

# 自動車保険分野における 自動車関連情報の利活用に向けて

平成26年4月10日

一般社団法人日本損害保険協会

# 自動車関連情報の利活用に向けて

## 1. 自動車保険の商品設計、保険金支払面におけるデータ利活用

(1) 運転性向データ等を活用した自動車保険

(2) 車両関連データ等の活用

(3) 保険金の不正請求防止対策における活用

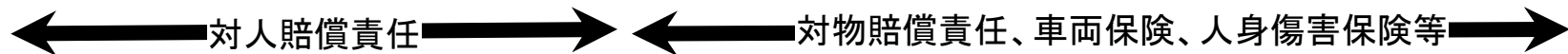
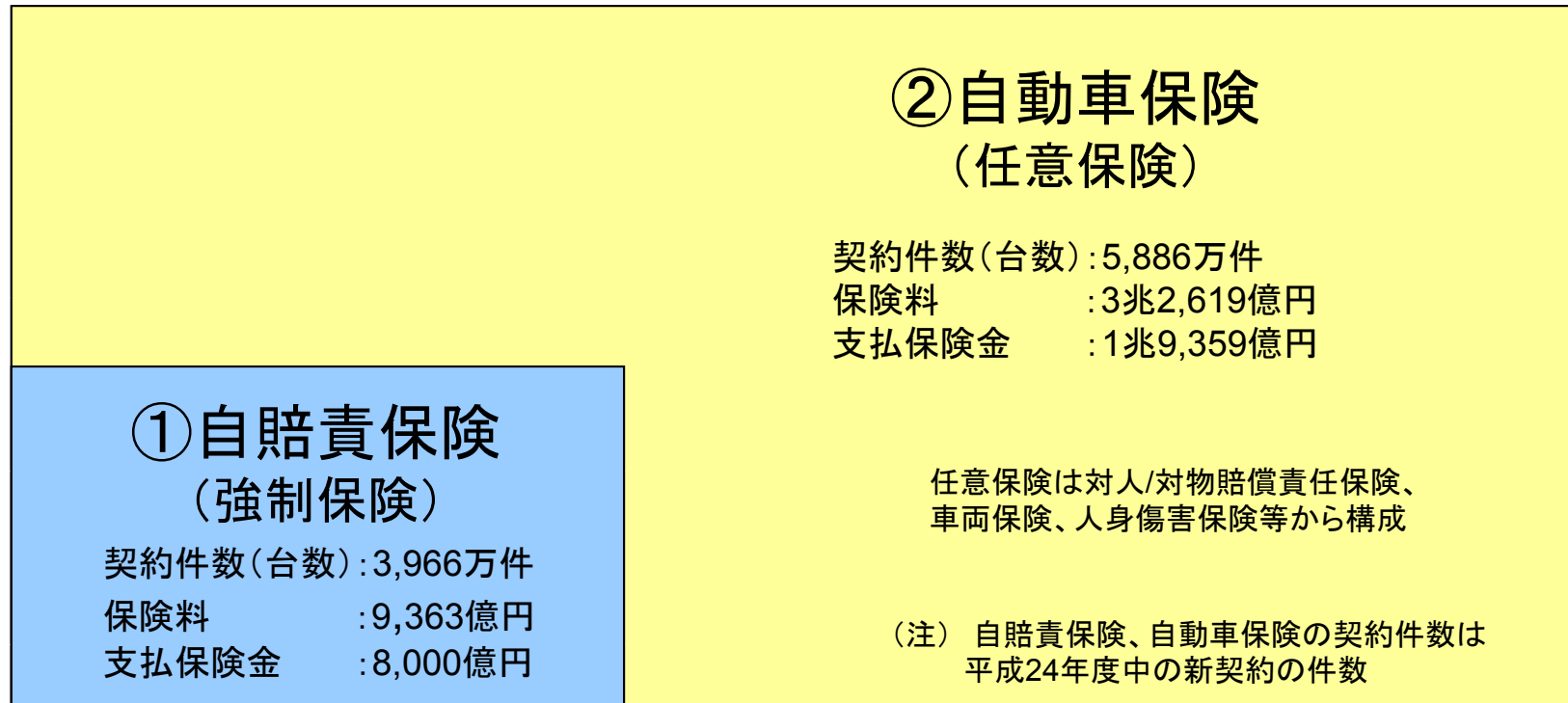
## 2. 自動車保険分野におけるOSSの更なる活用

