

# トレーサビリティ・サービスの展開に必要な取組みについて

## 第8回 自動車関連情報の利活用に関する 将来ビジョン検討会(テーマII)

# 欧米と日本の中古車流通の現状とその背景の比較

- 欧米では、個人間での中古車売買が活発に行われている。
- 一方、我が国では、個人間売買はほとんど行われておらず、圧倒的に中古車ディーラー等の事業者が介在した売買形態となっている。
- 欧米では中古車両の履歴が得られる環境となっているが、我が国では中古車購入に際して、判断するための情報が限定されている。
- 個人間売買は、中古車ディーラーから購入するよりも安価で購入することができるが、品質が保証されないリスクがある。
- 一方、中古車ディーラーを介在すると、個人間売買に比べ高額になるが、品質が保証され安心・安全な車両を購入することができる。

	米 国	英 国	日 本
中古車流通の市場規模	約 33兆円	約 7兆円	約 2.2兆円 <sup>※1</sup>
中古車販売台数(年間)	約 4,050万台	約 710万台	約 215万台
中古車・新車販売の比率	約 3 : 1	約 3.5 : 1	約 0.4 : 1
中古車平均価格	約82万円 <sup>※2</sup>	約99万円 <sup>※2</sup>	約102万円
購入ルート	ディーラー販売 : 71% 個人間売買 : 29%	ディーラー販売 : 58% 個人間売買 : 42%	ディーラー販売 : 94% 個人間売買 : 6% <sup>※3</sup>
平均使用年数／ユーザー	4.75年	4.25年	6.90年
平均使用年数／台	13.0年	13.5年	12.6年
ユーザーが中古車購入の際に参考にしたい情報	価格(維持費含む)、走行距離、燃費、性能等	価格、走行距離、メーカー	価格、走行距離、修復歴(事故含む)
トレーサビリティ・サービス	あり	あり	なし

考 察
日本は中古車市場の規模は欧米と比較して小さい。
日本は、新車に対する中古車の割合が比較的小さい。
日米欧で中古車の平均価格は大きく異なる。
日本では、見ず知らずの他人の間で個人間売買が行われることは稀であり、ほぼ全ての中古車売買についてディーラーが介在している。
日本では、欧米と比較して1台の自動車を長く使用する傾向があり、ユーザー変更が少ないため、決まった整備工場での整備を受け、保険会社の切替が少ないと考えられる。
日本でも、走行距離、事故を含む履歴に関する情報について購入の際にニーズがあることから、欧米でのトレーサビリティ・サービスを提供する余地がありうる。

※1: 推計値(中古車販売台数×中古車平均価格)

※2: 推計値(中古車流通の市場規模/中古車販売台数)

※3: 個人間売買の内、家族・友人・知人間での売買は4%、それ以外(オークション等)は2%となっている。

- 欧米では、メーターの巻き戻し車両や事故車等が流通していることから、安心して車両を購入するため、個車の走行距離や事故履歴等が分かるトレーサビリティ・サービスが展開されている。
- 我が国では、中古車ディーラー等による査定により一定の品質は確保されているものの、目視による査定であることから、過去の整備履歴や修復歴等の情報を活用することで、消費者に対してより信頼性の高い情報を提供することが可能となる。
- なお、我が国から海外に輸出される中古自動車は、メーター巻き戻し等の偽造を施され流通している実態があるとの意見もあり、トレーサビリティ・サービスを実現することで、海外の中古車販売店や輸出事業者等にも利用され、我が国から輸出される中古自動車の信頼性の向上、品質確保に繋がることも期待される。

