

# 金融・保険市場におけるトピックス

## 【欧州・規制動向】

### OEIOPA が IFRS 第 17 号適用の影響に関する調査レポートを公表

IFRS 第 17 号「保険契約」（以下「IFRS 第 17 号」）は、「保険契約の経済価値」を測定するという従来とは異なる概念を導入した国際会計基準であり、2023 年 1 月 1 日以降に開始する事業年度から適用が開始された。欧州保険・企業年金監督機構（European Insurance and Occupational Pensions Authority：以下「EIOPA」）は、IFRS 第 17 号の適用開始から 1 年が経過したことを受け、EU 加盟国の保険・再保険会社グループ（注<sup>1</sup>）における導入の影響、および保険負債の測定にかかわるソルベンシー II とのシナジー・差異に関する報告書（注<sup>2</sup>）を公表した。特徴的な点は次のとおりである。

#### （IFRS 第 17 号の導入）

- 調査対象グループの 68%が、IFRS 第 17 号と IFRS 第 9 号「金融商品」（以下「IFRS 第 9 号」）（注<sup>3</sup>）を同時に適用開始したと回答している。
- 調査対象グループの 46%が、IFRS 第 17 号および IFRS 第 9 号への変更により、「株主資本（shareholders' equity）が減少した」と報告しており、「軽微な影響」が 26%、「株主資本が増加した」が 28%であった。
- IFRS 第 17 号適用開始にあたり、既存の保険契約の移行について、完全遡及アプローチ（FRA）、修正遡及アプローチ（MRA）、および、公正価値アプローチ（FVA）の 3 つの手法が認められているが（注<sup>4</sup>）、調査対象グループの中では FVA が最も多く使われ、保険負債の 41.9%を占めた。また、MRA は 29.6%、FRA は 27.9%で使用されていた。
- IFRS 第 17 号では、評価方法について、一般モデル（GM）（注<sup>5</sup>）、変動手数料アプローチ（VFA）、保険料配分アプローチ（PAA）、の 3 つの手法が認められているが（注<sup>6</sup>）、生命保険契約の保険負債の 86.4%が VFA で、損害保険契約の保険負債の 90.4%が PAA で評価されている。

#### （ソルベンシー II とのシナジー・差異）

- IFRS 第 17 号とソルベンシー II との定量的な差異は、生命保険と損害保険で状況が異なる。生命保険では、IFRS 第 17 号の履行キャッシュフロー（注<sup>7</sup>）は、それに相当するソルベンシー II の技術的準備金よりも平均で 2.5%小さかった。一方、損害保険では、IFRS 第 17 号の履行キャッシュフローはソルベンシー II の技術的準備金よりも平均で 9.5%大きかった。
- IFRS 第 17 号において、保険会社は自社で無リスク金利を導出することとなっているが、実際には、75%の保険会社が、ソルベンシー II で使用される EIOPA の無リスク金利期間構造（RFR）を、IFRS 第 17 号でも利用した。

(注1) EU加盟国でIFRSを採用している121の保険・再保険会社グループのうち、53グループ(17カ国)の2023年半期報告書についてサンプル調査を実施。

(注2) EIOPA, “IFRS 17 - Insurance contracts report” (2024.4)

(注3) IFRS第9号は金融商品の分類及び測定に関する基準で、2014年7月に最終版が公表され、2018年1月から適用開始であったが、一定の条件を満たす場合に一時的免除が認められた。

(注4) 完全遡及アプローチの適用が実務上不可能の場合に、完全遡及の適用を修正した修正遡及アプローチ、または、移行日における契約の公正価値を用いる公正価値アプローチの適用が認められる。

(注5) ビルディングブロック・アプローチ(BBA)とも呼ばれている。

(注6) 変動手数料アプローチは、直接連動の有配当保険契約を測定する手法である。また、保険料配分アプローチは、保険期間が1年以下の場合などに用いられる簡便的な手法である。

(注7) 保険契約の履行により生じる将来キャッシュフローの現在価値の期待値に、非金融リスクに係るリスク調整を行ったものを指す。

## 【イギリス・市場動向】

### ○自動車保険の保険金・保険料の増加とABIによる対策

イギリス保険協会(Association of British Insurers:以下「ABI」)によると、イギリスの損害保険会社が2023年に支払った自動車保険の保険金の総額は、99億ポンド(約1兆9,800億円)に上っている(注1)。この金額は、2022年の84億ポンド(約1兆6,800億円)から約18%増加しており、ABIが保険金に係るデータ収集を開始した2013年以降最高の水準となった。また、保険金支払件数も、約230万件と前年比10%増加した。

