

第3回 公共ワーキング・グループ 議事録

1. 日時：令和6年12月5日（木）14:00～15:36

2. 場所：オンライン会議

3. 出席者：

（委員） 中室 牧子（座長）、杉本 純子（座長代理）、落合 孝文、川邊 健太郎、
御手洗 瑞子

（専門委員） 戸田 文雄、田中 良弘、住田 智子、大橋 弘、片桐 直人

（事務局） 大平参事官

（関係者） 伊藤 洋 一般社団法人新経済連盟政策部 副部長

箕輪 佑樹 一般社団法人新経済連盟政策部 主幹

久保田 秀暢 国土交通省物流・自動車局 次長

谷合 隆 国土交通省物流・自動車局 自動車情報課長

高井 誠治 国土交通省物流・自動車局自動車情報課
自動車登録・情報化推進室長

大濱 健志 警察庁 長官官房審議官（生活安全局担当）

阿部 竜矢 警察庁 長官官房審議官（交通局担当）

平野 雄介 警察庁交通局 交通規制課長

前田 浩一郎 警察庁生活安全局生活安全企画課 犯罪抑止対策室長

4. 議題：

（開会）

議題. 「自動車保有手続のDX」

（閉会）

5. 議事録：

○大平参事官 それでは、定刻となりましたので、ただいまから、規制改革推進会議第3回「公共ワーキング・グループ」を開催いたします。

委員、専門委員の皆様におかれましては、お忙しい中、御出席いただきまして誠にありがとうございます。

事務局から会議に関する連絡事項を申し上げます。本日はオンライン会議となりますので、会議資料は画面共有いたしますが、お手元にも御準備いただければと思います。会議中は発言者の声ははっきり聞き取れますよう、基本的にマイクをミュートにさせていただくようお願いいたします。御発言される際はミュートを解除していただき、御発言後に再びミュートに戻していただきますよう御協力をお願いいたします。

続きまして、本日のワーキング・グループの出欠状況について御報告いたします。林委員、村上専門委員が御欠席との御連絡を承っております。また、本ワーキング所属委員のほか、御手洗委員が御出席でございます。なお、落合委員におかれましては、途中一時退席される旨、また、大橋専門委員、片桐専門委員におかれましては、途中で退席される旨、お伺いしております。

以後の議事進行は座長にお願いしたいと思います。中室座長、お願いいたします。

○中室座長 どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議題「自動車保有関係手続のDX」に入りたいと思います。自動車保有関係手続については手続全体で年間3,000万件を上回る件数があり、国民の大多数に影響がある手続としてこれまでも規制改革推進会議で様々な論点を取り上げてまいりました。今回はオンラインでの申請が可能なワンストップサービス、いわゆる「自動車OSS」が展開されているものの、一部手続において押印や書類の紙提出がまだまだ求められる、封印の取付け等の物理的措置を要する場合があるなど、デジタル完結を阻む規制が残存していることで、その見直し及び改善について業界団体から御要望をいただいておりますので、今日はその方策などについて御議論いただければと思います。

この議論に関しましては、一般社団法人新経済連盟、国土交通省、警察庁に御出席いただいております。

初めに、本日の議題に関する業界団体からの御要望をお伺いしたいと思います。一般社団法人新経連様から事前に御提出いただいた資料を基に御意見を頂戴したいと思います。大変恐縮ではございますが、会議全体の時間が限られております関係上、皆様、時間の厳守をお願いしたく存じます。新経連様、10分ほどで御説明をお願いいたします。

○一般社団法人新経済連盟（伊藤副部長） 新経済連盟の伊藤でございます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

私どもは2021年の4月に一度このテーマでのアジェンダでの議論に参加させていただきました。3年ぶりにまたこういう機会をいただきますことに感謝申し上げます。ありがとうございます。

では、プレゼンを始めさせていただきたいと思います。

本日の私たちの言いたいことのポイントはこちらにございますとおりです。自動車の保有に関連する手続は様々あり、それぞれ複雑なプロセスを構成する形となっております。簡潔に申し上げますと、民間ですと複雑なプロセスをどうやって改善していくかというところに各種のインセンティブが働くところでございますけれども、行政手続となりますとなかなかそれが動きにくいところがあります。結果的に先ほど座長の中室先生からお話がありましたように古い手続が残ってしまっているという側面もあります。昨今、様々なDXの動き等々がございます、ビジネス環境も進歩を続けているところがありますので、行政手続につきましてもそういうトランスフォーメーションを図っていただきまして、効率化を進めていただければというのが大きな新経済連盟としての主張でございます。

自動車の保有に関連する手続におきましては、今日のテーマとしましては自動車保有関連手続と封印のところの2点についてお話しさせていただこうと思いますが、それぞれこちらに記載のあるとおり、私たちから問題を挙げさせていただいているところがございます。自動車保有関連手続につきましては、そもそもデジタル化をしているところにおいてもまだまだ解決すべき課題があるというところ、どうしても残ってしまっているアナログ手続につきましてもやはり改善すべきところがありますよというところを申し上げた上で、それについても結論から申し上げますと廃止すべきであるというところを主張させていただきたいと思います。

また、こちらは御参考でございますが、なかなか自動車の情報というところは共通する基盤がない。車検情報ですと登録する制度がありますので、そこで横で見ることができるところが、車検の情報だけが自動車の情報ではないというところがあり、そういうところに情報の非対称性が存在していますので、そういうところも共通基盤で見られるものがあればいいなというところで、これは飽くまでも経済界の中での声でありますけれども、そういうものもあるというところを念のために添えさせていただきたいと思います。

まず、一般的な車の購入につきまして、中古車を例にこちらで簡単に図示をさせていただきました。新車においても大体こういう流れとなりますけれども、新車と中古車とではもともと車検を経ているか経ていないかというところがあり、車検を経ている中古車においては車検情報がかつて、そういうものが先に得られるようになっている。これが新車になりますと、購入契約をしてから車検等の手続に入りますので、その辺は後付けの情報になるという違いがありますが、大まかには自動車の購入についてはこういう経緯でなされているところがあると認識してございます。このうち、新経連といたしましては、黄色で囲いました文字のところを中心に今日は御説明をさせていただきたいと思います。

まず、自動車保有関連手続につきましては、デジタル化を国土交通省さんを中心に進めていただいているところがございます。これは御案内のとおりいわゆるOSSと呼ばれているものでございます。OSSについては、真ん中下のほうに国交省のホームページから貼り付けた図がありますが、もう少し細分化すると民間のほうで右のような説明をする団体さんもございます。これはさておきまして、こういう手続をする中で、例えばAPI連携というのが実はできるのですけれども、なかなかそういう情報が表に出てこないところがあり、実際にAPI連携をしている事業者さんといいますか、行政書士さんの団体らしいのですが、それは2～3社しかないという話をいただいているところがございます。こういったものをどんどん広めていくことこそが、例えばOSSの普及促進につながるものと考えてございます。なので、そういったことを積極的に進めていただければと。なるべくこういった情報についても出せるものは表に出していただければというところがございます。

次に、今日の私の説明の中でいろいろ複雑なプロセスが自動車保有関連手続についてはありますというところをお話ししているところがございますが、今日は中古車の新規登録、それも代理人によるもの、なおかつ、申請者と所有者が同じものというところに焦点を当

てて御説明させていただきたいと思えます。当該プロセスにつきましては、国交省さんのホームページを見ますとステップ①から⑮までの15段階のものがあるという説明がございました。私なりに整理をいたしますと、申請、それからいわゆる車庫証明の審査、それから自動車登録審査の3段階に分かれると認識してございます。

ちょっとここには書いてございませんが、こういうこともあるというところをここで御説明させていただければと思えますが、紙では保管場所審査、それから自動車登録審査のところは別々に手続がなされているところなのですが、OSSでは申請のところからがっちゃんこされているというところがあります。結果としまして、OSSを使うと保管場所審査の申請情報と自動車登録の申請情報を一緒に準備して出さなければいけないという状況にあるのですが、プロセスとしましては、先に車検情報がないと自動車登録審査のほうに進めないというところがあり、できれば申請を別々にして、保管場所申請のほうだけ先にして、そのプロセスを経て、それとは別に検査登録の申請をできるようにすると、なおこの審査のプロセスがスムーズになるという声もありますので、そういったところも御紹介させていただきたいと存じます。

ここはさらっとです。OSSの際でも書面等での申請が必要なものがこれだけあります。こちらがOSSを利用する際にも別途用意が必要なものという一覧でございまして、もともとアナログ手続におきましてはこれだけの書類が必要とされておりました。

先ほどのページで御案内したところを緑色で書いてございますが、実はそのほかにもこの赤枠で囲っているところも書面が必要というところが実際に事業者の声として聞こえてきているところでございます。

