

第 1 回 自動車登録のあり方に関する検討会

日時：平成 22 年 11 月 12 日（金） 14：00～16：30

場所：国土交通省国際会議室（中央合同庁舎第 3 号館・8 階）

〈議事次第〉

1. 開会
2. 自動車情報課長挨拶
3. 委員紹介
4. 事務局からの資料説明
5. 討議
6. 閉会

自動車登録のあり方に関する検討会

1. 背景・概要

平成 22 年 5 月に開催された「政策グランプリ」において、自動車登録制度の簡略化の提案がグランプリを受賞したところ、同提案に盛り込まれた事項を検討することを契機として、自動車登録制度について改めて制度の見直しを実施するもの。

2. 主な検討議題 * 今後さらなる追加があり得る。

①所有権公証のあり方

不動産登記など他制度の現状を踏まえた規制簡素化 等

②封印制度のあり方

封印制度の必要性

ユーザーの利便性向上のための制度見直し 等

③管轄制度のあり方

変更登録の必要性 等

④ワンストップサービス利用拡大に向けた制度改善

ユーザーの視点に立った OSS の制度改善 等

3. メンバー

有識者 (学識経験者)

弁護士

社団法人 日本自動車販売協会連合会

社団法人 日本中古自動車販売協会連合会

一般社団法人 日本自動車リース協会連合会

社団法人 日本損害保険協会

社団法人 日本自動車連盟

一般社団法人 日本自動車工業会

一般社団法人 日本自動車会議所

社団法人 全国自動車標板協議会

財団法人 自動車検査登録情報協会

社団法人 日本クレジット協会

軽自動車検査協会

国土交通省 (自動車情報課長)

4. 検討スケジュール

第1回（11月12日）メンバーからのヒアリング（1）

※今年度内に5回程度の検討会開催を予定

以上

自動車登録のあり方に関する検討会(委員名簿)

氏 名	所 属
山野目 章夫	早稲田大学大学院法務研究科教授
毛利 ゆっか	弁護士
杉山 篤史	社団法人 日本自動車販売協会連合会(常務理事)
武藤 孝弘	社団法人 日本中古自動車販売協会連合会(専務理事)
永井 徹	一般社団法人 日本自動車リース協会連合会(事務局長)
栗山 泰史	社団法人 日本損害保険協会(常務理事)
谷口 義人	社団法人 日本自動車連盟(広報部お客様相談課長)
渡辺 憲三	一般社団法人 日本自動車工業会(流通委員会流通企画部会新車分科会 分科会長)
伊藤 裕之	一般社団法人 日本自動車会議所(常務理事)
平川 敏幸	社団法人 全国自動車標板協議会(専務理事)
西脇 尚澄	財団法人 自動車検査登録情報協会(専務理事)
由井 敬	社団法人 日本クレジット協会(理事・事務局長)
西本 俊幸	軽自動車検査協会(業務部長)
河田 守弘	国土交通省(自動車交通局自動車情報課長)

順不同、敬称略

「自動車登録のあり方に関する検討会」第1回会合主要課題

＜所有権公証のあり方について＞

- 登録自動車の所有権公証（道路運送車両法第5条第1項）は社会的にどのような役割を果たしているのか。（利用者及び行政が負担するコストを上回る便益があると言えるか）。
 - － 立法当初（昭和26年）は、自動車の価値の大きさに鑑み、不動産と同様のものとして、財産の保全、金融の円滑化等のために所有権の公証を行うことは自然なことであったと考えられるが、現時点においても、第三者対抗力を付与する必要があるといえるか。
 - － 家具や宝飾品のように、より高価な動産はいくらでもあるのでないか。また、コンピュータ、製造機械など、使用者と所有者が異なる流通形態（リース等）も多数存在するのではないか。これらの動産と区別して自動車の所有権に公示力を持たせる合理性はあるか。

- 所有権が公証されないとどのような不都合が生じると考えられるか。
 - － 所有権の公証をやめた場合、自動車盗難、（所有権のない）使用者による無断譲渡、不法投棄などのトラブルは増えるといえるか。軽自動車については、所有権の公証を行っていないが、所有権公証機能がないことにより、自動車盗難などの不都合は生じているか。

- 諸外国において、自動車登録の際、所有権の確認はどの程度厳格に行われているのか。
 - － 所有権の公証を行っている国はどの程度あるのか。公証制度が無くても、所有権の確認はどの程度厳格に行われているか。所有権の確認の厳格さと社会的な不都合（自動車盗難件数等）の間には相関関係があるのか。
 - － わが国の自動車登録には、「所有権公証のための登録（民事登録）」と「使用実態把握のための登録（行政目的登録）」という2つの意味合いがあるが、諸外国においてはこの点が意識されているか。後者のみの意味合いしかない場合もあるのではないか。「所有者」、「使用者」という概念は使い分けられているか。

- 自動車販売の際の所有権留保と所有権の公証制度はどのようにリンクしているか。
 - 一 自動車を割賦販売した場合は所有権を販売会社に留保する慣習があるが、所有権留保にとって、所有権の公証は不可欠の条件か。軽自動車でも、あるいは他の高額動産でも所有権留保は行われているのではないか。
 - 一 割賦販売における実質的な債権者は（販売会社とは異なる）信販会社であり、販売会社を所有者として公示する意味はあるのか。（弁済完了後の）販売会社による留保解除の手続き、（債務不履行の場合の）信販会社による担保執行などの際の手間を考えると、公示制度がかえって足かせになっている可能性はないか。

- 所有権の公証を行う場合に、手続きはどこまで緩和しうるか。所有権の公証制度を維持しつつ、（不動産登記と比べて）手続きを軽くすることが可能か。
 - 一 印鑑登録証明書は、所有権公証を行う場合の本人確認手段として必要不可欠な要素か。印鑑登録証明書を要求しないと、（非所有権者による）無断譲渡、無権者による取得、盗難車の登録等のトラブルは増加するといえるか。
 - 一 申請者の届出により所有者を事実上把握し、車検証にこれを記載する、という形をとっている軽自動車において、どのようなトラブルが発生しているか。

- 所有権の公証を、一部高額な自動車に限定して行うことは妥当か。
 - 一 自動車の価額（例えば 300 万円超など）で自動車を区分することは可能か（合理的か）。中古車も含めて考えれば、公証制度の義務的適用の有無について価額をメルクマールとして用いることは困難ではないか。
 - 一 価格をメルクマールとするならば、既に実際使われている中古車の自動車取得税上の評価（例：実際の売買価に関係なく、数年経年車は自動車所得税法上価値 50 万以下のため非課税）を活用することは可能か。
 - 一 （制度として一律に所有権公証を行うのではなく、）所有者の希望（選択）により、所有権を公証することは可能か。

自動車登録について

平成22年11月
自動車情報課

自動車登録制度の意義・目的

○私法秩序、国民経済の基盤の維持(民事登録)

全国的に移動・流通する国民の財産の保護、自動車の取引の安全性を確保するため、**法的判断を行って所有権の確定・公証**を行うこと。

- 登録を受けなければ、第三者に対抗することができない(車両法5条)。

○全国的な行政の情報基盤、執行の担保(行政登録)

自動車の保安基準適合性の確保、徴税、不正輸出防止、リサイクル、犯罪捜査など全国的に移動・流通する自動車に係る各種国の行政のために使用の実態等を記録・管理・管理し、また、登録時に確認を行うことにより国の行政の執行の連携を行うこと。

- 自動車は登録を受けなければ運行の用に供することができない(車両法4条、罰則あり)。

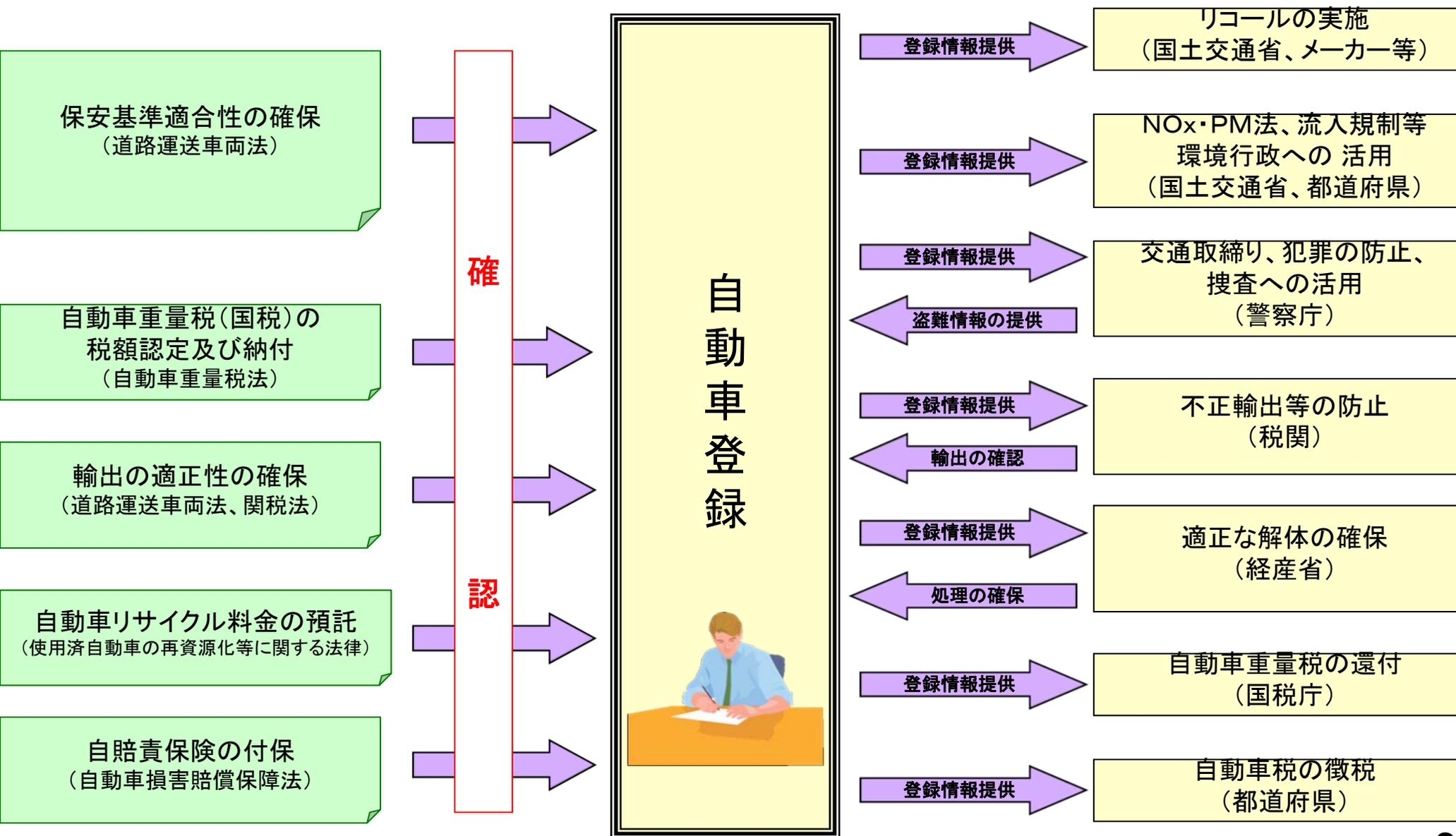
<参考>

○年間処理件数(平成21年度)	約1,900万件	
・登録を受けていない自動車(新車等)の新規登録年間処理件数		約406万件
・所有者の変更があった場合の移転登録年間処理件数		約602万件
・所有者の住所、氏名等に変更があった場合の変更登録年間処理件数		約144万件
・自動車が滅失・解体した場合等の永久抹消登録年間処理件数		約63万件
・自動車を輸出した場合の輸出抹消登録関係年間処理件数		約91万件
・自動車の使用を一時的にやめた場合の一時抹消登録年間処理件数		約384万件
・自動車登録ファイルに記録されている事項に関する証明書の交付年間処理件数		約182万件

