

第10回 デジタルガバメントワーキング・グループ
議事概要

1. 日時：令和3年4月20日（火）10時00分～11時12分

2. 場所：オンライン会議

3. 出席者：

- (委員) 小林喜光（議長）、高橋進（議長代理）、高橋滋（座長）、
岩下直行（座長代理）、佐藤主光、南雲岳彦
- (専門委員) 住田智子、田中良弘、中林紀彦、濱西隆男、林達也、八剣洋一郎
- (政府) 河野大臣
- (オブザーバー) 尾原内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室参事官
- (事務局) 渡部規制改革推進室次長、山西規制改革推進室次長、
大野参事官、藤山企画官
- (ヒアリング出席者) 一般社団法人新経済連盟：小木曾政策部長
国土交通省：江坂自動車局次長
国土交通省：金子自動車局自動車情報課長
警察庁：新田長官官房審議官（交通局担当）
総務省：東自治税務局自動車税制企画室長

4. 議題：

(開会)

- 個別分野におけるオンライン利用率の大胆な引上げについて
 - ・自動車保有手続のワンストップサービスにおける課題等について
(一般社団法人新経済連盟からのヒアリング)
 - ・自動車保有手続のワンストップサービスについて
(国土交通省・警察庁・総務省からのヒアリング)

(閉会)

5. 議事概要：

○高橋座長 それでは、定刻となりましたので、第10回「デジタルガバメントワーキング・グループ」を開会させていただきます。

委員、専門委員の皆様方におかれましては、御多用中、御出席いただきまして、ありがとうございます。

今回も、オンラインで開催しております。お手元に資料を御準備いただき、御参加をお

願いたいと思います。よろしく申し上げます。

会議中は、雑音が入らないよう、画面左下のマイクアイコンをミュートにさせていただきますようお願いいたします。御発言の際はミュートを解除して御発言いただき、御発言の後は再度ミュートにさせていただきますよう、御協力をお願いいたします。御発言いただく際は、「手を挙げる」ボタンを押していただきますと、順番に指名をさせていただきます。

なお、進行時間は厳守したく存じます。大変恐縮に存じますが、質問につきましては、要点を絞ってコンパクトに願いたいと思います。

○高橋座長

本日御出席予定の河野大臣はもうすぐ見えられると思います。

小林議長、高橋議長代理にも御出席をいただいております。ありがとうございます。

また、オブザーバーとして、内閣官房IT総合戦略室の尾原参事官に御同席いただいております。お忙しいところ、ありがとうございます。

それでは、早速、議事「個別分野におけるオンライン利用率の大胆な引上げについて」に移りたいと思います。

自動車保有するには、自動車登録や保管場所証明、自動車税の支払いなど、国土交通省、警察庁、総務省の3省庁をまたがった手続が必要となっております。ワンストップサービスの導入等、一定の取組はされてまいりましたが、窓口審査の方が早いとの声も聞かれます。手数料や税をばらばらに支払わなければならない仕組みの見直しなど、3省庁が連携・協力して対応することでさらなる行政サービスの改善が可能となるように思います。

まずは、新経済連盟政策部、政策部長の小木曾様より、事前に御提出いただきました資料1「自動車保有手続のワンストップサービスにおける課題等について」を基に御説明を頂戴したいと思います。

それでは、10分程度で御説明を頂戴したいと思います。よろしく申し上げます。

○新経済連盟（小木曾部長） よろしく申し上げます。小木曾でございます。

今回は、機会をいただきまして、ありがとうございます。

今回の要望事項は、大きく分けまして3つでございます。今、お話がありましたように、デジタル化について、ワンストップ、ワンスオンリー、あるいは、デジタル完結、様々なキーワードで総論として枠組みをはめた上で各個別の議論をしていると認識をしております。個別の議論をするときに、今日取り上げる分野は正にその徹底度合いが問われるところが象徴的に表れている分野だと思いますので、非常に重要なことだと思っております。正に象徴的な分野でありますので、その徹底度合いを問うということでございます。大きく分けまして、3つでございます。ばらばらなものをどう連携できるか、マイナンバーカードの利用などによってデータを突合せさせることによってもっと効率化できないか、それから、少々毛色が変わりますが、軽自動車と普通車の制度で、軽自動車並みの手続に普通車もそろえることによっても全体として効率化が図れないか、という3点でございます。

ページをめくります。まず、要望事項①に関連しまして、車庫証明申請のフローでございます。車庫証明は、現在、本人・代理人が申請して後日警察署でステッカーを受領します。正にもらう側としてのワンストップを求めるのは自然な流れですので、運輸支局で受領できないでしょうか。そもそもこの車庫証明が電子化されて全てが将来にはオンライン完結するということでございますが、それに向けてできる限り早く利用者利便性向上をやる必要があると思っております。

これも非常に分かりやすい事例ですが、OSSの場合、この下の左側の図にありますように、納付番号をポータルサイトで取得してインターネットバンキングで支払うことができるという制度になっています。これを見ると一見しっかりやっているのだなという感じに見えるのですが、手順フローに落としたものが右側になります。手順フローで分解していくと、いろいろな手数料や税の納付が、画面は1か所なのですが、段階が1つではないのです。通常は民間のサービスで行うときにこういうものをワンストップとは言わないと思いますので、真のワンストップが求められているということでございます。

2つ目、これも似たような話でございます。利用者からすると、引っ越しをしたりして、書類をしばしば変更する必要があるわけですが、「引越しワンストップサービス」という別途政府が進めている動きがありますが、それとうまく全体が連携する形で、この自動車保有関連手続についてもうまきはまり込んでいるのか。具体的な住所変更手続で、例えば、手間・時間がかかる。住所表記も、住所の記載が印鑑証明と全く同じ内容でないと申請ができないとか、いろいろな問題がありまして、心が折れてしまうという感じになって、電子化をしている意味とは何なのだろうかということになるということでございます。

○高橋座長 河野大臣、お忙しいところ、ありがとうございます。

河野大臣が入られましたので、御挨拶を頂戴したいと思います。よろしくお願いいたします。

○河野大臣 途中で申し訳ございません。記者会見が延びて、遅れました。失礼いたしました。

今日も、ありがとうございます。

自動車保有手続のワンストップサービスの御議論をいただきます。自動車の登録は年間に1600万件以上あり、車庫証明が700万件ぐらい1年間にあるということで、行政の手続の中でも国民にとって非常に身近な手続だと思います。

