

＜法と技術シンポジウム(第2回)＞
コネクティッドカー(Connected Car)と プライバシー・個人情報保護
2018年2月19日(月) 一橋講堂



コネクティッドカーと個人情報保護法

2018年2月19日
理研AIP /
NTTセキュアプラットフォーム研究所
藤村 明子

コネクティッドカーとパーソナルデータの関係

企業側

コネクティッドカーから取得するデータを活用し
新しいビジネスを創出

個人の行動や状態などを含むデータは
利用価値が高い！



ユーザ側

便利なサービス、快適な環境を求めると同時に
企業側へデータに対する高い安全安心を求める

国内の民間分野の「個人情報保護法」の変遷

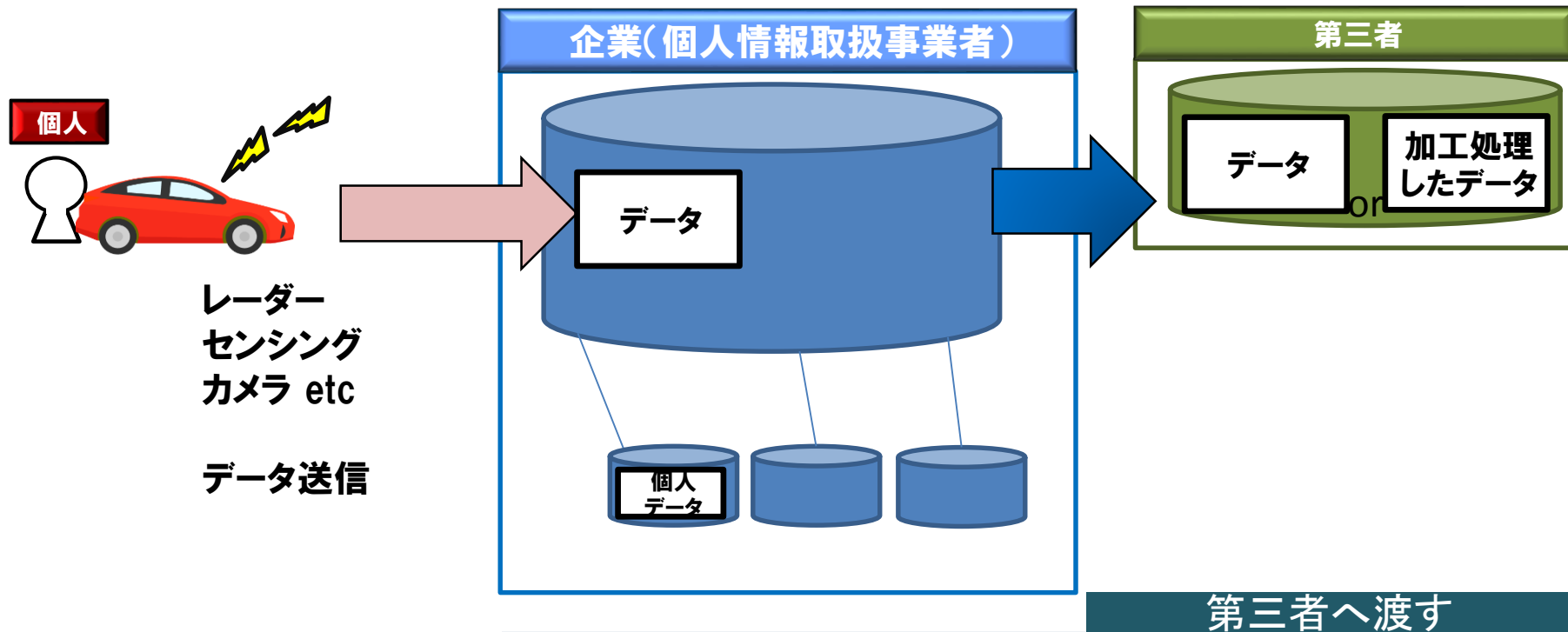


- 個人情報の保護に関する法律(平成15年5月30日法律第57号)
 - ✓ 平成17年4月に全面施行
 - ✓ いまでは「旧法」
- 個人情報の保護に関する法律(平成28年1月1日一部施行)
 - ✓ 改正法の一部を施行
 - ✓ 個人情報保護法の所管が消費者庁から「個人情報保護委員会」に移管
- 個人情報の保護に関する法律(平成29年5月30日 完全施行)
 - ✓ いわゆる、「改正法」、「改正個人情報保護法」

