型 ※エコノミーワイドとのセット	車両損害補償の一般補償
車両損害補償の自己負担額「30万円」	車両損害補償の自己負担額「なし」
対物賠償の自己負担額「3万円」「5万円」「10万円」※マイバイク特約の対物賠償含む	対物賠償の自己負担額「なし」

25

II. 改定の内容

3. その他

(2) その他の整理

- ① 弁護士費用等補償特約（賠償対応付）の補償額を弁護士費用等補償特約（賠償対応無）の補償額にあわせる。
具体的には、弁護士費用等補償の上限300万円とは別枠で法律相談費用を10万円まで支払えるよう整理する。
（現行は合算で300万円が上限）
- ② 被害者救済に資するため、他車運転危険補償およびマイバイク特約において、被共済自動車以外の自動車が自賠責共済（保険）に加入していない場合であっても、折衝、示談または調停もしくは訴訟の手続きがおこなえるようにする。
- ③ その他取扱いの変わらない範囲で、規定の整理をおこなう。
 - ア. 共済掛金の返還を請求する権利に関する時効の起算日について、権利を行使できる時の翌日からであることを規定に明記する。
 - イ. 現行、他共済に比べてわか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。
 - ウ. 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。
 - エ. 用語の定義の整理、被共済自動車や主たる被共済者の範囲の規定上の位置づけの整理および表現の明確化等の必要な表現修正をおこなう。

26

II. 改定の内容

4. 共済掛金および掛金率

(1) 共済掛金および掛金率（等級別割増引率等）の見直し

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（等級別割増引率等）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見直す。

全体の掛金水準については、E R M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%）

※ 損害調査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。

27

II. 改定の内容

4. 共済掛金および掛金率

(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

掛金設定の結果は、以下のとおり。

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%	0.8%	▲2.4%

※ 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64%、掛金引上げとなる契約が約36%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。なお、掛金引上げ傾向もしくは引下げ傾向となる主な契約条件は以下のとおりとなる。

＜掛金引上げ傾向＞ 普小乗用（車両なし）、軽四貨物、二輪（人傷あり）、原付
 ＜掛金引下げ傾向＞ 普小乗用（車両あり）、小型貨物、軽四乗用、普通貨物車、二輪（人傷なし）

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（割増引率）は掛金率洗い替えにともない、以下のとおり見直す。

当会独自の22等級は65%割引へ拡大（現行64%割引）する。他の等級の割引率は拡大・縮小する。

28

II. 改定の内容

4. 共済掛金および掛金率

(3) 軽四輪乗用車の型式別掛金クラスの拡大

2020年4月に軽四輪乗用車にも型式別掛金クラス（3クラス）を導入したが、軽四輪乗用車の普及拡大に伴うユーザー層の多様化、先進安全自動車（A S V）技術の向上、自動車ごとの安全性能の多様化に伴いリスク差が拡大している状況となっていることをふまえて、改定後は、軽四輪乗用車の型式別掛金クラス数を3クラスから7クラスに拡大する。この対応により、リスク実態に見合う掛金が適用され契約者にとって現行よりも納得感のある制度となる。

（2023年6月末に損害保険料率算出機構からニュースリリースが出されたため、損保各社は2025年1月より対応することが想定される）

	現 行	改 定 後
軽四輪乗用車	3クラス	7クラス
（参考）普通・小型乗用車	17クラス	17クラス

＜軽四輪乗用車の型式別クラスの変更のイメージ＞ ※出典 「損害保険料率算出機構」のHP



※ 型式別に対人・自損、対物、人傷・搭傷、車両ごとにクラスを区分し、年1回（型式によっては年2回）クラスの見直しが行われる。見直しにより共済掛金は維持／引き上げ／引き下げとなる。

29

39

III. 推進の方向性

次期商品改定を踏まえた現時点での推進の方向性は以下のとおり。

なお、詳細な推進計画は、事業連携もふまえて別途提起する（2024年10月頃）。

1. 今商品改定では、掛金競争力の維持、当会独自制度（子供特約、22等級、補償サービス期間等）の確保に加え、組合員ニーズや社会的背景・情勢等を踏まえた補償内容の改善が多くされることから、より組合員の安心・お役立ちにつながることを訴求する必要がある。
2. よって推進の方向性としては、「掛金・独自制度の優位性」と「安心の更なる拡充」を前面に打ち出しつつ、当会へのロイヤリティ向上につながる「公式アプリによる顧客体験価値^(※)の提供」と「事故のない社会づくりに向けた活動」を加えた4つを軸として展開し、新契約獲得と流出抑制につなげる。
※ こくみん Lifeサポートの「事前・事後のサポートによるさらなる安心の実感」と「アプリによる保全手続き、事故連絡等の利便性の実感」
3. 新契約獲得に向けては、これまでの活動で成果のある社会課題と連動させた見積獲得を起点とした推進に、「デジタル（WEB・アプリ）による見積誘導」を更に強化のうえ展開し、流出抑制に向けては、効果・効率性を目的にCRM基盤を活用した「人とデジタルによるターゲット推進」を確実に実行する。

IV. 実施時期

2025年4月実施

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とする。

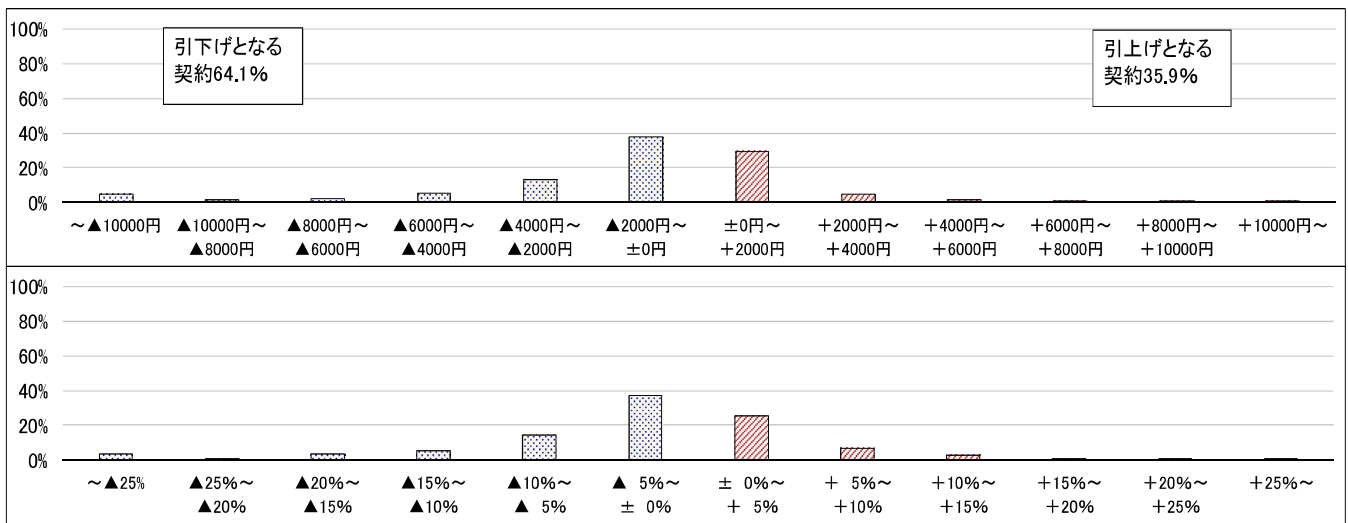
IV. 今後のすすめ方

2023年 8月4日 理事会 実施案 協議・確認

2023年10月以降 確認された実施内容にもとづき、規約改正にかかる行政との事前折衝

V. 付表

図1 【前契約と前契約同等プランの掛金増減分布】



※ 実際には新制度実施以降の更新時の契約条件により結果が異なるが、現時点での予測は困難であることから、2022年5月末時点の契約条件にもとづき試算した。(等級(無事故前提)、車両共済金額進減および主たる被共済者年齢加算を反映している。)

