

損害保険におけるアンダーライティング

—— 担保の総合化を中心として ——

李 洪 茂

- I はしがき
- II 日本における担保の総合化
- III アメリカにおける担保の総合化
- IV 担保の総合化における問題点
- V むすび

I はしがき

技術革新に伴う生産様式・交通機関等の変革，人口の高齢化と国民生活水準の向上，経済のサービス化等によって，危険が多様化・巨大化し，それに対処するための新たな保険が続々と開発されてきた。今日，日本における損害保険契約（商品）は1,000種類を超えている。一方，このような保険種類の増加と共に既存保険における担保の拡張も続けられ，一枚の保険証券で物的損害・賠償責任・傷害などの危険を担保するようになった。この複数の危険を一枚の保険証券で担保する担保の総合化は，家計保険と企業保険の双方において増加する傾向にある。確かに，個々の危険ごとに保険契約を締結することは面倒なことであり，生命・財産・賠償責任などの生活を取り巻くすべての危険が，損害の原因に関係なく一枚の保険証券によって担保されることは，保険者および被

保険者の夢でもある。

日本における担保の総合化は、1960年代に始まった現象であるが、損害保険事業の範囲内である限り、アメリカのように一枚の保険証券で複数の保険種目を担保することを禁じたことはない。かつてのアメリカでは、危険別に保険料率の区分ができない危険の引受が禁じられ、保険者を生命・火災・災害に3分類し、それぞれの兼営を認めていなかった。しかし、担保の拡張とそのような損害保険の2分政策は、相互に矛盾するものであったため、アメリカ以外には例のない損害保険の分離政策を1940代末に放棄し、災害保険と火災保険の兼営を認めた。その後担保の総合化が進展するが、兼営の問題は災害保険と火災保険の兼営で終わることなく、生損保兼営の議論が始まることになる。さらには、他業態との兼営問題までが議論されるに至っている。このような変化は保険経営と規制の歴史でもあるが、この問題の出発点は金融の自由化ではない担保の総合化であった。

本稿の目的は、以上のような問題意識を背景に、日本とアメリカにおける担保の総合化の経過を考察することによって、近年急速に進展している日本における担保の総合化が抱える問題点を検討することである。

Ⅱ 日本における担保の総合化

保険が単独危険のみを担保することは少なく、一枚の保険証券で複数の危険を担保する傾向がある。損害保険におけるこのような傾向は、その法的な背景と、保険経営および消費者のニーズが結び付いて起こる現象である。このような観点から、日本における損害保険事業の範囲と担保の総合化の経過を考察する。

1 損害保険の事業範囲

福沢諭吉が1867（慶応3）年に西欧文化を紹介した著書『西欧旅案内』の付

録に「災難請合の事」を書き、生涯請合・火災請合・海上請合の三種類を紹介した⁽¹⁾。その後、1879（明治12）年に有限責任東京海上保険会社（現在の東京海上火災保険株式会社の前身の一社）が貨物保険、1881（明治14）年に株式会社組織の明治生命が生命保険、1887（明治20）年に有限責任東京火災保険会社（現在の安田火災海上保険株式会社の前身の一社）が火災保険を始めたのが、それぞれの分野における近代的民営保険の端緒であるとされる。上記のものはいずれも東京府知事の認可を受けて設立されたものであり、当時の保険会社は免許制ではなかった。さらに、当時の社会事情により1898（明治31）年になってようやく施行された1890（明治23）年制定の旧商法693条2項には、経営および計算を分離することを条件として、生命保険事業と損害保険事業との兼営を認めていた。その頃の保険者は、保険金支払などのための準備金の積立てを行わないまま当期純利益を計上して高率の株式配当を行っており、保険事業は高収益の商売と見られた。そのことから次々と多くの保険会社が設立され、生命保険事業と損害保険事業を兼営する会社も散見されたが⁽²⁾、保険料割引による激しい競争が行われた結果、倒産する会社が続出した。1899（明治32）年に新商法（現行商法）が施行されることによって保険と他業との兼営が禁止され、生命保険と損害保険の兼営もはじめて禁止される。続いて1900（明治33）年に旧保険業法が制定され、保険事業の免許主義、基礎書類認可による監督方式⁽³⁾、事業主体を株式会社と相互会社に限定し、かつ他業兼営禁止などを規定した。これによって準備金の積立てがないまま高率の株主配当を行うことはなくなり、保険契約準備金⁽⁴⁾制度が確立されることになる。また、保険約款とその変更は認可事項になる。しかし、火災保険会社が海上保険を、また海上保険会社が火災保険を引き受けることは禁止しなかった。さらに傷害・自動車などの新種保険に対しても兼営を認めるようになる。その後、1923（大正12）年9月の関東大震災の影響によって、再び保険料率の引き下げ競争が激化し⁽⁵⁾、弱小会社の倒産が続出するようになり、保険事業に対する監督の強化等を内容として1939

(昭和14)年に現行の保険業法が制定された。このとき統制協定に関する規定が設けられる。戦時金融の一貫した統制(1941年12月の日米開戦)を行うために1941(昭和16)年に保険行政が商工省から大蔵省へ移管され、1942(昭和17)年には国家総動員法に基づく金融統制団体令による全国金融統制会翼下の業態別統制会である損害保険統制会(1941年に設立された日本損害保険協会の改組)が組織され、「統制協定の実施に関する命令」によってそれまで強制力を持たなかった協定料率が強制力を持つようになり、認可料率が始まる。さらに、保険会社の整理・統合が行われ、それによって1939(昭和14)年に48社あった損害保険会社の数は、終戦時の1945(昭和20)年には16社に減る。その後昭和初期の独占資本の時代を背景とした前記の保険業法の改正が議論されるが⁽⁶⁾、1948(昭和23)年7月には保険契約者または被保険者に保険料の割引・割戻その他特別な利益供与を一切禁止する「保険募集取締りに関する法律」、および「損害保険料率算出団体に関する法律」の二つの単独法案が公布され(保険業法の統制規定は削除)、同年11月には損害保険料率算定会が設立される。1951(昭和26)年に、東亜火災海上再保険会社と各損害保険会社との再保険協定が独占禁止法に違反するという公正取引委員会の審決をきっかけとして、独占禁止法適用除外条項が「保険業法」に追加され、「損害保険料率算出団体に関する法律」も会員遵守義務を設け、独占禁止法との調整が図られた。1964(昭和39)年には、それまで高い損害率が続いていた強制保険の自動車損害賠償責任保険と任意保険の自動車保険の事業採算性の確立を目的に、損害保険料率算定会から自動車保険料率算定会が分離独立して任意自動車保険および強制の自動車損害賠償責任保険を事業範囲とするようになり、前者は火災保険・海上保険・運送保険および傷害保険を事業範囲とするようになった。

一方、1950年代中期(昭和40年代)には、傷害保険および疾病保険について論争が生じた⁽⁷⁾。生命保険業界は生命保険であると主張し、損害保険業界は損害保険であると主張した結果、1960(昭和40)年12月24日大蔵省から「傷害保

険について、生命保険は他の保険種目を組み合わせることとし、単独商品として発売しない。損害保険については特に制限しない。疾病保険は原則として生命保険が行う。」との裁定がなされた。

日本における保険事業の歴史は、規制強化の歴史であった。保険者の倒産と詐欺を防ぐために、生命保険事業と損害保険事業を分離した免許事業にし、保険約款も認可事項にし、準備金の積立を強制化した。その後に戦局の進展に伴い軍事予算および軍需産業への資金需要は次第に高まり、国債などの消化のために保険事業も統制され、保険料率の協定料率が強制力を持つようになり、そのために保険約款も統一する方向に向かうことになる。後にこれは損害保険料率算出団体に引き継がれ、日本における保険事業の枠組が完成されるかにみえた。生命保険と損害保険を分離した適切な数の保険会社と、保険約款と契約準備金および保険料率に対する行政の直接的な規制があれば、保険事業は公益に反しないという公式が成立するかにみえた。しかし、今日においては第三分野保険は生命保険・損害保険の本体により、それ以外は生命保険事業と損害保険事業の業態別子会社方式による兼営が打ち出され、各社特色のある商品開発が求められるようになり、ときには保険料率の自由化も主張されるに至っている。いずれにしても、以上のような経過を辿りながらも、1899(明治32)年現行商法が施行されて以来の損害保険は、人の生死に関する危険以外のすべての危険を引き受けてきており、保険商品は全社統一の傾向が見られた。

2 損害保険における担保の総合化

日本の損害保険事業は、1960年代に入るまでは火災保険および海上保険の企業向け保険を中心に発展してきた。しかし、1950年代中期からモータリゼーションの進展と共に自動車保険が急速に普及し、1960年代中期には火災保険および海上保険に取って代わる保険になり⁽⁸⁾、個人向けの保険が普及するようになる。安定性に欠けた初期の自動車保険の拡大に伴い、保険者は安定的な火災

