

# 自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン 中間とりまとめ

平成26年6月

自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン検討会

# 目 次

## I はじめに ～将来ビジョンの目指すもの～

## II 自動車を巡る I T 環境の変化や課題等

### 1. 我が国における I T 化の取組の足跡

- (1) 「I T 化のための基盤形成」から「多様な利活用の促進」へ
- (2) 現在の政府方針：世界最先端 I T 国家創造宣言

### 2. 自動車分野における I T 化の現状・問題意識

- (1) 我が国における自動車分野の位置付け
- (2) 自動車分野における I T 化の進展
- (3) 自動車関連情報の利活用に係る問題意識

### 3. 海外における取組事例

## III 今後の取組の基本的方向

### 4. 自動車関連情報の利活用について

- (1) 重点テーマ
- (2) 重点テーマの実現のための必要な取組
- (3) 今後の進め方

### 5. 自動車関連手続の利用環境の向上について

- (1) 利用環境向上に係る諸制度の動き
- (2) 今後の実施すべき取組
- (3) 今後の進め方

## IV 最終とりまとめに向けた取組

## I はじめに ～将来ビジョンの目指すもの～

自動車は、19世紀の後半にその普及が始まり21世紀の今日まで絶えず進化を続けている、現代産業文明が生み出した最も優れたイノベーションの一つである。自動車に関する技術の進歩、自動車の普及の拡大等による世界の経済、社会、環境等への影響は極めて大きく、モータリゼーションの発達は人々の生活様式を劇的に変化させ、経済成長の原動力となってきた一方で、大気汚染や地球温暖化等の副作用ももたらすこととなった。しかしながら、様々な課題が生まれる度にそれらの課題を自ら克服したり、数多あるニーズに対応すること自体が「自動車の強み」、すなわち自動車に対する新しい価値の創出であり、自動車産業の成長を支えてきていると言える。

一方、情報通信技術（IT）は、今や企業の経済活動、国・地方の行政事務のみならず、国民の日々の営みの多くの場面でなくてはならない役割を担っている。また、ITによって生み出されるサービスや情報は、国内だけに止まるものではなく、国境を越えて行き交うことでグローバル化をも加速させる。これからもITを活用して新たな付加価値を生み出す競争は世界中で続いていくことが想定される。IT化に背を向ける分野は、将来における発展はおろか、その存在自体が困難となると言っても過言ではない。

実際、我が国の代表的産業製品である自動車においてもIT化は着実に進展している。従来までの「機械」としての自動車から、近年の電気自動車、ハイブリッド自動車、車外通信技術等の普及にみられるように「電子的装置」としての自動車へと変容してきている。今後は、自動運転技術の開発や、自動車から得られるプローブ情報等のビッグデータの一層の利活用等が益々進展していくものと考えられる。

したがって、自動車及びその関連産業が、その規模や生み出す価値等において我が国経済活動や国民生活に最も影響力の大きい分野の一つであることを踏まえれば、自動車分野におけるイノベーションの活性化は、当該分野のみならず我が国全体に重要かつ大きなインパクトをもたらすことが期待される。

今般、本検討会においては、以上のようなIT化や自動車を巡る現状認識の下、昨年6月に政府が閣議決定した「世界最先端IT国家創造宣言」を踏まえ、「公共データの民間開放やビッグデータの利活用の推進等による革新的な新産業・新サービスの創出」と、「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現」の2つの視点から、膨大かつ多様な自動車関連情報の利活用に関する将来的なあり方について検討を行ってきた。

検討の過程では、ITに関する豊富な知見を有する有識者委員、自動車関連産業の関係団体等からの意見聴取のほか、海外における取組事例、政府における個人情報保護法制の見直しの動き等について状況把握を行いつつ、精力的に議論を重ねてきた。本「中間とりまとめ」については、本検討会において年内に最終的にとりまとめる予定の「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」の“骨格”である基本的な取組内容の方向性とその進め方を示すものである。

まず、「自動車関連情報の利活用」については、政策の一般的な方向性を単に羅列するのではなく、我が国において将来実現を目指すべき4つの具体的なサービス・メニュー等を「重点テーマ」として位置付けるとともに、それらの実現に必要な取組内容や進め方も示すこととした。これにより、実際に「重点テーマ」が具体化されていく中で、国民においては「自動車関連情報を利活用することで何がどのように変わるのか」を分かり易く理解し、その価値をより実感することに繋がるとともに、具体的なサービスの実現が次の新たな発想を生み出すという好循環についても期待される。

さらに、「自動車関連手続の利用環境の向上」については、自動車保有関係手続きのワンストップサービス（以下「OSS」という。）に係る閣議決定やマイナンバーの導入といった電子行政に関する既定の政策方針に基づき、取組内容の具体化を図るとともに、更に一層の利用者利便の向上のための新たな取組についても提示を行った。

本「中間とりまとめ」に示された一連の取組は、自動車及びその関連分野に係る内容となっているが、これらは自動車関係の企業活動の活性化や行政事務の効率化といった近視眼的な分野への効果を一義的な目的とするものではない。将来ビジョンが目指している基本的な目的は、全国8,000万台の自動車のユーザーの安全・安心や利便の向上である。これはすなわち、自動車の我が国経済活動及び国民生活における位置付けを踏まえれば、現在あるいは将来において国民全体が直面する少子高齢化、人口減少、持続的な経済成長の確保、国際競争力の向上等、我が国経済社会構造上の課題への対処にも寄与するものであることに他ならない。

具体的には、高齢化社会、車両の技術進歩に対応した車両の安全確保や安全運転の促進、海外展開の可能性も踏まえた自動車取引における新サービスの展開等とともに、ITの更なる活用による自動車関連手続きの利用環境の抜本的向上を通じた企業の生産性向上等へ寄与、IT技術の進歩や経済社会ニーズの変化に応じた新しい価値の創出の期待が挙げられる。このような効果を着実に具体化していくため、本「中間とりまとめ」で掲げた取組について、今後、国が先導的役割を果たしつつ関係者と連携してその実現を目指すことを強く期待するものである。

なお、自動車については、自動運転技術をはじめとした先進技術の開発が進められており、本「中間とりまとめ」で掲げる取組も含め、こうした世界へアピールする我が国の技術・サービスについては、例えば2020年に開催が予定されているオリンピック・パラリンピック東京大会をショーケースと捉え、実現に向けて取り組んで行くことが有効である。

