

自動車保有関係手続のワンストップサービスの グランドデザイン

平成 1 4 年 8 月

自動車保有関係手続のワンストップサービス推進関係省庁連絡会議

自動車保有関係手続のワンストップサービスのグランドデザイン

目 次

第 1	はじめに	1
第 2	自動車保有関係手続のワンストップサービスの特徴	1
1	関係行政機関が多数に及ぶこと	1
2	行政機関以外の手続関係主体が多数に及ぶこと	2
3	ナンバープレート等の受渡しが必要なこと	2
4	自動車の登録は所有権公証制度であること	2
5	申請件数が膨大と見込まれること	2
第 3	自動車保有関係手続のワンストップサービスの枠組み	2
1	関係手続を統合した専用の申請画面の採用	2
2	関係行政システム間の連携	3
3	行政機関以外の手続関係主体との連携	3
4	マルチペイメントネットワークによる手数料や税の支払い	3
5	ナンバープレート、自動車検査証等の受渡し	4
6	公的認証業務による申請者の本人性の確認	4
第 4	システムの基本的な構成	4
1	三段階の構造	4
2	サーバーの設置イメージ	4
3	申請者のアクセス先及びその後の情報の流れ	5
4	接続サーバーの主な役割	5
5	検査・登録システムその他のそれぞれの行政機関のシステムとの接続の考え方	5
6	行政機関以外の民間の手続主体との接続の考え方	6
7	関係行政機関や関係民間手続主体の側のシステム	6
第 5	ワンストップサービスの対象手続	6
第 6	ワンストップサービスにおける手続の手順等	7
1	手続の手順について	7
2	手続の進行状況の表示	8
第 7	ワンストップサービスにおける申請画面の利便性の確保について	8
1	入力等をより簡易・迅速・正確にできるようにするための仕組み	8

2	ニーズに応じた入力画面の設定	9
第8	関係手続に係る事実の確認等	9
1	譲渡証明書について	9
2	完成検査終了証について	11
3	保安基準適合証について	12
4	自動車損害賠償責任保険証明書について	13
5	自動車保管場所証明の申請に係る図面等について	14
6	リサイクル費用（再資源化預託金等）の預託証明書について	14
7	解体報告記録の確認について	14
8	輸出抹消登録に係る税関との連携について	15
9	自動車重量税の還付に係る国税庁との連携について	15
第9	手数料や税の支払い	16
1	関係する手数料や税をできる限りまとめ払いする方向性	16
2	二段階に分けて支払う場合	16
3	ワンクリック納付	17
4	マルチペイメントネットワークとの接続等の手順	17
第10	ナンバープレート、自動車検査証等の受渡し	18
1	ナンバープレート等の交付又は返納のための送付等の必要性	18
2	申請の添付書類のうちで電子化が困難なもの	19
3	送付等を実施する体制	20
第11	申請等に係る記録の原本の管理について	20
第12	セキュリティについて	20
1	ワンストップサービス・システム全体のセキュリティについて	21
2	申請者端末のセキュリティについて	21
第13	ワンストップサービス・システムを担う体制その他の課題	22
1	ワンストップサービス・システムを担う体制について	22
2	登録の順位の決定について	22
第14	法制度の検討	22
第15	今後の検討及び推進スケジュール	22

自動車保有関係手続のワンストップサービスのグランドデザイン

第1 はじめに

自動車を保有するためには、自動車保管場所証明書の取得（警察）、自動車重量税（国税）の納付、自動車税・自動車取得税（地方税）の納付、検査・登録（運輸支局等）その他の多くの手続が必要である。

そして、運輸支局等の窓口において、関係する手続がすべて履行されていることを確認して、はじめて検査・登録を行う制度となっている^(注)。

必要な検査・登録を受けていない自動車の運行は法的に禁止されていることから、関係手続がすべて履行されていなければ登録・検査を行わないこの仕組みは、関係手続の履行の確保の観点から極めて合理的なものであると言える。他方、自動車保有者は、自動車の検査・登録を受けるために、運輸支局等（検査・登録）のほか、市役所等（印鑑証明書等の取得）、警察署（保管場所証明書等の取得）、都道府県税事務所（自動車税・自動車取得税の申告・納付）等の多数の場所に赴かなければならず、自動車保有関係手続は煩雑であるとの批判にもつながっていた。

そこで、これら多数の手続をオンラインで、しかも一括して行うことができるようにしようとするのが「自動車保有関係手続のワンストップサービス」である。

自動車保有関係手続のワンストップサービスは、政府のe-Japan重点計画（平成13年3月）により、平成15年度に一部地域で実用化に係る試験運用をし、平成17年には本格運用開始を目指すこととされている。

(注)新規登録の際の自動車税・自動車取得税の納付は、登録の後に行われるが、ナンバープレートの交付手続の際に、自動車税・自動車取得税が納付済みであることを確認している。

第2 自動車保有関係手続のワンストップサービスの特徴

自動車保有関係手続のワンストップサービスには、以下のような、他の行政手続には見られない大きな特徴があるため、この点を踏まえた十分な検討を行った上で、システムの枠組みを決定していく必要がある。

1 関係行政機関が多数に及ぶこと

関係手続を担当する行政機関が運輸支局等、警察署、都道府県税事務所等、多数に及んでおり、これら多数の関係行政機関の間での複雑な情報のやり取りが必要となる。

2 行政機関以外の手続関係主体が多数に及ぶこと

行政機関以外の手続関係主体も、自動車製作者等、指定自動車整備事業者、損害保険会社（代理店）等、極めて多数に及んでおり、これらの手続関係主体と運輸支局等の間でも情報のやり取りが必要となる。

3 ナンバープレート等の受渡しが必要なこと

ナンバープレート等、それ自体を電子化できず、物としての受渡しが必要なものが様々ある。

4 自動車の登録は所有権公証制度であること

自動車の登録は所有権公証制度であるから、本人性の確認や所有権その他の権原の確認等を特に厳格に行う必要がある。また、システムには特に高度のセキュリティが求められる。