車検証のデジタル化などを含めて、国交省、警察庁、総務省、ワンストップ化に非常に前向きに取り組んでいただいております、ありがとうございます。国交省自動車局には、いろいろと頑張っていただいております、改めて御礼を申し上げたいと思います。

ただ、申請によっては、オンラインで申請するより窓口に行ったほうが早いという意見をいただいております、窓口に行ってしまったほうが早いのだったら誰がオンラインをやるのかという話になります。オンライン申請の処理が後回しにされているのではないかと

という話もありますので、業務フローをしっかりと見直していただきたいと思います。

また、手数料納付や納税手続で、納付するときに何回もやらなければいけない、せっかくできるなら一括でそうしたものをやってほしい、利便性向上の余地はまだ大きいと聞いております。1つのウェブサイトから3つ手続ができます、ということにとどまらないで、この縦割りを廃して、ユーザーから見て何が便利なことなのかを意識して見直しをしていただきたいと思ひますし、菅内閣はスピード重視ですので、具体的な期限を切って取組を明確にさせていただきたいと思ひております。

どうぞ活発な御議論をお願いいたします。よろしくお願ひいたします。

○高橋座長 河野大臣、どうもありがとうございます。

なお、河野大臣は公務のため途中で御退室されると伺っております。

恐れ入ります。小木曾様、引き続き御説明を頂戴したいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

○新経済連盟（小木曾部長） 小木曾でございます。

大臣、よろしくお願ひいたします。

ちょうど今大臣に触れていただいたところが期せずして画面に出ておりますが、オンライン申請の迅速化ということで、対面の場合、翌日一斉処理なのですが、オンラインの場合、現状で、いろいろな集計はあると思ひますが、我々が調べたところで、警察署にもよるのですけれども、一例を挙げますと、車庫証明だと窓口申請で3日から7日程度がかかってしまうということで、オンラインは常に対応が後回しになる。我々が予想するに、窓口の担当者がOSSにも対応して両方やっているの、現場に窓口の人がいるとその人で対応しなければいけないのでどうしても窓口を優先する傾向があるのかなということで、正にここは全体の業務フローといいますか、あるいは、人繰りをどうするのか、どういう仕事に誰を充てるのかといった全体でBPRを見直す必要から考えないと、抜本的にオンライン申請を導入したことの意味が発揮されないだろうと思ひております。

これはよく言われる話で、この分野だけではないですが、例えば、移転登録をするときに、旧所有者と新所有者でいろいろな書類を用意するのですが、これなどもマイナンバーカードの情報を活用することによりまして添付書類を削減するというものが全体方針として出ていると思ひます。この分野においてもこのようなことが本当に完結されるのかどうかというところはよく見ていく必要があると思ひております。

今、大臣から、UI/UXのお話が出たと思ひますけれども、例えば、これを因数分解して、OSSでオンライン申請をするとどういふ画面になっているかという一例を出してみました。どういふ場合に使えるか使えないかというものが、はい・いいえ、イエス・ノーのような形で出てきまして、使えない場合の条件のところを貼り付けているのですが、自賠責保安証明書や、保安基準適合証の電子化など、ほかのところは電子化していないと駄目といった多くの条件がありまして、部分最適ではなくて全体的なデジタル完結をするという目で見るとやらないと、一部だけやっているけれども、全体が完結しないから、結局、利用率も

上がらないということになります。やるなら全体を全部デジタル完結にしなければいけないことがここに象徴的に表れていると思います。

これもよく民間とのAPI開放がなされていなくて分かりにくいということがありまして、その一例を挙げさせていただきました。重量税やリサイクル税は、結局、税額を照会するサービスは国土交通省がやられていて、これをやられていること自体はもちろん評価をするのですが、検索をしてみるとPDFしか表示されないといったことで、実際の現場で、PDFの情報だと、要するに、貼付けとか、いろいろなことでインポートができません。要するに、意味をなさないので、API接続、開放をするべきだと思います。

要望事項②で、これも昔から言われることとございます。代理人の申請のところとございます。自動車販売店で登録手続きをしているときに、行政書士等の関与が、これは国土交通省のホームページから持ってきましたけれども、関係法令の規定により作成・申請することができないので別途申請代理人を選出する必要があるということになっております。この辺りの代理人申請について、要するに、行政書士が原則で、例外的に一部自動車販売協会が認められているという構造にもなっていますけれども、この辺りについても見直しをすることで利便性を上げることができるのではないかと思います。

先々週ですか、これは河野大臣に御説明させていただいた不動産IDをつくらなければいけないという話と似ております。自動車についても、自動車はそれにひもづいているいろいろな情報がございます。例えば、修理や整備履歴といったことがビッグデータとして束になっております。そういったものを使うことによってトレーサビリティサービスができて自動車流通が活性化する。これは国土交通省さん自身がそういうことを進めていくと将来ビジョンを描いているので、こういう観点との接合でも、全体の手続をどのようによくしていくのかということ、是非この場でも今後の方針を御回答いただけると大変助かります。

続きまして、最後です。普通車と軽自動車と制度が2つに分かれています、軽自動車の方の制度になるべく寄せることで全体を効率化できないかという提案でございます。今、軽自動車保有台数は増加傾向にありまして、構成比でいうと40%ぐらいが軽自動車になってきております。軽自動車登録の仕組みは普通車と異なっておりまして、車検証の情報も単独で、いわゆる普通自動車のOSSではなくて、軽自動車だけのOSSという部分で別途仕組みが出来上がっています。具体的に軽自動車の方に寄せてほしいという意味合いは、次のページで御説明させていただきます。

車に乗られる方は皆さん封印とは何かよく御存じかと思いますが、念のため、左側につけています。プレートの左上についているアルミ製の留め具のことを封印といいます、道路運送車両法でつけることが決められています。軽自動車は、届出制となっており、封印の手続がございません。今、軽自動車といっても普通車と同じように割と財産的価値が高いものでも軽自動車扱いになっている例が散見されておりまして、その意味で、そういう制度の中で、盗難防止という観点から普通車についても今のような封印制度をずっと残

