

エコマーク「損害保険 Version1.0」 分類A～自動車保険～ パブリックコメント一覧

	基準項目	パブリックコメント	対応
1	4-1-1. 社会的損失を削減するための取り組み (1)事故削減による環境負荷削減 【a-2. 事故状況に応じた保険料設定】	この必須項目は、ほぼ全ての損害保険会社で基準を満たすこととなりますが、文字通りノンフリート等級制度を採用していれば、基準を満たすと考えて良いでしょうか。	本項目は、ノンフリート等級制度を採用していれば基準を満たします。現状でもほぼ全ての保険商品が基準を満たしますが、この仕組みが交通事故を減らす抑止力として働いている側面を意識できるよう、あえて基準項目として盛り込んでいます。
2	4-1-1. 社会的損失を削減するための取り組み (1)事故削減による環境負荷削減 【b-1. 双方向型の情報提供】	サービスの提供者は、自社に限らず業務委託している事業者が当社の顧客に対して行なっていても該当しますか。	参加型の仕組みは、保険商品に組み込まれているものであれば、直接実施する事業者は保険会社に限らず関連会社等でも差し支えありません。
3	4-1-1. 社会的損失を削減するための取り組み (1)事故削減による環境負荷削減 【b-1. 双方向型の情報提供】 【b-2. 取り組みの効果検証・フィードバック】	あくまでも個別の契約者ニーズに基づくものであることから、効果実績把握や公表は適切ではないと考えます。 本項目の見直しに伴い、必要ポイントの変更（引下げ）も必要ではないでしょうか。	基準策定委員会では、効果実績を把握し検証することは、より事故削減の効果を高めるために必要であること、公表はサービスを受けた人だけでなく、まだ受けていない人に対しても情報を提供し利用を促す側面があり、重要な観点であることが確認されました。よって原案通りとします。
4	4-1-2. 保険事故発生時における取り組み (2)修理時のリサイクル・適正処理 【a-2. 廃車時の適正処理】 【b-3. リサイクルの高度化】	契約車両の廃車とは、弊社契約車両において車両保険付保かつ全損による車両保険金を支払ったものという理解でよいでしょうか。（当社契約車両でも車両保険が付保されていないケース、相手車両が全損したケースは、除外しても問題ないでしょうか。）  全損車両であってもオークションなどに出品し落札された場合は、再販の可能性のある車として適正な処理と判断し本基準の対象外としても差し支えないでしょうか。オークションや海外輸出に対する確信まで問うものでしょうか。	本項目は、契約車両において車両保険付保かつ全損による車両保険金を支払ったものに限りません。車両保険が付保されていない場合、相手車両が全損した場合は、本項目の対象外となります。  全損車両は、使用済自動車と判断した場合には自動車リサイクル法に則った処理が必要です。車両の状態によっては中古車として売却されるケースもあるかもしれませんが、「使用済自動車および使用済自動車と判断される自動車」はオートオークションに出品することが出来ないとされているため、適

			切な判断なく出品し、使用済自動車と判断されるような車両が出品されてしまう場合は、適法な処理とは言い難いと考えられます。自動車リサイクル法でも、最終所有者が車両を使用済自動車とするか否か判断する役割を担っていると考えられますので、オークションでの落札結果によるのではなく、保険会社として、きちんと処理方法を判断していることが重要と考え、このことが明確になるよう証明方法を改めました。その上で、適切に中古車として判断し販売した場合には、自動車リサイクル法に関係しないため、基準の対象外として差し支えありません。
5		全損車両の解体業者と業務委託契約を交わし、所定の業務フローに基づき、廃車車両を業者に引き渡し、業者はリサイクルおよび廃棄処理をしております。しかし、買取・解体後のトレースは実施していないため、業者における適正処理状況や高度化を確認するエビデンスなどは当社にはありません。一方、解説書の証明方法を確認すると、廃車車両の業務フローと体制、買取業者の選定・評価方法の体制が弊社に整備されていれば、全損車両単位のエビデンスがなくても、基準は満たすと考えて差し支えないでしょうか。	本項目は、適法性あるいはリサイクルの高度化のための業務体制構築の有無の確認を趣旨としています。そのため、全損車両単位で実際に適法処理、リサイクル部品の取り外しが行われたかというエビデンスがあることが望ましいですが、引取業者や解体業者の適格性について、契約内容や業務フローなどで評価、選定等が行われる体制が整備されていれば基準を満たすと考えて差し支えありません。
6	4-1-2. 保険事故発生時における取り組み (2)修理時のリサイクル・適正処理 【a-2.廃車時の適正処理】	損害保険会社の全損車両は、一般的に自動車リサイクル法上の登録引取業者へ引取業務を委託しています。ユーザーと引取業者において、使用済自動車と判断した全損車両の回収および引渡し（引取報告）は、通常ユーザーへ引取証明書を発行したこと、および使用済み自動車として抹消登録の実施報告により、自動車リサイクル法に則った適正処分が実施されていると判断しており、業務フローにおいても把握できる体制にあります。 現行の基準案においては、解体、リサイクル、廃棄処理までが列挙	本項目は、使用済自動車に関して適正に判断され、使用済自動車を登録引取業者へ引き渡すことで、自動車リサイクル法に則った処理が実施され则认为しますので、ご意見の通りの体制であれば基準を満たすと考えて差し支えありません。なお、適法性に関しては上述の通り、使用済自動車の判断を加え、登録引取業者への引渡についての体制・フローを確認するよう証明方法を改めました。

