「自動車検査証の電子化に関する検討会報告書（案）」に関する意見募集について

このたび、国土交通省自動車局自動車情報課では、「自動車検査証の電子化に関する検討会報告書（案）」を公開し、広く国民の意見を募集することとしており、パブリックコメントの募集（募集期間：令和２年５月２０日～令和２年６月１０日）を開始しておりますので、下記のとおりお知らせするとともに、ご意見等がございましたら別添の意見募集要領等（下記ＨＰからもご覧になれます。）をご覧の上、意見書のご提出をよろしくお願いいたします。

記

〈e-Gov（イーガブ）〉パブリックコメント：意見募集中案件詳細 【案件番号：155200913】自動車検査証の電子化に関する検討会報告書（案）に対する意見の募集について
https://search.e-gov.go.jp/servlet/Public?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&id=155200913&Mode=0

以上

別添

「自動車検査証の電子化に関する検討会」報告書
意見募集

令　和　２年　５月
国土交通省自動車局

国土交通省では、下記の要領にて広く国民の皆様の御意見を募集いたします。お寄せいただいた御意見につきましては、最終的な決定を行う際の参考とさせていただきます。

なお、御意見に対する個別の回答は致しかねますので、あらかじめ御了承願います。

＜意見募集要領＞

1. 意見募集対象

「自動車検査証の電子化に関する検討会」報告書について

2. 資料入手方法

電子政府の総合窓口（e-Gov）（http://www.e-gov.go.jp/）の「パブリックコメント（意見募集中案件一覧）」欄に掲載するほか、国土交通省自動車局自動車情報課において資料を配布します。

3. 意見募集期間

令和2年5月20日（水）から令和2年6月10日（水）まで（必着）

4. 意見の提出先・提出方法

意見提出様式にならい、氏名及び住所（法人又は団体の場合は、名称及び所在地）並びに連絡先（電話番号又は電子メールアドレス）を明記の上、次のいずれかの方法で、日本語にて意見を提出してください。

なお、電話による意見の受付は致しかねますので、御了承願います。

①電子メールの場合（テキスト形式でお願い致します。）
　電子メールアドレス:hqt-jidousyajouhou@gxb.mlit.go.jp

②ＦＡＸの場合
　ＦＡＸ番号０３－５２５３－１６３９
　国土交通省自動車局自動車情報課意見募集担当あて

③郵送の場合
　〒100-8918 東京都千代田区霞が関２－１－３
　国土交通省自動車局自動車情報課意見募集担当あて

5. 留意事項

氏名（法人又は団体の場合は名称）については、御意見の内容とともに公表させていただく可能性がありますので、御承知おきください。公表の際に匿名を希望される場合は、意見提出時にその旨をお書き添えください。

住所、電話番号及び電子メールアドレスについては、意見の内容に不明な点があった場合等の連絡・確認のために利用します。

6. お問い合わせ先

国土交通省自動車局自動車情報課意見募集担当
電話番号０３－５２５３－８１１１（内線４２１０４、４１１４６）

国土交通省自動車局自動車情報課　意見募集担当　宛

「自動車検査証の電子化に関する検討会報告書」に対する意見

［氏　名］	（企業・団体の場合は、企業・団体名、部署名及び担当者名）
［住　所］	
［電話番号］	
［ＦＡＸ番号］	
［電子メールアドレス］	

［御意見］

・該当箇所（どの部分についての意見か、該当箇所が分かるように明記して下さい。）

・意見内容

資 料 1

自動車検査証の電子化に関する検討会
報告書（案）

令和2年　月
自動車検査証の電子化に関する検討会

Ⅰ　はじめに　・・・ 1

Ⅱ　自動車検査証の電子化の基本的方向性(フェーズⅠ)

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

2．電子化に向けた制度整備（道路運送車両法の一部改正）　・・・12

（1）来訪を不要化するための措置　・・・12

（2）将来的に利活用できるための措置　・・・13

（3）導入時期に関する措置　・・・13

Ⅲ　自動車検査証の電子化によるICチップの空き領域の利活用(フェーズⅡ)

1．基本的考え方　・・・14

2．具体的な利活用方策　・・・15

（1）利活用方策のアイデア募集とりまとめ結果　・・・15

（2）利活用事務に求められる要件　・・・16

（3）利活用事務に求められる要件のまとめ　・・・26

Ⅳ　自動車検査証の電子化のための技術的要件

１．ICカードの物理的な仕様　・・・28

（１）標準仕様　・・・28

（２）券面記載事項　・・・28

２．セキュリティ対策　・・・29

（１）　ICカードのセキュリティ対策　・・・29

（２）　検査標章のセキュリティ対策　・・・30

（３）　記録等事務代行システムのセキュリティ対策　・・・30

３．業務フロー　・・・31

（１）支局における自動車検査証の発行に係る業務フロー　・・・31

（２）記録等事務代行業務に係る業務フロー　・・・31

Ⅴ　今後の進め方

１．自動車検査証の電子化に向けた着実な準備　・・・31

２．自動車検査証の電子化に伴う自動車関連情報の情報連携に向けた期待　・・・32

Ⅰ　はじめに

情報通信技術（Information Communication Technology:ICT）の進展に伴い、国民生活やビジネスを取り巻く環境が大きく変化している。デジタルを前提としたビジネスモデルの転換、組織変革が進み、デジタル・トランスフォーメーション（Digital Transformation:DX）が社会に深く浸透することによって、特定の分野や組織内において部分最適化されてきたシステム等が社会としての全体最適をもたらし、産業構造そのものの変革を起こしていく時代が到来しているといえる。

こうした状況に即応し、行政手続きの省力化や生産性向上、さらには、新ビジネスの創出を目指し、行政手続のデジタル化については、近年、政府全体として強力にその取組みが推進されている。

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）が策定された。

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。

また、平成 30 年 6 月には、第 4 次産業革命の技術革新を存分に取り込み、「Society5.0」を本格的に実現するための新たな仕組みの導入を図るため、「未来投資戦略 2018（平成 30 年 6 月 15 日閣議決定）」がとりまとめられた。

「未来投資戦略 2018」においては、デジタル・トランスフォーメーションが世界的に拡大する一方で、我が国の行政部門が旧態依然としたアナログ型行政を続けている現状を転換し、民間のデジタル化の動きに遅れることなく、デジタル時代に即した組織・サービスとしていくことで、世界最先端のデジタル社会の基盤を整備していくことを目指すとされている。

一方、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・申告等多岐にわたっており、これらの制度を所管する行政機関も異なっていることから、自動車の保有に向けた一連の手続きであるもののそれぞれの行政機関を訪れる必要があった。また、自動車の登録・検査に係る申請数は年間 3 千万件に上っているが、この申請件数の多さは国民にとって身近な頻度の高い手続であることを意味しており、手続きの簡素化を図ることは、自動車ユーザーをはじめ、自動車保有関係手続に関与する者の負担軽減につながる重要な課題であった。

そこで、申請者負担の軽減、業務の効率化を図るため、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）」の運用が開始された。また、平成 29 年 4 月からは対象手続が継続検査、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された。また、OSS 導入地域も拡大し、令和2年3月時点で、新車・中古車新規登録については 44 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 44 都道府県で利用可能となっている。

OSS の利用促進策としては、業界団体と協力しながら、ダイレクト納付サービス[i]の導入（平成 25 年度）、納税証明書の電子確認[ii]の導入（平成 27 年度）など、利用環境の整備と利便性向上の取組がなされたほか、平成 30 年 4 月には、検査登録手数料が改定され、書面申請と OSS 申請の場合の手数料に差が設けられた。

しかし、OSS の利用は、新車新規については、平成 30 年度末で 106.6 万件（40.8%）、継続検査については、265.5 万件（16.7%）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、継続検査等での OSS の利用は低調となっている。

これは、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いることが、継続検査、変更登録及び移転登録（以下「継続検査等」という。）に関する OSS の更なる利用促進を検討していく上での課題とされていたためである。

こうした状況を打開するため、上述の「未来投資戦略 2018」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、OSS を推進するために自動車検査証の電子化に取り組むこととされた。

---

[i] 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。

[ii] 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。

自動車検査証の電子化は、自動車検査証の情報を単に電子化するにとどまらず、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することを可能とし、OSS の利便性をさらに向上させることによって、申請者の負担軽減を図り、業務の効率化を促進する効果が見込まれる。さらには、自動車検査証の IC チップの領域であって、自動車検査証情報等国土交通省令で定める事項が記録された領域以外の領域（以下、「空き領域」という。）を利活用し、組織の壁を越えて自動車関連情報が一層活用・連携されることを通して、行政機関、民間事業者による新たなサービスの展開の可能性につながるものである。

自動車産業は、いま CASE（ケース）といわれるクルマ社会を取り巻く環境の大きな変化に即応することが求められている。CASE は、通信機能を備えた自動車が自動車の状態や周囲の道路状況など様々な情報をセンサーにより取得し、ネットワークを通して集約・分析され、地図情報等あらゆる情報との連携を生み出すこと（「C」：Connected）、自動車技術の進化により、自動運転や運転支援サポートが可能となること（「A:」Autonomous）、また、自動車の所有から利用への転換（「S」：Shared and Services）、地球環境に優しいハイブリッドや電気自動車（EV）の更なる促進（「E」：Electric）という4要素を包括的に指しているが、それぞれが深く関わり合いながら 100 年に一度といわれる大変革を起こしつつある。

今後、CASE が一層進み、様々な移動サービスが連携して、個人に最適な移動手段の検索、予約、決済を総合的に提供するサービスである MaaS（マース：Mobility as a Service）の実現など、自動車に関わるあらゆる情報が連携することによって新たなサービスが提供されていくなか、この自動車検査証の電子化は、安全・安心な交通環境の整備、自動車関連業務の効率化、さらには、自動車に関わる社会の利便性の向上等、自動車ユーザーや自動車関係事業者をはじめとした社会全体に大きな価値をもたらすものと期待される。

そこで、本検討会は、自動車検査証の電子化による申請手続きの完全電子化に向けた検討を進め、具体化に向けた基本的なコンセプトや導入に当たっての技術的な要件を検討するために設置され、全１１回にわたって検討を行った。

平成 30 年９月に第 1 回を開催、フェーズⅠとして自動車検査証の電子化の基本的方向性に関して検討を行い、平成 31 年１月には自動車検査証の電子化の基本的な考え方について中間とりまとめを行った。

中間とりまとめにおいて示された基本的な考え方をもとに、令和元年５月に道路運送車両法の一部改正法が公布されたことを受け、引き続き、フェーズⅡとして、自動車検査証の電子化による IC チップの空き領域の利活用の検討を行った。自動車検査証の電子化によるICチップの空き領域の利活用については、令和元年７月からのアイデア募集で得た自動車検査証の利活用ニーズを踏まえて、想定されるサービスに求められる要件の整理を行うなど、自動車検査証の電子化によるICチップの空き領域の利活用方策のあり方について検討を行い、この度、

報告を行うものである。

Ⅱ　自動車検査証の電子化の基本的方向性（フェーズⅠ）

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、以下の考えのもと、検討を進めた。

- ・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こと
- ・現行制度における紙の自動車検査証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自動車関連情報の更なる利活用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

また、OSSの推進の観点から、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とともに、電子化を通じた自動車検査証の活用や、その書き換えにおける柔軟な対応等更なる利便性向上を目指した検討を継続していくべきである。

【別添1、2 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。

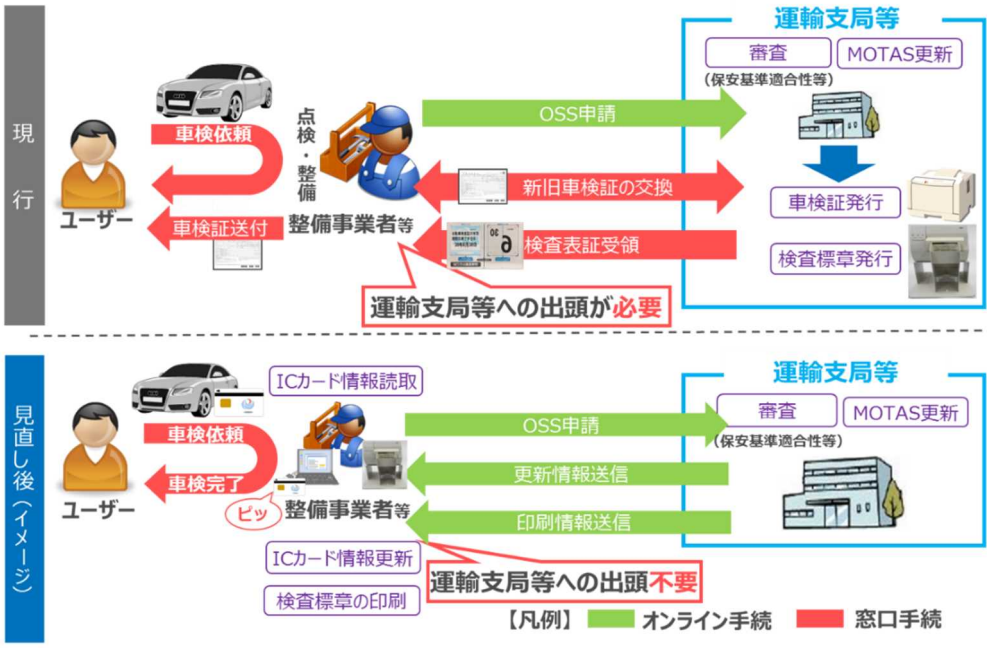
①電子化に伴う申請手続フロー

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について、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。）において実施することが適当である。

具体的な手続フローを、継続検査を例として検討すると、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、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 手続代行者等にシステム上で通知し、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。なお、自動車検査証の記載事項が更新された場合は、新たな自動車検査証受取のために運輸支局等に出頭する必要がある。

一方、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とになる。この課題を解決するためには、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についてもシステム上で通知し、これを OSS 手続代行者等が印刷・交付することが適当である。

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考えられる。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当である。

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には、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、容易に目視での確認ができ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適当である。なお、具体的な券面記載事項については、Ⅴ.1(2)において後述する。

また、ICチップの空き領域については、将来的に行政機関、民間事業者等も利活用でき、自動車ユーザーの利便性の向上や社会的な要請に応えるような仕組みとすることが適当である。

【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が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ことを防ぐ観点から、セキュリティ対策を講じる必要がある。

具体的なICチップ記録の閲覧方法としては、ICカードの読取端末（ICカードリーダ等）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。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る一方で、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になる。この点、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、過度なセキュリティレベルを求める必要はなく、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る一方、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できるため、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。

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当面の間は、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チップ記録の閲覧を可能とするため、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。

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。

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。

【別添5、6　参照】

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。

・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ず業務が煩雑化。
・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系統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。

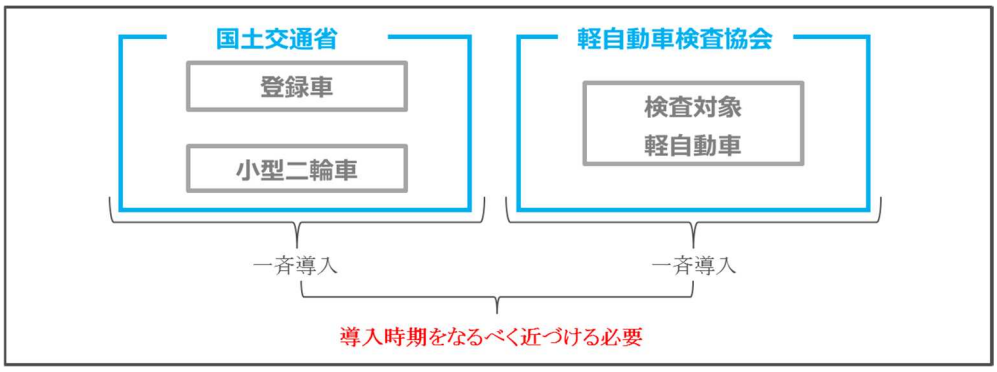
なお、軽自動車、小型二輪車の自動車検査証についても、登録車と共通の機器が利用できる仕組みとすることが必要である。

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、一斉に電子化する方が望ましく、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。

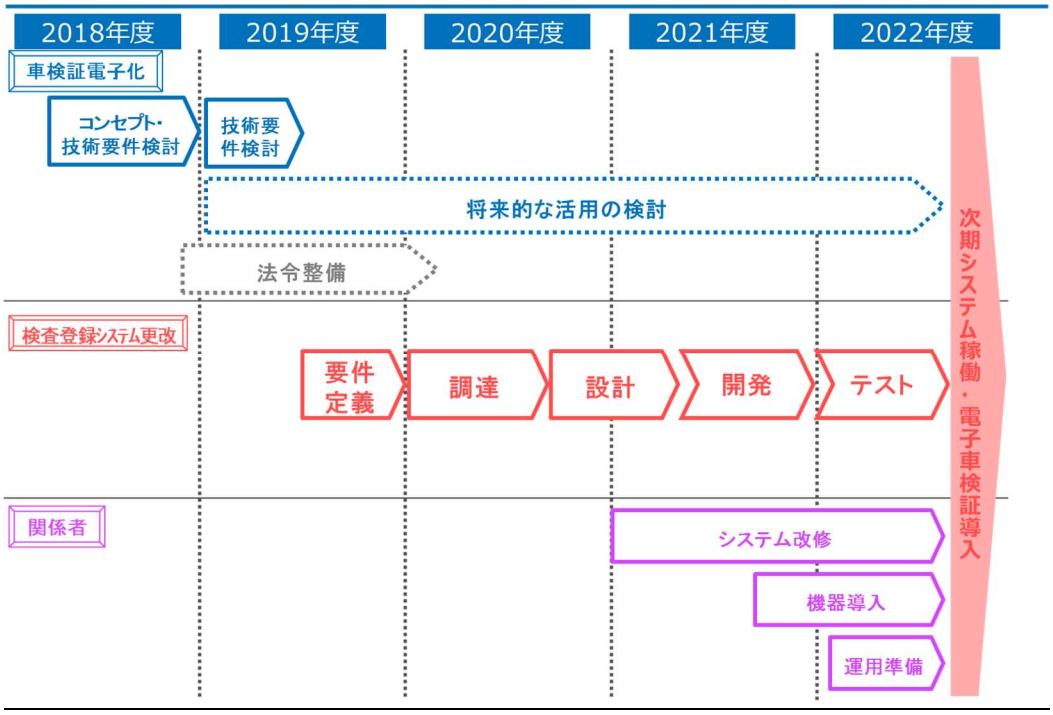
また、自動車検査証の交付主体である国土交通省と軽自動車検査協会とで、システム更改の時期が異なるため、交付時期が離れすぎないよう、予め調整することが必要である。



