

イギリス保険業界における高齢運転者対策

- 若年運転者の対策を交えて -

主席研究員 武田 朗子

目 次

1. はじめに
2. わが国と欧米主要国における高齢者の交通事故死者数の比較
3. イギリスにおける高齢運転者の事故発生率および保険金請求状況
 - (1) 高齢者の運転免許保有者数と事故発生率
 - (2) 保険金請求状況
4. 自動車保険の引受における年齢制限の適用
 - (1) 年齢制限の適用と法規制との関係
 - (2) 保険会社における自動車保険引受時の年齢制限の適用
 - (3) 高齢者による自動車保険等の購入に関する協定
5. 事故削減に向けた保険業界の取組
 - (1) 若年運転者の事故削減に向けた ABI の提言
 - (2) 無保険車の取締
6. おわりに

1. はじめに

警察庁交通局が公表している「平成 23 年中の交通事故の発生状況」によれば、わが国では 65 歳以上の高齢者の運転免許保有者数が平成 13 年からの 10 年間で 1.72 倍に増え、高齢運転者による交通事故件数も平成 13 年の 1.3 倍に増加している。こうした背景から高齢運転者の事故に対する保険金支払額も増加しており、損害保険会社の間では、2011 年 4 月以降、高齢者層の保険料を引き上げる動きがみられるほか、日本損害保険協会の第 6 次中期基本計画の最重点課題のひとつに高齢運転者の自動車事故削減の取組推進が掲げられている。

わが国と同様に高齢化が進むイギリスでも高齢運転者は増加傾向にあるが、交通事故や保険金請求に関する統計からは高齢者が事故を起こしやすい、保険金請求が多いといった特徴は見られず、むしろ若年者の方が深刻な問題となっている。

また、イギリスでは年齢はリスク判断要素のひとつとされ、戦略的に引受対象年齢を絞り込んでいる大手保険会社も存在する。一般的に自動車保険に関しては高齢者が不利な取扱を受ける実態にはないものの、こうした年齢制限は理論的には高齢ゆえに保険が購入できない状況を生む可能性がある。このため、英国保険協会（ABI）等の保険業界団体とイギリス政府との間で高齢者の保険購入を促す協定が締結され、自動車保険と旅行保険を対象に 2012 年 4 月から施行されている。この協定には法的拘束力はないが、保険会社や保険ブローカーは英国保険協会等の会員の義務として遵守が求められている。

本稿では、イギリスの高齢運転者をめぐる自動車事故および保険金請求等の状況を概観した後、自動車保険引受における大手保険会社の年齢制限の適用状況ならびに英国保険協会等が締結した協定の概要について説明し、最後に保険業界内での事故削減に向けた取組を紹介することとしたい。前述のとおりイギリスでは若年運転者が起こす自動車事故の問題が深刻であることから、本稿では高齢者に限定せず適宜若年者の状況にも触れ、特に事故削減対策に関しては若年者による事故への対策を中心に取り上げることとする。

なお、本稿における意見・考察は筆者の個人的見解であり、所属する組織を代表するものではないことをお断りしておく。

2. わが国と欧米主要国における高齢者の交通事故死者数の比較

内閣府の「平成 23 年度 交通事故の状況及び交通安全施策の現況」によると、2010 年現在、わが国では交通事故死者に占める高齢者¹の割合（以下「交通事故死亡率」）は全体の 51.7%を占めている。総人口に占める高齢者の割合が 23.0%であることに比べ極

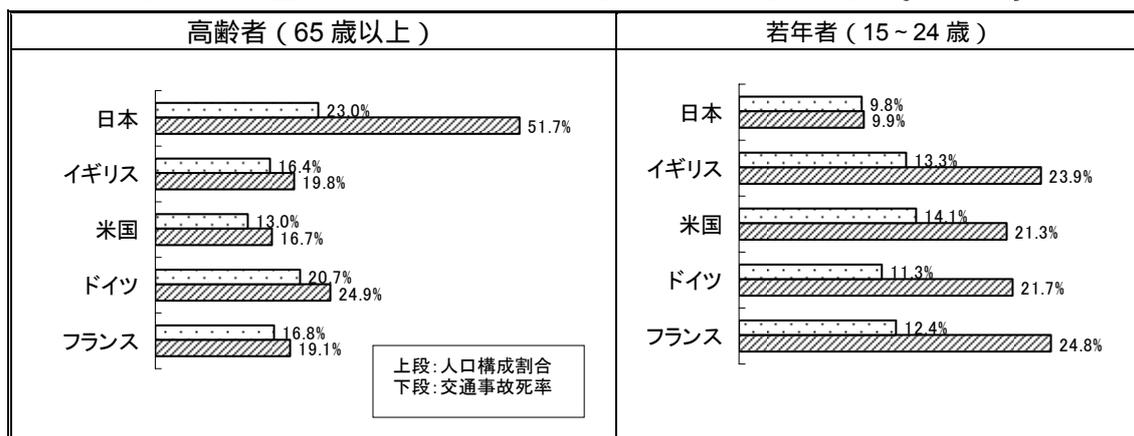
¹ 本稿では文中で特に断わらない限り、高齢者は 65 歳以上の者を指す。

めて高い比率である。

一方、イギリスでは高齢者の交通事故死率は 19.8%で人口構成割合の 16.4%を数ポイント上回る程度である。図表 1 に示したように、イギリスはむしろ 15 歳から 24 歳までの若年者の交通事故死率が人口構成割合に比べ高く、わが国と反対の状況になっている。米国、ドイツおよびフランスの 3 カ国ともイギリスと同様の結果を示していることから、高齢者の交通事故死率の高さはわが国特有であり、欧米主要国にはみられない事象であることがわかる。