V. 付表

表1 共済掛金例

1. 基本補償+車両損害補償 22等級(事故なし) ※車両自己負担額10万円

年払い	普通・小型乗用車(トヨタ・ヤリス)			軽四輪乗用車(ホンダ・N-BOX)		
	改定案 割引率65%	現行 割引率64%	改定率	改定案 割引率65%	現行 割引率64%	改定率
29歳以下	47,800円	48,760円	▲2.0%	40,560円	41,510円	▲2.3%
30歳以上39歳以下	43,650円	44,510円	▲1.9%	37,200円	38,080円	▲2.3%
40歳以上49歳以下	37,650円	38,430円	▲2.0%	32,140円	32,950円	▲2.5%
50歳以上59歳以下	37,640円	38,440円	▲2.1%	32,020円	32,820円	▲2.4%
60歳以上69歳以下	40,620円	41,460円	▲2.0%	34,460円	35,290円	▲2.4%
70歳以上74歳以下	45,970円	46,870円	▲1.9%	39,080円	39,940円	▲2.2%
75歳以上	50,290円	51,230円	▲1.8%	42,760円	43,670円	▲2.1%

<掛金条件・共通>

基本補償(対人対物無制限、人身傷害補償5,000万円)
 車両損害補償(一般補償・車両自己負担額10万円、付随諸費用補償)
 運転者年齢条件(35歳以上補償、子供特約なし、運転者限定なし)
 ※29歳以下および30歳以上39歳以下は26歳以上補償、子供特約なし、運転者限定なし
 割引(新車、ハイブリッド)

<掛金条件・個別>

トヨタ・ヤリス(MXPH15)、車両共済金額250万円
 型式別掛金クラス(対人5・対物6・人傷7・車両8)
 ※型式別掛金クラスは2023年1月現在。

ホンダ・N-BOX(JF4)、車両共済金額215万円
 型式別掛金クラス(対人1・対物1・人傷1・車両2)

V. 付表

表1 共済掛金例

2. 特約

(1) マイバイク特約

年払い	改定案	現行	改定率
マイバイク特約	7,450円	8,020円	▲7.1%

※ 対人対物無制限、自損1,000万円（人身傷害補償なし）、搭乗者傷害特約なし

(2) マイバイク特約以外の特約

年払い	改定案	現行	改定率
地震・噴火・津波に関する 車両全損時一時金補償特約	5,000円	5,000円	0.0%
弁護士費用等補償特約	2,420円	2,420円	0.0%
弁護士費用等補償特約 (賠償対応付)	2,480円	2,480円	0.0%
自転車賠償責任補償特約	1,180円	1,230円	▲4.1%
交通事故危険補償特約	2,790円	2,520円	10.7%

※ 地震・噴火・津波に関する車両全損時一時金補償特約は、車両共済金額が50万円の場合を記載。
※ 交通事故危険補償特約は、人身傷害補償5,000万円の場合を記載。

34

V. 付表

表2 損保との掛金比較例（損保は2023年1月からの保険料）※ 当会の掛金条件に近似する条件で損保各社HPより試算

基本補償+車両損害補償 **こくみん共済 coop 22等級改定後65%（団体割引なし）、損保20等級（63%割引）**

(1) 普通・小型乗用車（トヨタ・ヤリス）

※車両自己負担額5万円（損保は事故1回目5万円-事故2回目以降10万円）

年払い	こくみん共済coop		代理店系損保		ダイレクト系損保	
	改定案	団体割引なし	保険料	対比	保険料	対比
29歳以下	55,100円		76,520円	72.0%	43,670円	126.2%
30歳以上39歳以下	50,160円		72,260円	69.4%	38,970円	128.7%
40歳以上49歳以下	43,230円		63,590円	68.0%	38,320円	112.8%
50歳以上59歳以下	43,330円		63,480円	68.3%	40,390円	107.3%
60歳以上64歳以下			66,160円	70.8%	42,140円	111.2%
65歳以上69歳以下	46,840円		69,300円	67.6%	44,630円	105.0%
70歳以上74歳以下	52,930円		77,910円	67.9%	50,510円	104.8%
75歳以上	57,880円		86,750円	66.7%	57,730円	100.3%

<掛金条件・個別>
トヨタ・ヤリス（MXP115）
車両共済金額250万円
型式別掛金クラス
（対人5・対物6・人傷7・車両8）
割引（新車、ハイブリッド）

ホンダ・N-BOX（JF4）
車両共済金額215万円
型式別掛金クラス
（対人1・対物1・人傷1・車両2）
割引（新車、ハイブリッド）

※型式別掛金クラスは2023年1月現在。

(2) 軽四輪乗用車（ホンダ・N-BOX）

年払い	こくみん共済coop		代理店系損保		ダイレクト系損保	
	改定案	団体割引なし	保険料	対比	保険料	対比
29歳以下	46,790円		68,070円	68.7%	38,560円	121.3%
30歳以上39歳以下	42,750円		63,380円	67.5%	34,480円	124.0%
40歳以上49歳以下	36,900円		56,960円	64.8%	33,860円	109.0%
50歳以上59歳以下	36,870円		56,880円	64.8%	35,560円	103.7%
60歳以上64歳以下			59,200円	67.2%	37,060円	107.3%
65歳以上69歳以下	39,760円		62,000円	64.1%	39,290円	101.2%
70歳以上74歳以下	45,010円		69,580円	64.7%	44,560円	101.0%
75歳以上	49,220円		77,030円	63.9%	51,000円	96.5%

<掛金条件・各社固有>

■代理店系損保
車両自己負担額5-10万円
割引（ゴールド免許）
使用区分（日常・レジャー用）
60歳以上79歳以下は1歳刻みの保険料
（※各年齢区分の中央値で試算）

■ダイレクト系損保
車両自己負担額5-10万円
割引（ゴールド免許、
無事故割引3,500円）
使用区分（日常・レジャー用）
年間走行距離（5,000km以下）
55歳以上79歳以下は1歳刻みの保険料
（※各年齢区分の中央値で試算）

<掛金条件・共通>

基本補償（対人対物無制限、人身傷害補償5,000万円）、車両損害補償（一般補償・車両自己負担額5万円、付随諸費用補償）

運転者年齢条件（35歳以上補償、子供特約なし、運転者限定なし）※29歳以下および30歳以上39歳以下は26歳以上補償、子供特約なし、運転者限定なし

35

V. 付表

表2 損保との掛金比較例 (損保は2023年1月からの保険料) ※ 当会の掛金条件に近似する条件で損保各社HPより試算

基本補償+車両損害補償 **こくみん共済coop 22等級改定後65% (団体割引12.5%)、損保20等級 (63%割引)**

(1) 普通・小型乗用車 (トヨタ・ヤリス)

