

## 第122回サービス統計・企業統計部会 議事録

1 日 時 令和5年8月23日（水）13:00～15:00

2 場 所 総務省第2庁舎6階特別会議室及び遠隔開催（Web会議）

3 出席者

【委員】

菅 幹雄（部会長）、伊藤 恵子、松村 圭一

【臨時委員】

會田 雅人、小西 葉子、成田 礼子

【審議協力者】

竹林 幹雄（神戸大学大学院海事科学研究科教授）、千葉県

【調査実施者】

国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室：内田室長ほか

〃 港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）：仙崎室長

【事務局（総務省）】

佐藤大臣官房審議官

統計委員会担当室：萩野室長、篠崎政策企画調査官

政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室：山形統計審査官、大村企画官ほか

4 議 題 港湾調査の変更について

5 議事録

○永井総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室副統計審査官 それでは、時間前ですが、皆様おそろいようですので、始めたいと思っております。

いつもの事務局からの御連絡を差し上げます。ハウリングしてしまうおそれがございますので、発言するとき以外は、マイクをオフにしてください。マイクのオンオフの操作は、画面の下、一番左の「マイクマーク」のアイコンをクリックで行います。この「マイクマーク」に斜線が入っていれば、マイクオフの状態です。よろしく願いいたします。

また、会議後に速記の方が議事録を作成される便宜もございますので、御発言いただく際は、恐縮ですが、お名前をおっしゃってから御発言ください。

ネットワークの状況など細心の注意を払いつつ進めさせていただきますが、途中、声が聞きづらいといった不具合がございましたら、御遠慮なくお知らせください。

それでは、皆様、おそろいですので、菅部会長、よろしく願いいたします。

○菅部会長 それでは、定刻となりましたので、ただ今から、第122回サービス統計・企業統計部会を開催します。

委員、審議協力者の皆様におかれましては、お忙しい中、御出席いただき、ありがとうございます。

本日は、私と松村委員以外の皆様はウェブで参加していただいております。

本日は、7月31日の部会に引き続き、「港湾調査の変更」について、2回目の審議を行います。本日の部会では、まず、前回の部会における御意見等に対し、調査実施者が再整理した事項について審議し、その後、審査メモの残りの論点について御審議いただければと考えております。

本日の審議は15時までを予定しておりますので、効率的な議事進行への御協力をお願いいたします。

なお、8月21日に開催されました統計委員会において、私から本部会の審議状況について、御報告させていただきましたが、委員からは特段の御発言はございませんでした。

では、前回の部会において、委員等から再整理等を求めた事項について審議したいと思います。資料4に基づき、調査実施者から説明をお願いいたします。

**○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長** 国土交通省でございます。よろしく願いいたします。

それでは、資料4を御覧いただければと思います。1ページ目でございますが、「調査票のチェック体制」に関する確認事項の1つ目でございます。統一的なチェックリストはなく、各港湾がそれぞれチェックをしているということだが、現状どういう項目がチェックされているのか、また、今後、どのようにチェック体制を高めていくのかということでございます。

回答でございますが、港湾調査におきましては、統計の品質を確保するに当たりまして、当省から各都道府県に対しまして提供しております、共通集計システムというのがございます。当該システムの中で、データのチェック機能というのを有しております、この機能によりまして、各港湾で調査票データのチェックが行えるようになっているということでございます。

具体的には、各調査項目の記入漏れチェックやオフコードチェック、これは指定している区分以外のコードが記入されていた場合にチェックがかかるというものでございます。また、クロスチェック、これは貨物のトン数や台数が記入されているにも関わらず、仕向港、仕出港が未記入となっていないか等についてクロスチェックを実施しているということでございます。

また、係留状況の離着岸日時をキーといたしました重複チェックも実施してございます。システムによる統一的なチェックを行っているというところで、後ほど御覧いただければと思うのですが、今申しました、具体的な調査票のどの部分が該当するかというのを別添1で付けさせていただきます。

当該システムによるチェックによって、記入漏れや調査項目間の矛盾、誤り、データの重複等のエラーが見つかった場合には、報告者への内容確認によって対応するほか、審査処理の方法で疑義が生じた場合については、国土交通省に確認いただく等の対応を取っております、その内容については、当省で記録をしているところでございます。

また、調査票記入要領や集計表の作成要領を収録いたしました、「港湾調査の手引き」を作成し、都道府県に配布しております。都道府県においては、この要領に沿った報告内容や集計となっているかをしっかり確認していただいているということと、そのほかにも毎年都道府県の担当者を集めて会議を開催しておりますが、その場におきましても、集計時に注意を要するクロスチェック等の項目を示しまして、これらに注意してチェックした上で、疑義がある場合は報告者に確認するよう指導を行っているところでございます。

公的統計の品質の確保を図るために、今年7月に策定されました、「統計作成プロセス診断の要求事項」においては、調査票データの審査に関する処理基準・手順を定めなければならないとされているところでございますが、港湾調査におきましては、上記のような対応により、一定程度の調査票の審査チェック体制はできているものと考えているところでございます。

なお、今後導入するサイバーポートにおいても、共通集計システムを踏襲したチェックシステム機能等を設けることとしておりまして、更に行政記録情報と一体的に論理チェック等が行えるようにする予定でございます。今後、共通集計システムや港湾調査の手引き等に沿って実施しているチェック項目、内容を取りまとめた統一的な「チェックリスト」を策定したいと考えております。また、共通集計システムを踏襲したチェック機能等を設けるサイバーポートの利用促進を図ることによりまして、更なる港湾統計の正確性と信頼性の確保に努めてまいりたいと考えているところでございます。

2 ページ目でございます。「調査票チェック体制」に関する確認事項の2つ目でございます。港湾調査の統計誤りの状況はどうなっているのか。また、報告者からの報告漏れについて、どの程度の頻度で発生しているのかということでございます。

回答でございますが、令和4年度以降で統計品質管理官に報告した港湾統計の報告数値の誤りにつきましては、2件でございます。内容といたしましては、報告者の記載誤りというものになってございます。

これにつきましては、現在実施していますエラーチェックについては、未記入とか調査項目間の関連チェック等の論理チェックでございますので、報告者による記入数値の誤りまで発見できなかったところでございます。また、報告者からの報告漏れにつきましては、入港実績があるにも関わらず、報告者から報告されていない等の確認は、統計調査員が報告者から提出のあった調査票と行政記録情報であります入出港届や係留施設等使用許可申請の船舶データと照合いたしまして、報告されていない船舶があれば、照会を行うこととなります。

なお、貨物の取扱量の多い港湾に聞き取ったところ、報告されていない船舶が確認される件数というのは、年間当たり数件程度ということであって、報告漏れはほぼ発生していないと考えているところでございます。また、提出されました調査票の中で、調査項目の一部に報告漏れがあった場合に疑義照会を行う件数でございますが、こちらにつきましても、貨物の取扱量の多い港湾に聞き取ったところ、月で数件程度ということございまして、その発生頻度は小さいものとなっていると考えてございます。

いずれにつきましても、報告漏れが確認された場合につきましては、報告者へ照会を行

いまして、適切に処理を行っております。

続きまして、「NACCSデータの利用状況」の確認事項の1つ目でございます。NACCSデータの購入には、どの程度の費用を要するかということでございますが、現在、NACCSセンターが配信している港湾統計のデータの販売金額につきましては、レコードのボリュームにより異なっております。一港湾当たりでございますが、月間のレコード数が5,000レコード未満であれば、年間の販売金額は約29万円ということになります。月間5,000件から49,999レコードの場合は年間約46万円、また、月間50,000レコード以上の場合、年間約115万円ということになってございます。

サイバーポートにおけるNACCSの使用範囲についてでございますが、まず、使用対象者につきまして、現在のNACCSデータの販売対象につきましては、港湾管理者が販売の対象となっておりますが、これがサイバーポートを利用することによりまして、報告者（事業者）がNACCSを使用できることになり、当該データを使用した調査票の作成が可能となります。例えば、入港船舶や海上出入貨物の部分について、当該データを使って調査票の作成が可能になるということになります。

また、使用対象項目についてでございますが、現在は、「輸入貨物データ」、「輸出貨物データ」、「仮陸揚貨物データ」の3種類のデータが配信されているところでございますが、サイバーポートを使うことによって、この3種類のデータに加えまして、「入出港データ」等が使用可能となる予定となっております。入出港データと貨物データのひも付けを実施することで、調査票の入港船舶や海上出入貨物部分への自動入力が可能となりますので、報告者の調査票作成時の負担が軽減されると考えてございます。

続きまして、3ページ目の、dの「NACCSデータの利用状況」の確認事項の2つ目でございます。NACCSデータの利用状況について、外貿、内貿、それぞれどの程度利用されているのか。また、港湾ベースでどれくらい利用されているかということでございますが、港湾調査において、NACCSデータを購入し利用している港は10港でございます。いずれも甲種港湾ということになります。

販売データにつきましては、外貿のみとなっております。外貿コンテナ貨物量やコンテナ個数等の把握に利用されているところでございます。また、当該10港で、外貿コンテナ貨物取扱量については、全港湾の約9割を占めている状況になってございます。

続きまして、「(2) 調査方法の変更」のサイバーポートの本格導入に関わる確認事項というところでございますが、令和5年1月に実施した試験導入に参加した49事業者はどのような属性なのかということでございます。

回答といたしましては、試験導入に参加した49事業者の属性、業種の内訳になりますが、港湾運送事業者15者、船舶運航事業者14者、製造業者14者、船舶代理店業13者、その他4者、一部重複ございますが、そのような状況になってございます。

続きまして、サイバーポート導入及び郵送調査の追加に関する部分の確認事項でございますが、サイバーポートの利用促進について、会議や説明会等の場での働き掛けやバースウィンドウ機能の構築などのほかに方策はあるかということでございます。

回答でございますが、現在、共通集計システムを利用している港湾等につきましては、

令和6年1月分調査からサイバーポートに移行していただきたいと考えているところですが、サイバーポートを利用するか否かにつきましては、各港湾において判断していただくこととしております。

現在、意向調査を実施しているところですが、その結果がまとめ次第、確認の上、特に共通集計システムを利用している港湾等で、意向を表明していただけていない港湾に対しましては、個別に事情を聞き取る等の対応を行いながら、移行を働きかけていきたいと考えているところがございます。

国土交通省からの説明は以上になります。よろしく申し上げます。

**○菅部会長** ありがとうございます。

ただ今の御説明について、御意見等がございましたが、よろしくお願いたします。いかがでしょうか。

順番に見ていきましょう。まず、「本調査の実施体制」、b「調査票のチェック体制」に関する確認事項①についてです。「調査票のチェック体制」に関する確認事項①及び②について、御意見ありますでしょうか。

