

自動車検査証の電子化に関する検討会（第2回）

議事次第

日 時：平成30年10月1日（月）15時30分～17時30分

場 所：TKP東京駅セントラルカンファレンスセンター
（10階 ホール10A）

1. 関係団体・行政機関からのヒアリング
2. 国内における行政情報等の電子化事例について
3. 第1回検討会の意見交換を踏まえた論点整理（案）

（配付資料）

議事次第

委員名簿

資料1 関係団体・行政機関からのヒアリング

- 資料1-1 （一社）日本損害保険協会
- 資料1-2 （一社）全国自動車標板協議会
- 資料1-3 （独）自動車技術総合機構
- 資料1-4 （一社）日本自動車整備振興会連合会
- 資料1-5 （一社）日本自動車販売協会連合会
- 資料1-6 警察庁
- 資料1-7 軽自動車検査協会

資料2 国内における行政情報等の電子化事例

資料3 第1回検討会の意見交換を踏まえた論点整理（案）

参考資料1 検査・登録申請に係る事務フロー図

参考資料2 第1回検討会議事概要

自動車検査証の電子化に関する検討会 委員名簿

(敬称略、50音順)

○委員

(有識者)	石田 東生	筑波大学 名誉教授
	大山 永昭	東京工業大学科学技術創成研究院 教授
	川端 由美	自動車ジャーナリスト
	坂 明	(一財)日本サイバー犯罪対策センター 理事
	新保 史生	慶應義塾大学総合政策学部 教授
	関 哲朗	文教大学情報学部情報社会学科 教授
(関係団体等)	青山 猛紀	(一社)日本損害保険協会 自賠責保険固有業務PTリーダー
	安藤 敏朗	OSS都道府県税協議会 会長
	岡安 雅幸	(一社)全国自動車標板協議会 専務理事
	久保田秀暢	(独)自動車技術総合機構 審議役
	木場 宣行	(一社)日本自動車整備振興会連合会 専務理事
	島崎 有平	(一社)日本自動車販売協会連合会 常務理事
	徳永 泉	(一社)全国軽自動車協会連合会 専務理事
	堀内 俊樹	(一財)自動車検査登録情報協会 顧問
	三上 哲史	軽自動車検査協会 理事
	武藤 孝弘	(一社)日本中古自動車販売協会連合会 専務理事
	和迹 健二	(一社)日本自動車工業会 常務理事
(行政機関)	奥田 直彦	内閣官房IT総合戦略室 参事官
	蔭山 良幸	国土交通省総合政策局情報政策課 課長
	林 和宏	警察庁交通局交通企画課 課長補佐
	村中 俊治	交通規制課 課長補佐
	平木 省	総務省自治税務局都道府県税課自動車税制企画室 室長
○国土交通省	奥田 哲也	自動車局長
	島 雅之	自動車局次長
	福田 守雄	大臣官房審議官(自動車局)
	河原畑 徹	自動車局総務課長
	小林 豊	自動車局保障制度参事官
	佐橋 真人	自動車局環境政策課長
	江坂 行弘	自動車局技術政策課長
	野津 真生	自動車局審査・リコール課長
	平井 隆志	自動車局整備課長
	田中 賢二	自動車局自動車情報課長
	須賀 政幸	自動車局自動車情報課課長補佐

資料1

関係団体・行政機関からのヒアリング

自動車検査証の電子化 に関するヒアリング

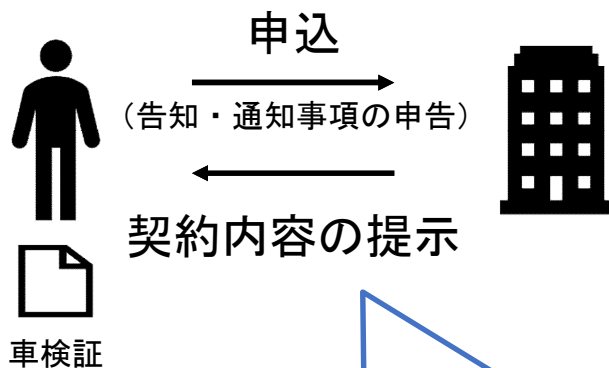
2018年10月1日

一般社団法人 日本損害保険協会

1. 車検証の利用状況

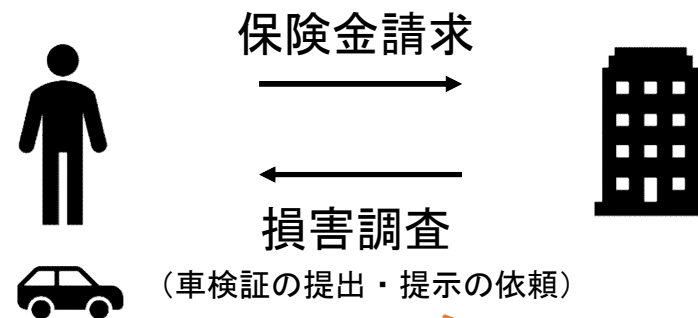
- 損害保険業界では、自動車ユーザー（一般顧客）が自動車保険・自賠責保険に加入する際に車検証を利用（確認）している。
- また、自動車保険の車両保険金を支払う時には、保険会社が車検証で車両所有者（被保険者）を確認している。

保険加入



保険料は告知・通知事項等を踏まえて算出

保険金支払い



車両保険を支払う被保険者を確認

1. 車検証の利用状況

- 保険会社は適正な契約締結・保険料算出等のため、告知・通知事項として以下の項目を保険契約者等に申告を依頼している。
- また、ノンフリート等級別料率制度の適正運用や、10台以上保有者（フリート契約者）の所有者・使用者の確認等、保険契約者間の公平性を保つために、保険会社では車検証の写し等を提出いただき、確認を行っている。

告知事項・通知事項に該当する項目

種類	項目
自動車保険	車名／型式／初度登録（検査）年月／登録番号／車体番号／所有者・使用者／用途車種／使用の本拠地／電気・ハイブリッド車・福祉車両・教習者・レンタカーの該当有無 ※ASV割引の適用に際し必要となるAEBの有無は、現行車検証では判別できない。 など
自賠責保険	登録番号（車台番号）／自動車の種別

(注) 上記は、全てを網羅しているものではなく、保険会社により異なったり、保険商品の開発等により変更となるものであり、留意いただきたい。

2. 車検証の電子化への期待

- 自動車ユーザー（一般顧客）に加え、保険会社も車検証の利用者になる点を踏まえて、以下の点を期待する。
 - (1) 各種手続きの負荷軽減（保険加入時、保険金支払い時）
 - 保険加入時、保険金支払い時等、車検証(写しを含む)を保険会社・保険契約者が確認し、手続を行っている。
 - 電子化された車検証記載情報(データ)を保険会社(保険代理店を含む)が活用することができれば、保険契約者および保険会社の負荷(手作業等)を軽減することができ、利便性が高まる。
 - (2) 電子化の対象
 - 発行主体が異なるが、登録自動車に限らず、軽自動車についても電子化の対象としていただきたい。
 - また、電子化されるものと紙として残るものが併存し続けることは、自動車ユーザー（一般顧客）や、実際に保険を募集する保険代理店にとってわかりにくく、電子化の効用を十分に享受できないだけでなく、かえって混乱を招く可能性もあるため、すべての車検証を電子化していただきたい。

2. 車検証の電子化への期待

(3) 車検証に記載する項目の追加

- ・自動車保険では、一般的にASV割引（AEB装置の有無等により同割引の適否が決まる）を導入しているが、AEB装置の有無が車検証に記載がないため、自動車ユーザー（一般顧客）は自身の車にAEB装置が設置されているか容易に確認することができない。ASVを自動車ユーザーに促進する観点からも、車検証で確認できるように項目を追加すること等の対応を期待する。

(4) 将来的な期待

- ・以下の証明書等は、自賠責保険等の諸手続（契約の変更、契約の解約等）で使用する書類である。電子化されることで、保険契約者等の書類提出の負荷が軽減されることを期待する。

自賠責保険等の諸手続で使用する書類（一例）

- ・登録事項等証明書
- ・輸出予定届出証明書
- ・一時抹消登録証明書

3. 電子化に関する留意事項

- 電子化の具体的な方法は今後の検討の中で論議され、決定されるものと認識しているが、留意いただきたい点を整理した。
 - (1) **新たな確認手続・金銭的コストの負担がかからないこと**
 - 保険に加入するには、保険契約者等が車検証を確認する必要があるが、車検証の内容を確認するために自動車ユーザー全員がICカードリーダー等を持つのは現実的ではない。車検証の電子化により、保険契約者に新たな確認手続の負担、金銭的コストの負担がかからない仕組みにすることは、必須だと考える。
 - 例えば、PCやスマホで車両情報を確認する方法等が考えられるが、PCやスマホを保有していないユーザーにも留意いただきたい。
 - なお、保険に加入する方法としては、保険代理店を介さずにインターネットを通じてユーザー自身が申し込む方法や、職域募集等の遠隔地に対して郵送等による募集があることにも留意いただきたい。
 - (2) **閲覧する仕組みの簡便性、利用可能時間の確保**
 - 電子的に閲覧する仕組みは、登録番号で検索できるなど、簡便に検索できる仕組みとしてほしい。また、登録車と軽自動車で車検証の発行主体が異なるが、電子的に閲覧する仕組みは一つに統合してほしい。
 - 利用可能時間も365日24時間としてほしい。

＜自動車検査証の電子化に関する検討会資料＞

ナンバープレートの交付・封印取付けについて

平成30年10月

一般社団法人 全国自動車標板協議会

自動車登録番号標交付代行者

- 自動車登録番号標を登録自動車の所有者に交付する事業を行う者
- 自動車登録番号標交付代行事業を行う場合、事業場毎に国土交通大臣の指定を受ける必要がある。(道路運送車両法第25条第1項)
- 新規登録等で自動車登録番号標の交付を受けなければならない者(申請者)の請求があった場合に、自動車登録番号標を交付しないことや、申請者以外に自動車登録番号標を交付することは禁止されている。(道路運送車両法第26条第1項)
- 自動車登録番号標の交付手数料は、実費を考慮して国土交通大臣が認可する。
(道路運送車両法第27条第1項、第2項)
- 自動車登録番号標の管理方法や適正な交付のために自動車登録番号標交付代行事業者が遵守すべき事項は、国土交通省令で定められている。
(道路運送車両法第28条の2第1項)

封印取付受託者

- 登録自動車に取り付けた自動車登録番号標への封印の取付けを国土交通大臣から委託された者。(道路運送車両法第28条の3第1項)
- 新規登録等で自動車登録番号標の交付を受けて封印の取付けが必要な者(申請者)の請求があった場合に、封印を取付けないことや、申請者以外の自動車登録番号標に封印を取付けることは禁止されている。(道路運送車両法第28条の3第2項)
- 封印の管理方法や適正な封印の取付けのために封印取付委託者が遵守すべき事項は、国土交通省令で定められている。(道路運送車両法第28条の3第2項)

独立行政法人自動車技術総合機構の概要及び検討課題

1. 独立行政法人自動車技術総合機構の概要

独立行政法人自動車技術総合機構(以下、機構という。)は、自動車技術について設計(自動車の基準策定支援研究)から新車(型式指定審査)、使用過程(車検時審査、リコール技術検証)の段階までを一貫して扱う特徴を有している。

設計

基準策定支援研究



▶▶自動車の使用実態や技術情報を踏まえ、基準化する内容を検討し、安全環境に係る基準案を策定

新車

型式指定審査



▶▶試験走行路や衝突試験設備等において、型式指定に係る基準適合性審査を行うことにより不適合車両の流通を未然防止

使用過程

自動車検査



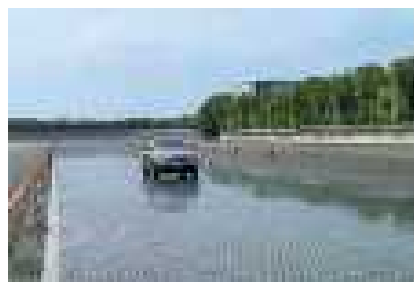
▶▶全国93箇所の車検場において、年間700万件以上の基準適合性を審査するなど、使用過程での基準適合性を確保

