

## 損害保険料率算出機構、2018年度版「損害保険料率算出機構統計集」を発表

### 大規模災害の影響で車両保険支払いが大幅に増加

損害保険料率算出機構はこのほど、「損害保険料率算出機構統計集」2018年度版を発表しました。同統計は損保料率機構が参考純率または基準料率を算出している、任意自動車保険、火災保険、傷害保険、自動車損害賠償責任保険、地震保険に関するデータについて集計したものです。この中から、任意自動車保険の収支や支払い件数の推移などについて紹介します。

本統計集によると、2018年度の任意自動車保険の収入保険料（グラフ1）は3兆8,726億円で、前年度より約531億円（1.4%）減少していました。一方、支払い保険金（グラフ2）は1兆9,955億円で約857億円（4.5%）増加しています。

支払い保険金の内訳について補償種目別（表1）を見ると、対人賠償、搭乗者傷害、人身傷害の支払い保険金は前年度より減少しており、対物賠償はほぼ横ばいです。一方、車両保険の支払い保険金は約7,564億円で、前年度から1,022億円以上（15.6%）も増加していました。この増加額はグラフ2で見た全体の増加額を上回っており、2018年度に支払い保険金が増加した要因が、車両保険にあることが分かります。

2018年度は、9月上旬に近畿地方を中心として甚大な被害をもたらした台風21号をはじめ、9月下旬の台風24号、7月豪雨など、大型の災害が相次いだ年でした。特に台風21号による被害では、車両保険の支払い台数が113,915台、支払い保険金が約780億円と、風水災害において過去最大規模となる保険金支払いに至っています。

保険金支払い件数・金額を都道府県別に見ると、台風21号で被害の大きかった大

阪府や兵庫県、7月豪雨で甚大な被害を受けた岡山県、広島県などで、支払い金額が前年度より10%以上増加していました。このことから、車両保険の支払い金額増加の大きな要因の一つに、大規模災害の発生があることがうかがえます。

なお、2019年に発生した風水害による車両保険の支払い保険金（3月19日時点

における日本損害保険協会の発表より）はそれぞれ、台風15号・約241億円、台風19号・約636億円、10月豪雨・約77億円と、2018年に迫る規模になっています。最近の災害が、近年類を見ない規模・頻度で発生していることが、保険金の支払い動向からも読み取ることができます。



\*2015年度から「人身傷害保険」を含む  
\*自動車運転者損害賠償責任保険（ドライバー保険）契約、販売用・修理工場等受託車、特殊な用途・使用方法の自動車の保険契約及び特殊な契約条件による保険契約を除く。



\*2015年度から「人身傷害保険」を含む  
\*自動車運転者損害賠償責任保険（ドライバー保険）契約、販売用・修理工場等受託車、特殊な用途・使用方法の自動車の保険契約及び特殊な契約条件による保険契約を除く。

表1 補償種目別推移

補償種目		2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
対人賠償	新契約台数 (台)	60,073,858	62,622,215	61,563,180	66,443,202	66,611,609
	支払い件数 (件)	469,690	453,543	432,880	417,429	398,749
	支払い保険金 (千円)	371,730,128	377,255,248	363,648,505	365,644,068	356,225,552
対物賠償	新契約台数 (台)	59,983,666	62,538,285	61,485,722	66,374,672	66,552,084
	支払い件数 (件)	2,367,644	2,302,306	2,274,438	2,255,357	2,216,806
	支払い保険金 (千円)	690,682,815	686,540,394	687,057,710	690,947,954	692,719,018
搭乗者傷害	新契約台数 (台)	27,321,138	23,857,725	23,123,216	23,083,887	22,500,260
	支払い件数 (件)	409,878	339,078	305,002	282,701	263,481
	支払い保険金 (千円)	62,664,015	52,327,794	45,726,186	41,495,112	37,921,016
人身傷害	新契約台数 (台)	-	56,399,365	55,725,665	60,721,795	61,176,039
	支払い件数 (件)	-	292,640	285,022	297,223	315,169
	支払い保険金 (千円)	-	156,590,345	158,624,616	157,578,588	152,273,588
車両	新契約台数 (台)	33,194,848	35,326,551	34,771,990	38,269,549	39,013,698
	支払い件数 (件)	2,364,526	2,208,795	2,126,677	2,156,366	2,271,817
	支払い保険金 (千円)	662,245,535	634,055,674	625,239,825	654,141,012	756,381,643

