

# 国の電子化事例調査報告資料

## 【事例番号 3】

自動車保有関係手続の電子化（国土交通省）

アビームコンサルティング株式会社

### 本書における用語・略語の定義

	用語・略語	定義
1	OSS	ワンストップサービス (OSS : one stop service の略) とは、自動車の保有に伴い必要となる各種の行政手続について、自宅や会社のパソコンからオンラインにより一括して行うことができるようとするシステムのこと。
2	アプレット	プログラミング言語 Java で書かれた特定目的のための小さなプログラム

## 目 次

第 1 本資料の目的及び調査の概要 .....	4
1 本資料の目的 .....	4
2 調査の概要 .....	4
(1) 調査対象手続の概要 .....	4
(2) 手続利用者の概要 .....	6
(3) 手続利用に必要な条件・環境 .....	6
第 2 民事訴訟手続のIT化に向けた本事例からの示唆 .....	7
1 e 提出に関する示唆 .....	7
(1) 電子申請と書面申請の取扱について .....	7
(2) 利用時間について .....	7
(3) 書面申請の場合のデータ及び書面保管について .....	7
(4) 送達確認について .....	8
2 e 事件管理に関する示唆 .....	8
(1) 受付番号による進捗状況の確認 .....	8
(2) 補正手続について .....	8
(3) インターネットによる公開について .....	8
3 e 法廷に関する示唆 .....	8
4 IT部分におけるサポート .....	8
(1) デジタル弱者対応 .....	8
(2) 窓口 .....	9
5 オンライン利用促進の取組 .....	9
6 IT化への隘路 .....	9
7 その他の示唆 .....	10
(1) ユーザ側利用環境について .....	10
(2) 電子申請方法について .....	10
第 3 調査結果詳細 .....	11
1 e 提出に関する事項 .....	11
(1) 訴え提起のオンライン提出への一本化 .....	11
(2) 手数料の電子納付・電子決済への対応 .....	12
(3) 訴訟記録を電子記録に一本化 .....	12
(4) 主張・根拠をオンライン提出に一本化 .....	13
(5) 形式的記載の補正指示 .....	13
(6) 電子的な方法による送達 .....	13
2 e 事件管理に係る事項 .....	14
(1) 主張・証拠への隨時オンラインアクセス .....	14

(2) 裁判期日をオンラインで調整 .....	14
(3) 本人・代理人による期日の進捗・進行計画の確認 .....	14
(4) 期日の自動指定 .....	14
(5) 調書,判決書の電子化 .....	15
(6) 電子的な決裁 .....	15
(7) 期日情報のインターネット公開 .....	15
(8) 判決のインターネット公開, 自動マスキング .....	15
(9) オンラインでの記録の確認 .....	15
3 e 法廷に係る事項 .....	16
(1) ウェブ会議・テレビ会議の導入・拡大 .....	16
(2) 争点整理段階における I T ツールの活用 .....	16
(3) 期日のインターネット公開 .....	16
4 構築費用・技術基盤に関する事項 .....	17
(1) 初期構築・運用等の費用 .....	17
(2) 技術基盤(導入ソフトウェア等)の確認 .....	17
5 電子化の効果に関する事項 .....	18
(1) 電子化の効果を測定する指標と効果 .....	18
6 民事訴訟手続との類似性・親和性及び利用者サポートの体制・手当てに関する事項 .....	19
(1) 民事訴訟手続の I T 化との類似性・親和性 .....	19
(2) 利用者サポートに関する具体的な体制や手当(対応窓口の有無など) .....	19

## 第1 本資料の目的及び調査の概要

### 1 本資料の目的

本資料は、民事訴訟手続のIT化の検討に際して、幅広いIT化の可能性を検討するため、民事訴訟手続のIT化において活用可能と考えられる国の行政手続に関する電子化事例を収集・整理するものである。

### 2 調査の概要

#### (1) 調査対象手続の概要

本事例では、国土交通省の自動車保有関係に係る申請手続を調査対象としている。新車を購入した際には、検査登録や保管場所証明申請などの各種の行政手続や税・手数料の納付が必要である。これらの手続や税・手数料の納付を、自宅や自社オフィスのパソコンから、オンラインで一括して行えるサービスが「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。)である。<sup>1</sup>

平成17年12月に、東京都、神奈川県、愛知県、大阪府の4都府県でスタートし、平成30年7月現在では、継続検査は全国、新車新規登録は34都道府県、その他の手続は31都道府県で稼動している。<sup>2</sup>

自動車保有関係手続の申請数は年間40百万件以上であり、同じく所有権の公証に関する手続である不動産登記の申請数(年間約12百万件)の3倍近くに上る膨大なものとなっている。OSS申請の場合には、窓口での書面申請の場合と比べ、ユーザがディーラーに支払う代行手数料は、平均で約8千円低くなっているとの結果が得られている。

