

EU データ法と自動車データ利用に関する 欧州保険業界の議論

—日本の自動運転車に関する議論への示唆—

主席研究員 佐藤 智行

目 次

1. はじめに
2. EU データ法の概要と自動車セクターへの適用
 - (1) 成立経緯と法的枠組み
 - (2) 主要な規定
 - (3) 欧州委員会による「自動車データに関するガイダンス」
3. EU データ法に対する欧州保険業界の対応
 - (1) 欧州保険業界の全体的動向：欧州保険協会
 - (2) ドイツにおける対応：アリアンツとドイツ保険協会（GDV）
 - (3) イタリアにおける対応：イタリア保険会社協会（ANIA）
4. 日本における自動運転車のデータ開示に関する議論
 - (1) 自動運転レベル 4 の事故原因究明
 - (2) 事故原因究明に必要とされるデータ
 - (3) 官民の提言
5. 考察と日本への示唆
 - (1) EU と日本の議論の相違点
 - (2) EU の動向から得られる日本への示唆
6. おわりに

要旨

EU データ法は、IoT 製品が生成するデータへの公正なアクセスを確保するため、2025 年 9 月に適用開始された。特に自動車セクターでは、従来、自動車メーカーに集中して独占されていたデータの価値を利用者に付与し、利用者の同意に基づき保険会社など第三者がデータにアクセスできる権利を法的に保障した点が画期的である。ただし、欧州委員会の自動車データに関するガイダンスは、アクセス可能な対象を「生データ」「処理前データ」に限定し、自動車メーカーのアルゴリズムによる派生データは企業秘密として対象外とした。この線引きは、事故原因究明に必要なデータ範囲に関する今後の論点を示唆している。

欧州保険業界は、EU データ法を歓迎しつつも、データ保有者となる自動車メーカーとの構造的な交渉力の不均衡やデータ提供価格の不透明性を理由に、全産業に横断的な規制だけでは不十分と指摘し、セクター別立法や中立的なデータ仲介機関の設置を求めている。アリアンツやドイツ保険協会（GDV）は、標準化されたデータセットや公正な対価設定、独立したデータ受託者の必要性を強調し、イタリア保険会社協会（ANIA）も自動車メーカーがデータ保有者となる「ゲートキーパー」的地位への懸念を表明した。

一方、日本の議論は、レベル 4 自動運転車の事故原因究明に焦点を当て、自動車メーカーからデータ提供を受けられる協力体制の構築が進められているが、EU の事例は「協力体制」だけでは限界があることを示唆している。今後、日本でも①法的拘束力のある枠組みの検討、②中立的仲介機関の設置、③派生データの取扱いという課題が顕在化する可能性がある。

1. はじめに

2025年9月12日、EUにおいて、コネクテッド製品のデータアクセスおよび共有に関する包括的枠組みであるEUデータ法が適用開始となった。本法は、コネクテッドカーなどコネクテッド製品の利用者に対し、当該製品が生成するデータへのアクセスと第三者への共有を指示し得る権利を付与するものであり、自動車分野では、従来、自動車メーカーに集中していたデータ支配構造に変化を及ぼす可能性がある。

欧州の保険業界は、これを概ね歓迎しつつも、以下の論点を課題として指摘している。

- 自動車メーカーと保険会社等の間に存在する交渉力の不均衡
- コネクテッド製品が生成するデータの第三者提供にかかわる対価設定の不透明性
- 利用者や第三者のアクセスすることのできる対象が「生データ・処理前データ」に限定され、事故分析等で重要となる「派生データ」が共有義務の対象外

このため、欧州保険業界は、EUデータ法のみでは自動車分野特有の課題に十分対応できないとして、セクター別の追加法制や中立的データ仲介機関の整備を求めている。

一方、日本におけるデータ開示の議論は、主として自動運転（特にレベル4）における事故原因の究明を目的とし、現行レベル3で構築されつつある自動車メーカーとの協力体制のレベル4への拡大を志向している。もっとも、EUの先行事例は、日本のスキーム設計においても以下の3点を論点として示唆する。

- 協力モデルの限界
自動車メーカーとの自主的・協調的枠組みに依存するデータ開示スキームモデルは、欧州の経験に照らせば、十分な実効性を確保することが難しくなる可能性がある。
- 独立したデータ仲介機関の必要性
自動車メーカーと保険会社の二者間で個別交渉・提供を行うモデルは、効率性と透明性に課題があり、中立的機関の関与が検討課題となる。
- 派生データの取扱い
自動運転の判断等にかかわる派生データは、事故原因究明上の重要性が高い一方、EUでは企業秘密として共有対象外とされ、スコープ設定が最大の争点となり得る。

本稿の目的は、以上の状況認識を前提として、EUデータ法および欧州保険業界の議論・対応を整理し、その含意から、日本で議論されている「事故時の自動運転システムの作動状況データを自動車メーカーから保険会社に提供するスキーム」の構築に資する具体的・実務的な示唆を導出することにある。

なお、本稿における意見・考察は筆者の個人的見解であり、所属する組織を代表するものではないことをお断りしておく。

2. EU データ法の概要と自動車セクターへの適用

本項では、EU におけるコネクテッドカーのデータアクセスに関する議論の法的基盤となった EU データ法の概要と、その自動車セクターへの具体的な適用について、成立経緯と法的枠組み、主要な規定、および欧州委員会による「自動車データガイダンス」に基づいて整理する。

(1) 成立経緯と法的枠組み

a. 立法提案から適用までのスケジュール

EU データ法 ((EU) 2023/2854)¹は、2022 年 2 月に欧州委員会から立法提案が行われ、欧州議会および理事会での審議を経て、2023 年 12 月に制定された。官報掲載後、2024 年 1 月に「発効」した。ただし、本法の「発効」と「適用」には時間差が設けられており、2025 年 9 月 12 日からデータアクセス権を含む中核的な規定が EU 全加盟国において「適用開始」となった²。

b. 立法趣旨

EU データ法は、その正式名称を「データへの公正なアクセスと利用に関する調和された規則」といい³、欧州データ戦略⁴の重要な柱の 1 つとなっている。

EU データ法の主な立法趣旨は、EU 域内におけるデータへの公平なアクセスと利用者の権利を確保し、ステークホルダー間におけるデータ価値の公平な分配を実現することにある⁵。本法は、スマートフォンやスマート家電から産業用機械に至るまで、コネクテッド製品の利用者が、自身の製品利用によって生成されたデータにアクセスし、それを利用・共有できる実質的な権利を付与することを目的としている⁶。これにより、従来は製造者（データ保有者）に事実上独占されていたデータの価値を外部に開放し、競争的なデータ市場を刺激して、データ駆動型のイノベーションを促進することを目指している⁷。

¹ 正式名称の原文は、Regulation (EU) 2023/2854 of the European Parliament and of the Council of 13 December 2023 on harmonised rules on fair access to and use of data and amending Regulation (EU) 2017/2394 and Directive (EU) 2020/1828 (Data Act) である。

² ただし、猶予規定として、利用者がコネクテッド製品のデータに直接にアクセスできるようにする製品設計義務は 2026 年 9 月 12 日から適用開始となる（第 50 条）。

³ EU データ法は、EU 法の分類上、「規則 (Regulation)」であるため、すべての加盟国を拘束し、EU 理事会で採択されると加盟国内の批准手続きを経ずに、そのまま国内法体系の一部となる直接適用性を有する。

⁴ 欧州データ戦略は、欧州の国際競争力とデータ主権を確保するため、データの単一市場を創設することを目的としている。欧州市民の権利と利益を保護しつつ、産業と技術の発展を促進するために制定されたのがデータ法とデータガバナンス法であり、これらは欧州データ戦略に示された目標を達成するための基盤を築くうえで重要な役割を果たすとされている（European Commission, “A European strategy for data” (2020.2)）。

⁵ EU データ法前文第 119 項、第 1 条 1 項による。

⁶ EU データ法前文第 14 項、第 2 条 12 号、第 4 条 1 項、第 5 条 1 項による。

⁷ EU データ法前文第 1 項、第 20 項、第 32 項による。

c. 立法の根源的背景としてのゲートキーパー問題

EU データ法が対処しようとする根源的課題は、コネクテッド製品の設計・運用を握る製造者（データ保有者）にデータの実質的支配が集中する構造にある。自動車セクターでは、車載センサーや通信システムの設計が自動車メーカーの裁量に依存し、第三者（保険会社、修理事業者、独立系サービス事業者等）がこれらにアクセスできる可能性は、自動車メーカー側の設計と運用の選択（何を、どの粒度で、どのタイミングで、どの形式で）により事実上左右される。このため、データ保有者はしばしば「ゲートキーパー（門番）」として批判的に言及される⁸。

もっとも、本稿でいう「ゲートキーパー」性は、EU デジタル市場法⁹が定義する巨大オンラインプラットフォームの法的概念と同一ではない。EU デジタル市場法のゲートキーパーは、利用者規模や時価総額等の定量基準を満たす少数の大規模仲介者を対象とする。

他方、EU データ法の文脈で問題となるのは、規模にかかわらず製品設計に内在する技術的ロックインが、データ流通の出入口である門を実務上支配し、アフターマーケットサービス（保険・修理・モビリティサービスなど）¹⁰の参入条件を左右し得る構造にあることである。すなわち、EU データ法のもとにおける「ゲートキーパー」性は、データの生成・収集・通信・保存・開示の各層を製造者が設計段階の裁量で制御する力に根差す、技術設計起因の支配である。

d. 法的位置付け

EU データ法は、特定の経済セクター（自動車セクターや医療セクターなど）に限定されない広範な規制であり、EU 域内の市場に投入される「コネクテッド製品」およびそれに関連するサービスから生成されるデータのアクセスと利用に関するルールを定めている¹¹。

