

2013年10月 理事会報告

ABLE SOLID STEADY  
CAPABLE CLARITY  
GUARANTEED COVER  
PERFORMANCE  
EFFECTIVE EQUITABLE  
READY CAPABLE RO  
FAIR GUARANTEE  
CLARITY EQUITY  
EQUITABLE SOLID

# 目次

はじめに	1
主要財務データ	2
クレーム	4
プール・クレーム	6
保険引受	7
再保険	8
投資	9
資本管理	9

## 財務概況

\$1.6 | \$473

総資産  
(単位:十億ドル)

自由準備金およびハイブリッド資本  
(単位:百万ドル)

\$3.86 | 113%

1総トン当たりの自由準備金およびハイブリッド資本

コンバインド・レシオ

今半期末の自由準備金は4億7,300万ドルの健全なレベルを維持しています。2013年のクレームの増加を反映して2,100万ドル減少していますが、直近の保険年度における継続的な改善と小幅な投資収入によってある程度は相殺されています。

2012年のこの時期に当クラブは50万ドル以下のクレームがやや増加し、50万ドル以上の既報告クレームが増加したことをお伝えしましたが、これは例外的にクレームが少なかったために、年間保険料の2.5%を減額することができた2011年とは全く対照的となりました。今年5月に発表した「2013年2月期決算概要 (Review of the Year)」では、2012年度は、クレームの発生がおそらく通常レベルの年度となるだろうと述べています。

好景気の時期に世界の船腹量は前例のないほど成長しましたが、保険料率の低い新造代替船への入れ替えが進んだ結果（いわゆる「チャーン効果」）保険料が伸び悩む期間を招きました。また2012年と2013年上期の状況から見ると、クレームの減少は底を打ち、再び増加に転じていることを示唆しています。

本誌で後述している通り、今やクレームの上昇は、2013保険年度の上半期データからも明らかです。景気停滞はまだ少ないクレーム件数に反映されていますが、当クラブはリテンション（保有クレーム）内で「より大型の」クレーム件数が増加しており、今年度は現在までに2件のプール・クレームが報告されています。

健全な財務管理に対する当クラブの取り組みは、保険収支のバランスを保つための保険引受への規律あるアプローチを維持しつつ、支払余力や格付の維持要件を満たすに十分な資本金および自由準備金を維持するという2つの原則に基づいています。したがって2011年は別として、現在確認されているクレーム全体の増加傾向に応じて、保険料を引き上げなければならないことは不可避です。

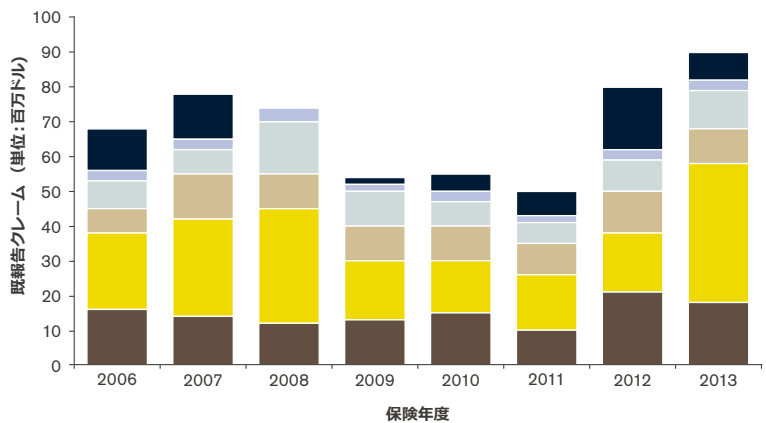
# 主要財務データ

## クレーム額と内容

- 2013年上半期のクレーム総額は他の保険年度の同時期を超過
- 大型海難クレームはクレームの全体的増加の最大の要因である
- 2013年の大型クレーム（50万ドル以上）はクレーム総額の3分の2を占める
- プール費用は当クラブの負担割合の低下に伴い減少
- 船員の疾病クレームは、長期にわたり毎年およそ12%の増加を示す

