

図説 日本の損害保険

—— 損害保険入門書の決定版！ ——

国民生活の安定と経済社会の発展に寄与する損害保険は、モータリゼーションの進展、福祉社会への志向、産業社会の高度化などにより、その社会的ニーズが著しく高まっています。

財 経 詳 報 社

図 説

日本の損害保険

野 村 寛 編

財 経 詳 報 社

図説 日本の損害保険

定価 1200円

昭和54年6月15日 初版発行©

検	印
省	略

編 者 野 村 寛

発行者 長 畑 寛 照

発行所 株式会社 財 経 詳 報 社

〒105 東京都港区東新橋1-2-14

電 話 東 京 (572) 0 6 2 4 (代)

振 替 口 座 東 京 7-2 6 5 0 0 番

落丁・乱丁本はお取替えいたします

(印刷・製本 トータルブックプレス)

1033-16019-2797

は し が き

保険は、私達の日常生活に深いかかわりをもちながらも、その言葉からすぐ難しい約款を連想させるので、必要最低限の接触でとどめようとされているのではないかと思う。

この難解な保険について、生命保険については既に、昭和46年、財経詳報社から「図説日本の生命保険」が出版され、その後、49年、51年、53年と改訂版が出されており、生命保険の知識と理解を深めるに大変役立っている。

このたび、生命保険とともに保険の大宗をなす損害保険についても、財経詳報社から「図説日本の損害保険」の出版をすすめられた。難解な損害保険の平易な解説書の出版は、これから損害保険を勉強したいと思う読者にとって大いに参考となるのは勿論、ひいては損害保険の普及に役立つものと考え、課員一同、仕事の合間をみて執筆したものである。

出来あがったものは、時間的制約と私達の能力の限界もあって、必ずしも十分満足できるものとは思っていないが、今後とも十分勉強し、版をあらためるごとに補っていきたいと思っている。

さて、損害保険事業は、保険機能の十全なる発揮により、交通事故、火災、海難等諸般の不慮の災害に対処して、国民生活の安定と経済社会の健全な活動の維持に寄与することを期待されている。

わが国の損害保険事業は、かつては海上保険、工場火災保険等の企業保険に大きく依存していたが、昭和30年代の半ば以降、モータリゼーションの進展、賠償概念の発達等を背景とする自動車保険の急激な拡大等を通じて、いわゆる大衆化が著しく進んでおり、最近は、高福祉社会への志向の強まり、産業社会の高度化に伴う各種保険の増加等を反映して、損害保険に対する社会的ニーズは著しく高まってきている。

53年12月末の契約高では、約1,563兆4,000億円に達し、国際的にみれば、国民所得に占める元受収入保険料の割合では、日本はいまだアメリカの3分の1、西欧の2分の1のレベルであり、欧米の普及の歴史からみて大幅な伸びが期待されている。

業界が今後、社会的ニーズの動向を的確に把握し、敏速に対応していくとともに、適正な競争と社会的、公共的責任意識にもとづく自主的企業努力を通じて経営の効率化に努めることが望まれる。

昭和54年6月

大蔵省銀行局保険部保険第二課長

野村 寛

目 次

はしがき

第1編 日本の損害保険のあゆみ

1 概説	2
2 創成期の損害保険	4
3 明治時代の損害保険	6
4 大正時代の損害保険	8
5 大正から昭和の損害保険	10
6 終戦処理期の損害保険	12
7 戦後再建期、高度成長期の損害保険	14
8 昭和40年代、50年代の損害保険	16

第2編 国民生活と損害保険

1 概説	18
2 国民所得と損害保険	20
3 損害保険の加入状況	22
4 損害保険の加入目的	24
5 世界との比較でみた日本の損害保険	26

第3編 損害保険商品（火災保険）

1 概説	28
2 商品の変遷	30
3 住宅と保険	32

4	企業と火災保険	34
5	中小企業と利益保険	36
6	火災保険における長期化と総合化	38
7	地震保険	40

第4編 損害保険商品（傷害保険）

1	概説	42
2	商品の変遷	44
3	レジャーと保険	46
4	交通事故と保険	48
5	病気と保険	50
6	労働災害と保険	52

第5編 損害保険商品（その他の保険）

1	概説	54
2	商品の変遷	56
3	消費者信用と保険	58
4	賠償思想の発達と賠償責任保険	60
5	海上保険と航空保険	62
6	その他の損害保険	64

