

軽自動車保有関係手続のワンストップサービス（軽自動車OSS）の  
ランドデザイン

平成28年6月

軽自動車保有関係手続のワンストップサービスに関する検討会

## 目次

1. はじめにー軽自動車OSSの実現に向けてー	1
2. 軽自動車OSSの実現効果	2
3. 軽自動車OSSのグランドデザイン全体概要	3
3.1 グランドデザイン構成	3
3.2 グランドデザイン策定方針	4
4. 軽自動車OSSサービスの対象範囲	5
4.1 サービス開始時期	5
4.2 サービス対象手続	5
4.2.1 対象とする手続	5
4.2.2 対象とする申請の条件	6
4.3 サービス対象地域	7
5. 電子申請	8
5.1 必要な申請機能	8
5.1.1 対象とする申請者	8
5.1.2 申請方法	8
6. 受付	9
6.1 使用者・所有者・代理人の認証方法	9
6.1.1 本人認証の実現方式	9
6.1.2 ハイブリッド申請の対応	10
7. 軽自動車OSS手続の順序	11
7.1 対象とする申請先	11
7.2 審査機関の順序	11
7.3 審査開始のタイミング	12
7.4 検査証等交付タイミング	13
8. 決済	14
8.1 対象とする税・手数料	14
8.2 税・手数料の決済方法	14
8.3 申請者の利便性向上策	15
9. 軽自動車OSSのシステム構成等	16
9.1 関連システムとの連携	16
9.1.1 市区町村等との連携	16
9.1.2 国庫金納付に係る決済基盤との連携	18
9.1.3 認証局との連携	19
9.2 システム構成と役割分担	20
9.2.1 登録車OSSの資産活用	20
9.2.2 関連システムの役割	21
9.2.3 関連システムとの連携	22
10. 今後の進め方等	23
10.1 今後のスケジュール	23
10.2 進捗状況の定期報告	23

## 1. はじめに一軽自動車OSSの実現に向けて

情報通信技術（IT）は、日進月歩の成長を遂げており、今や我々の生活にはなくてはならないものとなっている。そうした中、平成25年6月、政府は、成長戦略の柱としてITを経済成長のエンジンと位置付け、閉塞感を打破して再生するわが国を牽引することを企図し、政府のIT戦略として、世界最高水準のIT活用社会を実現するとする「世界最先端IT国家創造宣言」を策定した。その後の改定では、目指すべき社会・姿の一つとして、「ITを利活用した公共サービスがワンストップで受けられる社会」を掲げ、すべての行政サービスが電子的に受けられることを原則とし、クラウドサービス等の徹底活用により、オープンで利便性の高い公共サービスを提供し、電子行政サービスがワンストップでどんな端末でも受けられる「便利なくらし」社会を実現することが掲げられた。

このような政府の方針に先駆けて、国による自動車の検査登録業務については、平成17年から、自動車登録・検査、保管場所証明、車体課税の納税・申告等の制度所管官庁の異なる行政手続をオンラインで一括して実施可能とする「自動車保有関係手続のワンストップサービス（以下、「登録車OSS）」が開始され、現在では、新車新規検査登録（型式指定車）を対象に全国11都府県で利用されており、平成27年度においては、当該手続の61%が登録車OSSを利用したものとなっている。また、登録車OSSは、平成25年12月24日に閣議決定された「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」において、平成29年度までに全国展開および対象手続の拡大により抜本的に拡大することとされており、平成29年4月からの手続拡大に向け、準備が着々と進められているところである。

一方で、これまでワンストップサービスの対象外であった軽自動車についても、国土交通省に設置された「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン検討会」における報告書（平成27年1月）において、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OSS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平成26年度から開始することが記載されたところである。これを受け、軽自動車OSSにおけるサービス対象の範囲や実現方式等の具体化を図り、目指すべき姿を示すため、『軽自動車保有関係手続のワンストップサービス（軽自動車OSS）のグランドデザイン』をとりまとめることを目的とし、軽自動車検査協会（以下、「軽検協」）が主体となり、関係行政機関のご協力も賜りながら検討を行ってきたところである。軽自動車OSSについては、本グランドデザインに則り、運用開始に向け、諸準備を進めることとする。

なお、過日、消費税率10%への引上げ時期を延期する方針が示されたことから、消費税率10%への引上げ時における自動車取得税の廃止および軽自動車税環境性能割の導入等についても、その実施時期等に関し、今後議論されることが予想される。

その結果により、本グランドデザインに影響が生じる際には、関係者間における協議等を経て、見直しを行うことを予め申し添える。

## 2. 軽自動車OSSの実現効果

窓口申請における軽自動車保有関係手続は、登録車と比較すると簡易な手続となっている。軽自動車OSSにおいては、そうした特性を維持しつつ、申請者側の業務の効率化・生産性向上を促進していくことが重要である。そのため、軽自動車OSSの検討にあたっては、申請者および審査者の立場から、軽自動車OSSを実現することによる4つの効果を以下のとおり整理し、本効果を確実に達成することを念頭に置き、各業務運用の見直しを行うこととする。

### (効果1) 時間的・地理的制約の緩和

- 申請者側にとって、審査機関の窓口に出頭せずに、また審査機関の受付時間以外でも申請、納付、進捗把握が可能となるため、申請者の都合の良い時間に合わせて手続を行うことができる。
- 審査者側にとって、事務所構内にて審査を行う必要が無くなることから、審査場所の集約等による効率化につなげる事が期待できる。

### (効果2) 手続に係る時間の短縮

- 申請者側にとって、審査機関の窓口に出頭しての申請、納付が不要となることから、審査場所である事務所等での滞在時間を減らすことができる。また、地方税の審査が同時に実施された場合において、手続完了までの時間の短縮につながる可能性がある。
- 審査者側にとって、窓口等で実施している申請書等の電子化作業が削減され、結果として審査に係る時間の削減が期待できる。

### (効果3) 作業の効率化・正確性の向上

- 申請者側にとって、申請時の申請項目入力自動化や効率化によって、作業の削減が期待される。また、税や手数料の電子納付化によって印紙等の管理作業や貼り付けに係る作業負担の削減が期待できる。
- 審査者側にとって、申請書等の用紙の在庫管理や受付済用紙の保存管理に係る作業が不要となる事が期待でき、電子データで書類を受け取るため、自動審査の促進や現行の紙の電子化作業負担の削減につながる。

### (効果4) 信頼性・安全性の向上

- 申請者側にとって、税や手数料が電子納付できることから大量の印紙や現金の持ち運びが不要となり、紛失等のリスク低減が期待できる。
- 審査者側にとって、税や手数料の電子納付化に伴い金額の確認が容易となり、金額誤り等の作業ミスの削減につながる。