※車両自己負担額5万円 (損保は事故1回目5万円・事故2回目以降10万円)

年払い	こくみん共済coop		代理店系損保		ダイレクト系損保	
	改定案	団体割引12.5%	保険料	対比	保険料	対比
29歳以下		48,210円	76,520円	63.0%	43,670円	110.4%
30歳以上39歳以下		43,890円	72,260円	60.7%	38,970円	112.6%
40歳以上49歳以下		37,820円	63,590円	59.5%	38,320円	98.7%
50歳以上59歳以下		37,920円	63,480円	59.7%	40,390円	93.9%
60歳以上64歳以下		40,980円	66,160円	61.9%	42,140円	97.2%
65歳以上69歳以下			69,300円	59.1%	44,630円	91.8%
70歳以上74歳以下		46,300円	77,910円	59.4%	50,510円	91.7%
75歳以上		50,640円	86,750円	58.4%	57,730円	87.7%

<掛金条件・個別>
トヨタ・ヤリス (MXPH15)
車両共済金額250万円
型式別掛金クラス
(対人5・対物6・人傷7・車両8)
割引 (新車、ハイブリッド)

ホンダ・N-BOX (JF4)
車両共済金額215万円
型式別掛金クラス
(対人1・対物1・人傷1・車両2)
割引 (新車、ハイブリッド)

※型式別掛金クラスは2023年1月現在。

(2) 軽四輪乗用車 (ホンダ・N-BOX)

年払い	こくみん共済coop		代理店系損保		ダイレクト系損保	
	改定案	団体割引12.5%	保険料	対比	保険料	対比
29歳以下		40,930円	68,070円	60.1%	38,560円	106.1%
30歳以上39歳以下		37,410円	63,380円	59.0%	34,480円	108.5%
40歳以上49歳以下		32,280円	56,960円	56.7%	33,860円	95.3%
50歳以上59歳以下		32,260円	56,880円	56.7%	35,560円	90.7%
60歳以上64歳以下		34,790円	59,200円	58.8%	37,060円	93.9%
65歳以上69歳以下			62,000円	56.1%	39,290円	88.5%
70歳以上74歳以下		39,380円	69,580円	56.6%	44,560円	88.4%
75歳以上		43,070円	77,030円	55.9%	51,000円	84.5%

<掛金条件・各社固有>

■代理店系損保

車両自己負担額5-10万円
割引 (ゴールド免許)
使用区分 (日常・レジャー用)
60歳以上79歳以下は1歳刻みの保険料
(※各年齢区分の中央値で試算)

■ダイレクト系損保

車両自己負担額5-10万円
割引 (ゴールド免許、証券不発行500円、
無事故割引3,500円)
使用区分 (日常・レジャー用)
年間走行距離 (5,000km以下)
55歳以上79歳以下は1歳刻みの保険料
(※各年齢区分の中央値で試算)

<掛金条件・共通>

基本補償 (対人対物無制限、人身傷害補償5,000万円)、車両損害補償 (一般補償・車両自己負担額5万円、付随諸費用補償)

運転者年齢条件 (35歳以上補償、子供特約なし、運転者限定なし) ※29歳以下および30歳以上39歳以下は26歳以上補償、子供特約なし、運転者限定なし

36

VI. 参考

自動車総合補償共済事業の収益管理・掛金設定方針

自動車総合補償共済のリスク・収支をコントロールするため、2019年1月改定時にERM (※) の観点で確認された「収益管理・掛金設定方針」にもとづき、全体の掛金水準を設定する。

※ ERMは、Enterprise Risk Managementの略で、組織全体の「リスク」「資本」「収益」を統合的に管理することを通じて、財務の健全性の確保と収益の安定的な向上を、はかり、組織価値の向上を目指す戦略的な経営管理手法。

ア 収益管理

自動車グループ内で支払責任をはたす。

イ 掛金設定方針

毎年の剰余 (異常危険準備掛金繰入前) について、プラスを維持できるよう掛金を見直し、掛金設定する。

原則、3年に1回程度の頻度で掛金改定を実施する。ただし、将来の収支見込みを毎年検証し、剰余がマイナスとなることが見込まれる場合には3年を待たずに掛金引上げを実施する。

なお、「掛金改定」では適切な収益管理の観点から割引率や掛金率等も見直すことになるため、改定の都度、個々の掛金について引上げまたは引下げが発生する。

ウ 掛金設定

純掛金 : 制度実施後、3年程度は損益 (危険差益) がプラスで維持できるように、掛金競争力も考慮しながら、安全率として平均共済金支払額の5~10%程度を設定する。

付加掛金 : 事業費を考慮し、適正な設定を目指す。

37

43

【別紙2】実施案（概要案からの主な変更箇所）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 実施案（ <u>下線部分</u> が概要案からの主な変更箇所）	評価 （ <u>下線部分</u> が概要案からの変更箇所に対する評価）																																				
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>④ 人身傷害補償の補償範囲の拡大</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。改定後は、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> <p><u>また、人身傷害補償の被共済者が運転する被共済自動車以外の自動車（レンタカー等）の同乗者（友人等）も補償範囲に含めるよう改善した。</u></p> <p><u>（現行、契約者からの請求があれば対人賠償の支払いとなるが、改定後は人身傷害補償からも支払い可能とする）</u></p> <table border="1" data-bbox="197 842 1317 1169"> <thead> <tr> <th>被共済者（補償を受ける範囲）</th> <th>被共済自動車に搭乗中の自動車事故</th> <th>被共済自動車以外の自動車に搭乗中の自動車事故</th> <th>歩行中など自動車搭乗中以外の自動車事故</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ア 主たる被共済者</td> <td>○</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> <td>○</td> </tr> <tr> <td>ウ 上記アまたはイの同居の親族</td> <td>○</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> <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> <td>—</td> </tr> <tr> <td>カ 上記ア～エ以外の被共済自動車以外の自動車に搭乗中の者（友人など）</td> <td>=</td> <td>×→改定後○</td> <td>=</td> </tr> <tr> <td>キ 上記ア～エ以外の被共済自動車の所有者</td> <td>×→改定後○ ※1</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>ク 上記ア～エ以外の被共済自動車の運転者</td> <td>×→改定後○ ※1</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> <p>※1 被共済自動車の運行に起因する事故に限る。 ※2 被共済自動車搭乗中のみ補償特約を付帯した場合には、「被共済自動車に搭乗中の自動車事故」の範囲となる。</p>	被共済者（補償を受ける範囲）	被共済自動車に搭乗中の自動車事故	被共済自動車以外の自動車に搭乗中の自動車事故	歩行中など自動車搭乗中以外の自動車事故	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族	○	○	○	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～エ以外の被共済自動車以外の自動車に搭乗中の者（友人など）	=	×→改定後○	=	キ 上記ア～エ以外の被共済自動車の所有者	×→改定後○ ※1	—	—	ク 上記ア～エ以外の被共済自動車の運転者	×→改定後○ ※1	—	—	<p>◎</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <u>人身傷害補償の被共済者が運転する被共済自動車以外のレンタカー等の同乗者（友人等）も補償範囲に含める改善は、組合員メリットにつながることから、十分評価します。</u>
被共済者（補償を受ける範囲）	被共済自動車に搭乗中の自動車事故	被共済自動車以外の自動車に搭乗中の自動車事故	歩行中など自動車搭乗中以外の自動車事故																																		
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族	○	○	○																																		
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～エ以外の被共済自動車以外の自動車に搭乗中の者（友人など）	=	×→改定後○	=																																		
キ 上記ア～エ以外の被共済自動車の所有者	×→改定後○ ※1	—	—																																		
ク 上記ア～エ以外の被共済自動車の運転者	×→改定後○ ※1	—	—																																		

