

金融・保険市場におけるトピックス

【EU・規制動向】

○欧州委員会がソルベンシー II の実施措置である委任法行為を採択

欧州委員会は、2014年10月10日、ソルベンシー II の実施措置にあたる委任法行為 (Delegate Act) を採択した。委任法行為は、ソルベンシー II 枠組指令およびこれを改正するオムニバス II 指令で規定される EU の新しいソルベンシー規制の基本的枠組の具体的な適用方法等を規定するものである。委任法行為は、欧州委員会での採択後 3 カ月またはさらに 3 カ月延長して 6 カ月以内 (2015 年 1 月 9 日または 4 月 9 日まで) に欧州議会および閣僚理事会から異議申立がなかった場合に施行されることとなっている。

オムニバス II 指令で付託された事項は 76 にのぼり、欧州委員会による委任法行為は以下の事項が規定されている。また、監督当局への報告における定量的報告書式など、委任法行為を補足する技術的な細目は欧州保険職域年金監督機構 (EIOPA) がドラフトを作成する技術的基準 (Technical Standards) で規定されることになっているが、これら技術的基準案に関する市中協議は 2014 年 12 月から 2015 年 3 月に予定され、欧州委員会による採択は 2015 年 6 月末が予定されている。

- 資産および負債の評価方法 (IFRS 採用会社は IFRS を適用等)
- 保険契約準備金の計算方法 (前提条件、現在推計とリスク・マージン計算方法等)
- ソルベンシー資本必要額 (SCR) の計算方法 (標準フォーミュラのリスク・モジュール別フォーミュラ等、長期資金投資を配慮したリスク・チャージ等を含む)
- 自己資本の評価 (ティア 1 自己資本は SCR の 50%以上とする等)
- 最低資本必要額 (MCR) の計算方法 (生・損保等業態別のフォーミュラ等)
- ガバナンス態勢の要件 (ガバナンスの要素・機能、適格性要件、報酬方針等)
- ディスクロージャーおよび監督当局への報告の要件 (小規模事業者に対する定量的報告書式による四半期報告は基本数値に限る等の軽減措置を含む)
- 保険グループ監督 (グループ・ソルベンシー計算の技術的原則および方式を含む)
- 第三国の同等性評価要件 (再保険者、親事業者等に適用される同等性評価の基準)

なお、ソルベンシー II 枠組指令およびオムニバス II 指令の加盟国による国内法制化の期限は 2015 年 3 月末であり、同年 4 月から監督当局による SCR の計算に使用する内部モデル等の承認手続が開始され、2016 年 1 月のソルベンシー II 実施を迎えることとなっている。

(欧州委員会プレス・リリース 2014.10.10 ほか)

【イギリス・規制動向】

○2015年1月から自動運転車の公道でのテスト走行を開始

イギリス政府は、2015年1月から公道で自動運転車のテスト走行を開始することを公表した。テスト走行を実施する3つの都市の候補を募るとともに、自動運転車が公道でのテスト走行を実施するために必要な規制の見直しを行う。

イギリスでは、これまでも自動車メーカーなどが自動運転車のテスト走行を実施しているが、法律や保険の制約のため私道での走行に制限されていた。

自動運転車のテスト走行の実施を希望する都市は、10月1日までに申出を行い、選ばれた3つまでの都市において18カ月から36カ月間テストが行われる予定となっている。運輸省は、安全規制や道路法、交通規則集（Highway Code）の見直しを年内に行うことが求められている。

同省は、規制の見直しにあたって自動運転車を2つの区分に分けており、1つは「高度な自動運転車」として、人が介在せずに目的地まで走行できる機能を持つが、必要な場合運転者が制御できる機能を備えている車で、もう1つは「完全な自動運転車」で、人が制御する必要や機能がない車である。今回は「高度な自動運転車」がテスト走行の対象となり、「完全な自動運転車」については、現在まだ詳細な分析が完了しておらず、今後さらに多くの検討が必要な状況であるとコメントしている。

政府は、検討が必要となる規制として、テスト走行や自動運転車の免許、製造物賠償責任、自動車保険、車の安全基準等を挙げている。ウェブサイト上では今回の規制見直しの背景および政府のコメントとあわせて一般市民からの意見が求められており、これらをもとに今後具体的な法規制が検討されることとなる。

（イギリス政府ニュースリリース 2014.7.30、2014.8.4 ほか）

【イギリス・市場動向】

○運転免許データの保険会社による利用等を図る共同システム MIB ハブは近々に実施

ポスト・マガジンは、運転者・車両免許局（DVLA）が保有する交通違反歴等を含めた運転免許データを保険会社等と共有するプログラムであるマイ・ライセンス（My Licence）の準備は予定どおり進んでおり、DVLA のデータベースとの接続機能を提供する共同システム（MIB ハブ）は、数週間以内に開始される予定であるとの関係者のコメントを紹介している。

