

平成 22 年度 政策レビュー結果（評価書）

## 申請・届出等手続きのオンライン利用の促進

平成 23 年 3 月

国 土 交 通 省

(評価書の要旨)

テーマ名	申請・届出等手続きのオンライン利用の促進
担当課 (担当課長名)	総合政策局行政情報化推進課 (課長 長谷川 新) 道路局道路交通管理課 (課長 木谷 信之) 自動車交通局技術安全部自動車情報課 (課長 河田 守弘) 海事局海技課 (課長 尾形 強嗣) 海上保安庁交通部安全課 (課長 鈴木 弘二)
評価の目的、必要性	「IT新改革戦略」(平成18年1月 IT戦略本部決定)に基づく「オンライン利用促進のための行動計画」(平成18年3月 IT戦略本部決定)が策定されてから既に4年が経つことから、オンライン利用に関しニーズが高い等主要な5手続について、今後、更なる利用率の向上を図るため、これまでの利用促進に係る取組について検証を行うものである。
対象政策	申請・届出等手続きのオンライン利用の促進のための施策
政策の目的	国民・企業等による電子政府の利用は、使い勝手が利用者の視点に立ったものとなっていないことから、利便性・サービス向上が実感できる電子政府を実現し、国等に対する申請・届出等手続におけるオンライン利用率を2010年度までに50%以上とする。
評価の視点	下記のようなオンライン利用促進の具体的取組内容と、それに伴う利用率の向上について確認する。 ①利用者の利便性向上 ・本人確認方法、添付書類等の簡素化、業務処理過程の見直し ・処理時間の短縮等のインセンティブ ・システム操作、相談体制等の使い勝手の向上 ②広報・普及啓発
評価手法	・従来の紙等による申請を含めた全体の申請件数におけるオンライン申請件数の構成率を評価の指標として用いる。 ・利用促進に係る取組事例を検証。 ・現場の要望等を聴取。  各手続の利用促進に係る取組事例の検証は、以下のとおり。 【特殊車両通行許可申請】 ・審査期間の短縮、利用者利便に資する改修、講習会の実施等 【自動車の新車新規登録等】 ・利用者利便に資する改修、利用促進のための説明会等 【入出港の届出(特定港)、けい留施設の供用の届出(特定港)、危険物の積込

	<p>等の許可（特定港）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・オンライン申請利用率と目標との比較</li> <li>・個別申請の実態調査と各手続き申請者に対するアンケート調査</li> </ul>
<p>評価結果</p>	<p>【特殊車両通行許可申請】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車検査証添付不要化及び許可証交付のオンライン化は申請者に問題なく利用されており、当該施策は適正であったと考えられ、オンライン利用件数の着実な増加につながった。</li> <li>・その結果、平成 21 年度オンライン利用率は 48.1%であり、平成 22 年度までにオンライン利用率 50%以上は達成できる見込みである。</li> <li>・また、オンライン申請開始以降、申請件数は約 2 倍に増加し、結果として大型車両の通行の適正化に寄与した。</li> </ul> <p>【自動車の新車新規登録等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の利便性向上策（大量一括申請機能の導入、印鑑登録証明書別送方式の導入による本人確認方法の多様化、及び登録希望日を指定できる機能の導入）により、最新の利用率は平成 22 年 11 月において 29.7%まで向上しており、これまでの利用促進策は効果を発揮しており、当該施策は適正であったと考えられる。</li> <li>・また、申請業務の負担軽減（警察署への出頭回数の軽減等）に寄与した。</li> </ul> <p>【入出港の届出（特定港）、けい留施設の供用の届出（特定港）、危険物の積込等の許可（特定港）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広報・普及啓発策（港長窓口及び海事関係者の会議等の機会を捉えた周知・啓発活動の推進）により、オンライン利用率の着実な増加につながり、「入出港の届出」で平成 21 年度 48.1%、平成 22 年度上半期 56.5%、「けい留施設の供用の届出」で平成 21 年度 34.6%、平成 22 年度上半期 53.7%及び「危険物の積込等の許可」で平成 21 年度 69.8%、平成 22 年度上半期 75.1%となっており、当該施策は適正であったと考えられる。</li> <li>・また、平成 22 年度までには、全ての手続きにおいて、オンライン利用率 50%以上を達成する見込みであり、申請時の移動時間削減（平均約 47 分）などに寄与した。</li> </ul>
<p>政策への反映の方向</p>	<p>【特殊車両通行許可申請】</p> <p>今後とも大型車両の通行の適正化を進めるため、審査時間の大幅な短縮及び利用者の利便性向上のための施策を具体化し、更なるオンライン申請の利用促進を図るとともに、増大する事務作業量に対処する必要がある。</p> <p>【自動車の新車新規登録等】</p> <p>利用している者へのアンケート結果から、利便性に関する事項として、登録日を重視するという営業上のニーズを背景に行政機関側の審査にかかる所要日数の</p>

	<p>改善、自賠責保険等の民間発行証明書とのシステム上の更なる連携が必要であるとともに、利用していない者へのアンケート結果からは、O S Sの利便性を想定できず、そもそも利用していないという意見があることから、利用促進に関する広報活動が必要である。</p> <p><b>【入出港の届出（特定港）、けい留施設の供用の届出（特定港）、危険物の積込等の許可（特定港）】</b></p> <p>入出港届及び危険物荷役許可の窓口申請者のうち約3割、係留施設使用届の窓口申請者のうち約2割の申請者にオンライン申請が認知されていないことが明らかとなったことから、引き続き、周知・啓発活動の継続が必要である。</p> <p>また、オンライン申請を利用しない理由として、パソコン操作に慣れていない、オンライン申請の利用方法が分からないなどの意見も多くあったことから、港長窓口においても操作方法の相談に応じるなど、ニーズに応じて申請者と密着した利用促進策を継続することが必要である。</p> <p>なお、システム利便性向上に関しては、機会を捉え、適切に対応できるよう、関係機関と連携のうえ、必要な情報収集とフォローアップを行うことが必要である。</p>
<p>第三者の知見活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各手続の申請者に対するアンケート調査の結果を活用。</li> <li style="padding-left: 20px;">特殊車両通行許可申請（平成22年3月実施）</li> <li style="padding-left: 20px;">自動車の新車新規登録等（平成22年7月実施）</li> <li style="padding-left: 20px;">入出港の届出（特定港）他2手続（平成22年8月実施）</li> <li>・なお、評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事録及び配付資料は国土交通省ホームページに掲載）。</li> </ul>
<p>実施時期</p>	<p>平成21年度～平成22年度</p>

# 目次

<b>第1章 評価の目的、必要性及び対象範囲等</b> .....	1
1.1 評価の目的、必要性 .....	1
1.2 評価の対象範囲 .....	2
1.3 評価の視点及び手法 .....	3
<b>第2章 政府のオンライン利用促進にかかる施策の概要</b> .....	4
2.1 e-Japan 重点計画（平成13年3月 IT戦略本部決定） .....	4
2.2 IT新改革戦略（平成18年1月 IT戦略本部決定）及びオンライン利用促進 のための行動計画（平成18年3月 CIO連絡会議報告） .....	4
2.3 オンライン利用拡大行動計画（平成20年9月 IT戦略本部決定） .....	5
<b>第3章 個別施策の評価</b> .....	6
3.1 特殊車両通行許可申請 .....	6
3.1.1 手続の概要 .....	6
3.1.2 利用促進施策の概要 .....	9
3.1.3 施策の現状分析 .....	13
3.1.4 評価結果 .....	20
3.2 自動車の新車新規登録等 .....	22
3.2.1 手続の概要 .....	22
3.2.2 利用促進策の概要 .....	25
3.2.3 施策の現状分析 .....	26
3.2.4 評価結果 .....	36
3.3 入出港の届出(特定港)、けい留施設の供用の届出(特定港)及び危険物の積込等 の許可(特定港) .....	37
3.3.1 手続の概要 .....	37
3.3.2 利用促進策の概要 .....	40
3.3.3 施策の現状分析 .....	43
3.3.4 評価結果 .....	64

<b>第4章 評価のまとめと今後の施策への反映の方向性</b> .....	65
4.1 特殊車両通行許可申請 .....	65
4.1.1 課題点の抽出 .....	65
4.1.2 今後の方針 .....	65
4.2 自動車の新車新規登録等 .....	68
4.2.1 課題点の抽出 .....	68
4.2.2 今後の方針 .....	68
4.3 入出港の届出(特定港)、けい留施設の供用の届出(特定港)及び危険物の積込等 の許可(特定港) .....	70
4.3.1 課題点の抽出 .....	70
4.3.2 今後の方針 .....	73
<b>参考資料</b> .....	74
○IT 新改革戦略(平成 18 年 1 月 IT 戦略本部決定) (抄) 及びオンライン利用促進の ための行動計画(平成 18 年 3 月 CIO 連絡会議報告)(平成 19 年 3 月改訂) (抄) .....	75
○オンライン利用拡大行動計画(平成 20 年 9 月 IT 戦略本部決定) (抄) .....	85
○特殊車両通行許可申請	
・アンケート調査票 .....	88
○自動車の新車新規登録等	
・根拠法令 .....	90
・アンケート調査票 .....	98
○入出港の届出(特定港)、けい留施設の供用の届出(特定港)及び危険物の積込等 の許可(特定港)	
・アンケート調査票 .....	99

## 第1章 評価の目的、必要性及び対象範囲等

---

### 1.1 評価の目的、必要性

国に対する申請・届出等の手続については、平成13年3月に策定された「e-Japan 重点計画」(IT戦略本部決定)や、平成14年12月に公布された「行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律」(平成14年法律第151号)等を始めとした政府の施策に則り、オンライン化を進めてきた。

その一方で、使い勝手が利用者の視点に立ったものとなっていない等の理由により、国民・企業等による電子政府の利用が進んでいなかったことから、平成18年1月に策定された「IT新改革戦略」(IT戦略本部決定)の中で、オンライン利用促進対象手続について、各手続の利用目標を含む利用促進行動計画を2005年度に策定・公表し、2010年度までにオンライン利用率50%以上を達成することとされた。これを受けて、各オンライン利用促進対象手続(国土交通省関係で8手続)を対象として、平成18年3月に「オンライン利用促進のための行動計画」(各府省情報化統括責任者(CIO)連絡会議報告、以下「利用促進行動計画」という。)が策定され、利用促進に係る取組が行われてきた。

本評価は、本計画が策定されてから既に4年が経つことから、オンライン利用に関しニーズが高い等主要な5手続について、今後、更なる利用率の向上を図るため、これまでの利用促進に係る取組について検証を行うものである。

## 1.2 評価の対象範囲

「利用促進行動計画」の対象手続のうち、「特殊車両通行許可申請」、「自動車の新車新規登録等」、「入出港の届出（特定港）」、「けい留施設の供用の届出（特定港）」及び「危険物の積込等の許可（特定港）」の5手続について検証を行う。

また、残りの手続については、以下の理由により、対象外としている。

- ・「自動車の変更登録、移転登録、抹消登録、継続検査」について

自動車の新規登録等の手続の利用状況が拡大した後、当該手続をオンライン化する予定であったが、「重点計画 2008」（平成 20 年 8 月 20 日 IT 戦略本部決定）において、50% 以上の利用見込みの確認が出来た手続について 2009 年度以降にサービスを開始するとの指摘があるところ。現在、利用の見込み及び利用される方式について検討を行っており、現時点において当該手続のオンライン化が未整備であり、利用促進の取組を行うことができない。そのため、利用促進策を対象とした本レビューの対象とすべき施策が存在しないことから、検証を行うメリットがないことから対象外とした。

- ・「海技免状の有効期間の更新」及び「操縦免許証の有効期間の更新」について

これらの手続は、5年に1回だけの手続であり、既に郵送申請又は代理申請により申請者自らが窓口へ行かなくとも申請が可能となっている中で、更に他の評価対象手続とも性質が異なり、人の生命・身体の安全等を担保するための制度であることから、身体適性等の更新要件を確認するために有効かつ真正な添付書類を別途郵送することが不可欠であるなど、申請書のみしかオンライン化に馴染まない性質をそもそも有しているため、その利用率（平成 21 年）は、海技免状が 0.013%、操縦免許証が 0.039%に止まっていた。

また、利用促進行動計画（平成 18 年 3 月）においては、年間申請件数の多い手続として計画の対象とされたものの、その後、対象を国民に広く利用されている手続に重点化して策定された「オンライン利用拡大行動計画」（平成 20 年 9 月 12 日 IT 戦略本部決定）の対象外となった。

このような中で、オンライン利用率が極めて低調である等の手続のオンライン化についてはメリハリの効いた対応を行うことが重要である旨のオンライン利用拡大行動計画や会計検査院の意見（平成 21 年 9 月）を受けて、今般、手続の見直しを行った結果、利用率が極めて低調で国民のニーズが小さく、行政事務の簡素化・効率化も見込まれない当該手続について平成 22 年 3 月の e-Gov（電子政府の総合窓口）への申請窓口の移行に併せてオンライン申請の運用を既に取り止めた。

以上のことから、利用促進に係る取組に関する検証を行うメリットがないことから対象外とした。

### 1.3 評価の視点及び手法

政府のオンライン利用促進に係る施策を踏まえ、オンラインのメリット拡大や使い勝手の向上等に係る、下記のようなオンライン利用促進の具体的取組内容と、それに伴う利用率の向上について確認する。

#### 【評価の視点】

##### (1) 利用者の利便性向上

- ・ 本人確認方法、添付書類等の簡素化、業務処理過程の見直し
- ・ 処理時間の短縮等のインセンティブ
- ・ システム操作、相談体制等の使い勝手の向上

##### (2) 広報、普及啓発

#### 【評価の手法】

- ・ 従来の紙等による申請を含めた全体の申請件数におけるオンライン申請件数の構成率を評価の指標として用いる
- ・ 利用促進に係る取組事例を検証
- ・ 現場の要望等を聴取

## 第2章 政府のオンライン利用促進にかかる施策の概要

---

### 2.1 e-Japan 重点計画（平成13年3月 IT戦略本部決定）

平成13年1月に我が国が5年以内に世界最先端のIT国家となることを目指し、「e-Japan戦略」（IT戦略本部決定）が策定された。これを具体化し、高度情報通信ネットワーク社会の形成のために政府が迅速かつ重点的に実施すべき施策の全容を明らかにするために本重点計画が策定された。

本重点計画では、「行政の情報化及び公共分野における情報通信技術の活用の推進」があげられている。その中で、行政と国民、企業等との間の情報化の中で重要な取組の一つである申請・届出等手続のオンライン化は、ごくわずかな手続に止まっていることから、国民等と行政との間の実質的にすべての申請・届出等手続を、2003年度までのできる限り早期にインターネット等で行えるようにするとされた。

また、手続のオンライン化に当たっては、事務自体をそのままオンライン化するのではなく、業務改革、省庁横断的な類似業務・事業の整理、制度・法令の見直しを実施するとともに、ワンストップサービス化を進め、行政の効率化、国民・事業者の負担軽減を実現する必要があるとされた。

### 2.2 IT新改革戦略（平成18年1月 IT戦略本部決定）及びオンライン利用促進のための行動計画（平成18年3月 CIO連絡会議報告）

国の扱うほとんどの手続においてインターネットによる申請等が可能となる一方で、使い勝手が利用者の視点に立ったものとなっていない等の理由から、国民・企業等による電子政府の利用は進んでおらず、国民・企業等利用者が利便性・サービスの向上を実感できていないことが課題となっていた。このため、IT新改革戦略では、「世界一便利で効率的な電子行政」の目標の一つとして「利便性・サービス向上が実感できる電子行政（電子政府・電子自治体）を実現し、国・地方公共団体に対する申請・届出等手続におけるオンライン利用率を2010年度までに50%以上とする」ことを定め、その実現に向けた方策として、「オンライン利用促進対象手続について、各手続の利用目標を含む利用促進行動計画を2005年度に策定・公表し、2010年度までにオンライン利用率50%以上を達成する」こととされた。

これに基づき、「オンライン利用促進のための行動計画」が策定され、当省関係の手続では8手続が対象となった。

### 2.3 オンライン利用拡大行動計画（平成 20 年 9 月 IT 戦略本部決定）

I T 新改革戦略において、2010 年度までに国の手続におけるオンライン利用率を 50%以上とする目標を設定し、利用促進対象手続を定めて行動計画を策定して取り組んできたところであるが、オンライン利用率が未だ低調であることから、これまでの取組を抜本的に見直し、対象を国民に広く利用されている手続に重点化し、重点手続分野ごとに目標を設定して、オンラインのメリット拡大、使い勝手の向上等の措置を集中的に講ずることとなった。

当省関係の手続では、今回、政策レビューの対象となっている 5 手続が重点手続となっている。

## 第3章 個別施策の評価

---

### 3.1 特殊車両通行許可申請

#### 3.1.1 手続の概要

##### (1) 特殊車両通行許可制度の意義

道路の構造は、ある一定の規格の車両が安全・円滑に通行することができるように設計されており、この規格を超える車両の通行は、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれがある。このため、幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径が政令（車両制限令）で定める最高限度を超える車両は、道路を通行してはならない。

しかしながら、実際の社会・経済活動に伴い、車両の使用目的や車両に積載する貨物の特殊性から、やむを得ず前述の最高限度を超える車両を通行させる必要が生じることがある。

そこで、車両の構造又は車両に積載する貨物の特殊性を審査し、必要上やむを得ないと道路管理者が認める場合に限って、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するために必要な条件（徐行、連行禁止、誘導車の配置、通行時間の指定等）を付して、最高限度を超える車両の通行を許可することができるとしている（道路法第47条の2第1項）。前述の最高限度を超える車両を通行させようとする者は、車両の諸元、積載物の内容、通行経路、通行の日時等を所定の書類に記入し、道路管理者に申請し、特殊車両通行許可証の交付を受けて、車両を通行させることができる。「特殊車両通行許可制度」とは、このような制度をいう。

<根拠法令>

道路法（昭和27年6月10日法律第180号）抄

#### 第47条の2

道路管理者は、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊であるためやむを得ないと認めるときは、前条第二項の規定又は同条第三項の規定による禁止若しくは制限にかかわらず、当該車両を通行させようとする者の申請に基づいて、通行経路、通行時間等について、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を附して、同条第一項の政令で定める最高限度又は同条第三項に規定する限度をこえる車両の通行を許可することができる。

2 前項の申請が道路管理者を異にする二以上の道路に係るものであるとき（国土交通省令で定める場合を除く。）は、同項の許可に関する権限は、政令で定めるところにより、一の道路の道路管理者が行うものとする。この場合において、当該一の道路の道路管理者が同項の許可をしようとするときは、他の道路の道路管理者に協議し、その

同意を得なければならない。

3 ～ 4 [略]

5 道路管理者は、第一項の許可をしたときは、許可証を交付しなければならない。

6 ～ 7 [略]

## (2) オンライン申請の導入

前述したとおり、道路は一定の大きさ・重さの車両の通行を前提として造られており、重量超過車両は橋梁など道路構造物に重大な損傷を与えることや、寸法超過車両は重大な交通事故の発生につながるおそれがあることから、道路構造の保全と交通の危険防止の観点から、特殊車両通行許可制度の適正な運用を図る必要がある。

特殊車両オンライン申請システムは、e-Japan重点計画（平成13年3月IT戦略本部策定）を受け、職場や自宅のパソコンとインターネットを利用して、申請書の作成及び許可証の取得を実現することで、申請者の利便性を向上させ、特殊車両通行許可申請の大幅な増加を図る目的で平成16年3月より導入された。

## (3) 特殊車両オンライン申請システムの概要

特殊車両オンライン申請システムは、以下のシステムから構成される。

### i 受付システム

申請書の受け付け、電子認証による申請者の本人確認や申請書が原本であるかの確認、車検証情報検索参照システムから転送された自動車検査証データの生成、申請書の各地方整備局の窓口（申請審査業務支援システム）への振り分け及び許可証の交付を目的としたシステム。

### ii 申請審査業務支援システム

受付システムから転送された申請書の受領と審査状況の管理、申請手数料額の確定、許可証の作成及び受付システムへの転送を行うことを目的としたシステム。

### iii 申請支援システム

申請者が電子的に申請書の作成を可能とすることを目的としたシステム。

### iv 算定支援システム

電子的に提出された申請書について電算算定による審査、通行経路の連続性等の確認を行うことを目的としたシステム。

### v 道路情報データベースシステム

申請書の付属書類である通行経路表及び通行経路図を作成する際、必要な道路情報を提供することを目的としたシステム。

### vi 車検証情報検索参照システム

「自動車登録検査業務電子情報処理システム（MOTAS）」から自動車検査証データを取得し、各システムの要求に応じて自動車検査証データの検索参照を可能とするシス

ム。

vii 許可データベースシステム

道路管理者が発行した許可データを蓄積し、申請者が必要とする許可情報を検索・提供することを目的としたシステム。

viii 違反判定システム

全国に設置される車両重量自動計測装置より計測データを収集し、許可データベースシステムと照合することで違反内容を判定することを目的としたシステム。

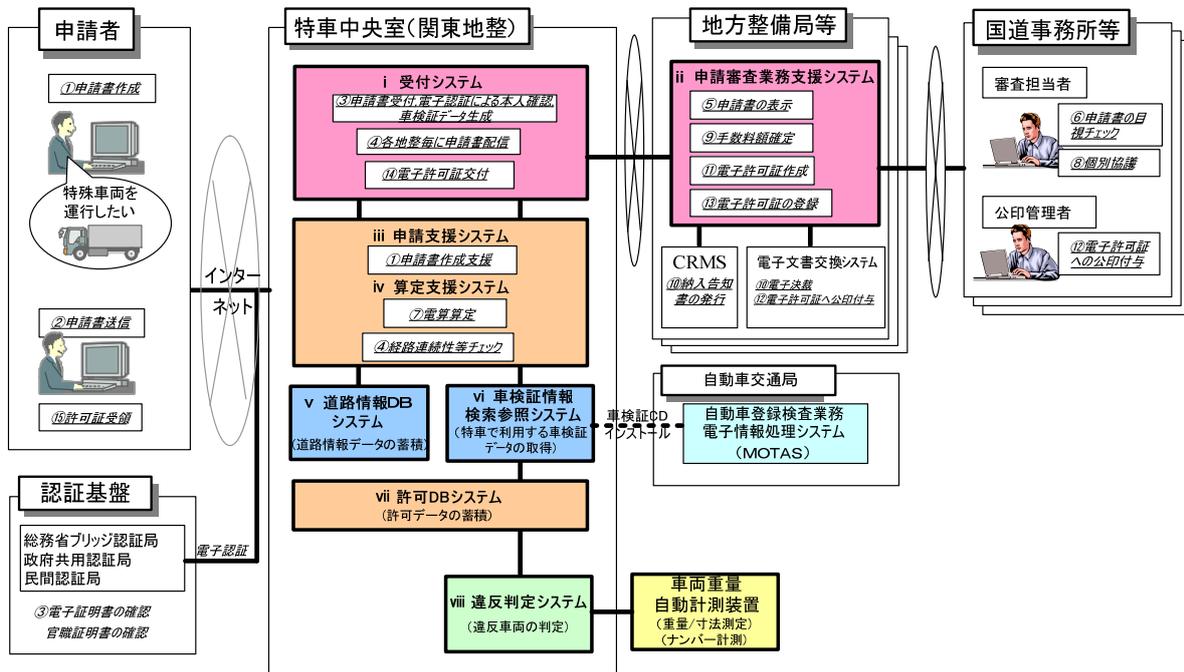
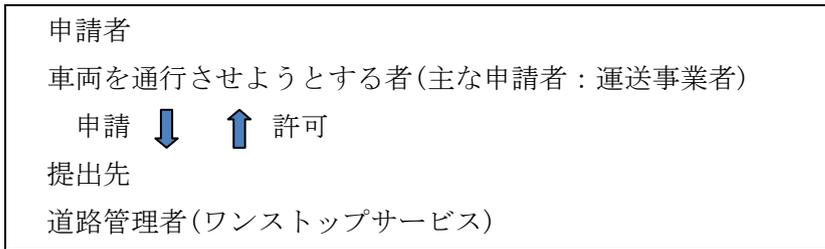


図 3. 1. 1 特殊車両オンライン申請システムの概要図

<申請の流れ>

特殊車両通行許可申請は、車両を通行させようとする者が行う。これは、当該車両の通行に関して責任を有し、かつ、通行させる意思がある者と解され、主に運送事業者等が申請者となる。

申請は、車両を通行させようとする道路の道路管理者に行えばよいが、当該通行経路が2以上の道路管理者の管理する道路にわたる場合は、そのうちの一つの道路管理者の窓口申請書を提出すれば、受理した窓口の道路管理者が、その経路にあたる他の道路の道路管理者と協議を行った上で、一括して許可又は不許可の判断をすることができることとなっている。



【オンラインによる申請から許可まで】

申請支援システムを利用して作成された申請書は、インターネットを経由して提出(送信)され、受付システムから申請者の選んだ申請窓口へ転送されてそこで審査が行われる。申請窓口で審査が済んだものについては許可証が作成され、再び受付システムから申請者のもとへ許可証が交付(送信)される。

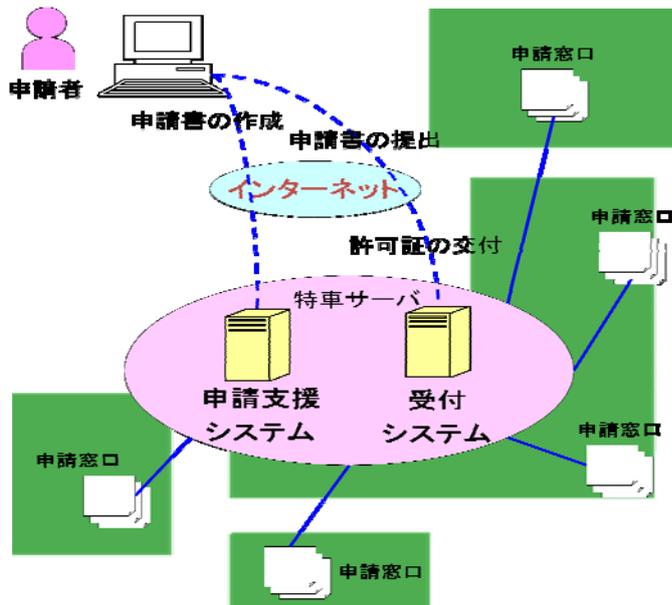


図3. 1. 2 オンラインによる申請手続きの流れ

3.1.2 利用促進施策の概要

(1) オンライン申請の意義

オンライン申請の利用率を向上させることで特殊車両通行許可申請を増大させ、無許可車両の防止や事業者のコンプライアンス意識の向上を図り、もって、特殊車両通行許可制度の適正な運用を図るため、オンライン利用の促進のための以下の施策を実施した。

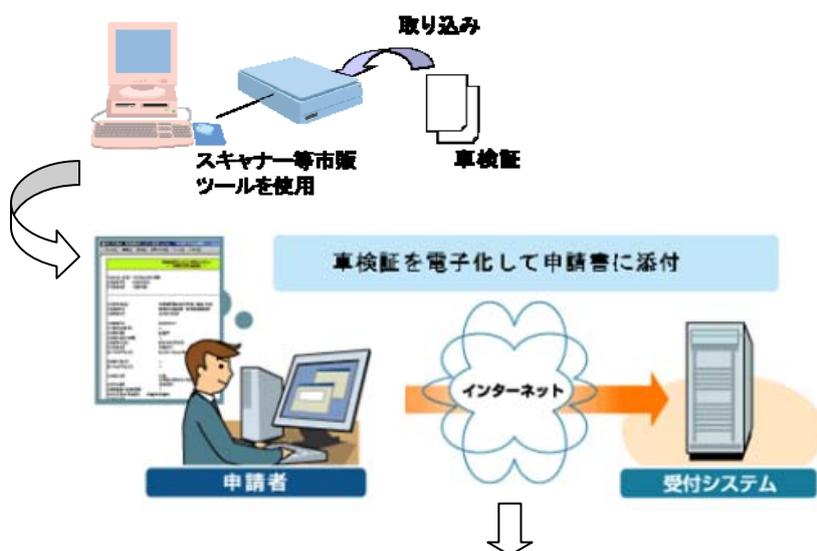
(2) 「オンライン利用促進のための行動計画」に掲げられた施策

① 自動車検査証の添付不要化

申請に必要な書類として、通行させようとする車両の諸元が適正であるか、また、連

結車両の場合は牽引が可能な車両であるかを審査するため、自動車検査証の写しを添付することとなっており、申請者は自ら自動車検査証を電子化した上で申請書に添付して提出しなければならなかった。このため、国土交通省自動車交通局の「自動車登録検査業務電子情報処理システム（MOTAS）」で管理されている自動車登録検査情報から審査に必要な自動車検査証情報が取得できるよう「車検証情報検索参照システム」の機能開発を行い、平成 18 年度から自動車検査証の添付を不要化した。

【自動車検査証添付不要化前】



【自動車検査証添付不要化後】

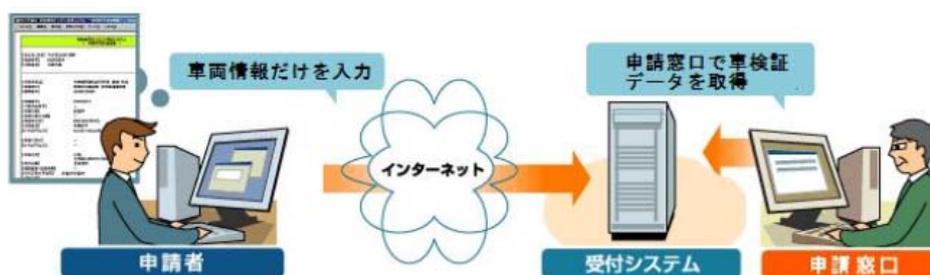


図 3. 1. 3 自動車検査証の添付不要化

② 許可証交付のオンライン化

申請者が窓口まで出向くことなく許可証を受領できるよう、国土交通省で運用する「総合的文書管理システム」及び「公文書作成システム」と連携させることで電子的に許可証の作成を可能にし、平成 18 年度から許可証のオンラインによる交付を開始した。このことにより、申請者がオンライン申請を利用した場合、申請から許可証の受領まで一貫してオンラインで完結することとなった。

