

社会経済情勢の変化、情報技術の進展等に対応した
登録制度等の見直しに関する検討会

報 告 書

平成 18 年 6 月 23 日

はじめに

本検討会は、近年の電子政府の推進、自動車の保有形態の変化、個人情報保護に対する国民意識の高まりといった社会経済情勢の変化を踏まえ、自動車の登録制度等について見直しを行うため、昨年6月に設置され、登録制度の現状、問題点、見直しの方向について検討を行ってきた。

本検討会における検討事項のうち、自動車登録情報の電子的提供、自動車登録手続の合理化・電子化については、昨年12月に中間取りまとめを行い、法律上の措置が必要な事項については、本年5月19日に公布された「道路運送法等の一部を改正する法律」において、所要の措置が講じられたところである。

本検討会における検討事項のうち、ナンバープレートの電子化、検査登録手続きの電子化に対応した自動車検査証のあり方については、中間取りまとめの後も引き続き検討を行ってきたが、今般、その検討結果について以下のとおり取りまとめることとした。

I ナンバープレートの電子化について

1. 自動車の電子的識別の意義等について

(1) 自動車のナンバープレートについて

自動車が登録された場合、自動車の所有者は当該自動車に国又は標板交付代行者から交付された自動車登録番号標(ナンバープレート)を取り付けなければならないこととされている。ナンバープレートは、自動車が登録されていることを外形的に表示することを目的としており、外形的に類似したものが大量かつ広範囲に移動する自動車について個々に特定・識別する機能を有する。

(2) 自動車の電子的識別の意義

自動車の保有台数の増大に伴い、排出ガスによる環境問題、交通渋滞の慢性化、交通事故、自動車盗難など様々な側面で、自動車が社会に与える影響は従来より大きくなってきているが、行政においても、近年、こうした問題に対する国民意識の一層の高まりに伴い、規制の対象範囲の拡大や、きめの細かい対応が求められるようになってきている。

例えば、国民の環境への意識の高まりに伴い、排出ガスの規制についても、一定の環境基準を満たさない自動車については都市内への流入を規制しようとする行政手法(流入規制)が議論されているが(一部自治体においては既に導入されてい

る。)、この場合、都市内に流入する自動車を一台一台確実に把握することが求められる。

また、日常生活と自動車の結びつきが強まるにつれ、自動車の盗難や、自動車を犯罪に使用するなどの事例が多く見られるようになってきており、運行する自動車を確実に特定することが求められる。

このほか、自動車を巡る諸問題に対し、例えば、2. で述べるような様々な行政分野において、より実効性のある、きめの細かい対応を行うため、情報通信技術を用いた各種取り組みが検討されている。いずれの場合も、運行している個々の自動車を特定・識別することが重要な課題となっており、気象条件に左右されず、また、道路整備の進捗等により高速走行の自動車も増えているが、これら高速走行中の自動車も含め、正確、迅速かつ効率的に、運行している自動車を識別・記録するためには、肉眼で視覚的に自動車を確認するだけでは不十分な状況になってきている。

一方、昨今の情報技術の進展により、運行している個々の自動車について、視覚的識別ではなく、電子的に正確、迅速かつ効率的に識別することが技術的に可能となっており、例えば、高速走行中においても、また夜間や気象条件等に左右されずに、運行している自動車の確実・迅速な識別が可能となっている。また、自動車の運行情報を電子的に収集・集積することで、当該情報を手作業で入力・編集・加工することなく、データベースとして利用が可能となる。

以上述べたように、電子ナンバープレートは、軽自動車や二輪自動車等を含め、あらゆる自動車に関して情報通信技術を用いた各種取り組みを推進するための基礎的なインフラとなり得るものであり、IT社会の進展の中で、自動車に係るIT化の核となるものである。こうした基礎的インフラを整備することで、自動車を巡る諸問題への適確な対応が可能となり、環境の改善、交通の円滑化、交通安全の向上等を通じて、自動車ユーザー全体が利益を受け、安全・安心な社会の実現に大きく寄与することが期待される。

2. 電子ナンバープレートの活用が期待される分野

(1) 現在すでに活用されている事例

➤ 駅前の客待ちタクシーの出入構管理(千葉市)

