慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	労災保険制度とメリット制 (前川寛教授退任記念号)
Sub Title	Workers' Compensation Insurance and Merit System (In Honour of Professor Yutaka Maekawa)
Author	堀田, 一吉(Hotta, Kazuyoshi)
Publisher	
Publication year	2001
Jtitle	三田商学研究 (Mita business review). Vol.43, No.6 (2001. 2) ,p.145-
JaLC DOI	
Abstract	労働者災害補償保険が特徴的なのは,メリット制が採用されていることである。本稿の目的は,メリット制の本質および機能を保険学的観点から分析し,政府労災保険においてこのシステムの存在がいかなる意義を有するかを自動車保険のそれと比較することを通じて考察することである。とくに,保険制度においてメリット制は,モラリティとコントローラビリティの観点から評価することができる。しかしながら,労働災害の危険度と賃金水準の関係を見る限り,公平な所得再分配が必ずしも行われていないことから,政府労災保険の生活保障機能を重視するとい
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234698-20010200-00686144

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

三田商学研究
第43巻第6号
2001年 2月

2000年10月16日掲載承認

労災保険制度とメリット制

堀 田 一 吉

<要　約>
労働者災害補償保険が特徴的なのは，メリット制が採用されていることである。本稿の目的は，メリット制の本質および機能を保険学的観点から分析し，政府労災保険においてこのシステムの存在がいかなる意義を有するかを自動車保険のそれと比較することを通じて考察することである。とくに，保険制度においてメリット制は，モラリティとコントローラビリティの観点から評価することができる。しかしながら，労働災害の危険度と賃金水準の関係を見る限り，公平な所得再分配が必ずしも行われていないことから，政府労災保険の生活保障機能を重視するという観点からすると，メリット制の有効性は十分に評価できるとしても，メリット制に安易に依存することは避けるべきである。

<キーワード>
労働者災害補償保険，自動車保険，メリット制，コントローラビリティ，再分配効果，モラリティ

1．政府労災保険の本質とメリット制の適用

労働者災害補償保険（以下，政府労災保険と称する）は，業務災害または通勤災害による労働者の負傷・疾病・障害・死亡に対して，被災労働者ならびにその遺族の生活保障を目的に創設されている政府管掌保険である。[1] 形式的には，国が保険者となり，事業主が保険契約者となり，従業員を被保険者とする災害補償保険であるが，その本質的には，むしろ事業主の従業員に対する使用者責任としての補償責任を担保する。しかし，事業主は，過失の有無に関わらず無過失責任で，労働者に及ぶ労働災害を補償する責任を負っており，事業主を被保険者とする責任保険と解するべき性質を

1) 政府労災保険は，通勤災害保護に加えて，労働福祉事業の創設により，被災労働者の円滑な社会復帰や労働者の安全衛生などに関する事業が整備され，さらに，重度被災労働者の介護補償関連の充実にも強化が施され，いわば「総合保険」へ拡大している。保険給付の内容は，①療養補償給付（療養給付），②休業補償給付（休業給付），③傷病補償年金（傷病年金），④障害補償給付（障害給付，年金と一時金），⑤遺族補償給付（遺族給付，年金と一時金），⑥葬祭料，⑦介護補償給付（介護給付），がある。

も併せ持つ（庭田（1988），pp.171-175.）。補償責任を事業主に負わせることで，労働者の生活保障を与えることができる。

使用者の責任発生の要件や補償をめぐっては，労働者災害補償制度は使用者の厳格な故意や重過失による責任から，無過失責任へ，さらにこれを当然の前提として被災者とその家族の生存権保障を目的とした生活保障へと発展してきている。したがって，厳格な賠償責任の存在を問題とせず，労働者の災害補償を優先させている。

補償責任を負わされた事業主は，政府労災保険を通じて責任履行することになる。政府労災保険の構造を分析すると，責任の所在を明確に事業主に位置づけていることがわかる。しかし，政府労災保険においては，個別企業と労働者との直接的な結びつきを厳格に問題とすることなく，むしろ企業集団と労働者集団の関係の中で，被災労働者の生活保障をより重視することができる。そして，社会保障制度体系の中で労災補償を捉えようとすることから，労働者生活保障を充実させる方向で給付内容は拡大する傾向を示してきた（荒木（1973），pp.302-303.）。

保険契約を事業主に義務づけているのみならず，保険料設定をそれぞれ個別の業種に対して計測された危険率に基づいて算定されている。すなわち，政府労災保険は，事業主に対する強制加入の社会保険であると同時に，保険料は，全額事業主負担であり，事故率・危険率を個別に問うような仕組みになっており，いわゆる保険原理の理念を尊重している。

同様に，構造的には責任保険であり，社会保障的性格を帯びた存在として理解される自動車損害賠償保険（以下，自賠責保険と称する）がある。自賠責保険では，自動車保有者（正確には運行供用者）に保険加入を義務づけている。ここでも，運転者の賠償責任を無過失責任で負わせるとして責任所在を明確に位置づけている。その上で，確実な責任履行を果たすために，保険制度が用意されている。保険形態が責任保険であるから，被保険者は，自動車保有者あるいは運転者であり，賠償責任を追求される加害者を保護する仕組みをとっているが，その本質的機能は明らかに被害者救済にある。労働災害の被害者救済を目的とする政府労災保険と自動車事故の被害者救済を目的とする自賠責保険とは，ともに無過失責任を責任根拠として，責任保険というシステムを通じて社会的機能を担っている。ところが，引受け主体は，前者が政府であるのに対して，後者は民間保険会社であることを考えると，両者は制度上決定的な違いがみられる。そこで，両保険制度を比較することで，政府労災保険の保険構造上の性格を確認しておきたい（図表1を参照）。

政府労災保険は，個別的な責任保険としての性格を帯びながらも，労働者生活保障の観点から補償金の年金払いを実施するなど，明らかに社会保障制度として存在しているのに対して，自賠責保険は，社会保障的性格を帯ながらも，基本的には強制加入の責任保険である。保険料算定プロセスを見ると，自賠責保険では，車種用途により料率区分が設けられていて，この部分でリスク分類が行われているが，これ以外には，（一部の地域料率を除いて）一切料率分類はなされていない。自家

図表1　政府労災保険と自賠責保険の性格比較

	労働者災害補償保険	自動車損害賠償責任保険
加入者	事業主	自動車保有者
保険者	政府	保険会社
加入	強制加入	強制加入
保険分類	補償保険	責任保険
形式的機能	使用者の災害補償責任を担保	加害者の損害賠償責任を担保
本質的機能	労働者生活保障機能	被害者救済機能
責任原則	労働基準法上の災害補償責任	条件付の無過失責任
料率区分	業種(52)	車種(28)，適用地域(4)
メリット制の有無	メリット制あり	メリット制なし
年金払い	年金払いあり	年金払いなし

用乗用車を利用する多数の国民は，危険度の大小にかかわらず，一律の保険料を負担している。他方，政府労災保険は，業種により保険料率が定められている。

自賠責保険と政府労災保険と比較するとき，被害者救済をより確実にするために無過失責任を採用することから始まっている点では軌を一にする。ただし，その後，政府労災保険は，さらに進んで，使用者の補償責任を求めることで，非常に広範にカバーしている。これに対して，自賠責保険では，あくまでも保有者の賠償責任法理の中で処理されることになっており，被害者救済は，加害者に賠償責任が存在することが前提となる。そのために，例えば，自損事故の被害者は救済されることはない。この点が，補償責任を前提とする政府労災保険とは本質的に異なる。

