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

Title	保険制度の社会化傾向と料率分類 : 性別分類廃止にみる保険の本質について
Sub Title	Socialization of Insurance and Rate Classification : A Study on Essence on Insurance from the Viewpoint of Uni-Sex Rating
Author	堀田, 一吉(Hotta, Kazuyoshi)
Publisher	
Publication year	1995
Jtitle	三田商学研究 (Mita business review). Vol.38, No.3 (1995. 8) ,p.19-
JaLC DOI	
Abstract	米国における自動車保険の料率分類体系を概観すると,近年,保険制度の社会化傾向と称するべき現象が見られる。性別科率の廃止規制は,その一つの事例であろう。近代的保険制度が成立して以来,アンダーライティング技術の発展にともなって,料率分類は一貫して精緻化に向けて進められてきた。ところが,自動車保険を社会政策的目的に利用するために,政府は従来の料率分類に直接的規制を加えようとする動きがある。こうした米国における保険制度の社会化傾向は,自動車保険が国民生活に深く浸透していることの表れと見ることもできるが,経済制度と
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234698-19950800-00685657

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38巻第3号
1995年 8 月

1995年5月15日掲載承認

保険制度の社会化傾向と料率分類

——性別分類廃止にみる保険の本質について——

堀 田 一 吉

＜要　約＞

米国における自動車保険の料率分類体系を概観すると，近年，保険制度の社会化傾向と称するべき現象が見られる。性別料率の廃止規制は，その一つの事例であろう。近代的保険制度が成立して以来，アンダーライティング技術の発展にともなって，料率分類は一貫して精緻化に向けて進められてきた。ところが，自動車保険を社会政策的目的に利用するために，政府は従来の料率分類に直接的規制を加えようとする動きがある。こうした米国における保険制度の社会化傾向は，自動車保険が国民生活に深く浸透していることの表れと見ることもできるが，経済制度としての保険制度は，あくまでも効率性を中心とした運営が必要となる。保険会社が自由なアンダーライティングを制限されることにより保険市場の非効率がもたらされれば，結果的に，一般国民の負担として跳ね返る可能性がある。保険制度の社会化が過度に進むことは，保険制度の存立を根底から揺るがすものとなりかねない。われわれがそうした傾向を容認することは，保険の本質に関わる議論を必要とする。

＜キーワード＞

料率分類，自動車保険，性別分類，公平性，アンダーライティング技術，保険制度の社会化，内部補助，連帯性，利用可能性

1．問題意識

アメリカ社会において，自動車事故の補償問題は，長い間議論が繰り返され，自動車保険の担う役割は，非常に高い。こうした中で，近年，アメリカにおける自動車保険の料率分類に大きな変革が見られる。すなわち，これまで伝統的に用いられてきた，年齢別，性別などのような個人に付随する分類要素を廃止して，運転者の過去の運転実績を反映させた分類要素に変更しようという動きである。

とりわけ激しい議論が戦わされているのは，男女均一料率制（unisex rating）である。これは，料率算定において，男女の区別を廃止させようと，女性のための全国組織（National Organization for

Women; NOW）などを中心としたロビー団体が熱心に推進しているものである。モンタナ州は，1985年，全米で最初に，州の法律によって，全ての保険種目について保険料率における性差別の禁止を定めた。規制の目的は，保険市場における男性と女性との平等な取扱いを確立させることであった。同様の規制は，ペンシルバニア州でも男女均一料率制が全ての保険種目で採用されている。また，マサチューセッツ州では，既に，1978年から，行政的規制によって，自動車保険において性別，年齢別，未既婚別による分類を禁止している。さらに，カリフォルニア州では，1988年の住民投票による Proposition 103 において，性別，年齢別，未既婚別による分類を廃止し，代わって，それ以外の事故歴・違反歴，走行距離などによる分類を導入することにした。（Vaughman and Vaugman［1990］）最近では，1993年1月からは，ニュージャージー州において，年齢，性別，未既婚別を廃止し，代わって，事故歴，走行距離，運転経験年数，車種による分類に変更した。（Rosenberg［1992］）この動きは，アメリカだけでなく，カナダのオンタリオ州自動車保険委員会（OAIB）も，年齢，性別，未既婚別の使用を排除するとの提案を行った。

アメリカでは，生命保険のみならず，自動車保険の分野では，性別による分類が重要な分類要素として採用されてきた。ここで，性別料率を廃止されることは，保険会社のアンダーライティングに変更が余儀なくされるだけでなく，保険市場に大きな影響をもたらすものである。保険業界は，こうした動きに対して一貫して反対を主張してきたが，一部の住民や政治団体の声を背景として，現実にいくつかの州政府が，規制という形で，適用される分類要素に制限を加えている。それは，保険制度の公平性と関わるのみならず，保険市場の安定性や効率性にも影響を及ぼすものである。

問題は，性別分類を禁止することが，保険の理念とも関係する本質的内容を多く含んでいることである。本稿では，こうした近年の自動車保険における料率分類の変革の動きが，保険制度の発展過程においていかなる意義を有するものであるかを考察する。保険制度が，現代社会において，社会的役割をますます大きくしている中で，制度の効率性や公平性と社会的要請との兼ね合いをいかに図っていくべきかを考える際に重要な示唆を与えてくれるであろう。

2．アンダーライティングの発達と料率分類

保険会社の主要な業務の一つは，アンダーライティング活動である。アンダーライティングとは，「（保険者にとって）利益をもたらす被保険者を選別し分類すること」[1]，あるいは「保険者が，ある個人に保険を発行するべきか，契約条件，保険料率を決定する過程」[2]と一般的には定義されているが，より具体的には，被保険者のリスクを測定・評価することで，保険引受けの可否を判定し，

1）Rejda［1992］，p.600.
2）Black and Skipper［1993］，p.21.

その後，適正かつ公平な契約条件を定める一連の過程をいう。保険者は，保険経営の安全性を考慮して，契約条件に合致しない場合には，保険引受けを拒否することになるが，一方で，保険引受けをする限り，保険原理にしたがって，可能な限り被保険者のリスクの大きさに応じた料率設定を行なわなければならない。つまり，保険者は，単に保険引受けの可否を判定するのみならず，適正な保険料率を設定することが必要である。

そもそも，近代的保険が確立される以前の初期の段階では，それぞれの個人が，果たして保険料が自分のリスクに照らしあわせて適正であるかどうかに，さほど関心を寄せたわけではない。[3] 保険に対する需要も低く，リスクに対する概念が未熟な段階では，一般の人々にとって，どのような基準で，自分の保険料が設定されているかを問題にすることはなかった。ここでは，事業を継続する上で，保険収支が均衡するという最低限の条件さえ満たされていれば，分類要素を新たに導入しようとするインセンティブは働くべくもなかった。最初に，アンダーライティング技術が保険事業に持ち込まれたのは，生命保険の分野であった。[4] 相互会社であった旧英国エクイタブル社が，1762年に，初めて被保険者の年齢を保険料算定基準として採用し，年齢によって保険料格差を設けたのであった。それ以前は，全年齢を同一の保険料で引き受けていたのである。その後，19世紀に入って，医学や統計学など諸科学の進歩を受けて，アンダーライティング技術は発達して，次々と新しい分類要素が導入されていくことになる。現在では，生命保険において，①年齢，②性別，③家族の病歴，④現在の健康状態，⑤個人の病歴，⑥職業，⑦アルコールまたは麻薬の使用，⑧喫煙，⑨不衛生地区または危険地区への渡航，⑩危険な趣味，などが料率設定の判断要素として，用いられている。[5]

このようなアンダーライティング技術の発達を促した原動力は，市場における競争圧力である。自由競争の下で，ある保険会社Aが，年齢を新しい分類要素として導入し，死亡リスクの低い若年者に対しては，低い保険料を設定したとする。その結果，他社が追随しない限り，この保険会社は，若年者引受けの多くのシェアを獲得することができる。他社にすれば，保険会社Aが若年者層の多くを独占することになれば，市場に残っているのは，相対的に死亡リスクの高い被保険者だけということになり，従来通りの料率設定では必然的に保険収支は悪化することになろう。したがって，事業を継続するためには，保険会社Aによって導入された年齢別料率を，他社も導入せざるを

---

3) De Witt [1985], p.155.