リコール技術検証

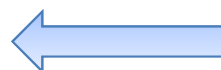
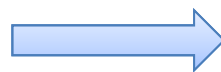


▶▶自動車の不具合事象の原因やリコール措置について技術的に検討することにより基準不適合車両を排除

総合的かつ一体的な対応のイメージ



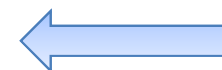
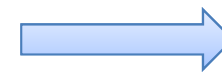
型式指定審査情報の提供



研究やリコール検証へ活用



自動車検査へ活用



検査情報の提供



2. 運輸支局及び検査登録事務所と機構との関係

検査場における検査

検査コースにおいて、検査官が最新の機器を使用し、1台1台の自動車を効率よく検査します。

事務庁舎

国土交通省が検査申請の受付と検査合格後の自動車検査証の交付を行います。

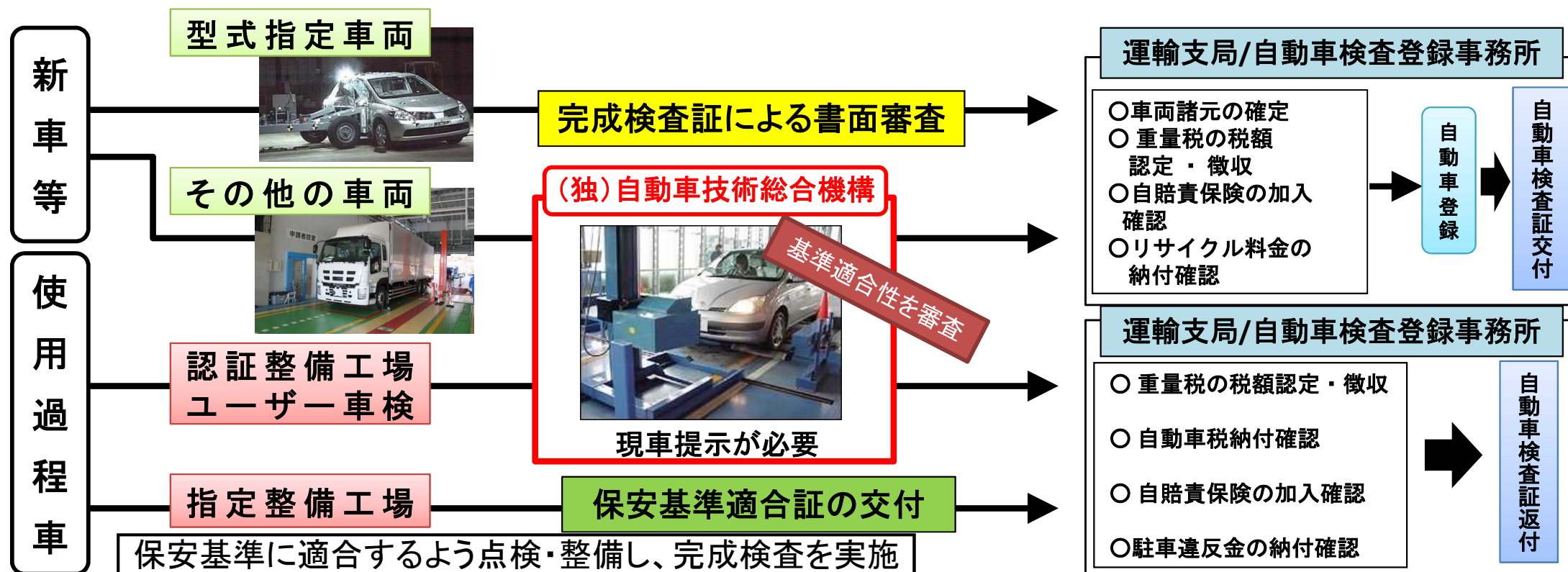
検査コース

自動車技術総合機構が保安基準適合性審査を行います。検査コースには、保安コースと測定コースがあります。



3. 自動車の検査・登録の流れ

- 機構は、自動車検査のうち現車(車両)を用いて保安基準適合性の審査を行う。(完成検査証による書面審査、保安基準適合証による書面審査は国の業務)
- したがって、機構の業務は支局、事務所に車両が持ち込まれることを前提としているため、OSS申請の対象にはならない。
- 保安基準適合性の審査終了後、(合格していれば)国の窓口より自動車検査証が交付(返付)されることとなる。



4. 独立行政法人自動車技術総合機構の行う検査の種類

自動車検査の主な種類

検査の種類	内容	検査方法
新規検査	新たに自動車を使用するときに受ける検査	<ul style="list-style-type: none"> 書面による審査 計測コースにおける検査 保安コースにおける検査
継続検査	自動車検査証の有効期間を更新するときに受ける検査	<ul style="list-style-type: none"> 保安コースにおける検査
構造等変更検査	自動車の長さ、幅、高さ、最大積載量等に変更が生じるような改造をしたときに受ける検査	<ul style="list-style-type: none"> 書面による審査 計測コースにおける検査 保安コースにおける検査
街頭検査	整備不良車や不正改造車等の排除のための路上等において行われる検査	<ul style="list-style-type: none"> 路上における検査

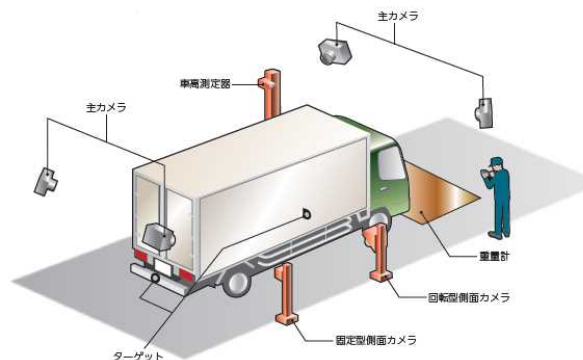
書面審査

書面により基準適合性審査を行う。



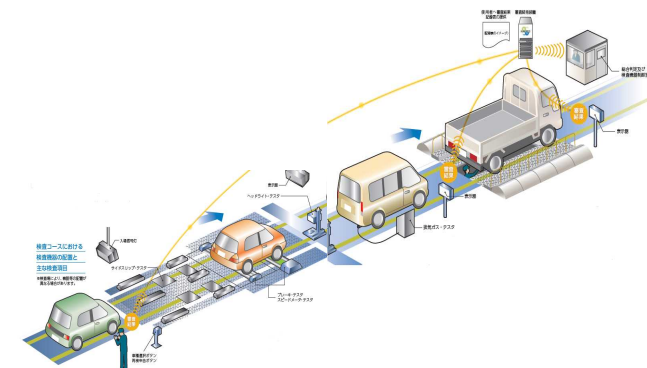
計測コース

自動車の寸法・重量等の諸元測定と車両状態の画像取得を行う。



保安コース

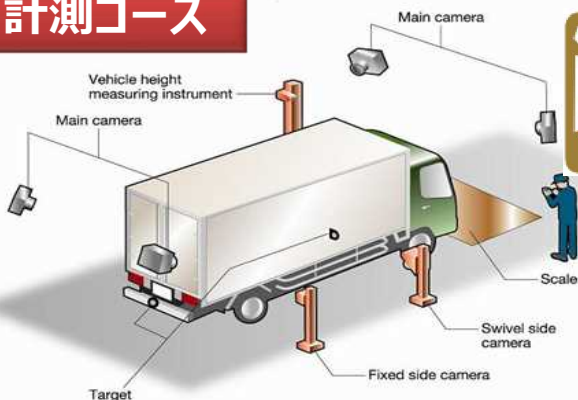
自動車の安全性能及び排出ガス低減性能の確認を行う。



5. 検査場における検査

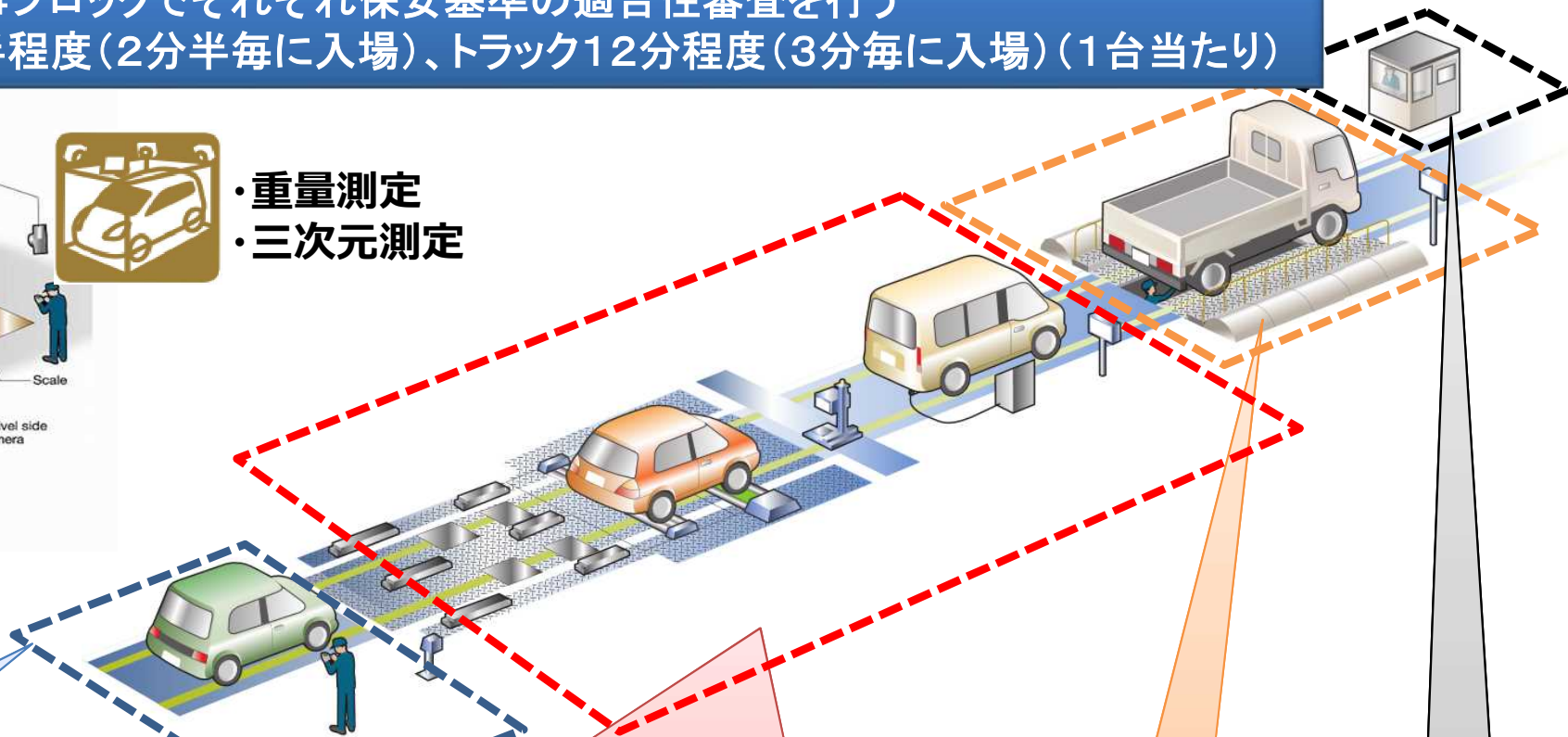
- ①計測コースでは主に新規検査及び構造等変更検査時の諸元の確定を行う
- ②保安コースでは以下の4ブロックでそれぞれ保安基準の適合性審査を行う
- ③検査時間：乗用車9分半程度（2分半毎に入場）、トラック12分程度（3分毎に入場）（1台当たり）

計測コース



- ・重量測定
- ・三次元測定

保安コース



第1ブロック



- ・外観検査
- ・同一性の確認

第2ブロック



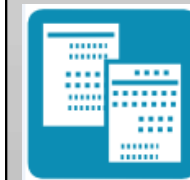
- ・サイドスリップ検査
- ・ブレーキ検査／スピードメーター検査／ヘッドライト検査
- ・排気ガス検査

