

解説

「損害保険 Version1」

制定日 2010 年 11 月 29 日

1. 商品類型設定の背景

保険商品は、事故によって生ずる損害を補償するための金銭支払いなどを商品の効能とする無形サービスであるため、商品そのものから生じる環境負荷は少ない。しかし、環境問題への対応を考える上で、事業活動に伴う環境リスクの軽減・分散を図る保険商品など、保険機能の果たす役割は非常に大きいものである。さらに、保険商品に付与されているインセンティブなどによって契約者等の環境配慮行動を促すといった機能も注目される。これらの特徴から、環境に配慮した損害保険商品を考えるうえでは、大きくa.環境配慮行動を促進するための保険、b.環境リスクに備えるための保険の2つの要素が重要と考えられる。

自動車保険（任意保険）は損害保険の43.2%（元受正味保険料の保険種目別構成比、2008年度）を占め、その加入率は対人・対物賠償ともに72.2%（2008年3月末）と広く社会に普及している商品である。日本のCO₂排出量のうち運輸部門（自動車・船舶等）が約2割を占めているように、自動車は交通事故だけでなく使用時にもCO₂排出や排気ガスなどの環境負荷が生じる。これらの負荷を低減するために、広く社会に普及している自動車保険を中心に、保険を提供する保険会社だけでなく保険契約者や自動車整備工場など保険を取り巻く関係者に対しても環境配慮行動を啓発、誘導を行うことで、下図の①の側面から自動車保険が中心となって社会全体の環境負荷の低減に繋げるコーディネート性を担う可能性がある。

さらに、日本における交通事故による人身損失額と物的損失額を合計した経済的損失額は3兆2,830億円（2008年度損害保険協会資料より）、これに間接的損害まで含めた社会的損失額は6兆7,450億円（平成16年内閣府調べ）と推計されている。自動車保険は、事故率に応じた等級制度を採用しており、事故が多い保険契約者ほど保険料が高く設定されることから、元来交通事故を減らす抑止力としての機能を持っている。交通事故が発生すると物的な損失だけでなく、間接的な損害まで含めて、資源の消費、有害物質の漏洩、廃棄物の発生、エネルギー使用に伴うCO₂排出などの様々な環境負荷を伴うため、交通事故を削減することは環境側面のリスクを軽減することにもつながり、自動車保険は下図の②のリスク対応型の保険ともいえる。

そこで、本認定基準では契約者等の環境配慮行動を促進すること、ならびに事故の削減につながる仕組みの2つの観点を考慮し、社会全体の環境負荷低減を図るべく認定基準を策定することとした。

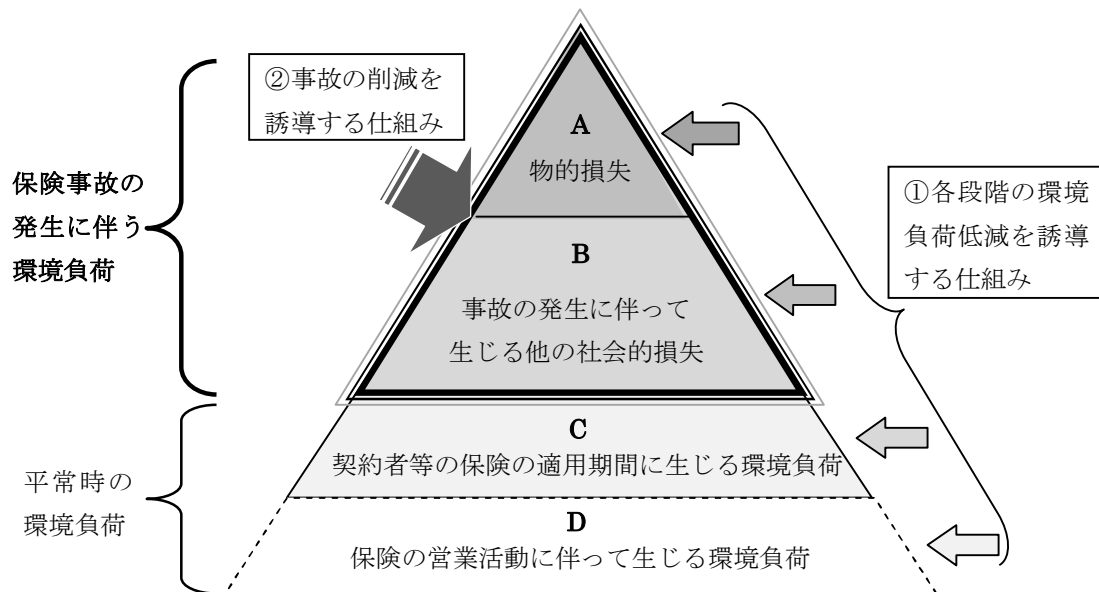


図 損害保険商品（主に自動車保険）による環境負荷低減の可能性のイメージ

2. 適用範囲について

今回、損害保険全般の環境負荷低減可能性についても議論を行ったが、具体的な認定基準としては環境配慮事例の多い自動車保険のみを対象として検討した。他の損害保険については具体的な認定基準の検討は行わなかったが、同様の観点から今後、適用範囲を拡大できる可能性があるため、商品類型名を「損害保険 Version1」とした。

自動車保険の適用範囲としては、任意保険である自動車保険を対象とし、自動車損害賠償保障法によって加入が義務づけられている損害保険（いわゆる強制保険）を除いた。

3. 用語の定義について

損害保険に関する用語については、保険法の定義を用いた。「リサイクル部品」については、「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」に基づく基本方針の判断の基準【自動車整備】より引用した。「エコ安全ドライブ」については、通常「エコドライブ」はエコドライブ普及連絡会が定める「エコドライブ10のすすめ」を指すことが多いが、本認定基準においては、事故削減と環境配慮の両方に特に効果のある日本損害保険協会が定める「エコ安全ドライブ5カ条」を取り上げたため、「エコドライブ」の用語を用いず、「エコ安全ドライブ」で統一することとした。