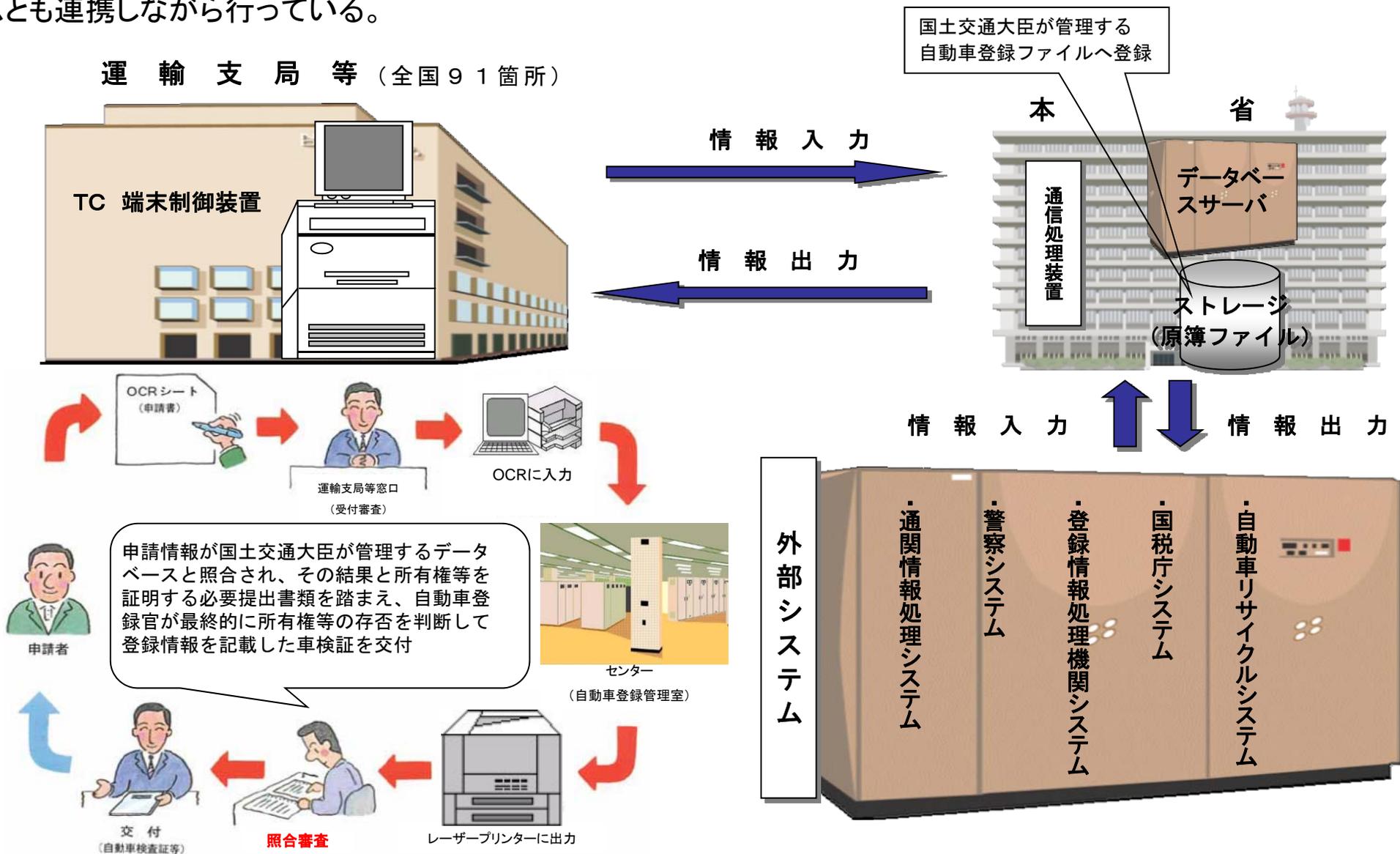
○登録車両数(平成21年度末) 約4,900万台

自動車登録制度と他の行政・制度との関係

自動車の登録は、他の各種行政・制度を支えるものであり、相互に密接に連携している。



運輸支局、自動車検査登録事務所等では、自動車の新規登録、移転登録、変更登録、抹消登録等の自動車の登録業務を自動車登録検査業務電子情報処理システム(MOTAS)を利用し、他省庁の電子情報処理システムとも連携しながら行っている。



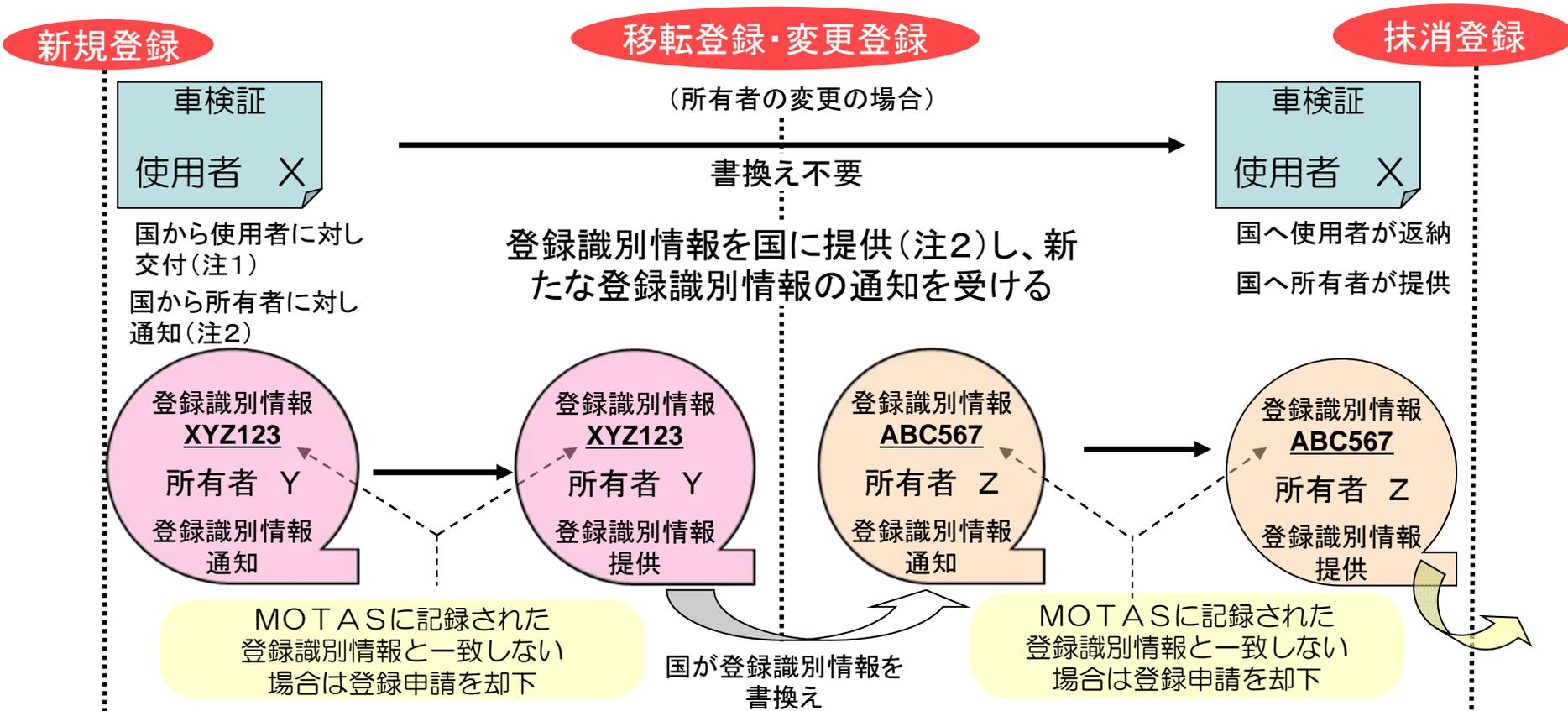
登録識別情報制度の概要

登録識別情報制度は、所有者・使用者が同一でない自動車の登録手続きの負担軽減及び将来的には確実な申請者の本人確認を電子的に行えることを目的に、平成20年11月4日に導入。