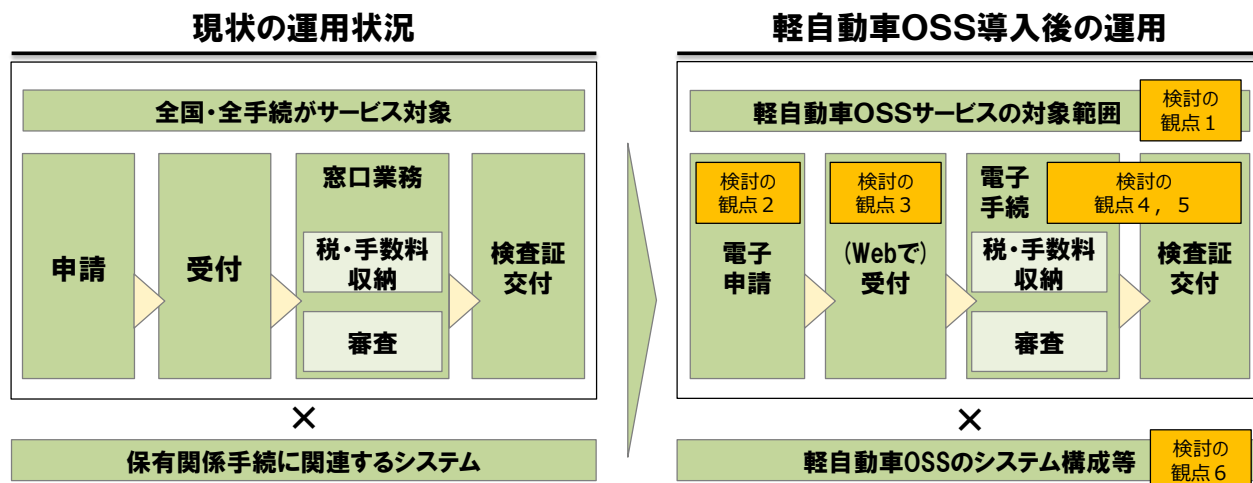
### 3. 軽自動車OSSのグランドデザイン全体概要

グランドデザインとは、軽自動車OSSのサービス対象範囲やシステム実現方式の概要等の大方針を定め、軽自動車OSSが目指すべき姿を示したものと定義する。

#### 3.1 グランドデザイン構成

軽自動車OSSの対象となる手続は、現状を踏まえると、以下に示す6つの観点に整理することができる。

これら6つの観点をグランドデザインの構成要素とする。



#### 検討の観点1【軽自動車OSSサービスの対象範囲】

- ・サービス開始時期
- ・サービス対象手続
- ・サービス対象地域

#### 検討の観点2【電子申請】

- ・必要な申請機能

#### 検討の観点3【Webによる受付】

- ・使用者、所有者、代理人の認証方法

#### 検討の観点4【軽自動車OSS手続の順序】

- ・対象とする申請先
- ・審査機関の順序
- ・審査開始のタイミング
- ・自動車検査証（以下、「検査証」）等交付のタイミング

#### 検討の観点5【決済】

- ・対象とする税、手数料
- ・税・手数料の決済方法
- ・申請者の利便性向上策

#### 検討の観点6【軽自動車OSSのシステム構成等】

- ・関連システムとの連携
- ・システム構成と役割分担

グラウンドデザインの全体構成を以下に示す。

検討の観点	グラウンドデザインにおける記載箇所	
検討の観点1 【軽自動車OSSサービスの対象範囲】	4.1 サービス開始時期	—
	4.2 サービス対象手続	4.2.1 対象とする手続
		4.2.2 対象とする申請の条件
4.3 サービス対象地域	—	
検討の観点2 【電子申請】	5.1 必要な申請機能	5.1.1 申請を実施可能な申請者
		5.1.2 申請方法
検討の観点3 【受付】	6.1 利用者・所有者・代理人の認証方法	6.1.1 本人認証の実現方式
		6.1.2 ハイブリッド申請の対応
検討の観点4 【軽自動車OSS手続の順序】	7.1 対象とする申請先	—
	7.2 審査機関の順序	—
	7.3 審査開始のタイミング	—
	7.4 検査証等交付タイミング	—
検討の観点5 【決済】	8.1 対象とする税・手数料	—
	8.2 税・手数料の決済方法	—
	8.3 申請者の利便性向上策	—
検討の観点6 【軽自動車OSSのシステム構成等】	9.1 関連システムとの連携	9.1.1 市区町村等との連携
		9.1.2 決済基盤との連携
		9.1.3 認証局との連携
	9.2 システム構成と役割分担	9.2.1 登録車OSSの資産活用
		9.2.2 関連システムの役割
		9.2.3 関連システムとの連携

### 3.2 グラウンドデザイン策定方針

グラウンドデザイン策定にあたっては、下記の3つの方針に留意することとする。

- 軽自動車OSSの実現方法検討にあたっては、関係する利用者等の運用に混乱が生じないように、登録車OSSとの整合性を考慮する。
- 登録車と軽自動車の制度の違い等を活かして、利用者の利便性を確保できるものについては軽自動車OSS独自の仕組みを構築する。
- 優劣付け難い複数の実現方式が存在する場合は、業務効率化、あるいはコスト削減につながると想定されるものを採用する。

## 4. 軽自動車OSSサービスの対象範囲

### 4.1 サービス開始時期

(検討の視点)

- 関係者にて軽自動車OSSのサービス開始に向けた検討や準備を行うにあたり、サービス開始時期を明確にすることが求められており、これを決定する必要がある。

(対応方針)

- 軽自動車検査業務電子情報処理システム（以下、「電算システム」）の更改時期である平成31年1月に開始することが効率的であると考えられること、また、「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン検討会」の報告書（平成27年1月）においても、軽自動車OSSについては早ければ平成31年からの導入を目指すことが記載されていることから、軽自動車OSSのサービス開始時期を平成31年1月に設定する。  
なお、サービス開始時期については、今後の関係者との調整等により、見直す場合があり得る。

### 4.2 サービス対象手続

#### 4.2.1 対象とする手続

(検討の視点)

- 軽自動車OSSのサービス開始にあたり、最初からすべての手続を対象とすることは、申請者および審査者の運用習熟の観点から困難である。そこで、段階的にサービス対象手続を拡大することを前提に、どのような時期にどの手続をサービス対象としていくのかを決定する必要がある。

(対応方針)

- 登録車OSSにおいては、平成17年から新車新規検査登録（型式指定車）のサービスを開始し、平成29年4月より継続検査（指定整備）等を含む手続拡大を行うことが予定されている。こうした流れを参考にしつつ、軽自動車OSSでは以下のように段階的にサービス対象手続を拡大することとする。
  - サービス開始時点においては、新車新規検査（型式指定車）を対象とする。
  - 継続検査（指定整備）は、早期に対象とすることを目指し、サービス開始後における申請者、審査者の運用習熟期間も考慮し、平成31年9月から対象とすることを想定し、以降、サービス対象手続を段階的に拡大する。

## 4.2.2 対象とする申請の条件

(検討の視点)

- 軽自動車OSSにおいて、申請者、審査者双方の負担が大きくなり、また、利便性の確保も念頭に置き、軽自動車OSSの対象とする申請の条件を決定する必要がある。

(対応方針)

- 登録車OSSと軽自動車OSSの申請者は重複する可能性が高く、申請者の利便性を考慮すると登録車OSSと同様の申請条件とすることで運用上の混乱を防止できると考えられること、また、登録車と軽自動車の制度の違いを踏まえ、登録車OSSでは対象外の条件でも軽自動車OSSでは対象とすることが可能であれば対象とすることが望ましいことから、軽自動車OSSの対象とする申請の条件は、以下の範囲とする。
  - 登録車OSSが現時点で対象としている申請
  - 登録車では紙の添付書類が必要だが、軽自動車では不要な申請
- 現時点で想定する対象範囲は下記のとおりであるが、登録車OSSの動向を踏まえ、今後見直しについて検討する。
  - 新車新規検査（型式指定車）に関する申請の条件は、以下のとおりとする。