	米 国	英 国	日 本(潜在的なニーズ)
トレーサビリティ・サービスの市場規模	約 516 億円 (IBIS World 2013年)	約 200 億円 (IBIS World 2013年)	—
トレーサビリティ・サービスの主な事業者	CAR FAX社(売上:約186億円※1) AUTO CHECK社 計70社程度	HPI社 (売上:約100億円※2) Experian社 CDL社 Total Car Check 計4社程度	—
市場環境	個人間売買が活発に行われており、購入者の安心のためにトレーサビリティ情報が必要。特に、メーター巻き戻し車両、事故・盗難車両の流通防止への対応が必要。		中古車ディーラーが売買の中心的役割を担っているが、購入にあたっての情報が限定されていることから、履歴情報を付すことにより、買主が安心して購入することができ、流通の活性化が期待される。加えて、売主にとっては売却価格の向上も見込まれる。
提供料金例	約4,000円(CAR FAX社)	約3,500円(HPI社) 約500円(Total Car Check社)	自動車ユーザーが支払ってもよいと考える金額 約1,000円
情報源	トレーサビリティ・サービスに必要なほぼ全ての情報が有償で入手可能。		事故情報や整備情報を収集できる仕組みが構築されていない。特に、事故情報は入手困難。
トレーサビリティ・サービスで提供される主な情報の種類	所有者変更、走行距離、自動車登録、リコール、事故・災害、整備、交換部品、検査、盗難、輸出入情報 等 ※サービスを提供するための情報取得は、できる限り多くの情報を網羅的に収集する事業者や、行政機関や業界団体等の公的機関のオープンデータを収集する等して、低コストでサービスを提供する事業者に分かれている。		自動車ユーザーニーズの高い情報は、事故(修復歴)、同車種内の相対評価、メーター巻き戻し(走行距離)、整備履歴の有無 等 ※修復歴、走行距離等の情報は、中古車の査定、オークション時の検査による評価書作成においても重要な情報となる。

- 我が国でトレーサビリティ・サービスを展開するには、低コストで情報を入手・提供できる仕組みが必要となる。
- 低コストでの事故情報を取得は困難であり、事故に起因すると推測される整備(修理)情報を活用することが考えられる。
- 我が国での中古車販売ルートは、基本的に取引が円滑・安定的に行える中古車ディーラーを介在しており、中古車ディーラーをターゲットとした事業展開が考えられる。
- 低コストでのトレーサビリティ・サービスの展開に適した情報源としては、国土交通省、軽自動車検査協会、整備事業における業務支援システム提供事業者、オートオークション会場が期待される。

## 日本におけるトレーサビリティ・サービス実現に向けた課題と基本的条件

### ●課題

- ・日本においても、トレーサビリティ情報に関するニーズはあるが、ただちに必要な情報を入手できる環境が整っていない。
- ・具体的には、整備情報の電子化が不十分であったり、情報の取扱いに関する考え方の違いから事故情報の入手が容易ではない。
- ・アンケートによれば、日本の自動車ユーザーがトレーサビリティ情報の対価として支払ってもよいとしている金額は1,000円である。
- ・加えて、中古車市場の規模も相対的に小さく、個人間売買はほとんど行われていない。

### ●基本的条件

- ・情報入手コストを可能な限り小さくして、廉価でトレーサビリティ・サービスを提供できる仕組みが必要。
- ・履歴情報を集約・提供することで、効率的なサービスの実現を図ることが必要。
- ・事故情報そのものではないが、事故に起因すると推測される整備・修理等の情報収集を行うことが考えられる。
- ・個人間売買がほとんど行われていないことから、中古車ディーラーが介在するという前提での事業展開を検討する必要。
- ・初度登録から一定の期間以上が経過している中古車の方が、トレーサビリティ情報へのニーズがあることにも留意。

## 期待される情報源

- 国土交通省、軽自動車検査協会
  - ・自動車の検査・登録の情報を国において一元管理(保有台数約8,000万台)
- 整備事業における修理見積、伝票、帳簿管理等の業務支援システムを提供している事業者
  - ・当該システムは、クラウド上でデータを管理しており、整備や修理を行ったデータが保存されている(大手3社で8,000万台の車両の内、約5割をカバー(メーカー系を除く))
- オートオークション会場が保有している情報
  - ・オートオークション会場では、オークションに出品された車両に係る出品時の走行距離及び検査結果※1について保有(年間オートオークション出品台数705万台、中古車流通※2の約5割)

※1検査結果とは、オークション出品時に各オートオークション会場がキズ、ヘコミ等の外観の検査を行い評価すること。 ※2「中古車流通市場に関する調査結果2011」矢野経済研究所による定義。(中古車車両販売に伴う一般ユーザーからの車両買取市場、一般ユーザーからの車両買取市場、業者間売買を行う中間流通市場(業販市場)、中古車輸出市場、リース会社からのリースアップ車両の売却市場、一般ユーザーに対する小売市場を対象)

