

自動車保険参考純率改定説明資料

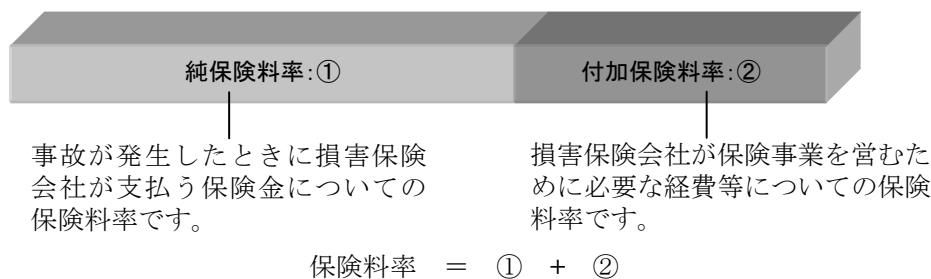
損害保険料率算出機構では、自動車保険参考純率【※】におけるノンフリート等級別料率制度^(注)（等級制度）の改定を行いました（平成23年9月26日金融庁長官への届出、平成23年10月21日適合性審査結果通知受領）ので、お知らせするとともに、その内容について説明いたします。

(注) 一人の保険契約者が所有・使用する自動車が9台以下の場合に適用されます。

【※】参考純率ってなに…？

損害保険料率算出機構では、火災保険、傷害保険、自動車保険などについて、参考純率を算出し、金融庁長官に届け出たうえで、会員保険会社に提供しています。

損害保険の保険料率は、「①純保険料率」と「②付加保険料率」で構成されています。



- 当機構では、会員保険会社から報告された大量のデータに基づき精度の高い保険統計を作成したうえで、これらの統計や保険数理を用いて、将来発生する事故によって支払われる保険金などを予測し、「①純保険料率」を算出しています。

当機構が金融庁長官に届け出た純保険料率は、会員保険会社を拘束するものではありませんが、会員保険会社は自社の経営判断に基づき、この純保険料率を参考にしたうえでこれを修正し、あるいはこの純保険料率を用いずに独自に純保険料率を算出することもできることになっています。

この当機構が算出した「純保険料率」を参考純率といいます（損害保険料率算出団体に関する法律第2条第1項第5号、第9条第1項）。

- 自動車保険参考純率では、保険契約者間の保険料負担の公平性を確保するため、用途・車種をはじめとした区分を設け、リスクに見合った純保険料率を算出しています。

☆なお、「②付加保険料率」については、会員保険会社が独自に付加保険料率を算出しています。

☆会員保険会社が参考純率を参考にして改定を実施する場合であっても、その実施日は各保険会社により異なります。

※ 当機構の概要については、「損害保険料率算出機構 組織のご案内」をご参照下さい。

※ 参考純率の詳細については、「参考純率のあらまし」をご参照下さい。

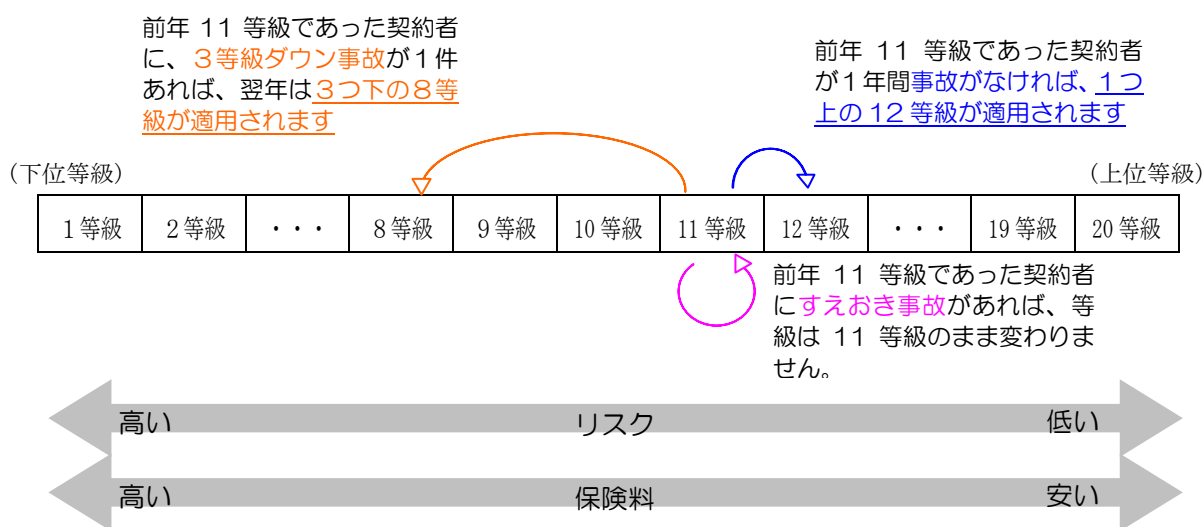
→ これらの資料については、当機構ホームページ（URL： <http://www.nl.iro.or.jp>）に掲載しております。

