

ノンフリート等級別料率制度の改定が 付加率競争を激化させる

2014年6月、すべての損害保険会社が新しいノンフリート等級別料率制度に移行した。この制度改定は、本来の目的とは別に損害率を改善する効果があるが、後に、より厳しい市場の創出につながる可能性が高い。

損害保険会社にとっての喫緊の課題は 損害率の改善

自動車保険¹⁾は、1980年代半ばまで事故実績に基づいた無事故割引と事故割増によって保険料が定められていたが、1984年にこれらを統合した「ノンフリート等級別料率制度²⁾」が発足した。その後、幾度もの改定を経て、現在は前年契約の「等級」と「事故の有無・件数」に応じた1等級から20等級の区分となっている。事故を起こせば等級が下がるというペナルティに加え、5万円などの免責金額(自己負担額)が設定されていたため、バンパーを擦る程度の小さな車両事故(高頻度低損害の事故)の場合、いま受け取ることができる保険金の額と値上がりする翌年以降の保険料とを比較して、車の所有者は「保険を使うべきか」の判断を迫られていたと思われる。

しかし、1996年・98年の保険業法等の改正による規制緩和を受け、損害保険会社各社は自動車保険分野において、人身傷害補償保険³⁾や各種特約を開発し、補償内容の拡充とサービスを競い合った。そうした特約のひ

とつが「オールリスク免責ゼロ特約⁴⁾」である。契約者等は、自己負担がなくなると小さな事故でも保険金を請求しようとする。実際に、オールリスク免責ゼロ特約の影響を受ける車両保険の支払保険金は、自動車保険全体の4割を超え、自動車保険の補償の中で最も大きな割合を占めている⁵⁾。損害保険会社の側から見れば、高頻度低損害の保険金請求を生む車両保険は、収支(損害率)の改善・対応が求められる対象になっていた。

補償の縮小に繋がる制度改定

このような状況のなか、損害保険料率算出機構⁶⁾は保険契約者間の保険料負担の公平性を確保するため⁷⁾、ノンフリート等級別料率制度の改定を行った。そして、2014年6月1日にすべての損害保険会社が新制度に移行した。

従来の制度では、無事故で等級が上がった人も、事故を起こして等級が下がった人も、同じ等級であれば割増率は同じであった。しかし新制度では、事故を起こしていない人と事故を起こした人のリスクの違いを保険料に反

映させるという考え方が採用されている。

新制度も旧制度と同様に1年間無事故であれば翌年等級が1つ上がって保険料は安くなり、事故を起こして保険金の支払いを受けた場合は3つ下がって保険料は高くなる⁸⁾。ただし、この場合の保険料の「係数(割増引率)」は「事故有係数」となり無事故の場合より保険料は高いものとなる。更に、3等級下がった場合は3年間、事故有係数による保険料が適用されるのである(図表1)。

図表1 20等級で3等級ダウン事故を起こした場合の適用等級・割増引率

無事故	20等級 63%割引	17等級	18等級	19等級	20等級 63%割引
事故有	20等級	17等級 38%割引 (1年後)	18等級 40%割引 (2年後)	19等級 42%割引 (3年後)	20等級

【参考】改定後の等級別割増引率(継続契約の場合)

等級	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
無事故	+64%	+28%	+12%	-2%	-13%	-19%	-30%	-40%	-43%	-45%
事故有							-20%	-21%	-22%	-23%

等級	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
無事故	-47%	-48%	-49%	-50%	-51%	-52%	-53%	-54%	-55%	-63%
事故有	-25%	-27%	-29%	-31%	-33%	-36%	-38%	-40%	-42%	-44%