OSS申請においては、稼動当初、申請者の本人確認を行うために住民基本台帳カード(以下「住基カード」という。)の利用を必須としていたため、住基カードの普及が限定的(平成19年度時点の普及率:約1.8%)であったことから、OSSの利用率は低迷することとなった。

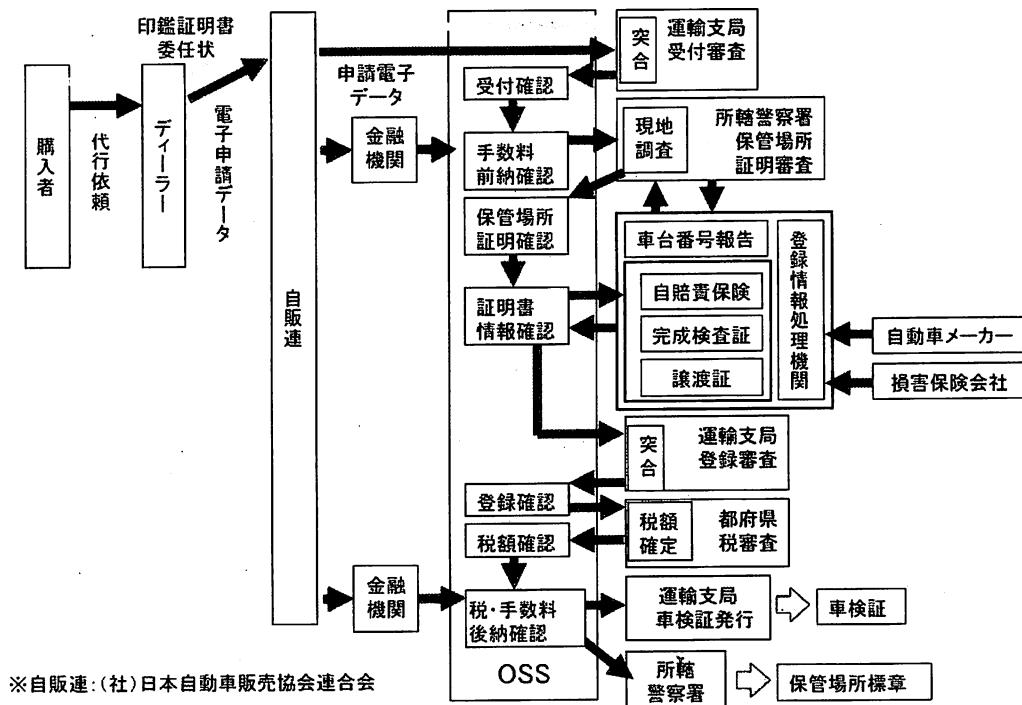
その後、印鑑登録証明を用いた本人確認を導入する等の改善策を実施することとともに、業界団体とも協力してOSSの普及啓蒙活動を進めた結果、平成20年度以降は利用率が向上し、平成25年度には利用率は6割に到達している。<sup>3</sup>

<sup>1</sup> 自動車を買う、持つ、譲る際の手続が簡単に。より便利になった自動車保有関係手続のワンストップサービス(<https://www.gov-online.go.jp/useful/article/201203/3.html>) (政府広報オンライン)

<sup>2</sup> 自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)お知らせ一覧(<http://www.oss.mlit.go.jp/portal/news/index.html>) (平成30年6月15日)

<sup>3</sup> 自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)の利用促進方策等について(平成27年12月)

図表第1-1 新車新規登録手続の概要<sup>4</sup>



図表第1-2 自動車保有関係手続において利用可能な手続<sup>5</sup>

利用可能手続	手続内容
新車新規登録	新しく購入された、自動車登録を受けていない自動車を登録するための手続。 型式指定車のみが対象となる。
中古車新規登録	利用が一時的に中止されている自動車を再度利用しようとするときに必要となる手続。
移転登録	自動車が売買等によって譲渡、譲受され、名義変更（所有者の変更）が必要となった場合に行う手続。
変更登録	結婚や引っ越し等によって、自動車の所有者の氏名・住所、使用の本拠の位置等を変更した場合に必要となる手続。
一時抹消登録	長期出張や海外渡航等、なんらかの理由により自動車の利用を一時的に中止する場合に必要となる手続。
永久抹消登録	自動車をリサイクル事業者等に引渡し、解体処分した場合等に必要となる手続。
移転一時抹消登録	「移転登録」と「一時抹消登録」を同時に実行する手続。
移転永久抹消登録	「移転登録」と「永久抹消登録」を同時に実行する手続。
変更一時抹消登録	住所等の変更を行う「変更登録」と「一時抹消登録」を同時に実行する手続。
継続検査	自動車検査証の有効期間の満了後も自動車を引き続き使用する場合に、必要となる手続。