また、EU データ法の特徴は、EU 一般データ保護規則（以下「GDPR」）¹²が対象とする「個人データ」だけではなく、産業機械やコネクテッドカーから生成される「非個

⁸ Josef Drexler, et al, “Position Statement of the Max Planck Institute for Innovation and Competition of 25 May 2022 on the Commission’s Proposal of 23 February 2022 for a Regulation on harmonised rules on fair access to and use of data (Data Act)” Max Planck Institute for Innovation and Competition (2022.5)

⁹ EU デジタル市場法 (Regulation (EU) 2022/1925) は、巨大 IT 企業を「ゲートキーパー」に指定し、自社サービスの優遇やデータの囲込みを禁じる事前規制であり、2023年5月から適用開始となった。競争を促し消費者の選択肢を広げる狙いがあり、違反には巨額の制裁金が科される。本法の定義による「ゲートキーパー」に指定されている巨大 IT 企業として、Alphabet (Google)、Amazon、Apple、Meta、Microsoft、ByteDance (TikTok)、Booking.com の7社がある。

¹⁰ アフターマーケットサービスとは、製品が販売された「あと」に発生する、修理や保守に関連するサービスを指す。保険も含まれる。

¹¹ Italo de Feo, et al, “Vehicle data in the era of the Data Act. The EU Commission’s guidelines” (CMS, 2025.9)

¹² GDPR の詳細については、損害保険事業総合研究所「主要国における個人情報保護規制の動向と保険業界の対応」(2017.9)を参照願う。

人データ」をも包括的に対象としている点にある¹³。このため、EUデータ法は、個人データ保護を担うGDPRや通信のプライバシーを扱うeプライバシー指令¹⁴ではカバーできない非個人データの利用ルールを整備する役割を果たしている¹⁵。

EUデータ法とGDPR・eプライバシー指令の適用関係について、EUデータ法第1条5項は、両者の権利や義務が相反する場合、GDPRおよびeプライバシー指令が常に優先することを規定している。

こうした適用関係は、実務上極めて重要である。なぜなら、例えば、保険会社がコネクテッドカーのデータを利用する際、複数の法規制が重層的に適用され、二重、三重のコンプライアンス対応を余儀なくされることを意味するからである。具体的には、以下のような多段階の手続きが必要となる。まず、EUデータ法（第5条：第三者とのデータ共有に関する利用者の権利）に基づき、保険会社が利用者の同意を得たうえで自動車メーカーから車両データ（位置情報、速度、加速度など）への「アクセス権」を確保した場合でも、次に、そのデータが個人データに該当する限りにおいて、当該データを保険料の算出や事故分析に利用するためには、別途GDPRが要求する厳格な法的根拠（第6条：自由意志による、具体的で、情報提供に基づいた、曖昧でない同意）を確保しなければならない。さらに、コネクテッドカーのデータが通信される際には、eプライバシー指令が要求する通信の機密性確保やクッキー・同意管理などの追加義務を遵守しなければならない。

(2) 主要な規定

EUデータ法は、自動車を「コネクテッド製品」の典型例としてとらえており、そのデータアクセスに関する規定は、保険会社を含むアフターマーケットサービス業者に直接的な影響を及ぼすとされている。

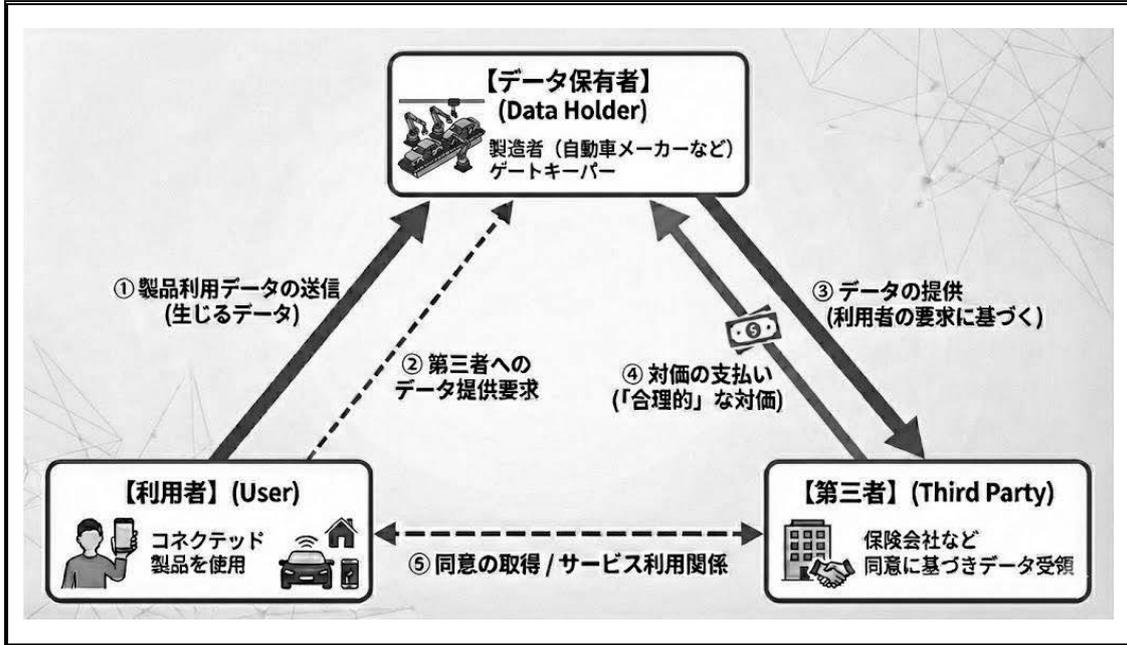
このことを理解するための前提として、主体者である利用者、データ保有者、第三者の相互関係を表す図表1を提示したうえで、これら主体に関する主要な規定を以下で説明する。

¹³ VeraSafe, “The EU Data Act Overview” (2025.10)

¹⁴ eプライバシー指令は、「電子通信のプライバシー保護」を目的とし、クッキー、通信の秘密、スパム防止などを規定している。GDPRが個人データ全般を対象とするのに対し、eプライバシー指令は電子通信の機密性と同意管理に特化しており、GDPRを補完している（European Data Protection Board, “Opinion 5/2019 on the interplay between the ePrivacy Directive and the GDPR, in particular regarding the competence, tasks and powers of data protection authorities” (2019.3)）。

¹⁵ Martin Braun, et al, “The EU Data Act: A new European legal framework with rules for data access, switching cloud providers and interoperability” (WilmerHale, 2024.1)

図表 1 EU データ法における利用者、データ保有者、第三者の関係



(出典：EU データ法ほかをもとに作成)

a. 主な用語の定義（第 2 条）

EU データ法第 2 条で定義される主な用語は、図表 2 のとおりである。

図表 2 主な用語の定義

用語	定義	例
コネクテッド製品 (Connected product)	その使用または環境に関するデータを取得、生成または収集する製品であって、電子通信サービス、物理的接続または機器上のアクセスを通じて製品データを通信することが可能であり、その主な機能が利用者以外の関係者に代わってデータを保存、処理または送信することではないもの（第 2 条 5 号）	以下の分野に該当する製品を指す（前文第 14 項）。 ○民間・公共・商業インフラ ○自動車 ○健康関連機器 ○船舶 ○航空機 ○住宅設備・消費財 ○医療関連機器 ○農業・産業機械など
利用者 (User)	コネクテッド製品を所有する、または賃貸もしくはリース契約に基づき当該コネクテッド製品の一時的な使用权を契約上移転された自然人または法人（第 2 条 12 号） ^(注 1)	○主体別：消費者、企業など ○形態別：所有者、賃借人など ○製品別：自家用車所有者、運送会社、スマートホーム ^(注 2) 製品利用住人、農機具使用農家、医療デバイス使用患者・医療機関など
データ保有者 (Data holder)	EU データ法、適用される EU 法または EU 法に従って採択された国内法に従い、データを利用する、および利用可能にする権利または義務を有する自然人または法人（第 2 条 13 号）	通常は、製造者や関連サービス提供者など

(注 1) 従来、データは、有体物ではなく、単なる情報の羅列であり、機械生成データには「創造性」が

ないために知的財産権（著作権）も適用の対象とならず、データに「所有権」が認められるかどうかは曖昧であったとされる。EU データ法は、この曖昧さを解消すべく、データの「アクセス権」と「共有権」を、製品の製造者から、法的な所有者または使用者である「利用者」に移行させた。保険会社がデータにアクセスする際の法的根拠は、この「利用者の権利」から派生することになる（European Economic and Social Committee, “Opinion on Building a European Data Economy”（2017.7）、Josef Drexl, et al, “Data Ownership and Access to Data: Position Statement of the Max Planck Institute for Innovation and Competition of 16 August 2016 on the Current European Debate”（2016.8）、および EU データ法）。

（注2）スマートホームとは、IoT を活用して家庭内の機器を制御し、快適な住空間の実現を目指す住宅をいう。外出先から空調を起動したり、冷蔵庫の中身をチェックする、あるいは子どもや高齢者の安全を確認するなどの利用例である（METI Journal ONLINE「スマートホームにみる「つながる」時代の規格開発」（経済産業省、2019.11））。