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（以下、「MOTAS」という。）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ことや、検査標章の印刷が汎用プリンタで行えることについて、配慮することが適当である。

2. 電子化に向けた制度整備（道路運送車両法の一部改正）

自動車検査証の電子化について、本検討会のフェーズⅠの検討において示された基本的な考え方及び具体的な電子化方策（①～⑦）を踏まえ、道路運送車両法が改正された。主な改正の内容は以下のとおり。

（1）来訪を不要化するための措置 （Ⅲ.1.(2)①、②、④関係）

現行、書面により交付している自動車検査証について、これをICカード化し、車台番号等の事項を券面に記載するとともに、現行の自動車検査証に記載されている事項について、当該ICカードのICチップに記録することとされた。（第58条第2項）

その上で、国土交通大臣の行う継続検査等に係る事務のうち、事実行為とし

て行われる自動車検査証の IC チップ記録事項の変更及び検査標章の交付について国土交通省令で定める要件を備えた自動車ディーラー、整備事業者等に委託できることとされた。（第 74 条の5、第 74 条の6）

また、この委託制度は、その目的が継続検査等に係る手続について申請者の運輸支局等への出頭を不要とすることにあることに鑑み、自動車検査証に有効期間を記録する事務（第 62 条第2項）、検査標章を交付する事務（第 66 条第2項）及び自動車検査証の変更記録に関する事務（第 67 条第 1 項）に限り委託することができることとされた。

（2）将来的に利活用できるための措置 （Ⅲ.1.⑵③関係）

電子化された自動車検査証の IC チップの空き領域について、特定の自動車を識別して事務を行う行政機関、地方公共団体、民間事業者等による利用が可能とされた。（第 58 条第3項）

（3）導入時期に関する措置 （Ⅲ.1.⑵⑤⑥関係）

自動車検査証電子化の導入時期については、国のシステム（MOTAS 等）の改修期間、関係者における準備期間、事前の試行期間等を踏まえ、道路運送車両法の一部を改正する法律の公布の日から起算して 4 年を超えない範囲内において政令で定める日とされた。

また、軽自動車等における自動車検査証についても電子化するものの、国と軽自動車検査協会とで、システム改修の時期が異なることを踏まえ、上述の政令で定める日から起算して 1 年 6 ヶ月を超えない範囲内において政令で定める日とされた。

【別添7、８－１ ～ ８－３、９ 参照】

Ⅲ　自動車検査証の電子化によるICチップの空き領域の利活用

（フェーズⅡ）

１．基本的考え方

デジタル・トランスフォーメーションが世界的に拡大する潮流を捉え、第 4 次産業革命の技術革新を取り込み、持続可能でインクルーシブな経済社会システムである「Society5.0」を実現し、産業構造そのものの変革を起こすことを政府全体として目指していく方針が示されているが、そこで鍵となるのが、データの利活用である。自動車分野においても、自動車関連情報に関する情報連携が促進されることにより、新たなサービスの創出や抜本的な業務の効率化等、自動車ユーザーや社会全体に大きな価値をもたらすことが期待される。

本検討会においても、自動車関連情報の利活用について、自動車産業の一層の発展及びデータ駆動型社会への変革に向けたビックデータの活用を踏まえて検討していくべきであることが指摘され、フェーズⅠでとりまとめた基本的な考え方（Ⅲ.1.(2)③）において、IC チップの空き領域については、将来的に行政機関、民間事業者等も利活用できるような仕組みとすることが適当であると結論づけた。これを踏まえて、今般、「道路運送車両法の一部を改正する法律」（令和元年 5 月 24 日法律第 14 号）において、電子化された自動車検査証の IC チップの空き領域について、民間事業者等による利用を可能とするための措置が講じられたことにより、自動車関連情報の利活用について、制度的な枠組みが設けられることとなった。

本検討会においては、道路運送車両法において自動車検査証の IC チップの空き領域での自動車関連情報の利活用が規定されたことを受け、IC チップの空き領域の利活用が効率的に行われるよう利活用方策を検討し、要件を整理することとした。

電子化された自動車検査証の IC チップの空き領域の利活用に必要な要件の整理にあたっての基本的な考え方は、以下のとおり。

- 自動車検査証の IC チップの空き領域の利活用は、自動車ユーザー又は自動車検査証の利用者にとって更なるメリットがもたらされる仕組みとする。
- 民間事業者等による積極的な情報の利活用を促進するため、国は、自動車検査証の機能性及び安全性の確保の観点並びに空き領域の安全性の観点から、自動車ユーザー及び自動車関係事業者のニーズや将来的な利活用の在り方を踏まえた制度設計を目指す。
- 自動車検査証という公的な性質を踏まえ、自動車検査証の IC チップの空き領域を利活用して行う事務（以下、「利活用事務」という。）を実施する主体について、適切な業務計画及び当該事務を適切に実行する能力を有すること等の一定の要件が必要。
- IC チップの空き領域の利活用事務の範囲及び主体については、目的、効果、実

現性、コスト等の観点から一定の要件が必要だが、利用を過度に制限することのないよう配慮する。
・将来的な拡張性が確保される仕組みとする。

2. 具体的な利活用方策

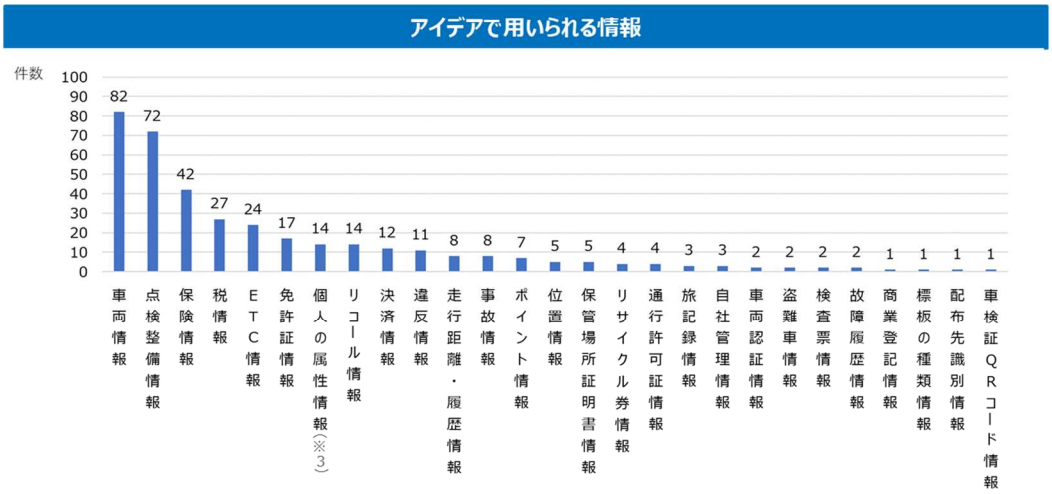
自動車検査証の電子化による IC チップの空き領域の利活用方策の検討にあたっては、どのような利活用のニーズがあるのかを具体的に把握した上で、それを実現するための枠組みを検討することが重要であることから、まず、公募及び関係者の方々へのヒアリングを実施し、利活用方策のアイデアを募集することとした。公募及びヒアリングで取得したアイデアについては、以下のステップで整理し、自動車検査証の電子化による IC チップの空き領域等の利活用方策について検討を行った。

・公募及びヒアリングで取得したアイデアで用いる情報について定量的に整理
・アイデアで用いる情報のうち、ニーズが多かったものについて、想定される利活用のユースケースを抽出
・ユースケースを考察し、制度面・技術面・運用面の視点から検討項目を整理
・整理した検討項目に沿って議論を行い、「IC 自動車検査証の空き領域の利活用事務に求められる要件」をとりまとめ

(1)利活用方策のアイデア募集とりまとめ結果

自動車検査証の電子化による IC チップの空き領域の利活用方策の検討にあたり、幅広い関係者の方々からの意見を参考とするため、令和元年7月から9月にかけて、公募及び関係者の方々へのヒアリングを実施し、利活用方策のアイデアを募集した。

アイデア募集の概要及び結果は以下のとおり。
・公募とヒアリングにより頂いたアイデアの総数:374 件
・公募の応募者数:65 者、アイデア件数:180 件
（その他利活用方策以外のアイデア含むと 247 件）
・ヒアリングの団体数:19 者、アイデア件数:194 件
（その他利活用方策以外のアイデア含むと 243 件）



※1 自動車検査証情報についてはフェーズ1で検討していることから、今回の空き領域利活用に関するアイデアニーズの集計には含んでない。
別添のアイデアリスト一覧には掲載している。
※2 ここでは、購入情報、ASV情報、取扱説明書、機種記号、車体色、本体価格情報等のことを示す。
※3 ここでは、血液型・持病などの情報のことを示す。

公募及びヒアリングで取得した空き領域の利活用に関するアイデアで用いる情報について、定量的に整理した結果、アイデアで用いる情報としては「車両情報」が最も多く、次いで「点検・整備情報」、「自賠責等の保険情報」と続いた。このほか、アイデア募集では、自動車検査証の IC チップの空き領域の活用とは言えないものの、自動車検査証に記載された諸元情報等と免許証情報が連携することで、効率的な配車管理や点呼、また、安全運転サポート車（以下、「サポカー」）限定免許制度の確実な実施等の実現を期待する声が寄せられた。

このようなニーズの多い情報について、想定される利活用のユースケースを抽出し、利活用事務の実施にあたり必要となる検討項目を整理した。

【別添10－1 ～ 10－6 参照】

（2）利活用事務に求められる要件

アイデア募集で寄せられた利活用方策のアイデアを実現するにあたって、自動車検査証の IC チップの空き領域を自由に利活用することを認めるべきか、利用にあたって一定の要件を設けるべきか検討を行ったが、国が発行する自動車検査証に設けられた領域であり、個人情報等が記録される性質のものであること、また、利活用事務を効果的かつ効率的に実施できるようにすることが必要であることから、利活用事務の内容や実施方式、アクセス権限等について一定の要件を設けることとし、制度面、技術面、運用面から検討することが適当である。

したがって、利活用事務の適切かつ効率的な実施を確保する観点から、検討

事項について、①利活用事務の範囲、②利活用事務の主体の範囲（アプリケーション（以下、「AP」という。）搭載者）、③利活用方式、④個人情報等の取り扱い、⑤カード AP の開発及び搭載／消去、⑥アクセス権限の管理、⑦情報の真正性の保証、⑧利活用において必要となる環境と要件、⑨利活用事務及びその主体の管理、の9項目に整理した。

検討会では、上記検討項目に沿って議論を行い、検討項目毎に利活用事務に求められる要件を整理した。

【別添11　参照】

① 利活用事務の範囲

利活用事務の範囲については、民間事業者等のニーズに応じた情報の利活用を積極的に促進するという観点から、できる限り幅広い利活用事務の範囲を設定するべきである一方、自動車検査証の空き領域の利活用であることから、本人確認や個人の属性など、自動車を識別することなく個人を識別して行う事務を対象から除外し、自動車に紐付いた事務であるべきと考えられ、改正後の道路運送車両法第 58 条 3 項においても、利活用事務については、「特定の自動車を識別して行う事務」とされていることから、要件としては、道路運送車両法の法目的を踏まえ、安全の確保、環境の保全、ユーザー利便性の向上、産業の発展等クルマ社会の発展に資するものであることを求めるべきである。また、自動車検査証という国が発行する公的なカードにより利活用事務が提供されることや、国において一定の費用負担が生じることから、公序良俗に反するおそれがあるものを制限する等、欠格事由を設定することが適当である。

② 利活用事務の主体の範囲（AP搭載者）

検討項目①において検討した「利活用事務」を提供する主体の範囲について検討する。これについても、国が発行する公的なカードに AP を搭載し、利活用事務を提供する主体になるということを考慮した上で、検討する必要がある。

特に、利活用事務の利用者（自動車ユーザ）保護の観点から、要件としては、利活用事務の実施に係る適切な計画及び事務を適切に実行する能力を有することや、改正後の道路運送車両法第58条第3項における「国土交通大臣が定める基準」を遵守することができることを求めるべきである。また、社会的な信用が回復されていないと認められる者等、一定の者については、利活用事務を実施できないこととすることが適当である。

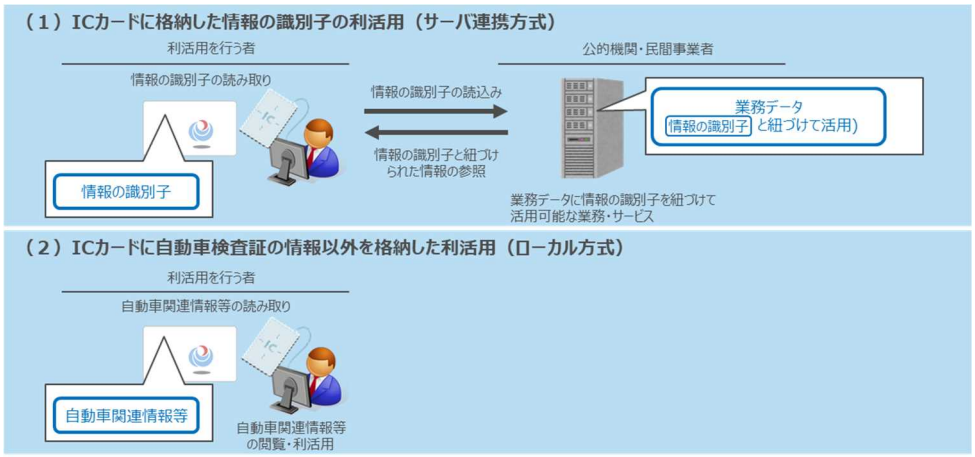
③ 利活用方式

IC カードの空き領域をどのような方式で利活用していくかを具体的に設計するにあたり想定される基本的な検討事項となる、A：情報の記録方式、B：自動

車を識別する方法（共通的なキー情報）、C：使用できるデータ量の上限、D：信号インタフェース（接触／非接触）の4つの項目を抽出して検討を行い、利活用事務に係る実施方式について要件を整理した。

A：情報の記録方式

上図の空き領域の「独自利活用領域」への記録方式には、(1)IC カードに格納したキー情報の利活用（サーバ連携方式）と、(2)IC カードに自動車検査証の情報以外を格納した利活用（ローカル方式）がある。



サーバ連携方式のカード AP とするのかローカル方式のカード AP とするのかは、事務で取り扱う情報が現在どの程度電子化されているのか等によって異なる。

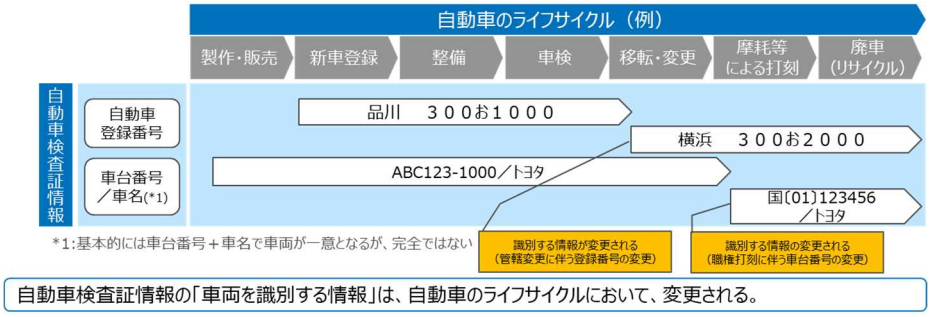
したがって、利活用方式については、利活用事務の主体が当該事務の特性や現在の電子化状況に応じて選択することが適当である。

B：自動車を識別する方法（共通的なキー情報）

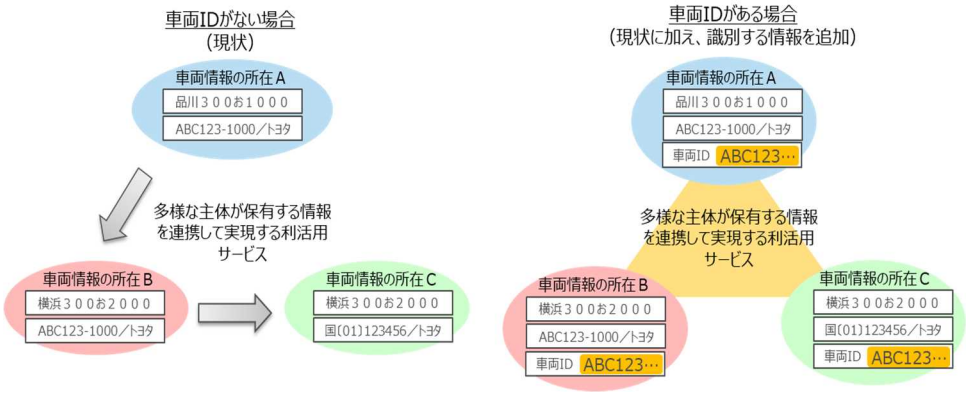
これまでは、組織や業界毎に、車台番号・登録番号の変遷を辿ることで自動車を特定し、自動車に関する情報を管理していたが、複数の主体が情報連携することを可能とするために、共通的に利用可能な情報の共通的なキー情報（以下、「車両 ID」という。）を新たに IC カードに格納する方式の有効性について検討を行った。