所有者・使用者が同一でない場合に所有者の希望により(一時抹消登録時は全所有者に)登録識別情報(6桁の英数字)を通知。

当該所有者は、以降の登録時において、所有者の本人確認手段として、本情報を活用する。

【イメージ図】



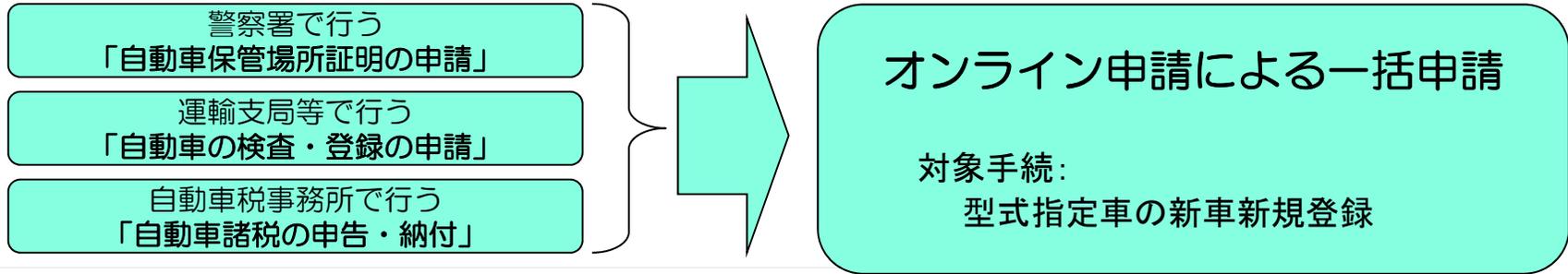
注1: 車検証の所有者欄を削除し、備考欄に所有者の氏名、名称及び住所を記載

注2: 登録識別情報の所有者への通知は電子的通知。国への提供は電子的提供または申請書記入

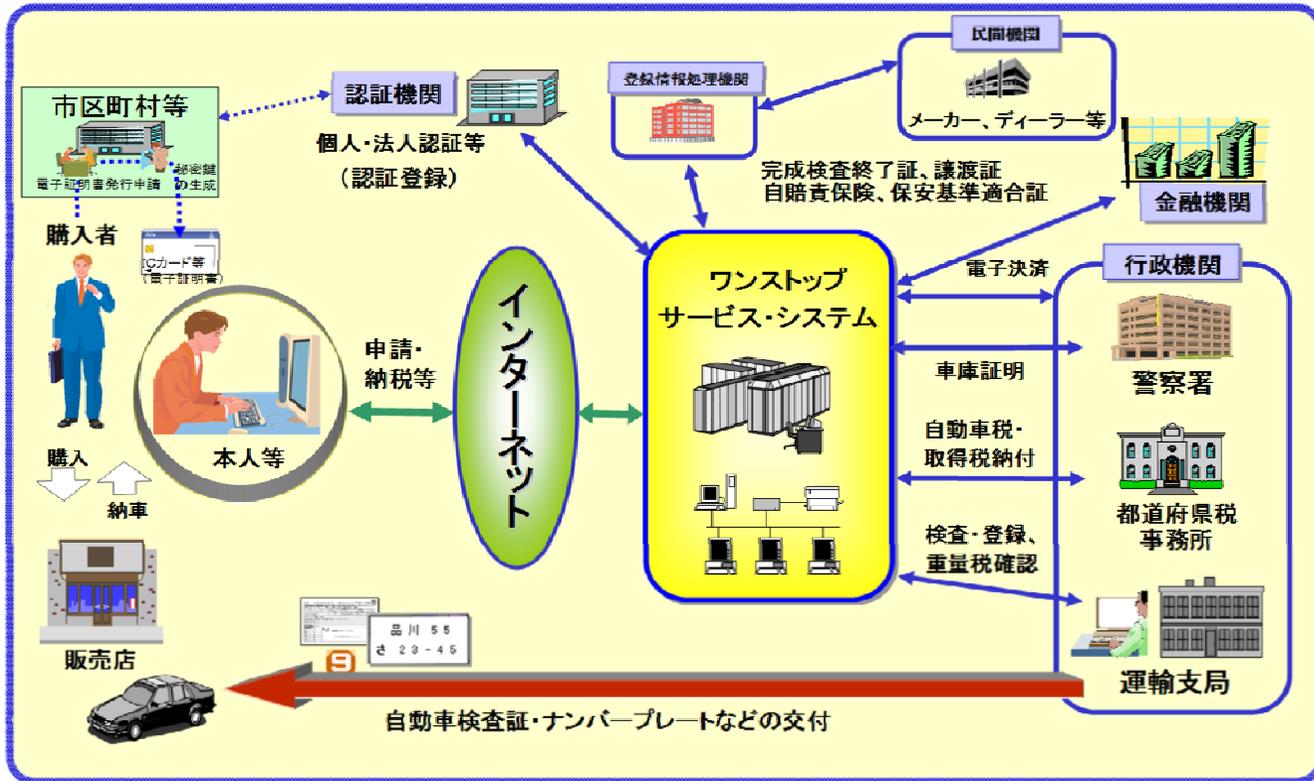
ワンストップサービス化の推進

平成22年11月
自動車情報課

自動車保有関係手続のワンストップサービスの概要



ワンストップサービス化のイメージ



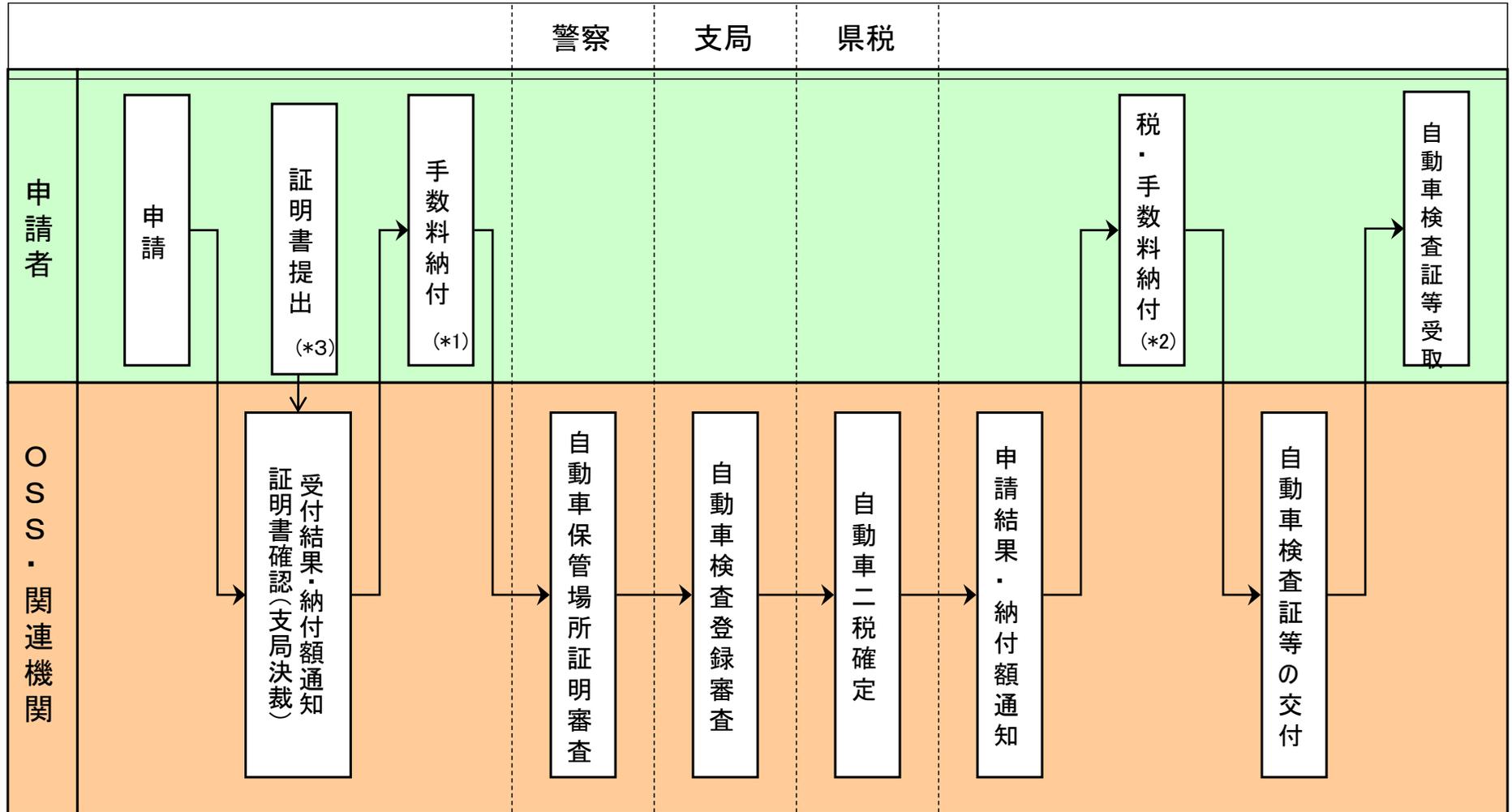
稼働開始：
平成17年12月26日

稼働地域：
岩手、群馬、茨城、埼玉、東京、神奈川、静岡、愛知、大阪、兵庫
(10都府県)

利用実績：

H20年度	: 33,600件 (利用率: 2.60%)
H21年度	: 142,068件 (利用率: 10.10%)
H22年8月	: 27,782件 (利用率: 21.40%)

手続き手順の概要(新規検査登録の場合)

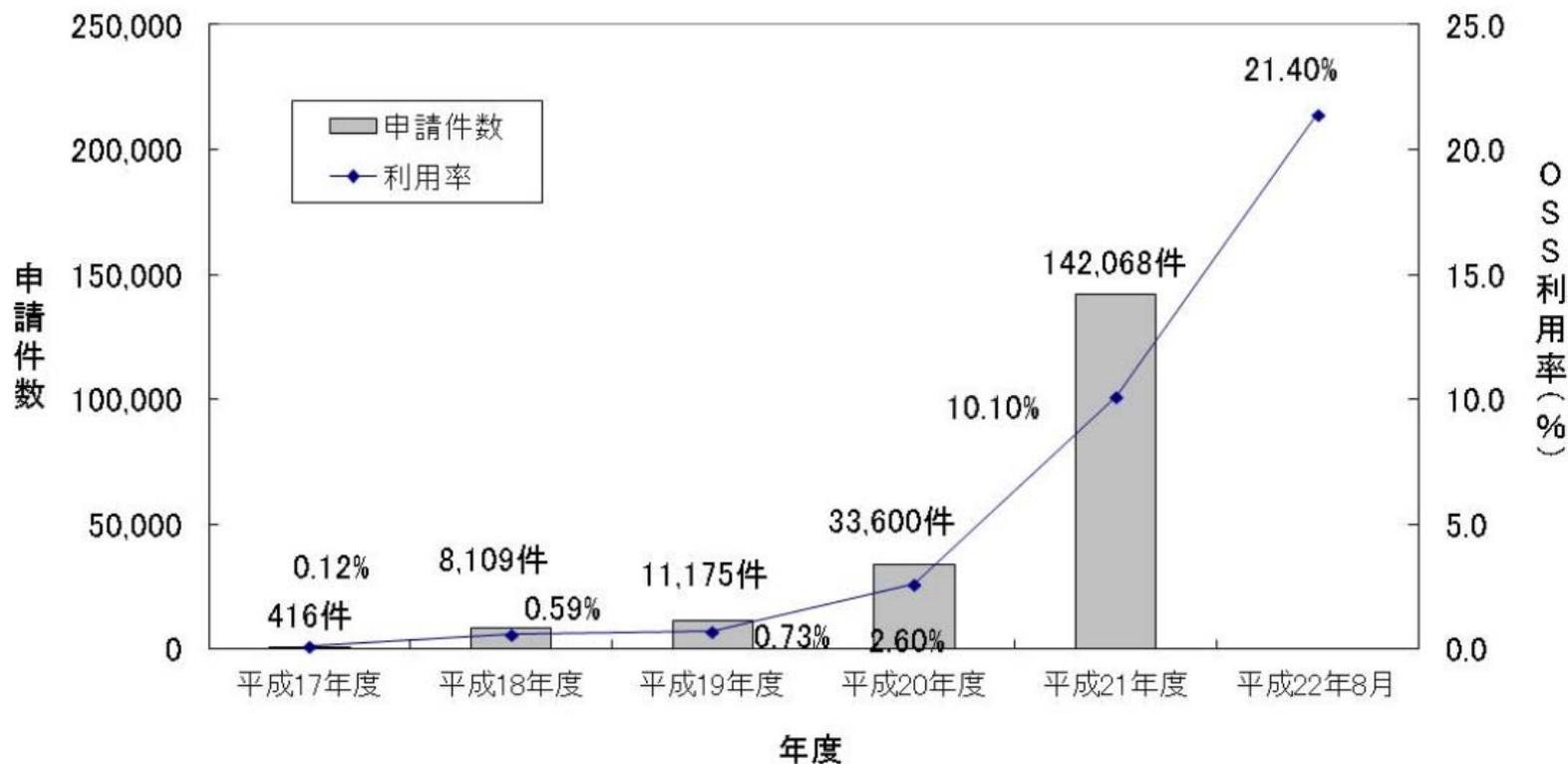


(*1)保管場所証明申請手数料、検査登録手数料

(*2)上記以外の税、手数料

(*3)印鑑証明書併用方式の場合に印鑑証明書を運輸支局窓口を持込

OSS利用率の推移



【稼働日】

平成17年12月26日
東京
神奈川
愛知
大阪

平成18年 4月24日
埼玉
静岡

平成19年 1月29日
岩手
群馬
茨城
兵庫

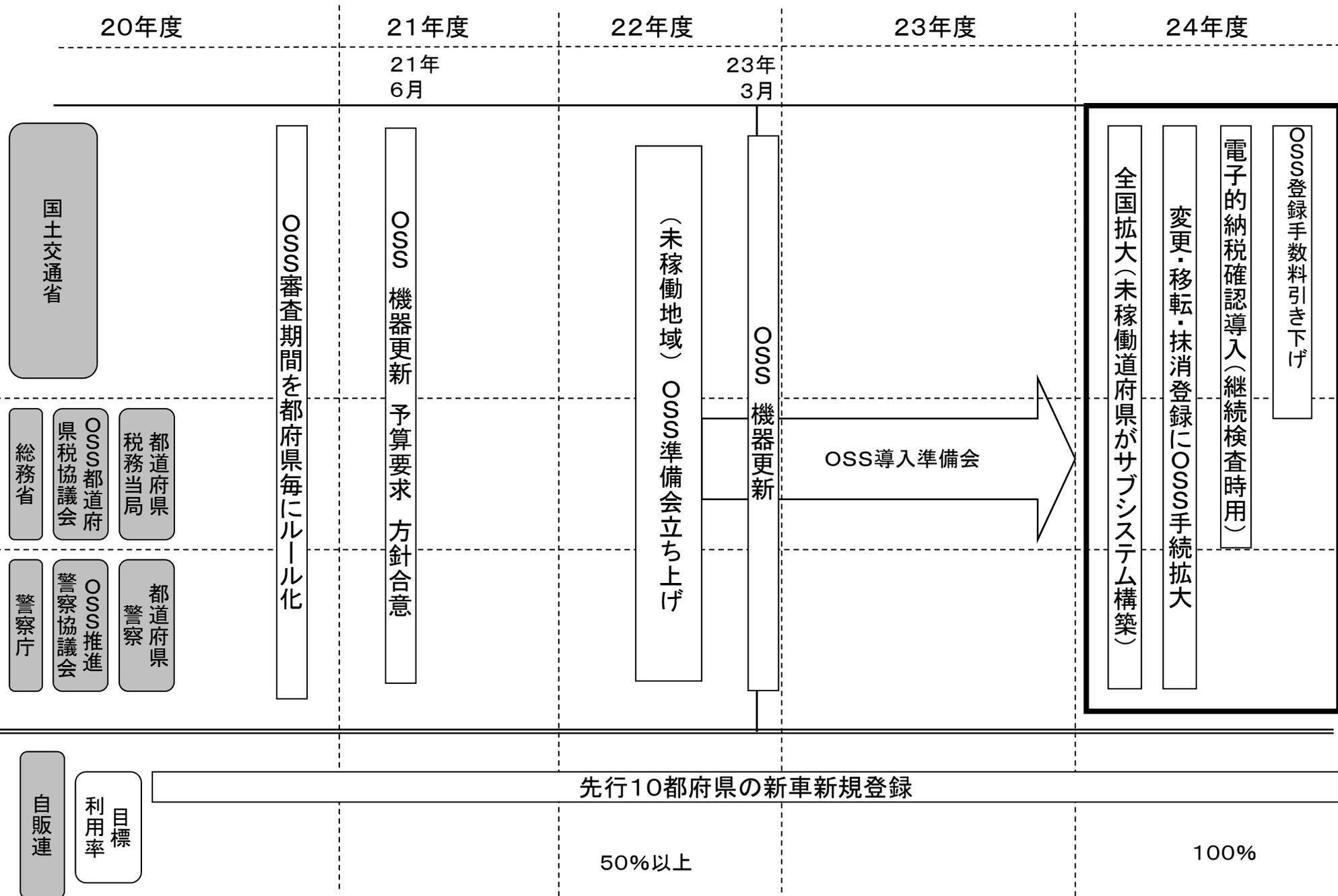
平成21年度の支局別OSS申請実績

運輸支局	東京	神奈川	愛知	大阪	埼玉	静岡	岩手	群馬	茨城	兵庫	合計
OSS申請件数	41,569	6,208	23,256	53,343	6,392	1,816	1,888	609	316	6,671	142,068
自動車登録件数	223,427	192,886	256,388	172,069	163,282	104,433	26,390	64,056	80,419	123,230	1,406,580
OSS申請率	18.61%	3.22%	9.07%	31.00%	3.91%	1.74%	7.15%	0.95%	0.39%	5.41%	10.10%