（出典：野呂悠登、芹澤杏子「EU データ法の解説-適用場面ごとのルールと日本企業が講ずべき実務対応を整理」Business Lawyers（弁護士ドットコム、2025.9）、EU データ法をもとに作成）

b. 利用者による第三者へのデータ共有権（第5条）

EU データ法において、実務上最も重要な規定の1つがこの第5条である。

第5条1項は、データ保有者（製造者）に対し、利用者からの要求があれば、指定された第三者（保険会社やメンテナンス業者など）にデータを遅滞なく提供することを義務付けている。提供対象には、製品から得られる「容易に利用可能なデータ」だけでなく、その内容を正しく理解するために必要な「メタデータ」¹⁶も含まれる。

このデータ提供にかかる費用については、データ保有者から利用者本人へは原則として「無償」で行われる。一方、第三者に対しては、第9条に基づき適正な「対価」を求めることが認められている。

この規定の最大の意義は、「非個人データ」のデータポータビリティ権を確立した点にある。これまで、データを自由に持ち運んで他者に移転できる権利（データポータビリティ権）は、GDPR などの枠組みにおいて「個人情報」にのみ認められてきたものであった。しかし、本条項により、機械の稼働ログなどの「個人情報を含まないデータ」であっても、利用者が自らの意思で自由に持ち出し、第三者に相当する他者（他社）のサービスで有効活用できるようになる。これにより、データ保有者によるデータの囲込みを是正し、新たなデータ活用の市場が生まれることが期待される。

¹⁶ EU データ法におけるメタデータとは、「データの発見または使用を容易にする、データの内容または使用に関する構造化された記述」と定義されている（第2条2号）。具体例として、タイムスタンプ（時刻情報）のような基本的な付随情報、データ構造・データフォーマット・分類スキームのようなデータの構造と解釈に必要な情報、セキュリティのような設定と管理に関する情報などがある。

c. データ提供に対する合理的対価（第9条）

データ保有者（製造者）は、利用者からの要求に基づき第三者（保険会社など）にデータを提供する際、当該第三者に対し「合理的」な対価を請求する権利が認められている。

EU データ法は、製造者がこの「対価」を利用して、事実上のデータアクセス拒否や競争阻害を行うことを防ぐため、第9条において対価の額はデータへのアクセスを可能にするために発生する「直接的な費用」および関連する投資費用を反映したものであるべきと規定している。

なお、「合理的な金額（価格）はいくらか」という基準がEU データ法の法文上で明確でないため、データを高く売りたい製造者と、安く入手したい第三者との間で、価格設定に関する解釈が将来的な最大の争点になると予測されている¹⁷。欧州委員会は、この対価の計算基準について、別途ガイドラインで明確化する見込みであるとされている¹⁸。

(3) 欧州委員会による「自動車データに関するガイダンス」

EU データ法の主要規定が適用開始となった2025年9月12日、欧州委員会は、特に複雑なユースケースが想定される自動車セクターを対象として、「自動車データに関するガイダンス」¹⁹を公表した。

本ガイダンスは、EU データ法の第II章（事業者から消費者へのデータ共有、および事業者間のデータ共有）の実施を支援するために作成されたものであり、その対象者として、自動車メーカー、部品サプライヤー、アフターマーケットサービス提供者、そして保険会社が明確に指定されている。

本ガイダンスは保険業界にとって極めて重要である。すなわち、第5条「利用者による第三者へのデータ共有権」に基づき、保険会社などの第三者によるアクセスが認められるデータの「範囲」は、図表3のとおり、「生データ」および「処理前データ」に限定される。一方で、データ保有者である自動車メーカーが独自のアルゴリズムや複雑な処理によって生成した「派生データ」については、自動車メーカーの知的財産権を保護する観点から、原則として共有義務の対象外とする線引きが行われた²⁰。

このガイダンスによる「データ共有権の範囲」の定義は、日本の損害保険業界が目指す「自動運転事故の原因究明」という目的に照らしたとき、重大な示唆を有する。EU

¹⁷ Dominik Huebler & Lucas Skrabal, “Compensation Disputes under the Data Act – How to Prepare for Terra Incognita” Disputes magazine (NERA, 2025.11)

¹⁸ Italo de Feo, et al, “Vehicle data in the era of the Data Act. The EU Commission’s guidelines” (CMS, 2025.9)

¹⁹ European commission, “Communication from the commission Guidance on vehicle data, accompanying Regulation 2023/2854 (Data Act)” (2025.9)

²⁰ Ana Hadnes Bruder, et al, “The EU Data Act Has Taken Effect: Focus on Automotive and Cloud Providers” (Mayer Brown, 2025.11)

データ法は、例えばテレマティクス保険²¹に必要な「生データ」へのアクセスを保障する一方で、事故の瞬間に自動運転システムが何を分析し、なぜそのように判断したのかといった「派生データ（分析結果）」へのアクセスについては、本ガイダンスを確認する限り、保障していない。なぜなら、これら派生データは、自動車メーカーの「企業秘密」として保護される対象となり得るからである²²。

図表 3 データ共有権の範囲

共有対象の有無	データの分類	説明
共有対象のデータ	生データ	<ul style="list-style-type: none"> ○実質的に変更されていないデータを指す。ソースデータまたは一次データとも呼ばれる。 ○利用者の操作（コントロール、画面、ボタンなど）から直接得られるデータや、例えば車両センサーによって自動的に生成されるデータが含まれる。
	処理前データ	<ul style="list-style-type: none"> ○「後続の処理および分析の前に理解可能かつ利用可能にする目的で」処理が施されたデータをいう。 ○単一センサーまたは接続されたセンサー群から収集されたデータで、温度、圧力、流量、音声、水素イオン濃度、液面レベル、位置、加速度、速度などの物理量・品質またはその変化を特定することにより、より広範なユースケース向けに収集データを理解可能にする目的で収集されたデータが含まれる。
共有対象外のデータ	推論データまたは派生データ	<ul style="list-style-type: none"> ○多くの場合、独自のアルゴリズムに基づいて複雑な処理から生じる情報であり、新しい独自コンテンツを生成する。 ○データ例 <ul style="list-style-type: none"> ・動的再ルート設定および最適ルート計画アルゴリズムによって生成されたデータ^(注1) ・先進運転支援システム（ADAS）の各データ（物体検知・分類、軌道予測、リスク評価、急ブレーキ、車線維持支援、適応型クルーズコントロール^(注2)、速度超過警報などの運転支援コマンド） ・燃費、排出ガス、および性能最適化エンジン制御アルゴリズムから得られるデータ ・運転スコアやエコスコアなどの運転者分析システムデータ ・衝突の重大性などの分析 ○欧州委員会は、これらのデータについて、データ所有者による追加投資の結果であり、企業秘密の保護に値するノウハウを表すため、開示義務の対象外としている。

(注1) このデータには、車両のダッシュボードを介して提示される具体的な推奨経路や、燃料・エネルギー残量に基づいた充電ステーションおよびガソリンスタンドの提案などが含まれる。これらの

²¹ テレマティクス保険とは、通信（telecommunication）と情報工学（infomatics）を融合したテレマティクス技術の利用により、走行距離や運転特性といった運転者ごとの運転情報を取得・分析し、その情報を基に保険料を算出する自動車保険である。PAYD（走行距離連動型）と PHYD（運転行動連動型）に分かれ、リスクに応じた詳細な保険料設定により、安全運転の促進の効果および事故の減少効果がある（佐藤智行「PAYD（実走行距離連動型自動車保険）－米国カリフォルニア州の導入を巡る議論を中心として－」損保総研レポート第 87 号（損害保険事業総合研究所、2009.3）および国土交通省「テレマティクス等を活用した安全運転促進保険等による道路交通の安全」第 9 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 I）（2014.11））。

²² Juan Ramón Robles, et al, “EU Data Act (part 5): smart cars and data sharing obligations – Q&A” (Hogan Lovells, 2023.9)

情報は、バッテリー残量、燃料レベル、タイヤ圧といった、車両の動作や状態を表す「入力データ」をもとにして生成される（第17段）。

（注2）適応型クルーズコントロールは、Adaptive Cruise Control を訳したもので、車両の前方に搭載したレーダを用いて、前方を走行する車両との車間距離を一定に保ち、必要に応じてドライバーへの警告を行うシステムのことをいう（国土交通省ウェブサイト）。

（出典：European commission, “Communication from the commission Guidance on vehicle data, accompanying Regulation 2023/2854 (Data Act)”（2025.9）および Italo deFeo, et al, “Vehicle data in the era of the Data Act. The EU Commission’s guidelines”（CMS, 2025.9）をもとに作成）

3. EU データ法に対する欧州保険業界の対応

本項では、前記2.で詳述したEUデータ法の制定および2025年9月の適用開始という環境変化に対し、欧州の保険業界がどのように反応し、また、どのような新たな課題を指摘しているのかについて、主要な業界団体および保険会社の公表内容に基づいて分析する。

(1) 欧州保険業界の全体的動向：欧州保険協会

a. EU データ法への原則的支持と「セクター別立法」の要求

欧州保険協会（Insurance Europe）は、EUデータ法の立法段階から一貫して積極的に意見を表明してきた。

同協会が2023年5月に公表したポジションペーパー「EUデータ法案に対する保険業界の立場」²³では、同法案が「データ共有を促進し、データ共有の単一市場を創設する」という目的を掲げていることを歓迎し、コネクテッド製品の利用者における「強化されたデータポータビリティ権」²⁴についても全面的な支持を表明した。