自動車の車台毎に付される番号としては、道路運送車両法第 29 条において「車台番号」が位置づけられており、自動車検査証の既存項目である「車台番号」をキー情報として情報連携を図る仕組みを実現できるのではないかという論点があるが、車台番号は摩耗等で識別に支障がある場合に職権打刻によって変更される場合があることから、車台番号・登録番号の組み合わせ及びその変遷を辿る仕組みが不可欠である一方、車両 ID は、自動車検査証の電子化にあわせて新たにカード化される際に一意とな

る番号を付し、自動車のライフサイクルを通して不変とすることができる。このため、利活用事務を効率的に実施することや将来的な情報連携を見据えた車両の識別情報として、車両 ID に優位性があると考えられる。



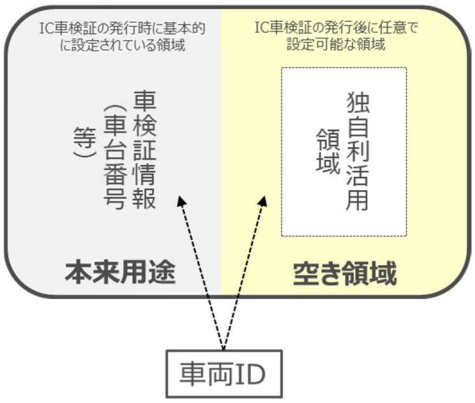
また、自動車関連情報は自動車ライフサイクルを通して、多種多様な主体によって保有されており、現状では、各社独自の方法で分散管理されているが、今後、車両 ID を導入することによって、自動車関連情報を今後新たに連携・集約していく社会的な機運を醸成するとともに、その情報連携の核として車両 ID を位置づけていくことには一定の合理性がある。



したがって、自動車を取り巻く環境が大きく変化し、情報連携することが一層重要になってくることが想定される中長期的な展開も見据え、車両 ID を導入する方向で、今後、具体的な運用について検討していくことが適当である。この場合、車両 ID は、利活用事務を効率的に実施することや将来的な情報連携を見据えた車両の識別情報という位置づけとし、車両の特定（同一性の確認）を行うのはあくまで車台番号であることが適当である。

ただし、車両 ID については、必ずしも空き領域に記録する必要はなく、自動車検査証情報等「国土交通省令で定める事項」として「IC チップのうち、自動車検査証情報等を記録する領域」に記録することも考えられる。なお、自動車検査証情報の記録領域に格納する情報については、今後、関

係者の意見をよく聞きながら検討することが望ましい。



C：使用できるデータ量の上限

制限内容によっては、利活用事務の範囲が狭まる可能性があるが、制限しない場合には、特定の利活用事務が空き領域を占有してしまうおそれがある。

したがって、データ容量に制限を設ける事により、利活用可能な事務の範囲が狭まることが無いよう、個別の利活用事務におけるデータ量の上限は設けないこととするが、複数の利活用事務において利用可能とするため不必要に領域を使用しないようガイドライン等を定めることが適当である。

D：信号インタフェース（接触／非接触）

アイデア募集から得た利活用方策には、料金等の決済を行うことができる機能を設けるものがあったことから、決済機能の搭載を念頭に置き、IC自動車検査証における接触型インタフェースの採否について、それぞれ想定される影響を比較し検討を行った。

接触型インタフェースを採用する場合、接触型インタフェースしか持たない IC カードリーダ／ライタ及び類する機器での利用が可能となり、適用可能な利活用事務の範囲が広くなる一方で、カード単価が増大する恐れがある。また、接触型インタフェースを設けるために券面記載事項を減らす必要があり、自動車検査証の利用者の利便性が低下する。

採用しない場合には、カード単価が抑えられ、自動車検査証の利用者の要望に沿った券面記載事項を確保できる一方で、接触型インタフェースしか持たない IC カードリーダ／ライタ及び類する機器で利用できないため、適用可能な利活用事務の範囲が狭くなるおそれがある。しかし、接触型インタフェースが必要と想定される利活用事務のアイデアとして寄せられたものは全体の５%程度に留まっており、現在、接触型インタフェースで行われている事務であっても、非接触型インタフェースで実現可能なものもあると

考えられる。

今後の技術開発や技術実装の方向性が明らかではないが、現時点で想定される利用形態としては、接触型インタフェースが必須とは言い切れず、また、非接触型インタフェースのみであることで大きな支障は生じないものと考えられる。

したがって、現時点では、接触型インタフェースが必須となる利活用事務のニーズが大きくないこと、搭載によるカード単価の増大が想定されること、接触型で行われている事務であっても非接触型で実現可能であると考えられることから、接触型インターフェースは搭載しないことが適当である。

④ 個人情報等の取り扱い

アイデアで寄せられた利活用方策や今後想定される利活用事務の中には、個人情報等を取り扱う事務が含まれる可能性があることから、利活用事務における個人情報等の取り扱いの考え方を整理する必要がある。

利活用事務において実際に想定されるケースを踏まえて検証すると、ローカル方式においては、個人情報に該当する可能性がある情報をカードに記録し、それを用いて利活用事務を提供すること、サーバー連携方式においては、業務システムへのキー情報を用いて、利活用事務を提供することが想定される。

この点、個人情報保護法第2条第1項において、「『個人情報』とは、生存する個人に関する情報であって、次のいずれかに該当するもの。1. 当該情報に含まれる氏名、生年月日その他の記述等（他の情報と容易に照合でき、それにより特定の個人を識別できるものを含む）、2. 個人識別符号が含まれるもの」と定義されており、サーバー連携方式を前提として記録されるキー情報は個人識別符号にはあたらないものの、他の情報と容易に照合することができ特定の個人を識別できる場合は、個人情報に該当する可能性がある。キー情報であっても「個人情報」となる可能性があることを踏まえると、このような情報の取扱いを一律に禁止してしまうと利活用事務の幅が大幅に制限されてしまう可能性があるため、利活用事務に期待される情報の利活用に係る可能性に鑑み、個人情報の適正な利用と保護を踏まえた上で、IC 自動車検査証への個人情報等の記録を許容することが適当である。

一方、本検討会において、個人情報の取り扱いについてどこまで制限を設けるのかという論点については、個人情報の取り扱いに関する法制度は、行政機関、独立行政法人、地方公共団体、個人情報取扱事業者等、個人情報を取り扱う利活用事務の主体の区分に応じて適用される法律（例：個人情報の保護に関する法律、独立行政法人等の保有する個人情報の保護に関する法律等）が異なるものの、それぞれの主体に適用される法律によって個人情報の保護が図られているところであり、これらの法律に規定されている事項に加えて新たな制約を設ける必要はないものと考えられる。

したがって、利活用事務の主体が責任を持った適切な個人情報の取り扱いを求めることとし、現時点で具体的な制限を設けるのではなく、今後提案のあるサービスに応じて、個別に判断することが適当である。

【別添12－1 ～ 12－2 参照】

⑤ カード AP の開発及び搭載／消去

実際に利活用事務を提供するためには、利活用事務の主体においてカード AP を開発し、自動車検査証の空き領域への搭載等を行う必要があるが、利活用事務の主体の負担を軽減し、利活用を促進する観点から、必ずしも利活用主体が独自で全ての作業を行わなくても利活用事務の提供を実現できるような方法についても検討されるべきである。

具体的には、利活用事務の主体がその利活用事務に応じて独自に AP を開発する方法（以下、「独自開発 AP」という。）と、利活用事務の主体が第三者より提供される標準的なカード AP（以下、「標準カード AP」という。）を使用して利活用事務を行う方法が考えられる。独自開発 AP は広い範囲の事務での利活用が可能となる一方で、標準カード AP を利用する場合は、事務の範囲に限定があるものの、カード AP を独自に開発することなく利活用事務を提供することが可能となる。

また、カード AP の搭載／消去の実施方法について検討を行ったが、制限をかけない（誰でも搭載／消去が可能となる）場合、不正なカード AP の搭載リスクが高くなることや、車両の使用者等に仕組みを公開する必要があり、コスト増大が懸念されることから、搭載／消去については、利活用事務の主体が行うべきと考えられる。

したがって、幅広く利活用方策を実現するため独自カード AP の利用を可能とするとともに、利活用事務の主体の利便性及び負担を考慮し、第三者による標準カード AP の提供を可能とし、利活用事務において標準カード AP の利用も可能とすることが適当である。

また、コスト及びセキュリティリスクの観点から、カード AP の搭載／消去を実施する権限を有する者は制限することとし、制限する場合には、利活用事務の主体及び車両の使用者の利便性を考慮し、利活用事務の主体に制限することが適当であると考えられる。

さらに、本検討会において、自動車の使用者が変更となった際に、搭載されたカード AP やそこに格納された情報がどのように引き継ぎを行うべきか検討を行った。自動車検査証が再発行となる際のカード AP 及び格納情報の引継ぎについては、利活用事務において引き継ぐ情報の特性や利活用事務の主体がどのような利用規約を定めるかによって対応が異なる。

したがって、自動車の使用者が変更となった場合の搭載されたカード AP や

そこに搭載された情報の引き継ぎについては、一つの機関で実施するのではなく、搭載されているカード AP を提供する利活用事務の主体が引き継ぎを行うことが適当である。

【別添13－1 ～ 13－5 参照】

上記のとおり、カード AP の開発及び搭載／消去について整理したが、独自にカード AP を搭載したい（利活用事務の主体となりたい）というニーズやカード AP の審査、搭載・消去作業や利活用事務の主体の管理等を行うこととなる機関となり得るかの関心について業界団体にヒアリングしたところ、現時点で具体的なニーズは顕在化されていない。

一方で、本検討会における議論やヒアリングにおける利活用自体のニーズは高く、整備や中古車の流通時に必要となる自動車の車台番号の打刻位置、装備の情報及び先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV：Advanced Saftey Vehicle）の仕様等に関する情報の把握をはじめ、業務車両管理や点呼、さらには、サポカー限定免許制度の着実な実施のために自動車検査証情報と免許証等との連携を活用するアイデアなど、自動車関連情報のデータ連携等、将来的に望まれる利活用の仕組みについての意見も多く寄せられた。

利活用事務の主体の負担、手間をできる限りなくし、ニーズの高い将来的な利活用の仕組みを実現するためには、検討項目③で触れたように、独自のカード AP のみではなく、国が車両 ID のような共通的なキー情報を全車両について付すことにより、当該キー情報を活用した利活用の仕組みを構築するという方法等についても積極的に検討を進めることが必要である。

⑥ アクセス制限の管理

カード AP に格納された情報へのアクセス（閲覧、記録）については、利活用事務の不正利用対策や情報の漏洩対策、真正性の保証を担保するため、一定の権限が必要となることから、アクセス権限を誰がどのように管理すべきかについて、多様な利活用事務を可能とすることを考慮し、検討を行った。

アクセス権限を誰が管理するかについては、利活用事務の主体がアクセス権限を管理するケースと、国土交通省（又は国土交通省から委託／承認を受けた機関）がアクセス権限を統合的に管理するケースが考えられる。

後者の場合、アクセス権限を統合的に管理することにより、柔軟な権限設定ができなくなり、事務の特性によっては利活用できないおそれが生じるとともに、国土交通省（又は国土交通省から委託／承認を受けた機関）に係るコストが増大するおそれが生じる。一方で、利活用事務の主体がアクセス制限を管理する場合には、利活用事務や格納する情報の特性によって広い範囲で柔軟な利活用事務が可能となることから、利活用事務の主体において管理することが適当

である。

具体的な管理方法については、技術的にいくつかの手法が可能となるが、いずれも一長一短であり、格納する情報の特性や記録／閲覧主体の範囲によって、適切な方法が異なる。したがって、要件としても利活用事務の主体において、適切な方法を取ることが適当である。

したがって、情報の漏洩対策や真正性の保証を担保するため一定のアクセス権限は必要とした上で、広い範囲で柔軟な利活用事務を可能とするために、利活用事務毎に利活用事務の主体がアクセス権限を管理することとする。また、アクセス権限の具体的な管理方法については、技術的にいくつかの手法が可能となるが、格納する情報の特性や記録／閲覧主体の範囲に応じて、適切な方法を検討・採用することとすることが適当である。

⑦ 情報の真正性の保証

IC 化された自動車検査証に格納される情報自体の真正性について、真正性を保証する対策を実施するべきか否か、対策を実施する場合に誰がどのような対策を実施するべきか検討を行った。

真正性の保証の対策を全く実施しない場合、情報の真正性が求められる事務での利活用ができなくなるおそれがあることから、真正性の保証の対策は必要だと考えられる。全ての利活用事務において情報の真正性が保証されることが望ましいが、全ての情報において真正性保証の対策を講ずることとした場合、情報の記録者に過度の負担がかかるおそれがあり、利便性の低下、コストの増大が懸念され、今後の利活用事務の実施（開始、展開）の支障になり得る。

したがって、どの程度真正性を保証するための対策を講ずるかどうかは、格納する情報の特性に応じて、利活用事務の主体がその責任の下で定めることが適当である。

⑧ 利活用において必要となる環境と要件

これまでの検討項目の検討結果を踏まえ、利活用事務の主体がカード AP（サーバ連携方式・ローカル方式）を搭載して安全かつ効率的に利活用事務を行うため、国土交通省や利活用事務の主体等が準備するべき環境について検討を行った。

利活用事務の主体の利便性を確保し、安全に利活用事務を促進するための環境整備には、検討項目⑤で前述した標準カード AP の提供を可能とすることに加えて、利活用事務の主体に代わってカード AP 搭載等をサポートする機関が必要になると考えられる。この場合、可能な限り、事務の効率性を求めるという観点から、国ではなく、カード AP の搭載管理を行う第三者機関を置くことが適当である。第三者機関には、国に代わってこれらの事務を行う機関として、業務

の実施に当たって公平性や独立性が求められるとともに、カード AP 搭載システムの効率的な運用、標準 AP の開発・提供といった利活用事務の拡大（発展）に資する取組が期待される。

なお、ネットワーク、端末・サーバ・IC カードリーダ/ライタ等の機器、カード AP 及び備えるべき機能等、利活用において必要となる環境ごとに、国、第三者機関、利活用事務の主体に求められる環境要件はそれぞれ異なる。

したがって、効率的に利活用事務を推進するために、今後、国土交通省が利活用事務の主体に求める環境と要件をガイドライン等で定めることが適当である。

【別添14－1 ～ 14－3 参照】

⑨ 利活用事務及びその主体の管理

検討項目⑧で提示したような利活用環境を採用することとした場合、事務の効率性を求める一方で、自動車検査証という公的なカードにより提供される利活用事務という性質から、検討項目①・②で触れた利活用事務や利活用事務の主体に求められる範囲の要件を満たすかどうかについての確認・審査等、国による一定の関与が必要であると考えられる。そこで、利活用事務及び利活用事務の主体の管理方法や役割分担について整理を行った。

基本的には、利活用事務主体からの利用申請に対して第三者機関が受付・確認を行い、審査、利活用事務及び利活用事務の主体の指定については、国土交通省が行うという仕組みで運用することが考えられる。利用段階においては、利活用事務の主体から第三者機関を経由して定期的に報告を求め、国土交通省において確認・監督を行うことが考えられる。

具体的には、利活用事務及び利活用事務の主体の管理として、利活用事務が定められた範囲であること、利活用事務の主体が定められた範囲であること、及び必要となる環境が整備されていること（又は整備される計画であること）を確認するための審査を実施する。また、利活用事務及び利活用事務の主体が適切に運用されていること、及び利活用事務の利用状況等を確認するため、利活用事務の主体より定期的に報告を受領し、監査を実施することとし、監査の結果、不適切事項等が判明した場合には、改善指導等を実施することが考えられる。

【別添15－1 ～ 15－4 参照】

（3）利活用事務に求められる要件のまとめ

これまでの利活用事務に求められる要件に関する検討内容について、以下のとおり整理する。

検討項目	要件のポイント
1. 利活用事務の範囲 2. 利活用事務の主体の範囲（AP 搭載者） 4. 個人情報等の取り扱い 7. 情報の真正性の保証	■道路運送車両法の法目的を踏まえ、安全の確保、環境の保全、ユーザー利便性の向上、産業の発展等クルマ社会の発展に資する事務であることを求めるべき ■利活用事務の利用者（自動車ユーザ）保護の観点から、利活用事務の実施に係る適切な計画及び事務を適切に実行する能力を有することを求めるべき ■社会的な信用が回復されていないと認められる者等、一定の者については、利活用事務を実施できない ■利活用事務の主体の規制対象となる法制度に従い、利活用事務の主体に責任を持った適切な個人情報の取り扱いを求める ■情報の真正性を保証するための対策をどの程度講じるかについては、格納する情報の特性に応じて、利活用事務の主体がその責任のもとで定める
3. 利活用方式	■サーバ連携方式とするかローカル方式とするかは、利活用事務の主体が選択する ■自動車を取り巻く環境が大きく変化し、情報連携することが一層重要になってくることが想定される中長期的な展開も見据え、自動車ライフサイクルを通して不変となる「車両 ID」を IC カードに格納し、多様な主体において利用可能とする方向で検討する ■利活用事務におけるデータ量の上限は設けないが、不必要に領域が使用されないようガイドライン等を定める ■接触型インターフェースは搭載しない
5. カード AP の開発及び搭載／消去	■カード AP の開発については、利活用事務の主体が独自に開発する方法のほか、第三者により提供される標準カード AP の活用を可能とする

	■カード AP の搭載／消去を実施する権限を有する者は利活用事務の主体に制限する ■自動車検査証が再発行となる際のカード AP 及び格納情報の引継ぎについては、搭載されているカード AP を提供する利活用事務の主体が、情報の特性や利用規約等により引き継ぎを行う ■利活用事務の主体の負担、手間をできる限りなくし、ニーズの高い将来的な利活用の仕組みを実現するためには、独自のカード AP のみではなく、国が車両 ID のような共通的なキー情報を全車両について付す（検討項目③参照）ことにより、当該キー情報を活用した利活用の仕組みを構築するという方法についても積極的に検討を進める
６．アクセス権限の管理	■利活用事務の主体が、格納する情報の特性や記録／閲覧主体の範囲に応じて、適切な方法によりアクセス権限を設定・管理する
８．利活用において必要となる環境と要件 ９．利活用事務及びその主体の管理	■利活用事務の主体がカード AP を搭載して安全かつ効率的に利活用事務を行うにあたり、客観的な視点による確認・審査や事務の効率性の観点から、第三者のカード AP 搭載管理機関を置き、環境整備及び要件設定を行う ■第三者のカード AP 搭載管理機関を置いた場合の利活用事務及び利活用事務の主体の管理方法や役割分担は以下のとおり ・利活用事務主体：利用申請 ・第三者機関：申請受付・確認 ・国土交通省：審査・指定 ■利用段階においては、利活用事務の主体から第三者機関を経由して定期的な報告を求め、国土交通省において確認・監督を行う

