

# ノンフリート等級別料率制度改定の背景と影響

調査研究部 大沼 八重子

## はじめに

2012年10月損害保険大手各社を中心に自動車保険のノンフリート等級別料率制度<sup>1</sup>が改定された。今回の改定は、従来の等級制度の仕組みを大きく変更するものである。事故の有無によって割増割引率を細分化することで、自動車事故を起こした人の保険料負担を重くする仕組みに改定される。本稿では、制度改定の背景や改定内容を明らかにし、その影響について考えてみたい。

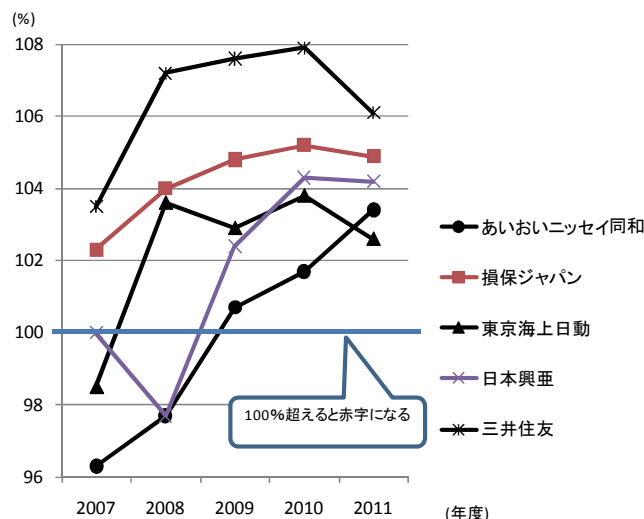
## 1. 赤字が続く自動車保険

損害保険会社の収入保険料の半分以上を占める自動車保険は赤字が続いている。図表1

は、大手損保5社の自動車保険のコンバインドレシオ<sup>2</sup>を示したものである。コンバインドレシオとは、支払った保険金と事業費の合計が、保険料収入に対してどの程度の割合であるかを示したものである。2009年度以降、大手損保5社の自動車保険は軒並み100%を超えており、収益性の改善が損害保険会社にとって重要な課題となっている。

次に、業界全体のコンバインドレシオの推移をもう少し長い時間軸で確認してみよう。図表2は全種目のコンバインドレシオを使っているが、これは自動車保険のみのデータ取得に制約があるためである。損害保険会社の経営は主力の自動車保険の収益性が大きく反

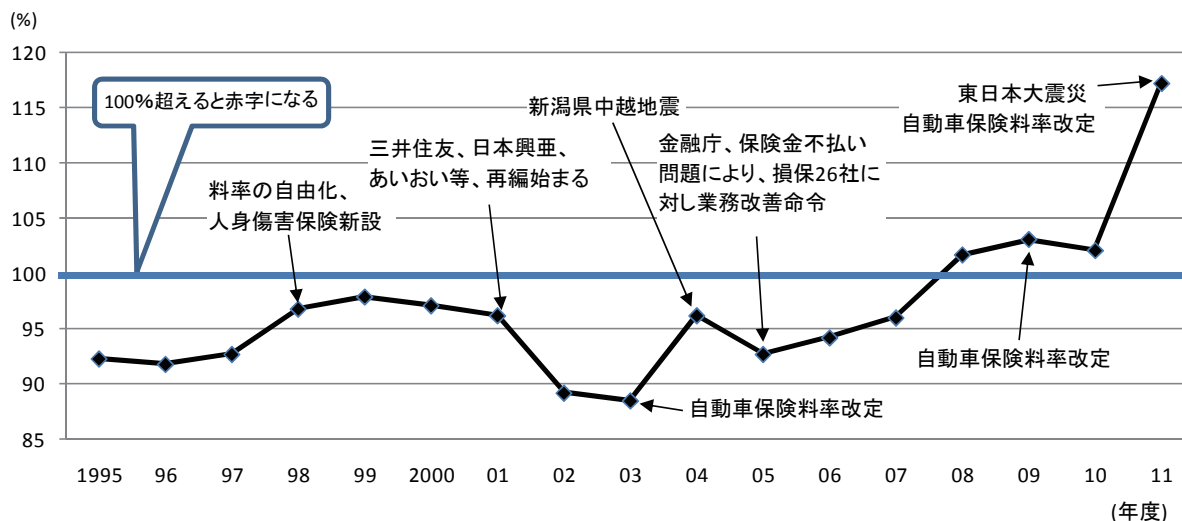
図表1 大手損保5社の自動車保険のコンバインドレシオの推移



(出典) 各社ホームページ「ディスクロージャー誌」より筆者作成

1 ノンフリート等級別料率制度…ノンフリート契約者とは自らが所有・使用し自動車保険を締結している自動車が9台以下の契約者のことを言う。ノンフリート契約者は、自動車1台ごとの契約に係る過去の保険事故件数によって保険料の割増・割引が決まる料率体系となっており、これをノンフリート等級別料率制度と呼ぶ。  
2 コンバインドレシオ…損害保険会社の保険引受に係る「収益力」を示す指標。保険料収入に占める保険金支払の割合である「正味損害率」と、保険料収入に占める事業費の割合である「正味事業費率」の合算値。

