

国土交通省デジタル・ガバメント中長期計画

2020年（令和2年）3月

国土交通省

I 基本事項

(1) 目的

本計画は、「デジタル・ガバメント実行計画」（2019年（令和元年）12月20日閣議決定）に掲げる取組を国土交通省において実施し、国土交通省におけるデジタル・ガバメントの実現を図るとともに、以下のような社会の実現に寄与することを目的とする。

① 必要なサービスが、時間と場所を問わず、最適な形で受けられる社会

（すべての国民がそれぞれの持つ能力を最大限に発揮し、「持続的で豊かな暮らし」を実感することができるように、必要なサービスが、時間と場所を問わず、それぞれのニーズに対して最適な形で受けられる社会）

② 官民を問わず、データやサービスが有機的に連携し、新たなイノベーションを創発する社会

（社会的課題の迅速かつ柔軟な解決や持続的な経済成長を実現するため、多様な主体がデジタル技術を介して協働するとともに、官民を問わず、あらゆるデータやサービスが有機的に連携し、新たなイノベーションを創発する社会）

(2) 計画期間

2020年度（令和2年度）から2024年度（令和6年度）までとする。

(3) 現状と課題

- ・ 国土交通省は、国土の総合的かつ体系的な利用、開発及び保全、そのための社会資本の整備、公共交通政策の推進、観光立国の実現に向けた施策の推進、気象情報の提供、海上の安全及び治安の確保、防災等の幅広い行政分野を担当しており、これらの業務を遂行するため、本省内部部局のほか、25の地方支分部局と4つの外局を有するなど、大規模な組織構成となっており、それらの各部局において、大小様々な情報システムを保有・運用しているとともに、多くの手続を所管している。
- ・ 国土交通省は、所管する手続数、保有するデータの量いずれにおいても政府の中で大きな割合を占める省庁であり、デジタル・ガバメントの実現に向け積極的に取り組む必要がある。
- ・ このため、以下を中心に、取組を推進する必要がある。
 - ① 国土交通省は7,594万件の手続件数（2019年（平成31年）3月31日現在。別紙3の集計結果に基づく。）を所管しているが、このうち、オンライン実施中の手続件数は6,163万件（約81%）である。また、年間件数が1万件以上の手続（213手続）の件数は7,535万件で、このうち、オンライン実施中の手続件数は6,152万件（約82%）であるが、法令に基づく国の行政手続件数を約9割にするというデジタル・ガバメント実行計画を実現するためには、国土交通省

としても、オンライン化の一層の努力が必要である。ただし、かつて利用状況が低調な手続のオンライン利用を停止した経緯があることも踏まえる必要がある。このような観点から、手続件数が多いもの、費用対効果の高いものを優先して、オンライン化に取り組む必要がある。

② 国土交通省の手続のうち、添付書類を求めている手続は2,084手続（延べ。2019年（平成31年）3月31日現在。別紙3の集計結果に基づく。国土交通省の手続の約20%）であるが、住民票の写し、戸籍謄抄本、登記事項証明書（商業法人）の添付を求めている手続については、901手続（延べ。2019年（平成31年）3月31日現在。別紙3の集計結果に基づく。国土交通省の手続の約8%）である。このような状況の下、デジタル・ガバメント実行計画において、担当省庁による添付書類の省略に係る情報システム整備の推進が明記されたことから、住民票の写し、戸籍謄抄本、登記事項証明書（商業法人）を中心に、行政機関間の情報連携の仕組みの構築の進捗等を踏まえつつ、添付書類の省略を推進する必要がある。

③ 国土交通省の保有するデータのデータカタログサイト（「DATA.GO.JP」）におけるデータセット数（2020年（令和2年）3月1日現在）は全府省庁合計26,403データセットのうち、4,626データセット（約18%）であり、分野別では、「運輸・観光（1,735）」、「国土・気象（1,733）」、「住宅・土地・建設（969）」、「行財政（185）」、「情報通信・科学技術（2）」、「人口・世帯（2）」である。また、内閣官房の主催により2018年1月以降に開催されている「オープンデータ官民ラウンドテーブル」において、国土交通省の保有するデータに対するオープンデータ化の要望が利用者から出されている。このような状況の下、国土交通省の保有するデータについて、利用者ニーズに即したオープンデータ化を推進する必要がある。

(4) 計画の概要

- ・ ①利用者中心の行政サービス改革・行政手続のデジタル化、②デジタル・ガバメントの実現のための基盤の整備、③価値を生み出すITガバナンス、④業務におけるデジタル技術の活用に取り組む。
- ・ 2020年度（令和2年度）の情報システムの経費計画等は、以下のとおりである。

①国土交通省システム経費計画（単位：億円）

経費区分	2020年度（令和2年度）
整備経費	232
運用等経費	241
その他経費	2
合計	475

※1 2020年度（令和2年度）予算政府案に係る情報システム関係予算の状況表より作

成。

※2 単位未満は切上げ。このため、各区分の合計値と合計の金額は異なる場合がある。

②施策別経費計画（単位：億円）

施策区分	2020年度（令和2年度）
利用者中心のサービス改革・行政手続のデジタル化	233
デジタル・ガバメントの実現のための基盤の整備	2
価値を生み出すITガバナンス	-
業務におけるデジタル技術の活用	3
合計	238

※1 個別施策の実施に要する投資額を記載。

※2 単位未満は切上げ。このため、各区分の合計値と合計の金額は異なる場合がある。

(5) 計画目標

本計画の最終的な目標を以下のとおりとし、本計画に掲げる取組を推進することにより、国土交通省における行政サービスの利用者利便の向上、業務の効率化に資することを旨とする。

① 利用者中心の行政サービスの確立

- ア. 利用者にとって、行政サービスが「すぐ使えて」、「簡単で」、「便利」であること
- イ. 利用者にとって、行政のあらゆるサービスが最初から最後までデジタルで完結されること

② 行政サービス、行政データ連携の推進

- ア. 行政サービスや行政データの連携に関する各種標準やシステム基盤が整備されており、民間サービス等と行政サービス及び行政データの連携が行われていること
- イ. 行政サービス及び行政データが、設計段階から、他の機関や他のサービスとの連携を意識して構築されていること

Ⅱ 利用者中心の行政サービス改革・行政手続のデジタル化

(1) サービス改革方針・業務改革（BPR）の徹底

- ・ 「サービス設計 12 箇条」(注 1) を踏まえ、サービスの質が下がらないよう留意しつつ、サービス改革を推進する。なお、サービスの設計に当たっては、コストの適正化とサービスの向上を両立させるため、投資対効果の検証を十分に行う。
(注 1) ①「利用者のニーズから出発する」、②「事実を詳細に把握する」、③「エンドツーエンドで考える」、④「全ての関係者に気を配る」、⑤「サービスはシンプルにする」、⑥「デジタル技術を活用し、サービスの価値を高める」、⑦「利用者の日常体験に溶け込む」、⑧「自分で作りすぎない」、⑨「オープンにサービスを作る」、⑩「何度も繰り返す」、⑪「一遍にやらず、一貫してやる」、⑫「情報システムではなくサービスを作る」
- ・ 行政サービスのデジタル化を実現するため、デジタル手続法において基本原則とされた「デジタル 3 原則」(注 2) を踏まえ、手続の見直しを検討する。
(注 2) ①デジタルファースト(原則として、個々の手続・サービスが一貫してデジタルで完結する)、②ワンスオンリー(一度提出した情報は、二度提出することを不要とする)、③コネクテッド・ワンストップ(民間サービスを含め、複数の手続・サービスがどこからでも/一か所で実現する)
- ・ デジタル化自体が目的ではなく、利用者利便の向上や業務の効率化が行政サービスのデジタル化の目的であるとの認識の下、業務改革(BPR)に取り組む。

(2) 行政手続のデジタル化

A. 行政手続のオンライン化実施の原則に係る情報システム整備

① 検討状況

国土交通省においては、7,594 万件の手続件数(2019 年(平成 31 年)3 月 31 日現在。別紙 3 の集計結果に基づく。)を所管しており、このうち、オンライン実施中の手続件数は 6,163 万件(約 81%)である。

また、年間件数が 1 万件以上の手続の件数は 7,535 万件であり、このうちオンライン実施中の手続の件数は 6,152 万件(約 82%)である。オンライン未実施の手続件数 1,431 万件のうち、841 万件については、オンライン化を予定しており、その際、添付書類の提出、本人確認及び手数料納付も含む手続全体を原則オンラインで実施できるように検討することとしている。また、今後、利用者に対して同種のサービスを提供している手続については、統一的な取扱いとする必要がある手続や一連のサービスの一部をなしている複数の手続など、関連する手続を行政サービス単位で集約するなどしてオンライン化の実現に向けた検討を行う予定である。検討に当たっては、情報システム整備等に要する費用と利用者側の効果、行政機関側の効果及び業務改革(BPR)による効果等を勘案し、費用対効果の精査を行った上で、手続件数が多いもの、費用対効果が高いものを優先して、順次、オンライン化を推進する。

なお、手続件数自体がほとんどなく、他の手続や事務処理との関係を踏まえても、現時点では、オンライン化の効果が見込めない手続については、今後の技術の進展等を注視しながら、オンライン化の可能性について、引き続

き検討を行う。

② 個別の取組事項

ア. 汎用受付システムで実施する国土交通省関係手続

a) 現状と課題 (As Is)

