

パーソナル保険の引受けにおける クレジットスコアの利用

－ 米国損害保険業界の現状 －

主席研究員 田中 博之

目 次

1. はじめに
 2. **クレジットスコアの概要**
 - (1) クレジットスコアとは
 - (2) クレジットスコアの構成要素
 - (3) クレジットスコア要素の構成比
 3. **クレジットスコア利用の妥当性についての調査・意見**
 - (1) 近年の調査
 - (2) 消費者団体の意見
 4. **米国損害保険会社のクレジットスコア利用の現状**
 - (1) 概況
 - (2) 各保険会社の状況
 - (3) 消費者への説明
 5. **法制度等の状況**
 - (1) 公正信用報告法
 - (2) GAO による調査
 - (3) 各州の法制度の現状
 - (4) クレジットスコア利用に関わる規制の最新動向
 6. **米国以外の状況**
 7. おわりに
- <参考資料> NCOIL モデル法試訳

1. はじめに

米国においては 1990 年代の初めから、自動車保険および火災保険において保険契約者のクレジットスコアと呼ばれるクレジットカードの利用状況を中心とする信用度が、新規契約の引受け・更改の判断および料率算定の際の重要な要素として広く用いられている。これは、クレジットスコアと保険金支払額の間に強い相関関係¹があるという統計的データに基づくものである。

クレジットスコアの保険引受け時の利用については、この相関関係の真偽、クレジットスコアの信頼度、人種・民族や収入による差別等の観点から利用の禁止を求める消費者団体の意見も強く、これまで、保険会社・保険関連団体との間で論争が繰り広げられてきた。

近年では、全米保険立法者会議が制定したモデル法に基づき、消費者保護の観点での一定の制限を課した上で、この利用を認める州が大半を占めるに至っているが、最近の動きとしては、より強い規制を課したり、禁止したりする州も見られる。

本レポートではクレジットスコアの概要、保険会社の利用状況、各州での規制について紹介する。

2. クレジットスコアの概要

(1) クレジットスコアとは

クレジットスコアとは、消費者信用情報機関²が収集、蓄積、分析する各種の信用情報をもとに、クレジットスコア提供会社³が開発した数理モデルにより、信用度を点数化したものである。

クレジットスコアが高い点数ということは信用度が高く、低い点数は信用度が低いことを示す。通常、クレジットスコアは 300 点から 900 点の間に分布し、大多数の者は 600 点台から 700 点台の点数であり、Fair, Isaac and Co.の場合、メディアン（中央値）は 723 点である。600 点未満の場合は信用度が低く、760 点以上の場合には信用度が高いとみなされる。

クレジットスコアは、もともとクレジットカード申込時の判断、個人ローンの引受け判断・利率の算定に使われるために開発されたものであったが⁴、現在では、保険引受け時の他に、人事採用、不動産賃貸および公共サービス利用時⁵等にも広く用いられ

¹ 自動車事故、火災等の事故発生件数との相関ではなく、保険金支払額との相関である。

² 米国においては、Equifax、Experian、Trans Union の 3 社が消費者信用情報機関として事業を行っている。

³ 米国における代表的なクレジットスコア提供会社としては Fair, Isaac and Co.(FICO)および ChoicePoint が挙げられる。

⁴ Fair, Isaac and Co.によれば、クレジットスコアが 720～850 の者の住宅ローンの利率は 6.24%で、同じ者のクレジットスコアが 620～674 に下がると利率は 8.05%に上昇する。

⁵ 2004 年 9 月、テキサス州の大手電力会社である TXU Energy が新規サービス申込者の料金決定にクレジットスコアの利用を開始した。

ている。

保険スコア（insurance score）という用語も使われるが、保険の引受けに際して使われるクレジットスコアであり、基本的には同義である⁶。本稿では法令の原文で insurance score が用いられている場合の訳語に「保険スコア」を用いることを除き、「クレジットスコア」で統一する。

(2) クレジットスコアの構成要素

クレジットスコアを算出するための信用情報は以下のとおりである⁷。クレジットスコア提供会社により多少の差異はあるが、これらの情報がクレジットスコア算出モデルの中に組み入れられて点数化され、保険会社に提供される。また、保険会社によっては自社の引受方針・基準に基づいてオーダーメイドのモデルによる点数を入手するケースも見受けられる。

なお、いかなる場合でも保険会社用のクレジットスコア（保険スコア）の算出に、人種、民族、国籍、宗教、性別、収入、家族構成、住所、年齢の情報が用いられることはない。

a. 公的ブラック情報履歴および回収口座

連邦または州政府による破産宣告、抵当権実行（foreclosure）等のいわゆる公的ブラック情報に関する履歴および債権回収機関により回収口座とみなされたものに関する情報。

破産宣告等の発生が近接していればいるほど、また回数が多くなればなるほど点数は悪くなるが、通常、5年以前には遡らない。回収対象の総金額の多寡も影響する。

b. 支払い履歴

支払い遅延の回数、頻度および支払い期限からの日数。原則的にこれらの情報は、7年間で記録から抹消される。具体的には以下のとおり。

- 支払い遅延の金額
- 1か月遅延および1か月超の遅延発生のお座件数
- 3か月超の遅延発生のお座件数
- 過去2年間に発生した2か月超の遅延および3-4か月遅延のお座件数
- 過去1年間に発生した1か月遅延、2か月遅延および2か月超の遅延のお座件数

⁶ 厳密に言えば、クレジットスコアは支払い滞納、債務不履行の可能性を予測するための数値であるのに対して、insurance score は保険金請求の可能性を予測するための数値であり、各種の信用情報から点数を導き出すモデル、算式が異なることもある。特に、保険スコアの場合はクレジットスコアに含まれることもある収入に関する要素が点数に含まれることはない。

⁷ アラスカ州保険庁、アーカンソー州保険庁等の資料等による。

なお、Fair, Isaac & Co.によれば、米国では平均的に、10人中4人が1か月から2か月以内の、2人が2か月超の、1.5人が3か月超の支払い遅延を行ったことがあるとのことである。

c. 債務額

クレジット限度額に比べての債務額。通常、クレジット限度額の50%または75%を超えての利用は点数が低くなる。また、住宅、自動車の分割払いにおける当初債務額に対する残債の率、リボルビングタイプのクレジットカードにおける利用金額、毎月の返済金額の総債務に対する比率もこの要素に含まれる。

Fair, Isaac & Co.によれば、半数以上の消費者は、クレジット限度額の30%以下の債務額となっている一方、13%の者は限度額の80%以上の債務を有している。

なお、48%の消費者は、クレジットカードの債務額が1,000ドル以下である一方、10%の消費者の債務額は、10,000ドル以上となっている。住宅ローンを除くローン債務額を含めると、54%の消費者の債務額は、5,000ドル以下である。

d. クレジット歴

クレジットカード等を利用している期間が長いほど、またクレジットカード等を実際に利用しているほど点数は良くなる。最も古い口座が開かれてからの期間、過去5年間にクレジットカード等を利用した年間平均月数、直近にリボルビングタイプのクレジットカード口座を開設したときからの月数がこの要素に含まれる。

e. 照会履歴

過去1年間等、直近に新規クレジットカードの申込みに関する照会をした件数が多いほど点数は悪くなる。保険申込みに関する照会、自己のクレジット情報を入手するための照会および消費者本人以外からの照会は除外されることが多い。

f. 利用クレジットタイプ

どのようなクレジットを保有、利用したかの記録。銀行ローンやクレジットカードに比べ消費者金融（finance company loan）を利用した場合、点数は低くなる。クレジットカードの中では主要カード（VISA、Master Card、Diners、Amex等）の点数が高く、デパートカードは比較的低い。

Fair, Isaac & Co.によれば、米国の平均的消費者は7種類のクレジットカード口座および4つの割賦口座（自動車ローン、住宅ローン、学生ローン等）を保有している。

(3) クレジットスコア要素の構成比

クレジットスコアを算出するには上記の各要素を一定の割合で勘案し点数化を行う。

この構成比はクレジットスコア提供会社により、また提供先の保険会社によりバリエーションがあるが、Fair, Isaac & Co.の場合、一般的には図表1のとおりであると言われている。

図表1 クレジットスコア要素の構成比

要素	構成比
支払い履歴	35～40%
債務額	30%
クレジット歴	15%
照会履歴（新規申込）	10%
利用クレジットタイプ	5%～10%

（出典：Fair, Isaac & Co.ウェブサイト等をもとに作成）

なお、上表には、「公的記録および回収口座」が含まれていないが、これは、もし公的記録や回収口座に関わる記録があれば、上表に基づいて算出したクレジットスコアに大幅なマイナスの調整が施されるものと推測する。