第3ブロック



- ・下回り検査（ピット方式）

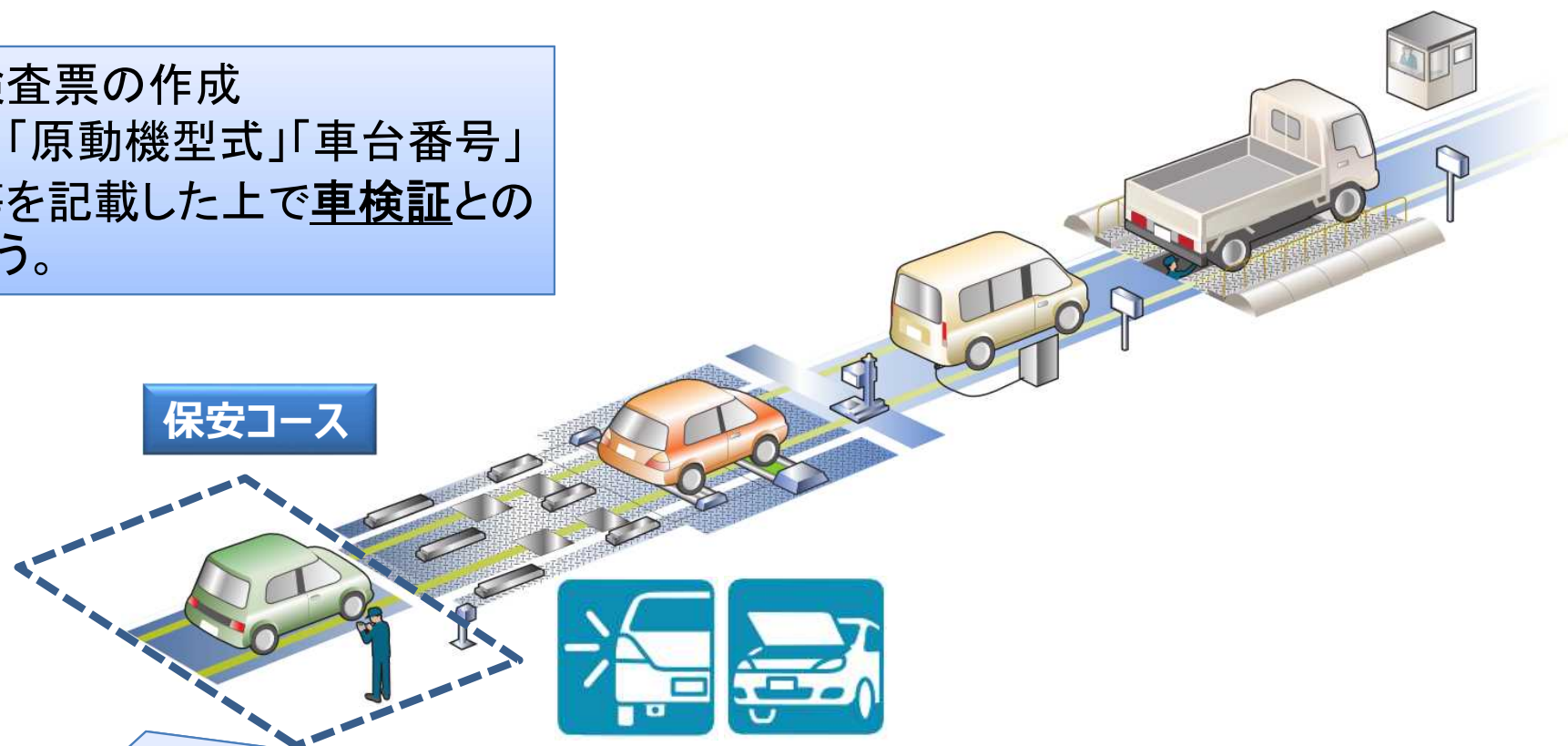
第4ブロック



- ・総合判定

5. 検査場における検査(第1ブロック)

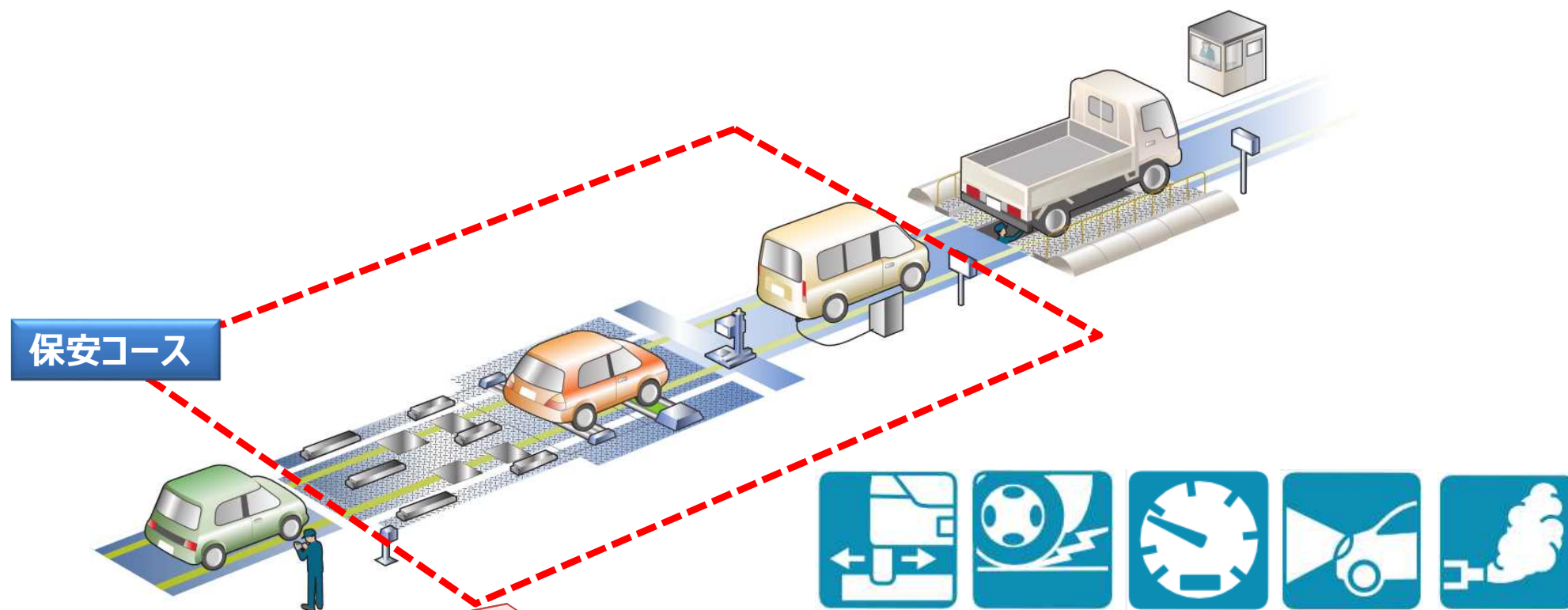
①自動車検査票の作成
「登録番号」「原動機型式」「車台番号」
「申請者」等を記載した上で車検証との
紐付けを行う。



②第1ブロック(外観検査、同一性)

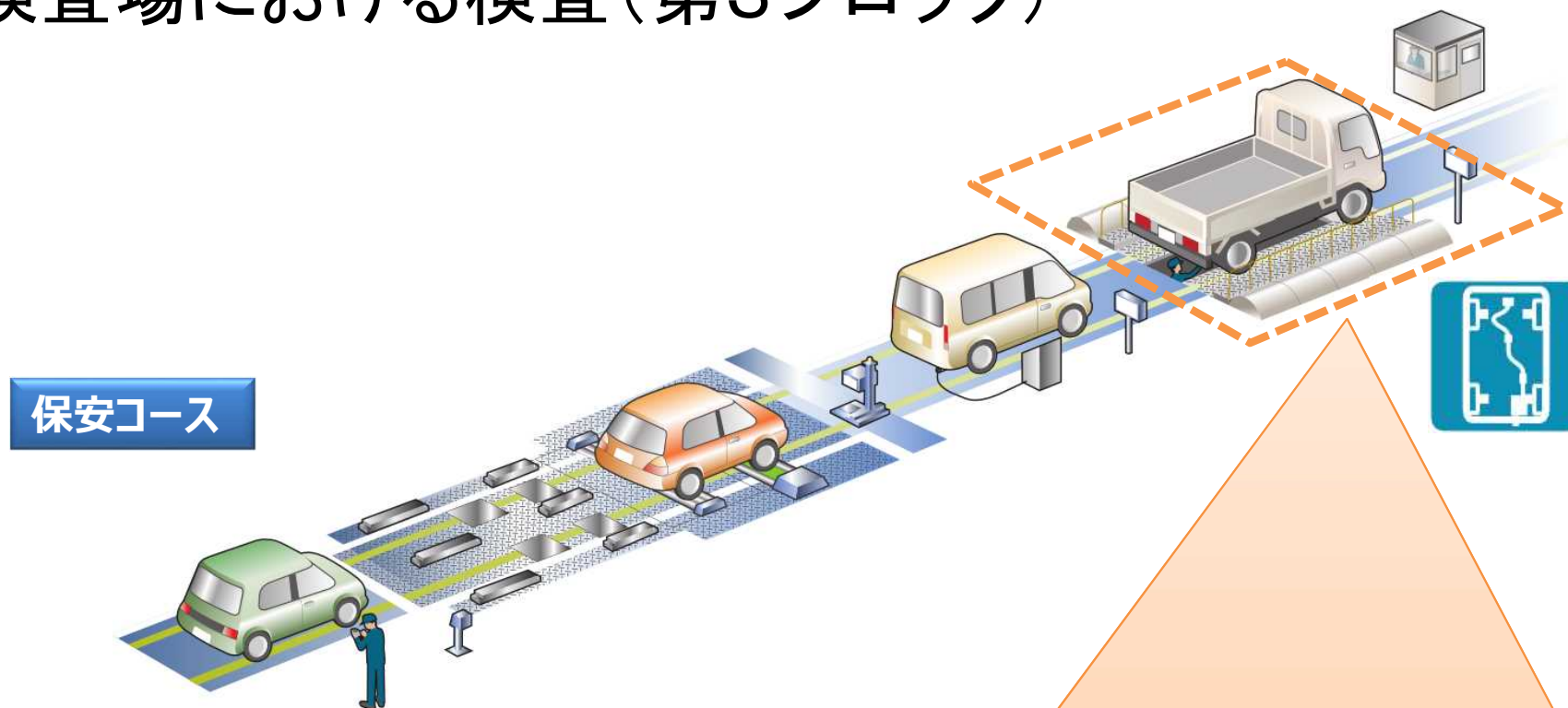
- 車検証、検査票及び現車の3つの同一性をチェック
- 保安基準適合性に疑義がある場合には車検証に記載されている諸元と比較しチェックする(例)
 - タイヤの許容荷重が車両総重量と比較して小さくないか
 - トラクタとトレーラーの組合せが適切か(組合せは車検証の備考欄に記載あり)
 - 長さ、幅、高さ、乗車定員に変更はないか(改造の有無も確認)

5. 検査場における検査(第2ブロック)



- ③第2ブロック(サイドスリップ検査、ブレーキ検査、スピードメーター検査、ヘッドライト検査、排ガス検査)
- 車両の年式及び車種により適用となる基準が異なるので車検証で年式等を確認の上検査開始
(例)
 - H10年9月以降に製作された自動車 ヘッドライト検査 ロービームでのライト検査
 - H19年1月以降に製作された自動車 スピードメーター検査 適合範囲の変更
 - H10年排出ガス規制～ 排ガス検査 基準強化

5. 検査場における検査(第3ブロック)



④第3ブロック(下回り検査(ピット方式))

- 車検証の備考欄に記載されている改造箇所の確認をする

以下の例にあたる改造がある場合、車検証に記載がない自動車は構造等変更検査又は車検証の記載事項変更が必要となる

(例)

- 緩衝装置(コイルスプリング ⇔ エアサスペンション ⇔ リーフスプリング 等)
- 原動機(エンジン載せ替え 等)
- 動力伝達装置(オートマチック車 ⇔ マニュアル車 等)
- 制動装置(ディスク式ブレーキ ⇔ ドラム式ブレーキ 等)