また、右の上から2つ目、保安基準の適合状況についてのところの書類につきましてもちょっと使い勝手が悪いところがございますので、それは次のページで御説明させていただきたいと存じます。

これが保安基準適合証の扱いに関するところでございます。この保安基準適合証そのものは電子化がなされています。ただし、もともとの紙の審査と同様に15日間という短い有効期間しか設定されていないところがありまして、どうしても申請書としましては15日間しかないということで心理的に焦りが生じるというところがあります。もちろんOSSそのものに乗っかることは良いことではあるのですが、そういう心理的な焦りというものが生じることのないように、プロセスそのものの迅速化を進めるなどといった改善を進めていただければと存じます。また、この保安基準適合証に代わる書類もあるようですけれども、そこら辺もうまく制度に合うように工夫していただきながら、こういう問題を全体で解決していただければと存じます。

次に行かせていただきます。これは結果としてなのですけれども、先ほど紙の書類が残存しているところがあるので、結果的になかなか完全なOSSの利用が進んでいないところがあり、ある程度までは紙でやりながら途中からOSSに移っていくということが大部分のケースで見られるところではありますが、その際に申請書そのものも紙で出されるケースが

非常に多くなっている。この申請書におきましては紙であるがゆえに押印が必要であったり、実印が必要であったり、実印の証明のために印鑑証明が必要だといったところがどうしても必要な手続として残ってしまうところがありますので、そういったことも省略できるように早くOSSの完全利用というものができると環境で、なおかつ、利用しやすい環境の整備を進めていただければと存じます。

以上がデジタル化されている部分についてのプロセスの中で新経連として聞いております課題感についての御説明でございました。

次は、残ってしまっておりますアナログのところの説明に入らせていただきたいと存じます。特にアナログの手続におきましては、場所によりまして出す書類の様式に違いがあるというところが大きな声として上がっているところでございます。これは国の機関である運輸局の例でございますけれども、実際に代理人の人が申請者に代わって手続をするケースにおいて委任状というものが必要になってくるわけですが、委任状について、同じ国の機関でありながらも地方の運輸局によりまして違いがあります。これはどの運輸局のものを使っても実際にはプロセスを進めていただけると聞いてはいるのですが、無駄なことを書かなくてはいけないような運輸局さんの様式もまだあるようですので、そういったものを排除してなるべくシンプルな形で統一していただくのがよろしいのではないかと考えてございます。

次は、都道府県ごとにある警察署さんのお話になってきます。一旦6ページに戻ります。右のほうに図がありますが、これは車庫証明を電子申請する際に実際にどういうものをつける必要があるかというところをまとめさせていただいてございますが、真ん中にあるとおり、まず図を入れます。そのほかに記載事項として上に記載の3つのことを書くようにという指示がございますが、これが紙だとどうなるかという、左側は、九州全般そうですが、福岡県警の例を挙げさせていただいてございますけれども、シャッターの有無という先ほどのページにありましたものに加えてまた1つ余計なといいますか、さらに求められているような情報がございます。これはOSS上の様式では求められていない事項でありますので、こういう全国的には必要でないのにこの地方だけ必要というローカルルールのものは外していくべきだろうと考えてございます。なので、言いたいことは、全国同じ様式で、なおかつ、簡便な形のものとしていくべきですというところを主張させていただきたいと存じます。

今のが車庫証明に付ける添付の紙でございますが、車庫証明の申請書そのものにも都道府県警さんによりまして差があるところでございまして、特にここの説明書きにありますとおり、東京都さんの警視庁さんとほかの都道府県とではもともと印紙を使ったか使わなかったかというところで複写の数、要は何枚用意するかというところが2枚や4枚という大きな違いがありますという話を聞いてございます。各都道府県所管の警察署さんがそれぞれに様式を用意しているところで、どうも埼玉県の様式は東京都以外では通じるというお話を伺ってございますが、どの警察署の書類だとどこでは通じないといったことのない

ように、ここも全国統一の様式をそろえていただければなど。その際には、なるべく書く情報が少なく、なおかつ、複写などがないような、なるべく枚数も少なく済むような形にいただければと考えてございます。

一旦ここで少しだけ話題を申請そのもののところに戻らせていただきたいと思います。今度は変更登録の話にちょっとだけ触れさせていただきたいと思いますが、3年前に変更登録の件で新経連から触れさせていただきましたが、その関連というところで聞いていただければと存じますが、今、実際の新規の登録には変更登録のステップを省略できる場所があるのですが、委任状においてはどうしても逆に電子化が認められたがゆえに、なかなか逆に電子的に要した書類が認められていないという事例があるところでありますので、御紹介をさせていただきたいと思いますが、新規のときにはこの委任状に電子証明書を付すのである程度格が保てるという形で問題なく受理されるパターンが多いように聞いてございますが、実際に電子証明書がない形の電子委任状については勝手に自作したのではないかと代理人が疑われるケースがあり、なかなか電子で受け取っていただけない。結果的に紙を提出するという事態が多々生じているという声を聞いてございますので、ここも改善いただければと存じます。ちゃんとどういうことを満たせば電子証明書が必ず受理されるといった基準を作っていただければということを考えている次第でございます。

以上がOSSの話でございます。

次に、封印の話に移らせていただきたいと思います。

その前に、封印というものは全ての自動車において必要とされているものではなくて、いわゆる普通車と小型車、3ナンバー、5ナンバー、7ナンバーの車において必要とされていますが、軽自動車においては不要とされています。実際世の中にどれだけそういった車の普及があるかという、実を言うと普通車、小型車、軽自動車に細分化いたしますと、軽自動車が一番多く売れているというのが世の中の実情でございます。要が一番売れている車に封印が付いていないという状況にあるということでございます。

他国の例を見ますと、これは韓国のニュースサイトから拾ってきたものですのでどこまで正確かは私も確証がないところですのですけれども、現在では日中韓の3か国だけが封印を制度としていまだに用いていると。その中の韓国も来年2月には抜けてしまうというところで、日中しか残らない状況になってしまう。だから、中国と日本だけとなって、日本としても参照する国が中国だけでは、それで国際ルールのものに従っているかというところが大分怪しいところもありますし、ほかの先進国はそういったものを使わずに封印に求められている効果を代替していると思っておりますので、日本もそういった国々の状況に合わせていくべきだろう。日本だけが中国と一緒に取り残されているような状況を早く解消すべきだと考えているところでございます。要は、もはやこの制度は形骸化していると言えるのではないかと考えている次第でございます。

また、実際に封印が付いている車、付いていない車でどれだけ盗難に差があるかというところ、これは警察庁さんが発表している資料でございますけれども、これは上位なのですか

ね、正確に上位とは書いていないのでそこはよく分かりませんが、ここにある10車種の中でダイハツのハイゼットという車種のみが軽で、残りが普通車ないし小型車というジャンルのものとなります。御覧いただければ一目瞭然でございますけれども、封印が付いているから盗難されないという状況では決してございません。むしろ言えるのは、封印しているのにこれだけ盗難があるということは、封印そのものの効果には疑問を抱かざるを得ない状況にあるというところでございます。無駄に封印を付けるためのコストを払うよりは、封印をなくして封印に代わる制度を見いだしていく必要こそがあるだろう。封印の意義を考えるよりも封印以外の道を探るべき時期に来ているのではないかと考えている次第でございます。

新経済連盟の御説明は大まかには以上でございます。

先ほど冒頭に申し上げました経済界として抱えているほかの課題というところで、自動車情報に関するデータ連携基盤がなかなか車検情報以外にはないというところがあって、これは経済界としても解決していかなければいけない課題だと考えているところがございます。ここは簡単にまた後ほど御覧いただければと思いますが、こういうものもあるというところを皆さんの頭のどこか片隅にでも置いておいていただければと存じます。

雑駁でございますが、新経済連盟からの説明は以上とさせていただきたいと存じます。

○中室座長 ありがとうございます。

続きまして、ただいま御説明いただきました御要望について、関係省庁から御意見をお伺いしたいと思います。国土交通省さん、10分でお願いします。

○国土交通省（久保田次長） ただいま御紹介いただきました、国土交通省物流・自動車局次長の久保田でございます。私から、ただいま御要望いただきましたことについて、かいつまんで御説明させていただきたいと思っております。

資料の投影をお願いします。

資料投影までの間に、私から今の御要望についてまず全体的な御意見を述べさせていただければと思います。まず、今、御要望いただいたOSSの手続を簡素化する、あるいはOSSを更に進めていく、あるいは封印についても、今、新経連さんからおっしゃっていただいた言葉として、封印以外の道も探るべきというところは基本的に全て我々もぜひやりたいと思っております。基本的な方向性は同じかなと思っております。その前提で、今から少し説明をさせていただきたいと思っております。次の2枚ほどでまずOSSとは何か、どんなことを今やっているのかということを中心に説明させていただいた上で個別の話に入らせていただきます。