<sup>4</sup> 電子政府評価委員会（平成20年度 第4回）資料4-1 P2

([http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/densihyouka/kaisai\\_h20/dai4/gijisidai.html](http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/densihyouka/kaisai_h20/dai4/gijisidai.html))

<sup>5</sup> 自動車を買う、持つ、譲る際の手続が簡単に。より便利になった自動車保有関係手続のワンストップサービス (<https://www.gov-online.go.jp/useful/article/201203/3.html>) (政府広報オンライン) 一部抜粋

## (2) 手続利用者の概要

自動車保有関係手続の申請、OSSの主要な利用者は個人（自動車ユーザ本人）又は法人（自動車販売店など）から依頼される代理人（行政書士等）である。

## (3) 手続利用に必要な条件・環境

OSSの利用に際して、利用者は以下の環境を用意する必要がある。

### ア パソコン等の機器

システムを利用可能なOSを搭載したパソコンが必要である。パソコンには事前にWWWブラウザ、Java実行環境及びアプレット環境設定プログラムをダウンロードし、インストールする必要がある。

また、住民基本台帳カードを読み込むためのICカードリーダーや車庫の所在図面等、車庫証明に必要な添付書類を電子データにするためのスキャナーも用意する必要がある。

### イ インターネット環境

WWWサーバとHTTPにより、インターネットを介して接続が可能のこと。通信回線帯域に条件はないものの、申請を行う場合、キャッシュの削除やJavaScriptの設定など、ブラウザ設定を行う必要がある。

### ウ 電子証明書

オンライン申請では、申請人を識別し、かつ提出書類が申請人本人のものであることを検証するために「電子証明書」が必要である。このため、申請人は、国土交通省への電子申請に利用可能な電子証明書を特定の発行機関や認証局から取得する必要がある。

電子証明書にはファイルタイプ、ICカードタイプがあり、個人（自動車ユーザ本人）と代理人で利用するものが異なる。個人（自動車ユーザ本人）の場合は「マイナンバーカード（個人番号カード）」、「住民基本台帳カード」等の「公的個人認証サービス」の電子証明書が必要である。代理人の場合は、「商業登記電子証明書」、「行政書士電子証明書」等の電子証明書が必要である。

また、公用車の申請の場合には「政府認証基盤（GPKI）発行の官職証明書」又は「地方公共団体認証基盤（LGPKI）発行の職責証明書」が別途、必要となる。

### エ 申請人利用登録

大量の申請手続を実施する場合、事前に利用者IDの払い出し申請を実施しておく必要がある。

## 第2 民事訴訟手続のIT化に向けた本事例からの示唆

### 1 e 提出に関する示唆

#### (1) 電子申請と書面申請の取扱について

電子申請と書面（紙）による申請の2つの方式が併用されている。電子申請では自動車の保有に伴い必要となる各種の行政手続について、自宅や会社のパソコンからオンラインにより一括して行うことができる。電子申請には、電子証明書を設定することが必須となるため、「公的個人認証サービス」（マイナンバーカード（個人番号カード）、住民基本台帳カードなど）、「商業登記電子証明書」及び「行政書士電子証明書」等の電子証明書を事前に取得しておく必要がある。また、公用車の申請の場合には「政府認証基盤（GPKI）発行の官職証明書」又は「地方公共団体認証基盤（LGPKI）発行の職責証明書」が、別途必要となる。頻繁に申請手続を実施する行政書士等の場合、事前に利用者IDの払い出し申請を実施しておくことで大量申請手続を行うことができる。代理人による申請の場合、申請データ以外に購入者が作成した委任状を合わせて提出する必要がある。

民事訴訟手続の場合、弁護士等の代理人はマイナンバーカードや商業登記電子証明書等の電子証明書を取得した上で事前にユーザ登録をすることで代理人IDを発行する。利用者は事件単位に代理人IDを設定することで、委任したとみなされ弁護士等の代理人は訴状の作成等の手続を可能とする。事前の登録情報と利用者が設定した情報が一致することにより代理人を判断する認証の仕組みが想定される。

#### (2) 利用時間について

電子申請は原則24時間365日提出可能である。ただし、送信された申請についての各担当機関の審査は各担当機関の月曜日から金曜日（祝祭日・年末年始を除く）の窓口時間に行われる。窓口時間以降に送信された申請は、翌開庁日以降に手続が行われる。