保険の普及に努める一方で特約を利用して担保の拡張を行った。第2次世界大戦後、火災危険の減少により火災保険料率の年次的な引き下げが行われ、その保険料収入の減少を克服するために1954（昭和29）年には「長期保険火災特約」が発売されたが、一方では技術革新と産業の発展に伴う危険の増加・多様化に対応する担保の拡張が求められていた。さらに、一部の保険契約者は、それまで保険者が引き受けていなかった自然災害に対して自家保険化を計画しており、保険業界はそれに対応するためにイギリスおよびアメリカの先例を中心に火災保険の担保拡張を検討するようになる⁹⁾。このような流れの中で、1955（昭和30）年に火災保険の「爆発損害担保特約」が発売されることを皮切りに、1960年（昭和35年）に住居専用建物とその収容家財を担保対象とする住宅総合保険、1961年には自動車と船舶を除くあらゆる動産を対象とする動産総合保険が、その翌年1962年に小規模な一般物件を担保対象とする店舗総合保険が開発された。火災という単一の危険に特約を添付する方法は、個々の保険契約者のニーズに応えることができるが、総合保険はあらかじめ複数の危険が一枚の保険証券に取り組みれており、保険料率の安定と割引ができるという利点がある。新種保険の中で収入保険料面で傷害保険と賠償責任保険に次ぐ動産総合保険は、不特定場所の動産をオール・リスクで担保するものである。それまで列挙担保方式が主であったノンマリン保険分野において、この保険はきわめて注目を浴びた。オール・リスク担保の創設の理由は、これまでの保険では担保の漏れがあったこと、および、複数の証券による不便さがあったこと、事前に予期しえない新しい危険の出現の可能性が大きくなったことなどであった。しかし、オール・リスクで一定の除外物を除いてすべての動産を担保することに対して、以下のような問題点も指摘される¹⁰⁾。オール・リスク担保の場合は、立証責任が保険者にあることから道徳的危険が発生しやすく、不良危険も担保せざるを得ない場合がある。広範囲な保険目的を担保することから料率算出が困難であるため範囲料率になっており、担保の範囲については他の保険と調整する必要

がある。それにもかかわらず、1965年（昭和40年）に自動車保険の約款の改訂の際には、車両条項のてん補責任が限定列挙危険担保方式からオール・リスク（包括担保）方式になる。1968年にはマンションを代表とする耐火造共同住宅固有の危険を担保する団地保険が発売されるが、これは物保険・費用保険・傷害保険・賠償責任保険が普通保険約款として一体化された当時としては画期的なパッケージ保険であった。

1960年代には総合保険と共に積立保険も発売されることになる。貯蓄機能を持った長期保険の検討を示唆した1963（昭和38）年の「新価保険等新しい構想の保険に関する答申」と題する保険審議会答申を受け火災相互保険と建物更新保険が発売されて以来、1968（昭和43）年には住宅総合保険・店舗総合保険とほぼ同様の危険を担保する積立型である長期総合保険が認可された。これは貯蓄志向であるとされる保険契約者のニーズに応えると共に、損害保険会社の資金力にも貢献するものであった。その傾向は、モータリゼーションの進展による交通事故を担保することで需要が増加していた傷害保険にも拡大し、1969年に傷害相互保険が開発されて以来積立型の傷害保険が続々と発売される。

1970年代に入ると国民生活も豊になり、社会のあらゆる分野で技術の進歩が進み国民の生活様式も大きく変化した。これによる新しい危険と多様化した危険に対応するために、1975年に動産総合保険分野でヨット・モーターボート総合保険とコンピュータ総合保険が発売された。このヨット・モーターボート総合保険は、それまでは動産総合保険、賠償責任保険、傷害保険で個別に引受を行っていたものを一枚の保険証券で引き受けるものであった。コンピュータ総合保険は、コンピュータ・ユーザーを対象として、コンピュータの物的損害のみならずコンピュータ・ユーザーが被る種々の間接損害をも担保する。さらに、情報メディアの価値を再製作費用という形でとらえており、臨時費用条項および利益条項がオール・リスク担保であること、安全対策の実施状況による料率の調整が明確に定められている。1976（昭和51）年には賠償責任（対物・対

人)・傷害・車両を担保する自家用自動車保険(PAP)が発売され、1982年(昭和57年)10月1日に、対人賠償事故のほかには談代りもとりいれた「自家用自動車総合保険」が発売された。この保険は、対人賠償責任保険・自損事故保険・無保険者傷害保険・搭乗者傷害保険・対物賠償責任保険・車両保険を一枚の保険証券で担保するものである。1983(昭和58)年には「パッケージ型保険」が認可された。この保険は従来からあった火災保険・傷害保険・賠償責任保険・動産総合保険・盗難および費用・利益保険のうち、二つ以上の保険種目を組み合わせて、一枚の保険証券で引き受けるものである。一方、1981年に「今後の損害保険事業のあり方について」という保険審議会答申が、積立部分の割合等について各社それぞれ工夫することと、火災と傷害保険以外にも積立保険を検討することを指摘して以来、積立保険の開発が活発になる。1986年には積立特約の認可を受けたが、これは普通傷害保険を基にして家計分野の保険27種目を自由に組合せるところができるものである。

以上のように考察してみると、日本における担保の総合化は、引受範囲の制限はなかったものの、1960年代に入ってから始まった現象であり、家計保険を中心に発展してきた。しかし、認可制の統一的な保険約款のために、担保の総合化が競争の手段として使用されることはなかった。そのためか担保の総合化に関する議論は少ない。このような担保の総合化は、保険期間の長期化・積立化と共に着実に進行しており、収入保険料基準で積立型が依然として損害保険全体の約3分の1を維持している⁴⁾。それらは、いずれも保険者の保険料収入増に貢献するものであるが、初期の段階における担保の総合化は担保の拡張、またはオール・リスク担保の手段であった。しかし、後には「パッケージ型保険」によってすでに存在していた保険種目の統合の手段として使われることになる。

- 注(1) 竹森一則『日本保険史』同朋舎, 1978年, pp. 26-28; 生命保険文化研究所『生命保険実務講座第1巻 総説』有斐閣, 1990年, pp. 26-27 参照。

欧州の原書が中国において翻案された『海国図志』の訳書が, 1854年に日本に出版されているが, 1867年の福沢諭吉の『西洋旅案内』の方が若干詳しく紹介している。

- (2) (株)保険研究所『日本保険業史・会社編 (上巻)』(株)保険研究所, 昭和55年8月, pp. 172-175 参照。

東洋保険が火災・海上・生命, 内国生命病災生命が火災・生命・疾病・天災, 明教保険が火災・生命, 商工保険が生命・火災, 日本共立保険が生命・火災に関する危険の引受を兼業していた。

- (3) 保険事業の開始のためには, 大蔵大臣の免許が必要であるが, その免許の申請の際に基礎書類を添付しなければならない。この基礎書類とは, ①定款, ②事業方法書, ③普通保険約款, ④保険料および責任準備金算出方法書, ⑤財産利用方法書である。これらの変更にも大蔵大臣の認可が必要である。この中には保険契約の種類別の標準的な普通保険約款があり, この普通保険約款を補充・変更するための特別約款は, 事業方法書の記載事項の一つになっている。

- (4) 損害保険会社の契約準備金は, 支払備金と責任準備金からなる。支払備金には普通備金とIBNR (Incurred But Not Reported) があり, 責任準備金には初年度収支残または未経過保険料のいずれかの大きいものである義務積立金, 払い戻し積立金, 契約者配当準備金, 原子力危険準備金, 地震の危険準備金, 自動車賠償責任の義務積立金などがある。

- (5) 鈴木辰紀『地震と保険』【保険の現代的課題】成文堂, 昭和58年, pp. 17-18; (株)保険研究所『日本保険業史・会社編 (上巻)』(株)保険研究所, 昭和55年8月, pp. 27-28, pp. 192-198 参照。

1923 (大正12) 年9月1日の正午前, 関東南部を直撃したマグニチュード7.9の大地震は京浜地区を中心に被害をもたらし, 死者のみでも99,311人を出し, その被害総額は当時の金額にして100億円余といわれている。当時の損害保険会社の正味資産は2億3千万円にすぎなかったが, 被災した建物のうち火災保険に付保されたものの保険金額の合計は18億8,700万円に上った。地震による災害は保険者の免責になっていたが, 政府から6,356万円の助成金を借り入れ, 保険会社が786万円を出し, 総額約7,142万円を保険金額に対して5~10%を支払うことになる。この穴埋めのために各社が契約獲得競争に走り料率下げ競争が激化する。一方, 生命保険は1918 (大正7) 年9月頃から1920 (大正9年) にかけてスペイン風邪が蔓延し, 死亡者はその前後を通じて72万人を超えた。このときの保険金支払額が1,233万円であったが, 関東大震災の時また706万円を支払うことになる。

