

# 自動車検査証の電子化に関する検討会（第5回）

## 議事次第

日 時：平成31年1月21日（月）15時00分～17時00分

場 所：TKP東京駅セントラルカンファレンスセンター  
（11階 ホール11A）

1. 中間とりまとめ・今後の進め方について
2. 技術的要件の検討について

（配付資料）

議事次第

委員名簿

資料 1 中間とりまとめ・今後の進め方

資料 2 - 1 技術的要件の検討

資料 2 - 2 セキュリティ対策の検討（非公表）

資料 2 - 3 電子化の方式を踏まえた必要な機能及びその要件の検討

参考資料 1 中間とりまとめ

参考資料 2 第4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  
自賠償保険固有業務PTリーダー  
荒岡 克巳 日本行政書士会連合会 副会長  
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  
和迩 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 中間とりまとめ・今後の進め方

---

# 1. 中間とりまとめ(案)に対するパブリック コメント概要

2. 中間とりまとめの概要

3. 今後の進め方(案)

# 中間とりまとめ(案)に対するパブリックコメント概要

- 自動車検査証の電子化に関する検討会中間とりまとめ(案)について、平成30年12月4日(火)から平成30年12月25日(火)までの期間を設けご意見の募集を行ったところ、18名の個人・団体から61件のご意見があった。  
→ ご意見を踏まえた中間とりまとめ(案)については、特段の修正は無しということで座長承認。

## 1. 意見提出者

- 18名(個人・団体含む)

## 2. 意見受付総数

- 61件

## 3. 意見の概要

- 次ページの別紙参照

# (別紙)パブリックコメントの概要

## 1. ICカードに係る意見・要望

### (1) 券面記載事項について

- ・頻繁な書き換えが必要でない情報であって、カー用品店や部品商等で用品調達、自動車保険の加入手続きや損害調査のために必要な情報は、視覚的に把握できた方がよい。

#### 【要望のあった事項】

初度登録年度、車台番号、型式、原動機型式、カード発行日、発行事由、自家用・事業用の別、受検の形態、点検整備実施の有無、指定番号

### (2) ICチップ記録事項について

- ・現行の自動車検査証記載事項は備考欄も含めてICチップに記録してもらいたい。また、自賠責保険の異動手続において事実発生日の確認が必要であるため、書換履歴の保持又はデータの最終更新日及び更新事由の記録をお願いしたい。

### (3) ICチップに記録された情報の閲覧方法について

- ・ユーザー負担を増やさないために無料で簡単にICチップに記録された情報を確認できる仕組みを設けてもらいたい。特に軽自動車については、登録自動車と同等の情報提供サービスが提供されていないことから改善してもらいたい。
- ・電子化当初はICカードの読取機が十分普及していないと考えられることから、控えの書面の保管を推奨していただきたい。

## 2. ICチップへの記録及び検査標章の交付に係る事務の委託に係る意見・要望

- ・整備振興会の地区協議会等が申請代理人(日整連〇〇支部)の名において記録等事務代行者となること又は受託者から再委託を受けることを認めてもらいたい。
- ・都道府県行政書士会も検査標章の交付事務の委託を受けられるようにしてもらいたい。

## 3. 導入時期や導入コストに係る意見・要望

- ・自動車検査証の電子化の導入にあたり、OBD検査の導入に伴う設備投資等の対応が発生する時期も踏まえてもらいたい。
- ・導入コスト・運用コストが関係者にとって過度な負担とならないようにしてもらいたい。

## 4. その他

上記のほか、ICカードの技術的要件(具体的な仕様やセキュリティ対策等)や自動車検査証の更なる利活用方策の検討に際して参考となる意見、自動車ユーザーの利便性・メリットの明確化に係る要望等があった。

1. 中間とりまとめ(案)に対するパブリック  
コメント概要

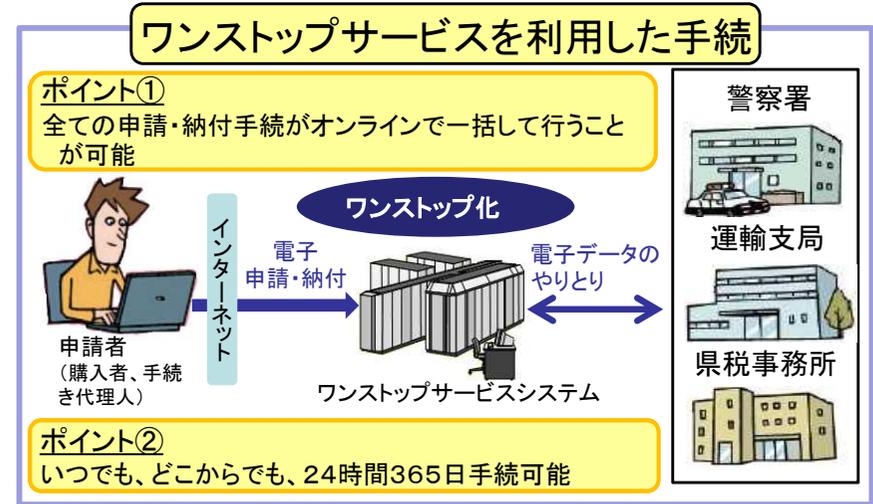
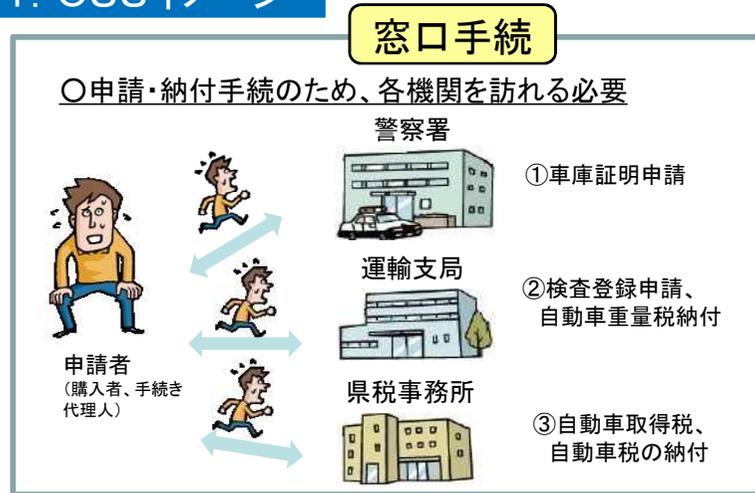
2. 中間とりまとめの概要

3. 今後の進め方(案)

# 自動車検査証の電子化に係る検討の経緯

- 自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)は、自動車の運行に必要な各種行政手続をオンラインで一括して行うことを可能とするもの。新車新規について平成17年より、継続検査について平成29年よりサービスを開始(※)。
  - 「未来投資戦略2018」(平成30年6月15日閣議決定)において、自動車保有関係手続のワンストップ化を充実・拡充するため、自動車検査証の電子化の推進などに取り組むこととされている。
  - これを受け、昨年9月に「自動車検査証の電子化に関する検討会」を立ち上げ、継続検査等の際にOSS申請を行っても必要な自動車検査証の受取りのための運輸支局等への来訪負担削減に向けた検討を開始、平成31年1月に「基本コンセプト」をとりまとめ。
- ※平成29年度のOSS利用率 ①新車新規:31.3%(94.0万件) ②継続検査: 1.9%(28.9万件)

## 1. OSSイメージ



## 2. 未来投資戦略2018 (平成30年度6月30日閣議決定) (抜粋)

### 第2 具体的施策

#### 【3】「行政」「インフラ」が変わる

#### 1. デジタル・ガバメントの実現 (行政からの生産性革命)

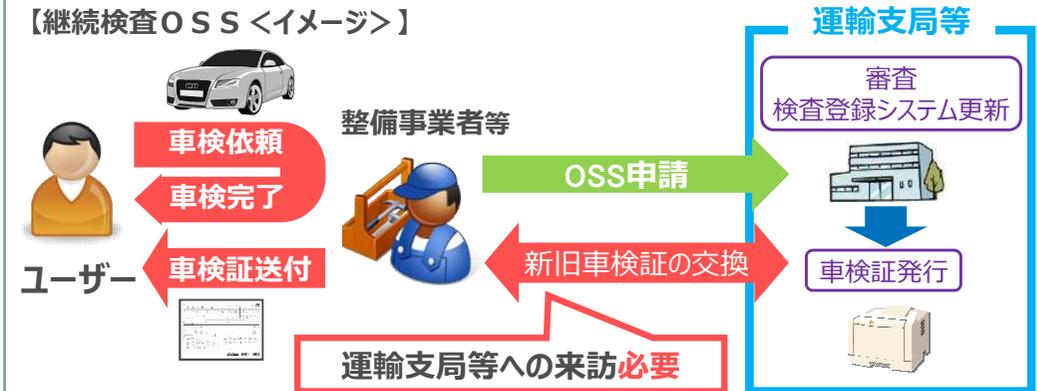
##### i) 旗艦プロジェクトの推進

##### ①個人向けワンストップサービスの実現

- ・ (前略)
- ・自動車保有関係手続に関するワンストップ化を充実・拡充するため、自動車検査証の電子化の推進、引越しワンストップサービス等との連携、軽自動車保有関係手続のワンストップ化に取り組む。

## 3. 自動車検査証受取り

### 【継続検査OSS <イメージ>】



○ 自動車検査証の受取りのための来訪を不要とするため、整備事業者等の手続代行者において自動車検査証情報を更新できるよう、

① 自動車検査証をICカード化すること (現行の自動車検査証情報はICチップに記録)

② 国からの事務の委託制度を創設すること

とし、2022年度の実現を目指す。

## 1. 自動車検査証のICカード化

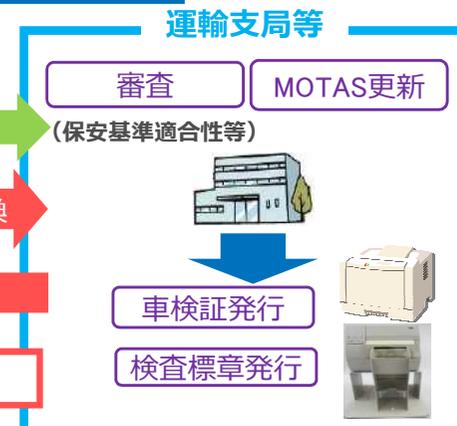
現  
行



現  
行



## 2. ICチップの記録事務の委託



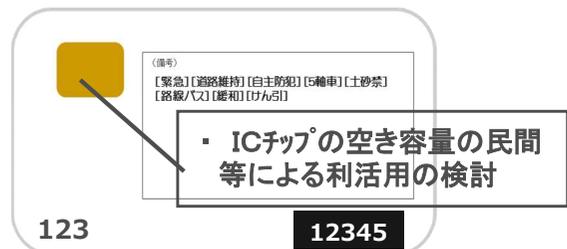
電  
子  
化  
後

【表面イメージ】

使用者の氏名：○○○○		自動車検査証			
登録番号	初年度発行月日	種別	用途	形状	
車台番号	長さ	幅	高さ		
型式	乗車定員	最大積載量	型式認定番号		
原動機の型式	総排気量/定格出力	燃料	車両重量	類別区分番号	
前部軸重	前後軸重	後部軸重	後後軸重	車両総重量	