運転免許データの活用は、本人確認および過去の交通違反歴等を確認するための事務処理を効率化し、保険契約者の告知義務の負担軽減、適正な保険料率の適用および保険詐欺の防止に効果的であるとされている。

MIB ハブは、すべての自動車保険引受会社を会員として、自動車保険データベースの運営等を行っている自動車保険者機構（MIB）がサービスを提供するもので、英国保険協会（ABI）および保険業界のデータ標準化等を担うポラリス（Polaris Ltd.）と共同で

開発が進められている。

MIB ハブの利用に関する事務処理要領 (Business Process Model) の最終版は、英国保険協会 (ABI) から 7 月に公表され、9 月 26 日の MIB のウェブサイトで、マイ・ライセンスの利用に関する保険会社等の審査および登録手続きが案内された。さらに、MIB は 2015 年中に自動車保険の過去の保険事故歴を確認するための無事故割引データベースを提供予定であるとしている。保険会社は MIB ハブを通じて、同データベースと運転免許データへのアクセスが可能となり、本人確認と交通違反歴および保険事故歴の迅速な把握が可能になると見込まれている。

(Post Magazine ウェブ版 2014.9.10 ほか)

【ドイツ・市場動向】

○2013 年の損害保険の保険金支払は、自然災害の増加により 25 年振りの前年比 12%増

ドイツ保険協会 (GDV) は、2014 年 9 月 8 日、2014 年版の保険統計年報を公表し、2013 年中の損害保険の保険金支払が前年比で 12.2%増の 497 億ユーロ (約 6 兆 8,600 億円) となり、25 年振りの大幅増加となったことが明らかになった。

この損害保険の保険金支払額は過去最高で、2013 年夏の洪水や暴風、雹による損害が 70 億ユーロ (約 9,700 億円) に達するなど自然災害での保険金支払増が主な要因である。

一方、2013 年の損害保険の収入保険料は、前年比 3.3%増の 606 億ユーロ (約 8 兆 3,600 億円) であった。また、同年の損害率は 83.9%、コンバインド・レシオは 103.5%であり、前年と比べ、それぞれ、6.5 ポイント、6.3 ポイント上昇した。種目別の状況を見ると、収入保険料は、自動車保険 (前年比 5.8%増) と財産保険 (同 4.5%増) の伸びが比較的高く、財産保険はコンバインド・レシオが前年比 17.6 ポイント上昇し、収支悪化が目立った。

(GDV ウェブサイト 2014.9.8 ほか)

【米国・規制動向】

○FRB が大手保険会社に対する資本規制の影響度調査を実施

2014 年 9 月 30 日、米連邦準備理事会 (FRB) は 2010 年ドッド・フランク・ウォール街改革・消費者保護法 (金融規制改革法) による資本規制を大手保険会社に適用することに関する定量的影響度調査 (Quantitative impact study : QIS) を開始する計画を公表した。

大手保険会社はこれまで銀行と同様の資本規制は保険会社としての事業形態に相応しくなく、修正されるべきであると主張してきた。

大手保険会社の広報担当者は、銀行中心の規制をかけることが保険会社や消費者に対して悪影響を及ぼすことを FRB が理解することになるため、FRB 調査が開始されることは喜ばしい方向への第一歩であると述べている。また、議会の間でも保険会社向けの規制は修正されるべきであるとの意見も多く、上下院議会も保険会社への資本規制に関

しては、金融規制改革法の文言を修正することを求めている。

FRBは調査に関して保険会社に対し、12月31までにデータを提出することを求めたと公表した。

(Federal Reserve press release 2014.9.30、Insurance Journal 2014.10.1 ほか)

【米国・市場動向】

○米国の消費者はテレマティクス自動車保険の利用に前向き

保険コンサルティングを行うタワーズ・ワトソンの調査によると、米国の消費者は、自動車保険の保険料引き下げの可能性と引き換えに、自分の運転特性データを保険会社に開示するテレマティクス自動車保険の利用に前向きであることが明らかとなった。

テレマティクス自動車保険の加入者は、2013年2月に行った前回調査の4.5%から17カ月間で8.5%へ倍増した。また、同自動車保険を契約したい、もしくは契約を検討すると回答した消費者は79%であった。さらに、開示した運転データによる保険料の割増が行われないのであれば加入を検討したいと回答した消費者の割合は88%に増加し、タワーズ・ワトソンではテレマティクス自動車保険市場の拡大は引き続き加速していくとしている。

保険会社による運転特性のモニタリングに不安を抱いている消費者は、前回の43%から30%程度に減少している。ただし、運転データによる保険料の割増適用の可能性について半数近くの消費者が不安を抱いており、このことは、保険会社がテレマティクス自動車保険の保険料設定において、運転特性データを割増の要素としない商品の仕組みを継続する大きな要因となっている。

