

# 金融・保険市場におけるトピックス

## 【欧州・市場動向】

### ○保険専用の大規模言語モデル（LLM）の発表と生成 AI についての意識調査

ノルウェーの人工知能（AI）ソリューション企業であるシンプリファイ（Simplifai）は、2023年6月に Simplifai Insurance GPT（以下「Insurance GPT」）を発表した。シンプリファイによると、Insurance GPT は、世界初の保険分野に関連する情報に特化して学習を積み重ねた大規模言語モデル（Large Language Models：以下「LLM」）<sup>1)</sup> であり、生成 AI によりビジネスプロセス自動化機能を強化し、保険会社と顧客との間でのより良いコミュニケーションを提供する。シンプリファイは、Insurance GPT の主な利点として以下の3点を挙げ、従来の LLM に対する情報の正確性やデータの安全性に係る懸念を軽減することができるとしている<sup>2)</sup>。

- Salesforce、業界プラットフォーム等既存のエコシステムとの互換性
- GDPR<sup>3)</sup> を遵守した厳格なセキュリティ管理態勢の維持
- ノーコード<sup>4)</sup> による効率性と利用速度の向上

生成 AI の利用に関しては、プライバシーやアルゴリズムによるバイアスに関する問題が指摘されており、保険業界では活用を模索しながら試験的な導入が行われている状況である。EU では、「世界初の AI に関する包括的な法規制」とされる AI 規則法案（AI Act）が成立に向けた協議の最終段階を迎えている。同法案には、生成 AI についての透明性要件として、AI により生成された内容であることの明示、学習に使用されたデータ概要の開示等の規制や、AI をリスクレベル別に分類しそれぞれの対応事項を定める規制等が含まれており、その動向が注視されている<sup>5)</sup>。

一方、総合コンサルティング企業である EY は、2023年10月に欧州の金融機関 60社のリーダーを対象に実施した生成 AI についての意識調査の結果として、以下を公表した<sup>6)</sup>。

- 回答者の 77% が生成 AI による生産性の向上を期待し、68% が全役職員の 4 分の 1 に今後スキルアップが求められると予測
- 回答者の 60% が過去 12 カ月間に生成 AI に積極的に投資し、75% は今後 12 カ月間に投資額の増加を予定
- 生成 AI 導入に関する懸念事項は、従業員の理解・経験不足（38%）、規制動向による影響の不確実性（29%）、生成 AI をめぐる倫理的な問題（7%）

調査の結果を受け、EY は「生成 AI 技術は、金融サービス業界全体の業務や顧客体験を変えつつあるが、理解・スキル不足、規制の影響、および倫理に関する懸念は依然として顕著である。生成 AI の利点を効果的に活用しながら、その導入や業務全体への統合の道筋を組織として明確にすることは、企業がリスクを軽減する

ために十分な態勢を確保するための重要な第一歩である。」とコメントしている<sup>(注6)</sup>。

(注1) LLMとは、大量のテキストデータを学習させた文章生成などの自然言語処理の生成AIを指し、代表的な例としてGoogleによる「PaLM」や、OpenAIによる「GPT-3」などが挙げられる。

(注2) Simplifai, “Simplifai launches world-first generative AI tool for insurance” (2023.6)

(注3) 一般データ保護規則 (General Data Protection Regulation : GDPR) は、欧州経済領域の個人データ保護を目的として、その取扱いについて定めた規則である。

(注4) プログラミング言語によるコーディングを使わずにシステム開発を行うこと。

(注5) European Parliament, “EU AI Act: first regulation on artificial intelligence” (2023.6)

(注6) EY, “Majority of European financial services leaders expect Generative AI to significantly affect productivity and change roles – but many firms still lack plans to upskill their workforce” (2023.10)

## 【イギリス・規制動向】

### ○自動運転車法案の審議入り

イギリスのチャールズ国王は2023年11月、イギリス議会の開会に際して行われた施政方針演説の中で、新たな自動運転車法案 (Automated Vehicles Bill) を今議会に提出するという政府の意向を発表した<sup>(注1)</sup>。同法案は、イギリス運輸委員会が時代遅れと評していた「2018年自動運転車および電気自動車に関する法律」を更新し、自動運転技術による新たな産業の発展支援のための法的枠組を明確化するものである<sup>(注2)</sup>。

演説後の政府の発表によると、法案の骨子は以下のとおりである<sup>(注1)</sup>。

- 自動運転車のための厳格な安全枠組の設定
  - ・ 自動運転車の法的基準の制定
  - ・ 自動運転車が関与した事故を調査し、そこから得た教訓を安全枠組に反映させる仕組の構築
  - ・ 交通法規のデジタル化
- 法的責任の明確化
  - ・ 自動運転車の道路走行における、公認自動運転事業者<sup>(注3)</sup>の責任の厳格化
  - ・ 不当な責任追及から自動車の利用者を保護
- 消費者保護
  - ・ 誤解を招くマーケティングの取締り