Ⅳ　自動車検査証の電子化のための技術的要件

「Ⅲ　自動車検査証の電子化の基本的方向性」（フェーズⅠ）や、「Ⅳ　自動車検査証の電子化によるICカードの空き領域の利活用」（フェーズⅡ）を実現するための技術的要件について検討を行った。

１．　ICカードの物理的な仕様

（1）標準仕様

これまでの検討会において議論されてきたICカードの仕様は以下のとおり。

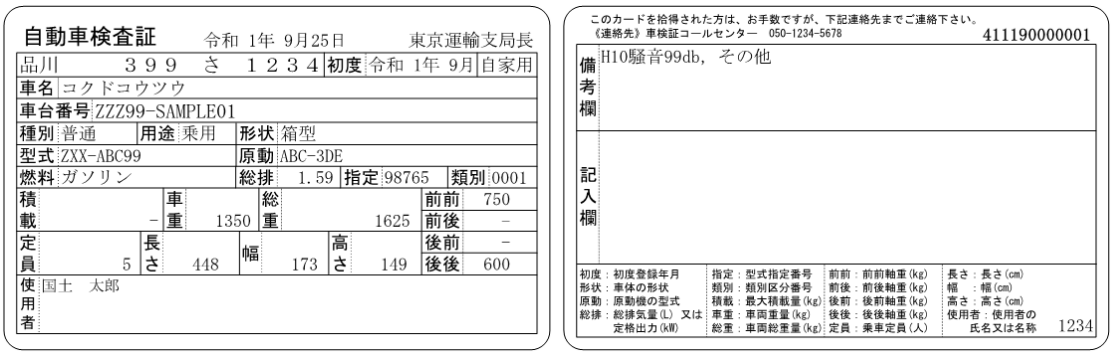
項目	電子自動車検査証における要件
カード形状・サイズ	ID-1 型カード（85.60×53.98×0.76mm）とする
物理的特性（物理的信頼性、強度、品質）	ISO/IEC7810・JISX6301、ISO/IEC14443-1・JISX6322-1等に準拠する。ただし、耐熱温度（高温環境）に関しては、90℃の環境下において寸法安定性等の要件を満たすものとする
信号インタフェース	JIS X 6322-2 B型(ISO/IEC 14443-2 Type B)に準拠する

今後、これを基本として具体的な仕様の確定に向けた検討を進めることとするが、実際の利活用のニーズを十分に踏まえながらも、ユーザ負担を抑制する観点から、システムのライフサイクルでの費用対効果を十分に勘案しつつ、自動車検査証の電子化を可能な限り低コストで実現することが適当であると考えられる。したがって、これらの仕様に変更が生じることを許容しつつ、引き続き関係者との綿密な調整を行いながら仕様を確定させる必要がある。

（2）券面記載事項

関係者の意見を踏まえ、下図のようにすることが適当であると考えられる。ただし、（1）の調整の結果、カード形状・サイズ等の仕様に変更が生じた場合は、下図の記載事項を基本として、券面レイアウトを修正する必要がある。

なお、備考欄の記載方法については、現在の紙の自動車検査証が、民間事業者や行政機関等においても様々な場面で既に利用されていることを踏まえつつ、備考欄項目があることを認識するための必要最低限の記載とすることなどを基本的な考え方として、今後検討することが必要である。



図：券面記載事項（左：表面、右：裏面）

2. セキュリティ対策

自動車検査証の電子化に伴って生じるセキュリティ上の新たな脅威とその対策について、IC カード、検査標章及び記録等事務代行システムそれぞれの観点から検討を行った。

自動車検査証の電子化後は、IC チップに記録された自動車検査証の情報が原本となることから、下記の各段階におけるセキュリティ措置を施し、MOTAS と相互認証を確実に行うことで、これらの情報の真正性を担保し、原本性を確保することが重要である。

このとき、法令等により自動車検査証の内容を確認することが求められる場合には、原本性が確保されている IC チップに記録された自動車検査証の情報を確認することが適当である。一方、現行の紙の自動車検査証は、紙面に自動車検査証の情報を記載しており、ユーザの提示のみをもって閲覧できることに鑑み、自動車検査証が電子化された後も、具体的なリスクを想定した上でセキュリティレベルを設定することとし、過度なセキュリティ対策により自動車検査証の利便性低下を招くことのないよう、セキュリティ対策と利便性の両立を図ることに留意する必要がある。

（1） ICカードのセキュリティ対策

IC カードには、開発から発行、利用、廃棄までの各段階において、IC カード特有の脅威が存在する。そこで、IC カードを自動車検査証として利用する場合に想定される、各段階における脅威とその対策について検討を行った。

IC カードの開発・発行段階においては、書込前の正規の IC カードが流出することで自動車検査証が精巧に偽造される脅威があるため、発行前の IC カードを利用できないように IC カードに輸送鍵を設定する等の対策を講じるとともに、現在の紙の自動車検査証と同様に、製造・輸送時や支局等における IC カードの管理を厳重に行うことが適当である。

IC カードの利用段階においては、IC カードやカードリーダ・ライタ、アプリケーシ

ョン、ネットワークそれぞれに脅威が存在するため、各脅威に応じたセキュリティ対策を講じる必要がある。IC カードについては、券面の偽造や IC チップの偽造、格納情報の改ざん・盗聴等の脅威があるため、印刷技術等を活用した券面偽造防止や、MOTAS と IC チップ間の相互認証、改ざん防止・検知、アクセス（書込・読込）制御、閲覧時のセキュリティコード入力要求等の対策を講じるべきである。カードリーダ・ライタについては、機器の脆弱性を利用して個人情報等が流出する脅威があるため、耐タンパ性（改ざん・偽造に対する耐性）が確保された機器を利用する等の対策を講じるべきである。アプリケーションについては、アプリケーションの改ざんによる IC カードの偽造の脅威があるため、アプリケーションの改ざん防止・検知が可能な電子署名の付与等の対策を講じるべきである。ネットワークについては、不正読取により個人情報等が流出する脅威があるため、通信経路上の伝送データを暗号化する等の対策を講じるべきである。また、IC カードを紛失した場合には、拾得した IC カードを利用したなりすまし手続の脅威があるため、IC チップの履歴管理を行うことで利用可否状態を判断する対策を講じることが適当である。

IC カードの廃棄段階においては、不適切な廃棄により第三者が IC カードを入手し、格納情報を読み取ることで、個人情報等が流出する脅威があるため、紙の自動車検査証と同様に、利用完了した IC カードを支局等において物理的に破壊し、格納情報の読取ができないようにする等の対策を講じることが適当である。

上記のほか、セキュリティ対策に関する政府系ガイドライン等に則って、必要かつ適切なキュリティ対策を講じることが適当である。

（2）検査標章のセキュリティ対策

検査標章は、現在、支局等の窓口においてのみ印刷・交付されているが、自動車検査証の電子化に伴い、記録等事務代行者による印刷・交付が可能となる。これにより、これまで一元的に国において管理されていた検査標章が、全国の記録等事務代行者においても管理されることとなり、検査標章の不正流通や不正印字による検査標章の偽造、検査標章の不正交付による不正車両の偽造等が発生する脅威がある。このため、番号付与による検査標章の台紙管理、検査標章と台紙の紐付け、検査標章交付の履歴管理等の対策を講じることが適当である。

（3）記録等事務代行システムのセキュリティ対策

記録等事務代行者による IC チップの記録更新及び検査標章の印刷を実現するために、記録等事務代行システムを新たに構築する。これまで、MOTAS は専用回線で支局等と接続されていたが、新たに構築する記録等事務代行システムはインターネット回線で記録等事務代行者の拠点と接続されることになる。これにより、ネットワーク上における通信データの盗聴や外部からの攻撃増加等が発生し、個人情報等が流出する脅威がある。このため、通信データの暗号化やセキ

ュリティ機器、ネットワークの分割化等の対策を講じるべきである。また、記録等事務代行者がICチップの記録更新や検査標章の印刷を不正に行う脅威がある。このため、MOTAS からの記録更新や印刷の指示があってのみ、これらを実施できるような記録等事務代行システムを構築する等の対策を講じることが適当である。

3. 業務フロー

(1)支局等における自動車検査証の発行に係る業務フロー

自動車検査証が電子化されることで、自動車検査証 1 枚あたりの発行時間が増加することが見込まれる。特に紙とカードの自動車検査証が混在する電子化後の 3 年間は、支局等における業務が煩雑化することが想定され、自動車検査証の円滑な発行に向けて、支局等の効率的な業務フローを検討・実行する必要がある。一つの方策として、例えば、新規登録の OSS 申請の場合、現在は自動車登録官が登録内容の審査を行い、申請者が支局等に来局した後に、自動車検査証を出力しているが、電子化後は自動車登録官が登録内容の審査を終えた時点で自動車検査証を出力し、自動車検査証の発行が終えた旨を申請者に伝えた後に、申請者に支局等に来局していただく業務フローが考えられる。これにより、申請者の支局等における待ち時間の縮減が期待できる。

【別添16 参照】

(2)記録等事務代行業務に係る業務フロー

記録等事務代行者が不正な IC チップの記録更新や検査標章の印刷を行うことができないように、システムと IC チップ間の相互認証機能やシステムのコマンド機能を活用した業務フローを検討する必要がある。具体的には、MOTAS で IC チップ間で相互認証を行い、記録等事務を行うことが適切な車両であることを確認した後に、MOTAS から記録等事務代行者に対して記録更新や印刷の指示を行うものとする。なお、業務フローの詳細については、関係者の利便性が高いものにするため、今後、システムの設計・開発を行う中で、関係者の意見を聞きつつ、十分に検討することが必要である。

Ⅴ 今後の進め方

1. 自動車検査証の電子化に向けた着実な準備

自動車検査証の電子化については、「道路運送車両法の一部を改正する法律」（令和元年 5 月 24 日法律第 14 号）において、「公布の日から起算して 4 年を超え

ない範囲内において政令で定める日」に施行することとされている。遅くとも令和 5 年（2023 年）5 月までには導入する必要があるが、テスト期間を十分に取ることや、万が一システム上の問題が発生した場合のリスク等も踏まえ、早め早めの準備を行い、前倒しして導入を目指すべきである。

具体的には、これまでの MOTAS の更改時期を参考に、令和 5 年（2023 年）1 月の導入を目指し、利活用事務の要件や技術的要件を詳細に確定させ、システムの設計・開発、テスト、実証実験等について関係者と連携を図りながら着実に準備を進めることが重要であると考えられる。

なお、必要な場合には、本検討会の委員に改めて意見を求めるべきである。

2. 自動車検査証の電子化に伴う自動車関連情報の情報連携に向けた期待

今回、自動車検査証の空き領域の活用については、アイデア募集やヒアリングにおいて、様々なアイデアが寄せられた。自動車に関する各種情報の連携や利活用に対するニーズは極めて高いものの、現状の仕組みにおいては必ずしも十分に効率的な情報連携がなされているわけではない。

今後、自動車検査証の情報が電子化されることに加え、空き領域を利活用するための制度的な枠組みが明確化されたことにより、自動車に関する情報の連携が容易となることが考えられるが、将来的にこれを実現、促進していくためには、自動車に関する情報の取扱いについてなお整理すべき課題がある。

今後整理すべき主な課題としては、以下が挙げられる。

・自動車に関する情報は誰のものか
・どのようにして情報を収集するのか
・真正性をどのように確保するのか
・誰が情報を管理するのか
・どのようにして連携するのか
・コストをどのように負担するのか

また、アイデア募集の際に、自賠責情報等の電子化及び自動車検査証の情報との電子的な連携について、関係業界や個人から多くの要望があったことを重く受け止め、その将来的な実現に向けて、関係者において検討を進めることが望ましい。

今後、自動車検査証の電子化の導入に向けて、安全性の確保及び環境の保全が適切に図られるよう配慮しつつ、これらの課題が整理され、組織や業界の垣根を

越えて、自動車に関する情報連携についての様々な取組が一層促進されることで、産業構造を含めた大変革期を迎えるクルマ社会を支える基盤となり、自動車ユーザーを中心とした、より一層の安全・安心の交通環境、さらなる利便性の向上が実現されることを期待する。

委員名簿

（敬称略、５０音順　◎：座長　〇：座長代理　）

◎石田　東生	筑波大学　名誉教授
〇大山　永昭	東京工業大学科学技術創成研究院　特命教授
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　教授
（関係団体）	
兒玉　史郎	（一社）日本損害保険協会自賠責保険固有業務 PT リーダー
大塚　謙二	日本行政書士会連合会　副会長
小笠原　徹	地方税共同機構システム部　部長
岡安　雅幸	（一社）全国自動車標板協議会 専務理事
猪股　博之	（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
島﨑　有平	（一社）日本自動車販売協会連合会　参与
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
岩田　剛和	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
橋本　亮二	国土交通省総合政策局情報政策課　課長
小山　慧	警察庁交通局交通企画課　課長補佐
竹原　裕二	交通規制課　課長補佐
東　　高士	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）	
一見　勝之	自動車局長
江坂　行弘	自動車局次長
福田　守雄	大臣官房審議官（自動車局）
小林　豊	自動車局総務課長
中山　泰宏	自動車局保障制度参事官室長
山﨑　孝章	自動車局安全・環境基準課長
野津　真生	自動車局技術・環境政策課長
久保田秀暢	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
森原紀代子	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）

〇自動車保有関係手続きの現状について

〇自動車検査証電子化の目的・効果について

〇自動車検査証の利用状況について

〇検討事項（案）について

〇当面の進め方（案）について

第２回検討会（平成３０年１０月１日）

〇関係団体・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

〇国内における行政情報等の電子化事例について

〇第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）

〇自動車検査証の電子化に関する海外事例について

〇関係団体・行政機関からのヒアリング結果について

〇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）

〇中間とりまとめ（案）について

〇今後の進め方（案）について

第５回検討会（平成３１年１月２１日）

〇中間とりまとめ・今後の進め方について

〇技術的要件の検討について

第６回検討会（平成３１年３月８日）

〇セキュリティに係る追加検討について

〇道路運送車両法の改正案について

〇電子車検証導入に係る調査について

〇今後の進め方（案）について

第７回検討会（令和元年６月１４日）

〇国内におけるＩＣカードの利活用事例について

〇ＩＣ自動車検査証の利活用方策のアイデア募集（案）について

〇ＩＣチップ空き領域の利活用にあたっての検討事項（案）について

〇今後の進め方（案）について

第８回検討会（令和元年９月２５日）

〇利活用方策のアイデア募集とりまとめ結果の報告について

〇利活用方策の検討について

〇自動車検査証のＩＣカード化のための技術的要件の検討について

〇ＩＣ自動車検査証導入後のＯＳＳ申請の充実・拡充の検討について

第９回検討会（令和元年１０月３０日）

〇利活用方策のアイデア整理について

〇利活用方策の論点を踏まえた検討項目について

〇紙からＩＣカードへの切り替え時におけるカード発行について

〇今後の進め方（案）について

第１０回検討会（令和２年１月１７日）

〇ＩＣ自動車検査証の空き領域の利活用事務に求められる要件について

〇 自動車検査証の電子化のための技術的要件について

〇「最終とりまとめ」骨子（案）について

第１１回検討会（令和２年４月２７日 書面開催）

〇「報告書」（案）について

車検証の利用状況

国土交通省

	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		・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 ・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
	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		・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 ・封印取付け時に車検証を用いて現車確認
	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）		・自動車重量税の徴税事務において原本を確認 ・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 ・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
	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

別添1

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

国土交通省

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）	OSS申請対象外	
構造変更		
予備検査		

別添2

現行の自動車検査証

国土交通省

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	登録年月日又は交付年月日	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	―kg	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
ABCDEFG－1234567890			444cm	172cm / 149cm	760kg / ―kg / ―kg / 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		1.49kW	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 / 年 月 日

備　考

［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　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

みほん
COPY

裏面もご覧下さい。

別添3

自動車検査証記載情報の券面表示・ICチップ記載情報

国土交通省

＜表面＞（イメージ）

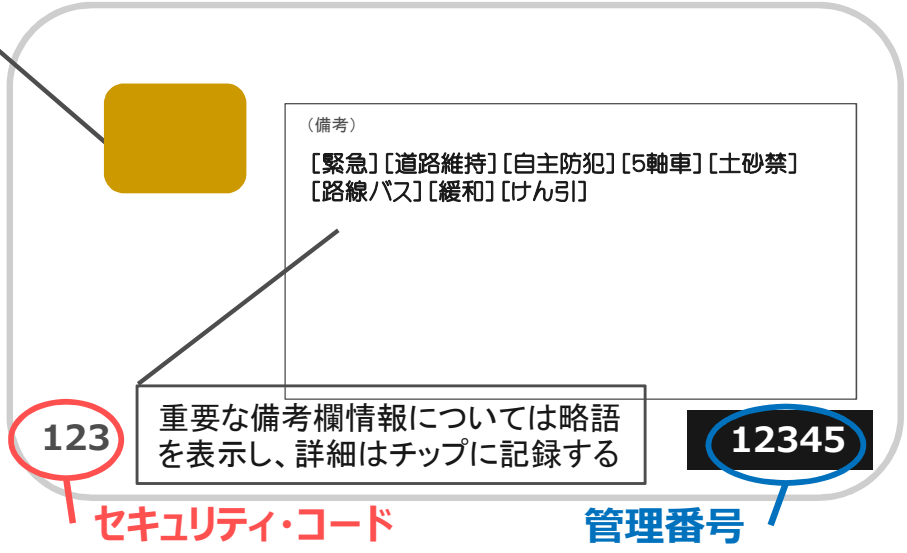
使用者の氏名：○○ ○○　　自動車検査証

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

＜裏面＞(イメージ)