4. 認定の基準と証明方法について





4-1. 環境に関する基準と証明方法の策定の経緯

1) 基準構成について

環境配慮型の自動車保険として、契約者等の環境配慮活動を促進し、効果的に事故削減を進めるためには、多様な仕組みや取り組みを柔軟に評価できる必要がある。そのため、本認定基準においては、最低限、満たすべきと考えられる基準を必須項目とし、保険会社各社の考えで異なる仕組みや取り組み、取り組むことが望ましい活動などを選択項目として評価することで、弾力的かつ実践的な認定基準を目指した。選択項目については、一定以上の評価点が得られる商品を認定できるようポイント制とし、一部の項目については達成状況等によってポイントに差を設けた。なお、事業者向けと個人向けの保険商品では、取り組める内容に差が生じる可能性があるため、これを考慮してフリート契約とノンフリート契約のポイントに差を設けることとした。認定に必要な合計ポイントのレベルについては、基準策定段階における各社の適合状況も考慮の上、比較的、高度と考えられる取り組みレベルを設定した。

2) 基準項目について

従来、基準項目の設定にあたっては、エコマーク事業実施要領に定める「商品ライフステージ環境負荷項目選定表」を用いて商品のライフサイクル全体にわたる環境負荷を考慮して認定基準を設定してきたが、この選定表は製品におけるライフサイクルを想定しているものであるため、今回の保険商品のようなサービスを考慮するには適当でない。そのため、本検討では下表の通り「自動車保険商品に関する環境評価項目選定表」として新たに選定表を定め、保険商品のシーン別に環境負荷を考慮し、かつ事故の削減を誘導する仕組みとあわせて、認定基準を設定するに際し重要と考えられる環境項目を選定して基準を策定した。

商品類型「損害保険～分類A～自動車保険」において考慮された環境負荷項目は商品ライフステージ環境負荷項目選定表に示したとおり（表中     印）である。

以下に環境に関する基準の策定の経緯を示す。

表 自動車保険商品に関する環境評価項目選定表

(1) 各段階の環境負荷低減を誘導する仕組み							
シーン	段階	ライフステージ別 環境負荷→低減方法					
事故発生時	A 物的損失				事故発生時	修理・復旧	復旧後
	B 事故の発生に伴って生じる社会的損失					a・b	a
平常時	C 契約者等の保険の適用期間に生じる環境負荷 (保険商品、保険の目的物に 関係するもの)	商品開発	募集活動	契約締結	保険期間	満期・更新	事業活動全般
	D 保険の営業活動に伴って生じる環境負荷		a・b	a・b	b・c・d		a・b・d

(2) 事故の削減を誘導する仕組み (上表 A B の環境負荷全体を低減)	エコ安全ドライブ 保険料設定 運転適正診断・事故再発防止講習 車両点検、車両安全装備
(3) その他の環境保全活動	環境保全活動、環境保護団体等への支援 UNEP・FI への署名宣言等 保険契約者等への環境啓発

考慮すべき主な環境負荷低減項目（・は主な観点）

- a 資源
 - ・再生材の使用、廃棄物の削減 等
- b 地球温暖化
 - ・温室効果ガスの排出抑制、省エネルギー 等
- c 有害物質
 - ・環境中へ有害物質の排出抑制（大気汚染、水質汚濁の防止等）
- d 生態系、その他
 - ・生息環境保護（森林保護等）等

(1)各段階の環境負荷低減を誘導する仕組み

A 物的損失

(修理・復旧)

- a・b 新規修理部品の使用→リサイクル部品使用《修理工場》
- a・b 経済的全損車両の廃棄→修理可能車に対する経済的な修理促進《保険会社》
- a 対物破損

事故車両の修理に伴う修理部品に関して、新品部品を使用することによる、その製造にかかる資源の消費とエネルギーの使用が環境負荷として挙げられる。新品に替えてリサイクル部品を使用することにより、資源の消費、廃棄物の発生抑制、CO₂削減につながるため、基準項目として検討した（CO₂削減効果については、グリーンポイントクラブ（<http://www.gpc.ne.jp>）において、リサイクル部品と新品部品とを比較した場合のCO₂削減量が算出されている）。

リサイクル部品は新品に比べ安価でもあるため、修理費用を低減する選択肢として現状も利用されており、平成20年度自動車分解整備業実態調査報告書（国土交通省自動車交通局）によると、92.2%の自動車整備工場がリサイクル部品の使用が可能な場合には積極的に使用していると回答している。保険を適用する場合でも、例えば50万円が限度額の保険契約で事故が生じた際、新品部品を使用して修理するとその修理代が、例えば70万円かかるとした場合に、リサイクル部品を使用した修理代が50万円以内に収まるとすれば、保険契約者にとっては、廃車を回避して修理して乗り続けるという選択肢となり得る。新車に対してのリサイクル部品の使用は心情的に難しい面があるが、ある程度の年数使用している車に対しては、年数に相応しいリサイクル部品の使用は保険会社、保険契約者の双方にメリットがあると言える。

