

# 自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン 最終とりまとめ（案）

平成26年12月

自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン検討会

# 目 次

## I はじめに ～将来ビジョンの目指すもの～

## II 自動車を巡る I T 環境の変化や課題等

### 1. 我が国における I T 化の取組みの足跡

- (1) 「I T 化のための基盤形成」から「多様な利活用の促進」へ
- (2) 現在の政府方針の概要

### 2. 自動車分野における I T 化の現状・問題意識

- (1) 我が国における自動車分野の位置付け
- (2) 自動車分野における I T 化の進展
- (3) 自動車関連情報の利活用に係る問題意識

### 3. 海外における取組みの事例

## III 今後の取組みの基本的方向

### 4. 自動車関連情報の利活用について

- (1) 重点テーマ
  - ・重点テーマ I 「安全 O B D に対応したスキャンツールの共通化」を通じた次世代自動車等の安全使用の推進
  - ・重点テーマ II テレマティクス等を活用した新たな保険サービスによる安全運転の促進・事故の削減
  - ・重点テーマ III 自動車の履歴情報を収集・活用したトレーサビリティ・サービスの展開による自動車流通市場の活性化
  - ・重点テーマ IV 検査・整備の高度化・効率化
- (2) 重点テーマの実現のための国の役割
- (3) 今後の進め方

### 5. 自動車関連手続の利用環境の向上について

- (1) 利用環境向上に係る諸制度の動き
- (2) 今後の実施すべき取組み
- (3) 今後の進め方

## IV おわりに～将来ビジョン実現に向けて～

## I はじめに ～将来ビジョンの目指すもの～

自動車は、19世紀の後半にその普及が始まり21世紀の今日まで絶えず進化を続けている、現代産業文明が生み出した最も優れたイノベーションの一つである。自動車に関する技術の進歩、自動車の普及の拡大等による世界の経済、社会、環境等への影響は極めて大きく、モータリゼーションの発達は人々の生活様式を劇的に変化させ、経済成長の原動力となってきた一方で、交通事故、大気汚染、地球温暖化等の副作用ももたらすこととなった。しかしながら、様々な課題が生まれる度にそれらの課題を自ら克服し、数多あるニーズに対応すること自体が「自動車の強み」、すなわち自動車に対する新しい価値の創出であり、自動車産業の成長を支えてきていると言える。

一方、情報通信技術（IT）は、今や企業の経済活動、国・地方の行政事務のみならず、国民の日々の営みの多くの場面でなくてはならない役割を担っている。また、ITによって生み出されるサービスや情報は、国内だけに止まるものではなく、国境を越えて行き交うことでグローバル化をも加速させる。これからもITを活用して新たな付加価値を生み出す競争は世界中で続いていくことが想定される。IT化に背を向ける分野は、将来における発展はおろか、その存在自体が困難となると言っても過言ではない。

実際、我が国の代表的産業製品である自動車においてもIT化は着実に進展している。近年の電気自動車、ハイブリッド自動車、車外通信技術等の普及にみられるように、自動車は、従来までの「機械」から「電子的装置」へと変容してきている。今後は、自動運転技術の開発や、自動車から得られるプローブ情報等のビッグデータの一層の利活用等が益々進展していくものと考えられる。

したがって、自動車及びその関連産業が、その規模や生み出す価値等において我が国経済活動や国民生活に最も影響力の大きい分野の一つであることを踏まえれば、自動車分野におけるイノベーションの活性化は、当該分野のみならず我が国全体に重要かつ大きなインパクトをもたらすことが期待される。

今般、本検討会においては、以上のようなIT化や自動車を巡る現状認識の下、「世界最先端IT国家創造宣言」（平成25年6月14日閣議決定、平成26年6月24日改訂版閣議決定）を踏まえ、「公共データの民間開放やビッグデータの利活用の推進等による革新的な新産業・新サービスの創出」と、「公共サービスのワンストップ化による利便性の高い電子行政サービスの実現」の2つの視点から、膨大かつ多様な自動車関連情報の利活用に関する将来的なあり方（ビジョン）について検討を行ってきた。

検討の過程では、ITに関する豊富な知見を有する有識者委員、自動車関連産業の関係団体等からの意見聴取のほか、海外における取組みの事例、政府における個人情報保護法制の見直しの動き等について状況把握を行いつつ、精力的に議論を重ねてきた。本「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」は、本年6月の「中間とりまとめ」で示された基本的な取組みの方向性やそれ以降の議論等を踏まえ、将来の目指すべき姿とその効果を示すとともに、それに向けて解決すべき課題・具体的な取組みの方向性を提示するものである。

まず、「自動車関連情報の利活用」については、政策の一般的な方向性を単に羅列するのではなく、我が国において将来実現を目指すべき4つの具体的なサービス・メニューを「重点テーマ」として位置付け、それらの実現に必要な取組みの内容や今後の進め方を示した。これにより、実際に「重点テーマ」が具体化されていく中で、国民が「自動車関連情報を利活用することで何がどのように変わるのか」を分かりやすく理解し、その価値をより実感するとともに、具体的なサービスの実現が次の新たな発想を生み出すという好循環につながることも期待される。

さらに、「自動車関連手続の利用環境の向上」については、自動車保有関係手続のワンストップサービス（以下「OSS」という。）に係る閣議決定やマイナンバーの導入といった電子行政に関する政府の既定の政策方針に基づき、取組みの内容の具体化を図るとともに、更に一層の利用者利便の向上を図るための新たな取組みについても提示した。

本「将来ビジョン」に示された一連の取組みは、自動車及びその関連分野に係る内容となっているが、これらは自動車関係の企業活動の活性化や行政事務の効率化といった近視眼的な分野への効果を一義的な目的とするものではない。将来ビジョンが目指している基本的な目的は、全国8,000万台の自動車のユーザーの安全・安心や利便の向上である。これはすなわち、自動車の我が国経済活動及び国民生活における位置付けを踏まえれば、現在あるいは将来において国民全体が直面する少子高齢化、人口減少、持続的な経済成長の確保、国際競争力の向上等、我が国経済社会構造上の課題への対処にも寄与するものであることに他ならない。

具体的には、高齢化社会、車両の技術進歩に対応した車両の安全確保や安全運転の促進、海外展開の可能性も踏まえた自動車取引における新サービスの展開とともに、ITの更なる活用による自動車関連手続の利用環境の向上を通じた自動車ユーザーの利便向上や企業の生産性向上への寄与、IT技術の進歩や経済社会ニーズの変化に応じた新しい価値の創出の期待等が挙げられる。このような効果を着実に具体化していくため、本検討会は、本「将来ビジョン」で掲げた取組みについて、今後、国が先導的役割を果たしつつ、関係者と連携してその実現を目指すことを強く期待するものである。

なお、自動車については、既に自動運転技術を始めとした先進技術の開発が進められているが、本「将来ビジョン」で掲げる取組みも含め、世界へ発信すべき我が国の技術やサービスについては、例えば2020年に開催されるオリンピック・パラリンピック東京大会をショーケースと捉え、実現に向けて取り組んでいくことが有効である。

## Ⅱ 自動車を巡る I T 環境の変化や課題等

### 1. 我が国における I T 化の取組みの足跡

#### (1) 「I T 化のための基盤形成」から「多様な利活用の促進」へ

我が国における I T 化に向けた取組みは、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）の成立に始まった。同法に基づき設置された高度情報通信ネットワーク社会推進本部（I T 戦略本部）の下で、政府として初めての I T に関する取組方針である「e-Japan 戦略」が策定され、ブロードバンドインフラの整備を中心とした施策が開始された。

その後 3 年から 5 年毎に策定された政府の取組方針に基づき、政策の重心は、インターネットインフラ等の整備を中心とする「I T 化のための基盤形成」から、徐々に様々な分野への I T の利活用を中心とする「多様な利活用の促進」へと移されてきた。I T に関する直近の政府方針である「世界最先端 I T 国家創造宣言」（平成 25 年 6 月 14 日閣議決定）では、「今後、5 年程度の期間（2020 年）までに、世界最高水準の I T 利活用社会の実現とその成果を国際展開する」こととされているところである。

#### (2) 現在の政府方針の概要

##### (2) - 1 世界最先端 I T 国家創造宣言

「世界最先端 I T 国家創造宣言」においては、I T は、「あらゆる領域に活用される万能ツールとして、イノベーションを誘発する力を有しており、(中略) 成長力の基盤となる生産性の向上に資することはもちろん、(中略) 経済再生や社会的課題解決にも大きく貢献するもの」であるとともに、「成長戦略の柱が I T 戦略」であると位置付けている。

具体的な目標としては、2020 年までに世界最高水準の I T 利活用社会の実現とその成果を国際展開することを掲げ、その目指すべき社会・姿として、以下のような 3 項目が柱として示されている。

- ① 公共データの民間開放やビッグデータの利活用の推進等による革新的な新産業・新サービスの創出

② 我が国における今後の少子高齢化や東日本大震災等を踏まえた、健康長寿社会の実現、安全で災害に強い社会の実現へのITの活用

③ 公共サービスのワンストップ化による利便性の高い電子行政サービスの実現

これらを受けて、本検討会においては、上記①及び③の視点から、自動車関連情報の利活用に関する将来的なあり方について検討を行ってきた。

その結果、本年6月に改訂された「世界最先端IT国家創造宣言（改訂）」（平成26年6月24日閣議決定）においては、本検討会の「中間とりまとめ」を受け、「自動車関連情報の利活用を進める」ことが盛り込まれた。また、同宣言の工程表においても、『自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン』を2014年度までに策定するとともに、2018年度まで新サービスの創出・産業の革新等に向けた自動車関連情報の利活用のための環境整備を行い、2019年度以降は新サービスの創出・産業革新を推進すること」とされたところである。

## （2）－2 「日本再興戦略」改訂2014－未来への挑戦－

政府全体の成長戦略である『日本再興戦略』改訂2014－未来への挑戦－（平成26年6月24日閣議決定）においても、「世界最先端IT国家創造宣言」と同様に、本検討会の「中間とりまとめ」を受け、「自動車関連情報の利活用による新サービスの創出等を推進すること」が盛り込まれた。さらに、自動車関連手続の利用環境の向上に関しては、「金融、医療・介護・健康、戸籍、旅券、自動車登録などの公益性の高い分野を中心に、マイナンバー制度の積極的活用等のメリット・課題等について検討を進め、今年度中にマイナンバーの利用範囲拡大の方向性を明らかにする」とされ、自動車登録手続についてのマイナンバーの活用が盛り込まれることとなった。

## 2. 自動車分野におけるIT化の現状・問題意識

### (1) 我が国における自動車分野の位置付け

我が国における自動車に関する産業は、自動車メーカーやディーラーといった製造・販売だけでなく、自動車整備、保険、運送といった関連分野にも広がる裾野の広い総合的産業である。

こうした自動車関連産業の就業人口は約548万人に上り、我が国の全就業人口の約1割を占めているほか、市場規模で見ても、自動車製造業の出荷額は全製造業の約2割を占めている状況である。

また、こうした国内市場におけるプレゼンスのみならず、先進的な技術力等を背景とした国際競争力を有する等、自動車関連産業は我が国を象徴するリーディング産業の一つとして経済・雇用・安全を支える存在となっている。したがって、当該分野におけるITの一層の活用によるイノベーションの活性化を進めることは、我が国の経済社会全体に大きな波及効果をもたらす可能性があると言える。

