

【自動車保険】参考純率改定のご案内

(2016年11月24日金融庁長官への届出、2016年12月9日適合性審査結果通知受領)

損害保険料率算出機構は、このたび、自動車保険の参考純率[※]の改定を行いましたので、その概要をお知らせします。

※ 参考純率については、後記<参考純率とは…>をご参照ください。

1. 改定の概要

- 自家用普通・小型乗用車は、市場における台数が多く、様々な形状・構造・装備・性能の自動車が存在するため、参考純率では「型式別料率クラス」によって保険料を細分化しています。

2018年1月1日以降、この「型式別料率クラス」の仕組みの一部を改善し、「衝突被害軽減ブレーキ(AEB)の装着の有無」によって保険料をさらに区分するため、新たな保険料係数(AEB装着あり係数0.91=9%割引、AEB装着なし係数1.00=割増引なし)を導入します^{※1}。

※1 保険料係数は、発売後約3年以内の型式に適用します。

- 自家用軽四輪乗用車にも、今回の改定により、同じ保険料係数を導入します^{※2}。

なお、今回の改定は、自家用軽四輪乗用車についても、2020年1月1日までに型式別料率クラスを導入することを前提としています。

※2 型式別料率クラスを導入するまでの期間は、保険料係数は全ての型式に適用します。

Keyword 1 型式別料率クラス

様々な形状・構造・装備・性能により異なる自動車ごとの特性やユーザー層等に基づくリスクの違いを総合的に評価するため、基本的な車両構造等に基づいて自動車を分類する公的な単位である「型式」(自動車検査証に記載)ごとの保険実績に応じて保険料を区分(自家用普通・小型乗用車の場合、9つのクラスに区分)しています。詳細については、当機構のウェブサイトに掲載の「[自動車保険 型式別料率クラスの仕組み](#)」をご参照ください。

なお、2020年1月1日までに自家用軽四輪乗用車に導入予定の型式別料率クラスの詳細に関しては、検討中です。

Keyword 2 衝突被害軽減ブレーキ

自動車が前方障害物との衝突を回避するため、または衝突速度を下げるために自動でかけるブレーキです。AEBはAutonomous Emergency Brakingの略です。

注1 「自家用普通・小型乗用車」とは、「3ナンバー・5ナンバー・7ナンバー」(白地に緑文字)の自動車であり、「自家用軽四輪乗用車」とは、「軽5ナンバー・軽7ナンバー」(黄地に黒文字)、「軽8ナンバー」(白地に緑文字)の自動車です。

注2 保険料係数の対象となる契約の詳細については、「3. 改定の内容」をご参照ください。

注3 AEBをはじめとした現状のいわゆる「運転支援技術」は、運転者に代わって自動車が責任を持って安全運転を行うものではない点、ご注意ください(国土交通省の報道発表資料『現在実用化されている「自動運転」機能は、完全な自動運転ではありません!! (http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000216.html)』もご参照ください)。

2. 改定の背景

① AEBを装着した自動車の開発・普及が進んでおり、AEBによるリスク軽減効果が高いこと

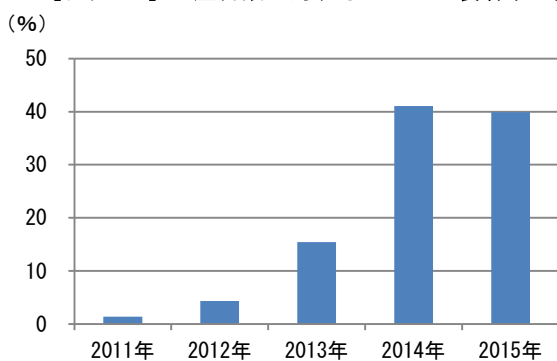
近年、国土交通省において、交通事故を減らすことを目的としたASV^{*1}推進計画が進められており、自動車メーカーにおいても運転者の安全運転を支援するASV技術を搭載した自動車の開発・普及が進んでいます。ASV技術のうちAEBは特に普及が進んでおり（グラフ1参照）、交通事故軽減効果の大きい技術であるとされています^{*2}。

