

自動車検査証の電子化に関する検討会（第9回）

議事次第

日 時：令和元年10月30日(水)16時00分～18時00分

場 所：国土交通省（中央合同庁舎3号）11階特別会議室

1. 利活用方策のアイデア整理について
2. 利活用方策の論点を踏まえた検討項目について
3. 紙からICカードへの切り替え時におけるカード発行について
4. 今後の進め方（案）について

（配付資料）

議事次第

委員名簿

資料1 利活用方策のアイデア整理

資料2 利活用方策の論点を踏まえた検討項目

資料3 紙からICカードへの切り替え時におけるカード発行

資料4 今後の進め方（案）

参考資料 第8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、順不同)

○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 特命教授
	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 教授
(関係団体等)	小濱 俊一	(一社)日本損害保険協会 自賠償保険固有業務PT リーダー
	大塚 謙二	日本行政書士会連合会 副会長
	小笠原 徹	地方税共同機構システム部 部長
	岡安 雅幸	(一社)全国自動車標板協議会 専務理事
	西本 俊幸	(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
	岩田 剛和	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
	和辻 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
	橋本 亮二	国土交通省総合政策局情報政策課 課長
	小山 慧	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
	東 高士	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	一見 勝之	自動車局長
	江坂 行弘	自動車局次長
	福田 守雄	大臣官房審議官(自動車局)
	小林 豊	自動車局総務課長
	江原一太郎	自動車局保障制度参事官
	山崎 孝章	自動車局環境政策課長
	野津 真生	自動車局技術政策課長
	久保田秀暢	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
	森原紀代子	自動車局自動車情報課課長補佐

資料1 利活用方策のアイデア整理

○ IC自動車検査証の空き領域を用いて、官民さまざまなプレイヤーによる利活用を促進し、自動車関連産業の生産性向上、自動車ユーザーの利便性向上、各種行政活動の向上を目指す。

ポイントサービスの基盤

- ✓ 整備工場における点検・整備等に応じたポイントサービス
- ✓ ガソリンスタンドにおけるガソリン購入量、タイヤ交換等に応じたポイントサービス



その他の利活用策

- ✓ 新車販売時に車両の点検サービスをパック販売した際の点検チケット代わりとしてのICチップの活用



官民さまざまなプレイヤーによる利活用を促進

自動車関連産業の
生産性向上

自動車ユーザーの
利便性向上

各種行政活動の向上

○ IC自動車検査証の利活用方策を実現するために必要な検討事項として、制度面、技術面、運用面の観点から、以下の論点に基づき、アイデア整理等に基づき検討。

視点	利活用検討の論点	論点の内容
制度面	1. 利活用事務の範囲	<ul style="list-style-type: none"> IC自動車検査証の利活用を行う者として規定されている、行政機関、地方公共団体、民間事業者その他の者それぞれにおける利活用事務の範囲を検討する。
	2. 利活用事務の主体の範囲	<ul style="list-style-type: none"> IC自動車検査証の利活用を行う者として規定されている、行政機関、地方公共団体、民間事業者その他の者それぞれにおける利活用主体の範囲を検討する。
	3. 利活用事務に係る要件及びそのチェックの仕組み	<ul style="list-style-type: none"> IC自動車検査証の利活用事務及び利活用事務の主体に関し、国による関与の可否を検討する。 利活用事務の実施が認められる要件及びそのチェックの仕組みを検討する。 利活用事務の主体に対する管理・監督の可否を検討する。
技術面	4. 利活用方式	<ul style="list-style-type: none"> IC自動車検査証の利活用を実現する手段として、他の論点の整理を踏まえ、どのような方式が適用か、検討する。
	5. IC自動車検査証の利活用にあたっての技術的要件	<ul style="list-style-type: none"> IC自動車検査証を利活用する際に、システムにおいて国交省が実施すべき技術的措置及び利活用者側に求める環境・技術的条件を検討する。
	6. IC自動車検査証記録事項の安全管理措置の基準	<ul style="list-style-type: none"> IC自動車検査証の利活用における、記録事項の漏洩、減失又は毀損の防止等の安全管理措置の基準を検討する。
運用面	7. 利活用事務の各段階の留意点	<ul style="list-style-type: none"> IC自動車検査証の利活用事務の各段階における留意点について検討する。

(第7回検討会資料より)

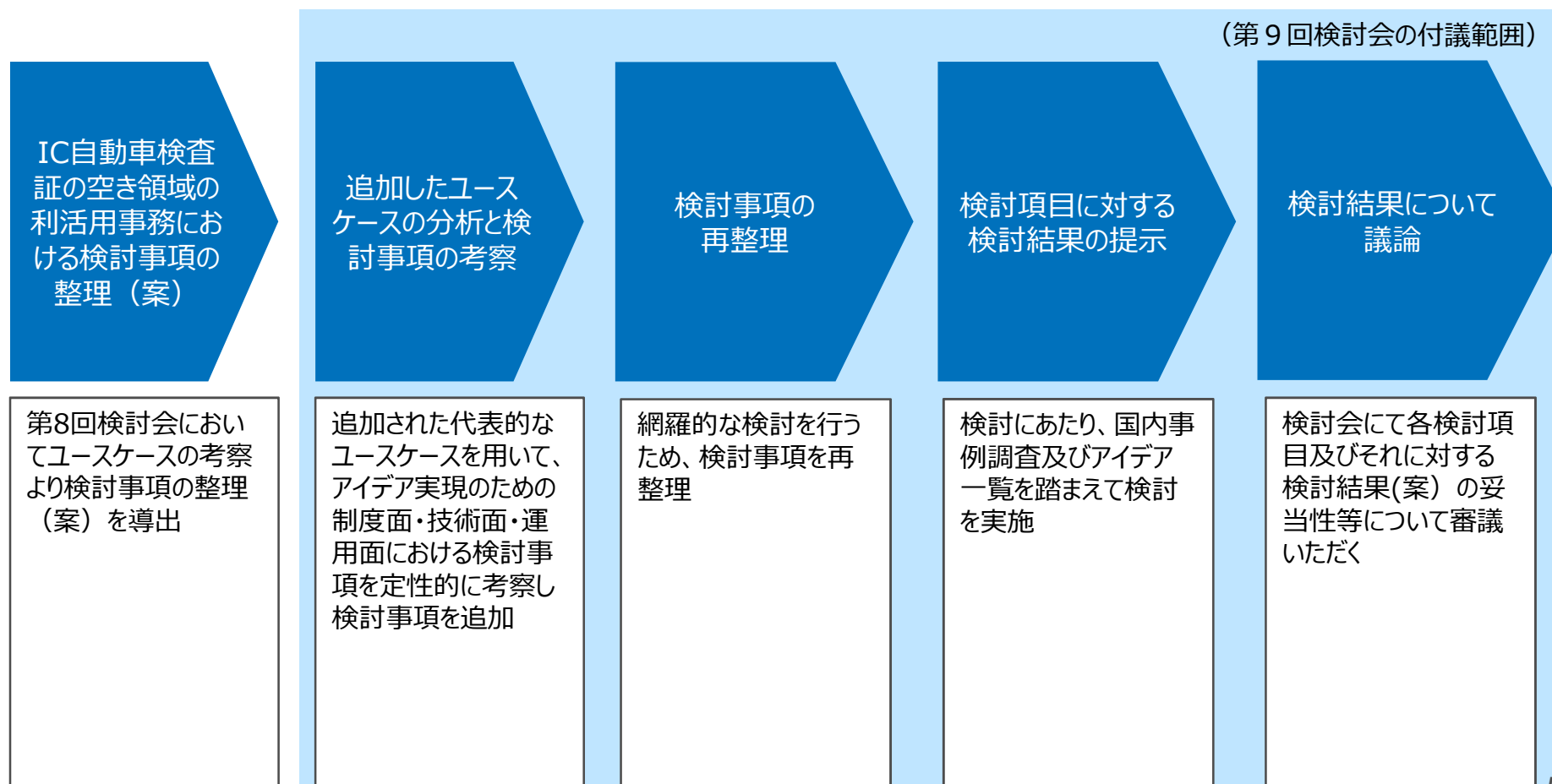
○ 資料 1 におけるユースケースの考察から得た検討事項は以下のとおり。

視点	利活用検討の論点	検討事項の整理 (案)
制度面	1. 利活用事務の範囲	<ul style="list-style-type: none"> IC自動車検査証の利活用をする主体（行政機関、地方公共団体、民間事業者その他の者）ごとに利活用事務の範囲を限定するべきか。 現在実施されていない又は効率性が向上するものであることが必要ではないか。 利用される見込みが十分にあることが必要ではないか。 現行の法制度上認められていないものについては、制度改正の見込みがあるか。
	2. 利活用事務の主体の範囲	<ul style="list-style-type: none"> アプリの搭載者、情報の記録者及び情報の閲覧者をそれぞれ限定する必要があるか。 記録された情報を利用する主体は広く認められるべきではないか。
	3. 利活用事務に係る要件及びそのチェックの仕組み	<ul style="list-style-type: none"> アプリの開発やICカードへのアプリの搭載・消去について、国の関与が必要か。 ICカードへの情報の記録者等を限定する場合、どのような要件及びチェックの仕組みが必要か。 書込・閲覧等の権限をその主体ごとに管理する必要があるか。 また、管理が必要な場合、どういった単位（本店・営業所等）で権限を付与するか。
技術面	4. 利活用方式	<ul style="list-style-type: none"> データ量等に応じた利活用方式を実現する場合、自動車検査証情報以外に、ICチップに車両を識別する情報(車両ID等)を格納する方式が必要か。 多くの主体に共通的に利用される情報を記録し、誰でも情報を閲覧できる領域が必要か。 多様な利活用を可能とするため、使用できるデータ量の上限を設けるべきか。
	5. IC自動車検査証の利活用にあたっての技術的要件	<ul style="list-style-type: none"> 国交省と利活用の主体は、それぞれどのような環境（システム整備、機器の調達、データ容量等）やカード機能を準備するべきか。 ICチップに書き込まれた情報の真正性を担保する必要があるか。
	6. IC自動車検査証記録事項の安全管理措置の基準	<ul style="list-style-type: none"> 利活用する主体や個人情報の有無によって、講じる安全管理措置に違いを設けるか。 ICチップに書き込まれた情報の漏洩を予防する仕組みをどのように設けるか。
運用面	7. 利活用事務の各段階の留意点	<ul style="list-style-type: none"> すべての利活用事務の開始に当たって同意を取る手続が必要か。 不適切な利用があった場合に、どのような措置をとる必要があるか。 変更登録等でIC自動車検査証が新たに交付された際、情報を引き継ぐ措置を行う必要があるか。

第9回検討会の位置づけ

第9回検討会の位置づけ

- 第8回検討会では、アイデア一覧の代表的なユースケースを検証し、「ユースケースの考察から得た検討事項の整理（案）」を整理した。
- 第9回検討会では、整理した検討事項に対し、事例調査・アイデア一覧等を踏まえて検討を実施した結果に関し議論いただく。



追加のユースケースから考察した 検討事項(案)

追加のユースケースから考察した検討事項(案)

- 第8回検討会に提示した代表的なユースケースに対し、アイデアをできるだけ網羅的に検討するため、更にユースケースを加え、実現するための検討事項（案）を再度考察。

	用いる情報	利活用アイデアの例示
1	車両情報	車両のモデルグレード名・取扱説明書・車台番号の打刻位置などを格納すれば、点検整備での車両情報確認や2次流通での中古車販売事業者からメーカーへの問い合わせの負担軽減になる。
2	点検整備情報	整備情報をデータとしてIC自動車検査証に格納することにより、整備事業者にとって点検整備の際、整備情報の管理が容易となり、点検整備の効率化が図られるほか、自動車ユーザーにとっても整備履歴の管理が容易となり、点検整備の励行促進につながる。さらに、過去の整備履歴を参考にすることが可能となるため、中古車の適切な査定につながる。
3	保険情報	自賠償保険情報をIC自動車検査証に格納する。
4	ポイント情報	IC自動車検査証を、車両に関連する事業者（ディーラー、ガソリンスタンド等）の会員証や会員向けポイントカードシステムの代わりとして活用する。
5	旅記録情報	旅行先での記念スタンプのように、走行到着記念歴、北海道網走や知床半島走行到達歴の記録など、車の旅記録があると面白い。また、旅行先において旅記録が更新された場合に、当該地域で使える割引ポイントが付与される等、旅行者にインセンティブを与えられるような仕組みにする（地域の活性化や旅行動向に関するビッグデータの収集にも寄与）。
6	決済を可能とする情報	自動車の使用において、料金の収受を電子的に決済可能な情報を格納して活用できるとよい。
その他	免許証情報	IC自動車検査証（諸元情報）と免許証情報を組み合わせることで、運行予定の車両に対する資格の確認を確実かつ効率的に行える。

※他にも同じ情報を用いて、多くのアイデアを頂きましたが、ユースケースとして各情報から1つのユースケースを抽出しています。

追加のユースケースから考察した検討事項(案)

○ 追加したユースケースを実現するための検討事項（案）を再度考察。

	1. 目的	2. 実現性		
		制度面	技術面	運用面
決済を可能とする情報	<ul style="list-style-type: none"> 自動車ユーザーの利便性の向上につながる。 	<ul style="list-style-type: none"> アプリの搭載者、情報の記録者、情報の閲覧者を限定し、管理する仕組みが必要か。 決済用ICカードの各種システム利用規程との整合を図るとともに、発行業務等に関する基準等を満たす必要があるか。 	<ul style="list-style-type: none"> 決済用ICカードの関連規格に準拠した機能をIC自動車検査証に備えることが必要ではないか。 現行の決済用機器で仕様するためには、IC自動車検査証に接触型インターフェースが必要となるのではないか。 換金性の高い情報の取扱いを検討する必要があるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> IC自動車検査証の再交付の際、情報を引き継ぐ仕組みが必要か。 IC自動車検査証を決済用ICカードとして別の車両で使用している間は、自動車検査証と紐づく車両を運行することができなくなるのではないか。（車検証の携行義務）