新たな自動運転車法案が議会で審議入りとなったことについて、イギリスの保険業界は概ね歓迎している。今回の議会開会時の国王演説で自動運転車法案が取り上げられた背景には、ソフトウェア・定義ド・ビークル (Software Defined Vehicle : 以下「SDV」)<sup>(注4)</sup>の衝突事故について、責任の所在を明確化する法律の制定を求める保険

業界からの要望があった。上記の政府の発表によると、自動運転モードの SDV が関与する衝突事故の場合、その責任は自動車の利用者よりも「自動運転車を運行する公認自動運転事業者」にあるとされている。これに対し、SDV メーカーやテクノロジー企業からは、自動運転車に対する投資を阻害する可能性があるとの懸念が示されているが、政府は本法案によって法的責任の所在を明確にすることが正しい方向性であると主張している。

一方で、事故発生時に責任の所在の明確化に不可欠となる車両搭載装置によるデータの共有に関する規制が、今回の発表に含まれていないことについて、一部の保険会社は懸念を表明している。英国保険協会（ABI）は、規制によって自動車メーカーと保険会社の間で関連データの共有が可能になることが重要であるとコメントしている<sup>（注2）</sup>。

（注1） Prime Minister’s Office, “The King’s Speech 2023”（2023.11）

（注2） Insurance POST, “Insurers welcome Automated Vehicles Bill included in the King’s Speech”（2023.11）

（注3） 法案により提唱されている新たな法的主体であり、車両メーカー、ソフトウェア設計者、または両者の合同企業体である。

（注4） SDV とは、車両と、公認自動運転事業者など外部との間の双方向通信機能を使って車両を制御するソフトウェアを更新し、販売後も機能を増やしたり性能を高めたりできる自動車のことを意味している。

## 【イギリス・市場動向】

### ○アマゾンのイギリス保険市場参入1周年－保険業界の警戒－

2023年10月、インターネット販売大手のアマゾンがイギリスで住宅保険の販売を行う「アマゾン保険ストア」<sup>（注1）</sup>を立ち上げてから1年が経った<sup>（注2）</sup>。

アマゾン保険ストアでは、顧客はアカウントにログインするだけで、複数の保険会社の住宅保険の商品選択、見積取得を24時間365日いつでも行うことができる。また、引受保険会社のウェブサイトに誘導されたり、画面遷移したりすることなく、契約締結から保険料支払、契約管理までを同ストア内ですべて完結させることができる。

立上げ当初の引受保険会社は、Co-op Insurance、LV= General Insurance、Ageas Insuranceの3社だったが、2023年5月にはPolicy Expertが加わり、現在アマゾン保険ストアはこれら4社の保険を取り扱う保険仲介業者となっている。商品として提供されている保険種目は住宅保険のみであり、建物保険、家財保険、および建物・家財セット保険の3種類からなる。アマゾン保険ストアは、これら保険商品の最低保険金額を「補償標準」として設定し、引受4社ともに同一の補償水準から引き受けることを各社と合意している。

イギリスの大手保険業界誌 Insurance POSTによると、2022年10月のアマゾン保険

ストアの立上げから最初の4か月間での契約件数は約250件程度だった<sup>(注3)</sup>。また、1年前のアマゾン保険ストア立上げ以来の売上高は期待を下回った。このため、2023年8月下旬以降は、認知度向上を目的に初めて30秒のテレビ広告を出稿し、マーケティングを強化している。イギリス保険業界においては、依然として警戒する必要があるとの見方が一般的となっている<sup>(注2)</sup>。

(注1) 実際の運営会社は、アマゾンの欧州本社としてルクセンブルクで法人登記しているAMAZON EU SARLのイギリス支店である。アマゾン保険ストアの利用規約には、同店がイギリスの規制監督当局である金融行為規制機構(FCA)により、認可および規制を受け保険仲介業者として営業を行っていることが明記されている。

(注2) Insurance POST, “Amazon ramping up as the Insurance Store turns one” (2023.10)

(注3) Insurance POST, “Amazon to scale up Insurance Store activity after slow sales” (2023.3)

(注4) テレビ広告の内容は、YouTubeでも、“Amazon Insurance Store – Moving in”のタイトルで閲覧可能である。

## 【米国・市場動向】

### ○電気自動車(EV)の普及による米国損害保険会社への影響

米国で電気自動車(以下「EV」)の普及が進む中、米国損害保険協会(APCIA)は、EVの普及による損害保険会社への影響に着目した報告書<sup>(注1)</sup>を2023年9月に発行した。これによると、米国では2023年上半期の新車販売台数の約6.5%をEVが占めるとされ、EVの販売台数は2023年に初めて累計100万台を超える可能性があるとしている。