平成22年8月の支局別OSS申請実績

運輸支局	東京	神奈川	愛知	大阪	埼玉	静岡	岩手	群馬	茨城	兵庫	合計
OSS申請件数	6,685	3,388	5,027	5,861	2,314	1,293	676	87	58	2,393	27,782
自動車登録件数	19,552	17,843	24,126	15,689	15,678	9,948	2,431	6,056	7,373	11,122	129,818
OSS申請率	34.19%	18.99%	20.84%	37.36%	14.76%	13.00%	27.81%	1.44%	0.79%	21.52%	21.40%

ワンストップサービス新工程の概略



政策グランプリ提案及び回答

改善案 ①出頭義務の緩和

現状

原則として出頭義務がある

自動車登録令第十条

登録は、登録権利者及び登録義務者又はこれらの者の代理人が運輸監理部又は運輸支局に出頭して申請しなければならない。

問題点

平日に出頭しなくてはならない

例) 会社を休む、委任状を書いて誰かに頼む

改善案

プレートを変更しない場合は
郵送での手続きを可能に

効果

出頭する手間が省ける

政策グランプリ「自動車登録手続の簡略化」

提案①「出頭義務の緩和」

自動車の登録手続の電子化を進め、平成24年度からは出頭義務を緩和する。

- ・具体的には、新車の登録手続について運用されている「自動車保有関係手続のワンストップサービス」を、住所変更等の手続にも拡大すべく、関係者との調整、システムの設計を行う(23年度)。また、システム改修、関係法令の改正を行う(24年度)。
- ・本取り扱いにより、年間約300万件(移転・変更登録全体の約4割)の出頭義務を緩和
- ・但し、ナンバープレートの変更を要する場合は、ナンバープレート取り付け・封印のために引き続き出頭が必要。

改善案 ②住民票・車庫証明書の省略

現状 住民票や車庫証明書が必要



例) 引っ越しにより、使用者の住所が変わった場合

問題点 市役所や警察署にも行く必要がある



改善案 住民票の代わりに免許証のコピー
車庫証明書は不要



効果 市役所や警察署に行く手間が省ける

政策グランプリ「自動車登録手続の簡略化」

提案②「住民票、車庫証明書の省略」

住民票について

使用者の住所確認のための書類は、住民票の写しに加え、免許証のコピーでも可能とする。

- ・パブリックコメント、関係者への周知を経て23年1月から実施
- ・本取り扱いにより、年間約200万件（使用者を個人として新規・変更・移転登録する件数）の必要書類が簡略化
- ・なお、所有者の住所確認については、所有権公証という目的に鑑み、住所の履歴を確実に把握できる住民票が必要。

車庫証明書について

保管場所確保義務を担保するため、車庫証明書を省略することは困難。

ワンストップサービスの利用促進、手続拡大(24年度)により、警察署への出頭の手間の削減を図る。

改善案 ③高級車に限定

現状

自動車が不動産のような扱い

例) 複雑な書類、手間のかかる手続き、厳格な審査

問題点

本当にそこまでやる必要があるのか？

日本だけではないのか？

改善案

高級ではない車の手続きは大幅に緩和

例) 購入価格が300万円以下の場合、
免許証のコピーと売買契約書のコピーを郵送すればOK

効果

多くの国民の負担を軽減

政策グランプリ「自動車登録手続の簡略化」

提案③「高級車に限定」

現在、自動車の二重譲渡や盗難車の不正登録といったトラブルを防止するため、所有権公証制度の下で厳格な所有権審査を実施。

今後、自動車の売買等取引への影響や、社会的影響も十分に見極めた上、自動車の価格で手続きを分けることの是非も含め、どのような形で更なる手続の簡略化が図れるかを関係者と協議し、検討。

- ・警察当局や自動車販売事業者等関係者の意見も聞きつつ、本年度末までに検討結果をとりまとめ。その結果を踏まえ、必要に応じ、法令改正等所要の手続きを実施。

行政刷新会議「特別会計仕分け」評価結果(関係部分抜粋)

特別会計名	項目名	事業名等	WG結論	とりまとめコメント
自動車安全特別会計 (自動車検査登録勘定)		自動車検査独立 行政法人	<p style="text-align: center;">抜本的見直し (検査事務を大幅に民間に移管することの検討を含む)</p> <p style="text-align: center;">●実施主体を民間・地方等に変更 4名 ●内容の見直しを行う 6名 ●予算要求の圧縮(うち～10% 4名、～20% 1名)</p>	<p>車検の検査と登録を一体化するなど、大幅な効率化を図るとともに、独法での検査・登録料の適正化を図るべき。また車検事務の大幅な民間への移管、軽自動車検査協会との一体的運営・統合を検討し、実施すべき。</p>
		自動車登録検査システム(MOTAS)の維持管理	<p style="text-align: center;">予算の10%程度の縮減</p> <p style="text-align: center;">●事業廃止 1名 ●内容の見直しを行う 4名 ●内容の見直しを行わない 2名 ●予算要求の圧縮(うち～10% 5名、～20% 3名)</p>	<p>保守・運用・調達の競争力を高め、縮減に努める。</p>
(自動車検査登録勘定)	制度のあり方		<p style="text-align: center;"><枠組みのあり方(主体・区分経理)> (1)自動車検査登録勘定廃止</p> <p style="text-align: center;">●特別会計の廃止(国以外の主体に移管)5名 (うち全部廃止4名、一部廃止1名) ●特別会計の廃止(一般会計に統合)5名 (うち全部廃止4名、一部廃止1名)</p>	<p>(特別会計の枠組みのあり方(主体・区分経理)) (1)自動車検査登録勘定 この勘定は廃止とする。まず、この勘定の事業を一般会計で経理する。その上で、国は検査基準の策定、リコール業務等に限定し、それ以外の業務は、独立行政法人通則法との関係を整理しつつ、効率性を高め、検査・登録業務を独立行政法人に移管する。 将来的には民間法人として、軽自動車検査協会等と統合し、更に効率化を進める。</p>

行政刷新会議「事業仕分け」（第3弾：特別会計）公開ヒアリング概要

－自動車安全特別会計（自動車検査登録勘定）における登録業務関係の指摘等－

1. 日 時：平成22年10月30日（土）

2. 場 所：サンシャインシティ文化会館

【登録業務に係るおもな指摘・論点等について】

<登録と検査の一体化について（独法化）>

○ 検査業務と登録業務を一体にできないのか。かつては一緒だったので、登録を独法に移行するかたちで一緒に行えないか。

⇒ ・検査と登録はもともと一体として国で行っていたが、独立行政法人（以下「独法」という。）ができたときに、検査の「保安基準適合性審査」部分のみを切り出して独法化しているもの。検査業務においても、最終的に「車検証の発行」（という自動車の運行許可に当たる部分）については、国の業務として残っており、登録においても、「所有権の公証（証明）」という『公権力の行使』に当たるものであることから、国の業務となっている。

・もともと一体的に行っていた業務の一部を独法化したことで、効率性の観点からの問題があると認識。

・現在の独法通則法の規定上、独法において『公権力の行使』に係る業務が行えるのかという点について懸念。ただし、今後、独法においても『公権力の行使』に当たる業務を行えるという法令上の整理がされるのであれば、あり得るのではないか。

<軽自動車と登録自動車の違いについて>

○ 登録自動車は、検査と登録を行わなければならないのに対し、なぜ軽自動車は検査だけでよいという整理になっているのか。（登録が不要となっている理由。）

⇒ ・過去の経緯として、元々は軽自動車は「届出」制度となっていたが、軽自動車が普及して車両数が増加してきたため、安全性の観点から、昭和48年より軽自動車についても検査の対象としたもの。

・その際に、軽自動車については、財産的価値として、価格が比較的安価であることなどから、国や団体が所有権の証明という登録までは要しないという整理となったもの。

○ 登録自動車と軽自動車で区別することなく、すべての自動車について登録をするか否かをどちらかに整理すべきではないか。

⇒ ・最近の軽自動車の高性能化等に伴い、軽自動車についても登録自動車と同様に、登録をして所有権の第三者対抗要件を備えてはどうかとの意見を聞くこともある。今回の制度見直しを踏まえて、軽自動車のあり方についても検討したい。

○ 今後、登録自動車と軽自動車の差をなくすということであれば、自動車検査法人と軽自動車検査協会を一体化し、組織体制としてスリム化することを検討できないか。

⇒ ・組織の形態を一体化（合併）することも含めて、制度見直しの検討を行っていききたい。

○ 軽自動車と登録自動車の管理システムの違いによるトラブルの差異はあるのか。また、国が管理していることによってどれくらい防げているのか。

⇒ ・軽自動車については、登録制度がないことから、流通上の具体的なトラブルについて、詳細なデータは把握していないが、所有権の証明（第三者対抗要件）がないため、「占有」の事実によって本来の所有者から第三者に所有権が移転してしまう恐れがある。

・登録自動車においては、高級車の二重売買、二重登録による所有権確認訴訟や不正輸出などのトラブルが発生しているところ。

・軽自動車と登録自動車の実施主体が二つに分かれているので、一つにして効率的とするかどうかは今後の検討課題であるが、一方で、登録制度をとるか否かについては、別の判断。

・軽自動車についてもある程度トラブルを防げているのは、軽自動車においても所有者の情報を住民票で確認（登録自動車の場合は印鑑証明で確認）しているためである。

・仮に登録制度をなくすとした場合、流通関係者によれば、現在の自動車流通の制度は、第三者対抗という所有権の公証があることが前提に成り立っており、登録をなくすことにより、システムが再構築されるには、相当の時間とコストを要するものと思料。

・システムの運用コストとしては、仮に登録制度を廃止したとしても、車両情報のデータ管理は必要であるため、システム経費はそれ程変わらないものと思料。

・行政刷新会議（職員の声）で募集された「政策グランプリ」においては、登録制度は必要であるが、一方で、登録手続きを簡略化して、いかに国民の負担を軽減するかという点について提言があり、登録の際に必要な書面の簡略化等を検討しているところ。

登録自動車と軽自動車の制度比較

登録自動車と軽自動車の比較（新たに自動車（新車）を使用する場合）

※ 新所有者と新使用者が同一の場合

	申請書 (OCR シート)	新所有者 の確認書面	使用者住所の 確認書面	印鑑 <本人申請の 場合必要> (所有者申請 の確認)	委任状 <代理申請の場合 必要> (所有者申請の確 認)	所有権を 証する書面 (所有権の確認)		保管場所 証明書
登録自動車 (所有権の公 証あり。排気 量660cc 超)	○	印鑑証明書 (3月以 内)	○ (個人の場合： 住民票、 印鑑証明書、 外国人登録証 明書等。コ ピー可)	実印 (新所有者)	○ 代理人申請での場 合(所有者の実印 の押印が必要)	完成検査 終了証	譲渡証明書	○
軽自動車 (所有権の公 証なし。排気 量660cc 以下)	○	×	○ (個人の場合： 住民票、 印鑑証明書、 外国人登録証 明書等。コ ピー可) (3ヶ月以 内)	認印 (申請書に使 用者・所有者 の押印をすれ ばよい。)	× (申請書に使用 者・所有者の押印 をすればよい。個 人の場合認印でも 可)	-	-	×