多くのテレマティクス自動車保険は、車両設置の専用機器で運転データを収集しているが、調査によると、消費者は専用機器の代わりにスマートフォンを利用する方式を望んでいるとしている。スマートフォンを利用する方式の場合、運転データを収集するための専用機器に要する費用が不要となるため、保険会社にとってもコストの面で魅力的である。しかしながら調査では、スマートフォンを利用する方式の拡大には、正確かつ十分な運転特性データを収集するアプリの構築と、契約者にスマートフォンで運転データを収集するための定められた手順・方法を、継続的かつ確実に実施してもらうという課題を克服する必要があるとしている。

(Towers Watson 2014.9.3 ほか)

○USAA 社が損害査定に無人飛行機の活用を検討

米軍関係者を主な顧客とする大手損害保険会社USAAは、将来の損害査定に無人航空機 (drone aircraft) を活用するため、連邦航空局に対して試験飛行の許可を求めた。

USAAは無人航空機技術を、自然災害による被災地域の状況確認に活用し、査定業務の時間短縮を図りたいとしている。試験飛行を計画している無人航空機は、重さが約2

キログラムの小型のもので、低速飛行を行うことができ、人の立ち入りが制限される被災地の被害状況の確認が可能とされる。

連邦航空局によって試験飛行が許可された場合、USAA はテキサス州サンアントニオ郊外の私有地において無人航空機の試験飛行を行う。試験飛行は地上から 400 フィート（約 120 メートル）の高度を限度に、操縦士から視認できる範囲で行われる予定であり、地図作成における空中写真に類似したデータを収集する。

(San Antonio Business Journal 2014.10.2 ほか)

【インドネシア・規制動向】

○改正保険法が 2014 年 10 月に施行

インドネシア議会は、成長する保険業界の速い変化に対処するため、1992 年保険法の改正を行った。新しい法律は 2014 年 10 月に施行される。

新しい法律にはイスラム法に基づく保険サービス、保険契約者保護の仕組等が含まれている。一方、新しい法律では、外国人持株比率の上限を規制する特定の条項に言及していないため、依然として外国人は 2008 年の政府の規則に則った国内保険会社の株式の 80% まで保有することができる。

インドネシア損害保険協会 (AAUI) のジュリアン・ヌール専務理事は、金融サービス庁 (OJK) が新しい法律の下で保険部門の監督の役割を果たすことを歓迎しており、すべての補足的な規則、とりわけ外国人持株比率の上限を律する規則が、できる限り早く明確化される必要があるとコメントしている。

(The Jakarta Post 2014.9.24, Asia Insurance Review 2014.9.25 ほか)

【台湾・規制動向】

○台湾の内閣が保険法改正を承認

台湾の内閣である行政院は、保険会社による公益企業への投資促進、銀行による保険部門の設立、および政府による破綻保険会社の支配権取得に関する保険法改正案を承認し、審議のため議会に送付した。

金融監督管理委員会 (FSC) の曾銘宗会長は、法改正により公益企業への保険会社の投資に関する規制を緩和し、保険会社が投資先企業の取締役会メンバー等となることを許可すると公表した。

また、消費者の権利や利益の保護のために、改正法案では、銀行が保険部門を設立し、顧客に対し対面サービスを提供することを可能にした。曾会長によると、台湾の保険商品の 50% 以上が銀行経由で販売されているが、銀行自身ではなく傘下の保険代理店を経由して販売されている。保険代理店のほとんどは資本金が少なく、紛争が発生したときに消費者の権利や利益をすべて保証することができないため、銀行自身による保険部門の設立で、より良い消費者保護を行うことができるとしている。

同法では、リスクベース資本（Risk-Based Capital : RBC）比率が 200%より低い国内保険会社は事業を継続することができず、50%に満たない場合には強制的に当局によって支配権が取得されると規定している。この法改正により、保険会社の状況が悪化する前に、監督当局が経営不振の保険会社に対し迅速な介入措置を採ることが可能となった。

2014年8月、FSCは台湾保険安定基金（Taiwan Insurance Guaranty Fund）に対し、問題を抱える保険会社2社（国宝人寿保険および幸福人寿保険）の支配権取得を命じた。曾会長によると、両社が公的資金を使って支配権を取得する最後の2社で、改正法案により、規制当局は金融重建基金（RTC）を利用して、経営不振の保険会社の支配権を取得することができるようになるとしている。RTCは、金融機関から金融サービスや預金保険の支払に関する事業税を徴収することにより積み立てられる。

(The China Post 2014.9.19、Asia Insurance Review 2014.9.22 ほか)