

国・地方デジタル共通基盤推進連絡協議会ワーキングチーム（関係府省庁等ヒアリング）
議事要旨

1. 日 時 令和7年7月25日（金）16:00～17:00

2. 場 所 オンライン開催

3. 出席者

(1) ヒアリング対象者

忍海邊 智子 国土交通省物流・自動車局保障制度参事官室 参事官

櫻井 紀彦 国土交通省物流・自動車局自動車情報課 課長

大久保 泰輔 国土交通省総合政策局 情報政策課 課長補佐

大塚 祥央 デジタル庁国民向けサービスグループ 参事官

(2) ワーキングチームメンバー

池田 博之 山口県総合企画部長

伊藤 正樹 愛知県一宮市総務部長

深澤 文仁 秋田県美郷町企画財政課長

名越 一郎 内閣官房デジタル行財政改革会議事務局参事官

折田 裕幸 内閣官房デジタル行財政改革会議事務局参事官

浅岡 孝充 デジタル庁統括官付参事官

萩原 一博 デジタル庁統括官付参事官付企画官

村上 仰志 総務省自治行政局行政経営支援室長 併任 地域 DX 推進室長
(代理 行政経営支援室 併任 地域 DX 推進室 松葉補佐)

4. 議事概要

<事前に送付した質問事項について、国土交通省、デジタル庁より説明。>

※「→」はワーキングチームメンバー発言

① 臨時運行許可申請に関し、国（地方運輸局）及び市町村における、業務の実態（頻度、量、事務の態様等）をご教示ください。

- ・ 臨時運行許可制度の概要についてだが、通常、自動車は、検査・登録を受けナンバープレート、検査標章を表示し車検証を備え付けなければ公道を走ってはならないところ、臨時運行許可制度は、こうした要件を満たしていない自動車であっても、一定の目的に限って行政庁の許可により特例的に運行できるようにする制度。手続きのフローとしては、まず、申請者が申請書を作成し行政庁に申請する。その際、申請手数料として1件あたり750円が必要。行政庁側で申請書の審査を行い、許可条件に合致する場合には、許可証を作成し、許可証及び番号票を申請者に交付するという流れ。許可を受けた者は、許可を受けた目的及び経路に従い運行をした上で、許可証と番号票を行政庁側に返却するということが一連の流れ。
- ・ 臨時運行許可の手続きは、市町村及び運輸支局で対応しており、許可の件数については、市町村が大半を占める。過年度3か年分について整理したところ、毎年、大体75万件程度の許可申請が実施されている状況。

- 臨時運行許可制度の目的である車検等は市町村等自治体の業務ではないと思われるが、なぜ臨時運行許可のほとんどは自治体で行われているのか。
- ・ 車検場等に向かう運行ルート之最寄りの自治体で借りることが自動車ユーザーにとって利便性が高いため、市町村への申請が多いのではないか。
- 運輸支局への申請はほとんどなく、オンライン申請にも対応してないという認識で良いか。
- ・ 然り。
- 臨時運行許可の申請の電子化と仮ナンバーの郵送ができれば、最寄りの自治体に出頭し申請するのではなく運輸支局に電子申請する者も増えるのではないか。
- ・ 臨時運行許可をよく用いるのは中小の整備事業者であるが、申請者からすると自動車を整備し車検を受けに行くという一連の流れで、車検の日の当日にナンバープレートを借りたいというニーズが強いようである。そのため使用する人にとってみれば、最寄りの自治体に行って借りることが一番自然ではないかと思う。他方で、御指摘のようなケースを完全に否定するものでもないが、最寄りでも借りたくないユーザーがどの程度存在するか不透明である。
- 整備事業者等の事業者からの申請であっても最寄りの自治体で借りることが自然であるという認識か。
- ・ 然り。デジタル化を進めなければいけないという認識はあるが、自治体やステークホルダーの要望も踏まえて検討する必要があると思うので、丁寧に進めていきたい。

