

# 自動車保険 型式別料率クラスの仕組み

(2020年1月1日以降に保険期間の始期を有する保険契約の場合)



型式別料率クラスってなに？

## 自動車保険の料率区分

自動車を使う目的（乗用や貨物、自家用や事業用など）や自動車の種類（普通、小型、軽など）、運転者の年齢、過去の事故歴などにより、事故が発生する頻度や被害の程度には差が生じます。

このようなことから、自動車保険では保険契約者が負担する保険料が用途・車種、年齢条件、過去の事故歴など個々のリスクの差異に応じたものとなるように料率区分を設けています。ここで説明する型式別料率クラスもその1つです。

## 型式別料率クラス

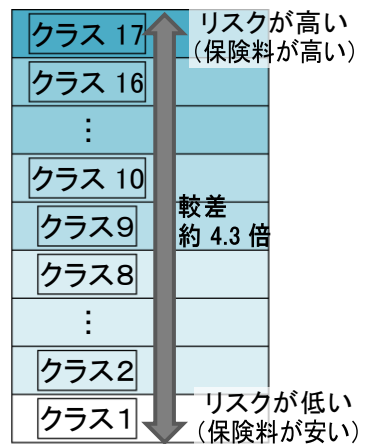
型式別料率クラスとは、自動車保険における自動車ごとのリスクを、1、2、3などのクラス別に設定したものです。自動車保険では、自動車ごとの特性（形状・構造・装備・性能）や、その自動車のユーザー層によって、個々の自動車ごとにリスクに差が見られるため、それを型式単位で評価してクラスを適用し、保険料に反映させています。

適用するクラスは、自家用乗用車（自家用普通乗用車・自家用小型乗用車）と自家用軽四輪乗用車を対象に、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。

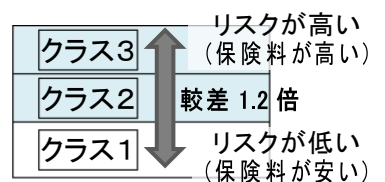
自家用乗用車は、クラスを1～17の17クラスに区分しています。保険料はクラス1が最も安く、クラス17が最も高くなり、各クラス間の保険料率の較差は約1.1倍です。保険料のもっとも安いクラスと最も高いクラスの保険料率の較差は約4.3倍です。

また、自家用軽四輪乗用車は、クラスを1～3の3クラスに区分しています。各クラス間の保険料率の較差は約1.1倍であり、保険料のもっとも安いクラスと最も高いクラスの保険料率の較差は1.2倍です。

(自家用乗用車の場合)



(自家用軽四輪乗用車の場合)



## 型式

型式とは、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。本資料でいう型式とは自動車排出ガス規制の識別記号およびハイフン（-）を除きます。

<車検証（見本）の型式記載箇所（例、自家用乗用車）>

自動車検査証		平成 年 月 日	東京運輸支局長 印
自動車登録番号又は車両番号/自動車子種別及証番号	発給年月日(交付年月)	初年度登録年月	自動車の種別
平成 年 月 日	平成 年 月		用途
車名	乗車定員	最大積載量	車四重量
	人	kg	kg
車台番号	長さ	幅	高さ
	cm	cm	cm
型式	駆動機の型式	燃料系統及び燃料	燃料の種類
			型式別料率番号
所有者の氏名又は名称	(例) 型式 DBA-ABC123		
所有者の住所			
使用者の氏名又は名称			
使用者の住所			
使用の末期の位置			
有効期限の満了する日	平成 年 月 日	年月	
備考	本資料でいう型式とは赤枠で囲われている部分をいいます。		



自家用乗用車の型式別料率クラスはどういう仕組みになっているの？  
どうやってクラスを決めているの？

型式ごとに適用するクラスについては、その型式の直近の保険データに基づくリスク実態と、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。

