

## 2018年3月期 第2四半期 決算説明会における質疑応答

### 開催概要

- 【日 時】 2017年11月14日（火）13：30～14：20  
【場 所】 株式会社ゼンリン 東京本社（ワテラストワー12階）  
【出席者】 代表取締役社長 高山 善司  
代表取締役副社長 網田 純也  
執行役員 コーポレート本部長 松尾 正実

### 質疑応答概要

以下は、質疑応答の概要をまとめたものです。

- Q1： GIS 事業は、パッケージやソリューションに加えて、LGWAN やインターネット広告など、今後成長が期待できる内容だが、LGWAN とインターネット広告を比較した場合、収益化により早く貢献するのはどちらか？
- A1： LGWAN の方が、既にプラットフォームが構築されており、当社がアプリケーションを開発・提供すれば、すぐにビジネスを開始できる。自治体には予算の問題もあるが、定額制であれば予算も組みやすいし、離脱率も低いと思われる。また、自治体内の部署毎に対応するのではなく、全部署で利用できる環境を作っていく。
- Q2： 自治体向けには、過去にも統合型ネットワークなどの導入が推進されたが、それほど進まなかったと認識している。今回は成功すると思われる理由が何かあるのか？
- A2： ターゲットの自治体は地方自治体。過去の全庁型は、県からのトップダウンで進め、下位の自治体まで浸透しなかったが、今回はボトムアップであり、実現性は高い。
- Q3： インターネットターゲティング広告のビジネスモデルを教えてください。
- A3： 基本的なモデルは、ターゲティングに必要な属性のクラスターデータを当社が作成して提供し、広告主へのクリック数等による従量課金をターゲティング広告のサービスとレベニューシェアする仕組み。
- Q4： ITS のカーナビ事業では、ゼンリンのシェアが拡大していると理解しているが、ゼンリンのデータを採用しているナビメーカーの販売実績がたまたまよかったのか、それとも、ゼンリンの地図に対するニーズが高まっているからなのか？
- A4： ナビメーカーの販売が好調だったのは事実。ただ、将来の自動運転時代には、既存のナビデータと高精度地図の親和性が重要であり、既存のナビデータの市場占有率が、高精度地図データのシェアにも影響してくると思われるため、現在のシェアはさらに伸ばしていきたい。
- Q5： TomTom との協業は、位置情報ビッグデータと組み合わせることで、既存のカーナビだけでなく、将来の自動運転向け高精度地図データにおいても精度向上につながり、さらなるシェアアップに貢献すると考えてよいのか？
- A5： そう期待している。自動運転に必要な情報や仕組みは現在検討中であるが、プローブ情報の活用で、利用者の利便性向上だけでなく、地図制作側のコスト低減にもつながると考えている。

- Q6 : 現在、自動車メーカーで問題が起こっているが、この影響をどう考えているか？
- A6 : 現在状況を調査中であるため、業績予想も据え置いているが、現時点では大きな影響は出ないと考えている。
- Q7 : 自治体向けの取り組みについて、今までは売り切りだったのに対し、LGWAN でクラウドサービスになると、生涯コストでは逆に今までより高くなるという可能性も十分考えられるが、予算の少ない地方自治体をターゲットに事業拡大ができるというロジックを教えてください。
- A7 : やはり価格戦略につきる。現在当社がイントラネット環境で提供している電子地図サービスでも、1 地区月額 10 万円以上。これらを、単なる閲覧のみの機能に限定したり、各部署の特定業務に対応する機能は追加オプションで対応したり、利用状況に応じた従量制課金モデルにすることも可能。全ての部署で安価に利用できる住宅地図データベースの利用価値は高く、需要はあると考えている。
- Q8 : TomTom との協業について、プローブ情報の活用は、現在ゼンリンが取り組んでいるダイナミックマップの構想にも含まれていたように思うが、TomTom と提携する意義は何か？
- A8 : TomTom は欧米で既にトラフィックサービスを行っており、技術と実績がある。またヨーロッパではプローブ情報の活用が日本より進んでおり、自動車だけでなく、スマホなど、多様なデバイスからの情報を統合して利用している。日本でも今後同様の状況になることを見据えての協業である。ダイナミックマップとは連携していく可能性もある。
- Q9 : ダイナミックマップの競争領域で、TomTom のノウハウを活用していく可能性もあるということか？
- A9 : ダイナミックマップだけでなく、官民多様なプレーヤーが渋滞情報等を提供しており、それらを補填する、もしくは共存して利用していくことを考えている。
- Q10 : 自動運転がある程度実現した時のナビのデータベースは、ダイナミックマップのような自動運転で機械が読むための地図と、今まで通り人が読むための地図の 2 つ必要となる。その場合、そのどちらも提供するという 2 つのビジネスが共存することになるのか？
- A10 : ダイナミックマップは、現時点では高速道路のみを対象としており、自動運転用のデータベースはロケーション精度と地物の相対精度を上げることが主眼。目的地までのルート情報は、ナビのルート検索を利用する。将来的には統合される可能性もあるが、自動運転の立ち上げ当初は両方必要であり、親和性が重要。そこに当社の強みが発揮できると思っている。
- Q11 : 自動運転ではセンサー等で収集した情報が必要であり、それらデータの利活用を各社当然考えていると思うが、ゼンリンも高速道路だけでなく、一般道でもセンサー等で情報収集し、それらデータを利活用することを考えているのか？
- A11 : 現時点では、ダイナミックマップの整備はまずは高速道路にターゲットを置いている。その次には当然一般道も視野に入ってくるようになると思うが、コストやビジネスモデルなど、まだ不明な点が多い。ただ、情報収集は高速・一般道を問わず行っており、将来的には対応の可能性もある。

以上