### 【許可証交付のオンライン化前】



### 【許可証交付のオンライン化後】

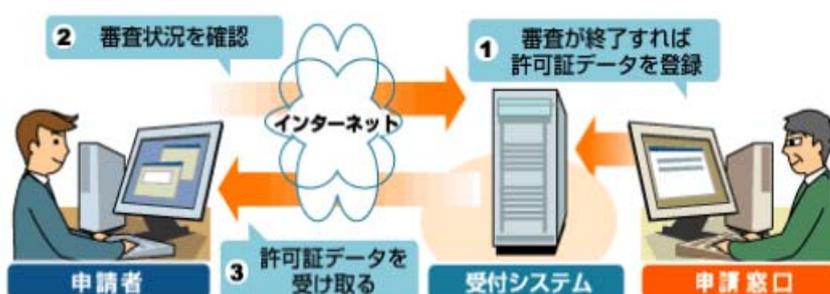


図3. 1. 4 許可証交付のオンライン化

### ③ 広報・普及活動

特殊車両通行許可申請の主な申請者は運送事業者であり、次いでクレーン等の大型建設機械を専門に扱う建設業者が多く、当該2業種で申請者全体の約90%を占めている。また、本人（車両を通行させようとする者）に代わって代理人が申請手続を行う代理人申請も受け付けており、申請全体の約20%が行政書士による代理人申請である。

これらの業種に対して重点的に広報・普及活動を行うことがオンライン利用の促進に有効であると考え、これまでもトラック協会や行政書士会などを対象に講習会を実施しているところである。（平成21年度に全国で計21回開催）

また、オンライン申請のホームページ（<http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/>）において「よくある質問と回答」を随時更新し、オンライン申請の利便性を紹介している。

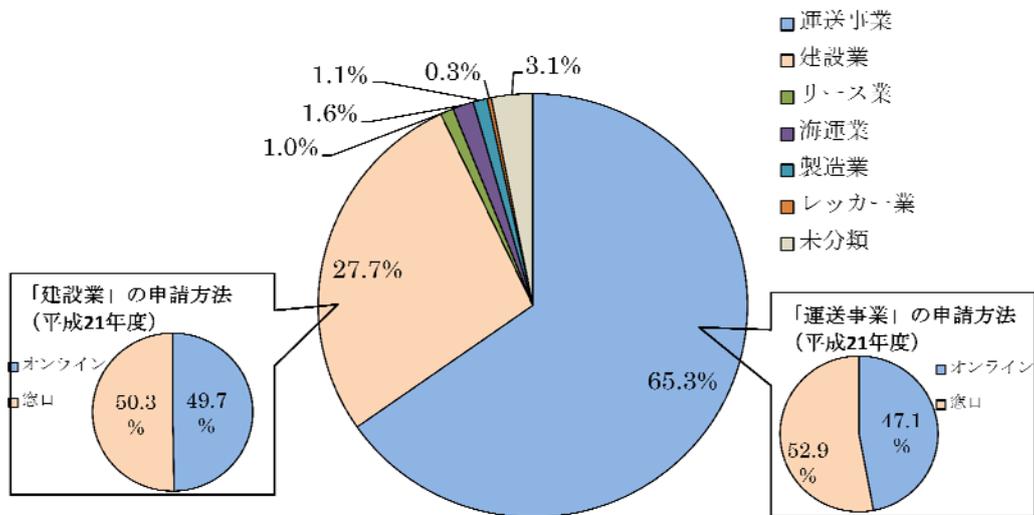


図3. 1. 5 申請者の業種別割合(平成 21 年度)

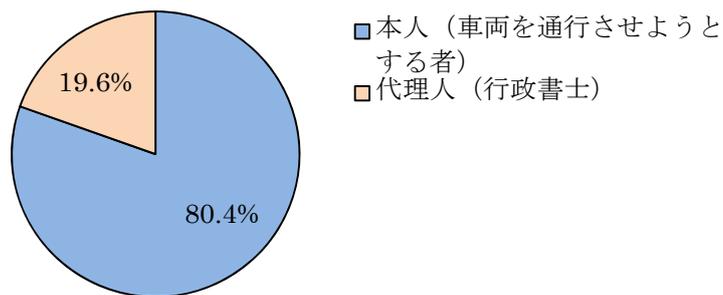


図3. 1. 6 申請者の種別(平成 21 年度)

表3. 1. 1 平成 21 年度に実施した講習会の対象者

講習実施機関	対 象 者
北海道開発局	(社)北海道トラック協会、(社)旭川地区トラック協会
東北地方整備局	(社)秋田県トラック協会
関東地方整備局	東京都行政書士会
北陸地方整備局	(社)新潟県トラック協会
中部地方整備局	(社)岐阜県トラック協会、愛知県行政書士会、 運行管理者等基礎講習受講者
近畿地方整備局	(社)大阪府トラック協会及び荷主団体
九州地方整備局	(社)福岡県トラック協会、(社)佐賀県トラック協会、 (社)長崎県トラック協会、(社)熊本県トラック協会、 (社)大分県トラック協会、(社)宮崎県トラック協会、 (社)鹿児島県トラック協会、鹿児島県行政書士会

### (3) 「オンライン利用促進のための行動計画」に掲げられた施策以外の取組み

#### 審査期間短縮の取組み

行政手続法（平成5年法律第88号）第6条の規定に基づき定められた審査に要する期間の目安である標準処理期間は、新規・変更申請の場合は3週間以内、更新申請の場合は2週間以内とされているが、直轄の事務所においては、平成19年度から審査期間短縮の取組みを行い、他の道路管理者と協議のないオンライン申請の審査は10日以内に処理することを目標に、審査事務の効率化に努めているところである。

### 3.1.3 施策の現状分析

#### (1) 現況把握

##### ① 評価の視点と評価指標

利用促進施策の効果として、「IT新改革戦略」（平成18年1月IT戦略本部決定）で定められた「オンライン利用率を2010年度（平成22年度）までに50%以上とする目標が達成できたか」について、平成21年度の特種車両通行許可申請におけるオンライン申請の割合を算出し、「平成21年度オンライン利用率」を指標として評価を行う。

また、オンライン申請開始以降の平成16年度から平成21年度までの申請件数及びオンライン申請の割合を算出し、「申請件数及びオンライン利用率の推移」からオンライン利用の促進が「特種車両通行許可制度の適正化に寄与したか」について評価を行う。

##### ② オンライン申請件数と窓口申請件数の現況

直轄国道におけるオンライン申請開始以降の平成16年度から平成21年度までの窓口とオンラインの申請件数は下表のとおりである。

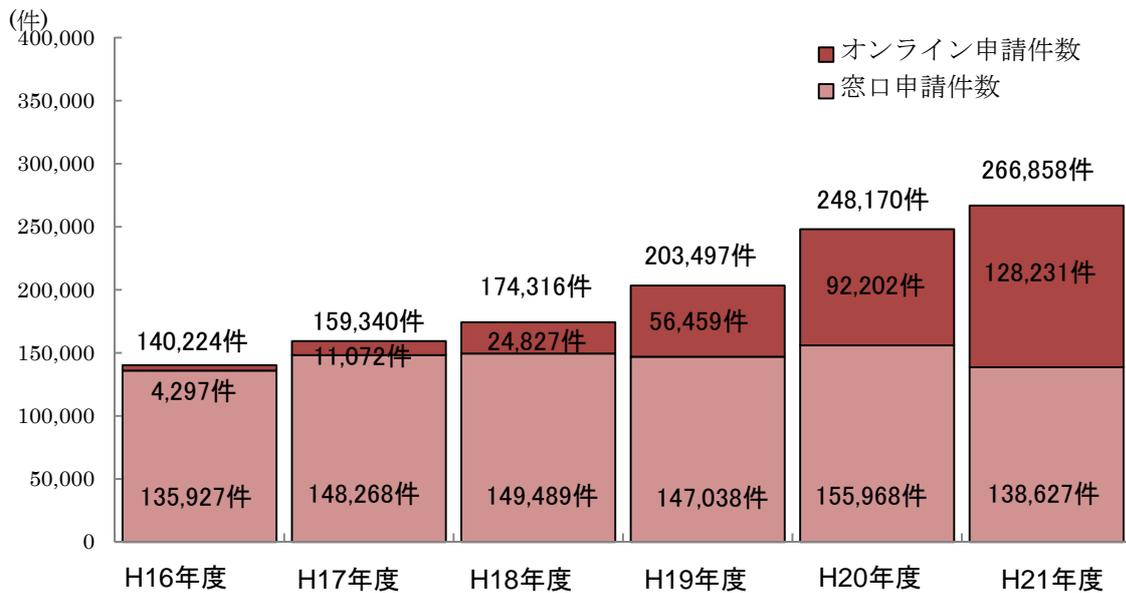


図3. 1. 7 オンラインと窓口の申請件数の推移

## (2) 施策の現状分析

- ① 「オンライン利用率を 2010 年度(平成 22 年度)までに 50%以上とする目標が達成できたか」

平成 21 年度の直轄全体の申請件数は 266,858 件となっており、そのうちオンライン申請件数は 128,231 件であり、オンライン利用率は 48.1%である。

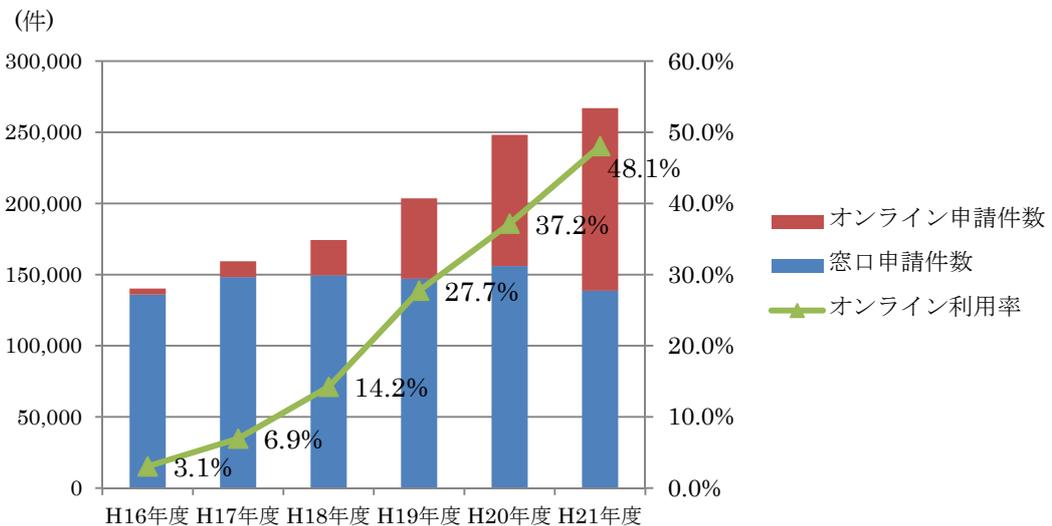


図3. 1. 8 オンライン利用率の推移

オンライン申請件数は平成 16 年度以降着実に増加し、近年で見ると平成 20 年度で前年度比約 1.63 倍 (35,743 件増)、平成 21 年度で約 1.39 倍 (36,029 件増) となっている。一方で、窓口申請件数は平成 16 年度以降平均 145 千件で推移しており、平成 21 年度に

においては前年度から減少に転じている。

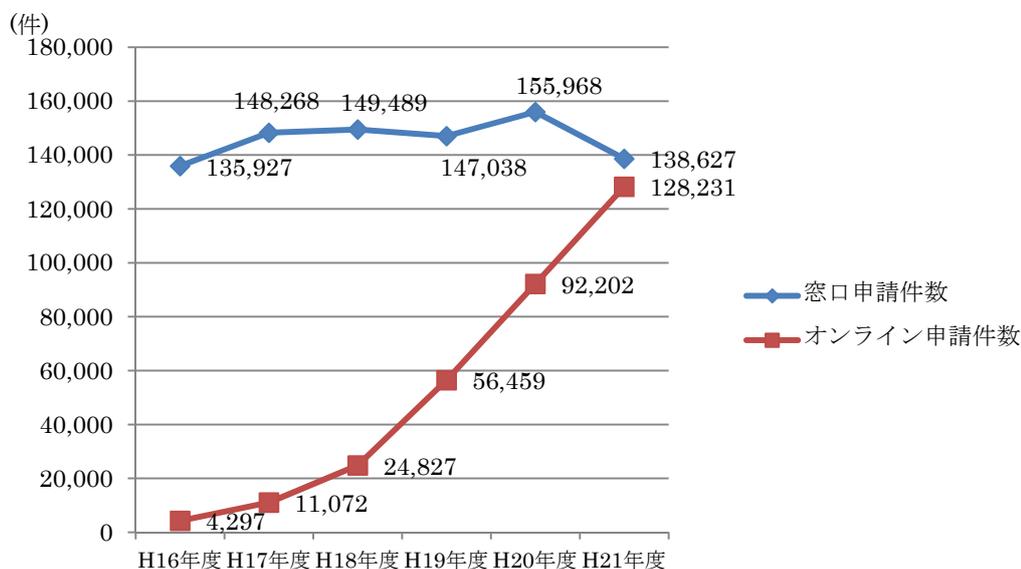


図3. 1. 9 オンラインと窓口の申請件数の変化

次に、利用促進施策として行った「自動車検査証添付不要化」及び「許可証交付のオンライン化」について、オンライン利用者への運用支援及びシステム監視を目的に設置されている特車運用事務局（関東地方整備局に設置）において、平成21年度に利用者から受付けた問い合わせの中から両機能に関するものを抽出し、利用状況を把握した。

【許可証のオンライン化に関するもの（全137件）】

- ・許可証収納ファイルの展開方法 77件
- ・許可証取得に関するシステムの操作方法 29件
- ・申請者のパソコンで起きた事象に関する相談 14件
- ・その他（手数料納付、いつ許可が出るか等） 17件

許可証は圧縮されたファイルにより申請者に交付されるため、ファイルの展開方法に関する問い合わせが多かったが、ホームページに掲載する環境設定プログラムを実行していただくことで解消でき、利用者に理解をいただいている。その他、システム操作に関する問い合わせについても、ホームページで「よくある質問と回答」をご覧いただくことで解決されている。また、本機能に対する苦情や不満はなかった。

【自動車検査証添付不要化に関するもの（全14件）】

- ・申請窓口から自動車検査証の写しを求められたことに関する問い合わせ 14件

通常、自動車登録検査業務電子情報処理システム（MOTAS）とシステム連携することによって、自動車検査証の写しの添付は不要であるが、自動車検査証を取得してすぐに特殊車両通行許可申請がされた場合は、情報がシステムのデータベースに反映されていないことがあり、結果、申請者に自動車検査証の写しを求めることとなる。問い合わせ14件すべてがそのことに関するものであったが、本機能に対する苦情や不満はなかった。

これらから、前掲の問い合わせが多かったものについてはホームページ上での周知不足が考えられるが、機能に対する苦情や不満がなかったことから申請者に特に問題なく利用されており、利便性向上のために行った両機能開発は、適正であったと考えられる。

② 「特殊車両通行許可制度の適正化に寄与したか」

オンライン申請開始以降、直轄全体の申請件数は平成 16 年度には 140,224 件であったのが平成 21 年度には 266,858 件と約 2 倍に増加した。窓口申請は平成 16 年度 135,927 件から平成 21 年度 138,627 とほぼ横ばいであったが、オンライン申請件数は平成 16 年度 4,297 件から平成 21 年度 128,231 件と大幅に増加した。

特殊車両通行許可申請が増加する要因としては、例えば直轄工事では、平成 13 年度から、請負者が工事の施工において特殊車両を通行させる場合は、特殊車両通行許可を得ていることを確認しなければならないことを土木工事共通仕様書(案)で規定するなど、事業者を法令遵守へ向かわせる周辺環境の変化も要因の一つとして考えられるが、平成 10 年度から平成 21 年度までの申請件数の変化をしてみると、オンライン申請が開始する平成 16 年度以前までは大きな変化は見られず、平成 16 年度以降に大きく増大していることがわかった。

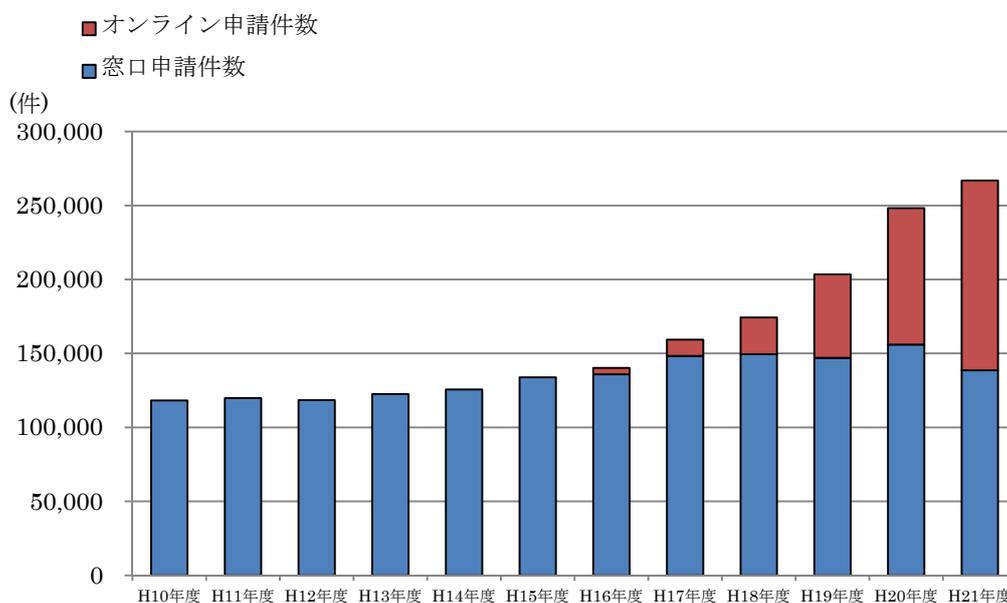


図 3. 1. 10 オンライン開始前から見た申請件数の推移

【参考：土木工事共通仕様書（案）】

第 1 編 共通編
第 1 章 総則
第 1 節 総則

1-1-32 交通安全管理

12. 請負者は、建設機械、資材等の運搬にあたり、車両制限令（昭和36年政令第265号）第3条における一般的制限値を超える車両を通行させるときは、道路法第47条の2に基づく通行許可を得ていることを確認しなければならない。

③ その他の効果

直轄の事務所において、利用促進施策として行ってきた審査期間短縮の取組みにより、他の道路管理者と協議のないオンライン申請については、平成16年度平均14.0日から平成21年度平均8.9日まで短縮できたが、窓口を含めた審査事務の全般にわたった効率化により、特殊車両通行許可申請全体の審査期間も平成19年度平均20.9日から平成21年度平均17.8日へと短縮された。

申請経路が他の道路管理者にもわたる場合に行う道路管理者間協議が審査期間を長くする原因の一つであるが、例えば、協議する際に参考として類似の回答書の写しを添付するなどして協議時間を短縮させる取組みや、車両がある程度定型化できる申請者毎の車両諸元表を作成し、車両諸元のチェックに要する時間を短縮させる取組みなど様々な取組みを実施しており、申請件数全体が増加するなかで、特殊車両通行許可申請に係る審査期間を短縮させる効果が結果として現れた。

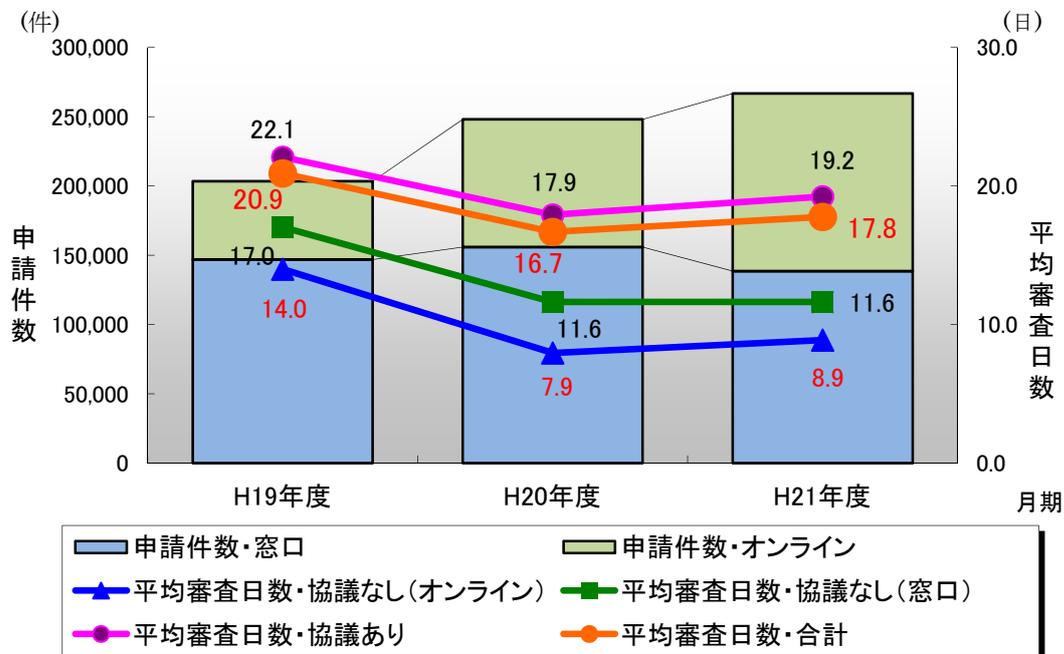


図3. 1. 11 年度別事務処理状況

### (3) 因果関係分析

これまで行ってきた利用促進施策を補足し、今後の更なる利用促進を図るため、オンライン利用者及び非利用者の意見・要望を聴取し、それらを基に今後の施策に反映させるための課題を抽出する。

#### ① 利用者の要望を整理

特車運用事務局において、平成 21 年度に利用者から受付けた問い合わせの中から、オンライン申請に関する要望として 51 件抽出した。

利用者から受け付けたシステム改善に関する要望には、申請書の付属書類である通行経路図を作成する際、デジタル地図の使い勝手に関するものがあったほか、エラーメッセージに何が誤りなのかを表示してほしいというものや、車両等の申請情報の入力を省力化してほしいというものがあった。

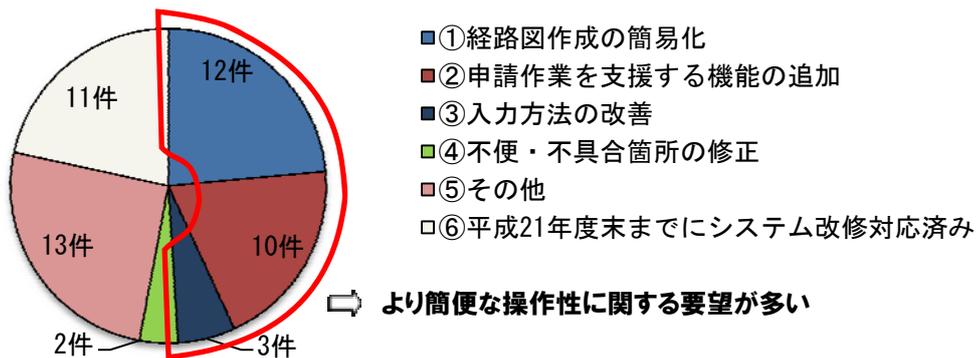


図 3. 1. 12 オンライン利用者の要望

#### ② 非利用者アンケート結果を整理

平成 22 年 3 月に、中国地方整備局管内の 9 箇所（鳥取、倉吉、松江、浜田、岡山、福山、三次、広島、防府）の申請窓口において、オンライン申請を利用せず、申請書を窓口を持参した者を対象にアンケート調査を実施し、以下のとおり整理した。（サンプル数：63）

##### 1) オンライン申請の認知度

オンライン申請があることを知っているかの間に対して、約 80%が知っていたと回答したことから、これまでの広報・普及活動は適正であったと推察される。

オンライン申請があることを知っていたか（総数 63）

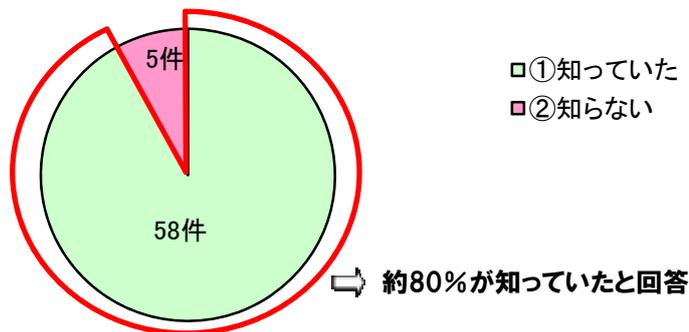


図3. 1. 13 非利用者アンケート（オンライン申請の認知度）

2) オンライン申請しない理由及び改善してほしい点

オンライン申請しない理由及び改善してほしい点の双方とも、電子認証を行うための費用負担に関する意見が多かったほか、オンライン申請をしない理由として、システムの操作性やオンライン申請をしても窓口より審査期間がそれほど大きく変わらないという意見があった。

i オンライン申請を利用せず窓口申請とする理由（総数 121 複数回答）

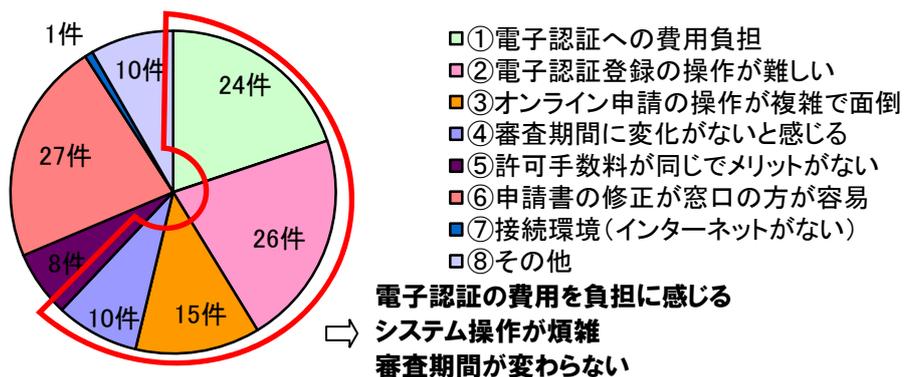


図3. 1. 14 非利用者アンケート（窓口申請とする理由）

ii どのような点が改善されれば、利用してもよいと考えるか（総数 83 複数回答）

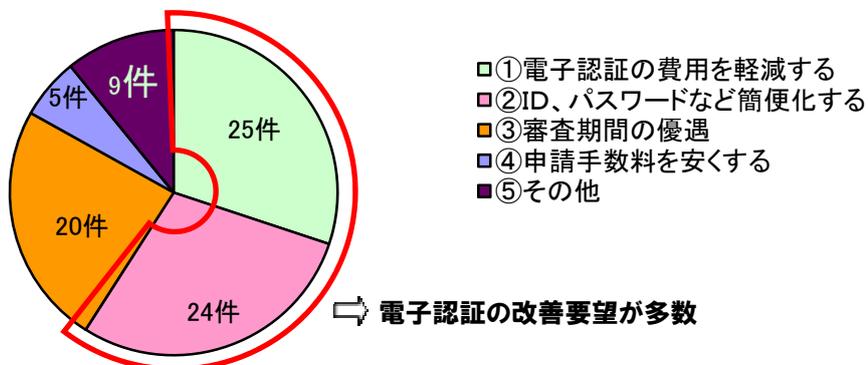


図3. 1. 15 非利用者アンケート（改善要望）

### 3.1.4 評価結果

評価結果は次のとおりである。

#### (1) オンライン利用率を視点とした施策の評価

- ① 「オンライン利用率を 2010 年度(平成 22 年度)までに 50%以上とする目標が達成できたか」

「自動車検査証添付不要化」及び「許可証交付のオンライン化」は申請者に問題なく利用されており、当該施策は適正であったと考えられる。

これらオンライン利用促進のために行った施策によりオンライン申請件数は着実に増加し、平成 21 年度オンライン利用率は 48.1%であり、また、近年の増加傾向から推察すると、平成 22 年度までにオンライン利用率 50%以上は達成できる見込みである。

- ② 「特殊車両通行許可制度の適正化に寄与したか」

全体の申請件数は約 2 倍に増加したが、窓口申請件数はほぼ横ばいに推移し、オンライン申請分が純増するかたちとなった。

結果として、オンライン利用の促進が全体の申請件数を増加させたことが推察され、道路を安全に通行するための手続きを遵守する車両が増加したこととなり、大型車両の通行の適正化に寄与したと考えられる。

#### (2) 因果関係分析

これまで行ってきた利用促進施策を補足し、今後の更なる利用促進を図るための施策に反映させるため、利用者の要望・非利用者アンケートの結果をまとめた。

- ① 利用者の要望を整理

平成 21 年度に利用者から受け付けたオンライン申請に関する要望のうち、主なものは以下のとおりである。(総数 51 件)

- ・経路図作成の簡易化 12 件
- ・申請作業を支援する機能の追加 10 件
- ・入力方法の改善 3 件

→ より簡便な操作性に関する要望が多かった(全 51 件中 25 件)

- ② 非利用者アンケートの結果

オンライン申請非利用者に行ったアンケート結果のうち、主なものは以下のとおりである。(サンプル数：63)

- i オンライン申請を利用せず窓口申請とする理由(総数 121 複数回答)
  - ・電子認証への費用負担 24 件
  - ・電子認証登録のシステム操作が難しい 26 件
  - ・オンライン申請のシステム操作が複雑で面倒 15 件

- ・審査期間が変わらない 10 件
- 主な理由として操作が煩雑、審査期間が同じなど（全 121 件中 75 件）
- ii どのような点が改善されれば、利用してもよいと考えるか（総数 83 複数回答）
  - ・電子認証の費用を軽減する 25 件
  - ・ID、パスワード方式などに簡便化する 24 件
  - 電子認証の改善に関する要望が多かった（全 83 件中 49 件）

## 3.2 自動車の新車新規登録等

### 3.2.1 手続の概要

#### ①自動車の新車新規登録等に関するオンライン申請の概要

自動車の新車新規登録等に関するオンライン申請は、当該手続単独では行われておらず、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。）の中に含まれる一つの手続として行われている。