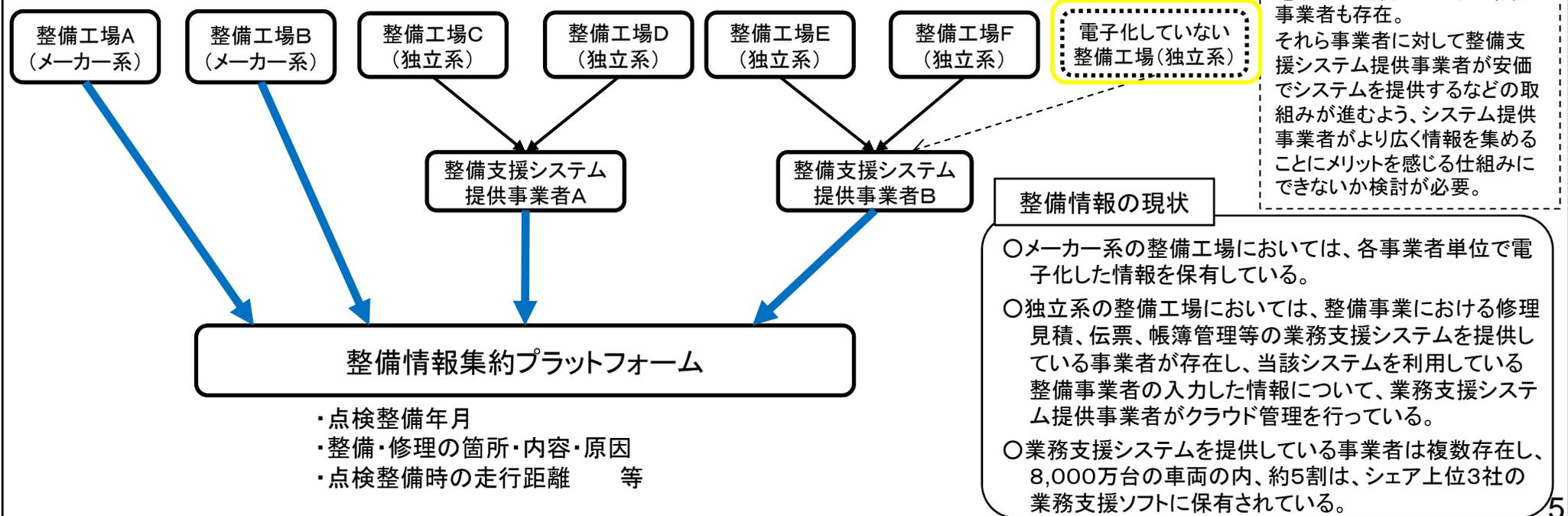
- 現在、電子化が個別に行われている各事業者が所有する整備情報を一括管理することが可能となれば、大量の整備情報を有するプラットフォームを構築できる。
- 当該プラットフォームの情報は、整備事業者間で「個々の自動車が以前にどのような整備を受けたのか」を確認するために使用されることで、整備事業者にとってもメリットがある仕組みとなり、整備の質の向上(とそれに伴う安全性の向上)も期待される。
- 整備事業者にとってメリットがある仕組みとなれば比較的安価に情報が提供されることが期待できる。
- ただし、電子化がされていない整備工場においては、情報をプラットフォームに収集することができない。

## 整備情報の利活用

- ・整備情報は、整備・修理理由、部品交換等の情報により、事故を推察することが可能であり、事故情報の代用となりうる。
- ・点検・整備のたびに走行距離が記録されていることから、高い頻度で走行距離の情報が収集可能。
- ・しかしながら、現在は整備情報を一括管理する仕組みがなく、トレーサビリティ・サービスに活用できる状態になっていないことから、この点の解消が必要。

