

第1日 令和2年10月17日(土)  
第2日 令和2年10月18日(日)  
Web開催 (Zoom ウェビナー)

# 令和2年度 日本保険学会大会 報告要旨

日本保険学会

# 令和2年度大会・総会日程 (敬称略)

開催方法 Web開催 (Zoomウェビナー)

第1日 10月17日 (土)			
開始時間	終了時間	ウェビナーNo.	
<b>午前の部</b>			
9:30	10:10	Zoomミーティング	●評議員会
9:45			一般受付開始
10:15			●大会
10:15	10:20		開会の辞 中林理事長
10:20	11:10		1. 【招待報告：韓国保険学会】 RMI (Risk Management & Insurance) の力量に対する測定尺度について 報告者 南 相旭 (西原大学) 司会者 李 洪茂 (早稲田大学)
11:20	12:10	ウェビナーA	2. 【令和2年度総会・学会賞授与式】 開会挨拶 議長選出 議案 第1号議案 令和元年度事業報告および令和元年度決算 (案) 第2号議案 令和2年度事業計画 (案) および令和2年度予算 (案) 第3号議案 役員および評議員の選任 第4号議案 第10回日本保険学会賞発表 学会賞授与式
12:10	13:00		<昼食>
<b>午後の部</b>			
13:00	13:50		●大会 3. 【記念講演】 (仮) New Normal 社会におけるリスク観 講演者：森宮 康名誉会員 (明治大学)
13:50	14:05		休憩
14:05	17:10		4. シンポジウム「リスク認知と金融リテラシー」
14:05	14:45		講演 保険教育、保険リテラシーと保険購入行動—リスクに備える手段としての保険への理解を深めるために— 講演者：家森 信善 (神戸大学)
14:45	14:55		はじめに 司会/大倉 真人 (同志社女子大学)
14:55	15:10		①生活者のリスク認知とリテラシー—近代保険会社誕生から140年を迎えて— 報告者：畔上秀人 (東洋学園大学)
15:10	15:25	ウェビナーA	②人生100年時代における金融リテラシーと保険の役割 報告者：中川忍 (埼玉大学)
15:25	15:40		③中学生・高校生に対する「生命保険」に関する金融リテラシー向上に向けた取り組み 報告者：斉藤数弘 (生命保険文化センター)
15:40	15:55		④金融・損害保険リテラシーの向上に係る取組み 報告者：山本真史 (日本損害保険協会)
15:55	16:10		休憩
16:10	16:35		パネルディスカッション
16:35	17:00		フロア (参加者) との質疑応答
17:00	17:10		まとめ 大倉 真人 (同志社女子大学)
17:20	17:50	Zoomミーティング	新理事会

第2日 10月18日(日)

開始時間 終了時間 ウェビナーNo.

午前の部

8:30			一般受付開始
9:00	12:00	ウェビナーB	●大会/第Iセッション(経済・経営・商学系) 座長:石坂 元一(中央大学)
9:00	9:50		① 企業年金と母体企業の財務的意思決定 報告者:柳瀬 典由(慶應義塾大学)
9:50	10:05		休憩
10:05	10:55		② 低所得世帯の保険・共済の加入状況 報告者:岡田 太(日本大学)
10:55	11:10		休憩
11:10	12:00		③ 健康増進型医療保険の効果と費用—健康保険組合データからの分析— 報告者:諏澤 吉彦(京都産業大学)、田中 貴(JMDC)、永井 克彦(JMDC)

8:30			一般受付開始
9:00	12:00	ウェビナーC	●大会/第IIセッション(法律系) 座長:山本 哲生(北海道大学)
9:00	9:50		① 疾病医療過誤に係る傷害保険責任の一考察—国民の健康の維持・向上に資する保険法・医事法の交錯— 報告者:泉 裕章(住友生命)
9:50	10:05		休憩
10:05	10:55		② 英国スチュワードシップ・コードと業界団体の役割—ネットワーク理論と英国保険者協会の動向を中心に— 報告者:溝渕 彰(香川大学)
10:55	11:10		休憩
11:10	12:00		③ 会社役員賠償責任保険(D&O保険)に関する一考察 報告者:小野寺 千世(日本大学)

12:00	13:00	(ウェビナーD)	<昼食>
-------	-------	----------	------

午後の部

13:00	16:15	ウェビナーD	●大会 11. 共通論題 「MaaSの推進と法」
13:00	13:30		基調講演「高松から発信する日本版MaaSの取り組み—コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり—」 講演者:伊賀 大介(高松市)
13:30	13:40		はじめに 司会/肥塚 肇雄(香川大学)
13:40	14:00		① 「日本版MaaSの推進に向けて」 報告者:佐藤 涼(国土交通省)
14:00	14:20		② 「MaaSの推進と法規制」 報告者:後藤 大(弁護士)
14:20	14:40		③ 「MaaSの推進とデータ利用基盤サービス」 報告者:松原 仁(東京大学)
14:40	15:00		④ 「MaaSの推進と保険の可能性」 報告者:肥塚 肇雄(香川大学)
15:00	15:20		休憩
15:20	15:50		パネルディスカッション
15:50	16:10		参加者との質疑応答
16:10	16:15		まとめ
16:15	16:20		【閉会の辞】 中林理事長

※ウェビナーごとに参加用リンク(URL)を別途Zoomの自動配信メールにてお知らせしますので、お間違えの無いようご入室をお願いします。

# 目 次

## 〔第 1 日〕

<b>【招待報告】</b> RMI(Risk Management & Insurance)の力量に対する測定尺度について	1
報告者:南 相旭(西原大学)	
司会者:李 芝妍(東洋大学)	
<b>【記念講演】</b> (仮)New Normal 社会におけるリスク観	
講演者:森宮 康名誉会員(明治大学)	
<b>【シンポジウム】</b> リスク認知と金融リテラシー	
講演:保険教育、保険リテラシーと保険購入行動	3
—リスクに備える手段としての保険への理解を深めるために—	
講演者:家森 信義(神戸大学)	
はじめに 司会/大倉 真人(同志社女子大学)	5
①生活者のリスク認知とリテラシー—近代保険会社誕生から140年を迎えて—	7
報告者:畔上 秀人(東洋学園大学)	
②人生100年時代における金融リテラシーと保険の役割	9
報告者:中川 忍(埼玉大学)	
③中学生・高校生に対する「生命保険」に関する金融リテラシー向上に向けた取り組み	11
報告者:斉藤 数弘(生命保険文化センター)	
④金融・損害保険リテラシーの向上に係る取り組み	13
報告者:山本 真史(日本損害保険協会)	

## 〔第 2 日〕

### 【第 I セッション(経済・経営・商学系)】

◆座長:石坂 元一(中央大学)

- ①企業年金と母体企業の財務的意思決定 15  
報告者:柳瀬 典由(慶應義塾大学)
- ②低所得世帯の保険・共済の加入状況 17  
報告者:岡田 太(日本大学)
- ③健康増進型医療保険の効果と費用 —健康保険組合データからの分析— 19  
報告者:諏澤 吉彦(京都産業大学)、田中 貴(JMDC)、永井 克彦(JMDC)

### 【第 II セッション(法律系)】

◆座長:山本 哲生(北海道大学)

- ①疾病医療過誤に係る傷害保険責任の一考察 21  
—国民の健康の維持・向上に資する保険法・医事法の交錯—  
報告者:泉 裕章(住友生命)
- ②英国スチュワードシップ・コードと業界団体の役割 23  
—ネットワーク理論と英国保険者協会の動向を中心に—  
報告者:溝渕 彰(香川大学)
- ③会社役員賠償責任保険(D&O保険)に関する一考察 25  
報告者:小野寺 千世(日本大学)

### 【共通論題】 MaaSの推進と法

- 基調講演 「高松から発信する日本版MaaSの取り組み  
—コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり—」 27  
講演者:伊賀 大介(高松市)
- はじめに 司会/肥塚 肇雄(香川大学) 29
- MaaSの推進と法(問題提起・要旨)
- ①「日本版MaaSの推進に向けて」 31  
報告者:佐藤 涼(国土交通省)
- ②「MaaSの推進と法規制」 33  
報告者:後藤 大(弁護士)
- ③「MaaSの推進とデータ利用基盤サービス」 35  
報告者:松原 仁(東京大学)
- ④「MaaSの推進と保険の可能性」 37  
報告者:肥塚 肇雄(香川大学)

## リスクマネジメントと保険の力量に対する測定尺度について

韓国 西原大学 経営学部

南 相旭

### I. 問題提起

世界的に不確実性がますます高まり、不測の事故も絶えず発生している。このような不安定さの中で何よりも重要なことは、潜んでいるさまざまなリスクにどうすれば能動的、かつ、賢明に対応できるかである。そして、その対応の1つがリスクマネジメントと保険(Risk Management & Insurance, 以下 RMI)の活用である。

筆者が研究対象とするRMIの力量とは、RMIを活用して明示的な成果を出すことのできる個人の内的能力といえる。この明示的な成果とは、RMIに対する態度と知識、そして活用技術をベースに、生活まわりに潜んでいるさまざまなリスクに効果的に対処・対応することである。

上記力量を高めることは究極的には個人の生活の質の向上だけでなく、社会の安定にも資する。ところで、これまで世間の耳目を集めた大惨事や社会的に怒りを引き起こす事件・事故が発生した時、いつか、RMIの重要性や必要性が取りざたされたが、すぐに忘れられるのが常であった。つまり、問題はRMIの重要性に対する社会的忘却にある。このRMIの重要性に対する社会的忘却は、程度の差があるが、全世界がまったく同じだ。いずれの国家、社会においても、いまだRMIに対する認識は低いといえる。

今こそ、個々人の安全と社会の安定のためにRMIに対する認識とRMIの力量を高めていくことが必要であり、そのためには、上述した社会的忘却症の治療方法を見つけなければならない。

そのためには、まずRMIの力量向上の可能性の有無から議論を始めなければならない。そのスタートラインは人々の力量水準を測定することである。人々のRMIの力量がどの程度なのかを明確に診断してこそ、はじめて、彼らに適合した処方ができるからである。換言すれば、正確な診断がなされてこそ、何をどのように教育し、また政策的にどの部分の改善が必要なのかを知ることができる。しかし、これまで韓国だけでなく、海外でもRMIの力量に関する研究は不十分な状態である。特に、RMIに焦点を当て、その力量の測定尺度や評価方法の研究は不足している。したがって、RMIの力量の概念と評価に必要な論拠を整理し、RMIの力量の構成要

素と測定尺度を開発する必要がある。

## II. RMIの力量の構成要素と測定尺度 開発

筆者はこれを機に、次のような方法でデルファイ調査技法(Delphi survey)を通じてRMIの力量を測定できる尺度を開発した。デルファイパネルは、韓国保険学会と韓国リスク管理学会所属の保険学者とリスク管理学者で構成され、パネル構成員の意見を収集した。RMIの力量を構成する要素と下部領域に対する彼ら専門家の意見が合意されたかどうかは、四分位数範囲(interquartile range)と変動係数(variance coefficient)を基準に判定した。

Vonder Gracht, Darkow(2012)によると、5点リカード尺度の適用時の四分位数が1またはそれ以下であれば、パネル間で合意がなされたと評価できる。なお、English, Kernan(1976)によれば、変動係数が0.5以下であれば合意したと評価することができる。これらの基準に合わせてパネル間のコンセンサスの有無を判定した結果、71個のRMIの力量を構成する要素と下部領域を抽出した。そして、これを基に設計されたRMIの力量を測定する項目を一般人を対象に予備調査を経て測定項目の妥当性を検定し、最終的に69項の測定問題(態度 19項、知識 25項、技術 25項)を選定した。

## III. 意見と提案

RMIの力量に対する測定尺度は、国民のRMIの力量水準を計量的に評価し、時間の経過によってRMIの力量が蓄積されていくか、後退するかを評価でき、対応策を模索する上で基礎になるであろう。ただし、本報告はRMIの力量測定尺度の枠組みを提案したもので、さらなる後続研究が必要である。その1つは、測定項目の縮小と簡潔性の確保である。もう1つは、国際比較である。RMIの力量の尺度と測定項目をグローバル化し、国家間の比較評価を行うことができるなら、国家間のRMI活用の力量差をも比較が可能となる。これは将来的に意義ある研究課題となるだろう。