- (6) 宇佐見憲治『生命保険100年史論』有斐閣, 昭和59年, pp. 251-254 参照。

- (7) 石田満『生・損保兼営禁止一傷害・疾病保険を機縁として一』【保険業法の研究Ⅱ】文真堂, 1992年, pp. 60-67 参照。

生命保険であるという主張は, 人の生死に関するという字句を広く把握すべきであることと, 定額給付であるということであった。一方, 損害保険であるという主張は, 医療保険金は算定可能な費用利益喪失の損害をてん補するものであって, 定額給付としているのは損害をてん補の原則を前提とした損害額算定の便宜のためであるとしている。これらに対して, 直接に計算できる損害のてん補ではないから損害保険ではなく, 人の生死に関するものでもないから生命保険でもない。従って, 第三種保険であるとする主張がなされる。

- (8) 東京海上火災保険株式会社『損害保険実務講座第6巻自動車保険』有斐閣, 1990年, pp. 16-47 参照。

日本における自動車保険は, 1914 (大正3) 年に東京海上保険株式会社 (現在の東京海上火災

株式会社)が事業免許を得たのに始まるが、自動車保険に対する社会的需要が低い日本ではなくアメリカで営業を行うのがその目的であった。自動車保険専門会社である大日本自動車保険株式会社(1929~1935)が莫大な赤字を出して解散するなど自動車保険は伸び悩んでおり、その他の会社も自社の火災保険部門に再保していた。従って、自動車保険は火災・海上保険関係の客先へのサービス程度にとどまっていた。しかし、戦後1950年代は、1955年の自動車損害賠償保障法の制定とその後の本格的なモータリゼーションにより、自動車保険は飛躍的に発展することになる。

- (9) 鈴木辰紀『保険論』成文堂, 1989年, pp. 103-104; (株)保険研究所『日本保険業史・会社編(上巻)』(株)保険研究所, 昭和55年8月, pp. 232-235 参照。

1950(昭和25)年6月に設けられた住宅金融公庫は、一般火災保険料率の三割引で被融資住宅に対する火災保険契約を締結していたが、同公庫はこれを災害補償納付金制度(一種の自家保険制度)に切り替えようとしていた。これをおそれた損害保険業界は、当時ほとんど引き受けていなかった風水害危険などの自然災害危険の引受を同公庫に確約し、1952(昭和27)年から公庫物件に対してのみ風水害危険を担保するようになる。その後火災保険に対するアメリカ方式の拡張担保、イギリス方式の住宅包括火災保険の導入を検討するようになり、担保の拡張と新種保険の開発が活発になる。1979(昭和54)年からは、「落雷」と「爆発・破裂」の両危険を普通火災保険でも当然に担保することになり、火災みの担保する火災保険はなくなった。

- (10) 東京海上火災保険株式会社『損害保険実務講座第8巻新種保険(下)』有斐閣, 1984年, pp. 303-305 参照。
(11) 社団法人日本損害保険協会『ファクトブック・1992, 日本の損害保険』1992年9月, p. 11, p. 16, p. 22 参照。

1991(平成3)年度の元受正味保険料(元受収入保険料一諸返戻金)9兆1,863億円の保険種目別割合は、自動車保険が42.1%(任意の自動車保険が30.1%, 強制の自動車賠償責任保険が12.0%), 傷害保険が29.1%, 火災保険が17.6%, 新種保険が7.9%, 海上・運送保険が3.3%である。さらに、積立型保険の収入保険料は3兆360億円で、元受正味保険料に対する割合は33.0%であり、積立型保険の種類は、火災保険が12種類、傷害保険が24種類、その他が3種類、合計39種類である。

Ⅲ アメリカにおける担保の総合化

日本における損害保険は生命以外のすべての危険を引き受けてきており、損害保険における担保の総合化が引受範囲の問題として露呈したことはない。これに対して、アメリカにおける損害保険は、それが2分されたこともあって、担保の総合化をめぐるのは引受範囲に関する議論が多く存在する。それらを考察することによって、担保の総合化と引受範囲の問題に関して検討することにする。

1 モノ・ライン (Mono-Line) の展開

独立初期においては多くの保険事業が個人によって営まれていたが、18世紀末に入ると経済成長と共に急成長を遂げた。当時は生損保の兼営が認められており、生命保険事業免許を有する多くの保険者が、火災保険または海上保険に従事していた⁽¹⁾。18世紀に入り、保険会社の数は増加したが、その大部分が火災保険会社であった。このような流れの中、1835年12月16日にニューヨーク市に大火が発生し、3日間で市の中心部にある648棟の建物が焼失、その損害額は1千8百万ドルに達した。その影響で当時同州内にあった26社の保険会社のうち23社が破産することになった。その後、1849年に「保険会社の設立に関する一般法」が制定され、火災保険と海上保険の双方を引き受ける保険会社の設立はできるが、個人の生命および健康に関する保険を引き受ける会社は、その他の危険を引き受けてはならず、海上または火災保険会社と結合または統合してはならないと規定した。それは、海上の暴風および陸上の大火から生命保険契約者を保護するためであった。1853年には火災保険者は火災と内陸航海（インランド・マリナー）を除くその他の危険の引受ができなくなり、生命および健康保険者も規定された危険以外の引受はできなくなった。これらは、海上保険会社に強力な力を与えるものであり、火災・海上・生命保険の保険者を分離することによって、それぞれに特有な事情を考慮して規制を容易にするためであった。しかし、すでに火災保険と海上保険の双方の事業免許を持つ会社の中で、免許の更新を行わない会社も現れたが、当時の成功した保険会社は一つの保険部門に特化しており、それが当時としての進歩的な傾向でもあった。その後、1871年10月に起きたシカゴ大火は、生命保険と火災保険の分離を強める契機になった。この火災により10万人が家を失い、市の3分の2の建物が燃え、その損害額は1億7,500万ドルに達し、そのうち9,600万ドルが保険によりてん補された。その結果、シカゴで事業を行っていた保険会社200社のうち68社が破産することになる。

19世紀前半までは、火災・海上および生命に関する保険以外の保険はアメリカに知られていなかった。身元保証・盗難保険・傷害保険・ガラス保険・ボイラーおよび機械保険は、災害保険の最初の形態であり、これらの保険の引受は1860年頃から始まった。次に自動車保険と、労働者災害補償保険が20世紀前半に出現した。これらの保険の全ては一般的に災害保険として分類され、生命保険と火災保険いずれも引き受けていない保険会社により引き受けられた。20世紀に入ってから、生命保険・災害保険・火災保険に分類されるようになり、1940年ニューヨーク保険法（第46条）によって、保険種目が21種目に分類され、保険者を生命保険・災害保険・火災保険に3分類されることになった。

表1 1940年ニューヨーク保険法の保険者別保険種目

保 険 の 分 類	生命保険	火災保険	災害保険
1. 生命保険	○		
2. 年金保険	○		
3. 傷害および健康保険	○		○
4. 火災保険		○	
5. 雑種財産保険		○	
6. 水害保険		○	○
7. 強盗および窃盗保険			○
8. ガラス保険			○
9. ボイラーおよび機械保険			○
10. エレベーター保険			○
11. 動物保険			○
12. 衝突保険		○	○
13. 対人賠償保険			○
14. 対物賠償保険			○
15. 労働者災害補償および使用者賠償責任保険			○

16. 身元保証および保証保険			○
17. 信用保険			○
18. 権原 (title) 保険 ⁽²⁾			
19. 自動車および航空機保険		○	
20. 海上保険		○	
21. 海上 P & I		○	
種目の数	3	7	13

この法の目的は、各保険者の引受可能種目を明確にすることにあった。保険者は以上の保険種目の中、一つまたは複数の免許を取得していたが、この3分化された境界線を超えることはなかった。これによってモノ・ラインは完成されるが、この保険者の区分はアメリカ独特のものであり、アメリカ以外の国には存在していなかったことから「アメリカ制度」とも呼ばれた。英国の保険者には世界どこにでも全種目の保険事業を行うことができる許可が与えられたが⁽³⁾、ニューヨーク州ではこの法による制限を受けた。全米で一番大きな保険市場であったニューヨーク州で保険事業を行うことを望む外国または州外保険者は、1939年に制定されたアップルトン・ルール (Appleton rule) によってニューヨーク州の免許が必要になり、ニューヨーク州内保険者と同じ規制を受けることに同意しないかぎり、同州での事業免許は拒絶された。ニューヨーク州での営業の条件としてニューヨーク州のみならず他の州でも同一の規制を受けることが要求された。州外または外国保険者の保険事業を監督するニューヨーク州の監督権は、裁判所により支持された。その理由は、ニューヨーク州が保険引受能力の問題の解決に鍵をもっていたからである。