4) アンダーライティング技術の発展については，Black and Skipper [1993], pp.408-417 および Stano [1991], pp.548-551 を参照した。

5) 特に，アメリカでのアンダーライティングの特徴は，血液検査が重視されていることである。血液検査を実施することで，保険会社は，糖尿病やエイズなどの病歴，喫煙や麻薬使用の有無など，被保険者について，20種目以上のさまざまな情報を得ることができ，それにより総合的に保険料の水準を決定しているという。とりわけ，料率競争が活発に展開される中では，販売戦略として選択的アンダーライティングが保険経営の成否にも直接影響することから，できる限りの被保険者の情報を獲得することが重要となってくる。

得なくなる。より優良なリスクをできるだけ多く獲得することが競争優位に繋がることから，料率分類の有効性が明らかになるにつれて，保険会社にとっては，より有効な分類基準を発見することが重要になっていった。こうした競争激化が，アンダーライティング技術を発展させ，新しい分類要素が導入されていくことになる。競争市場は，効果的な分類をしない保険者に対して制裁を与えることで，結果的に，より効果的な料率分類を実現するのである。[6)]

しかし，この段階までは，保険会社は，被保険者を引き受けるか，拒否するかの二者択一の判断をするに過ぎなかった。保険会社が，新しい分類要素を導入し，優良なリスクに対してより合理的な保険料率が設定される反面で，保険会社から引受けを拒否されてしまう相対的にリスクの高い被保険者が多く発生することになる。彼らにとっては，保険を入手する手段を奪われることになってしまうことになる。こうした市場から排除されてしまっていた被保険者に対して，標準下体（sub-standard）市場が創設されたのは，20世紀になってからのことである。それまで，優良リスクをさらに細かく分類することに主眼をおいてきた保険会社が，今度は，非優良リスクについても，分類基準を設定することによって，保険会社の引受け範囲が拡大されることになった。[7)] 表現を変えるならば，アンダーライティングの結果，異質なリスクも保険料を操作することで保険制度の中に取り込むことができるようになったのである。[8)]

こうした過程において，重要なことは，アンダーライティング技術の発展が，利用可能性と購入余裕性の問題を質的に大きく変化させたことである。アンダーライティング技術の未熟な段階では，優良リスクではない被保険者に対して保険会社が保険を供給しないために，潜在的には保険を利用したくても利用できない人々が広範に発生していたであろう。また，たとえ，優良なリスクであったとしても，まだ分類基準が不十分なために，保険を入手することはできるが，保険料が高すぎで保険を買うことができない人も多くいたに違いない。アンダーライティング技術の発展は，このような人々に保険を供給することを可能にしたといってよい。すなわち，新たに優良リスクでない人々を対象にして分類要素を導入することで，彼らに対して，保険を供給ことができるようになった。他方，優良リスクでありながら，保険料が高すぎて買えなかった人には，より有利な分類要素の導入で，購入可能な水準にまで保険料を引き下げられることにもなった。こうして，従来の利用可能性と購入余裕性の問題は，アンダーライティング技術の発展により，かなりの程度まで解決されることになった。そして，多くの人々に対して保険を提供し，保険の普及にも大きく貢献し

---

6) Tryfos［1980］およびDoherty［1980, 1981］を参照。ただし，新しい料率分類を導入する保険会社に対して，ある程度の開発利益（rewards for innovation）を与えなければ，逆に，他社が容易に追随できる場合には，開発コストを支出する分だけ負担が大きくなるために，開発するインセンティブを失うことになりかねない。

7) 現在では，細分化が一段と進んで，標準下体についてだけで，15から25のクラスに分類されている。ただし，採用基準は，保険会社によって異なっている。

8) De Wit［1985］, p.647.

たのである。

しかしながら，同時に，アンダーライティング技術の発展が新たな問題を生み出すことにもなった。新しい分類要素の導入は，優良リスクの被保険者の保険料を引き下げることになるが，逆に，優良リスクでない被保険者の保険料を引き上げることになった。そして，新たに，彼らにとっての利用可能性あるいは購入余裕性の問題が発生することになる。すなわち，これまでは，保険を入手することのできた高リスクの被保険者の中には，新たな分類基準により，保険利用を制限されたり，保険料上昇のために，事実上，保険入手が不可能となる者が出てくる。

社会的には，アンダーライティング技術の発展の結果，発生する利用可能性や購入余裕性の問題は，より複雑で困難な内容を含んでいる。なぜならば，ここで保険会社から引受けを拒否される者は，リスクが大きくしかも保険料負担能力が低い可能性が高いからである。現代社会では，これらの人々は，保険による保護を受けることができないために，社会的弱者という立場におかれる場合が少なくない。これを解決するために，政府は，社会政策的観点から，保険事業に直接的に介入したり，規制をしたりすることになる。

この問題は，とりわけ自動車保険の分野では，深刻なものである。自動車保険は，生命保険と異なって，保険を持っていないドライバーが事故を起こした場合，被害者の補償が十分に行われないままに放置され，新たな社会問題を発生させることになる。自動車事故補償対策上，自動車保険は中枢的存在であり，全てのドライバーに保険に加入させることが最も有効な手段である。ところが，アンダーライティング技術の発展によるさまざまな分類要素の導入のために，不可避的に，自動車保険を購入できないドライバーを発生させてしまう。しかも，その多くが，自動車事故を引き起こす可能性の高い，リスクの高いドライバーということになる。社会的には，最も自動車保険を必要としている者が，アンダーライティングの結果，保険を購入することができないという状態に陥るのである。

保険におけるアンダーライティング技術の発展が生み出す弊害に対処するために，アンダーライティングの方法に対する政府規制が行われるのである。採用する分類要素について，政府による社会政策との関わりの上で，一定の制限を加えようとする。しかし，それは，保険会社の自由な引受け行動に制約を与えることになるのである。この傾向は，保険の社会的役割が重要になるにつれて，ますます顕著にみられることになる。

ところで，アメリカで自動車保険における料率分類が社会的に問題とされたのは，1950年代に遡る。[9] 当時，オールステイト社やステートファーム社といった保険会社が急成長する過程で，独立代理店を通す形ではなくて，会社の雇用者によって直接的に売り込む形で，コストを引き下げることを図った。さらに，事故の確率の低そうな運転者に対してだけ保険を売り込むといった販売戦略も

9) Forge [1982], pp.325-330.

奏功した。多くの努力が，運転者のリスク分類をいかに行うかということに割かれることになった。そして，年齢，性別，未既婚別などが徐々に用いられるようになり，結果的に，都市部に住む，若年の，男性が他のグループよりも高い保険料を支払わなければならなくなった。自動車保険のコストは，その後ノーフォールトという概念が導入されたにもかかわらず，1960年代を通じて高騰することになった。さらに，1970年代のインフレーションのために自動車保険のコストは著しく上昇した。また，消費者は，州の保険監督局に対して保険費用の高騰を抑制するよう圧力をかけたために，保険業界の損失は1974年から1976年まで記録的な数字を見せることになった。

そこで，保険会社は対抗手段として，保険契約者をより選別的にアンダーライティングをすることになった。この結果，消費者は，単に保険料の水準（購入余裕性の問題）だけでなく，リスク分類（利用可能性の問題）についても関心を寄せざるを得ないことになった。利用可能性の問題と購入余裕性の問題は，究極的には，トレード・オフの関係にある。なぜなら，リスク分類を徹底するならば，その結果著しくリスクが大きいグループに分類された契約者は，保険料負担能力を超えてしまう可能性があり，結果的に保険を利用できなくなるからである。逆に，契約者の負担能力に相応して，保険料水準を引き下げるならば，保険者は，収支の採算が合うように，危険度の低いと考えられる優良なリスクだけを選択的に引き受けるという販売戦略をとることになって，結果的に，全ての消費者に保険が提供できない，すなわち利用可能性の問題が発生することになる。

しかしながら，規制当局が保険者が行うリスク分類についてのみ制限を加えるだけでは，利用可能性に対する本質的な解決策にはならない。やはり，保険者は，選別的なアンダーライティングをすることで，引受けを拒否する行動が考えられる。そこで，規制当局は，料率規制も合わせて施行しなければならない。つまり，潜在的に危険度の高い消費者をも保険会社が引き受けようとするインセンティブを与えるように，保険料率をある程度高い水準に維持することを認めざるを得なくなる。それにより，ある程度，危険度の高い消費者に対しても保険を提供することが可能となる。

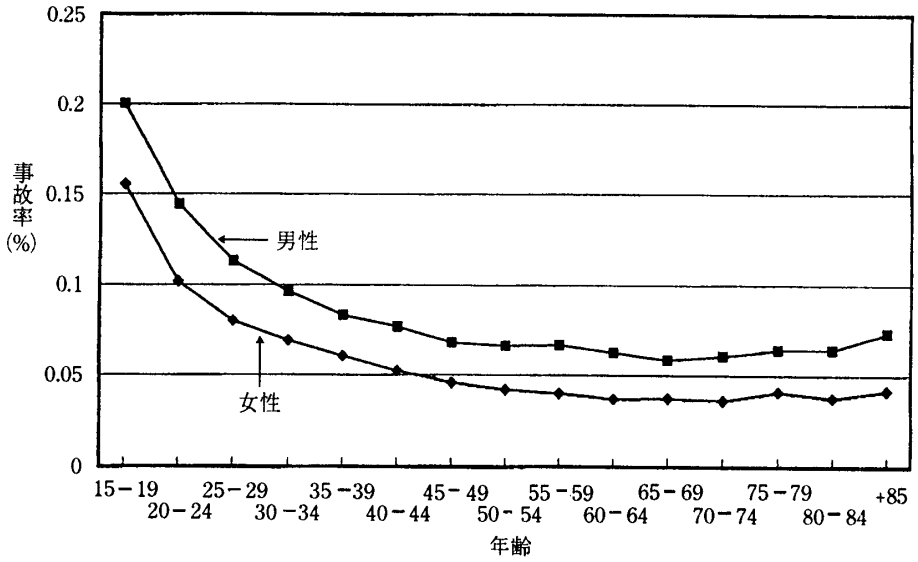
保険料率の規制問題は，いわば公共政策の問題であるから，当然に社会的容認問題が存在する。[10] 社会的容認の程度は，ある料率分類に対する公共政策反応の尺度となる。加えて，国民性との関連が強く，それだけに，国民の理解を得るためには，保険制度自体の理解を浸透させることが不可欠となろう。保険の発達にともなって，料率分類の問題は，保険制度の問題に留まらず，公共政策との関わりの中で論じなければならなくなってきているのである。