- OSS(ワン・ストップ・サービス)の更なる活用に向けて

# (はじめに) 我が国における自動車保険の状況

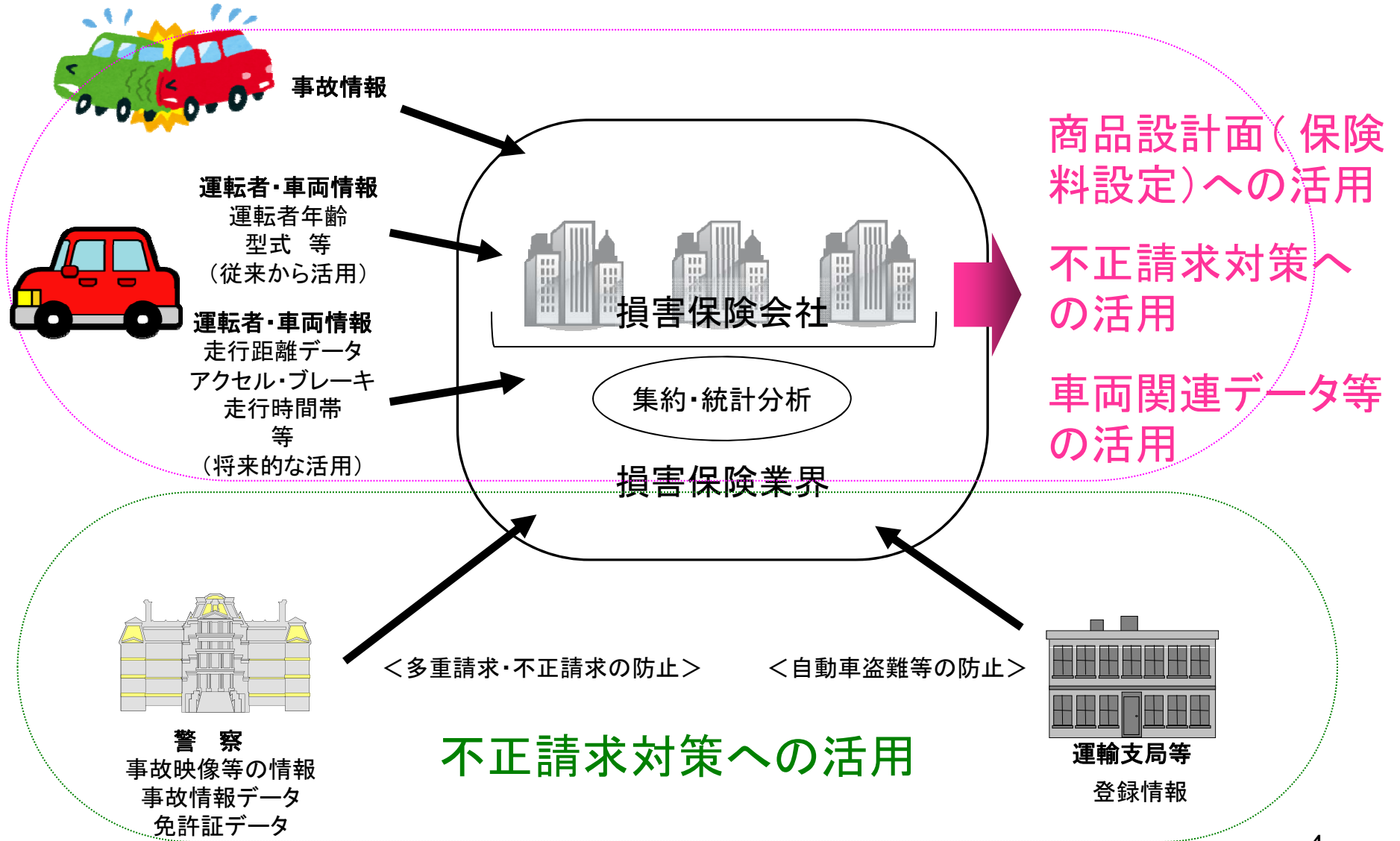
我が国の自動車保険は、

- ①強制保険としての「自賠責保険」と、
- ②任意保険としての「自動車保険」の二階建て構造となっている。



データ出典: 自動車保険の概況 平成24年度データ(損害保険料率算出機構)

# 自動車保険分野における自動車関連情報の利活用



# (1) 運転性向データ等を活用した自動車保険

☞ テレマティクスを通じて取得される情報と、これを活用した自動車保険の形態

## テレマティクスを通じて取得される情報

- ✓ 走行距離
- ✓ 速度
- ✓ 急加速/急ブレーキの回数
- ✓ ハンドル操作の安定性
- ✓ 位置情報
- ✓ 走行時間帯 など

## テレマティクス自動車保険の形態

☞ 自動車の走行距離(長短)に応じて  
保険料の割増引を行うもの

(例: Pay As You Drive : PAYD)

☞ ドライバーの運転性向に応じて  
保険料の割増引を行うもの

(例: Pay How You Drive : PHYD)

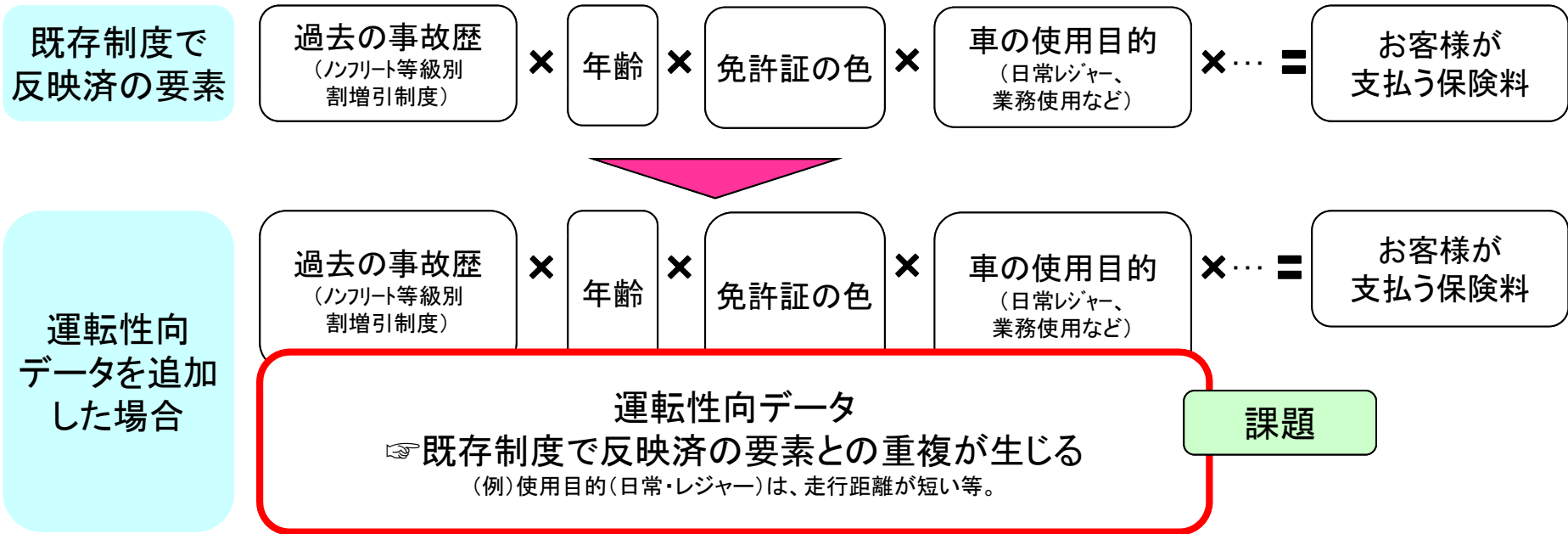
※欧米では、安全運転の励行も含めてProgressive社(米)やAVIVA社(英)がテレマティクスを活用した保険を販売しているが、現時点で、マーケット全体に占める普及率は2~5%程度の状況。

