



プロトタイプ
政策研究所
Policy Research Institute

欧州のモビリティデータ制度について

デジタル行財政改革推進会議

データ制度及びシステムに係る有識者検討会（第9回会合）

2025年4月15日

渥美坂井法律事務所・外国法共同事業
プロトタイプ政策研究所長 落合孝文



本資料による検討の前提

- 欧州と日本国での比較検討において、主に以下の点には考慮が必要である
 - 公共交通セクターの構成（欧州では公的機関によるサービス提供がより広く行われている）
 - モビリティ、特に公共交通データの連携等については、欧州全体の政策・制度に基づいて、加盟各国の政策・制度に基づいて整備されている領域でもあること
 - モビリティ、特に自動車の製造者・OEM、アフターサービスマーケットなどの組成が日本と欧州と異なる側面があり、日本では系列ごとの販売からアフターまでの一貫した最適化により、これまで自動車産業の競争力を維持してきた側面もあること
- 一般法としてのGDPR、データ法、オープンデータ指令等における、個人の権利・利益の保護等の考え方（例えばデータポータビリティが法制化されているか、国の援助したPJにより生成されたデータは民間ビジネスにどのように利用されるべきか）など、一定の大きな相違点が存在する場合もあること
- 自動運転システム特有の制度や、自動車の型式認証・事故報告制度一般を含むものではないこと



(一部再掲) 国際比較を踏まえての準公共で注力すべきセクター

- 医療、教育、金融については、本年度の会議の主たるテーマに含まれていると認識
- 各国がデータアクセス整備に注力するセクターは以下のとおり
- エネルギー等の生活インフラ、モビリティ、不動産、通信、農業等の準公共セクターは
 - 注：電気事業法は、我が国の中で法整備がなされた数少ない分野であり、本年の規制改革の水道データ整備の議論（規制改革推進会議第1回スタートアップ・イノベーション促進WG（2025年2月7日））も含めて、生活インフラ関連は一定の取組が進んでいる認識

国	対象セクター																				
	銀行	金融	エネルギー	モビリティ 運輸交通	ヘルスケア 医療	教育	不動産	通信	農業	レジャー 余暇/観光	プラット フォーマー	小売	雇用/労働/ スキル	福祉	環境	製造業	研究 開発	文化遺産	言語	犯罪	政府
EU	●	◎	○※1	○※1	◎				○※1	○※1			○※1		○※1	○※1	○※1	○※1	○※1		○※1
米国	◎	○		○※2	○※2	○※2	○※2		○※2						○※2					○※2	○※2
英国	●	◎	◎	◎			○	◎				○									
豪州	●	◎※3	●	○	○	○		◎※3	○		○	○									○
韓国	●	●	◎	◎	◎	◎	◎	◎		◎	◎		◎	◎							
ニュージー ランド	◎		◎																		

●制度導入済み

◎制度検討中

○制度検討中（優先順位劣後）

※1 EUでのデータスペース整備の検討対象領域

※2 米国オープンデータカタログ（Data.gov）でデータダウンロード回数上位100のデータの対象領域

※3 豪州は通信、金融領域への拡大を一時停止中

（出典）EU「データスペース」カタログ

米国「Data.gov」

英国「スマートデータロードマップ」

豪州「戦略アセスメント報告」

韓国「[国家MyData](#)イノベーション推進戦略」

ニュージーランド [ビジネス・イノベーション・雇用省サイト](#) より当研究所で作成

【第一回資料の再掲】

① 公共交通に関するデータの整備 (1) オープンデータ指令

- ・ 欧州では公的機関が提供する「高付加価値なデータ」について、APIによる提供を義務付けている

欧州

● オープンデータ指令 (2019年7月発効)

前身である指令から、以下を改善

- ・ 商業的な価値の高い動的なデータの利用ニーズが増加しているため、APIによるリアルタイムでのデータ提供を促進

→公的機関が提供する高付加価値なデータ（下表）についてはAPI実装を義務付け

高付加価値データ	内容
地理空間	行政単位、建物、農地等
地球観測及び環境	リモートセンシングデータ等
気象	48時間以上先の警戒警報、降水量、風速等
統計	工業生産、輸出入、観光（居住者/非居住者別）、消費者物価指数、GDP、人口、出生率、死亡率、雇用、貧困率（教育レベル、所得レベル）、失業率（性別、年齢層、教育レベル）等
企業、企業の所有権	企業名、ステータス（活動中、解散、登録抹消等）、登記日、事務所所在地等
モビリティ	道路、鉄道、航空、水上輸送ネットワーク等