なお、交通死亡事故の発生状態でもわが国とイギリスでは明確な違いがみられる。わが国では歩行中の事故が最も多く（全体の 34.6%）、次が乗用車搭乗中の事故（20.5%）であるのに対し、イギリスでは乗用車搭乗中の事故が最も多く（45.4%）、次が歩行中の事故（21.8%）となっている。わが国では高齢者、とりわけ女性高齢者の運転免許保有率が低く²、自動車の運転経験がないと自動車の動きが予想しづらいため歩行中の事故が多くなっているとの見方もある³。

図表 1 わが国と欧米主要国における高齢者および若年者の交通事故死率（2010 年）



（出典：内閣府「平成 23 年度 交通事故の状況及び交通安全施策の現況」をもとに作成）

3. イギリスにおける高齢運転者の事故発生率および保険金請求状況

次に高齢運転者に関する統計として、イギリスにおける自動車運転免許保有者数、事故の発生状況および保険金の請求状況について概観する。

(1) 高齢者の運転免許保有者数と事故発生率

イギリスの 70 歳以上の自動車運転免許保有者は、1970 年代半ばには男性は人口の 3

² 平成 23 年における高齢者の運転免許保有率は男女合計で 44.3%、女性に限定すると 24.1%である（警察庁『平成 24 年警察白書』）。

³ International Traffic Safety Data and Analysis Group, “Road Safety Annual Report 2011”(2012)、日本損害保険協会『自動車保険データにみる交通事故の実態 2009 年 4 月～2010 年 3 月』

人に1人、女性は20人に1人に過ぎなかったが、2008年には男性は4人に3人、女性は3人に1人に達し、特に女性の増加が顕著になっている⁴。2012年1月現在の統計では70歳以上の運転免許保有者は約377万人であり、このうち101万人(26.8%)が80歳以上である⁵。

図表2は2010年に自動車運転中の事故によって死亡または重傷を負った運転者の数を年代別に運転免許保有者1,000人に占める人数(以下「死傷割合」)で表したグラフである。17歳⁶から19歳の最若年者層の死傷割合の高さが突出しており、反対に高齢者層は60歳から69歳のグループが全年齢層で最も低い数字を示している。70歳以上の層は60歳から69歳のグループよりは死傷割合は高いものの総じて25歳未満の若年者層に比べ低く、特に70歳から79歳のグループは全年齢平均の死傷割合よりも低い数字である。また、80歳以上のグループの死傷割合は70歳から79歳のグループに比べ2倍以上高くなっているが⁷、17歳から19歳のグループの約3分の1、20歳から24歳のグループの約4分の3の水準である。

したがって、イギリスでは高齢運転者は交通事故により死亡・重傷を負うリスクが高いとは一概にいえず、特に80歳未満であればむしろリスクが低いといえる。高齢者を対象に行った調査では、多くの高齢者は加齢による視力・聴力の低下や自らの運転技術・認知能力・反応スピードの低下といった身体の変化を自覚しており、夜間の運転を避ける、走行速度を下げる、運転回数を減らす、混雑する交差点を避けるなどの事故防止策をとっていることがわかっている⁸。日頃のこうした自主的な取組が死傷割合の低さに表れているといえよう。

なお、わが国には図表2と同じ基準のデータは存在しないが、両国の傾向を比較するための参考として図表3に平成23年における運転免許保有者1万人あたりの死亡事故件数を運転者年齢別に示した。死亡事故に限定し重傷者が出た事故はカウントしていない点や死亡者が運転者本人とは限らない点で図表2とは異なるが、わが国では65歳以上の運転者は25歳から29歳の運転者よりも高い確率で死亡事故を起こす傾向にあることがわかる。これを70歳以上に限定するとその傾向はより顕著になっている。

⁴ Institute of Advanced Motorists, “Older Drivers – Safe or Unsafe ?” (2010.1)

⁵ Institute of Advanced Motorists, “More than a million drivers now aged over 80”(2012.2.13)

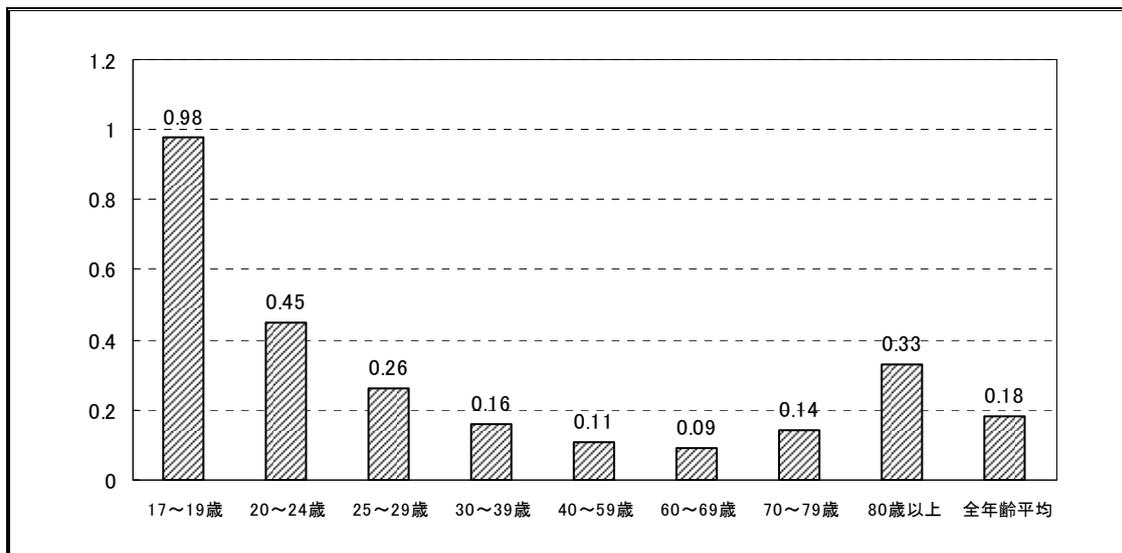
なお、イギリスでは70歳を過ぎると3年ごとの運転免許更新時に健康状態について自己申告をしなければならない。もし虚偽の申告によって免許が更新された後、運転者の健康状態が原因で交通事故を起こした場合は起訴される可能性がある。