○○運輸支局長

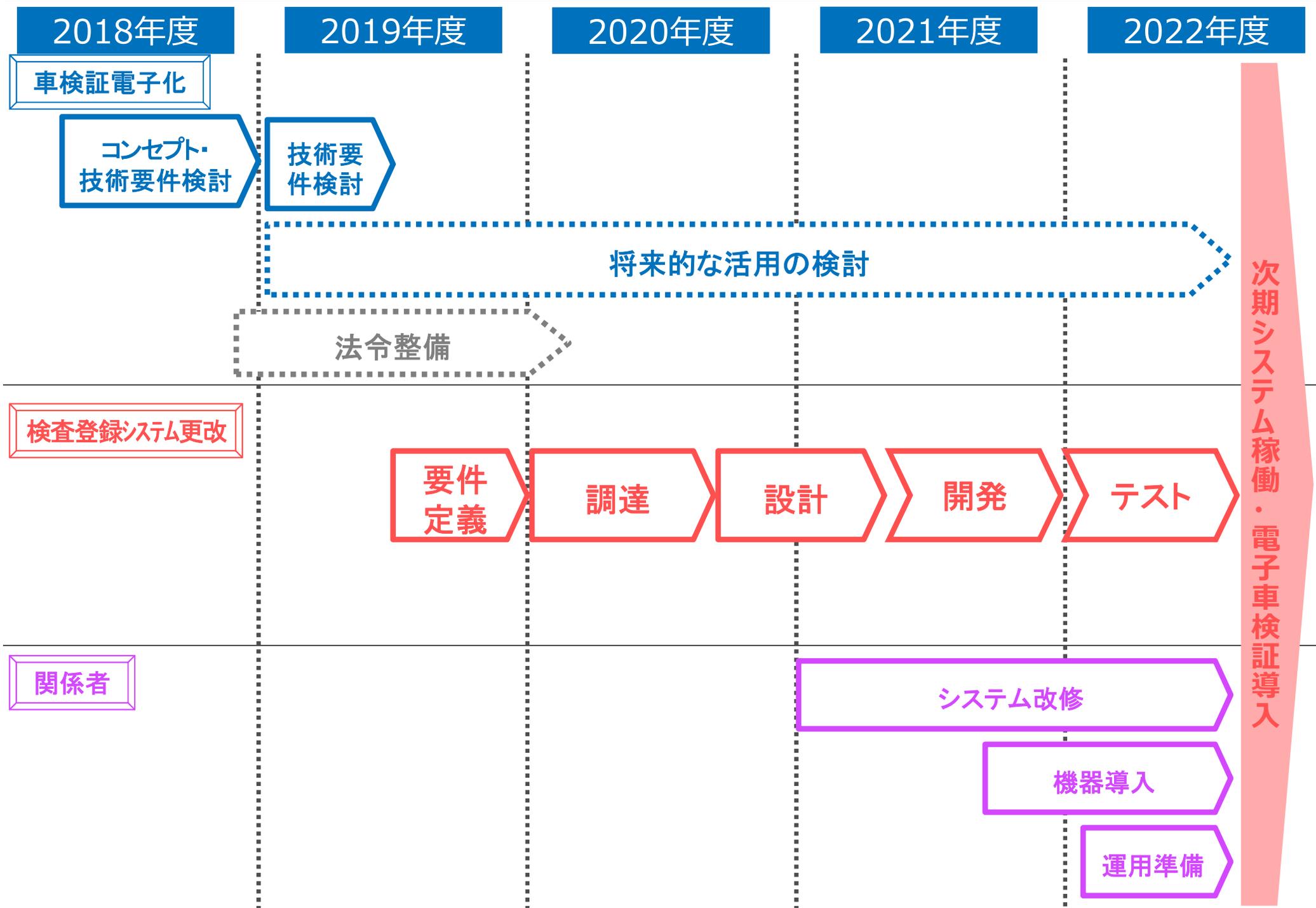
【裏面イメージ】



電  
子  
化  
後

ICチップの記録を実施可能とするための国からの委託制度の創設

# 自動車検査証の電子化に向けた検討スケジュール(案) 国土交通省



次期システム稼働・電子車検証導入

1. 中間とりまとめ(案)に対するパブリック  
コメント概要

2. 中間とりまとめの概要

3. 今後の進め方(案)

# 今後の進め方(案)について

回数	時期	議題	
第5回	1月21日(月) 15:00~17:00	技術的要件の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・セキュリティ対策に関する検討</li> <li>・電子化の方式を踏まえた性能要件・システム要件等の検討</li> </ul>
第6回	3月8日(金) 16:00~18:00	技術的要件の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・セキュリティ対策に関する検討</li> <li>・電子化の方式を踏まえた性能要件・システム要件等の検討</li> <li>・技術的要件の取りまとめに向けた議論</li> </ul>
第7回 ~	4月~(予定)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・技術的要件の検討</li> <li>・将来的な活用のあり方検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・技術的要件の取りまとめに向けた議論</li> <li>・電子化する情報の範囲</li> <li>・将来的な活用のあり方検討</li> </ul>

# 資料2-1 技術的要件の検討

---

# 本検討会において検討いただきたい事項

フェーズ1 (手続の簡素化)	Step 1 基本コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> <li>論点1 自動車検査証の電子化に伴う手続フロー</li> <li>論点2 自動車検査証の電子化の方式 (ICカード…)</li> <li>論点3 自動車検査証の閲覧・書換の実施主体</li> <li>論点4 国・民間事業者等における運用体制の確保</li> <li>論点5 検査標章</li> <li>論点6 導入時期</li> <li>論点7 導入コスト</li> </ul>
	Step 2 技術的要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>論点8 セキュリティ対策</li> <li>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</li> </ul>
フェーズ2 (更なる展開)		<ul style="list-style-type: none"> <li>論点10 電子化する情報の範囲</li> <li>論点11 将来的な活用のあり方</li> </ul>

## 技術的要件の検討にあたっての観点

- 中間とりまとめで掲げた取組の実現に向けて、電子化にあたっての必要な技術的要件の以下の点について検討が必要。
  - ・ 不正アクセス・情報漏洩対策、紛失時の対応、偽造・スキミング対策等といった観点についてのセキュリティ対策
  - ・ 自動車検査証の電子化の方式及びこれに伴う業務フローの見直しを踏まえ、具体的な自動車検査証の性能要件・システム要件 等

- ① 現在の同程度以上のセキュリティ水準を確保
- ② コスト、利便性についても十分に配慮
- ③ 今後の技術の進展に対応した柔軟性を確保

# 車検証電子化に伴う技術的要件の検討事項①

(セキュリティ対策)

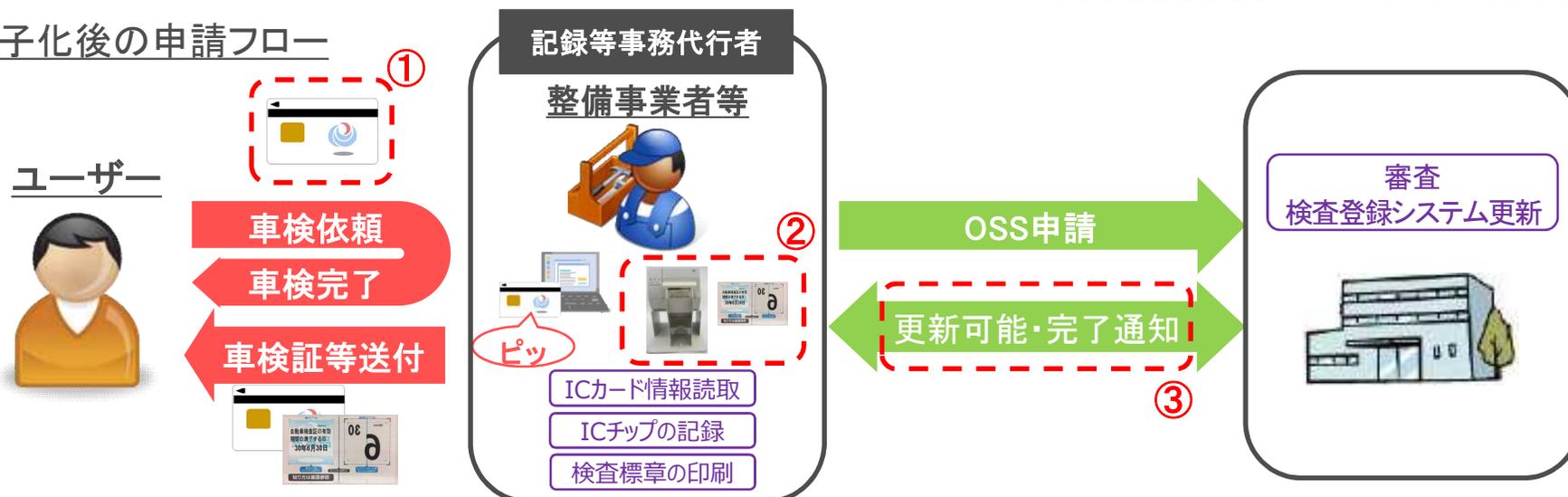
車検証電子化に伴い変更が生じる以下の3点についてセキュリティ対策の検討を行う。

- ① ICカードのセキュリティ対策
- ② 検査標章のセキュリティ対策
- ③ 運輸支局等と記録等事務代行者の間で新たに構築するネットワークシステムのセキュリティ対策

## 現行の申請フロー



## 電子化後の申請フロー



# 車検証電子化に伴う技術的要件の検討事項②

(必要となる機能及びその要件)

車検証電子化に伴い変更が生じる以下の3点について必要となる機能及びその要件の検討を行う。

- ① ICカードの要件
- ② 新たな業務フローにおいて必要となる機能及びその要件
- ③ ユーザーにおいて閲覧に必要な機能及びその要件

## 現行の申請フロー



## 電子化後の申請フロー



# 資料2-3 電子化の方式を踏まえた 必要な機能及びその要件の検討

---

# (1)ICカードの要件

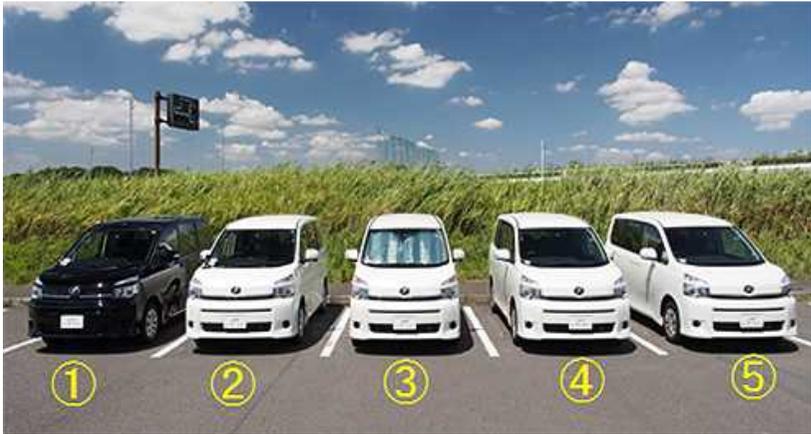
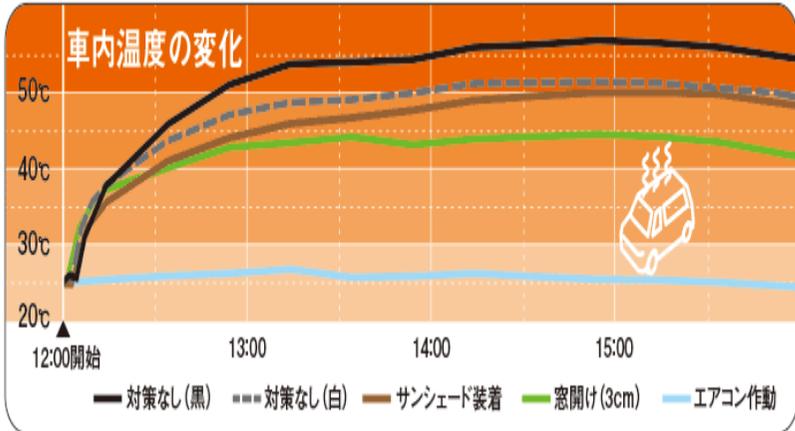
	電子車検証において想定する仕様／方向性	備考
物理的要件	<p>《基本的な考え方》 物理的信頼性、強度、品質は、標準規格(JISX6301等)に準拠させることが考えられる。</p> <p>なお、カード形状・サイズ等については、標準規格(ID-1、ID-2及びID-3(JISX6301))のうち、ID-1型カードに準拠させることが考えられる。</p>	<p>《カードサイズ》 ※ID-1型カード(85.60×53.98×0.76mm) ⇒ 運転免許証、クレジットカード、キャッシュカード、ETCカード 等</p> <p>※ID-2型カード(105×74×0.76mm) ⇒ A7判の大きさ</p> <p>※ID-3型カード(125×88×0.76mm) ⇒ パスポート 等</p>
	<p>《耐熱温度の要件に係る考え方》 耐熱温度の要件は、車検証の利用条件・環境等を鑑み個別に設定することが必要と考えられる。</p>	
ICチップ容量	<p>現行の自動車検査証への記載可能データの最大容量(約30Kバイト)を踏まえた容量とすることが必要と考えられる。</p>	
その他	<p>上記以外の各要件についても、各種標準規格への準拠を基本とし、要件を定めていくことが考えられる。</p>	