さらに，政府労災保険も自賠責保険も，それぞれに民間保険が補完的に存在していることが共通している（堀田（2000））。ただし，図表2に示すように，労災補償については，圧倒的に政府労災保険に依存する状況にあることは，大きな特徴を示すものである。労災事故における政府労災保険の果たす社会的役割を改めて認識することができる。

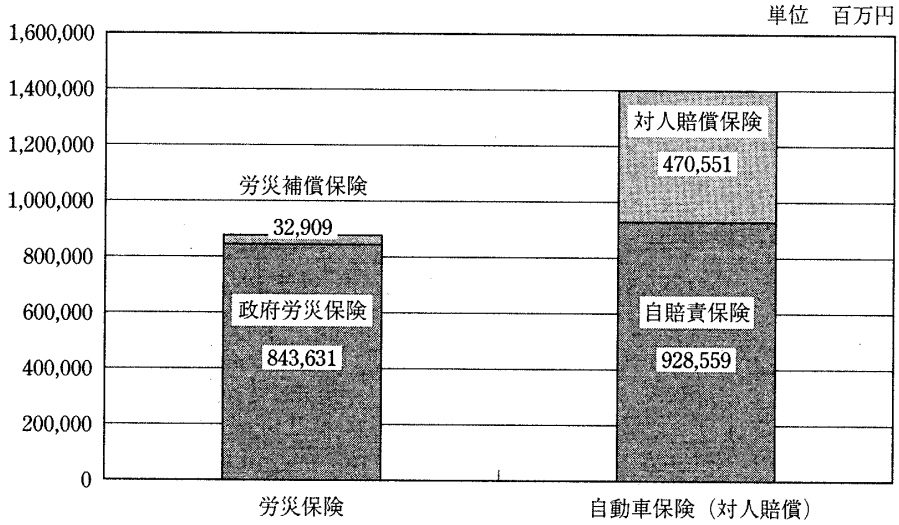
しかし，両者の保険に見られるより大きな相違点は，自賠責保険には，メリット制が存在しないのに対して，政府労災保険には，メリット制が採用されていることである。このことが，両者の性格付けをより明確に特徴づける重要な鍵となる。

政府労災保険のメリット制は，1951（昭和26）年から実施されている[2)]。政府労災保険では，一定規模以上の事業について，個々の事業ごとに収支率[3)]に応じて，一定の範囲内（上下40%以内）で保

2)　メリット制は，1947（昭和22）年の労災保険制度設立当初から労災保険法の規定に盛り込まれ，労災保険法施行から5年経過後の1953（昭和28）年から導入される予定であった。ところが，労災保険財政の収支が予想以上に悪化していたために，前倒しで実施するところとなった。導入当初は，メリット制の適用対象として，常時100人以上の労働者を使用する個別事業とされていた。当時のメリット収支率の増減幅は，30%（現行は40%）であり，有期事業は非適用（現在は適用），メリット収支率計算が5年（現在は3年）となっていた。

3)　メリット適用事業の3月31日以前3年間のメリット収支率が85%を超えるか，または75%以下である↗

図表２　労災保険と自動車保険（対人賠償）における官民シェア
（平成10年度　支払保険金）



注）・自動車保険（対人賠償）には，自賠責共済，自動車共済を含んでいる。
資料）「インシュアランス損害保険統計」(平成10年度版)，「労働者災害補償保険統計」(平成10年度版)，「自動車保険の概況」(平成10年度版）より作成。
出所）堀田（2000）

険料を増減されることになっている。[4] まず52の業種ごとに，その災害率，労災保険の収支状況に応じて，1000分の６から1000分の137までの27段階に保険料率が決められている（「業種別メリット制」という)。次に，業種別料率に対し，過去３年間の保険給付実績に応じて，個別事業所の「メリット収支率」が，±40％の範囲で増減率が掛けられて保険料率が算出される。賃金総額にこの保険料率に掛け合わせることで，最終的な事業主の保険料負担額が算定される。したがって，損害を発生させた事業主は，応分の保険料負担増を求められることになる。つまり，個別の事業主に対して損害発生の責任を問うという形になっている。政府労災保険にメリット制が採用される理由には，①従業員の所属が明確で責任主体（＝企業）を限定しやすいこと，②保険料設定を通じて，事業に対して事故防止対策を促進できること，③企業数が少ないので，事務管理コストが低く抑えられるこ

↘場合には，その事業について労災保険率から通勤災害に関わる率を減じた率を，40％の範囲内で上下させてそれに通勤災害に関わる率を加えた率をメリット労災保険率として，その事業についての翌々年度の労災保険率とすることになる。労働者に支払う賃金総額に労災保険率と雇用保険率を加えた率を乗じて出た額が保険料となる。

$$\text{メリット収支率}=\frac{\text{３／31以前の３年間の業務災害に関わる保険給付額および特別支給額}-\text{特定疾病に係わる給付等分子に算入しないこととされている給付額}}{\text{基準となる３／31以前３年間の業務災害にかかる保険料の額}\times\text{一定の調整率}}$$

調整率は，一般事業（100分の67：以下の事業を除くもの)，林業（100分の51)，建設業（100分の63)，港湾貨物取扱業（100分の63）に分かれて適用される。

4）1995（平成７）年の法改正により，中小企業事業主が特別の安全衛生措置を講じて特例の適用を受ける旨を申請したときに，申請の翌年度から３年間，メリット制を適用する際に，メリット増減の幅を45％に拡大する「特例メリット制」が創設されている。

と，④さまざまな産業政策と関連させることができること，などが考えられる。[5)]

そこで以下，メリット制の本質および機能を保険学的観点から分析し，政府労災保険においてこのシステムの存在がいかなる意義を有するかを自動車保険のそれと比較させながら明らかにしたい。

2．メリット制の構造と諸機能

2—1　メリット制の構造

料率分類（rate classification）あるいはリスク分類（risk classification）は保険事業の中核である。保険原理にしたがえば，危険度の大きさに応じた公平な保険料設定をすべきことになる。保険料の公平性を確保するためには，リスク分類することが必要であるが，実際には，分類要素を採用する上での利害得失の衝突，実務上の問題などの困難を伴うために，どの保険種目を取り上げても十分なリスク分類がなされているとはいえない。こうした状況の下では，しばしば，確定した分類要素を決定しないで，経験的な損害実績に応じて，保険料をその度ごとに改定するというメリット制が採用されることがある。

メリット制は，一般的に，料率表方式（schedule rating），経験料率方式（experience rating），遡及料率方式（retrospective rating）の3つのタイプに分類できる。料率表方式とは，客観的基準を定め，その基準でなされた分類について，さらに実績や状況により保険料に増減を設けた料率表（schedule）を作成し個別の被保険者ごとに適用されるものである。この方式の特徴は，過去の損害実績ではなくて客観的な分類要素に基づくメリットシステムとなっていることである。経験料率方式は，被保険者の過去の損害実績に応じて保険料率を増減させるものである。つまり，過去の実績が将来の保険料を決定するとして，事故歴のあるものは，その後ずっと料率算定における判断基準にその事故歴が加味されることになる。遡及料率方式は，保険契約期間中の損害実績に応じて基準保険料を修正する方式である。つまり，契約後1年間の実績に合わせて，最終的な料率算定は契約期間満了時に行われることになる。したがって，遡及料率方式は経験料率方式に比べて，保険料率の変動が激しくなりがちであり，前契約の実績が劣悪な被保険者の契約期間終了後の保険料負担は