## 整備情報プラットフォームのイメージ(案)

○トレーサビリティ・サービスにこのプラットフォームに参加する事業者には、相応の対価が支払われる。



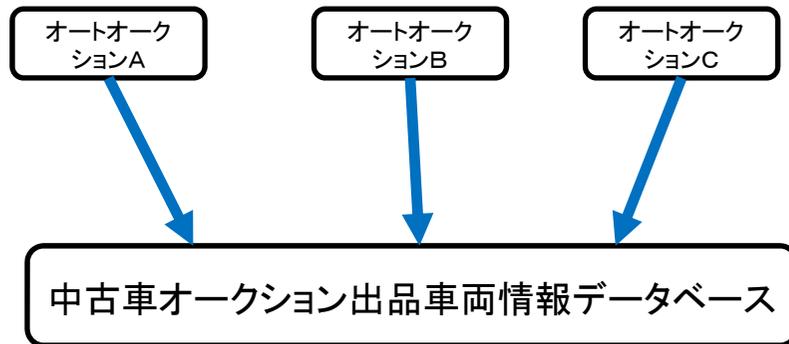
- 中古車オークションで出品される全ての自動車について、走行距離とその時点の外観検査※情報が記録された評価書が添付されている。
- 日本では、一台の自動車が複数回中古車として販売されることも少なくなく、中古車オークションでの履歴情報は有用と考えられる。
- 全てのオークション会場で出品された自動車の走行距離と検査情報は、データベースにて一括管理されているが、現在はオークション以外では利活用されていない。

※外観検査とは、オークション出品時に各オートオークション会場が派遣する検査員によるキズ、ヘコミ等の検査のこと。

## 中古車オークション出品車両情報の利活用

- ・中古車オークションに出品されている自動車について、検査員が外観に基づく検査を行っており、その結果が走行距離とともにデータベースで管理されている。
- ・検査結果については、検査員の主観を完全に排除することはできないが、過去の整備情報と連携させることで信頼性の向上が期待できる。
- ・一度オークションを通じて販売された中古車が、数年後に再度オークションにかけられて販売されることも少なくない。そのように一定以上の年数使用されて、かつ、複数のオーナーに使用された自動車についてのトレーサビリティ情報は有用と考えられる。
- ・このため、中古車オークションのデータベースは、貴重な情報源となり得る。

## 中古車オークション出品車両情報のプラットフォームのイメージ(案)



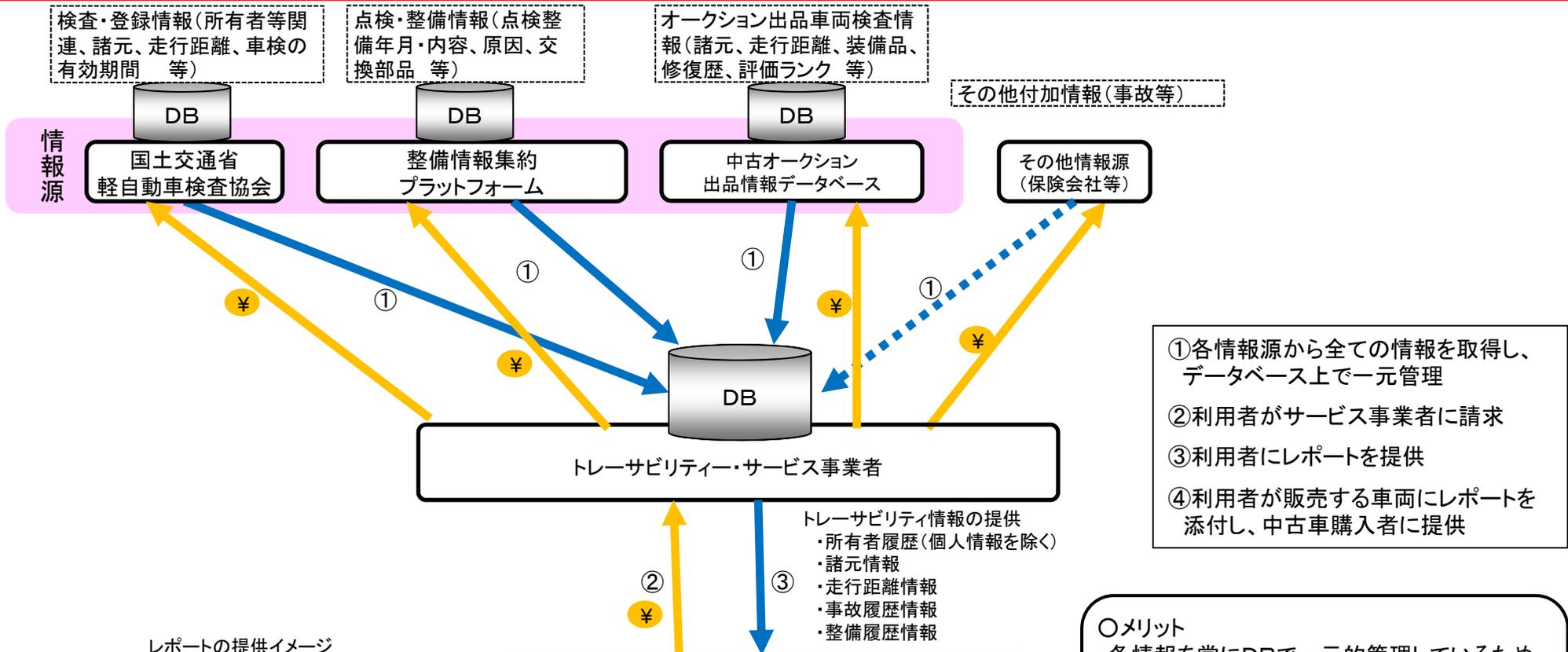
- ・走行距離
- ・外観検査の情報(検査年月日、修復歴、評価ランク(点数)等)
- ・車両情報(諸元・装備品等)
- ・車台番号 等