ユースケースの考察から得た検討事項の整理

○ 追加したユースケースの考察を踏まえた、検討事項の整理は以下のとおり。

視点	利活用検討の論点	検討事項の整理
制度面	1. 利活用事務の範囲	<ul style="list-style-type: none"> IC自動車検査証の利活用をする主体（行政機関、地方公共団体、民間事業者その他の者）ごとに利活用事務の範囲を限定すべきか。 現在実施されていない又は効率性が向上するものであることが必要ではないか。 利用される見込みが十分にあることが必要ではないか。 現行の法制度上認められていないものについては、制度改正の見込みがあるか。
	2. 利活用事務の主体の範囲	<ul style="list-style-type: none"> アプリの搭載者、情報の記録者及び情報の閲覧者をそれぞれ限定する必要があるか。 記録された情報を利用する主体は広く認められるべきではないか。
	3. 利活用事務に係る要件及びそのチェックの仕組み	<ul style="list-style-type: none"> アプリの開発やICカードへのアプリの搭載・消去について、国の関与が必要か。 ICカードへの情報の記録者等を限定する場合、どのような要件及びチェックの仕組みが必要か。 書込・閲覧等の権限をその主体ごとに管理する必要があるか。 また、管理が必要な場合、どういった単位（本店・営業所等）で権限を付与するか。
技術面	4. 利活用方式	<ul style="list-style-type: none"> データ量等に応じた利活用方式を実現する場合、自動車検査証情報以外に、ICチップに車両を識別する情報(車両ID等)を格納する方式が必要か。 多くの主体に共通的に利用される情報を記録し、誰でも情報を閲覧できる領域が必要か。 多様な利活用を可能とするため、使用できるデータ量の上限を設けるべきか。
	5. IC自動車検査証の利活用にあたっての技術的要件	<ul style="list-style-type: none"> 国交省と利活用の主体は、それぞれどのような環境（システム整備、機器の調達、データ容量等）やカード機能を準備すべきか。 ICチップに書き込まれた情報の真正性を担保する必要があるか。 ICカードに接触型インタフェースを設ける必要があるか。
	6. IC自動車検査証記録事項の安全管理措置の基準	<ul style="list-style-type: none"> 利活用する主体や個人情報・換金性の高い情報等の有無によって、講じる安全管理措置に違いを設けるか。 ICチップに書き込まれた情報の漏洩を予防する仕組みをどのように設けるか。
運用面	7. 利活用事務の各段階の留意点	<ul style="list-style-type: none"> すべての利活用事務の開始に当たって同意を取る手続が必要か。 不適切な利用があった場合に、どのような措置をとる必要があるか。 変更登録等でIC自動車検査証が新たに交付された際、情報を引き継ぐ措置を行う必要があるか。

検討事項を踏まえ検討すべき項目

検討事項を踏まえ検討すべき項目

- P9において、制度面・技術面・運用面の視点から、「ユースケースの考察から得た検討事項」を整理したところ。
- 上記検討事項に沿って検討を進めるにあたり、各検討事項に対して一つの論点からのみではなく、多面的に考察する必要性があり、これを整理するため、まず考察すべき検討項目を以下のとおり抽出した。

視点	利活用検討の論点	考察すべき検討項目
制度面	1. 利活用事務の範囲	・利活用事務の範囲 ・個人情報等の取り扱い ・利活用事務及びその主体の管理
	2. 利活用事務の主体の範囲	・利活用事務の主体の範囲（AP搭載者） ・カードAPの開発及び搭載/消去 ・アクセス権限の管理
	3. 利活用事務に係る要件及びそのチェックの仕組み	・利活用事務の主体の範囲（AP搭載者） ・カードAPの開発及び搭載/消去 ・アクセス権限の管理 ・利活用事務及びその主体の管理
技術面	4. 利活用方式	・利活用方式 ・アクセス権限の管理
	5. IC自動車検査証の利活用にあたっての技術的要件	・利活用方式 ・情報の真正性の保証 ・利活用において必要となる環境と要件 ・利活用事務及びその主体の管理
	6. IC自動車検査証記録事項の安全管理措置の基準	・個人情報等の取り扱い ・アクセス権限の管理 ・利活用において必要となる環境と要件 ・利活用事務及びその主体の管理
運用面	7. 利活用事務の各段階の留意点	・個人情報等の取り扱い ・カードAPの開発及び搭載/消去 ・利活用事務及びその主体の管理

検討事項を踏まえ検討すべき項目

- 前ページ（P11）において抽出した検討項目については、各検討事項を跨いで共通する項目があり、大きく以下の9項目に分類される。
- 次ページ（P13）以降においては、「ユースケースの考察から得た検討事項」に対し、以下の9つの検討項目を縦串として整理し、各項目の具体的な検討については「資料2」で行うこととする。

No	検討項目	内容
1	利活用事務の範囲	IC自動車検査証の利活用事務の範囲を検討する。
2	利活用事務の主体の範囲 (AP搭載者)	IC自動車検査証の利活用を行う者として規定されている、行政機関、地方公共団体、民間事業者その他の者それぞれにおける利活用事務の主体の範囲を検討する。
3	利活用方式	IC自動車検査証の空き領域を利用した利活用を実現する際の利活用方式を検討する。
4	個人情報等の取り扱い	利活用事務における個人情報等の取り扱いを検討する。
5	カードAPの開発及び搭載／消去	利活用事務で利用するカードAPの開発及び搭載／消去について実施主体及び方法について検討する。
6	アクセス権限の管理	利活用事務において、ICカードに格納する情報のアクセス権限管理について検討する。
7	情報の真正性の保証	利活用事務において、ICカードに格納する情報の真正性の保証について検討する。
8	利活用において必要となる環境と要件*1	利活用において必要となる環境とその要件について検討する。
9	利活用事務及びその主体の管理*1	IC自動車検査証の利活用事務及びその主体の管理について検討する。

*1：他の検討項目の導出解によって変動するため、検討の方向性のみ示す。

検討事項を踏まえ検討すべき項目の整理(1/4)

視点	利活用検討の論点	検討事項の整理	検討項目									
			利活用事務の範囲	利活用事務の主体の範囲 (AP搭載者)	利活用方式	個人情報等の取り扱い	カードAPの開発及び搭載/消去	アクセス権限の管理	情報の真正性の保証	要件 ^{*1}	利活用において必要となる環境と	利活用事務及びその主体の管理 ^{*1}
制度面	1. 利活用事務の範囲	IC自動車検査証の利活用をする主体（行政機関、地方公共団体、民間事業者その他の者）ごとに利活用事務の範囲を限定するべきか。	○			○						○
		現在実施されていない又は効率性が向上するものであることが必要ではないか。	○									
		利用される見込みが十分にあることが必要ではないか。	○									
		現行の法制度上認められていないものについては、制度改正の見込みがあるか。	○									
	2. 利活用事務の主体の範囲	アプリの搭載者、情報の記録者及び情報の閲覧者をそれぞれ限定する必要があるか。		○			○	○				
		記録された情報を利用する主体は広く認められるべきではないか。						○				

検討事項を踏まえ検討すべき項目の整理(2/4)

視点	利活用検討の論点	検討事項の整理	検討項目									
			利活用事務の範囲	利活用事務の主体の範囲 (AP搭載者)	利活用方式	個人情報等の取り扱い	カードAPの開発及び搭載/消去	アクセス権限の管理	情報の真正性の保証	要件 ^{*1}	利活用事務及びその主体の管理 ^{*1}	
制度面	3. 利活用事務に係る要件及びそのチェックの仕組み	アプリの開発やICカードへのアプリの搭載・消去について、国の関与が必要か。		○				○	○			○
		ICカードへの情報の記録者等を限定する場合、どのような要件及びチェックの仕組みが必要か。						○				○
		書込・閲覧等の権限をその主体ごとに管理する必要があるか。						○				
		また、管理が必要な場合、どういった単位（本店・営業所等）で権限を付与するか。						○				

検討事項を踏まえ検討すべき項目の整理(3/4)

視点	利活用検討の論点	検討事項の整理	検討項目								
			利活用事務の範囲	利活用事務の主体の範囲 (AP搭載者)	利活用方式	個人情報等の取り扱い	カードAPの開発及び搭載/消去	アクセス権限の管理	情報の真正性の保証	利活用において必要となる環境と要件 *1	利活用事務及びその主体の管理 *1
技術面	4. 利活用方式	データ量等に応じた利活用方式を実現する場合、自動車検査証情報以外に、ICチップに車両を識別する情報(車両ID等)を格納する方式が必要か。			○						
		多くの主体に共通的に利用される情報を記録し、誰でも情報を閲覧できる領域が必要か。					○				
		多様な利活用を可能とするため、使用できるデータ量の上限を設けるべきか。			○						
	5. IC自動車検査証の利活用にあたっての技術的要件	国交省と利活用の主体は、それぞれどのような環境(システム整備、機器の調達、データ容量等)やカード機能を準備するべきか。							○	○	
		ICチップに書き込まれた情報の真正性を担保する必要があるか。						○			
		ICカードに接触型インタフェースを設ける必要があるか。			○						

検討事項を踏まえ検討すべき項目の整理(4/4)

視点	利活用検討の論点	検討事項の整理	検討項目									
			利活用事務の範囲	利活用事務の主体の範囲 (AP搭載者)	利活用方式	個人情報等の取り扱い	カードAPの開発及び搭載/消去	アクセス権限の管理	情報の真正性の保証	要件*1	利活用において必要となる環境と	利活用事務及びその主体の管理*1
技術面	6. IC自動車検査証記録事項の安全管理措置の基準	利活用する主体や個人情報・換金性の高い情報等の有無によって、講じる安全管理措置に違いを設けるか。				○		○				○
		ICチップに書き込まれた情報の漏洩を予防する仕組みをどのように設けるか。						○		○		○
運用面	7. 利活用事務の各段階の留意点	すべての利活用事務の開始に当たって同意を取る手続が必要か。										○
		不適切な利用があった場合に、どのような措置をとる必要があるか。										○
		変更登録等でIC自動車検査証が新たに交付された際、情報を引き継ぐ措置を行う必要があるか。					○					

*1：他の検討項目の導出解を持って決定するため、検討の方向性のみ示す。

資料2 利活用方策の論点を踏まえた検討項目

1. 検討項目の検討結果

【検討項目1】利活用事務の範囲

利活用事務の範囲

検討事項

- 利活用の事務の範囲を規定するにあたっては、幅広く利活用方策を実現していけるよう、**できるだけ利活用事務の範囲は限定しない**方針で事務の範囲を検討する。
- 一方で、IC自動車検査証の空き領域を利用するものであることから、利活用事務の範囲として認められる**要件をある程度限定する必要性**の視点での検討を行う。
- なお、個人情報等を取り扱う事務を可能とするかについては、検討項目「個人情報等の取り扱い」で検討する。

踏まえるべき事項：道路運送車両法

(抜粋)「道路運送車両法の一部を改正する法律」により改正された道路運送車両法の対象条文を示す。

(自動車の検査及び自動車検査証)

第五十八条略

2 略

3 自動車検査証は、特定の自動車を識別して行う事務を処理する国の行政機関、地方公共団体、民間事業者その他の者であつて国土交通省令で定めるものが、**国土交通省令で定めるところ**により、自動車検査証の自動車検査証記録事項が記録された部分と区分された部分に、当該事務を処理するために必要な事項を記録して利用することができる。この場合において、これらの者は、自動車検査証記録事項の漏えい、滅失又は毀損の防止その他の自動車検査証記録事項の安全管理を図るため必要なものとして国土交通大臣が定める基準に従つて自動車検査証を取り扱わなければならない。

踏まえるべき事項：個人番号カードの事例

政令*1において、国民等の**利便性向上に資するもの**として総務大臣が定める事務及び条例で定める事務として規定。

(第十八条) 法第十八条第二号の政令で定めるものを以下の通り規定

- 一 **国民の利便性の向上に資するもの**として総務大臣が定める事務を処理する行政機関、独立行政法人等又は機構
- 二 **地方公共団体に対し申請、届出その他の手続を行い、又は地方公共団体から便益の提供を受ける者の利便性向上に資するもの**として条例で定める事務を処理する地方公共団体の機関
- 三 **地方独立行政法人に対し申請、届出その他の手続を行い、又は地方独立行政法人から便益の提供を受ける者の利便性の向上に資するもの**として条例で定める事務を処理する地方独立行政法人
- 四 **国民の利便性の向上に資するもの**として総務大臣が定める事務を処理する民間事業者

*1: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施行令

利活用事務の範囲

特定の自動車を識別して行う事務

改正道路運送車両法にある通り、「特定の自動車を識別して行う事務」については、自動車の識別を行う事務であって、個人を識別して行う事務ではない。したがって、利活用事務の範囲を規定する際に、「当該事務が特定の自動車を識別する事務であるか」を定め、該当するものを指定又は承認するのがよいのではないか。

踏まえるべき事項：アイデア募集の結果



I C 自動車検査証の空き領域を利用した
利活用事務の範囲として認める

I C 自動車検査証の空き領域を利用した
利活用事務の範囲として認めない

利活用事務の範囲

検討結果

利活用事務の範囲について、以下の範囲としてはどうか。

特定の自動車を識別して行う事務であって、安全の確保、環境の保全、ユーザー利便性の向上、産業の発展等クルマ社会の発展に資するもの。

具体的には、例えば①に掲げる全ての要件を満たすこと、②に掲げる事項のいずれにも該当しないものであることを要件とすることを検討してはどうか。

①次に掲げる全ての要件を満たすこと

- 自動車利用者の利便に資するものであること
(例：ユーザーの利便性の向上、安全性の向上、政策の実効性向上、業務の効率化)
- 特定の自動車を識別して行う事務であること
- 従来の仕組みでは実現困難又は非効率であること
- 十分に利用される見込みがあること