一方で、同協会は、自動車セクター特有の課題を解決するには「EUデータ法のみでは不十分である」とも指摘している。その根拠として、自動車メーカーは保険会社を含むアフターマーケットサービス事業者に対して圧倒的な市場支配力を有しており、両者間には構造的な交渉力の不均衡が存在することを挙げた。同協会は、EUデータ法を補完し、車両データへの公平なアクセスを担保するためには、専用の「セクター別立法」が不可欠であり、それが唯一の解決策であると強調している。

²³ Insurance Europe, “Insurance industry position on proposed EU Data Act ahead of trilogues”（2023.5）

²⁴ 具体的には、EUデータ法第5条の「利用者による第三者へのデータ共有権」を指すと考えられる。前記2.（2）b.を参照願う。

b. 適用開始時（2025年9月）における声明

EU データ法の主要規定が適用開始となった 2025 年 9 月、欧州保険協会を含む、欧州の自動車アフターマーケットサービスやモビリティサービスに関連する 10 の主要業界団体で構成される連合体「独立系サービスプロバイダ（Independent Service Providers）グループ（以下「ISP グループ」）」²⁵は、同法の適用開始に関する共同声明²⁶を公表した。声明の中で ISP グループは、EU データ法の適用開始および自動車データに関するガイダンスの公表を、欧州のデジタル移行における重要な節目として歓迎している。

共同声明によると、ISP グループは EU データ法について、自動車セクターにおける公正かつ透明性の高いデータ共有に向けた決定的な一歩であると評価した。EU データ法が IoT デバイスの利用者にデータに対する権利を与え、選択した第三者とのデータ共有を可能にすることで、競争、イノベーション、そして消費者が手頃で持続可能なモビリティサービスを楽しむことができる包括的な法的枠組みを提供すると期待を寄せている。

しかし、ISP グループは同時に、EU で審議中の「デジタル・オムニバス法案」²⁷などに代表される、行政負担の軽減を名目とした規制緩和の動きに対して強い懸念を表明した。ISP グループは、コンプライアンスの合理化に向けた真摯な取り組み自体は支持しつつも、「手続きの簡素化を、ルールの無効化（規制緩和）と混同してはならない」と強調している。その根拠として、「自動車セクターにおけるこれまでの経験が示しているとおおり、構造的な不均衡が存在する状況下では、自主的な枠組みが拘束力のある規則の代わりになることはない」²⁸と明言している。

²⁵ ISP グループは、自動車から生成されるデータへの「公平かつ透明性のあるアクセス」を確保することを主な目的として活動している。具体的には、特定の支配的な企業によるデータの独占を防ぎ、欧州全体で競争力があり、革新的で、消費者志向の自動車エコシステムを構築することを目指している。アフターマーケットの各分野から、独立系データ出版社（ADPA）、車体修理業者（AIRC）、自動車販売・整備業者（CECRA）、自動車部品サプライヤー（CLEPA）、ガレージ・検査機器メーカー（EGEA）、タイヤ・ゴム製造業者（ETRMA）、独立系卸売・流通業者（FIGIEFA）が参加している。消費者と利用者の分野から、欧州の約 4,000 万人のドライバーを代表するモビリティ・クラブ（FIA）、リース・レンタカー業界（Leaseurope）が参画している。

²⁶ ISP Group, “Independent Service Providers (ISP) group welcomes the Data Act entry into application, but cautions against deregulation” (2025.9)

²⁷ EU で審議されている「デジタル・オムニバス法案（Digital Omnibus）」は、2025 年 11 月に欧州委員会が提案したデジタル規制の包括的な簡素化パッケージである。提案の背景には、EU が米国や中国に対して AI・データ経済分野で競争力を失っているという危機感があり、複雑な規制体系を整理し、企業の負担を軽減することが狙いとされている（Smart Governance ウェブサイト）。

²⁸ 本件は、独立系自動車修理・保守事業者が過去に得た重要な教訓、すなわち、自動車メーカーによる情報独占は、法的強制力がない限り解消されないことを示していると考えられる。自動車の電子化が進展した 2000 年代、自動車排出ガス規制の Euro 5/6（Regulation (EC) No 715/2007）により、従来、自動車メーカー系ディーラーが独占していた故障診断コードや配線図などの修理保守情報を独立系事業者にも開示することが義務化された。これにより、独立系事業者が車両診断ポート（OBD）に直接に接続する有線接続環境が法的強制力によって一定程度確保された。しかし現在、車両は常時通信を行うコネクテッドカーに進化し、自動車メーカーは拡張車両（Extended Vehicle）モデルを採用している。このモデルでは、車両データを直接外部に提供せず、自社管理サーバに集約し、第三者への提供を制御することができる。その結果、独立系事業者などの外部業者は車両との直接通信ができなくなったため、メーカーサーバを経由することで高額な利用料やデータの選別・遅延といった新たな障壁が発生している状況にある

こうした規制緩和の動きは、データ市場における市場の非対称性を固定化させ、少数の支配的企業（データ保有者）のみに利益をもたらすものであり、独立系サービスプロバイダが競争力のあるデジタルモビリティサービスを提供するうえでの真の障壁は、事務作業ではなく「車両データへのアクセス制限」であると指摘している。

また、ISP グループは、EU データ法が実効性の低い「ソフト」な執行に留まる可能性を危惧している。加盟国間で一貫した強力な監督体制が構築されなければ、同法に定められた権利と義務が形骸化するリスクがあると主張した。

これらの懸念を踏まえ、ISP グループは欧州委員会および加盟国に対し、以下の3点を強く要請している。

- EU 全域における強力かつ一貫した、効果的な法執行の確保
- 今後の法整備パッケージを通じて、EU データ法の整合性を損なったり、内容を骨抜きにしたりする試みから法を保護すること
- EU データ法を、車両データへの公正なアクセスという課題を完全に解決するための「セクター別法制」への第一歩として認識すること

(2) ドイツにおける対応：アリアンツとドイツ保険協会（GDV）

ドイツは、EU 加盟国の中で最大の自動車市場かつ損害保険市場であるため、他の加盟国と比して、EU データ法に関する議論が多く行われてきた国である。本項では、アリアンツおよびドイツ保険協会の対応状況を説明する。

a. アリアンツ

(a) EU データ法立法段階における具体的要求（2023年10月）

欧州大手の保険会社であるアリアンツ（Allianz）は、EU データ法の議論に極めて積極的に関与してきた。EU データ法案が EU で立法化段階にあった 2023 年 10 月、アリアンツが開催した「第 11 回アリアンツ・モーターデー」では、EU データ法が主要議題として取り上げられた²⁹。

このイベントでアリアンツは、車両所有者にデータ主権を付与する EU データ法を、EU のデジタル経済を強化するイノベーションと競争促進の施策として高く評価し、全面的な支持を表明した。また、同法により保険会社は、個別化されたリスクベースの保険料設定、事故防止サービス、迅速な事故対応や保険金支払など、顧客価値の高いサービスを提供できる道が開かれたと述べた。

しかしながら、この法律の恩恵を最大化するためには、重要な課題が残されていると

(Mike McCarthy, et al, “Access to In-vehicle Data and Resources: Final Report” (European Commission, 2017.5))。

²⁹ Allianz, “Vehicle data can become a turbo for the European digital economy” (2023.10)

して、車両から第三者にデータを転送するための技術的枠組みの欠如、自動車メーカーによるデータ提供価格の公正性の確保、そして安全なデータ交換を保証する仕組みの構築を急ぐべきであると指摘した。以下は、アリアンツが提言した 4 つの具体的要求事項である。

① データの完全な透明性の確保

車両所有者は、自分の車でどのようなデータが収集されているのかについて、完全な透明性を与えられなければならない。どのデータポイントがリアルタイムで第三者に転送可能かを正確に把握できる必要がある。

② 標準化された最低限のデータセットの定義

GPS やバッテリーデータなどを含む、メーカー横断で利用可能な最低限のデータセットを標準化する必要がある。これにより、第三者が一貫性のあるサービスを開発しやすくなる。

③ 規制された市場と独立したデータ受託者の設置

権限を持つ第三者がデータにアクセスできるよう、独立した機関（データ受託者）が安全なデータ交換を管理・保証すべきである。

④ 公正なデータアクセス価格の設定

データへのアクセスが法外な価格設定によって妨げられてはならない。イノベーションを促進するため、公正かつ合理的な価格でのデータ転送が保証される必要がある。

上記③の規制市場と独立したデータ受託者の設置に関する要求は、EU データ法の基本的な枠組みに対する重要な問題提起である。EU データ法第 5 条が規定するデータ共有フローは、基本的に「利用者」が「データ保有者」に第三者へのデータ提供を指示し、「データ保有者」が「第三者（保険会社）」にデータを提供する関係である³⁰ため、全体としてみると実務上は効率性に劣るものとなる。アリアンツの提案は、製造者であるデータ保有者と、保険会社・修理業者といった第三者すべての関係者の中間に「中立的なデータ管理者」を設置する「中央集権的」なインフラモデルを要求するものである。

この提案の背景には、データ保有者がデータアクセスの「ゲートキーパー」³¹として機能し続ける限り、たとえデータ提供の対価に公正・合理的・非差別的な条件（FRAND 条件³²）が設定された場合であっても、データ保有者との直接交渉では公正な価格や標