ニューヨーク州保険法が保険種類のすべてを法の中に列挙し定義したのは、次のような利点があった。①各種保険の個別的な特性を考慮した規制条件の設定が可能であるから、規制が効果的である。②保険会社以外の企業が保険を販

売することを防ぐ。例えば、ガラス職人が窓ガラスの修繕を建物の所有者と契約することは、ガラスの破損に対する保険であるという理由で、禁止された。その目的は、公益の観点からすべての保険取引が保険法および州の監督に従うことを明確にすることであった。③新しい危険の担保に関して、保険者が無謀でかつ無分別な実験をすることを防ぐ。逆に法律に列挙されたために保険者が危険な担保の引受を行い、その結果大きな損害をもたらす場合もあるが、そのような場合においてもそれに適した規制が可能である。その例は権原保険による不動産の抵当保証であり、この危険の引受を行ったいくつかの保険者が大恐慌時に支払不能に陥った後、この権原保険の引受は特に禁止されている。以上のような利点があるのに対して、法の中にすべての保険種目を列挙することの短所は、すべての保険種目の完全な記述が困難なことである。保険の引受範囲に線引きする方法は、確かに予期できなかった多様な危険に対処することができないロンドンのように、特殊な危険の担保は不可能で、その結果自由な市場の発展を刺激することはなかった。

2 マルチプル・ライン (Multiple-Line) の発展

アメリカ制度に対する抵抗も長い間存在した。当時のコネティカット州保険庁長官であった Burton Mansfield は、1914年全米保険庁長官会議 (NAIC) で、アメリカにおける保険活動を妨害するという理由で、この制度に反対した。一方、保険引受範囲の拡大に対する圧力は高まりつつあった。このような動きは、インランド・マリーン保険（日本の動産総合保険と運送保険に当たるもの）の担保範囲拡張によって刺激された。伝統的な海上保険の手續きに従い運送中にある動産と商品類を担保するインランド・マリーン保険は、1920年代初頭に運送の危険のほとんど存在しない動産の担保にも使用され、火災および災害保険分野を蚕食した。商品が最終消費者に到達するまで運送中にあるということを根拠に、倉庫、その他各種の営業用施設にまで担保が拡張された。結局、住居

内にある動産にまで担保が拡張され、保険の目的物が一定の場所または地域内にあると運送中であるとを問わず、フローター (floater) 担保の対象になった。さらに、運送と通信の手段である橋・トンネル・栈橋・波止場・電話・無線機等もオール・リスク担保の対象になった。火災保険は損害原因の把握が比較的容易であるが、海上保険は損害原因の明確な把握が困難であることから、オール・リスク担保にしてきており、海上保険の手続きによるインランド・マリーナ保険は担保範囲の拡張に適したものであった。

担保範囲の拡張傾向は、火災保険にも現れた。固定的な場所にある建物または財産に対して、火災以外の危険を担保してもらうためには、暴風・暴動・爆発のような個別保険を購入する必要があった。それを解決するために、火災保険の裏書によって竜巻・爆発・暴動・内乱・航空機に対する損傷を担保する追加危険担保が1925頃に中西部で導入され、火災保険の担保も拡張される傾向にあった。

担保範囲の拡張に次に影響したのは、自動車保険である。1940年ニューヨーク州保険法により、火災保険者は車両保険の引受は可能であったが賠償責任保険の引受ができず、逆に災害保険者は賠償責任保険の引受は可能であったが車両保険の引受ができなかった。このため自動車保険の賠償責任保険と車両保険は別々の保険者が別々の保険証券により引き受けていた。この独立した賠償責任保険と車両保険の二つの保険契約を、他の保険者と提携して一枚の保険証券にした複合保険証券 (combination policy) が発行された。引受範囲についての変更がなくても可能であったこの方法は、一般の支持を得ており、保険契約者も担保の総合化を望むようになった。これに対して、ニューヨーク州以外の州は、それほど引受範囲に制限的ではなく、コネティカット州の保険者には、一枚の保険証券で自動車保険に関するすべての危険を引き受けることが許されていた。ニューヨーク州の認可よりも広範囲の事業免許を持つ他州の保険者に、ニューヨーク州保険法を適用することは、不当に制限的であるように見えた。

さらに、この引受制限により、州内保険者がニューヨーク州で保険事業を行わない保険者と州外での競争を難しくした。ニューヨーク州の保険者は広範囲な担保の提供ができなく、危険別の保険者による複数の保険証券で引き受けているのに対し、他州の保険者は同一保険者による一枚の保険証券によって引き受けていたからである。

このような状況の下で、全米保険庁長官会議は、災害保険と火災保険の兼営であるマルチプル・ラインが公益に沿うか否かを検討するために、1943年にマルチプル・ライン委員会 (Multiple Line Underwriting Committee) を設置した。委員長が John A. Diemand (Insurance Company of North America の社長) であったことから Diemand 委員会、または Harrington (当時の全米保険庁長官会議の議長) 委員会として知られるこの委員会は、利害関係の異なる保険事業者との協議の末、事業の分類からの急激な変化は誤りであるという結論に達し、1944年に満場一致で部分的な引受範囲の拡大を勧告した。その委員会が拡大すべきだとした引受範囲は、以下の通りである。①国外に存在する危険に対する生命保険・年金を除くすべての保険種目と再保険、②生命および年金以外のすべての再保険、③賠償責任保険の免許を持っている保険者は、自動車の損傷、または自動車の所有・維持・使用から生じる賠償責任、④賠償責任保険の免許を持っている保険者は、航空機の損傷、または航空機の所有・維持・使用から生じる賠償責任、⑤動産・その他 (但し、自動車・航空機・船舶、または事業・交易に関する危険は除く)、である。

この Diemand 委員会の報告は、全米保険庁長官会議で採択され、各州はこれを参照するようになるが、1945年ニューヨーク州司法部にも提出された。このような動きが、必然的にモノ・ラインの放棄につながることを憂慮した多くの保険者からの反対にも拘らず、②再保険と⑤動産フローター保険に関する二つの勧告が採択され、1946年に残りが採択された。しかし、この措置によっても引受範囲の拡大に対する要求は終わらなかった。1947年12月の全米保険庁長

官会議で火災保険と災害保険のすべてを全州がマルチプル・ラインにすることを勧告し、1948年までにアメリカ制度を放棄する運動は3分の2以上の州に広がり、ニューヨーク州の保険庁はアップルトン・ルールの反対に直面した。その結果、州内保険者は、マルチプル・ラインによる競争に悩まされることになった。その理由は、州内保険者は、州外保険者のように広範囲な担保の提供ができなかったからである。さらに、アメリカの保険者は完全なマルチプル・ラインで営業を行っている英国のような保険者と接するときに困難が生じた。ニューヨーク州において1948年火災保険者と災害保険者の両方に完全なマルチプル・ラインを認めるためのマルチプル・ライン法 (multiple-line law) の法案が提出された。この法案は最初は否決されたが、結局成立し、1949年に施行されることによって、すべての火災保険と災害保険の兼営が認められるようになった。これによってアメリカ制度による障害を取り除くための長い運動に終止符が打たれた。同法案は1955年までに全ての州で採択され、生命保険以外の全ての保険に対するマルチプル・ラインが認められるようになった。マルチプル・ラインは、以前それぞれの保険者が担保していた危険を災害保険者または火災保険者のいずれか一つの保険者が担保することであり、マルチプル・ライン保険は、特別な種類の保険ではなく、伝統的に別々の保険者が個別的に担保してきた複数の危険を一つの保険者が担保する保険である。

マルチプル・ラインが認められると、それは自動車保険と住宅保険のような分野に急速に広がると予測され、その危機感は災害保険者に大きな衝撃を与えた。しかし、火災保険者は災害保険分野に熟練した人材の不足からこの新しい考え方に躊躇して、保険事業を急激に変化させることはなかったが、マルチプル・ライン保険の保険料率に関して根本的な論争が生じた。複数の危険を料率表に個別的に記入すべきか、単一統合料率で系列的に処理すべきか、全ての危険を包括して処理すべきかであった。事実上、保険料率は複数の保険証券で個別的に引き受けていた個別担保の保険料率を合計したのにすぎなかったが、保

