

自賠責保険

政府6対7の不可思議 4対1の保損 保険料 運用益

ば、自家用乗用車の保険料(二十四九月)は、三万二千二百円から二万七千六百円に、三千六百円安くなった。要するに、運用益は、実は保険料算出に大きな影響を与えているのだ。当然、資金の運用効率が良いほど、ユーザ一メリットも大きいということになるわけだが、もともと六対四だった政府と損保の原



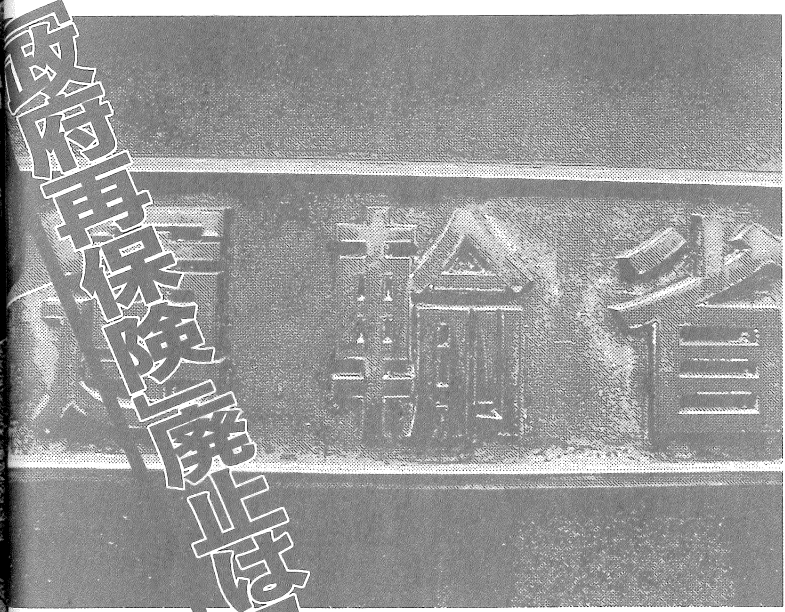
資が、運用益で七対一になっているとすれば、なんとも不可思議だ。政府が保有する保険料は財政投融資で運用されている。運輸省も損保会社の運用益の割合が少ないことについては、これまであまり気に留めなかったようである。「七対一の差は大きすぎると思うが、その理由ははっきりいってわからない」(自動車交通局保障課)と不思議がっている。政府の運用益との乖離について、日本損害保険協会会長でもある東京海上火災は、

「二対七ということ、損保業界の運用が著しく劣っているとされるかもしれないが、けっしてそんなことはありません」と、その理由として次の四点を挙げた。①純保険料の保有割合が、損保四〇％、自賠責特六六〇％となっている。②損保会社の運用益については課税される(民間損保の場合、運用益を積み立てる際には約五〇％の税率で課税され、運用益残高が目減りする。ただし、残高を取り崩す際には、課税相当額の還付を受けることができるため、現

行の損保積立金残高は見かけ上の残高で、実質的には約二倍の残高があることとなる)③昭和五十五～五十四年の五年間で、社費の赤字約三百億円を損保の積立金のみで補填している。④相対的に見て、損保会社の積立金運用利率は、自賠責特会の運用利率(財政投融資資金利)と一致しておらず、どちらかといえば低い水準にある(昭和四十八年以降の二十五年間で民間損保が高い水準となった年は九年)そして、こう反論する。「以上のような要素を勘案し、当社で運用利率等の条件を自賠責特別会計とできるだけ合わせて再計算したところ、その差は、三・五対六・五になり、両者の比は、四対六から著しく乖離しないはずだ。過去何十年かの積立金の多寡を競い、現時点の積立金残高で再保険の良しあしを論じ、かつ政府のほうが積立金残高が多いという理由のみで、『資金効率が優れているから政府再保険を廃止すべきではない』との判断を行う

政府6対7の不可思議

自動車損害賠償責任保険(自賠責保険)制度の見直しをめぐって、「政府再保険制度」の廃止を主張する損保業界は「廃止すれば保険料は安くなる」と主張するが、本当にそうなのか。保険料は、損保四、政府六の割合で運用されているが、運用益は一対七。政府のほうが断然効率的で、これが保険料算出に影響するのだ。



ジャーナリスト 柳原三佳

ちなみに平成九年の五月には、予定損害率を二・三八・九％(保険料百に対して支払われる保険金は百三十八・九％)という赤字料率に設定し、全体で七・七％の料率引き下げが行われた。たとえ

る。その四割は、損保会社と農協共済で共同プールされ、残りの六割が、「再保険」というかたちで政府に預けられ、支払い保険金の準備等に充てられている。つまり、私たちドライバーが支払った保険料は、「損保四、政府六」という割合で運用されているわけだが、表を見ると妙なことに気づくのだ。

