

損害保険におけるアンダーライティング

—— 損害防止との関係を中心として ——

李 洪 茂

I はじめに

被保険者の保有する全ての危険が、保険により保険者に移転されれば、損害の発生を少なくする損害防止からの利益は、被保険者にはなく、支払保険金が減少する保険者ある。一方、損害防止からの利益を有する保険者は、アンダーライティング業務の一部として担保条件及び保険料率の設定を行ってきており、それらが損害防止とどのような関係を持つのかを検討することは重要である。しかし、保険と損害防止の関係は、必ずしも明らかにされているとはいえない。

本稿では、このような問題意識をもって、損害の発生後の対策としての損害保険と、損害の発生の予防策としての損害防止の関係を考察することを目的とする。

II 損害防止の概念

1 損害の原因に関する理論

損害防止のためには、損害の原因を究明し、それに対処するのが有効であるが、損害の原因に関する理論の代表的なものには、以下の二つがある⁽¹⁾。

(1) ドミノ理論 (The Domino Theory)

この理論は工学安全技師であった H. W. Heinrich により1920年代に提唱されたが²⁾、傷害が起こる職場を中心とした理論で、傷害とは、原因であるドミノの連鎖的な倒れの結果であるとし、その中でもっとも重要な原因は、表1に示す危険な行動と、機械的もしくは物理的危険事情 (mechanical or physical hazard) を意味する危険な条件であり、事故の原因は88%が人間の危険な行動、10%が危険な条件、残りの2%は原因を決められないものであるとしている。従って、危険な行動と危険な条件を取り除くことにより、事故の98%は防止できるということになる。

ドミノと表現される五つの原因は、①祖先と社会的な環境、②人間の欠点、③危険な行動と危険な条件、④事故そのもの、⑤傷害であり、各原因は、その次の原因の原因であるとし、すべての事故は①の祖先と社会的な環境から始まり、⑤の傷害に至って終わる。従って、傷害に到達する前の四つのいずれかを除去すれば、傷害を防ぐことになり、事故の原因の98%にもなるとされる三番目の危険な行動と条件とを取り除くことが一番有効とされる。

H. W. Heinrich がこの理論を提唱する以前には、危険な行動よりも危険な条件が強調され、事故の予防には安全な機械の設計と安全な環境が強調されたが、彼は傷害の原因として人間の過失を強調した。例えば、三番目のドミノである危険な行動と危険な条件は、二番目の人間の欠点に由来する。

この理論は、自分は何の行動もしないのに傷害を被る自然災害と犯罪による災害の説明には不適切であるが、人間の過失による事故の説明には適し、それゆえ従業員の傷害対策に貢献したとされる³⁾。

(2) エネルギー放出理論 (The Energy-Release Theory)

この理論は、「高速道路安全に関する保険研究所」(the Insurance Institute for Highway Safety) の所長であった Dr. William Haddon Jr. により、1970年

表1 ドミノ理論の要因

要 因	説 明
①祖先と社会的環境	①無謀、頑固、貪欲、その他の祖先から受け継ぐ望ましくない特性 ②環境による望ましくない特性もしくは教育の不十分さ ③祖先から受け継いだ特性及び環境は、人間の欠点の原因
②人間の欠点	無謀、乱暴な気質、神経質、興奮、思いやりのなさ、安全な慣習の無視等の先天的もしくは後天的な人間の欠点は、危険な行動と危険な条件の直前の原因
③危険な行動と危険な条件	①禁止された道路を通行したり、警告なしに機械を運転したり、保護措置を除去したりする人間の危険な行動 ②安全装置がないギア等の機械、事故の直接の原因になる照明の暗さ等の機械的又は物理的危険事情といたった危険な条件
④事 故	危険な行動と危険な条件の結果として、事故が起こり、ビル等からの人間の墜落・物の飛散による傷害は、事故の典型的なもの
⑤傷 害	骨折、裂傷等は事故の直接的な結果

代に提唱された⁽⁴⁾。彼によれば、事故とは放出されたエネルギーが一定の量もしくは比率以上になり、生物もしくは無生物が耐えられなくなった結果であり、事故の原因は制御できないエネルギーであって、一旦放出されたエネルギーにより引き起こされる損害を防止もしくは軽減するためには、以下のような10通りの損害防止策が存在するとする。それは、①一定動力以上の自動車の生産禁止のようなエネルギーの排出源の制限、②自動車の速度制限のような排出するエネルギー量の制限、③放射能漏れの防止のようなエネルギーの放出防止、④スキー場の傾きの縮小のようなエネルギー放出の比率もしくは空間的広がり修正、⑤歩行者と車の分離車線あるいは飛行機の離陸と着陸の時間的分離のよ

うな、放出されるエネルギーの場所的・時間的分離、⑥建物に耐火壁を設置するといったエネルギーと損害を被りやすいものの間の障害物の設置、⑦子供にはあまり切れ味の良くないはさみを使わせる等の接触面もしくは基本構造の変更、⑧建物の耐震構造のような損害を被りやすいものの強化、⑨汚染地域の表示等の損害の探知と評価を速やかに行い、損害の継続と拡大を防ぐ応急措置、⑩傷害者の職場復帰・損傷財産の救助のような損害防止のための長期措置である。

さらに、Robert I. Mehr と Bob A. Hedges は、この理論による損害防止策を以下のように要約している。①エネルギーの放出防止、②エネルギーの有害な放出の制御、③放出されたエネルギーと損傷の可能性ある人と物との分離、④放出された有害なエネルギーを最少化する環境作り、⑤放出されたエネルギーの有害な結果を減らすことである。

この理論は損害がエネルギーの組み込みを最初の原因とし、傷害もしくは財産損害という形で生じると主張する。ドミノ理論における三番目のドミノを拡大した理論とされ、物理的・技術的な面を強調したものである。

