

**トラックデータ
標準APIガイドラインver1.0 (安心安全)**

目次

目次

0.トラックデータ標準APIガイドラインについて

1.API設計

1-1.URI設計

1-2.パラメータ設計

1-3.リクエストデータ設計

1-4.レスポンスデータ設計

1-5.エラーレスポンス設計

1-6.個別データのパラメータ設計

2.データ項目・仕様

3.API項目定義（データフォーマット）

4.認証認可方式

5.データ活用イメージ・開示範囲

6.データ保持期間

7.システム性能要件

付録

1.データ連携構成・データ連携フロー

2.運用設計例

3.匿名化の定義

用語定義

用語	定義
商用車メーカー	本事業に参加するトラックを製造・販売するメーカーの総称
運送事業者	トラックを使用する運送事業者の総称
他事業者	商用車メーカー・運送事業者以外のその他民間事業者の総称
データ連携許諾	車両データに関する権利者が車両のデータ連携を他者に許すこと
商用車メーカーバックエンド	商用車メーカーシステムの総称

トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –トラックデータ標準APIガイドラインについて

■トラックデータ標準APIガイドライン策定の背景・目的

背景) トラック運送業界における長時間労働等を背景にドライバ不足が深刻化しており、将来の担い手確保のためにも、働き方改革は喫緊の課題である。また、我が国を取り巻くモビリティの自動化・電動化の流れ、カーボンニュートラル、Society 5.0 の実現や移動及び物流に係る社会課題の深刻化等の社会環境の変化を受けて、商用車分野で創出される様々なデータは、その分野に留まらず分野横断的に利活用することにより社会課題の解決や新たな価値・サービスの創出に貢献することが期待されている。上記をうけて、2019年より開始した経済産業省 物流MaaSの取り組みの中で、「トラックデータ情報連携基盤の確立」事業を通して本ガイドライン策定検討を実施している。

目的) 物流分野における慢性的な人手不足等の社会課題や環境課題に対し、日本版トラックデータ標準を策定のうえで、標準的なトラックデータ情報連携の仕組みを確立し、その解決や付加価値向上を目指す。

■本APIガイドラインの基本的な考え方

- 本ガイドラインは、内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室の定める[APIテクニカルガイドブック](#)をベースに作成
- APIテクニカルガイドブックは銀行分野のオープンAPIでもベースとされているもの
- 本ガイドラインでは、トラックデータ連携に必要なであろう項目をAPIテクニカルガイドブックから抜粋する形で構成されている
- 本ガイドラインの詳細は安心安全に関するデータ項目を元に構成されている

トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –API設計

■ URI設計

URI設計では、以下のポイントを考慮して設計することとする

	概要
1.	動詞ではなく名詞を用い、複数形とする
2.	抽象的な名詞は避け、API利用者がリソースの内容を把握できる単語を用いる
3.	スネイクケース（単語間をアンダースコアで繋げる表記法）を利用する
4.	APIのバージョンをURIに含める。バージョン番号は「v」+「整数」で表記し、バージョン番号は整数にする
5.	リソースの操作はURIではなくHTTPメソッドで表す（GET:データ取得、POST:新規登録、PUT:更新、DELETE:削除）
6.	URIの階層が深くなる場合には、パラメータで指定する
7.	URI設計は、 RFC 6570「URI Template」 に示されるURI Templateで指定できる形式とする
8.	運用開始後には、基本的にベースURIを変更しない

トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –API設計

■パラメータ設計

パラメータ設計では、以下のポイントを考慮して設計することとする

	概要
1.	1つのパラメータに複数の値を指定する際には、カンマ「,」を用いる。
2.	ページネーションにおけるパラメータは、取得開始ページ（「offset」または「page」）と件数（「limit」とする）返却するデータの初期値は100件以下を推奨とする
3.	レスポンスデータに10件以上の返却項目を含む場合、不要なデータの返却を防ぎ、データ通信量やデータ検索負荷を削減するために、「fields」パラメータを指定し要求する項目のみ返却するようにする

例) パラメータ

名称	推奨度合	概要
limit	◎	1回のリクエストにて返却されるデータ件数を指定する。
offset	○	返却するデータの中で、先頭から「offset」で書かれた件数のデータを返却しないことを指定する
page	△	返却して欲しいデータの開始位置を指定する。「limit」と合わせて用いることが多い
since	△	指定された日付以降のデータを返却する
until	△	指定された日付以前のデータを返却する
sort	○	指定された条件を元に並び替えて結果を返却する
encode	△	文字コードを指定する
fields	○	指定した項目のみを返却する

トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –API設計

■ リクエストデータ設計

リクエストデータ設計では、以下のポイントを考慮して設計することとする

	概要
1.	リクエストは、基本的に単純なパラメータによる値、又はカンマ区切りによる配列の受け渡しによって行う 単純なパラメータやカンマ区切りデータとしてリクエストすることが難しい場合には、リクエストデータの形式はレスポンスデータ形式と同一のものとする
2.	マルチバイト文字（全角文字）については『JIS X 0213』に定義される JIS 第 1 水準～JIS 第 4 水準を利用する
3.	文字コードは UTF8 を用いる。元データが Shift-JIS など、UTF8 ではない場合、文字を変換する際の文字化け・文字欠けに留意し、必要に応じて、文字コードの変換、文字の縮退を行う
4.	APIのリクエストデータに外字は利用しない
5.	日本語のように、非英字を用いる場合にはスネイクケース（単語間をアンダースコアで繋げる表記法）を使用する
6.	パーセントエンコーディングで表現される文字列は URI に含めない

トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –API設計

■レスポンスデータ設計

レスポンスデータ設計では、以下のポイントを考慮して設計することとする

	概要
1.	レスポンスデータにはタグ情報を持たず、XMLに比べてデータ量が少なく、タグ処理にかかる負荷が少ないJSON形式 (RFC4627「The application/json Media Type for JavaScript Object Notation(JSON)」) を利用する
2.	API利用者の利便性の観点から、zip等のバイナリ形式のデータは使用しない
3.	リクエストデータと同様に、文字コードはUTF8を用いる。必要に応じて文字の縮退を行う
4.	APIのレスポンスデータに外字は利用しない
5.	API利用者はレスポンスデータを見て開発を行うため、返却される内容で実行結果を判断することができるようにすることが望ましい
6.	単純なデータ形式では表現が容易ではない画面遷移などに代えて、JSON+Hypertext Application Language(HAL)形式を用いリソースへのリンクを示すことで、リソース間の遷移ができるようにする。特に手続きAPI（一連の処理を通じ、手続きに関する機能を提供するもの）では、規定のフローに従って順次APIを呼び出すことが多いため、API間の繋がりを示すAPI管理等の仕組みがあることが望ましい

6の例) リソースリンク

```
{
  "links": {
    "self": {
      "href": "/v2/risk_locations"
    },
    "next": {
      "href": "/v2/risk_locations?page=2"
    },
    "find": {
      "href": "/v2/risk_locations{?id}",
      "templated": true
    }
  }
}
```


トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –API設計

■ エラーレスポンス設計

エラーレスポンス設計では、以下のポイントを考慮して設計することとする

	概要
1.	RFC7807「Problem Details for HTTP APIs」 に示されるデータ項目を利用する

例) データ項目

名称	推奨度合	概要
status	◎	処理に対応したHTTPステータスコードをHTTPレスポンスヘッダに格納する
type	△	エラーの種別を示すURIを格納する。参照先のURIでは、API利用者がエラー種別を理解できるドキュメントを用意していることが望ましい。該当するURIが無い時には、“about:blank”と入力する
title	◎	エラーの名称を表示する
detail	○	API利用者がどこに問題があるか理解できるよう、エラーの説明文を格納する。
instance	△	エラーが発生した場合のURIを記載する

例) エラーレスポンス

```
HTTP/1.1 404 Not Found
Content-Type: application/problem+json
Content-Language: ja
{
  "type": "https://example.com/risk_locations/not-found",
  "title": "ヒアリハットマップに地点が登録されていません",
  "detail": "ヒアリハットマップに地点を登録する必要があります"
}
```

トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –API設計

■ 個別データのパラメータ設計

個別データのパラメータ設計では、以下のポイントを考慮して設計することとする

概要	
1.	レスポンスデータ等は国際標準やデファクト標準等に従って、データ項目名及び内容を設定する

表記方法

内容	表記方法	表記例
日時	ISO8601に準拠	日付のみであれば、「2023-01-18」 日時（日本時間）であれば、「2023-01-18T09:00:00+0900」
言語	ISO 639-1に準拠	日本語の場合「ja」、英語の場合「en」
国	ISO 3166-1 alpha-2に準拠	日本の場合「JP」、米国の場合「US」
都道府県	JIS X 0401に準拠	東京都の場合「13」
市区町村	JIS X 0402に準拠	東京都千代田区の場合「101」
緯度経度	緯度経度データはWGS84（米国世界測地系）に準拠	東京都千代田区永田町2丁目3-1の場合、 「35.672947,139.742622」
速度	整数値	時速60kmの場合「60」

〈安心安全に関わる標準化すべきデータ項目〉

1	事象発生日時情報
2	位置情報（緯度・経度）
3	車両型式
4	急ブレーキ（減速度0.25G以上等）
5	ヘッドライトON/OFF
6	ワイパーON/OFF
7	車間距離
8	速度
9	外気温センサー情報

トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –データ仕様

〈標準化すべきデータ項目仕様〉

No.	データ	データ仕様			備考
		分解能	精度 (精度は目安であり保証はしない)	更新周期	
1	日時情報	1秒	±10秒	10分	車両年式により非対応の車両あり。
2	位置情報 (緯度・経度)	2m	15m	10分	前提条件として個車情報が判らないこと (各企業の流通数が判別できてしまうことへの考慮が必要)。 車両年式により非対応の車両あり。
3	車両型式	—	—	—	型式の一部のみとなる場合あり。
4	急ブレーキ発生情報 (減速度0.25G 以上等)	1秒(発生日時について)	±10秒	発生時のみ	発生事象のみを提供可能 (減速度は提供不可) 減速度は -3.4 m/s^2 。車速が 5km/h 以上の時のみ。 車両年式により非対応の車両あり。
5	ヘッドライトON/OFF	点灯/消灯	—	10分	現在対応不可が過半数。反映時の目標仕様とする。 スイッチON/OFF状態か実際の点灯/消灯情報は各社仕様による。
6	ワイパーON/OFF	作動/非作動	—	10分	現在対応不可が過半数。反映時の目標仕様とする。 スイッチON/OFF状態か実際の点灯/消灯情報は各社仕様による。
7	車間距離	10m	±5m	10分	現在対応不可が過半数。反映時の目標仕様とする。
8	速度	1km/h	±2km/h	10分	データ収集遅延あり。 車両年式により非対応の車両あり。
9	外気温センサー情報	1°C	±3°C	10分	現在対応不可が過半数。反映時の目標仕様とする。

〈注意事項〉

- ① 統計的に集約したデータ連携を前提条件とする
- ② 個車情報が判らないことを前提条件とする
- ③ データの精度は目安である
- ④ 通信状況等によりデータ遅延の発生可能性有り
- ⑤ データ提供可否判断は費用含めた議論が今後要

トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –API項目定義（データフォーマット検討）


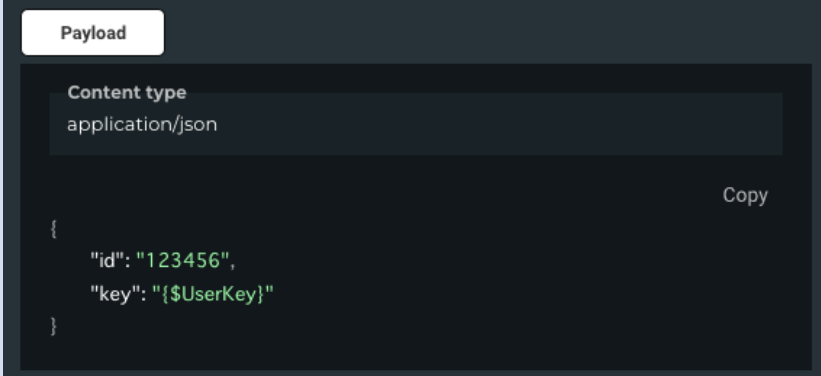
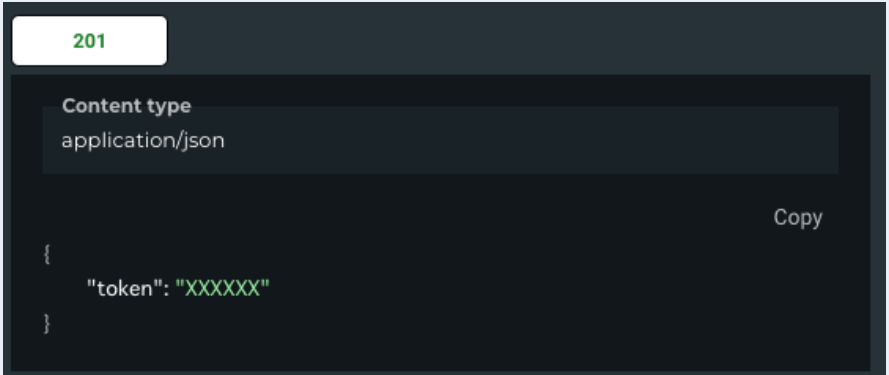
■ データフォーマット

項目	項目(英語表記)	データフォーマット 例	補足
日時	date	2023-01-18T09:00:00+0900	ISO8601に準拠
位置（緯度・経度）	latitude,longitude	35.672947,139.742622	WGS84に準拠
車両型式	model	large/medium/small	256文字以下の文字列
急ブレーキ発生日時	sudden_braking_date	2023-01-18T09:00:00+0900	ISO8601に準拠
ヘッドライト点灯	headlight	true/false	Boolean型
ワイパー稼働	wiper	true/false	Boolean型
車間距離	distance	10	m, 256桁以下の整数
速度	speed	30	Km/h, 256桁以下の整数
外気温センサー情報	temperature	25	℃（摂氏）, 256桁以下の整数

トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –API項目定義（サンプルAPI①）

■ API設計

例) トークン取得API

項目	概要	サンプル
リクエストメソッド	POST	
リクエストパス	/v1/tokens	
リクエストパラメータ	<p>REQUEST BODY SCHEMA: application/json</p> <pre>┌ id string ユーザID └ key string ユーザ鍵</pre>	
レスポンスフォーマット	<p>RESPONSE SCHEMA: application/json</p> <pre>└ token string トークン</pre>	

トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –API項目定義 (サンプルAPI②)

■ API設計

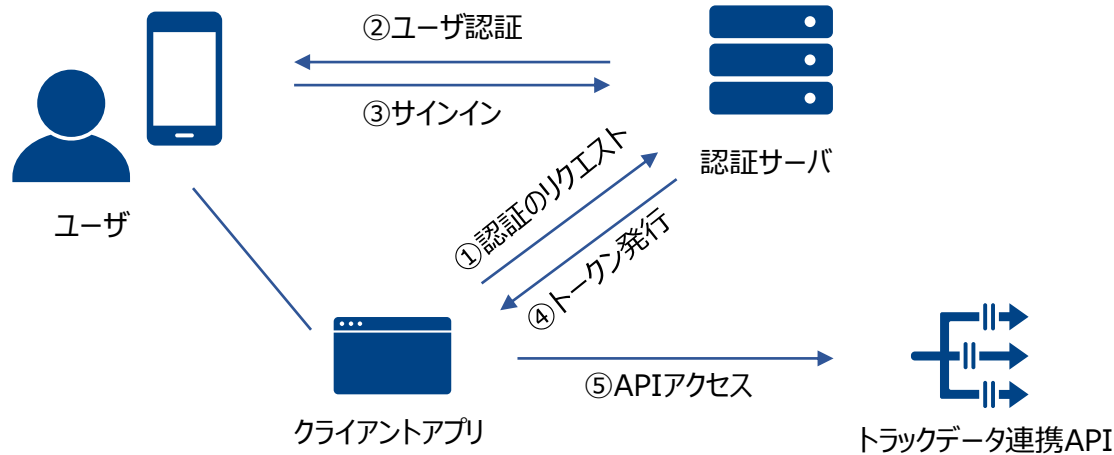
例) ヒヤリハット情報取得API

項目	概要	サンプル
リクエストメソッド	GET	<pre>GET /v1/sudden_brakes</pre>
リクエストパス	/v1/sudden_brakes	
リクエストパラメータ	<div data-bbox="532 592 970 741"><p>HEADER PARAMETERS</p><p>→ Authorization > required object (Token) token</p></div> <div data-bbox="988 554 1309 896"><p>REQUEST BODY SCHEMA: application/json</p><ul style="list-style-type: none">since: string (Default: "2025-01-01T00:00:00+0900" 開始日時(ISO8601準拠))until: string (Default: "2025-01-01T00:00:00+0900" 終了日時(ISO8601準拠))north_latitude: number <float> (Default: 20 北緯緯度)south_latitude: number <float> (Default: 45 南緯緯度)east_longitude: number <float> (Default: 120 東経経度)west_longitude: number <float> (Default: 145 西経経度)</div>	<pre>{ "since": "2023-01-10T09:00:00+0900", "until": "2023-01-20T09:00:00+0900", "north_latitude": 36.672947, "south_latitude": 34.672947, "east_longitude": 138.742622, "west_longitude": 140.742622 }</pre>
レスポンスフォーマット	<div data-bbox="496 968 970 1339"><p>RESPONSE SCHEMA: application/json</p><ul style="list-style-type: none">date: string (急ブレーキ発生日時(ISO8601準拠))latitude: number <float> (緯度(WGS84準拠))longitude: number <float> (経度(WGS84準拠))model: string (車両型式)headlight: boolean (ヘッドライト点灯)</div> <div data-bbox="1021 986 1442 1296"><ul style="list-style-type: none">wiper: boolean (ワイパー稼働)distance: integer <int64> (m)speed: integer <int64> (Km/h)temperature: integer <int64> (摂氏)</div>	<pre>{ "date": "2025-01-18T09:00:00+0900", "latitude": 35.672947, "longitude": 139.742622, "model": "large", "headlight": true, "wiper": true, "distance": 10, "speed": 30, "temperature": 25 }</pre>

トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –認証認可方式

- API連携では、認証認可方式に OIDC を採用
 - RCF 6749 で規定された認可フレームワーク OAuth2.0 をベースとし、認証まで行う拡張仕様
 - OAuth2.0 は デジタル庁のデータ連携WTでも採用されている、データ連携の標準方式