# (1) 運転性向データ等を活用した自動車保険

## ■ 運転性向データを活用する場合の主な課題と対応の方向性①

リスク状況に応じた保険料設定(割増引)の仕組み

※記載の算式はイメージであり、実際のものとは異なります。

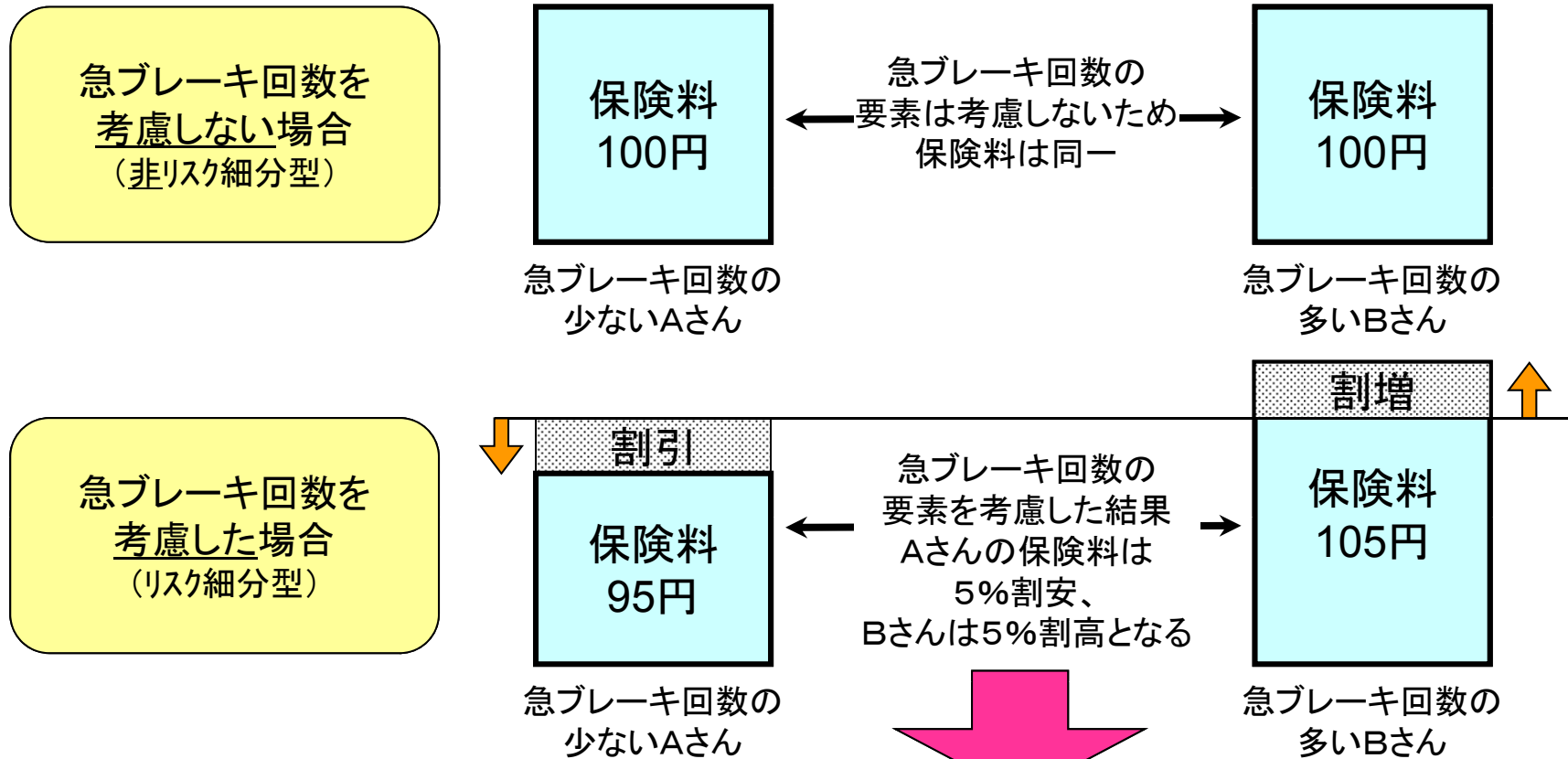


運転性向データを活用した自動車保険の検討にあたっては、当該リスク判定要素の追加により、既存制度で反映済の要素との間で重複が生じる点について、整理および手法の検討が必要となる。

# (1) 運転性向データ等を活用した自動車保険

## ■ユーザー負担の考え方<ご参考>

(例) 運転性向データとして「急ブレーキ回数」を商品設計に活用した場合



新たなリスク細分項目を追加した場合、保険料が割安となる契約が生じる一方で、割増となる契約が生じる。(全体としてのリスク状況に変更がない前提)

# (1) 運転性向データ等を活用した自動車保険

## ■ 運転性向データを活用する場合の主な課題と対応の方向性②

### テレマティクスの活用にあたって生じる課題

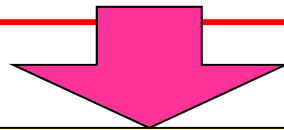
- ・ 取得される位置情報や走行時間帯、急ブレーキ回数等に関する「個人情報(プライバシー)上の取扱い」や、「当該情報利用についてのユーザーや社会のコンセンサス(受容)」が必要

上記環境が整備された中でも、以下のような商品設計上の課題がある。

- ・ 当該運転性向等をリスク判定要素(保険料決定要素)とすることへのユーザーの納得感
- ・ リスク実態を反映した場合に保険料が高くなりすぎる可能性

### データ利活用の観点

- ・ 商品設計段階での、各運転性向と保険事故リスクの相関検証(一定量のデータが必要)
- ・ リスク評価・制度運営の観点で、メーカーごとのデータ(項目・精度等)に汎用性があるか
- ・ 保険加入段階での、個々人の運転性向データが容易に/低廉なコストで入手可能か