6. 自動車検査証の記載事項

- 車検証の記載事項(赤枠)の変更がある場合は、**構造等変更検査**が必要となるときがあるため、使用者等はいつでも記載事項を把握できることが望ましい
- 車検証の**備考欄**についても、トラクタとトレーラーの組み合わせ等の使用者等がいつでも把握しておくべき情報が記載されているため、容易に閲覧できるようにしておく必要がある

自動車検査証

平成 20年 11月 4日 東京運輸支局長

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
品川 333 へ 4949	平成 20年 11月 4日	平成 20年 11月	普通	乗用	自家用	箱型 [001]
ケンサ		[999]				
AB100-654321						
型式	原動機の型式	乗車定員	最大積載量	長さ	幅	高さ
UA-AB100改	CDE	475	175	475	175	130
使用者の氏名又は名称	国土交通 太郎					
使用者の住所	東京都中央区築地2-11-17					
使用の本拠の位置	*ネ*					
有効期間の満了する日	平成 23年 11月 4日					

QRコード

道路運送車両法67条
施行規則38条8項

- 用途
- 自家用・事業用の別
- 車体の形状
- 乗車定員
- 最大積載量
- 長さ・幅・高さ
- 原動機の型式
- 燃料の種類
- トラクタ及びトレーラーの組み合わせ

【その他：備考欄等関係】

- ・保安基準適用年月日
- ・騒音規制
- ・近接排気騒音規制値
- ・オパシメータ測定車
- ・NOx /PM測定モード
- ・NOx値、PM値
- ・NOx/PM適合・不適合判定
- ・牽引車、被牽引車の車名、型式 等

7. 街頭検査



業務の流れ

機構の業務		国の業務	
不正の疑いがある車両を警察に停止するよう求め、 <u>車検証</u> の提示を求める	<u>車検証</u> を確認し ・車検切れ ・年式を確認し対象基準 ・盗難車等を確認	不正の疑いがある車両の現車確認 ・同一性 ・排ガス ・騒音規制	不正車両の場合 <u>車検証</u> に不正車両の押印(15日以内に再確認) 前面ガラスへステッカーの添付

8. まとめ・要望

- 機構は支局・事務所に持ち込まれた車両を用いて審査業務（保安基準適合性の審査）を行う。
- その際に、車検証情報と現車を照合しながら行うこととなる。（これは、街頭検査時も同様。）
- したがって車検証の電子化にあたっては以下の点を考慮されたい。
 - 現在の車検証情報（QRコードに紐づく情報を含む。）を国から入手できる権利を付与されたい。
 - 審査業務の効率化の視点から、紙の情報の方が便利であるため、国又は機構が車検証データを出力できるようにされたい。あるいは、紙と同様に簡単に閲覧できるようにされたい。
 - 特に街頭検査は紙の情報が効率的である。

自動車検査証の電子化について

資料1-4

H30.10.1 日整連

- 自動車整備業の現況
- ヒアリング項目に対するご回答
 - 自動車検査証の利用実態
 - 自動車検査証の電子化への期待
 - 自動車検査証の電子化に際しての留意事項



自動車整備業の現況

- 整備工場数は全国で9.2万工場
 - うち、専・兼業工場7.2万、ディーラー1.6万、自家0.4万
 - ほとんどが中小零細企業(8割が従業員10人以下)
- 入庫内容の内訳
 - 車検整備2.2割、定期点検整備1.4割、事故整備0.5割、その他整備5.9割
- 年間継続検査台数3,300万台のうち、約9割を整備事業者が点検・整備及び受検を代行
 - 認証事業者が2割、指定事業者が7割
 - 登録車6割、軽自動車4割
- 自動車整備業の主な課題
 - 定期点検整備の確実な実施(実施率の向上)
 - 新技術への対応(先進安全技術等)
 - 人材不足への対応(整備士不足であると感じている事業者:48%)

これらの課題に対応するためには、事業場内の生産性向上、効率化が必須である。

自動車検査証の利用実態

- 入庫時における所有者及び使用者情報の確認、点検整備及び検査実施時における車両の諸元情報の確認と保安基準適合性の判断材料。
- その他顧客情報の管理等に利用。

自動車検査証の電子化への期待

継続検査手続きのOSS化は、事務処理の効率化に大いに貢献することから、OSS申請を推進してきているところですが、次の点がOSS申請の更なる普及の主な課題となっている。

- 自動車検査証の有効期間更新の際、運輸支局等に出頭し、旧車検証の提出が必要
- ダイレクト納付対応金融機関について、地方銀行及びJA系の対応が不十分
- 軽自動車OSSが開始されていない
- OSSに係る国及び団体のシステム改良による更なる使い勝手向上が必要

自動車検査証の電子化により、以下の効果があると考えられるため、OSS推進に貢献するものと期待している。

- 旧車検証の返納が不要になり運輸支局への出頭の必要が無くなることによって車検手続きの利便性向上が期待されるが、検査標章を代理申請者や指定整備事業場で発行できるようになればより利便性が向上。
- 電子車検証情報の活用による車検・点検整備に係る業務の効率化と顧客管理の合理化が可能。

自動車検査証の電子化に際しての留意事項

- 安全かつ厳正に管理・利用できるシステムを構築した上で、早期実現されたい。
 - 導入が容易なICカード方式等に期待
 - 軽自動車の自動車検査証の電子化も併せて実現
- 整備工場における車検作業・手続きで簡便かつ安価に活用できるよう設計されたい。
 - 現状の車検証記載事項を収録
 - 収録情報のローカル環境における確認・活用
 - 収録情報を活用した入庫時・電子保適証交付時・OSS申請時等における業務処理の合理化・効率化
 - 収録情報の指定整備事業場における更新及び検査標章の発行
- 認証事業者による持込検査時の電子車検証情報を活用した申請書類の簡略化を図ってほしい。

平成30年10月1日

車検証電子化に関するヒアリング内容について

一般社団法人 日本自動車販売協会連合会

・自動車検査証の利用実態

<ディーラー>

NO	主な利用場面 (販社業務・手続き)	利用目的	具体的な利用実態
1	新車販売	登録情報の確認	車両情報（車台番号・登録番号等の車両情報の確認）及び所有者・使用者情報（氏名及び名称・住所等の確認）
3		各店舗への仕分け	自動車検査証記載の車台番号をキーに、ナンバープレート・標章と紐づけて、各店舗ごと仕分け作業を実施
4		ナンバープレート・封印取付け	車両を車検証で確認（車台番号）して、ナンバープレートを取付けし封印施錠
5		他社（関連）会社への提出	リース会社、信販会社、保険会社に対して登録完了の通知書面として車検証のコピーの提出
8	中古車・中間（移転・変更・抹消）等	下取り査定時の登録情報の確認	車両、所有者・使用者の名義や住所を確認
10		古物台帳への記載	一部の市区町村へ車検証コピーを提出
11	継続検査・整備	自動車検査証の確認	車両、所有者・使用者の名義の確認
12		点検整備記録簿の作成	自動車検査証の情報を元に記入・入力
13		自賠責保険の発行	〃
14		保安基準適合証の作成	〃
15		交換部品の発注	他系列メーカーの部品は発注の際、部品業者へ送付（FAX等）
16		自動車検査証の受け渡し	継続検査申請後、郵送等で使用者へ送付
17	その他	登録データの社内保管	車検証コピーを契約書等と合わせて保管（画像データとして電子保管も実施）
18		販社システムへの入力補助	車検証QRコードの読み込みを行い、販社システムへ入力

<自販連代行センター>

NO	主な利用場面 (支部業務・手続き)	利用目的	具体的な利用実態
1	登録手続き	登録情報の確認	申請手続きが正しく行われたかの確認のため、自動車検査証を確認
2		税申告	申告書と合わせて自動車検査証のコピーを添付
3		ナンバープレート購入	自動車検査証の登録番号を確認しナンバー交付を依頼
4		入力補助	QRコードを読み込んで登録情報の入力
5	その他	会員への仕分け	車台番号をキーにナンバープレート・標章を会員ごとに仕分け

・自動車検査証の電子化への期待

- ・自動車検査証の電子化により、旧車検証と引き換えに新車検証をもらうための出頭が不要になるということだけでは、現在も、支部の代行センターに依頼していて、出頭していないディーラーにはメリットがなく、それ以外の電子化によるメリットも提示することが必要。
- ・ディーラーだけではなく、ユーザーにも電子化による新たなメリットを示すことが必要。

・自動車検査証の電子化に際しての留意事項

- ・自動車検査情報は、現在は多くの業務で紙の車検証を利用しており、電子化された場合には、紙で把握できていた情報にアクセスできる環境が必須
- ・電子化に際して、紙の車検証と同様の情報を把握するためのコスト増への懸念。
- ・ICカードを利用した場合、カード表面に車両を識別可能とすることが不可欠。



警察における車検証の 取扱い状況について

平成30年10月1日

0 ヒアリングにおける御説明の目次

1 現場で車検証の情報を確認する事例(交通取締り関係)

- (1) 反則金の金額の特定・無免許運転の取締り
- (2) 無保険・無車検車両の取締り
- (3) 整備不良車両運転の取締り

2 警察署で車検証の情報を確認する事例(許可等関係)

- ・ 駐車許可、制限外許可等

3 車検証の電子化に当たり留意をお願いしたい事項(IC車検証を前提とした場合)

- (1) 車検証の券面に表示すべき情報
- (2) ICチップの規格
- (3) ICチップの情報を読み取る機器・プログラム

4 参考(車検証に係る警察関係法令の例)

- (1) 道路交通法
- (2) 東京都道路交通規則



1 現場で車検証の情報を確認する事例（交通取締り関係）

(1) 反則金の金額の特定・無免許運転の取締り


「**運転している自動車の種類**が何なのか」は、**反則金の金額**や**無免許運転への該当性**に影響を及ぼす。

(例1) : 20キロ以上25キロ未満の速度超過をした場合

→ 大型車は2万円、普通車は1万5,000円

(例2) : 大型車を運転している場合

→ 普通免許で運転していたなら無免許運転

- 
- 道路交通関係法令により、自動車の種類は**車両総重量・最大積載量・乗車定員・総排気量又は定格出力**によって特定される。
 - 交通取締り現場でこれらを特定するため、車検証を確認している。

(参考) : 道路交通法違反検挙件数 (H29)

→ 約648万2,500件



1 現場で車検証の情報を確認する事例（交通取締り関係）

(2) 無保険・無車検車両の取締り

無保険・無車検車両の取締り可能性の確保は、これらを禁止する法令の実効性を担保するために必要。

- ナンバー・車台番号は、「自動車損害賠償責任保険証明書」において自動車を特定するための記載事項となっている。
- 車検証又は検査標章に記載された**車検の有効期間**で無車検の有無が決まる。
- 交通取締り現場でこれらを特定するため、車検証を確認している。

(参考1) : 無車検（車両法・自賠法違反）検挙件数（H29）

→ 約4,000件

(参考2) : 無保険（自賠法違反）検挙件数（H29）

→ 約4,300件

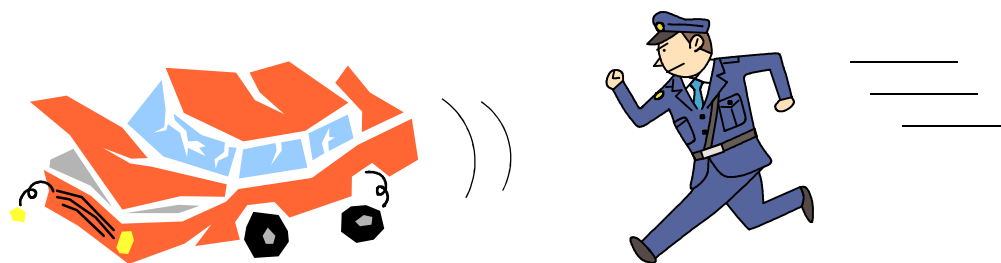


1 現場で車検証の情報を確認する事例（交通取締り関係）

(3) 整備不良車両運転の取締り

整備不良車両運転の取締り可能性の確保は、これを禁止する法令の実効性を担保するために必要。

- 整備不良車両への該当性は、自動車の構造が「道路運送車両の保安基準」に適合しているか否かなどによるため、交通取締り現場で車検証を確認している。
 - ✓ 個別の自動車が適合すべき保安基準は、**車台番号**から確認
 - ✓ 保安基準の緩和を受けているか否かは、**備考**から確認



