

第89回サービス統計・企業統計部会議事録

1 日 時 令和元年6月21日（金）9:55～12:05

2 場 所 総務省第2庁舎3階第1会議室

3 出席者

【委員】

西郷 浩（部会長）、野呂 順一、宮川 努

【専門委員】

山口 裕之（株式会社日通総合研究所プリンシパルコンサルタント）

【審議協力者】

財務省、農林水産省、国土交通省、東京都、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：平沢室長ほか

〃 港湾局計画課企画室：坂井専門官

【事務局（総務省）】

横山大臣官房審議官

統計委員会担当室：櫻川室長、鈴木次長、吉野政策企画調査官

政策統括官（統計基準担当）付統計審査官室：澤村統計審査官、宮内国際統計企画官ほか

4 議 題 港湾調査の変更について

5 議事録

○西郷部会長 それでは、定刻より5分ほど早いのですが、第89回サービス統計・企業統計部会を開催させていただきます。

大変お忙しい中、御出席いただきまして、ありがとうございます。

5月30日に第1回の部会が開かれましたが、今日は、それに引き続きまして、港湾調査の変更について審議を行います。前回の部会では、審査メモに従って、資料2の1、今回申請された変更のうち、（1）調査方法の変更と（2）公表方法・期日の変更について審議しました。本日は、まず、前回の部会で、委員等から再整理を求められた事項について、調査実施者の方から御説明をいただきまして、その後、審査メモの（3）集計事項の追加から残りの事項を審議いたします。その後、答申案の取りまとめの方向性について御意見をいただければと思っております。

それでは、まず、本日の配布資料につきまして、事務局から御説明をお願いします。

○本間総務省政策統括官（統計基準担当）付主査 本日の配布資料につきましては、議事次第にありますとおり、資料1として、国土交通省からの追加説明資料、以下は前回資料

と同じものになりますが、資料2として、本件についての審査状況をまとめた審査メモ、資料3として、審査メモの中で示した論点に対する国土交通省の回答となっております。また、参考資料として、前回部会の議事概要をお配りしています。さらに、資料番号は付していませんが、座席図、出席者名簿をお配りしております。

資料に過不足等ございましたら、事務局にお申し出ください。事務局からの説明は以上です。

○西郷部会長 それでは、審議に入ります前に、私から2点申し上げます。1つは、先ほど申しましたが、本日、答申案の方向性について御議論いただいて審議を一通り終えたいと考えております。答申案の方向性ですので、20分ないし30分の時間をとればと考えておりますので、そのような形で進めさせていただきます。本日、御了解が得られれば、書面審議も活用して、効率的に答申案をまとめたいと考えております。それが1点目です。

2点目は、本日の審議は12時までと御案内しておりますが、審議の状況によっては予定時刻を過ぎることがございます。その場合には、予定のある方は御退席いただいて結構です。以上、よろしくお願いいたします。

それでは、早速、審議に入ります。まず、前回の部会において再整理・報告を求められました(1)調査方法の変更と(2)公表方法・期日の変更について審議します。初めは(1)調査方法の変更です。前回の部会においては、この港湾調査は報告者と調査員との関係が非常に複雑になっておりますので、都道府県、調査員、報告者の役割分担について、再度整理して報告していただきたいということ。それから、入出港届等の届出の様式等、利用箇所の確認について、国土交通省から説明をお願いしております。

それでは、(1)の今申し上げた点について、国土交通省から説明をお願いします。

○平沢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1に基づきまして、前回部会における指摘等に対する回答をさせていただきたいと思っております。

1ページになりますが、指摘の1点目といたしまして、行政記録情報を活用している統計調査は他にもあるため、それらの統計調査との整合性も図りつつ、港湾管理者の位置付けについて整理することについてです。

回答といたしましては、国土交通省が実施している他の統計調査につきまして、行政記録情報を活用して、調査事項の代替やプレプリントを行っている場合、調査を実施する者と報告者の位置付けを確認したところ、港湾調査のように、調査を実施する者が報告者と整理されているケースはありませんでした。

なお、港湾調査の調査計画におきまして、報告者は以下のとおり選定しているところでございます。調査計画上、「入港船舶」に係る報告者につきましては、船舶運航事業者を営む者又は水産業協同組合の長としておりまして、調査の実施主体である都道府県が港湾管理者として届出させている入出港届を用いて、報告を求める事項の一部代替又は内容確認に活用している場合は、調査を実施する者として、報告者の負担軽減を図ることを目的としていることから、この場合は、港湾管理者が報告者とはならないと整理しました。ただし、調査計画上、「泊地及び係船岸」に係る報告につきましては、その管理者としており、港湾の管理者である都道府県が自ら管理する公共バースの情報を把握している場合は、港

湾管理者自らが報告者になるケースもありますので、引き続き、港湾管理者を報告者として位置付けることが適切であると考えております。

これらについて、改めて港湾管理者の位置付けを整理した調査の流れを、前回資料の差替えとして、5ページに別紙1のとおり修正版をお示しさせていただきます。また、港湾管理者の役割を調査事項とともに明確化した調査の流れを、6ページになりますが、別紙2のとおりお示しさせていただきます。別紙1につきましては、前回、都道府県と調査員のところに点線マークがあって、報告者として港湾管理者ということで入出港届等がその枠の中に入っておりましたが、それを別枠として左側の港湾管理者の赤い枠、入出港届等というものを切り出しているところがございます。また、報告者のところで右から2番目になりますが、泊地及び係船岸の報告者として港湾の管理者という形で報告者を付け加えております。

別紙2につきましては、港湾調査の調査票ベースでどの調査事項が報告者と定められているのかを分かりやすくしたものでございます。泊地係船岸のところがございますが、左から2番目の赤い枠の係留状況の部分、場所と時間の部分はその管理者として調査計画上定められているところがございます。また、後ほど説明いたしますが、入出港届に基づいて、一番左側に入港日、船名、総トン数、国籍、用途を入出港届で把握することが可能な事項となっているところがございます。

資料に戻りまして、2ページになりますが、指摘事項の2点目。通常、調査対象名簿に記載されている者に報告義務が課されることとなるが、本調査の場合、実査の過程で報告者が明らかになることから、誰に報告義務が課されるのかも整理が必要、という点についてです。

回答といたしまして、調査計画におきまして、報告者は1ページのとおり規定しております。これらの報告者に対し、報告義務が課されることとなります。ただし、港湾調査の特性上、船舶が港湾に入港することを起点として、報告者を選定する必要があります。そのため、都道府県は、入出港届等の行政記録情報や事業者への聞き取りなどにより船舶の入港情報を把握して、その都度報告者を選定し、選定された報告者に報告義務が課されることとなります。各港湾においては、過去の調査実績等から報告対象となり得る者を事前に把握しているケースが一般的ではございますが、新たな船舶の入港や前回の報告者が報告内容を把握できないなど、実査の過程で新たに報告者を選定する必要がある場合は、選定されました報告者に報告義務が課されることとなります。

指摘事項の3点目でございますが、入出港届等の様式及び活用事例、また、NACCSデータの活用項目について示すことについてです。

回答といたしましては、入出港届の様式につきましては、各自治体が条例で定めることとなっておりますが、国土交通省が港湾法施行規則第15条におきまして定めている統一的な様式を、別紙3として7ページのとおりお示しいたします。その入出港届におきましては、1として船舶の名称、種類、3として到着日時、出発日時、4として船舶の国籍、8として船舶の代理人、運航者の氏名及び名称、9として総トン数が記載されており、これらの情報を基に、事業者の特定、調査票情報との突合・確認、また、調査事項の代替に活

用しているところです。

また、千葉県港湾管理条例及び千葉県港湾管理条例規則に基づきまして定められている入出港届兼係留施設使用許可申請書を8ページに別紙4のとおりお示しします。それと、係留施設使用許可申請書を10ページに別紙5のとおりお示しいたします。千葉県におきましては、これらの申請書に記載されている船舶基本情報や入港情報等を基に調査事項の代替に活用しているところがございます。

また、NACCSデータにつきましては、船舶コード、輸入であれば入港年月日と船積港、輸出であれば船積年月日と船卸港、品名、重量、コンテナ番号、コンテナの空・実入の別、コンテナサイズ、コンテナタイプなどの情報がありますが、これらを各港湾の事情に応じてそれぞれ必要な項目を港湾調査に用いているところがございます。

以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。ただ今の御説明に関しまして、質問等ございますか。

宮川委員。

○宮川委員 どうもありがとうございました。細かい点で恐縮ですけれども、港湾調査の実施体系という5ページの表で、「港湾管理者」と「港湾の管理者」というのは、これは同一の者ですか。あえて違って表現をされているのでしょうか。

○平沢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 報告者の方に記載してある「港湾の管理者」は、調査規則上で言いますと、「その管理者」という記述になっておりますが、ここで「その管理者」というだけでは分かりづらいかと思い、「港湾の管理者」という形で記載したところです。泊地・係船岸の場合でありますと、公共バースだけではなく、民間バースなどもありますので、「港湾管理者」と「港湾の管理者」はイコールではなく「港湾の管理者」には民間施設の管理者も含まれることとなります。