		<p>され、体制・フローを説明する資料の添付が必要となっておりますが、登録を受けた引取業者に全損車両を引渡し、使用済み自動車として引き取ったことについて把握することで適正処理を行っていると判断することが妥当と考えます。この点につき、基準項目内で明確化することをご検討願います。</p>	
7	<p>4-1-3. 保険適用期間における保険契約者に対する取り組み (3) 保険契約者の環境配慮行動の誘導 【b-1. エコカーの普及促進】</p>	<p>例えば、電気自動車のみに限定した割引制度を用意した場合、この基準をクリアすることになるでしょうか。(一般的にエコカーとして普及しているハイブリッドカーのプリウスなどには割引を用意しない場合です)</p>	<p>本項目は、環境性能の高い車を“排出ガスおよび燃費(または電費)性能に優れた自動車”と定義しており、ハイブリッド車、電気自動車等は例示となりますので、例示の一部のみが対象であっても基準を満たすと考えて差し支えありません。</p>
8	<p>4-1-3. 保険適用期間における保険契約者に対する取り組み (3) 保険契約者の環境配慮行動の誘導 【b-2. 車両の過度な使用の抑制】</p>	<p>第14回消費者の声諮問会議においては、有識者委員から距離別割引の導入に関する提案がなされたのに対し、業界委員からは距離別割引の導入については様々な課題もあり、慎重な検討が必要である旨伝えているところです。本割引の導入推進を評価する制度については、慎重に議論すべきと考えます。</p>	<p>基準策定委員会においても、議論の中で同様な指摘がありました。環境的な面と仕組みがうまく合致していることから、最終的に選択項目として規定しました。なお、ご指摘の点も踏まえたポイント配分としています。</p>
9	<p>4-1-4. 保険の営業活動における取り組み (4) 紙資源の削減 【a-1. 約款のペーパーレス化】 【b-1. ペーパーレス化の積極的な推進】</p>	<p>紙資源の削減評価対象について、約款に限定せず損害保険商品のライフサイクルで発生する他の紙資源(見積書・申込書等)も一定対象にすべきであると考えます。</p> <p>損害保険商品は約款に限らず、お見積りから保険契約のお申込み、締結、事故が発生した際の対応まで様々な種類の紙資源が消費されており、各社は、環境保全のために損害保険商品におけるライフサイクル全体を通じた紙資源の削減に鋭意取り組むべきであると考えます。</p> <p>見積書や申込書のペーパーレス化を推進することにより、紙そのものの資源だけでなく、当該書類の郵送(申込書は往復)保管等にかかる資源消費の削減も期待され、環境保全に寄与する効果が大きく見込まれ、また、約款よりも申込書等の方が重量のあるケースもあるため、この場合は申込書等のペーパーレス化の方が環境保全に寄与する効果が大きく見込まれます。</p>	<p>約款の重量は約20g~約300gと各社様々ですが、申込書類と比較すると約款の方が重量のある場合が多い現状を踏まえ、基準策定委員会で検討の結果、約款については原案通りとします。</p> <p>なお、ご意見の通り、申込手続き(申込書、保険証券)に関わるペーパーレス化についても一定の環境保全の効果が見込まれるため、新たに選択項目として追加しました。</p>

