

## 第8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Ⅱ 第2回)議事概要

1. 日 時 : 平成26年11月18日(火)14:00 ~16:00
2. 場 所 : 国土交通省特別会議室
3. 出席者 : 山野目委員、桑津委員、新保委員、三谷委員、中山委員、古川委員、  
小田委員、武藤委員、篠崎委員代理(深田委員欠席)、  
上岡委員代理(戸澤委員代理)、島崎委員、下平委員、内藤委員、堀内委員

### 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)

- 本検討会で議論しているサービスが今後実現していくためには、自動車ユーザー、関連事業者、国にとっての各サービスの目的やメリット・デメリットを整理する必要がある。その上で、情報保有者が情報を提供しやすくなるようなインセンティブについても検討すべきではないか。
- トレーサビリティ・サービスを実現するには、サービスがいかに魅力的であるかが重要である。特に、情報保有者である自動車ユーザー、自動車メーカー、自動車販売・整備事業者、国にとってのメリット・デメリットを整理する必要があるのではないかと。その上で、情報保有者が情報を提供しやすくなるインセンティブについても検討すべきではないか。
- トレーサビリティ・サービスのメリットとして、履歴情報が明らかになることによる中古車の取引価値向上、整備状況が中古車の価値に反映されることによる点検・整備の質の向上が考えられるのではないかと。
- 「情報をどのように活用したいのか」という議論がまずあるべきであり、個人情報扱い等「情報の取扱いをどうするか」という議論は後付けとなるべきである。
- 昨今の I o t (Internet of Things) に対する関心や研究の高まりを考えると、民間企業が個別にサービスを提供する時代が来るのではないかと。その際に、社会全体での多重投資等を避けるため、ベースとなるプラットフォームはあらかじめ一つ作っておくことは有用ではないかと。
- 情報の活用により利便性が向上すると現時点で考えられる関係者だけでなく、それ以外の者にとっても魅力的な新たなビジネスが創出されると情報開示が大きく進むのではないかと。SNS の広がり等に見られるように、これまで自動車の情報として考えられなかったことが全体のネットワークとしてつながることで、新たなビジネスが創出されるのではないかと。

- 人間の個々の行為が行われた背景・動機を把握することがマーケティング上非常に重要となってきた。自動車の情報は、ユーザーが自動車を使用する目的を把握する上で非常に有用ではないか。これにより高次元のマーケティングが可能となるのではないか。
- 自動車関連情報は防災へも活用できるのではないか。リアルタイム性に課題はあるが、通行可能な経路、事故が起きた際のサポート等の情報は、事業として活用できるのではないか。

(トレーサビリティ・サービスの展開に必要な取組みについて)

- トレーサビリティ・サービスで取得・提供する情報のフォーマットを共通化する必要があるのではないか。また、事故に起因しない修理や整備もあることから、ユーザーからすれば事故情報、修理情報、整備情報といった用語が区別しにくいいため、用語の定義を明確化する必要があるのではないか。
- 自動車販売実務上は、事故に起因する自動車の修理・整備の情報は「修復情報」として区別され、消費者にも提供されることになっている。また、OSSは、現在新車新規登録のみが対象となっているが、これを早急に検査にも拡大し、その情報を集約することで、ビッグデータとしての活用が進むのではないか。
- 事故情報について、生命・身体へ危害のある事故か、それ以外のものなのかを区別する必要があるのではないか。そういったことも含めて、情報をどこまで区別する必要があるのかについても検討する必要があるのではないか。
- トレーサビリティ・サービスに関する取組みを推進するには、制度面、法制面からの検討も必要ではないか。トレーサビリティ・サービスに携わる者の権利や費用分担をどのように考えるか。また、トレーサビリティ・サービス事業者をどのように監督すべきか、といった点についても検討が必要ではないか。
- 中古車取引の特徴として情報の非対称性が挙げられるが、我が国では、中古車ディーラーが査定制度を設け、買取時に外観から推察できる情報を消費者に提供し、販売時には保証を付すことで安全・安心を提供している。このビジネスモデルはおそらく我が国が世界で一番進んでおり、事業者がリスクを負って介在している結果、個人間売買にまつわるトラブルが少なくなっているとの自負がある。
- 現在は、整備情報は整備事業者が保有しており、オークション出品時の検査情報はオークション団体が保有しているなど、各履歴情報が個別に保有されているが、それらの履歴情報を集約することが必要。
- あらかじめ全ての履歴情報を保有して提供可能としておくことは負担が大きいため、

情報提供の依頼があるたび毎に個別に情報を取得する方が、実現可能性が高いのではないかと思う。

- 整備事業者には整備情報は経営資源であるとの思いがあるため、提供に抵抗がある。また、提供可能とするためにはコストもかかる。このため、整備事業者から情報を取得するためには整備事業者にもメリットがあるようなスキームとする必要がある。
- 整備事業者は、個々の自動車の整備情報よりも、型式ごとの整備箇所や故障等の特徴といった情報を欲しているため、これらの情報が整備事業者に提供されるような仕組みを考える必要があるのではないか。

(検査・整備の高度化・効率化について)

- メーカーは、自動車ユーザーや販売店等から寄せられた不具合情報に基づき、不具合を検証するための再現テストを行っているが、実際には再現することが難しく相当の負担になっている。その際に自動車の情報や運転情報があると、どのような状況で不具合が起こりやすいのかをより把握しやすく、メーカーとしても不具合への対策をしやすくなり、メーカーにとってもメリットがあるのではないか。
- 検査機関で蓄積された検査情報は、整備事業者にとっても非常に有用であるため、検査機関と整備業界でフォーマットを共通化し、情報共有することは大変魅力的である。

以上