



第14回 データ利活用制度・システム検討会

2025年11月17日

あいおいニッセイ同和損害保険株式会社

会社紹介



シーエスバイ バイ ディーエックス
CSV×DX

Creating **S**hared **V**alue（社会との共通価値の創造）

DX：デジタルトランスフォーメーションの略語。データやデジタル技術を活用し、価値提供を変革させること

【DX事業化PJ】保険に続く、新たな事業の確立を目指す



テレマティクス自動車保険は、**社会課題の解決につながる価値を創造し**、**安心な地域社会の創生につながる**
そして地域が安心になれば、お客さま自身も守ってくれる自動車保険
このような**安心の循環**を創りだす

SAFE TOWN DRIVE ～走るほどに、安心な町づくり～



テレマデータ紹介

保険事業が持つ新たな価値（＝機能）

リスクを見つけ伝える

平時の未然予防

事故・災害の直前

経済負担を 小さくする

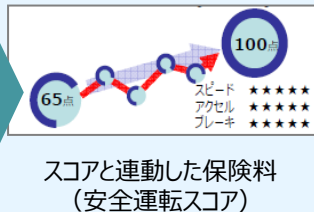
リスクの発現を防ぐ 影響を小さくする



テレマティクス自動車保険

テレマティクスデータ

- ・ 走行距離
- ・ 走行ルート
- ・ 走行時間
- ・ 急発進
- ・ 急ブレーキ
- ・ 急ハンドル
- ・ ドラレコ映像 等



※従来の自動車保険の機能

納得感ある
保険料
万一の際の
充実の補償

テレマティクス損害サービス



事故のない安全・安心で快適なモビリティ社会の実現

事故頻度：▲14.0 %

保険金の支払いまでの短縮日数：
▲約17.1日間

満足度：+10 pt

- ✓ 「テレマティクスデータ」は量・質ともに損保会社として随一の規模
- ✓ 今後「契約データ」や「事故データ」と掛け合わせ、データ価値を向上

テレマティクスデータ



- 走行データ
(時間、位置情報、速度、加速度)

契約データ

- 基本属性、各種保険加入情報
- 物件情報 (車種・住宅)
- 運転スコアデータ



コンタクトデータ

- 事故データ、保険金請求データ
- お客様のコンタクト履歴



広域災害データ

- 広域災害データ (cmap)
- 過去の災害情報・災害エリア情報



◆圧倒的なデータ量

日本国内：200万超のお客様の走行データ

全世界の総走行データ：約2,822億km

◆生活道路などの細街路もカバー

◆1秒間隔で密にデータ取得

◆急ブレーキ・急ハンドル・ふらつき等の運転挙動も取得

地球
約706万周分

2025年3月末時点



急ブレーキ
急加速

急ハンドル

速度超過

スマホ使用

* 平成31年3月31日時点の道路総延長約128万km (国土交通省 道路統計年報2020より) を基に算出

- ✓ テレマティクスデータは**生活道路**までカバーできている希少な一般車走行データ
- ✓ **生活道路・ゾーン30**での交通安全対策を進める上で高い価値を発揮

<表示例（東京、走行量）>



テレマティクス自動車保険の仕組み（イメージ）

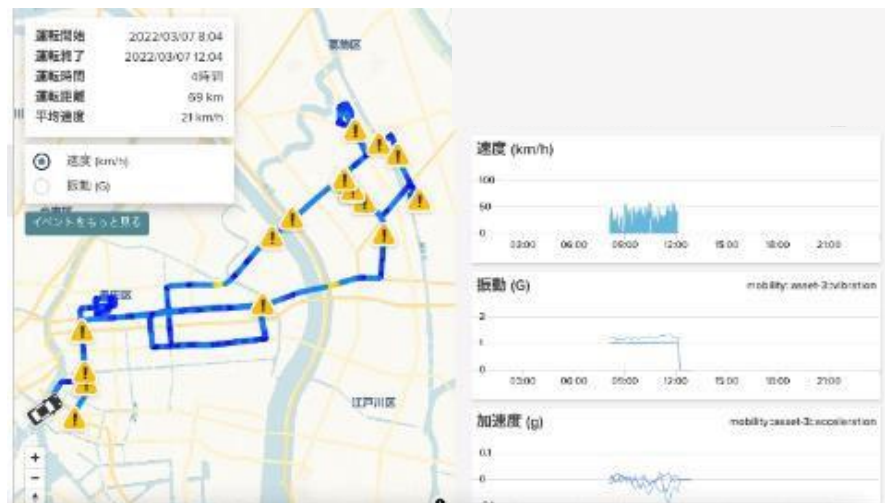


表 データ項目

No	データ名	データ項目	説明
1	トリップID	trip_id	
2	タグID（デバイスID）	tag_id	
3	ユーザーID	user_id	
4	時間	timestamp_utc	yyyy/mm/dd hh:mm:ss.fff
5	時間（unix時間）	time_unix	エポックミリ秒
6	緯度	latitude	
7	経度	longitude	
8	速度（km/h）	speed_kmh	単位: km/h 小数点以下桁数不定
9	加速度X（m/s ² ）	accel_x	単位: m/s ² 小数点以下桁数不定
10	加速度Y（m/s ² ）	accel_y	単位: m/s ² 小数点以下桁数不定
11	加速度Z（m/s ² ）	accel_z	単位: m/s ² 小数点以下桁数不定