データの流れ

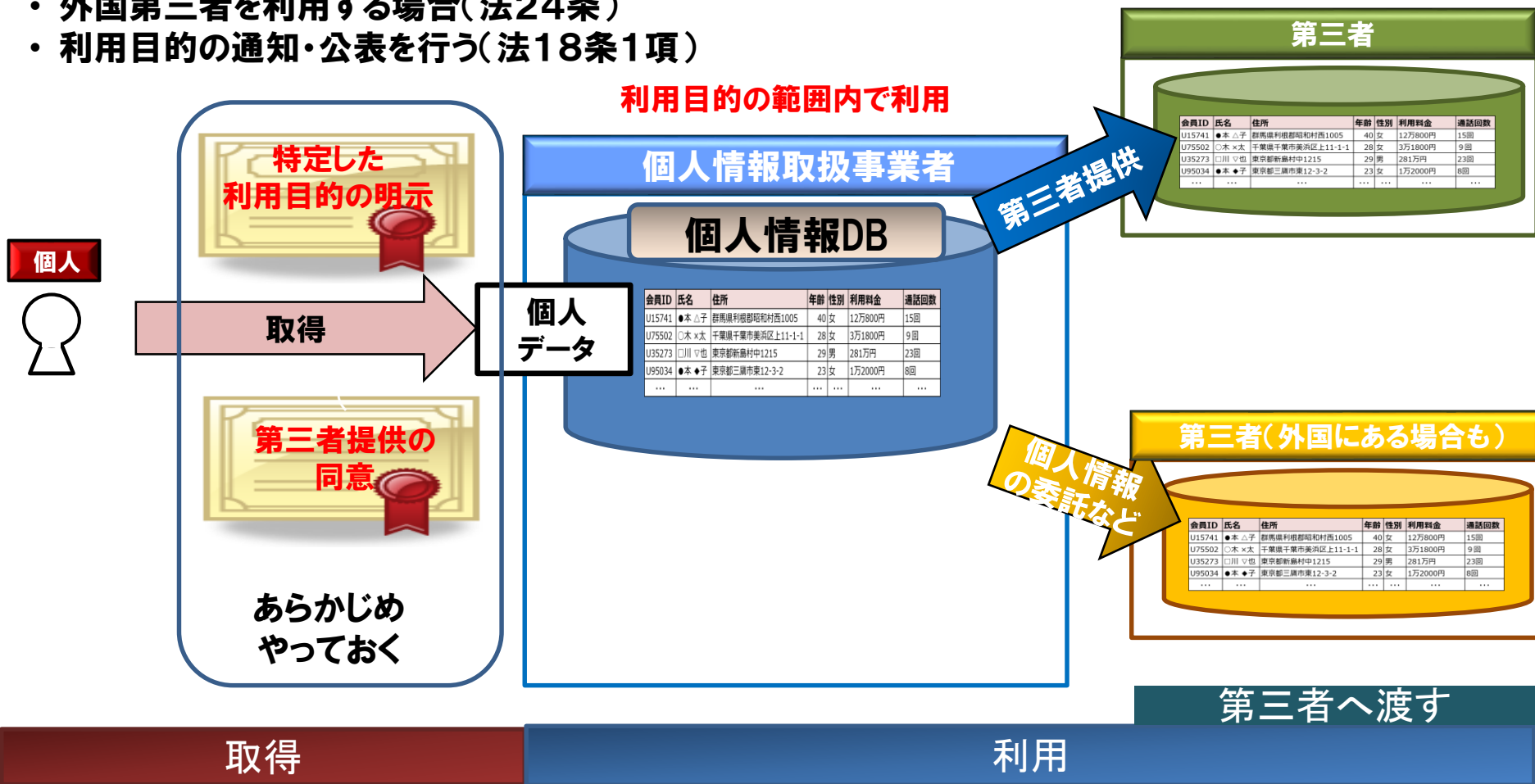
- 取得
- 利用
- 利用する必要がなくなったものは消去の努力義務（法19条）