- ・ 現行システムは、システム更改や運用・保守に係る経費が高止まりしているほか、毎月や毎年行う申請手続において、毎回全ての入力項目を入力する必要があり、利用者の負担となっている。
- ・ 現行システムのままで申請手続を追加した場合、手続き追加の都度1手続当たり数百万円程度のシステム更改修費用を要し、オンライン化未実施の手続をオンライン化するのに多額の予算が必要となる。
- ・ 2019年度(令和元年度)限りで総務省から提供を受けている電子文書交換システムのサービスが終了し、電子公文書の発出が出来なくなるため、紙の印刷・押印・封入・郵送等の事務作業量やコストが増加するとともに、申請者における公文書の管理が電子文書の他に紙文書による管理も必要となるため、煩雑化し、負担となる。

b) 実現したい状態 (To Be)

- ・ 汎用受付システムを、オンライン化する申請手続を事後的に追加しても、コスト無し若しくは低コストでシステム改修できるような柔軟性の高いシステムにする。
- ・ 汎用受付システムは、納品されるドキュメント、プログラム言語、開発ツール等を政府の標準ガイドラインに沿ったものとするにより、システム更改や運用・保守に要するコストを3割程度削減する。
- ・ 汎用受付システムにおいて、以前入力したデータを様式に読み込む機能(プレプリント)を実現し、利用者の入力負担を軽減する。
- ・ 汎用受付システムにおいて、現行の電子文書交換システムに代わり、電子署名を付与する機能を追加することにより、紙の印刷・押印・封入・郵送等の事務作業量やコストを削減するとともに、申請者における公文書の管理を電子文書に一元化する。
- ・ 汎用受付システムの利用により、審査担当部局における申請情報の入力事務の削減、誤入力防止、ペーパーレス化など、業務フローがデジタル化されることにより、事務作業が効率化される。
- ・ 申請者がオンライン申請を行うことで、申請項目の簡易チェックが可能となり、誤記入等で発生する差し戻しが減り、処理期間の短縮が見込まれる。
- ・ 審査担当部局は、汎用受付システムの利用に加え、申請情報を審査業務に係る個別システム等に申請情報をAPI(Application

Programming Interface) で取得することで、審査業務の自動化が可能となり、審査業務時間の削減等が見込まれる。

c) 具体的な取組 (To Do)

- ・ 2020年(令和2年)10月にリリース予定の次期システムにおいて、新規申請手続を追加する場合にコスト無し若しくは低コストで手続追加が行えるようにする。
- ・ 2021年度(令和3年度)以降順次、工事・作業許可申請ほか48手続について、オンラインによる申請等を可能とする。
- ・ 2021年(令和3年)中に追加リリース予定の次期システムにおいて、以前入力したデータを様式に読み込む機能(プレプリント)の導入を検討し、利用者の入力負担を軽減する。
- ・ 2021年(令和3年)中に追加リリース予定の次期システムにおいて、電子署名を付与する機能の導入を検討。この機能により、紙の印刷・押印・封入・郵送等の事務作業量やコストが削減できるとともに、申請者における公文書の管理が電子文書に一元化される。

KPI: デジタル・ガバメント実行計画別紙1の(1)に記載した手続のうち12手続(注3)について、2021年度(令和3年度)から順次、添付書類(住民票、戸籍、登記事項証明書及び印鑑証明書)の撤廃又は省略を実現する。

(注3) 測量士又は測量士補の登録申請、一般旅客自動車運送事業の事業計画の変更の届出、一般貨物自動車運送事業の許可、一般貨物自動車運送事業の事業計画の変更の認可、一般貨物自動車運送事業の事業計画の変更の届出、運行管理者資格者証の交付、一般貨物自動車運送事業の譲渡し及び譲受けの認可、測量士・測量士補名簿の記載事項の変更の届出、測量士・測量士補の死亡等の届出、測量士試験の受験願書の提出、測量士補試験の受験願書の提出、一般貨物自動車運送事業者等による届出

イ. 船舶の電子証書の交付

a) 現状と課題 (As Is)

船内への備置が義務付けられている安全、環境、油濁損害賠償、船員配乗等に関する証書について、従来の紙の証書の場合、真正性を直ちに確認することができないこと、交付された証書が船舶に備置されるまでに多大な時間を要し、直ちに航行できないことが問題となっている。

b) 実現したい状態 (To Be)

- ・ 2021年度(令和3年度)より電子証書システムの運用を開始する。

これにより、船舶所有者等による電子証書の閲覧・有効性の確認を可能とし、船会社の手続や管理負担を根本的に改善されることが見込まれる。

- ・ 地方運輸局等事務担当者による電子証書の発給及び執行官による証書の確認を可能とし、各種証書の真正性を確保できる。

c) 具体的な取組 (To Do)

2020年(令和2年)4月より電子証書システムを構築の上、2021年度(令和3年度)より当該システムの運用を開始し、船舶所有者等の求めに応じ、船内備置が義務付けられている各種証書の電子的な交付を行う。

KPI : 交付後の証書の備置に係る時間の大幅な削減等による申請者の利便性向上

ウ. 特定改造等の許可の申請

a) 現状と課題 (As Is)

道路運送車両法の一部を改正する法律(令和元年法律第14号)により、特定改造等の許可に係る許可申請の手続が新たに創設されることとなるところ、本手続について、オンラインによる申請を可能とすることで、申請者の利便性向上及び行政事務の効率化を図る必要がある。

b) 実現したい状態 (To Be)

- ・ 書面による申請時に発生する事務作業量等の削減等による申請に要するコストの削減
- ・ 申請情報の入力事務の削減、当該入力事務における誤入力防止等による申請処理に係る行政事務の効率化
- ・ 申請内容のチェック機能の強化等による標準処理期間の短縮
- ・ 統計情報の処理に係る行政事務の効率化

c) 具体的な取組 (To Do)

国土交通省オンライン申請システム及び国土交通省自動車局の審査・リコール課個別業務システムを改修し、2021年度(令和3年度)までに、本人確認及び手数料納付を含めて、オンラインによる申請を可能とすることで、申請者の利便性向上及び行政事務の効率化を図る。

KPI : オンラインによる申請の割合(2025年度(令和7年度): 80%)

エ. 航空従事者技能証明の申請等

a) 現状と課題 (As Is)

- ・ 現行の航空従事者管理システムは、ソフトウェアが古く、累次のOS更新により動作が不安定となっているほか、ハードウェアも交換部品の確保が困難となっているため、今後の技能証明発行業務に影響するおそれがある。
- ・ 技能証明に係る個別手続毎にデータが管理されており、航空従事者毎の情報管理をしておらず、個人の履歴管理や統計分析等に対応できるようなデータベースとしては不十分。
- ・ 技能証明に係る申請窓口は、手続毎に空港事務所、地方航空局、本省と別々となっており、過去の申請内容が共有されず、審査側・申請側双方に負担である。また、紙ベースによる申請・審査手続のため、修正依頼、郵送手続等が必要となり、各機能間の連携が取れていないことから重複した手続や書類等が必要である。
- ・ 操縦練習飛行許可に加え、曲技飛行など空港周辺等における飛行許可の審査の際に、申請者の技能証明情報、事故・行政処分履歴、他空港における許可実績などを必要とする場合は他部署に問い合わせる必要がある。また、有効期限を超過したまま飛行する事案が散見するなど、空港を利用する操縦士の管理が不十分である。

b) 実現したい状態 (To Be)

- ・ 電子的な申請・審査、各機能の一元的な管理や外部システムとの連携により、手続の効率化・迅速化や書類等の削減に寄与する。また、航空需要の拡大や航空従事者の定年退職に伴う人材不足を背景に、経団連等から手続オンライン化・発給手続迅速化について強い要望が出ており、こうした民間等のニーズに応えることとなる。
- ・ 新システムに移行し、ハードウェア及びソフトウェアともに更新されることで業務の継続性が確保される。
- ・ データベースを航空従事者に紐付けた一元的な情報管理(個人履歴(供給源・申請承認・試験結果・事故・行政処分等))に対応するよう機能強化を行うことで、個人の履歴管理や今後の機能追加で詳細分析も可能になる。
- ・ 電子的な申請・審査、各機能の一元的な管理や外部システムとの連携により、手続の効率化・迅速化や書類等の削減に寄与する。
- ・ 空港周辺等における飛行許可等の審査の際に、申請者の技能証明情報、事故・行政処分等の履歴、他空港における許可実績等を確認し厳格な審査が可能となる。また、技能証明情報や事故・行政処分等の履歴等を空港事務所が確認可能とすることで、空港を利用する操縦士等に対する適確な監視・監督が可能となる。

c) 具体的な取組 (To Do)

【2020 年度 (令和 2 年度)】

- ・ 老朽化した現行システムのハードウェア・ソフトウェアの更新を行う。
- ・ 現行システムの機能等を構築し、更新後のシステムに機能を移行する。
- ・ 現行システムのネットワーク (本省・地方航空局) と、空港事務所のネットワークを接続し、空港事務所での技能証明照会機能を開発する。
- ・ データベースについて、2021 年度 (令和 3 年度) 以降の機能向上を見据えて設計・開発を行う。

【2021 年度 (令和 3 年度)】

- ・ 「オンライン申請機能」の詳細設計・開発を予定。

【2022 年度 (令和 4 年度)】

- ・ 「詳細分析機能」の詳細設計・開発を予定。
- ・ オンラインによる申請等を可能とする。

KPI : オンラインによる申請の割合 (2025 年度 (令和 7 年度) : 70%)