OpenID Connect のフロー



トークンによる認証をベースとした方式を採用することのメリット

■ セキュリティ面のメリット

- データ利活用事業者がユーザのID/PASSを預ける必要が無い
- 有効期限内が設定されており、万が一トークンが盗まれても被害が少ない

■ 利便性面のメリット

- ユーザが毎回ID/PASSによるログインを実施する必要が無い

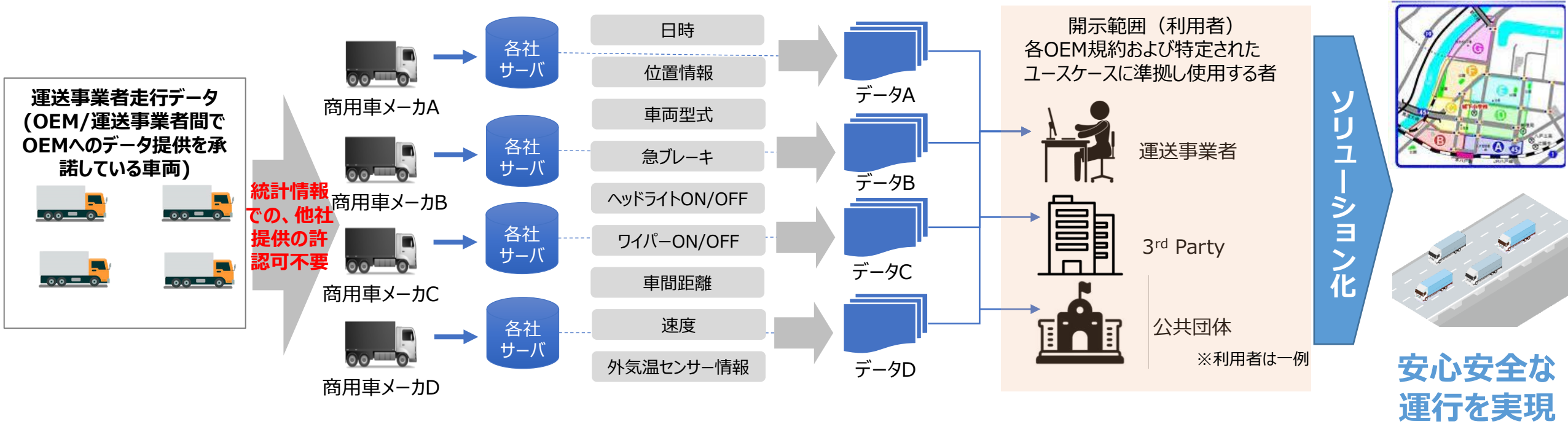
トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 -データ活用イメージ・開示範囲

課題

交通事故を減らすために、注意喚起をしたいがいつどこで危険運転をしているか不明

ユースケース

ドライバーがいつどこで急ブレーキを踏んだのか知りたい



上記課題やユースケースの安心安全は協調領域であると本事業内で特定したため、**開示範囲のあるべき姿として、各OEM規約やユースケースに準拠する全社へ開示可能**とする

安心安全のAPIガイドラインからの活用例

災害時の大型車通れる道マップ作成の簡易化・詳細化

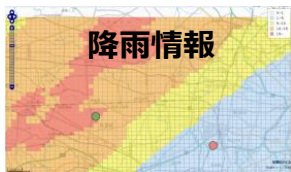


【現状例】

- ・OEMの異なるデータ仕様をマンパワーで統一化し、通れた道マップを作成（**必要時間40分**）
- ・過去情報としてワイパ情報取得

【データ標準化後】

- ・OEM4社の標準化されたデータを使用し作成（**必要時間10分**）
- ・リアルタイム情報として取得し、**詳細な降雨状況を確認**



急ブレーキ統計情報から運送事業者 自社ルート設計見直し



【現状例】

- ・1運送事業者の**データのみ**で安全ルート設計
- ・走行未経験ルートの要注意区域の**知見無し**

【統計データ活用】

- ・**全国統計データを参考**に配送ルート見直し
- ・走行**未経験ルート**の要注意区域**把握**

要注意区域通過時の注意喚起・街の安全対策



【現状例】

- ・警察庁の**事故情報**を使用し、通過時アラート
- ・事故情報踏まえた安全対策

【統計データ活用】

- ・**事故未済**の情報を使用し、通過時アラート
- ・事故発生**可能性**のある区域把握/安全対策

トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –データ保持期間

運送事業者7社へヒアリングした結果、過年度との比較を行うためにもデータ保持推奨期間を2年以上とする

番号	質問事項	回答（運送事業者名）
1	現在、安心安全(ヒヤリハットマップ等)のために活用しているデータの保持期間は、過去何カ月～何年間か。	平均4年 紙媒体でのデータ保持されている企業から9年間保持している企業と大幅に分かれた。基本2-5年の間でデータ保持をしていることが判明。
2	#1の期間に対して、理由はあるか。	<ul style="list-style-type: none">乗務員評価と過年度比較教育指導に活用するため、必要なものは永久に保存データ容量制限のため2年のみ
3	<u>#1でデータ保持/活用していない企業様&保持期間に満足されていない企業様：</u> 希望するデータ保持期間は、過去何カ月～何年間か。	5年
4	#3で希望した期間の理由は何か。	<ul style="list-style-type: none">急ブレーキ等多発エリアの事例を過年度と比較したうえで活用したいため

トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –システム性能要件

2030年に利用が想定される安心安全に関するAPIのコール数のシステム推奨処理要件

- ・各OEMで車両台数が異なるので、車両台数は各社想定のもと対応
- ・各OEMのバックエンドサーバの構成にも依る為、サーバの詳細スペックまでは未規定

コネクテッド車両台数 (万台)	秒間APIコール数 (件/秒)
10	0.94
30	2.81
50	4.68
100	9.34

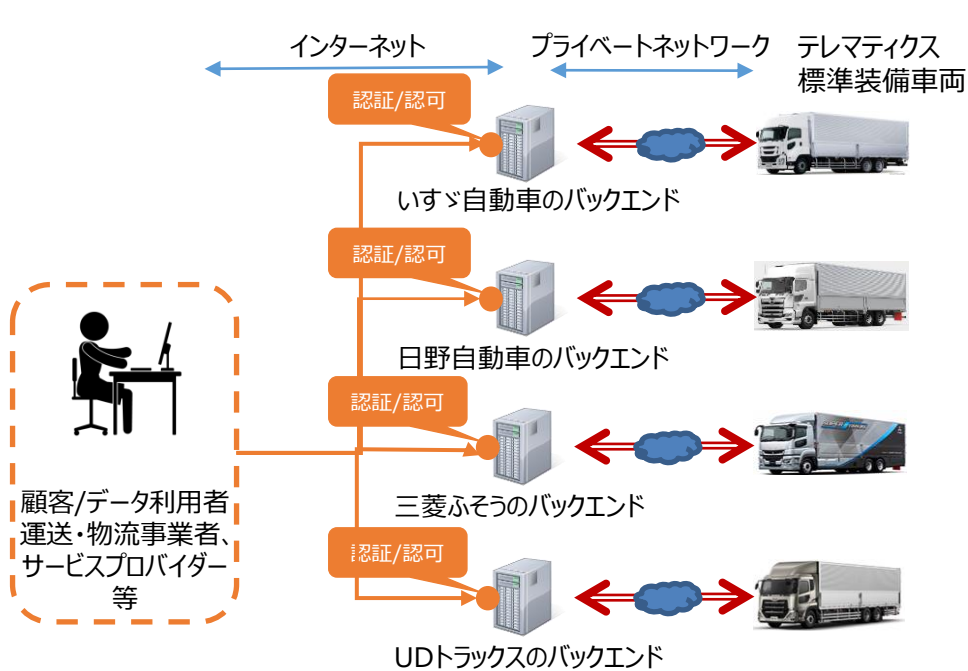
補足)

