

金融・保険市場におけるトピックス

【欧州・規制動向】

○IAIS が気候関連リスクの監督に関するアプリケーションペーパー2025年版を発表

保険監督者国際機構（International Association of Insurance Supervisors：以下「IAIS」）は、「保険セクターにおける気候関連リスクの監督に関するアプリケーションペーパー^{（注1）}（以下「2025年版ペーパー」）」を2025年4月に公表した。

気候関連リスク^{（注2）}は保険会社のレジリエンスや金融の安定性に影響を与えるため、保険監督当局が気候関連リスクの種類と規模、保険セクターのエクスポージャーに関する理解を深め、気候関連リスクを効果的に特定、モニタリングし、監督枠組みに組み込むことが極めて重要とされる。2025年版ペーパーは、監督当局が気候関連リスクを監督実務に効果的に統合する取組みを支援すること、および気候関連リスクに対して世界共通のアプローチを促進することを目的として、以下の主要な領域について、「保険基本原則（Insurance Core Principle：以下「ICP」）」の実施に関するガイダンスと実例を提供している。

- コーポレートガバナンス、リスク管理、評価と投資の財務リスク管理など、保険会社にとっての定量的・定性的検討事項（ICP7、8、14、15、16）
- 監督報告と情報開示（ICP9、20）
- グループ監督とマクロブルーデンス監督に関する監督上の問題（ICP24、25）
- 気候リスクシナリオ分析（ICP16、24）
- 市場行為に関連する問題（ICP19、21）

2025年版ペーパーは2021年に公表されたペーパー^{（注3）}の改定版とされ、気候関連リスクに関するICPは、従来の6原則から11原則に拡大された（図表参照）。

IAISは、2023年から2024年にかけて、市場行動とシナリオ分析、情報公開と監督報告等のテーマを設定した市中協議を4回実施し、外部の専門家や業界団体等からの意見を集めたうえで、2025年版ペーパーを完成させた^{（注4）}。Finance Watch^{（注5）}上級研究員 Paul Fox氏は、2025年版ペーパーについて「気候関連リスクについて明示的に言及した詳細な要件が、より多くのICPにおいて規定されている」と評価した^{（注6）}。

（注1）IAIS, “Application Paper on the supervision of climate-related risks in the insurance sector” (2025.4)

（注2）気候関連リスク（climate-related risk）と気候リスク（climate risk）は「気候変動に起因または関連する物理的リスク、移行リスク、訴訟リスクのいずれか、または複数に保険会社がさらされることによって生じるリスク」と定義され、2025年版ペーパーではこれらの用語を互換的に使用するとされている。

(注3) 最初の版は2021年5月に公表された (IAIS, “Application Paper on the Supervision of Climate-related Risks in the Insurance Sector” (2021.5))。

(注4) IAISは4回の市中協議に関して、寄せられた質問とそれに対するIAISの回答を含む資料をウェブサイトにて公開している。

(注5) Finance Watchは、欧州の金融規制に関する研究・提言等を行うベルギー所在の非営利会員制協会である。

(注6) Josh Recamara, “IAIS updates guidance on climate-related risks” (Insurance Business, 2025.4)

図表 2025年版ペーパーに記載された気候関連リスクに関するICP

ICP	
ICP7: コーポレートガバナンス	ICP8: リスクマネジメントおよび内部統制
ICP9: 監督レビューおよび報告	ICP14: 評価 ^(注1)
ICP15: 投資 ^(注2)	ICP16: ソルベンシー目的の統合的リスク管理 ^(注2)
ICP19: 業務行為 ^(注1)	ICP20: 情報開示
ICP21: 保険詐欺の対策 ^(注1)	ICP24: マクロブルーデンス監督 ^(注1)
ICP25: 監督協力および協調 ^(注1)	

(注1) 2025年版ペーパーで新たに追加されたICPを示す。

(注2) 気候関連リスクに関して、2024年12月にICP15とICP16のガイダンスの更新が行われた。

(出典: IAIS, “Application Paper on the supervision of climate-related risks in the insurance sector” (2025.4) ほかをもとに当研究所にて作成)

【欧州・自然災害】

○2024年の欧州の気候状況 (ESOTC 2024 レポート)

