

3. 損害保険

中国の損害保険市場は、1978年以降の改革開放以来、高い経済成長と国民生活の向上に伴い、飛躍的な発展を遂げてきた。2022年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により実質GDP成長率が3.0%と伸び悩む中、元受収入保険料は前年比8.7%増の1兆4,867億元（約28兆7,082億円）と2020年の新型コロナウイルス感染症拡大後の最大の増率を達成した。

中国損害保険市場の現状

2022年の損害保険経営状況

損害保険会社の元受収入保険料総額は、1兆4,867億元で前年比8.7%増と2020年の新型コロナウイルス感染症拡大後の最大の増率を達成した。業界の最主力商品である自動車保険が2021年の5.7%減から5.6%増へとプラスに転じた事、ならびに保険料上位種目である健康保険、責任保険、農業保険の非自動車保険の3種目がそれぞれ2ケタ増率を達成した事が成長要因となっている。

2020年9月に実施された自動車保険総合改革により保険料単価が減少した自動車保険は改革以前の規模まで収入保険料が回復し、2022年はガソリン車と比べて保険料平均単価が高いといわれる新エネルギー自動車（NEV）の販売台数が新車販売台数に占めるシェアが25%を超え、自動車保険の増率に寄与する事となった。また、損害保険業界全体で推進している非自動車保険種目の拡大取り組みは、その商品構成比が44.8%と前年に引き続き40%を超える水準となった。健康保険と責任保険に続き、農業保険の収入保険料が初めて1,000億元を突破した。

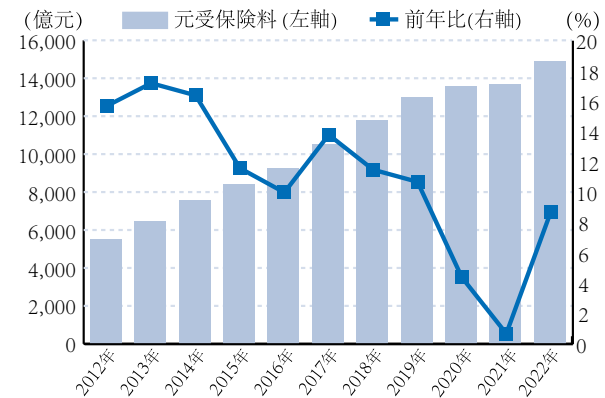
2022年は新型コロナウイルス感染症対策による都市封鎖等で自動車の利用頻度が減少し、また大規模な自然災害が少なかった事から7割超の損害保険会社が黒字となり、損保業界として堅調な決算が見込まれる。

表1: 中国損害保険会社元受保険料・増収率の推移 (単位: 億元、%)

年	元受保険料	前年比
2012年	5,530	15.7
2013年	6,481	17.2
2014年	7,544	16.4
2015年	8,423	11.6
2016年	9,266	10.0
2017年	10,541	13.8
2018年	11,756	11.5
2019年	13,016	10.7
2020年	13,584	4.4
2021年	13,676	0.7
2022年	14,867	8.7

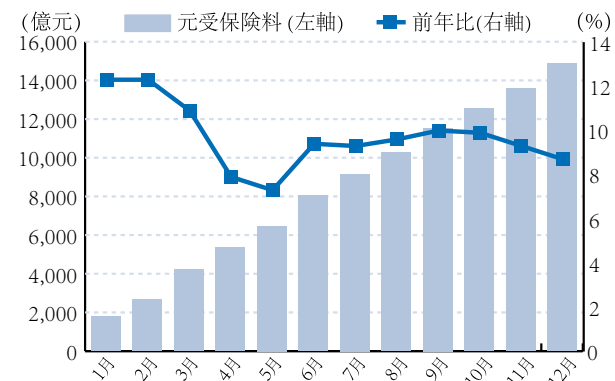
出所: 中国銀行保険監督管理委員会 (CBIRC) 統計

図1: 中国損害保険会社元受保険料・増収率の推移



出所: 中国銀行保険監督管理委員会 (CBIRC) 統計

図2: 2022年損害保険会社累計元受保険料・増収率の推移



出所: 中国銀行保険監督管理委員会 (CBIRC) 統計

表2: 2022年各種目別元受保険料・前年比・構成比

種目	元受保険料 (億元)	前年比 (%)	構成比 (%)
自動車保険	8,210	5.6	55.2
健康保険	1,580	14.7	10.6
農業保険	1,219	24.9	8.2
責任保険	1,148	12.8	7.7
傷害保険	574	△8.5	3.9
企業財産保険	553	6.3	3.7
保証保険	552	6.0	3.7
家庭財産保険	164	67.3	1.1
工事保険	145	0.7	1.0
その他	722	16.3	4.9
合計	14,867	8.7	100.0