オ. 自動車保有関係手続等

a) 現状と課題 (As Is)

自動車保有関係手続のワンストップサービス (OSS) に関する現状と課題は次のとおり

- ・ 新車新規登録手続は 2005 年度 (平成 17 年度) から導入しているものの、その導入地域 (都道府県単位) は 2019 年度 (令和元年度) 末時点で 44 地域であり、引き続き、導入地域の拡大に向け働きかけている。
- ・ 2017 年度 (平成 29 年度) から OSS の対象手続を抜本的に拡大し、2019 年 (平成 31 年) 4 月時点で 23 手続まで拡大したところであり、その利用率向上に向け OSS の効果についての周知活動を行うとともに、OSS に対応していない手続・車種への拡大に向けた検討を進めている。
- ・ OSS により申請手続のオンライン化は図られているものの、自動車検査証等の交付を受けるため、運輸支局等へ出頭する必要性が残存している。

b) 実現したい状態 (To Be)

- ・ 自動車利用者は、自動車販売業者等を通じて自動車保有関連手続を行っており、申請関連作業を行っている自動車販売業者等が OSS 手続を行うことにより申請関連の作業時間が削減されることで、業務コストが削減される。その結果、自動車利用者に対してもコスト削減効果が還元される。

また、自動車検査証の電子化により、新しい自動車検査証の交付を受けるための運輸支局等への出頭を不要とする。

- ・ OSSの対象地域・手続・車種が拡大され、当該地域・手続・車種でOSSが利用されることで、運輸支局等の審査における入力作業や確認作業が自動で処理されるため、行政事務が効率化される。

c) 具体的な取組 (To Do)

- ・ 利用率の向上に向け、OSSの効果についての周知活動を行うとともに、自動車販売事業者等の関係者へのヒアリングや要望調査等を引き続き行い、利用拡大の阻害要因が判明した場合は、その解決に向けて検討・取組を行う。
- ・ 2019年(令和元年)5月より軽自動車の継続検査OSSが開始されたところであり、引き続き、OSSの対象手続・車種の拡大のためのシステム開発・環境整備を行っていく。
- ・ 2018年(平成30年)4月から、新車新規検査登録・継続検査における検査登録手数料について、オンライン手続を実施する場合には、書面による手続との差異を設けるなど、オンライン手続の利用促進に取り組んでおり、引き続き、積極的な利用を働きかけていく。
- ・ OSSの未導入地域や民間事業者に対し、引き続き、既に導入している地域の好事例や具体的効果を示し、早期の導入を要請していく。
- ・ OSSのうち、住所変更に伴う変更登録等の手続について、更なる利便性の向上に向け、政府による引越しワンストップサービスの検討と連携し、他の関連手続との一体となったオンライン化を検討する。
- ・ 自動車検査証の電子化に向けたシステム改修・環境整備等の取組を行う。

KPI : OSS申請率(2021年度(令和3年度)までに新車新規登録80%、継続検査70%)、OSS申請件数 OSSの導入地域数、対象車種数、対象手続数

カ. 住宅建設瑕疵担保保証金等の供託等の届出

a) 現状と課題 (As Is)

- ・ 基準日届出手続は、都道府県及び地方整備局等において郵送又は持込みによる紙媒体の書類の受付を実施しており、書類の印刷や郵送、窓口までの持ち運び、不備・修正があった場合の再提出等、事業者にとって大きな負担となっている。
- ・ 都道府県及び地方整備局等にとっても、基準日から3週間以内に集中して提出される大量の書類の管理、届出内容と保証金に係る供託書の写しや保険契約締結証明書との突合及びその他不備の確認、届出内容のデータ化、紙書類の保管、国土交通省への届出内容報告等、大きな負担となっている。

b) 実現したい状態 (To Be)

- ・ オンラインでの受付を可能とすることにより、基準日届出手続における届出書の提出を、一連の作業としてデジタルで完結することが可能になる。
- ・ 各行政庁において、届出事項の入力事務の削減、誤入力防止、ペーパーレス化など、業務フローがデジタル化されることにより、行政事務が効率化される。
- ・ 届出をオンライン化することにより、業務処理の一部が自動化可能となり、業務処理時間について大幅に削減される効果が見込まれる。

c) 具体的な取組 (To Do)

国土交通省において、2020年度（令和2年度）～2022年度（令和4年度）にかけて基準日届出手続の電子化における環境整備（要件定義、システムの開発、サポート体制の整備、システムの試行運用、システム等の改修・見直し等）を行い、2023年度（令和5年度）を目途に、基準日届出についてオンライン申請を可能とする予定。

キ. 特殊車両通行許可に係る道路管理者間の協議

a) 現状と課題 (As Is)

国における特殊車両通行許可は申請・許可をオンラインにより処理しているが、申請経路に2以上の道路管理者が含まれ、かつ個別協議を行う必要がある場合、現在は郵送やファックスで道路管理者間協議の対応をしている状況であり、最近の申請件数の増加に伴って協議件数が増えている中、地方整備局等の担当者、地方公共団体の担当者等の負担が増えており、許可までの審査日数に影響している状況。

b) 実現したい状態 (To Be)

- ・ 特殊車両通行許可システムにおいて、道路管理者間協議をオンラインで行えるよう2019年度（令和元年度）中にシステム改修を実施し、2020年度（令和2年度）早期にリリースすることによって、郵送やファックスを行う事務作業量や協議回答の確認に要する時間を削減できるとともに、審査日数を短縮し、申請者への許可証発行までの期間の短縮を図る。
- ・ 地方整備局等における審査の作業において、業務フローがオンラインにより自動化されることで、紙による協議書の作成や郵送等の作業に要する時間が削減され、協議に要する作業の効率化が図られる。

c) 具体的な取組 (To Do)

道路管理者間協議のオンライン化を可能とするため、特殊車両通行許可システムと連携するための改修を2019年度（令和元年度）中に実施し、2020年度（令和2年度）早期にオンライン化を開始することで地方整備局等の担当者や地方公共団体の担当者等の負担軽減が図られるとともに、申請者へ速やかに許可証発行を行うことで物流の効率化を図る。

KPI：通行許可の平均審査日数（2021年度末（令和3年度末）：約10日）

ク. 無人航空機の登録手続

a) 現状と課題（As Is）

2020年（令和2年）通常国会に提出された航空法改正法案により2021年（令和3年）度から無人航空機の登録制度が施行される予定であるところ、当該制度に対応した情報システムが存在していない。

b) 実現したい状態（To Be）

- ・ 2021年（令和3年）度中にドローン登録システム（仮）を整備し、申請受付開始当初からオンラインによる申請受付を可能とすることで、迅速かつ円滑な手続を実現し、利用者の利便を確保する。この際、飛行許可申請等、関連手続とのシームレスな情報連携を可能とすることで、制度全般における利用者負担の軽減を実現する。
- ・ 申請手続がオンライン化されることにより、行政事務も効率化される。

c) 具体的な取組（To Do）

2021年（令和3年）度中にドローン登録システム（仮）を整備し、申請受付開始当初からオンラインによる申請受付を可能とすることで、申請者等の利便確保及び行政事務の効率化を図る。また、申請にかかる手数料について、オンライン納付を可能とする。

KPI：オンライン利用率 2024年度（令和6年度）90%

B. 添付書類の省略

「デジタル・ガバメント実行計画」において「既に行政機関が保有している情報について、行政手続において添付書類として提出を求めている場合は、その必要性の精査を行った上で、行政機関の情報連携等によって添付書類を省略する必要がある。」とされたことを踏まえ、国土交通省における添付書類の省略を推進する。

具体的には、①各手続において提出を義務付けている添付書類について、その必要性を精査し、可能な限り、その提出を不要とするとともに、②政府

全体の方針に沿って、行政機関間の情報連携を積極的に活用し、添付書類に関連する情報を取得することによって、添付書類の省略を推進する。なお、情報連携による省略が困難な添付書類については、申請者がオンラインで提出することを可能とするなど、可能な限り一連の手続がデジタルで完結するように取り組む。

国土交通省では、470 手続において、登記事項証明書（商業法人）の提出を求めているところ、465 手続（注4）について、2020 年（令和 2 年）10 月以降に運用開始を予定している登記情報連携の仕組み（GUI の利用又は API を活用した法人の登記情報の取得）を活用して、登記事項証明書（商業法人）の添付を省略することを検討している。

また、戸籍謄本・抄本を求めている 140 手続のうち、134 手続（注4）について、戸籍電子証明書参照制度における情報連携等により、添付書類の省略の実現に向けた検討を行うこととしている。

さらに、住民票等の写しを求めている 291 手続のうち、285 手続（注4）について、マイナンバーカードの公的個人認証機能の活用等により、添付書類の省略の実現に向けた検討を行うこととしている。

なお、手続件数自体が少ないことなどから、現時点では、情報連携による添付書類の省略を予定していない手続についても、今後の情報連携の仕組みの構築状況等を踏まえて、引き続き検討を行う。

（注4）別紙3の添付書類撤廃状況における「実施済（省略）」、「実施予定（省略）」、「当該添付書類に関する情報が入手できれば省略可能」に該当する手続数の合計

C. 行政手続の更なる利便性の向上に係る情報システム整備

① 検討状況

オンライン手続における利便性向上のため、スマートフォン専用画面の設置、オンライン手続時の初期設定及び入力の簡易化（プレプリント機能等）、申請画面等のマルチブラウザ対応、申請画面の多言語化、送信可能なデータ容量の制限緩和、送信するデータ形式の柔軟化等を踏まえた情報システム整備を行う。

