





●教材内容●要領点●とロ－ドす－ピス●内容

[illegible]

表は編集部調べ。実際に保険会社に加わったり、サービスを受けたりするときは、あらかじめ保険会社にご確認ください。表中「目標到着時間」とは、依頼を受けてから現場に到着するまでの時間で、あくまでも目標としての数値です。道路状況などにより大きく変わることがあります。バンクはスノーや交換、バッテリーあがりはジャンプなどあくまでも応急処置のみ。また自賠責車両での故障は基本的にサービス不可。レッカーサービスは最速時が基本だが、保険会社によっては故障時対応不可。備考・宿泊サービスは車両故障の一部として提供している場合もあり、サービスを受けるには確認が必要。備考・宿泊サービスの対象は同乗者のみ。車検場上の点数が上限。

所。それに対し異業種からの参入で人気を集めているソー損保は約7500拠点、生保系の三井ライフは7000拠点、外資系の大手チューリッヒも6000拠点以上あるのだから、また、JAFにはない帰宅・宿泊サービス（遠方の外出先でクルマが故障などで自走不可能になってしまったとき、帰りの交通費や当日の宿泊費を補償してくれる）を多くの自動車保険が、サービスのひとつとして提供している。

これだけでも、ロードサービスを実施している保険に加入していればJAFに加入するメリットはほとんどないといえる。しかし、問題はそれだけではないのだ。

表をよく見ると保険会社のロードサービスをJAFが請け負っているケースも多いことに気づく。もちろん特定の保険会社に入っている人はJAFのサービスが無料になるということはいない（保険会社が料金を補償してくれることはある）。だが、ロードサービスを受けたくて保険会社に電話をかけると、選余地なくJAFに取り次がれるケースがあるのは事実。また、パンフレットに「提携ネットワークにより現場へ緊急出勤手配」と書いてあっても、実際に呼んでみたらJAFが来る、なんてこともあるのだから、実質JAFが保険会社の下請けをやっているようなもの。運輸省も、ロードサービスをJAFが独占的に請け負っているとしたら問題（技術安全部技術企画課）との見解を示している。

これでは年に一度あるかないか、という非常事態に備えてまじめに年会費を払つのもバカバカしくなる。場合によっては、JAFのありようにも議論がおよぶかもしれない。

