

自動車保有関係手続のワンストップサービス（OSS）の 利用促進方策等について

平成27年12月

国土交通省

目次

1. はじめに

2. 検討の背景

- (1) OSS導入・利用に係るこれまでの経緯・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
- (2) OSSのメリット・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
- (3) OSSの抜本的拡大・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
- (4) マイナンバー制度の導入・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
- (5) 自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン・・・・・・・・ 8

3. これまでのOSS利用促進の取組み

- (1) 一括利用者システムの導入（平成18年度）・・・・・・・・・・・・ 9
- (2) 印鑑登録証明書を用いた本人確認の導入（平成19年度）・・・・ 9
- (3) 登録希望日の導入（平成21年度）・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
- (4) 保管場所標章交付の迅速化（平成23年度～）・・・・・・・・・・ 10
- (5) 電子ダイレクトサービスの導入（平成25年度）・・・・・・・・・・ 10
- (6) 納税証明書の電子化（平成27年度）・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10

4. これから新たに講じるべき利用促進方策

- (I) 運輸支局等への申請に係るOSS利用促進方策
 - (1) マイナンバー制度の利活用等による書類の電子化の徹底・・・・ 11
 - (2) OSS申請対象外車両への対応・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15
 - (3) 効率的なOSS利用環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17
- (II) 行政庁における審査に係るOSS利用促進方策
 - (4) 手数料の見直し・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 18

- (5) 審査手続の見直し・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 20
- (Ⅲ) 交付物の受領・配布等に係るOSS利用促進方策
- (6) 車検証・保管場所標章の提出・受領の合理化・効率化・・・・・・・・ 22

5. 今後の進め方等

- (1) OSS利用率目標の設定・・・・・・・・・・・・・・・・ 25
- (2) 今後のスケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・ 28

6. おわりに

1. はじめに

我が国においてインターネットが普及し始めた1990年代以降、情報通信技術（IT）は飛躍的な進歩・発展を遂げてきており、今や我々の生活に深く浸透し、なくてはならないものとなっている。こうしたITの利用の拡大に伴い、行政においても、行政サービスの提供にあたり、可能な限りITを活用して国民の利便性を高めていくことが求められている。

このため、政府においては、平成25年6月14日に閣議決定された「世界最先端IT国家創造宣言」の柱の一つとして、「公共サービスがワンストップで誰でもどこでもいつでも受けられる社会の実現」を掲げ、いわゆる電子政府の中核的役割を担う個人番号カードを無償で取得可能とし、マイナンバー制度の利活用方策を広く検討するなど、具体的な取組みを進めているところである。

自動車登録・検査、保管場所証明、車体課税の納税・申告等の制度所管官庁の異なる行政手続をオンラインで一括して実施可能とする「自動車保有関係手続のワンストップサービス（OSS）」は、電子政府の動きに先駆けて、平成10年12月より関係省庁において検討が開始された。その後、17年12月より稼働を開始し、現在は11の都府県で新車新規登録を対象として利用されている。

自動車保有関係手続の申請数は年間40百万件以上であり、同じく所有権の公証に関する手続である不動産登記の申請数（年間約12百万件）の3倍近くに上る膨大なものとなっている。申請数の多さは、結果として国民に身近な頻度の高い手続であることを意味しており、OSSの適切な利用促進を図ることにより、国民の多くが、そのメリットを享受することが可能となると考えられる。

具体的なメリットとしては、まず自動車ユーザーにおいては、OSSの利用により、ディーラー等に支払う申請代行手数料や事務負担の軽減が期待される。¹ また、ディーラーや整備事業者等の手続関係者においては、OSSの活用によって業務効率化やそれに伴う生産性向上を図ることが可能となる。さらに、行政側においては、一定の事務効率化が期待される。

こうしたことから、OSSについては、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）において、平成29年度までに全国展開及び対象手続の拡大により抜本的に拡大することとされているところである。また、「日本再興戦略 改訂2014」（平成26年6月24日閣議決定）においては、自動車登録等の公共性の高い分野を中心に、個人情報保護に配慮

¹参考：OSS稼働地域においては、新車新規登録に係る申請代行手数料について、OSS申請の場合は窓口での書面申請と比べて平均約8千円軽減されているとの調査結果あり。

しつつ、マイナンバー利用の在り方やメリット・課題等について検討を進めることとされているところである。

さらに、平成27年1月に策定された「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」では、OSSの全国展開や対象手続の拡大といった抜本的拡大の取組みに加え、OSSの利用促進方策を「車の両輪」として検討・策定していくこととされている。具体的には、OSSを利用した場合の手数料の引下げや審査手続の見直しによる窓口手続との差別化、効率的なOSSの利用環境の整備等のOSS利用促進方策について検討を行うこととされている。

国土交通省では、この将来ビジョンを受けて、OSSを活用する際の関係者（ユーザー、ディーラー、申請代理人等）の実務内容を十分に把握・分析した上で、申請書類に係る課題、行政機関における審査に係る課題、交付物の受領及び配布における課題等を個別に精査し、関係省庁・有識者・関係団体等との意見交換を経て、新たに講じるべきOSS利用促進方策を取りまとめ、さらに、OSSの利用促進方策の効果把握・検証による一層の利用促進につなげていく観点から、PDCAサイクルを構築するため、OSS利用率の目標値を設定したところである。

今後は、関係者とともに本報告書に盛り込まれたOSS利用促進方策を着実かつ確実に推進することで、OSSの利用を一層促進し、国民の利便性の増進を図ることとする。

2. 検討の背景

(1) OSS導入・利用に係るこれまでの経緯

自動車関連の行政手続は、道路運送車両法に基づく登録・検査²のほか、自動車の保管場所の確保等に関する法律に基づく保管場所証明、各種税法に基づく車体課税の納税・申告等、多岐に渡るほか、これらの制度を所管する行政機関も異なっている。また、自動車の登録・検査に係る申請数は年間40百万件に上ることから、手続の簡素化を図ることは自動車ユーザー、ディーラー、整備事業者等の利便向上や負担軽減にとって重要な課題である。

OSSは、小渕内閣時に提唱されたバーチャル・エージェンシー³の4本柱の1つとして、国土交通省、警察庁、総務省等の関係省庁において、平成10年12月より検討が開始された。その後、17年12月に東京都、神奈川県、愛知県及び大阪府の4都府県でOSSが稼働し、現在は11の都府県で新車新規登録を対象として利用されているところである。