---

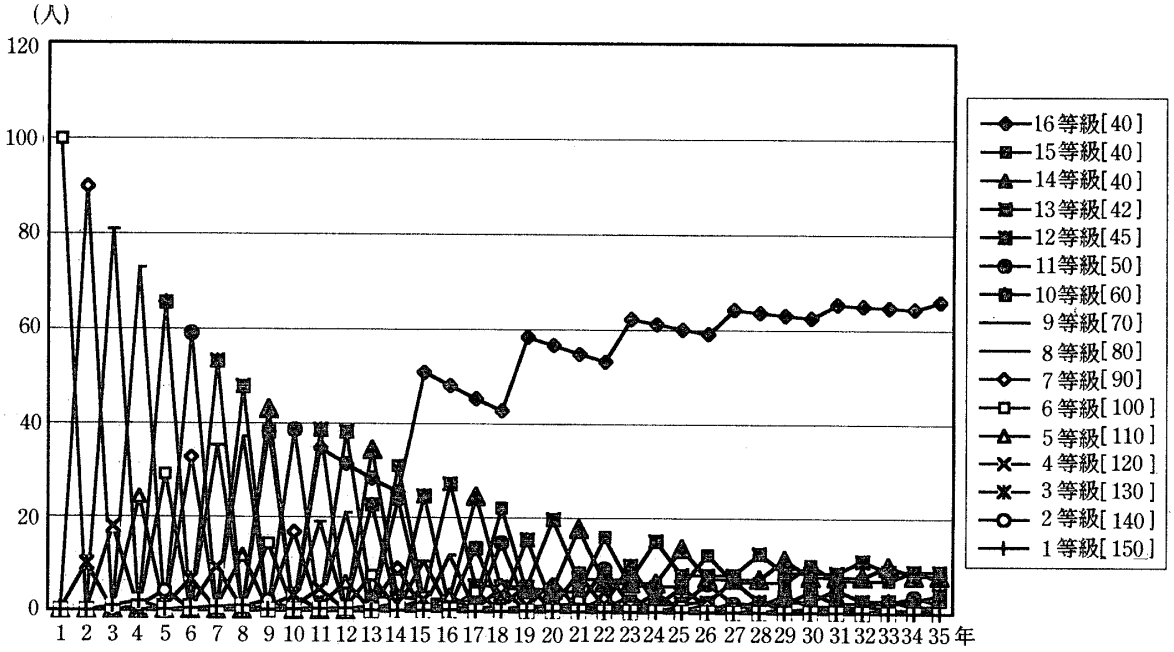
5)　これに対して，自賠責保険では，メリット制がないので，事故発生には全く関係なく，予め定められた料率区分にしたがって，保険料負担を行う。自賠責保険で，メリット制を採用していない理由として，①保険対象が自動車であって人間ではないこと，②したがって，保有者と運転者が必ずしも一致していないことから，正しくメリット制を適用することが難しいこと，にあると一般的には理解されている。しかし，これはあまり説得的な理由ではない。なぜなら，政府労災保険においても，実際に労働に従事するのは従業員であって，事業主ではない。にもかかわらず，事業主は，メリット制による責任追及が行われている。より根本的には，自動車事故の場合，社会政策的観点からは，個別的責任を追及するよりも自動車保有者の集団的責任として処理することを選択したものであると筆者は考える。

著しく増大する。現行自動車保険制度でメリット制が採用されていることは，一般的によく知られている。メリット制は，ベイズの定理を拡張的に応用した仕組みであると解釈でき，不完全情報の下でこれまでの被保険者の行動結果を所与の条件として危険度を判定しようとするものである。またスクリーニングコストを要することなく，適正な料率へ誘導させる上では，経済合理性を重視した手法である。

自動車保険のメリット制を取り上げてその構造を分析してみよう。自動車保険のメリット制（ノンフリート等級別料率制度）は，全体を16等級に分けられていて，新規契約者は6等級（基準）に配分される。無事故（無請求）であれば，次年度は1等級上位になるのに対して，一保険請求事故あたり，3等級が下げられる。

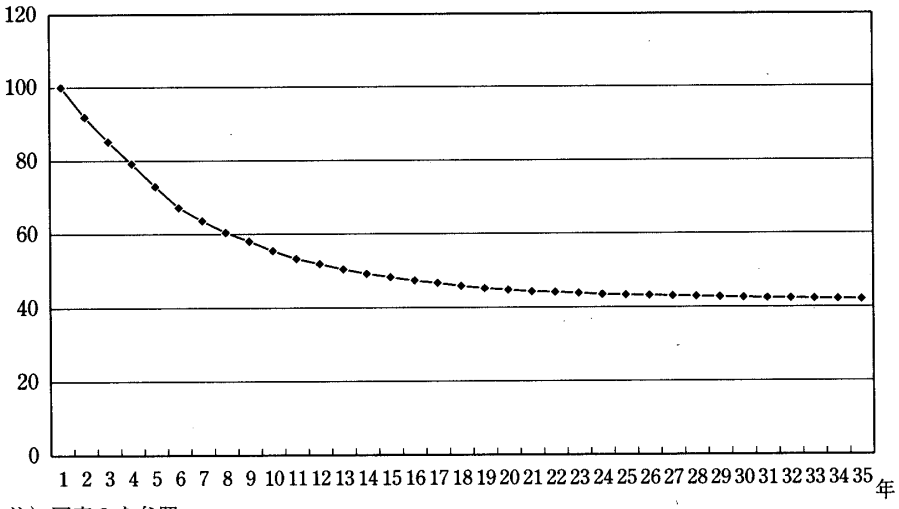
そこで，Lamaire and Zi (1994) が行った自動車保険のメリット制の構造分析を参考に，わが国のメリット制の構造を把握する。まず，以下のような仮定を設定する。いま，新規契約者100人で保険集団を形成していて，全員が6等級に配属される。次に，各クラスの契約者のうち，常に10%が事故を起こし，保険金請求をするものとする。このとき，2年目，3年目，……と繰り返し試行すると，各契約者の事故歴に応じて，徐々に，各等級に配属されていくことになる。図表3は，経年ごとの構成分布を示したものである。これを見ると，徐々に，最高等級の構成比が高くなる一方

図表3　自動車保険ノンフリート等級別料率制度における被保険者構成分布のシミュレーション



注）・被保険者は，100人で構成されて，最初に，6等級に配属されるとする。
・常に全体（各クラスごと）の10%が事故を起こすものとする。
・無事故の場合には，翌年度に1等級上位に移動するのに対して，事故を起こした場合には，3等級下位に下がる。
・以上がクローズした集団の中で，繰り返されるものとする。
・[　] の中は，基準保険料に対する割増率もしくは割引率を示す。

図表4　メリット制による平均保険料コストの経年推移（シミュレーション）



注）図表3を参照。

で，割増クラスは減少するという二極化構造になることがわかる。[6)]

さらに，構成分布に基づいて，保険料率の増減から平均保険料を算出して表示したのが，図表4である。メリット制が進行するに伴い，平均保険料は逓減し，20年を経過した段階で，約0.42のところで定常状態になる。[7)]

