

일본 타이세이(大成) 화재의 파산 원인과 시사점

1. 파산경과 및 원인

- 일본의 중견 손보사인 타이세이(大成)화재(수보기준 15위, 자산기준 16위)는 11월 22일 도쿄 지방재판소에 일반 기업의 회사정리법에 해당되는 갱생 특례법을 신청하였음.
 - 이는 일본 손보사로서는 2번째 파산사례이며, 일본 보험산업 전체에서는 9번째 사례임(7번은 생보사임).
- 동사는 미국의 재보험회사(노쓰캐롤라이나 소재 Fortress Re.)와 항공 재보험을 계약하고 있었는데 지난 9월의 미국 테러사태와 11월 미국 아메리칸 항공의 추락으로 지급해야 할 보험금 규모가 744억 엔에 이를 전망이다.
 - 이에 따라 채무 초과액 규모는 398억엔으로 추정되고 있음.
 - 미국의 테러사태에 기인한 아시아권 보험회사의 파산은 처음으로, 고액에 대한 보험금 지급때문에 자력으로는 사업을 계속할 수 없다고 판단한 것임.
- 동사는 2002년 4월 1일에 야스다(安田)화재해상보험, 닛산(日産)화재해상보험과 합병하여 「손해보험 JAPAN」의 계열사가 될 예정이었음.
- 다이세이화재의 주주(2001.3월말)는, 코가(古河)기계금속(18.21%), 아사히(朝日)생명보험(8.66%), 도쿄(東京)해상화재보험(7.69%) 등임.
- 동사는 1950년 6월 설립되었으며, 2001년 3월말 현재 종업원수 1,581명, 해외점포(런던, 뉴욕, 홍콩) 3개를 포함한 점포수는 86개, 자회사는 10개를 보유하고 있음.

2. 평가 및 시사점

- 타이세이화재는 재무건전성이나 경영효율 측면에서 업계 평균을 유지한 중견 손해보험회사이었음.

大成火災의 경영 주요지표 추이

구 분		FY'96	FY'97	FY'98	FY'99	FY'00
수입보험료		1,012억엔	996억엔	939억엔	916억엔	888억엔
총자산		4,422억엔	4,293억엔	4,149억엔	4,102억엔	4,114억엔
손해율		50.0%	51.1%	54.7%	55.2%	58.6%
사업비율		46.4%	45.6%	44.5%	42.1%	39.8%
합산비율		96.4%	96.7%	99.2%	97.3%	98.4%
솔벤시마진비율		-	-	1035.2%	1022.4%	815.2%
당기순이익 (백만엔)	대성	1,072	1,109	1,005	1,036	1,132
	업계	3,202	3,522	2,896	2,135	3,419

주) 수입보험료는 정미수입보험료 기준, 손해율은 손해조사비 포함 기준이며, 당기순이익 업계평균은 원수보험사 기준임.

- 금번에 문제가 된 항공보험 수재보험의 경우에도 보험료 규모로 볼 때 전체 수재보험료(135억엔)의 0.8%(1억 300만엔)로서 미미한 실정이었음(1999년 기준).

보험종목별 受再保險料 비율(1999년 기준)

(단위 : %)

구 분	화재	해상	자동차	항공	특종	보증	계
동경	12.1	10.9	57.1	7.8	17.1	2.8	100.0
야스다	11.2	8.6	68.9	3.2	11.3	0.1	100.0
업계	21.9	8.1	57.1	4.1	12.2	0.6	100.0
타이세이	67.5	1.6	26.9	0.8	4.0	-	100.0

- 다만 미국 테러사태와 비행기 추락이라는 예기치 못했던 대형사고가 발생하여 파산에 이르게 된 것은 언더라이팅의 중요성을 다시 한번 부각시키는 계기가 될 것으로 보임.
 - 타이세이화재의 경우, 동사가 감당할 수 없는 수준의 거대 단일 위험을 보유하고 있었던 셈임.
- 일본 손보산업의 경우 미 테러사태 발생 직후 지급보험금 추정 규모가 200억엔 수준, 10월말 수정발표에서도 300억엔으로 발표하면서 회사경영에 별 영향을 미치지 않을 것으로 전망하였으나(일본손보험회), 실제 지급보험금 규모는 일부 회사의 경영을 위협하는 수준으로 나타났음.
 - 타이세이화재만 보더라도 700억엔 이상의 보험금 지급이 필요한 상황이며,
 - 아이오이(치요다화재와 대동경화재의 합병사, 랭킹 4위)화재의 경우에도 테러사태에 따른 지급보험금 규모가 800 1000 억엔에 이르러 올해 740억엔의 당기순손실이 발생할 것으로 발표하여 주가가 크게 하락하고 있는 상황임.
- 타이세이화재의 파산은 일본 주식시장에도 직접 영향을 미쳐 대성화재의 관련회사인 야스다화재 및 닛산화재의 주가하락 뿐만 아니라 손보사 전체의 주가하락을 부채질하고 있는 상황임.
- 따라서 금번 타이세이화재의 파산은 일본 손보산업의 신뢰도 저하를 초래할 가능성이 높아 손보산업의 회복을 지연시키는 계기로 작용할 것으로 판단됨.
- 한편, 국내 손보사들의 경우 외국사로부터의 항공보험 원보험 인수나 수재는 거의 없는 것으로 알려지고 있으며, 국내 항공물건의 경우에도 국내보유율은 0.5 1% 수준으로 추정되며 나머지는 전부 해외로 임의 출재하고 있는 상황임.
 - 따라서 항공보험 부분에서의 리스크 헤지는 어느 정도 이루어지고 있다

고 보아도 무방할 것임.

- 다만 금번의 미국 테러사태와 이에 따른 일본 손보사의 파산을 계기로 국내 보험사들도 항공보험 뿐만 아니라 기타 거대위험에 관한 선진 언더라이팅 기술 습득과 철저한 리스크 분산을 통한 위험 관리가 필요할 것임.