

損害保険業界の金融自由化

キーワード：総合金融化、料率自由化、寡占化

はじめに

損害保険業界の金融自由化とは何か、それは損害保険の総合金融化、料率自由化、寡占化がどのようにして進み、損保労働者にどのような影響を与えたのか、その分析を通して損保産業がどのように変貌したかを検討する。損害保険業界の金融自由化の研究の多く¹は、1998年料率の自由化を起点として、その影響は商品の利便性や消費者の商品選択幅の広がりであることが主な基調となっている。しかしなぜ料率自由化が急速に進んだのであろうか、業界も代理店協会も全く知らないところで料率の自由化が急速に進み、当時損保協会の会長の表現を借りれば「青天の霹靂」であった。料率自由化以前の総合金融化とは何なのか、料率自由化との関連はどういうことかをまず検討する。

もう一つは料率自由化から寡占化の動きについてである。なぜ料率自由化から寡占化に至ったのか。しかも寡占化は2000年代にはいり、第1次寡占化があり、第2次寡占化も推進された。その推進力は何か、それが損保労働者にどう影響を与えたのか、その分析から産業がどのように変貌したのかを検討する。その場合寡占化は合併吸収という形態だけでなく、金融持株会社の子会社化という形態の分析も必要である。損保保険の金融の自由化とは何であったのか、その検討を通して今後の損保産業のあり方を考えていきたい。

1. 損害保険と総合金融化

損害保険とは自動車保険、火災保険、傷害保険、新種保険、積立火災、積立傷害等の種類をさし、物保険、人保険、賠償保険等で構成され、生命保険とは区別されている。保険会社は保険料を受け取り、事故時の支払いは純保険料が保険金支払い時に充当される。料率自由化以前の保険料算定は損害保険料率算定会²が事故全体の状況を把握し、算定会料率を算出し、各社これを適用した。料率は保険金の統計データに基づき「料率算定会」によって決められている（火災保険、自動車保険、傷害保険等）算定会料率と、保険業法に基づいて各社が算出する業法認可料率によっている。いずれも当時大蔵大臣の認可が必要であった。80年代にはじまる総合金融化は、営業保険料のうち積立資産割合を大きくして商品を開発した。積立資産は満期返戻金と配当を付けて契約者にもどす原資部分である。98年以降の料率自由化で算定会が廃止され、料率算定機構が算出する「参考純率」をもとに各社が料率を決め、適用することになる。また保険は再保険機能を有し、リスク分散に対応している。

営業保険料＝純保険料＋付加保険料 純保険料→事故時保険金に充当
付加保険料→事業費＋利潤 事業費＝人件費＋物件費＋代理店手数料

¹ 堀田一吉 [2008] 「保険自由化の評価と消費者利益」『保険学雑誌』604号（2008年）等

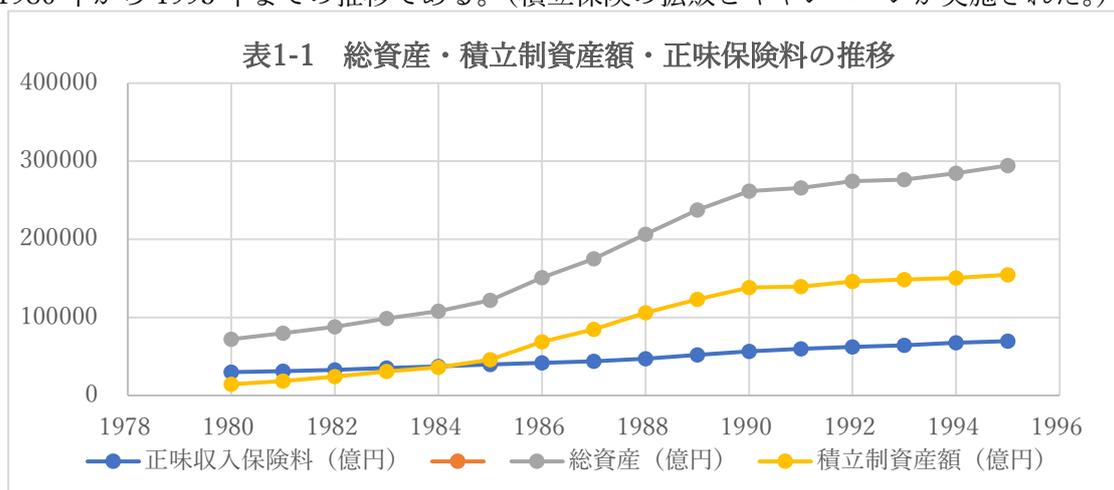
² 算定会料率、料率算定会「損害保険料率団体に関する法律」に基づき設立された「損害保険料算定会」と「自動車保険料率算定会」が算出する料率を「算定会料率」という