申立受付時間を制限しないことで、受付時間外でも訴状の提出が可能となることから利用者の利便性を確保できる可能性がある。

#### (3) 書面申請の場合のデータ及び書面保管について

標準文書保存期間基準によって、提出書面の保管期間は定義されている。<sup>6</sup>

民事訴訟手続の場合、書面を残す保存期間等の規定が必要と想定される。オンライン提出に一本化する場合、電子データと書面で保存されるものとの整合を検討する必要がある。国土交通省の事例では確認できないが、書面をスキャンしたもので保管を代替することも想定される。

<sup>6</sup> 管内運輸支局・自動車検査登録事務所 各支局・事務所 (<http://wwwtb.mlit.go.jp/tohoku/sm/sm-sub14.html>)

#### (4) 送達確認について

申請書を送信すると受付番号（到達番号）が画面上に表示される。申請時に発行された受付番号（到達番号）を用いて状況照会画面から手続の状況を確認することができる。

民事訴訟手続の場合、申立書等の提出時に受付番号を発行し、利用者が受付番号を元に状況照会画面から申立手続の進捗状況を確認することが想定される。

### 2 e 事件管理に関する示唆

#### (1) 受付番号による進捗状況の確認

申請書を送信すると受付番号（到達番号）が画面上に表示される。申請時に発行された受付番号（到達番号）を用いて状況照会画面から手続の状況を確認することができる。

民事訴訟手続のIT化においても、画面上で訴状の提出から判決が確定するまで手続の進捗状況を、リアルタイムに確認できるようになることで、裁判手続の透明性が確保できると考えられる。

#### (2) 補正手続について

一度送信した申請については、利用者が修正することができない。編集する場合は、ヘルプデスクまで連絡する必要がある。ただし、補正通知があった場合のみ補正を行うことができる。

現在の民事訴訟手続においては、一度提出した訴状等を修正する場合には、訴状訂正申立書等を提出した上で、修正した訴状等を再提出している。このことから、訴状等を一度提出した場合は、オンラインで訂正の申出を行った上で、再提出のみ可能とする仕組みとする考えられる。

#### (3) インターネットによる公開について

ポータルサイトのような情報を開示するための仕組みがあるか確認した。本事例では、ポータルサイトのような役割を果たしているサイトは確認できなかった。

### 3 e 法廷に関する示唆

該当なし

### 4 IT部分におけるサポート

#### (1) デジタル弱者対応

書面（紙）を窓口に持参して提出又は郵送等により提出が可能である。また、手続に利用する申請書類は、国土交通省ホームページ、運輸支局及び自動車検査登録事務所にて配布されている。

## (2) 窓口

利用者サポートの窓口として、自動車保有関係手続のワンストップサービスヘルプデスク<sup>7</sup>（意見・質問等の問合せ先窓口）がある。受付時間は平日 8：30～17：00 となつておらず、連絡方法は電話での問合せとなっている。

## 5 オンライン利用促進の取組

これまでの OSS 利用促進の取組としては以下となる。その他にオンライン申請の手数料減額や OSS 申請促進啓蒙活動の一環として促進に貢献した対象者への感謝状の贈呈等の取組が行われている。

また、 OSS 申請においては、稼動当初、申請者の本人確認を行うために住基カードの利用を必須としていたが、住基カードの普及が限定的（平成 19 年度時点の普及率：約 1.8%）であったことから、 OSS の利用率は 0.12% と低迷することとなった。これまでの利用促進の取組により平成 25 年度には利用率は 6 割に到達している。

OSS 申請の場合には、窓口での書面申請の場合と比べ、ユーザがディーラーに支払う代行手数料は、平均で約 8 千円低くなっているとの結果が得られている。

現在、印鑑登録証明書等の一部の書類は紙媒体で提出することとされており、運輸支局等に出頭する必要があることや職員等による紙媒体により提出書類と電子データを目視で審査するなど事務作業の負担も高いことから、今後は提出書類の電子化を検討している。

- ・一括利用者システムの導入（平成 18 年度）
- ・印鑑登録証明書を用いた本人確認の導入（平成 19 年度）
- ・登録希望日の導入（平成 21 年度）
- ・保管場所標章交付の迅速化（平成 23 年度～）
- ・電子ダイレクトサービスの導入（平成 25 年度）
- ・納税証明書の電子化（平成 27 年度）

## 6 IT 化への陥路

平成 17 年 12 月に、東京都、神奈川県、愛知県、大阪府の 4 都府県でスタートし、平成 30 年 7 月現在では、継続検査は全国、新車新規登録は 34 都道府県、その他の手続は 31 都道府県で稼動している。稼動当初、申請者の本人確認を行うために住基カードの利用を必須としていたが、住基カードの普及が限定的（平成 19 年度時点の普及率：約 1.8%）であったことから、 OSS の利用率は低迷することとなった。その後、印鑑登録証明を用いた本人確認を導入する等の改善策を実施したことにより平成 25 年度には利用率は 6 割に到達している。<sup>8</sup>