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



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)

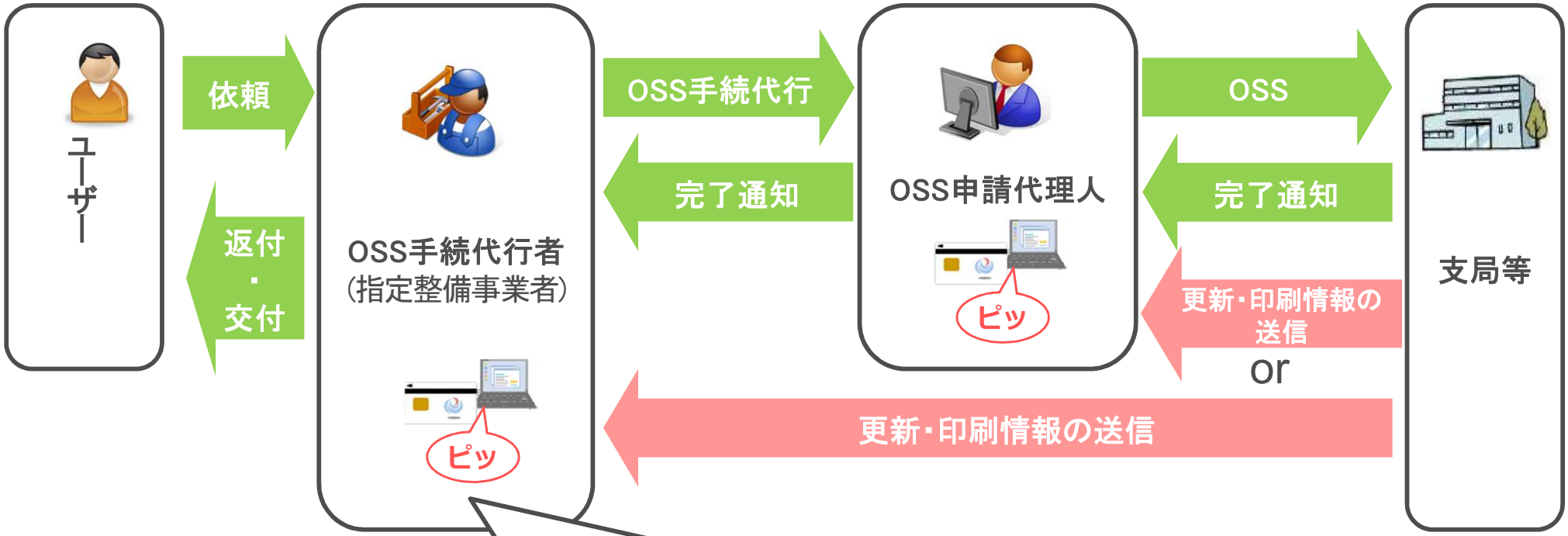
別添4

継続検査OSSにおける自動車検査証の記録・検査標章の印刷・交付主体

国土交通省

○ 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)】

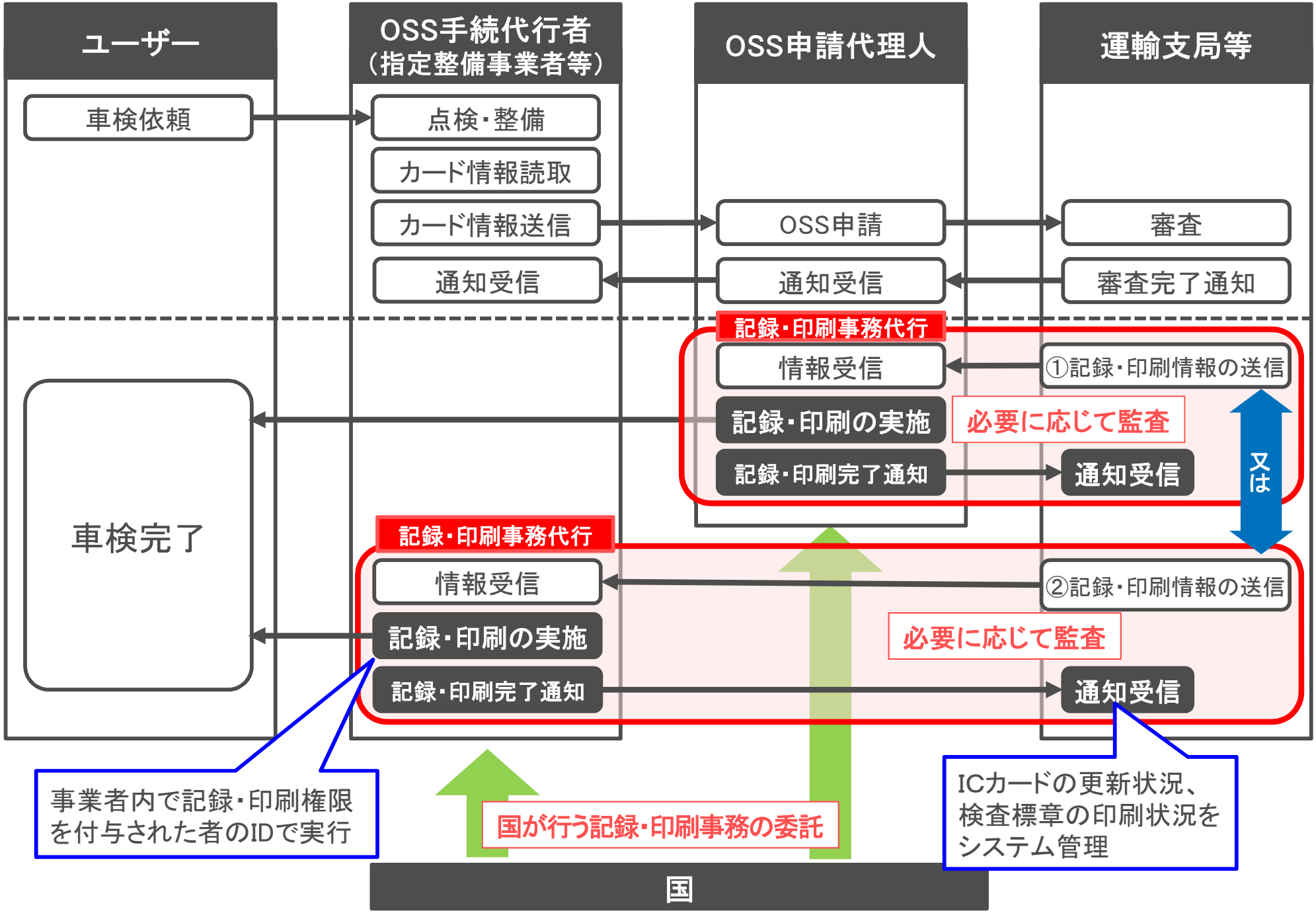


・ 手続代行者がOSS手続代行をする際に、システム上、車検証の記録及び検査標章の印刷・交付について、
①自身で実施、②申請代理人に委託
を選択可とすることが考えられる。

別添5

整備事業者等によるICカードへの記録・検査標章の印刷・交付に係る監督体制

国土交通省



別添6

自動車検査証電子化の概要

国土交通省

○　継続検査等の<u>OSS申請を行ってもなお残る自動車検査証の受取りのための来訪を不要とするため</u>、整備事業者等の<u>OSS手続代行者</u>において自動車検査証情報を更新できるよう、以下①、②を内容とする道路運送車両法の関係規定が改正（「道路運送車両法の一部を改正する法律」令和元年５月２４日公布）されたところ。

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

②<u>国からの事務の委託制度を創設する</u>こと

○　<u>2023年1月からの導入を想定し、準備を進めているところ</u>。

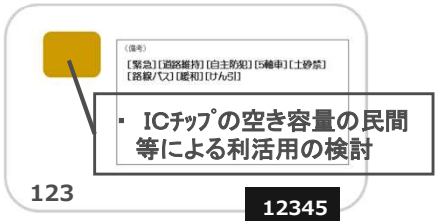
1. 自動車検査証のICカード化

現行

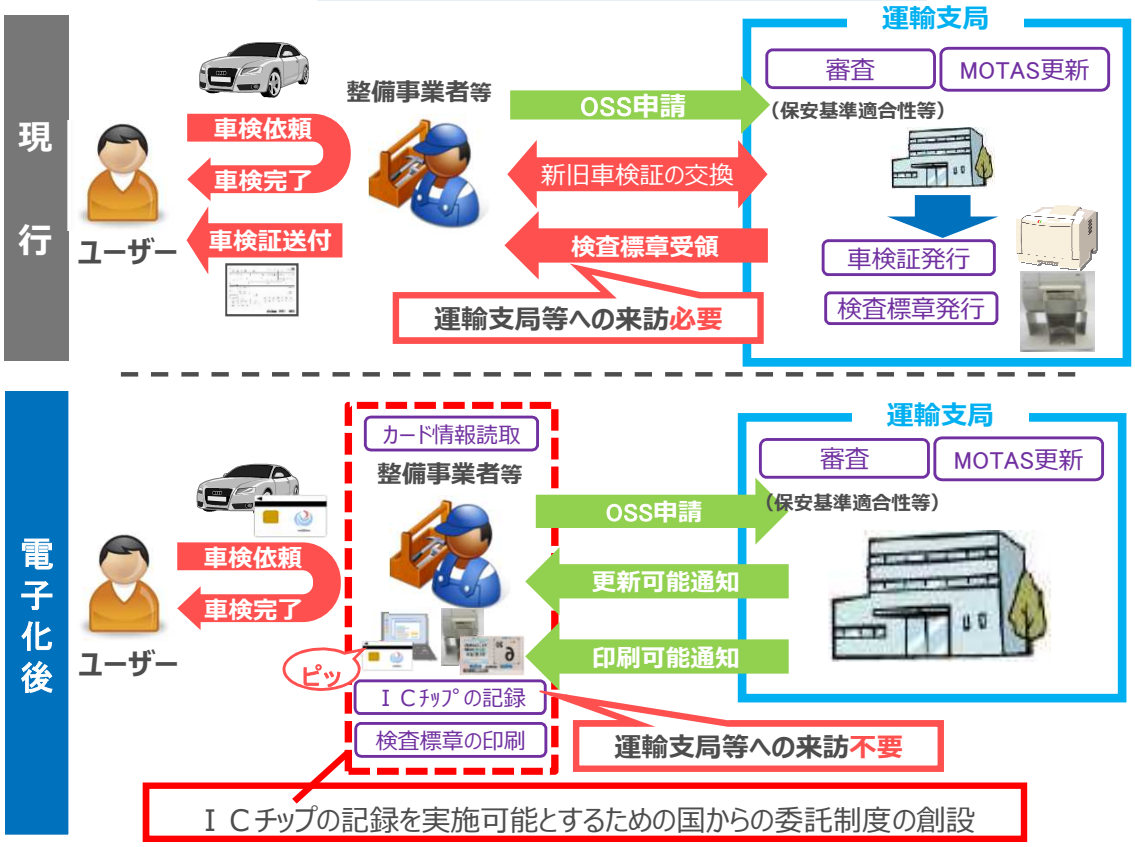
電子化後

【表面（イメージ）】

【裏面（イメージ）】



2. ICチップの記録事務の委託



別添7

自動車検査証のICカード化に係る新旧対照条文

国土交通省

新	旧
（自動車の検査及び自動車検査証） 第五十八条　自動車（国土交通省令で定める軽自動車（以下「検査対象外軽自動車」という。）及び小型特殊自動車を除く。以下この章において同じ。）は、この章に定めるところにより、国土交通大臣の行う検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けているものでなければ、これを運行の用に供してはならない。	（自動車の検査及び自動車検査証） 第五十八条　自動車（国土交通省令で定める軽自動車（以下「検査対象外軽自動車」という。）及び小型特殊自動車を除く。以下この章において同じ。）は、この章に定めるところにより、国土交通大臣の行う検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けているものでなければ、これを運行の用に供してはならない。
２　自動車検査証は、車台番号、使用者の氏名又は名称その他国土交通省令で定める事項が記載され、かつ、これらの事項、有効期間その他国土交通省令で定める事項（以下「自動車検査証記録事項」という。）が電子的方法、磁気的方法その他の人の知覚によつては認識することができない方法により記録されたカードとする。	２　自動車検査証に記載すべき事項は、国土交通省令で定める。
３　自動車検査証は、特定の自動車を識別して行う事務を処理する国の行政機関、地方公共団体、民間事業者その他の者であつて国土交通省令で定めるものが、国土交通省令で定めるところにより、自動車検査証の自動車検査証記録事項が記録された部分と区分された部分に、当該事務を処理するために必要な事項を記録して利用することができる。この場合において、これらの者は、自動車検査証記録事項の漏えい、滅失又は毀損の防止その他の自動車検査証記録事項の安全管理を図るため必要なものとして国土交通大臣が定める基準に従つて自動車検査証を取り扱わなければならない。	（新設）

別添８－１

ICチップの記録等事務の委託に係る新旧対照条文①

国土交通省

新	旧
（継続検査に係る自動車検査証への記録等に関する事務の委託） 第七十四条の五　国土交通大臣は、国土交通省令で定めるところにより、第六十二条第二項の規定による自動車検査証への記録及び自動車検査証の返付並びに第六十六条第二項の規定による検査標章の交付に関する事務（継続検査の結果の判定その他国土交通省令で定める事務を除く。）を国土交通省令で定める要件を備える者に委託することができる。 ２　前項の規定による委託を受けた者（次項及び第百条第一項第八号において「特定記録等事務代行者」という。）は、次に掲げる行為をしてはならない。 一　第六十二条第二項の規定により自動車検査証の返付を受けるべき者の請求がある場合において、災害その他やむを得ない事由がないのに当該自動車検査証への記録をせず、若しくはこれを返付せず、又は検査標章を交付しないこと。 二　前号に規定する場合において、当該自動車検査証以外の自動車検査証への記録をし、若しくは同号の者以外の者に自動車検査証を返付し、又は同号の者以外の者に検査標章を交付すること。 ３　第二十八条第一項及び第二十八条の二第一項の規定は、特定記録等事務代行者が自動車検査証への記録及び自動車検査証の返付並びに検査標章の交付に関する事務を行う場合について準用する。	（新設）

別添８－２

ICチップの記録等事務の委託に係る新旧対照条文②

国土交通省

新	旧
（自動車検査証の変更記録に関する事務の委託） 第七十四条の六　国土交通大臣は、国土交通省令で定めるところにより、第六十七条第一項の自動車検査証の変更記録に関する事務（変更記録をすることが適当であるかどうかの審査その他国土交通省令で定める事務を除く。）を国土交通省令で定める要件を備える者に委託することができる。 ２　前項の規定による委託を受けた者（次項及び第百条第一項第九号において「特定変更記録事務代行者」という。）は、次に掲げる行為をしてはならない。 一　第六十七条第一項の規定により自動車検査証の変更記録を受けるべき者の請求がある場合において、災害その他やむを得ない事由がないのに当該自動車検査証への記録をしないこと。 二　前号に規定する場合において、当該自動車検査証以外の自動車検査証への記録をすること。 ３　第二十八条第一項及び第二十八条の二第一項の規定は、特定変更記録事務代行者が自動車検査証の変更記録に関する事務を行う場合について準用する。	（新設）

別添８－３

自動車検査証のICカード化の施行期日に係る附則

国土交通省

道路運送車両法の一部を改正する法律

附則

（施行期日）

第一条　この法律は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

一　第一条及び附則第九条の規定公布の日

二　第二条中道路運送車両法第七十五条の六の改正規定公布の日から起算して二十日を経過した日

三　附則第三条の規定公布の日から起算して一年三月を超えない範囲内において政令で定める日

四　第三条並びに附則第十四条及び第二十条の規定公布の日から起算して一年六月を超えない範囲内において政令で定める日

五　附則第四条の規定公布の日から起算して三年を超えない範囲内において政令で定める日

六　第四条並びに附則第五条から第八条まで、第十三条（地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）第百六十条第一項第三号の改正規定及び同法第四百五十四条第一項第二号の改正規定に限る。）、第十五条、第十六条（租税特別措置法（昭和三十二年法律第二十六号）第九十条の十五第一項及び第二項の改正規定に限る。）、第十八条及び第二十二条（総合特別区域法（平成二十三年法律第八十一号）第二十二条の二第三項の改正規定並びに同条第十二項の表第百条第一項の項及び同表第百条第二項の項の改正規定に限る。）の規定公布の日から起算して四年を超えない範囲内において政令で定める日

第六条　第六号新法第五十八条第二項及び第三項の規定の適用については、第六号施行日から起算して一年六月を超えない範囲内において政令で定める日までの間は、同条第二項中「カード」とあるのは「カード（第五十九条第一項に規定する検査対象軽自動車の自動車検査証にあつては、自動車検査証記録事項が記載された書面）」と、同条第三項中「自動車検査証は」とあるのは「自動車検査証（第五十九条第一項に規定する検査対象軽自動車の自動車検査証を除く。）は」とする。

２　第六号施行日から前項の政令で定める日までの間に第六号新法第六十条第一項、第六十二条第二項（第六号新法第六十三条第三項及び第六十七条第四項において準用する場合を含む。）若しくは第七十一条第四項の規定又は附則第二十二条の規定による改正後の総合特別区域法第二十二条の二第三項の規定により交付され、又は返付された第六号新法第五十九条第一項に規定する検査対象軽自動車の自動車検査証については、同日後も、第六号新法第五十八条第二項及び第三項の規定にかかわらず、なお従前の例による。