- ビジネスパートナー
- グループの子会社 ほか



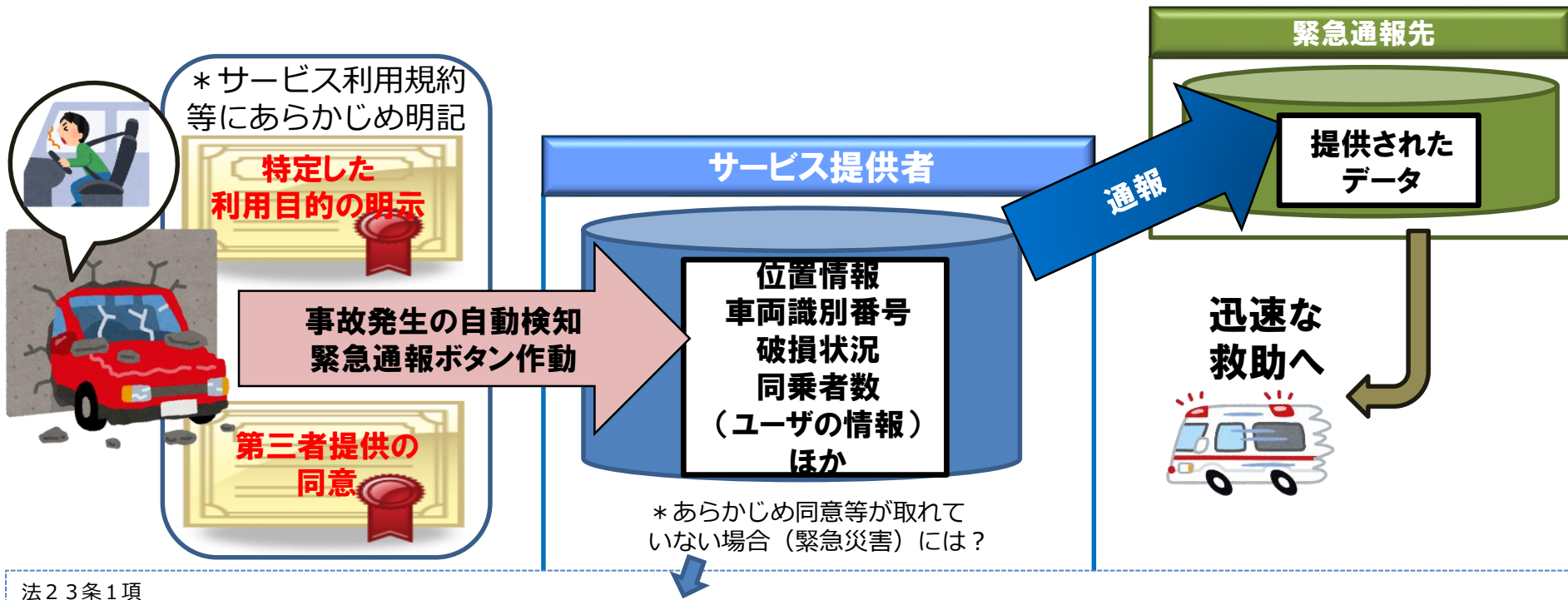
個人情報保護法：取得段階の主なもの

- 取得する当該データが個人情報(個人識別符号、要配慮個人情報)にあたるか。(法2条1～3項)
- 適正な取得をしているか(法17条)
- 第三者提供の同意の取得(法23条1項)
- 外国第三者を利用する場合(法24条)
- 利用目的の通知・公表を行う(法18条1項)