OSS申請においては、稼働当初、申請者の本人確認を行うために住民基本台帳カード（以下、「住基カード」）の利用を必須としていたため、住基カードの普及が限定的（平成19年度時点の普及率：約1.8%）であったことから、OSSの利用率は低迷することとなった。

その後、印鑑登録証明書を用いた本人確認を導入する等の改善策を実施するとともに、業界団体とも協力してOSSの普及啓発活動を進めた結果、平成20年度以降、利用率が向上し、25年度には利用率は6割に到達しているところである。

(2) OSSのメリット

OSSを活用することにより、自動車保有関係手続に必要な手間・時間が削減され、ユーザーがディーラー等に支払う申請代行手数料の軽減が期待される。平成24年度に当時のOSS稼働地域10都府県において調査を行ったところ、OSS申請の場合には、窓口での書面申請（以下、「窓口申請」）の場合と比べ、

² 新たに自動車を運行の用に供する場合の新規登録、所有者の住所変更等の場合の変更登録、車両の廃車の場合の抹消登録、自動車検査証の有効期間を更新する場合の継続検査等がある。

³ 第144回国会における小渕内閣総理大臣の所信表明演説を受け、縦割りの省庁の仕組みでは対応できない問題について、新たな推進体制を整備するために設けられた、内閣総理大臣直轄の省庁連携タスクフォース。その他の柱として、「政府調達（公共事業を除く）手続の電子化」、「行政事務のペーパーレス化」、「教育の情報化」がある。

ユーザーがディーラーに支払う代行手数料は、平均で約8千円低くなっているとの結果が得られている。

また、OSSを徹底的に活用している一部のディーラーにおいては、OSSの活用に合わせて登録部門と営業部門との分業化等を推進し、営業担当職員が営業に専念可能な環境を実現するなど、生産性の向上や人材育成の効率化といった効果を上げている。

さらに、行政においては、OSS申請の場合、例えば、目視による書類の突合事務や納税額の計算・確認に関する事務等の業務の一定の効率化が図られている。

(3) OSSの抜本的拡大

「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）において、「OSSについては、平成29年度までに全国展開や対象手続の拡大により抜本的に拡大することとされたところである。

OSSの全国展開においては、都道府県の地方税・警察関係システムについて、全ての都道府県が共同で利用できるシステムを構築・運用し、さらに、地方税関係システムについては、国が保有するシステムと一体的に開発・運用することによって、大幅な負担軽減が図られることとなっている。例えば、地方税関係システムでは、単独でシステム構築・運用する場合に比べ8割以上の負担軽減がなされる試算となっている。

平成29年度からの全国展開に向けて、県税関係では45都道府県、県警関係では41都道府県でOSS導入に必要な平成27年度予算が確保されている。

(4) マイナンバー制度の導入

行政を効率化し、国民の利便性を高め、公平・公正な社会基盤を実現するものとして「行政手続における特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律」（平成25年法律第27号）（以下、「マイナンバー法」）及びその関連法案が成立し、マイナンバー制度が導入されることとなった。平成27年10月に個人番号（以下、「マイナンバー」）が全住民に通知され、平成28年1月から行政手続においてマイナンバーの利用が開始されるとともに、公的個人認証サービスを利用できる個人番号カードの交付が開始される予定である。当該制度開始当初は、マイナンバーの利用は社会保障や税、災害対策の分野に限られているが、

マイナンバー法の施行後3年を目途に、必要な検討を行った上でマイナンバーの利用範囲の拡大等についての所要の措置が講じられる予定とされている。

「日本再興戦略 改訂2014」(平成26年6月24日閣議決定)においては、「自動車登録などの公共性の高い分野を中心に、個人情報の保護に配慮しつつ、マイナンバー利用の在り方やメリット・課題等について検討を進める」とされており、マイナンバーを活用した自動車ユーザーの利便性向上について具体的な検討を行っていくことが必要である。

(5) 自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン

国土交通省では、自動車のIT化の進展や通信技術の発達によって自動車に関する膨大かつ多岐に渡る情報の利活用が可能となってきた状況の中、「世界最先端IT国家創造宣言」(平成25年6月14日閣議決定)に掲げられた「公共サービスのワンストップ化による利便性の高い電子行政サービスの実施」等の視点を踏まえ、自動車関連手続の利用環境の向上について検討を行い、「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」(以下、「将来ビジョン」)を平成27年1月23日に策定・公表したところである。

将来ビジョンにおいては、OSSの抜本的拡大の取組みに加え、OSSの利用促進方策についても、いわば「車の両輪」としてあわせて推進していくこととしている。具体的には、OSSを利用した場合の手数料の引下げや審査手続の見直しによる窓口申請との差別化、効率的なOSSの利用環境の整備等について検討することとされている。

3. これまでのOSS利用促進の取組み

平成17年12月のOSS稼働以降、OSSの関係省庁においては、これまで普及状況に応じて利用促進の取組みを進めてきている。これまでの主な取組みは以下のとおりである。

【OSS黎明期】

稼働直後のOSSでは、住基カードの使用を必須としており、また、大量申請者を想定したシステムも整備されていなかったこと等から、利用率は低迷していた。このため、まずはこれらの点を改善することにより、ディーラーにOSS申請の利用開始を促した。

(1) 一括利用者システムの導入（平成18年度）

当初のOSS申請画面は、記入内容に関する詳細な説明が毎回表示されるなど、大量の申請データを作成する場合には使い勝手が良くなく、また、作成した申請データを1件ずつしか送信出来ない等の理由から、大量申請者にとっては利便性が高くなかった。このため、大量申請者が自ら保有するデータ入力・送信等を省力化できる独自システム（一括利用者システム）を用いて申請できるよう、OSSのシステム改修を行った。

(2) 印鑑登録証明書を用いた本人確認の導入（平成19年度）

稼働直後のOSS申請においては、申請者の本人確認を行うために住基カードの利用を必須としていたが、当該カードの普及が進まなかったことから、結果としてOSSの利用率も低迷した。このため、住基カードを保有していない者であってもOSS申請を行えるよう、窓口申請で行われている印鑑登録証明書を用いた本人確認をOSS申請においても導入した。

【OSS浸透期】

上記の利用促進方策や関係者と連携した啓発活動等の結果、OSS申請は徐々に普及し、積極的に活用するディーラーも増加していった。これに伴い、ディーラーや申請代行団体からOSS申請の効率化、迅速化、操作性向上等に係る各種要望が出されるようになったことから、それらの実現によるOSSの利用促進を図った。