## 特定整備への対応

# 特定整備により新たに認証が必要となる「エーミング作業」の概要について

### ■新たに認証が必要となる作業

4月に施行された特定整備制度では、衝突被害軽減ブレーキやレーンキープ機能に用いられている前方センシング用センサーの取り外しや機能調整などが、新たに認証が必要な作業（電子制御装置整備作業）として定められました。また同センサーが取り付けられているバンパーやグリル、窓ガラスの脱着作業についても、その後の機能調整が必要となるため、認証取得が必要となります。

なお、電子制御装置整備の対象となるのは、保安基準が設定されている装備を備えている車両となることは、既報の通りです。そのため、保安基準が定められていない装置や、定められる前に実装された装置を搭載した車両は、基本的に対象外となります。

乗用車に対する衝突被害軽減制御装置の保安基準は2020年1月31日に公布・施行されましたが、同装置の装着義務付けは、新型車で2021年11月（輸入車は2024年7月）、継続生産車で2025年12月（輸入車は2026年7月）です。現在販売されている車両は保安基準が定められる前の装置を搭載しているため、基本的には電子制御装置整備の対象外になると考えられます（具体的な対象車両の情報については、国土交通省より公表される予定です）。

しかし一方で、この先電子制御装置整備に対応するためには、エーミング作業に関

する理解が必須となります。そこで本号では現在販売されている車両を例に、エーミング作業の流れについて確認していきます。

### ■エーミング作業とは

エーミング (aiming) とは「狙いを定める」などと直訳され、自動車整備業界においては主にターゲットを用いて行うADAS用センサー類の調整作業を指す言葉として用いられています。なおADASにはカメラ、ミリ波レーダー、レーザーレーダーなど多様なセンサーが用いられており、機能調整の方法も様々であるため、校正などの意味を持つキャリブレーション (calibration) や、日本語で校正、調整などと呼ばれることもあります。

### ■自動車におけるセンサー活用の実例

表1にトヨタ・プリウス（ZVW5 #系）が採用（オプション設定含む）している、外界センサーを活用した主な機能を並べました。

表に挙げたすべてのセンサーの調整作業において、ターゲットの設置が必要となるわけではありませんが、近年の自動車がいかに多くの外界センサーを備えており、それらがいかに多くの機能にかかわっているかがうかがえます。

### ■エーミングの作業の流れ

エーミング作業のおおまかな流れについて、プリウスのフォワードレコグニッションカメラ交換後の作業を例に確認します。

#### ①事前準備

・カメラ交換後に必要な作業をメーカー修

理書で確認し、カメラ調整が可能な場所に車両を設置する

・タイヤ空気圧を正規に調整し、ウィンドウシールドガラスを清掃する

#### ②ターゲットの準備

・整備マニュアルからターゲット用の図を指示通りの寸法になるように印刷し、スタンドなどに取り付ける

#### ③ターゲット設置位置の測定

・車両の中心線を基準に、ターゲットの設置位置を測定する

#### ④カメラの光軸調整作業

・測定した設置ポイントにターゲットを設置し、スキャンツールを用いてカメラの光軸調整作業を行う

表2は、トヨタ車のフロントガラスに取り付けられている前方監視用センサーの種類と、センサー調整作業時にターゲット設置のために必要となる作業面積を、車種ごとにまとめたものです。これを見ると車両によって搭載しているセンサーが異なり、またセンサーの種類によって、調整作業時に必要となる作業面積も異なることがわかります。