### 中古車オークション出品車両情報の現状

- オークションにおける外観検査の結果を取りまとめてデータベース化。
- 走行距離の履歴についてもデータベースで車台番号別に保有。
- 中古車オークションで販売された車両は、数年後再度売りに出されることも少なくなく、そのような車両に関しては過去の検査結果・走行距離のデータを保有している。

# スキーム(案) パターン① 全情報集約型

- トレーサビリティ・サービス事業者は、情報源から全ての情報を収集し、車両ごとに整理してDB(データベース)に一元管理。
- 利用者から車台番号により提供請求を受け、トレーサビリティ・サービス事業者が管理するDBから該当車両の情報提供を行う。



レポートの提供イメージ

車名:カローラ 型式:E-AE91 年式:2010年式.....	
所有者A ○年○月~○年○月	所有者B ○年○月~○年○月
○年○月 整備記録無し ○年○月 整備記録有り ○○交換...	○年○月 整備記録有り ○○調整...
A保険 保険期間 ○年○月~○年○月 ○年○月 事故(人身)	C保険 保険期間 ○年○月~○年○月 ○年○月 事故(物損)

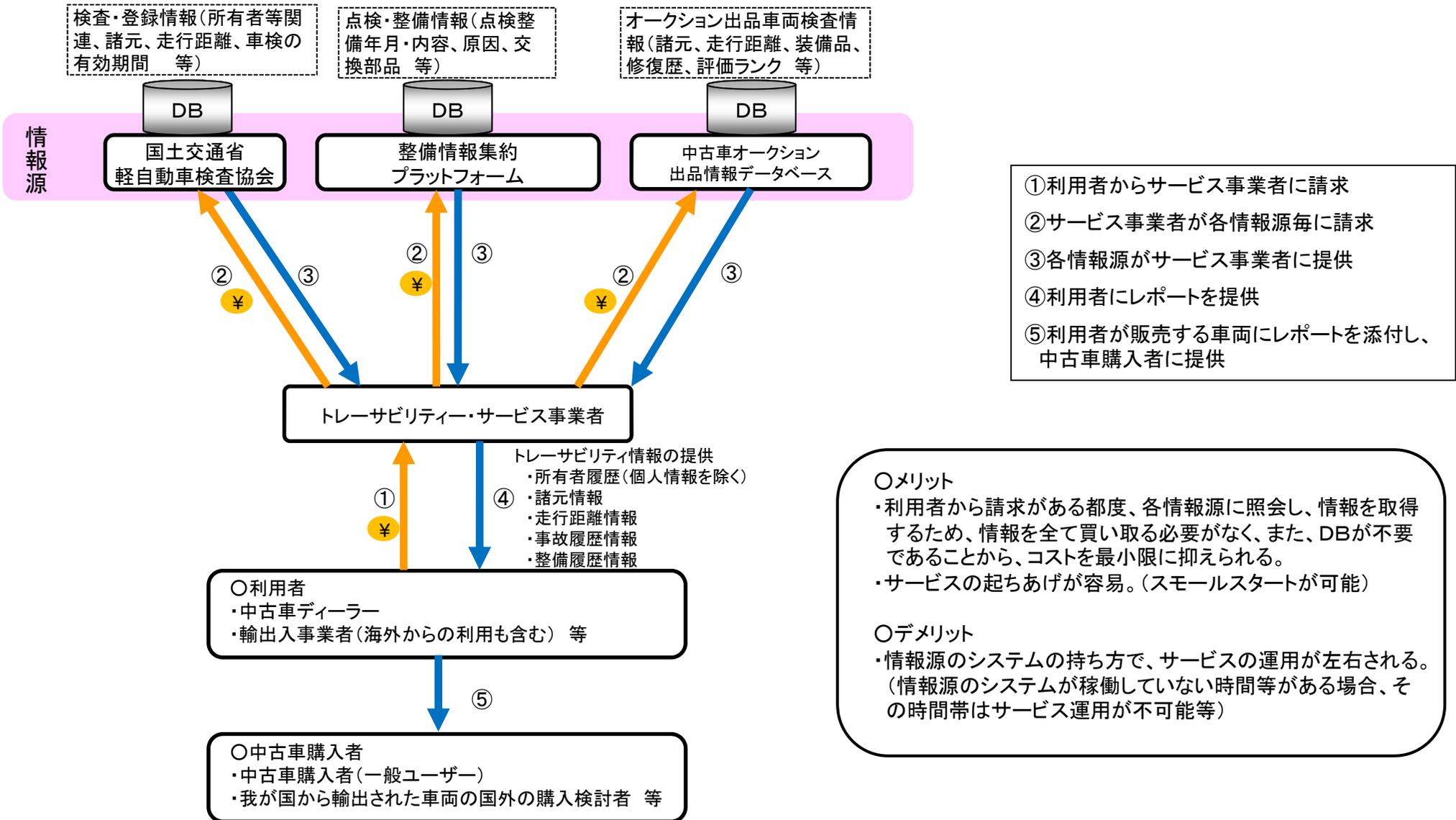
○利用者  
・中古車ディーラー  
・輸出入事業者(海外からの利用も含む) 等