（出典）[欧州委員会実施規則](#)等から作成

- ・ 公的部門による過大なデータ課金の回避
- ・ 公的資金による研究データは基本的にオープン化の対象とする



(参考資料)

【第一回資料の再掲】オープンデータに関する取り組み（米国）

- 米国では民間提言から始まった取組を支える形で、法整備等が行われてきている

米国

- オープンデータガバメント法（2019年1月大統領署名）
 - ・ 上記法整備の前から、市民の提言に基づいて「Data.gov」のサイトを開設
 - ・ 上記法により改めてData.govサイトへの連邦機関によるデータ提供を義務付け
 - ・ メタデータ付与も義務化されている
- Data.govの様にオリジナルデータを掲載するだけでなく、公共データを利活用するサイトやアプリが多数設けられている

サービス（アプリ）名称	内容	元データ
Beyond Floods	特定地域で洪水被害に遭うリスクの評価、洪水保険の見積もりが得られるサービス	海洋大気庁（NOAA）のデータを利用
Fooducate	市販の食品のバーコードから栄養価を調べることができるアプリ	労働省統計局等のデータを利用
Bank Local	地域に積極的に投資をしている銀行を検索できるサービス	連邦預金保険公社（FDIC）のデータを利用

（出典）各種資料より当研究所で作成



プロトタイプ
政策研究所
Policy Research Institute

① 公共交通に関するデータの整備

(2) ITS (Intelligent Transport Systems) 指令

• ITS指令とは？

- 指令2010/40/EUにより、道路交通その他の交通手段とのインターフェースに適用される、以下のような、インテリジェント交通システム (ITS) の導入と利用を加速し、共通の標準と仕様を採用するための枠組みを提供
 - 交通ネットワークを監視、評価、管理し、安全性と効率性を向上させるために設計
 - リアルタイムの交通データを使用することで、ITSが渋滞を回避するための代替ルートを提案したり、緊急対応要員の位置を正確に特定したり、気象状況に基づいて速度制限を更新したりするなど、様々な機能を提供
 - 交通データのデジタルポータルであるナショナル・アクセス・ポイント (National Access Point (NAP)) の整備を要請



AustriaTech / Damaris Gruber

(出典) 欧州委員会HPでの「Transforming cross-border traffic in Central Europe with ITS」参照
https://cinea.ec.europa.eu/featured-projects/transforming-cross-border-traffic-central-europe-its_en



① 公共交通に関するデータの整備 (2) ITS (Intelligent Transport Systems) 指令

• ITS指令の再評価

- 2019年に、欧州委員会は、ITS指令の評価を実施し、EU全域におけるITSの展開にプラスと評価
- しかし、ITSが地理的に限られた範囲に限定して展開されており、EU全域でシームレスかつ継続的なITSサービスを実現するために、相互運用性、協力、データ共有に関する更なる取り組みが必要と指摘
- 右図は2019年報告書における、ITS指令の様々な規定に関連するNAPの導入状況

• ITS指令の改正

- Directive (EU) 2023/2661 (<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>) では、ITS指令を改定し、適用範囲を、マルチモーダル情報、予約および発券サービス（公共交通機関、相乗り、自転車サービスを組み合わせた旅程検索および予約アプリなど）、車両対インフラ通信、自動運転などの新興サービスにまで拡大
- 特定の必須ITSサービスと機械可読形式の「重要な」データの提供を義務付ける権限をEUに与えた
- 速度制限、道路工事、マルチモーダルアクセスノードなどの重要な情報のデジタル化や、道路安全情報を含む重要なサービスの提供に関する目標が設定されており、利用者は、より広範なりアルタイム情報を受領できる
- トンネルや橋の通行条件、速度制限、交通循環計画、恒久的な通行規制、道路閉鎖、道路工事、一時的な交通管理措置、及び道路安全関連の交通情報サービスなどの重要なサービスなど、EU全体で利用可能となる必要なデータの種類等が、指令の付録に規定
- 同改正のみにかからないが、データ交換を促進するための標準やAPIの開発のような支援策も実施しながら実装を進めており、EU全体でのアクセスポイントの整備にも進めようとしている。



