

「地域における決済情報等の利活用に係る調査」
最終報告書
概要版

JPQR普及事業の次ステップとして、汎用的な決済情報の利活用方法について仮説立案・モデル検証を実施し、その結果を踏まえガイドライン・ルールの整備を実施した

調査の背景と目的

調査の背景

- 政府では、「成長戦略フォローアップ」において、2025年6月までにキャッシュレス決済比率4割程度を目指すこととしている。新たなデータの蓄積や、現金処理コストの削減による事業者の生産性向上、消費者の支払いの利便性の向上等を実現する観点から、キャッシュレス化の推進を掲げ、その更なる進展が期待されている
- キャッシュレス決済のうち、モバイル端末を用いたQRコード決済等は、その低廉な手数料等から地域の小売店・飲食店にとって導入が容易であり、地域のキャッシュレス化に向けた期待が高まっている中で効果的な決済手段である
- 総務省は令和元年度の「統一QR『JPQR』普及事業」にて、「JPQR」を活用したモバイル決済を地域で面的に導入するためのモデルを確立し、地域におけるキャッシュレス決済比率の向上を後押しした
- 一方、決済情報の活用については、決済事業者や小売店・飲食店などそれぞれが分断してデータを保有している状況であり、決済事業者の決済データ連携APIも未整備で価値ある利用ができていない
- キャッシュレス決済の導入が進められている地域において、決済情報の活用によるメリットを実感してもらい、地域にとってのキャッシュレス決済利用の長期的なインセンティブ創出を目指すことで、さらなるキャッシュレス決済比率の向上が求められている

調査の内容

決済情報等を地域で利活用するためのモデル事業の実施

- | | |
|-----|-----------|
| (ア) | 事業実施地域の選定 |
| (イ) | モデル事業内容 |

決済情報等の利活用にかかるガイドライン等の作成

- | | |
|-----|---|
| (ア) | 地域におけるデータ利活用のためのコード決済情報等の取得に係る標準APIガイドライン |
| (イ) | 地域におけるデータ利活用のためのコード決済情報等の適正な取扱に関するガイドライン |

調査の目的

- 本調査ではキャッシュレス決済を導入した次のステップとして、決済情報等を地域で利活用するモデル事業を示すとともに、決済事業者等から決済情報を取得する際のAPI接続のためのガイドライン、決済事業者の持つ決済情報や店舗の持つ購買情報を扱うためのルール作りを実施する

▶ 決済情報等を地域で利活用するためのモデル事業の実施

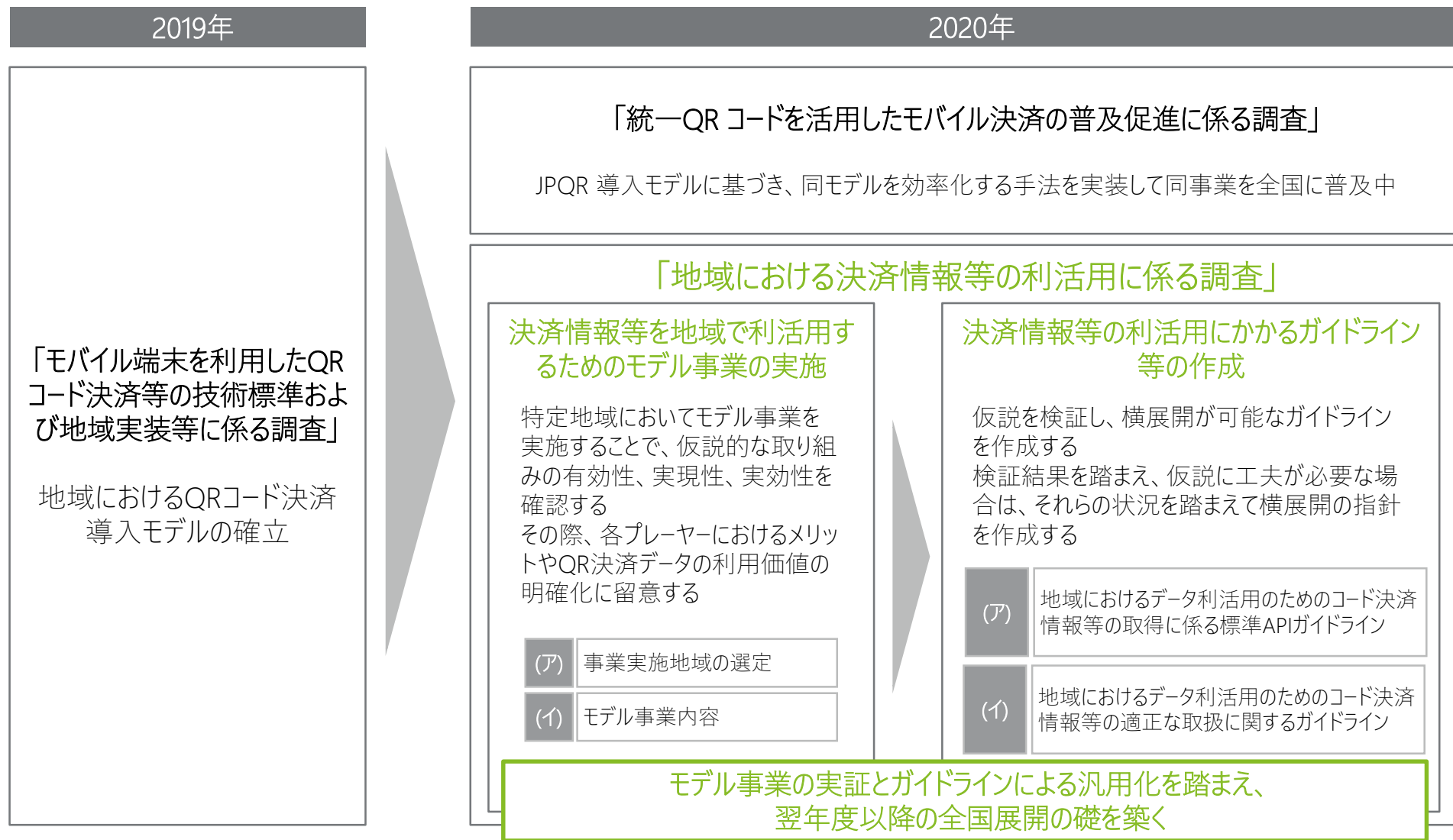
既にキャッシュレス決済の導入が進められている地域において、決済事業者及び店舗から決済・購買情報を取得して、地域経済の活性化に資するよう情報を利活用するためのモデル事業を実施する

▶ 決済情報等の利活用にかかるガイドライン等の作成

上記モデル事業の結果を踏まえ、各モバイル決済事業者から決済情報を取得して連携するためのAPIが整備されていないことや、決済事業者が所有する決済情報や店舗が所有する購買情報が連携していないといった課題に対する解決策を示す。それらをもとに、他地域で決済情報等の利活用を試みる際の参考となるよう、決済事業者からの決済情報の取得、決済・購買情報の取扱に関して有効なガイドライン等をそれぞれ作成する