②次に掲げる事項のいずれにも該当しないものであること

- 自動車検査証に関する事務に影響を及ぼすものであること
- 他者の権利を侵すものであること
- 公序良俗に反するおそれがあるものであること
- 法律、政令その他の法令に反するもの、又は反する恐れのあるものであること
- その他国土交通省が不適切であると合理的に判断するもの

【参考】国内事例調査結果(マイナンバーカード)①

マイナンバーカードにおける「利活用事務の範囲」の規定については、

- 「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」及び「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施行令」において、国民等の**利便性向上に資するもの**として総務大臣が定める事務及び条例で定める事務として規定。
- 地方公共団体において利活用する際は条例、その他の主体が行う利活用においては、総務大臣告示により、具体的な事務内容を規定。

No	定義	内容
1	【法律】 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	(第十八条) 次の各号に掲げる者が、条例又は政令で定めるところにより、個人番号カードのカード記録事項が記録された部分と区分された部分に、当該各号に定める事務を処理するために必要な事項を電磁的方法により記録して利用することができる。 一 市町村の機関 地域住民の利便性の向上に資するもの として条例で定める事務(※1) 二 特定の個人を識別して行う事務を処理する行政機関、地方公共団体、民間事業者その他の者であつて政令で定めるもの(※2) 当該事務
2	【政令】 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施行令	(第十八条) 法第十八条第二号の政令で定めるもの(※2)を以下の通り規定 一 国民の利便性の向上に資するもの として総務大臣が定める事務(※3)を処理する行政機関、独立行政法人等又は機構 二 地方公共団体に対し申請、届出その他の手続を行い、又は地方公共団体から便益の提供を受ける者の利便性向上に資するもの として条例で定める事務(※4)(法第十八条第一号に定める事務を除く。)を処理する地方公共団体の機関 三 地方独立行政法人に対し申請、届出その他の手続を行い、又は地方独立行政法人から便益の提供を受ける者の利便性の向上に資するもの として条例で定める事務を処理する地方独立行政法人 四 国民の利便性の向上に資するもの として総務大臣が定める事務(※5)を処理する民間事業者

(続く)

【参考】国内事例調査結果(マイナンバーカード)②

No	定義	内容
3	【総務省告示】 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施行令第十八条第二項第一号に規定する国民の利便性の向上に資するものとして総務大臣が定める事務（※3）事務を定める件	総務大臣が定める事務として、事務を行う者と該当事務を以下の通り規定 行政機関：～庁舎等の 入退館及び入退室の管理に係る事務 ～設備又は物品を使用する 権限を有する者であることの識別及び認証等に係る事務 独立行政法人等：～庁舎等の 入退館及び入退室の管理に係る事務 ～設備又は物品を使用する 権限を有する者であることの識別及び認証等に係る事務 地方公共団体情報システム機構：～事務所等の 入退館及び入退室の管理に係る事務 ～設備又は物品を使用する 権限を有する者であることの識別及び認証等に係る事務
4	【総務省告示】 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施行令第十八条第二項第四号に規定する国民の利便性の向上に資するものとして総務大臣が定める事務（※5）事務を定める件	総務大臣が定める事務として、事務を行う者（民間事業者）と該当事務を以下の通り規定 ～事務所等の 入退館及び入退室の管理に係る事務 ～設備又は物品を使用する 権限を有する者であることの識別及び認証等に係る事務
5	【条例】 前橋市個人番号カード利用条例	（第2条）法第18条第1号に規定する条例で定める事務（※1）は、 マイタク（でまんど相乗りタクシー）の運行の実施に関するタクシー運賃等助成事業に関する事務 とする。
6	【条例】 白河市個人番号カード利用条例	（第3条）法第18条第1号の規定により市民の利便性の向上に資するものとして条例で定める事務（※1）は、自動交付機を介して次に掲げる 証明書等の交付の申請を処理する事務 とする。 （1）住民票の写し （2）印鑑登録証明書 （3）戸籍の全部事項証明書及び個人事項証明書 （4）所得証明書、所得課税証明書及び市民税・県民税課税証明書
7	【条例】 豊橋市個人番号カードの利用に関する条例	（第2条）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施行令第十八条第2項第2号の条例で定める事務（※4）は 本市職員の出勤及び退庁の管理に関する事務 であって規則で定めるものとする。

マイナンバーカードにおける「利活用事務の範囲」としては、政令において、**国民等の利便性向上に資するもの**と規定し、幅広い利活用の実行が可能な範囲としていると想定される。

【検討項目2】利活用事務の主体の範囲 アプリケーション (AP搭載者)

利活用事務の主体の範囲(AP搭載者)

検討事項

- 利活用事務の主体の範囲を定めるにあたっては、できるだけ幅広く利活用方策を実現していけるよう、**規定すべき「行政機関、地方公共団体、民間事業者その他の者」の範囲を検討**する。
- なお、情報の記録者及び閲覧者については、ユースケースごとに異なること等を踏まえ、別の検討事項にて検討する。

踏まえるべき事項：道路運送車両法

(抜粋)「道路運送車両法の一部を改正する法律」により改正された道路運送車両法の対象条文を示す。

(自動車の検査及び自動車検査証)
 第五十八条略
 2 略
 3 自動車検査証は、**特定の自動車を識別して行う事務を処理する国の行政機関、地方公共団体、民間事業者その他の者であつて国土交通省令で定めるもの**が、国土交通省令で定めるところにより、自動車検査証の自動車検査証記録事項が記録された部分と区分された部分に、当該事務を処理するために必要な事項を記録して利用することができる。この場合において、これらの者は、自動車検査証記録事項の漏えい、滅失又は毀損の防止その他の自動車検査証記録事項の安全管理を図るため必要なものとして国土交通大臣が定める基準に従つて自動車検査証を取り扱わなければならない。

踏まえるべき事項：個人番号カードの事例

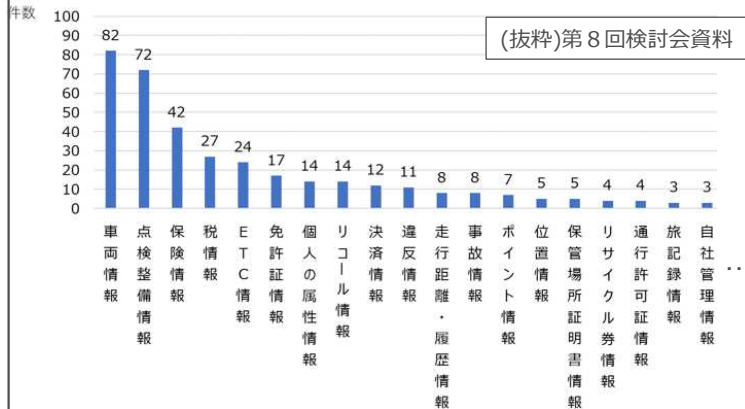
政令*1において、**4つの主体を規定**。

(第十八条) 法第十八条第二号の政令で定めるものを以下の通り規定
 一 国民の利便性の向上に資するものとして**総務大臣が定める事務を処理する行政機関、独立行政法人等又は機構**
 二 地方公共団体に対し申請、届出その他の手続を行い、又は地方公共団体から便益の提供を受ける者の利便性向上に資するものとして**条例で定める事務を処理する地方公共団体の機関**
 三 地方独立行政法人に対し申請、届出その他の手続を行い、又は地方独立行政法人から便益の提供を受ける者の利便性の向上に資するものとして**条例で定める事務を処理する地方独立行政法人**
 四 国民の利便性の向上に資するものとして**総務大臣が定める事務を処理する民間事業者**

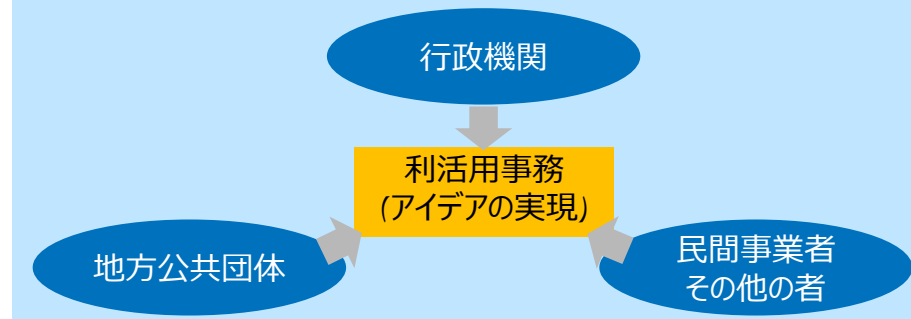
利活用事務の主体の範囲(AP搭載者)

利活用事務の主体となりうる者

アイデア募集の結果より、多様なアイデアがあり、利活用事務の主体となりうるものも幅広く存在することがわかった。



様々なアイデアがあり、主体となりうる者も幅広く存在している。



検討結果

利活用事務の主体の範囲について、以下の範囲としてはどうか。

特定の自動車を識別して行う事務であって、安全の確保、環境の保全、ユーザー利便性の向上、産業の発展等クルマ社会の発展に資する業務を行う者として、例えば①に掲げる全ての要件を満たす者、②に掲げる事項のいずれにも該当しない者であることを要件とすることを検討してはどうか。

①次に掲げるすべての要件を満たす者であること

- 行政機関、地方公共団体の機関、独立行政法人等、民間事業者のうち、特定の自動車を識別して行う事務であって、**適切な業務計画及び事務を適切に実行する能力**を有するもの
- また、適切なIC自動車検査証の空き領域を利用した利活用を遂行するにあたり、**別途設けるガイドライン・規約等を遵守することができるもの**

②次に掲げる事項のいずれにも該当しない者であること

- 一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなった日から二年を経過しない者
- 指定の取消しを受け、その取消しの日から二年を経過しない者
- 法人であって、その役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等の以上の職権又は支配力を有する者を含む。）のうちに、上記のいずれかに該当する者があるもの
- その他国土交通省が不適切であると合理的に判断するもの

【参考】国内事例調査結果(マイナンバーカード)①

マイナンバーカードにおける「利活用事務の主体の範囲」の規定については、

- 「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」を受けた「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施行令」において、**4つの主体を規定**。
- 総務省告示において、具体的な利活用事務の主体名称を規定。

No	定義	内容
1	【法律】 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	(第十八条) 次の各号に掲げる者が、条例又は政令で定めるところにより、個人番号カードのカード記録事項が記録された部分と区分された部分に、当該各号に定める事務を処理するために必要な事項を電磁的方法により記録して利用することができる。 一 市町村の機関 地域住民の利便性の向上に資するものとして条例で定める事務(※1) 二 特定の個人を識別して行う事務を処理する行政機関、地方公共団体、民間事業者その他の者であって政令で定めるもの(※2) 当該事務
2	【政令】 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施行令	(第十八条) 法第十八条第二号の政令で定めるもの(※2)を以下の通り規定 一 国民の利便性の向上に資するものとして総務大臣が定める事務(※3)を処理する行政機関、独立行政法人等又は機構 二 地方公共団体に対し申請、届出その他の手続を行い、又は地方公共団体から便益の提供を受ける者の利便性向上に資するものとして条例で定める事務(※4)(法第十八条第一号に定める事務を除く。)を処理する地方公共団体の機関 三 地方独立行政法人に対し申請、届出その他の手続を行い、又は地方独立行政法人から便益の提供を受ける者の利便性の向上に資するものとして条例で定める事務を処理する地方独立行政法人 四 国民の利便性の向上に資するものとして総務大臣が定める事務(※5)を処理する民間事業者

(続く)

【参考】国内事例調査結果(マイナンバーカード)②

No	定義	内容												
3	<p>【総務省告示 第二百五十二号】 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施行令第十八条第二項第一号に規定する国民の利便性の向上に資するものとして総務大臣が定める事務を定める件 (平成29年8月25日改正)</p>	<p>総務大臣が定める事務として、事務を行う者と該当事務を以下の通り規定</p> <p>行政機関 : ~庁舎等の入退館及び入退室の管理に係る事務 ~設備又は物品を使用する権限を有する者であることの識別及び認証等に係る事務</p> <p>独立行政法人等 : ~庁舎等の入退館及び入退室の管理に係る事務 ~設備又は物品を使用する権限を有する者であることの識別及び認証等に係る事務</p> <p>地方公共団体情報システム機構 : ~事務所等の入退館及び入退室の管理に係る事務 ~設備又は物品を使用する権限を有する者であることの識別及び認証等に係る事務</p>												
4	<p>【総務省告示 第百五十九号】 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施行令第十八条第二項第四号に規定する国民の利便性の向上に資するものとして総務大臣が定める事務(※5)を定める件 (令和1年9月2日改正)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="801 707 1086 754">事務実施者</th> <th data-bbox="1086 707 2040 754">事務</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="801 754 1086 895" rowspan="2">株式会社TKC</td> <td data-bbox="1086 754 2040 810">株式会社TKCに使用される事務所等の入退館及び入退室の管理に係る事務</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1086 810 2040 895">株式会社TKCが管理する設備又は物品を使用する権限を有する者であることの識別及び認証等に係る事務</td> </tr> <tr> <td data-bbox="801 895 1086 959">日本電気株式会社</td> <td data-bbox="1086 895 2040 959">日本電気株式会社に使用される事務所等の入退館及び入退室の管理に係る事務</td> </tr> <tr> <td data-bbox="801 959 1086 1129" rowspan="2">エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社</td> <td data-bbox="1086 959 2040 1050">エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社に使用される事務所等の入退館及び入退室の管理に係る事務</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1086 1050 2040 1129">エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社が管理する設備又は物品を使用する権限を有する者であることの識別及び認証等に係る事務</td> </tr> <tr> <td data-bbox="801 1129 1086 1193">株式会社内田洋行</td> <td data-bbox="1086 1129 2040 1193">株式会社内田洋行に使用される事務所等の入退館及び入退室の管理に係る事務</td> </tr> </tbody> </table>	事務実施者	事務	株式会社TKC	株式会社TKCに使用される事務所等の入退館及び入退室の管理に係る事務	株式会社TKCが管理する設備又は物品を使用する権限を有する者であることの識別及び認証等に係る事務	日本電気株式会社	日本電気株式会社に使用される事務所等の入退館及び入退室の管理に係る事務	エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社	エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社に使用される事務所等の入退館及び入退室の管理に係る事務	エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社が管理する設備又は物品を使用する権限を有する者であることの識別及び認証等に係る事務	株式会社内田洋行	株式会社内田洋行に使用される事務所等の入退館及び入退室の管理に係る事務
事務実施者	事務													
株式会社TKC	株式会社TKCに使用される事務所等の入退館及び入退室の管理に係る事務													
	株式会社TKCが管理する設備又は物品を使用する権限を有する者であることの識別及び認証等に係る事務													
日本電気株式会社	日本電気株式会社に使用される事務所等の入退館及び入退室の管理に係る事務													
エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社	エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社に使用される事務所等の入退館及び入退室の管理に係る事務													
	エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社が管理する設備又は物品を使用する権限を有する者であることの識別及び認証等に係る事務													
株式会社内田洋行	株式会社内田洋行に使用される事務所等の入退館及び入退室の管理に係る事務													

