

国土交通省 説明資料

(審査メモで示された論点に対する回答)

1 今回申請された変更について

(「(1) 調査方法の変更」論点への回答)

a 本調査においては、報告者をどのように把握しているのか。また、調査員はどのような者が任命され、どのような業務に携わっているのか（港湾別にどのような者が何名程度任命されているのか、具体的な業務内容と合わせて示されたい）。

<回答>

港湾調査の実施体系の概要については、別紙1のとおりです。

報告者は、港湾運送事業者、船舶運航事業者、水産業協同組合長及びその他実態を把握できる者であり、そのうち、それぞれの調査員において、船舶の入出港届等の行政記録情報や事業者へのヒアリング、関係団体等の名簿等から把握しています。

なお、報告者については、入港船舶等の実態を把握できる者として都道府県（港湾管理者）が担う場合もあります。

調査員は、都道府県職員、市区町村職員、漁業協同組合担当者、関係団体担当者等が行っており、報告者から調査票の回収及びNACCs（※）データ・行政記録情報を取得し、内容審査、疑義照会、調査票のとりまとめを行います。

各都道府県は、とりまとめられた調査票を内容審査、疑義照会の後、各港湾単位の集計表を作成し、国土交通省へ提出します。

国土交通省は、各都道府県より提出された集計表を内容審査、疑義照会の後、全国集計を行い、公表します。

※NACCs：輸出入・港湾関連情報処理システム（Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System）・・・入出港とする船舶・航空機及び輸出入される貨物について、税関その他の関係行政機関に対する手続き及び関連する民間業務をオンラインで処理するシステム。

また、一例ではありますが、調査員の設置状況及び業務内容については、以下のとおりです。

表1 3つの都道府県における調査員の設置状況等について（平成29年）

都道府県①

港湾	類型	調査員数	業務内容
全港湾	都道府県職員	6名	全港湾分の総括
A港	都道府県職員	7名	調査票の配布・回収、内容審査、集計
B港	都道府県職員	3名	調査票の配布・回収、内容審査、集計
C港	都道府県職員	4名	調査票の配布・回収、内容審査、集計
a港	市区町村職員	1名	調査票の配布・回収、内容審査、集計
b港	市区町村職員	1名	調査票の配布・回収、内容審査、集計

都道府県②

港湾	類型	調査員数	業務内容
A港	市区町村職員	9名	調査票の配布・回収、内容審査、集計
	関係団体	11名	調査票の配布・回収、内容審査、集計
	民間事業者	1名	船舶の動静情報の収集
B港	市区町村職員	14名	調査票の配布・回収、内容審査、集計
C港	市区町村職員	3名	調査票の配布・回収、内容審査、集計
a港～d港	都道府県職員	3名	担当港湾分の調査票の内容審査、集計
a港	民間事業者	5名	調査票の配布・回収、内容審査
b港	民間事業者	4名	調査票の配布・回収、内容審査
c港	市区町村職員	3名	調査票の配布・回収、内容審査
d港	市区町村職員	4名	調査票の配布・回収、内容審査

都道府県③

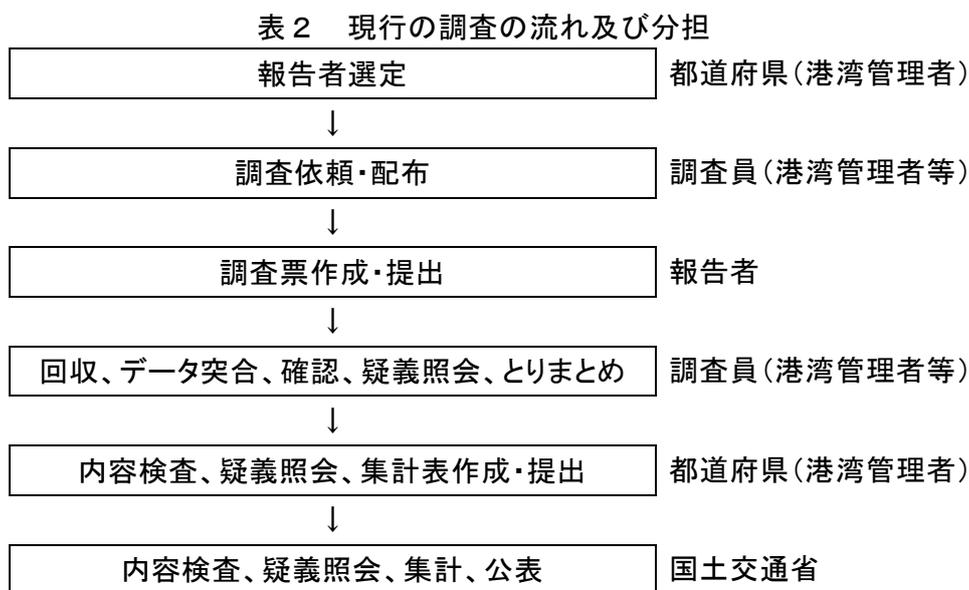
港湾	類型	調査員数	業務内容
全港湾	都道府県職員	1名	全港湾分の調査票の内容審査、集計
A港	民間事業者	1名	調査票の配布・回収
B港	都道府県職員	1名	調査票の配布・回収
C港	都道府県職員	1名	調査票の配布・回収
D港、a港	市区町村職員	1名	調査票の配布・回収
b港～e港	市区町村職員	1名	調査票の配布・回収
f港～g港	漁業協同組合	1名	調査票の配布・回収
h港	市区町村職員	1名	調査票の配布・回収
E港、j港～o港	市区町村職員	3名	調査票の配布・回収、内容審査、集計

※港湾欄におけるアルファベットの別は、甲種は大文字、乙種は小文字

b 本調査の調査系統は「国土交通省-都道府県-調査員-報告者」となっているが、電子調査票による回答を含め、どのような調査の流れ、それぞれの分担等により集計公表までの作業が実施されているのか。調査計画上、調査員の役割を明確にする必要・余地はないのか。

<回答>

現行の調査の流れ及び分担は表2のとおりです。



なお、今回の論点を踏まえ再検討したところ、調査計画における役割の明確化については、現行案においても包含されていると認識しています。

国土交通省としては、調査計画において、より具体的に役割を明確化する必要性という視点もあるかと思っておりますので、ご審議いただきたいと思います。

c 過去3年間の回収率、うちオンライン調査（電子メールによる回収）による回収率ほどの程度で推移しているか。

<回答>

本調査は港湾を調査対象にしているため、回収率は100%です。

また、報告者ベースでの電子メールによるオンライン回収率は以下のとおりです。

表3 港湾調査におけるオンライン回収率（都道府県へのアンケートより）

	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
オンライン回収率(%)	30.3	33.4	35.3	39.4
オンライン報告者数(者)	1,788	1,924	1,968	2,172
報告者数(者)	5,910	5,765	5,578	5,513
全港湾数(港湾)	694	694	694	694

d 政府統計共同利用システムによる調査票回収の導入により、これまでと調査の流れ、分担等はどのように変更されるのか。

<回答>

現行は、調査員が調査票（紙、FAX及び電子メール）を回収・受付を行っていますが、政府統計共同利用システムは、原則、L G W A Nに接続された機関からしかアクセスできないため、当該システムにより報告があった場合は、都道府県職員又は市区町村職員が当該データを取得し、業界団体又は民間事業者の調査員に対して、調査票の提出があった旨を連絡する又は当該データを送付する流れになります。

e 政府統計共同利用システムによる調査票回収を導入することにより、報告者負担の軽減等、どのような効果を見込んでいるのか。また、この変更による公表への影響はどのように見込んでいるのか。

<回答>

政府統計共同利用システムの導入により、以下の効果を見込んでいます。

- ・報告者において、他の統計調査でe-Surveyを利用している場合、同様の流れで調査票作成・提出が可能となるため、業務が定型（ルーチン）化されることが期待されます。
- ・報告者において、セキュリティが担保されたe-Surveyを活用してオンライン調査を利用できること、また、既に導入している電子メール形式での報告との併存により、調査票の提出方法の選択肢が増えることによる利便性の向上が図られるものと考えています。
- ・e-Surveyで用いる電子調査票において、負担軽減のための入力補助機能（プルダウン機能）により、調査票への記入負担が軽減され、また、エラーチェック機能を搭載することにより、報告内容の誤りを機械的に判定・表示させて誤記入を可能な限り少なくすることにより、調査員からの疑義照会を減らすことが報告者への負担軽減に資するとともに、調査全体の業務の効率化も図られるものと考えています。

なお、e-Surveyの導入による公表への影響は特段見込んでいません。

f 政府統計共同利用システムによる調査票回収の導入に当たり、円滑な実施に向けて、周知等どのような取組を実施するのか。

<回答>

国土交通省において、オンライン調査の利用促進を図るためのリーフレットを作成し、都道府県を通じ報告者へ周知することを考えています。

なお、その際には、電子メールも含め、オンライン調査全体としての普及促進を図りたいと考えています。

(2) 公表方法・期日の変更

(論点「a 現行の調査計画における公表の遅れについて」への回答)

(a) 直近5年間における月報及び年報の公表実績はどのようになっているか。

<回答>

月報及び年報の公表実績については、別紙2のとおりです。

月報については、毎年12月分の集計表作成後、年報分の集計表作成作業を行いつつ、翌年の月報の集計作業を行うため、毎年前半分の公表の遅延が拡大する傾向にあるものの、後半分に向けて遅延日数が縮小する傾向にあります。