5 申請件数が膨大と見込まれること

関係手続のうち検査・登録だけを見ても、年間で新規登録・検査約500万件、移転登録約590万件、変更登録約170万件、抹消登録約500万件、継続検査約2,340万件、検査証記載事項変更約10万件（平成13年度）その他があり、このうち電子申請に移行する申請件数も膨大と見込まれる。

第3 自動車保有関係手続のワンストップサービスの枠組み

自動車保有関係手続のワンストップサービスのおおまかな枠組みとしては、以下のようなものを考えている。

1 関係手続を統合した専用の申請画面の採用

保管場所証明の取得、自動車重量税の納付、自動車税・自動車取得税の申告・納付、検査・登録といったそれぞれの手続がそれぞれ別々にオンライン化されたとしても、申請者にとっては、必要な画面を何回も手続ごとに呼び出すのは煩瑣であること、同一の事項を手続ごとに何度も入力等することは無駄であること、多数の関係手続を正しい順番で履行するために申請者側に一定の知識が必要となってしまうこと等から、十分な利便性が確保されない。

そこで、申請者がそれぞれの手続を一括して行うことが可能とな

るよう、ワンストップサービスに関係する様々な手続を統合した専用の申請画面を用いることとする。

2 関係行政システム間の連携

現行の手続においては、自動車の保有のために必要な関係行政手続が履行されているか否かを運輸支局等の検査・登録の際に確認する方法としては、申請者が、当該行政手続が履行されていることを当該行政機関の長が証明した証明書を取得し、申請者が、当該証明書を運輸支局等に提出し、運輸支局等の職員が、検査・登録の際に当該証明書を目で見て確認するという方法をとっている。

これに対し、オンライン申請において、現行の手続の流れをそのまま維持して紙の書類を各々電子化するという方法は、ただ単に電子化しただけでは偽造や変造のおそれがあり、その防止のために電子証明書の発行等の対応が必要となること、申請者にとっても、電子証明書を関係行政機関から取得して運輸支局等へ送信するのは煩瑣であること等から、できる限り避けるべきであると考えられる。

そこで、行政機関の相互間のオンライン（専用回線等）による情報交換により、偽造・変造のおそれなく、かつ、申請者に手を煩わせることなく、必要な行政手続が履行されていることを確認して検査・登録ができるようにすることを基本に、システムを設計していくこととする。

3 行政機関以外の手続関係主体との連携

現行の手続においては、検査・登録のためには、行政機関の長の発行する証明書以外にも、完成検査終了証（自動車製作者等が発行）、保安基準適合証（指定自動車整備事業者が発行）、自動車損害賠償責任保険証明書（損害保険会社等が発行）等、民間の手続関係主体が発行した書類の提出が必要とされる場合がある。

ワンストップサービスにおいては、上記2と同様の理由から、できる限り、発行主体の証明書付きの電子書類の提出を求めるといった方法を採用せず、これらの手続関係主体と運輸支局等とがオンラインで情報のやり取りをする方法により、必要最小限の事項を確認して検査・登録ができるようにすることを検討する。

4 マルチペイメントネットワークによる手数料や税の支払

現行の手続においては、手数料や税の支払の方法としては、印紙等を用いている。

オンライン申請においては、我が国の電子政府一般における手数

料や税の支払の方法として採用される方向で検討が進んでいるマルチペイメントネットワークを、自動車保有関係手続のワンストップサービスにおいても活用していくこととする。

5 ナンバープレート、自動車検査証等の受渡し

ナンバープレート、自動車検査証、検査標章、保管場所標章等のように、オンラインで電子的に受渡しすることが不可能な物については、これを申請者に交付する方法、又はこれを申請者から返納を受ける方法としては、郵送等による送付その他の方法を活用することとする。

6 公的認証業務による申請者の本人性の確認

現行の登録手続においては、申請者の本人性を確認する方法として、市役所等が発行する印鑑登録証明書の提出を求めている。

オンライン申請においては、印鑑登録証明書に替わるものとして、個人の場合にあっては、地方公共団体の公的個人認証業務を活用する方法（電子証明書等の入った住民基本台帳カード等を申請者のパソコン端末のカード・リーダーに読み込ませる等の方法）を、法人の場合にあっては、商業登記に基礎を置く電子認証制度を活用する方法をとることとする。

第4 システムの基本的な構成

1 三段階の構造

ワンストップサービス・システムのハードウェアの基本的な構成としては、全国ポータル・サーバー 地方ポータル・サーバー 接続サーバーの三段階の構造を検討している。

このようにハードウェアを三段階に分けるのは、ワンストップサービスが取り扱う情報量は極めて大きなものとなることから、処理をいくつかに分けて複数のサーバーに行わせるほうが全体として安価にシステムを構築できること、サーバーの追加等による拡張性に優れていると考えられること等の理由による。

2 サーバーの設置イメージ

全国ポータル・サーバーは全国に一つ、地方ポータル・サーバーは全国を数箇所のブロックに分けてブロックごとに一つずつ、接続サーバーは、全国の91箇所の運輸支局等ごと、都道府県ごと、都道府県等警察ごとにそれぞれ一つずつ設置するといったおおまかな

イメージを考えている。

3 申請者のアクセス先及びその後の情報の流れ

申請者は、全国ポータル・サーバーにアクセスし（地方ポータル・サーバーにアクセスする仕組みとしないのは、全国ポータル・サーバーにおいて統一的に申請の受付の順番等を管理した方が効率的と考えられるからである）、当該申請に係る情報は、全国ポータル・サーバーから地方ポータル・サーバーへと送られ、更に接続サーバーを経て、警察（保管場所証明）、運輸支局等（検査・登録、重量税の納付確認）、都道府県税事務所（自動車税・自動車取得税の申告、納付確認）のそれぞれのシステムと接続されることを基本に検討を進めている。