保険金支払額の増加は、主に①工賃や部品代の上昇などによる車両修理費用の増加(注2)、②車両盗難・車上荒らしに係る保険金の増加(注3)、および③代車費用に係る保険金支払の増加などによるものである(図表参照)。

自動車保険の平均支払保険金は、2014年の3,500ポンド(約70万円)から、2023年の4,300ポンド(約86万円)に23%上昇し、同期間の平均保険料も、505ポンド(約10万1千円)から543ポンド(約10万9千円)に8%上昇している(注4)。

自動車保険料の上昇に対して、低所得者が保険料を負担できないなどの批判があり、イギリスで大きな問題となっている(注5)。この問題への対策としてABIは、2024年2月、保険料引下げに向けた10項目のロードマップ(注6)を発表した。その主な内容は、以下のとおりである。

#### ○ 研究機関や警察と連携した車両盗難対策

- ・ ABIが消費者向けに発行している「車両セキュリティガイダンス」の改定
- ・ 車両の安全性向上等の研究機関であるThatcham Researchとの緊密な連携による車両のセキュリティ問題への対処、および地方自治体や警察による犯罪予

#### 防活動への協力

- ・ 警察と連携した盗難車両回収策の検討
- 詐欺・無保険車対策<sup>(注7)</sup>
- 若年・初心者ドライバーへの支援
  - ・ 新規免許保有者への段階的運転免許証<sup>(注8)</sup>の導入要請
  - ・ 保険料を設定する際に運転行動を考慮するテレマティクス保険への支援の拡大など、技術的解決策の模索

(注1) ABI, “Motor Insurers Pay Out Record Amounts to Help Keep Motorists Mobile” (2024.4)

(注2) 一部の保険会社は、部品代が16%増加、および人件費が15%増加したとしている。

(注3) 盗難に対する支払保険金の平均額も1万2,600ポンド<sup>(約252万円)</sup>と過去最高額となっている。

(注4) 保険金、保険料ともインフレ調整後の金額である。

(注5) Social Market Foundation, “Priced out – Poor people giving up insurance due to ‘poverty premium’” (2023.3)

(注6) ABI, “Roadmap to Tackle Insurance Costs” (2024.2)

(注7) 詳細は本号内のレポート、牛窪賢一「イギリスにおける保険詐欺の実態と保険業界等の対応—自動車保険を中心として—」を参照願う。

(注8) ドライバーの運転経験の増加に応じ、運転の許容範囲を拡大する免許制度を指す。

**図表 保険金増加の要因と金額**<sup>(注1)</sup>

保険金	2022年	2023年	増加率
①車両修理費用に係る保険金	47億ポンド <sup>*</sup>	61億ポンド <sup>*</sup>	31%
②車両盗難・車上荒らしに係る保険金 <sup>(注2)</sup>	5億4,300万ポンド <sup>*</sup>	6億6,900万ポンド <sup>*</sup>	23%
③代車費用に係る保険金 <sup>(注2)</sup>	4億4,400万ポンド <sup>*</sup>	5億9,700万ポンド <sup>*</sup>	35%

(注1) 図表中の金額は概数であり、増加率はABIの公表している数値を使用している。

(注2) ②車両盗難・車上荒らしに係る保険金、および③代車費用に係る保険金の支払額は、それぞれ過去最高水準となっている。

(出典：ABI, “Motor Insurers Pay Out Record Amounts to Help Keep Motorists Mobile” (2024.4) をもとに当研究所にて作成)

## 【米国・規制動向】

### ○全米保険監督官協会 (NAIC) が春季全国会議を開催—保険の金融包摂への取組み—

2024年3月に、アリゾナ州フェニックスにて全米保険監督官協会 (National Association of Insurance Commissioners : 以下「NAIC」) の春季全国会議がハイブリッド形式で開催され、各州の保険長官、保険業界関係者等2,600人以上が参加した。同会議では、保険業界にとって喫緊の課題であり、NAICの2024年戦略的優先事項とさ