(対象とする申請の条件)

区分	OSS申請の対象とするもの	OSS申請の対象外とするもの
車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用自動車</li> <li>● 事業用自動車</li> <li>● 貸渡自動車</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現車提示が必要な車両等</li> </ul>
所有者および使用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 個人</li> <li>● 法人</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公的機関等</li> </ul>
所有形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自己所有</li> <li>● 所有権留保</li> <li>● リース車</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 左記以外</li> </ul>
軽自動車税 環境性能割	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 右記以外</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特殊な手続を別途要する自動車（減免申請（障がい者特例）等）</li> <li>● 領収書等を除く添付（別送）書類を別途要する自動車</li> <li>※一部添付書類を郵送等で受け付ける都道府県もある（対象は都道府県によって異なる）</li> </ul>
軽自動車税 種別割	<ul style="list-style-type: none"> <li>● すべての申請</li> <li>※減免申請等については、別途市区町村に対して行う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● なし</li> </ul>

- 継続検査（指定整備）に関する申請の条件は、公的機関等の特別な添付書類が必要な場合や、限定保安基準適合証が必要な場合等を除き、基本的にすべてとする。



## 4.3 サービス対象地域

(検討の視点)

- 軽自動車OSSは、地方税である軽自動車税環境性能割・軽自動車税種別割の関連業務を対象とするため、各都道府県<sup>1</sup>および市区町村において軽自動車OSS対応のための準備が求められる。そこで、サービス開始に向けた準備を進めるために、サービス対象地域を決定する必要がある。

(対応方針)

- 軽自動車OSSの実現において、機能面で共通する部分もある登録車OSSのシステムを有効に活用する想定である<sup>2</sup>ことから、登録車OSSのサービス対象地域でないと実現が困難と考えられるため、登録車OSSのサービス対象地域の都道府県およびその都道府県内の市区町村を基本とする。

---

<sup>1</sup> 「平成 28 年度税制改正の大綱」において「環境性能割は、軽自動車については軽自動車税環境性能割として市町村が課す税とする。ただし、軽自動車税環境性能割は、当分の間、道府県が賦課徴収等を行うものとする。」とされている。

<sup>2</sup> 詳細は「9.2 システム構成と役割分担」を参照。

## 5. 電子申請

### 5.1 必要な申請機能

#### 5.1.1 対象とする申請者

(検討の視点)

- 軽自動車保有関係手続においては、申請が使用者本人による場合と、使用者が委託した代理人による場合がある。両者では、申請に必要な書類が異なることを勘案し、軽自動車OSSがどのような申請者を対象とするのかを決定する必要がある。

(対応方針)

- 登録車OSSと軽自動車OSSの申請者は重複する可能性が高く、申請者の利便性を考慮すると、登録車OSSと同様の申請者とすることで運用上の混乱を防止できると考えられるため、「使用者本人」および「代理人」の双方に対応する。

#### 5.1.2 申請方法

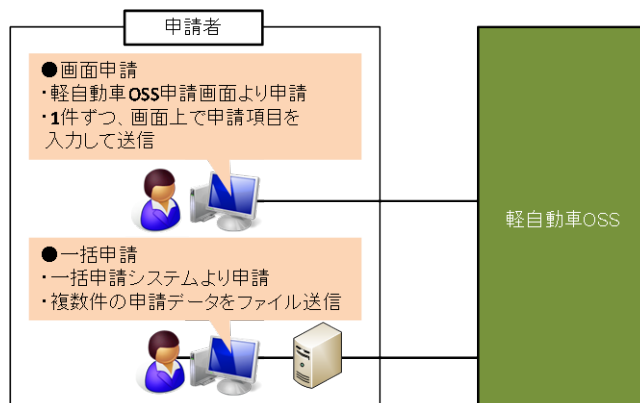
(検討の視点)

- 登録車OSSでは、入力項目についての説明が表示された画面上で1件分ずつ申請項目を入力していく「画面申請」と、複数申請に関するファイルを一括送付することで申請する「一括申請」の双方に対応している。軽自動車OSSでは、これらのうちどの申請方法に対応するかを決定する必要がある。

(対応方針)

- 登録車OSSと軽自動車OSSの申請者は重複する可能性が高く、申請者の利便性を考慮すると登録車OSSと同様の申請方法とすることで運用上の混乱を防止できると考えられるため、以下の対応方針とする。
- 「画面申請」および「一括申請」に対応した申請機能とする。
- ※ 「画面申請」については、申請画面を含め軽自動車OSSの機能とする。「一括申請」については、申請者からの複数申請に関するファイルの一括送付を、申請者にて構築される「一括申請システム」の機能とし、申請の受付を軽自動車OSSの機能とする。

(「画面申請」および「一括申請」に対応した申請機能)



## 6. 受付

### 6.1 使用者・所有者・代理人の認証方法

#### 6.1.1 本人認証の実現方式

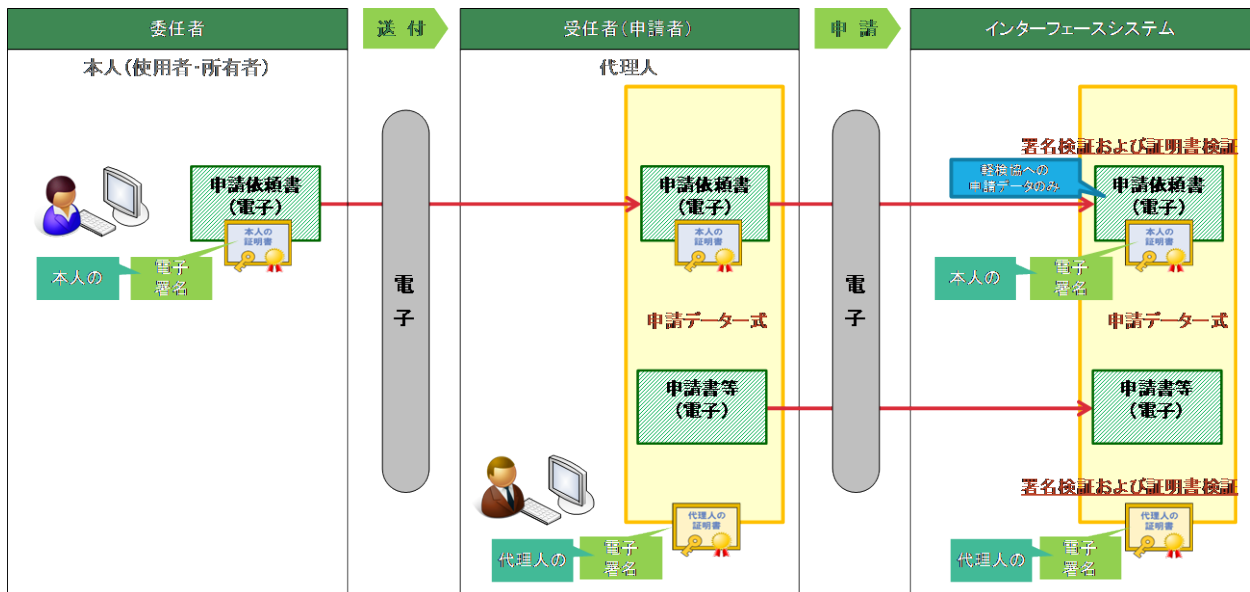
(検討の視点)