損害保険料率算出機構

1. 現行のノンフリート等級別料率制度

自動車保険の保険料は、自動車の用途・車種別のリスクに応じて定めた保険料に、個々の契約における契約者・自動車の属性や補償内容などのリスク実態に応じた各種係数（割増引率）を乗じることで求められます。各種係数には様々なものがありますが、係数の一つに、契約者の過去の事故歴に応じたリスクを保険料に反映することを目的としたノンフリート等級係数（以下「等級係数」といいます。）があります。

ノンフリート等級（以下「等級」といいます。）は、自動車1台ごとに前年契約の「等級」・「事故の有無・件数」に応じて決定され、1～20等級に区分されています。また、現行制度の下では、事故があつて保険金の支払いを受けた場合、原則として翌年の等級が3等級ダウンすることにより保険料が高くなります（以下「3等級ダウン事故」といいます。）。ただし、車両盗難や飛び石、落石等の一定の事故形態の場合には等級がすえおかれています（以下「すえおき事故」といいます。）。



<< 新規契約の場合 >>

新規に契約する場合には、6 等級または 7 等級^{（注）} となり、その契約の年齢条件の区分に応じて係数が更に 4 区分（全年齢補償、21 歳以上補償、26 歳以上補償、年齢条件対象外）に細分化されています。

（注）2 台目以降の自動車の契約で一定の条件を満たす場合。

	6 等級新規契約				7 等級新規契約			
年齢条件の区分	全年齢補償	21 歳以上補償	26 歳以上補償	年齢条件対象外	全年齢補償	21 歳以上補償	26 歳以上補償	年齢条件対象外

2. 制度改定に至った背景 ～現行制度の問題点～

今般の等級制度の改定に至った背景には、以下のとおり、契約者間の保険料負担に不公平が生じていることがあげられます。

〔問題点①〕

同じ等級であっても、前年契約で「事故がなかった契約者」よりも「事故があった契約者」のリスク実態が高いため、「事故があった契約者」のリスク実態に応じた保険料の一部を「事故がなかった契約者」が肩代わりしている状況にあります。

〔問題点②〕

また、同じ等級であっても、前年契約で「すえおき事故があった契約者」のリスク実態は高いため、「すえおき事故があった契約者」のリスク実態に応じた保険料の一部を「事故がなかった契約者」が肩代わりしている状況にあります。

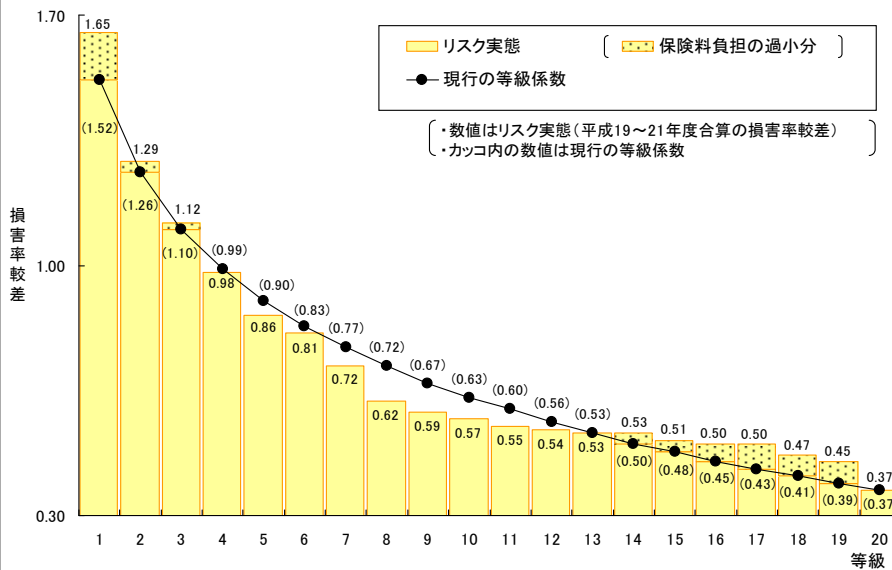
現行の等級制度では、同じ等級が適用されている契約者であっても、前年契約で事故がなかった契約者（以下「無事故契約者」といいます。）と前年契約で事故があった契約者（以下「事故有契約者」といいます。）を比較するとリスク実態に大きな乖離かいが見られます。具体的には、事故有契約者のリスク実態は無事故契約者のリスク実態よりも高い傾向にあり、同じ等級内での保険料負担に不公平が生じています。