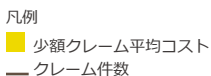


半期末の正味既報告クレーム2006 - 2013保険年度 (単位:百万ドル)

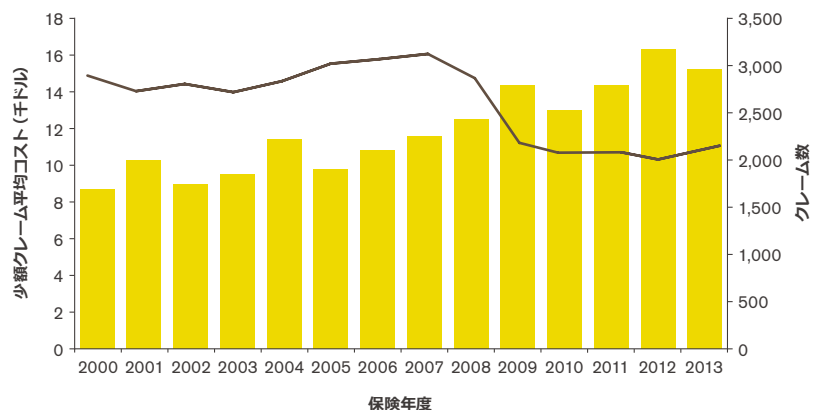


## クレームの発生件数と金額

- クレーム発生件数は2009年に急減
- クレーム当りの平均費用は2006年以降30%上昇
- 少額クレームの総費用は発生件数の減少にもかかわらず2006年と同レベル 図4（5ページ）
- 本表は少額クレームの平均コストを示す。図4（5ページ）は既報告少額クレームの総額