図表2 損害保険会社のコンバインドレシオ（全種目）の推移



(出典) 日本損害保険協会「損害保険会社の概況・会員会社合計値」より筆者作成

映することから、このデータを参照することとする。

1998年の料率自由化以降、損保各社は多様な商品戦略や付随サービスを展開し、補償の充実をすすめてきた。料率自由化による価格競争は、ゴールド免許割引などの導入で収益の中心層であった優良ドライバーからの保険料収入を減少させたが、代理店の効率化等に取り組み、事業費を削減した結果、自由化直後のコンバインドレシオは横ばい傾向となっている。2000年代に入り、経営統合や合併による大規模な業界再編が進められ、コンバインドレシオは一旦改善するが、保険金不払い問題が発生、支払業務プロセスの見直しで事業費が高騰し、コンバインドレシオは08年以降100%を超えることとなった。

また、事業環境も大きく変化した。少子高齢化および若者のクルマ離れによる需要の低迷、高齢ドライバーの増加による事故率の高止まりが収益を下押ししている。

損害保険料率算出機構は、損害保険業の健

全な運営のため、参考純率等を算出し損害保険会社に提供を行っている。損害保険料率算出機構は、2009年6月に「記名被保険者年齢別料率制度」を導入、高齢者の保険料を引き上げた。しかし、収支は改善せず、わずか2年後の2011年9月、「ノンフリート等級別料率制度」改定に至った。自動車保険は記名被保険者年齢・運転経験・型式別料率クラスなどリスク細分化がすすんでいるが、今回の改定は等級の仕組みにまで踏み込んだものである。

大手損害保険会社では1年の周知期間を経て2013年10月から新制度での保険料体系となる。大手ダイレクト系自動車保険会社も2013年4月以降改定を行い、同様に1年の周知期間を経て来年度には、ほぼ足並みがそろそろ形となる。

## 2. ノンフリート等級別料率制度の改定

「ノンフリート等級別料率制度」とは、契約者の過去の事故歴に応じたりスクを保険料

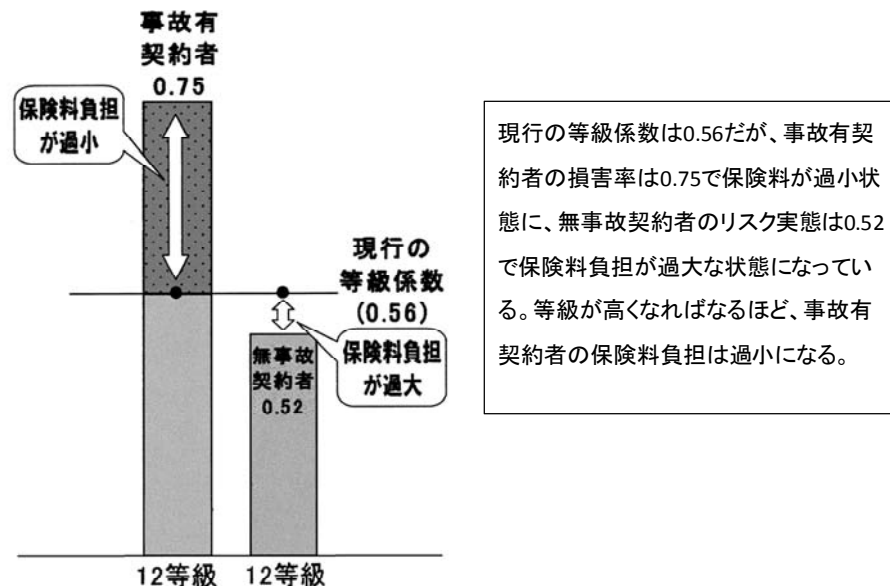
に反映するもので、その等級係数は1～20等級まで20ランクに区分されている。現行制度の下では、同じ等級であれば事故に関係なく同じ等級係数が適用されていた。しかし、同じ等級ではあっても、前年に事故があった契約者は、事故がなかった契約者よりリスクが高いのが実態である。事故有契約者は、保険料負担が過小となり、その不足分を実質的に無事故契約者が肩代わりしている（図表3）。こうした状況を踏まえ、保険料負担の公平性を高めるために、次の2点が実施されることとなった。