→ 所有権の公証機能のない軽自動車では、所有者の住所氏名について、原本での厳格な確認は行っておらず、届出された内容をそのまま車検証に記載
(様式省令により、軽自動車であっても、所有者の住所氏名は記載事項となっている)

※ 軽自動車は検査のみなので、使用者のみが法的には対応
軽自動車の場合使用者であることを証する書面として、完成検査終了証、住民票等を求める。

登録自動車と軽自動車の比較（所有者を変更する場合）

※ 新所有者と新使用者が同一の場合

	申請書 (OCRシート)	新旧所有者 の確認書面	使用者住所の 確認書面	印鑑 <本人申請の 場合必要> (所有者申請 の確認)	委任状 <代理申請の場 合必要> (所有者申請の 確認)	所有権を 証する書面 (所有権の確認)		保管場所 証明書
登録自動車 (所有権の公証あり。排気量660cc超)	○	印鑑証明書 (新旧所有者)	○ (個人の場合：住民票、印鑑証明書、外国人登録証明書等。コピー可)	実印 (新旧所有者)	○ 代理人申請での場合(所有者の実印の押印が必要)	譲渡証明書 (旧所有者の実印押印)	【相続のケース】 遺産分割協議書・裁判 謄本・戸籍謄本 【会社合併等】 商業登記簿謄本・登記 事項証明書 【所有者が未成年】 親権者の同意書	○
軽自動車 (所有権の公証なし。排気量660cc以下)	○	×	○ (個人の場合：住民票、印鑑証明書、外国人登録証明書等。コピー可) (3ヶ月以内)	認印 (申請書に新旧所有者の押印をすればよい。)	× (申請書に新旧所有者の押印をすればよい。個人の場合認印でも可)	×	×	×

→ 所有権の公証機能のない軽自動車では、所有権の変遷、所有者の住所氏名について、原本や相続書類等での厳格な確認は行っておらず、届出された内容をそのまま車検証に記載（様式省令により、軽自動車であっても、所有者の住所氏名は記載事項となっている）

※ 軽自動車は検査のみなので、使用者のみが法的には対応

登録自動車と軽自動車の比較（使用者の住所を変更する場合）

※ 所有者と使用者が同一の場合

	申請書 (OCRシート)	使用者住所の確認書面	印鑑 ＜本人申請の場合必要＞ (所有者申請の確認)	委任状 ＜代理申請の場合必要＞ (所有者申請の確認)	保管場所 証明書	参考
登録自動車 (所有権の公証あり。排気量660cc超)	○	○ (個人の場合：住所のつながりが証明できる住民票※。コピー可)	申請書に 押印	○ 代理人申請の場合（所有者の押印が必要）	○	※住民票のみで住所のつながりが証明出来ない場合は、住所のつながりが証明出来る「住民票の除票」、「戸籍の附票」も必要
軽自動車 (所有権の公証なし。排気量660cc以下)	○	○ (個人の場合：住民票。※コピー可)	申請書に 押印	×	×	

登録自動車と軽自動車の比較（一時的に使用を中止する場合）

※ 所有者と使用者が同一の場合

	申請書 (OCRシート)	所有者 の確認書面	使用者の 確認書面	印鑑 <本人申請の場合必要> (所有者申請の確認)	委任状 <代理申請の場合必要> (所有者申請の確認)	参考
登録自動車 (所有権の公証あり。排気量660cc超)	○	印鑑証明書 (所有者)	×	実印 (新旧所有者)	○ 代理人申請での場合(所有者の実印の押印が必要)	登録時の住所(自動車検査証に記載の住所)から変更がある場合は、住所のつながりが証明出来る住民票等が必要
軽自動車 (所有権の公証なし。排気量660cc以下)	○	×	個人の場合： 認印 (使用者個人の場合)	×	×	×

軽自動車の場合使用者申請のため、使用者のみで申請が可

番号 00095 A

平成 22年 4月 28日



自動車検査証

自動車登録番号又は車両番号		登録年月日/交付年月日	初度登録年月	自動車の種別	用途	自家用・事業用の別	車体の形状			
研修 505 た 392 車		平成 22年 4月 28日	平成 22年 4月	小型	乗用	自家用	ステーションワゴン [003]			
トヨタ		[194]		乗車定員 5人	最大積載量 -kg		車両重量 1570kg		車両総重量 1845kg	
車台番号		BEA11G-0082329		長さ 398cm	幅 169cm	高さ 167cm	前軸重 890kg	後軸重 -kg	前後軸重 -kg	後後軸重 680kg
型式		原動機の型式		総排気量又は定格出力		燃料の種類		型式指定番号		類別区分番号
BEA11G		B11G		20.00kW		電気				
所有者の氏名又は名称		国土交通 太郎								
所有者の住所		東京都千代田区霞が関2丁目1-3 [13001 0073]								
使用者の氏名又は名称		*** み ほ ん ***								
使用者の住所		***								
使用の本拠の位置		***								
有効期間の満了する日		平成 25年 4月 27日		年 月 日						
備考		[センター], 新規登録 自動車重量税 免税 [21年度税制] 平成22年4月28日 新規登録 免税措置済み 以下余白								

裏面もご覧下さい。



番号 00001 B

平成 22年 11月 4日



自動車検査証

自動車登録番号又は車両番号		登録年月日/交付年月日	初度登録年月	自動車の種別	用途	自家用・事業用の別	車体の形状			
研修 505 た 397 車		平成 22年 11月 4日	平成 22年 11月	小型	乗用	自家用	ステーションワゴン [003]			
トヨタ		[194]		乗車定員 5人	最大積載量		車両重量 1570kg	車両総重量 1845kg		
BEA11G-0082329		型式		長さ 398cm	幅 169cm	高さ 167cm	前前軸重 890kg	前後軸重	後前軸重	後後軸重 680kg
BEA-11G		原動機の型式 B11G		総排気量又は定格出力 20.00 L	燃料の種類 電気		型式指定番号		類別区分番号	
使用者の氏名又は名称		国土 太郎								
使用者の住所		東京都中央区築地2丁目11-17							[13002 0112]	
使用の本拠の位置		*** みほん								
有効期間の満了する日		平成 25年 11月 3日	年 月 日							
備考		<p>【本自動車検査証発行時における所有者情報】</p> <p>所有者の氏名又は名称 国土交通省</p> <p>所有者の住所 東京都千代田区霞が関2丁目1-3 [99999]</p> <p>-----</p> <p>[センター], 新規登録</p> <p>自動車重量税 免税</p> <p>[21年度税制] 平成22年11月4日 新規登録 免税措置済み</p> <p>以下余白</p>								

裏面もご覧下さい。



自動車検査証の二次元コードについて

番号 00095 A 平成 22年 4月 28日 センター

自動車検査証

自動車登録番号又は車両番号	初度登録年月	自動車の種別	用途	自家用・事業用の別	車体の形状
研修 505 た 392	平成 22年 4月 28日	小型	乗用	自家用	ステーションワゴン [093]
車名		自動車定員	最大積載量	車両重量	車両総重量
上ヨクテ	車台番号 [194]	長さ	幅	高さ	前軸軸重 後軸軸重 後部軸重 後後軸重
BEA11G-0082329		398	169	167	890
型式	原動機の型式	燃料の種類		型式認定番号	類別区分番号
BEA11G	B11G	20.00 電気			
所有者の氏名又は名称	国土交通 太郎				
所有者の住所	東京都千代田区霞が関2丁目1-3 [1300] 0073]				
使用者の氏名又は名称	***み ほ ん***				
使用者の住所	***				
使用の本職の位置	***				
有効期間の満了する日	平成 25年 4月 27日				
備考	[センター]、新規登録 自動車重量税 免税 [21年度税制] 平成22年4月28日 新規登録 免税措置済み 以下余白				



③



②



①

それぞれの二次元コードに格納されているデータは以下のとおり

- ①自動車検査証等の偽造防止のためのコード(暗号化されており、内容については非公開)
- ②自動車登録番号、標板の枚数・大きさ、車台番号、原動機型式、本帳票の種別
- ③検査関係データ(初度登録年月、有効期間満了日、型式、軸重、騒音規制・排ガス規制に関するデータ等)

番号 00102

自動車検査証

平成 22年 11月 9日

軽自動車検査協会



車両番号		交付年月日	初度検査年月	自動車の種別	用途	自家用・事業用の別	車体の形状		
練馬 580 <		平成 22年 11月 9日	平成 22年 11月	軽自動車	乗用	自家用	ステーションワゴン		
車台番号		乗車定員	最大積載量	車両重量	車両総重量		長さ	幅	高さ
HA3W-1234567		4人	-kg	1100kg	1320kg		339cm	147cm	161cm
車名	型式	原動機の型式	燃料の種類	総排気量又は定格出力	前軸重	後軸重	型式指定番号	類別区分番号	
三菱	ZAA-HA3W	Y4F1	電気	25.0kw	510kg	590kg	16311	0001	
使用者	氏名又は名称	軽検 次郎							
	住所	東京都新宿区西新宿3丁目2-11							[13004 1015]
所有者	氏名又は名称	使用者に同じ							
	住所	使用者住所に同じ							
使用の本拠の位置		使用者住所に同じ							
有効期間の満了する日		備考 【東京】 新規検査 平成10年騒音規制車** 【21年度税制】 平成22年11月9日 新規検査 免税措置済み* 【自動車重量税額】 免税**							
平成 25年 11月 8日									
年 月 日									
年 月 日									
年 月 日									
年 月 日									

みほん

OCR01-0992



自動車検査証の二元コードについて

番号 00102 自動車検査証 平成 22年 11月 9日 軽自動車検査協会

車 両 番 号	交 付 年 月 日	初度検査年月	自動車の種別	用 途	車 体 の 形 状			
練馬 580 <	平成 22年 11月 9日	平成 22年 11月	軽自動車	乗用	自家用			
車 台 番 号	原 定 員	最大積載量	車両重量	車 体 総 重 量	長 さ	幅	高 さ	
HA3W-1234567	4人	kg	1100kg	1320kg	339cm	147cm	161cm	
車 名	型 式	原動機の型式	燃料の種類	総排気量	自 重	排 重	型式指定番号	製造区分番号
三菱	ZAA-HA3W	Y4F1	電気	25.0L	510kg	590kg	16311	0001
使用者	氏名又は名称	軽検 次郎						
	住 所	東京都新宿区西新宿3丁目2-11 [13004 0015]						
所有者	氏名又は名称	使用者に同じ						
	住 所	使用者住所に同じ						
使用の本拠の位置		使用者住所に同じ						
有効期間の満了する日		<small>※ 【東京】 新製検査 平成10年騒音規制車** 【21年度税制】 平成22年11月9日 新製検査 免税措置済み* 【自動車重量税制】 免税**</small>						
平成 25年 11月 8日								
年 月 日								
年 月 日								
年 月 日								
年 月 日								

OCR01-0992





③
②
①

それぞれの二次元コードに格納されているデータは以下のとおり

- ①輸出整理番号、車両番号、車台番号、型式指定番号、類別番号
- ②車両番号、標板の枚数・大きさ、車台番号、原動機型式、本帳票の種別
- ③検査関係データ(初度検査年月、有効期間満了日、型式、軸重、騒音規制・排ガス規制に関するデータ等)

所有者・使用者が異なる自動車数（平成22年10月末現在）

登録自動車数	49,959,358台	100.0%
所有者・使用者が異なる車両数	16,952,788台	33.9%
所有者・使用者が異なる車両数（事業用）	784,311台	4.6%
所有者・使用者が異なる車両数（自家用）	16,168,477台	95.4%
使用者が法人	3,815,190台	23.6%
使用者が自然人	12,353,287台	76.4%

軽自動車台数	27,086,011台	100.0%
所有者・使用者が異なる車両数 (H22.11.8現在)	2,023,337台	7.5%

諸外国の事例(自動車検査登録勘定関係)