また、本検討会においては、年内に予定する将来ビジョンの最終とりまとめに向けて、引き続き、本「中間とりまとめ」で示した取組内容等の具体的な検討を行っていく。また、検討においては、内閣官房を中心として進められている政府全体としてのITに関する取組とも一層の連携を図っていく。

## Ⅱ 自動車を巡る I T 環境の変化や課題等

### 1. 我が国における I T 化の取組の足跡

#### (1) 「I T 化のための基盤形成」から「多様な利活用の促進」へ

我が国における I T 化に向けた取組は、平成 12 年の高度情報通信ネットワーク社会形成基本法の成立に始まった。同法を受け設置された高度情報通信ネットワーク社会推進本部（I T 戦略本部）の下で、政府として初めての I T に関する取組方針である「e- Japan 戦略」が策定され、ブロードバンドインフラの整備を中心とした施策が開始された。

その後 3 から 5 年毎に策定された政府の取組方針に基づき、インターネットインフラ等整備を中心とする「I T 化のための基盤形成」から、徐々に様々な分野への I T の利活用を中心とする「多様な利活用の促進」に政策の重心が移されてきた。直近の政府方針である「世界最先端 I T 国家創造宣言」（平成 25 年 6 月 14 日閣議決定）では、「2020 年までに世界最高水準の I T 利活用社会の実現を目指す」こととされているところである。

#### (2) 現在の政府方針：世界最先端 I T 国家創造宣言

「世界最先端 I T 国家創造宣言」においては、I T は、「あらゆる領域に活用される万能ツールとして、イノベーションを誘発する力を有しており、成長力の基盤となる生産性の向上に資することはもちろん、経済再生や社会的課題解決にも大きく貢献するもの」であるとともに、「成長戦略の柱が I T 戦略」であると位置付けている。

具体的な目標としては、2020 年までに世界最高水準の I T 利活用社会の実現とその成果を国際展開することを掲げ、その目指すべき社会・姿として、以下のような 3 項目が柱として示されている。

- ①公共データの民間開放やビッグデータの利活用の推進等による革新的な新産業・新サービスの創出
- ②我が国における今後の少子高齢化や東日本大震災等を踏まえた、健康長寿社会の実現、安全で災害に強い社会の実現への I T の活用
- ③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現

本検討会においては、上記①及び③の視点から、自動車関連情報の利活用に関する将来的なあり方について検討を行った。

## **2. 自動車分野における I T 化の現状・問題意識**

### **(1) 我が国における自動車分野の位置付け**

我が国の自動車に関する産業は、自動車メーカーやディーラーといった製造・販売だけでなく、自動車整備、保険、運送といった関連分野にも広がる裾野の広い総合的産業である。

こうした自動車関連産業の就業人口は約 548 万人に昇り、我が国の全就業人口の約 1 割を占めているほか、市場規模で見ても、自動車製造業の出荷額は全製造業の約 2 割を占めている状況である。

また、国内市場でのプレゼンスのみならず、先進的な技術力等を背景とする国際競争力を有している等、自動車関連産業は我が国を象徴するリーディング産業の一つとして経済・雇用・安全を支える存在となっている。したがって、当該分野における I T の一層の利活用によるイノベーション活性化を進めることは、我が国経済社会全体に大きな波及効果をもたらす可能性があると言える。

### **(2) 自動車分野における I T 化の進展**

#### **①自動車本体の I T 化**

自動車本体の I T 化については、1970 年代後半から、環境問題への対応としてエンジンの一部機能の電子制御から始まり、それ以降 30 年間で大幅に進展してきた。

1980 年代には、トランスミッションやパワーウィンドウ等、既存の機械的な機能を電子的な機能へシフトすることを中心に I T 化が進み、1990 年代に入ると、センサ技術等の発展による車間警報システムやエアバッグ等の機能が実用化された。

また、1990 年代後半からは、ハイブリッド自動車、電気自動車等の次世代自動車の普及開始とともにエンジン本体の電子化が進み、2000 年代以降においては、車間距離制御や車線維持制御といった機能の実用化が図られる等、一層の I T 化が進展してきている状況にある。

このような自動車の有する各種機能の電子制御化、電子技術を利用した新機能の開発等を通じて、自動車に蓄積される情報についても、リアルタイムでの走行情報から車体の状況に至るまで、膨大かつ多様となってきた。

一方で、こうした自動車本体のIT化に伴う副作用も見られる。例えば、自動車の整備方法については、従来は、目視による確認、点検ハンマーによる打音確認等の整備を行う側のいわば「熟練の技術」に重点が置かれていた。しかしながら、近年では、これらの従来型の整備方法に加え、車体のOBD（車載式故障診断装置）ポートというコネクタから内部のコンピュータに接続し、故障状況を専用機器（スキャンツール）で把握する方法でなければ、正確な安全に関する状態の確認が困難な車両が急速に増加してきている状況となっている。

## ②車外通信技術の発展

車外通信技術については、1990年代以降、GPS式カーナビが導入され、当初は地点のみを示すものだったサービスがルート案内やVICSサービスが開始される等、サービス内容は格段に充実してきた。

2000年以降には、個々の自動車の位置・速度情報を集約してリアルタイムの渋滞情報や天気情報をその地域を走行しているユーザーにカーナビを通じて提供する、“テレマティクスサービス”を一部の自動車メーカーが開始し、更なる自動車に係る情報通信の多機能化が図られてきている。

他方、東日本大震災時においては、個々の自動車メーカー毎のテレマティクスサービスによって収集された位置・速度情報を統合し、被災地付近の道路交通マップを公開することで救済活動に寄与する等、公共的な側面等での一層の利活用も期待される状況となっている。

## ③自動車検査登録情報のオープン化・手続きのワンストップ化

国による自動車の検査登録業務については、昭和45年より自動車登録検査業務電子情報処理システムが導入され、全ての登録自動車等の情報が一元的に管理されることで、行政事務の効率化・高度化が図られている。

また、平成17年度からは、自動車保有に係る手続き（保管場所証明、検査登録、車体課税の納付）をオンラインで一括して行うことが

出来るOSSが開始されている。OSSは、現在、新車新規登録手続きを対象に全国11都府県で利用されており、25年度においては当該手続きの61%がOSSを利用したものとなっている。

さらに、20年度からは自動車登録情報のオンラインによる提供サービスが開始されており、段階的に自動車ユーザーの利便の向上のための取組が進められている。

#### ④自動車整備・部品情報のオンライン提供サービス

自動車整備業界においては、平成10年より、自動車の整備マニュアルや故障情報等を集約するシステム(FAINES)を構築し、整備事業者へ情報提供するサービスを開始している。