【検討項目3】利活用方式

検討事項

利活用方式に係る検討事項を以下の通り詳細化し、検討を行う。

検討事項（詳細）		内容
A	情報の記録方式	サーバ連携方式及びローカル方式について検討する。
B	車両を識別する方法	データ量等に応じた利活用方式を実現する場合、自動車検査証情報以外に、ICチップに車両を識別する情報(車両ID等)を格納する方式が必要か、検討する。
C	使用できるデータ量の上限	IC自動車検査証の空き領域全体に対して容量の上限がある中で、1つの利活用事務ごとに、使用できるデータ量の上限を設けるべきか、検討する。
D	信号インタフェース（接触／非接触）	IC自動車検査証の信号インタフェースとして、接触型インタフェースの採否について検討する。

検討事項

サーバ連携方式及びローカル方式を比較して検討を行う。

踏まえるべき事項：個人番号カードの事例

個人番号カードの空き領域に係る利活用に関して、ICカード側に情報の識別子を記録するが、利活用事務の主体で保持するサーバに連携を行い、情報はサーバ側で保有する方式を基本としている。

【(抜粋) 個人番号カードアプリケーション搭載システム導入検討の手引き】

(2) 業務システムの改修

クラウドサービスは、カードAP のダウンロードまでを行います。標準カードAP の場合は、カードAP ダウンロード時に**カードAP 内に利用者ID が付番されますので、民間事業者における業務システム**（社員（職員）証サービス、ポイントサービス等のシステム）**にて利用者ID と利用者情報の紐付け登録をする**機能を用意する必要があります。

独自カードAP の場合は、**業務システムにて利用者ID の付番とカードAP 内に利用者ID の書き込み**を行ってください。

セキュリティルームへの入退室制御（株式会社TKC）



TKCでは以前より、マイナンバーカードを活用したサービス提供を通じ、住民の利便性向上を図ることを目的として、カードの普及促進・利用拡大に貢献してきました。

2017年3月には、新たな取り組みとして『民間事業者におけるマイナンバーカードの利活用における運用基準』を達成し、社内業務でのカード利活用を進めています。

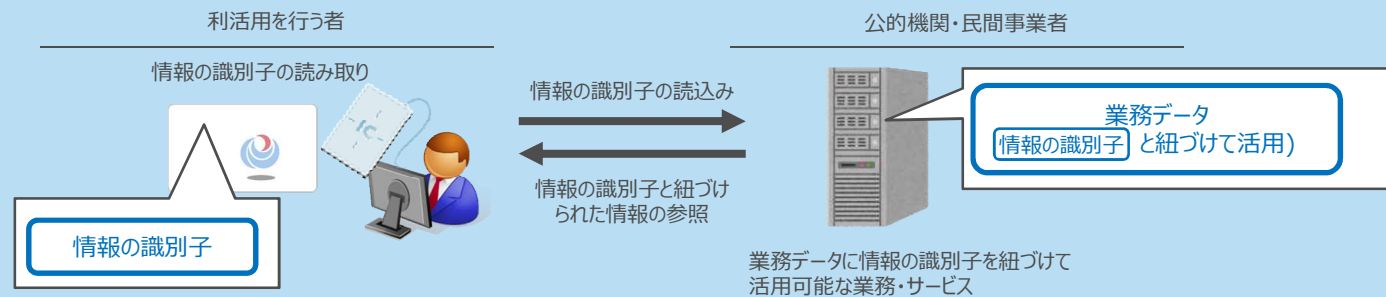
具体的には、「セキュリティルームへの入退室制御（タイプC利用/2017.11～）」「個人情報取扱業務の認証・認可（タイプD利用/2018.02～）」をそれぞれ開始し、順調に稼働しています。これらの活動により、従前、紙ベースで行っていた手続きがほぼシステム化されたため、手順が簡素となり、ペーパーレスにも貢献しています。

引き続き、社内事務手続きでの利用や会議出席管理など、新たなカード利活用の可能性を検討していきます。

1. IC自動車検査証の利活用方式について

IC自動車検査証の空き領域を使用した利活用方式として想定される方式を以下に示す。

(1) ICカードに格納した情報の識別子の利活用 (サーバ連携方式)



(2) ICカードに自動車検査証の情報以外を格納した利活用 (ローカル方式)



利活用方式(A)

2. 利活用方式の比較

利活用方式（サーバ連携方式及びローカル方式）の比較を以下に示す。

No	方式	メリット	デメリット
1	サーバ連携方式 (IC自動車検査証に情報の識別子を記録し、サーバ連携する)	<ul style="list-style-type: none"> IC自動車検査証の再発行（手続きによる再発行、紛失等による再発行）時に、情報の移行に係る課題を軽減できる ※利活用の事務主体で保有している最新の情報を再度記録することができるため、旧ICカードで保有する情報の引継ぎ（移行）が不要となる。 サーバ側の機能を拡張させることで、より高度な利活用事務の処理ができる可能性がある（きめ細かい権限設定等）。 既存の業務システムを活用させることで、現状の業務で利用している資産を有効に活用することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利活用事務の主体等において、電子化された情報がサーバで管理され、オンラインでID等で情報の連携が可能であることが前提となる。
2	ローカル方式 (IC自動車検査証に情報を記録し、ローカル利用する)	<ul style="list-style-type: none"> オフライン環境下でも記録、閲覧が必要となる利活用事務の処理を実現することができる。 データ量が小さい情報について効率的に処理が可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> IC自動車検査証の再発行における情報の引継ぎに係る課題が残る。 実現可能な利活用事務の処理が限定的になる可能性がある。

検討結果

サーバ連携方式とするのかローカル方式とするのかは、事務で取り扱う情報が現在どの程度電子化されているのか等によって異なる。そのため、利活用方式については、**利活用事務の主体が当該事務の特性や現在の電子化状況に応じて選択することとするのが良いのではないか。**

利活用方式(B)

検討事項

車両IDの必要性和情報特性を以下の視点で検討する。

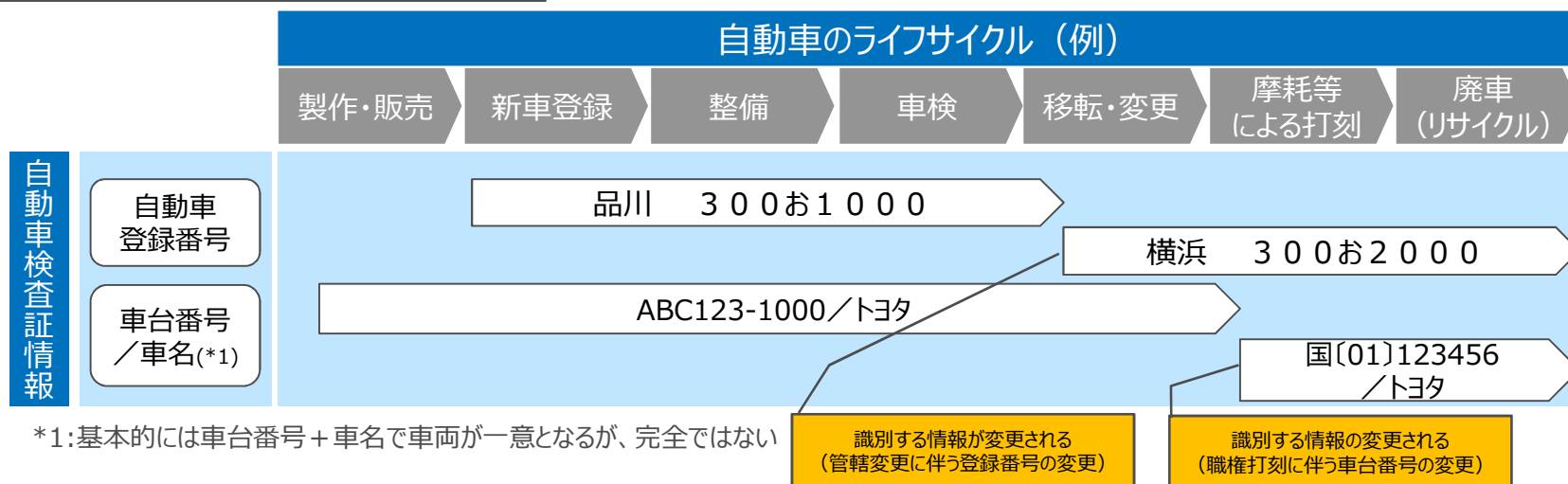
- ① 自動車のライフサイクル（時間軸）による車両情報の遷移を踏まえた視点で検討
- ② 分散して保有・管理されている車両情報を多用な主体が連携し、横断的に活用可能とする視点で検討
- ③ 現在、自動車検査証情報を用いた車両の識別・紐づけが実施できている場合でも、中長期的目線も含め、車両を識別する更なる選択肢として、より簡易に行う手段を備える視点で検討

踏まえるべき事項：アイデア募集の結果

アイデア募集の結果、車両IDに関して、以下のアイデアが寄せられた。

- 車検・法定点検を実施する整備事業者にてICチップの**車両ID**を基に点検整備実施と整備内容（または分解整備記録簿）を国土交通省のサーバーに集約
- 修理工場の修理記録の一元化：**車両ID**を利用することで、事故歴・修理記録をサーバー側に持たせ中古車販売時の品質保証とする
- **車両IDを読み込み**、リコール対象かどうか、また、過去のリコール作業歴が、各メーカーHPで確認しなくても自動的に表示する。
- 職権打刻等があったとしても**生涯変わらない車両IDの格納**。複数の顧客（整備、钣金工場等）間で**名寄せ可能なID**として使用。
- 故障時、**車両ID**を基にロードサービス等の対象車かどうかを確認しサービスを受けられるようにする 等

1. 自動車検査証情報を用いた車両の識別

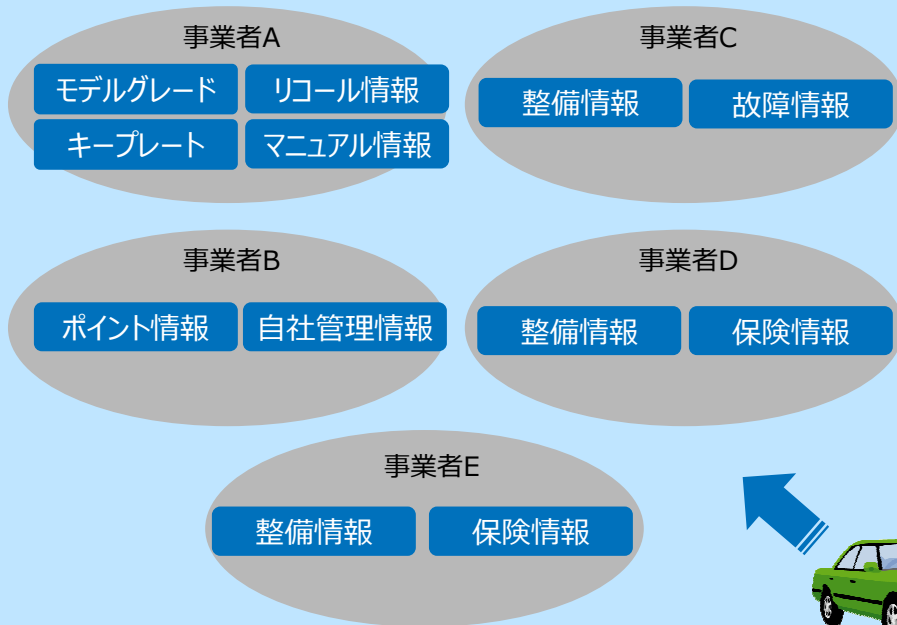


自動車検査証情報の「車両を識別する情報」は、自動車のライフサイクルにおいて、変更される。

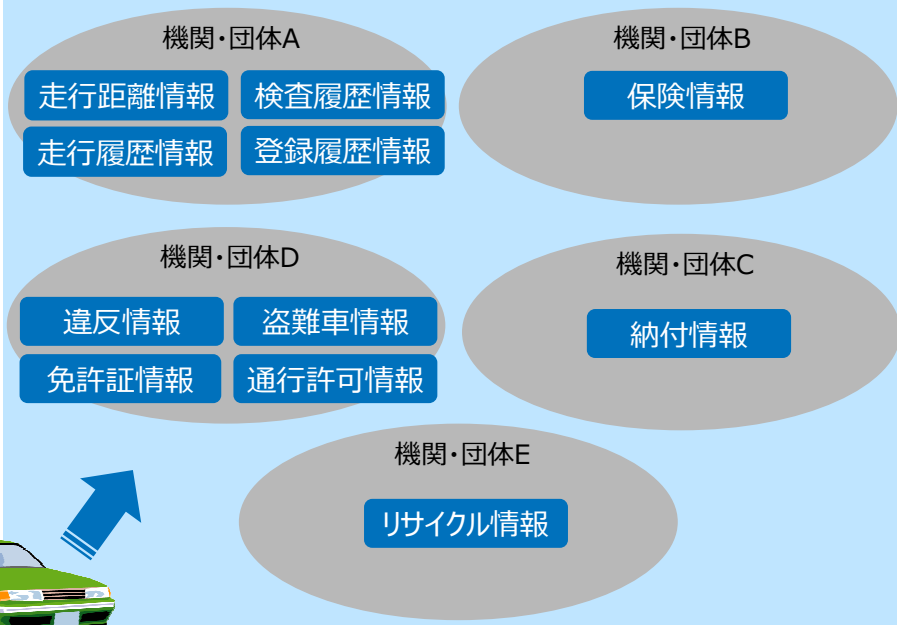
2. 車両関連情報の所在について

アイデア募集で寄せられた情報 (一部)

