

2008/11/27 インフォメーション・ミーティング

社長スピーチ内容

皆さん、こんにちは。社長の江頭でございます。本日はお忙しいところをお集まりいただき、まことにありがとうございます。

昨年のサブプライム問題に端を発した金融市場の混乱は、リーマン・ブラザーズの破綻により未曾有の金融危機に発展し、当社もその影響を蒙ることとなりました。その結果、今中間期では減益を余儀なくされましたが、現状においても当社財務は引続き高い健全性を維持しており、投資家の皆様にはまずもってご安心いただきたいと思います。

世界の金融情勢は、いまだ予断を許さない状況が続いています。当社では今後の金融情勢を注視しつつ、的確な対応に努めてまいります。

■中間決算概要・三井住友海上グループホールディングス(連結)■

それでは、まず、2008年度中間期の業績および通期の業績見込について説明します。

なお、今期は当社設立後第1期ですが、「連結」における前年同期比および前期比は、三井住友海上の2007年度連結数値と対比させています。

では、お手許冊子の3ページをご覧ください。三井住友海上グループホールディングスの連結決算の概要です。

正味収入保険料は、前年同期を358億円下回り、4.5%の減収となりました。これは、三井住友海上単体が、自賠責保険の料率引下げを主因に240億円、3.6%の減収になったほか、海外事業子会社が132億円、11.4%減収したことによります。なお、海外の減収は、円高の影響を主因とします。

三井ダイレクト損害保険は今中間期も2桁増収を確保しています。

利益面では、中間純利益が123億円と、前年同期を181億円下回る結果となりました。今中間期は、国内外の子会社において金融危機の影響を強く受けた決算内容となりました。

各社の中間純利益はスライドの右下部分にお示ししたとおりです。三井住友海上単体は、保険引受利益の改善もあり、増益を確保しましたが、海外事業子会社は欧米金融機関の破綻に起因する大口保険事故が発生したため、大幅減益となりました。

■中間決算概要・三井住友海上(単体)■

4ページをご覧ください。三井住友海上単体の業績についてポイントを説明します。

正味収入保険料は6,424億円と、前年同期を3.6%下回る厳しい結果となりました。これは、自賠責保険が料率引下げの影響で大きく減収したことに加え、国内景気の低迷・国内自動車販売不振の影響を受け、他の種目でも減収したことによります。なお、自賠責保険を除いたベースの減収率は1.7%となりました。

保険引受利益は、社費が前年同期比94億円増加しましたが、次に説明する要因により、前年同期を

248 億円上回る 234 億円を確保しました。

増益の主たる要因は次の 2 点です。まず、インカードロスが前年同期を 123 億円下回ったことです。特に、自動車保険のインカードロスが 107 億円減少したことが大きく貢献しています。もう一点は、自動車保険の異常危険準備金繰入率を 8.5%から 3.2%に変更したことにより、繰入額が 190 億円減少したことです。

一方、資産運用損益は前年同期比 298 億円減少し、143 億円となりました。これは主として、金融危機に伴う有価証券評価損の増加によるものです。

以上の結果、経常利益は 352 億円となり、前年同期を 58 億円下回りました。

中間純利益は、特別損益での価格変動準備金の取崩しもあり、前年同期を 227 億円上回る 508 億円となりました。

■ 中間決算概要・三井住友海上(単体): 種目別保険料・損害率 ■

次に、5 ページで、損害率の種目別状況について説明します。

正味損害率は、火災保険で前年同期比 4.5 ポイント、海上保険で前年同期比 6.0 ポイント改善しましたが、他の種目ではそれぞれ上昇しました。火災保険の損害率低下は、自然災害に係る保険金支払額の減少によるものです。

収支適正化を重要経営課題として取り組んでいる自動車保険の正味損害率は、収入保険料が減少したため率としては上昇しましたが、支払保険金は既に減少に転じています。この点については後ほど説明したいと思います。