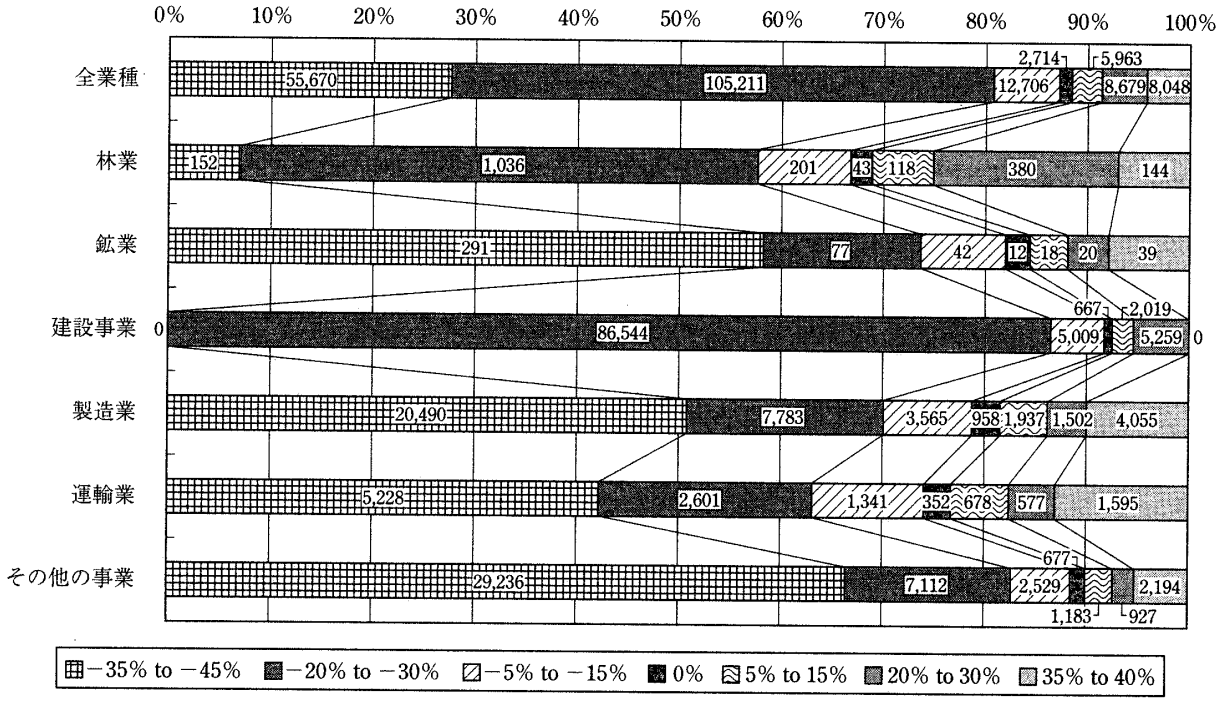
この結果が示唆することとして，①各契約者にとって，メリット制は，加入年数が増加するに伴い，平均的保険料コストを低下させるものであること，②しかし，定常状態になるまでに相当年数ががかかること，③初年度の平均保険料が相対的に高いことが推測できること，④初期段階には，異質のリスクが同一の等級内に多数存在しており，内部補助がかなりの程度まで発生していると推測できること，などを指摘することができる。

これらのことは，保険学的観点からは，メリット制が重要な意味を含んでいることを示している。すなわち，本来，保険料がリスクに応じた保険料が設定されているならば，メリット制は矛盾した制度である。同質に構成された保険集団においても，一定の確率で事故が発生するものと予定されているのであって，ある被保険者が事故を起こしたとしても，それが保険料を改定する根拠に

6)　1995（平成7）年の実績によると，自動車保険の場合には，16等級に全体の32%が属し，割引を受けている等級（7等級以上）に87%が属している。逆に，割り増し保険料を支払っている者（5等級以下）は3.6%にすぎない。これは，制度運営が硬直的になる可能性がある。なぜなら，最上級に属する被保険者はこれ以上の保険料軽減を得ることができず，メリット制のメリットが大幅に後退する。他方，最下級に属する被保険者は，これ以上の保険料負担増はないので，逆に事故抑止インセンティブを低下させる可能性もある。この二極化傾向は，政府労災保険のシステムでも見られる。

7)　保険自由化後，割引率は変更しないが，等級の上限だけを20等級まで引き上げる保険会社が登場している。その結果，最上級の契約者は，一度の保険金請求により保険料の割増は及ばないことになる。これに基づいて，同様の方法で定常状態の平均保険料コストを比較すると，改定前よりも約1ポイント引き下げる効果を有している。

図表5　政府労災保険メリット制適用状況（継続事業：業種別，保険料率増減率別）



資料）労働省労働基準局『労働者災害補償保険事業年報』(平成10年度版)

はならないからである。むしろ，メリット制は，前提としてリスクの同質性を追求することに，何らかの理由で困難がある場合に，次善策（second best）として採用されるべきものである。

とくに，政府労災保険の場合には，業種として共通のリスクを帯びながらも，企業ごとの事故抑制に対する対抗策は大きく異なることから，業種によるリスク分類だけではあまりにも不完全である（図表5参照)。しかしながら，個別のリスクに応じた保険料設定のために，その他の分類要素も導入しがたいという状況にもある。つまり，事前にリスクの同質性を図るためのリスク分類は難しいことから，事後的に保険料負担の公平性に向けて調整を図る必要性がある。この点で，メリット制は事後的措置として最も合理的なものといえよう。

要するに，メリット制を適用することは，保険料率の公平性を図る上では，本質的なものではない。公平な保険制度を構築するためには，可能な限り料率分類を施した後で，最後の方策としてメリット制は採用されるべきものであって，いわば料率分類の調整機能を果たすものなのである。

2—2　メリット制の諸機能

ここで，メリット制の有する機能を自動車保険を例にしながら整理しておこう。

(1)事故費用の再分配　前契約の実績に応じて次契約の保険料を調整することにより，前契約について事後的に事故費用を再分配しているものと解することができる。すなわち，前契約の保険料では，公平な保険料設定ができていなかったとして，前契約の期間に発生した損害について，次契約

において追加的に保険料を支払わせることになる。

(2)**適正保険料への誘導効果**　適正保険料を実現するためには，被保険者の個別の危険度に応じて設定される必要があるが，料率分類の限界から，事前的（ex ante）には十分にリスク分類ができない。そこで，メリット制というシステムを通すことによって，時間的経過を辿ることで，事後的（ex post）に個別の被保険者にとって適正な保険料に自動的に誘導することができる。この考え方の背景にあるのは，事故を起こすものは危険度の高い者であり，逆に危険度の低い者は事故を起こさないと判断できる，というものである。

(3)**金銭的報奨あるいは責任追及**　事故の有無によって，保険料の増減が行われることは，被保険者の立場からすれば，事故を起こした者に対しては事後的に保険料負担加重という形で懲罰的な事故に対する責任追及を意味することになり，他方，事故を起こさなかった者に対しては無事故に対する保険料負担軽減という形で実際には報奨金として事後的に割り戻すものと解釈できよう。次契約における保険料が増減することにより，改めて被保険者自身は，無事故あるいは有事故であったことについて自覚させることができる。

(4)**事故抑止機能**　上述の結果として，事故発生が保険料負担増減を通じて，事故抑止機能が働くことが期待できる。保険の存在が，事故抑止インセンティブを弛緩させることがしばしば指摘されるが，それは，保険加入が全ての事故による損害を補償するために起こるものである。ただし，事故抑止に対する効果の大きさは，被保険者の保険料に対する反応の大きさに依存する。

(5)**少額保険金請求抑止効果**　損害が少額であるとき，その時点で，保険金を請求するよりも，保険金請求を断念して損害を自己負担する方が，長期的な視点に立つ限り，経済的に合理的となる場合がある。筆者はこれをメリット制の少額保険金請求抑止効果と名付けることにしたい。これは，事故発生後の被保険者の選択に委ねられるものであって，被保険者が事故発生の頻度，さらにはその際の規模をいかに予測するかによって，現在の保険金請求行動を決定することになる。つまり，将来の自らの行動に対する不確実性を前提とした上での，経済合理的行動として保険金請求をするかどうかが決定されることになる。保険者は少額の保険金を支払うことが抑止されることにより，支払費用を低減させ結果として保険料負担の軽減をもたらすことにも繋がる。