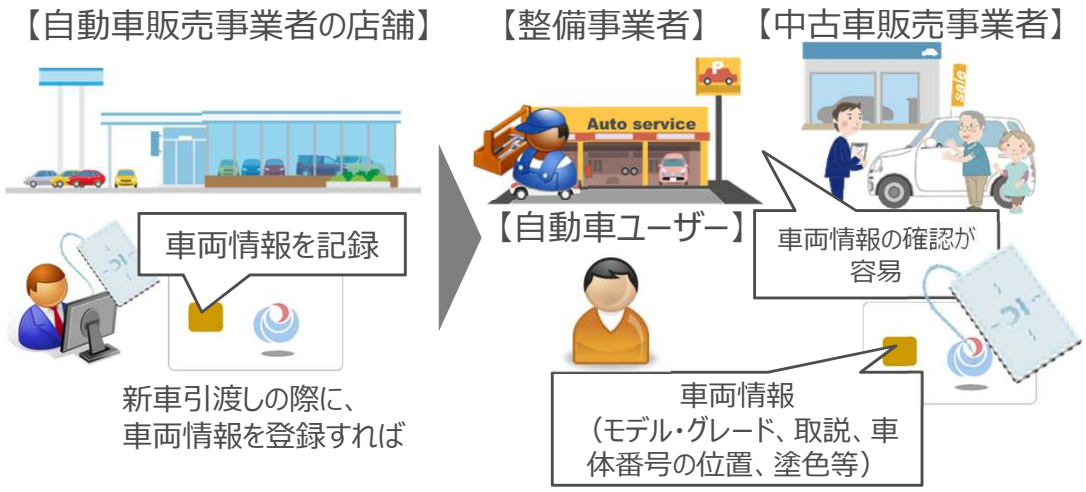
別添9

ユースケース①：車両情報を格納した利活用

国土交通省

用いる情報	利活用方策のアイデア
車両情報	車両のモデルグレード名・取扱説明書・車台番号の打刻位置などを格納すれば、点検整備での車両情報確認や２次流通での中古車販売事業者からメーカーへの問い合わせ等の負担軽減になる。

項目	アイデアから想定される状況
アプリの搭載者	• 自動車販売事業者
情報の記録機会	• 新車登録時に記録、以後更新なし
情報の記録者	• 自動車販売事業者
IC自動車検査証に持たせる機能	• 車両情報の記録、閲覧
情報の閲覧者	• 自動車販売事業者 • 点検整備事業者 • ２次流通に関わる事業者 • 自動車ユーザー
必要な端末やシステム	• ICカードリーダ/ライタ • 記録、閲覧用アプリ
活用が想定されるシステム	• 車両情報が記録された、各自動車販売事業者の業務システム
自動車検査登録手続きとの関係	• 自動車検査登録手続きにおいて必要な情報は含まれない
個人情報の取り扱い有無	• 個人情報は含まれない
関連する法制度の有無	• ―



検討事項（案）

１　目的（アイデアの趣旨）

・自動車ユーザーの利便性の向上・自動車関連産業の業務効率化につながる。
・整備・２次流通関連産業に携わる事業者数が多く、潜在的なニーズが見込まれる。

２　仕組み

〇制度面

・アプリの搭載者、情報の記録者及び情報の閲覧者を限定し、管理する仕組みが必要か。

〇技術面

・情報のデータ量はどの程度を見込むか。
・自動車販売事業者毎に情報の記載ルールが異なるのではないか。
・記録された情報の真正性を確認する仕組みが必要か。

〇運用面

・変更登録等で自動車検査証が新たに交付された際、情報を引き継ぐ仕組みが必要か。

別添10－1

ユースケース②：点検整備情報を格納した利活用

国土交通省

用いる情報	利活用方策のアイデア
点検整備情報	整備情報をデータとしてIC自動車検査証に格納することにより、整備事業者にとって点検整備の際、整備情報の管理が容易となり、点検整備の効率化が図られるほか、自動車ユーザーにとっても整備履歴の管理が容易となり、点検整備の励行促進につながる。さらに、過去の整備履歴を参考にすることが可能となるため、中古車の適切な査定につながる。

項目	アイデアから想定される状況
アプリの搭載者	• 整備事業者
情報の記録機会	• 整備実施時
情報の記録者	• 整備事業者
IC自動車検査証に持たせる機能	• 整備情報の記録・閲覧・追記
情報の閲覧者	• 整備事業者 • 自動車ユーザー • ２次流通に関わる事業者
必要な端末やシステム	• ICカードリーダ/ライタ • 記録、閲覧用アプリ
活用が想定されるシステム	• 整備情報が記録された業務システム
自動車検査登録手続きとの関係	• 自動車検査登録手続きにおいて必要な情報は含まれない
個人情報の取り扱い有無	• 個人情報を含まないことも可能
関連する法制度の有無	• ―

検討事項（案）

１　目的（アイデアの趣旨）

・自動車関連産業の業務効率化につながる。
・整備・２次流通関連産業に携わる事業者数が多く潜在的なニーズが見込まれるとともに、自動車ユーザーによる点検整備の励行促進につながる。

２　仕組み

〇制度面

・アプリの搭載者、情報の記録者及び情報の閲覧者を限定し、管理する仕組みが必要か。

〇技術面

・情報のデータ量はどの程度を見込むか。
・記録された情報の真正性が担保される仕組みが必要か。

〇運用面

・変更登録等で自動車検査証が新たに交付された際、情報を引き継ぐ仕組みが必要か。
・情報の記録主体となる点検整備事業者が複数存在することから、多数の事業者が共通で活用できる仕組みが必要とならないか。

別添10－2

ユースケース③：保険情報を格納した利活用

国土交通省

用いる情報	利活用方策のアイデア
保険情報	自賠責保険情報をIC自動車検査証に格納する。

項目	アイデアから想定される状況
アプリの搭載者	• 損害保険会社
情報の記録機会	• 新規加入時ならびに更新時と変更時
情報の記録者	• 損害保険会社の代理店
IC自動車検査証に持たせる機能	• 証明書番号等の自賠責保険情報を記録
情報の閲覧者	• 自動車ユーザー • 損害保険会社 • 警察（事故時）
必要な端末やシステム	• ICカードリーダ/ライタ • 記録、閲覧用アプリ
活用が想定されるシステム	• 自賠責保険情報が記録された、損害保険会社の業務システム
自動車検査登録手続きとの関係	• 自動車検査登録手続きにおいて必要な情報が含まれる
個人情報の取り扱い有無	• 自賠責保険の加入者情報
関連する法制度の有無	• 自動車損害賠償保障法 • 保険法

【損保保険会社の代理店】　【警察】　【自動車ユーザー】

保険情報を記録（自賠責保険）

IC自動車検査証と自賠責保険証明書を一体的に管理できる！

検討事項（案）

1　目的（アイデアの趣旨）

・自動車ユーザーの利便性の向上・自動車関連産業の業務効率化につながる。
・自賠責保険に関わる事業者数が多く潜在的なニーズが見込まれるとともに、すべての自動車ユーザーが裨益する。

2　仕組み

○制度面

・アプリの搭載者、情報の記録者及び情報の閲覧者を限定し、管理する仕組みが必要か。
・制度を見直すのであれば、現行の制度趣旨を踏まえる必要があるか。

○技術面

・事故現場などにおいて、事故当事者等が自賠責保険情報を容易に確認できる仕組みが必要ではないか。
・自賠責保険情報は携行義務があるため、オフライン環境でも　参照可能である必要があるのではないか。
・情報のデータ量はどの程度を見込むか。
・記録された情報の真正性が担保される仕組みが必要か。

○運用面

・自賠責保険の情報更新時に、証明書情報の再記録が必要か。
・すべての自賠責保険証が電子化されているわけではないため、紙との並行運用が必要となり、事務が複雑化し、経費の増加を招くのではないか。

ユースケース④：ポイント情報を格納した利活用

国土交通省

用いる情報	利活用方策のアイデア
ポイント情報	IC自動車検査証を、車両に関連する事業者（ディーラー、ガソリンスタンド、JAF）の会員証や会員向けポイントカードシステムの代わりとして活用する。

項目	アイデアから想定される状況
アプリの搭載者	• 会員ポイントの提供事業者
情報の記録機会	• ポイント付与、利用の際
情報の記録者	• 会員ポイントの提供事業者
IC自動車検査証に持たせる機能	• 会員ID等の記録機能
情報の閲覧者	• 会員（自動車ユーザー） • ポイント付与・利用する店舗等
必要な端末やシステム	• ICカードリーダ/ライタ • 記録、閲覧用アプリ
活用が想定されるシステム	• 会員ポイントサービスを提供する業務システム
自動車検査登録手続きとの関係	• 自動車検査登録手続きにおいて必要な情報は含まれない
個人情報の取り扱い有無	• 個人情報は含まれない
関連する法制度の有無	• ー

【会員ポイントの提供事業者】

複数の車関係のポイントカードを１枚で管理！

車に携行しているから、
財布に入れ忘れの心配無し！

検討事項（案）

１　目的（アイデアの趣旨）

・自動車関連産業のサービス向上につながる。
・ポイント制度を利用する自動車関連事業者数は多く、潜在的なニーズが見込まれる。

２　仕組み

〇制度面

・アプリの搭載者、情報の記録者及び情報の閲覧者を限定し、管理する仕組みが必要か。
・会員認証は会員IDのみとし、個人情報は記録しない仕組みとするのがいいのではないか。

〇技術面

・情報のデータ量はどの程度を見込むか。

〇運用面

・変更登録等で自動車検査証が新たに交付された際、情報を引き継ぐ仕組みが必要か。

別添10－4

ユースケース⑤：旅情報を格納した利活用

国土交通省

用いる情報	利活用方策のアイデア
旅記録情報	旅行先での記念スタンプのように、走行到着記念歴、北海道網走や知床半島走行到達歴の記録など、車の旅記録があると面白い。また、旅行先において旅記録が更新された場合に、当該地域で使える割引ポイントが付与される等、旅行者にインセンティブを与えられるような仕組みにする（地域の活性化や旅行動向に関するビッグデータの収集にも寄与）。

項目	アイデアから想定される状況
アプリの搭載者	• 旅記録サービスの提供者（旅行会社）等
情報の記録機会	• 旅記録の更新場所に到着したとき
情報の記録者	• 旅記録の協力店舗（道の駅）等
IC自動車検査証に持たせる機能	• 旅記録を管理可能とする情報の記録
情報の閲覧者	• 自動車ユーザー • 旅記録サービスの提供者（旅行会社）等
必要な端末やシステム	• ICカードリーダ/ライタ • 記録、閲覧用アプリ
活用が想定されるシステム	• 旅記録サービスを提供する業務システム
自動車検査登録手続きとの関係	• 自動車検査登録手続きにおいて必要な情報は含まれない
個人情報の取り扱い有無	• 個人情報は含まれない
関連する法制度の有無	• ―

【旅記録の協力店舗（道の駅）等】

旅記録を管理できる仕組みを自動車検査証に入れて、旅情報を記録

車両が全国どこに行ったか旅の記録が残る！

検討事項（案）

1　目的（アイデアの趣旨）

・地域振興・観光振興につながる。
・スタンプラリー等、他業種で成功している事例もあり、一定のニーズを見込めるのではないか。
・他の仕組み（スマホ等）で実現可能ではないか。

2　仕組み

〇制度面

・アプリの搭載者、情報の記録者及び情報の閲覧者を限定し、管理する仕組みが必要か。

〇技術面

・情報のデータ量はどの程度を見込むか。
・記念スタンプ等の旅記録を蓄積・閲覧できる仕組みを準備する必要があるのではないか。

〇運用面

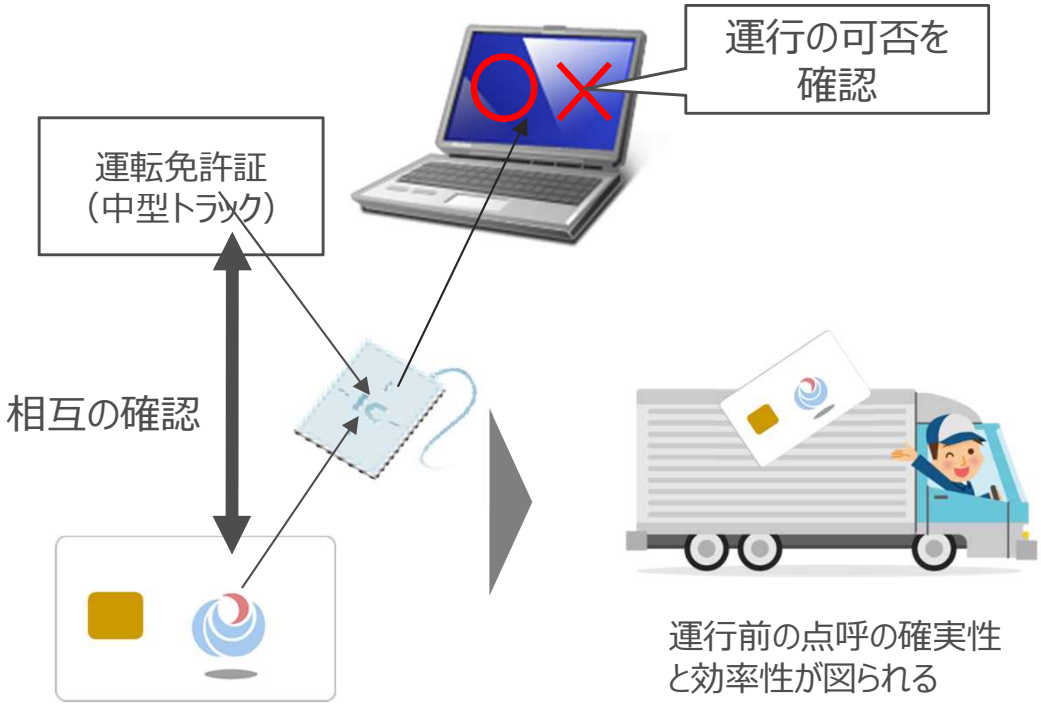
・変更登録等で自動車検査証が新たに交付された際、情報を引き継ぐ仕組みが必要か。

別添10－5

その他：免許証情報と連携した利活用

国土交通省

用いる情報	利活用方策のアイデア
自動車検査証情報と免許証情報	IC自動車検査証（諸元情報）と免許証情報を組み合わせることで、運行予定の車両に対する資格の確認を確実かつ効率的に行える。



IC自動車検査証の諸元情報と、免許証情報を電子チェック

運行前の点呼の確実性と効率性が図られる

検討事項（案）

1　目的（アイデアの趣旨）

・運送事業者をはじめとした自動車ユーザーの業務効率化及び利便性の向上につながる。
・免許資格と車両のマッチングのミスが軽減され、安心安全の確保につながる。
・運送事業に関わる事業者数は多く、潜在的なニーズが見込めるとともに、事故の減少を通じ社会全体が裨益する。

2　仕組み

〇制度面
・現行の法制度で、免許証情報を読み出し、IC自動車検査証情報と連携させることは可能か。また、制約はあるか。

〇技術面
・車両の諸元と免許証情報を組み合わせるシステムの構築等が必要か。
・アクセスできる情報を限定する等、セキュリティの確保が必要か。

〇運用面
・限定車検証等の「限定的に運行可能な条件・状態」の場合は、IC自動車検査証がないため、活用できないケースがあるのではないか。

検討項目

国土交通省

No	検討項目	内容
1	利活用事務の範囲	IC自動車検査証の利活用事務の範囲を検討する。
2	利活用事務の主体の範囲 （AP搭載者）	IC自動車検査証の利活用を行う者として規定されている、行政機関、地方公共団体、民間事業者その他の者それぞれにおける利活用事務の主体の範囲を検討する。
3	利活用方式	IC自動車検査証の空き領域を利用した利活用を実現する際の利活用方式を検討する。
4	個人情報等の取り扱い	利活用事務における個人情報等の取り扱いを検討する。
5	カードAPの開発及び搭載／消去	利活用事務で利用するカードAPの開発及び搭載／消去について実施主体及び方法について検討する。
6	アクセス権限の管理	利活用事務において、ICカードに格納する情報のアクセス権限管理について検討する。
7	情報の真正性の保証	利活用事務において、ICカードに格納する情報の真正性の保証について検討する。
8	利活用において必要となる環境と要件	利活用において必要となる環境とその要件について検討する。
9	利活用事務及びその主体の管理	IC自動車検査証の利活用事務及びその主体の管理について検討する。

別添11

【検討項目４】個人情報等の取り扱い

国土交通省

検討事項

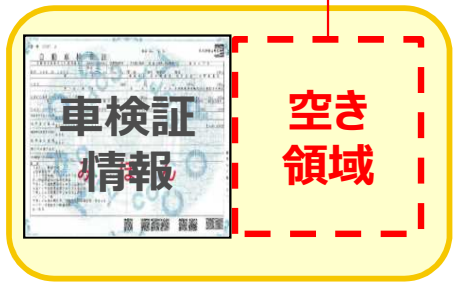
利活用事務を行うにあたり、利活用事務において**個人情報等を取り扱う事務を認めるか否か**、**認める場合の取り扱い方法**を検討する。

＜前提＞

【紙（現行）】

・現行の車検証において、**個人情報の取り扱いあり**

【ICカード】



・**ICカード化された場合でも、**車検証情報領域において**個人情報を扱うこと自体に変わりなし**

本検討項目においては、当該「空き領域」における個人情報等の取り扱いについて検討を行うもの。

１．実際に想定されるケースを踏まえた検証（許容するかどうかの方向性）

利活用方式での用法の可能性	個人情報の定義（参考）
• ［ローカル方式］カードに記録した個人情報に該当する可能性がある情報を用いて、利活用事務を提供する • ［サーバー連携方式］業務システムへのキー情報（識別子）として、個人識別符号に該当する可能性がある情報を用いて、利活用事務を提供する	■ 個人情報の定義（法第２条第１項） 「個人情報」とは、生存する個人に関する情報であって、次のいずれかに該当するもの。 1．当該情報に含まれる氏名、生年月日その他の記述等（他の情報と容易に照合でき、それにより特定の個人を識別できるものを含む） 2．個人識別符号が含まれるもの

