

# 金融・保険市場におけるトピックス

## 【イギリス・規制動向】

### ○ウェールズの速度制限法により自動車保険の保険金請求額が減少

イギリスで保険商品の直接販売事業を行っている保険会社の **Esure** <sup>(注1)</sup> は、2024年6月、ウェールズにおける自動車保険の保険金請求額が速度制限法の導入以来20%減少したと発表した <sup>(注2)</sup>。背景には2023年9月に世界で初めて導入された、住宅街や人口密集地で人が多く通行する道路での自動車走行速度を時速20マイル(約32km)以内に制限する規制が影響したとしている。速度制限法施行後、通常であれば保険金請求額が増加する時期であるにもかかわらず保険金請求額が減少しており、2024年の第1四半期においても減少傾向は続いているとしている。

ウェールズ政府は、交通事故とそれに伴う重傷事故発生件数の減少、国民に自転車の利用を推奨することなどを目的として、時速20マイル制限実施にあたり、本法律の施行前後に車両走行速度のモニタリングを実施した <sup>(注3)</sup>。その結果、対象となったウェールズ内の8つの地域で、法施行前に時速24マイル(約39km)以下 <sup>(注4)</sup> で走行した車両は20.2%であったのに対し、法施行後には57.8%に上昇し、モニタリング対象地域全体で車両走行速度が低下していることが判明した <sup>(注5)</sup>。

イギリスの非営利団体である **20's Plenty** <sup>(注6)</sup> は、住宅街における制限速度を時速20マイルに義務付ける国土横断の立法措置を講じることを目指して、その他の団体 (**Brake** <sup>(注7)</sup> など) と協調している。今回のケース以外に速度制限が進展した例としては、スコットランド政府による2025年末までの時速20マイル制限実施に向けた、地方自治体との協力の表明が挙げられる。また、イングランドのマンチェスターやロンドンなどの一部の地域では、既に時速20マイル制限が導入されている。一方で時速20マイル制限の導入には速度制限対象外とすべき道路を含めた画一的な方針と、制限導入にかかる莫大なコストを理由とした反対の声も多く上がっているため <sup>(注8)</sup>、現在イギリス全土で時速20マイル制限を実施する見込みは立っていない。

(注1) 2000年にイギリスで設立された損害保険会社で、インターネットおよび電話を使用した直接販売を行っている。設立当初に発売された **Sheilas' Wheels** という女性向けの自動車保険の販売で一躍有名となった。

(注2) Tom Luckham, "Vehicle damage claims drop following Welsh speed limit law"  
(Insurance POST, 2024.6)

(注3) Welsh Government, "Introducing default 20mph speed limits" (2024.5)

(注4) 本モニタリングでは、時速24マイル以下で走行する車両は時速20マイル制限を遵守しているとみなした。

(注5) Transport for Wales, “Default 20mph Speed Limit on Restricted Roads” (2024.2)

(注6) 2007年に設立された、人々と自転車が通行する道路における車両制限速度を時速20マイルにすることを目的として活動している団体である。

(注7) 1995年にイギリスで設立された、交通事故発生防止や交通事故被害者の支援を目的に活動している団体である。

(注8) イギリスの自動車融資会社であるスタートラインの調査によると、運転者の10人に7人は国土全体での時速20マイル制限導入に反対している。2023年9月のウェールズにおける速度制限法施行時も、ウェールズ保守党はすべての制限道路で時速20マイルを標準の制限速度として設定することに反対しているため、ウェールズ政府は制限導入後もその影響を継続的に検討すると表明していた。そのような状況下で、法施行後には本法律廃止を求める嘆願書に約50万人が署名したこともあり、2024年4月にウェールズの運輸大臣は本法律を修正することを発表している(Startline, “Seven in 10 oppose UK-wide 20mph urban speed limit” (2023.11)、Cemlyn Davies, “Ministers promise 20mph speed limit review” (BBC, 2023.9)、Guardian staff and agency, “Wales to change guidance on 20mph speed limits, transport minister says” (The Guardian, 2024.4))。

## 【イギリス・市場動向】

### ○保険引受業務における生成AI利用の保険会社間志向差

イギリスでは、保険引受業務への生成AIの利用について、時期尚早として慎重な姿勢を見せる保険会社がある一方、生成AIの生み出す効率性に着目して積極的な姿勢を取る保険会社とに分かれている。