世界気象機関 (World Meteorological Organization: 以下「WMO」) と EU のコペルニクス気候変動サービス (Copernicus Climate Change Service: 以下「C3S」)^(注1) は、2025年4月、欧州の気候状況に関する共同報告書「European State of the Climate (以下「ESOTC」) 2024」を発表した^(注2)。ESOTCは、主にヨーロッパおよび北極圏を対象とし、前年の気候状況に関する包括的な分析と情報を提供することを目的とした年次報告書である。

ESOTC 2024で報告された、2024年の欧州の気候についての主な内容は以下のとおりである。

○ 気候の東西格差

2024年は、気候条件において顕著な東西の対比が見られた。東部では極度に乾燥し記録的な高温となる一方、西部では曇りがちで雨が多い状況であった。

○ 記録的な猛暑

2024年は欧州において記録上、最も暑い年であった。特に中部、東部、南東部地

域で記録的な気温が観測された。欧州全体の海面水温は観測史上最高で、平年を0.7℃上回り、地中海は平均を1.2℃上回った。

「強い」以上の暑さストレス^(注3)を記録した日数は、観測史上2番目に多かった。南東欧では7月に観測史上最長の13日間にわたる熱波が発生したほか、夏の「強い」以上の暑さストレス日数(66日)が記録的な多さとなった。欧州全体では、平均して1か月近い「強い」以上の暑さストレスがあった。

○ 洪水

欧州は2013年以来最も広範囲な洪水に見舞われた。河川網の30%が「高」洪水閾値を、12%が「深刻」洪水閾値を超えた^(注4)。ストームと洪水により、推定41万3,000人が影響を受け、少なくとも335人が死亡した。なかでも、9月のストーム「ボリス」は、ドイツ、ポーランド、オーストリア、ハンガリー、チェコ、スロバキア、ルーマニア、イタリアの8カ国に洪水をもたらし、数十万人が影響を受けた。また、スペインでは10月末から11月にかけての豪雨・洪水により、バレンシア州を中心に232人以上が死亡し、経済損失は約165億ユーロ(2兆6,760億円)に達した。

○ 森林火災

7月にはギリシャで大規模な森林火災が発生し、東アッティカで約1万1,000ヘクタールが焼失した。さらに9月にはポルトガルでより大規模な森林火災が発生し、1週間に約11万ヘクタールが焼失した。欧州全体で推定4万2,000人が山火事の影響を受けた。

ESOTC 2024は、気候変動に対する回復力をより強化する手頃な保険に関する措置が、気候変動による経済的損失の影響を軽減するために不可欠であると述べている。

(注1) WMOは、気象学、水文学および関連する地球物理学分野における国際協力を推進するための国際連合の専門機関である。また、C3Sは欧州連合(EU)が主導する地球観測プログラム「コペルニクス」による、過去・現在・未来の気候に関する情報提供サービスである。

(注2) WMO, “European State of the Climate: Extreme Events in Warmest Year on Record” (2025.4)

(注3) ESOTCにおける「強い暑さストレス」とは、UTCI(The Universal Thermal Climate Index)で定義される熱気候指数において32℃以上に相当する気候を指す。UTCIは気温に加えて湿度、風速、太陽放射などを考慮して人体に対する暑さストレスの強さを示す指数であり、UTCI32℃とは、概ね、直射日光・風がなく、乾燥している(湿度45%程度)状況下での気温32℃程度を指す(UTCIウェブサイト)。

(注4) ESOTCにおける「高」洪水閾値は再現期間5年(平均5年に一度程度発生する)に、「深刻」洪水閾値は再現期間20年に基づき定義されている。

【米国・規制動向】

○ルイジアナ州で住宅修理業者とアジャスターに対する新たな規制措置導入案の検討

メキシコ湾に面して、これまでに数多くのハリケーン被害を受けてきた南部の州の1つ、ルイジアナ州では住宅修理業者とパブリック・アジャスター^(注1)に対する規制措置の導入が検討されている。背景には、パブリック・アジャスターが住宅所有者を騙して不必要な修理を行い、保険金請求させることにより、翌年の保険料が上昇するという被害が報告されていることがある^(注2)。

2025年3月に同州議会に提出された法案^(注3)は、ルイジアナ州の住宅修理業者とパブリック・アジャスターを対象とした新たな規制措置であり、保険金請求における潜在的な利益相反や詐欺的行為の防止に重点を置くとともに、パブリック・アジャスターの中立性と客観性の維持を図っている。