千葉市では、特に深夜において、千葉駅前の客待ちタクシーが駅前のモータープールからあふれ、道路上に多数並んでおり、渋滞や環境への悪影響が問題となっていたが、18年度より、電子ナンバープレートを用いたタクシーの出入構管理システムを導入。具体的には、駅前に入構するタクシーにICタグを装着

させ、駅前とは別の第二モータープールに待機させることとした。第二モータープールからタクシーが出ていく際にその旨がICタグに記録されるが、駅前に入構する自動車について、駅前に設置されたアンテナにより当該記録が確認できない場合は、入構しないよう警告する。

➤ 商店街における公共車両の通行(金沢市)

一般車の流入が規制され、歩行者のみが通行している商店街に、公共車両(バス)が進入する際には、商店街の路側に設置したアンテナにより、公共車両のナンバープレートに装着されたICタグを感知し、バスの接近を通行人に音声で知らせ、通行人の安全を確保。

(2) 今後の活用が考えられる事例

電子ナンバープレートについては、正確かつ効率的に自動車を識別・把握することが可能であり、また、現行の金属板のナンバープレートに比べて、ICタグの内容の改ざんがされにくいという特徴から、以下のような自動車に関する環境問題、渋滞対策、安全問題、自動車盗難防止対策等様々な行政ニーズに応えることが可能と考えられる。

・ 排出ガスの自動測定

現在、走行中の自動車の NOx 排出量を街頭で測定するリモートセンシングシステムが開発中であるが、同システムにより、自動車の検査時のみならず、走行中の自動車についても排出ガスの排出状況を確認することが可能となり、より効果的な排出ガス対策が可能となると考えられる。同システムにおいては、走行中の自動車を特定・識別することが必要であるが、こうした特定・識別に電子ナンバープレートの活用が考えられる。

・ 自動車の流入規制等(環境規制)

環境の悪化が著しい地域において、一定の環境基準を満たさない自動車の流入を規制するため、同地域内に流入する自動車にICタグを装着し、環境基準を満たしているかどうかチェックする。

・ ロードプライシング

交通渋滞対策等の観点から、都市内に流入する自動車に課金するため、自動車にICタグを装着し、都市内に流入する自動車を確実に把握する。

・ 自動車の通行量等の正確な把握

自動車にICタグを装着することにより、正確な自動車の通行量等を把握し、当該データを街づくり等に活用する。

・ 空港・港湾等重要施設への入退場管理

重要施設のセキュリティを確保するため、出入りする自動車にICタグを装着し、

不審な自動車の入構を防止する。

このほか、ナンバープレートの偽変造等の防止、自動車の検査時における活用、無車検車・無保険車の取り締まりなど、様々な活用方法が考えられる。

3. 諸外国及び他分野における電子的識別の活用事例

(1) 諸外国における自動車の電子識別の活用事例

(i) イギリスの例

英国では、ロンドン市内で実施中のロードプライシングや、不審車両の監視によるテロ対策等のために個車識別が求められており、その手段としてナンバーの電子化(e-plate)が検討されている。e-plate は、樹脂のプレート内に電子タグを埋め込み、登録番号又は車台番号を電子的に通信するものである。

(ii) スウェーデンの例

スウェーデンでは、本年1月3日よりストックホルムに入域する全車両に電子タグを取り付けて入域税を徴収し、環境負荷の低減や混雑緩和に資するための実証実験が7ヶ月限定で行われている。実験終了後、恒久的に本制度を導入するか否かを国民投票にて決定することとなっている。

(iii) アメリカの例

メキシコと米国の国境間での出入国に際し、フロントガラスに電子タグを取り付けた車両について出入国手続きを簡素化する試みが進められている。またカナダと米国の国境間での出入国でも同様の取り組みが行われている。

(2) ナンバープレート以外の電子化の事例

ナンバープレート以外にも、偽変造防止や行政の効率化等の観点から、旅券や運転免許証のIC化の事例が見受けられる。

(i) 旅券(パスポート)のIC化

近年、旅券について、偽変造やなりすましによる不正使用が増加し、国際的な犯罪組織や不法な出入国に利用されており、これを防止するため、旅券のIC化が行われている(平成18年3月20日から申請受付を開始)。IC旅券は、冊子中央にICタグ及び通信を行うためのアンテナが格納され、ICタグには、国籍や名前、生年月日など旅券面の身分事項のほか、所持人の顔写真が電磁的に記録されている。