## (参考)ICカードに係る標準規格の例(JISX6301)

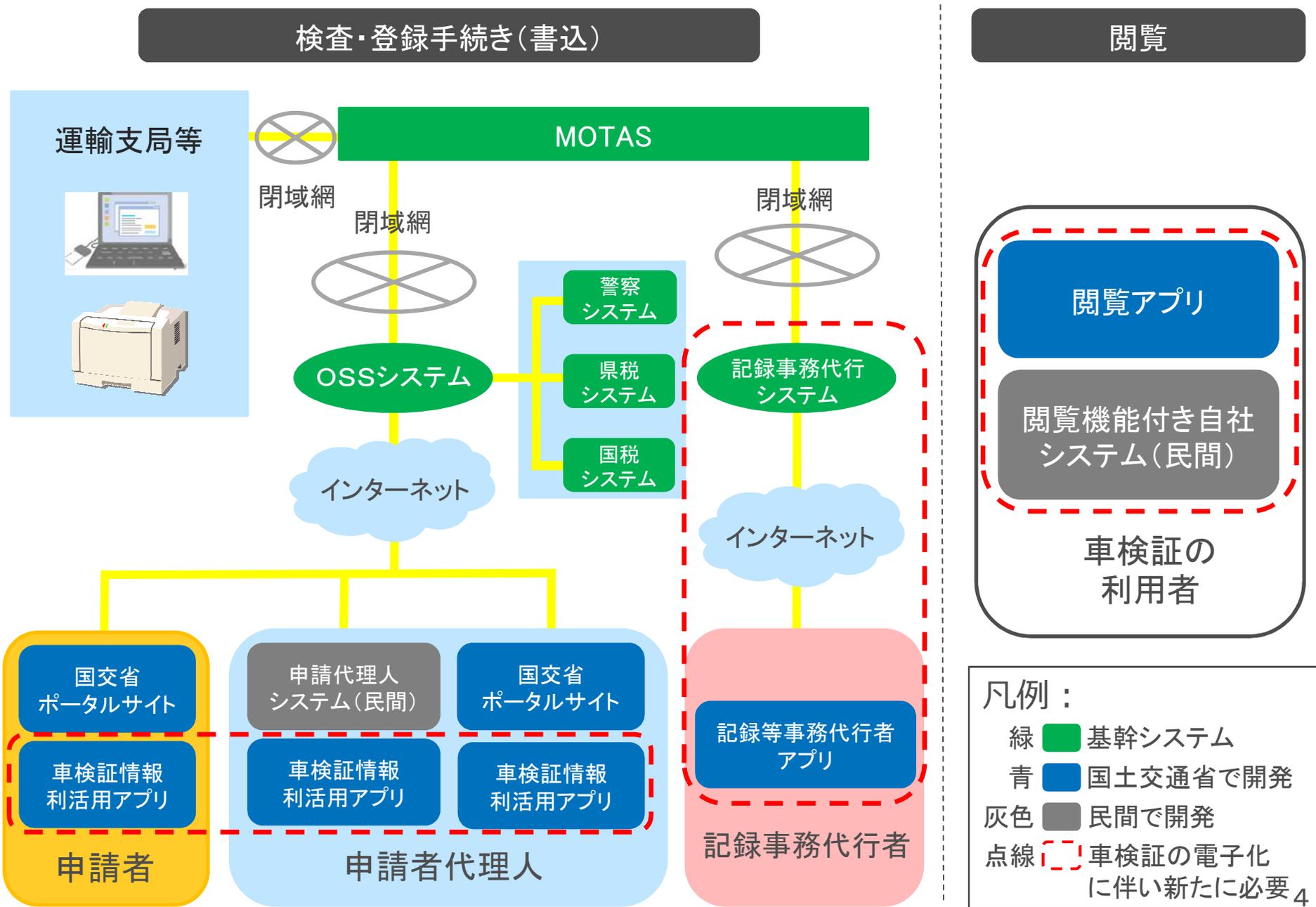
- 本規格はICカードの物理的特性(カードの材質、特性等)について最低限の要求事項を規定。  
(国際標準規格(ISO/IEC7810)に対応)

主な項目	
カードの材質	カード基板は、この規格の要求事項を満たす任意の材質で作る。カードインサート材質(ICチップ・アンテナなど)を使用してもよい。カードインサート材質は特に規定しないが、定めている他の要件に支障をきたしてはならない。
静的曲げ強さ	通常の使用における変形(折れ目ではなく曲げ)によって、カードの機能を損なうことなく、記録装置又は印字装置からカードを取り外せる範囲に収まる程度とする。
耐久性	カードの耐久性は、この規格においては規定しない。耐久性は、カード購入者と供給者との相互合意による。
接着性又は粘着性	完成カードが相互に積み重ねられたとき、カードに次のような悪影響が出てはいけない。 ・層間はく離 ・退色又は変色 ・表面の仕上げの変化 ・一枚のカードから隣接するカードへの物質の転移 ・変形 カードは、一枚ごとに手で容易に分離できなければならない。
耐熱性	50℃±1℃及び相対湿度60%未満の温度及び湿度にさらされた後で、10mm以上の歪みにはく離又は変色があってはならない。

# (参考) 真夏の車内温度に関する実験概要

実施日	2012年8月22日・23日				
場所	埼玉県戸田市				
天候(気温)	晴れ(35℃)				
テスト	午後12時から4時間、駐車条件の異なる車両(ミニバン)を5台用意し、炎天下における車内温度を測定				
車両条件	<p>各車両の室温を25℃に揃え、3つのテストを実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①対策なし(黒)</li> <li>②対策なし(白)</li> <li>③サンシェード装着</li> <li>④窓開け(3cm)</li> <li>⑤エアコン作動</li> </ul>				
結果 (各車両の 車内温度の 変化)		車内最高温度	車内平均温度	ダッシュボード最高温度	
		①	57℃	51℃	79℃
		②	52℃	47℃	74℃
		③	50℃	45℃	52℃
		④	45℃	42℃	75℃
		⑤	27℃	26℃	61℃

(2) 新たな業務フローにおいて必要となる機能およびその要件①  国土交通省



## (2) 新たな業務フローにおいて必要となる機能及びその要件②

	記録等事務代行システム		
	利用者管理	ICカード	検査標章
機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>記録等事務代行者登録機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ICカード更新機能</li> <li>ICカード閲覧機能(セキュリティコード入力要)</li> <li>利活用ファイル生成機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>検査標章印刷機能</li> <li>検査標章使用済み台紙報告機能</li> </ul>
開発者	国土交通省		
アプリ提供方法	記録等事務代行者システムのポータルサイト上で登録	ICカードの読取/書込アプリを記録等事務代行システム(鍵付きページ)からダウンロードしてPCにインストール(クライアントアプリ)	
想定される利用者	記録等事務代行者		

## (2)新たな業務フローにおいて必要となる機能及びその要件③

	閲覧アプリ	車検証情報利活用アプリ
機能	・ICカード閲覧機能	・利活用ファイル生成機能
開発者	国土交通省	
アプリ提供方法	国交省ポータルからダウンロードしてPC等にインストール (クライアントアプリ)	
想定される利用者	・自動車の所有者・使用者 ・車検証の確認者(保険会社等)	

# 自動車検査証の電子化に関する検討会 中間とりまとめ

平成31年1月  
自動車検査証の電子化に関する検討会

<u>I</u>	<u>はじめに</u>	… 1
<u>II</u>	<u>自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)の推進</u>	
1.	OSSの経緯	… 3
2.	OSSの利用促進	… 3
3.	OSSの現状	… 4
<u>III</u>	<u>自動車検査証の電子化の基本的方向性</u>	
1.	自動車検査証の電子化について	… 5
(1)	基本的考え方	… 5
(2)	具体的な電子化方策	… 6
(3)	電子化に向けた制度整備	…12
2.	国内外における電子化の事例	…13
(1)	行政情報等の電子化に関する国内事例	…13
(2)	自動車検査証の電子化に関する海外事例	…14
<u>IV</u>	<u>今年度とりまとめに向けた取組</u>	…17

## I はじめに

平成 28 年 12 月に官民データ活用推進法(平成 28 年法律第 103 号)が成立し、データ流通環境の整備や行政手続のオンライン利用の原則化など、官民データの活用に資する各種施策の推進が政府の取組として義務付けられた。平成 29 年 5 月には同法及び高度情報通信ネットワーク社会形成基本法(平成 12 年法律第 144 号)に基づく取組を具体化するものとして、「世界最先端 IT 国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画」(平成 29 年 5 月 30 日閣議決定)が策定されている。

特に、上記計画の重点分野の一つである電子行政分野における取組については、平成 29 年 5 月に「デジタル・ガバメント推進方針」(平成 29 年 5 月 30 日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定)が策定された。本方針では、本格的に国民・事業者の利便性向上に重点を置き、行政の在り方そのものをデジタル前提で見直すデジタル・ガバメントの実現を目指すこととされている。

平成 30 年 1 月には「デジタル・ガバメント推進方針」に示された方向性を具体化し、「世界最先端 IT 国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画」に掲げられた重点分野の一つである電子行政分野を深掘り、詳細化した計画として「デジタル・ガバメント実行計画」(平成 30 年 1 月 16 日 e ガバメント閣僚会議決定)が策定された。

具体的には、行政のあらゆるサービスを最初から最後までデジタルで完結させる(行政サービスの 100%デジタル化)ために不可欠な 3 原則(デジタルファースト、ワンスオンリー及びコネクテッド・ワンストップ)に沿って、政府一体となって、利用者の利便性の向上に立ち返った業務改革(BPR)を徹底し、手続のオンライン化、ワンストップサービスの推進に取り組み、国民・企業の時間・労力の無駄を削減することにより、「すぐ使えて」、「簡単で」、「便利な」行政サービスを目指すこととされている。

一方、自動車保有関係手続については、申請者負担の軽減、業務の効率化を図るため、平成 17 年より新車新規手続を対象にオンラインでの申請を可能とする「自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)」の運用を開始した。また、平成 29 年 4 月からは対象手続を継続検査、変更登録、移転登録、中古車新規登録、一時抹消登録及び永久抹消登録に拡大した。

しかし、OSS の利用は、新車新規については、平成 29 年度末で 94.0 万件(31.3%)、継続検査については、28.9 万件(1.9%)となっており、更なる利用促進策を講じることが必要となっている。

特に、継続検査、変更登録及び移転登録(以下「継続検査等」という。)については、OSS で申請した場合であっても、自動車検査証受取りのための運輸支局

等への出頭が必要となっており、OSS の利用が進まない要因のひとつとなっている。

こうした状況の中で、本年 6 月にとりまとめられた「未来投資戦略 2018(平成 30 年 6 月 15 日閣議決定)」において、デジタル・ガバメントの実現に向けた取り組みの一つとして、自動車保有関係手続に関するワンストップサービスの充実・拡充が盛り込まれ、そのために自動車検査証の電子化の推進に取り組むこととされた。

自動車検査証の電子化は、自動車保有関係手続のために必要な運輸支局等への出頭を不要にし、OSS の利用を促進する効果が見込まれるほか、更なる展開として、行政機関、民間事業者による新たなサービスへの活用の可能性につながるものである。

本検討会では、まずはフェーズⅠとして、手続の簡素化に焦点をあて、その基本的なコンセプトについて議論を重ね、本「中間とりまとめ」をとりとまとめた。本「中間とりまとめ」以降、今年度は、とりまとめた基本コンセプトを具体化する際に必要な技術的な要件の検討を行い、さらに、来年度はフェーズⅡとして、電子化された自動車検査証の更なる展開の可能性について検討を深めていくことを予定している。

## Ⅱ 自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)の推進

### 1. OSS の経緯

自動車保有関係の行政手続は、道路運送車両法に基づく登録・検査のほか、自動車の保管場所の確保等に関する法律に基づく保管場所証明、各種税法に基づく納税・申告等多岐にわたるほか、これらの制度を所管する行政機関も異なっている。また、自動車の登録・検査に係る申請数は年間3千万件に上り、手続きの簡素化を図ることは、自動車保有関係手続に関与する者の負担軽減にとって重要な課題であった。

このため、国土交通省、警察庁、総務省等の関係省庁において、平成10年12月より自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)の検討が開始され、平成17年12月より、東京都、神奈川県、愛知県及び大阪府において、新車新規登録を対象としてOSSが稼働した。その後、平成29年4月に対象手続の抜本的拡大が行われ、継続検査、移転登録、変更登録、中古車新規登録、一時抹消登録及び永久抹消登録が対象となった。また、OSS導入地域も拡大し、平成30年10月時点で、新車・中古車新規登録については35都道府県、継続検査については全国47都道府県、変更登録、移転登録、一時抹消登録及び永久抹消登録については全国33都道府県で利用可能となっている。

### 2. OSS の利用促進

OSSについては、稼働当初、OSSを利用するための環境整備に課題が多く利用が低迷していた。例えば、申請者の本人確認等の際に住居基本台帳カードの利用を必須としていたが、当該カードの取得自体が任意であったことなどにより、同カードを用いた申請が進まなかった。このため、平成19年度より印鑑登録証明書を併用した本人確認を導入する等、利用促進のための改善策を実施するとともに、業界団体とも協力してOSSの普及活動を進め、利用率の向上に取り組んできた。その他、ダイレクト納付サービス<sup>i</sup>の導入(平成25年度)、納税証明書の電子確認<sup>ii</sup>(平成27年度)など、利用環境の整備と利便性向上の取組を続けてきた。

