

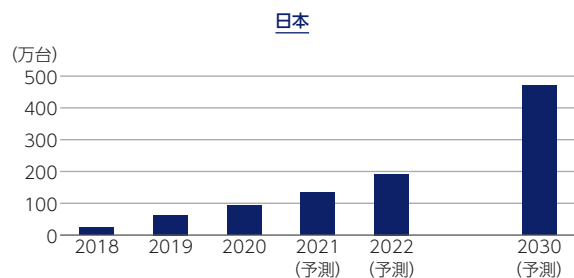
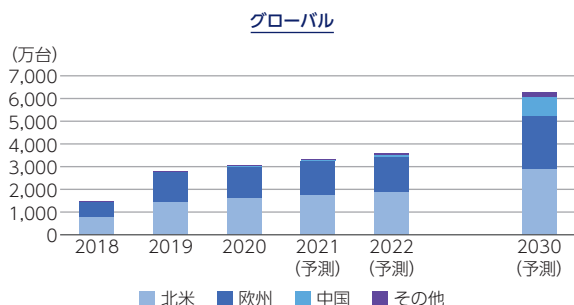
# スマートフォンを活用した テレマティクスデータ収集と 将来性

市場の拡大が予測されるテレマティクス保険において、現状は専用車載デバイスによるサービスが主流となっている。今後、自動車のConnected化が進む中で、スマホを活用した保険会社主導のデータ収集・情報分析、商品開発が求められる。

## テレマティクス自動車保険の 市場見通し

欧米で普及が進んでいるテレマティクス<sup>1)</sup>保険は、最近国内でも契約数が拡大してきている。2020年度の国内累計加入台数はおよそ100万台となっている。2019年度～30年度の年平均成長率の見込みは20.6%、30年度には470万台になるとの試算もあり、自動車保険全体の伸び悩みが予測される中、高い成長性が期待されている。

図表 テレマティクス保険の市場推移予測



(出所)「コネクテッドカー関連市場の現状とテレマティクス戦略2019」/「コネクテッドカー・V2X・自動運転関連市場の将来展望2021」を基に野村総合研究所作成

## テレマティクスサービスの提供形態

テレマティクス保険を提供するためには、データ収集

のためのデバイスと、収集した大量のデータを分析する基盤が必要となる。欧米では、テレマティクスサービスプロバイダ (TSP)<sup>2)</sup>が保険会社にサービス提供する形が主流であるが、国内では一部サービスを除き、保険会社が車載デバイスの提供・管理からデータ収集・分析までをトータルで手掛けるという形態が主流となっている。

現状はデータ取得のための車載デバイスは主に、専用ドライブレコーダー・簡易デバイス (+スマートフォン)・DCM (車載通信機) に分類され、国内では専用ドラレコが主流であったが、近年はより低価格でサービス提供が可能な簡易デバイス利用型が増えてきている。

## テレマティクスデータ取得の課題

自動車業界ではCASE<sup>3)</sup>と呼ばれる革命により、大きな変革を迫られており、今後、保険業界にもその影響が及ぶことが予測される。テレマティクスデータについては、Connected化による影響が大きい。自動車会社各社は、自動車をICT端末と位置付けて、ネットワークを介して様々なデータを収集・分析し、そのデータを利用してサービス化することを模索している。例えば、トヨタ自動車のコネクテッドサービス「T-Connect」は、DCMを搭載し、そこから収集したデータを自動車会社主導で保険会社に提供している<sup>4)</sup>。

これまで保険会社主導で設置していた専用デバイス相当の機能が、あらかじめ自動車標準装備になった場合、追加でデバイスを配布する方式が契約者から許容されづらくなる。その結果、必要なデータは車載標準機能を介して、自動車会社経由で取得することになる可能性がある。

