

「自動車データセキュリティの管理に関する若干の規定(試行)」の
実務上のポイント

～中国の安全保障貿易管理に関する制度情報
専門家による政策解説～

2022年2月

日本貿易振興機構(ジェトロ)

北京事務所

海外調査部

【免責条項】

本レポートは、北京市環球法律事務所に委託し、作成したものです。
本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロおよび執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

1. 「規定」に係る実務動向および対応が難しい点

(1) 自動車データセキュリティ管理状況に関する年度報告

上海市、広東省、天津市、河北省、湖南省、江蘇省等複数の省・市のインターネット情報弁公室は 2021 年 12 月以降、「自動車データセキュリティの管理に関する若干の規定（試行）」（以下、「規定」という）の要求に基づき、2021 年度の自動車データセキュリティ管理状況の報告を行うよう求める通達を公表しています。

広東省、天津市、河北省等のインターネット情報弁公室は報告書の様式について特に指定はしておらず、雛形も公表していませんが、他方、上海市と江蘇省のインターネット情報弁公室は雛形を公表しています。

「規定」は 2021 年 10 月に施行したばかりで、現在は 1 年目の報告年度にあたるため、報告の流れや仕組みについては引き続き、実務におけるすり合わせが必要な状態にあります。このため、一部では、必ずしも「規定」の定める 12 月 15 日までの報告実施を求めている地域も存在します。例えば、上海市のインターネット情報弁公室は報告締切日を 12 月 22 日としており、また、河北省のインターネット情報弁公室では、明確な締切日を示さず、「遅滞なく報告を実施」することを求める表現を用いるにとどまっています。

現時点では、上記のいくつかの省・市のインターネット情報弁公室を除けば、他の省・市の関係部門が公表した年度報告の実施を求める通達は見受けられません。ただし、環球法律事務所が 2022 年 2 月時点で把握している範囲では、北京市の主管機関は通達を公表してこそいないものの、関連企業に連絡を取り、年度報告を行うよう求めています。

(2) 実務対応が難しい点

a. 「自動車事件データ」の取扱い

近年の自動車には、エアバッグ等が作動するような事故において、事故前後の車両の運動データや運転者の操作等を記録する車載記録装置「イベントデータ・レコーダー」が搭載されることが増えてきています¹。イベントデータ・レコーダーが記録するのは、事故発生前後の車速、エンジン回転数（EV／ハイブリッド車ではモーター回転数）、アクセルやブレーキの操作量、アンチロック・ブレーキ・システム（ABS）や横滑り防止装置の作動状況、シートベルト着用の有無、ハンドルの角度等で、これらデータは中国では「自動車事件データ」と呼ばれています。

通常の場合、「自動車事件データ」は第三者データと組み合わせることで、車両の所有者、運転者、同乗者等の自然人を特定することが可能となります。このため、「自動車事件データ」は個人情報に該当すると見なされる可能性が高いものと考えられます。また、多国籍自動車企業が国外に「自動車事件データ」を提供する場合、「個人情報保護法」の規定に基づ

¹ イベントデータ・レコーダーの概要（国土交通省資料）
<https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha08/09/090328/02.pdf>

けば、個人情報主体に対し、国外移転先の名称または氏名、連絡先、国外移転先における取扱目的、取扱方法、国外移転される個人情報の種類、並びに個人情報主体が国外移転先に対し同法の定める権利を行使する方法および手続等の事項を告知したうえで、個人情報主体の個別の同意を取得する必要があることとなります。

実務的に問題となるのが、「自動車事件データ」の主体は必ずしも車両の所有者ではないという点です。現実には、近親者や友人、運転代行者等の複数人で同一車両を使用することはよく見られます。この点については「規定」には明確に定めがないため、今後の立法、司法、法執行活動において明確化がなされることが待たれます。もし自動車関連企業が現時点でどうしても「自動車事件データ」を取り扱う必要がある場合は、コンプライアンス確保の観点から車両の所有者の個別の同意を取得することが望ましいと考えられます。

b.自動運転関連データの取扱い

自動運転では、自動運転車の正常な走行を保障するため、センサーが取得した情報を車外のデータセンターに伝送し、演算・検証を経て車両にフィードバックするという仕組みになっていることがあります。多国籍自動車企業がこのような仕組みを採用する場合は、センサーが中国国内で取得した情報を、中国国外のデータセンターに伝送することになると思われませんが、そのときはデータの国外移転に該当します。センサーの取得したデータは重要データに該当する可能性があると考えられますので、それを中国国外のデータセンターに伝送する場合（即ち国外移転する場合）は、重要データの国外移転に際し必須とされている安全評価を行う必要が生じます。ただし、現時点では、データ国外移転に係る安全評価の詳細を定めた法令は未公表であり、実務における取扱いは不明瞭となっています。

また、自動運転車が走行する際には、周囲の歩行者の状況を把握するため、センサーによって周囲の歩行者の個人情報を取得・分析する必要がありますが、かかる個人情報の取得・分析について歩行者から同意を取得することは現実的に不可能です。この点に関し、「規定」第8条第2項では「走行の安全上の必要性から、車外個人情報の採集および車外への提供について個人の同意を取得することができない場合は、識別可能な自然人を含む画像の削除または画像中の顔情報等に対する局所輪郭化処理の実施等を含む匿名化処理を行わなければならない」と定め、また、第6条でも可能な限り匿名化、非識別化等の処理を行う旨求める「マスキング処理原則」を打ち出して、自動運転車関連企業に個人情報保護の方向性を示しています。ただし、歩行者の写った画像または顔情報を削除または輪郭化処理する際には、まずどの画像に歩行者または顔情報が含まれているかを判別する必要がありますが、自動運転車は複数のハイスピードカメラによって毎秒数百枚もの画像を撮影しているため、画像を一枚一枚確認するにはかなりのデータ処理能力および時間を必要とすることになり、自動車企業および地図サービスの提供者はより高い技術力を求められています。

2. 今後の見通し

「規定」の内容は、これまで公布された個人情報および重要データに関する各規定と基本

的に一致するものですが、一方で、自動車産業の各方面におけるデータセキュリティについても独自の要求を打ち出しています。

自動車データ取扱者は、一般的なデータセキュリティを確保するだけでなく、自動車業界独自のデータセキュリティ関連問題にも注意を払う必要があります。例えば、データセキュリティ確保のために車載ディスプレイに多すぎるポップアップを設置したり、長すぎるプライバシーポリシーを表示したりすると、かえって自動車運転の安全性や運転体験にも悪影響が及ぶことになりかねません。両者のバランスをしっかりとって、高いレベルで両立させていくことが求められます。

北京市環球法律事務所

レポートをご覧いただいた後、アンケート（所要時間：約1分）にご協力ください。

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20210084>



本レポートに関するお問い合わせ先：
日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部 中国北アジア課
〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32
TEL：03-3582-5181
E-mail：ORG@jetro.go.jp