民間事業者



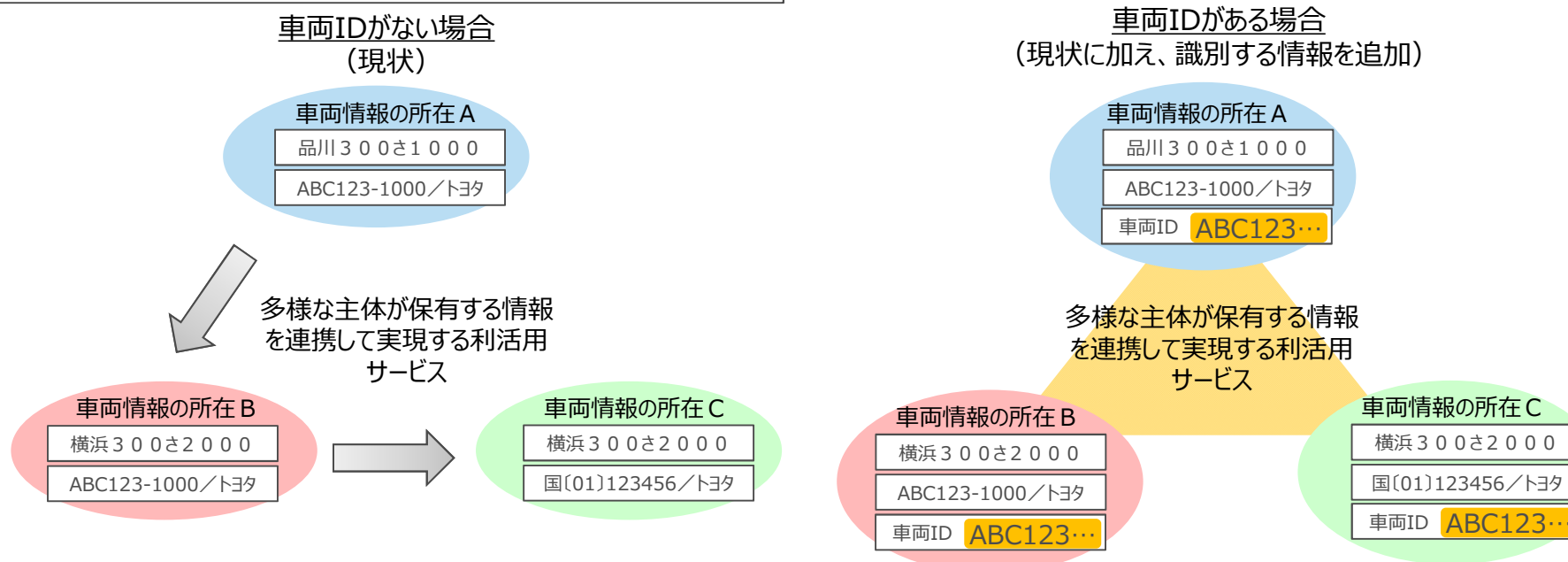
行政機関・団体等



特定の1車両において、自動車ライフサイクルを通して作成される車両関連情報は、多様な主体にて分散管理されている。

利活用方式(B)

3. 自動車検査証情報と新たな識別情報（車両ID）について



これまでも、車台番号・登録番号の変遷を辿ることで、一意に車両を特定し情報連携できていたが、車両IDをICカードに格納することで、効率的に情報連携することができる。

検討結果

複数の主体が共通的に利用可能な情報の識別子として、**自動車ライフサイクルを通して不変となる車両IDをICカードに格納し、多様な主体が利用可能とする**のが良いのではないかと検討された。

利活用方式(C)

検討事項

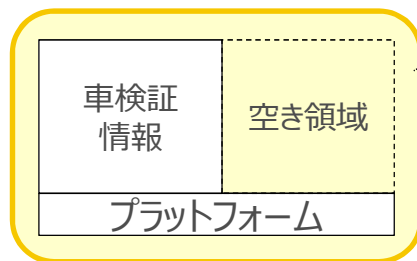
IC自動車検査証の空き領域のデータ量上限について検討を行う。

踏まえるべき事項：個人番号カードの事例

【(抜粋) 個人番号カードアプリケーション搭載システム導入検討の手引き】
 1.2 拡張利用領域の運用
 個人番号カード上に存在する拡張利用領域は1領域であり、サービス提供者により領域を共有して利用します。**個人番号カードの空き容量は有限であるため、サービス提供者においては、カードAPにおいて必要以上に領域を確保したり、不必要な数を搭載したりすることが無いよう留意してください。**

個人番号カードの空き領域の利用についても、サービス提供者（利活用サービス）毎に、必要以上の領域を確保することがないよう、留意事項として定めている。

空き領域のデータ量上限について



利活用事務ごとに使用できるデータ量の上限を定めるべきか。

	メリット	デメリット
制限を設ける場合	複数の利活用サービスで空き領域の利用が可能	1つの利活用サービスで空き領域を占有した使い方はできない
制限を設けない場合	データ量を気にせず利活用サービスを実施することができる。	特定の利活用サービスが空き領域を占有（または多くのデータ量を使用）している場合、他の利活用事務での使用ができない

検討結果

- 容量に制限を設ける事により、**利活用可能な事務の範囲が狭まることが無いよう、個別の利活用事務におけるデータ量の上限は設けないこととするのが良いのではないか。**
- 一方、複数の利活用事務において利用可能とするため**不必要に領域を使用しないようガイドライン等を定めるのが良いのではないか。**

利活用方式(D)

検討事項

IC自動車検査証における接触型インタフェースの採否について、採用した場合と採用しなかった場合に想定される影響を比較し検討を行う。

踏まえるべき事項：アイデア募集の結果

現在使用されている決済用機器でIC自動車検査証を利用するアイデアが寄せられた。決済用機器との通信については、規格として接触型／非接触型のインタフェースがあるため、IC自動車検査証に備えるインタフェースを考慮する必要がある。

利活用方式(D)

接触型インタフェースの採否について

IC自動車検査証において接触型インタフェースを採用するか否かについて以下に検討する。なお、接触型インタフェースの採否に関わらず、現状想定している非接触型インタフェースは搭載するものとする。

No	接触型インタフェースの採否	メリット	デメリット
1	接触型インタフェースを採用する	<ul style="list-style-type: none"> 接触型インタフェースしか持たないICカードリーダー/ライター及び類する機器での利用が可能となり、適用可能な利活用事務の範囲が広がる(※1) 	<ul style="list-style-type: none"> カード単価が増大する恐れがある 接触型インタフェースを設けるために券面記載事項を減らす必要があり、自動車検査証の利用者の利便性が低下する
2	接触型インタフェースを採用しない	<ul style="list-style-type: none"> カード単価が増大しない 自動車検査証の利用者の要望に沿った券面記載事項を確保できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 接触型インタフェースしか持たないICカードリーダー/ライター及び類する機器で利用できないため、適用可能な利活用事務の範囲が狭くなる(※1)

※1 利活用方策の募集（公募・ヒアリング）の結果、**接触型インタフェースが必須と想定されるアイデアは全体の5%程度**であった

検討結果

接触型インタフェースの搭載は、カード単価がどの程度増大するか、それに見合うニーズがどの程度あるか等を踏まえ慎重に検討する。

【検討項目4】個人情報等の取り扱い

個人情報等の取り扱い

検討事項

利活用事務を行うにあたり、利活用事務において個人情報等を取り扱う事務を認めるか否か、認める場合の取り扱い方法を検討する。

踏まえるべき事項：アイデア募集の結果

個人情報及び換金性の高い情報を取り扱う事務がアイデア募集の結果数多く存在することがわかる

■ 個人情報を取り扱う可能性のある事務

・・・約**40%**

・・・保険情報、納付情報、免許証情報等の個人情報を活用した事務に関するアイデアが数多く寄せられた

■ 換金性の高い情報を取り扱う可能性のある事務

・・・約**10%**

・・・決済関連情報等の換金性の高い情報を活用した事務に関するアイデアが数多く寄せられた

踏まえるべき事項：個人番号カードの事例

利活用事務の処理として個人情報等を取り扱う場合の個人情報の適切な管理措置を求めた上で、告示*2において、ICカード側への個人情報の記録を認めていない。

第9 個人番号カードの条例等利用領域等の利用

3 条例等利用アプリケーションにおける個人情報の保護

(1) 法第18条の条例等に規定する事務の処理に応じた個人情報保護措置の実施

個人番号カードの半導体集積回路を法第18条の条例等に規定する事務の処理に利用する場合は、暗証番号、発行前の不正使用を防止するための情報、相互認証を行うための情報又はアクセス権限の制御その他の個人情報の適切な管理のために必要な措置を講ずること。

(2) 必要最小限の個人情報の記録

個人番号カードの条例等利用領域内には、特に必要性が認められる場合を除き、条例等利用アプリケーションに係るシステムへアクセスするための利用者番号等以外の個人情報を記録しないこと。この場合において、当該利用者番号等には、住民票コードを使用しないこと。

*1：個人情報、その他換金性の高い情報を指す。

*2：総務省告示 第三百十四号（通知カード及び個人番号カードに関する技術的基準）

個人情報等の取り扱い

個人情報等の取り扱い

利活用事務として個人情報等の取り扱いを許容するか否か、許容した場合にIC自動車検査証への記録を許容するか否かについて、評価を行う。

項番	利活用事務における個人情報等の取り扱い	IC自動車検査証への個人情報等の記録	メリット	デメリット
1	個人情報等の取り扱いを許容する	個人情報等の記録を許容する	<ul style="list-style-type: none"> 個人情報等を取り扱う利活用事務を処理することができ、利活用事務の幅が広がる。 	<ul style="list-style-type: none"> 管理リスクが高い IC自動車検査証の紛失等が発生した場合の対応、再発行における個人情報等の廃棄に係る運用が必要となり、技術面・運用面でのコストが高い。
2		個人情報等の記録を許容しない *1	<ul style="list-style-type: none"> 個人情報等を取り扱う利活用事務を処理することができ、利活用事務の幅が広がる。 IC自動車検査証の紛失、再発行等において、個人情報等の保護に係る技術面・運用面のコストを低く抑えることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 個人情報等を扱う利活用事務を処理する場合、利活用事務の主体において、個人情報等を記録しておくためのサーバ側のシステムの措置が必要となる。*2
3	個人情報等の取り扱いを許容しない	—	<ul style="list-style-type: none"> 個人情報等を扱うことがないため、保護に係るコストが低い。 	<ul style="list-style-type: none"> 個人情報等を取り扱う利活用事務を処理することができず、利活用事務の幅が大幅に限定されてしまう

*1：利活用事務主体側のサーバで個人情報等を管理する方式。

*2：紛失や再発行時の運用に備え、個人情報等に限らず、IC自動車検査証に記録する情報をサーバ側で管理しておくことが望ましい。

検討結果

上記の結果を踏まえ更に検討する。

アプリケーション

【検討項目5】カードAPの開発及び搭載／消去

カードAPの開発及び搭載／消去

検討事項

- IC自動車検査証の利活用促進のため、カード発行者（国土交通省）及び利活用事務の主体の利便性及び負担を考慮し、**カードAPの開発及び搭載／消去の実施主体やその制限及び実施方法の検討**を行う。
- また、自動車検査証として、変更登録等により**IC自動車検査証が再発行となる際に、カードAP及び格納された情報の引継ぎの必要性及びその方法の検討**を行う。

踏まえるべき事項：個人番号カードの事例

【カードAPの開発】

個人番号カードの利活用においては、地方公共団体情報システム機構（以下、J-LISという。）が提供する**標準カードAPを利用することが可能**であり、**標準カードAPの利用が適さない場合は、利活用事務の主体が独自のカードAPを作成し利用することも可能**である。

また、標準カードAP／独自のカードAPかに関わらず、利活用を行う主体は「カードAP登録依頼書」をJ-LISに提出し、J-LISにてAID（※）を採番し、管理を行っている。

※AID：カードAP識別子のことで、カードAP毎に一意に採番を行う必要がある。AIDに重複が発生した場合、ICカードが正常に動作しなくなる。

【カードAPの搭載／消去】

個人番号カードの利活用において、カードAPの搭載／消去を行うためには、利活用を行う主体が「条例等利用領域に条例等利用アプリケーションのみを安全かつ確実に搭載する等の運用を行うシステム（以下、個人番号カードAP搭載システムという。）」を導入し、当該システムを利用して個人番号カードにカードAPの搭載／消去を行っている。個人番号カードAP搭載システムは、J-LISがクラウドサービスを提供しており、民間事業者に対しては、当該サービスの利用が義務付けられている。一方、地方自治体及び行政機関等においては、独自のシステム構築（オンプレ）も可能としている。

カードAPの開発及び搭載／消去

1. カードAPの開発方法（案）について

カードAPの開発方法（案）を以下に示す。

No	開発方法	説明
1	独自カードAPのみ使用	利活用事務の主体が、その利活用事務に応じて独自にカードAP（独自カードAP）を用意し使用する。
2	標準カードAPのみ使用	利活用事務の主体が、その利活用事務において、第三者より提供される標準的なカードAP（標準カードAP）を使用する。
3	標準カードAPと独自カードAPから選択して使用	上記独自カードAP又は標準カードAPを選択して使用する。