10） 近年の傾向として，公共政策の決定において，政治的圧力（political power）が極めて大きな影響を及ぼす。より影響力の大きい政治団体が，最終的な政策に反映されるために，国民経済的立場よりも個別の利害衝突によって政策が左右されやすい。アメリカにおける性別料率廃止についても，保険業界と婦人団体との妥協によって法制化されている。Meier［1988, 1989］および Harrington and Doerpinghaus［1993］参照。

3．性別分類の是非論

そもそも，ある分類要素を導入することは，必然的に，被保険者集団を区別することになる。しかし，異なったリスクを保険会社が引き受けるためには，保険における区別は，必要かつ適正であるとされる。これは，被保険者を平等（equal）に扱うことにはならないが，リスクに応じて衡平（equitable）に待遇することであり，これが保険原理である。料率設定のプロセスが，公平（fair）である限り，衡平性を進めるためには，分類要素によって区別することは必要である。しかし，不公平な差別（unfair discrimination）は，容認されるべきではない。保険における不公平性は，同質のリスクを別個に扱われたり，また異質なリスクを平等に扱われたりすることによって発生する。経済においても，同じ商品を異なった人に異なった価格で販売する行為は，経済的差別とはいえない。同じ商品であっても，コストに応じて価格設定されることは，経済的に公平であって，それは，経済制度である保険にも適用されることから，保険における公平性は，極めて明確で，非常に客観性が高いものである。[11)]

図1　性別および年齢別の自動車事故発生件数比較（サウスカロライナ州）



注）運転免許保有者に対する自動車事故件数による数値として算出
資料）South Carolina Trafic Accident Fact Book 1992

11）Miller［1986］，pp.540-541.

これに対して，社会における公平性に対する概念は，曖昧で，いろいろな立場から，さまざまな意味として捉えられてきた。しかも，その概念自体が，時代的な社会背景に大きく左右されてきたといってよい。[12] 場合によっては，保険における公平性と社会における公平性は相反する関係におかれることがある。現在，保険における性別分類の禁止に関わる諸問題は，公平性に対する対立した考え方が大きく影響している。

自動車保険では，一部の州を除いて，多くの州で性別を分類要素として採用されてきた。図1は，サウスカロライナ州の統計において，運転免許保有者に対する自動車事故発生件数の割合を，性別および年齢別に示したものである。図でも明らかなように，全年齢層において例外なく，男性は，女性よりも高い事故率を示している。また，年齢別にも確かに20歳と50歳では，事故率の差異は歴然としている。

それにも関わらず，一部の州では，性別，年齢別による分類を政府の介入により，禁止しようとする動きが見られている。[13] その根拠としては，これらの分類要素が，必ずしも公平であるとはいえないことにある。第一に，これらの分類要素と事故率との間に，統計的な相関はあるとしても，明確な因果関係が説明できない。つまり，男性が女性よりも，リスクが高いと判断する根拠を示すことができないことにある。この点では，生命保険の場合には，自動車保険と比較してかなり状況が異なる。生命保険の場合には，20歳の平均余命と，70歳の平均余命とは，生物学的にも明確な相違がある。同じく，男性と女性の間でも，女性の方が死亡率が低いことも一般的に受け入れられる事実である。ところが，自動車保険の場合には，性別を根拠に事故発生との因果性を完全に証明することはできない。一般的に，女性に比べて男性が，無謀な運転をする傾向にあるとか，注意力に緩慢な性質がみられるとしても，それが全ての男性に当てはまるわけもなく，女性にもそうした性質を有するものもいるだろう。つまり，男女を区別することは，ステレオタイプ的な判断に過ぎず，明確な根拠に基づいたものとはいえない。単に，男性の中に，偶然，高リスクの被保険者が多く含まれているだけかもしれない。

次に，性別基準は，不変的（immutable）要素であり，全ての個人にとって与件である。[14] 自動車事故は，人間が自動車を操作する過程で発生するものであるのに，個人がどんなに慎重に行動しよう

---

12) Nesselroth［1989］，p.151が指摘するように，公平性をどの主体が判断するかにも大きな影響を受ける。すなわち，①保険会社，保険業界，②議会，地方議会，③保険監督官，④裁判所，司法当局などが挙げられる。そこで用いられるウェイトがそれぞれ異なるために，公平性に対する統一した観念を得ることが難しい。

13) 性別料率を廃止の動向については，Benjamin et. al.［1988］を参照。現在，年齢，性別，未既婚別が禁止されている州は，ニュージャージー，デラウエア，ハワイ，マサチューセッツ，ミシガン，カリフォルニア，ニューヨーク（ただし制限的使用であれば可），モンタナ，ペンシルバニア，ノースカロライナである。現在までのところ，アメリカ全体からすれば，少数派であるが，禁止している州が，いわゆるメジャーな州が多いために，この動きは，全国に波及する可能性が考えられる。

14) Nesselroth［1989］，Bykerk［1989］などを参照。

とも，それとは無関係に保険料が設定されてしまうことに対する不合理性がある。この点では，年齢別は，同様に，不変的な要素であるが，性別とは違って，全ての人間が必ずそれぞれの年齢を経験するので，たとえ若年時に高い保険料を支払うことになっても，全ての人が共通に負担することになる。ところが，性別分類は，永久に変更される可能性がない。

さらに，年齢，性別，未既婚などによる分類が，基本的人権に抵触するかもしれない。[15] 全ての人間は，人権に関する限り平等に扱われなければならない。皮膚の色や目の色，国勢や宗教によって不当に区別することは，社会存立の基本理念に関するものであり，認められるべきではない。問題は，男性であるという理由だけで，保険料が引き上げられることが平等な権利を剝奪するものであるかである。確かに保険制度は，さまざまな社会制度の一部分であるに過ぎないから，社会全体を統制する基本的人権の擁護という基本理念に従わなければならない。

この点で，走行距離別料率は，集団的ステレオタイプではなくて，個人の行動様式や特性を反映させたものと判断し得る。走行距離は，すなわち，自動車が道路上に存在している程度を示すものである。いうまでもなく，自動車事故は，ほとんどの場合，走行中あるいは道路上で発生するものであるから，その時間が長くなればなるほど，必然的に損害に関係する可能性が高くなることになる。走行中の状態や，ドライバーなどによって異なるにしても，他の条件が等しければ，走行距離の大きさは，リスクに直接的な影響をもたらすことが予測できる。[16] さらに，長距離を走行する個人は，多くのコストを負担することで，社会的費用を公平に分担しているという見方ができる。[17]

---

15) Kesner [1982], Gray [1983], Ryan [1986], Zimmerman [1988] など参照。

16) 走行距離別料率の優れている点は，保険料率が個人の行動を直接的に反映していることにある。保険者の側からすれば，被保険者を保険料率制度を通して，コントロールできることにある。被保険者自身にとっても，行動の選択によって，ある程度まで，保険料を決定できる。例えば，事故を起こさないように注意すれば，保険料は軽減されるし，また保険料を安くしたければ，修理コストの低い型式の自動車を選択すればよいのである。こうしたことにより，保険会社にとっても，保険料表の操作により，ある程度まで，被保険者の行動を，損害コストを小さくさせるように誘導することが可能となる。

17) 長距離を走行する個人から多くの保険料を徴収するというこの考え方を敷衍させれば，保険料をガソリン代に含ませて，運転者に負担させるという制度も，必ずしも論理的には無理があるわけではない。カリフォルニア州では，現在，州の保険監督官により，pay-at-the-pump という改革案が提案されている。これは，ガソリン代に保険料を上乗せする形（例えば1ガロン30セント）で徴収するというものである。それにより，全てのドライバーから確実に保険料を徴収することができ，公平に保険料を負担させることで，無保険車を排除すると同時に，ノーフォールト制度を導入することで裁判費用・弁護士費用などの無駄なコストを廃止することを目指そうとしている。しかし，この制度は，保険料がドライバーのリスクの大きさとリンクしていないのみならず，実施する上で，いくつかの問題を抱えている。ガソリン代に含まれた保険料は，一種の税金として捉えることができ，したがって，低所得者層あるいは自動車を保有していないものにとっては，物価の高騰として負担を増大させることになる。しかし，むしろ最大の問題は，カリフォルニア州が単独でこの制度を導入するのでは，ガソリンを近隣諸州から購入しようとする行動が必然的に予想できるために，これを排除するためには，近隣諸州も同様の制度を導入しなければならない。これは，すなわち，アメリカ全州で導入することを求めていることを意味する。さらには，弁護士報酬が大幅に減少することから，弁護士からの強力な抵抗が予想できるという問題もあり，実際には，実現が難しいとされている。因みに，マサチューセッツ，ネバダ，テキサスの各州でも，同様の法案が上程されたが，いずれも廃案とされた。なお，その目的と実現可能性についての考察は，Berg et. al. [1994] および Bernstein [1994] を参照されたい。