### (2) 自動車分野におけるIT化の進展

#### ① 自動車本体のIT化

自動車本体のIT化については、1970年代後半から、環境問題への対応としてエンジンの一部機能の電子制御から始まり、それ以降の30年間で大幅に進展してきた。

1980年代には、トランスミッションやパワーウィンドウ等、既存の機械的な機能を電子的な機能へシフトすることを中心にIT化が進み、1990年代に入ると、センサ技術等の発展による車間警報システムやエアバッグ等の機能が実用化された。

また、1990年代後半からは、ハイブリッド自動車、電気自動車等の次世代自動車の普及開始とともにエンジン本体の電子化が進み、2000年代以降においては、車間距離制御や車線維持制御といった機能の実用化が図られる等、一層のIT化が進展してきている状況にある。

このような自動車の有する各種機能の電子制御化、電子技術を利用した新機能の開発等を通じて、自動車に蓄積される情報についても、リアルタイムでの走行情報から車体内部の状況に至るまで、膨大かつ多様となってきた。



一方で、こうした自動車本体のIT化に伴う様々な環境の変化も見られる。例えば、自動車の整備については、従来は、目視による確認やノギス等による機械的な測定、点検ハンマーによる打音確認等、整備を行う側のいわば「熟練の技術」に重点が置かれていた。しかしながら、近年では、これらの従来型の整備方法に加え、車室内のOBD（車載式故障診断装置）ポートというコネクタから内部のコンピュータに接続し、故障状況を専用の読出し機器（スキャンツール）で把握する方法でなければ、安全に関する状態の詳細な確認が困難な車両が急速に増加してきている状況となっている。

## ② 車外通信技術の発展

車外通信技術については、1990年代以降、GPS式カーナビが導入され、当初は地点のみを示すものだったサービスがルート案内やVICSサービスが開始される等、サービス内容が格段に充実してきた。

2000年以降には、個々の自動車の位置、速度情報を集約してリアルタイムの渋滞情報や天気情報をその地域を走行している自動車にカーナビを通じて提供する、“テレマティクスサービス”を一部の自動車メーカーが開始し、自動車に係る情報通信の更なる多機能化が図られてきている。

他方、主に自動車の運転をサポートする側面を有するテレマティクスサービスについては、例えば、東日本大震災時において、個々の自動車メーカー毎のテレマティクスサービスによって収集された位置、速度情報を統合し、被災地付近の道路交通マップを公開することで救助活動に寄与する等、公共的な側面等での利活用も期待される状況となってきている。

## ③ 自動車検査登録情報のオープン化・手続きのワンストップ化

国による自動車の検査登録業務については、昭和45年より自動車登録検査業務電子情報処理システムが導入され、全ての登録自動車等の情報が一元的に管理されることで、行政事務の効率化・高度化が図られている。

また、平成17年からは、自動車保有に係る手続き（保管場所証明、検査登録、車体課税の納付）をオンラインで一括して行うことが出来るOSSが開始されている。OSSは、現在、新車新規登録手続きを対象に全国11都府県で利用されており、平成25年度においては当該手続きの61%がOSSを利用したものとなっている。

さらに、平成20年からは国等の有する自動車検査登録情報のオンラインによる情報提供サービスが開始され、行政関連のみならず、マーケティング等幅広い用途にこうした情報の利用が進みつつある。

以上のような形で、国の自動車検査登録情報の利活用については、これまで自動車ユーザーの利便の向上のための諸々の取組みが徐々に進められてきている。

#### ④ 自動車整備・部品情報のオンライン提供サービス

自動車整備業界においては、平成10年より自動車整備に関連した情報等を集約するシステム(F A I N E S)を構築し、整備事業者へ情報提供しており、現在では平成16年以降に追加した整備解説書や故障事例等を中心としたサービスを展開している。

また、自動車の部品情報を集約・管理し、整備における部品の交換時等において、自動車と当該自動車に対応可能な部品とのマッチング情報を提供するサービスも一部企業において展開されているところである。

### (3) 自動車関連情報の利活用に係る問題意識

我が国における自動車に関連する情報は、自動車の検査登録情報、部品・整備方法に関する情報、整備・修理履歴情報、事故履歴情報、車両の位置・速度・運転特性情報等をはじめとして極めて多岐に渡っている。また、これらの情報を取得・保有する主体、更新される頻度、情報量等についても、情報内容や主体毎に異なっている状況にある。

(別紙1参照)

このため、自動車関連情報の利活用を進め、新たなサービスの創出や産業革新を図っていくに際しては、一般的に以下のような課題があると考えられる。

- ① 情報の利活用についての多様なサービスを展開等する上で、取得された情報の取扱いについて、個人情報保護制度との関係も含め、どの範囲の情報をどのように利活用することが適当であるのか、十分明確となっていないこと。
- ② 同一業界内においても、それぞれの情報を取得・保有する主体によって個別のシステムが開発・運用されており、取り扱われる情報の仕様等が共通化・統一化されていないこと。

- ③ 中小企業等の多い業界（整備業界等）では情報の電子化自体が不十分であること。
- ④ 新しいサービスの創出に当たっては多くのステークホルダーが関係することとなる等のため、関係者間での自然発生、展開を期待するのみでは多くの時間と労力を費やすこととなることが想定されること。

### **3. 海外における取組みの事例**

海外においては、ITの利活用により、我が国では未だ導入されていない自動車関連情報を素材とする様々なサービスが既に展開されているところである。

こうしたサービスが海外において既に実現している背景としては、それぞれの国等における経済社会的なニーズ、サービスの実施に必要な制度や技術といった基盤が整っていること等が挙げられる。例えば、以下のような事例については、我が国における自動車関連情報の利活用に関する将来的なあり方を検討する上で、有益な参考となるものと考えられる。

#### **事例1**：自動車履歴情報提供サービス（米国・英国）

- ・中古車の購入を希望する者等に対して、個別の車両毎に過去のオーナー数、事故・整備履歴等の見目で把握出来ない情報を、インターネットを通じて有償で提供する。購入者側は安心して車を購入出来るほか、売却者側も下取価格が高くなる等、双方にメリットがあり、中古車の流通促進にも寄与している。

#### **事例2**：安全運転インセンティブ保険（米国・英国）

- ・車両装置から得られるドライバーの運転特性、走行距離等の情報を元に保険料が設定される保険商品であり、安全運転をした者の保険料を引き下げるインセンティブを付与している。また、テレマティクス技術を活用して、様々な付加的情報提供サービスを行っている事業者もいる。まだ保険商品に占める比率は小さいものの、若年層のドライバーの事故削減等の一定の安全運転促進効果が見られている。

**事例3**：自動車部品・整備方法情報の提供サービス（欧州）

- ・欧州では、自動車業界の適正な企業間競争の環境を確保するため、2002年、自動車メーカーに対して自動車の整備方法、部品情報、故障コード情報等の情報公開を義務付けるEU規則が発効された。この結果、これらの情報を整備事業者等に有償で提供する情報提供サービスが展開されている。

**事例4**：故障診断機の共通化・整備の効率性の向上（欧州）

- ・欧州では、車載故障式故障診断装置（以下「OBD」という。）等の整備に必要な情報が自動車メーカーにより提供されている。また、スキャンツールメーカーの努力により、様々な車種における安全装置を含めた車両装置の故障診断情報の収集・表示が可能な汎用型“スキャンツール”（故障診断機）が開発されている。これにより、自動車メーカーや車種に関わらず、どの整備工場においても故障診断が可能な状況となっている。  
また、車検における情報を集約・分析し、故障しやすい車種や箇所等に関する情報を提供するサービス等も展開されている。

**事例5**：国民番号を用いた諸手続きの統合ワンストップサービスの実施  
（スウェーデン、韓国、デンマーク）

- ・スウェーデン等においては、例えば、引越しを行った場合は国税庁等が運営する住所変更サイトにおいて、国民番号を利用した手続きをオンラインで行うことが出来ることとなっている。これにより、住民登録、税務、社会保険、自動車登録、郵便局、金融機関等に係る住所変更手続きが一括して可能となっている。

### Ⅲ 今後の取組みの基本的方向

#### 4. 自動車関連情報の利活用について

自動車を起点とした膨大かつ多様な自動車関連情報の利活用を進め、新たなサービスの展開や産業の革新に繋げていくことは、安全・安心の向上、少子高齢化・人口減少社会への対応等の社会的課題への対処や、新たな付加価値の提供による需要喚起を通じた我が国経済の持続的な成長に資する観点からも極めて重要である。

自動車関連情報の利活用の取組みとしては、現状においても様々なものが考えられるところであり、将来においてもIT技術等の進歩とともに更なる革新的なアイデアが創出されることが期待される。

「中間とりまとめ」においては、海外における取組みの事例や「中間とりまとめ」までの検討会での議論等を踏まえ、有用性や経済社会面での効果が相対的に高いと考えられる4つのサービス・メニュー、すなわち、①「安全OBDに対応したスキャンツールの共通化」を通じた次世代自動車等の安全使用の推進、②テレマティクス等を活用した新たな保険サービスによる安全運転の促進・事故の削減、③自動車の履歴情報を収集・活用したトレーサビリティ・サービスの展開による自動車流通市場の活性化、④検査と整備の相関分析等を通じた検査・整備サービスの高度化・効率化を「重点テーマ」と位置付けた。

本検討会においては、「中間とりまとめ」の公表後、4つの「重点テーマ」について、個々のテーマの背景や、課題を明らかにしつつ、今後の取組みの方向性、国が果たすべき役割等について検討を行い、以下のとおり、その具体的内容を取りまとめた。

##### (1) 重点テーマ

###### 重点テーマⅠ

「安全OBDに対応したスキャンツールの共通化」を通じた次世代自動車等の安全使用の推進

##### ① 現状・背景

###### (イ) 汎用スキャンツールに関するこれまでの検討経過

自動車のIT化の進展に伴い、安全・環境性能の向上のため、

各種センサから得られる情報を用いて車両の挙動を電子的に制御・調整する新技術の採用が広がっている。こうした安全・環境性能の確認は、OBDと呼ばれる車載式故障診断装置を用いて、外部からスキャンツールという読取り装置を使いOBDの情報を収集・解析して行うことが必要となるが、多くの先進安全装置では、メーカー毎に専用のスキャンツールが必要となっている。

このため、ユーザーに代わって実際に日常の自動車の安全使用を担っている自動車整備事業者において、このような新技術に対応した整備技術の向上やスキャンツールの利活用が特に必要とされる。この際、汎用的なスキャンツールがあれば、様々なメーカーの自動車について、電子機器の故障診断や整備を短時間で行うとともに、様々な設定作業を行うことが可能となる。OBDは、見た目には不具合を関知できない排出ガスの悪化防止を目的に、パワートレイン（エンジンやAT）に係る電子制御装置の故障確認のため開発され、他の電子制御装置にも拡大されてきた。このOBDによる故障診断情報を読み取る汎用スキャンツールの第一段階として、国においては、平成21年に「OBDの利用等に係る車両メーカーの情報提供のあり方検討会」を設置し、排ガスOBDについて不正改造に繋がる項目を除き、米国と同レベルでの整備情報の提供を可能とすることが基本方針として決定された。これに続き、平成23年の「汎用スキャンツール普及検討会」においては、排出ガスに係るパワートレインシステムのほか、アンチロック・ブレーキシステム等の安全装置を対象として、故障コードの読取り・消去や作業サポート等の基本機能のほか、リアルタイムで車両のエンジン回転数、車速等のストリームデータ情報の読取りを行うデータモニタや不具合箇所を特定するためにスキャンツールから車両内の電子制御装置に直接作動、停止等の命令を与え個別の動作確認等を行うアクティブテスト等の整備作業をサポートする拡張機能を備えた汎用スキャンツールの標準仕様を策定した。さらに、平成24年の「自動車整備技術の高度化検討会」においては、小規模整備事業場においても汎用スキャンツールを使用した主要システムの診断・整備が行えることを確認するとともに、整備要員に対するスキャンツールに関する研修のあり方についても検討を行い（一社）日本自動車整備振興会連合会において未経験者を対象とした「基本研修」、高度な診断・整備技術に係る「応用研修」を行うこととした。

