

## 金融・保険市場におけるトピックス

### 【イギリス・市場動向】

#### ○イギリス EU 離脱を受けロイズ保険組合がベルギーに子会社設立

2017年3月29日、イギリス政府は、欧州連合（EU）に対して離脱を正式に通知した。今後、2年間の交渉を経て、2019年3月末以降の離脱を目指している。

イギリスのEU離脱の動きを受けて、3月30日、ロイズ保険組合（以下「ロイズ」）は、同国の金融機関としては初めて、ベルギーの首都ブリュッセルに子会社を設立することを発表した。ロイズは、今後、欧州大陸のハブとしての新会社の詳細を検討し、2019年1月1日の既存契約の大量更改時期に合わせた事業開始を目標に、当局の認可等の準備を進めていく予定である。ガーディアン紙によると、ロンドンからブリュッセルに100名ほどの社員が異動し、600名程度が現地で雇用されるとしている。

EU加盟国のある国で免許を取得した保険会社は、他のEU加盟国においても保険サービスの提供を行うことができる「パスポート権」を行使することができる。ロイズはこのメリットを生かして、欧州大陸においては全収入保険料の約11%に相当する30億ポンド（約4,300億円）をあげており、イギリスのEU離脱後にもこの保険料をできるだけ維持することが最重要の課題である。これまでロイズは、政府にEU離脱後もパスポート権が維持されるよう訴えていたが、EU離脱交渉が不透明な中、2年間の交渉期間を待たずに、子会社設立を通して営業基盤を固めることを決定したことになる。

（The Guardian 2017.3.29、ロイズウェブサイト、ABIウェブサイトほか）

### 【イギリス・市場動向】

#### ○損害賠償金の算出に使用するオグデン・テーブルをイギリス政府が改定

2017年3月20日、イギリス政府はオグデン・テーブル（Ogden Table）を改定し、中間利息の計算に使用する割引率（discount rate）を2.5%からマックス0.5%に引き下げた。オグデン・テーブルは、年齢・性別ごとに生存率などの統計データや控除する中間利息を考慮した係数を示したもので、自動車事故の被害者に支払う介護・看護費用や遺失利益などの損害賠償金を算出する際に使用されている。今回の割引率引き下げにより、従来ほどの中間利息の控除がなくなり損害賠償金が増大することになるため、保険会社にとっては支払保険金の増大につながる。

保険会社は、収支が悪化し、それを補うべく自動車保険の保険料を引き上げることになるため、保険契約者もその影響を受ける。価格比較サイト Confused.com によると、2017年第1四半期の自動車保険の平均保険料は781ポンド（約11万2,000円）であった。また、保険料税が2016年9月までは6%であったのに対し、2017年6月には12%に引上げられる影響もあり、同サイトは、自動車保険の保険料は今後上昇が予想され、

平均保険料は過去最高水準の 1,000 ポイント（約 14 万 4,000 円）に達する可能性があるとしている。

今回のオグデン・テーブルの改定について、英国保険協会は「極めて無謀であり、保険会社や消費者に及ぼす影響を完全に無視している」と強く批判している。

(Insurance Journal 2017.4.11、Aviva ウェブサイトほか)

## 【米国・市場動向】

### ○総代理店（MGA）チャンネルに対する期待が高まる

米国において、総代理店（Managing General Agent：以下「MGA」）チャンネルに対する期待が高まっている。MGA とは、保険会社に代わり、契約管理・マーケティング・契約引受条件の提示・再保険手配・支払保険金の確定などの役割を担う販売チャンネルであり、主にスペシャリティー種目<sup>(注)</sup>を取扱う。

保険会社は、スペシャリティー種目の契約引受拡大を狙い、MGA チャンネルにより大きな保険引受権限を付与したり、新たな保険プログラムを組成したりしている。また、MGA の新規設立も増加している。ただし、新しく設立される MGA は、起業家精神旺盛な保険会社のアンダーライター等が独立して開業するケースなどもある一方、短期的収益のみを目的とした参入も少なくないため、競争が過熱化している可能性も指摘されている。

MGA は、保険会社にとって、スペシャリティー種目の再保険手配に強みを持っている点に加え、運営コストがさほどかからない販売チャンネルである点が魅力である。このため、今後、MGA チャンネルでは、インシュアテックなど新技術を含むスペシャリティー種目のほか、通常リスクをカバーする種目についても拡大が見込まれる。

(注) 一般の損害保険ではカバーされないような特殊なリスク（例：医療過誤賠償責任保険・会社役員賠償責任保険など）を対象とし、専門性の高いアンダーライティング力などを必要とする保険

(BestWeek 2017.4.10 ほか)