Innovative R&D by NTT

代表的ユースケースから | 緊急通報システム



法23条1項

1 法令に基づく場合

2 人（法人を含む。）の生命、身体又は財産の保護のために必要がある場合であって、本人の同意を得ることが困難であるとき

3 公衆衛生の向上又は児童の健全な育成の推進のために特に必要がある場合であって、本人の同意を得ることが困難であるとき

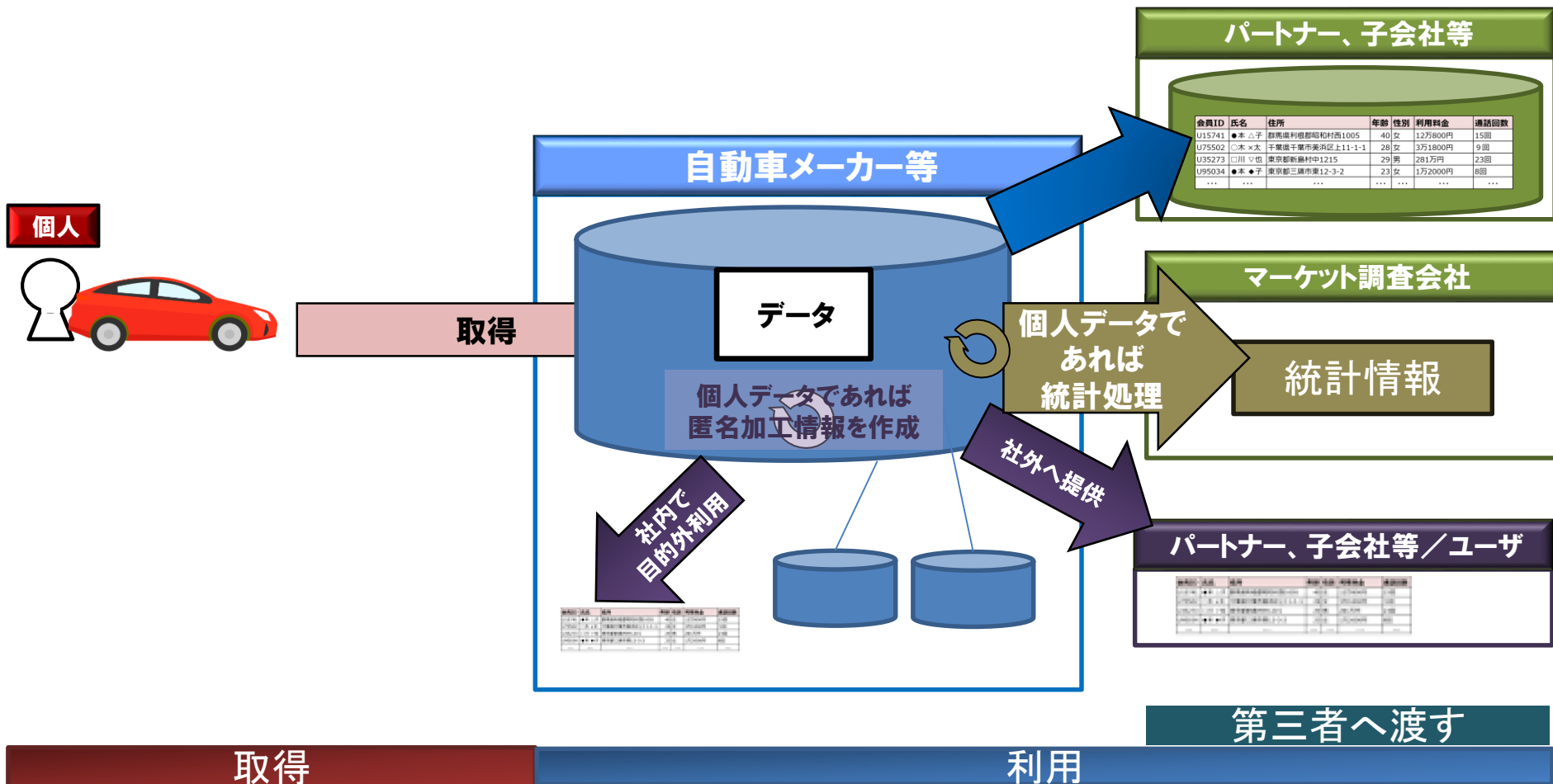
4 国の機関若しくは地方公共団体又はその委託を受けた者が法令の定める事務を遂行することに対して協力する必要がある場合であって、本人の同意を得ることにより当該事務の遂行に支障を及ぼすおそれがあるとき