○中古車購入者  
・中古車購入者(一般ユーザー)  
・我が国から輸出された車両の国外の購入検査者 等

- メリット
- ・各情報を常にDBで一元的管理しているため、利用者からの請求に迅速に対応できる。
  - ・利用者から請求がある毎に、情報源から情報を取得する必要がないため、情報源側の負担が少なく、情報が取得しやすい。
- デメリット
- ・全ての情報を取得し、かつ、DBを構築するため、初期費用及び運用コストが高額になる。
  - ・そのため、サービスの利用料金も高額になる。

# スキーム(案) パターン② 提供時収集型

○トレーサビリティ・サービス事業者は、利用者からの請求に応じて、情報源から必要に応じて情報を取得する。



## ①プラットフォームの構築・拡大方法

- 中小零細企業が多い整備事業者や整備支援システム提供事業者にプラットフォームへの参加を促すインセンティブとしてどのようなものが考えられるか。
- ニーズが高いとされる事故情報を取得できるプラットフォームとしてどのようなものが考えられるか。また、それを作るためにはどのような課題が解決されなければならないか。

(検討の方向性の例)

- ・プラットフォームに収集される情報が、プラットフォームに情報を提供する事業者にとっても有効活用可能な情報とする必要があるのではないか。
- ・提供した事業者がプラットフォームに収集された情報を低額で利用できる等の方法も考えられるのではないか。

## ②個人情報の取扱いに関する課題

- トレーサビリティ・サービスの事業展開にあっては、情報の取扱いについて、個人情報保護制度との関係を明確化する必要があるのではないか。

(検討の方向性の例)

- ・個人情報保護制度の見直しに併せ、同制度との整合を図りつつ、個別の取扱い方針等を検討すべきではないか。

## ③さらに検討すべき内容

- 日本におけるトレーサビリティ・サービスの実現可能性について、より精緻に検討するためには、どのような方法があるか。

(検討の方向性の例)