具体的には、住宅修理業者に対して、保険金請求の専門家として広告や勧誘を行ったり、被保険者に対して保険金請求や保険契約の解釈に関連するサービスを提供するとして広告や勧誘を行ったりすることを禁止している。また、パブリック・アジャスターが、自らが対応する保険金請求事案について、住宅修理業者やその下請けとして活動したり、建築、屋根葺き、修理といった工事に関与したりすることを禁止している。

保険業界は、上記法案を強く支持し、以下のとおり述べている^(注4)。

○ 保険情報協会 (I. I. I)

パブリック・アジャスターや住宅修理業者の中には、自然災害後の暴風雨の被害者を標的として、ときには住宅所有者から数千ドルを詐取したり、修理が未完了のまま、あるいは着手すらされないまま、その住宅に先取特権を付けたりする者もいる。

○ 全米相互保険会社協会 (NAMIC)

無料点検や保険金で屋根を葺き替えると称して修理工事を勧誘するパブリック・アジャスターがおり、彼らに保険金が支払われると、すべての保険契約者のコストを引き上げることになる。

一方、ルイジアナ州都、バトンルージュで営業する住宅修理業者は、この新たな規制措置によって、住宅所有者が保険会社から保険金請求を拒否されたとき、これに異議を唱えるための支援ができなくなると懸念している。同住宅修理業者は、こうした規制措置が保険会社に過剰な権限を与えることになり、消費者の不利益につながると警鐘を鳴らしている。

こうした反対意見に関して、法案を審議する議会の保険委員会委員長は、住宅修理業者が住宅所有者の保険金請求を支援することは、その専門分野外であるため適切ではないと述べている^(注5)。

2025年春には、フロリダ州やケンタッキー州の州議会においても、パブリック・アジャスターに対する規制強化を目的とした法案が提出されている。ルイジアナ州にお

る上記法案は、下院におけるすべての必要な手続きを全会一致の支持を得て通過し、5月末現在、上院で審議中である。

(注1) パブリック・アジャスターとは、被保険者からの委託を受けて損害調査を行い、損害を算定し、必要な書類を揃え、保険会社との交渉を行う人物のことをいう。パブリック・アジャスターが受け取る報酬は、被保険者が保険会社から受け取った保険金の一定割合をもとに、被保険者から支払われる（損害保険事業総合研究所「欧米損害保険会社における損害調査実務の現状分析」(2008.9)）。ルイジアナ州のパブリック・アジャスターは、パブリック・アジャスターとしての免許を取得していない限り、パブリック・アジャスターとして活動したり、そのように見せかけたりしてはならないと定められている（2024 ルイジアナ州法改正令 第22編 保険 §22:1693）。

(注2) Steve Hallo, “Louisiana House Forwards Public Adjuster Reform Legislation” (BestWire, 2025.4)

(注3) Louisiana House Bill 121 (2025 Regular Session)

(注4) Steve Hallo, “Louisiana Considering New Prohibitions on Public Adjusters Handling Insurance Claims” (BestWire, 2025.3)

(注5) Wes Muller, “Roofers could be banned from helping customers with insurance claims” (Louisiana Illuminator, 2025.4)

【米国・市場動向】

○関税が米国損害保険業界に与える影響

トランプ政権発足以降発表された一連の追加関税により、多くの産業への影響が懸念されるが、米国保険業界にも影響が及ぶ。保険料への影響評価はシナリオ次第ではあるものの、米中間の追加関税一部緩和合意後も保険料は上昇するとの予想が示されている（注1）。

○ 自動車保険への影響

輸入車や輸入部品を使用する自動車の修理費が高騰することで、保険会社の支払う保険金が増える可能性がある。米国で使用される自動車部品の約60%がメキシコ、カナダ、中国からの輸入に頼っており、米国損害保険協会（APCIA）は個人向け自動車保険の年間保険金請求額が個人分野では最大で610億ドル増加すると予測している（注2）。

保険比較サイトを提供するインシュアテック企業の Insurify（注3）によると、アルミニウムや鉄鋼、完成自動車、自動車部品に対する追加関税の影響で、自動車保険料が全米平均で約3.8%上がる可能性があるとされている（図表参照）（注4）。新車購入を検討する消費者向けに、各車種について組立国と米国製部品の割合等の要素による保険料の予測増加率を公開している。日系メーカー、なかでも日本から完成