第6編 自動車損害賠償責任保険

1	概説	66
2	交通事故の状況	68
3	自動車損害賠償保障制度	70
4	自賠責保険の概要	72

5	自賠責保険の沿革（その1）	74
6	自賠責保険の沿革（その2）	76
7	自賠責保険の限度額	78
8	自賠責保険の請求	80
9	自賠責保険の調査	82
10	自賠責保険における保険金の支払い基準（その1）	84
11	自賠責保険における保険金の支払い基準（その2）	86

第7編 自動車保険（任意）

1	概説	88
2	任意自動車保険の概要	90
3	任意自動車保険の沿革（その1）	92
4	任意自動車保険の沿革（その2）	94
5	自賠責保険と任意自動車保険（対人賠償保険）（その1）	96
6	自賠責保険と任意自動車保険（対人賠償保険）（その2）	98
7	任意自動車保険の担保種目（その1 対人賠償保険）	100
8	任意自動車保険の担保種目（その2 対物賠償保険、自損 事故保険）	102
9	任意自動車保険の担保種目（その3 無保険車傷害保険、 搭乗者傷害保険）	104
10	任意自動車保険の担保種目（その4 車両保険(A)）	106
11	任意自動車保険の担保種目（その5 車両保険(B)）	108
12	任意自動車保険の普及状況	110
13	交通事故相談体制	112

第8編 保険料率の仕組み

1	概説	114
---	----	-----

2	保険料率の制度上の種類	116
3	保険料率の体系及び種類	118
4	保険料率の算定方法（その1 概説）	120
5	保険料率の算定方法（その2 具体例）	122

第9編 損害保険の募集

1	概説	124
2	募集組織	126
3	代理店制度	128
4	募集取締と契約者保護	134
5	募集制度の改善と今後の問題	136

第10編 損害保険会社とその経理

1	概説	138
2	内国会社と外国会社	140
3	損害保険会社の収支	142
4	責任準備金の意味	144
5	責任準備金の積立て方	146

第11編 損害保険資金の運用

1	概説	148
2	運用資産の構成	150
3	貸付金	152
4	有価証券	154
5	不動産	156
6	金融機関における損害保険の資力	158

7 株式・債券と損害保険資金	160
----------------	-----

第12編 火災共済協同組合

1 概説	162
2 組合の性格	164
3 事業	166
4 組合員の資格	168
5 組合の業績と財産運用	170
6 組合の監督及び組合に対する助成	172

第13編 損害保険の行政

1 概説	174
2 監督法規及び行政事務（その1）	176
3 監督法規及び行政事務（その2）	178
4 保険業法（その1）	180
5 保険業法（その2）	182
6 保険業法（その3）	184
7 その他の監督法（その1）	186
8 その他の監督法（その2）	188
9 保険審議会	190
10 国際化時代の損害保険行政	192

資料 保険審議会答申

図 説

日本 の 損 害 保 険

第1編 日本の損害保険のあゆみ

1 概説 われわれの身のまわりをみると、自動車の購入に際して自賠責保険をつけることを義務づけられているとか、新聞紙上でデパートが火災になり、その保険金がいくらであったかという記事を目にするが、保険というものはわれわれの身近にあって、われわれ自身に大きなかわりをもっている。

わが国の保険は、損害保険と生命保険に分かれているが、ここでは損害保険とはどのようなものか説明することとしたい。なお、生命保険については、「図説日本の生命保険」を参照していただきたい。

サイコロを例にとって考えると、サイコロをころがした場合、いくつの数が出るか、その可能性は6分の1である。すなわち確率6分の1といえる。実際には10回、20回くらい試行した段階ではそれぞれの数の出る率が6分の1というわけにはいかないが、これが千回、一万回……と試行を重ねていくと、それぞれの数の出る回数は6分の1に近づいてくることになる。このように、偶然の出来事について数多くの試行を重ねると、その出来事にある一定の規則性があることがわかる。これを「大数の法則」といっている。損害保険の原理は、この「大数の法則」を基にして出来上がっている。つまり損害保険は、保険料という対価を支払うことによって、偶然な一定の事故による損害が発生した場合、その損害の補償が約束されるという仕組みなのである。