(6)**公衆の容認**　メリット制が採用される背景として，優良な運転者は，保険料が安くあるべきであり，逆に事故を起こすような不良な運転者の保険料は，高くあるべきであるという一般大衆の信念を挙げることができる。保険制度が社会的に安定的に運営されるためには，社会的容認は重要な要素となる。新しい分類要素を導入するためには，その要素と危険度の因果性を立証しなければならない。しかし，多くの場合には，高い相関性を証明することはできても，完全な因果性を説明しきれるかどうかが問題である。したがって，因果性の説明に不十分さが残る限り，社会的容認を得ることは困難を伴う。この意味で，過去の実績に応じて保険料を調整することは，とくに長い年数

に亙り無事故を続けている大多数の被保険者に対して，当然のことと受け止められる。

(7)**経営効率性**　メリット制の運用には，追加的事務費用が必要となる。というのは，それぞれの運転者の経歴が記録されなければならず，また毎年更新されなければならない。そうしたコストは，この制度による利点から減ずるべきものである。メリット制は，予め料率表（タリフ）を作成しておくことで，定型的に事務処理をすることが可能である。経営効率性による経費節減は，最終的には，保険料引き下げを通じて，契約者利益を増進させよう。したがって，経営効率性を追求することは，料率公平性とは異なる次元のものであるが，保険事業を存続させる上で，重要な課題である。

ところで，自動車保険と政府労災保険のメリット制を比較したとき，両者にはいくつかの相違点がある。

第一は，政府労災保険のメリット制は，過去3年間の保険給付に基づいて決定されることから，保険期間終了後の保険料負担の公平性を改善するための遡及料率方式としての性格が強い。これに対して，自動車保険では，損害規模の大小とは無関係に保険金請求件数に対して，保険料を増減する仕組みとなっているがために，保険収支ではなくて事故歴に基づいた保険料設定が行われている。したがって，事後的な保険料負担の調整ではなくて，経験料率方式を用いて事故歴によりリスクの大きさを測ることが主たる目的といえる。

第二に，自動車保険では，年金払いがなく保険金支払いが一回で処理されるのに対して，政府労災保険の場合には，障害年金給付など長期的かつ継続的に支払われるケースが多い。すなわち，自動車保険と政府労災保険の事故形態が相違していることに加えて，前者はあくまでも自動車保険が損害賠償を目的としているのに対して，政府労災保険が生活保障を目的としていることの表れと見ることができる。

第三に，自動車保険の場合，一回の保険金請求をすることが将来にわたって保険料負担増を伴うので，上述したように，損害規模と保険料負担増加額とを比較して，比較的少額の損害ならば，保険金請求は控えて自己負担するという選択が合理的となることがある。これに対して，政府労災保険の場合は，保険料の変動は保険金請求金額に依存し，請求件数ではないので，少額の損害を自己負担するというインセンティブは低下する。それは，少額の労働災害を労働者自身に押しつけて，表面化させないという事業主の非合理を回避することができる。また，大規模な労働災害は，当然，政府労災保険を通じて損害補償がなされるであろう。この意味で，労働者生活保障という観点からは，政府労災保険のメリット制には優れた点が見いだせよう。

第四に，政府労災保険が，労働者生活保障を目的した社会保険であることがメリット制にも配慮されている。保険料負担は，被保険者ではなくて事業主が行っているという点が他の社会保険とは大きく異なるものの，保険料負担の公平性に対しては，リスクとの厳格な結びつきを求められてい

ない。これは，社会保険と民間保険との性格上の大きな差異となっている。むしろメリット制は，極端な負担の不公平を是正しながら，事故抑止インセンティブを期待するところに意味がある。

3．メリット制と事故抑止効果

3—1　保険料設定をめぐるモラリティ

上述したように，保険契約者の事故実績に応じて事後的に保険料調整するということは，事前のリスク分類が正確に行われていないことを意味するものである。同時に，これを通じて，保険契約者に事故抑止インセンティブを期待することは，保険料設定にある種の行動規範を含ませようとする意図と見ることもできよう。

そもそも保険取引は，保険者と被保険者との間で事前に取り交わされる保険契約によって，成立する。保険者は，被保険者の危険度を判定してそれに応じた保険料を設定する。被保険者は確定した保険料を支払うことで，不確実な損害発生に備えることができる。そこでは，「最大善意（utmost good faith)」の原則に基づいて，相互の信義信頼を前提とした取り決めがなされる（Harrington and Niehaus (1999), pp.181-182.)。

保険者が被保険者の行動について，直接的影響力を行使できるのは，保険料設定段階と保険金支払段階との二つである。保険料設定段階では，保険者は，被保険者の危険度に応じて料率分類をし，危険選択を行って，場合によっては引受け拒否という行動をとることになる。いま一つ，保険金支払段階では，免責条項に規定された損害については，保険金は支払われず，さらに，被保険者が不正な行動の結果として事故を発生させた場合には，保険金支払が制限されたり，あるいは拒絶される。

保険者によるこうした措置は，被保険者の行動に抑制的な効果をもたらす。なぜならば，保険者が自らの危険を担保されなければ，事故発生の際には損害を自らが負担することになるからである。被保険者は，確実に経済的保障を得るためには，保険者との取り決めに従って，確実に保険料を支払い，一定範囲内での節度をもった行動，すなわちモラリティつまり道徳性を要求されることになる。したがって，被保険者の態様行動に対して保険者が講ずる措置には，道徳非難的な要素が含まれていると解釈できる（堀田（1993a))。

保険における道徳非難性は，保険金受取段階において顕著に現れるものである。予め取り交わされる保険契約において，保険者の担保責任を免ずるという免責条項や，被保険者自身に損害の一部を自己負担させるような取り決めがなされる。これは，事故を発生させたことは，基本的には被保険者自身に責任があるのだから，自ら損害負担を甘受しなければならない。

しかし，保険金支払を制限的に行うことで被保険者の行動を抑制することは，保険の効用を縮減

させるものである。損害の一部を被保険者が自己負担することは，一定の事故抑止効果を期待することができるが，保険の損害填補機能を弱めるものである。あるいは，免責条項があまりに多く盛り込まれているとすれば，結局は，過度に被保険者に負担させることになる。

これに対して，保険料の設定段階においても，同様に道徳非難性が見いだし得る。ある分類要素が採用されると，必然的に他の被保険者に比較して保険料が高くなる者が，生まれることになる。これは，場合によっては，当該クラスに配分されることが非難を受け，結果的に保険料を高くされているとの解釈もできるのではないだろうか。これが保険料の有する道徳非難性である。

保険料の道徳非難性を考慮することの背景には，責任保険の重要性の高まりがある。保険制度が，不確実な事態に対処する上で，これまでに担ってきた社会的役割は周知の通りであるが，とくに責任保険の分野においては，被害者救済の観点から，保険に期待するウエイトがますます高くなっている。そもそも責任保険は，その仕組みの上からは，加害者である被保険者の被害者に対する賠償責任を担保し，その限りで加害者は賠償責任から逃れることができるという意味で加害者保護的機能を有しているが，他方，責任保険の本質を見ると，保険金は最終的には被害者に帰着して損害補償に充当されることから，被害者救済的機能を有するものである。事前に責任保険に加入することにより，被保険者は賠償責任から解放され，金銭上では，加害者自身は実際には損害負担をしない。

この点で，不法行為法が予定している懲罰的機能を緩和することから，かつて責任保険の存在自体が，疑問を呈されたことがあった（伊澤（1956））。なぜなら，加害者自身に損害賠償を負わせるからこそ，自らの行動に対して責任を果たすことになるのであって，責任保険がこれを補償するのでは，責任問題を希薄にさせることに繋がるからである。