平成九年度末の積立金残高を見てみると、●損保会社/二千二百八十六億五千三百万円 ●自賠責特別会計(政府)/一兆五千四百八十五億四千八百万円

つまり、原資が四対六だったのに、そこから発生している運用益は一対七。損保は政府運用の七分の一にしかなっていないのである。もともと自賠責保険は「ノロス・ノープロフィット」が原則。つまり、赤字も黒字も出していないことになっている。もし、保険の収支に赤字が出たら保険料を上げ、黒字が出たら保険料を下げるように法律で定められている。

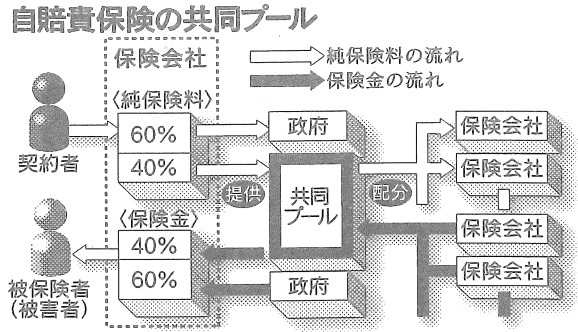
ところが、現実には十年ほど前から収支が黒字となり、滞留資金の運用益は雪だるま式に増えていった。平成に入ってから保険料が三回も大幅に引き下げられたのは、増えすぎた運用益をユーザ一に還元してきたからである。

「ユーザ一に損が得か」

自賠責保険、自賠責共済運用益の発生と積立状況(第105回自動車損害賠償責任保険審議会資料から抜粋/単位:百万円、%)

区分	年度	資金平残 A	運用利率 B	発生運用益 C	長期予定利息 (Δ)D	投資経費 (Δ)E	税金 (Δ)F	当期積立金 G(=C-(D+E+F))	当期支出額 (Δ)H	積立金残高 I
損保会社	5	1,159,001	4.73	54,821	9,335	2,430	18,111	24,945	3,814	175,330
	6	1,100,966	4.21	46,351	7,927	2,203	14,668	21,553	3,715	193,168
	7	1,043,912	3.71	38,729	7,786	1,936	11,425	17,582	3,692	207,059
	8	1,021,946	3.35	34,235	8,245	1,784	9,373	14,832	3,448	218,443
	9	998,731	3.18	31,760	8,321	1,726	8,394	13,319	3,109	228,653
農協共済	5	142,414	4.73	6,736	1,029	171	2,307	3,229	111	23,792
	6	133,365	4.21	5,615	916	66	1,899	2,734	2,607	23,918
	7	130,494	3.71	4,841	917	55	1,586	2,284	3,789	22,414
	8	127,103	3.35	4,258	938	46	1,342	1,932	99	24,247
	9	123,511	3.18	3,928	933	68	1,166	1,760	1	25,927
再共済連	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
自賠責特会	5	2,762,000	5.32	147,010	12,031	-	-	134,9	-	197,558
	6	2,852,650	5.05	144,156	11,423	-	-	132,73	-	20,891
	7	2,107,100	5.22	110,016	12,203	-	-	97,813	-	1,409,135
	8	1,898,712	4.95	94,017	12,576	-	-	81,441	9,909	1,480,667
	9	2,069,257	4.33	89,604	11,803	-	-	77,801	9,920	1,548,548

(注)①自賠責特会の資金平残は年度末の残高である ②長期予定利息とは、保険期間が1年を超える契約について当期において発生した運用益である。当該利息は保険期間が1年を超える部分の保険料に充当される ③投資経費とは、運用資産の運用・管理等にかかる費用である



再保険なければ 五千円高かった

しかし、本当にそううまくいくのだろうか。本誌は、もし政府再保険制度がなかったら保険料はどうなっていたか、という試算を行ってみた。つまり、現在の運用益をもとに、これまで損保会社と共済だけで純保険料の全額が運用されたとして、自家用乗用車の自賠責保険料(二十四カ月)を算出してみたのだ。するとその結果、平成九年に改定された保険料は、現在より約五千円高くなっていたはずだということがわかったのである。

おそらく、これまでの運用益の格差を考えれば、損保だけでいままでのような運用益を生むことはできないだろう。

「これまでの運用益を取り崩すことで当面は保険料は下がるでしょう。その後も、運用益拠出事業やその経費を見直すことで下げることは可能です。これから財投の見直しや予定されており、市場金利程度になることも予想される。東京海上は、こう主張する。また、運輸省の自賠責懇談会を欠席している東京海上の樋口公啓社長も再保険をやめれば保険料が下がる可能性もあると公言している。