今後分析に使用する指標は次のとおりである。

- ・ 事業費率 = 事業費 / 営業保険料
- ・ 損害率 = 保険金 / 営業保険料
- ・ コンバインドレシオ = 事業費率 + 損害率 (100%を超えると赤字を示す。)

▶ 損害保険の総合金融化と影響

表 1-1 は総合金融化における損害保険の総資産・積立制資産額・正味保険料の推移である。1980年から1995年までの推移である。(積立保険の拡販とキャンペーンが実施された。)



(出所)『インシュアランス損保保険統計号 1980年版～1996年版』保険研究所(1981年～1997年6月)

表 1-1 から総合金融化路線で総資産は1980年から見ると約4倍にふえており、正味収入保険は2倍増である。その大きな違いは、積立制資産額の急激な膨張にあり、積立商品の拡販が大きなウエイトを占めていたことがわかる。表 1-2 はその結果2000年に破綻した第一火災が1990年に実施した積立キャンペーンの目標を掲げたものである。当時、各社積立傷害の獲得競争に邁進していたがその代表的なものである。(マルマル保険³)

表 1-2 1990年「スリートップ作戦」(第一火災)

- ・ 「21世紀リーダーカンパニーに」を掲げ50周年(1999年)に総資産1兆円を目指す。
- ・ 一時払商品「マルマルハイリターン」(予定利率5%、配当21%、死亡・後遺症のみ)の拡販を目指す。

(出所)「全損保70年史記念史」全損保労働組合(2019年11月)

こうした積立保険獲得競争が第一火災の破綻を引き起こすことになる。表 1-3 は第一火災が破綻後の契約移管とその補償内容を示している。主種目の補償が90%補償である。

表 1-3 損害保険契約者保護機構の内容

保険種目	補償割合
自賠責保険、個人の地震保険	100%補償
自動車保険、火災保険(個人・小規模事業者・マンション管理組合) 傷害・疾病・介護に関する保険・海外旅行	90%補償

³ 第一火災が発売したマルマル保険は積立火災保険、各社が発売したものとして1969年の長期総合保険、1975年の積立交通傷害保険、1980年積立ファミリー交通傷害保険等がある。

(出所)『日本の損害保険ファクトブック 2001 年版』日本損害保険協会 (2002 年 6 月号)

▶総合金融化から料率自由化へ

総合金融化の破綻状況から料率の自由化がどのようにすすんだのか

日米構造協議：1989 年日米構造協議がスタートする。米より構造的問題が指摘され、大型公共投資が実施された。保険分野も規制緩和の対象となり料率自由化が求められた。

日米保険協議：米の保険会社 AIG 会長等の圧力を 1993 年に発足したクリントン政権が受け入れ、1993 年の日米首脳会談で日米包括協議項目として保険が取り上げられる。その後日米包括協議における保険協議は、自動車、政府調達と切り離し、個別に保険協議として開始され何度も日米の話し合いが実施された。1994 年 10 月一旦保険協議完了をむかえた。主な内容は①商品料率認可の自由化 ②ブローカ制度の導入 ③第三分野の生損保総合参入についての留意 ④免許、商品認可基準の明確化 ⑤保険制度改革についての外国保険会社の意見聴衆 ⑥届け出および申請に対する手続きの明確化等である。

日米保険協議再開：米は保険協議で第三分野の自由化について、米が既得権侵害を主張しはじめ、第三分野自由化を遅らせる目的で 1995 年 12 月日米保険協議を再燃させる。