険料率および責任準備金は、保険料率を危険別に合計したものとは異なるからである。

従来、保険事業は州際商業ではないとされており、従って連邦の反トラスト法は保険事業に適用されていなかった。しかし、保険は州際商業であるとするそれまでとは異なる1944年6月5日 SUA (Southeastern Underwriters Association case) の最高裁判所の判決によって⁽⁴⁾、これは覆されることになった。これを受けて、保険事業に連邦の反トラスト法が適用されることを避けて州による規制を認めるために、McCarran 法として知られる公法第15号 (Public Law 15) が採択され、1945年3月9日に公布された。この公法第15号は、保険事業が州により適切に規制される限り、連邦の反トラスト法は適用されないというものであった。これを受け、保険料率を州が規制するために、全米保険庁長官会議の委員会と、保険者・代理店などによる19の全国的協会の代表で構成される全保険事業者委員会 (All-Industry Committee) は、災害保険料率規制法 (a casualty and surety rate regulatory bill) と、火災保険料率規制法 (a fire and marine and inland marine rate regulatory bill) のモデル法案を作成した。これらは州と保険業者の妥協の産物であるといわれたが、1946年6月12日に全米保険庁長官会議で採択され、公法第15号が保険事業に対して反トラスト法の適用を延期している期限である1948年7月1日までに、全ての州で採択された。火災保険料率規制法は火災保険・海上保険・インランド・マリーン保険に適用されたのに対し、災害保険料率規制法は信用保険・保証証券・自動車保険に適用されたが、それらの大きな相違点は以下の二つである。①料率算定会について、火災保険は特定の保険種目の一部の担保に対する会員を認めるが、災害保険は保険種目別の会員を認める。②逸脱についても、火災保険は特定の危険階級、保険種目または全危険階級からの逸脱ができるのに対して、災害保険は算定会が算出した保険料率に、一律の増減ができるのにとどまった。一方、マルチプル・ライン保険を引き受けている多くの保険者は、災害保険料率算定会の会員

ではなく、火災保険料率算定会の会員であった。また、火災保険料率算定会の会員は算定会料率に拘束されることはなかった。ニューヨーク州保険庁副長官であった Lamanda は、1958年8月6日に会員が算定会料率とは別に料率算出を行っている営業用財産担保 (Commercial Property Coverage) に関して、火災保険料率算定会の料率は会員を拘束しないとの決定を下した。しかし、災害保険者によるマルチプル・ライン保険は、算定会料率に拘束されていた。これは、料率の算出制度がマルチプル・ラインに対応していなかったことを説明している。

州外の保険者が担保の拡張ができ、一枚の保険証券で複数の危険の担保ができたのに対して、ニューヨーク州の保険者はモノ・ラインに引受範囲が制限された。それを解決するためにマルチプル・ラインが認められたが、それが担保の総合化に向かって急激に変化することはなかったといえ、担保の総合化に対する障害はもはやなくなった。以下、そのマルチプル・ラインにおける担保の総合化に関して考察する。

3 担保の総合化

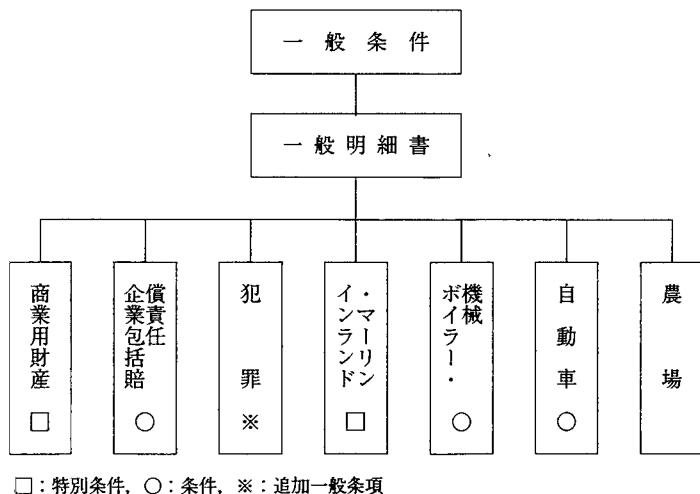
マルチプル・ラインによって、火災保険と災害保険に関する保険者の区分がなくなり、火災保険者が災害保険を引き受けることができ、災害保険者が火災保険を引き受けることができるようになった。家財包括保険 (personal property floater)・自動車保険・住宅所有者総合保険はマルチプル・ラインにおける一つの局面であった。自動車保険は車両保険と賠償責任保険を組み合わせたものであり、住宅所有者総合保険は火災保険・強盗および盗難保険・個人包括賠償責任保険等を複合して1950年代末に開発されたものである。ISO⁽⁵⁾ による1984年住宅所有者総合保険は、担保の程度と対象により6種類がある。住宅・その他の建物・動産・臨時生計費用・賠償責任・他人への医療費が担保されるこの保険は、火災・賠償責任・臨時生計費の3つの担保を組み合わせている⁽⁶⁾。

一方、変化の激しい企業保険分野におけるマルチプル・ライン保険は、一部の州では1970年までに禁止されていた⁽⁷⁾。しかし、企業保険分野における担保の総合化は進展しており、今日一番多く使用される企業パッケージ保険には、①営業用パッケージ保険 (Commercial Package Policy: CPP)、②経営者保険 (Business owners' Policy: BP)、③農業者保険 (Farm Coverage: FC) がある。

(1) 営業用パッケージ保険 (CPP)

SMP (special multiperil insurance) に代わるこの営業用パッケージ保険は、一つの保険証券に7種類までの担保を組み合わせたパッケージ保険である。この保険で担保可能な7種類の担保は、①営業用財産 (ガラスを含む)、②企業包括賠償責任 (Commercial General Liability)、③犯罪、④インランド・マリーン、⑤ボイラー・機械 (boiler and machinery)、⑥自動車、⑦農場である。各担保は、個別の明細書ページと担保様式を持っている。営業用財産とインランド・マリーン担保には特別条件があり、犯罪担保には追加一般条項がある。

図1 ISO の CPP の概略図



企業包括賠償責任、ボイラー・機械・自動車に対する担保は、それらの担保様式内に条件を含めている。この保険は、パッケージ保険であることから、7種類の担保の中で2種類以上の担保を必要とし、1種類の担保のみのときは、このパッケージ保険ではないそれぞれの個別保険によって担保される。

(2) 経営者保険 (BP)

ISO の経営者保険は、営業用パッケージ保険を模倣した財産および賠償責任担保を含む分離できないパッケージ保険であり、保険必要額の小さい中小規模の小売商・事務所・アパート団地の保険必要のために開発された。従って、この保険は、標準化された分かりやすいパッケージ保険証券を使用しており、広範囲な担保、担保の選択制限、簡略化された料率算出に特徴がある。保険金額は1,000ドル未満のものが多く、一契約当りの手数料は150ドル未満になるが、大きな保険料収入源になる可能性がある。特約および変更の要請が少ないことから処理費用も低く、多くの従業員と営業用自動車がある保険と比べて保険金請求の回数も少ない。さらに、大口の企業保険と比べて代理店の間に競争が少なく、保険料の金額が大きい大口の保険のように企業が保険料に注目することもないから、より安い保険料を求めて代理店を頻繁に変えることもない。従って、適切に管理される限り、保険者および代理店の利益は大きい。

(3) 農業者保険 (FC)

農業者保険は、農場および牧場の独特な保険需要を満たすために開発された。歴史的に農民たちは自分の土地で働き生計を立ててきており、それには納屋・穀物倉庫・家畜・農場設備等のような様々な財産があり、農場機械の操作・農場従業員・加工および注文生産からの賠償責任が生じる。この中、家畜の感電死・野獣による家畜の攻撃・誤射または溺死は住宅所有者保険で担保されなかった。一般的に家族が所有する農場は、これらの農場の周辺にある多くの小売店より多くの資産を所有しており、総売上高も多い企業のようなものであり、ときには製造業のように複雑である。1986年 ISO 農場保険では牧場も担保さ

れるが、それは長年、保険会社が農場と牧場の保険を引き受けてきたことを反映したものである。この保険は、財産と賠償責任を引き受けるパッケージ保険であるが、記名被保険者が農場以外にも企業を持つ複合体企業であるときは、その企業についての担保も含めて、前述の営業用パッケージ保険の担保とすることができる。この保険は、個人と被保険者の農場および牧場の双方を担保するように設計され、個人担保が必要でない場合は、それを省略することもできる。農場担保は、①農場財産担保、②農場賠償責任担保、③農場用機械および設備担保、④家畜担保の4つの担保から構成される。農場財産は、住居・その他の個人の付属建造物・家財・住居の使用不能・農場動産・農場構造物である。この財産担保が特定の財産の担保に適していないときは、インランド・マリーンが使用される。農場の財産は危険の程度が、財産によって異なることからその評価が難しい。農場は住居・建物・設備のような財産のすべてが新しいか古い場合はめったになく、一部は新しく一部は古い。保険者は一定の料率ですべての財産が引受可能であるか、または一部の免責・控除免責・保険料の割増等によって引受可能なかを決定しなければならない。さらに、財産が火災の発生可能性は低い、立地条件のため台風による損害の可能性は高い場合があり、高価な農場の設備を夜間に盗まれるような窃盗または暴動の発生可能性は高いが、天候の危険は低い場合もある。また、農場賠償責任は、住宅所有者のような個人的な側面と農場経営における危険の二つの側面があるものである。

