

資料1 IC自動車検査証の空き領域 の利活用事務に求められる要件

1. 利活用事務の実現に向けた検討項目

検討項目

○ 前回（第9回）に提示した9つの検討項目について、引き続き深掘りを行うこととする。

No	検討項目	内容
1	利活用事務の範囲	IC自動車検査証の利活用事務の範囲を検討する。
2	利活用事務の主体の範囲 (AP搭載者)	IC自動車検査証の利活用を行う者として規定されている、行政機関、地方公共団体、民間事業者その他の者それぞれにおける利活用事務の主体の範囲を検討する。
3	利活用方式	IC自動車検査証の空き領域を利用した利活用を実現する際の利活用方式を検討する。
4	個人情報等の取り扱い	利活用事務における個人情報等の取り扱いを検討する。
5	カードAPの開発及び搭載／消去	利活用事務で利用するカードAPの開発及び搭載／消去について実施主体及び方法について検討する。
6	アクセス権限の管理	利活用事務において、ICカードに格納する情報のアクセス権限管理について検討する。
7	情報の真正性の保証	利活用事務において、ICカードに格納する情報の真正性の保証について検討する。
8	利活用において必要となる環境と要件	利活用において必要となる環境とその要件について検討する。
9	利活用事務及びその主体の管理	IC自動車検査証の利活用事務及びその主体の管理について検討する。

2. 検討項目の深掘り

【検討項目1】利活用事務の範囲

【検討項目1】利活用事務の範囲

検討事項

- 幅広い利活用の事務の範囲が考えられるが、自動車検査証による利活用事務という性質であることや、国が発行する公的なカードを介して事務が提供されるということを考慮した上で、利活用事務の範囲を検討する必要がある。
- なお、個人情報等を取り扱う事務を可能とするかについては、検討項目4「個人情報等の取り扱い」で検討する。

<検討のポイント>

- 改正車両法第58条3項において、「特定の自動車を識別して行う事務」とされている。
- 車両法の法目的も踏まえ、安全の確保、環境の保全、ユーザー利便性の向上、産業の発展等クルマ社会の発展に資するものであることを求めるべきではないか。
- また、国が発行する公的なカードであり、国においても一定の費用負担が生じることに鑑み、利用される見込みがあることを求めるべきではないか。

検討結果

上記を踏まえ、利活用事務の範囲については、以下のような項目としてはどうか。

(今後具体的な要件の詳細については、マイナンバーカード等の類似規定を参考にしながら策定)

①基本的な方針

- 特定の自動車を識別して行う事務であること
- 自動車利用者の利便に資するものであること
(例：ユーザーの利便性の向上、安全性の向上、政策の実効性向上、業務の効率化)
- 十分に利用される見込みがあること

②要件

- 自動車検査証に関する事務に影響を及ぼすものであること
- 他者の権利を侵すものであること
- 公序良俗に反するおそれがあるものであること
- 法律、政令その他の法令に反するもの、又は反する恐れのあるものであること
- その他国土交通省が不適切であると合理的に判断するもの

【検討項目2】利活用事務の主体の範囲 アプリケーション (AP搭載者)

【検討項目2】利活用事務の主体の範囲(AP搭載者)

検討事項

- 本検討項目については、「検討項目1」において検討した「利活用事務」を提供する主体の範囲について検討する。
- これについても、国が発行する公的なカードを介して事務を提供する者となるということを考慮した上で、検討する必要がある。

＜検討のポイント＞

- 利活用事務の利用者（自動車ユーザ）保護の観点から、利活用事務の実施に係る適切な計画及び事務を適切に実行する能力を有することを求めるべきではないか。
- 改正車両法第58条第3項において「国土交通大臣が定める基準に従って自動車検査証を取り扱わなければならない」とされている。
- 社会的な信用が回復されていないと認められる者等、一定の者については、利活用事務を実施できないこととしてはどうか。

検討結果

上記を踏まえ、利活用事務の主体の範囲については、以下のような項目としてはどうか。

（今後具体的な要件の詳細については、マイナンバーカード等の類似規定を参考にしながら策定）

①基本的な方針

- 行政機関、地方公共団体の機関、独立行政法人等、民間事業者のうち、特定の自動車を識別して行う事務であって、**適切な業務計画及び事務を適切に実行する能力**を有するもの
- また、適切なIC自動車検査証の空き領域を利用した利活用を遂行するにあたり、**別途設けるガイドライン・規約等を遵守することができるもの**

②要件

- 一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなった日から二年を経過しない者
- 指定の取消しを受け、その取消しの日から二年を経過しない者
- 法人であって、その役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等の以上の職権又は支配力を有する者を含む。）のうちに、上記のいずれかに該当する者があるもの
- その他国土交通省が不適切であると合理的に判断するもの

【検討項目3】利活用方式

【検討項目3】利活用方式

検討事項

利活用事務の実施方式に係る検討事項を以下の通り詳細化し、検討を行う。

検討事項（詳細）		内容
A	情報の記録方式	サーバ連携方式及びローカル方式について検討する。
B	車両を識別する方法	自動車検査証情報以外に、ICチップに車両を識別する情報(車両ID等)を格納する方式について検討する。
C	使用できるデータ量の上限	IC自動車検査証の空き領域全体に対して容量の上限がある中で、1つの利活用事務ごとに、使用できるデータ量の上限を設けるべきか、検討する。
D	信号インターフェース（接触／非接触）	IC自動車検査証の信号インターフェースとして、接触型インターフェースの採否について検討する。

利活用方式(A)

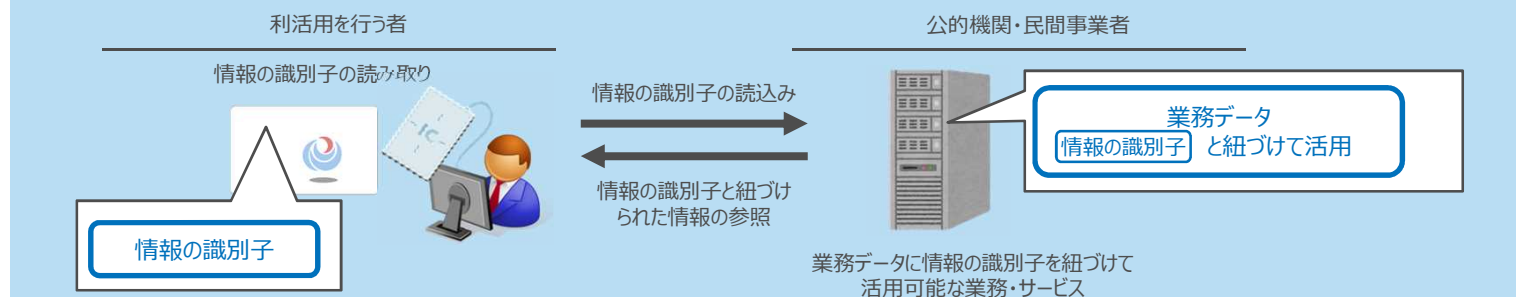
検討事項

情報の記録方式の、サーバ連携方式及びローカル方式について検討する。

1. IC自動車検査証の利活用方式について

IC自動車検査証の空き領域を使用した利活用方式として想定される方式を以下に示す。

(1) ICカードに格納した情報の識別子の利活用（サーバ連携方式）



(2) ICカードに自動車検査証の情報以外を格納した利活用（ローカル方式）



検討結果

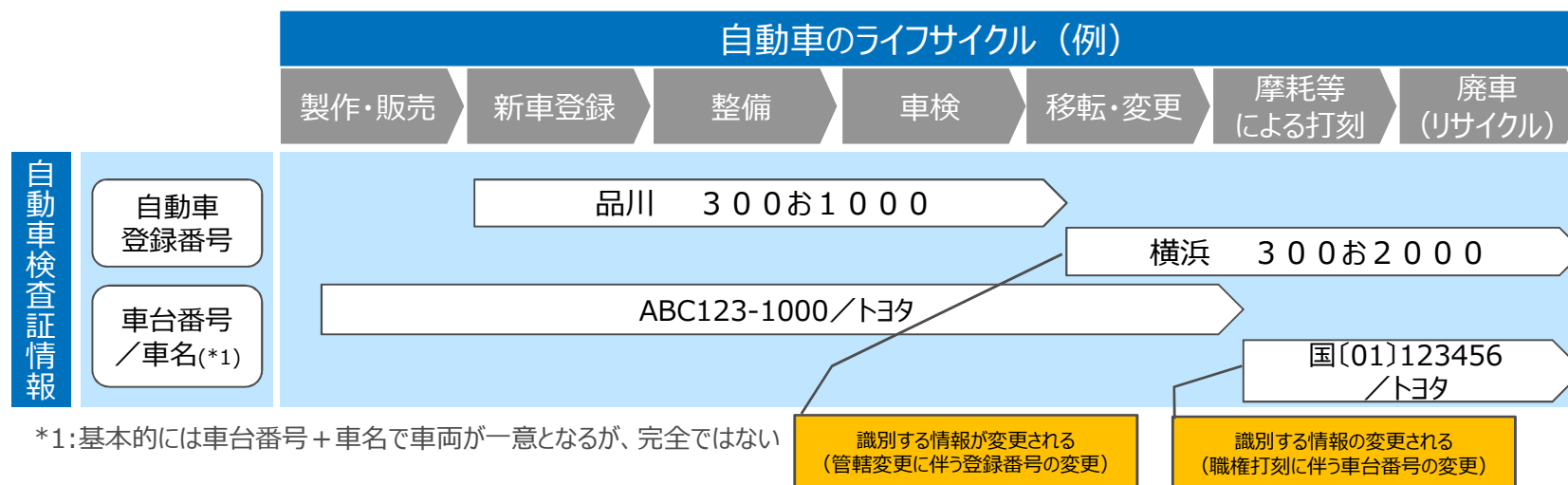
サーバ連携方式とするのかローカル方式とするのかは、事務で取り扱う情報が現在どの程度電子化されているのか等によって異なる。そのため、利活用方式については、**利活用事務の主体が当該事務の特性や現在の電子化状況に応じて選択することとするのが良いのではないか。**

