



General Insurance Rating Organization of Japan

損害保険料率算出機構

News Release

総務企画部 広報グループ
〒163-1029 東京都新宿区西新宿
3-7-1 新宿パークタワー29階
URL : <https://www.giroj.or.jp/>

2018年10月23日

自動車保険参考純率 改定のご案内

損害保険料率算出機構【略称：損保料率機構、理事長：浦川道太郎】は、「損害保険料率算出団体に関する法律」（料団法）第9条第1項後段の規定に基づき、自動車保険参考純率の変更に関する届出を、2018年9月26日付で金融庁長官に行い、同年10月23日に料団法第8条の規定に適合している旨の通知を受領いたしました。

【改定の概要】

2020年1月1日以降、自動車保険参考純率における「型式別料率クラス」を以下のとおり変更します。

- ① 自家用普通・小型乗用車における「型式別料率クラス」のクラス数を、現行の9クラスから17クラスに細分化します。
- ② 自家用軽四輪乗用車に「型式別料率クラス」を導入し、クラス数は3クラスとします。

詳細は別紙をご参照ください。

以上

－ 本件のお問い合わせ先 －

総務企画部広報グループ

contact@mx.giroj.or.jp（担当：林、蔭山、嶋田）

【自動車保険】参考純率改定のご案内

損害保険料率算出機構では、以下のとおり、自動車保険の参考純率を改定しました。

「参考純率」の仕組みや「損害保険料率算出機構」については、6・7頁をご参照ください。

1. 改定の概要

➤ 2020年1月1日以降、自動車保険参考純率における「型式別料率クラス」を以下のとおり変更します。

(1) 自家用普通・小型乗用車^{※1}における「型式別料率クラス」のクラス数を、現行の9クラスから17クラスに細分化します。

(2) 自家用軽四輪乗用車^{※1}に、「型式別料率クラス」を新たに導入し、クラス数は3クラスとします。

Keyword 1 型式別料率クラス

型式別料率クラスとは、自動車保険における自動車ごとのリスクを、1、2、3などのクラス別に設定したものです。自動車保険では、自動車ごとの特性（形状・構造・装備・性能）や、その自動車のユーザー層によって、個々の自動車ごとにリスクに差が見られるため、それを型式単位で評価してクラスを適用し、保険料に反映させています。型式は、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り、自動車検査証（車検証）に記載されています。

適用するクラスは、補償内容（対人賠償責任保険、対物賠償責任保険、搭乗者傷害保険、車両保険）ごとに定めています。

※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」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・軽8ナンバー」の自動車です。

2. 改定の目的および内容

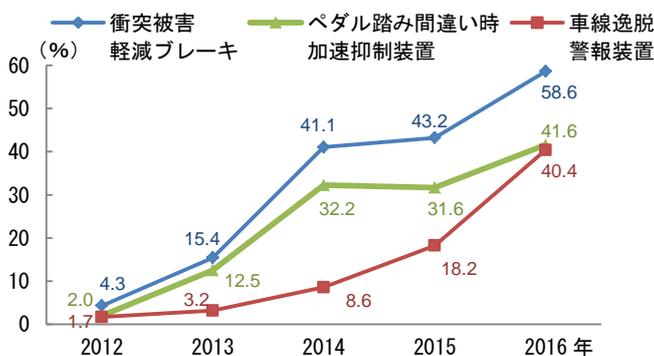
目的：型式間のリスク較差を、より適切に保険料に反映させるため。

昨今、安全運転サポート車（サポカー）などに見られるように、先進安全自動車（ASV）技術が進展しています（【グラフ1】のとおり）。

自動車保険の参考純率では、こうした技術に対するリスク評価を「型式別料率クラス」において行っています。

今般、既に「型式別料率クラス」を導入している自家用普通・小型乗用車については、現行のクラス数をさらに細分化することで、型式間のリスク較差を、より適切に保険料に反映できるようにします。