## 【米国・市場動向】

### ○オールステートが多数のドローンによる損害調査対応を準備

大手保険会社のオールステートは、暴風シーズンの到来を前に、コロラド、ニューメキシコ、オクラホマ、テキサスの 4 州において、自然災害による財産保険の損害調査時に同時に多数のドローンを活用する準備をしていると発表した。こうした損害調査対応は同社初の試みであり、同国の損害調査面におけるドローン活用の進展にも寄与するものと見られる。

今回使用するドローンは、4K 対応カメラによる高画質・高解像度の撮影が可能であり、このようなドローンを同時に多数活用することによって、アジャスターは被災した屋根の状況等を細かく確認することができる。オールステートは、「当社の損害調査プ

ロセスのスピードアップと効率性の向上に大きくつながる。また、保険契約者に対しても、より迅速な保険金請求サービスを提供できる革新的な技術であり、これまで行ってきたパイロット・テストでも好評を得ている」としている。

同社は4州で展開した後、その他の州における展開も検討する方針を示している。

(オールステートウェブサイト 2017.4.6)

## 【中国・市場動向】

### ○中国保険市場 2016年の概況と2017年の見通し

中国保険監督管理委員会（以下「保监会」）の公表したデータによると、2016年の中国保険市場における収入保険料は、27.5%（約4,400億ドル）の増加で、2008年以降で最も高い成長を遂げた。

損害保険は9.1%（約1,300億ドル）の増加だったが、医療保険が67.7%（約600億ドル）、生命保険が31.7%（約2,500億ドル）の増加を示し、医療保険と生命保険が保険市場の成長を牽引した形となっている。

ミュンヘン再保険によると、中国経済が全体的に減速傾向にある中でも、サービス経済への構造変化によって、金融、IT、通信、製薬分野では高成長が続く可能性が高いとしている。また、同社は、保険業界は2020年までは経済全体の約2倍のペースで成長を続け、平均で年間2桁台の成長が続くと予想している。ただし、保监会関係者によれば、2017年は生命保険の管理強化規制が実施される予定で、保険料収入の伸びは2016年と比較すると鈍化したペースになるとしている。

また、中国政府は、一部の保険会社が不動産投機に関係したり、株式買占めに関係したりしていることについて懸念を示し、金融市場での規律を強化する動きを見せている。これを受け、保监会も、保険会社による株式投資のリスクを抑えるための規制に乗り出しており、2017年の保険会社の資産運用は、厳しい制限の下に置かれる可能性がある。

(Munich Re 2017.2.14, Asia Insurance Review 2017年3月号ほか)

## 【マレーシア・規制動向】

### ○ライド・シェア運転手に対する管理強化の動き

マレーシアでは、UberやGrabなどのライド・シェア事業者と契約している運転者が3万5,000人以上と見られており、これらの運転手に対する管理強化の動きがある。

同国では個人事業主社会保障法案（Self Employment Social Security Bill）の新規導入が検討されており、もし法案が可決されると、ライド・シェアの運転者には、社会保障機構（Social Security Organisation : Socso）への登録が義務付けられるとともに、従業員傷害補償制度が適用される。その場合、月収の1.25%相当を保険料として負担する一方、労働中の事故による傷害・病気・後遺症、葬儀費用などが補償され

る。今回の法案導入の検討は、福利厚生を提供に合わせたライド・シェアの運転手に対する管理強化を目的とした政策だと受け止められている。

また、損害保険制度を利用し、ライド・シェアの運転者を既存のタクシー事業者と同様の管理下に置こうとする動きもある。既存のタクシー事業者は、事業者として扱われ、事業用運転免許を取得した上、運転手および乗客の傷害を補償する事業用自動車保険に加入している。しかし、ライド・シェアの運転者は、乗車手数料を受け取る「自家用車の所有者」として扱われ、個人用自動車保険が適用されている。マレーシア運輸省は、早晚ライド・シェアの運転者にも事業用運転免許の取得と事業用自動車保険への加入を求める方針で、現在、運輸省とライド・シェア事業者側で協議が続けられている。

なお、隣国インドネシアでも、政府がライド・シェアに対して最低運賃を導入したり、事実上の台数制限を始めたりするとの報道があり、ライド・シェアの運転手に対する管理を強化する動きは他のアジアの国々でも広がっている。

(Asia Insurance Review 2017年3月号ほか)

## 【インド・規制動向】

### ○保険会社の情報とサイバーセキュリティに関する監督を強化

2017年4月7日、保険規制監督庁（IRDAI）は、保険会社向けのサイバーセキュリティのガイドラインを発行した。本ガイドラインは、同年4月30日までに保険会社に対し、情報セキュリティ最高責任者（Chief Information Security Officer：以下「CISO」）の任命を義務付けることを含むものである。