○宮川委員 そうすると、港湾管理者というのは1ページで、調査の実施主体は都道府県が港湾管理者として届けさせている入出港届に記載されているわけですが、「港湾の管理者」ということになると、民間のバースの管理者、都道府県ではなくて例えば民間の企業というか、自分のところでヤードを持っていたりするような人も報告者になるということですか。

○平沢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 そのとおりです。

○宮川委員 それはどこかで注記するとか、明確にしておいた方がよろしいのではないですか。そうすると、赤枠の「港湾管理者」というのは公共なわけですね。

○平沢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 そのとおりです。

○坂井国土交通省港湾局計画課企画室専門官 港湾法上、管理者になり得る主体が定められていて、基本的に都道府県等の地方公共団体ないし港務局を設立する場合があります。その場合も地方公共団体が基本的には設立する。あともう1つ、港湾管理組合というのを設立して、管理者になり得る場合もあります。それも地方公共団体が設立しますので、いずれの場合も地方公共団体ということで民間が入っていないと考えていただければ結構です。

○宮川委員 そうすると、5ページの左の赤枠の「港湾管理者」は、何らかの公共性を持つ、港湾区域を管理する団体だと。港湾区域の中には公共のバースもあれば、民間のバースもあり、報告者のところの「港湾の管理者」は、公共のバースだったら、公共の者が報告するし、民間のバースだったら民間の者が報告するのだということですか。それで、用語を変えているということですよ。それは明確にしておかないといけないのではないですか。報告者について、港湾管理者が報告者になり得るという話から始まっているので、「港湾管理者」の範囲は必ずしもイコール「港湾の管理者」ではないわけですから、明確にしておいた方がよいのではないかと思います。

○西郷部会長 ありがとうございます。私も宮川委員と同意見で、「港湾管理者」と「港湾の管理者」の間にそんなに難しい区別があるというのは、読んだだけでは分からないので、注記なりで詳しく説明する必要はあるかと思えます。それは後で整理するという事で、文章の表現を工夫していただくということによろしいでしょうか。

○宮川委員 それで結構です。

○西郷部会長 他にございますか。野呂委員、どうぞ。

○野呂委員 今の御説明のまず1ページです。港湾管理者が報告者とならないケースと、それから、港湾管理者自らが報告者になるケースの区分につきましては、今の御説明で理解いたしました。

2つ目の2ページの上、報告者をどのように選定するかというところについては、非常に報告者を選定しにくいといえますか、たまたまと言ったらおかしいですが、その月に入港した船舶があって初めて報告者を特定できる。しかしながら、その船舶についても誰が実際に報告者になるかというのは船ごとに違うということで、極論すれば入港船舶がなければ報告者そのものもないという構造だということがよく分かりました。この点については理解したのですけれども、基幹統計調査ですので、報告者には統計法上の義務があります。これは今回の調査計画の変更とは直接関係はないと思うのですが、報告者の名簿もない中で、港湾調査の場合の報告者の義務を誰に課すのか、例えば罰則規定の運用なども含めてどのようにするかということは、今、統計全体を整備していく中で、今後、整理がいるかと思えます。将来的な課題かなという気もいたしました。以上です。

○西郷部会長 ありがとうございます。何か回答を求めるような御質問ではないですね。

○野呂委員 港湾調査だけの問題ではありません。

○西郷部会長 今、野呂委員が挙げたところは、私も少し気になったところがあって、資料1の2ページ、回答のところの上から3行目ぐらいになるのですけれども、選定された報告者に報告義務が課されると記載してあるのですが、私自身はここを誤解していたというか、例えば、家計調査ですと、母集団における調査対象全体にまず報告義務が課されていて、それは選ばれようと選ばれまいと、まずは調査対象であるという時点で全員に報告義務が課せられています。全員に報告義務が課せられている中で、もし選ばれたとすれば当然答えてくださいということで、報告義務が課せられているのは選ばれた世帯だけではなくて、そのほかの世帯も同様だと私は思っていたのですが、その辺、統計法上はどう整理されているのですか。

実際に義務を果たさなければいけないのは選ばれた世帯でしかないもので、ほとんど言葉遊びなのかもしれませんが、その義務がどこに課せられているのかを法律的にどう整理しているのかというのは、一度きちんとしておいた方がよいと感じました。この回答だと、選ばれた場合にだけ報告義務がありますよというように読めるのですが、そのような整理だと、ほかの統計と平仄が合わなくなるのではないかという気がいたしました。これも印象なので、後で調べてどのように整理したらよいのかというのは、まとめさせていただきたいと思います。どうぞ。

○野呂委員 その点に関して私の理解は、選定というと、何かサンプルを選定するようなイメージも言葉的にはあるのですが、この場合の選定というのは、実質的に積み荷の内容を把握している者を特定するということだと思っております。任意抽出のような意味での選定ではなく、このコンテナについてはこの人しか知らないもので、この人に聞きましょうということなので、選定という言葉ではなく、特定と言ったほうが良いように思います。

ただ、この統計ではなく、確か成田空港などで外国人の方を、空港内で調べている調査も同じかと思うのですが、この場合も報告者が一体誰なのかがはっきりしない。たまたま聞き取りをした人が報告者になっているようですが、この港湾統計もそういう統計調査と似ていて、ふたを開けてみないと報告者が分からない。こうした統計については、統計法上の報告義務はどこに課せられるのかは、非常に難しいという印象です。

○西郷部会長 もともと母集団をあらかじめ定めるのが難しいような統計調査について、その場合の報告義務が誰に課せられているのかは法律的に整理が必要だということですね。

私は選定というのは、まさにサンプルされたというように捉えていたのですが、ここでの選定は、どうもそういう意味ではないということですね。ありがとうございます。

○平沢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 今の部会長の御指摘ですが、2ページの回答も調査計画上におきまして、その報告者の範囲を定めております。また、省令である調査規則の中でも、報告者の範囲という形で定めております。基本的にはこの回答にありますように、その調査計画にある報告者に対して、報告義務が全体としては一義的にはかかっているという形で私どもは考えております。表現が難しいのですが、実際の報告義務が課されるのは、調査対象となった人たちという整理になっているという回答でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。私もそのように理解いたしました。

ほかに何かございますか。もしないようでしたら、(1)調査方法の変更、それに関連して調査系統の整理という前回の宿題に関しては、次のようにまとめたいと思います。

この部会とは別に、点検検証部会を開催しております。港湾調査は、そちらの対象にもなり得るところではあったのです。ただ、こちらの部会も同時期に開催するということができたので、点検検証部会で議論されるべきこともこちらの部会の方と一緒に議論する形で、点検検証部会の審議対象からは外しております。点検検証部会の点検・検証を求められた項目の中に、調査系統がどのようになっているのかも含まれておりました。ですので、それに合わせるような形で、今回整理していただいた都道府県の役割、調査員の役割、それから報告者が誰かということも、それに答えるような形で回答するのがよいと思います。

先ほど調査実施者の方から御説明がありましたとおり、他の統計と調査系統が大分違って面がございまして、調査ごとに個別の事情がございまして、他の統計と必ず合わせなければいけないとことではない一方で、点検検証部会での報告にも耐えるような形で回答しなければいけないということもあります。ですので、この調査に関しては、今回御回答いただいた、ポンチ絵で言うと5ページの差替えされた別紙1でもって調査系統が整理されています。その報告に当たっては、先ほど宮川委員や野呂委員から、この点はもう少しはっきりさせた方がよいというような、例えば「港湾管理者」と「港湾の管理者」の違いとか、そういうところまで含めてきちんと報告するようにいたします。点検検証部会のスタンダードにその報告が合うかどうかというのはここではまだ判断がつかねますので、もしかしたら、その点、点検検証部会のスタンダードに合わせてまた変更もあり得るかもしれませんが、とりあえずは、前回の部会での宿題としては、今の回答で一応宿題は果たされたと整理したいと思います。

あともう1つ、今、話題には出なかったのですが、前回の部会の際に、政府統計共同利用システムを利用することから、その政府共同利用システムへのアクセスの権限を持っている人、都道府県、市町村は持っているわけですが、業界の団体等の統計調査員は持っていないということで、その辺で共有できる情報がこの統計調査員の中でも大分違いがあることが前回明らかにされました。せっかく政府統計共同利用システムを利用しますので、なるべく都道府県、統計調査員等、そのシステムに乗っかっている調査票情報を適時適切に共有するような仕組みを整備する必要があるということも、答申案の方には記載したいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

○平沢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 政府統計共同利用システムの部分で、都道府県以外の民間の者が政府統計共同利用システムにアクセスできない点の補足です。現状、基本的に民間の調査員が持っているパソコンのアドレス、固定IPをその政府統計共同利用システム側に直接登録をすれば、技術的にはアクセスは可能です。しかし、調査員全員の固定IPを登録するのは結構大変であり、そういう意味で、原則、L G W A Nに接続した者のみという形の回答にさせていただいたものでございます。