エーミング作業に使用するターゲットやその設置位置はメーカー・車種によって異なり、エーミング作業を実施する際には入庫した車両ごとにマニュアルを参照し、ターゲット設置位置を測定する必要があります。

電子制御装置整備作業に対応する整備・修理工場においては、いかに車種ごとの整備情報をすばやく的確に見つけられるか、またいかに効率的にターゲットを設置できるかが、生産性向上の鍵となりそうです。

表1 外界センサーを活用した主な機能（トヨタ・プリウス<ZVW5#系>）

機能名称	主な使用センサー
ブリクラッシュセーフティ	単眼カメラ ミリ波レーダー
レーンディパーチャーアラートシステム	単眼カメラ ミリ波レーダー
レーダークルーズコントロールシステム	単眼カメラ ミリ波レーダー
オートマチックハイビーム	単眼カメラ
ブラインドスポットモニター [BSM]	ミリ波レーダー
リヤクロストラフィックアラート	ミリ波レーダー
インテリジェントクリアランスソナー	超音波センサー
シンプルインテリジェントパーキングアシスト	超音波センサー
パノラミックビューモニター	アラウンドビュー用カメラ

※2020年3月時点。搭載システム及びセンサー種類などは、マイナーチェンジや一部改良によって、今後変更となる可能性がある。

※センサーの種類が同じでも、使用しているセンサー自体及びその性能は異なる場合がある。

表2 トヨタ車のフロントガラスに取り付けられているセンサーの種類

車種	フロントガラス上部に取り付けられたセンサーの種類	ターゲット設置のために車両前方に必要な面積
プリウス（ZVW5 #系）	単眼カメラ	3m × 3m
アクア（NHP1#系）	単眼カメラ+レーザーレーダー	2m × 1m
クラウン（ARS22#系、AZSH2#系、GWS22#系）	単眼カメラ	一括認識の場合 2m × 1m 順次認識の場合 3m × 3m
レクサスLS500（VXF5#系） Lexus Safety System +A 搭載車	ステレオカメラ	一括認識の場合 2m × 1m 順次認識の場合 3m × 3m
レクサスLS500（VXF5#系） Lexus Safety System + 搭載車	単眼カメラ	一括認識の場合 2m × 1m 順次認識の場合 3m × 3m

※2020年3月時点。搭載システム及びセンサー種類などは、マイナーチェンジや一部改良によって、今後変更となる可能性がある。

## サポカー補助金始まる

# 高齢ドライバーが対象車を購入する際 登録車で10万円、軽自動車で7万円を補助

65歳以上の高齢運転者による、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置が搭載された安全運転サポート車の購入等を補助する「サポカー補助金」が盛り込まれた令和元年度補正予算が、1月30日に成立し、申請受付が3月9日より始まりました。

「サポカー補助金」とは、経済産業省による自家用自動車を対象とした「安全運転サポート車普及促進事業費補助金」と、国土交通省による事業用自動車を対象とした「安全運転サポート車普及促進に係る自動車事故対策費補助金」の総称です。これは高齢運転者の安全対策を目的とした事業で、2019年度中に満65歳以上となるドライバーが①安全運転サポート車を購入するとき、②後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置を導入するときに、補助金の交付を受けることができる制度です。

補助金額は、登録車の購入で10万円(対歩行者衝突被害軽減ブレーキとペダル踏み間違い急発進抑制装置を両方搭載した車種を購入する場合)、軽自動車で7万円(同)、中古車で4万円(同)、後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置は衝突検知機能付きで4万円、同機能なしで2万円です。

補助金の対象となる車種やグレード、後付け装置については、サポカー補助金に関する審査委員会で審査され、新車の対象車種等が2019年12月23日、中古車の対象車種等が3月6日に公表されました。また、後付けペダル踏み間違い急発進抑制装置については同委員会の審査の結果、国土交通省が2019年12月17日に公表した先行個別認定を受けている装置が対象となること、12月23日に公表されています。