³⁰ Axel von dem Bussche, “The EU Data Act in practice: understanding and applying the Model Contractual Terms” (Taylor Wessing, 2025.11)

³¹ 「ゲートキーパー」については、前記 2. (1) c.を参照願う。

³² EU データ法における FRAND 条件とは、「公正で (Fair)、合理的で (Reasonable)、差別のない (Non-Discriminatory)」条件のことで、特にコネクテッド製品によって生成されたデータを、利用者の要請に基づいて第三者が利用できるように提供する場合に適用される。この条件下では、まず提供側はデータ利用の対価として「合理的な費用の負担」を第三者に求めることができる。関連して、前記 2. (2)

準化されたデータへのアクセスは相当に難しいのではないかと³³という、アリアンツ側から自動車メーカーをはじめとする製造者側に対する強い不信感が存在すると推察される³⁴。

また、上記④の公正なデータアクセス価格の設定については、データ保有者がデータ提供料を不当に吊り上げ、競争を阻害することへの懸念から、「公正な価格」の設定の必要性を主張したものであった。

(b) 自動運転車時代を見据えた追加要求（2025年10月）

アリアンツは、EUデータ法適用開始後の2025年10月に開催した「第13回アリアンツ・モーターデー」で、自動運転車の普及を踏まえた追加要求を公表した³⁵。

主な内容は、EUが安全データや事故データへのアクセスに関する統一基準を確立すべきという提案である。アリアンツは、EUデータ法第5条による車両データ共有の仕組みを重要な基盤と評価し、事故や安全関連データの活用がもたらす利益を強調した。さらに、保険会社・自動車メーカー・規制当局が共同で枠組みを策定すれば、道路安全の向上、公共の信頼強化、自動運転モビリティの受容促進につながると述べている。この枠組みでは、保険会社は、事故多発状況に関するデータを提供し、自動車メーカーはシステム性能データ³⁶を共有することが想定される。アリアンツの目標は、ヨーロッパの自動車メーカーが安全面で主導権を握ることを支援する枠組みを構築することであるとしている。

b. ドイツ保険協会（GDV）

ドイツの保険業界団体であるドイツ保険協会（Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft：以下「GDV」）は、保険業界が直面する最大の変化を「デジタル化」ととらえており、EUデータ法をその転換点となる重要な法規制として認識している³⁷。

本項では、GDVがEUデータ法をどのように評価してきたか、また特に自動車データへのアクセスを巡ってどのような意見を主張してきたかを紹介する。

c.を参照願う。

³³ Alexander Schmalenberger, “The EU Data Act: a strategic analysis for businesses” (Taylor Wessing, 2025.11)

³⁴ この点は、前記3.(1) a.において、欧州保険協会が「自動車メーカーは、保険会社を含む自動車アフターマーケットサービス事業者に比べ、圧倒的な市場支配力を持ち、両者間に構造的な交渉力の不均衡が存在する」と指摘していたことと一致する。

³⁵ Allianz, “Allianz reports safety gains from automated mobility and urges EU-wide “driving license” for autonomous vehicles” (2025.10)

³⁶ 自動運転システムが、特定の交通状況においてどのように機能し、どのような性能を発揮するかを示す技術的な実績データのことを指す。

³⁷ GDV, “EU Data Act: Versicherer pochen auf Datensouveränität” (2024.2)

(a) EU データ法への評価

欧州議会で EU データ法が採択された 2023 年 11 月、GDV の CEO である Jörg Asmussen 氏は、EU データ法を「デジタル時代への針路を正式に定めるもの」と評した³⁸。

同氏は、EU データ法が「ネットワーク化されたデバイスからのデータへのアクセスを規制する」ことで、保険会社にとって「IoT が新たなサービスの機会を開く」ことにつながるとの期待感を表明している。具体的には、保険会社がコネクテッドカーや予知保全といった分野³⁹において、新たなデータソースを活用し、革新的でよりパーソナライズされた競争力の高い保険商品を提供できるようになると述べている⁴⁰。

上記のような概ね肯定的にとらえられる評価の詳細は、図表 4 に掲げる 4 点に整理できる。

図表 4 GDV による EU データ法への評価

評価事項	評価内容
データ主権の強化	利用者（消費者および企業）に対し、自らが利用する IoT デバイスが生成したデータへのアクセス権を付与し、それを第三者と共有する権利を認める点について、GDV はこれを「データ主権（data sovereignty）」の強化と呼び、歓迎している。
公正な競争の促進	データの保有者（主に製造者）による独占を防ぎ、アフターマーケットサービス事業者や保険会社がデータにアクセスできる環境を整備することで、公平な競争の実現可能性が高まる。
不公正契約の排除	データ共有に関する企業間契約において、中小企業等が一方的に不利な条件を課されることを防ぐため、不公正な契約条項に対する保護が強化される点について、GDV はこれを「ビジネスの保護手段（Safeguards for businesses）」として評価している。
切替えの円滑化	クラウドサービスプロバイダ間の切替えを容易にし、相互運用性を高める義務を課す点について、GDV は将来的にクラウドプロバイダの変更が容易になることを前向きにとらえている。

（出典：GDV ウェブサイトをもとに作成）

(b) 自動車データへのアクセスに関する主張の時系列整理

GDV の EU データ法に関する活動の中で最も精力的かつ政治的な動きが見られる領域が、コネクテッドカーのデータアクセスに関するものである。本項では、2023 年 1 月のロビー活動から、2025 年 9 月の適用開始段階における不満の表明までを時系列に沿って整理し、GDV の主張を説明する。

³⁸ GDV, “Asmussen on the EU Data Act” (2023.11)

³⁹ ここでの「予知保全」とは、コネクテッド製品（IoT 機器）から生成されるデータを活用し、機器の故障やメンテナンス時期を事前に予測するサービスや、それを基にした新しい保険商品という文脈で使われている。具体的には、コネクテッド製品の利用者は自分の製品から生成されたデータにアクセスし、それを第三者（サービスプロバイダなど）と共有できるようになる。予知保全は、この「新たに利用可能になったデータソース」を活用する具体例として挙げられている。例えば、コネクテッドカーの所有者が、自動車メーカーに対して走行データなどを自分が選んだサービスプロバイダと共有するよう要求することで、車両の状態に基づいた予知保全サービスや保険が受けられるようになることをいう。

⁴⁰ GDV, “The Data Act: key provisions and implications” (2025.9)

ア. 2023年1月：セクター固有規制の必要性と緊急提言

GDVは2023年1月、自動車アフターマーケットに関連する主要な団体と連携し、ドイツ連邦デジタル・交通大臣宛に緊急の共同書簡「自動車データおよび機能へのアクセスに関するセクター固有の規制」⁴¹を送付した。

欧州委員会では2022年、EUデータ法の議論と並行して、自動車分野に特化した「自動車データ、機能、リソースへのアクセス規制」案⁴²の策定が進められていた。しかし、2023年になって、GDVをはじめ、自動車に関連するアフターマーケットサービス団体の合計9団体⁴³は、この規制案が成立しない可能性が高まっているという情報を入手したため、上記規制案の制定を求め、緊急提言という形で送付したものである。このことは、自動車データへのアクセス問題が単に保険業界だけの課題ではなく、自動車エコシステム全体における「メーカー 対 非メーカー」の対立構造を明確化させているといえる。9団体は共同書簡の中で、「過去6年以上にわたり、メーカーによる自動車データの独占が続いており、公正な競争が存在しない」と強く主張した。

9団体はまた、自動車がスマートウォッチなどの他のコネクテッド製品と異なり、高額な投資を伴う資産であり、場所の移動という基本的なニーズを満たす重要な製品であることを踏まえ、一般法であるEUデータ法だけでは不十分であり、競争法上の特別なセクター別規制が不可欠であると主張した。

イ. 2023年11月：EUデータ法採択時の声明と問題提起

2023年11月のEUデータ法採択を受け、GDVのCEOは声明⁴⁴を公表した。声明の中で、自動車データの活用（損害調査の迅速化等）に期待を寄せる一方、「具体

⁴¹ GDV et al, “Sektorspezifische Regulierung zum Zugang zu Fahrzeugdaten und -funktionen” (2023.1)

⁴² “Proposal for a regulation on access to vehicle data, functions and resources”

欧州委員会は2022年3月、現代の自動車が生成するデータのアクセスと使用に関する条件を設定するため、「影響評価のための証拠収集（Call for evidence for an Impact Assessment）」を公表した。この証拠収集は、自動車データのアクセスが現在制限されており標準化もされていないという課題を解決し、アフターマーケットサービスやモビリティサービスにおける公平な競争を促進することを目的として、本規則案に関する市中協議が実施された。影響評価の結果では、サイバーセキュリティや車両の安全性の懸念から直接的なデータアクセスに慎重な姿勢を示す自動車メーカー側と、公平な競争を維持するためにメーカーを介さないリアルタイムなデータアクセス権を要求する独立系事業者（修理業者・保険会社等）側との間で激しい利害対立があったとされている（Lionel Binz, “Autonomous Vehicles to Evolve to a New Urban Experience (AVENUE) (2022.9)”。さらに、欧州委員会内部でもすでに成立した一般法である「データ法」で十分カバーできるのではないかという議論が交わされた結果、現在（2026年1月時点）ではデータ法が自動車分野にも適用されており、欧州委員会は新法を作る代わりに「自動車データに関するガイダンス（2025年9月発行）」を公表することで、データ法の運用を補完している状況にある。