報告書では、EVに関連するリスクの多くは、従来型車両と同様であるが、EVには保険損害額を増加させる可能性のある独自のリスク要因があるとして、主に次の点を挙げている。

- 修理期間の長期化に伴う損害額の増加
- EVの構造に起因する車両重量の増加に伴う人や道路、他の車両等への損害拡大
- EVのバッテリー火災による第三者の財物への火災リスク
- コネクテッドカー機能<sup>(注2)</sup>によるデータ漏えいやハッキング<sup>(注3)</sup>に関するサイバーセキュリティリスク

また、EVの導入期には、保険会社にとってリスク評価や保険料算出に必要なデータの入手が限定的であることが課題となるが、今後より多くのEVが走行するようになれば、保険会社は必要な損害データを入手できるようになるとしている<sup>(注4)</sup>。

APCIAは、EVの普及を促進することを目的とした政策・規制の変化と、EV関連技術の進展により、状況は日々変化していると指摘する。一方で、保険会社においても、

EV のシェア増加に対応するための実務的な準備を検討しており、これにはアジャスターに対する研修、必要な部品等の交換に対応できる直接修理ネットワークの確保、リスク評価に役立つ損害データの活用などが含まれるとしている<sup>(注5)</sup>。

(注1) APCIA, “Electric Vehicle Adoption and Impacts for the Insurance Industry” (2023.9)

(注2) コネクテッドカーとは、情報通信端末としての機能を有する自動車を行い、車両の状態や周囲の道路状況などの様々なデータをセンサーにより取得し、ネットワークを介して集積・分析することができる。

(注3) 公共の充電ステーション利用時にハッキングの潜在的なリスクがあるとしている。

(注4) Mika Pangilinan, “Electric vehicle adoption in the US – what does it mean for insurers?” (Insurance Business America, 2023.10)

(注5) APCIA, “New APCIA report analyzes growing EV landscape and finds insurance industry challenges and opportunities” (2023.10)

## 【米国・自然災害】

### ○ハワイ州ラハイナを中心とした森林火災の動向

2023年8月、ハワイ州のマウイ島西部のラハイナ<sup>(注1)</sup>を中心として大規模な森林火災が発生し、壊滅的な被害が発生した。この火災による死亡者数は少なくとも99人とされ<sup>(注2)</sup>、約8,000人がホテルなどの一時避難所での生活を余儀なくされている<sup>(注3)</sup>。

今回の森林火災の原因は特定されていないが、原因の一つとして、現地の電力会社が管理する老朽化した送電線が強風で損傷し、火元となったという見方が挙げられている。マウイ郡当局は、強風警報を出していたにもかかわらず、送電を止めなかったことが火災につながったとして電力会社の Hawaiian Electric Company (以下「ハワイアン・エレクトリック」) を相手取り8月下旬に訴訟を起こした<sup>(注4)</sup>。これに対し、ハワイアン・エレクトリックは、送電線が原因とみられる火災は朝に発生したが、マウイ郡消防署により鎮火されており、壊滅的な被害をもたらした火災は午後3時頃発生したのに対し、ハワイアン・エレクトリックの送電は6時間以上前に停止していたと主張し、訴えに反論した<sup>(注5)</sup>。

災害リスクモデリング会社の Moody’s RMS は、今回の火災による経済損失について、40億ドルから60億ドルとする推計を<sup>(注6)</sup>、Karen Clark & Company は、保険損害額について約32億ドルとする推計をそれぞれ発表している<sup>(注7)</sup>。ハワイの保険監督当局は、保険金支払を進めるため、一時的な対応として、他の州の損害鑑定人による調査を認める措置も講じた。復旧に関しては、米国本土とマウイ島間の物資運搬が限定的で、再建や瓦礫撤去にも相当の時間を要するうえに、島の面積が小さいため、島内での代替となる住居の確保も困難な状況である。さらに、ラハイナには古い建物も多く、アスベストや鉛など有害性のある建築材が使用されていた可能性もあり、大気や土壌汚染など環境

面での懸念も生じており、復旧を遅らせている<sup>(注8)</sup>。

(注1) 19世紀には、ハワイ王国の首都が置かれ、その歴史的な街並みは、米国の国定歴史建造物地区 (National Historic Landmark District) に認定されていた。

(注2) Jan Wesner Childs, “Maui Wildfire Death Toll Rises Again” (The Weather Channel, 2023.11)

(注3) AP, “Maui County police find additional remains, raising Lahaina wildfire death toll to 99” (2023.10)

(注4) Samantha Delouya, Kelly McCleary, “Maui government lawsuit, accuses Hawaiian electric company of causing Lahaina wildfires” (CNN, 2023.8)

