

## IT &amp; オペレーション

# 今後の自動車保険 PAYDに期待すること

車の走行データに基づき、実際のリスクに応じた保険料を課す自動車保険PAYD(ペイド)が、欧米や日本で既に始まっている。日本で本格的にPAYDを販売するための環境は徐々に整いつつある。今後は、欧米事例に観られるような、顧客ニーズに応えるきめ細かな保険料設定を可能とするPAYDが実現されることを期待したい。

車を購入すると強制保険と呼ばれる自賠責保険に加えて、任意の自動車保険に加入する。もはや当然と感じている人は多いと思うが、「車に乗るのは土日が中心で、安全運転もしている。もっと保険料が安くないだろうか」と考えたことはないだろうか。

このようなニーズに応えるPAYD(ペイド)と呼ばれる自動車保険が、欧米および日本において既に始まっている。この自動車保険は、GPS<sup>1)</sup>などにより走行距離を把握する機能と通信機能を併せ持つ車載情報通信装置(本稿では車載機と略称)を利用している点に特徴がある。装置なしの保険商品に比べ、他社が追随するためには時間がかかるという点で、商品開発における競争優位性を持続させる可能性がある。本稿では、このような観点からPAYDの最新事例に注目し、今後の日本における展望について言及したい。

## 運転した分だけ保険料を支払う自動車保険

PAYD(ペイド)という名前は、車を運転した分だけ保険料を支払うところからきており、Pay-As-You-Driveの略語である<sup>2)</sup>。

PAYDの保険料は、保険会社が保険を販売してから契約を維持管理するために最低限必要とする基礎保険料<sup>3)</sup>と、走行距離等の走行データに基づき、実際のリスク度合いに応じて算出する従量保険料とからなる仕組みになっている。例えば、最低限必要となる基礎保険料を一年分まとめて前納し、走行データに基

づいた従量保険料は、口座引落しで月払いにするような仕組みである。走行データを定期的に収集し、保険会社に送信するための手段として、保険の対象となる車両には車載機の搭載が必要となる。

## 欧米に観るPAYDの事例

具体的な例として、米国で2004年2月から販売されているGMAC社<sup>4)</sup>のPAYDと、英国で2006年10月から販売されているノリッジユニオン社<sup>5)</sup>のPAYDについて見てみよう。両社の特徴を整理すると図表のようになる。

図表 2社のPAYDの特徴

保険会社	走行データ 利用範囲	車載機
GMAC	走行距離のみ	メーカー 純正オプション
ノリッジユニオン	距離、時間帯、 場所	保険会社 オリジナル

米国GMAC社のPAYDは、GM(ゼネラルモーターズ)グループのOnStar社<sup>6)</sup>製純正オプションである車載機を搭載した車両を対象としており、その車載機から走行データをGMAC社に送信する仕組みである。走行データの利用範囲は、“走行距離のみ”である。

一方、英国ノリッジユニオン社のPAYDは、メーカー純正オプションの車載機ではなく、独自に開発したオリジナルの車載機をPAYD加入時に取り付ける。その車載機から走行データをノリッジユニオン社に送信する仕組みである。走行データの利用範囲は、走行距離

### Writer's Profile



加藤 純央  
Yoshio Kato

保険営業開発室  
主任システムアナリスト

専門は保険分野の事業企画  
focus@nri.co.jp

に加えて、“走行時間帯”と“走行場所”も対象にしている<sup>7)</sup>。

## 欧米に観るPAYDの工夫

GMAC社のPAYDは、年間走行距離が少ないほど保険料割引を行う仕組みである。年間走行距離が7,500マイル未満で保険料が28%割引となり、5,000マイル未満で33%、2,500マイル未満では40%もの割引率になる。逆に、15,000マイル以上走行すると割引は0%であるが、これ以上の距離を走ったとしても保険が打ち切られる心配や保険料が高くなる心配はない。

このような商品の工夫は、セカンドカー保有者や、高齢者等の年間走行距離が短い顧客層のニーズに応えるものと言えよう。この割引は、OnStar社製の車載機を搭載した車両に限定されており、高価な車載機を搭載するインセンティブにもなっていると考えられる。