(3) 登録希望日の導入（平成21年度）

それまでのOSS申請では、各手続の審査が完了すると自動的に自動車の登録が行われる仕組みとなっており、申請者側では登録日の設定に希望を反映させることが出来なかった。このため、申請から一定日数経過した日を「登録希望日」として、申請者が指定出来る機能を導入した。

(4) 保管場所標章交付の迅速化（平成23年度～）

OSS申請における保管場所標章については、窓口申請と同様に所轄警察署で交付されていたが、申請代理人の業務効率・利用率の向上等を図るため、保管場所標章交付場所に都道府県警察本部を追加するとともに、処理期間の短縮に努めた。

(5) 電子ダイレクトサービスの導入（平成25年度）

従来、大量申請者は、税・手数料を電子納付するにあたり、システムから通知された納付額や振込先情報を逐一入力する必要があり、当該作業に多くの時間・労力を要していた。このため、それらの入力作業を省略し、ワンクリックで納付可能とする機能を導入した。（※現在の対象は、登録・検査手数料、自動車重量税のみ）

【最近の動向】

OSSの対象手続拡大を見据えた取組みを行うなど、更なるOSS利用拡大を目指した取組みを実施している。

(6) 納税証明書の電子化（平成27年度）

継続検査等においては、申請者（自動車の使用者）は、道路運送車両法第97条の2の規定に基づき、自動車税を納税した際に発行される自動車税納税証明書を提示する必要がある。しかし現状では、継続検査等の申請者の約3～4割程度は、継続検査等の受検までの間に自動車税納税証明書を紛失し、再発行を受けなければならない事態となっている。このため、継続検査OSSの一部として、運輸支局及び自動車検査登録事務所（以下、「運輸支局等」）と都道府県税システムをオンラインで接続し、運輸支局等の職員が納税状況を確認できるようにすることで自動車税納税証明書の提示の省略を可能とした。これにより、自動車税納税証明書の再発行事務の省力化が図られた。

4. これから新たに講じるべき利用促進方策

平成29年度のOSSの抜本的拡大にあわせて、「日本再興戦略 改訂2014」、「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」等の既定の方針や関係団体からの要望も踏まえ、OSSの更なる利用を促進するための取組みを進めていく必要がある。

具体的には、OSS申請における(I)運輸支局等への申請、(II)行政庁における審査、(III)交付物の受領・配布の3つのフェーズ毎に以下の利用促進方策を講じるべきである。

(I) 運輸支局等への申請に係るOSS利用促進方策

(1) マイナンバー制度の利活用等による申請書類の電子化の徹底

① 現状

自動車登録・検査手続においては、申請書以外にも様々な書類の提出が必要となっている。また、OSS申請においては、提出書類の多くが電子的に提供可能となっているものの、現在、印鑑登録証明書等の一部の書類は紙媒体で提出することとされている。このため、申請者においては、当該書面を提出するために運輸支局等に出頭する必要がある、また、運輸支局等においても、紙媒体で提出された書類と電子的に提供されたデータとを目視で突合して審査する必要があるなど、本格的な事務効率化には至っていないところである。

② 基本的な取組みの方向性

申請者の利便向上等のため、自動車登録・検査手続における申請に必要な全ての書類の電子化を目指すべきである。ただし、一部の書類については、自動車の登録・検査以外の面で一定の使われ方がなされている等、電子化が浸透するにはある程度の時間を要することに留意することが必要である。

③ 具体的な取組み内容

③-1 個人番号カードの本人確認機能の活用による印鑑登録証明書の提出省略

(現状の課題)

電子申請においては、いわゆる「なりすまし」防止のため、申請者の本人確認を行うことが必要である。現在、ほとんどのOSS申請において、申請者から印鑑登録証明書の提出を受けることにより本人確認を行っている。このため、申請

者は、関係行政機関に出向いて印鑑登録証明書を取得する等の手間・費用が生じている。

(対応方策)

〇ＳＳ申請において、個人番号カードの本人確認機能（公的個人認証サービス）を活用することにより、申請者による印鑑登録証明書の提出を省略可能とする。

③－２ マイナンバー制度の利活用による住民票や戸籍謄本の提出省略

(現状の課題)

現在、住所変更時に必要となる住所情報等の「個人に属する情報」については、申請者から住民票等の証明書の提出を受けることにより確認している。このため、申請者においては、関係行政機関に出向いて必要な証明書を取得する等の手間・費用が生じている。

(対応方策)

申請者による住民票や戸籍謄本等の「個人に属する情報」の証明書の提出を省略可能とするため、マイナンバー制度を利活用した関係機関との情報連携等によって必要な情報を取得することにつき、関係省庁の検討状況も踏まえつつ、検討を進める。（マイナンバーの利活用の範囲を拡大する場合には、マイナンバー法の改正が必要）

③－３ 登録識別情報等通知書の電子化

(現状の課題)

一時抹消登録時に運輸支局等から交付される登録識別情報等通知書は、中古車の新規登録申請時の必要書類となっており、中古新規登録の〇ＳＳ化に際しては、当該書面の電子化の方策を検討することが必要である。

(対応方策)

〇ＳＳ申請において、登録識別情報を申請書の電子データに記載することにより、申請者による登録識別情報等通知書の提出を省略可能とし、さらに、一時抹消登録時には、国土交通省から所有者に登録識別情報を電子的に通知することを可能とする等の電子化方策について、同じく中古新規登録の際の提出書類である譲渡証明書の電子化が進展した段階で検討を進める。

ただし、登録識別情報等通知書は、一時抹消登録時点の所有者や車両の諸元を

確認する手段として、現在、中古車ディーラーや指定整備事業者に活用されていることから、登録識別情報等通知書の電子化の際には、中古車ディーラー等が登録情報提供機関から必要な情報提供を受けられる仕組みを整備する等の方策を併せて講じることが必要である。

また、将来的には、個人番号カードの普及状況等も踏まえて、登録識別情報を一時抹消登録時に書面で通知し、中古新規登録時に改めて当該書面を提出させる現在の手続については、その要否を含めて検討を行うことが必要である。

③-4 中古新規登録時の譲渡証明書の電子化

(現状の課題)

現在、一時抹消登録中の自動車を譲渡する際には、道路運送車両法に基づき、紙媒体の譲渡証明書を交付しなければならないこととされており、中古新規登録時には、一時抹消登録後に交付された全ての譲渡証明書を提出することが必要とされている。このため、中古新規登録のOSS化に際しては、譲渡証明書の電子化の方策を検討することが必要である。