また、保険実績においても、AEBの装着がある自動車は装着がない自動車に比べリスクが軽減していることが確認できました（グラフ2参照）。

※1 「ASV（Advanced Safety Vehicle の略）：先進安全自動車」とは、AEB等の運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した自動車のことです。

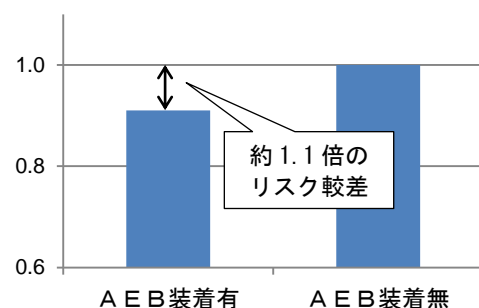
※2 「平成25年度第2回自動車アセスメント評価検討会」（国土交通省）より

【グラフ1】生産台数に対するAEBの装着率の推移



注1 「ASV技術普及状況調査」（国土交通省：2016年時点の公表値）より作成
注2 装着率 = 装着台数 ÷ 総生産台数

【グラフ2】AEBの装着の有無によるリスク較差



注3 AEB装着無のリスクを「1.0」とした場合のリスク較差
注4 2012～2014年度の保険実績により把握

② 現在の型式別料率クラスでは、AEBによるリスク軽減効果を十分には評価できていない部分があること

参考純率では、用途・車種によって保険料を区分しています。しかし、同じ用途・車種であっても、様々な形状・構造・装備・性能の自動車が存在する場合には、これらの自動車ごとの特性やユーザー層等に基づくリスクの違いについても評価し、保険料に反映することが、保険契約者間の保険料負担の公平性を確保する意味で重要となります。そのため、「自家用普通・小型乗用車」については、基本的な車両構造等に基づいて自動車を分類する公的な単位である「型式」ごとに、その保険実績に応じて保険料を区分する「型式別料率クラス」を導入しています。

なお、型式ごとに適用するクラスについては、毎年1月に、保険実績に基づいて直近のリスク実態に見合っているかどうかを確認する「クラス見直し」を行っています。その結果、前年、各型式に適用したクラスが、直近のリスク実態に見合っていないと判明した場合、翌年のクラスについて、リスクが低ければクラスを1つ下げ、高ければクラスを1つ上げることとしています。

このため、保険実績の蓄積が十分な型式では、このクラス見直しにより、リスク実態に見合ったクラスが決定し、AEBのリスク軽減効果も、保険実績を通じてクラスにより評価できています。

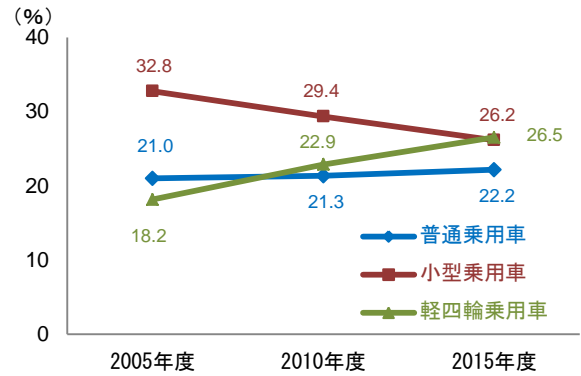
一方、発売されて間もない型式のように保険実績の蓄積が十分ではない（＝全くない または 不十分な）型式については、AEBのリスク軽減効果のクラスによる評価が不十分です。

2020年1月1日までに自家用軽四輪乗用車に型式別料率クラスを導入する背景について

自家用軽四輪乗用車については、市場における台数構成比が自家用普通乗用車や自家用小型乗用車と同程度まで拡大してきており（グラフ3参照）、様々な形状・構造・装備・性能の自動車が存在しています。