(参考) : 整備不良車両運転検挙件数 (H29) → 約 2万6,500件



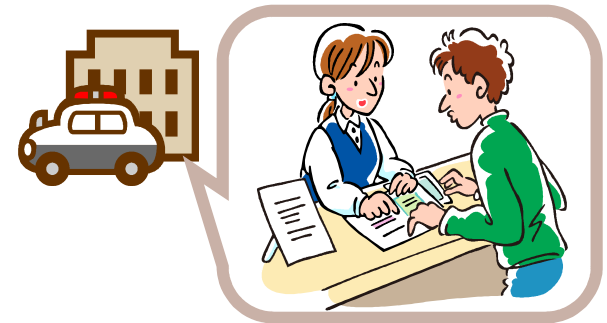
2 警察署で車検証の情報を確認する事例（許可等関係）

・ 駐車許可、制限外許可等

「**使用者の氏名・ナンバー・車両の諸元（長さ・幅・高さ）・車両総重量・最大積載量・乗車定員**」は、駐車許可、制限外許可等における確認事項。

- 用務の真正性の確認等のため、申請者と使用者の関係を把握すべく、「**使用者の氏名**」を確認している。
- **上記のうち「使用者の氏名」以外の記載事項**は、許可の可否を判断するために必要な車両の諸元等を確認するほか、許可車両を特定するために確認している（特定された車両は、許可証にも記載される。）。

※ 自主防犯パトロールに使用する自動車関係手続では、これら以外にも「**形状・車台番号・型式・所有者の氏名・使用の本拠の位置・自動車の種別及び用途**」を確認している。



（例 1）：駐車禁止場所の駐車許可 → H29中は51万3,112件

（例 2）：制限外許可 → H29 F Y中は30万7,469件

3 車検証の電子化に当たり留意していただきたい事項 (1/2)

(1) 車検証の券面に表示すべき情報

現場又は許可等受付窓口で**必要な確認**ができなければ、警察行政関係事務の円滑な遂行に支障を来し、ひいては車検証の魅力ある電子化を阻害するおそれ。

- 現場活動に必要となる「**ナンバー・車台番号・車両総重量・最大積載量・乗車定員・総排気量又は定格出力**」は（検査標章が廃止されるのであれば、**車検の有効期間**も）、券面に表示していただきたい。
- これら以外にも、認可等の事務に必要なとなる「**使用者の氏名・車体の諸元**」（形状・型式・所有者の氏名・使用の本拠の位置・自動車の種別及び用途）も、券面に表示していただきたい。

(2) ICチップの規格

券面に表示されない事項を機器によって読み取りを行うことを考えて汎用性を確保する必要性。


- ICチップの規格はIC免許証（ISO/IEC 14443 type B）に倣っていただきたい。



3 車検証の電子化に当たり留意していただきたい事項 (2/2)

(3) ICチップの情報を読み取る機器・プログラム

券面に表示できない情報を確認する必要がある場合には、その**確認方法を低コストで確保する必要性**（参考：全国の警察署数は約1,200）。

- 
- 各行政機関が必要とする情報の円滑な確認に資するようなカードリーダ等必要となる機器に関する情報提供や、P C・スマホ用アプリケーションの開発・無料配布を行っていただきたい。
 - 特に、車検証の写しの提出を求めている許可等手続の円滑性を確保するために、例えば、申請者が、真正性が担保されたe-ticketのようなP D Fデータを入手し、これを偽造困難な様式で印字して提出することができるような技術的措置を講じるなどして、**申請者・行政機関の双方にとって低コストな代替策**を用意していただきたい。



4 参考（車検証に係る警察関係法令の例）

(1) 道路交通法（昭和35年法律第105号）

第63条 警察官は、整備不良車両に該当すると認められる車両（軽車両を除く。以下この条において同じ。）が運転されているときは、当該車両を停止させ、並びに当該車両の運転者に対し、自動車検査証その他政令で定める書類の提示を求め、及び当該車両の装置について検査をすることができる。

2～8 （略）

(2) 東京都道路交通規則（昭和46年東京都公安委員会規則第9号）

第3条の2 法第45条第1項の規定による警察署長の駐車許可は、当該車両の駐車が、次の各号のいずれにも該当する場合に許可するものとする。

一～四 （略）

2・3 （略）

4 前項の申請書には、次の各号に掲げる書面又は写しを添付しなければならない。

一 許可を受けようとする駐車場所及びその周辺の見取図（中略）

二 許可を受けようとする駐車に係る用務を疎明する書面

三 許可を受けようとする車両の自動車検査証

四 許可を受けようとする車両の運転者に係る運転免許証

5～10 （略）



H30. 10. 1

軽自動車検査協会

自動車検査証の電子化について

○自動車検査証の電子化に対する軽自動車検査協会のスタンス

登録自動車の電子化のコンセプトやスケジュールの検討状況を踏まえ、対応して参りたい。

1. 自動車検査証の利用実態

○当協会は、国土交通大臣に代わって検査対象軽自動車の自動車検査証を交付する立場である。

- ・使用者が初めて自動車を運行する際には、新規検査を受け、車両番号の指定を受ける必要がある。検査の結果、保安基準に適合すれば検査証の交付をする。
- ・継続検査では、使用者から提示された検査証と現車の照合を行い、車両が保安基準に適合していることが確認されれば、新たな有効期間を付した検査証を返付する。
- ・所有者や使用者の変更等の場合にも検査証の提出を受け、必要書面の確認の後に記載事項変更後の検査証を交付する。

2. 自動車検査証の電子化への期待

- ・当協会において、各種手続きの際、書面を減らせることにより作業の効率化が期待できる。

3. 自動車検査証の電子化に際しての留意事項

- ・大幅な電算システムの改修が必要となるため、予算と開発期間の確保をする必要がある。そのため、国と同時に対応できるかは不明である。
- ・使用者が使用する自動車の有効期間を把握する機会の確保が必要ではないか。(特に検査標章の取扱いによっては影響が大きくなる。)
- ・電子データへの不正アクセス防止対策が重要となる。
- ・騒音規制値等の検査証備考欄記載事項を、街頭検査時等に参照する代替措置の検討が必要である。
- ・国とは別の電算システムを運用しており、関係者において国の権限で行われる整備命令発令状況等の確認手立てが必要である。

資料2

国内における行政情報等の電子化事例

行政情報の電子化の例① ※各行政機関のHPを基に作成

	個人番号カード (マイナンバーカード)	住民基本台帳 カード	運転免許証	パスポート
背景	マイナンバーの確認と身元（実存）の確認を同時に行うことを可能とするとともに、電子的に個人を認証する機能(ICチップ)を搭載し、様々な用途に利用することを目的に導入	全国規模で本人確認を行うシステムとして、住基ネットが構築され、個人に住民票コードを付与。個人が住基ネットを効果的に利用できるよう住民票コード等が記録されたICカードを交付	免許証の偽変造を防止する観点から、ICチップを導入	旅券の不正使用を防止する観点から、ICチップを導入
意義・効果	行政を効率化し、国民の利便性を高め、公平・公正な社会を実現する社会基盤	自治体事務の効率化、各種行政手続きにかかる住民の利便性向上。特に電子政府・電子自治体の基盤として、インターネット等を通じた電子申請に対応	「不正行為」（偽造、なりすまし等）を防止し、確実な本人確認が可能	顔写真の張替え等券面への偽変造に対し、ICチップ格納情報と照合することにより偽造の検知を可能とした
用途	<ul style="list-style-type: none"> 個人番号を確認する場面での利用（就職、転職、出産育児、病気、年金受給、災害等） 公的個人認証サービスの利用 	<ul style="list-style-type: none"> 市町村の区域を越えた住民基本台帳に関する事務の処理（住民票の写しの広域交付） 電子申請に使われる電子証明書の格納媒体 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車や原付自転車の運転免許取得時に交付 自動車等を運転する際の携帯義務 	出入国審査の際にICチップの記録事項を参照し、本人確認
利活用	<ul style="list-style-type: none"> 市町村、都道府県、行政機関等による付加サービスの利用 電子証明書による民間部門を含めた電子申請・取引等における利用 	市町村の独自利用（印鑑登録証など）	<ul style="list-style-type: none"> 臓器提供の意思表示として裏面を利用 本人証明のため身分証明書として利用 	身分証明書

マイナンバーカードについて

<表面>



<裏面>



ICチップ記録事項

- 券面アプリケーション
(住所、市名、生年月日、性別、顔写真)
- 公的個人認証サービスによる電子証明書
アプリケーション
(署名用電子証明書、利用者用電子証明書)
- 券面事項入力補助アプリケーション
(住所、氏名、生年月日、性別、個人番号)
- 住基アプリケーション
(住民票コード)

住民基本台帳カードについて

<表面（住所、生年月日、顔写真入り）>



ICチップ記録事項

- ・券面記載事項
- ・住民票コード
- ・電子証明書(希望者のみ)

<裏面>

- ◆カードにご使用のパスワードは他人に知られないようご注意ください。
- ◆カードは曲げたり折れたりすると使用できなくなりますので、取り扱いにご注意ください。
- ◆カードを亡失した時は、直ちに届け出てください。
- ◆このカードを拾得された方は、直ちに下記の連絡先へご連絡ください。

サインパネル領域

(新) 住所 などを記載
市町村長 (印)

<参考（住所、生年月日、顔写真無し）>



(豊島区公式HPをもとに作成)

運転免許証のICカードについて

<表面>



ICチップ記録事項

- 券面記載事項 (顔写真含む)
- 本籍

<裏面>

備考	

以下の部分を使用して臓器提供に関する意思表示をすることができます(記入は自由です)。記入する場合は、1から3までのいずれかの番号を○で囲んでください。

1. 私は、脳死後及び心臓が停止した死後のいずれでも、移植のために臓器を提供します。
2. 私は、心臓が停止した死後に限り、移植のために臓器を提供します。
3. 私は、臓器を提供しません。

【1又は2を選んだ方で、提供したくない臓器があれば、×をつけてください。】
〔心臓・肺・肝臓・腎(じん)臓・脾(ずい)臓・小腸・眼球〕

〔特記欄： _____〕
《自筆署名》
《署名年月日》 _____ 年 _____ 月 _____ 日

(警察庁HPをもとに作成)

行政情報の電子化の例② ※各行政機関のHPを基に作成

		個人番号カード (マイナンバーカード)	住民基本台帳 カード	運転免許証	パスポート
格納情報		<ul style="list-style-type: none"> 電子証明書 券面記載事項 顔写真データ 住民票コード 	<ul style="list-style-type: none"> 住民票コード 券面記載事項 電子証明書 (希望者のみ) 	<ul style="list-style-type: none"> 券面記載事項 本籍 顔写真 	<ul style="list-style-type: none"> 身分事項ページ記載事項 顔画像データ
導入時期		平成28年1月	平成15年8月25日 住民基本台帳カード交付開始 ※平成27年12月で発行終了。発行されたカードは有効期間内であれば利用可能。	平成19年1月4日より 全国で順次導入開始し 平成22年1月31日全国にて導入 ※IC化に伴い、従来の免許証交付手数料に450円を加えた額とした	平成18年3月20日以降の申請から導入 ※IC化に伴い、従来の交付手数料に1,000円を加えた額とした
発行数		約1,470万枚 (H30.7.1)	約960万枚 (H27.12.31)	約2,050万枚 (H29年)	約400万冊 (H29年度)
カード タイプ	非接触	Type B (ISO/IEC14443)	Type B (ISO/IEC14443)	Type B (ISO/IEC14443)	Type B (ISO/IEC14443)
	接触	ISO/IEC7816	ISO/IEC7816	—	—
有効期間		発行日から申請者の10回目の誕生日まで ※20歳未満の者は容姿の変化が大きいため、申請者の5回目の誕生日まで ※電子証明書は発行日から5回目の誕生日まで	発行日から10年 ※電子証明書は3年間	違反状況、年齢、免許取得後の年数等により、一般には発行日から3年～5年	一般旅券 5年or10年 (選択可能。ただし、20歳未満は5年のみ)