② 地方自治体の臨時運行許可申請に係るシステムの導入状況を把握されているでしょうか。把握されている場合は導入状況をご教示ください。

- ・ 地方自治体の臨時運行許可申請に係るシステムの導入状況については、国土交通省として、網羅的に全て把握しているわけではないが、各市町村の判断で、既にシステムを構築している市町村がいくつかあると把握している。今回、地方分権の手続きの中で具体的にぴったりサービスのプリセットが要望が挙げられていたところ、ぴったりサービスについては、複数の市が活用していることを把握している。これに加え、民間企業が提供しているプラットフォームを活用した電子申請を構築している市町村も一定数あると認識している。

③ 臨時運行許可申請の共通化・デジタル化を進めることによる効果をどの程度見込まれていますか。貸与した仮ナンバーの管理の適正化の観点からも効果的ではないかと考えますが、いかがでしょうか。

- ・ デジタル化の効果について、年間約70万件程度申請があるので、自治体側の申請処理手続きが一定程度、簡便になるという想定しているところ。他方で、臨時運行許可申請を頻繁に行う者として想定される自動車の整備事業者と意見交換を行ったところ、市町村の窓口を訪問し、その場で申請・交付を受けるまでが一気通貫で完結することをほとんどの方が希望しており、電子申請を可能にした場合であっても、引き続き窓口を訪問すること

が想定されるという声があった。またぴったりサービスによるオンライン申請を既に導入している市町村にヒアリングをしたところ、現状では、オンライン申請の割合は全体の数パーセントに留まるということであった。利用者の窓口で完結させたいという意見を考慮しつつ検討する必要がある。

- 窓口で臨時運行許可申請の手続きを行う場合の待ち時間はどの程度か。窓口が混んでいる自治体、特に大きな自治体であれば、あらかじめ申請しておき受け取りだけ待ち時間なくといったニーズは考え得るか。
- ・ 地域や状況により変動するものであるが、いくつか調べてみたところでは、混んでいなければ大体 10 分程度。多少並んでいたら 30 分程度。ご指摘のようなニーズについては想定されるものの、単に受取予約システムのようなものを構築するのであれば考えられるが、費用対効果との兼ね合いで見合わないのではないかと考える。
- ・ 重要な考慮事項として、先述した懸念の通り、臨時運行許可の手続きの中では、申請者に対して仮ナンバーとして物理的なプレート自体を貸与する必要があることを念頭に入れることが必要。申請手続をデジタル化した場合においても、ナンバープレートを貸与するために申請者が来庁するか、市町村等が申請者にプレートを郵送する必要がある。郵送業務に対応する市町村の負担等も併せて検討する必要がある。
- カーディーラー等の申請者の現状の業務フローや仮ナンバーを郵送する市町村の負担等を考慮する必要を前提とした上で、デジタル化を契機として事前に仮ナンバーを申請し、郵送で受け取り、移動するといった新たな業務フローを検討することはありえるのではないか。カーディーラー等の事業者は現状をベースに意見を述べているのであり、デジタル化を進めることで行動変容を促していくべきではないか。
- ・ 全くオンライン申請のニーズが無いとは言わないものの、事務所にパソコンすらない小規模な整備工場事業者等も申請者に含まれる現状を踏まえると、現場のニーズや制度をよく検討する必要がある。
- ・ 貸与した仮ナンバーの管理の適正化については、エクセル等で管理している現在とどこまで大きな違いが出てくるかは分からない。例えば、貸与した相手方への督促、返却がなされたこと確認、法令違反が疑われる場合の警察への相談等は、オンライン化に伴い無くなるわけではない。
- ・ 言わずもがなであるが、新たなシステムを構築して対応する場合にあっては、財政的な支出や新たな人員の確保の必要性等を考える必要がある。

④ 自動車臨時運行許可申請システムの共通化を進める上で、どのような方式が考えられますか。たとえば、自動車保有関係手続のワンストップサービス又はマイナポータルを活用することは考えられますか。

- ・ 自動車保有関係手続のワンストップサービス、いわゆる OSS については、自動車の登録に特化したシステムであり、臨時運行許可のように登録車以外の車両を対象としている手続で活用することは困難であると認識している。
- ・ マイナポータル、ぴったりサービスについては、標準様式をプリセットすることで、各自治体が独自に申請様式等を作成する必要がなく電子申請サービスを開始できるものと認

識。デジタル庁に確認したところでは、登録作業から利用開始まで比較的短期間でシステムを構築可能であり、自治体側の利用料負担は無いと聞いている。臨時運行許可申請の標準様式をプリセットし、各自治体で必要に応じてカスタマイズするという事は検討の可能性があると認識している。