利用者同意・プライバシー保護の上、統計情報・匿名加工情報として活用

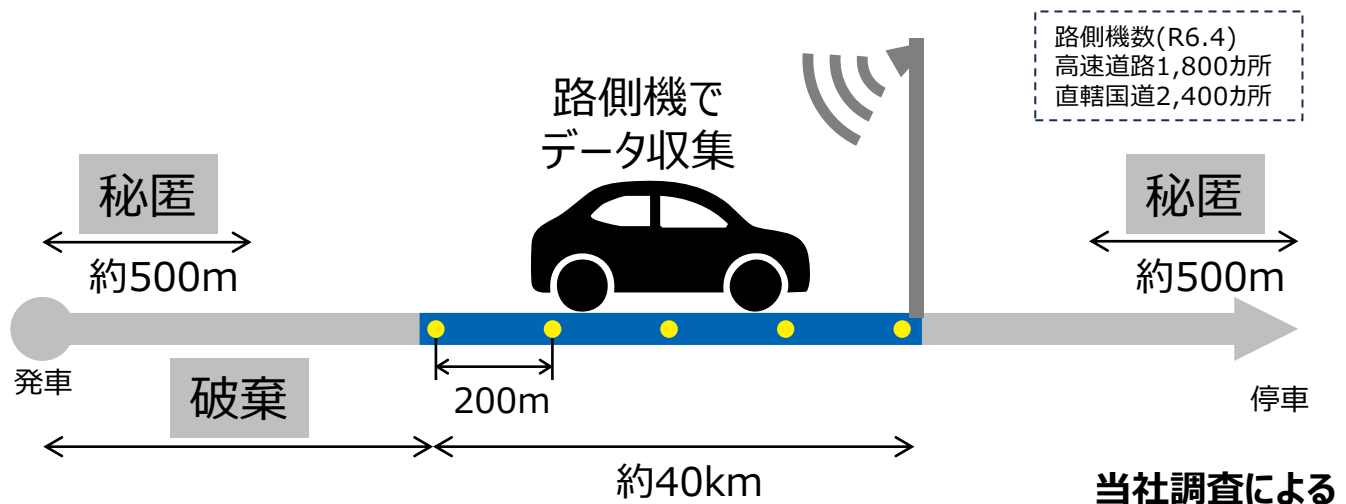
Confidential

	ADテレマティクスデータ	ETC2.0
サンプル数	200万台(登録車両の2.4%)	1,325万台(登録車両の16%)
時間解像度	1秒ごと	200m毎
個人属性	性別、年齢別、居住地、車種 等	なし
取得可能な位置情報	発車後一定速度に達してから終点までの情報が取得可能	起終点から約500mの情報は削除 ⇒駐車行動の分析は不可
データ収集方法	携帯電話経由で常時収集	路側機で車載器に蓄積された約40km分のデータを収集 ⇒容量を超えたデータは破棄

当社調査による

「ETC2.0」で補足できない範囲を、当社**テレマデータで補完し、「交通安全」「まちづくり」施策での活用機会の高い、公益性の高いデータ**を目指しています。
 ⇒「ETC2.0」のオープンデータ化、26年9月法定速度引き下げに備え、**共同提供のユースケース**をつくりたい。

- ✓ データの粒度が高い（1秒間隔）
- ✓ 発車～停車までの走行情報や挙動情報の把握可能
- ✓ サンプル数は多くないが、データの欠損は少ない



お伝えしたいこと

データ利活用制度の在り方に関する基本方針（概要）

2025年6月13日 デジタル行財政改革会議決定
同日 デジタル重点計画の一部として閣議決定

将来像

データとAIが好循環を形成するデータ駆動社会を構築するため制度・システム・運用全体を再設計→人口減を克服しWell-Beingを実現。

【検討の視点】

A データ利活用による新たな価値の創造

B リスクにも適切に向き合いつつ
AI-Poweredな社会実現

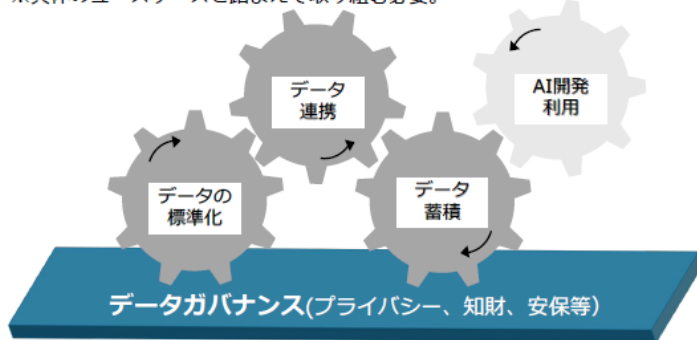
C 透明性・信頼性の確保
(プライバシー、知財、安保等)