3. クレジットスコア利用の妥当性についての調査・意見

(1) 近年の調査

クレジットスコアとロス（保険金支払額）との間に密接な関係があるということを前提として、保険会社はクレジットスコアを引受け可否・料率算定の判断基準の大きな柱としてきた。

このふたつの事項の相関関係を中心とするクレジットスコア利用の妥当性については、1990年代から様々な調査・研究が行われてきたが⁸、以下に近年の代表的な調査・研究について紹介する。

a. Tillinghast Towers-Perrin の調査

1996年に保険数理に関するコンサルティング会社である Tillinghast Towers-Perrin が自動車保険とホームオーナーズ保険についてクレジットスコアとロスレシオの相関に関する調査報告書を発表した。調査は、保険会社8社の9種類のサンプルデータを基に行なわれたが、9データの内8データにおいて99%の確率で両者に相関関係が見られ、残りの1データについても92%の確率であった。

b. CAS の調査

2000年には傷害保険数理士協会（Casualty Actuarial Society：CAS）が自動車保

⁸ 保険会社においてクレジットスコアの利用が始まる以前にも、古くは1949年にカナダのタクシー運転手を対象とした調査が行われており、交通事故を起こした者の内34%がクレジットに問題があり、交通事故を起こさなかった者では6%がクレジットに問題があったとの結果が発表されている。

険におけるクレジットスコアとロスレシオの相関に関する調査結果を発表した。図表 2 のとおり、クレジットスコアを 4 区分し、それぞれのロスレシオを示しており、最良のクレジットスコア区分の者は平均と比べ 25%低いロスレシオ、最悪の区分の者は 33%高いロスレシオとなっている。

図表 2 クレジットスコア区分とロスレシオ

クレジットスコア区分	ロスレシオ	平均ロスレシオとの違いの割合
悪い	101.4%	+33%
クレジットスコア無し	78.5%	+3%
良い	69.1%	-9%
非常に良い	57.4%	-25%
平均	76.3%	—

(出典：III (Insurance Information Institute：保険情報協会)，“The Use of Credit Information in Personal Line Insurance Underwriting” (2003.6) をもとに作成)

c. ワシントン州保険長官事務所の調査

ワシントン州では 2002 年に保険会社によるクレジットスコアの利用に関して一定の制限を課す法律を施行したが、その法律に基づき、州保険長官事務所 (Office of Insurance Commissioner) ではクレジットスコアの利用が人口統計学上の特定のグループに属する者に不利益となっていないかの調査をワシントン州立大学に委託して行ない、2003 年 1 月、その調査結果が公表された。

これによると、調査のサンプル数が少ないため⁹断言することはできないとしているものの、クレジットスコアと最も強い相関関係を持っているのは年齢であり、高年齢になるほど高いクレジットスコアを持つ傾向が見られ、若年層にとっては不利益が生じているおそれがあるとしている。また、収入についてもクレジットスコアとの一定の相関が見られ、低所得者が高い保険料を支払っている傾向が見られるとしている。人種についてはデータの不足により、結論は見送られた。

d. テキサス大学の調査

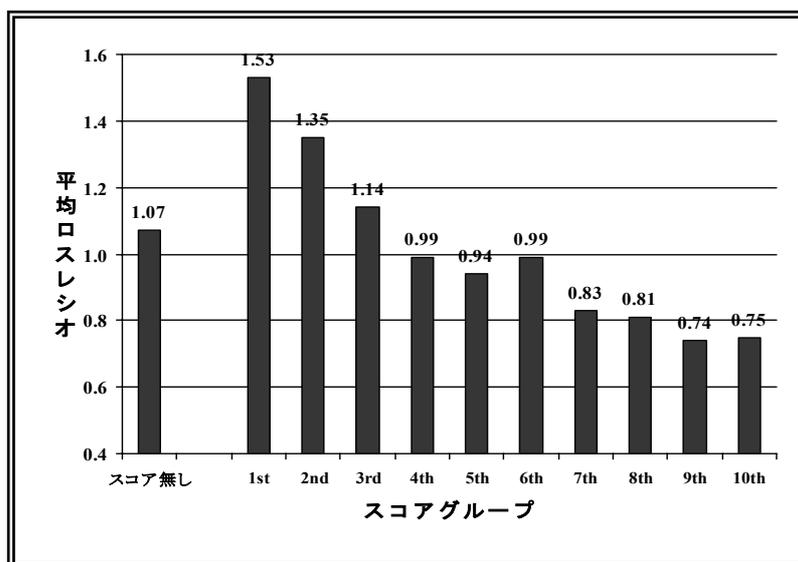
テキサス大学オースチン・ビジネス研究局 (Bureau of Business Research at the University of Texas at Austin) の 2003 年 3 月に発表された調査報告は、学術機関が行ったものであり、調査規模も大きく、各州の保険当局、保険会社、保険関連団体に大きな影響を与えた。

調査は、テキサス州で営業する 5 つの保険会社の 15 万件を超える自動車保険契約を基に行なわれた。契約者をクレジットスコアに応じて 10 のグループ (スコアグル

⁹ 州内の保険会社 3 社の契約者へのアンケート調査をもとに分析した。サンプル数は 800 名程度。

ープ 10 が最良) に分け、保険金支払額等を調査した。調査結果は図表 3 に示されるように、例えば最もクレジットスコアが悪いグループは最も良いグループに比べ 2 倍以上のロスレシオとなっている等、クレジットスコアとロスレシオとの間に強い相関関係を示している。

図表 3 クレジットスコアグループとロスレシオ



(出典 : III, “The Use of Credit Information as an Underwriting Tool in Personal Line Insurance” (2003.10))

e. EPIC の調査

2003 年 6 月、Epic Actuaries LLC¹⁰によってクレジットスコアとロスの関連についての、より大規模な調査結果が発表された。この調査は、米国保険者同盟 (Alliance of American Insurers : AAI)、米国保険協会 (American Insurance Association : AIA)、全米独立保険者協会 (National Association of Independent Insurers : NAII) および全米相互保険会社協会 (National Association of Mutual Insurance Companies : NAMIC) の保険業界 4 団体からの委託によって行われた。全米の約 270 万件の自動車保険契約について調査が行われ、これまでの各種の調査結果と同様に、クレジットスコアとロスとの間には強い相関関係が認められるとした。また、この相関関係は、1 クレーム当たりの支払い金額ではなくてクレームの発生頻度とより強く結びついているとの報告もなされた。

この調査の特徴としては、性別、年齢、車両の年式、所在地、支払限度額等、クレジットスコア以外の他の要素を含めた多変量解析も行ったことが挙げられる。多変量

¹⁰ イリノイ州 Bloomington に本社を置く保険数理関連の調査、出版会社。2004 年 10 月に Tillinghast Towers-Perrin グループの一部門となった。

解析手法を用いた分析においてもクレジットスコアとロスとの間には十分な相関関係が認められた。なお、図表 4 は、担保種類別に各要素とロスとの相関関係を分析した結果であり、全ての担保種類においてクレジットスコアが 3 位以内に入っていることを示している。

図表 4 担保種類別の各要素とロスとの相関順位

	第 1 位	第 2 位	第 3 位
対人賠償 (bodily injury liability)	年齢/性別	クレジットスコア	所在地
対物賠償 (property damage liability)	年齢/性別	クレジットスコア	所在地
搭乗者傷害 (personal injury protection)	クレジットスコア	所在地	契約継続年数
人身傷害 (medical payments)	クレジットスコア	支払限度額	年齢/性別
総合 (comprehensive)	車種/年式	年齢/性別	クレジットスコア
車両 (collision)	車種/年式	年齢/性別	クレジットスコア

(出典：Epic, “The Relationship of Credit-Based Insurance Scores to Private Passenger Automobile Insurance Loss Propensity” (2003.6) をもとに作成)

f. ミズーリ州保険庁の調査

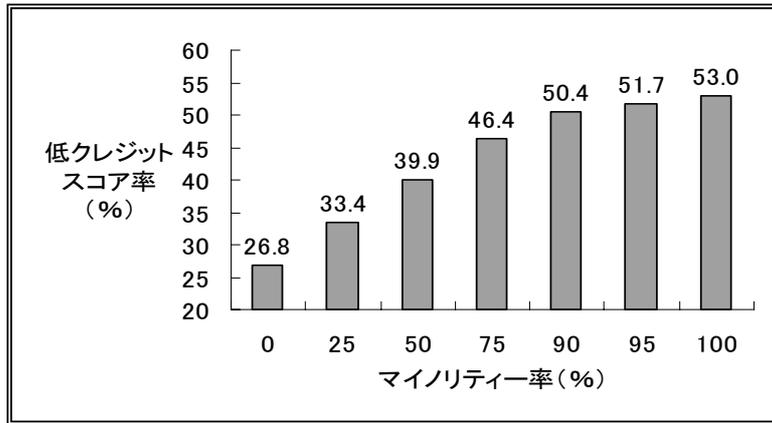
ミズーリ州保険庁では 2004 年 1 月にクレジットスコアの利用の人種的マイノリティーおよび低所得者への影響についての調査報告書を公表した。これは、州内で自動車保険、ホームオーナーズ保険の営業を行い、かつクレジットスコアを利用している大手 20 社の大量のデータ¹¹をもとに調査・分析したものである。