4 接続サーバーの主な役割

接続サーバーの主な役割としては、電子申請用に採用されているデータ・フォーマットを、運輸支局等、警察、都道府県税事務所それぞれのシステムのデータ・フォーマット（それぞれのシステムに特有の事情や開発の経緯から、電子申請用のデータ・フォーマットとは異なる形式のフォーマットが採られていることが多い。）に変換したり、それぞれのシステムにデータを送る前のセキュリティ・チェックの機能を担ったり、手数料や税の金額を算定することを想定している。

5 検査・登録システムその他のそれぞれの行政機関のシステムとの接続の考え方

検査・登録については、国土交通省により自動車登録検査業務電子情報処理システムが構築されており、中央センター（自動車登録管理室）と運輸支局等の端末とがオンライン・リアルタイム処理方式で結ばれている。そこで、ワンストップサービスに係るシステムを、自動車登録検査業務電子情報処理システムの中央センターで接続するのか、運輸支局等の端末で接続するのかが問題となるが、一部の手続に紙の添付書類が残って運輸支局等における審査等が発生する可能性があること等も踏まえ、運輸支局等の端末と接続した上で、当該端末から中央センターに検査・登録に係る情報を送信する方向で検討を進めている。

また、都道府県警察の保管場所証明システムや都道府県税事務所のシステムとワンストップサービスシステムとの接続の考え方についても、それぞれのシステムに応じた検討を行う必要がある。

6 行政機関以外の民間の手続主体との接続の考え方

自動車製作者等に係る完成検査の確認、指定整備事業者に係る保安基準適合性の確認、保険会社等に係る自動車損害賠償責任保険の加入の確認、使用済自動車の再資源化等に関する法律の資金管理人に係るリサイクル費用（再資源化預託金等）の預託の確認、同法の情報管理センターに係る解体報告記録の確認等について、運輸支局等が、これら民間の手続関係主体とオンラインで情報のやり取りをすることとなるが、この場合、運輸支局等の端末 接続サーバー 地方ポータル・サーバー 全国ポータル・サーバー 民間の手続関係主体のシステムというルートを考えている。

7 関係行政機関や関係民間手続主体の側のシステム

上記1～6のような仕組みで、関係行政機関のシステムや関係民間手続主体のシステムの間で、情報のやりとりが行われることとなる。

なお、この「グランドデザイン」においては、専ら情報のやりとりに関するシステムの在り方を検討するが、ワンストップサービスが実現するためには、自動車登録検査業務電子情報処理システム、保管場所証明のシステム、都道府県税のシステム、決済基盤システムその他民間主体の各種システム等が、それぞれワンストップサービス・システムと整合性のあるように整備されていく必要がある。

第5 ワンストップサービスの対象手続

ワンストップサービスの対象手続としては、新規登録、変更登録、移転登録、抹消登録、新規検査、継続検査といった主要な登録・検査及びこれに係る保管場所証明や納税等の関係手続を全て対象とする方向で検討する。ただし、自動車を運輸支局等に提示しなければならない場合については、提示のために運輸支局等に出頭する必要がいずれにせよ生じることとなるので、このような場合その他の場合については、ワンストップサービスを導入することによる申請者のメリットの有無について検討した上で、対象とするか否かを判断して、システムを構築していくこととする。

また、登録事項等証明書のオンラインによる閲覧については、自動車所有者等のプライバシーの問題や自動車盗難等への悪用のおそれもあるため、その是非について慎重に検討していくこととする。

さらに、自動車検査証等の再交付、抵当権の設定、相続を原因とする移転登録等、証拠となる書類の原本等をもとに申請者と対面しながら様々な事項の確認のための聴取等を行わなければならない手続についても、オンライン申請の是非について慎重に検討していくこととする。

このほか、身体障害者等に係る自動車税の減免措置において、現行の手続では身体障害者手帳を都道府県税事務所の窓口で確認しており、このような手続のオンライン化の可否についても、今後、検討していく必要がある。

第6 ワンストップサービスにおける手続の手順等

1 手続の手順について

(1) 申請者側から見た手続の手順

上記第3の1のとおり、ワンストップサービスにおいては、専用の申請画面を採用する必要がある。

現行の手続においては、申請者は、関係する行政機関の窓口で順番に出向いて、順次、手続を履行している。これに対し、ワンストップサービスにおいては、各行政機関の手続ごとに順番に入力等の作業を行うことは申請者にとって煩雑であり、各行政機関の手続を、申請者側から見て、できる限り同時並行的に行うことができるようにすることが望ましい。そのために、関係する諸手続の全体像を見渡して理解した上で手続ができるような説明の画面への表示、諸手続に共通する入力事項はまとめて入力すれば済むような仕組み(いわゆる同時申請)の採用などを検討していく。

(2) 行政機関の側から見た手続の手順

一方、行政機関の事務処理の面から見た場合においても、各関係行政機関ができる限り同時並行的にそれぞれの事務を処理していくほうが、手続の迅速な処理に資し、申請者の利便につながると考えられる。

またシステムの側面からは、申請者により入力された様々な情報を全国ポータル・サーバーや地方ポータル・サーバーが蓄積・管理して手続の進行に従って関係行政機関のシステムに順次送信等していく方式は、これらのサーバーに大きな負荷がかかるため適当でない。むしろ、全国・地方ポータル・サーバーは、申請者

から送信された情報を関係行政機関のシステムへ向けて振り分ける作業に専従させた上で、当該情報の蓄積・管理は接続サーバーに担わせることが合理的であると考えられる。すなわち、申請者が入力等した情報は、全国・地方ポータル・サーバーを經由して必要な情報が振り分けられ、運輸支局等、警察、都道府県税事務所それぞれの接続サーバーに同時並行で送信され、それぞれの接続サーバーにおいて蓄積・管理されることとなる。このように当該申請に係る情報が関係行政機関へ向けて同時並行で送信された後、例えば保管場所証明の関係であれば、警察による現地調査警察の保管場所証明システム 警察に係る接続サーバー 全国・地方ポータル・サーバー 運輸支局等に係る接続サーバーの順で保管場所証明完了の情報が送信されるといった手順で、関係行政機関が情報の連携をする方式（順次審査）を考えている。