※データ利活用と個人情報の適切な保護は不可分一体の関係。

分野横断の取組

① AI活用にも資する円滑なデータ連携を実現するデータ利活用制度構築、②AI開発を含めた統計作成等の場合における同意にとらわれない本人関与の在り方を含む個情法改正、③官民協働によるユースケース創出の取組を一体的に推進し、データとAIの好循環を形成。
(今後、官民データ活用推進基本法の抜本的な改正、新法などの必要な検討を行い、次期通常国会への法案提出を目指す)

※具体のユースケースを踏まえて取り組む必要。



先行分野の取組

行政保有データの利活用

- ・政府におけるデータ利活用の分野横断的な統括機能の確立
- ・分野間におけるデータ連携の推進、識別子

医療データ

EHDSを参考にした創薬、医学研究などの二次利用を進めるための包括的・体系的な法制度、情報システムの整備等(末年夏目途に議論、法改正が必要な場合は令和9年通常国会提出を目指す)

金融データ

- ・家計の収支管理等の設計・点検を容易に行うために必要な金融情報の見える化に向けた取組を推進
- ・クレカについて令和7年度中にAPI接続に向けた対応の方向性・工程のとりまとめ

教育データ

自治体を越えた教育データの連携を可能とする認証基盤をGピズIDやJPKIを活用して整備(令和7～8年度に認証基盤の整備に向けた調査・技術実証等)

モビリティデータ

- ・標準化や活用事例のベストプラクティス創出推進
- ・官民のデータ連携・共有スキームとして「モビリティデータスペース」確立(令和7年度に先行自治体において取組開始) 4

主な検討事項

データの標準化

- データ連携を円滑化するため、国が重要分野のユースケースについて標準規格を策定

データ連携の推進

- 「データ連携プラットフォーム」制度の構築(個人情報や知財等が含まれるデータを安心して預けられるガバナンス(公平性、競争条件等)を確保)
- トラスト基盤の整備(事業者の真正性、実在性を確認するため公的な法人認証も対応検討(国際的な相互運用性確保))

データ蓄積・アクセスの円滑化

- 質の高いデータ収集(社会経済的に重要なユースケースについて義務的手法や補助金誘導等)
- デジタル公共財の整備

データガバナンス

- 個人情報保護の適正な取扱い確保(個人の権利利益に対する直接の影響が想定されない取扱いと評価される場合における同意にとらわれない本人関与と必要なガバナンスの在り方、事後的規律の整備など、バランスの取れた早期の個人情報保護法改正)

🔍 これまでの取組

個人情報保護法に準拠した匿名加工とデータ連携手法を自社で確立し、最大限の顧客価値を創出

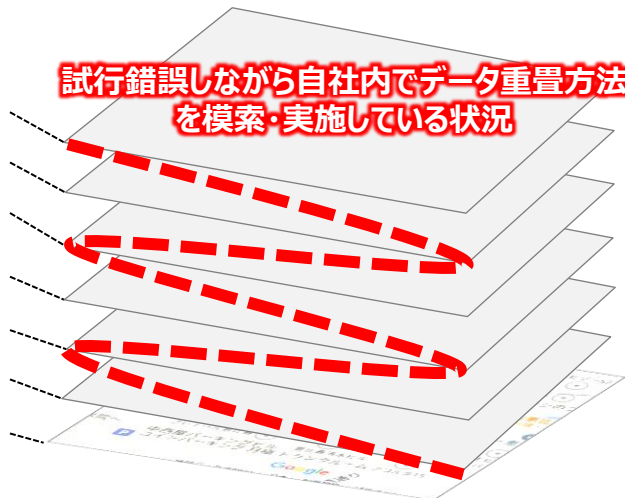
- 位置情報（緯度・経度）を共通識別子にイベント情報（危険挙動・事故内容・損害額等）を統合
- 現行の個人情報保護法に対応するため、差分プライバシー等の手法を用いて、匿名加工を実施
- 社会課題解決を目的に、他社やオープンデータなど、外部データ連携による付加価値創出を志向