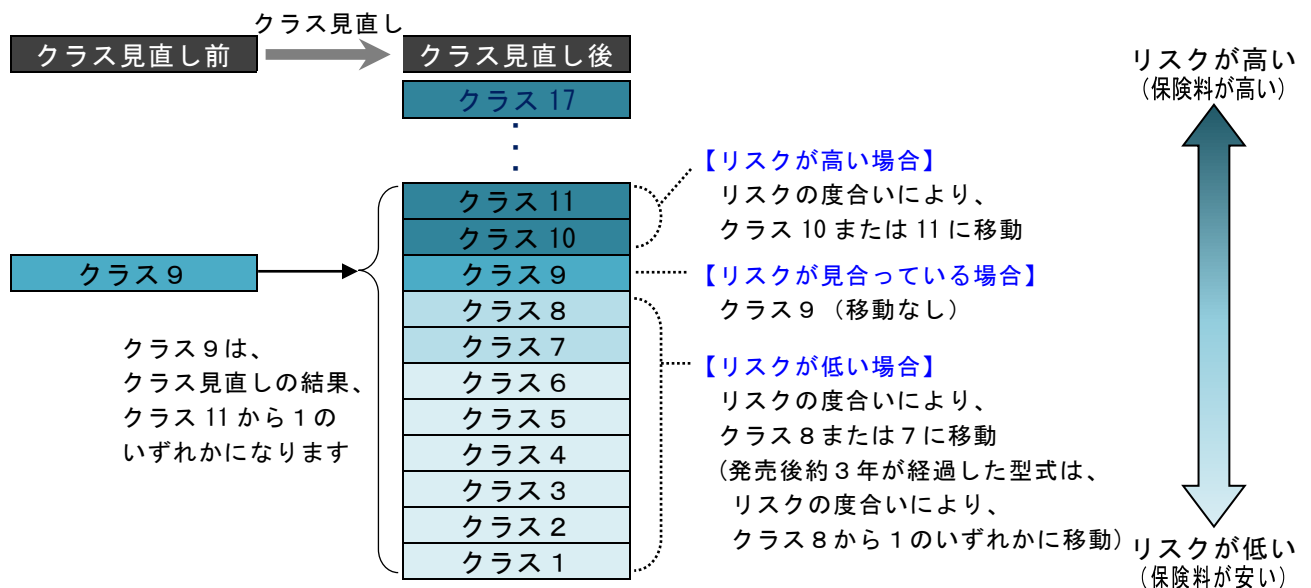
リスクが低い場合には、その度合いにより「-2」または「-1」、リスクが高い場合には、その度合いにより「+2」または「+1」、クラスを移動します。

ただし、より早期にリスクに見合った保険料とするため、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）クラスを移動します。

なお、新しく発売された型式については保険データの蓄積がないことから、排気量や新車価格などにに基づきクラスを決定します。

#### <自家用乗用車のクラス見直しのイメージ>

##### ■ クラス見直し前が「クラス9」のケース



※ 上記、型式別料率クラスの仕組みを補う料率区分として、「衝突被害軽減ブレーキ (AEB) の装着の有無」や「新車・新車以外」があります。



自家用軽四輪乗用車の型式別料率クラスはどういう仕組みになっているの？  
どうやってクラスを決めているの？

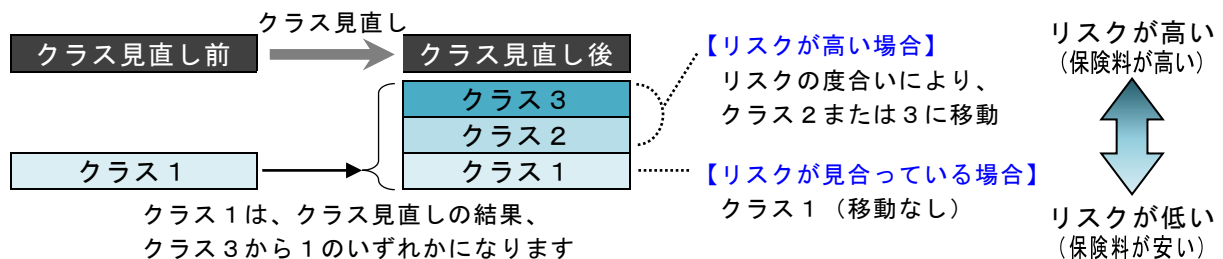
自家用乗用車と同様、型式ごとに適用するクラスについては、その型式の直近の保険データに基づくリスク実態と、適用しているクラスが見合っているかどうかを確認して見直す「クラス見直し」を毎年1月に行います。その型式のリスク実態と、適用しているクラスが見合っている場合には、クラスの移動はなく、両者が見合っていない場合には、クラスが移動する仕組みです。