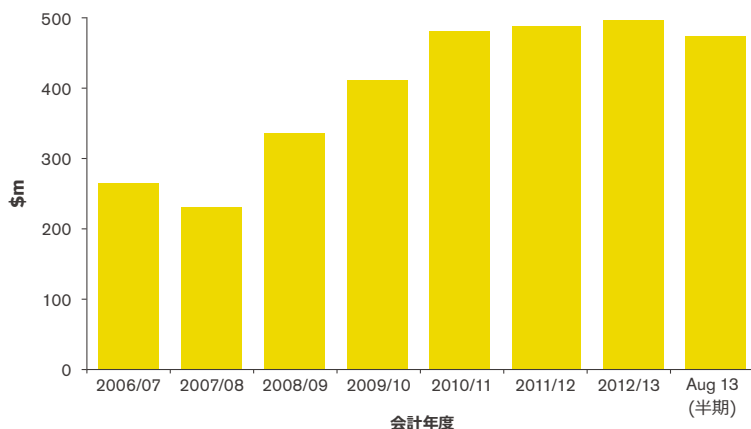
少額クレーム（50万ドル以下）- 6ヶ月経過時点の平均コストおよびクレーム件数



## 財務力

- 2013年のクレーム件数上昇は2008年以來、初めて資本金の減少をもたらした
- クラブは規制要件と格付け機関の目標を満たすために十分な資本金を引き続き保持

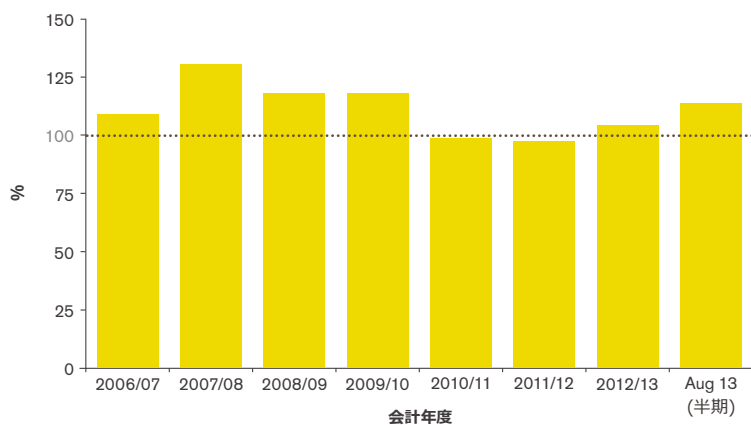
自由準備金及び資本金 2006 - 2013



## 規律ある保険引受

- 半期末で113%のコンバインド・レシオはクラブの許容範囲外
- 大型クレームとクレームのインフレが上昇につながった

自由準備金及び資本金 2006 - 2014



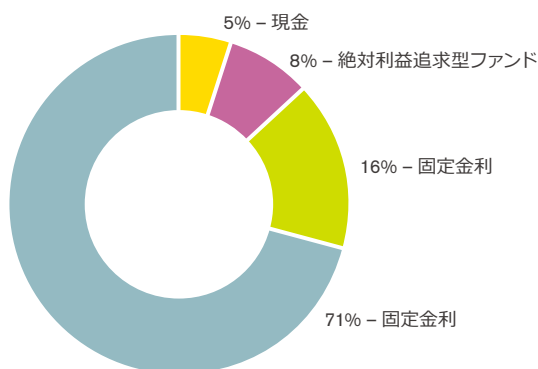
凡例

■ コンバインド・レシオ.....目標

## 投資ポートフォリオ

- 資産の76%を現金または固定金利債券で保有し、慎重な投資ポートフォリオを保持
- 今上半期の株式投資実績は好調

2013年8月末の資産分類



# クレーム

2012および2013保険年度の業績はクレームが増加傾向にあることを示しています。

例外的に好調な年であった2011年以降、2012年はクレームの発生件数が海運市場の景気後退の影響を反映したものの、クレーム金額は上昇しています。2012年度末には大型クレーム、特にプール・クレーム件数が増加したことが明らかになりました。今年度は半期末の時点で、クレーム金額が過去15年間で最も高い年度となっています。2012年とは対照的にクレームの大半はクラブのリテンション内であったものの、これもまた、大型クレーム件数の増加が原因となっています。

図 1: 半期末の正味既報告クレーム

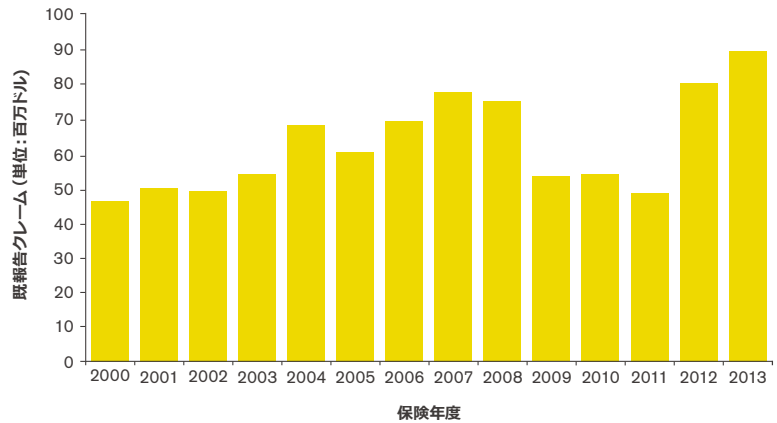
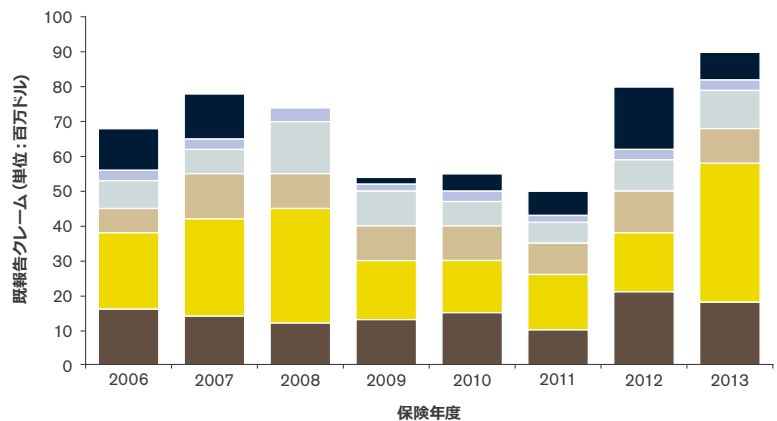