検討事項

車両IDの必要性と情報特性を以下の視点で検討する。

- ① 自動車のライフサイクル（時間軸）による車両情報の遷移を踏まえた視点で検討
- ② 分散して保有・管理されている車両情報を多用な主体が連携し、横断的に活用可能とする視点で検討
- ③ 現在、自動車検査証情報を用いた車両の識別・紐づけが実施できている場合でも、中長期的目線も含め、車両を識別する更なる選択肢として、より簡易に行う手段を備える視点で検討

1. 自動車検査証情報を用いた車両の識別

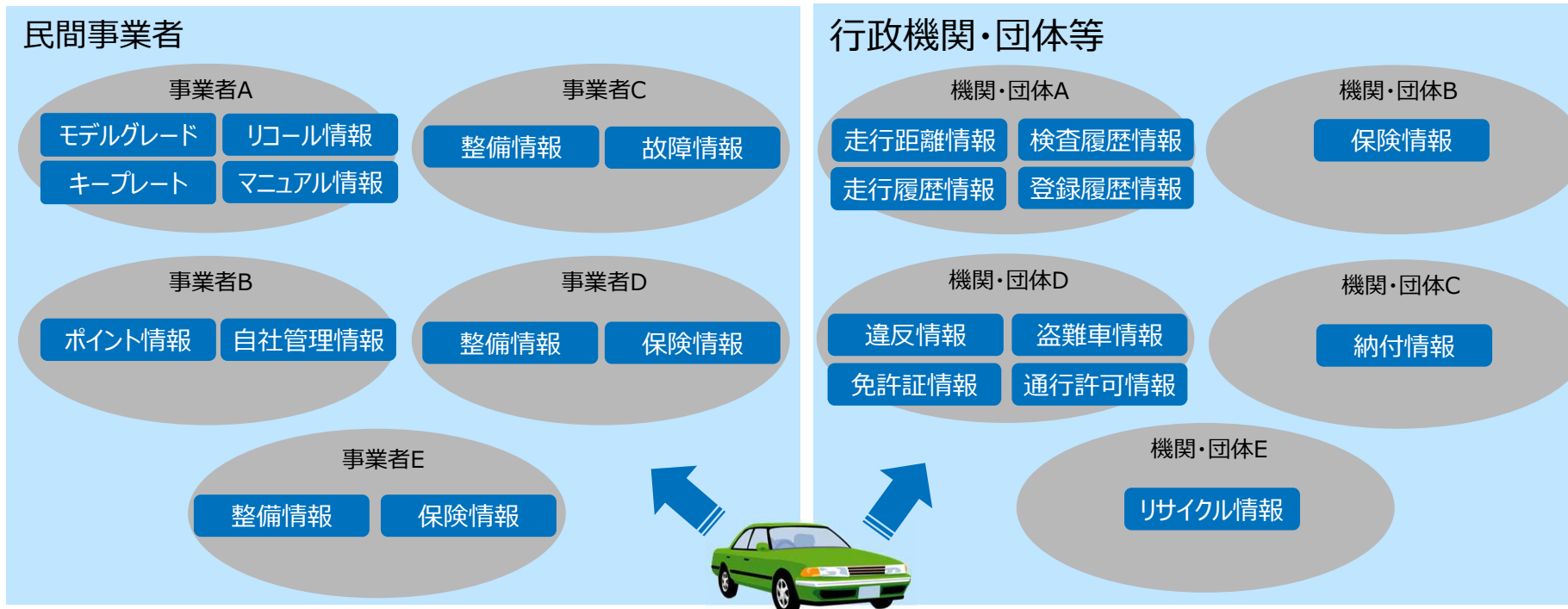


自動車検査証情報の「車両を識別する情報」は、自動車のライフサイクルにおいて、変更される。

利活用方式(B)

2. 車両関連情報の所在について

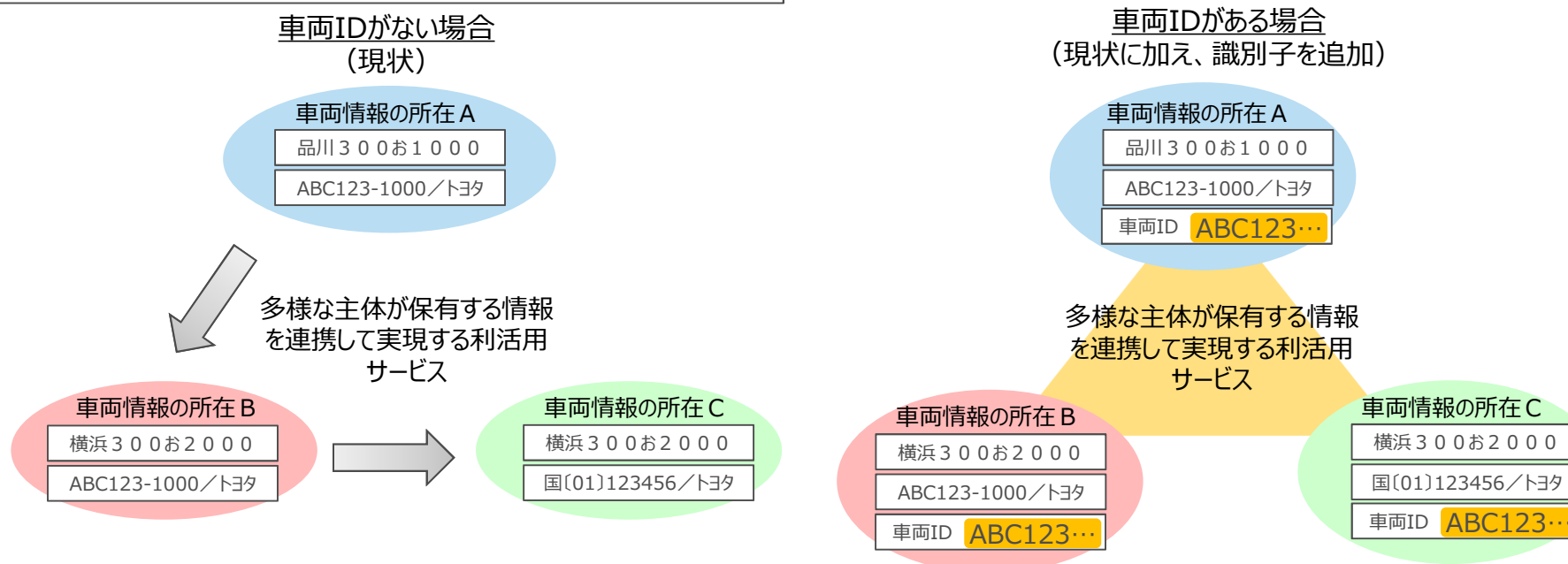
アイデア募集で寄せられた情報 (一部)



特定の1車両において、自動車ライフサイクルを通して作成される車両関連情報は、多様な主体にて分散管理されている。

利活用方式(B)

3. 自動車検査証情報と新たな識別子（車両ID）について



これまでも、車台番号・登録番号の変遷を辿ることで、一意に車両を特定し情報連携できていたが、車両IDをICカードに格納することで、効率的に情報連携することができる。

検討結果

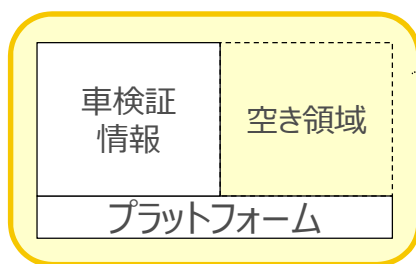
- 複数の主体が共通的に利用可能な情報の識別子として、**自動車ライフサイクルを通して不変となる車両IDをICカードに格納し、多様な主体が利用可能とする**のが良いのではないかと検討された。

利活用方式(C)

検討事項

IC自動車検査証の空き領域のデータ量上限について検討を行う。

1. 空き領域のデータ量上限について



利活用事務ごとに使用できるデータ量の上限を定めるべきか。

	メリット	デメリット
制限を設ける場合	複数の利活用サービスで空き領域の利用が可能	制限内容によっては、利活用事務の範囲が狭まる可能性がある。
制限を設けない場合	データ量を気にせず利活用サービスを実施することができる。	特定の利活用サービスが空き領域を占有（または多くのデータ量を使用）している場合、他の利活用事務での使用ができない

検討結果

- 容量に制限を設ける事により、**利活用可能な事務の範囲が狭まること無いよう、個別の利活用事務におけるデータ量の上限は設けないこととする**のが良いのではないかと。
- 一方、複数の利活用事務において利用可能とするため**不必要に領域を使用しないようガイドライン等を定める**のが良いのではないかと。

利活用方式(D)

検討事項

IC自動車検査証における接触型インタフェースの採否について、採用した場合と採用しなかった場合に想定される影響を比較し検討を行う。

1. 接触型インタフェースの採否について

IC自動車検査証において接触型インタフェースを採用するか否かについて以下に検討する。なお、接触型インタフェースの採否に関わらず、現状想定している非接触型インタフェースは搭載するものとする。

No	接触型インタフェースの採否	メリット	デメリット
1	接触型インタフェースを採用する	<ul style="list-style-type: none"> 接触型インタフェースしか持たないICカードリーダー／ライタ及び類する機器での利用が可能となり、適用可能な利活用事務の範囲が広がる(*1) 	<ul style="list-style-type: none"> カード単価が増大する恐れがある 接触型インタフェースを設けるために券面記載事項を減らす必要があり、自動車検査証の利用者の利便性が低下する
2	接触型インタフェースを採用しない	<ul style="list-style-type: none"> カード単価が増大しない 自動車検査証の利用者の要望に沿った券面記載事項を確保できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 接触型インタフェースしか持たないICカードリーダー／ライタ及び類する機器で利用できないため、適用可能な利活用事務の範囲が狭くなる(*1)

*1 ただし、利活用方策の募集（公募・ヒアリング）の結果、**接触型インタフェースが必須と想定されるアイデアは全体の5%程度**しかなく、事務の範囲が狭くなった場合の影響は小さいのではないかと見られる。

利活用方式(D)