オンライン手続を実施する場合に、手続の簡便化（添付書類の省略、本人確認手法の見直し、代理申請の容易化等）、受付時間の拡充、事務処理の効率化による標準処理期間の短縮、オンライン申請における手数料の減額や申請を処理する際の優先的取扱いを行うなど、オンライン利用のインセンティブを付与する。

② 個別の取組事項

ア. 無人航空機の飛行許可申請の多言語化等

a)現状と課題 (As Is)

- ・ 訪日外国人が増加する一方、本システムの使用言語を日本語のみに制限しており、訪日外国人等はオンライン申請できないため、書面で手続を行っていることから、申請者及び行政側双方で負担が増加している。
- ・ 利用者の動作環境を OS は Window10、ブラウザは IE (Internet Explorer) のみと制限しており、スマートフォンを利用したオンライン申請ができないため、一部の利用者は書面で手続を行っており、申請者及び行政側双方で負担が増加している。

b)実現したい状態 (To Be)

- ・ システムの多言語化を行うことで、2021 年度 (令和 3 年度) 早期から訪日外国人等がオンラインによる申請手続を実現する。
- ・ スマートフォンによる本サービス利用を可能とし、更なる利便性向上を図る。
- ・ 訪日外国人の飛行申請がオンライン化されることにより、行政事務が効率化される。
- ・ 利用環境が拡大されることで、オンライン利用率が向上し、行政事務が効率化される。

c)具体的な取組 (To Do)

- ・ 2020 年度 (令和 2 年度) 中にシステムの多言語化のための機能改修を行い、早期に英語によるオンライン申請の受付を開始する。
- ・ 2020 年度 (令和 2 年度) 中に所要の改修を行い、早期にスマートフォンを利用したオンライン申請の対応を実現する。

KPI : オンラインによる申請の割合 (2021 年度 (令和 3 年度)) : 85%

(3)重要プロジェクトの推進

ア.「電子契約システム (工事・業務) の利用拡大」

a)現状と課題 (As Is)

- ・ 公共工事等における、業務の効率化・合理化、国民の利便性の向上、重複投資の排除、安全性・信頼性の確保等の観点から、内閣府 (沖縄総合事務局)、農林水産省、防衛省及び国土交通省が参加する「電子契約システム (工事・業務)」の運用を 2018 年 (平成 30 年) 8 月から試行運用、2019 年 (令和元年) 8 月より本格運用を開始。

b)実現したい状態 (To Be)

- ・ 契約手続業務を、受発注者間でインターネットを活用し電子化することに

より、受注業者の契約書類等の受け渡しによる受注業者の移動にかかる時間、交通費及び郵送費を抑制する。

c) 具体的な取組 (To Do)

- ・ 国土交通省においては、2020 年度 (令和 2 年度) より直轄工事の全件を電子契約システム対象とし、利用率拡大のためのシステム改修を実施する。

KPI : 電子契約率 (2020 年度 (令和 2 年度) : 60%)

イ. 「自動車保有関係手続のワンストップサービスの拡大」

a) 現状と課題 (As Is) 【再掲】

- ・ 新車新規登録手続は 2005 年度 (平成 17 年度) から導入しているものの、その導入地域 (都道府県単位) は 2019 年度 (令和元年度) 末時点で 44 地域であり、引き続き、導入地域の拡大に向け働きかけている。
- ・ 2017 年度 (平成 29 年度) から OSS の対象手続を抜本的に拡大し、2019 年 (平成 31 年) 4 月時点で 23 手続まで拡大したところであり、その利用率向上に向け、OSS の効果についての周知活動を行うとともに、OSS に対応していない手続・車種への拡大に向けた検討を進めている。
- ・ OSS により申請手続のオンライン化は図られているものの、自動車検査証等の交付を受けるため、運輸支局等へ出頭する必要性が残存している。

b) 実現したい状態 (To Be) 【再掲】

- ・ 自動車利用者は、自動車販売業者等を通じて自動車保有関連手続を行っており、申請関連作業を行っている自動車販売業者等が OSS 手続を行うことにより申請関連の作業時間が削減されることで、業務コストが削減される。その結果、自動車利用者に対してもコスト削減効果が還元される。
また、自動車検査証の電子化により、新しい自動車検査証の交付を受けるための運輸支局等への出頭を不要とする。
- ・ OSS の対象地域・手続・車種が拡大され、当該地域・手続・車種で OSS が利用されることで、運輸支局等の審査における入力作業や確認作業が自動で処理されるため、行政事務が効率化される。

c) 具体的な取組 (To Do) 【再掲】

- ・ 利用率の向上に向け、OSS の効果についての周知活動を行うとともに、自動車販売事業者等の関係者へのヒアリングや要望調査等を引き続き行い、利用拡大の阻害要因が判明した場合は、その解決に向けて検討・取組を行う。
- ・ 2019 年 (令和元年) 5 月より軽自動車の継続検査 OSS が開始されたところであり、引き続き OSS の対象手続・車種の拡大のためのシステム開発・環境

整備を行っていく。

- ・ 2018年（平成30年）4月から、新車新規検査登録・継続検査における検査登録手数料について、オンライン手続を実施する場合には、書面による手続との差異を設けるなど、オンライン手続の利用促進に取り組んでおり、引き続き、積極的な利用を働きかけていく。
- ・ OSSの未導入地域や民間事業者に対し、引き続き、既に導入している地域の好事例や具体的効果を示し、早期の導入を要請していく。
- ・ OSSのうち、住所変更に伴う変更登録等の手続について、更なる利便性の向上に向け、政府による引越しワンストップサービスの検討と連携し、他の関連手続との一体となったオンライン化を検討する。
- ・ 自動車検査証の電子化に向けたシステム改修・環境整備等の取組を行う。

KPI：OSS申請率（2021年度（令和3年度））までに新車新規登録80%、継続検査70%）、OSS申請件数 OSSの導入地域数、対象車種数、対象手続数【再掲】

ウ. 「管制情報処理業務に係るプロジェクト」

a) 現状と課題（As Is）

- ・ 本業務は航空交通の安全と定時運航の確保、増大する航空交通需要への対応と管制サービスの継続性確保を実現するために24時間365日無停止のシステムを整備・運用している。本システムで使用している汎用機器が保守サポート期間を過ぎて障害が発生した場合、交換部品の修理が出来ない状況となることから、システム動作・機能の縮退、強いてはシステム運用停止をまねく恐れがあるため、保守サポート期限が過ぎる前に計画的に更新が必要となる。

b) 実現したい状態（To Be）

- ・ 航空交通の安全と定時運航の確保、増大する航空交通需要への対応と管制サービスの継続性を引き続き確保する。

c) 具体的な取組（To Do）

- ・ システムで使用している保守サポート期限が設定されている汎用機器のハードウェア・ソフトウェアを2019年度（平成30年度）から2029年度（令和11年度）の間で計画的に更新する。

KPI：システム運用停止時間：0分

エ. 「電子入札システム」

a) 現状と課題（As Is）

- ・ 電子入札システムは、入札参加者の移動コストの縮減や事務の簡素化により、競争参加資格を有する者が公共工事の入札に参加しやすくなり競争性の向上に寄与しているが、技術資料のアップロードで取り扱える容量は 1MB 又は 3MB 以内であり、現状でも容量不足が生じていることに加えて、今後、写真や 3 次元データなどの大容量ファイルでの資料の取り扱いが懸念されており、受発注者双方から容量拡大の強い要望があがっている。

b) 実現したい状態 (To Be)

- ・ 移動コストの縮減、事務の簡素化が担保される。
- ・ 入札契約時に大容量の技術資料が取り扱えることにより、業務が効率化される
- ・ i-Construction の普及・拡大に寄与。

c) 具体的な取組 (To Do)

- ・ 2020 年度 (令和 2 年度) ~2024 年度 (令和 6 年度) 国庫債務負担行為により、技術資料等アップロードシステムの導入、過去案件閲覧環境の整備など機能改修を行う。

KPI : 公共工事における電子入札システムの利用数 (2024 年度 (令和 6 年度) 100%)