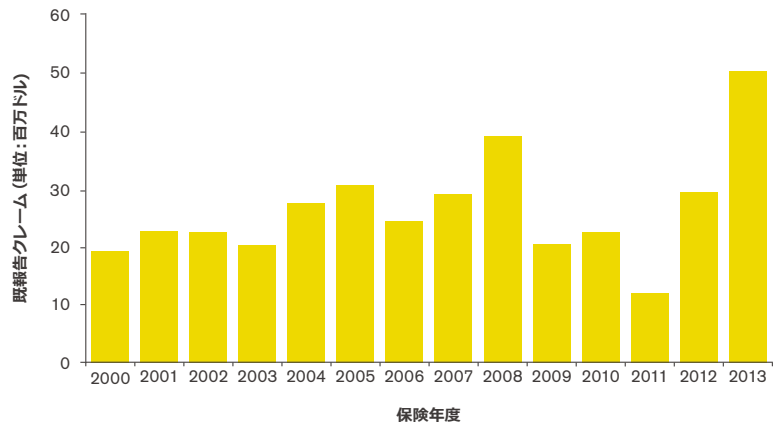
図2:半期末のタイプ別正味既報告クレーム2006 - 2013保険年度

凡例  
 貨物 海難事故 疾病  
 傷害 用船者 プール



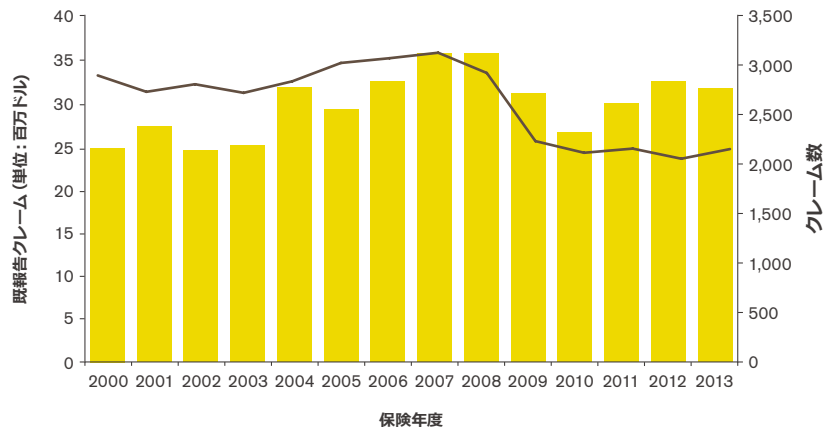
既報告クレームをリスクタイプ別に示した図2では、2012年はプール・クレームと貨物クレームが、2013年は当クラブの海難事故の増加により大きく影響を受けていることがわかります。2012保険年度半期末の高レベルのプール費用とは対照的に、2013年のプールは現在まで比較的低調に推移しています。

図 3: 大型クレーム (50万ドル以上) - 半期末既報告クレーム



2013保険年度は、まだ時期尚早であるとはいえ、上半期の大型クレーム、特に3百万ドル以上のクレーム発生件数は近年最高でした。また今保険年度の、50万ドルを越える既報告大型クレームの総額は過去15年のどの年よりも25%以上高く、クレーム件数では全体の1%にすぎないにもかかわらず、クレーム総額の63%に相当します。

図 4: 半期末の既報告少額クレーム (50万ドル以下)