2. 自動車検査証の利用形態の変化と接触型インタフェースの関係

自動車検査証が電子化された後も、自動車検査証の備付けは引き続き求められる。今後、利活用事務の内容によっては、自動車検査証を使用者が携帯して持ち歩くことや、自動車の車載器と接続させることも考えられるところ、このような利用形態の変化を踏まえた接触型インタフェースの関係を整理する。

利用形態	現在寄せられているアイデアによる評価	今後の可能性
携帯して持ち歩く	<ul style="list-style-type: none"> 使用者が自動車検査証を常時携帯して持ち歩くことが想定される利活用事務のアイデアは寄せられていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後の技術開発や技術実装の方向性が明らかではないが、現時点では、接触型が必須とは言えないのではないか。（非接触型のみであることで大きな支障は生じないのではないか）
自動車の車載器等と接続する	<ul style="list-style-type: none"> 接触型インタフェースが必要と想定される利活用事務のアイデアとして寄せられたものは全体の5%程度。 現在、接触型で行われている事務であっても、非接触型でも実現可能なものもあると考えられる。 	

- ✓ 接触型インターフェースを搭載する場合、IC自動車検査証の券面の情報記載スペースが制限される可能性がある。

検討結果

- 現時点では、接触型インタフェースが必須となる利活用事務のニーズが大きいこと、搭載によるカード単価の増大が想定されること、接触型で行われている事務であっても非接触型で実現可能であると考えられることから、**接触型インターフェースは搭載しない**こととしてはどうか。

【検討項目4】個人情報等の取り扱い

【検討項目4】個人情報等の取り扱い

検討事項

利活用事務を行うにあたり、利活用事務において個人情報等を取り扱う事務を認めるか否か、認める場合の取り扱い方法を検討する。

<前提>

【紙（現行）】



・現行の車検証において、個人情報の取り扱いあり

【ICカード】



・ICカード化された場合でも、車検証情報領域において個人情報を扱うこと自体に変わりなし

本検討項目においては、当該「空き領域」における個人情報等の取り扱いについて検討を行うもの。

1. 実際に想定されるケースを踏まえた検証（許容するかどうかの方向性）

利活用方式での用法の可能性	個人情報の定義（参考）
<ul style="list-style-type: none"> ・ [ローカル方式] カードに記録した個人情報に該当する可能性がある情報を用いて、利活用事務を提供する ・ [サーバー連携方式] 業務システムへのキー情報（識別子）として、個人識別符号に該当する可能性がある情報を用いて、利活用事務を提供する 	<p>■ 個人情報の定義（法第2条第1項）</p> <p>「個人情報」とは、生存する個人に関する情報であつて、次のいずれかに該当するもの。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 当該情報に含まれる氏名、生年月日その他の記述等（他の情報と容易に照合でき、それにより特定の個人を識別できるものを含む） 2. 個人識別符号が含まれるもの

- ・ 車検証情報領域において個人情報を記録して取り扱っている以上、空き領域において個人情報の取り扱いを許容しないとする理由はないのではないかと。
- ・ サーバー連携方式を前提として記録されるキー情報（識別子）についても個人識別符号として個人情報に該当してしまう可能性があることを踏まえると、IC自動車検査証への個人情報等の記録を許容しない場合に、利活用事務の幅が大幅に制限されてしまう可能性がある。

許容する

個人情報等の取り扱い

2. 許容した場合の制限の考え方について

個人情報を取り扱う利活用事務の**主体の区分**に応じて、**個人情報の取り扱いに関する法制度は異なる**。

No	代表的な法制度	対象
1	個人情報の保護に関する法律（平成十五年法律第五十七号）	事業者（個人情報取扱い事業者） ・国及び地方公共団体の責務など基本的な事項も記載。 ・個人情報保有者の規制に関しては事業者を対象。
2	独立行政法人等の保有する個人情報の保護に関する法律（平成十五年法律第五十九号）	研究機関・国立大学・国立病院などに独立行政法人等
3	行政機関の保有する個人情報の保護に関する法律（平成十五年法律第五十八号）	国などの行政機関
4	各地方公共団体の個人情報保護条例	地方公共団体（都道府県・市区町村）

- 空き領域においても、**規制対象となる法制度に応じて、各々の主体の責任の下で個人情報を取り扱う**ことになる。ただし、国としては、利活用事務の主体が適切に個人情報を取り扱うことができるかどうかを確認する必要があるのではないかと考えられる。（車検証情報領域：国による責任　空き領域：主体による責任）
- その場合、特に、ICカード化されることにより携帯性が上がる可能性を踏まえ、各領域におけるセキュリティ対策を各主体で講じる必要があると考えられる。
- 個人番号カードにおいては、以下参考のとおり一定の制限が設けられているが、自動車検査証における利活用事務においては、必ずしも特定の個人に結びつく情報ではないことから、一律に制限する必要はないのではないかと考えられる。

参考情報：個人番号カードの空き領域（拡張利用領域）での個人情報の取り扱い

基本的に、**特に必要性が認められる場合を除き、業務システムへアクセスするための利用者番号等以外の個人情報を記録しない**こと、を方針としている。

検討結果

- 個人情報等を取り扱う場合、**利活用事務の主体の規制対象となる法制度に従い、利活用事務の主体が責任を持った適切な個人情報の取り扱いを求める**、としてはどうか。
- 現時点で具体的な制限を設けるのではなく、今後提案のあるサービスに応じて、個別に判断することとしてはどうか。

アプリケーション

【検討項目5】カードAPの開発及び搭載／消去

【検討項目5】カードAPの開発及び搭載／消去

検討事項

- IC自動車検査証の利活用促進のため、カード発行者（国土交通省）及び利活用事務の主体の利便性及び負担を考慮し、**カードAPの開発及び搭載／消去の実施主体やその制限及び実施方法の検討**を行う。
- また、変更登録等により**IC自動車検査証が再発行となる際に、カードAP及び格納された情報の引継ぎの必要性及びその方法の検討**を行う。

1. カードAPの開発方法（案）について

カードAPの開発方法（案）を以下に示す。

No	開発方法	説明
1	独自カードAPのみ使用	利活用事務の主体が、その利活用事務に応じて独自にカードAP（独自カードAP）を用意し使用する。
2	標準カードAPのみ使用	利活用事務の主体が、その利活用事務において、第三者より提供される標準的なカードAP（標準カードAP）を使用する。
3	標準カードAPと独自カードAPから選択して使用	上記独自カードAP又は標準カードAPを選択して使用する。

カードAPの開発方法（案）の比較を以下に示す。

No	開発方法	メリット	デメリット
1	独自カードAPのみ使用	・カードAPによる制約が無く、広い利活用事務の範囲で利用可能となる	・利活用の主体において、利活用事務毎にカードAPの作成が必要となる
2	標準カードAPのみ使用	・利活用の主体において、利活用事務毎に独自のカードAPの作成が不要となる	・標準カードAPの利用に適さない事務では利活用ができない ・第三者の標準カードAP提供が必要となる
3	標準カードAPと独自カードAPから選択して使用	・標準を利用すれば カードAPを独自に開発することなく利活用が可能となり、独自カードAPを作成することにより、広い範囲の事務での利活用も可能となる	・第三者の標準カードAP提供が必要となる

なお、カードAPは国土交通省から委託／承認を受けた機関にて、AID*1の採番・管理を行うものとする。

*1：カード識別子のことで、カードAPごとに採番する一意の番号である。

検討結果

- 幅広く利活用方策を実現するため独自カードAPを利用するのが良いのではないか。**
- 利活用事務の主体の利便性及び負担を考慮し、第三者による標準カードAPの提供を可能とし、利活用事務において標準カードAPの利用も可能とすることが良いのではないか。**

カードAPの開発及び搭載／消去

2. カードAPの搭載／消去を実施する権限を有する者を制限することの可否について

カードAPの搭載／消去を行う主体を制限する案とその比較を以下に示す。

No	制限案	メリット	デメリット
1	カードAPの搭載／消去実施者を制限しない	<ul style="list-style-type: none"> 誰でもいつでもカードAPの搭載が可能であり利便性が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 不正なカードアプリの搭載のリスクが高い 車両の使用者等にカードAPを搭載／消去する仕組みを公開することが必要となり、コストの増大が懸念される。
2	カードAPの搭載／消去を実施する者を国土交通省から委託／承認を受けた機関に制限する	<ul style="list-style-type: none"> 不正なカードアプリの搭載を防止できる 複数の利活用事務の主体が提供するカードAPを一度に搭載可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省から委託／承認を受けた機関の事務所への来訪が必要となり、利活用事務の主体及び車両の使用者の利便性の低下及び負担増大が懸念される。
3	カードAPの搭載／消去を実施する者を利活用事務の主体に制限する	<ul style="list-style-type: none"> 利活用事務の主体がカードAPを搭載するため、カードアプリの搭載と初期情報の格納等が一度にまとめてできる。 	<ul style="list-style-type: none"> 複数の利活用事務の主体が提供するカードAPの搭載を行う場合、それぞれの主体毎に手続きが必要となる。
4	カードAPの搭載／消去を実施する者を車両の使用者に制限する	<ul style="list-style-type: none"> 車両の使用者がカードAPの搭載を行うことが可能であり利便性が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両の使用者にカードAPを搭載／消去する仕組みを公開することが必要となり、コストの増大が懸念される。

検討結果

- コスト及びセキュリティリスクの観点から、**カードAPの搭載／消去を実施する権限を有する者は制限することが良い**のではないかと考えられる。
- また、制限する場合、利活用事務の主体及び車両の使用者の利便性を考慮し、**利活用事務の主体に制限することが良い**のではないかと考えられる。

カードAPの開発及び搭載／消去(情報の引継ぎ)