(ii) 運転免許証のIC化

免許証の偽変造防止や警察業務の合理化・国民の利便向上(交通反則切符の作成事務、免許更新事務の時間短縮)等の観点から、運転免許証の記載事項を電磁

的方法により記録できることとされた。今後、各都道府県警察において、平成18年度以降、順次IC化された免許証の発行を開始することとされている。

4. 電子ナンバープレートの技術的仕様等について

(1) 電子ナンバープレートの技術的仕様について

電子ナンバープレートは、現在のナンバープレートにICタグを装着して、外部のアンテナから電子的に当該ICタグの内容を読み取る仕組みが想定される。

この場合、ICタグの仕様については大きく以下の2種類が考えられる。

① アクティブ型

電池を内蔵し自ら電波を発するICタグであり、通信距離が長いため、自動車に装着した場合、走行中の自動車でも読み取りが可能であり、広範な用途に利用が可能である。ただし、電池の交換が必要で、コストも相対的に高い。なお、電力の供給を自動車のバッテリーから受けることも考えられるが、既販車への対応等、課題もある。

② パッシブ型

外部のアンテナからの電波をエネルギー源として通信するため、電池は不要である。通信距離は短いため、自動車に装着した場合、自動車が停止又はそれに近い状態のときしか読み取りはできず、活用できる分野は限られる。電池がないため、ICタグは、基本的に恒久的に使用でき、比較的安価である。

2. で述べたように車両の電子的識別という観点からは、ICタグは、必ずしもナンバープレートと一体ではなく、フロントガラス等に装着することも考えられる。

(2) 電子ナンバープレートに係る諸課題について

(i) 電池の消耗・故障について

電池を利用するアクティブ型の場合は、電池の交換が必要であり、例えば、電池の消費期限が2～3年の場合、車検の度にICタグを交換することが必要である(この場合、電池交換のための体制の確保、コスト負担が必要となる。)。なお、電池の消費期限は、実際には、ICタグとアンテナとの送受信の回数によって決まってくるため、場合によっては、想定した期限より短くなる場合もあり得る。

また、常にICタグが正常に稼働していることを確保するためには、電池が消耗又は故障により機能しなくなったことを自動車ユーザー自身が目視等で確認できるような仕組みが求められる。

(ii) プライバシー保護について

運行している自動車について、当該自動車に関する情報、またはその運行状

況に関する情報を電子的に読み取られる場合、自動車ユーザー等のプライバシーの侵害にならないような十分な配慮が必要である。

このため、ICタグに書き込まれる内容については、所有者の氏名・住所等の個人情報以外の情報とすることが適当である。(なお、自動車の登録番号(ナンバー)については、現在、既に自動車の外部から目視で確認することが可能であり、自動車登録番号情報についてはプライバシー侵害の度合いは少ないと考えられる。)

なお、運行情報の把握は、場合によっては、プライバシーの侵害につながる可能性があるため、読み取りの主体の限定、通信情報の暗号化、運行情報の利用目的の限定等についても議論が必要と考えられる。

(iii)コスト負担について

電子ナンバープレートを利用するに当たっては、①自動車に装着するICタグと、②ICタグからの情報を受信する路側のアンテナ及び受信した情報を保管・加工するバックヤードのシステムが必要である。このうち、アンテナ及びバックヤードのシステムについては、当該情報を利用する主体の負担で整備すべきものと考えられるが、ICタグの装着に係る費用については、ICタグはナンバープレートの一部であることから、基本的には自動車ユーザー(所有者)又は標板交付代行者の負担になると考えられるため、これら関係者の理解が必要である。

5. 電子ナンバープレートの今後の展開

電子ナンバープレートについては、特定施設への出入構管理など一部の車両に装着しても効果を発揮する場合もあるが、流入規制や交通取り締まり、車検場での活用などの場合は、全ての自動車に装着されてはじめて十分な効果を発揮すると考えられる。全車に装着することを前提にすると、電池を利用するアクティブ型の場合は、電池が何時消耗するか不確定であり、また、消耗を自動車のユーザーに知らせる仕組みをどうするかなど、まだ解決を要する課題があり、また、現在の技術基準では、ICタグが比較的高価であることから、こうした観点からは、現状では、パッシブ型に優位性があると考えられる。