金融ビックバンと保険：日本も第三分野の自由化は譲れない中、1996 年 11 月橋本内閣が成立し、金融ビックバンを宣言する。六大改革（行政改革、金融改革、経済構造改革、財政構造改革、社会保障・福祉改革、教育改革）のうち中心となったのは金融改革であった。橋本総理は自らの権限で、難航している保険協議の解決をあと押しすることになる。

日米保険協議終結と保険料率の自由化と影響

1996 年 12 月第三分野激変緩和措置（2 年間据置き）と引き換えに、米の要求である自動車保険の通販の導入と算定会料率廃止に伴う自動車保険料率の自由化を大蔵省は受け入れる。保険業界との打合わせなし。算定会料率廃止を前倒しで実施(1998 年 7 月)、自動車保険自由化を先に進めることで、日米保険協議は決着した。決着内容は簡単に次のようになる。

1 主要分野の規制緩和・算定会料率使用義務の廃止

- ・リスク細分型自動車保険認可・火災保険アドバイザー制度拡大・届出制対象種目拡大
- 2 子会社による第三分野（疾病、傷害、介護）への参入条件
 - ・生保の損保子会社および損保の生保子会社について、激変緩和措置として一定の販売制限を実施し、激変緩和措置の解除基準主要分野の規制緩和終了後、2 年半後に解除する。

2. 料率自由化から寡占化へ

1998 年から実施された料率自由化はなぜ寡占化（合併・吸収）にいたったのか
まず料率自由化の影響を整理する。多くの論者は料率の影響が商品の利便性・選択の広がりを主張しているが、それは一定の効果で、料率自由化は料率の過当競争、サービス競争を激化し商品差別化を生み、料率競争、特約競争、ダンピング割引競争が起きた。特にリスク細分型自動車保険、通販にみられる料率の競争と特約の多発化がおきた。査定部門を中心にサービス競争が激化し、24 時間体制、365 日体制となり、保険とは直接関係ないレッカー車等のサービス競争が激化した。

差別化商品として自動車保険の人身傷害保険特約や地震保険の金融化商品等が発売された。各保険会社はこうした過当競争に打ち勝つにはどうするかが求められた。

正味保険料の伸び悩み、損害率悪化の状況の中で、収益をどう拡大し、事業費率をどう引き下げていくか、マーケットシェアの拡大はどうするのか求められた。

寡占化がどういうものであったのか、5大グループの動き（三井・住友海上保険、あいおい、日本興亜、損保ジャパン、東京海上日動）から三井住友海上の動きを検討する。

表2-1 三井・住友海上合併目標表 合併前・合併後（単位：億円）

年度	1998年度（2社合算）	2001年度	2004年度
正味収入保険料（億円）	11547	11850	12400
マーケットシェア（%）	17・1	17・6	18・4
損害率（%）	57・2	57・4	59・5
事業費率（%）	39・1	36・8	32・5
コンバインドレシオ（%）	96・3	94・2	92・0
保険引受利益（億円）	380	320	700
当期利益（億円）	211	360	840
総資産（億円）	57310	59200	65000

表2-2 事業費の内訳

年度	1998年度（2社合算）	2004年度
従業員（人）	14500	11500
店舗（数）	958	600

（出所）表2-1,2『三井海上・住友海上来年10月合併へ』保険毎日新聞社（2000年3月31号）より作成
表2-1、表2-2は三井住友海上合併時の目標値である。特徴は事業費率の引下げ(6・6%)と収益の拡大(約4倍211→840)の目標設定である。従業員300人 店舗358店の削減が目標となっている。次に表2-3は全体の業務面からの分析で合併前と合併後の比較である。

表2-3 第1次寡占化（統合・合併）による業績面からの分析表 合併前後（単位：億円）

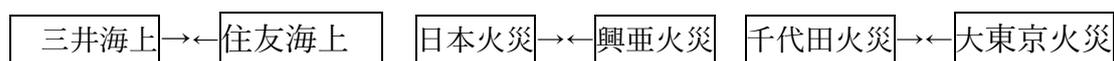
年度	1996年度	2002年度	2005年度
正味収入保険料(億)	72281	73288	75321
損害率（%）	48・3	50・1	56・2
事業費率（%）	39	34・6	32・2
コンバインドレシオ（%）	87・3	84・7	88・4
当期利益（億）	1007	748	2993
総資産（億）	303581	303973	366937
従業員(人)	114358	91188	84959
拠点数（数）	6599	3752	3216