⁶ イギリスでは普通自動車免許は17歳から取得できる。

⁷ 80歳以上の運転者は加齢により身体が脆弱しているため事故で受けるダメージが他の年齢層より大きく、そのことが死傷割合に影響している(出典：前掲脚注5。)

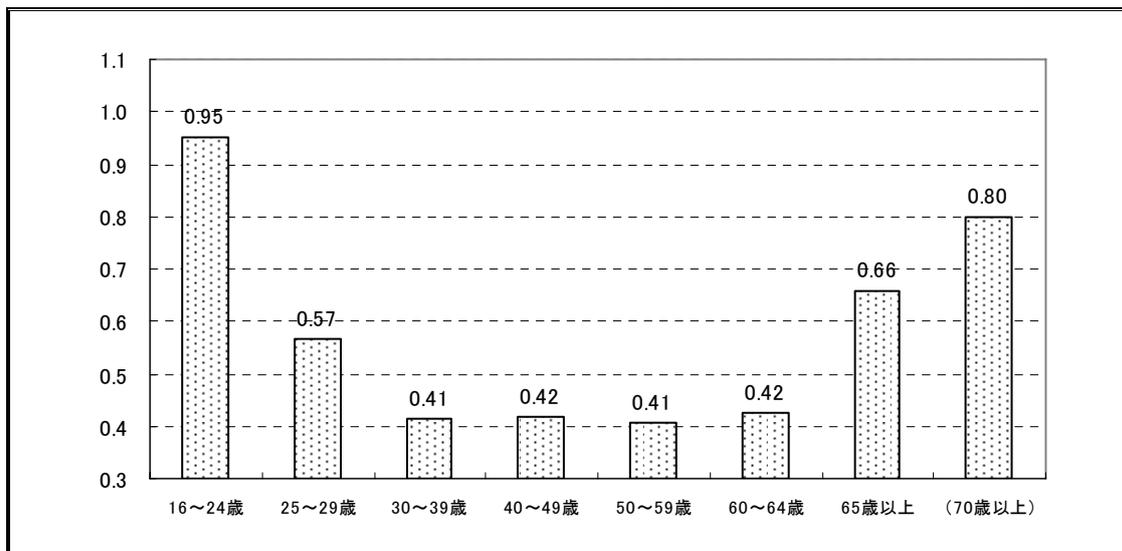
⁸ Association of British Insurers, “Older drivers and insurance market”(2006.5)

図表2 自動車運転中の事故で死亡・重傷を負った運転者数(運転免許保有者1,000人あたり)



(出典: Institute of Advanced Motorists, “More than a million drivers now aged over 80” (2012.2.13) をもとに作成)

図表3 わが国における運転者年齢別の死亡事故件数(運転免許保有者1万人あたり)



(注)「70歳以上」の件数は「65歳以上」で計算されている中から70歳以上の運転者に絞って再計算したものである。

(出典: 警察庁交通局『平成23年中の交通事故の発生状況』をもとに作成)

(2) 保険金請求状況

次に、高齢運転者による自動車事故に係る保険金請求状況を概観する。図表4は2010年における保険金請求率(1年間の保有契約のうち保険金請求があった契約件数)および平均支払保険金額(1保険契約あたりの支払保険金額)を年代別に示した

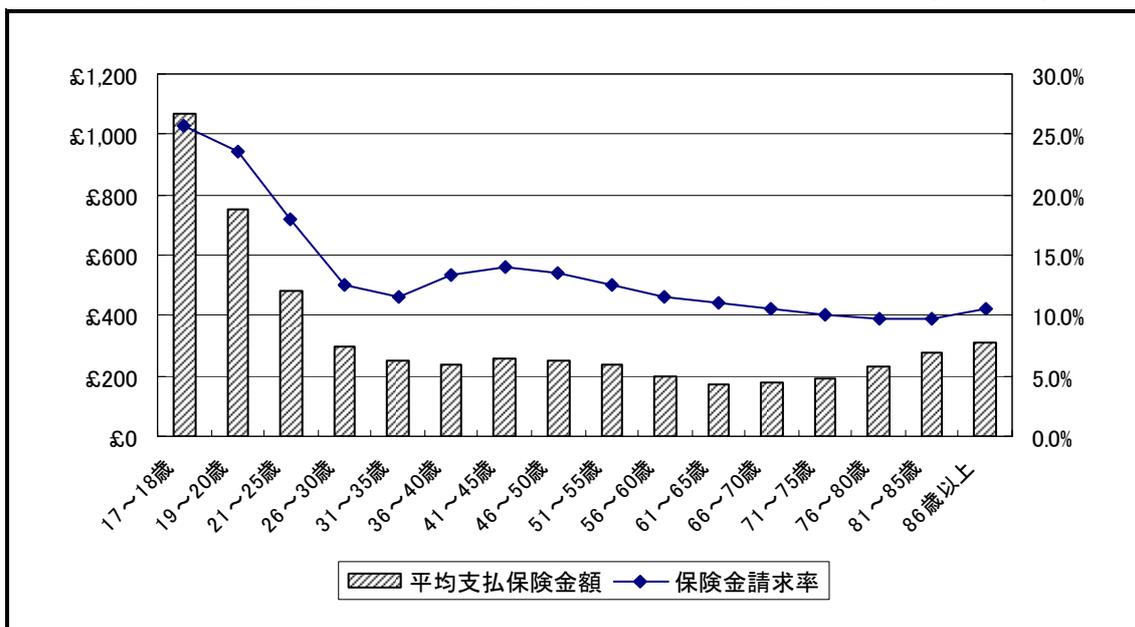
グラフである。

保険金請求においても前記3.(1)の図表2と同様に若年者層が高い比率を示しており、17歳から18歳の最若年層は61歳から65歳の層に比べ保険金請求率はおよそ2倍、平均支払保険金額に至ってはおよそ6倍になっている。前記図表2より若年運転者の死傷割合の高さは明らかであるが、一般的に若年者はスピードを出して運転する傾向にあり⁹、そのことが事故の重大化を招き支払保険金額の増大にも繋がっているものと考えられる。