調査報告書では、低所得者は高所得者に比べ平均 12.8 点低いクレジットスコアとなっており、また図表 5 に示す様に、マイノリティーの占める割合が高い地域ほど、クレジットスコアが低い傾向があるとしている。

なお、図表 5 で、マイノリティー率とは当該地域に住むマイノリティーの人口比であり、低クレジット率とはクレジットスコアが下位 3 区分に区分けされる者の率である。例えばマイノリティー率が 100% (白人に住んでいない) の地域の低クレジット率が 53%なのに対してマイノリティー率が 0% (白人しか住んでいない) 地域の低クレジット率は 26.8%となっている。

¹¹ データ数は公表されていない。また、人種、収入については現住所の郵便番号から統計的に推測された値を用いている。

図表 5 担保種類別の各要素とロスとの相関順位



(出典：ミズーリ州保険庁“Insurance- Based Credit Score: Impact on Minority and Low Income Populations in Missouri” (2004.1) をもとに作成)

g. テキサス州保険庁の調査

テキサス州保険庁は、テキサス州保険法¹²の定めにより、州内の保険会社のクレジット情報利用についての調査報告書をまとめ、2004年12月および2005年1月の2回に分け、州知事および州議会に提出した。

この調査は、州内で営業を行っている大手損害保険会社6社の、120万件のパーソナル自動車保険契約、80万件のホームオーナーズ保険契約を、テキサス大学およびテキサスA&M大学の協力を得て調査、分析したものである。

この調査では、クレジットスコアと保険金支払額との相関関係を多変量解析した他、人種、収入、年齢との相関を分析しているが、その結果は以下のとおりであった。

① クレジットスコアと保険金支払額

クレジットスコア以外に、保険会社が通常用いている他の要素（住所、運転者年齢、事故歴、クラス¹³、防火状況区分、建築区分等）を含めた多変量解析を行い、クレジットスコアと保険金支払額の相関関係の詳細な調査を行った、調査結果では、他の要素と切り離しても、クレジットスコアは保険金支払額と明確な相関関係があることが示された。また、自動車保険においては、全要素の中でクラスが最も保険金支払額に影響を与えている要素であり、クレジットスコア、事故歴、住所（車両保管場所）の順で続いている。また、ホームオーナーズ保険では、クレジットスコアが最も影響力の大きな要素のひとつとなっているが、自然災害等による大規模事故のデータが含まれているため、他の要素を含めた影響度の順位を明確に示すことはできていない。

¹² テキサス州保険法 21 条 49-20 (2003 年 7 月 11 日追加)

¹³ 年齢、性別、婚姻状況および自動車の用途により区分されたもの。

② クレジットスコアと人種¹⁴

全保険会社のデータについて、人種の違いによりクレジットスコアに有意な差が見られた。すなわち白人およびアジア系は、黒人およびヒスパニックに比べ高いクレジットスコアを持つ傾向にあり、例えば、黒人は白人に比べ10～35%、ヒスパニックは5～25%クレジットスコアが低く、アジア系は平均とほぼ同程度であった。また、クレジットスコアを点数別に15区分した際、例えばある保険会社のデータ全体で白人が占める割合は51%であるのに、最良のグループに白人が占める割合は、約90%、最悪のグループでは35%であった。

③ クレジットスコアと収入

人種ほどではないが、相関関係が見られた。保険会社6社のうち、3社に相関が見られ、3社には有意な差が見られなかった。

相関が見られたある保険会社のデータの例では、収入レベルを4区分した場合、平均では、32%が最富裕層に属しているが、これが、最良のクレジットスコアグループでは51%、最悪のグループでは19%であった。

④ クレジットスコアと年齢

クレジットスコアと年齢については、全社のデータに関して、若年者ほどクレジットスコアが悪い（低い）という明確な相関関係が見られた。

(2) 消費者団体の意見

保険会社によるクレジットスコアの利用が開始されて以来、Consumer Credit for Economic Justice、Texas Watch、Consumer Union等の多くの消費者団体が保険引受に関連してのクレジットスコアの利用の全面禁止を求めてきている。主な論点は以下のとおりである。

a. 統計手法の妥当性についての疑義

クレジットスコアと保険金支払額の相関を示す各調査において、年齢や事故歴等の他の要素との関連が明確ではなく、多変量解析を行う必要があると主張してきた。これは、2004年に行なわれたテキサス州保険庁調査等、最近行なわれた調査においては多変量解析の手法が用いられており、現在では相関関係そのものについてはあまり議論の対象とはなっていない。

b. 相関の理由

クレジットスコアとクレームとの間に何故相関があるかの理由については以下のような解釈が保険会社や業界団体、信用情報提供会社等から示されている¹⁵。

¹⁴ 白人、ヒスパニック、黒人、アジア系、その他（ネイティブアメリカンを含む）に分類

¹⁵ III, “The Use of Credit Information as an Underwriting Tool in Personal Line Insurance” (2003.10)

- 自己の経済状態の管理をきちんとできる者、すなわちクレジットスコアの高い者は、自動車・家屋の整備等、保険ロスに関わる事項の管理も責任を持って行い、また安全運転を行う傾向にある。
- 経済的に安定した者は、他の多くの生活面でも安定した行動を示す。
- 経済的なストレスは、注意力を散漫にさせ、保険事故を生じる行動につながる。

これに対して消費者団体は、これまでの調査ではクレジットスコアと保険金支払額との関係が示されているだけであり、クレジットスコアと保険事故発生頻度そのものとの関連性については触れられていない。保険会社側の論理は、クレジットスコアの良い者は、小規模な交通事故や火災を起こしても保険金請求を行わず自己負担する傾向にあるということに基づき、また、保険金詐欺を行うことが少ないことを暗に想定しており、フェアではなく、保険事故発生確率と結びついているはずの事故歴や運転者の年齢等の要素のみに基づいて引受判断・料率算定を行うべきであるとしている。

この反論に対して保険会社等は、保険数理にとってはクレジットスコアと保険金支払額との相関を示す統計データそのものが必要なだけであり、その相関の原因の推測については必要ないとしている¹⁶。

c. クレジットスコアの信頼性

クレジットレポートおよびこれをもとにしたクレジットスコアに誤りが多くあり、信頼できないとしている。例えば Consumer Union はクレジットレポートの約 30% に重大な誤りが見られるとしている。

これに対して保険会社等は、公共の交通事故歴や違反歴のデータの方が、より誤りが多く¹⁷、また、クレジット情報は、公正・正確信用取引法や各州の法律により消費者が誤りの訂正を求めることができるとしている。

d. 人種、収入による差別

クレジットスコアと人種、収入には密接な関係が見られ、クレジットスコアに基づく引受け判断・料率算定は、黒人、ヒスパニック等の人種的マイノリティー、低所得者への差別であるという指摘を行っている。例えば元連邦およびテキサス州の保険監督官で、現在はアメリカ消費者連合 (Consumer Federation of America) の保険担当責任者の Robert Hunter は、「クレジットスコアは、パーソナル保険を低所得者および民族的マイノリティーに販売しないようにするための洗練 (sophisticated) された

等による。

¹⁶ III のチーフエコノミストである Robert Hartwig のコメント

¹⁷ III の調査によれば MVR (Motor Vehicle Record : 州の自動車情報記録) の記録のうち 20% のデータに違反歴がもれており、また 40% のデータに事故歴がもれているとのことである。

方法」と表現している¹⁸。

クレジットスコアと人種、収入との相関については、これまでの各種調査でも有意性が示されているが、保険会社側は、結果的にそうなっているかも知れないが、クレジットスコア算出には人種、収入等のデータは用いられておらず、差別ではないという基本的なスタンスを取っている。

なお、米国損害保険者協会（Property Casualty Insurers Association America：PCI）、全米相互保険会社協会、米国保険協会、保険情報協会等の保険業界の各団体では、保険会社によるクレジットスコアの利用は、統計的データにもとづく公平な手法であり、また、多くの消費者に利益をもたらすものであるとして、一般への PR、州保険当局への規制緩和等の働きかけを行っている。