○西郷部会長 技術的にできるかできないかということと、あと法律的にできるかできないかということもあると思いますので、私が先ほど申し上げた現状で整理されている範囲で可能な部分を申し上げたつもりです。ですので、将来的に民間の方が利用することも現時点で視野に入れているわけですか。何かセキュリティの面などで少し心配はあるのですけれども。

○秋元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 補足させていただきます。本来ですと、統計センターの方で管理されているものなので、そちらでということかと思いますが、政府統計共同利用システムにつきましては、現状でも民間企業の方が接続することは可能です。ただ、現実問題といたしまして、先ほど申しましたとおり、港湾調査の場合、統計調査員が多岐にわたるということで、47都道府県でかなりの数となる統計調査員全員の、これは技術上、必ず固定IPが必要で、それを全て登録すると、現実的な運用として都道府県などの負担も大きいであろうということがございまして、原

則、自治体ということで回答させていただいているところでございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。ただ、民間を入れるかどうかということところはひとまず置くとして、都道府県の調査員等がこのシステムを利用して、その情報の共有ができるようにするというのは、多分、今後取り組んでいただけるものと思っておりますが、そういう理解でよろしいですか。

○平沢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 そのとおりでございます。

○西郷部会長 それはそのような形で答申案に記載させていただきたいと思っております。

(1)に関しましては、以上のようなまとめでよろしいでしょうか。

それでは、(2)に移りたいと思っております。公表方法・期日の変更について、審議をさせていただきます。前回、トン数ベースでのカバレッジがどうかということで質問がございましたので、それについて確認すること。それから、港湾ごとに順次公表している港別集計値の位置付けについて、これが二次速報の代替というほどでもないのですが、計画されている二次速報と港別集計値を比べて、どちらの方がより有用かというような議論になると思っております。それについて再整理した検討結果の報告をお願いします。

○平沢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1の3ページになります。指摘の4点目といたしまして、資料3の表4について、統計数値のウェイトとともに示すことについてです。

回答といたしましては、平成30年6月における都道府県からの提出状況と、提出状況に伴う入港船舶、海上出入貨物、コンテナ個数のウェイトを下のような形でお示ししているところでございます。コンテナ個数につきましては、取扱いの多い港湾からの提出時期によりまして、8月末から9月末の間に大きく上昇したものの、提出港湾数と入港船舶、海上出入貨物のウェイトには大きな違いは見られないところでございました。

次に4ページになりますが、指摘事項の5点目といたしまして、港別集計値について、調査計画上の位置付けを整理することについてです。

回答といたしましては、前回の部会における審議も踏まえまして、国土交通省としましては、港別集計値を本調査の結果として、調査計画上に位置付けることに特段問題はございません。なお、港別集計値を調査計画上に位置付けたといたしましても、速報及び確報の調査計画上の位置付けについては変更案どおりとすることが有用であると考えているところでございます。なお、二次速報につきましては、一次速報と同様に主要港湾等に限定した速報を提供することを計画していたところではございますが、港別集計値は前のページの表4のとおり、(二次速報の集計対象の)5港以上の港湾数に係る統計数値が提供できること、かつ、統計利用者にとっては特定の港湾を選定して活用することも可能であるため、二次速報に代えて、調査計画上に位置付けることも有用であると考えているところでございます。また、港別集計値につきましては、6月14日時点の公表資料のうち、コンテナ個数に係る統計表を12ページに別紙6のとおりお示いたします。

以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、今の御説明につきまして、御意見、御質問等をおねがいします。いかがでし

ようか。

これは、前回の宮川委員の御提案に答えていただいたものですので、もし宮川委員から御意見があれば。

○宮川委員 どうもありがとうございました。今の御説明で結構だと思います。もともとは、月次で公表する意味について、国土交通省から港湾のキャパシティが月別に相当変動するので、港湾整備に関しては、その月別の数値が重要になるということだったと思います。私がきっちり把握していなかったのかもしれませんが、例えば3ページの図のような形で提出されているということになると、公表の仕方はどのようになっていたのですか。つまり最初、6月分の提出状況は、7月の時点では、各港から出てくるのは10%未満なわけですね。そうすると、7月に公表される6月分は、この最初の部分になるのですか。どういう形の公表だったのでしょうか。

○平沢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 港別集計値の公表の仕方という形でよろしいでしょうか。

○宮川委員 つまり、港湾のキャパシティの判断材料として月別の変動が必要ということだとすると、必ずしもすごく急ぐというわけではないわけですね。そういう場合に、公表というタイミングはどのようにお考えだったのかと、もう一回確認したいと思っています。

○平沢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、月報につきまして、161港について港別の取扱量をまとめて公表しております。月報ですから、161港全てがそろわないと月報として公表ができないことから、現状では8か月遅れという形で月報が公表されています。

○宮川委員 3ページの表4でいうと3月の時点ですね。

○平沢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 そうなりますと、港別に見たいといったときには8か月後にしか見られないということになりますので、港別の港勢を見たいというニーズもございますので、提出のあった集計表、もし6月分であれば7月の中旬、下旬におきまして提出のあった、この表の6月分と言うと、7月末時点と言えば11港について表にして公表しています。8月末時点においては52港分の実績を表にして、先ほどの別紙6、12ページでございますが、お示したように、提出のあったところには数字が入っていて、提出のないところは空欄のままという形で、順次月が過ぎるごとによって、数字の入る港が増えていくというような形で公表しております。

○宮川委員 公表の仕方が十分把握できていなかったのですが、これは、毎月6月分だと、全部集計するまでに8か月かかるわけですね。そうすると、7月分も8か月後ということになると思うのですけれども、平成30年7月分も同じようなことが起きるわけですね。毎月同じようなことが起きるのですけれども、例えば、平成30年6月だと、30年7月末時点で11港が提出されると、例えば、平成29年の6月分のときに、平成29年の7月末でこれは必ずしも11港だとは限らないわけですね。

○平沢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 そのとおりです。

○宮川委員 それを港別に出たところから出している、集計値を出している、どちらなの

でしょうか。

○平沢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 港別に集計値を出しています。

○宮川委員 港別に集計値というのは、コンテナの集計値とかそういうことですね。

○平沢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 そのとおりです。海上出入貨物とか、入港船舶などの、集計値イコール確定値という形になります。

○宮川委員 分かりました。そうすると、相当な情報量ということになるわけですね。7月分も各港について同じようなことが起きるということですね。いや、7月分とか、毎月分同じことが起きるわけですね。

○平沢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 そのとおりです。

○西郷部会長 同じ港を見ていても、6月分の数字を見ると同時に、7月分の数字も同時に見ているという形になるので、それが集計のレベルが月ごとに違っていたりするわけですね。そうではないのですか。もうこれ以上は数値が変わらないという状態で、数値がここで出されるという形になるわけですか。例えば、8割ぐらいまで調査票が上がってきた状態で、公表するというのではないのですか。集計値はもう10割のもので一度出したらそれは変わらないということでしょうか。

○平沢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 そのとおりです。

○西郷部会長 分かりました。私、そこは誤解しておりました。

○宮川委員 一次速報は、多分、主要5港とかそこだけを出すから、港湾は固定化されているということですか。

○平沢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 そのとおりです。一次速報は確定値ではなくて速報値という形で、コンテナの確定値は主要5港であっても、3か月遅れぐらいでしか確定値は出せないということですので、前回も御説明しましたが、コンテナの個数というのは結構使われておりますので、そこは速報値という形で、5港にも確認いたしました。確定値とそう大きな誤差というのですか、数値の変動はないと聞いています。

○宮川委員 分かりました。どうもありがとうございます。

○西郷部会長 どうぞ。

○野呂委員 この4ページは前回の二次速報に代えて、港別集計値をもって二次速報に代える計画だということで、なるほどこういうやり方もあるかと理解いたしました。その場合、甲種港湾は161港だったと思うのですけれども、港別集計値は、161港湾全部出すことになるのでしょうか。

○平沢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 そのとおりでございます。161港が縦に入っていて、集計表の提出のあった港の数字が埋まっていき、提出のない港は空欄のままという形の表章になります。

○野呂委員 分かりました。二次速報を港別集計値に代えた場合ですが、そうしますと、統計法上の整理では、港別集計値が基幹統計になるということと理解してよろしいのでしょうか。

○平沢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 そのとおりでございます。

○西郷部会長 よろしいですか。オリジナルの計画だった二次速報に代えて、港別集計値を出していくということに関しまして、主要ユーザーのお1人である山口専門委員から何かコメントをいただけるとありがたいです。

○山口専門委員 前回の資料の二次速報というのが、正直言いまして、ユーザーからすると本当に必要かという部分があったので、今回それを港別集計値に代えていただくということは、ユーザーからするとそちらの方がありがたいという気がいたします。1つは、前回も言ったかもしれませんが、特にコンテナ貨物については経済指標、貿易指標にもなり得るものだと思っていますので、できるだけ速報性を高めていただきたいという部分で、今回、2か月後ぐらいに出てくることは非常にありがたいと思っています。特にそういう位置付けのある指標を早めるということに注力していただければと思っています。