一方、高齢者層（ここでは66歳以上の年齢層）の保険金請求率は総じて他の年齢層よりも低い。これは前記3.(1)に記載したように、高齢者は運転回数を減らすなど日常的に事故を起こさないよう心がけていることが数字に表れているものと思われる。

また、平均支払保険金額においても高齢者層は80歳までは比較的低い水準にある。81歳以上の層では61歳から65歳の層に比べて1.5倍から2倍程度高くなっているが、これは高齢による身体の脆弱さに起因して支払額が高くなっているものと考えられる（前記3.(1)脚注7参照）。

図表4 年代別の保険金請求率および1保険契約あたりの平均支払保険金額（2010年）



（出典：Association of British Insurers, “Age and insurance”(2012.6) をもとに作成）

4. 自動車保険の引受における年齢制限の適用

本項では、自動車保険の引受における年齢制限の適用について法規制との関係を整理した後、保険会社による年齢制限の適用状況を紹介します。また、高齢者の保険購入に関

⁹ スピードが1%上がると事故発生率は8%上がるといわれ、若年運転者は高齢運転者に比べ平均で11%増のスピードで走行している（ABI, “Young Drivers: Reducing Death On The Roads” (2006.9)）。

して保険業界とイギリス政府の間で協定が締結され 2012 年 4 月に施行されていることからこの協定の概要を説明する。

(1) 年齢制限の適用と法規制との関係

イギリスでは 2010 年 10 月に施行された 2010 年平等法 (Equality Act 2010 : 以下「平等法」) によって、サービス提供、雇用、教育などの場において年齢、障害、婚姻、妊娠、人種、宗教・信条および性別等による差別が行われることを禁止している¹⁰。ただし年齢に関しては、信頼性の高い情報に基づくなど、年齢を根拠とするものの妥当性が明らかにできる場合には差別に当たらない。

この平等法に関しては、2012 年 1 月に英国保険協会 (Association of British Insurers : 以下「ABI」)¹¹が保険会社向けに実務的な手引書(Equality Act 2010 -An ABI Good Practice Guide for Insurers) を作成している。この手引書は主として保険会社で契約引受、損害調査、商品開発、コンプライアンスおよび顧客サービスの各業務に携わる者を対象とし、保険サービスの提供という観点から平等法の下での保険会社の義務、保険の提供における例外規定¹²、保険契約への影響、ケーススタディなどが記載されている。

本手引書では年齢に関する実務レベルの規定が 2012 年 4 月に施行予定である旨が記載されており、実際に 2012 年 4 月より ABI、英国保険ブローカー協会およびイギリス政府の 3 者間で締結された協定が施行されている。本協定の詳細については後記 4.(3) で説明する。

(2) 保険会社における自動車保険引受時の年齢制限の適用

イギリスでは保険会社が販売戦略に基づいて引受対象年齢を限定するなど、自動車保険の引受に年齢が深く関係している。ここでは自動車保険料の水準を概観した上で、大手保険会社における引受上限年齢の適用状況をみることにする。また本項では高齢者の状況をより明確にするため若年者の状況も交えて説明する。

a . 高齢者層と若年者層の自動車保険料水準

イギリスでは監督機関への損害保険料率の届出義務等の規制がなく¹³、保険会社がそれぞれにターゲットとする顧客層を絞り込み戦略的な保険料設定を行っている。こ

¹⁰ 2010 年平等法は、差別の禁止に関するそれまでの複雑化した法制度を簡素化するとともに、内容の一層の強化を図る目的で制定された。

¹¹ 英国保険協会 (ABI) はイギリスの損害保険会社および生命保険会社を中心に 300 社以上の会員で構成される保険業界団体で、会員全体でイギリス国内の収入保険料の 90%以上を占めている。

¹² 例えば、リスクの違いが関連データを使って客観的に正当化できる場合は、障害、性別、妊娠による保険上の取扱の差異が認められる。ただし、性別および妊娠に関してはこの例外規定は 2012 年 12 月 21 日までしか適用することはできない。

¹³ EU の損害保険第三次指令 (92/49/EEC) 6 条の規定に基づくもので、EU 加盟国であるイギリスもこ

のため同様の付保条件・補償内容でも保険会社によって保険料が大きく異なる場合があるが、ここではイギリス保険業界で広く利用されている統計から高齢者層および若年者層の自動車保険料水準をみることにする。

この統計は、イギリスの自動車協会であり保険ブローカー業務も行っている AA (Automobile Association) が四半期毎に作成している保険料統計 (British Insurance Premium Index : BIPI) で、個人自動車保険および住宅保険を対象に平均保険料が算出されている。最新の統計 (2012 年 4 月) によれば、個人自動車保険はイギリスで最も一般的な包括補償型¹⁴の場合、市場全体の見積保険料の平均額 (Market : 以下「市場平均保険料」) は 70 歳以上の層で 818.16 ポンド (約 98,180 円¹⁵) であった。これに対し、17 歳から 22 歳の層では 3,478.63 ポンド (約 417,440 円) と 70 歳以上と比べ 4 倍以上の額になっており、前記 3.(2) で説明した保険金請求状況が反映された結果となっている (図表 5 参照)。

また、本統計では市場平均保険料のほかに見積保険料が安い順に選んだ上位 5 社の平均保険料 (Shoparound : 以下「最安保険料」) も算出されており、実際に購入した保険料に近い数字と捉えられている。2012 年 4 月時点の最安保険料は 70 歳以上が 582.13 ポンド (約 69,860 円)、17 歳から 22 歳が 2,920.08 ポンド (約 350,410 円) であった。最安保険料は、市場平均保険料に比べ 17 歳から 22 歳で約 16%、その他の年齢層では 30% 前後安くなっており、この統計からも保険会社間で保険料に大きな開きがあることがわかる。