<sup>7</sup> 自動車保有関係手続のワンストップサービス  
(<http://www.oss.mlit.go.jp/portal/beginner/otoiawase/index.html>) (国土交通省)

<sup>8</sup> 自動車保有関係手続のワンストップサービス（OSS）の利用促進方策等について（平成 27 年 12 月）

当該事例から、利用者の本人認証を行う際に、普及率の高いものを用いて本人確認を行えるようになると利用者の利用率は向上すると考える。

## 7 その他の示唆

### (1) ユーザ側利用環境について

利用者が電子申請を行う環境は、ウェブサイトでのみである。個人（自動車ユーザ本人）、代理人、大量申請者又は公用車申請によって申請画面が異なっている。

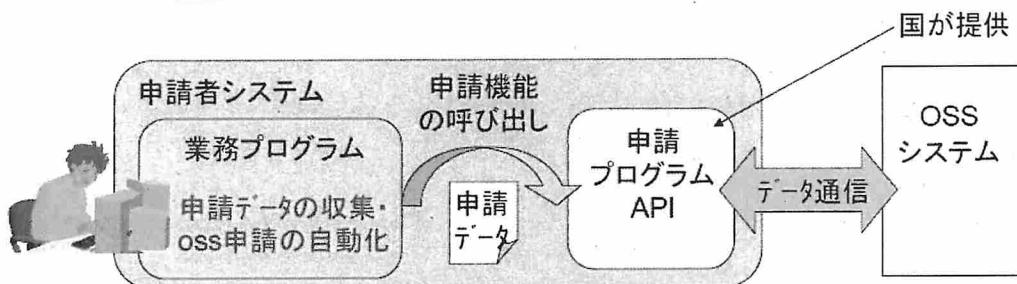
民事訴訟手続においては、訴状の提出において本人又は代理人（弁護士等）の利用者の利用頻度又は用途に応じて申請画面を分けることにより、利用者の目的・用途に応じた画面を提供することで、利用者の操作が容易となることが考えられる。

### (2) 電子申請方法について

アプレットを使用せずに申請データをOSSシステムに送信するためのAPIを配布することで、業務プログラムを申請者側にてカスタマイズすることにより、自動化や業務の効率化が可能となる。

民事訴訟手続のIT化においても、APIを用いて申請等プログラムを自由に構築することで、訴状の作成など申立書等の作成を自動化又は簡略化すること等が可能となり、利用者の利便性の向上が図られる可能性がある。

図表第2-1 アプレットを用いない申請データの受付方法<sup>9</sup>



<sup>9</sup> 次世代電子行政サービス基盤等検討プロジェクトチーム（第2回）資料5 P17  
(<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/nextg/meeting/dai2/pdf/siryou5.pdf>) (平成19年12月20日)

### 第3 調査結果詳細

#### 1 e 提出に関する事項

e 提出は、民事訴訟手続において、裁判所への訴状、答弁書、準備書面、証拠書類等の書面提出を電子的に行うことをいう。ここでは、民事訴訟に関わる一連のプロセスにおける書面の提出に関する事項について、国の電子化事例ではどのような取扱としているかを確認する。

##### (1) 訴え提起のオンライン提出への一本化

訴えの提起のオンライン提出への一本化について検討するためには、提出がどのように行われているのか確認する必要がある。このため、提出方法、提出物及びマニュアル類の有無について、他の事例における取扱を確認することが有効であると考えられる。本事例における取扱の現状は以下のとおりであった。

##### ア 申請等の提出方法

本事例では電子申請と書面（紙）の2つの提出方法がある。電子申請は、ウェブサイト（OSS）を利用して行う。電子申請で手続を行った場合、途中から行政窓口での申請に切替えることはできない。代理人が申請を行う場合、委任状を提出する必要がある。

##### イ オンライン提出の場合の利用環境によるサービスの差異

利用者が電子申請を行う環境は、ウェブサイトでのみである。個人（自動車ユーザ本人）、代理人、大量申請者又は公用車申請によって申請画面が異なっている。

##### ウ オンライン提出のための書類定型化の有無・利用者向けマニュアルの有無

オンライン提出では定型フォーマット等は提供されていない。利用者向けマニュアルや用語集がホームページ<sup>10</sup>にて提供されている。その他にウェブ画面から質問に回答することで申請手続の実施の可否を確認することやウェブ画面からPCの設定状況について確認できるツール等を提供し、利用者の事前準備の作業が円滑に実施できるようになっている。

