

電子申請の原則化等を実施する場合の必要な措置と課題

平成18年3月

1. 検討の背景

平成13年1月に政府が策定した「e-Japan戦略」では、重点政策分野の1つとして「電子政府の実現」を目指すことになり、2003年度には、電子情報を紙情報と同等に扱う行政を実現し、ひいては幅広い国民・事業者のIT化を促すことを目標とした。

また、平成15年7月に政府が策定した「e-Japan戦略Ⅱ」では、「日本の国際競争力の基盤となる効率的で質が高く、24時間365日ノンストップ・ワンストップの行政サービスを提供する。業務の外部委託や調達制度の改革等により政府行政部門の業務効率の向上を図り、財政支出を抑制しつつ、サービスの向上を実現する。このため、2005年度末までのできる限り早期に、各業務・システムの最適化に係る計画を策定する。」という方針が示された。

さらに、平成18年1月に政府が策定した「IT新改革戦略」では、今後のIT政策の重点のなかで、世界一便利で効率的な電子政府を目指すこととしており、「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。」ことを目標の1つに掲げている。

一方、平成17年3月30日、関係7省庁は、平成21年までの5年間で行う国際物流の諸施策を掲示した「安全かつ効率的な国際物流の実現のための施策パッケージ」を策定したところであり、同年8月9日、「安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会」を発足させ、進捗状況の点検・評価のほか、必要に応じた施策の見直しを行うこととした。

同協議会企画調整委員会の下には、複数のワーキンググループが設置され実務者による具体的検討が行われることとなった。

そして、「電子化促進に向けた環境整備の検討WG」においては、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策定の取組等と連携して、官と民及び事業者間での電子化促進に向けたグランドデザインについての検討と我が国で電子申請の原則化等を実施する場合に必要な措置と具体的な課題についての検討を行うこととなった。

1. 検討の背景

本資料は、以上の背景を踏まえて、官と民及び事業者間での電子化促進に向けたグランドデザインという目指すべき姿の前提となるよう、国民・事業者が既に作成している電子データの活用や申請窓口への書類提出の手間を省くなど、国民・事業者の利便性をさらに高めるとともに、荷主から国際物流事業者、関係省庁までシームレスに国際物流情報が流れ、安全かつ効率的な国際物流の実現に寄与することを目的として検討を行ったものである。

- なお、本資料については、今後の手続の電子化に関する状況を踏まえ、さらに継続して調査・検討していくこととする。

2. 電子申請の原則化等に関する諸外国の動向の概要

2006年3月現在、事務局で把握している通関業務に係る諸外国の状況は以下のとおり。

- 韓国、シンガポールでは効率的な国際物流の実現を目指し、電子申請を原則化している。また、中国でも通関業務の全面電子化への移行を目指している。
- 一方、欧米諸国及び日本では、電子申請と書類申請を併用している。なお、米国ではセキュリティ重視の視点から輸出申告の電子申請を原則化する方針が2006年中に示される予定である。
- 各国の状況は、参考資料1に示す表の通りである。

3. 我が国の輸出入及び港湾手続関係業務にかかるシステムにおける電子申請の利用状況

●現在の利用状況

通関情報処理システム（NACCS）を始め、オンライン利用率が80%を超えるシステムもある反面、オンライン利用率が低い物流システムも存在する。（次ページの表参照）

●法律に基づく措置

例えば、通関情報処理システム（NACCS）では、書面によらない税関手続を可能とするための特例措置をはじめ、関税等の納税を通関情報処理システムに参加する銀行の専用口座からシステムを通じて行う振替納税制度、さらには、システムを運営する認可法人の設立の規定を盛り込んだ「航空運送貨物の税関手続の特例等に関する法律」（NACCS特例法）が、1977年5月に成立し、同年10月には、法律に基づく認可法人「航空貨物通関情報処理センター」の設立の運びとなった。1991年3月には、海上貨物システムを稼働させることを目的としたNACCS特例法の改正（「航空運送貨物の税関手続の特例等に関する法律」は、「電子情報処理組織による税関手続の特例等に関する法律」となった。また認可法人名も「通関情報処理センター」※に変更された。）が行われ、同年10月に京浜港を対象地域として海上貨物通関情報処理システム（Sea-NACCS）が稼働した。その後、Sea-NACCSも順次対象地域を拡大し、現在に至っている。なお、この特例法は関税法、消費税法等の特例を設けたもので、強制的なものではなく、従来どおりの書面による申告等の手続も可能とされている。NACCSに限らず、日本の法体系では電子化に向けた手当ては同様の措置が取られている。