例えば、ノンフリート等級別のリスク実態【グラフ1】を事故有契約者と無事故契約者とに分割して見ると、同じ12等級であっても、事故有契約者のリスク実態【グラフ2】は無事故契約者のリスク実態【グラフ3】よりも高くなっています。

また、現行の等級係数と比較すると、無事故契約者は等級係数よりもリスク実態が低く（＝リスク実態に比べて保険料負担が過大）、事故有契約者は等級係数よりもリスク実態が高い（＝リスク実態に比べて保険料負担が過小）という状況にあります。これは、事故有契約者のリスク実態に応じた保険料の一部を無事故契約者が肩代わりしていることを示しています。 ➡ 問題点①

ノンフリート契約者全体のリスク実態

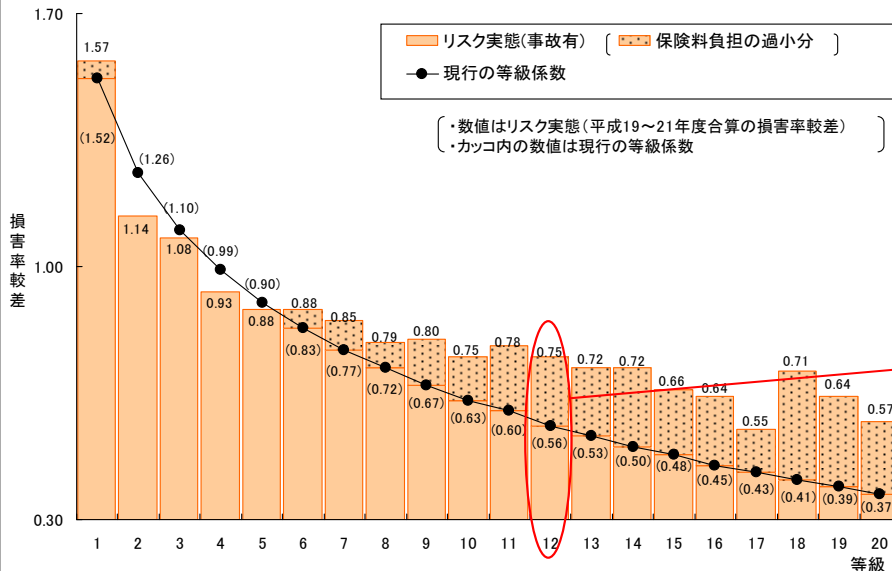
【グラフ1】



(事故有契約者と無事故契約者に分割)