れている次の5つの課題に焦点を当てたセッションが行われた<sup>(注1)</sup>。

- 気候変動リスク：大規模自然災害とレジリエンス
- 保険会社の財務状況監視の強化と透明性の向上
- 保険商品の販売方法
- 人種と保険、金融包摂（financial inclusion）<sup>(注2)</sup>、および補償ギャップ
- 保険会社によるAIの使用とサイバーリスク

その中で、「人種と保険、金融包摂、および補償ギャップ」に関しては、「人種と保険に関する特別委員会（Special Committee on Race and Insurance：以下「特別委員会」）<sup>(注3)</sup>の会合が開かれ、医療保険、生命保険、損害保険について各検討グループから、取組状況についての報告が行われた。損害保険の検討グループからは、損害保険市場に関するデータの収集を今年中に実施した後、その分析結果と十分なサービスを受けていない地域への影響に焦点を当てて活動する予定<sup>(注4)</sup>であること、一般市場で保険を入手できない消費者向けの残余市場の拡大等の検討について報告がなされた<sup>(注5)</sup>。

また、NAICの保険政策研究センター（Center for Insurance Policy and Research）は、「生活の質を向上させる保険：保険の金融包摂を阻む障壁の理解と対策（Insurance to Improve Quality of Life: Understanding and Addressing Barriers to the Financial Inclusion of Insurance）」とするイベントを開催した。当該イベントでは、米国における人種や民族による貧富の差、特に黒人とヒスパニック系の家庭が経済的に脆弱である状況を踏まえ、保険商品とサービスに関する金融包摂の検討、保険商品の提供における障壁の特定とその対処について、保険業界と監督当局双方の視点からの議論が行われた<sup>(注6)</sup>。

（注1）NAIC, “State Insurance Regulators Kick Off 2024 National Meetings”（2024.3）

（注2）世界銀行（World Bank）は、金融包摂を「個人や企業が、自身のニーズを満たす便利で手頃な金融商品・サービスを持続的に得られる状況」と定義し、極度の貧困を解消するための重要な手段として位置付けている。

（注3）特別委員会は2020年に設立され、その任務は、保険業界内のダイバーシティ&インクルージョンの進捗状況についての調査分析、幅広いステークホルダーとの連携、保険業界内での慣行についてマイノリティにとって不利益をもたらす可能性がないかどうかの検討、およびNAIC執行委員会にダイバーシティ&インクルージョン向上のための措置等を提言することとされている（NAIC, “NAIC Announces Special Committee on Race and Insurance”（2020.7））。

（注4）NAICは、全米400社以上の損害保険会社に対して、ホームオーナーズ保険に関する保険料、保険契約、補償内容、保険金請求等のデータ提供を3月に要請した（Property & Casualty Market Intelligence Data Call）。要請を受けた保険会社は90日以内にデータを提供する必要がある（NAIC, “Property & Casualty Insurance Market Intelligence Data

Call” (2024.3) ,Carrier Management, “NAIC P/C Market Intelligence Data Call Announced; Data Due June 6” (2024.3))。

(注5) Mayer Brown, “US NAIC Spring 2024 National Meeting Highlights: ESG” (2024.4)

(注6) NAIC, “Insurance to Improve Quality of Life: Understanding and Addressing Barriers to the Financial Inclusion of Insurance” (2024.3)

## 【米国・市場動向】

### ○カリフォルニア州において財産保険は引続き加入困難に

米国大手保険会社ステートファーム傘下のステートファーム・ジェネラル（以下「ステートファーム」）は、カリフォルニア州において、2024年7月から約3万件的財産保険と、8月から約4万2,000件の商業用アパートの契約更改を行わないことを公表した。同社は2023年5月に、森林火災などのリスクの増大やインフレによる建築費の高騰等を理由に、カリフォルニア州において財産保険の新規契約の引受を行わないことを公表しており<sup>(注1)</sup><sup>(注2)</sup>、今回の追加策は、新規契約だけではなく、更改契約についても引受を行わないとするものである。

データ分析会社であるコアロジックによると、カリフォルニア州では、約120万戸の住宅が中程度以上の森林火災リスクにさらされており、森林火災が発生した場合、再建費用の総額は約7,600億ドルに上ると試算している<sup>(注3)</sup>。