##### エ オンライン提出の場合、電子手続を利用できない人はどのような方法で申請しているか。

書面（紙）を窓口に持参して提出又は郵送等により提出が可能である。また、手続に利用する申請書類は、国土交通省ホームページ<sup>11</sup>、運輸支局及び自動車検査登録事務所

<sup>10</sup> 自動車保有関係手続のワンストップサービス (<http://www.oss.mlit.go.jp/portal/index.html>)

<sup>11</sup> OCR申請書各種様式について ([http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk6\\_000021.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk6_000021.html)) (国土交通省)

にて配布されている。

**オ オンライン提出の場合の本人認証手段・申請受理の旨の申請者への通知手法**

オンライン提出には、「公的個人認証サービス（マイナンバーカード（個人番号カード）、住民基本台帳カード）」、「商業登記電子証明書」、「行政書士電子証明書」等の電子証明書が必要である。また、公用車の申請の場合には「政府認証基盤（GPKI）発行の官職証明書」又は「地方公共団体認証基盤（LGPKI）発行の職責証明書」が必要である。

**カ どの時点をもって提出時としているか（送信時・受信時・その他）**

書類（紙）の申請は書面が各担当機関に到達した日が「提出日」となる。ウェブサイトから手続データを提出した場合は、サーバへの記録完了時刻が「提出日」になると考えられる。

**キ オンラインによる受付時間**

電子申請は、原則24時間365日提出可能である。ただし、送信された申請についての各担当機関の審査時間は各担当機関の月曜日から金曜日（祝祭日・年末年始を除く）の窓口時間に行われる。窓口時間以降に送信された申請は、翌開庁日以降に手続が行われる<sup>12</sup>。

**(2) 手数料の電子納付・電子決済への対応**

インターネットバンキング又はペイジーマークのあるATMからの支払いが可能である。

**(3) 訴訟記録を電子記録に一本化**

本事例では、電子申請と書面（紙）による申請の2つの方法が可能である。書面による申請の場合、電子化等は行われていない。

**ア 手続に係る書類は電子記録に一本化されて保管されているのか。または書類（紙）での保管も行われているのか。**

電子申請と書面（紙）による申請の2つの方法がある。書面（紙）による申請の場合、電子媒体への置換え等が行われていることは確認できていない。

**イ 書面申請の場合の電子媒体への置換手法（手書きの文字・文字以外の情報の取扱）**

本事例では、書面申請の電子媒体への置換は行われていることは確認できていない。

<sup>12</sup> 次世代電子行政サービス基盤等検討プロジェクトチーム（第2回）資料5  
(<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/nextg/meeting/dai2/pdf/siryou5.pdf>) (平成19年12月20日)

ウ 電子記録に一本化されている場合、書類（電子媒体に置き換えた後の紙）について、どのように管理・保管を行っているのか。電子データに一本化されていない場合、紙とデータをどのように紐付けするか。

標準文書保存期間基準によって提出書面の保管期間は定義されている。

#### (4) 主張・根拠をオンライン提出に一本化

本事例では、電子申請と書面（紙）による申請の2つの方法が可能であるが、電子申請は原則24時間365日提出可能である。ただし、送信された申請についての各担当機関の審査時間は、各担当機関の月曜日から金曜日（祝祭日・年末年始を除く）の窓口時間に行われる。窓口時間以降に送信された申請は、翌開庁日以降に手続が行われる。

##### ア 申請等の提出方法

本事例では電子申請と書面（紙）の2つの提出方法がある。電子申請は、ウェブサイト（OSS）を利用して行う。電子申請で手続を行った場合、途中から行政窓口での申請に切替えることはできない。

##### イ どの時点をもって提出時としているか（送信時・受信時・その他）

書類（紙）の申請は書面が各担当機関に到達した日が「提出日」となる。ウェブサイトから手続データをウェブサイトから提出した場合は、サーバへの記録完了時刻が「提出日」になると考えられる。

##### ウ オンライン受付時間

電子申請は、原則24時間365日提出可能である。ただし、送信された申請についての各担当機関の審査時間は各担当機関の月曜日から金曜日（祝祭日・年末年始を除く）の窓口時間に行われる。窓口時間以降に送信された申請は、翌開庁日以降に手続が行われる。

##### エ オンライン提出の場合の利用環境によるサービスの差異

利用者が電子申請を行う環境は、ウェブサイトでのみである。個人（自動車ユーザ本人）、代理人、大量申請者又は公用車申請によって申請画面が異なっている。

#### (5) 形式的記載の補正指示

お知らせメールが事前登録時に設定したメールアドレスに送付される。補正はウェブ画面上から行う。

#### (6) 電子的な方法による送達

お知らせメールが事前登録時に設定したメールアドレスに送付される。

## 2 e 事件管理に係る事項

e 事件管理は、民事訴訟手続において、事件管理（経過・期日の管理）、提出書面・証拠の一覧内容管理、判決・決定内容の管理等の事件に関わる情報の管理を電子的に行うことを行う。ここでは、民事訴訟に関わる事件管理に関する事項について、国の電子化事例ではどのような取扱としているかを確認した。