OSSは、自動車の保有に伴い必要となる各種の行政手続（検査・登録、保管場所証明（警察）、自動車諸税（国税・県税）の納税等）について、オンライン申請を活用してワンストップサービスを実現することにより、国民負担の軽減及び行政事務の効率化等を図ることを目的として実施されているところである。

なお、OSSのうち、自動車登録とは、所有権の確定を行い公証することにより、第三者への対抗を行う民事登録と、保安基準の適合性の確保、徴税、不正輸出防止、リサイクル、犯罪防止等に活用するという行政登録という両者の側面を目的及び効力のため、登録申請に基づき、自動車登録ファイルに登録を行うためにするものとなっている。

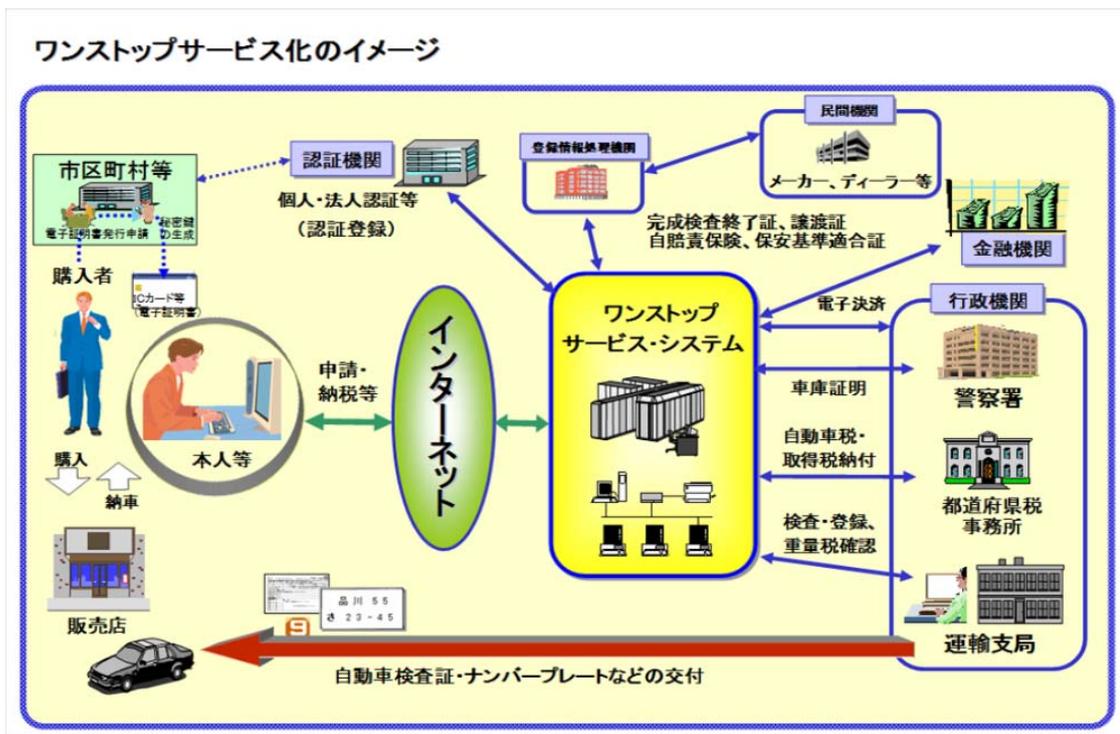


図 3. 2. 1

#### <根拠法令>

多岐にわたる制度に関係することから、多くの法令に規定されているところであるが、主な根拠としては以下の通りとなっている。

- ・行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律
- ・道路運送車両法 第7条第4項 第96条の2～第96条の14
- ・自動車の保管場所の確保に関する法律 第4条
- ・地方税法 第151条の12
- ・自動車損害賠償保障法 第9条 等

参考資料（P90～P97）を参照

#### ②自動車の新車新規登録等のオンライン申請を開始するに至った経緯

自動車の新車新規登録等のオンライン申請、すなわちOSSを開始する契機となったのは、平成10年度の小渕内閣総理大臣の所信表明演説を受けて発足したバーチャルエージェンシーであり、その4本柱のプロジェクトの一つとして始まったものである。

その後、関係省庁連絡会議等での検討を経て、平成17年12月26日に新車新規登録手続を対象として、東京、神奈川、愛知、大阪の4都府県で運用を開始した。現在は岩手、茨城、群馬、埼玉、静岡、兵庫を加えた計10都府県でOSSが稼働している。

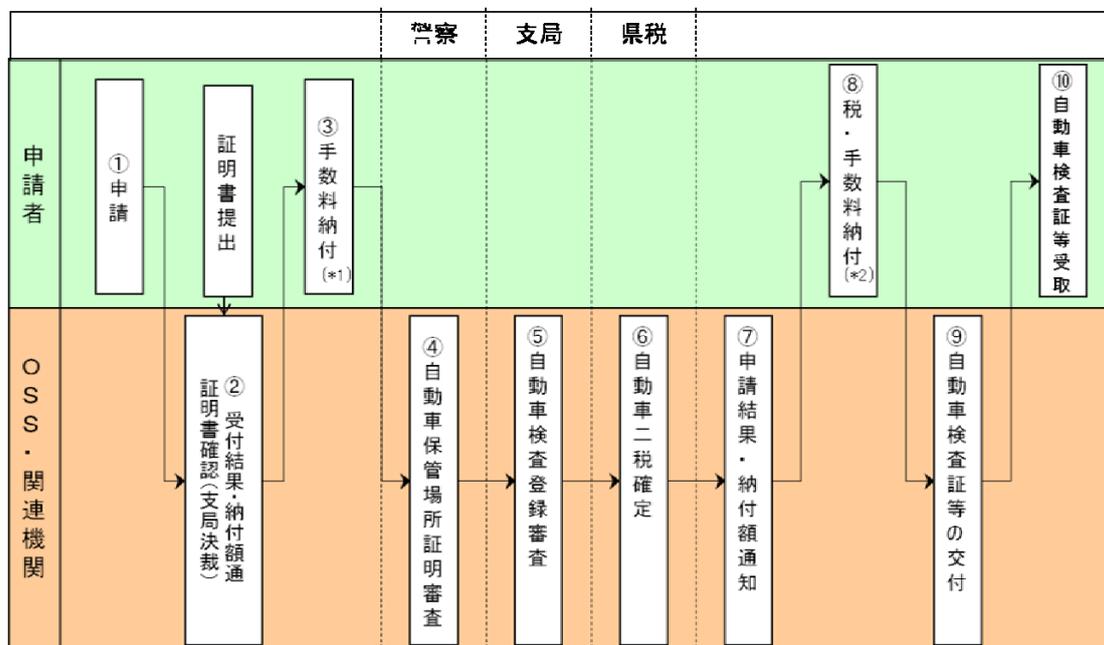
#### ③自動車の新車新規登録等のオンライン申請の流れ

自動車の新車新規登録等のオンライン申請の流れについては以下の通りとなっている。

- (1) 申請者より、該当する全ての手続に関する申請情報を送信
- (2) OSSシステムにおいて受付した情報を都府県税務当局、都府県警察本部及び国土交通省が保有する各接続サブシステムにおいて受付するとともに、都府県警察本部の接続サブシステム及び財務省歳入金電子納付システムで自動車保管場所証明申請手数料、自動車検査登録手数料に関する手数料額、納付番号等の納付にかかる情報を発行し、申請者にOSSシステムを通じて、通知
- (3) 申請者は、通知された手数料額、納付番号等を用いて、銀行より電子的に納付
- (4) 納付結果を確認ののち、都府県警察本部において自動車保管場所審査及び現地確認を実施し、問題がなければ自動車保管場所証明書を発行
- (5) 自動車保管場所証明書の発行後、国土交通省地方運輸局運輸支局において、自動車の検査及び登録にかかる審査を実施し、問題がなければ自動車登録検査業務電子情報処理システムに登録を行い、自動車重量税額を確定するとともに、自動車検査証を発行
- (6) 自動車検査証の発行後、都府県税務当局において、自動車税及び自動車取得税の税額を審査し、確定する

- (7) 自動車保管場所標章交付手数料、自動車重量税、自動車税及び自動車取得税の納付番号等の納付にかかる情報を発行し、申請者にOSSシステムを通じて、通知
- (8) 申請者は、通知された手数料額、税額、納付番号等を用いて、銀行より電子的に納付
- (9) 納付結果を確認の後、自動車検査証、自動車検査標章、自動車保管場所標章を交付
- (10) 申請者は窓口に出向き交付物を受領

なお、申請において住民基本台帳カードが用いられていない場合であって、一括申請システムを利用した場合には、本人確認を行うため(2)の時点で運輸支局に於いて印鑑登録証明書を確認することとしている。



(\*1)保管場所証明申請手数料、検査登録手数料  
(\*2)上記以外の税、手数料

図 3. 2. 2

### 3.2.2 自動車の新車新規登録等のオンライン申請の利用促進策の概要

自動車の新車新規登録等のオンライン申請の利用の促進を行うため、これまでに以下のような施策を実施してきている。

#### ①大量一括申請者向けの一括申請機能を導入（平成 18 年度）

当初の申請アプレット（※）は個人申請を想定していたもので、申請にあたり説明事項を確認しつつ複数のページを参照しながら入力をする必要があり、1 件の入力に十数分程度を要するものであったことから、大量の代理申請を取り扱うため、1 日に取り扱う件数が多い行政書士及びディーラーの団体等の大量一括申請者にとっては使いづらいシステムであった。そのため、申請者の業務体系に合わせた申請情報入力ソフトを申請者自らが開発することを前提に、大量一括申請者の申請データ入力作業を軽減するための一括申請機能を導入した。

（※）アプレットとは、Java で作成された WEB ブラウザ上で動作するソフトウェアであり、申請用のポータルサイトを閲覧することによりブラウザ上にダウンロードされるものをいう。これにより、申請者が、セキュリティを確保しつつ、特別な申請ソフトウェアを開発又は購入することなく申請することを可能としている。

#### ②印鑑登録証明書別送により本人確認を行うシステム及び運用を導入（平成 19 年度）

窓口申請において本人確認を行う観点から求めている印鑑証明書に代わるものとして、本システム上においては、申請時に住民基本台帳カード（住基カード）等の電子証明書を必須としていた。しかしながら、住基カードの普及が進まなかったため、大量一括申請者による代理人申請において、住基カード等電子証明の取得に代えて印鑑登録証明書を別送し、窓口を持ち込むことにより本人確認することも可能とする方式を構築した。

#### ③登録希望日を指定できる機能を導入（平成 21 年度）

大量一括申請者においては、ディーラーが車を販売する場面において、税額、保険料額等を見積り、契約を適切に進める観点から、自動車の登録日（税額等に影響）、自動車損害賠償責任保険の開始日（保険料額に影響）、納車日等について、あらかじめ目処が立つことが必要であることから、行政手続については登録日を重視するという営業上のニーズがある。一方で、OSS システムを利用した申請においては、警察及び運輸支局等での審査日数の目処が立ちにくい又は調整がしにくいため登録日の調整が困難であるという欠点があった。

このため、大量一括申請者からは登録日の目処を立てるようにしてほしい、という意見があったところであったが、意見に対応するために、平成 21 年 3 月に、審査にかかる処理期間の最大日数の目処を合意した審査の流れを都府県毎に関係機関と合意をし、これは主に登録日の後ろ倒しを抑制することとしたのに加え、想定した登録日より前に登録される恐れについての課題を解決する観点で、平成 22 年 1 月に申請者が申請時に登録希望日を指定できる機能を整備した。

#### ④全国各地における利用促進にかかる説明会の実施

全国各地において、ディーラー等が自動車販売にあたって申請方式をOSSとすることが重要であることから、ディーラーに対する利用促進のための説明会等を随時開催している。

### 3.2.3 施策の現状分析

ここでは、これまでの施策の現状を分析し、評価の視点及び方法に基づき、これまでの施策を分析するとともに、現時点での問題点を整理する。

#### ①評価の視点及び方法

自動車の新車新規登録等のオンライン申請については、これまで利用者の利便性向上に資する観点から、大量一括申請者向けの一括申請機能の導入、印鑑登録証明書別送により本人確認を行うシステム及び運用の導入及び登録希望日を指定できる機能の導入、といった施策を実施するとともに、全国各地における利用促進にかかる説明会の実施してきているところである。

これらの施策について、オンライン申請率を評価の視点として、政策評価を行う。

また、これらの政策評価に加え、現時点での利用者及び非利用者に対してアンケートを行い、課題を把握することにより、今後の課題と方向性に関する検討を行う。

#### ②利用率の推移

OSSの利用率は、図3.2.3にあるように、オンライン利用促進計画を策定した平成18年度では0.6%であったが、その後は、平成21年度では10.1%となり、平成22年11月単月では29.7%となっている。

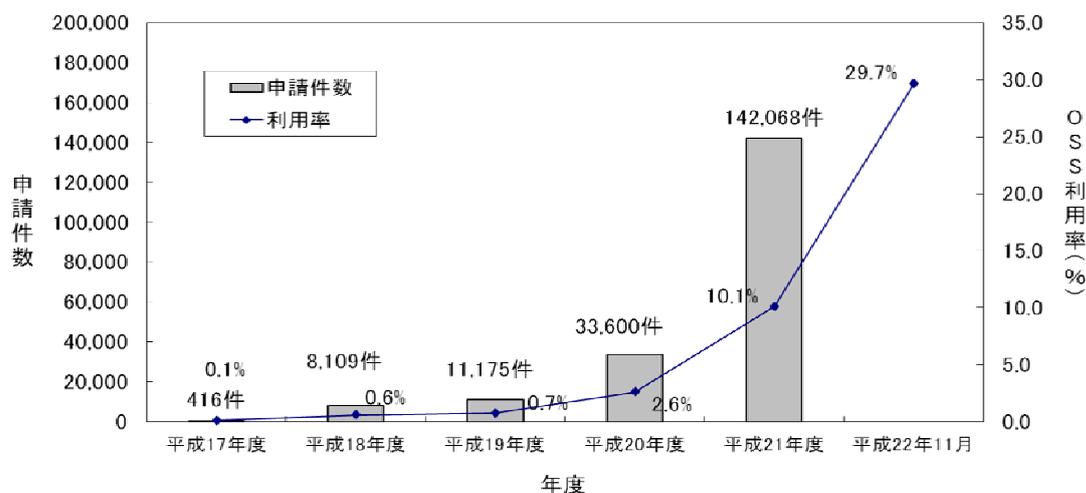


図3.2.3 OSSの年度別利用率の推移（稼動10都府県平均）

また、利用率の開始当初から平成 22 年 11 月までの月別の推移を示したものは図 3. 2. 4 となる。利用開始より、3 年間は 5.0%を下回る状況が続いていたところであるが、平成 21 年度に入り、利用率が上昇を始め、平成 21 年 10 月以降は利用率が 10.0%を超えるとともに、平成 22 年 11 月には 29.7%となっている。

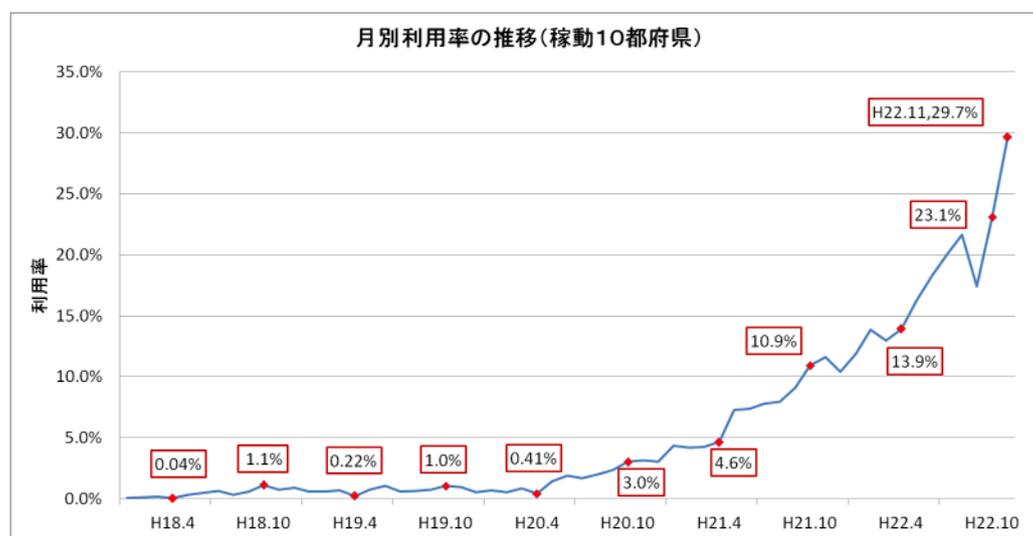


図 3. 2. 4 OSS の月別利用率の推移 (稼働 10 都府県平均)

なお、これらの利用率について、これまでに策定された 2 つの行動計画と照らし合わせると以下の通りとなる。

A) オンライン利用促進のための行動計画について

「オンライン利用促進のための行動計画 (以下「促進計画」という。)」では、平成 20 年度までに利用率を 19%とすることを目標として掲げていたが、平成 20 年度の利用率は 2.6%にとどまっており、目標に到達することはできなかった。

B) オンライン利用拡大行動計画について

平成 20 年 9 月に策定された「オンライン利用拡大行動計画」では、促進計画が OSS の稼働地域における利用率を目標として示していたのに対し、FD 申請も申請の電子化であることを鑑み、これを含めるものとし、全国の FD 申請及び OSS 申請の合算が平成 25 年度末までに 60%を超えることを目標としている。

この行動計画においては中間目標値が設定されており、平成 20 年度及び平成 21 年度の値はそれぞれ、55%及び 56%である。本計画に対する平成 20 年度及び平成 21 年度の利用率はそれぞれ 54.3%及び 57.4%となっており、平成 20 年度については中間目標値を達成することはできなかったが、平成 21 年度時点での目標値は上回っており、順調に推移している。

### ③アンケートの結果について

自動車の新車新規登録等のオンライン申請の利用率は平成 21 年度以降の利用率の上昇により、30%近くにまで上昇することで、オンライン利用促進行動計画の目標期間内での目標達成はできなかったが現時点では当初の目標を超えるとともに、オンライン利用拡大行動計画については順調に推移しているところである。一方で、FD申請を除く利用率については、稼働 10 都府県における利用率が、一般的なオンライン申請の目標値である 50%をこえているわけではなく、さらなる利用促進にむけて取組を継続することは必要不可欠である。

そこで、現時点での課題を把握する目的で、現在の利用をしている者及び利用していない者を把握するとともに、OSSのメリット、及び改善すべき事項について自由記述方式で稼働地域のディーラーに対して平成 22 年 7 月にアンケートを行ったところ 146 社及び 2 団体より回答があったところである。(アンケート様式は、参考資料 P 98)

以下、アンケートの取りまとめ結果を記載する。

#### A) 回答者の利用状況について

利用している者と利用していない者の回答の違いを分析するため、まずは平成 22 年 6 月期における利用状況を確認した。それらを利用率及び利用件数の観点でまとめると以下の通り。

表 3. 2. 1 アンケート回答者の OSS 利用率 (単位: 社)

実績無し	0%以上 10%未満	10%以上 25%未満	25%以上 50%未満	50%以上 75%未満	75%以上	合計
69	28	19	15	12	3	146

表 3. 2. 2 アンケート回答者の OSS 利用件数 (単位: 社)

実績無し	50 件未満	50 件以上 100 未満	100 件以上 300 件未満	300 件以上 1000 件未満	1000 件以上	合計
69	46	7	11	10	3	146

表 3. 2. 1 にあるとおり、実績無し又は利用率が 10%未満である者は 97 社、利用率が 10%を超える者は 49 社となっている。

また、OSSの申請件数については、実績無し又は 50 件未満である者は 115 社、50 件を超える者は 31 社となっている。

回答状況を踏まえ、平成 22 年 6 月期において利用実績がある者を「利用している者」とし、利用実績がない者を「利用していない者」として分析を行うこととした。

B) メリットについて

メリットについて、表3. 2. 3の8項目に分類した場合、その回答状況は以下の通りとなっている。

利用をしている者及び利用をしていない者の回答について、窓口出頭回数の軽減及び申請業務負担の軽減を掲げる者が多いという傾向は同じであり、大きな方向性としては特に差はないといえる。

その中で、利用をしている者の回答割合が高いものとして、処理時間が削減すること、24時間申請状況が確認できること、書類管理が効率化すること、申請の正確性があがること、業務が平準化されることなどが上げられている。

特に、これらの殆どについて利用率が10%以上の者からの回答であるところであり、これらのメリットは利用率が高ければ高いほど、享受しているものと考えられる。

表3. 2. 3 OSSのメリットに関する項目毎の回答者数

項 目	利用あり	利用なし	<参考> 利用率10%以上
① 窓口出頭回数の軽減	41	21	27
② 申請業務負担の軽減	31	27	21
③ ディーラー・ユーザーのコスト減	16	7	10
④ 処理時間（日数）の削減	12	4	9
⑤ 24時間申請・状況確認	6	1	6
⑥ 書類管理の効率化	4	2	3
⑦ 申請の正確性	4	1	3
⑧ 業務の平準化	4	0	4
<参考>回答状況	77	69	49

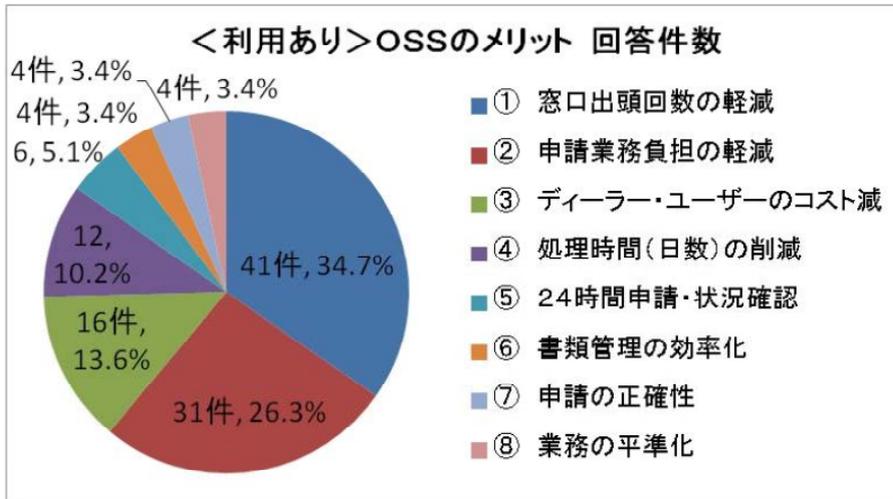


図3. 2. 5 非利用者のOSSのメリット回答件数

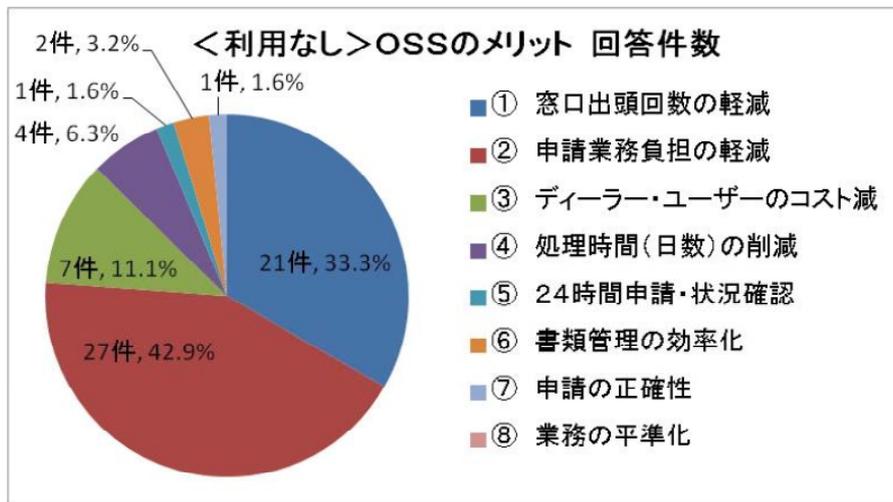


図3. 2. 6 利用者のOSSのメリット回答件数

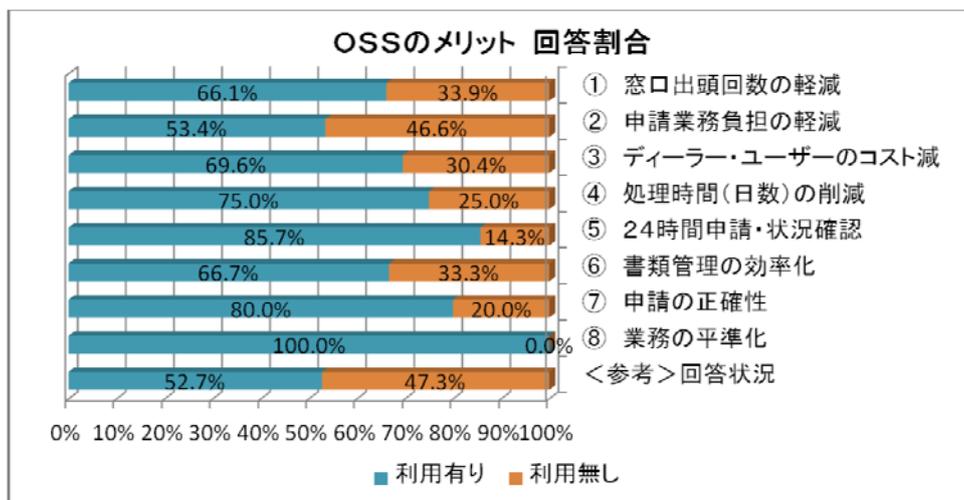


図3. 2. 7 OSSのメリットに関する非利用者及び利用者の回答割合

C) 改善すべき事項（利用しない理由）

改善すべき事項及び利用しない理由について、表3. 2. 4の11項目に分類した場合、その回答状況は以下の通りとなっている。

利用をしている者及び利用をしていない者の回答についても、更なる業務の効率化、申請処理日数の短縮、交付物の受取方法の改善、登録日指定機能の更なる強化、OSS制度・手続の周知などが指摘されているなど、基本的には、大きな方向性としては特に差はないといえる。

その中で、利用している者は、実際に利用していく中で運用面の課題を挙げており、行政・関係機関の連携を強化すべきというもの、登録手続をした日での交付物受領、早期の利用地域拡大を指摘している。

行政・関係機関等との連携としては、他の行政機関との連携のみならず、自賠償保険等の民間が発行する証明書関係の電子化システムとの連携強化も掲げる者、自動車登録番号標の希望番号システムとの連携強化等を掲げる者などがみられた。

利用をしていない者については、具体的な改善すべき事項を上げている事例は多くなく、前述の指摘に加え、メリットを想定できないこと、申請環境が高コストではないか、としてそれらを利用しない理由等に掲げているのが特徴である。

特に、利用していない者から指摘がある、メリットを想定できないこと、申請環境が高コストではないか、との指摘については、利用実績がない者に特に見られるが、10%を超えている者については、殆ど見られない。

表3. 2. 4 OSSの改善要望に関する各項目毎の回答者数

項 目	利用あり	利用なし	<参考> 利用率 10%以上
① 更なる業務の効率化	29	29	22
② 申請処理日数の短縮	27	18	17
③ 交付物の受取方法の改善	20	20	13
④ 行政・関係機関の連携強化	27	9	22
⑤ 登録日の指定機能を強化	19	13	13
⑥ 登録日に書類の交付を可能にする	12	5	9
⑦ OSS推進のための手続改善	9	7	7
⑧ OSS制度・手続の周知	5	4	3
⑨ 対象手続・地域の拡大	5	2	4
⑩ コスト削減への取組	1	4	0
⑪ OSSにメリットを感じない	4	10	1
<参考>回答状況	77	69	49