4. 米国損害保険会社のクレジットスコア利用の現状

(1) 概況

米国では大多数の損害保険会社においてクレジットスコアを引受け判断・料率算出に用いている。Conning 社¹⁹が 2001 年に行なった調査によると、パーソナル自動車保険を提供している保険会社 100 社に対する調査結果として、92%の損害保険会社が新規契約の引受けにクレジットスコアを利用している。また、この調査結果によると、半数の保険会社は 1999 年以降にクレジットスコアの利用を始め、38%は引受け可否の判断に、52%は引受け可否の判断および料率算定に用いている。

クレジットスコアの利用は、90 年代においては、他社への優位性を確保するための戦略的ツールであったと思われるが、これほどまでにクレジットスコア利用の普及が進むと、もはや標準装備しておかなければ他社に遅れを取る、米国の保険会社にとっては必需品に近い存在と言えよう。

(2) 各保険会社の状況

ミズーリ州保険庁が 2004 年 12 月に行なった調査によると、同州でパーソナル自動車保険の営業を行っている損害保険会社のうち保険料上位 10 社中 9 社がクレジットスコアを引受けに利用しており、ホームオーナーズ保険に関しても同じく上位 10 社中 9 社が利用している。

図表 6 はミズーリ州内パーソナル自動車保険上位 10 社の 2004 年 12 月末時点でのクレジットスコアの利用状況をまとめたものであり、図表 7 は同じくホームオーナーズ保険上位 10 社についてまとめたものである。

¹⁸ Reaction Magazine (2003.12)

¹⁹ Conning & Company：米国コネチカット州ハートフォードに本拠を置く、投資・アセットマネジメントおよび保険関係の調査・研究を行う会社。Swiss Re グループに所属している。

図表 6 ミズーリ州パーソナル自動車保険上位 10 社のクレジットスコア利用状況

保険会社名 (州内収保順)	クレジット スコア の利用	利用形態
State Farm	○	新規引受け時の引受けの判断と料率算出に利用。更改時には利用していない。保険金支払歴とクレジットスコアおよびその他の要素を勘案して判断。 優れたクレジットスコアを持ち、家族の全員が 3 年以上の運転歴および過去 5 年間無事故・無違反の場合、保険料が 15% 割引かれる。
American Family	×	新規、更改時を問わず、引受け判断、料率算出に利用していない。
Farmers	○	クレジットスコアが優れた者にはクレジットスコアに応じて保険料の割引が適用される。一旦契約者となると、クレジットスコアの悪化のみを理由として保険料の値上げは行われない。
Shelter	○	保険条件、クレジットスコア、過去 5 年間の保険金支払歴、同社への他の保険の付保状況、継続付保年数等により 6 つの保険料率区分を設定している。
Allstate	○	クレジットスコアにより 5 つの「経済的安定性」区分に分類し、料率算出の判断基準のひとつとしている。 この区分とてん補限度額との組み合わせにより保険料の割増引きが決定される。
AAA	○	クレジットスコアを基にした「経済的責任スコア」と呼ばれるものが料率を算出するひとつの要素となっている。他の要素としては、自動車の種類・型式、てん補限度額、免責金額、保険金支払歴等。
Farm Bureau Town & Country	○	割増引きの算出に利用
Progressive	○	前年度の保険契約情報、保険金支払歴およびクレジットスコアを勘案した引受区分を設定し、これに応じて割増引きを決定。引受区分は 2 年毎に見直される。
USAA	○	保険金支払歴、違反歴、クレジットスコア、運転経験および前年度の契約情報により、3 区分を設定。3 番目の区分は最もリスクが高い区分で、他の区分とは別の方法で料率が算出される。
Cameron National Insurance	○	クレジットスコアで「優れている」(superior)または「最高」(excellent)の者だけの引受けを行う。それ以下の者は保険料が割高の「Cameron Mutual Insurance」で引受ける。

(出典：ミズーリ州保険庁ウェブサイト、各社ウェブサイト等)

全米ベースでは、パーソナル自動車保険の収入保険料上位 10 社の内、Nationwide、GEICO、Liberty Mutual、St. Paul Travelers の 4 社が上表には含まれていないが、各社のウェブサイトでの告知等の情報によれば 4 社ともクレジットスコアを引受けに利用している。

図表7 ミズーリ州ホームオーナーズ保険上位10社のクレジットスコア利用状況

保険会社名 (州内収保順)	クレジットスコア の利用	利用形態
State Farm	○	保険金支払歴と信用情報を組み合わせた「アンダーライティングスコア」を設定。「アンダーライティングスコア」は他の要素とともに、新規引受けの可否に利用される。
American Family	×	保険金支払歴、賠償責任リスク（犬、プールの有無等）を引受け判断に利用している
Shelter	○	保険条件、クレジットスコア、過去5年間の保険金支払歴、同社への他の保険の付保状況、継続付保年数等により6つの保険料率区分を設定している。
SAFECO	○	防火状況区分（protection class）、建築タイプ、保険金支払歴およびクレジットスコア等による区分により割引額の算定を行っている。
Mid-Century (Farmers グループ)	○	クレジットスコアにより最大66%の保険料の割引を提供。防火状況区分、保険金支払歴等他の要素を勘案し保険料を決定する。一旦契約者となった後は、クレジットスコアが悪化しても保険料率を上げることはなく、クレジットスコアが良くなった場合は保険料率を下げる。
Allstate	○	防火状況区分、保険金支払歴、クレジットスコア等の要素を勘案して保険料を決定する。
Fire Insurance Exchange (Farmers グループ)	○	クレジットスコアにより最大66%の保険料の割引を提供。防火状況区分、保険金支払歴等他の要素を勘案し保険料を決定する。一旦契約者となった後は、クレジットスコアの悪化のみを理由として保険料率を上げることはなく、ほとんどの場合、クレジットスコアが良くなった場合は保険料率を下げる。
Farm Bureau Town & Country	○	防火状況区分、建築タイプ、クレジットスコア等により保険料を決定する。
AAA	○	クレジット履歴を引受け可否の判断のひとつの要素としている。その他の要素として建築タイプ、防火状況区分および危険度（loss exposure）等を勘案している。
USAA.	○	防火状況区分、保険金支払歴およびクレジットスコアを利用している。クレジットスコアによって3つの料率のいずれかに分類している。

(出典：ミズーリ州保険庁ウェブサイト、各社ウェブサイト等)

全米ベースでは、ホームオーナーズ保険の収入保険料上位10社の内、Nationwide、St. Paul Travelers、Chubb、Liberty Mutualの4社が上表には含まれていないが、各社のウェブサイトでの告知等の情報によればChubbを除く3社がクレジットスコアを引受けに利用していると思われる。

(3) 消費者への説明

クレジットスコアを引受けに用いる場合は、多くの州で、保険申込みの際に保険会

社が消費者に対してその告知を行う義務を課しているが、大多数の保険会社は、自社のウェブサイトにおいて、クレジットスコアの利用についての説明も行っている。以下、Allstate²⁰を具体例として紹介する。

図表 8 Allstate ウェブサイトのクレジットスコア利用についての説明



(出典：Allstate ウェブサイト)

ウェブサイトの目立つ場所に目立つ色で、「何故 Allstate は、クレジットヒストリーを考慮するか」（上記画面の白枠の箇所）という項目を設けている。ここをクリックすると Q&A 方式で、各種の事項についての説明が表示される。以下に概要（一部の事項は省略）を紹介する。

- 何故 Allstate はクレジット情報を利用するのか？
保険ロスと強い相関関係にあるクレジット情報を利用することにより、多くの顧客の保険料を引下げ、また、より多くの者に保険カバーを提供するため。
- 住宅ローンでは最良の利率を得られているのに、何故保険料率が最良ではないのか？
保険会社は住宅ローン会社と異なり、保険ロスに影響を与えると思われる項目のみを考慮するから。
- Allstate はどのようなクレジット情報を利用しているか？

²⁰ 1999 年の後半から、自動車とホームオーナーズ保険で利用している。

保険ロスに関連する情報のみであり、収入や資産状況は利用しない。破産等の情報、保有クレジット口座の種類・数、クレジット歴等を勘案する。

- Allstate はクレジット報告書からどのように情報を利用しているか？
クレジット情報から必要な要素を選択して算出されたクレジットスコアを利用している。
- どのようなクレジット情報が、良いスコアに結びつくのか？
長期間に亘るクレジット記録を持ち、破産や回収等の措置の経験がなく、限度額に対して少な目の利用で、最近になってクレジット口座を開設していない者は良いスコアが与えられる。
- どうしてクレジット情報が保険ロスの可能性と関係あるのか？
多くの調査、研究結果で言われているように、経済的なストレスとプレッシャーにより保険事故発生の可能性が増す。また、統計的分析によってもクレジットスコアが低い者とロスの相関が高いと証明されている。
- クレジットレポートの情報に誤りがあればどのように訂正できるのか？
一般的にクレジットレポートは正確である。2001年から2003年の間に我々は4,350万件のクレジットレポートを入手したが、消費者からのクレジットレポートに関する異議は17,749件(0.041%)しかなかった。
もし誤りを発見したときは、消費者報告機関(credit reporting agency)にコンタクトして訂正を依頼し、Allstateにその旨連絡するだけで良い。
- Allstateのスコアリングモデルは民族、性別、住所または収入を考慮しているのか？
Allstateは、民族、宗教、性別、婚姻状況、年齢、収入および住所を考慮していない。