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」、クラスを移動します。

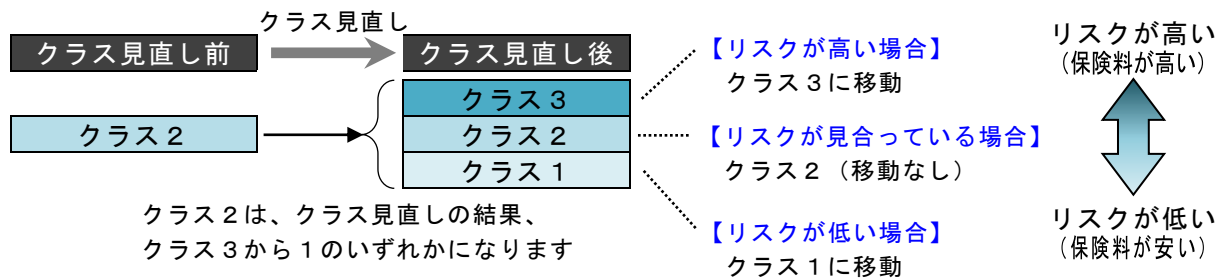
なお、新しく発売された型式については、一律クラス2を適用します。

### <自家用軽四輪乗用車のクラス見直しのイメージ>

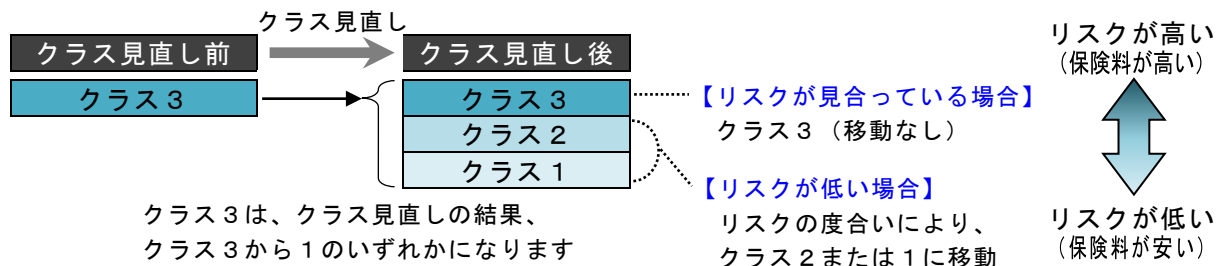
#### ■ クラス見直し前が「クラス1」のケース



#### ■ クラス見直し前が「クラス2」のケース



#### ■ クラス見直し前が「クラス3」のケース



※ 上記、型式別料率クラスの仕組みを補う料率区分として、「衝突被害軽減ブレーキ（AEB）の装着の有無」があります。



よくある質問は以下を見てね。

**Q 1** 損害保険料率算出機構が定めたクラスを全ての保険会社が使用しているのですか？

**A 1** 損害保険料率算出機構が提示しているクラスは参考純率となりますので、その使用については各保険会社の判断によります。

**Q 2** なぜ毎年クラス見直しを行うのですか？

**A 2** 型式ごとの保険データに基づくリスク実態は、社会環境の変化などにより常に変化するため、一旦定めたクラスがいつまでも適正なクラスであるとは限りません。そのため、クラス見直しを毎年実施することで、最新の事故発生状況を反映し、保険契約者間の保険料負担の公平性を確保しています。

**Q 3** なぜ自家用乗用車および自家用軽四輪乗用車だけなのですか？

**A 3** 自家用乗用車および自家用軽四輪乗用車は、自動車全体の中で保有台数が多く、また、自動車ごとの特性（形状・構造・装備・性能）も多様化しており、型式別の保険データに基づくリスク実態に差が見られるためです。

**Q 4** 型式が違って、性能が同じような車はクラスも同じになりますか？

**A 4** クラスは型式ごとの保険データに基づくリスク実態により決定されており、このリスク実態には安全性能等の差異だけでなく、型式ごとのユーザー層の差異等による要素も含まれているため、性能が同じような車でもユーザー層の差異等によりクラスが異なる可能性があります。たとえば、OEM車（あるメーカーの製品を、別のメーカーが自社ブランドとして販売する車）の型式はメーカーごとに異なり、それぞれのユーザー層の差異等によりクラスも異なることがあります。

