

# 令和7年度 自賠責保険基準料率水準検証結果等

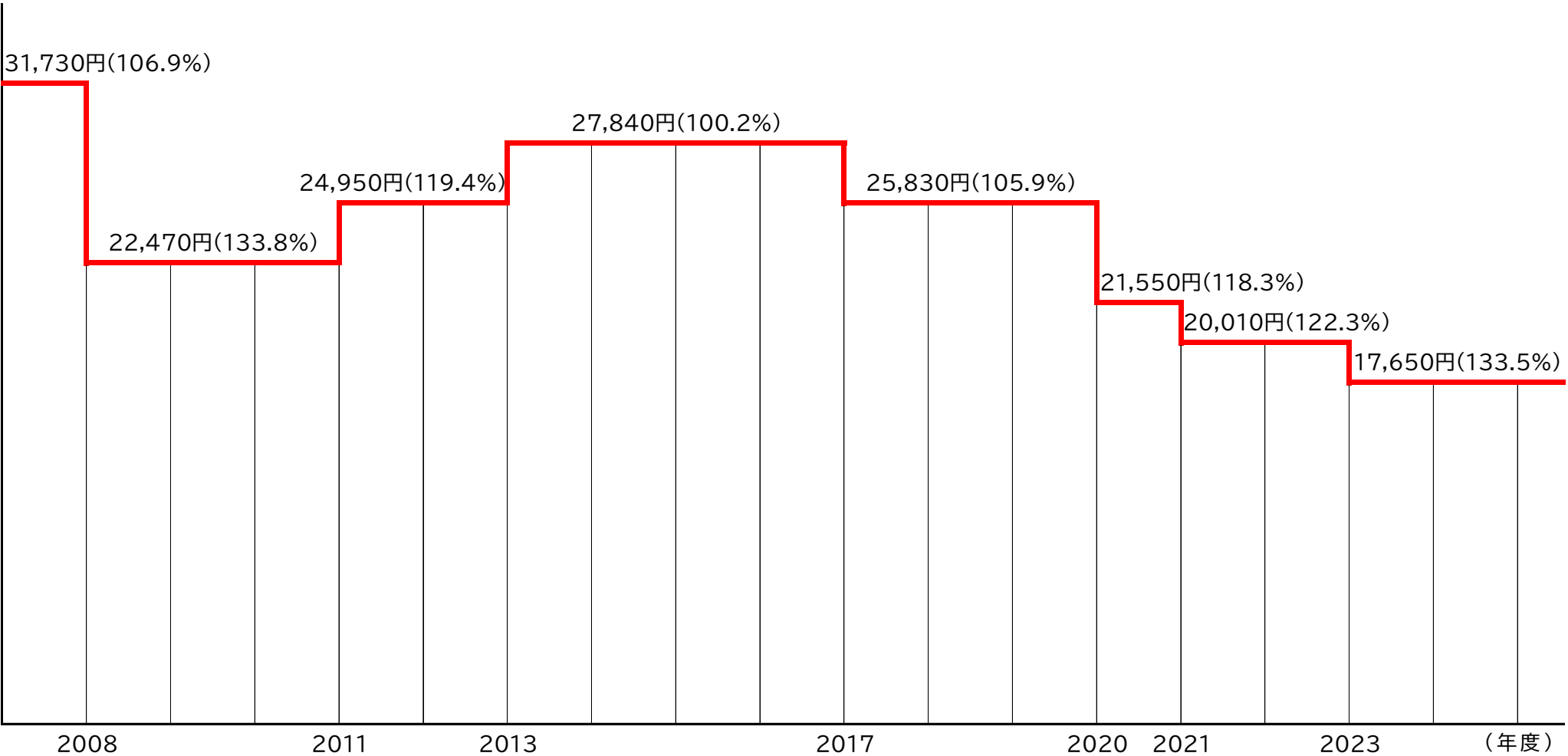
---

令和8年4月

# 1. はじめに

## 自家用乗用車(24か月契約・本土用)の基準料率の推移

- 近年、自賠責保険基準料率は、事故率の低下等を背景として数次の引下げ改定を実施してきた。  
特に直近では、コロナ禍での事故減少に伴い発生した余剰(滞留資金の増加)を契約者の負担軽減に活用し、複数回の引下げ改定を実施  
(下図括弧内は純保険料率の予定損害率であり、100%超は赤字料率を意味する。)