	アメリカ(加州)	イギリス	フランス	ドイツ
登録	権限主体 (国、県、市他)	国	国	国(情報管理) 州(登録事務)
	実施機関	州自動車局 Department of Motor Vehicles (DMV)	運輸省 運転免許・自動車登録庁 The Driver & Vehicle Licensing Agency (DVLA),DfT	内務省 Ministere de l' Interieur ※制度の企画立案は運輸省道 路交通安全局
検査	権限主体 (国、県、市他)	国	国	州
	実施機関	州交通警察 California Highway Patrol (CHP) 及び 公認機関	運輸省 自動車検査・運送事業者庁 Vehicle and Operator Services Agency (VOSA) 及び 公認機関	産業・研究・環境地方局 Direction Régionale de l' Industrie, de la Recherche et de l' Environnement (DRIRE) 及び 公認機関
有効期間	自家用 乗用車	初回:3年 2回目以降:1年	初回:4年 2回目以降:2年	初回:3年 2回目以降:2年
	トラック	初回:1年 2回目以降:1年	初回:1年 2回目以降:1年	初回:1年 2回目以降:1年

※平成16年調査時点による。

諸外国の自動車の登録制度について

国	登録実施機関名	職員数	職員身分	業務実施体制	登録自動車台数	年間処理件数	一人当たり処理件数	所有権公証の有無
日本	国土交通省 (Ministry of land, infrastructure and transport)	900人 (H17年度。自動車検査登録事務所長を除く。)	国家公務員	全国93箇所の運輸支局、自動車検査登録事務所等において実施	5193万台 (2005年)	2115万件 (2005年)	2.28万件 /人・年	あり
アメリカ (イリノイ州)	Vehicle Services Department (VSD)	約400人 この外に運転免許関連業務を担当するDriver Services Department (DSD) 事務所において、VSD職員及びDSD職員が登録事務を実施 (人数は推定1000人~1100人)	州公務員 (State official)	137箇所 <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px;"> VSDの下部組織 ・ Metro Area Operations Office(9箇所) ・ Downstate Field Services Center(11箇所) DSDの下部組織 ・ Driver Services Facilities (117箇所) </div>	1040万台 (2004年)	900万件 (2004年)	—	あり
イギリス	The Driver & Vehicle Licesing Agency (DVLA)	6533人 (2005年)	国家公務員 (Civil servant)	Vehicle Registration Office (VRO)・45箇所	3298万台 (2005年)	1800万件 (2005年)	0.28万件 /人・年	調査中

国	登録実施機関名	職員数	職員身分	業務実施体制	登録自動車台数	年間処理件数	一人当たり処理件数	所有権公証の有無
フランス	内務省 (Ministere del' Interieur) ※制度の企画立案は、運輸省 (Ministere del' Equipement, Transport et du Logement) の道路交通安全局 (Direction dela securite et de la Circulation Routieres)	約 2 0 0 0 人	国家公務員 (Government Official)	全国250箇所の地方長官庁 (Préfectures) 及び郡庁 (sous-préfectures) の事務所	5600万台 (2004)	2300万件 (2004)	1. 15 万件 / 人・年	あり
ドイツ	○登録情報の管理 運輸建築都市開発省自動車交通庁 Bundesministerium fur Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Kraftfahrt-Bundesamt ○登録業務 連邦州	(調査中) 3 3 8 人 (2005) (ベルリン州)	連邦公務員 (federal government official) 連邦州公務員 (federal state government official)	本部 (Flensburg) 全国448箇所の自動車登録事務所 (Landesamt für Bürger und Ordnungsangelegenheiten, Referat Kraftfahrzeug-zulassung) (LABO) ベルリン州は2箇所	6100万台 (2005) 150万台 (ベルリン州)	3600万台 100万件 (ベルリン州)	 0. 29 万件 / 人・年	あり

(※)・自動車の登録とともに他の業務も行っている場合もあるが、切り分けが困難であるため、単純な比較は必ずしも適切でない。

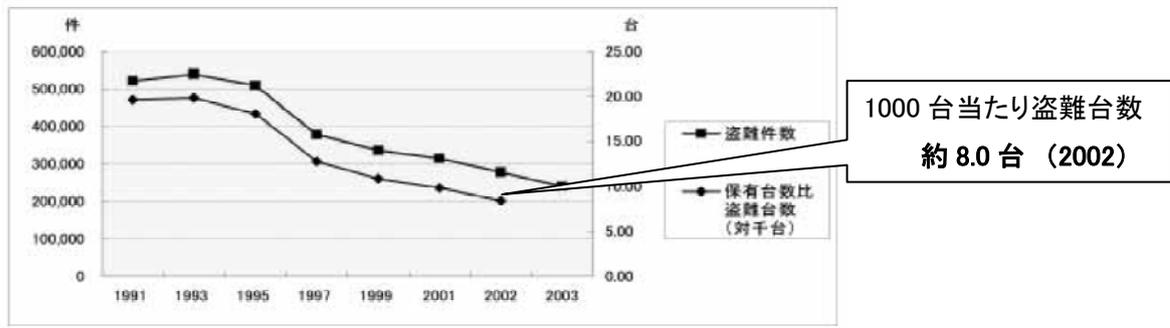
・所有権の公証については、各国間で法制度がそれぞれ異なり定義付けが困難であるため、所有者のみが登録を受けることができるか否かで判断。

自動車盗難件数の比較

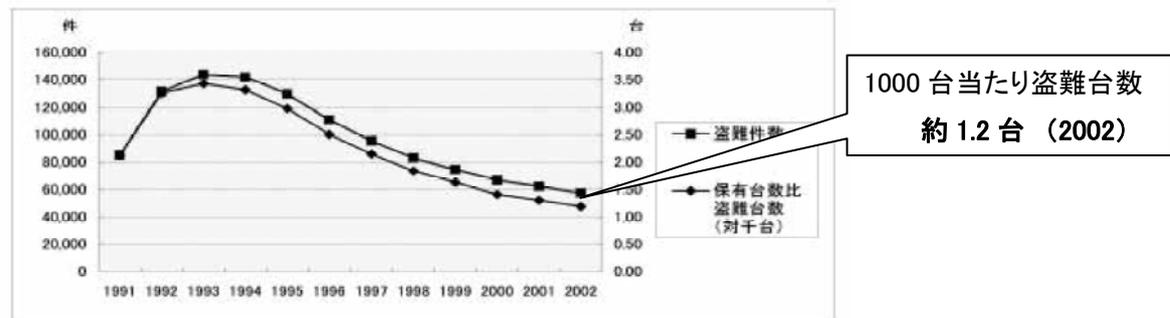
(1) 日本における状況



(2) 英国における状況



(3) ドイツにおける状況



(4) 米国における状況

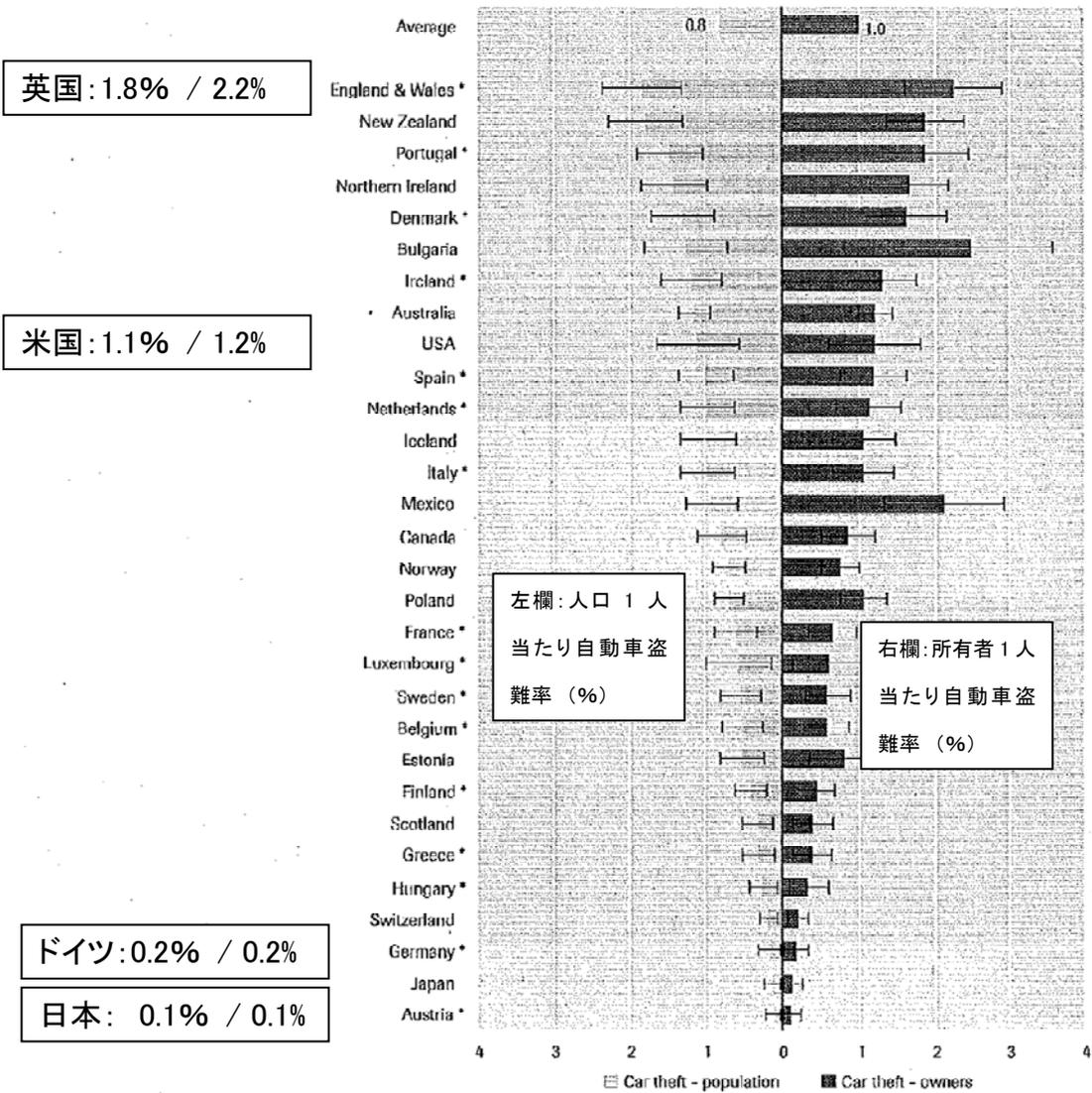
	1989年	2008年
自動車盗難台数	約1,660,000台	956,846台
自動車保有台数	約1.22億台	約2.45億台
1000台当たりの盗難台数	約13.6台	約3.9台

(出典)・警察庁統計((1)について)

- ・自動車盗難等防止官民合同プロジェクトチーム海外調査報告書(2005年4月)((2),(3)について)
- ・FBI発表(2009年11月USAトゥデイ紙報道による)((4)について)

自動車盗難件数の国際比較 Criminal Victimization in International Perspective: Key Findings from the 2004-2005 ICVS and EU ICS (2007, Van Dijk, Jan, Van Kesteren, John, Smit, Paul) より

Figure 6 Theft of a car: one year prevalence rates for owners and the population in 2003/04 (percentages) in countries. 2004-2005 ICVS and 2005 EU ICS*



* Source: van Dijk, J.J.M., Manchin, R., van Kesteren, J.N., Hideg, G. (2007). The Burden of Crime in the EU, a Comparative Analysis of the European Survey of Crime and Safety (2005 EU ICS). Brussels, Gallup Europe.