対象車種・装置については、経済産業省及び国土交通省のWebサイトで確認することができます。また補助金申請の方法や応募要領の詳細は、補助事業執行団体である次世代自動車振興センターのWebサイト(<http://www.cev-pc.or.jp/support-car/support-car.html>)で公開されています。

### サポカー補助金の概要

#### ①安全運転サポート車導入補助の概要

対象者	2019年度中に満65歳以上となる高齢運転者* *2019年度中に満65歳以上となる高齢運転者を雇用する事業者を含む												
申請受付開始日	2020年3月9日												
募集終了時期	予算が無くなり次第募集を終了												
対象車両	(1) 対歩行者衝突被害軽減ブレーキや(2) ペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載する自動車のうち、審査委員会の審査を経て、決定した対象車種												
対象期間	新車：2019年12月23日以降(※同日以降に補助対象に追加された車種については、追加された日から対象となる)に新車新規登録(登録車)又は新車新規検査届出(軽自動車)された自動車が対象 中古車：2020年3月9日以降に中古車として登録(登録車)または検査証交付(軽自動車)された自動車が対象												
補助金額	<table border="1"><thead><tr><th></th><th>(1) 及び (2) を搭載</th><th>(1) のみを搭載</th></tr></thead><tbody><tr><td>新車・登録車</td><td>10万円</td><td>6万円</td></tr><tr><td>新車・軽自動車</td><td>7万円</td><td>3万円</td></tr><tr><td>中古車</td><td>4万円</td><td>2万円</td></tr></tbody></table>		(1) 及び (2) を搭載	(1) のみを搭載	新車・登録車	10万円	6万円	新車・軽自動車	7万円	3万円	中古車	4万円	2万円
	(1) 及び (2) を搭載	(1) のみを搭載											
新車・登録車	10万円	6万円											
新車・軽自動車	7万円	3万円											
中古車	4万円	2万円											

#### ②後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置導入補助の概要

対象者	2019年度中に満65歳以上となる高齢運転者*に後付け装置を販売する者であって、「後付け装置取扱事業者」として認定を受けた者(高齢運転者は、後付け装置の設置に要する費用から補助金分が控除された額を支払うこととなる)。 *2019年度中に満65歳以上となる高齢運転者を雇用する事業者を含む
申請受付開始日	2020年3月9日
募集終了時期	予算が無くなり次第募集を終了
対象装置	後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置のうち、審査委員会の審査を経て、決定した装置
補助金額	障害物検知機能付：4万円* 障害物検知機能なし：2万円 *補助対象車両が中古車で、購入時にペダル踏み間違い急発進抑制装置搭載分の補助金2万円が支給されている場合、補助上限額は2万円となる

## NGP 今月のCO<sub>2</sub>削減量



リユース部品利用に伴うCO<sub>2</sub>削減量

令和2年2月：

2,454t

※自動車リサイクル部品産業共同研究会が、「自動車リサイクル部品による環境負荷低減効果の研究」の結果をもとに、NGPが販売したリユース部品の90品目(左右ある部品をきむと115品目)を対象に算出した数値です。



リターナブル梱包材利用に伴うCO<sub>2</sub>削減量

令和2年2月：

1.3t

※リターナブル梱包材の利用に伴う削減効果はNGP協同組合独自のCO<sub>2</sub>排出量削減の取り組みです。段ボールに代えて、専用梱包材を繰り返し使用することを前提に削減効果を算出しております。