## (ロ) 安全OBDに対応した汎用スキャンツールの必要性の高まり

近年、ハイブリッド自動車及び電気自動車の車種展開や普及台数が飛躍的に増加（※販売台数に占める割合約3%（平成18年）→約32%（平成24年））しているほか、平成24年の汎用スキャンツールの標準仕様策定以降、被害軽減ブレーキ等の先進安全装置についても普及が進んでいる（※乗用車の被害軽減ブレーキの装着率：0.34%（平成18年度）→4.66%（平成25年度））。また、平成15年から大型トラックに装備が義務付けられているスピードリミッターについては、電子制御式が主流となっている（※平成18年度には電子制御式スピードリミッター装着率が100%となった）。

これらの自動車や装置については、法定点検ではスキャンツールを必ずしも用いる必要はないものの、汎用スキャンツールでなく、自動車メーカー専用スキャンツールを用いなくては故障診断や修理後の再設定等が行えない状況となっている。このように自動車メーカー専用ツールを用いた故障診断等が求められる次世代自動車や先進安全装置が普及する中、これら自動車や装置等に対する適切な整備が出来る環境を確保し、更には作業効率の向上を図るためには、安全に係る車両装置等の故障診断等も汎用スキャンツールで行えることを可能とすることが必要である。

## ② 目指すべき姿（効果）

自動車メーカー専用スキャンツールが必要な安全関連の車両装置等について、衝突被害軽減ブレーキや横滑り防止装置など、装備が義務付けられたものや、装着率の高いものから順次、汎用スキャンツールで対応出来るよう、標準仕様を定めるべきである。その際、メーカーから必要な情報が提供されるようにし、いずれの整備事業者においても正確かつ迅速な故障診断等を可能とすることで、自動車の安全使用の推進及び整備業界のサービス向上・活性化を図るべきである。

## ③ 具体的な取組み

有識者、関係業界等からなる検討組織を設け、安全関連の車両装置等に関する汎用スキャンツールの実用化のための標準仕様を策定するべきである。特に走行安全（走る・曲がる・止まる）や乗員保護（各種エアバッグ等）に係る装置については、人命により直結する機能等であることから、以下のような主な事項につき検討の上、優先的にスキャンツールの共通化を図るべきである。

- (イ) 装着が義務化されている装置、装着率の高い走行安全・乗員保護に係る装置の中から、汎用スキャンツールの対象となる装置を特定（優先順位付け）
- (ロ) 整備事業者が安全関連の車両装置の故障診断や修理調整を行う際に必要となる汎用スキャンツールの機能を特定
- (ハ) 整備事業者が、上記（ロ）の故障診断や修理・調整の際に必要な新技術等に対する汎用スキャンツールの活用に係る教育体制の確保

さらに上記検討を行う際には、将来に向けてスキャンツールや故障診断に係る以下の環境変化の動きを考慮し、必要な取組みについても検討すべきである。

- (イ) 汎用スキャンツールについては、安全OBDに対応した機能に加え、外部機器との連携による高度な点検・整備や、自動車の各種設定条件のカスタマイズのために使用される機会が増加していくことが見込まれることから、これに伴う汎用スキャンツールに求められる要件の変化への対応
- (ロ) 欧州においては、衝突事故発生時にエアバッグ・衝突センサ情報、発生位置（GPS座標）等の情報を自動的に情報受付センターへ通信する装置の義務化が2017年より実施されること等、車両故障に係るテレマティクスサービスの更なる進展の動きへの対応
- (ハ) 故障診断に必要なデータの複雑化・高度化に伴い、自動車メーカーが提供する情報をオープンデータ化する動きへの対応

#### ④ 留意すべき事項

今後、安全OBDに対応した汎用スキャンツールに係る具体的な取組みを進めていく上で、以下のような諸点に留意することが必要である。

- (イ) データモニタ機能等について、取り出すデータの内容、範囲、表示手法等について、自動車メーカー固有の先進技術への配慮
- (ロ) 自動車の保安基準等における故障診断機能の取扱い、法定点検や車検における読み取り機能の活用等の検討の必要性



- (ハ) 不正改造の防止やセキュリティの確保のため、提供する情報の範囲や汎用スキャンツールを利用する事業者等についての一定のルール整備の必要性

## 重点テーマⅡ

テレマティクス等を活用した新たな保険サービスによる安全運転の促進・事故の削減

### ① 現状・背景

#### (イ) テレマティクス等を活用した新たな保険サービスの可能性

我が国における交通安全対策の目標については、「第9次交通安全基本計画」（平成23年～27年）において、平成27年までに死者数を3,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現することを掲げている。これまでのところ、実際の交通事故の発生状況については、平成25年中の交通事故による死者数は、4,373人となり13年連続で減少し、交通事故発生件数及び負傷者数も9年連続で減少するといった成果が見られているところである。

一方で、こうした実態を精査してみると、交通事故死者数の前年比減少率は僅かに止まっており、高齢者の死者数は平成13年以来12年ぶりに増加する等、交通情勢は依然厳しい状況にあり、目標の達成は容易でない。

交通安全においては、自動車単体での安全技術の向上や道路の改良、交通法規の厳罰化といった面での取組みのほか、何よりもドライバーの安全運転を促すことが効果的である。こうした側面からは、米国、英国等において既に展開されているテレマティクス等を活用した安全運転を促進する新たな保険サービス（以下「テレマティクス保険」という。）は注目に値するものである。

具体的には、自動車のIT化の進展に伴い取得が可能となった急加速・急ブレーキの回数等のドライバーの運転特性に関する情報を自動車保険料の設定に利用し、安全運転を行った場合は保険料が安くなるインセンティブを提供しているものである。この結果、英国で本保険商品を展開する会社によれば、若年層の加入者の交通事故率が20%減少する等の効果が明らかとなっている。

我が国においても、諸外国において安全運転の促進効果があると評価されている保険商品の仕組みを参考としつつ、自動車の運

転状況や運転方法に関する情報（以下「運転情報」という。）をドライバーにフィードバックし、より安全運転を促進させる環境整備について、交通安全対策を更に一步前進させる観点から、検討することが必要である。

## （ロ）諸外国におけるテレマティクス保険の状況

### a. テレマティクス保険の普及状況

テレマティクス保険の種別としては、走行距離に連動して保険料が設定されるPAYD（走行距離連動型: Pay as you drive）とPHYD（運転行動連動型: Pay how you drive）の大きく2つに分かれおり、米国においては15年以上前からともに商品化が始まり、近年導入が活発化している。現在の普及率は1割未満であるが、今後、2020年には全自動車保険の約3割に達するとの予測もある。欧州では、英国が米国に遅れて導入したものの急速に普及が進んでおり、その他の欧州の国々等においても導入が始まっている。アジアにおいては、中国において実証的に導入が始まっている状況となっている。

### b. 欧米の一般的なビジネスモデル

欧米におけるテレマティクス保険のビジネスモデルとしては、保険会社が運転情報を取得する機器を契約者に提供し、車両に装着した状況で一定期間運転してもらい、運転情報が保険会社と契約したM2Mプロバイダ（Machine to Machineプロバイダ：装置に通信端末を取り付け、情報ネットワークを形成するプロバイダ）に送信され、M2Mプロバイダが収集・分析した情報をもとに、保険会社が契約者の保険料率を算定する仕組みが一般的である。

その際、運転情報を取得する機器については、CAN（Controller Area Network）より直接データを取得する装置又はOBDポートを経由してCANデータを取得する装置が主に使用されており、近年では一部スマートフォンも活用され始めている。また、保険料算定に用いる運転情報項目、取得頻度及び分析手法等は、保険会社毎に異なる部分もあるが、保険料算定に用いる情報項目については概ね80%程度が共通している。

## （ハ）我が国の自動車保険制度の現状と欧米との比較

我が国の自動車保険（任意保険）制度では、過去の保険請求履歴に応じた無事故割引制度が各保険会社が共通で利用している等

級制度において確立しているが、欧米においては保険料割引を各社で個別に設定している違いがある。また、日本では10台以上の車両を保有している事業者等との契約においては、契約車両全体について、損害率（保険金／保険料）に応じて割増引が決定される現状となっている。

なお、契約者の支払う平均的な保険料の水準についても、我が国は欧米の平均保険料に比べ低く算定されている。

以上のように、日本と欧米とでは保険制度や保険料等に違いがあり、テレマティクス保険の導入に当たっての環境が異なることに留意が必要である。

## （二）テレマティクス保険等を巡る我が国の最近の情勢

近年、自動車メーカー、保険会社、リース会社等においては、様々な機器（加速度センサ等を搭載した後付け装置、OBDポート経由でCANデータを取得する後付け装置、カーナビ、スマートフォン、デジタルタコグラフ等）及び通信方法を用いて、ドライバーの運転情報を取得し、様々な分析方法によりドライバーにフィードバックして安全運転を促進することを目的とするサービスの提供が拡大してきている。

一部の保険会社においては、車種が限定されているものの、テレマティクスを活用したPAYD型保険は既に展開されている。更に、本検討会における議論を含め、我が国におけるテレマティクス保険に関する機運の盛り上がり等も受け、この度、本年11月には、ソニー損害保険（株）がPHYD型保険を来年2月から日本で初めて導入することを発表したところである。

## ② 目指すべき姿（効果）

テレマティクス等の技術を活用した新たな保険サービスを展開することにより、ドライバーの安全運転を促し、結果的に事故の削減による交通安全に寄与する。具体的には、運転情報の取得による保険料への反映等を通じて、ドライバーの安全運転のための実践的行動を促すとともに、安全運転の結果により保険料の負担が軽減されるといったインセンティブがもたらされることが期待される。また、新たな保険サービスは最終的には保険会社の判断で実施されるべきものであるが、具体的な効果の発現に際しては、こうした新技術を活用した保険サービスの提供による保険金支払の管理の高度化や、保険料負担の軽減が行われる場合は自動車保有コストの低減への寄与といった視点も含めて考慮されるべきである。

### ③ 具体的取組み

運転情報を活用した安全運転促進サービスや保険の取扱いに関しては、本検討会における活発な議論が一つの契機となり、保険業界等の関係者において、運転情報の取得から分析評価方法まで様々な検討の動きが促進されてきている。

他方、運転情報の取得技術や通信方法については、関係企業が競争に凌ぎを削ってその技術革新を図ってきていることから、現時点で、競争領域との関係から、関係者が共同して直ちにデータの標準化等の環境整備を進めていく状況となっていないことも留意することが必要である。

このため、テレマティクス保険等の展開による安全運転の促進・事故の削減に向けた環境整備として、関係者が連携して、以下のような事項について検討を進めていくべきである。また、こうした取組みを進めることで、具体的なテレマティクス保険等の導入の後押し効果も期待できると考える。

#### (イ) 運転情報を活用した安全運転促進による効果の検証

我が国においても、徐々に運転情報を活用した様々なサービスや保険が導入されつつあるが、安全運転促進による事故削減等の効果についての一般化・具体化は十分とは言い難い。今後、テレマティクス保険による安全運転の本格的な促進に向け、事故削減等の効果を検証し明らかにすることによって社会的な認知度や機運を向上させることが重要である。このため、例えば、保険会社等が提供している安全運転促進サービスなどを活用し、安全運転促進サービスの提供前後における事故データを国と関係者が連携して比較検証する等実証的な手法による検証を行うべきである。