一方で、実際のリサイクル部品の利用状況としては、2005年度における日本国内の補修部品市場の売上1.8兆円（推定）に対し、中古部品市場は全体で1,050億円、6%程度と推計されている。米国では、修理用に供給される補修部品全体に占めるリサイクル部品の割合は40%程度といわれており、これと比べても日本におけるリサイクル部品の普及率は低い（産業構造審議会廃棄物・リサイクル小委員会 自動車リサイクルWG、中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会 自動車リサイクル専門委員会 第24回合同会議資料より）。これには、リサイクル部品に対する不安感や、リサイクル部品を扱う全国販売グループが複数存在して異なる品質・保証基準などが用いられているために、整備業者や一般ユーザーからは必ずしも使いやすい状況にないことが原因と考えられる。しかし、リサイクル部品を供給するネットワーク間の用語の統一や整合が図られていく動きもあり、今後、よりリサイクル部品を利用しやすくなるとみられるため、自動車保険によって保険契約者、自動車整備工場の双方に普及啓発を行い、リサイクル部品の使用を促すことが重要と考えられるため、必須の基準項目として選定した【4-1-2.(2) a-1.】。

リサイクル部品の利用促進が、効果的に取り組まれることの評価として、リサイクル部品使用の選択に対するインセンティブと、実績数量の公表についても検討した。

一部の保険商品において、リサイクル部品の使用を特約として保険料を割り引く商品がある。このような、リサイクル部品の使用に対してインセンティブを盛り込むことについては、リサイクル部品の使用を普及させる1つの方法として評価できるという指摘があり、選択項目として検討した。しかし、リサイクル部品の使用を特約として組み込んでいる保険商品においても、特約の付帯率を考えるとインセンティブを設けても実行性は必ずしも高くない可能性があり、手法の一つを評価するのではなく、結果を評価するべきであるとの指摘があった。また、リサイクル部品の使用は車両保険をかけている場合にのみ機能するものであり、車両保険の加入率が39.5%（2007年度）である状況からすると、自動車保険全体のバランスから取り上げる必要性が低いとして基準項目としては選定されなかった。

リサイクル部品使用の実績数量の公表については、現状では、リサイクル部品の使用状況を把握している会社においても、実績数量の捉え方が部品点数や使用した台数

などまちまちであり、どこまで取り組んだら評価に値するのか判断が難しく、リサイクル部品の使用状況に関する情報を公開することをためらっているところもあるのではないかと指摘があったが、リサイクル部品を選択した保険契約者に環境保全上の効果が報告できる、保険契約者に選択を促すアピールができるといったメリットもあるため、選択項目として規定した。公表する数量については、必須項目の内容に対応すれば、リサイクル部品の数や重量の公表で十分であるという指摘もあったが、これらの数値だけでは一般消費者に環境保全上の効果がわかりにくく、使用者の選択を促すアピールとしては、CO₂低減量の方がわかりやすく望ましいとされた。しかし、正確にCO₂低減量を算出するには、使用された個別の部品の詳細を把握する必要があるため、対応は容易ではないという指摘があり、CO₂削減量が望ましいとしつつも、公表する数値は使用数量や件数などでもよいとした。【4-1-2.(2) b-1.】

一部の保険商品において、修理費用が保険価額以上となる場合（いわゆる全損扱いの場合）に、保険価額を超える修理費用が負担される特約があり、廃車を回避して修理を促進することで、廃棄物の発生やエネルギー消費を低減できるとして検討を行った。このような特約では、例えば30万円が保険価額の事故に対し50万円の修理代がかかる場合に、保険価額と実際の修理費用の差額20万円が保険で負担される。この仕組みは、廃車とするか修理して乗り続けるかの選択の際に、経済的にも修理選択を後押しできる仕組みとして有効と考えられた。なお、リサイクル部品の選択は修理を行う際の選択肢であり、本項目はその前段階の経済的な選択肢の提供といえるため、4-1-2.(2) b-1.とは独立した選択項目として規定した【4-1-2.(2) b-2.】。

なお、燃費性能の低い旧型式の車を修理して使用し続けるのと、燃費性能に優れた車両に買い替えるのとでは、どちらが環境負荷削減に寄与するかといったトレードオフについても検討した。買い替えが環境負荷削減に寄与するかは、自動車の使用段階での環境負荷だけでなく、製造、廃棄段階といった使用段階以外も含めたライフステージ全体での環境負荷を考慮に入れ、判断する必要がある（参考：http://www.cger.nies.go.jp/ja/library/qa/23/23-1/qa_23-1-j.html）。本基準ではエネルギー資源の消費の観点だけでなく、ライフステージ全体の環境負荷も考慮することとしており、原材料など物的資源の消費も考慮すると、自動車はライフステージのうち使用段階以外の製造、廃棄段階の環境負荷も大きいと考えられる。また、自動車のLCA評価においては、エネルギー消費のおよそ2割が使用段階以外で生じているため、古い自動車から新しい自動車に買い替えれば環境負荷が削減されるとは必ずしもいえず、ケースバイケースと考えられる。エコカー普及促進の観点は4-1-3.(3)b-1.において別途考慮されており、事故車両は本来、事故がなければ乗り続けられていたこと、保険契約者が修理を選択するのは比較的新しい車両である場合が多いと想定されることから、本基準では買い替えではなく、修理を促進することに重点を置くこととした。

交通事故による対物破損で生じる環境負荷に関しては、直接、自動車保険が有効に機能する対策は想定されなかったため、(2)事故の削減を誘導する仕組みによって間接的に低減を図ることとした。

(復旧後)

a 廃車車両・廃部品の発生→リサイクル部品の取り出し、適正廃棄《修理工場》

全損車両に関しては、契約者に保険金を支払った段階で保険会社の所有となるため、これを適切に処理することは保険会社の責務である。しかし、その対応は修理工場に委ねられる場合も多いと考えられ、保険会社が適切な業者に全損車を引き渡し、適正に処理を行うことを検討した。自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書（平成22年1月、産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会 自動車リサイクルワーキンググループ 中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会 自動車リサイクル専門委員会 合同会議）でも、一般ユーザーにおいても“自ら引き渡した使用済み自動車の処理状況について自動車リサイクルシステムを通じて確認を行う等、自動車リサイクルに積極的に関与することも求められる”と提言されており、修理工場等に委ねてしまって全く関与しないということではなく、使用済自動車として処理するか中古車として処理するかなどの判断を保険会社として適正に行い、適切な引取先に引き渡すなど、処理に関して適法性を確保するための体制があることが重要であるとして、必須の基準項目として規定した【4-1-2.(2) a-2.】。