し続ける必要があるのかという部分も含めまして、今後、封印制度についてどういう改善をすることでデジタル化の妨げにならないようなことができるか、関係省庁の皆様方はどういうふうにお考えかということをお聞かせいただければと思っております。

要望事項は、以上でございます。よろしくお願いたします。

○高橋座長 どうもありがとうございました。

続きまして、国土交通省、警察庁、総務省より、あらかじめ御提示した論点について10分程度で説明をお願いしたいと思います。今お聞きしたいというお話もありましたので、もし可能であればそれに対する回答もお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

○国土交通省（江坂次長） 国土交通省自動車局次長の江坂でございます。おはようございます。

本日は、自動車の登録検査、保管場所証明、税や手数料の一連の手続をオンラインにて一括で行う自動車保有関係手続のワンストップサービスの利用率向上策などに関しまして、事前にいただきました論点について、今映っております資料2で回答を書いておりますが、その回答内容に関しまして、国土交通省、警察庁、総務省の順に回答させていただきます。

まず、私ども国土交通省から回答いたします。

初めに、国土交通省の基本的なスタンスを申し上げますと、いただきました論点はいずれもごもつともな内容だと認識しておりますので、いずれも前向きに対応していきたいと考えております。

それでは、個別の論点への回答でございますが、まず、論点①では、省庁横断的な取組について5つの御指摘をいただいております。

そのうち、まず、論点①-1、自動車保有関係手続全体のBPRを推進すべきとの御指摘に関しましては、デジタル化の推進に当たりましてはBPRの徹底が重要と認識しております。このため、これまでも関係省庁等で構成される会議体の場も活用しながらBPRを推進してまいりました。具体的な成果といたしましては、マイナンバーカードを使用した場合の印鑑証明書などの添付書類の不要化などを図りました。また、出頭回数の削減に資する車検証電子化につきましては、令和5年1月の導入に向けて準備を進めております。さらには、現在の紙処理を中心とした自動車登録検査手続の窓口業務フローについて、デジタル技術を活用したフローに抜本的に見直すこととしておりまして、この4月から見直しの検討のための調査を進めております。

次の論点①-2、①-3に関しましては、後ほど警察庁さんより回答させていただきます。

次に、論点①-4の保管場所証明を書面で申請した後も自動車登録の電子申請を可能とする仕組みなどを構築すべきとの御指摘に関しましては、最終的なゴールとしては、手続を最初から最後まで一貫してデジタルで完結させることを目指す必要があると認識しております。一方で、御指摘の仕組みは、オンライン申請の選択肢を増やすものでございまして、デジタル完結に至るまでの過渡期におきましては、申請者の利便性向上に資する方策

の一つと考えております。このため、ニーズの詳細を把握した上で、御指摘の仕組みも含めまして申請者のさらなる利便性向上に資する仕組みについて前向きに検討していきたいと考えております。

次に、論点①－５の各手数料や税につきまして、まとめて一度に支払える仕組みを構築すべきとの御指摘に関しましては、この仕組みも実現すれば利便性が大変高まるものと認識しております。一方で、その実現のためには幾つか課題がございます。例えば、審査の前にまとめて支払うとした場合、自動車重量税は登録の審査後に支払額が確定いたしますので、事前に支払った額と差分が生じるといった課題がございます。こうした課題は窓口申請にも共通するため、先ほど御説明いたしました窓口業務フローの見直しの検討に併せまして課題解決に向けた検討を進めていきたいと考えております。

次に、論点②では、手続のオンライン完結につきまして、２つの御提起をいただいております。

まず、論点②－１のオンライン利用率につきまして、マイナンバーカードを利用して添付書類を省略する場合の目標も設定すべきとの御指摘に関しましては、マイナンバーカードを使用した利用率の目標を新たに設定し、基本計画の改定に反映したところでございます。

次に、論点②－２のマイナンバーカードなどを利用した申請につきまして、マイナンバーカードの利用を促すため、ハイブリッド申請よりも手数料を優遇することはできないかとの御指摘に関しましては、検査登録手数料は人件費やシステム経費などの実費を勘案して額を定めておりますので、今後、マイナンバーカードを利用した申請とハイブリッド申請の実費につきまして改めて分析の上、検査登録手数料の見直しを検討してまいります。

次に、論点③の申請者本人へのユーザーテストを設けるべきとの御指摘に関しましては、既に申請者本人も対象としたアンケート調査などの結果を踏まえて、新たにシステム改善などを実施することとしまして、基本計画の改定にも反映したところでございますが、利用者ニーズのさらなる把握のため、御指摘のユーザーテストにつきましても本年度の早期に実施することとしております。

次に、論点④のアクションプラン①の f、申請代理人が行うOSS申請の利便性向上の具体的な取組といたしましては、申請代理人の業界団体との定期的な協議会の設置、出頭回数削減に資する、いわゆる資格者代理人フローの対象手続拡大などを想定してございまして、基本計画の中でも明確にいたしました。

次に、論点⑤の従来の紙による申請者も対象とした第三者チェックが必要との御指摘に関しましては、従来の紙による申請者も対象としたアンケート調査を実施したほか、紙による申請も行っている事業者の団体から、本基本計画を踏まえた御意見・御要望をいただいております。これらの結果を踏まえまして、今般、新たにシステム改善などを実施することといたしまして、基本計画の改定に反映いたしました。今後もこのような第三者チェックを継続的に実施することとしてございまして、より効果的な評価をいただけるよう引き

続きその方法と内容に関しまして検討してまいります。

最後に、論点⑥につきましては、論点（別紙）に記載されているとおり、利用者の方から様々な御意見をいただいております。これらの御意見を踏まえまして、基本計画の見直しを行いました。例えば、具体的には、個人申請者を対象としたUXの向上が重要との御意見を踏まえまして、今年度早期にユーザーテストを実施するほか、より高い目標を設定するのではないかと御意見を踏まえまして、マイナンバーカードを使用した利用率目標を追加設定いたしました。今後、本日いただきましたその他御意見に関しましても参考にして、引き続き利用者の利便性向上に向けた取組を進めてまいります。