成田臨時委員、よろしくお願いたします。

**○成田臨時委員** 成田でございます。別添1のシステムチェックについてお伺いしたいのですが、こちら、資料の中でエラーと書いてあるのですけれども、これ、間違っていたらシステム上、エラーが表示されて、間違いがなくなるまでエラー表示のままということでしょうか。

**○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長** はい。本来、入るべき数字以外のものにつきましては、エラーがなくなるまでエラーが出るということになります。

**○成田臨時委員** 分かりました。どうもありがとうございます。

**○菅部会長** 成田臨時委員からは、チェックリストを作るべきであるという御意見を賜ってございましたけれども、この回答について、いかがでしょうか。

**○成田臨時委員** このようなチェック体制があればよろしいかと思えます。

**○菅部会長** ありがとうございます。

次に、伊藤委員が挙手されておられます。伊藤委員、よろしくお願いたします。

**○伊藤委員** 御説明どうもありがとうございました。御質問させていただきたいのですが、2ページ目ですか、たしか記入漏れがあったということが書いてあったと思いません。聞き逃したのかもしれないのですけれども、どういう形で、記入漏れは見つかったのでしょうか。今の御説明だと、記入者が間違っただけという場合は、チェックできないということかと理解したのですが、記載誤りとか報告漏れということに関しては、どういうふうにチェックされているのかと。将来的に、このような報告書の記載誤りというようなものは、どういうふうに確認して修正をしていくべきだと考えていらっしゃるのか、その辺り、もう少し教えてください。

チェックリストを結局作るのか作らないのかよく分からなかったのですが、1ページ目の下にはチェックリストを策定すると書いてあるのですけれども、今、こういう体制でチェックしているので、現時点でチェックリストを作らなくていいというお話なのか、すみま

せん、どういう方向なのかよく分からなくて、もう少し御説明いただければと思います。

どうぞよろしくお願いいたします。以上です。

○菅部会長 よろしく願いいたします。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 ありがとうございます。

まず、チェックリストでございますが、前回リストという形では作っていないということだと私から御説明申し上げたので、チェックが全然効いていないのではないかというふうに誤解をされたのかなと思ひまして、今回、実際やっているチェックの内容を御説明させていただいたということと、その上で、チェックリストという形のものをしっかり作っていかうと考えてございます。

2つ目というか、最初の報告者の記載誤りのところでございますが、基本的に、システムの引っかけで記入漏れとか、論理チェックでおかしいというところについては、そこはシステム的にも分かりますので、それに基づいて統計調査員から報告者に内容を聞くということと、後は統計調査員が調査票を見るなりしておかしいなと思ったら、そこについては、エラーチェックとは別に、報告者に聞き取りを行うということはしているのですが、ただ、数字的に、適切ではないかというような数字なのですが、若干の数字、下何桁とか、場合によっては、もう少し大きな場合もあるのですが、そういう場合は、システム的にも、調査員の目からも、チェックができないというのはどうしても発生してしまいます。

今回、そういうケースなのですが、それをどのように発見して誤りを報告したかということにつきましては、報告者から数字が誤っていましたという報告によって、数字の訂正をしているところになります。ですので、チェックする上で、どうしても限界というところがございまして、できる限りチェックはいたしますが、どうしてもシステム的にも難しいというところについては、なかなか見つけるのが難しいかなというところは正直あるのかなと思っております。

以上でございます。

○菅部会長 いかがでしょうか。伊藤委員。

○伊藤委員 ありがとうございます。状況は分かりました。

サイバーポートを皆様が使うようになって、より入港、出港する船の情報等もしっかり取れるようになれば、このような記入誤りというのもなくなっていくだろうと期待しているのですかね。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 現在もシステムは別で、紙ベースとか、チェックはしているというところなのですが、これがサイバーポートに、入出港の手続とかが電子化されてしっかり入力される、内航についても入力されていくことになれば、調査票を作る段階で、船舶を選ぶなりすることによってデータが出てくることになり、作っていただく段階でチェックができるようになるということですので、そういう意味での漏れはなくなっていくのではないかと考えてございます。

○伊藤委員 ありがとうございます。そういう意味でも、しっかりサイバーポートのシステムを、いいものを作って、皆様にしっかりと利用していただくということを推進する必

要があるなと思いました。ありがとうございました。以上です。

○菅部会長 よろしく願いいたします。松村委員。

○松村委員 伊藤委員の御質問に関連してですが、今のお話ですと、例えば320のところを324と誤記入した場合は、なかなか系統的にチェックはできないと思いますが、桁違い、異常値といたしますか、例えば、300台で通常書いているところが3,000台になっていたときは、共通集計システムは、時系列で見て誤記を検知してくれたりするのですか。

○菅部会長 いかがでしょうか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 すみません。今、対前月か、対前年同月かというのは、お示しできないのですが、過去データとの見比べはたしかあったということですので、今、詳細のデータを持ち合わせておりませんので、それ以上の具体的な、どことどこでというところまで御説明できない状況です。申し訳ございません。

○松村委員 分かりました。そういう桁違いの記入ミスとかもあるので、その辺も含めて共通集計システムでできればいいですし、サイバーポートに移行して、より厳密に時系列でチェックしていただけるならば、一層精緻化すると思っています。以上です。

○菅部会長 小西臨時委員が挙手されています。小西臨時委員、よろしく願いいたします。

○小西臨時委員 小西です。御説明ありがとうございました。私も伊藤委員と同じで、チェックリストが作られるのかどうかは気になっていましたが、チェックリストは作られるということが分かりました。

可能なら、何をチェックするかのリストの在り方とか、どんな項目がリストに含まれるか知りたいですし、チェックリストは本当に重要だと思います。なぜなら現状の調査で何をチェックすべきかが、サイバーポートのシステムを作る際に有用だからです。もし、現状でチェック項目等がある程度決まっているなら、共有していただけるとありがたいというのが、1番目のコメントです。もう一つが、共通集計システムを使えば、都道府県に上がってきたものは、論理的な矛盾に関してはチェックできるということと理解しました。しかし、前回の共通集計システムの御説明だと、全ての港が共通システムを使っているわけではないという説明だったと思います。ここで言われている共通集計システムは、前回のシステムとは別の、調査票のチェックをするシステムみたいなものがあるという理解でよろしいでしょうか。

○菅部会長 よろしく願いいたします。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 共通集計システムは、導入している都道府県、港湾に限ったことになります。ですので、共通集計システムを使っていないところについては、基本的には、我々のところで、港湾調査の手引きというものを作っておりまして、その中に、参考に付けさせていただいておりますが、詳細の記入要領とか集計表を作成するときの作成要領というものを作ってございますので、それを全都道府県に配布しておりますので、その内容に沿った形でチェックしていただくということになります。

また、繰り返しになるのですが、毎年担当者を集めて会議を開いていますので、そういう場においても、特に質問点とか疑問点が多かったところについては、情報共有して、精度向上を図っているということでございます。

以上でございます。

○小西臨時委員 ありがとうございます。だとすると、そもそもの共通システムや標準的な自動化のシステムを持っていないところが、サイバーポートやNACCSの導入が難しいという問題に戻ってしまいます。この様に港湾によって調査の体系が異なる状況では、チェック項目や精度が異なることとなります。だからこそ、今回国土交通省がチェックリストを統括して作ることが非常に重要だと思います。

記入漏れと人的なミスについて、論理的矛盾に該当しないところをどうチェックしていくかということがすごく大事になっていくと思うので、松村委員がおっしゃったみたいに、異常値の検出とかも、現場で標準的に使われているものがあるのであれば、国土交通省として、どのレベルをチェック項目とするかということも踏まえたチェックリストの作成をしていただけたらと思います。

以上です。

○菅部会長 今はコメントという形で理解させていただきました。

○小西臨時委員 そうです。

○菅部会長 今すぐというのはなかなか難しい話で、今後、国土交通省の方で御検討いただくというのがいいと思うのです。だから、是非、小西臨時委員及び伊藤委員からもありましたことを踏まえて、今後、御検討いただけたらと思います。すぐに作成するというのは無理があります。拙速すぎるので、よく御検討いただけたらと思います。

○小西臨時委員 でも、1ページの3行目にチェックリストを作成すると書いてあるので、そこにより具体的な情報を入れていただければと思います。部会審議中に、間に合えば、私たちにも共有していただけるとありがたいです。以上です。

○菅部会長 ただ、この部会内というのと、とても検討する時間としては短過ぎるので、少し難しいだろうと思うのです。だから、それに関しては、今後、国土交通省の中で御検討いただいて、御回答いただけたらと思います。

それでは、ほかに御意見ありませんでしょうか。

では、次の件です。d「NACCSの利用状況」等に関する確認事項について、御意見等ございますでしょうか。①、②ありまして、1つはどのような費用を要するのかということと、どの程度利用されているのかということです。松村委員、よろしくお願ひします。

○松村委員 ありがとうございます。①の2ページ目にあるような費用がかかるということですが、今後、サイバーポートになれば、事業者もNACCSデータを利用できるようになるという記述があります。その際、港湾も事業者も、無料でこのデータを使えるのですか。それとも、引き続きこの金額を払うということなのか。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室(兼サイバーポート推進室)室長 港湾局でございます。港湾管理者向けのデータの販売業務というのは、サイバーポートができた後も、引き続き同じ形でなされます。



一方で、サイバーポートによって新たにできる部分というのは、調査の報告者に向けて、NACC Sのデータを利用できるようなものをサイバーポートを通じて提供する。こちらについては、無料で行うという形で考えております。

○松村委員 つまり、港湾の方は引き続きこうした金額を払って利用し、事業者は無料で使えるということですかね。分かりました。

一方で、先々サイバーポートが有料化されるという話もあるかと思いますが、その場合に、港湾調査の回答のための利用にも、使用料が取られるようになるのですか。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室(兼サイバーポート推進室)室長 この会議で言うところのサイバーポートって、調査・統計の関係の部分になるのですけれども、いろいろやっけていまして、少し紛らわしいのですけれども、有料化するということろで考えているものは、ほかの分野では、委員のおっしゃるようによざいます。

一方で、調査・統計について、まさに国の仕事を、民間事業者に御協力いただきながら進めるという建て付けでありまして、こちらの料金については、国の負担においてやるといふ形ですので、利用者に対して使用料の支払いをお願いするといふことは考えてないといふところによざいます。

○松村委員 分かりました。もし統計の回答に際して利用料が必要になると、多分ほとんどの事業者はサイバーポートを使って回答をしないと思ひますので、その部分については安心しました。一方、港湾の方も、現在10港しかデータを買っていないといふことろですので、内貿のところではメリットを生かしていないと思ひます。いろいろあるかと思ひますが、全体として、うまく統計の精度向上に繋がればとは思ひていません。ありがとうございます。