(b) 都道府県において、調査票の回収から国土交通省への報告までの業務について、どのような手順で実施しているのか。また、平成30年(2018年)6月分について、都道府県から報告は具体的にどのようになっているのか。

<回答>

港湾調査の実施体系の概要については、別紙1のとおりであり、調査員は、報告者から調査票の回収及びNACCSデータ・行政記録情報を取得し、内容審査、疑義照会、調査票のとりまとめを行う。各都道府県は、とりまとめられた調査票を内容審査、疑義照会の後、各港湾単位の集計表を作成し、国土交通省へ報告する手順で実施しています。

なお、都道府県(港湾管理者)の調査体系は別紙3のとおり、①調査票、NACCSデータ及び行政記録情報を活用する場合の実施体系、②調査票及び行政記録情報を活用する場合の実施体系、③調査票のみを活用する場合の実施体系に分類されます。

また、平成30年(2018年)6月における都道府県からの提出状況は以下のとおりです。

表4 平成30年6月分の都道府県からの提出状況

平成30年6月分

	H30.7末 時点	H30.8末 時点	H30.9末 時点	H30.10末 時点	H30.11末 時点	H30.12末 時点	H31.1末 時点	H31.2末 時点	H31.3.29 月報公表
提出港湾数(a)	11	52	75	90	117	130	140	159	161
未提出港湾数	150	109	86	71	44	31	21	2	0
対象港湾数(b)	161	161	161	161	161	161	161	161	161
提出率(a/b)	7%	32%	47%	56%	73%	81%	87%	99%	100%

(参考)平成29年6月分

	H29.7末 時点	H29.8末 時点	H29.9末 時点	H29.10末 時点	H29.11末 時点	H29.12末 時点	H30.1末 時点	H30.2.27 月報公表
提出港湾数(a)	11	53	86	105	118	133	143	161
未提出港湾数	150	108	75	56	43	28	18	0
対象港湾数(b)	161	161	161	161	161	161	161	161
提出率(a/b)	7%	33%	53%	65%	73%	83%	89%	100%

※集計表の提出期限は、調査月の翌月末日(7月末日)

(c) 上記 (b) の報告実態について、国土交通省は、その原因分析を実施しているのか。実施している場合、その内容はどのようなものか。

<回答>

港湾調査は、入港船舶、海上出入貨物等の調査事項について、各港湾管理者がそれぞれの調査事項を把握しうる報告者に対して調査を行っており、1つの調査票であっても複数の関係者からの情報を集めて作成しており、集計表が完成するまでには時間を要する状況にあります。

また、都道府県（市区町村含）、調査員、報告者において、それぞれ以下の理由により遅延しています。

表5 遅延理由

都道府県 (港湾管理者)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 入出港届等の行政記録情報から入港船舶、貨物の種類を特定し、報告者の選定に時間を要する。 ・ 行政記録情報及びNACCSSデータを集計可能なデータに加工するために時間を要する。 ・ 内容審査による疑義照会の回答を得るまでに時間を要する。 ・ 本来の港湾管理者としての業務に加え統計に係る業務を実施していることから、人手不足、業務多忙となり集計表の作成が遅延する。 ・ 調査票を基に集計表を作成するにあたって、パンチ業務を行う外部委託事業者の対応の遅れにより時間を要する。
調査員 (港湾管理者等)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな報告者に対する調査依頼及び概要説明等に時間を要する。 ・ 行政記録情報と調査票情報等との突合に時間を要する。 ・ 確認作業を踏まえた疑義照会の回答を得るまでに時間を要する。
報告者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 業務多忙により調査票の提出が遅延する。 ・ 担当者変更等により調査票の作成に時間を要する。

(d) 都道府県からの報告受領後における国土交通省の審査から公表に至るまでの業務について、どのような手順で実施し、どの程度の期間を要しているのか。特に公表までの間に期間を要している業務は何か。

<回答>

都道府県から提出された集計表は、提出のあった港湾分から順次、受付、入力、符号付け及び審査を行い、全ての港湾分の集計表が整い次第、速やかに、集計・公表を行っていきます。そのため、集計から公表までに要する期間は2日～3日程度です。

(e) 国土交通省では、公表早期化のために、これまでどのような業務の見直しや指導を実施したのか。その効果はあったのか。

<回答>

国土交通省において、毎年、各都道府県や港湾管理者を対象とした「基幹統計調査「港湾調査」に関する打ち合わせ会議」を実施し、他の港湾で業務効率化等のために実施している優良事例の紹介、集計表の早期提出に関する指導等を行っています。

また、港湾管理者等の集計事務の効率化を図ることを目的に、組織体制が十分ではない港湾を対象に、国土交通省において「港湾管理者集計システム」を作成し、都道府県を通じ配布を行い、現在、甲種港湾61港、乙種港湾59港において活用されています。

なお、公表早期化への対応として、第25回統計委員会（平成21年8月）において、統計委員長より、「月報が非常に遅れるということについては、仮にデータが完全でなくても、ある程度早く情報が出ることが利用者にとっては必要だと思いますので、それに沿う形で対応していただければいいと思いますし、私の考えでは、別に欠測値に係るものを補完しなくても、この段階で回答されたものはこれだけであったということにして、その中での統計数字だけ出していただいても、それはそれでいいんじゃないかという気がします。」との発言を踏まえ、平成22年1月分の調査結果から、港勢の情報を活用するニーズに応え、提出のあった港湾の実績を順次「港別集計値」として公表しています。

以上の取り組みにより、早期に港勢の情報を把握したい利用者に対しては、「港別集計値」を活用いただくとともに、全国集計の結果を活用した実績値の活用や中期的な港勢の情報を把握したい利用者に対しては、「月報」を活用いただくことにより、利便性の向上が図られているものと考えます。

(論点「b 今回の変更内容について (a) 一次速報について」への回答)

- ① 現在の都道府県及び国土交通省における業務スケジュールや、これまでの公表実績からみて、調査計画案どおりに公表することは確実に担保されているのか。
- ② この変更について、対象となる5都府県の理解が得られることは確実か。また、5都府県を含め、これらの公表事項に具体的な利活用ニーズはあるのか。
- ③ 公表結果は、調査事項の一部にとどまるが、これらの項目を公表対象とする理由は何か。また、対象となる5港湾のウェイトは全体のどの程度を占めるのか。

<回答>

輸出入コンテナ貨物の取扱量の動向は、我が国港湾の取扱能力のみならず、コンテナで運ばれる貨物の輸出入環境を計る上で重要な指標であることから、輸出入コンテナ個数に係る数値は官民で活用されています。このため、特にコンテナ取扱貨物量の多い5都府県（東京港、横浜港、名古屋港、大阪港及び神戸港）に対し、事前の調整を行い、全ての都

府県から、「調査月翌々月20日目処で、輸出入コンテナ取扱個数を国土交通省へ速報値として提出すること」について可能との回答を得たことから、調査計画案どおりに公表することは可能であると考えます。

更に、国土交通省において実施している国際コンテナ戦略港湾政策の適時・適切な評価に活用するため、国際戦略港湾（東京港、川崎港、横浜港、大阪港及び神戸港）の輸出入コンテナ個数に係る速報値を把握したいとの新たな利活用ニーズが寄せられたことから、「川崎港」を追加することにより国際戦略港湾を一体的に把握することで、より一層の利活用が期待されます。このため、国際戦略港湾である「川崎港」とも調整を行ったところ、上記5港湾と同様に速報値の提出が可能との回答を得られたことから、利活用ニーズを踏まえ、一次速報の対象港に「川崎港」を追加したいと考えていますので、川崎港を追加することについても、ご審議頂ければと思います。

また、輸出入コンテナ個数に係る5港湾のウェイトは以下のとおりです。

表6 輸出入コンテナ個数に係る5港湾のウェイト（単位：TEU）

	輸出	輸入
全国計	9,187,261	9,206,976
5港湾計	6,950,083	7,028,383
ウェイト	75.65%	76.34%
東京港	2,074,794	2,425,506
横浜港	1,401,356	1,219,654
名古屋港	1,350,575	1,238,024
大阪港	938,287	1,111,409
神戸港	1,185,071	1,033,790
(参考)		
6港湾計	6,994,556	7,082,726
ウェイト	76.13%	76.93%
川崎港	44,473	54,343

※港湾統計年報（平成29年分）より作成

(論点「b 今回の変更内容について (b) 二次速報について」への回答)

- ① 二次速報は、「一次速報公表後、速やかに公表する」との計画案となっているが、具体的にいつ公表するのか。
- ② ①の公表予定時期は、現在の都道府県及び国土交通省における業務スケジュールや、これまでの公表実績からみて、調査計画案どおりに実施することが担保されているのか。また、対象となる5都府県の理解が得られることは確実か。

<回答>

二次速報は、一次速報公表後2ヶ月～3ヶ月程度を想定しています。

なお、5都府県に対し、事前の調整を行い了承を得ていること及び過去の集計表の提出状況(表7参照)を踏まえると、一部港湾において対応できていない月が存在するものの、直近4ヶ月においては対応できていること、各都府県からも今後は対応が可能との回答を得られたことから、一次速報公表後2ヶ月～3ヶ月程度で公表することは可能であると考えています。