農場保険は家計保険と企業保険の両面性を持っている。これは家計保険の対象である住宅・自家用自動車・ボート・個人賠償責任のすべてが存在し、企業保険の対象である高価な財産・重装備・営業中断・運送・企業賠償責任が存在するからである。さらに、穀物・家畜もある。

自動車保険および火災保険のような家計保険分野で始まった担保の総合化への動きは、災害保険と火災保険の兼営により、企業保険の分野にまで拡大されるようになった。営業用パッケージ保険は、企業の危険を統合した一つの建物

のようなものである。

4 オール・ライنز (All Lines) への進展

オール・ライنزとは、財産と災害に関する保険を同一保険者が引き受けるマルチプル・ラインと区別するものであり、さらにそれに加えて生命保険をも引き受けることである。これは1949年のマルチプル・ライン法の制定から議論が活発になり、他業態との兼営問題にまで発展することになる。一方、オール・ライنزに対する抵抗も存在する。既存の保険会社および代理店は、企業としての成功を大変満足しており、新規参入者による新しい考え方は競争を余儀なくさせ、その結果危険を伴う厄介なものであるからである。

オール・ライنزへの変化要因は、以下のように要約できる。第一の要因は、競争である。生命保険者が損害保険を引受けると、損害保険者は損害保険市場が蚕食されることを心配し生命保険を引き受けようとする。第二に経済的な要因がある。業務の範囲を拡大することによって、規模の経済^⑧ および範囲の経済^⑨を達成し、保険者の利益を増大させようとするのである。生命保険の加入者は、財産・自動車等の保険に加入しており、損害保険の代理店は生命保険の販売による収益の増大を期待する。生命保険代理店も損害保険の販売による収益の増大を期待する。

このオール・ライنزの前提条件は、生命保険と損害保険の兼営であるが、それには、①保険会社本体で行う場合、②保険会社の子会社 (subsidiary)で行う場合、③持株会社システム内の子会社である保険会社の兄弟会社 (affiliate)で行う場合の三つの種類がある。一般的にアメリカの各州は、保険会社本体による兼営は禁止しており、生損保兼営は50州のうち、コネチカット州、メイン州、ウィスコンシン州の3州を除く47州で法律上の規定、または行政当局の運用により禁止されているとされる。生損保の兼営に関する法律上の禁止がなく、かつ行政当局の運用によりこれを認めている3州でも、実際に営

業している会社数はメイン州に 1 社、ウィスコンシン州に 2 社あるのみで、いずれも分離勘定と別々の年次計算書が要求されている。これらの会社は生命保険と労災保険のみを引き受けており、生命保険会社が火災保険や自動車保険を引き受けている例は存在しない。一方、生命保険会社（損害保険会社）が損害保険会社（生命保険会社）を子会社として所有することは、多くの州が投資規制を前提として認めており、持株会社法（holding company law）よって、保険持株会社を通じて兄弟会社の損害保険会社（生命保険会社）を所有することも保険法上特に禁止していない。しかし、保険会社の銀行業務への進出は銀行持株会社法により制限される。

1950年代には生命保険会社が損害保険会社を所有することは認められていなかったことから、損害保険会社による生命保険会社の取得という形であったが、1962年に生命保険会社の損害保険会社の所有も認められることになる。しかし、1960年代にも生命保険会社よりは損害保険会社のほうが積極的であった。損害保険会社のオール・ライズへの経営が進んでいる理由としては、①多くの州の法的規制、②生命保険会社の 3 分の 2 が相互会社であるため、その剰余金投資が制限されていること、③損害保険事業の利益が生命保険事業に比べて低くかつ不安定であること、④生命保険会社が損害保険事業を行うことは、経営技術上の多くの問題点が存在することなどがあげられる。損害保険会社が生命保険を兼営することの利点としては、①生命保険による収益の安定、②生命保険会社の株価上昇、③損害保険代理店の生命保険募集への転換可能性、④団体保険の販売、⑤オール・ライズによる消費者のニーズ、⑥生命保険会社についての税法上の優遇措置がある。

1960年代後半から盛んになった保険持株会社の設立の目的は、主にクロス販売が必要かつ可能な場合の競争に備えるためであるとされる。マルチプル・ライン以前に、他の保険者と提携して自動車保険の複合証券を発行したことがあったことは前述の通りである。ニューヨーク州では1969年に保険法の改正に

よりそれまで禁止されていた持株会社の設立が認められた。持株会社が保険子会社の資金を流用し保険会社が支払不能になることと、持株会社の支払不能が保険子会社に影響することを防ぐために、持株会社下の保険会社に対しては、事業計画の公開や子会社間取引の報告が義務付けられている。保険業務の付随周辺業務は直系子会社で、保険会社業務の多角化は持株会社システムで行うのが一般的である。子会社方式の理由は、①補償機能に専念、②リスクの遮断、③記録・会計などを分離し、監督を容易にするためである。アメリカでは保険会社は銀行業以外の他業へ、持株会社システムを利用して進出することができるのに対し、日本では持株会社システムそのものが認められていない。

以上のような変化がオール・ラインズ保険証券の発行を可能にするのが問題である。本体での兼営はオール・ラインズ保険、子会社および兄弟会社による兼営は生命保険と損害保険の複合保険が可能である。オール・ラインズ保険はコンチネンタル社の PCP (Personal Comprehensive Policy) で試みたが、失敗したという⁴⁰⁾。一方、生命保険における販売チャネルのオール・ラインズ化は比較的に進んでおり、オール・ラインズ・エージェントによる新契約保険料は、1986年に6%から1990年には11%に増加しており、同エージェントの人数も1975年の46,163 (シェア率19%) 人から1989年には84,005 (シェア率35%) に増加している⁴¹⁾。これらが生命保険と損害保険の複合保険を可能にするのかは明らかではない。

損害保険事業における大火危険、異常危険による損失から生命保険契約者を保護するために、生命保険と損害保険を分離し、さらに規制を容易にするために損害保険を火災保険と災害保険に分離した。このアメリカ制度は100年以上もかかって1940年代に完成されるが、内外の圧力によって放棄された。内部の圧力は担保の総合化による担保の拡張と単一保険証券化であり、外部の圧力はそれによる外国保険者との競争であった。担保の総合化は、保険者と保険契約者の両方に利益があることから両者が望むものであった。マルチプル・ライン

における担保の総合化は、初期には家計保険から始まり、後に企業保険に拡大された。単に担保の拡張よりは、既存の保険のパッケージ化による単一の保険証券化が行われ、それが保険者と保険契約者の利害が一致することであり、外国保険者との競争も可能にするものであった。一方、保険料率に関しては、新しい制度と統計を必要とした。

パッケージ化のための最大の障害であったアメリカ制度が廃止されマルチプル・ラインが認められると、オール・ラインズに向かって議論が盛んになるが、それは単一保険証券よって保険契約者の利便を図ることよりは、保険者の経営的な側面からのものであった。その点がマルチプル・ラインへの動きが担保の総合化にあったこととは大きく異なる。

注(1) Dan M. McGill, *All Lines Insurance*, The S. S. Huebner for Insurance Education, 1960, pp. 14-15

ニューヨーク州の最初の事業免許は、1798年3月20日に「United Insurance Company in the City of New York」に与えられたが、それは財産・海上・生命に関する保険の引受ができるものであった。同年に、「Mutual Insurance Company of the City of New York」に火災保険の事業免許が2番目に与えられ、3番目の「The New York Insurance Company for Maritime Insurance, Houses, Goods, and Lives」は実際生命保険事業を行わなかった。

(2) David L. Bickel Haupt, *General Insurance*, Richard D. Irwin, Inc., 1983, pp. 696-700 参照。

権原保険は、保険契約当時発見できなかった不動産の所有者または抵当権者等の権利の欠陥を担保する保険であるが、大恐慌時に、この保険を引き受けた保険会社が倒産した例があるため、特別保険者が引き受けるようになった。この保険の保険者は営業地域の不動産の権利に関する記録を維持しているため地域別に営業を行っている。

(3) 損害保険を2分した例は、アメリカ以外にはない。1958年英国保険会社法（Insurance Companies Act 1958）には、各保険事業が分離勘定を設けることを条件として、他業との兼営を認めていた。1974年にはこの規定が削除され、1982年には他業態との兼営は禁止される。