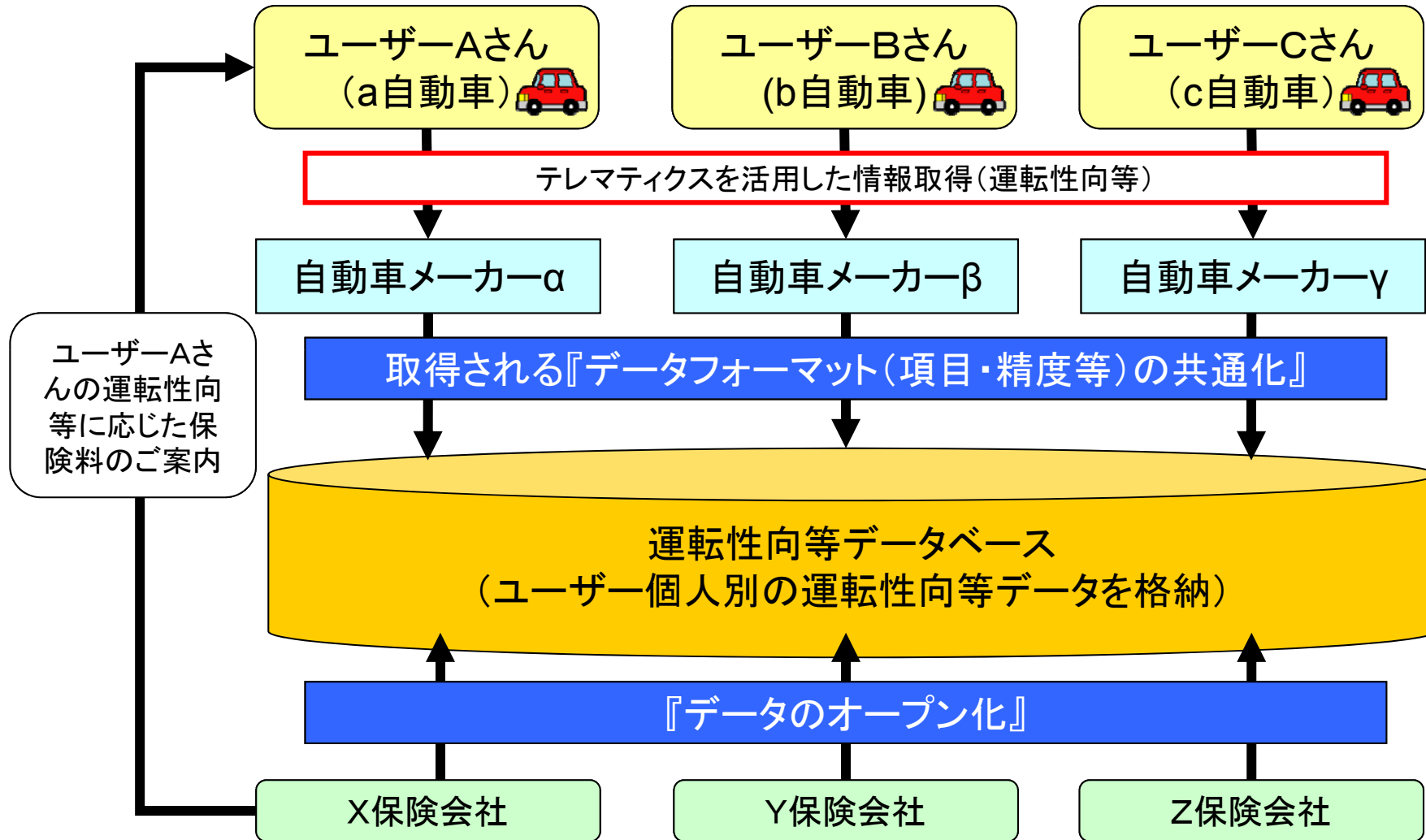


これらの課題に対し、データ利活用の観点では、『データフォーマットの共通化』ならびに『データのオープン化』の2点が必要となる。(次頁イメージ図参照)



# (1) 運転性向データ等を活用した自動車保険

■『データフォーマットの共通化』『データのオープン化』のイメージ(例)

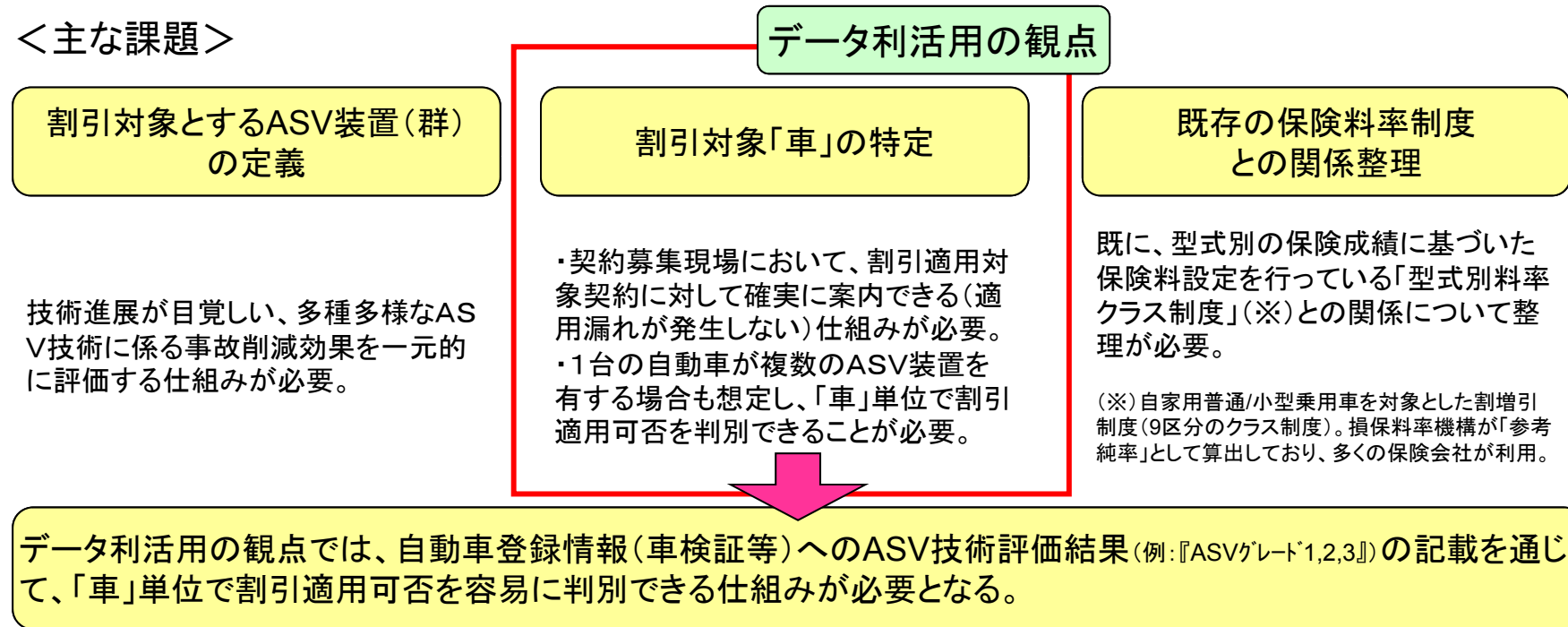


## (2) 車両関連データ等の活用

### 【例1】ASV(先進安全自動車)情報の活用

☞例えば、次世代安全技術の普及促進に向け、一定水準を満たしたASV搭載車に対する保険料優遇(割引)制度を検討するにあたって、想定される主な課題と対応の方向性は次の通り。

