

スマートモビリティ向け保険の 課題と可能性

ニーズが高まるスマートモビリティ向け保険において、その特有のリスクの適切な評価のためには、積極的な実証実験への参加と継続したデータ収集が必要だ。過疎が進む地域の移動に関する社会課題について、損害保険会社には保険以外のリスクソリューションの提供等、新たな役割も求められている。

スマートモビリティの進展

過疎化や高齢化を背景に、全国各地で自家用車や従来の公共交通に代わる新たな移動手段（スマートモビリティ）が広がりがつつある。2019年に始まった経済産業省と国土交通省による「スマートモビリティチャレンジ」では、延べ104の地域にて、官民学連携での実証実験に取り組んできた。内閣府による「戦略的イノベーション創造プログラム」や環境省による「脱炭素イノベーションによる地域循環共生圏構築事業」等、各省庁による施策が進められているほか、自治体主導で実施している例もある。スマートモビリティにはMaaS¹⁾、自動運転、AIオンデマンド、グリーンスローモビリティ²⁾、相乗り等、さまざまな種類があり、地域の特性やニーズ（都市型／地方型／観光型）によってもサービス形態が異なる。直近数年間の取り組みを検証し、普及に向けて成功事例を横展開していくべき時期に来ている。

こうした動きに対応して大手損害保険会社もスマートモビリティ向けの保険商品の開発を行っている（図表）。ここでは、「自家用車活用型スマートモビリティ」に関する保険について取り上げたい。

自家用車活用型スマートモビリティ 向け保険ニーズの増加

過疎地域に指定されている富山県朝日町は、自家用有償旅客運送制度³⁾を活用し2020年8月に「ノッカルあさひまち」の実証実験を開始した。通勤等でもともと出かける予定のある町民の自家用車に、事前に予約した利用者が相乗りする仕組みである。2021年10月の本格運用からは、運賃は片道600円で、うち200円がドライバーの報酬となっている。路線バスがない朝日町ではもともとコミュニティバスを運行していたが、平日のみの運行の上、本数が少ない。土日でも運行され、タクシーより安い「ノッカルあさひまち」の利用者数は順調に伸びており、2022年2月からはLINEによる配車予約も提供予定

図表 スマートモビリティ事業者向け保険の例

種類	保険会社	商品名	商品の概要
自家用車活用	損保ジャパン	地域の移動を支える保険	ボランティアドライバー等の自動車移動支援サービスを提供している間の事故について、ドライバー等の自動車保険に優先して支払う保険。ドライバー個人の自動車保険の等級ダウンを避けられる。 ※基本は事業者の自動車保険を使用
	東京海上日動	移動サービス専用自動車保険	
自動運転	東京海上日動	自家用有償旅客運送事業者向け自動車保険	ドライバーの自動車保険では補償が不十分であったり、加入が漏れていたり等の理由により、事業者の支払いが必要になった場合に対応する保険。 ※基本はドライバー個人の自動車保険を使用
	損保ジャパン	自動運転専用保険 実証実験向けオーダーメイド型	運行リスク、故障リスク、サイバーリスク、GPS誤作動リスク等、自動運転に関わるさまざまなリスクを包括的に補償。実証実験のさまざまな形態に対応するためにオーダーメイド型となっている。
MaaS	あいおいニッセイ同和	電磁誘導線を活用した自動運転車のための自動車保険	電磁誘導線を活用した低速EVの自動運転車に対し、走行環境や最高速度が限定されることによるリスク削減効果を踏まえた低廉な保険料による自動車保険を提供。
	あいおいニッセイ同和	MaaS運営者向けプラン	MaaS運営者向けに、アプリ利用に伴って発生し得る損害、不祥事等が発生した際に必要な措置にかかる各種費用、乗り継ぎ区間のケガ等の、利用者側の損害を包括的に補償する保険。
オンデマンド交通	あいおいニッセイ同和	オンデマンド交通事業者向けプラン	オンデマンド交通の運行及び管理にかかる交通事故等の人的・物的損害の補償に加え、サービス約款に基づく約定を履行することによって負担した費用を補償する保険。
カーシェアリング	三井住友海上	カーシェアプラットフォーム専用自動車保険	個人間カーシェア等のカーシェアプラットフォーム運営事業者に対し、カーシェア利用中の事故を包括して補償するとともに、車両の持ち逃げ等の詐欺・横領損害を補償するカスタマイズ型の保険。