まず、OSSの概要ですが、御存知のとおり各窓口、警察署、運輸局、あるいは税務所に行くのを全てオンラインで1回で済ませるということではございまして、下に書いていますが、登録自動車は軽自動車以外については新車の新規登録、継続検査、それから先ほどからあります移転でありますとか変更、あるいは中古新規、一時抹消といった手続をOSSでできるようにしておりますが、一方で軽自動車については一番下の中間登録というものが

できないというか、OSSの対象にはなっていない形になっています。この理由は後でまた少し触れたいと思いますが、このようになっています。

1枚めくっていただいて、今のOSSの利用状況でございますが、新車の新規登録について、あるいはその継続検査については指定整備工場、ディーラー等、それぞれ一括申請が可能になっていますので、全体の半分以上が使われている一方で、変更登録等は一括でできる申請ではなかなかないので伸び率が非常に低い。それから、先ほど新経連さんからの御説明にもありましたけれども、添付書類の電子化が進んでいない、あるいは押印といったところが進んでいないというのがなかなか伸びてこない状況かなと我々も認識しております。ここは我々も新経連さんと情報を共有させていただけるところかなと思っています。

次のページですが、今日いただいた御指摘事項は、我々のほうで頭の中を整理する意味で大きく分けて6つあったのかなと思っています。押印、証明書提出の見直し、それから譲渡証のデジタル化、それからOSS対象手続の拡大、軽自動車のOSS、先ほど言いました中間登録等への拡大、それから保管場所証明、あるいは登録手続の分割といった手続の利便性向上、それに封印の見直しという6つかなと思っていますが、いずれも対応予定、あるいは検討を更に進めさせていただければと思っています。

順番に説明させていただきたいとは思いますが、この丸、あるいは三角の中にも一部既に実施しているものもございます。さらに今後、マイナンバー、あるいはアプリの運用、あるいは書類のデジタル化を進めることで実施していきたいと考えているものがございます。

ただ、最初に座長からもお話がありましたが、我々は年間3,000万件以上の手続を対象としておりますので、今日明日というわけにもいかず、何年かに一度ある大規模なシステム改修に合わせてやるというのが基本の形になっております。具体的に言いますと、次のシステム改修が今から3年後の10年1月に行われるのですが、その10年1月のシステム改修のシステム設計をちょうど今、やっている最中ですので、基本的にはそこに載せるというものもございます。ただ、それを待っているとまだ3年もありますので、できるものは速やかにやっていきたい、検討も進めていきたいと考えているところでございます。

1枚めくっていただきまして、まず押印、印鑑証明書提出についてでございますが、既にOSSのポータルで電子委任状の作成というのはできるようになっていますが、下に四角で書いていますが、今後、委任状についてはマイナンバーカードの活用で広く使えるようにしたいと考えておりますし、それ以外の譲渡証明書につきましても、次のページで説明しますが、中古車の譲渡証明書についてもOSSの対象として広げていきたいと考えています。具体的に言いますと、次のページでございますけれども、ユーザー・ディーラーがスマホアプリを用いて譲渡証明書を作成する実証実験を今年度やっておりますので、その課題を整理した上で速やかに譲渡証明書の受入れについても検討して、速やかな実施に移ればなと考えているところでございます。

次のページでございます。3点目、OSS手続の拡充でございますが、平成17年度より中間

登録・継続検査のOSSを順次拡大しておりますが、御指摘のとおり、いわゆる相続の関係はなかなか複雑でOSSの対象になっておりません。ただ、例えば相続人が1人である場合などの簡易なケースというのがそれなりにありますから、こういうものをまず速やかに導入するように手続をやっていく。ただ、複数人にわたる相続がある場合など、複雑な手続については少し検討が必要かなと考えているところでございます。

4つ目でございます。先ほども言いましたが、中間登録という制度はそもそも軽自動車にはございませんが、こういった中間登録についてもできるだけ速やかに進めていきたいとは考えています。

ただ、ここで1点だけ資料に書いていないことを申し上げますと、こういう中間の変更の手続について、登録車の場合は手数料を頂いているのですが、軽自動車の場合は手数料を頂いていません。それで、先ほど申し上げた何年かに一度の大規模なシステム改修というものも、毎年3,000万件の申請がありますが、それに一件当たり何百円という手数料を頂いているのですが、それを積み立てて何年かに一度の大規模なシステム改修をやるという形になっているのですが、その積み立てる原資が軽については今のところ手数料ただでやっていますのでなかなか手当てできないということがありますので、どうしても遅れているということでございますが、車検証の変更記録等のOSSの拡充に向けては対応の必要性を今、精査しておりますので、システム改修はできるだけ何とかそういった予算を手当てした上で軽自動車の対象手続の拡充についても考えていきたいと考えているところでございます。

5番目、OSS手続の利便性向上でございます。保管場所証明と登録手続の分割についてでございますけれども、OSS申請においては、全ての書類を同時にそろえられない場合があります。これがOSSの課題となっております。下の絵を見ていただければ分かるのですが、保管場所証明書の申請にいろいろな添付書類もそろえて準備した上で申請するという形になっていたのですが、昨年10月より、あえて保管場所証明書の申請を紙により行った後の手続からOSS申請を行うという、一部紙にするというのをあえてオプションとして追加することで利便性を向上している。これは実は行政側にとっては手間が増えてやりたくなかったのですが、なかなか一括で申請できないので、ぜひこれだけは別にしてほしいということで、ハイブリッドと言っていますが、本当は我々はこれはやめたいのですが、こういうものをお金をかけて追加して少しでもOSSの利便性を向上するといったこともやらせていただいているところでございます。

それから、最後に封印制度について何枚か説明させていただいています。封印制度は確かにナンバーにこの封印をすることで、封印を外すときは真ん中に穴を開けないとなかなかネジが取れないようになっている仕組みなのですが、質問でいただいているのをいろいろ読ませていただくと、そっと外すときれいに取れてしまう場合もあるのではないのみたいな質問もありますが、今、そういった改良も考えていますが、この封印によってナンバーの付け替えができなくて、盗難車の場合、通常は封印なしで走るというのが非常に多いということで、盗難防止に役立っているのではないかなと思っています。先ほど新経連さ

んからの説明の中では軽自動車はそんなに盗難に遭っていないだろうということなのですが、実は先ほどの盗難車の多いものを並べるとやはりラグジュアリーカーが非常に多くて資産価値の高いものが盗難に遭う傾向にあるので、軽自動車と同じぐらいの資産価値のコンパクトカー、いわゆる1,000ccぐらいの車と比較すると、ちょっと古いデータになりますが、軽自動車がコンパクトカーの3倍ぐらい盗難に遭っているというデータもあるので、仮に今の封印をなくすと、極端なことを言うところのラグジュアリーカーの盗難の件数が3倍になるのではないかなという懸念も実は持っています。

ただ、だから我々は封印を残したいのですというのではなくて、封印と同じ効果のある制度が必要だということで、物理的に封印がいつまでも必要だと申ししているわけではありません。

まず一つの端的な方法としては、1枚めくっていただいて、封印の取付けの受託について、結局ナンバーの封印をつけるのに、いろいろな資格を持っている人はわざわざ運輸支局に来なくても封印できるのですが、この不要としている人の対象をこれから拡大して、まず手間を減らしていきたいと考えているのが一つございます。

それから、もう一枚めくってください。そういうものは考えていますが、封印について申し上げると、ネットなどでも封印していないものを見つけて警察に通報したら捕まえてくれましたというのが結構な割合でどこか出てくることがあります。

それから、先ほど韓国が封印をなくすというお話がありましたけれども、おっしゃるように我々も韓国で封印をなくすということは聞いております。ただ、それは封印のデジタル化をすることで封印と同等の効果を得られるのではないかとということも考えておられるようですので、物理的な封印ではなくても、封印と同じような効果を持つものについて、封印の効果を担保する措置を検討した上でDXを図って封印制度自体の見直しも必要かなと我々は考えております。

そういうわけで、最後のページでございます。右のほうに10年1月にシステム更改とありますが、ここに合わせていろいろな運用を開始するべく、手続の合理化というのは今、図っておりますが、これを待たずにできることについては順次やっていきたいと思っておりますし、封印についてもDX化の検討、これは矢羽根はこうなっていますけれども、韓国の封印を廃止してデジタル化することでどれぐらい効果が上がっているのかということも注視しながら、この辺の封印制度の在り方の見直しも考えていきたいと思っております。

雑駁ですが、私からの説明は以上でございます。

○中室座長 ありがとうございます。

それでは、警察庁さん、5分程度で説明をお願いします。

○警察庁（前田室長） ただいま紹介いただきました、警察庁生活安全局の前田と申します。スライドの投影を交通局さん、お願いします。

最初に、私からは封印に関してのお話をさせていただきたいと思っております。次のページをお願いします。まず、自動車及びナンバープレートの盗難被害の現状についてです。若干