表7 過去の集計表の提出状況

	平成30年 1月分	2月分	3月分	4月分	5月分	6月分	7月分	8月分	9月分	10月分	11月分	12月分
A港	30.4.25	30.5.29	30.6.27	30.7.26	30.8.16	30.9.19	30.10.18	30.11.28	30.12.20	31.1.29	31.2.20	31.3.15
B港	30.4.27	30.6.4	30.6.19	30.7.26	30.8.21	30.9.26	30.10.30	30.11.20	30.12.19	31.1.25	31.2.19	31.3.11
C港	30.4.20	30.5.25	30.6.22	30.7.23	30.8.24	30.10.1	30.10.29	30.11.30	30.12.25	31.1.28	31.2.22	31.3.22
D港	30.8.21	30.9.5	30.9.26	30.10.9	30.10.22	30.11.16	30.12.10	31.2.13	31.2.26	31.3.8	31.3.27	31.4.11
E港	30.4.17	30.5.23	30.6.29	30.7.18	30.8.13	30.9.10	30.10.31	30.11.28	30.12.19	31.1.21	31.2.1	31.3.14
F港	30.6.28	30.8.17	30.9.10	30.11.19	30.11.30	31.1.25	31.2.5	31.2.13	31.2.27	31.3.14	31.3.15	31.3.15
日数	52	36	26	40	30	56	36	13	-1	-17	-34	-50

※日数欄は、調査終了後5ヶ月末を起点として全港湾が提出完了するまでの日数

③ 公表される結果は、調査事項の一部にとどまるが、これらの項目を公表対象とする理由は何か。また、対象となる5港湾のウェイトは全体のどの程度を占めるのか。

<回答>

月報においては、①入港船舶、②海上出入貨物、③自動車航送車両台数及び④コンテナ個数を集計・公表しており、このうち③自動車航送車両台数については、他項目に比べて全体に占めるウェイトが小さいことから公表しないこととしました。

また、5港湾のウェイトは以下のとおりです。

表8 入港船舶、海上出入貨物、自動車航送車両台数
及びコンテナ個数に係る5港湾のウェイト

	入港船舶		海上出入貨物 (単位：トン)	自動車航送 車両台数 (単位：台)	コンテナ個数 (単位：TEU)
	隻数 (単位：隻)	総トン数 (単位：総トン)			
全国計	1,720,326	3,492,541,684	2,675,720,514	11,901,832	22,732,478
5港湾計	150,706	992,974,080	584,772,863	1,333,439	16,009,705
ウェイト	8.76%	28.43%	21.85%	11.2%	70.43%
東京港	23,604	174,745,700	90,780,146	150,229	5,047,874
横浜港	35,941	291,815,846	113,499,857	0	2,926,696
名古屋港	32,948	229,890,733	195,968,495	59,320	2,784,107
大阪港	23,279	110,750,837	84,663,546	588,816	2,326,845
神戸港	34,934	185,770,964	99,860,819	535,074	2,924,183

(参考)

6港湾計	173,459	1,091,893,111	669,748,146	1,333,439	16,139,003
ウェイト	10.08%	31.26%	25.03%	11.2%	71.00%
川崎港	22,753	98,919,031	84,975,283	0	129,298

※港湾統計年報（平成29年分）より作成

④ 一次速報と二次速報に、集計公表を分割することにより、国土交通省や都道府県の審査業務等が煩雑となるなどの支障はないのか。

<回答>

都道府県における一次速報及び二次速報の審査業務等について、一次速報の輸出入コンテナ個数は、現行調査に係る一連の業務の過程で作成する集計項目の速報値であること、二次速報は、従来どおりの集計表の提出であることから、業務の煩雑化等による支障はないものと考えています。また、国土交通省における一次速報及び二次速報の審査業務等についても、5港湾から提出された集計表をまとめるものであることから、業務の煩雑化等による支障はないものと考えています。

(論点「b 今回の変更内容について (c) 確報について」への回答)

- ① 確報は、「二次速報公表後、速やかに公表する」との計画案となっているが、具体的にいつ公表するのか。
- ② ①の公表予定時期は、現在の都道府県及び国土交通省における業務スケジュールや、これまでの公表実績からみて、調査計画案どおりに実施することが担保されているのか。

<回答>

確報は、二次速報公表後3ヶ月～5ヶ月程度を想定しています。

なお、過去5年間の公表実績(別紙2参照)を踏まえると、平成30年2月分月報から平成30年4月分月報の3ヶ月分について想定期間内の公表ができなかった月があるものの、一部の港湾における集計システムの一時的な不具合等によるものであったため、基本的には二次速報公表後3ヶ月から5ヶ月程度で公表できると考えています。

- ③ 一次速報・二次速報に加え、三段階の公表とすることにより、国土交通省や都道府県の審査・集計業務等が煩雑となるなどの支障はないのか。

<回答>

速報の対象港湾以外の都道府県においては、従来どおりの業務であること、速報の対象港湾においては、一次速報の輸出入コンテナ個数の速報値に係る報告業務が追加されるものの、二次速報に係る報告業務は、従来どおりの確報値の集計表のみの提出であることから、業務の煩雑化等による支障はないものと考えています。

また、国土交通省においても、一次速報及び二次速報に係る審査・集計業務等が追加されるものの速報の対象港湾の集計表をまとめるものであることから、業務の煩雑化等による支障はないものと考えています。

(論点「b 今回の変更内容について (d)」への回答)

- (d) 今回の変更は、利用者ニーズを踏まえたものとなっているか。また、どのような利活用の増進を見込んでいるのか。

<回答>

今回の変更は、「申請負担軽減対策」(平成9年2月10日閣議決定)において、「原則として、すべての指定統計の第1報の公表を可能な限り早期化し、遅くとも月次調査は60日以内、年次・周期調査は1年以内に公表する。」とされていることを踏まえ、早期に公表可能な輸出入コンテナ個数を公表するものであり、輸出入コンテナ貨物の取扱量の動向は、我が国港湾の取扱能力のみならず、コンテナで運ばれる貨物の輸出入環境を計る上で重要な指標であるため、輸出入コンテナ個数に係る速報値は、官民での活用が見込まれます。

なお、月報の利活用ニーズについては、後述します。

(論点「c 行政記録情報等の活用について」への回答)

(a) 行政記録情報やNACCSデータ等の活用は、どの程度進んでいるのか。

<回答>

平成29年10月のNACCSの更改時に、港湾統計への活用に関する同意書を船舶運航事業者等から個別に取得する方法を変更し、同意しない旨の届出をした者を除いた全ての船舶運行事業者等から同意を得たものとして扱うこととしたため、NACCSに加盟している全ての船舶運航事業者等の情報が入手できるようになりました。また、「基幹統計調査「港湾調査」に関する打ち合わせ会議」の場等を通じ、行政記録情報の更なる活用について、都道府県へ周知して参りました。

このような取組などにより、別紙4のとおり、NACCSデータを活用する港湾数は、当初の5港から9港へと着実に増加しており、貨物取扱量及びコンテナ個数とも全体に占める割合が8割を超え、また、入出港届等の行政記録情報の活用についても、貨物取扱量及び入港船舶とも全体に占める割合が8割を超えているところです。

(b) これらの情報を更に活用することにより、調査事項の代替や公表の早期化を図る余地はないのか。

<回答>

行政記録情報及びNACCSデータの活用については、調査事項の代替を図ることにより、報告者の負担軽減並びに集計表を作成するために必要な情報を収集する都道府県及び調査員の業務負担の軽減を主たる目的としておりますが、行政記録情報及びNACCSデータを集計可能なデータに加工するために時間を要するため、当該情報を活用することにより公表の早期化が見込まれるものではありません。

しかし、業務負担の軽減が図られることにより、その結果、公表の早期化に繋がる可能性もあることから、各港湾の特性に応じた集計業務の最適化を図ることができるよう、引き続きこれらの情報の更なる活用について、「基幹統計調査「港湾調査」に関する打ち合わせ会議」の場等を通じ、都道府県へ周知して参ります。

(論点「d 利活用への影響、更なる見直しの余地について」への回答)

(a) 国土交通省及び都道府県は、月報の結果を具体的にどのような施策等に活用しているのか。公表の遅延が常態化する中、その利活用に支障は生じていないのか。

<回答>

港湾調査の月報は、季節変動等による港湾取扱貨物量等を適時的に把握することにより、物流状況の変化等を把握し、今後の港湾整備のみならず、港湾の調査・管理・運営においても重要な指標として活用されています。

主な活用事例は以下のとおりです。

- ① 大規模災害の発生時における港湾を取り巻く状況の変化、特に被災地に近い港湾における入港船舶量や取扱貨物量の災害前後での変動、背後地の被災状況、復旧・復興の進捗状況を把握するための資料として、月次データが活用されています。
- ② 国土交通省において、新たな輸出成長分野として見込まれる農水産物の輸出増加に対応するため、輸出力強化に資する港湾施設の整備を進めており、港湾施設の整備を進める上で策定される港湾計画の検討にあたって、港湾毎の取扱貨物量の季節変動を把握するため、月次データが活用されています。
- ③ 航路・岸壁の整備や施設配置の変更によって港湾の取扱貨物量は大きく変化するため、岸壁の整備や施設配置の変更に伴う前後の精緻な変化を把握するため、月次データが活用されています。
- ④ 都道府県においては、他港との比較や、特定の時期に限定した過年度比較を実施して、ポートセールスを行うための資料として、月次データが活用されています。