		<p>紙資源の削減評価対象を約款に限定し、見積書および申込書を不要としている損害保険商品について評価を行わないことは、「環境への負荷が、他の同様の商品と比較して相対的に少ないこと」と定義している「エコマークの基本的な要件」との整合が図れないのではないのでしょうか。</p> <p>参考（当社調べ）</p> <p>某社 自動車保険新規申込書（代理店用） 約 55 g      某社 自動車保険更改申込書（代理店用） 約 33 g      約款 サンプル7社平均（主に通販損保） 約 31 g      （A社 19g、B社 20g、C社 25g、D社 25g、E社 29g、F社 39g、G社 58g）</p>	
10	<p>4-1-4. 保険の営業活動における取り組み</p> <p>(4) 紙資源の削減</p> <p>【a-1. 約款のペーパーレス化】</p>	<p>説明会でも複数社から意見が出ておりましたが、ペーパーレスの対象物を約款のみに限定していることへの是非について、再検討をお願いしたいと考えます。（申込書（手続き）自体をペーパーレスとしているケースなども同様にポイント対象とするなど、幅広い基準設定を要望する声が出ております。）</p> <p>また、債権法改正の重要なポイントである約款規制について、事前交付義務が審議されている中、約款のペーパーレス推進を評価する制度となっていることに関して、事前情報提供の後退につながる恐れがあるとして消費者の反発を受ける恐れがあるのではないかとの声もあり、（第 14 回消費者の声諮問会議においては、有識者委員から「環境負荷軽減のためには何よりも商品簡素化による紙資源削減が必要であるのに、すぐに Web 配信の話を持ち出すのは、おかしい」旨の意見も頂いているところであり、）ペーパーレスありきの議論で良いのか、慎重に議論すべきと考えます。</p>	<p>上述のとおり、申込手続き（申込書、保険証券）のペーパーレス化についても、新たに選択項目として追加しました。</p> <p>諮問会議の指摘は、パンフレットや帳票類の多さを問題視しており、Web 配信では内容の簡素化にならないことを指摘していると認識します。内容の簡素化は望ましいことですが、これを基準化するのは困難であり、またペーパーレス化は保険契約者から承諾が得られる場合に限定してよいとしていることから、事前情報提供の問題とは相反するものではないと考えます。よって、原案通りとします。</p>

11	<p>4-1-4. 保険の営業活動における取り組み (4) 紙資源の削減 【b-1. ペーパーレス化の積極的な推進】</p>	<p>20%以上及び50%以上という基準を削除していただけないでしょうか。</p> <p>過去の利用結果に対してエコマークを付けることに、まず疑問を感じます。エコマークは、金融当局の商品認可と同様、「商品性」に対して付けるべきであり、「利用率」でエコか否かを決めるのは、納得いたしかねます。</p> <p>例えば、長期契約の場合、期中で「利用率」が低下すると、エコマーク認定が取り消される事態が起こるのでしょうか。その場合、ご契約者へのご説明が難しいと考えます。</p> <p>ペーパーレスを目指すのであれば、保険期間の長期化や複数契約の1証券化（明細付契約）も約款削減に一定効果があり、「利用率」だけに詳細基準（20%と50%）を設けることについても、大きな違和感があります。</p>	<p>ペーパーレスの普及率は最終的には保険契約者の選択次第という面はありますが、電子交付の利便性の向上やPR、選択に際してのインセンティブの付与といった保険会社の取り組みによる面も大きいと考えます。ペーパーレス化を促すには様々な方法があると思いますが、基準策定委員会での検討では、方法を制限しないように結果の評価として利用率を採用することにしました。よって、原案通りとします。</p> <p>なお、一度電子交付を選択した保険契約者が、保険契約を継続する際に再び紙媒体に戻るケースは少ないと思われ、利用率はあまり低下しないと考えられますが、利用率が大幅に下回った場合には、状況を確認させて頂く場合があります。</p>
12		<p>過去1年間の実績とすると、取組の開始時期によっては20%以上が非常に難しくなります。開始時期で判断するのではなく、現在及び今後の取組内容をもとに判断すべきではないでしょうか。よって、過去1年間の過去3ヶ月等、短縮化など、期間の見直しを検討していただけないでしょうか。</p>	<p>ご意見をもちに、20%以上の選択項目については、実績が1年に満たない場合に限り、直近6カ月（あるいは年間の保有契約数の1/2以上に相当する保有契約数を有する期間）の実績でも可とするよう期間を修正しました（制定後1年間の時限措置）。なお、50%以上の選択項目については、原案通りとします。</p>
13	<p>4-1-4. 保険の営業活動における取り組み (4) 紙資源の削減 【b-2. 環境配慮された印刷物】</p>	<p>募集・契約に使用する紙媒体は、パンフレット・見積書・申込書・証券・約款など各種使用しておりますが、その全てが環境に配慮した用紙を使用していることが必要でしょうか。それとも、一部・一定比率以上で問題ないのでしょうか。認定基準書においてはパンフレットまたは約款のいずれが環境に配慮した用紙を使用していればよいと解釈できますが、その場合も例えばパンフレットであれば全てのパンフレットの全量と捉える必要があるでしょうか。</p>	<p>パンフレット・申込書・約款のいずれかがエコマーク認定用紙を使用していれば結構です。なお、パンフレットであれば、パンフレットを構成する紙媒体の一部使用でも差し支えありません。</p>