また、自動車の部品情報を集約・管理し、整備における部品の交換時等において、自動車と当該自動車に対応可能な部品とのマッチング情報を提供するサービスも一部企業において展開されているところである。

### (3) 自動車関連情報の利活用に係る問題意識

我が国における自動車に関連する情報は、自動車の検査登録情報、部品・整備方法に関する情報、整備・修理履歴情報、事故履歴情報、車両の位置・速度・運転特性情報等をはじめとして極めて多岐に渡っている。また、これらの情報を取得・保有する主体、更新される頻度、情報量等についても、情報内容や主体毎に異なっている状況にある。

(別紙1参照)

このため、自動車関連情報の利活用を進め、新たなサービスの創出や産業革新を図っていくに際しては、一般的に以下のような課題があると考えられる。

- ①情報の利活用についての多様なサービスを展開等する上で、取得された情報の取扱いについて、個人情報保護制度との関係で、どの範囲の情報をどのように利活用することが適当であるのか、十分明確となっていないこと。
- ②同一業界内においても、それぞれの情報を取得・保有する主体によって個別のシステムが開発・運用されており、取り扱われる情報の仕様等が共通化・統一化されていないこと。

- ③ 中小企業等の多い業界（整備業界等）では情報の電子化自体が不十分であること。
- ④ 新しいサービスの創出に当たっては多くのステークホルダーが関係することとなる等のため、関係者間での自然発生・展開を期待するのみでは多くの時間と労力を費やすこととなることが想定されること。

### **3. 海外における取組事例**

海外においては、ITの利活用により、我が国では未だ導入されていない自動車関連情報を素材とする様々なサービスが既に展開されているところである。

こうしたサービスが海外において既に実現している背景としては、それぞれの国等の経済社会的なニーズ、サービスの実施に必要な制度や技術の基盤整備の環境が整っていることが挙げられる。例えば、以下のような事例については、我が国における自動車関連情報の利活用に関する将来的なあり方を検討する上で、貴重な参考となるものと考ええる。

#### **事例1**：自動車履歴情報提供サービス（米国）

- ・中古車の購入を希望する者等に対して、個別の車両毎に過去のオーナー数、事故・整備履歴等の見ただけで把握出来ない情報を、インターネットを通じて有償で提供する。購入者側は安心して車を購入出来るほか、売却者側も下取価格が高くなる等、双方にメリットがあり、中古車の流通促進にも寄与している。

#### **事例2**：安全運転インセンティブ保険（英国・米国）

- ・車両装置から得られるドライバーの運転特性、走行距離等の情報を元に保険料が設定される保険商品であり、安全運転をした者の保険料を引き下げるインセンティブを付与している。この結果、ドライバーの安全運転を促進させる効果がある。

**事例3**：自動車部品・整備方法情報の提供サービス（欧州）

- ・欧州では、自動車業界の適正な企業間競争の環境を確保するため、2002年、自動車メーカーに対して自動車の整備方法、部品情報、故障情報等の情報公開を義務付けるEU規則が発効された。この結果、これらの情報を集約して整備事業者等に有償で提供する情報提供サービスが展開されている。

**事例4**：故障診断情報の共通化・整備の効率性の向上（欧州）

- ・欧州では、自動車メーカーが公開している車両装置の故障情報によって、様々な車種における安全装置を含めた車両装置の故障診断情報の収集・表示が可能な汎用型“スキャンツール”が開発されている。これにより、自動車メーカーや車種に関わらず、どの整備工場においても故障診断が可能な状況となっている。また、スキャンツールによって得られた情報を集約・分析し、故障し易い箇所等に関する情報を提供するサービス等も展開されている。

**事例5**：国民番号を用いた諸手続きの統合ワンストップサービスの実施  
（スウェーデン、韓国、デンマーク）

- ・スウェーデン等においては、例えば、引っ越しを行った場合は国税庁等が運営する住所変更サイトにおいて、国民番号を利用した手続きをオンラインで行うことが出来ることとなっている。これにより、住民登録、税務、社会保険、自動車登録、郵便局、金融機関等に係る住所変更手続きが一括して可能となっている。

### Ⅲ 今後の取組の基本的方向

#### 4. 自動車関連情報の利活用について

##### (1) 重点テーマ

自動車を起点とした膨大かつ多様な自動車関連情報の利活用を進め、新たなサービスの展開や産業の革新に繋げていくことは、安全・安心の向上、少子高齢化・人口減少社会への対応等の社会的課題への対処や、新たな付加価値の提供による需要喚起を通じた我が国経済の持続的な成長に資する観点からも極めて重要である。

自動車関連情報の利活用の取組としては、現状においても様々なものが考えられるところであり、将来においてもIT技術等の進歩とともに更なる革新的なアイデアが創出されることが期待される場所である。本「中間とりまとめ」においては、海外における取組事例やこれまでの検討会での議論等を踏まえ、有用性や経済社会面での効果が相対的に高いと考えられる以下の4つのサービス・メニューを「重点テーマ」と位置付けることとする。今後これらの実現に向けて、具体的な効果の検証等も踏まえつつ、官民で連携し積極的に取り組んでいくべきである。

(別紙2参照)

##### 重点テーマ①

「安全OBDに対応したスキャンツールの共通化」を通じた次世代車両等の安全使用の推進

##### (背景)

近年の自動車のIT化に伴い、車両装置の故障診断作業はスキャンツールを外部から車両に搭載されたコンピュータに接続し、車両の故障状況をスキャンツールで表示させて行うことが必要となっている。

車両装置のうち排出ガス制御装置については、平成24年7月に制定された「汎用スキャンツールの標準仕様」によって診断機能への対応が共通化されたことで、既に故障診断が容易に出来る環境整備が行われている。

一方、人の生命に関わるブレーキ、操舵系等の安全に係る車両装置については、スキャンツールの診断機能への対応が共通化されていないため、車両に搭載された安全に係る装置の故障状況を把握することができる整備工場が限定される状況となっている。これは、道路運送車両法上も自動車の点検整備義務を課せられている使用者が、自ら使用する車両の安全状態を確認することの容易性を確保する観点から好ましくなく、早急に改善が図られるよう取り組むべきである（なお、既に欧州ではこうした措置が実施されているところである。）。

(目指すべき姿)

安全に係る車両装置の故障診断情報に対応したスキャンツールの機能の共通化・統一化を図り、いずれの整備工場においても正確かつ迅速な故障診断を可能とする。これにより、更なる安全性の向上、整備業界の活性化を図る。

#### 重点テーマ②

テレマティクス等を活用した安全運転促進保険による事故の削減

(背景)