2 手続の進行状況の表示

ワンストップサービスに関係する手続には、保管場所証明のように審査に時間のかかる手続もあることから、申請者が申請をした後に手続の進行状況がわかるような表示を、画面上にすることとする。

第7 ワンストップサービスにおける申請画面の利便性の確保について

1 入力等をより簡易・迅速・正確にできるようにするための仕組み

キーボード等から手で文字を入力等する作業は、申請者にとって煩らわしく、かつ、誤入力のおそれが生じてその修正等に係る問題が生じることから、以下のような方法により、キーボード入力等の作業が極力発生しないような申請画面を構築する。

ア 住民基本台帳カード等からの自動表示

申請者等の住所・氏名等、住民基本台帳カード等に格納される公的個人認証サービスの電子証明書から得られる情報は、個人認証のために住民基本台帳カード等をカード・リーダー等に読ませた際に、自動的に申請画面へ表示されるようにする。

法人認証についても同様とする。

イ 自動車検査証等に印字したバーコードからの自動入力

次期の自動車登録検査業務電子情報処理システムにおいて、自動車検査証、抹消登録証明書等の運輸支局等が発行する書面上に、これらの書面の記載事項を二次元コード化したものを印

字することを検討していることから、申請者がこの二次元コードをコード・リーダーで読み取ることにより、必要な事項が自動的に申請画面に入力されるようにする。

ウ その他の自動表示

申請者が多数の自動車について申請をする場合に、同一の事項を申請ごとに多数回入力するのは煩雑であるから、申請が異なっても共通している事項は自動表示とするなど、上記ア、イ以外にも、極力、自動表示を活用していくこととする。

エ 選択肢からの入力

自動入力ができない部分であっても、キーボードからの入力ではなく、極力、画面に選択肢を表示してそこから選択することにより、入力ができるようにしていくこととする。

2 ニーズに応じた入力画面の設定

多少時間がかかっても丁寧な説明、誘導、ヘルプ機能等の下に全く予備知識のない申請者でも順を追って手続ができるようにすることを志向した入力画面、説明や誘導を省いて多数の申請を短時間でできるようにすることを志向した入力画面等を設け、申請者が選択できるようにするなど、申請者のニーズに応じた入力画面を設定することとする。

第8 関係手続に係る事実の確認等

前記第3の2・3のとおり、ワンストップサービスにおいては、必要な事項の確認のため、運輸支局等、警察、都道府県税事務所、税務署といった関係行政機関が連携し、かつ、自動車製作者等、指定自動車整備事業者、保険会社等、使用済自動車の再資源化等に関する法律の資金管理法人や情報管理センター等といった民間のシステムとも連携することが必要である。そこで、現行の手続の各種の添付書類を網羅的に精査し、当該添付書類で行っている必要な事項の確認を、ワンストップサービスにおいてどのように行うかを検討していく必要があるが、主要なものの検討の現状は、以下のとおりである。

1 譲渡証明書について

(1) 譲渡証明書の機能

譲渡証明書（道路運送車両法（以下「車両法」という。）第33条、施行規則第21号様式）は、譲渡人が自動車の譲渡の事実

を証明して記名押印した上でこれを譲受人に交付するものである。新規登録や移転登録の際には、申請者は、譲渡証明書を提出する必要がある（車両法第7条第1項（新規登録）、自動車登録令第14条第1項（移転登録））、運輸支局等は、当該譲渡証明書により、所有者が確かに所有権を有していることを確認する。

(2) ワンストップサービスにおける譲渡の確認

ワンストップサービスにおいては、譲渡人と譲受人との間での書面や電磁的記録のやり取りは行なわず、譲渡人が、個人（法人）認証を受けた上で、自動車を譲受人に譲渡した旨の情報をオンラインによりワンストップサービス・システムを經由して運輸支局等に送信し、譲受人が、オンライン申請の際に、当該譲渡人から譲渡を受けた旨を申告し、両者の合致により、運輸支局等が譲渡の事実を確認する方法を基本に検討を進めている。

ただし、例えば、一時抹消登録を受けた自動車については、登録中の自動車とは異なり、自動車の譲渡がある度に一々移転登録によりこれを運輸支局等が把握する制度とはなっていないことから、譲渡人が譲渡に係る情報を一々運輸支局等に送信するという上記の取扱いは、譲渡人にとって煩瑣であるとも考えられる。そこで、譲渡人が、電子的に作成した譲渡証明書（認証、暗号化等の要件を具備したもの）を譲受人に対して交付し、譲受人が当該電子証明書を添付して申請を行うという方法その他の方法についても、セキュリティ面等の課題に十分な注意を払いつつ、検討の対象に含めることとする。

(3) 譲渡人又は譲受人がオンライン申請に対応していない場合

譲受人がオンライン申請に対応（パソコン端末と住民基本台帳カード等の入手その他）している場合であっても、譲渡人がオンライン申請に対応しておらず、紙の譲渡証明書しか作成できないときは、譲受人の手續としては、基本的にはオンライン申請を行いつつ譲渡証明書等については別途郵送等するという方法等についても検討していく。

逆に、譲受人がオンライン申請に対応していない場合には、譲渡人がオンライン申請に対応しており上記のような方法により電子的に譲渡の事実を証明したとしても、譲受人としては、書面による手續をするほかないが、電子的な譲渡証明が可能な場合であっても、このような場面を想定して常に紙の譲渡証明書も並存さ

せるという方法は手続をいたずらに煩雑化させることになる。したがって、基本的には、譲受人が書面による手続をする場合であっても、譲渡人による電子的な譲渡証明が活用できる方法がないかについて検討していくこととする。