本調査では、特定地域でのモデル事業を通じ仮説の有効性、実現性、実効性を検証し、その結果を踏まえたガイドラインを作成した

調査の全体像

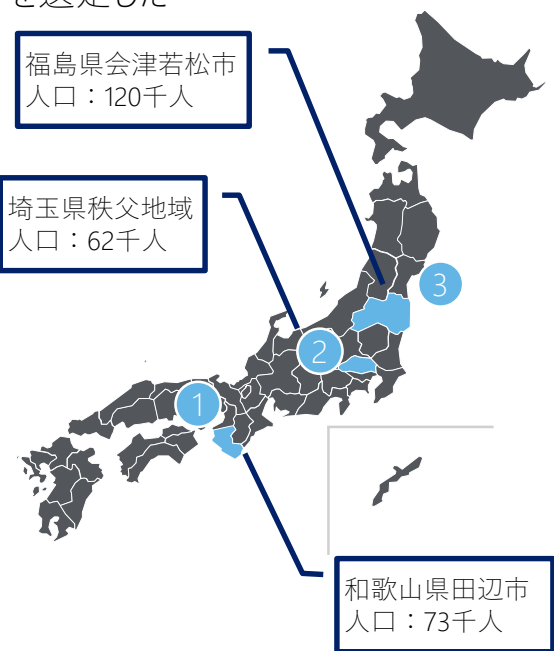


地域の特色と過去の取組実績に基づきモデル事業の実施地域を選定し、各地域における決済情報の利活用モデル事業を行った

モデル事業の全体像

事業実施地域の選定

地域の特色と過去の取組実績に基づき、モデル事業の実施地域として和歌山県田辺市（生活支援モデル）、埼玉県秩父地域（観光支援モデル）、福島県会津若松市（交通支援モデル）を選定した

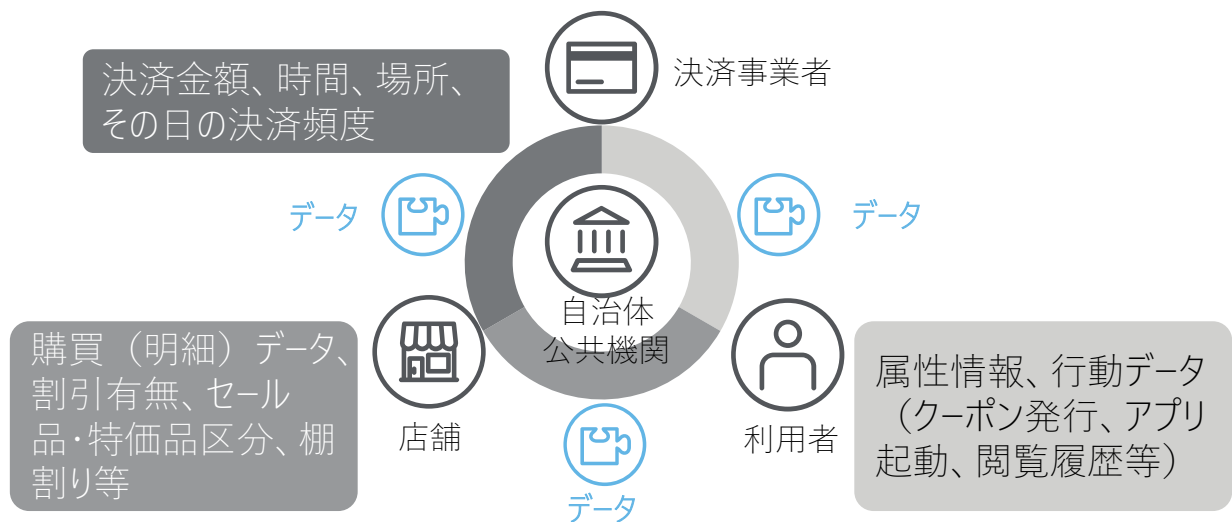


モデル事業の概要

モデル事業は地域における長期的なインセンティブ創出につながる事業設計とし、事業目的は下記3点である

- 1) 経済活性化（決済事業者・店舗）
- 2) サービス・利便性の向上（利用者）
- 3) 社会課題の解決（自治体・公共機関、利用者）

地域における決済情報の利活用に向け、決済情報の発生源である3つのプレイヤー（決済事業者・店舗・利用者）のデータを統合した。自治体・公共機関を加えた計4つのプレイヤーが統合データを活用し、有効な利活用のモデル事業を実証を行った



各地域課題を踏まえ、課題解決後のあるべき姿を設定した。 本事業を機として具体的なデータ利活用方法について検討を行った

データ利活用方法と目指す姿

		生活支援（和歌山）	観光支援（埼玉）	交通支援（福島）
地域の課題 （仮説）		<ul style="list-style-type: none"> 今後深刻化が明白な買い物弱者課題に対策を具体化できていない 潜在的な買い物弱者候補を見える化し、各種対策案の実現可能性を早期に検討する必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> 観光資源に訪れた人に周辺店舗に立ち寄り頂き地域活性化につなげたい 観光資源に訪れた人の周辺経済への効果が把握できていない、また呼び込むための仕掛けも持っていない 	<ul style="list-style-type: none"> 地域交通の持続可能性の観点より、自家用車以外の地域の交通手段を強化する必要がある あい乗りタクシー等スモールスタートできる交通手段でビジネス化成立の可能性を測りたい
データ利活用方法	対象データ	利用者個人毎に紐づけられたデータ 1. 買い物車両の乗車情報 2. スーパーでの購買の決済データ及びPOSからの購買明細 3. 各種解決策への要望を問うアンケートデータ	利用者個人毎に紐づけられたデータ 1. 観光資源での決済情報 2. 周辺店舗への決済情報を含む立ち寄り情報 3. 観光客の利用者属性情報 4. 周辺店舗の属性情報	利用者個人毎に紐づけられたデータ 1. あい乗りタクシー（交通手段）での決済情報・先行情報 2. あい乗りタクシーに乗る前の長距離バスの情報 3. 長距離バス発着地近辺での決済情報（券売所・売店等）
	データ取得方法	紀州財布アプリにてQR決済、買い物車両チケット、個人属性情報を一元的に取得する 実証後アンケートは、アプリを用いず取得する	秩父財布アプリにてQR決済、来店情報、個人属性情報を取得し、周辺店舗マッチングを一元的に取得する	会津財布アプリにてQR決済、タクシー配車情報、クーポン利用情報、長距離バスの情報、店舗での決済情報等を一元的に取得する
あるべき姿 （課題解決後）		①潜在的な買い物弱者を特定できる ②買い物弱者候補の各種解決策への要望を把握できる ③買い物弱者候補の購買傾向の情報より各種解決策実施を具体的に検討することができる	①観光資源に訪れた人の周辺店舗への立ち寄りの動態が把握できる。今後の観光資源の強化や周辺店舗の増強など、活性化に向けての打ち手がみえる ②周辺店舗の属性情報を地域で充実させ、来店予測の精度を向上する仕掛けを地域として持つことができる	①あい乗りタクシーの利用促進に決済情報が貢献できるかを検証 ②あい乗りタクシーにおける配車最適化に決済情報が貢献できるかを検証 ③あい乗りタクシーの用途分析に本実証のアウトプットデータが貢献できるかを検証