Country name	MMTIS National Access Point Delegated Regulation 1926/2017 (action 'a')	RTTI National Access Point Delegated Regulation 962/2015 (action 'b')	SRTI National Access Point Delegated Regulation 886/2013 (action 'c')	SSIP National Access Point Delegated Regulation 885/2013 (action 'e')	SSIP EU Access Point Delegated Regulation 885/2013 (static data - action 'e')
Austria	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing
Belgium	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing
Bulgaria	No information	No information	No information	No information	No information
Croatia	No information	No information	No information	No information	No information
Cyprus	No information	No information	No information	No information	No information
Czech Republic	No information	No information	No information	No information	No information
Denmark	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing
Estonia	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing
Finland	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing
France	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing
Germany	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing
Greece	No information	No information	No information	No information	No information
Hungary	No information	No information	No information	No information	No information
Ireland	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing
Italy	No information	No information	No information	No information	No information
Latvia	No information	No information	No information	No information	No information
Lithuania	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing
Luxembourg	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing
Malta	No information	No information	No information	No information	No information
Netherlands	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing
Norway	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing
Poland	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing
Portugal	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing
Romania	No information	No information	No information	No information	No information
Slovakia	No information	No information	No information	No information	No information
Slovenia	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing
Spain	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing
Sweden	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing
United Kingdom	Existing	Existing	Existing	Existing	Existing

(出典) 欧州委員会EUR-Lex - 52019DC0464 参照
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2019:464:FIN>



① 公共交通に関するデータの整備 (3) ルール間の関係性

- ITS指令等のアップデート
 - 費用便益関係と行政能力を十分に考慮しながら段階的に、ITSの体系的かつ調和のとれた展開を進めており、右図のようにITS指令の委任立法も頻繁にアップデートされている
- オープンデータ指令とITS指令の関係
 - ITS指令の委任立法は、加盟国に対してNAPを通じて特定のデータを提供することを要求してきた
 - オープンデータ指令は、それらのデータが公共部門のデータである場合、オープンな再利用の権利を伴うことを保証し最低限のデータ利用条件を整備。ITS指令におけるデータ整備とも相互補完関係を整備するものとも考えられる（私見）。
- データ集積とサービス予約等の連携
 - 2021年に更新された鉄道旅客の権利に関する規則（Regulation 1371/2007 on rail passengers' rights）では鉄道の電子チケット化と共通予約プラットフォームの推進を促しており、2022年のITS指令の改定では、データと予約サービスの統合を目指す議論もなされている
- 加盟国法について（特徴的な事例の紹介）
 - フランス（フィンランドと並ぶ強い義務付け型）
 - LOM法（Loi d'orientation des mobilités）では交通事業者、交通プロバイダー、インフラ管理者等が、旅客情報に必要なサービスやネットワークからのデータを利用できるように義務付（「transport.data.gouv.fr」により実装）
 - なお、オランダはオープンデータの推進施策を背景に、協調関係を構築してのデータ整備を行っていたほか、ドイツは公共交通を中心とする取り組みを進めるなど、各国で具体的な実装には相違がある

Legal framework

Basis for the creation of the National Access Points and the National Bodies is the ITS Directive of the European Union together with the Delegated Regulations that were created under it.

ITS Directive 2010/40/EU

1. [Delegated Regulation \(EU\) 2017/1926 – EU-wide multimodal travel information services \(MMTIS\)](#)
 2. [Delegated Regulation \(EU\) 2015/962 – EU-wide real-time traffic information services \(RTTI\)](#)
 3. [Delegated Regulation \(EU\) 2022/670 – EU-wide real-time traffic information services \(RTTI\)](#)
 4. [Delegated Regulation \(EU\) No 886/2013 – Safety-related \(minimum universal\) traffic information \(SRTI\)](#)
 5. [Delegated Regulation \(EU\) No 885/2013 – Safe and secure parking places for trucks \(SSTP\)](#)
 6. [Delegated Regulation \(EU\) 2024/490 EU-wide multimodal travel information services \(MMTIS\)](#)
- EC information about NAPs: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en
 - previous papers and elaborations about NAPs (EU EIP reports, ITS Congress Papers etc.): <https://www.its-platform.eu/achievement/monitoring-harmonisation-of-naps/>

（出典）<https://napcore.eu/description-naps/>



プロトタイプ
政策研究所
Policy Research Institute

① 公共交通に関するデータの整備 (4) フランスのNAP事例

French national access point to transport data

Gather all french mobility data

Producer space

Reuser space

Search data for a region, a city, a network...

