

金融・保険市場におけるトピックス

【EU・規制動向】

○世界銀行と EIOPA が世界の保険業界の発展に向けて協同するための覚書を締結

2013年3月15日、世界銀行と欧州保険・職域年金監督機構（EIOPA）は、世界の保険業界の発展に向けて協同するための覚書を締結したことを公表した。世界銀行と EIOPA はこの覚書により、リスクベースの規制・監督体制の促進、システミック・リスクの確認、顧客保護の促進等に協同して取り組むこととしている。また、セミナー等の協調活動、機密情報以外の情報の交換等も行うこととしている。世界銀行と EIOPA が保険分野に関する覚書を交わしたのは初めてのことである。

EIOPA のスポークスマンは、「金融サービスのグローバル化や国際基準策定の重要性の高まりを受け、EU 域外の国際機関や監督者等との対話や協調を行うことは EIOPA の重要な役割のひとつとなっている。その一環として、EIOPA は世界銀行ともリスクベースの規制・監督、顧客保護、金融安定化等に関する情報交換を行うためコンタクトを行い、今回の覚書締結に至った」としている。

また、「世界銀行は新興市場や発展途上国がソルベンシー規制の導入等、リスクベースの規制・監督体制に移行するための技術的指導や助言サービスを行っており、欧州保険市場との関連で重要視されているアルゼンチンやトルコ等も世界銀行のプログラムを導入している。この覚書により、世界銀行は EIOPA が今まで構築してきた保険に関するさまざまな領域の知識を活用でき、EIOPA は世界銀行が持つ新興市場のネットワークや市場情報等を利用できる」としている。

（世界銀行・EIOPA 共同プレスリリース 2013.3.15、Bermuda Re News 2013.3.21）

【EU・規制動向】

○EIOPA がソルベンシー II の部分導入に関するガイドライン案を公表

2013年3月27日、欧州保険・職域年金監督機構（EIOPA）は、2016年1月に完全適用が見込まれているソルベンシー II への段階的な移行を目指し、ソルベンシー II の規定の部分的な導入を行うための各国の監督者向けガイドライン案を公表した。

このガイドライン案は、リスク管理を含むガバナンス・システム、ORSA の原則に基づく保険会社のリスクの自己評価、内部モデルの事前申請、監督者への報告等を網羅している。EIOPA では 2013年6月19日まで本ガイドライン案に対する公開意見募集を行った上で、2013年秋頃に最終的なガイドラインを公表し、2014年1月1日からのガイドライン適用を各国の監督者に求める予定としている。

（EIOPA プレスリリース 2013.3.27）

【イギリス・規制動向】

○イギリス政府が若年層の自動車事故を削減するため提言文書を作成することを公表

イギリスにおいては、若年層の自動車事故が多く、その結果若年層の自動車保険の保険料が非常に高くなっており、大きな社会問題となっている。英国保険協会（ABI）では、従来からイギリス政府に対し、若年層の自動車事故を削減するため、自動車運転免許取得前に最低1年間の学習期間を設けること、運転免許取得のための短期集中コースを禁止すること、運転免許取得後一定期間は夜間の運転を制限すること等を提言していた。そして、政府がこれらの対策を実施することにより若年層の自動車保険の保険料は15%～20%削減されることが期待される、と訴えていた。

このような状況の中、2013年3月25日に開催された政府と保険業界との自動車保険に関する会談の中で、政府は若年層の自動車事故を削減するための対策に関し、議論のたたき台となるグリーンペーパー（政府の提言文書）を今後作成することを公表した。グリーンペーパーには主に以下の内容が盛り込まれる予定となっている。

- 運転免許取得前に最低限必要な学習期間を設定すること
- 運転免許取得前に悪天候、夜間、高速自動車道路等での教習を実施すること
- 運転免許取得試験をより厳格にすること
- 運転免許取得後一定期間は運転に何らかの制限を設けること
- 若年層が運転免許取得後に追加教習を受けることへのインセンティブを設けること

マクローリン運輸大臣は、「2011年の交通事故による死亡者・重傷者の5人に1人は17～24歳の若年層となっており、若年層の自動車事故の削減は優先事項である。また、対策を行うことにより死傷者数の減少だけでなく若年層の非常に高い自動車保険の保険料を低減する必要がある。保険業界とも協力し、対策が若年層の保険料の低減にどの程度効果があるのかを保険業界にヒアリングしていきたい」と述べている。