地域スーパーにて顧客の買い物行動を分析し、買い物弱者候補の特定、及び更なる支援検討のインプットとする

田辺市生活支援モデル 概要

■ 田辺 買い物支援対策とは

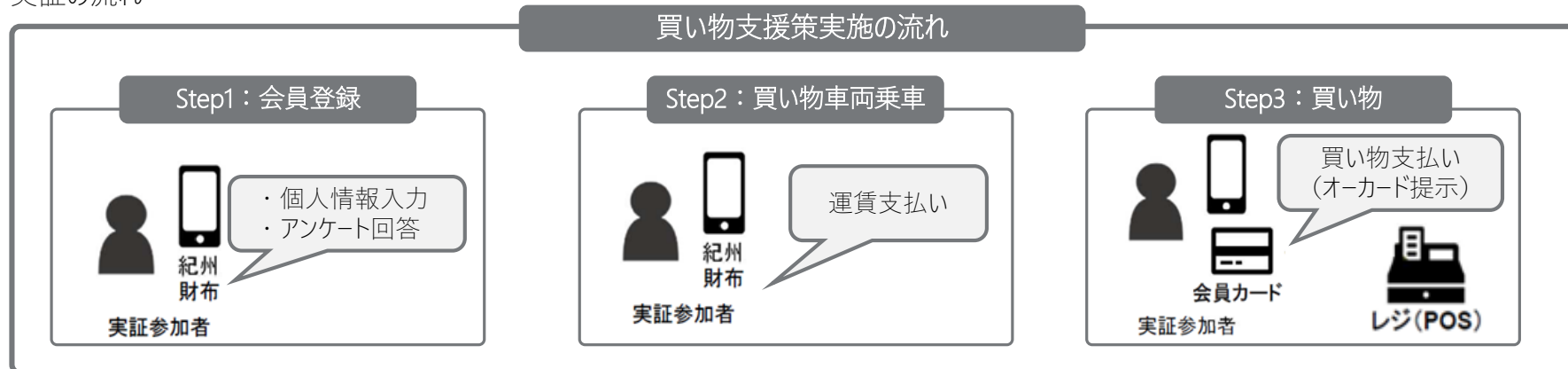
買い物弱者が居住していると想定される地区（仮説）に、買い物車両を走らせ、小売店舗（今回は地域のスーパー）へ送客するサービス。スマートフォンアプリを使い、買い物車両の乗降地・時間、及び小売店舗での購買・決済データ等取得することでユーザの日常の行動様式を把握する

■ 対象者

以下、全ての条件を満たすユーザ

No	対象
1	オーカード（オークワポイントカード）を所有しているユーザ
2	スマートフォン（iPhoneのみ）を操作できるユーザ※iPhoneは期間限定で貸与
3	本調査専用、集合場所を利用できるユーザ
4	情報連携（提供）に同意することが可能なユーザ
5	事前登録期間に申込みをしたユーザ

■ 実証の流れ



■ 目的

地域スーパーにて顧客の買い物行動を分析し、買い物弱者候補の特定、及び更なる支援検討のインプットとする

■ 実証期間

前半：2020年12月2日(水)、5日(土)、9日(水)、12日(土)
後半：2021年1月20日(水)、23日(土)、27日(水)、30日(土)
実証車両走行時間：8時30分～16時30分頃
実証車両走行ルート：2ルート（循環）

■ 参加方法

地元説明会、及び特設のオークワユーザサポートにて、登録【50名限定】

■ 料金

実証車両乗車賃として、300ポイント（本実証限定ポイント）

買い物弱者および彼らの買い物支援策に対するニーズを把握することができた。ビジネス化の検討にあたっては、ルート設定や運賃の在り方について更なる検討が必要である

田辺市生活支援モデル サマリ

FACTサマリ

考察サマリ

実証結果	FACTサマリ	考察サマリ
検証項目① 買い物弱者候補が特定できる	<ul style="list-style-type: none"> ■ 計8回の実証を実施。実施期間中のべ168名が買い物車両を利用した。参加者概要は以下の通り <ul style="list-style-type: none"> ➢ 買い物車両登録者：54名(追加登録者の人数も含む) ➢ 中途辞退者：7名 ➢ のべ乗車人数：168名（うち非重複数：30名） ➢ 1人当たり平均乗車回数：5.6回 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 参加者に高齢者が多く、アプリ利用に関する問い合わせ複数あったことから、今後高齢者が多い地域でスマートフォンを活用したQRコード決済によるサービスを提供する場合は現地サポーターやコールセンターによるサポートを行うことで、利用時のフォローを行う必要がある
検証項目② 買い物支援策に関する、ユーザーズを把握できる	<ul style="list-style-type: none"> ■ 最も利用者の多い集合場所はオーシティ田辺店であったが、当該集合場所利用者の平均利用日数は全8日のうち2.4日と利用率は高くない。また、購買日は0.9日とさらに少ない結果となった ■ 2番目に利用者の多い明洋第2公園では、実証全8日のうち、平均乗車日数・購買日数はともに5.6日と全集合場所のうち最も高い結果となった 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 明洋第2公園をはじめ、海岸沿いルートにおいては利用率が高く、現時点で買い物に支障がある・将来の買い物手段に不安を感じている人が多いと推察される ■ 一方で、本実証においては、参加者・買い物支援車両利用者にインセンティブとしてオークワ商品券・ポイントを付与したため、日常生活において買い物に不便を感じていない人の参加者もいた
検証項目③ 買い物支援策の実ビジネス化への検討ができる	<ul style="list-style-type: none"> ■ アプリ登録時の希望する買い物支援策は、買い物弱者・買い物弱者予備軍（前頁で買い物支援車両利用・購買を行った人）においては「買い物車両」と回答した人が18名と最多 ■ 実証後に実施したアンケート調査においても、送迎・買い物車両を希望する人が最多で、実証前のアンケート調査と比較し、相対的に配送を希望する人が増加し、移動販売を希望する人が減少した 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「色々な商品の中から自分で選びたい」「体が動くうちは自分で買い物に行きたい」という意見が多く、買い物バスへのニーズが最も高かった ■ 実証後に配送へのニーズが高まった理由として、バス降車後自宅で荷物を持ち歩くことが大変だったという意見があり、バスの運行形態見直し・配送と組み合わせた支援が必要
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 買い物支援車両利用者の1日当たり平均決済額は2,360円、平均購買点数は8点であった。集合場所毎の決済総額・平均購買点数ともに明洋第2公園が最多、平均決済額はオーシティが最多であった ■ 買い物支援車両のような市内循環バスについて、84%が利用したいと回答。運賃300円は71%が妥当と回答したが、妥当と回答した人の中にも「安い方がいい」「行政からの支援が欲しい」という意見があった 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 本実証において、バスの集合場所から自宅までの距離が遠く、買い控えを行っている利用者も存在したため、ビジネス規模を測るにあたり、彼らの普段の購買データを参照する必要がある ■ 事業ベースに乗せるために、運行形態や運賃の在り方に関して更なる検討が必要