#### <主な課題>

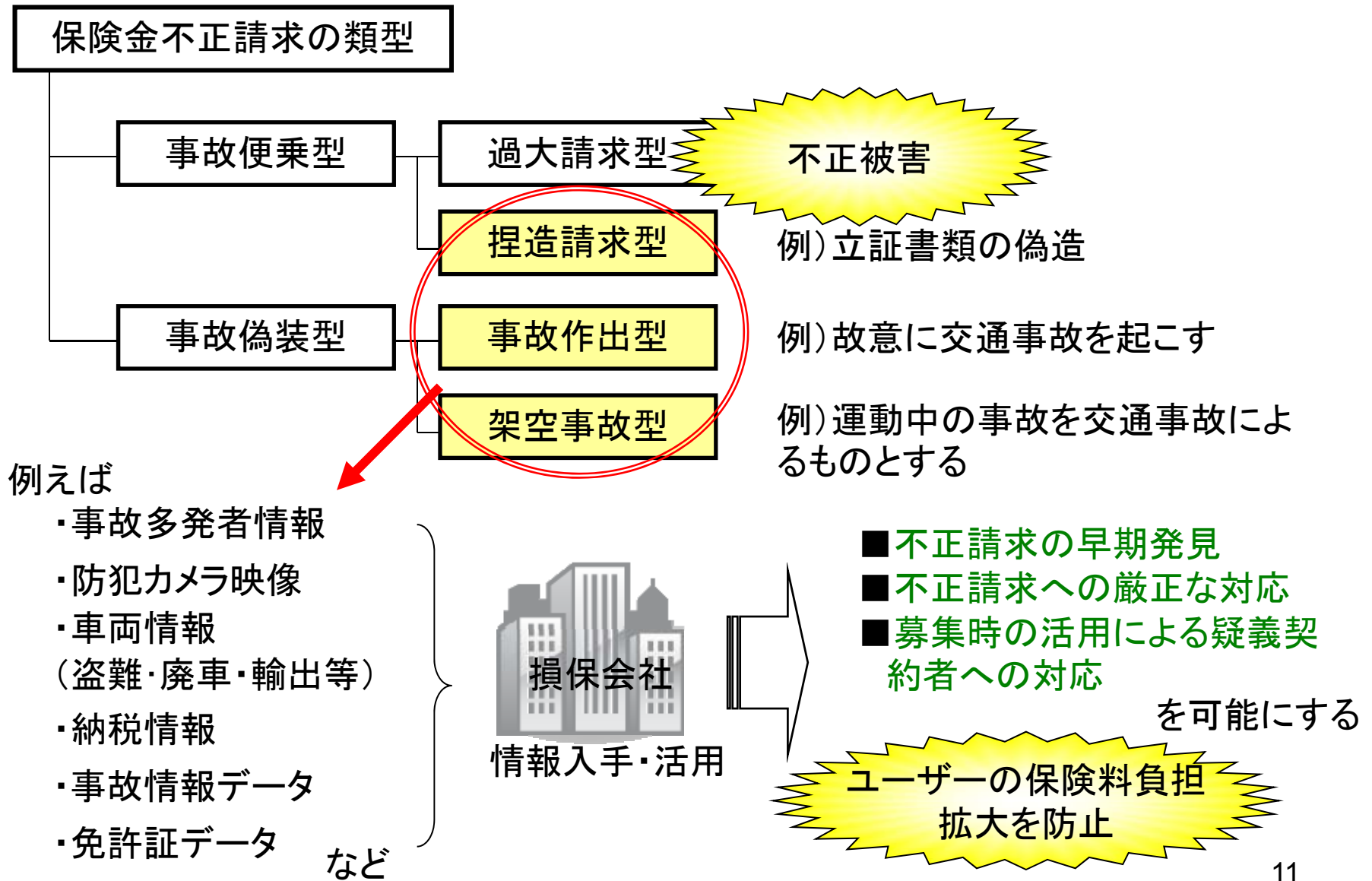


※安全性のデータを集積することで、より精緻なリスク評価が可能になる。

### 【例2】免許証データ等の活用

☞免許証データが開示されることで、「ゴールド免許割引」の適用にあたり、割引適用可否の判定における募集ロードならびに適用誤りリスクが軽減される。

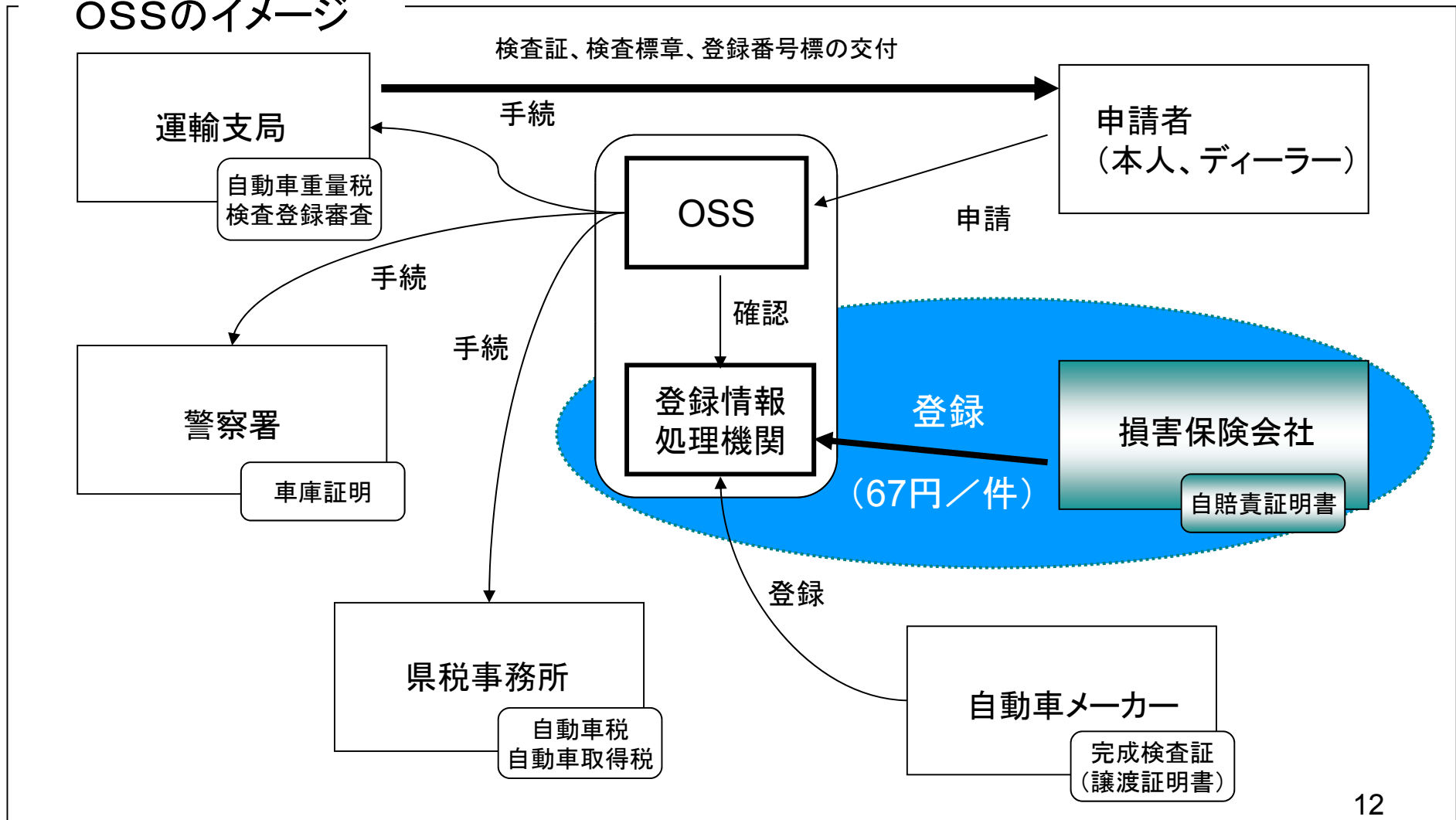
### (3) 保険金の不正請求防止対策における活用



## 2. 自動車保険分野におけるOSSの更なる活用

### 自動車関連手続きOSS(ワンストップサービス)の活用について

#### OSSのイメージ



# OSSの活用拡大と課題

## 【OSSの拡大について】

- ・OSSの全国拡大
- ・軽自動車の手続をOSSで可能に
- ・新規登録のみから、中間登録・継続検査にも拡大

申請者（自動車購入者本人、ディーラー）の手続ロード軽減

## 【課題】

☞ 自賠償保険の契約の情報登録料は1件67円であるが、登録料単価が現状どおりの場合、利用台数が増えれば負担も増大

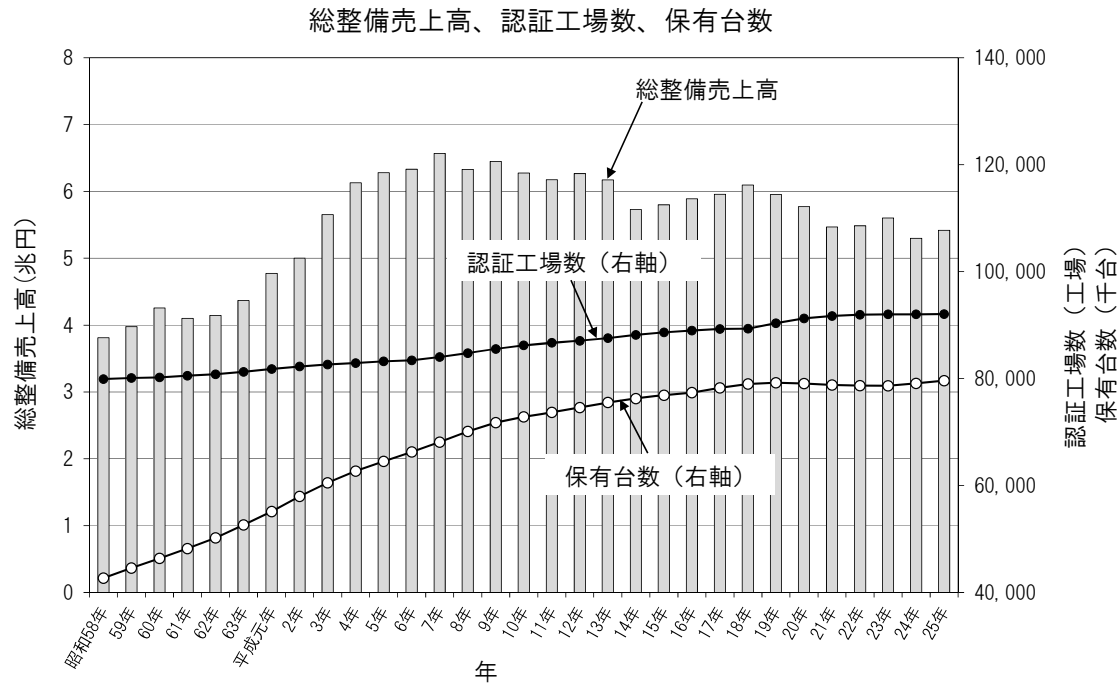
# 自動車整備と自動車関連情報の 利活用について

平成26年4月10日



一般社団法人日本自動車整備振興会連合会（日整連）  
Japan Automobile Service Promotion Association (J. A. S. P. A)

# 1. 自動車整備業について

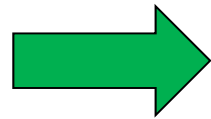


- 総整備売上5.4兆円
- 整備工場数\*9.2万
  - ・ディーラー：1.6万
  - ・専業その他：7.6万
- 従業員数55万人  
(うち整備士34万人)
- ほとんどが中小零細企業  
(10人以下が約80%)

\*国の認証を受けた整備工場数

●日整連は、全国の53整備振興会を会員とし、自動車メーカー等を特別会員とする一般社団法人です。

## 2. 車の技術進歩と整備技術力の向上



- 整備の現場では、これまでの機械的な整備に加え、電子的な整備が必要となっている。  
(予防整備、故障整備、事故整備)
- 電子整備には、技術情報と電子診断機が必要で、整備士のスキルアップが求められる。

### 1. 技術情報の開示・提供

- 欧米の状況を踏まえ、国が情報開示の指針を策定（平成23年4月）。指針を基に自動車メーカーが定められた情報を開示。
- 日整連はFAINES経由で必要な情報を整備工場に伝達。