○菅部会長 今回の点は、私も悩んで、一瞬分からなくて、要するにNACC Sといふのは港湾が買うといふ話なのですね。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室(兼サイバーポート推進室)室長 そうです。

○菅部会長 事業者は、これは回答しているからフリーで使えるといふ。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室(兼サイバーポート推進室)室長 そんなイメージです。

○菅部会長 こういう感じのイメージなのですね。

ほかに御意見、御質問等ありますでしょうか。

次に、「調査方法の変更」です。「イ サイバーポートの本格導入 a 試験導入の状況」に関する確認事項、そして、もう一つ、「イ サイバーポートの本格導入 a 試験導入の状況」及び「ウ 郵送調査の追加 b サイバーポートの利用の働きかけ」に関する確認事項について御意見、御質問等ありますでしょうか。これ、非常に面白いのは、40事業者のうち、港湾運送業、船舶運航業、製造業、船舶代理店とうまい具合にバランスよくなっているのですけれども、これは意図したものではないそうで、偶然になったといふことろなのですけれども、結果的には非常にバランスの取れた回答になっていたといふことろだそうです。要するに、特定の事業者に偏っていないといふ意味では、バランスが取れた回答になっているそ

うです。

○松村委員 よろしいですか。

○菅部会長 よろしくお願いいたします。

○松村委員 すみません。今業種のバランスについては部会長からもありましたが、試験導入に参加した企業の規模感的な特徴はどんな感じなのですか。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室(兼サイバーポート推進室)室長 そうですね、今、手元のリスト見ている感じだと、もちろん上場企業の各地方における出先の拠点の事業所などが回答されている、参加いただいているケースもありますし、逆にローカルで活躍されている企業などもあるかなという感じで、割合は、今、ぱっと見でどうというのはないのですが、大きいところもあれば、ローカルの事業者もいらっしゃるかなというのが、見た感じの印象というか、私の個人的な印象ではございます。

○松村委員 お聞きたかったのは通常、紙で出しているようなところが、この試験にどのぐらい参加してくれたのかということでした。従来からある程度、オンライン、若しくはオンラインに近い形でやっていただけているところは、普通に手を挙げてやってくれるのでしょうか。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室(兼サイバーポート推進室)室長 すみません、定量的にどうということでもないのですが、もともと今回の実証をやろうとしたところの1つの狙いとして、NACCSとの連携がうまくできるかを確認したいということもありましたので、NACCSを使っているところにやっていただいているというところがあって、そこで、対象となる港なり、岸壁というか、施設を絞り込んだ上で、その施設を利用されている事業者にお声掛けしている。つまり、そのときに、ふだん別にNACCSを使っていないという人も入っているケースもあるぐらいの感じなので、まだNACCSというか、そちらサイドの方が割と多めに入っているかなというような感じではありますけれど、紙の方もいらっしゃることはいらっしゃるかと、それぐらいの感じかなというところではあります。

○松村委員 ありがとうございます。

○菅部会長 ありがとうございます。ほかに御意見、御質問等ありましたら。小西臨時委員、よろしくお願いします。

○小西臨時委員 説明会によって、前回の部会から今までの間で、好意的に参加したいと思っている港湾が増えたのか等、状況を教えていただけるとありがたいです。よろしくお願いします。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室(兼サイバーポート推進室)室長 御回答いたします。

49というのは、まさに4つの港の実証に参加いただいた事業者の数というところでごさいます。今、お伺いしているのが、まず、港として、この仕組みに参画する、しないというところの意向を、説明会などをやって確認をしているというところでごさいます。

○小西臨時委員 前回の部会では、まさに説明会を開催するところでしたよね。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室(兼サイバーポート推進室)室長 す

みません。1月から使用する、しないの正式な回答については、9月末締めでお願いしていますので、正式な回答というところは今、手元にはないのですが、一方で、とはいっても、我々もいろいろな準備とかがありますので、お盆前ぐらいで、もしその時点での意向がお示しできるようなところがございますらという聞き方で回答を頂いている港、港湾管理者もいらっしゃるというところがございます。

66の港湾管理者から回答を頂いただいたうち、導入意向があると頂いたのが40ほどあるというところがございます。そのうち、22の港湾管理者は、6年の1月からという回答を頂いています。ただ、これは8月時点での意向というか、その時点のところでございますので、また、正式な回答を9月末時点で頂くという形で進めているところがございます。

○小西臨時委員 増えていることは良いことですね。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室(兼サイバーポート推進室)室長 そうですね。

○小西臨時委員 ありがとうございます。こういう客観的な情報こそ教えていただくと非常にありがたいです。そして、導入意向のある港湾が、どうして意向があるのかを知ることが大切だと思います。現在共通システムを使っている、標準システムを持っているからを超えて、どうしてサーバーポートを導入していいと思ったかが、サーバーポートを導入するためには何が必要なのかということだと思います。なので、是非回答を得るときには、どうして導入しようと思ったかとか、その際何がネックだったかとか、そういうところをヒアリングしていただくと、今後、現在意向がない港湾にどう広めれば良いかが分かるかなと思います。以上です。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室(兼サイバーポート推進室)室長 港湾局です。どうもありがとうございます。

○菅部会長 伊藤委員が挙手されておられます。伊藤委員、よろしくお願いたします。

○伊藤委員 どうもありがとうございます。今、小西臨時委員がおっしゃったことと少し重複するかなと思うのですが、やはり参加を決めている事業者がどういうところにメリットを見込んでいるかというのを、しっかりアピールする必要があるのではないかなと思いました。

私自身がサイバーポートのグランドデザインというか、大きなピクチャーみたいなものがよく分かっていなくて、どのような面の利便性やアドバンテージを強調してサイバーポートを促進していくべきなのか、自分自身がよく分かっていません。どういう方策がいいか、どういうインセンティブを与えるのがいいか、もう少し大きな絵というのが分からないと、なかなかコメントしづらいと思っています。

今、意向調査を実施しているところで、まだ回答がそろっているわけではないということなので、なかなか現時点で、どういう方策で推進していくかという答えを出すのが難しいなと思っているのですが、統計調査への回答がしやすいといった、どちらかというと小さいことではなくて、もう少し大きな視点から、日本の港湾全体の競争力を上げなければいけないということ、問題意識として持っている人が多いと思うのですよね。なので、サイバーポート全体が、いかに個別の事業者に加えて、日本全体の港湾に、どれほ

どプラスの効果があるものかと、その辺りをしっかり説明して御理解いただいでいくというのが大事ではないかなと思っています。

さらに、費用の面でシステムを導入することが難しいということであれば、やはりそこは、具体的に費用の面なり、テクニカルなサポートというのは必要なのではないかと感じました。

以上、コメントです。ありがとうございました。

**○菅部会長** それはコメントとして、国土交通省に受け止めていただければと思います。ほかに御意見ありますでしょうか。それでは、竹林審議協力者よろしくお願いたします。

**○竹林審議協力者** どうも。私が言うのはあれなのかもしれないのですが、先ほどの伊藤委員の大きな絵面は何ですかという話で、一応これは私の理解なので、国土交通省の港湾局の主張ではないということを一応断っておきますね。2、3分でやめますので。

前回もお話ししましたけれど、先ほど日本の港湾の競争力というお話がありましたが、そもそも港湾の今、情報化というのは世界中で進んでいるのです。世界中で進んでいて、とにかく自分の港の使われている状態がまず、どうなのかということは、デイ・トゥ・デイのレベルで把握しつつあるわけです。日本はかなり遅れていて、デイ・トゥ・デイでは全然追えていないと私は理解しています。

その意味でも、サイバーポートを入れることによって、少なくとも日々の累積で、どういう状況で今、使われているのかということは最低限、押さえられると。これは今のシステムでは絶対無理です。コンテナ流調とか、そういったものも使っていますけれども、このようなものも全部、サンプリングでやっているだけなので、世界標準にできるだけ近づけるといことと、それから、まずは行政の情報整理というところ、これ、前回言いましたけれども、3つのレベルで定義があるのですけれど、3つがごちゃごちゃと書かれているので、切り分けてくださいということと前回説明したと思うのですけれど、その切り分けの一番上位にあるのは行政的な部分の合理化ということと。そこをできるだけ進めていこうと。ただ、その場合に、既に自分たち独自のシステムを入れているところがいっぱいあるので、そのとことできちっと交通整理しないと、全て嫌ですという人らも出てくるということがあるということだと御理解いただいています。

ですから、要するに、まず、大きな絵というか、世界標準に基本的に近づけないと話が進まないというのが、基本的な立場だと私は理解します。

以上です。

**○菅部会長** これもコメントという形でよろしいですか。国土交通省、何かありますか。

**○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室(兼サイバーポート推進室)室長** そうですね、基本的にデータを、ここはまず、統計の会議ですので、しっかり正確な統計をスピーディーに集める仕組みを確立して、そのデータを港湾の競争力強化とか、そういったところに役立てていきたいというところが、私どもが、サイバーポートの統計に関して言えば、持っているところです。

そのほかに竹林審議協力者がおっしゃっていたようなところでいくと、ほかに物流分野みたいな、民間事業者間の手続の電子化を支援するようなどころもやっております、そ

ういうところというのは、まさに日々の動きみたいところが、プラットフォームに上がってまいりますので、そういったところの動向などを見るというのは、統計とはまた違った日々の活動みたいところをリアルタイムに近い形で把握するような形、これも政策を進めていく上では役に立つ部分かなと思っております。

**○菅部会長** ありがとうございます。統計委員会は、政府のシステムの在り方を議論する場所ではなくて、それは所与で、それがあろうという前提で、調査の在り方、その上で調査をどうするかというところの議論、政府のシステムの在り方を議論するのは別の形、例えば、どこか別の審議会のところで検討するというのが基本的な建て付けだと思うのです。それは重要だという話と、統計委員会で議論するかというのは、また別の話だと。

伊藤委員、挙手されておられます。

**○伊藤委員** すみません、伊藤ですけれども、まず、部会長がおっしゃるように、確かに統計委員会の場で、政府のシステムの在り方を議論する場ではないのですけれども、そもそも根本的なシステムがしっかりいいものできていないのであれば、ただ単に、統計の回答をより効率的に集めるために、そのシステムに入れというのもおかしいのではないかと思います。なので、この場でシステムの在り方を議論はしなくていいと思いますが、そもそもところで、しっかりいいシステムを作っていただかないと、統計回答者に対して、これを使って統計に回答するよということも強く言えないし、メリットも強調できないと思うのですよね。