※「通関情報処理センター」は、2003年10月に独立行政法人化された。

3. 我が国の輸出入及び港湾手続関係業務にかかるシステムにおける電子申請の利用状況

表 我が国の輸出入及び港湾手続関係業務にかかるシステムにおける電子申請の利用状況

システムの名称 (略称名)	通関情報処理システム (Sea-NACCS)	輸入食品監視支援 システム(FAINS)	動物検疫検査手続電算 処理システム(ANIPAS)	輸入植物検査手続電算処理 システム(PQ-NETWORK)
所管省庁	財務省	厚生労働省	農林水産省	農林水産省
主な業務の オンライン利用率	輸出入許可件数 オンライン利用件数 7,541千件 総件数 7,813千件 オンライン利用率 96.5% (平成16年)	輸出入許可件数 オンライン利用件数 1,633千件 総件数 1,791千件 オンライン利用率 91.2% (平成16年)	申請件数 オンライン利用件数 216,343件 総件数 253,409件 オンライン利用率 85.4% (平成15年)	植物等輸入検査申請件数 オンライン利用件数 287千件 総件数 343千件 オンライン利用率 83.7% (平成16年)

システムの名称 (略称名)	貿易管理オープンネット ワークシステム(JETRAS)	港湾EDI システム	乗員上陸許可支援 システム(乗員システム)
所管省庁	経済産業省	国土交通省	法務省
主な業務の オンライン利用率	ライセンス申請件数 オンライン利用件数 4,413件 総件数 47,599件 オンライン利用率 9.3% (平成16年)	入出港届等 オンライン利用率 約30%弱(推計)	乗員上陸許可件数 オンライン利用件数 240,389件 総件数 979,907件 オンライン利用率 25% (平成16年1月～11月末)

3. 我が国の輸出入及び港湾手続関係業務にかかるシステムにおける電子申請の利用状況

●利用率の高いシステムの実態

利用率の高いシステムの代表例として、通関情報処理システム（NACCS）利用の際のメリットを示す。

○ 通関手続の簡易化・迅速化

輸出入申告等の手続がシステムにより迅速に処理され、特に簡易審査扱いとなった輸出入申告については即時許可となることなどにより、通関手続の時間が短縮される。

また、システムにより為替換算、申告価格算出、税率適用、税額計算等が自動的に行われることから、簡易に、迅速に、しかも正確な申告書を作成することができる。

○ 一連の諸手続きの捕捉

NACCSでは常に利用者ニーズを把握し、一点のみならず一定の範囲の手続をカバーしている。

○ 関税等の自動納付

あらかじめ銀行に専用口座を設けることにより、関税等を自動的に引き落とすことが可能であり、納税の都度、銀行へ出向く必要がない。

○ 各種情報の照会

為替レート、特惠税率の適用状況、通関手続の進行状況など輸出入貨物に関する情報を端末機から照会できる。

○ 他法令審査の必要性の判断機能

輸入手続の際、関税法以外の他法令に基づく手続が必要となることがあり、NACCS上でその必要性の有無を判断する機能が付与されている。

3. 我が国の輸出入及び港湾手続関係業務にかかるシステムにおける電子申請の利用状況

●利用率の低いシステムの実態

電子申請しても書類申請の場合と比べて、申請者のメリットが小さいためと考えられるが、例えば以下の通り。

○ 添付書類の取り扱い

多くの添付書類が必要な手続・届出については、申請の際、その手続の準備等が面倒であったり、添付書類の電子化が煩雑・困難であるため、窓口まで書類を持参する申請者が多い。特に、添付書類と申請書類の提出時期が同一の場合、その傾向が強い。