現在、我が国の交通事故による人的被害状況は減少傾向にはあるものの、平成25年度における死者数は4,373人、負傷者数は781,494人となっており、依然として交通事故により貴重な人命が失われ、多数の負傷者が発生している状況にある。

政府においては、世界最先端IT国家創造宣言に掲げられた『2018年を目途に交通事故死者数を2,500人以下とし、2020年までには世界で最も安全な道路交通社会を実現する』との目標を設定し、その実現に向けた取組を進めているところである。

米国や英国においては、事故数の削減等の取組として、自動車のIT化に伴い取得が可能となった急加速・急ブレーキの回数といったドライバーの運転特性に関するデータを自動車保険料の設定に利用するサービスが既に展開されている。この結果、英国では若年層における事故の削減や保険料の低下といった面で顕著な効果が得られている。

今後、こうしたテレマティクス等を利用した保険商品については、

ヨーロッパ全土やアメリカを中心に急速に加入件数が増加し、2020年頃には全体の自動車保険契約件数のうち約3割を占める規模に成長するとの予想もあるところである。

(目指すべき姿)

テレマティクス等を活用してドライバーの安全運転を促進する新たな保険を創設し、運転特性に応じて保険料金が設定されることとする。これにより、ドライバーの安全運転の実践的行動を促し、結果として交通事故数の削減に繋がるとともに、安全運転者においては保険料金が低減されるインセンティブが与えられることを通じて、保険料の引下げという形で自動車保有に係るコストの低減に寄与することが期待される。

また、自動車の安全向上等の観点からは、ASV（先進安全自動車）技術に着目した保険料割引制度に関し、その実施の可能性について検討を行うことも一考すべきである。

**重点テーマ③**

**自動車の履歴情報を収集・活用したトレーサビリティ・サービスの展開による自動車流通市場の活性化**

(背景)

現在、我が国における中古車の流通は、平成24年度実績で年間約680万台に達し新車販売台数を上回っており、その市場規模は年間約3.5兆円となっている。

我が国の中古車売買においては、通常、外観検査と車検証の情報によって価格が決定されている。見た目ではわからない事故や故障の履歴等の情報を入手する手段がないため、購入者は過去のオーナー数、修理履歴、事故履歴等の確認が出来ないまま購入の判断を行わなければならない状況となっている。

一方、個人間売買を中心とする中古車市場が発達する米国では、中古車の過去のオーナー数、整備履歴、事故履歴、水害履歴等の情報をインターネットを通じて有償で入手出来るサービスが展開されている。

(目指すべき姿)

既に国等において取得・保有されている自動車の検査登録情報等に加えて、整備・修理履歴情報、事故履歴情報等の車両の履歴情報を自動車販売店等によって集約・提供するサービスを実現する。こうした見た目では判断出来ない車両情報を“見える化”するサービスを創出することで、中古車購入時の信頼性向上（買主）・下取り価格の上昇（売主）といった形で買主・売主双方にメリットを生み出すことが出来るほか、自動車流通市場の活性化や自動車取引の安全安心の向上が期待出来る。

**重点テーマ④**

**検査と整備の相関分析等を通じた検査・整備サービスの高度化・効率化**

(背景)

自動車の検査に関わる情報は、登録自動車については自動車検査独立行政法人、軽自動車については軽自動車検査協会において、新規検査や継続検査の際の車両の保安基準適合性審査結果としてそれぞれ取得されている。具体的には、登録自動車の場合、当該情報は国の街頭検査や同法人の審査時における二次架装等の不正改造車の発見・指導や分析等に活用されており（年間約740万台程度）、軽自動車については、検査情報の収集・分析を通じて的確な検査の実施等に活用することとしている（平成26年2月までの収集データ：13.7万件）ところである。

一方、整備情報については、定期的な実施が義務付けられている「定期点検整備」と故障等によって突発的に必要となる「臨時整備」の2種類に関する情報に分類される。これらの情報は、一般的には、自動車の使用者ではなく、整備を実施する整備工場毎に取得されている（24年度実績：約1億4千万件）現状にある。

これらの自動車の検査に関わる情報と整備情報は、どちらも個々の自動車の安全・環境面の把握に必要な情報であり、安全・環境を担保するために表裏一体として集約・活用されることが望ましい。しかしながら、個々の整備工場毎に情報が取得されている整備情報については、集約体制が整備途上であり、必ずしも活用が進んでいるとは言えない状況である。

(目指すべき姿)

自動車の検査情報と整備情報を一元的に集約・活用するとともに、これらの情報の相関分析を行うことにより、従来の検査・整備サービスの高度化・効率化を図る。これにより、例えば再検査率の高い箇所に重点を置いて点検整備を実施する、不具合が発生し易い箇所に重点を置いて検査を実施する、リコール部品の早期発見に寄与する等、自動車の安全性の向上や、検査・整備の効率化によるユーザーの負担軽減が期待出来る。さらに、自動車メーカーにおいては、より安全な自動車の製作に検査・整備に関する情報を活用していくことも考えられる。

## (2) 重点テーマの実現のための必要な取組

～ “セイフティー・マネージメント” と “セキュリティ・マネージメント” の両立に留意～

重点テーマに掲げられた新たなサービス等の実現にあたっては、持続可能かつ効率的なサービスとして拡大していく観点から、基本的に民間主導で取り組むことが重要である。

しかしながら、民間主導のみでは十分かつ迅速な取組を進めることが容易でない課題への対処については、国が民間の関係者等と連携して必要な施策を進める等の先導的な役割を果たすことが必要である。

また、今回の重点テーマに掲げられた新たなサービス等は、多かれ少なかれ、「安全の向上」に関連するものであるとともに、運転特性、整備・事故の履歴といった個人に関連する情報の利活用が必要なものとなっている。このため、重点テーマの実現に向けた取組においては、安全に関する情報の取得・活用による自動車の「安全管理（セイフティー・マネージメント）」を基本的な目的としつつ、そのために取得される個人に関連する情報の取扱いについてのセキュリティ管理（セキュリティ・マネージメント）」に十分留意していくことが重要である。

以上を踏まえ、上記(1)で示した重点テーマに関しては、以下のような課題について国が先導して取り組むことが適当である。

### **①個人情報保護制度との関係整理**

→重点テーマ全般に共通する課題

今後、自動車関連情報の一層の利活用を進めるにあたっては、個々の車両の情報自体が個人に関する情報に密接に関連するものとなること、その取扱いに関してはプライバシーの保護への配慮が必要であること等に留意することが必要となってくる。