○西郷部会長 ありがとうございます。

先ほどの説明だと、二次速報に代えて港別集計値を基幹統計とするというお話だったのですが、基幹統計というのはその調査の上位概念になるので、基幹統計の作成目的に照らして、この港別集計値を基幹統計とするというのは特に齟齬はないですね。港湾統計の作成目的に照らして、港別集計値を基幹統計と位置付けることは問題ないですね。大丈夫ですか。

分かりました。それでは、(2)に関しては次のようにまとめたいと思います。オリジナルでは二次速報というのが今後創設される計画であったわけですが、二次速報よりも、前回御提案のありました港別集計値の方がより有用であると。実施者側もそのような御回答になりましたし、ユーザーの山口専門委員からもその方が有用であるということだったので、二次速報に代えて港別集計値を出していただくという形に変えたいと思います。

今回そのような形で、部会の審議の過程でこういう統計が必要である、より有用である、今の調査票情報から作る統計として、こういう情報の方がより有用であるというような御意見が出されたわけですが、本調査の実施状況や利活用のニーズをもう一度把握、精査していただいて、調査プロセスの全般を検討して、必要に応じて調査計画を見直す。特に公表の早期化がこの港湾調査ではマנדレートというか、至上命題になっており、今回は必要な情報から早目に公表するという形で一種の回答が得られところです。しかし、もしかしたら港別集計値以外にもあるかもしれませんので、実施者の方に見直しを不断にさせていただいて、御対応いただくという形にできればよいと思っていますが、そのようなまとめでよろしいでしょうか。

それでは、(2)に関しましては、以上で御了解いただいたという形にいたしまして、次に(3)集計事項の変更に関して、審議をいたします。審査メモは後ろの方になりますけれども、6ページ目に(3)集計事項の追加というのがございますので、まず、それについて、事務局から審査状況の説明をお願いいたします。

○宮内総務省政策統括官(統計基準担当)付国際統計企画官 それでは、資料2の6ページ、(3)集計事項の追加についてです。

今回、新たに調査事項を追加することなく、既存の調査事項から得られる情報を活用し

て、より詳細な集計や集計表の追加を行うという計画です。これについては、集計の充実を図るものであり適当と考えますが、新たに集計され、提供される情報の有用性や利活用ニーズに対応した更なる見直しの余地について、論点の a から e を整理しております。

事務局からは以上です。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、実施者の方からの御説明をお願いいたします。

○平沢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 15 ページになります。(3) 集計事項の追加、論点 a、集計事項の追加を行う理由、必要性は何か。どのような利活用が見込まれるのかについてです。

回答といたしましては、貨物形態別集計につきましては、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まして、既存の集計表を活用いたしまして、公表するものでございます。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などへの活用が見込まれます。航路別集計につきましては、港湾に係る情勢把握、展望など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まして、公表するものでございます。

国土交通省において、「港湾の中長期政策『PORT2030』」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 1 つとして掲げておりまして、我が国と欧米の主要市場を結ぶ長距離基幹航路の維持・拡大を図るほか、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まして、国内主要港から東南アジアへの直航サービスの強化を目指しているところでございます。方面別にターゲットを設定した港湾政策の検討・評価等におきまして、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おります。

論点 b、集計事項を追加することによる公表への影響はないかについてです。

回答といたしまして、貨物形態別につきましては、集計表に既に設けられている事項でございます。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、公表への影響はないものと考えております。航路別集計表につきましては、公表を予定している国際戦略港湾において、新たに集計表を作成・提出する必要があると思いますが、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、国土交通省におきましても、審査業務の追加が発生するものの、5 港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、公表への影響はないと考えております。

16 ページ目になりますが、論点 c、更なる集計事項の追加の余地はないかについてです。

回答といたしまして、現時点において新たな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、実現可能性の検討を行いまして、集計事項の充実を検討してまいりたいと思います。

論点 d でございます。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かについてです。

回答といたしまして、現時点におきまして、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はございません。

以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、ただ今の御説明に対しまして、御意見、御質問等がありましたらお願いします。よろしいでしょうか。

総じて言えば、調査票の質問項目を増やすことなく集計事項が増えるという話なので、特に反対はないものとは思いますが、どうぞ宮川委員。

○宮川委員 反対はないですし、結構なことだと基本的には思っているのですが、御説明があった論点 a のところの 3 段目からの、「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」という主要施策ということになると、その場合、国内の生産と海外の生産をどういう、海外の輸出とか、生産のプロセスを国内だけではなくて、国内と海外で分業したりしていくという、フラグメンテーションが起きていることをきっちり把握するのだということだと思のですが、その場合は単に輸送だけではなくて、国内の生産と海外に運ばれる財の分類がきちんと整合的でないと、はっきりフラグメンテーションがどれぐらい行われているかどうかは分からないわけです。

つまり何が言いたいかというと、貨物形態別ということは、例えば、国内のいろいろな生産財の分類ときっちり整合的になっているのかどうかということが、本当にそのグローバルバリューチェーンを考えるのだったら、きちんと必要だろうと。単に自分のところの分類だけで、この形態ですということだけだと、国際的な分業の実態は、結果的には分からないのではないかと、その点はどうでしょうかという質問です。

○西郷部会長 お答えいただけますか。ここに記載されているようなグローバルバリューチェーンという、どういう財がどのように海外と国内とで行き交っているのかをきちんと調べるということであれば、生産物分類とかいったものと合わせて、それがきちんとトレースできるような形にしておかないと、この目的が果たせないのではなからうかという御質問だと思います。

○平沢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 この港湾の中長期政策につきましても、航路別集計に当たってのニーズになっておりまして、貨物形態別を作る上でのニーズではないということになっております。

○宮川委員 いえ、でも、「港湾行政において、品種別・輸送形態別」と記載してあるわけですから。もう 1 つは「グローバルバリューチェーンを支える」というのは、航路別だけだとグローバルバリューチェーンという言葉自体と矛盾することになりますので、それはお答えとして不十分ではないかと思えます。

○秋元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 現状でも今の御指摘で、品種の分類がきちんとない、形態別だけでは今おっしゃったグローバルバリューチェーンという目的からすると分からないのではないかと御指摘ですか。

○宮川委員 いや、よく分かっていないので、それが整合的になっているかどうかというだけです。

○秋元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 現状も品種別の公表はしております、港湾統計の分類ではあるのですが、現状でも82品目で分類して公表しているところがございます。

○宮川委員 それはある種の貿易統計などとは大体整合的になっているということですね。

○秋元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 もともとは、通関などのHSコードなどを基に、それをある程度整理した分類として作っています。

○宮川委員 はい。

○西郷部会長 国内あるいは海外の拠点における財の生産などと輸送とがきちんと結び付かないと、こういう目的に使えないのではないかという。一応、貿易統計に整合するような形で財の分類は行われているというのがお答えだったかと思います。

ありがとうございます。

山口専門委員から何かコメントはございますか。

○山口専門委員 まず、航路別集計につきましては、確か2年前、同様な場で、航路別のニーズはないと回答されて、それはないでしょうということをおっしゃっていただいたので、今回は航路別で集計していただくことはありがたいと思います。1点疑問として、航路区分は何を基にしてされるのか。例えば、北米航路なのかとか、ヨーロッパ航路。ヨーロッパ航路といっても、日本から直接行くわけではないですから、途中で韓国に寄ったり、中国へ寄ったり、東南アジアへ寄ったりしながら行きますね。そういう航路の定義はどこでされるのかというのが1点。各港湾管理者が出されている航路別統計というのがあるのですが、港によって結構定義が違っていると感ずるところがありますので、その辺はきちっとされて、どういう基準でこういう航路を定義していますというようなことは、公表される際はきちんと注記、説明をされた方がよろしいかと思います。

あと、貨物形態別ですけれども、個人的にはできれば形態というよりは船の種類別が欲しいとは思っているのですが、それでも貨物の形態というのは、コンテナ、その他別というように理解してよろしいですか。

○平沢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 そのとおりです。

○山口専門委員 そうですね。御存じのように、国内輸送でいきますと、一般的な貨物船、タンカーなどの貨物船が、貸切バスに例えられれば、RORO船、これはカーフェリーをイメージしていただければよろしいのですが、船の横からランプウェイが降りてきて、そこからトレーラーが出入りするという荷役形態をする。カーフェリーは旅客を扱いますけれども、RORO船というのは基本的には貨物専門でそのニーズが高まっていることが1つあります。

要はモーダルシフトがここ最近また話題に上がっている1つの理由は、御存じのようにトラックドライバーの人材不足。いろいろテレビでも取り上げられてはいますけれども、特にトラック運送業界でドライバー不足が一番顕著なのが長距離輸送です。この長距離輸送の部分のドライバー不足と高齢化が問題になっていて、そうすると他の輸送手段で運びましょうかという話になってきますので、そのとき、当然、鉄道と船という話になってきて、おそらく船もRORO船という形になるかと思うのですけれども、今の港湾統計ですと、

大体推計するにしても、RORO船での輸送量が把握しづらい部分がありますので、今回、形態別でシャーシという形になりますが、追加していただけるのはありがたいと思います。