## 保険教育、保険リテラシーと保険購入行動 —リスクに備える手段としての保険への理解を深めるために—

神戸大学 家森 信善

### 1. はじめに

保険リテラシーに対する関心が高まっている。保険リテラシーが乏しいと、リスクに対処することの必要性に気がつかず、保険加入の動機を持ちにくい。しかも、学校卒業後に、保険によって対処すべきリスクをすぐに抱えるが、(保険による備えを欠いた)若い頃にリスクが顕在化してしまうと、残りの人生にとって大きな負担を残すことになりかねない。そこで、学校における保険教育の充実を図るべきだという問題意識の下で、保険リテラシーの状況や保険教育の現状を確認し、保険リテラシーを高めることの効果などを議論する。

### 2. 保険リテラシーについて

保険リテラシーについての内外の先行研究をサーベイする。先行研究では、保険リテラシーとして、リスクの認識、保険知識および、それを基にする保険行動を含めることが標準的であることを確認する。また、保険知識と金融知識とは必ずしも同じものではなく、金融知識を高める金融教育だけでは保険知識が高まらず、保険教育が別途必要であるという点も先行研究のコンセンサスであることも確認する。また、現在の日本の学校教育での保険教育の内容として、金融リテラシー・マップにおける該当部分について紹介する。

### 3. 一般生活者の保険知識の状況

生命保険文化センターの「生命保険に関する全国実態調査」および「生活保障に関する調査」を使って、日本における保険リテラシーの現状を分析する。その結果によると、保険知識について自信を持たない人が大半であり、保険や金融に関する正誤問題の点数に基づく客観的な知識の水準でも、保険知識が乏しい。特に、報告者は、若年層や学生の保険知識が乏しい点に懸念を持つ。なぜなら、学校を卒業してすぐに、保険によって備えることが可能であるリスクが顕在化するかもしれないからである。

### 4. 学校における保険教育の状況と課題

報告者は、若年層の保険知識の向上のためには、学校における保険教育の充実が有効であると考え。そこで、学校における保険教育の取り組みの現状や課題を、学習指導要領や同解説および、筆者が実施した高校教員向けアンケート調査の結果に基づいて分析する。

学校における保険教育は徐々に拡大してきているものの、現在までのところ学校における保険教育は時間的にも非常に限られており、保険を生活に生かすレベルでの教育は行えていない。また、学校の先生方が保険についての十分な知識を持っていないことも保険教



育の障害になっている。しかし、2018年の学習指導要領の改定は、学校における保険教育の充実の大きなチャンスである。この強い追い風を最大限に生かすには、学校のニーズに沿った、副教材や研修機会の提供や、派遣講師などの保険業界の従前以上の積極的な取り組みが不可欠である。

## 5. 保険知識と保険行動

ところで、保険知識が高まれば本当に望ましい保険行動をとるのであるだろうか。この点を明らかにするために行った、生命保険文化センターの生活保障に関する調査の個票データを使った分析を紹介する。その結果によると、保険知識が高い人ほど望ましい保険行動をとる傾向がある。たとえば、保険知識が高い人ほど保険に加入しているが、これは、Driver et al.[2018]の研究結果とも整合的であった。

また、興味深いことに、客観テストの結果よりも、主観的な自己評価の方が望ましい行動との関係性が強かった。これは、二つの点で今後の研究が必要であることを物語っている。第1に、「生活保障に関する調査」で行われた客観テストが、本当に重要な保険知識を計測しているのかという問題である。金融知識については Lusardi and Mitchell[2014]などの提唱する国際的に標準的な質問があるが、保険知識に関してはそうしたものは今のところ存在していない。保険制度が各国によって大きく異なることから、海外での質問を単純に持ち込むことは妥当ではないかもしれず、今後、日本の実情に合わせた保険知識の質問内容を検討することが必要である。これは、保険教育の内容を定めることにもつながる。第2に、主観的な自己評価の高い人ほど望ましい保険行動をとっているという結果は、アメリカの大学生を対象にした Xiao et al.[2014]と同様であるともいえる。単に知識を詰め込むだけでなく、それを活用できるという自信を身につけてもらうことも重要であることを意味する。この点は、保険教育のあり方を考える上で示唆に富むであろう。

## 6. むすび

<参考文献> (上記の要旨に引用したもののみ)

- Driver, T., M. Brimble, B. Freudenberg, and K.H.M. Hunt. [2018] "Insurance Literacy in Australia: Not Knowing the Value of Personal Insurance." *Financial Planning Research Journal* 4: 53–75.
- Lusardi, A. and O. S. Mitchell. [2014] "The Economic Importance of Financial Literacy: Theory and Evidence." *Journal of Economic Literature*, 52(1): 5-44
- Xiao, J. J., S. Y. Ahn, J. Serido, and S. Shim. [2014]. "Earlier Financial Literacy and Later Financial Behaviour of College Students." *International Journal of Consumer Studies* 38(6): 593-601.

## はじめに

同志社女子大学 大倉 真人

### 1. 「リスク認知と金融リテラシー」の重要性

「保険＝万が一のための保障」という考え方は、保険に対する一つのかつ一般的と思われる考え方であると言える。ただしこの考え方が字句どおりに成立するためには、各個人が（１）「万が一」について認知していること、（２）「保障」について認知していること、という２つの要件の両立が求められる。

しかしながら現実社会を鑑みた場合、上記（１）および（２）が両立しているとは言い難く、むしろ逆に（１）および（２）がともに欠落していると考える方が自然かもしれない。

（１）について言えば、「万が一について認知する」ことは、目に見えない抽象概念である「リスク」の認知に結びついており、さらにはリスクを数値で表現したものとしての発生確率の認知に帰着する。しかしながら、人々が日常生活において直面するリスクを十分かつ正確に認知しているとは言い難いのが現状である。そして不十分なリスク認知は、保険をはじめとするリスクマネジメント手段の利用における制約となる。

（２）について言えば、まずそのリスクに対応した保険の存在を認知する必要がある、その上でどのような場合に保険金が支払われるのか・どの程度の保障が受けられるのかなどといった中身について認知する必要がある。しかしながら現実社会においては、金融リテラシーの不十分性を理由に、このような認知が不十分な中で保険契約の締結に至っている場合が少なくなく、それゆえに各個人のリスクに対応しない保障が提供されてしまっている可能性がある。

ところで、本報告者（本シンポジウム司会者）は、経済モデルを用いた分析を主たる研究アプローチとしている。そして、例外はあるものの多くの場合、経済モデルにおいて登場する個人は、（１）自身が直面しているリスクの存在およびその発生確率を正確に認知していること、（２）リスクに対応した保険の存在およびその保障内容を正確に認知していること、の２つを「暗黙の」前提としている。さらに言えば、これらの点は、モデルにおける仮定を述べる際に言及されることさえ少なく、換言すればモデルにおいて登場する個人は「リスク認知」および「金融リテラシー」に関する問題を有しない個人であると言える。しかしながら、モデルにおいて「暗黙の前提」としている状況が現実社会において成立しているとは限らず、もし成立していないのであれば、経済モデルから得られる結論は、現実社会に対する解としては不十分なものとなり、ひいては経済モデル分析を行うことの有用性低下に繋がるものと考えられる。

以上の観点に立脚した場合、日本保険学会大会において「リスク認知と金融リテラシー」というタイトルでのシンポジウムを開催することは、「保険＝万が一のための保障」という観点から見た場合にも、保険経済学という学術領域の観点から見た場合にも極めて大きな意義を有すると考えられる。

## 2. シンポジウムの構成およびねらい

本シンポジウムは「講演」と「パネリストによる報告」という2つのパートによって構成されている。また、多様な角度からリスク認知と金融リテラシーについて議論することを目的に、パネリストを「産（生命保険業界、損害保険業界）」「官（金融広報中央委員会、日本銀行）」「学（大学）」から招いている。なお、講演およびパネリストによる報告のタイトルについては以下のとおりである。

- 講演：家森信善 氏（神戸大学）「保険教育、保険リテラシーと保険購入行動—リスクに備える手段としての保険への理解を深めるために—」
- 第1報告：畔上秀人 氏（東洋学園大学）「生活者のリスク認知とリテラシー—近代保険会社誕生から140年を迎えて—」
- 第2報告：中川忍 氏（埼玉大学（前：金融広報中央委員会、日本銀行情報サービス局））「人生100年時代における金融リテラシーと保険の役割」
- 第3報告：斉藤数弘 氏（生命保険文化センター）「中学生・高校生に対する「生命保険」に関する金融リテラシー向上に向けた取り組み」
- 第4報告：山本真史 氏（日本損害保険協会）「金融・損害保険リテラシーの向上に係る取り組み」

そして本シンポジウムでは、講演・報告の後に、パネルディスカッションおよびフロア（参加者）との質疑応答の時間を設けている。これらの時間においては、講演および報告の内容についてのより深化した議論を行うとともに、フロア（参加者）から出た質問をもとにしたディスカッションを展開することを予定している。その上で、日本保険学会においてリスク認知および金融リテラシーについての学びを深めるとともに、本シンポジウムのテーマに関連した情報提供の機会とすることをねらいとして掲げることにはしたいと考えている。

## 生活者のリスク認知とリテラシー —近代保険会社誕生から 140 年を迎えて—

東洋学園大学 畔上 秀人

### 1. はじめに

人々は生活の中で様々な不確実性に直面し、無意識にもリスクに備える行動を取っている。経験が蓄積されればリスクマネジメント手法は洗練されていくように思えるが、時間が過ぎて忘れ去られる記憶もあり、必ずしもそうはならない。リスクファイナンスの手法である保険の概念が日本で初めて文字として記されて約 200 年、近代的保険会社が設立されて約 140 年が過ぎている。この間に日本の保険市場は世界有数の規模になり、一般生活者にも広く普及した反面、未だにわかりづらい商品で、その結果「保険の見直し」はまるでファイナンシャルプランナーの常套句のようにになっている。

生活者のリスク認知と金融・経済リテラシーに関連する研究として、報告者は文学者との共同研究を行った。その目的を要約すれば、保険学や経済学では通常資・史料として用いられない小説などの文学作品も活用して、過去の生活者の金融・経済に関する知識水準を推定するとともに、消費者としての行動に影響を与えた要因を探るというものである。また、一定の消費行動が継続する要因の一つとして、親から子にリスク選好が継承されているという仮説を検証した。

### 2. 生活者はリスクをどう捉えてきたか

古来人々のリスク認識と近代保険との関係について、福澤諭吉の『民間経済録』（「経済録」）及び『民間経済録二篇』（「二篇」）を用いて要約を試みる。福澤は「経済録」で、経済蓄積の三大要素は儉約と正直と勉強だと述べる。しかし、いかにこの三者に努めても、「意外の災厄」に遭遇する可能性はあり、それに対する「用心覚悟」をする容易な方法が、西洋諸国で行われている「保険の法」で、経済で最も大切な箇条であると、「二篇」第二章で展開している。

「二篇」第二章後半の最重要キーワードは、「恒の産」である。この言葉は『徒然草』における「人、つねのさんなきときは恒の心なし」、すなわち「人間は、安定した資産がない時は安定した心を持っていないものである」（小川訳注（2015））に基づいている。福澤は、「世ノ災害ハ、恒ノ心ナキ者ヨリ起ルヲ常トス」と述べ、自身が蒙る天災や傷病によって家族にもたらされる経済的リスクに対する十分な備えの不足から「恒の心」が失われ、不法行為に至るといふ。つまり、生活者が直面するリスクとは「恒の産」を失う可能性であり、それに備えるために役立つものが保険ということである。

### 3. 生活者は保険をどう捉えてきたか

『日本永大蔵』を始め、金銭に関わる人々の描写は古くから存在し、しばしば好ましくないイメージで登場する。その根底には、富める者がその富と金融技術を駆使してさらに富を増やす行動への反感がある。報告者は拙論（2019）にて、戦前にも「経済小説」という言葉が使用されていたことを示し、現在のそれと共通する題材の一つに、銀行等金融機関への批判があることを明らかにした。明治