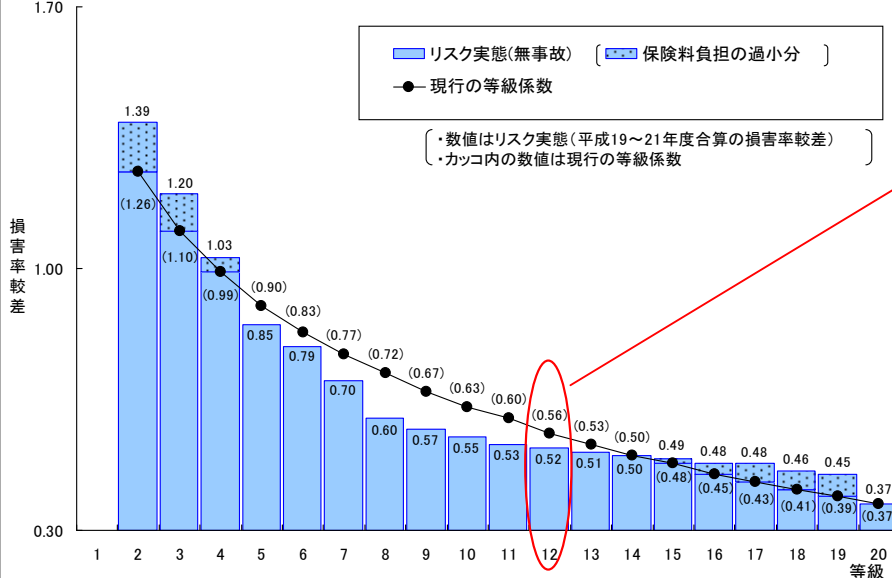
事故有契約者のリスク実態

【グラフ2】



無事故契約者のリスク実態

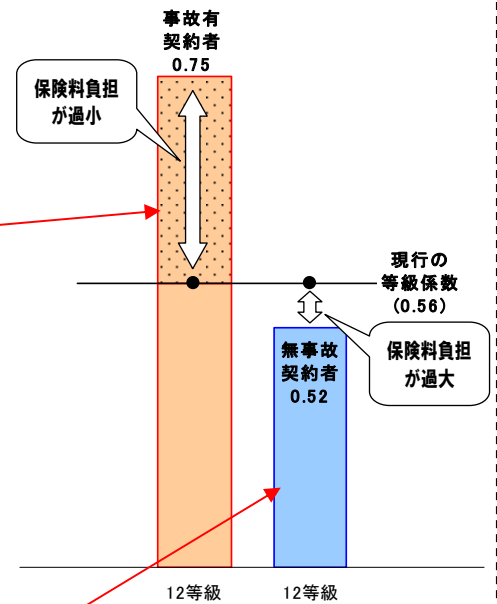
【グラフ3】



👉 グラフの見方①

ノンフリート契約者全体の損害率 (支払保険金÷純保険料) を 1.00 とした場合の等級毎の損害率の水準 (リスク実態) を示しています。

同じ等級であってもリスク実態に乖離が生じています。(例：12等級)



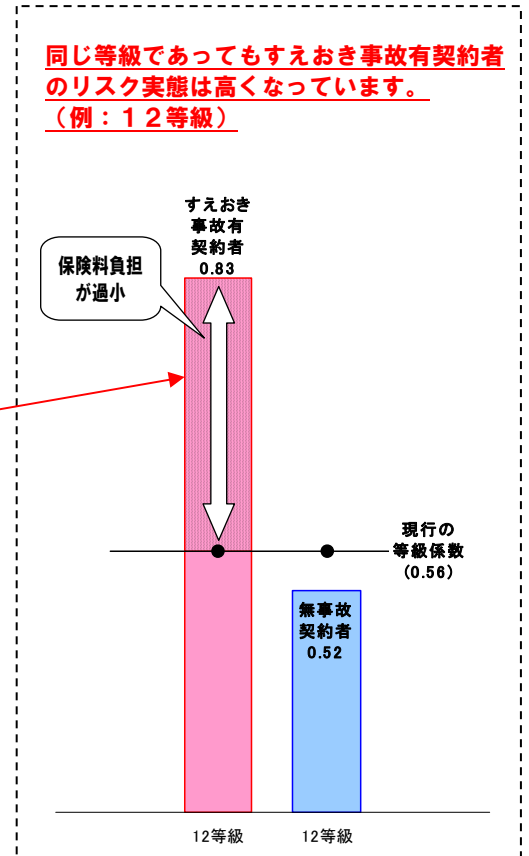
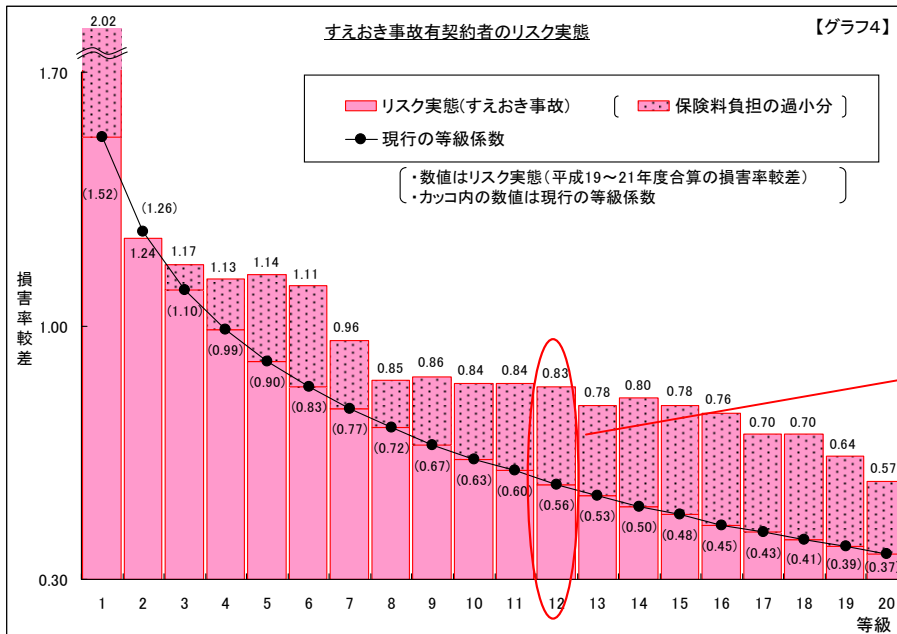
👉 グラフの見方②