ただ、1点ですが、現在の港湾統計では、トレーラーというのはシャーシですが、積み荷を積んでいるときは貨物の重さを計上しています。一方、空の場合はトレーラーの重さを貨物とみなして計上しています。つまり、貨物を積んでいるときと積んでいないときに計上の仕方が違う形になっています。品目は確かその他輸送機械か何かで計上されているかと思うのですが、使う側としては、そういう特殊な処理をしているデータが混在しているのは使いづらいので、できれば内数表示みたいな形で、そのうち空車輸送の部分、トン数換算しているわけですね。空車換算した場合のトン数を内数としてこれだけですというように示していただけると、使う側はありがたいと思いますので、その辺よろしく願いしたいと思います。

以上です。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

いかがでしょうか。今の最後の点は、現状の調査項目や何かで対応できるようなものなのかどうか。

○平沢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 現時点で都道府県からいただいている集計表を基に、今は月報・年報を作っているのですが、現時点の集計表では対応は難しいかと。

○西郷部会長 いや、調査票には必要な情報は出ている形になるわけですか。

○秋元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 現状の調査票様式ではシャーシと積み荷の部分とを別々に調査するような調査票にはなっておりませんので、積車の場合のシャーシのうち積み荷分というような集計の仕方は現状ではできないところでございます。やろうと思うと調査票の変更が必要になるかと思えます。

○西郷部会長 調査票の変更というのはかなりハードルが高いものですか。多分、都道府県や何かにも関係するような部分になると思うのですけれども。

○秋元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 そうですね。今、そのような形で都道府県というか、そもそも報告者が情報を把握しているかという点も含めまして確認しないといけないところなので、直ちには変更可能かどうかという回答はいたしかねるところかと思えます。

○西郷部会長 分かりました。もし都道府県で今の点に関して御意見があるようだったら伺いますけれども、そこを書き分けるのは、調査票のレベルでかなり大変なものですか。

特にないということであれば構わないです。ございますか、どうぞ。

○白岩東京都港湾局港湾経営部振興課課長代理 1点御確認させていただきたいのですが、重さが必要でしょうか、台数が必要になるのでしょうか。

○山口専門委員 重さの方です。重さの方に、港湾統計の説明に空車の場合はシャーシ、トレーラー自体を貨物とみなして、それにおそらく何十トンという換算係数を乗じて、足し合わせてしまっているわけです。それを区別して分かるようにしてほしい。実際、それは港湾統計の説明書きにもそうしていますと、注記がありますから、おそらくそうしてい

るのでしょうけれども、少なくともそういう換算したものは、括弧書きで内数として何か分かるような形にしていただけると。実際の貨物の重さの物と空の車両を換算した重量と一緒に合わさって、今、数字としてなっているはずなので、それが分かるようにしていただきたいということです。

○西郷部会長 分かりました。その点、調査票の変更にまでおよぶ話ですので、この場というよりは、後で調査票やほかの保存や何かのことを話合うときに整理したいと思えます。

ほかに何かございますか。どうぞ。

○澤村総務省政策統括官（統計基準担当）付統計審査官 先ほどの山口専門委員の御説明の中で、航路の区分が港湾管理者によって微妙に違うところがあるという御指摘がございましたが、その辺はこの航路別集計をするときに支障がないのかというところが1点。それともう1点、参考までに教えていただきたいのですが、航路別集計の対象は国際戦略港湾の5港湾に限られていますけれども、一次速報の対象港湾に国際戦略港湾以外に名古屋港を入れていました。名古屋港というのは、この航路別集計に入れる必要は特段ないという理解でよいのか。それは施策ニーズとの関係もあろうかと思うのですが、念のためにそこを確認させていただきたい。

○西郷部会長 よろしくお願ひします。

○平沢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、航路名の分類の基準につきましては、港湾調査の手引の中で航路名分類の基準を定めております。原則、船社の呼称の航路名によって分類するという形で14種類の分類を定めているところでございます。基本的にはこれに基づいて集計してもらおうという形になります。

○坂井国土交通省港湾局計画課企画室専門官 港湾局としては、まずは国際戦略港湾の5港について、方面別、航路別の数字をきっちり把握したいというニーズが高いところでございます。名古屋港等、他の港については、区分が違うところもございますので、そこはまた今後の検討かという認識でおります。

○西郷部会長 よろしいですか。山口専門委員、航路別のことについても言及なさっていたので、今の回答でよろしいですか。

○山口専門委員 基本的には船会社の自己申告に沿うという形ですか。

○西郷部会長 航路といったときに、その航路の中身がどうかという質問ですね。

○山口専門委員 うちの会社の行っている航路は何航路だよといったら、それはそのまま採用されるという形になっているのですか。区分は幾つか手引の中にあるにはあるのですが。

○平沢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 船会社の言っている航路名というか、船会社の呼称航路名によって分類はするのですが、先ほども御説明しましたように、14の航路を定めておりますので、それに該当する航路名で集計するという形になっております。船会社の呼称航路名での申告ベースではありますが、港湾調査の中で14の航路に分けて設定はしておりますので、それに基づいて集計、公表していくという形になると思います。

○秋元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 補足をさせていただきます。先ほどの分類は北米西岸、北米東岸といった名称ですが、名称だけを示しているものではなくて、地図にある程度港名を入れまして、ここのエリアに着くものは何々航路という形で図表も付す形でこのようなものを定めております。原則、船会社からの航路名称で報告されているところではありますが、調査を実施する都道府県などにおいては、この地図の図表なども参照しながら、地図に細かい港も入っておりますので、御報告いただいているものと認識しております。

○西郷部会長 統計調査における操作的な定義とよく言われるのですが、同じ条件のものが同じように分類されるのかというのが重要なところですよ。今の御説明だと報告者ベースではあるかもしれないが、こういう場合には何々航路と呼ぶという操作的な定義がきちんと示されているので、報告者がそれに則って報告している限りは、調査実施者の方が考えている条件どおりで分類ができているはずであると、そういう御説明と伺ってよろしいですか。どうぞ。

○鈴木総務省統計委員会担当室次長 非常に初心者のような質問をさせていただいて恐縮ですが、ユーザー側として、例えば、日本からヨーロッパまで行くときに、直接ヨーロッパに行くものと、アジアの港を経由して最終目的地がヨーロッパになっていったものがきちんと区分されているような14種類になっているのでしょうか、多分、そういう紛らわしさはないですかという御質問の趣旨だと私は聞いておったのですが、いかがでしょうか。

○秋元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 分類基準で、2航路以上を含んでいるといった場合、あとは世界一周する場合にこういう経路の場合とはかいたことも、そちらの基準の方で定めておりまして、分類の今の例ですと、例えば、世界一周という区分も航路区分としてあるところがございますので、細かいので今お示ししていませんが、4つぐらいそのような、こういう条件のときはこうするということがあり、それに従って分類されているところがございます。

○西郷部会長 そういうことでよろしいですか。山口専門委員はよろしいですか。

他に何かございますか。

ないようでしたら、調査項目を増やすことなく、航路別ないしは形態別の集計値が出されるということですので、これは調査票情報の利活用の拡大という観点から適切で、あと宮川委員からは財の品種別というお話もありますけれども、ハーモナイズド・システムですか、HS、貿易統計に合ったような形でその集計も行われているということですので、ここで挙げてあるような目的にも沿ったものであると整理したいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

他に何かありますか。よろしいですか。

今回、集計項目が拡大されたわけですが、山口専門委員からこういう集計もあるとよいのではないかなというような、ないものねだりなのかもしれませんが、調査票の変更にまで話がおよびますので、そのような利活用のニーズの変化も踏まえて、今後とも月報と年報の集計事項の整理を検討するというようにしていただければと思います。よろしいでしょうか。

それでは、(3)はこれまでといたしまして、今度は(4)の報告者数の見直しについて審議していただきます。審査メモの方は(4)報告者数の見直し、7ページになります。

それでは、まず、事務局から説明をお願いいたします。

○宮内総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 それでは、資料2の審査メモ、7ページの報告者数の見直しについてです。

本調査においては、港湾調査対象港湾基準に基づき、近年の入港船舶隻数、取扱貨物量などを踏まえ、港湾の実態に即して調査対象港湾の見直しをしております。また、統計委員会の諮問第19号の答申の「今後の課題」において、我が国港湾の利用実態を適切に捉える観点から、5年程度の周期で定期的に調査対象港湾の見直しを行うことが求められていることや、前回の平成30年7月に承認した際に付した「今後の課題」において、調査対象港湾の見直しについて、前回の変更から5年が経過する平成31年までに所要の検討を行うこととの指摘に対応しているものでありますので、おおむね適切と考えております。この対象港湾の見直しにつきましては、利用実態を適切に捉えるものとなっているか確認するために、aからeの論点を整理しております。事務局からは以上です。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、調査実施者の方から御説明をお願いいたします。

○平沢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17ページになりますが、(4)報告者数の見直しの論点a。甲種港湾、乙種港湾、調査対象外港湾をどのような考え方、経緯により区分しているのか。調査対象港湾は告示等により、一般にも周知されているのかについてです。