2 損害防止の概念

損害保険契約法上の損害防止は、損害軽減をも含んだ意味で使われている⁽⁵⁾。しかし、危険管理 (risk management) 論上の損害防止は損害軽減と区別しており、両方を合わせた概念としては、損害制御 (loss control) という用語が使用されている。損害制御は、保有する危険に対する損害の頻度および強度の減少を目的とする意識的な行動もしくは意思決定を意味し、次のような三つの特徴を持つ。つまり、①復元または補償のための支払を問題とするのではなく、実際の損害を問題とし、②交通事故において、歩行者にとっては自動車による人身事故、運転者にとっては賠償責任が損害防止の対象になるように、その効果は主体別にしか測定できず、③スプリンクラーはほとんどの火災に対して有

効であるが、潤滑油などにはより危険であるといったように、損害制御は特定の危険のみに有効である。

損害制御の対象は、様々な危険に晒されている保有財産・賠償責任・人・収益であり、その目的は私的な組織・社会の全体的な資源を保存することにある。

図1 保険契約法上の損害防止

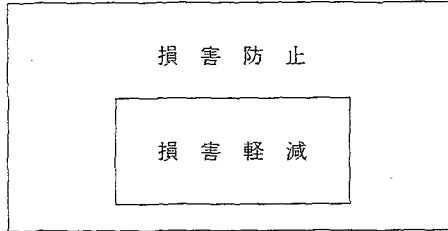
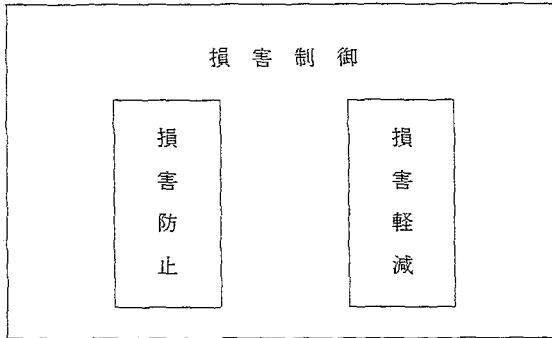


図2 危険管理論上の損害防止



(1) 損害防止

損害防止は、保有する特定危険に対し損害発生の可能性、すなわち頻度を軽減することであり、損害発生の可能性を完全に除去することではない。従って、損害発生の可能性を完全に除去する危険回避と区別される。損害軽減が損害の

強度を減らすことに焦点をおくのに対し、損害防止は損害に結びつくと考えられる原因の連続を遮断するために、損害の発生前に損害発生の頻度を減らすために採られる措置である。しかし、自動車の速度の制限のような損害防止は、頻度である交通事故の数のみならず、強度である負傷の程度を減らすこともある。

伝統的に損害の原因の連続を遮断することが、損害の発生を中断すると考えられており、少なくとも損害発生の可能性を少なくすることは確かである。例えば、火災の3要素ともいわれる燃料、酸素、点火源は、火災の発生には欠かせない要素であるが、火災防止のためには、この3要素の中のいずれか一つを除去すればよいということになる。また、傷害というのは危険な行動と条件を含む原因の連鎖の結果として考えられており、したがって危険な行動と条件の除去が傷害防止の重要な鍵となる。

(2) 損害軽減

損害軽減とは、損害の発生前または発生後に損害の規模もしくは範囲を軽減するために採られる手段のことであり、損害の強度である一回の事故による損害額または負傷者の数を減らすことにその目的がある。

在庫を二つ以上の倉庫に保管するといった一つの財産を二つ以上に分離すること、もしくは一つの記録に障害が起こったとき回復のためのコンピューターの入力情報の二重記録といった複写 (duplication) には、頻度の減少はなく、各々の損害の全体への影響を少なくして、全体的な強度の減少を目的とする。しかし、分離された各々の倉庫もしくは各々のデータ・ファイルの損害発生の頻度のみならず強度も軽減していないために、損害軽減とは異なる。

損害軽減は、主にエネルギー放出理論による。

① 損害の発生前の損害軽減

放出されたエネルギーの量を減らし、放出されるエネルギーの比率もしくは

空間を変更し、損傷する接触面もしくは構造を変更し、損傷の可能性のある財物の構造を強化することは、すべて損害発生前の損害軽減であり、損害の強度を減らすと同時に損害頻度を減らす場合もある。例えば、緊急時でない場合は、救急車を徐行運行するといったことである。

② 損害発生後の損害軽減

損害発生後の損害軽減は、主に緊急措置・救助活動・復旧活動又は法的防御である。例えば、損害額を減らすために防火壁を立てることは損害発生前の損害軽減であり、火災探知設備を設置することは損害発生後の損害軽減である。エネルギー放出理論の最後の二つ、つまり損害の探知と評価を速に行い、損害の継続と拡大を防ぐ応急措置または汚染地域の表示、損害防止のための長期措置である傷害者の職場復帰・損傷財産の救助も、損害発生後の損害軽減である。

損害防止は損害発生の頻度を減らすために損害発生前に採られる措置であり、損害軽減は損害の強度を減らすために損害発生の前後に採られる措置であるが、この論文においては、便宜上、この両者を含んだ意味で「損害防止」という言葉を使用することにする。この両者は危険事情を改善することによりその目的を達成し、その効果は二つの基準、つまり経済的な基準と非経済的な基準で判断される。

経済的基準によると、損害防止は投入された費用より減少した損害が大きい範囲、すなわち限界費用と限界収益が等しいときまで行われる。ときには、節約される保険料でその効果を測定する。非経済的な基準は死亡又は病気などから人間を保護する人道的な観点もしくは法律からの義務であるが、大概の損害防止は両方の動機から行われる⁶⁾。しかし、保険と損害防止の関係は、両方が危険の対策として使用されることから、代替関係が成立し、被保険者は保険と損害防止の中で、いずれかを任意に選択することができるから、これは主に経

済的な関係である。

Ⅲ 道徳的危険との関係

保険により危険が保険者に移転されれば、被保険者は事故による損害の負担から開放され、損害防止による損害てん補額の減少から利益を得るのは保険者であることから、損害防止に関する誘引を有するのは被保険者ではなく保険者である。しかしながら、損害防止に関する費用を負担するのは被保険者であり、危険の程度に影響する要因を支配しているのも被保険者である。ここで問題になるのが道徳的危険 (moral hazard) もしくは精神的危険 (morale hazard) である。