また、平成30年4月には、検査登録手数料を改定し、書面申請とOSS申請の場合の手数料に差を設けたところである。

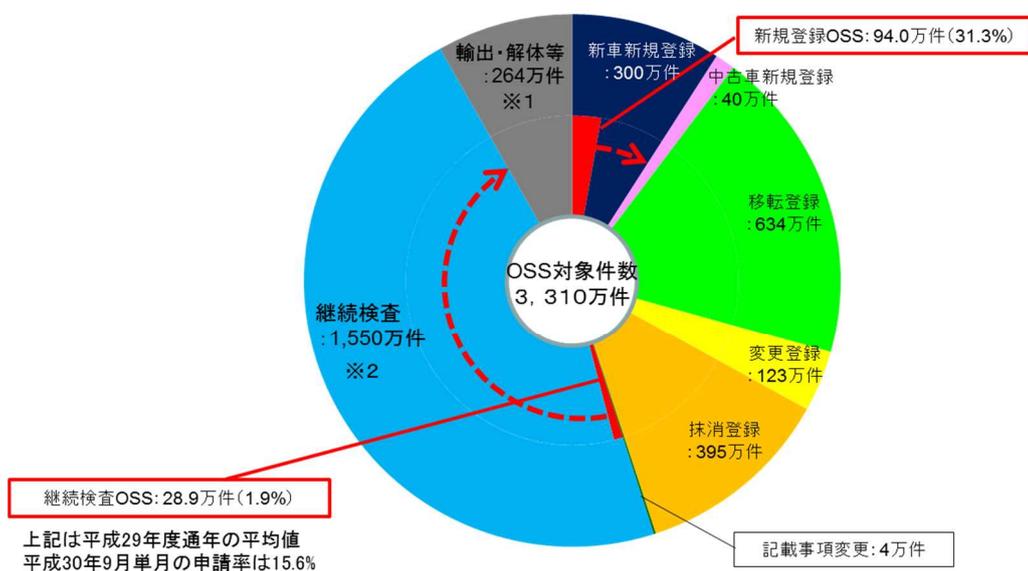
<sup>i</sup> 従来、税・手数料を電子納付するにあたり、システムから通知された納付額や振込先情報を逐一入力し、インターネットバンキングを用いて振り込みを行っていたが、それらの入力作業を省略し、ワンクリックで納付可能とする機能を導入。

<sup>ii</sup> 継続検査OSSの一部として、運輸支局等と都道府県税システムをオンラインで接続し、運輸支局等の職員が自動車税の納税状況を電子的に確認できるようにすることで自動車税納税証明書の提示の省略を可能とした。

### 3. OSS の現状

上述したとおり、OSS については、平成 17 年の導入開始以降、利用環境の整備と利便性向上の取組を行い、また、OSS 導入地域、対象手続の拡大を順次図ってきた。

しかしながら、その利用については、平成 29 年度では新車新規は、94.0 万件 (31.3%)、継続検査は、28.9 万件 (1.9%) となっており、新車新規については、一定の利用があるものの、継続検査等は低調となっている。OSS は行政手続に係る時間の削減等により、ディーラー、整備事業者等の負担軽減につながるものであり、利用率向上に向け、更なる利便性の向上が必要である。



※1 輸出・解体等へのOSS対象手続拡大は平成31年度を予定

※2 継続検査の件数:登録自動車に係る継続検査のうち指定整備工場経由のもの

(平成29年度)

### Ⅲ 自動車検査証の電子化の基本的方向性

#### 1. 自動車検査証の電子化について

##### (1) 基本的考え方

自動車の保有関係手続については、OSS により申請手続のオンライン化は図られているものの、自動車検査証を受取るため、運輸支局等へ出頭する必要性が残存しており、更なる OSS の推進にあたっては、運輸支局等への出頭を不要とするため、自動車検査証の電子化を進めることが有効である。

一方、現行の自動車検査証については、自動車ユーザーはもとより、民間事業者や行政機関等において、自賠責保険・自動車保険契約、定期点検整備、自動車の流通、交通取締り、徴税、各種許認可など、様々な場面で利用されている。また、その利用方法も本人による記載内容の確認に加え、原本の提示や写しの提出など多様である。

このため、自動車検査証の電子化にあたっては、継続検査等の OSS 手続きの際に残る、自動車検査証受取りのための運輸支局等への出頭を不要化できる仕組みとしつつも、自動車検査証が社会に浸透し、多様な主体・方法により利用されていることを踏まえ、現行の自動車検査証の利点である閲覧・持ち運びの容易さを維持しながら、電子化された場合には利用者にとって更なるメリットがある仕組みとすることが適当である。

具体的には、

- ・電子化された自動車検査証の所有者・使用者及びこれを提示された者が容易に自動車検査証の記録内容を確認できるようにすること
- ・自動車検査証の記録内容の電子データの作成及び印刷ができるようにすること
- ・書面の自動車検査証と同様に持ち運びやすいものとする
- ・現在と同程度以上のセキュリティレベルを確保すること
- ・整備事業者、保険会社等の自動車検査証の利用者が現在行っている自動車検査証の内容の電子データ作成のための手入力作業が不要となるよう、読み取った記録内容を電子的に利活用できるようにすること
- ・自動車検査証の電子化を契機とした更なる可能性の追求が可能となるよう拡張性を自動車検査証に持たせること

が必要と考えられる。

また、OSS の推進によるユーザーの利便性向上の観点からは、現在 OSS の対象となっていない手続についても OSS に対応するよう検討を行うことが適当である。

【別添1 参照】

## (2) 具体的な電子化方策

本検討会においては、上記の基本的考え方を踏まえつつ、①電子化に伴う申請手続フロー、②電子化の方式、③閲覧方法等、④自動車検査証の記録事務代行・運用体制等、⑤軽自動車等における自動車検査証の扱い、⑥導入時期、⑦導入コスト等について、登録自動車における手続を例に検討を行った。

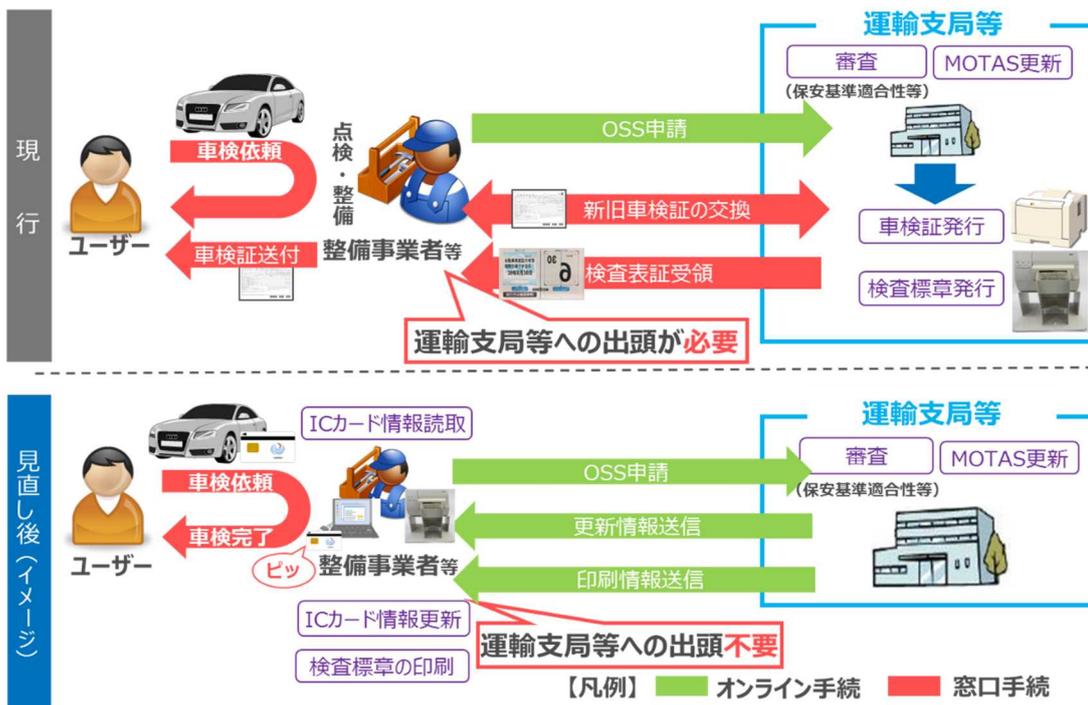
### ①電子化に伴う申請手続フロー

従来、継続検査等を OSS で申請した場合であっても、自動車検査証受取りのために運輸支局等に出頭していたが、これを不要化するためには、自動車検査証の情報の更新に係る事務の一部を申請に関与した OSS 手続代行者(指定整備事業者等)又は OSS 申請代理人(以下「OSS 手続代行者等」という。)において行うフローとすることが適当と考えられる。

具体的には、継続検査の例では、OSS 申請が行われた場合、運輸支局等において必要な審査を実施し、審査終了後特段の問題がなければ、審査完了の旨を通知するとともに、自動車検査証の有効期間の更新情報を OSS 手続代行者等に通知し、これを OSS 手続代行者等において電子化された自動車検査証に記録することが考えられる。これは、OSS で申請した変更登録及び移転登録においても同様の手続フローとすることが適切と考えられる。

また、自動車検査証の電子化により、自動車検査証受取りのための運輸支局等への出頭が不要となっても、継続検査の際に併せて交付される検査標章が運輸支局等でのみ交付される場合は、結局、運輸支局等への出頭が残る。このため、検査標章についても、OSS 手続代行者等で印刷・交付することを可能とする必要があり、自動車検査証の有効期間等の更新情報の通知の際に、あわせて検査標章の印刷情報も通知し、これを OSS 手続代行者等が印刷・交付することが適当と考えられる。

なお、検査標章の交付は、自動車検査証の記録と一体となった手続であることを踏まえ、同一の主体が同時に行うことが適当である。



## ②電子化の方式

自動車検査証の電子化の方式については、ICカードなどICチップを活用する方式とオンライン上のみで自動車検査証情報を確認する方式が考えられる。また、ICチップを活用する方式については、ICカード方式、車載器方式、車体埋込方式、RFIDタグ方式に分けられ、それぞれICチップに全ての自動車検査証情報を格納する場合とICチップには鍵の情報のみを格納し、オンラインで自動車検査証情報を確認する場合が考えられる。

それぞれの電子化方式について、インターネット接続環境の有無による閲覧の可否、持ち運びの容易性、普及の容易性、券面表記の活用、導入コストなどを考慮すると、インターネット接続環境がなくても閲覧できる方式であり、現行の自動車検査証同様に持ち運びも可能で、普及も容易であるICカード方式を導入することが適当である。また、ICカード方式は、カード券面にも自動車検査証の情報の一部を記載することが可能であり、利用者利便にも資すると思われる。なお、ICカードの券面には、自動車の使用者等が容易に自動車検査証の記録内容を確認できるよう必要な事項を表記することが適切である。

さらに、今後、ICカードの具体的な方式を検討する際には、運転免許証やマイナンバーカードといった他の行政機関において既に導入されているICカードの方式との整合性についても留意すべきである。

【別添2 参照】

### ③ 閲覧方法等

#### ア. 自動車検査証の記載事項等

現行の自動車検査証の記載事項は、自動車検査証の電子化後、全てICチップに記録されることとなるが、自動車検査証の利用者の利便性を確保するため、自動車検査証記載事項の一部については、券面に記載し、容易に目視確認出来るようにすることが適当と考えられる。券面記載事項については、継続検査等の OSS 申請において更新されない事項、例えば、使用者の氏名、自動車登録番号、車台番号、諸元などとし、継続検査等の結果、更新を行う事項、例えば、有効期間、所有者の氏名・住所、使用者の住所、使用の本拠の位置等については、ICチップへの記録のみとすることが妥当であると考えられる。具体的な券面記載事項については、今後、自動車検査証を利用する関係者と十分に調整を行っていくことが適当である。

また、ICチップの空き容量については、将来的に行政機関、民間事業者等も活用できるような仕組みとすることが適当であると考えられる。

【別添3、4 参照】

#### イ. ICチップ記録の閲覧方法

自動車検査証のICチップには、所有者の氏名・住所、使用者の住所等の個人情報記録されることとなり、自動車検査証を悪用しようとする者がこれらの情報にアクセスしようとするのを防ぐ観点から、何らかのセキュリティ対策を講じる必要があると考えられる。