【グラフ1】生産台数に対する各種ASV技術装着率の推移



注1 「ASV技術普及状況調査」（国土交通省）から作成
注2 装着率 = 装着台数 ÷ 総生産台数

また、これまで「型式別料率クラス」を導入していなかった自家用軽四輪乗用車については、「型式別料率クラス」を導入することで、型式間のリスク較差を保険料に反映できるようにします。

この背景には、【グラフ2】のとおり自家用軽四輪乗用車の普及が進むとともに、自動車ごとの特性（形状・構造・装備・性能）も多様化しているため、型式別の保険実績にも差が見られるようになったことがあげられます。

【グラフ2】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）から作成

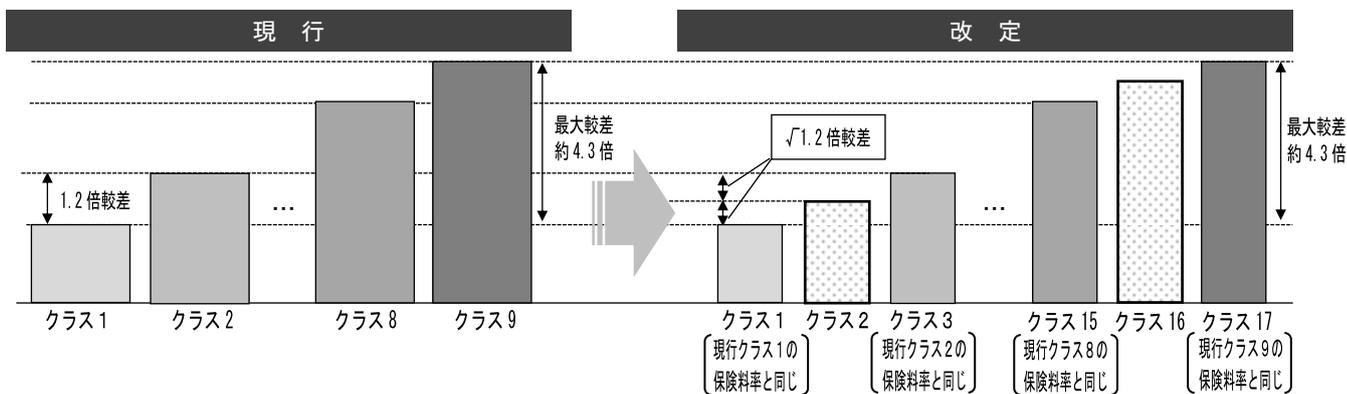
Keyword 2 安全運転サポート車（サポカー）

政府では高齢運転者の交通事故防止対策の一環として、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等を搭載した車を「安全運転サポート車（サポカー）」と称し、普及啓発に取り組んでいます。

Keyword 3 A S V

Advanced Safety Vehicle の略であり、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です。安全運転サポート車（サポカー）に搭載される各種システムも A S V 技術のひとつです。

内容：（1）自家用普通・小型乗用車における「型式別料率クラス」のクラス数を現行の9クラスから17クラスに細分化し、各クラス間の保険料率の較差を、現行の1.2倍から $\sqrt{1.2}$ 倍（約1.1倍）に変更します。



自家用普通・小型乗用車における「型式別料率クラス」について、現行の各クラスの間にもう1つクラスを設けることでクラス数を現行の9クラスから17クラスに細分化し、各クラス間の保険料率の較差（1.2倍）について、 $\sqrt{1.2}$ 倍（約1.1倍）に変更します。

上図のとおり、改定後における保険料の最も安いクラスと最も高いクラスの保険料率の較差（約4.3倍）は、現行と変わりません。

現行のクラス1～9は、それぞれ改定後の奇数クラスに相当します（例：現行クラス1⇒改定後クラス1、現行クラス2⇒改定後クラス3、以降同様）。

また、当機構では、その型式の直近のリスク実態と、適用しているクラスが見合っているかどうかを確認して見直す「クラス見直し」を毎年1月に行っています。その型式のリスク実態と、適用しているクラスが見合っている場合には、クラスの移動はなく、両者が見合っていない場合には、クラスが移動する仕組みです。