図表 5 個人自動車保険の年代別平均保険料 (2012 年 4 月)

年代	市場平均保険料	最安保険料	調査対象契約数
17～22 歳	£ 3,478.63	£ 2,920.08	408
23～29 歳	£ 2,088.82	£ 1,470.28	517
30～39 歳	£ 1,209.34	£ 847.43	401
40～49 歳	£ 1,066.55	£ 782.67	477
50～59 歳	£ 927.85	£ 662.85	367
60～69 歳	£ 703.69	£ 520.16	384
70 歳以上	£ 818.16	£ 582.13	144

(出典 : AA, “AA British Insurance Premium Index, Motor insurance premiums - Quater 1 2012” をもとに作成)

の規定に従っている。

¹⁴ 包括補償型自動車保険は、イギリスで付保が義務づけられている第三者賠償責任の補償に加え、任意で付帯するオールリスクの車両損害、傷害保険、医療費用および携行品損害の補償がセットされたもので、自動車保険契約者の約 9 割が加入している。

¹⁵ 1 ポンド = 120 円で換算、以下同様。

b. 大手保険会社における引受上限年齢

2007年にABIが引受上限年齢に関して会員保険会社に実施した調査によれば、更改契約ではどの保険会社も上限年齢を定めていなかったのに対し、新規契約については上限年齢を定めている保険会社が多く、平均上限年齢は82歳であった¹⁶。新規契約の引受上限年齢は、高齢運転者が現在よりも少なかった20年前には70歳に設定している保険会社も存在した。しかし近年では、高齢運転者数の増加に伴い各保険会社が更改契約の引受で蓄積した高齢運転者の自動車保険引受のノウハウを新規契約にも活かすようになり、平均引受年齢は年々上昇する傾向にある。

大手保険会社¹⁷の中でも引受上限年齢を定めている保険会社と定めていない保険会社があり（図表6参照）前者の例ではアビバ（AVIVA）が挙げられる。同社の引受上限年齢は84歳であるが、ウェブサイトからの保険料見積取得は74歳までしかできないようになっており、75歳から84歳までの者については同社のコールセンターに照会しなければならない¹⁸。また、RSAグループに属しダイレクト販売を行っているモアザン（MORETH>N）は79歳を上限年齢とし、さらに過去に医師から運転適性に関して指摘を受けている場合は79歳以下であっても引き受けていない。

一方、引受上限年齢を定めていない大手保険会社には2012年4月に引受上限年齢を撤廃したリバプール・ヴィクトリア（Liverpool Victoria、LV=）のほか、アジアス（AGEAS）50歳以上の個人を専門に扱う保険会社として有名なサガ（Saga）などがある。アジアスは高齢者の慈善団体であるエイジUK（Age UK）や同じアジアスグループ傘下の保険ブローカーであるライアス（RIAS）に提供している51歳以上の個人向けの保険商品で上限年齢を設定せずに引受を行っている。

図表6 大手保険会社が新規契約に適用している引受上限年齢の例

保険会社名	引受上限年齢	その他の引受条件、特徴等
AVIVA	84歳	ウェブサイトでの見積取得は74歳まで（75歳以上はコールセンターに連絡）
Co-operative	80歳	ただし、事故歴やこれまでの無事故割引の適用状況による
MORETH>N	79歳	79歳以下でも過去に医師から運転適性に関して指摘を受けたことがある場合は引受不可
Liverpool Victoria（LV=）	上限なし	2012年4月に上限年齢（86歳）を撤廃
Saga	上限なし	50歳以上の個人に特化し保険商品を提供
AGEAS	上限なし	51歳以上の個人専用の保険商品を開発し、高齢者の慈善団体Age UKやAGEASグループ傘下

¹⁶ ABI, “Insuring Older People”(2007.7.23)

¹⁷ 本稿では大手保険会社は個人自動車保険の取扱上位10グループに属する保険会社を指す。個人自動車保険における上位10グループ合計のマーケット・シェアは、2010年の正味収入保険料ベースで全体の82.9%を占めている（ABI, “Rankings by Class based on UK Net Written Premiums in 2010”）。

¹⁸ イギリスでは、個人自動車保険の販売は保険会社によるダイレクト販売と保険ブローカーによる販売が中心であり、またインターネットや電話による非対面での販売が主流となっている。

保険会社名	引受上限年齢	その他の引受条件、特徴等
		の保険ブローカーRIAS等を通じて販売
Churcill	非公表	ウェブサイトでの見積取得は80歳まで(81歳以上はコールセンターに連絡)

(出典：各保険会社のウェブサイトをもとに作成)

c. 大手保険会社における引受下限年齢

引受下限年齢に関しても大手保険会社間で基準はさまざまであり、普通自動車免許が取得可能な17歳から引き受ける保険会社がある一方、21歳以上でなければ引き受けない保険会社も存在する(図表7参照)。

例えばアビバは17歳から引受可能だが、24歳以下の若年者には保険金支払上の制約があり、自損事故による保険金請求(accidental own damage claim)をした場合は運転者の年齢によって200ポンド(約24,000円)または300ポンド(約36,000円)が免責金額に上乘せされる。また、アクサ(AXA)は引受下限年齢を19歳としているが、これとは別に主たる運転者が21歳未満の場合には無事故割引¹⁹における無事故年数または普通自動車免許を取得してからの年数のいずれかが2年未満なら引き受けないこととしている。

図表7 大手保険会社が適用している引受下限年齢の例

保険会社名	引受下限年齢	その他の引受条件、特徴等
AVIVA	17歳	自損事故で保険金請求をした場合、17歳から20歳は300ポンド、21歳から24歳は200ポンドを免責金額に上乘せする
Co-operative	17歳	
MORETH>N	18歳	
AXA	19歳	主な運転者の年齢が21歳未満かつ無事故割引が2年未満または普通自動車免許取得から2年未満の場合も引受不可
esure	21歳	