しかし，第一の因果性の問題については，どのような分類要素を導入しようとも，ある程度までは，同じ批判が当てはまることになる。例えば，走行距離別料率を導入してもやはり自己撞着的な要素が残り続ける。なぜなら，走行距離が長くなるにつれて，事故率が高くなることが，統計的には立証できたとしても，個別的には，必ずしも，走行距離とは関係がなくて，むしろ走行距離が短い，滅多に運転しないような被保険者の方が，事故をおこすことになるかもしれない。走行距離が事故率を決定するという認識にも，ステレオタイプの要素が含まれていることに注意する必要がある。走行距離の大小が，事故率に対する直接的因果関係が立証されたわけではないからである。したがって，性別による因果性への疑問から，走行距離別料率に移行させたとしても，同じく因果性への問題を解決できるわけではない。

次に，性別分類に対して浴びせられている不可変性問題は，他のいくつかの分類要素についても当てはまる。生命保険にとって被保険者の健康状態は，重要なアンダーライティング基準となる。例えば，心臓に障害を持っている人は，加入に際し拒否されるか，かなりの制限を受けることになろう。しかし，心臓の障害は，必ずしも自分の行動の結果とはいえず，むしろ生来の体質による場合が多い。彼らにとっては，性別と同様に不可変的な性質を有するものと考えられるのではないだろうか。先述したようにアンダーライティング技術の発展は，健康状態に問題のある人に対しても保険供給を可能にしたが，依然として健康な人とそうでない人とを区別している。

あるいは，職業や地域性については，自動車保険において重要な基準となっている。リスクの高い地域に住む被保険者は，高い保険料を負担しなければならない。もちろん理屈の上では，被保険者の職業選択や居住地選択の自由が保証されているとはいえ，その職業に就いてその地域に住むに至った経緯は個人的理由による部分が大きく，現在ある状態を自由に変更できる人はほとんどいないであろう。つまり，職業も地域性も個人的には不変的な要素である。

このように現在採用されている分類要素についても，不可変性の点からは問題となるものもある。ただし，職業や地域性については，所得分配の公平性の観点からは，一方的な不公平につながるとはいえない。一般的に，経済学的には，他の条件が等しい限り，リスクの高い職業は賃金が高いであろう。なぜなら，リスクに対するプレミアムが賃金に含まれているからである。[18] したがって，その分が保険料として充当されるならば，不公平は発生しないことになる。また，地域性についても，一般的に都市部を中心とした保険料の高い地域は，同時に平均所得が高いといえる。したがって，その地域の被保険者が高い保険料を支払うことは，社会的には容認されるという見方もできる。

---

18) Dorsey and Walzer [1983], pp.643-644.; Schlesinger et. al [1993], pp.477-481. ただし，これは，労働者がリスクによるコストを正確に認知できることを前提とした議論である。この場合，労働者自身がそのリスクに対処して，所得補償のための手段（例えば保険に加入する）を講ずることができる。

性別に対する批判のうち，男女を区別することで社会的不公平が生じるかどうかは，他と比べて異質である。そもそも，保険制度において性別を区別することが人権問題にどの程度抵触するものであるかである。性別によって差別することは，人権問題に関わるけれども，両者を区別することは，社会生活上に通例的に頻繁に行われていることである。これは，人種問題とは異なる。いかなる場合においても人種によって区別することは，同時に差別的な意見合いを含むことになるが，男女を区別することは不可避的であり，また社会的にも容認されやすい。問題は，保険制度に性別分類を持ち込むことが，果たして男女を差別することを意味するかどうかである。言い換えれば，さまざまな社会制度のなかで，存在している男女の区別に優先して保険制度の性別分類を否定する強い理由をわれわれは明確にしなければならない。[19)]

こうした批判に対して，積極的に年齢，性別，未既婚など，個人に予め備わった固有的特徴を，料率分類に持ち込むことは，保険会社の立場からすれば，料率設定上，いくつかの利点を有している。第一には，年齢，性別などは，統計資料の収集が比較的容易にできることである。しかも，全体として，母集団の規模に大きな変化はないために，保険料を算定する際においても，柔軟に対応することが可能となる。第二には，分類作業が極めて容易であるために，アンダーライティングコストを低く抑えられることである。走行距離を導入しようとすれば，個別にしかも定期的に，走行距離を走行距離メータを測定することが必要となってくる。これに対して年齢などは，書類上の作業で可能であるから比較的容易に処理できる。このコストの差異は，最終的には，保険料に反映されることになる。第三には，年齢，性別などは，固有であるために固定的な要素でもあるので，年ごとの保険料の変動を小さく抑えることができる。被保険者の立場からすれば，保険料支払いが比較的安定するということを意味し，一般の消費者の保険に対する信頼を得やすいであろう。[20)]

自動車保険の分野では，生命保険や年金などに比べて，多くの州で実際に性別料率が廃止される傾向が見られる。その理由として，他の保険種目と比較して，性別料率を別の要素（走行距離や運転歴など）で代替させることがある程度可能なことがあげられよう。つまり，保険会社にとっては，交渉段階においても，比較的妥協しやすい範囲にあるといえる。[21)] ただし，走行距離や運転歴は，これ

19）歴史的にもアメリカにおける人種問題は，保険制度の枠を超える微妙な内容を含んでいる。1880年頃，いくつかの州政府が，人種による分類を禁止しようとしたことに対して，保険会社は一斉に異議を唱えたことがある（James［1947］，pp.338-339.）。当時，人種別料率を採用していた根拠としては，統計的に死亡率が有意に異なることであった。その原因として人種による生活環境ないしは生活スタイルが違っていることによると，保険会社は主張したのであった。しかし，より根底には，人種差別による貧困問題が存在していることから，人種を保険の分類の基準に用いることは，貧富の格差を拡大させることにつながるために，国家政策上，排除させる必要があったと考えられる。現在では，全ての州において，人種による料率分類は禁止されている。

20）日本の自動車保険制度は，メリット・レイティングが料率分類において重要なしかも中心的役割を担っている。この意味では，以前から筆者が主張してきているように，効率性および公平性を促進するために，さまざまな分類要素を導入するための模索検討が必要である。

21）Meier［1988］，pp.123-124.

まで既に採用されてきており特別に新しい要素ではない。これらは，より個別の行動を保険料に反映させる意味において，非常に望ましいといえるが，それも十分なリスク分類を実現させるものではない。したがって，料率改革の方向は，走行距離，運転歴が採用されることではなくて，性別料率が廃止されたことに主眼がおかれているのである。換言すれば，保険者にとって，性別廃止を強いられたことの補塡として，走行距離や運転歴にウエイトを移さざるを得ないのが実状であって，問題は，性別廃止が保険制度にどのような影響をもたらすかにある。

性別に基づく料率分類の是非論は，一部の少数民族に関わるような小さな問題ではなくて，保険制度の存在と社会性との矛盾を含んだ複雑な内容を持っている。男女均一料率にすることが，多くの保険種目において，女性に対する保険料負担を増加させる可能性が高い。[22] とりわけ平均的に低所得である母子家庭の生活を圧迫する事態が発生することが予想されることから，この問題は，女性に対する経済的保障とも関連する問題である。[23] つまり，性別料率が，所得分配の公平性や社会的弱者救済という観点から問題とされれば，複雑な社会問題に発展する可能性が高い。

4．性別分類廃止の経済的意義

因果性が実証されない限り，性別による分類は，男女の損害コストの差異を区別する代理変数となる。個別的にはどうであれ，統計上では，男性集団が女性集団よりも事故を起こしているという事実は明らかである。保険会社にとっては，他に有効な分類基準が提示されない限り，相対的に性別分類の優位性を捨象することはできない。こうした状況を前提にして，性別分類を廃止することは，経済学的にいかなる意味を持つのであろうか。

図2は，二つの異質な集団が描く事故頻度の分布曲線である。保険集団としてみた場合に，事故率の差異を反映して，女性の分布曲線（abc）は，男性の分布曲線（def）よりも左にシフトしている。この時，設定される保険料率は，女性は P_F であり，男性は P_M になる。しかし，図に示すとおり，平均値には差異がみられても，両方の分布に重なる部分 dkc は，それぞれに共通したものである。しかも，この部分は，両集団にとって，大きなシェアを有していることに注目したい。なぜな