- 窓口申請においては押印により使用者、所有者の意思確認を行っている。電子申請である軽自動車OSSにおいて、どのような方法を用いて意思確認を行い、また、第三者による不正を防止するかを決定する必要がある。

(対応方針)

- 申請時の不正を防止し、申請者の意思確認を確実にできることが望ましいことから、電子署名(申請データや添付書類に電子署名を付与して申請する方法)による認証とする。
- 登録車OSSと軽自動車OSSの申請者は重複する可能性が高いことから、登録車OSSと同様の実現方式とすることで効率的にシステム構築が可能になると考えられるため、電子署名の検証は、登録車OSSと同様、インターフェースシステムにて行うこととする。

(本人認証の実現イメージ)



## 6.1.2 ハイブリッド申請の対応

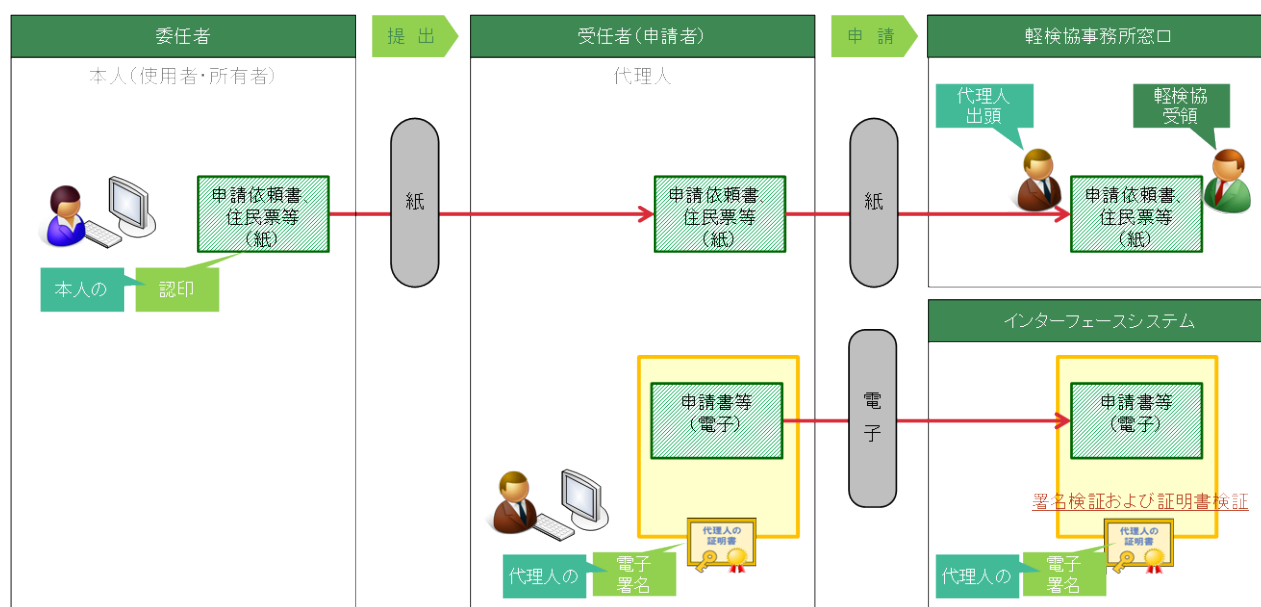
(検討の視点)

- 電子署名による認証を行うためには、使用者、所有者、代理人が電子証明書<sup>3</sup>を所有している必要がある。しかし、特に公的個人認証サービスに係る電子証明書(マイナンバーカードに標準搭載)について、平成31年時点での普及状況が現時点で不透明であり、その普及率によっては軽自動車OSSの利用率が低迷する懸念がある。そのため、電子証明書を所有しない申請者も申請可能とするいわゆるハイブリッド申請<sup>4</sup>を対象とするかどうかを決定する必要がある。

(対応方針)

- 代理人による一括申請において、代理人は定期的に出頭を行っており、ハイブリッド申請に対応しても負担が増えることはないため利便性低下につながることはなく、どのような方法で申請するかについて、使用者、所有者が自由に選ぶことが望ましい。また、ハイブリッド申請を対象外とした場合、軽自動車OSSの利用率が低迷する懸念がある。このため、当面の間、使用者、所有者のいずれかが電子証明書を所有しない場合、ハイブリッド申請による手続を可能とする。

(ハイブリッド申請の実現イメージ)



<sup>3</sup> 公的個人認証サービスに係る電子証明書、商業登記電子証明書、セコムパスポート for G-ID 証明書(行政書士用の電子証明書)を想定。

<sup>4</sup> 登録車OSSにおけるハイブリッド申請とは、代理人による一括申請において、審査に先立って運輸支局等の窓口で紙の委任状と印鑑登録証明書等を出頭により提出し、運輸支局等職員が当該書類を確認することで、電子の委任状等が無くてもOSS申請を可能とする申請方法である。軽自動車OSSにおけるハイブリッド申請とは、代理人による一括申請において、申請に伴い必要となる「使用者、所有者に係る申請依頼書」、「使用者の住所を証する書面」について、紙での持ち込みを可能とするOSS申請方法と位置付ける。

## 7. 軽自動車OSS手続の順序

### 7.1 対象とする申請先

(検討の視点)

- 軽自動車保有関係手続には、複数の行政機関等への申請が含まれるが、軽自動車OSSでこれらのうちどの部分をシステム化の対象とするのかを明確にするため、対象とする申請先について決定する必要がある。

(対応方針)

- 登録車OSSと軽自動車OSSの申請者は重複する可能性が高く、申請者の利便性を考慮すると登録車OSSと同様の実現方式とすることで運用上の混乱を防止できると考えられるため、軽自動車保有関係手続のうち、検査証交付に関連する以下の申請先を軽自動車OSSで取り扱うこととする。

(対象とする申請先)

申請先	対象業務	収納する科目	収納機関
軽検協	・検査等申請、検査手数料・自動車重量税納付	検査手数料	軽検協
		自動車重量税	国税庁
都道府県	・軽自動車税環境性能割申告、納付	軽自動車税環境性能割	都道府県
市区町村	・軽自動車税種別割申告	—	—
	・軽自動車税種別割納付確認に係る納付情報提供	—	—

### 7.2 審査機関の順序

(検討の視点)

- 軽自動車OSSの処理フローを検討するにあたり、軽検協、都道府県、市区町村がどのような順序で審査を行うかを明確にした上で、効率的な運用スキームについて決定する必要がある。

(対応方針)

- 地方税関連業務では検査証に関する情報が必要であることから、審査機関の順序は、「軽検協 ⇒ 地方税」とする。また、手続が早く進み、申請者が窓口申請と同等以上のタイミングで検査証・検査標章等（以下、「検査証等」）を受領できることが望ましいことから、地方税については、軽自動車税環境性能割、軽自動車税種別割の手続を並行して行う。（継続検査（指定整備）の審査機関は軽検協のみ。）

## 7.3 審査開始のタイミング

(検討の視点)