この考え方は，現代社会における保険制度の果たしている役割を考慮するならば，認識を改める必要がある。責任保険に加入して応分の保険料を負担していることは，その範囲内で，賠償責任を果たしているのである（堀田（1993b））。保険は，本来，自己責任原則を基本理念とした上で，自らの危険度に応じて保険料負担をすることが求められる。したがって，保険料の大きさは，危険度の大きさを反映したものということになる。こうした認識の上に立つと，ますます保険料設定段階における保険者の責任は一層高まることになる。すなわち，責任保険の存在によって，賠償金を負担する必要がない代わりに，保険料が適正な水準で負担されていなければならない。責任保険の存在する場合に，今度は保険者が被保険者に対して設定する保険料水準が，責任履行の公正さを示すものとなるのである。ここにおいて，保険者による保険料政策の重要性が認識されなければならない（Derre (1989), pp.220-222.）。

保険が社会的に正しく容認されるためには，適切な保険料を負担していることが，責任を果たしていることを意味するという共通認識がぜひとも必要となる。つまり，現代社会においては責任保

険に加入することが，個人の社会的責任を果たしていることになるのである。

3—2 メリット制とコントローラビリティ

メリット制については，コントローラビリティ（抑制可能性：controlability）の観点からも評価しておくべきであろう。コントローラビリティとは，被保険者がその行動を変更することで，保険料水準を決定できることをいい，それが実施されるならば，同時に，保険者からすれば，保険料政策によって被保険者行動をある程度抑制できることになる（Abraham (1986), pp.98-100.)。つまり，保険料に個人行動の結果を反映させることによって，行動の責任の所在を明らかにすることである。保険料政策によって被保険者の行動が抑制されるためには，保険料体系においてそうした行動をとることが経済的に合理的でなければならない。そして，合理的行動を選択するというインセンティブが保険料体系によって与えられることが，すなわち，保険料が有する事故抑止機能ということになる。[8] de Witt (1986) が指摘するように，「コントローラビリティがなぜ公平性基準となるべきかは必ずしも明確になっているわけではなく」(de Witt (1986), p.655)，まだ議論の余地が残されている。しかしながら，コントローラビリティの意義は，少なくとも3つの立場から論じることができる。

第1は，正義の観点からである。ロールズをはじめ正義に関する現代理論家たちは，人は自らのコントロールの下にある物事については，自分で責任を持つべきであるのに対して，その人にはどうすることもできないことは責任を課されるべきではないと考えてきた（セン（1999)，pp.233-236.)。したがって，こうした観点からすれば，コントローラビリティがない料率区分は，正義に反するものといえる。これに対して，損害はあくまでも個人の行動の結果であると考えるならば，損害の結果を保険料率に反映させることは，正義に適うものであるといえる。ただし，ここでの問題は，事故発生を個人がコントロールできるものであると考えるかどうかに関わるものである。

第2には，平等主義的観点からのものである。本来，全ての個人は，平等に扱われるべきであるという平等主義者からすれば，個人が賦与されて，しかも変更が不可能であるような要因を以てして保険料率に差異を設けることは，個人の差別に繋がるものである。そこで，全ての個人の初期条件を平等にした上で，その後の個人の行動の結果に対して，保険料が変更されるシステムであることが望ましいのである。したがって，コントローラビリティがない要素を用いてリスク分類をして，高い保険料を課すことは，平等主義者からは問題となるところであろう。別な表現をすれば，

8) ただし，コントローラビリティの最大の問題点は，測定可能性をいかに確保するかである。それは，因果関係の立証とも関わりの深い問題である。つまり，被保険者の行動に応じて保険料を弾力的に改定することは，因果性を明確にした上で，即時に保険料に反映させることができるかどうか，それを確定した保険料として設定することができるかどうかである。このことは，保険料率算定の基礎に対する信頼性を疑う内容を含むものであって，因果性を維持できるかとも繋がる問題である。保険料率の設定には固定した要素がなければ，安定した保険収支が見込めず，結果的に保険経営を長期的には不安定となる。ここにコントローラビリティの決定的問題が存在することになる。

このことは差別問題に発展しかねない内容を含んでいる。例えば，自動車事故において，統計上ある特定の人種についてきわめて高い死亡率が見られることが分かったとすると，それを人種的危険度の相違として異なる保険料を課すことが人道的に許されるのであろうか。そうした意味において，保険料率は，保険者に対して道徳性・倫理性を要請することになるのである。

第3は，保険料率のインセンティブシステムの可能性を期待するものである。因果性のある料率区分であるならば，コントローラビリティは被保険者個人の行動様式を変更することにより，結果的に事故抑止に繋がるであろうと考えられる。被保険者に対して行動を直接規制することはできないが，保険料率面から間接的に危険性の少ない行為へ導くことは可能である。つまり，コントローラビリティがない分類要素は，場合によっては，公平性を満たしながらも社会的問題を引き起こすことになるかもしれないのである。

ただし，労災保険の場合には，実際には従業員の行動選択により事故が発生する可能性が高いことから，必然的にコントローラビリティには限界がある。しかしながら，メリット制を採用する背景には，事業主にとっては，限界はあるにせよ事故抑止対策を取ることが可能であるという判断がある。

4．政府労災保険におけるメリット制の意義

4—1　政府労災保険の社会的機能とメリット制

さらに，政府労災保険の社会的機能の観点からすると，メリット制の意義は別の評価を与えることができる。労働者の生活保障という社会的機能を果たすためには，全ての事業主が保険制度に加入していなければならない。保険制度設計において上で重要な点は，第一に，保険に加入しようとするインセンティブを与えることと，第二に，保険から脱落しないで留まり続けようとするインセンティブを与えることである。つまり，労災補償の確実性を図るためには，政府労災保険に加入すると同時に，以後継続的に留まり続けることが必要である。ただし，政府労災保険は，事業主に強制加入が義務づけられているので，これらの問題は原則的には生じないことになる。

さらに，政府労災保険が社会的機能を有していることは，保険制度の設計上いくつかの制約を受けることになる。保険者と被保険者の間での情報が不完全であったり監視（モニター）が不可能であることから，保険の存在がモラルハザードの発生を誘発する可能性がある。すなわち，保険に加入していることから，注意が弛緩されたり，事故抑止に不熱心となるかもしれない。[9] こうした被保

9）労災事故を防止するには，保険料操作だけでは十分でないことはいうまでもない。政府の監督の下で安全操業規則を徹底させ，違反に対しては，厳しい罰則規定を設ける必要がある。労災保険の存在が，逆に労災事故被害を隠ぺいさせる結果に繋がるという指摘もある。なぜなら，労災保険適用を申請することで，事業主の法律違反を明らかにすることになるからである。したがって，政府規制が有効な事故↗

険者の行為は，保険制度にとっての攪乱要因である。これを回避するために，保険者は，被保険者との間で，事前に取り決めを交わすことになる。すなわち，保険事故が発生したときに，損害の全てを保険金として補償しないで，損害の定額自己負担（ディダクタブル）や定率自己負担（コウインシュアランス）を採用して被保険者自身に負担させたり，保険金の支払い上限を設けたりすることが考えられる。理論的には，モラルハザードの抑止をするためには，保険者と被保険者との間でリスクシェアリング（危険分担）を行うべきことになる。

ところが，政府労災保険の場合，保険金受取人は労働災害の罹災者である。労働者の生活保障を目的とする限り，政府労災保険においては保険金の支払い制限は避けなければならない。そこで，保険者が，被保険者（＝事業主）の労災事故抑止行動を促進するためには，保険料設定段階にしか残されていない。この意味で，メリット制は有効なシステムである。政府労災保険の場合には，保険者が被保険者（＝事業主）に対して働きかけることができるのは，保険料設定段階ということになる。すなわち，危険度に応じて保険料率を設定することで，より危険度を引き下げるように安全面への配慮を促すことである。[10)]