火災によって家屋が焼失したとか、自動車にはねられて怪我をしたという出来事は、その事故にあった個々の人にとってみれば、まったく偶然のことかもしれない。しかし、サイコロの例のように極めて数多くの人々を対象にしてみると、一定の期間中に火災にあうとか、自動車にはねられるというような事故の頻度は、ほぼ一定の確率としてとらえることができ、将来に向かって発生頻度の予測が可能になる。そこで事故に対する不安を少しでも解消したいと思う人達が共同して、少しずつの保険料を拠出してプールしておけば、その人達全員が万一の事故に対して備えることが出来るわけである。

損害保険会社は、こうした事故発生の確率に見合った保険料を計算し

て、広く加入者を募集し、事故にあった加入者に対して保険金を支払うという業務を営んでいる。

ここでわが国の損害保険の歴史について若干振り返ってみよう。

現在の損害保険会社の形態として日本の会社が営業を始めたのは、明治12年からである。しかし類似の形態を探すと、時代をずっと遡り、頻繁に遠洋航海をするようになった17世紀の初め、慶長・元和の頃、朱印船貿易の時代に淵源を求めることができる。当時あった「抛銀」の制度、つまり冒険貸借の慣習は徳川幕府の鎖国令とともに消滅し、途絶えてしまったが、その後江戸時代中期に至り、内国航路の隆盛に伴い回船問屋や船主が運行中に生じた損害を負担する条件でリスク負担分だけ高い運賃をとって営業を行う「海上請負」の制度があり、これは明治初期まで続いていた。海上ばかりでなく、陸上でも飛脚問屋が荷物の危険を請け負った「運送危難請負」があり、また凶作に備えて穀物を多くの人が拠出、貯蔵する「社倉」が各地にあった。これらの制度は、独立の保険制度として分化しておらず、まして前述の「大数の法則」には乗ってはいないものであった。

近代的損害保険の始まりは、嘉永6年ペリー提督の来航によって鎖国政策が終わりを告げ、外国と開港条約が結ばれ通商が始まるとともに、外国損害保険会社が進出したときからである。当時、横浜において保税倉庫内に保管されている貨物に火災保険をつけたものが嚆矢といえる。このほかに外国保険会社は居留外国人を相手とし、海上・火災保険を、また明治に入ると日本人を相手として営業を行っている。明治14年頃には、横浜で営業していた外国保険会社は72を数えていた。つまり明治初年頃のわが国の損害保険業は、外国保険会社の天下であったわけである。

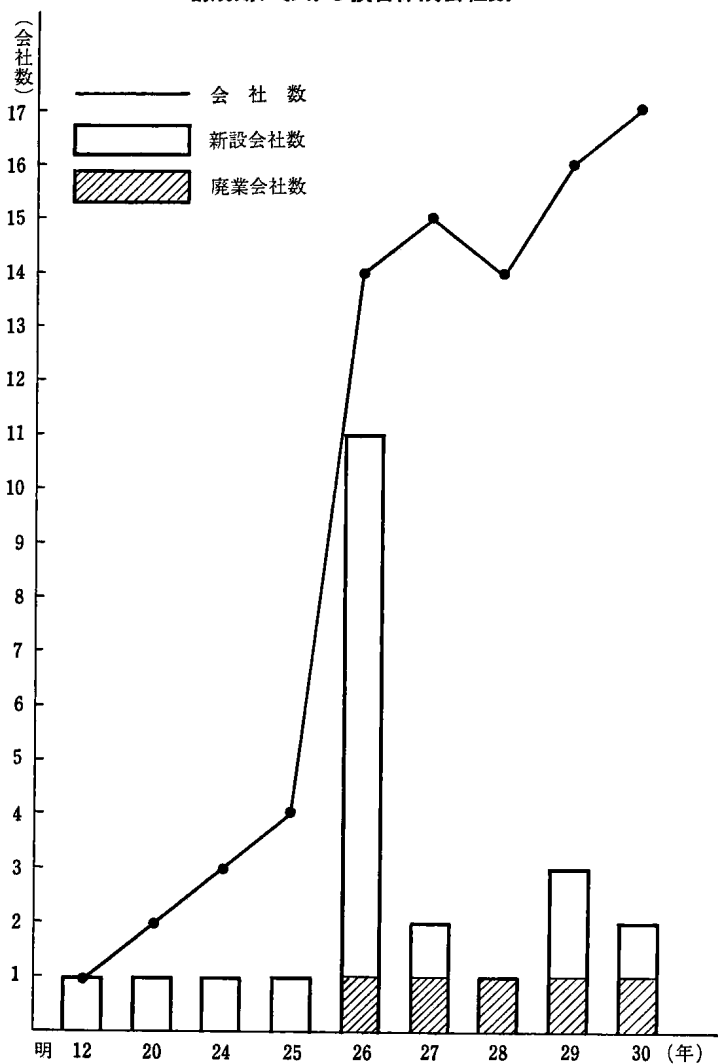
2 創成期の損害保険 わが国の損害保険は、前述のように、外国からの移入に始まっている。それでは、本家の諸外国の損害保険の創成期はどんな具合であったのだろうか。現在、世界の保険の中心地は英国のロンドン、次いでベルギーのブリュッセルと米国といわれている。英国の創成期についてみると少し特色がある。16世紀にエリザベス女王は、海上保険引受のためチェンバー・オブ・インシュアランス (Chamber of Insurance) の創設を認可した。以降、保険の取引はロンバート街 (Lombard Street) にあるエドワード・ロイド (Edward Lloyd) の経営するコーヒー・ハウスに取引に関する情報の交換のため集まるようになり、ロイドは客の需要に応じて業界紙ロイズ・ニュース (Lloyd's News) を発行したが、これが保険の個人引受業者の集合体として、今日世界の保険取引に重きをなしているロイズの始まりである。