2024年6月、ロンドンでフィナンシャル・タイムズが主催した「グローバル保険サミット」でのパネル討論において、アクサUK<sup>(注1)</sup>とZego<sup>(注2)</sup>の両CEOは、「生成AIはまだ保険引受や保険料設定には使用されないだろう。」という点で見解が一致した<sup>(注3)</sup>。ZegoのCEOは、保険引受業務において、機械学習とデータ分析を含む「従来のAI」が数十年にわたって利用されてきたが、生成AIの利用は「全く意味をなさない」と指摘している。アクサUKのCEOによると、保険の付保を希望する顧客の1人が生成AIの判定により保険引受を謝絶された場合、保険会社はその謝絶理由を監督当局に説明する必要があるが、現在のところ、その説明をすることはできないためであるという。また、生成AIの欠点として、事実と異なる内容を機械的に大量に生産する可能性があることも討論では触れられた。

一方、企業向け保険を中心として事業展開するHiscox<sup>(注4)</sup>は、Insurance POSTの取材に対して、ロンドン市場<sup>(注5)</sup>における破壊活動やテロ行為を対象とした主幹保険引受業務に生成AIを活用することで、従来3日を要していたところ、わずか3分に短縮されたという<sup>(注6)</sup>。Hiscoxのグループ最高情報責任者は、引受業務での生成AIの活用を成功させることにより、自社のアンダーライターが保険販売や顧客との関与、工夫

されたより良い保険商品の開発に、より多くの時間を費やすことができるようになるとして、そのメリットを語っている<sup>(注7)</sup>。しかし Hiscox は、生成 AI を顧客とのやり取りに直接導入することには非常に慎重であり、偏見や予期しない結果への懸念から、現在はバックオフィスでのみ使用しているという。

生成 AI の利用について、慎重な姿勢を見せるアクサ UK や Zego と、積極的な姿勢を取る Hiscox のいずれとも、生成 AI が生み出す可能性のある予期しない結果や対顧客接点で生じた場合の説明責任を認識している点では一致していると言える。

(注1) アクサ UK は、イギリスの損害保険業界で五指に入る大手保険会社である。

(注2) Zego は、2016 年に設立され、インシュアテックユニコーンとして事業を展開している企業向け自動車保険会社である。

(注3) Damisola Sulaiman, “Axa and Zego reject generative AI for pricing” (Insurance POST, 2024.6)

(注4) Hiscox は、バミューダに本拠を置く保険会社でロンドン証券取引所に上場している。サイバー、誘拐、人工衛星などのスペシャリティ保険分野に強みを有する。

(注5) ロイズを中心とする企業向け保険の市場を指す。

(注6) 詳細は、損害保険事業総合研究所「金融・保険市場におけるトピックス」損保総研レポート第 146 号 (2024.2) を参照願う。

(注7) Damisola Sulaiman, “Hiscox uses AI to slash underwriting from three days to three minutes” (2024.6)

## 【米国・市場動向】

### ○ゼネラルモーターズなどのデータ共有に対して多数の訴訟が提起

米国の大手自動車メーカーであるゼネラルモーターズ（以下「GM」）は、その子会社である OnStar<sup>(注1)</sup>、およびデータブローカー<sup>(注2)</sup> の LexisNexis Risk Solutions（以下「LexisNexis」）に対して、顧客の同意なく運転データを収集し、それを保険会社に送信したとして、約 20 件の訴訟を提起されている<sup>(注3)</sup>。

GM は、自社の車両にインターネット接続センサーを装備することにより顧客の運転行動に関する情報を収集し、その情報を LexisNexis などのデータブローカーに販売し、さらにそれらの会社が、個人の運転履歴のレポートを作成して、自動車保険会社に販売したとされている<sup>(注4)</sup>。これらの行為は、公正信用報告法 (Fair Credit Reporting Act)<sup>(注5)</sup> などの法令に違反するとされている。

GM の車両では、たとえ顧客が「オプトアウト<sup>(注6)</sup>」していても、車両に内蔵されている OnStar Smart Driver<sup>(注7)</sup> が、以下のような運転データを収集していた。