出所: 中国銀行保険監督管理委員会 (CBIRC) 統計

損害保険市場の状況と外資系損害保険会社の現状

2022年末現在、認可を受けている損保会社は86社であり、うち中資系が65社、外資系は21社となっている。2022年大手3社の元受保険料は、PICCが4,854億元、平安が2,980億元、太平洋が1,708億元となっており、大手3社のマーケットシェアが前年比約3%増の66.8%を占める寡占市場であり、外資系は合計でも約2%程度の低位にとどまっている。

世界損害保険市場において中国はアメリカに次いで第2位の規模となっている。直近の2021年データによると日本

の3倍の損害保険市場であるものの、人口1人当たり損害保険料では日本の約4分の1、全世界平均の2分の1以下であり、中国の損害保険市場は持続的な成長が期待されるマーケットといえる。

表3: 2021年の世界損害保険市場規模比較

国・地域	保険料 収入総額 (百万ドル)	順位	世界 シェア (%)	1人当 り保険料 (ドル)	対GDP比 (%)
米国	2,109,057	1位	54.6	6,356	9.1
中国	330,672	2位	8.6	229	1.9
ドイツ	165,818	3位	4.3	1,992	3.9
英国	114,858	4位	3.0	1,039	2.2
フランス	110,935	5位	2.9	1,486	3.4
日本	107,741	6位	2.8	855	2.2
カナダ	96,372	7位	2.5	2,520	4.8
韓国	91,142	8位	2.4	1,764	5.2
オランダ	78,872	9位	2.0	4,497	7.7
オーストラリア	56,540	10位	1.5	2,195	3.5
全世界	3,863,029	-	100.0	492	3.9

出典: Sigma World Insurance in 2021

表4: 2022年の外資系損害保険会社(合併含む)の
総保険料(元受保険料および再保険料)および
税引後利益

会社名(略称)	国・地域	総保険料 (億元)	税引後利益 (億元)
アクサ天平	フランス	60.7	△1.5
国泰	台湾	53.8	1.1
京東アリアンツ	ドイツ	52.6	△0.2
グルバマ	フランス	30.9	0.2
リバティ	米国	25.7	0.4
AIG	米国	19.0	2.2
三井住友海上	日本	15.4	0.9
あいおいニッセイ同和	日本	14.1	0.5
ゼネラル	イタリア	11.9	0.3
東京海上日動	日本	11.8	0.9
三星	韓国	9.0	0.8
スター	米国	8.9	0.03
チューリッヒ	スイス	8.7	1.2
損保ジャパン	日本	8.4	0.8
富邦	台湾	8.0	0.06
現代	韓国	6.7	△0.6
ロイズ	イギリス	5.3	0.6
スイス・リー	スイス	4.8	△0.2
KBFG	韓国	2.2	0.05
日本興亜	日本	0.5	△0.02
チャブ	アメリカ	0.3	△0.02

出所: 各種報道資料

新エネルギー車(NEV)に関する自動車保険の状況

従来の自動車保険の補償内容に加え、バッテリー火災など新エネルギー自動車特有の事故も補償する「新エネルギー自動車任意保険専用約款」は2021年12月より販売が開始された。2022年は新エネルギー自動車(NEV)の販売台数が前年比93.4%増の689万台となり新車販売台数に占めるシェアが25%を超過、保有台数は67.1%増の1,310万台に達しており、当該約款の保険料は数百億元規模に成長している事も予想される。

一方で、新エネルギー自動車(NEV)の損害率の上昇とい

う課題が徐々に表面化してきている。ガソリン車に比べて、新エネルギー自動車(NEV)は事故頻度が高く、また、バッテリー等の高額部品も多い事から修理代が高騰する傾向がある。損害率の上昇は消費者には保険料負担の増加を、保険会社には収支の悪化をそれぞれもたらす事から、これらの状況を回避するためにも、今後も販売台数の増加が見込まれる新エネルギー自動車(NEV)には、損害保険業界として事故低減策の推進や保険料改定、商品改定等の適切な対応策を展開していく事が求められる。

新エネルギー車(NEV)メーカーの保険業界への進出

新エネルギー自動車(NEV)の販売台数増加に合わせて、2022年は当該メーカーを中心に保険仲介機構を通じての保険業界への進出が目立つ年となった。1月にはNIO、3月にはBYD、6月には理想、9月にはBMWがそれぞれ設立や買収を通じて保険仲介機構をグループ系列企業に加えた。新エネルギー自動車(NEV)販売のビジネスモデルの1つである消費者への車両ダイレクト販売は、メーカー主導による自動車保険の契約獲得において連動性が高いといわれている。また、新エネルギー自動車(NEV)の特性の1つであるコネクティッド機能等を活用した保険商品開発が進むことも予想される。