(対応方策)

中古車ディーラー等が、一時抹消登録中の自動車を譲渡する際に、譲渡証明書の情報を登録情報処理機関に電子的に提供することを促進する。例えば、中古車流通における既存の商慣行も踏まえ、登録情報処理機関が譲渡証明書の電子データの提供を受けた際に、譲渡人に対して当該譲渡証明書へのアクセスキーを払い出し、譲渡人は、譲受人に対して従来の紙媒体の譲渡証明書を交付する代わりとして、アクセスキーを伝達する等の方策を講じる⁴。

ただし、上記にあるような譲渡証明書の電子化が十分浸透するにはある程度の時間を要すると考えられることから、当分の間、OSS申請においても紙媒体の譲渡証明書の提出を認める等の措置を講じることが必要である。この場合においては、譲渡証明書の電子化を促す観点から、電子化に完全に移行する目途を予め示しておくことに留意すべきである。

⁴ 現在、譲渡人は、譲受人より代金の支払いを受けてから譲渡証明書を手交しているところ、代金の支払いを受けてからアクセスキーを伝達するといった形を可能とすることによって、引き続き円滑な商取引が確保されると考えられる。

③－５ 下取り時の譲渡証明書の電子化

(現状の課題)

登録情報処理機関においては、譲渡証明書等の各種証明書の電子データの提供を受ける際には、当該電子データ提供者の本人確認を行うことが義務付けられている。

例えば、新車新規登録では、登録情報処理機関はディーラーから譲渡証明書の電子データの提供を受けることとなるが、その際の本人確認には、「登録情報処理機関は、予めディーラーから印鑑登録証明書の提出を受けて、ID・パスワードを払い出し、ディーラーは当該ID・パスワードを用いて譲渡証明書の電子データを提供する」という方法が用いられている。

OSS申請の拡大対象手続の中には、自動車の下取り（移転登録）等、個人の自動車ユーザーが登録情報処理機関に譲渡証明書のデータを提供する必要があるものも含まれている。このため、ユーザーにできる限り過度な負担をかけないよう、ユーザーが印鑑登録証明書を提出せずとも登録情報処理機関がユーザーの本人確認を行える仕組みを整備することが必要である。

(対応方策)

例えば、登録情報処理機関が個人番号カードの本人確認機能を活用することにより、ユーザーによる個人番号カードを使用した譲渡証明書の電子データの登録情報処理機関への提供を可能とすることを検討する。

③－６ 継続検査の際の委任状の扱い

(現状の課題)

現在、継続検査手続においては、通常、申請者（自動車の使用者）本人が申請書の記載を行い、申請代行者が運輸支局等に必要書類を持ち込む場合であっても、委任状等代理権を確認するための書類の提出は求められていないところである。

継続検査のOSS申請では、申請代理人が申請書の作成を行うことが想定されるが、この場合、現状でも求められていない代理権を確認するための書類の提出を求めることは、窓口申請と比して申請者の負担を増加させることになる。

(対応方策)

継続検査のOSS申請において、例えば、申請代理人に対し、当該申請の代理

権を有する旨を申述させることにより、代理権の確認を行うこととする。その際、指定整備事業者と申請者との契約等において、申請代理人である関係団体等に手続を委任することを明確にすることにより、必要な場合には、国土交通省が指定整備事業者に監査を行い、代理権の事後確認を行える仕組みを整備する。

(2) OSS申請対象外車両への対応

① 現状

現在、OSSの対象手続となっている新車新規登録において、登録手数料等が課されない官公庁の所有する自動車や、都道府県が独自に税・手数料の減免を行っている自動車等、一定の事情からOSS申請の対象外となっている自動車が全体の数%存在している。

② 基本的な取組みの方向性

OSSの利用促進の観点から、OSS申請の対象外となっている自動車に関して提出が求められている書類の代替手段を検討し、これらの自動車についても可能な限りOSS申請を可能とするべきである。

③ 取り組むべき内容

③-1 官公庁の所有する自動車のOSS対象化

(現状の課題)

官公庁の所有する自動車については、その登録手続等において税・手数料が減免されることとなっているが、OSS申請では、申請に係る自動車が官公庁の所有する自動車であることをシステム上で識別できないためOSS申請の対象となっていない。

(対応方策)

官公庁の所有する自動車については、例えば、官公庁用の電子証明書を用いて申請させることで、申請者が国や地方公共団体であることをシステム上で識別して適切に税・手数料を減免可能とすることにより、OSS申請を可能とすることについて関係者と検討・調整する。

③－２ 都道府県が独自の税・手数料減免制度を有する自動車のOSS対象化

(現状の課題)

例えば、身体障害者の保有する自動車等、都道府県毎の条例等により税・手数料の減免要件及びその確認方法が定められている自動車については、システムが個別の税・手数料の取扱いに対応していないため、OSS申請の対象となっていない。

さらに、都道府県によっては、減免要件の確認方法として身体障害者手帳等の原本の提出を求めている場合もあるところである。

(対応方策)

全国で減免要件が同一である自動車については、確認方法を統一でき、かつ、当該確認をシステム上で容易に実施できる場合には、システム上で適切に税・手数料を減免可能とすることにより、OSS申請の対象とすることについて関係者と検討・調整する。

一方、都道府県毎に異なる減免要件が定められている自動車については、システム上で減免処理を行うことは容易でないことから、例えば、OSS申請の対象とした上で、OSSのシステム上では減免処理を行わず、後日各都道府県の定めるところにより申請者が別途減免を受けられるようにできないか等について関係者と検討・調整する。

③－３ 保管場所証明書が不要な地域において、使用者住所と使用の本拠の位置が異なる自動車のOSS対象化

(現状の課題)

保管場所証明書が不要とされている地域において、使用者の住所と使用の本拠の位置が異なる場合には、登録申請に際し、使用の本拠の位置の実態を確認するための書類を別途提出させているため、OSS申請の対象となっていない。

(対応方策)

自動車の使用の本拠の位置の実態については、書類の提出に代えて、例えば、申請者から、使用の用途や頻度を申述させることで確認すること等によりOSS申請の対象とすることについて、保管場所証明書不要地域における適切な登録を確保することを前提に検討を進める。

