

デジタル時代の
リスクと保険 (14)

デジタルの活用が進むことで、近年、自動車保険をはじめとする個人の移動に関わる保険も多様化してきている。

一つには、個々人の車の使い方などに合わせて自動車保険の契約をカスタマイズすることが可能になってきた点が挙げられる。代表的なのは、スマートフォンアプリやドライブレコーダーから走行時のデータを取得し、走行距離やアクセル、ブレーキの使い方などの運転特性を保険料に反映する「テレマティクス保険」である。海外では米国を皮切りに1990年代半ばから導入が始まり、日本でも2004年から損保大手各社が順次取り扱っている。

ほかにもスマホなどから手軽に加入できる半日単位、1日単位の自動車保険が登場している。例えば、友人の車や実家に帰って親の車を借りる時、車両所有者の自動車保険の補償に自分を含めてもらうことは可能ではある。しかし、万が一、自分が事故を起こしてその保険を使用してしまうと、所有者の翌年以降の保険料が高くなってしまふなど迷惑をかけてしまふ。こうした事態を避けたいニーズに応えて、「自分が車を使う時に必要な分だけ」保険を手配することが可能になってきた。

契約方式の多様化は社会課題の解決にも一役買っている。日本では「白タク行為」として道路運送法第78条で禁じられているライドシェアリングだが、公共交通網が不十分な過疎地などに限定して規制緩和されている。06年に始まっ

移動サービス多様化に対応

た国土交通省による「自家用有償旅客運送制度」がそれで、NPO法人などに所属する個人が自家用車を用いて地域住民や観光客に対する輸送サービスを非営利で提供することが認められている。

この自家用有償旅客運送のみを対象とした保険も開発されている。これにより、ボランティアの運転者はサービス従事中に起きた事故の際、自身がマイカーに付けた自動車保険を使わずにすむ。

一方、保険の契約手続きを意識する必要のない保険組み込み型の移動サービスも普及してきた。近年、マイカー購入に代わり、サブスクリプション（継続課金）・リースを選択する個人ユーザーが増えている。こうしたサービスは車両代金に加え、税金や自動車保険料など必要な諸費用はあらかじめ利用料に組み込まれている。

個人向けカーシェアリングも利用料の中に、自動車保険料が組み込まれている。サブスク、カーシェアリングのいずれも、個人が別途保険を手配せずともサービスを利用できる簡便さ、わかりやすい料金体系が支持されている移動サービスと言えるだろう。

複数の公共交通や移動手段を最適に組み合わせて提供する次世代移動サービス「Ma a S（マース）」への保険での対応も徐々に進みつつある。交通機関の遅延に伴う損害を補償するなど、移動の隙間を埋めるような新しい保険が提供され始めている。個々人の移動データを取得することで、移動過程で生じる新たなリスクが認識された事例と言えるだろう。

公共交通やシェアリングなどの新しい移動サービスを組み合わせ

日常の移動に関わる現在の保険の構造

		個人で保険手配	
		マイカーで移動	公共交通、自転車などで移動
他人への賠償	対人対物	自賠償保険	個人賠償責任特約
自分への補償	傷害車両	自動車保険	傷害保険
			—

(注)個人賠償責任特約は自動車保険、火災保険、傷害保険のいずれかに特約で付帯するのが一般的。また、自分への傷害補償の自動車保険と傷害保険は重複することも

て個人の移動はマルチモーダル（複合連携輸送）になっていく。こうした移動を包括的に補償するMa a S保険はまだなく、国内外で研究が進められているところである。