# 2. 社費

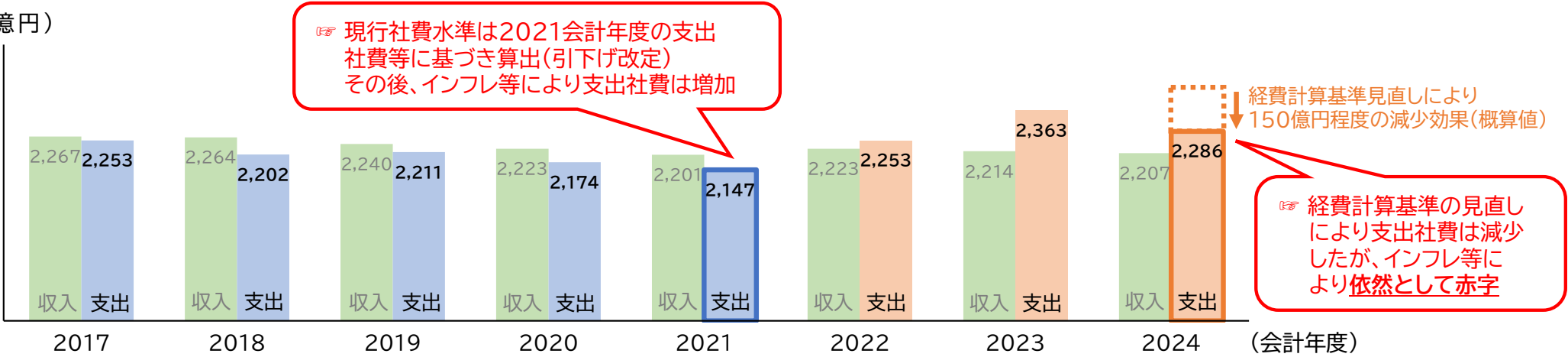
## (1)2025年度 社費水準の検証結果

(単位:億円)

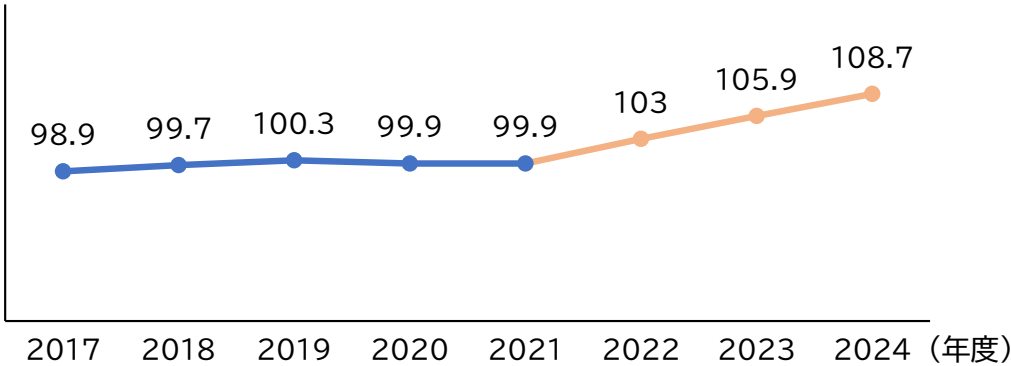
会計年度	収入社費 (収入経費) A	支出社費 (支出経費) B	収支残 (A-B)C	収支率 (B÷A×100)D
2024	2,207	2,286	▲80	103.6%

### 社費収支の推移

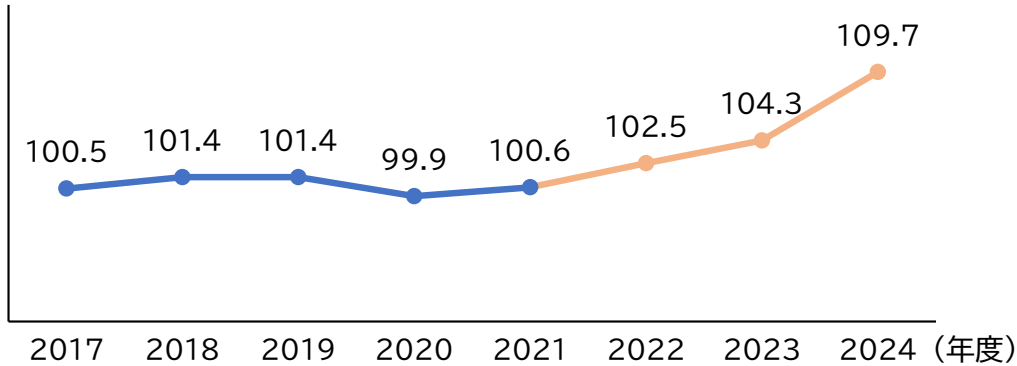
(億円)