(出典：各保険会社のウェブサイトをもとに作成)

(3) 高齢者による自動車保険等の購入に関する協定

年齢がリスク評価の主要な要素となる旅行保険と自動車保険を対象に、ABI、英国保険ブローカー協会およびイギリス政府によって高齢者の保険購入を容易にするための協定が締結され、2012年4月より施行されている。前述のとおり自動車保険においては現状でも高齢者は比較的保険購入がしやすい状況といえるが、個人レベルでは別の保険会社へのアクセスの仕方がわからないといったケースも想定され、本協定は

¹⁹ 無事故割引(No Claims Discount)は、前年度無事故だった場合に契約更改時の保険料が割引される制度で割引率や適用基準は保険会社によって異なる。通常は契約更改時に保険会社を変更した場合でも、更改前の保険会社が発行した無事故証明書があれば割引が適用される。

こうした高齢者からの利用が見込まれる。

a. 目的

前記 4.(1)および(2)で説明したとおり、保険のリスク判断における年齢の使用は明確な根拠に基づく限りは平等法に抵触せず、実際に対象年齢を限定して自動車保険の引受を行っている保険会社もある。このため、高齢者は年齢を理由に保険会社から引受を拒絶され希望する保険を購入できない事態が起こりうる。こうした事態を避け高齢者が自分の希望にあった保険商品を購入しやすくなるよう、ABI および英国保険ブローカー協会 (British Insurance Brokers' Association : 以下「BIBA」)²⁰はイギリス政府との間で協定を締結した²¹。

また、高齢者および高齢者団体の間で、高齢を理由とした保険料の引き上げは必ずしも高齢者のリスクや支払保険金額の実態を反映したものではないとの認識があることから²²、本協定ではリスク評価および保険料設定と年齢との関連について情報を公開し、透明性の向上を図ることとしている。

b. 対象および内容

本協定で対象となる保険契約は、イギリス国内で締結される任意の個人自動車保険契約または旅行保険契約である (以下「対象保険契約」)。

この協定では、対象保険契約の引受に関して年齢をリスク評価または引受条件に利用している保険会社が、高齢者からの対象保険契約の申込に対し年齢を理由に断わる場合は、その契約の引受が可能な保険会社を当該高齢者に案内しなければならない。保険ブローカーを通じて保険申込があった場合は、保険ブローカーがこれを案内する。

案内先の保険会社は、例えば同じ保険グループに属する別の保険会社や保険の供給に関して提携関係にある保険会社などが想定されるが、具体的な案内先の情報を持っていない場合には BIBA が運営する “Find a Broker Helpline” など保険ブローカーを紹介するサービスを案内しても良いとされている。“Find a Broker Helpline” は BIBA ウェブサイトのトップ画面に表示されており (図表 8 参照) 直接郵便番号等の必要項目を入力して検索することも、ウェブサイトに記載された電話番号に連絡して自分の希望にあった保険ブローカーを紹介してもらうことも可能である²³。

²⁰ 英国保険ブローカー協会 (BIBA) はイギリスの代表的な保険仲介者団体である。2011年11月に保険ブローカー協会 (Institute of Insurance Brokers : IIB) と統合し、現在の会員数は約 2,000 社に上る。

²¹ もともと政府による平等法の提案段階で保険業界内に検討委員会が組織され年齢による差別化が禁止された場合の対応策が検討されていた。本協定はそのときの検討内容をベースに策定されている。

²² ABI, BIBA, HM Government, “Transparency and access in motor and travel insurance for older people”(2012.4)

²³ ABI によると、60歳代後半の人の41%はインターネットの利用を好むのに対し、75歳以上の人は75%が電話の利用を好むことが調査によって明らかになったため、保険ブローカーの案内方法もインターネットと電話の2つの方法を用意したとのことである (“ABI announces new agreement to improve access to motor and travel insurance for older customers”(2012.3.8))

この協定は法令による遵守義務はないが、ABI および BIBA の会員である保険会社、保険ブローカー等には会員の義務として本協定の遵守が求められている²⁴。

図表 8 BIBA ウェブサイトの “ Find a Broker Helpline ” 画面



(出典 : BIBA ウェブサイトより作成)

c . 施行日および将来的な協定内容の見直し

本協定は 2012 年 4 月 6 日以降に締結される保険契約に適用される。有効期限は定められておらず、ABI、BIBA およびイギリス政府の 3 者が 2015 年までに見直しを行い、本協定の適用範囲および効果等について検証することになっている。

前記 4.(3)a. で説明のとおり、本協定ではリスク評価および保険料設定と年齢との関連について透明性を図るため情報を公開することになっており、ABI は年齢別の損害率および支払保険金額データを原則年次ベースで公表することになっている。前記 3 . (2) の図表 4 は 2012 年 6 月に ABI が公表したデータを基に作成している。自動車保険では高齢者の保険金請求に関して特徴は見られなかったが、旅行保険においては保険金請求率および平均支払保険金額とも高齢者の高さが顕著に表れる結果となっている²⁵。協定の見直しに際しては、こうした公表データから明らかになる実態を踏まえ効果等が検証されるものと考えられる。

²⁴ ABI および BIBA は会員以外の保険会社や保険ブローカー等に対しても極力この協定を遵守するよう求めている。

²⁵ 例えば 61 歳から 65 歳の年齢層と比較して、66 歳から 80 歳までの年齢層は保険金請求率・平均支払保険金額とも 2 倍から 2.5 倍に増加している。81 歳以上になるとさらに 2 倍増え、保険金請求率が約 20%、平均支払保険金額が約 170 ポンドになっている。