初期の人々は、銀行や保険会社が新業態にもかかわらず、銀行を舞台にした探偵小説や保険を描いた小説を受け入れた。新しい経済システムが、小説という新しい文学ジャンルと組み合わせられて、生活者の興味を喚起した。保険金不払いや銀行の高利貸付は定番のテーマであり、時代が下って労働争議が激化し、プロレタリア文学が普及してくると、実際の経済的事件とともに描かれるようになる。これらの中には著者自身が誤解しているものもあり、それが読者に伝達される。正しい理論と事実を伝える専門書は存在しても、一般生活者には難易度が高く、誤解は解かれづらかったと思われる。またそれは保険営業にも影響し、本来問題のない事例であっても、保険会社が約束通りに保険金を払わなかったといった誤解を、契約者が抱く結果となる。以上から保険には、リスクファイナンスシステムとしての信頼と、リテラシー水準に起因する誤解から生ずる批判という、相反する評価を伴って現在に至っているといえる。

#### 4. データから読み取られること

##### 4.1 リスク選好の継続性

1908年の人口当たり死亡保険年末現在契約人員上位5府県は、富山、京都、福井、愛知、佐賀であるのに対し、2008年度の人口当たり個人生命保険保有契約件数では、東京、富山、福井、石川、静岡である。保険契約の多少は所得の影響を受けるが、それを除いても100年間で上位に位置し続ける地域があり、リスク選好が数世代にわたって継続している可能性がある。

##### 4.2 保険購入と金融・経済リテラシー

全国消費実態調査7回分の都道府県集計データを用い、既存研究(Klapper et. al (2013))に従って新聞への支出をリテラシーの代理変数として、それが生命保険等払込総額に与える影響を推定したところ、ほとんどのモデルで両者には有意な正の関係が見られた。さらに国勢調査と学校基本調査から家族構成と地域の教育水準を表す変数を加えて推定すると、総世帯を対象にした場合、新聞への支出は依然として生命保険等払込総額に対して有意な正の影響を与えることがわかった。

#### 5. むすび

100年以上の期間を対象に、生活者のリスク選好と金融・経済リテラシー、そして保険購入行動の関係を分析することは、データの制約もあって難しいが、新たな事実が発見される可能性を有する。

#### <参考文献> (一部)

- 畔上秀人 2019 戦前期経済小説の存在について—形式的定義による考察—、『研究年報 経済学』(東北大学経済学会) 第77巻第1号、pp. 127-144
- 小川剛生(訳注) 2015 『新版 徒然草 現代語訳付き』、角川ソフィア文庫
- Klapper, Leora., Annamaria Lusardi, Georgios A. Panos. 2013 Financial literacy and its consequences: Evidence from Russia during the financial crisis, *Journal of Banking & Finance*, 37, pp. 3904-3923.

## 人生 100 年時代における金融リテラシーと保険の役割

埼玉大学 中川 忍

### 1. はじめに

人生 100 年時代とも呼ばれる超高齢化社会の到来が現実のものとなってきている。厚生労働省によると、2019 年の日本人の平均寿命は、女性で 87.45 歳、男性で 81.41 歳となり、女性は 7 年連続、男性は 8 年連続で過去最高を更新した。1989 年時点では、女性 81.77 歳、男性 75.91 歳であり、この 30 年間でそれぞれ 5 年以上も寿命が延びている。また、2019 年に生まれた人のうち 90 歳まで生存する人の割合は女性で 51.1%、男性で 27.2%と、いずれも過去最高となり、今日生まれた日本人女性のなんと 2 人に 1 人が、90 年以上の人生を謳歌する社会になっている。

長寿は、人類が長年追い求めてきた目標であり、それ自体は喜ばしい。医療の技術進歩や高齢者の健康意識の高まりは、社会として歓迎すべきことである。その反面、長寿化に対して、金融面を中心とした人生のリスク管理という観点でみると、残念ながら相対的にその普及が追い付いていない。各種サーベイ調査によると、こうした長い将来への不安が足もと高まっており、恒常所得仮説に基づく最適な消費・貯蓄行動、さらには最適な資産配分が阻害されている可能性がある。

本稿では、高度な実証分析は試みないが、豊かで持続可能な超高齢化社会を実現するために、学校やコミュニティ教育を通じて年金や保険などに関する金融リテラシーを全体として底上げし、金融知識の欠落に起因する過度な不安や不確実性を低下させることの重要性を指摘する。

### 2. 人生の長期化とリスクとの共存

過去半世紀を振り返ると、日本経済は様々なショックを経験した。高度経済成長を達成した 1970 年以降、2 度の石油ショック、資産バブルの発生と崩壊、1990 年代後半のアジア通貨危機や大手金融機関の破綻、リーマン・ブラザーズ証券の破綻に象徴される世界金融危機、そして現在見舞われているコロナ・ウィルス感染と、我々はその期初では予期できなかった多くの出来事に直面してきた。世界金融危機やコロナ・ショックなどは 100 年に 1 度の危機と呼ばれることもあるが、重要なメッセージは、人生 100 年時代の間には、こうした大きな危機は必ず起こるという認識を持つことである。さらに、金融経済面に加え、近年、地震や洪水などの大規模自然災害のリスクも着実に高まっており、各種リスクに対してしっかりと備えておく重要性が一段と高まっている。

この点、何歳まで働くか、老後に備えてどの程度金融資産を保有しておくべきか、年金のフロー収入見通し、病気や自然災害などに対してどの程度保険をかけておくべきかなどについて、できるだけ若いうちから計画し、その後必要に応じて修正していくという作業が必要となる。その際、そもそも年金や保険などに関して正しい知識（リテラシー）を持った上で、個々人のライフ・スタイルに応じたポートフォリオの構築が望まれる。すなわち、人生が長期化する中、各種リスクと共存していくという意識とその備えこそが、豊かで持続可能な経済厚生の実現に不可欠となってきている。

### 3. 金融リテラシーの現状と老後への不安

ところが、日本人の金融リテラシーは、残念ながら高いとは言えない。金融広報中央委員会（事務局：日本銀行情報サービス局）が3年に1度実施している「金融リテラシー調査」（直近は2019年）によると、近年の学校教育や金融広報活動などの努力の成果はみられるが、若・中年層や女性を中心に、依然十分な水準ではありません。例えば、経済協力開発機構（OECD）が実施した同種の国際調査と比較すると、質問形式などが異なるために幅を持つてみる必要があるものの、日本の金融リテラシーは対象29か国・地域中22位と、かなり低順位にとどまっている。

この間、同委員会が毎年実施している「家計の金融行動に関する世論調査（2019年、2人以上世帯）」によると、老後の生活について「心配である」と回答した世帯は、過去10年間概ね8割を超えて推移している。その主な理由として、「年金や保険が十分でないから」、「十分な金融資産がないから」が、それぞれ約7割を占めている。他方、直近の「金融リテラシー調査」によると、自分の年金について受け取れる金額を「知らない」と回答した人が62.9%、支給開始年齢を「知らない」と回答した人が54.8%にも上っている。これを年金受給がそう遠くない50歳代のサンプルでみても、62.6%が金額を「知らない」、49.5%が支給開始年齢を「知らない」と回答している。このように、年金の受給額や支給開始年齢すら知らない状況では、老後の資金計画など立てられるはずもなく、ただ漠然と不安や不確実性が助長されます。日本年金機構のねんきん定期便には、50歳以上の人の場合、現在加入している年金制度について、60歳まで同じ条件で加入し続けたものと仮定して計算した老齢年金の見込額が表示されています。また、保険に関しても、「金融リテラシー調査」にごく基礎的な正誤問題が掲載されているが、若・中年層を中心に決してその正答率は高くなく、個々人の必要性に応じた正しい保険選択ができていないとは言えません。過度な預貯金保有の動機には、こうした金融リテラシーの欠落という面が否定できないと考えられる。

### 4. 金融教育の効果

「金融リテラシー調査」には、金融教育を受けたことのある人とそうでない人の比較結果も掲載されている。金融リテラシーが低い学生の場合では、保険や年金、奨学金などのローン、資産形成といった項目について、金融教育の効果が高いとの結果が出ている。また、全体として、金融トラブルに巻き込まれるリスクやいざという時の判断力にも、有意な差が報告されている。長い人生、正しい知識や判断力をできるだけ早い段階から習得することは、リスク耐性の強化につながる。

### 5. おわりに

拙稿「90年代入り後も日本の家計貯蓄率はなぜ高いのか？」（日本銀行調査月報1999年4月号）では、家計の属性に応じて様々な不確実性に直面している結果、最適な消費行動が制約され、必要以上の予備的貯蓄が行われている点を実証した。雇用不安の解消や全体としての保険・年金制度の充実を促した分析であるが、そもそも制度が充実してもそれが正しく理解されていないという現実がある。人生100年時代において、学校教育などを通じた金融リテラシーの普及活動について、官民学による連携が一段と重要になる。マクロの最適消費や資源配分の実現という経済厚生面についても、金融リテラシー向上による不安や不確実性の低減が重要な課題となる。

## 中学生・高校生に対する「生命保険」に関する 金融リテラシー向上に向けた取り組み

生命保険文化センター 齊藤 数弘

### 1. はじめに

実施が予定されている新学習指導要領(2021年4月中学校、2022年4月高等学校)や成年年齢の引き下げ(2022年4月)により、中学生や高校生を取り巻く社会環境が大きな変化を迎えようとしている。新学習指導要領では、主体的・対話的で深い学び(アクティブ・ラーニング)により、「何を学ぶか」だけでなく「どのように学ぶか」という点が重視され、実際の生活で活用できる知識や技能、未知の状況にも対応できる思考力や判断力など、社会に出てから学校で学んだことを生かせるような教育が求められている。また、成年年齢の引き下げの実施により、現在の高校1年生が初めて18歳で成人を迎えることになるが、18歳でも親の同意を得ずに、様々な契約をすることができるようになる。

中学生・高校生の「生命保険」に関する金融リテラシー向上を図るために、社会環境の変化にあわせて、今後当センターの活動がどのような形で学校現場をサポートできるのか、現状と課題について検討していきたい。

### 2. 学校現場へのサポート

中学校の社会科、高等学校の公民科・家庭科の新学習指導要領の解説部分に、「民間の保険」や「自助・共助・公助」に関する記述が新たに追加された。中学生向けには、今年度第58回目となる「中学生作文コンクール」を実施しており、応募作品数の累計は100万編を超えている。また、生活設計やリスク管理の重要性について、当センター職員を学校へ派遣して授業の一コマを使い講座を実施する、生命保険実学講座を設立当初より長年にわたり実施している。生徒だけではなく、教員へのサポートとして、各種副教材の提供や教員対象夏季セミナーの実施、研修会・勉強会への講師派遣もあわせて行っている。

### 3. 中学校・高等学校における「生命保険」の取り上げ方

中学生や高校生の「生命保険」に関する金融リテラシー向上を図るために、中学校・高等学校教員の方々と懇談会を開催し、意見交換を行っている。新しい副教材の作成検討や当センターの教育活動全般について、広く有益な意見をいただいている。各科目によって特徴は



あるものの、共通点としては、「生命保険」だけ単体で教えたり、学ぶのではなく、各科目の生命保険以外のキーワードと結び付けていくことが重要であると考えます。生徒にとってだけでなく、教員側にとっても、「生命保険」を授業で取り上げる際の重要な要素となるだろう。

家庭科においてキーワードとなるのは「生活設計」である。まず、生活設計やお金の大切さについて理解を促し、生活設計を考えるうえで、起きるかもしれないリスクに備えることの大切さを考えさせる。そして、リスク管理の手段として、生活保障の土台となる公的な保障として社会保険について理解したうえで、自分の置かれている生活環境にあわせて、足りない部分があった場合に自分で備える。その一つの手段として「生命保険」があり、「生命保険」が生活において果たす役割や特徴について伝えている。中学生については、将来を見通すことについて伝えることも大切だが、1年生と3年生では、発達段階が大きく異なるため、より身近なリスクを事例として取り上げるよう、より配慮することが大切である。