1 道徳的危険の概念

消費者に対して道徳的な基準を要求するのは保険特有のことであり、道徳的危険に精神的危険をも含める場合も多いが、その意味は両者で少々異なる。

(1) 道徳的危険

道徳的危険とは、人の心理作用に関連した危険で、損害の発生頻度及び強度を故意に増加させようとする被保険者の性格による保険保護の悪用である。それは、道徳性の欠如、金銭的な困難、望ましくない交際といったことが結びついて発生すると考えられている。具体的に虚偽の保険金請求・保険金請求額の誇張・故意に財物を破壊するといったことであるが、保険金詐欺と呼ばれ、①金銭的に困っている人、②財産の価値を実際価額より誇張する正直でない人、③修繕費用のために分損発生による保険金の請求を望む人の三つの類型があるとされ、それにはさらに以下のような種類がある。

① 所有利益の不足

財産の破壊から利益を得ることができる場合としては、財産を所有すること

が保険金をもらうことより不利な場合で、例えば、商店街にある古い建物の所有者にとって建物を破壊し、駐車場として利用する方が有利である場合とか、最初の数ヶ月の間に価額低下又は機能低下が激しく、ローンを返済できない者が自動車に火を付けるような場合である。

② 過去の記録

過去により未来を予測することがアンダーライティングの基本的立場であるが、被保険者に窃盗・脱税・破産といった記録があるか、又は保険金請求が異常に多い場合には、そのようなことは将来も変わらず、同じ事が起こる可能性がある。

③ 評判の悪い企業

評判の悪い企業は利益のある技術的な逃げ道を探す。また、ある被保険者が過去において不法な方法で企業活動を行っていたが、現在ではそうでないとしても、保険は保険者と被保険者の相互間の信頼に基づいた取引であり、そのような不道德な被保険者には道徳的危険があると予想される。

④ 責任回避

債権者からの責任回避として財産を妻の名義にするのは、合法的ではあるが道徳的ではないし、金銭的に困っている証拠でもある。

⑤ 報復

解雇された従業員が雇主の財産に放火する場合とか、労働争議の妨害者の自動車やその他の財産に火をつける場合である。

⑥ 社会又は経済状態に対する暴動

反社会的な学生又は政治活動により、学校又は公共財産を破壊する場合である。

⑦ 犯罪

強盗・殺人・横領・脱税のような犯罪の証拠隠滅を目的に放火するような場合である。

⑧ 精神不安又は非合理的な考え方

放火魔とか、走行中の自動車に自らの意思で接触して受傷を装う場合である。

また、正直な被保険者ではあるが、非合理的な自分の独善的な考え方に基づいている人には、道徳的な危険があるとされる。

(2) 精神的危険

精神的危険は、被保険者の無関心に由来する損害の発生可能性の増加であり、道徳的危険との差は程度の問題とされる。道徳的危険は、保険金取得を目的に故意に自分の財産を破壊又は損害額を誇張するのに対し、精神的危険は、保険があるために損害防止に無関心であることであり、財産に損傷が起ころうと、被保険者が保険金を受け取るにより実際に負担がないか、もしくは少ない場合に存在する。

精神的危険の原因としては、①利益もしくは収入が減少し、事業もしくは財産を維持する利益が少ない場合、②財産の維持管理費が、財産の価値より大きくなり、その財産を維持する誘引がなくなるまで価値が下がっている場合、③保養地建設の失敗、店舗の位置選定の失敗、社会の変化等により、財産の価値がなくなった場合である。

精神的危険の種類としては、①劣悪な住宅管理、②財産の劣悪な維持管理、③劣悪な安全装置、④無責任な行動があるとされる。

2 道徳的危険への対策

(1) 保険約款

保険契約により、損害を防止しようとする金銭的な誘因が被保険者から保険者に移転するが、損害防止を実行できるのは被保険者であり、その実行の面で保険者は無力である。この問題を解決するために、保険約款中に条件を設けるが、それは予め印刷されており、発見されなかった道徳的危険に対する最少限

の防御にもなる。保険約款を利用する一番大きな理由は、第一に、約款に制裁規定を設けることにより、道徳的危険がある被保険者に損害の発生からの利益をなくし、無関心により損害を発生させる精神的危険がある被保険者に、損害発生に対する関心を持つようにし、損害発生を防止させるためである。第二に、道徳的危険もしくは精神的危険が存在する状況で損害が発生した場合、保険金支払を減らし、保険者の利益を保護するためである。

その方法としては、以下のようなものがある。

① てん補額の制限

ア 被保険利益

保険に付けられる利害関係であるとされる被保険者利益の概念が確立することにより、賭博保険を防止し、不当の利得を禁止することができるようになった。その結果、道徳的危険を防止するといわれる。被保険者利益が消滅した場合、保険契約は失効するが、保険者がこの事実を被保険者に知らせることにより、被保険利益がなくなった場合には、保険金を受け取ることができず、不当な利得は得られなくなるということを確認させる。また、損害てん補を目的とする損害保険において、被保険利益の経済的価値である保険価額は損害てん補の最高限度をなし、損害財産の価値を超えるてん補はないということを被保険者が知ることは、道徳的危険の防止のために重要である。さらに、この保険価額より保険者のてん補責任の最高限度である保険金額が少ない一部保険 (under-insurance) になった場合、保険者は保険金額の保険価額に対する割合でしか損害をてん補しないことにしており、残りの部分を被保険者が自ら負担することになり、このことは被保険者の注意をより喚起する。また、超過保険の場合にも超過部分を無効とすることで同じ目的を果たしている。

イ 時価 (Actual Cash Value)

発生した損害は時価でてん補され、減価分は被保険者の負担となる。つまり、保険者は、被保険者に損害が生じた地及び時における時価で損害のてん補を行

うが、保険者が損害の発生後一定期間内に損傷した財物と同種・同質の財物に取り替えるか、もしくは修理する費用を超えててん補することはない。ここで同種・同質という意味は、まったく同一の財物を再生産 (reproduction) するのではなく、代替 (replacement) することができる損傷した財物と種類・質・機能が同一の財物を意味し、時価とは新品の代替価格から減価分を控除したものとするのが一般的である。従って、代替価格と減価分の測定が時価算定の基礎になる。代替価格とは販売者の利益・市場までの運送費用などは含まない市場での取引価格であるが、小売と卸売、製造者と消費者等の被保険者の立場によりそれが異なる複雑さがある。また、会計学的な概念としての減価は、資産の購入原価の期間配分を行い、損益計算書に費用として処理するものであり、価格の評価の概念ではないが、時価の算定に使用する減価は価格の評価の概念である。