マイカー共済 次期商品改定 実施案（ <u>下線部分</u> が概要案からの主な変更箇所）	評価 （ <u>下線部分</u> が概要案からの変更箇所に対する評価）																		
<p>⑨ 付随諸費用補償の補償拡大・見直し</p> <p>イ 遠隔地諸費用補償の補償拡大</p> <p>※<u>宿泊費用は利用実態をふまえ一部廃止とするが他費用は改善し、契約者にとっては利便性の高まる改定となる。</u></p> <p>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。</p> <table border="1" data-bbox="197 531 1317 922"> <thead> <tr> <th colspan="2">現 行</th> <th colspan="2">改定後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">陸送等費用</td> <td rowspan="2">10万円限度/1事故</td> <td>車両搬送費用</td> <td>15万円限度/1事故 <u>※被共済者に所有者を追加する。</u></td> </tr> <tr> <td>車両引取費用</td> <td>10万円限度/1事故 <u>※被共済者に所有者を追加する。</u></td> </tr> <tr> <td>宿泊費用</td> <td>1万円限度/被共済者1名</td> <td>なし</td> <td></td> </tr> <tr> <td>帰宅時費用</td> <td>1万円限度/被共済者1名</td> <td>代替交通費用</td> <td>5万円限度/1事故 ※タクシー費用3万円限度/1事故</td> </tr> </tbody> </table>	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 <u>※被共済者に所有者を追加する。</u>	車両引取費用	10万円限度/1事故 <u>※被共済者に所有者を追加する。</u>	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	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・<u>車両搬送費用および車両取引費用の被共済者範囲に、被共済自動車の所有者を追加することは、補償内容の拡大であり、評価します。</u>
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 <u>※被共済者に所有者を追加する。</u>																
		車両引取費用	10万円限度/1事故 <u>※被共済者に所有者を追加する。</u>																
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																
<p>⑩ 等級減算ルールの変更</p> <p>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。</p> <p>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を廃止する。<u>また、車両損害の無過失事故に関する特約について、「ノーカウント事故」とする事故に今後の技術進展により発生可能性がある自動運転中（自動運転レベル4以上）の事故を追加する。</u></p>	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 																		

マイカー共済 次期商品改定 実施案（ <u>下線部分</u> が概要案からの主な変更箇所）			評価 （ <u>下線部分</u> が概要案からの変更箇所に対する評価）	
定義	現行	改定後	<p>・車両損害の無過失事故に関する特約における「<u>ノーカウント事故</u>」とする事故に自動運転レベル4以上の事故を追加することは、<u>今後の技術進展を見込んだ対応であり、職域生協統括本部の意見に適合する対応でもあるため、評価します。</u></p> <p>・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。</p>	
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 例：人身傷害補償、弁護士費用補償特約	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 例：人身傷害補償、弁護士費用補償特約、 対人賠償の臨時費用、車両損害の無過失事故に関する特約（自動運転中の事故含む）		
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）、いたづら、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）、いたづら、盗難、 その他偶然な事故 等		
6等級ダウン事故	・無資格運転 ・麻薬等運転 ・酒気帯び運転 ・ひきにげ・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		
<p>※ 無資格運転、麻薬等運転、飲酒運転、ひきにげによる事故については、「更新謝絶」を基本とする取り扱いは現行どおりとする。 また、契約者や主たる被共済者が過去10年以内にこれらの事故を起こした場合に加入不可となる取り扱いについても現行どおりとする。</p>				
<p>⑫ 被害者救済規定にかかわる補償等の改善</p> <p>ア 入替自動車の自動補償拡充</p> <p>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。</p> <p>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。</p>			<p>・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「<u>新規運転者の自動補償特約</u>」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。<u>（特約名称は実施案で確定）</u></p>	◎

マイカー共済 次期商品改定 実施案（下線部分が概要案からの主な変更箇所）

評価
（下線部分が概要案からの変更箇所に対する評価）

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	×	○ <u>対人賠償、対物賠償、弁護士費用等</u> <u>補償特約（賠償対応付含む）、</u> <u>被害者救済費用補償特約、</u> 心神喪失等事故被害者救済補償特約

イ 新規運転者の自動補償特約の新設

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、「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、「新規運転者の自動補償特約」を新設し、支払要件を拡大のうえ整理する。

マイカー共済 次期商品改定 実施案（ <u>下線部分</u> が概要案からの主な変更箇所）					評価 （ <u>下線部分</u> が概要案からの変更箇所に対する評価）		
<支払要件>							
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	年齢条件特約不適用に関する特約	賠償責任事故 ※契約期間1回のみ	新規運転者の自動補償特約	すべての事故			
	新規運転免許取得者に対する「損害賠償」特約						
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	新規運転者の自動補償特約	対人賠償、対物賠償、弁護士費用等補償特約（賠償対応付含む）、被害者救済費用補償特約、 <u>心神喪失等事故被害者救済補償特約</u>			
	新規運転免許取得者に対する「損害賠償」特約	対象外					
1. 事業連携に伴う対応（2）規定を整理する項目							
② 免責規定の整理 ※下記改定については、実務上の取り扱いに変更はあるが、実務的な影響はない。 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 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。					・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。		○

マイカー共済 次期商品改定 実施案（ <u>下線部分</u> が概要案からの主な変更箇所）	評価 （ <u>下線部分</u> が概要案からの変更箇所に対する評価）	
<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 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>オ 賠償条項の免責規定 <u>現行、有償運送自動車等の場合は、すべての補償で免責としているが、被害者救済の観点から賠償条項に限っては免責としない</u></p> <p>カ 無共済車傷害・自損事故傷害特約の免責規定 <u>傷害系保障の免責規定の整合をはかり、傷害系補償については台風等の免責を廃止（現行は一部補償で免責ではない）し、一方で、共済金受取人の重過失については免責とする（現行は一部補償で免責）</u></p>	<p>・賠償条項に限っては免責としないとする規定整理は、被害者救済の観点から社会的な責任を果たすために必要な対応であり、評価します。</p> <p>・傷害系補償の免責規定の整合は、説明のしやすさにつながることから、評価します。</p>	
<p>③ その他規定の整理</p> <p>ア 病院等の定義の見直し 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で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。 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>・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、実務的な影響は生じないことから、理解し、評価します。<u>（概要案に対する評価から変更なし）</u></p>	○

マイカー共済 次期商品改定 実施案 (下線部分が概要案からの主な変更箇所)

評価

(下線部分が概要案からの変更箇所に対する評価)

イ 医師等の定義の見直し

現行、「医師」については、共済金の支払要件中の複数箇所で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。

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)

ウ 付随諸費用補償の被共済者範囲の明確化

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)