(4) Meier K. J., *The Political Economy of Regulation, The Case of Insurance*, State University of New York Press, 1988, pp. 49-84；越知隆「保険料率の算定と規制に関する諸問題」『東京国際大学論叢』商学部編第36号，東京国際大学，昭和62年9月，pp. 7-18 参照。

1906年サンフランシスコ大震災後の1910年ニューヨーク州による Merritt 調査委員会の報告が料率の共同行為の必要性を指摘してから、各州が料率算定会を設置するようになり、アメリカにおける損害保険料率は算定会料率が一般的になった。その結果、算定会による料率協定が行われたが、1944年 U. S. V. Southeastern Underwriters Association の判決によりこれが否定され、その影響で翌年に保険事業に反イラスト法が適用されることを避けるために公法15が制定されることになる。

(5) ISO (Insurance Services Office) は、各州の規制に従い、保険料率と保険証券様式を作成し、会員である保険会社に勧告料率の提供を行っている。本部は N. Y. にあるが、各州に支社を持つ

ているアメリカで一番大きい料率算定会の一つである。

- (6) 鈴木辰紀監訳『保険入門』成文堂、1993年、pp. 247-272 参照。
- (7) David L. Bickel Haupt, *Genral Insurance*, Richard D. Irwin, Inc., 1983, pp. 724-725 参照。
- (8) 大阪市立大学経済研究所編『経済学辞典』岩波書店、1993年、pp. 225-226 参照。

規模の経済性 (economies of scale) は、専門化された生産要素や機能の特殊な形態が、ある一定の規模を前提としてのみ獲得ないし使用可能なものであるとき、規模が拡大するにつれ費用が通減することを意味し、それらが無限の分割可能性をもつときは、規模の経済性は発生しない。この規模の経済性は、実質的な経済性と金銭上の経済性に区分される。実質経済性とは、規模の拡大によって、より高い効率を持つ装置・機械・労働力・生産方法・管理方式などが使用可能となり、産出量1単位当りの生産に必要とされる物理的量が節減されることであり、金銭上の経済性は企業が生産要素を入手する場合の代価の節約を意味し、買収独占力を行使して原材料を買う場合などである。

アメリカにおいては、10～20%は過小企業により供給されており、そうした過小規模企業は製品差別化の強い産業に多く見られ、長期に存続する傾向があるといわれる。また実質的経済性を享受できる企業の規模は単一ではなく、比較的大規模から巨大企業に至るまでである。所与の技術水準ではその規模を超えて大型化してもはや実質的な経済が発生しない場合がある。この規模を最小最適規模という。しかし、現実にはこの規模を超えて大型化することによって、市場支配力を獲得したり、公共関係における便利を通じて非市場的利益を得たりする。この規模の経済性からは是認できない産業集中は、協調的寡占の弊害が生じる。

- (9) 大阪市立大学経済研究所編『経済学辞典』岩波書店、1993年、p. 1, 104 参照。

範囲の経済 (economies of scope) は、事業主体が複数の事業活動を個別に行うときの費用の合計よりも、それらをまとめて行うときの総費用の方が少ない場合、そこで生じる費用の節約効果を範囲の経済性という。規模の経済性は、単一の財・サービスの組合せ方により、それらの生産活動を別々に行うよりも、より安価で済むことによる利益をいう。範囲の経済性の発生は、複数事業に共有可能な投入要素の存在に求められる。共有される投入要素には、機械設備、工場、エネルギー、情報、ネットワーク等があげられる。

- (10) 損害保険協会『保険監督法制海外調査報告書・米国編』平成3年4月、pp. 64-65 参照。
- (11) 上田和男『生・損保兼営化と生保チャネルシステム』『文研論集』生命保険文化研究所、1993年。

IV 担保の総合化における問題点

担保の総合化は、日本では1960年代、アメリカでは1950年代に始まった現象である。その経過と背景は異なるが、いずれの場合にも担保の総合化は増加の傾向にある。この担保の総合化は最初は担保拡張の手段として使われるが、後には既存担保の統合手段として使われる。その理由は、安定的な危険は総合担保により引き受けられのに対して、不安定的な危険は個別担保によって引き受

けられるからである。従って、会計取引に関する危険・巨大危険・特殊な危険・製造物賠償責任等は個別の保険により引き受けられる。このような担保の総合化には、以下のような利点がある。

1 担保の総合化の利点

担保の総合化は、全ての担保が総合化されなくても、保険者の立場から以下のような利点がある。①一つの保険種目より多くの危険を引受けられることから、被保険者ごとの手数料及び保険料収入の増加、②被保険者の全ての危険を一枚の保険証券により引き受けられることから、逆選択の減少、③同一の更新日に更新することからの保険証券発行と管理における費用の節約ができ、1回の訪問によって物的財産・費用・賠償責任に関する調査が同時に可能になる。そのほかにも、事業の規模が大きくなるにつれ保険者の社会に対する影響力と産業全体における地位・権威が高まるといわれる。これに対して、被保険者には、いわゆる 3Cといわれる担保 (coverage)・費用 (cost)・利便性 (convenience) の観点から、以下のような利点があるとされる。①担保の漏れと重複の防止、②保険料の割引 (2 割～4 割)、③保険証券の数の減少である。これらは、担保の拡張というよりはパッケージ保険による単一保険証券化の利点の場合が多い。このパッケージ保険によって単一保険証券にすることが可能になるのは、更新日が同じであるときであるが、生命保険と損害保険は保険期間が異なることから同一の更新日を持つことが難しい。担保の総合化は、以上のように保険者と保険契約者の両方に利益があるが、新たな問題点もある。その問題点について、以下に検討する。

2 担保の総合化における問題点

(1) 集積損害

総合保険は集積損害が発生する可能性が高い。例えば、保険価額が1億円の

住宅を住宅総合保険に加入した被保険者に対し、再保険契約の締結もしくは填補限度額を決定する際に、その被保険者に対する最高填補限度額を1億円と見なすのは間違いである。その理由は、この保険契約の最大の損害可能額は1億円ではなく、住居が1億円、家財が5千万円、1名ごとに1千万円が限度である傷害費用発生の可能性が3千万円である場合は、損害発生可能額は合計して1億8千万円であるからである。

アメリカでは、大規模な企業と自治体の危険に対するこの集積損害が深刻な担保力の問題を引き起こしてきた。一つの地域の地震に対する損害発生の可能性を分析するときに、労働者災害と一般賠償責任が含まれると損害発生可能額は急速に増加する。1947年のテキサス市の爆発で実質的には船2隻・波止場の一部・大きな化学工場が破壊されたが、労働者災害が物的損害より多かった。死亡468人、行方不明100人、重傷3,500人、1億ドル近くの物的損害があった。集積損害は、特定地域が大災害に巻き込まれ、物的損害・自動車賠償責任・一般賠償責任・労働者災害が同時に発生するときに特に深刻である。包括担保または総合保険は、結果的に同一場所における集積損害を発生させることから、特に都市集中化が顕著な日本においては深刻な問題である。被保険者の工場での爆発は財産損害・営業中断損害・第3者に対する賠償責任・労働者災害などを引き起こし、この担保の累積は保険者の危険の分散とは矛盾する。集積損害の可能性に対しては限度額および地域を制限し、保有限度額以上は再保険者に危険を転嫁するのが、アンダーライティングの原則であるからである。この不利益は競争の有利と費用節約により相殺されるが、これの存在は認識されなければならない。

(2) 担保の漏れ・不足、担保の過剰

ある危険が基本保険契約から担保されないか、担保限度額が不足する場合がある。これらは担保の総合化により解決することは難しい。従って、①主保険契約で免責または担保されない危険に対する担保の提供、②ある特定の危険の

ための追加限度額の提供が必要である。これに対する担保としては、アメリカに例がある。担保の漏れについての例として、catch-all policy または DIC (difference in conditions) と呼ばれる担保がある。この保険の目的は、基本財産保険証券が提供しない担保の提供であり、担保危険を拡張するが、超過担保を目的としない。従って、この保険は基本保険と同一の保険目的（動産・不動産・運送中の財産・収入の喪失）を担保する。DIC は標準保険証券がなく手書きであり、オール・リスク基準により引き受けられるが、限度額を増加させることはない。限度額の不足を担保する例としては、following form または follow form と呼ばれるものがあり、担保・条件・定義等は主保険証券に従い、この担保の保険者は担保の解釈を主保険者に従う。これは、DIC 保険証券とは異なり、単に被保険者が必要とする責任限度額を引き上げ、主保険証券が免責とした危険を担保することはない。