個人情報保護制度については、「パーソナルデータの利活用に関する制度見直し方針」（平成25年12月20日高度情報通信ネットワーク社会推進本部決定）によれば、本年6月までに法改正の内容を大綱として取りまとめ、平成27年の通常国会への法案提出を目指すこととされている。

このため、この個人情報保護制度の見直しに併せ、同制度との整合を図りつつ、関係機関等と連携の上、重点テーマに係る自動車関連情報についての取扱指針を検討・策定するべきである。これにより、情報の提供側、利用側ともに安定かつ円滑に自動車関連情報の利活用が可能となる基礎的環境を整備することが可能となる。

## **②安全OBDに対応したスキャンツールの共通化方法の策定**

→重点テーマ①関連

車両のOBDポートから取得される情報は、故障情報だけでなく機器の制御情報やプログラム情報等多岐に亘るため、自動車メーカーや整備事業者等の関係者の健全な事業活動にも留意しつつ、適切に安全診断が行える情報の取扱の共通化等について、国で検討を進めていくことが重要である。

スキャンツールの共通化を進めるにあたっては、海外の取組事例も踏まえ、共通化すべき安全に係る装置情報の選定、スキャンツールに求められる機能等について、関係者と連携しつつ検討を進め、平成24年7月に制定された「汎用スキャンツールの標準仕様」を安全装置にまで拡大する等の必要な措置を講じるべきである。

## **③安全運転促進保険の実用化に向けた環境整備**

→重点テーマ②関連

安全運転促進保険の導入には、運転特性に関する情報の取得方法の検討、運転特性と事故の関係分析等が必要となる。運転特性に関する情報の取得は、テレマティクス等によって取得されることが想定されるが、自動車メーカー等以外の者が一般的に利活用可能な形となっておらず、導入に必要な分析のための情報取得は容易ではない。このため、特にデータの利活用の観点からは、テレマティクス等によって取得される運転特性に関する情報について、「データフォーマットの統

一化」や「データのオープン化」といった点も含め、必要な情報を取得・活用するための方策の検討を行うべきである。その際、中国等近隣国において、既に類似の保険を導入する動きがあることにも留意して、海外展開の可能性も視野に入れた検討を行うべきである。

また、ASV技術に着目した保険料割引制度の導入については、ASV技術の事故削減効果を評価する方策、その結果に基づき割引適用可否をできる限り容易に判別出来る仕組み等について、関係者と連携し検討を行うべきである。

#### **④整備情報等の電子化の推進**

→重点テーマ③、④関連

自動車の履歴情報の整備、安全対策推進といった取組にあたっては、個別の車両の整備・修理履歴情報の取得・活用が不可欠であるが、整備業界は中小零細企業が多い等の理由により、情報の電子化が十分に進展していない状況にある。このため、整備・修理履歴情報の利活用を進める上で必要な情報基盤整備を行うため、(一社)日本自動車整備振興会連合会による情報システムの活用も含め、整備事業者が個別の車両の整備・修理情報を電子化し、ネットワークを介して収集出来る方策について、関係者と連携し検討を行うべきである。

#### **⑤自動車の履歴情報等の集約・管理を行う体制の構築**

→重点テーマ③関連

上記④の取組の推進を図りつつ、自動車のトレーサビリティ・サービスに必要な履歴情報等の選定やその収集方法等について、情報の集約・管理を行うための体制を含め、関係者と連携し検討を行うべきである。その際、我が国中古車のアジア地域をはじめとする海外輸出の振興にも寄与する観点から、こうしたサービスのビジネスモデルの海外展開の可能性も視野に入れた検討を行うべきである。

#### **⑥検査・整備情報の収集・分析手法の開発**

→重点テーマ④関連

上記④の取組の推進を図りつつ、検査と整備の相関分析に必要な情報の選定・取得方法、収集された自動車の検査情報と整備情報との相関分析手法とともに、分析結果を検査・整備の高度化・効率化に反映させる方策について、海外の事例等も踏まえ、関係者と連携し検討を行うべきである。

### (3) 今後の進め方

本検討会においては、自動車関連情報の利活用に関するあり方について、概ね10年程度先(2024年頃)を睨んだ将来ビジョンを検討することとしている。一方で、我が国においては、ここ20年で携帯電話や情報端末、通信ネットワーク等のIT機能が飛躍的に向上してきたことで、経済社会の構造の大きな変革が進んでいることを踏まえると、今後10年程度先には、一層のITの利活用等により現在の発想では実現が容易でないと考えられた技術やサービスが実現し、さらに革新的なイノベーションが生み出されていることが想定される。

こうした観点から、我が国の技術革新等を進め、期待する意味も込めつつ、また将来ビジョンが念頭に置いている10年程度先の時期のちょうど中間地点にあたるオリンピック・パラリンピック東京大会(「2020年東京五輪大会」)が開催される予定の2020年頃までに、重点テーマに掲げた新サービス等の実現を目指すことが適当である。以下、大まかな今後の進め方を示すものである。(別紙3参照)

- |                          |      |                                 |
|--------------------------|------|---------------------------------|
| 平成26年                    | 6月   | ・検討会中間とりまとめ                     |
|                          |      | ・個人情報保護制度の改正に関する「大綱」の策定(予定)     |
|                          | ～11月 | ・重点テーマについての検討の深度化等              |
|                          | 12月  | ・検討会最終とりまとめ                     |
| 平成27年                    |      | ・個人情報保護制度の改正(予定)                |
|                          |      | ・改正に併せ、自動車関連情報に関する個別の取扱方針の検討・策定 |
| 概ね2～3年後                  |      | ・安全OBDに対応したスキャンツールの共通化方策の策定     |
|                          |      | ・安全運転促進保険の実用化に向けた環境整備           |
|                          |      | ・整備情報等の電子化の推進                   |
|                          |      | ・自動車検査・整備情報の収集・分析手法の開発          |
| 概ね4～5年後                  |      | ・自動車の履歴情報等の集約・管理を行う体制の構築        |
| 平成32年(2020年東京五輪大会開催年)頃まで |      | ・新たなサービスの実現等                    |

## **5. 自動車関連手続の利用環境の向上について**

### **(1) 利用環境向上に係る諸制度の動き**

自動車関連の行政手続きについては、道路運送車両法に基づく新規登録、所有者等の住所変更等の場合の変更登録、車両の売買等に伴う所有権の移転の場合の移転登録、車両の廃車の場合の抹消登録や継続車検のほか、自動車の保管場所の確保等に関する法律に基づく車庫証明、各種税法に基づく自動車税等の申告等、非常に多岐に渡るとともに、所管する行政機関も異なっている現状にある。