大手保険会社が財産保険の引受を見合わせる中、一般の保険市場で保険契約を購入することができなくなった顧客向けのプール制度であるカリフォルニア州フェアプラン（California Fair Access to Insurance Requirements Plan：以下「フェアプラン」）<sup>(注4)</sup>の契約件数は、2019年9月の約15万4,000件から2023年12月には約33万9,000件と2倍以上に増加している<sup>(注5)</sup>。フェアプランのCEOは、2024年3月にカリフォルニア州保険庁（California Department of Insurance：以下「CDI」）の公聴会でフェアプランの現状を報告し、直近のエクスポージャー約3,000億ドルに対して同社の資金残高が大きく不足することへの懸念を示した。そして、適正な保険料率とするためには、フェアプランの保険料を大きく引き上げる必要があると警告した<sup>(注6)</sup><sup>(注7)</sup>。

このような中、CDIは、持続可能な保険戦略として、自然災害のリスクの高い地域における保険の入手可能性向上などを目的として、2024年12月に向けて州の保険規制の改正を進めている。現在ドラフトの段階ではあるが、保険料率申請に係る規制の見直し、および大災害予想モデルに、森林火災などの地震以外の要素を含めることを認めることなどが提案されている。また、2024年後半には、フェアプランの見直しを含む更なる改正案を提示する予定としている。

これらの提案に対して、2024年4月にオールステートは大手保険会社として初めて、規制改正が実施された場合、カリフォルニア州において財産保険の引受を再開する可能性を示唆した。ただし、リスクに見合った保険料率での引受が認められるようになるこ

とが大前提であることを強調した<sup>(注8)</sup>。

(注1) State Farm, “State Farm General Insurance Company :Update on California” (2024.3)

(注2) ステートファーム以外にも、既にオールステートなどの大手保険会社が財産保険の新規契約の引受を行わないことを公表していた。

(注3) Brooklee Han, “1.2 million homes face wildfire risk in California” (HousingWire, 2023.8)

(注4) フェアプランは、一般の保険会社から財産保険を購入することができない人を対象に、基本的な補償内容の財産保険の購入を保証する制度である。カリフォルニア州保険法に基づいて設立されているリスクプールであるが、州の公的機関ではなく、また、制度の運営について公的支援や税金は使用されていない。

(注5) Susan Carpenter, “State Farm won't renew 72,000 California home insurance policies this year” (Spectrum News, 2024.3)

(注6) John Ramos, “California FAIR Plan warns major disaster could wipe out insurer of last resort” (CBS News, 2024.3)

(注7) Newsweek, “California Residents Issued Dire Warning About Insurance Rate Rises” (2024.4)

(注8) Suzanne Phan, “Allstate could resume issuing new home insurance policies in CA” (ABC7 San Francisco, 2024.4)

## 【韓国・市場動向】

### ○韓国の最大手損害保険会社が新規のバンカシュアランス事業を停止

コリアタイムス<sup>(注1)</sup>は業界関係者からの情報として、韓国の損害保険業界の最大手であるサムスン火災海上保険（以下「サムスン火災」）が、2024年4月1日より銀行を通じた長期保険商品<sup>(注2)</sup>の販売を停止したと報じた<sup>(注3)</sup>。

これによると、サムスン火災では21年間にわたりバンカシュアランス事業を行ってきたが、今後は新規契約の販売を見合わせ、既存契約の維持管理のみを行うとしており、ベトナムなどの国際市場での販売機会を模索するとしている。

韓国の損害保険の販売チャンネルにおいて、バンカシュアランスは2022年の実績では全チャンネルの収入保険料の5.2%に過ぎず、販売商品は、長期保険と年金保険が80%以上を占めている<sup>(注4)</sup>。韓国では、新たに導入されたIFRS第17号の影響を受けて、各損害保険会社は、貯蓄型の保険販売から補償型の保険販売へより注力することを求められていることから、貯蓄性が高い保険商品に依存し、かつ銀行に手数料を支払う必要があるバンカシュアランス事業の魅力は、薄れつつあるとしている。

バンカシュアランス事業の見直しは、サムスン火災以外にも複数の大手損害保険会社<sup>(注5)</sup>において既に行われており、現在バンカシュアランス事業を継続している損害保険会社においても、今後検討される可能性があるとしている。