廃車車両が適法に処理されるだけでなく、廃車車両の部品のリユースやリサイクルの推進による廃棄物の発生抑制や新たな資源の使用節減を考え、リサイクル部品の取り出しと発生量の把握についても検討を行った。

自動車解体業者は、大きく分けると①再生部品生産型（主に手作業による精緻な解体による部品取りを行い、再生部品の生産を行う）と、②原材料リサイクル型（主に機械による解体を行い、破碎工程、溶解工程へと送り原材料リサイクルを行う）の2つの業務形態に分かれるといわれている（産業構造審議会廃棄物・リサイクル小委員会 自動車リサイクルWG、中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会 自動車リサイクル専門委員会 第15回合同会議資料）。循環型社会形成推進基本法による廃棄物・リサイクル対策の優先順位が、①発生抑制、②再使用、③再生利用、④熱回収、⑤適正処分であることを踏まえると、原材料リサイクルよりも、リサイクル部品としての再使用が優先されてよいと考えられる。また、4-1-2.(2) a-1.において、リサイクル部品利用を促進する方向性を打ち出しているため、部品の供給側にも立ち、リサイクル部品の生産にも寄与することが望ましいとした。ただし、前述の2種類の解体業者は制度などで明確に区別されているものではないため、解体時に積極的にリサイクル部品を取り出し、リサイクルに関して高度な業者に引き渡す手順や位置づけがあることを評価するとして、選択項目として規定した。【4-1-2.(2) b-3.】

なお、リサイクル部品の積極的な取り出しの評価として、廃棄処分までのトレースを行い、リサイクル部品の発生量を把握、公表することも検討したが、処理業者から保険会社に対しリサイクル部品の発生量を報告してもらうことは困難と考えられ、保険会社の努力範囲を超えるため、基準項目としては選定されなかった。

B 事故の発生に伴って生じる社会的損失

(事故発生時)

- b 事故渋滞による CO₂ 排出
- b 事故処理に伴うエネルギー消費
- d 事故による周辺環境への影響（火災、油漏れ、水質汚濁等）

交通事故によって二次的に生じる事故渋滞による CO₂ 排出、事故処理に伴うエネルギー消費、事故による周辺環境への影響に関しては、直接自動車保険が有効に機能する対策は想定されなかったため、(2)事故の削減を誘導する仕組みによって間接的に低減を図ることとした。

(修理・復旧)

- c 塗装による VOC 排出等→水性塗料の使用、VOC 低減取組等《修理工場》
- b 復旧に伴うエネルギー消費

自動車修理に伴う塗装からの揮発性有機化合物（VOC）排出など、修理工場で生じる有害化学物質の排出負荷について検討した。特に、塗装によるVOCの排出に関しては、エコマーク商品類型No.126「塗料Version2」において低VOC自動車補修塗料の認定を行っており、また本認定基準策定前に行った意見募集において、自動車保険による優遇措置や工場の選定などを設け、自動車整備工場のVOC対策を誘導すべきとの意見が寄せられた。

VOCは、浮遊粒子状物質（SPM）及び光化学オキシダントの原因物質の一つで、改正大気汚染防止法では工場等の固定発生源からのVOC排出量を30%削減することとしている。VOC排出量の削減については、日本自動車車体整備協同組合連合会による「揮発性有機化合物（VOC）の排出抑制に関する自主行動計画」によると、塗料の塗着効率の向上、塗料の蒸発ロスの低減、洗浄作業における揮発防止、塗料の使用量の低減、低VOC塗料の採用といった対策が挙げられており、中でも低VOC塗料は有効であるが、水性塗料の使用には塗装ブースの設置といった設備投資が必要であるため、自動車補修分野での使用割合は7%（2007年）と他業種に比べまだ低い。また、自動車整備工場ではVOC排出以外にも廃棄物の発生や有害化学物質の使用といった環境負荷が生じる。国土交通省でもリサイクル部品の使用促進や産業廃棄物の適正処理、マニフェストの適正管理、環境保全の向上などの基準要件を満たした事業場を「環境に優しい自動車整備事業場」として表彰、公表する制度を設けて、自動車整備工場の環境対策を進めている。このような自動車整備工場の環境対策を推し進めるためには、自動車保険においても基準を設けることが重要とされたが、コストを投じて環境対策をすることを別の経営主体である保険会社が強制や要求する基準を設けるのは難しいという指摘があり、自動車整備工場の環境法規の順守および自主的な環境負荷削減の取り組みに対し、評価や支援といった推奨レベルとして進めていることを基準として選定した。なお、自動車整備工場は、保険会社にとってサプライチェーンのひとつでもあり、また自動車整備工場が保険代理店を兼業する場合もあるため、自動車整備工場だけを対象とした基準項目は設定せず、「D保険の営業活動に伴って生じる環境負荷

(事業活動全般)】【4-1-4.(5) b-1.】におけるサプライチェーン全体に対する取り組みとして規定した。

交通事故の復旧に伴うエネルギー消費に関しては、直接、自動車保険が有効に機能する対策は想定されなかったため、(2)事故の削減を誘導する仕組みによって間接的に低減を図ることとした。

C 契約者等の保険の適用期間に生じる環境負荷

(保険期間)