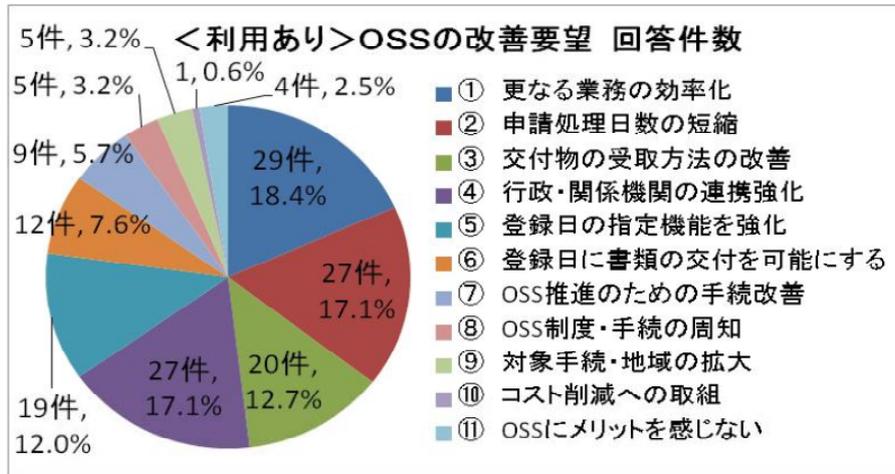


図3. 2. 8 非利用者のOSSの改善要望回答件数

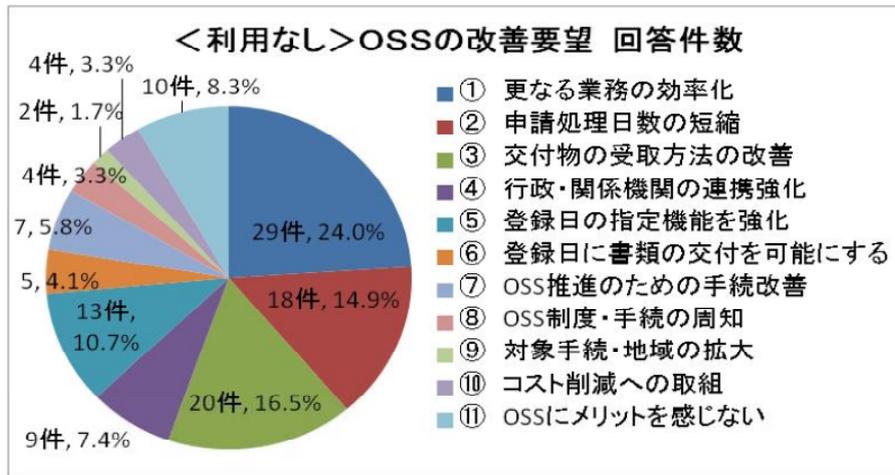


図3. 2. 9 利用者のOSSの改善要望回答件数

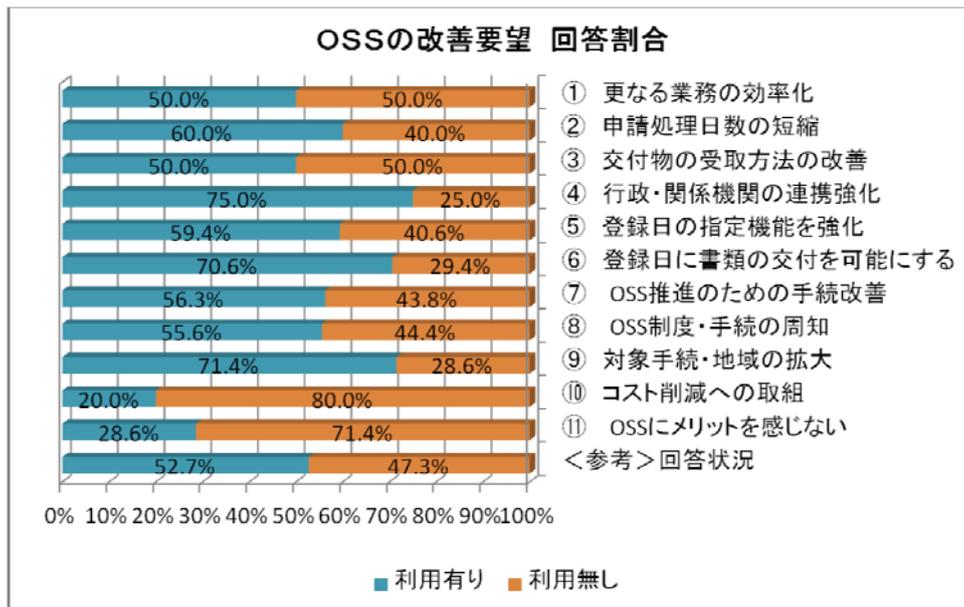


図3. 2. 10 OSSの改善要望に関する非利用者及び利用者の回答割合

#### D) アンケートまとめ（利用している者及び利用をしていない者の比較）

以上を踏まえれば、全体として、利用している者及び利用をしていない者の回答に大きな差はなかったともいえるが、利用者が実際に活用した上での具体的なメリット及び改善すべき事項を記載していることから、一定の相違点も見られた。

例えば、利用をしている者は警察署に向かう回数が削減し、また業務が平準化されるなど民間における業務改善が見られることを上げているとともに、デメリットとして登録日に関しても他の行政機関における審査が早まる時に、それを把握して、更なる処理期間の短縮につなげたいというものであった。

一方で、利用をしていない者については、大枠としては利用をしている者と方向性が類似しているものの、記述が具体的ではなく、OSSの現状に対する認識がえられていないことに起因する意見が多い。たとえば、住基カードを持っている者が少ないため或いは現行の紙申請で十分である等により利用するメリットは想像できない、申請環境の構築に対する補助を行うべき、登録日に関するリスクがある、として利用を躊躇するような意見も見られているところである。

#### E) アンケートの分析

これらを踏まえれば、利用をしている者においては、改善され提供されている現行の機能をベースとして、行政機関側での連携強化による審査・手続の迅速化、交付物の受け渡しの改善等の利便性の向上を求めている一方で、利用をしていない者においてはOSSに関する現在の機能で一定程度達成できることを改善すべき事項として指摘するなどOSSに関する知識等が十分ではないことに起因する意見を多く述べているといえる。

なお、両者に共通していることは、登録日を重視するという営業上のニーズに基づく意見を述べているところであり、これらの意見は引き続き十分に受け止め改善していくことは必要である。

#### ④自動車の新車新規登録等のオンライン申請に関する因果関係分析

ここでは、自動車の新車新規登録等のオンライン申請すなわちOSSの利用促進策と利用率の向上について、因果関係分析を行う。

OSSについては、まず、①大量一括申請システムが無く、OSSのHP上から申請を行う必要があったが、入力が1件あたり数十分かかることから、申請者利便に非常に乏しいものであったこと、②住基カードの普及率が2～3%である現状では、自動車の購入者のなかでの申請可能な者が限定されている状況であったこと、③保管場所証明等の審査が早く終わったときは登録がすぐに行われてしまう一方で、終わらない場合には遅れるといった登録日が申請時点で読めないことから売り上げ管理等に影響を及ぼすとして、登録日を重視する営業上「リスク」と見られていることなどが問題であった。

また、OSSについてそのメリットを知らないなどの問題があった。

これらにより、利用率が低迷していたものである。

これに対し、①一括申請システムによる申請を認めたこと、②住基カードによらない印鑑登録証明書の別送方式を認めたこと、③都府県ごとに審査の流れ・所要日数について明確にしてその結果をホームページに公開するとともに、登録希望日を指定できる機能を導入することを通じて、登録日について可能な限り目処をつくようにするなど、利用率の低迷の原因となっている事項の解決を図った。

また、④まだ使用していない者に、行政機関への来訪回数が減ることの利便性を認識していただくため、広報活動などを通じて、使用を促す取組を行った。

結果として、②及び④により、そもそもOSSを利用できない者をOSSの利用が可能となるよう促すとともに、ディーラー等における申請環境が整備されることなどを通じて、OSSの利用が可能ユーザが拡大したといえる。実際に日本自動車販売協会連合会の調べでは、平成18年度にOSSを利用したディーラーは133社であったのに対して、平成22年度においては206社となっている。

また、①により申請者利便を向上させるとともに③により申請者が重視する登録日への適合を行うことを通じてユーザ利便性が向上したといえる。実際に利用者からは更なる改善を求められているところであるが、一括申請機能がないことへの不満及び登録日が自由にならないことへの不満は非常に少ない。

さらに、OSSに対する認知度については、今後とも向上させていくことは必要ではあるが、これまででも認知度が向上しつつあることについては、前述の利用したディーラーの増加はそれを指し示しているといえる。

以上により、OSSの利用が可能な者を増加させたこと、OSSの利便性を向上させたこと、OSSの認知度が高められたことなどが、利用率の向上に寄与したものと考えられる。

(図3. 2. 11)

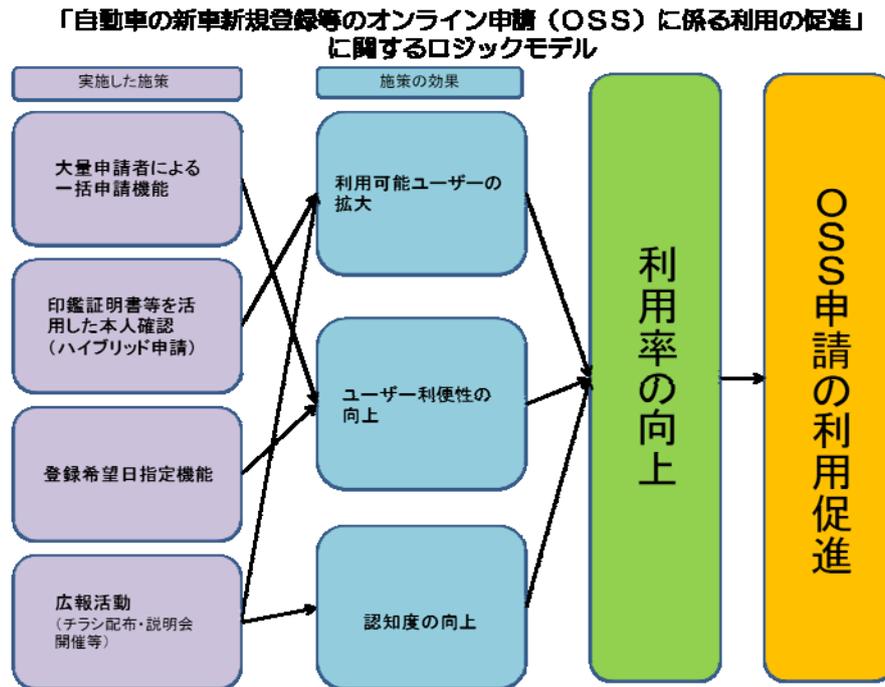


図3. 2. 11 ロジックモデル

### ⑤自動車の新車新規登録等のオンライン申請に関する問題点の整理

#### A) これまでの行動計画における問題分析

自動車の新車新規登録等のオンライン申請すなわちOSSの利用率については、平成20年度以前は低迷していたものが平成21年度以降は上昇している。すなわち平成19年度又は平成20年度に取られた措置が、まずは利用率の向上に大きな寄与をしていると考えられる。

それ以前に取られた措置は、一括申請機能の導入及び印鑑証明書等を活用した本人確認機能の導入である。

このことは、④に示したとおり、HPからの個別申請及び住基カードでしか本人申請をできないことがOSSの低迷に直結しており、これらが原因として、オンライン利用促進計画の目標を達成することができなかったといえると考えられる。

また、平成21年度後半からの利用率の急激な立ち上がりは、平成22年1月の登録日指定機能の導入に関連づけられるといえるが、これらの機能の導入等もあり、オンライン利用行動計画の中間目標値については、平成21年度より達成したと考えられる。

これらにより、過去の大きな問題点は、大きくは解決され、現在の利用率の向上につながっていると考えられる。

#### B) 現在の問題分析及び対応の方向性

利用率の向上の状況を鑑みれば、今後の利用促進策の効果はさらに拡大することが考えられるところであるが、一方でアンケートの結果を踏まえれば、現行においても一定の問題点があると考えなければならない。

多く掲げられているのは、現時点でも登録日を重視するという営業上のニーズをどのようにOSSシステムにおいて対応していくかということであるが、さらには行政機関間との連携強化による運用改善、自賠責保険等の民間が発行する証明書の電子化システムからの1日の情報提供回数を増やすことをシステム運営者等に働きかけ、関係する証明書情報のOSS側システムへの提供が遅れ必要時に電子的に取得することができない場面を減らすことにより使い勝手を向上させるとともに申請者等にこれらの電子化システムの利用を促すことなど、民間の関係システムとの連携を強化すべきとのニーズがある。

また、アンケートで明らかになったのは、現行のOSSにおいて多くの問題が解決されている一方で、当初の拒否感を抱えつつ、利用に至らないという者が多いと言うものであった。これらより、現時点での問題点を考えると、以下の通りと整理されると考えられる。

①利用している者へのアンケート結果から、利便性に関する事項として、登録日を重視するという営業上のニーズを背景に行政機関側の審査にかかる所要日数の改善、自賠責保険等の民間が発行する証明書等の関係システムとの更なる連携

②利用していない者へのアンケート結果から、OSSの利便性を想定できず、そもそも利用していないという意見があること

### 3.2.4 評価結果

OSSについては、当初大量一括申請システムが存在していない形で始まったこと、購入者が住基カードの保有者である場合のみに限定されていたこと、商慣行により登録日の目処が立つことが求められる中で行政側の審査の観点からあらかじめ明確にできないことの問題があるとともに、OSSに関する理解が少ないことなどの課題があった。

一方で、利用促進策を通じて、平成21年度以降に利用率が向上していることを踏まえれば、平成18年度以降実施されてきた、システム改修等を含む利用促進策は十分な効果を発揮しているものと理解できる。

一方で、アンケート調査等を踏まえ問題点を整理したところでは、現時点においても、システム上において商慣行との整合、行政側の運用改善、民間が発行する証明書関係システムとの連携強化等を通じて、ユーザ利便性の向上を図る必要があること、OSSを理解し利用することにより、現時点でOSSの利用をしていない者についてもそのメリットを享受させるために更なる新規利用を促す必要があること、といった課題があることが明らかになった。

この2点を踏まえ、自動車の新車新規登録等にかかるオンライン申請について、これまで取り組んできた利用促進策は最近の利用率向上に効果を発揮したものの、アンケートにより把握された課題の解決を通じて更なる利用率の向上が求められる、と結論することができる。

### 3.3 入出港の届出（特定港）、けい留施設の供用の届出（特定港）及び危険物の積込等の許可（特定港）

#### 3.3.1 手続の概要

##### (1) 手続の目的等

入出港の届出、けい留施設の供用の届出及び危険物の積込等の許可にかかる手続は、港内における船舶交通の安全と整とんを図ることを目的とした港則法に基づく諸手続であり、京浜港・阪神港・関門港等、全国 84 の特定港に適用されている。

これらの手続は、特定港に置かれている港長が、港則法の目的を達成するため、船舶の動静を把握し、又は適切な監督を行うにあたって必要となる船舶の動静等に関する届出等であり、それぞれの手続の概要は以下のとおりである。

（※ 特定港とは、きつ水が深い船舶が出入できる港又は外国船が常時出入する港であって、政令で定めるものをいう。）

##### ① 入出港の届出

入出港の届出（以下「入出港届」という。）は、総トン数 20 トン以上の船舶が特定港に入港し、又は出港する際に、当該船舶から港長に対して船名、総トン数、入出港の日時、停泊場所、積載貨物の種類等を届け出る手続である。

##### ② けい留施設の供用の届出

けい留施設の供用の届出（以下「係留施設使用届」という。）は、特定港内に設置されている係留施設に、総トン数 500 トン以上（一部の港にあっては総トン数 300 トン）の船舶が停泊する場合、当該施設の管理者から港長あて、停泊する船舶の船名、係留施設の名称、係留の用に供する期間等を届け出る手続である。

##### ③ 危険物の積込等の許可

危険物の積込等の許可（以下「危険物荷役許可申請」という。）は、危険物を積載した船舶が有する危険性及び事故発生時の災害の規模に鑑み、港内においてこれらの危険物が荷役されている事実を把握するとともに、その監督下におくため、特定港内における危険物の積込、積替又は荷卸等の行為を許可制とし、船名、荷役を行う場所、期間、貨物の種類等を申請し、許可を受ける手続である。

## <根拠法令>

### 港則法（昭和23年法律第173号）（抄）

（入出港の届出）

第4条 船舶は、特定港に入港したとき又は特定港を出港しようとするときは、国土交通省令の定めるところにより、港長に届け出なければならない。

（けい留施設の供用の届出）

第5条第5項 特定港のけい留施設の管理者は、当該けい留施設を船舶のけい留の用に供するときは、国土交通省令の定めるところにより、その旨をあらかじめ港長に届け出なければならない。

（危険物の積込等の許可）

第23条第1項 船舶は、特定港において危険物の積込、積替又は荷卸をするには、港長の許可を受けなければならない。

## (2) オンライン申請導入の背景及び経緯

オンライン申請の導入については、アジア諸国を含む海外主要港において、入出港時に必要な港湾関連手続の電子情報処理（EDI: Electronic Data Interchange）化が進み、船会社を中心として、港湾諸手続のEDI化が強く要望されてきたことを背景として、「総合物流施策大綱」（平成9年4月閣議決定）において、「主要港湾における出入港の行政手続をEDI化すること」が盛り込まれたことを受けて推進されてきた。

海上保安庁では、平成9年度から運輸省（現、国土交通省）港湾局主導のもと、港長及び港湾管理者へ提出が求められる入出港届等の港湾諸手続のEDI化について検討を開始し、平成10年度に港湾諸手続のEDI化のためのシステム「港湾EDIシステム」が開発された。

当該システムは、平成11年10月12日から試験運用が開始され、順次対象手続を拡大、平成13年までに、入出港届、係留施設使用届及び危険物荷役許可申請等の手続についてもEDI化が実現されている。

その後、港湾EDIは、平成15年7月、「新総合物流施策大綱」（平成13年7月閣議決定）に基づき、税関、検疫、入国管理の各システムと相互に接続し、シングルウィンドウ化が図られた他、平成20年10月には、「総合物流施策大綱（2005-2009）」（平成17年11月閣議決定）に基づく取組みとして、港湾EDIシステムと旧NACCSシステムが統合、府省共通ポータル（統一電子申請窓口）により更なる利便性向上が図られ、次世代シングルウィンドウシステムとして、現在に至っている。

なお、NACCSシステムは、平成22年10月現在、法務省・財務省・厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省（海上保安庁含む。）6府省にかかる輸出入・港湾関連手続が一元管理されている。

また、当該システムは、平成20年10月1日施行の「電子申請処理組織による輸出

入等関連業務の処理等に関する法律」に基づき、輸出入・港湾関連情報処理センター株式会社（以下、「NACCS センター」という。）が設立され、同社がこれを運営している。

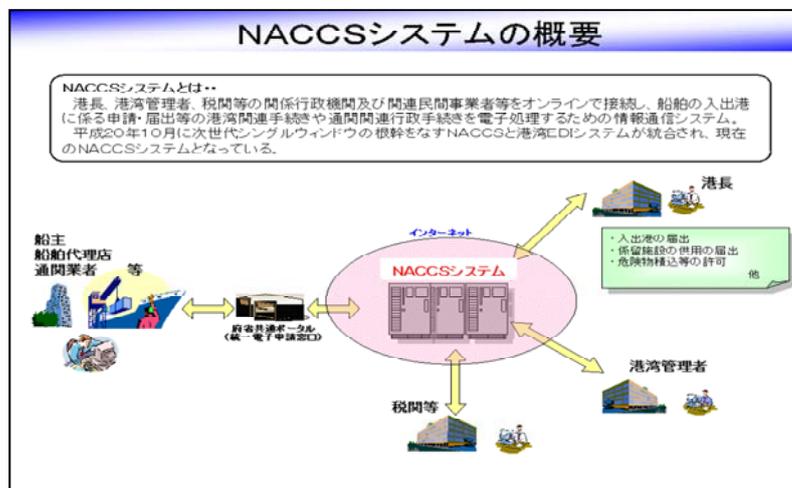


図 3. 3. 1

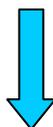
※ 輸出入・港湾関連処理システム：NACCS (Nippon Automated Cargo And Port Consolidated System)

### (3) 申請の流れ

#### ① 入出港届

◎申請者：船舶（主な申請者：船長・船舶所有者・船舶代理店）

届出



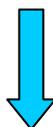
◎提出先：港長

#### ② 係留施設使用届

◎申請者：けい留施設の管理者

（主な申請者：港湾管理者（地方公共団体）・岸壁管理者（民間企業）

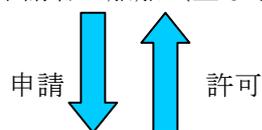
届出



◎提出先：港長

### ③ 危険物荷役許可申請

◎申請者：船舶（主な申請者：船長・船舶所有者・船舶代理店）



◎提出先：港長

## 3.3.2 利用促進策の概要

海上保安庁では、オンライン申請を推進するに当たり、申請項目の見直し、添付書類の削減を図るとともに、「オンライン利用促進のための行動計画」に掲げられた施策である、広報・普及活動の推進を軸に、港長窓口及び海事関係者の会議等の機会を捉えた周知・啓発活動を進めてきたところ、具体的な手法は以下のとおりである。

### (1) 港長窓口における申請者への周知・啓発活動

#### ① 申請者の現状

入出港届、危険物荷役許可申請にかかる手続については、その届出・申請にかかる法的な義務主体は船舶であるが、船舶は洋上を航行し、陸上に活動拠点を有していないこともあり、直接、船舶から提出される場合はあるものの、船舶代理店（以下、「代理店」という。）又は船舶所有者（以下、「船主」という。）を介した申請が大多数を占める現状にある。

また、係留施設使用届にかかる手続については、当該港に所在する公共岸壁を管理する地方公共団体（以下「港湾管理者」という。）又は企業岸壁を管理する民間企業等（以下「岸壁管理者」という。）が、届出にかかる法の義務主体となっており、入出港届や危険物荷役許可申請に比べても、さらに申請者は限定的であるといえる。

このことから、オンライン申請の利用促進にあたり、申請者と直接的な係わりのある港長窓口により、周知・啓発活動を推進している。

#### ② 具体的な啓発活動

港長窓口における周知・啓発活動にあたっては、オンライン申請の認知度を向上させるため、口頭又はリーフレットを活用した情報提供を行うとともに、システム導入に伴う付加価値として、ペーパーレス化、行政手続のワンストップ化等、利用者の利便性向上という観点で周知・啓発活動を推進している。

さらに、必要に応じて、実際に申請用の実画面の閲覧、又は入力など、操作方法等を体験してもらうような取組を推進するとともに、オンライン申請を導入するにあたっての手続を紹介するなどの活動も取り入れている。

## (2) 会議等の場を活用した啓発活動

個別の申請者に対する周知・啓発活動に加え、各港で開催される「港長との意見交換会」、「海難防止講習会」等、不特定の海事関係者が集まる会議や「企業訪問による安全点検」等の場を利用し、リーフレットを配布するなどの活動を推進している。

## (3) その他の啓発活動

### ① システム移行期の取り組み

平成 20 年 10 月、府省共通ポータルが稼動し、港湾 EDI と NACCS が統合されるに伴い、これまで港湾 EDI を利用していた者であっても新規の登録を行う必要があったことから、関係省庁及び同システムを運営する「NACCS センター」との連携による説明会の場を通じて周知・啓発活動に努めている。

表 3. 3. 1 関係省庁等による利用者説明会開催一覧（一例）

開催時期	説明会名称	開催場所
H19. 6	府省共通ポータル関係府省庁合同説明会	全国 7 箇所
H20. 5～H20. 6	港湾関連手続利用者説明会	全国 1 6 箇所
H20. 8	次期 See-NACCS 移行説明会	全国 1 6 箇所
H20. 11～H20. 12	港湾関連手続業務講習会	全国 1 6 箇所
H21. 1	NACCS 利用説明会	全国 1 5 箇所

また、オンライン申請システム移行期の取組として、NACCS システムを利用する関係省庁が増え、行政手続も複数手続の申請が可能となったことにより利便性が向上した一方、一部の利用者には、使い勝手が変わったことによる混乱が見られたことから、これまでオンライン申請を利用していた申請者に対する集中的な啓発活動を実施し、新たなシステムに対する利用者へのフォローアップを行った。

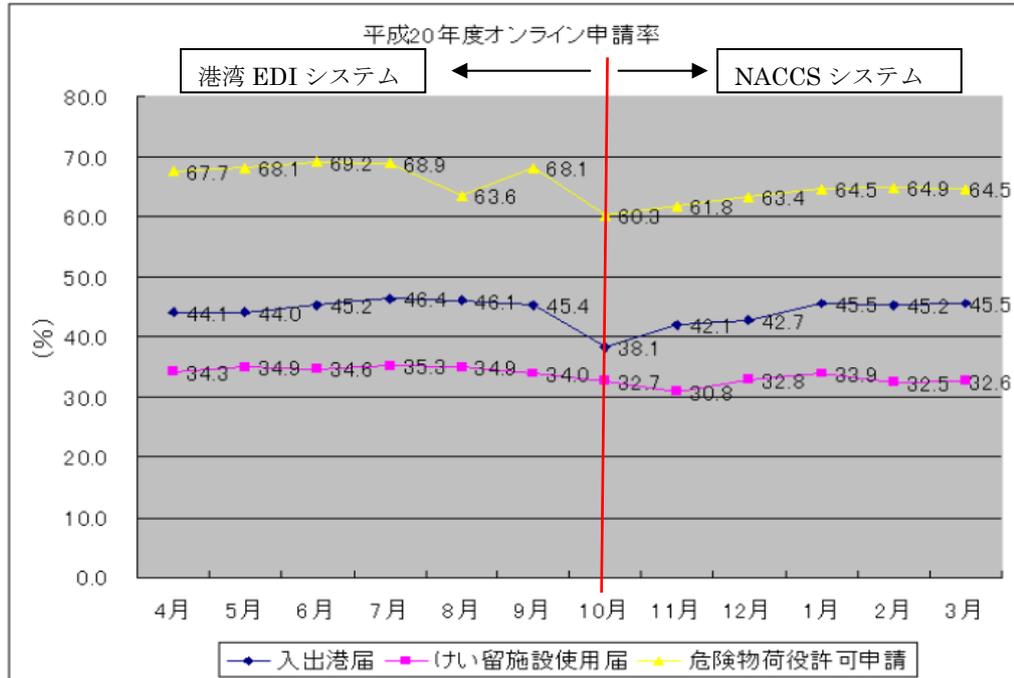


図 3. 3. 2 システム移行時の利用率推移

② 他の関係省庁の取り組みへの協力

平成 21 年 10 月、港湾管理者あての 11 手続が NACCS システムに追加されたことに伴い、港湾管理者手続きの利便性が大幅に向上したが、このように他省庁関連手続であってもシステムの改修が行われ、NACCS システム関連手続の利便性が総合的に向上する場合には、更なるシステムの認知度の向上と相乗効果も期待できることから、港長窓口等においても申請者への周知について積極的に協力している。

③ その他

平成 7 年 1 月 17 日に発生した阪神・淡路大震災に伴い、道路や公共交通機関の壊滅的被害を背景として、当時の運輸大臣指示により、入出港届等の届出事務の簡素化を図るため、平成 8 年 6 月 19 日、神戸港においてファクシミリによる入出港届の受付を試験的に開始して以降、行政手続の簡素化という観点からファクシミリによる申請の受付を全国の主要 14 港を対象として実施してきた。

しかしながら、インターネットが普及したこと及び全ての港長窓口においてオンライン申請での受付体制が整ったことを踏まえ、阪神大震災発災から約 15 年が経過したことを契機に、平成 22 年 3 月、ファクシミリによる申請からオンライン申請への移行を促すための啓発活動を実施し、ファクシミリ利用者の理解を求めた。

### 3.3.3 施策の現状分析

#### (1) 評価の視点と評価手法

オンライン申請利用促進施策の評価にあたっては、「IT新改革戦略」（平成18年1月IT戦略本部決定）の掲げる目標（オンライン利用率を2010年度（平成22年度）までに50%以上とする）を指標に、オンライン申請の利用率の推移を用いて、これまでの周知・啓発活動の成果を客観的に評価するとともに、個別申請の実態の分析と各手続き申請者に対するアンケート調査により、本施策を評価することとした。

#### (2) オンライン申請利用率の推移

平成17年から平成21年までのオンライン申請の利用率の推移については、下表のとおり。

なお、「IT新改革戦略」に掲げられている目標は、平成22年度までの目標であることから、平成22年度の上半期（4月から9月）のデータ（速報値）を集計して記載した。（いずれの手続きについても季節による申請件数の大きな変動はない。）

表3.3.2 オンライン申請の利用率 (単位：%)

	H17年 (暦年)	H18 年度	H19 年度	H20 年度	H21 年度	H22年 (上半期)
入出港届	27.5	36.0	39.8	44.2	48.1	56.5
係留施設使用届	24.5	27.0	28.8	33.6	34.6	53.7
危険物荷役許可申請	41.9	53.5	59.3	65.5	69.8	75.1

※ 平成17年は暦年のデータとなっている。

また、総申請件数、オンライン申請件数、及びオンライン申請利用率を手續ごとに図に表すと、下図のとおりとなる。

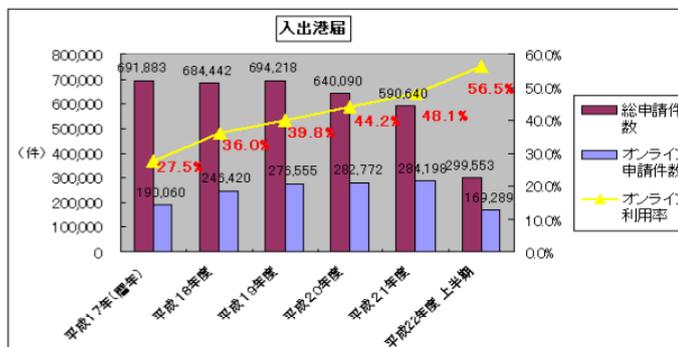


図3.3.3 入出港届の推移

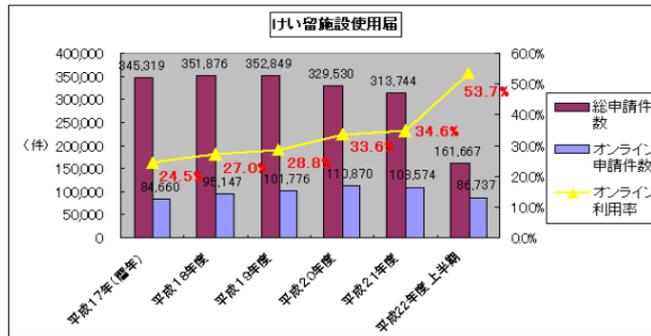


図 3. 3. 4 けい留施設使用届の推移

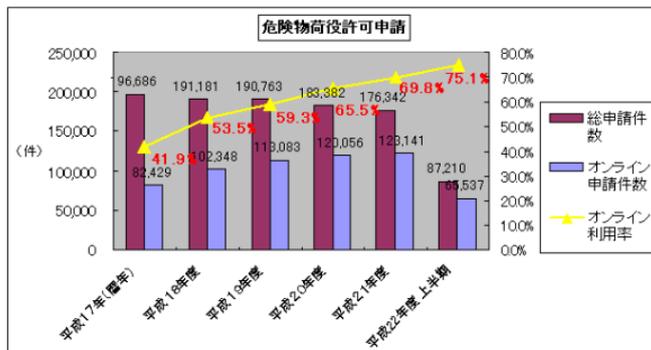


図 3. 3. 5 危険物荷役許可申請の推移

これによると、オンライン申請利用率は、各手続ともに、年々、緩やかな上昇傾向で推移しているが、平成21年度現在の利用率は、入出港届約48.1%、係留施設使用届34.6%、危険物荷役許可申請69.8%となり、入出港届及び係留施設使用届においては、目標値である50%を達成できていない。

他方、平成22年度上半期の利用率（速報値）を見ると、入出港届約56.5%、係留施設使用届53.7%、危険物荷役許可申請75.1%となっており、目標値を達成できる見込みとなっている。