○英国 DVLA 自動車登録証明書 (V5C) について

[Your Registration Certificate (V5C) and You (英国車両登録・免許庁 (DVLA) の自動車使用者向けガイドブック) より抄訳]

3 自動車の売買

自動車を購入しても、登録証 (V5C) を受領しなければ使用できないことがあります。

自動車を売却しても、使用者の変更が登録されるまではその自動車に対する責任をあなたが負うこととなります。

中古車売買に関する一般的なアドバイス

中古車を買う場合

- ・ 登録証のない自動車を買ってははいけません。
- ・ 自動車が売り手以外の名前で登録されている場合、あるいは売り手が登録証を持っていない場合は、理由を尋ねましょう。
- ・ 自動車を買う際には、売り手はその権利を有する人かどうかを確認してください。確認できない場合は、その自動車を買ってははいけません。**登録証は所有権を証明するものではないことに留意してください。**
- ・ 個人的に自動車を買う場合は、登録証に記載された住所地においてその自動車を確認できることが重要です。また、登録証に記載された車両識別番号 (VIN) と自動車自身の VIN が一致することを確認してください。(VIN は通常、エンジンルーム内の金属板に表示されています。)
- ・ 有効な車検証がある場合でも、その自動車が運行に耐えうる良好な状態であることを、十分に確認してください。
- ・ 使用者の変更を確認するため、あなたと売り手の両方で登録証に署名してください。
- ・ 法律上、使用者の変更を届け出るのは売り手の責任です。あなたが自動車を買った場合、登録証の「新たな使用者」(緑)の部分を切り離して、あなたに渡すことになっています。

あなたには、3 週間以内に新しい登録証が送付されます。

自動車を売る場合

- ・ 自動車を売る場合、買い手がその詳細を知ることができるよう、登録証を提示してください。
- ・ 買い手に単独で試乗させないでください。

- ・ エンジンをかけたまま、買い手を車内に残さないでください。
- ・ 自動車を売ったら、登録証の該当部分に記入し、その日付とともにただちに届け出てください。使用者の変更を確認するため、あなたと買い手の両方で登録証に署名してください。
- ・ あなたが登録上の使用者でなくなったことを届け出るまでは、引き続きあなたが自動車に関する責任を負うことに留意してください。

使用者変更の届出が受理された後、あなたが登録上の使用者でなくなったことを確認する通知書を送付します。4週間たっても通知が届かない場合は、電話 0300 790 6802 にご連絡ください。

(中略)

5 自動車の登録・使用

自動車の登録手続き

手続は、新車か中古車かによって異なります。いずれの場合も、関係書類に表示されるのは、自動車を使用する個人又は法人(登録上の使用者)です。

新車の登録

新車をディーラーから購入する場合、通常、ディーラーがあなたに変わって登録手続を行います。ディーラー以外から購入した場合は、あなた自身が DVLA 支局で登録手続を行う必要があります。

登録された車には登録番号が与えられます。

あなた自身およびあなたの自動車についての十分な情報を得た上で、登録されたことを証する書面(登録証)を交付します。交付までの期間は通常3週間です。

3週間たっても登録証が届かない場合は、DVLA 利用者問い合わせ窓口 0300 790 6802 にご連絡ください。

(以下略)

韓国のナンバープレートの改正

- 2004年1月から、地名が外れたナンバープレートが施行
 (「自動車登録番号板の制式に関する告示」改正)
- 2006年11月から、ナンバープレートの色の変更(緑色から白色へ)及び形状の変更
- 2010年12月から、自動車登録事務は全国どこにおいても可能。

(背景)

- ・激しい地域感情(ナンバープレート(登録地の地名)=居住地名)
- ・慶尚道(新羅)と全羅道(百濟)の地域対立感情



<これまでのプレート>



<地名が外れたプレート>



<新しいプレート>

○ナンバープレート改正についての国内の反応

上記背景もあり、非常に肯定的。

引っ越し時の手間及び費用の解消(自動車電算網と住民登録システムの連携)。

「自動車登録のあり方に関する検討会」に向けて（各運輸局の意見等）

1. 所有権公証のあり方について

①登録自動車の所有権公証（車両法第5条第1項）は社会的にどのような役割を果たしているのか。

<所有権公証制度の継続を必要とする意見>

- ・家具や宝飾品については、同じ動産ではあるが自動車に比べてより厳重な保管・管理が可能であり、また、コンピュータ、製造機械については移動そのものが困難である。このような使用状況等の違いがあることから、登録自動車については他の動産と比較して財産の保全を脅かされる確率が格段に高く、同等の扱いをすることが適当とは考えられない。
- ・自動車の価格は様々なものであり、現在でも自動車は決して安い買い物ではない。また、他の動産と違い自動車は基本的に屋外で使用するものであり、屋外に駐車する場合も多々ある。その際、地面に固定されている訳でもなくタイヤもあるので移動が容易である。所有権の公証がなくなれば盗難等のリスクは大きくなると考える。
- ・所有権公証の役割とは、一義的には不正譲渡、盗難の防止ということになるが、一般国民に対しこのような説明をいくらしたところで理解は得られないと思われる。不正譲渡など無いのが当たり前であって、車両法がそれに貢献しているとは考えないであろう。おそらく所有権公証制度を放棄したとしても、いきなり表だって諸問題が噴出することはないと思われる。ただし、軽自動車を引き合いに出して、軽自動車に大きな不都合はない、登録車も同様では？との論理は余りにも短絡に過ぎる。また、軽自動車について深刻な不都合は生じていないとの認識はいかなる根拠に基づくものか。また、国内の他の制度との比較では銀行の預金口座に必要な届印の変更には印鑑証明書が必要、生命保険の届印も同様である。本人の意思確認、つまり「なりすまし」防止は現在の日本社会の要請となっている。
- ・一般の方から見れば厳格と思われるような現在の登録制度だからこそ信販会社、ディーラー等から信頼されたデータに基づき自動車の取引が行われているのだと思います。自動車の登録については、従来より登録制度の法に従い所有権公証を行って登録することにより、第三者に対抗出来るとして登録自動車の所有者を保護して来た。登録制度発足時と比べ、自動車の価値が変化して来たが、自動車譲渡によるトラブルや、インターネットを用いて、それまで全く面識のない相手に自動車を譲渡するようなケースが増えており、印鑑証明書を求めることによる現行の登録制度が、トラブル発生防止になっていることが明らかである。
- ・所有権公証制度が現在社会においてどのような影響があるのかについては、現在その制度の中で所有者は保護されており、そのメリットは表にでてこない。しかしながら、自動車税滞納による差押の囑託の増加をみると、自動車登録制度は地方自治体の納税制度の一翼を担っているのではないだろうか。
- ・所有権公証を行っていない軽自動車について、軽自動車検査協会の事務所に参考のため聞

いてみたところ、無断で譲渡された、無断で廃車されてしまったとの苦情が日々あるようだ。問い合わせがあったときは、相談には応じるが原則的には当事者同士で解決してもらっているとのこと。比較的価格の低い軽自動車で問題が発生しているので、普通車のなかで高価な物は大きなトラブルが起きる可能性がある。もしトラブルが発生しても、裁判所の方で裁定してもらうしかないが、場合によっては調整しなければならないかもしれない。アメリカのように訴訟社会であれば所有権公証制度が無くてもすみそうだが、個人の財産を法律によって守る現状の日本ではなじまないかもしれない。よって、印鑑証明書の添付で今後も所有権の公証は行った方がトラブルが少なくてよいと思う。

- ・所有権が公証されている事により、取引の安全が確保され、又、所有権以外の抵当権設定、最近増加している県税事務所の差押等の嘱託が成り立っている。所有権の公証が不要となると全てが崩れる事となる。但し、現車が存在しない事が確認出来る場合は、所有権の公証は無意味である為、所有者からの届（印鑑証明書の添付必要無し。）で永久抹消する等の簡略化を図っても良いのではないか。
- ・登録自動車の所有権の公証は、自動車の所有者が安心して使用できるということのみならず、結果として自動車の実態把握、自動車税の納税、リサイクル、廃棄自動車の投棄防止、違法駐車防止、犯罪捜査への貢献等、市民生活にとって数々の有益性があり、社会的に大きな役割を果たしている。登録自動車の所有権公証は財産の保護、取引の安全性を確保するためであり、家具や宝飾品、コンピュータ、製造機械など使用形態や需要が異なるものと比較するのは無理がある。一般の所有者は所有権公証という点はあまり意識していないと思うが、大量に車両を所有するリース会社・信販会社等は、資産的にも多額にのぼることから、車両盗難に遭い簡単に名義変更ができるなら、多大な損害を被ることになると思われる。

＜一律の所有権公証を不要とする意見＞

- ・制度として一律に所有権公証を行うのではなく、所有者の希望（選択制）によって、所有権を公証するのも一つの方法と考える。通常、家庭や会社、工場内で保管・管理されている、家具、宝飾品、コンピュータ、製造機械等と違って、自動車は、公道等を走行し、人や物の移動のために使用するもので、自宅や有料の駐車場等、誰の目にも触れる場所で保管されている。また、全国の登録自動車数は約5,000万台近くにも達しており、登録自動車は、軽自動車と比較しても、財産的価値が高いことから、登録自動車は盗難等が行われやすい環境にあるといえる。このため、登録自動車の所有権公証は、財産の保全等のため、一定の社会的役割を果たしていると考えられる。しかし、登録自動車によっては、価格・財産的価値に違いがあり、経年による財産的価値の低下もあることから、全ての登録自動車に一律に所有権公証を義務化するのも疑問があるところ。従って、所有者の希望（選択制）によって、所有権を公証し、希望しない所有者は、簡易な届出によって行うこととすれば、これによって、利用者や行政の負担するコストも減少するものと考えられる。
- ・現行の自動車の登録制度を廃止し、軽自動車と同様に届出制度にしては如何か。理由としては、一部の高級車を除き現在の普通車は軽自動車と違いがないため、所有権の公証を必要としないのではないか。

②所有権が公証されないとどのような不都合が生じると考えられるか。

- ・通常、車を所有・使用している人は「所有権の公証」を意識していないだろう。自分が所有者であるか使用者であるかを把握している人は結構少ないと感じている。世の中平和なときは「所有権の公証」など関係ないが、現代の車社会においてはトラブルが日常的に発生している。トラブルが支局等に持ち込まれた場合、支局の対応としてまず確認することが車検証の内容。「所有権の公証」をやめた場合、いい加減な届出が増え、支局等におけるトラブルでは根拠のない説明になり、ユーザーを説得することは殆ど難しくなるだろう。
- ・所有権を公証しないこととなれば、現在のように印鑑登録証明書提出等による厳格な審査を緩和せざるを得ないところとなり、不正登録・無断譲渡等不法行為の横行が懸念される。（所有権を公証しないこととしても、印鑑登録証明書提出の義務付けを制度化できるものであれば、公証にこだわる必要はないと考える）
- ・軽自動車は所有権公証を行っていないものの、登録自動車と比べ不都合は少ないと思われるが、これは、価格が安い、車体が小さい、外国での需要がない等からと考えられる。
- ・近年、外国人グループによる盗難車の不正輸出が増加する傾向が見られるが、自動車登録制度による所有権の公証がそういった犯罪の防止に貢献しているとも考えられる。
- ・所有権の公証制度により行われている登録事項等証明書請求制度は、譲渡のための所有権の確認だけではなく社会的な活動のための情報として広く活用されており、公証制度を行わないことによる登録事項等証明書の制度の廃止は社会的にも大きな影響を与えるものである。軽自動車は、特別高価なものがないので、盗難等にアウケースはあまりないが、登録自動車の場合、盗難にあいやすい自動車が多くあり、所有権の公証を行わないと簡単に名義変更等ができるなど、多くの問題が発生する可能性があります。所有権の公証をしている現在ですら、盗難や不正登録等が見受けられる状況なので、所有権の公証を止めた場合には、相当数の不正が発生するものと想定されます。
- ・自動車の登録制度は所有権の公証という権利登記でなく、自動車の管理という考えの基で整理していった方が良く考えます。自動車検査証には「所有者」「使用者」の記載でなく「管理責任者」へ記載する方法へ変更するという考えです。自動車を動産、不動産であっても運行が必ず生じるものであるため、誰の責任で車両を運行させるのか。また、安全のために誰の責任で車両を維持していくのかということを行行政として、国民に負わしていく方が有意義ではないかと考えます。
- ・一般的には、所有権を公証しているから、どうだという意識はあまりないと思う。結局、新規登録・移転登録において、印鑑証明書の添付(及び実印押印)を義務付けているから、自分の車は、他人に勝手に名義変更をされない安心感となり、自動車関係業界の関係者も安心して取引ができていると思う。所有権の公証をしなない＝印鑑証明書を添付しないこととなると、簡単に名義を変えることができるため、盗難後の名義変更も容易となり、盗難事件が多発すると思われる。
- ・所有権の記載は不要となり、これを準用している軽自動車、二輪車も所有者欄はなくなり簡便にはなるが、特に、二輪車の割賦販売は車検証上で所有者という足かせがなくなることで、無断での転売により善意の第三者が取得することで、販社等、真の持ち主との争いが生じるケースが多くなる。