パッシブ型については、停止又はそれに近い状態の自動車しか特定・識別できない一方で、ナンバープレートの偽変造対策にも資するほか、現在、電子化に向けて検討が進んでいる車検場における自動車の検査に活用することが期待される。また、このほかにも、港湾における出入管理等他の分野への展開も期待される。このため、こうした利用目的からは、パッシブ型の方が望ましいと考えられ、当面、このような活用を前提として、技術、コスト、法制度面等の観点から、さらに議論を深める必要がある。

しかしながら、2. で述べたような様々な行政ニーズに対応するためには、走行中でも認識できるICタグが必要である。したがって、将来的に、今後の情報技術の進展や生産体制の向上等により、電池の消耗・故障といった課題がクリアされ、また、ICタグが低コストで供給される体制が確保された段階で、アクティブ型に切り替えていくことが考えられる。なお、現時点であっても、特定車両に装着して効果を発揮する活用分野においては、一部車両についてアクティブ型を装着し、活用していくことも考えられる。いずれにしろ、アクティブ型の抱える課題が解決できるよう、引き続き検討を行っていく必要がある。

II 検査登録手続きの電子化に対応した自動車検査証のあり方について

1. 行政手続きの電子化の現状と課題

近年の情報技術の進展により、行政手続きについても電子化が推進されているが、国等の行政手続きが電子化されることにより、時間的・地理的な制約がなく自宅又は職場からインターネット等で行うことが可能となる。このことにより、国民の利便性や企業活動の効率性等が向上するとともに、行政の効率化にも資することが期待されている。

行政手続きの電子化に当たっては、単に、電子申請が可能となるシステムを構築するのみならず、利用者の視点に立って、添付書類の電子化、省略・廃止、インセンティブの付与、処理期間の短縮、本人確認方法の簡素化等申請者が利用しやすい環境を整えるとともに、これに関連して、必要に応じて既存の制度・慣行についても見直すことが求められる。

2. 検査登録手続きのオンライン化について

(1) 自動車保有関係手続のワンストップサービスについて

自動車を保有するためには、検査・登録のほか、自動車保管場所証明書の取得、自動車重量税の納付、自動車税・自動車取得税の納付等多くの手続きが必要である。このため、自動車ユーザーは、手続きのために運輸支局(検査・登録)のほか、市役所(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ない。

こうした状況を踏まえ、申請者の負担軽減及び行政の効率化の観点から、これら多数の手続きをインターネットを利用してオンラインで一括して行うことが出来る「自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)」を平成17年12月より一部地域において新車新規登録についてサービスを開始したところである。また、平成20年を目標に、ワンストップサービスの対象手続を中古車の新規登録、移転登録、変更登録、抹消登

録および継続検査に拡大し、対象地域を全国に拡大することを目指している。また、軽自動車についても、登録自動車における導入状況を踏まえ、ワンストップサービスを導入することとしている。

(2) 継続検査へのワンストップサービス導入にあたっての課題

ワンストップサービスの導入を踏まえ、検査登録手続きに必要な完成検査終了証、譲渡証明書、自賠責保険証明書の電子化(平成16年道路運送車両法改正)、一時抹消登録証明書の情報化(平成18年道路運送車両法改正)といった制度改革を逐次行ってきたところであるが、今後、2. で述べたような対象手続き・対象地域の拡大を視野に入れ、さらにワンストップサービスを利用しやすい環境を整えることが求められている。

特に、継続検査については、自動車ユーザーは1年～2年毎(一部車種については、新規検査から初回の継続検査までは3年)に受検する必要があり、年間2,219万件に達している。このように国民にとって極めて身近な継続検査手続きのオンライン化はユーザー利便の観点から最も重要な課題の一つといえる。しかしながら、継続検査手続きに当たっては、申請者は、国に自動車検査証を提出し、有効期間の書き換えを受けた上で、自動車検査証の返付を受けなければならないこととされている。また、自動車検査証の有効期間を表示する自動車検査標章も交付しており、このような自動車ユーザーと国との間の「物の移動」がある限りインターネットを利用したオンラインによるワンストップサービスの利便性が十分発揮できないといった課題がある。

