

第9回 自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン検討会 (テーマ I 第2回)議事概要

1. 日 時：平成26年11月21日（金）17時00分～19時00分
2. 場 所：国土交通省第2会議室A・B（中央合同庁舎第2号館低層棟）
3. 出席者：須藤委員、梶浦委員、室山委員、森川委員、島崎委員、
池畑委員代理（下平委員欠席）、廣中委員代理（内藤委員欠席）、
大坪委員代理（深田委員欠席）、武藤委員

4. 委員からの主な意見

(委員からのプレゼンテーションについて)

- 課題や今後の方向性等については、9月以降の議論である程度意見が出尽くしたため、今後はサービスを創出していく上でより細かい視点や欠けている視点等を探るために、実証実験を行う方向で進めていくべきではないか。
- 前回の検討会では、自動車を運転することで、健康状態を把握できるようなスキームの話があったと思うが、情報という観点で他の分野の情報とリンクして価値創出できるスキームであれば、持続可能性があるのではないか。
- 実証実験については、どれくらいの規模で実施するかを検討する必要がある。大規模で実施するとコストがかかるし、小規模だと得られるものが小さくなってしまふ。
- 実証実験の規模については、今後の検討だが、大規模に行うと取得できるデータ量が多いことは利点であるが、処理にコストがかかるため、まずは小規模で開始して効果を確認すべきではないか。本検討会の各検討事項は、概ね10年程度先の実現を目指していることを踏まえれば、小規模な実証実験を行い、情報取得が可能か、困難とされている内容について、実際どれくらい困難なのか等の確認し、最終的にサービスの効果を検証できればよいのではないかと思う。現行の制度に大きな影響を与えない範囲を想定しており、各情報のステークホルダーから大きな影響を与えない範囲を提示していただきたい。
- 情報の利活用によって新産業を創出するためには、考え方を変える必要がある。サービスの効果や各ステークホルダーにとっての競争領域と非競争領域を区分するためにも実証実験は効果的。
- ビッグデータの活用については、現在、OECDにおいても議論が行われており、特に、情報保有者による情報の囲い込みが行われる中で、データの共有化の進め方や共有すべきデータの分別基準について大きな議論となっている。ビッグデータの利用促進について欧米は力を入れて取り組んでおり、日本も積極的に取り組んでいく必要がある。OECDの次回の議論には本検討会での議論も参考にさせて頂きたい。
- 実証実験によってある程度のデータが収集できれば、コンテストやハッカソンのようなイベントを行い、利活用の方法を幅広く考える場を提供してもよいのではないか。
- 教育の場で学生等にアイデアを出してもらうこともいいが、公の課題を解決するために市民の意見を吸い上げて価値を作るモデルがいいのではないか。

- 損害保険業界においては、個別企業が競争してビジネスを行っており、どのデータをどのように収集するのか、という点はまさに競争領域であり、各社が収集するデータも自社のビジネスのやり方に適したものとなっている。データの共有に当たっては、どこまでが個社の競争領域なのかということ念頭にいた議論が必要になる。

(テレマティクス等を活用した安全運転促進保険について)

- 欧米は日本と比べ自動車保険の保険料が高い。保険会社の数も損保協会に加盟している保険会社は26社に対して、欧米では数千社あり、色々なタイプの保険会社がある。また、賠償責任に関する法制度の違いもある。テレマティクス保険の導入を検討するに当たっては、日本と欧米のマーケットの違いを踏まえる必要があるのではないかと。また、日本の等級制度は最大で63%の割引率となっており、その他ゴールド免許割引等もあるため、制度を変化させる必要があるのか、また、テレマティクス保険が社会に受け入れられるかどうかは、顧客のニーズ次第であろう。
- テレマティクス保険を導入することで、保険料の割引以外にも認知症の検知等他の課題もあわせて解決ができればいいのではないかと。
- テレマティクスを導入することで、保険加入者は保険料が下がり、社会的な観点では交通事故が減少するというメリットがあるのではないかと。運転者が安全運転を意識することで大きな事故が減少し、保険会社にとっても保険金の支払いが減少するのではないかと。保険金の減少については、事故時の修理に中古部品の流通を促進させることや、ASV技術によって事故を削減する等、モノの観点で保険金を削減する方法もある。全体的に保険金の下がることで保険料が下がり、さらに保険加入率の増加、保険加入による安心感の醸成といったサイクルがうまくいき、それぞれにメリットがあるのではないかと。
- 保険会社としてテレマティクス保険を導入するメリットは何か、現在、各保険会社は試行錯誤しているところであり、商品として導入するか否かは経営判断となるのではないかと。保険金は事故の頻度と大きさに比例するが、テレマティクス保険は、事故の頻度が減ることに寄与するかもしれないが、大きな事故を防ぐことに寄与するかどうかは分からない。また、近年自動車が高度化し、修理費用が高くなることも考慮する必要がある。また、不正請求を防止することで支払われる保険金が減少し、保険料が下がる効果はあるのではないかと。
- ビッグデータに絡んだ新しい動きは必ず出てくると思う。Googleは、ある会社をその会社が保有する情報を目当てに買収したことがある。これからは、データを集めるだけで新たな価値が創出される可能性がある。テレマティクス保険は、保険料を下げるだけでなく、収集した情報によって他の価値が創出される可能性があることも踏まえ、アイデアが出てきやすい環境を整えておくことが重要である。
- 収集した情報は、テレマティクス保険のみならず保険会社の経営に利用できる可能性もある。今回の検討会においては、今後収集される情報がどこまで広く有効活用されるか、という点が明らかになっていないこともあり、まずはテレマティクス保険等4つの切り口で議論しているが、収集された情報を用いてどのような価値を創出していくか考えていく必要がある。そのためにも情報を収集することができる環境を作ることが重要であると考えている。

- 保険は相互扶助の考え方を前提としているため、テレマティクス保険についてもそれとの関係を踏まえて検討する必要がある。

(安全OBDに対応したスキャンツール共通化について)

- 現在、中古車オークションを通じて1会場で1日に2,000台以上が競り落とされ流通しているが、中古車オークションに流通する自動車は、その都度、出品車両の評価を行っている。評価を行うにあたり、自動車がブラックボックス化されているということでは問題である。オークション会場に共通化されたスキャンツールを用いることでその自動車の状態が分かるのであれば、そのようなスキャンツールは必要不可欠である。スキャンツールを共通化し、それを活用した評価を開示することで、外観評価と合わせて適正価格の相場観が形成され、中古車流通の円滑化が図られると考えている。
- 欧州で導入されるe-callにより、将来的に自動車の情報が24時間把握される仕組みが整備される可能性がある。この仕組みが実現すれば業務を劇的に変化させる可能性があり、日本でもそのような環境を将来整備することが望ましいのではないかと。今回は、整備の観点からOBDを検討しているが、自動車情報を自由に使用できる環境が構築されていく中で、検討会において取り上げたサービスが実現していくこともあるのではないかと考える。

以上