2 完成検査終了証について

(1) 完成検査終了証の機能

完成検査終了証（車両法第75条第4項、自動車型式指定規則第4号様式）は、自動車製作者等が、当該自動車が保安基準に適合すると認めることを証明する書面である。新車の新規登録の際には、申請者は、自動車を運輸支局等に提示する義務がある（車両法第7条第1項）ところ、自動車製作者等が発行した完成検査終了証を提出すれば、自動車の提示に代えることができる（車両法第7条第3項）こととされている。

(2) ワンストップサービスにおける完成検査の確認

ワンストップサービスにおいては、自動車製作者等と運輸支局等との間をワンストップサービス・システムを経由してオンライン（専用回線等）で結び、運輸支局等が、新規登録の申請があった自動車について確かに完成検査が終了されていること等を自動車製作者等からシステム上で確認する方法を基本に、検討を進める。

なお、運輸支局等は、申請に係る自動車を特定した上で、当該自動車について、自動車製作者等が完成検査により保安基準適合性を認めているか否かを確認しなければならないところ、現行の検査・登録制度における自動車の特定は、車台番号により行うこととしている。ただし、新車の販売の実務において、購入者からの注文があってから自動車の製造に取りかかる場合があり、その場合には、当該注文から車台番号の決定までに期間がかかることともなるため、車台番号が決定される前の段階でも保管場所証明の申請手続を開始できるよう、自動車販売事業者が付与する管理番号等により仮に自動車を特定して初期の手続を行うこと等についても検討する^(注)。

(注)なお、このように自動車の完成前にワンストップサービスに係る申請を開始することができるようにした場合、当該自動車の保管場所に係る現地調査が終わってから、当該自動車が完成して自動車製

作者等による完成検査が終了するまでに、ある程度の期間を要することも考えられるが、現行の保管場所証明書の有効期間が1ヶ月とされていることとの関係で、当該期間に一定の制限を設けるべきではないか等についても検討する。

3 保安基準適合証について

(1) 保安基準適合証の機能

保安基準適合証（車両法第94条の5第1項、指定自動車整備事業規則第1号様式）は、指定自動車整備事業者が、当該自動車保安基準に適合すると認めることを証明する書面である。継続検査や、一時抹消登録を受けた自動車についてのいわゆる中古新規検査等の際には、申請者は、自動車を運輸支局等に提示する義務がある（車両法第59条第1項、第62条第1項等）ところ、指定自動車整備事業者が発行した保安基準適合証を提出すれば、自動車の提示に代えることができる（車両法第94条の5第5項、第6項）こととされている。

(2) ワンストップサービスにおける保安基準適合性の確認

ワンストップサービスにおいては、指定自動車整備事業者と運輸支局等との間をワンストップサービス・システムを經由してオンラインで結び、運輸支局等が、申請があった自動車について確かに保安基準適合性が確認されていることをシステム上で確認する方法を基本に、検討を進める。

(3) 相手方が指定自動車整備事業者であることの確認

指定自動車整備事業者でなければ保安基準適合性の証明ができないため、この場合、システム上で、運輸支局等が、相手方の氏名、名称等の人定のみならず、当該相手方が確実に指定自動車整備事業者である旨まで確認できなければならない。

この点、現行の手續において、保安基準適合証を作成した指定自動車整備事業者には、当該事業者の印鑑に係る印鑑登録証明書の提出を求めてはいないことから、オンライン申請になったからといって、保安基準適合性の証明に一々当該事業者の住民基本台帳カード等による個人（法人）認証を求めることは、手續の簡素化に反し、適当でない。そこで、関係団体等が行う指定自動車整備事業者の名簿及びIDパスワードの管理を活用する等、より簡易な方法により、相手方が指定自動車整備事業者であること、及び当該自動車について保安基準適合性の証明がされていることを

確認する方法を検討する。

(4) 必要なパソコン端末等について

また、必要なパソコン端末等の設備を導入できない指定自動車整備事業者もあることを考え、指定自動車整備事業者が共同して利用できる端末を関係団体等により設置してもらうこと等の方策も検討する。

4 自動車損害賠償責任保険証明書について

(1) 自動車損害賠償責任保険証明書の機能

自動車損害賠償責任保険証明書（自動車損害賠償保障法第7条第1項、第9条の4、自動車損害賠償保障法施行規則第1号様式）は、保険会社等が、自動車損害賠償責任保険の保険料が支払済みであることを証明する書面である。登録・検査の際には、申請者は、自動車損害賠償責任保険証明書を提示する必要がある（自動車損害賠償保障法第9条）、運輸支局等は、当該証明書により、当該自動車について自動車損害賠償責任保険が加入済みであることを確認する。

(2) ワンストップサービスにおける保険加入の確認

ワンストップサービスにおいては、運輸支局等と保険会社等との間でオンラインにより保険料が支払済みであることを確認することを基本に検討するが、保険会社等の側がオンラインによる確認に対応できるか否かが問題となる。とりわけ、現在、自動車損害賠償責任保険への加入は、全国の多数の代理店を通じて行われているが、これら多数の代理店がすべてオンラインに係る設備等を導入することには、相当の負担が伴うからである。代理店がオンラインに対応していない場合においては、保険会社等の本社等が運輸支局等との間でオンラインに対応していたとしても、代理店から本社等へ自動車損害賠償責任保険への加入に係る情報が伝達されるまでに時間がかかり、結局、申請者は、保険に加入しているにもかかわらず、登録・検査の申請ができない状態が長く続くおそれがある。

この場合に、自動車損害賠償責任保険の加入の確認以外の部分についてオンラインにより申請をしてもらい、代理店が交付した自動車損害賠償責任保険証明書を、別途、運輸支局等に郵送等してもらうという方法は、申請者と運輸支局等の双方にとって作業が煩雑であり、適当でない。