以上、国土交通省としては前向きに対応していく所存でございますので、よろしく願いいたします。

続きまして、警察庁からお願いいたします。

○警察庁（新田審議官） 警察庁長官官房審議官、新田でございます。よろしく願いいたします。

自動車の保管場所証明手続きにつきましては、保管場所標章を運輸支局において車検証とともにまとめて受け取れる仕組みについて検討すべきという論点①-2、OSS手続代行者による保管場所標章の印刷・交付を可能とするなど交付場所の拡大について検討すべきという論点①-3といった論点を御提示いただいているところでございます。

この論点でいただいた2点でございますけれども、いずれにつきましても申請者の警察署窓口訪問の負担軽減を図るという趣旨であると承知しているところであります。警察庁におきましては、同様の観点から全都道府県警察におきまして申請者の希望に応じた保管場所標章の郵送による交付を令和4年度中に実施する方向で検討を進めております。具体的には、今画面で共有させていただいている資料2（別添5）のとおり、現状は、保管場所証明手続きに際し、警察署に2回来訪する必要がありますが、下の「方向性」に記載のとおり、OSSを通じて申請した場合は、保管場所標章を郵送により交付する方向で検討しているところであり、その場合、警察署への来訪回数が0回となります。

先ほど新経連さんから御指摘のあった点について若干触れさせていただきますが、窓口申請の方がオンラインより早いのではないかと、また、保管場所証明は警察署にもよるが窓口申請で3日から7日程度かかるという御指摘をいただいたところでございます。まず、保管場所証明に係る手続に時間がかかるということにつきましては、申請に係る場所が法令に定める要件に適合して使用可能な状態であるか否かについて実際に現場に赴いて調査を行う必要がございます。警察署の管轄区域も非常に広うございまして、保管場所証明手続の件数も非常に多いので若干時間はかかるわけですが、標準的な処理期間として、現場に赴いて調べないといけないという性格上、やむを得ず、主に1週間程度、3～7日程度かかるということでございます。

また、OSSの窓口申請の処理時間に差があるのではないかとこの点につきましては、私はそういうことはないと思っております。これは、結局、OSSであろうが窓口であろうが申請

されたものをまとめて現地に行って、先ほど申し上げた点について確認しないといけないという性格上、どちらを先に処理するということができませんので、両方に差はないということでございます。

時間を頂戴いたしました。

総務省さん、よろしく願いいたします。

○総務省（東室長） 総務省自動車税制企画室長でございます。

総務省から単独でお答えする項目はございませんけれども、国交省さん、警察庁さんと連携をさせていただいて、引き続き努力をさせていただきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

○高橋座長 どうもありがとうございました。

それでは、ただ今の御説明につきまして御意見・御質問等がございましたらお願いしたいと思っております。まず、論点①についての議論すべき点は多いと思っておりますが、論点①を皮切りに御質問を頂戴したいと思っておりますが、いかがでしょうか。

お三方が挙がっています。中林専門委員、濱西専門委員、岩下代理、お願いします。まず、中林専門委員、お願いします。

○中林専門委員 御説明をありがとうございます。

中林です。

本件は恐らく特に関連省庁の連携が非常に重要だと思っております。中に省庁連携の仕組みとしてOSS管理運営委員会なるものがあるという記載があり、ウェブサイトを見たのですが、ここが権限を持って各省に指示を出して横串の仕組みをつくっていかないと、今回の御説明も各省庁が自分のところの分担だけをお話しされているように聞こえて、その連携をもっと密にやらないと、表面上、こういうUI/UXは重要なのですけれども、裏側のところで、省庁をまたがったBPRとシステム化、API連携、データ連携をつくっていかないと、今日の課題で指摘のあった本来のワンストップサービスが実現できないと思っております。この辺りをどう活動されているのか、管理運営委員会がどう機能しているのかということも含めて、お話しいただければと思います。

私からは、以上です。

○高橋座長 濱西専門委員、お願いします。

○濱西専門委員 私からは、2点、御質問させていただきます。

1点目が、基本計画では、保管場所標章の郵送化による警察署への来訪を不要にする実現が2023年3月とされているのですが、どうして郵送による交付の準備に2年間も必要なのかよく分からないところがあります。電子交付なら、システム開発に時間がかかるので、理解できなくもないところです。取りあえず郵送による交付はします、その上でシステム開発をして2023年から電子交付するというスケジュールで対応できないのでしょうか。そのことについて、警察庁にお伺いしたい。

関連する話なのですが、先ほど新経済連盟からAPI連携が十分にできていないというお

話がありました。各府省において現在API連携が求められているところです。そうした中で、民間との連携が十分にできていないのは、どういう理由があるのかについて国土交通省から回答をお願いしたい。

○高橋座長 それでは、岩下代理、お願いします。

○岩下座長代理 岩下でございます。

私からは、先ほどお話しした中で、警察庁さんの保管場所標章の郵送化というところで御説明いただいた資料2（別添5）の内容と、もう一つ、ナンバープレートの封印のことをお聞きしたいと思います。

先ほどの警察庁さんの資料2（別添5）の説明のときに、私はやや耳を疑ったのですが、電子申請で受けても窓口で申請を受けても同じ担当者が同じことをやっていますとおっしゃったのですけれども、それは本当なのですか。もちろん電子申請は窓口の部分国民のためにワンストップサービスにしてあげましょうという親切の部分もあるのですけれども、一方で、この手のデジタルガバメントの議論は政府内部の効率化を電子化によって進めることがある意味で当たり前のわけですね。だからこそBPRという話になっているわけでしょう。実際に受け付けた後にやることは同じですからということになってしまうと、それは全く行政機関内部の効率化が行われていないということですね。もちろん、駐車場が本当に機能するかどうかとか、保管場所として適切かどうか、議論があるケースもありますし、問題のある申請者がうその情報をやることもあるし、そういう意味では人間がチェックすることは多分必要なのだと思います。場合によっては現地現認をしなくてはいけないというケースもあり得るでしょうけれども、基本的には全ての案件についてそれを行っているわけではないわけですし、しかもオンラインで様々な情報を一括で出してもらっているものと紙で何度かの対面を経て申請してもらったものがその後は同じ処理で行われているというのは、警察庁さんあるいは各地の警察署の問題なのかもしれませんけれども、何となく事務の在り方として不思議な感じがするのです。そこは基本的に電子化した人にとってメリットがあるような方向に持っていくことが是非必要だと思うので、電子化がしてあるけれどもむしろそっちが後回しになっているのではないかという話が出るぐらい遅いというのは問題ですよ。そういう意味では、電子化をした人が最優先にチェックされるぐらいの体制を取っていただいて、かつ、内部でのチェックの体制もより電子化することによって合理化することは、当然国民が求めていることだと思うので、それがそうではないことを当然のように言われてしまうと私どもはちょっとびっくりしてしまうのですが、そこはどうなっているのでしょうかということが一つです。

