

第10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2年1月17日（金）10時00分～12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、（新保委員欠席）、関委員、神本委員代理（小濱委員欠席）、伊達委員代理（大塚委員欠席）、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）、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）

- 免許を返納した高齢者が自賠責保険の変更をしないまま、自動車の所有者が変わってしまい、事実上自賠責保険が切れた状態で事故が生じていると聞いた。このような免許制度と保険制度の狭間にある問題について、対応できるような仕組みを考えてみてはどうか。

→事務局 自賠責保険の有効期間が次の車検までカバーできていることを確認できてはじめて車検の有効期間を更新する法制度となっているため、自賠責保険が切れているということは原則ありえない。これは車検証が電子化されても変わらない。

- 電子化にあたっては、国がその活用に関与していく必要がある。例えばMOTASにはあって車検証にはない情報がある。こうした情報を車検証にも記録してはどうか。

→事務局 国の関与については、どの程度具体的なニーズがあるかを踏まえて考えたい。また、どのような情報を記録するかについては、電子化を実装していく中で検討していきたい。またご相談させていただきたい。

- 日本から輸出された車が再輸入された場合、車両IDはどのような扱いになるのか。

→事務局 輸出した場合も履歴として残しておく、または再輸入時に新規にIDを振りなおすといった2通りの考え方があると思われるが、具体的な扱いはまだまだ詰めていかなければならないところであり、現時点では未定である。

- 自賠責や税、過去の交通違反などの情報を車検証に記録できないか。

→事務局 それぞれの制度を所管している機関があり、それぞれの事情もある。我々としては、利活用の基盤を用意し、それを是非活用いただきたいというスタンスである。各関係のみなさまで活用に向けた検討を行っていただきたい。

- 税や違反情報などについて、アプリケーション（以下、AP）によって活用する場合、その情報の真正性を誰が保証してくれるのかによって、広がりが変わってくる。国の

管理機関がしっかりと保証してくれるのであれば、情報の真正性が上がり、事業者間でも協力しやすく、基盤も作りやすくなる。車両 ID については、国がカードに入れるということになれば、それ自体の保証はされるが、その ID を使って様々な会社が自社サーバに入れることになるので、同じような真正性の問題は生じるのではないか。

→事務局 情報の真正性については、検討項目 7 にまとめている。基本的には利活用事務の主体において、アクセス制限などの技術的な仕組みを入れて保証いただくことを考えている。国の情報と連携することになった場合は、その仕組みに従っている間はその情報が正しいということになると思う。車両 ID については、我々も詰め切れていないため、まさに仰っていただいた点については考えていかなければならないところである。

○ 空き領域の利活用について、アイデアは多くの応募があったにもかかわらず、具体的な提案がまったく出てこない理由は何か。今回提案のあった車両 ID はその理由をカバーできているのかという点も踏まえて検討する必要がある。

→事務局 潜在的なニーズはあると思われるが、具体化に際し、誰が AP を開発するのか、コストはどの程度か、サービスを提供したとして収益が上がるのかなど、誰も取り組んだ実績がない中で、よく見えないというところが大きいのではないか。一方、車両 ID を導入することで、これをキーとしてほとんどのサービスが実現できるのではないか、活用のハードルが下がるのではないかと考えている。

○ 車両 ID によって車の特定が厳格にできるということで、点検整備情報を一元的に集約し、分析していくための取っ掛かりができるのではないか。

○ 車両 ID によって、自動車の輸出時及び再輸入時に、車の履歴を確認できれば、中古車の価値を保証しやすくなる。輸出時にどのようなスペックでどのような履歴だったのかというトレーサビリティがあることは、輸出国としての信用、自動車産業の信用の担保につながる。

○ 車両 ID によって過去の作業履歴などがわかれば、車の品質保証につながる。また、自動車業界の作業員にとっても、車両 ID により関連情報が取れるようになれば作業スピードが上がり、生産性が高まる。また、無車検車対策として、車両 ID は有効であると考えられる。

○ ASV に関する情報は製造時からわかるため、車両 ID の一つとして記録できないか。また、ASV が動作するかどうかという情報も車検証 IC カードに記録できるとよい。こうした情報が記録できれば、中古車流通時に、機能面で正当な評価がなされないといった状況を防ぐことができる。

→事務局 車両 ID は車両を特定するものである。ASV に関する情報が最初から記録されるかどうかは、車検証情報に含まれるか否かによる。そうでなければ、ユーザが独自利活用領域に付加情報として入れるかどうかによる。

○ 車台番号が不明な車については、車両 ID と当該車両の同一性をどのように扱うのか。確認する方法があるのか。

→事務局 車台番号のほか、ナンバープレートの番号があれば照合できる。車両 ID と同一性の話は 1 対 1 の関係ではなく、車両の同一性を確認する手段が増えた、という認識でよいのではないか。

- 車両 ID について国で付すということであれば、空き領域ではなく、「車検証情報」を格納する本来領域に入れることでもいいのではないか。空き領域に入れることもあり得るかと思うが、その場合でも、車両 ID を格納する領域については、本来領域と同等のセキュリティが必要になってくるように思われる。また、空き領域の活用にあたっては、一般利用者にとって過度のコスト負担にならないよう配慮する必要がある。

→事務局 一般利用者負担をお願いする以上は、それに見合った便益がもたらされるものでなければいけないと考えている。

- 次回が最終ですのでその時点で具体的に示すことはほぼ不可能だと思うが、第三者機関については、今後の議論の進め方などを最終とりまとめに書いてほしい。

(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)

- 券面記載事項に所有者情報が含まれないが、IC カードの読取ができない場合、券面に記載されない情報をどのように確認すればよいか。

→事務局 当面は IC カードをお渡しする際に、控えとして車検証情報を記載した紙を併せて交付する。IC カード読取ができない場合は、これを参照していただく。

- 券面記載事項の裏面に、右肩に 12 桁の番号が記載されている。これは何の番号か。また番号だけが並ぶとわかりにくいため、表記の仕方をわかりやすくしていただきたい。

→事務局 どの支局が何番目に発行したものを表す管理番号である。

- IC カードの番号を QR コードとして入れられないか。現場において IC カードリーダーで読み取るのはコストも手間もかかる。

→事務局 QR コードは、利用者認証が必要になる、オンライン環境が必要になる、コピーによるなりすましが容易である等の懸念があり、中間とりまとめにおいて IC カード形式を採択した経緯がある。

(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)

- 中間とりまとめ部分の内容はほぼ決定していると思うが、その後の議論により一部変更する必要が生じた部分もある。こうした点は最終とりまとめに反映してほしい。

以上