メリット制は，過去の実績を保険料設定に反映させるものであるから，保険金削減には関係なく，したがって被害者救済機能を発揮しながら，他方，保険料設定段階での事故抑止インセンティブを高めるという意味で，被害者救済と事故抑止を両立させる仕組みである。この意味で，メリット制は有効なシステムである。政府労災保険の場合には，保険料を負担するのは事業主であるから，保険料を操作することは，保険金を受け取る罹災労働者には影響を及ぼすことなく，事業主に対してだけモラルハザードを抑制することができる。

労働災害の被害者救済を目的とする限り，保険金の削減はなされるべきではない。そうなると，事故抑止を目的とした保険金支払い段階での制限は回避すべきことになる。そうなると，保険者が被保険者（＝事業主）に対して働きかけることができるのは，保険料設定段階ということになる。すなわち，危険度に応じて保険料率を設定することで，より危険度を引き下げるように安全面への配慮を促すことである。

メリット制は，過去の実績を保険料設定に反映させるものであるから，保険金削減には関係なく，したがって，被害者救済を実行しながら，他方，保険料設定段階での事故抑止インセンティブを高めるという意味で，被害者救済と事故抑止を両立させる仕組みとなる。

↘抑止インセンティブを与えることになる。

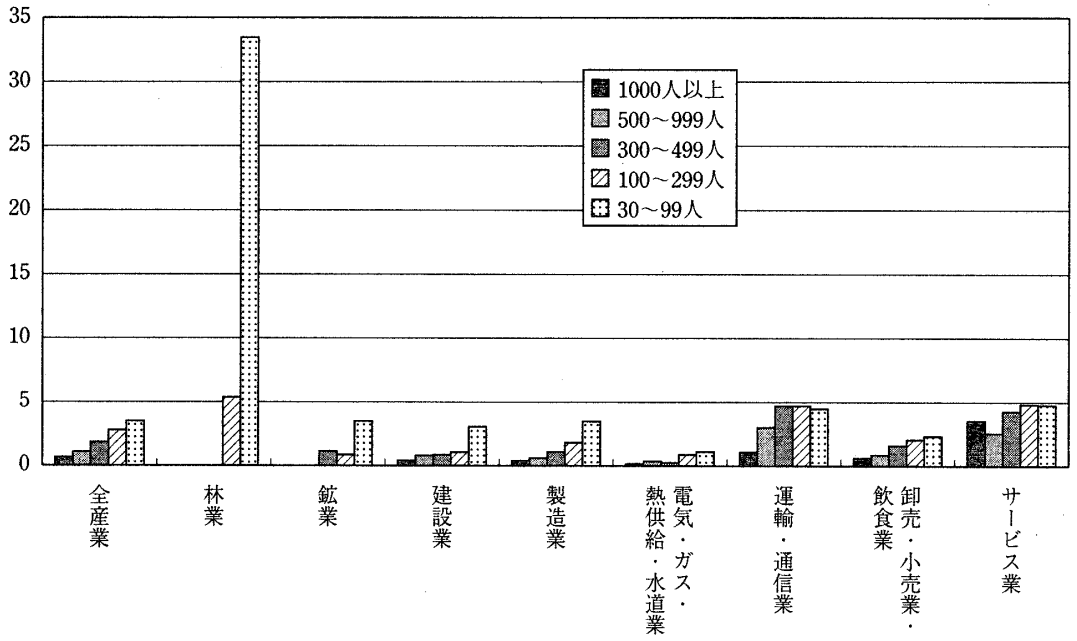
10) 企業の保険料負担の軽減が，労働福祉事業の充実に向けられるならば，それが事故防止を増進させると同時に，労働者生活保障もより改善されるという相乗的効果も期待できる。庭田（1994）を参照されたい。

4—2　政府労災保険の再分配効果とメリット制

図表6は，大分類で見た産業別・事業規模別の労働災害率であるが，労働災害率は，事業規模の小さいほど数値が高いという傾向が顕著に見られる。[11] 政府労災保険では，保険料設定において，業種ごとに一定の調整がなされており，結局，事業主責任は当該の業種全体で集団的に負っているものと解釈できる。さらに，この業種ごとの集団責任を全業種の事業主によって補う形で，制度は運営されている。

経済学的には，リスクの高い職業に対しては，危険負担に相当する分だけ，高い報酬が与えられなければならない（Dorsey and Walzer (1983), Viscusi, and Moore (1987)）。この場合，危険負担を事業主と労働者でいかに配分するのかが問題である。労働者が全てのリスクを負うとすれば，賃金はリスクプレミアムに相当する分だけ増加されなければならない。他方，事業主が全てのリスクを負うとすれば，事業における危険度の違いは賃金には影響を与えない。労災事故の場合，無過失責任ルールが適用されており，事業主が全ての責任を負うことになる。したがって，事業主は，当該事業を通じてリスクプレミアムに相当する報酬を獲得するが，それは，労働者災害補償へ充当されな

図表6　産業別・事業規模別（大分類）の労働災害発生率（度数率）(1998年)



注）「度数率」とは100万延べ実労働時間当たりの労働災害死傷者数
資料）労働大臣官房政策調査部編『労働統計年報（平成10年）』労務行政研究所

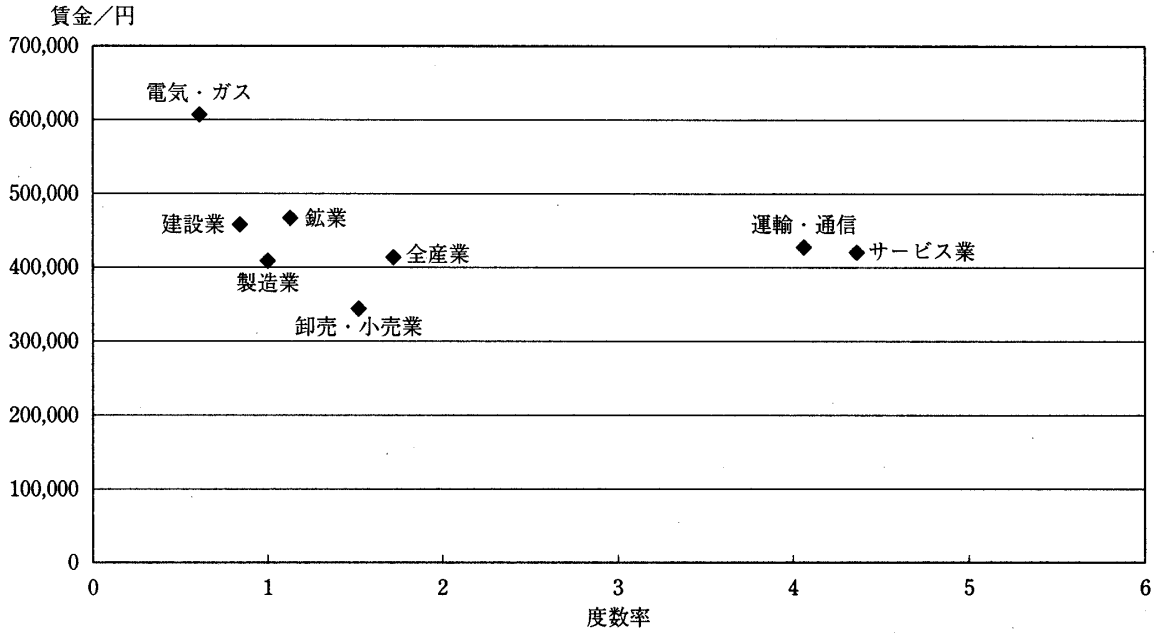
11）業種ごとの料率区分は，結果的に業種内で，大規模企業から中小企業への費用の移転が行われているのであって，所得再分配効果を通じて産業擁護育成を図ることを目的としている。ただし，零細企業が適用除外とされていることや，未加入の企業が少なからず存在していることは，社会政策上問題を多く含んでいる。因みに，労働省による平成9年度の未手続き事業数の推計は，86万1千件（全体の19.7%）に及んでいる。（総務庁行政監察局（2000)『労災保険事業の新たな展開を目指して』大蔵省印刷局，7ページ。）