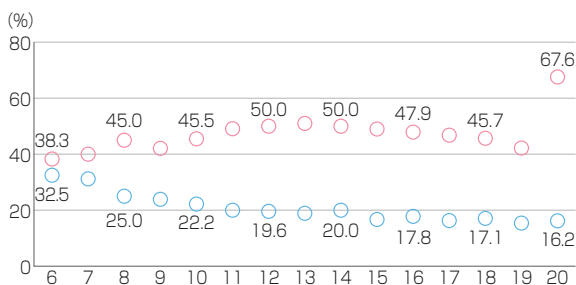
(注) +は割増、-は割引を示している。

(出所) 損害保険料率算出機構「自動車保険参考純率改定説明資料」2011年10月より作成

NOTE

- 1) 本稿では、任意加入の自動車保険について記載する。
- 2) ノンフリート等級別料率制度は、1人の保険契約者が所有・使用する自動車9台以下の場合に適用される仕組みである。
- 3) 人身傷害補償保険とは、被保険者が自動車事故の被害者になった場合に、損害保険会社が直接被保険者に対して損害を補償する保険である。
- 4) オールリスク免責ゼロ特約とは、車両保険の免責金額(自己負担額)をゼロにする特約である。
- 5) 損害保険料率算出機構「損害保険料率算出機構統計集(平成24年度)」2014年3月13日。
- 6) 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、会員である保険会社等から大量のデータを集集し、参考純率と基準料率の算出を行っている。
- 7) 前年度に事故が無かった契約者と前年度に事故があった契約者を比較すると、リスク実態に大きな乖離が見られ、同じ等級内での保険料負担に不公平が生じていた。新制度では、等級による保険料の割増引率を「無事故係数」と「事故有係数」の二本立てにすることでこの問題を解消している。
- 8) 事故の形態や回数等によって3等級下がる場合以外も想定されるが、便宜上、本稿では3等級下がる事故についてのみ記載する。
- 9) 参考純率は、損害保険料率算出団体が算出する純保険料率で、損害保険料率算出団体に関する法律に基づく届出、その他の手続きを経たときは、その会員による保険料率の算出の基礎とし得るものである。
- 10) 純保険料率とは、保険料率のうち、将来の保険金の支払に充てられると見込まれる部分の保険料の保険金額に対する割合である。
- 11) 保険研究所「インシュアランス損害保険統計号(平成25年版)」2013年12月。
- 12) 付加保険料とは、保険料のうち、保険会社の経費や利潤に充てられる部分のことである。

図表2 3等級ダウン事故を起こすことによる翌年保険料の割増率



(出所) 損害保険料率算出機構「自動車保険参考純率改定説明資料」2011年10月より作成

「係数(割増引率)」が二本立てになったことで、契約者等が事故を起こして等級が下がった場合、保険料は大幅に引き上げられることになる。旧制度では前年に対して2割程度の保険料の値上がりであったのが、新制度では場合によっては7割近い値上がりとなる(図表2)。また複数年にわたって割高な事故有係数による保険料が適用されることから、事故を起こした場合、翌年以降の保険料の値上りを考えると、10万円や15万円程度の損害(小損害)であれば、保険金を請求しない方が良いように見えてしまう。合理的に考えると、契約者等は簡単には保険金を請求できないようになったと言うこともできる。

自動車保険市場の縮小と付加率競争の激化

損害保険会社は、自動車事故の発生時に事故の連絡を受けて一旦は対応を行う。そして、損害額確定後、契約者等に対し保険金請求のメリットとデメリットを説明、場合によっては本来の保険の機能に反して「保険金を請求しない方が良い」とアドバイスすることも想定され、損害サービス部門の業務負担が増加している可能性もある。

しかしながら、損害保険業界にとって喫緊の課題で

あった「損害率の改善」という意味では、高頻度低損害の保険金請求が減少することから、4月からの消費税率の引き上げによる影響を受けつつも、損害保険会社各社の収支は改善に向かっているはずである。つまり、ノンフリート等級別料率制度の改定は、本来の目的とは別に、損害保険会社各社の損害率の改善に繋がるものであったと言える。しかし、3年後・5年後といった近い将来を考えた場合に、この改定は損害保険会社にとって今まで以上に厳しい市場を創出するものであるに違いない。

多くの契約者等が保険金を請求しないということは、個々の契約者等の等級が進行し、業界での等級の分布が全体的に高くなって平均保険料単価は低下する。また、損害保険会社の支払保険金が減るということは、参考純率⁹⁾(純保険料率¹⁰⁾の引き下げにも繋がる。国内自動車保有台数の増加が見込まれない中で、平均保険料単価の低下と参考純率の引き下げは、現在3.6兆円¹¹⁾ある国内自動車保険市場の縮小を意味する。また、新しい等級制度がもたらした収支の改善は、今後の参考純率の改定によって長続きするものとは言えない。

現在、ほとんどの損害保険会社が参考純率に基づいた保険商品の開発を行っており、営業保険料の過半を占める純保険料部分での十分な自由競争ができないようになっていいる。従って、いざ誰かが価格競争を仕掛けたときには、残る付加保険料¹²⁾部分での競争(事業費の削減競争)となり、それは非常に厳しいものとなるに違いない。

Writer's Profile



野崎 洋之 Hiroyuki Nozaki
 金融ITナビゲーション推進部
 上級研究員
 専門はリスクマネジメント、リスクファイナンス
 focus@nri.co.jp