具体的なICチップ記録の閲覧方法として、ICカードの読取端末(ICカードリーダー等)にICチップをかざすことに加え、i) ICチップへのアクセス用のQRコードの読取り、ii) パスワードの入力、iii) 自動車検査証に予め記載されているセキュリティコードの入力などが考えられ、どの程度認証プロセスを盛り込む必要があるかを検討した。この点、いずれの認証プロセスも不要とし、ICカードの読取端末にかざすのみでICチップ記録を閲覧できることとする場合、スキミング対策が不十分であり、一方で、必要な認証プロセスが多いほど閲覧の手間が増え、利便性が損なわれることから、現行の自動車検査証は、その提示を受けた者が目視で容易に閲覧可能である点を踏まえれば、自動車検査証の閲覧については、いずれか一つの認証プロセスを必要とすれば十分であると考えられる。また、各認証プロセスを比較すると、QRコードについては別途読取端末が必要であり、パスワードについては、パスワードを失念する恐れがあり、セキュリティコードについては、券面上で確認することが出来るため、閲覧の利便性の観点から、セキュリティコードの入力を求めることが適当である。

【別添5 参照】

#### ウ. ICチップ記録の印刷等

ICチップ記録については、読取端末を用いた閲覧のほか、利用者の利便性を確保する観点から、ICチップ記録情報の印刷及び電子ファイルの生成を可能とする仕組みを導入することが必要である。

特にICチップ記録情報の印刷については、まずは、広く一般にICカードの読取環境が普及するまでの間は、運輸支局等において自動車検査証を交付する際に、併せて、当該情報を印刷した控えの書面を交付する運用等を行うことが適当であると考えられる。加えて、継続検査等の OSS 申請時に、記録等事務代行者(④参照)が自動車検査証の記録を更新した際にも、同様に自動車ユーザーに対して控えの書面を交付することが望まれる。

以上のように、当面、運輸支局等において自動車検査証の交付時に控えの書面を交付すること等により、ICチップ記録の閲覧のために必要となるICカードリーダ等を有しない場合であっても、ICチップ記録情報を閲覧する必要がある場合に対応することが可能となる。

さらに、自動車検査証の利用者における自動車検査証記載内容の手入力作業を不要とし、業務効率化が図られるよう、ICチップ記録情報を各利用者が用いているアプリケーションに電子的に取り込めるような仕組みを導入することが適当である。

【別添6、7 参照】

#### ④自動車検査証の記録事務及び検査標章の印刷事務の代行・運用体制等

##### ア. 記録事務及び印刷事務の代行・運用体制

上記(2)①に記載のとおり、自動車検査証の電子化に当たっては、申請に関与した OSS 手続代行者等において、継続検査等の OSS 申請時の情報の記録及び検査標章の印刷・交付の事務(以下「記録等事務」という。)を実施することを可能とすることが必要である。これは、申請元における業務効率化の観点から、本来国が実施する事務の一部を OSS 手続代行者等が実施することを可能とするものであり、国からの事務の委託という位置付けになると考えられる。記録等事務については、本来国が実施するものであり、個人情報の管理、自動車検査証が不正利用されたときの影響の大きさに鑑み、適切で確実な遂行が求められることから、当該 OSS 申請に関与した、OSS 手続代行者等に一定の要件を設定し、これを満たした者に限り国から委託し、記録等事務代行者を認めることとするのが適当である。また、当該委託の受託者(以下「記録等事務代行者」という。)における業務の適切な遂行を確保するため、国は、検査標章の偽造防止対策等を実行するとともに、必要に応じて監査等を行える体制を構築する必要があると考えられる。

イ. OSS 手続に関与しない者への記録等事務代行の委託

上記ア. は、実際に OSS 申請に関与した者が記録等事務代行を実施する場合についてであるが、例えば、国から記録等事務の委託を受けていない指定整備事業者Aが、継続検査 OSS を申請した際に、国から記録等事務の委託を受けている近隣の指定整備事業者Bに、記録等事務のみを依頼することの是非について検討を行った。

これについて、指定整備事業者Aにとっては、設備投資の軽減等のメリットがある一方で、次のようなデメリットが考えられることから、自動車検査証が電子化された後においても当面は、上述の記録等事務のみを依頼する場合は、認めないこととするのが適当であると考えられる。

- ・指定整備事業者Aは、自動車検査証を自社の事業場以外に持っていくための移動が必要。
- ・顧客の個人情報、車両情報について、指定整備事業者Bにおいて適切に管理されることを指定整備事業者Aが確認し、顧客に説明する必要があり、指定整備事業者Bにおいて問題が発生した場合にも一義的には指定整備事業者Aの責任。
- ・指定整備事業者Aは顧客から指定整備事業者Bへの委託の了解を得ることが必要。
- ・指定整備事業者Bが自ら記録等事務代行者として業務を行っている場合、自社で依頼を受けた場合と、指定整備事業者Aから委託を受けた場合の業務を区別して行わなければならない業務が煩雑化。
- ・指定整備事業者Aによる不正車検発覚時に、指定整備事業者Bも捜査・監査の対象となり得る。
- ・行政側にとって、管理監督対象事業者・事務が増加することにより、業務が煩雑化することが懸念。

ウ. 記録等事務代行者間での記録等事務代行に係る設備の共用

上記ア. は、実際に OSS 申請に関与した者が記録等事務代行を実施する場合についてであるが、例えば、複数の指定整備事業者が設備を共用し、記録等事務代行を実施する場合の是非について検討を行った。

これについて、指定整備事業者にとっては、設備投資の軽減等のメリットがある一方で、次のようなデメリットが考えられることから、自動車検査証が電子化された後においても当面は、上述の設備の共用は、認めないこととするのが適当である。

- ・自動車検査証を自社の事業場以外に持っていくための移動が必要。
- ・設備・機器の管理(メンテナンス、アクセス権限の管理等)が煩雑。

- ・不正、不具合の発生時の影響が大きい(自社にとどまらない)。また、責任が不明確となる恐れ。
- ・不正、不具合発生時の責任が不明確となり、行政側として管理監督業務が煩雑化することが懸念。

#### ⑤軽自動車等における自動車検査証の扱い

軽自動車及び小型二輪車における自動車検査証について、電子化しない場合には、書面の自動車検査証と電子化された自動車検査証が併存することとなり、民間・行政双方における自動車検査証の利用者が、2システムの事務を実施することが必要となり、業務の煩雑化に繋がるため、あわせて電子化することが適当である。

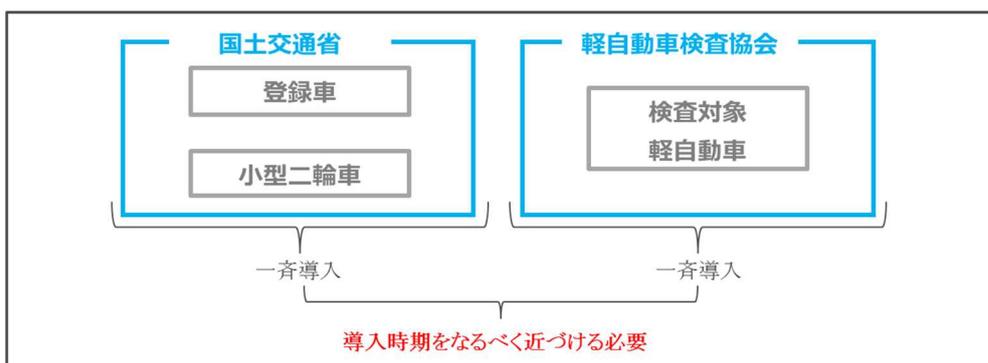
なお、軽自動車、小型二輪車の自動車検査証についても、登録車と共通の機器が利用できる仕組みとすることが必要である。

#### ⑥導入時期

##### ア. 導入方法

電子化された自動車検査証と紙の自動車検査証が併存することは、自動車ユーザーや自動車検査証を利用する者にとって、電子化の効用を十分に享受できないだけでなく、混乱を招く可能性もあるため、一斉に電子化の方が望ましく、全車を対象に導入を開始し、継続検査等のタイミングで順次切り替えていくべきである。

また、自動車検査証の交付主体である国土交通省と軽自動車検査協会とで、システム更改の時期が異なるため、交付時期が離れすぎないように、予め調整することが必要である。

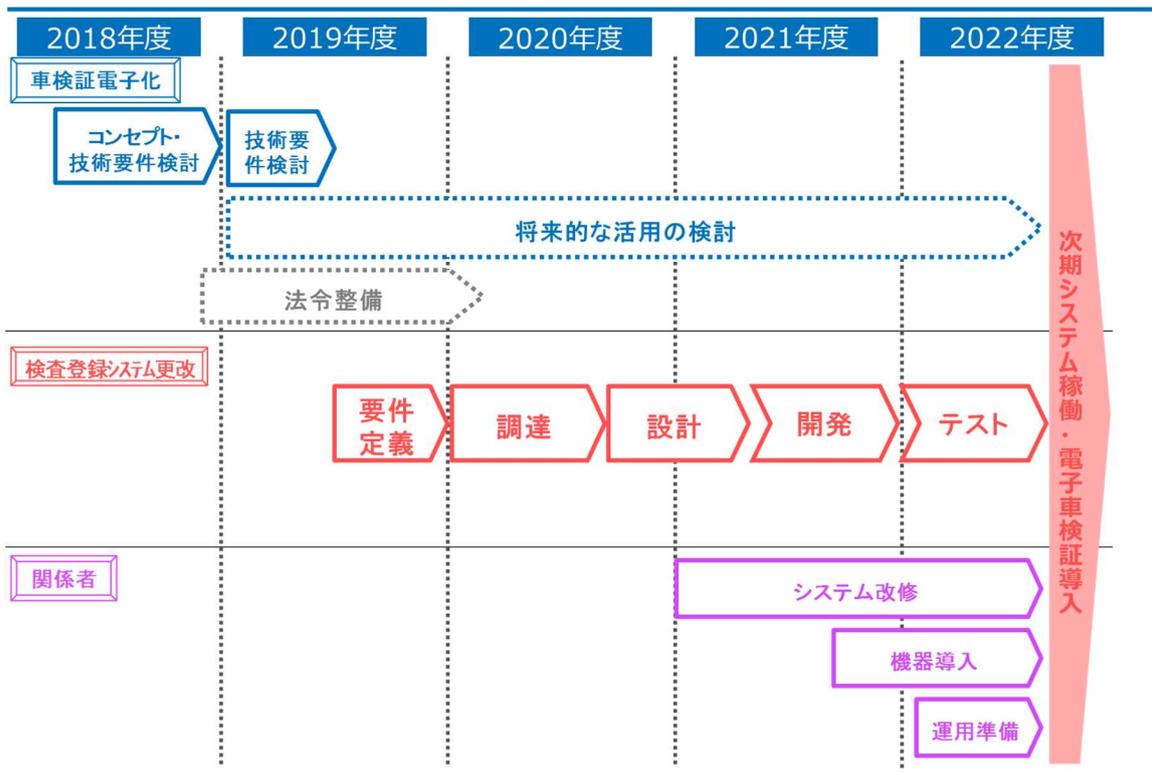


##### イ. 導入スケジュール

自動車検査証電子化の実現にあたっては、国が保有する自動車登録検査業務電子情報処理システム(MOTAS)の改修が必要である。次期MOTAS更改のスケジュール等を踏まえると、概ね以下のように進めていく

ことが妥当であると考えられるが、実際の自動車検査証の電子化の時期については、今後のシステムの開発状況、関係者における準備状況、事前の試行状況等を踏まえ、最終決定することが適当である。

特に、自動車検査証の利用者が多岐にわたることを踏まえ、関係者が参加する事前の試行を十分に行う必要があり、その具体的な試行の実施方法について速やかに検討を行うことが必要である。



### ⑦導入コスト

国土交通省におけるシステム改修にかかる費用の低減を図ることはもとより、関係者において準備する機器等についても、専用機ではなく、汎用機を利用できる設計とするなど、各主体の導入コストの低減を図るべきである。

特に、先行して導入している他の行政機関におけるICカードの読取り・書換え端末が利用できるように配慮することが適当である。

【別添10 参照】

### (3)電子化に向けた制度整備

(2)の実現にあたっては、道路運送車両法等の法令改正が必要となる。上述のスケジュールも勘案し、自動車検査証の電子化に向けた法令改正に速やかに着手することが適当である。

## 2. 国内外における電子化の事例

### (1) 行政情報等の電子化に関する国内事例

#### ① 個人番号カード(マイナンバーカード)

個人番号カードは、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平成28年1月より導入され、約1,470万枚が発行(平成30年7月1日時点)されている。

ICカードの通信規格としては接触型(ISO/IEC7816)、非接触型(ISO/IEC14443(TypeB))の双方を備えている。

ICチップには、「電子証明書」、「券面記載事項」、「顔写真データ」、「住民票コード」が格納されており、これらの情報については、専用ソフトウェアをインストールした端末の他、一部のスマートフォンで利用可能となっている。

#### ② 住民基本台帳カード

住民基本台帳カードは、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、個人が住基ネットを効果的に利用できるようにすることを目的に平成15年8月に導入され、約960万枚が発行(平成27年12月31日時点)された。なお、マイナンバーカードの導入に伴い、発行は終了している。