(参考1)総務省 消費者物価指数(生鮮食品を除く総合)



(参考2)厚生労働省 賃金指数(事業所規模5人以上、就業形態・調査産業計)



## 2. 社費

### (2) 社費累計収支残の推移

(単位: 億円)

会計年度	収入社費 (収入経費) A	支出社費 (支出経費) B	収支率 (B÷A)C	収支残	
				当年度収支残 (A-B)D	累計収支残 (前E+D)E
2017	2,267	2,253	99.4%	13	▲254
2018	2,264	2,202	97.2%	62	▲192
2019	2,240	2,211	98.7%	29	▲163
2020	2,223	2,174	97.8%	49	▲114
2021	2,201	2,147	97.6%	54	▲60
2022	2,223	2,253	101.4%	▲30	▲90
2023	2,214	2,363	106.7%	▲149	▲239
2024	2,207	2,286	103.6%	▲80	▲318

☞ 自賠償保険基準料率はノーロス・ノープロフィットの原則<sup>(注1)</sup>に従う必要があり、社費水準も収支率の過不足、累計収支残<sup>(注2)</sup>の蓄積状況およびインフレ等の影響を勘案して設定

(注1)自動車損害賠償保障法第25条「責任保険の保険料率及び責任共済の共済掛金率は、能率的な経営の下における適正な原価を償う範囲内でできる限り低いものでなければならない」

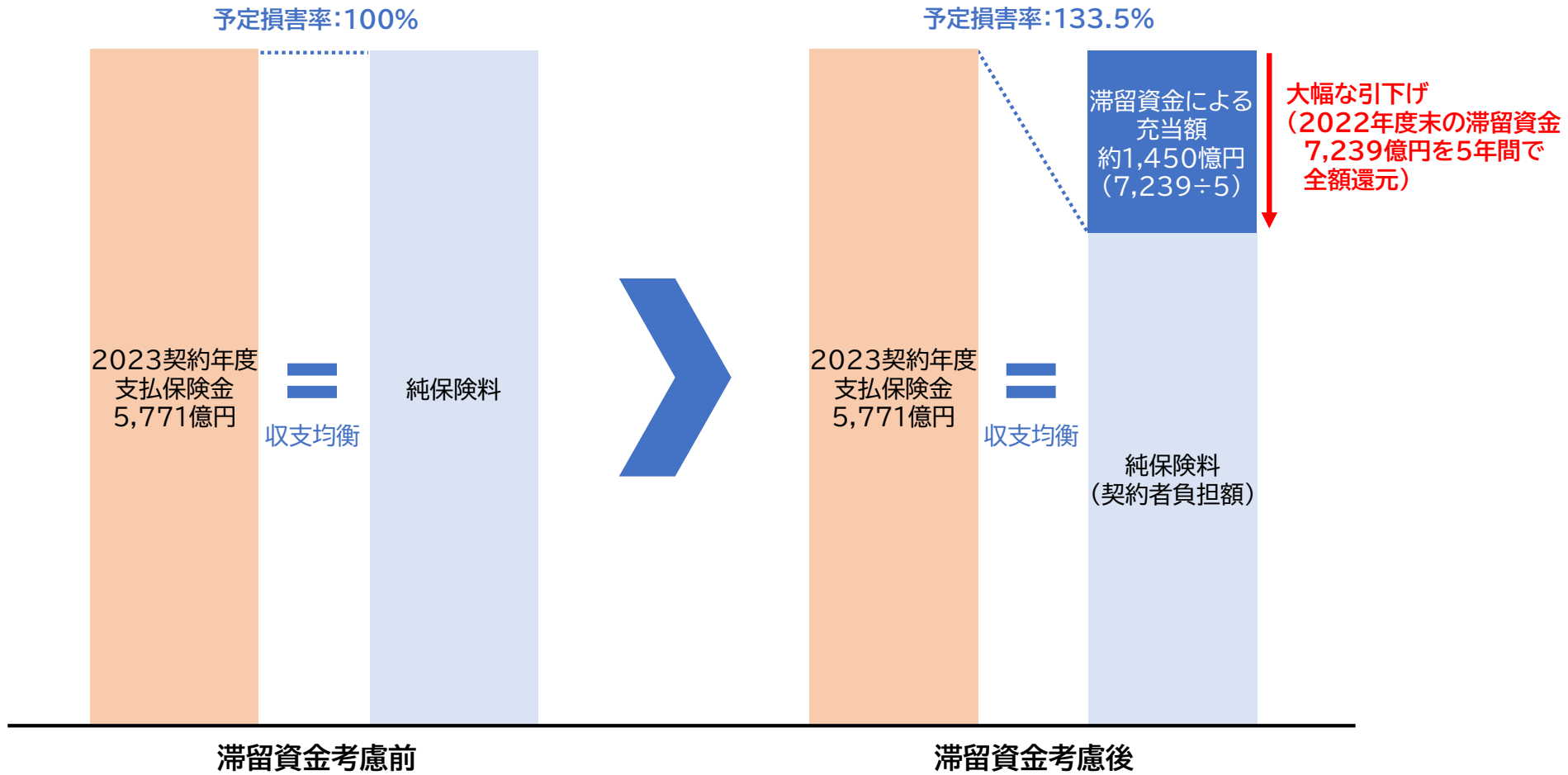
(注2)累計収支残が黒字の場合は社費水準を引き下げ、赤字の場合は社費水準を引き上げることで、収支を均衡させている。