データ連携の仕方についてデータ形式を揃える必要があるなど、クレンジング処理に時間がかかる

<データ例>
モビリティ
災害
天候・環境
人流
購買状況
運行状況
地図データ

試行錯誤しながら自社内でデータ重畳方法を模索・実施している状況



🎯 今後目指したい方向性

共通識別子の共通化で他社データ連携を活性化し、高付加価値な分析で顧客価値を最大化

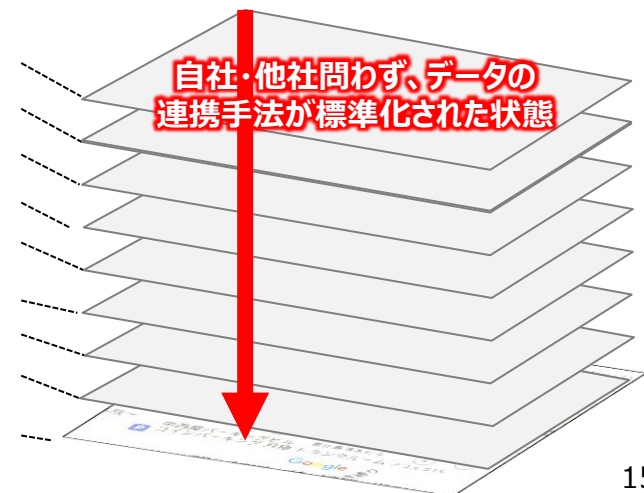
- GPS情報を共通識別子に移動データと購買情報を連携し、精緻なマーケティングを実現
- (今後の個人情報保護法の動向次第だが、) 最終的には**個人の行動属性を可視化し、パーソナライズされたサービスの提供を目指したい**



データ連携の型が決まっているのであれば、同じやり方で気軽にデータ連携ができそう

<データ例>
モビリティ
災害
天候・環境
人流
購買状況
運行状況
3D建築物
...
地図データ

自社・他社問わず、データの連携手法が標準化された状態



データ連携の幅が増加

項目



現状の課題



今後の取組(政府への要望)

1

データの標準化

- **データ形式の乱立**：自動車メーカー、ドラレコ、スマホアプリ等で取得されるデータ形式、定義、粒度がそろっていない（例：「急ブレーキ」のG値がバラバラ）

- **分析手法の型化推進**：効率的なデータクレンジング手法を型化する等、社内にてルール作りを徹底
- **相互運用性確保**：業界標準を整備し、異なるデータソースの統合分析を容易化

2

データ連携の推進

- **データのサイロ化**：各社毎にデータを保有し、企業間のデータ連携が進んでいない
 - 自動車メーカー：車両データ
 - 保険会社：契約・事故データ
 - 自治体：インフラ・交通量データ

- **データ協業の推進**：親和性の高いデータホルダーに対して、アプローチを強化
- **インセンティブの設計**：データ提供者へのメリットを明確化し、企業間でデータ共有が活発化するようなインセンティブの検討

3

データ蓄積/ アクセスの円滑化

- **アクセス制御の複雑さ**：データ利活用を推進したいが「誰にどのデータをいつ・どの範囲で公開・提供するか」の管理が煩雑
- **コスト高**：データ蓄積や、分析基盤の維持管理コストが高い

- **データカタログ整備**：データ所在・利用条件を明確化し、アクセスの迅速化を図る
- **補助金の設計**：公共性の高いデータの利活用事案において補助金支援の検討

4

データガバナンス

- **個人情報保護法による制約**：個人の課題解決を目的とした行動分析は規制対象であり、統計化等の対応に手間（例：意図的に集計粒度を粗く処理等）

- **法緩和**：データ提供者・受領者を含む複数者を1つの会社とみなして個人情報保護法の適用除外とする等、レピュテーションリスク対策の検討



取組例

- 東京都データプラットフォームへの参画

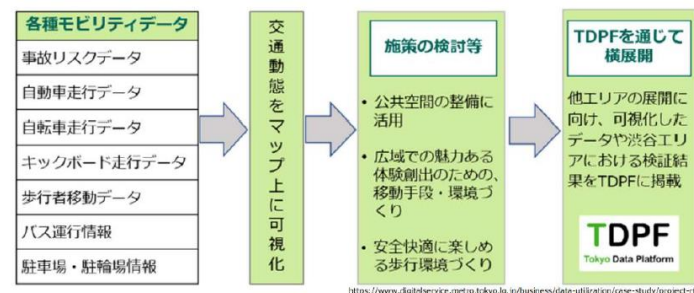


「各種交通データを活用したまちづくり推進プロジェクト」が
東京都データプラットフォーム 令和6年度ケーススタディ事業に採択

あいおいニッセイ同和損保 LUUP Pacific Spatial Solutions esriジャパン FS 渋谷未来デザイン SR 株式会社 渋谷再開発協会
https://www.digitalservice.metro.tokyo.lg.jp/business/data-utilization/case-study/project-501

プロジェクト実施概要

- 安全・快適・利便なまちづくりの実現に向け、渋谷エリアにおいて、各種モビリティデータの掛け合わせを行い、交通動態を一元的に可視化する
- 可視化結果を基に分析し、実施する施策の検討と実施した施策の効果検証を行うことで、まちの回遊性向上を図る



現在の取組状況



成果

- 統計化した各種モビリティデータを統合・分析することで、意思決定の支援が可能に
- 具体的には、交差点別・方面別駐車場・抜け道対策の分析結果を通じて、大学教授から“自治体の施策選択への貢献可能性”を高く評価していただいた



課題

- 各モビリティデータの形式、定義、粒度が統一化されていないため（例：「急ブレーキ」のG値）、データ形式や分析に時間と労力がかかった
- 統計化データの掛け合わせでは対応可能であったが、データの「紐づけ」を行う場合は、大きな作業負荷（コスト）になった