③－４ 自動車損害賠償責任保険証明書（自賠責証）を電子化していない自動車の削減

（現状の課題）

自賠責証の電子データが登録情報処理機関に提供されていない（＝自賠責証が電子化されていない）自動車については、システム上で必要な情報が確認できないため、OSS申請の対象としていない。この背景としては、特にメーカー系列のディーラーの販売協力店（業販店）は、自賠責証を電子化していない場合も少なくないことがあるものと考えられる。

（対応方策）

業販店に対して、国・関係団体・ディーラーからOSS申請のメリットを周知すること等により、自賠責証の電子化を推進する。

（３）効率的なOSS利用環境の整備

① 現状

現在、（一社）日本自動車販売協会連合会（以下、「自販連」）等のOSSを利用して大量の申請を行う者においては、データ入力・送信等を省力化できるシステム（一括利用者システム）を構築してOSS申請を行っているところである。今後、対象手続拡大に伴って申請代理人が増加した場合、申請代理人毎にシステムをそれぞれ構築・運用することは、社会全体としてのシステムの非効率性ととも、多額の開発費・運用費を要することから、結果として自動車ユーザーにとっての負担増加等につながるおそれがある。

② 基本的な取組みの方向性

OSS対象手続の拡大に併せて、申請代理人が共同で利用できる一括利用者システム（以下、「OSS申請共同利用システム」）が構築されることが推奨される。

③ 取り組むべき内容

現在、公益法人自動車情報利活用促進協会を中心に、OSS申請共同利用システムの構築に向けた具体的な検討が進められている。当該システムは、まさにO

SSに関連するシステムであり、(一財)自動車検査登録情報協会が管理・運用している登録情報処理機関のシステムと一体的に運用することで、更なる運用コスト削減を図ることも検討されている。また、OSS申請共同利用システムの開発費・運用経費を利用者が分担することで、各申請代理人の負担、ひいては自動車ユーザー等の負担についても軽減させることが可能と考えられる。

また、各申請代理人がOSS申請共同利用システムを利用することにより、これら申請代理人を利用するディーラーや整備事業者が申請手続毎に異なるシステムへの対応を求められるといった非効率も発生しない。

さらには、登録・検査に係る制度改正等に伴って逐次発生するOSS申請共同利用システムの改修に係る費用についても、利用者が分担することで個々での負担が軽減され、制度改正への円滑な対応も可能となる。

なお、OSS申請共同利用システムについては、多くの申請代理人にとって使い勝手が良いものとする必要があることから、例えば、大口利用者と構成される会議体を設置したり、大口利用者以外の利用者からもメール等で意見を聴取したりする等の利用者の意見・要望を反映させる仕組みの構築も検討することが必要である。

(II) 行政庁における審査に係るOSS利用促進方策

(4) 手数料の見直し

① 現状

自動車登録・検査手続の手数料については、現在、OSS申請と窓口申請とでは同額となっている。一方で、他の行政手続においては、電子申請の手数料を書面申請の手数料よりも低く設定しているものがある⁵。

他方、手数料については、平成29年1月のMOTAS・OSSの更改の際に予定しているバックアップ体制の整備等によって、一定の業務上の経費が増加することに留意することが必要である。

② 基本的な取組みの方向性

OSSの抜本的拡大による手数料の見直しについては、「独立行政法人改革等

⁵ 例：無線局の免許関係手続では、書面申請と比べて、電子申請の手数料を約3割低く設定している。(放送局であれば、9,700円(書面申請)→7,500円(電子申請))

に関する基本的な方針」(平成25年12月24日閣議決定)に基づき、「手数料の引下げを含め、業務の効率化・合理化による利用者の負担軽減及び利便性向上を図る」とされているところである。

このため、OSSの利用促進の観点から、登録・検査手数料の設定において、OSS申請を窓口申請と比べて優位性を持たせるよう見直しを検討するべきである。

手数料の見直しにあたっては、OSSへの誘導効果や事務効率化効果を踏まえるべきである。また、手数料は、実費を勘案して定められていることから、必要な業務に係る費用の負担水準の適正化についても併せて検討することが必要である。

③ 具体的な取組み内容

OSS申請については、利用率が相当程度高まり、かつ、一部に残っている添付書類(印鑑登録証明書等)の電子化が徹底された段階で、本格的な事務効率化の効果が発現すると考えられるため、今後、二段階に分けて手数料の見直しを検討する。

【第1段階】

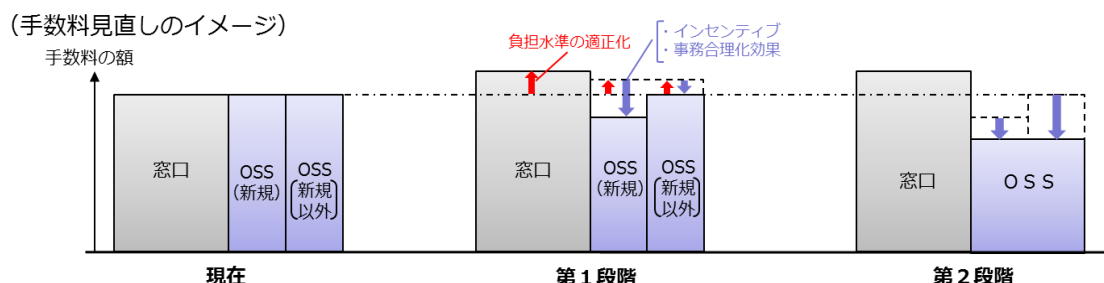
現在、OSS対象手続である新車新規登録・検査手続については、稼働地域では既に6割程度までOSSの利用が進んでおり、また、新たに稼働した地域でも比較的短期間で利用率が向上することが見込まれる(例:平成25年7月にOSSが稼働した奈良県では、平成26年度には利用率が5割弱まで向上)。このため、まず、OSSの抜本的拡大が開始される平成29年度以降、新車新規登録・検査に関するOSSの利用が全国に進んだ段階で、新車新規登録・検査手数料に関する具体的な見直し内容について検討する。その際、MOTAS・OSS更改等に伴う費用増加要素も考慮し、負担水準の適正化についても合わせて検討する。

ただし、認証工場を活用した継続検査等、実車の持込が必要となる手続については、OSS申請の対象外であることを踏まえ、それらの手続を行う自動車ユーザーに過度な負担がかからないよう留意して、手数料見直しの検討を行うことが必要である。

【第2段階】

平成29年度以降のOSSの抜本的拡大や今後の個人番号カードの普及によ

ってもたらされる事務効率化の具体的な効果の発現状況等を踏まえて、全てのOSS申請の手数料を窓口申請に比べてさらに引き下げること検討する。



(5) 審査手続の見直し

① 現状

自動車登録・検査手続における審査期間については、現在、窓口申請とOSS申請とで差はないが、他の行政手続の中には、電子申請を用いた場合には、窓口申請よりも迅速に処理を行っているものがある⁶。