- | | |
|---|--|
| b | 車両運転による CO ₂ 排出→低燃費車選択、エコ安全ドライブの実施、適切な車両点検・整備、車両の過剰使用の抑制などの誘導<保険会社/保険契約者> |
| c | 車両運転による大気汚染→低公害車選択<保険会社/保険契約者> |
| d | マイカー規制区域への乗り入れ、混雑地域・自然景観地等への乗り入れ負荷→自粛宣言 |
| d | 改造車による騒音→自粛宣言 |

日本国内の運輸部門（自動車・船舶等）におけるCO₂排出量は2億3,500万トン（2008年度）と全排出量の約2割を占めており、その約9割が自動車に起因する。特に自家用乗用車からの排出量は、運輸部門の約半分を占めており、2001年度以降は減少に転じているものの、基準年比では未だ自家用乗用車からの排出量が大幅に増加（基準年比35.6%増）している状況である。自動車使用時のCO₂削減の施策として、「京都議定書目標達成計画（2008年3月改定）」では、“環境に配慮した自動車使用の促進”、“自動車単体対策の推進”、“公共交通機関の利用促進”などを挙げている

“環境に配慮した自動車使用の促進”の一つとして、エコドライブの普及促進が取り上げられている。エコドライブによる燃料消費削減は25.7%の削減効果がある（省エネルギーセンター（<http://www.eccj.or.jp/eco-drive/index.html>））とされているが、エコドライブによる削減は期待されるほど進んでおらず、より一層の普及啓発が必要と考えられる。自動車保険においては、後述のとおり(2)事故の削減を誘導する仕組み【4-1-1.(1) a-1.】において、事故削減と環境面の両方に効果的な方法として「エコ安全ドライブ」を取り上げ、「エコ安全ドライブ」についての情報を発信し普及促進を図ることとしており、基準項目としては4-1-1.(1) a-1.と重複するが「エコ安全ドライブ」の推進を図ることで統一した。また、「エコ安全ドライブ」以外にも車両の使用に関してCO₂削減に効果的な方法を保険契約者に提供することが望ましいと考え、情報の提供を必須項目として規定した。

【4-1-3.(3) a-1.】

なお、エコドライブ、エコ安全ドライブともにガソリン車を対象とした省エネ運転の方法であり、特に電気自動車では低燃費という環境側面に当てはまらない内容があることから、今後、電気自動車の普及が進むことを考慮しても本項目が適当であるかについても検討を行った。電気自動車は、冷房よりも暖房の方が電力を消費する、エンジンブレーキによりエネルギーを回生する、高速走行時の電費性能に課題があるな

どといったガソリン車と異なる特徴を持つ。これについては、2009年度全体の販売台数のシェアとして電気自動車は0.05%、ハイブリッド車も含めたエコカーでも2.91%であり、今後の見通しとしても2020年で9.96%と見込まれていることから、当面はガソリン車が主流と考えられること、「エコ安全ドライブ」で取り上げている運転方法が、電気自動車の特性とは異なる部分があるが相反する内容ではないと考えられたことから、現時点での基準項目としては「エコ安全ドライブ」を取り上げることで問題なく、電気自動車の省エネ運転に関する内容は、今後、検討が進んだ時点で考慮していけばよいと考えられた。

ハード面に関しては、“自動車単体対策の推進”の一つとして、燃費性能の優れた自動車やクリーンエネルギー自動車の普及等が取り上げられているが、自動車保険でも、環境性能の高いエコカーに対する割引制度を持った商品がある。エコカー割引は、エコカーを持っているという事実に対して適用される割引であり、契約者の行動を誘導することによって環境負荷が削減できることにはならないという指摘もあったが、エコカーが選択されれば、その性能に応じて確実に環境負荷が低減されること、社会全体でのエコカーの普及促進に割引制度が役立つと考えられるため、選択項目として規定した。ただし、技術の進歩や普及状況など時代によって割引対象となるエコカーは変化しており、過去には自動車取得税の軽減措置の対象となる基準を満たす低公害車、低燃費車、低排出ガス車などを割引対象とした保険商品が多く存在した。現在では、これらの自動車の普及がかなり進んだこともあり、エコカー割引の対象は電気自動車、ハイブリッド自動車、圧縮天然ガス自動車などの次世代自動車に変わってきている。そのため、本項目ではエコカーの定義は特に規定せず、大気汚染の低減とエネルギー消費の両方の観点から、排出ガス性能及び燃費（または電費）性能に優れた自動車などを対象とするとして、具体的なエコカーの記載は例示とした。なお、エコカーによるCO₂削減効果は一般消費者にも分かりやすく、かつ自動車業界に対しても広く影響を与える項目であることから、本項目は高いポイントを設定した。【4-1-3.(3) b-1.】

自家用乗用車から鉄道・バス等の公共交通機関への利用転換という点に関連して、短距離での自転車使用なども含めた自動車の過度な使用を抑制する面から、走行距離が少ないほど保険料が低く設定される保険料体系を持つ保険商品の有効性が考えられた。これについては、走行距離が少なければ事故頻度も少なくなるため、リスクに応じた保険料の設定方法であるが、これを環境面の評価と同じにとらえてよいか、実際に走行距離削減にどれだけ効果的であったかデータが不明であるとの指摘もあったが、この特約の「車を必要な時以外は使用しない」というメッセージ性が、環境的な面ともうまく合致している仕組みであると考えられたため、選択項目として規定した。なお、業務使用、通勤・通学使用、日常・レジャー使用というような使用目的に応じた保険料格差については、実走行距離の削減という本項目の趣旨とは異なるため該当しない。【4-1-3.(3) b-2.】