○ 電子化されていない回答機能の存在

電子申請を行った場合も、申請や届出に対する回答や許可証の発行が紙でされることもある。

4. 電子申請の原則化等を実施する場合の必要な措置と課題

○電子申請の原則化等を実施する場合の必要な措置

(1) システム利用者の利便性の向上

利用者の視点に立って、添付書類の電子化、省略・廃止・軽減、インセンティブの付与、処理期間の短縮、本人確認方法の簡素化、エラーチェック機能の充実等、手続の見直し・改善や紙文書による業務処理からの脱却を図る必要がある。

(2) 電子申請の原則化等を促す手数料体系への改変の検討

現在、わが国の官民手続きでは、電子申請と書類申請が認められている。このため、書類申請から電子申請への転換を促す方策として、海外における輸出入手続で既に実施されているように、電子申請の場合には書類申請の場合に比較して手数料を少額に抑えることが考えられる（注）。

また、無料であるにもかかわらず利用率の伸びていないシステムも存在するため、それらについてはその原因を調査する必要がある。

（注）台湾では電子申請を無料にしている。一方、紙で申請する場合は、税関での電子入力代行業務に対する料金を徴収している。

(3) 電子申請の原則化等を促す普及啓発活動の実施

個々の手続の完全電子化のみを追求するのではなく、情報が上流から下流に繋がって流れていくことにより、国民・事業者にとっての利便性がさらに高まることを理解してもらうために、官民の意見交換会や窓口での申請・届出受付時等の機会をとらえ、電子申請によるペーパーレス等の利便性向上等の利点について、周知徹底を図る必要がある。

(4) 海外システム調査

海外の国際物流システムについて十分な資料が無いため、調査を実施し（通関業務については調査済（参考資料1））日本における今後の議論に反映させる必要がある。

4. 電子申請の原則化等を実施する場合の必要な措置と課題

○電子申請の原則化等の実施に向けての課題

(1) 関係者間の合意形成

電子申請促進の必要性やそのメリットについては総論では既に関係者の理解が得られているものの、申請者の中には、今まで慣れ親しんできた書類申請の存続を希望する事業者や年間の申請件数が少なく電子申請の必要性を感じていない事業者も存在する。このため、これらの申請者に対して電子申請の原則化の理解を得るには、合意形成に向けて普及啓発活動を推進していく必要がある。参考事例としては、損害保険会社11社が共同でシステムを利用するためのポータルを開発・運用し、関係省庁のワンストップサービスとの接続を実現したことにより、情報が上流から下流に繋がって流れて国民・事業者にとっての利便性を高めた（申請件数ベースで9割の電子化を達成）自動車損害賠償責任保険の共同システム「e-JIBAI」がある。（参考資料2参照）

(2) 手続の整理

電子化されていない手続について、「電子化してメリットのある手続」「電子化されればメリットがあるが何らかの理由で電子化されていない手続」「電子化する必要のない手続」といった分類がまず必要だが、現時点では必ずしもされていないと考えられる。

ただし、書類申請と電子申請が混在することによって、逆に申請者が不便を感じることはないように考慮しつつ検討する必要がある。

(3) 電子申請代行サービス業の育成

中小・零細企業の申請者の中には、電子申請の経験が無い、設備の整備のためのコスト負担に耐えられない、申請件数の少なさのため採算がとれない等の理由から、電子申請の原則化に迅速に対応できない事業者も存在する。このような中小・零細企業による電子申請を推進するためには、これらの企業の需要に応じ、電子申請代行サービス業を育成していくことが考えられる。

(4) 電子申請の原則化に向けた研修制度の充実

電子申請の経験が無い申請者が電子申請の原則化に迅速に対応できるように、すでに研修を行っている業界団体もあるが、さらに各種の研修制度を充実させていく必要がある。

(参考資料1) 電子申請の原則化等に関する諸外国の動向(詳細)