#### (ロ) 運転情報等を活用した新たなサービス創出の検討

テレマティクス保険の導入コストの軽減、更には、自動車ユーザーに対する自動車情報の付加価値の創造の観点から、運転情報を活用した新たなサービスの創出についても、自動車ユーザーのニーズ等幅広く意見を聞きつつ、関係者において検討されるべきである。

また、運転情報を活用した新たなサービスの創出の検討に当たっては、他の自動車情報との連携方法も含めて考えることが適切である。（サービスとして考えられる事例：認知症のおそれのあるドライバーの早期発見、保護者への子供の運転行動に係る情報

提供、エコドライブ情報の提供、運転状況を反映した中古車売買、メンテナンス情報の提供)

#### (ハ) 最適な運転情報の取得・通信機器及びデータ管理に関する検討

現在、各保険会社等は、各社毎の戦略により、異なる通信機器を用いて様々な運転情報データを取得し、各社毎にデータを管理し、評価するシステムを構築している状況である。これらの機器については技術革新が著しいことを踏まえ、自動車メーカー、機器メーカー、保険会社等の関係者において、適切なタイミングで運転情報データを取得するために最適な通信機器のあり方について検討し、自動車メーカーや機器メーカーにおける開発に活かしていくべきである。また、データ管理についても、例えば、自動車メーカー、機器メーカー、保険会社等の間で共有化する場合は、コスト低減につながる可能性もあると考えられることから、必要に応じて関係者において検討されるべきである。

#### (ニ) 任意保険の未加入者対策

仮に、テレマティクス保険（PHYD型）が普及し、当該保険以外の既存の保険に加入するドライバー（＝比較的危険な運転をする運転者を想定）の保険料が高額となった結果、任意保険の未加入者が増加することを懸念する意見があるが、例えば保険料のリスク較差の上限を設定する等、必要に応じて何らかの未加入者対策を保険会社等において予め検討されるべきである。

#### (ホ) 個人情報保護の取扱い

テレマティクス保険の契約においては、契約者の家族が契約車両を運転することを想定し、位置情報等の運転情報については、個人情報保護制度の見直しと整合を図りつつ、各保険会社において取扱い方針等を検討されるべきである。

#### (ヘ) A S V技術によるリスク軽減効果の自動車保険への反映

A S V（先進安全自動車）技術によるリスク軽減効果の自動車保険への反映に関しては、国と自動車メーカー、保険会社等の連携の下、リスク軽減効果の程度を確認するための方策を講じるほか、自動車保険の販売等の際に保険会社・代理店が対象車両のA S V装置の装着状況を正確に把握できる仕組みの構築等の環境整備を速やかに推進すべきである。

#### ④ 留意すべき事項

今後、テレマティクス等を活用した新たな保険サービスに係る具体的な取組みを進めていく上で、以下のような諸点に留意することが必要である。

##### (イ) 保険料引下げを中心とするようなビジネスモデルのあり方

テレマティクス保険の導入については、我が国の自動車保険（任意保険）制度において、既に一定の要素を加味した各種割引制度を反映した等級制度が確立されており、また、欧米に比べて安価な保険料になっていることから、保険会社によっては、保険サービスの提供に要するコスト（運転情報取得機器の開発・導入費、保険商品開発費、データ通信費、データ分析・管理費等）に対する相応の対価が得られず、ビジネスモデルとして成立しないおそれがあること。

##### (ロ) 現行の保険料設定におけるリスク判定要素との整理

テレマティクス保険においては、現行の保険料率を活用し純保険料率や付加保険料率において割り引くのか、全く新たな保険制度を構築していくのか等、保険会社毎の戦略によって現行制度との整理を行う必要があること。

### 重点テーマⅢ

自動車の履歴情報を収集・活用したトレーサビリティ・サービスの展開による自動車流通市場の活性化

#### ① 現状・背景

##### (イ) 我が国中古車市場の現状

###### a. 中古車市場の規模

我が国の中古車市場は、販売台数が年間約215万台、市場規模が約2.2兆円となっており、既にトレーサビリティ・サービスが展開されている米国（販売台数約4,050万台、市場規模3.3兆円）や英国（販売台数約710万台、市場規模約7兆円）と比較して小さくなっている。これについては、我が国においては新車指向が強いこと、自動車ユーザー一人当たりの自動車の平均使用期間が長いこと（日本：6.9年、米国：4.8年、英国：4.3年）等が要因として考えられる。

## b. 中古車売買の形態

中古車売買の形態については、米国（個人間取引比率29%）や英国（個人間取引比率42%）では個人間取引が相当程度の割合を占めている。これに対して、我が国においては、個人間取引の割合が約6%に過ぎないといった相違がある。

個人間取引においては、直接、売り手と買い手が取引を行うため、ディーラーを介した取引よりも一般的に取引価格が安くなると考えられる一方で、車両の品質保証が十分になされないリスクがあるとの意見がある。我が国における中古車の一般的な取引形態である、ディーラーを介した取引の場合は、一般的に個人間取引と比較して取引価格は高くなると考えられる一方で、一定の品質保証が行われることとなっているところである。

## c. トレーサビリティー・サービスへのニーズ

現在、我が国では、未だトレーサビリティー・サービスは展開されていないものの、自動車ユーザーに対するアンケートでは、走行距離や事故を含む履歴情報に対する相当のニーズが存在するとの結果が得られている。

また、我が国から海外へ年間約120万台の中古車が輸出されているが、それらの自動車においてもメーター巻戻し等の不正行為の問題が指摘されており我が国の中古車の品質・信頼性の一層の向上を図る観点から、海外の販売事業者等からもトレーサビリティー・サービスへのニーズがあるところである。

## (ロ) トレーサビリティー・サービスの展開に必要とされる情報の保有・管理の状況

### a. 自動車検査登録情報

自動車の検査登録業務に関する情報については、現在、これらの業務の実施主体である国（国土交通省）及び軽自動車検査協会において一元的に保有・管理しており、これらの情報については、一般の利用者がオンラインで閲覧等が可能なサービスが実施されている（平成25年度における国からの情報提供件数：約1億件）。

### b. 整備・修理情報

整備・修理に関する情報については、基本的には整備事業者等において保有・管理されていると考えられるが、多くの整備事業者が中小零細であることから、これを電子的に二次利用可

能な状態で保有・管理している事業者は少ないものと考えられる。

ただし、実際には整備事業者のうち約3割を占める指定整備事業者が全体の75%の継続検査を実施していることを踏まえれば、まずこれらの事業者の保有・管理している情報を活用していくことも考えられるところである。例えば、自動車メーカー系列の整備事業者では、多くの場合、各事業者単位で電子化された顧客情報として保有・管理しているほか、独立系の整備事業者が利用している修理見積・伝票作成、帳簿管理等の業務を支援するシステムにおいて、サービスを提供している事業者が整備・修理業務に関するデータ管理を行っている場合もある。この場合、当該整備事業者が入力した情報は、業務支援システム提供事業者によってクラウド上で電子的に管理されることとなり、これらのデータ規模は、現在、業務支援システム提供事業者の上位3社合計で全保有台数（8,000万台）のうち約5割に上るとも言われている。

#### c. オークションを通じて取引された中古車情報

我が国には、現在約120の中古車オークション会場において年間約5,000回のオークションが開催されており、年間のべ約700万台の中古車が出品されている。各オークション会場では、検査員によって傷の有無等の出品車両の外観検査が行われており、全国団体において、当該外観検査情報と出品された時点の走行距離がデータベースで一元的に保有・管理されている。

これらの情報のうち走行距離情報については、過去にオークションに出品された自動車再度出品された際に、当該自動車の走行距離表示への不正の有無の確認に利用されている。一方で、外観検査情報については検査員の主観が排除できない等のため、参考情報としての利用に止まっている現状にある。しかしながら、例えば、外観検査の結果と過去の整備情報とを連携させることが可能となれば、外観検査の結果の信頼性が向上し、より有効に活用される可能性がある。

## ② 目指すべき姿（効果）

既に国等において保有・管理されている自動車の検査登録情報等に加えて、整備・修理情報等の車両の履歴情報を集約・提供するサービスを実現し、見た目では判断出来ない車両情報を“見える化”



することで、中古車購入時の信頼性向上（買主）・下取り価格の上昇（売主）といった形で買主・売主双方にメリットを生み出すことが出来るほか、自動車流通市場の活性化や自動車取引の安全安心の向上が期待出来る。加えて、我が国から海外に輸出される中古車流通においても、その履歴情報を活用することで車両の品質・信頼性の一層の向上による中古車輸出の促進も期待される。

こうした効果を生み出すためには、トレーサビリティ・サービスの展開に必要とされる既存の情報を出来る限り電子化・集約化を進めることが前提となるとともに、これと連携した当該サービスの提供体制としては、以下のようなパターンが考えられる。

(別紙2参照)

#### (イ) 情報一元管理パターン

##### 【概要】

トレーサビリティ・サービス事業者において自らデータベースを構築し、各情報源の保有・管理する必要な情報を自ら収集・一元管理し、ディーラーからの請求に応じて有償で提供する。ディーラーは、入手した情報を付して中古車を販売又は入手した情報を元に中古車の下取り査定を行う。

##### 【本パターンのねらい】

本パターンでは、トレーサビリティ・サービス事業者がデータベースで一元的に情報管理するため、ディーラーからの請求に対して迅速なサービスの提供が可能である。また、情報源にとっては、情報の管理や提供はトレーサビリティ・サービス事業者のシステムが担う等のため、情報源の負担は比較的小さいと考えられる。

##### 【留意点】

本パターンでは、トレーサビリティ・サービス事業者がデータベースを構築・管理する必要があるため、また、多くの情報を情報源から購入することが必要となるため、初期費用や運用コストが高額となり、それに応じてサービスの提供料金も上昇する可能性がある。

#### (ロ) 請求都度収集・提供パターン

##### 【概要】

トレーサビリティ・サービス事業者が、ディーラーからの

請求に応じ、その都度各情報源に照会して情報を収集・提供を行う。

#### 【本パターンのねらい】

本パターンでは、情報源から全ての情報を予め購入する必要がなく、また、大がかりなデータベースの構築も不要であることからサービスの起ち上げが容易であり、事業コストが比較的安く抑えられることから、上記（イ）のパターンと比べて廉価でサービスの提供が可能と考えられる。

#### 【留意点】

本パターンでは、トレーサビリティ・サービス事業者が情報を予め収集・一元管理していないため、例えば、情報源のシステムが稼働していない時間帯にどのようにトレーサビリティ・サービス事業者が必要な情報を収集・提供するのか等の課題があり、上記（イ）のパターンと比べてディーラーの利便性が低下する可能性がある。また、情報源においては、トレーサビリティ・サービス事業者からの情報提供依頼にその都度対応する必要があり、それに対するシステム整備等の負担が発生することが考えられる。

### ③ 具体的な取組み

#### （イ）個人情報の取扱いに関する検討

トレーサビリティ・サービスにおいては、自動車の履歴情報として、過去の所有、整備・修理等に関する情報が必要と考えられるが、これらの中には個人情報として取り扱われるべきものも含まれている。このため、他の重点テーマと共通する課題である個人情報の取扱いについて、個人情報保護制度との関係も含め、を明確化する必要がある。国において、関係者と連携の上、個人情報保護制度の見直しに併せ、同制度との整合を図りつつ個人情報の取扱い方針等を検討すべきである。

#### （ロ）実証的サービス試行の取組みの検討

本検討会においては、トレーサビリティ・サービスの効果や課題に関し、諸外国の事例等を踏まえた論点の整理及び今後のサービス展開の具体的なパターン等の提示を行ったが、これらの実現可能性の詳細な評価は今後の課題としているところである。

