

第9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10月30日（水）16時00分～18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、（坂委員欠席）、新保委員、関委員、神本委員代理（小濱委員欠席）、大塚委員、堀場委員代理（小笠原委員欠席）、岡安委員、永井委員代理（西本委員欠席）、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、和迩委員、尾原委員代理（奥田委員欠席）、大嶋委員代理（橋本委員欠席）、小山委員、（村中委員欠席）、東委員

4. 議事（概要）

(1) 事務局から資料1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）

特になし。

(2) 事務局から資料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）

○ アプリケーション（以下、AP）の開発について、構築基盤としては地方公共団体情報システム機構（以下、J-LIS）の基盤を利用し、利活用方式はサーバ連携方式であるという理解でよいか。

→事務局 AP開発について、標準APを提供するかどうかはまだ確定していない。また、J-LISと現在のところ協議しているわけではないが、J-LISの仕組みをそのまま使用することはあまり想定していない。ただ、方法としては同じような方法になると考えられる。

利活用方式については、サーバ連携方式及びローカル方式のいずれも選択可とすることを考えている。

○ APにおいて活用する情報の範囲は、空き領域の情報のみか、あるいは車検証情報も含まれるのか。

→事務局 個人情報の取扱いに関するご質問だと思うが、APを利用して事務を行う際、利活用事務の主体のサーバ側にさまざまな情報があり、そこで個人情報を扱うことは想定している。一方、IC車検証自体に個人情報を書き込むのは否定的に捉えており、今後も検討が必要と考えている。

○ IC車検証の使用者が別人格になる場合、カードAP及び格納された情報の引継ぎは原則行わないとあるが、新車購入時に登録された情報は使用者が変わっても引き継がれないのか。例えば、中古車販売店において先進安全自動車（以下、ASV）システムの搭載有無を調べるのは煩雑であり、IC車検証にこうした情報が引き継がれると便利になる。

→委員 車両 ID などの車検証情報との紐付けによって確認する方法もある。ただし、現行の車検制度においては、過去の情報を追いかけていくのではなく、あくまでその時点における車両の状態を検査するものなので、その情報を将来的に引き継げるようにするかどうかは制度の話であって、空き容量をどう活用するかということとは別の話ではないか。

→事務局 車両情報として、こうした機能の搭載情報を含めて記録するのか、引継ぐのかということについては、また別の場で検討する機会を設けたい。

- 利活用事務において、利活用事務の主体が管理をするという仕組みが気になっている。国土交通省が管理するというのであればわかりやすいが、今回は民間事業者を含め、関係者が分かれている。そうすると、仕様面と管理面という2つの検討事項が出てくる。仕様面では、トークン型にして事務主体側は情報を持たずに安全管理措置義務を負わないことにするのか、サーバ管理型にして多くの情報を取り扱うことをメリットとして安全管理措置義務を負い、積極的に個人情報を取り扱うこととするのか。これは利活用事務の主体が民間部門か公的部門かで適用法令が異なるということや、利便性と取り扱う情報の内容によっても、どのような安全管理措置を講じるかは主体によって異なるため、難しい。適用法令の違いによる安全管理措置の違いについては、個人情報保護法の見直しに委ねるしかないので、あくまで仕様を決めた段階で、それぞれの主体が適用法令による管理義務を考えればいいだけの話である。特に事業者側のメリットだけでなく、ユーザー側のメリットという点からも、積極的に個人情報を取り扱っていくことをなるべく考えるべきである。

- 車両 ID を記録するか否かは利活用事務の主体が判断するのか。

→事務局 車両 ID は自動車登録検査業務電子情報処理システム (MOTAS) で管理し、これを IC 車検証に登録することを想定している。そのため、国が登録を行う。

- IC 車検証を車両内で保管する際、高温になる等過酷な環境が想定されるが、これらに起因してカードが破損した場合、AP に搭載された情報の責任は利活用事務の主体が負うのか。

→事務局 今後検討させていただきたい。

- 基本的な考え方として「将来的な拡張性が確保される仕組みとする」とあるが、拡張性のある仕組みとはどのような想定か。

→事務局 具体的な想定はないが、後から「これができない」となってばかりでも困るので、利活用を制限せず、拡張性のあるものにしたいという趣旨で記載している。

- 「個別の利活用事務におけるデータ量の上限は設けない」とあるが、カードのコストに関わる点だと思う。ユーザーの負担にならないよう、コストの観点も考慮いただきたい。

- ASV をはじめとした機能、設備は、開発、搭載された時期によって、同じ呼称であっても性能が異なることが想定される。そのため、IC 車検証に記録する際は、搭載時期等の詳細な情報があるとよい。

- IC車検証に記録された情報へのアクセス権限は、実際の利活用の場面で大きな課題となる。例えば、ディーラーにとっては、顧客名簿が付加価値の源泉と言え、自社顧客の車検情報等を競合他社に閲覧されれば不利益が生じる。こうした場面も想定し、利活用のアクセス権限については整理する必要がある。
- 利活用事務の範囲の要件として、「自動車利用者の利便に資するものであること」とあるが、利用者個人に加え、社会全体に資するものであること、といった文言を追記してはどうか。例えば、運転支援機能について記録することを定めても、それを徹底するには法改正が必要になるかもしれない。そうした時に、社会全体での視点が明示されていた方がよい。
- 従来、紙で車内に置いたままだった車検証から IC 車検証に変わることによって、ユーザーの行動がどのように変容するか、心理面を含めて、一度ユーザー目線で考えた方がよい。
- IC 車検証を接触型とした場合、車両本体と通信することができるようになる。IC 車検証と車体を接続し、情報連携するか否かによって利活用できることが異なるだろうから、その点も整理して検討されたい。

(3) 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)

- IC 車検証の処理や対応について、ディーラー側の実務にどの程度の影響が出るのか、まだ具体的な想定がないため、考えにくい。実務面も含めて検討いただきたい。

→事務局 現場の実務面についても調整し、よい形で運用できるようにしたい。

(4) 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)

特になし。

(5) その他、会議全体を踏まえ意見交換を行った。

(委員からの主な意見)

- 利活用事務の主体は誰がどのように担うのか。アイデアは提案させていただいているが、我々自身が主体となって開発、運用できるかと言えば難しい。実現するためにどのように進めていけばよいかという議論がもう少し必要ではないか。

→事務局 事務局としても気にしている点である。利活用の仕組みをより広く提示して、さまざまな業界に関心を持っていただけるようにしたい。また、IC 車検証が普及するにつれて、まだ考えていないアイデアも生まれてくるのではないかと考えている。

○ 車検証には従来記載はないものの国で保有している情報の追加等によって、活用を広げていくという考え方もある。

→事務局 また別途検討していきたい。

以上