家庭科が個人におけるミクロの視点であるのに対し、社会科・公民科は、社会全体から物事をとらえるマクロの視点が必要とされる。「少子高齢社会」をキーワードとしており、今後の日本の社会において、社会保障費の増加の可能性等、どんな問題が起こりうるか考えていく。そして、社会保障制度、預貯金や民間の保険といった「自助・共助・公助」について内容を理解し、適切な組み合わせについて自分なりに考察することで、自助の一つの手段として「生命保険」が果たす役割や特徴について伝えている。特に中学生については、社会保障制度の説明等、平易な表現や丁寧な説明を心がけることが大切である。

#### 4. まとめ

新学習指導要領や成年年齢引き下げの実施とあわせて、新型コロナウイルス感染症の影響により、学校現場を取り巻く環境が目まぐるしく変化しており、状況について注視していく必要がある。今後の一つの課題として、双方向のオンラインによる講座や見たいときに見ることができるオンデマンド動画の提供といった、非対面による効果的な情報提供がより求められていくことが考えられる。また、成年年齢引き下げにより、今まで以上に、契約行為に関わる注意喚起について、学校で触れる機会が多くなっていくと思われる。契約という切り口から「生命保険」に触れることにより、金融リテラシー向上を図ることも重要になってくるのではないかと。学校現場が求めるものを的確に把握したサポートが今後鍵となるだろう。

## 金融・損害保険リテラシーの向上に係る取組み

日本損害保険協会 山本 真史

### 1. はじめに

国民一人ひとりがより自立的で、安心かつ豊かな生活を実現するためには、リスクを正しく認識し、保険商品を適切に選択・利用することでリスクに適切に対処できる「損害保険リテラシー」を養うことが重要である。

日本損害保険協会(損保協会)では、損害保険リテラシーの向上を重要な役割と位置づけ、身の回りのリスクや防災・減災などに関して、身に付けるべき知識を整理・発信している。

損保協会における保険教育の取組みやサイバーリスクに関する取組みを紹介し、損害保険におけるリスク認知と金融リテラシーの状況を報告する。

### 2. 損害保険教育の全体像

損保協会では、損害保険リテラシーを育むために、身の回りのリスクや防災に関して身に付けてほしい知識・能力を3段階に分け、年齢層別に講演の実施や資料等を用意している。

金融リテラシー・マップにおける最低限身に付けるべき金融リテラシーを確認し、損保協会の損害保険・防災教育の取組みの全体像を紹介する。

### 3. 高校生に対する取組み

損保協会が2019年に作成した高校での授業用の副教材「明るい未来へ TRY! ～リスクと備え～」を紹介する。

この教材は、高校生が身近に感じる出来事からリスクを考え、解決策を導き出していくスタイルとなっている。ドライブ、ひとり暮らし、海外旅行、サイクリング、ペット、ボランティア活動および高校生活の7つの「やってみたいこと」に潜むリスクを生徒が考え、関連する損害保険の正しい知識を身に付けてもらう。

また、2022年度から実施される高校の新学習要領で求められている「主体的・対話的で深い学び(アクティブ・ラーニング)」の視点に立った授業に対応した教材となっている。授業の進行方法やポイントを解説した教師用の手引書も用意しており、この教材を活用してもらうための教員向けの講座の活用も必要であると考えている。

### 4. 大学生に対する取組み

損保協会が12大学で実施している連続講座(単位講座)における保険教育を紹介する。

講義において、「自分にとって保険でカバーすべき事象」と「カバーすべき事象発現時の経済的保障の必要額」を理解してもらう必要がある。特に、保険知識を高めるために、損

害保険のしくみやリスクマップの活用を理解してもらうことが必要であると考えます。

## 5. サイバーリスクに関する取組み

サイバーリスクという新たなリスクに備えることも重要であり、損保協会が2020年1月に発表した「中小企業の経営者のサイバーリスク意識調査」を紹介する。

国内企業へのサイバー攻撃が急増しており、特に、サイバーセキュリティ対策が進んでいない中小企業がサプライチェーン攻撃により狙われる可能性がある状況を踏まえて、中小企業の経営者を対象としたサイバーリスク意識調査を実施した。

調査の結果、中小企業のサイバーセキュリティ対策が進まない大きな理由として、中小企業の経営者の多くが自社に対するサイバー攻撃による具体的な被害をイメージできていないこと等から、経営課題としての優先度が低くなっていることが分かった。

損保協会では、「サイバー保険特設サイト」をホームページに開設し、サイバー攻撃の種類、サイバー攻撃が企業に与える影響(事故による企業の想定被害額等)、サイバー保険の概要、啓発チラシや動画を掲載し、中小企業のサイバーセキュリティ対策強化に向けた啓発活動を行っている。

## 6. むすび

日本はいつでもどこで大きな地震が起きてもおかしくない状況であり、地震リスクを正しく認識し、地震の備えとして地震保険の加入の必要性を理解することが求められる。地震保険が被災後の生活再建を図るためのものであるという正しい保険知識を身に付けてもらうために損保協会が行っている広報活動も損害保険リテラシー向上の取組みであると考えます。

消費者のリスク認知の一層の高揚を図り、損害保険のしくみや効用を理解したうえで、適切な保険商品を検討、選択するという保険行動に結びつくよう、金融・損害保険リテラシーの向上に係る取組みを推進していくことが必要である。

## 企業年金と母体企業の財務的意思決定

慶應義塾大学

柳瀬 典由

### 1. はじめに

近年のコーポレートガバナンス改革において、アセットオーナーとしての企業年金の役割向上に対する期待は大きい<sup>1</sup>。企業年金のアセットオーナーとしての専門性の向上は、最終受益者であり母体企業のステークホルダーでもある従業員の資産形成に寄与するとともに、従業員への貢献などを通じて、母体企業の中長期的な企業価値や株主価値の向上につながることも期待されている<sup>2</sup>。

但し、アセットオーナーとしての企業年金のガバナンス上の問題を論じるためには、母体企業と企業年金の加入者・受益者との関係性についても考察する必要がある。本報告では、母体企業の財務的意思決定が企業年金政策に与える影響について、主に企業金融理論の観点から、母体企業と企業年金の加入者・受益者との間の利害対立に関する学術的論点を浮き彫りにする。

### 2. 統合バランスシート観

企業年金の特徴は、事業主たる母体企業が年金資産の運用リスクを最終的に負担するという点にある。この仕組みの下では、予め定められた給付算定式に基づいて企業と従業員とが退職給付の内容について約束し、従業員がその給付内容に基づいた給付を退職後に受けることができる。したがって、仮に年金資産運用の成果が芳しくなく、積立不足に陥った場合には、母体企業がその不足額を負担することになる。つまり、企業年金の財政状態は母体企業の財務にも重要な影響を及ぼすことになるので、積立不足額を母体企業のバランスシート上、負債として認識させる会計基準が多くの国々で採用されている。企業年金に関する会計基準の導入により、母体企業の財務と企業年金の財政とが明示的に結合されることになり、企業年金の財政状態が母体企業の株主価値や信用リスク、資本コストの評価に重要な影響を及ぼす可能性が顕在化した<sup>3</sup>。このように、母体企業と企業年金のバランスシートが、経済実質上、統合されたものであるという見方のことを、統合バランスシート観という。

もちろん、年金資産は母体企業の資産・負債から法的に分離され、母体企業の破綻リスク等から隔離されることが一般に求められるので、母体企業は、企業年金の運営・管理につい

---

<sup>1</sup> 企業年金は、給付建て（Defined Benefit, DB）型の企業年金と拠出建て（Defined Contribution, DC）型の企業年金とに大別されるが、本章が対象とするのはDB型企業年金である。

<sup>2</sup> 2018年6月に改訂された「コーポレートガバナンス・コード」（以下、「コード」）、ならびに、同じタイミングで公表された「投資家と企業の対話ガイドライン」において、企業年金のアセットオーナーとしての機能発揮に関する記述が新設された。そこでは、事業主たる母体企業が、自社の企業年金の運用に関する資質を備えた人材を計画的に登用・配置するとともに、そうした取組みの内容を開示することが求められている。

<sup>3</sup> わが国では、「退職給付に係る会計基準」が1998年6月に公表され、2000年4月から始まる事業年度から適用されることとなった。

て自社の特性とは独立に意思決定することができるはずである。しかしながら、企業年金が、統合バランスシート観のもと、企業全体の財務的意思決定の一環として運営・管理される可能性を指摘する研究も多い（Bartram 2018 等）。言いかえれば、将来の年金債務を最も適切に充足するという観点ではなく、母体企業の企業価値や株主価値の最大化という観点から、企業年金の資産運用戦略や積立水準の選択といった企業年金政策が決定される可能性も示唆されるのである。

### 3. 企業金融理論から見た研究動向

統合バランスシート観のもとでは、資産のボラティリティが増加することによって株主価値が高まるので、母体企業の株主には、ハイリスクな年金資産運用や過少積立を通じて、企業年金の債権者たる加入者・受給者にリスクを移転（シフト）するインセンティブが働く（Sharpe, 1976; Treynor, 1977 等）。これは、株主有限責任のもと、株主・債権者間のエージェンシー問題に起因して生じる資産代替の一例である。こうしたインセンティブは、特に、財務健全性が低く、期待倒産コストが高い企業においてより強くなるはずである。Rauh (2009)はこれを、企業年金政策におけるリスクシフト仮説とよんでいる。

他方、リスクシフト仮説においては、暗黙のうちに、企業年金の終了が母体企業の経営破たんを伴っている場合が想定されていた。しかしながら、母体企業の経営破たんを念頭におかず、むしろその長期的な継続を前提にした場合には、別の経路の可能性が検討される。Rauh (2006)によれば、米国では、受給権保護の観点から、積立状態が芳しくない企業年金に対する強制拋出の強化が進んだ。こうした強制拋出の可能性は、将来の魅力的な収益機会を見送らざるを得ないという新たな問題、すなわち、過少投資問題を誘発し、株主価値を低下させる原因となる<sup>4</sup>。他方、企業年金の財務健全性を高めることによって、将来の強制拋出の可能性を低下させることができるので、母体企業における過少投資問題が緩和される。ここに、母体企業の株主には、企業年金政策上、リスクをより抑制しようとするインセンティブが生じるのである。このような経路について、Rauh (2009)は、企業年金政策上のリスクマネジメント仮説と定義し、リスクシフト仮説と対比させている。

それでは、これらの対立する仮説は、実証的にどちらが支持されているのだろうか。実は、リスクシフト仮説と統合的な研究もあれば（Goto/Yanase, 2013; 2016; Phan/Hegde, 2013; Anantharaman/Lee, 2014; Chaudhry et al., 2017; Bartram, 2018 等）、リスクシフト仮説と統合的ではない研究も多い（Rauh, 2009; Pedersen, 2019 等）。そこで、本報告では、主要な既存研究を整理することを通じて、企業年金政策上の2つの主要なインセンティブに関する主要な論点整理を試みる。最後に、検討を通じて、わが国ではリスクシフトのインセンティブが相対的に高い傾向にあることを指摘する。

---

<sup>4</sup> 理論的には、一連の企業リスクマネジメントに関する研究では、財務健全性が低く、期待倒産コストが高い企業において、その将来の成長機会に対する過少投資問題を緩和するべく、リスクヘッジのインセンティブが相対的に高くなることが知られている（Mayers/Smith, 1987; Froot, Scharfstein, and Stein, 1993）。

## 低所得世帯の保険・共済の加入状況

日本大学  
岡田 太

### 1. はじめに

#### （1）問題意識

本研究の目的は、低所得世帯の保険・共済の加入状況や意識について明らかにすることである。ここでいう低所得とは、貧困または生活困窮を示唆するものとして使用しているが、低所得についての明確な基準は存在しない。「年収300万円以下」を指すことが多いが、住民税非課税世帯を指すこともある。