観光施設や周辺店舗を巡って楽しむアプリを提供し、参加者の行動情報や属性情報や決済履歴情報から周辺店舗のレコメンドを行う事で立ち寄り施設の分散化及び活性化を狙う

秩父地域観光支援モデル 概要

■ちちぶクエスト

秩父地域の店舗で決済するともらえるポイントを、観光施設（札所）に納めながらクエスト（探索）する事で、秩父の秘密が知れたり、秩父をより楽しめる特典に応募できたり、楽しく秩父地域を巡ることができるアプリのコンテンツ

■実証期間

2021年1月12日（火）～2月14日（日）

■対象者

地域住民、観光客（※懸賞があるためAppleの規約により17歳以上指定）
17歳以上でiPhone（iOS13以降）の端末を持っているユーザ

■目的

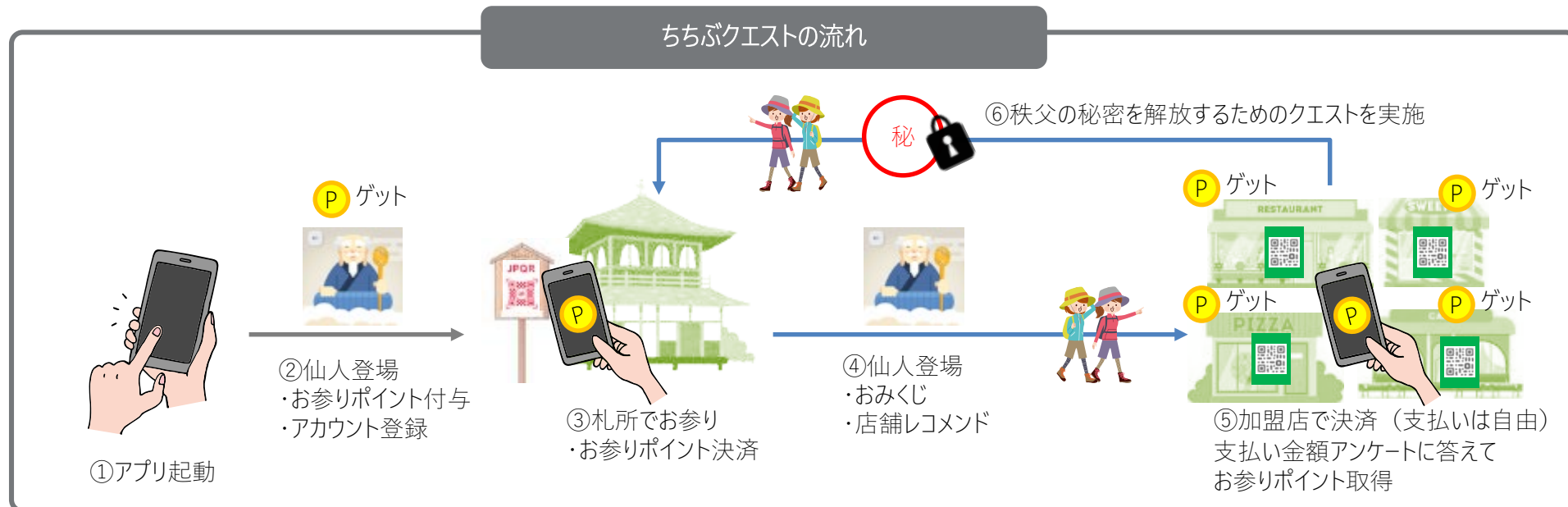
観光資源に訪れた人の行動データや属性データを基に、個人にマッチした店舗をレコメンドする機能の精度向上や、新たな観光客を誘引する仕掛けづくりの検討のインプットとする

■参加方法

APP StoreからiPhoneアプリ「秩父財布」をインストールし、アカウント登録する

■料金

ちちぶクエスト自体の参加料は無料
但し、秩父地域の加盟店での飲食や物販購入が必要



観光資源から周辺店舗への動線を把握することができた。今後データを蓄積することにより、観光地での購買行動に影響を与えるユーザ属性の把握が可能となる

秩父地域観光支援モデル サマリ

FACTサマリ

考察サマリ

実証結果

- 1月12日(火)～2月14日(日)の実証期間中、秩父札所29か所および周辺店舗82店舗(飲食・お土産・バー・雑貨など)において実証を実施した
結果概要は以下の通り
 - 登録者：297名
 - 札所決済者数：94名
 - 店舗決済者数：82名

- 人を集めない集客というコンセプトはコロナ禍に合っており、観光客の集中を避けつつより多くの店舗へ人を送客する事への期待は大きいと考えられる

検証項目①

観光客の属性に応じた、集客効果・経済効果を把握できる

- 性別、年齢、移動形態、同行者、興味属性いずれにおいても決済回数、決済総額、1決済あたりの平均決済額に有意差はない
- 札所決済は曜日別では日曜、水曜、火曜、時間帯では14時、15時、13時の順で決済が多い。店舗決済は曜日別では日曜、土曜、金曜、時間帯では15時、13時、14時の順で決済が多い。札所と店舗を比較すると、平日・午前中は相対的に札所での決済が多い

- 今回の実証では、決済回数・額ともにユーザ毎のばらつきが非常に大きかったため、属性による差は見られなかった
- 移動形態・同行者は、同一の決済履歴を持つ人や決済間隔を基に判定することで精緻な分析に繋がる可能性がある
- 興味属性については決済履歴を基に日常生活や観光地での購買傾向を把握することで精度が高まる可能性がある

検証項目②

観光資源に訪れた観光客の、周辺店舗への立ち寄りが見える化できる

- 2地点間の移動について、札所から札所への移動が全体の42%と最多。傾向としては平日・午前中は札所間の移動が相対的に多かった
- 中心部の札所からは近距離の店舗への動線が多いが、参加者の移動形態として自家用車で移動する人が多かったため、中心部から外れる札所からは中～長距離の移動が多かった
- 秩父の観光目的として、札所巡りと街歩きが上位を占めた