良いシステムを作るべきという意見をどこに言えばよいのかよく分からないのですが、統計に回答する部分も含めて、全体のシステムをしっかりと使いやすく、メリットの大きいものにすべきということは、統計委員会からも強く言っていいのではないかと、言うべきではないかと思えます。

先ほど、竹林審議協力者にお話をお伺いしたのですけれども、そもそも世界標準に全然追いついてなくて、まずは世界標準に近づいていくという段階だということであれば、統計への回答のしやすさ云々というよりは、まずは、皆様にシステムにきちんと入っていただいて、まずは世界標準に近いシステムを作っていくのだと、そこからまず、しっかり推進すべきという印象を受けました。

何となく、すごく小さいところというか、統計への回答という、システム全体からみて相対的に小さいところだけを早くやれと推進するよりは、そもそももっと大きなところで、皆様がきちんとシステムに入ってくれないと世界標準のシステムに近づけないのだということをしっかり伝えないといけないのではないかと、そういう印象です。

以上です。

**○菅部会長** どちらかというと、もうそこまで来ると政治の世界なのです。だから、そういう、ある種の政治として、そういう議論がなされている場所が日本にもきちんとありますので、そういうところで発言していかないといけないのではないかと。

統計委員会は、あくまでも統計というものを作ることによって重要な役割を担っているわけで、その範囲内で議論していかないと、そこになってくると政治に入ってきてしまうと思えますね。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官 事務局でございます。いろいろ広い、大きな課題についても御意見いただきまして、ありがとうございます。

一方で、限られた時間の中で、今回、港湾調査の変更が良いかどうかという御審議をお願いしている場でもございますし、その一方で、その背景にあるサイバーポートという大きなものの大きなビジョンというのを進めなければいけないという御議論もごもつともありますが、ただ、それを真正面から議論する場ではないということも、御理解を是非いただきたいと思います。ですので、伊藤委員や竹林審議協力者の非常に強いエールを頂きましたので、それを是非とも今後、サイバーポートの設計なり管理なりに、真正面から携わっていただきます国土交通省に、強い要望を頂いたということを受け止めていただいて、是非御意見を生かしていただければと、事務局としては考えます。

○菅部会長 ほかに御意見ありますでしょうか。

それでは、資料2の審査メモの残りの論点について、審議に進めたいと思います。まず、審査メモの3ページ、「(2) 調査方法の変更」について、事務局から前回の委員会での審議状況のまとめをお願いいたします。

○永井総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室副統計審査官 事務局でございます。

まず、資料2の審査メモの5ページのところでございますけれども、前回の部会では、まず、「(1) 本調査の実施体制」の議論と、それから、「(2) 調査方法の変更」の部分に入りまして、5ページにあります、「(2) 調査方法の変更」に関しましては、論点として、aからfまで、それから、次のページに、もう一つ、a、bということで2点ございますが、前回の部会では、論点cまで御審議いただき、その途中になっているというような状況でございました。

論点cに関しまして、国土交通省からの回答ということで、資料3で御回答いただいたかと思えます。資料3の5ページのcの部分でございまして、サイバーポートの導入によりどのような効果が見込まれるのか、特に報告者負担の軽減や、港湾管理者の業務負担の軽減はどうかということでございまして、国土交通省からの回答としましては、報告者負担の軽減ということについては、NACC Sデータとの連携によって、記入項目の最大9割が自動に埋まるとか、あるいは入力支援機能等によって、作成時間の削減が見込まれるとか、あるいはシステムで自動的にエラーチェックする機能があるとか、このような負担軽減があるとの御説明でした。

また、港湾管理者の負担軽減ということに関していいますと、これまで紙とか電子といろいろな形式だったものが、AI-OCRとかドラッグ&ドロップで取り込めるとか、あるいは、システム上で疑義照会ができるとか自動集計ができるなど、いろいろなメリットがあるという御回答があったかと思えます。

これにつきましては、前回の議論でどういった御意見があったかということで、本日、席上配布資料ということで、皆様にお配りしております、これは正式な議事録ではございませんで、事務局で便宜、作成したものでございますので、未定稿版ということで御了承いただければと思えますが、席上配布資料6ページのところで、下の論点cというところ

でございます。

これにつきまして、菅部会長から試験導入が行われたことは評価したいが、サンプルが少し小さいとの御指摘があったほか、竹林審議協力者から、先ほどもありましたインセンティブというお話で、導入するインセンティブというのはB to Bのところが多いので、このような部分の情報開示とフィルタリングができれば、かなりインセンティブというものが付与できるのではないかと御意見がありました。

松村委員からは、NACCSのシステムの利便性についていた課題があるのかどうかといった御質問がありました。

最後に、小西臨時委員からは、ミスを自動的にチェックするというのもあるので、チェックリストを作ることと関連づけた書きぶりというのがあればいいのではないかと、このような御意見があったと記憶をしております。

もう一つ、資料3の部分に戻っていただきまして、残りの論点の部分でございますが、まず、dのところ、NACCSを利用した電子申請率はどの程度で推移しているのか。また、どのようにして電子申請率の向上を図るのかということで、国土交通省から、申請率につきましては、入港届で70%、係留施設で40%というような御回答がありました。次のページに移りまして、実際どうやって向上を図っていくのかということで、ここではNACCSに今後付与される「バースウィンドウ」機能と呼び水にして、電子申請率の向上を図っていききたいというような回答があったということでございます。

次のeの部分、独自システムを利用している港湾はどの程度あるのか、サイバーポートへの移行をどのように働きかけるのか、これはまさに今、御議論があったようなところかと思えます。御回答としては、今、独自システムを使っているというのは、甲種で48港湾、乙種で52港湾ということでございます。

次のfのところでございますが、サイバーポートの利用を促進することにより、調査員調査や郵送調査を含む調査方法や実施体制の効率化に今後、どのように取り組んでいくのかということでございまして、御回答としては、サイバーポートの利用が促進されれば、今すぐというわけにはいきませんが、将来的には、調査員調査や郵送調査の見直しの余地もあるというようなことございました。

それから、(2)の部分、これは郵送調査の追加に関連してということで、論点が2つございました。

まず、aとしまして、前回、導入されました、e-Survey、これが使われていない状況について、どのような理由が考えられるのかということで、御回答としては、特に長年、港湾調査に協力されているところについては、紙で報告するというところに特に支障を感じていないようなところが多いのではないかと御回答だったかと思えます。

それから、次のbの部分でございますが、報告者からの調査票の提出方法が多岐にわたっていますが、今後、どのようにサイバーポートの利用を働き掛けていくのか。これも、まさに今、議論があったところかと思えますけれども、次の8ページの回答としましては、先ほどから御説明もありますが、サイバーポートによって、作業時間の短縮などのメリットがあり、そういった部分を説明会の場で周知していくというようなお話だったかと思

ます。

先ほど、国土交通省からも御回答ありましたが、現在、例えば、共通集計システムを使っているところについて、働きかけを進めていくといったことが今後の対応になってくるのかなと思っております。

ということで、前回がこのような部分で御説明と御議論があったということでございますので、部会長、よろしく願いいたします。

**○菅部会長** それでは、前回部会で引き続き、論点c以降の論点について、御質問、御意見をお願いいたします。挙手をお願いいたします。特にありますでしょうか。1個ずついきます？ それでは、1個ずつ行こうということですので、1個ずつ行きたいと思います。

まず、cです。サイバーポートの導入により、どのような効果が見込まれるか、特に報告者負担の軽減や港湾管理者の業務負担の軽減はどうかについて、御意見、御質問等ありますでしょうか。特にございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

dに行きましょう。NACCSを利用した電子申請率はどの程度で推移しており、どのように向上を図るのか、これについては、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

次にe、調査対象港湾のうち、独立システムを利用している港湾はどの程度あるのか、また、港湾管理者に対して、サイバーポートへの移行をどのように働きかけるのかということですが、これについては、いかがでしょうか。

松村委員、よろしく願いします。

**○松村委員** ありがとうございます。6ページの図1なのですが、独自システムを使っている、共通集計システムを使っている、その他Excelなどがあって、システムを利用していないという凡例があります。これは特に乙種だと、最もウエイトが高いのですが、これは具体的にどうしているということなのですか。システムやExcelも利用していないというのは。

**○菅部会長** よろしく願いいたします。

**○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長** 特に、乙種は、入港船舶数とかが非常に少ないので、調査の対象者も非常に少ないですし、調査票の枚数も少ないということで、基本的には手集計ということになると聞いております。

以上です。

**○松村委員** 手集計というのは、Excel等もなく、方眼紙か何かで取りまとめているということなのですか。

**○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長** 提出された調査票をベースに、集計表にまとめていただいているということになります。

**○松村委員** そういう方々も将来的にはサイバーポートに移っていただくように努力するのですね。

**○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長** 今回、サイバーポートの、我々の国土交通省側のメリットというか、考え方の1つとして、後ほど出てきますが、調査票情報の永年保存というのがございますので、これにつきましては、サイバーポートが受皿になって、各港湾、提出された調査票をサイバーポートに蓄積していくということに



なりますので、これまで手集計なり、Excelなりで設計をしていただいている港湾についても、サイバーポートを利用していただいで、報告者から報告をしていただくのが理想ですが、仮に紙で出たり、メールで出てきたものについても、こちらのサイバーポートの方にデータを入力していただいで、調査票情報として蓄積をしていただくということを考えてございますので、先ほど共通集計システムを使っている方には、少なくともお願いしたいというような言い方をややしてしまったところがあるのですが、それだけではなくて、全体の港湾管理者の方にお願いを、サイバーポートを使っていたきたいという働きかけはしていきたいと考えてございます。

以上です。

○菅部会長 どうもありがとうございました。

よろしいでしょうか、ほかに御意見。伊藤委員、よろしくお願いたします。

○伊藤委員 伊藤です。どうもありがとうございます。

今の箇所と、あと、先ほどのdの1個手前のところとも関連する御質問で、私が多分サイバーポートの中身をよく分かっていないところもあるのですが、船の入港、出港をデジタル化していくという方向なのだと思うのですが、乙種の比較的小さい港湾まで全てデジタルで管理していくという話にはなっていないのでしょうか。先ほどの外航船舶については、NACCSで情報がかなり入っているけれども、内航船舶については、NACCSからも情報を取れないといったことが、1個上のdのところにも書いてあります。内航船舶とか小さい港に出入りする船舶についても、全てきちんとデジタルで情報を入れていくことには、そもそもなっていないのでしょうかというのが、御質問です。

もしも小さい港も全てデジタルに移行するということが決まっている方向性なのであれば、遅かれ早かれ、小さい港も入っていかざるを得ないということになると思うのですよね。統計調査のところから働きかけるというより、そもそも大きなところで、小さい港湾も含めた全ての出入港の管理をデジタル化するというふうになっていないのですかというのが、質問です。