生命保険に関する意識調査については、生命保険文化センターをはじめ多くの調査が行われているが、低所得世帯に焦点をあてたものはほとんどみられない。

そこで、本研究は母子世帯と相対的貧困世帯を対象に、保険・共済加入の実態についての説明を試みたい。

#### （2）調査方法

全労済協会「共済・保険に関する意識調査結果」（2020年）を使用する。

### 2. 既存調査

#### （1）生命保険文化センター「生命保険に関する全国実態調査」

同調査は、多くの研究で使用される代表的なものである。「父子・母子世帯」があり、加入状況を概観する。

#### （2）厚生労働省「全国ひとり親世帯等調査」

同調査は一人親世帯の状況を知るうえで有意義な調査である。もっとも、社会保険の加入状況については調査されているが、民間保険についてはとりあげられていない。

#### （3）内閣府「親と子の生活意識に関する調査」

本研究における相対的貧困世帯は、同調査の相対的貧困層の定義を使用する。

【令和2年度 日本保険学会全国大会】

第Iセッション（経済、経営、商学系）

報告要旨：岡田 太

---

### 3. 全労済協会「共済・保険に関する意識調査」結果

(1) 一人親世帯

(2) 相対的貧困世帯

当日の報告で明らかにしたい。

### 4. おわりに

当日の報告で明らかにしたい。

## 健康増進型医療保険の効果と費用—健康保険組合データからの分析—

京都産業大学 諏澤 吉彦

(株)JMDC 田中 貴

(株)JMDC 永井 克彦

### 1. はじめに

近年、保険契約締結後の健康関連指標を用いてリスク再評価を行う、健康増進型医療保険と呼ばれる保険商品が販売されている。例えば、被保険者の健康診断計測値に基づいて還付金を支払うものや、健康増進への取組みに応じて保険料に割引を適用するものなどが登場した。このような仕組みを認識する被保険者は、自主的に生活習慣を維持・改善すると期待でき、その結果健康状態が改善され期待保険金が低下すれば、保険会社の財務状況に好ましい影響を及ぼす。一方で、還付金や保険料割引などの経済的インセンティブの付与は、言うまでもなく保険会社の財務状況に負の影響を及ぼすものであり、これを過度に行えば期待保険金低下の効果を相殺することにもなりかねない。以上のような現状認識に立って、本研究では、健康保険組合データを用いたシミュレーション分析を通して、被保険者の健康診断計測値の改善が、期待保険金と保険会社の財務状況にどのような影響を及ぼすのかを分析し、健康増進型医療保険において経済的インセンティブに許容される金額を探る。

### 2. 分析方法

分析の基礎となる健康保険組合データは、約730万人（2020年4月時点）の健康保険のレセプトデータに、被保険者の属性としての年齢と性別、また、健康診断計測項目（BMI、血圧、糖尿病に関係するHbA1c、そして肝機能障害に関係するALT（GPT）など）の値をリンクしたものである。これらの計測値は、保険会社がリスク再評価を行う際の客観的指標の選択肢になり得る。シミュレーションは、健康保険組合データを個人ごとの過去の保険事故発生状況に関するヒストリカルデータとして扱い、乱数を用いたモンテカルロ法により行う。その前提として、架空の生命保険会社が、脳卒中、急性心筋梗塞またはがんによる入院および手術などを保険事故とした保険期間10年、無配当の医療保険を引き受けると仮定する。保険会社の財務状況の基準には、保険監督者国際機構（IAIS）が策定を進めているとともに、わが国の金融庁も導入を目指している国際保険資本基準（ICS、最新版はICS Version 2.0 for the Monitoring Period）における経済価値ベースのソルベンシー比率（Economic Solvency Ratio: ESR）を用いる。ESRは、保険負債の評価方法を契約時から固定する現行規制とは異なり、期待保険金低下の効果が明瞭に現れる。そして、期初の年齢が



30歳、40歳および50歳である男女（各属性10万人、合計60万人）の直近1年に入院および手術歴のない被保険者について、保険契約締結時から10年間に、前述の健康診断計測値が改善された場合の期待保険金をシミュレートし、ICSにおける生命保険引受リスクの構成要素である医療保険に関わる罹患・障害リスクの変化を算出する。そのうえで、期待保険金の低下により保険会社にもたらされる財源を推計し、安定的なESRを維持し得る範囲で、経済的インセンティブに充てることのできる金額を見出す。また、期待保険金低下の全額をそれに充てた場合のESRの変動も推計する。

### 3. 予備分析の結果

予備分析では、BMIが30.0 (kg/m<sup>2</sup>)以上であった被保険者について、その値が18.5～25.0 (kg/m<sup>2</sup>)の範囲に改善した場合、血圧がI～III度高血圧であった被保険者が正常血圧となった場合、HbA1c (NGSP)が6.0 (%)以上であった被保険者が4.7～5.5 (%)の範囲となった場合、そしてALTが50 (U/l)以上の被保険者が0～29 (U/l)の範囲となった場合について、それぞれ期待保険金がどのように変化するかを、被保険者の属性別に推計した。推計結果からは、BMIの改善による期待保険金の低下が最も顕著であり、ALT、HbA1cが順にこれに続き、血圧の改善による効果は限定的であることが見出された。被保険者の属性別に見ると、BMIおよびHbA1cについては男性の期待保険金低下幅がより大きく、ALTおよび血圧については女性のほうが大きかった。さらに効果が著しいと推計されたBMIとALTに注目すれば、前者は性別に関わらず年齢層が高くなるに従い期待保険金の低下幅が大きいのに対して、後者ではこの傾向は男性のみに見られ、女性には年齢層別に顕著な違いはなかった。これらの分析結果に基づき、保険会社の財務状況への影響を分析し、経済的インセンティブの適切な水準を被保険者の属性別に推計する。

### 4. 結果から見込まれる示唆

分析結果からは、健康増進型医療保険商品の設計のために有用な示唆が得られると期待される。具体的には、被保険者の年齢層別、性別に還付金の水準または保険料割引幅を決定するに際して、一つの判断材料を提供できると考えられる。また、リスク再評価に際して保険会社が力点を置くべき健康診断計測項目が、被保険者の属性別に明らかになると期待される。さらにその結果、健康維持・増進の効果が高く、かつ保険会社の財務状況を損なうことなく運営可能な健康増進型医療保険が提供されることとなれば、広く公的医療保険も含めた医療保障システムの持続性に、保険事業が、より一層積極的に貢献することにもつながるのではないだろうか。

## 疾病医療過誤に係る傷害保険責任の一考察

### ～国民の健康の維持・向上に資する保険法・医事法の交錯～

住友生命保険相互会社

泉 裕章

#### I. はじめに

本報告は、医師が、医療過誤に対する責任追及を危惧して保守的・防御的な行動を取ってしまうという一部の傾向は、国家や生命保険業界にとっての重要利益である国民の健康の維持・向上を阻害しかねないという問題意識に基づき、その問題の改善にわずかでも貢献すべく、疾病医療過誤に係る傷害保険責任のあり方について考察することを目的とする。

#### II. 医事法の領域における議論状況

この問題に関し、医事法の領域では、医療契約関係にある患者と医師の間には、本来、信頼に基づく協調的關係が存在するが、ひとたび医療過誤が発生すれば、損害賠償責任を巡って、両者は対立的關係に転じる旨が指摘されている。

こうした問題を踏まえ、その改善提案の例として、医療事故補償制度（損害賠償責任制度に代わる事故保険（傷害保険型保険）制度）の導入可能性が議論されているが、具体的な制度設計のあり方等の問題が指摘されており、制度導入に向けたハードルは決して低くないようである。

#### III. 疾病医療過誤に係る傷害保険責任の議論状況

本報告における主な考察対象が生命保険会社の取扱いに係る傷害保険である以上、原則として疾病は有責とならない。一方、疾病医療過誤に係る傷害保険責任を巡り、過去の下級審裁判例は、大きく、①疾病医療過誤を無責とする傷害保険約款の捉え方を貫徹するもの、②疾病医療過誤を有責とする例外的事情を認めるもの、の2類型に整理することができるが、②にいう例外的事情は、ごく狭い

【令和2年度 日本保険学会全国大会】

第IIセッション（法律系）

報告要旨：泉 裕章

---

範囲に限定されているのが現状である。しかし、分類項目や除外項目に依拠しない傷害保険約款の存在等を踏まえると、解釈論として、こうした例外的事情を広く捉える余地があるのではなかろうか[さしあたりの私見]。

**IV. 傷害保険責任のあり方に係る解釈論的考察**

医事法の領域における知見・議論を参考に、疾病医療過誤を下表のように分類したとき、私見としては、最大限、網掛けの類型が傷害保険有責の範囲になり得ると考えるが、その保険給付が損益相殺の対象とならない以上、こうした解釈論は、医師が患者側と協調的関係を維持するためのインセンティブとならない。

		a. 医療技術上の過誤	b. 説明義務違反
医療過誤	(1)加害行為	a-(1)	b-(1)
	(2) (1)以外行為	a-(2)	b-(2)
	(3)健康悪化せず	a-(3)	b-(3)
非過誤	(4)不良転帰	a-(4)	b-(4)

**V. 傷害保険責任のあり方に係る制度論的考察**

そこで、次に制度論を検討する。具体的には、ある疾病医療過誤につき、傷害保険有責とする場合、これを請求権代位の対象とするものの、生命保険会社はその請求権を行使しない旨の手当てを行う。これにより、当該疾病医療過誤に係る事実解明に対して、患者側と医師の利害が一致し、協調的関係が生まれる。

こうした制度論には、生命保険会社の事務的・金銭的負担を増大させる等の批判があり得るが、国民の健康の維持・向上に向けた全体最適実現のための一助として、必ずしも無益でないものとする。

**VI. まとめ - 本報告の結論と今後の課題 -**

本報告は、以上のような制度論を提案する。もっとも、傷害医療過誤との平仄、患者側と医師との対立的関係残存の可能性等、今後の課題が残されている。

## 英国スチュワードシップ・コードと業界団体の役割 ーネットワーク理論と英国保険者協会の動向を中心にー

香川大学  
溝渕 彰

### 1 はじめに

2014年に英国スチュワードシップ・コード〔以下、「英国コード」という〕を参考にしてわが国でも「日本版スチュワードシップ・コード」が導入された。これをきっかけにわが国でも機関投資家による投資対象企業のガバナンスへの関与が強まった。とりわけ注目を集めたのが「物言わぬ株主」と言われてきた生命保険会社が積極的に議決権行使を行ったことである。本報告では、機関投資家の株主総会における投票行動をネットワーク理論に基づき解明した上で、英国の保険者の業界団体である英国保険者協会(The Association of British Insurers)〔以下、ABIという〕や英国コードにおけるインベスター・フォーラム(Investor Forum)〔以下、「IF」という〕の議決権行使の際の機能や役割を紹介することとする。

### 2 ネットワーク理論と機関投資家の投票行動

これまで機関投資家の投票行動はいわゆる集合行為の問題に基づき個々の機関投資家のインセンティブにのみ着目し分析されてきた。これに対して、機関投資家の投票行動を説明するのはそれだけでは不十分であり、機関投資家相互間の繋がり＝ネットワークやネットワークに組み込まれているエージェント(例えば、議決権行使助言会社や投資対象企業の経営者)と機関投資家との関係を重点的に分析する必要性を強調する見解が現れている。この見解は、近年、様々な学問分野で応用されているネットワーク理論に基づいて機関投資家の投票行動について説明を行う見解である<sup>1</sup>。本報告では、機関投資家の相互関係に焦点をあてつつ、

---

<sup>1</sup> このような見解として、Luca Enriques=Alessandro Romano, "Institutional Investor Voting Behavior: A Network Theory Perspective," 2019 U.Ill.L.Rev. 223(2019)参照。本報告ではこの論文を中心にネットワーク理論につき考察する。