資料が見にくいかもしれませんが、自動車盗の認知件数並びにナンバープレートの盗難被害の件数というのは令和4年から増加し続けています。加えて、部品狙いに占めるナンバープレートの被害の割合が4割を超えています。ほかの部品と比較して盗難被害の多い部品であるということが言えるかと思えます。

次をお願いします。また、車名別盗難台数は、上位10の自動車のうち8つの自動車が普通自動車ということですが、盗難防止に一定の役割を担う封印をなくしてしまうと、今以上に盗難被害が増加する可能性があると考えております。盗難被害が増加している傾向にあるという現状を見ますと、封印はなくすべきではないと言えるかと考えております。

続いて、封印の効果について御説明をいたします。次のスライドをお願いします。盗まれたナンバープレートですけれども、先ほど国交省が言われたように、別の車両に取り付けて使われます。これは本来のナンバーと異なるナンバーを付けることで車両とナンバーを紐付けられないようにし、そうすることで捜査の追跡を逃れる、捜査を攪乱するというようにしています。その結果、捜査としては困難となりますし、犯人の逃走を容易にさせてしまいます。さらに、そのような異なるナンバーの付いた車両を用いて、最近強盗もはやっていますけれども、ほかの犯罪を敢行するということがございます。以上のことから、封印をなくしてしまうとより簡単にナンバープレートの取り外しができるようになってしまい、事件の解決を遅らせるのみならず、更なる犯罪を助長することにつながるということで、社会全体の安全・安心が損なわれることになると考えています。

捜査の上では、別の車両にナンバープレートが取り付けられている場合に封印が取り付けられていないこと、また、封印に不自然な点が見られることがありますので、この封印に着目して盗品を発見することができます。したがって、封印をなくすということは捜査の端緒を減らすこととなります。被害品の発見が困難になって被害者に被害品を返還できなくなる可能性が高まりますので、被害者にとって不利益になると考えます。

まとめますと、盗難の発生が増加している現状がある中で、盗難防止の役割のある封印をなくすことは合理的ではないと考えております。また、封印をなくすと盗難被害に遭った被害者、ひいては社会全体に不利益をもたらす得るということから、封印は存続していただきたいと考えております。

封印に関しては、私からは以上でございます。

○警察庁（阿部審議官） 続きまして、警察庁交通局担当審議官の阿部でございます。保管場所証明、車庫証明につきまして御説明をさせていただきます。先ほど新経連さんからローカルルールが存在についての言及があった件についてでございます。

いわゆる自動車保管場所証明、車庫証明ですが、これの申請手続については申請書とその添付書面を作成して警察署に提出する必要があるということでございます。このうち申請書については国家公安委員会規則で様式が定められておりまして、また、添付書面については同じ国家公安委員会規則の中で使用権原、所在図、配置図に関する書面を添付しなければならないということが規定されております。これらの書類については各都道府県

警察において、申請者の便宜などの観点から添付書面の様式や記載例などを示しているところがございます。

2 ポツですが、これらの書類による申請手続きに関しまして、令和3年の規制改革実施計画を踏まえまして、警察庁から各都道府県警察本部に通達を発出しております。各都道府県警が個々に示した様式以外の書類であっても、規則に定められた要件を満たした書類による申請であれば、他の都道府県警が示した様式のものも含めて当該申請書などを受理するよう各都道府県を通達により指導しておるところでございます。また、大半の都道府県警では、その旨、すなわち当該都道府県警が示した様式以外のものでも受理するという旨をウェブサイトで明示しているところがございます。

このように、当方としましては、申請書類についてはどの都道府県警の様式でも受理するように指導しておるということで、本日御指摘があったようなローカルルールが存在により不受理にするという状態は基本的には解消されていると認識しているところがございますが、なお、御指摘のような課題が示されているということも踏まえまして、今後、所在図や配置図について様式例を警察庁から全国に示す方向で検討したいと考えているところがございます。

交通局からは以上でございます。

○中室座長 ありがとうございます。

それでは、質疑応答に移りたいと思います。限られた時間でありますので、御質問、御回答ともに簡潔にお願いいたします。また、議論を円滑に行うため、事務局におかれましては、委員、専門委員からの質問を要約し、画面に投影していただきたいと思います。今回の議題については論点が多岐にわたりますので、質問、御発言については、先ほどの関係者の御説明を踏まえ、私のほうで論点を区切りながらお伺いしたいと思います。

まずは要望者の資料にある論点1つ目の封印制度について御質問をお願いしたいと思います。御発言を希望される方は挙手機能でお知らせください。

大橋委員、お願いします。

○大橋専門委員 ありがとうございます。

封印についてですが、そもそも封印は専門の事業者でないと容易にできないということと、登録が正しくなされていない、封印をしていないものについては外観で容易に判別ができるということで、それが盗難の抑止になる点が効果だと伺いました。そうすると、封印がされていないことによる、国交省さんだとSNSとありましたけれども、そうした通報が相当程度あるということだと思うのですけれども、まず、年間でどの程度そうした情報提供があるのかという点はどのようなのでしょうかということが一点です。

これはなぜ重要かという点、封印の効果というものを一定程度担保する上で在り方を考えるという意味でも、効果をしっかり把握しておくことが重要だろうという点からであります。

また、封印制度は、SNSを使う市民がしっかり封印のことについて理解していないと思うのですが、そうした認知度というのは果たしてどのくらいあるのだろうかということも、若干私自身のことを考えても心許ないと思うのですが、そうしたものについてどの程度把握されているのか、あるいはその広報についての取組といったもので封印の効果を最大限上げるような取組というのも相当程度必要だと思うのですが、そうした効果のデータというものはお持ちなのでしょうかということをお教えいただければと思います。

以上です。

○中室座長 ありがとうございます。

では、続けて田中委員、お願いいたします。

○田中専門委員 ありがとうございます。私からも封印制度について3点質問したいと思います。

まず、国土交通省と警察庁にお尋ねします。先ほどそれぞれ封印制度について御説明いただいたのですが、世界的に見ると封印制度というのを採用している国はもう日本のほかには中国や韓国などのごく限られた国だけということですし、かつ、韓国では来年2月に廃止予定で、さらにその理由としては、先ほどの御説明にはなかったのですが、デジタル化によってかなり、新たなナンバープレートではなしに、盗難車の照会というのがすぐに行けるといえるシステムが整ったという理由もあると聞いております。既に国土交通省からは封印制度に代わる方法を検討するというお話をいただいたのですが、この新たな制度が運輸支局への出頭を必要とするのでは、見直しの意味がないような気がします。見直しの際には国民や事業者の負担軽減という観点を十分に考慮して、デジタル化等の観点から新たな制度を御検討いただくことをお約束していただけますでしょうか。

また、警察庁に2点お尋ねなのですが、先ほど封印をなくすことによって捜査の端緒が減って被害の発見等が困難になるという御説明をいただいたのですが、新経連からは盗難防止効果には乏しいのではないかという見解もいただいています。警察庁として具体的な数字として封印制度があることによって実際に犯罪の認知に至った件数、情報提供ではなしに盗難事件の認知までしっかりと至ったという客観的な件数というのは把握されているのでしょうか。

また、軽自動車や自動二輪車には封印がありませんけれども、実際にこれらのものについての盗難被害というのはなかなか認知できないで困っているという状況というのは客観的な統計等で明らかになっているのかということをお聞かせください。

以上です。

○中室座長 ありがとうございます。

引き続きまして、御手洗委員、お願いいたします。

○御手洗委員 ありがとうございます。御手洗でございます。本日、このワーキング外から参加させていただいております、ありがとうございます。

私は宮城県の中でも気仙沼市という、政令指定都市である仙台から2時間ぐらい離れたところに住んでおります。そうすると、自動車登録の手続について、例えば住所登録変更や、車を個人間売買したときに所有者変更をするときに毎回運輸支局に持ち込まなくてはならないということで、高速道路を使っても片道2時間とかがかかるのですね。そうすると地域の人たちにとっては非常に負担になっているかと思えます。封印制度がない軽自動車でも、こうしたナンバープレートの変更を伴うような手続の際には軽自動車検査協会の事務所なり支所なりに持っていかなくては行けなくて、同じように仙台に持っていかなくては行けないのですね。手続に丸1日かかりますし、業者に代行をお願いしても、所要時間が長くなるために高額になります。特に地方部においては生活の足として自動車を使っているような方々も多くて、本当に日頃スーパーに行くぐらいしか使っていないという方々にとって、車で高速に乗って2時間かけて登録のために行き、丸1日それで潰れてしまうというのは非常に時間的に、代行業者さんに頼む場合には経済的に負担が大きいですし、また、慣れていない遠距離を運転するというのは危険性も伴うことだと思います。