## NOTE

- 1) テレマティクスとは電気通信と情報技術を組み合わせた用語である。テレマティクスを活用した保険は、一般にPAYD型 (Pay-as-you-drive) とPHYD型 (Pay-how-you-drive) に分離される。
- 2) 2020年のグローバルな市場シェアでは Mobile Telematics (33.5% 1,050万台)、OctoTelematics (20.1% 630万台) など、大手のサービサーが保険会社に対してデータ収集・分析サービスを展開。
- 3) 自動車産業における、次世代技術やサービスを指す4つの英語の頭文字からなる造語。それぞれ、Connected (コネクテッド)、Autonomous/Automated (自動化)、Shared (シェアリング)、Electric (電動化) を指す。
- 4) トヨタのコネクテッドカー用の保険サービスは、あいおいニッセイ同和損保が18年1月から販売し、21年7月末までに約6万7千件の契約がある。ドライバーの選択肢を増やすため、この保険の取り扱いを東京海上日動火災保険、三井住友海上火災保険、損保ジャパンの大手3社にも広げる。
- 5) 以下のような課題が懸念されていたが、データのキャリアレーションや機械学習を活用し高い精度を実現。
  - 取得情報の精度不足
  - 設置場所による取得データのバラつきリスク
  - その他 (バッテリーの消耗が早い、アプリケーションの起動忘れ、運転手が特定されない等)

これは保険ビジネスに大きく影響するのみならず、今後、自動運転が普及した場合には、損害賠償の責任分担にも影響が及ぶことが想定される。自動運転時に事故が発生した場合に、保険会社等から自動車メーカーに対する求償権の行使などの枠組みも検討されており、公平な解析データの確保も含めて検討されているが、保険会社からすれば、データ取得を自動車会社に100%依存することのリスクも見逃せない。

## スマートフォン単体での テレマティクスデータ収集技術の向上

海外においては、スマートフォンのみを活用したテレマティクス保険サービスが存在する。スマートフォンによるデータ取得について、以前は課題<sup>5)</sup>とされていた車両や運転有無の判定、ポケット内での微妙な動きなどについても、近年はデバイスの性能向上に加え、データ処理技術の向上により、高度な加速度センサーを備えたデバイスと差異がないレベルのソリューションも出現してきている。

例えば、Farmers Group, Inc.のスマホアプリ『Signal』は、次のようなPHYD型サービスを展開している。

- 運転手の安全運転能力・リスクを分析し、最大15%まで保険料を割引く
- 18歳以上の運転手を対象に、「運転スコア80点以上」に対して\$100獲得できる抽選権を毎月与える

スマートフォン単体であれば、設置に関する負担も少なく、テレマティクスデータを自動車会社に頼らず取得することが可能となる。

## テレマティクスデータを起点として さらなるサービスの提供へ

テレマティクスデータは保険提供以外にもその市場性が大きく期待されており、ビジネス上の価値としても大きなポテンシャルを秘めている。

テレマティクス保険で先行している欧米では、個人情報取得に敏感な世代である若年層においても、得られるメリットが自分の情報提供リスクを上回ると評価されていることを考慮すれば、テレマティクスデータをほかのサービスとリンクさせることについても反発は少ないと思われる。

スマートフォン単体でのデータ取得が可能になれば、自動車を降りた後の運動や移動に関するデータも得られるため、サービスの高度化や運転シーン以外への価値提供もしやすくなる。例えば、スマートフォンアプリで、行動履歴や移動手段、睡眠時の情報や活動量も取得することは可能であり、それらを活用して運転リスクの細分化や、自動車以外での移動時の保険提供などが考えられる。また、取得したデータを分析することで、対象者の行動パターンや嗜好などを分析し、補償以外のサービスの提供への広がりも見えてくる。

データが強みとなる時代において、保険会社は、起点となるテレマティクスデータを確保・蓄積するための先行投資が求められている。



### Writer's Profile

野積 洋介 Yosuke Nozumi

保険デジタル企画部長  
専門は保険会社向けソリューション企画  
focus@nri.co.jp