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

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。

※ 実務上の取り扱いに変更がなく、実質的な影響はない。

オ 共済金請求の書類に関する規定整理

現行は、共済金請求書類について規定と実務の整合がとれていないため、実務にあわせて規定を整理する。

カ その他規定の整理

実務に影響のない範囲で規定の整理をおこなう。

マイカー共済 次期商品改定 実施案 (下線部分が概要案からの主な変更箇所)	評価 (下線部分が概要案からの変更箇所に対する評価)	
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</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、直近実績の反映をすると「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<u>割引率「9%」として実施する。</u></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> <p><u>・割引率8%から9%への(概要案からの)拡大は、職域生協統括本部の意見(掛金引上のさらなる圧縮努力)に適合する対応であり、十分評価します。</u></p> <p>(△ ⇒ ◎)</p>	◎

マイカー共済 次期商品改定 実施案 (下線部分が概要案からの主な変更箇所)

評価

(下線部分 が概要案からの変更箇所に対する評価)

(2) 新車割引の適用期間の拡充

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(6等級)	14%割引	<u>12%割引</u>
		上記以外	7%割引	7%割引
	軽四輪 乗用車	なし(6等級)	8%割引	12%割引
		上記以外	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(6等級)	割引適用なし	11%割引
		上記以外		<u>5%割引</u>
	軽四輪 乗用車	なし(6等級)		10%割引
		上記以外		2%割引

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

◎

・概要案から変更された割引率(25か月以内の場合は13%から12%に縮小、26か月以上49か月以内の場合は4%から5%に拡大)は、直近実績により洗い替えた結果であると受け止めます。

マイカー共済 次期商品改定 実施案 (下線部分が概要案からの主な変更箇所)

評価

(下線部分 が概要案からの変更箇所に対する評価)

(3) 新車買替特約の付帯条件の緩和

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。

・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。 ◎

・掛金の算定方法の変更は、契約者の掛金負担の公平性確保の観点によるものであること、また、変更後の算定方法は損保でも採用されていることから、評価します。

	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
掛金設定	更新時車両価格の車両共済金額による車両損害補償の掛金を一律10%割増しした掛金	新車価格の車両共済金額による車両損害補償の掛金を一律5%割増しした掛金

3. その他

(1) 推進上の取り扱いの見直し

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。

- ・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」

・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

マイカー共済 次期商品改定 実施案（ <u>下線部分</u> が概要案からの主な変更箇所）	評価 （ <u>下線部分</u> が概要案からの変更箇所に対する評価）											
<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> <p>・対物賠償の自己負担額「3万円」「5万円」「10万円」<u>＜マイバイク特約・対物賠償含む＞</u> ※ 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> <table border="1" data-bbox="226 552 1294 837"> <thead> <tr> <th>現契約</th> <th>おすすめ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>搭乗者傷害補償特約の家族限定補償型</td> <td>搭乗者傷害特約の一般補償型</td> </tr> <tr> <td>車両損害補償の補償額限定一般補償 ※エコノミーワイドとのセット</td> <td>車両損害補償の一般補償</td> </tr> <tr> <td>車両損害補償の自己負担額「30万円」</td> <td>車両損害補償の自己負担額「なし」</td> </tr> <tr> <td>対物賠償の自己負担額「3万円」「5万円」「10万円」 ※マイバイク特約の対物賠償を含む</td> <td>対物賠償の自己負担額「なし」</td> </tr> </tbody> </table>	現契約	おすすめ	搭乗者傷害補償特約の家族限定補償型	搭乗者傷害特約の一般補償型	車両損害補償の補償額限定一般補償 ※エコノミーワイドとのセット	車両損害補償の一般補償	車両損害補償の自己負担額「30万円」	車両損害補償の自己負担額「なし」	対物賠償の自己負担額「3万円」「5万円」「10万円」 ※マイバイク特約の対物賠償を含む	対物賠償の自己負担額「なし」	<p>らもやむをえないものとして理解します。</p> <p>・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> <p><u>（概要案に対する評価から変更なし）</u></p>	
現契約	おすすめ											
搭乗者傷害補償特約の家族限定補償型	搭乗者傷害特約の一般補償型											
車両損害補償の補償額限定一般補償 ※エコノミーワイドとのセット	車両損害補償の一般補償											
車両損害補償の自己負担額「30万円」	車両損害補償の自己負担額「なし」											
対物賠償の自己負担額「3万円」「5万円」「10万円」 ※マイバイク特約の対物賠償を含む	対物賠償の自己負担額「なし」											
<p>(2) その他規定の整理</p> <p>① <u>弁護士費用等特約（賠償対応補償付）の補償額を弁護士費用等補償特約（賠償対応無）の補償額にあわせる。</u> <u>具体的には、弁護士費用等補償の上限300万円とは別枠で法律相談費用を10万円まで支払えるように整理する。（現行は合算で300万円が上限）</u></p>	<p>・<u>支払上限額の整理は、補償拡大であり、組合員有利になることから、十分評価します。</u></p>	◎										
<p>② <u>被害者救済に資するため、他車運転危険補償およびマイバイク特約において、被共済自動車以外の自動車が自賠責共済（保険）に加入していない場合であっても、折衝、示談または調停もしくは訴訟の手続きがおこなえるようにする。</u></p>	<p>・<u>契約者および被害者の利便性の向上につながるため、十分評価します。</u></p>	◎										

マイカー共済 次期商品改定 実施案（ <u>下線部分</u> が概要案からの主な変更箇所）	評価 （ <u>下線部分</u> が概要案からの変更箇所に対する評価）	
<p>③ その他取扱いの変わらない範囲で、規定の整理を行う</p> <p>ア 共済掛金の返還を請求する権利に関する時効の起算日について、権利を行使できる時の翌日からであることを規定に明記する。</p> <p>イ 現行、他共済に比べてわか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。</p> <p>ウ 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。</p> <p>エ 用語の定義の整理、被共済自動車や主たる被共済者の範囲の規定上の位置づけの整理および表現の明確化等の必要な表現修正をおこなう。</p>	<p>・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。<u>（概要案に対する評価から変更なし）</u></p>	<p>◎</p>

4. 共済掛金

(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。

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%	<u>0.8%</u>	▲2.4%

※ 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逡減を考慮している。

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64%、掛金引上げとなる契約が約36%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。

なお、掛金引上げ傾向もしくは引下げ傾向となる主な契約条件は以下のとおりとなる。

<掛金引上げ傾向>

普小乗用(車両なし)、軽四貨物、二輪(人傷あり)、原付

<掛金引下げ傾向>

普小乗用(車両あり)、小型貨物、軽四乗用、普通貨物車、二輪(人傷なし)

・全体的な傾向としては、掛金が引下げとなる契約が約69%、引上げとなる契約が約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す。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 実施案（ <u>下線部分</u> が概要案からの主な変更箇所）	評価 （ <u>下線部分</u> が概要案からの変更箇所に対する評価）
<p>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。</p> <p>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。 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。他の等級の割引率は拡大・縮小する。</p>	<p>・<u>共済掛金について、2019年1月改定時にERMの観点で確認された「収益管理・掛金設定方針」にもとづき、概要案から精査した結果が反映されており、今後の収支圧迫要因となるような掛金水準の圧縮等は実現できませんでしたが、やむをえないこととして理解します。</u></p> <p>・<u>全体的な傾向としては、掛金が引下げとなる契約が約64%（概要案では69%）、引上げとなる契約が約36%（概要案では31%）となり、概要案と比較すると引上げとなる契約が約5%拡大しています。</u></p> <p><u>しかしながら、概要案から変わらないとされているつぎの点から、一定の評価をします。</u></p> <p>① <u>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）の変動におさまること</u></p> <p>② <u>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</u></p> <p>③ <u>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</u></p>