オ. 「国土交通省オンライン申請システム」

a) 現状と課題 (As Is) 【再掲】

- ・ 現行システムは、システム更改や運用・保守に係る経費が高止まりしているほか、毎月や毎年行う申請手続において、毎回全ての入力項目を入力する必要があり、利用者の負担となっている。
- ・ 現行システムのままで申請手続を追加した場合、手続き追加の都度 1 手続当たり数百万円程度のシステム更改修費用を要し、オンライン化未実施の手続をオンライン化するのに多額の予算が必要となる。
- ・ 2019 年度 (令和元年度) 限りで総務省から提供を受けている電子文書交換システムのサービスが終了し、電子公文書の発出が出来なくなるため、紙の印刷・押印・封入・郵送等の事務作業量やコストが増加するとともに、申請者における公文書の管理が電子文書の他に紙文書による管理も必要となるため、煩雑化し、負担となる。

b) 実現したい状態 (To Be) 【再掲】

- ・ 汎用受付システムを、オンライン化する申請手続を事後的に追加しても、コスト無し若しくは低コストでシステム改修できるような柔軟性の高

いシステムにする。

- ・ 汎用受付システムは、納品されるドキュメント、プログラム言語、開発ツール等を政府の標準ガイドラインに沿ったものとするにより、システム更改や運用・保守に要するコストを3割程度削減する。
- ・ 汎用受付システムにおいて、以前入力したデータを様式に読み込む機能（プレプリント）を実現し、利用者の入力負担を軽減する。
- ・ 汎用受付システムにおいて、現行の電子文書交換システムに代わり、電子署名を付与する機能を追加することにより、紙の印刷・押印・封入・郵送等の事務作業量やコストを削減するとともに、申請者における公文書の管理を電子文書に一元化する。
- ・ 汎用受付システムの利用により、審査担当部局における申請情報の入力事務の削減、誤入力防止、ペーパーレス化など、業務フローがデジタル化されることにより、事務作業が効率化される。
- ・ 申請者がオンライン申請を行うことで、申請項目の簡易チェックが可能となり、誤記入等で発生する差し戻しが減り、処理期間の短縮が見込まれる。
- ・ 審査担当部局は、汎用受付システムの利用に加え、申請情報を審査業務に係る個別システム等に申請情報をAPI（Application Programming Interface）で取得することで、審査業務の自動化が可能となり、審査業務時間の削減等が見込まれる。

c) 具体的な取組（To Do）【再掲】

- ・ 2020年（令和2年）10月にリリース予定の次期システムにおいて、新規申請手続を追加する場合にコスト無し若しくは低コストで手続追加が行えるようにする。
- ・ 2021年度（令和3年度）以降順次、工事・作業許可申請ほか48手続について、オンラインによる申請等を可能とする。
- ・ 2021年（令和3年）中に追加リリース予定の次期システムにおいて、以前入力したデータを様式に読み込む機能（プレプリント）の導入を検討し、利用者の入力負担を軽減する。
- ・ 2021年（令和3年）中に追加リリース予定の次期システムにおいて、電子署名を付与する機能の導入を検討。この機能により、紙の印刷・押印・封入・郵送等の事務作業量やコストが削減できるとともに、申請者における公文書の管理が電子文書に一元化される。

KPI：デジタル・ガバメント実行計画別紙1の(1)に記載した手続のうち12手続について、2021年度（令和3年度）から順次、添付書類（住民票、戸籍、登記事項証明書及び印鑑証明書）の撤廃又は省略を実現する。【再掲】

カ.「特殊車両通行許可に係るプロジェクト」

a)現状と課題 (As Is)

- ・ 国における特殊車両通行許可は申請・許可をオンラインにより処理しているが、申請経路に2以上の道路管理者が含まれ、かつ個別協議を行う必要がある場合、現在は郵送やファックスで道路管理者間協議の対応をしている状況であり、最近の申請件数の増加に伴って協議件数が増えている中、地方整備局等の担当者、地方公共団体の担当者等の負担が増えており、許可までの審査日数に影響している状況。【再掲】
- ・ 特殊車両通行許可は地方公共団体においても申請の受付・許可を行っているが、申請者が申請先の地方公共団体への書類の持込みや郵送でのやりとりとなっていることから、国のみならず、地方公共団体においてもオンライン化を進めていく必要がある。
- ・ 物流における大型車両のニーズの高まりに伴って、特殊車両の通行の許可件数が増えており、2017年度（平成29年度）の実績では約51日を要していたが、様々な取組みを行ってきた結果、2019年（令和元年）11月実績では、約28.8日という状況であるが、更なる迅速化が必要。

b)実現したい状態 (To Be)

- ・ 物流生産性向上のため、特殊車両通行許可の更なる迅速化を図る。

c)具体的な取組 (To Do)

- ・ 道路管理者間協議のオンライン化を可能とするため、特殊車両通行許可システムと連携するための改修を2019年度（令和元年度）中に実施し、2020年度（令和2年度）早期にオンライン化を開始することで地方整備局等の担当者や地方公共団体の担当者等の負担軽減が図られるとともに、申請者へ速やかに許可証発行を行うことで物流の効率化を図る。【再掲】
また、地方公共団体への申請のオンライン化も可能とするため、2019年度（令和元年度）中にシステム改修を実施し、2020年度（令和2年度）早期にオンライン化を開始することで申請者の負担軽減を図る。
- ・ 大型車による物流需要の増大に伴い、特殊車両の通行許可手続の長期化など事業者負担が増大し、生産性が低下していることを踏まえ、物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度等を盛り込んだ「道路法等の一部を改正する法律案」を第201国会（常会）に提出している。

KPI：通行許可の平均審査日数（2021年度末（令和3年度末）：約10日）

キ.「無人航空機の飛行許可申請の多言語化等」

a)現状と課題 (As Is)【再掲】

- ・ 訪日外国人が増加する一方、本システムの使用言語を日本語のみに制限しており、訪日外国人等はオンライン申請できないため、書面で手続を行っていることから、申請者及び行政側双方で負担が増加している。
- ・ 利用者の動作環境を OS は Window10、ブラウザは IE のみと制限しており、スマートフォンを利用したオンライン申請ができないため、一部の利用者は書面で手続を行っており申請者及び行政側双方で負担が増加している。

b)実現したい状態 (To Be)【再掲】

- ・ システムの多言語化を行うことで、2021 年度（令和 3 年度）早期から訪日外国人等がオンラインによる申請手続を実現する。
- ・ スマートフォンによる本サービス利用を可能とし、更なる利便性向上を図る。
- ・ 訪日外国人の飛行申請がオンライン化されることにより、行政事務が効率化される。
- ・ 利用環境が拡大されることで、オンライン利用率が向上し、行政事務が効率化される。

c)具体的な取組 (To Do)【再掲】

- ・ 2020 年度（令和 2 年度）中にシステムの多言語化のための機能改修を行い、早期に英語によるオンライン申請の受付を開始する。
- ・ 2020 年度（令和 2 年度）中に所要の改修を行い、早期にスマートフォンを利用したオンライン申請の対応を実現する。

KPI：オンライン利用率 2021 年度（令和 3 年度）までに 85%【再掲】

ク。「気象庁情報システム基盤の構築」

a)現状と課題 (As Is)

- ・ 近年の気象災害を踏まえた防災気象情報の改善等にはシステム対応が必要不可欠である。現在のシステムは、整備・改修、検証・調整などにより、改善には 3 年程度が必要である。このため、国民等が改善された情報をすぐに活用できない。

b)実現したい状態 (To Be)

- ・ 気象庁情報システム基盤を整備することにより各情報システムのリソースを一元的に管理し、新たな防災気象情報の改善に必要なリソースを柔軟かつ効率的に割り当てることにより、気象災害を踏まえた新情報を国民等に公開するまでに要する期間を短縮する。

c) 具体的な取組 (To Do)

- ・ 令和元年度より仮想化技術を用いた「気象庁情報システム基盤」の構築に着手し、現行 23 システムについて、2024 年度（令和 6 年度）までに順次統合する。

KPI: 気象庁情報システム基盤に統合したシステム数 (2024 年度 (令和 6 年度)、23 システム)

ケ. 「港湾関連データ連携基盤の構築」

a) 現状と課題 (As Is)

- ・ 港湾物流情報に関する民間事業者間の情報のやりとりには、紙媒体による方法が多数存在する。このため、書類間での情報の再入力や照合作業などが生じている。
- ・ 港湾施設の利用許可申請などの港湾管理行政手続や、施設情報管理などの分野においても、部分的な電子化にとどまる。

b) 実現したい状態 (To Be)

- ・ 「港湾関連データ連携基盤」を活用した民間事業者間での情報連携により、情報の再入力・照合作業の削減やトレーサビリティの確保により、港湾物流の生産性向上が図られる。
- ・ 港湾施設の利用許可申請などの港湾管理行政や、港湾施設の維持管理情報などのインフラ情報の電子化により、港湾利用者の利便性向上や港湾管理の効率化、施設情報の効果的な利用などが図られる。
- ・ 「港湾関連データ連携基盤」の利用促進により蓄積される情報の活用、当該情報を用いた AI (Artificial Intelligence) 等の活用、港湾物流と施設情報等の連携等により、新たなサービスの創出が期待される。

c) 具体的な取組 (To Do)

- ・ 港湾・貿易手続の電子化について、2020 年（令和 2 年）末までに「港湾関連データ連携基盤」を構築。受入テスト等を経て、2021 年度（令和 3 年度）よりシステム稼働。
- ・ 港湾管理行政やインフラ情報等の電子化について、2020 年度（令和 2 年度）中にシステムのあり方の検討を開始。

コ. 「国土交通データプラットフォームの整備」

a) 現状と課題 (As Is)

国土交通省は、国土や都市、交通、気象等の多くのデータを保有している機

関であるものの、データは個々の部局ごとに管理されているものが多く、連携が十分にできていないのが実情である。現場から得られる豊富なデータを相互に連携させ、行政の推進やイノベーションの促進に如何に活用するかが問われている。

b) 実現したい状態 (To Be)

- ・ 国土交通省が多く保有するデータと民間等のデータを連携し、フィジカル（現実）空間の事象をサイバー空間に再現するデジタルツインにより、産学官連携によるイノベーションを創出
- ・ 業務の効率化やスマートシティ等の国土交通省の施策の高度化

c) 具体的な取組 (To Do)

- ・ 国土交通データプラットフォームの整備（2022年度（令和4年度））
国土に関するデータ、経済活動、自然現象に関するデータを連携させ、分野を跨いでデータの横断的検索や取得を可能とするデータ連携基盤を構築予定。