これらの活用にあたっては、月報を早期に公表することが重要であると考えていますが、早期に港勢の情報を把握したい利用者に対しては、「港別集計値」を活用いただくとともに、全国集計の結果を活用した実績値の活用や中期的な港勢の情報を把握したい利用者に対しては、「月報」を活用いただくことにより、利活用には影響はないものと考えています。

(b) 利活用に支障が生じている場合、調査事項を見直すことや、甲種港湾のうち、一次速報・二次速報の対象となる5港湾のみを月報の対象とするなどして、公表の早期化を図ることは考えられないのか。また、利活用に支障が生じていない場合、月報の公表を取り止め、年報の中で月別の調査結果を公表する等の対応は考えられないか。

<回答>

月報の公表が大幅に遅延していることについては、早期に港勢の情報を把握したい利用者に対しては、「港別集計値」を活用いただくとともに、全国集計の結果を活用した実績値の活用や中期的な港勢の情報を把握したい利用者に対しては、「月報」を活用いただくことにより、利活用には影響はないものと考えています。

また、公表が大幅に遅延しているとはいえ、港湾の全国値として月報を公表することについては、①入港船舶、②海上出入貨物、③自動車航送車両台数及び④コンテナ個数の項目毎に港湾の特性があり、我が国全体としての港湾の実態を明らかにする必要があることから、主要港のみを公表することについては、考えておりません。

なお、仮に年報の中で月別の調査結果を公表とした場合、月々の実績を把握するためには、集計表を作成する都道府県にとって、業務の定型化が図られず業務が膨大となること、また、毎月提供される行政記録情報やNACCSデータをまとめて年間処理すると業務が煩雑となること等から、年報の集計表の提出が更に遅延することが想定されます。

さらに、年報内のみで月別を公表することとすると、月別の調査結果の公表が調査終了後最大23ヶ月後となり、港勢の情報の利活用に支障が生じます。

以上のことから、現行どおり、毎月調査を実施し公表する必要があります。

〔(3) 集計事項の追加〕の論点への回答)

a 今回、集計事項の追加を行う理由、必要性は何か。追加した集計事項は、港湾行政等において、どのような利活用が見込まれるのか。

<回答>

貨物形態別集計については、現行、数値のみ公表している貨物形態（コンテナ・シャーシ・その他）について、学識経験者から挙げられたコンテナ比率の公表に係るニーズを踏まえ、都道府県から提出される既存の集計表を活用し、品種別・貨物形態別の数値及び比率を公表するものです。

また、港湾行政において、品種別・輸送形態別の貨物の構成比を把握することにより、その動向に対応した港湾機能の拡充や港湾計画の見直し等への活用が見込まれます。

航路別集計については、港湾に係る情勢把握、展望等の詳細分析に必要であるとのニーズ及び基本計画策定時の議論を踏まえ、公表するものです。

また、国土交通省において、「港湾の中長期政策『PORT2030』」（平成30年7月、交通政策審議会の答申を踏まえ公表）の中で「グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築」を主要施策の一つとして掲げており、我が国と欧米の主要市場を結ぶ長距離基幹航路の維持・拡大を図る他、成長著しい東南アジア地域へのシャトル航路を重要な航路と位置付け、国内主要港から東南アジア地域への直航サービスの強化を目指しています。これら方面別にターゲットを設定した港湾政策の検討・評価等において、航路別の入港船舶数や貨物量の把握は、方面別の入港実績や貨物量の変化を分析する上で、非常に有用なデータとして活用することを考えています。

b 集計事項を追加することによる公表への影響（遅延等）はないか。

<回答>

「貨物形態別」については、都道府県から提出される集計表に既に設けられている事項であり、現行においても内容審査を行っていることから、新たな業務が発生するものではないため、公表への影響（遅延等）はないと考えています。

「航路別集計」については、公表を予定している国際戦略港湾（5港湾）において、新たに集計表（航路別）を作成・提出する必要がありますが、現在においてもそれぞれの港湾において集計を行っているため新たな事務負担は小さいこと、また、国土交通省においても審査業務の追加が発生するものの、5港湾分のみの内容審査であるため新たな事務負担は小さいことから、公表への影響（遅延等）はないと考えています。

c 今回追加した集計事項のほかに、更なる集計事項の追加の余地はないか。

<回答>

現時点においてニーズは挙げられていませんが、ニーズが挙げられた際には、実現可能性の検討（都道府県との調整等）を行い、集計事項の充実を検討して参りたいと思います。

d 現在の集計事項で利活用が低調な事項や、結果精度的に問題のある事項はないのか。
ある場合、それらの集計事項を削減することや調査事項自体を縮減することにより、業務の効率化や報告者負担の軽減を図る余地はないのか。

<回答>

現時点においては、いずれの調査事項・集計事項も、港湾の実態を明らかにするためには必要であり、利活用が低調な事項等はありません。

(「(4) 報告者数の見直し」の論点への回答)

a 甲種港湾、乙種港湾及び調査対象外港湾をそれぞれどのような考え方、経緯等により区分しているのか。また、調査対象港湾は、別途、告示等により、一般にも周知されているのか。

<回答>

昭和26年調査分から、海上運送網の拠点として位置付けられる重要性の高い港湾とそれ以外の港湾とを区分し効率的に調査を実施する観点から、甲種港湾を毎月調査、乙種港湾を年間調査として区分しました。

昭和45年調査分からは、港湾統計の精度向上・充実の観点から、甲種港湾に区分する選定基準に港湾法に基づく基準（重要港湾、地方港湾等の別）に加え、地方港湾への補助事業や交付金算定に資するため、入港船舶数や取扱貨物量による区分を設け、甲種港湾の対象範囲を特定重要港湾、重要港湾及び一定規模以上の地方港湾としました。

昭和58年調査分からは、内国貿易貨物の取扱量の増加から甲種港湾の地方港湾の取扱貨物量の見直し（10万ト→50万ト）や、乙種港湾で、最近3ヶ年で入港実績のない港湾を調査対象外港湾とする見直しを、その後は、自然災害等により基準を満たさなくなった港湾に対する特例措置等、報告者の負担軽減の観点、港湾をとりまく趨勢や統計の継続性を考慮した見直しを行いつつ、現在の「港湾調査対象港湾基準」（次頁）に至っています。

その後は、当該選定基準に基づき、平成11年と平成21年に調査対象港湾の変更手続きを行いました。平成21年に承認変更を行った際に、「諮問第19号の答申 港湾調査の指定の変更及び港湾調査の変更について」（平成21年8月24日付府統委第64号）における今後の課題として、「調査対象港湾については、我が国港湾の利用実態をより適切にとらえる観点から、今後、5年程度の周期で定期的に見直しを行う必要がある。」と指摘されたことから、以降、5年周期で見直しを行っているところです。なお、調査対象港湾は、港湾調査規則（昭和26年運輸省令第13号）の別表として定めており、現在の調査対象港湾は、官報（平成26年11月7日付号外第246号）において周知しています。

港湾調査対象港湾基準

1. 甲種港湾

甲種港湾とは、次の基準の(1)～(3)のいずれかに該当する港湾。

(1) 港湾法(昭和25年法律第218号)第2条第2項に定める国際戦略港湾、国際拠点港湾、及び重要港湾。

(2) 外国貿易港湾

外国貿易港湾とは、最近5箇年間継続して毎年外国貿易船の入港実績が1隻以上あり、かつ、外国貿易貨物の取扱実績が1万トン以上ある港湾又は、最近3箇年間継続して毎年外国貿易船の入港実績が1隻以上あり、かつ、外国貿易貨物の取扱実績が2万トン以上ある港湾。

(3) 内国貿易港湾

内国貿易港湾とは、最近3箇年間継続して毎年内国貿易船(鉄道連絡船及び自動車航送船を除く。)の入港実績が50万総トン(G/T)以上あり、かつ、内国貿易貨物(鉄道連絡船及び自動車航送船を除く。)の取扱実績が50万トン以上ある港湾。

2. 乙種港湾

乙種港湾とは、港湾管理者が設立されている港湾で、最近3箇年間継続して毎年5総トン(G/T)以上の入港実績が1隻以上ある甲種港湾以外の港湾又は貨物取扱量が50トン以上ある甲種港湾以外の港湾。

3. 特例

自然災害等で利用が低下し甲種港湾及び乙種港湾の基準に該当しない港湾で、引き続き港湾調査を実施することが適当であると判断される港湾は、上記1.、2.によらず特段の措置を講ずることとする。

上記、「1. 甲種港湾 (1) 港湾法(昭和25年法律第218号)第2条第2項に定める国際戦略港湾、国際拠点港湾、及び重要港湾。」は、以下のとおり規定されている。

国際戦略港湾：長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であつて、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾

国際拠点港湾：国際戦略港湾以外の港湾であつて、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾

重要港湾：国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であつて、海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾

b 甲種港湾、乙種港湾の選定基準に沿って、適宜（例えば毎年）、調査対象港湾を入れ替えることは可能と考えられるが、現行の5年程度で入替えを行う理由（メリット・必要性）は何か。また、今回変更される港湾は、どのように選定基準に合致しているのか。