一方で、自動車登録・検査手続においては、新車ディーラーの中には、OSS申請の場合は、システムトラブルに対する懸念が必ずしも排除されないとして、登録日の予見可能性が高く、かつ、保管場所証明の申請後に自動車登録その他の手続の準備が可能である等の窓口申請を評価する声もある。

特に、一部の新車ディーラーでは、月毎の販売目標を達成するため、自社名義の新車新規登録(自社登録)を含め月末に新車新規登録申請を集中的に行う傾向にあるが⁷、それらの申請については、月内に確実に登録手続が完了する必要がある等の理由から、窓口申請が多く利用されていると考えられる⁸⁹。

なお、新車新規登録以外では、現状の自動車税の還付制度の影響¹⁰等により、

⁶ 例えば、国税に係る還付申告については、書面申告の場合には還付までの標準的な処理機関を6週間としているのに対し、電子申告の場合には約3週間で還付することとしている。

⁷ 「ディーラーは、メーカーから月毎の販売目標の達成に関する強い要請を受けており、それが月末の集中的な新車新規登録申請の一因になっている」との指摘もある。

⁸ 平成26年9月の実績では、最終日の新車新規登録申請数は、初日の申請数の約1.8倍であった。また、最終日におけるOSS利用率は通常の約4～5割程度まで下がっていた。

⁹ 自社登録については、「販売状況を月末最終日まで確認できる」等の専ら自社都合の理由から、OSS申請よりも窓口申請が多く利用されていると考えられる。

¹⁰ 年度途中に一時抹消登録を行う場合、翌月分以降の自動車税が月割で還付される。し

一時抹消登録及び移転登録の申請数が月末にかけて増加する傾向にある。

② 基本的な取組みの方向性

（新車新規登録）

新車新規登録については、OSS申請の登録日の予見可能性を高めることにより、月末におけるOSS申請の利便性を向上させるべきである。また、OSS申請を利用するインセンティブが働きづらい自社登録申請についても、OSS申請の利用を促進して全体の事務効率化を図るべきである。

（一時抹消登録及び移転登録）

一時抹消登録については、保管場所証明を取得する必要がなく、OSS申請において登録日の予見可能性が高いこと等により、新たにOSS申請の対象とすることで、窓口申請からOSS申請への移行を図るべきである。

③ 具体的な取組み内容

（登録日の予見可能性の向上）

現在も、OSS関係システムにトラブルが発生した場合には、緊急を要する申請については希望日に登録されるよう関係者で対応している。今後、OSSの抜本的拡大を進めていく中で、ディーラー等のシステムトラブルに対する懸念を最小化するため、OSSシステムの更なる信頼性向上のための取組みを強化するとともに、その内容を関係者にも広く周知する。

また、OSS申請において、保管場所の確保に係る証明の通知予定日を、可能な限り明確化することについて関係者と検討する。

（OSS申請の利便性向上）

月末の集中的な新車新規登録申請について、OSS申請で対応する場合の課題を丁寧に抽出・整理し、システム改善等を図ることにより、最大限OSS申請への誘導を図ることとする。例えば、現在、新車ディーラーが自販連に依頼してOSS申請を行う場合、登録希望日になると自動的に登録審査が開始されるため、ディーラーが月末最終日等の登録希望日にそれまでの販売状況から一部の

たがって、月末ではなく翌月初旬に一時抹消登録を行うと一ヶ月分自動車税の還付額が減少することから、月末には一時抹消登録申請が増加する。また、自動車の下取りの場合等、移転登録と一時抹消登録とが同時に行われる場合も多いことから、移転登録についても月末に申請数が増加する。

自社登録申請を取り下げようとしても、取下げ前に登録が行われてしまうこと
があり得る。このため、例えば、自販連からの審査開始要求があった場合のみ登
録審査を開始することとする等の機能をOSSシステムに付加することにより、
自社登録申請を含めたOSSの利便性を向上させる。

(月末における窓口申請の処理の見直し)

上記の対応等によりOSSの利便性の向上がなされた上でもなお、月末にお
いて、恒常的かつ大量に行われるような自社登録についての窓口申請は、円滑か
つ確実な自動車登録の実施等の観点から、月末の一定期間において、運輸支局等
における窓口申請の処理に優先順位を設けることとする。こうした窓口申請の
運用に係る新たな取扱いについては、詳細を関係者と調整し、一定の周知期間を
設けた上で適用する。

(III) 交付物の受領・配布等に係るOSS利用促進方策

(6) 自動車検査証・保管場所標章の提出・受領の合理化・効率化

① 現状

自動車検査証（以下、「車検証」）は、現在、一部の自動車登録・検査手続にお
ける申請に際し提出を要する書類の1つとなっており、申請者は運輸支局等に
出頭してこれを提出することが必要となっている。

また、自動車保有関係手続において交付される書類としては、車検証、検査標
章、保管場所標章等があり、現在、OSS申請の対象となっている新車新規登録
の場合、申請代理人は、運輸支局、警察署等の関係行政機関に出頭してこれら
を受領し、ディーラー等に配布することが必要となっている。

このため、車検証、保管場所標章等の交付物を電子化することが出来れば、更
なる手続の効率化が図られるとも考えられるが、これらの交付物については、法
律上、自動車への備付義務や表示義務が課されている。例えば、車検証につい
ては、「検査義務の履行の有無の確認手段とすることで取締りの容易化を図る」等
の目的から備付義務が課されているところである。したがって、これら交付物
の電子化については、現在の法制度上求められている法律上の義務の履行の確
認といった機能をどのように確保していくか等の観点も含めて、慎重な検討を行
うことが必要である。

② 基本的な取組みの方向性

OSS申請を利用した際の各種書類の取り回し負担の軽減を図る観点から、平成29年度のOSSの抜本的拡大にあわせ、車検証や保管場所標章等の提出・受領方法の合理化・効率化が図られるべきである。

なお、OSSの利用率が全ての手続において相当程度高くなった段階等、将来的に、車検証の提出時期等の更なる合理化やナンバープレートも含めた交付物のあり方について、制度面・実務面への影響や電子化等による費用対効果等を十分精査した上で、必要に応じ、別途の場を設けて検討を行うべきである。