このため、自動車保有関係手続きについてオンラインで申請・処理を行うことにより、自動車ユーザーが多くの手続きに要する時間と手間を簡略化し、利便の向上を図るため、国土交通省等関係省庁において、平成17年からOSSが開始されているところである。現在、OSSは新車新規登録手続きを対象に、全国11都府県で導入されているが、さらなる抜本的な拡大を図るため、25年12月に閣議決定された「独立行政法人等の見直しに係る基本的な方針」において、「OSSについては、29年度までに全国拡大及び対象手続の拡大により抜本的に拡大することにより、更なる自動車ユーザーの利便向上を図る」とされているところである。

また、電子政府の取組を進める上で活用が期待される個人識別番号については、25年5月に成立した「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」（いわゆる「マイナンバー法」）に基づき、全住民に付与された個人を識別する番号（マイナンバー）を利用した行政手続が28年1月から開始されることが予定されている。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年を目処に、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ところである。

### **(2) 今後の実施すべき取組**

ITを利活用した自動車保有関係手続きについては、OSS推進に関する既定の閣議決定とともに、マイナンバーの導入に伴って行政手続きに関するITの利用環境整備の加速化が今後見込まれる状況等を踏まえ、自動車ユーザーの更なる利便向上の観点から、関係機関等と連携の上、以下の取組を実施すべきである。

## ①O S Sの抜本的拡大

現行では11都府県にとどまっているO S Sの稼働地域を、平成29年度までに全ての都道府県に拡大する。

また、これに併せ、現在は新車新規登録手続きのみに限られている対象手続きを、移転・変更・抹消登録、継続検査等の全ての手続きに拡大し、更なる自動車ユーザー利便の向上を実現する。

拡大にあたっては、特に地方税関係手続きにおいて、O S S稼働に必要なシステムを個別都道府県毎に開発・使用するのではなく、いわゆる“クラウド化”して全体のコストを引き下げることにより、地方自治体の負担軽減や自動車ユーザーの利用し易さといった点に留意したシステムを構築する。

加えて、上記地方税関係の共同利用システムについては、27年及び28年にシステム更改を予定している「O S S運輸支局サブシステム(国土交通省が管理)」との統合を進めることにより更なる合理化を図り、O S S稼働に係る都道府県のコストを一層削減することにつき検討を進める。

さらに、O S Sを利用した手続きでは、自動車損害賠償責任保険証明書の紙による提出が不要になっている(保険会社より当該保険の契約内容の一部に関する情報が別途電子情報として提出されている)一方で、当該証明書の自動車への書面での備付が義務付けされている。今後は、費用対効果の面での検討も踏まえ、車検証等で自動車損害賠償責任保険契約を確認出来ることとするとともに、O S Sを利用する場合の備付義務を廃止する等の措置により、O S Sを利用した場合におけるペーパーレス化を推進し、自動車ユーザー利便の更なる向上を図る。

なお、上記の取組に加えて、O S Sの一層の利用促進を実現するための対策として、O S Sを利用した場合の手数料の引き下げや審査手続の見直しによる窓口手続きとの差別化等についても検討を進める。

## ②軽自動車を対象にしたO S Sの開始

軽自動車については、平成25年度の全自動車の保有台数に占める割合が約40%に達しており、従来に比べその手続面での負担軽減効果も極めて大きいものと考えられる。このため、現在O S Sが導入されていない軽自動車について、早ければ31年からの導入を目指した検討を今年度から開始する。これにより、軽自動車を保有・運行する場合に必要な複数の行政機関等に係る手続き(保管場

所届出、軽自動車検査、自動車取得税(都道府県税)・軽自動車税(市区町村税)納付)の一層の簡素化を図る。

### ③マイナンバー制度のO S Sへの活用

平成28年1月に予定されている個人番号カードの導入に併せ、O S Sにおいて同カードを利用(本人確認機能)した申請を可能とする。

さらに、マイナンバーの利用範囲の拡大のタイミングに併せ、例えばマイナンバーを利用した地方自治体との情報連携により、自動車の所有者・使用者の住所変更に係る手続時に、住民票の提出を省略する等の利便向上策についても検討を進める。

## (3) 今後の進め方

上記(2)の取組については、O S S推進に関する規定の閣議決定、マイナンバー制度の導入スケジュール等を踏まえ、概ね以下のように進めていくことが適当である。

- |                  |  |
|------------------|--|
| 平成26年12月         | ・ 検討会最終とりまとめ   |
| 平成26年度<br>～ 28年度 | ・ 都道府県O S Sシステムのクラウド化等の必要な環境整備<br>・ 整備・保険会社等における必要な環境整備<br>・ 関係法令の整備<br>・ O S Sの一層の利用促進策の検討・策定<br>・ 軽自動車のO S Sの導入についての検討<br>・ 個人番号カードを利用したO S S(本人確認)の開始 |
| 平成29年度           | ・ O S Sの抜本的拡大の実現   |
| 平成30年度           | ・ マイナンバー制度を利用したO S Sの開始<br>・ 軽自動車のO S S利用開始  |

## **IV 最終とりまとめに向けた取組**

本「中間とりまとめ」では、年内に最終的にとりまとめる予定の「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」の基本的な取組内容の方向性やその進め方について、昨年6月に閣議決定された「世界最先端IT国家創造宣言」を踏まえて、「自動車関連情報の利活用」と「自動車関連手続きの利用環境の向上」という2つの視点より整理を行った。

今後、本「中間とりまとめ」で掲げた取組の実現に向けて、課題やその解決方策に関してより具体的な検討を進めていくことが重要である。

とりわけ「自動車関連情報の利活用」に係る取組については、「重点テーマ」として位置付けられた4つの具体的なサービス・メニューについて、その取組内容や進め方の具体化・深度化を図るため、各テーマに応じて、特に関係する団体や関心ある企業からの意見聴取等を交えつつ、本検討会において議論を続けていくこととする。

本検討会においては、こうした重点テーマに係る具体的な検討の成果を最終とりまとめの内容に反映するとともに、今後、政府全体で進められるITに関する取組等の動きとも十分連携して、年末の最終とりまとめに向けた検討を進めていく。

また、今後の検討の中で、「重点テーマ」以外の分野についても、海外における先進的な事例や情報の利活用に係る国際標準化の動向等を注視し、我が国において将来実現すべきサービス等として有効と考えられるものについては、必要に応じて本検討会で取り上げるものとする。