Q 5

自分は事故を起こしていないのに、なぜクラスが上がるのですか？

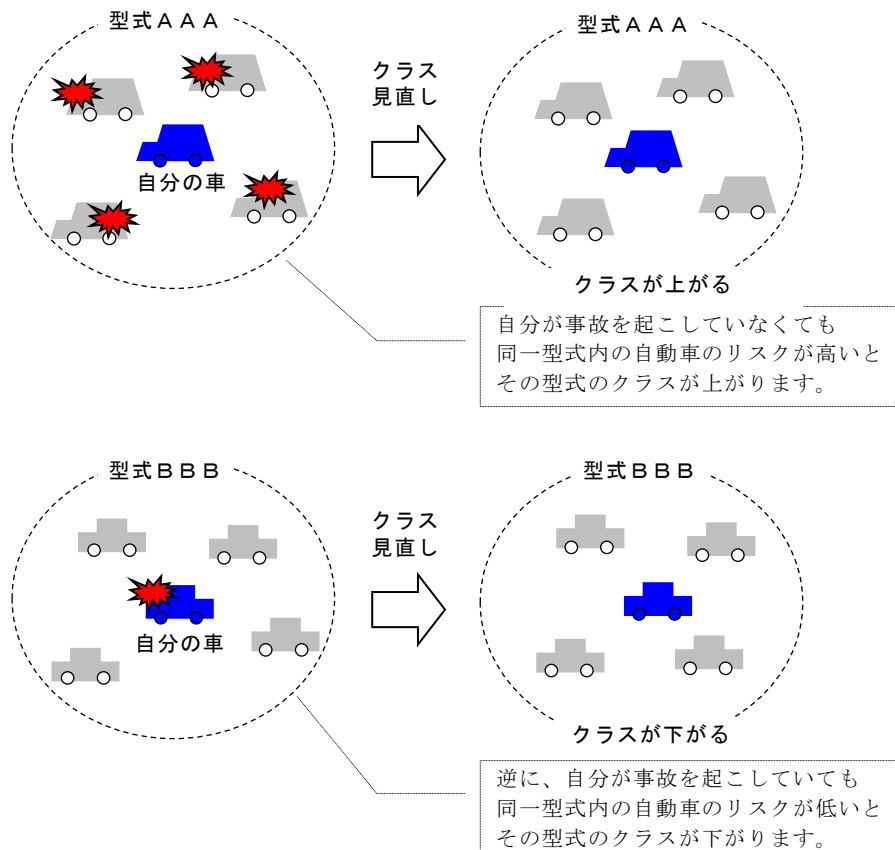
A 5

保険料の負担を公平にする仕組みとして、リスクが高い集団と低い集団とで保険料に差を設けています。もちろん契約者ごとにその人のリスクを定めることができれば公平性は確保されますが、それでは十分なデータ量が確保できず、保険制度として成り立たなくなってしまう。

そのため、用途・車種、年齢条件、過去の事故歴などによるリスクの差に応じた料率区分を設けており、それぞれの集団に異なる保険料を設定しています。このような区分を設けたうえでもまだなお、型式別に見るとリスクの差が見られる状況にあるとともに、同じ型式の自動車であれば、ユーザーの利用目的やニーズに応じた形状・構造・装備・性能がある程度、似通った集団であると考えられます。

そこで、「型式」を自動車保険における料率区分の一つとして採用しています。

したがって、型式のリスクが高い場合には、事故を起こしていない自動車も含めて当該型式のクラスが上がる場合がある一方、その逆の状況でクラスが下がる場合もあります。



Q 6

クラスが高い自動車は危ない自動車なのですか？

A 6

クラスは保険データに基づくリスク実態により決定されており、このリスク実態には自動車のユーザー層など人の要素等も含まれますので、クラスが高いからといって、その自動車が危ない自動車であるということではありません。