③ 具体的な取組み内容

③-1 車検証の提出時期の合理化

(現状の課題)

窓口申請の場合、変更登録、移転登録、継続検査等の際に、車検証を申請時に提出させているが、OSS申請においても同様の取扱いとする場合、旧車検証を提出するために運輸支局等にわざわざ出頭する手間が発生することとなり、OSS申請を利用した利便性が大きく失われることとなる。

(対応方策)

OSS申請において、旧車検証を提出する必要がある場合には、新車検証が交付される(申請者が新車検証を受領する)時に提出すれば足りることとする。

③-2 車検証の配布作業の効率化

(現状の課題)

現在、OSS対象手続である新車新規登録に関し、申請代理人は、複数のディーラー等から申請依頼を受ける際、依頼者から申請車両のリストの提出を受け、運輸支局等から受領した車検証及び検査標章(以下、「車検証等」と)と当該リストとを突合して仕分けを行い、車検証等をディーラーの本店等に配布している。また、ディーラーにおいても、本店で申請代理人から車検証等を受領した後、当該車検証等を支店毎に仕分けて送付している。これらの仕分け業務は、特に繁忙期において申請代理人及びディーラー等の大きな負担となっている。

(対応方策)

例えば、車検証の備考欄に申請代理人に依頼したディーラー等を特定する番号を記載し、当該番号を活用することにより、申請代理人が仕分け作業を効率的に行えるようにする。

③-3 保管場所標章の受領方法の効率化

(現状の課題)

OSS申請であっても、申請代理人は、基本的に所轄の警察署へ出頭して保管場所標章を受領する必要があるが、現在は、多くの場合、警察署から都道府県警察本部（以下、「警察本部」）に保管場所標章が集約されており、申請代理人は警察本部において保管場所標章を一括受領している。この場合において、申請代理人は、警察本部で受領した保管場所標章と運輸支局等で受領した車検証等とを突合した上で依頼者へ配布することが必要となっている。また、現状、保管場所標章と車検証等を受領できる日が異なっていることから、例えば車検証等を先に受領した場合には、当該車検証等を備え付けた自動車をユーザーに納車した後、別途、保管場所標章を送付するといった作業が発生している。

さらに、警察署に近いディーラーは、自ら警察署に保管場所標章を受領しに行く場合もあり、警察署においても、保管場所標章を警察署で交付するものと警察本部に送付するものとに仕分ける作業が発生している。

(対応方策)

OSS申請における保管場所標章の受領方法の更なる効率化について、関係者で検討を進める。

5. 今後の進め方等

(1) OSS利用率の目標値

① 目標値設定の考え方

OSSの利用を促進するためには、PDCAサイクルを構築し、効果的なOSS利用促進方策を継続的に検討・推進することが不可欠である。このため、今後講じていくOSS利用促進方策による効果を踏まえ、一定のOSS利用率の目標値を設定し、今後のフォローアップにおいて、目標値と実績との乖離を分析して追加の対策を講じること等により、OSSの更なる利用を促進すべきである。

イ. 目標時期

現在、OSS対象手続である新車新規登録の申請においては、印鑑登録証明書による本人確認措置等を講じた後、OSS利用率が約4年間かけてほぼ0%から60%程度まで上昇する結果となっている。

これまでの経緯を見ても、平成29年度のOSSの抜本的拡大が開始されて、OSSの利用が全国的かつ新たに対象に追加された手続において浸透するまでには一定の期間を要するものと考えられる。

また、OSSのシステムは、これまで稼働から5年を目途に更改を行ってきており、抜本的拡大後の更改にあたっては、目標値の達成状況等も踏まえたフォローアップを行い、その内容を適切に反映させることが重要である。

このため、平成29年度から5年後の33年度を目標時期として設定する。

ロ. 目標値の設定区分

新車新規登録については、既にOSS申請の対象となっており、利用率も6割程度に達していることから、それ以外の新たにOSS申請の対象に追加される手続とは目標値を区分することが適当である。また、中間登録（移転登録、変更登録、抹消登録等）と継続検査についても、手続の内容や取り扱う者の違いを踏まえ、目標値を区分する。

なお、新車新規登録については、平成25年7月にOSSが稼働した奈良県における26年度のOSS利用率が約46%となっており、19年1月にOSSが稼働した兵庫県（約48%）、茨城県（約50%）と遜色ないレベルに既に達している。このため、既稼働地域と未稼働地域とで目標値の区分は特段必要ない

ものとする。

ハ. 中間評価等

目標値の達成状況については、平成33年度末までの適当な時期において中間評価を行うこととし、当該評価結果も踏まえて、必要に応じて目標値の見直しも含めた検討を行う。

② 具体的な目標値

イ. 新車新規登録

新車新規登録においては、その大部分を自販連に加盟している新車ディーラーが扱っている（台数ベースで約90%）。これらについては、奈良県の例（平成25年度から26年度で利用率が約10%向上）も踏まえ、現在の利用率約60%から毎年5%程度の向上を目指すこととし、利用率85%を目標値とする。

一方、自販連に加盟していない新車ディーラーは、手続を行政書士に依頼するケースが多いと考えられる。これらについては、行政書士と同じ士業者である税理士が多く利用する「e-Tax（国税電子申告・納税システム）」の利用率が約50%であることを踏まえ、利用率50%を目標値とする。

上記を踏まえ、新車新規登録全体としては、平成33年度において利用率80%を目標値とする。

ロ. 中間登録

中間登録を取り扱う者は、関係団体（自販連、（一社）日本中古自動車販売協会連合会等）、行政書士、ディーラー、個別の自動車ユーザー等多様となっている（取扱割合（※運輸支局等の窓口における調査による） 関係団体：約35%、行政書士：約25%、ディーラー：約20%、自動車ユーザー：約20%）。関係団体やディーラーといった専ら自動車関係手続を扱う者が行う割合が新車新規登録と比べて多くないことから、OSSの普及には新車新規登録よりも一定の時間を要することが予想される。

一方で、中間登録には、新車新規登録よりもOSS申請を利用し易い要素もある。例えば、下取り（移転登録）を行うディーラーや、リースアップした自動車の使用者変更（変更登録）を行うリース会社等の中間登録に関する大量の申請を取り扱う者は、OSS申請を積極的に利用する可能性が高いと考えられる。