現行の仕組みでは、リスクが低い場合には「-1」、リスクが高い場合には「+1」、クラスを移動することとしています。本改定によりクラスが細分化されることに伴い、リスクが低い場合には、その度合いにより「-2」または「-1」、リスクが高い場合には、その度合いにより「+2」または「+1」、クラスを移動することとします。

ただし、より早期にリスクに見合った保険料とするため、本改定により、発売後約3年が経過した型式においては、リスクが低い場合にはその度合いにより「-2」よりも大きく（「-3」、「-4」など）クラスを移動することとします。

なお、改定後の「-2」の保険料率の減少幅は、現行の「-1」の保険料率の減少幅と同等になり、改定後の「+2」の保険料率の増加幅は、現行の「+1」の保険料率の増加幅と同等になります。

<改定後におけるクラス見直しイメージ（2019年クラスがクラス5の場合）>



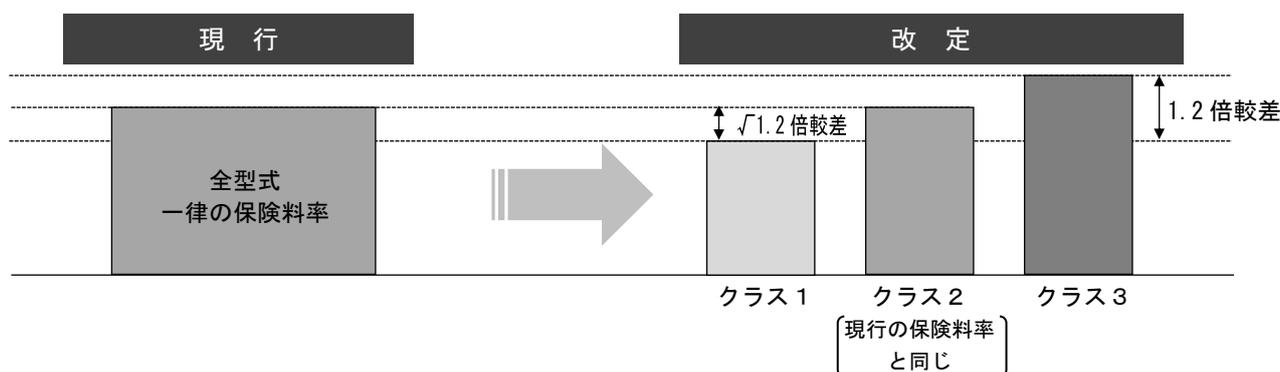
※2 2019年クラスとは保険契約の始期日が2019年1月1日～12月31日の契約に適用されるクラスであり、2018年現在適用されているクラスとは異なる場合があります。

なお、上記、改定後におけるクラス見直しイメージに記載の①のように、2019年に「クラス5」の契約が2020年には「クラス9」となっても、実質的なクラス移動がないことから、適用される保険料率は変わりません。

内容：(2) 自家用軽四輪乗用車についても、補償内容（対人賠償責任保険、対物賠償責任保険、搭乗者傷害保険、車両保険）ごとに「型式別料率クラス」を導入し、型式間のリスク較差を保険料に反映します。なお、クラス数は3クラスとします。