- 軽自動車OSSの申請者の多くは、登録車と軽自動車両方の業務を取り扱っている可能性が高く、運用の統一を図ることが望ましいことから、軽自動車OSSの処理フローを検討するにあたり、審査機関ごとの審査を開始するタイミングについて決定する必要がある。

(対応方針)

- 地方税の審査等は、軽検協の審査が終了したタイミングで開始とする。ただし、手続によって審査の要否が異なる。

(審査開始のタイミング)

審査機関	手続の順序性	条件
軽検協	検査審査※	・特になし ※申請書の内容確認および確認結果通知、 検査手数料および自動車重量税額通知
都道府県	軽自動車税 環境性能割審査※	・軽検協の審査終了後に実施 ※申告書の内容確認および確認結果通知、 軽自動車税環境性能割税額通知
市区町村	軽自動車税 種別割審査※	・軽検協の審査終了後に実施 ※申告書の受領

## 7.4 検査証等交付タイミング

(検討の視点)

- 軽自動車OSSの処理フローを検討するにあたり、検査証等の交付はどの手続が完了したタイミングで実施するかについて決定する必要がある。

(対応方針)

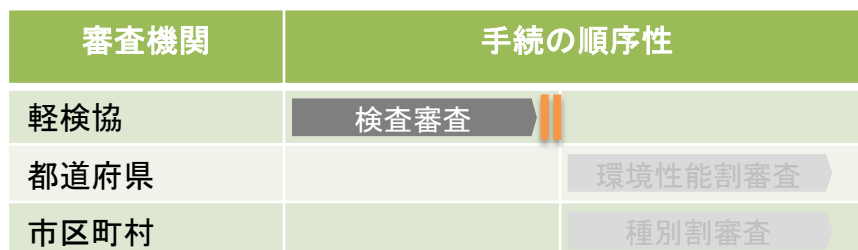
- 窓口申請では、地方税関連業務が確実に行われることを担保しており、軽自動車OSSでも同様の仕組みが必要であると考えため、以下の方針とする。
  - 新車新規検査（型式指定車）では、地方税関連業務（軽自動車税環境性能割申告書審査・納付、軽自動車税種別割申告書審査）の終了後に検査証等を交付とする。

(新車新規検査（型式指定車）の検査証等交付のタイミング)



- 継続検査（指定整備）では、審査機関が軽検協のみであるため、軽検協業務（検査審査、自動車重量税納付）の終了後に検査証等を交付とする。

(継続検査（指定整備）の検査証等交付のタイミング)



## 8. 決済

### 8.1 対象とする税・手数料

(検討の視点)

- 軽自動車保有関係手続では、複数の税・手数料を取り扱っており、軽自動車OSSのシステム化対象範囲を明確にするため、対象とする税・手数料を決定する必要がある。

(対応方針)

- 登録車OSSと軽自動車OSSの申請者および審査者は重複することが想定され、登録車OSSと同様の実現方式とすることで運用上の混乱を防止できると考えられるため、軽自動車保有関係手続における税・手数料のうち、以下の科目を軽自動車OSSで取り扱うこととする。

(対象とする税・手数料)

申請先	対象業務	収納する科目	収納機関
軽検協	・検査等申請、検査手数料・自動車重量税納付	検査手数料	軽検協
		自動車重量税	国税庁
都道府県	・軽自動車税環境性能割申告、納付	軽自動車税環境性能割	都道府県

### 8.2 税・手数料の決済方法

(検討の視点)

- 軽自動車OSSのシステム化対象範囲を明確にするため、軽自動車OSSで取り扱う税・手数料の決済をどのような方法で実現するかを決定する必要がある。

(対応方針)

- 登録車OSSと軽自動車OSSの申請者および審査者は重複することが想定され、登録車OSSと同様の実現方式とすることで運用上の混乱を防止できると考えられるため、登録車OSSの仕組みを踏襲・活用し、MPN<sup>5</sup>を利用して電子決済を実現することとする。

---

<sup>5</sup> MPN（マルチペイメントネットワーク）は、国庫金、地方税、電気・ガス・電話等の公共料金および会社等への代金等の支払いについて、顧客の利便性向上を図るとともに、官公庁、地方公共団体、収納企業および金融機関の事務効率化を図るための新たな仕組み。



## 8.3 申請者の利便性向上策

(検討の視点)

- 軽自動車OSSのシステム化対象範囲を明確にするため、軽自動車OSSで取り扱う税・手数料の決済において、申請者の実情にも十分配慮の上、どのような納付方法を利用可能とするかを決定する必要がある。

(対応方針)

- 登録車OSSと軽自動車OSSの申請者および審査者は重複することが想定され、登録車OSSと同様の実現方式とすることで運用上の混乱を防止できると考えられるため、税・手数料の決済における申請者の利便性向上のため、個別払いに加え、まとめ払い、ダイレクト納付を実現<sup>6</sup>する。

(申請者の利便性向上策)

納付方法	納付方法の概要
個別払い	1つの申請の税・手数料を納付する一般的な納付方法。
まとめ払い	複数の申請の税・手数料をまとめて納付する方法。科目、納付先が同じものであれば、複数件まとめて1つの納付番号を取得できる。
ダイレクト納付	事前に口座情報等を登録することで、ATMやインターネットバンキングを使うことなく、口座から引き落としが行われる方法。

---

<sup>6</sup> ただし、実現可能な科目等詳細については確認が必要。

## 9. 軽自動車OSSのシステム構成等

### 9.1 関連システムとの連携

#### 9.1.1 市区町村等との連携

(検討の視点)

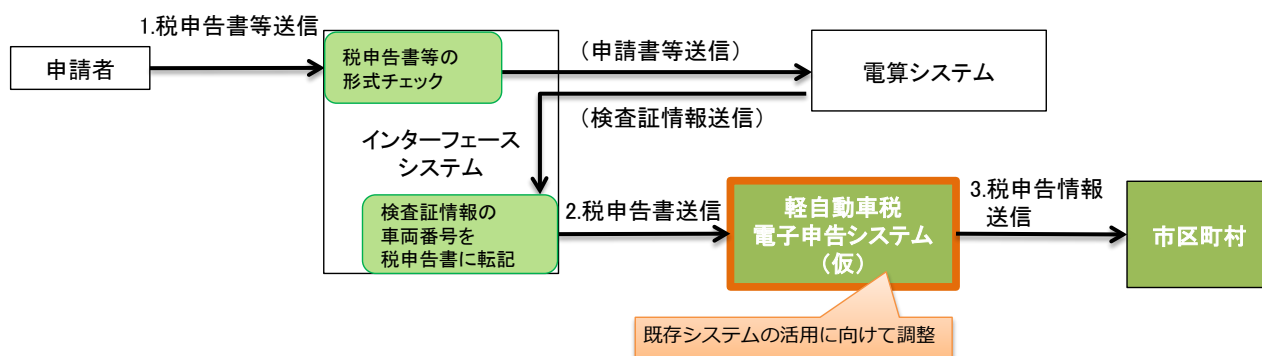
- 軽自動車保有関係手続において、国税および地方税の取り扱いは必須業務であることから、軽自動車OSSにおいて、当該業務をどのように取り扱い、業務の効率性を確保するかは重要な検討事項である。
- 軽自動車OSSにおいて、軽自動車税種別割関連業務（申告、納付確認）を実現するにあたり、取り扱う市区町村側への影響も考慮した上、市区町村とどのように連携するかを決定する必要がある。
- 軽自動車税環境性能割関連業務（申告、納付）については、市区町村税であるが、当分の間、都道府県が賦課徴収することとされており、都道府県との連携が必要となるため、都道府県とどのように連携するかを決定する必要がある。