☞ 2024会計年度では、経費計算基準の見直しにより支出社費は減少したものの、インフレ等により収支率は依然として赤字であり、累計収支残の赤字は拡大傾向

### 3. 純保険料率

#### (1) 現行純保険料率水準の前提

- 自賠償保険基準料率の純保険料率は、ノーロス・ノープロフィットの原則に従い、滞留資金(過去契約分の累計収支残・運用益積立金残高)を含め収入純保険料と支払保険金が相当するよう設定
- 現行純保険料率(2023年4月改定)は、自賠償保険審議会において、コロナ禍での事故減少に伴い多額となった2022年度末の滞留資金見込額7,239億円を、収支均衡期間(2023年度から2027年度までの5年間)で契約者に還元することとされ、これを受けて、大幅な赤字料率(予定損害率は133.5%)に設定(下図はイメージ)



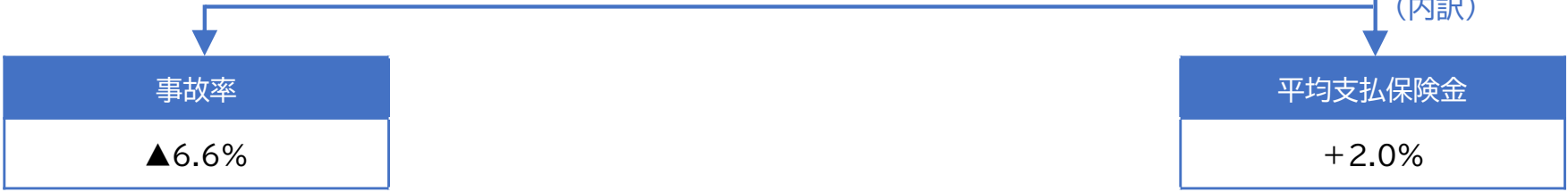
# 3. 純保険料率

## (2)2025年度 純保険料率水準の検証結果

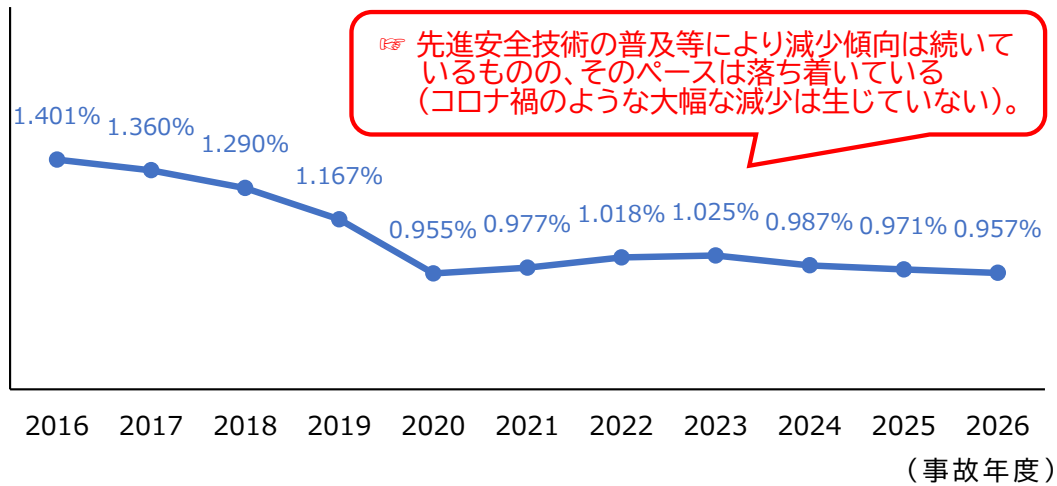
(単位: 億円)

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(133.5%) に対する乖離率 <sup>(注)</sup> {(D÷133.5-1)×100}E
2025	4,352	5,601	▲1,248	128.7%	▲3.6%
2026	4,358	5,546	▲1,188	127.3%	▲4.6%

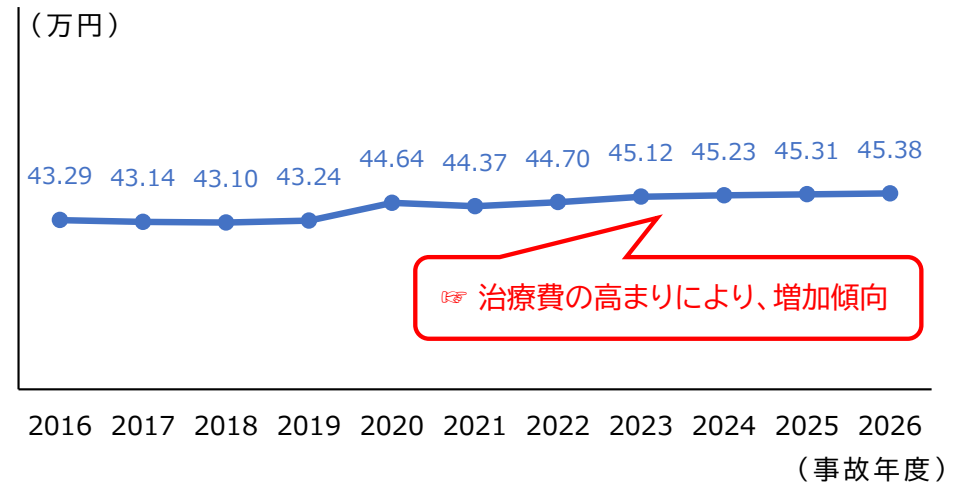
(注) 現行の予定損害率は、2022年度末滞留資金(7,239億円)を活用した結果、133.5%



事故率の推移(傷害の例)



平均支払保険金の推移(傷害の例)