Q en : Nouvelle-Aquitaine

You can also



Validate your data



Use our APIs



See newly added datasets

Available data by theme



Public transit

440 datasets



Public transport - realtime traffic

183 datasets



Long distance coach

4 datasets



Rail transport

17 datasets



Sea and river transport

24 datasets



Air transport

5 datasets



Bike and scooter sharing

81 datasets



Car and motorbike sharing

6 datasets



Bike networks

12 datasets



Bike parking

14 datasets



Transport traffic

4 datasets



Road data

5 datasets



Low emission zones

23 datasets



Carpooling areas

48 datasets



Charging & refuelling stations

4 datasets



Private parking

7 datasets



Mobility locations

4 datasets



Other informations

9 datasets

Territory coverage

Scheduled public transit

324 Territories covered on 1 163

15 Regions covered on 19

73.3% of the population covered



[See more statistics](#)

Are you producing transport data ?

Territories, transport operators... you have to publish data about traveler information on this website. Our team is here to guide you to put your data into quality, into conformity and to publish it.

[Producer Informations](#)



Who is reusing data from transport.data.gouv.fr ?



(出典) <https://transport.data.gouv.fr/>



② 自動車に関するデータの整備 (1) データ法

- データ法の適用範囲
 - 定義等は以下のとおりであるが、自動車についても、「コネクテッド製品」の一種として、データ法3条1項のデータ提供義務等の適用があると考えられる。
 - EU域内のコネクテッド製品（connected product）または関連サービス（related service）の利用者が、当該コネクテッド製品または関連サービスの利用によって生成されたデータに適時にアクセスし、かつ、利用者が選択した第三者と共有するなどして、当該データを利用できることを確保しようとするもの（前文(5)）
 - 「コネクテッド製品」とは、その使用または環境に関するデータを取得、生成または収集し、電子通信サービス、物理的接続またはデバイス上のアクセスを介して、製品データを通信することができ、その主な機能がユーザー以外の第三者が当事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商品（2条(5)）
 - 「関連サービス」とは、電子通信サービス以外のデジタルサービス（ソフトウェアを含む）であって、購入、レンタル又はリース時に製品に接続され、そのサービスがない場合には接続された製品の機能の1つ以上を実行できなくなるもの、またはその後、製造業者または第三者によってコネクテッド製品の機能を追加、更新又は適応させる目的でコネクテッド製品に接続されるもの（2条(6)）
- データ法における提供義務の内容について、データそのものの整備義務が限定的であること
 - コネクテッド製品及び関連サービスは、製品データ及び関連サービスデータ（それらのデータを解釈及び使用するために必要な関連するメタデータを含む）が、バイデフォルトで、容易かつ安全に、無料で、包括的で構造化され、一般的に使用される機械で読み取り可能な形式で提供されるよう設計および製造（関連サービスは提供）されなければならない。関連性があり技術的に実行可能な場合は、ユーザーが直接アクセスできることが含まれる。（3条1項の要約）
 - なお、上記義務を履行できない場合（ユーザーがコネクテッド製品又は関連サービスからデータに直接アクセスできない場合）は、データ保有者が利用できるものと同等の品質で、容易かつ安全に、無償で、包括的かつ構造化され、一般的に利用され、機械可読な形式で、かつ、関連性があり技術的に実行可能な場合には、継続的かつリアルタイムで、ユーザーが遅滞なくアクセスできるようにする（4条1項参照）



② 自動車に関するデータの整備

(2) 自動車に関するデータ法でのデータアクセスの限界

- アフターマーケットの事業者団体や消費者団体からは、以下のような指摘がある
 - 「遠隔診断などのサービスは、データだけでなく車両機能へのアクセスも必要とします。また、車両には車載アプリケーションが搭載されるケースが増えており、ドライバーの安全確保や、サービス提供手段としての車載データ処理を可能にしています。このような車両機能やリソースへのアクセスは、データ法では全く規定されていません。」
(FIGIEFA (独立系自動車アフターマーケット流通業者の国際連盟および政治代表))
 - URL : <https://www.theparliamentmagazine.eu/partner/article/lets-bring-full-digital-mobility-to-europe-through-secure-access-to-vehicle-data-functions-and-resources>
 - 「デジタル以外の手段による安全なアクセスがなければ、独立系の労働者は各ブランドごとに複数のアクセス権を購入しなければならず、ブランドをまたいだ修理やサービスは事実上不可能になる。この点において、データ法の原則は不十分である。さらに、サービスプロバイダーとデータ所有者の関係、アクセスを得るまでの期間、自動車メーカーがデータをどのように利用可能にするかについての報告要件についても規定していない。」
(BEUC (欧州の消費者団体))
 - URL : https://www.beuc.eu/sites/default/files/publications/BEUC-X-2023-011_Urgent_call_to_address_issues_highlighted_by_Commission_services_on_access_to_in-vehicle_data.pdf
- メーカー側からの意見としては、以下のようなものがある
 - データ法による自動車データへの公正なアクセスを保証するため、「車載データへのアクセスに関する追加的な法律を制定しても、それ以上の成果は得られそうにない」
(ACEA (欧州自動車工業会) 広報担当者発言に関する報道)
 - URL : <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/eu-car-data-tussle-insurers-others-brace-delays-disappointment-2023-02-16>
 - その他、ロイターの報道によれば、「自動車メーカー各社は、包括的な義務を課す可能性のある法律に対して警戒を強めており、企業秘密やデータの悪用に対するリスクについても警告」、「大手IT企業が近い将来、自動車のダッシュボードに搭載されるインフォテインメントシステムを支配する可能性がある」と懸念を表明」などの指摘もなされている
 - URL: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/eu-plans-law-give-car-services-groups-access-vehicle-data-2025-03-04>