第三者へ渡す

取得

利用

代表的ユースケースから | データ活用



残されている課題：「本人」の問題から

「本人」は誰か

◆ コネクティッドカーの商用車への導入

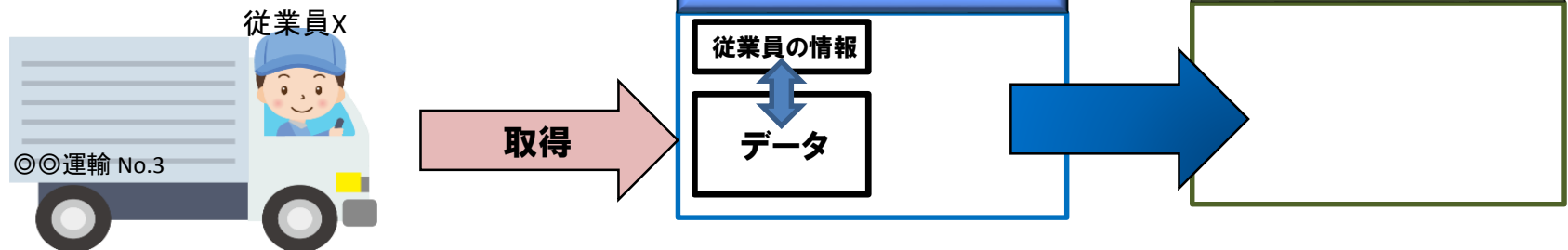
- ✓ 自動車取得するさまざまなデータと、乗車している「本人」の個人に関する情報との区分の問題
- ✓ たとえば、位置情報について、車の位置情報が、乗っている人間の位置情報となる

□ 取得するデータの例と利用目的

位置情報、運転者の操作履歴、運転中の身体情報(労務管理等のため、配車・運行管理のため)、道路情報把握のための情報(周辺画像から位置推定の可能性、乗車する者の映像取得の可能性)