④自動車販売の際の所有権留保と所有権公証制度はどのようにリンクしているか。

- ・「所有権の公証」を行っているから販売店は所有権留保登録すると考えている。「所有権の公証」がなければ抵当権の設定が増えるだろう。
- ・所有権留保制度は所有権公証があって初めて成立する。軽自動車にもあるではないかという反論があるかと思うが、所有権公証が無ければ車検証の所有者欄は無いのが当然であり、法的な位置づけが全くなされていない所有者での運用は機能するのか甚だ疑問。
- ・車検証上に所有者を記載することは、登録制度として真の所有者を示す重要なものであるが、所有権留保車にとっても車検証に所有者欄を設けていることで、自動車の売買における透明性が図られているところである。
- ・軽自動車は、現在においては大きさ等が登録自動車と遜色はないが、価格、走行範囲等格差があり、比較することはできないが、軽自動車の所有権留保車が車検証に所有者として記載できるのは登録制度があるからであり、これがなくなれば所有者として記載することはなくなるのではないか。

⑤所有権の公証を行う場合に、手続はどこまで緩和しうるか。所有権の公証制度を維持しつつ（不動産登記と比べて）手続を軽くすることは可能か。

- ・「所有権の公証」を行う場合、所有者の意思確認が最終課題になると考える。その意思確認に印鑑証明書が最適と考えている。印鑑証明書以外で意思確認が出来るもの考えたとき、現在の車検証を「登録証」と「検査証」に分け、「登録証」があれば新旧所有者の意思確認が出来たと判断することも可能と考える。「登録証」は金庫に保管し車には積まない重要なものとして位置付けることが条件で、土地の権利書と同じようなものとする。しかし、「登録証」での意思確認OKとした場合、申請代理人に預けることが可能とは思えず、本人申請が激増すると考えられ、現実的には無理。よって、「所有権の公証」を行う場合には印鑑証明書は必要不可欠と考える。
- ・所有権の公証を行うに際しては、印鑑登録証明書の提出等引き続き厳格に行う必要がある。印鑑登録証明書を求めていることにより、不正登録、無権者による取得、盗難車の登録等のトラブルを抑止していると思われるので、所有権を公証していく上では現状どおり印鑑登録証明書提出等の厳格な取り扱いは必要不可欠と考える。
- ・印鑑証明書を不要としてトラブルが増大した場合、元に戻すことは過去の規制緩和等の事例をみても、ほぼ不可能と思われるので、所有権の公証をするのであれば、印鑑証明書は現行どおりの扱いとするのが望ましい。
- ・印鑑証明書は本人や印鑑登録のカードがないと取得ができないので、本人が申請する意思があることの担保になります。また、所有権の公証を行うのであれば、国が所有権を証明することになるので、なおさら厳格な手続きが必要となります。
- ・軽自動車においても登録自動車と同じく、所有者欄を設けていることで、少なからずトラブルは防いでいるとも言えるのではないか。
- ・小型船舶（総トン数20トン未満）においては、放置されている船舶が多くなり、深刻な問題であったことなどより、平成14年には登録制度を導入し、所有権の公証をすることで、放置艇の適正な保管場所への誘導、不法投棄の未然防止、多重売買等のトラブルの防

止や信用販売の円滑化等を図られているところである。

- ・印鑑証明書は、譲渡譲受における意志確認として必要と考える。自動車登録における印鑑証明書の添付は広く定着しており、また、ユーザーの多くは、頻繁に車を購入する訳ではないので、印鑑証明書を添付させることが、ユーザーにとって過大な負担になっているかは疑問である。

⑥所有権の公証を、一部高額な自動車に限定して行うことは妥当か。

<妥当でないとする意見>

- ・希望による公証は、登録現場での混乱、事後トラブルが増えると考えられ、現実的ではないと考える。どうしてもと言うのであれば、普通車と小型車で区分するしかないと考える。
- ・価格で区分すること以上に非合理的なものはない。登録と届出の選択制については、そもそも行政としての責務の放棄と考える。議論の対象となりうるのは現在の登録車と軽自動車の境界変更だけではないか。
- ・現在、相続にあっては「申立書」による登録が100万円以下の車に対して実施されているが、この根本理論には、申請者は少なくとも相続人のひとりであるということである。新規や売買には馴染まない。
- ・選択制の公証制度は、自動車の所有者がその制度をしっかりと理解していなければ、余計なトラブルを生むだけである。現在、実際に窓口を訪れる方の大多数は、自分が所有者なのか使用者なのかといったことを認識しておられず、そのような状況で選択制の公証制度といっても意味をなさないと思われる。
- ・選択制にした場合、所有権の公証されている自動車とされていない自動車の取扱に大きな差があるはずだが、例えば同型の車両間でその差があることについて一般に理解を得にくいことから問題が発生するのではないか。
- ・自動車の中にはほとんど価値がないような車両もありますが、価格の判断は素人では容易ではないですし、当初高額でも年数経過により価値は下がります。当初は公証の対象でも、あとで対象からはずれます。現在、少ない要員で大量の登録申請を処理出来ているのは、全ての車両に同一の処理方法を行っていることが大きいと思われ、公証をする自動車としない自動車の2種類が混在する場合には、登録事務手続きが煩雑になり、窓口混雑、処理時間の増大、間違いの発生等が予想され、事務処理の効率化が図れない恐れがある。
- ・所有者の希望とあるが、希望する人とならない人で格差をつけて良いのか。希望しない人は所有権公証ができないことになる。申請は本人ではなく、代理人申請が殆どであり、希望意志をどう確認するのか。

<検討の余地ありとする意見>

- ・軽自動車並みの車まで所有権の公証を行う必要があるのかは疑問の残るところです。このため、軽自動車の新車価格は200万円までであることから、新車価格が200万円を超える登録自動車について所有権の公証を行うことを基本とし、所有者の希望によっては所有権の公証を行わないことも出来ることにしてはどうでしょうか。
- ・それぞれの価値観があり、申請者の選択もありなのかもしれない。

所有権公証に関する事例

番号	所属	種別等	事例の概要	判決・対応・措置など
1	練馬	H14 異議申立	車両の所有者AからBへの移転登録について、Aの譲渡書類（譲渡証明書、印鑑証明書、委任状）が偽造されたものであることが判明したため、練馬事務所において行われた登録の抹消について、Bから所有権を取得したCにより、異議の申立てがなされた事例。	当該移転登録は車両法13条2項において準用する同法8条1項に該当するため登録の抹消を行ったものであり、それによりA法人が最終所有者となることから、申立には理由がないとして、棄却。
2	水戸	H15 不正登録	中古新規登録時に提出された抹消登録証明書が偽造されたものであることが判明した。	車両法8条1項に該当するため、登録の抹消処理を行った。
3	八王子	H16 異議申立	車両の所有者Aが、車両法第33条第2項に違反し、B及びCに対し二重に譲渡書類を発行。先に行われたBへの移転登録の後になされたCへの移転登録について、登録の抹消通知をしたところ、Cがこれを不服として異議申立となった。	先になされた移転登録は車両法13条2項において準用する同法8条1項に該当せず、後になされた移転登録は同法8条1項に該当するため、登録の抹消をするものであるため、申立には理由がないとして棄却し、登録の抹消を行った。
4	練馬	H17 行政相談	移転登録時に提出された旧所有者Aの印鑑証明書が、後日、発行した区役所の告示により無効とされたことに伴い、当該車両の所有権は新所有者Bが有すると認められないため、当該登録についても抹消することとした。Aから「自分の知らないうちに同居相手により住民票を千葉から足立に移転されたので、警察に相談したところ、印鑑証明書を不正に取得して車の名義も変更されているため、自分の名義に戻して欲しい。」との申し立てがなされた。	当該移転登録は車両法13条2項において準用する同法8条1項に該当するため、登録の抹消を行った。
5	姫路	行政相談	姫路事務所へ車両及び旧検査証を所有する申請代理人から移転登録申請があったが履歴を確認すると旧所有者事項が合わなかったので不受理とした。	・保存記録ファイル確認し、申請代理人には、既に移転登録されていることを告げ、旧検査証を引き上げる。

所有権公証に関する事例

番号	所属	種別等	事例の概要	判決・対応・措置など
6	軽協 滋賀	軽自動車にかかる不正車検を行った指定整備事業者の行政処分	A社(指定整備事業者、兼自動車販売業)が販売した2台(同型式のワゴンR)の商品車(軽自動車)を顧客名義に記載変更した際、双方の検査証を取り違えて手続きし、車台番号を確認せずに異なる車両番号を取り付けて2両とも納車した。その後、1台はA社にて保安基準適合証を発行し継続検査を行ったが、もう一方は軽自動車検査協会で継続検査を行い、現車の車台番号が不一致であることが発覚した。登録車でなかったが為に封印施封段階の車台番号と検査証の確認が十分でなく車両番号が取り付けられ、A社は現車の同一性の確認を怠り、保安基準適合証を発行し継続検査を行ったことで処分を受けたもの。	・軽自動車検査協会滋賀事務所で2台の車両を確認のうえ、車台番号を更正処理を行った。
7	岐阜 和歌山	不正に検査証返納された小型二輪車	岐阜運輸支局で不正に検査証の返納申請をした小型二輪車の返納証明書を使用して、和歌山運輸支局で別の小型二輪車について新規検査が行われていた。岐阜の所有者が継続検査申請を行った際、返納の事実が発覚。	・和歌山運輸支局が疑打刻を確認し、新規検査復元、岐阜運輸支局が検査証返納申請を復元。

不動産登記におけるオンライン申請化の動向

1. 開始時期

平成17年3月より開始
 登記事項証明書の送付請求については、平成20年7月より全ての法務局で開始

2. 対象手続

登記の申請(含登記の嘱託)
 登記識別情報に関する証明
 登記識別情報の失効の申出
 登記事項証明書(登記事項証明書、地図証明書、図面証明書)の送付請求

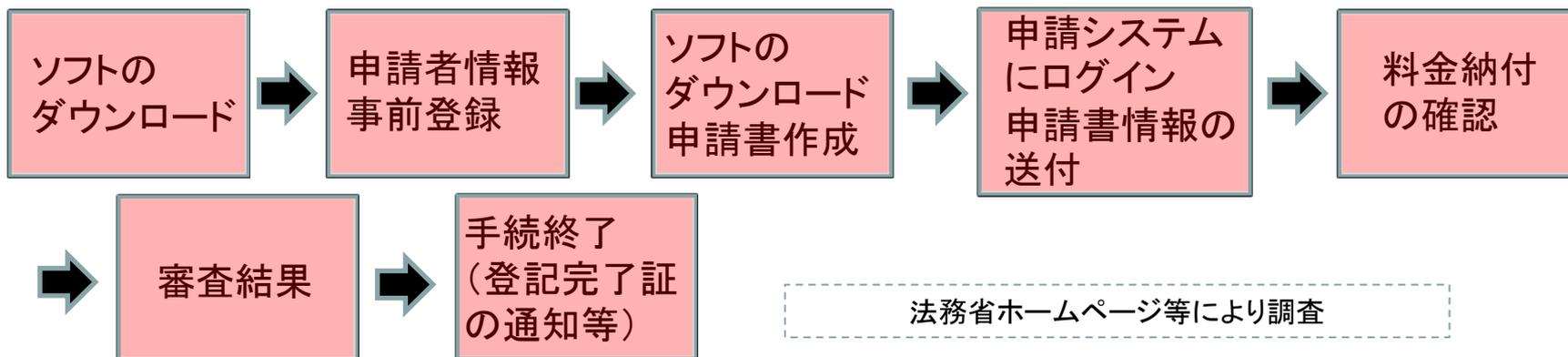
3. 申請システム利用時間

月曜日から金曜日(国民の祝日・休日、年末年始を除く)の8:30~20:00

4. 必要となる環境

インターネット環境、電子証明書環境

5. 基本的な流れ



「自動車登録のあり方に関する検討会」スケジュール（案）

会合	検討議題	日時・場所
第1回	・所有権公証のあり方について	平成22年11月12日(金) 14:00～16:30 (場所：国際会議室)
第2回	・封印制度のあり方について ・管轄制度のあり方について	平成22年12月3日(金) 15:30～17:30 (場所：未定)
第3回	・ワンストップサービス利用拡大に向けた 制度改善について	平成22年12月17日(金) 15:30～17:30 (場所：国際会議室)
第4回	・第1回～第3回の補足 ・その他の論点	平成23年1月予定
第5回	・とりまとめ	平成23年3月予定