<回答>

調査結果の利活用面としては、取扱量の多い港湾について月次で把握することは港湾行政の基礎資料として有用性が高まる一方、毎年調査対象港湾を変更することは、都道府県及び港湾管理者にとって、業務が定型化せず多くの負担となること、また、港別の実績の把握を主眼とするのであれば、毎年見直しを行うのも1案ではあると考えられますが、港湾統計全体としての連続性が保たれないことから、5年周期で見直しを行っています。

今回変更する港湾についての変更理由は別紙5のとおりです。

c 近年の甲種港湾、乙種港湾及び調査対象外港湾の数の推移は、どのようになっているのか。

また、調査対象外となっている港湾の実態等を把握しなくても、港湾の開発、利用及び管理に係る基礎資料として支障は生じないのか。

<回答>

調査対象港湾数及び調査対象外港湾数の推移は以下のとおりです。

表9 調査対象港湾数及び調査対象外港湾数の推移

	合計	甲種港湾	乙種港湾	調査対象外港湾
平成17年（2005年）～	1,081	172	642	267
平成22年（2010年）～	997	160	557	280
平成27年（2015年）～	933	161	533	239
令和2年（2020年）～	933	166	512	255

※令和2年における合計は平成30年（2018年）4月1日現在

なお、調査対象外港湾の実態の把握については、乙種港湾の基準に満たない入港実績や貨物取扱実績がほとんどない港湾が調査対象外港湾となっており、国土交通省として港湾の開発等に係る基礎資料としての支障は生じません。

d 調査計画の見直しの前後では、甲種港湾、乙種港湾の全体の結果に断層が生じることになるが、港湾行政における利活用・有用性や統計の継続性を確保する等の観点から、問題はないのか。

<回答>

本調査は、港湾の入港船舶数や貨物取扱量等の実態を把握し、港湾の開発、利用及び管理に資することを目的に調査が行われており、当該実績のほとんどない港湾を対象外とする等の変更により利用上の支障が生じることはなく、最新の実績に沿って調査対象を変更したことで有用性は高まるものと考えています。

また、対象港湾が変更されても、ある程度の貨物取扱量等の実績がある港湾の全てを対象とすることに変わりはないため、我が国全体の実績把握の継続性は確保されていると考えます。

e 告示等により、調査対象港湾の透明性を確保する措置が講じられている場合、調査計画には、選定の基準及び概数のみを記載するなどして、機動的な見直しを可能とすることによる支障等はあるのか。

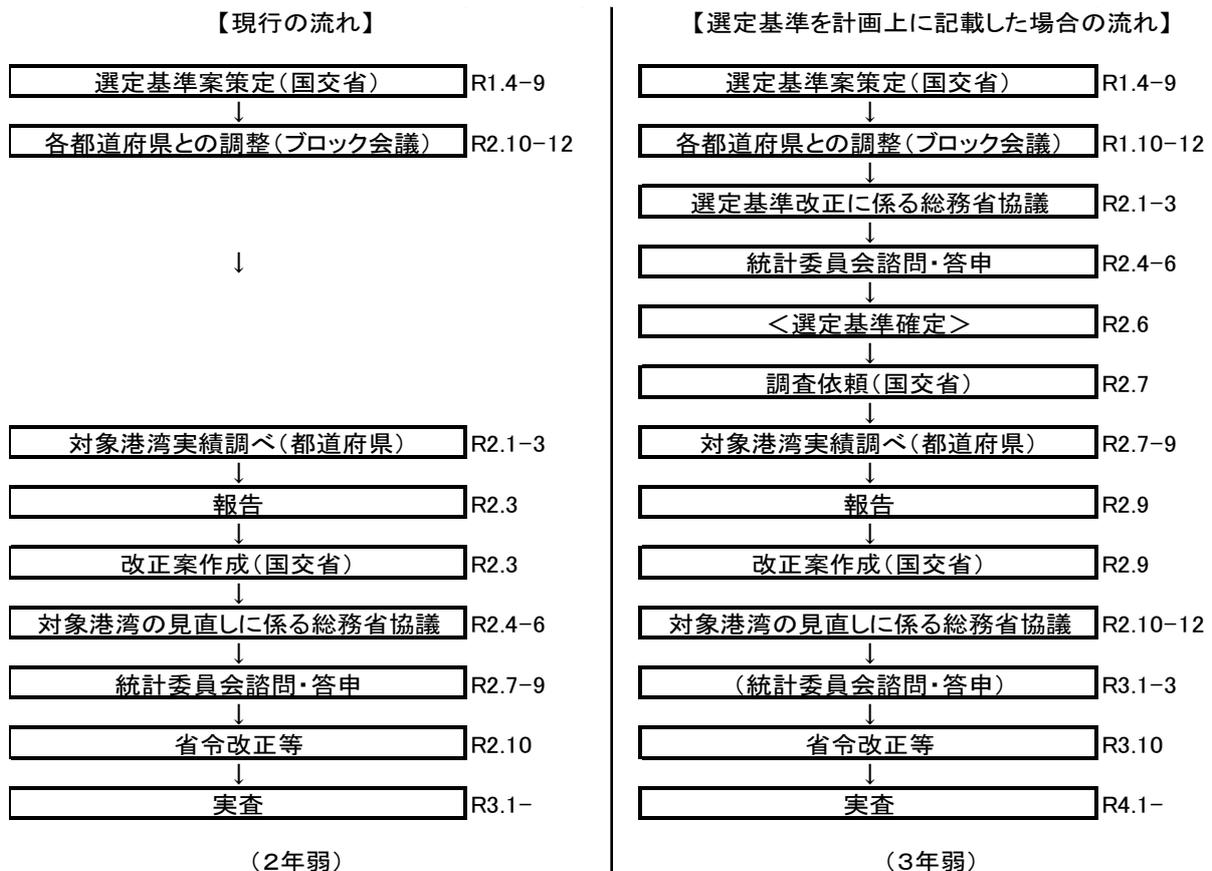
<回答>

調査計画上の対象港湾数を概数で記載することについては、より機動的な見直しが可能となり、概数にすることによる支障は生じないものと考えます。

ただし、調査計画上に選定基準を記載することについては、現行、選定基準の改定に係る各都道府県との調整と改定選定基準に基づく調査対象港湾の実績調べを同一年度中に実施することにより、改正後の調査対象港湾による調査が翌々年1月から可能となります。

しかし、調査計画上に選定基準を盛り込んだ場合、以下表10のとおり、選定基準の改定に係る各都道府県との調整を実施した上で、調査計画の改定に係る承認手続きを経て、改めて各都道府県が当該選定基準に基づく調査対象港湾の実績調べを行うこととなるため、改正後の調査対象港湾による調査を翌々年1月から行うことができなくなることから、港湾の情勢の変化に伴う対象港湾の見直しを迅速に対応することが困難になると考えます。

表 10 対象港湾の見直しの流れ



2 公的統計の整備に関する基本的な計画（平成30年3月6日閣議決定）等の指摘への対応状況について

3 その他、確認事項

〔(1) 基幹統計としての要件の適合性〕の論点への回答)

a 本基幹統計の利活用実態は、どのようになっているか（e-Stat等のアクセス件数、二次利用申請件数等）。

<回答>

港湾統計の主な利活用は以下のとおりです。

- ・港湾計画や社会資本整備重点計画、特定港湾施設整備事業基本計画等における将来貨物量の推計等の基礎資料
- ・各年度港湾整備事業予算要求における貨物量関連説明資料
- ・公共投資（港湾インフラ整備）の経済効果、適正投資分析のための基礎資料
- ・産業連関表における水運施設管理の生産額等の推計に係る資料

過去5年間におけるe-Statへのアクセス件数、二次利用申請件数は以下のとおりであり、二次利用においては、国土交通省で永年保存している集計表のうち海上出入貨物取扱量を提供し、将来交通需要推計や地域別の詳細な取扱量の把握のために活用されています。

また、一般紙、業界紙、研究論文等への引用件数は163件（平成25年から平成29年）です。

表11 e-Statへのアクセス件数及び二次利用の申請件数

	e-Statへのアクセス件数	二次利用の申請件数
平成26年度	19,343件	0件
平成27年度	16,250件	1件
平成28年度	16,117件	1件
平成29年度	7,800件	1件
平成30年度	12,245件	1件

※「e-Statへのアクセス件数」は、政府統計共同利用システムの利用実績より作成

b 国際比較の観点から、本基幹統計は、どのように利活用されているのか。また、国際的な動向を踏まえ、本統計の改善の余地を検討する必要はないのか。

<回答>

国際比較については、全てを把握しておりませんが、官民様々な資料で利用されており、例えば、Lloyds ListのContainer Top 100（英国のIHS社作成）等における我が国の港湾の数値は、港湾統計が用いられており、国土交通省において国際比較を行う場合等に活用しています。また、今後の港湾を取り巻く動向を踏まえ、本統計の改善の余地を検討する必要性（ニーズ）が挙げられた場合には、国土交通省の港湾行政部門とも緊密に連携を図りながら、改善を検討して参りたいと考えます。