22） 性別廃止の問題で最も中心的な論議は，女性にとって保険料に対していかに影響が及ぶかであった。Montana Department of Insurance による報告書によると，(1)定期生命保険の場合，30歳の女性で1％から110％の上昇，(2)終身生命保険の場合，30歳の女性で4％から34％の上昇，(3)医療保険の場合，25歳の女性で，8％から28％の低下，(4)自動車保険の場合，20歳の女性で，4％から91％の上昇，が予想されると結論された。Zimmerman［1988］，pp.430-431. ただし，多くの割合で女性が保険金受取人となるであろう男性が加入する死亡保険では，保険料が上昇することになる。家計単位で考えた場合，必ずしも保険における性別料率が，女性にとって不利に働いているとはいえない。

23） Gray［1983］，p.3. ミシガン州では，例えば，性別料率廃止によって，25歳以下の独身女性の平均的保険料は，25パーセント上昇したのに対して，逆に，同じく25歳以下の独身男性の保険料は，15パーセント下落した。Wallace［1984］を参照。さらに，Butler［1988a, 1988b］においても，性別廃止によって女性が不利な状態におかれることを詳細な統計的データによって示している。

図2　危険度分布と内部補助

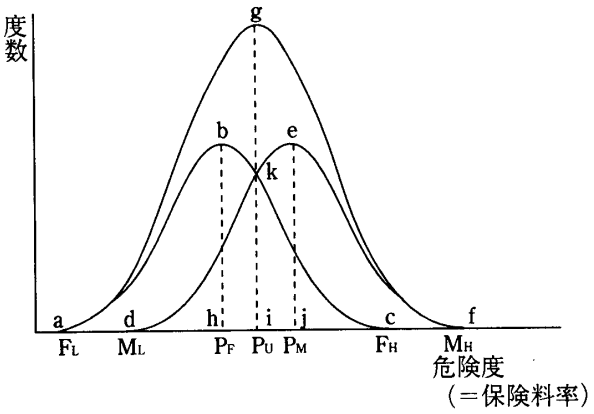
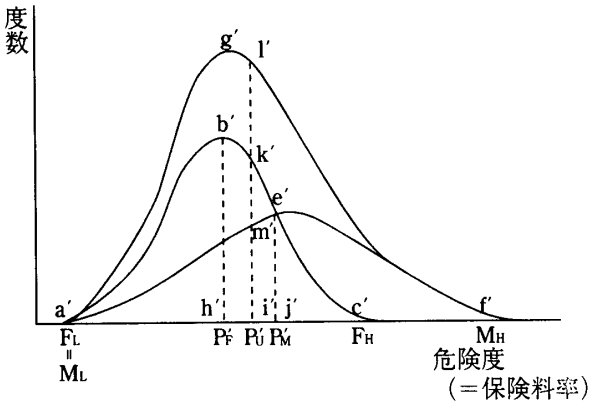


図3　危険度の分散の違いと内部補助



ら，これが大きいほど，性別分類に対する不公平感は高まることになる。この場合，女性集団では，P_F の左側の部分（abh）が，男性集団では P_M の左側の部分（deg）が，集団全体に対する内部補助（cross-subsidy）ということになる。

いま，性別分類を廃止して，両集団を統合したとすると，できあがる分布曲線は，agfの形状になり，この時に設定されるべき保険料率は，P_U となるであろう。これによって，女性集団だけを見ると，内部補助を与える集団は，abh から abki に増大することになって，これまでよりも hbki の部分だけ増える。逆に，男性集団では，内部補助を与える集団は，dej から dki へ，ikej の部分だけ減少する。このように，いずれの集団においても，内部補助を与える被保険者は存在するのであるが，性別分類を廃止することによって，内部補助を与える集団の割合が，女性は増加するのに対して，男性は減少することになる。

しかし，統合された全体としての内部補助の割合の変化が生じるかどうかは，両集団の分散の度合い（分布の形状）による。図2では，内部補助の比率に変化がないように描かれているが，図3のように男性が分散が大きい場合には，統合された場合に設定される保険料率 P'_U に対して，内部補助を受ける比率は，男性の方が増大する。つまり，統合された結果，保険料率が両集団にとっていかに変動するかは，各集団の性状に依存することがわかる。

リスクの性質が異なる集団を統合することは，被保険者間の内部補助，つまり負担の公平性に関わるのみならず，引き受ける保険者にとっても市場の安定性を損なう要因となる。いま，仮に男性の危険度の標準偏差が，女性のそれの2倍の大きさがあるとしよう。（例えば，男性が2000ドル，女性が1000ドルとしよう。）つまり，男性は女性よりも事故発生の態様に大きなばらつきを持っている。この場合，保険者が負うリスクは，保険集団の男女の構成比に直接的に影響を受ける。表1は，男

表1　異なる保険集団の構成による危険度

男性 ｜ 女性	0	5	10	50	100	500	1000	5000	10000	50000
0		447.21	316.22	141.42	100	44.72	31.52	14.14	10	4.47
5	894.42	500	365.14	152.12	104.32	45.15	31.77	14.15	10.00	4.47
10	632.45	447.21	359.55	158.11	107.56	45.56	31.92	14.17	1000	4.47
50	282.84	260.32	241.52	158.11	115.47	48.10	32.99	14.27	10.04	4.47
100	200	191.56	184.07	141.42	111.80	50	34.01	14.40	10.09	4.48
500	89.44	88.66	87.90	82.32	76.37	50	36.51	15.21	10.43	4.51
1000	63.24	62.97	62.69	60.60	58.21	44.72	35.35	15.81	10.75	4.55
5000	28.28	28.25	28.23	28.03	27.79	26.03	24.15	15.81	11.54	4.81
10000	20	19.99	19.98	19.91	19.82	19.16	18.40	14.14	11.18	5
50000	8.94	8.94	8.94	8.93	8.92	8.86	8.79	8.23	7.63	5

注）• 男性の標準偏差を2000ドル，女性の標準偏差を1000ドルと想定した場合。
• 数字は，標準偏差。
• 表中の太線は，女性側からみて，男性の数が増えることによって，数値が増加から減少へ転ずる境界を意味する。

性，女性の被保険者数の組み合わせによって実現される標準偏差を表にしたものである。[24)]

当然ながら，被保険者数が大きいほどリスクは小さいことがいえるが，注目するべきことは，女性と男性の比率との関係である。例えば，保険集団が1000人であるとき，男性1000人，男性500人と女性500人，女性1000人では，標準偏差は，それぞれ，63.24，50，31.62であり，女性が多いほどリスクが小さい。さらに，男性の被保険者数を一定にしたとき，女性の被保険者が多くなるほど，保険集団のリスクは減少している。ところが，女性の被保険者数を一定にした場合には，男性が増えるにつれて，保険集団のリスクは増大していく。ところが，ある時点を境にして，男性の増加が逆にリスクを軽減させている。これは，男性のリスクが規模のメリットによって相殺された結果である。

以上から得られる結論として，性状の異なる二つの集団を統合することによって，(1)分散度の小さい集団（恐らく女性）の構成比が高いほどリスクが小さく，また，(2)規模が小さい保険者ほど経営リスクに及ぼす影響は高いことが，指摘できる。つまり，性別分類を廃止することは，これまで女性を重点的に引き受けてきた保険会社，あるいは比較的少数の被保険者を保有してきた保険会社に

24）標準偏差の数値は，リスクの程度を示す指標となっている。したがって，平均損害額の大きさは，ここでは問題とされていない。標準偏差の数値が小さいほど，その保険集団は安定的であり，保険者にとっての経営リスクは小さいことになる。

とって，経営を不安定にさせる要因となる。[25)]

さらに，均衡論的にも，性別分類を廃止することは，多くの男性にとっては，保険料は割安になり，逆に，多くの女性にとっては，割高なものとなるので，男性は，割安な保険に対する需要は過度に促進され，反対に，割高な保険を購入しなければならない女性は，需要を抑制されることになるかも知れない。[26)] つまり，これまでの保険収支を不安定にする要因となることが考えられる。これによって，当然ながら，男性の多くの割合が，過剰に需要をすることになるのに対して，逆に，女性の多くの割合が，過少に需要を抑えることになるために，保険経営を不安定にする可能性を示している。すなわち，一部であったとしても，男女の間で事故率が異なる場合には，性別分類を廃止することは保険市場の安定性を損なう結果になり得る。

5．保険における公平性と料率設定原則の変化

これまでの料率制度改革の経緯を振り返ってみると，アメリカの場合には，統計手法の発展と共に，料率分類は，非常に精緻化かつ複雑化の傾向が見られた。これは，保険数理の側面からあくまでも，保険における公平性を追求しようとする試みを続けてきたことによる。そのことを通じて，これまで，保険を利用することのできなかった危険度の高いリスクに対して保険を提供することが可能となり，保険制度があらゆる人々に利用できることで，保険の普及を図る上で大きく寄与した。その背景にあったのは，保険市場における競争原理である。

保険原理に従う限り，保険における公平性とは，個人の危険度に応じて保険料を負ることが第一原則であった。しかし，リスクとの因果性が十分に解明されない段階では，保険数理上でも，コストに基づく料率設定原則が，尊重されなければならない。それが，つまり，コストの差異が，リスクの差異に基因するという考え方である。それは，保険制度の効率性および安定性を促進させる上でも必要条件であった。そこでは，当然社会的な認知を受けなければならないが，料率制度の改定が，保険業界の優位のうちに進められてきた感がある。統計上，明らかにコストの違う集団である