サ. 「マイナンバーカードを活用した各種カード等のデジタル化等に向けた取組」
安全・安心で利便性の高いデジタル社会の構築に向け、マイナンバーカードを基盤として、以下に掲げる各種カード、手続等について、別紙6の工程表に沿ってマイナンバーカードの活用を推進する。

① 建設キャリアアップシステム

- ・ マイナンバーカード・マイナポータルと連携を行うためのフィージビリティ調査を行い、その結果をもとに建設キャリアアップシステムの改修を行う。
- ・ 今後のマイナポータルと各関係データベースの連携を前提に、建設キャリアアップシステムの該当する登録情報について、マイナポータルを通じた最新情報への更新が可能となるような対応の検討を行う。
- ・ 外国人適正就労監理システムとの情報共有を行うことにより、建設キャリアアップシステムに外国人建設労働者の就労・在留資格情報を登録・蓄積を可能とするためのシステム改修を行う。

② 公共交通サービス・MaaS (Mobility as a Service)

マイナンバーカードの普及を促進するため、新たなモビリティサービスであるMaaSの実証実験においても、マイナンバーカードの活用方策を含むものに対して、その政策的意義を鑑みて支援を行う。

③ 無人航空機の登録手続

2021年度（令和3年度）を予定する航空法に基づく無人航空機の登録受付開始当初から、オンライン申請を可能とし、オンライン申請における無人航空機の所有者等の本人確認においてマイナンバーカードの公的個人認証を活用する。

(4) 民間手続のデジタル化の推進

- ・ 法令上オンライン化が認められていない民-民手続については、内閣官房が取りまとめる阻害要因の類型に応じて、法令等の見直しについて検討を行う。その際、民間ニーズの高いものを優先して、検討を行う。

ア. 不動産取引におけるオンライン化の推進

不動産取引の安全性確保を大前提としながら、既に本格運用されている賃貸取引におけるITを活用した重要事項説明（IT重説）に加え、売買におけるIT重説の導入や賃貸における重要事項説明書等の書面の電子化について、社会実験等を通じて検討を行う。

イ. 旅行業における契約内容に関する電子書面交付のデフォルト化

事業者側が契約内容に関する電子書面交付をデフォルトの方法として選択できるよう関係法令を所管している関係府省と連携の上、引き続き、検討を行う。

ウ. 運行管理における対面点呼原則の撤廃

事業用自動車の点呼は運行の安全を確保するために原則対面で行うこととしており、現在はなりすまし等の不正を行わないと認められる優良な営業所に限ってテレビカメラ等のIT機器を用いた点呼を認めているが、その拡大の可否について、引き続き、検討を行う。

- ・ 一方、法令上、オンライン手続が認められているが、社会慣習などによってデジタル化が進んでいない手続、または法令を根拠としない（ガイドライン等に基づく）手続のうち、利用者が多い手続など特にデジタル化のニーズの高い手続については、書面・対面なしで取引を活用する事例を参考にしつつ、民間事業者におけるデジタル化を促すための取組を検討する。

Ⅲ デジタル・ガバメントの実現のための基盤の整備

(1) 省のプラットフォームの概況及び今後の方針

国土交通省は多くのデータを保有するとともに、多くの情報システムを保有・

運用している。データの活用の促進等を図るため、①行政保有データのオープンデータ化、②APIの整備、③標準化・共通化の推進、④政府情報システム改革に取り組む。

(2) 行政保有データの100%オープン化

① オープンデータ化の取組方針

- ・ 国土交通省の保有するデータについては、イノベーションや新たなビジネスの創出に資するため、利用者ニーズに即したオープンデータ化を推進する。
- ・ オープンデータ化の推進に当たっては、「オープンデータ基本指針」（2017年（平成29年）5月30日IT総合戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定（2019年（令和元年）6月7日改定））（注5）等に従い、省CIO（国土交通省情報化統括責任者。総合政策局長）及び省副CIO（サイバーセキュリティ・情報化審議官）のリーダーシップの下、取組を進める。
（注5）この指針において、オープンデータを、①「営利目的、非営利目的を問わず二次利用可能なルールが適用されたもの」、②「機械判読に適したもの」、③「無償で利用できるもの」のいずれの項目にも該当する形で公開されたデータと定義している。
- ・ 国土交通省が保有するデータについて、データ名、公開状況等を内閣官房の調査（「行政手続等・行政保有データの棚卸し」（適時に更新したもの））結果等を活用して公開するとともに、内閣官房の主催により2018年（平成30年）1月以降に開催されている「オープンデータ官民ラウンドテーブル」（観光・移動、インフラ、防災・減災、土地・農業分野）における国土交通省保有データに対する公開・変更要望等を踏まえた取組を行っている。引き続き、国土交通省の官民データの相談窓口等を活用して、利用者のニーズを把握し、利用者ニーズに即したオープンデータ化を推進する必要がある。
- ・ オープンデータ化するデータについては、国土交通省のWebサイトにおいて機械判読に適した構造及びデータ形式で公開する。当該Webサイト上で公開されるデータについては、原則、「政府標準利用規約（第2.0版）」（2015年（平成27年）12月27日各府省CIO連絡会議決定）を適用するとともに、必要に応じ、セキュリティ確保の措置を講じる。オープンデータ化したデータについては、データカタログサイト（「DATA.GO.JP」）にも、適宜、登録を行う。
- ・ 個人及び法人の権利利益、国の安全等が害されないよう留意し、オープンデータとして公開することが適当でない情報については、オープンデータとして公開できない理由を公開する。オープンデータとして公開することが適当でない情報であっても、支障のあるデータ項目を除いて公開することや、限定的な関係者間で共有する「限定公開」といった手法の活用について検討を行う。
- ・ 「5つ星」の指標（オープンデータ化の達成度の評価指標）等を参考に、既にオープンデータ化しているデータを含め、より活用がしやすい用語や形式について検討を行う。

- ・ これからデータの整備を行う場合には、オープンデータ・バイ・デザイン（注6）の考えに基づき、国土交通省が保有するデータを利用しやすい形で公開するために、手続・情報システムの企画・設計段階から必要な措置を講じる。
（注6）オープンデータを前提として情報システムや業務プロセス全体の企画、整備及び運用を行うこと。
- ・ 個別の施策においてプラットフォームの整備を行う場合（注7）には、掲載するデータのオープンデータ化について検討を行う。
（注7）例えば、社会資本情報プラットフォーム、インフラ・データプラットフォームがある。

KPI：利用者のニーズに応じて新たに公開又は公開内容の見直しを行ったデータ数

② 主要な保有データのオープンデータ化に向けた個別施策の具体的な取組やスケジュール等の計画

- ・ 国土交通省の保有するデータのうち、これまでオープンデータとして公開しているもの（白書・年次報告、防災・減災関連情報、地理空間情報、人の移動等に関する情報、予算・決算・調達関連情報、統計等）については、引き続き、オープンデータとして公開する。
- ・ 「世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画」（2018年（平成30年）6月15日閣議決定）等を踏まえ、以下の個別施策を推進する。

ア．気象情報の利活用の促進

様々な産業分野における気象データの利活用を促進するため、2018年度（平成30年度）に稼働したスーパーコンピュータを活用し、2019年度（令和元年度）から2週間先までの気象予測データや過去の気象データをオープンデータとして提供開始するなどの取組を進めており、引き続き、気象ビジネス推進コンソーシアムと連携して産業界での利活用を推進するとともに、技術開発体制の強化により予測精度の向上を図る。

イ．i-Constructionの推進による3次元データの利活用の促進

公共工事において3次元データを利活用するため、基準要領等を整備するとともに、2020年度（令和2年度）に3次元データの流通・利活用に向けたオンライン電子納品システムを構築し運用を開始する。また、国土に関するデータ、経済活動、自然現象に関するデータを連携させ、分野を跨いでデータの横断的検索や取得を可能とするデータ連携基盤として国土交通データプラットフォームを2022年度（令和4年度）までに構築する。

ウ．地理空間情報（G空間情報）の流通基盤の整備等

防災・観光等以外の方面にも地理空間情報の活用を拡げるため、これまで

活用が進んでいない分野における有用性の高いデータを作成することが課題である。このため、2018年度（平成30年度）から地方公共団体のデータを中心に幅広いデータの収集・登録を行い、2020年度（令和2年度）中に新たにデータ作成を行う分野として10分野（累計）・参加団体数50（累計）を目指すとともに、G空間情報センターの平均月間ページビュー数10万件以上を目指し、データの利用の拡大を促進する。

エ. 海上活動情報のオープンデータ化

産学官の海洋の利用促進・海上活動の安全性の向上を図るため、船舶の位置・針路情報や海難に関する情報等の海上活動情報をオープンデータ化して公開することとしており、2018年度（平成30年度）はデータ公開システムの調査設計、2019年度（令和元年度）以降はデータ提供基盤及びシステム構築に向けた検討を継続して行っている。

(3) APIの整備

① APIの整備の推進

- ・ API開発者・利用者にとっての利便性に配慮しつつ、APIの整備を推進する。その際、「API導入実践ガイドブック」（2019年（平成31年）3月28日内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室）及び「APIテクニカルガイドブック」（2019年（平成31年）3月28日内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室）を参照するとともに、情報セキュリティの確保にも留意する。
- ・ PMOとPJMOが連携し、API開発者・利用者のニーズを把握しつつ、APIの整備を行う行政サービス（行政手続、データ提供）等について検討を行う。