小鹏やテスラ等もすでに保険仲介機構を設立しているが、これらの保険仲介機構の本格的な稼働はこれからであり、その実力は未知数だが自動車保険市場へもたらす影響が注目される。

< 建議 >

< 中国銀行保険監督管理委員会への建議 >

① 地域限定でのライセンス制の緩和

保険業務は基本的に省・自治区・直轄市単位となる地域限定でのライセンス制が適用されているが、本制度の緩和を要望する。例外規定に該当する一部の大規模商業物件等の消費者だけでなく、営業地域を跨ぐ消費者にも均一的に保険サービスの提供を実現できるよう、全国営業ライセンス制等の導入を要望する。

② 異地引受にかかわる制限条件の緩和(建議①地域限定でのライセンス制が緩和されない場合の建議)

同一グループに属する別法人に対し、中国内で統一した保険サービスや保険プログラムの提供を可能にすることで、大手グローバル企業グループによる中国への投資をさらに促進させるべく、統括保険証券規定の対象範囲を同一法人から同一グループに属する法人に拡大いただくよう要望する。また、大企業顧客への総合的なリスクコントロールサービスを可能にするため、大規模商業物件の引受対象種目を企業物件に必要な「全種目」に拡大していただくよう要望する。外資系損害保険会社の許認可取得地域外での損害保険の引き受けは、大規模商業物件(投資総額1億5,000万元超かつ企業の保険料総額が40

万元超の物件)に限定されているが、本規制が実施されて18年経過しており、今日的な情勢を踏まえて当物件の限度額引き下げも要望する。

③外資合弁損保会社におけるパートナーの出資比率制限の緩和

「保険会社持分管理弁法」の2018年3月改訂により、保険会社株主の規範化が重視され、株主条件や出資比率上限(1社あたり上限は保険会社の登録資本の1/3)が厳格化された。一方で外資合弁損保会社におけるパートナー(中国の非保険会社)の選択肢は制限されることとなった。中国保険市場の開放と健全な発展を促進するために、一定の条件を満たす(株主ガバナンス、財務能力、合弁目的等)外資損保会社の場合、外資損保会社におけるパートナーの出資比率に関しては、上限を保険会社の登録資本の1/3から1/2(程度)まで緩和することを要望する。

④同業競争回避規定の緩和

2018年4月10日より施行されている「保険会社持分管理弁法」30条2項により、「投資者、その関連先および一致行動者は、保険会社のコントロール類株主と戦略類株主になる場合、合計2社を上回ってはならない」と定められ、同時に同条第3項により、保険会社が業務のイノベーションまたは専門業務化経営により保険会社を投資により設立する場合には、第2項の制限を受けないと規定された。この規定によって同業競争回避の制限が緩和されたといえるが、外資系企業が中国において2社を超える保険機構を同時に経営する(出資を含む)形態を展開していくうえで、保険会社として事業計画を立てにくいいため、本規定のさらなる緩和を要望する。

⑤外資保険会社の業務範囲拡大

外資損害保険会社がサービスを総合的に行い、消費者の利便性や満足度を向上させるために、企業に対するリスク管理サービスや、日本での保険加入者が中国で事故に遭った場合のアジャスティング業務(審査業務)サービスなどが提供できるよう、外資保険会社管理条例第15条の業務範囲に「保険関連のその他業務」を加えることを要望する。

⑥自動車保険のリスク情報開示

自動車保険に関して、全社・全契約について、契約情報・事故情報を政府が監督するプラットフォームに接続して報告しているにも関わらず、リスクの高い運転者や車の情報が十分提供されていない。

中資大手社は、豊富な自社データによる分析ができるが、新興の外資は、それがなく、不利な競争(限られた情報でのリスク選択)を強いられている。

個人情報保護対応を十分行った上で、業界プラットフォームからのリスク情報開示を拡大いただくよう要望する。

⑦非執行董事や監事等の職務遂行に関する諸制限の緩和

非執行董事や監事の職務遂行時の場所的・時間的制限に関する規定を削除することを要望する。本来、専門人材が有効に職務を果たしていることが重要であり、たとえ海外所在の人材がリモートコントロール中心の形式であっても十分に当該職務を履行していれば、これは認められるべきである。

具体的には「保険会社董事、監事と高級管理人任職資格管理規定」第7条(三)における「在中国境内」という記載、また「銀行保険機構董事監事履職評価弁法」第14条「履職時間の要求」の削除を要望する。