■ 中間決算概要・三井住友海上(単体): 社費・事業費率 ■

6 ページでは、三井住友海上単体の事業費について触れています。

正味事業費率は、社費の増加と保険料の減収により、33.0%と前年同期比 2.2 ポイント上昇しました。

社費合計は 1,492 億円と、前年同期を 94 億円上回りました。これは、人件費が前年同期比 32 億円増加したことに加え、物件費が企業品質向上に向けたシステム開発等への経費投入などにより、前年同期比 76 億円増加したことによるものです。

■ 通期予想・三井住友海上グループホールディングス(連結) ■

次に、2008 年度通期の業績見込について説明します。11 ページをご覧ください。

まず、連結ベースの正味収入保険料ですが、1 兆 4,730 億円、4.1%の減収を見込んでいます。

これは、国内外の子会社を取り巻く厳しい経済環境は今後とも変わらないものと見込んでいるためです。

利益面では、経常利益は前期を 519 億円下回る 90 億円、当期純利益は前期を 200 億円下回る 200 億円を見込んでいます。

■通期予想・三井住友海上(単体)■

続いて12ページで、三井住友海上単体の業績見込について説明します。

正味収入保険料は、自賠責保険料の改定影響や経済環境の悪化等を織り込み、前期を508億円下回る1兆2,560億円を見込んでいます。

保険引受利益は、自動車インカードロスの減少や異常危険準備金繰入額の減少などにより、前期を341億円上回る145億円となる見込です。

一方、資産運用損益は、金融危機の影響を想定して有価証券評価損として714億円を織り込んだこともあり、前期を338億円下回る440億円になると見込んでいます。

以上の結果、経常利益は前期と同水準の550億円、当期純利益は、価格変動準備金の取崩しもあり、前期を276億円上回る660億円を見込んでいます。

■通期予想・三井住友海上(単体):社費・事業費率■

次に、三井住友海上単体の事業費の見込について説明します。14ページをご覧ください。

正味事業費率は、今期も企業品質向上に向け経営資源を投入すること及び保険料の減少を見込み、前期を2.4ポイント上回る34.2%を見込んでいます。

■特記事項■ (今回の金融危機が当社決算に及ぼした影響について)

お手許資料18ページの下段の図をご覧ください。ここで、欧州保険子会社における損失の発生について詳しくご説明します。

これは、当社の欧州子会社「ミツイ・スミトモ・インシュランス(ロンドン)リミテッド」で保有している信用保険の仕組みを表した概念図です。

この保険は、複数の企業の信用リスクをまとめて引き受け、その中の企業が破綻し、契約者の被る累積損害額が免責金額を上回った場合に、超過金額を補填するものです。

9月のリーマン・ブラザーズの経営破綻以降、金融市場の混乱の影響により、保険契約に含まれる複数の金融機関が破綻した結果、複数の契約で保険事故が発生しました。

保険金支払見込額のうち、3億5,500万米ドルは中間決算に反映しています。また、現下の金融環境を踏まえ、下期に保有保険契約の填補限度額一杯まで支払備金を追加計上することから、通期計では4億3,300万米ドル、日本円にして450億円の損失を見込んでいます。この金額は保険契約上の支払上限額ですので、翌期以降新たな負担が発生することはありません。

なお、当該子会社に対しては速やかな資本増強を行っています。

当社グループとして今回生じた事象を真摯に受け止め、より高い水準のリスク管理態勢の構築に着手しています。後ほど別のスライドで説明します。

以上で中間決算と通期見込についての説明を終わらせていただき、続いて当社グループの戦略について説明します。21ページをご覧ください。

■ 金融危機発生後の当社グループ戦略 ■

冒頭でお話しましたように、今回発生した未曾有の金融危機は、当社グループにも大きな影響を及ぼしましたが、資本とリスクの管理を強化していたこともあり、現状においても、当社財務は引き続き高い健全性を維持しています。従いまして、中期経営計画「ニューチャレンジ10」を始め、これまでの中期的な戦略は変更しません。