具体的にeのところの、統計に関連する質問ではないとは思いますが、そもそもこのところで、小さい港の情報もしっかりデジタル化することになっていないのか、教えていただきたいと思います。

以上です。

○菅部会長 質問の内容は、どうもサイバーポートを小さい港もやる予定はあるのか、見直しはあるのかどうかということ……。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室(兼サイバーポート推進室)室長 多分、質問の御趣旨は、そもそも入出港のデジタル化が進むのであれば、そこでデジタル化された情報が整って、それを統計に利活用するという流れになるので、そもそもの方針として、統計のために入出港届のデジタル化を進めるという話ではないのではないですかということだと思っております。

実際、どうなのかということなのですが、私も正確な情報の持ち合わせがないので、不確かなことも申し上げられないのですが、方向性としては、多分そういうことなの

だと思えるのですけれども、では、いつまでにそれを何%にするとか、何かそういう感じのところが、あまりイメージが湧かないのですよね。

○菅部会長 だから、具体的な、多分タイムスパンとしては、かなり先になりそうだと感じるのか、そういうことなのですかね。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室(兼サイバーポート推進室)室長 ここは申し訳ございません、今何かかっちりとしたものがお答えできないので、方向としては、私もそういうことなのではないかと思いつつ、ただ、いつまでに何%とか、目標値みたいなものがあつたか定かではないので、また、別途、回答という形とさせていただきます。

○菅部会長 一般的に、統計のためにシステム整備するというのはまず、考えにくいですよ。業務として、ものすごく効率化が進むことが分かったら、そういうデジタル化が進んで、結果的に統計にそれが利活用できるというのは、何度か私も国土交通省の統計に関わって、そういう場面に、要するに行政協力が、急に整備が進んで、すごく統計の役に立ったという例は見たことあるのですけれど、統計のためにやってくれといって、政府のシステムが画期的に変わるというのはまず、考えにくい。ほぼインセンティブがないと考えていいと思うのです。

だから、なかなか、今の御質問は恐らく政府のシステム全てのデジタル化が進めば、すごく統計にとってもいいことだし、効率化も進むのではないかという話なのだと思うのだけれども、どうなのですか。

○山形総務省政策統括官(統計制度担当)付統計審査官 事務局ですけれども、伊藤委員の御質問を私なりに解釈すると、例えば、小さい港で入出港の届けを紙で出したときに、そういう情報というのを、その小さい港の港湾管理者というのはどうやって管理しているのか、紙のままファイルにとじているのか、何かしらデータで保存しているのか、結局データが最終的にデジタルになっているのか、それプラス、今後、その手続自体をデジタル化していきましょうという政府の何かしらの動向があるのかどうかという御質問が含まれていたように思うのですが、今にわかにお答えできないとしても、お時間があれば、国土交通省の方でお調べいただくことができるものなのですか、この点について。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室(兼サイバーポート推進室)室長 一応、計画があつて、やはり100%を目指すとはなっているのですけれども、期限は設定されていません。

○菅部会長 だからいつになるかは分からないけれども。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室(兼サイバーポート推進室)室長 もちろん、手続を100%電子化するという旗を掲げてはいます。

○菅部会長 掲げてはいるということですね。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室(兼サイバーポート推進室)室長 そのような状況でございます。

○菅部会長 非常に答えづらいのですけれども、すごく難しいのは、伊藤委員おっしゃるとおり、統計のためにシステムを整備しろというのはかなりハードルが高いのです。つま

り、そこまで統計のために努力するというよりは、業務の効率をとるか、そちらの方が最初に来るので、おっしゃられた統計から働きかけてもあまり、そういう例で、行政のシステムが改善するというのは、ほぼないという理解でいいと思いますね。

どうでしょう。では、そういう形でもよろしいでしょうか。それとも、eに関する質問というのは、結局どのように、サイバーポートへの移行を働きかけるかということなので、これに関しては、ここに書かれている形で働きかけを行うということですので、それを進めていただきたいということです。よろしいでしょうか。伊藤委員は声が聞こえないみたいです。

○伊藤委員 すみません、発言してはいなかったのですが、手を挙げていて、今、よろしいでしょうか。

○菅部会長 はい。

○伊藤委員 今の点と、先ほどのNACCSで内航船舶が入っていないという点も合わせてなのですが、やはりそちらの方を、まずはデジタル化するというのを進めていく方が先ではないかという印象です。そちらがデジタル化すれば、先ほどもいろいろおっしゃってくださっているように、もしかしてこの統計調査にわざわざ回答しなくても、システムの方である程度把握できてしまうということにもなるのではないかと思います。

この会議は、入港、出港までをデジタル化するかとか、そういうことを話し合う場ではないですが、そちらをもっと積極的に早く進めてくださいということは、こちらから言えるのではないかと思います。そちらが進めば、あまり統計の方でサイバーポートに移行してくれということをおっしゃって一生懸命言わなくても、もっと自動的に移行できるのではないかと思います。統計委員会側からも、小さい港まで全てデジタル化するという方向をもっと加速して、しっかりやってほしいと強く要望していいのではないかと思います。

以上です。

○菅部会長 統計委員会が諮問されているのは、サイバーポートを活用してどうやって統計を作るかということに関して、国土交通省の提案に対して諮問するわけです。仕組みを変えるというのは、国土交通省のNACCS及びサイバーポートのシステムについてどう考えるかという諮問ではないのです。

それを諮問して、それに対して答申したところで、質問と答えになっていないのです。質問は、あくまでも総務大臣からの諮問は、サイバーポート及びNACCSを活用した統計調査の活用の在り方について国土交通省が提案をなさっていて、それに対して、我々はそれが適切であるかどうかをまず、答えなければいけないのです。それが最初なのです。

その上でどうあるべき、そうしたら改善するのではないかというのはあるかもしれないけれども、それは、国土交通省にきちんと交通政策の審議会がありますので、そこで御検討いただくのが適切なのです。

小西臨時委員、挙手されておられます。

○小西臨時委員 よろしいですか、菅部会長。

○菅部会長 はい。

○小西臨時委員 途中のようですが、大丈夫ですか。

○菅部会長 いいですよ。

○小西臨時委員 資料3の6ページ、eです。このグラフは、とても大事だと思います。しかし、ややわかりにくい点があります。円グラフの角度で数字の高低を見るのは、人間の目はあまり得意ではなく、乙種港湾が甲種の2倍以上あるので、港湾の規模と調査手段の違いを比較することがこれらのグラフでは難しいです。このグラフは非常に意味があるので、48港湾と52港湾は、数は似ていても、分母となる港数が違うとこれだけ面積が変わるので、もう少し見やすい形にして、甲と乙の調査方法の現状がわかりやすい形にしたほうがよいと思います。面積よりで表す円グラフより、棒グラフでの比較が良いと思います。

その意味でいうと、cでの議論と重複しますが、私たちは部会を通じてサイバーポート導入が全港湾に一斉でないことがわかっています。しかし、例えば統計委員会の他の委員や一般の方は、サイバーポートは全部の港が対象だと思う方がいらっしゃると思います。ですので、先ほどのグラフ等の客観情報を使い、現状をきっちり書いていただきたいです。サイバーポートは、大きな港、外貿、NACCSと親和性があり導入可能性が高く、それ以外の港湾、つまり内貿や小さい港のものは、即時導入が困難であるということが、客観的な数値とも説明されれば、状況が分かり、今後何が課題なのかというのが明らかになるのではないかと思います。

これはコメントなので、以上です。ありがとうございます。

○菅部会長 48と52というのが同じ赤なのに違って見えるということなので、やるとすると、帯グラフを2つ並べるようなのは考えられますけれども、それは少し国土交通省の方で、どうぞ。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官 恐らく小西臨時委員がおっしゃっていることは、6ページの円グラフで言えば、こういう現状において、今後のサイバーポートへの移行にハードルが低いところ高いところという関係が分からないということなのかなと私は理解したのですけれど。

○小西臨時委員 そうです。だからもったいないと言っているのです。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官 現状において、この部分はサイバーポートに恐らくスムーズに、シームレスに移行できるのではないかと、この部分は非常に、まだまだ時間がかかるのではないかみたいなどの説明がもう少し欲しいというような御指摘だと理解をしました。

○小西臨時委員 そうです。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官 もし工夫できるようであれば、要するにサイバーポートを全港に、全国の規模を問わず、甲種、乙種問わず、一律に普及させるというおつもりなのか、それとも、意向を今、調査されているということですが、それベースで、かつ大きい港を中心に働きかけていくといった戦略があるのか、何かしらの御説明が追加できるのであれば、次回、お願いできればなと思っております。少し難しいようであれば、また御相談をさせていただければと思っております。

○小西臨時委員 そうですね、それでありがたいです。このグラフは、この部会の資料の

中でも数少ない大事な客観的数値です。なので、有効活用していただきたいし、今、山形統計審査官がおっしゃったみたいに、これをベースにして、今行われている導入のための調査でも、やはり手を挙げたところは大きいシステムが入っているところだよねと確認もできるので、是非有効活用して頂きたいです。

**○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官** それからもう1点、御発言をお許しいただけるようでしたら、先ほどの伊藤委員の御指摘に関して、私も少しお話しさせていただくとすれば、恐らく伊藤委員は、議論が今、港湾調査の改善というところに絞られているので、そこからサイバーポート導入というところに行き着くのは限界があって、どうしても原点の行政手続がそもそも電子化されていないところというのに障害が生じてしまっている。そして、もしそれができるのであれば、港湾調査そもそもの在り方にも、こういう調査そのものをしなくてよくなるという世界があるのではないかと。これは竹林審議協力者の先ほどおっしゃったことと共通すると私は理解したのですがけれども、この点について、伊藤委員の御指摘は、恐らくこの調査の改善を議論するに当たって、そういう視点も大事ではないか、将来的には非常に重要ではないかという御指摘だと承りました。

ただ、そういった行政手続の電子化とか、あるいはシステム全体の話は、統計委員会の射程かと言えば、そこは真正面から議論する場としては、少し外れるのではないかと思います。しかし、港湾調査の将来像というか、議論する上では、是非欠かすことができないものでないかなと私は認識をしましたので、統計の部分を議論している場でもこのような意見があったということは、是非国土交通省にも受け止めていただいて、行政手続の電子化やシステムの改善というようなところにも生かしていただければと思います。

前回の統計委員会の中で、椿委員長からも、そもそも行政手続と密接にこの調査が関係しているので非常に議論が難しいけれども、是非御議論をお願いしたいというようなコメントがございました。一方で、今、私どもがこの場で諮問申し上げているのは、来年1月から港湾調査にサイバーポートを入れていいですか、その承認をしいいいですかという御議論をお願いしているので、そういうことも御理解いただいた上で、是非精力的な御審議をお願いできればと思います。