## 【令和2年度 日本保険学会全国大会】

### 第IIセッション（法律系）

報告要旨：溝渕 彰

---

エージェントの動きにも触れながら、機関投資家の株主総会における投票行動について考察する。

### 3 ABIの取り組み

機関投資家にとって顧客のために投資対象企業の情報を十分に得た上で独立的な立場で総会において議決権を行使することは重要である。議決権行使に関連するコストを低減させることは集合行為の問題を解決することにも繋がる。かかるコストを低減させる目的で活用されるのが議決権行使助言会社である。しかしながら、議決権行使助言会社の助言に従い議決権行使を行うと独立的な立場で行使したことにはならない。この点、英国では機関投資家相互のネットワークを構築している業界団体を中心に総会における議決権行使に対する取り組みが行われている。本報告では、保険者の業界団体であるABIによる株主総会における議決権行使に関する取り組みを紹介し、ネットワーク理論の観点から検討を行うこととする。

### 4 英国版コードと協同的エンゲージメント

英国では機関投資家の業界団体の上部団体として機関投資家委員会(Institutional Shareholders Committee)[以下、ISCという]が創設されている。ISCは機関投資家が遵守すべきベスト・プラクティス・コードを策定し、これが英国コードへと進化した。英国コードには、協同的なエンゲージメントに関する定めがあり、機関投資家が連携して議決権行使を含めたエンゲージメントを投資対象企業に行う。英国コードにおける協同的なエンゲージメントを行う中心的な役割を担っているのがIFである。IFは業界の垣根を越えて投資対象企業とのエンゲージメントを行う。実際には、IFに執行委員会が設置され、この執行委員会がIFのメンバーを代表して投資対象企業とのエンゲージメントを行う。本報告では協同的なエンゲージメントとIFについても総会での議決権行使に関する取り組みを紹介し、ネットワーク理論の観点から考察を行うこととする。

## 会社役員賠償責任保険（D&O 保険）に関する一考察

日本大学法学部

小野寺 千世

### 1. はじめに

周知のとおり、令和元年会社法改正により、役員等にインセンティブを付与するとともに、役員等の職務の執行の適正性を確保するため、役員等がその職務の執行に関して責任追及を受けるなどして生じた費用等を株式会社が補償することを約する補償契約（会社法 430 条の 2）と、役員等のために締結される保険契約に関する規定（会社法 430 条の 3）が設けられることとなった。

本報告では、会社役員賠償責任保険（以下「D&O 保険」という）に関する近時の動向をふまえ、D&O 保険契約の今後の展開について考察する。会社法改正によって、D&O 保険契約の締結にどのような影響が及ぼされるか、審議会での議論を整理し、会社法の規律の適用範囲等を確認する。また、比較法として、ドイツにおける近時の D&O 保険契約のアシスタントサービスに関する議論を参照し、D&O 保険契約の内容、保険会社の責任等について、日本法への示唆を得たい。

### 2. D&O 保険に関する令和元年改正会社法の規律

従来の会社法においては、D&O 保険契約に関する規定が置かれていないことから、取締役の全員が被保険者となるという D&O 保険の構造上の利益相反性、会社による保険料負担等に関して、株式会社が D&O 保険に係る契約を締結するためにどのような手続等を経る必要があるかが議論されてきた。平成27年に、経済産業省のコーポレート・ガバナンスの在り方に関する研究会から「法的論点に関する解釈指針」が示されると、株主代表訴訟で役員が敗訴した場合の補償を普通約款とは切り分けて特約を設けていた構造を変更する約款の改正がなされた。

既に解釈指針に基づく実務が定着してきており、それで十分ではないかという経済界からの考え方が示される中、D&O 保険契約の締結により生ずることが懸念される弊害に対処するとともに、当該契約を締結するための手続等を明確にし、D&O 保険が適切に運用されるよう必要な規律を整備するとして、令和元年改正

## 【令和2年度 日本保険学会全国大会】

### 第IIセッション（法律系）

報告要旨：小野寺 千世

---

会社において規定が設けられることとなった。すなわち、改正法は、役員等賠償責任保険契約の内容の決定をする手続として、取締役会決議（取締役会非設置会社では株主総会決議）を要すること、利益相反取引規制を適用除外とすること、事業報告において開示する旨を規定する<sup>1</sup>。

審議会での議論を整理し、改正会社法規制が適用される D&O 保険とはどのような性質を有するものか、改正会社法の規律の適用範囲を確認する。

### 3. ドイツにおける D&O 保険の動向

近時、ドイツでは、D&O 保険契約におけるアシスタントサービスに関する議論がなされている。アシスタントサービスは、成長分野である D&O 保険およびサイバー保険において特に多様であると指摘されている。D&O 保険のアシスタントサービスの例としては、外部の第三者による危機管理や風評被害への対応支援、被保険者に精神的苦痛が生じた場合の医療あるいは心理的治療のサポート、その他（税務など）のコンサルティング等があげられる。

アシスタントサービスに関して、その提供の法的関係を、提供者がだれであるか、アシスタントサービスを現物給付するか、サービスに支出した費用を補償するかによって4つに分類したうえで、保険監督法（VVG）との関連を整理する。そして、提供したサービスによって損害が拡大してしまった場合、人身傷害または物的損害を引き起こした場合の保険会社の責任について、他の賠償責任保険契約に関する裁判例を参考に、保険会社は、サービス提供者を選択するに際して一定の義務を負い、保険契約者に対して責任を負う可能性があるとの見解が示されている。

### 4. 日本法への示唆

D&O 保険契約の内容は、企業のリスクの多様化を背景として、保険業法のもと、保険事故の発生後に保険会社が提供する追加のアドバイス、情報、組織、サポートサービスに関する特約の多様化等さらなる展開が考えられるところ、それにとまなう保険会社の責任については、ドイツ法における議論が参考となると思われる。

---

<sup>1</sup> 会社法制（企業統治等関係）の見直しに関する要綱案 10 頁、11 頁、竹林俊憲他「令和元年改正会社法の解説（IV）」旬刊商事法務 2225 号 9 頁以下。

## 高松から発信する日本版 MaaS の取り組み —コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり—

高松市都市整備局

伊賀 大介

### 1 はじめに

人口減少、少子・超高齢社会の到来に伴う公共交通の衰退が喫緊の課題となる中、全国的に、鉄道やバスなど移動に最適な手段をサイバー空間で統合し情報提供等を一元的に行う、「MaaS」の取組が盛んである。

日本の MaaS の動向を見ると、アプリ上の構造やデータの利活用など、サイバー空間の整備からアプローチを図っているところが多く、全国でアプリが乱立している状況である。ユーザビリティだけを考えれば、Google マップや交通系 IC カードでシームレスな移動が可能であり、昨今の状況は、政策的な視点における繋ぎ目が数多く発生する事態に陥るのではないかと懸念されるものである。

スウェーデンのチャルマース大学の研究者は、サービスの統合の程度に応じ MaaS を 4 段階に分類しているが、自治体が行う MaaS は、事業者レベルを超え政策へ MaaS の概念を組込む、一番上の「レベル 4」を見据えた組み立てを行うことではないかと考えている。

### 2 MaaS における重要なファクター

政策展開を見据えた MaaS の取組において、重要なファクターは合意形成である。情報の一元化のため、オープンデータの整備や、プラットフォームへの安定した情報提供が必須となるが、事業者ごとにデータの整備状況、抱える課題や目標が異なり、地方部においてはデータの維持コストの負担などの点から、合意形成の難易度が最も高い。

本市では交通事業者とまちづくりのビジョンを共有し、事業者の課題解決に資する施策に取り組んできた。近年、本市において鉄道、バスともに利用者は増加しており、効果に基づく経験から、事業者との合意形成の基盤が整いつつある。

### 3 高松市の取組

全国の地方都市同様、本市においても市民の生活は車に大きく依存しており、2012 年に行ったパーソナルリップ調査による交通分担率では、自動車利用が 1989 年の 46%から 2012 年には 67.7%と、1.5 倍近く増えている。

2014 年の都市再生特別措置法および地域公共交通活性化再生法改正以前から、本市では都市計画と交通計画を両輪として捉え、まちづくりを行っており、軸となる交通計画は、コンパクト・プラス・ネットワークの考えの下、本市の「強み」である既存ストックの鉄道を基軸とし、バスをフィーダー化することで持続可能な公



公共交通ネットワークを再構築するものであり、交通結節拠点として鉄道新駅を整備するとともに、現行バス路線の再編に取り組んでいる。

現行バス路線の多くは、郊外から中心部に目掛けて運行しており鉄道と並走する区間も多く、かつ運行距離が長い。再編を行う上で需要に応じた供給の最適化を図るためには、バスを結節させる装置が必要だが、既成市街地に形成された既存駅の改良には莫大なコストがかかるため、すでに整備された幹線道路との交差部に新駅整備を計画した。また、再編によるフィーダー化は、乗り継ぎを強要するという点でもある。地方部において乗り継ぎに対する抵抗は非常に大きい。バス路線の駅前広場整備を行うことで時間抵抗を抑え、ICカードを活用した割引により運賃抵抗を抑えている。本市のハウスカード「IruCa(イルカ)」は、民間鉄道である「ことでん」が経営難に陥った際、効率化のために導入したものであるが、2013年に策定した高松市公共交通利用促進条例の理念を踏まえ、本市ではコミュニティバスやレンタサイクルなど、様々なモードを導入するとともに、利用促進施策として乗継割引を行っている。

新駅整備等のフィジカルの再構築は、リアルタイムな情報分析により成り立っており、ビッグデータをもとに経済モデルを構築し、交通事業者から提供されるICカードデータを活用しモデルをブラッシュアップしながら、需要予測を行っている。このエビデンスを基に、交通事業者と将来のまちのビジョンを共有しながら、供給の最適化を進める「高松モデル」により、持続可能な公共交通ネットワークの再構築を進めており、その過程において交通事業者と構築してきた関係性が本市にはある。

#### 4 今後の課題

「高松モデル」のポリシーの下、フィジカル面での合意形成が整いつつある本市において、供給の最適化を着実に進めるためには、サイバー空間におけるシームレス化を図る必要がある。主な課題として、

- (1) 異なる運賃制度を持つ移動手段を繋ぐための制度整備
- (2) モード・事業者をまとめて、政策統合を可能にするソリューション

が挙げられる。国においては、柔軟な運賃設計の可能性などが示唆されているが、地域の課題を解決するために必要な手法、実現可能な手段について、検討を進めていきたい。

## MaaSの推進と法（問題提起・要旨）

香川大学法学部教授／

香川大学瀬戸内圏研究センター客員研究員／

明治大学自動運転社会総合研究所客員研究員

肥塚 肇雄

### 1 MaaSとは？

法令上 MaaS (Mobility as a Service) の内容を定める定義規定はないが、「移動ニーズに応じてアプリで一元的に検索・予約・決済できるサービス」をいう。共通論題では、基本的に陸上旅客運送を中心に議論する。

### 2 SDGs

2015年の国連サミットにおいて採択された「Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標)」は SDGs と略称される 17つの目標がある。2030年までに達成すべき国際社会共通の目標である。これらの目標は「誰一人取り残さない (leave no one behind)」で達成されることが求められている。これらの目標のうち、目標目3及び11に係るターゲット (具体目標) に、交通事故死傷者数を半減にしたり、公共交通機関を拡充し安全で安価なアクセスを提供したりすること等が示されている。

そこでわが国は、上記の SDGs の達成に向けて、さらに社会の少子高齢化に伴う等の課題を解決しようとして、ICTまたはAI等々の新しい技術を駆使した「人間中心」のデータ駆動型社会 (Society5.0) を形成し経済成長と社会課題の解決を両立させ、グローバル競争に挑もうとしている。

### 3 地方の課題

社会の少子高齢化に伴う等の地方の課題として、特にバス運転者不足の深刻化し地域公共交通の利用者数も減少しバス路線が次々と廃止され、高齢者の買い物や通院の困難化が指摘され、地域の利便性ある暮らしや地域経済を支えることが困難となっている。地域公共交通が衰退し交流人口の減少が進むことによって観光振興等に悪影響が及び地域経済が縮小する (新型コロナ禍により2020年の春先から人の移動が抑制され現在もブレーキがかかっている (with corona))。実際に、わが国の全国土の3割が交通空白地帯である。従来の所有を前提としたクルマ依存型社会における「移動は個人の責任である」という基本的な考え方は転換を迫られる。その転換の一つの方向性は、遠隔診療、遠隔服薬指導又は遠隔授業のように、移動しなくても各種サービスがリアルに近い程度に享受できるというのである。もう一つの方向性は、いつでもどこでも誰でもが自分以外の者から移動サービスを享受するということである。そのためには持続可能性ある公共交通の活性化が求められる。自治体が地域公共交通業者等と連携して、地域の輸送資源をフル活用する取り組みを推進することが求められるのである。