カードAPの開発方法（案）の比較を以下に示す。

No	開発方法	メリット	デメリット
1	独自カードAPのみ使用	・カードAPによる制約が無く、広い利活用事務の範囲で利用可能となる	・利活用の主体において、利活用事務毎にカードAPの作成が必要となる
2	標準カードAPのみ使用	・利活用の主体において、利活用事務毎に独自のカードAPの作成が不要となる	・標準カードAPの利用に適さない事務では利活用ができない ・第三者の標準カードAP提供が必要となる
3	標準カードAPと独自カードAPから選択して使用	・標準を利用すれば カードAPを独自に開発することなく利活用が可能となり、独自カードAPを作成することにより、広い範囲の事務での利活用も可能となる	・第三者の標準カードAP提供が必要となる

なお、カードAPは国土交通省（又は国土交通省から委託／承認を受けた機関）にて、AIDの採番・管理を行うものとする。

検討結果

- ・ **幅広く利活用方策を実現するため独自カードAPを利用するのが良いのではないか。**
- ・ **利活用事務の主体の利便性及び負担を考慮し、第三者による標準カードAPの提供を可能とし、利活用事務において標準カードAPの利用も可能とすることが良いのではないか。**

カードAPの開発及び搭載／消去

2. カードAPの搭載／消去を実施する権限を有する者を制限することの要否について

カードAPの搭載／消去を行う主体を制限する案とその比較を以下に示す。

No	制限案	メリット	デメリット
1	カードAPの搭載／消去実施者を制限しない	<ul style="list-style-type: none"> 誰でもいつでもカードAPの搭載が可能であり利便性が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 不正なカードアプリの搭載のリスクが高い 車両の使用者等にカードAPを搭載/消去する仕組みを公開することが必要となり、コストの増大が懸念される。
2	カードAPの搭載／消去を実施する者を国土交通省から委託／承認を受けた機関に制限する	<ul style="list-style-type: none"> 不正なカードアプリの搭載を防止できる 複数の利活用事務の主体が提供するカードAPを一度に搭載可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省から委託／承認を受けた機関の事務所への来訪が必要となり、利活用事務の主体及び車両の使用者の利便性の低下及び負担増大が懸念される。
3	カードAPの搭載／消去を実施する者を利活用事務の主体に制限する	<ul style="list-style-type: none"> 利活用事務の主体がカードAPを搭載するため、カードアプリの搭載と初期情報の格納等が一度にまとめてできる。 	<ul style="list-style-type: none"> 複数の利活用事務の主体が提供するカードAPの搭載を行う場合、それぞれの主体毎に手続きが必要となる。
4	カードAPの搭載／消去を実施する者を車両の使用者に制限する	<ul style="list-style-type: none"> 車両の使用者がカードAPの搭載を行うことが可能であり利便性が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両の使用者にカードAPを搭載/消去する仕組みを公開することが必要となり、コストの増大が懸念される。

検討結果

- コスト及びセキュリティリスクの観点から、**カードAPの搭載／消去を実施する権限を有する者は制限することが良い**のではないかと。
- また、制限する場合、利活用事務の主体及び車両の使用者の利便性を考慮し、**利活用事務の主体に制限することが良い**のではないかと。

カードAPの開発及び搭載／消去

3. ICカード再発行時のカードAP及び格納情報の引継ぎについて

IC自動車検査証が再発行となるケースと各ケースにおけるカードAP及び格納情報の引継ぎについて以下に示す。

No	IC自動車検査証が再発行となるパターン		説明	データの引継ぎについて
1	自動車検査証の券面記載事項の変更	使用者の人格に変更が無い	「使用者の氏名又は名称」以外の券面記載事項に変更が発生する場合や婚姻等による姓の変更や社名変更等により、使用者の人格に変更は無いが自動車検査証の「使用者の氏名又は名称」が変更となる場合	車両及び使用者（自動車検査証の所持者）の人格に変更が無いため、 カードAP及び格納された情報の引継ぎを行うことは可能。
2		使用者そのものが別人格となる	車両の譲渡等により使用者そのものが別人格となり、自動車検査証の「使用者の氏名又は名称」が変更となる場合	車両の使用者（自動車検査証の所持者）が変更となるため旧自動車検査証から新自動車検査証へのカードAP及び格納された情報の引継ぎは原則行わない。 ただし、車両の新使用者の選択により、 カードAP及び格納された情報の引継ぎを行うことは可能。
3	再交付		自動車検査証の紛失や汚破損等により、自動車検査証の交付を行う場合。	旧自動車検査証が無いことから、 旧自動車検査証から新自動車検査証へのカードAP及び格納された情報の引継ぎはできない。

カードAPの開発及び搭載／消去

4. ICカード再発行時のカードAP及び格納情報の引継ぎ方法について

IC自動車検査証の再発行により、旧IC自動車検査証に格納されていた利活用に係るカードAP及び格納情報の引継ぎを行う場合の引継ぎ方法案について以下に示す。

No	対応案	メリット	デメリット
1	国土交通省から委託／承認を受けた機関が引継ぎを行う	<ul style="list-style-type: none"> 複数の利活用事務の主体が提供するカードAP及び情報の引継ぎが一度に可能となり、利便性は高い。 	<ul style="list-style-type: none"> カードAP及び情報の引継ぎが必要な場合は、国土交通省から委託／承認を受けた機関の事務所等への来訪が必要となる。 旧IC自動車検査証の空き領域にある情報をすべて読み取り、カード発行時に再度それらの情報を書き込むための仕組みが必要となり、コストが増大する。
2	搭載されているカードAPを提供する利活用事務の主体が引継ぎを行う	<ul style="list-style-type: none"> 利活用事務の主体がカードAPを搭載することを可能とした場合、同仕組みを利用してカードAPの引継ぎが可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 複数の利活用事務の主体が提供するカードAPを搭載している場合、それぞれでカードAP及び情報の引継ぎが必要となり、車両の使用者の利便性低下及び負担増大が懸念される。
3	車両の使用者が引継ぎを行う	<ul style="list-style-type: none"> 車両の使用者が自らカードAP及び情報を引継ぐか否かを任意に選択できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両の使用者にカードAP及び情報の引継ぎに係る機能を提供する必要があり、ICカードに格納されている「鍵」等のセキュリティに係る情報が漏洩するリスクがある。 旧IC自動車検査証の空き領域にある情報をすべて読み取り、カード発行時に再度それらの情報を書き込むための仕組みを使用者に提供する必要がある、コストが増大する。

検討結果

ICカード再発行時のカードAP及び格納情報を引継ぐ方法については、誰がカードAPを搭載するかを検討結果を受けて、**関係者の利便性やセキュリティを考慮し、誰が引継ぎを行うべきか検討を行うこととする。**

【検討項目6】アクセス権限の管理

アクセス権限の管理

検討事項

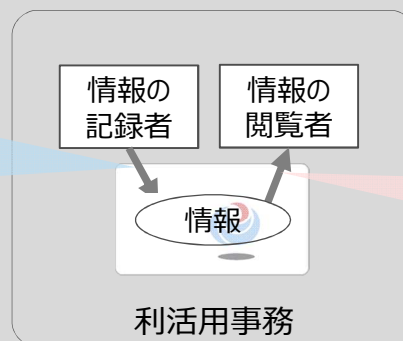
利活用事務において、**アクセス権限を管理すべきか否か、管理する場合は誰がどのように（記録・閲覧の主体毎に権限を管理する必要があるか、どういった単位で権限を付与するか等）管理すべきか**について、多様な事務での利活用を可能とすることを考慮し、アイデア募集の結果を踏まえた検討を行う。

踏まえるべき事項：アイデア募集の結果

利活用方策のアイデア募集の結果、ICカードに格納する情報のアクセス権限に関する事項として、以下に示す事項が判明した。

- ・利活用方策の**アイデア毎に情報の記録者及び閲覧者が異なり、多様**である。
- ・**利活用事務の主体と情報の記録者が同一となるとは限らず、情報の記録者が複数となる**場合もある。
- ・利活用方策のアイデア毎にICカードに格納する情報の特性が異なり、**多様な者が参照可能とすべき情報がある一方、参照する者を限定すべき情報もある**。

- ・情報の所有者は誰か？
- ・いつ、誰が書き込むのか？



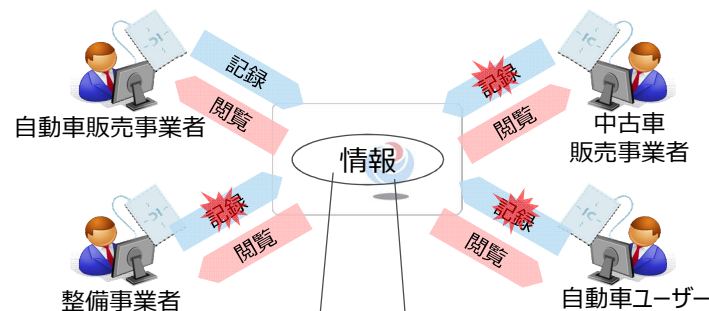
- ・**秘匿性の高い情報が含まれるのか。**
- ・**記録された情報を利用する主体は広く認められるべきではないか。**

アクセス権限の管理

1. アクセス権限管理の一例について

多くの主体に共通的に利用される情報を特定の者が記録し、誰でも閲覧を可能とする場合のアクセス権限管理

(例：モデルグレード情報を自動車販売事業者が記録し、誰でも閲覧可能とする)



【情報の記録の権限】

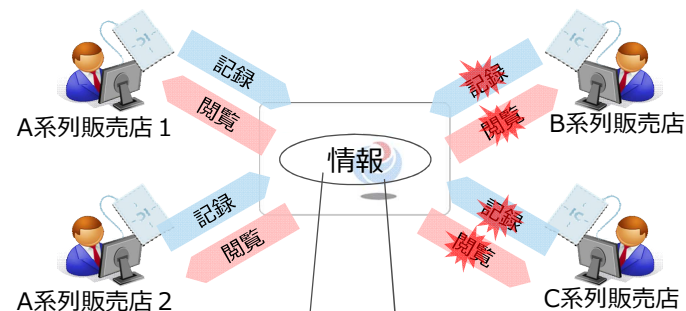
- ・自動車販売事業者にのみ記録の権限を付与する
- ・自動車販売事業者以外は情報の記録ができないよう制限する

【情報の閲覧の権限】

- ・閲覧の権限は制限せず、誰でも閲覧可能とする

特定の範囲で情報の記録・閲覧を行う場合のアクセス権限管理

(例：自動車販売事業者（系列店舗含む）でメンテナンスパックに係る情報の記録・閲覧を行う)



【情報の記録の権限】

- ・A系列販売店（販売店1、販売店2）に情報の記録の権限を付与する
- ・A系列販売店以外は情報の記録ができないよう制限する

【情報の閲覧の権限】

- ・A系列販売店（販売店1、販売店2）に情報の閲覧の権限を付与する
- ・A系列販売店以外は情報の閲覧ができないよう制限する

アクセス権限の管理

2. アクセス権限管理の要否及び管理主体について

アクセス権限管理の要否及び必要な場合の管理主体の案とその比較を以下に示す。

No	アクセス権限管理の要否 及び管理主体の案	メリット	デメリット
1	アクセス権限を管理しない (誰でも書込み、閲覧を 可能とする)	<ul style="list-style-type: none"> 誰でも書込み、閲覧が可能となるため、利便性が高い アクセス権限を管理しないため、当該管理に係るコストが不要となる 	<ul style="list-style-type: none"> 秘匿性の高い情報を取り扱う事務において利活用ができない 誰でも書込みが可能となるため、書き込まれた情報の真正性が保証されない、また、情報の漏洩対策ができない
2	利活用事務の主体がアクセス権限を管理する	<ul style="list-style-type: none"> 利活用事務の特性に応じて、アクセス権限の設定が可能となり、広い範囲の事務で利活用が可能となる 格納する情報の特性に応じて、閲覧権限の設定が可能となり、閲覧者を広く設定することも可能となる 	<ul style="list-style-type: none"> アクセス権限の管理に係るコストが利活用事務の主体毎に必要となる
3	国土交通省（又は国土交通省から委託／承認を受けた機関）がアクセス権限を統合的に管理する	<ul style="list-style-type: none"> 利活用事務の主体において、アクセス権限の管理に係るコストが不要となる 	<ul style="list-style-type: none"> アクセス権限を統合的に管理することにより、柔軟な権限設定ができなくなり、事務の特性によっては利活用できない恐れがある 国土交通省（又は国土交通省から委託／承認を受けた機関）に係るコストが増大する