車として輸出されるトヨタ RAV4 やスバルフォレスターなどの車種は、関税の影響を強く受けると指摘されている。

○ 住宅保険への影響

建築資材の価格高騰により、住宅の再建や修理費用を補償する保険が値上がりする^(注5)。Insurify は、関税の影響によって平均的な住宅保険料が 106 ドル増加し、全米平均で年間 3,626 ドルに達する可能性があると予測している^(注6)。これに加え、資材供給の遅れは、大規模自然災害からの復旧作業を遅延させ、追加コストが発生する懸念がある。

○ 海上保険・貿易保険への影響

関税率の変更は、輸入業者が利用する港湾の選択やその利用時期に影響を与える。例えば、2025 年 3 月の米国のコンテナ輸入量は前年比 11%増加し、関税回避を狙う動きが見られる^(注7)。このような急増は通関手続きの遅れを引き起こし、混雑していない港に向け航路を変更するインセンティブが高まる。結果として、従来使っていた西海岸の主要港から東海岸やメキシコ湾岸の港へシフトしたり、中国製品をカナダやメキシコを経由して輸入しようとする動きが見られる。慣れない港を利用することは貨物の損傷リスクを高め、関連した保険金請求が増えることが予想され、保険料率が上がる可能性がある^(注8)。

また、経済的な不確実性により貿易信用保険の需要が高まる一方で、保険会社は引受けに慎重な姿勢を取ることが予想される。

○ 信用保険への間接的な影響

原材料や部品のコスト上昇は、企業の財務状況を圧迫させる。特に輸入品に依存している産業では、債務不履行のリスクが高まる可能性がある。これにより、信用保険などの分野で、保険金支払いリスクが増加する可能性がある。

(注1) Matthew Sellers, “How Trump's 90-day tariff reprieve will impact the global insurance market” (Insurance Business, 2025.5)

(注2) APCIA, “Impact of Tariffs on Consumers and the Property Casualty Insurance Industry” (2025.4)

(注3) Insurify は AI を活用した保険比較サイトを提供するインシュアテック企業。全米 50 州 120 社以上の保険会社と提携している。

(注4) Matt Brannon&Evelyn Pimplaskar, “Tariffs Could Raise Prices for Popular New Models by 15%- and Make Car Insurance More Expensive” (Insurify, 2025.5)

(注5) 全米住宅建築業者協会によると、米国では新築住宅建築に使用される部材のうち、7%が米国外からの輸入でありモルタルなどの建築資材の主要原料である石灰と石膏の輸入量の約 71%がメキシコから、木材の輸入量の 70%がカナダから、家電製品の半分以上が中国から輸入されている (National Association of Home Builders, “Import Data for Residential