# 3. 純保険料率

## (3) 滞留資金の取崩し状況

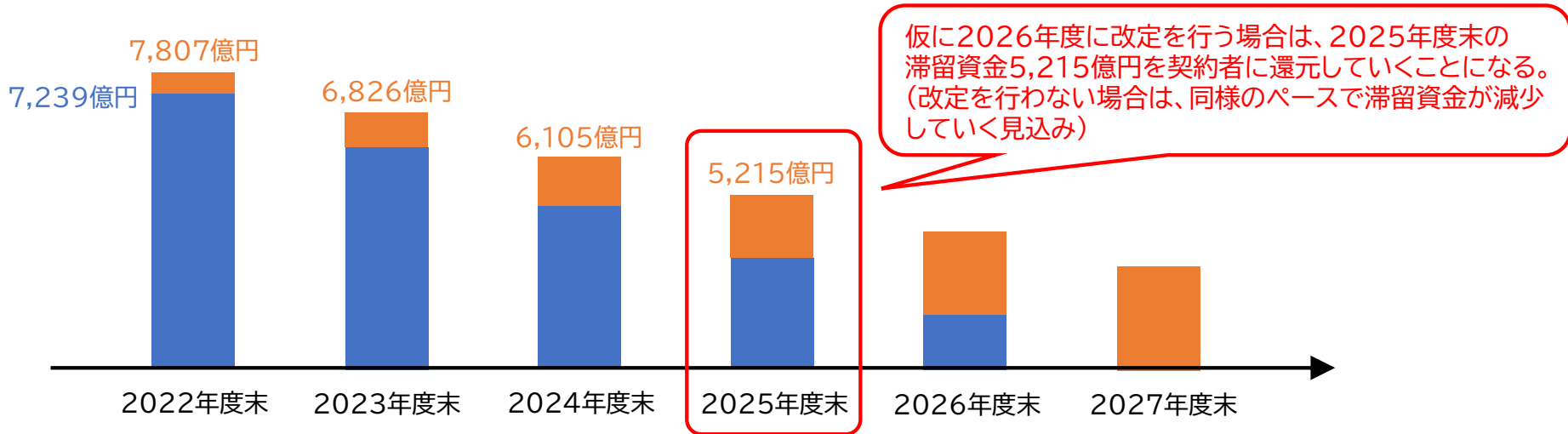
(単位: 億円)

年度	滞留資金	現行料率算出時からの増減額(累計) <sup>(注)</sup>	内訳(概算値)		
			契約者還元額	収支改善に伴う余剰	運用益積増額
2024年度末	6,105	▲1,134	▲2,900程度	+700程度	+1,100程度
2025年度末	5,215	▲2,024	▲4,300程度	+800程度	+1,500程度