これに伴い、これまで型式によらず一律であった保険料率が、ご契約のお車の型式によって異なることとなります。

また、あわせて、衝突被害軽減ブレーキ（AEB）の装着車に対する保険料割引（9%割引）の適用対象を、「全型式」から「発売後約3年以内の型式」のみに変更します。



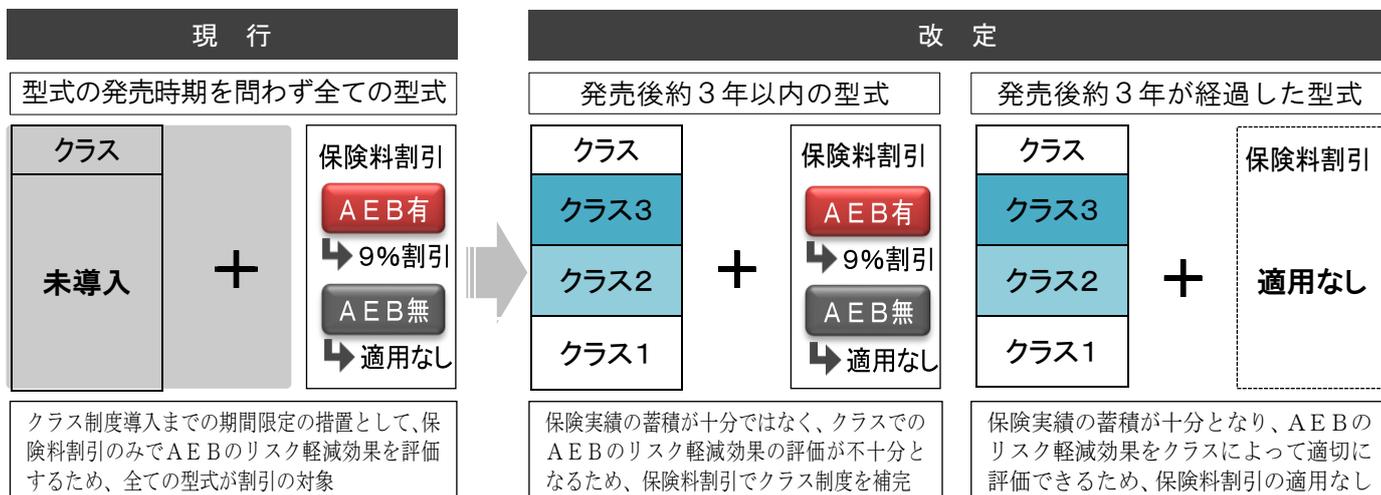
現行の参考純率では、自家用軽四輪乗用車には全型式一律の保険料率を適用しておりましたが、今般「型式別料率クラス」を導入し、ご契約のお車の型式の保険実績に応じた保険料設定を行うこととします。

なお、「型式別料率クラス」導入に伴う保険料の急激な上昇を抑える観点から、区分の数はクラス1～3の3段階とします。

<クラス制度導入に伴うAEB装着車に対する保険料割引の適用対象変更>

「型式別料率クラス」導入後は、保険実績の蓄積が十分な型式（発売後約3年が経過した型式）におけるAEBによるリスク軽減効果は、「型式別料率クラス」により評価することとなります。このため、AEB装着車に対する保険料割引（9%割引）の適用対象を、現行の「型式の発売時期を問わず全ての型式（全型式）」から、自家用普通・小型乗用車と同じ「発売後約3年以内の型式」に変更します^{*3}。

<クラス制度とAEB装着車に対する保険料割引の関係のイメージ>



Keyword 4 衝突被害軽減ブレーキ（AEB）

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）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）』を参照ください）。