現行の等級係数は 0.56 になっていますが、事故有契約者の損害率較差、すなわちリスク実態は 0.75 になっており、保険料負担が過小な状態になっています。また、無事故契約者のリスク実態は 0.52 になっており、保険料負担が過大な状態になっています。

また、前年契約ですえおき事故があった契約者（以下「すえおき事故有契約者」といいます。）のリスク実態【グラフ4】をみると、無事故契約者のリスク実態【グラフ3】よりも高くなっています。

これは、すえおき事故有契約者のリスク実態に応じた保険料の一部が無事故契約者が肩代わりしていることを示しており、保険料負担に不公平が生じています。

➡ 問題点②



3. 一般の制度改定の内容

前記2. の背景を踏まえ、契約者間の保険料負担の公平性の向上を図ることを目的として、リスク実態をより反映できる等級制度へと見直すこととします。

なお、制度の見直しにあたっては、契約者にとっての制度のわかりやすさ、納得感にも配慮します。

(1) 等級係数の見直し（問題点①の改善）

- ・等級係数を「無事故係数」と「事故有係数」に細分化します。
- ・なお、これに伴い全ての等級について、直近のリスク実態を基に等級係数を見直します。

事故有契約者のリスク実態が無事故契約者よりも高い傾向が見られるため、継続契約の7～20等級の等級係数を無事故係数と事故有係数に細分化した上で、全ての等級について直近のリスク実態を基に見直しを行い、等級間の不公平を改善します。

なお、継続契約の1～6等級については、事故経験がまったく無い契約者集団は含まれないことから、等級係数の細分化は行いません。

現行の等級係数(割増引率)

改定後の等級係数(割増引率)

① 前年契約を継続する場合

等級	係数(割増引率)
1等級	1.52 (+52%)
2等級	1.26 (+26%)
3等級	1.10 (+10%)
4等級	0.99 (-1%)
5等級	0.90 (-10%)
6等級	0.83 (-17%)
7等級	0.77 (-23%)
8等級	0.72 (-28%)
9等級	0.67 (-33%)
10等級	0.63 (-37%)
11等級	0.60 (-40%)
12等級	0.56 (-44%)
13等級	0.53 (-47%)
14等級	0.50 (-50%)
15等級	0.48 (-52%)
16等級	0.45 (-55%)
17等級	0.43 (-57%)
18等級	0.41 (-59%)
19等級	0.39 (-61%)
20等級	0.37 (-63%)