今後の取組



展望・要望

- 分析コスト低減のため、データの標準化や、共通辞書の整備を推進
→会社毎の取組ではなく、日本全国のデータを標準化してほしい
- 特定個人（匿名化）の「移動ルート」や「公共交通の乗り換え」をキャッチできると、より価値の高い意思決定を支援することが可能に
→現行の法律の元、特定個人のトラッキング手法の検討をお願いしたい

詳細：20p～



取組例

- 東京都デジタルツインPJへのデータ連携



東京都が作成したGISプラットフォームに、
自社データ(走行量/急減速)が搭載したイメージ



同プラットフォームに、自社×他社データ
(3D建物)が重畳したイメージ



成果

- 統計化したデータを、社外のデータ連携プラットフォームに提供（2025年12月予定）
- 同プラットフォームにて他社データと簡単に重畳ができるため、異なるデータの掛け合わせ作業が容易化



課題

- 無償公開を前提として進めているため、データ提供者がそれに見合った対価やインセンティブを得られる仕組みが整っていない
- データ連携の範囲拡大にあたり、他社がどこまで参画するかは不透明であり、有用性の向上余地に限界があると思料



展望

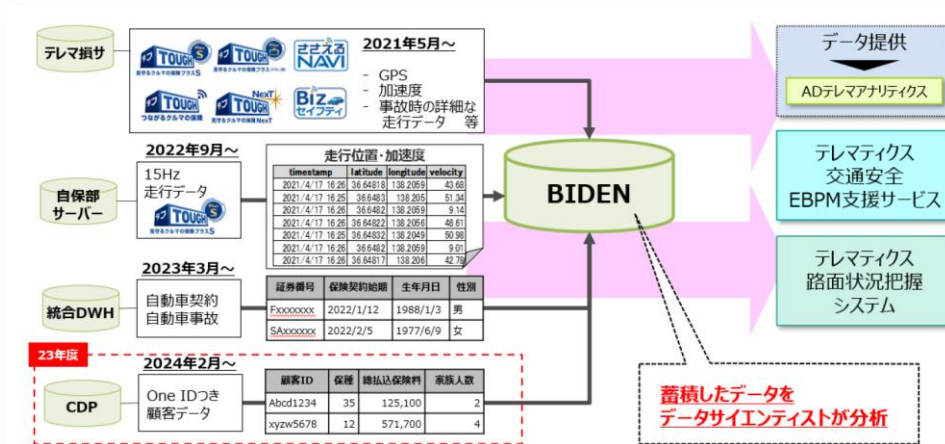
要望

- 同プラットフォームが、データカタログとしての機能を十分に果たすことで、利用者にとってより利便性の高い環境を提供できるよう尽力する予定
→データ提供者が、それに見合う対価(インセンティブ)が得られるような仕組みをご検討いただきたい



取組例

- データ分析基盤BIDEN (Big Data Environment※以下略) の構築・管理



成果

- データビジネスおよびデータ利活用を支える基盤として、BIDENを戦略的に拡充・整備。社内に分散していたデータの一元化に成功
- 本業の高度化だけでなく、**社会課題解決に資する有用なデータ資産(オープンデータ等)を効率的に蓄積し、データドリブン経営の推進基盤を構築した**



課題

- 行政の社会課題解決のためにデータを提供しているが、データ蓄積やセキュリティ対策(アクセス管理含む)のコストが非常に重い
- 当社のデータ基盤から、社外のプラットフォームに円滑にデータを提供できる導線が作りきれていない



展望・要望

- 社会課題解決をより加速させるため、**社外連携を見据えたデータ蓄積・アクセス管理手法を検討**
→**上記推進に伴い、さらなるコスト増加が見込まれるため、公共性の高いデータ収集・活用にはコスト面において優遇を受けられるなど、補助金などの支援をご検討いただきたい**

現在の取組状況

今後の取組



取組例

- 地域の交通安全向上を目的とした**交通安全マップ**と、インフラ点検の効率化を実現する**路面状況把握システム**の提供

地域の交通安全

「交通安全マップ」の提供

交通状況（急ブレーキ多発箇所・走行量）を地図上に可視化した交通安全マップを提供し、地域の交通安全取組や通学路の安全点検等を支援



インフラ点検

「路面状況把握システム」の提供（有償サービス）

自動車の上下振動データなどから目視では分かりづらい路面の損傷箇所を検出・可視化し、道路維持管理業務の効率化を支援



現在の取組状況



成果

- 自社データを活用した取組は拡大中



課題

- 2社間で個人を特定できるレベルのデータを分析する場合、**現行の個人情報保護法の規定により、データの提供や受領が認められない点が大きな課題**
- 上記背景から、匿名加工などの統計データ化を推進するにあたり、**統計データの範囲や制約が明確でないこと、また弁護士など専門家の見解にもばらつきがあることも課題**