特に、平成22年度上半期のデータによると、入出港届及び係留施設使用届に関しては、平成22年度のオンライン申請率が大幅に上昇する可能性があることが見て取れるが、これは、これまで実施してきた周知、啓発活動及び平成21年10月に実施された港湾管理者あての11手続の追加に伴うシステム全体の利便性の向上に加え、平成22年3月、オンライン申請への移行を促すための重点的な周知・啓発活動を実施した結果であり、同月以降、大幅にオンライン利用率が向上した。

### (3) 個別申請の実態調査及びアンケート調査の実施

オンライン申請の利用促進にかかる取組みの検証、また今後の更なる利用促進への施策の検討にあたり、平成22年8月1日から平成22年8月31日の1ヶ月間に処理された、入出港届、係留施設使用届、危険物荷役許可申請について、個別申請の実態調査並びにオンライン申請非利用者及び利用者に対するアンケート調査を実施した。

なお、個別申請の実態調査及びアンケート調査については、以下のとおり。

#### ① 個別申請の実態調査

1ヶ月間に処理された申請全数について、以下の分類分析を行った。

イ. 日本船舶及び外国船舶の分類（入出港届、危険物荷役許可申請）

ロ. オンライン申請及び窓口申請の分類（入出港届、係留施設使用届、危険物荷役許可申請）

ハ. 申請者の分類（入出港届、係留施設使用届、危険物荷役許可申請）

#### ② オンライン申請非利用者に対するアンケート調査

1ヶ月間に港長窓口に訪れた申請者に対して、主に以下の調査を実施した。

イ. 申請頻度及び申請件数

ロ. オンライン申請認知の有無

ハ. オンライン申請利用の有無

ニ. オンライン申請を利用しない理由

#### ③ オンライン申請利用者に対するアンケート調査

オンライン申請利用者に対してアンケート調査票を送付し、以下の調査を実施した。

イ. オンライン申請利用の契機

ロ. 有効であった利用促進の取組み

ハ. オンライン申請の利点

ニ. 非利用者が利用するための契機となるような取組み又は利便性向上のための要望等

※ アンケート調査にあたっては、申請者毎に実施。

調査期間中に複数回来庁した申請者があった場合には、これを計上せず。

### (4) 個別申請の実態調査の結果

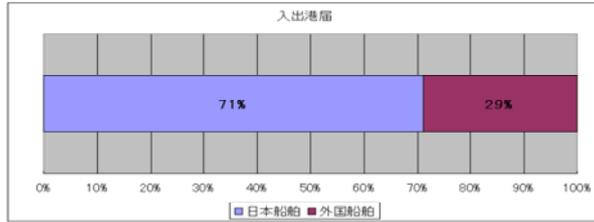
#### 【入出港届】

全国の特定港における入出港届の届出総数は、53,269件であった。

#### ① 日本船舶または外国船舶の別

入出港届のうち、日本船舶の届出は37,859件であり全体の約7割、外国船舶の届出は15,410件であり全体の約3割となっている。

表 3. 3. 3



日本船舶	37,859 件 (約 71%)
外国船舶	15,410 件 (約 29%)

図 3. 3. 6

② オンライン申請・窓口申請の別

日本船舶のうち、オンライン申請による申請が 19,491 件であり全体の約 5 割、窓口申請（郵送等含む）が 18,368 件であり全体の約 5 割であり、日本船舶についてはオンライン申請、窓口申請ともに略同一の利用状況となっている。

また、外国船舶は、オンライン申請による申請が 10,567 件であり全体の約 7 割、窓口申請（郵送等含む）が 4,843 件であり全体の約 3 割となっている。

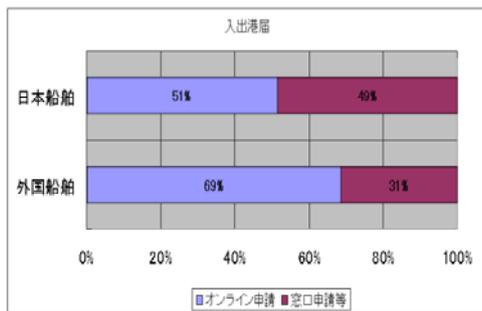


表 3. 3. 4 日本船舶

オンライン申請	19,491 件 (約 51%)
窓口申請	18,368 件 (約 49%)

表 3. 3. 5 外国船舶

オンライン申請	10,567 件 (約 69%)
窓口申請	4,843 件 (約 31%)

図 3. 3. 7

③ 申請者の別

申請者別では、代理店からの申請が 47,301 件であり全体の約 9 割であった。

また、船長からの申請は 3,969 件、船主からの申請が 1,999 件であり、両者で約 1 割となっている。

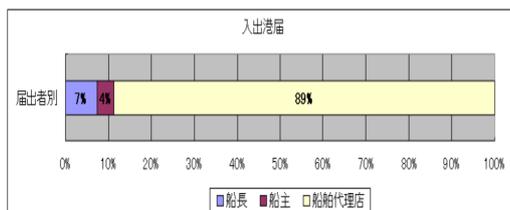


表 3. 3. 6

船長	3,969 件 (約 7%)
船主	1,999 件 (約 4%)
船舶代理店	47,301 件 (約 89%)

図 3. 3. 8

④ 申請者による申請手段の別

日本船舶のオンライン申請については、代理店からの申請が 19,196 件でありほぼ全数を占め、船長及び船主から申請されるものについては 295 件であり若干数となっている。

また、窓口申請を見ると、代理店からの申請が 13,290 件であり全体の約 7 割、船長からの申請が 3,418 件で全体の約 2 割、船主からの申請が 1,660 件で全体の約 1 割となっている。

また、外国船舶にあっても、船長及び船主からの申請については、窓口申請で若干認められるものの、オンライン申請は殆ど認められない状況となっている。

表 3. 3. 7 日本船舶

オンライン申請 (19,491 件)			窓口申請 (18,368 件)		
船長	船主	代理店	船長	船主	代理店
10 件	285 件	19,196 件	3,418 件	1,660 件	13,290 件
(約 0%)	(約 1%)	(約 98%)	(約 19%)	(約 9%)	(約 72%)

表 3. 3. 8 外国船舶

オンライン申請 (10,567 件)			窓口申請 (4,843 件)		
船長	船主	代理店	船長	船主	代理店
0 件	51 件	10,516 件	541 件	3 件	4,299 件
(約 0%)	(約 0%)	(約 99%)	(約 10%)	(約 0%)	(約 89%)

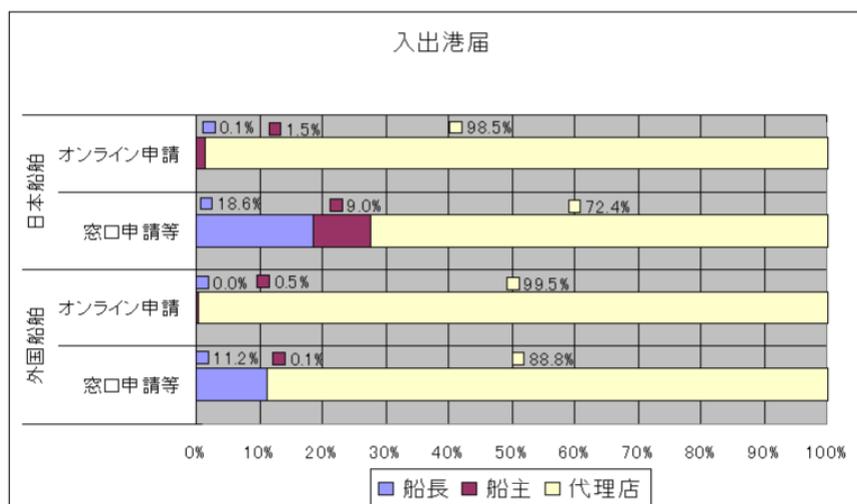


図 3. 3. 9

【係留施設使用届】

全国の特定港における係留施設使用届出総数は、25,832 件であった。

① オンライン申請・窓口申請の別

係留施設使用届のうち、オンライン申請は 14,427 件であり全体の約 6 割、窓口申請による申請は 11,405 件であり全体の約 4 割となっている。

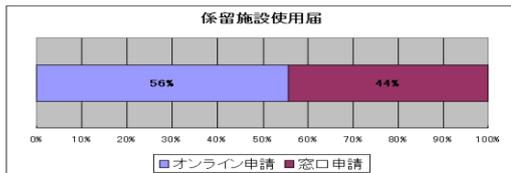


図 3. 3. 10

表 3. 3. 9

オンライン申請	14,427 件(約 56%)
窓口申請	11,405 件(約 44%)

② 申請者の別

申請者別では、港湾管理者からの申請が 10,973 件であり全体の約 4 割、岸壁管理者からの申請が 14,859 件であり全体の約 6 割となっている。

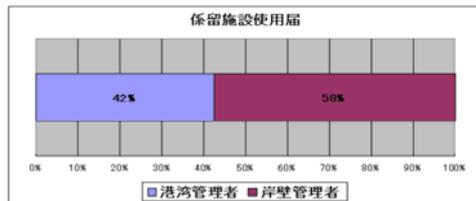


図 3. 3. 11

表 3. 3. 10

港湾管理者	10,973 件(約 42%)
岸壁管理者	14,859 件(約 58%)

③ 申請者による申請手段の別

港湾管理者の申請については、オンライン申請が 4,219 件であり全体の約 4 割、窓口申請が 6,754 件であり全体の約 6 割である。

一方、岸壁管理者の申請については、オンライン申請が 10,208 件であり全体の約 7 割、窓口申請が 4,651 件であり全体の約 3 割となっており、岸壁管理者の方が港湾管理者よりオンライン申請の利用率が高いものとなっている。

表 3. 3. 11

港湾管理者 (10,973 件)		岸壁管理者 (14,859 件)	
オンライン申請	窓口申請	オンライン申請	窓口申請
4,219 件	6,754 件	10,208 件	4,651 件
(38%)	(62%)	(69%)	(31%)

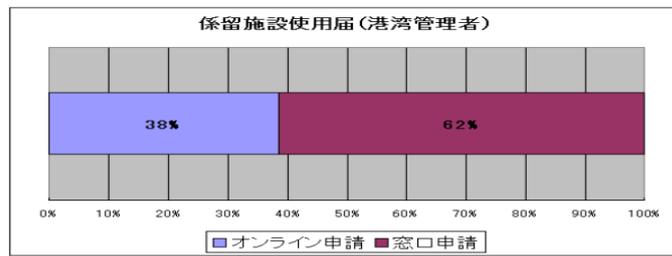


図 3. 3. 12 港湾管理者

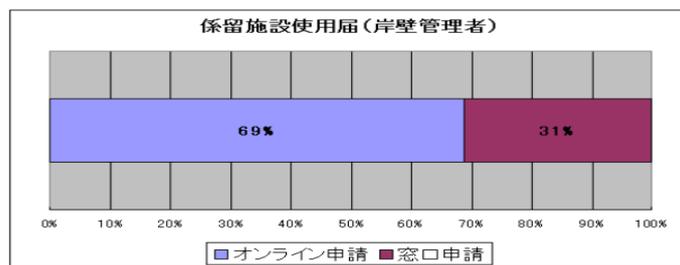


図 3. 3. 13 岸壁管理者

【危険物荷役許可申請】

全国の特定港における危険物荷役許可申請の申請総数は、15,475 件であった。

① 日本船舶又は外国船舶の別

危険物荷役許可申請のうち、日本船舶の申請は 13,054 件であり全体の約 8 割、外国船舶の申請は 2,421 件であり全体の約 2 割となっており、日本船舶を対象とした申請が多い。

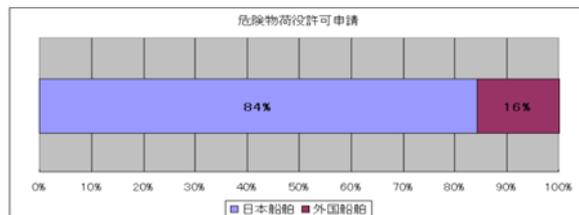


図 3. 3. 14

表 3. 3. 12

日本船舶	13,054 件 (約 84%)
外国船舶	2,421 件 (約 16%)

② オンライン申請・窓口申請の別

日本船舶の申請は、オンライン申請が 10,138 件であり全体の約 8 割、窓口申請が 2,916 件であり全体の約 2 割となっており、また、外国船舶の申請は、オンライン申請が 2,021 件であり全体の約 8 割、窓口申請が 400 件であり全体の約 2 割となっており、いずれもオンライン申請の利用水準は高い。

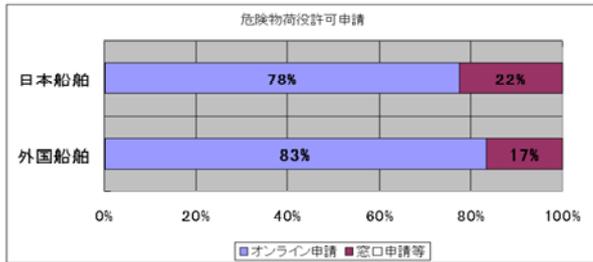


図 3. 3. 15

表 3. 3. 13 日本船舶

オンライン申請	10,138 件 (約 78%)
窓口申請	2,916 件 (約 22%)

表 3. 3. 14 外国船舶

オンライン申請	2,021 件 (約 83%)
窓口申請	400 件 (約 17%)

③ 申請者の別

申請者別では、代理店からの申請が 15,137 件でありほぼ全数を占め、船長及び船主から申請されるものについては 338 件であり若干数である。

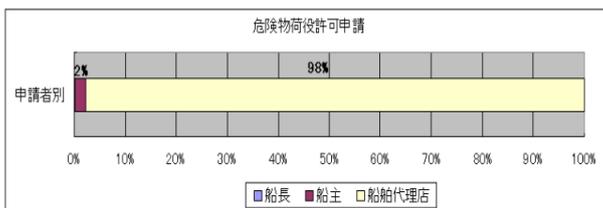


図 3. 3. 16

表 3. 3. 15

船長	24 件 (約 0%)
船主	314 件 (約 2%)
代理店	15,137 件 (約 98%)

④ 申請者による申請手段の別

日本船舶のオンライン申請については、代理店からの申請が 10,015 件でありほぼ全数を占め、船長及び船主から申請されるものについては 123 件であり若干数である。

窓口申請を見ると、代理店からの申請が 2,710 件で全体の約 9 割であり、船長及び船主からの申請が 206 件で全体の約 1 割となっている。

また、外国船舶にあつては、オンライン申請、窓口申請ともに船長及び船舶所有者からの申請はほとんど認められない状況となっている。

表 3. 3. 16 日本船舶

オンライン申請 (10,138 件)			窓口申請 (2,916 件)		
船長	船主	代理店	船長	船主	代理店
0 件	123 件	10,015 件	24 件	182 件	2,710 件
(0%)	(約 1%)	(約 99%)	(約 0%)	(約 6%)	(約 93%)

表 3. 3. 17 外国船舶

オンライン申請 (2,021 件)			窓口申請 (400 件)		
船長	船主	代理店	船長	船主	代理店
0 件	9 件	2,012 件	0 件	0 件	400 件
(0%)	(約 0%)	(約 100%)	(0%)	(0%)	(100%)

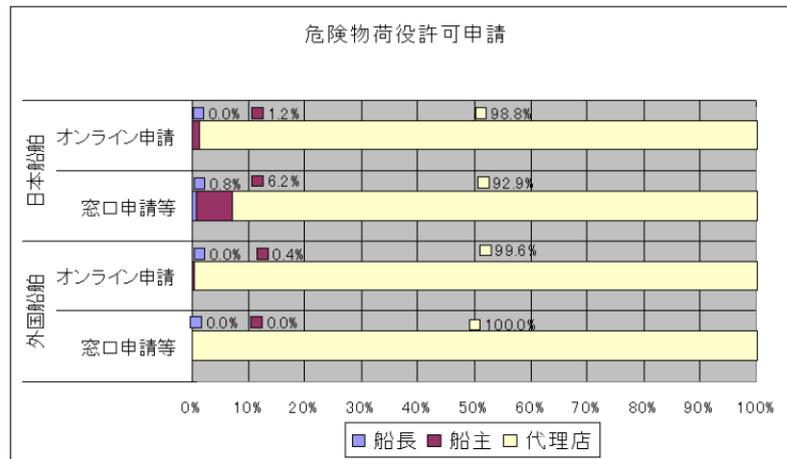


図 3. 3. 17

(5) オンライン申請非利用者に対するアンケート調査の結果

【入出港届・危険物荷役許可申請にかかる調査結果】

本アンケートは、入出港届・危険物荷役許可申請の手続を行う船長、船主及び代理店を対象としたもので、回答総数は 425 件であった。

そのうち、船長からの回答は 43 件であり全体の約 1 割、船主からの回答は 62 件であり全体の約 2 割、代理店からの回答は 315 件であり全体の約 7 割となっている。

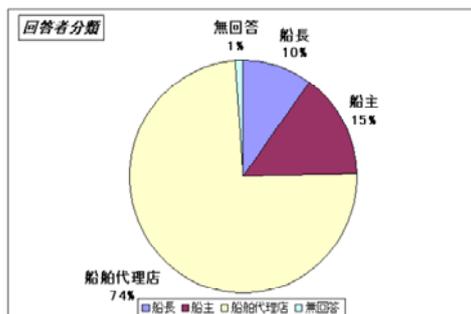


図 3. 3. 18

表 3. 3. 18

回答総数 425 件			
船長	船主	代理店	無回答
43 件	62 件	315 件	5 件
(約 10%)	(約 15%)	(約 74%)	(約 1%)

① 申請頻度及び申請件数

オンライン申請のニーズを確認するため、1週間あたりの申請頻度（来庁回数）及び申請件数について調査したところ、申請頻度については、ほぼ毎日との回答が96件で全体の約2割、2～3日程度との回答が138件であり全体の約3割、1日以下との回答が189件であり全体の約4割となっている。

また、申請件数については、1週間あたり5件未満との回答が288件であり全体の約7割、5件以上10件未満との回答が79件であり全体の約2割、10件以上との回答が55件であり全体の約1割となっている。

窓口申請を行う申請者は、申請頻度にして1週間あたり2～3日以下が全体の約7割を占め、申請件数にして1週間あたり10件以下が全体の約9割を占める。

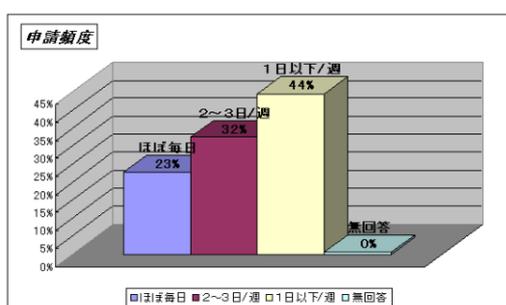


図 3. 3. 19

表 3. 3. 19 申請頻度

ほぼ毎日	96件 (約23%)
2～3日/週	138件 (約32%)
1日以下/週	189件 (約44%)
無回答	2件 (約0%)

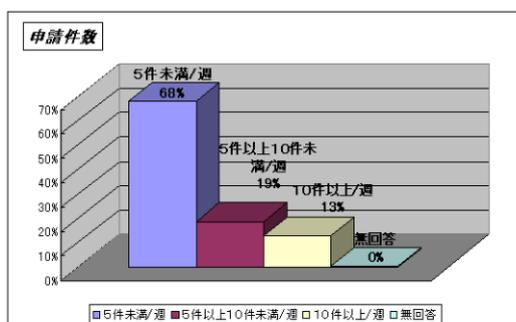


図 3. 3. 20

表 3. 3. 20 申請件数

5件未満/週	288件 (約68%)
5～10件/週	79件 (約19%)
10件以上/週	55件 (約13%)
無回答	3件 (約0%)

② オンライン申請認知の有無

オンライン申請の利用促進の施策として、周知と啓発活動を重点的に推進していることから、施策の効果を検証するために、オンライン申請手続の認知度について調査を行ったところ、知っているとの回答が315件であり全体の約7割、知らないとの回答が110件であり全体の約3割となっている。

また、申請者の属性に応じて分類すると、代理店については全体の約8割の申請者が知っているとの回答であったが、船長及び船主にあつてはその半数がオンライ

ン申請について知らないと答えており、船長及び船主の認知度は低いことが明らかとなった。

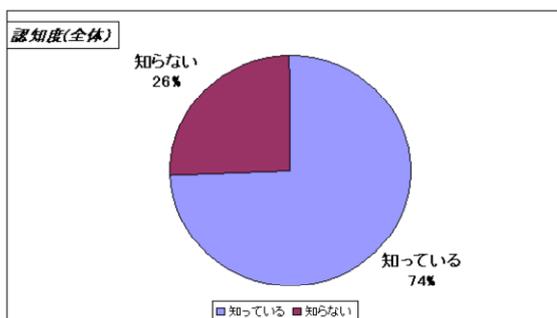


表 3. 3. 21

知っている	315 件 (約 74%)
知らない	110 件 (約 26%)

図 3. 3. 21

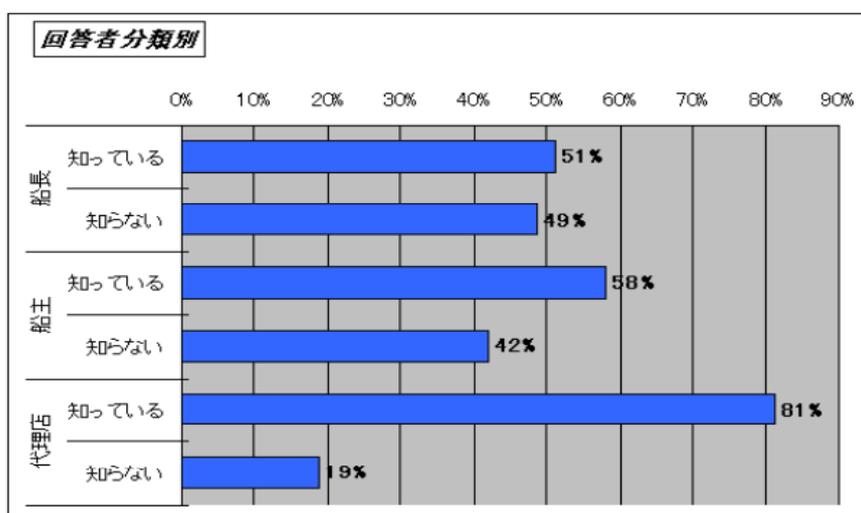


図 3. 3. 22

### ③ オンライン申請利用の有無

オンライン申請を認知していると答えた方（回答 315 件）を対象とし、オンライン申請の利用の有無について調査したところ、利用したことがあるとの回答が 101 件であり全体の約 3 割、利用したことは無いとの回答が 212 件であり全体の約 7 割であった。

また、オンライン申請を利用したことがある方に対し、オンライン申請利用頻度について調査したところ、ほとんど窓口申請との回答が 41 件であり全体の約 4 割、ほとんどオンライン申請との回答が 33 件であり全体の約 3 割、オンライン申請と窓口申請ほぼ半々との回答が 25 件であり全体の 3 割であった。

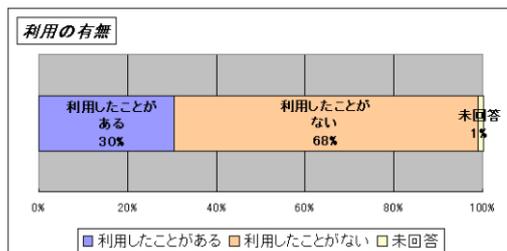


図 3. 3. 23

表 3. 3. 22

利用したことがある	101 件 (約 32%)
利用したことは無い	212 件 (約 68%)
無回答	2 件 (約 0%)

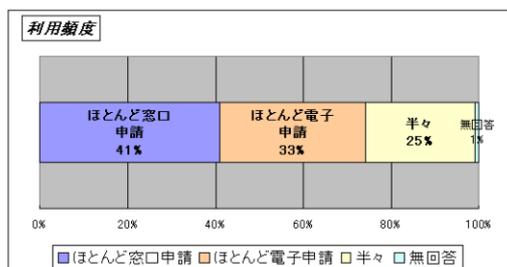


図 3. 3. 24

表 3. 3. 23

ほとんど窓口申請	41 件 (約 41%)
ほとんどオンライン申請	33 件 (約 33%)
電子と窓口ほぼ半々	25 件 (約 25%)
無回答	2 件 (約 1%)

#### ④ オンライン申請を利用しない理由

オンライン申請を利用しない理由について調査したところ、港長窓口が近くに所在しているため窓口の方が時間的効率が良いとの回答が 139 件であり全体の約 3 割、インターネット接続環境の未整備との回答が 64 件であり全体の約 2 割、外出先における他の業務のついでという回答が 64 件であり全体の約 2 割、使用方法の不知との回答が 61 件であり全体の約 1 割であった。

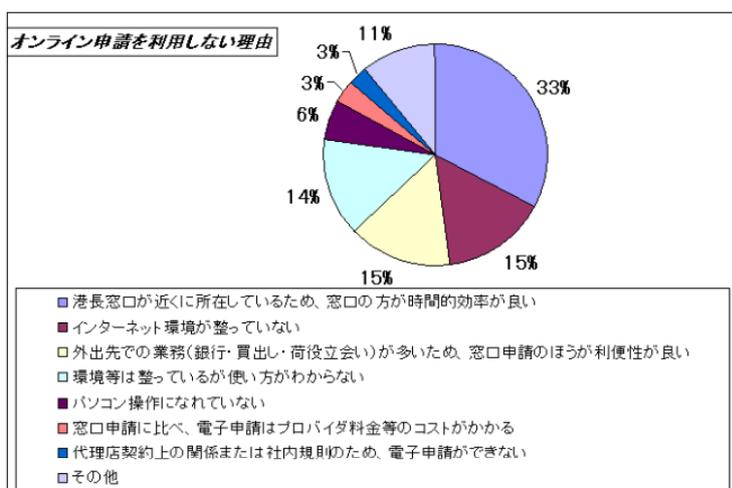


図 3. 3. 25

また、申請者別では、船長についてはインターネット接続環境の未整備という回答が多く、船主及び代理店については港長窓口が近くに所在しているため窓口の方が時間的効率が良いとの回答が多かった。

表 3. 3. 24 船長（有効回答数 43 件中）

1	インターネット環境が未整備	27 件（約 63%）
2	港長窓口が近くに所在	7 件（約 16%）
3	環境は整っているが使い方不知	5 件（約 12%）
	その他	4 件（約 9%）

表 3. 3. 25 船主（有効回答数 62 件中）

1	港長窓口が近くに所在	19 件（約 31%）
2	環境は整っているが使い方不知	11 件（約 18%）
3	インターネット環境が未整備	8 件（約 13%）
	その他	24 件（約 38%）

表 3. 3. 26 代理店（有効回答数 315 件中）

1	港長窓口が近くに所在	110 件（約 35%）
2	外出先で業務のついで	52 件（約 17%）
3	環境は整っているが使い方不知	45 件（約 14%）
	その他	108 件（約 34%）

## ⑤ オンライン申請利用の可否

### イ. 船長に対する質問

船長からの回答のうち、オンライン申請を利用しない理由として、船舶におけるインターネット接続環境がないとの回答が多く寄せられており、また、乗船船舶におけるインターネット接続環境にかかる回答では、船舶にインターネット環境が整っていると回答した船長は 6 件であり全体の約 2 割、未整備であるとの回答をした船長は 35 件であり全体の約 8 割を占めた。

また、船舶へのインターネット接続環境の普及は、船主の導入判断によることが大きいと思われるため、今後、船舶への導入計画があるかどうかを確認するため、船主からの導入調査の有無について調査したところ、調査があったとの回答が 3 件であり全体の約 1 割、調査はないとの回答は 38 件であり全体の約 9 割を占め、船舶におけるインターネット接続環境の整備が進められていない実態が明らかとなった。

しかしながら、船舶におけるインターネット及びオンライン申請の環境が整った場合、オンライン申請を利用したいと思うか調査したところ、利用したいと思うとの回答が 21 件であり全体の約 5 割弱、利用したいとは思わないとの回答が 18 件であり全体の約 4 割強であった。

ロ. 船主に対する質問

所属船舶にオンライン申請を行う環境が整っているかについて調査したところ、環境が整っているとの回答が 21 件であり全体の約 4 割、環境が整っていないとの回答が 37 件であり全体の約 6 割であった。

また、未整備船に対する整備計画の有無について調査したところ、計画があるとの回答が 2 件であり全体の約 1 割、計画なしとの回答が 28 件であり全体の約 7 割、検討中との回答が 13 件であり全体の約 3 割との結果であった。

ハ. 代理店への質問

代理店からの回答のうち、オンライン申請を利用しない理由として、港長窓口が近くに所在しているとの理由のほかに、外出先における他の業務のついでであるとする回答もあり、また、代理店における港湾関連手続に携わる人数についての回答では、3名以上との回答が 99 件であり全体の約 4 割、2名との回答が 98 件であり全体の約 4 割、1名との回答が 75 件であり全体の約 3 割であった。

【係留施設使用届にかかる調査結果】

本アンケートの対象者は、係留施設使用届の手続を行う港湾管理者及び岸壁管理者等であり、回答総数は 199 件であった。

そのうち、港湾管理者からの申請が 37 件であり全体の約 2 割、岸壁管理者からの申請が 112 件であり全体の約 6 割、代理店等からの申請が 49 件であり全体の約 3 割であった。

なお、代理店等とは、各管理者において作成する届出を管理者に依頼され、代理店等が提出した場合を指す。

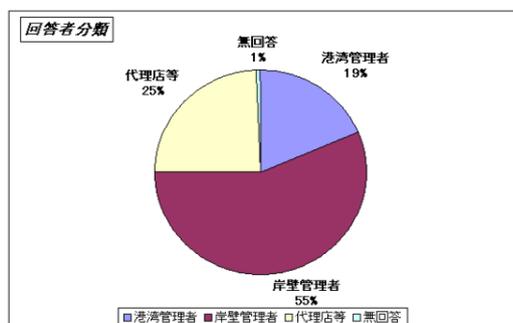


図 3. 3. 26

表 3. 3. 27

港湾管理者	37 件 (約 19%)
岸壁管理者	112 件 (約 56%)
代理店等	49 件 (約 25%)
無回答	1 件 (約 0%)