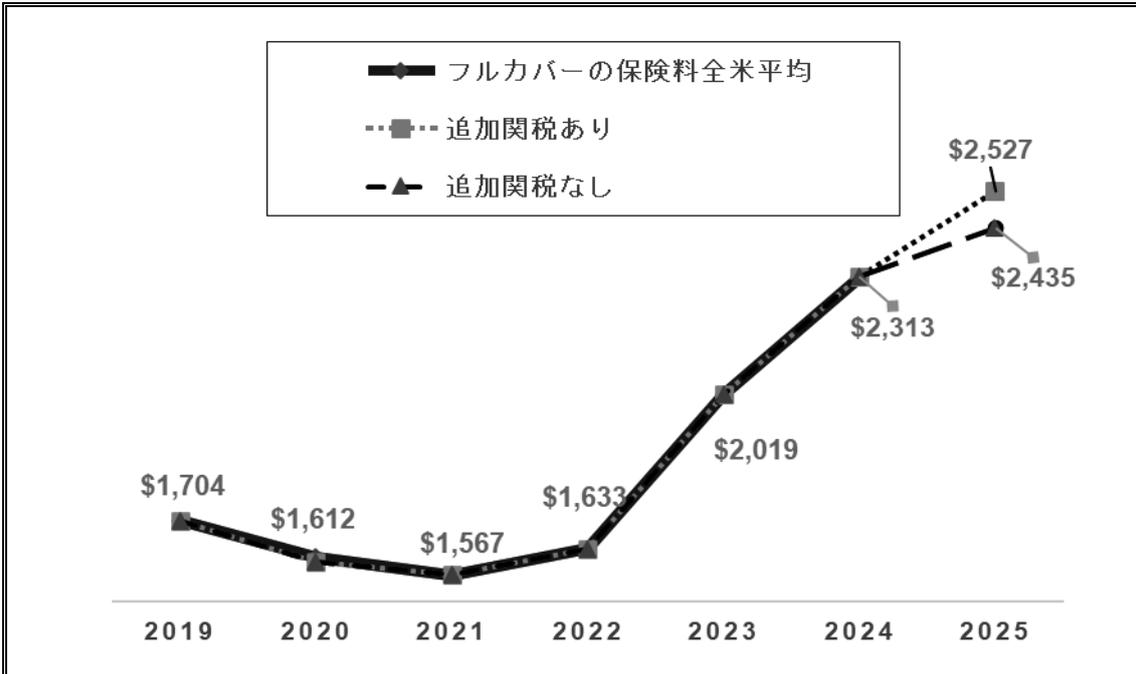
Construction Materials” (2024.12)。

(注6) Matt Brannon&Evelyn Pimplaskar, “Tariffs Could Raise Home Insurance Costs up to 38% Faster” (Insurify, 2025.4)

(注7) Jackson Wood, “March U.S. Container Imports Show Strong Growth Despite Escalating Tariffs” (Descarts, 2025.4)

(注8) PeakRe, “Some thoughts on US reciprocal tariffs and implications for insurance” (2025.5)

図表 関税が自動車保険料に与える影響



(出典 : Matt Brannon & Evelyn Pimplaskar, “Tariffs Could Raise Prices for Popular New Models by 15% and Make Car Insurance More Expensive” (Insurify, 2025.5))

【韓国・規制動向】

○保険監督当局が保険販売手数料規制改正案の説明会を実施

韓国の保険業界においては、かねて短期成果主義や苦情多発などの問題点が指摘されており、保険監督当局である金融委員会 (Financial Services Commission : 以下「FSC」) (注1) は、保険業界の改革に向けた 5 大戦略 (注2) を掲げ、推進している (注3)。

5 大戦略の中の「販売チャネル改革」の施策として、FSC は、「保険販売手数料に対する規制改正案」を策定し、金融監督院 (Financial Supervisory Service : FSS) (注4) とともに、2025 年 4 月 30 日に「保険販売手数料に対する規制改正案」に関する説明会を、保険会社、保険代理店、保険設計士 (注5)、および保険代理店協会などに対して実施した (注6)。

この規制改正案は、保険の販売手数料に関する競争の過熱などによる、消費者への弊害発生を防ぐことが主な目的である。韓国の長期損害保険や生命保険において、保険設計士に対する販売手数料は、大部分、またはすべてが、契約初年度から2年度目に集中的に支払われている。このため、保険設計士が手数料を受け取った後に離職することや、新規契約獲得のみに注力することなどによる顧客サービスの低下が問題となっている。また、既存の保険契約を不当に消滅させ、新規保険を契約する「不当乗換え」も問題となっている^(注7)。

この規制改正案の柱は、①販売手数料の開示、②販売手数料の7年間の分割支払い、および③保険代理店所属の保険設計士への「1,200%ルール」の拡大適用^(注8)、の3項目である^(注9)。

①商品ごとの手数料率の開示に加えて、保険協会のウェブサイトなどにおいて、5段階の評価^(注10)を公表する方向である。②販売手数料の最長7年間の分割支払いは、保険設計士の所得急減を緩和する措置として、2029年の全面実施まで段階的に導入することとしている。③保険代理店所属の保険設計士への1,200%ルール適用は、2026年1月から開始する予定である。

FSCは、今回の説明会における質疑や意見を踏まえ、最終的に2025年6月に保険業監督規定の改正に着手する。

(注1) FSCは、金融全般に関する政策決定を行う政府機関である。

(注2) ①消費者中心制度改革、②保険商品改善、③販売チャネル改革、④保険会社経営・文化刷新、および⑤変化に対応した革新的な保険の5つを指す。

(注3) 금융위원회(金融委員会)，“보험산업이 국민의 든든한 동반자로 발돋움 할 수 있도록 보험개혁종합방안(5대 전략, 74개 과제)을 추진합니다”(2025.3)

(注4) 金融監督院は、金融機関に対する検査・監督業務を担う特殊法人である。

(注5) 保険設計士は、保険会社や保険代理店などに所属し、保険契約の締結を仲介する者であり、顧客に対して保険商品の説明や提案、契約手続きなどを行う。

(注6) 今回の説明会は、2025年3月に実施された1回目の説明会での意見を踏まえた修正案を説明する目的で開催された。なお今回が最終の説明会である。

(注7) 박창영 기자, “‘보험사기 판치는데 누가 믿나’…보험설계사 ‘깜깜이’ 수수료 공개한다”(매일경제, 2025.3)