- 地元住民だけでなく、観光客のデータをさらに蓄積することにより、ユーザ属性毎の動線や曜日・時間帯別の動線の傾向を把握し、レコメンドを高度化することが可能となる
- 中長距離の移動があった店舗の傾向を把握する必要がある
- 札所と店舗を巡りながらスタンプラリーを行うというちちぶクエストのコンセプトは秩父の観光地の特性に非常にマッチしていた

検証項目③

周辺店舗の来店数・コンバージョンが把握できる

- ちちぶクエストを通じて来店があった店舗は66店舗、うちレコメンドにより来店があった店舗は49店舗であった
- 平均単価の低い店舗はコンバージョンがやや高い傾向にあり、決済単価の低い食べ歩き・持ち歩きのできる店舗はレコメンドが来店に繋がりがやすいと言える

- 実証を通じて店舗の来店数やコンバージョンを把握することができた。個店の取り組みが集客に繋がった店舗、アプリのレコメンドが集客に繋がった店舗等、来店数の多寡には複数の要因が存在するため、定性情報を含めた振り返りが必要
- 本結果を踏まえ加盟店拡大を図ることで、更なる地域の活性化が見込まれる

決済データを活用し、交通機関（本実証ではあい乗りタクシーを想定）の最適化およびビジネス成立の可能性を検討し、地域交通の利便性向上に活かす

会津若松市交通支援モデル 概要

■あい乗りタクシー実証実験とは

決済データを活用し、地域交通の最適化及びビジネス成立の可能性を検証し、地域交通の利便性向上を図るもの。郡山からの高速バス利用者で、若松駅前バスターミナルからタクシーで移動する人と、同じ方面の目的地に向かう人をアプリを通じマッチングする実証

■実証期間

- ・2021年1月12日（火）～2月14日（日）
 - ・運行予定時間：【日～木】16:00-20:00 【金～土】13:00-20:00
- ※運行開始/終了時間は対象の高速バスが会津若松駅前着となる時間

■参加方法

iPhoneアプリ「会津財布」をインストールし、郡山駅前案内所から若松駅前のバスターミナルへの高速バス乗車時（発車後30分以内）にあい乗りタクシーの申込みを実施

■実証の流れ

■目的

決済データを活用し、交通機関（本実証ではあい乗りタクシーを想定）の最適化を図るとともに、あい乗りタクシーのビジネス成立の可能性を検証し、地域交通の利便性向上を図る

■対象者

市民、ビジター（観光/ビジネス）
郡山駅前案内所から若松駅前バスターミナルへの高速バスを利用し、降車後タクシーを利用する人
※郡山駅前停留所発車から30分以内のバス停からでも申込可能

■料金

目的地をベースとした一人当たり区間定額料金
(目的地地区により500円、1,000円、1,500円、2,000円の4種類を設定)



高速バス利用者のあい乗りタクシー申込動向を把握した。本結果を基に、営業時間や対象路線を見直すとともに、データをさらに蓄積することにより効率的な業務運営が可能となる

会津若松市交通支援モデル サマリ

FACTサマリ

考察サマリ

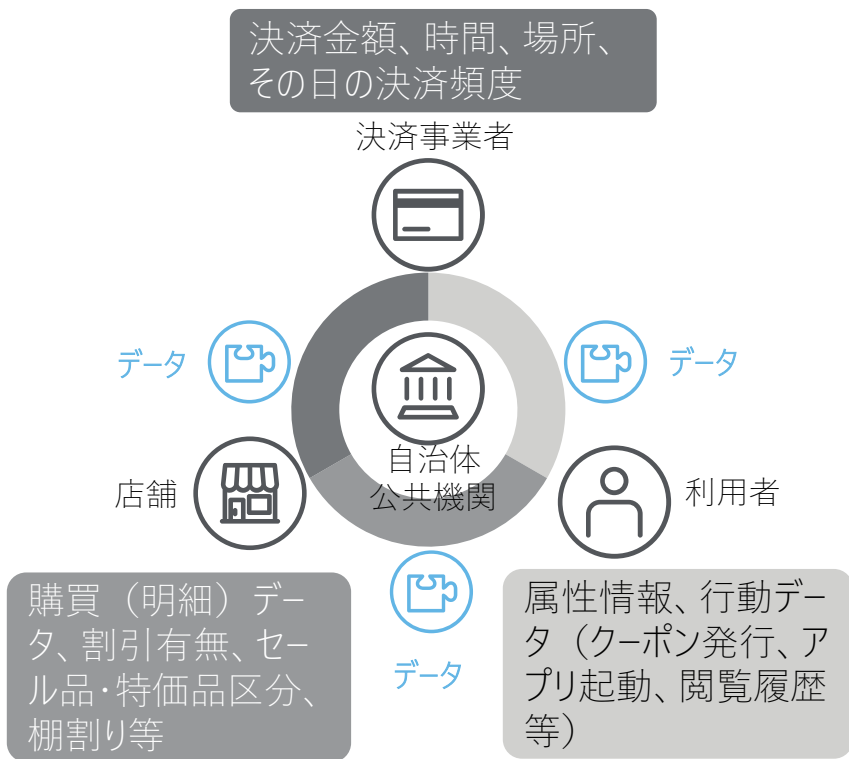
<p>実証結果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1月12日(火)～2月14日(日)の実証期間中、緊急事態宣言下ではあったが、想定の前割程の参加者を確保した。結果概要は以下の通り <ul style="list-style-type: none"> ➢ 登録ユーザ数：116名 ➢ 決済情報提供件数：76件 <ul style="list-style-type: none"> あい乗りタクシー申込数：42件 あい乗りタクシー乗車数：40件 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域住民による生活利用が多く見受けられ、市民が安心して、利便性を享受できる新しい交通サービスのあり方として期待できると考えられる
<p>検証項目① バスチケットの決済情報と連携することにより、あい乗りタクシーの利用が促進できる</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 各ポイントにおける決済とあい乗りタクシー申込の関係について、郡山駅前案内所でバスチケット購入後49%があい乗りタクシーを申し込み、若松駅前バスターミナルではバスチケット購入後75%があい乗りタクシーを申し込んだ ■ 若松駅前バスターミナルで往復チケットや回数券等、2,000円以上の決済を行った人はあい乗りタクシー申込率が高い傾向にあった 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 会津若松駅にて往復乗車券・回数券を購入する人は、郡山から会津若松までバスを使用して戻ってくる可能性が高く、その際あい乗りタクシーの利用につなげられる可能性が高い ■ 郡山路線以外的高速バスや電車、午前中に需要があることが分かった一方で、バスチケット売場以外の決済場所はあい乗りタクシーの需要予測にはつながらないと考えられる
<p>検証項目② バスチケットの決済情報との連携により、配車の最適化ができる</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 決済からあい乗りタクシー申込までの時間について、郡山駅前案内所では、90%が46分以内にあい乗りタクシーを申し込み、若松駅前バスターミナルでは67%が約4時間後までにあい乗りタクシーを申し込んだ ■ 今回の実証では手動で配車を行ったため予約期限は30分前が限度であった。利用者としては30分前の予約期限を希望する人が4割と最多であったが、それより前を希望する人も同数存在した 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 今後データを蓄積することにより、バスチケットの決済日時・利用者の居住地・利用目的・目的地に関して更なる傾向の分析が可能となり、通常のタクシー業務においてもデータに基づいた配車が行えるようになる ■ アプリ操作を簡素化し予約のハードルを下げる必要があるとともに、マッチング承認を含め予約フローを見直す必要がある
<p>検証項目③ あい乗りタクシーの実ビジネス化の検討ができる</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 今回の実証では34日間で40件の配車があり、曜日別では土、金、時間帯別では13時、14時の利用が多かった。利用目的では生活利用が最多で、目的地では東栄、追手、東山の順で利用が多かった ■ 会津若松駅からの移動手段について、路線バスに不便を感じている人が多く、安価な移動手段に対する需要は一定数ある。運賃について、75%の人はタクシーの2割引きであれば妥当と回答した 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 今回の実証の乗車人数・マッチング率を基にするとチャーター方式での収益化は難しいため、既存のタクシー事業の中で稼働率を高めることによりビジネス化は可能であると考えられる ■ ビジネス化にあたりシステムコストが重いため、今回の実証結果を基に営業時間・対象路線の拡大、ビジネス・観光客の取り込み等により更なる収益拡大を図る必要がある