ICカードの通信規格としては接触型(ISO/IEC7816)、非接触型(ISO/IEC14443(TypeB))の双方を備えている。

ICチップには、「住民票コード」、「券面記載事項」、「電子証明書(希望者のみ)」が格納されており、これらの情報については、専用ソフトウェアをインストールした端末で利用可能となっている。

#### ③ 運転免許証

ICカード運転免許証は、免許証の偽変造を防止することを目的に平成19年1月より、全国で順次導入を開始し、平成22年1月全国にて導入された。

ICカードの通信規格は非接触型(ISO/IEC14443(TypeB))を採用されている。

ICチップには、「券面記載事項」、「本籍」、「顔写真データ」が格納されており、これらの情報については、専用ソフトウェアをインストールした端末で閲覧可能となっている。

#### ④ パスポート

IC旅券は、パスポートの不正使用を防止することを目的に平成18年3月20日以降の申請から導入された。

ICチップ読取りの通信規格としては、非接触型(ISO/IEC14443(TypeB))が採用されている。

ICチップには、「身分事項ページ記載事項」、「顔写真データ」が格納されており、これらの情報については、市販のパスポートリーダーで閲覧可能となっている。

## (2)自動車検査証の電子化に関する海外事例

日本における自動車検査証に相当する証明書の電子化状況について、米国及び欧州諸国を調査したところ、米国においては電子化されている事例は見当たらなかった。

一方、欧州では、自動車登録にあたり発行される登録証明書について、欧州指令<sup>iii</sup>において、ICカードの導入が可能となっており、これに基づき、オランダ、スロバキア及びオーストリアにおいては、IC登録証明書(ICカード)が導入されている。

### ①IC登録証明書の導入背景等

欧州におけるIC登録証明書の状況をまとめた「IC登録証明書に関する報告書」(2013年5月、欧州車両・運転者登録機関協会第5分化会)<sup>iv</sup>によると、IC登録証明書の導入の経緯、オランダにおける導入のための内部検討結果等が次のとおりまとめられている。

#### <EUにおける経緯>

- ・1999年 車両登録証明書に関する欧州理事会指令の公布
- ・2003年 ICカード導入のための指令改正
- ・2007年 オランダ道路交通局(RDW)において、ICカード化の内部検討開始
- ・2007年 欧州車両・運転手登録機関協会(EReg)において、RDWが自国におけるICカード化の検討状況と報告
- ・2008年 ERegにおいて、車両登録証明書のICカード化に関する分科会(トピックグループ)の立ち上げ(※議長はRDW)
- ・2008年 第1回分科会ワークショップ(ブラチスラヴァ、スロバキア)
- ・2008年 第2回分科会ワークショップ(ワルシャワ、ポーランド)
- ・2010年 オーストリア、スロバキアにおいてICカードの運用開始

iii 欧州指令 : COUNCIL DIRECTIVE 1999/37/EC of 29 April 1999

出典 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:31999L0037>

iv 出典 : <https://ereg-association.eu/media/1195/final-report-ereg-topic-group-v-smartcard-vehicle-registration-certificate.pdf>

- ・2013年 分科会報告書「IC登録証明書」のとりまとめ
- ・2014年 オランダにおいてICカードの運用開始

#### <オランダにおける内部検討結果(2008年)>

##### ○導入の理由

- ・運転免許証が先行してICカード化(2006年)
- ・2003年のICカード導入のための指令改正時と比較し技術が向上
- ・多くの情報を扱う需要の増加(環境視点など)
- ・不正輸出対策の強化
- ・eガバメントの推進の社会的要請 など

##### ○国際的な活用の可能性

- ・欧州登録証としての利用
- ・欧州内の更なる基準の調和
- ・車両登録に関する詳細情報の電子的な活用
- ・輸出入時の不正防止
- ・国際的な車両情報の共有 など

#### <分科会報告書の結論>

- ・2014年初頭において、ICカードを導入したのは3カ国のみ
- ・数年前に想定されていたよりもICカードの導入が進んでいない
- ・ICカードを導入した3カ国においても、その導入方法は異なっており、欧州内での調和が図られていない
- ・ICカード化のための安定した導入モデルを見つけるのが困難
- ・ICカードを活用した拡張サービスについて、アイデアはあるものの導入されていない など

#### ②IC登録証明書の概要

上述の「IC登録証明書に関する報告書」及び各国の発行機関のサイトによると、IC登録証明書の概要とは以下のとおりとなっている。

##### (オランダ)

- ・運用開始日 : 2014年1月
- ・携帯義務 : 有り(ICカードの携帯義務は登録から14日後に発生)
- ・発行方法 : 郵送
- ・発行機関 : 道路交通局(RDW)
- ・発行契機 : 新規登録、変更登録、移転登録時の全てで新規発行
- ・格納情報 : 欧州指令が定める項目に準拠

##### (スロバキア)

- ・運用開始日 : 2010年6月
- ・携帯義務 : 無し
- ・発行方法 : 郵送(紙の証明書発行から30日以内)
- ・発行機関 : 警察
- ・発行契機 : 新規登録、変更登録、移転登録時の全てで新規発行
- ・格納情報 : 欧州指令が定める項目に準拠

(オーストリア)

- ・運用開始日 : 2010年12月
- ・携帯義務 : 有り
- ・発行方法 : 郵送(郵送されるまでの間、紙製の証明書を発行)
- ・発行機関 : 保険関連組合(VVO)
- ・発行契機 : 新規登録、変更登録、移転登録時の全てで新規発行
- ・格納情報 : 欧州指令が定める項目に準拠

③IC登録証明書のセキュリティ対策

前述の欧州指令によると、IC登録証明書のセキュリティ対策について、次のとおり規定されている。

<券面上の対策>

券面に対して、「マイクロ文字」、「彩文デザイン」、「虹色印刷」など10種類ある対策のうち、最低でも3つの対策を講じることとなっている。なお、追加で新たなセキュリティ対策を行うことに制限はない。

<格納データの保護>

情報の読取りについては、制限がなく誰でも読取り可能となっている。

一方、情報の書き込みについては、各国当局に限定され、技術的な対策が施される。

また、情報の改ざんを防止するため、各国当局によって電子署名が行われる。

#### IV 今年度のとりまとめに向けた取組

本「中間とりまとめ」では、自動車検査証を電子化するにあたっての基本コンセプトの方向性やその進め方について、整理を行った。

今年度は、本「中間とりまとめ」で掲げた取組の実現に向けて、電子化にあたってのコスト、セキュリティ対策やシステム要件、性能要件等に関して具体的な技術的検討を進めていくことが重要である。

とりわけ「セキュリティ対策」については、不正アクセス・情報漏洩対策、紛失時の対応、偽造・スキミング対策等といった観点について重点的に本検討会において議論を続けていくこととする。

来年度は、自動車検査証の電子化による更なる展開について、積極的に検討を行うことが重要である。

具体的には、他の行政機関や民間事業者等における電子化された自動車検査証のチップ容量の利活用や無車検・無保険車対策への活用、検査情報の一元管理など、ICチップ内に自動車の属性以外の情報が格納される場合があり得ることも含め、自動車検査証の電子化が、より便利で安心・安全な自動車社会に貢献できるよう検討を進めて行く予定である。

## 委員名簿

(敬称略、50音順 ◎：座長 ○：座長代理)

- ◎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)
- 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  
荒岡 克巳 日本行政書士会連合会 副会長  
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  
和迓 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

## 開催経緯

### 第1回検討会（平成30年9月5日）

- 自動車保有関係手続きの現状について
- 自動車検査証電子化の目的・効果について
- 自動車検査証の利用状況について
- 検討事項（案）について
- 当面の進め方（案）について

### 第2回検討会（平成30年10月1日）

- 関係団体・行政機関からのヒアリング
  - ・（一社）日本損害保険協会
  - ・（一社）全国自動車標板協議会
  - ・（独）自動車技術総合機構
  - ・（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
  - ・警察庁
  - ・軽自動車検査協会
- 国内における行政情報等の電子化事例について
- 第1回検討会の意見交換を踏まえた論点整理（案）

### 第3回検討会（平成30年10月31日）

- 自動車検査証の電子化に関する海外事例について
- 関係団体・行政機関からのヒアリング結果について
- 自動車検査証の電子化の基本コンセプト策定に向けた論点（案）について

### 第4回検討会（平成30年11月12日）

- 中間とりまとめ（案）について

# 車検証の利用状況

20

	利用シーン		利用状況
本人	使用車両の確認		車検の有効期間等の確認等のための利用、保有している運転免許での運転の可否
民間	保険	自賠責保険契約	契約時に車検証情報(車台番号、ナンバー、種別、使用の本拠の位置等)を利用
		任意保険契約	新規契約の際に車検証情報を利用
	自己所有の車両管理		<ul style="list-style-type: none"> <li>・運送事業者、リース会社等が自社の保有車両の管理のため車検証情報を活用</li> <li>・信販会社等が自己名義の車両の管理のため車検証情報を活用</li> </ul>
	点検整備、車検		整備事業者等が、点検整備時、車検時に車検証情報を活用。
	流通	買取り査定	買取り査定時に車両の基礎情報として車検証を参照
	自動車の運搬	海上輸送	自動車の輸送の際に車検証を用いて諸元を確認し、積込計画に利用
	自動車の解体		自動車リサイクル法に基づく自動車の解体時における報告記録の際に車検証情報を利用
	ETC		ETCのセットアップの際に車検証情報を利用
	フェリー		フェリー利用料金の適用区分確定のため、車検証を用いて諸元を確認
	駐車場		駐車場の契約時に長さ、幅、高さや「車いす自動車」等の車検証情報を利用
行政等	検査		自動車技術総合機構における検査の際に車検証情報を利用
	ナンバープレートの交付・封印		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ナンバープレートの交付業務において誤交付防止のため、車検証を確認</li> <li>・封印取付け時に車検証を用いて現車確認</li> </ul>
	許認可(運送事業・道路通行許可等)		運送事業等の許認可(バス、タクシー、トラック等)や道路通行許可の際の添付書類として写しの提出が必要
	徴税(自動車重量税、自動車税、自動車取得税、軽自動車税)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車重量税の徴税事務において原本を確認</li> <li>・新車登録時に自動車税、自動車取得税の徴税事務において原本を確認</li> <li>・軽自動車の新規検査時に軽自動車税、自動車取得税の徴税事務において原本を確認</li> </ul>
	警察活動(交通取締り・交通事故処理・各種許可等)		交通取締り、交通事故処理、各種許可等に当たり必要な情報を確認するため、車検証を確認又は車検証の写しを受領
	公共工事		公共工事の入札時におけるダンプの保有台数の確認のため、車検証を確認

# 自動車検査証の電子化の方式別の検討

電子化方式 検討項目		ICチップあり								ICチップなし
		ICカード		車載器		車体埋込		RFIDタグ		WEB
		チップ記録	サーバ管理	チップ記録	サーバ管理	チップ記録	サーバ管理	チップ記録	サーバ管理	ID・パスワード
閲覧／ 写しの 作成	ネットなし 環境対応	○	×	○	×	○	×	○	×	×
	読取端末 の要否	要(※)	要	要	要	要	要	要	要	否
読取り内容の 電子的活用		○	○	○	○	○	○	○	○	△
21	書換えの容易性 (可搬性)	○	○	×	×	×	×	×	×	○
普及の容易性		○	○	△	△	△	△	○	○	○
コスト(高・中・低)		中	中	高	高	高	高	中	中	低
備考		(※) 車検証情 報の一部 を券面にも記載可 能	同左	車載器非 保有者が 一定期間 存在する ため、書 面と電子 化された 車検証の 両方の運 用が必要	同左	車体埋込 非対応自 動車が一定 期間存在 するため、 書面と電 子化され た車検証 の両方の 運用が必要	同左	セキュリティ上簡 単に読み 取られない ようにPWの設 定が必要と なる	同左	IDパスワー ドを付与さ れた使用者 本人のみし か確認でき ない

※セキュリティの確保については、いずれの方式においても既存の技術の活用を予定

# 現行の自動車検査証

番号 02387 A

平成 29年 7月 1日

東京運輸支局長



## 自動車検査証

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 300 お 1234		平成 29年 7月 1日		平成 29年 7月	普通	乗用	事業用	箱型	[001]			
車名					乗車定員	最大積載量	車両重量	車両総重量				
コクド		[999]			5人		1260kg	1535kg				
車台番号					長さ	幅	高さ	前前軸重	前後軸重	後前軸重	後後軸重	
ABCDEFGH-123456789					444cm	172cm	149cm	760kg			500kg	
型式		原動機の型式			総排気量又は定格出力	燃料の種類		型式指定番号	類別区分番号			
DAA-ABCDE		ABC-DEF			1.49	ガソリン		12345	6789			
所有者の氏名又は名称		国土交通省										
所有者の住所		東京都千代田区霞が関2丁目1-3								[13001 0073]		
使用者の氏名又は名称		***										
使用者の住所		***										
使用の本拠の位置		***										
有効期間の満了する日		平成 30年 6月 30日										
備考		<p>[品川]，新規登録 自動車重量税 免税 [29年度税制]平成29年7月1日 新規登録 免税措置済み 次回継続検査時の免税対象車 平成32年度燃費基準40%向上達成車 平成27年度燃費基準20%向上達成車 平成22年度燃費基準25%向上達成車 ハイブリッド車 平成10年騒音規制車，近接排気騒音規制値 96dB マフラー加速騒音規制適用車 以下余白</p>										