2013年、初めて国の交通政策に関する基本法である交通基本政策法が制定され日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、「まちづくり」の観点からの交通施策の促進及び関係

者相互間の連携と協働の促進等を講じるものとされた。2014年、いわゆる地域公共交通活性化再生法（平成19年法律59号）が改正され、自治体を中心となってまちづくり等の施策と連携して面的な公共交通ネットワークを再構築するものとされた。

#### 4 近時のMaaS関連法案等の動向

さらに、2019年度は日本版MaaS元年とされ、国土交通省は、経済産業省とともに、新プロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」を立ち上げ、2020年度も「新モビリティサービス推進事業」実施が継続されている。既に2019年には、自動運転走行の実現に向けて道路運送車両法と道路交通法の改正がなされ2020年4月から施行された。2020年5月には、MaaS関連法案が成立した。すなわち、自治体を中心となった運輸サービス・移動手段を確保することを促すいわゆる地域公共交通活性化再生法が改正され、交通事業者間の共同経営を可能とする途を拓く独占禁止法特例法が成立し、自家用有償旅客運送の実施手続を円滑化するため道路運送法が改正された。さらに、いわゆるスーパーシティ法案（改正国家戦略特区法案）も成立した。MaaSの構築は「まちづくり」の要素にもなり得ることから、注目される。

#### 5 共通論題で議論すべき事項

MaaSは地方課題を解決するものと期待され、かつ、「まちづくり」と関連するものである。都市レベルでみると、中核市では、地域の特性を生かした「まちづくり」の施策の推進が可能となる。現在、全国での市の数772のうち、政令市は20、中核市（法的人口が20万人以上の都市）は60あり、中核市に移行を検討している市が12ある。一つの中核市におけるMaaSの推進の取り組みが成功すれば他の中核市にその成功事例を応用しやすい。

中核市である高松市は2014年の都市再生特別措置法及びいわゆる地域公共交通活性化再生法の改正以前より「まちづくり」に取り組んでおり、その交通計画に基づく公共交通ネットワークの再編は全国的にも注目されきた。

2020年5月にMaaS関連法案が成立しMaaSの推進についても法的整備がなされた。国土交通省では、その他MaaSの推進のための事業の取り組みもなされている。わが国で、今後、どのようにMaaSが推進されていくのか国が目指す方向性は重要である。

さらに、MaaSの推進の観点からは、MaaSに関連する法規制やMaaSに関連する領域に関する法規制がなされる。データやデータ利用基盤（プラットフォーム）に係るプライバシーや個人情報の保護の問題、運賃規制、独占禁止法の適用問題、さらには、MaaS空間における事故責任等に関する法的問題がある。

実際に、MaaSはアプリの利用を可能とするデータ利用基盤が必要不可欠である。その際、AIが活用されている。公共交通の柱である鉄道や路線バスを補充するファースト（ラスト）ワンマイル（自宅と最寄り駅の間）の距離）はAIを活用して移動の利便性が図られる。

このようにして、段階を踏んでMaaSが構築されていく。その過程において、MaaS空間では様々なリスクが生じる。MaaSを推進するためにはMaaSに対する社会受容性を高める必要がある。その手段の一つがリスクに対応した保険が用意されることである。レベル2までのMaaSは基本的に従来の保険商品で対応が可能であるが、レベル3のMaaSでは、新しい保険商品を開発する必要があるように思われる。

## 日本版MaaSの推進について

国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課

佐藤 涼

### 1. はじめに

MaaSは、IoTやAI等の技術革新やスマートフォンの急速な普及を背景にした、公共交通の分野におけるサービスを大きく変える可能性がある。交通結節点の整備等のフィジカル空間の取組とも連携することで、既存の公共交通の利便性の向上や、地域や観光地における移手段の確保・充実に資するものであり、その普及により、自らの運転だけに依存せずに、ストレスなく快適に移動できる環境が整備されることが期待できる。ここでは、国土交通省でのこれまでの取組について報告する。

### 2. 日本版MaaSの推進・支援事業の取り組み

#### (1) MaaS等の実証実験について

2019年度には、国土交通省及び経済産業省が、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による挑戦を促すプロジェクトである「スマートモビリティチャレンジ」を開始し、全国各地での実証実験を支援するとともに、最新の知見の共有や地域の関係者の連携を深めることを目的に、全国8ヶ所でのシンポジウムを開催した。国土交通省においては、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」中間とりまとめ（2019年3月）を踏まえ、地域特性に応じたMaaSのモデル構築を進めるため、2019年6月に全国の牽引役となる先駆的な取組を行う「先行モデル事業」を大都市近郊型・地方都市型で6地域、地方郊外・過疎地型で5地域、観光地型で8地域の19地域を選定し、実証実験への支援を行った。

2020年7月31日には、令和2年度日本版MaaS推進・支援事業として、新たなMaaSの構築を牽引するモデルプロジェクト38事業を選定した。また、AIオンデマンドやキャッシュレス決済の普及促進のための補助も行っている。

### 3. 地域交通活性化再生法について

#### (1) 概要

「地域が自らの公共交通体系について主体的に検討する」という考えの下、2007年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が制定された。2014年の同法の改正においては、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者と適切に役割分担しながら、まちづくりや観光振興等の地域戦略と連携しつつ、地域にとって最適な公共交通ネットワークの形成を、関係者の合意の下で実現していくための枠組みを構築した。同法に基づき、2020年3月末までに585件

の地域公共交通網形成計画が国土交通大臣に送付され、38件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣の認定を受けるなど、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組が進められてきた。このように、地方公共団体が中心となって、関係者との議論を踏まえ法定計画を作成し、それに基づく取組を進めることで、地域の移動手段を確保するという認識が多くの地域で広まっているところである。

一方、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等で地域公共交通の経営環境が悪化し、路線廃止等が相次いでいる状況を踏まえ、地域が作成する法定計画については、「地域公共交通のネットワークの形成」にとどまらず、「持続可能性のある地域の移動手段となるサービスの提供の確保」という次のステージに移行する必要がある。

このような観点から、第201回通常国会に提出され、2020年5月に成立した「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」（以下、「改正活性化再生法」という。）においては、原則として全ての地方公共団体において、これまでの法定計画を活かしつつ、まちづくり（立地適正化計画等）、観光、医療、福祉、教育、情報、物流等の分野と連携し、公共交通事業者による旅客運送サービスの改善・充実に加え、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉・介護輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業等の既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保することを目的とする法定計画（地域公共交通計画）に見直すこととしている。

## （2）MaaSに関する部分

改正活性化再生法によりMaaSのための協議会（新モビリティサービス協議会）制度や、MaaSの実施に係る計画（新モビリティサービス事業計画）の認定制度を創設。新モビリティサービス協議会により、地方公共団体や交通事業者だけではなく、観光、医療、福祉、教育、情報、物流等の分野に関係する事業者も参加することにより、幅広いサービスの提供が期待される。

## MaaSの推進と法規制

晴海パートナーズ法律事務所マネージングパートナー・弁護士／  
明治大学自動運転社会総合研究所客員研究員  
後藤 大

### 1 MaaSの推進と法規制

MaaSの内容については、統合のレベル分けという形でその関係性が描写されている。具体的には、統合なし、情報の統合、予約と決済の統合、契約と責任を含むサービス提供の統合、政策の統合という形でレベル分けがなされている。必ずしも低いレベルから高いレベルへとサービスが進展していくものではないと考えられるが、これらを推進していく上で、法規制がどのように関わってくるのかを検討する。

#### (1) MaaSに関連する法規制

##### ア 統合なし

上記のとおり、MaaSの内容については、統合のレベル分けがなされているのに対し、日本におけるモビリティサービスの提供者に対する法規制は、例えば、自動車を利用した運送役務に関しては、様々な事業法によって規制されており、規制の内容それぞれが理解しにくいものとなっている。このような複雑な法体系自体、新規参入者にとっては参入障壁となる。

##### イ 情報の統合

情報の統合については、日本において既にサービスとして実現しているところではあるが、利用者の位置情報（移動情報）を含めて、まちづくりのために利用するためには、どのような形態で提供を可能とするのかを検討する必要がある。個人情報保護法の改正により個人関連情報（生存する個人に関する情報であって、個人情報、仮名加工情報、匿名加工情報のいずれにも該当しないもの）について、提供先で個人情報への紐付けを禁止する契約の締結等が必要な場合が出てくる可能性がある。

##### ウ 予約と決済の統合

マルチモーダルのモビリティ予約と決済の統合を行うためには、旅行業法の適用を受けることになる。また、利用者の個人情報及び個人関連情報の連携に関しては、個人情報保護法の適用が問題となる。

なお、MaaS関連データの連携に関するガイドラインにおいては、データ項目を公共交通等関連データ、MaaS予約・決済データ、移動関連データ、関連分野データと列挙し、MaaS予約・決済のデータ、移動関連データ等については、各社で協調的データか、競争的データかの判断を行うとされている。また、これらのデータに関しては、プライバシー保護の観点から情報の取扱いに留意する必要がある。

##### エ 契約と責任を含むサービス提供の統合

モビリティサービスをサブスクリプション化して、契約（責任）を統合することを

実現するためには、まず、様々な事業法において定められている運賃規制について、弾力的な変更が可能になるようにする必要がある。特に、モビリティサービスの運賃だけではなく、施設の利用料等とも統合してサービスを提供する場合の設計や、ダイナミックプライシングの導入の可否等が問題となる。

また、複数の MaaS 事業者が併存する大都市以外の地域においては、単一の MaaS 事業者がデータの連携を含めてプラットフォームとして市場支配力を形成することになる可能性があるため、上述の問題点に加えて、独占禁止法の適用が問題になる。

#### オ 政策の統合

政策の統合を行うためには、都市計画をはじめとして、行政とのデータ関係や、行政からの補助金交付等のインセンティブ付与を検討する必要がある、地方自治体と MaaS 事業者との間の相互の情報共有等が必要になる。

また、地域の課題を解決するために、地域住民の声をどのような手法で反映するか、地方自治の在り方も問題となる。

### (2) MaaS に関連領域に関する法規制

MaaS は、あくまでも移動ニーズがあることが前提のサービスであり、その移動ニーズは、観光、生活交通、医療・介護、防災、働き方、レジャーといった人の活動を前提とする。また、人を移動させるのか、サービス・機器を移動させるのかという切り口も考慮した上で、それぞれの法規制を検討する必要がある。

例えば、医療とモビリティの分野では、医療機器などを搭載した車両が、患者の自宅に出向くモバイルクリニック実証事業が行われているが、これはオンライン診療が無診察治療の禁止を定める医師法 20 条との関係で、遠隔診療が「診察」に該当する適法なものとして実施要件が明確化されたことで実現可能となっている。また、改正薬機法により電子処方箋を調剤薬局に送付できる、ビデオ通話で薬剤師が服薬指導ができる等の規制が緩和されることにより、実現できるサービスが増えて行くことになる。他方で、患者の個人情報を含むデータについては、プラットフォームに集積されることが予想され、どのようにこれを取り扱うべきかの議論が求められる。

## 2 MaaS 空間における事故の責任

### (1) MaaS により提供されるモビリティの安全性や利用者保護の責任

第一次的には、各交通事業者が責任を負うべきものと考えられるが、MaaS の利用者からすると、レベル 2 及び 3 の MaaS については、契約の相手方は MaaS 事業者であって、各交通事業者ではない。そのため、MaaS の遅延や、災害発生時の対応については、各交通事業者が責任を負っているものの、MaaS 事業者も、積極的に情報収集や利用者がとるべき対応について、情報を収集し、提供すべきである。