上記を踏まえ、中間登録については、まずは平成26年度における新車新規登録の平均利用率である60%を目標値とする。

(参考) 中間登録が新車新規登録よりもOSS申請を利用し易い主な理由

- 保管場所証明の不要な手続では、OSS申請において登録日の予見可能性が高い。また、一部の新車新規登録に見られる「保管場所証明手続のみを自動車ユーザー本人が実施したため、ディーラーがOSS申請を利用できない」といった事案は発生しない。
- 月末等の時期的な理由により、ディーラー側の事情で緊急の登録を行わなければならない事案は少ない。
- 地方税の納付が必要な手続が少なく、都道府県が独自に実施している税の減免を考慮しなければならない事案は少ない。
- 自賠責証が必要な手続が少なく、「自賠責証が電子化されていないためにOSS申請を利用できない」といった事案は少ない。

ハ. 継続検査

OSSの対象となる継続検査手続は、保安基準適合証を交付する指定整備事業者（ほぼ（一社）日本自動車整備振興会連合会に加盟）が必ず関与し、また、新車新規登録や中間登録と比較して手続自体も複雑でないことから、中間登録よりも高いOSS利用率となることが期待出来る。

一方で、指定整備事業者の中には、新車ディーラーと比べて規模の小さい事業者も多いことから、新車新規登録と比べるとOSSの普及には一定の時間を要することが予想される。

上記を踏まえ、継続検査については、利用率70%を目標値とする。

(参考) 継続検査が、他の手続に比べてOSS申請を利用し易い主な理由

- 保管場所証明が不要である。
- 地方税の納付が不要である。
- 指定整備事業者が交付する保安基準適合標章の有効期間（15日）内に継続検査手続を終えればよく、緊急の申請はほぼない。

(2) 今後のスケジュール

本報告書に記載された取組みについては、国や関係業界が連携して着実かつ確実に推進し、原則としてOSSの抜本的拡大が開始される平成29年度より実施すべきものである。法令改正やシステム改修が必要なもの、関連施策の検討を待たなければならないもの等、実施までに一定の期間を要する一部の取組みについても、可能な限り早期の実施を図るべきである。

(詳細については別紙参照)

6. おわりに

本報告書では、「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」を受けて、平成29年度のOSSの抜本的拡大にあわせて新たに講じるべき具体的なOSSの利用促進方策とともに、PDCAサイクルの構築によるより効果的・継続的なOSSの利用促進方策の展開が図られるよう、OSS利用率の目標値も策定したところである。

OSS利用率の目標値については、関係者間で共有し、その達成に向けて関係者が緊密に連携しつつ、それぞれの立場で着実かつ確実に取り組むべきものである。その際、政府全体で進められる電子政府に関する取組み等の動きとも調和を図ることに留意する。

なお、登録自動車だけでなく、未だOSSの対象手続となっていない軽自動車を保有・運行する場合に必要な行政手続（軽自動車の検査、軽自動車税申告等）の一層の簡素化を図ることが重要である。このため、現在、軽自動車検査協会においては、早ければ平成31年から軽自動車を対象としたOSSの稼働を目指して検討が進められている。同検討について、国土交通省等の関係行政機関や関係団体においては、既の実施しているOSSのノウハウの提供等を通じ、軽自動車手続のOSS化ができる限り早期に実現されるよう必要な指導や協力を行うこととする。

国土交通省においては、OSSの利用率が着実に向上し、ひいてはユーザーの利便性向上、ディーラー・整備事業者の生産性向上等ができる限り早期に実現されるよう、関係者の協力を得つつ取り組んでいくこととする。

	H27.7 H28.1		平成 29 年度	(利用率目標値の設定年度) 平成 33 年度
(1) マイナンバー制度の利活用等による書類の電子化の徹底	個人番号カードを用いた印鑑登録証明書の提出省略	改修・周知	H28.1 個人番号カードの配布開始	H29.7以降早期に健康保険証と一体化の予定
	住民票、戸籍謄本の提出省略			関係省庁の検討状況を踏まえつつ、検討を進める。(戸籍事務でのマイナンバーの利活用については、平成31年通常国会をめぐりに必要な法制上の措置を講ずるべく検討中)
	登録識別情報等通知書の電子化			譲渡証明書の電子化が進展した段階で電子化を検討のうえ、実施。
	中古新規登録時の譲渡証明書の電子化			適切なタイミングで電子化に完全に移行
	下取り時の譲渡証明書の電子化			(個人番号カードの普及に伴い、電子化が進展)
	継続検査OSSの委任状の扱い			
		・平成29年度からの抜本的拡大に向けて、具体的な検討・調整を始め、所要のシステム改修を実施するとともに、関係者へ周知。	OSS 抜本拡大	
(2) OSS申請対象外車両への対応	官公庁の所有する車両への対応			関係者と調整のうえ、実施。
	都道府県固有の税手数料の減免制度への対応			関係者と調整のうえ、順次実施。
	自賠償が電子化されていない自動車の削減			業販店に対して働きかけを行い、自賠償証の電子化率を向上。
(3) 効率的なOSS利用環境の整備	OSS申請共同利用システムの稼働			
			・システム開発 ・運用方法等調整	

<p>(4)手数料の見直し</p>	<p>OSS申請手数料の引き下げ</p>			<p>第1段階の手数料見直しの検討</p> <p>※第2段階は、平成29年度以降のOSSの抜本的拡大や今後の個人番号カードの普及によってもたらされる事務効率化の具体的な効果の発現状況等を踏まえて、全てのOSS申請の手数料を窓口申請に比べてさらに引き下げることを検討。</p>	
<p>(5)審査手続の見直し</p>	<p>システムへの信頼性向上</p> <p>保管場所証明の通知予定日の明確化</p> <p>OSS申請の利便性向上</p> <p>月末における窓口申請の処理の見直し</p>	<p>・平成29年度からの抜本的拡大に向けて、具体的な検討・調整を始め、所要のシステム改修を実施するとともに、関係者へ周知。</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">OSS抜本的拡大</p>	<p>関係者で検討を推進。</p> <p>〔OSS申請の利便性向上に取り組んだ後、月末の窓口申請の状況を踏まえて実施。〕</p>	
<p>(6)車検証・保管場所標章の提出・受領の合理化・効率化</p>	<p>車検証の提出時期の合理化及び配布作業の効率化</p> <p>保管場所標章の受領方法の効率化</p>			<p>関係者で検討を推進。</p>	
<p>利用率目標</p>	<p>新車新規：約60% (平成26年度)</p>	<p>(平成33年度において)</p> <p style="text-align: right;"> 新車新規：80% 中間登録：60% 継続検査：70% </p>			