したがって、今後は、関係者によるトレーサビリティ・サービスの展開に向けた具体的かつ精緻な検討を加速するため、例えば、国が関係者と連携し、実証的サービス試行の取組みを通じて実現可能性の評価を行い、その結果を広く共有すべきである。

具体的には、中古車販売価格の向上、成約率の向上等のトレーサビリティ・サービスの効果、情報管理を容易化するデータフォーマット等の情報収集・管理方法、想定される情報収集コスト等を調査すべきである。加えて、情報収集の際には、整備事業者等による情報提供の具体的なインセンティブについても検討すべきである。

さらに、中古車取引に際し、ユーザーからのニーズが高いとされる事故情報の取得の可能性等についても、将来的な課題として認識し引き続き検討すべきである。

#### (ハ) トレーサビリティ・サービス実施体制に係る制度面の必要性の検討

トレーサビリティ・サービスは、多種多様な情報を扱うため、その実施体制に係る制度面の整備についても、その必要性を検討すべきである。適切に業務を実施する能力を有することに対して公的な位置付けを与えること等により、関係者から安心して情報提供される、サービスの品質・信頼性が向上するといった効果も期待されるものと考えられる。

#### ④ 留意すべき事項

今後、自動車の履歴情報を収集・活用したトレーサビリティ・サービスに係る具体的な取組みを進めていく上で、以下のような諸点に留意することが必要である。

#### (イ) 情報の入手方法

トレーサビリティ・サービスの先進国である米国や英国においては、事故情報や整備情報を含め、トレーサビリティ・サービスに必要な情報のほとんどが有償で入手可能となっている。一方で、我が国においては、現在それらの情報を容易に入手できる環境となっていないことを踏まえ、以下の点につき留意する必要がある。

#### a. 整備情報

我が国では整備情報の電子化は十分でないことから、整備情報の収集に際しては、トレーサビリティ・サービス事業者は、例えば整備情報を集約管理している業務支援システム提供事業者等と連携した仕組みを構築する必要があること。

#### b. 事故情報

事故情報は中古車取引においてニーズの高い情報であるが、現時点では、警察は外部に情報提供を行っていない、保険会社は顧客との関係で困難としている等、通常の事故情報の保有・管理主体から事故情報の提供を受けることは容易ではない。このため、トレーサビリティ・サービスにおいて事故に関する情報を提供する場合には、必要に応じ、整備・修理等の情報から一定の事故の発生を推定することが可能か等について検討していく必要があること。

#### (ロ) トレーサビリティ・サービスにおけるディーラーの位置付け

我が国の中古車取引では、個人間取引はほとんど行われていない実態にあることを踏まえ、車両の品質維持・取引の安全といった観点からは、ディーラーを介した取引を前提としたトレーサビリティ・サービスのスキームを検討する必要があること。

### 重点テーマⅣ

#### 検査と整備の相関分析等を通じた検査・整備の高度化・効率化

#### ① 現状・背景

##### (イ) 検査の高度化の現状

自動車検査（車検）の意義は、個々の自動車の安全と環境に関する基準への適合性確保であり、これまで国（自動車検査独立行政法人）及び軽自動車検査協会の自動車検査場での検査、指定自動車整備事業者による点検整備・検査を通じて行われているところである。しかし近年、自動車架装事業者によるトラック等の不正な二次架装問題等を踏まえ、不正改造車の排除や不正車検の防止等を目的に、自動車検査場での検査時において、検査結果の電子的記録・保存や新規検査・構造等変更検査時における車両画像

の取得等の検査の高度化の取組みが行われている。

検査の高度化の効果としては、

- a. 二次架装などの不正改造車の排除
  - b. 不正車検の防止
  - c. 検査結果の統計処理による検査の重点化及び当該統計情報の提供
  - d. ユーザーへの検査結果提供による点検・整備の励行
  - e. リコールに繋がる車両不具合の抽出
  - f. 指定整備工場への効果的かつ効率的な指導・監督
  - g. 効率的な検査機器の保守・管理
- 等が挙げられる。

上記のうち d. の「ユーザーへの検査結果提供による点検・整備の励行」については、本検討会において実施した自動車ユーザーへのアンケートによれば、車種毎の故障・不具合発生情報及び点検整備情報の提供を受けたいとするニーズが高いとの結果が得られた。(別紙3参照)

#### (ロ) 整備の高度化の現状

整備の高度化については、(一社)日本自動車整備振興会連合会が提供している F A I N E S において、自動車の新技術に対応した整備技術の高度化を図るため、メーカーが発行している整備解説書の閲覧、スキャンツールを活用した診断、故障事例及びアドバイスの情報の入手、標準作業点数(作業工賃の目安)の閲覧、車両毎のサービスデータの確認、リコール情報の入手等のサービスが受けられることとなっており、平成10年から本サービスが実施され、現在、全体の約3割の事業者が本サービスを利用している。

この中で、故障整備事例及びアドバイス情報の閲覧サービスについては、平成26年11月末時点で約5千件の事例が登録されているが、毎月約10万件の閲覧があることから整備事業者におけるニーズが高く、整備作業の効率化を進めるため、その情報量の一層の充実が求められている。

## ② 目指すべき姿（効果）

自動車ユーザーが求める車種毎の故障・不具合発生情報及び点検整備情報の提供や、整備事業者が必要とする故障整備事例及びアドバイス情報の提供などを進めていくためには、自動車の検査情報と整備情報とを収集・集積したうえで、一体的に分析する必要がある。これにより、不具合発生率の高い部位、再検査率の高い箇所に重点を置いた検査・整備を可能とする等、検査・整備サービスの重点化・効率化を図るとともに、指定自動車整備事業者の検査データを国及び検査機関も共有することにより、整備事業者のコンプライアンス向上も期待できる。さらに、上記分析結果をもとに、車種毎・部位毎の故障・不具合情報を公表することで、ユーザーにおける点検整備の必要性への理解が深まり、点検整備の励行にも寄与することが期待される。

また、当該分析結果を検査基準、検査手法、点検整備基準等の策定・改正やリコール部品の早期発見にも活用することで、自動車の安全性や環境保全性向上が図られることとなるほか、自動車メーカーにおいては、当該分析結果をより安全で環境に優しい自動車の製作に活用していくことも考えられる。

## ③ 具体的な取組み

### （イ）検査の高度化の推進

軽自動車検査協会が試行した、車種毎・装置毎・部位毎の再検査率等に関する分析結果では、装置毎・部位毎の不具合の傾向が明確に確認されたことを踏まえ、引き続き、全ての自動車の検査の高度化、検査情報の収集・分析を推進し、①（イ）a～gの一層の効果の発現を図る。

### （ロ）整備の高度化の推進

整備事業者間での整備情報の共有・活用のため、故障事例やアドバイス情報の収集・活用を強化し、整備作業の重点化・効率化を図る。

その際、整備事業者からより多くの故障事例やアドバイス情報を効率的に収集できるよう、情報提供へのインセンティブや利用者数の増加についても検討すべきである。

### （ハ）検査情報と整備情報の一体的分析

先行して検査の高度化を進めている検査機関とF A I N E Sの

取組みを連携させ、検査情報と整備情報とを一体的に分析することにより、故障や不具合の傾向をより精緻に把握出来ると考えられることから、検査機関等による検査データの分析結果を整備事業者提供するとともに、整備事業者が有する故障事例等の情報を検査機関に提供する仕組みの構築を検討すべきである。また、検査・整備情報の相関分析結果等を活用し、検査・整備サービスの一層の重点化・効率化、指定整備事業者のコンプライアンス向上策についても検討すべきである。

#### ④ 留意すべき事項

今後、衝突被害軽減ブレーキを搭載した自動車や電気自動車及びハイブリッド自動車等、先進技術を搭載した自動車の一層の増加が見込まれる。これに伴い、OBD情報を活用した検査・整備の高度化が進むことから、それらの先進技術装置に係る検査・整備情報について収集・分析を実施する上で、そのフォーマットを整合させる必要があること、またこの取組みの結果、検査・整備方法の改善だけでなく、次世代自動車の安全・安心の向上に繋げるためには、整理した故障・不具合情報等を分かりやすくユーザー、整備事業者等へ提供する方法について検討する必要があることに留意する必要がある。

### (2) 重点テーマの実現に係る国の役割・今後の進め方

～“セイフティー・マネージメント”と“セキュリティ・マネージメント”の両立に留意～

～2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けて～

#### ① 重点テーマの実現に係る国の役割

重点テーマの実現においては、これらが持続可能かつ効率的なサービスとして拡大していく観点から、基本的に民間主導で取り組むことが重要である。

しかしながら、民間主導のみでは十分かつ迅速な取組みを進めることが容易でない課題への対処については、国が民間の関係者等と連携して必要な施策を進める等の先導的な役割を果たすことが必要である。

また、今回の重点テーマに掲げられた新たなサービス等は、多かれ少なかれ、「安全の向上」に関連するものであるとともに、運転特

性、整備・事故の履歴といった個人に関連する情報の利活用が必要なものとなっている。このため、重点テーマの実現に向けた取組みにおいては、安全に関する情報の取得・活用による自動車の「安全管理（セイフティー・マネージメント）」を基本的な目的としつつ、そのために取得される個人に関連する情報の取扱いについてのセキュリティ管理（セキュリティー・マネージメント）」に十分留意していくことが重要である。

以上を踏まえ、上記(1)で示した重点テーマに関し、特に以下のような課題については、国が先導して取り組むことが適当である。

### **(イ) 個人情報保護制度との関係整理**

→重点テーマ全般に共通する課題

今後、自動車関連情報の一層の利活用を進めるに当たっては、個々の車両の情報自体が個人に関する情報に密接に関連するものとなること、その取扱いに関してはプライバシーの保護への配慮が必要であること等に留意することが必要となってくる。

個人情報保護制度については、「パーソナルデータの利活用に関する制度改正大綱」（平成26年6月24日高度情報通信ネットワーク社会推進本部決定）がとりまとめられ、①本人の同意に代わる一定の条件のもと、データを利活用可能とする枠組みの導入、②基本的な制度の枠組みとこれを補完する民間の自主的な取組みの活用、③第三者機関の体制整備等による実効性のある制度執行の確保、パーソナルデータの利活用に関する基本的な枠組みとした法案を平成27年の通常国会へ提出することを目指すとされている。

このため、この個人情報保護制度の見直しに併せ、同制度との整合を図りつつ、関係機関等と連携の上、重点テーマに係る自動車関連情報についての取扱指針を検討・策定するべきである。これにより、情報の提供側、利用側ともに安定かつ円滑に自動車関連情報の利活用が可能となる基礎的環境を整備することが可能となる。

### **(ロ) 自動車の検査・整備の情報に関する調査・検討**

→重点テーマ I、IV 関連

- ・ 安全関連の車両装置等に関する汎用スキャンツールの実用化のための標準仕様の策定



- ・ 整備情報等の電子化に係る検討
- ・ 検査・整備情報の一体的分析の方法等の検討

#### **(ハ) 安全運転促進に資する保険サービス展開のための環境整備**

→重点テーマⅡ関連

- ・ 運転情報を活用した安全運転促進による事故削減効果等の検証
- ・ 運転情報等の自動車情報を活用した新たなサービス創出の検討
- ・ 最適な運転情報の取得・通信機器及びデータ管理方法に関する検討
- ・ A S V技術によるリスク軽減効果の自動車保険への反映