② APIの改善、活用促進等

APIの整備の進捗を踏まえつつ、APIの利用実態を把握し、改善や活用促進等について検討を行う。

KPI：公開API数（2021年度（令和3年度）：8エンドポイント）

(4) 標準化・共通化の推進

① データの標準化

- ・ 情報システムの整備に当たっては、データ連携等を想定したシステムアーキテクチャ等となるよう、設計段階から必要な措置を講じる。
- ・ データの整備に当たっては、内閣官房が整備する「行政データ連携標準」を適用する。

② 各種ガイド等への対応

- ・ 情報システムの整備に当たっては、特別な業務に利用するシステムを除き、情報システムで使用する文字の範囲は「JIS X 0213」を原則とし、「UCS (Universal Coded Character Set)」に従った表現（符号化及び記述法）となるよう、必要な措置を講じる。
- ・ 外字を使用している情報システムにおいては、更改時にその必要性を見直す。戸籍氏名文字を使用する必要がある場合には、文字情報基盤を通じたデータ連携が可能となるよう、必要な措置を講じる。
- ・ 内閣官房が整備する、「行政データ連携標準」、「文字環境導入実践ガイドブック」、「コード（分類体系）導入実践ガイドブック」に従って情報システムの整備を行うことができるよう、ルールを整備する。
- ・ 「Web サイト等の整備及び廃止に係るドメイン管理ガイドライン」（2018年（平成30年）3月30日各府省CIO連絡会議決定）及び「ドメインの集約化等に係る計画」に基づき、go ドメインへの集約化、非 go ドメインの go ドメインへの移行を行う。

KPI：①go ドメインへの集約数（2022年度（令和4年度）：25件）、②非 go ドメインへの移行数（2022年度（令和4年度）：38件）

(5) クラウドサービスの利用の推進

① クラウド・バイ・デフォルト原則

「政府情報システムにおけるクラウドサービスの利用に係る基本方針」（2018年（平成30年）6月7日CIO連絡会議決定）に基づき、情報システムを整備する際には、対象となる行政サービス・業務、取り扱う情報等を明確化した上で、メリット、整備の規模、費用等を基に、各種クラウドサービスの利用を原則として検討する。

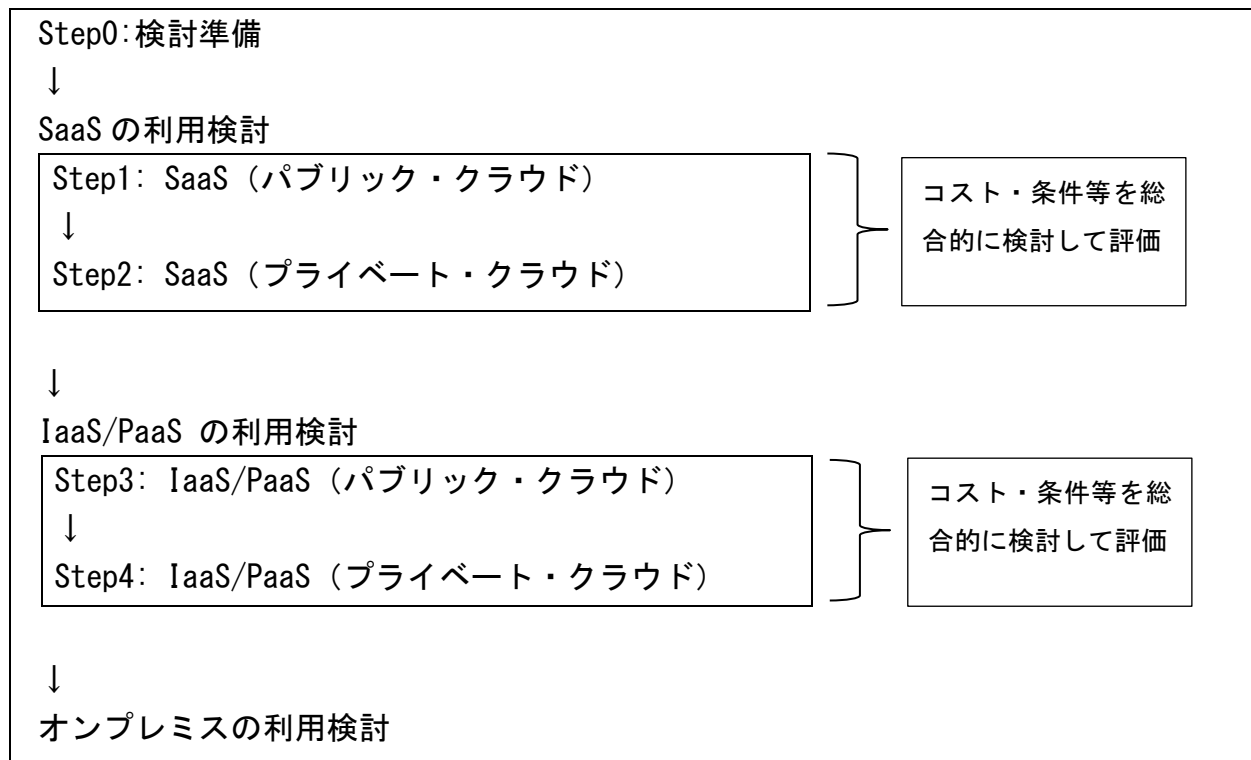
② 省CIO補佐官の関与

情報システム部門がクラウドサービスの利用を検討する場合には、企画段階及び予算要求段階から、省CIO補佐官の関与の下で、検討する。

③ クラウドサービスの利用検討プロセス

クラウドサービスの利用に係る検討は、その対象となるサービス・業務及び取り扱う情報を明確化した上で、クラウドサービスの利用メリットを最大化並びに開発の規模及び経費の最小化の観点により、下表のプロセスで評価検討するものとする。その結果、いずれのクラウドサービスもその利用が著しく困難である場合、又はいずれのクラウドサービスの利用メリットがなく、かつ、クラウドサービスによる経費面の優位性も認められない場合のみオンプレミスとする。

クラウド・バイ・デフォルト原則に基づく利用検討プロセス



また、政府共通プラットフォームに関しては、第一期政府共通プラットフォームを利用しているシステムについて、第二期政府共通プラットフォームへの移行の有無を早急に検討し、2020年度（令和2年度）末までに結論を得る。

KPI：政府情報システムにおけるクラウドサービスの活用数（2022年度（令和4年度）：37システム）

(6) 政府情報システム改革

- ・ 「世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画」（2019年（令和元年）6月14日閣議決定）に基づき、電子納品・保管管理システムの統合等により、引き続き、2021年度（令和3年度）までを目途に運用コストを3割削減するための取組を行う。なお、2019年度（令和元年度）末現在（見込み）の進捗状況は、約161億円（2013年度（平成25年度）比23.8%減）である。

KPI：運用コスト（2021年度（令和3年度）：2013年度（平成25年度）の運用コスト（約210億円）を3割削減

- ・（個別施策）：

利用者視点での情報提供の強化、迅速な防災気象情報の改善、運用コストの削減を図るため、気象庁の情報システムのうち23システムを集約する「気象庁情報システム基盤」の整備を2024年度（令和6年度）までに段階的に行

う。

(7) 情報セキュリティ対策、個人情報保護、業務継続性の確保

① 情報セキュリティ対策

「サイバーセキュリティ戦略」(2018年(平成30年)7月24日閣議決定)等に基づき、情報セキュリティ対策を推進する。対策の推進に当たっては、情報利活用と情報セキュリティのバランスを図り、投資対効果や業務効率を総合的に勘案する。具体的には、以下の取組を行う。

- ・ 「政府機関等の情報セキュリティ対策のための統一基準」及び最新の情報セキュリティ情勢等を踏まえて情報セキュリティポリシーの改定を行う。
- ・ 情報システム及び省内部局のセキュリティ対策に係る実施手順に対する情報セキュリティ監査を実施する。
- ・ 全職員を対象として、役割毎に求められる情報セキュリティ対策に関する自己点検を実施し、情報セキュリティ対策の実施状況を定期的に確認するとともに、自己点検結果を踏まえて作成する職員指導用資料を周知することにより、情報セキュリティポリシーに対する理解をさらに促進する。
- ・ 無線 LAN の整備や小型・軽量型クライアント PC 導入等のデジタル・ワークスタイルの実現のための環境の整備により、業務効率や利便性を高めることにあわせて、端末、ネットワーク等の情報システムの監視体制の運用強化を図るとともに、インターネット分離サービスの適用範囲を拡大する。

② 個人情報保護

行政機関の保有する個人情報の保護に関する法律(平成15年法律第58号)等に基づき「国土交通省保有個人情報等管理規程」を定め、保有個人情報等の適切な管理及び取扱いを遵守している。毎年、保有個人情報等の管理状況につき、点検及び監査を実施するとともに、適切な管理の徹底について周知を行う等、個人情報の漏えい等の防止に取り組んでいる。

③ 業務継続性の確保

災害時等における業務継続性の確保のため、国土交通省行政情報基盤システム、国土交通本省行政情報ネットワークシステムについて、所管部局において「運用継続計画」を策定しており、災害時に備えた非常用電源の確保、データのバックアップやバックアップセンターの活用など、非常時においても業務を継続するために必要な方策を適切に講じている。また、当該「運用継続計画」について毎年度、必要に応じて見直しを行っている。