その結果、自家用軽四輪乗用車についても型式間での保険実績に較差が見られ、その較差は、「A E Bの装着の有無」間のリスク較差を上回っています。

【グラフ3】保有車両数総計に占める構成比の推移



注 「自動車保有車両数月報（各年度3月末）」
（一般財団法人 自動車検査登録情報協会）より

3. 改定の内容

現状の型式別料率クラスにおいて、AEBによるリスク軽減効果を十分に評価できていない部分を補完するため、「発売後約3年以内*の型式」を対象に、「AEBの装着の有無」に応じた保険料係数を新たに導入します。

- 自家用普通・小型乗用車については、対象車両を上記のとおりとします。
- 自家用軽四輪乗用車における対象車両は、次のとおりとします。
 - ・型式別料率クラスを導入するまで：全型式（発売時期は問わない。）
 - ・型式別料率クラスの導入以降：自家用普通・小型乗用車と同じ（発売後約3年以内の型式）

※ 発売後約3年以内とは「型式が発売された年度に3を加算した年（暦年）の12月末までの期間」をいいます。
 (例) 2017年度に発売された型式：2020 (=2017+3) 年12月末までの期間

なお、お持ちのお車の型式が『発売後約3年以内 (=「AEBの装着の有無」に応じた保険料係数の対象)の型式』であるかどうかを確認できる情報を、当機構のウェブサイトにて、別途ご案内する予定です。

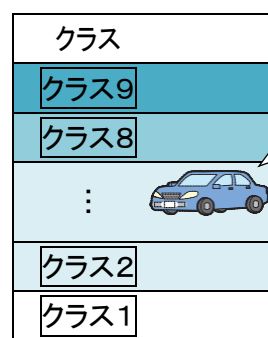
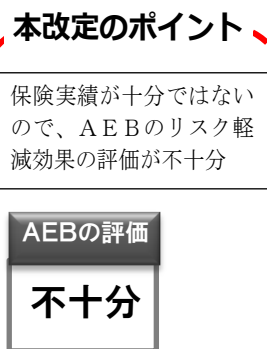
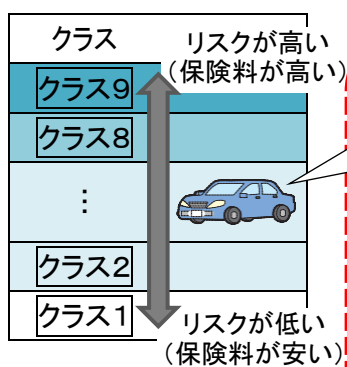
■自家用普通・小型乗用車

<改定前>

発売後約3年以内の型式
 (保険実績の蓄積が十分ではない)

型式発売後約3年経過すると…

発売後約3年経過した型式
 (保険実績の蓄積が十分)



保険実績が十分となり、AEBのリスク軽減効果をクラスにより適切に評価できる



改善 (変更)

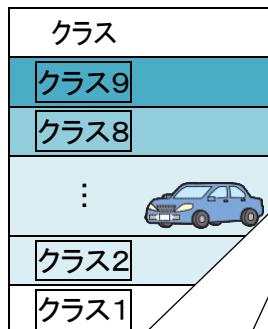
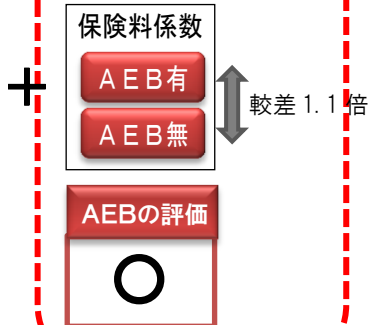
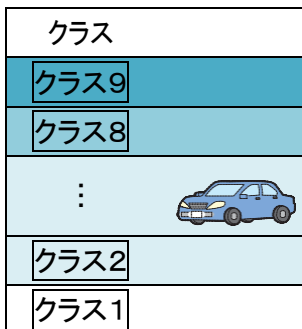
従来どおり (変更なし)