- ・例えば、トレーサビリティ情報の具体的な効果や課題を検証するための実証実験の実施などは考えられないか。

	米 国	英 国	日 本
中古車流通の市場規模	US Census 2009	"The Used Car Market Report 2013 – A Report for BCA", Centre for Automotive Management The University of Buckingham Business School	"中古車流通市場に関する調査結果 2011", 矢野経済
中古車販売台数(年間)	"Used car industry report", NIADA, 2014	"The Used Car Market Report 2013 – A Report for BCA", Centre for Automotive Management The University of Buckingham Business School	"中古車流通市場に関する調査結果 2011", 矢野経済
中古車・新車販売の比率	新車販売台数1,560万台(自動車販売台数速報 米国 2013年 - マークラインズ 自動車産業ポータル)と中古車販売台数(上述)の比率を計算	新車販売台数226.5万台(ロイター)と中古車販売台数(上述)の比率を計算	新車販売台数538万台("新車・年別販売台数-総合計(登録車+軽自動車)", 日本自動車販売協会連合会)と中古車販売台数(上述)の比率を計算
中古車平均価格	中古車流通の市場規模/中古車販売台数で計算	中古車流通の市場規模/中古車販売台数で計算	"中古車流通市場に関する調査結果 2011" 矢野経済
購入ルート	"Used car industry report", NIADA, 2014	"The Used Car Market Report 2013 – A Report for BCA", Centre for Automotive Management The University of Buckingham Business School	"CAR USER REPORT", Goo-net, 2014
平均使用年数／ユーザー	"U.S. Consumers Hold on to New Vehicles Nearly Six Years, an All-Time High", Polk	"Car ownership in Great Britain", Royal Automobile Club Foundation for Motoring	"乗用車市場動向調査2013", 日本自動車工業会
平均使用年数／台	Department of Transportation	"2014 Automotive Sustainability Report", SMMT(The Society of Motor Manufacturers and Traders)	"車種別の平均使用年数 推移", 自動車検査登録情報協会, 2013
中古車購入の際に参考にする情報	NADA 2014 New Car Shopper Preference Survey	"The Used Car Market Report 2013 – A Report for BCA", Centre for Automotive Management The University of Buckingham Business School	中販連ヒアリング
トレーサビリティ・サービス	これまでの調査結果に基づき作成	これまでの調査結果に基づき作成	これまでの調査結果に基づき作成

	米国	英国	日本
中古車流通規模	米商務省・国勢調査局が年次で発表する国内の中古車小売販売金額	中古車オークションを運営するBCA(British Car Auction)の委託でバッキンガム大学が試算した市場規模	矢野経済研究所が500人弱を対象に行ったインターネット調査(ユーザーアンケート)にて、「購入した中古車(全車種)の価格」を調査した結果(約102万円/台)を販売台数にかけて試算した値
中古車販売台数(年間)	米自動車ディーラー協会(NIADA)が調査を行って試算した販売台数	中古車オークションを運営するBCA(British Car Auction)の委託でバッキンガム大学が試算した販売台数	矢野経済研究所が各関係業者(中古車販売店等)へのヒアリングを通じて試算した販売台数
中古車・新車販売の比率	-	-	-
中古車平均価格	-	-	矢野経済研究所が500人弱を対象に行ったインターネット調査(ユーザーアンケート)にて、「購入した中古車(全車種)の価格」を調査した結果
購入ルート	米自動車ディーラー協会(NIADA)による推計値	中古車オークションを運営するBCA(British Car Auction)の委託でバッキンガム大学が試算したルート別販売台数を、上記の販売総台数で割って試算した比率	Goo-netが中古車所有者2,400人を対象に行ったアンケートで、「現在所有車購入先」を調査した結果
平均使用年数/ユーザー	R.L. Polk & Coが「自動車(新車・中古車含む)の平均保有期間」を調査した結果	Royal Automobile Clubが「自動車(自家用車、新車・中古車含む)の平均保有期間」を調査した結果	自動車工業会による全国4,500世帯への訪問調査にて「前保有車(新車・中古車含む)の保有期間」を調査した結果
平均使用年数/台	米DOTによる推計値	英SMMTが「乗用車(新車・中古車含む)が始めて使用されてから、廃車になるまでに要した平均年数」を調査した結果	自動車検査登録情報教会の調査による、「軽自動車を除く乗用車の平均使用年数(初度登録年度ごとに1年前の保有台数と比較し、減少した車両を1年間に抹消された車両とみなして、国内で新規(新車)登録されてから抹消登録されるまでの平均年数。ただし、減少台数には一時抹消も含まれるため、自動車が完全にスクラップされるまでの年数とは若干異なる。)」。
中古車購入の際に参考にする情報	米自動車販売店協会(NADA)が店頭で1,500人以上に行ったアンケートで、「新たに自動車購入する際に気にする点」を調査した結果	中古車オークションを運営するBCA(British Car Auction)が中古車所有者4,000人にインタビューで「中古車購入を決断する際に最も重要視する点」を調査した結果	中販連へのヒアリングに基づく、「中古車購入者が最も気にする点」の結果
トレーサビリティ・サービス	-	-	-