なお、本協定について、上記 4.(3)a.から c.で説明した内容を図表 9 にまとめたので適宜参照願う。

図表 9 高齢者による自動車保険・旅行保険の加入に関する協定の概要

目的	高齢者が自分の希望にあった保険商品を容易に入手できるようにする リスク評価および保険料設定と年齢の相関について明らかにし、透明性を高める
対象事業者	金融サービス機構（Financial Services Authority：FSA）の認可を受け保険を提供する事業者のうち、年齢をリスク評価および契約引受条件に利用している事業者
対象保険契約	個人が自身のために任意に加入する自動車保険または旅行保険で、イギリス国内で締結される契約
内容	保険会社または保険仲介者は、年齢を理由に高齢者からの自動車保険または旅行保険の申込を断わる場合、その契約の引受見込先を当該高齢者に案内しなければならない
遵守義務	法令による遵守義務はないが、ABI および BIBA の会員である保険会社、保険ブローカー等には会員の義務として本協定の遵守が求められる
施行日・有効期限	2012 年 4 月 6 日以降に締結される保険契約に適用され、有効期限はない
適用の見直し	本協定の適用範囲および効果等について、2015 年までに ABI、BIBA およびイギリス政府の 3 者で見直しを行う

（出典：各種資料をもとに作成）

5. 事故削減に向けた保険業界の取組

これまで見てきたとおり、イギリスでは高齢運転者の事故が相対的に多い状況になく、高齢運転者を対象とした事故削減対策は見当たらない。しかし、事故が多発している若年運転者に対しては ABI が政府に事故削減に向けて提言を行っている。また、無保険車の取締を強化するため新制度が導入されていることから、本項ではこれらの取組を紹介する。

（1）若年運転者の事故削減に向けた ABI の提言

2011 年 11 月、ABI は政府に対し若年運転者による交通事故削減を目的とした以下の提言を行った。提言はいずれも 25 歳未満の者を対象としているが、このうち運転免許取得に向け学習中の者、は免許を取得したばかりの者に向けた対策となっている。

最低 1 年の免許取得前教育の実施

単に運転試験に合格することだけを目的とした集中講習の受講禁止²⁶

運転試験を 2 段階化し、最初の試験合格から 2 年後に再度試験を実施する

の 1 次試験合格者は 2 次試験に合格するまでの間、人を乗せての運転²⁷およ

²⁶ ABI はこの提言について、さまざまな路面状況での運転を学習者により多く経験させるためと説明している。

び夜間（午後 11 時から翌午前 4 時）の運転を禁止する²⁸

ABI は上記提言を行った理由について、保険会社は割引制度を創設するなどして若年運転者の保険料を少しでも安くする努力をしているが²⁹、若年者に事故を起こさないようにする根本的な施策を打つことは保険業界にはできないためとしている³⁰。また、提言の根拠として衝突事故による死者・重傷者の 4 人に 1 人は 25 歳未満の運転者またはその同乗者であること³¹、25 歳未満の運転者が起こした衝突事故によって 1 日平均で 2 名が死亡、16 名が負傷していること、特に 25 歳未満の男性運転者は衝突事故を起こす確率が高く 30 歳から 59 歳の男性に比べ 5 倍多いことなど具体的なデータを示して説明している。

しかし、政府の交通安全担当大臣は ABI から提言が出されると即座に、大多数の若年者は安全かつ責任感をもって運転しており若年者だけが一律に不利益を被るような不公平な取扱は好ましくないと反論して改定を行うつもりがないことを表明した。本稿執筆時点（2012 年 7 月）でも若年運転者に対する規制改正の動きはみられない。

（2）無保険車の取締

イギリスでは付保車両のデータベース（Motor Insurance Database：以下「MID」）を保険業界レベルで構築し、警察にも利用を認め無保険車の取締に活用してきた。MID の運営は、保険業界によって設立され自動車保険事業を営む保険会社に加入義務がある自動車保険機構（Motor Insurers' Bureau：MIB）が行っており、自動車保険に加入している車両に関する情報はすべてこの MID に登録されている。

自動車保険機構は MID の運営に加え無保険車による事故被害者の救済業務も行っており、被害者に支払われる補償金の額は年間 3 億 8,000 万ポンド（約 456 億円）にのぼっている。この補償金は会員保険会社から拠出される賦課金で賄われており、その原資は契約者から領収した保険料であることから結果的に契約者一人あたり 30ポンド（3,600 円）の保険料増加に繋がっている³²。

こうした状況を改善するため、イギリスでは 2011 年 6 月に無保険車の取締を強化

²⁷ 若年運転者は友人を同乗させているときに危険な運転をする傾向にあり、単独で運転している時と比べ死亡事故の発生確率は同乗者が 1 人の時は 39%、2 人の時は 85%、3 人以上の時は 182%上昇すると言われている（出典：前掲脚注 9）。

²⁸ ただし、業務上夜間に運転をせざるを得ない者などについては対象外としている。

²⁹ 例えば大手保険会社の Co-operative が若年運転者向けに提供している自動車保険商品は、所定の GPS 機能付き運転測定装置を車内に搭載し、平均走行スピードやアクセル・ブレーキの使用状況、カーブを曲がる時のスピードなどを 90 日単位で測定し、安全運転をしていると診断されれば保険料が安くなる仕組みになっている。このほか、運輸省管轄の機関から有償で提供されている新規免許取得者向けの追加運転講習プログラム（Pass Plus）の修了者を対象とした割引制度を導入している保険会社もある。

³⁰ ABI, “ABI sets out ‘tough love’ proposals to cut young driver road accidents and reduce their insurance costs” (2011.11.22)

³¹ 25 歳未満の運転免許保有者は全体の約 12%に過ぎない（出典：前掲脚注 16）。

³² Directgov ウェブサイト, “Uninsured driving”