⁴³ 9団体の構成は、GDV、ADAC（ドイツ自動車連盟）、ASA（自動車サービス機器メーカー・輸入業者連盟）、BRV（タイヤ販売・架装業者連盟）、GVA（自動車部品商連盟）、VIA（国際レンタカー連盟）、wdk（ドイツゴム工業協会）、ZDK（ドイツ自動車整備振興会連合会）ZKF（ドイツ車体・車両技術連盟）からなる。

⁴⁴ 前掲脚注37に同じ。

的な利用事例への対応には法整備が必要」と言及した。これは、一般法であるデータ法を評価しつつも、自動車セクター特有のルール策定が不可欠であるとする、同年1月の共同書簡からの主張を改めて強調したものである。

ウ. 2025年9月：EUデータ法適用開始時の批判と国内法の欠如

EUデータ法が適用開始となる2025年9月、GDVのCEOは、EUデータ法に対応するドイツ国内の実施法が整備されていない状況をとらえて、以下のようなコメントをプレスリリースとして公表した。

- EUデータ法が適用開始となるにもかかわらず、ドイツでは必要な国内実施法が未だに成立しておらず、明確なルールと責任の所在が欠けている。EUデータ法は、EUの法令分類上、規則であるため国内法化せずとも直接効力を持つが、執行機関の指定や罰則、紛争解決手続きなどの実務的細則は国内法で定める必要がある。
- 現代の自動車は事故発生時に事故の経緯に関する技術データを提供することができる。このデータが（保険実務に対応するよう）構造的に記録・処理されれば、損害の調査をより迅速かつ客観的に行うことができ、顧客への迅速なサポートにつながる。EUデータ法は、そのための欧州における枠組みを構築するものである。その効果を発揮させるためには、明確な規定を備えた国内実施法の早急な制定が必要である。

(c) 自動車データ開示に向けた業界の一貫した主張

GDVが一貫して主張しているのは、「自動車は他のIoTデバイス（コネクテッド製品）とは異なる」という点である。前記(b)の時系列整理におけるGDVの意見のとおり、自動車は消費者にとって高額な資産であり、安全性に関わる重要な製品であるということと、自動車事故発生時の挙動データは極めて複雑であり、高度な解析を必要とするということを踏まえ、GDVは「自動車セクターのような複雑なユースケースには、追加的なセクター別ガイダンスおよび法制化が必要となる」と主張している。

そして、この主張を正当化するために、「(利用者である)車両所有者が自らのデータに対する完全なコントロールを保持することが重要である」として、利用者(車両所有者)の利益を前面に押し出している。

EUデータ法第5条に基づき、コネクテッドカーの所有者は、自動車メーカーに対し特定のデータについて、自身が選んだサービスプロバイダ(保険会社や修理工場)と共有するよう要求できる。GDVはこの利用者に認められた権利を、自動車メーカーによるデータの独占的管理(ゲートキーパー状態にあること)を是正するための重

要な根拠として位置付けようとしている。

GDV が保険会社の立場から自動車データへのアクセスを求める最大の理由は、事故状況の把握を迅速化し、保険金の支払いや顧客支援を早めるためである。そのためには、データ保有者である自動車メーカーから「構造化されたデータ」の提供を受ける仕組みが不可欠であり、その実現には国内法の整備と自動車セクターに特化したルールの確立が急務だとしている。

(3) イタリアにおける対応：イタリア保険会社協会（ANIA）

イタリアは、欧州の中でテレマティクス保険が最も普及している先進市場⁴⁵である。テレマティクス保険は、運転行動や走行距離などの走行データに基づく保険料計算を行うため、イタリア保険業界は EU データ法に対して具体的な反応を示している。本項では、イタリアの保険業界団体であるイタリア保険会社協会（Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici：以下「ANIA」）の対応状況を説明する。

a. 基本姿勢

ANIA は、欧州保険協会と連携し、EU データ法の提案段階から積極的に意見表明を行ってきた。基本姿勢として、ANIA は EU データ法について、利用者主権やデータ共有の法的基盤が確立されることから、「データ経済の公正性と革新性を高めるための措置」として歓迎している⁴⁶。

しかし、ANIA の評価は「歓迎するが、十分ではない」という点に集約される。EU データ法は全産業を対象とした包括的な規制であるため、自動車セクター特有の複雑な技術的・競争的課題に対処するには具体性が欠けている、というのが ANIA の主張である。

b. 専門グループ「Motor Connected」の設置

ANIA は、欧州委員会から EU データ法案が立法提案された 2022 年 2 月以後、自動車データへのアクセスおよびイベントデータレコーダー（Event Data Recorder：以下「EDR」）に関する EU 規制を分析するために、「Motor Connected」という専門家からなる作業部会を組織内に設置した。

新設された作業部会「Motor Connected」の任務は、EU データ法案等の規制が保険実務に与える影響を多角的に評価することにある。そのうえで、イタリア保険市場の競争力を維持するための統一的な交渉ポジションを論理的に体系化し、EU 向けの戦略的

⁴⁵ Martin Cederqvist & Caspar Jansson, “Insurance Telematics in Europe and North America” (Berg Insight, 2024.12)

⁴⁶ Panorama Assicurativo, “Data Act: La Commissione Ue Propone Misure Per Un'economia Equa e Innovativa Basata Sui Dati” (2022.2)

な政策提言（ロビー活動）の基盤とすることであった⁴⁷。

ANIA は、保険会社が、自動車の走行によって生成されるデータに直接にアクセスすることができるようになれば、テレマティクス保険で後付けするような第三者製品・装置（いわゆるアフターマーケット製品）に依存せず、より効率的で高度な保険サービスの提供が可能になると考えた。また、衝突の直前、最中、直後の技術的パラメータを記録する装置である EDR のデータにアクセスできることは、事故の再現と責任の帰属を特定するだけでなく、迅速かつ正確な保険金支払の促進のためにも、極めて重要となる。

c. 欧州議会向け政策提言での懸念主張

Motor Connected 作業部会における検討を反映したものと推測されるのが、ANIA が 2024 年 3 月に公表した「欧州議会（2024-2029）に向けた ANIA の提言」⁴⁸である。ANIA は上記提言の中で、自動車メーカーがデータの「ゲートキーパー」としての地位を維持し、強化することを最も強く懸念している。

コネクテッドカーにおいては、データ生成の仕組み、データサーバ、データへのアクセスインターフェースのすべてが自動車メーカーによって設計・管理されている⁴⁹ところ、EU データ法のもとでは、利用者の同意があれば保険会社はデータにアクセスできるが、その「アクセス方法」や「データの形式」、「提供のタイミング」は規定されておらず、依然として自動車メーカーの技術的な支配下に置かれる。

このような状況では、自動車メーカーは単なるデータ保有者に留まらず、保険商品を自ら提供したり特定の保険会社と提携したりすることで、保険市場における直接的な競合相手となる可能性がある。このとき、自動車の全データにアクセスできる自動車メーカーが自社サービス向けにはリアルタイムかつ詳細なデータを無償で利用できる一方、外部の保険会社には遅延したデータや加工済みデータを高額な対価で提供するような状況が生じれば、公正な競争は著しく阻害される。

ANIA はこうした状況を踏まえて、同提言の中で「自動車メーカーのゲートキーパーとしての役割を終了させる必要がある」と批判的に明記し、データ法案の枠組みだけでは保険会社と自動車メーカーの間に公平な競争条件が確保されないと指摘した。

4. 日本における自動運転車のデータ開示に関する議論

本項では、EU における包括的なデータアクセス権の議論とは異なる文脈で進められている、日本国内の損害保険業界における自動運転車のデータ開示に関する議論の現状を整理する。

⁴⁷ ANIA, “L’assicurazione Italiana 2022–2023 (2023.7)”

⁴⁸ ANIA, “Proposte ANIA per la legislatura europea (2024-2029)” (2024.3)

⁴⁹ Matthieu Lainné, “Supporting automotive OEMs through EU Data Act implementation” (2025.1)

(1) 自動運転レベル4の事故原因究明

前記2.および3.で述べたEUデータ法と欧州保険業界の対応が、コネクテッドカーのデータアクセス権に関する「競争政策」や「市場の公正性」を主たる対象としているのに対し、日本の損害保険業界における議論はより喫緊かつ具体的な課題、すなわち「自動運転（特にレベル4）における事故」に特化している点が特徴である⁵⁰。

日本における議論の主目的は、自動運転システムが運転主体となり、運転者が事実上不在となるレベル4の走行中に事故が発生した場合、迅速な被害者救済と円滑な保険金支払を行うための前提として、事故状況の把握と原因究明をいかにして可能にするか、という「賠償実務」に置かれている。

(2) 事故原因究明に必要とされるデータ

日本損害保険協会（以下「損保協会」）は、自動運転に関する議論の初期段階である2016年6月に公表した報告書「自動運転に関する法的課題について」⁵¹の中で、既にデータアクセスの重要性を指摘していた。同報告書では、システムやインフラの欠陥、あるいはサイバー攻撃を原因とする事故を想定し、「EDR等の自動車の制動状況等のデータの取得および分析体制」の構築が必要であると提言していた。