### 2. 電子診断機（スキャンツール）

- 開示情報を基に、ツールメーカーが汎用型スキャンツールを開発、販売。
- 整備工場へのツールの普及。

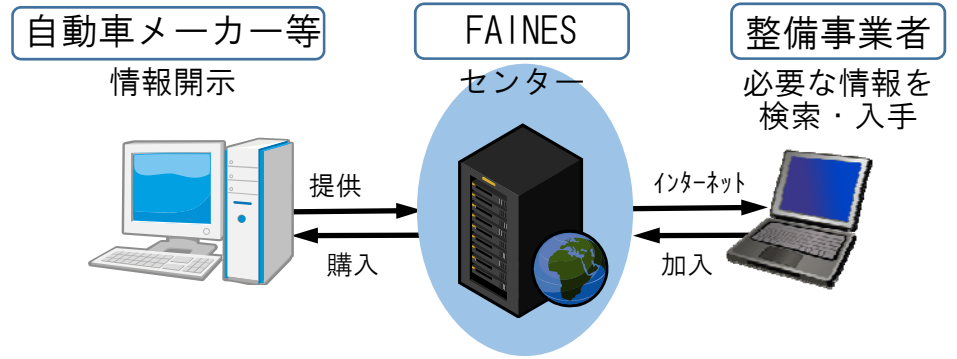
### 3. 人材育成

- 電子整備のための研修体制を立ち上げ、各地で研修会を開催。（基本研修、応用研修）
- 電子整備対応工場である旨の認定を行い、お店に掲示。



### 3. FAINESについて

- ◆ FAINESとは、整備関連情報を全国の整備工場に提供するシステム。
- ◆ 会員数：約31,000
- ◆ 利用件数：約840万件（平成25年度）

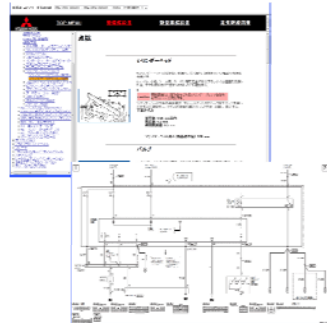


□：メーカー情報

□：日整連情報

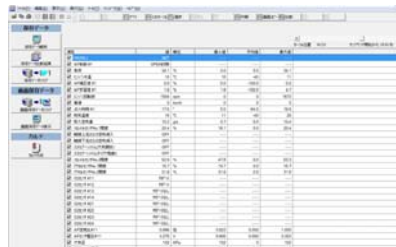
#### 1. 整備マニュアルの閲覧

車種毎の整備解説書等を掲載



#### 2. スキャンツールを活用した診断

正常な車両データと、入庫車両のデータを比較できるシステム



#### 3. 故障事例&アドバイス情報の入手

故障原因とその整備事例や、留意点などをまとめたワンポイントアドバイスを掲載



#### 4. 標準作業点数の閲覧

車種別の法定点検、一般整備の標準作業点数を掲載

メーカー	車名	型式	エンジン型式	備考
マツダ	デイズ	DNDW	B3-ME	
■ 定期点検				
0070	1年点検	基本点検	200車	1.4
0020	2年点検	基本点検	200車	2.2
0030	2年点検	保安確認検査		1.5
■ 定期点検以外作業				
0100	下回点検			1.5
0110	ヘッドライト調整			0.4
0120	フロント及びリアブレーキ調整(1台)			0.5
0130	エンジンオイル交換			1.2
0150	目撃点検			0.3
■ 点検以外作業				
1080	バルブ調整			0.2
1090	バルブ交換			0.7
1480	エンジンヘッド調整			2.0
1870	メーンマフラー取替(1台)			0.4
2000	エンジンオイル交換			0.1
2020	エンジンオイル調整			0.1

#### 5. 車両毎のサービスデータの確認

車両ごとのエンジンやシャシなどの主要諸元、点検整備方式のポイントなどを掲載

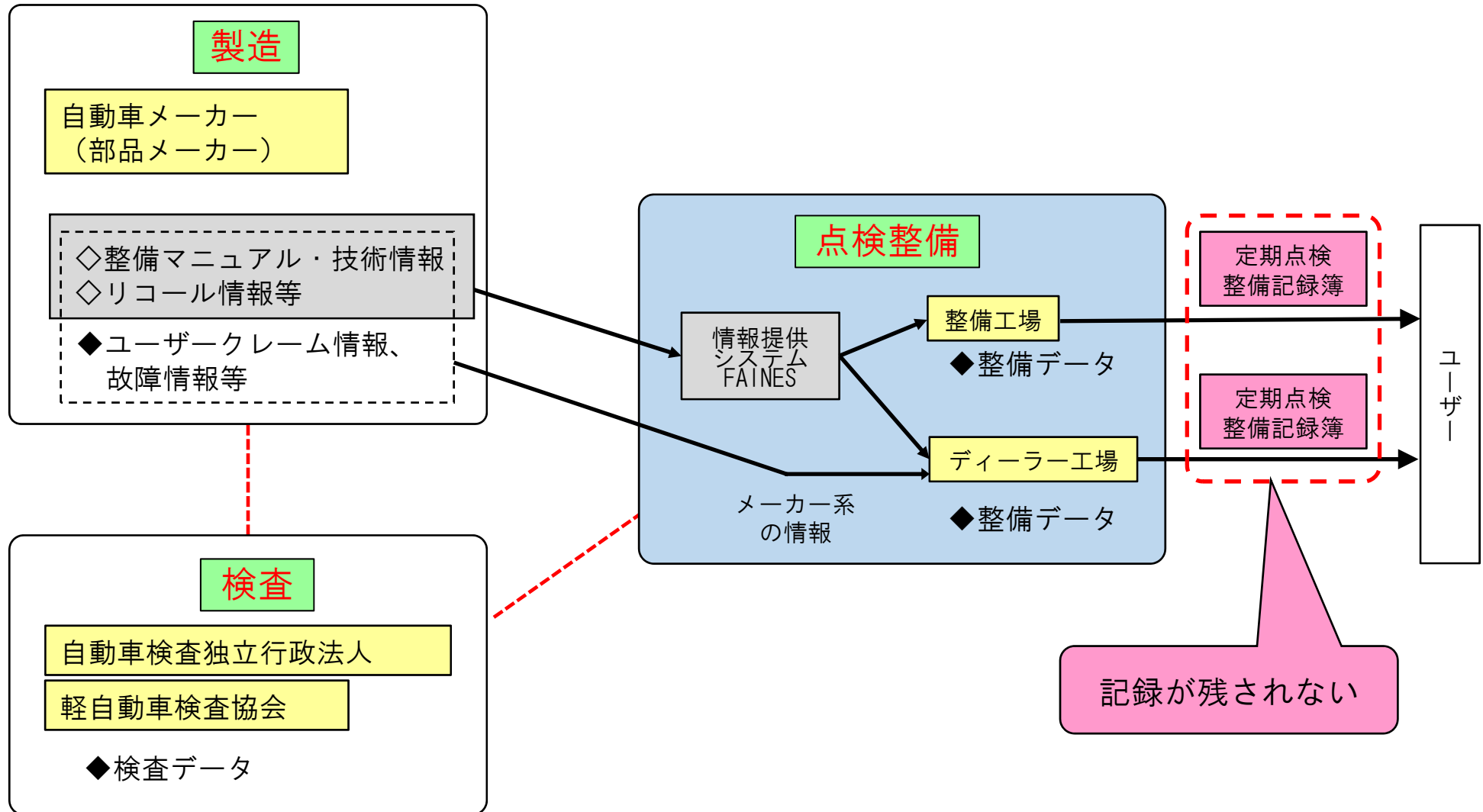
車名	型式	エンジン型式	シャシ型式
マツダ	デイズ	DNDW	B3-ME
■ 点検整備方式			
0070	1年点検	基本点検	200車
0020	2年点検	基本点検	200車
0030	2年点検	保安確認検査	
■ 点検以外作業			
0100	下回点検		
0110	ヘッドライト調整		
0120	フロント及びリアブレーキ調整(1台)		
0130	エンジンオイル交換		
0150	目撃点検		
■ 点検以外作業			
1080	バルブ調整		
1090	バルブ交換		
1480	エンジンヘッド調整		
1870	メーンマフラー取替(1台)		
2000	エンジンオイル交換		
2020	エンジンオイル調整		