行政情報の電子化の例③ ※各行政機関のHPを基に作成

	個人番号カード (マイナンバーカード)	住民基本台帳 カード	運転免許証	パスポート
交付のしくみ	<ul style="list-style-type: none"> 個人からのマイナンバーカード交付申請の後、市区町村が交付通知書を発送 受領時に交付通知書・通知カード、本人確認書類を確認の上、市区町村窓口で受領 	住基カードの利用を希望する住民からの申請に基づき、市区町村において必要初期データの書き込み及び券面印刷を実施し、交付	運転免許試験に合格した者等に対して、都道府県公安委員会が運転免許証を交付	<ul style="list-style-type: none"> 必要書類を揃え、住民登録をしている都道府県のパスポート申請窓口で申請 申請時に渡された旅券引換証・手数料を本人が持参し、窓口で受領
交付主体	市区町村 [地方公共団体情報システム機構(J-LIS)が全国の市区町村長から委任を受けて一括発行]	市区町村 [各市区町村または、指定情報処理機関(J-LIS)が発行]	都道府県公安委員会	外務省から事務委託を受けた各都道府県および、都道府県から再委託を受けた各市町村
情報変更	ICチップ及び券面に追記	ICチップ及び券面裏に追記	ICチップ及び券面裏に追記	不可(再発行)
情報変更主体	各市区町村	各市区町村	都道府県公安委員会	-

行政情報の電子化の例④ ※各行政機関のHPを基に作成

		個人番号カード (マイナンバーカード)	住民基本台帳 カード	運転免許証	パスポート
ICチップの セキュリティ 対策		<ul style="list-style-type: none"> 通信データ保護 利用者認証とアクセス制御 物理的攻撃への対抗 等 	<ul style="list-style-type: none"> 通信チャネル保護 相互認証 本人確認 等 	<ul style="list-style-type: none"> スキミング防止 (本籍及び顔写真の読出しにはPIN1とPIN2の照合が必要。他の情報の読出しはPIN1のみで可能) 	データ読み取りにあたっては、旅券の身分事項ページに印刷されている数字やアルファベットを読み取りに使用する（スキミング防止）
閲覧 方法	本人	<ul style="list-style-type: none"> 券面事項入力補助アプリを利用した閲覧（スマホで可） マイナポータル 	専用のソフトウェアをインストールしたパソコン及びICカードリーダ/ライター	各都道府県の運転免許試験場及び警察署に設置された端末	身分事項ページ記載事項と同内容
	行政	<ul style="list-style-type: none"> 市区町村に設置された端末 	市区町村に設置された端末	<ul style="list-style-type: none"> 都道府県警においては運転免許試験場及び警察署に設置された端末 その他機関においては専用ソフトウェアをインストールしたパソコン及びICカードリーダ/ライター 	<ul style="list-style-type: none"> 身分事項ページ記載事項と同内容 市販のパスポートリーダ
	民間	券面事項入力補助アプリを利用した閲覧	専用のソフトウェアをインストールしたパソコン及びICカードリーダ/ライター	専用のソフトウェアをインストールしたパソコン及びICカードリーダ/ライター	<ul style="list-style-type: none"> 身分事項ページ記載事項と同内容 市販のパスポートリーダ

その他の電子化の例① ※各機関等へのヒアリングを基に作成

	クレジットカード	Suica	ICタグ (図書館利用)
背景	従来の磁気ストライプ型のクレジットカードに比べ、偽変造・解析が困難なICチップを採用しより安全な決済を可能とした。	鉄道等使用時において、ワンタッチで改札機の通過、定期券区間以外で乗り降りした際の改札機通過時の自動清算機能等を備え、よりスムーズな乗客の鉄道利用を可能とした。	図書館で書籍等の貸出・返却業務やたな卸し業務の効率化、ならびに盗難防止装置の利用を実現するために、各書籍にICタグを装備された。
意義・効果	ICクレジットカード対応端末設置加盟店では原則サインのかわりに暗証番号入力により利用することが可能となり、安全性が向上した	旅客の利便性向上に加え、電子マネー等の機能も有し、買い物時にもワンタッチでの支払い等も可能となった。	業務の効率化、ならびに盗難防止
用途	クレジットカード利用可能店舗における決済	Suicaとして提供する電子マネーや乗車に必要な機能	資料の識別子、盗難防止
利活用	なし ※百貨店/マイレージ等他の用途と共有している場合がある	なし ※クレジットカード一体型等他の用途に活用している場合がある	なし

その他の電子化の例② ※各機関等へのヒアリングを基に作成

		クレジットカード	Suica	ICタグ (図書館利用)
格納情報		<ul style="list-style-type: none"> ・カード番号 ・氏名情報 ・有効期限 ・セキュリティコード ・カードブランド名 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・日付・入場駅・出場駅・残額・通番 ・プリペイドカード使用履歴 ・定期券情報 ・氏名(記名式Suica) ・普通列車グリーン券情報 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・書籍の資料番号 (自治体独自) ・盗難防止フラグ
導入時期		平成13年に標準仕様を策定。以降順次導入	平成13年	—
発行数		約600万枚 (H29年度)	約6400万枚 (H28年度)	図書館所蔵数による
カードタイプ	非接触	<ul style="list-style-type: none"> ・TypeAまたはTypeB (ISO/IEC14443) ・FeliCa (ISO/IEC18092) 	<ul style="list-style-type: none"> ・FeliCa (ISO/IEC18092) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ISO18000-3 (13.56Mhz) ・ISO18000-6 (960Mhz) ※図書館によるため、上記は例
	接触	ISO/IEC7816	-	-
有効期間		<ul style="list-style-type: none"> ・日本：5年前後が多い ・海外：2～3年が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・カードを利用した日から10年間利用がない場合、失効 	<ul style="list-style-type: none"> ・有効期限なし

その他の電子化の例③ ※各機関等へのヒアリングを基に作成

	クレジットカード	Suica	ICタグ (図書館利用)
交付のしくみ	<ul style="list-style-type: none"> 発行拠点での集中発行 即時発行機等での分散発行 	多機能券売機、みどりの窓口等の各拠点で発行	<ul style="list-style-type: none"> 館内で発行 図書館専用書店で、貼付・エンコード作業を実施する場合もある
交付主体	カード会社・銀行、金融機関 等	J R 東日本	規定なし
情報変更	<ul style="list-style-type: none"> 更新時は新たにカードを発行 	<ul style="list-style-type: none"> 乗降、定期情報変更等のたびに格納データに更新が入る 	<ul style="list-style-type: none"> 変更権限等は設定無し 再利用はしないことが多い
情報変更主体	カード会社・銀行、金融機関 等	J R 東日本	規定なし
ICチップのセキュリティ対策	<ul style="list-style-type: none"> クレジットカード業界認定 	<ul style="list-style-type: none"> FeliCaのセキュリティ対策 	なし

資料3

第1回検討会の意見交換を踏まえた 論点整理(案)

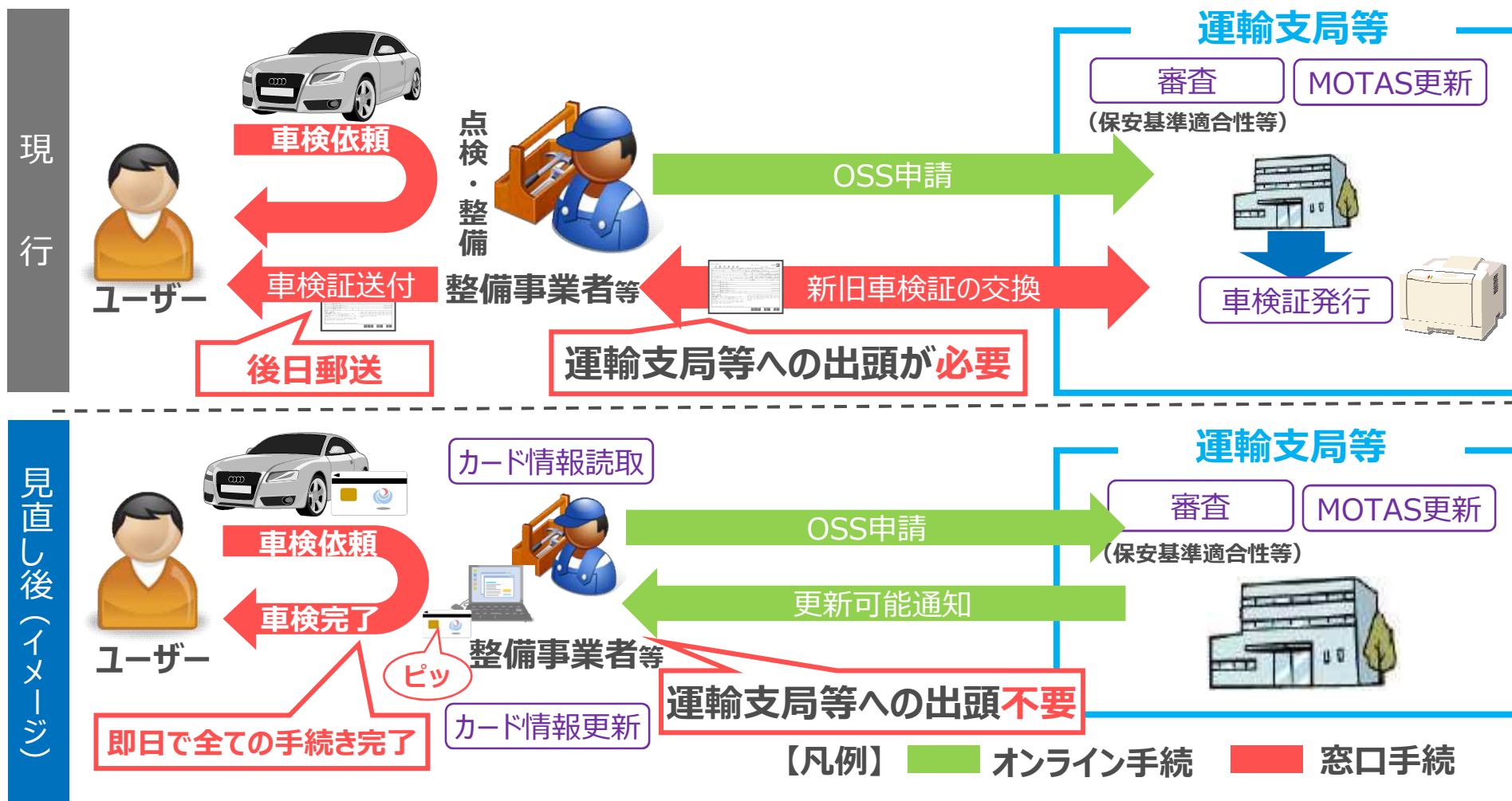
本検討会において検討いただきたい事項(案)

フェーズ1 (手続の簡素化)	Step 1 基本コンセプト	<p>論点1 自動車検査証の電子化に伴う手続フロー</p> <p>論点2 自動車検査証の電子化の方式 (ICカード…)</p> <p>論点3 自動車検査証の閲覧・書換の実施主体</p> <p>論点4 国・民間事業者等における運用体制の確保</p> <p>論点5 導入時期</p> <p>論点6 導入コスト</p> <p>論点7 検査標章</p>
	Step 2 技術的要件	<p>論点8 セキュリティー対策</p> <p>論点9 電子化の方式を踏まえた性能要件・システム要件等</p>
フェーズ2 (更なる展開)		<p>論点10 電子化する情報の範囲</p> <p>論点11 将来的な活用のあり方</p>

自動車検査証の電子化に伴う手順フロー

論点1 自動車検査証の電子化に伴う手順フロー

・自動車検査証の電子化による、申請手続きの完全電子化を実現するための手順フローを検討する。



自動車検査証の電子化の方式

論点2 自動車検査証の電子化の方式（ICカード…）

・自動車検査証の電子化に際しては、ICカード方式や車体埋込式、オンライン方式その他の方法が考えられる。他の論点の整理を踏まえ、どのような方式が適当か、検討する。

⇒ 利用シーンに応じた各電子化の方式の具体的な運用イメージを整理。

検討項目	概要
①電子化の方式	ICカード方式、車体埋込方式、オンライン方式 等
②利用シーン	ICチップ記録事項の閲覧、写しの作成、読取内容の電子的活用 等
③その他	書換えの容易性(可搬性)、普及の容易性 等