3. 今後の自動車検査証のあり方について

電子政府の推進という方針の下、ワンストップサービスの普及・拡大を図るためには、自動車検査証についても、電子化を進めることの可能性について議論が必要であると考えられる。しかしながら、現在、自動車検査証は自動車への備え付けが義務付けられ、自動車の取引においても利用されている。このため、自動車検査証のあり方については、こうした自動車検査証の取り扱いに関する実態を十分考慮した上で、慎重に対応する必要がある。

一方、自動車検査証を引き続き書面で交付することとした場合であっても、特にワンストップサービスの継続検査への導入に当たって十分な利用者利便を確保するため、継続検査時の自動車検査証の返納の廃止や、国の事務所以外の場所における自動車検査証の印刷や自動車検査証の郵送など、自動車検査証の交付のあり方について積極的に検討するべきと考えられる。

このため、早急に関係者において、検査標章の交付のあり方を含め、継続検査手続きに

おける国や指定整備工場における実務への影響、システム構築に要する費用、自動車検査証の不正使用の防止対策等の諸課題について実務的な検討を行い、年内を目途に結論を得るべきである。

Ⅲ 検討会委員等の名簿、検討の経緯

1. 検討会委員等の名簿

(敬称略)

○委員

座長	杉山 雅洋	早稲田大学商学部 教授
	大山 永昭	国立大学法人東京工業大学大学院理工学研究科附属情報工 学研究施設 教授
	森 美樹	弁護士
	岩越 和紀	株式会社 JAF MATE 社 代表取締役社長
	粟原 穰	社団法人日本自動車工業会流通委員会部品流通部部会 部 会長
	谷合 昭夫	社団法人日本自動車販売協会連合会 常務理事
	海津 博	社団法人日本中古自動車販売協会連合会 理事
	柳生 宜秀	社団法人日本自動車整備振興会連合会 常務理事
	高重 尚文	社団法人全国軽自動車協会連合会 専務理事

○オブザーバー

	南戸 義博	社団法人全国自動車標板協議会 理事長
	(大谷 好男)	社団法人全国自動車標板協議会 専務理事)
	丹羽 博利	財団法人自動車検査登録協力会 専務理事
	(大越 幸男)	
	岩田 剛和	軽自動車検査協会 業務部長
	(矢作 伸一)	
	島 雅之	自動車検査独立行政法人 企画部長

(注:括弧内は前任者)

2. 検討の経緯

	開催日	検討内容
第1回	H17.6.13	1. 登録制度、検査制度、ナンバープレート等について 2. 今後の検討にあたっての論点について (1)登録手続等の簡素・合理化について (2)登録検査情報の電子的提供による利活用について (3)ナンバープレート等の電子化について 3. 今後のスケジュール等について
第2回	H17.7.21	登録手続等の簡素・合理化、登録検査情報の電子的提供による利活用についてのプレゼンテーション (1)(社)リース事業協会／日本自動車リース協会連合会 (2)在日米国商工会議所 (3)(社)日本中古自動車販売協会連合会 (4)車両電子情報総合運用促進研究会
第3回	H17.9.14	登録手続等の簡素・合理化、登録検査情報の電子的提供による利活用及びナンバープレート等の電子化についてのプレゼンテーション (1)(社)日本自動車販売協会連合会 (2)(社)日本損害保険協会 (3)(社)全国自動車部品商団体連合会 (4)スマートプレート実用化に向けての検討調査委員会事務局
第4回	H17.10.31	1. 自動車検査登録情報の電子的提供について 2. 登録手続きと車検証記載変更手続きのあり方の見直しについて
第5回	H17.11.30	1. 中間取りまとめ(案)について
第6回	H18.4.26	1. 中間取りまとめを踏まえた法律改正等について 2. ナンバープレートの電子化について 3. 検査登録手続きの電子化に対応した自動車検査証のあり方について
第7回	H18.6.1	1. 社会経済の変化、情報通信技術の進展等に対応した登録制度等の見直しに関する検討会報告書(案)について