<改定後>

発売後約3年以内の型式

→

発売後約3年経過した型式



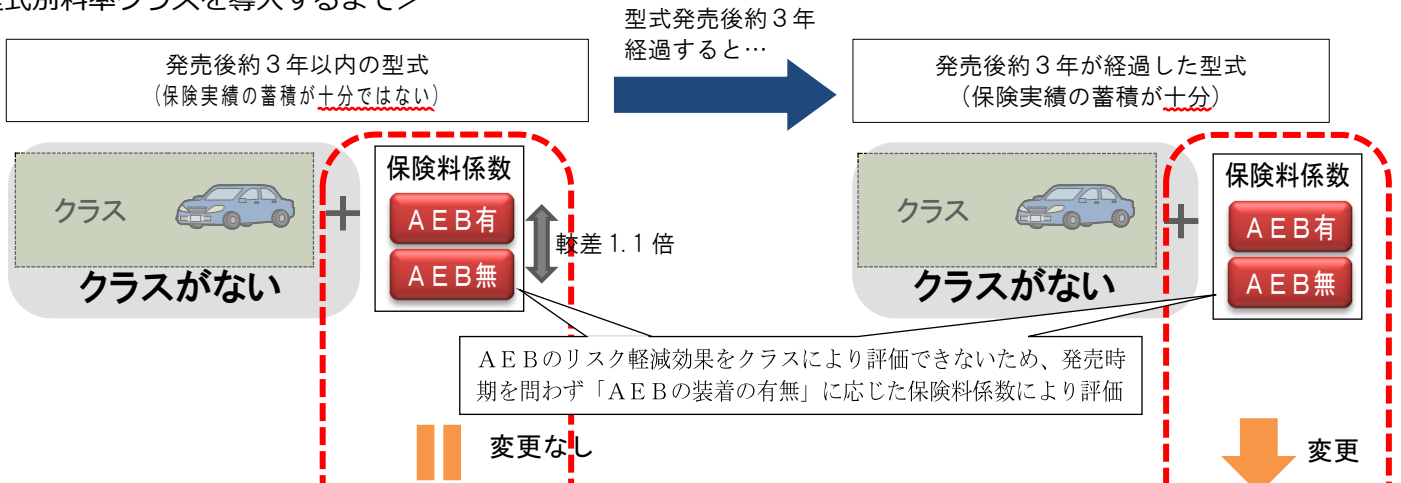
保険実績が十分となり、AEBのリスク軽減効果をクラスにより適切に評価できるため適用しない

■ 自家用軽四輪乗用車

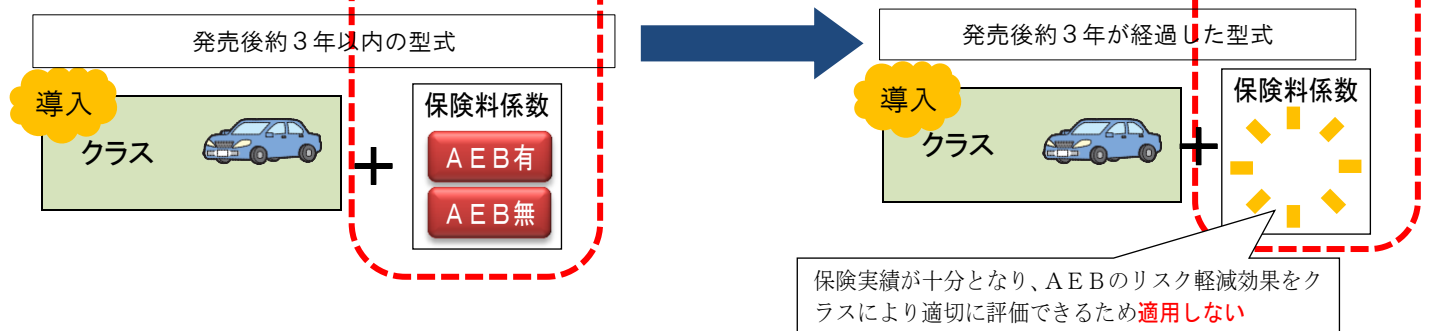
型式別料率クラスを導入するまでの期間の自家用軽四輪乗用車については、クラスによるAEBのリスク軽減効果の評価を全く行っていないこととなるため、型式の発売時期を問わず、「AEBの装着の有無」に応じた保険料係数を適用します。