---

25) 統計の基本法則により，相互に独立した確率変数について，(a)変数の和（差）の期待値は，それぞれの期待値の和（差）に等しく，(b)変数の和（差）の分散は，それぞれの変数の和に等しい。すなわち，独立した変数X，Y，Zにおける期待値Eと分散Varについて，E（X＋Y－Z）＝E（X）＋E（Y）－E（Z），Var（X＋Y－Z）＝Var（X）＋Var（Y）＋Var（Z）ということになる。この法則によれば，単に保険集団を細分化するだけでは，保険者にとってはメリットはない。保険者がメリットを享受するためには，料率分類した後に，リスクの小さい集団に重点的な引受けを行なうことである。（Tryfos［1980］を参照）

26) Darlby［1983］は，カナダの統計を用いて，男女均一料率が，若年女子の車両保険の購入量を抑制させている事実を示し，実際に，逆選択が保険市場で発生していることを実証している。均一料率を用いた場合の逆選択の可能性と保険市場の不安定性についての理論的分析は，Riley［1983］，Crocker and Snow［1986］，Rea［1986］が行っている。

ことを示すことによって，消費者団体を説得してきたといえる。

こうして料率分類が保険数理的に公平になるにつれて，多くのリスクの低いものに対しては，保険料が低くなることで，適正な量の保険に加入することができ，保険の効率的な経済的機能を発揮することができるようになった。その反面，はじき出されるようにして，一部の危険度の高い集団が，保険料が引き上げられることにより，保険を利用することが困難になってきたのである。この購入余裕性の問題が顕著に現れたのが，若年男子と大都市部の住民である。[27] 社会政策的観点から，これらの集団に保険加入を促進するためには保険料を引き下げることが必要であり，それはすなわち，これらの集団に対して，それ以外の集団から内部補助をより進めることを容認することを意味するものである。

しかし，保険の社会性が増大するにともない，保険における公平性に別の基準が加味されるようになってきている。保険の利用可能性および購入余裕性の問題である。保険制度として社会経済的機能を発揮させるためには，できる限り多くの保険に加入させることが必要である。そこでの政策的な関心は，料率分類がどのように行われているかだけではなくて，保険料水準が妥当なものであるかどうかに移っている。一部の州を中心に見られる料率分類に対する制限の背景には，料率分類自体に問題があるというよりは，むしろ一部の被保険者の保険料が高騰している状態を是正するために，政府が介入した結果であるということができる。

近年見られるカリフォルニアやニュージャージーの自動車保険改革では，消費者の間での大きな保険料の格差は，保険利用の観点から不公平であるという考え方を持ち込むことによって，格差を縮小させている。例えば，都市部に住んでいるというだけで，5，6倍も高い保険料を負担しなければならないことに，消費者団体などが異議を唱え，政治的圧力が働いた大きな要因である。[28] 保険料率の衡平性は，配給コストが異なるにも拘らず同一料金で設定されている電気，ガス，郵便料金などの公共料金や，専攻分野によって必要経費が異なるにもかかわらず同額に設定されている大学の授業料の考え方に影響を受けているように見られる。[29] これは，自動車保険が社会生活の上で不可欠であるという認識の高まりが，公共性が一段と高まる結果，保険制度としての衡平性（バランス）が，社会制度の公平性によって後退させられ，修正されたものと見なすべきである。

保険料水準を国民にとって負担可能な程度に抑制するためには，同時に，料率分類を調整しなければならない。なぜなら，政府が規制すれば，利用可能性と購入余裕性の問題を政府規制によって解決しようとすれば，一方で，料率分類を大まかに設定しておき，他方において，料率を低めに抑

27） 地域別料率については，堀田［1994a］において論じている。そこでは，地域別料率がいくつかの問題を持ちながらも，自動車保険市場の安定性のために不可避的であることを指摘した。

28） Lautzenheiser［1989］，p.24. とくに，一度も事故を起こした経験のない，いわゆる“clean risk”であるにもかかわらず，年齢や性別といった固有の性質を理由に高い保険料を負担しなければならないことに対する国民の不満は大きくなりつつある。

29） Blackmon and Zeckhauser［1991］，p.68.

制しておくことが必要である。いうまでもなく，前者が利用可能性に対する方策であり，後者が購入余裕性に対する方策である。

いま一つ，保険会社のアンダーライティングを大幅に制限する規制として，カリフォルニアやペンシルバニアなどの州で定められているTake-All-Comers原則がある。これは，過去3年間に亘って事故を起こしていないドライバーをgood driverあるいはclean riskと呼んで，保険会社は，彼らに対する引受けを拒否することができないというものである。これに加えて，分類要素として，性別や年齢別の使用を禁止していることから，保険会社は，独自に培ってきたアンダーライティング基準を放棄させられるだけでなく，強制的に引き受けなければならないという厳しい状況に置かれている。これにより，例えば，事故を起こす傾向の高い若年男子を，その他の条件の等しい被保険者と同等に扱わなければならないだけでなく，拒否することもできない。その結果，各社の独自性は失われ，どの保険会社でも同様のアンダーライティングをすることになるために，保険料格差は減少し，最も低い保険料水準に次第に収斂していくことになろう。[30] そして，規模による保険会社間の優位性が顕著になるために，競争も抑制されていくことになると考えられる。つまり，アンダーライティングの制限は，競争抑制的な効果を含んでいるのである。

政府規制を受けている保険会社が，こうした政策的方針に対応するということは，保険会社にとっては，これまでの料率設定原則の修正を意味する。これまでのコストに基づく料率設定（cost-based pricing）原則から料率水準を重視したコスト配分（price-based costing）原則への修正である。すなわち，保険料水準に政府規制が加えられると，保険会社が採ることのできる対抗策は，抑えられた料率水準にあわせて，コストをうまく配分する方法を探り出すことである。（Venezian［1984］）収支のバランスを確保するために，料率分類を操作することで補わざるを得ない。

ただし，こうした修正は，競争市場を前提としては成立し得ない。競争市場では，cost-based pricingを原則としているために，保険料率を抑制された場合には，保険会社は，アンダーライティングを強化して，一部のコストの低い優良なリスクだけを引き受ける経営戦略を当然選択することになる。そうすれば，今度は，利用可能性の問題が発生し，保険を購入することができないものがでてくるであろう。政府は，引受け拒否を制限するなど，一段と厳しい規制を保険会社に対して行わなければならなくなる。保険料率の引き下げは，社会政策上，理解できないものではないけれども，反面において，保険市場に大きな影響をもたらす。[31]

規制の強い州の残余市場の収支バランスの不均衡は，恒常的に高い水準にあり，その是正が大き

30） Vaugman and Vaugman［1990］, p.8.

31） 料率抑制は，表面的には，購入余裕性の問題の解決になるが，潜在的な利用可能性（保険引受け拒否）問題を増幅させる。それに新たな政府規制で対抗すれば，保険市場は不安定化して，結果的に，消費者の不利益をもたらす可能性が高まる。料率規制と消費者利益との関係については，堀田［1994b］において論じているので参照されたい。

な政策課題となっている。[32] そして，その原因の一つが，料率分類の不十分さにあると考えられる。[33] つまり，ここで発生している事柄は，保険制度としての効率性や公平性の追求と，社会政策の一部を担うまでに成長・発展してきた保険制度の有効性の維持との間でのトレード・オフである。

6．保険制度の社会性と料率分類の意義

このように，保険制度における料率問題は，現在大きな転機を迎えているといって良い。料率分類の新しい流れは，一貫して発展を遂げてきたアンダーライティングの技術に対して，保険制度の社会化が料率体系を規制する形で働いてくるようになったという現象が見て取れる。保険制度の社会化は，具体的には，損害コストの社会化として発生してくる。社会で発生した損害を社会全体のコストとして把握する考え方は，一部のものには，その期待事故費用よりも多くの負担を求める反面で，一部のものには，期待事故費用よりも少ない負担で済むことを認めなければならない。これは，社会保障制度と酷似したものであり，国民に対しては，社会的連帯性という意識を求めることになる。[34]

De Wit and Eeghen［1984］は，保険制度の連帯性（solidarity）をリスクの内容によって分類し，相互を関係づけている。[35] 保険制度は，それぞれの被保険者が保有するリスクを保険者（あるいは被保険者集団）に移転する制度である。完全に被保険者の手元からリスクが移転されるためには，制度としての連帯性が必要である。リスクに不確定な要素が大きいほど，より強い連帯性が求められることになる。いま，被保険者が保険制度を通じて，保険者に移転されるリスクの分散度を連帯性の大きさを図る指標として捉え，Sと表示する。この連帯性の大きさは，最初から統計的に確定した純粋確率的連帯性 S_p（pure probablistic solidarity）と統計的に不確定な危険連帯性 S_r（risk solidarity）とに分けて捉えることができる。後者は，保険者の情報入手量によって，獲得できる危険連帯性（S_{kr}）と未知の危険連帯性（S_{ur}）に区別することができる。実際には，保険制度としての連帯性は，純粋確率的連帯性 S_p と未知の危険連帯性 S_{ur} との合計として理解することができる。