回答といたしましては、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たところでございます。

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、10万トンから50万トンや、甲種港湾で、最近3か年で入港実績のない港湾を調査対象外とする見直し、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など見直しを行いまして、18ページに示す現在の「港湾調査対象港湾基準」に至っているところでございます。

その後、当該選定基準に基づきまして、平成11年、21年に調査対象港湾の変更手続を行いました。平成21年に承認変更を行った際に、今後の課題としまして、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捉える観点から、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、5年周期で見直しを行っているところでございます。調査対象港湾は、港湾調査規則の別表として定めておりまして、官報において周知しているところでございます。

19ページになりますが、論点 b、調査対象港湾を現行の 5 年程度で入替えを行う理由は何か。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についてです。

回答といたしまして、調査結果の利活用面として、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一案ではあると考えますが、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おります。今回変更する港湾についての変更理由は 29 ページになりますが、別紙 5 のとおりとなっております。詳細な説明は割愛させていただきますが、最近の 3 年又は 5 年の入港実績、貨物の取扱実績が選定基準を満たすか否かにつきまして、改正理由にお示ししているところでございます。

論点 c でございますが、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。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、利用及び管理に関する基礎資料として支障は生じないのかについてです。

回答といたしまして、調査対象港湾数及び調査対象外港湾数の推移は、表 9 のとおりとなっております。また、調査対象外港湾の実態の把握につきましては、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ございません。

20 ページになりますが、論点 d、調査計画の見直しの前後で、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、利活用・有用性や統計の継続性を確保する観点から、問題はないのかについてです。

回答といたしまして、実績がほとんどない港湾を対象外とするなど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おります。調査対象港湾が変更されても、ある程度の貨物取扱量など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ているところでございます。

21 ページになりますが、論点 e、調査計画に選定基準及び概数のみを記載することなどによる支障はあるのかについてです。

回答といたしまして、調査計画上の対象港湾数を概数で記載することにつきましては、支障は生じないものと考えております。また、調査計画上に選定基準を記載することにつきましては、表 10 のとおり、調査計画の改定に係る承認手続を経て行うこととなるため、改正後の調査を翌々年 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ているところでございます。

以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、御意見、御質問等を伺いたいと思いますけれども、いかがでしょうか。どうぞ。

○野呂委員 質問と意見があり、まず質問ですが平成 21 年の答申を見ても、5 年ごとの見

直しという意味が理解できなかつたのですけれども、それは5年に一度、平成26年とか31年に、今、甲種の港湾を乙種にするとか、乙種の港湾を甲種にするという見直しのことを意味するのでしょうか。といいますのは、例えば、非常に大きな港が新たにできた場合は、いつから調査対象になるかについては、最長5年待たないと調査対象にならないということの意味なのか。そもそもまず、平成21年の答申といいますか、今回の諮問の意味が分からなかつたというのが質問です。

それからもう1つは意見ですが、今回の審議の中で報告者の概念がかなり明確になりました。この161とかあるいは500近い数の港湾というのは報告者ではなくて、調査対象だと思えます。報告者というのは、例えば船舶運航事業者などですので、今後は、港湾は報告者ではなくて、調査対象という言葉で表現された方が誤解がないのではないかと思います。

○西郷部会長 ありがとうございます。2番目の方はまさに私もそうだと思いますので、答申などの書きぶりはそれで合わせたいと思います。最初の方の何で5年おきなのかということ。

○野呂委員 頻繁に変えたら不連続になるというのは分かつたのですけれども、新たにできた港がいつから対象になるかということも、これは5年というルールなのかどうかを教えてくださいたいと思います。

○平沢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、調査対象外となっている港について取扱量が増えてきたということで、今回も1港追加しております。追加されるタイミングとしては御指摘のとおり、5年に1回のタイミングで、実績を踏まえて調査対象に入るか入らないかを判定しているところでございます。

○野呂委員 そういう乙種港湾に入らないような小さいところが新たに乙種に入るとか、乙種と甲種の入れ替えがそんなに頻繁ではないというのは理解できたのですが、例えば、東日本大震災のときに東北の港を集約するといった場合など、大きな変更があるときも5年待たないと調査対象にならないのでしょうか。大きな港が新たにできたときなどももう少し機動的にするのではないかと思ったのですが、それでも5年は待つというような整理でしょうか。

○西郷部会長 先ほど港別の集計をするようになって、そういう整理とも今の野呂委員の意見というのは整合的かと。

○平沢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 前回の改正のときも港の統合というものは追加したりしております。委員の御指摘は5年に1回のタイミングでしかできないのかということだと思っておりますけれども、そこは港湾行政を担当している部門とも調整して、新規に大きな港ができたからといって、5年後でないといけないのかというところは調整しながら、ニーズがあれば5年にかかわらず、承認申請の変更手続をとる必要は発生するとは考えております。

○西郷部会長 多分、私もそのように臨機応変に対応していただいて、今までもそうなっていたのだと思いますし、そのように対応していただくのがよいかと思います。野呂委員もそれでよろしいですか。

○野呂委員 はい。

○西郷部会長 ほかに何かございますか。どうぞ。

○澤村総務省政策統括官（統計基準担当）付統計審査官 21ページ、表10の対象港湾の見直しの流れの右側に、計画上に選定基準を記載した場合の流れというように記載してあるのですが、確かに基準自体を見直そうとすればこういう流れになるのかもしれませんが。ただし、この論点の趣旨としては、基準を定めておけば、先ほど野呂委員からも御指摘があったような、その範囲内であれば機動的に見直しが行えるようになるのではないかという趣旨であって、概数の記載プラス基準の記載によって機動的に対応してもらう方がよいのではないかという趣旨ですので、念のために申し添えておきます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、この項目に関しては、次のようにまとめたいと思います。調査対象の港湾に関しましては、5年に一度の見直しを基本としつつ、大きな港ができたり、あるいは大きな被害を受けた港があったりした場合には、これまでも臨機応変に対応していただいていたということから、不断に調査対象港湾を見直して、5年に一度の定期的な入替えとともに、常時必要な対応をしていただいているという形で整理したいと思います。先ほど報告者の数に関しましては、まさに御指摘のとおりだと思いますので、港湾に関しては調査対象港湾というような形で整理したいと思います。

ありがとうございます。

予定していた時間を15分ぐらいはオーバーしてしまいそうな感じになっていますが、次の項目に移りたいと思います。まず、大きい番号の2で、公的統計の整備に関する基本計画で指摘された事項への対応状況について、確認したいと思います。審査メモの8ページになります。

それでは、これに関しまして事務局から説明をお願いいたします。

○宮内総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 それでは、審査メモ8ページの公的統計の整備に関する基本的な計画等の指摘への対応状況についてです。

本調査については、諮問第67号の答申の「今後の課題」、第Ⅲ期基本計画、前回変更承認した際の今後の課題につきましては、これまでの審議の中で確認しておりますので、改めて審議の必要はないと考えております。事務局からは以上です。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、よろしいでしょうか。今までの審議で、基本計画等で指摘された事項については確認したということにしたいと思いますが、よろしいですか。

ありがとうございます。

それでは、その他の確認事項ということで、港湾統計は基幹統計となっておりますので、その基幹統計に必要とされている事項との適合性に関して、事務局からの審査状況の御説明をお願いいたします。

○宮内総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 それでは、審査メモの9ページになります。

港湾統計につきましては、平成26年の統計委員会における諮問審議におきまして、港湾

に関する全国的な施策の基礎資料として活用されており、民間における研究活動等にも一定の利活用があることが見込まれるとの説明に際し、特段の異論は示されておりません。このため、統計法第2条第4項3号に規定する基幹統計の要件のいずれにも合致しているものと整理されていますが、今回の変更計画の審議を契機として、行政上の利活用に加え、民間での利活用実態や、港湾に関する国際比較等への活用状況を改めて確認するため、2つの論点を整理しております。事務局からは以上です。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、調査実施者からの御説明をお願いいたします。

○平沢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22ページになります。(1)基幹統計としての要件の適合性、論点aといたしまして、利活用実態はどのようになっているのかについてです。

回答といたしまして、港湾統計の主な利活用につきましては、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などにおけます将来貨物量の推計等の基礎資料や、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などに活用されているところでございます。過去5年間のe-Statへのアクセス件数、二次利用申請件数につきましては、表11のとおりとなっております。二次利用においては、国土交通省で永年保存しております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おります。また、一般紙、業界紙、研究論文等への引用件数は平成25年から29年で163件となっております。

論点b、国際比較の観点から、どのように利活用されているのか、国際的な動向を踏まえ、改善の余地を検討する必要はないのかについてです。

回答につきましては、国際比較については全てを把握しておりませんが、Lloyds ListのContainer Top 100など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などに活用しております。また、本統計の改善の余地を検討する必要性が挙げられた場合には、港湾行政部門とも緊密に連携を図りながら、改善を検討してまいりたいと考えます。以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