(対応方針)

#### (1) 軽自動車税種別割申告

軽自動車税種別割申告は、新車新規検査等各種手続において必要となる機能であることから、税申告に係る電子化の実現は、軽自動車OSSの利便性を考慮する上で必要不可欠と認められる。市区町村との連携は、全国約1,700もの市区町村と新たに接続するシステムを構築することは現実的ではないことから、既存の仕組みを有効に活用し、業務の効率化を図ることが適切である。以上から、税申告の電子化については、市区町村と既に接続しているシステムの活用に向けて調整を図ることとする。

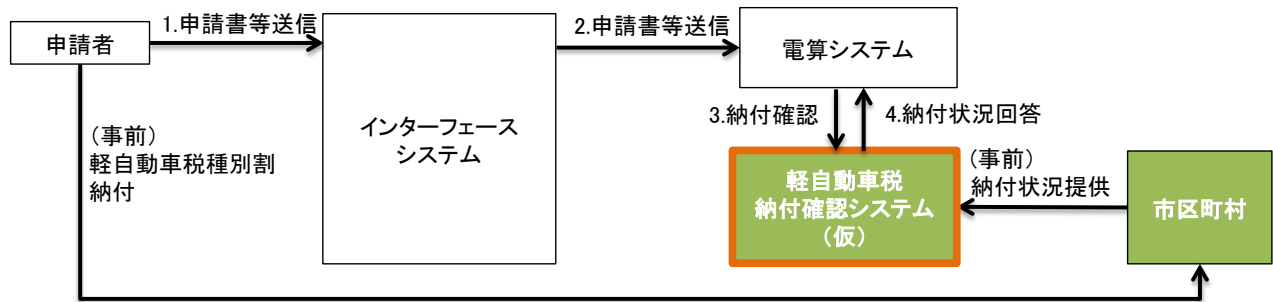
(軽自動車税種別割申告の実現イメージ)



## (2) 軽自動車税種別割納付確認

納付確認機能は、登録車の実現方式<sup>7</sup>に倣い、OSS申請のみならず窓口申請も含めて電子化を検討していくことがシステム最適化の観点から望ましい点であることも考慮する必要があることから、軽自動車OSSの範疇としてではなく、全申請（OSS申請・窓口申請）を対象に電子化の実現を目指すこととする。

(軽自動車税種別割納付確認 実現イメージ)



## (3) 軽自動車税環境性能割申告・納付

軽自動車税種別割申告と同様、軽自動車税環境性能割申告・納付についても、新車新規検査等各種手続において必要となる機能であることから、税申告・納付に係る電子化の実現は、軽自動車OSSの利便性を考慮する上で必要不可欠と認められる。登録車OSSにおいては都道府県との接続を実現していることから、同様の方式での実現に向けた調整を図ることとする。

<sup>7</sup> 登録車においては、自動車税の納付確認機能は自動車税納付確認システム（以下、「JNK<sup>ジェンクス</sup>S」）にて自動車登録検査業務電子情報処理システム（以下、「MOTAS<sup>モータス</sup>」）と接続することで実現している。JNK Sは、都道府県から納付情報を受領し、MOTASからの照会に対して納付確認結果を送信している。

## 9.1.2 国庫金納付に係る決済基盤との連携

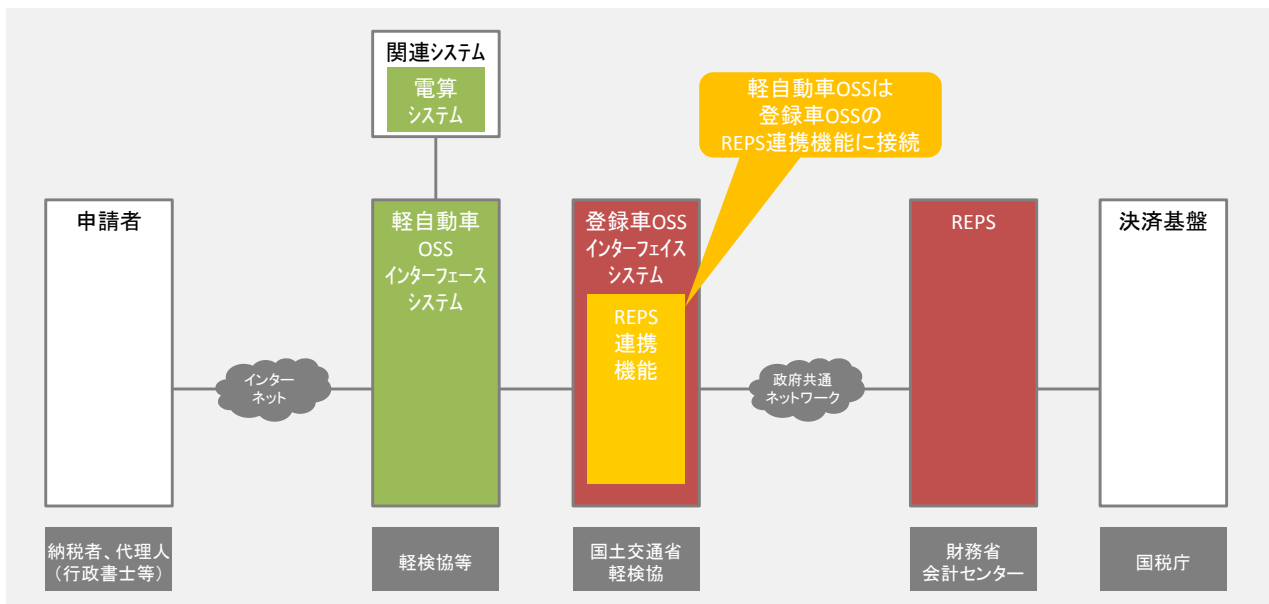
(検討の視点)

- 軽自動車OSSにおいて、自動車重量税の決済をどのように実現するかを明確にするため、連携する決済基盤や、決済基盤との接続方式を決定する必要がある。

(対応方針)

- 軽自動車における自動車重量税を電子納付するにあたり、登録車OSSで既の実現している財務省会計センターが所管する歳入金電子納付システム（以下、「REPS」）と連携する方法を踏襲する。
- 既にREPSと接続している登録車OSSを介すことで、REPSや政府共通ネットワークへの接続の調整は最小限となり、また、REPSは新規のインターフェースを作りこむ必要がなく、REPS側へ与える影響も小さいことから、REPSとの連携は、登録車OSSのインターフェースを介して接続する方式とする。
- 登録車OSSのインターフェースを介してREPSと接続した場合に発生する諸課題（政府共通ネットワークの接続可否、利用料の支払いのあり方等）については、関係機関とさらなる調整を図り、対応方針を決定する。

(REPS連携実現イメージ)