国土交通省においては、本「中間とりまとめ」を受け、検討課題や国としての取組内容の精査等を行うとともに、内閣官房等とも連携し、政府全体のIT施策等に自動車関連情報の利活用や自動車手続きの利用環境向上に関する取組を位置付ける等、更に施策を前進させるためのあらゆる取組を行っていくことを強く期待するものである。

## 委員名簿

(敬称略 ◎:座長 ○:座長代理)

- ◎須藤 修すどう おさむ 東京大学大学院情報学環長
- 山野目 章夫やまのめ あきお 早稲田大学大学院法務研究科 教授
- 梶浦 敏範かじうら としのり (株)日立製作所情報通信システム社 上席研究員
- 川端 由美かわばた ゆみ 自動車ジャーナリスト
- 桑津 浩太郎くわづ こうたろう (株)野村総合研究所  
ICT・メディア産業コンサルティング部 主席コンサルタント
- 新保 史生しんぼ ふみお 慶應義塾大学総合政策学部 教授
- 古川 修ふるかわ よしみ 芝浦工業大学大学院理工学研究科 特任教授
- 三谷 慶一郎みたに けいいちろう (株)NTTデータ経営研究所  
情報戦略コンサルティング本部長
- 室山 哲也むろやま てつや 日本放送協会 解説委員
- 森川 博之もりかわ ひろゆき 東京大学先端科学技術研究センター 教授

### (関係団体等)

- 木場 宣行こば のぶゆき 自動車検査独立行政法人 理事
- 中山 寛治なかやま かんじ 軽自動車検査協会 理事長
- 島崎 有平しまざき ゆうへい (一社)日本自動車販売協会連合会 常務理事
- 下平 隆しもだいら たかし (一社)日本自動車整備振興会連合会 専務理事
- 戸澤 秀実とざわ ひでみ (一社)全国軽自動車協会連合会 専務理事
- 内藤 政彦ないとう まさひこ (一社)日本自動車工業会 常務理事
- 深田 一政ふかだ かずまさ (一社)日本損害保険協会 常務理事
- 堀内 俊樹ほりうち としき (一財)自動車検査登録情報協会 顧問
- 武藤 孝弘むとう たかひろ (一社)日本中古自動車販売協会連合会 専務理事

### (オブザーバー)

内閣官房IT総合戦略室  
経済産業省製造産業局  
警察庁交通局  
国土交通省総合政策局

## 開催経緯

### 第1回検討会（平成26年2月24日）

- 自動車関連情報の利活用等の現状について
- 検討すべき課題等について
- 今後の進め方について

### 第2回検討会（平成26年3月20日）

- 第1回検討会における主なご意見等を踏まえた論点整理
- 海外調査結果の報告
- 委員からのプレゼンテーション
  - ・自動車検査独立行政法人 木場委員
  - ・軽自動車検査協会 中山委員
  - ・(一社)日本自動車工業会 内藤委員
  - ・(一社)全国軽自動車協会連合会 戸澤委員
  - ・(一社)日本自動車販売協会連合会 島崎委員

### 第3回検討会（平成26年4月10日）

- これまでの検討会における主なご意見等を踏まえた論点整理
- パーソナルデータに関する検討会について
- 委員からのプレゼンテーション
  - ・(一社)日本中古自動車販売協会連合会 武藤委員
  - ・(一財)自動車検査登録情報協会 堀内委員
  - ・(一社)日本損害保険協会 深田委員
  - ・(一社)日本自動車整備振興会連合会 下平委員
  - ・(株)日立製作所情報通信システム社 梶浦委員
  - ・(株)野村総合研究所 桑津委員
  - ・(株)NTTデータ経営研究所 三谷委員

### 第4回検討会（平成26年4月24日）

- 自動車関連情報の利活用についてのアンケート結果の報告
- 中間とりまとめに向けた議論

### 第5回検討会（平成26年5月28日）

- リサイクル部品の利用状況について
- 中間とりまとめ(案)について
- 将来ビジョン検討会の中間とりまとめ以降の進め方(案)について

## 主な自動車関連情報の種類とその特徴に係る現状について

情報の種類	特徴				現在の主な利活用事例
	管理・運用の状況	取得方法	情報量の規模感	オープン化の状況等	
<b>○車検証情報</b> ・車両の所有者・使用者情報 ・車両の長さ、幅・高さの諸元 等	国等において一元管理	法令に基づいた国等における新規登録や継続検査手続き時に取得	全国の自動車台数 :約7,700万台	○法令に基づき原則全て開示 (個人を特定する情報を開示する場合は、登録番号と車台番号が必要)	○リコール情報の通知 ○リース会社の車両管理 ○売買時における所有者確認 ○自治体の徴税事務
<b>○検査情報</b> ・車両の外観画像、検査結果履歴、不適合情報 等	自動車検査独立行政法人等において管理	自動車検査独立行政法人における審査時に取得	年間の審査台数 :約740万台	○非開示	○街頭検査や審査時における二次架装等の不正改造車の発見・指導 ○不正車検の防止
<b>○部品・整備手順情報</b> ・車種毎等に装着する部品情報 ・整備手順情報 等	自動車メーカー毎に管理	自動車メーカーが作成し、自動車の製作・販売時等に自動車使用者等に提供	全国の自動車車種の数 :約500種	○整備手順情報は、整備事業者等へ有料で提供	○整備を実施する際に利用 ○交換部品の購入時等に活用
<b>○事故情報</b> ・事故の有無・年月日、事故内容(人損、物損等)等	損害保険会社毎に管理(人身・物損)	事故発生後に事故当事者から保険会社への連絡・請求時に取得	年間の保険金支払い件数 :約700万件	○非開示	○保険料率の算定等に利用
	人身事故情報については警察庁において一元管理	事故当事者から警察署への届出時に取得	年間の交通事故発生件数 :約63万件	○非開示 (ただし、警察庁の情報については、交通事故原因分析のため、交通事故分析センターに提供)	○交通事故原因分析に利用
<b>○整備情報</b> ・整備年月日、整備内容・結果、機器の不具合情報 等	○整備事業者毎に記録・管理(一部の不具合情報等は日整連で集約) ○ただし、排出ガス対策装置以外の車両装置の故障診断情報は、メーカー毎に管理	○整備工場で行う定期点検・整備時や故障した場合の臨時整備時に取得 ○ただし、排出ガス対策装置以外の車両装置やセンサーの故障診断情報は、整備工場では取得が困難	全国の整備工場数 :約9万工場	○非開示 ・整備情報の電子化が不十分 ・一部不具合情報等は業界内で共有 ・排出ガス対策装置以外の車両装置の故障診断情報が、自動車メーカー・車種毎に異なる状況	○整備を実施する際に利用
<b>○位置・速度・機器動作情報</b> ・位置、加速度、タイヤ圧、排出ガス値、ブレーキ動作、エアバッグ作動有無、運転時間、燃料噴射量 等	プローブ情報サービスを実施している一部の自動車メーカーが自社の車両に係る情報を管理	GPS情報や車両装置情報を、カーナビや携帯電話等の通信機器を利用して自動車メーカーに送信・蓄積	数十万台(推定)	○非開示 (特定の車載機等を取り付けた自社の車両ユーザーのみへの提供)	○渋滞予測情報の提供 ○災害時等における通行実績情報の提供 ○安全運転診断 ○盗難車の捜索 ○遠隔故障診断