国名	1電子通関システムの特徴	2行政手続きの特徴、電子申告の原則化の有無	3輸出入・港湾諸手続の簡素化・共有化
韓国	<p>KTNET（税関：通関・貿易手続システム）とKL-Net（海洋水産部：物流情報システム）との相互接続によって、省庁間での情報共有化も、まだ不完全とはいえ実現している。</p>	<p>韓国では、<u>国の方針により電子申請を原則化している。利用率は100%近い。</u> 「貿易業務自動化促進に関する法律」（91年12月制定）により、官主導の貿易情報化が飛躍的に進展した。中央政府主導のもと、法体系や制度を整備して、行政機関間に存在していた縦割りを取り除き情報共有を行うことで、民間事業者にとって利便性の高い公共サービスを提供している。</p>	<p>海洋水産部（港湾手続を所管）関連の手続に関しては、電子化に伴い、<u>75種類の手続を22種類にまで削減することに成功した。</u>さらに、入港報告書や入出港手続など、省庁毎にバラバラであった書式を全て統一した。こうしたBPRの結果、韓国全国で約30億円以上のコスト低減につながり、荷主や船主が便益を享受したと言われている。<u>BPRならびに情報の共有化は、「電子政府実現のための行政業務等の電子化促進に関する法律」ならびに「貿易業務自動化促進に関する法律」などの法律において明確に規定されており、省庁間の垣根を取り払う上で大きな役割を果たしたものと考えられる。</u></p>
中国	<p>中国では現在、<u>国の方針として決済を含めた全面電子化に移行しつつある。</u></p>	<p>中国では、<u>電子申請と書類申請を併用している。</u> WTO加盟後の中国通関制度は顕著に変化しつつある。その1つが中国通関制度の近代化と専門通関業やフォワーダー業の成長であり、すでに、これらのは総通関件数の3分の2を扱うとされている。</p>	<p>中国の税関当局は、WTO加盟後の貿易拡大を図るために、通関システムの導入を始め、通関士試験の全国統一などを進めてきた。最近では、事務効率の向上に関わる以下の諸施策を実施している。①税関手続き簡素化②保税転送手続き簡素化（顧客オプションの拡大）③加工貿易に関わる通関手続き簡素化④ペーパーレス化のトライアル実施⑤審査進展状況の電子掲示板設置⑥現品検査比率の、日本並みへの低下（現状5%を3%程度に）⑦通関情報の透明性アップ⑧全く新しいコンセプトの導入 — 従来存在しなかった制度、例えば事前申請・事前許可などの研究・導入を行う。</p>
台湾	<p>財政部「貨物通関自動化推進小組」（90年11月設置）において関税局長がイニシアチブを発揮し、輸出入申告等の貿易手続を電子化すべく、TRADE-VANを開発した。</p>	<p>台湾では、<u>電子申請と書類申請を併用している。</u> C-1通関区分の貨物については、審査・検査・保税地域への搬入が免除されているため、スムーズな輸入通関が実現されている。</p>	<p>紙ベース資料もまだ残っており、<u>BPRの取組みについては不十分である。</u>台湾では電子化が完了したものについては電子申請を無料としている。紙ベースでの申請に対しては、税関が電子入力代行業務に対する料金を徴収するなど、電子化に対するインセンティブを与えている。</p>

(参考資料1) 電子申請の原則化等に関する諸外国の動向(詳細)