CISOは専任役員として任命され、情報資産を保護するための政策の明確化と執行、および情報セキュリティ委員会の設置に責任を負うことが定められている。ただし、事業開始から3年未満の保険会社は、専任CISOの任命が免除され、他の役員が兼務して役員会に報告することも認められる。

また、契約者情報やサイバーセキュリティに関して確実な取組を行うために、保険会社は情報を共有する保険仲介者等のセキュリティについても責任を持つとされており、2018年3月31日までに最初の監査報告書の提出が義務付けられている。

上記のほか、ガイドラインには以下の事項等が求められている。

- サイバー危機管理計画の策定（期限：2017年6月30日）
- 取締役会による情報とサイバーセキュリティ方針の決定  
（期限：2017年7月31日）
- 上記方針に沿った、情報とサイバーセキュリティに関する実行計画の策定  
（期限：2017年9月30日）

(Asia Insurance Review 2017.4.12、IRDAI ウェブサイト 2017.4.7 ほか)

## 【ミャンマー・規制動向】

### ○ティラワ特別経済区を外資系損保会社へ開放、市場の自由化競争へ

2017年3月、ミャンマー政府は、日系損保3社のみにも営業を許可しているヤンゴン近郊のティラワ特別経済区（Special Economic Zone：以下「SEZ」）において、今後は他の外資系損害保険会社も営業許可の申請を可能とすると発表した。

アジアの注目市場であるミャンマーでは、ここ3年間で20社以上の外資系損保が最大都市ヤンゴンに事務所を開設している。外資系損保は、ティラワ SEZ で海上貨物保険と火災保険の契約が獲得できる可能性があるため、この市場開放の動きを歓迎しており、今後ティラワ SEZ に新たに参入してくる外資系損保と日系損保3社との間で、激しいシェア争いが始まることが予想される。

次の段階として、ミャンマー政府は、現在国内損保社のみにも営業を許可している SEZ 外でも、外資系損保に営業を許可することを目指している。昨年末、財務歳入省の金融規制局は、国内外の損保各社を首都のネピドーに招き、保険市場の自由化の推進方針について説明している。この流れを受け、政府は、発行免許数や、現地企業との合弁を必須とするか等、具体的な課題につき方針を明確化していく必要がある。

（Asia Insurance Review 2017.3.29、Nikkei Asian Review 2017.3.27 ほか）

## 【サウジアラビア・市場動向】

### ○サウジアラビア保険業界の収益性向上と今後の課題

A.M. Best が発行したサウジアラビアにおける保険会社の決算内容に関するレポートによると、2016年での同国の保険業界の利益は大幅に拡大した。33社合計<sup>(注)</sup>の当期純利益は2015年の約10億サウジリヤル（約297億円）から2.5倍の約25億サウジリヤル（約743億円）に拡大し、また最終黒字を確保した保険会社数も19社から27社に増加した。

2016年の利益拡大の主な要因は、2014年から金融当局であるサウジアラビア通貨庁（Saudi Arabia Monetary Agency）が行った政策により、保険料の過当競争が抑制され、保険会社の意識がサービスの向上や販売チャネルの充実などに向いたことにある。同庁が行った主な政策は次のとおりである。

- ① 2014年：自動車保険・医療保険につき、保険数理に基づいた準備金の積立等を求めた
- ② 2015年：上記の実施状況について保険会社に報告を求めた
- ③ 2016年：全社に共通した火災保険の保険料と免責金額に関するガイドラインを示した

利益が拡大した一方、2016年の保険料収入は、自動車保険の保険料水準が上記政策

実施以前と比較して3倍程度になったにもかかわらず、保険全体では前年比約1%増にとどまった。この原因として、原油価格下落の煽りを受け、火災保険や組立保険等のエンジニアリング種目の契約未更改が相次ぐなどのマイナスの影響が大きかったことが挙げられる。

保険料を今後増加させるためには、現状約5割程度にとどまっている自動車保険の加入率を向上させることが課題となる。サウジアラビアでは3年ごとに車両登録証を更新することが義務付けられているが、現在当局でこの期間を3年から毎年に変更することが検討されている。保険の加入証は車両登録時の必要書類となっており、当該制度変更が自動車保険の加入率向上に繋がることが期待されている。

(注) サウジアラビアにおいては、生命保険があまり普及しておらず、保険業界の保険料収入や利益の大部分は損害保険により構成されている。

(Best's Journal 2017.3.20、BestWeek 2017.3.27 ほか)