② 自動車に関するデータの整備

(3) 自動車データの特別法整備に関する2022年パブコメ

- パブコメの概要
 - 「Access to vehicle data, functions and resources」 (Ares(2022)2302201)
 - URL : https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Access-to-vehicle-data-functions-and-resources_en
 - 但し、このパブコメは、データ法の制定過程（2022年）での議論でもあり、その後さらにデータ法自体の修正も含めて議論も積み重なっている点に留意を要する
- パブコメで示されたオプション
 - オプション0：EUの分野別介入なし。自動車修理データに関する既存の法律、データ法、競争規則が適用
 - オプション1：データ法により付与されるアクセス権は、機能（例：シェアモビリティのための車両ドアの遠隔解錠の可能性）や資源（例：ナビゲーションのための車両ダッシュボードへの制限速度情報の表示の可能性、電気自動車関連サービスのためのバッテリーの充放電の可能性）に対するすべての関係者の平等なアクセス権により補完される。データ法の透明性措置に加え、特定のモデルまたはバージョンの車両でアクセス可能な車両データ、機能、リソースのリストを、車両メーカーが公表等する。アクセス権とサイバーセキュリティ規則との相互関係も規定し、アクセス権の実施状況を管轄当局するため、製造業者への報告義務を導入
 - オプション2：オプション1を補完し、型式承認時にデータ、機能、リソースの最小限のリストへ遠隔かつ特定の形式でアクセスが可能であることの証明を要求。車両のヒューマン・マシン・インターフェースを通じたドライバーとの双方向通信も含まれ、車載診断ポートへの継続的かつ安全なアクセスも対象
 - オプション3：オプション2で特定された要件に加え、データへのアクセス方法とガバナンスルールが明記され、技術的特殊性を考慮した上で、すべてのアクセス形態に適用



② 自動車に関するデータの整備

(4) 自動車データの特別法に関する2025年3月までの状況

- Industrial Action Plan for the European automotive sector (2025年3月5日) での自動車データに関する論点
 - コネクテッドカーとデジタルカーは、車両データから実質的な新しい収入源と経済価値を生み出す可能性を指摘し（発表者注：なお、再生可能エネルギー指令等による対応も進んでいる）、双方向充電やスマート充電などにおいて新たなビジネスチャンスの可能性があるため、補完的な措置が必要であると指摘し、データ法の適用と、データ法の適用開始時に公表（発表者注:2025年9月）される車載データに関するガイダンスを通じて、自動車のエコシステム全体がコネクテッドカーから得られるデータの恩恵を享受できるように、適切な措置を講じていく
 - データ法の効果を評価した上で、車載データへのアクセスに関する立法案や、欧州自動車データプラットフォームの設立の可能性など、さらなる対応を検討するが、その際には、データへの遠隔アクセスも含め、サイバーセキュリティへの配慮も考慮する（注：一部報道においては、2025年中の法案整備とするものもある）
 - また、自動車アフターマーケットにおける垂直的協定に関する現行のEUの競争枠組み（自動車ブロック除外規則）が、デジタル化も踏まえて依然として合目的的であるか検討
 - フラッグシップアクション
 - データ法に関するガイダンス、および必要であれば車両データへのアクセスに関する立法案を含む、車両データ、機能、リソースへのアクセスに関する適切な措置。
 - 自動車ブロック適用除外規則（MVBER）および補足ガイドラインの見直し。