その後、国土交通省に設置された「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」が2018年3月に公表した報告書⁵²では、レベル0からレベル4までの自動車が混在する当面の過渡期においては、「保険会社等による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保のための仕組みを検討することが適当」との見解が示された。求償権行使のためには、自動運転システムを利用中の事故状況を正確に把握する必要があるため、保険会社各社が被保険者等に調査への協力を求めることができるよう、2021年4月に自賠責保険約款が改定された。これにより、自動運転車の事故原因の究明を目的として、自動車メーカーと保険会社間において、自動運行にかかわるデータを被保険者等経由で自動車メーカーから保険会社に開示する仕組みの構築が進められている。

一方、法制面においては、上記の実効性担保のため、警察庁や国土交通省における検討会での議論を踏まえ、2019年5月の道路交通法改正（レベル3の実現に向けた改正）により、「作動状態記録装置」による自動運転システム作動状態の記録・保存の義務化に関する規定（第63条の2の2）が整備された経緯にある。

(3) 官民の提言

デジタル庁に設置された「AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討

⁵⁰ 日本損害保険協会「自動運転の法的・実務的論点に関する報告書を作成～自動運転レベル4の実用化に向けて～」(2024.6)

⁵¹ 日本損害保険協会 ニューリスク PT「自動運転の法的課題について」(2016.6)

⁵² 国土交通省自動車局「自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書」(2018.3)

サブワーキンググループ（以下「自動運転 SWG」）が 2024 年 5 月に公表した報告書⁵³では、「レベル 3 では、自賠責保険に関して、事故原因の究明を目的として自動車メーカーから自動運転車に記録されたデータを保険会社に提供するスキームの構築を進めているところであり、このような協力体制がレベル 4 以上でも構築されることが求められる」とされた。

損保協会も、上記自動運転 SWG の報告書公表とはほぼ同じ時期に、先進自動車技術検討プロジェクトチームにおける検討結果として、「自動運転（レベル 4）に対する法的・実務的論点」⁵⁴を公表した。この報告書では、事故状況の調査と原因究明に関する今後の課題を踏まえ、その対応策として中核的な提言を以下のとおり示している。

- 運転者が存在しない自動運転では、事故状況の把握のため自動運転データが必要となる。
- レベル 3 の自動運転車では、自動車メーカーから事故時の自動運転システムの作動状況のデータ提供を受けられるよう協力体制を構築しており、レベル 4 以上の自動運転車までその範囲を拡大していく必要がある。

自動運転 SWG や損保協会の提言は、EU データ法のような新たな「立法」や「利用者の権利」を求めるものではなく、あくまで既存のレベル 3（条件付き運転自動化）に関して、保険会社と自動車メーカーとの間で構築されつつある、実務ベースの「協力体制」を、より高度なレベル 4（特定条件下における完全自動運転）にも適用・拡大することを求める、というアプローチである。

5. 考察と日本への示唆

本項では、前記 2. から 4. までの議論を踏まえ、EU と日本の自動車データアクセスに関する議論の相違点を整理のうえ、EU の先行事例（EU データ法の適用開始と保険業界の反応）から、日本における将来的な議論（レベル 4 事故のデータ開示スキーム構築）に対して得られる実務的な示唆を推論する。

(1) EU と日本の議論の相違点

EU と日本の議論は、その対象、アプローチ、主目的、アクセス主体、現状の枠組みにおいて、それぞれ異なる。これらを比較して整理すると、図表 5 のとおりとなる。

⁵³ AI 時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ「報告書」（2024.5）

⁵⁴ 日本損害保険協会 先進自動車技術検討 PT「自動運転(レベル 4)に対する法的・実務的論点」（2024.6）

図表 5 EU と日本の自動車データアクセスに関する議論の比較

比較項目	EU の議論	日本の議論
対象 ^(注)	コネクテッドカー	自動運転車のみ
アプローチ	広範で包括的な立法	特定分野に特化した協力スキームの構築
主目的	市場の公正な競争、イノベーション促進、利用者のデータ統制権	事故原因究明、迅速な被害者救済、円滑な保険金支払
アクセス主体	「利用者」が起点 (利用者の同意に基づき第三者がアクセス)	「保険会社」が起点 (事故発生時に保険会社が自動車メーカーに照会)
現状の枠組み	法的拘束力のあるアクセス権	レベル 3 で構築した「協力体制(自主的枠組み)」のレベル 4 への拡大の検討

(注) EU の議論における「コネクテッドカー」には、自動運転車を含む広義のインターネット接続車両が含まれる。一方、日本の議論は、レベル 3・レベル 4 の自動運転車に限定されている。

(出典：各種資料をもとに作成)

(2) EU の動向から得られる日本への示唆

前記 (1) で整理した EU の動向を根拠として、日本の議論に対する 3 つの実務的示唆を示す。

a. 示唆 1：協力という自主的枠組みの限界と「セクター別立法」の必要性

欧州の保険業界の代表組織である欧州保険協会は、EU データ法が 2025 年 9 月 12 日に適用開始された際の共同声明⁵⁵においても、自動車メーカーとの構造的な力の不均衡を理由に「自主的な枠組みが拘束力のある規則の代わりになることはない」、つまり協力という自主的な枠組みは過去の経験上機能しないと明言した。だからこそ、広範で包括的なデータ法を補完するセクター別立法の必要性を、かねてから主張してきた⁵⁶。

この事実を踏まえると、日本で現在、官民が提言している「協力体制の拡大」という自主的・協調的な枠組みも、同様の不均衡のもとでは十分に機能しない可能性がある。

自動運転レベル 4 の普及に伴い、事故原因究明のための自動車データアクセスの重要性が高まる中で、自動車メーカーと保険会社の利害が対立する事案⁵⁷が発生すれば、現行の協力体制では自動車メーカー側のインセンティブ（企業秘密の保護や賠償責任の回避）が優先され、保険会社が必要とするデータ開示が不十分となる恐れがある。

このため、日本の損害保険業界も、日本の商習慣や既存の協力関係を活かしつつ、法

⁵⁵ 前掲脚注 25 に同じ。

⁵⁶ 前掲脚注 22 に同じ。

⁵⁷ 自動車メーカーと保険会社の利害対立は、主にデータの範囲、提供タイミング、コスト、利用目的、責任分担に関して生じる可能性が考えられる。すなわち、保険会社は事故原因究明のため詳細なデータを迅速かつ低コストで取得し、幅広い用途に活用したいと考えるが、一方で自動車メーカーは企業秘密の保護やセキュリティを理由に開示範囲を限定し、提供を遅延させたり高額な対価を設定したりする可能性がある。さらに、データ漏えい時の責任分担を巡っても調整が難しく、こうした構造的な対立が協力体制モデルの限界を露呈すると考えられる。

的担保をどう検討するか、中長期的には EU と同様に、自動運転事故データに特化した拘束力のあるセクター別法規制の必要性を認識すべきである。

b. 示唆 2：二者間モデルの限界とデータ仲介機関の必要性

EU データ法第 5 条が定める「利用者が個別にデータ保有者に要求する」二者間アクセスモデルについて、アリアンツや ANIA は、保険会社がすべての自動車メーカーと個別に仕様やコストを交渉する非効率性や、EU データ法第 9 条に基づく対価の不当な引上げ懸念を指摘し、「独立したデータ受託者」⁵⁸ や「共有データベース」⁵⁹ など中立的な仲介機関の創設を提案している。

日本で進められている「協力体制」の詳細は不明だが、現状は保険会社と自動車メーカーの二者間アクセスを想定していると考えられる。このモデルは、EU の事例に照らせば、アクセス要求ごとのコスト交渉、セキュリティの確保、自動車メーカーによる意図的な遅延など、実務的な摩擦を生む可能性がある。

したがって、日本のレベル 4 向けスキームは、単なる「協力要請」に留まらず、中立的なデータ管理・仲介機関の必要性や、その設立主体、権限、運営コストに関する検討を視野に入れてもよいと考えられる。

c. 示唆 3：最大の争点となる「データスコープ（範囲）」の定義

EU において、2025 年 9 月 12 日に公表された欧州委員会の「自動車データに関するガイダンス」は、EU データ法によるアクセス対象を「生データ」、「処理前データ」に明確に限定し、データ保有者の独自アルゴリズムによる分析結果や衝突の重大性の分析データといった「推論データまたは派生データ」を対象外とした。

日本の損害保険業界がレベル 4 の事故原因究明に必要とするデータは、単なる EDR や自動運転システムの動作状態記録（Data Storage System for Automated Driving：以下「DSSAD」）に留まらず、「なぜ自動運転システムがそのように判断したのか」、「センサーは対象を認識していたか」、「AI はどのようなリスク評価を行ったか」という、自動車メーカーの AI アルゴリズムの分析結果（派生データ）を含む可能性がある。一方、EU のガイダンスは、自動車メーカーがまさにその「派生データ」を企業秘密として開示を拒否する強力な後ろ盾を与えたことを示している。

したがって、日本における「協力体制」の議論においても、EDR/DSSAD の生データのみか、自動車メーカーによる解析結果（派生データ）まで含むのか、保険会社がアクセス可能なデータの「範囲」と「粒度」が、今後のスキーム構築における最大の技術的・法的論点の 1 つとなると考えられる。

⁵⁸ 「独立したデータ受託者」は、アリアンツの具体的要求事項の 1 つであった。

⁵⁹ Maria Moro, “Come cambia lo scenario della mobilità con i veicoli autonomi” (Insurance Connect Srl, 2025.11)