マイカー共済 次期商品改定 実施案（下線部分が概要案からの主な変更箇所）

評価

（下線部分が概要案からの変更箇所に対する評価）

(3) 軽四輪乗用車の型式別掛金クラスの拡充 <概要案から新規追加>

2020年4月に軽四輪乗用車にも型式別掛金クラス（3クラス）を導入したが、軽四輪乗用車の普及拡大に伴うユーザー層の多様化、先進安全自動車（ASV）技術の向上、自動車ごとの安全性能の多様化に伴いリスク差が拡大している状況となっていることをふまえて、改定後は、軽四輪乗用車の型式別掛金クラス数を3クラスから7クラスに拡大する。この対応により、リスク実態に見合う掛金が適用され契約者にとって現行よりも納得感のある制度となる。（2023年6月末に損害保険料率算出機構からニュースリリースが出されたため、損保各社は2025年1月より対応することが想定される）

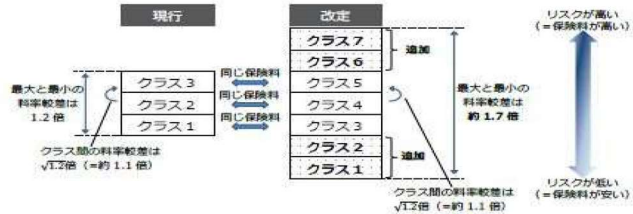
・軽四輪乗用車の3クラスから7クラスへの拡大は、次期制度改定（2025年4月）前である2025年1月に損保自動車保険で実施される予定と報道されています。基本的な考え方として、他の自動車保険からリスクの高い契約がマイカー共済に流入し、収支悪化を招くことを防止するため、保険会社と同じ仕組みを機動的に導入していくことは必要であると認識しています。

また、軽四輪乗用車の普及拡大にともなうさまざまな環境変化に応じたものであり、リスク実態に見合う掛金の適用は、契約者にとって現行よりも納得感のある制度となることから理解します。

○

	現 行	改定後
軽四輪乗用車	3クラス	7クラス
（参考）普通・小型乗用車	17クラス	17クラス

<軽四輪乗用車の型式別クラスの変更のイメージ> ※出典「損害保険料率算出機構」のHP



※ 型式別に対人・自損、対物、人傷・搭傷、車両ごとにクラスを区分し、年1回（型式によっては年2回）クラスの見直しが行われる。見直しにより共済掛金は維持/引き上げ/引き下げとなる。

Ⅲ. 実施時期

2025年4月目途
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とする。

・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。

○

< 統括本部 協議事項 3 >

2023年7月24日
職域生協統括本部
臨時事務局長会議

マイカー共済次期商品改定（概要案）について

（添付資料 有）

I. 提案の主旨

マイカー共済次期商品改定（概要案）については、第8回事務局長会議（2023年4月19日）において組織討議（案）の確認を行い、第5回本部長・第11回事務局長会議（7月6日）で推進本部からの意見を集約、その後、本部に対し意見を提出したところである。

今般、本部からの回答（案）が示されたため回答内容について確認するとともに、第6回本部長・第12回事務局長会議（8月18日）での実施案確認に向けた職域生協統括本部の進め方について協議する。

II. 本部の回答内容と職域生協統括本部の評価

別紙1・本部への意見提出内容（7月6日開催・第5回本部長・第11回事務局長会議）

別紙2・本部からの回答内容

1. 意見と回答骨子（抜粋）

No.	意見要望（抜粋）	本部見解（抜粋）
1. 概要案に対する職域生協統括本部の意見		
	<p>(1) 掛金改定について 高年齢層の方の被共済者年齢進行によるものや、小型貨物車、軽四輪貨物車等、掛金引上げとなる契約については、経営の健全性と事業運営の安定性の確保を前提に、実施案においてさらなる圧縮努力を求める。</p>	<p>2019年1月改定時にERMの観点で確認された「収益管理・掛金設定方針」にもとづき、常にリスクの実態を反映しつづける必要があるためさらなる圧縮は困難な状況。特に高年齢層の方の掛金を圧縮することは今後の収支圧迫要因となるため困難である。</p>
	<p>(2) 弁護士費用特約（賠償対応補償付）について 将来にわたり、制度の趣旨や組合員サービスの考え方がこくみん共済 coop 内部で確実に継承されることを要請する。 また、公務中ならびに公用車を使用中の事故についても特約が適用されるよう、補償範囲の拡大を求める。</p>	<p>次期商品改定以降も弁護士費用等補償特約（賠償対応付）の制度設計趣旨について内部で継承していく。 公務中ならびに公用車を使用中の事故については、2025年4月改定において補償する方向で検討する。</p>

No.	意見要望（抜粋）	本部見解（抜粋）
2. 次回以降の改定に向けた課題		
	<p>（1）デジタルテクノロジーを活用した制度の拡充 通信機能付きドライブレコーダー、ドライブレージェントパーソナルなど、幅広いデジタルテクノロジーの活用ができる制度の実現を求める。</p>	<p>本課題は次期商品改定以降の検討課題として認識している。</p>
	<p>（2）車両損害補償の自己負担額の設定方法 保険会社から同一制度で切り替え可能となるよう、車両損害補償の自己負担額について、損保と同様に1回目の事故では免責0万円（なし）、2回目以降の事故では免責10万円といった、1回目事故と2回目以降の事故で異なる額の自己負担額の設定ができるよう検討を求める。</p>	<p>2019年の事故あり係数導入により、事故を1回でも起こすと掛金負担が大きくなるため少額損額請求が減少しており、現在の制度設計における自己負担額10万円契約も増加している状況となっている。これらの状況もふまえて要望として受け止める。</p>
	<p>（3）掛金水準の競争力確保と団体割引のさらなる拡充 将来に渡って安定的なマイカー共済が維持できるように健全な事業運営を行うことを前提に、他保険・他共済とのさらなる競争力が確保できる掛金水準を実現し、推進本部の加入拡大努力によって、現行以上に団体割引が拡大できる制度の実現を求める。</p>	<p>制度の健全性を最優先としつつ、代理店系損保との掛金競争力も考慮しながら設定していく。 団体割引については、物価上昇やコロナ収束の影響により収支悪化が想定されるため、当面、団体割引の割引上限の拡大は難しい状況である。</p>
3. 損保業界の動向をふまえたマイカー共済の影響について		
	<p>（1）軽四輪貨物車への新車割引やAEB割引の適用可能性 軽四輪貨物車の新車割引やAEB割引新設への要望があるが、保険業界の動向も含め、次回以降の制度実現の可能性について見解を求める。</p>	<p>現時点の損保動向として、軽四輪貨物車に対する新車割引やAEB割引導入の動きはない。 マイカー共済においても、リスク軽減効果が確認できるほどの十分な実績がないことから、実現は難しいと考える。</p>
	<p>（2）自家用軽四輪乗用車の型式別クラス拡大報道について 軽四輪乗用車の型式別クラスを現行の3クラスから7クラスに拡大し、2025年1月から損保自動車保険で適用する報道があった。 マイカー共済の次期改定（2025年4月）または次回以降の制度改定での導入可能性について、見解を求める。</p>	<p>2025年4月制度改定において導入の方向で検討中であり、実施の可否を含めて2023年8月の実施案において検討結果を提起する。</p>