(注8) 1,200%ルールは、保険会社が契約初年度に支払可能な販売手数料を、月額保険料の12倍以内に制限するものである。現在は、保険会社専属の保険設計士および代理店に適用されている。

(注9) 이수빈, “‘판매 수수료 공개’ 두고 살얼음판…금융당국, 시기 늦춰도 시행할 듯”(이데일리, 2025.3)

(注10) 平均値と比較して、非常に高い、高い、平均、低い、非常に低いの5段階である。

【中国・規制動向】

○中国工業情報化部が電気自動車に対する規制を強化

2025年3月に中国安徽省で発生した電気自動車の死亡事故^(注1)を受け、中国工業情報化部（Ministry of Industry and Information Technology：以下「MIIT」）は電気自動車のバッテリーに対する新たな国家安全基準を設け、2026年7月1日に発効する予定である^(注2)。新たな基準を盛り込んだ改定版規則「GB38031-2025 電気自動車の動力バッテリーに対する安全要求事項（GB38031-2025 电动汽车用动力蓄电池安全要求）」は、バッテリー内部の熱暴走^(注3)が発生した後も発火や爆発の防止を要求する世界初の規格であり、以下の試験に合格することが義務付けられている。

- 熱拡散試験（熱暴走が発生した場合でもバッテリーが発火・爆発せず、煙が車両の乗員に危害を与えないこと^(注4)）
- 底面衝撃試験（バッテリーを保護する能力が一定水準以上にあること）
- 急速充電サイクルの安全性試験（ショート試験でも発火・爆発を起こすことなく、300回以上の急速充電サイクル^(注5)に耐えられること）

また、当該事故を受け MIIT は自動車メーカーの広告において「スマート運転（Smart Driving）」、および「自動運転（Autonomous Driving）」という文言の使用を禁止した^(注6)。さらに、今後はコネクテッドカーの運転機能に関するソフトウェアアップデートは、事前に規制当局の承認を得た場合にのみ、行えることとした。

中国の新エネルギー車（New Energy Vehicle）^(注7)市場は成長を続けており、2024年の販売台数は1,286万台（前年比+9.3%）と新車販売台数全体の40.9%を占め、そのうち電気自動車が60%を占めている^(注8)。今回の新たな基準の導入は、研究開発費等のコスト増加や技術開発・導入のペースの遅れをもたらすものの、バッテリーの安全性向上により、保険金支払などの潜在的なコストを削減し、業界横断でより大きな価値を生み出すと考えられている。

(注1) 2025年3月29日、大手家電メーカーのシャオミが製造する電気自動車「SU7」が、高速道路を走行中に中央分離帯にあるガードレールに衝突、炎上し、乗車していた大学生3名が死亡した。事故発生時、車両は高速道路向けの自動運転支援機能を使用しており、衝突の2秒前に障害物を検知し、減速を開始したが事故は回避できなかったもので、2024年3月の「SU7」販売以降初めての重大な死亡事故となった（36Kr Japan 「シャオミ EV、重大事故で3人死亡「自動運転機能」めぐり波紋広がる」（2025.4））。

(注2) Anoop Khanna, “China:World's strictest EV battery standards will be effective July 2026” (Asia Insurance Review, 2025.4)

(注3) 外部からの衝撃、過充電、ショート等でバッテリー内部の温度が上昇し、一定温度以上を超えると電解液やセパレーターが分解し、自己発熱によってさらに温度が上がる連鎖反応のこと。

(注4) 以前の規格では、発火・爆発の5分前に警告のアラートが義務付けられていた。

(注5) 短時間で大量の電流をバッテリーに流し、大きな負荷をかける試験。急速充電後の安全性が維持され、内部の劣化や損傷が起きていないかを検証する。

(注6) Anoop Khanna, “China: Terms 'smart driving' and 'autonomous driving' cannot be used in auto advertisements” (Asia Insurance Review, 2025.5)

(注7) 電気自動車 (EV)、プラグインハイブリッド車 (PHV)、燃料電池車 (FCV) の総称。

(注8) Dong Yi Chen, “China produced and sold 31.282 million and 31.436 million vehicles in 2024” (Car News China.com, 2025.1)