等級	無事故係数(割増引率)	事故有係数(割増引率)
1等級	1.64 (+64%)	
2等級	1.28 (+28%)	
3等級	1.12 (+12%)	
4等級	0.98 (-2%)	
5等級	0.87 (-13%)	
6等級	0.81 (-19%)	
7等級	0.70 (-30%)	0.80 (-20%)
8等級	0.60 (-40%)	0.79 (-21%)
9等級	0.57 (-43%)	0.78 (-22%)
10等級	0.55 (-45%)	0.77 (-23%)
11等級	0.53 (-47%)	0.75 (-25%)
12等級	0.52 (-48%)	0.73 (-27%)
13等級	0.51 (-49%)	0.71 (-29%)
14等級	0.50 (-50%)	0.69 (-31%)
15等級	0.49 (-51%)	0.67 (-33%)
16等級	0.48 (-52%)	0.64 (-36%)
17等級	0.47 (-53%)	0.62 (-38%)
18等級	0.46 (-54%)	0.60 (-40%)
19等級	0.45 (-55%)	0.58 (-42%)
20等級	0.37 (-63%)	0.56 (-44%)

② 新規で契約する場合

6等級	全年齢補償	1.25 (+25%)
	21歳以上補償	1.10 (+10%)
	26歳以上補償	0.95 (-5%)
	年齢条件対象外	1.00 (±0%)
7等級	全年齢補償	0.90 (-10%)
	21歳以上補償	0.85 (-15%)
	26歳以上補償	0.72 (-28%)
	年齢条件対象外	0.72 (-28%)



6等級	全年齢補償	1.28 (+28%)
	21歳以上補償	1.03 (+3%)
	26歳以上補償	0.91 (-9%)
	年齢条件対象外	1.04 (+4%)
7等級	全年齢補償	1.11 (+11%)
	21歳以上補償	0.89 (-11%)
	26歳以上補償	0.60 (-40%)
	年齢条件対象外	0.61 (-39%)

※表中、括弧内の割増引率の+は割増、-は割引を示しています。

(2) すえおき事故の廃止（問題点②の改善）

現行制度ですえおき事故に該当する事故があった場合、リスク実態に応じた保険料負担とするため、1等級ダウンとします。

現行制度では、事故があつて保険金の支払を受けた場合には、原則として次契約の等級が3等級ダウンすることにより翌年の保険料が高くなりますが、下表に記載の事故により保険金の支払を受けた契約は、「運転上のリスク」によって保険金支払が行われた契約と比べて、リスクは低いものと想定されていたため、無事故契約者の場合に準ずるものとして、次契約の等級をダウンさせることなく、「すえおき事故」として取扱っておりました。

今回の改定では、これらすえおき事故有契約者のリスク実態が前記【グラフ4】のとおりである状況を踏まえ、その集団のリスク実態に応じた保険料負担を求めることとしています。ただし、これらの事故における契約者の落ち度が軽微であると考えられること、また、契約者の保険料負担が急激に増加することを避けるため、等級のダウン数を「1等級」としています。

	現行	改定後
前年契約にて、下記アおよびイをいずれも満たす事故があった場合 ア 下記のいずれかの事故であること (ア) 車両保険のみ (イ) 車両保険および無保険車傷害保険のみ (ウ) 車両保険および搭乗者傷害保険のみ (エ) 車両保険、無保険車傷害保険および搭乗者傷害保険のみ イ 事故発生の原因が下記のいずれかに該当する事故であること (ア) 火災または爆発*1 (イ) 盗難 (ウ) 騒じょうまたは労働争議にともなう暴力行為または破壊行為 (エ) 台風、たつ巻、こう水、高潮 (オ) 落書または窓ガラス破損*2 (カ) いたずら*3 (キ) 飛来中または落下中の他物との衝突	前年契約の等級 をすえおく。 (すえおき事故)	前年契約の等級 から1を減じる。 (1等級ダウン事故)

*1 飛来中もしくは落下中の物以外の他物との衝突もしくは接触または転覆もしくは墜落によって生じた火災または爆発を除く。

*2 飛来中もしくは落下中の物以外の他物との衝突もしくは接触または転覆もしくは墜落によって生じた窓ガラス破損を除く。

*3 被保険自動車の運行によるものおよび被保険自動車と被保険自動車以外の自動車との衝突または接触によるものを除く。

(3) 事故有係数を適用する期間について

事故有係数を適用する期間は、1事故あたりの等級ダウン数に合わせて、3等級ダウン事故1件につき3年間、1等級ダウン事故1件につき1年間とします。

- ・事故有係数を適用する契約であるか否かを判別するために、「事故有係数適用期間（以下「適用期間」という。）」という項目を設けて、前契約で3等級ダウン事故があつた翌年の契約には事故1件につき「3」、1等級ダウン事故であれば事故1件につき「1」を付します（次頁、例1および例2）。
- ・以降、1年間経過するごとに翌年の契約では適用期間について「1」を減じ、当年契約の適用期間が「1」以上の場合には事故有係数を、「0」の場合には無事故係数を適用することとします。
- ・なお、事故有係数が適用されている期間に再度事故があつた場合は、適用期間を積算しません（次頁、例3および例4）。
- ・ただし、適用期間の積算の上限は「直近の事故から6年間」とします（次頁、例3）。