みほん

裏面もご覧下さい。



## <表面> (イメージ)

使用者の氏名：○○○○ 自動車検査証

登録番号	初度登録年月日	種別	用途	形状
車台番号		長さ	幅	高さ
型式		乗車定員	最大積載量	型式指定番号
原動機の型式	総排気量/定格出力	燃料	車両重量	類別区分番号
前前軸重	前後軸重	後前軸重	後後軸重	車両総重量

○○運輸支局長

## 券面記載事項の基本的考え方

- ・継続検査、変更登録等の影響を受けない基礎的情報を券面表示
- ・現行の車検証情報と同様の情報はICチップに記録

## 主な記載事項と考え方

- 使用者の氏名 **表示**
- 自動車登録番号/車両番号 **表示**
- 車台番号 **表示**
- その他諸元等 **表示**
- 有効期間 **非表示**
- 所有者の氏名・住所 **非表示**
  - ・券面表示した場合相続・リース終了時に書換が必要となる。また、車両の保守管理責任は一義的には使用者にあることも踏まえ、券面非表示
- 使用者の住所・使用の本拠の位置 **非表示**
  - ・券面表示した場合住所変更時に書換が必要となる。
- 管理番号 **表示**
  - ・車検証の交付管理を行う観点から券面表示
- セキュリティ・コード **表示**
  - ・使用者等がICチップ記録にアクセスするための確認コードを券面表示 (例:クレジットカード)

23

## <裏面> (イメージ)

- ・ICチップの空き容量を行政機関、民間事業者等が活用できるようにしてはどうか。

(備考)  
[緊急][道路維持][自主防犯][5軸車][土砂禁]  
[路線バス][緩和][けん引]

123 重要な備考欄情報については略語を表示し、詳細はチップに記録する

12345

セキュリティ・コード      管理番号

# IC車検証の閲覧方法

- IC車検証のICチップには、所有者の氏名・住所、使用者の住所等が記録されており、ICカード化された車検証を悪用しようとする者が個人情報にアクセスしようとするのを防ぐ観点から、何らかのセキュリティ対策を講じる必要があるのではないか。
- 現行の書面の車検証にあつては、それを手にした者は目視で内容を確認できるほか、写しの取得も可能である点に留意。

24

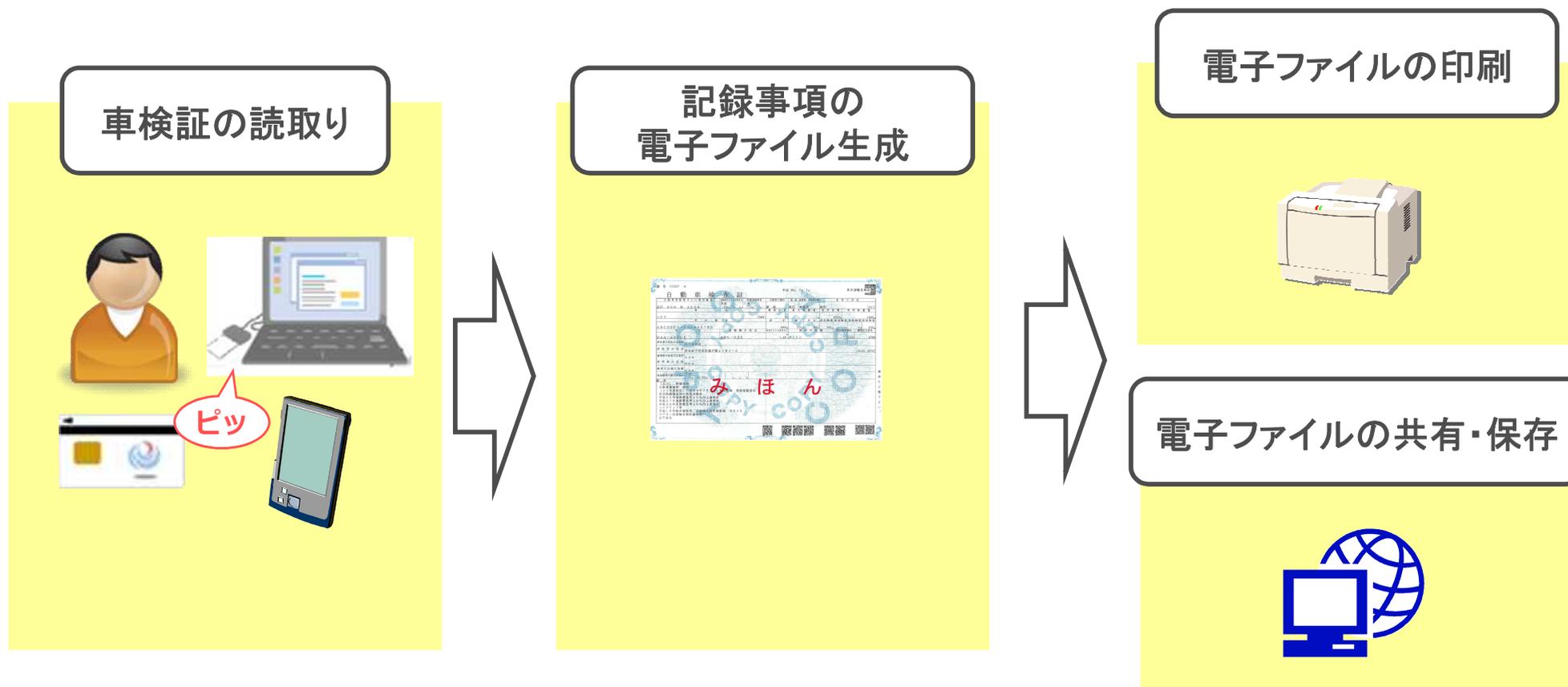
	ICチップのタッチあり							
	QRコード※あり				QRコードなし			
	PW入力あり		PW入力なし		PW入力あり		PW入力なし	
	SC入力あり	SC入力なし	SC入力あり	SC入力なし	SC入力あり	SC入力なし	SC入力あり	SC入力なし
認証プロセス	4段階	3段階	3段階	2段階	3段階	2段階	2段階	1段階
個人情報保護	◎	◎	◎	○	◎	○	○	△
スキミング対策	○	○	○	○	○	○	○	×
コスト(中・低)	中	中	中	中	低	低	低	低
その他 メリット				キーボード入力不要でセキュリティ確保			・使用者以外の者でも、車検証を手にしていれば容易に閲覧可	同左
その他 デメリット	・認証が煩雑 ・QRコードの読取端末が必要	同左	同左	・QRコードの読取端末が必要	・手続代行を依頼する場合など、使用者が本人以外の者にパスワードを教える必要あり	同左		・スキミングによりICチップにアクセスされた場合、個人情報の閲覧が可

※ICチップにアクセスするための認証用QRコード

凡例) PW:パスワード、SC:セキュリティコード

- 車検証の利用者の利便性確保のため、ICチップ記録事項の読取り後に、印刷または電子ファイル生成を可能とすることが必要ではないか。
  - ・ 例1 保険加入時、保険金支払時に、契約者が写しを確認(場合により提出)する必要
  - ・ 例2 行政の許認可申請において、写しの提出が必要 等
  - ・ 例3 車検証の利用者における車検証情報の電子的保存

25



○ 手続代行者等における業務効率化のため、車検証のICチップの記録事項を読取り後、当該データを電子的に活用できるようにできないか。

- ・ 例1 指定整備事業者による電子保適証交付時・OSS申請時における業務処理の合理化
- ・ 例2 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作成に係る簡略化
- ・ 例3 保険会社・代理店による手入力の削減 等