今後の取組



展望・要望

- 現行の個人情報保護法を遵守しつつも、社会課題解決に向けて統計化処理の高度化(アウトプットの精度向上)を積極的に推進する予定
→**データ提供者・受領者を一体とみなすことで、個人情報保護法の適用除外にするなど、レピュテーションリスク対策の検討をお願いしたい**

#

連携したいデータ

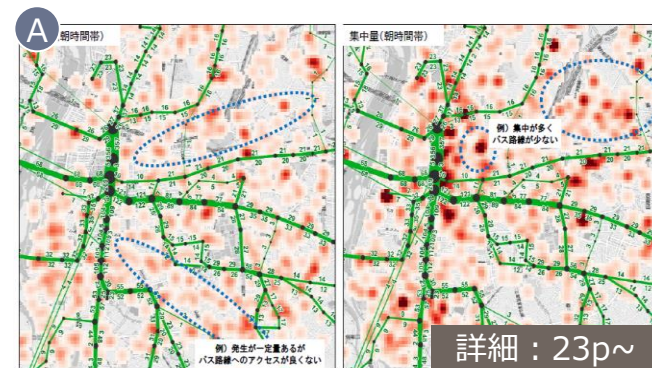
実現したきこと

イメージ

1

公共交通会社保有の
GTFSデータ

- ✓ **A** 移動需要と、公共交通機関が提供する移動供給の差分を“交通空白”と定義し、可視化（車流・人流・公共交通等）
- ✓ 公共交通の再編等による**地域住民の利便性向上を目指す**



2

自動車メーカー保有の
DCMデータ

- ✓ テレマデータと自動車メーカーのDCMデータを統合。以下の施策を通じて、**交通事故軽減を目指す**：
- **B** 自動運転技術の高度化
- **C** 交通安全マップの精度向上



3

Confidential

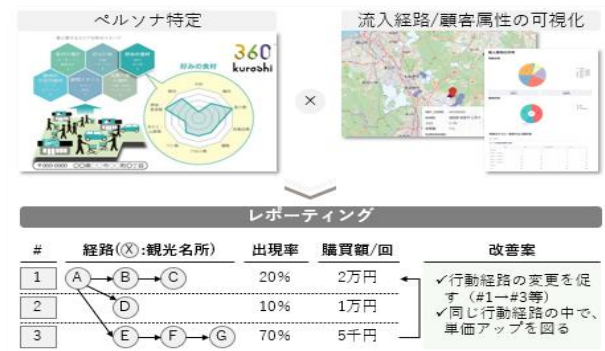
連携したいデータ 実現したきこと

イメージ

4

小売会社保有の
POSデータ

- ✓ 顧客購買データを分析・可視化し、ターゲット層のニーズを明確化
- ✓ 購買行動に基づき、最適なタイミングと商品で販促施策・店舗展開を実施し、地域活性化を推進



5

金融機関保有の
クレジット情報データ

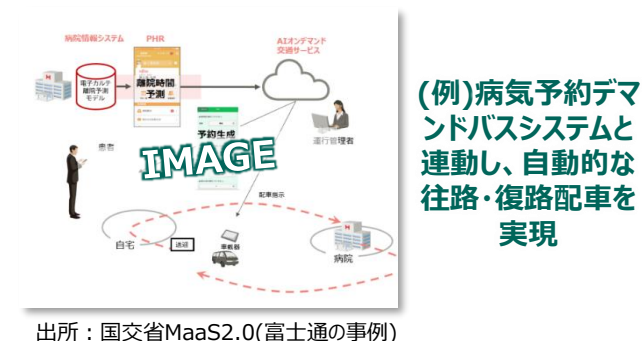
- ✓ 個人のリスクプロファイルをより正確に評価できるようになるため、適切な与信判断が可能に



6

医療機関保有の
診察データ

- ✓ 運転挙動と診察データを連携し、検査対象者へ通知することで、早期病気発見を促進

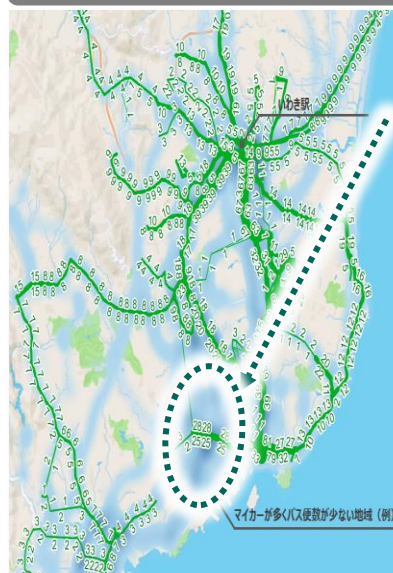


✓ 国交省の公募案件(R8年度Maas 2.0)にエントリーを予定

外部データ連携により「潜在需要」を分析



移動需要と公共交通サービスの供給の差分の可視化



バス路線図出典：GTFSデータポータルから当社作成

「潜在需要情報」を用いた打ち手検討

■ AIオンデマンド交通等の需要変動型サービスの稼働効率化

- ✓ マイカー移動需要の多いエリア・時間帯・行先を与条件としてインプット
- ✓ 配車効率・乗合効率・稼働率の最大化と事業性の向上



自治体・バス事業者による路線変更案の検討イメージ



出典：project LINKS

- ## アーキテクチャ

当社テレマデータに加えて、
様々な外部データを連携予定



- ✓ 自動車メーカーが保有するDCMデータとの連携により、自動運転の精度も向上する見立て
- ✓ データ分析/検証を通じて自動運転車固有の挙動や傾向を把握、**高度なODD設計支援や、リスクアセスメントを目指す**