今の御説明に対しまして、何か質問等がございましたらよろしくお問い合わせいたします。

よろしいでしょうか。

○宮川委員 1点だけ。国際比較のところですが、ここの御回答で「国際比較については、全てを把握しておりませんが」というのは、あまりにもぶっきらぼうかと思えます。私もも使わせてもらう場合、例えば、阪神淡路大震災までの神戸港の荷物の取扱量は大体世界のベスト10だったが、今は30位とか40位ぐらいになっていますとか、ハブとしてのシステムとか、そういうことを調べるときに使っているわけです。何位かというのは、恐らくこのデータを使っていると思いますが、統計部門の方として、横並びしたときに取扱量の基準というものが比較するときと同じなのか、または違うのか。それをええろと言っているわけではありませんが、どれぐらい差があるのかということぐらいは、一応把握されるべきというか、調べておかれるべきことではないかと思えます。これは感想です。

○西郷部会長 ありがとうございます。多分、「全てを把握しておりませんが」というのは謙虚というか、全体を把握できているとは言えないという表現なのかと受け取りましたが、確かに国際比較でどのように使われるのかということは、主要なものに関しては調べておいていただいて、それに対応しておくというのが重要なことではないかと思えます。そういう対応を今後心がけていただきたいという御意見だと思います。

ほかにございますか。

それでは、この項目に関しては、次のようにまとめたいと思います。基幹統計に指定されている際の要件については該当しているものと私は判断いたします。ただし、この港湾統計に関しましては、前々から早期公表というものが言われておりまして、基幹統計であるにもかかわらず、早期公表というものがこれだけ、公表の期日がきちんと守られていない統計はほかにはないような気がしますので、そのような早期公表、あるいは公表の期限がきちんと守れるような形で不断の努力を行うことを答申の中に付言する形にしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、そのような形でここは整理させていただきます。

その次が（２）の調査票情報の保存管理・二次利用等の状況ということで、審査メモで言うと10ページになります。それでは、事務局からまず説明をお願いいたします。

○宮内総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 それでは、審査メモ10ページ、（２）調査票情報の保存管理・二次利用等の状況についてです。

本調査において調査票情報の保存期間及び保存責任者については、10ページの表2のとおりとなっておりますが、集計表を収録した電磁的記録を永年保存すると記載されております。調査票の個票データの保存に関する記載は、現在ない状況となっております。このため、本調査における調査票情報の保存管理の実態や調査票情報の二次利用への対応状況について確認するために、論点としてaからdを整理しております。

事務局からは以上です。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、調査実施者からの説明をお願いします。

○平沢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23ページになりますが、（２）調査票情報の保存管理・二次利用等の状況、論点a、国土交通省において調査票の個票データを一切保存していないのか。都道府県が保存している場合、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についてです。

回答といたしましては、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になっており、国土交通省においては、調査票の個票データは保存しておりません。詳細な保存状況については把握しておりませんが、保存期間については、港湾調査規則及び調査計画におきまして2年と定めており、「港湾調査の手引き」において周知を図っているところでございます。

論点b、国土交通省において、集計表のみを永年保存している場合、その理由は何かについてです。

回答といたしまして、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、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ございます。また、答申におきましても妥当とされたため、集計表のみを永年保存としているところでございます。

24ページでございますが、調査票の個票データの永年保存につきまして整理いたしました。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におきまして、まず課題は、行政文書の保存期間との関係がございます。これは永年としているところがなくて、上限が30年となっております。また、業務量の増加としては、現状、調査票が紙でしか存在しない場合の電子化などの業務の増加が発生する。3点目の費用の増加としては、独自システムを構築している場合、改修費用などが発生するといった課題が挙げられまして、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おります。また、国土交通省における集中的な保存につきましては、課題として、1点目としては調査票情報の授受の困難性、これにつきましては規模の大きい港湾におきましては、1年間でのデータ容量が36GBにも上るため、その授受が容易に行えないのではないかという課題。2点目として、独自システムを構築している港湾におきましては、外部出力機能を有していない場合もでございます。その場合には、外部出力ができるようにシステムの改修を行っていただく必要がございますので、それにかかる費用の増加が発生します。3点目は、調査票が紙でしか存在しない場合の電子化などの業務量の増加といった課題が挙げられまして、対応するまでには時間を要するのではないかと考えております。

ただし、都道府県で保存している調査票情報につきましては、保存期間が満了するものについて、保存期間の延長手続をとるよう通知したところでございます。引き続き、調査票情報の電磁的記録の永年保存に関する取扱いにつきましては、更なる実態把握を行い、都道府県と調整・検討してまいりたいと考えております。

論点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についてです。

回答といたしまして、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、該当の都道府県に対し提供の可否を確認した上で、提供を行うこととしております。

論点d、再集計の必要性が生じた場合、どのように対応しているのかについてです。

回答といたしまして、調査票情報の保存期間を超える期間分の再集計が必要となった場合には、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おります。本調査は、全数調査による実績値の積み上げ数値であり、復元するための乗率等を要していないため、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、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おります。以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、御意見、御質問等ございましたらお願いします。いかがでしょうか。どうぞ。

○宮川委員 到底満足できるような状況ではないと思います。まず、都道府県のデータの保存期間は2年で、しかも個票の部分を国土交通省が保存していない、集計表のみ保存し

ているということですから、最後の再集計とか修正の必要があったときに、現時点で修正の必要、システムチックに間違っていたというような問題が起きたときに、過去に遡って、例えばこの港湾のデータがおかしいのではないかというチェックができない可能性は残っていると思います。特に2年で捨てましたと言われたら、10年間分ぐらいとか、大体そういうものは普通遡及修正していかざるを得ないだろうと思いますから、二次利用とかいう前に、保存の考え方は根本的に見直した方がよいのではないかと思います。

○西郷部会長 ありがとうございます。

ほかに御意見はございますか。

先ほど、点検検証部会のお話をしましたが、この調査票情報の保存も大きな話題の1つです。基本的には、調査票情報というのは電子媒体にして永年保存が基本になっているので、それに向けてどの基幹統計調査も、現状できていないようであれば努力することになっております。その観点からしても、できていないという御説明は、現状の報告として伺うとしても、今後どのようにしていくのかについては、資料3の24ページの真ん中辺に、「都道府県で保存している調査票情報については」云々ということで、「更なる実態把握を行い、都道府県と調整・検討してまいりたいと考えています」と記載してあるので、これを検討するだけではなくて、実現に向けてなるべく早く手を打っていただくのが、部会としての妥当な結論ではないかと思うのです。調査実施者の方から、今の宮川委員、そして私のコメントに関して何か御意見等はございますか。

○平沢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 私どもも調査票の電磁的記録は永年保存すべきと考えてはおります。現状すぐにとっても、なかなかシステムの改修など、いろいろとございますので、そういう形をとるにしても、我々が各都道府県における調査票情報の保存状況の実態を正確には把握しておりません。それに、システム部分に対応できるようにするにしても、費用がどの程度必要なかということも把握しておりませんので、しっかり調査させていただいて、これは調査ただけで終わるわけではなくて、予算要求などもしていけないといけませんので、その辺も踏まえて対応していきたいとは考えております。以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、この項目に関しましては、調査票情報を本省である国土交通省の方で一括して管理・保存する体制を整備することに向けて、早急に実態を確認した上で検討していただくという形でまとめたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。どうぞ。

○野呂委員 総務省の方に質問です。調査票情報を永年保存なのか、10年なのかということについては、これは統計ごとに調査実施者がそれぞれで決めていいというルールなのか、何か統一的な原則があるのか。個人的には統計全体の統一的な原則があって、一部に例外もあるというのが普通ではないかと思うのですが、その辺はどうでしょうか。

○西郷部会長 どうぞ。

○澤村総務省政策統括官（統計基準担当）付統計審査官 政府では、新統計法が全面施行された平成21年以降、「調査票情報等の管理・情報漏えい等の対策に関するガイドライン」を設けまして、その後、平成21年2月に作った後、23年3月、24年12月と順次改定してお

ります。その中での方向性としましては、調査票情報、関連するメタデータ等、宮川委員御指摘のように、再集計等に必要な情報については、永年保存という方向を目指しているということで、順次その取組を進めているところでございます。

先ほどの国土交通省の資料によりますと、前回答申が、ちょうどその法律が変わって、ガイドラインも出てきた時期、そういう時期でもありましたので、まずは2年で廃棄される集計表を永年保存にしようというのが適当であるというところで止まっていたのかもしれない。今は、更にそれより進化しているのが取組の方向性かと思えます。

以上でございます。

○西郷部会長 今回の御説明でよろしいですか。

○野呂委員 そういう原則があるのだったら、その原則に向けて、なるべく早くアプローチするという方向で答申を整理するというのも一つ考えられるという気もいたします。

○西郷部会長 ありがとうございます。ほかに何かございますか。

それでは、(2)調査票情報の保存管理・二次利用等の状況については、今の審議をもって一応まとめたという形にさせていただきたいと思えます。

あとは、12時まで5分しかないのですけれども、10分程度延長をお許しいただきまして、答申案の方向性についてだけ御議論いただきたいと思えます。

これで一通り審議を終えたわけですけれども、今日かなりの部分が審議されたこともございまして、答申案の案文は、手元には用意してございません。そこで、私の頭の中にあるものを申し上げて、それでこの方向でよいかどうか、もちろん整文したものは後で、メール審議のような形で回覧をして、取りまとめたと思っておりますが、そのような形でよろしいですか。