(「(2) 調査票情報の保存管理・二次利用等の状況」の論点への回答)

a 国土交通省においては、調査票の個票データを一切保存していないのか。同データを都道府県が保存している場合、その保存状況等を国土交通省は把握し、どのような指導を行っているのか。

<回答>

調査票の個票データは、法定受託事務として都道府県が保存することとなっており、国土交通省においては、調査票の個票データは保存していません。

詳細な保存状況については把握していませんが、調査票の保存期間については、港湾調査規則及び調査計画において、都道府県での保存期間を2年と定めており、都道府県に配布している「港湾調査の手引き」において、周知を図っています。

b 国土交通省において、調査票の個票データを保存せず、集計表のみを永年保存している場合、その理由は何か。

<回答>

電磁的な調査票情報の永年保存は調査票データの容量上困難であるため、平成21年の調査計画変更時に、二次利用の観点から、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することとし、「第8回サービス統計・企業統計部会」において、妥当とされたところです。

また、答申（平成21年8月24日付府統委第64号「諮問第19号の答申 港湾調査の指定の変更及び港湾調査の変更について」）においても、妥当とされたため、集計表のみを永年保存としています。

諮問第19号の答申

港湾調査の指定の変更及び港湾調査の変更について（抄）

2 港湾調査の内容の変更

(1) 承認の適否

統計法第10条各号の要件に適合しているため、変更を承認して差し支えない。

(2) 理由

エ 電磁的記録の保存期間

都道府県知事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については、保存期間を2年間から永年に変更する計画であり、これについては、統計法第8条第3項に基づく基幹統計に関する情報の長期的かつ体系的な保存等に資するものであることから、適当である。

調査票の個票データの永年保存について整理すると、都道府県において調査票情報の永年保存を行おうとする場合は、①行政文書保存期間の関係（上限が30年等）、②業務の増加（調査票が紙しか存在しない場合の電子化等）、③費用の増加（各港湾において独自システムを構築している場合等の改修費用）等といった課題が挙げられ、都道府県における調査票情報の永年保存は困難であると考えています。また、国土交通省における集中的な保存については、①調査票情報の授受の困難性（規模の大きい港湾では1年間でデータ容量が36GBにもものぼるため、授受が容易に行えない）、②費用の増加（各港湾において独自システムを構築しており、外部出力機能を有していない場合は、それらシステム全てで改修が必要となる）、③業務の増加（①、②に加え、上記のとおり調査票が紙しか存在しない場合の送付及び受付並びに電子化）等といった課題が挙げられ、直ちに行うことは困難であると考えています。

ただし、都道府県で保存している調査票情報については、保存期間が満了となるものについて、保存期間の延長手続きをとるよう通知したところですが、引き続き、調査票情報（電磁的記録）の永年保存に関する取扱いについて、更なる実態把握を行い、都道府県と調整・検討して参りたいと考えています。

c 調査票の個票データの二次利用やオーダーメイド集計の要望があった場合、国土交通省はどのように対応しているのか。

<回答>

調査票の個票データの二次利用について申出があった場合には、国土交通省から該当の都道府県に対し提供の可否を確認したうえで、調査票の個票データを授受し、国土交通省から提供を行うこととしています。

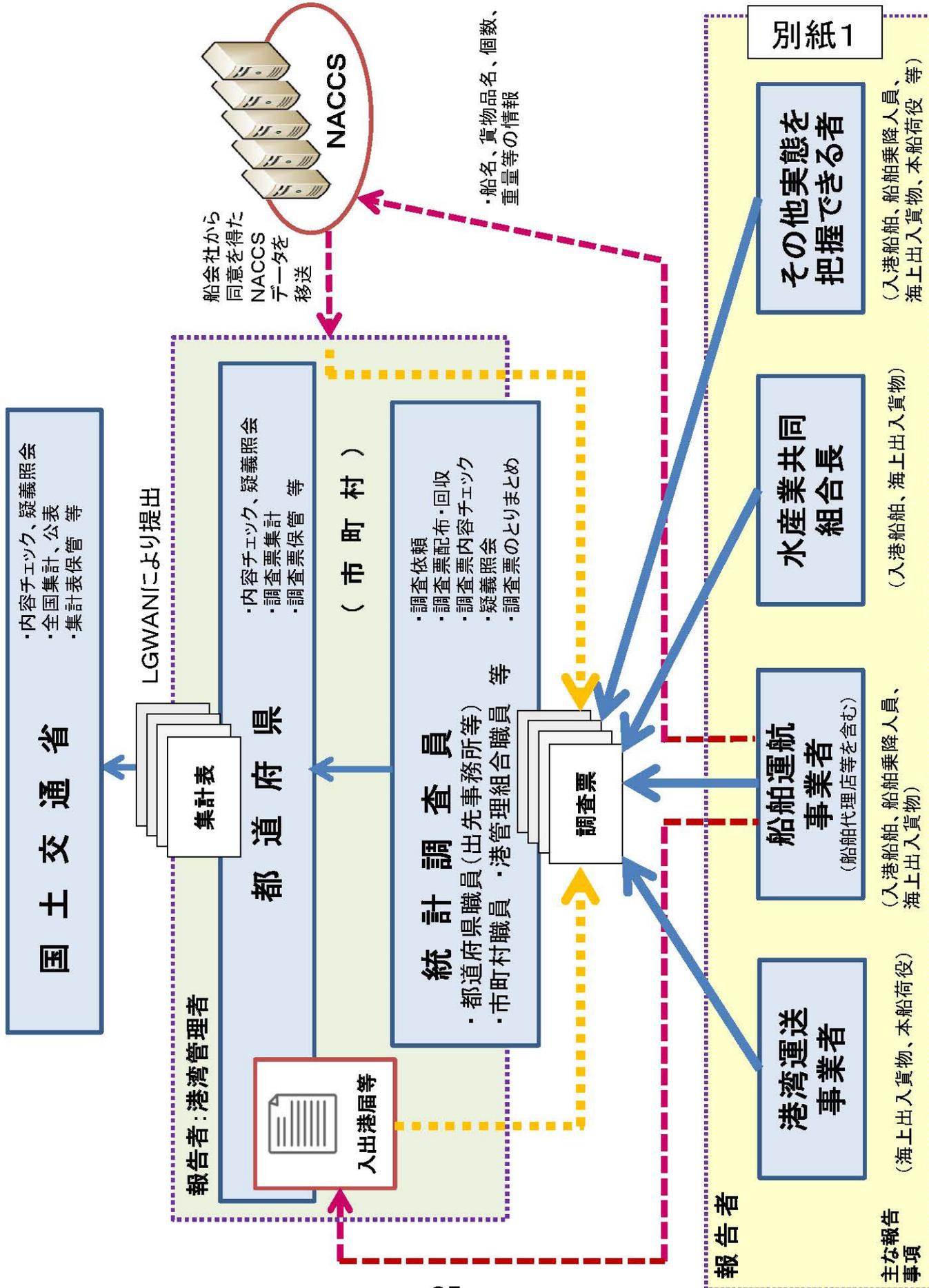
d 国土交通省において、再集計の必要が生じた場合、どのように対応しているのか。

<回答>

調査票情報の保存期間を超える期間分の再集計が必要になった場合には、国土交通省が永年保存している集計表の数値を修正することで対応できると考えています。

本調査は全数調査による実績値の積上げ数値であり、復元するための乗率等は要していないため、報告者から数値の訂正報告があった場合、都道府県に集計表の再提出を求め、当該港湾から提出された集計表から該当する集計表データの数値を訂正することにより対応可能であると考えています。

港湾調査の実施体系



直近5年間に於ける月報及び年報の公表実績

	H25.1月報	H25.2月報	H25.3月報	H25.4月報	H25.5月報	H25.6月報	H25.7月報	H25.8月報	H25.9月報	H25.10月報	H25.11月報	H25.12月報	H25年報
公表期日	H25.3月末	H25.4月末	H25.5月末	H25.6月末	H25.7月末	H25.8月末	H25.9月末	H25.10月末	H25.11月末	H25.12月末	H26.1月末	H26.2月末	H26.12月末
公表日	H25.10.30	H25.10.30	H26.1.24	H26.1.24	H26.4.18	H26.4.18	H26.5.30	H26.5.30	H26.7.2	H26.7.2	H26.7.28	H26.7.28	H27.1.29
遅延日数	7ヶ月	6ヶ月	8ヶ月	7ヶ月	9ヶ月	8ヶ月	8ヶ月	7ヶ月	8ヶ月	7ヶ月	6ヶ月	5ヶ月	1ヶ月

	H26.1月報	H26.2月報	H26.3月報	H26.4月報	H26.5月報	H26.6月報	H26.7月報	H26.8月報	H26.9月報	H26.10月報	H26.11月報	H26.12月報	H26年報
公表期日	H26.3月末	H26.4月末	H26.5月末	H26.6月末	H26.7月末	H26.8月末	H26.9月末	H26.10月末	H26.11月末	H26.12月末	H27.1月末	H27.2月末	H27.12月末
公表日	H26.10.17	H26.10.17	H26.12.10	H26.12.10	H27.2.27	H27.2.27	H27.3.31	H27.3.31	H27.5.19	H27.5.19	H27.6.3	H27.6.9	H28.3.3
遅延日数	7ヶ月	6ヶ月	7ヶ月	6ヶ月	7ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	5ヶ月	6ヶ月	5ヶ月	5ヶ月	4ヶ月	3ヶ月