（イギリス政府プレスリリース 2013.3.25、ABI ニュースリリース 2013.3.25 ほか）

【イギリス・規制動向】

○英国保険協会が、むち打ち症の保険金支払高騰を抑制するための提案を公表

2013年3月13日、英国保険協会（ABI）は、むち打ち症への保険金支払の高騰を抑制するための提案を公表した。

イギリスでは、むち打ち症による保険金請求が毎日1,500件もなされている。これは年換算約55万件に相当する数である。むち打ち症による保険金請求件数は、交通事故件数が減少しているにもかかわらず直近4年間で約25%増加している。むち打ち症による保険金支払額は年間20億ポンドにも及んでおり、これにより自動車保険の保険料が

1 契約あたり 90 ポイント押し上げられている。また、イギリスでは自動車保険の人身傷害事故による保険金請求の 70% がむち打ち症によるものであり、ドイツの同 47%、スペインの同 32%、フランスの同 3% と比較して圧倒的に高い割合を占めると推計されている。

ABI の提案では、むち打ち症の査定は認定を受けた医療専門家によって行われること、医療専門家は、中立的な立場にあることを示すこと、保険金請求者が申告する症状よりも追突事故の状況を優先して考慮すること、最新の診断技術のトレーニングを受けることなどが必要とされている。また、当該医療専門家の認定は、政府、司法、消費者団体、保険会社、医療専門家等により構成される委員会により行われる。

委員会において認定プロセスが確立し、むち打ち症の査定方法が標準化されることで、保険金支払のスピード化・効率化が図られるとともに、自動車保険料引き上げの要因のひとつとなっている保険金詐欺行為をも抑止する効果が期待されている。

(ABI ニュースリリース 2013.3.13)

【北米・自然災害】

○2012 年の北米における巨大自然災害・人的災害による付保損害額は 650 億ドル

スイス再保険が発行するシグマ最新号によると、2012 年の世界における巨大自然災害・人的災害による経済損害額は 1,860 億ドルに達し、約 1 万 4,000 名の人命が失われた。保険でカバーされた損害額を表す付保損害額も 770 億ドルと過去 3 番目の高額となった。

2012 年の世界における巨大自然災害・人的災害の付保損害額上位 10 件のうち 9 件は、下記のとおり、米国等の北米で発生した災害で占められている。北米では保険普及度合いが高いため、この地域での経済損害額 1,190 億ドルの過半を占める 650 億ドルが付保損害額となっている。

<2012 年に世界で発生した巨大自然災害・人的災害の付保損害額上位 10>

① ハリケーン・サンディ (米国等北米)	350 億ドル
② トウモロコシ地帯の干ばつ (米国)	110 億ドル
③ 3 月発生の暴風雨・竜巻 (米国)	25 億ドル
④ 4 月発生の雷雨・雹・竜巻 (米国)	25 億ドル
⑤ 7 月発生の暴風雨・竜巻・雹 (米国)	20 億ドル
⑥ 5 月発生の雷雨・雹・竜巻 (米国)	17 億ドル
⑦ 北部で発生した一連の地震 (イタリア)	16 億ドル
⑧ ハリケーン・アイザック (米国等北米)	16 億ドル
⑨ 6 月発生の雷雨・雹・竜巻 (米国)	10 億ドル
⑩ 6 月発生の雷雨・雹・竜巻・洪水 (米国)	10 億ドル

2012年10月に発生し米国を中心に北米で被害をもたらしたハリケーン・サンディによる損害は、経済損害額700億ドル、付保損害額350億ドルと見込まれ、2012年に世界で発生した災害の中で最大となっている。

2012年にハリケーン・サンディに次いで大きな付保損害額となったのは、米国での記録的な暑さと乾燥した気候によって生じた干ばつであった。この干ばつは米国の半数以上の州に影響を及ぼし、トウモロコシ地帯の厳しい凶作を招いた結果、複数危険担保の連邦穀物保険（MPCI）によるカバーも含め、農作物関連で過去最高となる110億ドルの付保損害額を記録した。

(Swiss Re News Release 2013.3.27)

【米国・市場動向】

○テレマティクス自動車保険において新たな保険料算出ツールが開発される

損害保険会社向けに保険料率算出や約款作成等の支援を行う米国最大手のアドバイザリー団体であるISO（Insurance Services Office）は、テレマティクス自動車保険において、米国で初となる実際の走行地域を反映させた保険料率を算出できるツールを開発した、と発表した。米国の33の州で各々の保険監督機関に届出済みで、具体的な州については公表されていないが19の州にて認可されている。

テレマティクス自動車保険は、自動車に搭載されたテレマティクス装置等により実際に走行した距離や運転時のスピード、運転性向などのデータを収集し、蓄積されたデータに基づいて保険料率を決定する保険である。