#### **(ニ) トレーサビリティー・サービスの実証的サービス試行の取組み等の実施**

→重点テーマⅢ関連

- ・ トレーサビリティー・サービスの実現可能性の詳細な評価
- ・ トレーサビリティー・サービス実施体制の制度面の必要性の検討

#### ② 今後の進め方

本検討会においては、自動車関連情報の利活用に関するあり方について、概ね10年程度先（2024年頃）を睨んだ将来ビジョンを検討してきた。一方で、我が国においては、ここ20年で携帯電話や情報端末、通信ネットワーク等のIT機能が飛躍的に向上してきたことで、経済社会の構造の大きな変革が進んでいることを踏まえると、今後10年程度先には、一層のITの利活用等により現在の発想では実現が容易でないとされた技術やサービスが現実のものとなり、さらに革新的なイノベーションが生み出されていることが想定される。

こうした観点から、我が国の技術革新等を進め、期待する意味も込めつつ、また本「将来ビジョン」が念頭に置いている10年程度先の時期のちょうど中間地点にあたるオリンピック・パラリンピック東京大会（「2020年東京五輪大会」）が開催される予定の2020年頃までに、重点テーマに掲げた新サービス等の実現を目指すことが適当である。以下、大まかな今後の進め方を示すものである。（別紙4参照）

- 平成26年12月 ・ 検討会における最終とりまとめ
- 平成27年
- ・ 「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」の策定
  - ・ 個人情報保護制度の改正（予定）
  - ・ 改正に併せ、自動車関連情報に関する個別の取扱方針の検討・策定
  - ・ トレーサビリティ・サービスの実証的サービス試行の取組み、制度面の必要性の検討
  - ・ 自動車の検査・整備の情報に関する検討・調査を行う検討会（仮称）の設置（安全OBDも含む）
  - ・ 運転情報を活用した安全運転促進による事故削減効果の検証
  - ・ ASV技術によるリスク軽減効果の自動車保険への反映
- 概ね2～3年後
- ・ 安全OBDに対応したスキャンツールの標準仕様の策定
  - ・ 運転情報等の自動車情報を活用した新たなサービス創出の検討
  - ・ 最適な運転情報の取得・通信機器及びデータ管理方法に関する検討
- 概ね4～5年後
- ・ 整備情報等の電子化の推進
  - ・ 自動車検査・整備情報の一体的分析の実施
  - ・ トレーサビリティ・サービスの実施体制の構築
- 平成32年(2020年東京五輪大会開催年)頃まで
- ・ 新たなサービスの実現等

## 5. 自動車関連手続の利用環境の向上について

### (1) 利用環境向上に係る諸制度の動き等

#### ① O S S の実施状況

自動車関連の行政手続については、道路運送車両法に基づく新規登録、所有者等の住所変更等の場合の変更登録、車両の売買等に伴う所有権の移転の場合の移転登録、車両の廃車の場合の抹消登録や継続車検のほか、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、各種税法に基づく自動車税等の申告等、非常に多岐にわたるとともに、これらの制度を所管する行政機関も異なっている現状にある。

このため、自動車保有関係手続についてオンラインで申請・処理を行うことにより、自動車ユーザーが多くの手続に要する時間と手間を簡略化し、利便の向上を図るため、国土交通省等関係省庁において、平成17年からO S Sが開始されているところである。

O S Sの実施により、例えば、一部のディーラーにおいてはO S Sを活用することにより、登録部門と営業部門とを完全に分業化し、生産性の向上・人材育成の効率化を実現している、業務効率化の結果、ユーザーの負担する手続代行手数料が削減されるといった具体的な効果が現れているところである。

現在、O S Sは新車新規登録手続を対象に全国11都府県で導入されているが、さらなる抜本的な拡大を図るため、「独立行政法人等の見直しに係る基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）において、「O S Sについては、29年度までに全国拡大及び対象手続の拡大により抜本的に拡大することにより、更なる自動車ユーザーの利便向上を図る」とされているところである。

#### ② マイナンバーの導入及びその利用の拡大

電子政府の取組みを進める上で活用が期待される個人識別番号については、「行政手続における特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律」（平成25年法律第27号）（いわゆる「マイナンバー法」）に基づき、全住民に付与された個人を識別する番号（マイナンバー）を利用した行政手続が平成28年1月から開始されることが予定されている。当該制度開始当初は、マイナンバーの利用は社会保障や税の分野に限られているが、マイナンバー法の施行後3年を目処に、必要な検討を行った上でマイナンバーの利用範囲の拡大等についての所要の措置が講じられる予定とされている。

## (2) 今後の実施すべき取組み

I Tを利活用した自動車保有関係手続については、O S S推進に関する既定の閣議決定とともに、マイナンバーの導入に伴って行政手続に関するI Tの利用環境整備の加速化が今後見込まれる状況等を踏まえ、自動車ユーザーの更なる利便向上の観点から、関係機関等と連携の上、以下の取組みを実施すべきである。

### ① O S Sの抜本的拡大

現行では11都府県にとどまっているO S Sの稼働地域を、平成29年度までに全ての都道府県に拡大する。

また、これに合わせて、現在は新車新規登録手続のみに限られている対象手続を、移転・変更・抹消登録、継続検査等の全ての手続に拡大し、更なる自動車ユーザー利便の向上を実現する。

拡大に当たっては、特に地方税関係手続において、O S S稼働に必要なシステムを個別都道府県毎に開発・使用するのではなく、いわゆる“クラウド化”して全体のコストを引き下げることにより、地方自治体の負担軽減や自動車ユーザーの利用し易さといった点に留意したシステムを構築する。

加えて、上記地方税関係の共同利用システムについては、平成27年度及び平成28年度に更改を予定している「O S S運輸支局サブシステム」（国土交通省が管理）との統合を進めることにより更なる合理化を図る。

O S Sの全国展開のために必要となる都道府県側における所要の予算要求（平成27年度要求）が全国的に行われる見込みとなったことも踏まえ、引き続き、都道府県と連携しつつO S S稼働に係るコストの削減に努める。

さらに、O S Sの一層の利用促進を実現するための対策として、O S Sを利用した場合の手数料の引下げや審査手続の見直しによる窓口手続との差別化等について検討する。

加えて、O S Sを利用した手続では、自動車損害賠償責任保険証明書の紙による提出が不要になっている（保険会社より当該保険の契約内容の一部に関する情報が別途電子情報として提出されている）一方で、当該証明書の自動車への書面での備付けが義務付けされている。今後は、自動車ユーザーの利便性向上の観点から、O S Sを利用する場合の備付義務を廃止する等、O S Sを利用した場合におけるペーパーレス化のための取組みについても、費用対効果の側面も踏まえ、検討していく。

## ② 軽自動車を対象にしたO S Sの開始

軽自動車については、平成25年度の全自動車の保有台数に占める割合が約40%に達しており、従来に比べその手続面での負担軽減効果も極めて大きいものと考えられる。このため、現在O S Sが導入されていない軽自動車について、早ければ平成31年からの導入を目指した検討を今年度から開始する。これにより、軽自動車を保有・運行する場合に必要な複数の行政機関等に係る手続き（保管場所届出、軽自動車検査、自動車取得税（都道府県税）・軽自動車税（市区町村税）納付）の一層の簡素化を図る。

## ③ マイナンバー制度のO S Sへの活用

平成28年1月に予定されている個人番号カードの導入に併せ、O S Sにおいて同カードの本人確認機能を利用した申請を可能とする。

さらに、マイナンバーの利用範囲の拡大のタイミングに合わせ、例えばマイナンバーを利用した地方自治体との情報連携により、自動車の所有者・使用者の住所変更に係る手続時に、住民票の提出を省略する等の利便向上策についても検討を進める。

上記内容については、「世界最先端I T国家創造宣言」の工程表に基づき平成26年11月に実施した内閣情報通信政策監への報告や、「日本再興戦略」改訂2014（平成26年6月24日閣議決定）において「（前略）自動車登録などの公共性の高い分野を中心に、個人情報保護に配慮しつつ、マイナンバー利用の在り方やメリット・課題等について検討を進め、今年度中にマイナンバーの利用範囲拡大の方向性を明らかにする」とされていることを踏まえて検討を進める。

## （3） 今後の進め方

（2）の取組みについては、上記のO S S推進に関する規定の閣議決定、マイナンバー制度の導入スケジュール等を踏まえ、概ね以下のように進めていくことが適当である。（別紙4参照）

- 平成26年12月 ・ 検討会における最終とりまとめ
- 平成26年度  
～ 28年度
  - ・ 自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョンの策定
  - ・ マイナンバーの利用範囲拡大の方向性の検討（26年度中）
  - ・ 都道府県のOSSシステムのクラウド化等の全国展開のための環境整備
  - ・ 関係業界におけるOSS対応に必要な環境整備
  - ・ OSSの一層の利用促進策の検討・策定
  - ・ 軽自動車のOSSの導入についての検討の推進
  - ・ OSSの全国展開・対象手続拡大開始（平成29年1月）
  - ・ 個人番号カードを利用したOSS（本人確認）の開始
- 平成29年度 ・ OSSの抜本的拡大の実現
- 平成30年度
  - ・ 関係省庁の検討状況を踏まえ、マイナンバー制度を利用したOSSの開始
  - ・ 軽自動車のOSS利用開始

## IV おわりに～将来ビジョン実現に向けて～

本「将来ビジョン」では、「世界最先端 I T 国家創造宣言」を踏まえて、「自動車関連情報の利活用」と「自動車関連手続きの利用環境の向上」という 2 つの視点より検討・整理を行った。

「自動車関連情報の利活用」に係る取組みについては、「重点テーマ」として位置付けられた 4 つの具体的なサービス・メニューを、国は、本「将来ビジョン」に沿って、関係者と緊密な連携を図りつつその実現に向けて取り組むべきである。その際、新たなサービス等の実現によって国民に対してどのような恩恵があるのか等を分かりやすく目に見える形で示すことが重要であることにも留意し、必要に応じてサービスの効果等に関する定量的な分析を行うべきである。

また、それらの取組みを進めるに当たっては、政府全体で進められる I T に関する取組み等の動きとも十分連携することが必要である。

自動車分野、I T 分野においては、今後も多くの技術革新が行われ、それに応じた新たなサービス等が創出されることが予想されることを踏まえ、「重点テーマ」以外の分野についても、海外における先進的な事例や情報の利活用に係る国際標準化の動向等を引き続き注視し、我が国において将来実現すべきサービス等として有効と考えられるものについては、関係者で積極的に検討することが必要である。

とりわけ、国土交通省においては、本「将来ビジョン」に記載された内容を実現することが自動車の安全・安心の向上や自動車ユーザーの利便性向上に資することを踏まえ、上記の取組みについて主導的役割を果たしていくべきである。その際、内閣官房等とも連携して政府全体の I T 施策等にも自動車関連情報の利活用や自動車手続きの利用環境向上に関する取組みを明確に位置付ける等、更に施策を前進させるためのあらゆる取組みを行っていくことを強く期待するものである。

委員名簿 (敬称略 ◎:座長 ○:座長代理)

(有識者)

- ◎須藤 修 東京大学大学院情報学環長  
 ○山野目 章夫 早稲田大学大学院法務研究科 教授  
 梶浦 敏範 (株)日立製作所情報通信システム社 上席研究員  
 川端 由美 自動車ジャーナリスト  
 桑津 浩太郎 (株)野村総合研究所  
 ICT・メディア産業コンサルティング部 主席コンサルタント  
 新保 史生 慶應義塾大学総合政策学部 教授  
 古川 修 芝浦工業大学大学院理工学研究科 特任教授  
 三谷 慶一郎 (株)NTTデータ経営研究所  
 情報戦略コンサルティング本部長  
 室山 哲也 日本放送協会 解説委員  
 森川 博之 東京大学先端科学技術研究センター 教授