### 9.1.3 認証局との連携

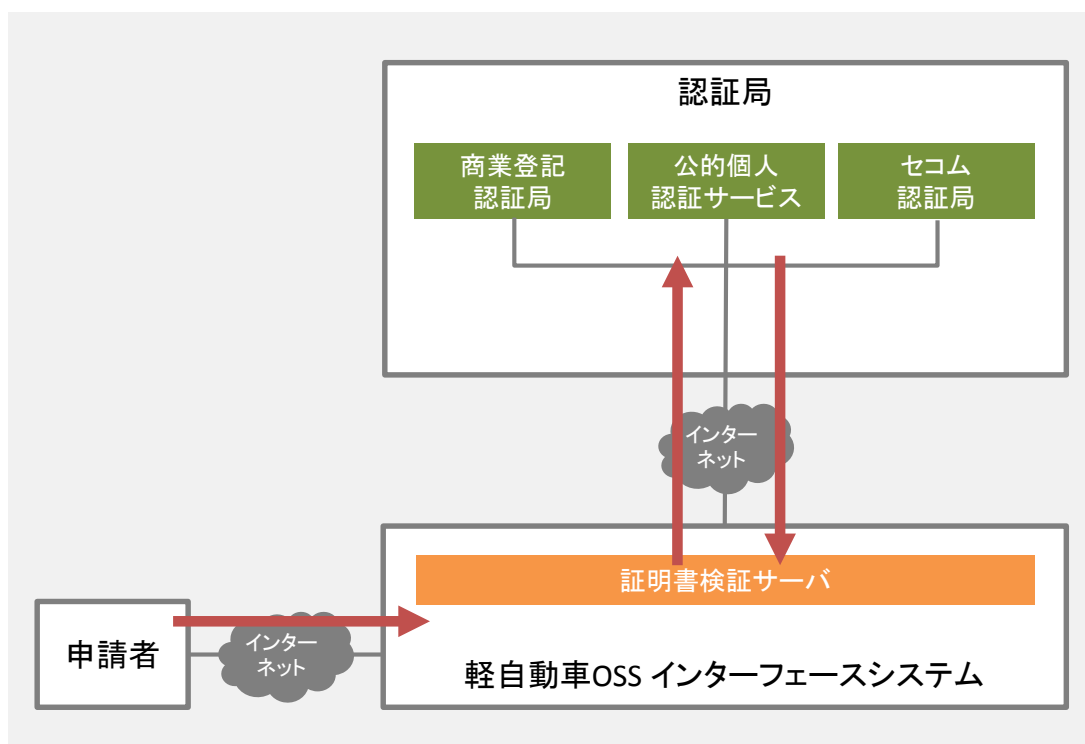
(検討の視点)

- 軽自動車OSSにおいて電子認証を実現するにあたり、軽自動車OSSと認証局がどのように連携するかを決定する必要がある。

(対応方針)

- それぞれの認証局と接続する方式（従前登録車OSSが採用していた方式）とする。

(認証局連携実現イメージ)



## 9.2 システム構成と役割分担

### 9.2.1 登録車OSSの資産活用

(検討の視点)

- 登録車OSSは軽自動車OSSに先んじてサービスを開始しており、軽自動車OSSと同一の機能もあるため、登録車OSSの資産を有効に活用することで効率的なシステム構築を実現できることが想定されるため、資産活用の可否、活用する場合の方法、範囲について決定する必要がある。

(対応方針)

- 登録車OSSと軽自動車OSSでは同一の機能があることから、軽自動車OSSのインターフェースシステムと連携する一部の外部システム間のインターフェースも登録車OSSと一本化できる。インターフェースを一本化することにより、それぞれ個別に調整、連携試験等を行う負担を減らすことが可能となることから、軽自動車OSSのシステム構成を検討するにあたり、関係行政機関のご協力も賜り、登録車OSSの資産を一部活用することとする。
- 活用範囲は、登録車OSSと軽自動車OSSで同一の機能に関する部分とする。登録車OSSと軽自動車OSSで異なる部分がある場合は共有するメリットが少ないため、全く同じ場合のみ資産活用することとする。

## 9.2.2 関連システムの役割

(検討の視点)

- 軽自動車保有関係手続に関連するシステムの構成を検討するにあたり、軽自動車OSSのインターフェースシステムと連携する外部システムである、関連システムの役割について決定する必要がある。

(対応方針)

- 基本の方針としては、登録車OSSの実現方式および関連システムの役割を踏襲するものとする。なお、軽自動車税種別割については、登録車OSSとは異なり、軽自動車OSS独自に市区町村との連携が必要となるものであり、当該箇所については、既存システムの役割等を考慮した上、システムのあるべき姿の観点にも鑑み、関連システムの一つとして挙げている。
- 関連システムの役割を以下のとおりとする。

(関連システムの役割)

項番	軽自動車保有手続関連システム	役割
1	一括申請システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一括申請</li> <li>・一括状況照会</li> </ul>
2	登録車OSS	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外部接続システムとの連携</li> </ul>
3	OSS都道府県税共同利用化システム(仮称)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軽自動車税環境性能割申告</li> <li>・軽自動車税環境性能割収納</li> </ul>
4	軽検協接続サブシステム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・検査申請</li> <li>・検査証等交付</li> <li>・検査手数料収納</li> </ul>
5	軽自動車税電子申告システム(仮)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軽自動車税種別割申告</li> </ul>
6	軽自動車税納付確認システム(仮)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軽自動車税種別割納付状況回答</li> </ul>
7	認証局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本人性確認(電子証明書検証)</li> </ul>
8	金融機関ダイレクト方式サイト	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダイレクト納付</li> </ul>
9	REPS	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車重量税収納</li> </ul>
10	アイラスAIRAS <sup>8</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・完成検査終了証提供</li> <li>・譲渡証明書提供</li> <li>・自動車損害賠償責任保険(共済)証明書提供</li> <li>・保安基準適合証提供</li> </ul>
11	希望番号システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・希望番号予約済証提供</li> </ul>
12	MPN	<ul style="list-style-type: none"> <li>・検査手数料電子決済(軽検協)</li> <li>・軽自動車税環境性能割電子決済(都道府県)</li> <li>・自動車重量税電子決済(国)</li> </ul>
13	都道府県税基幹システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軽自動車税環境性能割情報管理</li> </ul>
14	電算システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・検査情報管理</li> </ul>
15	市区町村税基幹システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軽自動車税種別割情報管理</li> </ul>

<sup>8</sup> AIRAS(自動車情報管理システム)は、車両の登録に際し必要な完成検査終了証等の証明書を発行する自動車メーカー等から電子化された証明書情報を受領し、証明書情報を集約・管理するとともに、国の行政機関のシステムや電算システムからの要求に応じて電子化された証明書情報の報告を行う業務システム。