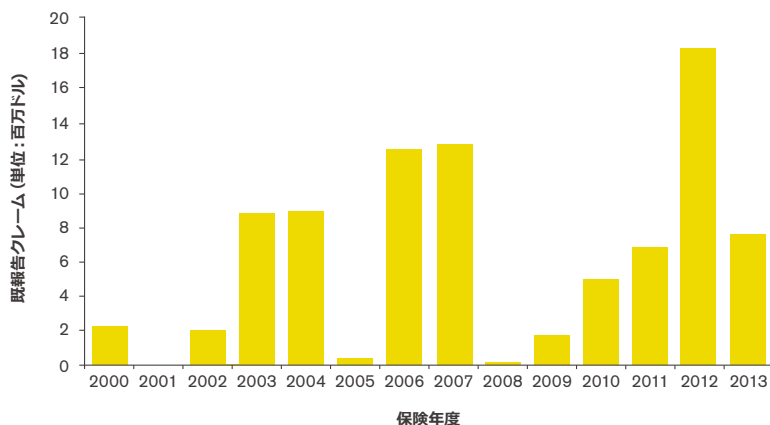
凡例  
■ 既報告クレーム  
— クレーム件数

少額クレームは世界貿易や海運活動の動きと密接に関連しています。2009年に景気が後退してからは、クレーム件数は大幅に減少しました。その結果、30%近く減少したクレーム件数は低レベルのまま推移してきています。

2009年と2010年には、クレーム総額は発生件数の減少により大幅に下落しました。しかし、それ以来クレーム費用は上昇し始めました。クレーム発生件数は低レベルで推移し続けたものの、直近の2012および2013保険年度では2007年と2008年にクレームがピークに達する直前の2006保険年度と同様のクレーム費用になると見込まれます。

市場の回復により、クレーム件数が景気後退前のレベルまで急速に戻った場合、そのインパクトは過去3年間に見られてきたクレーム当りの費用増加によって更に強まり、保険料とクレーム費用との不均衡は拡大し続けるものと思われます。

図5: 半期末の正味既報告プール



2013年上半期にプールに報告されたクレームのうち2件はUKクラブによるものでした。

プール・クレームはランダムに発生するため、予想が困難です。2012年のプールは引き続き非常に高額で推移しており、当クラブ独自のプール再保険から相当な回収が見込まれています。プールに関する当クラブの年度末ロス・レコードは、71%と依然として良好です。この結果、新しいプール負担按分の計算式の下で、1億69百万ドルの黒字を生み、UKクラブの2013年プールの負担割合を大幅に減少させました。



## 保険引受

当クラブは、保険更改以来、加入船舶トンを増やし続け、1億 2250万総トンとなりました。

これは640万トンの新規加入に対し、売船や廃船による410万トンの減少を差し引いた結果です。クラブは新規加入船舶や新メンバーを迎えるにあたり、最高品質のメンバーシップを求めており、単に成長のためにメンバーの水準を下げることはありません。クラブは引き続き慎重に目を配り、2013年の現時点で約750万総トンの新規加入見積りの申込みを辞退しましたが、これは過去10年間で最も高い比率です。

多くのメンバーが過去2年間で船舶の代替を行ったため、クラブの加入船舶の船齢平均は、ここ数十年間で最も低くなりました。新造船の保険料率は船齢の高い船舶より低い傾向があります。クラブ全体のトン数当りの保険料は、船齢が低下したことによって引き下げられました。(いわゆる「チェーン効果」)一般的に保険料水準は、クレーム実績または船齢に応じて引き上げられる必要があります。

収益の低迷と長引く海運業の景気後退は依然として多くのメンバーにとって歓迎されない現実です。しかし、昨年「10月理事会報告 (October Review)」で述べた通り、クラブは、クレーム費用のインフレに加え、記録的に低レベルであったクレーム発生件数が今後上昇に転じた時の対策を講じるために保険料を実際のクレーム実績に合わせて調整していく必要があります。保険料が現在の低レベルで推移した場合には、海運市場の回復に伴いクレームの発生件数が通常レベルに戻った時に、保険料を大幅に修正する必要が生じます。本質的には、選択肢は短期的に比較的小幅な保険料の引き上げを行うか、将来大幅で痛みを伴う引き上げを行うかのいずれかです。理事会は後者が長期的にメンバーあるいはクラブのためになると考えていません。上昇するクレーム費用と不安定な投資環境において、クラブは引受実績の欠損を補うために投資収入に依存することは避けなければなりません。従ってクラブが保険引受収支のバランスを保つことは、引き続き重要となります。