3. IC自動車検査証のカード再発行時のカードAP及び格納情報の引継ぎについて

IC自動車検査証が再発行となるケースにおいて、カードAP及び格納情報の引継ぎの可否について以下に示す。

No	IC自動車検査証が再発行となるパターン	説明	データの引継ぎについて
1	自動車検査証の券面記載事項の変更	使用者の人格に変更が無い 「使用者の氏名又は名称」以外の券面記載事項に変更が発生する場合や婚姻等による姓の変更や社名変更等により、使用者の人格に変更は無いが自動車検査証の「使用者の氏名又は名称」が変更となる場合	車両及び使用者（自動車検査証の所持者）の人格に変更が無いため、 カードAP及び格納された情報の引継ぎを行う仕組みを構築することは可能。
2	使用者そのものが別人格となる	車両の譲渡等により使用者そのものが別人格となり、自動車検査証の「使用者の氏名又は名称」が変更となる場合	車両の使用者（自動車検査証の所持者）が変更となるため旧自動車検査証から新自動車検査証へのカードAP及び格納された情報の引継ぎは原則行わない。 ただし、車両の新使用者の選択により、カードAP及び格納された情報の引継ぎを行う仕組みを構築することは可能。
3	再交付	自動車検査証の紛失や汚破損等により、自動車検査証の交付を行う場合。	旧自動車検査証が無いことから、旧自動車検査証から新自動車検査証への カードAP及び格納された情報の引継ぎを行うことは不可。

カードAPの開発及び搭載／消去(情報の引継ぎ)

4. ICカード再発行時のカードAP及び格納情報の引継ぎ方法について

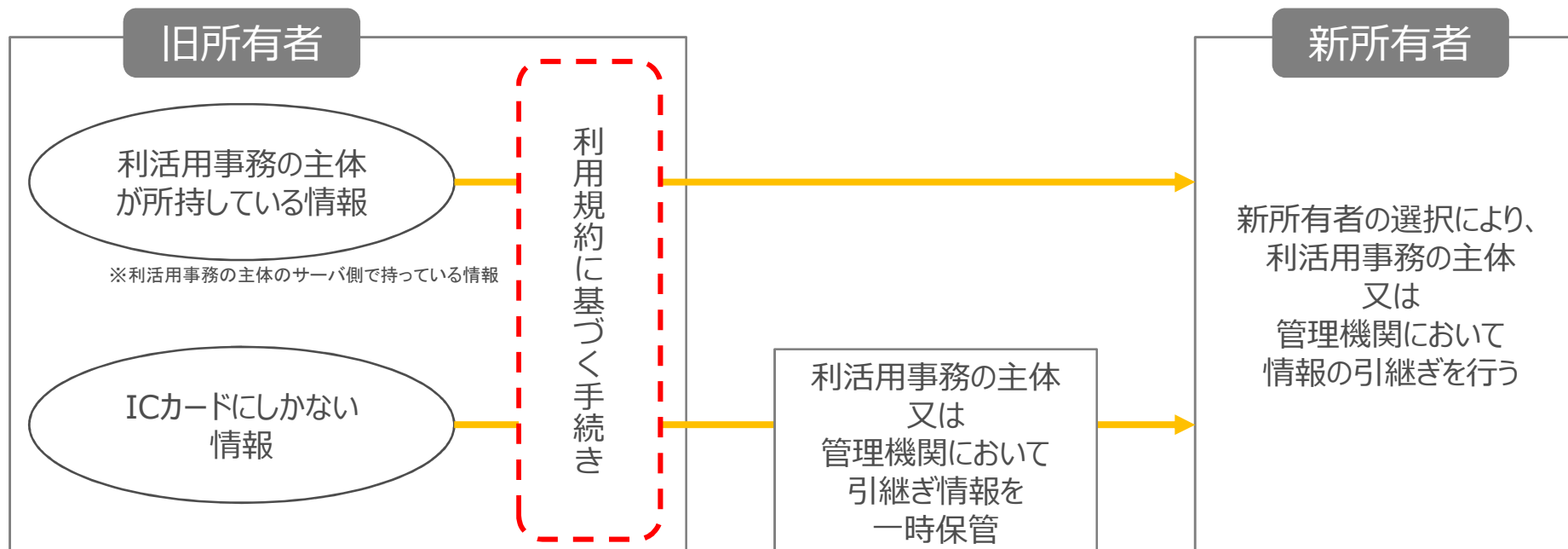
IC自動車検査証の再発行の際、格納されていたカードAP及び格納情報の引継ぎを行う場合の引継ぎ方法案（誰が引き継ぐか）について以下に示す。

No	方法案	メリット	デメリット
1	国土交通省から委託／承認を受けた機関（管理機関）が引継ぎを行う	<ul style="list-style-type: none"> 複数の利活用事務の主体が提供するカードAP及び情報の引継ぎが一度に可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> カードAP及び情報の引継ぎが必要な場合は、国土交通省から委託／承認を受けた機関（管理機関）の事務所等への来訪が必要となる。 旧IC自動車検査証の空き領域にある情報をすべて読み取り、カード発行時に再度それらの情報を書き込むための仕組みが必要となり、コストが増大する。
2	搭載されているカードAPを提供する利活用事務の主体が引継ぎを行う	<ul style="list-style-type: none"> 利活用事務の主体がカードAPを搭載することを可能とした場合、同仕組みを利用してカードAPの引継ぎが可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 複数の利活用事務の主体が提供するカードAPを搭載している場合、それぞれでカードAP及び情報の引継ぎが必要となり、車両の使用者の利便性低下及び負担増大が懸念される。
3	車両の使用者が引継ぎを行う	<ul style="list-style-type: none"> 車両の使用者が自らカードAP及び情報を引継ぐか否かを任意に選択できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両の使用者にカードAP及び情報の引継ぎに係る機能を提供する必要があり、ICカードに格納されている「鍵」等のセキュリティに係る情報が漏洩するリスクがある。 旧IC自動車検査証の空き領域にある情報をすべて読み取り、カード発行時に再度それらの情報を書き込むための仕組みを使用者に提供する必要がある、コストが増大する。

※No3については、セキュリティ面とコスト面のデメリットが大きいため、次項においては、No1「管理機関」・No2「利活用事務の主体」が引き継ぎを行う方法案について検討を行うこととする。

カードAPの開発及び搭載／消去(情報の引継ぎ)

前項の方法案については、メリット／デメリットのほか、「引継ぐ情報がどのような情報であるか」、「どのような仕組みが想定されるか」という視点も踏まえ、検討する。



- ・利活用事務の主体や利活用事務によって、取り扱う情報は異なる。
- ・いずれの情報においても、各利活用事務の利用規約等に従って処理されることとなる。
- ・これらを踏まえると、各利活用事務によって異なる情報や利用規約を一つの機関で網羅的に確認することは困難となるのが想定されるのではないか。

検討結果

- ・ IC自動車検査証が再発行となる際のカードAP及び格納情報の引継ぎについては、**利活用事務において引き継ぐ情報がどのような情報となるのか、利活用事務の主体がどのような利用規約を定めるかによって対応が異なる。**
- ・ よって、一つの機関で実施するのではなく、**搭載されているカードAPを提供する利活用事務の主体が引き継ぎを行うこと**としてはどうか。

【今後の対応について】

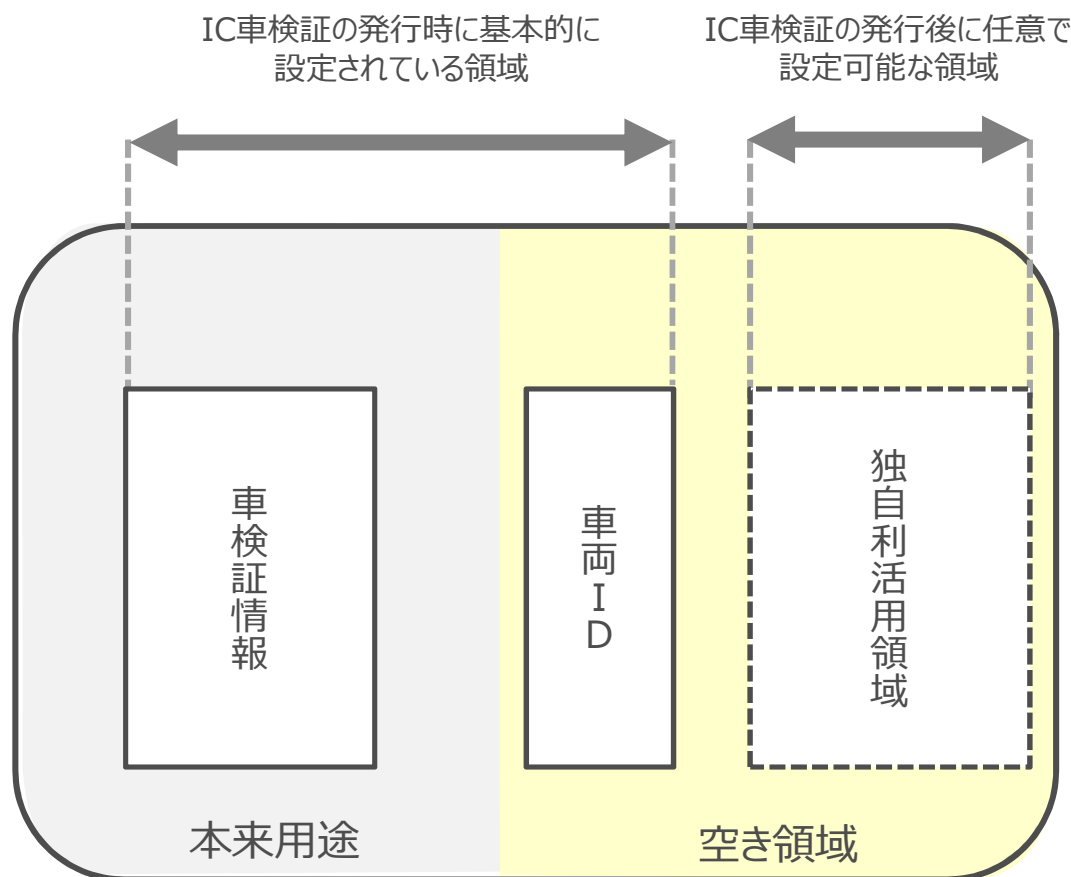
- 一方で、現時点で、独自にカードAPを搭載したい（利活用事務の主体になりたい）という具体的な声は上がってきていない。
- そもそもニーズがないとなると、カードAPの審査、搭載・消去作業や主体の管理等を行うこととなる機関の設置についても、具体的な検討を行うことが困難となる。
- そのため、カードAPの搭載等に係る具体的な運用の仕組みについては、業界等のニーズを確認した上で、もう少し深掘りして検討する必要がある。
- 仮に現時点で独自ニーズが見込めない場合、別の運用を検討する余地（※）もあるのではないかと考えられる。想定されるカードAPの大部分は、キー情報によりサーバ連携方式を活用することで実現できるものと考えられる。（一部の車両固有情報についてはローカル方式で搭載）