### 9.2.3 関連システムとの連携

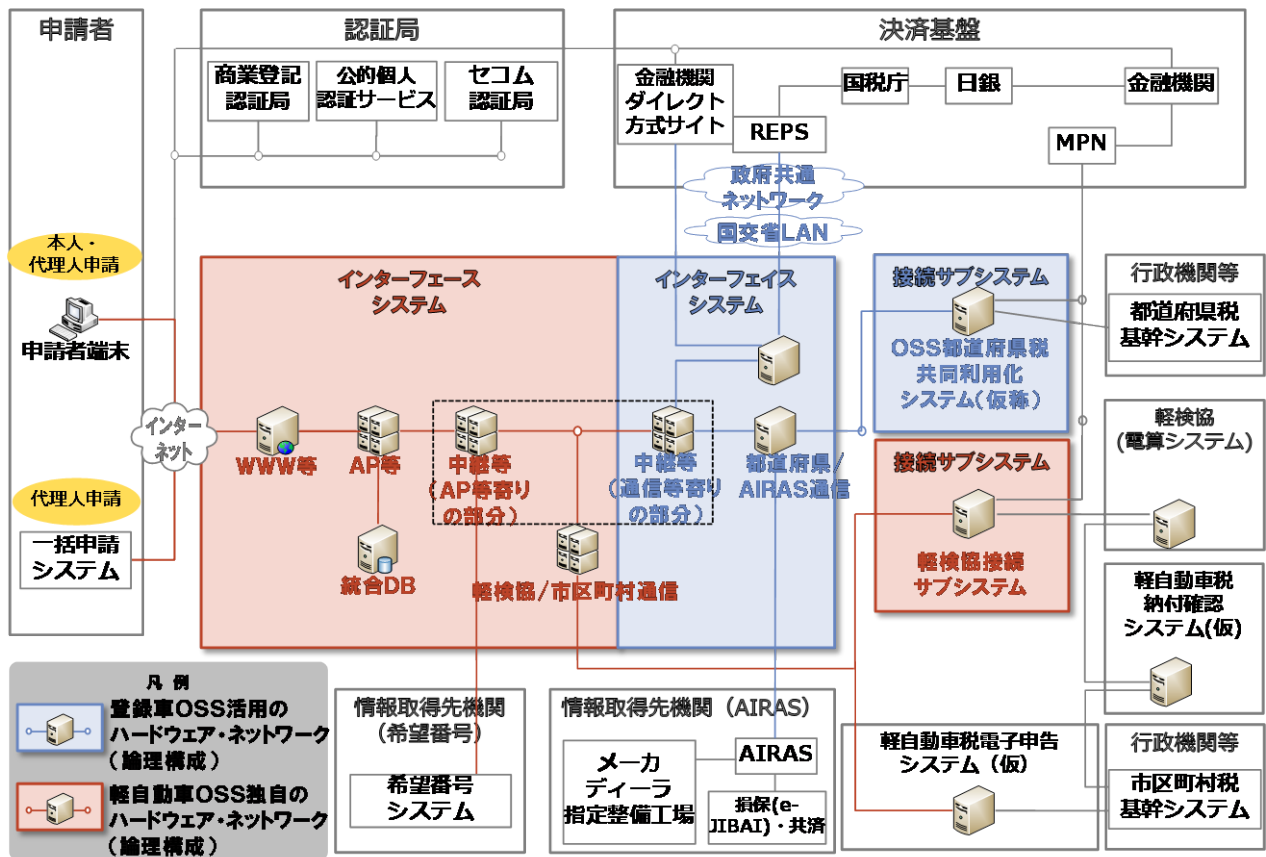
(検討の視点)

- 軽自動車OSSのシステム構成を検討するにあたり、関連システムとの連携について決定する必要がある。

(対応方針)

- 前項の関連システムの役割を踏まえ、軽自動車OSSのシステム構成を以下のとおりとする。

(軽自動車OSSシステム構成)



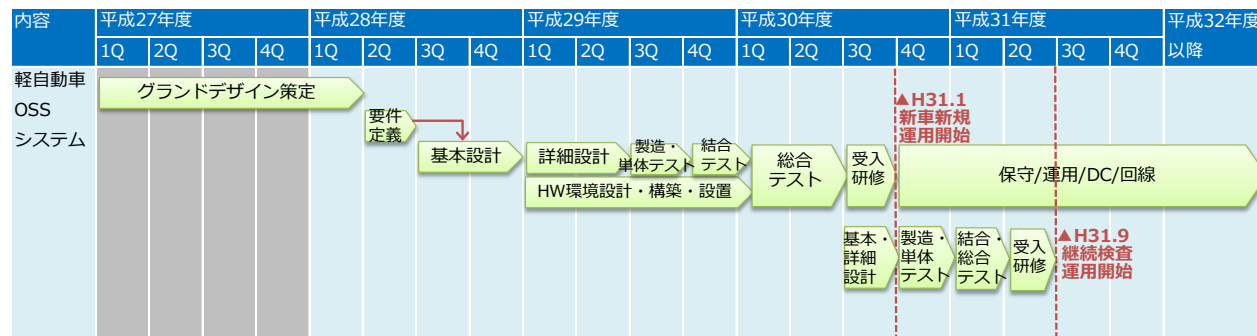


## 10. 今後の進め方等

### 10.1 今後のスケジュール

平成31年1月のサービス開始に向けて、要件定義から運用開始までの全体スケジュール案を以下に示す。

(全体スケジュール案)



なお、上記スケジュール案については、今後の関係者との調整等により、見直す場合があり得る。

### 10.2 進捗状況の定期報告

本グランドデザインにおいて、引き続き調整とされた事項については、軽検協において、定期的に進捗状況について報告する場を設け、関係者との間で情報の共有を図ることとする。

## 委員名簿

(順不同、敬称略)

### (委員)

やまのめ あきお 山野目 章夫	早稲田大学大学院 法務研究科 教授
すなだ かおる 砂田 薫	国際大学グローバル・コミュニケーション・センター 主幹研究員
いとう まさし 伊藤 正志	総務省 自治税務局 都道府県税課 自動車税制企画室 室長
いたざき りょうすけ <sup>9</sup> 板崎 龍介	国土交通省 自動車局 整備課 課長
のつ まさお <sup>10</sup> 野津 真生	国土交通省 自動車局 整備課 課長
ますだ ひろし <sup>9</sup> 益田 浩	国土交通省 自動車局 自動車情報課 課長
ながさき さとし <sup>10</sup> 長崎 敏志	国土交通省 自動車局 自動車情報課 課長
にしわき ひさと 西脇 尚澄	一般財団法人 自動車検査登録情報協会 専務理事
なかやま かんじ 中山 寛治	軽自動車検査協会 理事長
よしまつ ひろあき 吉松 広彰	軽自動車検査協会 理事

### (専門委員)

まつお つねき 松生 恒樹	国土交通省 自動車局 自動車情報課 専門官
いたばし だいすけ 板橋 大介	株式会社エヌ・ティ・ティ・データ 第一公共事業本部 第一公共事業部 第一システム統括部 部長
やすまつ だいすけ 安松 大介	株式会社エヌ・ティ・ティ・データ 第一公共事業本部 第一公共事業部 第一システム統括部 第一開発担当 課長

### (オブザーバー)

警察庁 交通局 交通規制課

<sup>9</sup> 第1回および第2回検討会委員

<sup>10</sup> 第3回検討会委員

## 開催経緯

### 第1回検討会（平成28年2月29日）

- 検討会開催概要および前提条件について
- 検討項目について
- 今後の進め方について

### 第2回検討会（平成28年4月27日）

- 検討会開催概要、前提条件および検討会（第1回）決定事項について
- 検討項目について
- インターフェースシステム構築に向けた今後の進め方について
- 第3回検討会に向けた今後の進め方について

### 第3回検討会（平成28年6月28日）

- 検討会開催概要、前提条件および検討会（第1回・第2回）決定事項について
- 検討項目について
- グラウンドデザイン（案）について
- 今後の進め方等について