（出所）「インシュランス、統計号」より

表 2-3 から正味保険料が伸び悩む中で収益拡大（約 3 倍）と事業費率低下が特徴である。従業員は 29399 人の削減 店舗が 3383 店で大手の保険会社が消えてなくなる規模である。

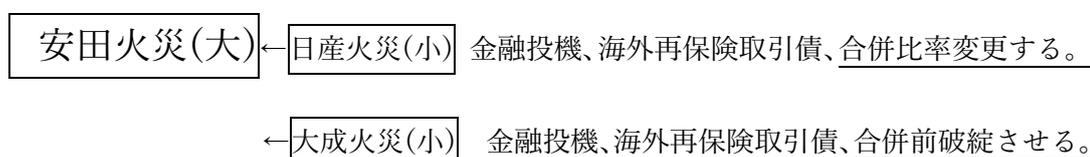
▶**寡占形態（合理化形態）寡占形態でも合理化が行われた。**

(1) 三井住友海上、日本興亜、あいおい損保の場合 同規模の企業合併のケースにあたる。

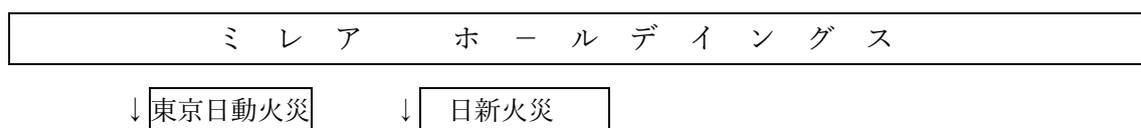


その特徴は旧会社の「合理化」思索を組み合わせ「合理化」が追及される形態である。同じ部門、同地区の営業店、査定拠点を削除し大規模メリットマーケットシェア拡大。

(2) 損保ジャパンの場合 合併する規模が大きく異なるケースである。



(3) 東京海上（ミレア）グループの場合 個社が金融持株会社化下におかれるケース



▶**雇用形態の変化と実態**

○雇用の多様化による要員のシフト 働き方に変化が生じはじめる。

・損害保険においても総合職、一般職、業務職といった雇用区分から全国社員、エリア社員、職種限定社員、嘱託、派遣社員、アルバイト・パートといった多様な形態が混在した。

○希望退職等を含めた従業員の削減 合併前後に実施されたのが特徴である。

- ・2000年3月合併前、日本火災海上保険と興亜火災海上保険両社希望退職実施する。
- ・2001年4月千代田、大東京両社で希望退職募集する。
- ・2002年4月東京海上日動「3年間で2500名の人員削減」計画発表する。
- ・2001年4月ニッセイ、同和火災合併前に両社で希望退職発表する。
- ・安田火災、大成火災(2140名、1997年)に破綻手続きを強いる。

○賃金の抑制・共栄火災ミレアグループ参加直前ビクトリープラン提案する。年収10%カット臨給削減を行う。・安田火災合併後、日産・大成火災に異なった賃金体系を適用する。

・個人業績、会社業績による臨給月数コントロールする。

とりわけ臨時給与に焦点があてられ、3月臨給をはじめとする支給月数の削減や臨給対象項目・額の削減実施する。会社の業績に応じて臨給月数のコントロールがおきた。

○成果型賃金体系移行 東京海上日動を中心として年棒制の移行、人事諸制度の改定、実績評価からコンピテンシー評価へ項目追加。賃金総ファンドを変えないまま、賃金再配分

を実施し、進められる。成果基準の他に評価方法問題、誰が評価するか問題がある。

○経営に協力する労働組合づくり 合併前後に実施されたのが特徴である。

- ・2000年9月日本火災支部臨時支部大会を開催、全損保脱退を強行する。支部再建する。
 - ・2001年1月三井支部執行部臨時支部大会を開催し全損保脱退強行する。支部再建する。
 - ・2004年5月全損保日動外勤支部は臨時支部大会を開催し全損保脱退を強行する。仲間が支部機能を再建する。
 - ・2002年3月日産損調分会全損保脱退決議を行う。
 - 2002年11月日産、大成支部と安田労組合流方針で全損保脱退。12月全損保再建する。
- 次にこうした状況が業界を揺るがした保険金不払いにどう関係したかを検討する。