※例えば、国が空き領域に「車両ID」というキー情報を全車両について付すことにより、当該キーを活用したサービスを提供できるような仕組みを構築するという案。大部分のサービスはこれで対応でき、将来的な発展の可能性もあるのではないかと考えられる。また、カードAP開発、搭載を行う手間を省くことが可能となり、利活用事務の主体にとっても効率的となるのではないかと考えられる。

【参考】カードAPの開発及び搭載／消去

＜IC自動車検査証の機能の構成（案）＞

- 幅広いアイデアを実現するため、**多くの利用事務で共通活用する領域**（IC車検証の発行時に設定されている領域）と、**個別の利活用事務が可能な領域**（IC車検証の発効後に設定可能な領域）を、IC車検証のカード領域に設けてはどうか。



【検討項目6】アクセス権限の管理

【検討項目6】アクセス権限の管理

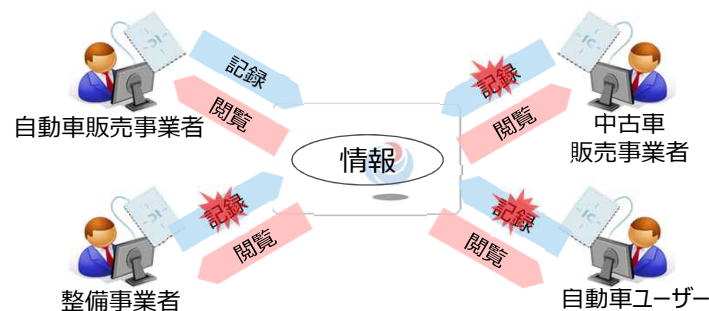
検討事項

利活用事務において、アクセス権限を管理すべきか否か、管理する場合は誰がどのように（記録・閲覧の主体毎に権限を管理する必要があるか、どういった単位で権限を付与するか等）管理すべきかについて、多様な事務での利活用を可能とすることを考慮し、アイデア募集の結果を踏まえた検討を行う。

1. アクセス権限管理のイメージ

広く利用される情報を特定の者が記録し、誰でも閲覧を可能とする場合

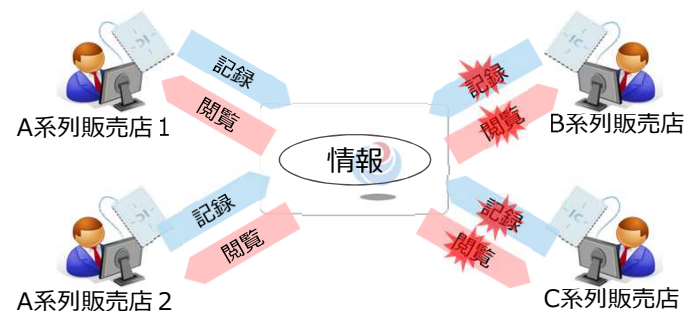
(例：モデルグレード情報を自動車販売事業者が記録し、誰でも閲覧可能とする)



- ・ 共通的に利用される情報は特定の者（自動車販売事業者）が記録
- ・ 閲覧は誰でも可能

特定の範囲で情報の記録・閲覧を行う場合

(例：自動車販売事業者（系列店舗含む）でメンテナンスパックに係る情報の記録・閲覧を行う)



- ・ A系列販売店以外は情報の記録・閲覧が不可

アクセス権限の管理

2. アクセス権限管理の要否及び管理主体について

アクセス権限の管理主体に応じた比較を以下に示す。

No	アクセス権限の管理主体	メリット	デメリット
1	アクセス権限を管理しない	<ul style="list-style-type: none"> 誰でも書込み、閲覧が可能となるため、利便性が高い アクセス権限を管理しないため、当該管理に係るコストが不要となる 	<ul style="list-style-type: none"> 秘匿性の高い情報を取り扱う事務において利活用ができない 誰でも書込みが可能となるため、書き込まれた情報の真正性が保証されない、また、情報の漏洩対策ができない
2	利活用事務の主体がアクセス権限を管理する	<ul style="list-style-type: none"> 利活用事務の特性に応じて、アクセス権限の設定が可能となり、広い範囲の事務で利活用が可能となる 格納する情報の特性に応じて、閲覧権限の設定が可能となり、閲覧者を広く設定することも可能となる 	<ul style="list-style-type: none"> アクセス権限の管理に係るコストが利活用事務の主体毎に必要となる
3	国土交通省（又は国土交通省から委託／承認を受けた機関）がアクセス権限を統合的に管理する	<ul style="list-style-type: none"> 利活用事務の主体において、アクセス権限の管理に係るコストが不要となる 	<ul style="list-style-type: none"> アクセス権限を統合的に管理することにより、柔軟な権限設定ができなくなり、事務の特性によっては利活用できない恐れがある 国土交通省（又は国土交通省から委託／承認を受けた機関）に係るコストが増大する

検討結果

- 情報の漏洩対策や真正性の保証を担保するため一定のアクセス権限は必要となるのではないかと。
- その上で、広い範囲で柔軟な利活用事務を可能とするために、**利活用事務毎に利活用事務の主体がアクセス権限を管理することとするのが良いのではないかと。**

アクセス権限の管理

3. アクセス権限の管理方法（案）

ICカード内に格納する情報の記録及び閲覧に係るアクセス権限の管理方法（案）について以下に示す。

No	管理方法	説明	手順（例）
1	パスワード認証による管理	特定の者（例：車両の使用者）や、特定の範囲内（例：特定の組織に属した主体間）でパスワードを管理・共有し、パスワードを知っている者のみ情報へのアクセスを可能とする。 情報の記録と閲覧の主体を分ける場合は、記録用と閲覧用でそれぞれパスワードを設定する。	<ul style="list-style-type: none"> ICカードにパスワードを設定する 信頼された者同士でパスワードを共有する アクセス時にパスワードを入力し、パスワード認証を行う
2	共通鍵を使用した外部認証による管理	特定の範囲内（例：特定の組織に属した主体間）で共通鍵を共有し、共通鍵を所持している者のみ情報へのアクセスを可能とする。 情報の記録と閲覧の主体を分ける場合は、記録用と閲覧用でそれぞれ共通鍵を設定する。	<ul style="list-style-type: none"> ICカードに外部認証用共通鍵を設定する 信頼された者同士で共通鍵を共有する アクセスするアプリケーションの共通鍵と外部認証を行う
3	公開鍵を使用した外部認証による管理	アクセス権限を管理する者（例：本社組織）が、情報にアクセスする主体（例：支店等）を承認し、当該主体が利用する鍵（公開鍵）をICカードに格納する。ICカードに格納された公開鍵の対となる鍵（秘密鍵）を所持している者のみ情報へのアクセスを可能とする。 ICカードに格納する公開鍵毎に、記録及び閲覧の可否の設定を行う。	<ul style="list-style-type: none"> アクセスする主体は、公開鍵／秘密鍵を生成等を行い、公開鍵（外部認証用公開鍵）をアクセス権限の管理者に提出する アクセス権限の管理者はICカードに外部認証用公開鍵を設定し可能な操作を設定する（アクセスする主体毎） アクセスする主体はアプリケーションの秘密鍵を用いて外部認証を行う
4	公開鍵証明書を使用した外部認証による管理	アクセス権限を管理する者（例：本社組織）が、情報にアクセスする主体（例：支店等）を承認し、当該主体に対して公開鍵証明書を発行する。公開鍵証明書が発行された者のみ情報へのアクセスを可能とする。 情報の記録と閲覧の主体を分ける場合は、記録用と閲覧用で証明書検証用公開鍵を設定する。	<ul style="list-style-type: none"> ICカードに証明書検証用公開鍵を設定しておく アクセスする主体毎に外部認証用公開鍵証明書を発行する ICカード内の証明書検証用公開鍵を用いてアクセスするアプリケーションの外部認証用公開鍵証明書の検証を行う 検証した外部認証用公開鍵を使用して外部認証を行う
5	記録／閲覧アプリケーションの利用者認証による管理	アクセス権限を管理する者（例：本社組織）が、情報の記録及び閲覧を行うアプリケーションを作成・管理する。 情報にアクセスする主体（例：支店等）に当該アプリケーションの利用権限を付与・管理し、ICカードに格納する情報の記録／閲覧の制御を行う。 情報にアクセスする主体は当該アプリケーションを利用して情報の記録・閲覧を行う。	<ul style="list-style-type: none"> ICカードの記録／閲覧可能なアプリケーションを外部認証等を用いて限定しておく 当該アプリケーションに利用者認証機能を設け、利用可能な者の情報（ID/パスワード等）を管理しておく 当該アプリケーションの利用者認証を行う

アクセス権限の管理

4. アクセス権限の管理方法の特性

アクセス権限の管理方法の各案の特性を以下に示す。

No	管理方法	特性	留意事項
1	パスワード認証による管理	<ul style="list-style-type: none"> 情報へのアクセスの都度、パスワードの入力が必要となる。 パスワードを共有するため、範囲が広がるほどパスワードの漏洩のリスクが高くなる。 	認証に必要な情報をICカードに格納するため、パスワードや鍵の漏洩等が発生した場合は、ICカード内に格納したパスワードや鍵の変更が必要となる。
2	共通鍵を使用した外部認証による管理	<ul style="list-style-type: none"> 共通鍵を共有するため、範囲が広がるほど鍵の漏洩のリスクが高くなる。 	
3	公開鍵を使用した外部認証による管理	<ul style="list-style-type: none"> 鍵（公開鍵／秘密鍵）を管理する主体毎に、公開鍵をICカードに設定する必要があるため、アクセスする主体を追加する都度、ICカードに鍵を追加する必要がある。 	
4	公開鍵証明書を使用した外部認証による管理	<ul style="list-style-type: none"> ICカードに鍵を追加しなくても、アクセスする主体を追加することが可能である。 	
5	記録／閲覧アプリケーションの利用者認証による管理	<ul style="list-style-type: none"> ICカードに鍵を追加しなくても、アクセスする主体を追加することが可能である。 アプリケーション側でユーザ管理を行うため、アクセスする主体の追加／削除が柔軟に対応できる。 	—