(例 1) 18等級で3等級ダウン事故があった場合の等級係数と適用期間

無事故係数 (適用期間)	18等級 0	15等級	16等級	17等級	18等級 0
	3等級がウ ↓ (4年後)				
事故有係数 (適用期間)	18等級	15等級 3 (1年後)	16等級 2 (2年後)	17等級 1 (3年後)	18等級

1 事故 × 3 年間 = 3 年間

(例 2) 18等級で1等級ダウン事故があった場合の等級係数と適用期間

無事故係数 (適用期間)	18等級 0	17等級	18等級 0
	1等級がウ ↓ (2年後)		
事故有係数 (適用期間)	18等級	17等級 1 (1年後)	18等級

1 事故 × 1 年間 = 1 年間

(例 3) 18等級で3等級ダウン事故1件、その翌年および2年後にそれぞれ3等級ダウン事故1件があった場合の等級係数と適用期間

無事故係数 (適用期間)	18等級 0	15等級	12等級	9等級	10等級	...	14等級	15等級 0
	3等級がウ ↓ (9年後)							
事故有係数 (適用期間)	18等級	15等級 3 (1年後)	12等級 5 (2年後)	9等級 6 (3年後)	10等級 5 (4年後)	...	14等級 1 (8年後)	15等級

$1 \text{ 事故} \times 3 \text{ 年間} = 3 \text{ 年間}$ (1件目事故分)
 $(5-1) \text{ 年間} + 1 \text{ 事故} \times 3 \text{ 年間} = 7 \text{ 年間} \Rightarrow 6 \text{ 年間 [上限]}$ (2件目事故分までの残り) (3件目事故分)
 $(3-1) \text{ 年間} + 1 \text{ 事故} \times 3 \text{ 年間} = 5 \text{ 年間}$ (1件目事故分の残り) (2件目事故分)

(例 4) 18等級で1等級ダウン事故1件、その翌年に3等級ダウン事故1件があった場合の等級係数と適用期間

無事故係数 (適用期間)	18等級 0	17等級	14等級	15等級	16等級	17等級 0
	1等級がウ ↓ (5年後)					
事故有係数 (適用期間)	18等級	17等級 1 (1年後)	14等級 3 (2年後)	15等級 2 (3年後)	16等級 1 (4年後)	17等級

$1 \text{ 事故} \times 1 \text{ 年間} = 1 \text{ 年間}$ (1件目事故分)
 $(1-1) \text{ 年間} + 1 \text{ 事故} \times 3 \text{ 年間} = 3 \text{ 年間}$ (1件目事故分の残り) (2件目事故分)

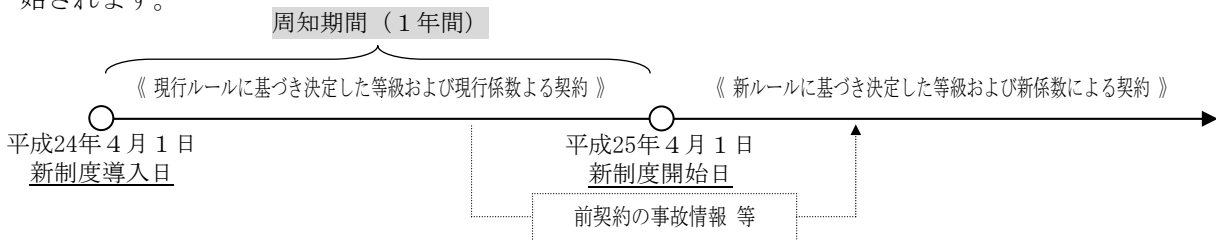
4. 新制度の導入にあたって

(1) 新制度の周知のための期間

参考純率における新制度の導入日は平成 24 年 4 月 1 日になります。ただし、新制度の導入にあたっては、「次の契約からは新制度が開始される」旨を周知するための期間（以下「周知期間」といいます。）を導入日から 1 年間設けます。