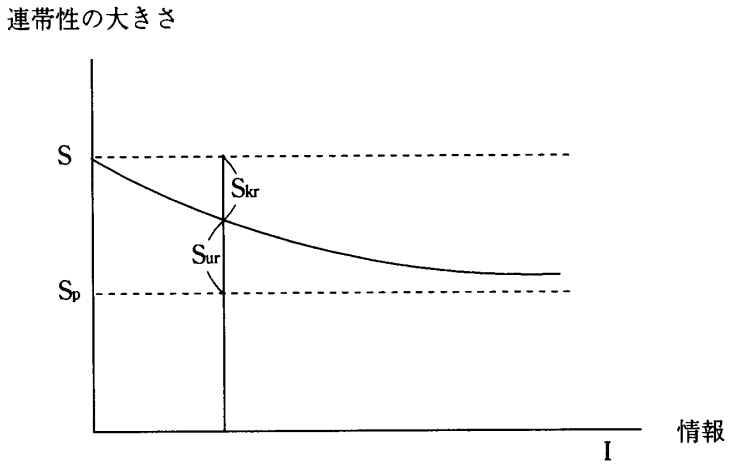
32） 堀田［1995］では，残余市場の規模がいかなる要因によって決定されるのかについて，実証分析を行った。残余市場の形態において最も政府関与の強いタイプであるReinsurance Facilitiesとその他とでは，決定的な規模格差が存在するが，それ以外にも，料率規制が厳しい州では，残余市場の規模が大きいことが明らかになった。つまり，規制が強いほど，本来の残余市場の機能が十分に果たせない状況に至る可能性が高いといえる。

33） Harrington［1991］，Harrington and Pritchett［1990］を参照。後者の中では，大幅な赤字を抱えているサウスカロライナ州の自動車保険制度を改革するために，料率分類を現行の22分類から200分類に増やすべきであることを提案している。

34） 自動車保険の強制加入は，国民に対して自動車事故を国民共通の社会的リスクとして位置づけることによって，強制的に自動車保険に加入させることで社会的に連帯して対応しようとするものである。

35） De Wit and Eeghen［1984］，pp.151-155.

図4　情報入手量と保険制度の連帯性



出所）　De Wit and Eeghan [1984], p.154より

これらの関係は，

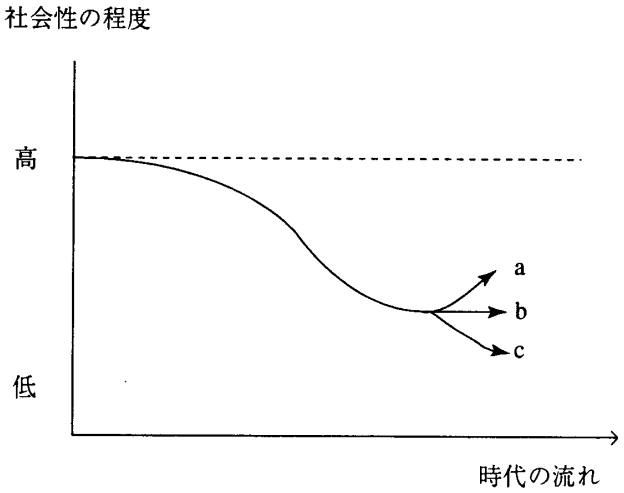
$$S = S_p + S_r = S_p + S_{ur}\ (+S_{kr})$$

と表現することができる。さらに，情報入手量との関係において，これらの関係を概念化したのが，図4である。S_pが確定している限り，制度としての連帯性の大きさは，危険連帯性S_rの中に占める未知の危険連帯性S_{ur}の大きさによって決定される。そして，図に示すように，情報が入手されリスクの内容が明らかにされると，保険制度としての連帯性は，漸減し，限りなく純粋統計的連帯性の水準に接近していくことになる。

情報入手量が増大する未知の危険連帯性が逓減することは，保険制度が，同質的な単なる確率集団になることである。被保険者間での相互扶助は排除され，それぞれが，自らの期待事故費用に応じた保険料を負担しているので，内部補助は発生しない。

保険制度を純粋な経済制度として機能させるならば，こうした連帯性が縮小することは，制度の効率性が向上することを意味するもので，望ましいものである。元来，保険の理念としては，同質の危険によって構成された保険集団において，発生する危険を分散し，費用を分担するものであるから，形成された保険集団に属する被保険者は，構成員のうち誰が事故を起こすかに関わらず，応分の負担を保険料として拠出することになる。現代保険において，加入者の意識の中には，相互扶助あるいは集団的責任の理念は見られないであろうが，本質的にはこれらの理念は現存していると言えるだろう。とりわけ自動車保険のように社会的に重要な役割を担っている制度の場合には，こうした認識を持つことの意義は大きい。被保険者は，属する保険集団に対して，保険料を拠出することで，その責任を果たし，同時に，集団から危険に対する保護を受ける。そして，集団の構成が同質であるほど，保険制度としては効率的であり，かつ公平である。

図5 保険制度の社会化傾向



歴史的に遡ってみると，近代的な保険制度が成立した18世紀の半ば以降，アンダーライティング技術の発展と共に，リスクに応じた公平な保険料率の設定を目指して，料率細分化が行われてきた。その過程で，保険を広範囲に供給することが可能となり，保険の普及率は飛躍的に伸展して，国民生活に深く浸透してきたのである。しかし，料率細分化が高度に進展すると，一部の被保険者の保険料が著しく高騰し，保険料負担の重さのために，保険の利用が難しくなるという結果をもたらしたのである。保険制度の発展の中で，政府は，保険の社会保障代替機能を重視する立場から，保険市場に規制を加え，保険料水準を抑制し，また使用する分類要素に厳しい制限を加える。これにより，保険における数理的な公平性は後退を余儀なくされ，保険制度を利用して社会的公平性の増進に重点が置かれることになる。つまり，保険制度の社会化である。

これを概念的に表現したのが，図5である。保険が近代的に諸科学の成果を取り入れはじめる以前には，リスクに応じた保険料負担をすることが保険的に公平であるという認識はあまり見られなかった。むしろ，全ての個人が同等に扱われることが受け入れていたと思われる。その後，科学的実証が示されて，保険市場の競争の激化に伴って，次々と新しい分類要素が導入されるようになったのである。さらには，人々の間にも公平性の概念が芽生えはじめて，アンダーライティング技術の恒常が進むにつれて，保険契約者間の衡平性は改善されることになる。他方，この頃の保険の普及率は，増加傾向を辿ることになる。この傾向は，19世紀の後半から20世紀にかけて一段と加速されることになる。

ところが，保険の社会的役割が顕著になり，社会的公平性の観点から，政府による介入がはじまると，一部のリスクの引受けを拒否したり，新たな分類要素を導入することに制限が加えられるようになる。そうなると，保険的公平性に向けて進めてきたアンダーライティングに歯止めがかかることになる。さらに，近年に見られる傾向は，さらに，分類要素の使用を制限しあるいは変更させ

ることにより，保険的公平性の追求に向かっていたベクトルを社会的公平性に反転させようとするものであるという理解ができるのではないだろうか。[36] 時代的な流れとして位置づけるならば，現在は，一貫して保険的公平性に向かっていたものが，大きな転換期を迎えているという見方である。

もちろん，この傾向が今後どのようになるかは即断できない。保険市場が，競争原理を基本としていれば，競争圧力から再び保険的公平性の追求に引き戻そうとする力が働いて，政府による規制との間で定常状態を作り出すかもしれない（図中b）。あるいは，国民の保険的公平性に対する要求が高まることになれば，新たな料率分類を導入する動きも出てくることも考えられる（図中c）。しかし，保険市場に対する政府介入は，明らかに，民間の保険制度に社会保障制度を代替する機能を持たせようとしているものであり，過度に保険的公平性に向かうことを牽制していることから，政府規制が継続あるいはより強化されることになれば，より社会化傾向が強まることになる（図中a）。

現在，アメリカの一部の州でみられる料率分類の制限は，保険制度が，国民によって意識されるかどうかは別にして，社会的連帯性を前提として存在するものであるという認識に基づいて，過度の料率細分化に歯止めをかけることを意図するものであるという見方ができる。市場原理を優先したこれまでの体制をこのまま放置しておくことが，結果的に国民全体にとって不利益に繋がる可能性があるからである。

この点において，日本の現状は，料率細分化を進めることに従来非常に消極的であったといえる。これが，社会的連帯性を重視した結果であるかどうかは不明確であるが，市場原理を軽視して，保険的公平性を追求しようとする積極的な動きはこれまでみられなかったことは事実であろう。アメリカにおける料率分類における社会化傾向が過度の市場原理追求の反動によるものとすれば，日本はそうした過程を辿ってきたわけではない。両者の社会環境や市場条件が異なるとしても，現状において料率分類に対する理念に相違がみられるのである。