① 申請頻度及び申請件数

オンライン申請のニーズを確認するため、1週間あたりの申請頻度（来庁回数）及び申請件数について調査したところ、申請頻度については、ほぼ毎日との回答が53件で

全体の約3割、2～3日程度との回答が54件であり全体の約3割であり、1日以下との回答が88件であり全体の約4割であった。

また、申請件数については、1週間あたり5件未満との回答が121件であり全体の約6割、5件以上10件未満との回答が30件であり全体の約2割、10件以上との回答が45件であり全体の約2割であった。

窓口申請を行う申請者は、申請頻度にして2～3日以下が全体の約7割を占め、申請件数にして10件以下が、全体の約8割を占めている。

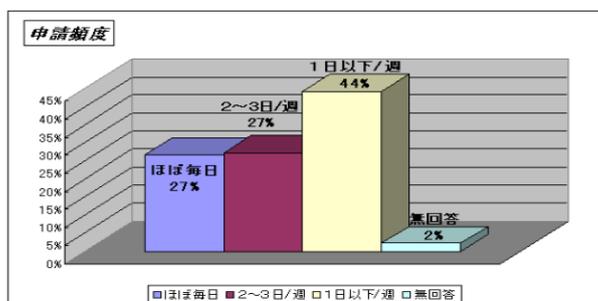


図3.3.27

表3.3.28 申請頻度

ほぼ毎日	53件 (約27%)
2～3日/週	54件 (約27%)
1日以下/週	88件 (約44%)
無回答	4件 (約2%)

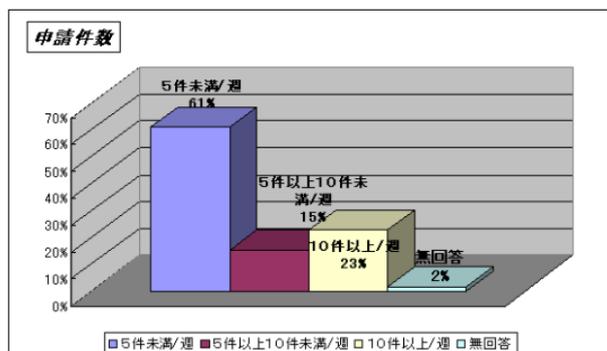


図3.3.28

表3.3.29 申請件数

5件未満/週	121件 (約61%)
5～10件/週	30件 (約15%)
10件以上/週	45件 (約23%)
無回答	3件 (約2%)

② オンライン申請認知の有無

オンライン申請の利用促進の施策として、周知と啓発活動を重点的に推進していることから、施策の効果を検証するために、オンライン申請手続の認知度について、窓口申請者に対し調査を行ったところ、知っているとの回答が158件であり全体の約8割、知らないとの回答が39件であり全体の約2割であった。

また、申請者の属性に応じて分類すると、港湾管理者については全体の約8割が知っている旨の回答であり、岸壁管理者も同様に全体の約8割が知っている旨回答し、いずれも認知度は高い水準であった。

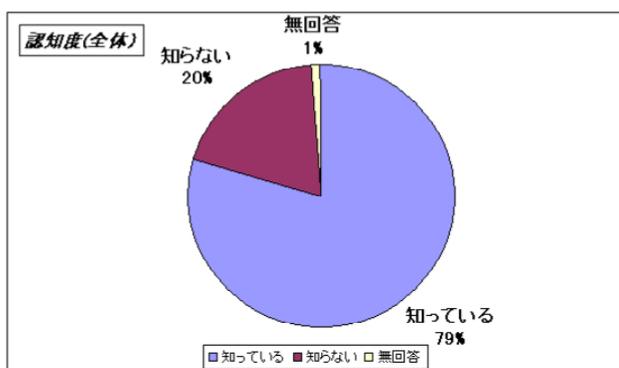


図 3. 3. 29

表 3. 3. 30

知っている	158 件 (約 79%)
知らない	39 件 (約 20%)
無回答	2 件 (約 1%)

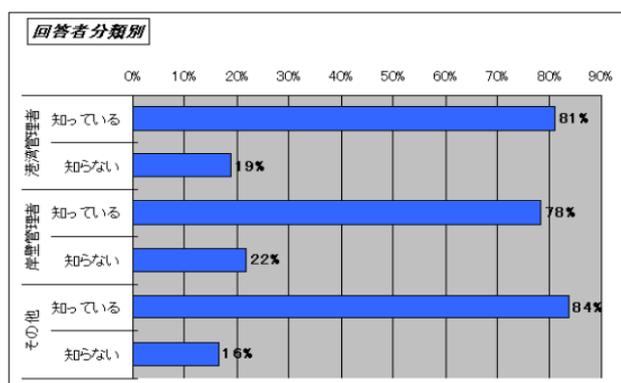


図 3. 3. 30

### ③ オンライン申請利用の有無

オンライン申請を認知していると答えた方（回答 158 件）を対象とし、オンライン申請の利用有無について調査したところ、利用したことがあるとの回答が 48 件であり全体の約 3 割、利用したことは無いと回答が 108 件であり全体の約 7 割であった。

また、オンライン申請を利用したことがある方に対し、オンライン申請利用頻度について調査した結果、ほとんど窓口申請との回答が 13 件であり全体の約 3 割、ほとんどオンライン申請との回答が 10 件であり全体の約 2 割、オンライン申請と窓口申請ほぼ半々との回答が 25 件であり全体の 5 割であった。

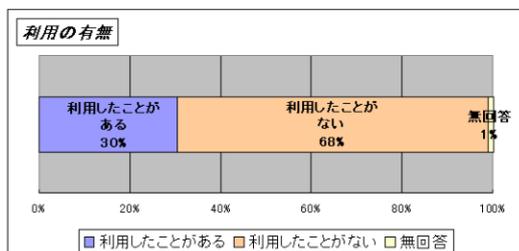


図 3. 3. 31

表 3. 3. 31

利用したことがある	48 件 (約 30%)
利用したことがない	108 件 (約 68%)
無回答	2 件 (約 2%)

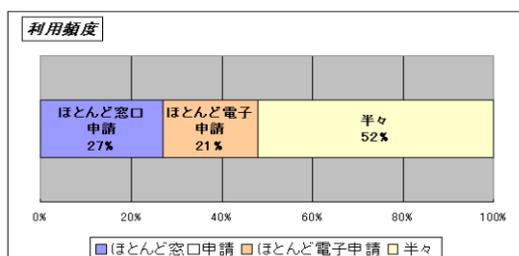


図 3. 3. 32

表 3. 3. 32

ほとんど窓口申請	13 件 (約 27%)
ほとんどオンライン申請	10 件 (約 21%)
電子と窓口ほぼ半々	25 件 (約 52%)

④ オンライン申請を利用しない理由

イ. 港湾管理者

窓口申請を行う港湾管理者に対し、オンライン申請を利用しない理由について調査したところ、港長窓口が近くに所在しているため窓口申請の方が時間的効率が良いとの回答が 13 件であり全体の約 5 割、独自のシステムを構築しているため港長あてのシステムとリンクしていないとの回答が 5 件であり全体の約 2 割、その他の理由との回答が 10 件であり全体の約 4 割であった。

なお、その他の理由について多かったものは、窓口申請に慣れている、申請頻度が低い、パソコンが無い等の理由であった。

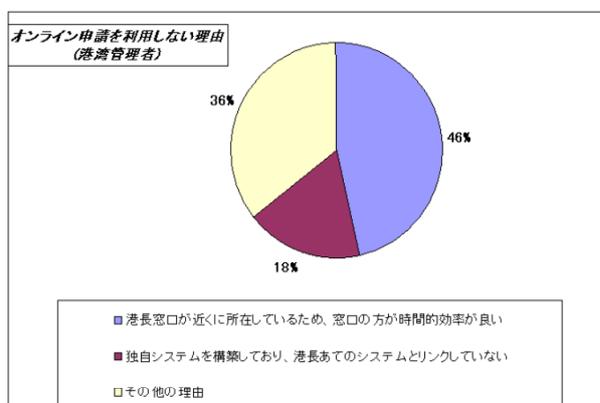


図 3. 3. 33

ロ. 岸壁管理者

窓口申請を行う岸壁管理者に対し、オンライン申請を利用しない理由について調査した結果、窓口申請の方が時間的効率が良いとの回答が 19 件であり全体の約 3 割、パソコン操作に慣れていないとの回答が 8 件であり全体の約 1 割、インターネット導入環境が整っていないとの回答が 6 件であり全体の約 1 割であった。

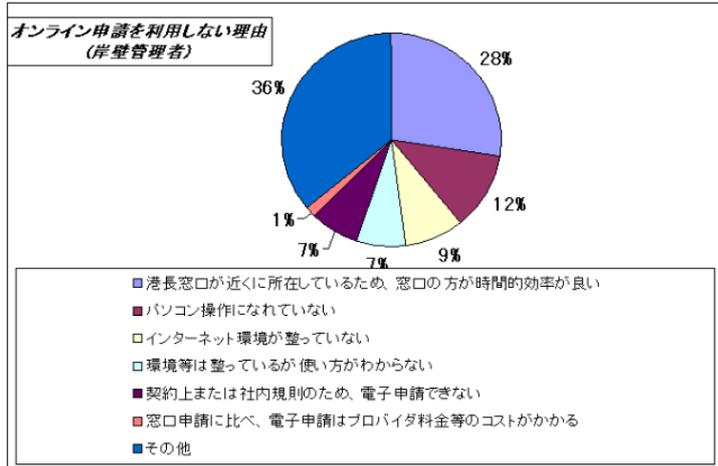


図 3. 3. 34

ハ. 代理店等

窓口申請を行う代理店等に対し、オンライン申請を利用しない理由について調査した結果、港長窓口が近くに所在しているため窓口の方が時間的効率が良いとの回答が 19 件であり全体の約 2 割、パソコン操作に慣れていないとの回答が 7 件であり全体の約 2 割、環境は整っているが使い方が分からないとの回答が 6 件であり全体の約 2 割であった。

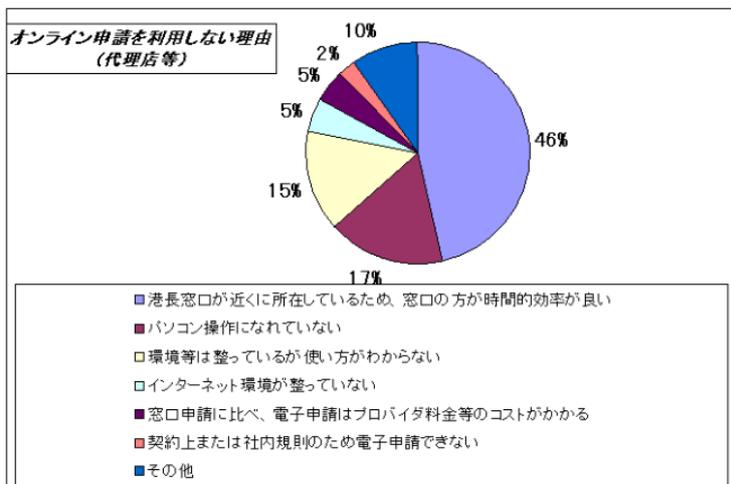


図 3. 3. 35

⑤ オンライン申請非利用者の意見

イ. オンライン申請の利便性にかかる主な要望等

- ・入力フォームの簡素化 18 件
- ・申請者画面と港長側画面の統一 5 件
- ・オンライン申請を利用するための詳細な説明 2 件

ロ. オンライン申請促進のための主なアイデア

- ・さらなる積極的な周知 4 件
- ・入力フォームの簡素化 3 件
- ・NACCS 加入手続の簡素化 2 件

(6) オンライン申請利用者に対するアンケート調査結果

アンケート調査票の送付により、オンライン申請利用者の意見を調査したところ、以下のとおりであった。

【入出港届・危険物荷役許可申請・係留施設使用届】

① オンライン申請利用者の意見

イ. オンライン申請利用の契機

オンライン申請を利用することとなった契機について調査した結果、従来から他省庁の手続で使用していたためとの回答が 237 件であり全体の約 4 割、港長窓口での勧奨との回答が 199 件で全体の約 3 割、それ以外の回答として、会社の方針（業務合理化・効率化）、従来から港湾 EDI を使用していたため、FAX 受付の終了、他省庁・地方公共団体からの勧奨などの回答であった。（有効回答数 593 件）

表 3. 3. 33 オンライン申請利用の契機

・従来から他省庁の手続で使用していたため	237 件（約 40%）
・港長窓口での勧奨	199 件（約 34%）
・会社方針（業務合理化・効率化）	38 件（約 6%）
・同業者からの勧誘	37 件（約 6%）
・従来から港湾 EDI を利用していたため	27 件（約 5%）
・FAX 受付の終了	17 件（約 3%）
・他省庁・地方公共団体からの勧奨	12 件（約 2%）
・その他	26 件（約 4%）

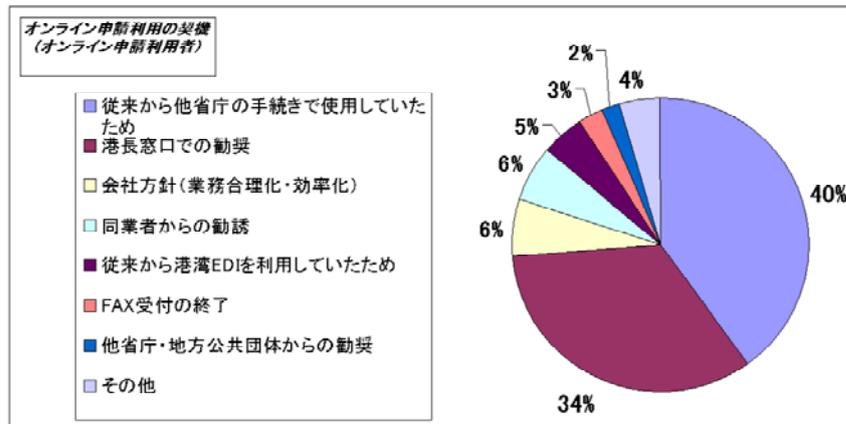


図 3. 3. 36

ロ. 有効であった利用促進の取組み

港長窓口等で行われているオンライン申請利用の促進策について有効であったと思われる取組みについて、アンケート調査（自由意見形式）を行ったところ、港長窓口における勧奨との回答が 57 件であり全体の約 6 割、会議・利用者説明会による勧奨との回答が 26 件であり全体の約 3 割とその両者でほとんどを占め、その他、少数意見ではあるが、港長窓口におけるデモ申請（テスト入力）、NACCS センターヘルプデスクの対応が良かった、港湾 EDI と NACCS へのシステム統合といった意見も寄せられた。（有効回答数 96 件）

なお、港長窓口による勧奨と回答した方の意見として、

- ・オンライン申請を導入する際にも親切に対応してくれた
- ・オンライン申請導入後も港長窓口担当者がケアしてくれた
- ・詳細・丁寧に勧誘・説明してくれた

などの港長窓口における一連の対応を評価する意見が多く認められた。

ハ. オンライン申請の利点

オンライン申請の利点等に関し調査をしたところ、移動時間・移動労力の削減との回答が 417 件であり全体の約 8 割、過去申請データの参照機能による申請書作成時間の削減との回答が 38 件であり全体の約 1 割であり、それ以外の回答として、複数手続の同時申請（他省庁への手続も含む）、ペーパーレスに伴う経費削減、365 日 24 時間申請届出が可能、申請・回答データの電子管理、事故リスクの解消等であった。（有効回答数 507 件）

表 3. 3. 34 オンライン申請利用に伴う利点

・移動時間・移動労力の削減	417 件 (約 82%)
・過去申請データの参照機能による申請書作成時間の削減	38 件 (約 7%)
・複数手続の同時申請が可能 (他省庁への手続も含む)	20 件 (約 4%)
・ペーパーレスに伴う経費削減	13 件 (約 3%)
・365 日 24 時間申請届出が可能	8 件 (約 2%)
・申請・回答データの電子管理	4 件 (約 1%)
・交通事故リスクの解消	3 件 (約 1%)
・その他	4 件 (約 1%)

ニ. オンライン申請を利用していない方が、オンライン申請を利用するための契機となるような取組み又はオンライン申請利便性向上にかかる事項等 (有効回答数 216 件)

・システム機能のさらなる充実	112 件
・執務時間以外の許可の返信	40 件
・説明会の開催	18 件
・移動経費削減効果などのアピール	15 件
・マニュアルの充実	11 件
・システム利用者登録の簡素化	6 件
・利用可能端末の自由化	4 件
・各省庁一体となった周知	4 件
・他の方法では受付けない	3 件
・その他	3 件

② 移動時間削減効果 (窓口申請を行った場合に要する時間)

オンライン申請利用者において、仮に窓口申請を行った場合に要する時間を調査した結果、全回答平均で約 47 分となった。

また、回答者分類別では、船主が約 55 分と最も多く、一方で港湾管理者は約 14 分と最も少ない。

表 3. 3. 35 平均削減時間

船長	約 45 分
船主	約 55 分
船舶代理店	約 48 分
港湾管理者 (地方公共団体)	約 14 分
岸壁管理者 (岸壁管理者)	約 53 分

### 3.3.4 評価結果

オンライン申請の利用促進策の評価にあたって、海上保安庁は、広報・普及活動の推進を軸に、港長窓口及び海事関係者の会議等の機会を捉え、オンライン申請の利用促進を進めてきたところ、前述にもあるように、次の指標により評価を行ったところ、これらの視点に基づく評価結果は以下のとおりである。

- 「IT新改革戦略」(平成18年1月IT戦略本部決定)の掲げる目標(オンライン利用率を2010年度(平成22年度)までに50%以上とする)を指標とした評価を行う。
- 施策の評価にあたり、個別申請の実態調査並びにオンライン申請非利用者及び利用者に対するアンケート調査を実施し、本施策を評価する。

#### (1) オンライン申請利用率を視点とした評価

オンライン申請利用率の推移は、現状分析にあるように、施策前(平成17年)実績値と昨年度(平成21年度)実績値を比較すると以下のとおりとなった。

	(H17年)		(H21年度)
入出港届	27.5%	⇒	48.1%
係留施設使用届	24.5%	⇒	34.6%
危険物荷役許可申請	41.9%	⇒	69.8%

評価の指標を「IT新改革戦略」に基づく目標値と比較した場合、平成21年度のオンライン申請利用率では、入出港届及び係留施設使用届において目標値に及ばないものの、各年の利用率は、若干ではあるが確実に上昇してきている。

また、上記目標値の達成期限は平成22年度までの目標値となっていることから、平成22年度上半期におけるオンライン申請利用率を見ると、目標を達成している。

	(H22年度上半期)
入出港届	56.5%
係留施設使用届	53.7%
危険物荷役許可申請書	75.1%

#### (2) 評価結果

上述の傾向を勘案すれば目標値として掲げる平成22年度までにオンライン利用率50%以上を達成することが見込まれる。

オンライン申請利用者を対象として行ったアンケート調査の結果においては、従来からオンライン申請を利用していた者の回答を除く329件の回答のうち、オンライン申請利用の契機が港長窓口での勧奨によるとの回答が199件と約6割を占めていた。

オンライン申請利用促進のため、港長窓口・会議の場などの機会を捉え実施した周知・啓発活動の効果があったものと評価できる。

## 第4章 評価のまとめと今後の施策への反映の方向性

---

### 4.1 特殊車両通行許可申請

評価結果から、オンライン申請の導入以降、オンライン利用率・申請件数ともに大幅に向上したところであるが、今後とも大型車両の通行の適正化を進めるため、更なるオンライン申請の利用促進及び増大する事務作業量に対処するための施策を実施する必要がある。

#### 4.1.1 課題点の抽出

因果関係分析から、今後の施策へ反映させるための課題を以下のとおり抽出した。

##### ① 窓口申請よりオンライン申請の審査時間を大幅に短縮

オンライン申請を利用しない理由の多くに、許可証が発行されるまでの期間が窓口申請と大きく変わらないとの回答があったことから、審査する過程において時間がかかっていた点を検証し、(窓口に比較して) オンライン申請の審査時間を大幅に短縮するための施策を具体化する。

##### ② 利便性を更に向上

オンライン利用者からの要望及びオンライン申請を利用しない理由にシステムの操作性に関するものが多かったことから、申請情報の入力省力化できるよう、ユーザインターフェースの改良を図るとともに、申請者にとって有益となるサービスの導入を検討する。

また、特殊車両オンライン申請システムにおける認証方式は、公開鍵暗号方式による電子署名を用いた認証を採用している。電子署名を行うには、法務省が運営している商業登記認証局や民間企業が運営している民間認証局から電子証明書を取得する必要があるが、それに要する経費負担について非利用者の抵抗感が多かったことから、現行より負担の少ない認証方式について検討する必要がある。

#### 4.1.2 今後の方針

##### ① 審査時間の短縮

- ・エラーチェックの自動化

現行のシステムにおける審査では、人の目でなければチェックできない部分があり、審査に時間がかかる要因となっている。このため、データベースや他の入力値と照合することが可能なものは人の手を介することなく自動でチェックできるようシステムの改良を検討し、エラーチェックを自動化することで審査の迅速化を図る。

- ・審査事務の効率化

i 地方道のデータベース化の充実

通行経路が複数の道路管理者にわたる場合、申請を受理した道路管理者はその経路にあたる他の道路の道路管理者と協議しなければならない。申請経路を車両が通行できるかを審査するにあたり、あらかじめ、道路情報データベースに通行の障害となる情報（狭小幅員、上空障害、交差点、曲線部障害、橋梁）が収録されていれば、システムによる電算算定が可能となり、道路管理者間の協議を効率化できるが、未収録箇所があれば当該道路を管理する道路管理者に協議書及び付属書類の写しを送付し、その回答を待つこととなり、結果として審査に時間がかかる原因となっている。

道路情報データベースは、毎年、各道路管理者が新設・改良等による道路現況の変化を反映して、通行障害に関する基礎的な情報を作成し、国がこれらの情報を一元的にとりまとめて更新しているが、一般都道府県道や市町村道の収録率が低い傾向にある。このため、道路情報の作成を依頼する際には、未収録箇所のうち申請回数が多い箇所を参考に提示し、効率的な収録を進めるなど、各道路管理者の協力を得ながら地方道のデータベース化の充実に図り、審査を迅速化させる。

ii 審査項目の必要最小限化等

現行の審査事務においては、道路法以外の法令遵守に関わる確認も行っている場合もあり、審査項目を必要最小限とするよう見直しを行う。また、これまでも、各地方整備局が独自に行っている業務改善事例を全地方整備局で情報共有し、適宜実施することとしており、今後も有効と認められる事例があれば積極的に活用し、審査事務の効率化を進める。

② 利用者の利便性向上

・審査結果又は審査状況を 24 時間以内に通知

申請者にとって、審査期間に関する意見が多いように、提出した申請の審査の進捗状況に関する情報は非常に重要である。このことから、全ての通行経路の道路情報がデータベースに収録されている場合は「審査結果」を、その他の場合は「審査状況」を申請を受理してから 24 時間以内に申請者へ通知するサービスの導入について検討を行う。

・車両情報の入力簡素化

申請項目のうち、トラクタとトレーラの連結後の車両情報は自動車検査証ではわからず、申請者は車両メーカーや販売ディーラーから当該情報を取り寄せることとなり、申請作業の煩雑さの原因となっている。このため、データベース等の分析により定型的な車両（物流貨物車両）の組み合わせをパターン化して当該情報を補足し、申請者の車両情報の入力を簡素化する機能について検討を行う。

・より簡便で費用負担が少ない認証方式の検討

認証は、申請・届出が真にその名義人によって作成されたものか、申請書や通知文書が改ざんされていないかを確認する仕組みである。したがって、より負担の少ない認証方式への見直しを行う上で、他の認証方式の選択にあたっては、インターネット上で起こり得る「なりすまし」や「改ざん」等の脅威へのセキュリティ対策を考慮し、手続きの厳格性に見合った認証方式の検討を行う。

## 4.2 自動車の新車新規登録等

### 4.2.1 課題点の抽出

自動車の新車新規登録等のオンライン申請の利用促進策については、問題点の整理等を踏まえれば、以下の2点が課題点として残っていることが明らかになっている。

- ①利用している者へのアンケート結果から、利便性に関する事項として、登録日を重視するという営業上のニーズを背景に行政機関側の審査にかかる所要日数の改善、自賠責保険等の民間が発行する証明書等の関係システムとの更なる連携
- ②利用していない者へのアンケート結果から、OSSの利便性を想定できず、そもそも利用していないという意見があること

### 4.2.2 今後の方針

前述の課題を踏まえ、以下のような対応を取ることが適切と考えられる。

#### ① 利用者の利便性向上

- ・関係機関で定めた審査所要日数の目安に即した審査の実施を促す等、関係行政機関との連携を強化

OSSに関係する行政機関で一体となって運用改善を図っていくとともに、現在HPに公開している審査の流れに基づいた取組がなされるよう、さらに働きかけを行っていく必要があると考えられる。

- ・OSSと自賠責保険（共済）を電子化している各システム関係者との、さらなる利便性向上にむけた協議等の実施

自賠責保険（共済）の電子化はOSSとは別に取り組みられてきたことから、自賠責保険（共済）の電子化システムとOSSシステムとの間での連携が十分にとれていないなど、民間システムとの連携を強化すべき、との指摘がある。

そのため、自賠責保険等の民間が発行する証明書の電子化システムからの1日の情報提供回数を増やすことをシステム運営者等に働きかけることにより、関係する証明書情報のOSS側システムへの提供が遅れ必要時に電子的に取得することができない場面を減らすことにより使い勝手を向上させるとともに申請者等にこれらの電子化システムの利用を促すことなど民間の関係システムとの連携の強化に取り組む。

#### ② 非利用者への新規利用の促進

- ・非利用者への広報活動（説明会、会社訪問等）を引き続き継続・強化

アンケートの結果より、OSSについては、非利用者の理解が十分ではないことも多

く考えられる。そのため、OSSのメリットについての周知活動をさらに強化し、積極的に説明を行うことを通じて、OSSの利用を促し、さらに継続的な利用につなげていく取組を行う必要がある。

### 4.3 入出港の届出(特定港)、けい留施設の供用の届出(特定港)及び危険物の積込等の許可(特定港)

#### 4.3.1 課題点の抽出

##### (1) 現況

###### 【入出港届及び危険物荷役許可申請】

###### ① 個別申請の実態調査により明らかとなった事項

###### ○ 日本船舶・外国船舶の割合

入出港届は、全申請件数のうち7割以上が日本船にかかる届出であるが、日本船舶の場合にはオンライン申請の利用割合が5割程度であり、外国船舶のオンライン申請利用割合（7割）に比べ低迷している。

また、危険物荷役許可申請では、全申請件数のうち8割近くが日本船舶にかかる申請であり、日本船舶・外国船舶ともにオンライン申請利用割合は8割前後と高い。

###### ○ 申請者の割合

入出港届は、日本船舶・外国船舶ともに全申請件数の9割近くが代理店を介しての手続となっており、オンライン申請の場合には殆どが代理店によるものであるが、窓口申請の場合には日本船舶の3割程度（船長2割、船主1割）、外国船舶の1割（船主）が代理店以外からの届出であることが明らかとなった。

危険物荷役許可申請では、日本船舶・外国船舶ともに殆どが代理店を介しての手続となっている。

###### ② オンライン申請非利用者へのアンケート調査で明らかとなった事項

###### ○ 手続分類

窓口申請を行っている申請者のうち、入出港届のみの申請者が約6割、危険物荷役申請のみの申請者が約2割であり、港長あてに複数の手続を行っている申請者は2割程度に留まっている。

###### ○ 申請頻度・申請件数

窓口申請者のうち、申請頻度として1週間あたり1日以下の申請者が4割強を占め、また、申請件数についても1週間あたり5件未満が7割強を占めており、申請頻度・申請件数ともに非常に少ないことが伺える。

###### ○ オンライン申請の認知度

窓口申請者のうち約3割には、未だ、オンライン申請が認知されていないことが明らかとなった。

###### ○ オンライン申請を利用しない理由

オンライン申請を利用しない理由については、港長窓口が近くに所在しているため窓口の方が時間的効率が良いとの回答が最も多く3割強を占め、次いで、パソコン操作に慣れていない（1割強）、外出先で業務（銀行・買出し・荷役立会い）

が多いため、窓口申請の方が利便性が良い（1割強）、環境等は整っているが使い方がわからない（1割弱）との回答であった。

また、申請者別の上位3位を分析した結果、港長窓口が近くに所在しているため窓口の方が時間的効率が良い、環境が整っているが利用方法がわからないとの回答が、いずれの申請者からも共通の回答であった。

なお、船長及び船主の場合、インターネット環境が整っていないとの回答も上位を占めている。

また、船主及び代理店では、外出先で業務（銀行・買出し・荷役立会い）が多いため窓口申請の方が利便性が良いとの回答が上位に入っている。

○ 申請者別個別調査

<船長>

船長自ら窓口申請手続きを行っているケースにおいては、その船舶の大半がインターネット接続環境が未整備であり、船主からの導入にかかる調査を受けた船舶も小数である一方、船舶側においては、半数以上の船舶が、環境を整えばオンライン申請を利用したいと考えている。

なお、船長自ら窓口申請を行っている船舶は、内航貨物船など比較的小型の船舶という傾向となっている。

<船主>

船主自ら窓口申請を行っているケースにおいて、所属船へのオンライン申請環境の整備状況は、整備船に比べ未整備船の方が多い。

また、未整備船の7割弱は、今後も整備計画はないが、約3割の船舶については整備計画を検討中である。

<代理店>

窓口申請を行っている代理店の6割以上が、当該申請・届出業務を1乃至2名体制の少人数で行っている。

【係留施設使用届】

① 個別申請の実態調査で明らかとなった事項

○ 申請者の割合

係留施設使用届における届出者別では、港湾管理者が4割強、岸壁管理者が6割弱となっている。

オンライン申請利用の割合については、港湾管理者が4割弱であるのに対し、岸壁管理者では7割弱に達し、岸壁管理者におけるオンライン申請の利用率は高いものとなっている。