- ① 等級係数を「無事故係数」と「事故有係数」に細分化
  - ② 等級据え置き事故廃止、「1等級ダウン事故」新設
- 等級係数の見直しでは、「無事故係数」と

「事故有係数」を新設、「事故があった人」と「事故がなかった人」の適用係数の区分が行われる（図表4）。「事故があった人」は、従来の3等級ダウンに加え、事故後3年間は「事故有係数」という割高な保険料体系が適用される（図表5）。係数差は等級によって異なるが、最大で22ポイント、最少で10ポイント異なり、事故有係数の適用期間中に再度保険を使えば、ペナルティー期間は最大6年間にまで延長される。事故で保険を使用した人には厳しい制度となっている。

等級据え置き事故<sup>3</sup>の廃止では、従来翌年の等級を据え置く取扱いだった運転上のリスクによらない車両保険金等を支払う事故も「1等級ダウン」となる。等級ダウンする1年間は事故有係数が適用され割高な保険料を支払うことになる。

図表3 同じ等級でもリスク実態に乖離が生じている（例：12等級）



（出典）損害保険料率機構「自動車保険参考純率改定説明資料」

3 等級据え置き事故…飛び石による窓ガラスの破損、落書きなどのいたずら被害、車両盗難、台風などの自然災害等による契約者の落ち度が軽微な車両保険支払にかかる事故について等級を据え置く制度。

図表4 等級係数の見直し（前年契約を継続する場合）

現行の等級係数（割増引率）

等級	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%)

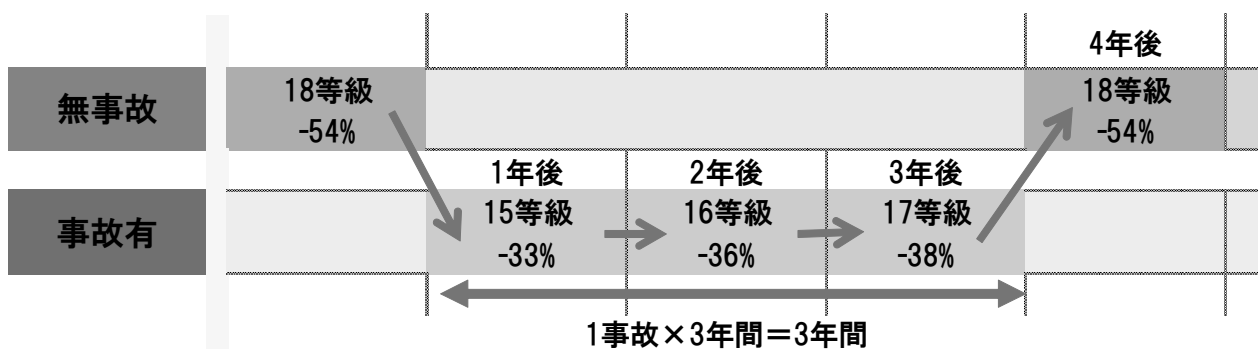
改定後の等級係数（割増引率）

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%)

(注) 図表中、括弧内の割増引率の+は割増、-は割引を示す

(出典) 損害保険料率機構「自動車保険参考純率改定説明資料」

図表5 <適用例>18等級で事故があった場合の適用等級および割増引率



(出典) 損害保険料率機構「自動車保険参考純率改定説明資料」を元に筆者作成

### 3. 予想される影響と期待

今回の改定は、リスクに応じた保険料を負担するため、一部の契約者の保険料負担は増大する。特に、2009年の参考純率の改定の対象となった高齢者ドライバーのなかには、今回の改定の影響を大きく受ける契約者も少なくない。年金収入に頼る高齢者にとって、自動車保険の保険料は家計の大きな負担ともなりうる。

そこで、契約者のなかには、車両保険の少額事案などでは保険を使用しない者が増加することが予想される。事故有係数によって割高な保険料を強いられるより、自費で修理してしまおうと考える人は少なくないはずだ。しかし、加入している保険を使用できない(使用しない)ことに、納得のいかない契約者もいるに違いない。そのため、使用しないことが見込まれる補償や特約には加入しない、保険金額を減額するなどの動きが広がる可能性がある。特に、保険料が高い車両保険は節約の対象になると思われる。

だが、契約者が、保険料負担の増大から補償の削減に動いてしまったのでは、本末転倒となりかねない。自動車事故はその大小に関わらず契約者に精神的負担と経済的負担をかけるものだが、車両保険はそうした事故発生時の契約者の負担を軽減するのに不可欠な補償である。車両保険に加入していれば、相手のある事故の場合、過失割合が決まらない段階でも、車両の修理費用を受け取ることができる。また、示談交渉がスムーズに進むことから、事故の早期解決にもつながる。事故を忘れたくない契約者にとって、車両保険の加入は解決への早道となる。免責金額の設定などにより、契約者のニーズにあわせた提案がこれまで以上に求められよう。

自動車保険は、不測の自動車事故に備え、ドライバーに「安定」「安心」を提供する仕組みである。今回のノンフリート等級別料率制度改定は、消費者自身がそうした自動車保険本来の意義を改めて考え直す良い機会になるだろう。