- ・ デジタル庁の提供する基盤として e-Gov も存在するが、こちらは事業者が利用することを想定しているため、個人による申請も想定される臨時運行許可制度にはなじまないのではないかと思料する。臨時運行許可制度の性格的にぴったりサービスが適当ではないかと思料する。

⑤ 自動車臨時運行許可申請システムの共通化を進める上で、どのような課題が考えられますか。たとえば、現状、書面（原本）による提示を求めている自賠責保険証明書について、電磁的記録による方法を可能とすることが必要であると伺っています。これを可とすることについての課題もご教示ください。その解決のためにどのような方策が考えられるでしょうか。

- ・ 1点目は、窓口での申請・交付を求めるニーズが引き続き多いという実態を考慮することが必要。2点目は、物理的なナンバープレートを交付・返却するという事務の性質に鑑みると、完全な電子化は困難な面があるということ、3点目として、電子化に伴い、郵送等の新しい事務が自治体において発生することが想定される。加えて、システムを構築する際には、国と地方の双方で、財政面や人員面の負担を考慮することが必要。

→ システムの共通化は基本的には賛同する。他方で、仮ナンバーが現物として物理的に存在する限り、手続きのオンライン完結には限界があることがネック。仮ナンバーの郵送業務は相当の負担でもあり、実現可能性の論点はあるものの、現物を介在しない形での共通化の検討ができれば望ましい。

- ・ 仮ナンバーを現物で表示する意味は、無車検の車両が公道を走行できないというルールの例外として、特例的許可を得て通行していることを対外的に示すものであるため、仮ナンバーの現物を廃止することは困難。

→ 市町村で年間 75 万件前後の申請がほぼアナログであるということで、事務負担は相当程度大きいものだと考える。今後の地方自治体の人手不足等を考えれば、アナログで実施されていることをデジタル化することで負担軽減を図ることは必要だと考える。現時点では、申請者の多くは一気通貫、窓口で手続きを実施することを望んでいるといったニーズも汲みながら、課題の解決に向けて共通化に向けた取り組みを進めていただきたい。

→ 現場の利便性向上が図られるシステムとすることが重要。例えば、臨時運行許可の手続きに係る手数料のオンライン納付が可能とするなど、共通化の検討を進める上では、現場のニーズを踏まえながら、課題を乗り越えていくことが必要

→ 様々な課題やニーズがあることは理解。他方で、仮ナンバーの郵送の手間暇があることを理解しつつ、地方自治体からの提案が行われていることも事実。手続きの最初から最後まで一气通貫でデジタル化することは難しい面がある中で、何か一部を切り出して、デジタルで合理化できる手続きについて検討の余地があると考え。幅広く現場や地方自治体の意見を聴きながら、共通化の検討をお願いしたい。

- ・ 自賠責保険証明書については、令和6年11月に省令改正を行い、自賠責証明書の電子化を可能としたところであり、具体的には、自賠法に定める備え付け義務と提示義務は、PDFデータによることが現在可能となっている。他方、自賠法の第9条第1項では、臨時運行許可申請も含む各種の処分申請について、電磁的記録による自賠責証明書の提示を認めていない状況にある。電子化での提示を可能とするためには、法令改正が前提となる。また、電磁的記録による自賠責保険証明書の各行政庁の窓口での提示を可能とした場合、PDF自賠責証明書に記載のあるQRコードを読み取り真正性を確認する必要がある。QRコードを読み取るために必要な端末の調達といった財政面での課題、各行政庁の職員が窓口でQRコードを読み取るといった新たな業務が増えるのではないかとといったことが課題として考えられる。
- 窓口での対面手続きの場合の課題は理解。他方で、自賠責保険証明書の提示について目視を前提とせずオンライン申請の見地に立って考えれば、自賠責を取り扱っている保険会社が何らかの認証局の電子証明書を取得し、自らの秘密鍵で電子署名を自賠責保険証明書に行う、被保険者は当該自賠責保険証明書を添付して電子申請を行い、申請の相手方は電子証明書の有効性確認等を行うことで、改ざん防止措置は可能と考えられる。

以上