国名	1電子通関システムの特徴	2行政手続きの特徴、電子申告の原則化の有無	3輸出入・港湾諸手続の簡素化・共有化
シンガポール	<p>電子処理はTrade Net (税関) とPort Net (港湾) のいずれからでも申告可能である。Trade Netは、貿易に関する手続きを処理するだけでなく、貨物のステイタス情報などの物流情報の提供や、銀行への支払指示などもカバーしている。トレードネット自体は、貿易手続きのワンストップサービスを提供するのが目的だが、それだけでなく、貿易、物流全般がデスクトップ上で管理できることが特徴である。</p>	<p>シンガポールでは、国の方針により電子申請を原則化している。利用率は100%。</p> <p>Trade netでは、TDBが窓口となって、税関やその他のコントロールオフィスとネットワークで結ばれている。また、港湾情報システムであるPort netとも結ばれている。政府が情報共有を行うことで、民間事業者にとって利便性の高い公共サービスを提供している。</p>	<p>シンガポールの関税賦課品目はアルコール飲料4品目、及び税関が徴収する物品税賦課品目はたばこ、車及びガソリンの非常に簡素な体系となっており、手続きの迅速化を図りやすかったと言われている。</p>
米国	<p>システム連携は、専用線接続。システムの運営主体は、税関当局。システム利用者は、AMSが船会社、ABIがブローカー (通関事業者)。システム運営費用は、税関がすべて負担している。現在開発中のACEは、本格的なオープンネットワークシステムである。</p>	<p>米国では、電子申請と書類申請を併用している。ただし、書類申請は税関の許可が降りるまで時間がかかるため、トラックによる陸上貨物の通関以外は利用率が非常に少ない。また、2006年中に輸出申告は電子申請を原則化することが公表される予定である。</p> <p>米国では、輸出入申告時に貨物の管理ではなく、企業の内部管理体制の監査を行っている。</p>	<p>米国では、物流の効率化とセキュリティ強化を同時に達成するために、マニフェストの24時間事前申告制度、C-TPAT、CSI等を制度化している。米国の輸出入手続きは貨物の管理ではなく、企業の内部管理体制の監査である。したがって、これらの制度に協力し、コンプライアンスの高い企業は輸出入手続きが簡素化される。また、現在開発中のACEでは、関係省庁間で情報が共有化される。</p>
ドイツ	<p>通関の流れは、船会社からのマニフェストの流れと通関事業者からの通関申告の流れの2つに分かれる。例えば、ハンブルク港ではいづれも、ポートコミュニティシステム経由で港湾局と税関に送付される。</p>	<p>ドイツでは、電子申請と書類申請を併用している。</p> <p>電子申請促進のプロモーションは、とくに、行っていない。</p>	<p>例えばハンブルク港では、港湾関連設備を機能的に活用するためのターミナル・コントロール・システム及びカーゴコミュニティシステムを運営している。また、ネットワークシステムを開発し、輸出入・港湾諸手続に係る情報化の共有化を行っている。</p>

(参考資料1) 電子申請の原則化等に関する諸外国の動向(詳細)

国名	1電子通関システムの特徴	2行政手続きの特徴、電子申告の原則化の有無	3輸出入・港湾諸手続の簡素化・共有化
イギリス	<p>通関の流れは、船会社からのマニフェストの流れと通関事業者からの通関申告の流れの2つに分かれる。例えば、サザンプトン港、フェリックストゥ港ではいずれも、ポートコミュニティシステム経由で港湾局と税関に送付される。</p>	<p><u>イギリスでは、電子申請と書類申請を併用している。</u></p> <p><u>電子申請促進のプロモーションは、とくに、行っていない。</u></p>	<p>例えばサザンプトン港、フェリックストゥ港では、港湾関連設備を機能的に活用するためのターミナル・コントロール・システム及びカーゴコミュニティシステムを運営している。また、ネットワークシステムを開発し、輸出入・港湾諸手続に係る情報化の共有化を行っている。</p>
日本	<p>通関情報処理システム (NACCS) は、専用線接続とインターネット接続に対応している。システム利用者は、通関事業者、船会社、フォワーダー、銀行など。物流業務に係るシステムサービスも提供している。</p> <p>また、関係省庁間でシステム連携を進め、シングルウィンドウ化を実現している。</p>	<p>日本では、電子申請と書類申請を併用しているが、<u>NACCSの利用率は95%を超えている。</u></p> <p><u>NACCS以外の物流システムでは利用率(企業参加率)が低いものも多い。</u></p>	<p><u>FAL条約の締結時に関係省庁で港湾諸手続の簡素化を進めた。</u></p>