そして、持株会社体制となって以降進めてきた施策を今後も着実に実施していきたいと考えています。たとえば次のような施策です。

1点目は、グループ内の人的資源の再配分です。伝統的分野から成長分野へ、2009年度から500名規模でシフトしていきます。

2点目は、グループシェアードサービスの推進です。共通インフラを強化していきます。

3点目は、新規事業投資の確実な推進です。

しかし、今後の金融市場の動向については、不透明感があります。ついては、金融指標の動向を見ながら、必要に応じ、計画の検証・見直しも行っていきます。この点については、次回のインフォメーションミーティングで説明したいと思います。

■ 金融危機を契機としたリスク管理態勢 ■

22ページをご覧ください。お手許資料の下段にあるように、当社グループは持株会社を中心としたグループのリスク管理態勢を強化してきました。

しかし、この金融危機を踏まえ、スライド右側にお示しした対応を追加し、金融危機を含めた警戒体制を強めていきます。

■ 自動車保険 収支適正化施策 ■

次に、三井住友海上において重要課題としている自動車保険の収支改善対応の取り組みと、資産運用についてご説明します。

24ページをご覧ください。当社が注力している自動車の収支改善です。ここにお示したように、「商品の見直し」「優良契約獲得に向けた取組み」「事故削減に向けた取組み」の3本柱で活動を推進しています。

その結果、損害調査費などを除いた中間期のアード・インカード損害率は、60.1%となり、前年同期比3.4ポイントの大幅改善となりました。損害率は2006年度をピークに年々着実に改善してきています。損害率の改善は事故発生件数の減少を主たる要因としますが、収支適正化施策に会社を挙げて取り組んできた成果が現れてきていると判断しています。

今後は、7月に発売した新商品で保険料水準を引き上げた効果が更に出てくると考えており、損害率は通期でも、年初見込を上回る改善を見込んでいます。

■資産運用①(運用資産の状況)■

次に、運用資産の状況についてご説明します。25ページをご覧ください。

2008年9月末現在の運用資産残高は、世界的な金融危機の影響もあり、約6兆1,000億円と2008年3月末より約5,000億円減少しました。

また、中間決算では、424億円の有価証券評価損を計上しています。内訳はスライド下側にお示ししたとおりです。株式相場下落に加え、リーマン・ブラザーズの破綻などにより欧米金融機関の社債の評価が大きく下落したことによります。

お手許資料の下段に公社債の格付別残高構成比を示しています。現状においても依然、国内・海外とも、その大部分が「AAA」から「A」のレンジにあります。

■資産運用②(資産運用の基本方針)■

26ページをご覧ください。資産運用を今後どのように推進していくかについてお示ししています。

お手元資料下段の「資産運用の考え方」にある通り、三井住友海上の運用資産は大きく2つに分かれます。一つは積立型商品でお客さまからお預かりした積立勘定で、約2兆円あります。この部分については債券を中心としたALM運用を基本としています。

それ以外の部分は一般勘定で、約4兆円の残高があります。金利リスクのコントロールを推進する中、国内外に分散投資を進め、収益を拡大する方針としています。

この資産運用の基本的考え方に変更はありません。

しかしながら、欧米金融機関の相次ぐ破綻に端を発する市場の混乱を踏まえ、一般勘定の方針を次のとおり一部見直します。

まず今回の金融危機においては、平時に想定していたレベルを超えてリスク性資産の相関が高まり、その価値が下落しました。この教訓を踏まえ、各資産間の相関や流動性の問題を意識して資産配分の見直しを検討していきます。

次に、個別の資産区分ごとの方針について説明します。

為替リスクについては、資産配分の見直しの中、外貨債の残高を一定削減するとともに、為替ヘッジの増額を進めています。

公社債は当社運用の一つの機軸です。これまでも信用リスク管理を行なってきましたが、今後、業種分散などの管理を更に強化していきます。また外部格付に加え、発行体の株価動向などの情報もより積極的に信用リスク管理に生かしていきます。