14		<p>「環境に配慮する用紙」の認定基準が極めて限定的であり、現実的に当該基準を満たすことは困難との声が会員会社複数社から出ています。当該項目の本来主旨に照らし、間伐材、再生紙、FSC認証紙など環境配慮用紙を含むより幅広い基準となるよう、ご検討をお願いします。</p>	<p>本項目は選択項目でもあり、エコマークで別途定めている印刷用紙の認定基準と別の基準を策定するのは適当でないと考えます。よって、原案通りとします。なお、“環境に配慮した用紙”の評価ではなく、“エコマーク認定用紙”の使用を評価する項目であることを明確にするよう記載を修正しました。</p>
15		<p>「FSC」や「木づかい運動」等の環境に配慮した用紙も認めていただけないでしょうか。 環境に配慮した用紙として、エコマーク商品類型 No.107「印刷用紙 Version3」(Ver.3.1以降)の基準項目 4-1.(1)、(3)～(6)を満たす用紙に限定する趣旨・理由が不明ですので、ご説明いただけないでしょうか。</p>	<p>同上</p>
16		<p>パンフレットは改定も頻繁に行われ、大量の紙を使用している。基本的には、古紙利用を前提にしているが、在庫状況によっては必ずしもタイムリーに利用できない場合がある。したがって、当該商品のパンフレット全てが基準を達成した環境配慮の紙でなくても、大部分がそうであれば、基準に適合するよう、一定の幅を認めていただけないでしょうか。 環境に配慮した用紙は「エコマーク」の商品類型と同等水準として、古紙利用を前提に考えられていますが、生物多様性に配慮した FSC 認証紙等、環境に配慮した紙という考え方の幅を広げて考えるべきではないでしょうか。</p>	<p>同上</p>
17		<p>環境に配慮したインク(例:SOYインキ)や印刷用紙(例:FSC認証)の使用でも基準を満たすような仕組みとしていただけないでしょうか。 OA紙に関しては、偽装問題があったこともあり、イメージ低下、調達の困難さという状況から、あらたに FSC 認証紙への切り替えを推進した経緯があります。</p>	<p>同上</p>