2. 本部回答に対する統括本部の評価

(1) 全体を通して

実施案における掛金水準の圧縮等の要望には厳しい回答となった一方で、弁護士特約（賠償対応補償付）の公務中並びに公用車での補償については、今次改定での実現が示されるなど、統括本部の意見に対する前向きな回答もあった。

次回以降の制度改定においては、制度拡充を検討する（デジタルテクノロジー活用）、要望は受け止めるが状況注視が必要（車両免責増額方式導入）、収支悪化懸念から現段階では困難（団体割引の上限拡大）、制度化は困難（軽四輪貨物の新車・AEB 割引）など、本部の現段階での回答が示された。

全体としては、統括本部の意見を理解し、個々の考え方を示した点については本部の回答を評価するが、課題は解決したとは言えないため、次回以降の改定に向け、引き続き状況を注視し、実現に向けて取組みを進めていくこととする。

(2) 軽四輪乗用車の型式別クラス拡大の実施検討について

軽四輪乗用車のクラス拡大は、次期制度改定（2025年4月）前である2025年1月に損保自動車保険で実施される予定と報道されている。基本的な考え方として、他の自動車保険からリスクの高い契約がマイカー共済に流入し、収支悪化を招くことを防止するため、保険会社と同じ仕組みを機動的に導入していくことは必要であり、本部の検討内容については理解する。

しかしながら、クラスの細分化にあたっては、軽四輪乗用車全体の基礎率を再計算することが必要であると想定されるため、実施案で示される制度変更内容と、掛金水準の確認を進め、次回第6回本部長・第12回事務局長会議（8月18日）で、統括本部の考え方を提起、確認していくこととする。

Ⅲ. 今後の進め方

日時	会議等	内容
8月3日	第12回役員会	マイカー共済次期商品改定（実施案）協議
8月4日	第8回理事会	マイカー共済次期商品改定（実施案）協議・確認
8月18日	第6回本部長 第12回事務局長会議	実施案に対する統括本部の対応方針確認

以上

マイカー共済次期商品改定(概要案)への意見

職域生協統括本部は、第5回本部長・第11回事務局長会議(7月6日)を開催し、マイカー共済次期商品改定(概要案)についての各推進本部からの意見を集約した。

については、以下の課題について7月末までに本部の回答を求める。

1. 概要案に対する職域生協統括本部の意見

(1) 概要案全体の評価について

本部提案の内容を理解し、支持する。

(2) 補償内容の統一と、補償範囲等の拡大

事業連携にともない、制度改定後もマイカー共済の制度的特長が継続されること、また、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う方向性については組合員メリットにつながるため、評価する。

(3) 組合員ニーズへの対応やこの間の改善要望の反映

「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中で、「運転者本人限定特約」を新設し、組合員の選択肢を増やしたことについて、理解する。また、買い替え年数の長期化など社会の趨勢に合わせた「新車買替特約の付帯条件の緩和」等について、一定の評価をする。

(4) 掛金改定について

改定内容の多くが補償内容の改善である中で、全種目合計の平均掛金改定率は▲0.1%に抑えられ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、一定の評価をする。

一方で、高年齢層の方の被共済者年齢進行によるものや、小型貨物車、軽四輪貨物車等、掛金引上げとなる契約については、経営の健全性と事業運営の安定性の確保を前提に、実施案においてさらなる圧縮努力を求める。

(5) 弁護士費用特約(賠償対応補償付)について

制度改定後、事業連携による損害調査が開始した以降も、将来にわたり、制度の趣旨や組合員サービスの考え方がこくみん共済coop内部で確実に継承されることを要請する。

また、公務中ならびに公用車を使用中の事故についても特約が適用されるよう、補償範囲の拡大を求める。

2. 次回以降の改定に向けた課題

(1) デジタルテクノロジーを活用した制度の拡充

損害調査を含めた組合員サービスを拡充する観点で、通信機能付きドライブレコーダー、ドライブレージェントパーソナルなど、幅広いデジタルテクノロジーの活用ができる制度の

実現を求める。

(2) 車両損害補償の自己負担額の設定方法

マイカー共済では、車両損害補償の自己負担額の設定について、車両共済金額に応じて 0 万円（なし）、5 万円または 10 万円などからいずれかを選択できる枠組みとなっている。保険会社から同一制度で切り替え可能となるよう、車両損害補償の自己負担額について、損保と同様に 1 回目の事故では免責 0 万円（なし）、2 回目以降の事故では免責 10 万円といった、1 回目事故と 2 回目以降の事故で異なる額の自己負担額の設定ができるよう検討を求める。

(3) 掛金水準の競争力確保と団体割引のさらなる拡充

将来に渡って安定的なマイカー共済が維持できるよう健全な事業運営を行うことを前提に、他保険・他共済とのさらなる競争力が確保できる掛金水準を実現し、推進本部の加入拡大努力によって、現行以上に団体割引が拡大できる制度の実現を求める。

(4) 組織討議期間の確保

今後も、十分な組織討議期間の確保を行うことを求める。

3. 損保業界の動向をふまえたマイカー共済への影響について

(1) 軽四輪貨物車への新車割引や A E B 割引の適用可能性

軽四輪貨物車は、自動車保険、マイカー共済のいずれも型式別クラスが設定されていないことから、リスクの軽減効果など制度導入に必要な統計の蓄積がなく、そのことを要因として、新車割引や A E B 割引の適用が実現していないものと認識している。

軽四輪貨物の契約を多く保有する推進本部もあることから、新車割引や A E B 割引新設への要望があるが、保険業界の動向も含め、次回以降の制度実現の可能性について見解を求める。

(2) 自家用軽四輪乗用車の型式別クラス拡大報道について

2023 年 6 月 30 日付の新聞報道によると、軽四輪乗用車の型式別クラスを現行の 3 クラスから 7 クラスに拡大し、2025 年 1 月から損保自動車保険で適用とのことだった。

マイカー共済の次期改定（2025 年 4 月）または次回以降の制度改定での導入可能性について、現段階の本部の考え方について見解を求める。

<日刊自動車新聞 2023 年 6 月 30 日 一部抜粋>

軽自動車（自家用）の自動車保険の保険料が 2025 年 1 月から変わる。現在はリスクに応じて 3 段階になっている保険料率が 7 段階になる。最大と最小の差もこれまでの 1・2 倍から約 1・7 倍に広がるため、車種によって従来よりも保険料が高くなる場合と、安くなる場合がある。