(1) 推進体制の整備

- ・ 省 CIO 及び省副 CIO のリーダーシップの下、本計画に関する事務の総括を行う部署（総合政策局情報政策課）、PMO（国土交通省全体管理組織。総合政策局情報政策課）及び省内の関係部署が連携して、本計画に掲げる取組を推進する。その際、省 CIO 補佐官（国土交通省担当政府 CIO 補佐官）の支援を得るとともに、政府 CIO（内閣情報通信政策監）によるレビュー制度とも連携する。
- ・ 本計画に掲げる取組の推進に資するため、省内外の取組の好事例について情報共有を推進するとともに、省副 CIO を中心に他府省庁との連携を推進する。

(2) ガバナンスの強化

- ・ 省内の IT ガバナンスを一層機能させるため、PMO は、省 CIO 補佐官と連携しつつ、「デジタル・ガバメント推進標準ガイドライン」（2019 年（平成 31 年）2 月 25 日各府省 CIO 連絡会議決定）等を踏まえ、以下の取組を行う。
 - ア. サービス・業務改革及び情報システムの整備・管理において、副 CIO が中心となり選定する重要プロジェクト及び IT 開発の経験が乏しい部局が担当するプロジェクトを選定し、PMO 及び CIO 補佐官が直接支援・助言を行うとともに、その状況・結果の見える化を行う。
 - イ. PMO の機能（計画管理、プロジェクト推進責任者等管理、IT 人材管理、予算管理、執行管理、情報資産管理、ドメイン管理、システム監査管理等）のために必要な仕組みの整備を行う。
 - ウ. 情報システムの調達の適正化を図るため、会計担当部署と連携・協力しつつ、調達適正化の仕組みを整備する。また、府省重点プロジェクトの調達の適正化を図るため、PJMO（個別管理組織）に対し工程レビューを実施する。
 - エ. 「国土交通省システム監査計画書」に基づき、情報システムの調達及び管理の状況を客観的に評価し、PDCA サイクルの構築及び対策の実施を支援するため、システム監査を行う。

KPI：監査システム数（2024 年度（令和 6 年度）：10 システム）

(3) 人材確保・育成

「国土交通省セキュリティ・IT人材確保・育成計画」に基づき、体制の整備・人材の拡充を推進する。具体的には、セキュリティ・IT に係る統括部局や社会的影響の大きいシステムを所管する部局に重点を置いた体制の整備を行うとともに、国土交通省が実施する研修の実施・充実、他省庁が実施する研修の受講の奨励、内閣官房等への職員の出向、OJT を通じたスキルの習得等の取組を行う。

KPI：国土交通省が実施する研修の実施状況

(4) デジタル・デバイド対策

高齢者や障害者等を含む全ての国民がデジタル化の恩恵を受けられるように、オンライン申請等に関するアドバイザーによる支援、デジタル技術に関する特別の知識や複雑な操作を要しないシンプルな設計による情報システムの整備、ヘルプデスク等の利用者サポート機能の充実等デジタルデバイドの是正の取組を継続実施する。

また、外国人利用者のために外国語表記の申請画面の整備等の外国語対応等の検討も行う。

(5) 広報

オンライン申請の利用促進のため、Web サイト等を活用して、オンライン申請による利便性の向上や利用者の負担軽減といった効果なども含めて、実際にオンラインで申請を行うための具体的な方法等について、専門的・技術的な用語を用いることなく国民等に丁寧かつ分かりやすい広報を行う。

国土交通省においても、所管の政策に係る情報の広報や情報提供に引き続き、積極的に取り組む。

V 業務におけるデジタル技術の活用

(1) AI・RPA等のデジタル技術の活用

- ・ 限られた人的資源を本来注力すべき業務に振り向けるため、業務の効率化が一層急務となっているところ、国土交通省における業務には依然として新たなデジタル技術を活用する余地が多く残されている。昨今、発展めざましいAIはパターン認識等に有用であり、市井でも活用されているところ、国土交通省における業務についても、既存データの分析やこれに基づく資料の素案作成など、職員の判断の基礎となるような分野での活用が期待される。一方、定型的な業務の多くについて、現在依然として手作業によっている中、デジタル技術の活用を通じた自動化・半自動化により、大量かつ高速な処理の実現や正確性の向上、また、これらによる手戻り工数の節減を期待することができる。
- ・ このため、RPA (Robotic Process Automation) 等のデータ連係について、省内のニーズに応じて適用の可否を検討のうえ、可能なものから順次試行する。
- ・ これらデジタル技術の活用を通じ、自動化により代替可能である作業に費やされていた時間から職員を解放し、各職員が本来その役割として期待されていた企画的業務等に携わる機会を一層増進する。

(2) デジタル・ワークスタイルの実現のための環境の整備

- ・ 「働き方改革実行計画」(2017年(平成29年)3月28日働き方改革実現会議

決定)等に基づき、多様な働き方、ワークライフバランスの改善等を進めるため、育児、介護を行っている職員のみならず、必要な者が必要な時に、テレワーク勤務を本格的に活用できるよう、2020年度(令和2年度)までに環境整備を行う。具体的には、私物PCの活用のための機器の整備等を行う。あわせて、リモートアクセス機能について、業務上の必要性を踏まえて整備を進める。

また、移動を行わずとも遠隔地と会議が開催可能なWeb会議について、2019年度(令和元年度)には省内の部局が利用可能なWeb会議専用会議室を設置しているところ、一層の環境整備について、引き続き、検討を行う。

加えて、クライアントPCのシームレスな利用環境の拡大に向けて、2020年度(令和2年度)中に、本省庁舎内に無線LANを整備する。更に、2023年度(令和5年度)に導入予定のクライアントPCを小型・軽量型に変更し、自宅等に持ち帰ってのテレワークや、省内での会議・幹部説明等で活用できる環境整備を検討する。

- ・ 会議のペーパーレス化については、2018年度(平成30年度)から2019年度(令和元年度)にかけて、省内の部局が利用可能な可搬式ペーパーレス会議システム2台を導入しており、また、多くの部局にて、ペーパーレス会議システムや幹部室でのモニターの導入等を行っているところ、一層のペーパーレス化に向けた取組を進めるため、今後の促進方策を検討する。

KPI : ①テレワーク勤務のための環境整備状況、②リモートアクセス機能の導入状況

KPI : ペーパーレス化により開催された審議会及び幹部会議等の会議の回数

(3) 電子的な公文書管理等(電子決裁移行加速化方針への対応状況)

「電子決裁移行加速化方針」(2018年(平成30年)7月20日デジタル・ガバメント閣僚会議決定)に基づき、電子決裁の推進を図り、2018年度(平成30年度)における国土交通省全体の電子決裁率は95%を超えているところであるが、引き続き、一元的な文書管理システムの機能を活用した電子決裁の更なる効率化について周知する等、電子決裁の推進に努めているところである。

国民からの申請等の行政手続に基づく決裁については、手続のオンライン化や添付書類の廃止等の検討に併せて電子決裁への移行を検討し、電子決裁とすることでかえって業務が複雑・非効率となるものを除き、電子決裁を行うこととしている。(現時点の手続ごとの決裁に関する状況は、別紙3「手続の見直し工程表」を参照)

■海上保安業務システム

- ・ これまでの取組(海上保安業務システムへの電子決裁機能の導入)

電子決裁移行加速化方針に基づき、海上保安庁の常用システム上に電子決裁システムを整備し、2019年(令和元年)10月から運用を開始した。(整備費2019年

度（令和元年度）約 124 百万円）

・ 電子決裁機能導入の成果等

運用開始直後の海上保安庁全体の電子決裁率は約 8 割であった。なお、今後は依然として紙決裁としている理由を精査して電子決裁率の向上を図っていく。

決裁方法が電子になったため、決裁の際に持ち回りで行う必要がなくなったことから処理時間が短縮されている。

・ 電子決裁導入に伴う業務見直しの取組

業務の効率化を図る一環として、専決事項について、前例に倣って形式的に決裁手続を実施しているものがあれば、専決基準の見直しの検討を行うこととしている。

VI 計画の評価・改定

省 CIO 及び省副 CIO のリーダーシップの下、定期的（四半期ごとを目指す）に、計画の進捗状況の評価を行い、必要に応じ、省内の決定プロセス（国土交通省情報化政策委員会）の審議を経て、改定を行う。

VII デジタル改革を進めるためのロードマップ

別紙 1：デジタル・ガバメントの実現のための基盤の整備工程表

（Ⅲ デジタル・ガバメントの実現のための基盤の整備（6）政府情報システム改革関係）

別紙 2：重要プロジェクトの推進に係る工程表

（Ⅱ 利用者中心の行政サービス改革・行政手続のデジタル化（3）重要プロジェクトの推進関係）

別紙 3：手続の見直し工程表

（Ⅱ 利用者中心の行政サービス改革・行政手続のデジタル化（2）行政手続のデジタル化関係）

別紙 4：行政手続のデジタル化に係る工程表

（Ⅱ 利用者中心の行政サービス改革・行政手続のデジタル化（2）行政手続のデジタル化関係）

別紙 5：主な投資事項一覧

（Ⅰ 基本事項（4）計画の概要関係）

別紙 6：マイナンバーカードを活用した各種カード等のデジタル化等に向けた工

程表

(Ⅱ 利用者中心の行政サービス改革・行政手続のデジタル化 (3) 重要プロジェクトの推進関係)