一方、ノリッジユニオン社のPAYDは、保険料の算出を“走行距離”、“走行時間帯”、“走行場所”から行っており、リスクの度合いに応じたきめ細かい保険料設定が可能である。

例えば、“走行場所”によって保険料は異なってくる。高速道路の方が一般道よりリスクは少ないということで、高速道路を時速70マイルで走行する場合は、市内の道路を時速30マイルで走行する場合に比べて、保険料が10分の1程度に設定されている。

また、“走行時間帯”をうまく使って、従来高い保険料を課していた若年層に安い保険料を提供することにも成功している。例えば、深夜に交通事故の発生確率が高い18歳から23歳までの若年層のPAYD加入者は、夜11時から朝6時までの走行1マイルにつき1ポンド(約200円)の課徴金が設定されており、この時間帯の走行を避ければ、保険料が安くなる仕組みだ。同社が行った他社との保険料比較では、若年層の運転者であれば、従来よりも保険料を約30%節約することができる。

このような商品の工夫は、同社が2004年か

ら5,000人を対象としたPAYDのパイロットプロジェクトを行う中で得たデータから、リスク分析を行ってきた成果であるという。

## 日本で整いつつあるPAYDの環境

日本でも、あいおい損保が2004年4月からPAYDを販売していることをご存知だろうか。トヨタ自動車の純正オプションの車載機<sup>8)</sup>を搭載した車両を対象としており、その車載機から毎月の走行距離をあいおい損保に送信する仕組みだ。毎月700km走行する場合に対して、毎月200kmしか走行しない場合の保険料は約15%割安になる(同社ホームページより)。

トヨタ自動車が開発する車載機の出荷台数累計は、昨年10月末時点で約36万台であり、今年の3月には60万台に達する勢いであるという。現在の日本においては、各自動車会社が、純正オプションの車載機開発に積極的に取り組んでおり、徐々に普及が進んでいる。今後は、自動車の安全機能の発展と共に、新車への標準装備となっていくことが予想される。日本においても、本格的にPAYDを販売するための環境は徐々に整いつつあると言えるだろう。

## 顧客ニーズに応えるPAYDの実現に期待

PAYDの販売を検討する保険会社にとって、走行データを送信する車載機をメーカー純正オプションにするか、独自開発にするかの見極めが必要であるが、車載機の開発には大きな投資を伴う。メーカー純正オプションが普及しつつある日本においては、自動車会社との協業を模索するのが賢明であろう。

商品面の工夫においては、現在のGMAC社のような走行距離に応じた保険料割引では限界があると思われる。今後、日本においても“走行時間帯”や“走行場所”等のリスク要因を反映し、ノリッジユニオン社のように、顧客ニーズに応えるきめ細かな保険料設定を可能とするPAYDが実現されることを期待したい。 **N**

### NOTE

1) GPS (Global Positioning System) とは、全地球測位システムといい、人工衛星を利用して、地球上の緯度、経度、高度を測定するシステムのことである。主に、地図情報を表示するカーナビゲーションや携帯電話等に使われている。

2) Distance-Based Vehicle Insurance、Pay-Per-Mile、Mileage-Based Insurance等とも呼ばれる。

3) 台風や洪水等によって、車両が駐車中の状態で受ける損害もある。非走行時のリスクに応じた保険料は基礎保険料に含める。

4) GMAC Insurance  
GMの設立した金融子会社GMAC Financial Servicesの保険会社である。

<http://www.gmacinsurance.com/>

5) Norwich Union Insurance  
英国最大手の保険会社である。

<http://www.norwichunion.com/>

6) OnStar Corporation  
GMの100%子会社であり、自動車に搭載する車載機による情報サービスを提供している。

7) 日本の保険業法施行規則では、年齢、性別、運転歴、使用目的、使用状況(年間走行距離等)、車種、安全装備(エアバッグ・ABS・衝突安全ボディ等)、所有台数、地域という9つのリスク要因で保険料に差をつけることができる。

8) トヨタ自動車がOEM供給する他メーカー(スバル)でも販売している。