### (2) インターモーダルにおける責任分配

責任領域が明瞭に分かれている部分は、各交通事業者が責任を負い、そうでない部分については、各交通事業者と MaaS 事業者が連帯して責任を負うことになる。

## MaaS の推進とデータ利用基盤サービス

東京大学／公立ほこだて未来大学／未来シェア

松原 仁

### 1. AI 便乗サービス SAVS

全国の公共交通が疲弊している。路線バスは乗る人が少ないので路線が減ったり便数が減ったりして不便になってさらに乗る人が減るという負のスパイラルに陥っている。タクシーは便利だが日常遣いをするには料金が高すぎる。ほとんどは自家用車で移動するが高齢化が進んできて安全に運転できない人たちが出てきている。このままでは移動の足が確保できなくなる。われわれはバスよりも便利でタクシーよりも廉価な公共交通を人工知能を含む情報処理技術で実現するという目標を掲げて研究を行ない、SAVS(Smart Access Vehicle Service)というシステムを開発した<sup>1)</sup>。このシステムは客がスマートフォンで車を呼ぶとリアルタイムにAIで最適な車を計算してその車を客に配車する。ポイントは配車の際に同じ方向に客を乗せて向かっている車があった場合にその車が寄り道をしていま呼んだ客も乗せるというところにある(そのことをAI便乗と呼んでいる)。タクシーと同じくドアトゥドアで便利であり、便乗で複数の客を乗せるので客はタクシーを一人で使うよりも廉価な運賃で済む。寄り道をする最初に乗っている客が目的地に着くのが遅れてしまうが、スマートフォンでSAVSを使うときは何時までに着きたいという時間を入力することになっていてAIはその目的時間に間に合う範囲で便乗させる。われわれはこのSAVSを社会実装する目的で2016年に公立ほこだて未来大学発のベンチャー会社「未来シェア」を設立した。移動の足に困っているさまざまな地域で実証実験が進められており、2020年は岡山県久米南町、岩手県紫波町、長野県伊那市などでSAVSの実運用が開始されている。客が便利で安く乗れるだけでなく、少ない車の台数と運転手数で乗車率の高いサービスが実現できるので交通事業者にとってもメリットがあり、補助金を節約して便利なサービスを提供できるので自治体にとってもメリットがある。

### 2. MaaSにおけるSAVSの役割

MaaS(Mobility as a Service)の考え方は2010年代前半にフィンランドでスタートし、2010年代後半になって日本にも入ってきた。鉄道、飛行機、路線バス、タクシー、自転車などすべての交通手段を統一的に扱えるサービスのことである。従来は飛行機は飛行機で路線を検索して乗る便の予約をしてチケットを購入して支払いをする、ということそれぞれの交通手段において別々に行なってきた。それを客がどこからどこに行きたいという情報を



## 【令和2年度 日本保険学会全国大会】

### 共通論題「Maas の推進と法」

報告要旨：松原 仁

与えるだけで一回だけで手続きが全部済むようにしようというのが MaaS である。SAVS で走る車はライドシェアに位置づけられるが、ライドシェアも MaaS を構成する交通手段の一つである。

われわれが開発した SAVS はすべての移動を担うものではない。多くの客が一定の同じ区間を移動するのであればそれは飛行機なり鉄道なり路線バスなりが担うのがふさわしい。MaaS における SAVS の役割はたとえばいわゆるファースト（ラスト）ワンマイルの部分である。ファーストワンマイルというのはもともと通信分野で使われていた用語だが、いまはモビリティ分野でも使われるようになった。家から目的地に移動する場合に家から最寄りのバス停や駅までの間のことを指す（ワンマイルは約 1600 メートルであるが、厳密にその長さを意味しているものではない）。私鉄沿線でこのファーストワンマイルの移動の問題が起きている。私鉄が分譲した家から歩いてバス停まで行って私鉄のバスに乗って私鉄の鉄道の駅まで移動してそのから鉄道に乗って都心に向かうということになっていた。客が若かったときはバス停まで徒歩で大丈夫だったのが、年を取って歩くのが辛くなってきたのである。私鉄としては客が分譲住宅を手放さないために家とバス停の間を結ぶ交通手段を MaaS の一環として提供したい。その候補が SAVS で走る車ということである。この例を含めて国交省や経産省が MaaS に力を入れてさまざまな地域で実証実験が進みつつあり、そのいくつかでは SAVS も使われている（たとえば東急電鉄が中心に進めている伊豆の観光型 MaaS の Izuko で SAVS が使われている）。

### 3. データ利用基盤サービス

MaaS は異なる交通手段を統一的につなげるサービスなので、そのサービスを実現するためには従来は各交通事業者が別々の場所に別々の方式で蓄えていたデータを統一的に扱うためのデータ利用基盤サービスが必要である。NEDO の予算で MaaS Tech Japan 社が現在以下の4つの機能を有する「移動情報統合データ基盤」を開発している。

- (1) 各交通事業者から提供される交通データ（RAW データ）の収集・蓄積
- (2) 収集した交通データ（RAW データ）を統一的に扱えるようにするためのデータ加工（正規化・抽象化）
- (3) 正規化・抽象化されたデータのクエリ処理、統計分析および機械学習処理
- (4) クエリ・分析・機械学習処理データの提供・フィードバック

これができれば MaaS 事業者はこのデータ基盤を使ってサービスを提供していくことになる。

#### 参考文献

- 1) 中島秀之・松原仁・田柳恵美子編著：スマートモビリティ革命 未来型 AI 公共交通サービス SAVS, はこだて未来大学出版(2019)

## MaaS の推進と保険の可能性

香川大学法学部教授／

香川大学瀬戸内圏研究センター客員研究員／

明治大学自動運転社会総合研究所客員研究員

肥塚 肇雄

### 1 MaaS とは？

法令上定義規定はおかれてないが、出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで利用者に対し一元的なサービスを提供すること（国土交通省）等といわれている。また、地域特性に応じて、課題があり、その課題を解決するアプローチが異なることから、都市型（大都市型、大都市近郊型）、地方型（地方都市型、地方郊外・過疎化型）、観光型の3つに大きく分類できる。MaaS は移動する主体＝人の利便性を向上させるものであるから、本報告では、物保険については触れない。

### 2 MaaS の段階的レベル

MaaS は、交通利用者の視点から、「移動」をサービスとして捉えて交通網の利便性を高めようとするものである。MaaS を段階的に発展するものと捉えた場合、レベル0の「統合なし」から、レベル1の「情報の統合」、レベル2の「検索・予約と決済の統合」、レベル3の「サービス提供（事業）の統合」、そしてレベル4の行政政策の視点から統合された「政策の統合」までである（後藤レジュメ参照）。これらのレベルのうち、大きな分岐点は、レベル2とレベル3の間にあると思われる。レベル2までは、各サービス提供者がそれぞれ分離して独立し存在している段階であるが、レベル3では、交通網を走る移動体を統合して管理運営するサービス提供者としてのMaaS オペレーターが出現する。

### 3 MaaS とスマートシティ、スーパーシティ

平成19年にいわゆる地域公共交通活性化再生法が制定され、平成26年に同法が改正され、各自治体がまちづくりと連携して面的な公共交通網ネットワークを再構築化することが促された。さらに、令和2年に同法や道路運送法が改正、独禁法特例法が制定される等、MaaS 円滑な普及促進に向けた措置等が講じられた。

まちづくりの視点から、MaaS に、データ基盤の裏付けの下 XaaS といわれる各種サービスが提供されるスマートシティに発展を遂げ得るし、各種のデータ基盤が連携した一つのデータ連携基盤の下5つ以上の領域の各種サービスが提供されるスーパーシティに行きつく。この意味においては、MaaS は、スマートシティやスーパーシティのサービスの一部を担う（なお、スーパーシティ法案〔改正国家戦略特区法案〕が2020年5月27日成立した）

#### 4 MaaS と保険

##### (1) レベル2まで

レベル2までの MaaS は、①旅客運送サービスとして、従来の鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、乗車タクシーに加えて、自治体及び NPO 法人による自家用有償旅客運送及び福祉運送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスやマイカー等がある。②これらの旅客運送サービスの一部は、データ基盤に紐づけられているものがあり得る。③各事業者はそれが管理するデータ基盤に基づいて各事業者の検索・予約・決済アプリが利用者に提供されたり又は複数の事業者のデータ基盤が連携して各事業者が提供する前記アプリが一元化された検索・予約・決済アプリが提供されたりする。

これらから生じ得るリスクに対しては、基本的に、責任保険を中心とする既存の保険商品で対応が可能である。①鉄道、バス及び自動車に利用者が搭乗中又は乗車中に傷害を受けた場合、事業者はそれによる損害賠償責任を負うのが通例である。事業者の損害賠償責任を負うことによる損害は責任保険によりてん補される。②データ基盤がサイバー攻撃を受け自動運転事故が発生した場合、自動運転車の所有者は被害者に対し運行供用者責任を負わず、政府保障事業の保障金で被害者は救済される。③データ基盤に係る個人情報管理上の瑕疵によって個人情報流出したり移動手段が遅延した結果一括予約内容と違う旅程を余儀なくされたりして利用者に損害が発生した場合、事業者は賠償責任を負うが、それは責任保険によりてん補される。そのほか、利用者が駅構内等で傷害を被った場合、施設管理者がそれによる損害賠償責任を負うし、利用者が移動手段に傷害を受けた場合、傷害保険又は休業保険から保険給付がなされる。

##### (2) レベル3

レベル3の MaaS では、複数の事業者が単数又は複数のオペレーターに統合される結果、移動手段も統合される。一定の地域の中で、統合された移動手段を運営する MaaS オペレーターが単数又は複数現れる。統合された移動手段はデータ基盤により運行・管理運営がなされる。

Society5.0（データ駆動型社会）では、所有権中心の社会ではなく、サービス（無形物）中心の社会となる。サービスは様々な選択肢の中から利用者が自分に適したサービスの提供を享受すべく選択し得る。具体的なサービスを選択・享受する対価として利用料が支払われるのではなく、利用者は様々なサービスを選択・享受できる機会が提供されたことに対して定額の対価を支払う（サブスクリプション）。

MaaS オペレーターが移動手段を運行し管理運営する MaaS においても、移動手段の搭乗中又は乗車中の事故、サイバー攻撃による自動運転事故及び個人情報の流出事故等は発生しないとはいえない。しかし、レベル3の MaaS においては、複数のデータ基盤が連携しており移動手段の事故の原因を究明することは困難となりこれらの事故に関する責任関係も不明確になるおそれがある。理論的に詰めるべき課題や代替手段はあろうが、レベル3の MaaS では、MaaS オペレーターが保険者との間で、利用者の人身損害に向けての、利用者（第三者）のためにする利用者の傷害損害保険契約が締結されこの保険の保険料は利用者が支払うべきサブスクリプション等に上乗せされていることが考えられる。

## 大会企画委員会

委員長 家森 信善 (神戸大学) / 令和3年度大会委員長  
梅津 昭彦 (新潟大学)  
北村 聡子 (弁護士)  
中林 真理子 (明治大学) / 令和2年度大会委員長  
西羽 真 (損保ジャパン)  
諏澤 吉彦 (京都産業大学)  
松澤 登 (ニッセイ基礎研究所)

## 令和2年度大会実行委員会

浅井 義裕 (明治大学)  
大塚 英明 (早稲田大学)  
陳 亮 (明治大学)  
中林 真理子 (明治大学)  
藤井 陽一朗 (明治大学)

## 令和2年度 日本保険学会大会 報告要旨

---

### 日本保険学会

The Japanese Society of Insurance Science

〒100-0005 東京都千代田区丸の内3-4-1

公益財団法人 生命保険文化センター 内

電話 03-5218-5225 FAX 03-5220-9092

E-mail : [gakkai@jsis365.onmicrosoft.com](mailto:gakkai@jsis365.onmicrosoft.com)

URL : <http://www.js-is/org/>

---

「報告要旨」の著作権は日本保険学会に帰属します。