▶業界を揺るがす保険金不払い問題 なぜ保険金不払いが起きたのか

① 料率競争による特約の多発化と②寡占化による経営の効率化による要員不足

による不十分なシステム対応が顕在化したのではないか **保険金不払件数と金額表**

保険金不払件数と金額	件数 (万件)	金額 (億円)
自動車特約	49	350
第三分野	0.57	16
合計	49.57	366

3. 第1次寡占化から第2次寡占化へ この間の情勢の変化から見て行こう。

○外国株主の参入

1995年東海日動 18.4% 三井・住友 19.25% 損保ジャパン 13.9%

2009年東海日動 37.7% 三井・住友 45.09% 損保ジャパン 36.5%

変化の理由(1)1997年以降経営破綻 (2)BIS規制 (3)リーマン(1)(2)(3)銀行株の大量売却

○海外 M&A 東海日動→2008年以降欧米の保険会社 (英キルン、米フェアデルフェ等)

三井住友→アジアでの拡大 (上海、シンガポールに開設、マレーシア・ホンレオン G)

損保ジャパン→欧米中心、中国は早い (英キャノピア、米エンデランス)

○リーマンショックとの関係 **AIGの破綻**、各損保への決算影響

○金融持ち株会社の確立 2002年4月に国内初の上場保険持株会社「ミレアホールディングス」を設立する。

2008年金融持株会社「三井住友ホールディングス」設立する。

2010年4月日本興亜損害保険と損害保険ジャパン金融持株会社「NKSJホールディングス」を設立する。

なぜ第2次寡占化がおきたか **表2-4 第1次寡占化と第2次寡占化全体分析表。**

年度	1997年度	2002年度	2010年度
正味収入保険料 (億)	72281	73288	70161
損害率 (%)	52.8	50.06	61.9
事業費率 (%)	39.4	34.6	34.6
コンバインドレシオ (%)	92.2	84.6	96.5
当期利益 (億)	1007	799	1275

総資産（億）	311174	303972	297675
従業員（人）	114358	92675	92707

表 2-4 より第 1 次寡占化と異なり事務費率が低下しない中で、なぜ第 2 次寡占化がすすんだのか 表 2-5 は 3 大グループに参加した会社のリーマン時の分析表である。

表 2-5 3 大グループに吸収された会社業務分析表 2008 年度

2008 年度	あいおい ND	日本興亜	日 新
正味保険料（億）	11276	6534	1319
損害率（％）	60・7	61・3	57・3
事業比率（％）	34・6	35・1	38・4
コンバインドレシオ（％）	95・3	96・4	95・7
当期利益（億）	▲163	101	▲103
総資産（億）	35199	25925	443

（出所）表 2-4、2-5 「インシュアランス」統計号

表 2-5 より利益の低下、事業費率の高さにおいて金融持株会社グループ内の個別調整が行われたことが第 2 次寡占化の特徴である。具体的に東京海上グループ子会社を検討する。

▶東京海上グループ子会社化と損保労働者（第 2 次寡占化具体的形態を検討する）

○資本提携前後(2002 年～2004 年)・2001 年 7 月に生命保険と損害保険による第三分野相互参入が解禁となると東京海上火災保険から第三分野の商品の OEM 供給をうけることになる。2002 年 5 月に提携を再開し、2003 年 3 月に資本提携を含んだ全面提携を結ぶにいたる。資本提携の前年 2002 年 1 月希望退職を募り総合職 418 名が応募し退職する。金額は「人件費で 35 億減らし、2002 年 4 月にはコース別人事制度の導入、給与改定で 16 億を削減したと自賛している。⁴⁾ 2002 年度と 2003 年度で人件費だけで 51 億減となる。