また、賠償責任保険においての時価には、懲罰的賠償の部分が含まれるか否かの問題もある。

以上のような問題から時価の決定が難しく、評価済み保険が使用されるが、それが道徳的危険の増加になるということが、保険学者から主張されてから久しい。しかし、一部の家計保険では、減価分を控除すると損傷前と同一の効用を持つ財産の購入又は再築ができず、新しい財産を購入しても効用は増加しないということから価額協定保険が使用されるが、保険者はそれにより道徳的危険が増加していないかを注意する必要がある。

ウ ディダクティブル (deductibles) の利用

保険者間の競争が激しくなるにつれ、保険者の免責とされてきた小損害をもてん補する傾向がみられるが⁹⁷⁾、ディダクティブルの使用は一般的になり、その金額も大きくなっている。その主な理由は、保険者側からは費用の節約であり、被保険者からは保険料を節約しようとする経済的理由からである。しかし、ディダクティブルは小損害に対する保険金請求を排除し、保険料を安くすると

いう理由以外にも、道徳的危険及び精神的危険を減少させる効果がある。一定の金額又は比率以下の損害はてん補されないということにより、被保険者は損害の発生に対してより注意深くなる。しかし、損害が一定の比率又は金額に達すると損害額の全額がてん補される場合は、道徳的危険を増加させる。つまり、一定の金額又は比率に満たない場合は、損害額を誇張することにより保険金請求をしようとするからである。このような意味からは損害額から常に一定の金額又は比率を控除する方法の方⁽⁶⁾が、道徳的危険及び精神的危険の対策としては有効であるといえよう。

ディダクティブは道徳的危険のみならず、精神的危険への対策として使用され、その金額又は比率が大きければ大きいほど効果があるとされる。しかし、これの問題点は、被保険者に過度な負担にならず、かつ無関心を阻止するための適切な金額又は比率を見つけることが難しいことである。例えば、年金生活者には、数十万円は大きい金額であるが、大手企業にはごくわずかな金額である。道徳的危険もしくは精神的危険の疑いがあり、保険者がこのディダクティブを利用できると考える場合、保険者は十分な控除額又は控除比率を要求すべきである。最近このディダクティブは金額・比率とも大きくなる傾向にある。

② 保険契約の解除

精神的危険がある被保険者に対する保険者の一番強力な方法は、保険契約の解除である。保険があるために損害の発生に無関心な被保険者から保険を取り上げることは、一番有効な方法である。例えば、不適切な財産の維持管理のような精神的危険の疑いがあり、保険者が被保険者にそれが改善されないときには、保険契約の取消しもありうるとの警告を発することにより、被保険者の注意を喚起することができる。

③ 特定財産の不担保

物保険においては、一般的に、貨幣・有価証券・原稿のようなものを不担保

にすることにより、それらの損害を被保険者自身の負担にしている。

④ 損害防止義務

損害防止義務の規定は、保険契約が存在するからといって、保険者よりも保険の目的物により接近した地位におり、保険の目的物の性質及び扱いをよく知っているはずの被保険者が、保険の目的の保全に対する注意をおろそかにし、その結果保険者の利益を害し、かつ結果として公益を害することのないようにすることを目的とする。つまり、事故の発生にあたり、道徳的危険もしくは精神的危険を減らすことにより、発生する損害額を減らすことにその主な目的がある⁽⁹⁾。

従って、事故の発生前のみならず、事故発生後にも損害が拡大するときは、損害を軽減する措置を採ることを被保険者に要求する。

⑤ 修繕又は代替

多くの保険は、保険者が損害を現金で行う代わりに、修繕もしくは代替でも対応できるようになっている。

この条項は被保険者が保険金を得るために故意に損害を起こしたという疑いがある場合は、この条項（現物てん補条項）が適用可能であり、そのことを被保険者が認知することは道徳的危険の防止になる。

（2） 保険料率の使用

道徳的危険及び過度の精神的危険は、保険料率により解決できない。過度の精神的危険のみがある被保険者は、故意に財産を破壊することはないにしても、適切な注意が払われなければ、損害が発生する時期が問題になるだけで損害が発生する確率は高い。このようなものを保険料率上で評価・阻止することは事実上不可能である。

しかし、少々の精神的危険は保険料率により解決できる。つまり、貧弱な維持管理のような状況の改善はされえないにしても保険契約を解除するほどのもの

のではなく、高い保険料率を適用することにより保険者には保険料収入が増えることになる。この効果は、被保険者に、少しの注意を払えば、保険料の節約になるということを認識させ、損害防止措置の普及にもなることである。しかし、過去の損害記録に現れない精神的危険は、料率を決めるのに主観的要素が入るため、正確に料率に反映することは難しいという問題点もある。

3 道徳的危険の二つの側面

道徳的危険もしくは精神的危険は被保険者の不道徳と不注意とされ、保険により誘発される損害を防止する目的と保険金支払を少なくする保険者保護的な意味を有するが、それだけではより重要な問題を無視することになる。つまり、ある被保険者が工場を火災から保護するためにスプリンクラーを設置する場合を仮定すると、保険の担保内容と料率を考慮し、費用と利益を考えるのが合理的な行為であり、スプリンクラーを設置するか否かを決定する際、保険料率を考慮して設置しないことを決定したとあって、不道徳な行為とはいえない。

道徳的危険には、二つの側面があり、不道徳な行為であるとともに、被保険者の経済行為でもある。従って、道徳的危険もしくは精神的危険を不道徳と不注意のみで理解し、それらを解決しようとする、被保険者から保険保護を取り上げるか、保険保護を制限するかに集中することになる。道徳的危険及び精神的危険は、確かに保険により誘発される危険である。この問題を解決することは、保険が反社会的なものにならないために重要なことであるが、最大の目的は、被保険者が保険がなかったときと同程度の損害防止活動に努めるようにすることである。