今回、封印制度の見直しをしていただいていると思いますが、基本的に車両の移動・持込みを伴う手続そのものを全体的に減少させられるように見直していただきたいなと思っております。封印制度はなくなったけれども結局車両持込みしなくては行けないとか、軽自動車のように封印制度はないけれどもやはり移動させるという手続ができる限りなくなるように、地元の車検場などで完結すると一番ありがたいかなと思うのですけれども、見直していただけないかというお願いでございます。

以上です。

○中室座長 ありがとうございます。

それでは、ここまでの各委員の御質問、御意見について、まずは国土交通省さんから御回答をお願いいたします。

○国土交通省（久保田次長） 御質問いただきましてありがとうございます。

まず、大橋委員からいただきました年間の件数なのですけれども、正直に申し上げて我々国交省の窓口に通報が来るというのは基本なかなかありません。おそらくこれは各県警さんなり警察に通報が行くという形で、盗難車だねと見つけたときにまず国交省を思い付く人が世の中に余りないのかなと思っています。

今回、ちょっと調べたのは、こういうSNSの投稿の状況などをある程度ばーっと調べたのですが、我々が今日お見せしたのはほんの一部でして、思った以上に100件、200件とどんどん次から次へと出てくるという状況に実は我々も正直申し上げてびっくりしているという状況でございます。

あともう一つ、封印の認知度ということなのですが、これも調べたことはございませんが、正直に申し上げてそんなに高くないのかなとは思っています。ただ、車というのはその辺をいっぱい走り回っていますから、例えば10%程度の認知度しかないとしても、10人に1人が封印がないというのにぽっと気付いた瞬間に、車はずっと走っている間にすぐに

100人ぐらいの人とすれ違ったり、後ろに付いたりするので、10%ぐらいでも封印のない車がぱっと目の前にあれば、非常にその効果は高いのかなという気はします。

ただ、おっしゃるように、これから韓国の封印の状況というのを調べていく中で、認知度であったり、あるいは広報のやり方などはこれから一緒に考えていかないといけないのかなとは思っています。

それから、田中委員からいただいた御質問で、ガラパゴスになっているのはあと中国と日本だけではないかということですが、この辺りは外国のナンバープレートについて言うと、結構その国その国でナンバーが簡単に取り外せないような工夫みたいなことは一方でやっていたりします。封印がない代わりにリベットで止めて一般の素人では取り外せないようにしているという国もあったりします。その国その国でナンバーが簡単に変えられないような仕組みというのはどうも導入しているようで、おっしゃるように封印というものを扱っているのは中国と日本だけかもしれませんが、いろいろな対策の中で日本は封印というのを選んでいるということだと思います。

ただ、先ほども説明の中で申し上げましたが、我々は封印という行為そのものが大事だとは思っておりません。それより大事だと思っているのは封印の効果というか、別の方法を考えるときに封印の効果を減じないということが大事なのであって、封印という行為そのものが大事だとは思っておりませんので、その中で、田中委員の御指摘にもありましたけれども、結局手間として封印と同じことだよねということではそれは意味がないと思っていますので、それは我々も本当にそのとおりでないとしますので、制度をこれから考えていく。一つは、やはり韓国が来年から封印をやめてデジタル化していくという田中委員の御説明にもあったようなことを、本当にそれで効果が上がるのかと、やってみたら盗難車が増えましたねというのではそれをまねるわけにもいけないので、その辺りの効果をちゃんと見た上で封印のもたらず効果を減じない方法というのをちゃんと考えていきたいなと思っています。

それから、御手洗委員から御指摘いただきました、できるだけ車両の移動を伴う手続を最小限というのは我々も非常に大事なことだと思っています。その一つの方法として、OSSを入れて何回も行かなくてはいけないのを1回に済ますということをやっていますけれども、更なる見直しというものを我々としても考えていければなと思っています。

一番大事なことは、少なくともデジタル化することで何か手間が増えたということにならないように、少しでも手間が減るようにシステムを考えていきたいと考えてございます。

以上です。

○中室座長 ありがとうございます。

警察庁さん、お願いします。

○警察庁（前田室長） 警察庁でございます。

封印制度によって犯罪の防止に至った件数を把握しているかということですがけれども、

こちらは結論から言うと把握しておりません。どうしても事件の件数の把握となると、例えば封印がおかしいということでそこを端緒にして自動車盗というものの認知に至るということで、より大きな犯罪の認知に至るということで計上をするということから、封印制度によって何か防止した件数というところまでの数値というのが取れていないというのが現状でございます。

あと、二輪車などはどうかということがありました。二輪車ではないのですけれども、例えば自転車の場合は防犯登録というシールを貼っていただいております。そのシールが剥がれているところを怪しいということで事件検挙につなげるといった、外観から異常が分かるという仕組みを使って犯罪の捜査の端緒にしているということを警察は行っております。

私からは以上です。

○中室座長 ありがとうございます。

私からも質問させていただきたいと思うのですが、先ほど来、大橋委員や田中委員からも御指摘がありましたとおり、本件の要諦はこの封印制度によって本当に犯罪の抑止に至っているか、あるいは防止に至っているかという点が重要なのですけれども、そのエビデンスに関しては警察庁さん及び国土交通省さんの両方から示されていないという理解なのではないかなと思うのです。特に警察庁さんの資料を改めて拝見してみますと、普通自動車で犯罪が多いということと、車両の盗難件数が増えているということは確かだと思いますが、そこと封印との因果関係は全く明らかではないということなのではないかなと思います。ですので、果たしてその負担を国民の側に強いるほどの効果があるのかということが非常に重要で、そのことの挙証責任は警察庁さんと国土交通省さんが負っておられるというのが私の理解です。

そのことを踏まえた上で、この制度自体の見直しには国交省さんは前向きだということでありまして、中長期的にはそれをということですが、それをどれぐらいの期間で実現できるのかということについていま一度伺いたしたいと思います。私からの質問は、その具体的なロードマップについて時間の経過とともにお示しをいただきたいということです。

続けて、住田委員からもコメントをお願いします。

○住田専門委員 ありがとうございます。

私はお願いみたいな形になるのですが、今後、見直し検討において国交省様が前向きに検討していただいているとは捉えましたというところ。封印制度やその見直しの方向性については、今まで話していただいているところ。短期的には封印のできる人を増やすなどしていただいているということだと思っております。中室座長と同じように私も中長期的なところの矢羽根が長いのが気になりましたというところで、封印の効果の担保は必要だとおっしゃっていただいておりますが、社会的負担や便益を総務省のガイドラインを用いて評価するとか、あとは他国の事例もいろいろおありになるということだったので、その事例も参考にしながら、国民、事業者様にとって費用対効果が見合っ

た制度になるように、できるだけ早く御検討いただけることを期待しますということをお伝えしたいと思います。

以上です。

○中室座長 ありがとうございます。

費用対効果の件も非常に重要だと思いますが、国交省さんから期間とロードマップについてお話しただいてよろしいですか。お願いします。

○国土交通省（久保田次長） ロードマップについて、今日矢羽根が書いてあったのは、心は何となくただらして結局やりたくないのですということをお願いわけではなくて、韓国で来年度入りますから、その効果をまず我々は見たいと思っています。なので、導入して2～3年の様子はぜひチェックさせていただきたいかなど。韓国をまねてデジタルイズしたけれども、結局韓国も余り役に立ちませんでした、盗難車が増えました、それをまねして日本もうまくいきませんでしたというのでは困るので、それは見させていただきたいなと思っています。そういう意味であえて書きませんでした。

追加で、数を把握していないのではないかということなのですが、おっしゃるように我々に直接通報があるわけではないので、どうやってカウントするのかなというのも非常に難しいところなのですが、我々の12ページを見ていただくと、これは封印がないことで通報や情報拡散につながった例というところをずっと書いているのですが、これを見た人の数は1,500万件とか2,600万件と結構な数が見て、それで通報して更にリツイートがあってという形で、ここに出ている数も我々はちょっとびっくりしているところがあるのですが、委員の皆さんの御指摘もございましたので、封印の認知度と、少なくともこういう封印のない車を見つけたときに皆さんどうしていますかという市場の調査は来年度予算などで少しでもやって、皆様にお示しできるようなことは早急にやりたいなとは考えております。

以上です。

○中室座長 ありがとうございます。

では、次のテーマに移っていききたいと思います。論点2「自動車OSSの見直し」というところから行きたいと思いますが、委員の皆さんから御意見、御質問のある方はいらっしゃいますでしょうか。

では、まず私から質問させていただきたいと思うのですが、まず新経連さんに確認させていただきたいと思います。ディーラーなどにおいて、現在、どの程度の人数、費用、時間が自動車関連手続に費やされているのかということをごっそりいいのでお教えいただきたいと思います。特に法人でOSS申請を行わないというケース、使わないというケースが散見されているということなのだと思いますけれども、その理由は何か具体的なものがありますでしょうか。