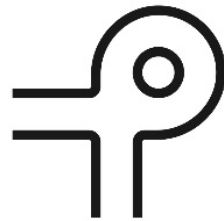
③直近のEUのデジタル政策の転換について

- A Competitiveness Compass for the EU (2025年1月29日)
(URL:https://commission.europa.eu/document/download/10017eb1-4722-4333-add2-e0ed18105a34_en)
 - 2024年9月のイタリア元首相のDraghi氏のいわゆるDraghi Report (https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en) で打ち出した、欧州の競争力強化に向けた政策転換の方向性を明確化するもの。同レポートは、欧州の複雑な法律が欧州経済の米国や中国への追い上げを阻んでいると警告している
 - 規制負担は欧州の競争力のブレーキとなっている。EUは先進的な規制改善政策をとっているにもかかわらず、企業の3社に2社はこの負担が長期投資の主な障害となっている(2.1項)
 - 変革は欧州委員会から始まる。欧州委員会初の「実施・簡素化担当委員」がこの分野における欧州委員会の業務を調整し、必要に応じて法律を簡素化、統合、成文化する方法を特定するために、EU法体系 (EU acquis) のスクリーニングを行う (2.1項)
- A simpler and faster Europe: Communication on implementation and simplification European Commission 2024-2029 (2025年2月11日) (URL : https://commission.europa.eu/document/download/8556fc33-48a3-4a96-94e8-8ecacef1ea18_en?filename=250201_Simplification_Communication_en.pdf)
 - 拡大されたデジタル法体系が、コンプライアンスを促進するために必要なガイダンスや基準を超えて、中小企業などの企業のニーズや制約を適切に反映しているかどうかは、権限委譲の初年度のより広範な評価の一部となる (6頁)。なお、デジタル法体系には、GDPR、データガバナンス法、データ法、サイバーセキュリティ法、サイバーレジリエンス法、EUチップ法、AI法が特にその対象になると指摘されている (注釈29)
 - GDPRの簡素化、中小企業に関する負担軽減のための議論については、本年前半に開始される可能性について、議事の日程なども含めて詳細に報道されている (URL : <https://www.politico.eu/article/eu-gdpr-privacy-law-europe-president-ursula-von-der-leyen/>)。
- AI Continent Action Planでも規制の簡素化は5つの主要項目の1つに含まれている
(URL:https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_1013) ほか、同Action Planの一部としてCloud and AI Development Actのパブリックコメントも進められている



④日本でのモビリティデータ整備について

- 基本的な視点
 - 公共交通等の基本的なモビリティサービスへのアクセスに関しては、利用者にとって重要な社会的な機能を提供するものであり、モビリティデータを介してのデジタル空間でのアクセス確保は社会生活において重要な機能を有する。また、公共交通に許認可業務として、国の補助等も得ながら実施している場合もあり（そもそも事業者に余剰が全くなくデータ整備に追加負担を求めることが困難な事業者もあることも考慮が必要であるが）、それを踏まえてデータアクセス環境の整備を行うことが重要
 - 公共交通に関する静的情報の集積
 - モーダルごとの許認可法令による、所管省庁における静的情報の集積を仕組みについて、その後の民間活用まで見据えての所要の制度ないし制度運用の整備
 - 多くのモビリティデータへアクセスができる、アクセスポイントの整備
 - 機械可読化、及び多くのエンドユーザーが利用するPF等での利用にも適した形での標準化の推進と、また、中小事業者等を中心としたデータ整備に関する業務・財務上の補助
 - アクセスポイントの整備と、標準化に関する国・公的機関の関与は、データの提供者、利用者双方にとっての、データ整備・利用に関する重要な工数の削減につながるものであり、モビリティ分野だけに限定せず、本日の金融分野での議論も含めて複数分野に共通する重要論点であると認識
 - 道路等に関する情報の整備
 - これまでに十分に議論がされていないと思われるが、まずは日本でのモビリティサービスの高度化や、災害対応、安全運行、持続可能性の確保などの観点で、どのような点から整備が進められるか議論を行ってはどうか
 - 公共交通に関する動的情報や新たなモビリティサービスに関する情報の整備
 - まずは静的情報の集積を貴重としつつ、動的情報の整備にも段階的に進んでいくロードマップを整備
- マルチモーダル情報、予約および発券サービス（公共交通機関、相乗り、自転車サービスを組み合わせた旅程検索および予約アプリなど）、車両対インフラ通信、自動運転などの新興サービスの整備も段階的に進められるべき



プロトタイプ
政策研究所
Policy Research Institute