### (1) 主張・証拠への随時オンラインアクセス

本事例では、申請書類等について、オンラインで閲覧が可能である。提出済み書面の訂正は書面によってのみ可能である。

ア 画面上から確認を行うことが可能か。アクセスする際の本人認証はどのように行うのか。

申請されている申請書類は、オンラインで進捗状況の確認が可能となっている。

イ 提出済み書面に対する加除訂正の可否・方法、（履歴管理の有無・方法、改ざん防止の方策、（改ざん防止の観点とは別に）提出後の書き込み等の可否

一度送信した申請については、利用者が修正することができない。編集する場合は、ヘルプデスクまで連絡する必要がある。ただし、補正通知があった場合のみ補正を行うことができる。

ウ 提出済み書面の加除訂正が可能な期間の有無

期限は特に設けていないと想定される。

### (2) 裁判期日をオンラインで調整

本事例では、日程等の調整を行うような仕組みはない。申請書類等のやり取りはウェブサイト経由で行うと想定される。

### (3) 本人・代理人による期日の進捗・進行計画の確認

電申請書を送信すると受付番号（到達番号）が画面上に表示される。申請時に発行される受付番号（到達番号）を基に状況照会画面から手続の状況を確認することができる。

### (4) 期日の自動指定

申請情報の不備や証明書情報が取得できないなどの問題がなければ、4日～1週間程度で手続が完了する。これまで、各手続の審査が完了すると自動的に自動車の登録が行われる仕組みとなっていたが、平成21年度から申請から一定日数経過した日を「登録希望日」として、申請者が指摘できる機能を導入した。

## (5) 調書, 判決書の電子化

本事例では、書面の電子化への仕組みはないと想定される。

## (6) 電子的な決裁

電子的な書面の決裁を行うような仕組みとしてはないと想定される。

## (7) 期日情報のインターネット公開

ポータルサイトのような情報を開示するための仕組みがあるか確認したが、本事例では確認できなかった。

## (8) 判決のインターネット公開、自動マスキング

自動車保有関係手続等にかかる情報はインターネットで公開されている。これらの情報はすべて開示するためマスキングは行っていないと考えられる。

### ア ポータルサイトのような情報を開示するための仕組み

ポータルサイトのような情報を開示するための仕組みがあるか確認したが、本事例では確認できなかった。

### イ 自動マスキングはどのような方法により行っているのか。

マスキングが必要な情報はないため、マスキング機能は存在しないと想定される。

## (9) オンラインでの記録の確認

オンラインでの記録の確認については、以下のとおりである。

### ア 記録の確認主体の種別(当事者と第三者等)によってアクセスが可能な範囲・アクセスの方法に違いはあるのか

本事例では、個人(自動車ユーザ本人)と代理人等の利用者の属性や用途に応じて申請画面が異なっている。

### イ オンラインでの閲覧は認めるが謄写(ダウンロード・スクリーンショット等)は認めない場合はあるか。あるとすれば謄写をどのように制限しているか。

オンラインによる通知書等の受取りが可能か確認した。本事例では申請は可能ではあるが証明書等の交付物は、直接行政機関に訪問して受取る必要があると想定される。

### 3 e 法廷に係る事項

e 法廷は、民事訴訟手続における口頭弁論等の法廷においてＩＴを活用することをいう。ここでは、民事訴訟に関わる法廷に関連する事項について、国の電子化事例ではどのような取扱としているかを確認した。

#### (1) ウェブ会議・テレビ会議の導入・拡大

ウェブ会議・テレビ会議のシステムは導入しているのか。導入している場合どのようなソフトウェア等を利用して行われているのか確認した。

本事例ではウェブ会議・テレビ会議の導入は確認していない。専用ソフトウェアによるやり取りが主たる連絡手段であり、ウェブ会議・テレビ会議による連絡の必要性は低いと考えられる。

#### (2) 争点整理段階におけるＩＴツールの活用

ウェブ会議・テレビ会議で決定した事項をどのように記録・保管しているのか。また関係者に内容を共有する場合どのような仕組みで行われているのか確認した。

本事例では、ウェブ会議・テレビ会議の導入は確認していない。

#### (3) 期日のインターネット公開

ポータルサイトのような情報を開示するための仕組みがあるか確認した。本事例では、ポータルの役割を果たしているサイトは確認できなかった。

#### 4 構築費用・技術基盤に関する事項

本事例の民事訴訟手続のIT化への活用を検討するに当たり、どの程度のコストを要しているかは、一つの重要な判断基準となりうる。このため、本事例において必要なシステム構築費等のコストを調査した結果を以下に整理した。併せて、本事例で利用している技術基盤についても整理した。