6. おわりに

本稿は、コネクテッドカーから生成される自動車走行データのアクセス権を巡り、EUと日本で進む異なる議論を分析し、日本の損害保険業界への示唆を導出した。

EUにおいては、2025年9月のEUデータ法の主要規定適用開始により、コネクテッドカーの「利用者」（所有者やリース契約者）の同意に基づき、保険会社が自動車メーカー（データ保有者）のデータにアクセスする「法的権利」（第5条）が確立された。これは、自動車メーカーによる長年のデータ独占を是正しうる画期的な一歩である。

しかし、欧州保険業界は、これを最終回答とは見なしていない。彼らが直面する「次の課題」は、以下のとおり、極めて具体的かつ実務的である。

○ 立法の限界

全産業に横断的なEUデータ法では不十分であり、自動車セクター固有の強力な「セクター別立法」が必要であるという要求（欧州保険協会）

○ コストの課題

EUデータ法第9条の「合理的対価」という名目のもと、データ保有者である自動車メーカーが高額なデータ提供料を設定し、競争を阻害することへの懸念（アリアンツ）

○ データスコープの課題

欧州委員会の自動車データに関するガイダンスによる「派生データ」の除外と、データ活用の実質的な限界（特にアリアンツとGDV）

そして、これらの課題への解として、欧州保険業界が「独立したデータ受託者」や「共有データベース」といった「中立的データ仲介機関」の創設を、EUデータ法適用開始とほぼ同時に提言している事実は、日本への示唆に富む。

一方、日本においては現在、官民が自動運転レベル4の事故原因究明のため、レベル3で構築した「協力体制」をレベル4に拡大することを提言している段階にある。

EUの先行事例は、この日本の「協力体制」という自主的枠組みが、欧州保険協会の言う「経験上機能しない」モデルに近い可能性があること、そして、仮に日本がEUと同じように法的枠組みに移行したとしても、その瞬間に「データ管理（どこがデータの安全な交換を管理するか）」と「データスコープ（どこまでのデータを開示させるか）」という、より複雑な技術的・経済的論点に直面することを示している。

日本の損害保険業界は、EUのこれらの動向を競争政策の議論としてとらえるのではなく、将来のレベル4向けデータ開示スキーム構築における「不可避な論点」の先行事例として注視しておく必要がある。そして、今後の国内議論において、①「協力体制」の限界と立法の是非、②中立的データ仲介機関設置の必要性、③事故原因究明に不可欠な「派生データ」の取扱いを考慮に入れる必要があると考える。

<参考資料>

- ・ AI 時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ「報告書」(2024.5)
- ・ 国土交通省自動車局「自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書」(2018.3)
- ・ 国土交通省「テレマティクス等を活用した安全運転促進保険等による道路交通の安全」第9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 I)(2014.11)
- ・ 佐藤智行「PAYD(実走行距離連動型自動車保険)ー米国カリフォルニア州の導入を巡る議論を中心としてー」損保総研レポート第87号(損害保険事業総合研究所、2009.3)
- ・ 損害保険事業総合研究所「主要国における個人情報保護規制の動向と保険業界の対応」(2017.9)
- ・ 日本損害保険協会「自動運転の法的・実務的論点に関する報告書を作成～自動運転レベル4の実用化に向けて～」(2024.6)
- ・ 日本損害保険協会 先進自動車技術検討 PT「自動運転(レベル4)に対する法的・実務的論点」(2024.6)
- ・ 日本損害保険協会 ニュールスク PT「自動運転の法的課題について」(2016.6)
- ・ 野呂悠登、芹澤杏子「EU データ法の解説-適用場面ごとのルールと日本企業が講ずべき実務対応を整理」Business Lawyers(弁護士ドットコム、2025.9)
- ・ METI Journal ONLINE「スマートホームにみる「つながる」時代の規格開発」(経済産業省、2019.11)
- ・ Alexander Schmalenberger, “The EU Data Act: a strategic analysis for businesses” (Taylor Wessing, 2025.11)
- ・ Allianz, “Allianz reports safety gains from automated mobility and urges EU-wide “driving license” for autonomous vehicles” (2025.10)
- ・ Allianz, “Vehicle data can become a turbo for the European digital economy” (2023.10)
- ・ Ana Hadnes Bruder, et al, “The EU Data Act Has Taken Effect: Focus on Automotive and Cloud Providers” (Mayer Brown, 2025.11)
- ・ ANIA, “L’assicurazione Italiana 2022-2023 (2023.7)
- ・ ANIA, “Proposte ANIA per la legislatura europea (2024-2029)” (2024.3)
- ・ Axel von dem Bussche, “The EU Data Act in practice: understanding and applying the Model Contractual Terms” (Taylor Wessing, 2025.11)
- ・ Dominik Huebler & Lucas Skrabal, “Compensation Disputes under the Data Act – How to Prepare for Terra Incognita” Disputes magazine (NERA, 2025.11)
- ・ European Data Protection Board, “Opinion 5/2019 on the interplay between the ePrivacy Directive and the GDPR, in particular regarding the competence, tasks and powers of data protection authorities” (2019.3)
- ・ European Economic and Social Committee, “Opinion on Building a European Data Economy” (2017.7)
- ・ GDV, “Asmussen on the EU Data Act” (2023.11)
- ・ GDV, “The Data Act: key provisions and implications” (2025.9)
- ・ GDV et al, “Sektorspezifische Regulierung zum Zugang zu Fahrzeugdaten und -funktionen” (2023.1)
- ・ Insurance Europe, “Insurance industry position on proposed EU Data Act ahead of trilogues” (2023.5)

- ・ ISP Group, “Independent Service Providers (ISP) group welcomes the Data Act entry into application, but cautions against deregulation” (2025.9)
- ・ Italo de Feo, et al, “Vehicle data in the era of the Data Act. The EU Commission’s guidelines” (CMS, 2025.9)
- ・ Josef Drexler, et al., “Position Statement of the Max Planck Institute for Innovation and Competition of 25 May 2022 on the Commission’s Proposal of 23 February 2022 for a Regulation on harmonised rules on fair access to and use of data (Data Act)” Max Planck Institute for Innovation and Competition (2022.5)
- ・ Juan Ramón Robles, et al, “EU Data Act (part 5): smart cars and data sharing obligations – Q&A” (Hogan Lovells, 2023.9)
- ・ Lionel Binz, “Autonomous Vehicles to Evolve to a New Urban Experience (AVENUE)” (2022.9)
- ・ Maria Moro, “Come cambia lo scenario della mobilità con i veicoli autonomi” (Insurance Connect Srl, 2025.11)
- ・ Martin Braun, et al, “The EU Data Act: A new European legal framework with rules for data access, switching cloud providers and interoperability” (WilmerHale, 2024.1)
- ・ Martin Cederqvist & Caspar Jansson, “Insurance Telematics in Europe and North America” (Berg Insight, 2024.12)
- ・ Matthieu Lainné, “Supporting automotive OEMs through EU Data Act implementation” (2025.1)
- ・ Mike McCarthy, et al, “Access to In-vehicle Data and Resources: Final Report” (European Commission, 2017.5)
- ・ Panorama Assicurativo, “Data Act: La Commissione Ue Propone Misure Per Un'economia Equa e Innovativa Basata Sui Dati” (2022.2)
- ・ VeraSafe, “The EU Data Act Overview” (2025.10)

<参考ウェブサイト>

- ・ e-Gov 法令検索 <https://laws.e-gov.go.jp/>
- ・ 国土交通省 <https://www.mlit.go.jp/>
- ・ スマートガバナンス <https://smart-governance.co.jp/>
- ・ 損害保険事業総合研究所 <https://www.sonposoken.or.jp/>
- ・ 損保労連 <https://www.fniu.or.jp/>
- ・ デジタル庁 <https://www.ania.it/>
- ・ 日本損害保険協会 <https://www.sonpo.or.jp/>
- ・ ニュートン・コンサルティング <https://www.newton-consulting.co.jp/>
- ・ Business lawyers <https://www.businesslawyers.jp/>
- ・ METI Journal ONLINE <https://journal.meti.go.jp/>
- ・ イタリア保険会社協会 (ANIA) <https://www.ania.it/>

- ・ 欧州委員会 <https://commission.europa.eu/>
- ・ 欧州保険協会 (Insurance Europe) <https://www.insuranceeurope.eu/>
- ・ ドイツ保険協会 (GDV) <https://www.gdv.de/>
- ・ Allianz <https://www.allianz.com/>
- ・ Berg Insight <https://www.berginsight.com/>
- ・ CMS <https://cms.law/>
- ・ EUR-Lex <https://eur-lex.europa.eu/>
- ・ European Data Protection Board <https://www.edpb.europa.eu/>
- ・ European Economic and Social Committee <https://www.eesc.europa.eu/en>
- ・ Hogan Lovells <https://www.hoganlovells.com/>
- ・ Insurance Trade <https://www.insurancetrade.it/insurance>
- ・ Max-Planck-Institut für Innovation und Wettbewerb <https://www.ip.mpg.de/>
- ・ Mayer Brown <https://www.mayerbrown.com/>
- ・ Panorama Assicurativo <https://www.panoramassicurativo.ania.it/>
- ・ Shaping Europe's digital future <https://digital-strategy.ec.europa.eu/>
- ・ Taylor Wessing <https://www.taylorwessing.com/>
- ・ ThoughtLeaders4 <https://thoughtleaders4.com/>
- ・ VeraSafe <https://verasafe.com/>
- ・ WilmerHale <https://www.wilmerhale.com/>
- ・ WirelessCar <https://www.wirelesscar.com/>