18	4-1-4. 保険の営業活動における取り組み (5) 事業全体としての環境保全活動 【a-1. 事業活動における環境への取り組み】	環境活動の内容および実績は、全て公表する必要があるでしょうか。 主なもののみの公表でも認められるでしょうか。 公表の方法としてウェブサイトは認められるでしょうか。	本項目の公表する内容は主なもので基準を満たすと考えて差し支えありません。また、証明方法の“環境報告書など”は例示となりますので、公表する媒体は問わず、ウェブサイトでも差し支えありません。
19	4-1-4. 保険の営業活動における取り組み (5) 事業全体としての環境保全活動 【a-2. 環境法規順守】	第三者機関の認証を受けた証明書の写しとは、環境マネジメントシステム（ISO14001；2004）認証書のコピーと考えてよいでしょうか。 また、環境活動は全社で実施しているものの、第三者機関の認証範囲は全社より狭いものとなっている場合でも認められるのでしょうか。	本項目の証明方法で規定している第三者機関の認証を受けた証明書は、具体的には ISO14001；2004 認証書などを指しますので、これらの写しを提出してください。また、保険会社（本社）の環境法規の順守状況を確認する趣旨ですので、認証範囲が狭いものであっても、その範囲がカバーされていれば基準を満たすと考えて差し支えありません。
20	4-1-4. 保険の営業活動における取り組み (5) 事業全体としての環境保全活動 【b-2. 対外的な環境活動】	「対外的な活動」としての範囲は非常に多岐に亘っていますが、その中のいずれか、もしくはそれに準ずる活動をしていけばよい、と解釈でよろしいでしょうか。	本項目は、対外的な環境啓発、環境保全活動であれば、例として挙げられている活動のいずれか、またはこれに準ずる活動で基準を満たすと考えて差し支えありません。
21	基準案の考え方について	<p>今の基準案では、各社、自動車保険はエコマークを取得できない企業が大半になるのではないかと考えます。</p> <p>設問によっては、判断が分かれる点や、現状の実態から違和感を感じるものも多く、取得可能性については、確実な判断ができない状況です。</p> <p>当社としては、エコマークが競争の種になるのではなく、むしろ広くエコ意識を普及される様、すべての自動車保険がエコマークが取得できるよう、基準設定を再考していくべきと考えます。</p> <p>本エコマーク認証については、性急に物事を進めず、さらに論議を踏まえた上で、業界として導入を検討すべきと考えます。</p>	基準策定委員会では、現状の全ての会社が取得できる基準ではなく、環境に関してある程度高いレベルにある保険商品を認定する主旨で検討を行っています。現在、取得できない会社も今後エコマーク認定基準を満たせるよう積極的に取り組んで頂けることを期待します。なお、パブリックコメント等でご意見、ご質問のあった不明確な点は修正しましたが、今後運用していく中で判断の分かれる点が新たに生じた場合は、改定等にて適切に対応したいと考えます。

22	説明資料の整合性について	<p>商品または付帯されるサービスに関して、「活動結果または実績の公表」に主眼が置かれており、先行実施をしている会社に有利な内容となっている点については、一部の会員会社から変更の要望があり、これを受けて一部内容を変更されている項目があるかと思いますが、依然として、ポイント獲得に実績公表が必要となっている項目（4-1-3.(3)保険契約者の環境配慮行動の誘導【b-3.参加型の環境保護活動】）や、項目に「活動結果・実績の公表」が組み込まれていないにも関わらず証明資料に「実績資料」が挙げられているもの（4-1-1.(1)事故削減による環境負荷削減【b-1.双方向型の情報提供】）があり、再度検討、整理をお願いします。</p>	<p>基準策定委員会の検討では、自動車保険において消費者の環境配慮行動を促す観点を多く取り入れており、これらの項目は消費者の行動結果や効果が見えることが重要であるとして基準化しています。よって、原案通りとします。</p> <p>なお、4-1-1.(1) b-1 については、実績資料は基準要件ではなく、審査の際の補足資料であるため、証明方法の記載を修正しました。</p>
23	新たな認定基準ポイントのご提案について	<p>弊社はダイレクト損保であり、代理店型大手損保と異なる募集スキームを持っています。具体的には、新規契約のおよそ半分はインターネットによる契約のため、パンフレット・見積書・申込書・重要事項説明書などの紙媒体は発生しません。また、コールセンター経由の契約では、通信販売として書面こそ必要になりますが、代理店が介在しないため（一部は対面販売です）、代理店の車両移動に伴うガソリン消費やCO<sub>2</sub>の排出がありませんし、代理店控え書面もありません。加えて保険料決済には口座振替がないため口座振替依頼書のような書面も使用することがありません。以上からダイレクト損保はそれだけでエコな会社であります。多少ダイレクト損保各社により違いはありますが、一定のインターネット契約比率やダイレクト販売比率（非代理店販売比率）の水準によって、ポイントが付与される基準項目があれば励みにもなりますし、業界全体が一層エコを意識したビジネスモデルへの転換を図ることもあり得ると考えます。</p>	<p>基準策定委員会では、本基準はあくまでも自動車保険によって消費者の環境配慮行動を促す観点で検討を行いましたので、「販売形態」による環境配慮は自動車保険（商品）とは次元を異にすると考えます。よって、原案通りとします。なお、ご意見のうち、申込手続きのペーパーレス化については、上述のとおり選択項目として追加しました。</p>