生態系への影響やCO₂削減の観点から、マイカー規制区域への乗入れ制限、パークアンドライドによる混雑地域・自然景観地等への乗入れ負荷軽減に対して、自粛宣言を引き出

すなど、自動車保険による取り組みが可能かも検討を行ったが、自動車保険と結び付ける具体策が見いだせなかったため基準として選定されなかった。また、騒音のひどい改造車などを対象外とする必要性についても検討されたが、違法な改造車は保険契約ができないことから、特段の基準を設ける必要はないとされた。

D 保険の営業活動に伴って生じる環境負荷 (募集活動／契約締結／満期・更新)

- | | |
|---|--------------------------------|
| a | 紙の消費→ペーパーレス化、環境配慮印刷物《保険会社/代理店》 |
| b | 営業車両の運行→エコカーの使用《保険会社/代理店》 |

保険約款は保険契約者に必ず見てもらう必要があるため、保険約款の冊子を保険契約者に送付して周知することが多いが、「保険約款および募集文書等の用語に関するガイドライン」(社)日本損害保険協会、2008年6月)に従って、契約者によりわかりやすくなるよう、図表の挿入、文字フォントを大きくするなどが行われた結果、冊子が従来より厚くなる傾向があり、保険商品に係る紙媒体の中では最も紙の使用量が多い傾向がある。東京海上日動火災保険株式会社のCSR報告書2009によると、自動車保険(超保険含む)の契約数の60%がWeb約款を選択した場合、約1,500トンの紙の使用量が削減されると推計されていることから、業界全体では数千~1万トンの紙が約款で使われていると考えられる。そのため、保険約款をWebなどによる電子交付とし、ペーパーレス化することは、紙の使用量削減に非常に有効な手段であると考えられる。

保険契約者によっては、保険約款の電子交付を希望せず紙媒体を選択する場合もある。そのため、ペーパーレス化は保険契約者の選択肢として提供されていけばよいとした。ただし、電子交付を選択肢として用意していても、利用しづらい、あるいは周知が足りないといった場合に、ペーパーレス化が十分に進まないことも考えられる。電子交付の選択にインセンティブを付与したり、利便性を向上するなど、保険会社としてペーパーレス化の推進を行っていることも重要であるとして、ペーパーレス化に関して(短期的、中長期的であるかを問わず)目標を設定していることとし、必須項目として規定した。【4-1-4.(4) a-1.】

さらに、目標に対するペーパーレス化の推進状況を評価するために、選択項目として、ペーパーレス化の実績に応じたポイントの加点を検討した。実績評価としては、多くの事業者が参加しやすい目標として20%、積極的に取り組んだ結果として過半数を超えれば評価に値するとして50%の2段階を設定した。なお、ペーパーレス化の選択率の実績の算出期間は、自動車保険の多くが1年契約であることから、1年間の累計による実績を基本とした。ただし、当初の目標となる20%においては、これから取り組みを始める企業にも考慮して、実績が1年に満たない場合に限り期間を6カ月に短縮してもよいとした(制定後1年間の時限措置)。なお、本項目は紙資源が直接削減されるため一般消費者にとっても効果がわかりやすく、また保険商品として最も直接的な項目であるため、50%以上の普及

率に対して高いポイントを設定した。【4-1-4.(4) b-1.】

電子交付が選択されなかった場合の保険約款や、パンフレット類の紙媒体についても検討を行った。紙媒体については、環境配慮資材の採用よりもペーパーレス化の効果が大きいと見られ、ペーパーレス化の項目で十分であり、効果の小さい評価項目を設定する必要性は低いのではないかと指摘もあったが、Web約款に取り組んでいる会社であっても、Web約款の選択率は半数に満たない状況がまだ多いと考えられるため、保険約款やパンフレットなどの紙媒体についても何らかの配慮が必要と判断し、選択項目として規定した。基準レベルとしては、現状ではFSC認証紙や古紙の使用はそれほど進んでいないため、比較的緩やかなレベルが望ましいという指摘もあったが、エコマークにおいては印刷用紙を対象とした商品類型No.107「印刷用紙Version3」認定基準があるため、達成見込みは厳しいと考えられるものの、エコマーク認定用紙を使用していることを選択項目として規定した。【4-1-4.(4) b-2.】

パブリックコメントにおいては、申込手続きにおける申込書や保険証券などのペーパーレス化の評価を希望する意見が多く寄せられた。これらのペーパーレス化も紙資源の削減や流通負荷の低減に有効と考えられたため、選択項目として規定した。なお、申込書、約款、保険証券の個々の書類としてペーパーレス化していても、他の書類と併せて転載されるなど、他の部分で紙の使用量が增大し、申込手続き一連の紙使用量として削減されない場合は、ここでいうペーパーレスには該当しない。【4-1-4.(4) b-3.】

なお、保険期間の長期化や複数契約の一証券化も、約款や証券の紙の削減としては一定の効果があるが、これらは契約の仕方であって環境の基準として誘導すべき内容とは異なるとして、特段の基準を設ける必要はないとされた。

営業車両の運行による環境負荷については、保険商品そのものよりも、事業活動に関係する内容であるため、事業活動全般において検討した。

(事業活動全般)

- | | |
|-----|----------------------------------|
| a・b | 物品調達、備品使用時の配慮（グリーン購入等）《保険会社/代理店》 |
| a・b | 低公害車・低排出ガス車の導入《保険会社/代理店》 |
| b | オフィスの使用エネルギーの削減《保険会社/代理店》 |
| d | 環境方針の設定《保険会社》 |

サービスの基準においては、評価する商品と事業活動とが密接に関係していると考えられ、保険商品に関する基準だけでなく、事業活動全般に関する基準についても盛り込むよう検討を行った。