(関係団体等)

- 木場 宣行 自動車検査独立行政法人 理事 (第5回まで)  
 小田 曜作 自動車検査独立行政法人 理事 (第6回から)  
 中山 寛治 軽自動車検査協会 理事長  
 島崎 有平 (一社)日本自動車販売協会連合会 常務理事  
 下平 隆 (一社)日本自動車整備振興会連合会 専務理事  
 戸澤 秀実 (一社)全国軽自動車協会連合会 専務理事  
 内藤 政彦 (一社)日本自動車工業会 常務理事  
 深田 一政 (一社)日本損害保険協会 常務理事  
 堀内 俊樹 (一財)自動車検査登録情報協会 顧問  
 武藤 孝弘 (一社)日本中古自動車販売協会連合会 専務理事

(オブザーバー)

- 内閣官房IT総合戦略室  
 経済産業省製造産業局 (第5回まで、第10回)  
 警察庁交通局 (第5回まで、第10回)  
 国土交通省総合政策局  
 金融庁監督局 (第7回から)



## 開催経緯

### 第1回検討会（平成26年2月24日）

- 自動車関連情報の利活用等の現状について
- 検討すべき課題等について
- 今後の進め方について

### 第2回検討会（平成26年3月20日）

- 第1回検討会における主なご意見等を踏まえた論点整理
- 海外調査結果の報告
- 委員からのプレゼンテーション
  - ・自動車検査独立行政法人 木場委員
  - ・軽自動車検査協会 中山委員
  - ・(一社)日本自動車工業会 内藤委員
  - ・(一社)全国軽自動車協会連合会 戸澤委員
  - ・(一社)日本自動車販売協会連合会 島崎委員

### 第3回検討会（平成26年4月10日）

- これまでの検討会における主なご意見等を踏まえた論点整理
- パーソナルデータに関する検討会について
- 委員からのプレゼンテーション
  - ・(一社)日本中古自動車販売協会連合会 武藤委員
  - ・(一財)自動車検査登録情報協会 堀内委員
  - ・(一社)日本損害保険協会 深田委員
  - ・(一社)日本自動車整備振興会連合会 下平委員
  - ・(株)日立製作所情報通信システム社 梶浦委員
  - ・(株)野村総合研究所 桑津委員
  - ・(株)NTTデータ経営研究所 三谷委員

### 第4回検討会（平成26年4月24日）

- 自動車関連情報の利活用についてのアンケート結果の報告
- 中間とりまとめに向けた議論

### 第5回検討会（平成26年5月28日）

- リサイクル部品の利用状況について
- 中間とりまとめ(案)について
- 将来ビジョン検討会の中間とりまとめ以降の進め方(案)について

## 中間とりまとめの公表（平成26年6月18日）

### 第6回検討会（平成26年9月19日）

- 中間とりまとめのふり返りとその後の取り組み状況について
- パーソナルデータの利活用に関する制度改正の状況について
- トレーサビリティ・サービスの展開について
  - ①海外調査及びアンケート調査の結果報告
  - ②関係者からのヒアリング
    - ・リクルートホールディングス(株)
    - ・(株)ブロードリーフ
    - ・ロータス九州(株)
    - ・(一財)日本自動車査定協会
- 検査・整備の高度化・効率化について
  - ①検査と点検整備の概要について
  - ②海外調査報告
  - ③関係者からのヒアリング
    - ・自動車検査独立行政法人
    - ・軽自動車検査協会
    - ・(一社)日本自動車整備振興会連合会

### 第7回検討会（平成26年9月30日）

- 中間とりまとめのふり返りとその後の取り組み状況について
- パーソナルデータの利活用に関する制度改正の状況について
- テレマティクス等を活用した安全運転促進保険について
  - ①海外調査報告
  - ②関係者からのヒアリング
    - ・タワーズワトソン(株)
    - ・A I G ジャパン・ホールディングス(株)
    - ・豊田通商(株)
- 安全OBDに対応したスキャンツールの共通化について
  - ① 海外調査報告
  - ② 関係者からのヒアリング
    - ・B O S C H(株)
    - ・(一社)日本自動車機械器具工業会
    - ・(一社)日本自動車工業会
    - ・(一社)日本自動車整備振興会連合会

#### 第8回検討会（平成26年11月18日）

- 委員からのプレゼンテーション
  - ・(株)野村総合研究所 桑津委員
  - ・(株)NTTデータ経営研究所 三谷委員
- トレーサビリティ・サービスの展開に必要な取組みについて
- 検査・整備の高度化・効率化について

#### 第9回検討会（平成26年11月21日）

- 委員からのプレゼンテーション
  - ・(株)日立製作所情報通信システム社 梶浦委員
- テレマティクス等を活用した安全運転促進保険について
  - ①テレマティクス等を活用した安全運転促進保険等による道路交通の安全について
  - ②ASV技術に着目した保険料割引導入の検討について
- 安全OBDに対応したスキャンツール共通化について

#### 第10回検討会（平成26年12月10日）

- 最終とりまとめ（案）について

# 主な自動車関連情報の種類とその特徴に係る現状について

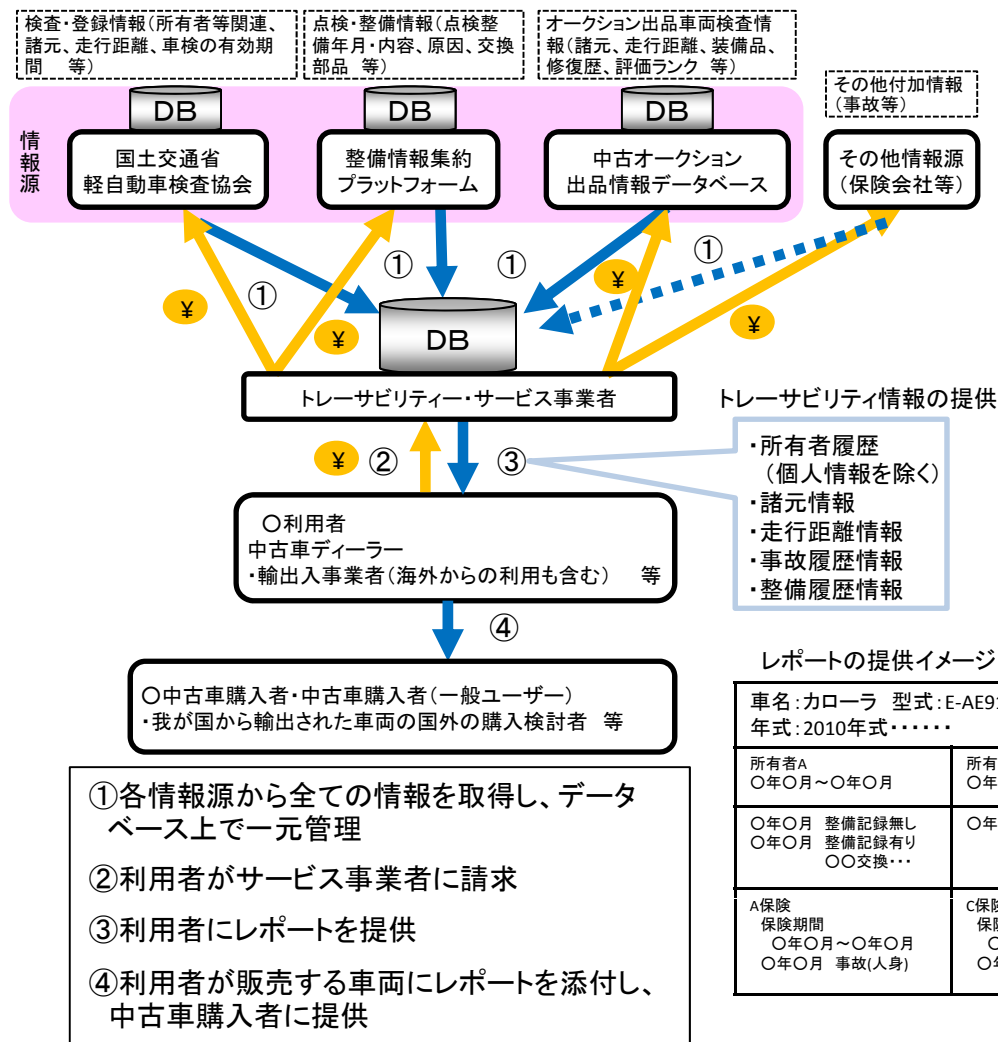
情報の種類	特徴				現在の主な利活用事例
	管理・運用の状況	取得方法	情報量の規模感	オープン化の状況等	
<b>○車検証情報</b> ・車両の所有者・使用者情報 ・車両の長さ、幅・高さの諸元 等	国等において一元管理	法令に基づいた国等における新規登録や継続検査手続き時に取得	全国の自動車台数 :約7,700万台	○法令に基づき原則全て開示 (個人を特定する情報を開示する場合は、登録番号と車台番号が必要)	○リコール情報の通知 ○リース会社の車両管理 ○売買時における所有者確認 ○自治体の徴税事務
<b>○検査情報</b> ・車両の外観画像、検査結果履歴、不適合情報 等	自動車検査独立行政法人等において管理	自動車検査独立行政法人における審査時に取得	年間の審査台数 :約740万台	○非開示	○街頭検査や審査時における二次架装等の不正改造車の発見・指導 ○不正車検の防止
<b>○部品・整備手順情報</b> ・車種毎等に装着する部品情報 ・整備手順情報 等	自動車メーカー毎に管理	自動車メーカーが作成し、自動車の製作・販売時等に自動車使用者等に提供	全国の自動車車種の数 :約500種	○整備手順情報は、整備事業者等へ有料で提供	○整備を実施する際に利用 ○交換部品の購入時等に活用
<b>○事故情報</b> ・事故の有無・年月日、事故内容(人損、物損等)等	損害保険会社毎に管理(人身・物損)	事故発生後に事故当事者から保険会社への連絡・請求時に取得	年間の保険金支払い件数 :約700万件	○非開示	○保険料率の算定等に利用
	人身事故情報については警察庁において一元管理	事故当事者から警察署への届出時に取得	年間の交通事故発生件数 :約63万件	○非開示 (ただし、警察庁の情報については、交通事故原因分析のため、交通事故分析センターに提供)	○交通事故原因分析に利用
<b>○整備情報</b> ・整備年月日、整備内容・結果、機器の不具合情報 等	○整備事業者毎に記録・管理(一部の不具合情報等は日整連で集約) ○ただし、排出ガス対策装置以外の車両装置の故障診断情報は、メーカー毎に管理	○整備工場で行う定期点検・整備時や故障した場合の臨時整備時に取得 ○ただし、排出ガス対策装置以外の車両装置やセンサーの故障診断情報は、整備工場では取得が困難	全国の整備工場数 :約9万工場	○非開示 ・整備情報の電子化が不十分 ・一部の不具合情報等は業界内で共有 ・排出ガス対策装置以外の車両装置の故障診断情報が、自動車メーカー・車種毎に異なる状況	○整備を実施する際に利用
	業務支援システム提供事業者毎に管理	業務支援システム利用時に取得	業務支援システム提供事業者上位3者合計で全保有台数(8000万台)の約5割(推定)	○非開示	
<b>○中古車オークション情報</b> ・走行距離、外観検査情報 等	オークション団体において管理	全国の中古車オークション会場で出品された場合に取得	年間のオークション出品台数 :約700万台	○非開示	○走行距離の改ざんの有無の確認に利用
<b>○位置・速度・機器動作情報</b> ・位置、加速度、タイヤ圧、排出ガス値、ブレーキ動作、エアバッグ作動有無、運転時間、燃料噴射量 等	プローブ情報サービスを実施している一部の自動車メーカーが自社の車両に係る情報を管理	GPS情報や車両装置情報を、カーナビや携帯電話等の通信機器を利用して自動車メーカーに送信・蓄積	数十万台(推定)	○非開示 (特定の車載機等を取り付けた自社の車両ユーザーのみへの提供)	○渋滞予測情報の提供 ○災害時等における通行実績情報の提供 ○安全運転診断 ○盗難車の捜索 ○遠隔故障診断