する新制度が導入された（Continuous Insurance Enforcement：CIE）。従来の取締ではカメラで自動的に読み取った自動車のナンバープレートと MID のデータと照合して無保険車を発見していた。しかし新しい制度では、運輸省の執行機関である運転者・車両免許局（Driver and Vehicle Licencing Agency：以下「DVLA」）が保有する車両データを MID のデータと照合することが可能になり、より効率的に無保険車のあぶり出しができるようになった。照合によって発見された無保険車とおぼしき車両の所有者には警告文書が送付され、一定期間が経っても是正されない場合は罰金が課せられ、当該車両は押収の上破壊される³³。自動車保険機構の 2011 年のアニュアルレポートによれば、新制度の導入によってこれまでに 30 万台の車両が付保され MID に登録されたとのことである。

6. おわりに

イギリスではわが国と同様に社会の高齢化が進み、高齢運転者数が増加する傾向にある。しかしながら、イギリスの損害保険業界でより深刻な問題となっているのは高齢運転者ではなく若年運転者が引き起こす事故であり、保険業界内で行われている事故削減対策も若年運転者に対するものが中心であった。そのため、今回の調査ではわが国の損害保険業界が模索している高齢運転者の自動車事故削減対策に直接的に参考になるような事例は見当たらなかった。ただし、若年運転者の事故削減に向けた ABI の提言はかなりドラスティックな内容であり、内容の是非はともかく、保険業界団体がここまで大胆な提言をしていることは斬新といえるであろう。

また、イギリスの保険会社は保険料率を自由に設定でき、引受対象顧客を戦略的に絞り込むことが可能な環境にありながら、ABI が保険業界を代表して踏み込んだ内容の提言を行っていることは保険業界としての問題意識の大きさの表れといえる。

今回の提言はイギリス政府が即座に反対意見を表明していることもあり、実現可能性は極めて低いと感じられる。しかし若年運転者による事故の多発はイギリス損害保険業界にとって深刻な問題であり、この問題を解決するために ABI が今後政府にどのような働きかけを行っていくのか注目していきたい。

³³ ただし、警告を受けた車両が一般道を運行しない場合は、オフロード車両として DVLA に届出をすれば罰金等の処罰は免れる。

<参考資料>

- ・警察庁 『平成 24 年警察白書』(2012.7)
- ・警察庁交通局 『運転免許統計 平成 23 年版』(2012.3)
- ・警察庁交通局 『平成 23 年中の交通事故の発生状況』(2012.2)
- ・鈴木久子 「イギリスにおける自動車保険料上昇の動向」 Global Insurance Topics Vol.1 (損保ジャパン総合研究所、2012.6.)
- ・内閣府 『平成 23 年度 交通事故の状況及び交通安全施策の現況』(2012.5)
- ・日本損害保険協会 『自動車保険データにみる交通事故の実態 2009 年 4 月～2010 年 3 月』(2011.6)
- ・損害保険事業総合研究所 『主要国の保険業界関連組織の役割・活動と法的背景』(2008.3)
- ・損害保険事業総合研究所 『諸外国における保険金支払いの適正化等の取り組みについて』(2012.3)
- ・AA, “AA British Insurance Premium Index, Motor insurance premiums - Quarter 1 2012” (2012.4)
- ・Association of British Insurers (ABI), “ABI sets out ‘tough love’ proposals to cut young driver road accidents and reduce their insurance costs” (2011.11.22)
- ・ABI, “Age and insurance” (2012.6)
- ・ABI, “announces new agreement to improve access to motor and travel insurance for older customers” (2012.3.8)
- ・ABI, “Equality Act 2010 -An ABI Good Practice Guide for Insurers” (2012.1)
- ・ABI, “Insurance and Age-based Differentiation” (2009.3)
- ・ABI, “Insuring Older People” (2007.7)
- ・ABI, “Older drivers and insurance market” (2006.5)
- ・ABI, “Rankings by Class based on UK Net Written Premiums in 2010” (2011)
- ・ABI, “Young Drivers: Reducing Death On The Roads” (2006.9)
- ・ABI, BIBA, HM Government, “Transparency and access in motor and travel insurance for older people – An agreement on age and insurance” (2012.4)
- ・Legislation.gov.uk, “Equality Act 2010”
- ・Institute of Advanced Motorists, “More than a million drivers now aged over 80” (2012.2)
- ・Institute of Advanced Motorists, “Older Drivers –Safe or Unsafe ?” (2010.1)
- ・InsuranceAge, “Government brings ABI young driver proposals to a full stop” (2012.1.1)
- ・International Traffic Safety Data and Analysis Group, “Road Safety Annual Report 2011” (2012)
- ・Motor Insurers’ Bureau, “Annual Report & Accounts 2011” (2010.1)
- ・Telegraph, “Insurers angry as Government rejects young driver plans” (2011.11.22)

<参考サイト>

- ・Age UK ウェブサイト <http://www.ageuk.org.uk/>
- ・ask MID ウェブサイト <http://www.askmid.com/>
- ・Association of British Insurers (ABI) ウェブサイト <http://www.abi.org.uk/>

- ・ AVIVA ウェブサイト http://www.aviva.co.uk/?source=tnt_Group_HomepagePod_UK
- ・ AXA UK ウェブサイト <http://www.axa.co.uk/>
- ・ British Insurance Brokers' Association (BIBA)ウェブサイトを <http://www.biba.org.uk/>
- ・ Churchill ウェブサイトを <http://www.churchill.com/>
- ・ Co-operative ウェブサイトを <http://www.co-operative.coop/>
- ・ Directgov ウェブサイトを <http://www.direct.gov.uk/en/index.htm>
- ・ esure ウェブサイトを <http://www.esure.com/>
- ・ Liverpool Victoria (LV)ウェブサイトを <http://www.lv.com/>
- ・ Morethan ウェブサイトを <http://beta.morethan.com/>
- ・ Motor Insurers' Bureau ウェブサイトを <http://www.mib.org.uk/Home/en/default.htm>
- ・ RIAS ウェブサイトを www.rias.co.uk
- ・ Saga ウェブサイトを <http://www.saga.co.uk/>
- ・ Which?ウェブサイトを <http://www.which.co.uk/>