(社)日本損害保険協会の2009年度調査によると、会員27社のうち16社が環境に対する全社的な経営方針を策定しており、1995年調査時の27社中6社から比べると大きく増えているものの、4割の会社については策定されていない状況が伺える。サービスの基準においては、環境方針の設定は商品の方針に直結し非常に重要であると考えられること、海外環境ラベルにおいてもサービスの基

準で環境方針の策定を評価対象としている例があることから、これを基準化することで、環境方針を未策定の企業に策定を促すことが期待されると考えられた。また、環境方針に基づき、企業として環境負荷削減への取り組みを行い、その透明性の確保として取り組み内容と実績を公表することを必須項目として規定した。なお、環境負荷削減の取り組みとしては、オフィス電力や紙の使用量の削減、グリーン電力の使用、営業車両の環境性能の向上やエコドライブといった様々な取り組み内容が考えられるが、これらの取り組みに対する優劣の判断が付きにくく、また企業全体の取り組みをあまり細かく評価することは、保険商品の基準であるため適当ではないと判断し、取り組み内容は例示として記述するにとどめ、事業活動に伴う何らかの環境負荷削減の取り組みを行っていることとして、必須項目として規定した。【4-1-4.(5) a-1.】

また、タイプI環境ラベル規格（ISO14024）において、認定企業の環境法規順守が要求されていることから、環境法規を順守する体制についても規定した。なお、環境法規順守体制は、環境マネジメントシステム等により該当環境法規の把握、違反した場合の改善・再発防止策が構築されていればよいとした。【4-1-4.(5) a-2.】

さらに、保険会社だけでなく、関連する保険代理店や自動車整備工場についての環境負荷削減についても検討を行った。保険代理店や自動車整備工場への保険会社の関与については、問題が生じた場合、その問題がサプライチェーンとして保険会社にも跳ね返ってくる可能性があるため、環境側面でのサプライチェーンリスクへの対処という観点から重要である。一方、独立した経営主体である代理店や自動車整備工場に対し、保険会社は指導的立場にはなく、保険会社のコーポレートガバナンスが及ぶ範囲が問題点として挙げられた。保険代理店では、例えば、A社の商品しか扱わないA社の専属代理店と、複数社の商品を扱う代理店とが考えられるが、後者の代理店に対して、特定の保険会社から環境負荷削減の取り組みを要請することは馴染まない。また自動車整備工場の場合、保険の販売代理店を兼ねていれば代理店としての関係と、事故で車両を入庫する工場という2つの関係がある。後者の関係においては、保険会社により、保険会社が予め提携している修理工場にのみ入庫を限定する仕組みと、顧客の選択によりどの工場にも入庫できる仕組みとがある。特に、顧客が自由に修理工場を選択する場合、これらの工場全てに対し、保険会社から環境負荷削減の取り組みを要請することは不可能である。このため本来であれば、出来る限り多くの代理店や自動車整備工場に働きかけ、広範囲のサプライチェーン全体の環境負荷削減を誘導できることが望ましいが、基準の評価対象とする範囲としては、保険会社の影響力が及ぶと考えられる範囲に限定し、評価や支援といった推奨レベルとして、関連する保険代理店や自動車整備工場が環境法規順守および自主的な環境負荷削減の取り組みを進めていることを選択項目として規定した。保険会社の影響が及ぶ範囲として、保険代理店では専属の保険代理店を対象としたが、自動車整備工場については、「B 事故の発生に伴って生じる社会的損失」（修理・復旧）における議論のとおり、代理店業務に比べ有害化学物質の使用や廃棄物の発生など、より多くの環境負荷が生じうるため、販売代理店を兼ねる修理工場だけでなく、保険会社が予め提携している修理工場も対象とした。【4-1-4.(5) b-1.】

(2)事故の削減を誘導する仕組み

- ・エコ安全ドライブの推進
- ・無事故による保険料優遇措置
- ・運転適正診断、事故再発防止講習などの開催
- ・車両点検、車両安全装備

ここでは、保険商品が有する事故の削減の仕組みについて議論を行った。

自動車保険は、事故率に応じた等級制度やメリット・デメリット率を取っており、事故が多ければ保険料が高く設定されることから、元来、交通事故を減らす抑止力として働いていることが確認されたが、普段そういった側面は保険契約者としては気にしていないということもあり、あえて基準として明記することとした。【4-1-1.(1) a-2.】

保険契約者に対する事故防止・安全運転に関する啓発としては、(社)日本損害保険協会の進める「エコ安全ドライブ」の情報と、保険会社各社が独自に提供している事故防止、安全運転に関する情報を提供していることとした。通常「エコドライブ」といえば、エコドライブ普及連絡会で定める「エコドライブ10のすすめ」を指すが、例えばその中の「早めのアクセルオフ」や「タイヤの空気圧を適正に」などは安全運転と特にかかわりが深い。「エコ安全ドライブ」では、そのような項目を選択し、直接安全につながる5項目を、事故を削減し環境にも効果的な運転方法として進めている。

「日本損害保険協会のエコ安全ドライブ」((社)日本損害保険協会)に掲載されている(株)アスア物流コンサルティング事業部資料によると、「エコ安全ドライブ」の効果としては、運送業者20社、車両総数1650台を対象とした調査で、燃費が7.89%向上、事故が49.6%削減されたと報告されている。また、各社のWebサイトにて、事故が発生しやすい場所や事例の紹介、安全運転診断などのサービスを行っている事例があり、事故情報を蓄積している保険会社から保険契約者への情報発信は重要であると考え、必須項目として規定した。【4-1-1.(1) a-1.】