そこで、このような課題を解決するために、実現が可能な仕組みはどのようなものか、幅広く検討をしていくこととする。

5 自動車保管場所証明の申請に係る図面等について

(1) 保管場所の所在図及び配置図について

現行の自動車保管場所証明の手続においては、保管場所の所在図及び配置図を申請書に添付しなければならないこととされている。現行の手続においてこのように図面の添付により行っている保管場所の特定を、オンライン申請においてどのような仕組みとしていくかについて、今後、検討を行っていくこととする。

(2) 保管場所の使用権原を証明する書面について

現行の自動車保管場所証明の手続においては、自動車の保有者が保管場所の使用権原を有することを証明する書面として、保管場所の管理者等（例えば駐車場の管理人）の作成に係る証明書が添付されている。このような保管場所の使用権原の確認を、オンライン申請においてどのように行っていくかについて、今後、検討を行っていくこととする。

6 リサイクル費用（再資源化預託金等）の預託証明書について

(1) 預託証明書の機能

預託証明書(使用済自動車の再資源化等に関する法律第74条)は、同法の資金管理法人にリサイクル費用(再資源化等預託金等)が預託されたことを証明する書面である。最初の新規登録の際には、申請者は、預託証明書を提示する必要があり、運輸支局等は、当該証明書により、当該自動車についてリサイクル費用が預託されていることを確認する。(なお、使用済自動車の再資源化等に関する法律は、現時点では未だ施行されておらず、この「グランドデザイン」における同法に係る記載は、いずれも同法の施行後を想定したものである。)

(2) ワンストップサービスにおける預託の確認

ワンストップサービスにおいては、運輸支局等と資金管理法人との間で、オンラインによりリサイクル費用が預託済であることを確認すること等について、今後検討する。

7 解体報告記録の確認について

(1) 解体報告記録の確認の機能

解体報告記録(改正後の車両法第15条)は、使用済自動車の再資源化等に関する法律に規定する情報管理センターにおけるい

わゆる電子マニフェストであって、使用済自動車は確かに解体されたことを確認するための電磁的記録である。解体に係る永久抹消登録又は一時抹消後の解体届出の際には、運輸支局等は、当該電磁的記録をオンラインにより確認して、当該自動車が確かに解体されていることを確認する。（なお、改正車両法は、現時点では未だ施行されておらず、この「グランドデザイン」における同改正法に係る記載は、いずれも同改正法の施行後を想定したものである。）

(2) ワンストップサービスにおける解体報告記録の確認

永久抹消登録又は一時抹消後の解体届出の申請者が、従来どおりの書面による出頭申請をすると、ワンストップサービスによるオンライン申請をするとにかかわらず、解体報告記録の確認は、運輸支局等と情報管理センターとの間でオンラインにより行う方向で検討する。

8 輸出抹消登録に係る税関との連携について

改正車両法において、輸出抹消登録の制度及び一時抹消登録後の輸出の届出の制度が導入される（第15条の2、第16条）。これは、自動車を輸出しようとする者は、事前に運輸支局等に申請をして輸出に係る証明書の交付を受け、当該証明書を税関に提出しなければ、輸出をすることができないという制度である。この制度においては、運輸支局等から輸出のための証明書の交付を受けた自動車が実際に輸出されたか否かを確認するために、運輸支局等が税関に対して必要な照会をすることとされている。この照会をワンストップサービス・システムとの関係でどのように位置付けるかを検討する必要がある。

9 自動車重量税の還付に係る国税庁との連携について

使用済自動車の再資源化等に関する法律及び改正車両法の施行に合わせ、自動車重量税の還付制度が導入される。自動車重量税の還付制度においては、永久抹消登録又は一時抹消登録後の解体の届出の際に、申請者は、運輸支局等において、自動車重量税の還付申請を併せて行うこととなり、運輸支局等は、当該還付申請に係る情報を国税庁を経由して税務署長に通知することとなる。この重量税還付の枠組みを、ワンストップサービス・システムとの関係でどのように位置付けるかを検討する必要がある。

第9 手数料や税の支払

1 関係する手数料や税をできる限りまとめ払いする方向性

自動車保有関係手続においては、検査・登録手数料、保管場所証明に係る手数料、自動車重量税、自動車税・自動車取得税といった様々な手数料や税を納付しなければならない。(なお、これらとは別途にワンストップサービスの利用に係る手数料を徴収するか否かについても、今後、検討する。)

これら手数料や税の納付も、申請者からすれば、手数料ごと、税ごとにマルチペイメントネットワークを活用した納付の手順を何度も繰り返すというのは煩雑であり、これら多岐に渡る手数料や税をなるべくまとめて納付できた方が便利であることは言うまでもない。したがって、ワンストップサービスに係る手数料や税は、できる限りまとめ払いができるようにする方向で検討を進めていく。

2 二段階に分けて支払う場合

ところで、現行の自動車保管場所証明の手続において、申請者は申請手数料を納付して保管場所証明を申請し、これを受けた警察は保管場所の現地調査をし、当該現地調査の結果、保管場所としての要件(自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第1条)が満たされていると認められたときは、申請者は、交付手数料を納付して保管場所標章等の交付を受けることとなっている。

このように現行の手続においては、申請手数料と交付手数料との二段階に分けて手数料を徴収しているが、この取扱いは、ワンストップサービスの場合でも維持する必要がある。

要件が満たされていないことが判明して結果的に証明及び保管場所標章等の交付がされない場合があり得るとしても、現地調査が行われる以上はこれに係る申請手数料を申請の段階であらかじめ徴収しておく必要があり、他方、保管場所標章等が交付されない場合があり得るにもかかわらず、現地調査の結果を待たずに保管場所標章の交付手数料までもあらかじめ徴収しておくことは、合理的でないからである。

このように、(申請) (審査等) (審査結果を踏まえた標章、書面等の交付又は納税等)という順に手続が進む場合であって、審査等に一定の期間がかかる場合には、審査等に係る手数料は申請の