モデル事業の結果を踏まえ、他地域における決済情報等の利活用を試みる際の参考となる汎用的なガイドライン等を作成した

他地域における決済情報等の利活用に用いるガイドラインの作成 概要

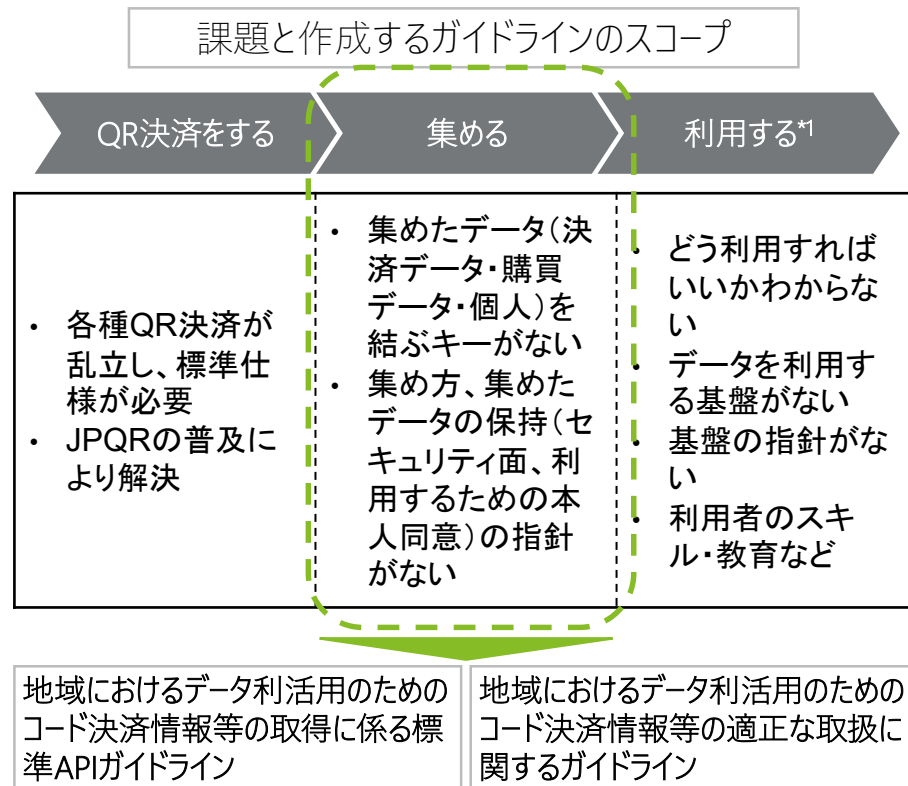
モデル事業による実証

- データがつながり還流し、地域活性化に向け利活用される
- 地域課題の解決など、地域経済の好循環につながる



他地域における決済情報等の利活用にかかるガイドライン等の作成

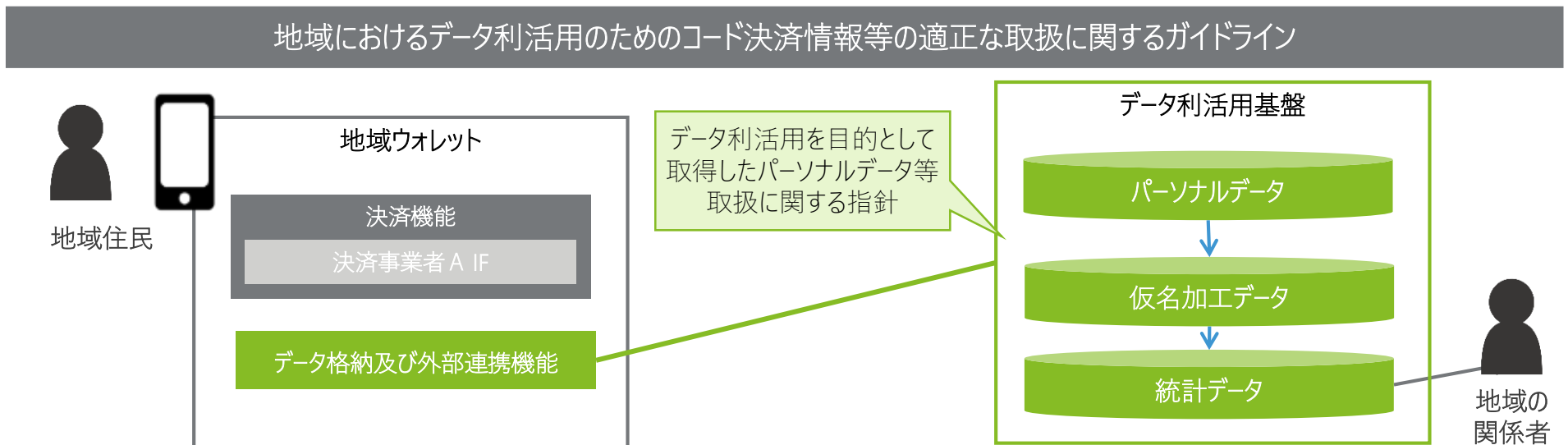
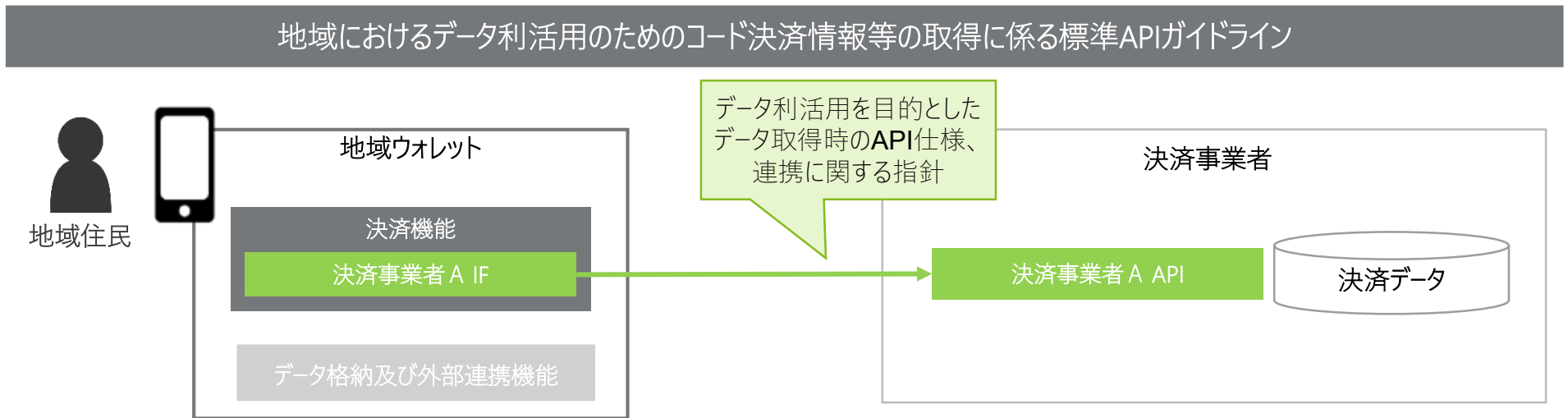
- モデル事業にて仮説を検証し、横展開が可能なガイドラインを作成する
- 検証結果を踏まえ、仮説に工夫が必要な場合は、それらの状況を踏まえて横展開の指針を作成する