(参考資料2) 自賠責保険の共同システム「e-JIBAI」

1. 共同開発の背景

自賠責保険共同システム「e-JIBAI」は、損害保険会社11社が参画して共同開発したものであり、2004年10月にサービスを開始した。

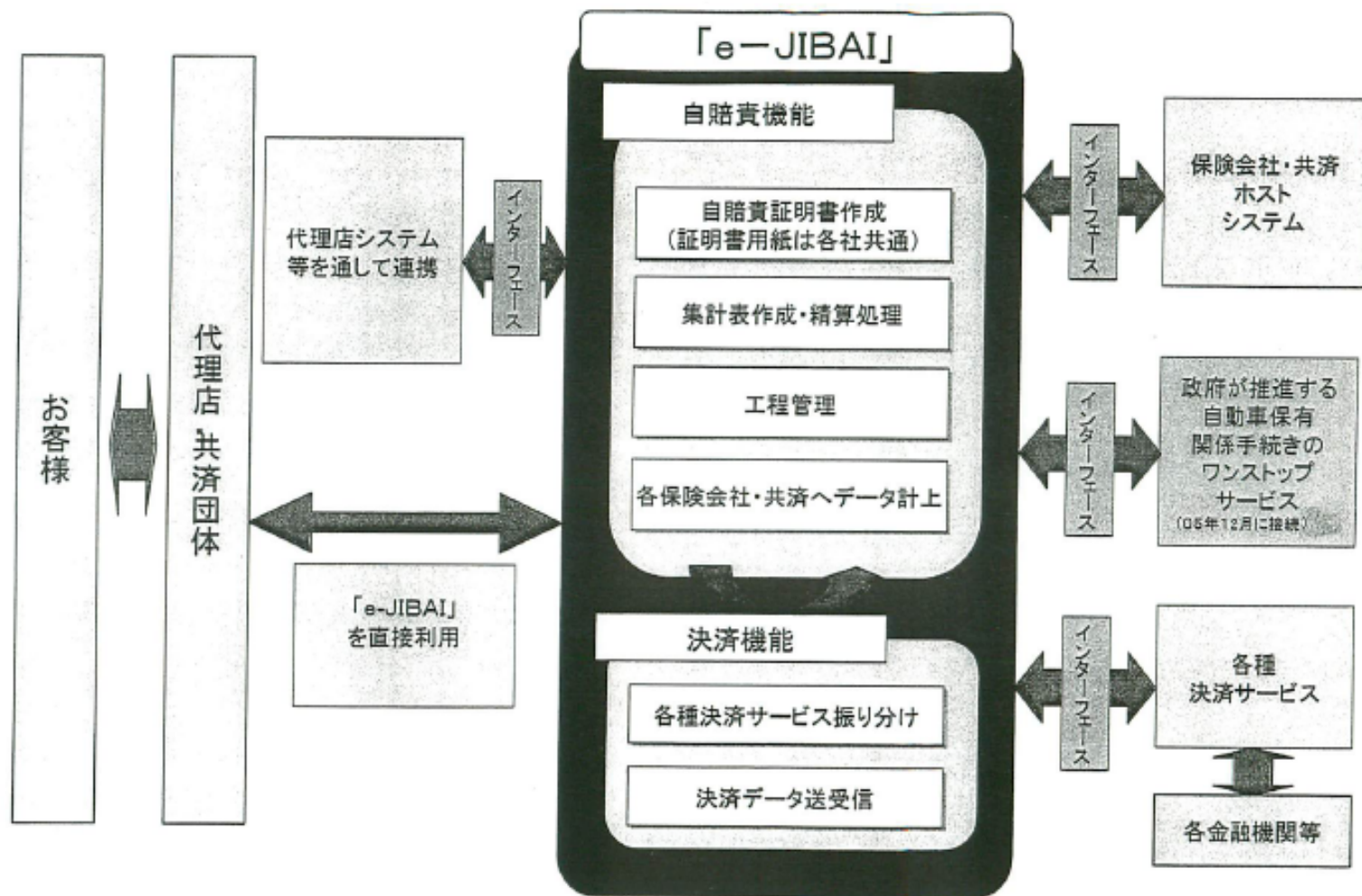
損保各社はこれまで個別にシステムの開発運用を行ってきたが、公共性が高く「ノーロス・ノープロフィット」の原則がある自賠責保険については、各社横断で必要なシステムインフラ構築のコストシェアリングを図ることで、「保険会社のコスト削減」と「お客様、代理店の利便性向上」を実現することになった。