もう一つ、国土交通省さんにお尋ねしたいと思うのですが、新経連さんからは紙の申請のほうが便利な状況もあるという御説明だったので、国交省としてはOSS手続と紙での窓口の手続のスピード感について何か把握しておられる情報がありましたら、

お願いしたいと思います。

続きまして、片桐委員、お願いいたします。

○片桐専門委員 ありがとうございます。私からは、国土交通省さんと警察庁さんにお伺いしたいと思います。

国土交通省さんの御説明の中で、OSSの手続について、OSSだけで終わらせるのであれば、保管場所証明から自動車登録等の一連のものを一括でまず申請をかけて処理すると。それだと保管場所証明の書類準備がどうしてもそろわないということで、紙の保管場所証明の申請とOSSの手続というのを組み合わせたハイブリッドを用意しているということだったのですけれども、先ほどの新経連さんの御説明によると、OSSでも保管場所証明と自動車登録の手続を分けておいてくれるととてもありがたいのだという御指摘だったかと思うのですが、このようなシステムの改修というのは難しいのでしょうか。何かハードルなどがあれば教えていただきたく、また、ハードル等がなければぜひ検討いただけないかということでお伺いさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

○中室座長 ありがとうございます。

続きまして、川邊委員、お願いいたします。

○川邊委員 もろもろ御説明ありがとうございます。

国交省さんに2点質問ですけれども、1つ目は、資料6ページの自動車OSS未対応の手続についてです。相続での移転登録について、相続人が1人のような簡易なケースでは令和9年度中に対応できるが、相続人が複数の場合には少し検討が必要と先ほどおっしゃっていましたが、対応できない理由というのは何かあるのでしょうか。今後検討されている対応手続の追加や機能拡大があれば、教えていただければと思います。

2つ目ですけれども、同じく国交省さんに対して、資料7ページの軽自動車のOSSについて令和10年度にシステム改修を予定しているとのことですが、かなり先の予定かなという印象ですけれども、そこまでのロードマップというのはどうなっていますでしょうか。予算以外に何かここまで時間がかかるボトルネックがあるようであれば、少し詳しく教えていただければと思います。

以上となります。

○中室座長 ありがとうございます。

では、今の質問についてまずは新経連さんからお答えいただいでよろしいですか。

○一般社団法人新経済連盟（伊藤副部長） 新経連の伊藤でございます。御質問ありがとうございました。

まず1点目において、要はディーラーにおいてどれだけの労力がかかっているかという御質問についての御回答ですが、例えば一つのグループの中で複数ディーラーがある場合などにおいて共有されている部分があったりするので、一店舗当たりのディーラーでということになるとなかなか難しいところがあるのですけれども、意見として申し上げますと、中規模という具体的な定義があるわけではないのですが、感覚的に中規模のディーラーにお

いて月延べ300時間ぐらいを自動車登録関連手続に要したこともあるということを聞いてございます。それが質問の1点目でございます。

2点目、OSSを使わないことについてというところで、実際はどういう場合にOSSを使う・使わないのかという御質問でございますけれども、特に先ほどの車庫証明の申請と自動車登録の申請のところがなかなか一括だと申請しにくいというところがあるというところを事例として御説明申し上げました。このケースにおいては紙で先にやってしまったほうが早いので、そういうところが端緒になってそういう事情が起きていると認識しているところでございます。

以上でございます。ありがとうございます。

○中室座長 ありがとうございます。

では、国交省さん、お願いいたします。

○国土交通省（久保田次長） 国交省でございます。

まず、OSSと窓口で結局OSSのほうが時間がかかっているのではないかという御質問ですが、これは時間のかかるスタート地点をどこに置くかというのでも大分違ってまして、紙申請の場合は当たり前ですけども保管場所証明書や印鑑証明書などの書類を全部そろえてから窓口に来るので、当然のことながら即日で全ての手続が完了するので、申請から手続終了までというのは即日になります。

一方でOSSは、例えば何かの書類がそろっていないとか、申請してから保管場所の審査を経て保管場所証明書が出てきたりするので、審査期間というのは当然1週間とか2週間かかることになるので、申請から最終的な手続終了というのは、窓口に来るときは今申し上げた保管場所証明書の紙の申請の審査が全部終了してから国の窓口に来るので短く感じる場合があります。ただ、その起点を例えば保管場所証明書の申請をする前から両方比較するとどちらが早いのかというと、それはやはりOSSのほうが少し早くなるとは考えております。それが1点目でございます。

それから、片桐委員から御質問いただいております保管場所証明書と自動車登録を別々にできれば、システム改修上のハードルは何かあるのかというのは、私の先ほどの説明がちょっと舌足らずだったかもしれませんのでもう一度説明させていただきます。8ページを御覧いただければなと思います。私の説明で言いましたけれども、まず、一気通貫のオンライン申請は今もできます。それから、一気通貫の紙申請もできます。なのですが、保管場所申請だけ紙でやって残りをオンライン申請するというハイブリッドも5年10月についてできるようにしました。

ただ、先ほど御質問いただいた、例えば保管場所申請だけはオンラインでやってそれ以外は紙でやるというもう一つのハイブリッドというのは今はできない形にはなっていますので、今の御指摘のようなハイブリッドも何種類か、例えば3つの手続があって1個だけハイブリッドでやりたい、しかもそれぞれ手続1、2、3の1だけハイブリッドでやりたい、2だけハイブリッドでやりたい、3だけハイブリッドでやりたい、あるいは2、3だ

けハイブリッドでやりたいということの場合分けが増えていくので、その分のシステム改修が生じることになるので、システム改修経費みたいなものはいろいろ出てまいりますので、これはただでできるものではないので、要望を踏まえて多いものから、ある程度採算性も取れるようなものからやっていくしかないかなとは思っています。

それから、もう一つ御質問いただいた、相続で2人以上の場合にどうするのかということなのですが、複数でも法定相続の情報証明制度を活用できるような、申請内容がある程度限定できれば提出書面を固定できますので、これについてはOSSの申請の対象とできないか、関係省庁とぜひ検討させていただければと思っています。例として1人という限定した説明をして誤解されたかもしれませんが、複数でも定型的で限定できるものについてはやればやっていきたいなと思っています。

それから、軽のOSSの改修がかなり先で、もう一つ、我々のMOTASの改修も10年1月と申し上げましたけれども、今、何をやっているのかということなのですが、3,000万件と先ほど申し上げましたけれども、車3,000万台分の戸籍、しかもその戸籍に入っている情報はいわゆる車のナンバー情報だけではなくて使用者の住所、名前、所有者の住所、名前、さらにその車にどんな安全装置が付いているのかとか、自動ブレーキが付いているのかとか、排ガス規制は何年の排ガス規制なのかなどの情報が実は細かく、一台限りで見てもすごい情報が入っているのを3,000万件どうやって処理していくのかという結構膨大なことになっておりますので、実は今、もう既にシステム設計に入っています。システム設計のための基本設計というところに今入っております、これは大体5年に一回システム改修をやるのですが、一回システム改修が終わると次のシステム改修のための準備に入るという流れになっていて、実は3年あるのですが、我々の感覚からするとあと3年しかないということで、今、急ぎ具体的な話もしております。その中に今日御指摘いただいたことをできるだけ反映すべく、できるだけというか私の気持ち的には全て反映させるべく、システム改修に反映させていただければなと思っています。

ただ、期限について言うと、来年1月からOSS対象拡充の予定手続の利用見込みの調査をしまして、その上で必要経費を算定して、手続に係るシステム改修について関係する省庁とも調整した上で運用を開始したいと思っていますので、国よりは1年遅れますので、その間を使って来年1月からは今日の御指摘を踏まえた調査開始というのをやりたいとは思っております。それで、11年1月には間に合わせたいと思っています。

以上です。

○中室座長 ありがとうございます。

警察庁さん、お願いします。

○警察庁（阿部審議官） 警察庁の交通局でございます。

先ほどの片桐委員からの御質問、書類準備のタイミングにずれがあるということについてでございますが、先ほど国交省さんから説明があった話とかぶりますが、現在は、先ほどの国交省からの説明のとおり、いわゆるハイブリッドOSS申請を用いることによって対

応しているところでございますが、これをデジタル完結で進めていきたいということに関しては、国交省さんと連携して関係者のニーズも踏まえながら必要に応じてシステム改修等の対応について検討してまいりたいということでございます。

以上です。

○中室座長 ありがとうございます。

片桐委員、更問は大丈夫ですか。

○片桐専門委員 それだったら、1点だけよろしいでしょうか。最後に警察庁さんが言われたように、ハイブリッドだけではなくてOSSで保管場所証明と自動車登録が別々に出せるようになれば、もう少し利便性も上がるのかなと思いますので、その辺を踏まえて御検討いただきたいのと、それから、これは全体に通ずるところですけれども、御検討いただくとしていつまでにやっていただけのかということ、今日はお示しいただかなくてもいいですけれども、何かのタイミングでこちらにお伝えいただければと思っています。