しかし、損害発生の頻度及び強度を減らすために、保険がなかった場合以上に危険事情を多く改良する積極的な損害防止は、道徳的危険又は精神的危険が被保険者の経済的な行為であるという側面を考慮し、危険の程度に応じて保険料率を差別することで、経済的な面から被保険者を説得することは一層可能と

なる。さらに、保険により利得しようとする犯罪的な保険の悪用である道徳的危険は別としても、損害防止の利益が被保険者側にはなく、保険者にあることから問題となる精神的危険に対しては、その利益を還元することで解決すべきである。

Ⅳ 保険料率との関係

保険により危険が保険者に移転されれば、損害防止からの支払保険金の減少によって利益を得るのは保険者であるのに対し、被保険者はその費用を負担する。従って、損害防止による利益を受ける者（保険者）とその費用を負担する者（被保険者）が異なる。この問題を解決するためには、保険者が有する損害防止の利益を損害防止を行う被保険者に還元する必要がある。被保険者が危険を減少させる特定の行動もしくは措置を採ると、保険料の割引とか担保の拡張を行い、反対に危険を増加させる場合には、保険料の割増、担保の除外、契約の解約を行う。この保険料率と担保条件は、損害防止の間接的な要因になり、被保険者が減少させた保険金請求は割引保険料により補償され、増加させた保険金請求は割増保険料により罰せられるという仕組みを採るべきである。保険が損害防止に影響を持っているか否かは、これらの保険料の割引による誘因が、金銭的な利害関係を充分補償するか否かに大きく依存する。従って、被保険者が保険に影響され、損害防止を行えるのは、損害防止措置からの保険料割引が損害防止の費用を上回る範囲内である。

保険料差別は、主に精神的危険への対策であり、損害防止の誘因でもあるが、同時に保険者が利益を最大化しようとする価格政策でもある。

1 被保険者との関係

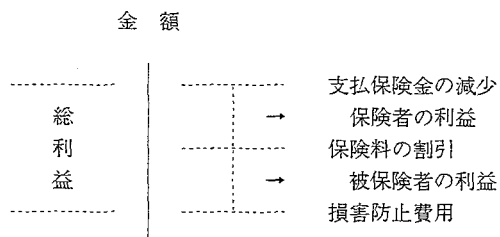
保険料による誘因に対して被保険者がどのように反応するかを考察する際に、情報に精通した被保険者がどのように行動するかを考察しなければならない。

保険がない場合には、被保険者は危険を減らす種々の安全措置を知らないか、被保険者がそれを知っていたとしても、損害防止からの利益を測定することは困難である。損害防止の方法を選択するためには、各方法による損害発生の確率と予想損害額を計算して比較することが必要であるが、各人にはこのような作業は難しいことである。しかし、保険者が毎日の業務の過程でこれらの情報を収集し、保険料率に危険度に応じた差を設けることは、さほど困難なことではない。被保険者の損害防止は、主に損害防止にかかる費用と保険料の割引による利益との比較により行われる。このような保険料率の設定は、被保険者の間に損害防止に関する情報を広め、損害防止の普及につながる。このような保険と損害防止の関係は重要なものである。火災・爆発・洪水・交通事故・労働災害による人的・物的損害は莫大なものであり、このような損害は、損害発生後保険によりてん補されるよりは防止される方が望ましいことはいうまでもない。

保険料の割引が、被保険者が負担する損害防止の費用より大きいが、保険者が支払う保険金の減少より少ない場合には、保険者と被保険者の両方に利益がある。この場合は、支払保険金の減少額から保険料割引を引いた分が保険者の利益になり、保険料割引から損害防止費用を引いた分が被保険者の利益になる。

保険料割引が、損害防止費用より少ない場合は保険者のみに利益（被保険者には保険料割引を超える損害防止費用の部分が損）があり、支払保険金の減少額より大きい場合は被保険者のみに利益（保険者には保険金の減少額を超える保険料割引部分が損）がある。このような場合は、被保険者が損害防止を行わなくなるか、保険者が保険料割引を行わなくなり、保険料率の差別が損害防止に関する情報を被保険者に伝えることはできなくなる。従って、保険料の割引を求めて損害を防止しようとする被保険者らの間に損害防止に関する情報が広まることはなくなる。

図3 損害防止の利益



2 保険者との関係

保険者は、保険料率算出のために損害発生の統計を集めているが、イギリスをはじめ多くの国が消費者に損害発生 of 統計を公開していないのが実情である。損害発生 of 統計が特定目的のために作成されたものであるから誤解されやすいということと、大きな免責額を利用した自家保険が促進されることが懸念されることが、その理由であるとされる。しかし、損害発生 of 情報の自由な利用は一般に有益であるとされるにも拘らず、保険者はこの種の情報の公開を躊躇する。これに関して、保険者は情報の公開がもたらす公益と秘密にすることからの不信と疑いが保険者に及ぼす影響を比較して考えるべきであろう。日本においては、『損害保険料率算出に関する法律』の第8条に、保険契約者等の利害関係人による保険料率の算出の基礎となった資料の閲覧の要求ができるように規定されており、保険者の損害に関する社会的役割を考へても、この規定が保険契約者等に周知され有効に活用されることを期待したい。

また、被保険者が保険料を節約するために免責額を大きくしようとしても、この免責額の大きさは統一約款を使用する関係上、または保険料算出の困難を理由に、事実上抑制されている。このような制限を撤廃することが、消費者の選択の幅を大きくし、資源の配分を効率的にする。

保険が導入される前には、各個人が危険を負担するから、保険者は損害防止

を必要としないが、保険が導入されると保険者は統計的に損害発生の類型を観察することにより、保険金支払を減少させる損害防止手段を講じ、この損害防止に関する情報は保険料差別を通じて被保険者らに広がる。しかし、独占はこの効果の普及を妨げる。独占の場合、保険者は、危険に応じた保険料の設定をしなくても利益の最大化が追求でき、保険料差別は危険の程度と関係なく利益の最大化が可能だからである¹⁰。その場合、不良危険と良質の危険の間には事実上の補助金が発生し、この補助金は公平に反するばかりでなく、資源の効率的な配分を妨げるとされる。それ以外にも、保険料率の体系に一つのみの損害防止手段を使用し、損害防止装置の生産において規模の経済の効果を得るために他の損害防止装置の使用を排除し、損害防止装置市場で超過利潤を得るとされる。