*1：利活用の事例を蓄積することで今後別途ガイドライン化していく箇所（本調査のスコープ外）

2つのガイドラインの役割分担を本実証モデルに照らし合わせると下図の通りとなる

ガイドラインの役割分担



様々な領域からの専門的知見を反映することにより、より安全かつ実用性の高いガイドラインの作成を目指すことを目的とし、計3回の有識者会議を実施した

有識者会議の運営概要

FACT

- モデル事業の検証結果を踏まえた2種のガイドラインを作成するにあたり、様々な領域（地域イノベーション、キャッシュレス決済、法令・セキュリティ、行政）からの専門的知見を反映することにより、より安全かつ実用性の高いガイドラインの作成を目指すことを目的とし、計3回の有識者会議（参加者非公開）を実施した。
- 有識者は「地域イノベーション・地域情報化」「情報セキュリティ」「法令」の3つの領域から1名ずつ選出した。
- 各会のアジェンダは以下の通り
 - 【第1回目】
 1. 事業概要および有識者会議の位置づけ
 2. 地域モデル事業の状況
 3. ガイドラインの作成方針
 - 【第2回目】
 1. 地域モデル事業の状況
 2. ガイドラインの作成状況
 - 【第3回目】
 1. 地域モデル事業の状況
 2. ガイドラインの作成状況

データの利活用を実現するための課題である決済、購買、利用者属性等の関連付け、および決済情報取得のためのAPI仕様標準について参考となる解決策を示すことを目的とした

地域におけるデータ利活用のためのコード決済情報等の取得に係る標準APIガイドライン 概要 (1/3)

目的

本ガイドラインは、データの利活用を実現するための課題である決済、購買、利用者属性等の関連づけ、および決済情報取得のためのAPI仕様標準について参考となる解決策を示すことを目的としている。総務省「地域における決済情報等の利活用に係る調査」におけるモデル事業を通じて、必要とされるAPI等の標準仕様を検証し、決済情報を連携してデータを利活用する基盤を整えるための指針を作成した。

適用範囲

- データ利活用に関わる活動のうち、データを集める際の課題であるデータの関連付けやAPI仕様標準について定義する。
- ・利活用するデータを地域ウォレット事業者、決済事業者、店舗の連携方式と役割分担を例示
 - ・標準的なAPI入出力データ項目の例を提示
 - ※地域ウォレットとは、エンドユーザにとってはその地域の中での暮らしや体験のために身近にあると役に立つものが「財布」のようにまとめて管理されているスマートフォンアプリケーションである
 - ※決済事業者はコード決済事業者を想定している

本書の主な読者は地域ウォレット事業者、決済事業者、地域のウォレットを活用する店舗のITシステムに関わる企画担当者、推進担当者、エンジニア等とした

地域におけるデータ利活用のためのコード決済情報等の取得に係る標準APIガイドライン 概要 (2/3)

読者

本書の主な読者は地域ウォレット事業者、決済事業者、地域のウォレットを活用する店舗のITシステムに関わる企画担当者、推進担当者、エンジニア等である。

想定読者	データ利活用における役割		想定される事業者
地域ウォレット事業者	ケース①	データ利活用推進主体 かつ データ利活用基盤システム運用者	自治体の外郭団体等
	ケース②	データ利活用基盤システム運用者 (データ利活用推進主体のコントロールのもと実施)	地域の開発会社等
決済事業者	データ提供者		コード決済事業者
店舗	データ提供者		購買データを扱う店舗