7．結　論

アメリカで見られる保険制度の社会化傾向は，政府が保険を社会政策の手段として積極的に利用しようとする意図が感じられるのである。保険の経済的機能を国民に享受させるためには，保険を広く普及させることが必要である。そこで，政府は，保険会社の自由な営業活動を社会政策的な観点から制限を加えることによって，国民に保険を利用させようと図る。

36） 例えば，米国クリントン大統領の医療改革案にみられる地域均一料率（community rating）の採用や，カリフォルニア州など自然災害多発地域での保険会社の引受け義務化などの動きなどは，保険数理的公平性に逆行するものであり，性別禁止と同じ流れを辿っているものと考えられる。

保険制度の発展と共に，一貫して，制度の効率性と被保険者間の公平性を追求してきたが，それは，保険制度としての連帯性は弱まってきたといえる。それをアンダーライティング技術や数理統計，医学など諸科学の発展が補う形で，保険制度は維持され発展してきた。社会制度としての保険制度は，その連帯性を発揮させることで，社会政策あるいは社会福祉の向上を図ろうとするが，他方，経済制度としての保険制度は，あくまでも効率性を第一とした運営が必要となる。ところが，保険会社は，事業体として営利を目的とした活動を行っているのであり，自由なアンダーライティングを制限されることは，保険市場の非効率をもたらし，結果的に，一般国民の負担として跳ね返る可能性がある。

保険制度の社会化が過度に進むことは，保険制度の存立を根底から揺るがすものとなりかねない。さらには，保険の本質という観点から議論をしなければならない，非常に重要な意味をもっているのである。結局は，保険制度を現代社会の中でどのように位置づけるかについてをわれわれはもっと議論するべきであるし，政策当局は，経済的，法律的，社会的公平性などの観点から，国民の利益を最も増進させる方法を時代ごとに確認していくことが肝要である。

参考文献

Benjamin, Deborah, Shelagh A. Ellman and Peter T. Robertson [1988] "Two Sexes-One Rate", *Best's Review* (June 1988), pp.52-56, 138.

Berg, Douglas, Frederick Dunnbier and Tony Litwinko [1994] "Pay-at-the-Pump Auto Insurance: Could It Work?", *CPCU Journal* 47 (3), pp.140-151.

Bernstein, Robert O. [1994] "Modeling Personal Lines Automobile Insurance in California: Development and Application to a Pay-At-The-Pump Proposal", *Journal of Insurance Regulation* 14 (1), pp.34-52.

Black, Kenneth and Harold Skipper [1993] *Life Insurance*, 12ed., Prentice Hall.

Blackmon, B. Glenn and Richard Zeckhauser [1991] "Mispriced Equity: Regulated Rates for Auto Insurance in Massachusetts", *American Economic Review* 81 (2), pp.85-89.

Butler, Patrick, Twiss Butler and Laurie Williams [1988] "Sex-Divided Mileage, Accident, and Insurance Cost Show that Auto Insurers Overcharge Most Women", *Journal of Insurance Regulation* 6 (3), pp.243-284.

Butler, Patrick, Twiss Butler and Laurie Williams [1988] "Sex-Divided Mileage, Accident, and Insurance Cost Show that Auto Insurers Overcharge Most Women", *Journal of Insurance Regulation* 6 (4), pp.372-419.

Bykerk, Loree G [1989] "Gender in Insurance: Organized Interests and the Displacement of Confricts", *Policy Studies Journal* 17 (2), pp.261-275.

Crocker, Keith J. and Arthur Snow [1986] "The Efficiency Effects of Categorical Discrimination in the Insurance Industry", *Journal of Political Economy* 94 (2), pp.321-344.

Dahlby Bevan G. [1983] "Adverse Selection and Statistical Discrimination: An Analysis of Canadian Automobile Insurance" *Journal of Public Economics* 20, pp.121-130.

De Wit, G. W. and J. Van Eeghen [1984] "Rate Making and Society's Sense of Fairness", *Astin Bulletin* 14

(2), pp.151-163.

De Wit, G. W. [1985] "The Politics of Rate Discrimination: An International Perspective", *Journal of Risk and Insurance* 57 (2), pp.644-661.

Doherty, Neil A. [1980] "Moral Hazard and Pricing in the UK Fire Insurance Market", *Journal of Risk and Insurance* 47 (2), pp.240-257.

Doherty, Neil A. [1981] "Is Rate Classification Profitable?", *Journal of Risk and Insurance* 48 (2), pp.286-295.

Dorsey, Stuart and Norman Walzer [1983] "Workers' Compensation, Job Hazards, and Wages" *Industrial and Labor Relations Review* 36 (4), pp.642-654.

Gray, Mary [1983] "The Case for Nondiscrimination in Insurance" *Journal of Insurance Regulation* 2 (1), pp.3-9.

Forgue, Raymond E. [1982] "Consumer Opinion of Automobile Insurance Classifications; Pricing Practices and Proposed Reforms", *Journal of Insurance Regulation* 1 (3), pp.323-337

Harrington, Scott E. [1991] "Auto Insurance in Michigan: Regulation, No-Fault, and Affordability", *Journal of Insurance Regulation* 10 (1), pp.144-183.

Harrington, Scott E. and S. Travis Pritchett [1990] "Automobile Insurance Reform in South Carolina", *Journal of Insurance Regulation* 9 (3), pp.422-445.

Harrington, Scott E. and Helen I. Doerpinghaus [1993] "The Economics and Politics of Automobile Insurance Rate Premium", *Journal of Risk and Insurance* 60 (1), pp.59-84.

堀田一吉［1994a］「自動車保険における地域別料率の意義と課題—米国サウスカロライナ州の事例研究」『保険研究』46集，pp.109-132.

堀田一吉［1994b］「料率規制と消費者利益」『文研論集』106号，pp.79-108.

堀田一吉［1995］「残余市場の経済分析——米国自動車保険市場の課題——」memo.

James, Marquis [1947] *The Metropolitan Life: A Study in Bussiness Growth,* New York, The Viking Press

Kesner, Harvey [1982] "Auto Insurance Rating: A Question of Equal Protection", *FIC Quarterly Journal* (Winter 1982), pp.165-187.

Lautzenheiser, Barbara [1989] "Socialized Insurance: The Rising Tide", *BEST'S REVIEW* (January 1989), pp.22-24, 104.

Maatman, Gerald L. [1989] "A Proposal for Change: Affordable Automobile Insurance", *Journal of Risk and Insurance* 61 (3), pp.518-531.

Meier, Kenneth, [1988] *The Political Economy of Regulation—The Case of Insurance—*, State University of New York Press.

Meier, Kenneth [1989] "The Politics of Insurance Regulation", *Journal of Risk and Insurance* 61 (3), pp.700-713.

Miller, Richard [1985] "How to Discriminate by Sex: Federal Regulation of Insurance Industry", *Connecticut Law Review* 17, pp.567-593.

Mintel, Judith K. [1983] "The Effects of the Pricing of Private Passenger Automobile Sold through Residual Market Mechanisms on Competition and Market Structure", *Journal of Insurance Regulation* 1 (3), pp.289-307.

Nesselroth, Robert [1989] "Sex Discrimination in Automobile Insurance", *Federation of Insurance & Corporate Counsel* 39 (2), pp.141-170.

Rea, Samuel [1986] "The Market Response to the Elimination of Sex-based Annuities", *Journal of Political Economy,* pp.55-63.

Riley, Jorn [1983] "Adverse Selection and Statisical Discrimination", *Journal of Public Economics* 20, pp.131-137.

Rosenberg, Martin [1992] "Automobile Insurance Reform in New Jersey: Moving Toward a New Pricing System", *Journal of Insurance Regulation* 11 (1), pp.79-92.

Ryan, Stephan [1986] "The Elimination of Gender Discrimination in Insurance Pricing: Does Automobile Insurance Rate Without Sex?", *Notre Dome Law Review* 61, pp.748-776.

Schlesinger, Harris, Joan T. Schmit and Emilio C. Venezian [1993] "Occupational Disease Efficiency in Compensation Systems" *Journal of Insurance Regulation* 11 (4), pp.476-490.

Stano, Phillip E. [1991] "Trifling With The Risk Classification System: A Risky Business", *Journal of Insurance Regulation* 9 (4), pp.542-573.

Tryfos, Peter [1980] "On Classification in Automobile Insurance", *Journal of Risk and Insurance* 47 (3), pp.331-337.

Vaugham, Emmet and Terri Vaugham [1990] "Proposision 103: Repealing the Law Supply", *CPCU Journal* (March 1990), pp.6-16.

Venezian, Emilio, [1984] "Cost-Based Pricing and Price-Based Costing in Private Passenger Automobile Insurance", *Journal of Risk and Insurance* 51 (3), pp.433-452.

Wallace, Frances [1984] "Unisex Automobile Rating: The Michigan Experience" *Journal of Insurance Regulation* 3 (2), pp.127-139.

Zimmerman, Edward [1988] "Non-Gender Insurance: A Perspective", *Journal of Insurance Regulation* 6 (4), pp.421-434.