差別的で適切な料率体系は、危険の程度に応じて支払保険金に見合う保険料収入を確実にし、保険者の利益を最大化する方法であるが、保険料率の体系が公平であるかを検討することは重要である。公平な保険料差別は被保険者の間に損害防止に関する情報を広める効果を有するから、保険料率が公平でない場合は、行政による保険料率の適性化もしくは独占的な体制の解体のような措置が必要になるであろう。

3 保険料差別の効果

自動車の運転者には交通関係法令の規制及び生存への本能があることから、保険に加入していても損害防止の利益は被保険者に依然として存在する。しかし、物保険では、全部保険である限り、被保険者が損害防止の努力と費用を負担する利益はなく、それから発生する利益はもっぱら保険者に帰属する。火災保険において防火施設の設置の際、設備の種類と危険の程度別の費用と利益を比較し、被保険者には防火施設の設置の費用より保険料割引の方が大きければ良いということになる。このとき、保険金額が十分であれば、保険料以外には

経済的に考慮する要素がなくなる反面、自動車保険では車種の選択と運転環境などの外部環境は、保険料で左右できない要素である。また、伝統的には保険で担保しないとされる精神的な損害、例えば失明からの苦痛等に対し、保険金請求がなされると客観的な評価ができないことから、保険者は評価済み契約などにより、柔軟な対応をしているが、これに対しては損害防止費用を客観的に検証することが難しい。また、安全装置を購入するような場合の損害防止費用は簡単に測定できるが、安全運転のような時間の犠牲、速い運転の快感の放棄、自分の習性の変更のような行動に関するものは、それら犠牲となるものを金銭に評価する費用の測定がより難しい。従って、損害防止と保険料の関係は、その対象により異なり、自動車保険よりは火災保険の方が明らかである¹⁰⁾。自動車保険における金銭的な誘因は、副次的なものであり、主要な要素は非金銭的な性質である。

以上のような理由で、保険料率の差別が損害防止に対して持つ効果は、一般的で人間の行動に関する危険より、特定の物理的危険について効果があるとされる。

一方、被保険者による損害防止の成功は、保険の必要性を少なくする。このような状況は保険者に有益なことではなく、損害防止は保険料収入と保険金支払の両方を減少させるから保険者の利益になるか否かは確かではない。損害防止は保険者には保険金の節約になる反面、保険料収入を減らすから、両者の比較は難しい。従って、保険者は保険料率の構造と減少する保険金の両者の相互関係を考慮すべきである。

V 保険者の対応

危険管理の進展により、保険が危険に対応する唯一の手段ではなく、危険管理の手法の一つである危険財務 (risk financing)¹⁰⁾ の中の一つの手段になり、営業保険料に占める付加保険料の割合が⁸⁾40%から50%というように保険が割高

となり¹³⁾、また、道徳的危険への対策及びその他の理由によって担保が制限されて、保険以外の危険管理の手段と比較して保険が消費者のニーズに応えることができない側面を持つようになった。被保険者が保険と損害防止のいずれかを選択するかは、被保険者の経済行為でもある。

保険会社は損害防止業務を伝統的にアンダーライティング業務の一部として提供してきており¹⁴⁾、保険における主な損害防止は担保条件と保険料率にある。しかしながら、被保険者は保険の代わりに損害防止措置を選択し、極端な場合、損害防止は損害の発生率を著しく低くすることができ、その結果、保険を購入する理由がなくなる。このような状況を受けて、最近多くの保険会社は損害防止業務をアンダーライティングの一部としてきた伝統を破り、保険を購入していない企業から手数料を受け取って企業の損害防止業務を代行している。このような変化は、多くの大手企業による危険の保有とキャプティブ (captive) 等の自家保険を利用する傾向をもたらした。

このような損害防止業務の代行は、特定被保険者又は主に中規模以上の企業の問題を解決しようとするものであるが、保険会社が損害防止業務を手数料を受け取って行うようになった理由としては、消費者からの要求が挙げられる。特にアメリカにおけるその理由としては、厳格主義による製造物賠償責任額の急増、一方では1970年に職場の安全に関する連邦の基準とそれに違反した場合の罰金を決めた「職業安全及び健康法」(Occupational Safety and Health Act: OSHA)をはじめ種々の法律が制定されたが、複雑で量が多い法の解釈とその法律を実行できない企業は、保険会社に報酬を与えてこの問題を解決しようとする動きが高まった。損害防止業務の市場が大きくなるにつれ、多くの保険会社はそのような業務を行うことによって、保険会社の利益を支え、より高度化した消費者のニーズに対応でき、現代の技術と法律に対応できると考えている。

業務の内容としては、従業員が10人くらいの中小企業には、初歩的な騒音と水蒸気に関する分析、諮問のための年間2回ぐらいの訪問、従業員の監督者へ

の安全教育であるが、大手企業に対しては、安全管理と衛生に関する包括的な業務の提供を行っており、販売は保険を販売する人と同じ人であり、その人たちの報酬は歩合給である。

一方、損害防止活動に関する保険者の責任も問題とされた。アメリカにおいては、機械・賠償責任・労働災害等に関する保険者の損害防止上の過失を理由に被害者から訴訟が提起され、被害者が保険会社から損害賠償金を受け取る例も以前にはあった¹⁵⁾。しかし、今日において、被害者が損害防止を行う保険者の責任を追求するためには、①負傷者と損害防止業務を提供する保険会社の間には契約当事者関係が必要であり、②負傷者は保険者の損害防止業務を信頼しており、負傷はそのような信頼の結果でなければならない、ということになった。契約当事者関係は保険者と被保険者（契約企業）のみに存在するから、上の①と②により損害防止業務に関し保険者のこうむる損害は被保険者（契約企業）に限ることになった。