- 1 日あたりの移動回数
- 車両の発進と停止時間

- 運転者の1回あたりおよび総走行距離
- 時速80マイル(約129km)以上のスピード違反、急ブレーキ・急加速の記録

LexisNexisは、保険会社向けの個人の「リスクスコア」を生成するためにそのデータを使用したとされ、そのスコアは、保険料の引上げや保険引受拒否に利用された可能性がある。GMの顧客の中には、GMの新車を購入して使用した後、保険料が20%から25%上昇した人や、保険契約が解除されたと主張する人もいる<sup>(注8)</sup>。

2024年3月に最初の訴訟が提起された後、GMはOnStar Smart Driverのサービス終了を発表した。また、LexisNexisなどとの提携も解消し、データ共有も停止した。さらに、新たな「最高信頼・プライバシー責任者(Chief Trust and Privacy Officer)」も採用し、透明性の向上を目的としたプライバシー管理の強化を目指している。

(注1) OnStarは、北米、南米、欧州などで、車載セキュリティ、緊急サービス、リモート診断システム等を提供している。

(注2) 消費者のデータを所有し、それらのデータを基に事業を展開する企業のことを、特に米国を中心にデータブローカーと呼ぶ。

(注3) Amanda Bronstad, “General Motors faces two-dozen lawsuits over sharing data with insurers” (PropertyCasualty360, 2024.5)

(注4) Mason Lawlor, “General Motors class action will be centralized in Northern District of Georgia” (PropertyCasualty360, 2024.6)

(注5) 公正信用報告法は、個人情報収集、利用、開示を規制した米国初のプライバシー法であり、消費者報告機関(第三者に提供する目的で、消費者の信用情報または消費者に関するその他の情報を、収集・評価する業務を行っている機関)を規制対象としている。

(注6) 利用者が、自らに関する情報を利用される際などに、許諾しない意思を示す行為を指す。

(注7) OnStar Smart Driverは、より安全な運転を促進することなどを目的として、運転行動に関する情報を顧客に提供するオプションサービスであり、これにより顧客は、モバイルアプリを通じて自らの運転データを確認することができる。

(注8) Joshua Hallenbeck, “General Motors, OnStar faces class action lawsuit in data sharing case” (News19, 2024.6)

## 【米国・市場動向】

### ○マーシュが北米におけるサイバー保険の保険金請求に関する分析結果を公表

保険ブローカーのマーシュが2024年6月に公表した報告書<sup>(注1)(注2)</sup>によると、北米においてマーシュが取り扱ったサイバー保険契約において、2023年にサイバー事故が発生した割合は21%であり、ここ数年間は20%前後で推移した(主要指標の過去4年間の推移は、図表のとおり)。サイバー事故の保険金請求件数の多い業界については、特に変動はなく、2023年は医療機関(17%)、通信業(16%)、教育機関(9%)、小売・

卸売業（8%）、金融機関（8%）の順であったとしている（注3）。

また、2023年のサイバー犯罪によるランサムウェア（注4）事案の件数は、前年の172件から282件に急増しているにもかかわらず、そのうち実際に身代金を支払った企業の割合は、効果的なサイバーセキュリティ管理など、サイバーレジリエンスへの投資が奏功し、2020年の68%から2023年には23%に大きく減少したとしている。

しかしながら、身代金の支払件数が減少する一方で、身代金支払額の中央値は2022年の33万5,000ドルから2023年には650万ドルに増加しており、また身代金要求額の中央値についても、140万ドルから2,000万ドルに大きく増加したとしている。

マーシュは報告書の中で、「2023年のランサムウェア事案は、報告されたサイバー事故に関する保険金請求件数の20%未満ではあるものの、ランサムウェアの頻度、高度化、潜在的な重大性を考慮すると、ランサムウェアは依然として企業にとっての最大の懸念事項である。」と警告しており、企業に対して、発生しうる財務・業務への影響を含め、企業全体のサイバーリスクの視点を取り入れたサイバーレジリエンス戦略を持つことを強く推奨している。また、サイバー犯罪による身代金要求に対しても、「組織は様々なシナリオで対応を演習するなど、対応する準備をしておく必要がある。」としている。

（注1） Marsh, “Ransomware: A persistent challenge in cyber insurance claims” (2024.6)