② オンライン申請非利用者へのアンケート調査で明らかとなった事項

○ 申請頻度等

窓口申請者のうち、申請頻度として1週間あたり1日以下が4割強、申請件数についても1週間あたり5件未満が6割強と、申請頻度・申請件数ともに少ないことが伺える。

○ オンライン申請の認知度

窓口申請者のうち約2割には、未だ、オンライン申請が認知されていないことが明らかとなった。

○ オンライン申請を利用しない理由

オンライン申請を利用しない理由として、港長窓口が近くに所在しているため、窓口申請の方が時間的効率が良いとの意見が最も多く、港湾管理者にあっては、約半数が同様の回答であった。

一方で、岸壁管理者等にあっては、パソコン操作に慣れていない、環境は整っているが利用方法が分からないなどといった意見もあった。

## (2) 課題の抽出

現状にかかる分析結果により、オンライン申請の認知度に不足があることが伺える他、オンライン申請に不慣れ、又は利用方法が分からないとする申請者も見受けられることが明らかとなった。

船舶からの申請では、船長又は船主の認知度不足が見受けられる一方、船舶におけるインターネット接続環境の整備が進められていない実態も明らかとなり、船舶へのIT環境の普及や一般化が進まなければ、今後、船長によるオンライン申請への移行は進まないとの側面も見受けられる。

入出港届及び危険物荷役許可申請のオンライン申請は、代理店によりなされるものが大多数であり、オンライン申請を認知し、かつオンライン申請を利用していない代理店にあっては、事務所が港長窓口の近くに所在している場合や事務所外での業務が多い場合など、時間的効率や利便性の観点から、オンライン申請を行うことに業務上のメリットを感じていないと考えられる。

係留施設使用届の申請者は、港湾管理者又は岸壁管理者であるが、一定の認知度はあるものの、事務所が港長窓口の近くに所在している場合には、業務上のメリットを感じていないことが明らかとなった。

また、オンライン申請の利用者からは、入力フォームの簡素化等システムの利便性向上についての要望があることが明らかとなった。

#### 4.3.2 今後の方針

これまで行ってきた港長窓口等における申請者へのオンライン申請の利用促進にあたっては、一定の効果があつたものと評価できる。

一方で、入出港届及び危険物荷役許可申請の申請者のうち約3割、係留施設使用届の申請者のうち約2割が、オンライン申請手続きを認知していないことが明らかとなったことから、さらなる周知・啓発活動を継続していくこととする。

このほか、オンライン申請を認知している場合にあつて、オンライン申請を利用しない理由として、事務所の立地条件や業務都合等といった申請者の時間的効率や利便性の観点にかかる理由以外にも、パソコン操作に不慣れである又は使い方が分からないなどの意見も見られることから、継続した周知・啓発活動の実施に併せて、操作方法についても港長窓口において申請者からの相談に対応するなど、申請者と密着した利用促進策も継続していくこととする。

なお、現行システムには、利用者の使い勝手も踏まえた利便性の向上を求める意見も多かったことから、機会を捉え適切に対応できるよう、関係機関とも連携のうえ、必要な情報収集とフォローアップを継続することとする。

## 参 考 资 料

【IT 新改革戦略（平成 18 年 1 月 IT 戦略本部決定）（抄）】

# I T 新改革戦略

— いつでも、どこでも、誰でも  
I T の恩恵を実感できる社会の実現 —

平成 1 8 年 1 月 1 9 日

I T 戦略本部

---

## II 今後の I T 政策の重点

### 1. I T の構造改革力の追求

#### (3) 21 世紀型社会経済活動

世界一便利で効率的な電子行政  
ーオンライン申請率 50%達成や小さくて効率的な政府の実現ー

#### 現状と課題

行政手続オンライン化 3 法の施行を始めとした基盤整備を進めた結果、国の扱うほとんどの手続においてインターネットによる申請等が可能となっている。その一方で、使い勝手が利用者の視点に立ったものとなっていない等の理由から、国民・企業等による電子政府の利用は進んでおらず、また、住民サービスに直結する地方公共団体の電子化が十分ではないなど、国民・企業等利用者が利便性・サービスの向上を実感できていない。

また、政府のレガシーシステムの見直し等、業務・システム最適化に向けた取組が行われているが、各府省の実施体制は必ずしも十分ではなく、更なる政府全体のシステム最適化への取組が求められている状況である。

今後は、財政の健全化や行政の簡素化・効率化、国民サービスの向上に向け、I T を最大限活用した業務改革、行政改革が必要となっている。

#### 目標

行政分野への I T の活用により、国民の利便性の向上と行政運営の簡素化、効率化、高度化及び透明性の向上を図る。

1. 利便性・サービス向上が実感できる電子行政（電子政府・電子自治体）を実現し、国・地方公共団体に対する申請・届出等手続におけるオンライン利用率を2010 年度までに50%以上とする。
2. 以降（略）

#### 実現に向けた方策

1. オンライン利用促進対象手続について、各手続の利用目標を含む利用促進行動計画を2005 年度に策定・公表し、2010 年度までにオンライン利用率50%以上を達成する。
2. 以降（略）

【オンライン利用促進のための行動計画(平成18年3月 CIO 連絡会議報告)(平成19年3月改訂)  
(抄)】

# オンライン利用促進のための 行 動 計 画

(平成19年3月改定)

オンライン利用促進のための行動計画（国土交通省）

No. 1

対 象 手 続		特殊車両通行許可申請					
年 間 平 均 申 請 件 数		約127, 000件					
根 拠 法 令 ・ 条 項		道路法（昭和27年法律第100号）第47条の2					
手 続 概 要 （※主な利用者と代理申請率を明記）		道路法では道路の構造を守り、交通の危険を防ぐため、道路を通行する車両の大きさや重さを制限しています。このような制限の基準値を超える車両を通行させようとする場合には、道路管理者に通行させる車両や経路などを申請し、特殊車両通行許可証の交付を受けなければならない。そのための手続きが特殊車両通行許可申請です。 （主な利用者：運送事業者、代理申請率：約2～3割（推定））					
目標利用件数・目標利用率 ※平成17年度までは実績。また、平成18年度の上段は目標値、下段は、平成18年12月末までの実績		年 度	平成16	平成17	平成18 （以下期は12月末実績）	平成19	平成20
		目標利用件数（件） （平成17年度までは実績）	4, 297	11, 072	18, 700 17, 206	26, 400	34, 000
		目標利用率（％） （平成17年度までは実績）	3. 4	8. 7	14. 7 13. 5	20. 8	26. 8
添 付 書 類		行動計画策定時（平成17年度末）の状況			改善方策の措置・具体的改善方策（実施時期）		
		①自動車検査証の写し（オンライン化済） ②代理申請の場合は委任状（オンライン化済） ③電子地図にない場合は地図の写し（オンライン化済） ④その他審査にあたって確認が必要なもの（オンライン化済）			①自動車検査証の写しの廃止（平成19年3月を予定）		
添付書類を省略できない場合の理由、添付書類をオンライン化できない場合の理由及び外部有識者等による検討会の実施状況		添付書類のうち、②代理申請の場合の委任状については、一定の事務を他に委任する場合においては一般的には委任状をもって確認する必要があり省略できない。③電子地図にない場合の地図の写しについては、通行経路が確認できないため省略できない。④その他審査にあたって確認が必要なものについては、例えば交差点狭小部の折返状態を確認するための軌跡図等であり、省略できない。					
本人確認方法		本人による申請の場合	電子署名及びID・パスワード （紙の場合は、申請者の記名又は押印）		※電子署名及び認証業務に関する法律（平成12年法律第102号）第3条において、電子的記録に記録された情報について本人による電子署名が行われているときは真正に成立したものと推定するとしているため、またID及びパスワードは、登録されたデータを他者に変更されないための暗証である。		
		代理人による申請の場合	代理人の電子署名及びID・パスワード並びに委任状 （紙の場合は、申請者の記名又は押印並びに委任状）		※同上		
手 数 料		オンライン手続の場合	手数料なし ※他の道路管理者への協議のある場合1経路200円（協議手数料）		—		
		紙による手続の場合（オフライン）	同上		—		
処理時間 （申請者への回答までの時間）		オンライン手続の場合	他の道路管理者に協議等がない場合 4日間		—		
		紙による手続の場合（オフライン）	一般的な標準処理期間 3週間		—		
利用（申請等）可能な期間・時間帯		オンライン手続の場合	24時間365日受付		—		
		紙による手続の場合（オフライン）	事務所窓口の業務時間内		—		
上記項目以外のインセンティブ措置		通行許可証の窓口交付			許可証交付のオンライン化の実現（平成18年4月より順次実施）		
システムの改善		自動車検査証の写しが必要 通行許可証の窓口交付が必要			・自動車検査証の写しの廃止に向けシステム改善（平成19年1月に実施済） ・許可証交付のオンライン化の実現（平成18年4月より順次実施）		
広報・普及活動		オンラインによる手続についてホームページ等で広報			ホームページにおけるFAQ等の更なる充実。業界等へのPRの実施		
その他		他の道路管理者のシステム未導入			システム仕様の提供を実施		
特殊車両オンライン申請システム		<a href="https://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/">https://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/</a>					

オンライン利用促進のための行動計画（国土交通省）

No. 2

対象手続		自動車の新規登録、新規検査					
年間平均申請件数		約3,500,000件（約1,000,000件：東京都等の4都府県）【型式指定車の新規登録】					
根拠法令・条項		道路運送車両法（昭和26年法律185号）第7条 道路運送車両法（昭和26年法律185号）第59条					
手続概要 （※主な利用者と代理申請率を明記）		登録を受けていない自動車の登録を受けようとする場合には、その所有者は新規登録の申請をしなければならない。登録を受けていない自動車を運行の用に供しようとするときは、その使用者は、新規検査を受けなければならない。 （主な利用者：自動車販売店、代理申請率：不明）					
目標利用件数・目標利用率 ※平成17年度までは実績。また、平成18年度の上段は目標値、下段は、平成18年12月末までの実績		年 度	平成16	平成17	平成18	平成19	平成20
		目標利用件数（件） （平成17年度までは実績）	—	416 ※電子申請は12月26日より開始	— 5298	17.5万 全国でサービスが行われた場合	66.6万 全国でサービスが行われた場合
		目標利用率（%） （平成17年度までは実績）	—	約0.1%	— 約0.6%	5%	19%
		行動計画策定時（平成17年度末）の状況			改善方策の措置・具体的改善方策（実施時期）		
添付書類		下記の添付書類は全てオンライン化済み。 ①譲渡証明書 ②完成検査完了証 ③自動車損害賠償責任保険証明書 ④両面強化預託金を預託したことを証する書面 ⑤保管場所証明書 ⑥代理申請の場合は委任状			※左記のとおり添付書類はオンライン化済み。 なお、①から⑤は添付書面は発行元（自動車販売店等）から登録情報処理機関を経由して国土交通省に提供されるものであり、申請者が申請時に手間をかけて送信するものではない。		
添付書類を省略できない場合の理由、添付書類をオンライン化できない場合の理由及び外部関係者等による検討会の実施状況		—					
本人確認方法 （申請内容の真正性の担保）	本人による申請の場合	電子署名 （紙の場合は記名・押印及び印鑑証明書の添付）			※自動車の登録は所有権の公証を行うものであり、厳格な権利関係の審査が必要であることから、確実な本人確認や内容の真正性の担保のためには電子署名及び公的個人認証等が必要 自動車販売店へのヒアリングの結果、自動車購入者が公的個人認証を保持していないこと、また、自動車販売店が代行手数料の差別化を行っていても、自動車購入者は公的個人認証の取得しないことが問題点となっていることから、公的個人認証を利用せずに印鑑証明書等を活用した申請を可能とするシステム改良を検討。		
	代理人による申請の場合	申請者本人の電子署名及び代理人の電子署名 （紙の場合は申請者本人の記名・押印及び印鑑証明書の添付と代理人の記名）			※自動車の登録は所有権の公証を行うものであり、厳格な権利関係の審査が必要であることから、確実な本人確認や内容の真正性の担保のためには電子署名及び公的個人認証等が必要 自動車販売店へのヒアリングの結果、自動車購入者が公的個人認証を保持していないこと、また、自動車販売店が代行手数料の差別化を行っていても、自動車購入者は公的個人認証の取得しないことが問題点となっていることから、公的個人認証を利用せずに印鑑証明書等を活用した申請を可能とするシステム改良を検討。		
手数料	オンライン手続の場合	1,800円			今後、手数料の差別化について検討を行う。 また、自動車販売店の代行手数料の引き下げについて、業界団体等を通じてPRしていく。		
	紙による手続の場合（オフライン）	1,800円					
処理時間 （申請者への回答までの時間）	オンライン手続の場合	即日処理			即日処理		
	紙による手続の場合（オフライン）	即日処理			即日処理		
利用（申請等）可能な期間・時間帯	オンライン手続の場合	24時間365日受付			既に24時間365日受付としている		
	紙による手続の場合（オフライン）	平日8:45～16:00受付			—		
上記項目以外のインセンティブ措置		・自動車販売店の経営者等に対する利用促進及び代行手数料の低減に係る検討の要請 ・利用者からの問合せ（利用方法等）に対応するヘルプデスクの設置			利用者の多い自動車販売店への感謝状制度の創設（→平成18年6月に実施済。） 感謝状制度について、平成19年3月に第1回の感謝状の授与を行う予定。		
システムの改善		・国及び地方公共団体が所管する複数手続（保管場所証明、検査・登録、自動車諸税）のワンストップ化 ・代理申請機能の構築			利用者の意見等を踏まえ、申請画面の見直しに係る検討を行う。 主な利用者である自動車販売店に対し意見聴取している（→平成18年5月より開始）。 自動車販売店から聴取した結果を踏まえ、システム改善の検討を行う。		
広報・普及活動		・オンラインによる手続が可能となっていることについて、ポスター、チラシ、ホームページ、テレビ、インターネット、雑誌等を通じた周知。 ・各種説明会を通じた関係者への周知			広報・普及活動の継続		
その他		・自動車保有関係手続のワンストップサービスの対象手続のうち、地方公共団体が所管する保管場所証明、自動車諸税の手続に係る手数料、処理時間等については、各地方公共団体の条例等において定めている。			以下の地方公共団体に係る項目について、関係省庁（警察庁、総務省）に要請を行う。 ・地方税の軽減措置 ・手数料（保管場所証明申請）の差別化 ・処理時間の短縮化 ・住民基本台帳カード（公的個人認証）の取得の容易化 ・住民に対する広報周知 地方公共団体に係る事項について、関係省庁（警察庁、総務省）に対して要請を行った（→平成18年6月実施済）。		
自動車保有関係手続のワンストップサービスシステム		<a href="http://www.css.mlit.go.jp/">http://www.css.mlit.go.jp/</a>					

オンライン利用促進のための行動計画（国土交通省）

No. 3

対 象 手 続	(1) 自動車の変更登録 (2) 自動車の移転登録 (3) 自動車の抹消登録 (4) 自動車の継続検査									
年 間 平 均 申 請 件 数	(1) 1,731,000件 (2) 5,734,000件 (3) 4,811,000件 (4) 29,075,000件									
根 拠 法 令・ 条 項	(1) 道路運送車両法（昭和26年法律185号）第12条 (2) 道路運送車両法（昭和26年法律185号）第13条 (3) 道路運送車両法（昭和26年法律185号）第15条または第16条 (4) 道路運送車両法（昭和26年法律185号）第62条									
手 続 概 要 (※主な利用者と代理申請率を明記)	(1) 自動車の所有者は所有者の住所等に変更があったときは、その事由のあった日から15日以内に変更登録の申請をしなければならない。 (2) 新規登録を受けた自動車について所有者の変更があったときは、新所有者は、その事由があった日から15日以内に移転登録の申請をしなければならない。 (3) 登録自動車が増減し、解体し（整備、又は改造のために解体する場合を除く。）又は自動車の用途を廃止したとき、所有者は、その事由があった日から15日以内に永久抹消登録の申請をしなければならない。自動車の所有者は、その自動車を運行の用に供することをやめたとき、一時抹消登録の申請をしなければならない。 (4) 登録自動車等の使用者は、自動車検査証の有効期間満了後も引き続き使用しようとするときは、継続検査を受けなければならない。 (主な利用者：自動車ユーザー、自動車販売店 代理申請率：不明)									
目標利用件数・目標利用率 ※平成17年度までは実績。また、平成18年度の上段は目標値、下段は、平成18年12月末までの実績	年 度	平成16	平成17	平成18	平成19	平成20				
	目標利用件数（件） （平成17年度までは実績）	—	—	本手続については、オンライン化未実施のため、IT新改革戦略で掲げたオンライン利用率の目標の下、新規登録の具体的な改善策による利用率向上の効果を踏まえ、具体的な仕様の検討及び検討結果に基づく利用見込みを調査を行い、目標達成の見込まれる手続から順次オンライン化を目指す。						
	目標利用率（%） （平成17年度までは実績）	—	—							
目標達成に向けた具体的な措置内容	行動計画策定時（平成17年度末）の状況			改善方策の措置・具体的改善方策（実施時期）						
	添 付 書 類	譲渡証明書、自動車損害賠償責任保険証明書、保管場所証明書、預託証明書、印鑑証明書								
		添付書類を省略できない場合の理由、添付書類をオンライン化できない場合の理由及び外部有識者等による検討会の実施状況			—					
	本人確認方法	本人による申請の場合	(紙の場合は記名・押印及び印鑑証明書の添付)							
		代理人による申請の場合	(紙の場合は申請者本人の記名・押印及び印鑑証明書の添付と代理人の記名)							
	手 数 料	オンライン手続の場合	—							
		紙による手続の場合（オフライン）	(1) 350円 (2) 500円 (3) なし又は350円 (4) 1,100円[現車提示を省略する場合]							
	処理時間 （申請者への回答までの時間）	オンライン手続の場合				既に稼働している自動車の新規登録のオンライン化を参考にしつつ、添付書類の電子化、本人確認方法、処理時間等について方策を講じる予定。				
		紙による手続の場合（オフライン）	即日処理							
	利用（申請等）可能な期間・時間帯	オンライン手続の場合	—							
紙による手続の場合（オフライン）		平日8:45～16:00受付								
上記項目以外のインセンティブ措置	—									
システムの改善	—									
広報・普及活動	—									
そ の 他	—			※オンライン化した場合の「自動車保有関係手続のワンストップサービス」の対象手続きのうち、地方公共団体が所管する保管場所証明、自動車課税の手続に係る手数料、処理時間等については、各地方公共団体の条例等において定めている。						

オンライン利用促進のための行動計画（改定）（国土交通省）

No. 4, No. 5

対象手続	(1) 海技免状の有効期間の更新（大型船舶の免許） (2) 操縦免許証の有効期間の更新（小型船舶の免許）					
年間平均申請件数	282,500件					
根拠法令・条項	(1) 船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年法律149号）第7条の2第2項 (2) 船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年法律149号）第23条の11					
手続概要 (※主な利用者と代理申請率を明記)	(1) 海技免状の所持者が、その所持する海技免状の有効期間満了日の一年前から、全国の地方運輸局等に対し、海技免状更新申請書及び必要な添付書類とともに海技免状の有効期間の更新を申請する。（主な利用者：海技免状所持者、代理申請率：約80%） (2) 小型船舶操縦免許証（以下操縦免許証）の所持者が、その所持する操縦免許証の有効期間満了日の一年前から、全国の地方運輸局等に対し、操縦免許証更新申請書及び必要な添付書類とともに操縦免許証の有効期間の更新を申請する。（主な利用者：小型船舶操縦免許証所持者、代理申請率：約80%）					
目標利用件数・目標利用率	年 度	平成16	平成17	平成18	平成19	平成20
	目標利用件数（件） ※平成17年度までは実績。また、平成18年度の上段は目標値、下段は、平成18年12月末までの実績	0件	4件	13,000件 37件	26,000件	39,000件
	目標利用率（%） ※平成17年度までは実績。また、平成18年度の上段は目標値、下段は、平成18年12月末までの実績	0%	0%	4.6% 0.01%	9.2%	13.8%
添付書類	行動計画策定時（平成17年度末）の状況			改善方針の措置・ 具体的改善方策（実施時期）		
	(1) 海技免状の有効期間の更新 ①海技免状（オンライン化未対応） ②操縦履歴を有することを証明する書類、同等業務経験認定書、更新講習終了証明書（オンライン化未対応） ③身体検査証明書（オンライン化未対応） ④海技免状写真（オンライン化未対応） (2) 操縦免許証の有効期間の更新 ①写真（オンライン申請による添付可） ②更新講習修了証明書（オンライン化未対応） ③本籍の記載のある住民票の写し（平成15年5月以前より免許をお持ちの方が、同年6月以降初めて更新の手続きを行う場合）（オンライン化未対応） ④更新を受けようとする操縦免許証（オンライン化未対応） ⑤その他、操縦免許証の更新を受けるために必要な書類（オンライン化未対応）			(1) 海技免状の有効期間の更新 ①については廃止の方向で検討する。 ②③④については、早期にオンライン化の方向で検討する。 (2) 操縦免許証の有効期間の更新 ②③④については、早期にオンライン化に向けて検討する。 ⑤については、廃止の方向で検討する。		
目標達成に向けた具体的な措置内容	添付書類を省略できない場合の理由、添付書類をオンライン化できない場合の理由及び外部有識者等による検討会の実施状況			(1) 海技免状の有効期間の更新 ② 更新に足る知識、技能要件を満たしていることを確認する必要があることから省略できない。 ③ 更新に足る身体要件を満たしていることを確認する必要があることから省略できない。 ④ S T W条約（船員の訓練及び資格証明並びに当座の基準に関する国際条約）第6条、同付属書1/2及び同コードA-1/2により本人の写真及び署名が必須のため、省略できない。 (2) 操縦免許証の有効期間の更新 ①は、操縦免許証に写真を印刷することから省略できない。 ②は、更新に足る知識、技能要件を満たしていることを確認する必要があることから省略できない。 ③は、更新に足る身体要件を満たしていることを確認する必要があることから省略できない。 ④は、操縦免許証原簿に記載する外国人の国籍等、他の添付書類で確認できない事項について確認する必要があることから省略できない。		
	本人確認方法	本人による申請の場合	(1) 海技免状の有効期間の更新 電子署名及びID・パスワード方式 （紙の場合は海技免状、写真票、委任状等） (2) 操縦免許証の有効期間の更新 電子署名及びID・パスワード方式 （紙の場合は操縦免許証、住民票の写し、写真）	電子署名の必要性について検討する。		
	代理人による申請の場合	(1) 海技免状の有効期間の更新 代理人の電子署名及びID・パスワード方式 （紙の場合は海技免状、写真票、委任状等） (2) 操縦免許証の有効期間の更新 代理人の電子署名及びID・パスワード方式 （紙の場合は操縦免許証、住民票の写し、写真）	海事代理士の電子署名の必要性について検討する。			
手数料	オンライン手続の場合	(1) 海技免状の有効期間の更新 1,600円 (2) 操縦免許証の有効期間の更新 1,250円	平成17年4月に手数料の差別化を実施			
	紙による手続の場合（オフライン）	(1) 海技免状の有効期間の更新 1,700円 (2) 操縦免許証の有効期間の更新 1,350円	平成17年4月に手数料の差別化を実施			
処理時間 (申請者への回答までの時間)	オンライン手続の場合	即時処理	即時処理			
	紙による手続の場合（オフライン）	即時処理	即時処理			
利用（申請等）可能な期間・時間帯	オンライン手続の場合	24時間365日受付	既に24時間365日受付としている			
	紙による手続の場合（オフライン）	平日9：00～17：00受付	—			
上記項目以外のインセンティブ措置	—			オンライン利用の多い海事代理士等への表彰制度の創設について、引き続き検討する。		
システムの改善	—			e-Gov窓口システムへの移行を含め、システム改善の必要性について検討する。検討に当たっては、申請の約8割を占める海事代理士が大量の申請を一括しておこなえるといった申請方法に対する要望・ニーズ等を十分把握し、利便性及び利用率の向上に努める。		
広報・普及活動	申請者、海事代理士に対し、電子申請の実態を案内しているところ。また、ホームページによる広報を実施しているところ。並びに、平成17年度にe-キャラバンの対象手続として、国民向け講習会を実施する。			全国における電子申請講習会の実施等広報・普及活動を引き続き実施する。		
その他	—			—		
汎用受付等システム	<a href="http://www.goa.mlit.go.jp/proc/showProcList.do?testCd=29&amp;lawCd=34">http://www.goa.mlit.go.jp/proc/showProcList.do?testCd=29&amp;lawCd=34</a>					

オンライン利用促進のための行動計画（国土交通省）

No. 6

対 象 手 続		入出港の届出（特定港）					
年間平均申請件数		684,000件					
根拠法令・条項		港則法（昭和23年法律174号）第4条					
手続概要 （※主な利用者と代理申請率を明記）		総トン数20トン以上の船舶が特定港に入港した場合、船長は遅滞なく港長に届け出なければならない（船主又は代理店等が船長の代理人として届け出ても差し支えない）。 （主な利用者：船長、船主、代理人、代理店等、代理申請率：不明）					
目標利用件数・目標利用率 ※平成17年度までは実績。また、平成18年度の上段は目標値、下段は、平成18年12月末までの実績		年 度	平成16 (1~12月)	平成17 (1~12月)	平成18 (1~12月)	平成19	平成20
		目標利用件数（件） （平成17年度までは実績）	148,000	189,000	220,000 237,413	252,000	284,000
		目標利用率（%） （平成17年度までは実績）	21.3	27.0	31.6 34.7	36.2	40.8
		行動計画策定時（平成17年度末）の状況			改善方策の措置・具体的改善方策（実施時期）		
添付書類		添付書類はない			-		
添付書類を省略できない場合の理由、添付書類をオンライン化できない場合の理由及び外部有識者等による検討会の実施状況		-			-		
本人確認方法	本人による申請の場合	紙の場合：署名又は記名、押印 電子の場合：ID・パスワード			-		
	代理人による申請の場合	紙の場合：署名又は記名、押印 電子の場合：ID・パスワード			-		
手数料	オンライン手続の場合	手数料なし			-		
	紙による手続の場合（オフライン）	手数料なし			-		
処理時間 （申請者への回答までの時間）	オンライン手続の場合	5分			-		
	紙による手続の場合（オフライン）	5分			-		
利用（申請等）可能な期間・時間帯	オンライン手続の場合	24時間365日受付			-		
	紙による手続の場合（オフライン）	平日08:30~17:00受付			-		
上記項目以外のインセンティブ措置		なし			-		
システムの改善		-			「輸出入及び港湾・空港手続関係業務の業務・システム最適化計画」及び「港湾手続関係業務（輸出入及び港湾・空港手続関係業務）に係る業務・システムの最適化計画」に基づき、システムの最適化を実施する。（平成20年10月までに）		
広報・普及活動		窓口等での届出受付時に港湾EDIシステムの利用について、周知徹底を図っている			港長との意見交換会、窓口での届出受付時等あらゆる機会をとらえ、港湾EDIシステム導入によるペーパーレス、ワンストップ化等利用者の利便性向上等の利点について、引き続き周知徹底を図っていく。		
その他		なし			-		
港湾EDIシステム		<a href="http://www.wave.or.jp/PortEDI_main.html">http://www.wave.or.jp/PortEDI_main.html</a>					

オンライン利用促進のための行動計画（国土交通省）

No. 7

対 象 手 続	けい留施設の供用の届出（特定港）					
年 間 平 均 申 請 件 数	326,000件					
根 拠 法 令・条 項	港則法（昭和23年法律174号）第5条第5項					
手 続 概 要 （※主な利用者と代理申請率を明記）	総トン数500トン以上（開門港若松区においては総トン数300トン以上）の船舶が特定港においてけい留する場合、けい留施設の管理者は、あらかじめ港長に届け出なければならない。 （主な利用者：港湾管理者、代理申請者率：不明）					
目標利用件数・目標利用率 ※平成17年度までは実績。また、平成18年度の上段は目標値、下段は、平成18年12月末までの実績	年 度	平成16 (1～12月)	平成17 (1～12月)	平成18 (1～12月)	平成19	平成20
	目標利用件数（件） （平成17年度までは実績）	67,000	84,000	100,000 95,301	117,000	134,000
	目標利用率（％） （平成17年度までは実績）	19.9	24.0	30.0 27.0	35.0	40.0
目標達成に向けた具体的な措置内容	添 付 書 類		行動計画策定時（平成17年度末）の状況		改善方策の措置・具体的改善方策（実施時期）	
			添付書類はない		—	
	添付書類を省略できない場合の理由、添付書類をオンライン化できない場合の理由及び外部有識者等による検討会の実施状況		—		—	
	本人確認方法	本人による申請の場合	紙の場合：署名又は記名、押印 電子の場合：ID・パスワード		—	
		代理人による申請の場合	紙の場合：署名又は記名、押印 電子の場合：ID・パスワード		—	
	手 数 料	オンライン手続の場合	手数料なし		—	
		紙による手続の場合（オフライン）	手数料なし		—	
	処理時間 （申請者への回答までの時間）	オンライン手続の場合	5分		—	
		紙による手続の場合（オフライン）	5分		—	
	利用（申請等）可能な期間・時間帯	オンライン手続の場合	24時間365日受付		—	
紙による手続の場合（オフライン）		平日08:30～17:00受付		—		
上記項目以外のインセンティブ措置		なし		—		
システムの改善		—		「輸出入及び港湾・空港手続関係業務の業務・システム最適化計画」及び「港湾手続関係業務（輸出入及び港湾・空港手続関係業務）に係る業務・システムの最適化計画」に基づき、システムの最適化を実施する。（平成20年10月までに）		
広報・普及活動		窓口等での届出受付時に港湾EDIシステムの利用について、周知徹底を図っている		港長との意見交換会、窓口での届出受付時等あらゆる機会をとらえ、港湾EDIシステム導入によるペーパーレス、ワンストップ化等利用者の利便性向上等の利点について、引き続き周知徹底を図っていく。		
そ の 他		なし		—		
港湾EDIシステム		<a href="http://www.wave.or.jp/PortEDI_main.html">http://www.wave.or.jp/PortEDI_main.html</a>				