もう一つ、先ほど最後に小木曾さんがおっしゃった軽自動車に寄せていくという話は、もちろん軽自動車に寄せていくのか普通自動車に寄せていくのかというのはいろいろ考え方があって軽自動車が甘いのだという議論があり得るのはよく分かるころなのです。ただ、ナンバープレートの封印は、例えば、ウェブサイトで検索すると、ナンバープレートの封印の解き方が真っ先に出てくるわけです。ゴムホースを使うと解けるみたいな、別に

封印のバイパスができるみたいなものが詳細に書いてあるわけです。今や特殊な器具を使わなければ外せないからという時代ではないでしょうし、ナンバープレートが偽造されてほかのナンバープレートをつけて犯罪をする云々という話は日常茶飯事で聞きますので、その封印が本当に効果を持っているのかということも含めて疑問だと思います。その意味では、今の軽自動車はオーケーだけれども普通自動車は封印が必要なのだということは本当に今後も維持していくべきものなのでしょうか。少なくとも全てを軽自動車の方に寄せることが適当ではないにしても、今の軽自動車ではオーケーとされているものの多くは普通自動車側でも規制緩和できる話なのではないのでしょうか。そこはなぜそういう方向にならないのか。

この2点について教えてください。

以上です。

○高橋座長 どうもありがとうございました。

効率性のために今の委員の質問に私も付加させていただきます。中林専門委員から、要するに、3省庁の合同会議が機能しているのかという話がありました。関連して少々疑問に思ったのは、警察庁で今度は郵送を御検討とあったのです。他方、国交省では代行業者が印刷・交付する仕組みは既に先行して実現されていたわけですね。警察庁が郵送ということ御検討される際に国交省の経験が踏まえられて検討されたのか。ここを追加でお聞かせ願いたい。

もう一つ、岩下代理が先ほど窓口と電子申請の関係について御質問されましたが、先ほどの御回答でも同じだという話でした。ただ、本当に同じかどうか調べて実態を把握されているのかどうか。そのところを追加でお聞きしたいと思います。

ほかの方も手が挙がっておられますが、まず、ここで切って御回答を頂戴したいと思います。順番に、国交省からよろしく申し上げます。

○国土交通省（江坂次長） 国土交通省でございます。

まず、中林専門委員からいただきましたOSS管理運営委員会に関する御質問につきましてお答えいたします。OSS管理運営委員会は、関係省庁、関係機関で構成されておりまして、OSSシステム改修に関する方針決定を行っております。BPRに関しましては、添付書類の不要化や出頭回数の削減が重要でございますけれども、これらはいずれもシステム改修を伴うものでございます。しかしながら、このOSS管理運営委員会の中で連携して検討に当たりますので、この中でBPRに関しましても検討して決定した方針に従いましてシステム改修を行っていきたいと考えておりますので、基本的にはBPRを推進していくというスタンスでいるところでございます。

次に、濱西専門委員からいただきましたAPI連携の現状について、APIに関しましては、セキュリティーポリシーの設定や不正アクセス防止と情報漏えいの防止機能の構築など一定の要件を持っていることが前提とはなりますけれども、このAPIの推進に関しましては検討を進めていきたいというスタンスでおるところでございます。

次に、岩下代理からいただきました封印の関係でございます。封印に関しましては、基本的に盗難防止を目的としてやっているものでございまして、軽自動車よりも財産価値が高いことから登録制度を設けております。盗難防止の必要性が高いということから封印制度を設けまして、その自動車とナンバープレートとの対応の真正性の確保とか、ナンバープレートの取り外しを抑止する、ナンバープレートの不正使用の防止を図るということをやっているものでございます。この効果があるのかということなのですが、具体的なデータはないのですけれども、これは盗難防止に一定の効果があると認識しております。いろいろとインターネットで封印取り外しの情報が流布されているとのことでございますので、こちらでよく確認をして、どんなものかということを見て、その対策の必要性について検討していきたいと考えております。自動車の盗難に関しましては依然として社会的な問題となっておりますので、盗難の状況が厳しい現在では、盗難防止あるいは封印制度は維持していく必要があるのではないかとというのが私どもの考え方でございます。ただし、制度の改善についてはこれからも考えていきたいと思っておりますし、また、不正取り外しが横行しているようであればその対策についても高めていかなくてはいけないと考えております。

以上でございます。

○高橋座長 それでは、警察庁、御回答をお願いします。

○警察庁（新田審議官） まず、濱西専門委員から、希望者に対する郵送可能時期が遅いのではないかと御指摘ございました。この郵送に係る対応なのではございますけれども、郵送の希望の有無あるいは送付先の住所などを把握して、組織的に管理するためのシステム改修が必要となってまいりますので、一定期間が必要でございますし、また、OSSに係る費用につきましては全都道府県警察が分担して負担しているところでございますけれども、このシステム改修にかかる費用につきましても全都道府県において財政上の措置が必要となりますので、一定期間がかかってしまうというのはやむを得ないところかと思っております。

岩下代理から、この窓口とOSSの処理につきまして御指摘ございました。まず、私の先ほどの説明で言葉足らずだったかもしれませんが、OSSはオンラインで申請・受理することができ、また、保管場所証明に係る通知をシステム上で行うことができるという点で申請者側、受理者側双方にとって負担が軽減され効率化が期待できるものであります。ただ、この保管場所証明手続に係る業務の流れについて、先ほどちゃんとその現場を見て確認したのかということをおっしゃいましたけれども、この点については、各警察署において、現に申請に係る保管場所が法令上の要件を満たしたものであるかどうかということを確認しております。そのために一定の時間がかかるというものでございます。冒頭、河野大臣からも年間700万台とございましたけれども、そのうち2万台程度は、要件を満たしていないということで、保管場所証明に係る申請を拒否しているものがあることを踏まえると、保管場所が適法なものかどうかということを確認する必要があると思っております。そういうことで、OSSを通じて、また、窓口で申請されたものについては、地域を分けて、それぞれの