- **車検証情報領域において個人情報を記録して取り扱っている以上、空き領域において個人情報の取り扱いを許容しないとする理由はない**のではないか。
- サーバー連携方式を前提として記録される**キー情報（識別子）についても個人識別符号として個人情報に該当してしまう可能性があることを踏まえると、**IC自動車検査証への**個人情報等の記録を許容しない場合に、利活用事務の幅が大幅に制限されてしまう**可能性がある。

⇒ 許容する

別添12－1

【検討項目４】個人情報等の取り扱い

国土交通省

２．許容した場合の制限の考え方について

個人情報を取り扱う利活用事務の**主体の区分に応じて、個人情報の取り扱いに関する法制度は異なる**。

No	代表的な法制度	対象
1	個人情報の保護に関する法律（平成十五年法律第五十七号）	事業者（個人情報取扱い事業者） • 国及び地方公共団体の責務等など基本的な事項も記載。 • 個人情報保有者の規制に関しては事業者を対象。
2	独立行政法人等の保有する個人情報の保護に関する法律（平成十五年法律第五十九号）	研究機関・国立大学・国立病院などに独立行政法人等
3	行政機関の保有する個人情報の保護に関する法律（平成十五年法律第五十八号）	国などの行政機関
4	各地方公共団体の個人情報保護条例	地方公共団体（都道府県・市区町村）

●空き領域においても、**規制対象となる法制度に応じて、各々の主体の責任の下で個人情報を取り扱う**ことになる。
ただし、国としては、利活用事務の主体が適切に個人情報を取り扱うことができるかどうかを確認する必要があるのではないか。
（車検証情報領域：国による責任　空き領域：主体による責任）

●その場合、特に、ICカード化されることにより携帯性が上がる可能性を踏まえ、各領域におけるセキュリティ対策を各主体で講じる必要があると考えられる。

●個人番号カードにおいては、以下参考のとおり一定の制限が設けられているが、自動車検査証における利活用事務においては、必ずしも特定の個人に結びつく情報ではないことから、一律に制限する必要はないのではないか。

参考情報：個人番号カードの空き領域（拡張利用領域）での個人情報の取り扱い

基本的に、**特に必要性が認められる場合を除き、**業務システムへアクセスするための**利用者番号等以外の個人情報を記録しない**こと、を方針としている。

検討結果

- 個人情報等を取り扱う場合、**利活用事務の主体の規制対象となる法制度に従い、利活用事務の主体が責任を持った適切な個人情報の取り扱いを求める**、としてはどうか。
- 現時点で具体的な制限を設けるのではなく、今後提案のあるサービスに応じて、個別に判断することとしてはどうか。

別添12－2

【検討項目５】カードAPの開発及び搭載／消去

国土交通省

検討事項

- IC自動車検査証の利活用促進のため、カード発行者（国土交通省）及び利活用事務の主体の利便性及び負担を考慮し、**カードAPの開発及び搭載／消去の実施主体やその制限及び実施方法の検討**を行う。
- また、変更登録等により**IC自動車検査証が再発行となる際に、カードAP及び格納された情報の引継ぎの必要性及びその方法の検討**を行う。

１．カードAPの開発方法（案）について

カードAPの開発方法（案）を以下に示す。

No	開発方法	説明
1	独自カードAPのみ使用	利活用事務の主体が、その利活用事務に応じて独自にカードAP（独自カードAP）を用意し使用する。
2	標準カードAPのみ使用	利活用事務の主体が、その利活用事務において、第三者より提供される標準的なカードAP（標準カードAP）を使用する。
3	標準カードAPと独自カードAPから選択して使用	上記独自カードAP又は標準カードAPを選択して使用する。

カードAPの開発方法（案）の比較を以下に示す。

No	開発方法	メリット	デメリット
1	独自カードAPのみ使用	・カードAPによる制約が無く、広い利活用事務の範囲で利用可能となる	・利活用の主体において、利活用事務毎にカードAPの作成が必要となる
2	標準カードAPのみ使用	・利活用の主体において、利活用事務毎に独自のカードAPの作成が不要となる	・標準カードAPの利用に適さない事務では利活用ができない ・第三者の標準カードAP提供が必要となる
3	標準カードAPと独自カードAPから選択して使用	・標準を利用すれば**カードAPを独自に開発することなく利活用が可能となり、独自カードAPを作成することにより、広い範囲の事務での利活用も可能となる**	・第三者の標準カードAP提供が必要となる

なお、カードAPは国土交通省から委託／承認を受けた機関にて、AID*1の採番・管理を行うものとする。

*1：カード識別子のことで、カードAPごとに採番する一意の番号である。

検討結果

- **幅広く利活用方策を実現するため独自カードAPを利用する**のが良いのではないか。
- **利活用事務の主体の利便性及び負担を考慮し、第三者による標準カードAPの提供を可能とし、利活用事務において標準カードAPの利用も可能とすること**が良いのではないか。

別添13－1

【検討項目５】カードAPの開発及び搭載／消去

国土交通省

２．カードAPの搭載／消去を実施する権限を有する者を制限することの要否について

カードAPの搭載／消去を行う主体を制限する案とその比較を以下に示す。

No	制限案	メリット	デメリット
1	カードAPの搭載／消去実施者を制限しない	• 誰でもいつでもカードAPの搭載が可能であり利便性が高い。	• **不正なカードアプリの搭載のリスクが高い** • 車両の使用者等に**カードAPを搭載/消去する仕組みを公開することが必要となり、コストの増大が懸念**される。
2	カードAPの搭載／消去を実施する者を国土交通省から委託／承認を受けた機関に制限する	• 不正なカードアプリの搭載を防止できる • 複数の利活用事務の主体が提供するカードAPを一度に搭載可能である。	• 国土交通省から委託／承認を受けた機関の事務所への来訪が必要となり、**利活用事務の主体及び車両の使用者の利便性の低下及び負担増大**が懸念される。
3	カードAPの搭載／消去を実施する者を利活用事務の主体に制限する	• 利活用事務の主体がカードAPを搭載するため、**カードアプリの搭載と初期情報の格納等が一度にまとめてできる。**	• 複数の利活用事務の主体が提供するカードAPの搭載を行う場合、それぞれの主体毎に手続きが必要となる。
4	カードAPの搭載／消去を実施する者を車両の使用者に制限する	• 車両の使用者がカードAPの搭載を行うことが可能であり利便性が高い。	• 車両の使用者に**カードAPを搭載/消去する仕組みを公開することが必要となり、コストの増大が懸念**される。

検討結果

- コスト及びセキュリティリスクの観点から、**カードAPの搭載／消去を実施する権限を有する者は制限すること**が良いのではないか。
- また、制限する場合、利活用事務の主体及び車両の使用者の利便性を考慮し、**利活用事務の主体に制限すること**が良いのではないか。

別添13－2

【検討項目５】カードAPの開発及び搭載／消去（情報の引継ぎ）

国土交通省

３．IC自動車検査証のカード再発行時のカードAP及び格納情報の引継ぎについて

IC自動車検査証が再発行となるケースにおいて、カードAP及び格納情報の引継ぎの可否について以下に示す。

No	IC自動車検査証が再発行となるパターン		説明	データの引継ぎについて
1	自動車検査証の券面記載事項の変更	使用者の人格に変更が無い	「使用者の氏名又は名称」以外の券面記載事項に変更が発生する場合や婚姻等による姓の変更や社名変更等により、使用者の人格に変更は無いが自動車検査証の「使用者の氏名又は名称」が変更となる場合	車両及び使用者（自動車検査証の所持者）の人格に変更が無いため、**カードAP及び格納された情報の引継ぎを行う仕組みを構築することは可能。**
2		使用者そのものが別人格となる	車両の譲渡等により使用者そのものが別人格となり、自動車検査証の「使用者の氏名又は名称」が変更となる場合	車両の使用者（自動車検査証の所持者）が変更となるため旧自動車検査証から新自動車検査証へのカードAP及び格納された情報の引継ぎは原則行わない。 **ただし、車両の新使用者の選択により、カードAP及び格納された情報の引継ぎを行う仕組みを構築することは可能。**
3	再交付		自動車検査証の紛失や汚破損等により、自動車検査証の交付を行う場合。	旧自動車検査証が無いことから、旧自動車検査証から新自動車検査証への**カードAP及び格納された情報の引継ぎを行うことは不可。**

【検討項目５】カードAPの開発及び搭載／消去（情報の引継ぎ）

国土交通省

４．ICカード再発行時のカードAP及び格納情報の引継ぎ方法について

IC自動車検査証の再発行の際、格納されていたカードAP及び格納情報の引継ぎを行う場合の引継ぎ方法案（誰が引き継ぐか）について以下に示す。

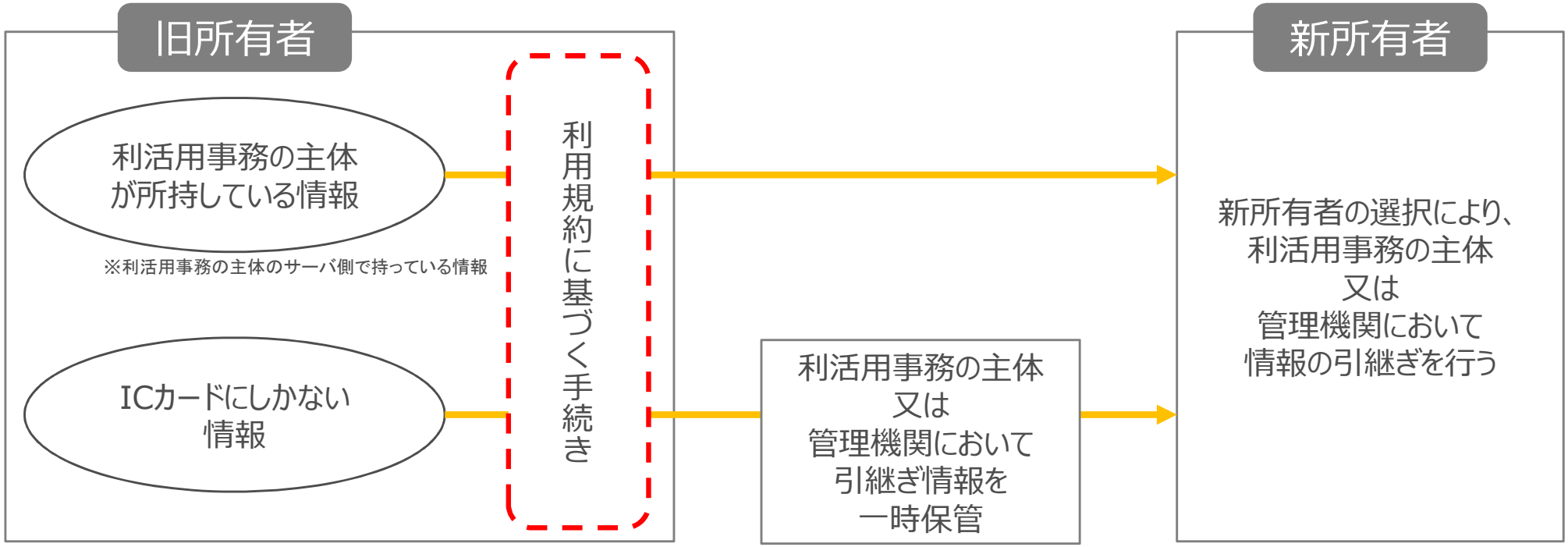
No	方法案	メリット	デメリット
1	国土交通省から委託／承認を受けた機関（管理機関）が引継ぎを行う	• 複数の利活用事務の主体が提供するカードAP及び情報の引継ぎが一度に可能となる。	• カードAP及び情報の引継ぎが必要な場合は、国土交通省から委託／承認を受けた機関（管理機関）の事務所等への来訪が必要となる。 • 旧IC自動車検査証の空き領域にある情報をすべて読み取り、カード発行時に再度それらの情報を書き込むための仕組みが必要となり、**コストが増大**する。
2	搭載されているカードAPを提供する利活用事務の主体が引継ぎを行う	• 利活用事務の主体がカードAPを搭載することを可能とした場合、同仕組みを利用してカードAPの引継ぎが可能である。	• 複数の利活用事務の主体が提供するカードAPを搭載している場合、それぞれでカードAP及び情報の引継ぎが必要となり、**車両の使用者の利便性低下及び負担増大**が懸念される。
3	車両の使用者が引継ぎを行う	• 車両の使用者が自らカードAP及び情報を引継ぐか否かを任意に選択できる。	• 車両の使用者にカードAP及び情報の引継ぎに係る機能を提供する必要があり、ICカードに格納されている**「鍵」等のセキュリティに係る情報が漏洩するリスク**がある。 • 旧IC自動車検査証の空き領域にある情報をすべて読み取り、カード発行時に再度それらの情報を書き込むための仕組みを使用者に提供する必要があり、**コストが増大**する。

※No3については、セキュリティ面とコスト面のデメリットが大きいため、次項においては、No1「管理機関」・No2「利活用事務の主体」が引き継ぎを行う方法案について検討を行うこととする。

【検討項目５】カードAPの開発及び搭載／消去（情報の引継ぎ）

国土交通省

前項の方法案については、メリット／デメリットのほか、「引継ぐ情報がどのような情報であるか」、「どのような仕組みが想定されるか」という視点も踏まえ、検討する。



・利活用事務の主体や利活用事務によって、取り扱う情報は異なる。
・いずれの情報においても、各利活用事務の利用規約等に従って処理されることとなる。
・これらを踏まえると、各利活用事務によって異なる情報や利用規約を一つの機関で網羅的に確認することは困難となることが想定されるのではないか。

検討結果

- IC自動車検査証が再発行となる際のカードAP及び格納情報の引継ぎについては、**利活用事務において引き継ぐ情報がどのような情報となるのか、利活用事務の主体がどのような利用規約を定めるかによって対応が異なる**。
- よって、一つの機関で実施するのではなく、**搭載されているカードAPを提供する利活用事務の主体が引き継ぎを行う**こととしてはどうか。

【検討項目８】利活用において必要となる環境と要件

国土交通省

検討事項

- これまでの検討項目の検討結果を受けて、IC自動車検査証の利活用事務を遂行するにあたり、**国土交通省や利活用事務の主体等の関係者が準備するべき環境を検討**する。
- また、関係者が準備するべき環境について、**利活用事務を安全に運用するために求める要件を検討**する。

踏まえるべき事項：検討項目「利活用方式」および「カードAPの開発及び搭載／消去」の検討結果

IC自動車検査証の利活用においては、IC自動車検査証の空き領域を活用し、以下の利活用方式で情報の記録及び参照を行うことが考えられるが、この場合に利活用事務及び自動車検査証を用いた事務を安全に運用するための環境が必要となる。

また、利活用事務の主体がアプリを搭載するにあたり、安全性／負荷低減等の観点を考慮する必要がある。

利活用方式	アプリ搭載者	記録者	閲覧者（利用者）
・独自キー情報 ・独自情報	利活用事務の主体	• 利活用事務の主体 • 利活用事務の主体が認めた者 （利活用事務の主体が選択したアクセス権制御による）	

踏まえるべき事項：個人番号カードの事例

個人番号カードの利活用（拡張利用領域利用）においては、拡張利用領域にカードAPを搭載するため『条例等利用領域に条例等利用アプリケーションのみを安全かつ確実に搭載する等の運用及び管理を行うシステム等を導入すること』が規定されている。

また、利活用事務の主体が行うべきセキュリティ対策が規定されている。（告示「通知カード及び個人番号カードに関する技術的基準」）

別添１４－１

【検討項目８】利活用において必要となる環境と要件

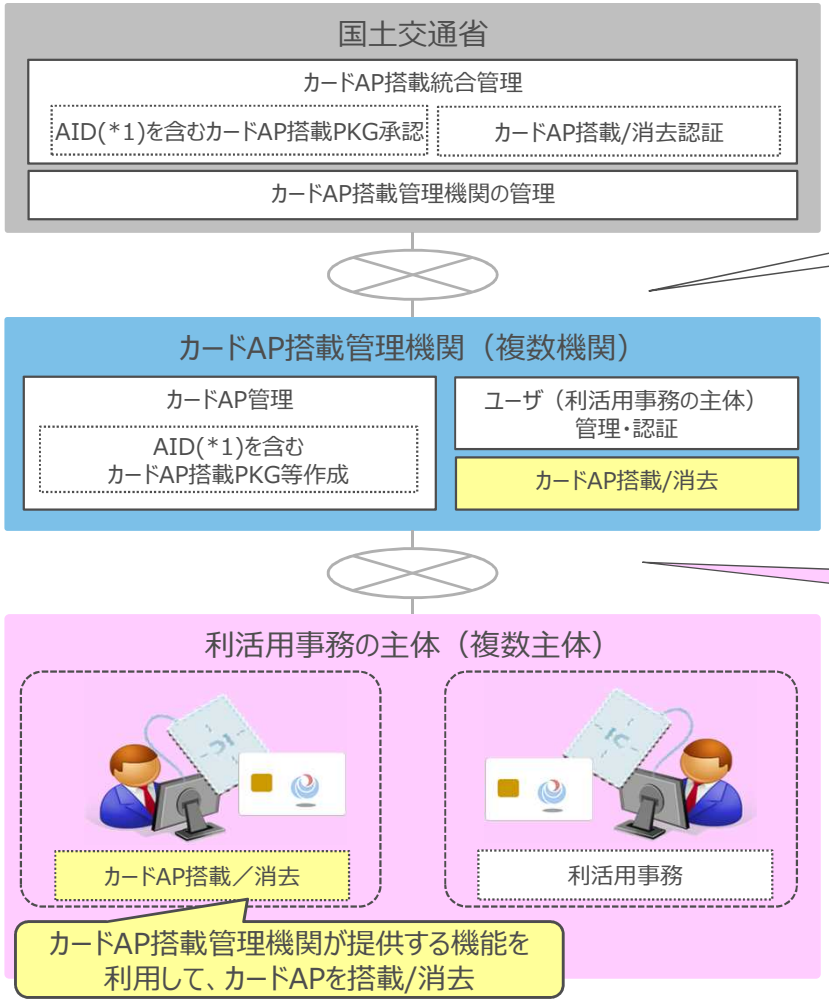
国土交通省

１．利活用において必要となる環境（案）

利活用事務の主体がカードAP（独自キー、独自情報）を搭載して利活用事務を行うためには、以下の観点を考慮し、環境整備を行う必要がある。

観点
- 利活用事務の主体によっては、独自にカードAPを搭載することに負担を感じる者が多いのではないか
- これを効率的行うためにも、利活用事務の主体に代わり、カードAP搭載等をサポートする受け皿が必要ではないか