「不透明」だった 運用経費や支出

また、これまで、損保側の運用益については、その運用方法、使い道についてほとんど明らかになってこなかった。政府は運用益の使途について国会審議を経たうえで公開しているのに対し、損保側の使途が公開されたのは九九年初めである。保険料率等を定める自賠責審議会も、いまだに非公開のままなのだ。

「投資経費」についても不透明だ。損保会社は、自賠責保険料を他のカネと一緒にして、有価証券や預貯金などで運用している。平成九年度の

投資経費は、再保険業務のコストに匹敵する、十七億二千六百万円で、その年の発生運用益の五・四割にあたる。同じ利率で運用している農協共済の投資経費(一・七%)に比べると、かなり大きな出費といえるだろう。

そこで、大手損保数社に、投資経費について聞くと、「投資部門にかかる人件費や物件費などにかかる費用」(東京海上)

「社内の投資部門における人件費やシステム関連費用、投資情報入手のための費用」(三井海上火災)

住友海上もほぼ同じ回答だった。自賠責保険料の中には、一件につき五千九百六十円の「社費」が含まれているが、損保会社はそれ以外にも「投資経費」という手数料をとっているわけである。

「政府再保険」をめぐる「廃止すべき」と主張する損保業界と「存続させるべき」という運輸省が対立したままだ。自賠責保険に政府再保険が導入された理由には、昭和三十年の発足当時、保険

会社の体力・経営に不安があったことがあるが、業界は、「保険会社の体力も強くなっており、引き受け純保険料の六〇%を政府に出資し、保険金を負担してもらう必要はなくなった。政府再保険制度がなくても、被害者救済は後退することなく運営していくことが可能と考えている」(東京海上)

と主張する。しかし、単にリスクヘッジとしての機能がなくなったことに着目するだけでよいのだろうか。本誌4月16日号では、運輸省のチェックによって、損保会社が年間約二百件の「追加払い」を指摘されていることがわかった。今回取り上げた運用益や保険料の問題についても、ユーザーの視点からとらえることが必要なのではないか。

損保業界は、「無駄な再保険を廃止すれば、年間約十六億円の事務コストを削減することができ、一件あたり約五十円の保険料引き下げにつながる可能性もある」ということをメリットのひ

う。今より保険料が安くなるとは、とても思えないのだ。仮に今後、財投が見直され、自賠責特別会計が市場金利並みの運用益しか得られないことになったとしても、税金がかからないなど、政府にまかせたほうが有利であることは間違いないだろう。

いずれにせよ、重要なのは、ユーザーにとってどっちが得かということだ。同じ保険料を払うなら、運用効率がいいほうがメリットも大きいに決まっている。

国会で自賠責問題を何度も取り上げてきた、衆議院議員の細川律夫氏はこう語る。「自賠責の運用益に二対七の差が出ているというのは、確かに不自然です。リスクヘッジという部分だけで見れば、業界の言うように、再保険の必要性はもうないといえますが、再保険をやめた場合、資金運用はどうするか、被害者保護のチェック機能はどうするかといった問題をクリアにしなければ、議論は前に進みません。そのためには、まず、あらゆる情報開示が必要だとおもいます」

再保険廃止は、行革推進論議のなかから出てきた。しかし、神戸大学名誉教授で、「交通死一命はあがなえるか」の著者でもある二本雄策氏(経済学)はこう語る。「確かに、行革や規制緩和は現在の流れです。しかしそれは、官よりも民に任せられたほうが効率的で、利用者にメリットがあるという前提があつてのこと。少なくともこのデータを見る限り、自賠責においては官のほうが効率的な運用を行っており、現状で行革を唱えるのは間違いです。

また、この問題は、保険会社とユーザーだけのものではなく、被害者救済にしろ寄せが及ぶ可能性にあります。そこを無視して議論することは非常に危険なのです」

官でも民でも構わない。とにかく大切なことは、どちらが自賠責の精神である「被害者保護」を貫けるかということ。突き詰めれば、自動車ユーザーも、そのために保険料を払っているのである。

取材協力・吉原秀夫

ジャズコンサート

演奏 ドクター松本&ストレンジャーズ
＜横浜桐峰会病院 院長＞

5月1日(土) 戸塚公会堂
OPEN 18:00 START 18:30

チャリティー お席をご希望の方は病院事務局にご連絡ください。

★メンバー
松本 伊藤 山田 塚本 谷部
トランペット
ドラム
サックス
キーボード
パーカッション

★特別ゲスト
松本 伊藤 山田 塚本 谷部
トランペット
ドラム
サックス
キーボード
パーカッション

●お問い合わせ 横浜桐峰会病院 045-303-4664
●チケット取り扱い 南アクリス 045-301-5488