段階で納付し、審査結果を踏まえた納税や標章、書面等の交付に係る手数料の納付は審査等が終了した後とする観点から、複数回に分けた納付とせざるを得ない場合があるので、新規登録、変更登録、移転登録、抹消登録、継続検査等といった手続のパターンごとに、この点を精査した上で、適切なシステムを設計していくこととする。

3 ワンクリック納付

上記1及び2を前提としつつ、支払先の異なる手数料や税についてできる限りパソコン端末操作でまとめて納付(ワンクリック納付)できるようにしくみを構築していくこととする。

このようなワンクリック納付を可能にするためには、ワンストップサービス・システムの側のみならず、マルチペイメントネットワークを用いたインターネット・バンキングのシステムの方にも一定の修正を加える必要がある。

4 マルチペイメントネットワークとの接続等の手順

マルチペイメントネットワークとの接続の手順のおおまかなイメージとして検討しているものは、以下のとおりである(国庫金の場合)。なお、都道府県の歳入については、国の歳入金電子納付システムに相当するシステムが確立されていないが、おおむね似たイメージとなると考えられる。また、ナンバープレートに係る標板交付代行者の手数料その他の民間手続主体が収受する手数料等についても、マルチペイメントネットワークと接続することを個別に検討していく。

ワンストップサービスに係る申請が全国ポータル・サーバーに到達した時点で、一種の受理番号的なもの(以下単に「受理番号」という。)を当該申請に対して付与する。

全国ポータル・サーバー 地方ポータル・サーバー それぞれの行政機関に係る接続サーバーの順で受理番号とともに申請情報が伝えられ、関係行政機関の各々の接続サーバーにおいて、当該行政機関に係る手数料や税の金額を計算する。

受理番号と当該計算された手数料や税の金額を対応させた情報が、関係行政機関それぞれの接続サーバー 地方ポータル・サーバー 全国ポータル・サーバーの順で回付され、さらに、全国ポータル・サーバーから、霞ヶ関WANを介して歳入金電子納付システムに送信される。

歳入金電子納付システムにおいて、当該受理番号と金額に対

し、マルチペイメントネットワーク用の納付番号を付与する。

歳入金電子納付システムは、当該納付番号を全国ポータル・サーバーに回付し、全国ポータル・サーバーは、申請者の申請画面上に当該納付番号を表示する。

申請者は、当該納付番号により、申請画面からインターネット・バンキングにアクセスして納付をするか、又は、別途金融機関のＡＴＭ等から納付をする（なお、この場合、自動車流通における商慣習等も考慮し、販売事業者等による立替払いも可能とする。）。

納付が行われた旨の情報が、マルチペイメントネットワークを通じて歳入金電子納付システムに回付され、同システムにおいて、当該納付番号に係る納付が確かに行われた旨が記録（消し込み）される。

歳入金電子納付システムから、当該受理番号に係る納付が確かに行われた旨の情報が霞ヶ関ＷＡＮを介して全国ポータル・サーバーに送信され、以後、地方ポータル・サーバーを経由してそれぞれの行政機関に係る接続サーバーに伝えられる。

第 10 ナンバープレート、自動車検査証等の受渡し

1 ナンバープレート等の交付又は返納のための送付等の必要性

現行の手続においては、申請者は、運輸支局等の窓口に出頭して自動車検査証及び検査標章の交付を受け、標板交付代行者の窓口に出頭してナンバープレートの交付を受けなければならない。また、警察署長からは、保管場所標章等の交付を受けなければならない。

さらに、ナンバープレートには、付替えや偽造等の防止のために、封印受託者（一部の手続では運輸支局等）から封印の取付を受けなければならない。

これらの物は、ワンストップサービスによるオンライン申請の場合でも、電子化して送付することは不可能であるが、これらの物の受取り等のために申請者が運輸支局等や標板交付代行者の窓口に出頭しなければならないのであれば、オンライン申請の利便性が著しく低下することとなる。そこで、これらの物を申請者に送付等した上で、申請者の保管場所その他の場所において的確に封印を取り付けることができる仕組みや、自動車販売事業者等が的確にこれらの

物を運輸支局等から受け取った上で申請者に渡すとともに封印を取り付けることができる仕組み等の選択肢を念頭に置きつつ、物の受渡しのための適切な仕組みはどのようなものであるかを検討し、ワンストップサービスに対応できる受渡しの仕組みを整備・構築することが必要となる。

また、抹消登録等の場合の自動車検査証やナンバープレートの返納についても、同様に、窓口に出頭しての返納ではなく、送付や販売事業者等の経由等による返納が可能な仕組みを整備・構築することが必要である。

2 申請の添付書類のうちで電子化が困難なもの

申請の添付書類等に係る手続については、できる限りすべてを電子化するべく、引き続き十分な検討を行うこととするが、現時点では、これが困難なものも残ると考えられる。

ア 自動車検査証

移転登録、変更登録等の際には、自動車検査証に記載すべき事項に変更が生じることから、当該自動車検査証を運輸支局等に提出して、必要な書換え(記入)を受けなければならない(車両法第67条第1項)。

この場合、例えば変更後の内容を記載した新しい自動車検査証を申請者に送付して、変更前の旧自動車検査証の処分は申請者に任せるといった方法は、当該旧自動車検査証の悪用等につながるため、認めることはできない。

また、移転登録の際に自動車検査証を提出させることは、二重譲渡の防止等にも役立っている(一つしかない自動車検査証を二重に渡すことはできないから)ものである。

したがって、自動車検査証の記入は、申請者から旧自動車検査証の送付を受けて、代わりに新自動車検査証を送付する方法を基本に検討を進める。この場合、送付されてきた旧自動車検査証と、オンライン申請された手続データとをどのようにして迅速、確実、省力化して突き合わせていくのか、その方策を十分に検討していく必要がある。