オンライン利用促進のための行動計画（国土交通省）

No. 8

対象手続	危険物積込等の許可（特定港）							
年間平均申請件数	194,000件							
根拠法令・条項	港則法（昭和23年法律174号）第23条第1項							
手続概要 （※主な利用者と代理申請率を明記）	船舶が特定港において危険物の積込、積替又は荷卸をする場合、船長は港長の許可を受けなければならない（船主又は代理店等が船長の代理人として届け出ても差し支えない）。 （主な利用者：船長、船主、代理人、代理店等、代理申請率：不明）							
目標利用件数・目標利用率 ※平成17年度までは実績。また、平成18年度の上段は目標値、下段は、平成18年12月末までの実績	年 度	平成16 (1～12月)	平成17 (1～12月)	平成18 (1～12月)	平成19	平成20		
	目標利用件数（件） （平成17年度までは実績）	67,000	82,000	86,000 100,761	90,000	94,000		
	目標利用率（％） （平成17年度までは実績）	34.3	41.0	44.0 51.8	46.0	48.0		
目標達成に向けた具体的な措置内容	行動計画策定時（平成17年度末）の状況			改善方策の措置・具体的改善方策（実施時期）				
	添付書類	添付書類はない			-			
		添付書類を省略できない場合の理由、添付書類をオンライン化できない場合の理由及び外部有識者等による検討会の実施状況			-			
	本人確認方法	本人による申請の場合	紙の場合：署名又は記名、押印 電子の場合：ID・パスワード			-		
		代理人による申請の場合	紙の場合：署名又は記名、押印 電子の場合：ID・パスワード			-		
	手数料	オンライン手続の場合	手数料なし			-		
		紙による手続の場合（オフライン）	手数料なし			-		
	処理時間 （申請者への回答までの時間）	オンライン手続の場合	10～60分			-		
		紙による手続の場合（オフライン）	10～60分			-		
	利用（申請等）可能な期間・時間帯	オンライン手続の場合	24時間365日受付			-		
紙による手続の場合（オフライン）		平日08:30～17:00受付			-			
上記項目以外のインセンティブ措置	なし			-				
システムの改善	-			「輸出入及び港湾・空港手続関係業務の業務・システム最適化計画」及び「港湾手続関係業務（輸出入及び港湾・空港手続関係業務）に係る業務・システムの最適化計画」に基づき、システムの最適化を実施する。（平成20年10月までに）				
広報・普及活動	窓口等での届出受付時に港湾EDIシステムの利用について、周知徹底を図っている			港長との意見交換会、窓口での届出受付時等あらゆる機会をとらえ、港湾EDIシステム導入によるペーパーレス、ワンストップ化等利用者の利便性向上等の利点について、引き続き周知徹底を図っていく。				
その他	なし			-				
港湾EDIシステム		<a href="http://www.wave.or.jp/PortEDI/main.html">http://www.wave.or.jp/PortEDI/main.html</a>						

【オンライン利用拡大行動計画（平成20年9月 IT戦略本部決定）（抄）】

# オンライン利用拡大 行動計画

平成20年9月12日

IT戦略本部

## オンライン利用拡大行動計画

これまでの国の行政手続におけるオンライン利用促進の取組を抜本的に見直し、対象を国民に広く利用されている手続に重点化し、新たな目標を設定して、オンラインのメリット拡大、使い勝手の向上等の措置を集中的に講ずることとする。

この新たなオンライン利用促進の取組を強力に推進するため、2009 年度（平成21年度）から2011 年度（平成23 年度）までの間に講ずる措置（ただし、可能なものについては、2008 年度（平成20 年度）中から迅速に取組を進める。）を定めた政府全体としての行動計画を以下のとおり策定する。

### I オンライン利用の拡大に向けた基本方針

#### I-1 重点手続と新たな目標設定

##### 1 重点手続

国民が広く利用するオンライン化された手続のうち、国民や企業による利用頻度が高い年間申請等件数が100 万件以上のもの及び100 万件未満であっても主として企業等が反復的又は継続的に利用する手続等を「重点手続」（別表参照）と分類し、オンライン利用率の大幅な向上を図るため重点的に取り組むこととする。

##### 2 オンライン利用率の目標

「IT 新改革戦略」（平成18 年1 月19 日IT 戦略本部決定）において、平成22年度までに国の手続におけるオンライン利用率を50%以上とする目標を設定し、利用促進対象手続を定めて行動計画を策定して取り組んできたところであるが、オンライン利用率は未だ低調であり、IT 新改革戦略に掲げられた目標を達成するとともに、更に次なるステップとなる目標を掲げ、これに向けて、オンライン利用を飛躍的に拡大させていく必要がある。

オンライン利用拡大の新たな目標については、重点手続・分野によって、例えば、企業や士業の利用が多い、高齢者等パソコンに不慣れな者が多いなど利用者の属性や、手続の特性、利用促進の障害の状況が異なることから、手続一律の目標設定は適当ではなく、重点手続分野（別表参照）ごとに定めることとする。

また、一方で、今回のオンライン利用拡大方策は、認証基盤の抜本的な普及拡大等を図るため、新たな制度の導入や既存システムの大幅な改修など現行の取組を抜本的に見直す内容を含んでおり、利用率の向上という成果が現実に現れるまでには3年の計画期間を超えて一定の期間を要するものもあることにかんがみ、目標設定の時期についても考慮する必要がある。

これらを踏まえ、オンライン利用の目標値については、重点手続分野ごとに、2013 年度（平成25 年度）末における目標値を掲げることとともに、重点手続のうち3年の計画期間中の取組の効果が比較的早期に現れやすいと考えられる手続（企業や士業の利用が多く、個人の電子署名とは別の措置の導入や窓口来所型サービスの整備を待たなくても利用率を伸ばさせていくことが可能な手続。以下「先行手続」という。）については、本行動計画の最終年度時点の目標値を掲げることとする。

具体的な目標値については、「Ⅱ 重点手続分野ごとの取組方針及び目標値」にそれぞれ掲げるとおりであり、これらの分野ごとの取組を通じて、重点手続全体では2013 年度（平成25 年度）末にオンライン利用率72%以上、先行手続全体では2011 年度（平成23 年度）末にオンライン利用率66%以上の実現を目指す。

### 3 重点手続以外の利用促進対象手続

現行の利用促進対象手続のうち今回重点手続とならなかったものについては、原則2010 年度（平成22 年度）に利用促進対象手続全体でオンライン利用率が50%以上を達成することを目標に、行動計画に示すオンライン利用拡大方策も踏まえつつ、手続所管府省において計画的に取組を進めることとする。

（略）

## I-3 行動計画の着実な実行の確保等

### 1 （略）

### 2 メリハリの効いた対応

本行動計画に基づきオンライン利用の飛躍的拡大を図る一方で、利用率が極めて低調である等の手続のオンライン化については見直しを図るなど、メリハリの効いた対応を行うことが重要である。

内閣官房及び総務省は、利用率が極めて低調であり、今後とも改善の見込みがない手続については、今後の利用者ニーズや費用対効果、代替措置の有無等を総合的に勘案して、停止すべきシステムの範囲を電子政府評価委員会に対して報告し、その評価や国民からの意見も踏まえた上で、年内を目途にシステム停止の是非について結論を得るものとする。また、その範囲は、必要に応じて毎年見直していくこととする。

## （別添）重点手続ごとの改善策

（略）

【特殊車両通行許可申請】

○アンケート調査票

## オンライン申請に関するアンケート調査票

### ご協力をお願い

日頃から、道路行政にご理解・ご協力をいただき、ありがとうございます。

国土交通省では、特殊車両通行許可申請において、平成16年からインターネットを利用したオンライン申請手続きを実施しています。オンライン申請では、原則として窓口へ来ていただく必要がなくなるなど、手続が大幅に簡素化するとともに、個別審査がない場合は許可発行までの期間が短縮されます。

そのため、許可発行までの期間短縮など許可手続の改善に向けた取組の一環として、今回、窓口申請を行われている方を対象に、オンライン申請に関するご意見をお伺いするものです。

みなさまからいただきましたご意見は、貴重な資料として、今後の検討に活用させていただきます。

お忙しいところ大変恐縮ではございますが、ぜひともアンケート調査にご協力いただきますようお願いいたします。

平成22年3月

国土交通省中国地方整備局〇〇〇事務所

問1. 今回の申請についてお尋ねします。該当する番号に○をつけてください。

(複数該当する場合は、該当する全てに○をつけてください。)

質問事項	回答欄
1. 申請種別	① 新規申請      ② 変更申請      ③ 更新申請
2. 申請方法	① FD申請 (CD申請を含む)      ② 紙申請

問2. 1年間に何回程度、申請をされていますか。該当する番号に1つ○印をつけてください。

① 1回程度    ② 2～5回程度    ③ 5～10回程度    ④ 10回以上

問3. オンライン申請があることをご存じでしたか。該当する番号に1つ○を付けてください。

① 知っていた      ② 知らなかった

問4. これまでオンライン申請を利用されたことがありますか。該当する番号1つに○を付けてください。

① ある      ② ない

裏面にお進みください。

問5. オンライン申請を利用せず、窓口申請とされる理由を以下の中から、該当すると思われる番号に○を付けてください。(複数選択可)

- ① 電子認証の登録・更新費用が負担になるから
- ② 電子認証の登録・手続きがわからないから (システム操作が難しい)
- ③ 申請手続きが複雑で面倒だから
- ④ 許可発行までの手続き時間が窓口申請と変わらないと感じているから
- ⑤ 申請手数料が窓口申請と同額でメリットを感じないから
- ⑥ 申請内容に修正が発生した場合、窓口申請が便利だから
- ⑦ インターネットに接続されたパソコン等がない (オンラインになっていない)
- ⑧ その他 [ ]

問6. 今後、どのような点が改善されれば、オンライン申請を利用してもよいとお考えですか。以下の事項のうち、効果があると思われるもの2つを選んで○を付けてください。

- ① 電子認証にかかる費用を軽減する。  
⇒ 年間どの程度費用負担であれば可能とお考えですか。[          万円程度]
- ② 申請手続きをホームページ画面でパスワード、ID番号のみの入力に限定するなど  
手続きを簡単にする。
- ③ 許可発行までの手続き時間が窓口申請に比べ、より短くなる。  
⇒ 窓口申請より何日程度の時間短縮が必要とお考えですか。[          日程度]
- ④ 1経路200円の申請手数料を安くする。
- ⑤ その他  
[ ]

問7. オンライン申請に関し、ご要望等がありましたら記入してください。(自由回答)

ご協力ありがとうございました。

【自動車の新車新規登録等】

○OSS 手続関係法令

【道路運送車両法（昭和二十六年六月一日法律第八十五号）抄】

（新規登録の申請）

第七条 登録を受けていない自動車の登録（以下「新規登録」という。）を受けようとする場合には、その所有者は、国土交通大臣に対し、次に掲げる事項を記載した申請書に、国土交通省令で定める区分により、第三十三条に規定する譲渡証明書、輸入の事実を証明する書面又は当該自動車の所有権を証明するに足るその他の書面を添えて提出し、かつ、当該自動車を提示しなければならない。

（中略）

4 第一項の申請をする者は、次の各号に掲げる規定によりそれぞれ当該各号に掲げる規定に規定する事項が第九十六条の二から第九十六条の四までの規定により国土交通大臣の登録を受けた者（以下「登録情報処理機関」という。）に提供されたときは、国土交通省令で定めるところにより、同項の申請書にその旨を記載することをもつてそれぞれ当該各号に掲げる書面の提出に代えることができる。

一 第三十三条第四項 譲渡証明書

二 第七十五条第五項 完成検査終了証

三 第九十四条の五第二項 保安基準適合証

四 第九十四条の五の二第二項において準用する第九十四条の五第二項 限定保安基準適合証

5 前項の規定により同項各号に掲げる規定に規定する事項が登録情報処理機関に提供されたことが第一項の申請書に記載されたときは、国土交通大臣は、登録情報処理機関に対し、国土交通省令で定めるところにより、必要な事項を照会するものとする。

（以下略）

（登録）

第九十六条の二 第七条第四項の登録（以下この章において単に「登録」という。）は、第三十三条第四項、第七十五条第五項又は第九十四条の五第二項（第九十四条の五の二第二項において準用する場合を含む。）に規定する事項の提供を受け、当該提供をした者について国土交通省令で定める方法による本人であることの確認その他の国土交通省令で定める事項の確認を行い、並びに第七条第五項（第五十九条第四項において準用する場合を含む。）及び第九十四条の五第十項（第九十四条の五の二第五項において準用する場合を含む。）の規定による国土交通大臣の照会に対して回答する業務（以下「情報処理業務」という。）を行おうとする者の申請により行う。

## 【道路運送車両法施行規則（抄）】

（本人確認方法）

第六十二条の二の三 法第九十六条の二 の国土交通省令で定める方法は、次のとおりとする。

- 一 商業登記法（昭和三十八年法律第百二十五号）第十二条の二第一項 及び第三項 の規定に基づき登記官が作成した電子証明書及びそれにより確認される電子署名（電子署名及び認証業務に関する法律（平成十二年法律第百二号）第二条第一項 に規定する電子署名をいう。）が行われた法第三十三条第四項 、法第七十五条第五項 又は法第九十四条の五第二項（法第九十四条の五の二第二項 において準用する場合を含む。）に規定する事項の提供を受ける方法
- 二 電子署名に係る地方公共団体の認証業務に関する法律（平成十四年法律第百五十三号）第三条第一項 に規定する電子証明書及びそれにより確認される電子署名（同法第二条第一項 に規定する電子署名をいう。）が行われた法第三十三条第四項 、法第七十五条第五項 又は法第九十四条の五第二項（法第九十四条の五の二第二項 において準用する場合を含む。）に規定する事項の提供を受ける方法
- 三 識別番号及び暗証番号を用いる方法
- 四 氏名又は名称及び住所を証するに足りる書面を提示させる方法

（確認事項）

第六十二条の二の四 法第九十六条の二 の国土交通省令で定める事項は、次のとおりとする。

- 一 法第三十三条第四項 、法第七十五条第五項 又は法第九十四条の五第二項（法第九十四条の五の二第二項 において準用する場合を含む。）に規定する事項の提供をした者が本人であること。
- 二 法第七十五条第五項 に規定する事項の提供をした者が同条第一項 の規定により自動車の型式について指定を受けた者であること。
- 三 法第九十四条の五第二項（法第九十四条の五の二第二項 において準用する場合を含む。）に規定する事項の提供をした者が指定自動車整備事業者であること。

## 【自動車登録令（昭和二十六年六月三十日政令第百五十六号）抄】

<登録手続について>

（共同申請）

第十条 登録は、登録権利者及び登録義務者又はこれらの者の代理人が運輸監理部又は運輸支局に出頭して申請しなければならない。ただし、行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律（平成十四年法律第百五十一号）第三条第一項 の規定により同項 に規定する電子情報処理組織を使用して申請する場合にあつては、運輸監理部又は運輸支局に出頭することを要しない。

(申請手続)

第十四条 登録の申請をする者（以下「申請人」という。）は、申請書に次に掲げる書面を添えて提出しなければならない。

一 登録の原因を証する書面

二 登録の原因について第三者の許可、同意又は承諾を要するときは、これを証する書面

三 代理人により登録の申請をするときは、その権限を証する書面

2 前項第一号の書面が執行力のある判決であるときは、同項第二号の書面を提出しなくてもよい。

3 申請人は、道路運送車両法第三十三条第四項の規定により譲渡証明書に記載すべき事項が登録情報処理機関に提供されたときは、国土交通省令で定めるところにより、第一項の申請書にその旨を記載することをもつて同項第一号の書面（譲渡証明書に限る。）の提出に代えることができる。

4 前項の規定により譲渡証明書に記載すべき事項が登録情報処理機関に提供されたことが第一項の申請書に記載されたときは、国土交通大臣は、登録情報処理機関に対し、国土交通省令で定めるところにより、必要な事項を照会するものとする。

#### 【自動車の保管場所の確保に関する法律（昭和三十七年六月一日法律第百四十五号）抄】

(保管場所の確保を証する書面の提出等)

第四条 道路運送車両法第四条に規定する処分、同法第十二条に規定する処分（使用の本拠の位置の変更に係るものに限る。以下同じ。）又は同法第十三条に規定する処分（使用の本拠の位置の変更を伴う場合に限る。以下同じ。）を受けようとする者は、当該行政庁に対して、警察署長の交付する道路上の場所以外の場所に当該自動車の保管場所を確保していることを証する書面で政令で定めるものを提出しなければならない。ただし、その者が、警察署長に対して、当該書面に相当するものとして政令で定める通知を当該行政庁に対して行うべきことを申請したときは、この限りでない。

#### 【自動車の保管場所の確保に関する法律施行令（昭和三十七年八月二十日政令第三百二十九号）抄】

(保管場所の確保を証する書面等)

第二条 法第四条第一項の政令で定める書面は、自動車の所有者の申請により、当該申請に係る場所の位置を管轄する警察署長が、当該場所が当該申請に係る自動車につき法第三条に規定する保管場所として確保されていることを証明した書面とする。

2 法第四条第一項ただし書の政令で定める通知は、当該申請に係る場所の位置を管轄する

警察署長が、当該場所が当該申請に係る自動車につき法第三条 に規定する保管場所として確保されていることを証明する旨の通知であつて、当該警察署長の使用に係る電子計算機（入出力装置を含む。以下この項において同じ。）から電気通信回線を通じて法第四条第一項 に規定する当該行政庁の使用に係る電子計算機に送信することによつて行われるものとする。

### 【自動車損害賠償保障法（昭和三十年七月二十九日法律第九十七号）抄】

（自動車損害賠償責任保険証明書の提示）

第九条 道路運送車両法第四条、第三十四条第一項、第三十六条の二第三項、第六十条第一項、第六十二条第二項（第六十三条第三項及び第六十七条第四項において準用する場合を含む。）、第六十七条第一項（使用者の変更に係る部分に限る。）、第七十一条第四項又は第九十七条の三に規定する処分を受けようとする者は、当該行政庁（同法第七十四条の四の規定の適用があるときは、軽自動車検査協会。次項から第五項までにおいて同じ。）に対して、自動車損害賠償責任保険証明書をも提示しなければならない。ただし、同法第九十四条の五第八項の規定により保安基準適合証の提出があつた場合において、同法第六十二条第二項に規定する処分を受けようとするときは、国土交通省令で定める方法により作成した自動車損害賠償責任保険証明書の写しの提出をもつて、自動車損害賠償責任保険証明書の提示に代えることができる。

2 前項本文の場合において、同項本文の処分を受けようとする者は、政令で定めるところにより、保険会社に委託して、当該自動車損害賠償責任保険証明書に記載すべき事項を電磁的方法（電子情報処理組織を使用する方法その他の情報通信の技術を利用する方法であつて国土交通省令で定めるものをいう。）により道路運送車両法第七条第四項の登録情報処理機関（次項及び第四項において「登録情報処理機関」という。）に提供することができる。

3 前項の規定により自動車損害賠償責任保険証明書に記載すべき事項が登録情報処理機関に提供されたときは、第一項本文の処分を受けようとする者は、当該自動車損害賠償責任保険証明書を当該行政庁に提示したものとみなす。

4 前項の場合において、当該行政庁は、登録情報処理機関に対し、国土交通省令で定めるところにより、必要な事項を照会するものとする。

### 【自動車重量税法（昭和四十六年五月三十一日法律第八十九号）抄】

（電子情報処理組織による申請又は届出の場合の納付の特例）

第十条の二 自動車検査証の交付等を受ける者又は車両番号の指定を受ける者が行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律（平成十四年法律第百五十一号）第三条第一項の規定により同項に規定する電子情報処理組織を使用して当該自動車検査証の交付等又は車両番号の指定に係る申請又は届出を行う場合には、自動車検査証の交付等を受ける者又は

車両番号の指定を受ける者は、当該検査自動車又は届出軽自動車につき課されるべき自動車重量税の額に相当する自動車重量税を、第八条から前条までに定める方法によるほか、財務省令で定める方法により国に納付することができる。

### 【租税特別措置法（昭和三十二年三月三十一日法律第二十六号）抄】

（使用済自動車に係る自動車重量税の還付）

第九十条の十三 自動車検査証の交付等を受けた自動車のうち、自動車検査証の交付等を受けた際に当該自動車検査証に記載された有効期間の満了する日前に使用済自動車の再資源化等に関する法律（平成十四年法律第八十七号）第二条第十一項に規定する引取業者に引き渡された同条第二項に規定する使用済自動車（以下この条において「使用済自動車」という。）であつて、解体されたものとして政令で定めるものについては、当該自動車検査証の交付等を受ける際に納付された自動車重量税の額に相当する金額のうち政令で定めるところにより計算した金額を、当該使用済自動車を同法第八条の規定により当該引取業者に引き渡した者（以下この条において「所有者」という。）に（当該使用済自動車の所有者が当該使用済自動車に係る自動車重量税の納税者でない場合にあつては、当該使用済自動車につき当該使用済自動車の所有者が当該自動車重量税を納付したものとみなして、当該使用済自動車の所有者に）還付する。

2 前項の規定により同項の還付金の還付を受けようとする使用済自動車の所有者は、政令で定める事項を記載した申請書を、政令で定めるところにより、国土交通大臣等（自動車重量税法第十条に規定する国土交通大臣等をいう。）を経由して、政令で定める場所の所轄税務署長に提出しなければならない。

### 【地方税法（昭和三十五年七月三十一日法律第二百二十六号）抄】

（自動車取得税の徴収の方法）

第二百一十一条 自動車取得税の徴収については、申告納付の方法により行わなければならない。

（自動車取得税の申告納付）

第二百二十二条 自動車取得税の納税義務者は、次の各号に掲げる自動車の取得の区分に応じ、当該各号に定める時又は日までに、総務省令で定める様式によつて、自動車取得税の課税標準額及び税額その他必要な事項を記載した申告書を道府県知事に提出するとともに、その申告した税額を当該道府県に納付しなければならない。

一 道路運送車両法第七条の規定による登録、同法第五十九条の規定による検査（検査対象軽自動車に係るものに限る。）又は同法第九十七条の三の規定による届出がされる自動車に係る自動車の取得 当該登録、検査又は届出の時 【新規登録】

- 二 道路運送車両法第十三条の規定による登録を受けるべき自動車の取得 当該登録を受けるべき事由があつた日から十五日を経過する日（その日前に当該登録を受けたときは、当該登録の時） 【移転登録】
- 三 前二号の自動車の取得以外の自動車の取得で、道路運送車両法第六十七条第一項の規定による自動車検査証の記入を受けるべき自動車の取得又は総務省令で定める自動車の取得 当該記入を受けるべき事由があつた日から十五日を経過する日（その日前に当該記入を受けたときは、当該記入の時）又は総務省令で定める日 【記載変更】
- 四 前三号の自動車の取得以外の自動車の取得 当該自動車の取得の日から十五日を経過する日
- 2 自動車の取得をした者は、前項の規定の適用がある場合を除き、総務省令で定める様式によつて、当該自動車の取得の事実に関し必要な事項を記載した報告書を提出しなければならない。

総務省関係法令に係る行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律施行規則

第三条 別表にて、第二百二十二条の手続きがオンライン申請できる規定がある。

（自動車税の徴収の方法の特例）

第五十一条の二 道府県は、納税者が行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律（平成十四年法律第百五十一号）第三条第一項の規定により同項に規定する電子情報処理組織を使用して道路運送車両法第七条の規定による登録の申請及び次条第一項の規定による申告書又は報告書の提出を行う場合には、前条第三項から第六項までの規定によるほか、当該道府県の条例の定めるところにより、当該納税者が当該登録の申請をした際に、当該登録の申請に係る自動車に係る自動車税を総務省令で定める方法により徴収することができる。

（自動車税の賦課徴収に関する申告又は報告の義務）

第五十二条 自動車税の納税義務者は、道路運送車両法第七条、第十二条又は第十三条の規定による登録の申請をした際その他当該道府県の条例の定める場合においては、総務省令で定める様式によつて、自動車税の賦課徴収に関し必要な事項を記載した申告書又は報告書を道府県知事に提出しなければならない。

## 【使用済自動車の再資源化等に関する法律（平成十四年七月十二日法律第八十七号）抄】

（預託証明書の提示）

第七十四条 自動車登録ファイルへの登録又は自動車検査証の交付（当該自動車についての前条第一項に規定する最初の自動車登録ファイルへの登録又は最初の自動車検査証の交付に限る。）を受けようとする者は、国土交通大臣等（国土交通大臣若しくはその権限の委任を受けた地方運輸局長、運輸監理部長若しくは運輸支局長又は軽自動車検査協会（道路運送車両法第五章の二の規定により設立された軽自動車検査協会をいう。以下同じ。）をいう。以下同じ。）に対して、当該自動車の所有者が資金管理人に対し当該自動車に係る再資源化預託金等を預託したことを証する書面（以下「預託証明書」という。）を提示しなければならない。ただし、その者が、資金管理人に委託して当該預託証明書に相当するものとして政令で定める通知を同法第七条第四項に規定する登録情報処理機関（次項において単に「登録情報処理機関」という。）に対して行ったときは、当該預託証明書を国土交通大臣等に提示したものとみなす。

## 【行政書士法（昭和二十六年二月二十二日法律第四号）抄】

（業務の制限）

第十九条 行政書士又は行政書士法人でない者は、業として第一条の二に規定する業務を行うことができない。ただし、他の法律に別段の定めがある場合及び定型かつ容易に行えるものとして総務省令で定める手続について、当該手続に関し相当の経験又は能力を有する者として総務省令で定める者が電磁的記録を作成する場合は、この限りでない。

## 【行政書士法施行規則（昭和二十六年二月二十八日総理府令第五号）抄】

（法第十九条第一項 ただし書に規定する総務省令で定める手続及び総務省令で定める者）

第二十条 法第十九条第一項 ただし書に規定する総務省令で定める手続は、道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第四条に規定する自動車であつて、同条に規定する登録を受けたことがなく、かつ、同法第七十五条第一項の規定によりその型式について指定を受けたものについて、次に掲げる申請を同時に行う場合における当該申請（自動車の保管場所の確保等に関する法律（昭和三十七年法律第百四十五号）附則第二項の規定により同法第四条の規定が適用されない場合にあつては、第二号に掲げる申請）の手続（第一号に掲げる申請の手続にあつては、当該手続のうち自動車の保管場所の確保等に関する法律施行規則（平成三年国家公安委員会規則第一号）第二条第二項の規定による同規則第一条第一項の申請書に記載すべき事項の入力に係る部分に限る。）とする。

一 自動車の保管場所の確保等に関する法律第四条第一項 ただし書に規定する申請

- 二 行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律（平成十四年法律第百五十一号）第三条第一項の規定により同項に規定する電子情報処理組織を使用して行う道路運送車両法第七条第一項に規定する新規登録及び同法第五十九条第一項に規定する新規検査の申請
- 2 法第十九条第一項ただし書に規定する総務省令で定める者は、社団法人日本自動車販売協会連合会とする。









(オンライン申請非利用者 (けい留施設使用届用))

アンケート調査(港長窓口配布用)  
【けい留施設使用届】

海上保安庁

日ごろより海上保安業務に多大なるご理解とご協力を頂きありがとうございます。  
さて、海上保安庁では、港長関連手続きについて、電子申請の利用促進及び利便性向上に取り組んでおります。  
今般、これら電子申請の利用促進等にかかる基礎資料の作成及び実態把握を行うため、アンケート調査を行うことと致しました。  
ご多忙中のところ恐縮ですが、以下のアンケート調査にご協力のほどお願い致します。

【共通項目】

設問1

属性調査

あなたの所属について教えてください。

- ① 地方公共団体 (港湾管理者)                      ② 民間企業 (バース管理者)                      ③ その他

設問2

申請頻度

窓口に来庁する回数は、一週間あたり何日くらいですか。

- ① ほぼ毎日                      ② 2～3日程度                      ③ 1日または1日以下

設問2-2

申請件数は、一週間あたり何件くらいですか。

- ① 5件未満                      ② 5件以上10件未満                      ③ 10件以上

設問3

電子申請認知の有無

本日の手続きがインターネットで申請できることをご存知ですか。

- ① はい                      ② いいえ  
設問5にお進みください。

設問4

電子申請利用の有無

電子申請を利用したことがありますか。 ※設問3で①とお答えの方のみ

- ① ある                      ② ない  
設問5にお進みください。

設問4-2

電子申請の利用頻度

電子申請の利用頻度を教えてください。 ※設問4で①とお答えの方のみ

- ① ほとんどが窓口申請                      ② ほぼ半分半分                      ③ ほとんど電子申請

【個別項目】

設問5

電子申請を利用しない理由

◆[港湾管理者(地方公共団体)に対する質問]

電子申請を利用しない理由または全てを電子申請としない理由について教えてください。

- ① 独自のシステムを構築しており、港長あてのシステムとリンクしていない  
② 港長窓口が近くに所在しているため、窓口のほうが時間的に効率性が良い  
③ その他  
(理由: )

設問6

◆[バース管理者(民間企業)に対する質問]

電子申請を利用しない理由または全てを電子申請としない理由について教えてください。

- ① インターネット環境が整っていない  
② パソコン操作に慣れていない

- ③ 環境等は整っているが、利用方法がわからない
- ④ 窓口申請に比べ、電子申請はプロバイダ料金等のコストがかかる
- ⑤ 港長窓口が近くに所在しているため、窓口のほうが時間的に効率性が良い
- ⑥ 契約上の関係又は社内規則のため、電子申請ができない
- ⑦ その他  
(理由: )

**設問7**

◆【その他の申請者に対する質問】

電子申請を利用しない理由または全てを電子申請としない理由について教えてください。

- ① インターネット環境が整っていない
- ② パソコン操作に慣れていない
- ③ 環境等は整っているが、利用方法がわからない
- ④ 窓口申請に比べ、電子申請はプロバイダ料金等のコストがかかる
- ⑤ 港長窓口が近くに所在しているため、窓口のほうが時間的に効率性が良い
- ⑥ 社内規則のため、電子申請ができない
- ⑦ その他  
(理由: )

**【補足調査】**

**設問8**

電子申請の利便性向上にかかる要望

電子申請の利便性向上につながる要望等があれば教えてください。

**設問9**

電子申請利用促進のためのアイデア

積極的に電子申請を利用するアイデアがあれば教えてください。

ご協力ありがとうございました。