自動車検査証の閲覧・書換の実施主体

論点3 自動車検査証の閲覧・書換の実施主体

・閲覧・書換を実施する主体としては以下の者が想定される中、主体ごとに取り扱える情報の範囲は設定する必要があるか。

- 所有者・使用者本人
- 整備事業者、ディーラー、行政書士、自動車メーカー
- 行政機関(警察、徴税機関、地方公共団体等)
- 損害保険会社、フェリー会社・・・

自動車検査証の情報のうち、具体的にどのような情報を活用しているかを踏まえ、検討する。

1. 自動車検査証の閲覧主体

- ・本人、民間、行政の主体ごとに取り扱える情報の範囲は設定する必要があるか。
- ・主体ごとに閲覧のための端末等が必要になるが、具体的な運用イメージを整理。

2. 自動車検査証の書換主体

継続検査OSSに関与している者として、整備事業者、申請代理人((一社)日本自動車整備振興会連合会、(一社)日本自動車販売協会連合会、行政書士)がいるが、書換主体をどのように設定するのか。



国・民間事業者等における運用体制の確保

論点4 国・民間事業者等における運用体制の確保

(1) 国における運用体制

- 民間事業者とのネットワーク接続を前提としたMOTASの情報管理体制
- 書換主体の管理の業務の実施体制
- その他業務運用体制

(2) 民間事業者等における運用体制

- 申請を代理する場合における実施体制
- 電子化情報の書換えを実施する場合における実施体制(取扱責任者の設置等)

自動車ユーザーの情報が適切に管理されつつ、利便性の高い運用体制となるよう検討する。

【継続検査OSSフロー(イメージ)】



- ・電子化情報の書換主体は誰か
- ・書換えの際の民間事業者等の体制はどうあるべきか
- ・誰に対して更新可能通知を送信するのか 等

- ・運輸支局等による書換主体の管理の業務の実施体制

導入時期

論点5 導入時期

- ・自動車検査証の電子化に際しては、すべての車両について、同時期一斉に導入するのか、それとも、車種ごとに順次導入することとするのか。
- ・また、導入時期については、行政側のシステム改修、法令上必要となる手当のみならず、民間事業者側の準備期間についても考慮する必要。

円滑に自動車検査証の電子化に移行できるスケジュールとは何かを踏まえ、検討する。

1. 電子化された自動車検査証の導入方法

- ・ 自家用・事業用の区別、導入地域等を限定して導入する場合における、使用者、民間事業者、行政機関等にとってのメリット・デメリットの整理。

2. 電子化された自動車検査証の導入時期

- ・ 行政側のシステム改修を踏まえると、導入に当たっては少なくとも数年の期間は必要。
- ・ 民間事業者における準備期間は十分確保可能か。

導入コスト

論点6 導入コスト

- ・システム開発及び運用、ICカード等の製造、ネットワーク環境整備、専用機器の導入、システム構成等、自動車検査証の電子化に対応するために、関係者に一定の導入コストがかかることが想定される。導入コストを踏まえつつ、最適な制度となるよう検討する。

1. 国土交通省において必要な費用(イメージ)

- ・ 車検証の電子化にあたり、国土交通省においては、自動車登録検査業務システム及びOSS インターフェースシステムの相当程度の改修が必要と見込まれる。このため、両システムの更改時にあわせて改修することにより、費用低減を図る。

2. 関係機関において必要な費用(イメージ)

- ・ 電子情報の読取りに当たり、読取り端末及びアプリケーションの導入が必要と考えられる。
- ・ 電子情報の書換えに当たり、書換え端末及びアプリケーションの導入が必要と考えられる。
- ・ これらの導入コストの低減に向け、なるべく専用機器ではなく、汎用機器を利用できるような設計とすることが必要ではないか。

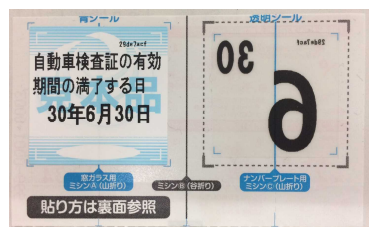
検査標章

論点7 検査標章

- ・検査標章についても、受領のための支局等への出頭を不要とする必要があるのではないか。現状は、支局等において、プリンターを用いて印刷し、交付。

現行

- ・支局等の窓口において、車検証の交付時にあわせて交付。
- ・支局において、専用紙に専用プリンターにて、印刷。
- ・検査標章には、車検の有効期間及び当該標章を特定するための符号(数字・アルファベット)が記載されている。



【検査標章】



【ステッカープリンター】

車検証の電子化後

- ・検査標章受領のための支局等への来訪を不要化するためには、
 - ①支局等以外の者においても印刷可とする方法、
 - ②支局等からの郵送等
 が考えられる。
 - ・それぞれの場合の運用形態※を整理。
- ※ 手続きフロー、印刷主体、運用体制、設備の共用、導入コスト、不正防止対策等