また、韓国のバンカシュアランス規制では、銀行が1つの保険会社で取り扱える販売額を販売総額全体の25%以下に制限<sup>(注6)</sup>していることから、バンカシュアランス事業から撤退する損害保険会社が増えるにつれて、銀行は既存の規制を遵守する上での課題に直面することになるとしている。

(注1) 韓国国内で最も古い英字新聞3紙のうちの1つであり、韓国の主要紙である韓国日報の姉妹紙である。

(注2) 韓国の長期保険商品は、ケガや病気を補償する貯蓄型の保険商品となっている。

(注3) Lee Yeon-woo, “Samsung Fire & Marine Insurance ends bancassurance business” (The Korea Times, 2024.4)

(注4) その他の主な販売商品として、住宅ローン関連の個人向け火災保険がある (AXCO, “Non-Life Insurance Market Reports: Korea, South” (2024.4))。

(注5) 記事では、Meritz Fire & Marine Insurance および Heungkuk Fire & Marine Insurance の2社を挙げている。

(注6) この規制は、銀行が自行の金融グループ傘下の保険会社の商品を優先的に販売することを防ぎ、より競争的で公正な市場を確保することを目的としたものである。

## 【台湾・市場動向】

### ○金融監督委員会が電気自動車専用の標準自動車保険約款を承認

台湾の保険監督当局である金融監督委員会 (Financial Supervisory Commission : 以下「FSC」) は台湾域内で販売されている自動車保険に関し、2024年7月1日より台湾損害保険協会が提案した電気自動車専用の保険約款を適用することを承認した<sup>(注1)</sup>。FSCでは、電気自動車は従来のガソリン等の燃料自動車と車体構造やメンテナンス方法が異なるため、燃料自動車と電気自動車のデータを分けて分析することで、固有のリスクを把握することができるとして、電気自動車に特化した約款を開発する必要があったとしている。また、台湾の保険料率算出機関である台湾保険研究所 (Taiwan Insurance Institute : 以下「TII」) は2024年6月をめどに電気自動車向け自動車保険の参考純率を算出し、これらの準備が整った後、各保険会社より電気自動車専用の自動車保険が発売される予定である<sup>(注2)(注3)</sup>。

電気自動車専用保険約款の特徴は以下のとおりである。

- 「バッテリー自然発火特約」を付保することで、従来の車両保険で支払対象外となる自然発火・爆発による損害を補償する<sup>(注4)(注5)</sup>。
- 「充電期間特約」および「損害賠償責任保険充電期間特約」の付保により、電気自動車充電中の車両損害および損害賠償責任発生による損害を補償する<sup>(注6)(注7)</sup>。

なお、FSCは本約款の承認に伴い、従来の自動車保険約款で電気自動車の引受ができないようにする改定を行うとしている<sup>(注8)(注9)</sup>。そのため、2024年7月以降、電気自

動車所有者は電気自動車専用の保険約款を適用した自動車保険に加入する必要がある。

(注1) Michelle Chiang, “EV-specific insurance to become available July 1” (Radio Taiwan International, 2024.4)

(注2) 金融監督委員会「金融監督委員会が「電気自動車専用保険の参考約款」を承認」(2024.4)

(注3) 台湾の自動車保険料率は事前認可制であり、各保険会社は TII の算出した参考純率をもとに保険料率を決定している(損害保険事業総合研究所「アジア諸国における損害保険市場・諸制度の概要について(その2)」(2015.3))。

(注4) 台湾損害保険協会「電気自動車保険参考約款」(2024.4)

(注5) 台湾損害保険協会「自動車車体損害保険バッテリー自然発火特約(電気自動車用)」(2024.4)

(注6) 台湾損害保険協会「自動車車体損害保険充電期間特約(電気自動車用)」(2024.4)

(注7) 台湾損害保険協会「自動車損害賠償責任保険充電期間特約(電気自動車用)」(2024.4)

(注8) 金融監督委員会「自家用自動車保険の標準モデル約款」(2024.4)

(注9) 台湾域内で新たな自動車保険を発売するにあたり標準約款の使用義務はなく、保険会社各社で約款作成が可能だが、補償の範囲は標準約款より狭くなつてはならないという制限がある。