わが国に保険を紹介した文献の中で有名なものは、福沢諭吉の「西洋旅行案内」がある。その中で英国における生涯請合 (生命保険)、火災請合 (火災保険)、海上請合 (海上保険) について例をあげ説明している。

ちなみに、「保険」という言葉は、明治6年から訳語として使われ始めたが、始めは請負、請合、受合が主に使われていた。

わが国における損害保険企業は、明治12年に開業した東京海上保険会社 (現在の東京海上火災保険会社の前身の一つ) が嚆矢である。そもそも損害保険 (火災保険) が計画されたのは、その前年、明治11年4月に御雇外人ドイツ人学者パウル・マイエット (Paul Mayet) 博士の講演「日本家屋論」に端をみる。この論は国営保険早期実施を内容とするものであり、当時の参議兼大蔵卿大隈重信はこれを受け入れ、同博士を「大蔵省一般の事務並びに火災保険事務の顧問」に委嘱するとともに、大蔵省に「火災保険取調掛」を新設し、「家屋保険法案」を作り太政大臣三条実美に上申したが、次に述べる内務省の強い反対により流産となってしまった。

創成期における損害保険会社数



3 明治時代の損害保険 当時の政府は明治初年以來の官営工場制度及びその他の産業保護政策に代えて産業の自由放任政策に転換しつつあり、このような時にいまだ火災保険事業を国営にすることは産業政策転換に逆行するもので、政府は国民を誘導して火災保険を興させて、これを監督すればよく、しかも明治10年の西南戦争前後から政府は財政難を極めており、国民もその負担に苦しんでいるため、このうえ国民に国営保険を強制して負担を重くすることはできない、という反対が強く、家屋保険法案は廃案になった。しかし、前述の東京海上保険会社に続いて、明治21年10月に東京火災保険会社(現在の安田火災海上保険会社の前身の一つ)が開業し、以降年々続々と保険会社が開業するところとなった。その原因は、当時の保険会社の経理方式が現在の方式と異なり、準備金の積立てをせず、ストレートに高率の株式配当に回すという方式であり、一見高収益をあげる結構な商売と見られたためであるが、実際は大きな事故が発生した際に支払担保力が欠如しており、このような経理方式は後年保険会社が軒並み危機を迎える重大な原因となったのである。日清戦争(明治27~28年)前後の会社の濫設は、競争の激化を生み、国内保険市場の低迷は各社をして外国営業へ向かわせたが、保険引受けの経験に乏しい日本の損害保険会社は、調査不十分から不良物件をつかむところとなり、海上保険の分野では脱落する会社が多く、火災保険分野でも激しい料率の値引き競争から経営の行き詰まるものが多かった。このことは、多くの契約者や投資家に迷惑をかけ、遂に政府による保険会社の監督を必要とするところとなり、明治33年、保険業法が制定されることとなった。保険業法は、免許制を前提とし、組織は株式会社、相互会社のいずれかとし、また、生・損保兼営の禁止、普通保険約款記載事項等が規定された。明治末年に至り、各地において大火が続発し高損害率を招いたことから劣勢会社はある程度整理されたが、大火は保険需要を喚起するところとなった。

明治から大正にかけての損害保険会社数