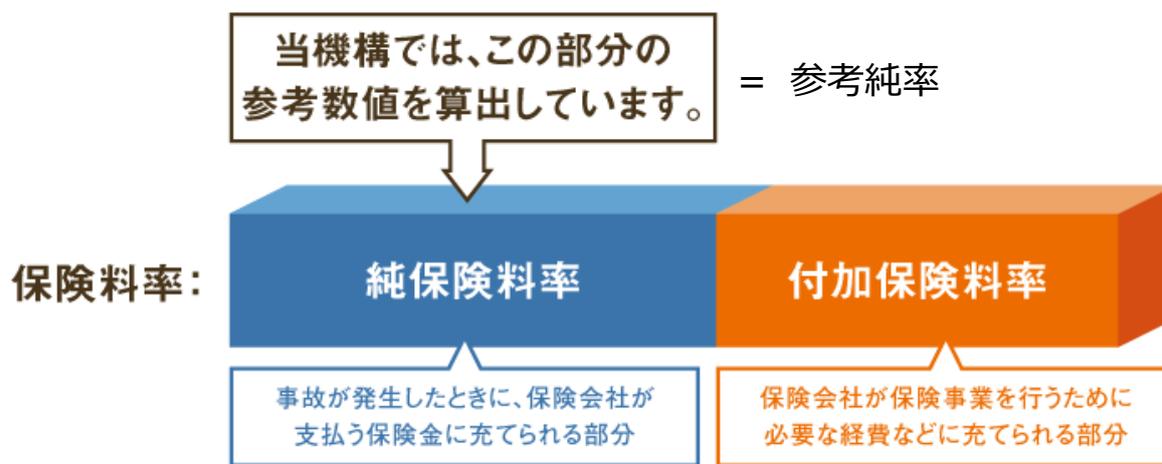
※3 自家用軽四輪乗用車については、2020年1月1日までに「型式別料率クラス」を参考純率上の制度として導入することを前提にAEB装着車に対する保険料割引を導入しました。なお、「型式別料率クラス」を導入することに伴い、AEB装着車に対する割引の適用対象を変更する点についても、[2016年12月9日公表の「【自動車保険】参考純率改定のご案内」](#)にてご案内しております。

<参考純率とは>

保険料率は純保険料率と付加保険料率で構成され、当機構では純保険料率部分を算出しています。当機構が算出する純保険料率を「参考純率」といいます。

当機構の会員となっている保険会社では、参考純率をそのまま使用することができ、また、自社の商品設計等に応じて修正して使用することもできます（参考純率は使用義務のない参考数値であり、これを用いずに保険会社独自に純保険料率を算出することができます）。純保険料率に保険会社で算出した付加保険料率を加えたものが、契約者が負担する保険料率となります。

当機構で行う改定内容を採用するか否かは各保険会社が判断します。したがって、最終的な保険料は各保険会社の判断で決定される点にご留意ください。



<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。主な業務は、以下の3つです。

保険料率の算出・提供



「合理的、妥当、不当に差別的でない」との原則に基づき、参考純率および基準料率を算出[※]し、保険会社に提供しています。

自賠責保険（共済）の損害調査



「公正・迅速・親切」をモットーとして、自賠責保険（共済）の損害調査を行っています。

データバンク



各種保険に関する大量のデータを集計し、保険会社等に提供しています。また、消費者向けの刊行物の作成・提供も行っています。

※当機構では、自動車保険・火災保険・傷害保険・介護費用保険について参考純率を、自賠責保険・地震保険について基準料率を算出しています。

<関連情報>

自動車保険の概況 [\(https://www.giroj.or.jp/publication/outline_j/\)](https://www.giroj.or.jp/publication/outline_j/)

型式別料率クラスの仕組みをはじめ、自動車保険の仕組みや補償内容を説明するとともに、収支動向などを統計数値も用いて詳細に記載しています。

最新版：2018年4月発行

※本改定の内容は記載されておられません。



型式別料率クラス検索 [\(https://www.giroj.or.jp/ratemaking/automobile/vehicle_model/\)](https://www.giroj.or.jp/ratemaking/automobile/vehicle_model/)

「メーカー・車名」もしくは「型式」から、参考純率における型式別料率クラスを検索できます。

本改定の内容に基づく、参考純率における型式別料率クラスについては、2019年11月頃から検索が可能となる予定です。



型式別料率クラス検索

「メーカー・車名」もしくは「型式[○]」からお車の型式別の料率クラス[○]が検索できます。検索結果は、当機構で算出した参考純率上の料率クラスになります。各保険会社で使用している料率クラスとは異なる場合がございますので、自動車保険をご契約の際は各保険会社へご確認ください。なお、クラスが高いからといって、そのお車が危ない自動車であるということではありません。

+ 検索いただけないお車について

メーカー・車名で検索する		型式で検索する	
自動車タイプを選択		自動車タイプを選択	
メーカーを選択	車名を選択	または	型式を入力
メーカー・車名で検索		型式で検索	