- ・全運送事業者が全コネクテッド車両のヒヤリハット情報を1週間に1度収集する想定
- ・APIコール総数 ÷ API コール間隔により算出

付録

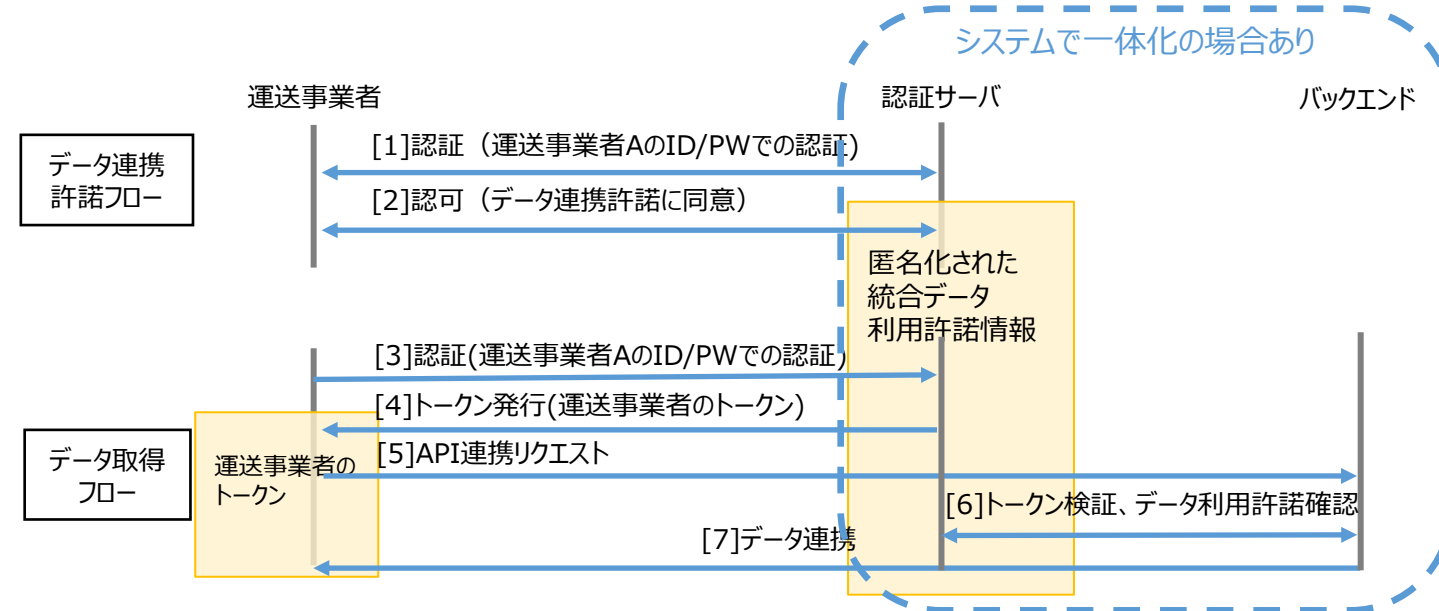
トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 -データ連携構成・データ取得フロー

■データ連携構成



- 利用者と各商用車メーカー間で標準APIによりデータ連携する。
- APIの提供ルールは商用車メーカー各社ごとに設定する。
(例：認証/認可、運用など)
- 安心安全に関するデータは匿名化データとする。
※但し、匿名化データの対象はすべての車両ではなく、OEM各社でその対象範囲は異なる。

■データ連携フロー



フローNo.	フロー詳細説明
1.	運送事業者が商用車メーカーの認証サーバ上でユーザID/PWで認証を行う
2.	運送事業者が匿名化されたトラックデータの連携許諾に同意する
3.	運送事業者が商用車メーカーの認証サーバ上でユーザID/PWで認証を行う
4.	認証サーバが運送事業者へトークンを発行する
5.	運送事業者がトークンを付与してAPI連携リクエストを発出する
6.	API連携リクエストを受け付けたバックエンドサーバが認証サーバへトークン検証とデータ利用許諾の確認を実施する
7.	6.のトークン検証とデータ利用許諾の確認が取れた場合に、データを運送事業者へ連携する

トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –運用設計例

運用設計項目	運用設計例
APIサービス提供時間	24/365
APIサービス稼働率（SLA）	99.9%
APIサービスに関する周知について（メンテナンス（定常・臨時）周知、障害時周知）	サービスポータルサイトWebページに掲載 メールにてユーザ周知
API お問い合わせ窓口（設置有無、設置の場合はHP or メール or 電話などの手段・受付時間帯）	営業日の9時～17時は電話にて受付 その他の時間帯はメールにて受付
API バージョンアップについて（バージョンアップ内容の周知タイミング、現新バージョン切替タイミングなど）	サービスポータルサイトWebページに掲載 打ち合わせにてユーザ周知
API 試験運用（サービス開始前動作確認、バージョンアップ前動作確認）	バージョンアップ前に検証環境を提供

その他詳細な運用設計はAPIサービス提供事業者のサービスポータルサイトWebページを参照

トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –匿名化の定義



物流事業者
(車両所有者)



トラックOEM
(車両製造者)

データ利用者
(物流事業者、OEM、企業、個人等)

個人情報取扱事業者の義務

●データ連携時に求められる合意に関するガイドライン
著作権や営業秘密といった知的財産として保護されるものを除いて、契約等私的自治の下で利活用(等)に供されるもの等、データの定義や扱いに関する指針がある。
「データに関する取引の推進を目的とした契約ガイドライン(経産省2015.10)」
「データの利活用に関する契約ガイドライン(経産省2017.05)」
「AI・ビッグデータの利活用に関する契約ガイドライン-データ編-(経産省2018.06)」

車両購入 ←

0

● 車両販売

承諾・拒否 ←

1

● データ取得・利用に関する説明

●データ加工について

パーソナルデータの場合：匿名加工情報化が必要
産業データの場合：NDA等合意した条件に基づく

3

データ加工

データ利用ポリシー
(公開)

承諾・拒否 ←

4

● データ活用目的、用途、方法等の申請



2 車両状態データ
車両挙動データ



内部活用(開発等)