○グループ子会社前後（2006 年前後）・2006 年 5 月日新火災海上保険がミレアホールディングスの完全子会社化となる。表 2-6 より 2006 年日新の子会社化前後正味事業費約 4% 減となっている。ここで何があったのだろうか。2003 年に資本提携、2004 年新生日新火災としてスタートした。その政策の一環で 2005 年から営業・損害一体化路線が進み、査定の管理職の削減による人件費、物件費の削減を実施している。

表 2-6 事業費率の比較 日新火災と東京海上日動

年度	05 年度	06 年度	07 年度	08 年度
正味事業費率(%) (日新火災)	40・6	36.3	37・1	38・4
正味事業費率(%) (東京海上日動)	30・5	31・7	32・9	35・3

○将来ビジョン「人員計画」から労働組合分裂へ（2011 年～2014 年）

表 2-7 は 2009 年度から 2015 年度まで事業費率と損害率をあきらかにしたものである。特徴は 2011 年度事業費率が 2・4% 減っている。これは、何であろうか。2011 年 3 月早

⁴⁾ 『日新火災海上保険株式会社 百年史』日新火災海上保険株式会社(2008 年 7 月)

期退職優遇制度を実施したものである。480名の希望退職者が応募した。人件費の大幅削減が行われた。しかしその後東日本大震災があり、損害率が異常に高くなりコンバインド・レシオも高くなった。更なる効率化を東京海上グループから求められたと推測できる。2014年「2500名から2000名体制」人員計画提案で労働組合分裂へ向かった。

表 2-7 日新火災の事業比率と損害率の推移

年度	09年	10年	11年	12年	13年	14年	15年
正味事業費率(%)	39.2	37.3	34.9	33.6	32.5	32.6	32.7
正味損害率(%)	64.6	66.2	76.4	68.0	63.9	63.7	61.6
コンバインドレシオ(%)	103.8	103.5	111.2	101.6	96.4	96.3	94.4

(出所) 表 2-6、2-7「インシュランス、統計号」より

最後に総合金融化、料率自由化、寡占化とその影響を通して産業の変貌を見て行きたい。

▶損害保険業界の金融自由化と産業の変貌

○損保労働者処遇の低下、補償機能低下、消費者サービスの低下 保険研究の停滞

- ・保険労働者の削減、非正規化・代理店の合併等合理化が進み、専門集団としての人材の育成が充分できない産業に変貌した。それに伴い保険理論研究も進展しなかった。
- ・料率競争によるサービス競争によって査定部門に大きな変化が生じた。365日、24時間体制という労働時間の延長と労働強化が持たされ、保険とは直接関係のないレッカー車サービス競争等付帯契約が生じた。保険商品特約により商品の複雑化が進んだ。
- ・根本的には自由化によって料率過当競争が起こり、寡占化で収益拡大や事業比率の効率化が優先され、保険本来の補償機能が充分発揮できなかった。
- ・積立保険拡販により積立部分増大で資産化が進み、補償機能が削減し、機関投資家としての金融機関化をめざしたことが生損保の破綻を生み出した。破綻が生じた保険会社は契約の移管が行われたが、契約者に保険金額の十分な補償がおこなわれなかった。
- ・料率競争、サービス競争により特約多発化が起こり、要員不足も加わり保険金不払い、火災過取問題が発生し、多くの契約者の信用を失った。
- ・料率の自由化によって補償の土台である大数の法則が崩れ始めた。
- ・自動車事故等級が新設され、事故が起きても容易に保険を請求できない事態が起こった。消費者サービス低下の最たる問題である。
- ・損害率対策として引き受け規制を受ける契約が各社ごとに多発した。 以上

損害保険業界の金融自由化は商品の利便性や広がりがあったものの、料率競争で割引、サービス、特約付帯競争が生じた。他方、寡占化が進展する中で収益拡大と事業費の効率化が優先し、損保労働者処遇の低下、要員不足が専門集団の育成遅れや崩壊をまねき保険理論の停滞や保険金不払いに影響している。又、積立保険の拡販、契約移行時の契約者保護機構構造、等級改定の自動車保険構造変化等で補償機能と消費者サービスの長期に亘る低下を引き起こしているのではないか