5. 法制度等の状況

(1) 公正信用報告法

米国では1970年に、公正信用報告法(Fair Credit Reporting Act)が制定され、銀行等の債権者、政府機関、住宅ローン事業者、家主および保険会社が消費者のクレジット情報を入手し、業務に用いることを認めるとともに消費者保護の観点での一定の規制を課した。

1996年には改正が行なわれ、雇用主は雇用者(候補)の了解のもとでクレジット情報を得ることができること、消費者は自己にとって不利益な情報が使われる場合は通知を受ける権利があること、自己のデータにアクセスし、誤りを訂正させる権利があること等が付け加えられた。

改正公正信用報告法は2004年1月1日までの時限立法であったため、ID詐取への対応、関連会社への情報開示のオプトアウト権、消費者が自己のクレジット報告書を

無料入手できること²¹等の新たな規定を追加し、公正・正確信用取引法（Fair and Accurate Credit Transaction Act）と改称され、2003年12月に施行された。

(2) GAOによる調査

公正信用報告法の定めるところにより、米国政府説明責任局（United States Government Accountability Office：以下「GAO」²²）が保険でのクレジットスコアの利用を含め、消費者のクレジットレポートへの理解についての大規模な調査を行い2005年4月にその調査報告書を公表した。これによるとクレジットレポートの内容が保険の引受け、保険料に影響を与えているということを理解している者は36%²³で、また、クレジットスコアについて正しく理解している者は15%という結果であった。

GAOは、財務省、連邦取引委員会がより強力にクレジットレポート、クレジットスコアについての消費者教育を推進するよう提言している。

(3) 各州の法制度の現状

米国においては、ほとんどの州でクレジット情報をパーソナル保険の引受けに利用することが認められているが、近年、消費者保護、差別回避の観点から、一定の規制を課す州が増えている。多くの州はNCOILモデル法に準拠した規制が定められており、より厳格な規制を課している州も見受けられる。

a. NCOILモデル法

NCOIL（National Conference of Insurance Legislators：全米保険立法者会議）²⁴では、2002年11月にパーソナル保険におけるクレジット情報の使用に関するモデル法を制定した。このモデル法においては保険会社が消費者のクレジット情報を利用する際を守るべき事項を規定している。

(a) 主な規定

NCOILモデル法で規定されている事項のうち主要なものは以下の5つである。

① クレジット情報の使用に関する禁止事項

保険会社が以下を行なうことを禁止している。

²¹ 1年に1回、3つの消費者信用情報機関の何れかから請求により無料で入手できる。

²² 1921年に会計検査院（General Accounting Office）として発足したが、2004年に改称された。

²³ ローンを受けるときに影響があるということを理解している者は96%、雇用時に影響があるということについては33%が理解している。

²⁴ 全米各州の議会における保険関係の委員会に属する議員等により構成される団体。保険詐欺モデル法、SOX標準の保険規制適用モデル法等各種の保険関係のモデル法の制定、各種提言等を行なっている。

- 収入、性別、住所、人種等を用いて計算されたクレジットスコアを利用すること
- クレジット情報のみを用いて引受け判断、保険料率の算定を行うこと
- クレジット情報を持っていない消費者を不利に扱うこと
- クレジット情報の定期的な見直しを行わないこと
- 自己のクレジット情報に関する照会、保険契約に関連しての照会、自動車ローン・住宅ローン事業者による1か月以内の連続照会等を不利に扱うこと 等

② 紛争の解決と誤りの訂正

公正信用報告法に則り、被保険者のクレジット情報が誤り、または不完全と決定された場合、保険会社は、30日以内に再度引受け判断または料率算出を行わなければならない。

③ 最初の告知義務

クレジット情報を用いる場合、保険会社は、保険申込時にその旨申込者に告知しなければならない。

④ 消費者にとって不利益となる措置についての告知義務

保険会社がクレジット情報に基づいて、消費者に不利益となる措置（例えば引受け・更改拒絶、解約、保険金額の削減等）を取る場合は、その旨を明確に具体的に説明しなければならない。

⑤ 当局への届出の義務

クレジットスコアを用いる会社は、当該州の保険庁にスコアリングのモデルを届出（file）しなければならない。

モデル法は制定後、3回にわたり改訂されているが、最新の改定版である2005年11月版を試読したものを参考までに末尾に添付した。

(b) NCOIL モデル法の各州での採用状況

図表9は、全米各州の保険法等におけるクレジットスコア利用に関する規定の状況である。NCOILのモデル法で規定されている5つの項目それぞれについてNCOILモデル法のとおり、またはほぼ同じ規定の場合は丸印が付けてある。すなわち、5項目ともに丸印がついている場合、その州はNCOILモデル法に準拠した規制、規定が採用されているということになり、これらは合計28州となっている。また、クレジット情報の使用制限規定に関しては合計43州がNCOILモデル法に準拠している。

なお全項目が空白になっている州においても、カリフォルニア州、ペンシル

バニア州、バーモント州においては NOCIL モデル法にもとづく規制法案を審議中である。²⁵。

図表 9 各州のクレジットスコア利用に関する規定の状況（NCOIL モデル法採用状況）

（2006 年 6 月現在）

州	クレジット情報の使用制限	紛争の解決・誤りの訂正	最初の告知義務	不利益措置の告知義務	当局への届出
アラバマ	○	○	○	○	○
アラスカ	○	○	○	○	○
アリゾナ	○			○	
アーカンソー	○	○	○	○	○
カリフォルニア					
コロラド	○	○	○	○	○
コネチカット	○	○		○	○
デラウェア	○	○	○	○	○
フロリダ	○	○	○	○	○
ジョージア	○	○	○	○	○
ハワイ					
アイダホ	○				
イリノイ	○	○	○	○	○
インディアナ	○	○	○	○	○
アイオワ	○	○	○	○	○
カンザス	○	○	○	○	○
ケンタッキー	○				
ルイジアナ	○	○	○	○	○
メイン	○	○	○	○	○
メリーランド	○	○	○	○	○
マサチューセッツ		○		○	
ミシガン		○	○	○	○
ミネソタ	○		○		○
ミシシッピ	○	○	○	○	○
ミズーリ	○	○	○	○	○
モンタナ	○			○	○
ネブラスカ	○	○	○	○	○
ネバダ	○	○	○	○	
ニューハンプシャー	○	○	○	○	○
ニュージャージー	○		○	○	○
ニューメキシコ	○	○	○	○	○
ニューヨーク	○	○	○	○	○
ノースカロライナ	○	○		○	○
ノースダコタ	○	○	○	○	○
オハイオ	○	○	○	○	

²⁵ ハワイ州においては全面禁止、ワイオミング州においては、保険会社が引受けに関してクレジットスコアを用いることができるという規定のみ制定されている。

州	クレジット情報 の使用制限	紛争の 解決・誤り の訂正	最初の 告知義務	不利益措 置の告知 義務	当局への 届出
オクラホマ	○	○	○	○	○
オレゴン	○	○	○	○	○
ペンシルバニア					
ロードアイランド	○	○	○	○	○
サウスカロライナ	○	○	○		○
サウスダコタ	○				
テネシー	○	○	○	○	○
テキサス	○	○	○	○	○
ユタ	○		○	○	
バージニア	○	○	○	○	○
バーモント					
ワシントン	○	○		○	○
ウェストバージニア	○	○	○	○	○
ウィスコンシン	○	○	○	○	
ワイオミング					
合計	43 州	37 州	36 州	40 州	36 州

(出典 : 全米相互保険会社協会 (NAMIC : National Association of Mutual Insurance Companies)
資料、各州保険庁ウェブサイト等をもとに作成)

b. 厳格な制限を課している州

ジョージア州、ハワイ州、メリーランド州、オレゴン州およびユタ州においては保険引受におけるクレジットスコアの利用が以下のとおり NCOIL モデル法の規定より厳格な制限が課されている。