損害保険各社でつくる損害保険料率算出機構は 28 日、軽自動車の保険の見直し案を 21 日に金融庁に申請し、28 日に認可されたと発表した。

以上

マイカー共済 次期商品改定（概要案）に対する意見・要望と本部見解

No.	意見要望	本部見解
1. 概要案に対する職域生協統括本部の意見		
1	<p>(1) 概要案全体の評価について 本部提案の内容を理解し、支持する。</p> <p>(2) 補償内容の統一と、補償範囲等の拡大 事業連携にともない、制度改定後もマイカー共済の制度的特長が継続されること、また、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う方向性については組合員メリットにつながるため、評価する。</p> <p>(3) 組合員ニーズへの対応やこの間の改善要望の反映 「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中で、「運転者本人限定特約」を新設し、組合員の選択肢を増やしたことについて、理解する。また、買い替え年数の長期化など社会の趨勢に合わせた「新車買替特約の付帯条件の緩和」等について、一定の評価をする。</p>	<p>ご支持いただきありがとうございます。</p>
2	<p>(4) 掛金改定について 改定内容の多くが補償内容の改善である中で、全種目合計の平均掛金改定率は▲0.1%に抑えられ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、一定の評価をする。</p> <p>一方で、高年齢層の方の被共済者年齢進行によるものや、小型貨物車、軽四輪貨物車等、掛金引上げとなる契約については、経営の健全性と事業運営の安定性の確保を前提に、実施案においてさらなる圧縮努力を求める。</p>	<p>自動車総合補償共済のリスク・収支をコントロールするため、2019年1月改定時にERMの観点で確認された「収益管理・掛金設定方針」にもとづき、全体の掛金水準を設定しておりますが、自動車共済事業の経営の健全性と事業の安定性確保の観点から、掛金については改定の都度、洗い替えをおこなっており、常にリスクの実態を反映しつづける必要がありますので、さらなる圧縮は困難な状況です。</p> <p>特に高年齢層の方の掛金を圧縮することは、今後、高齢契約が多くなるに応じて収支を圧迫する要因となります。</p> <p>何卒、ご理解のほどお願いいたします。</p>

No.	意見要望	本部見解
3	<p>(5) 弁護士費用特約（賠償対応補償付）について</p> <p>制度改定後、事業連携による損害調査が開始した以降も、将来にわたり、制度の趣旨や組合員サービスの考え方がこくみん共済 coop 内部で確実に継承されることを要請する。</p> <p>また、公務中ならびに公用車を使用中の事故についても特約が適用されるよう、補償範囲の拡大を求める。</p>	<p>次期商品改定の考え方にもありますが、当会独自の制度的特徴は継続しますので、次期商品改定以降も弁護士費用等補償特約（賠償対応付）の制度設計趣旨について内部で継承させていただきます。</p> <p>公務中ならびに公用車を使用中の事故については、2025年4月改定において、補償する方向で検討します。</p>
2. 次回以降の改定に向けた課題		
1	<p>(1) デジタルテクノロジーを活用した制度の拡充</p> <p>損害調査を含めた組合員サービスを拡充する観点で、通信機能付きドライブレコーダー、ドライブエージェントパーソナルなど、幅広いデジタルテクノロジーの活用ができる制度の実現を求める。</p>	<p>今回の商品改定で、損害調査にかかわる業務を事業連携したこともふまえて、本課題は次期商品改定以降の検討課題として認識しています。</p>
2	<p>(2) 車両損害補償の自己負担額の設定方法</p> <p>マイカー共済では、車両損害補償の自己負担額の設定について、車両共済金額に応じて0万円（なし）、5万円または10万円などからいずれかを選択できる枠組みとなっている。保険会社から同一制度で切り替え可能となるよう、車両損害補償の自己負担額について、損保と同様に1回目の事故では免責0万円（なし）、2回目以降の事故では免責10万円といった、1回目事故と2回目以降の事故で異なる額の自己負担額の設定ができるよう検討を求める。</p>	<p>ご要望として受け止めます。</p> <p>ご要望の仕組みは、1回目の事故では自己負担がないことによる安心感を与えるとともに、2回目以降の事故では自己負担額10万円を設定することで、掛金負担の軽減を狙った仕組みであると考えます。</p> <p>現状、2019年の事故あり係数導入により、事故を1回でも起こすと掛金負担が大きくなるため少額損額請求が減少しており、実際、自己負担額10万円も増加している状況です。</p>

No.	意見要望	本部見解
3	<p>(3) 掛金水準の競争力確保と団体割引のさらなる拡充</p> <p>将来に渡って安定的なマイカー共済が維持できるよう健全な事業運営を行うことを前提に、他保険・他共済とのさらなる競争力が確保できる掛金水準を実現し、推進本部の加入拡大努力によって、現行以上に団体割引が拡大できる制度の実現を求める。</p>	<p>掛金設定方針にあるとおり、掛金については、制度の健全性を最優先としつつ、代理店系損保との掛金競争力も考慮しながら設定しているところです。</p> <p>なお、団体割引については、物価上昇やコロナ収束の影響により収支悪化が想定されますので、当面、団体割引の割引上限の拡大は難しい状況です。</p>
4	<p>(4) 組織討議期間の確保</p> <p>今後も、十分な組織討議期間の確保を行うことを求める。</p>	<p>今回の商品改定では、事業連携課題対応として改正内容が多いことから、次期商品改定方針から各統括本部・職域事業本部との意見交換をおこない、組織討議期間も十分に確保してきたところです。</p> <p>今後の商品改定においても丁寧な進め方をおこなうよう努め、前回の改定議論までと同程度の討議期間は確保いたしますが、早期に課題への対応を進める必要がある場合については、この間の商品改定に比べ組織討議期間を短縮せざる得ない場合もありますことについてはご理解を賜りたいと存じます。</p>

3. 損保業界の動向をふまえたマイカー共済の影響について		
1	<p>(1) 軽四輪貨物車への新車割引やA E B割引の適用可能性</p> <p>軽四輪貨物車は、自動車保険、マイカー共済のいずれも型式別クラスが設定されていないことから、リスクの軽減効果など制度導入に必要な統計の蓄積がなく、そのことを要因として、新車割引やA E B割引の適用が実現していないものと認識している。</p> <p>軽四輪貨物の契約を多く保有する推進本部もあることから、新車割引やA E B割引新設への要望があるが、保険業界の動向も含め、次回以降の制度実現の可能性について見解を求める。</p>	<p>軽四輪貨物車についての自動車保険・マイカー共済について型式別クラスが設定されていないことについては、ご認識のとおりです。</p> <p>現時点の損保動向として、軽四輪貨物車に対する新車割引やA E B割引導入の動きはありません。</p> <p>マイカー共済においても、軽四輪貨物車については、割引や型式別クラスを導入するほどの十分にリスク軽減効果を確認できるほどの十分な実績がない（契約規模が小さい）ことから、実現は難しいと考えています。</p>
2	<p>(2) 自家用軽四輪乗用車の型式別クラス拡大報道について</p> <p>2023年6月30日付の新聞報道によると、軽四輪乗用車の型式別クラスを現行の3クラスから7クラスに拡大し、2025年1月から損保自動車保険で適用とのことだった。</p> <p>マイカー共済の次期改定（2025年4月）または次回以降の制度改定での導入可能性について、現段階の本部の考え方について見解を求める。</p>	<p>2025年4月導入の方向で検討中ですが、実施の可否を含めて2023年8月の実施案において検討結果を提起いたします。</p>