ければならない。

図表7は，産業別に見た賃金水準と労働災害度数率の相関である。これを見ると，災害率の高い業種ほど賃金が低い傾向が見て取れる。仮に，全ての労働災害が事業主によって補償されているならば，リスクとは無関係となり，同じ生産性である限り賃金格差がないことになる。したがって，ここに表れる賃金格差は，生産性の差異ということになる。[12] 統計数値の取り方に若干の問題点（例えば，職種ごとの従業員構成や業種ごとの学歴格差などの問題）が存在しているとしても，労働者にとって，賃金水準がリスクを吸収できるように設定されているとはいえそうにない。

保険は，このリスクを転嫁する制度であるから，危険度の高い事業に対して高い保険料を課すことは理論的整合性があるが，現実には，労働者が労働災害を受けた場合に十分に生活保障がなされていないとすれば，労働者は不合理な賃金しか与えられていないことになる。労働災害を受けなかったとしたら得ていたであろう逸失所得が補償されていないからである。他方，労働災害については事業主が過失の有無に関わらず責任を負うとすれば，事業主はリスクプレミアムに相当する高い事業報酬を得ていなければならない。ところが，事業報酬の格差が，産業構造や企業競争力に影響を受けていることから，労災事故リスクについては，事業主のリスク負担能力に不均衡を生じさ

図表7　産業別賃金水準と労働災害度数率との相関



注）賃金（現金給与総額）は従業員30人以上の事業所
・「度数率」とは100万延べ実労働時間当たりの労働災害死傷者数を表す。数値は，従業員100人以上の事業所を対象にしている。
資料）労働大臣官房政策調査部編『労働統計年報（平成10年）』労務行政研究所

12）因みに，相関係数は，−0.334（賃金と度数率）および−0.289（賃金と強度率）であった。

せている可能性が高い。

こうした中で，保険者がリスク分類を厳格に推し進めると，危険度が著しく高い事業主は，保険料負担が重くなり，保険からの脱退に追いこむ可能性がある。とりわけ，中小企業の労働者は，十分な生活保障を受けられなくなる恐れがある。本来，このような危険度の著しく高い職業は，最も保険を必要とする事業である。労働者がリスク相当の賃金が与えられていないならば，事業主が，保険によって自らの生活保障を与えているかどうかが大きな問題である。上述のように，事業報酬が，リスクに見合って配分されていないとすれば，経済構造固有の問題でもあり，事業主のみに全ての責任を負わせるべきではない。こうした観点からも，政府労災保険を通じた水平的（異事業主間）および垂直的（事業規模間）の再分配が行われることは大きな意義がある。政府労災保険はこうした労働災害による損害を事業主間で再分配するシステムとして機能している。

このような再分配効果を念頭に置くとき，政府労災保険における過度のメリット制は，中小企業により負担を強いることに繋がりかねない。その結果，労働者間の賃金格差は拡大する。前述したように，メリット制は，個別責任をより明確にすることにより事故抑止効果を高め，併せて保険における公平性を改善するものである。しかしながら，保険原理を押し進めることは，政府労災保険の効率性を高めることにはなるが，他方，産業間の所得分配が不公平である中で，より一層不公平を助長させることになる可能性がある。このことにより，労働者の生活保障が保たれないという形で，最終的には，全てのつけは労働者が負うことになることを忘れてはならない。

したがって，政府労災保険の生活保障機能を重視するという観点からすると，メリット制の有効性は十分に評価できるとしても，メリット制に安易に依存することは避けるべきである。

労働災害は，企業が生産活動を続ける限り，不可避的に発生するものであり，いわば社会的費用として位置づけられよう。政府は，事業主に無過失責任ルールを課すことにより労災事故費用を内部化するというルールを負わせることで，労働者が不合理に費用負担をさせられることを回避する。それと同時に，政府労災保険は，その費用を内部化するための具体的手段を事業主に与えながら，リスク分散・費用分散を行おうとするものである（宮澤（1988），pp.115-118.）。この際に，保険における効率性阻害要因を排除しながら制度運営することは重要であるが，政府労災保険が労働者生活保障という社会的機能を担っているということで，私保険で用いられるような効率性促進のための技術の適用には制限せざるをえない。こうした制約の下で，メリット制は，いくつかの利点をもたらし政府労災保険制度の非効率を阻止する意味で有効ではあるが，その社会的機能の重要性を考慮すれば，その運用には一定の制限も必要となろう。

参 考 文 献

Abraham, Kenneth. S., (1986), *Distributing Risk——Insurance, Legal Theory and Public Polocy——*, Yale University Press.

Butler, Richard J. and John D. Worral (1986), "The Costs of Workers' Compensation Insurance: Private Versus Public", *Journal of Law and Economics* 29.

Danzon, Patricia M. (1987), "Compensation for Occupational Disease: Evaluating the Options", *Journal of Risk and Insurance* 54 (2).

Deere, D. R., (1989) "On the Potential for Private Insurers to Reduce the Inefficiencies of Moral Hazard", *International Review of Law and Economics* 9

de Wit, G. W. (1986), "The Politics of Rate Discrimination: An International Perspective", *Journal of Risk and Insurance* 53 (2).

Dorsey, Stuart and Norman Walzer (1983) "Workers' Compensation, Job Hazards, and Wages", *Industrial and Labor Relations Review* 36 (4).

Harrington, E Scott and Greg Niehaus (1999), *Risk Management and Insurance*, McGraw-Hill International Editions.

Lamaire, Jean (1995), *Bonus-Malus Systems in Automobile Insurance*, Kluwer Academic Publishers.

Lamaire, Jean and Hongmin Zi (1994), "The Comparative Analysis of 30 Bonus- Malus Systems", *Austin Bulletin* 24 (2).

Viscusi, W. Kip and Michael J. Moore (1987), "Workers' Compensation: Wage Effects, Benefit Inadequacies, and the Value of Health Losses" *Review of Economics and Statistics* 69.

アマルティア・セン（池本幸生・野上裕生・佐藤仁訳）(1999)『不平等の再検討—潜在能力と自由—』岩波書店.

荒木誠之（1973)「労働災害と保険」有泉亨監修『現代損害賠償法講座 8　損害と保険』日本評論社.

伊澤孝平（1956)「責任保険の発展と過失の付保」『法学』20巻 4 号.

宮澤健一（1988)『制度の情報の経済学』有斐閣.

庭田範秋（1988)『新種保険論』慶應通信.

庭田範秋（1993)「労働福祉事業論—労災保険を例として—」『保険研究』45集.

堀田一吉（1989)「自動車事故の補償対策と責任保険」『三田商学研究』32巻 2 号.

堀田一吉（1993a)「保険料と道徳非難性」『保険研究』45集.

堀田一吉（1993b)「賠償責任ルールの選択と責任保険—司法当局の行動と責任保険の関係—」『保険学雑誌』541号.

堀田一吉（2000)「損害保険業における官民役割分担」『保険研究』52集.