警察署の中で分担しながらできるだけ早く現場確認ができるようにそれぞれ工夫しながら対応しているというのが実態でございます。

以上でございます。

○高橋座長 私の質問ですが、そうすると、実態はきちんと把握されたのですね。

○警察庁（新田審議官） 各都道府県警察を通じて実態を把握して、お答えてしております。

郵送による保管場所標章の交付を検討するに当たって、国交省との連携という御質問があったかと思えます。車検証の電子化の検討などと連携を取って検討されたのかということでございますけれども、こちらにつきましては、結局、これはOSS手続代行者が保管場所標章を印刷・交付できないのかということになるかと思うのですけれども、保管場所標章の手続をOSS手続代行者が行うためには、所要の仕様を満たす印刷機器を整備する必要がございます。そういった印刷機器を整備する費用を保管場所標章の交付に係る手数料に上乗せすることとなる可能性もございます。我々としてはユーザー目線で考えたつもりなのですが、先ほど申し上げたような負担や警察署の窓口において保管場所標章の交付を受けること希望する人もいらっしゃるなどを考慮した結果、希望者に対する保管場所標章の郵送という方向性が一番利用者目線でも効果的であるという結論に至ったということでございます。

以上でございます。

○高橋座長 分かりました。

すみません。少々しつこいようですが、ローカルルールが車庫証明の運用についてはあるという御指摘も、現在、いろいろな県警についてであるのですね。そういう実態は把握されているのでしょうか。昔からローカルルールの根絶は警察庁にはお願いしていたのですが、いまだにこういう御指摘があることはかなり問題だと思うのです。そういうこととの関連で本当に同じにされているのかどうかも私には疑問で、現場の方に窓口に来た人についてはついつい先にやってやろうかという意識が働いていないのかどうか、そこまで把握して、そういうことがないように各県警本部に徹底されているかどうかということもお聞きしたいのです。こういう声があるのでそういうことは厳にやめろということを御通知いただいたほうがいいのではないかと私は思うのですけれども、そういうお考えはないでしょうか。

○警察庁（新田審議官） ローカルルールがあるのではないか、あるいは、違うやり方を敷いているのではないかという御指摘でございますけれども、警察庁としては、今年の12月に各都道府県警察に対して、例えば、それぞれの申請書が違うことを書かせているのではないかと、そういうことがないように、これは自動車の保管場所の確保等に関する法律施行規則に規定された様式に記載されている事項が全て記入されていれば、申請等を受け付けるよう、通達を發出して指示を出しているところでございます。またそういった声が届きましたら、引き続き都道府県警察の業務実態について目を配って利用者目線で対応

していきたいと思っておるところでございます。

○高橋座長 御対応いただいていると。ありがとうございます。引き続き、是非ローカルルール根絶等に御努力いただければありがたいと思います。

次に、南雲委員、佐藤委員、田中専門委員、住田専門委員でお願いします。

○南雲委員 ありがとうございます。南雲です。

今新経連さんが挙げた例は代表例ということで、この1件と考えると間違えるのだと思うのですね。一事が万事という考え方をまずはする必要があって、OSSという形で3者会議をやっておられるということなのですから、こういった組織横断型の官民をまたがるものについて手を打つときに、職人芸的なスキルが必要になってくるのだと思うのですね。特にワンストップでやることになってくると、カスタマージャーニーマップのようなものをしっかりと書けるのか。誰が使ってやっておられるのか、どのツールを使ってやっておられるのかというところまで、まずは確認をしないといけないと思います。その上で、ワンスオンリーの観点というか、データをつなげるという観点なので、バックエンド、一番後ろでどういうふうにつながった状態をつくるのかというところから遡って行ってプロセスをデザインするというところに入って行くので、これはまた違うノウハウが必要になってくるのですね。一般的に省庁の中で育ってきた皆さんがこの2つのスキルを直ちに持っているとは思えないのですよ。私もこれは苦労していろいろとやってきているところもあるので、集まっているだけではなくて、どのようにやっておられるのか、誰を使っておられるのかという点について、まずは教えていただきたい。

それから、一事が万事と申し上げましたけれども、在庫管理はどうやっているのか。これは余すことなく網をかけて、在庫管理をやって優先順位の高いものから攻めていくというプロジェクトマネジメントは必要になってくると思うのですけれども、それはどのようにやっておられるのか。

最後、IT室の尾原さんがいらっしゃるのでお聞きしたいのですけれども、デジタル・ガバメント分科会でもたしか引越しや相続で似たようなケースをやってきたと思うのですね。そのノウハウが生きていないと言ったら怒られてしまうかもしれませんが、もったいないことになっていないかなという気がするので、これからデジタル庁をつくられるのでしょうか、そういう過去に積み上げたノウハウが組織横断的に使われるような手だてはどうしておられるのか、アイデアがあるのかということについても、参考意見で構いませんのでお聞きできればと思います。

以上です。

○高橋座長 それでは、佐藤委員、お願いします。

○佐藤委員 よろしく願いいたします。

私は、資料2の回答いただいた①-5について、ここで税について幾つかコメントをさせていただきます。

まず、質問なのですけれども、自動車重量税について、支払いのタイミングがほかの手

数料より後ではないかという話だったと思うのですが、御回答では、自動車重量税は審査後に支払額が確定するため事前に支払ってもらうと差分が生じると。差分が生じるというのはどういう状況なのか。自動車重量税とは、ざっくり言えば、保有年数と重さではないですか。審査後にどういう差分が生じやすいのか、何か御知見があれば教えていただきたい。

税に関して言うと、確かに、重量税もありますし、取得時には自動車税の環境性能割を納めるということなので、どうしても窓口が幾つかは出てくると思うのですが、一般論として考えて、自動車重量税はそもそも新規登録に3年分を払って、あとは車検ではないですか。でも、本来は自動車税と一緒に納めると。環境性能割を除けば自動車税は原則毎年納めるものなので、そうであれば、むしろ本来はふだん重量税と自動車税あるいは重量税と軽自動車税は一体にして払ってあとは国と地方で分けるという仕組みがあれば、今日は新規登録のときの窓口の支払いの一本化だったと思いますけれども、普段からそういう手続はできるのではないかと思います。