新たに開発されたツールは、個人・企業分野の自動車保険契約において、従来の「走行距離」、「スピード」等の保険料率決定要素に「実走行地域」を加え、これらに基づき保険料率を決定するものである。

地域は危険度に応じて区分され、実際に走行した地域および時間により保険料率を決定するため、例えばやや危険度の高い地域に保管されている車であっても、より安全な地域を走行する頻度が高い場合、最大25%の保険料割引が可能となる設定となっている。

このツールは、居住地域、職業など地域ごとに100以上の項目を反映させて危険測定を行う仕組みで、「被保険者が実際に走行した地域の危険性を測定しかつプライバシーの保護に配慮しながら、保険会社は収集した地域ごとのデータをより正確に分析し、安全性が高い契約に対して割引を行うことが可能となる」とISO関連会社の社長であるKevin Thompsonは語った。

ツールは特許申請中であるが、テレマティクス自動車保険を販売する保険会社の各々の保険料算出システムと統合させることで実際の保険料率を算出する。

(Insurance Journal 2013.4.2、Verisk Analytics 社ウェブサイトより)

【中国・市場動向】

○中国における 2012 年の元受収入保険料は前年比 8%増加

中国保険監督管理委員会（China Insurance Regulatory Commission : CIRC）が発表した統計によると、中国の元受収入保険料（生保・損保合計）は、2012年に前年比 8%の増加となり、金額にして 1 兆 5,480 億元（日本円で約 24 兆 8,000 億円）となった。生命保険部門は前年比 4.5%増加の 1 兆 150 億元となり、損害保険部門は同 15.4%増加の 5,330 億元となった。

元受収入保険料に基づく 2012 年の中国国内における生命保険会社の順位は、1 位 China Life (3,227 億元)、2 位 Ping An (1,288 億元)、3 位 New China Life (977 億元)、4 位 CPIC (935 億元)、5 位 PICC (640 億元) であり、前年から変動はない。中国では、国内生命保険会社のマーケット・シェアが高く、中国の生命保険市場の 95.2%を占めている。

損害保険市場にも同様の傾向が見られ、国内損害保険会社が 98.8%のマーケット・シェアを有している。また、2012 年の国内上位 5 社（元受収入保険料ベース）も前年と変わらず、1 位 PICC (1,930 億元)、2 位 Ping An (981 億元)、3 位 CPIC (691 億元)、4 位 China United (241 億元)、5 位 China Life (231 億元) となった。さらに上記 5 社の全てが前年比で 2 桁成長となった。

(Asia Insurance Review 2013.3、中国国家统计局ウェブサイトほか)

【インド・規制動向】

○インド保険規制開発庁が損害保険会社に対する再保険規制を緩和

インドの保険規制開発庁（Insurance Regulatory & Development Authority : IRDA）は、インド国内損害保険会社の外国損害保険会社に対する再保険制限に関し規制緩和を行った。

通常インドでは、国内損害保険会社は財務資力に応じて、適切に引受リスクに関する対応方針を定めることとされており、火災保険や海上保険等の各保険種目について、原則として全ての元受保険契約に対し、唯一の国営再保険会社である GIC 社（General Insurance Corporation Of India）へ 10%の強制出再が義務づけられている。外国損害保険会社への出再は、国内保険会社や GIC 社の国内キャパシティでカバーできない部分についてのみ認められており、フロンティング（元受保険会社が保険証券を発行することにより名目上の保険会社となるものの、手数料と引き替えに再保険会社にリスクの全てを移転する行為）は禁止されている。

これまでは 1 つの外国損害保険会社に対して保有リスクの 10%までしか出再することができなかったが、今回導入される新たな規制の下では、出再先保険会社のスタンダード&プアーズ（Standard & Poor's）等の国際的な格付機関の格付に応じて、最大 20%まで出再することができるよう規制が緩和された。

新たな規制では、格付が「BBB」の外国損害保険会社に対してはこれまでどおり最大10%の出再率となるが、「BBB」より高く「AA」までの格付を有する外国損害保険会社に対しては最大15%、さらに「AA」より高い格付を有する外国損害保険会社に対しては最大20%の再保険を出再することが可能となる。

なお、同規制では、国内損害保険会社が定められた出再率以上に出再しようとする場合には、保険規制開発庁（IRDA）による個別の承認が必要であるとしている。

インドでは現在、保険会社間での競争が激しくなっていることから、国内損害保険会社の引受成績が悪化しており、外国損害保険会社はインド国内の再保険リスクの引受については慎重な姿勢を示している。

(Asia Insurance Review 2013.3、IRDA ウェブサイトほか)