国際グループ再保険の更改は再び、多大な損失のあった2011年度に大きく影響されることが予想されます。

昨年11月以降、2011保険年度のクレームは5億ドル近く上昇しました。COSTA CONCORDIA のクレームが主な要因であったものの、この上昇にはニュージーランド沖で座礁したRENA号の船骸撤去にかかわる5000万ドルの増加も含まれています。プラス面は、より以前の保険年度が順調に推移していることと、2004保険年度に1500万ドルの大幅回収があったことです。

昨年同様、再保険市場は引き続き船骸撤去クレームについて重大な関心を寄せており、将来こうしたタイプのクレーム費用の増加リスクを削減するために、どのような対策が講じられるかについて、国際グループと緊密な連携を取り合っています。

再保険費用の配分の問題も、この更改時に国際グループ再保険小委員会で討論の対象となっており、現在、再保険配分で使用している船種別の分類を拡大する必要性または適切さを検討する予定です。

また、当クラブは、クレームが大幅に増加した場合の悪影響を防ぐための独自の包括的再保険プログラムを更新する予定です。このプログラムはクラブの内部モデルを使って評価され、リスク管理プログラムの一環を担っています。2012年にプールの当クラブ負担分を大幅に回収したことにより、その価値は既に実証済みです。

## 投資

上半期は0.6%の利回りに相当する7百万ドルの投資収益を達成しました。

堅調な株式投資収益は、量的緩和縮小への期待感で債券利回りが上昇したことによる固定金利債券市場の下落を相殺することができました。

当クラブの投資方針は、引き続き慎重を維持し、総資産の76%を固定金利および現金に投資しています。

半期末以来、当クラブの投資収益は増加しており、クラブの目標である年3%の利回り達成に向かって順調に進んでいます。

---

## 資本管理

当クラブの財務状況は2013年8月20日の時点で自由準備金および資本が4億7300万ドル、総資産が16億ドルと、引き続き健全です。

当クラブは堅実な適正自己資本を維持することを目標とし、S&Pの資本金モデルにおいてAAランクを目指しています。このレベルの適正自己資本はソルベンシーII規制において十分な資本金があることを確実にします。S&Pの格付けは資本レベルだけではなく、保険引受の実績もすべてのP&Iクラブの格付けの重要な要素となっています。したがって保険引受の規律を確保することが、当クラブの現在の格付けA-（ポジティブ・アウトトラック）を維持する上で重要な要素になります。

今年当クラブはハイブリッド資本の同意書要請手続きを行い、7.5%への金利引下げを行いました。ハイブリッド資本は、クラブが保有すべき、また規制や格付け機関の資本要件のためにメンバーに負担を求めなければならない資金を軽減する効率的な方法であるため、クラブの資本計画の重要な部分となっています。

**UK P&Iクラブ 日本支店**

〒105-0022  
東京都港区海岸2-1-16  
鈴与浜松町ビル8階  
電話番号: +81 3 5442 6110

**Thomas Miller P&I Ltd  
London**

Tel: +44 20 7283 4646  
Fax: +44 20 7283 5614

**Thomas Miller (Hellas) Ltd  
Piraeus**

Tel: +30 210 4291 200  
Fax: +30 210 4291 207/8

**Thomas Miller (Americas) Inc  
New Jersey**

Tel: +1 201 557 7300  
Fax: +1 201 946 0167

**Thomas Miller (Hong Kong) Ltd  
Hong Kong**

Tel: +852 2832 9301  
Fax: +852 2574 5025