検討結果

アクセス権限の管理方法は、**格納する情報の特性や記録／閲覧主体の範囲に応じて、適切な方法を検討・採用することとするのが良いのではないか。**

【検討項目7】情報の真正性の保証

【検討項目7】情報の真正性の保証

検討事項

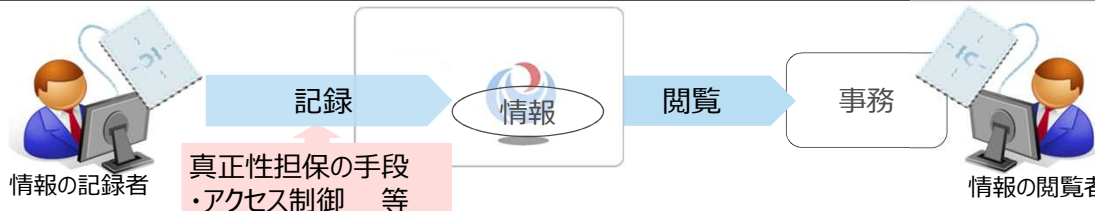
利活用事務において、**格納する情報の真正性を保証する対策を実施すべきか**否か、**対策を実施する場合誰がどのように対策を実施すべきか**について、多様な事務での利活用を可能とすることを考慮し、検討を行う。

真正性保証の対策要否について

利活用における真正性の保証の対策要否（案）とその比較について以下に示す。

No	真正性保証の対策要否	メリット	デメリット
1	全ての情報で真正性保証の対策を実施する	• 全ての情報で真正性保証の対策が実施されるため、閲覧者は安心して情報を利用できる	• 全ての情報の記録において、真正性を保証する対策の実施が必要となり 利便性の低下、コストの増大が懸念 される
2	情報の特性に応じて真正性保証の対策を実施する情報と実施しない情報を区別する	• 情報の特性に応じて、真正性を保証する対策を実施するか否かを定めることができるため、 広い範囲の事務で利活用が可能 となる	• 情報の特性に応じて、真正性保証の対策を実施するか否かの判断が必要となり、実施する必要がある場合、必要な措置を講じるためのコストが必要となる
3	全ての情報で真正性保証の対策を実施しない	• 情報の真正性保証の対策を実施するための措置を行わないため、当該措置にかかるコストが不要となる	• 情報の 真正性が求められる事務での利活用ができない

真正性保証の対策を実施すると、情報を記録する際等の利便性の低下が懸念される



『どのような情報』を『どのような事務』で利用するのかによって、求められる真正性が変わる

検討結果

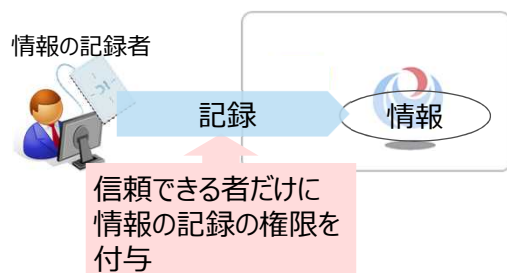
- 基本的に、情報の真正性が保証された方が望ましいが、全ての情報において真正性保証の対策を講ずることとした場合、情報の記録者に過度の負担がかかるおそれがある。
- そのため、**どの程度真正性を保証するための対策を講ずるか**どうかは、**格納する情報の特性に応じて、利活用事務の主体がその責任の下で定めることとするのが良いのではないか。**

【参考】情報の真正性の保証

真正性保証の対策方法（案）

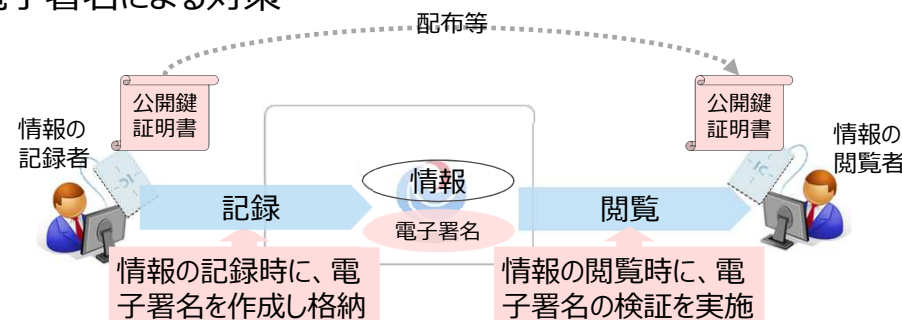
利活用における真正性保証の対策方法（案）について以下に示す。これについても、基本的には利活用事務の主体の責任において定めることとしてはどうか。

アクセス制御による対策



信頼できるもののみ情報の記録権限を付与し、第三者による情報の変更等を防止する。

電子署名による対策



情報の記録者は、情報の記録時に電子署名を作成し、情報と合わせて格納する。情報の利用者は閲覧時に電子署名の検証を行い、情報の真正性を確認する。

No	真正性保証の方法（案）	メリット	デメリット
1	アクセス制御による対策	<ul style="list-style-type: none"> 情報の記録者の負担が小さい（署名付与等の措置が不要） 	<ul style="list-style-type: none"> 情報の記録者が多い場合、情報の真正性が低下する恐れがある
2	電子署名による対策	<ul style="list-style-type: none"> 情報の記録者が多い場合でも、情報の真正性がアクセス制御による対策に比較して高い 	<ul style="list-style-type: none"> 情報の記録者が、署名用の証明書等を保持している必要がある 署名付与や署名及び公開鍵証明書の検証に係る措置が必要となる

【検討項目8】利活用において 必要となる環境と要件

【検討項目8】利活用において必要となる環境と要件

検討事項

- これまでの検討項目の検討結果を受けて、IC自動車検査証の利活用事務を遂行するにあたり、**国土交通省や利活用事務の主体等の関係者が準備すべき環境を検討**する。
- また、関係者が準備すべき環境について、**利活用事務を安全に運用するために求める要件を検討**する。

踏まえるべき事項：検討項目「利活用方式」および「カードAPの開発及び搭載／消去」の検討結果

IC自動車検査証の利活用においては、IC自動車検査証の空き領域を活用し、以下の利活用方式で情報の記録及び参照を行うことが考えられるが、この場合に利活用事務及び自動車検査証を用いた事務を安全に運用するための環境が必要となる。

また、利活用事務の主体がアプリを搭載するにあたり、安全性／負荷低減等の観点を考慮する必要がある。

利活用方式	アプリ搭載者	記録者	閲覧者（利用者）
<ul style="list-style-type: none"> ・独自キー情報 ・独自情報 	利活用事務の主体	<ul style="list-style-type: none"> ・利活用事務の主体 ・利活用事務の主体が認めた者 	<ul style="list-style-type: none"> （利活用事務の主体が選択したアクセス権制御による）

踏まえるべき事項：個人番号カードの事例

個人番号カードの利活用（拡張利用領域利用）においては、拡張利用領域にカードAPを搭載するため『条例等利用領域に条例等利用アプリケーションのみを安全かつ確実に搭載する等の運用及び管理を行うシステム等を導入すること』が規定されている。