##### (1) 初期構築・運用等の費用

構築又は運用に係る予算はどの程度か確認した。

図表第4-1 自動車保有関係手続のオンラインシステムの予算額<sup>13</sup>

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
予算額 (単位:千円)	893,915	1,082,759	595,130	807,079	238,792

##### (2) 技術基盤(導入ソフトウェア等)の確認

本事例では、オープンソースのソフトウェアは利用していないと想定される。

<sup>13</sup> 平成29年度政府情報システム投資計画 (A011720)  
(<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/cio/dai73/siryou3-2.pdf>)

## 5 電子化の効果に関する事項

本事例における電子化の手法等を、民事訴訟手続のIT化に適用するか否か検討する一つの材料としては、実績として効果があったといえるか否かは重要な要素であることから、本事例における電子化の効果を確認した。

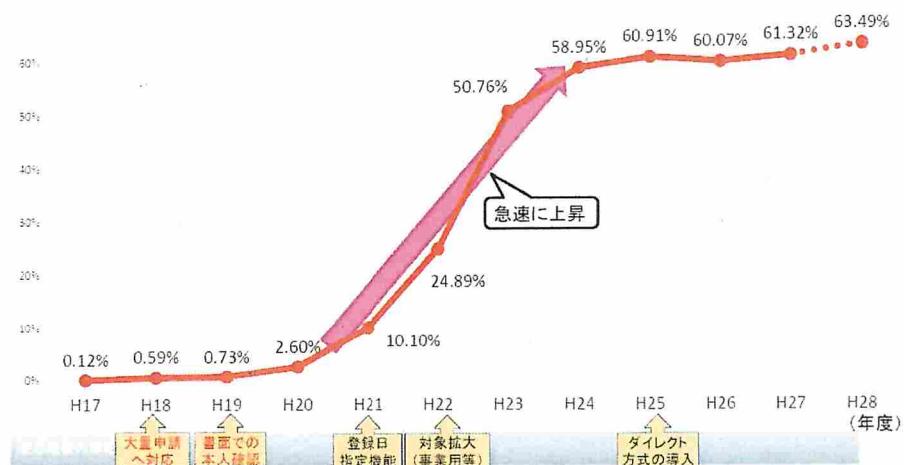
### (1) 電子化の効果を測定する指標と効果

当該事例における電子化の効果を測定する指標と効果について、電子化による効果をどのように測定しているか、効果は実際にはどうだったのか確認した。

図表第5-1 自動車保有関係手続のオンラインシステムの利用状況<sup>14</sup>



図表第5-2 自動車保有関係手続のオンラインシステムの利用率推移<sup>15</sup>



<sup>14</sup> 自動車保有関係手続のワンストップサービスについて ([http://www.k-aspas.com/info/pdf/2017/20170220\\_caronestop.pdf](http://www.k-aspas.com/info/pdf/2017/20170220_caronestop.pdf))

<sup>15</sup> 自動車保有関係手続のワンストップサービスについて ([http://www.k-aspas.com/info/pdf/2017/20170220\\_caronestop.pdf](http://www.k-aspas.com/info/pdf/2017/20170220_caronestop.pdf)) 一部編集

## 6 民事訴訟手続との類似性・親和性及び利用者サポートの体制・手当てに関する事項

本事例において民事訴訟手続のIT化の構成や利用者サポートを検討する一つの材料として、本事例における類似性・親和性や利用者サポートの体制・手当てについて確認をした。

### (1) 民事訴訟手続のIT化との類似性・親和性

民事訴訟手続のIT化への適用が見込めるものとして、個人（自動車ユーザ本人）又は代理人等の利用者に応じて申請画面を準備する点、受付時間を24時間365日とする（時間外で受け付けた場合は翌開庁日に処理を行う）点などが挙げられる。

### (2) 利用者サポートに関する具体的な体制や手当（対応窓口の有無など）

当該事例における利用者サポートの対応窓口、受付時間及び連絡方法については以下のとおりである。

・自動車保有関係手続のワンストップサービスヘルプデスク<sup>16</sup>

意見・質問等の問合せ先

【連絡手段】電話

【受付時間】平日 8:30～17:00

以上

---

<sup>16</sup> 自動車保有関係手続のワンストップサービス

（<http://www.oss.mlit.go.jp/portal/beginner/otoiawase/index.html>）（国土交通省）