📌 現在の取組事項

データ収集

- ✓ CMT社製車載器（テレマタグ）を自動運転車に送付・設置推進
- ✓ 東京副都心臨海エリアでテレマタグ搭載車が自動運転走行し、データ収集

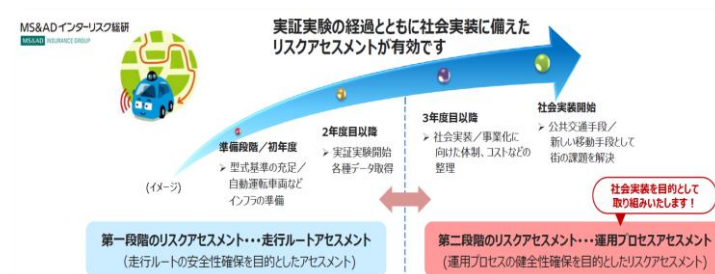
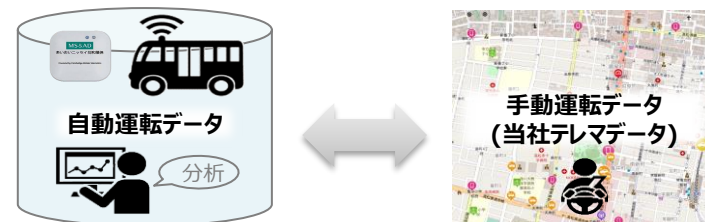
データ分析/検証

- ✓ 自動運転データと手動運転データの比較/検証
- ✓ 自動運転に固有の挙動や傾向を把握

データ活用

- ✓ 高度なODD設計に活用される予定
- ✓ 自動運転車の不明瞭なリスクをデータで特定・評価し、当社グループの専門コンサルタントが効果的なリスク低減対策を支援

📌 取組イメージ



- ✓ 自動車メーカーが保有するDCMデータと連携することで、**交通安全マップの精度向上による交通事故軽減**や、**交通渋滞の可視化による経済損失の抑制促進**を図りたい

交通安全マップにおける今後の方向性案

交通安全リスクの軽減

①可視化

- 急ブレーキ・急ハンドル・急加速・スマホ使用・**速度超過**等を地図上に可視化する
- X/Y/Z軸の加速度データから事故発生の有無も検知可能と想定（未実装）



②対策

- 危険運転挙動が発生している地点が一目でわかるため、**どこに対策をすべきかがわかる**

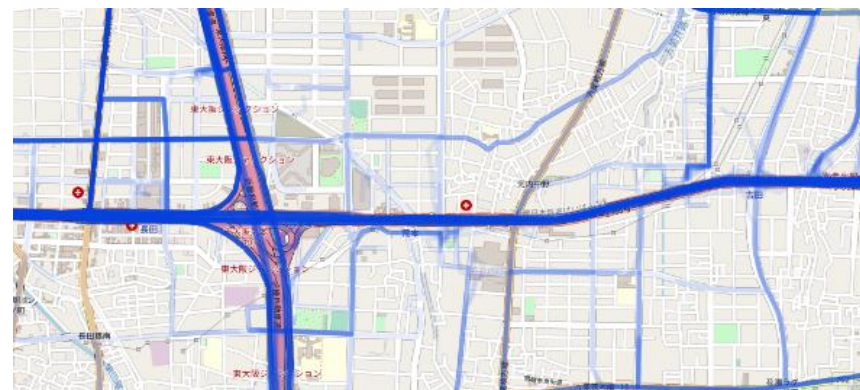
③効果検証

- 対策前後の分析により、その対策によって実際に危険運転挙動が減ったかの**効果検証ができる**

交通渋滞の軽減

①可視化

- 車両の走行量、走行ルート、出発点・終着点を地図上に可視化する



②対策

- 車両の流入経路、目的地がわかるため、**交通量を調整すべきポイントが一目でわかる**

③効果検証

- 対策前後の分析によって、走行量が分散されたか、不要な交通をコントロールできたか**効果検証ができる**

Confidential

Confidential

徳

地域貢献

得

経済価値

保険事業および新規事業のイノベーションを軸に、「CSV×DX」を戦略的ビジョンとして掲げ、お客様の多様な社会課題に対するソリューションの創出と拡大(SAFE TOWN)に注力

■当社が注力したい社会課題(例)

交通事故軽減

CO2排出量削減

産業廃棄物の削減

危険な道の整備

移動弱者解消

健康・予防等

■課題の優先順位(協業パートナー候補)