さらに、保険種目間に担保の重複があると担保の過剰は存在する。特に、最低担保または保険契約者が選択できない担保の重複は、消費者がその重複をなくす方法がない。既存の保険の統合化というよりは担保の拡張の手段として担保の総合化が使用されたときに特にそうである。

(3) 入手可能性

不良危険が含まれていないときのアンダーライティングは簡単である。しかし、総合保険の一部の危険は引受可能であるが、一部の危険はそうでないときのアンダーライティングは難しい。小さい製造工場の物的損害の可能性は極小のものであるが、製造物賠償責任は製造物の性質から大きいものがある。またドライクリーニング屋のように賠償責任の発生可能性は少ないが、低い引火点を持つ溶剤のために火災の発生可能性は高い場合がある。このような場合、特約により引受けられない危険を分離できるときはそうでないが、分離できないときは他の危険も引き受けられなくなることは重要である。

(4) 保険料率

危険が相互に関係してお互いに矛盾する保険の目的物は、一つの良質の危険事情が他の危険事情を悪化させる場合がある。その場合には一方の危険の発生率を低くしようとする他の危険の発生率が増加する。この問題の例は、入り口が一つである大きな建物の場合である。このような建物は、一つの入り口のみを監視することで安全は確保され、強盗及び盗難危険は減少するが、入り口が一つであるために火災の発生時に建物への接近を難しくし、火災の危険事情を悪化させる。また、火災もしくはその他の緊急事態が発生すると建物からの脱出を難しくし、第3者に対する賠償責任の危険事情を悪化させる。このような場合の保険料率の決定は難しい。

また、保険料率を危険別に示すか、統合して示すかが問題になる。単純に危険別の事故発生率を合算したものが、保険全体の事故発生率にはならない。さらに、諸準備金も危険別に合計したものと全体のものとは異なる。しかし、保険全体で示す方法は、担保の分離をできなくし、保険契約者が担保の選択ができなくなる問題と、前述した保険入手が困難な場合が生じる可能性がある。これらの問題を念頭にいれながら、新たな損害の統計が必要になる。

V むすび

アメリカにおいては担保の総合化が業際問題の出発点であったが、日本においては認可制度があったとはいえ、最初から法的環境に問題はなかった。そのために担保の総合化に関する議論も少ない。1950年代に入り、その時まで担保していなかった自然災害危険に対して保険契約者が自家保険計画を立てたのが、日本における火災保険の担保の総合化の契機になって以来、担保の拡張として機能を果たしてきている。しかし、担保の拡張というよりパッケージ保険による単一保険証券化に利益がある。この担保の総合化は、保険者と保険契約者の両方に利益がある。消費者を満足させることが保険事業の継続的な成長を可能にするから、被保険者の利益は保険者にとり重要なことである。生損保兼営は、

保険者の経営多角化が主な目的であるが、消費者の利益に貢献することはなにかを考える必要がある。

一般的に安定的な危険に対しては担保の総合化が行われるが、不安定な危険は個別的に引き受けられる。しかし、担保を分離できない場合は保険の入手可能性を悪化させ、担保の過不足が依然として存在する場合があるなどの問題点もある。さらに、集積損害、保険料率の問題もある。これらに対応した担保の総合化が望まれるが、それは消費者の選択の余地の拡大、集積損害に対する保険者の支払能力とアンダーライティング能力、担保の過剰と漏れに対応する保険商品の開発である。日本の家計保険および企業保険分野における担保の総合化は急速に進展しているが、それぞれの分野に全体的にどのような危険が存在し、どのような危険が保険によって担保されるのかを識別するのは困難である。アメリカの営業用パッケージ保険は、企業に関する危険をほとんど網羅した一つの建物のようなパッケージ保険である。家計保険および企業保険の両方でこのような考え方により、危険のすべてが重複なく網羅される保険の開発が望まれる。それは損害保険の分かりやすさを増すことにもなる。

参考文献

(欧米文献)

- (1) G F. Michelbacher, *Multiple-Line Insurance*, McGraw-Hill Book Company, Inc., 1957.
- (2) Dan M. McGill, *All Lines Insurance*, The S. S Huebner for Insurance Education, 1960.
- (2) Bernard L. Webb, J. J Launie, Willis Park Rokes, Norman A. Baglini, *Insurance Company Operations Volume I*, American Institute for Property and Liability Underwriters, inc., 1984.
- (3) Richard D. Turner, Stephen Horn II, Peter R. Kensicki, *Multiple-Lines Insurance Production Volume I, II*, Insurance Institute of America, 1989
- (4) Harvey W. Rubuin, *Dithonary of Insurance Terms*, Barron's Educational Series, Inc., 1987.
- (5) Robert I. Mehr, *Perspectives on Insurance*, Prentice-Hall, Inc., 1974.
- (6) H. Roger Grant, *Insurance Reform consumer action in the progressive era*, The Iowa State University Press, 1974.
- (7) Dale L. Gifford and Christine A. Seltz, *Fundamentals of Flexible Compensation*, John Wiley & Sons, Inc., 1988
- (8) Walter D Swift, *Multiple Line Adjusting*, The Rough Notes Co., Inc., 1975.
- (9) R W. Hodgin, *Insurance Intermediaries and the Law*, Lloyd's of Lodon Press Ltd., 1987.

- (10) D. Cutter, *Introduction to Theft, All Risks and Money Policies*, Ceoner Publications Ltd., 1990.
- (11) Kenneth S. Abraham, *Distributing Risk*, Yale University Press., 1986.
- (12) David L. Bickel Haupt, *General Insurance*, Richard D. Irwin Inc., 1983.
- (13) Kenneth J. Meier, *The Political Economy of Regulation*, State University of New York Press, 1988.

(日本の文献)

- (1) 鈴木辰紀編著『保険論』成文堂, 1989年。
- (2) 鈴木辰紀監訳『保険入門』成文堂, 1993年。
- (3) 鈴木辰紀『自動車保険』成文堂, 1988年。
- (4) 木村栄一編著『損害保険論』有斐閣, 昭和61年。
- (5) 村瀬一雄「1980年代初頭のニューヨーク州保険法改正—ハイマン報告書を中心として—」『保険学雑誌502号』日本保険学会, 昭和58年9月。
- (6) 末廣謙凡「米国におけるマルチライン・エージェンシー・システムについて」『生命保険経営第五十八巻第三号』生命保険経営学会, 平成3年11月。
- (7) 宮脇泰「アメリカにおける生損保兼営（オール・ラインズ）化傾向について——九五〇—一九六〇年代の生成発展期を中心に—」『生命保険経営第四十巻第四号』生命保険経営学会, 昭和47年7月。
- (8) 社団法人日本損害保険協会『保険監督法制海外調査報告書（米国編）』平成3年。
- (9) 古瀬敏敏「アメリカにおける生損保兼営規制— ニューヨーク州保険法を中心に—」『生命保険経営37巻3号』生命保険経営学会, 昭和44年。
- (10) 竹内昭夫編『保険業法の在り方（上, 下）』有斐閣, 1992年。
- (11) 石田満『保険業法の研究Ⅰ, Ⅱ』文真堂, 1986年。
- (12) 嶋倉征雄『損害保険料率算定の基礎知識』株式会社損害保険企画, 1993年3月。
- (13) 自動車料率算定会『自動車保険論, 第13版』損害保険事業総合研究所, 1992年。
- (14) 自動車料率算定会『自動車保険料率算定会15年史』自動車料率算定会編, 昭和56年。
- (15) 竹森一則『日本保険史』同朋舎, 1978年。
- (16) 生命保険文化研究所『生命保険実務講座第1巻 総説』有斐閣, 1990年。
- (17) ㈱保険研究所『日本保険業史・会社編（上巻）』㈱保険研究所, 昭和55年8月。
- (18) 社団法人日本損害保険協会『ファクトブック・1992, 日本の損害保険』1992年。
- (19) 宇佐見憲治『生命保険100年史論』有斐閣, 昭和59年。
- (20) 東京海上火災保険株式会社『損害保険実務講座第1巻損害保険法と市場』有斐閣, 1983年。
- (21) 東京海上火災保険株式会社『損害保険実務講座第6巻自動車保険』有斐閣, 1990年。
- (22) 東京海上火災保険株式会社『損害保険実務講座第8巻新種保険（下）』有斐閣, 1984年。
- (23) 森松邦人『損害保険業界』教育社, 1991年。
- (24) 山本晃『日本の損害保険』財政詳報社, 平成元年。
- (25) 保険研究会『新しい保険事業の在り方』財経詳報社, 平成4年。
- (26) 上田和勇「生・損保兼営化と生保販売チャンネルシステム」『文献論集』, 生命保険文化研究所, 1993年。
- (27) 越知隆「保険料率の算定と規制に関する諸問題」『東京国際大学論叢』商学部編第36号, 東京国際大学, 昭和62年9月。