検討結果

広い範囲の事務において利活用を可能とするために、**利活用事務毎に利活用事務の主体がアクセス権限を管理することとするのが良いのではないか。**

アクセス権限の管理

3. アクセス権限の管理方法（案）

ICカード内に格納する情報の記録及び閲覧に係るアクセス権限の管理方法（案）について以下に示す。

No	管理方法	説明	手順（例）
1	パスワード認証による管理	特定の者（例：車両の使用者）や、特定の範囲内（例：特定の組織に属した主体間）でパスワードを管理・共有し、パスワードを知っている者のみ情報へのアクセスを可能とする。 情報の記録と閲覧の主体を分ける場合は、記録用と閲覧用でそれぞれパスワードを設定する。	<ul style="list-style-type: none"> ICカードにパスワードを設定する 信頼された者同士でパスワードを共有する アクセス時にパスワードを入力し、パスワード認証を行う
2	共通鍵を使用した外部認証による管理	特定の範囲内（例：特定の組織に属した主体間）で共通鍵を共有し、共通鍵を所持している者のみ情報へのアクセスを可能とする。 情報の記録と閲覧の主体を分ける場合は、記録用と閲覧用でそれぞれ共通鍵を設定する。	<ul style="list-style-type: none"> ICカードに外部認証用共通鍵を設定する 信頼された者同士で共通鍵を共有する アクセスするアプリケーションの共通鍵と外部認証を行う
3	公開鍵を使用した外部認証による管理	アクセス権限を管理する者（例：本社組織）が、情報にアクセスする主体（例：支店等）を承認し、当該主体が利用する鍵（公開鍵）をICカードに格納する。ICカードに格納された公開鍵の対となる鍵（秘密鍵）を所持している者のみ情報へのアクセスを可能とする。 ICカードに格納する公開鍵毎に、記録及び閲覧の可否の設定を行う。	<ul style="list-style-type: none"> アクセスする主体は、公開鍵／秘密鍵を生成等を行い、公開鍵（外部認証用公開鍵）をアクセス権限の管理者に提出する アクセス権限の管理者はICカードに外部認証用公開鍵を設定し可能な操作を設定する（アクセスする主体毎） アクセスする主体はアプリケーションの秘密鍵を用いて外部認証を行う
4	公開鍵証明書を使用した外部認証による管理	アクセス権限を管理する者（例：本社組織）が、情報にアクセスする主体（例：支店等）を承認し、当該主体に対して公開鍵証明書を発行する。公開鍵証明書が発行された者のみ情報へのアクセスを可能とする。 情報の記録と閲覧の主体を分ける場合は、記録用と閲覧用で証明書検証用公開鍵を設定する。	<ul style="list-style-type: none"> ICカードに証明書検証用公開鍵を設定しておく アクセスする主体毎に外部認証用公開鍵証明書を発行する ICカード内の証明書検証用公開鍵を用いてアクセスするアプリケーションの外部認証用公開鍵証明書の検証を行う 検証した外部認証用公開鍵を使用して外部認証を行う
5	記録／閲覧アプリケーションの利用者認証による管理	アクセス権限を管理する者（例：本社組織）が、情報の記録及び閲覧を行うアプリケーションを作成・管理する。 情報にアクセスする主体（例：支店等）に当該アプリケーションの利用権限を付与・管理し、ICカードに格納する情報の記録／閲覧の制御を行う。 情報にアクセスする主体は当該アプリケーションを利用して情報の記録・閲覧を行う。	<ul style="list-style-type: none"> ICカードの記録／閲覧可能なアプリケーションを外部認証等を用いて限定しておく 当該アプリケーションに利用者認証機能を設け、利用可能な者の情報（ID/パスワード等）を管理しておく 当該アプリケーションの利用者認証を行う

アクセス権限の管理

3. アクセス権限の管理方法の特性

アクセス権限の管理方法の各案の特性を以下に示す。

No	管理方法	特性	留意事項
1	パスワード認証による管理	<ul style="list-style-type: none"> 情報へのアクセスの都度、パスワードの入力が必要となる。 パスワードを共有するため、範囲が広がるほどパスワードの漏洩のリスクが高くなる。 	認証に必要な情報をICカードに格納するため、パスワードや鍵の漏洩等が発生した場合は、ICカード内に格納したパスワードや鍵の変更が必要となる。
2	共通鍵を使用した外部認証による管理	<ul style="list-style-type: none"> 共通鍵を共有するため、範囲が広がるほど鍵の漏洩のリスクが高くなる。 	
3	公開鍵を使用した外部認証による管理	<ul style="list-style-type: none"> 鍵（公開鍵／秘密鍵）を管理する主体毎に、公開鍵をICカードに設定する必要があるため、アクセスする主体を追加する都度、ICカードに鍵を追加する必要がある。 	
4	公開鍵証明書を使用した外部認証による管理	<ul style="list-style-type: none"> ICカードに鍵を追加しなくても、アクセスする主体を追加することが可能である。 	
5	記録／閲覧アプリケーションの利用者認証による管理	<ul style="list-style-type: none"> ICカードに鍵を追加しなくても、アクセスする主体を追加することが可能である。 アプリケーション側でユーザ管理を行うため、アクセスする主体の追加／削除が柔軟に対応できる。 	—

検討結果

アクセス権限の管理方法は、**格納する情報の特性や記録／閲覧主体の範囲に応じて、適切な方法を採用すること**とするのが良いのではないかと。良いとした場合、**どの方法が適切かを検討する必要**があるのではないかと。

【検討項目7】情報の真正性の保証

情報の真正性の保証

検討事項

利活用事務において、**格納する情報の真正性を保証する対策を実施すべきか否か、対策を実施する場合誰がどのように対策を実施すべきか**について、多様な事務での利活用を可能とすることを考慮し、検討を行う。

踏まえるべき事項：アイデア募集の結果

アイデアとして挙げられたものの中には、ICカードに格納する情報に、法令に定めがある情報や自動車の査定につながる情報が含まれるものがあり、これらの情報が虚偽である場合には、これらを信用した者に不利益が発生するおそれがあり、ICカードに格納する情報の真正性の保証について検討が必要であることが判明した。

情報の真正性の保証

1. 真正性保証の対策要否について

利活用における真正性の保証の対策要否（案）とその比較について以下に示す。

No	真正性保証の対策要否	メリット	デメリット
1	全ての情報で真正性保証の対策を実施する	• 全ての情報で真正性保証の対策が実施されるため、閲覧者は安心して情報を利用できる	• 全ての情報の記録において、真正性を保証する対策の実施が必要となり 利便性の低下、コストの増大が懸念 される
2	情報の特性に応じて真正性保証の対策を実施する情報と実施しない情報を区別する	• 情報の特性に応じて、真正性を保証する対策を実施するか否かを定めることができるため、 広い範囲の事務で利活用が可能 となる	• 情報の特性に応じて、真正性保証の対策を実施するか否かの判断が必要となり、実施する必要がある場合、必要な措置を講じるためのコストが必要となる
3	全ての情報で真正性保証の対策を実施しない	• 情報の真正性保証の対策を実施するための措置を行わないため、当該措置にかかるコストが不要となる	• 情報の 真正性が求められる事務での利活用ができない



真正性保証の対策を実施すると、情報を記録する際等の利便性の低下が懸念される

『どのような情報』を『どのような事務』で利用するのかによって、求められる真正性が変わる

検討結果

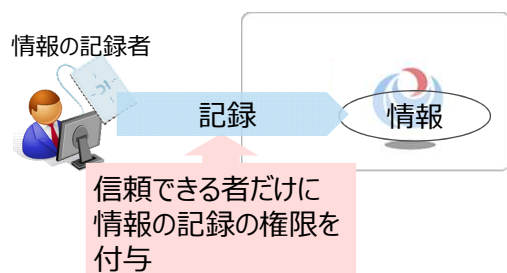
- 広い範囲の事務において利活用を可能とするために、**格納する情報の特性に応じて、真正性を保証するための対策が必要か否かを定めることとするのが良いのではないか。**
- また、**真正性を保証する対策が必要か否かは利活用事務の主体が定めることとするのが良いのではないか。**

情報の真正性の保証

2. 真正性保証の対策方法（案）

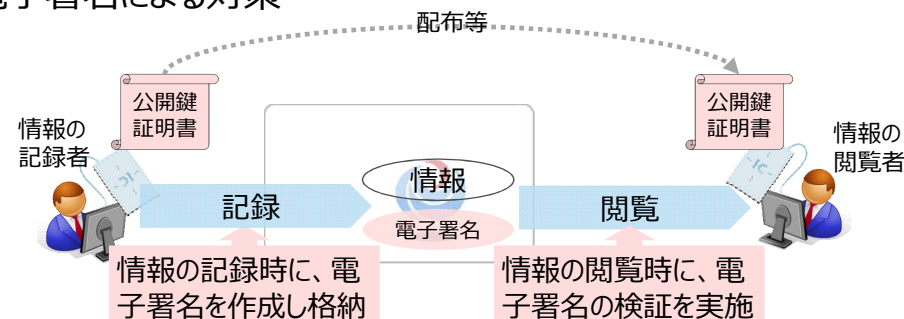
利活用における真正性保証の対策方法（案）について以下に示す。

アクセス制御による対策



信頼できるもののみ情報の記録権限を付与し、第三者による情報の変更等を防止する。

電子署名による対策



情報の記録者は、情報の記録時に電子署名を作成し、情報と合わせて格納する。情報の利用者は閲覧時に電子署名の検証を行い、情報の真正性を確認する。

No	真正性保証の方法（案）	メリット	デメリット
1	アクセス制御による対策	<ul style="list-style-type: none"> 情報の記録者の負担が小さい（署名付与等の措置が不要） 	<ul style="list-style-type: none"> 情報の記録者が多い場合、情報の真正性が低下する恐れがある
2	電子署名による対策	<ul style="list-style-type: none"> 情報の記録者が多い場合でも、情報の真正性がアクセス制御による対策に比較して高い 	<ul style="list-style-type: none"> 情報の記録者が、署名用の証明書等を保持している必要がある 署名付与や署名及び公開鍵証明書の検証に係る措置が必要となる

検討結果

真正性保証の対策実施が必要な場合、**利活用事務の主体や情報の記録者の負担を軽減するため、情報の特性に応じて真正性保証の対策方法を選定することとするのが良いのではないか。**

【検討項目8】利活用において 必要となる環境と要件

利活用において必要となる環境と要件

検討事項

- これまでの検討項目の検討結果を受けて、IC自動車検査証の利活用事務を遂行するにあたり、**国土交通省や利活用事務の主体等の関係者が準備すべき環境を検討**する。
- また、関係者が準備すべき環境について、**利活用事務を安全に運用するために求める要件を検討**する。

踏まえるべき事項：個人番号カードの事例

個人番号カードの利活用（拡張利用領域利用）においては、拡張利用領域にカードAPを搭載するため『条例等利用領域に条例等利用アプリケーションのみを安全かつ確実に搭載する等の運用及び管理を行うシステム等を導入すること』が規定されている。また、利活用事務の主体が行うべきセキュリティ対策が規定されている。（告示「通知カード及び個人番号カードに関する技術的基準」）

【検討項目9】利活用事務及び その主体の管理

利活用事務及びその主体の管理

検討事項

これまでの検討項目の検討結果を受けて、IC自動車検査証の**利活用事務及びその主体に求める基準を整理し、当該基準が遵守されていることを確認するための管理方法について検討**を行う。

踏まえるべき事項：個人番号カードの事例

【利活用事務の開始時】

民間事業者が個人番号カードの利活用（拡張利用領域利用）を行う場合、総務大臣による民間事業者の法基準（※）適合性の確認・審査を受けることが必要となっている。

※法基準：通知カード及び個人番号カードに関する技術的基準に、カードAPや端末等の環境、業務等の基準が定められている。

【利活用事務の運用中】

個人番号カードの利活用を行う民間事業者に対し、業務の監査の結果及びカードAPの搭載等の件数について年1回の報告が必要となっている。

2. 検討結果を受けた「IC自動車検査証の空き領域の利活用事務に求められる要件(案)」

基本的な考え方

- ① 自動車検査証の I C チップの空き領域の利活用は、（自動車又は自動車検査証）利用者にとって更なるメリットがもたらされる仕組みとする。
- ② 国は、自動車検査証の機能性及び安全性の確保の観点並びに空き領域の安全性の観点から空き領域の利活用に係る制度の構築を行う。
- ③ I C チップの空き領域を利活用して行う事務（利活用事務）を実施する主体について、適切な業務計画及び当該事務を適切に実行する能力を有すること等の一定の要件を設ける。
- ④ I C チップの空き領域の利活用事務の範囲及び主体については、目的、効果、実現性、コスト等の観点から一定の要件を設けることとするが、利用を過度に制限することのないよう配慮する。
- ⑤ I C チップの空き領域に搭載されるアプリケーション及びアプリケーションを搭載するためのシステムは適切な主体によって管理されるものとする。
- ⑥ I C チップの空き領域の利活用方法（アプリケーション）の選択は自動車検査証所持者が行う。
- ⑦ 将来的な拡張性が確保される仕組みとする。

項番	検討項目	要件(案)
1	利活用事務の範囲	<p>特定の自動車を識別して行う事務であって、安全の確保、環境の保全、ユーザー利便性の向上、産業の発展等クルマ社会の発展に資するもの。 具体的には、①に掲げる全ての要件を満たすこと、②に掲げる事項のいずれにも該当しないものであることを基準とする。</p> <p>①次に掲げる要件のいずれかを満たすこと</p> <ul style="list-style-type: none"> • 自動車利用者の利便に資するものであること (例：ユーザーの利便性の向上、安全性の向上、政策の実効性向上、業務の効率化) • 特定の自動車を識別して行う事務であること • 従来の仕組みでは実現困難又は非効率であること • 十分に利用される見込みがあること <p>②次に掲事項のいずれにも該当しないものであること</p> <ul style="list-style-type: none"> • 自動車検査証に関する事務に影響を及ぼすものであること • 他者の権利を侵すものであること • 公序良俗に反するおそれがあるものであること • 法律、政令その他の法令に反するもの又は反する恐れのあるものであること • その他国土交通省が不適切であると合理的に判断するもの

項番	検討項目	要件(案)
2	利活用事務の主体の範囲	<p>特定の自動車を識別して行う事務であって、安全の確保、環境の保全、ユーザー利便性の向上、産業の発展等クルマ社会の発展に資するもの。 具体的には、①に掲げる全ての要件を満たすこと、②に掲げる事項のいずれにも該当しないものであることを基準とする。</p> <p>①次に掲げる要件のいずれかを満たすこと</p> <ul style="list-style-type: none"> • 行政機関、地方公共団体の機関、独立行政法人等、民間事業者のうち、特定の自動車を識別して行う事務であって、適切な業務計画及び事務を適切に実行する能力を有するもの • 適切なIC自動車検査証の空き領域を利用した利活用を遂行するにあたり、別途設けるガイドライン・規約等を遵守することができるもの <p>②次に掲事項のいずれにも該当しないものであること</p> <ul style="list-style-type: none"> • 一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなった日から二年を経過しない者 • 指定の取消しを受け、その取消しの日から二年を経過しない者 • 法人であって、その役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等の以上の職権又は支配力を有する者を含む。）のうちに、上記のいずれかに該当する者があるもの • その他国土交通省が不適切であると合理的に判断するもの