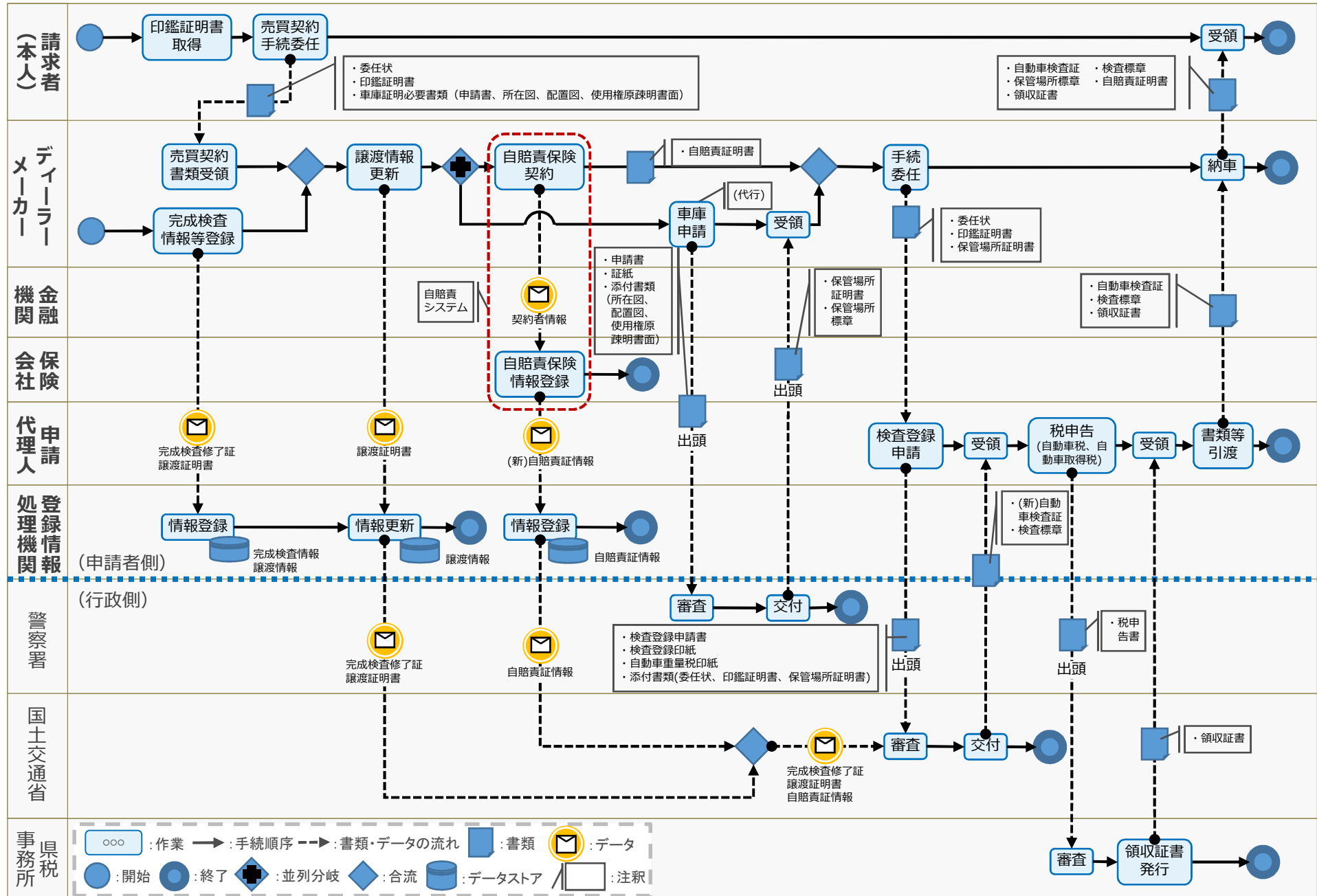
【継続検査OSSフロー(イメージ)】

参考資料1

検査・登録申請に係る事務フロー図

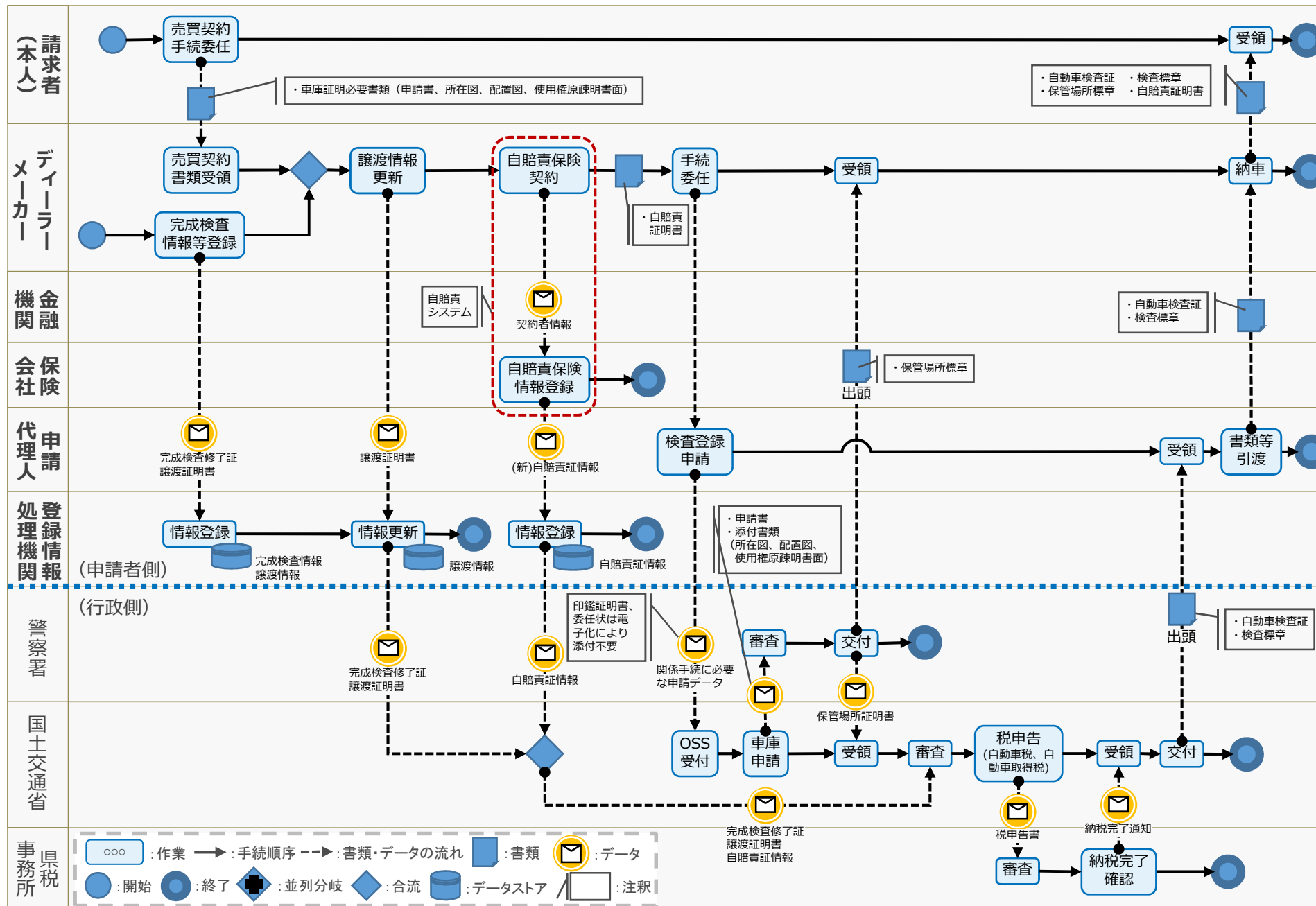
新車新規登録（型式指定車）申請に係る事務

窓口



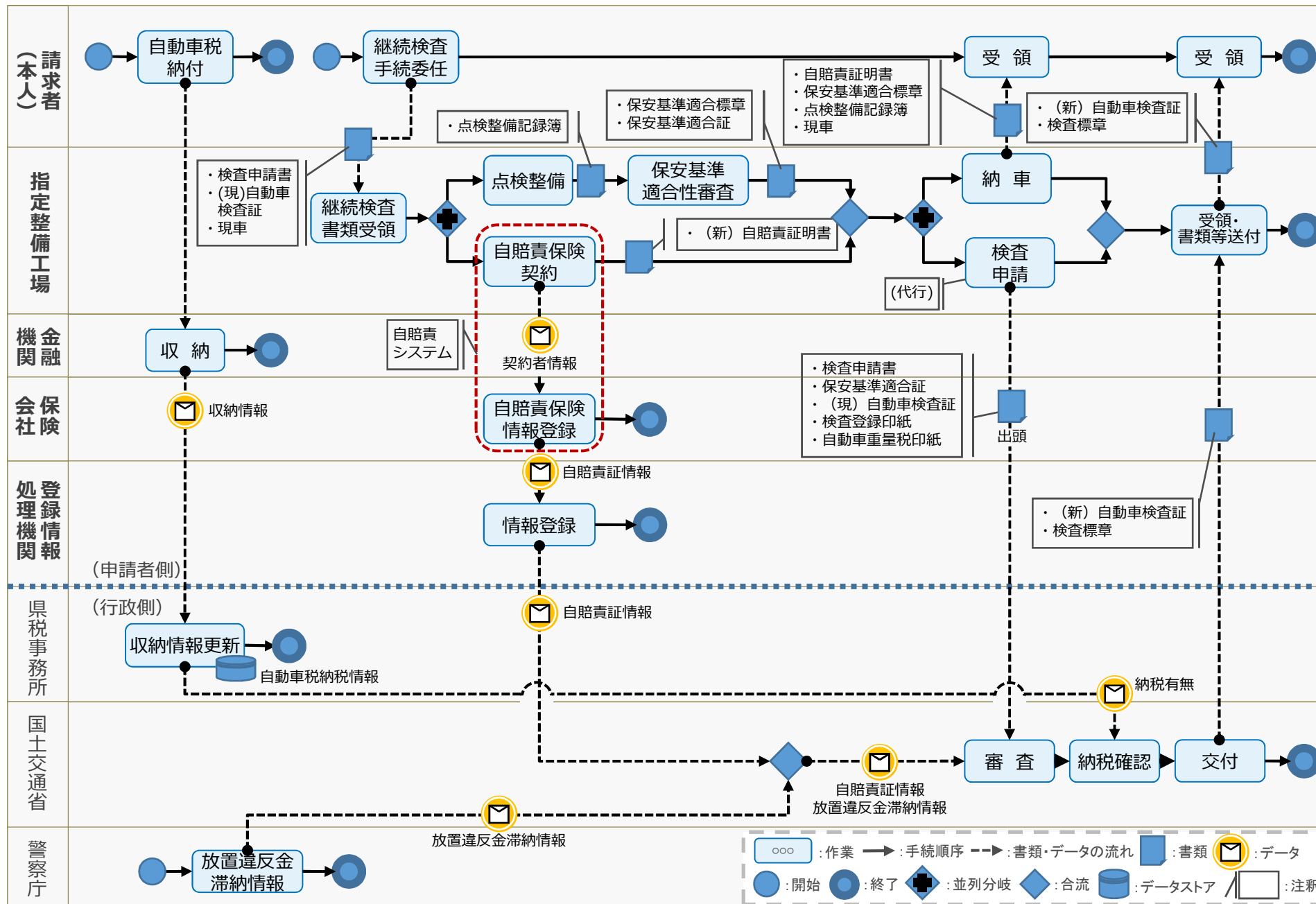
新車新規登録（型式指定車）申請に係る事務

OSS



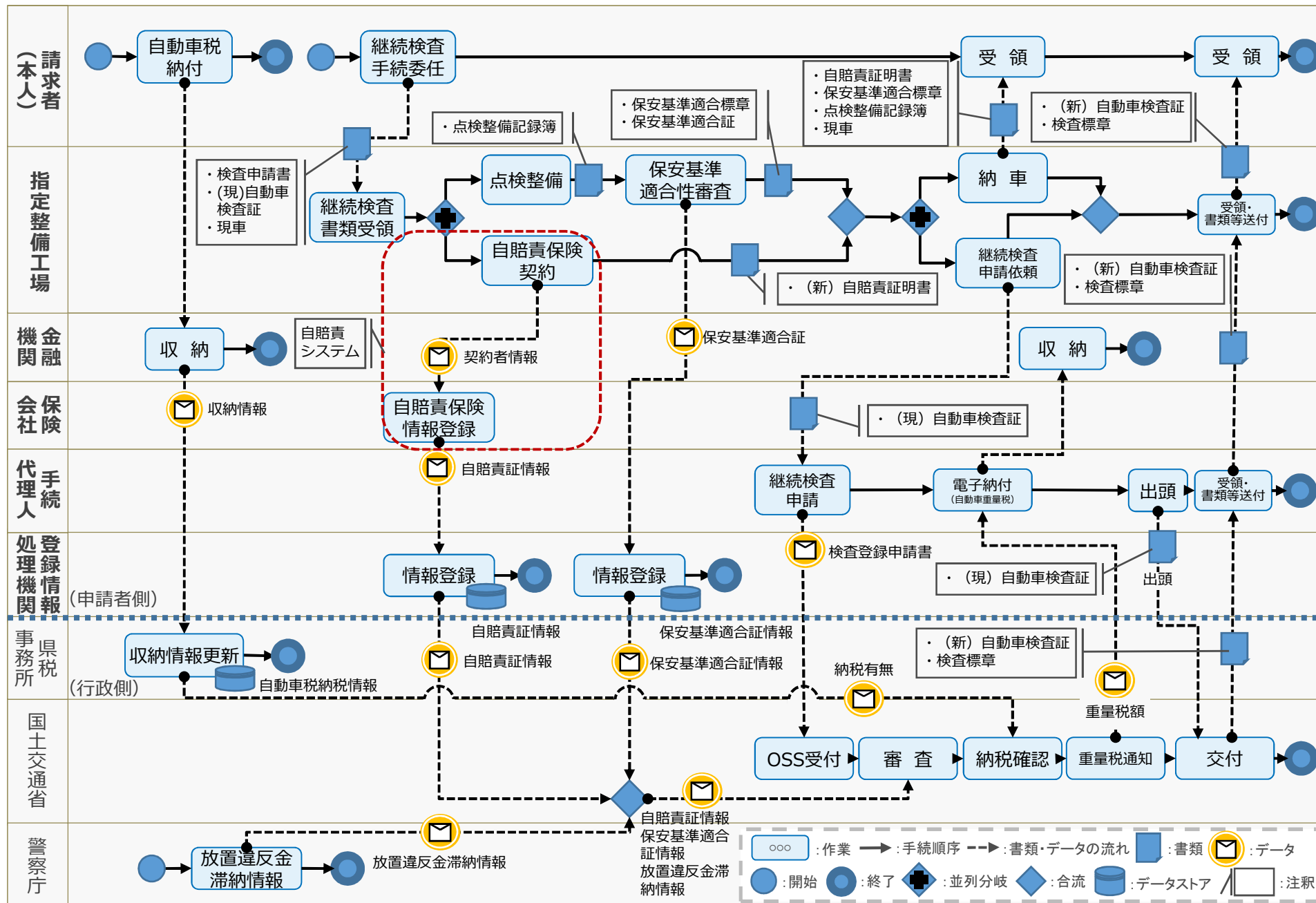
継続検査（現車提示不要）申請に係る事務

窓口



継続検査（現車提示不要）申請に係る事務

OSS



第 1 回 自動車検査証の電子化に関する検討会 議事概要

1. 日 時：平成 30 年 9 月 5 日（水）10 時 00 分～12 時 00 分
2. 場 所：TKP 東京駅大手町カンファレンスセンター 22 階 ホール 22 E
3. 出席者：石田委員、大山委員、新保委員、青山委員、安藤委員、岡安委員、久保田委員、木場委員、島崎委員、徳永委員、堀内委員、三上委員、武藤委員、持田委員代理（和辻委員欠席）、奥田委員、大嶋委員代理（蔭山委員欠席）、林委員、平木委員

4. 議事（概要）

- (1) 資料 1 の設置要領に基づいて「自動車検査証の電子化に関する検討会」を自動車局に置くことにつき、委員の了承を得た。
- (2) 当該検討会の座長として石田委員、座長代理として大山委員が選任された。
- (3) 事務局から資料に沿って説明があり、その後意見交換を行った。

（委員からの主な意見）

- 行政手続のオンライン化に際して、なかなか導入が進まないことについて、共通する要因があるのではないかと。本検討会には、多くの行政機関にも参画いただいていることから、行政手続のオンライン化を躊躇する要因を検討してもらえるとよいのではないかと。
- 今後の自動車保有関係手続のワンストップサービス（OSS）利用促進について、実際の申請主体を明確にした上で、それぞれの者にとって利用しやすい仕組みとすることが重要ではないかと。
- 新車購入時、継続検査時、引っ越し等の際に必要な手続きを念頭に置いた制度設計が必要。その意味で業務フロー図は「見える化」のためにも良い資料だが、見る人に誤解を与えないためにも、国際的標準の記載方法に合わせて修正いただきたい。
- 中古車のオークションでは自動車と自動車検査証が物理的に離れることとなるため、それぞれの自動車と自動車検査証の紐付けなど、管理する仕組みについても今後、議論いただきたい。
- 大きな流れとしてはペーパーレス化であり、車検証の電子化による出頭の不要化は良い取組みだと思う。
- 自動車検査証だけでなく、検査標章についても出頭を不要とする議論が必要ではないかと。アメリカでは中古車を買った際にはその場で乗って帰れるところもある。それが理想型ではないかと。
- 整備業界は人手不足のところも多く、OSS は業務効率化の有効な手段だが、継続検査時の新旧車検証の交換はネックとなっている。また、継続検査に際しては、納税

確認、放置違反金の納付状況、自動車損害賠償責任保険等、多くの確認事項がある。これらの確認方法の利便性向上について検討していただきたい。

- 自動車検査証を電子化した場合もこれまで通り、適切な課税を保持していく環境を継続していただく必要がある。自動車取得税、自動車税の課税事務においては、自動車検査証が不可欠であるということを念頭に議論を進めてもらいたい。
- 今後の検討においては、登録自動車と軽自動車の手続に関する仕組みの違いを理解いただいた上で、軽自動車に係る自動車検査証の電子化も念頭に議論していただきたい。
- 軽自動車における自動車検査証の電子化については、今回の検討会における登録自動車の電子化のコンセプトやスケジュールの検討状況を踏まえながら、検討していきたい。
- 自動車検査証の備付け義務についても、議論していただきたい。また、すべての自動車検査証記載事項を Web 上で参照することができるようにならないか、検討していただきたい。
- 未来投資戦略 2018 に基づく電子政府の推進、Society5.0 の実現における自動車産業の一層の発展及びデータ駆動型社会への変革に向けたビッグデータの活用を踏まえて、単なる電子化だけでなく、明るい日本の未来のためにどのような方向で検討するかという思想、方向性を検討会の構成員全員で共有しておいた方がよいのではないか。
- 手続きのOSSの議論はよくされるが、手続きの途中で一カ所でもワンストップするとすべての申請がストップしてしまうため、最終的にはすべてのフローの電子化が理想である。
- 本検討会検討事項のフェーズ 1 は早期に結論を得るべきものであるため、まずはステップ 1 を議論いただくことが重要。制度の検討だけでは不十分であり、実際に社会に実装されるよう検討を進める必要がある。

以上