型式別料率クラスを導入した後の自家用軽四輪乗用車については、自家用普通・小型乗用車と同じく、発売後約3年が経過した型式については、AEBのリスク軽減効果を保険実績を通じてクラスにより評価できるため、保険料係数は適用しません。

<型式別料率クラスを導入するまで>



<型式別料率クラスの導入以降>



～ 参考 ～

参考純率を算出している自動車保険の補償内容には、主に以下のものがあります。

対人賠償責任保険

自動車事故で他人を死傷させたことによって発生する損害賠償責任を負った場合に支払われる保険。

対物賠償責任保険

自動車事故で他人の財物に損害を与えたことによって発生する損害賠償責任を負った場合に支払われる保険。

自損事故保険

自動車が電柱に衝突、崖から転落等自損事故によって死傷した場合に支払われる保険。支払われる保険金の種類には、死亡保険金、後遺障害保険金、入院保険金、通院保険金などがあります。

無保険車傷害保険

対人賠償責任保険を付けていない等、賠償資力が十分でない自動車との事故(無保険車事故)によって死亡または後遺障害を負った場合に支払われる保険。

支払われる保険金の種類には、死亡保険金および後遺障害保険金があります。

※ 無保険車傷害保険のタイプ

無保険車傷害保険(車内のみ補償)：契約の自動車に搭乗中の無保険車事故を補償します。

無保険車傷害保険(車内および車外補償)：契約の自動車に搭乗中以外の無保険車事故も補償します。

搭乗者傷害保険

自動車に搭乗中の者が自動車事故によって死傷した場合に支払われる保険。

支払われる保険金の種類には、死亡保険金、後遺障害保険金、入院保険金、通院保険金などがあります。

車両保険

衝突・接触・墜落等の偶然な事故によって自動車に損害が生じた場合に支払われる保険。

※ 車両保険の補償タイプ(車対車事故補償と限定A補償を組み合わせることができます。)

オールリスク補償：単独事故、車との衝突・接触、火災・盗難・台風損害などを補償します。

車対車事故補償：車との衝突・接触事故を補償します。ただし、相手の車が確認できる場合に限りです。

限定A補償：火災・盗難・台風損害などを補償します。

※ 代表的な特約(下記の特約を付帯することで補償内容を拡充することができます。)

車両全損時臨時費用補償(10%)：全損の場合、1回の事故につき車両保険の保険金額の10%を臨時費用として支払います。ただし、20万円を限度とします。



他人を死傷させた場合の損害賠償



他人の物への損害賠償



自損事故による死傷



無保険車による死亡・後遺障害



乗車中の死傷



車両損害

<参考純率とは…>

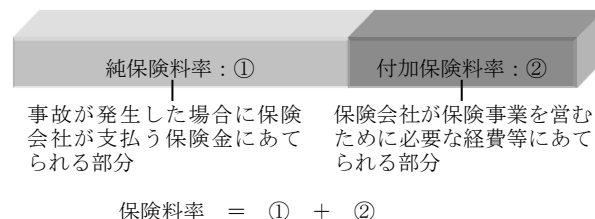
損害保険の保険料率は、事故が発生した場合に保険会社が支払う保険金にあてられる部分（①純保険料率）と、保険会社が保険事業を営むために必要な経費等にあてられる部分（②付加保険料率）からなっています。

当機構はこのうち、「①純保険料率」を算出し、参考純率として会員に提供しています。

会員会社は、参考純率を参考にしたうえでこれを修正し、あるいは参考純率を用いずに独自に純保険料率を算出することができます。

なお、会員会社に参考純率を使用する義務はありませんので、参考純率改定にかかる対応（対応の有無および時期等）は会員会社によって異なります。

当機構では、自動車保険・火災保険・傷害保険・介護費用保険の参考純率を算出しています。



損害保険料率算出機構について

損害保険料率算出機構は、損害保険料率算出団体に関する法律に基づいて設立された団体であり、損害保険会社を会員とする組織です。主な業務として、①保険料率の算出・会員への提供、②自賠責保険の損害調査、③データバンク業務を行っています。