

企業総合保険・設備財包括保険・技術提供包括保険・個別保険に係わる 現行保険料体系について

貿易一般保険の保険料体系は、いくつもの変遷を経て現行保険料体系となっておりますが、それぞれに意味を持って改定されてきております。

2004 年 10 月に改定された保険料体系は、2007 年 4 月に再度大きく変更になり、これが現行の体系の根幹をなしております。その後 2008 年 4 月に、個別保険以外は一律 20% の引下げが行われ、今日に至っております。(注 1)

以下は NEXI の公式見解とは別に私なりの捉え方で説明致します。

1 2004 年の時は、保険料計算方法がまったく新しい方式になりましたが、保険料自体の大幅な変更はありませんでした。2007 年の変更は、保険料が大きく変わるものでした。2004 年は「簡素化」が主な目的でしたが、2007 年は組合包括制度の枠組みの変更に伴って、「精緻な保険料」へと逆戻りしております。

2 2007 年の保険料体系の変更の考え方は、

- ① 非常危険と信用危険のバランスを、信用危険をより重くし、
- ② 船積前危険と 船積後危険(代金回収危険)のバランスも、船積後をより重くし、
- ③ 決済期間の短いものを引き下げて、長いものが引き上げられました。

“Fund Even” と言って、NEXI 全体の保険料収入は変更前と同じ水準であるとのことですが、量産品のように決済期間の短い案件は、保険料が引き下げられて包括保険を利用し易くなっており、一方信用危険をカバーしてユーザンスの長い案件や工事期間の長いプラント案件はかなりの値上げになっております。

3 具体的な変更としては、

- (1) 保険料計算式が非常危険と信用危険とに分割されました。非常危険と信用危険との付保率の違いや信用不填補の契約があるなど、元々一本料率の体系には無理があったので、元に戻して別々に計算することになりました。
- (2) 信用危険に重きが置かれた結果、信用危険の船積後料率は、これまで、[バイヤ-格付 GS, GA, GE, EE, EA・L/C 発行銀行格付 SA] と [バイヤ-格付 EM, EF] との 2 種類に分けられていましたが、GS, GA, GE, SA, EE, EA を [GS, GA, GE, SA, EE] と [EA] とに分けて合計 3 種類とし、加えて EA と EM, EF は料率も引き上げられました(船積前は一律です)。
- (3) 最も複雑なのは、船積後の信用危険についてのみ、「コミットメント料」の概念が導入されたことです。
 - a 船積後危険のリスク期間である [船積から決済までの期間] (役務の場合は対価確認から決済までの期間) とは別に、[保険契約から船積までの期間] (役務の場合は役務提供開始から対価確認までの期間) が長い程信用危険により代金回収不能となるリスクが拡大するからという理由で、船積後信用危険についてのみ「コミットメント期間」に保険料がかかることになりました。

b 平たく言うと、今月船積する「船積後 30 日払い」と 2 年後に船積する「船積後 30 日払い」とでは、2 年後の方が代金回収危険は大きいので、コミット期間 2 年分の保険料が別途必要という考え方によるものです。それならば非常危険であっても変わりはないと考えられますが、信用危険についてのみ導入されたため、非常危険と信用危険とで保険料計算期間が異なることとなってしまいました。

c [保険契約から船積までの期間] については、船積前危険として保険料を支払っているのだから、重複するのではないかとの疑問が当然に出てきますが、従来船積前保険料として徴収している料率を見直して、「純粹に船積不能事故が発生するリスク」と「代金回収危険のコミット期間」とに分割し、前者の部分のみを船積前保険料率として安くして、後者を船積後のコミット保険料に移したので、重複していないことになっております。従って、「船積不能」のない役務部分についてもコミット保険料がかかります。

d その結果、保険料計算式は、

- ① 船積前非常保険料＝貨物 FOB 金額 $\times (AX + B)$
- ② 船積前信用保険料＝貨物 FOB 金額 $\times (aX)$
- ③ 船積後非常保険料＝代金金額 $\times (AX + B)$
- ④ 船積後信用保険料＝代金金額 $\times [a(x + X) + b]$

(A =船積前非常料率の期間比例分、 B =船積前非常料率の定率分

a =船積前信用料率の期間比例分

A =船積後非常料率の期間比例分、 B =船積後非常料率の定率分

a =船積後信用料率の期間比例分、 b =船積後信用料率の定率分

X =船積前リスク期間、 x =コミット期間、 X =船積後リスク期間)