## NGP組合員 かわら版

### NGPシステムリニューアル

## 誰にでも分かりやすい商品情報で NGPリサイクルパーツをより多くのお客様へ

NGPのリサイクル部品共有システム「NGPシステム」は、1月28日にリニューアルしました。

今回のリニューアルで大きく変更した点は、二つあります。

#### ①商品情報を誰にでも分かりやすい表現に自動変換

従来のシステムでは、傷の情報がNGP独自の表現で記載されていました。NGPメンバーにとっては、生産側は情報をすばやく入力でき、販売側は一目で部品の状態が理解できる優れた仕組みですが、メンバー以外には分かりにくい表現となっていました。

そこで今回のリニューアルでは、NGP独自の表現を誰が見ても分かる表現へと自動的に変換するように改良しました。

#### ②商品画像上に傷の位置を記入

商品画像上に傷の位置を直接記入できるようにすることで、商品の状態がより分かりやすくなりました。

NGPは以前より販路拡大を目的に、ECサイトや大手リサイクル販売システムと

の連携を進めてきました。今回のシステムリニューアルは、商品情報を分かりやすくすることで、一般ユーザーが安心して商品を購入できる環境を整えたい、という思いを起点としてスタートしました。

商品情報の入力方法を切り替えるためには、システムの変更だけではなく、各組合員の商品生産工程も見直す必要がありました。そのため今回のシステムリニューアルは、システム委員会と商品管理委員会の両委員会が主体となって進めてきました。「これまでリサイクル部品を生産してから商品の情報を入力するまでの流れは、組合員ごとに異なっていました。しかし今回のシステムリニューアルに伴い、タブレット端末を使用して、生産現場で商品情報を記入する作業工程へと統一しています。生産したその場で商品情報を入力できるため、生産性の向上にもつながっています」（商品管理委員会・鈴木博文委員長）。

「今回のリニューアルによって、多言語化への対応準備も整いました。NGPは“販路拡大”を活動方針の一つの柱に掲げています。今後グローバルな展開も視



システム委員会・大杉雅一委員長（左）、商品管理委員会・鈴木博文委員長



傷の位置を商品画像上に直接記入するように改良。どこに傷があるか、一目で分かる

野に、より多くのお客様に高品質なNGPリサイクルパーツをお届けできるよう、さらなるバージョンアップに取り組みたいと思います」（システム委員会・大杉雅一委員長）。

NGPは、自動車リサイクル産業の活性化を通じてカーアフターマーケット全体の発展に貢献すべく、今後も各種活動を積極的に推進して参ります。

## NGPのSDGs達成に向けた取り組みが、 外務省のWebサイトで紹介されました

国連の持続可能な開発目標（SDGs）に関する国内の取り組みを紹介する外務省の特設サイト「JAPAN SDGs Action Platform」で、NGPの取り組みが紹介されました。

同特設サイトは、オールジャパンとしてのSDGs達成に向けた取り組みを国内

外に向けてアピールするために開設されたものです。同サイトで紹介された企業・団体には、桜をモチーフにしたSDGsのジャパンロゴマークの使用が認められます。NGPのSDGs紹介Webページにも、国連のSDGsロゴと並べて、ジャパンロゴマークを掲載しています。

NGPのSDGs紹介Webページ



NGPはこれからも、SDGsが目指す「誰一人取り残さない」社会の構築に向けて、活動していきたいと考えています。

### NGP日本自動車リサイクル事業協同組合事務局

〒108-0074 東京都港区高輪3丁目25番33号 長田ビル2F  
TEL:03-5475-1208 FAX:03-5475-1209  
<https://www.ngp.gr.jp/>

### 株式会社NGP

〒108-0074 東京都港区高輪3丁目25番33号 長田ビル2F  
TEL:03-5475-1200 FAX:03-5475-1201  
<https://www.ngp.co.jp/>



FSC® 森林認証紙、ノンVOC インキ（石油系溶剤 0%）など印刷資材と製造工程が環境に配慮されたグリーンプリンティング認定工場にて、印刷事業において発生するCO<sub>2</sub>全てをカーボンオフセット（相殺）した「ゼロカーボンプリント」で印刷しています。