	H27.1月報	H27.2月報	H27.3月報	H27.4月報	H27.5月報	H27.6月報	H27.7月報	H27.8月報	H27.9月報	H27.10月報	H27.11月報	H27.12月報	H27年報
公表期日	H27.3月末	H27.4月末	H27.5月末	H27.6月末	H27.7月末	H27.8月末	H27.9月末	H27.10月末	H27.11月末	H27.12月末	H28.1月末	H28.2月末	H28.12月末
公表日	H27.11.13	H27.12.8	H28.1.5	H28.1.27	H28.2.9	H28.2.23	H28.3.28	H28.3.28	H28.5.2	H28.5.2	H28.5.30	H28.5.30	H28.12.26
遅延日数	8ヶ月	8ヶ月	8ヶ月	7ヶ月	7ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	5ヶ月	6ヶ月	5ヶ月	4ヶ月	3ヶ月	-

	H28.1月報	H28.2月報	H28.3月報	H28.4月報	H28.5月報	H28.6月報	H28.7月報	H28.8月報	H28.9月報	H28.10月報	H28.11月報	H28.12月報	H28年報
公表期日	H28.3月末	H28.4月末	H28.5月末	H28.6月末	H28.7月末	H28.8月末	H28.9月末	H28.10月末	H28.11月末	H28.12月末	H29.1月末	H29.2月末	H29.12月末
公表日	H28.11.9	H28.12.2	H28.12.21	H29.1.23	H29.2.3	H29.2.17	H29.2.28	H29.3.21	H29.3.30	H29.5.10	H29.5.19	H29.5.19	H30.1.22
遅延日数	8ヶ月	8ヶ月	7ヶ月	7ヶ月	7ヶ月	6ヶ月	5ヶ月	5ヶ月	4ヶ月	5ヶ月	4ヶ月	3ヶ月	1ヶ月

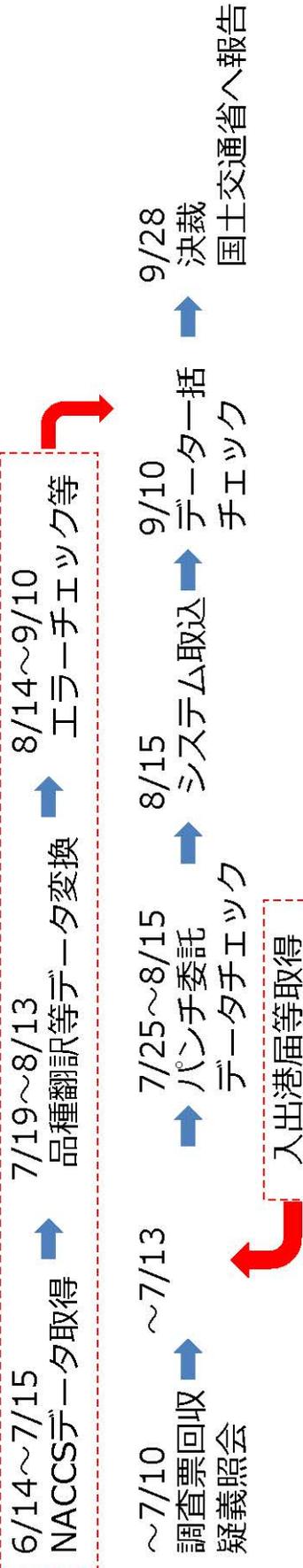
	H29.1月報	H29.2月報	H29.3月報	H29.4月報	H29.5月報	H29.6月報	H29.7月報	H29.8月報	H29.9月報	H29.10月報	H29.11月報	H29.12月報	H29年報
公表期日	H29.3月末	H29.4月末	H29.5月末	H29.6月末	H29.7月末	H29.8月末	H29.9月末	H29.10月末	H29.11月末	H29.12月末	H30.1月末	H30.2月末	H30.12月末
公表日	H29.10.31	H29.12.8	H29.12.13	H30.2.1	H30.2.2	H30.2.27	H30.3.23	H30.5.7	H30.5.28	H30.6.18	H30.7.12	H30.7.24	H31.2.5
遅延日数	7ヶ月	8ヶ月	7ヶ月	8ヶ月	7ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	7ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	5ヶ月	2ヶ月

	H30.1月報	H30.2月報	H30.3月報	H30.4月報	H30.5月報	H30.6月報	H30.7月報	H30.8月報	H30.9月報	H30.10月報	H30.11月報	H30.12月報	H30年報
公表期日	H30.3月末	H30.4月末	H30.5月末	H30.6月末	H30.7月末	H30.8月末	H30.9月末	H30.10月末	H30.11月末	H30.12月末	H31.1月末	H31.2月末	H31.12月末
公表日	H30.11.16	H31.1.28	H31.2.4	H31.3.12	H31.3.29	H31.12.26							
遅延日数	8ヶ月	9ヶ月	9ヶ月	9ヶ月	8ヶ月	7ヶ月	7ヶ月	7ヶ月	7ヶ月	7ヶ月	6ヶ月	5ヶ月	2ヶ月

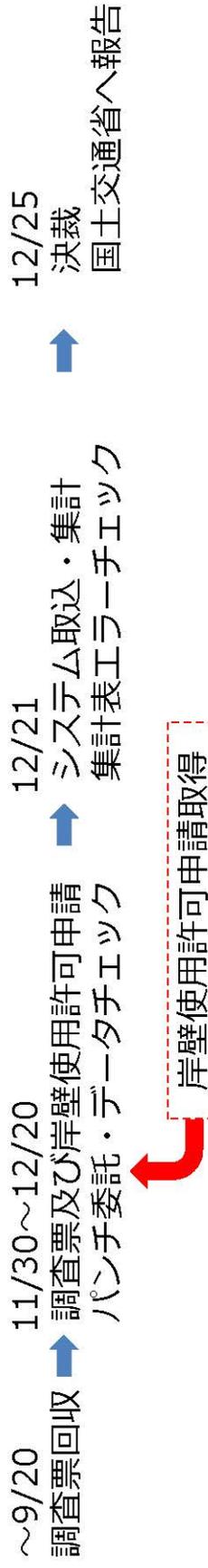
別添2

港湾調査の実施体系（平成30年6月調査分による例示）

① 調査票、NACCSデータ及び行政記録情報を活用する場合の実施体系



② 調査票及び行政記録情報を活用する場合の実施体系



③ 調査票情報のみを活用する場合の実施体系



別紙3

NACCSデータ及び入出港届等行政記録情報の活用状況

NACCSデータ活用港湾数等

5 港（平成21年末時点）

貨物取扱量 205,552千トン（全体の78.4%）
コンテナ個数 13,978TEU（全体の76.0%）

↳ 7 港（平成29年末時点） → 9 港（平成31年1月末時点）

貨物取扱量 214,601千トン（全体の81.9%） → 218,303千トン（全体の83.3%）

コンテナ個数 14,551千TEU（全体の79.1%） → 14,936千TEU（全体の81.2%）

※港湾統計年報（平成29年分）より（外貿コンテナ貨物）

入出港届等活用港湾数等

「入出港届」、「係留施設使用許可申請書」、「積荷目録（マニフェスト）」の活用状況について平成30年11月時点（港湾管理者へのアンケート）、大宗の港湾において行政記録情報を活用