2. 主な機能

「e-JIBAI」の主な機能は、自賠責保険証明書の作成機能、申込データの振り分け機能、代理店からの保険料送金機能などであり、平成17年12月から、本格稼働を開始した政府の自動車保有関係手続きのワンストップサービスとの連携、系列ディーラーが取り扱う自賠責保険加入手続きを管理している自動車メーカーシステムなど外部システムとの接続が実現した。

(参考資料2) 自賠責保険の共同システム「e-JIBAI」

自賠責共同システム「e-JIBAI」のイメージ



(参考資料3)WGで出された主な意見

区 分	主 要 な 意 見
電子申請の原則化に向けての課題	電子申請と書類申請を並存させては電子化が進まない。 書類申請にメリットを感じている中小事業者も多い。 電子化は投資力や人材が限られている中小事業者にとって負担が大きい。
電子申請の原則化に必要な措置	電子申請と書類申請で手数料に差をつけるべきである。 法律によって電子申請を原則化させるべきである。 中小企業対策を考えるべきである。

電子化促進に向けた環境整備の検討WG 名簿

【WGメンバー】

(敬称略)

伊東 健治	(財) 日本貿易関係手続簡易化協会 理事
伊藤 太郎	(独) 通関情報処理センター 企画部長
伊藤 博	(社) 港湾物流情報システム協会 専務理事
太田 誠	(社) 日本経済団体連合会 産業本部国土グループ長
鬼頭 吉雄	(財) 港湾空間高度化環境研究センター 専門部長
蔵居 淳	東京都港湾局 港湾経営部物流企画担当課長
佐藤 守信	日本貨物検査機関同盟 理事長
杉本 友厚	(社) 日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会 次長
鈴木 弘之	(社) 日本港湾協会 企画兼保安担当部長
鈴木 康孝	(社) 日本通関業連合会 専務理事
鶴町 昇	外国船舶協会 幹事会委員
富島 正和	(社) 日本荷主協会 情報通信部会長
中山 博文	(社) 日本倉庫協会 調査部長
根岸 尚登	(社) 日本冷蔵倉庫協会
福本 正憲	日本機械輸出組合
藤岡 圭	(社) 日本港運協会
三井 康通	(社) 日本貿易会
宮村 隆	(社) 日本船主協会
山田 英夫	(社) 全日本トラック協会 情報化推進部長
吉橋 力	日本海運貨物取扱業会
吉本 隆一	(社) 日本ロジスティクスシステム協会 JILS 総合研究所 主幹研究員

(以上 五十音順)

【関係行政機関】

総務省情報通信政策局技術政策課
法務省入国管理局総務課出入国情報管理室
財務省関税局税関調査室
財務省関税局事務管理室
財務省関税局監視課
財務省関税局業務課
厚生労働省医薬食品局食品安全部企画情報課検疫所業務管理室
農林水産省大臣官房国際部貿易関税課
経済産業省貿易経済協力局貿易振興課
経済産業省貿易経済協力局貿易管理課
経済産業省商務流通G流通・物流政策室
国土交通省総合政策局情報管理部情報企画課
国土交通省総合政策局貨物流通施設課
国土交通省総合政策局複合貨物流通課
国土交通省自動車交通局総務課安全対策室
国土交通省海事局外航課
国土交通省港湾局総務課港湾保安対策室
国土交通省港湾局港湾経済課
国土交通省政策統括官付政策調整官付