（注2） 報告書は、2023年に北米（米国とカナダ）においてマーシュに提出された1,800件以上のサイバー保険の保険金請求データに基づき、分析されたものである。

（注3） Matthew Lerner, “Percentage of companies paying cyber ransoms down sharply: Marsh” (Business Insurance, 2024.6)

（注4） ランサムウェアとは、身代金を意味する「Ransom（ランサム）」と「Software（ソフトウェア）」を組み合わせた造語で、コンピュータ等に感染し、ファイル暗号化等によりデータを使用不能にした後、解除を条件に身代金を要求するウイルスを指す。

**図表 北米におけるマーシュ取扱いのサイバー保険契約に関する主要指標の推移**

主要指標	2020年	2021年	2022年	2023年
サイバー事故の発生割合	23%	20%	18%	21%
ランサムウェア事案の件数	255件	267件	172件	282件
身代金要求に対して、実際に身代金を支払った企業の割合	68%	63%	30%	23%
サイバー事故の保険金請求件数におけるランサムウェア事案の割合	21%	22%	16%	17%

（出典：Marsh, “Ransomware: A persistent challenge in cyber insurance claims” (2024.6) をもとに当研究所にて作成）

## 【アジア・市場動向】

### OSEADRIF 保険会社が 2023 年の年次報告書を発行し主要な活動を報告

ASEAN+3<sup>(注1)</sup>の加盟国に対して災害リスクの保険ソリューションと財務支援を提供する東南アジア災害リスク保険ファシリティ (Southeast Asia Disaster Risk Insurance Facility: 以下「SEADRIF」)<sup>(注2)</sup>の取組みの1つである SEADRIF 保険会社 (SEADRIF Insurance Company) が、2024 年 6 月に 2023 年の年次報告書を発行し、2023 年の財務報告および主要な活動を公表した。

年次報告書では、2023 年に、SEADRIF 保険会社が初めての保険金支払いを行ったことが報告された。これは、2023 年 8 月にラオスで発生した大洪水に対して 150 万ドルの保険金を支払ったもので、洪水発生による損害通知を受け、翌営業日には保険金が支払われた。2024 年 4 月に就任した河合義弘会長は、この保険金支払いは、必要な時に必要な資金を迅速に提供することへのコミットメントを表すものであり、引き続きラオス政府と協力していくと述べた。当該保険契約は、2021 年 2 月にラオス政府と保険期間 3 年間で契約されたパラメトリック保険で、2024 年 2 月に契約更改されている<sup>(注3)</sup>。

年次報告書では、同社が 2023 年に示した 4 つの優先戦略事項 (①顧客エンゲージメントの強化、②提供保険商品の拡大、③引受キャパシティの拡大、④戦略的パートナーシップの拡大) に沿って対応することで成長軌道に乗るとしている。顧客エンゲージメントを強化することで、加盟国の補償ギャップ縮小に貢献できる商品・サービスを提供できるとしている。また、保険商品の拡充に努める中で重視しているのが公的資産に対する補償であり、2024 年 6 月時点において、フィリピン政府と災害にかかわる保険商品の共同設計および強化について協議中であるとしている<sup>(注4)</sup>。

(注1) ASEAN+3 は、ASEAN 加盟 10 カ国 (インドネシア、カンボジア、シンガポール、タイ、フィリピン、ブルネイ、ベトナム、マレーシア、ミャンマー、ラオス)、ならびに韓国、中国、および日本の 13 カ国で構成されている。

(注2) SEADRIF は、2019 年に日本とシンガポールからの財政支援、世界銀行からの技術支援、および ASEAN 事務局からの支援を受けシンガポールで設立されたプラットフォームで、加盟国に対して保険商品や復旧・復興のためのファイナンスやソリューションを提供し、財政面でのレジリエンスを高めることを目的としている。SEADRIF からの保険提供策の 1 つとして 2019 年 4 月に SEADRIF 保険会社がシンガポールに設立された。同保険会社は、加盟国によって所有されており、2024 年 6 月時点で、インドネシア、カンボジア、シンガポール、日本、フィリピン、ベトナム、ミャンマー、ラオスの 8 カ国が加盟している。

(注3) SEADRIF, “Lao PDR Renews Parametric Flood Insurance from the SEADRIF Insurance” (2024.2)

(注4) SEADRIF, “Annual Report 2023” (2024.6)