表1 入出港届がある港湾中の活用状況

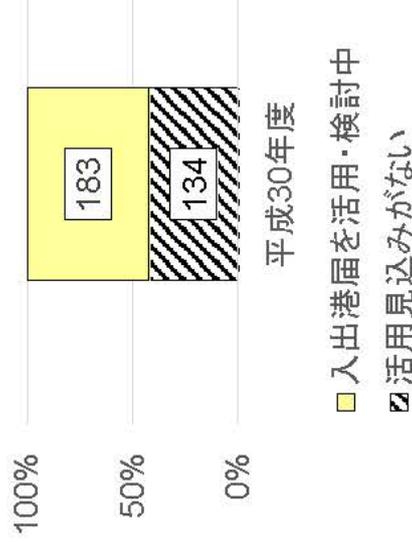


表2 全港湾中の行政記録情報活用状況



別紙4

港格変更理由

乙種港湾から甲種港湾に変更（6港）

都道府県名	港湾名	改正理由
愛知県	常滑港	最近3箇年において、内国貿易に係る入港実績が923,392～950,028総トン(G/T)、貨物取扱実績が534,568～583,505トンの間でそれぞれ推移しており、甲種港湾の基準の「(3)内国貿易港湾」の「最近3箇年継続して毎年内国貿易船(鉄道連絡船及び自動車航送船を除く。)の入港実績が50万総トン(G/T)以上あり、かつ、内国貿易貨物(鉄道連絡船及び自動車航送船を除く。)の取扱実績が50万トン以上ある港湾」の基準を満たすことから、乙種港湾から甲種港湾に変更
兵庫県	相生港	最近5箇年において、外国貿易に係る入港実績が35～78隻、貨物取扱実績が15,286～33,187トンの間でそれぞれ推移しており、甲種港湾の基準の「(2)外国貿易港湾」の「最近5箇年間継続して毎年外国貿易船の入港実績が1隻以上あり、かつ、外国貿易貨物の取扱実績が1万トン以上ある港湾」の基準を満たすことから、乙種港湾から甲種港湾に変更
広島県	安芸津港	最近5箇年において、外国貿易に係る入港実績が8～13隻、貨物取扱実績が10,114～11,275トンの間でそれぞれ推移しており、甲種港湾の基準の「(2)外国貿易港湾」の「最近5箇年間継続して毎年外国貿易船の入港実績が1隻以上あり、かつ、外国貿易貨物の取扱実績が1万トン以上ある港湾」の基準を満たすことから、乙種港湾から甲種港湾に変更
広島県	吉悪港	最近5箇年において、外国貿易に係る入港実績が49～61隻、貨物取扱実績が75,700～107,775トンの間でそれぞれ推移しており、甲種港湾の基準の「(2)外国貿易港湾」の「最近5箇年間継続して毎年外国貿易船の入港実績が1隻以上あり、かつ、外国貿易貨物の取扱実績が1万トン以上ある港湾」の基準を満たすことから、乙種港湾から甲種港湾に変更
福岡県	宇島港	最近5箇年において、外国貿易に係る入港実績が15～194隻、貨物取扱実績が59,698～762,687トンの間でそれぞれ推移しており、甲種港湾の基準の「(2)外国貿易港湾」の「最近5箇年間継続して毎年外国貿易船の入港実績が1隻以上あり、かつ、外国貿易貨物の取扱実績が1万トン以上ある港湾」の基準を満たすことから、乙種港湾から甲種港湾に変更
長崎県	肥前大島港	最近3箇年において、内国貿易に係る入港実績が740,880～790,660総トン(G/T)、貨物取扱実績が588,506～633,524トンの間でそれぞれ推移しており、甲種港湾の基準の「(3)内国貿易港湾」の「最近3箇年継続して毎年内国貿易船(鉄道連絡船及び自動車航送船を除く。)の入港実績が50万総トン(G/T)以上あり、かつ、内国貿易貨物(鉄道連絡船及び自動車航送船を除く。)の取扱実績が50万トン以上ある港湾」の基準を満たすことから、乙種港湾から甲種港湾に変更

甲種港湾から乙種港湾に変更（1港）

都道府県名	港湾名	改正理由
北海道	白老港	最近5箇年において、2014～2015年の外国貿易に係る貨物取扱実績が0トンとなり、甲種港湾の「(2)外国貿易港湾」の「外国貿易貨物の取扱実績が1万トン以上ある港湾」の基準及び最近3箇年において、2014～2016年の内国貿易に係る入港実績が409,988～474,498総トン(G/T)で推移しており、甲種港湾の「(3)内国貿易港湾」の「最近3箇年継続して毎年内国貿易船(鉄道連絡船及び自動車航送船を除く。)の入港実績が50万総トン(G/T)以上の基準を満たさなくなったが、最近3箇年継続して、入港船舶及び貨物取扱量ともに、乙種港湾の基準を満たしているため、甲種港湾から乙種港湾に変更

乙種港湾から調査対象外に変更（17港）

都道府県名	港湾名	改 正 理 由
茨城県	河原子港	最近3箇年継続して、5総トン(G/T)以上の入港実績及び50トン以上の貨物取扱実績がないことから、乙種港湾の基準を満たさなくなったため、乙種港湾から調査対象外に変更
愛知県	福江港	2016年の5総トン(G/T)以上の入港実績がないこと、また、2014～2016年の貨物取扱実績も7～10トンの間で推移していることから、乙種港湾の「最近3箇年継続して毎年5総トン(G/T)以上の入港実績が1隻以上の入港実績又は貨物取扱量が50トン以上ある甲種港湾以外の港湾」の基準を満たさなくなったため、乙種港湾から調査対象外に変更
愛知県	泉港	最近3箇年継続して、5総トン(G/T)以上の入港実績及び50トン以上の貨物取扱実績がないことから、乙種港湾の基準を満たさなくなったため、乙種港湾から調査対象外に変更
島根県	田儀港	2015年の5総トン(G/T)以上の入港実績及び貨物取扱実績がないことから、乙種港湾の「最近3箇年継続して毎年5総トン(G/T)以上の入港実績が1隻以上の入港実績又は貨物取扱量が50トン以上ある甲種港湾以外の港湾」の基準を満たさなくなったため、乙種港湾から調査対象外に変更
岡山県	玉津港	最近3箇年継続して、5総トン(G/T)以上の入港実績及び50トン以上の貨物取扱実績がないことから、乙種港湾の基準を満たさなくなったため、乙種港湾から調査対象外に変更
岡山県	大飛島港	最近3箇年継続して、5総トン(G/T)以上の入港実績及び50トン以上の貨物取扱実績がないことから、乙種港湾の基準を満たさなくなったため、乙種港湾から調査対象外に変更
広島県	大須港	最近3箇年継続して、5総トン(G/T)以上の入港実績及び50トン以上の貨物取扱実績がないことから、乙種港湾の基準を満たさなくなったため、乙種港湾から調査対象外に変更
山口県	青江港	最近3箇年継続して、5総トン(G/T)以上の入港実績及び50トン以上の貨物取扱実績がないことから、乙種港湾の基準を満たさなくなったため、乙種港湾から調査対象外に変更
山口県	安下庄港	最近3箇年継続して、5総トン(G/T)以上の入港実績及び50トン以上の貨物取扱実績がないことから、乙種港湾の基準を満たさなくなったため、乙種港湾から調査対象外に変更
愛媛県	熊口港	2015及び2016年の5総トン(G/T)以上の入港実績がないこと、また、2014～2016年の貨物取扱実績がないことから、乙種港湾の「最近3箇年継続して毎年5総トン(G/T)以上の入港実績が1隻以上の入港実績又は貨物取扱量が50トン以上ある甲種港湾以外の港湾」の基準を満たさなくなったため、乙種港湾から調査対象外に変更
愛媛県	早川港	2014及び2015年の5総トン(G/T)以上の入港実績がないこと、また、2014及び2015年の貨物取扱実績がないことから、乙種港湾の「最近3箇年継続して毎年5総トン(G/T)以上の入港実績が1隻以上の入港実績又は貨物取扱量が50トン以上ある甲種港湾以外の港湾」の基準を満たさなくなったため、乙種港湾から調査対象外に変更
高知県	上ノ加江港	2015年の5総トン(G/T)以上の入港実績がないこと、また、2014～2016年の貨物取扱実績がないことから、乙種港湾の「最近3箇年継続して毎年5総トン(G/T)以上の入港実績が1隻以上の入港実績又は貨物取扱量が50トン以上ある甲種港湾以外の港湾」の基準を満たさなくなったため、乙種港湾から調査対象外に変更
高知県	以布利港	2015及び2016年の5総トン(G/T)以上の入港実績がないこと、また、2015及び2016年の貨物取扱実績がないことから、乙種港湾の「最近3箇年継続して毎年5総トン(G/T)以上の入港実績が1隻以上の入港実績又は貨物取扱量が50トン以上ある甲種港湾以外の港湾」の基準を満たさなくなったため、乙種港湾から調査対象外に変更
高知県	清水港	2016年の5総トン(G/T)以上の入港実績がないこと、また、2014及び2016年の貨物取扱実績がないことから、乙種港湾の「最近3箇年継続して毎年5総トン(G/T)以上の入港実績が1隻以上の入港実績又は貨物取扱量が50トン以上ある甲種港湾以外の港湾」の基準を満たさなくなったため、乙種港湾から調査対象外に変更
熊本県	鏡港	最近3箇年継続して、5総トン(G/T)以上の入港実績がないこと、また、2014及び2015年の貨物取扱実績も9～10トンの間で推移していることから、乙種港湾の「最近3箇年継続して毎年5総トン(G/T)以上の入港実績が1隻以上の入港実績又は貨物取扱量が50トン以上ある甲種港湾以外の港湾」の基準を満たさなくなったため、乙種港湾から調査対象外に変更
熊本県	大浦港	2014及び2016年の5総トン(G/T)以上の入港実績がないこと、また、2014及び2016年の貨物取扱実績がないことから、乙種港湾の「最近3箇年継続して毎年5総トン(G/T)以上の入港実績が1隻以上の入港実績又は貨物取扱量が50トン以上ある甲種港湾以外の港湾」の基準を満たさなくなったため、乙種港湾から調査対象外に変更
鹿児島県	門倉港	2016年の5総トン(G/T)以上の入港実績がないこと、また、2014～2016年の貨物取扱実績も0～6トンの間で推移していることから、乙種港湾の「最近3箇年継続して毎年5総トン(G/T)以上の入港実績が1隻以上の入港実績又は貨物取扱量が50トン以上ある甲種港湾以外の港湾」の基準を満たさなくなったため、乙種港湾から調査対象外に変更

調査対象外から乙種港湾に変更（1港）

都道府県名	港湾名	改 正 理 由
東京都	野伏港	最近3箇年において、内国貿易に係る入港実績が26,802～29,826総トン(G/T)、貨物取扱実績が7,672～8,043トンの間でそれぞれ推移しており、乙種港湾の「最近3箇年継続して毎年5総トン(G/T)以上の入港実績が1隻以上の入港実績又は貨物取扱量が50トン以上ある甲種港湾以外の港湾」の基準を満たしているため、乙種港湾に追加

注) 見直しには、2012年～2016年の統計データを用いている。