(注5) Hawaiian Electric Company, “Hawaiian Electric Provides Update on Lahaina Fires, Response” (2023.8)

(注6) Moody’s RMS, “Moody’s RMS Estimates USD 4 to 6 Billion in Economic Losses from Hawaii Wildfires” (2023.8)

(注7) Patricia L. Harman, “Helping Maui recover after the wildfires” (PropertyCasualty360, 2023.8)

(注8) Aria Bendix, Lauren Dunn & Patrick Martin, “Chemicals released into air and water from Maui fires could pose long-term risks” (NBC News, 2023.8)

## 【シンガポール・規制動向】

### OMAS がネットゼロ移行計画に関するガイドラインについての市中協議を実施

シンガポール金融管理局 (MAS) は 2023 年 10 月、ネットゼロ経済の実現に向けた保険会社の移行計画に関するガイドラインについて市中協議文書<sup>(注1)</sup>を発行し、2023 年 12 月 18 日まで関係機関等から意見を募った<sup>(注2)</sup>。同ガイドラインは、2020 年 4 月に発行した環境リスク管理に関するガイドライン<sup>(注3)</sup>を詳細に補足するものであり、シンガポールで営業する海外保険会社を含むすべての保険会社への適用が提案された。

保険会社の移行計画とは、ネットゼロ移行に伴うリスクとビジネスモデルの潜在的変化の双方に対処するための、社内の戦略計画策定とリスク管理プロセスを指す。保険会社は、顧客、資産運用会社、投資先のネットゼロ移行を支援するうえで重要な役割を担うとして、同ガイドラインは、保険会社に対し、これら利害関係者におけるネットゼロ移行の奨励を求める内容となっている。

同ガイドラインは、「ガバナンスと戦略」、「リスク管理」、「保険引受」、「投資」、「情報開示」の 5 つの項目に分かれており、項目別の概要は図表のとおりである。

なお MAS では、移行計画の実践に向けた成熟度は保険会社によって異なり、一部の保険会社では導入に必要なデータや専門知識の入手に関して課題に直面する可能性があることから、同ガイドラインの発行後、12 カ月間の移行期間を設けることもあわせ

て提案している。

(注1) MAS, “Consultation Paper on Guidelines on Transition Planning (Insurers)” (2023.10)

(注2) 保険会社のほか、銀行および資産運用会社の移行計画に関するガイドラインについての市中協議文書も同時に発表された。

(注3) MAS, “Guidelines On Environmental Risk Management (Insurers)” (2020.12)

**図表 移行計画に関するガイドラインの項目別の概要**

項目	概要（抜粋）
ガバナンスと戦略	<ul style="list-style-type: none"><li>○保険会社が気候関連リスクに対応した事業戦略やリスクアペタイトについて、全社的な意思決定を効果的に行うためには、強固なガバナンスがカギとなる。</li><li>○取締役会と上級管理者による事業戦略とリスクアペタイトの策定に際しては、現在および将来の事業環境がリスクプロファイルに与える影響を考慮すべきである。</li></ul>
リスク管理	<ul style="list-style-type: none"><li>○保険会社は、気候シナリオ分析やストレステストなどの将来を見据えたリスク評価ツールによる評価結果を、移行計画プロセスの一部として考慮したうえで、事業戦略に組み込む必要がある。</li><li>○移行計画を強力に遂行し、保険会社の戦略目標との整合性を図るために、人材、プロセス、およびシステムの3要素が不可欠である。</li></ul>
保険引受	<ul style="list-style-type: none"><li>○保険会社は、顧客のネットゼロ移行を促進するプロジェクトや物理的リスクに対して保険を提供することにより、顧客を直面する気候変動リスクへの対応に積極的に関与させる役割を担う。</li><li>○顧客からの気候変動関連のリスクデータの収集は、気候変動が顧客のビジネスやリスクプロファイルに与える影響についての理解促進につながる。</li></ul>
投資	<ul style="list-style-type: none"><li>○保険会社は、投資先が直面するリスクに関与し、緊密に連携して、リスク低減策を実施するのに適した立場にある。</li><li>○保険会社は、投資ポートフォリオにおける気候変動リスクのエクスポージャーを管理するための体系的なプロセスを持つことが推奨される。</li></ul>
情報開示	<ul style="list-style-type: none"><li>○保険会社が気候変動リスクにどのように対応しているかの情報開示は、利害関係者が状況を理解するうえで極めて重要であり、評価の高い国際的な報告フレームワークに従って情報を開示すべきである。</li><li>○保険会社は、利害関係者の理解促進のために、短期的、中期的、長期的それぞれの気候変動リスクとその対応策を開示することが求められる。</li></ul>

(出典：MAS, “Consultation Paper on Guidelines on Transition Planning (Insurers)” (2023.10) ほかをもとに当研究所にて作成)