(注) 現行料率算出時の2022年度末滞留資金額は7,239億円

### (参考) 滞留資金の取崩し・積み増しイメージ

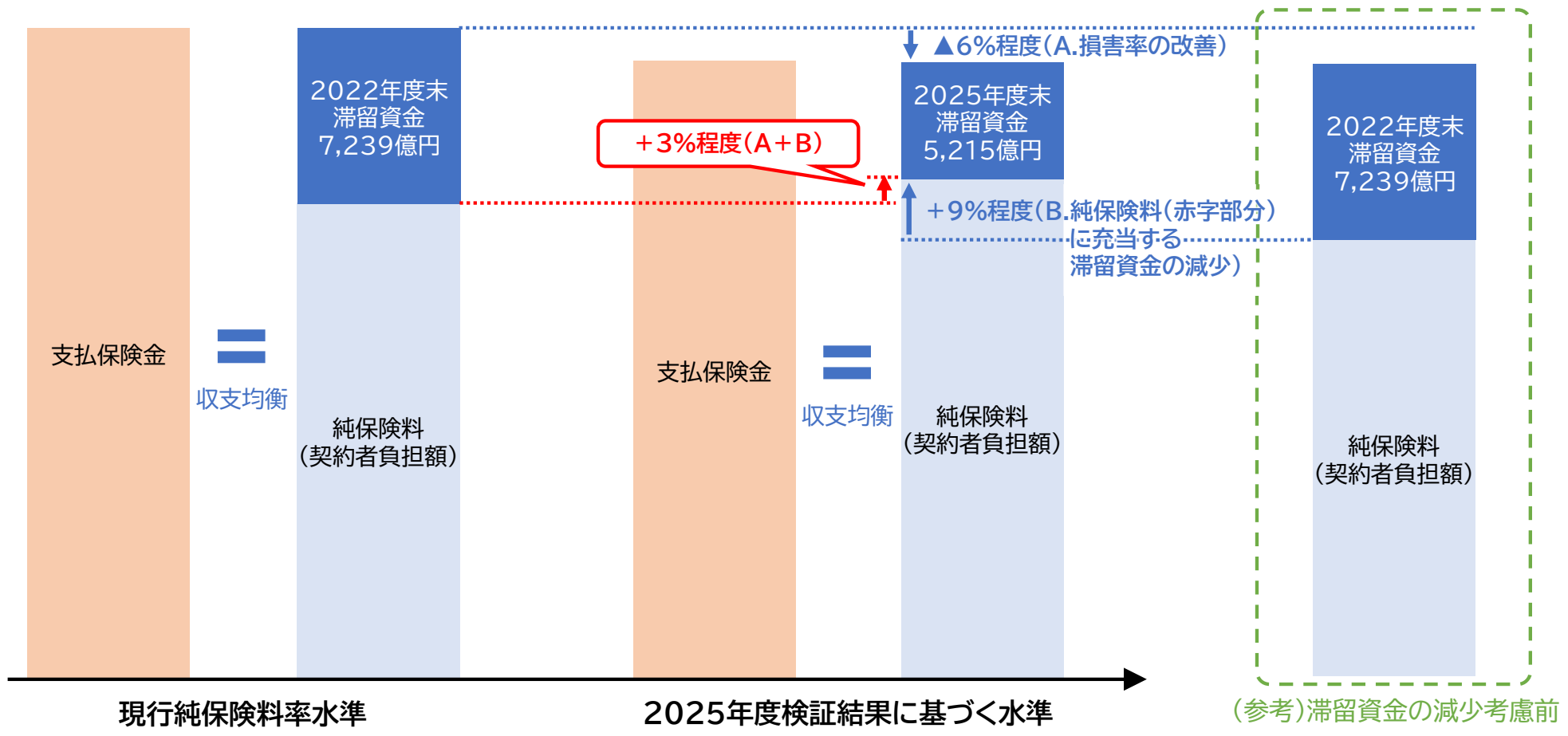
- 現行純保険料率は、2022年度末の滞留資金7,239億円を収支均衡期間の5年間で契約者に還元することを想定(青色部分)
- 2023年度以降に発生した収支改善に伴う余剰および新たに発生した運用益(橙色部分)は次回料率改定に、その時点の上記の残額(青色部分)を含め、滞留資金として活用