私からは以上です。

**○菅部会長** よろしいでしょうか。

それでは、時間もありますので、次の議論に入りたいと思います。最後の論点 f ですが、サイバーポートの利用を促進することにより、調査員調査や郵送調査を含む調査方法や実施体制の効率化に今後どのように取り組んでいくのかということなのですが、これについては、御意見等ありますでしょうか。

ここに将来的には調査員調査、郵送調査を含む見直し等の余地もあると書いてあるので、将来的には、先ほど伊藤委員が言ったように、そのようになるかもしれないです。私の理解では、進むときは、ある日突然どんどん進むのだろうけれども、簡単に今、いつできますとは言いつらいということなのだろうと思うのですが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、次のウ郵送調査の追加についての論点 a です。e-Surveyは、令和2年1月分

調査から調査方法に追加されたが、報告者から選択されていない。利用がゼロの理由としては、どのようなことが考えられるかということなのですが、これについて御回答いただいておりますが、御意見等ありますでしょうか。これは利用者がいないということですね。紙による報告等で特に使用されていないので、使えませんでしたということです。よろしいでしょうか。

では、次の論点bに行きましょう。報告者からの調査票の提出方法が多岐にわたっているが、国土交通省が準備した統一的なシステム、e-Survey等を用いずに、各種の提出方法を選択する報告者に対して、サイバーポートの利用をどのように働きかけるのかということで、これについてはいかがでしょうか。説明会等でなるべく使ってくださいと働きかけていきますということですので、なかなかそうは言っても移ってくれそうにないなという雰囲気がよく伝わりますけれども、何とかそのように持っていきたいということです。質問等ありますでしょうか。

それでは、その次、審査メモの6ページ、「(3) 調査票情報の保存期間及び保存責任者の変更」についてですが、この部分は前回答申で指摘された今後の課題と関係するものです。それでは、事務局から審査状況の説明をお願いいたします。

**○永井総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室副統計審査官** それでは、資料2の6ページの部分でございます。「(3) 調査票情報の保存期間及び保存責任者の変更」ということで、変更内容としましては、都道府県において保存されている調査票情報を、国土交通省においてサイバーポートに一元的に永年保存するというものでございます。

審査状況でございますが、本調査では、計画上、平成22年1月分から集計表を収録した電磁的記録を国土交通省が永年保存するというようにしておりましたが、調査票の内容を記録した電磁的記録の保存に関する記載は特に設けられていないという状況でございました。これにつきましては、注にもございますが、情報のデータ量が非常に多くて難しかったということで、2次利用の観点から、都道府県から提出される集計表を基に作成した集計用電磁的記録を永年保存してきたというような経緯がございます。

一方で、毎月勤労統計調査の不適切事案を受けた統計委員会の建議、令和元年6月でございますが、都道府県や民間事業者などの国以外の主体が保有、整理、管理しているために、永年保存されていない調査票情報等について、国に集約して保存することが指摘されております。

これを受けまして、令和元年の港湾調査の答申におきまして、調査票情報の二次的利用の促進、それから調査プロセスの透明性の確保の観点から、調査票情報の保存管理に関する検討課題として、都道府県における調査票情報等の保存管理の実態を把握した上で、可能な限り、早期に国土交通省における調査票情報等の永年保存の仕組みを整備することが、前回、今後の課題として、指摘をされていたということでございます。

これを踏まえまして、国土交通省の方で、令和元年12月の事務連絡でもって、都道府県に保存期間の延長を取るよう依頼をしたということでございます。また、令和2年2月にアンケートを実施したときには、調査票情報の保存、管理する上で、幾つか課題が確認できたということでございます。

まず、①としましては、規模の大きい港湾では、データ量も膨大ですので、調査票の授受がなかなか難しい。②としましては、紙媒体で集計を行っているのは、小さい港湾だと思いますが、電子化に関わる業務増加の懸念がある。③としましては、独自システムを構築している港湾におきましては、外部集計機能がないような場合、システムの改修が必要になるというような課題が確認されたということでございます。

7ページに移りまして、国土交通省では、今後、調査票情報につきましては、いずれかの方法により、令和6年1月に運用するサイバーポートを利用して、一元的に永年保存することを計画しております。まず、サイバーポートを導入する港湾に関しまして、当然、サイバーポートを利用すれば自動的に蓄積されますが、サイバーポートを利用せずに提出された調査票というのもあるかと思えます。そういった場合につきましては、例えば電子調査票であれば、ドラッグ&ドロップ方式により、あるいは、紙であればA I O C Rという形で読み込むということで、統計調査員がサイバーポートに取り込むということになります。

一方で、独自システムを利用して、継続するような港湾につきましては、統計調査員の方がC S Vファイルで出力した上で、サイバーポートに取り込む、あるいは、ファイル連携の方式によってサイバーポートに転送することになっております。

このようなことを踏まえまして、今回の申請では、表2のとおり、調査票情報の保存期間及び保存責任者を変更して、調査票の内容を記録した電磁的記録については、国土交通省において永年保存する形になっております。表2のとおり、変更案のところ、調査票内容を記録した電磁的記録が追加をされる形になっております。

これについては、令和元年答申の今後の課題に対応するものでありまして、事務局としましては、おおむね適当ではないかと考えておりますが、本日の部会では、以下の点について、御議論いただければと思っております。

まず、論点のaとしまして、調査票の内容を記録した電磁的記録につきましては、(a)都道府県における現在の保存状況はどのようになっているのか。令和元年の12月20日付の事務連絡に基づきまして、平成29年1月分以降の調査票情報については、全ての都道府県において保存されているのかどうか。

それから(b)としましては、サイバーポートでの一元的な保存は、令和6年1月分のデータから漏れなく遅滞なく行っていくのか。現在、都道府県が保存している過去の調査票情報等については、どのように取り扱うのか。それから(c)としましては、都道府県では、これまで調査票情報の保存をどのように行っていたのか、今回、サイバーポートに調査票情報を一元的に保存することに伴い、統計調査員や都道府県の業務負担が増加し、業務が滞るおそれはないのか、また、作業誤りの防止、負担軽減の観点からどのような対応を行う予定かというところでございます。

事務局からは以上でございます。

○菅部会長 それでは、各論点について、調査実施者から回答をお願いいたします。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 それでは、資料3の8ページです。(3)の(a)でございますが、都道府県における現在の保存状況はどのように

なっているのかということと、令和元年12月20日付の事務連絡に基づき、平成29年1月分調査以降の調査票情報等については、全ての都道府県において保存されているのかということでございます。

回答でございますが、現在、都道府県には、令和元年12月20日付の事務連絡、「港湾調査における調査票の保管について（依頼）」という事務連絡に基づきまして、サイバーポートが構築されるまでの間、調査票情報等について、破棄せずに保管していただけるように依頼をしているところでございます。

今回、当該事務連絡に基づく調査票情報等の保存状況を確認いたしました。その結果、システム更改時に誤ってデータを削除してしまった、あるいは、担当者が異動時に引継ぎが適正に行われずに破棄されてしまった等の理由により、甲種で17港湾、乙種で56港湾の、合わせて73港湾で、平成29年1月分調査からデータが保存されていないということが分かったところです。

申し遅れましたが、前回の部会の資料で、一部、詳細調査中ということだったのですが、今回、調査結果が分かりましたので、その部分、若干追記して書かせていただいておりますので、後になりましたが、御報告させていただきます。

結果、73港湾で、平成29年1月分調査からデータが保存されていないということが分かりました。ただ、平成29年3月分調査以降とか、同年の4月分調査以降等、保存されているデータの時期がまちまちであるということも確認がされているところでございます。これらの港湾に対しましては、現在保存されているデータ以降のものは破棄せずに、しっかり保管していただくように改めて依頼をしているところでございます。

1点補足をさせていただきますと、現在、調査票につきましては、各都道府県において、2年間保存することになっておりまして、これを守っていないところはございませんでした。これについては、補足させていただきたいと思っております。

続きまして、(b)でございますが、サイバーポートでの一元的な保存は、令和6年1月分の調査から漏れなく遅滞なく行っていくのか、現在、都道府県が保存している過去の調査票情報等については、どのように取り扱うのかというところでございます。

回答でございますが、サイバーポートでの一元的な保存につきましては、報告者がサイバーポートで提出していただける場合につきましては、サイバーポートのシステム内に調査票情報が蓄積されるということになります。サイバーポートを利用せずに提出された調査票につきましては、電子調査票であれば、当該ファイルをドラッグ&ドロップ方式により、また、紙での調査票につきましては、AI-OCR方式によって、調査員がサイバーポートに取り込むことで、システム内に調査票情報が保存されるということになります。

また、独自システムを使用している港湾につきましては、独自システムから統一的なフォーマットでデータを出力していただいて、その情報、データをサイバーポートに取り込むことで、一元的な保存を実現したいと考えてございます。

報告者がサイバーポートで提出する場合や、電子調査票や紙で調査票を取り込んで、サイバーポートを集計する場合は、令和6年1月分のデータから漏れなく遅滞なく保存が行われるものと考えてございます。



なお、独自システムを使用している港湾におきましては、当該システムがデータ外部出力機能を有していない港湾がございますので、統一的なフォーマットでの出力機能を構築していただくことが必要になります。現在、システム改修に係る予算要求等の必要な準備を行っていただいているところでございます。システム改修が必要となる一部の港湾につきましては、データの外部出力機能が構築され次第、漏れなく保存に対応していただくこととなります。

なお、過去の調査票情報につきましても、原則サイバーポートに取り込む方向で考えているところでございます。

続きまして、(c)でございますが、都道府県では、これまで調査票情報等の保存をどのように行っていたのか、今回、サイバーポートの調査票情報を一元的に保存することに伴い、統計調査員や都道府県の業務負担が増加し、業務が滞るおそれはないか、また、作業誤りの防止や負担軽減の観点からどのような対応を行う予定かということでございます。回答でございますが、調査票情報等の保存につきましては、当省から提供しております、共通集計システムを利用している都道府県におきましては、当該システム内に情報が蓄積される仕組みになってございます。また、独自システムを用いております都道府県におきましては、当該独自システムの中にデータが蓄積されていることになってございます。

サイバーポート導入後の作業量についてですが、共通集計システムを利用している港湾につきましては、取り込み先がサイバーポートに変わるだけでございますので、実質的に作業量が増えることはないと考えています。

現在、共通集計システムには実装されていない、紙で提出された場合の調査票の取込については、A I - O C R で取り込む機能等が追加されることとなりますので、作業誤り及び、作業量が減少するものと考えているところでございます。