■ トラックの運転手

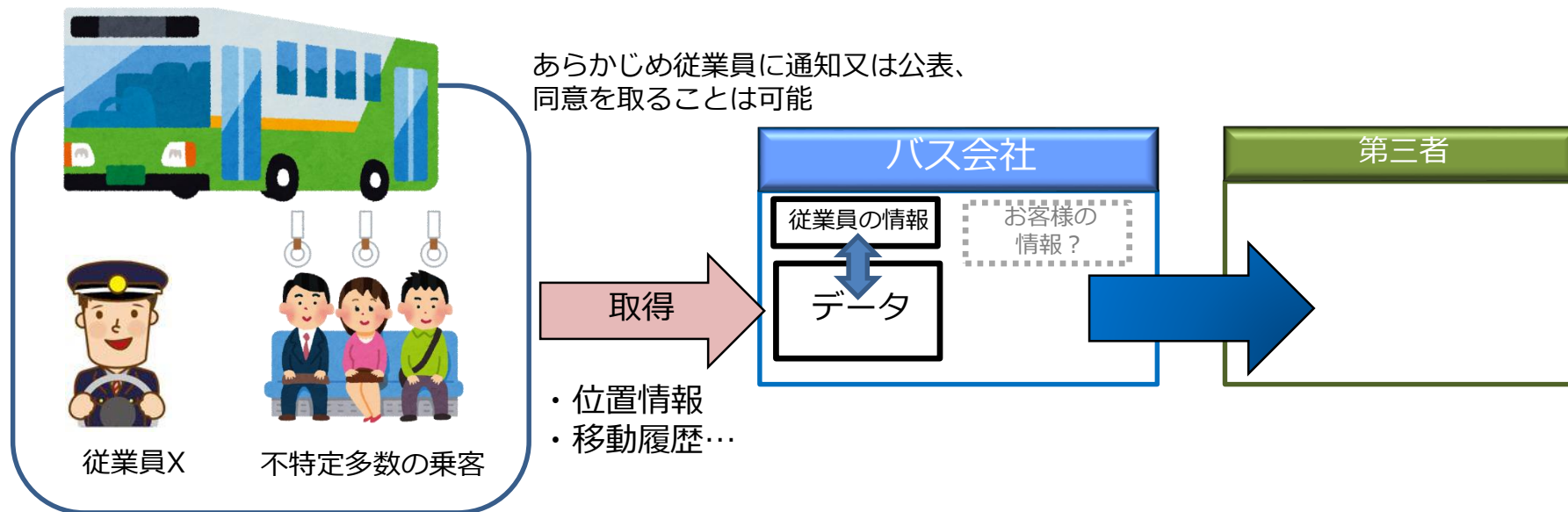
あらかじめ従業員に、通知又は公表、
同意を取ることは可能



- ・取得するデータは、運転している従業員Xが「本人」となる
- ・車両の位置情報、操作履歴等の自動車が取得するデータ
→車両No.と運転している従業員が結びついている場合は、従業員の個人情報となり得る

「本人」は誰か

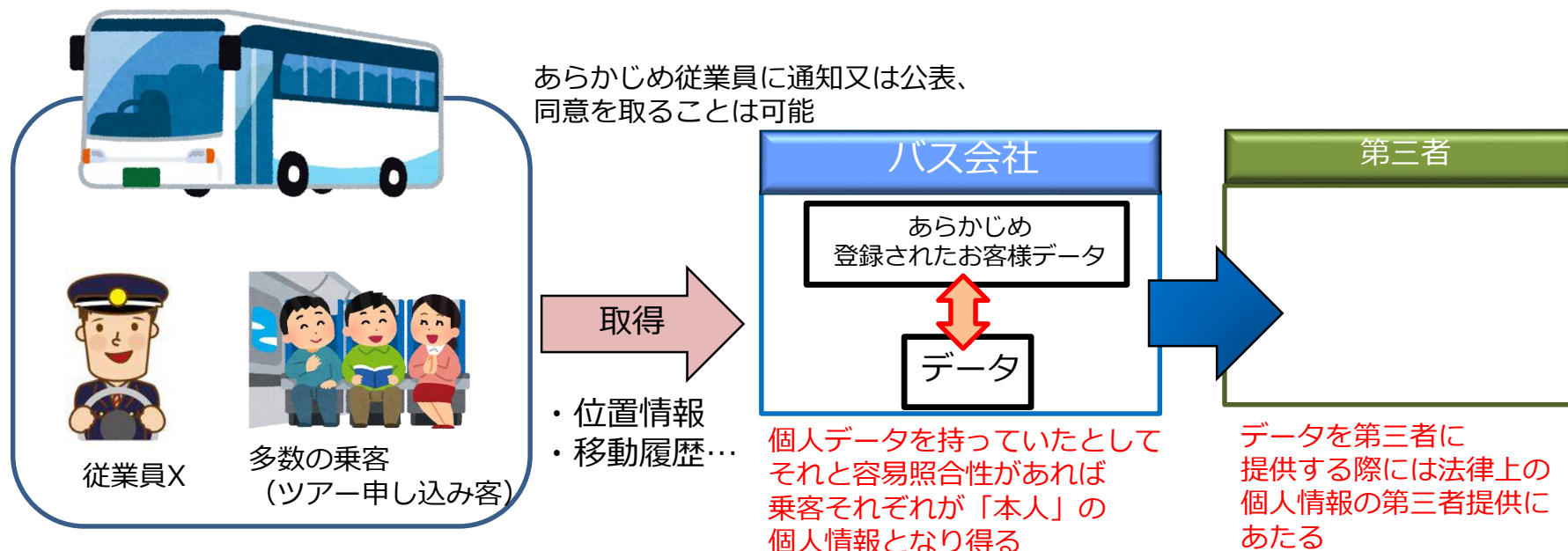
■ (路線) バスの運転手と乗客



- 路線バスの位置情報と、不特定多数の乗客の関係
路線バスの乗客を特定の個人として識別することはできない?
 - 総務省「位置情報プライバシーレポート」の記載との関係について
 - ✓ 「位置情報について、他の個人情報やプライバシーと比べて高いレベルの保護を求めているのは、他の先行的検討でも同様である…」とし、個別かつ明確な同意、例外としての包括的同意、そして、位置情報を取得されることに伴うプライバシー上のリスクについて利用者に対する説明・表示の実施を求めている。
 - バス会社内で記名式ICカード情報などと結びつく場合には、乗客の個人情報となり得る