以上です。

○中室座長 ありがとうございます。国交省さん、お願いいたします。

では、戸田委員、お願いいたします。

○戸田専門委員 ありがとうございます。

先ほどの相続人が複数名いるときの電子化なのですけれども、先ほどの国交省様の御説明によりますと、今、法定相続情報証明制度の電子化を法務省さんのほうで検討いただいているところでもありますけれども、それが電子化となれば、OSSと連結して戸籍等の証明書はいらなくなるという御説明ではなかったかなと思うのですけれども、もう一つ、100を超える車両の場合には遺産分割協議書が必要になって、併せて印鑑証明書も必要になるところなのですけれども、これも法務省さんの御見解ではマイナンバーカードを使った署名が電子証明書で印鑑の代わりになり得るという御見解をいただいているところなのですけれども、遺産分割協議書が電子化されていても、実際にその受け付ける機関のほうで署名検証できなければ使えないということで、実務上は全く使われていないというのが現状になっていて、この辺りも電子化を御検討されているのであれば、ぜひ遺産分割協議書の電子化対応とそれに伴う印鑑証明書の不要化も御検討いただきたいなと思います。

以上でございます。

○中室座長 ありがとうございます。

戸田委員、こちらはコメントということよろしいですか。

○戸田専門委員 お願いということでよろしく申し上げます。

○中室座長 ありがとうございます。

では、一旦2つ目の議題はここまでにさせていただいて、3つ目に移りたいと思います。ローカルルールでございます。

では、御質問のある方がいらっしゃいましたらお願いいたします。

では、御手洗委員、お願いいたします。

○御手洗委員 ありがとうございます。

私からは警察庁さんにお伺いがございます。保管場所証明、いわゆる車庫証明の交付期間が地域によってばらつきがあると仄聞しております。といいますか、私は実はつい最近、ちょうど車庫証明を取る手順を自分でもしていたところなのですが、やはり1週間ぐらいは時間を要しているようです。特に転勤族の方々でよく引っ越しをするとか、2週間後には次の任地にいなければいけないといった急な引っ越しをしているような方々は、この車庫証明の取得に1週間かかるというのはなかなか手続が大変だなと見ております。これはもう少し短い期間で車庫証明を出されている県警さんもあるように聞き及んでおりますが、どうした事情でその時間に差が出るのか、全体的にもう少し発行までの時間を短縮していただくことはできないか、お伺いさせていただけますでしょうか。

○中室座長 ありがとうございます。

杉本委員、続けてお願いします。

○杉本座長代理 ありがとうございます。

私は国交省さんに質問させていただきたいと思います。運輸支局への申請に関するローカルルールとしまして、新経済連盟さんからも委任状の例が挙げられていたかと思えますけれども、この委任状のローカルルール、委任状の様式が違うという点については、特に報告の資料にもこの様式の統一化に関する内容に関しては言及がなかったかなと思えますので、まずこの点について、なぜ委任状の様式を各運輸支局が定めているのかというところ、それに対してローカルルールの見直しということで、今後、国交省で統一の様式を作成してそれを全国で使用するという試みがなされていくのかどうか、この点についてまずお伺いしたいと思います。

さらに、御報告の中では、今後、押印に関する見直しとして、電子申請をする際には電子的な委任状の作成等に切り替えていくという御報告があったかと思えますけれども、まだその実現にも時間がかかる中で、現状では紙の書面で押印が必要とされている部分が多いというところも今日言及があったかと思えますので、ここの部分についても様式の標準化・統一化と併せて押印の廃止というものも進めるべきではないかと考えるのですけれども、その点についてのお考えをお聞かせいただければと思います。

以上です。

○中室座長 ありがとうございます。

私からも今の杉本委員の御意見に付け加えてなのですが、やはり標準様式に一本化してしまったほうがどう考えてもお互いに楽なのではないかなという感じがしまして、保管場所証明の申請様式について相変わらず混乱があるということなので、添付書類まで含む申請全体について標準様式に一本化するということがどうかということを警察庁さんにお伺いしたいと思います。

それでは、まずは国交省さんからお答えいただけてよろしいでしょうか。

○国土交通省（久保田次長） 御意見ありがとうございます。

まず、委任状の様式についてですが、過去の経緯を申し上げますと、参考様式という形で全国に示してこれに基づいてやってくださいということをやっていたのですが、おっしゃるように各地方で少しずつ変えたりして受け入れられないみたいな事態があるということですので、今年度中に標準様式を定めて全国で統一したいと思います。それは早急にやりたいと思います。

それからもう一つ、押印の廃止も、先ほど申し上げたマイナンバーを使うとか、先ほどいろいろ説明させていただいたものをシステム改修に併せて進めて、これをもっと早くやればということもあるのですけれども、なかなか1つの改修だけでも結構な数億というお金がかかるものですから、すごく膨大なシステムですので、まとめてどかんと10年1月に向けてやればなと思っています。

以上です。

○中室座長 ありがとうございます。

では、警察庁さん、お願いいたします。

○警察庁（阿部審議官） 警察庁の交通局です。

まず、御手洗委員からありました車庫証明の交付期間についての御質問でございます。これは各都道府県で標準処理期間を定めておりますが、大体の県で受理当日を含めて7日以内という標準処理期間を定めている警察が多いものと承知しております。保管場所審査の流れなのですけれども、申請を受理した後、保管場所の現地調査を行います。これが結構時間がかかるということなのですが、その後、部内決裁という流れで進んでいくわけですが、この現地調査には車両が保管されている場所や状況に応じてどうしても一定の時間を要するものだと思います。例えば保管場所が行ってすぐ目で分からない車庫にあるような場合、調査時にシャッターが閉まっていて中の確認ができなかった場合には、調査が翌日に持ち越されるといったケースもあると承知しております。

いずれにしても、先ほど委員御指摘のとおりなるべく早くという御要望があるというのは当然だと思いますので、個別具体的な状況に応じつつ、各都道府県警で現地調査の在り方を工夫するなどして審査期間の短縮を図っていると承知しておりまして、申請者¹の便宜の観点から引き続きそうした措置を都道府県警のほうで推進していくと考えております。御手洗委員からの御指摘についてはそういうことでございます。

それから、座長から、いわゆる様式がばらついていて一本化したほうがいいのかという御指摘でございます。これについては冒頭の説明の中でも御発言させていただきましたが、車庫証明の添付書面であります所在図や配置図が各都道府県で独自のものを用意していてなかなか混乱しているのではないかと、ということだと思っておりますが、これにつきましては、今回の御指摘も踏まえまして警察庁で統一的な様式例を定めて、それを全国に示していきたいと考えているところでございます。

¹ 「申請書」と発言していたが、発言に誤りがあったため修正。

取りあえず交通局からは以上でございます。

○中室座長 ありがとうございます。

御手洗委員、お願いいたします。

○御手洗委員 警察庁さん、御回答ありがとうございます。

車庫証明の申請書を出すと警察の方が現地確認をされているというのは承知しているところで、シャッターが閉まっていて中が見えないというのは特殊なケースな気がするのですけれども、そうすると、翌日に持ち越したとしても1営業日分余計にかかるぐらいのものなのかなと思います。これだけ警察署も日本にたくさんありますし、さらに交番も入ると6,000か所以上とかなのですかね、たくさんありますし、ふだん、不審車両がいる気がするのですけれどもと電話をするとすぐ交通パトロールをしてくださるほどの機動力がある警察さんが車庫の確認に1週間かかるというのは、現地確認をされているとはいえやはりちょっと腑に落ちない期間の長さを感じるのですけれども、どういうオペレーションで1週間かかってしまうのか。例えば警察署にこれを確認する人が1人しかいません、交番などのほかの交通安全課の職員にはお願いしないようにしていますみたいなことなのか何なのか分からないのですけれども、現地確認をしているとか、シャッターがある車庫で閉まっていることがあるという話を聞いてもやはり1週間というのは長いのではないかと思いますので、ここがボトルネックになっている手続はたくさんあるというか、困っている人はたくさんいると思いますので、ぜひ短縮については見直しをお願いできればと思います。

○中室座長 ありがとうございます。

田中委員、お願いいたします。

○田中専門委員 ありがとうございます。

先ほど自動車保管場所証明の申請書についての御回答をいただきましたけれども、これは実は名前は変わっていますがこの規制改革推進会議の本ワーキング・グループの前身でもかなり議論されていたところで、2回通達も出していただいていると思います。先ほどは添付書類の話を統一してお示ししていただけるということで、それはそれで非常にありがたいのですけれども、そもそも申請書自体が施行規則に書いてあるにもかかわらず、各都道府県が自前の書式を作った上で、さらに昔はですけれどもそれしか受け付けないということをやっていたので、行政手続法にも違反するのではないかという指摘があり、通達で対応していただくということがありました。