ヘッジファンドへの投資は、選別投資を原則としている結果、運用資産の1.7%の割合であり、大きな規模ではありません。しかしながら、今回の危機によりヘッジファンド業界は淘汰の状況にあり混乱しています。新規投資は一旦停止し、既存投資先のモニタリングを強化します。

■資産運用③(政策株式の保有方針)■

27ページで政策株式について説明いたします。

政策株式は当社の重要な運用資産であるとともに、保険ビジネスにおいて中長期で安定的関係を維持したり、金融窓販などの新チャネル開拓に活用するための戦略的な投資であると考えています。その意味では「戦略株式」と呼ぶべきものです。

この戦略株式の管理は投資効率を検証し、保有銘柄の見直しを行っています。当社は現在、上場株だけで約1,000銘柄を保有していますが、2002年からの5年半で約500銘柄について保有を見直し売却・削減を実施する一方、約180銘柄を新規に購入したり、買い増しを行いました。

このように継続的に効率向上に取り組んできた結果、戦略株式の保有時価に対して、過去3カ年の平均で1.3%程度の保険収益を国内であげています。これに加えて株式の運用益が当社にとってのリターンとなります。今年度は株価が大幅に下落し、運用益は低迷していますが、当社の保有する優良顧客の株式は、中長期的にみて有利なリターンが期待できると考えています。

■クレジット・デリバティブ■

次に、金融サービス事業として行なっていますクレジット・デリバティブと受再業務について説明します。33ページをご覧ください。

まずクレジット・デリバティブですが、この業務で引き受けている全体の想定元本額は5,977億円と、2008年3月末から大きな変動はありません。

引き受けている信用リスクの水準ですが、企業の信用リスクを個別に引き受けている1,738億円については、引受ポートフォリオの64%が「AA」格以上、96%が「A」格以上と、引き続き高い格付を保っています。

CDOについても、想定元本ベースで98%のトランシェが「AAA」格を維持しています。2008年9月末現在の平均劣後割合は18%です。

なお、CDOの引受の中に米国サブプライムを一部含むものが111億円ありますが、ここに含まれるサブプライムの額を上回る劣後金額が設定されているため、サブプライムに対する実質的なエクスポージャーはありません。

クレジット・デリバティブに関する2008年度中間期の評価損益ですが、評価益として60億円を計上しました。なお、時価評価に際しては、この中間期から自社モデルの適用範囲を拡大しています。

クレジット・デリバティブ市場は、先が見えない状況です。現在、新規引受は一切停止していますが、市場の動向をにらみつつ、今後の対応を検討していきます。

■米国モノラインからの受再■

次のページで、米国モノラインからの受再について説明します。

2008年9月末現在の保証残高は7,105億円となっています。そのうち、米国サブプライムに関連した実質的なエクスポージャーは18億円です。

引受ポートフォリオの格付別残高は、「A」格以上が 74%、「B B B」格以上が 96%と、全体として引き続き良好なレベルを保っています。

なお、RMB Sから若干のロスが発生しており、当中間決算で、支払保険金と支払備金の合計で 17 億円を計上しています。

現在米国のモノライン業界では、大きな構造変化が起きています。現在、地方債等パブリックファイナンス案件以外の引受は停止しています。

■資本政策■

35 ページでは、資本政策について触れています。これまでお話したとおり、当社グループは今回の金融危機によっても、健全な財務体質を確保しています。従って、資本政策の基本方針は変更しません。

M&A については、持株会社に専門チームを設置しています。投資案件を慎重に検討しつつ、引き続き投資のチャンスを着実に掴んでいきます。

■株主還元方針と還元実績■

また、36 ページにお示しした株主還元につきましても、グループコア利益の 40%を目処として実施していく方針に変わりはありません。

配当につきましては、今後も安定的な配当を堅持し、中長期的に増配基調を維持するという方針は変更しません。なお、今期の配当につきましては、年初予想どおりとしています。

私からのお話は以上です。ご清聴ありがとうございました。

以上