出典：自動車検査独立行政法人 平成24年度業務実績報告書(自動車検査独立行政法人 HP より)、自動車ガイドブック 2013・2014(日刊自動車新聞社制作)、損害保険料率算出機構 平成24年度損害保険料率算出機構統計集(損害保険料率算出機構 HP より)、交通事故発生状況の推移(H25)(警察庁 HP より)、第3回自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン検討会 日本自動車整備振興会連合会発表資料及び国土交通省調べ  
 (注) 上記の他、自動車運送事業者の届出情報、重大事故情報、監査・処分情報が国により一元管理されており、事業者の指導・監督等に活用されている。

## 自動車関連情報の利活用における重点テーマに係る課題

重点テーマ	概要	実現にあたっての主な課題
①「安全OBDに対応したスキャンツールの共通化」を通じた次世代車両等の安全使用の推進 (対象情報) ・安全に係る車両装置の故障診断情報	○現在OBDポートからスキャンツールにより取得できる情報について、排出ガス対策装置に係る情報の収集方法と同様に、ブレーキや操舵系等安全装置に係る情報の収集方法についても共通化することで、どこの整備工場においても適切な整備が可能。 (効果) ・安全性の向上、整備業界の活性化	○共通化・統一化する対象装置・情報の選定、収集方法の策定 ○汎用型スキャンツールの開発・普及
②テレマティクス等を活用した安全運転促進保険による事故の削減 (対象情報) ・車両の位置・速度・運転特性情報	○自動車の走行情報から得られる急加速・急ブレーキの回数等の運転特性に応じて保険料金が設定される等の新たな自動車保険商品の開発。 (効果) ・交通事故数の削減、自動車保有に係るコストの低減	○個人情報の取扱いとの関係整理 ○収集すべき情報の特定、様式・フォーマットの統一化 ○現行の保険料設定におけるリスク判定要素との整理・調整
③自動車の履歴情報を収集・活用したトレーサビリティ・サービスの展開による自動車流通市場の活性化 (対象情報) ・自動車検査登録情報 ・整備履歴情報 ・事故履歴情報	○中古車購入時等に、自動車の履歴情報（事故・整備等の履歴）が閲覧可能となることで、見た目では判断できない車両の状況等の情報を把握できることとなるため、買主は安心して中古車の購入が可能。また、売主も車両の履歴情報を提供することで、下取り価格が上昇する可能性があり、買主・売主双方にメリットが実現。 (効果) ・自動車流通市場の活性化、自動車取引の安全安心の向上	○個人情報の取扱いとの関係整理 ○電子化の不十分な情報（整備履歴情報等）の電子的作成環境の整備 ○自動車の履歴情報等の収集・管理を行う体制の構築
④検査と整備の相関分析等を通じた検査・整備サービスの高度化・効率化 (対象情報) ・検査情報 ・整備情報	○検査情報と整備情報等の集約・分析を通じて、例えば不具合が多く発覚する部位の特定等によって、保安基準や点検整備項目の見直しや検査の重点化に繋げる等、機動的な制度設計を実現するとともに、リコール部品の早期発見等に寄与。 (効果) ・安全性の向上、検査・整備の効率化、自動車製作への活用	○電子化の不十分な情報（整備情報等）の電子的作成環境の整備 ○整備情報を集約する仕組みの構築 ○収集した情報の分析手法の開発

重点テーマ	26年度	27年度	概ね2年～3年後	概ね4年～5年後	32年度頃 (オリンピック)
◎将来ビジョンの策定	▼中間とりまとめ ▼最終とりまとめ		※以降、必要に応じてフォローアップ		
◎個人情報保護法改正 関連	▼個人情報保護法の改正に関する「大綱」の策定	▼個人情報保護法の改正(予定) 自動車関連情報に関する個別の取扱方針の検討・策定			
①「安全OBDに対応したスキャンツールの共通化」を通じた次世代車両等の安全使用の推進		安全OBDに対応したスキャンツールの共通化方策の策定		安全OBDに対応したスキャンツールの開発等、必要な環境整備	
②テレマティクス等を活用した安全運転促進保険による事故の削減		<div style="border: 1px dashed red; padding: 5px;">                     ・運転特性評価のために収集すべき情報や保険料算定方法等の検討                      ・保険会社の体制等、必要な環境整備                 </div>			
③自動車の履歴情報を収集・活用したトレーサビリティ・サービスの展開による自動車流通市場の活性化		自動車履歴情報等の集約・管理を行う体制の構築			
④検査と整備の相関分析等を通じた検査・整備サービスの高度化・効率化	電子化の不十分な情報の収集方法の策定	自動車検査・整備情報の収集・分析手法の開発			

新たなサービスの実現等

重点テーマ	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度	
◎将来ビジョンの策定	▼中間とりまとめ ▼最終とりまとめ		※以降、必要に応じてフォローアップ					
◎マイナンバー法改正 関連（法律は平成25年 5月に成立）		▼マイナンバーの利用開始 （平成28年1月予定）			▼マイナンバー利用対象範囲の拡大 （平成30年10月以降）			
①OSSの抜本的拡大  ・稼働地域・対象手続き の拡大  ・自賠責証の備付義務 の廃止等（OSSの場合）  ・一層の利用促進（手数料 の引き下げや審査手 続きの見直し等）			<ul style="list-style-type: none"> <li>・都道府県OSSシステムのクラウド化等の必要な環境整備</li> <li>・整備・保険会社等の必要な環境整備</li> <li>・関係法令の改正</li> </ul>					
②軽自動車のOSS導入		導入に向けた検討		システム開発等、 必要な環境整備		OSSの開始		
③マイナンバーのOSSへの活用			個人番号カードの利用開始(H28.1)			マイナンバーを利用した OSSの開始		