項番	検討項目	要件(案)
3	利活用方式	<p>(情報の記録方式)</p> <ul style="list-style-type: none"> サーバ連携方式とするのかローカル方式とするのかは、利活用事務の主体が事務の特性や現在の電子化状況に応じて選択する。 <p>(車両を識別する方法)</p> <ul style="list-style-type: none"> 複数の主体が共通的に利用可能な情報の識別子として、自動車ライフサイクルを通して不変となる車両IDをICカードに格納し、多様な主体が利用可能とする。 <p>(使用できるデータ量の上限)</p> <ul style="list-style-type: none"> 利活用可能な事務の範囲が狭まること無いよう、個別の利活用事務におけるデータ量の上限は設けない。 不必要に空き領域を使用しないようガイドライン等を定める。 <p>(信号インタフェース(接触/非接触))</p> <ul style="list-style-type: none"> 接触型インタフェースを要するケースが、現時点において十分に顕在化していないことから、非接触インタフェースのみの方式とする。

項番	検討項目	要件(案)
4	個人情報等の取り扱い	<p>以下の条件を設けた上で、利活用事務の主体に求めるガイドライン、規約等を準備する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 利活用事務として個人情報等を取り扱うことを認める。 IC自動車検査証の空き領域には、個人情報等は記録しないこととする。
5	カードAPの開発及び搭載／削除	<p>(カードAPの開発方法)</p> <ul style="list-style-type: none"> 幅広い事務において利活用を可能とするため独自カードAPの利用を可能とし、利活用事務の主体の利便性及び負担を考慮し、標準カードAPの利用も可能とすることが良いのではないか。 <p>(カードAPの搭載／削除実施者の制限)</p> <ul style="list-style-type: none"> コスト・セキュリティリスクの観点から、カードAPの搭載／削除実施者は制限することが良いのではないか。 また、制限する場合、利活用事務の主体及び車両の使用者の利便性を考慮し、利活用事務の主体又は車両の使用者又はその両方に制限するのが良いのではないか。 <p>(ICカード再発行時の対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> ICカード再発行時の対応は、誰がカードAPを搭載するのかの検討結果を受けて、関係者の利便性やセキュリティを考慮し、誰が引継ぎを行うべきか検討を行うこととする。

項番	検討項目	要件(案)
6	アクセス権限の管理	<p>(アクセス権限管理の要否及び管理主体)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 広い範囲の事務において利活用を可能とするために、利活用事務毎に利活用事務の主体がアクセス権限を管理する。 <p>(アクセス権限の管理方法)</p> <ul style="list-style-type: none"> • アクセス権限の管理方法は、格納する情報の特性や記録／閲覧主体の範囲に応じて、適切な方法を採用するのが良いのではないか。
7	情報の真正性の保証	<ul style="list-style-type: none"> • 広い範囲の事務において利活用を可能とするために、格納する情報の特性に応じて、真正性を保証するための対策が必要か否かを定める。 • 真正性を保証する対策が必要か否かは利活用事務の主体が定める。 • 真正性保証の対策を実施する場合は、利活用事務の主体や情報の記録者の負担を軽減するため、情報の特性に応じて対策方法を選定する。
8	利活用において必要となる環境と要件	<ul style="list-style-type: none"> • 国土交通省や利活用事務の主体等の関係者が準備すべき環境を検討する。 • 利活用事務を安全に運用するために求める要件を検討する。
9	利活用事務及びその主体の管理	<ul style="list-style-type: none"> • 利活用事務及びその主体に求める基準を整理し、当該基準が遵守されていることを確認するための管理方法について検討する。

資料3 紙からICカードへの切り替え時 におけるカード発行

紙からICカードへの切り替え時におけるカード発行について

論点

紙の自動車検査証からICカードの自動車検査証に切り替える際のカード発行についても、支局に行く手間を省略するため、申請代理人（記録事務代行者）において行うことができないか。

想定される事務フロー

- ① 継続検査においては、有効期間以外の情報は事前に確定しており、変更されることもない。そのため、指定整備工場からあらかじめ車両情報を出してもらい、支局において車検証情報をICチップに入れた上で、券面にも印刷したカードを用意し、いったんロックをかけておく。
- ② ロックをかけたカードを指定整備工場などに書き留めで郵送する。（盗難にあっても書き込めないような対策を措置）
- ③ 継続検査の申請をOSS経由でしてもらう。
- ④ 支局での審査後、ICカード認証してロック解除。MOTASから書き込みコマンドを送信。
- ⑤ 紙の自動車検査証の返送・提出。

	メリット	課題
支局	<ul style="list-style-type: none"> ■ 窓口対応が不要となることによる混雑緩和 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 事務作業煩雑 ■ 書留による郵送コストが膨大となる。 ■ カード発行後に廃車や使用者変更などが発生した車両については、無駄なカードの発行となる。 ■ 紛失・盗難や誤送付のリスク ■ 郵送中のトラブルによる破損のリスク
指定整備工場等	-	<ul style="list-style-type: none"> ■ 郵送を行うことによりカード車検証の入手に時間を要することとなる。 ■ カードの管理作業発生（郵送と往訪が混在する場合にはさらに複雑な管理が必要）
セキュリティ上の課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 紛失や誤送付により第三者にカードが渡った場合、券面情報（車台番号・登録番号等）流出のリスクが生じる。 ■ 紙の自動車検査証が適切に回収されない場合、内容の異なる複数の自動車検査証が存在することとなる。 	
その他課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 改正車両法第74条の5において、記録事務代行として委託できることとされている継続検査に係る条文（車両法第62条）には、「記録し、返付することとする」としか規定されていないが、カードの新規発行については、ICカードの偽変造防止や古い車検証（紙）の回収・廃棄が必要となることから、国で行う必要がある。 	

→ 上記課題を踏まえると、事務フローで示した方式によるカード発行は困難ではないか

資料4 今後の進め方(案)

回数	時期	議題	
第9回	10月30日 (水)	利活用方策検討 技術的要件の検討	<ul style="list-style-type: none">・利活用方策の論点を踏まえた検討事項・I Cカード切り替え時の発行方法
第10回	1月頃	利活用方策検討 技術的要件の検討	<ul style="list-style-type: none">・国内・海外調査の報告・利活用方策の論点整理・技術的要件の論点整理・最終取りまとめに向けた議論
第11回	3月頃	取りまとめ	<ul style="list-style-type: none">・最終とりまとめ

第8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：令和元年9月25日（水）14時00分～16時00分
2. 場 所：国土交通省（中央合同庁舎3号館）11階特別会議室
3. 出席者：石田委員、大山委員、（川端委員欠席）、坂委員、（新保委員欠席）、（関委員欠席）、神本委員代理（小濱委員欠席）、大塚委員、小笠原委員、岡安委員、西本委員、木場委員、島崎委員、徳永委員、堀内委員、佐橋委員代理（岩田委員欠席）、武藤委員、和辻委員、尾原委員代理（奥田委員欠席）、田中委員代理（橋本委員欠席）、小山委員、村中委員、東委員

4. 議事（概要）

(1)事務局から資料1、2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等）

○ 2023年1月の電子化スタートまでに利活用の件は決着させるのか。また、導入開始以降にも追加で利活用の情報を入れることを想定しているのか。

→事務局 2023年1月までに利活用の仕組みを作りたいと考えているが、導入以降も、柔軟に拡張、発展させていきたいと考えている。

○ 空き領域に情報を入れるのは強制になるのか。民間が対応するのであれば、それは任意と考えるが、いかがか。

→事務局 基本的には、ユーザーが入れたいと思うものを任意に入れていただくという考え方である。仮に情報を強制的に入れることとする場合には、法令上で規定する必要があると考えている。

○ アプリケーション（以下、「アプリ」）の開発や搭載にあたり、ユーザーはスマートフォンなどの端末から閲覧することになるかと思うが、その際どのOSのどの程度のバージョンまで対応することを考えているか。

→事務局 実際にアプリの開発や搭載の過程で決めていく形になると考えている。おそらくWindowsにしてもMacにしても有効にサポートされているところまで対応することになるのではないかと思う。

○ 空き領域は限られているが、さまざまなアイデアを取り入れて空き領域がなくなった際に、あまり利用されていないものについて、後から削除して入れ替えるということも考えているのか。

→事務局 アプリの搭載、削除の方法は一つの大きな課題であるが、空き領域をどう使うのかということについては、基本的にユーザーの方に決めていただくことだろうと考えている。

○ 車両情報にしても、点検整備の情報にしても、それぞれこうした情報を活用したいという事業者がアプリを開発して搭載することを考えているか。それとも、国交省で

ある程度枠組みが用意されるのか。ディーラーなど個々の事業者が開発するのは難しいことが予想されるので、業界団体などが対応することになるのだろうか。

→事務局 国が車検証以外の部分について何か用意するということは基本的にはないと考えているが、他の公的機関、業界団体、大きなシステム会社、各事業者というように、どの主体がアプリの開発や搭載を行うのかという点については、様々なパターンがあるだろうと思っている。それぞれにメリット・デメリットがあり、これについては、今後色々のご意見いただく必要がある。

○ 情報の記録者がユーザーから承諾を得たり、その情報が正しいかどうかを確認したりすることになるのか。

→事務局 ユーザーからの承諾について、アプリを搭載するかどうかは、ユーザーの選択だということが分かるようにする必要はある。情報の真正性については、元々誰が持っている情報で、その後誰が適切に情報を書き込むのかということが担保されていけば、元々の情報が間違っていない限りは大丈夫ではないか。そのような仕組みを作ることが必要だと考えている。

○ 車検証 IC カード発行時において、追加されている情報の引継ぎについて、国交省はどのように関与していくのか。

→事務局 基本的に情報の引継ぎと登録は別のものかと考えている。

○ OSS（自動車保有関係手続きのワンストップサービス）で提供されているように、自動車取得税の課税額について自動計算できるようにしてほしい。そのため、車両情報の一部として課税標準基準額となる本体価格情報が含まれるよう、検討課題としてほしい。

○ 整備業界としては、電子化によって点検作業、整備作業の効率化、ユーザーの保守管理の徹底等につながれば有益だと考えている。

○ 点検整備情報の利活用とあるが、点検整備情報というのはどの程度の詳しさを想定しているのか。何の部品を交換したかという情報から単に検査の実施結果という情報まで程度が異なる。整備する作業者が効率的に作業できるようになり、その成果を十分共有できるようなシステムを構築してほしい。また、自動車の日常点検はユーザー自身が行っているという実態も踏まえる必要がある。

○ 車検証 IC カードの利活用の範囲が広まった場合、カードを持ち運びする機会が増え、車載義務の履行が疎かになることが懸念される。

○ 車両と紐づく情報が車検証 IC カードにまとめられると作業が合理的になり、生産性が上がるという話が多々ある。例えば、車両販売時、ユーザーにはキーナンバーが記されたキープレートが渡されているが、プレートを紛失する方も多く、このキーナンバーを IC カードに格納することができれば、ディーラーの確認作業が効率化される。また、車両本体に書き込まれている情報についても IC カードにはじめから入っていれば、作業員が毎度探して見つけてメモをする、といった作業がなくなる。

○ 情報の所有者はユーザーであるが、実際にユーザーが情報を書き込むことは考えにくいのではないか。ディーラーや整備工場に作業を依頼する際、情報の書き込みにつ

いても承諾する契約を交わすというのが現実的ではないか。

- 車検証 IC カードの情報を書き込む当事者が誰なのかということが整理されていない。国が保有している情報もあり、そうした情報を書き込むのは、ユーザーでも事業者でもないと思われる。
- まずは車両情報等を優先し、ユーザーが旅行した際にポイントが貯まるようになるといった話は次の段階になるのではないか。
- ユーザーが自由に情報を書き換えられるようにしてしまえば、情報の真正性を担保するのは難しくなるのではないか。
- 空き領域全体について、どのように使うか判断し、マネジメントする管理主体が必要なのではないか。
- IC カード本体に大きなアプリケーションを入れるイメージはあまりなく、あくまでセキュアな形でデータの書き込み、読み取りを管理するようなアプリケーションが入るようなイメージを持っている。
- 車検証のデータと免許証のデータをリンクして活用することが考えられるとのことであるが、車検証が電子化されることで、他にも道路管理などにも活用され、さまざまなデータが分析可能になることも考えられる。こうしたデータを交通行政などに活かせるよう展開していければよいのではないか。
- どの程度の情報を IC カードに入れるかについて、サーバ側に情報を保管し、カードとは ID で紐付けるという方法もある。これはサービスによっても異なると思うが、メンテナンスなども含め、利便性が高くなるよう整理できるとよい。
- IC カードと通常のメモリーカードとの大きな差は安全性である。これについては国際標準があり、マイナンバーカードと同程度の要求水準を満たすセキュリティを確保すれば、十分な安全性がある。
- 空き領域の全体マネジメントについて、マイナンバーカードの場合は J-LIS という団体が対応している。
- 車両情報について、車両の部品情報を詳細に把握できると、ユーザー個人が車体のカスタマイズをしやすくなる。
- 電子化によって、車両管理を厳格に運用できるようになる。これは世界でもあまり例がなく、上手く行けば諸外国にも提案していけるのではないか。

(2) 事務局から資料 3 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等)

- 車検証 IC カードについて、申請代理人によるユーザーへの引渡しを再度検討いただきたい。

(3) 事務局から資料 4 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等)

○ ディーラーからの申請はほとんどが土日に行われるため、継続検査については、土日対応の運用を検討いただきたい。例えば一部の支局で限定的に検討するなどはどうか。

○ 継続検査における OSS 利用の目標数値はあるか。

→事務局 継続検査については、2021 年度で 70%が目標となっている。2019 年度 7 月、8 月の継続検査における OSS 利用率は概ね 30%前後であったが、昨年、一昨年と比べると大分利用率が上がってきており、引き続き利用を促進していきたい。

○ OSS の利用において最も矛盾が生じるのは自動車予備検査証である。この登録についても電子化対応してほしい。

以上