必須項目としての情報提供は、不特定多数の保険契約者に対して保険会社から発信されていけばよいとしたが、団体向けの講習会やコンサルティングサービスなどのように、参加する保険契約者が特定され、相互に情報が交換出来るサービスの場合は、情報の伝達がより効果的であると考え、このような参加型の仕組みを保険商品に組み込んでいることを選択項目として規定した。これらの参加型の仕組みは、主にフリート契約である法人を対象としており、現状、ノンフリート契約においては例がなく対応が難しいと考えられるが、個人向けのe-ラーニングなどWeb上での講習といった参加型の仕組みがあればそれが商品価値になる可能性もあると考えられる。そのため、ノンフリート契約とフリート契約とでは特に項目の内容を区別せず、関係する選択項目への適合状況を考慮してノンフリート契約の認定に必要な「選択項目」合計ポイント数を低く設定することとした。【4-1-1.(1) b-1.】

前述の参加型の仕組みが単発的に行われるとするならば、その効果を把握できず実効性が不明となってしまう。これらの参加型の仕組みの効果を検証し、対策の結果と有効性をきちんと保険契約者に訴えかけ、フィードバックすることで、より事故削減

につながると考えられる。そのため、事故原因の分析、事故削減に資するコンサルティングの実施、効果検証および契約者へのフィードバックまでを体系的に構築したコンサルティングサービスであることを選択項目として規定した。

さらに、これらのコンサルティングサービスで提供される対策の有効性や結果を公表することで、当該サービスにより実際にどれくらいの事故が削減されたかを知ることができ、当該サービスを直接受けていないユーザーに対しても、サービスの利用を促す可能性もある。個別サービスによる効果を社外に公表することが難しい場合もあるため、情報開示レベルでもよいという指摘もあったが、こういった対策でどれくらいの効果があったかを社会に訴えられた方が望ましく、また当該サービスの利用を検討する側からもニーズのある情報と思われるため、差し支えない範囲で実効性が公表されていればよいとして、選択項目として規定した。なお、本項目は事故削減に効果的に働くことが期待され、かつその効果が公表されることから、高いポイントを設定した。【4-1-1.(1) b-2.】

その他、事故削減に寄与する要因として、車両点検や車両安全装備についても検討を行った。車両点検については、保険契約時に車検証の提示が必要であり、車検の通らない車両は保険に入れないこと、車両点検を評価するような仕組みは保険商品に例がないことから、車両点検に関する基準項目としては選定されなかった。

また、車両安全装備については、現状においてもABS割引や横滑防止装置割引といった割引制度を持っている保険商品もあるが、例えばABSは、乗用車の装着率で9割に上っている。広く普及している安全装備は、割引を前面に出していなくとも、既に車両型式ごとの保険料率として組み込まれていることがほとんどである。また、こういった車両安全装備の考慮は保険のリスク評価そのものであり、エコマークとしてあえて取り上げる意義は低いとして、基準項目としては選定されなかった。

(3)その他の環境保全活動

- ・ 環境保全活動、環境保護団体等への支援、UNEP・FI への署名宣言等
- ・ 保険契約者等への環境啓発

【4-1-4.(5) a-1.】が自社、【4-1-4.(5) b-1.】が自動車保険の直接取引先に関係する環境負荷削減であるのに対し、本項目では環境保護団体等への支援や、従業員等による環境保護活動、UNEP・FIへの署名宣言など、企業のCSR活動の一環のような、保険商品に関係しない対外的な環境活動や環境保護団体に対する関与について検討を行った。本項目についても、4-1-4.(5)の他の項目と同様、内容についての評価ではなく、対外的になんらかの活動を行っていることを評価の対象として、選択項目として規定した。【4-1-4.(5) b-2.】

自動車保険を介した保険契約者への環境啓発として、いくつかユニークな取り組みを行っているところがあり、これらについても評価対象として検討した。ソニー損害

保険株式会社では、契約者の環境保全への貢献に呼応する形で予想より走らなかった距離「100kmにつき1円」の寄付をソニー損保が「そらべあ基金」に対して行い、全国の幼稚園・保育園に太陽光発電施設を設置している。東京海上日動火災保険株式会社では、Web約款を選択すると契約1件につきマングローブの苗木2本を植える寄付を実施している。日本興亜損害保険株式会社では、リサイクル部品の活用およびWEB約款の選択の件数に応じて、1件当たり50円を会社が負担して、開発途上国における自然エネルギー系クリーン開発メカニズムから生まれる排出権を調達し、日本政府に無償譲渡するというカーボンオフセットを行っている。いずれの取り組みについても、保険契約者の選択や行動が、保険会社の行う環境保全活動を通じて、間接的に環境保全活動に貢献する取り組みといえる。これらは、保険契約者からみて、自身の選択・行動が、自動車保険を通じてどのような環境保全活動（ここでは自動車保険一連の業務工程とは関係しない活動を指す）に貢献されるかが見える形で提示されており、活動結果も公表されていることから、保険契約者の環境啓発を更に進めたものとして評価できる。また、これらの例は間接的な貢献であるが、今後、保険契約者が直接的に参加できる取り組みもあってもよいと考えられたため、間接的・直接的の両方の仕組みについて選択項目として規定した。なお、活動の数や国内外の区別、活動の範囲などにより評価に重み付けを行う案もあったが、活動の効果や保険契約者への環境啓発という側面からみれば、参加可能か否かのシンプルな評価の方がよいと判断した。

【4-1-3.(3) b-3.】

4-2. 品質に関する基準と証明方法の策定の経緯

・「保険会社向けの総合的な監督指針」への適合

本項目では、保険商品の品質を担保する項目の必要性を検討した。保険商品の品質として「保険会社向けの総合的な監督指針」（金融庁）に従っていることが考えられたが、本指針に従っていない商品は認可が下りないため、エコマークであえて基準を規定する必要はないとされた。また、これ以外に特に品質確認を要する事由が想定されないため、本項目は基準として規定されなかった。