軽自動車と普通自動車の話は根が深くて、そもそも軽自動車の定義とは何なのかという話で、あれは排気量でしかないの、要するに、エンジンの大きさしかないの、そもそも規制も含めていわゆる普通自動車と軽自動車の区別を少し見直す時期が来ているのではないかと思います。最後は、感想です。

以上です。

○高橋座長 田中専門委員、お願いします。

○田中専門委員 まず、国土交通省、警察庁、総務省の皆様におかれましては、ワンストップサービスの推進に取り組んでいただき、感謝申し上げます。

さらなるデジタル化の観点からお伺いしたいのですけれども、回答①-4で、ワンストップサービス以外のデジタル化についてはニーズの詳細を把握した上で検討したいという御回答をいただいています。先ほど河野大臣からスピード感を持って取り組まなければならないという御発言を頂戴しましたが、いつ頃までにニーズ把握をしていつ頃までに検討する予定なのかお聞かせください。

2点目ですが、先ほど高橋座長から御指摘があったとおり、ローカルルールの撤廃は行政手続部会の頃からお願いしていたことで、是非積極的に取り組んでいただきたいと考えております。通達等を発出していただいていることは承知していますが、その内容はどの程度実現しているのでしょうか。特に、平成30年の通達で改善を求めていただいた、書式の問題、疎明資料の問題、理由書を添付させているローカルルールがあるという問題、これらについて、幾つの都道府県が対応済みで幾つの都道府県が未対応なのか、現状を把握しておられるのでしょうか。把握されていないのであれば速やかに実態調査をしていただきたいのですが、いかがでしょうか。

以上です。

○高橋座長 どうもありがとうございました。

住田専門委員、お願いします。

○住田専門委員 住田です。ありがとうございます。

私からは、先ほど多分岩下代理がおっしゃったのではないかとは思いますが、電子化を本当に進めたいと思っているのかどうかというところかというと、本当に皆さんはどのようなふうに御対応されているのかなとちょっと疑問に思うような今日の御回答ではなかったかと思っております。先ほどおっしゃられたように、データでもらえるという点で、電子化が良いと思っていられるのであれば、それを本当に進めるような進め方があるのではないかと思います。すなわち、電子化で申請してもらった人にはインセンティブがあるという形にしていくと電子化で申請してくださる方が増えるということではないかと思っておりますので、そういう設計を是非していただきたいと思ったのが1点目です。

その上で、先ほど南雲委員もおっしゃっていましたが、私もすごく体制が気になっているといえますか、ばらばらに回答していただいている、それぞれ自分の領域ではしっかり進めていただいているとは考えておりますけれども、その中で誰が実際に全体のリーダーシップを取って最終形を見据えて進めていただいているのかというところはすごくはっきりしないなと今日は感じたところでございます。そこはそれぞれの省庁の中で取るのが難しければほかに立てるのもいいのですけれども、そういう形でしっかりリーダーシップを取るところと連携するということを進めていただければと思います。

その上で、先ほど支払いのお話が少しありましたけれども、支払いのところにつきましても、税が最終的に変わるというところで、なかなか一括で払うというのが難しいというところではありますけれども、まとめるというところは可能かと思えますし、手数料と税金というところで、最後一括になると手数料がもらえないという話もありましたので、例えば、せめて手数料は最初にもらって最後に税金を払っていただくとか、そういう分け方はあるかと思っておりますので、その辺の検討はどうされているのかについてお伺いしたいと思っております。

以上です。

○高橋座長 どうもありがとうございました。

それでは、まとめて御回答いただきます。そして、私も、今のことに関連して、手数料と税をまとめて一括で払える仕組みの検討はいつまでに実施されるのかというめどをはっきりさせていただきたいということと、利用者目線でのユーザーテストは3省庁でできるのかどうかということも含めて御回答いただければありがたいと思っております。

国交省から、よろしく申し上げます。

○国土交通省（江坂次長） 国土交通省から、回答いたします。

順番が変わってきますが、まず、田中専門委員から御指摘がありました一体いつまでにこのシステムの改善について方向性を打ち出していくのかというスケジュールについてのお問合せがございました。これに関しましては、今年度中には改革の方向性を打ち出せるように3省庁連携で検討していきたいと思っております。

先ほど住田専門委員から電子化を進めるためにはインセンティブが必要という御指摘がございましたが、今でもOSSを使えば手数料を軽減するという対応はしておりますが、さらなるインセンティブの形については今後引き続き検討していきたいと思っております。

手数料に関しましては、例えば、一括納付、先に手数料を払って後で税を一括で払うとか、より利便性が高い納付方法を検討すべきという御指摘に関しましては、現在、河野大臣からの御指摘を踏まえまして、検査登録手続の現場の窓口フローの改善について調査検討をしておりますので、その中でこの納付方法についても方向性を出していきたいと思っております。6月末には調査を終えたいと思っておりますので、いましばらくお時間をいただきますようよろしくお願いいたします。

重量税の差分の問題でございます。最終的に税が確定した後と事前把握の額の差分が生じることにあるということに関しましては、一体どういうことが出てくるかと申しますと、重量税は名前のとおり自動車の総重量に基づいて税額が決められます。その総重量の区分によって税額が決まるのですが、大体そのような区分の一番下の方に合わせて開発・製造されることが常でございます。実際、総重量は検査場に持ち込んでいただきまして重量計で量って確定するのですが、実際に測定してみると設計値よりも重量が重くなってしまって総重量の区分の垣根を超えてしまうことがたびたびございます。具体的にはそれによって数千円ぐらい税額が変わってくるのですが、そういうことが実態としてあるということについて御紹介したいと思えます。

あとの御質問に関しましては、担当課長から説明いたします。

○国土交通省（金子課長） 自動車情報課長の金子から御説明させていただきます。

南雲委員から冒頭にお話ございましたカスタマージャーニーの件でございます。私もなりに、個人の方が申請する場合あるいはディーラーなど本人ではない方が申請する場合、そういった方々に応じてどういうシステムを使っているのかとか、それなりに把握しているつもりではございますが、まだ足りない点があれば、そこは引き続き実態把握をしていきたいと思えます。