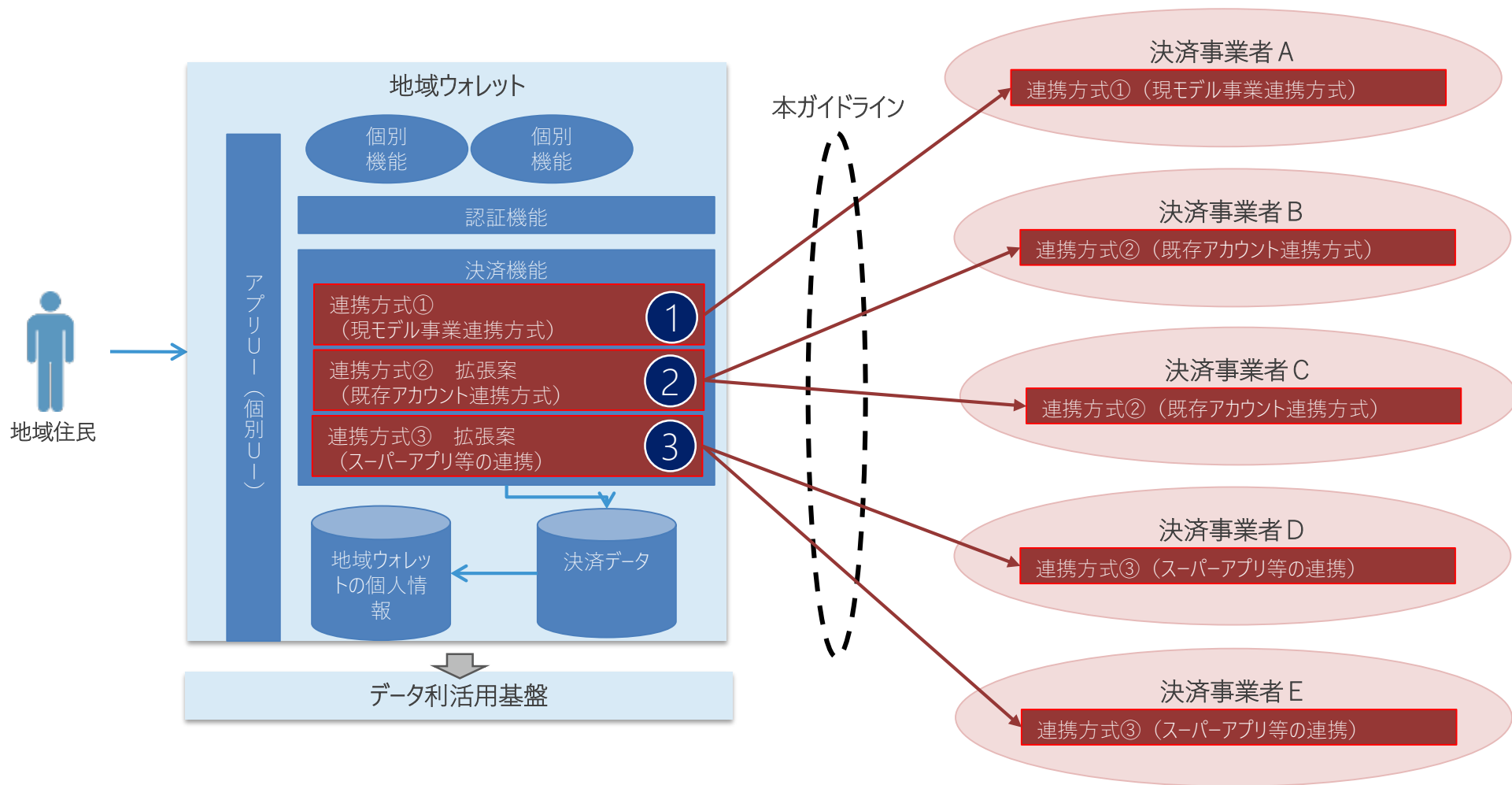
※データ利活用推進主体：課題を解決するための仮説検討、及びその推進を行う団体や事業者等

※データ利活用基盤システム運用者：データ利活用基盤を提供し、データ保持、及び加工をする事業者等

実証をベースにした現モデル事業連携方式に2方式を加えた3方式を用意して、決済事業者毎に連携方式を選択可能なものとした

地域におけるデータ利活用のためのコード決済情報等の取得に係る標準APIガイドライン 概要 (3/3)

決済事業者毎に各社の戦略におけるモチベーション等の観点も含め、3方式の中から連携方式を選択可能なものとする。(複数方式対応も問題はない)



本ガイドラインでは、データの取扱いに関する課題に対し、他地域への横展開を企図して、モデル事業を通して有効性が認められた解決策を指針として示した

地域におけるデータ利活用のためのコード決済情報等の適正な取扱いに関するガイドライン 概要 (1/2)

位置付け

地域にとってキャッシュレス決済により生成されるデータを活用することの意義は十分見出される。しかし、決済データや購買データ等が分散して存在する中で、必要なデータを取得し、適切に取扱うに当たり、満たすべき法的・技術的水準が高いため、地域で独自に取り組むことは困難である。

本ガイドラインは、地域での決済データ利活用を想定したモデル事業を行い、その中で有効性が認められた解決策を指針として提示し、他地域への横展開を進め、経済活性化等の地域課題解決に寄与する。

適用範囲

本ガイドラインは、データ利活用に関わる活動のうち、データを集める・データを分析する・データを利活用するところがスコープとなり、その際のデータの取扱いの注意点を中心にガイドラインの定義を行う。

モデル事業では、以下の方針でデータを取扱った。

- 取扱う個人情報、属性情報・決済情報・購買情報とし、それぞれを突合して利用した。
- 取扱う際には、個人情報を仮名加工情報*1に変換して分析した。
(データ取扱い時のリスクを最小化するために仮名加工した。)
- 地域でデータを利活用する企業・団体へデータを渡す際は、統計情報のみを提供した。
(個人情報の第三者提供は、今後の拡張性は検討するものの、現時点での取組み易さの観点より統計情報の提供に留めた。)

本ガイドラインの読者は、地域のデータ利活用事業を実際に運用する方々にした。地域のデータを利活用したい事業者等が決済事業者に対してデータ取得の相談をする際の参考とした

地域におけるデータ利活用のためのコード決済情報等の適正な取扱いに関するガイドライン 概要 (2/2)

想定読者

本ガイドラインの読者は、地域のデータ利活用事業を実際に運用する方々となる。ガイドライン上は、実運用を見据えた時に想定される企業・団体に主体を置き換えて、モデル事業を紹介している。

各モデル	データ利活用推進主体	データ利活用基盤システム運用者	データ分析者
生活支援モデル	自治体の外郭団体	自治体の外郭団体 委託先：地元のシステム開発会社	地元のデータ分析会社（ベンチャー等）
観光支援モデル	商工会議所	地元のシステム開発会社	地元のデータ分析会社（ベンチャー等）
交通支援モデル	交通事業者	地元のシステム開発会社	地元のデータ分析会社（ベンチャー等）

※データ分析者：データ利活用基盤にて共同利用するデータの分析を担う団体や事業者等

決済事業者の立ち位置

地域の方々が、決済データを取得し利活用するために、本ガイドラインを参照のうえ決済事業者に相談することを想定している。その際の契約（加盟店契約含む）や、ユーザとの同意の取り方について、このガイドライン内容を参考にする。

安全管理措置を実施する上での対策について、事業者が取扱う個人データやそのシステム特性に応じて講ずる対策を例示した

ガイドラインダイジェスト（安全管理措置について）

今回は本書の想定読者である3つのロール（データ利活用推進主体、データ利活用基盤システム運用者、データ分析者）に対して大きく2パターンの安全管理措置を用意している。

データ量や、データの内容、加工の程度などを考慮した上でどの安全管理措置を実施するかを決める。

個人情報の取扱い	読者	モデル事業で扱うデータ
個人情報の取扱い 有	データ利活用基盤システム運用者	個人情報含む生データを取扱う
	データ利活用推進主体	個人情報が加工されリスクが低い状態のデータを取扱う
	データ分析者	

安全管理措置の例	
強化事例	金融庁の実務指針
基本事例	
通則編 別添の安全管理措置	