となりました。船前と船後とでは付保可否の要件も付保率も異なるので、計算が 4 通りになることは不可避だし、 $[Y=aX+b]$ という概念も合理性があるので、中身はとにかく計算式の構造としては合理的であると思います。簡素化するには、取引に合わせて自分で速算式を作ることです。

e 問題の「コミット期間」"x"はこのように考えます。

[保険契約から船積までの期間] 部分は、現実には代金回収危険は発生しておらず、代金回収危険のカバーをコミットしている期間にあたりますので、[船積から決済までの期間] よりも安い料率が適用されて然るべきです。従って、例えば、コミット料率は船積した後の料率の 1/4 と仮定した場合には、《[(船積後料率 $a \times 25\%$) $\times$ コミット期間 X] + [船積後料率 $a \times$ 船積後リスク期間 X] + 定率分 b 》となりますが、これを分解すると $[a(\underline{X \times 25\%} + X) + b]$ の算式となります。この $\underline{X \times 25\%}$ を計算上のコミット期間 x として計算します。

f 但し、船後信用料率 a は、バヤ-格付により①GS, GA, GE, SA, EE、②EA、③EM, EF の 3 段階に格差を設けて設定されておりますが、上記 e の 25%にあたる部分は一律ではなく、①20%、②30%、③45%と規定され、格差の二重掛けとなっているので間違わないようにしてください。(注 2)

g NEXI の規定上は、「コミット期間」と言わず「船積前期間」と称されており、船積不能危険としての船積前期間と言葉の上での区別がありません。規定を読むときには混同しないようにしてください。

- (4) リテンション、マイルストーンペイメント、スケジュールペイメントなどの船積に紐付かない決済については、「中間決済日」という概念が導入されました。

2004 年の改定時には、マイルストーンペイメントなどで複数の決済期日のある案件は、最長期間により計算する代わりに調整係数を用いて保険料が過大になるのを調整していましたが、2007 年からは「最長期間×調整係数」を廃止して、複数の決済期日の中間日を算出して、船積から中間決済日までの期間で保険料を計算することになりました。それでも場合によっては乱暴な計算になることもあります。従来よりも保険料計算期間が実際のリスク期間に近いものになると考えられます。

「中間決済日」が適用されるのは、貨物代金は、船積に紐付いていない決済であって複数の決済期日のあるもの（リテンション、マイルストーンペイメント・スケジュールペイメント。完工起算の分割決済を含む。）、及び例外的に、船積に紐付いているが船積起算の 1 年超均等分割決済の場合です。（注）

一方、役務の対価については、対価確認に紐付いている「出来高払い」も含めて、複数の決済期日のあるものはすべて「中間決済日」が適用されます。

（注）決済期間を中間決済日までとするか最長決済日までとするかは決済条件の如何により、船積前期間に中間船積日までとするか最終船積期日までとするかは船積期日の定めの有無によるというセオリーが今回崩れてしまい、船積に紐付いている決済（例えば、180 days after B/L date）であっても、船積期日の定めのない案件（「完成納期案件」）で決済期間が複数の場合は、最長ではなく中間決済日となります。また、上述「船積に紐付いていない決済であって複数の決済期日のあるもの」のうち、リテンション以外については、船積期日がある案件であっても、船積前期間に「中間船積日」が適用され、ルールが複雑になっておりますので、間違わないようにしてください。

- (5) リテンション固有の料率は廃止され、通常の 1 日刻みの料率が適用されることにより、料率体系がシンプルになりました。

（注 1）2008 年 4 月に包括保険だけが一律 20%の引下げを行われたので、個別保険は包括保険に比べて 2.875 倍～4.0 倍の料率となりました。包括保険に加入するか否かの選択は、支払う保険料の比較ということだけではなく、包括保険には、リスクを包括的に転嫁することによって企業が抱える Risk Exposureを抑えることができるので、積極的に取引の拡大が図れるというメリットがあります。

（注 2）貿易保険に詳しい方で 3(3)f 項を掘り下げてみたいと思ったら、「支出費用」の保険料算出規定と並べて見てください。興味深い事実が浮かび上がります。

以 上