(出所) ニュースリリース等を基に野村総合研究所作成

NOTE

- 1) Mobility as a Serviceの略。出発地から目的地までの複数の交通手段とそれに係る検索・予約・決済等のプロセス、および目的地での交通以外のサービスも含めたトリップ全体をひとつのサービスと捉え、統合すること。
- 2) 「電動で、時速20km未満で公道を走る、4人乗り以上のモビリティ」と定義され、多くは固定のドアや窓がないカート型の車両。
- 3) 過疎地域等における交通空白地において、自治体やNPO法人等による自家用車を用いた有償運送を認める制度。2006年に開始し、2019年3月末時点で全国1,724市町村中501市町村が導入（国土交通省資料）。
- 4) 対人対物賠償無制限、車両保険300万円ありの場合。
- 5) 2009年から2018年までの10年間（国土交通省資料）。
- 6) 介護予防のための体操等を行う通いの場への自力参加が困難な高齢者に対し、地域のボランティアサポーターが外出を支援する仕組み。利用料は片道や往復の単位で100円。
- 7) 損害保険ジャパン株式会社は、永平寺町の「近助タクシー」サービスにおいて、リスクの洗い出しからドライバーのモニタリング・教育や運行管理基準の策定まで担う。さらに、これらをパッケージモデル化し、全国への横展開を目指している。

である。朝日町はヒスイ海岸等の観光資源もあり、将来は観光客向けのサービスに発展させる意向だという。

実証実験の段階では、「移動サービス専用自動車保険（東京海上日動火災保険株式会社）」に朝日町が加入していた。サービス中の事故の場合、当該保険から優先して支払いが行われるため、ドライバー個人で加入している自動車保険の等級ダウンが避けられるというメリットがある。しかし保険料が1台・1日あたり1,210円⁴⁾と高額であるため、本格運用時には原則ドライバー個人の保険で対応することにした。

過疎地域の拡大に伴って自家用有償旅客運送の車両数は10年間で約1.7倍⁵⁾に増加したほか、岸田内閣による「デジタル田園都市国家構想」の推進も相まって、自家用車活用型スマートモビリティ向け保険のニーズは今後高まっていくものと思われる。しかし既存の保険では自治体や事業者にとって必ずしもニーズにマッチしておらず、今後見直していく必要があるのではないかと。

実証実験への参加とデータの取得の重要性

スマートモビリティを補助金に頼らない持続可能なものとしていくための条件のひとつとして、運行リスクに対して適切な保険料での保険の提供が望まれる。一般に、スマートモビリティは交通量が少ない地域での短距離の運行であることが多い。ドライバーの審査研修等、安全運行への工夫もあり、通常のドライバー保険のリスクとは異なると思われる。

岡山県では2017年から福祉施設の車両の遊休時間帯を活用した住民互助の「通所付添サポート事業」⁶⁾の普及を進めており、同事業に取り組む市町村等が必要に応

じて「地域の移動を支える保険（損害保険ジャパン株式会社）」を使用している。しかし、この5年間で一度も事故は起きていない。車とほとんどずれ違わないような地域での近距離の運行であることや、事前に運転適性検査や講習を受けたサポーターが2人1組で取り組む安心感があるからではないかということだ。リザルトレーティングの考え方を取り入れたたり、積極的に実証実験に参加しデータを蓄積していくことで地域特性やサービス形態等により適切にリスク因子を抽出できれば、おそらく保険料は低減するだろう。

予防型リスクソリューションの期待

スマートモビリティのサービス設計・運営に関して損保会社の積極的な関与も期待されている。例えば、損害保険ジャパン株式会社が2021年10月から福井県永平寺町で運行システム全体の安全性を向上させるための効果検証に取り組んでいる⁷⁾が、このようなトータルな支援が求められている。特に自家用車活用型の場合、ドライバー自身も高齢化していく中で、年齢制限等の初期審査はあるものの継続的なチェック体制はまだ確立されていない。損保会社は、サービス運営に並走する形での専門的なアドバイスを行うことで、事業リスク自体を減らしていくことができる。スマートモビリティの普及期において損保会社が担う役割はますます大きくなっていくだろう。



Writer's Profile

坂口 萌由 Moyu Sakaguchi

保険ソリューション事業本部
副主任システムコンサルタント
専門は保険IT、PMP
focus@nri.co.jp