また、利活用事務の主体が行うべきセキュリティ対策が規定されている。（告示「通知カード及び個人番号カードに関する技術的基準」）

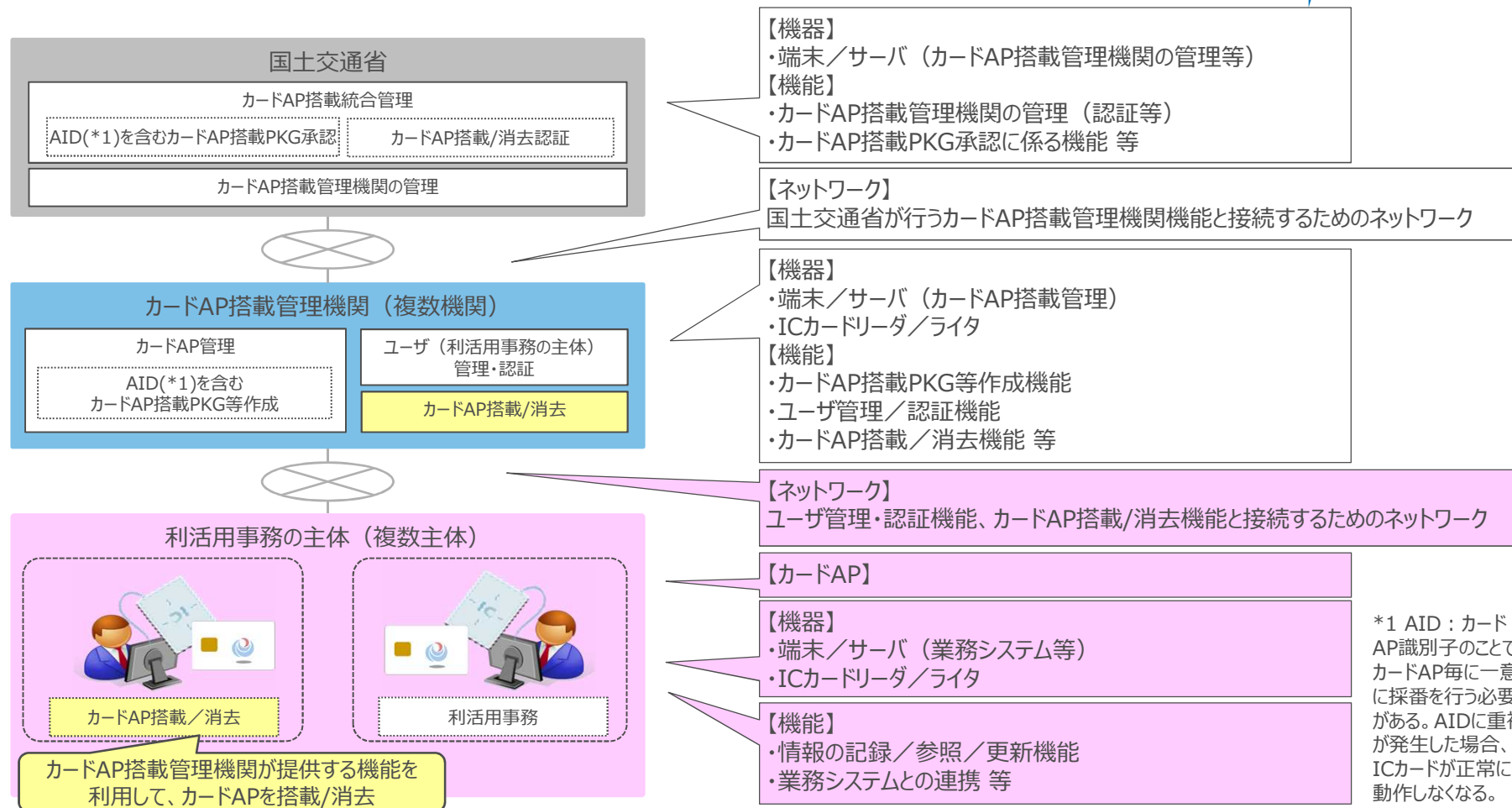
利活用において必要となる環境と要件

1. 利活用において必要となる環境（案）

利活用事務の主体がカードAP（独自キー、独自情報）を搭載して利活用事務を行うためには、以下の観点から環境整備を行う必要がある。

- 観点**
- ・利活用事務の主体によっては、独自にカードAPを搭載することに負担を感じる者が多いのではないか
 - ・これを効率的に行うためにも、利活用事務の主体に代わり、カードAP搭載等をサポートする受け皿が必要ではないか
 - ・一方で、国でこれを行うには、予算、定員、ノウハウの点から、困難となるおそれ

第三者機関
の必要性
(カードAP搭載
管理機関)



*1 AID : カードAP識別子のことで、カードAP毎に一意に採番を行う必要がある。AIDに重複が発生した場合、ICカードが正常に動作しなくなる。

利活用において必要となる環境と要件

2. 利活用環境に求められる要件（利活用事務の主体）

前項の利活用環境を実現するにあたり利活用事務の主体に求められる要件を以下に示す。（前項ピンク色着色部分）

環境		要件（案）
ネットワーク		利活用事務の主体の負担を考慮し、公衆網での接続とするか閉域網／専用線での接続とするか等を検討した上で定められた基準に適合していること。
機器	端末／サーバ機器	アクセス制御やウィルス対策ソフトの導入等を検討した上で定められたセキュリティ対策に関する基準に適合していること。
	ICカードリーダ／ライタ	IC自動車検査証の操作が可能であるICカードリーダ／ライタを選定する。
カードAP		アクセス制御等、安全に利用できる対策が実施されていること。
機能	カードAP搭載／消去	－ ※IC自動車検査証へのカードAP搭載/消去は、カードAP搭載管理機関から提供される機能を利用する。
	情報の記録／削除／更新	利活用事務の主体におけるアクセス権管理に応じて、ICカードに搭載したカードAP内へ情報の記録及び記録した情報の参照、消去することができること。

検討結果

効率的に利活用事務を推進するために国土交通省が利活用事務の主体に求める環境と要件をガイドライン等に定めることとしてはどうか。

【検討項目9】利活用事務及び その主体の管理



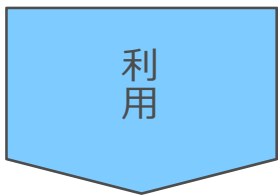


【検討項目9】利活用事務及びその主体の管理

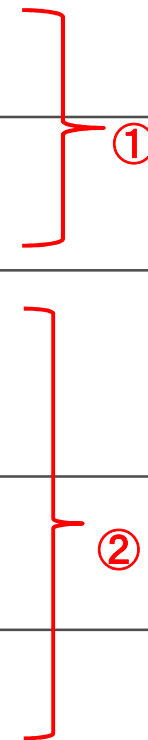
検討事項

検討項目8で提示したような利活用環境を取ることにした場合の**利活用事務及びその主体の管理方法や役割分担について検討**を行う。

利活用事務の各段階と管理内容

利活用事務の及びその主体を管理するにあたり、管理すべき範囲を示す。

利活用事務	検討事項
	<ul style="list-style-type: none"> ・ I C 自動車検査証の利活用者による、申込手続
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利活用の承認及び取消等の業務の運営主体
	<ul style="list-style-type: none"> ・ I C 自動車検査証交換時（車検証交付時、故障交換時等）の利活用領域の運用方法 ・ I C 自動車検査証の利活用シーンごとの情報の管理主体
	<ul style="list-style-type: none"> ・ I C 自動車検査証の利活用者において不適切な利用があった場合の措置
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基準に適合しなくなった場合の取り消し方法