- ジョージア州：自動車保険において、不公正な差別につながる引受け基準を禁止。クレジットスコアについては、人種差別等を行っていないことを保険数理的に証明しない限り、引受けで利用できない。(実質的な利用禁止)
- ハワイ州：クレジットスコアの自動車保険引受けでの利用を全面的に禁止している。
- メリーランド州：自動車およびホームオーナーズ保険において、理由の一部としてもクレジットスコアに基づいて契約・更改を拒否したり、解約したりしてはならない。
- オレゴン州：パーソナル保険において、契約引受け開始後 60 日以上経過の後は、理由の一部としてもクレジットスコアに基づいて解約、更改拒否を行ってはならない。
- ユタ州：自動車保険において、契約引受け開始後 60 日以上経過の後は、理由の一部としてもクレジットスコアに基づいて解約、更改拒否を行ってはならず、また、クレジットスコアを、割引を提供する以外には料率算定に用いてはなら

ない。

(4) クレジットスコア利用に関わる規制の最新動向

多くの州において、保険引受けにおけるクレジットスコアの利用に関する規制の見直しが行われている。以下最近の動きを中心に代表的な例を紹介する。

a. デラウェア州

クレジットスコア利用に関する制限を強める法案が上院を通過し、2006年6月現在、下院での審議が行われている。法案は、もともとパーソナル保険に関するクレジットスコアの利用を全面的に禁止するものであったが、上院での審議の過程で、自動車保険とホームオーナーズ保険の更改時における利用を禁止する制限に変更された。

また、契約者からの要請による再調査でクレジットスコアが上昇したことが判明した場合は保険料率を下げることを認め、一方で、クレジットスコアが下降したことが判明した場合でも保険料率の上昇を認めない旨の規定も盛り込まれている。

b. フロリダ州

法改正により、2006年9月からは、実質的に保険引受けにおいてクレジットスコアの利用ができなくなる。すなわち、クレジットスコアを用いる保険会社はその利用が、特定の人種、特定の地域の住民、宗教、年齢等に対する不当な差別を行っていないことを証明する義務が課せられるが、保険会社は、契約者や契約申込者の人種等をデータとして収集していないため、この証明を行うことができず、従ってクレジットスコアの利用ができなくなることを意味する。米国損害保険者協会（Property Casualty Insurers Association America : PCI）では不当な禁止であるとして提訴している。

c. ルイジアナ州

ルイジアナ州ではかねてから NCOIL モデル法に準拠した規制を行っているが、2006年4月、ハリケーン・カトリーナ、ハリケーン・リタの被害によるクレジットスコアの悪化が保険引受け判断や保険料率決定に影響を与えないようにする法案が、州下院の委員会で可決された。これは、2005年8月26日以降にクレジットスコアが悪化した場合にそれらを全て無視して取扱うことを規定した法案であり、現在、州下院議会で議論が行われている。

d. コロラド州

2005年にクレジットスコアの利用を禁止する法案が提出されたが、2006年1月、禁止が妥当かどうかのクレジットスコアと保険金支払いとの相関関係の調査を行う内

容に変更された。現在下院にて審議中である。

e. ミネソタ州

2005年に州司法長官がパーソナル保険でのクレジットスコアの利用を禁止する意向を表明したが、州議会への議案提出には至らなかった。司法長官は、クレジットカードを持たない者や重大な傷病で医療を受けている者が不当に高い保険料を払わされているとしていた。

f. ニューメキシコ州

2006年1月、NCOILモデル法に準拠する法律が施行された。同法では、NCOILモデル法の規定に追加して、以下の条項が含まれている。現在保険会社と州保険当局が共同してクレジットスコアに関する啓蒙活動を展開している。

- 保険会社が消費者のクレジットスコアを入手できない場合は、平均もしくは平均以上の点数を与えなければならない。
- 保険会社は、保険料の支払い方式に関してクレジットスコアに基づく制限を課してはならない
- 消費者が離婚、病気、配偶者・子・両親の死、3か月以上の望まざる失業等の事態に遭遇した場合は、これらを考慮した扱いを行わなければならない。

g. ミシガン州

2004年4月、州知事および州金融保険サービス庁（Office of Financial and Insurance Services）長官が、保険料率の引き下げおよび保険をより入手し易くすることにつながるという論拠でクレジットスコアの保険引受けでの利用の禁止を定めた。しかし州司法当局は、これは法律の定めを行政措置で改変するものであり、違法な行為であるとして、現在係争中である。

h. ワシントン州

2005年4月、予ねて提出されていたクレジットスコアの保険引受けでの利用禁止を定める法案が州議会委員会で否決された。一方2005年1月には、クレジットスコア利用に関する新法が施行された。この新法は従来のNCOILモデル法に基づく規定に加え、クレジットスコアに基づいて消費者にとって不利益となる措置を取った場合、判り易い言葉で説明し、かつ、クレジットスコアを悪くしているクレジットレポート中の要素を示さなくてはならないとしている。

i. アラスカ州

2005年12月、州保険庁が保険会社の料率届出中にクレジットスコアの利用が含まれているとしてこの届出を拒否した事案について、州裁判所が取消しを命令した。

j. その他の州

上記の州の他に、保険長官がクレジットスコアの利用に関して反対の意見を表明しているアリゾナ州およびウェストバージニア州において、今後クレジットスコアの利用を禁止または大幅に制限する法案が提出されることが予想されている²⁶。

6. 米国以外の状況

米国以外の状況については、総括的な資料やデータを入手できなかったが、カナダにおいては、近年米国系の保険会社を中心として、保険会社によるクレジットスコア利用が普及し始めてきている。制度的には、オンタリオ州の他幾つかの州では自動車保険の引受けにクレジットスコアを利用することが禁じられているが、ホームオーナーズ保険に関してはそのような規制は無い。

また、イギリスの損害保険会社の最大手である Norwich Union のウェブサイトには、同社が保険引受けにクレジットスコアを利用していることが告知されている。

両国とも、現在のところは米国で見られるような社会的論争にはなっていないように見受けられる。

7. おわりに

2002年に NCOIL モデル法が制定され、これに準拠した各州の法制度の整備については一応の落ち着いた見られたと思われる。しかし、依然としてクレジットスコアの保険会社での利用の全面的禁止を求める消費者団体の反対は強く、米国では、一般的に時の州保険長官や州議会議員の消費者運動に対する対応によって、比較的簡単に州の法制度の改定もあり得る状況にあり、また、保険会社、業界団体のクレジットスコア利用についての論理も、人種・収入による差別ではないと言い切るには不十分な点もみられ、法制面での規制がより強化される傾向にあると思われる。

また、2005年2月には最大手のクレジットスコア提供会社である ChoicePoint が、外部からの不正なアクセス方法により 14万5千人のクレジット情報の流出事件を起こしたこと、また、2005年7月には Hartford がデラウェア州においてクレジットスコアの算出ミスを行っていたことが判明し、1,400名の契約者に過払いの保険料（総額約14万ドル）を返戻した事件も、この傾向を一層強めることと思われる。

さらに、2006年3月には GEICO が自動車保険料の算定要素として学歴と職業を用

²⁶ III, "Credit Scoring (2006.2)"

いていることが明るみに出²⁷、学歴、職業は人種や収入の差にリンクするケースが多いことから、このことの是非についての論争も展開されている。

わが国においては、1997年6月の大蔵省事務連絡（ガイドライン）により、リスク細分型の自動車保険が制度的に認められ、1998年6月に改正された保険業法施行細則に規定された。以来多くの損害保険会社が運転者の年齢・性別、走行距離、自動車の使用目的、自動車の安全装置の有無等により保険料率の区分、割増引きの設定を行っている。

一方、クレジットスコアについては、保険会社が消費者の信用情報を借入金返済能力の調査以外に利用することが認められておらず²⁸、またわが国と米国ではクレジットカードの普及率、利用度合いも異なり²⁹、近い将来においてわが国の保険会社でクレジットスコアが利用されるようになるとは思われないが、リスク細分化の流れの中で、保険引受け判断、料率算定に関する考え方の例として、本レポートが参考となれば幸いである。

²⁷ Washington Post 2006.3.1、Best Week 2006.3.6 等。報道によれば、会計士、建築士、法律家、教師、技術者、歯科医師等については低い保険料率を適用し、事務員、長距離トラック運転手、配達人等については高い料率を適用している。消費者団体によると GEICO は他の州でも同様な料率算定スキームを採用している模様であり、また、Allstate、Liberty Mutual も学歴を勘案しているとのことである。

²⁸ 保険業法施行規則 53 条 9 および 10

²⁹ 国民ひとり当りのクレジットカード所有枚数は米国では約 5 枚、日本においては約 2 枚。また、個人消費におけるクレジットカード取引の占める割合は、米国では約 24% で、日本では約 8%（三井住友カード調べ）。

<参考資料>

パーソナル保険におけるクレジット情報に関するモデル法
(2002.11.22 制定、2005.11.19 最新改定)