独自システムを活用しているところにつきましては、独自システムとサイバーポートをシステム間で連携していただくことのほか、調査票情報を出力していただきまして、それをサイバーポートに取り込むことによってデータを入力することになります。

後者の場合につきましては、作業が新たに発生することになるのですが、作業内容といたしましては、独自システムから統一フォーマットで出力した後、サイバーポートにファイルをアップロードすることで対応することを予定してございますので、統計調査員や都道府県の作業負担は増加しないものと考えているところでございます。

以上になります。

○菅部会長 どうもありがとうございました。

それでは、ただ今の御説明に対して、御質問、御意見をお願いします。

それでは、私から1つ、令和6年1月から永年保存されると、その前のものは永年保存されるのですか。それとも令和6年からのが永年保存される。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 令和6年1月からは本格運用しますので、そこはもう必ず入っていくと。それ以前に、事務連絡を出していますので、そのデータについても、過去に遡ってデータを入れていただくこととなります。

○菅部会長 そうすると事務連絡が出た令和元年からのデータが、一部欠損はあるけれど、

永年保存されると。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 そうですね。令和元年に出しましたので、その時点で、本来、2年間過去に遡ってデータを持っているはずですので。

○菅部会長 2年前ということなのですね。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 平成29年ということに。

○菅部会長 平成29年、だから事実上、令和6年の時点では、8年分くらいのデータが今後、永年保存されますということですね。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 少なくとも、その部分については、入れていただきたいと。

○菅部会長 令和6年から過去2年間は欠損がございません。要するに消えてしまったのがないですということですね。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 そういうことです。

○菅部会長 そういう理解ですね。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 左様でございます。

○菅部会長 分かりました。状況は理解いたしました。質問、御意見等ありますでしょうか。

○松村委員 よろしいですか。

○菅部会長 松村委員、よろしくお願いたします。

○松村委員 御説明ありがとうございます。今、部会長からの質問にもありましたけれども、先ほどあった、6ページのところの円グラフの、乙種の、要はシステムを利用していない紙でやっている219港も、過去8年分ぐらい手作業で取り込んでいくことになるのですか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 データ化されていないところについては、データで入れていただくこととなります。

○松村委員 そうすると、結構な作業になるような気もするのですが、それは大丈夫ですか。特段、作業員の負荷はありませんというお話だったのですけれども。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 そういう意味で、負荷が全くないかどうかということに関して言うと、やはり入力する作業は発生するのですが、特に手作業でやっている港については、甲種も一緒なのですが、基本的に取扱量が非常に少ないということですので、調査票の枚数的なものも非常に少ない、調査の対象者も2者、3者ということになりますので、調査票の枚数も少なくなってくるようになりますので、その分の負担掛ける、乙種ですと年1回の調査でございますが、それが、6年分とかなると、20枚とかなるのかもしれませんが、そういう意味での負担感ということであれば発生はするかと思いますが、外注に出すとか、そういうところまでの負担もなく、作業できるのではないかと考えているところでございます。

○菅部会長 これは1年分まとめて送るのですか。それともリアルタイム、要するに、サイバーポートのものはリアルタイムで国土交通省に送られていくということなのか、デー

タが送られるのかと思うのですけれど、そうではないところは1年分をまとめて送るとかそういう仕組みなのですか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 失礼しました。甲種と乙種で分けた話なのですが、まず、甲種は毎月の調査でございますので、リアルタイムで送られます。乙種は、年1回の調査という違いがあるということでございます。

甲種という意味では、数が少ないといえ、毎月数者掛ける12か月と、それが何年というところはございます。そういう意味で、調査票情報を永年保存するということが前提でお願いをすることになりますので、今後は手作業ではなくて、サイバーポートを利用してデータを入力していただくという方向で、港湾管理者の方々をお願いしていきたいというところではあります。

○菅部会長 では、乙種は1年分、紙のものを持っているという感じのイメージなのですね。それで1年で集計した分を送ると。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 そうですね、毎月の入港船舶数も非常に少ないですし、ただ、港湾管理者として、入港船舶の内容をもちろん把握してございますので、それをまとめた形で、年1回、報告いただくという形になります。

○菅部会長 分かりました。

○松村委員 よろしいですか。

○菅部会長 どうぞ。

○松村委員 御説明ありがとうございました。

乙種の場合は担当者も少ないのですが、入港船舶も少なく調査も年1回なので、極端な負荷にはならないと。一方甲種の方は、19港ぐらいあるわけですが、そこは調査が毎月あり、また入港船舶も相応程度あるので、それなりに大変かもしれないけれど、問題となる負荷ではないと、今の御説明は一旦理解をしました。ただ、結局そういう作業をやらなければいけないというところで、サイバーポート利用のメリットを感じてもらい、普及を図る御努力をされていくと理解いたしました。

以上です。ありがとうございます。

○菅部会長 どうもありがとうございました。

ほかに御意見、コメント等ありますでしょうか。成田臨時委員、よろしく願いいたします。

○成田臨時委員 単純な質問なのですがすけれども、平成29年分からの資料を、過去に遡って保存されるということで、今後、過去情報を利用するというのはあるのでしょうか。

○菅部会長 御回答をお願いいたします。過去情報を利用する、今のお話だと、平成29年からのデータは何となく取れそうだなということなのですが、それをどう利用するかということなののでしょうか。成田臨時委員。

○成田臨時委員 はい。利用するから、過去情報を利用するから、そうやって過去に遡って保存しようとしているのかなと思ったのですけれど、そうなのですか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 本来であれば、調査票情報につきましては、永年保存という方針が出されておりますので、かつ、以前の審議の中

でも御指摘を頂いているところがございますので、少なくとも御指摘を頂いたタイミングで、事務連絡を発出して、そのタイミングで、本来持っているべきはずの調査票情報からは保存していただきたいという願いをしていたということが実態でございます。

○成田臨時委員 なるほど。永年保存に決まったから、可能な限り、過去に遡ろうという御趣旨ですね。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 少なくとも事務連絡を出したタイミングから2年間遡ったところからは、データを永年保存したいと考えていたところでございます。

○成田臨時委員 そもそも永年保存って、どうして永年保存されたいのでしたっけ。

○菅部会長 これは統計法なの。

○成田臨時委員 統計法なのですね。すみません、それも知らなくて。分かりました。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官 補足をさせていただきますと、永年保存の方針は、先ほど事務局からも御説明いたしましたとおり、毎月勤労統計調査の事案以降、間違ったときに、過去に遡って遡及改定とかする必要のある可能性もあるので、なるべく残しましょうという統計委員会から建議を頂きまして、ガイドラインで調査票情報は永年という原則になっています。しかし、港湾調査に関しては、国で持っているのは集計表レベルなので、集計表は永年保存と調査計画上、規定されておりますけれども、都道府県で持っている記入済みの調査票そのものについては2年間というのが、今まで調査計画上の縛りだったと。それを今回、国の方針のとおり、永年にしていきたいと思いますということにしたと理解しています。

○成田臨時委員 分かりました。国の方針なら分かります。どうもありがとうございます。

○菅部会長 それでは、本項目については、特に異論もなく、事実関係も確認できましたので、御了承いただいたものとして、整理させていただきたいと思います。

次に、審査メモ、8ページの「(4) 集計表の変更」について、事務局から審査状況の説明をお願いいたします。

○永井総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室副統計審査官 資料2の8ページ、「(4) 集計表の変更」でございます。

変更内容としましては、甲種港湾に関する集計表のうち、二港間の貨物流動量について、港別、品種別の貨物量合計のみの表を主要表、二港間の貨物流動量については、詳細表として区分して、利用上の留意点を統計ユーザーに周知をするというものでございます。

審査状況でございますが、甲種港湾に関する集計のうち、二港間の貨物流動量につきましては、移出と移入で貨物量に差異が生じているということがございます。これは、昨年、国土交通省の方でいろいろ品質改善に対する取組を進められておりますが、その中で分かってきたということございまして、国土交通省の方で、統計品質改善会議というものを今開いておりますが、そこで議論をされているものと聞いております。

この要因につきまして、国土交通省の方では、例えばA港からB港に到着するまでの経由地で、積み下ろし量について正確に把握できないなど、これだけではないのですけれども、このようなことが理由として考えられるということでございます。

既に委員の皆様方にもお見せしているのが、この資料の（参考4）でございますが、国土交通省の会議で提示をされた資料がございます。これは一例というような形でございますが、このような形で、A港の報告者、それからB港の報告者で、少し報告内容が異なっている。それは、1つの例としては、途中の港で、幾つかの積荷が下ろされていたというような実態もあると聞いているところでございます。

8ページに戻りまして、今申し上げましたが、国土交通省の方では、昨年策定されました「国土交通省統計改革プラン」に基づいて設置された「統計品質改善会議」におきまして、この二港間の貨物流動量の差異の改善に向けた検討を重ねるとともに、その要因の把握のために、令和4年10月に報告者の方、それから関係団体にヒアリングやアンケートを実施したということでございます。その結果を踏まえ、国土交通省の方で、都道府県に対しまして、令和5年6月に通知を発し、回答誤差の差異の縮減に向けた取組を進められております。

ただ、この二港間の差異というものが、今、まさに改善の取組が行われているわけなのですが、直ちに解消されるというものではございませんので、当面の措置としまして、次の表3にございますけれども、港別、品種別の貨物量の合計のみの表を、いわゆる主要表という形、表3を御覧いただきますと、○-1となっているものでございますけれども、このようなものを新設します。

それから、二港間の貨物流動量につきまして、これは従前から公表しているものですが、このようなものを、いわゆる詳細表という形で、表3の○-2となっているもの、このような形で区分をして、特に後者の部分につきましては、利用上の留意点をユーザーの方々に周知をするということでございます。

これにつきましては、回答誤差と考えられる差異が生じている集計表を他の集計表と区分して、統計ユーザーに一層の注意喚起を行うものであると理解していますが、集計表の変更の妥当性や、そもそもの回答誤差の是正に向けた取組の妥当性、このような部分について確認する必要があるかと思っております。

論点としましては、aとして、「主要表」、「詳細表」に区分する目的、効果は何か。現状において、利用上の留意点の周知と、何が異なるのか。bとしましては、二港間の貨物流動量の差異の縮減に向けて、どのような取組を行っているのか、今後の取組予定はどうなっているのかというところでございます。

以上でございます。

○菅部会長 ありがとうございます。

それでは、各論点について調査実施者から回答をお願いいたします。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 資料3の10ページでございますが、集計表の変更への回答ということで、「主要表」と「詳細表」に区分する目的、必要性は何か。現状における利用上の留意点の周知と何が異なるのかということでございます。

