

## 資料2 賦課金額の考え方について

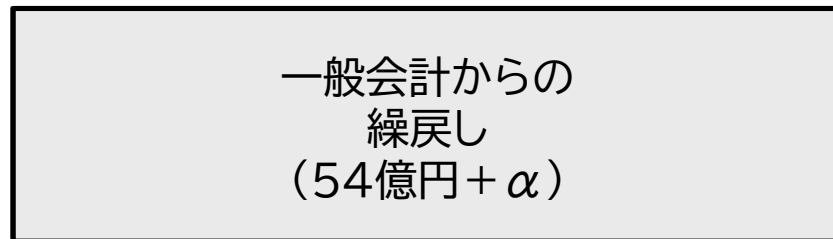
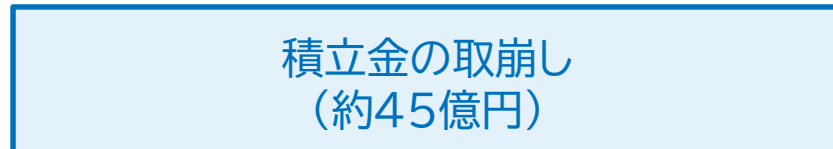
---

令和5年1月16日  
自動車局

## これまでの議論及び改正自賠法附帯決議のポイント

- 積立金は一定期間は歳出の一部に充てて、負担の抑制を図りつつ、この水準をできる限り長期間維持する。
- 将来、運用状況の大幅改善等の環境変化が生じた場合は、賦課金水準の引下げを図るなど、ユーザー負担軽減を行う。

## 財源構成の割合



- ✓ 積立金の取崩しペースと自動車ユーザーの負担を勘案
- ✓ 事故被害者の介護環境を確保する必要性、自動車技術の進展を考慮し、高齢者人口が最大になる等、社会の大きな転換点となる2040年頃をターゲットとして設定
- ✓ 不測の事態が発生した場合に対応するため必要な規模の積立金を確保できるように財源構成のバランスを考慮して積立金を取崩し

1台当たりの平均的な年間賦課金額

125円程度

# 新たな賦課金額について

## 考え方について

- ・ 前回までの議論で、車種別の保険料を一定程度勘案しつつ、負担額について3グループに分類。
- ・ 大多数(全契約台数の約4分の3)を占める自家用乗用車(普通、軽)保険料を基準として、車種毎の保険料の差や、平均的な負担を年間1台125円とすることを勘案し、車種グループを区分。
- ・ 自家用乗用車より保険料が一定程度高い車種グループ(タクシーなど)には、150円、低い車種グループ(原付など)には100円の賦課金を設定

グループ1	タクシー      ट्रাক      バス	150円
グループ2	自家用乗用車      軽自動車	125円 (基準額)
グループ3	バイク      原付 緊急自動車(パトカー、消防車等)	100円

# 新たな自賠責保険料について

## R5年度以降の自賠責保険料について

- 1月13日、金融庁の自賠責審議会において、R5年度以降の保険料は自賠責保険の収入と支出が見合う料率水準とすることが適当であるとされ、全車種平均で引き下げの方向性が示された
- 自賠責審議会の議論を踏まえ届出される料率には、賦課金の変更が反映される

### 【参考】第145回自賠責保険審議会資料(資料1「令和4年度料率検証結果について」より抜粋)

(注) 1. 自賠責共済を含む全自賠責事業者について集計したものである。

#### (1) 純保険料率水準

(単位：億円)

検証結果	契約年度	収入純保険料 (収入純掛金) A	支払保険金 (支払共済金) B	収 支 残 (A-B) C	損 害 率 (B ÷ A × 100) D	予定損害率(122.3%) に対する乖離率 E
	2022年度	5,335	5,872	△ 537	110.1%	<sup>(注2)</sup> △10.0%
2023年度	5,349	5,771	△ 422	107.9%	<sup>(注2)</sup> △11.8%	

(注) 2. 予定損害率(122.3%)に対する乖離率は次のとおりである。

$$2022年度：\Delta 10.0\% = [(110.1\% \div 122.3\%) - 1] \times 100$$

$$2023年度：\Delta 11.8\% = [(107.9\% \div 122.3\%) - 1] \times 100$$

(単位：億円)

滞留資金	2021年度	7,458 <sup>(注3)</sup>
------	--------	-----------------------

(注) 3. このうち、5,965億円を2021年4月改定で純保険料率の引下げに織り込んでいる。