第1条 法律名

この法律は、「パーソナル保険におけるクレジット情報に関するモデル法」と呼ばれる。

第2条 目的

この法律の目的は、パーソナル保険でのクレジット情報の利用を規定し、これらの情報の利用に関し、消費者が一定の保護を得られるようにすることである。

第3条 範囲

この法律は、パーソナル保険にのみ適用され、コマーシャル保険には適用されない。この法律において「パーソナル保険」とは、自家用乗用自動車保険、ホームオーナーズ保険、二輪車保険、移動式住居ホームオーナーズ保険(mobile-homeowners)および住宅火災保険[およびボート、個人用船舶、スノーモービルおよび娯楽用乗用具 (recreational vehicle)]保険契約を指す。これらの保険契約は個人、家族または所帯単位の使用として引受けられなければならない。この法律においては、これら以外のタイプの保険をパーソナル保険に含めることはできない。

第4条 定義

この法律においては、以下の定義された用語は次の意味を持つ。

- A. 不利益となる措置 (Adverse Action) —パーソナル保険の引受けに関連しての、既存または申込まれる全ての保険における引受け拒絶や解約、いかなる種類の請求金額の増額、担保範囲もしくは保険金額の削減または不利益、不都合となる変更
- B. 関連団体 (Affiliate) —支配もしくは支配される、または他の会社と共同で支配される全ての会社
- C. 申込者 (Applicant) —保険会社にパーソナル保険の付保を申込んだ個人
- D. 消費者 (Consumer) —クレジット情報が使われた被保険者、パーソナル保険契約の引受けもしくは料率算出に関して保険スコアが計算された被保険者またはこのような保険契約への申込者
- E. 消費者報告機関 (Consumer Reporting Agency) —第三者に対して消費者報告書を提供する目的で、全体または部分として、消費者のクレジット情報もしくは消費者に関する他の情報をまとめ、評価を行なうことに定期的に従事する、金銭的報酬・会費を得るかまたは協同体的に非営利かを問わず全ての者
- F. クレジット情報 (Credit Information) —クレジットレポートから得られるか、クレジットレポートそのものに記載されているか、またはパーソナル保険申込書から供給されるかの、信用に関連する全ての情報。信用に関連しない情報は、クレジットレポートまたは保険申込書に含まれていたり、保険スコアを計算することに用いられたりしていても「クレジット情報」とはみなされない。
- G. クレジットレポート (Credit Report) —パーソナル保険の保険料、担保範囲の妥当性またはグループ分けを決定する要素とするために、全体または部分として、用いられるかまたは用いられることもしくは収集されることを期待される、消費者の信用度、信用に関わる信望または信用能力に関する、消費者報告機関による、全ての、文書、口頭またはその他の情報伝達
- H. 保険スコア (Insurance Score) —申込者または被保険者個人の将来の保険損害 (insurance loss) を予測する目的で、全体または部分としてクレジット情報に基づいた、演算法、コンピュータプログラム、モデルまたは手法から得られる数値または評点

第5条 クレジット情報の使用

引受けの判断またはリスクを見積もるためにクレジット情報を利用する[州名を挿入]において事業を行なうことが許可されている保険会社は、以下のことを行なってはならない。

- A. 消費者の収入、性別、住所、郵便番号、人種、宗教、婚姻状況または国籍を用いて計算された保険スコアを使用すること
- B. クレジット情報とは独立した5条Aで明示的に禁止されているものではない他の適当な引受け判断要素を勘案することなく、クレジット情報のみに基づいて、パーソナル保険の引受けの拒否、解約、更改謝絶を行なうこと
- C. クレジット情報とは独立した他の適当な要素を勘案することなく、パーソナル保険の更改料率をクレジット情報のみに基づいて算出すること
- D. クレジット情報とは独立した他の適当な要素を勘案することなく、消費者がクレジットカード口座を持っていないことのみを理由として、消費者の不利益となることを行なうこと
- E. パーソナル保険の引受け判断または保険料率の見積もりに際し、クレジット情報が無いことまたは保険スコアを計算できないことを、以下のいずれかのことを行なう場合を除いて、考慮に入れること
 - 1. クレジット情報が無いことまたは保険スコアを計算できないことが保険会社のリスクに関わることであり、この情報を保険会社が提示し、保険長官(Commissioner)/監督官(Supervisor)/局長(Director)が別途承認するとともに消費者を取扱うこと
 - 2. 申込者または被保険者が保険会社によって定義される中立的なクレジット情報を保有しているかの如く消費者を取扱うこと
 - 3. 要素としてクレジット情報を除外し、他の引受け基準のみを使用すること
- F. 保険契約が最初に引受けられた日または更改が行われた日から90日以内に発行されたクレジットレポートまたは計算された保険スコアを入手、使用せずに、クレジット情報に基づいて消費者にとって不利益となることを行なうこと
- G. 保険会社が、当該被保険者の最新クレジット情報を入手してから36か月以内ごとに保険スコアを再計算するか最新のクレジットレポートを入手するかを行わずにクレジット情報を使用すること
この規定に関わらず：
 - 1. 年次の更改時において、保険会社は、消費者または消費者の代理店の要求により、最新のクレジットレポートまたは保険スコアに基づいて再度引受け判断を行い、再度料率算出を行わなければならない。保険会社は、12か月の間に1回を超える頻度で消費者の保険スコアの再計算または最新のクレジットレポートの入手を行なう必要はない。
 - 2. 保険会社は、自社の引受けガイドラインに合致する場合、いかなる更改に関して、36か月前に最新のクレジット情報を得ることは自由である。
 - 3. G1の規定に関わらず、以下のいずれかに該当するときは、被保険者の最新のクレジット情報を入手する必要はない。
 - (a) 当該保険会社が、保険長官が別途承認したとおりに消費者を取扱っている場合
 - (b) 当該被保険者が、関連する保険会社グループの中で、当該保険会社の中で最も有利な保険料区分に属している場合。ただし、当該保険会社は、自社の引受けガイドラインに合致する場合、報告書を請求することは自由である。

(c) 最初に当該被保険者を引受けた際に、引受け判断または料率算出にクレジットが用いられなかった場合。ただし、当該保険会社は、自社の引受けガイドラインに合致する場合、クレジットを引受け判断または料率算出に用いることは自由である。

(d) 当該保険会社が当該被保険者に対して、クレジット情報を除く他の要素に基づいて、引受責任開始時点から 36 か月に以内に再評価を行う場合

H. パーソナル保険の引受判断または料率算出を目的として、以下を、保険スコア手法においてまたはクレジット情報を審査する際に、否定的 (negative) な要素として用いること

1. 当該消費者によるものではないクレジットに関する照会または当該消費者による自己のクレジット情報に関する照会
2. 消費者クレジットレポートに分類されている場合の、保険契約に関する照会
3. 消費者クレジットレポートに分類されている場合の、医療事業者コードを伴う回収口座
4. 1 個の照会として取り扱われる場合を除いて、消費者報告機関によって消費者のクレジットレポートにそのようにコードが付けられている場合の、住宅ローン事業者によって、かつ 30 日以内に連続して行われた複数貸主による照会
5. 1 個の照会として取り扱われる場合を除いて、消費者報告機関によって消費者のクレジットレポートにそのようにコードが付けられている場合の、自動車ローン事業者によって、かつ 30 日以内に連続して行われた複数貸主による照会

第6条 紛争の解決および誤りの訂正

連邦公正信用報告法 (Fair Credit Reporting Act) 15 USC 1681i(a)(5)に定められている紛争の解決手順によって、被保険者のクレジット情報が誤りまたは不完全であると決定され、当該保険会社が消費者報告機関または被保険者の何れかからそのような決定の通知を受けたときは、当該保険会社はその通知があつてから 30 日以内に再度当該被保険者の引受けの可否の判断または料率算出を行わなければならない。当該被保険者に関して、引受けの可否の判断または料率算出を再度行った場合、当該保険会社は、当該被保険者が保険料を過払いしていたと決定した場合、保険担保期間の最後の 12 か月または実際の保険期間のうちいずれか短い期間に遡って当該被保険者に返金しなくてはならない。

第7条 最初の告知

A. 保険会社が保険引受けの可否の判断または料率算出にクレジット情報を用いる場合、保険会社またはその代理店は、契約申込時または申込み受け付け時に、そのような申込みと関連してクレジット情報を入手するかも知れないことを明らかにしなければならない。このような開示は、文書によるか保険申込みの手段と同じ媒体で申込者に提供されなければならない。当該保険会社は、いかなる被保険者に対しても、更改時においては当該消費者がかつて開示説明を受けている場合は、本条で要求される開示説明を提供する必要はない。