### 3. 純保険料率

#### (4) 損害率の改善と滞留資金の取崩しによる純保険料率への影響(2026年度に改定を行う場合)

- A. 現行純保険料率(2023年4月改定)は予定損害率を133.5%と設定しているのに対し、2026契約年度の損害率は127.3%となることが見込まれ、これによって、6%程度(127.3% - 133.5%)の引下げ余地(下図A)が発生
  - B. 他方、滞留資金は現行純保険料率算出時と比べて2,000億円程度減少(5,215億円 - 7,239億円)しており、純保険料(赤字部分)に充当する滞留資金の減少によって、9%程度(注)の引上げ余地(下図B)が発生(収支均衡期間を5年とした場合)  
 (注) 2,000億円(滞留資金の減少額) ÷ 21,775億円(収支均衡期間5年間の収入純保険料総額見込み) ≒ +9%程度
- ➔ 現行の純保険料率を平均3%程度引き上げること(下図A+B)により収支均衡が実現する見込み(基準料率ベースの引上げ幅は、P.8参照)



# 4. 基準料率改定率の試算

**試算結果(すべての車種、地域および保険期間の平均) (注1)**

- 2026年度に改定を行う場合  
2025年度検証結果に基づくと、基準料率は**6%程度の引上げ**(注2)となる見込み
- 2027年度に改定を行う場合(2026年度の改定は行わない)  
下表の前提をすべて②とした場合、**9%程度の引上げ**となる見込み(①の場合は7%程度、③の場合は12%程度の引上げ)

**2027年度に改定を行う場合の試算の前提**

(1) 損害率

① 改善	▲2% (損害率がより良化)
② 継続	▲1% (直近の損害率の推移と同様に良化)
③ 悪化	+1% (損害率が悪化)

(2) 適用利率

① 高利率	4% (直近1か年と同水準)
② 利率安定	3% (直近5か年平均と同水準)
③ 低利率	2% (従来水準)

(3) 将来の物価・賃金上昇率 (予測3年目までを織り込み)

	賃金上昇率	物価上昇率
① 収束	1.5%	1.0%
② 継続	2.5%	2.0%
③ 拡大	3.5%	3.0%
参考指標	厚生労働省・毎月勤労統計	内閣府・政府経済見通し

(注1) 一定の前提の下で試算を実施したものであり、実際の算出時には、最新の統計等を算出基礎とするため、本試算は、改定率を正確に見通したものではない。

(注2) 基準料率の6割程度を占める純保険料率が2%程度(3%×0.6)、付加保険料率部分が4%程度の引上げ(合計で6%程度の引上げ)