ユーザー認可 ←

5

→ ユーザー認証

外部提供
(APIアクセス)



● **パーソナルデータ・非パーソナルデータ** ★本事業のユースケースにおいて、個人情報には該当しない

パーソナルデータ・非パーソナルデータ・保有個人データについて、個人情報保護法で定義

● **産業データ (企業活動による収集、知のデジタル化)**

営業秘密 (不正競争防止法) ★本事業のユースケースにおいて、営業秘密には該当しない

★：法律事務所の回答

本事業ガイドラインの範囲



付帯情報として、匿名加工の整理をAPIガイドラインへ追加



トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –匿名化の定義

本件トラックデータだけでは、個人情報に該当しないが、照合データとの掛け合わせにより個人情報に該当する可能性あり。
⇒該当する可能性を踏まえ、法律事務所にて「個人情報保護法に基づくデータ提供について」を策定

【個人情報】

個人情報保護法上、個人情報とは、生存する個人に関する情報であつて、次のいずれかに該当するものをいいます（同法2条1項）。

- ① 当該情報に含まれる氏名、生年月日その他の記述等により特定の個人を識別することができるもの（他の情報と容易に照合することができ、それにより特定の個人を識別することができることとなるものを含む。）
- ② 個人識別符号が含まれるもの

したがって、ある情報単体では特定の個人を識別できない場合であっても、他の情報との容易照合性を有し、照合により特定の個人を識別できることとなる場合は、当該情報は「個人情報」に該当します。

また、位置情報は、一般的にはそれ単体では個人情報に該当しませんが、個人に関する位置情報が連続的に蓄積される等して特定の個人を識別することができる場合には、個人情報に該当します（個人情報保護委員会「個人情報の保護に関する法律についてのガイドライン（通則編）」2-8）。

本件のトラックデータには、氏名等、特定の個人を識別できる情報項目や個人識別符号は含まれていません。位置情報は含まれているものの、（車両の走行経路等ではなく）急ブレーキが発生した時点の位置情報にとどまることに加え、仮に**本件のトラックデータを蓄積しても特定の車両や特定のトラックドライバーを識別することもできないと考えられますので、当該位置情報を含むトラックデータだけでは、個人情報に該当することはないと考えられます。**

他方で、本件のトラックデータを他の情報と容易に照合することができ、それにより特定の個人を識別できる場合は、トラックデータは個人情報に該当します（上記①の括弧書き部分）。例えば、**トラックデータの元となるデータを取得する主体（例：運送事業者や商用車メーカー）が、当該元データを生み出す運行車両ごとに、運転者の氏名や運転日時を把握しているような場合**がこれにあたります。

トラックデータ標準APIガイドラインver1.0 –匿名化の定義

全社へデータ開示可能前提では、秘密管理性・非公知性に該当しないため、営業秘密に当たらない。

⇒法規制外である一方、各運送事業者の営業秘密をヒアリングした結果、一部運送事業者が営業秘密に該当すると回答した。そのため、削除希望対象がある運送事業者はOEMへ共有し、OEMにより指定箇所半径100mを削除することで対応する。

【営業秘密】

不正競争防止法上、営業秘密とは、秘密として管理されている生産方法、販売方法その他の事業活動に有用な技術上又は営業上の情報であって、公然と知られていないものをいいます（同法2条6項）。この営業秘密の定義をふまえ、**営業秘密に該当するためには、一般的に以下3つの要件を充足する必要があるとされています。**

- ① **秘密管理性（秘密として管理されていること）**
- ② **有用性（事業活動に有用な技術上又は営業上の情報であること）**
- ③ **非公知性（一般的に知られておらず又は容易に知ることができないこと）**

このうち、①秘密管理性は、本件プロジェクトに参加する各企業がトラックデータを自社の秘密として管理し、かつ各参加企業が（参加規約や契約に基づいて）トラックデータの秘密保持義務を負うのであれば、肯定され得るところかと存じます。データ利用者が秘密保持義務を負わない場合、肯定され得ないものと考えられます。

なお、②有用性については、企業の反社会的な行為などの公序良俗に反する内容の情報でない限りは広く有用性が認められるため、本件でも肯定されると考えられます。また、③非公知性については、本件では特定の装備を有する車両を運行する特定の事業者のみがIDとPWの設定を行ったうえでトラックデータを入手できる仕組みではなく、全社へ開示可能であることを前提とすれば、肯定され得ないものと考えられます。

営業秘密の該当性については、経済産業省が営業秘密管理指針を公表しており、直近で改訂案が公表されています。改訂案の主な内容は当事務所のニュースレターでご紹介しておりますので、必要に応じてご参照ください。（[営業秘密の管理 ー営業秘密管理指針改訂案の公表ー](#)
[| N&Aニュースレター | ナレッジ | 西村あさひ](#)）