イ 一時抹消登録証明書

一時抹消登録中の自動車の新規登録(いわゆる中古新規登録)等の際には、当該自動車に係る一時抹消登録証明書を運輸支局等に提出しなければならない。これは、主として、二重譲渡を

防止し、正当な所有権者であることを確認するとの観点からの仕組みである。

したがって、上記アと同様、ワンストップサービスであるからといって一時抹消登録証明書の提出を不要とすることは適切でなく、送付による提出を求めていく方法を基本に検討を進める。突合せの迅速、确实、省力化の必要についても、アと同様である。

3 送付等を実施する体制

上記第2の5のとおり、ワンストップサービスによるオンライン申請は膨大な件数となることも予想されるところ、このような膨大な件数について、安価、迅速、确实、適正に、送付等その他の方法による物の受渡しや封印をするための事務の担い手、体制、具体的な手順、費用等について検討する必要がある。

第11 申請等に係る記録の原本の管理について

行政機関に対して申請等が行われた場合、その内容については、後から申請内容の確認等を行う必要が生じる場合もあること等から、申請書及び添付書類等を原本として管理しておく必要がある。

電子申請においても、申請内容を後から确实に確認できるようにする等のため、申請に係る電磁的記録の原本の管理を行う必要がある。

基本的には、申請とともに申請端末から電子情報がワンストップサービス・システムに送信され、同システムで各行政機関に申請内容の電子情報を振り分けることとなるため、振り分けられた電子情報を各行政機関が原本として管理することとなる。

なお、保管場所が確保されている旨の情報のように、警察と運輸支局等といった関係行政機関の間で送受信される電子情報については、送信元である行政機関が電子的な原本として管理することが基本となるが、その電子情報を受信した行政機関においても、電子的に管理しておくことが適当であると考えられる。

第12 セキュリティについて

1 ワンストップサービス・システム全体のセキュリティについて

ワンストップサービス・システムに係る行政手続は、自動車の所有権の公証と行政上の実態把握（登録）、安全の確保（検査）、保管場所の確保、納税といった、極めて重要で、不正があった場合の社会的な影響が大きなものであるため、情報の漏洩や不正アクセスが防止等された高度なセキュリティレベルを確保する必要がある。

このため、ISO15408、ISO17799 等の国際標準規格を基準としたワンストップサービスセキュリティ運用規則を制定すること、関係機関により情報セキュリティ委員会等を設置して情報セキュリティポリシーを策定すること、セキュリティレベルの定期的な評価・見直しを行うことその他の取組を行っていく。さらに、システム設計等において、高度な知識と経験を有する客観的な複数の第三者からのセキュリティの評価を受ける等の取組を行っていくこととする。

なお、データ等のバックアップの在り方についても十分に検討を行っていくこととする。

2 申請者端末のセキュリティについて

前記第3の6のとおり、ワンストップサービスにおいては、本人性の確認のため、住民基本台帳カード等を申請者のパソコン端末のカード・リーダーに読み込ませること等により、公的個人(法人)認証基盤を活用することを考えている。

ところが、自宅や自らの事務所等にカード・リーダーを備えたパソコン端末を所有していない申請者も多いと考えられることから、このような申請者が公的個人(法人)認証基盤を活用するための方法が問題となる。そこで、カード・リーダーを備えたパソコン端末を所有していない申請者のための共用の端末（共同利用型端末）を、行政機関等や自動車販売事業者、整備事業者等が設置し、当該共同利用型端末を申請者が操作して申請を行うことができるようにすることが、当面、ワンストップサービスの普及のために必須であると考えられる。

この場合、当該カードを読み取らせたことを機会に申請者が不正な情報の使用等の被害に遭うことのないようにするという観点から、何らかのシステム上の対応や仕組みの構築等が考えられないか、必要な検討を行っていくこととする。

第13 ワンストップサービス・システムを担う体制その他の課題

1 ワンストップサービス・システムを担う体制について

ワンストップサービスに係る各種サーバー等の保守管理等は、行政機関が直接行わず、民間のシステム事業者等に外部化して行政のスリム化を図ることとする。

その上で、関係行政機関等との調整、ワンストップサービスの運用計画の立案、日々のワンストップサービスの業務管理等の事務は、国において行うことを基本とする。ただ、これらの事務についても、その内容、規模等からみて外部委託が適当な部分がないかについては、引き続き検討を行っていく。

(なお、保管場所証明や自動車税・自動車取得税の賦課・徴収は都道府県の事務であり、これらの事務そのものに係るシステムや、これとワンストップサービスシステムとの接続のための接続サーバーについては、基本的に都道府県が設置すべきものと考えている。)

2 登録の順位の決定について

ワンストップサービスの導入後、少なくとも当分の間は、ワンストップサービスに係る電子申請と、従来どおりの書面による申請とが並存することとなる。そのため、一の自動車について複数の申請があった場合に現行の手続において「申請を受理した順序」による(自動車登録令第23条)とされる登録の優先順位についても、電子申請と書面申請との並存を前提に、どのように整理するかを検討していく必要がある。

第14 法制度の検討

ワンストップサービスを実現するためには、道路運送車両法、自動車の保管場所の確保等に関する法律、自動車重量税法、地方税法等の関係する法律の改正等の対応が必要と考えられることから、関係省庁が連携しつつ、早急に検討を行い、地方自治体の条例改正作業や民間の手続関係主体のシステム化作業等が支障なく行えるようにする。

第15 今後の検討及び推進スケジュール

今回のグランドデザインは、あくまで試案である。今後、更に詳細に検討を行い、必要があれば修正等も加えつつ、ワンストップサービスのあるべき姿を明らかにしていくこととする。

なお、今回のグランドデザインにおいては主に登録自動車を念頭に検討を行っているが、今後、軽自動車の保有関係手続（登録自動車と比べれば手続はかなり簡易なものである）についても、申請者の利益に資するようなワンストップサービスの在り方について検討をしていく。