「本人」は誰か

■（観光・高速）バスの運転手と乗客



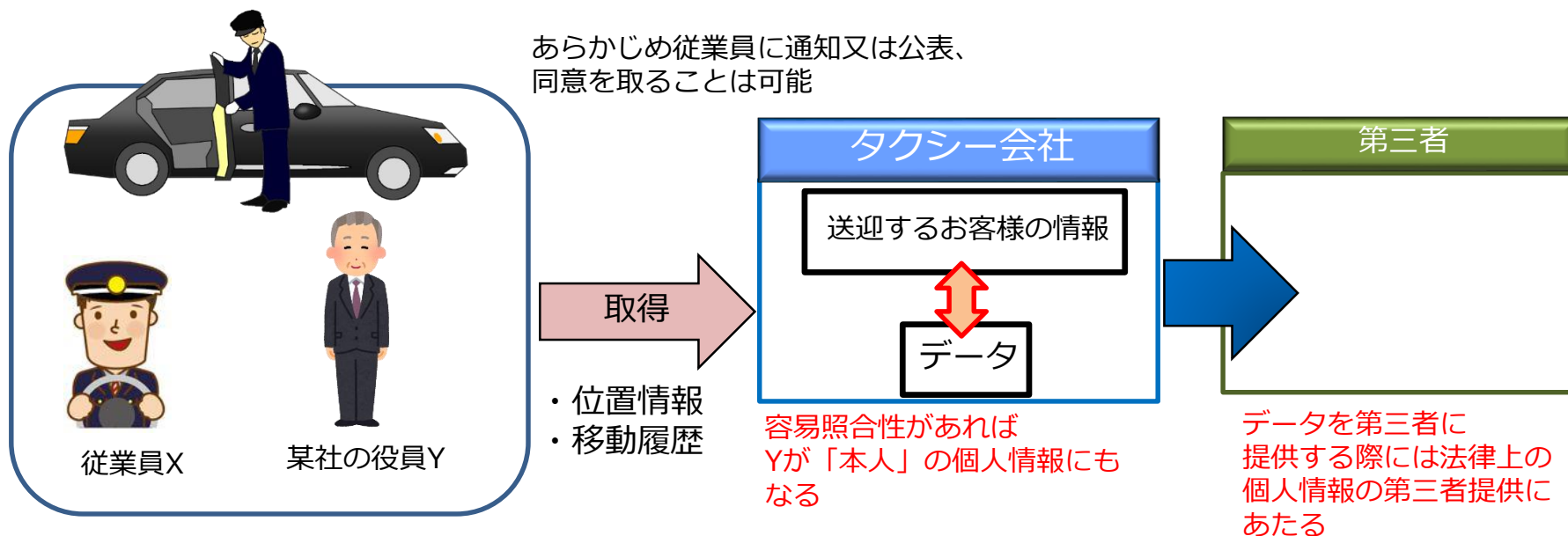
・観光等バスの位置情報と乗客の関係

たとえば、バス会社がツアー参加者情報等のお客様情報を保有しており、搭乗したバス車両の位置情報等のデータと、特定の個人を識別することができるお客様情報とのあいだに容易照合性（法2条1項1号）が生じているケースであれば、乗客らが「本人」となる個人情報となる。