#### 6. リコール情報の入手

リコール車両の対象範囲や作業内容を説明した資料を掲載



## 4. 使用過程車の安全確保の体制



## 5. 整備関連情報の利活用についてありたい姿(1/3)

### 1. 車毎の生涯整備履歴の保存・利用

点検整備結果はその工場には記録されるが、ユーザーに渡される点検整備記録簿は一般的に残されていない。中古車として転売される際にも前ユーザー情報は残されないことが多く、工場が変わると以前の整備歴を確認することが難しい。

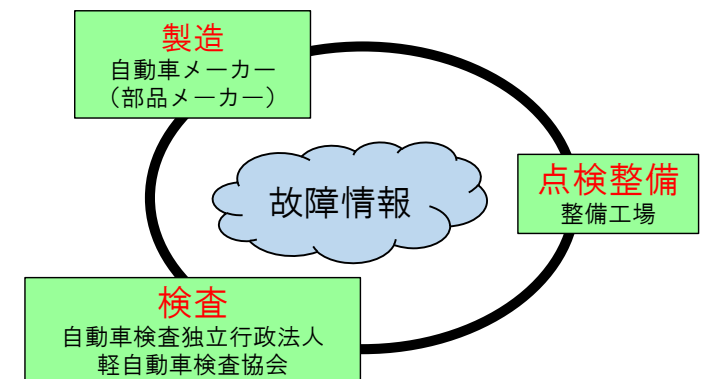
整備履歴や事故履歴が分かることで、

- ① ユーザーに点検整備の時期、内容についてアドバイスでき、車の状況に応じた適切な整備が可能となる。
- ② 生涯記録の提供により、中古車価格、保険料金等に反映されれば、ユーザーメリットにつながる。

### 2. 不具合・故障情報の共有化

自動車メーカー、検査機関、自動車整備業の間で不具合や故障の情報が共有がされていない。

これが共有され、利用が可能になれば、車種毎の不具合傾向を把握でき、点検整備の留意点を踏まえた適正な整備が可能となる。



## 5. 整備関連情報の利活用についてありたい姿(2/3)

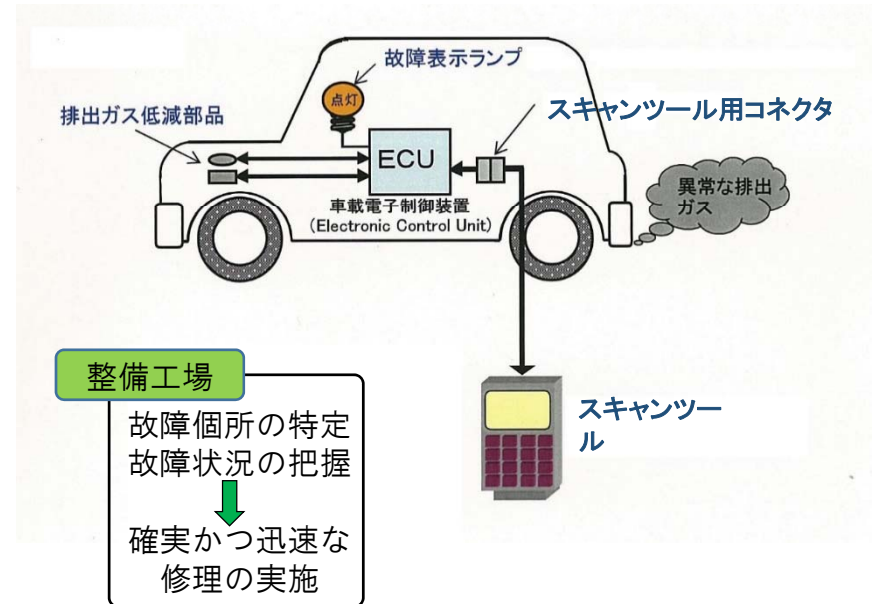
### 3. 安全OBDの開発、装備

装置の故障やセンサーの劣化などを点検整備し易くするため、排出ガス対策装置については標準化されたOBDの装備が義務付けられている。しかし、電子制御化が進んでいるブレーキ、操舵系など安全装置についてはメーカー、車種毎に制御システムが異なり、点検整備にはメーカー専用スキャンツールが必要となっている。

安全OBDが導入されれば、汎用型のスキャンツールが開発され、広く適切な点検整備が行われることになる。

#### 排出ガスOBD

OBD：車載式故障診断装置



## 5. 整備関連情報の利活用についてありたい姿(3/3)

### 4. 利活用を進める上での留意点

- 整備履歴、故障情報、メーカー技術情報等の扱いには、個人情報保護や企業の営業活動とのバランス、配慮が必要。
- 利活用を進めるに当たっては、関係者が負担を受け入れられるメリット、必要性を認めることが必要。特に整備事業は中小零細であり、設備投資、業務負担の余力が少なく、大きな魅力や推進策が必要。