## 車検証の読取り



## 記録事項の 電子データ生成



### 電子データ化

⇒ 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、、、、

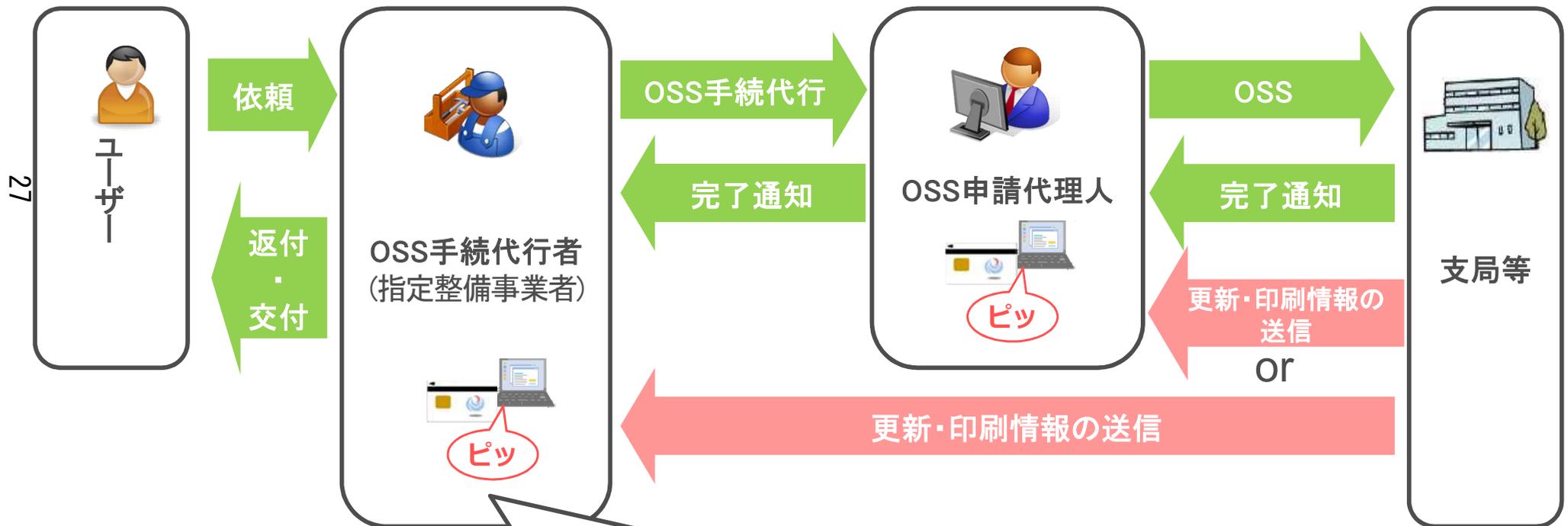
## 別のソフト／アプリで そのまま活用



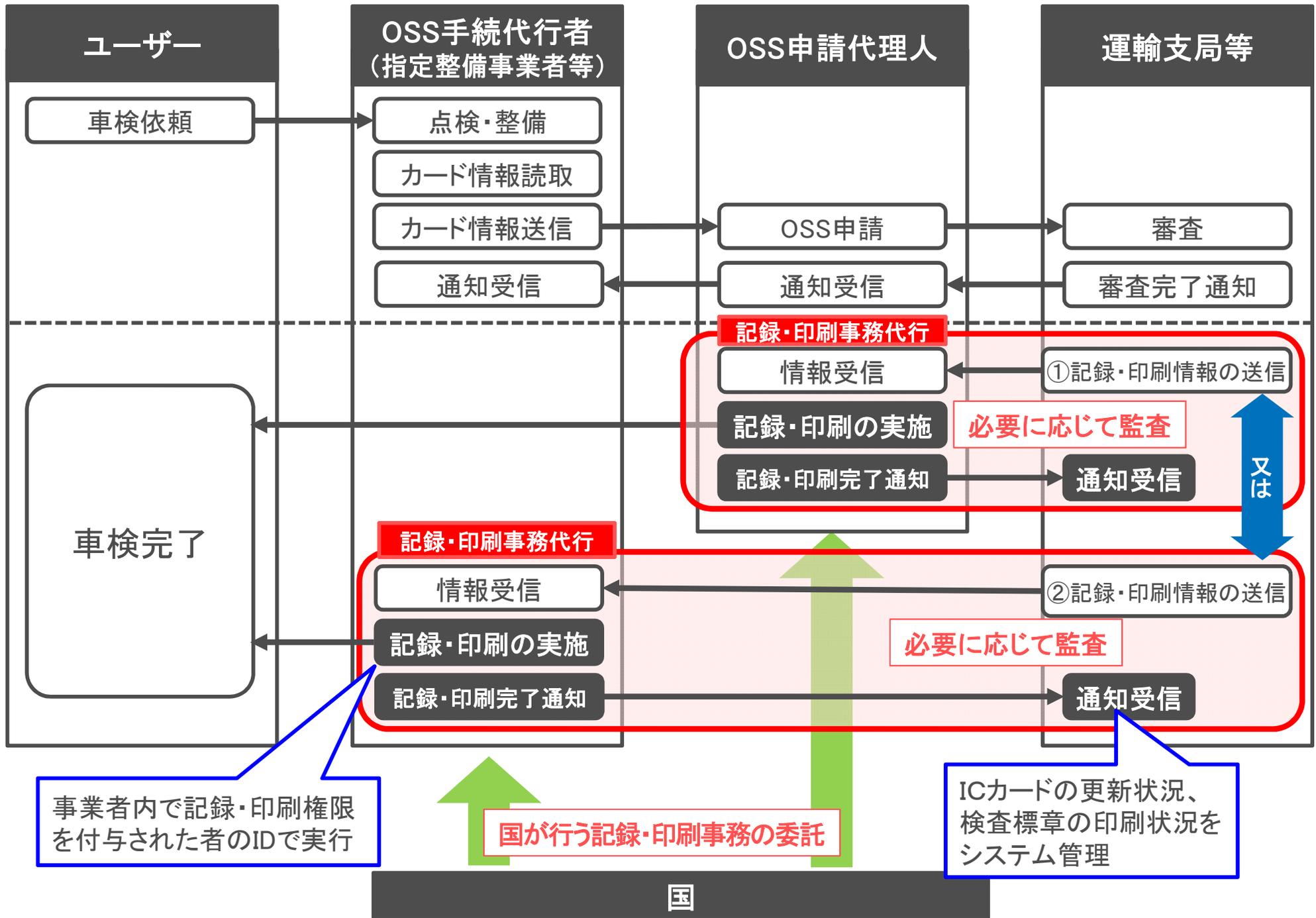
手入力不要に

- 車検証の記録・検査標章の印刷・交付主体として、まず、継続検査OSSの手続に関与した者とすることが考えられる。
- 車検証の記録と検査標章の印刷・交付は同一主体が同時に行うべきではないか。

【継続検査OSSフロー（「記録・印刷・交付主体を」継続検査OSSの手続に関与した者としたイメージ）】



- ・ 手続代行者がOSS手続代行をする際に、システム上、車検証の記録及び検査標章の印刷・交付について、  
 ①自身で実施、②申請代理人に委託  
 を選択可とすることが考えられる。



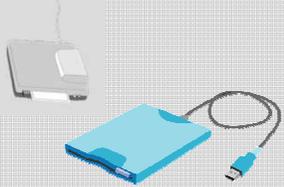
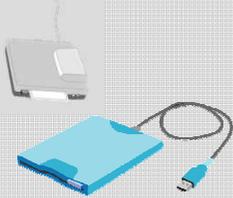
## ○ 国土交通省において必要な費用(イメージ)

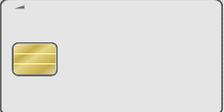
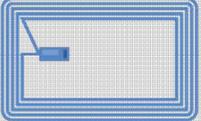
- 車検証の電子化にあたり、国土交通省においては、自動車登録検査業務システム及びOSSインターフェースシステムの相当程度の改修が必要と見込まれる。このため、両システムの更改時にあわせて改修することにより、費用低減を図る。

## ○ 関係機関において必要な費用(イメージ)

- ICカードの読取・書換端末、検査標章の印刷機など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。特に、先行している他の行政機関におけるICカード読取・書換端末が利用できるような配慮が必要。なお、規格の検討にあたっては、他の行政関係のICカード(マイナンバーカード、住民基本台帳カード、免許証、パスポート)において共通の規格(ISO/IEC14443TypeB)が採用されている点に留意する。

29

	電子情報の読取・書換え端末		電子情報の読取端末		読取りアプリ
機器等	専用端末	汎用ICリーダ・ライター	汎用ICリーダ	IC読取機能付スマホ	読取りアプリ
費用(イメージ)	端末の機能による	数千円程度～	数千円程度～	数万円程度～	アプリの機能による
イメージ					

	電子化後の自動車検査証		検査標章
機器等	ICカード	ICタグ	検査標章印刷機
費用(イメージ)	数百円程度～	数十円程度～	仕様による
イメージ			

## 参考資料

---

# 未来投資戦略2018概要

－ 「Society 5.0」「データ駆動型社会」への変革 －

## 基本的な考え方

### 「デジタル革命」が世界の潮流

- ◇データ・人材の争奪戦
- ◇「データ覇権主義」の懸念  
(一部の企業や国家がデータを独占)

### 日本の強みは

- 豊富な「資源」**  
技術力・研究力、人材、リアルデータ、資金
- 課題先進国**  
人口減少、少子高齢化、エネルギー・環境制約等

◇「Society 5.0」で実現できる新たな国民生活や経済社会の姿を具体的に提示

◇従来型の制度・慣行や社会構造の改革を一気に進める仕組み

## 第4次産業革命技術がもたらす変化／新たな展開：Society 5.0

### 「生活」「産業」が変わる

- ①**自動化**  
◇移動・物流革命による人手不足・移動弱者の解消  
(自動運転、自動翻訳など)
- ②**遠隔・リアルタイム化**  
◇地理的・時間的制約の克服による新サービス創出  
(交通が不便でも最適な医療・教育を享受可能)

### 経済活動の「糧」が変わる

- ◇20世紀までの基盤「エネルギー」「ファイナンス」  
→ブロックチェーンなどの技術革新で弱み克服
- ◇デジタル新時代の基盤良質な「リアルデータ」  
→日本の最大の強みを活かすチャンス

### 「行政」「インフラ」が変わる

- ◇アナログ行政から決別  
－行政サービスをデジタルで完結  
－行政保有データのオープン化
- ◇インフラ管理コスト(設備・メンテナンス)の劇的改善  
質の抜本的向上

### 「地域」「コミュニティ」「中小企業」が変わる

- ◇地域の利便性向上  
活力向上  
(自動走行、オンライン医療、IoT見守り)
- ◇町工場も世界とつながる
- ◇稼げる農林水産業  
若者就農
- ◇中小企業ならではの多様な顧客ニーズへの対応

### 「人材」が変わる

- ◇単純作業や3K現場でAI・ロボットが肩代わり
- ◇キャリアアップした仕事のチャンス
- ◇ライフスタイル/ライフステージに応じた働き方の選択

## 今後の成長戦略推進の枠組

### 「産官協議会」

- －重点分野について設置
- －官民の叡智を結集

### 「目指すべき経済社会の絵姿」共有

- －実現に必要な施策等を来夏までに取りまとめ

### 変革を牽引する「フラッグシップ・プロジェクト(FP)」の選定・推進

- ①「FP2020」：アーリーハーベスト
  - ②「FP2025」：本格的な社会変革
- 官民で資源(人材・資金面)を重点配分

〔平成30年6月15日〕  
閣議決定

## 第2 具体的施策

I. Society5.0の実現に向けて今後取り組む重点分野と、変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」

### [3] 「行政」「インフラ」が変わる

#### 1. デジタル・ガバメントの実現（行政からの生産性革命）

##### i) 旗艦プロジェクトの推進

###### ①個人向けワンストップサービスの実現

- ・個別手順のみに着目した従来の「縦割り」型のオンライン化から脱却し、徹底した利用者視点に立ち、多くの国民の生活に大きな影響のある個人向け行政手続等のワンストップ化を強力的に推進する。
- ・具体的には、同じ内容について複数の異なる窓口での手続を強いられている「引越し」や「死亡・相続」については、それぞれ来年度から、「介護」については本年度から、順次サービスを開始する。
- ・自動車保有関係手続に関するワンストップ化を充実・拡充するため、自動車検査証の電子化の推進、引越しワンストップサービス等との連携、軽自動車保有関係手続のワンストップ化に取り組む。

# OSS対象手続きにおける自動車検査証の電子化による効果

手続き	車検証の電子化による効果	備考
継続検査 (指定整備)	出頭不要化	運輸支局における記録を選択する場合を除く
変更登録 (記載事項変更)	一部出頭不要化	券面記載事項の変更を伴わない場合、出頭不要 例1:所有者と使用者が異なる場合であって、所有者が引越した場合 例2:使用者が支局管轄区域内で引越した場合(使用の本拠の位置の変更が支局管轄区域内でナンバーの変更がない場合)
移転登録 (記載事項変更)	一部出頭不要化	券面記載事項の変更を伴わない場合、出頭不要 例:所有権留保の解除により、所有者の氏名・住所のみ変更となった場合
新規登録	—	車検証の交付を受けるため運輸支局等への出頭が必要
抹消登録	—	車検証を返納する必要があるため運輸支局への出頭が必要
新規検査	—	車検証の交付を受けるため運輸支局等への出頭が必要
継続検査 (持ち込み)		<b>OSS申請対象外</b>
構造変更		
予備検査		

## 第 4 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 11 月 12 日（月）15 時 00 分～16 時 20 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、川端委員、坂委員、新保委員、関委員、青山委員、荒岡委員、倉木委員代理（安藤委員欠席）、岡安委員、久保田委員、橋本委員代理（木場委員欠席）、島崎委員、徳永委員、堀内委員、三上委員、武藤委員、和迹委員、帆足委員代理（奥田委員欠席）、大嶋委員代理（蔭山委員欠席）、林委員、池上委員代理（平木委員欠席）
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）

- 車検証の IC カード化に伴い検査標章についても IC カードに一体化されることはあるのか。一体化できるのであれば、ETC の読取機器で確認することも可能になるのではないかと。
- 小型二輪車の車検証も電子化することだが、OSS の対応ができていないため、実施する際には、二輪事業者に対して丁寧に情報提供をしてもらいたい。
- 中間とりまとめ（案）の 9 頁において、IC チップの記録内容についての控えの書面を交付するということだが、いつどのようなものを交付するのか。また、券面記載項目以外が確認できないことで、ユーザーの車検証活用等に支障をきたすことのないよう、ユーザーが外形的に車検証の最新情報を確認できる仕組みにする必要があると考える。指定整備事業者等が記録事務を代行する場合にも、控えの書面を交付することを義務づけできないか。
- 登録自動車と軽自動車では一部異なる取扱いがあるため、本報告書において、登録自動車の例について説明しているという注釈を入れた方がよいのではないかと。
- 点検整備記録簿も紙で保管しているが、CD などへの記録も含め、電子化すると保管が容易になるため、あわせて検討してはどうか。
- エストニアでは IC カードのチップ記録を確認しているのではなく、ナンバープレートを入力し、オンラインで自動車登録情報を確認できる形になっている。加えて、国民 ID とも紐付いており、売買情報なども閲覧できるようになっている。これは各データが繋がっていることが前提となり、日本とは状況が異なるが、こういった事例があるということについて、今後の検討の参考にさせていただきたい。
- 車検証の電子化が、世の中に与える影響の大きさに鑑みて、パブリックコメントをしっかりと行うべきである。

- コストとセキュリティについては、今後ステップ2の技術的要件を検討する際によく議論する必要がある。
- 電子化の導入に当たっては民間事業者等による機器の導入やシステム改修が必要であり、12頁のスケジュールを確認するとその対応は消費税増税後である。高価な機材の導入も想定されるが、共用は難しいと考える。このスケジュールの国の要件定義から調達・設計でいう過程ではあくまで国のシステム改修について検討されるが、関係者におけるシステム改修と機器の導入についても、このスケジュールの中で検討する必要があることに留意する必要がある。
- プロジェクトマネジメントの観点からは、海外のICカード化の事例における成功要因や失敗要因などを踏まえ、日本での導入にあたってのリスクを事前に把握しておく必要があるのではないかと考えており、そうした情報も本検討会に共有いただきたい。
- 車検証をICカード化することに伴うカードの所有権についても、今後検討いただきたい。
- 自動車ユーザーのメリットという点においてもなるべくコストのかからないシステムにしていただきたい。また、現行のOSSについてもデータの反映のタイミング・頻度等に改善すべき点があるので、そういった面からの見直しも含めて、コスト面への配慮とともに検討いただきたい。
- 車検証を今後どのように活用するかが自動車ユーザーとしても関心がある部分なのではないか。今後の利活用において、ICチップに現行の車検証情報などの自動車の属性に関する情報以上の情報を記録していくことになるのであれば、そうしたことも想定している旨を記載した方がよいのではないか。

## (2) その他

- 以上の意見も踏まえ、中間とりまとめ（案）の修正については座長に一任することが承認された。

以上