- その場合はバス会社の取得したバス車両データであっても、乗客の同意を取らないで第三者提供すると法律違反にあたる

「本人」は誰か

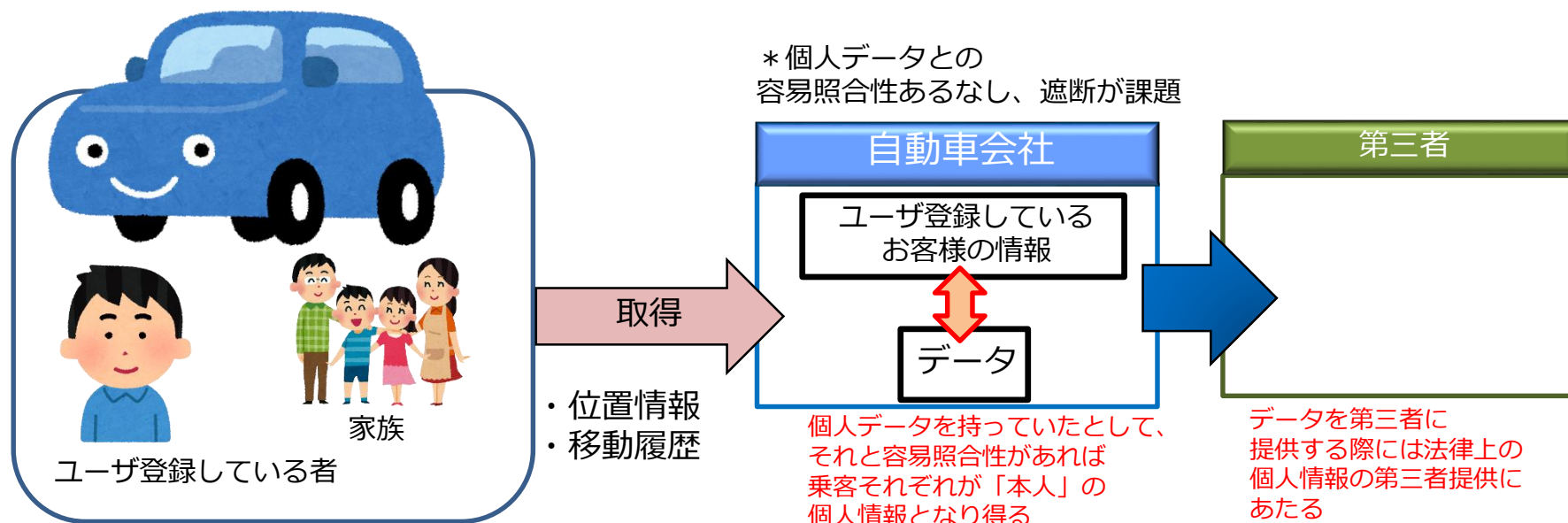
■ ハイヤー



- ・ ハイヤー車両の位置情報と乗客の関係
ハイヤーが毎日同じ役員を送迎しているケースを想定。
タクシー会社は、送迎に必要な情報として、役員Yの自宅・勤務先・移動先・時間のすべてを把握している。それらとタクシー会社が取得したハイヤー車両のデータに容易照合性があればYの個人情報となる。

「本人」は誰か

◆ コネクティッドカーの自家用車への導入



- ・ 自家用車は家族が共用して運転していることが多いため、契約者と運転者が一致しない。
 - 当該自家用車の位置情報は誰のデータか → データと対応している時間毎の運転者
 - 自動車保険の場合はファミリープランなどで契約者と家族の関係を整理
 - 個人情報保護法では、契約者以外の家族の運転時のデータは、運転者自身が「本人」である通知又は公表の対象、同意の主体は「本人」。プライバシー保護の配慮でも同様の原則。

- **商用車のケース**
 - 従業員に対する同意取得
 - 公共交通機関(バス、タクシー等)の不特定多数の乗客について
 - 運送契約の約款で解決できるか
 - 個人が特定できるバス乗客、ハイヤーを利用するエグゼクティブの場合
- **自家用車のケース**
 - 契約者と運転者の不一致の課題
 - 同乗者の情報の取得について
- **同意が取得できない場合の活用例**
 - 非個人情報であり、本人同意が不要な「匿名加工情報」「統計情報」
- **位置情報の取扱いルールについて**
 - 端末(スマホ等)のように個人と結びついている機器と、コネクティッドカーの性質の相違が今後の課題

- **個人情報保護法対策は、現場の地道な取り組みの連続**
- **現状では、データを取得する企業が個別ケースで対応**
- **何が個人情報で、何がそうではないかという判断の重要性
知らない／誤ることはリスク**
- **現行法の論点の把握と、それを実施する際の実務上の
限界を踏まえてから、コネクティッドカー固有の問題整理と、
解決策の提言へ発展させていく**