出典：自動車検査独立行政法人 平成24年度業務実績報告書(自動車検査独立行政法人HPより)、自動車ガイドブック 2013-2014(日刊自動車新聞社制作)、損害保険料率算出機構 平成24年度損害保険料率算出機構統計集(損害保険料率算出機構HPより)、交通事故発生状況の推移(H25)(警察庁HPより)、第3回自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン検討会 日本自動車整備振興会連合会発表資料及び国土交通省調べ  
 (注) 上記の他、自動車運送事業者の届出情報、重大事故情報、監査・処分情報が国により一元管理されており、事業者の指導・監督等に活用されている。

# トレーサビリティ・サービス提供体制の目指すべき姿

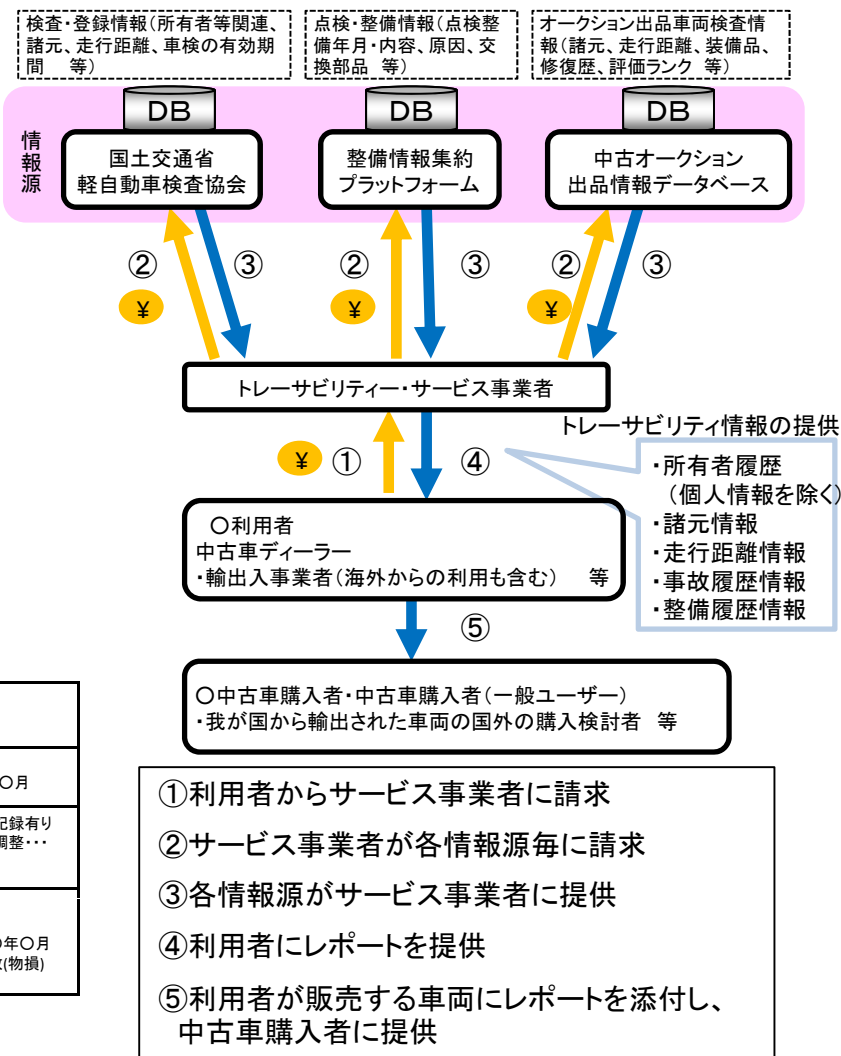
## 情報一元管理パターン

○トレーサビリティ・サービス事業者は、自らデータベースを構築し、各情報源の保有・管理する必要な情報を自ら収集・一元管理する。  
 ○トレーサビリティ・サービス事業者は、利用者からの請求に応じて有償で、自ら収集・一元管理するDBから該当車両の情報提供を行う。



## 情報都度収集・提供パターン

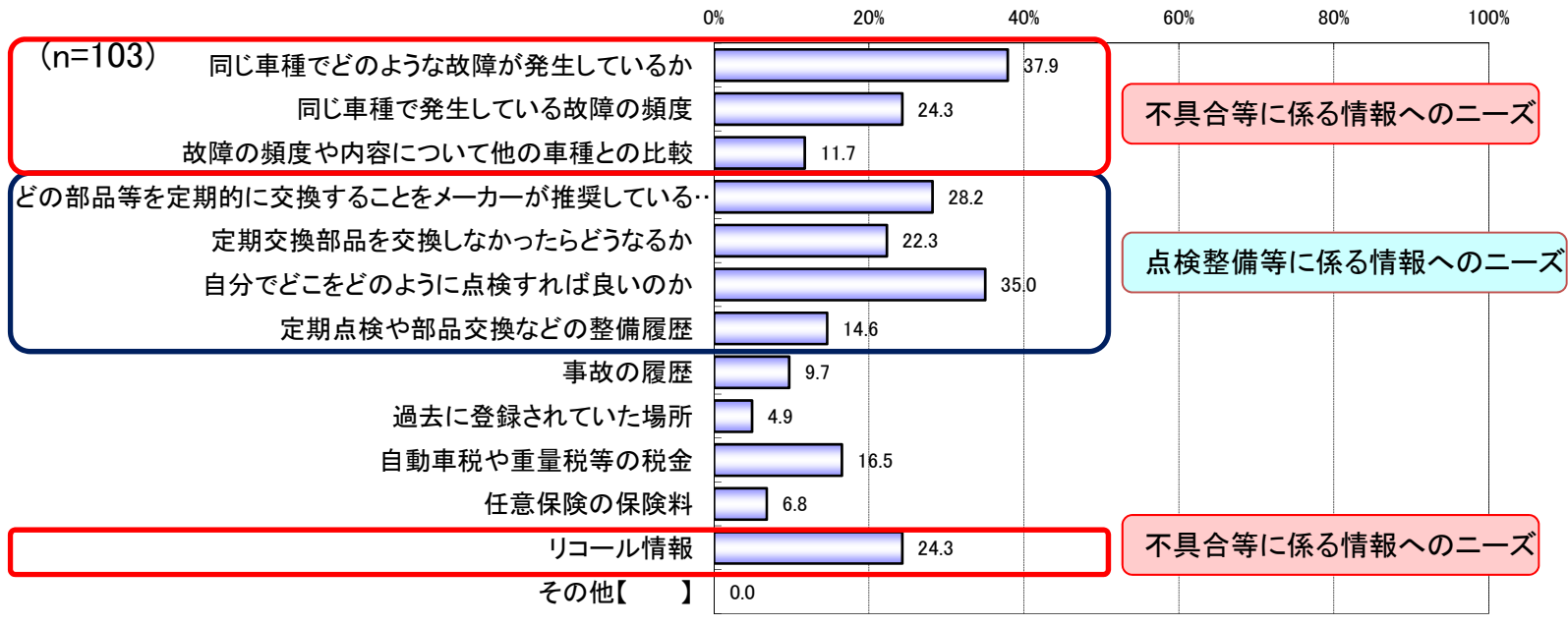
○トレーサビリティ・サービス事業者は、利用者からの請求に応じて有償で、その都度各情報源に照会して情報を収集・提供を行う。



＜検査・整備をめぐるユーザー認識の把握＞  
 ○これまで検査の高度化等において、ユーザーへの点検整備の励行の観点から、受検者への審査結果通知等の取組を進めてきたところであるが、今回デロイト・トーマツが実施したユーザーアンケートにおいても、車種毎の故障・不具合発生状況にかかる情報へのニーズが高い。(赤枠部分)  
 ○また、点検整備の内容にかかる情報についてもニーズが高い。(青枠部分)

## 検査・整備をめぐるユーザー認識

あなたは、取得しようとしている自動車(四輪)、もしくは自分が持っている自動車(四輪)について、故障や整備などに関連することで、どのような事項を知っておきたいですか？次の中から特に知っておきたいものを選択してください。(3つまで)  
 ※現在自動車(四輪)を持っていない方で、取得しようとしている自動車(四輪)がない方は、取得する際を想定しておこたえください。




重点テーマ	26年	27年	概ね2年～3年後	概ね4年～5年後	32年度頃 (オリンピック)
◎将来ビジョンの策定		▼「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」の策定 ▼最終とりまとめ	※以降、必要に応じてフォローアップ		
◎個人情報保護法改正 関連		▼個人情報保護制度の改正(予定) 自動車関連情報に関する個別の取扱方針の検討・策定			
①「安全OBDに対応した スキャンツールの共通 化」を通じた次世代自動 車等の安全使用の推進		検討会の設置・検討	安全OBDに対応したスキャンツールの標準仕様の策定		
②テレマティクス等を活用 した新たな保険サービス による安全運転の促進・ 事故の削減		<div style="border: 1px dashed red; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転情報等の自動車情報を活用した新たなサービスの創出</li> <li>・最適な運転情報の取得・通信機器及びデータ管理方法に関する検討</li> <li>・運転情報を活用した安全運転促進による事故削減効果の検証</li> </ul> </div>			
③自動車の履歴情報を収集・活用したトレーサビリティ・サービスの展開による自動車流通市場の活性化		<div style="border: 1px solid red; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・実証的サービス試行の取組み</li> <li>・制度面の必要性の検討</li> </ul> </div>		<div style="border: 1px solid red; padding: 5px;">                     サービスの実施体制の構築                 </div>	
④検査と整備の相関分析等を通じた検査・整備の高度化・効率化	整備情報等の電子化の推進				
	検討会の設置・検討		検査・整備情報の一体的分析の実施		

新たなサービスの実現等

# 自動車関連手続きの利用環境向上についての今後の進め方

別紙4

	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度
◎将来ビジョンの策定	▼「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」の策定 ▼最終とりまとめ ※以降、必要に応じてフォローアップ						
◎マイナンバー法改正 関連(法律は平成25年 5月に成立)		▼マイナンバーの利用開始 (平成28年1月予定)			▼マイナンバー利用対象範囲の拡大 (平成30年10月以降)		
①OSSの抜本的拡大  ・稼働地域・対象手続き の拡大  ・一層の利用促進(手数料 の引き下げや審査手 続きの見直し等)  ・自賠償証の備付義務 の廃止等(OSSの場合)	<div style="border: 2px solid red; padding: 10px; display: inline-block;"> <p>・都道府県OSSシステムのクラウド化等の必要な環境整備</p> <p>・関係法令の改正</p> <p>・関係業界等における必要な環境整備</p> <p>OSSの一層の利用促進策の検討・策定</p> </div> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 20px;">  <p>OSSの 抜本的拡大の 開始</p> </div>						
②軽自動車のOSS導入	導入に向けた検討		システム開発等、 必要な環境整備		OSSの開始		
③マイナンバーのOSSへの活用	個人番号カードの利用開始(H28.1)				マイナンバーを利用した OSSの開始		
	関係機関との調整やシステム開発等、必要な環境整備等						