また、データをつなげる点について、なかなか国の職員だけではまだまだという御指摘もあったところでございます。この点については、正に先ほど次長からも申し上げましたとおり、現在、業務フローの見直しを、外部コンサルを活用して行っているところでございまして、そういった知見も活用して進めておるところでございます。

以上でございます。

○尾原参事官 IT室の尾原でございます。

先ほど南雲委員からお話ございました。IT室でこれまでにOSSなどの取組でいろいろやってきたことがあるだろう、また、そういったものについての横展開はどうかといった御趣旨の御質問であったかと思えます。今までIT室が中心になりまして関係省庁と引っ越しのOSSあるいは死亡相続の関係のOSSの取組を進めてきてございます。ようやく実証なども進んできてある程度の形になってきてございますが、非常に時間がかかってこま

で来たという感じで、我々もこれらで手いっぱいといったところがありました。したがって、こういった取組をしていること自体は各省にも共有しておりますけれども、それを具体的にどういう形でやってきたか、例えば、自治体職員を交えてワークショップを開いたりしてきてございますけれども、そういった細かいところまでのお話はできていないという状況でございます。あるいは、現場のレベルの人間だけではなくて、各府省に置かれている副CIOに対して事例を交えたBPRの研修も行ってまいりましたが、まだ各府省のガバナンスについての意識変革に至っていない部分があるかと思っております。

デジタル庁になりましたら、今回のテーマになっております自動車のOSSについては、デジタル庁側で各省と一緒に整備をしていくという、いわゆる②システム、共同プロジェクト型システムに位置づけておりますので、ここはデジタル庁でもしっかりと体制を組んでBPRを含めた形で取り組んでいきたいと思っております。また、各府省のガバナンスの体制も、今までのような形ではなくて、しっかりとデジタル庁の考え方が伝わるような形で組んでいきたいと思っております。

以上でございます。

○警察庁（新田審議官） 警察庁でございます。

田中専門委員から、各都道府県警察の現場で、申請書、添付書類がふぞろいではないかという御指摘だったかと思っておりますけれども、これは平成30年に御指摘を受けて、それから現場を調査して、その結果、昨年12月に指示をしており、例えば、他県で受理している様式又は添付書類であっても、様式に記入すべき事項が全て記載されているなどすれば、申請を受理しなさいということを示しております。つまり、御指摘を受けてから、各都道府県警察を通じて、現場の実態を確認した上で先ほど申し上げたような指示をしておるわけございまして、警察庁としては、この趣旨がさらに徹底されるように、もし何か申請者や事業者から違うではないかという声がありましたら、真摯に受け止めて指導してまいりたいと思っております。

以上です。

○高橋座長 すみません。時間がかなり押してまいりました。

私は、ほかに、例えば、電子認証としてはマイナンバーカードや電子証明書以外に、例えば、法人だったらG Biz IDを使ってくれとか、軽自動車についても新規登録や移転登録などの手続でも電子化してほしいとか、いろいろとあるのです。この辺は後で事務局を通じて文書で出しますので、それについて書面で御回答ください。

最後、新経連の方からコメントをいただければありがたいと思います。よろしくお願ひします。手短にお願いしたいと思ひます。

○新経済連盟（小木曾部長）

代理人申請やトレーサビリティなど幾つかまだお答えいただけていないところがあるので、先ほど文面でという話がありましたが、是非それをお願いできればと思ひます。それが1点です。

2点目が、封印の問題についてコメントをさせていただきます。岩下代理、佐藤委員がおっしゃったとおり、要するに、私もそもそも普通自動車と軽自動車の区分が何なのかという疑問を持った上での提案でございます。財産的価値と税の区分は別に現状ではあまり結びついていないところで排気量の問題というのは、正におっしゃるとおりだと思います。その意味で、普通車についても封印という制度を維持する必要があるのかどうかを見直すべきだというのが我々の提案でございます。そのところで、国土交通省様の回答のところが気になる部分がありました。封印については、データがなかなか取りにくいというのはよく分かるのですが、御説明として、具体的なデータはないけれども効果がある、結論としては封印制度を維持すべきだというのは、具体的なデータがないのに維持すべきだというのは大分論理が飛躍していたなと。私がデジャビュだと思ったのが、医薬品の対面規制の問題を厚生労働省と議論したときに、厚生労働省様が対面であることについてのデータはございませんと答えたことのデジャビュの認識を持ちました。いわゆるデータに基づく行政にも反していると思います。

最後、3点目、我々も別に盗難防止という目的を排除したいということではなくて、盗難防止という目的は当たり前です。これはやるべきです。それを達成する手段として封印という制度でなければいけないのかどうかという必要不可欠性のところが揺らいでいるのではないかとこのところでは、逆に言うと、デジタル化という全体の流れにさおを差してしまうのではないかとこのところで、まず、要するに、どういう意味があるのかということも含めて検討の俎上にのせることが重要だと思っております。

以上でございます。

○高橋座長 どうもありがとうございました。

これにつきましては、書面で御回答ください。申し訳ございません。

そろそろお時間が参りましたので、ここまでとさせていただきます。

今、申し上げましたように、議論が不十分なところがございますので、事務局を通じて書面でお送りします。新経連の御質問を含めて、それについて御回答ください。

基本計画の改定については、4月21日が締めとなっているのですが、今のやり取りを整理した上で基本計画の見直しをしていただければありがたいと思います。その時期については、申し訳ございませんが、事務局とよく御調整ください。基本計画の見直しの時期等についても事務局とよく御調整いただければありがたいと思います。速やかに検討した上で、事務局と調整の上、基本計画で必要な見直しをしていただければありがたいと思います。事務局においてもフォローアップのほどよろしくお願いします。

それでは、一般社団法人新経済連盟、国土交通省、警察庁及び総務省の皆様、本日は、お忙しい中、どうもありがとうございました。

そろそろお時間が参りました。ここまでとさせていただきます。

本日の議題は、以上でございます。

今後の日程等につきましては、追って事務局から御案内をさせていただきます。
それでは、会議を終了いたしたいと思います。

「退室する」ボタンにより御退室を頂戴したいと思います。
どうもありがとうございました。