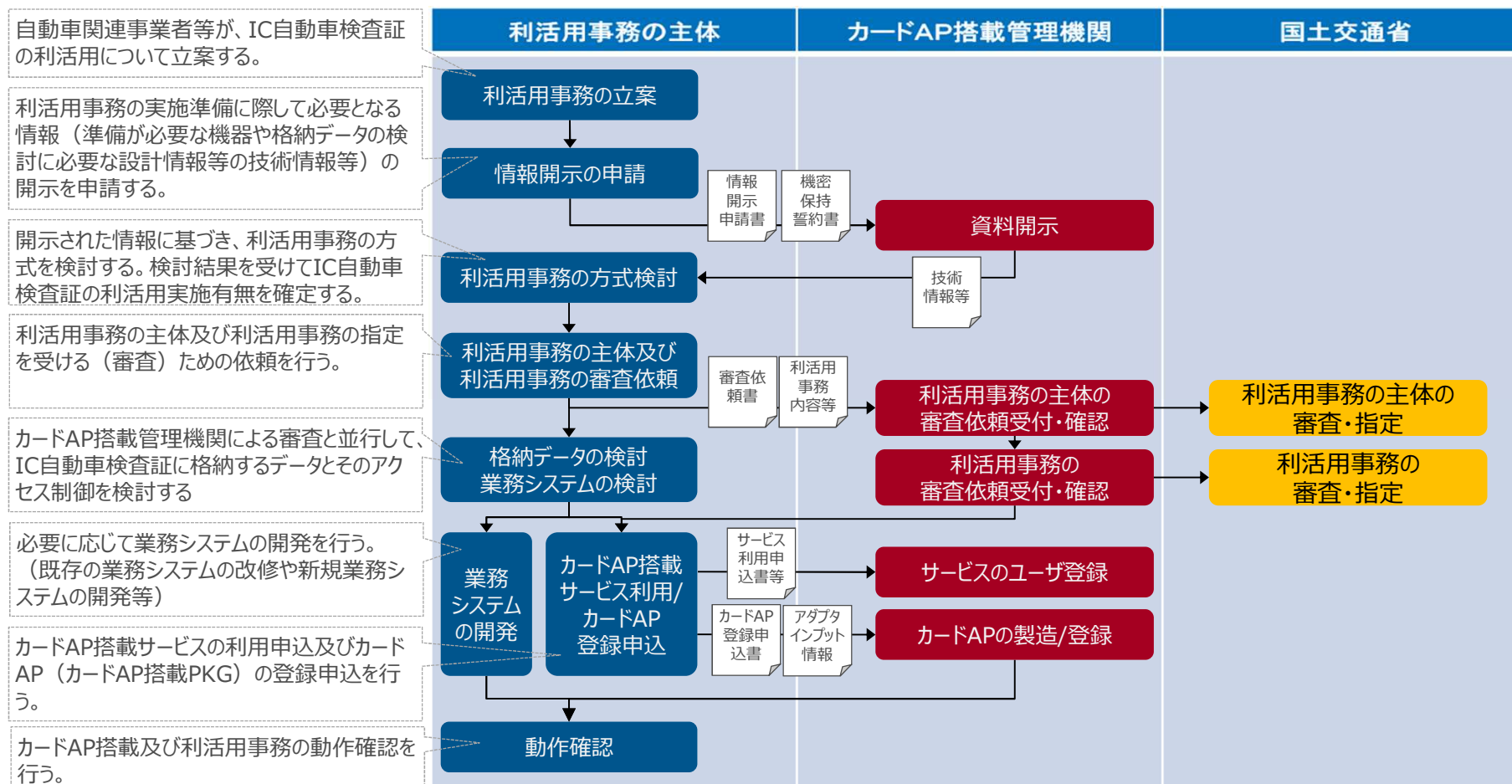


各段階における管理をどのような方法、役割分担で行うかについて、次項以降（P42・P43）で検討する。

利活用事務及びその主体の管理①

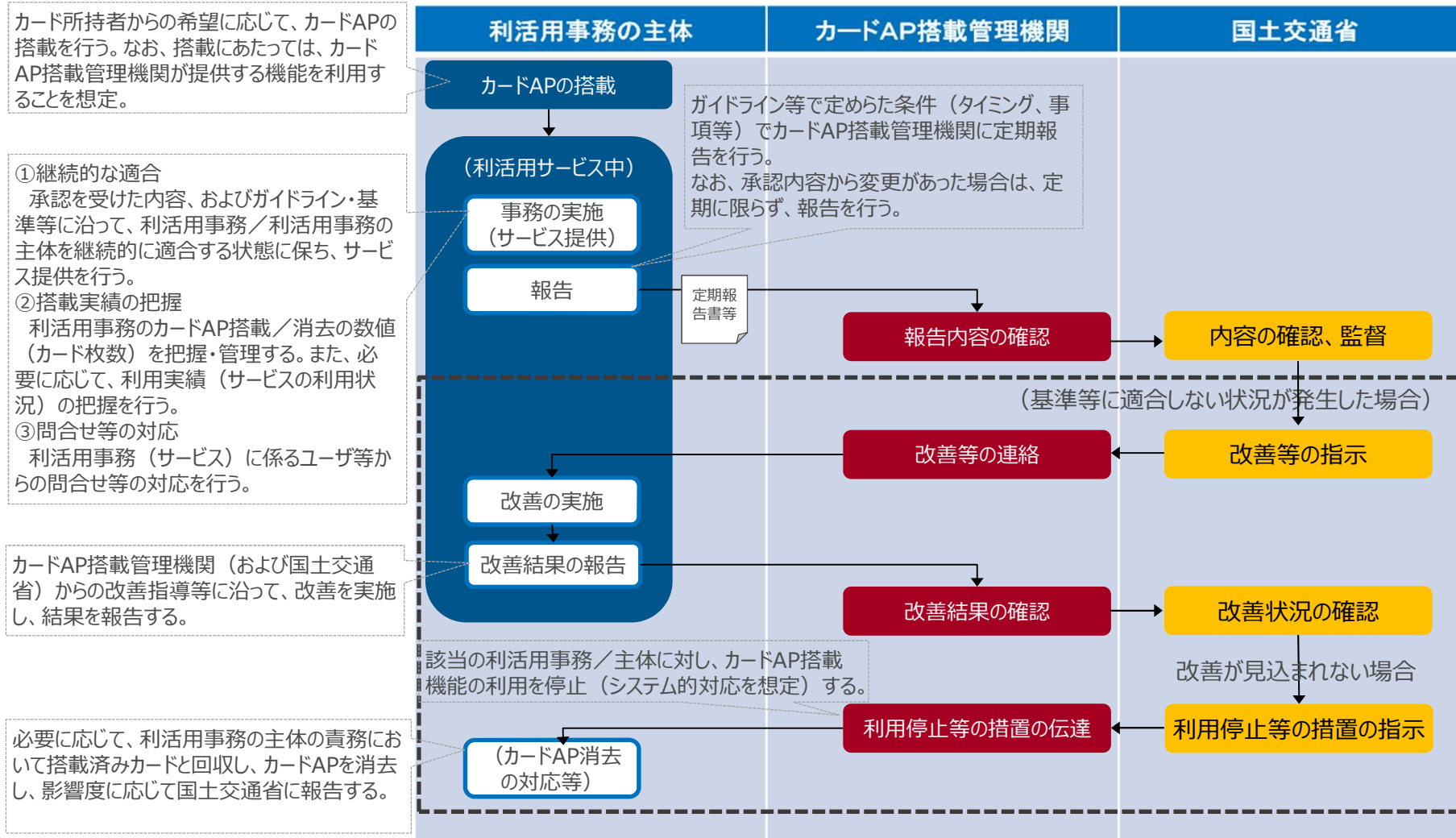
1. 利用申込～利用開始まで

新たな利活用事務の主体が利活用事務を開始するための運用フロー（案）を示す。



2. 利用開始～利用停止まで

利活用事務の運用中における運用フロー（案）を示す。



利活用事務及びその主体の管理

検討結果

利活用事務及びその主体の管理として、以下の方針としてはどうか。

- 利活用事務が定められた範囲であることを確認するための審査を実施する。
- 利活用事務の主体が定められた範囲であること、及び必要となる環境が整備されていること（又は整備される計画であること）を確認するための審査を実施する。
- 利活用事務及び利活用事務の主体が適切に運用されていること、及び利活用事務の利用状況等を確認するため、利活用事務の主体より定期的に報告を受領し、監査を実施する。
- 監査の結果、不適切事項等が判明した場合、適宜改善指導等を実施する。

3. 検討結果を受けた「IC自動車検査証の空き領域の利活用事務に求められる要件(案)」

【検討項目1】利活用事務の範囲

【検討項目2】利活用事務の主体の範囲(AP搭載者)

検討項目1

利活用事務の範囲については、以下のような項目としてはどうか。

(今後具体的な要件の詳細については、マイナンバーカード等の類似規定を参考にしながら策定)

①基本的な方針

- 特定の自動車を識別して行う事務であること
- 自動車利用者の利便に資するものであること
(例：ユーザーの利便性の向上、安全性の向上、政策の実効性向上、業務の効率化)
- 十分に利用される見込みがあること

②要件

- 自動車検査証に関する事務に影響を及ぼすものであること
- 他者の権利を侵すものであること
- 公序良俗に反するおそれがあるものであること
- 法律、政令その他の法令に反するもの、又は反する恐れのあるものであること
- その他国土交通省が不適切であると合理的に判断するもの

検討項目2

利活用事務の主体の範囲については、以下のような項目としてはどうか。

(今後具体的な要件の詳細については、マイナンバーカード等の類似規定を参考にしながら策定)

①基本的な方針

- 行政機関、地方公共団体の機関、独立行政法人等、民間事業者のうち、特定の自動車を識別して行う事務であって、**適切な業務計画及び事務を適切に実行する能力**を有するもの
- また、適切なIC自動車検査証の空き領域を利用した利活用を遂行するにあたり、**別途設けるガイドライン・規約等を遵守することができるもの**

②要件

- 一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなった日から二年を経過しない者
- 指定の取消しを受け、その取消しの日から二年を経過しない者
- 法人であって、その役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等の以上の職権又は支配力を有する者を含む。）のうちに、上記のいずれかに該当する者があるもの
- その他国土交通省が不適切であると合理的に判断するもの

【検討項目3】利活用方式

利活用方式について、以下を求める要件とする。

- サーバ連携方式とするのかローカル方式とするのかは、事務で取り扱う情報が現在どの程度電子化されているのか等によって異なる。そのため、利活用方式については、**利活用事務の主体が当該事務の特性や現在の電子化状況に応じて選択することとするのが良いのではないか。**
- 複数の主体が共通的に利用可能な情報の識別子として、**自動車ライフサイクルを通して不変となる車両 I D を IC カードに格納し、多様な主体が利用可能とするのが良いのではないか。**
- 容量に制限を設ける事により、**利活用可能な事務の範囲が狭まること無いう、個別の利活用事務におけるデータ量の上限は設けないこととするのが良いのではないか。**
- 一方、複数の利活用事務において利用可能とするため**不必要に領域を使用しないようガイドライン等を定めるのが良いのではないか。**
- 現時点では、接触型インタフェースが必須となる利活用事務のニーズが大きくないこと、搭載によるカード単価の増大が想定されること、接触型で行われている事務であっても非接触型で実現可能であると考えられることから、**接触型インターフェースは搭載しないこととしてはどうか。**

【検討項目4】個人情報等の取り扱い

【検討項目5】カードAPの開発及び搭載／消去

検討項目4

個人情報等の取扱いについて、以下を求める要件とする。

- 個人情報等を取り扱う場合、利活用事務の主体の規制対象となる法制度に従い、利活用事務の主体が責任を持った適切な個人情報の取り扱いを求める、としてどうか。
- 現時点で具体的な制限を設けるのではなく、今後提案のあるサービスに応じて、個別に判断することとしてどうか。

検討項目5

カードAPの開発及び搭載／消去について、以下を求める要件とする。

- 幅広く利活用方策を実現するため独自カードAPを利用するのが良いのではないか。
- 利活用事務の主体の利便性及び負担を考慮し、第三者による標準カードAPの提供を可能とし、利活用事務において標準カードAPの利用も可能とすることが良いのではないか。
- コスト及びセキュリティリスクの観点から、カードAPの搭載／消去を実施する権限を有する者は制限することが良いのではないか。
- また、制限する場合、利活用事務の主体及び車両の使用者の利便性を考慮し、利活用事務の主体に制限することが良いのではないか。
- IC自動車検査証が再発行となる際のカードAP及び格納情報の引継ぎについては、利活用事務において引き継ぐ情報がどのような情報となるのか、利活用事務の主体がどのような利用規約を定めるかによって対応が異なる。
- よって、一つの機関で実施するのではなく、搭載されているカードAPを提供する利活用事務の主体が引き継ぎを行うこととしてどうか。

【検討項目6】アクセス権限の管理

【検討項目7】情報の真正性の保証

検討項目6

アクセス権限の管理について、以下を求める要件とする。

- 情報の漏洩対策や真正性の保証を担保するため一定のアクセス権限は必要となるのではないかな。
- その上で、広い範囲で柔軟な利活用事務を可能とするために、**利活用事務毎に利活用事務の主体がアクセス権限を管理することとするのが良いのではないかな。**
- アクセス権限の管理方法は、**格納する情報の特性や記録／閲覧主体の範囲に応じて、適切な方法を検討・採用することとするのが良いのではないかな。**

検討項目7

情報の真正性の保証について、以下を求める要件とする。

- 基本的に、情報の真正性が保証された方が望ましいが、全ての情報において真正性保証の対策を講ずることとした場合、情報の記録者に過度の負担がかかるおそれがある。
- そのため、**どの程度真正性を保証するための対策を講ずるかかどうかは、格納する情報の特性に応じて、利活用事務の主体がその責任の下で定めることとするのが良いのではないかな。**

【検討項目8】利活用において必要となる環境と要件

効率的に利活用事務を推進するために国土交通省が利活用事務の主体に求める環境と要件をガイドライン等に定めることとしてはどうか。

環境		要件（案）
ネットワーク		利活用事務の主体の負担を考慮し、公衆網での接続とするか閉域網／専用線での接続とするか等を検討し、安全管理基準等に定める。
機器	端末／サーバ機器	アクセス制御やウイルス対策ソフトの導入等、必要なセキュリティ対策を検討し、安全管理基準等に定める。
	ICカードリーダ／ライタ	IC自動車検査証の操作が可能であるICカードリーダ／ライタを選定する。
カードAP		アクセス制御等、安全に利用できる対策が実施されていること
機能	カードAP搭載／消去	－ ※IC自動車検査証へのカードAP搭載/消去は、カードAP搭載管理機関から提供される機能を利用する。
	情報の記録／削除／更新	利活用事務の主体におけるアクセス権管理に応じて、ICカードに搭載したカードAP内へ情報の記録及び記録した情報の参照、消去することができること。

【検討項目9】利活用事務及びその主体の管理

利活用事務及びその主体の管理として、以下の方針としてはどうか。

- 利活用事務が定められた範囲であることを確認するための審査を実施する。
- 利活用事務の主体が定められた範囲であること、及び必要となる環境が整備されていること（又は整備される計画であること）を確認するための審査を実施する。
- 利活用事務及び利活用事務の主体が適切に運用されていること、及び利活用事務の利用状況等を確認するため、利活用事務の主体より定期的に報告を受領し、監査を実施する。
- 監査の結果、不適切事項等が判明した場合、適宜改善指導等を実施する。