

## 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れば、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