

特集 損保協会 100年のあゆみ

保険商品・料率の自由化①

―日米保険協議等による規制緩和・自由化の進展―

【第6回】



損保協会作成の記念ロゴ

本特集では、日本損害保険協会が創立100周年にあたり刊行した「日本損害保険協会百年史」をもとに、同協会の歩みを紹介している。第6回の今回から2回にわたり、日米保険協議等における論議の状況も含めて、損害保険商品・料率の自由化の流れについて振り返る。

1. はじめに

1985年からの30年間は、規制緩和・自由化の進展や消費者保護の推進によって、現在の損害保険事業の基盤が再構築された変革期といえる。自由化以前は、監督当局による事前監督に加え、主要種目の保険商品においては、自動車保険料率算定会や損害保険料率算定会が算出する保険料率に基づき開発が行われていた。

Table with 2 columns: Category (競争促進, 契約者保護, 経営の透明性確保) and Content (Insurance products/rate liberalization, business scope expansion, recruitment system, health indicators, etc.)

1980年代になると、各種積立型保険や多様化する消費者ニーズに対応した商品の開発が進められた。また、医療費用保険(1986年)、介護費用保険(1989年)、年金積立傷害保険(1992年)といった分野への参入等、損害保険事業は大きく拡大し、規制緩和・自由化への期待も高まってきた。

2. 自由化前の保険商品の開発

保険業法の改正(1996年12月24日)後も、規制緩和・自由化は進展し、リスク細分型自動車保険に代表される細分化したリスクに見合った保険料の設定や人身傷害保険等により、契約者の保険選択の範囲が広がった。しかし、保険商品の複雑化が進んだことにより、付随的な保険金の支払い漏れ(2005年)の一因にもなった。

3. 日米間における規制緩和・自由化協議

自由化進展の大きな契機となったのが、日米構造協議(1989年〜1990年)であった。米側は、わが国に対し経済構造改革を求め市場開放を迫るとともに、日本の排他的取引慣行や系列取引の排除(独占禁止法の運用強化)を求めた。最終報告の取りまとめ(1990年6月)後、日米構造協議は日米包括経済協議に引き継がれ(1993年7月)、保険が優先分野の1つとして協議対象として取り上げられることになった。

96年4月1日施行)前の損害保険業界は、監督当局による許認可制度等により、競争力の弱い金融機関であっても破綻が起らないようにすることで、業界の健全性が確保され、消費者に対し安定したサービスを提供することができていた。また、自動車保険料率算定会および損害保険料率算定会が、主要分野の保険商品に関する保険料率を全社一律に定めることで、料率競争を排除し市場の安定性が維持されてきた。

この答申は、金融の自由化、国際化、規制緩和の進展に応じて保険事業の在り方と保険関係法規の抜本的見直しを促すものであった。また、保険商品の多様化・競争促進を目的に、算定会料率の付加保険料率部分のアドバイザリー・レート(使用義務のない料率)化、第三分野への生損保の相互乗り入れ、プロカー制度の導入、さらにはソールベンシー・マージン基準や早期是正措置の導入等が示され、保険業法の改正(1996年4月1日施行)により具現化された(表参照)。

4. 多国間協議での貿易自由化交渉と損害保険

1996年合意では、自由化措置の範囲が大きく拡大されることになった。一方で、生損保の業務範囲の拡大に関しては、米国の保険会社の利益を保護する形で自由化が先送りされた。また、同時に国内でも、経済審議

拡大、とりわけ生命保険分野への進出の足掛かりとなるものであり、損害保険業界においても規制緩和と自由化に対する期待が高まってきた。4年合意」という。日本側が講ずる措置には、保険商品・料率認可の自由化・弾力化、第三分野(傷害・疾病・介護)への生損保の相互乗り入れに係る激変緩和措置、プロカー(保険仲立人)制度の導入、保険商品の届出制および申請手続きの透明化等の履行が定められ、基本的には保険業法の改正(1996年4月1日施行)等により実現することになった。

HOMAI WEB logo and website information: 保険毎日新聞社のホームページ http://www.homai.co.jp

【文責】日本損害保険協会