まずは、大体の全体像がどうなっているかということですが、その全体像に関しましては、通常の答申案と同じように、一応、4部構成を考えておりまして、まず、最初に、「本調査計画の変更」に関して、承認の適否、結論が先に記載してあるという形ですので、調査計画の変更の適否について議論するという形。そこに結論を先に記載して、その結論に至った理由というのがその次に記載してあるというのが第1部というか、大きい番号で1といつも記載しているものになります。

2番は、第Ⅲ期基本計画等で指摘された事項への対応状況ということで、今日御議論いただいた部分です。3番は、継続的な取組・検討が必要と確認された事項ということで、諮問には含まれていなかった部分ではあるのですけれども、基幹統計としての指定要件の充足状況や、調査票情報等の保管状況を3番という項目として、継続的な取組・検討が必要と確認された事項で整理して、4番で、今後の課題を指摘するという、4部構成の答申を考えております。

それでは、まずそのような構成でよろしいですか。そのような構成であるという前提のもとで、まず、今回の申請、1番のところ当たる、今回申請された変更計画に関する修正としましては、まず、一次速報について主要5港湾に加えて、国際戦略港湾に指定されている川崎港を集計対象範囲内に追加することが必要であるというのが1点。オリジナルの計画では、二次速報という案が出されていたのですけれども、それに代えて、港別集計

値を公表すること。本来であれば両方出すという手もあったかもしれませんが、集計の事務が重なることも懸念されますので、当面は二次速報の方は見送って、港別集計値を基幹統計の一部として、集計体系を再整理していただくというようにまとめたいと思っております。

2番目の第Ⅲ期基本計画等の指摘への対応状況に関しましては、審議の中で話し合ったことですので、おおむね対応がなされていると整理し、3番目の「継続的な取組・検討が必要とされた事項」に関しましては、これはまさに議論していただいたものが含まれていますが、特に調査票情報を電子媒体にして永久保存することについては、早急にそれが実現するように検討していただくこととしたいと思っております。

今申し上げたことと重複する部分があるかもしれませんが、今後の課題として、私が今、整理したらどうかと思っていることが3点ほどございます。1つは、調査方法の再整理です。調査系統、この港湾調査に関しては複雑であることもありますので、今回整理していただいたわけですが、それを更に対外的に分かりやすいような表現できちんと説明していただくことが1点。もう1つは、公表方法・期日、集計事項に関する不断の見直しということで、今回、港別集計値が有用であることから、公表の早期化と関連させて、そのような集計事項の見直しが行われたわけですが、そのような今回掘り起こされた利活用のニーズを不断に検討して、掘り起こすような努力をしていただいて、今後、更なる速報項目の充実や、月報と年報との集計事項の関係を整理することにしたいと思っております。

3番目に、これは先ほど申し上げたことと重なりますが、調査票情報等の保存管理の仕組みに関しましては、本来であれば点検検証部会で話し合われるべきだったことをこちらに持ってきて議論している形になっていますので、その点検検証部会の方でも原則となっているように、電子媒体にして永年保存という基本に則るような仕組みを早急に整備していただくことを今後の課題に記載したいと思っております。

以上、手元に文書がないような状態での、私の駆け足の説明になりますが、もし、特に今後の課題に記載すべきことの候補として、委員の方から御意見があれば、今伺っておきたいと思えます。いかがでしょうか。何かございますか。宮川委員、お願いします。

○宮川委員 どうもありがとうございます。方向性としては、異議ありませんが、改めて整理をしていただいて気が付いたのですが、1番目は調査方法の変更で、これを承認するというのですが、オンライン調査で、記入済み調査票の回収をして、これを認めていくということですから、今度は電子情報で集めていくわけです。だから、そういう意味では先ほど議論になった保存方法も、本当は変わるわけです。ある意味、自動的に本当は変えていかないとおかしいわけです。つまり、都道府県が紙媒体で持っている保存方法の考え方が、そもそもオンラインで回答していったら変わってくるわけですから、あまり時間がないので詳しくは言いませんが、その部分は調査方法の変更に合わせて早急に考え直すべきだということを強調していただくこと。

それから、これは、総務省であらかじめ審査していただくときに、これからはオンライン調査が増えていくわけですから、そう考えれば、改めてその段階で保存方法のことについてもきっちり調査実施者に、調査方法の変更と合わせて確認すべきではないかという感

想を持ちました。

以上です。

○西郷部会長 ありがとうございます。調査票の回収の方法は変わるのだから、その保存の方法も併せて変更されるべきであろうという御意見だったと思いますので、そういう御意見があったことを答申に反映させたいと思います。

ほかに何か、今後の課題についてございますか。

○野呂委員 今回、確報は、速報公表後、可及的速やかに公表するということになるかと思いますが、現状は8か月ぐらい遅れている中で、いつ確報が出るかが必ずしも明確ではありません。実態を踏まえる必要はあるものの、現状追認でよいというよりも、できる限り早くする、あるいは今後少しでも早めていくということを答申の中で、課題として入れられないかが1点です。

もう1つが、これは老婆心ながら、先ほどの港別集計値の話です。基幹統計の一部とされることについては、何ら異論はないのですけれども、これまでの御説明ですと、国土交通省がやっていらっしゃるというよりも、実質的には、港別というか、各都道府県でやっておられた統計調査ではないかと思います。これを基幹統計ということで国土交通省へ移すことになると、いろいろな手続きの変化もあり、非常に重いかと思います。そのあたりの記載ぶりはどうなのかというのが若干心配ではあります。

○西郷部会長 これはどっちの守備範囲になるのかな。

○平沢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、港湾統計で月報を出しており、月報自体も港別にそれぞれの取扱量を公表しているところでございます。

港別集計値については、その月報のうち、集計表の提出があった港湾ごとに、早めに出すという形で、基幹統計である港湾統計の公表が1表増えるということと考えております。

○西郷部会長 今の御説明でよろしいですか。

○野呂委員 基幹統計にさせていただくことについては、何ら異論はないのですけれども、161もある港別集計値が基幹統計になってしまったら、どういう言い方がよいのか分かりませんが、例えば手続きの面での負担も大きくなる訳で、大丈夫かということです。

○澤村総務省政策統括官（統計基準担当）付統計審査官 逆に、今まで港別集計値は出ていた、港によっては国が公表するより早く出ていたという部分がございます。それを集計すれば都道府県別になる。更に全国ベースの数値になるというところがございますので、この港別集計値は、港湾ごとに少しでも早く出していくものですので、これによって、自分のところだけが遅れているというような感覚で早く出していただいて、確報の早期化に少しでも役立っていただけたらということです。そう問題があるとは考えてございません。

○西郷部会長 山口専門委員、何か御意見ございますか。

○山口専門委員 細かなリクエストはあるのですけれども、最後にありました、ユーザーの利活用のニーズの掘り起こしというのを随時やっていただいて、意見交換等させていただければ、どのようなものを欲しがっているのか。それを全部対応していただけるかどうかという話はあるのですが、逐次、そういうニーズの掘り起こしはやっていただければと思

います。

○西郷部会長 ありがとうございます。それも答申に記載させていただければと思います。

他に何かございますか。もしないようでしたら、また、部会の後で気が付いたこと等ございましたら、事務局の方にお寄せいただければと思います。

それでは、答申案について、構成や方向性については、一通り確認させていただいて、これで御了解いただきましたので、あとは事務局と相談しながら、私の方で答申案を整理いたしまして、委員の方々に御確認をお願いする形にいたします。

御確認の過程でいただいた御意見の扱いについては、部会長である私に御一任いただければと思います。

答申案につきましては、速やかに案を示した上で、最終的な書面決議は、おそらく7月に入ってからになると思いますが、よろしく願いいたします。

○西郷部会長 それでは、本日の審議内容につきましては、今月開催予定の統計委員会に私から報告をいたします。

それでは、一応、答申案の方向性まで含めて審議していただきましたので、あとは私の方に一任していただくような形でまとめたいと思っております。

以上をもちまして、港湾調査の変更につきまして、実際の皆様に集まっていただく面会式の部会というのは、本日で終了としたいと思います。積極的に審議に御参加いただきましてありがとうございました。

最後に事務局の方から、御連絡をお願いいたします。

○本間総務省政策統括官（統計基準担当）付主査 先ほど部会長から御説明がありましたとおり、実際にお集まりいただく部会審議としては本日で最後となります。あとはメールでのやりとりで答申案をまとめてまいりたいと思っております。

答申案につきましては、部会長と相談の上、今月開催予定の統計委員会終了後にお示しいたしますので、御確認いただければと存じます。

御確認いただいた答申案の最終的な書面決議につきましては、7月に入ってからを考えておりますので、お含みおき願います。

また、部会の結果概要につきましては、事務局で作成次第、メールで御照会いたしますので、こちらにつきましても御確認いただければと思います。

以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。答申案の確認には、またしばらく時間をいただきますけれども、引き続きよろしく願いいたします。

それでは、以上もちまして、本日の部会は終了といたします。延長、申し訳ございませんでした。どうもありがとうございました。

以 上