Step3

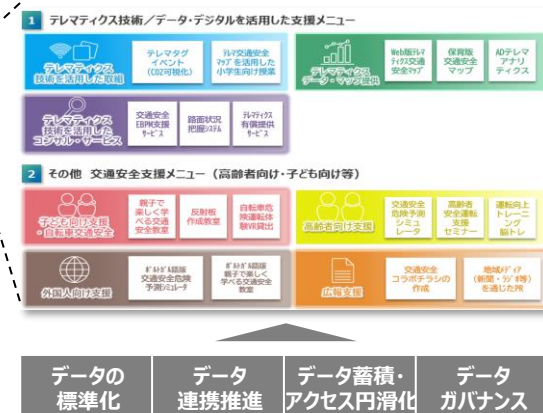
サービス提供

Step2

データ活用推進

Step1

データ基盤構築



客観的なデータ根拠に基づき、
透明性と、説明責任を担保

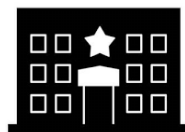
公共性と公益性を重んじ、
社会的使命を全う
確かな価値を創造し、提供

「CSV×DX」の取組が社会に評価され、
就職希望者や協業パートナーが増え※
社員のモチベーションと会社のプレゼンスが向上

自治体



警察署



民間企業



大学



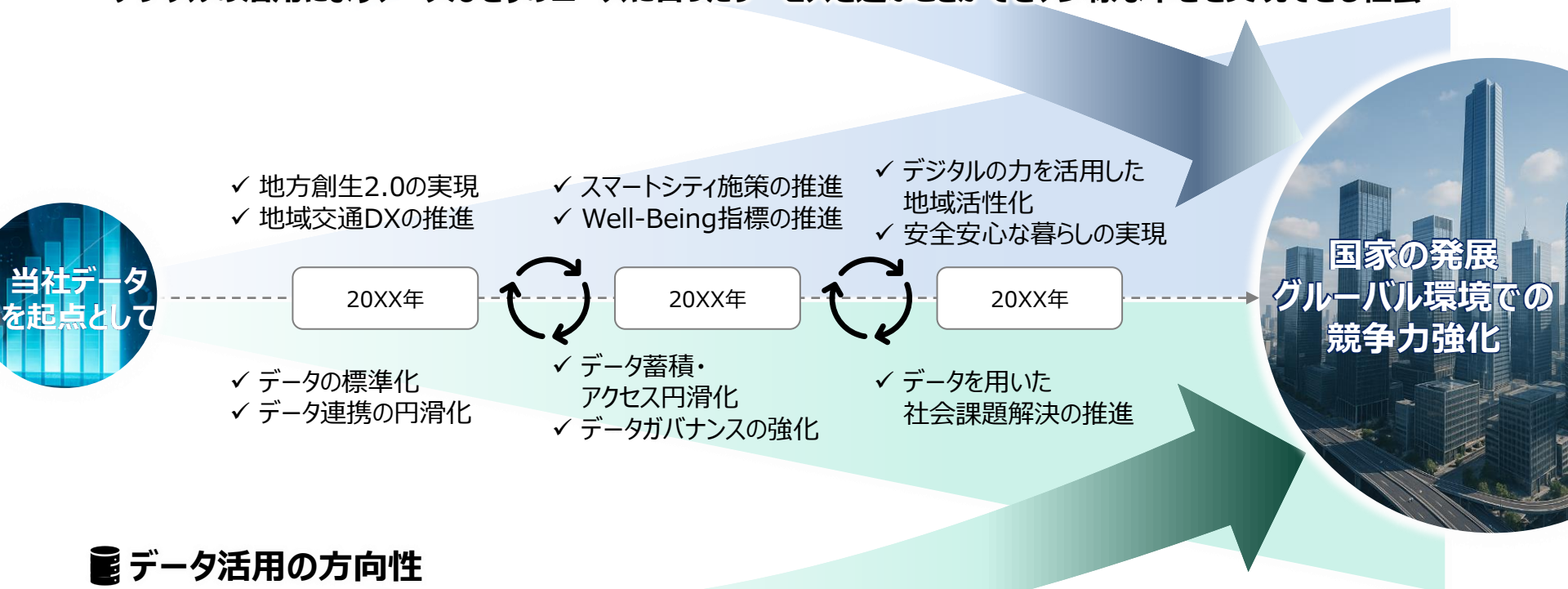
一般市民



- ✓ 当社のデータ等を戦略的に活用し、社会課題を解決することで、国家の持続的な発展に貢献したい
- ✓ 国家の発展をデータが下支えし、国家の競争力の強化に貢献。グローバル市場での優位性の確立に寄与したい

施策の方向性

- ・ デジタルの活用により、一人ひとりのニーズに合ったサービスを選ぶことができ、多様な幸せを実現できる社会



データ活用の方向性

- ・ デジタル社会の実現に向けた競争・成長のためのデータ利活用の促進

Appendix

Confidential

Confidential

Confidential