回答でございますが、現行表につきましては、二港間の貨物量の数値に回答誤差と考えられる差異が生じている状況でございまして、精度上の観点から、改善が必要な統計表と

して、利用上の留意事項を周知する等、統計ユーザーに配慮した対応が必要であると考えているところでございます。

本事案につきましては、当省で、統計の有識者からなります統計品質改善会議において御議論をいただきまして、二港間の貨物量の差異の改善については、時間を要すると考えられることから、当面の間は、改善が必要な統計表を明示的に分けて、メリハリを付けた公表体系とすることについて御提案をいただいたところでございます。

表3を併せて御覧いただければと思うのですが、全港湾の移出、移入の総量を見ていただきますと、その差異につきましては僅少であるということから、二港間の差異の改善が図られるまでの間につきましては、主要表として、各港湾の貨物量の合計値のみの統計表を新設させていただいて公表することといたしまして、従来の統計表につきましては、移出と移入の貨物量の差異があることや、その理由を含めて、統計ユーザーに利用上の留意点を周知した上で、詳細表という形で公表し、御利用いただきたいと考えているところでございます。

bでございますが、二港間の貨物流動量の差異の縮減に向け、どのような取組を行っており、今後の取組予定はどうなっているのかということでございます。

回答でございますが、二港間の貨物流動量の差異の縮減につきましては、令和4年12月に行われました統計品質改善会議におきまして示されました対応方針を踏まえまして、以下の取組を行っているところでございます。

まず、1点目でございますが、令和4年10月に、甲種港湾の報告者を対象に確認をしました結果、仕向港や仕出港を必ずしも正確に把握していないと回答する報告者がございましたので、令和5年6月1日付で、都道府県に対しまして、報告者の選定の見直しを依頼しているところであり、現在、各都道府県におきまして、見直しを検討いただいているところでございます。

2点目でございますが、令和6年1月から運用を開始するサイバーポート内で、移出入の差異がどこで発生しているのかということ把握することが可能となる機能や、また、報告書の誤記や記入漏れを防ぐため、NACC Sデータの連携機能や各種入力補助機能等を追加するためのシステム構築を進めているところでございます。

3点目につきましては、現在、移出入量の差異に関する詳細な調査分析を行ってございますので、その結果を踏まえまして、「港湾調査の手引き」の調査票記入要領等につきまして、より分かりやすいものとなるように、今年中に改訂を行う予定で取組を進めているところでございます。

また、調査上の留意点につきましては、各都道府県の統計担当者が集まる会議の場におきましても、周知徹底を図っていききたいと考えているところでございます。

以上になります。

**○菅部会長** ただ今の御説明に対し、御質問、御意見をお願いいたします。

今、検証なさっているということなのですけど、これはマイクロでやっているのですか。それとも集計レベルでチェックしていると書いてあるのですけれど、どういう感じで今、やっているのですか。

○中村国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官 元のマイクロデータでやっております。

○菅部会長 マイクロを持ってきて突き合わせているのですね。

○中村国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官 はい。マイクロを持ってきて分析をしているところでございます。

○菅部会長 なるほど。かなり緻密な、マイクロレベルで御検討なさっていらっしゃるということですね。

ほかに御意見、御質問等ありますでしょうか。伊藤委員、よろしく願いいたします。

○伊藤委員 伊藤です。どうもありがとうございました。

公表する情報を2つ分けるということなのですけれども、これについて、反対ということではないですが、逆に言うと、わざわざ分けるメリットというのがあまりよく分からないということです。結局、本質的な解決では全くなくて、ただ単に、細かいところの表を別にしておくだけで、結局、何が統計ユーザーに対してのメリットなのかよく分からないので御説明いただきたいというのが1点です。

逆に、2つ表を作らないといけないことになって、例えば報告書のページ数が増えてしまったりするみたいなコストになるのではないかと思ったりもします。この統計を使っている方たちがどういうふうに使っていらっしゃるか分からないのですけれども、例えば、紙の報告書を見るというよりは、オンラインで、電子データでダウンロードするみたいなことであれば、わざわざ表を分けても分けなくてもどちらでもいいのではないかなという気がしてしまいます。分けるメリットを少し御説明いただきたいと思います。

先ほどから言っているそもそも論になってしまうのですけれども、おおもとのところでデジタル化していれば、この辺りの問題も、回答者がいろいろチェックして調べてとかやらなくても正しく把握できるはずです。先ほどから部会長に言われているように、統計委員会はシステムの議論をする場所ではないということは重々承知していますが、やはり大元のところでしっかりとやっていただくということは、こちらからもある程度、要望をしてもいいのではないかと思います。

以上です。

○菅部会長 御回答お願いいたします。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 まず、統計表を2つに分ける理由、メリットというところなのですが、表3のところ、各港の自分の港からどれだけ出ていったのか、自分の港にどれだけ入ってきたのかというのを全国レベルで合計した統計表になるのですが、それを見ていただくと差異はほとんどないということが分かるかと思えます。

これは、年またぎとかありますので、ある程度の差異があってもいいのですが、そういう意味では、各港から、自分の港からどれだけ出ていっているか、どこから入ってくるかという詳細なデータというところについては、やや精度に不安があるところがあるのですが、少なくとも、自分の港からどれだけ出したか、自分の港にどれだけ入ってきたかという情報については、ある程度信頼度の、確度の高い情報だと考えてございますので、まず、そ

ういうところについては、精度が高い情報ということで、そこは区分して、しっかり出していった方がいいのではないかという議論になりました。

その一方で、詳細表については、報告いただいている方が、例えば貨物を船に載せる方が、そのときに、1つ先の港なのか、2つ先の港で下ろすのかということまで、必ずしも正確に情報を持っていないということが分かってきましたので、そういうところについては表を分けて、しっかり確度の高いデータというものと、まだ回答誤差があるということについては、しっかりメリハリを付けて分けて、その上で、詳細表については、理由を付した上で公表していくという方が、報告者にとっても、位置付けが分かるのではないということもありまして、有識者の方からも、メリハリを付けて、公表体系を2つに分けて公表してはどうかという御提案を頂いたというところでございます。

以上です。

○菅部会長 よろしいでしょうか。

○伊藤委員 分かりました。でも、やはり経過措置というか、最終的には、私はもう出港、入港をしっかりデジタルで追って、正しく正確な情報が取れるようにすべきなのだと思いますので、当面の経過措置ということではよろしいかなと思います。以上です。

○菅部会長 ほかに御意見等ありますか。

統計委員会の本来の役割は、政府が調査した事実を集計表としてきちんと非公表されているかどうかを検証する場所なのです。だから、調査されているのがきちんと公表されているかというのを審議するためにもともと設置されたのが統計審議会なのです。ここでは、調査されたことをこういう形で公表することが適切であるというお考えに沿って提案されているという形で理解しますが、小西臨時委員、挙手されております。よろしくお願いいたします。

○小西臨時委員 よろしいですか。小西です。

これは、二港間の移出、移入の多重積み上げをなくすために行われている措置と理解しました。

11ページのbの棒グラフを見ると、移出と移入両方で、かなり多くの港がそれぞれ分かっているようなので、ここは移出入を両方把握していることがわかるグラフが1つあったらいいのかなと思います。移出と移入のグラフが掲載されているということは、両方分かっていることが大事という考えでいいのでしょうか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 報告者の数を減らす意味では、移出と移入、両方の数字、情報を適正に把握しているというのは理想だと思います。場合によっては、移出の情報を非常に詳しく持っている人については、移出を専門の方に、その情報を持っている方に調査をお願いしていたりとか、移入で情報を持っている方であれば、また別の方をお願いしているケースもございますので、そういう意味で、両方の情報をしっかり持っているという方であれば、理想的ではあるのかなと思います。

○小西臨時委員 この2つのグラフの港の構成は同じでしょうか、違いますか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 このグラフについては、調査対象となっている方をベースに調査をしていますので、一緒になります。



○小西臨時委員 わかりました。この図によって、今回どれくらい改善できたのか客観的に示しているのかが分かりにくかったので、質問しました。アンケートをしたそうなので、もし追加でより説得力のある情報があれば、そちらを載せていただいてもいいのかなと思います。

コメントです。以上です。

○菅部会長 これは改善したのではなくて改善する前ですよ。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 現状、このようになっているということでございます。

○菅部会長 大体9割方分かっているのだけれど、分からないところもありますという話ですね。

○小西臨時委員 分かってない部分がどうなっているかを知りたいのですよね。

○菅部会長 それについては、ほかの情報から今集めているのだけれど、分からない人も、分からない報告者もいますという、それだけなのです。大体分かっているのだけれどという。

○小西臨時委員 大体分かっている感じですよ。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 少なくとも自信がないと言っているところについては、この情報を各都道府県にフィードバックして、実態を調べていただいて、実際にそうであれば、本来分かるべき人に報告者を充て直していただくと、そういうお願いをしているところでございます。

○小西臨時委員 なるほど、わかりました。アンケートされたとのことでしたから、ほかにも何か調べられて、有用な情報があるのかなと思ってコメントしました。ありがとうございます。

○菅部会長 ほかに御意見等ございますでしょうか。

これについては、調査したことを適切に集計表として公表するための措置として、適切ではないかとは思われます。確かに分ける意義があるのかということは、御意見としてはありましたけれども、適切に集計、事実を伝えるという意味では、これが良いのではないかと思います。

予定とした時間を8分ほど超えました。大変申し訳ございません。私、時間の管理を間違えました。申し訳ございませんでした。

本日の審議はここまでとさせていただきます。閉会の前に、今後の審議スケジュールについて申し上げます。

当初の予定では2回の部会審議の後、最終的な答申案は書面決議により決定することを想定しておりましたが、現時点で、答申案についての審議が終了していませんので、予備日である9月11日（月）に、3回目の部会を開催させていただきたいと思っております。第3回部会では、本日の部会で出された宿題に関する回答を踏まえた審議を行うとともに、残りの事項について審議を行い、答申案について議論したいと思います。

委員各位におかれましては、御多忙のところ大変恐縮ですが、御協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは、事務局から御連絡をお願いいたします。

○永井総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室副統計審査官 部会長からもお話がございましたが、次回の部会は、実開催ということでさせていただきます。9月11日（月）10時から開催をいたします。開催方式は今回と同じ、対面またはウェブでの併用開催ということでございますので、委員の御都合に合わせて選択していただければと思います。

本日の部会の審議の内容につきまして、追加の御質問やお気づきの点等ございましたら、8月29日（火）16時まで、メールで事務局へ御連絡いただければと存じます。

最後に、本日の部会の議事録につきまして、作成次第、メールで御照会いたしますので、こちらも御確認、よろしくをお願いいたします。

以上でございます。

○菅部会長 以上をもちまして、本日の部会は終了といたします。

次回の部会審議もよろしくをお願いいたします。本日はありがとうございました。