B. 次の開示説明の例は、本条に適合した形式を備えている：「この保険申込みに関連して私たちは、あなたのクレジットレポートを審査し、もしくはそのクレジットレポートに記載されている情報による、信用に基づいた保険スコアを入手し、または利用することがあります。私たちは、あなたの保険スコアを算出するために第三者機関を利用することがあります。」

第8条 不利益となる措置の告知

保険会社がクレジット情報に基づいて、不利益となる措置を取る場合、当該保険会社は、本条の (A) および (B) 双方の告知義務を遵守しなくてはならない。このような保険会社は：

A. 当該消費者に不利益となる措置が取られたことを告知する；連邦公正信用報告法 15 USC 1681m(a)の要求事項に従う。

B. 当該消費者に対して、不利益となる措置が取られた理由を説明し告知する。理由は、当該者が、当該保険会社が不利益となる措置を取ることを決定した根拠が明らかになるよう、十分に明確でかつ具体的に説明されなければならない。このような告知は、不利益となる行動に影響を与えた最大4つの主要な要素の説明を含まなければならない。「貧弱なクレジットヒストリー」、「貧弱なクレジットスコア」または「貧弱な保険スコア」のような一般的な表現は、本条における説明に対する要件を満足していない。消費者報告機関または業務提供の第三者機関による標準的な信用に関する説明は、本条に適合するとみなされる。

第9条 届出

A. 引受け判断およびリスクの算出に保険スコアを用いる保険会社は、当該保険庁にそのスコアリングモデル（もしくはスコアリング手順）を届出なければならない。保険会社の代理として第三者機関が届出を行っても良い。保険スコアを包含する届出はクレジット情報の利用を正当化する損害経験値（loss experience）を含んでも良い。

B. クレジット情報に関するいかなる届出も、[該当する州法に言及]により、業務上の秘密として考慮される。

第10条 賠償

保険会社は、[代理店/募集人]が保険会社によって定められた手順に従い、適用される法、規定に従う限り、保険会社のために保険スコアを入手し、または利用する[代理店/募集人]の行為、過失または怠慢から生じる責任、金銭的支払いおよび費用に関して、すべて補償、擁護する。本条は、もし本条がなかった場合には存在しない行為の正当性を、消費者または他の被保険者に対して提供すると解釈されてはならない。

第11条 消費者報告機関による保険期間情報の販売

A. 消費者報告機関は、全体または一部としても、消費者のクレジット情報に関する問合せもしくはクレジットレポートまたは保険スコアの要求に関連して、何らかの情報を含むデータまたはリストを提供または販売してはならない。この情報には、保険契約の満期日または保険契約が満期を迎える期間が判別できる他のいかなる情報および当該消費者の保険契約担保内容が例として含まれる。

B. 本条(A)の制限は、情報を受取った保険[代理店/募集人]、そのような[代理店/募集人]が代理として活動する保険会社もしくはそのような保険会社の関連団体または持株会社に対して消費者報告機関が提供するデータまたはリストには適用されない。

C. 本条の規定は、いかなる保険会社も事故歴（claim history）情報または車両情報（motor vehicle）情報を入手することを制限するものではない。

第12条 分離有効性

連邦公正信用報告法の解釈または将来の改定のために、本法のいかなる条項または部分が無効とされた場合でも、他の条項または部分は影響を受けず、有効であり続ける。

第13条 施行日

本法は、[日付を挿入]から施行され、法案の施行日から9か月以降に新たに引受けられるか更改されるパーソナル保険に適用される。

訳注

[]は原文どおり。（ ）は訳者が補足したもの。

<参考文献>

- ・ Best Week, “ChoicePoint Security Breach Adds Fuel to Fire Over Credit-Based Insurance Scoring” (2005.3.7)
- ・ Best Week, “Florida to Enact Strict Rule on Insurer use of Credit Scores” (2006.5.29)
- ・ Bureau of Business Research, The University of Texas at Austin, “A Statistical Analysis of the Relationship Between Credit History and Insurance Losses” (2003.3)
- ・ Conning & Co. “Insurance Scoring in Personal Automobile Insurance: Breaking the Silence” (2001.1)
- ・ EPIC, “The Relationship of Credit-Based Insurance Scores to Private Automobile Insurance Loss Propensity” (2003.6)
- ・ Fitch Ratings, “Insurance Credit Scoring” (2003.8)
- ・ GAO, “Credit Report Literacy” (2005.4)
- ・ Gregory V. Serio, “Testimony of the National Association of Insurance Commissioners before the Subcommittee of Financial Institutions and Consumer Credit” (2003.6)
- ・ III, “Analysis of the Missouri Department of Insurance Credit Scoring Study” (2004.2)
- ・ III, “No Evidence of Disparate Impact in Texas Due to Use of Credit Information by Personal Lines Insurers” (2005.1)
- ・ III, “Overview of the Texas Credit Study” (2003.1)
- ・ III, “The Use of Credit Information as an Underwriting Tool in Personal Lines Insurance” (2003.10)
- ・ III, “The Use of Credit Information in Personal Lines Insurance Underwriting” (2003.6)
- ・ Insurance Journal, “Credit-based Insurance Scoring Remains a Key Legislative, Regulatory Issue” (2005.11)
- ・ Insurance Journal, “New Mexico Set to Better Protect Credit” (2006.2)
- ・ Insurance Journal, “Consumers Group Accuse GEICO, Other Insurers Unfair Underwriting” (2006.4)
- ・ Industry Focus, “Credit Scoring Practices Draw State Scrutiny” (2004.8)
- ・ Kimbell Sherman Ellis, “Credit Scoring and FACTA” (2005.6)
- ・ Maryland Insurance Administration, “Report on the Credit Scoring Data of Insurers in Maryland” (2004.2)
- ・ NAMIC, “State Laws Governing Insurance Scoring Practices” (2004.9)
- ・ Office of Financial and Insurance Services, Michigan State “The Use of Credit Scoring in Automobile and Homeowners Insurance” (2002.2)
- ・ Reaction Magazine, “Controversy Swirls over whether Insurers should Use Credit Scoring in Pricing Policies” (2003.12)
- ・ Roosevelt Mosley, “Responding to the Regulation of the use of Credit Scoring” (2003.3)
- ・ Roosevelt Mosley, “Use of Credit Scoring in Insurance” (2003.7)

- ・ State of Alaska Department of Community and Economic development, “Insurance Credit Scoring in Alaska” (2003.2)
- ・ State of Missouri Department of Insurance, “Insurance-Based Credit Scores: Impact on Minority and Low Income Populations in Missouri” (2004.1)
- ・ Texas Department of Insurance, “Use of Credit Information by Insurers in Texas” (2004.12, 2005.1)
- ・ The University of Texas at Austin, “A Statistical Analysis of the relationship between Credit History and Insurance Losses” (2003.3)
- ・ Toronto Star, “Credit Record Used to Refuse Insurance” (2004.9.2)
- ・ Tribune-Review, “Credit Scores Count” (2005.6.5)
- ・ University of South Florida, “Task Force on Insurers’ Use of Credit Reports” (2002.1)
- ・ Washington State University, “Effect of Credit Scoring on Auto Insurance Underwriting and pricing” (2000.1)

<参考サイト>

- ・ AIA ウェブサイト <http://aiadc.org/>
- ・ Alaska Division of Insurance ウェブサイト <http://www.dced.state.ak.us/>
- ・ Arkansas Insurance Department ウェブサイト <http://www.insurance.arkansas.gov/>
- ・ Allstate ウェブサイト <http://allstate.com/>
- ・ Consumers Union ウェブサイト <http://www.consumersunion.org/>
- ・ Credit Infocenter ウェブサイト <http://www.creditinfocenter.com/>
- ・ Equifax ウェブサイト <http://www.econsumer.equifax.com/>
- ・ Federal Trade Commission ウェブサイト <http://www.ftc.gov/>
- ・ III ウェブサイト <http://www.III.org>
- ・ InsuranceScore.com ウェブサイト <http://www.insurancescore.com/>
- ・ Missouri Department of Insurance ウェブサイト <http://www.insurancemo.gov/>
- ・ NAIC ウェブサイト <http://www.naic.org/>
- ・ NAMIC ウェブサイト <http://www.namic.org/>
- ・ NCOIL ウェブサイト <http://www.ncoil.org/>
- ・ Norwich Union ウェブサイト <http://norwichunion.com/>
- ・ PCI ウェブサイト <http://pciaa.net>
- ・ Texas Department of Insurance ウェブサイト <http://www.tdi.state.tx.us/>
- ・ The Truth Behind Insurance Credit Scoring ウェブサイト <http://www.insurancescore.com/>
- ・ Washington State, Office of the Insurance Commissioner ウェブサイト <http://www.insurance.wa.gov/>