問題は、何年前か失念しましたが、前回のワーキングでフォローアップした際に、全47都道府県の警察全てで確実に自前の書式以外でも受け付けていただいているのですかという質問をしたところ、残念ながらそうではないので徹底いたしますという回答をいただきました。改めまして、現時点で47都道府県で間違いなく自前の書式でなくても受け付けているのかということを確認されているのかということをお質問させていただくとともに、添付書類だけで統一様式を作るという話ではなくて、最終的には施行規則に一本化していただきたいということのお願いを御検討いただけないかという2点について御回答い

ただきたいと思います。

以上です。

○中室座長 ありがとうございます。

こちらは警察庁さんでよろしいですね。

○田中専門委員 はい。お願いします。

○中室座長 お願いいたします。

○警察庁（阿部審議官） 警察庁の交通局でございます。

まず、御手洗委員から1週間かかるというのはいかにも遅いのではないかと、ということでございましたが、先ほど冒頭申し上げた1週間というのは飽くまでも標準処理期間ということでございまして、当方で調べましたところ、各都道府県の車庫証明の交付までにどれぐらいかかるかということなのですけれども、これはもちろん個別の案件ごとに違うのですけれども、平均で取りますと、一番多いのは3日間で交付しているのが大体半数ということでございまして、そこまでかかっていないケースが大半かなと思います。いずれにしろ、先ほど言いましたように各県に審査期間の短縮を図るようにやっていただきたいとは考えているところでございます。

それから、田中委員からの御発言でございます。まず、先ほど警察庁で添付書面の統一の様式例を示すということでございますが、これは規則で定めるという考え方もあるかと思いますが、逆に今は制度上は任意の様式でもいいという考え方でございまして、規則で様式を定めてしまいますと逆にそういうフレキシブルな対応が難しくなるかなとも思いますので、基本的には様式例という形で示すほうが申請者²の便宜にはかなうのかなと当方としては考えているところでございます。

それからもう一つ、申請書類はどの都道府県の様式でも認めておるのかということについてでございますが、これは全て網羅的にやっているか確認したわけではございませんが、我々が把握している限りではどの県でも他県の様式は認めていると聞いておりまして、逆にそれを拒否しているという事例はないと承知しておりますので、基本的には今はどの県の様式でもいずれの県も受け付けていると認識しているところでございます。

取りあえず以上でございます。

○中室座長 ありがとうございます。

国交省さん、何かございますか。

○国土交通省（久保田次長） ちょっと今の議題とは違うのですけれども、先ほどコメントとおっしゃっていただいた戸田委員から遺産分割協議書のことも考えてというお話があったので、もし差し支えなければお答えさせていただいてよろしいでしょうか。

○中室座長 もちろんでございます。お願いします。

○国土交通省（久保田次長） おっしゃるように遺産分割協議書を提出されると、最終相

² 「申請書」と発言していたが、発言に誤りがあったため修正

続人になる方が印鑑証明書を出していただかないといけないということになっているのですけれども、これについても所有者としてマイナンバーカードの代替ができないか、ぜひ検討させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

以上です。

○中室座長 すばらしい。ありがとうございます。

では、落合委員、お願いいたします。

○落合委員 今ほど田中委員と警察庁で議論されていた点についてです。田中委員から議論があった点としては施行規則にということをおっしゃられていましたが、問題の本質的なところというのが、その後に警察庁さんのほうで施行規則になるとフレキシブルではないというお話もありましたが、最終的に今まで何回か通達を出してきていただいているのに全く聞いてもらえないということで、同じことを行っても余り効果が出ないのではないかと、実効性を持って対策するにはどうすればいいのか、ということがあると思っています。本当に何もなければ、その対策が何も打てないのであれば、もう書き切って決めてしまうしかないのでは、ということではあると思いますので、これまで行ってきていただいたものとレベルが違う実効性を持つようなものがあれば、それでいいように思うのですけれども、そういうものを御検討いただけないか、というところについてはいかがでしょうか。

○中室座長 ありがとうございます。

警察庁さん、いかがでしょうか。

○警察庁（阿部審議官） ありがとうございます。

正直、我々のほうで申請を受け付けられなくて困った、という話を直接聞いたことは必ずしもございませんので、現状、全ての県においてちゃんと対応していると認識しているのですが、今回、こういう指摘があったことを踏まえますと、実態としてひょっとしたらそういう課題があるのかもしれないかもしれません。その辺は我々としても現場を更に把握した上で必要な措置を考えていきたいと思っております。取りあえず今の段階ではそういう答え方かなと思っています。

○落合委員 より一層突っ込んで別の方策を御検討いただけるということで、どうもありがとうございます。

○中室座長 新経連の伊藤様、どうぞ。

○一般社団法人新経済連盟（伊藤副部長） ありがとうございます。

実際の現場の声を少し御紹介させていただければと思います。様式が違うというところがあって、各都道府県に合った様式でないとう受理されないのではないかとという心理的なプレッシャーは各申請においてあると伺っております。また、書き慣れていない様式だとミスなどが出る可能性もあるので、そういうことにも用心をしなければいけないという思いもあると。

なので、特にディーラーさんや行政書士さんはどうしているかというと、実際に複数の都道府県警さんの様式を手元に置いて、このケースではこれを使う、このケースではこれ

を使うということを実際にやっています。なので、警察庁さんにそういう受付が受理されないケースが上がっていないというのが実例ではないかと思えます。なので、そういう現場の労力をなるべく削減する意味でも、様式そのものを根本的に統一していただければと存じます。お願いでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○中室座長 ありがとうございます。非常に重要な御指摘かと思えます。

それでは、時間が参りましたので、ほかに御意見や御質問がないようでしたら、自動車保有関係手続のDXの議事はここまでとさせていただきます。国土交通省さん、警察庁さんにおかれましては、本日の議論を踏まえまして必要な検討を速やかに行っていただき、措置をしていただくようお願いをいたします。

具体的には、国土交通省さんにおかれましては、自動車の譲渡の際に必要な譲渡証明書への押印、運輸支局への紙提出の廃止というのを含めて、自動車OSSを利用する場合にデジタル完結が可能となる手続方法を検討し、その実装をお願いしたく存じます。

また、自動車保有手続関係において運輸支局に来訪する回数を限りなくゼロに近づけることができるよう、手続上のボトルネックとなっている封印制度について、その社会的負担と社会的便益や、韓国という話が今日はありましたが、諸外国での実態に関する調査を実施するなどして制度自体の見直しをお進めいただきたいと思えます。

また、アナログ手続の見直しに併せて、自動車OSSで手続完結が可能となるよう業務及びシステムを見直し、また、OSS申請について、保管場所証明手続をOSS上で単独でできるようにする、相続などの未対応手続に対応する、軽自動車OSSについても対象手続を拡大する等、サービス対象手続の拡充をお願いいたします。

加えて、委任状などの運輸局ごとに示されている申請書類の様式について、ローカルルールを廃止して全国で標準様式が利用されるよう取り組んでいただきたいと思えます。その際、押印の廃止についても併せてお進めいただきますようお願いいたします。

警察庁におかれましては、自動車OSS活用や封印制度について、国土交通省さんと共に検討をお願いいたします。また、保管場所証明に係る手続について、警察庁の標準様式を添付書類も含めて作成・展開するなどして各都道府県警のローカルルールを廃止して、国民や事業者の実際の申請負担が軽減されるよう改めて取り組んでいただきたいと思えます。

今日、住田委員から御指摘があったのですが、費用対効果という考え方は非常に大事でありまして、例えば一件の事故や、あるいは盗難を防ぐためにいくらお金がかかってもいい、いくら機会費用を払ってもいいというわけではないので、費用対効果とのバランスでできること・できないことというのを整理していただきたいと思えます。国民の負担が限りなく小さくなるように御配慮をお願いしたいと思っております。

最後に、規制改革会議ではこの自動車関係手続についてはこれまでも何度も取り上げてきております。その都度前進しているとはいえ、国民に大きく影響する制度でありますので、その改革が中途半端なものになりますと、また同じ不満や要望が引き続き来るということになります。十分な効果を上げるためには、既存の延長線上で考えるのではなくて利

用者の目線に立って、関係者の目線に立って制度の目的を代替手段で達成するような抜本的な検討が必要になってくると思いますので、今後の検討に期待したいと考えております。規制改革会議では、引き続き本件についてのフォローをしてまいりたいと思います。

それでは、各団体、省庁の皆様におかれましては、本日はお忙しい中、どうもありがとうございました。「退出する」ボタンより御退室ください。

(各団体、各省庁退室)

○中室座長 以上で議事は全て終了しましたので、本日のワーキングを終わります。

速記はここで止めてください。