損害保険会社が損害防止業務を行う理由として、次のようなことが考えられる。①保険会社の社会的責任、②保険金請求の減少による利益の増加、③マーケティングの手段、④損害防止業務はアンダーライティングの重要な情報源になること、⑤木工製品工場にスプリンクラーを設置することにより、引受できなかった工場を引受る場合のような、危険の減少による保険引受可能性の拡大、⑥損害防止部門は被保険者の生産物と経営に精通していることから保険金支払部門の査定業務の支援が可能、⑦危険を保有するか自家保険を実施する等、保険を購入しない企業の損害防止業務を代行することにより、手数料収入の増加が期待できること、である。

VI むすび

保険により危険が保険者に移転されれば、損害防止による支払保険金の減少から利益を得ているのは被保険者ではなく保険者であり、損害防止の方法を熟

知し、保険料率の差別を通じて被保険者に経済的な誘因を提供するのも保険者である。

一方、保険料率の差別により情報が広まる損害防止の成功は、危険の処理手段として保険の必要性を少なくするという矛盾を持ち、この矛盾を解決するため、保険会社は、アンダーライティング業務の一部として損害防止業務を行ってきた伝統を被り、保険を購入していない企業（契約者）からも手数料を受け取って損害防止業務を行うようになった。このような変化により、大手企業は危険の保有または自家保険を頻繁に行うようになった。従って、現在が、日本の損害保険会社も有償の損害防止業務に参入すべきか否かを検討すべき時期である。

（この論文は、鈴木辰紀先生の指導によるものである。）

注(1) George L. Head, 'Theories of Accident Causation and Control', *Readings in Accident Prevention*, Insurance Institute of America, 1991, pp. 21-28 参照。

その他にも、Dan Petersen により主張され、組織がその目標達成に失敗する根本原因は経営の欠点であるとする TOR (Technique Operations Review) と、軍にその起源をもっており、身体および機械の部品がその果たすべき機能を果たさないのが事故の原因であるとする System Safety Approach がある。

(2) J. J. Launie, J. Finley Lee, Norman A. Baglini. *Principles of Property and Liability Underwriting*, Insurance Institute of America, 1986, p. 127 参照。

旅行保険会社の H. W. Heinrich は、事故の分析を行い、*Industrial Accident Prevention* (New York: McGraw-Hill Book Company) という本の初版 (1980年第5版) を1931年に発行した。

(3) George L. Head, *Essentials of Risk Control volume I*, Insurance Institute of America, 1989, pp. 10-11 参照。

(4) "On the Escape of Tigers: An Ecologic Note", *Pathology Review*, May 1970. に発表した。

(5) 鈴木辰紀『火災保険契約論』(成文堂、昭和58年)、pp. 74-82 参照。

損害防止行為は、①事故の発生の防止、②発生した損害の軽減である。

(6) Mark R. Greene, Oscar N. Serbein, *Risk Management: Text and Case*, Reston Publishing Company Inc., 1983, pp. 102-104 参照。

(7) J. K. Goodacre, *Goodbye to the Memorandum*, Witherby & Co. Ltd., 1988, pp. 1-19 参照。

海上保険における保険者の間の競争が激しくなるにつれ、担保の範囲を拡大してきたが、1951年の協会貨物約款の「オール・リスクス担保約款」(All Risks Clause) 条項では、免責歩合なしに損害がてん補される [irrespective of percentage (i. o. p.)] により小損害免責条項である免責歩合約款 (memorandum clause) は削除され、小損害もてん補されるようになった。それ以後、「分

損不担保」(F.P.A.)が事実上の免責歩合条項の機能を行ってきたが、1982年の新海上保険証券様式からは免責歩合条項が削除された。

- (8) Robert I. Mehr, Emerson Cammack, Terry Rose, *Principles of Insurance*, Richard D. Irwin INC., 1985, pp. 220-222 参照。

① straight ディダクティブル

損害額から一定金額を控除し、てん補を行う。例えば、ディダクティブルが100ドル、損害額が500ドルの場合、損害てん補額は400ドルになる。ときには、一定比率が損害額から控除される。

② franchise

一般には海上保険で使用される方法で、損害額が一定の割合を超えると、その超過部分のみではなく、損害の全額がてん補される方法である。

③ disappearing ディダクティブル

この方法は、straight と franchise の結合した方法であり、最少金額まではてん補されず、最高金額を超えると全額支払われる。最少金額と最高金額の間は、契約により最少金額を超過する金額の一定比率がてん補される。

例えば、最少金額が500ドル、最少金額の超過金額に対しては111%、最高金額が4,000ドルの場合、500ドル以下の損害はてん補されない。損害額が3,000ドルの場合は、 $(\$3,000 - \$500) * 1.11$ である2,775ドルがてん補される。5,000ドルの損害の場合は全額てん補される。

- (9) 鈴木辰紀『火災保険契約論』(成文堂、昭和58年)、pp. 74-82 参照。

商法660条の損害防止義務者は、被保険者及び保険契約者であり、その目的は保険者の利益を害することのないよう、かつ結果として公益を害することのないようとの配慮に基づくものである。

- (10) Neil Doherty, *Insurance Pricing and Loss Prevention*, SAXON HOUSE, D. C. Heath Ltd., 1976, pp. 31-35 参照。

- (11) 鈴木辰紀「西ヨーロッパ諸国のメリ・デメ制」『自動車保険をめぐる諸問題の検討』(財団法人・道路経済研究所、昭和63年)、pp. 21-25 参照。

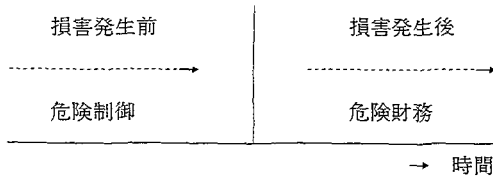
自動車保険におけるメリ・デメ制には事故を抑止する力はない。しかし、少額事故の保険者への通知を抑止する明らかな効果がある。

- (12) C. Arthur Williams, Jr., Richard M. Heins, *Risk Management and Insurance*, McGraw-Hill Book Company, 1985, pp. 174-232 参照。