したがって、参考純率上は、平成 24 年 4 月 1 日から 1 年間はまだ現行ルールに基づき決定した等級および現行係数による契約となり、平成 25 年 4 月 1 日から新ルールに基づき決定した等級および新係数による契約が開始されます。

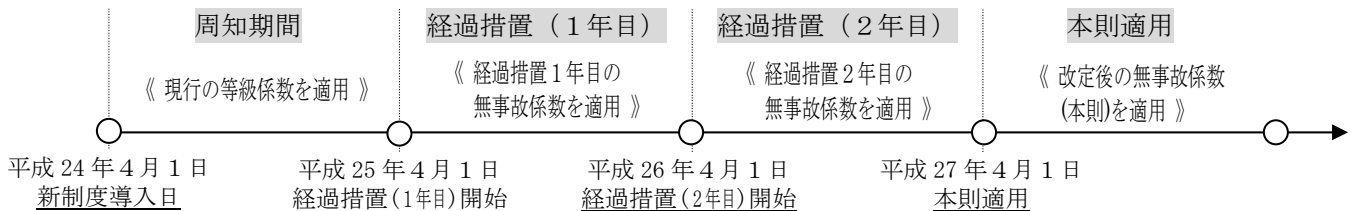
ただし、新制度の導入日以降に締結した契約で事故があり、周知期間中に更改契約を行った場合には、周知期間中であっても、その更改契約から新ルールに基づき決定した等級および新係数による契約が開始されます。



(2) 経過措置

制度導入後、新たに改定後の等級係数を適用する場合に、事故がなく翌年 1 つ上の等級に進行したにもかかわらず等級係数が上昇することがないように、2 年間の経過措置を設けて無事故係数を段階的に見直していくこととします。

[各期間において適用する係数]



	現行の 等級係数	経過措置 1 年目 の無事故係数	経過措置 2 年目 の無事故係数	改定後の 無事故係数(本則)
7 等級	0.77	0.72	0.71	0.70
8 等級	0.72	0.60	0.60	0.60
9 等級	0.67	0.59	0.58	0.57
10 等級	0.63	0.57	0.56	0.55
11 等級	0.60	0.54	0.54	0.53
12 等級	0.56	0.53	0.52	0.52
13 等級	0.53	0.52	0.51	0.51
14 等級	0.50	0.51	0.50	0.50
15 等級	0.48	0.50	0.49	0.49
16 等級	0.45	0.48	0.48	0.48
17 等級	0.43	0.45	0.47	0.47
18 等級	0.41	0.43	0.45	0.46
19 等級	0.39	0.41	0.43	0.45
20 等級	0.37	0.37	0.37	0.37

以上

(参考) 等級別契約台数割合および前年契約の事故種類別台数割合

【表1】 等級別契約台数割合 (21年度データ)

		割合	
継続契約	1 等級	0.1%	
	2 等級	0.2%	
	3 等級	0.4%	
	4 等級	0.6%	
	5 等級	0.8%	
	6 等級	1.2%	
	7 等級	3.5%	
	8 等級	4.5%	
	9 等級	4.4%	
	10 等級	4.3%	
	11 等級	4.2%	
	12 等級	4.1%	
	13 等級	4.0%	
	14 等級	4.3%	
	15 等級	4.2%	
	16 等級	4.0%	
	17 等級	5.4%	
	18 等級	5.3%	
	19 等級	4.5%	
	20 等級	36.1%	
新規契約	6 等級	全年齢補償	0.2%
		21歳以上補償	0.6%
		26歳以上補償	1.5%
		年齢条件対象外	0.3%
	7 等級	全年齢補償	0.1%
		21歳以上補償	0.2%
		26歳以上補償	1.0%
		年齢条件対象外	0.1%
合計		100.0%	

【表2】 前年契約の事故種類別台数割合 (21年度データ)

前年契約の事故種類	割合
無事故	93.4%
3 等級ダウン事故	5.2%
すえおき事故	1.3%
合計	100.0%

(注) 【表1】 および 【表2】 とともに対人賠償責任保険における契約台数に基づく。