UKP&I

回覧

2026年11月6日

20/26

ソウルで開催された理事会とメンバー委員会のご報告

クラブの理事会およびメンバー委員会が、今週ソウルに再び集まり、一連の非常に有意義な会合が開催されました。

議題は多岐に渡りました。理事はクラブ財政と保険引受け実績、2027年2月の契約更新の見通し、クレームおよび再保険の動向、ならびに業界全般に関わる問題について検討を行いました。今後予定されているTT Clubとの合併がもたらす機会についてもかなりの時間をかけて検討しました。

財務実績と市場の見通し

P&I市場は、2024/25年度の異例の損失を経て、通常に近いクレーム環境へと戻りました。2025/26年度について、ほとんどのクラブが約105%のコンバインド・レシオを報告しており、堅調な投資収益が全体的な財務実績を支えています。

2026/27年度上半期におけるクラブの財務実績は、概ね予想通りとなりました。本年度のプール・クレーム実績は比較的穏やかですが、例年になく、具体的なクレーム見積りが示されないまま報告されたクレームが複数あります。相互保険加入の自己保有クレームは、予想をやや上回っています。過年度のクレームが良好に進展していることから、本年度末のコンバインド・レシオを、およそ100%と予測しています。

投資実績も良好で、クラブは引き続き非常に強固な資本力を有します。

理事会は、国際グループ再保険の契約更新に関する見通しについても検討しました。再保険レイヤーに該当する一定数の過年度大型プール・クレームの悪化に加え、DALI号クレームの最終的な進展を受けて、2027年度の国際グループ再保険コストは上昇圧力が高まると見込まれています。

クレームの上昇

クレームの上昇は、引き続き重要な懸念事項です。全てのクレームで一様にという訳ではありませんが、ほとんどのタイプのクレーム、特に傷病クレームで上昇圧力が顕著です。大規模海難事故の費用と複雑性も高まりを見せており、救助、環境対応、専門業者、修理、第三者損害の費用は、いずれも一般的な上昇率を大幅に上回る可能性があります。

このことは、注目を集めるようなクレームの発生頻度やプール・クレームの動向が比較的穏やかに見えたとしても、保険料設定の規律を維持し、クレーム費用の変動に見合う保険料設定がなされることの必要性を裏付けるものです。

契約更改

こうした背景を踏まえて、理事会は2027年2月に向けた適切な方針を検討し、2027年度のジェネラルインクリースを4.5%とすることに合意しました。これは、保険引受けの規律維持と、クラブの強固な財務基盤および合併がもたらすメンバーにとっての価値向上のメリットとの間で、適切なバランスを図るものです。Deloitte LLP（ロンドン）が当クラブの監査人に再選任されました。

個々の契約更新は、従来通り、各メンバーの保険レコード、リスク特性と既存の加入条件を反映します。クラブは、50,000米ドル未満のすべての免責額に対して10%増額（最低1,000米ドル）の引き上げを目標とします。

クレームおよび業界の動向

委員会は、現代のP&Iクレームが一層複雑化し、費用も増大していることを示す最近の複数の大規模海難事故をレビューしました。衝突、座礁、救助、汚染および残骸撤去に関する事案では、環境上の要件、専門的な対応費用、現地の法的手続によって、事故の最終的な費用が大幅に増加し得ることが引き続き示されています。旅客船の大型化、および岸壁やターミナルの損傷に対する継続的なエクスポージャーについても、一見単純に見える事故が重大なクレームへ発展し得る分野として取り上げられました。

理事会はまた、国際グループのcollective overspill制度についても議論しました。これは、国際グループの主要再保険プログラムを上回る極めて巨額なクレームに対し、船主の資金によって提供される最終的な補償レイヤーです。船主責任制限制度の変化、提供される補償規模、および個々のメンバーの潜在的なエクスポージャーに照らして、現行の枠組みが引き続き適切であるかどうかが検討されました。

委員会は、2010年HNS条約（危険物質および有害物質の海上輸送に伴う損害についての責任および補償に関する国際条約）が2027年11月に発効した時点から、クラブが同条約に基づく責任についてブルーカードを発行し、補償を提供することに合意しました。

日曜ワークショップとクラブの将来

日曜夕刻のワークショップでは、理事が、今後予定されているTT Clubとの合併、Thomas Millerの買収、および拡大後の相互保険グループの将来像について、詳細に検討する機会が設けられました。議論は非常に前向きなものであり、高度に補完し合う二つの専門クラブを統合する戦略的な合理性を裏付けるものとなりました。

合併により、各クラブの専門的な独自性を維持しながら、規模と財務上のレジリエンスが高まります。両クラブの成功を支えてきたメンバーとの関係およびサービスモデルは、引き続き戦略の最優先事項となります。重要な点として、合併は単なる規模の拡大をはるかに超えるメリットをもたらします。合併は、Thomas Millerの所有と組み合わせることで、メンバー対応に関する意思決定を各クラブの側で維持しつつ、クレームおよび保険引受けの専門性、ロス・プリベンション、データ、テクノロジー、その他の専門サービスに投資する能力を一層高めます。

ワークショップでは、合併が将来にもたらす機会についても確認されました。より大規模でレジリエンスの高い相互保険組織となることで、輸送チェーン全体にわたる補完的な専門知識を備え、持続可能な成長、新たな商品やサービス、専門能力への継続的な投資に向けた、より強固な基盤が得られます。

リリース・コール

理事は、未閉鎖保険年度について以下のリリース・コールを決定しました。

- 2024年度：5%
- 2025年度：7.5%
- 2026年度：10%
- 2027年度：12.5%

新任理事

ソウルで開催されたクラブの年次総会において、以下の7名方々がメンバー委員会の理事に選出されました。

- Dr. Ricardo Alvarez, John T. Essberger GmbH & Co. KG, Germany
- Secretary Elaine Chao, Foremost Group, USA
- Hakki Deval, Devbulk, Turkey
- Young Ju Kim, Pan Ocean Co., Ltd, South Korea
- Takahiro Nito, NYK Line, Japan（二藤高広氏）
- Lavanya Sareen, Norwegian Cruise Line Holdings Ltd., USA
- Fumiyoshi Sato, “K” Line, Japan（佐藤文芳氏）

以上
UK P&I クラブ 日本支店　訳