危険管理の技術は、①損害が発生する前に、危険の改良と損害発生の不確実性の軽減を目的とする危険制御 (risk control)、②損害発生後に経済的に対処することを目的とする危険財務 (risk financing) に大きく分類することができる。

危険制御には、回避 (avoidance)・損害制御 (loss control)・分離 (separation)・結合 (combination)・移転 (transfers) があり、危険財務には、保険以外の移転・保険と自家保険・自己資金・キャプティブ等による保有 (retention) がある。危険制御の移転と危険財務の移転は財産そのもの又は活動そのもの、又は危険のみを移転するが、両者の差は危険制御の移転が物的・人的危険のみを移転するのに対し、危険財務の移転は物的・人的危険に加えて賠償責任の危険も移転することである。

図4 危険管理の手法



- (13) Robert B. Holtom, *Underwriting Principles and Practice*, a National Underwriter Publication, 1981, p. 153 参照。

伝統的な損害保険の保険料率の構成は保険金61%, 損害調査費9%, 契約費10%, 一般管理費10%, 税金及び手数料4%, 異常危険準備金及び利潤6%である。

日本の場合については、拙稿「損害保険におけるアンダーライティング——結果の評価を中心とした日米比較——」早稲田大学大学院商学研究科紀要第34号, 1992年3月, pp. 166-168 参照。

1965年から1989年までの各年度を単純平均した日本の損害保険会社(全社)の損害率は50.95%であり、アメリカの同期間のそれが75.07%であることに比べて低く、収入保険料が損害で人補に使われる比率はアメリカより日本が低い。

- (14) J. J. Launie, J. Finley Lee, Norman A. Baglini, *Principles of Property and Liability Underwriting*, Insurance Institute of America, 1986, pp. 111-127 参照。

1950年代の後半に危険管理 (risk management) という用語が使用される以前は、危険管理はアンダーライターの業務であったが、今日もアンダーライターが損害防止の業務にかかわっている理由としては次のようなものがある。①危険管理者らが保険会社に助言を求めており、しかも保険会社は損害防止に関する知識を有している、②保険会社は損害防止・軽減を条件に保険料を決め、保険を引き受けている。

- (15) Bernard L. Webb, J. J. Launie, Willis Park Rokes, Norman A. Baglini, *Insurance Company Operations Volume II*, American Institute for Property and Liability Underwriters, inc., 1984, pp. 168-170 参照。

代表的な事件は、1964年の *Nelson v. Union Wire Rope Corporation* (N. E. 2nd 769, III.) である。

この事件は、フロリダ州の Jacksonville にある郡庁の建設中に起こった。起重機のひきづなが切れ、起重機は6階から落ち、起重機に乗っていた19人の労働者が負傷した。これによって負傷した労働者らは、労働災害補償保険の保険者を提訴し、以下のような主張を行った。

「保険会社の社員が建設現場および起重機を検査したが、彼の過失によりひきづなの欠陥と起重機の安全上の問題を探知できなかった。さらに、保険者はその起重機が労働者を運搬していたことを知っていたか知るべきであったし、それがフロリダ州の法律に違反していたにもかかわらずそれを止めるための何の措置もとらなかった。」

これを受け、裁判所は以下のように判決した。

「この場合において、契約関係は必要要件ではなく、損害防止業務を提供する保険者の不注意によって負傷するかも知れない全ての人に対して、保険者は責任を有する。」

この判決の影響を受けて多くの保険会社は損害防止業務を中断しようとしたが、損害防止業務の中断により増加する保険金請求が、予想される損害防止業務の過失による損害賠償金より大きいと判断した。当時では上記のような事件と判決の多発が懸念され、その時以後現在までも損害防止報告書に「Disclaimer Clauses」を挿入している保険者もいる。しかし、実際には上記のよ

うな事件がそう多く発生しなかったこともあって、今日の保険者は保険契約に付随する損害防止業務および有償の損害防止業務の両方において、より専門的かつ積極的である。

参考文献

- (1) Bernard L. Webb, J. J. Launie, Willis Park Rokes, Norman A. Baglini, *Insurance Company Operations Volume I, II*, American Institute for Property and Liability Underwriters, inc., 1984.
- (2) J. J. Launie, J. Finley Lee, Norman A. Baglini, *Principles of Property and Liability Underwriting*, Insurance Institute of America, 1986.
- (3) William H. Rodda, James S. Trieschmann, Eric A. Wiening, Bob A. Hedges, *Commercial Property Risk Management and Insurance volume I*, American Institute for Property Liability Underwriters, 1988.
- (4) Robert B. Holtom, *Underwriting Principles and Practice*, a National Underwriter Publication, 1981.
- (5) Neil Doherty, *Insurance Pricing and Loss Prevention*, SAXON HOUSE, D. C. Heath Ltd., 1976.
- (6) George L. Head, *Essentials of Risk Control Volume I*, Insurance Institute of America, 1989.
- (7) Roger A. Litton, *Crime and Crime Prevention for Insurance Practice*, Gower Publishing Company Limited, 1990.
- (8) Barry D. Smith, James S. Trieschmann, Eric A. Wiening, *Property and Liability Insurance Principles*, Insurance Institute of America, 1987.
- (9) J. K. Goodacre, *Goodbye to the Memorandum*, Witherby & Co. Ltd., 1988.
- (10) Mark R. Greene, Oscar N. Serbein *Risk Management: Text and Case*, Reston Publishing Company Inc., 1983.
- (11) Robrt I. Mehr, Emerson Cammack, Terry Rose, *Principles of Insurance*, Richard D.Irwin INC., 1985.
- (12) C. Arthur Williams, Jr., Richard M. Heins *Risk Management and Insurance*, McGraw-Hill Book Company, 1985.
- (13) George L. Head, *Readings in Accident Prevention*, Insurance Institute of America, 1991.
- (14) 加藤由作「被保険利益の構造」巖松堂書店、昭和14年。
- (15) 鈴木辰紀編著「保険論」成文堂、1989年。
- (16) 鈴木辰紀「火災保険契約論」成文堂、昭和58年。
- (17) 鈴木辰紀「西ヨーロッパ諸国のメリ・デメ制」『自動車保険をめぐる諸問題の検討』（財団法人・道路経済研究所、昭和63年）。