→ 第三者機関の必要性（カードAP搭載管理機関）



【機器】
・端末／サーバ（カードAP搭載管理機関の管理等）
【機能】
・カードAP搭載管理機関の管理（認証等）
・カードAP搭載PKG承認に係る機能 等

【ネットワーク】
国土交通省が行うカードAP搭載管理機関機能と接続するためのネットワーク

【機器】
・端末／サーバ（カードAP搭載管理）
・ICカードリーダ／ライタ
【機能】
・カードAP搭載PKG等作成機能
・ユーザ管理／認証機能
・カードAP搭載／消去機能 等

【ネットワーク】
ユーザ管理・認証機能、カードAP搭載/消去機能と接続するためのネットワーク

【カードAP】

【機器】
・端末／サーバ（業務システム等）
・ICカードリーダ／ライタ

【機能】
・情報の記録／参照／更新機能
・業務システムとの連携 等

*1 AID：カードAP識別子のことで、カードAP毎に一意に採番を行う必要がある。AIDに重複が発生した場合、ICカードが正常に動作しなくなる。

別添14－2

【検討項目８】利活用において必要となる環境と要件

国土交通省

２．利活用環境に求められる要件（利活用事務の主体）

前項の利活用環境を実現するにあたり利活用事務の主体に求められる要件を以下に示す。（前項ピンク色着色部分）

環境		要件（案）
ネットワーク		利活用事務の主体の負担を考慮し、公衆網での接続とするか閉域網／専用線での接続とするか等を検討した上で定められた基準に適合していること。
機器	端末／サーバ機器	アクセス制御やウィルス対策ソフトの導入等を検討した上で定められたセキュリティ対策に関する基準に適合していること。
	ICカードリーダ／ライタ	IC自動車検査証の操作が可能であるICカードリーダ／ライタを選定する。
カードAP		アクセス制御等、安全に利用できる対策が実施されていること。
機能	カードAP搭載／消去	－ ※IC自動車検査証へのカードAP搭載/消去は、カードAP搭載管理機関から提供される機能を利用する。
	情報の記録／削除／更新	利活用事務の主体におけるアクセス権管理に応じて、ICカードに搭載したカードAP内へ情報の記録及び記録した情報の参照、消去することができること。

検討結果

効率的に利活用事務を推進するために**国土交通省が利活用事務の主体に求める環境と要件をガイドライン等に定める**こととしてはどうか。

別添14－3

【検討項目９】利活用事務及びその主体の管理

国土交通省

検討事項

検討項目８で提示したような利活用環境を取ることとした場合の**利活用事務及びその主体の管理方法や役割分担について検討**を行う。

利活用事務の各段階と管理内容

利活用事務の及びその主体を管理するにあたり、管理すべき範囲を示す。

利活用事務	検討事項	
申込 利用	・ＩＣ自動車検査証の利活用者による、申込手続	①
承認	・利活用の承認及び取消等の業務の運営主体	①
利用	・ＩＣ自動車検査証交換時（車検証交付時、故障交換時等）の利活用領域の運用方法 ・ＩＣ自動車検査証の利活用シーンごとの情報の管理主体	②
監督	・ＩＣ自動車検査証の利活用者において不適切な利用があった場合の措置	②
終了 利用	・基準に適合しなくなった場合の取り消し方法	②

各段階における管理をどのような方法、役割分担で行うかについて、次項以降（P42・P43）で検討する。

別添15－1

利活用事務及びその主体の管理①

国土交通省

１．利用申込～利用開始まで

新たな利活用事務の主体が利活用事務を開始するための運用フロー（案）を示す。

自動車関連事業者等が、IC自動車検査証の利活用について立案する。

利活用事務の実施準備に際して必要となる情報（準備が必要な機器や格納データの検討に必要な設計情報等の技術情報等）の開示を申請する。

開示された情報に基づき、利活用事務の方式を検討する。検討結果を受けてIC自動車検査証の利活用実施有無を確定する。

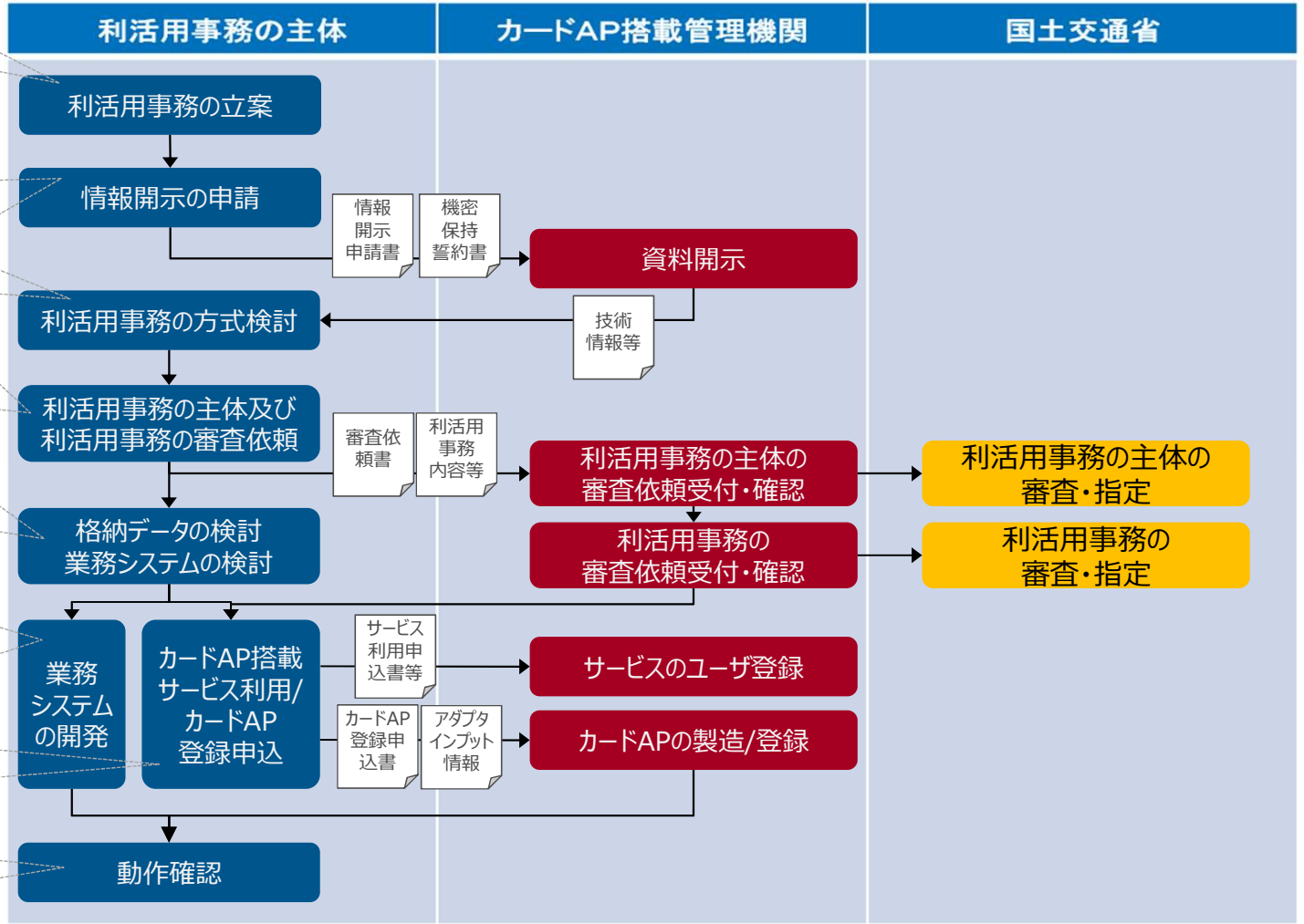
利活用事務の主体及び利活用事務の指定を受ける（審査）ための依頼を行う。

カードAP搭載管理機関による審査と並行して、IC自動車検査証に格納するデータとそのアクセス制御を検討する

必要に応じて業務システムの開発を行う。（既存の業務システムの改修や新規業務システムの開発等）

カードAP搭載サービスの利用申込及びカードAP（カードAP搭載PKG）の登録申込を行う。

カードAP搭載及び利活用事務の動作確認を行う。



別添15－2

利活用事務及びその主体の管理②

国土交通省

2．利用開始～利用停止まで

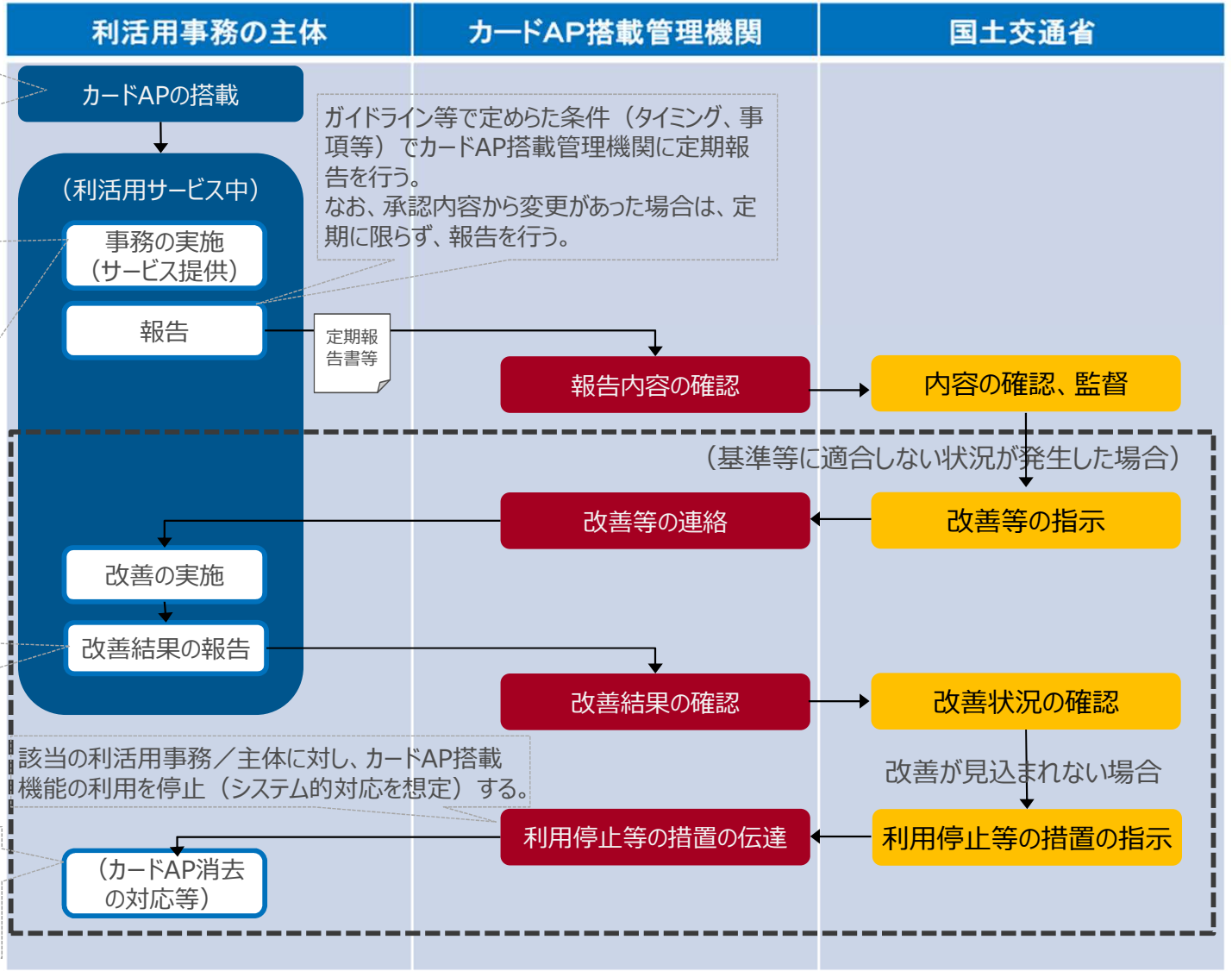
利活用事務の運用中における運用フロー（案）を示す。

カード所持者からの希望に応じて、カードAPの搭載を行う。なお、搭載にあたっては、カードAP搭載管理機関が提供する機能を利用することを想定。

①継続的な適合
　承認を受けた内容、およびガイドライン・基準等に沿って、利活用事務／利活用事務の主体を継続的に適合する状態に保ち、サービス提供を行う。
②搭載実績の把握
　利活用事務のカードAP搭載／消去の数値（カード枚数）を把握・管理する。また、必要に応じて、利用実績（サービスの利用状況）の把握を行う。
③問合せ等の対応
　利活用事務（サービス）に係るユーザ等からの問合せ等の対応を行う。

カードAP搭載管理機関（および国土交通省）からの改善指導等に沿って、改善を実施し、結果を報告する。

必要に応じて、利活用事務の主体の責務において搭載済みカードと回収し、カードAPを消去し、影響度に応じて国土交通省に報告する。



利活用事務及びその主体の管理

国土交通省

検討結果

利活用事務及びその主体の管理として、以下の方針としてはどうか。

- **利活用事務が定められた範囲であることを確認**するための審査を実施する。
- **利活用事務の主体が定められた範囲であること**、及び**必要となる環境が整備されていること**（又は整備される計画であること）**を確認**するための審査を実施する。
- **利活用事務及び利活用事務の主体が適切に運用されていること**、及び**利活用事務の利用状況等を確認**するため、利活用事務の主体より**定期的に報告を受領し、監査を実施**する。
- 監査の結果、**不適切事項等が判明した場合、適宜改善指導等を実施**する。

別添15－4

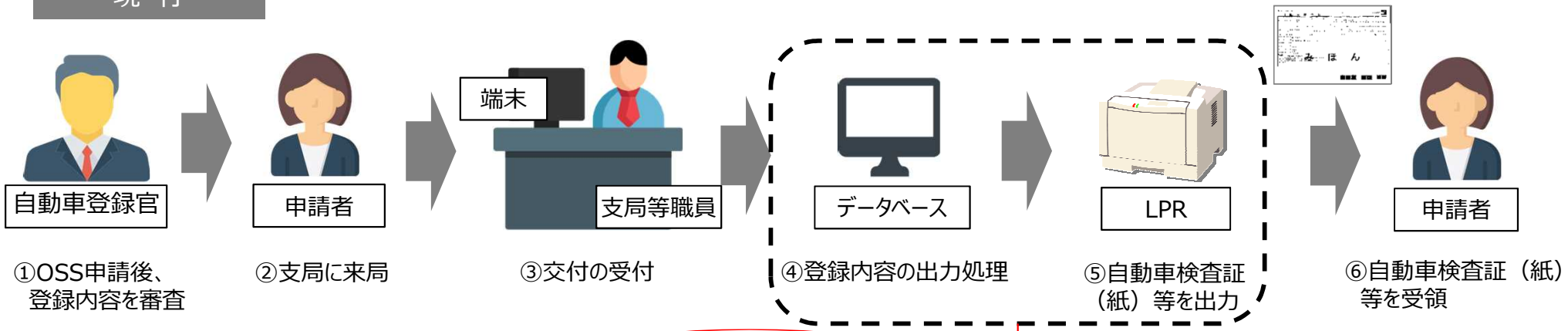
支局等における円滑な自動車検査証の発行・交付に向けて

国土交通省

○自動車車検証が紙からICカードになることで、車検証一枚あたりの発行時間が大幅に増加することが見込まれる。IC車検証の円滑な発行に向けて、支局等における効率的な業務運用・フローを検討・実行する。

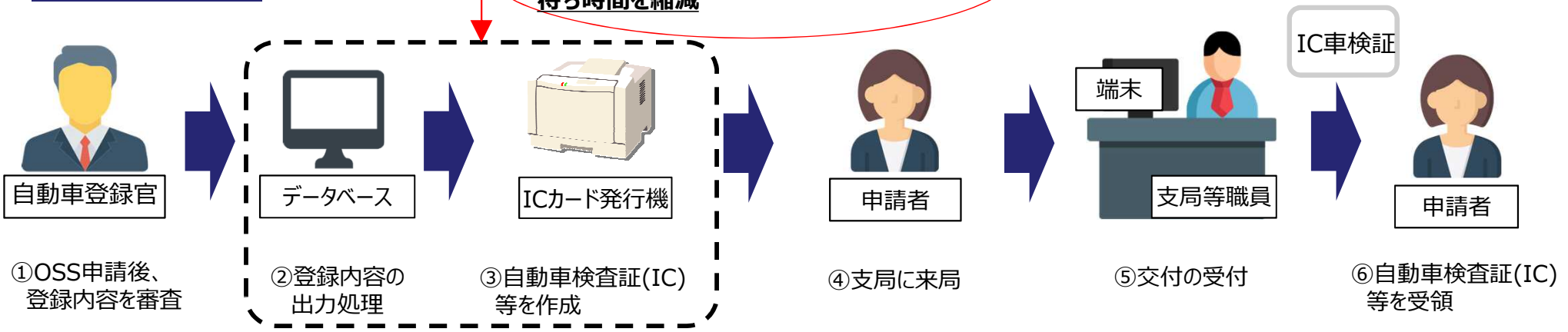
【例：新規登録（OSS申請）の場合】

現　行



OSS申請後の**登録内容の審査が終了した時点で車検証を出力**することで、**支局来局者の待ち時間を縮減**

電子化後（案）



※現段階の案であり、今後、法令との整合性の確認・整理及びフロー変更による問題点の洗い出し・検証を行い、システム要件定義に反映する必要がある。

別添16