

諮問第176号の答申
港湾調査の変更について（案）

本委員会は、諮問第176号による港湾調査の変更について審議した結果、下記のとおり結論を得たので、答申する。

記

1 本調査計画の変更

(1) 承認の適否

令和5年7月21日付け国総情政第221号により国土交通大臣から申請された「基幹統計調査の変更について（申請）」（以下「本申請」という。）について審議した結果、以下のとおり、統計法（平成19年法律第53号）第10条各号に掲げる要件のいずれにも適合しているため、「港湾調査」（基幹統計調査。以下「本調査」という。）の変更を承認して差し支えない。

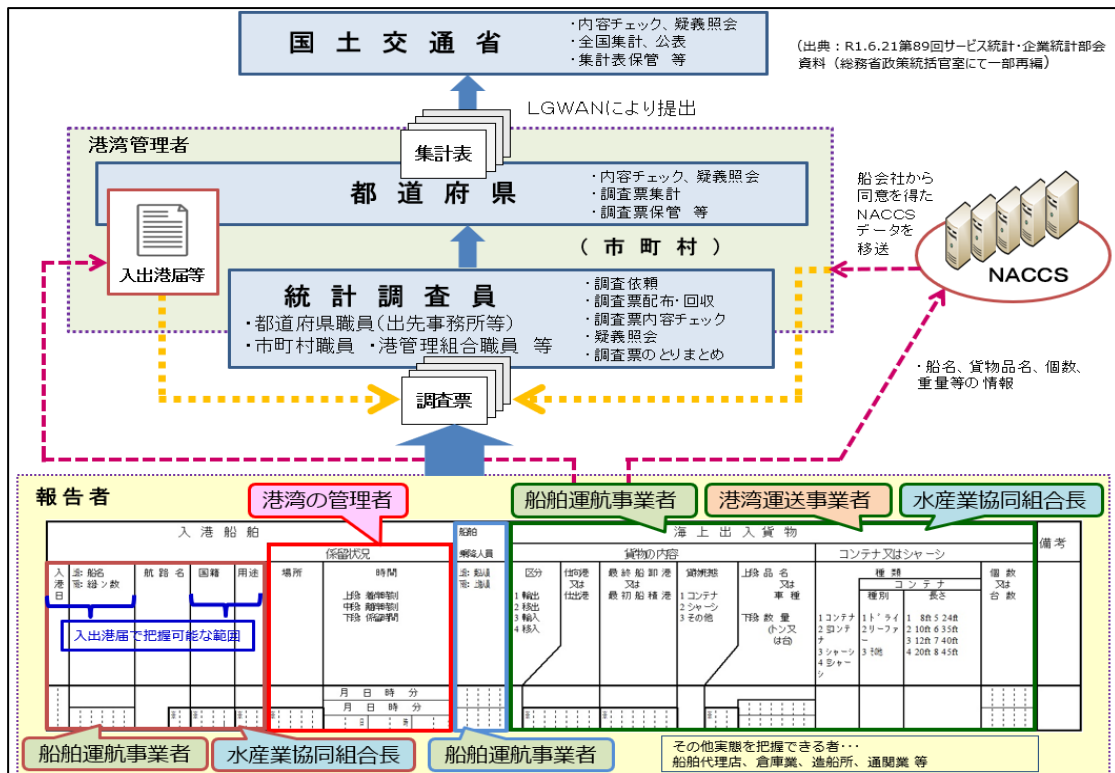
(2) 理由等

ア 調査の実施体制

本調査では、都道府県等の港湾管理者又は統計調査員が、港湾に船舶が入港した都度、その入出港届等の情報を基に、調査事項の実態を把握している者を特定して報告を求め、それらの者から報告された情報及びNACCS（輸出入・港湾関連情報処理システム）^(注1)上に申請された貨物の輸出入情報など（以下「NACCSデータ」という。）の行政記録情報等を活用して調査票を作成するという方法をとっている（図1参照）。

(注1) NACCS (Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System) とは、入出港する船舶・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を指す。

図1 本調査の実施体系



こうした本調査の特性を踏まえ、統計委員会諮問第130号の答申（令和元年7月18日付け統計委第8号。以下「令和元年答申」という。）においては、報告者、統計調査員及び都道府県のそれぞれの立場における役割を整理し、必要に応じて調査計画の見直しを検討することが指摘されている（後記2（1）参照）。これを受けて、国土交通省は、調査対象港湾における調査の実施体制について確認を行い、関係者の役割分担について次のように説明している。

- ① 本調査の実施体制は表1のとおりであり、甲種港湾ではおおよそ1港当たり3.2人の担当者、2.7人の統計調査員、乙種港湾ではおおよそ1港当たり2.4人の担当者、1.8人の統計調査員が配置されており、統計調査員の相当数は都道府県等の担当者が兼務している。
- ② 統計調査員は、報告者の選定、調査の依頼、調査票の配布・回収、NACCSデータの取得、内容審査、疑義照会、調査票の取りまとめ等を実施している。
- ③ 都道府県は、統計調査員が取りまとめた調査票のチェック、集計表の作成等の役割を担っている。
- ④ 統計調査員が全て都道府県職員の兼務である港湾においても、統計調査員1名のみで実査から集計までを他の者によるチェックなしで行うことはなく、目視とシステム及び複数人による調査票の審査体制を確保している。

表 1 本調査の実施体制

組織種類	甲種港湾（169港）		乙種港湾（512港）	
	総担当者数 （人）	統計調査員数 （人）	総担当者数 （人）	統計調査員数 （人）
都道府県	284	236	547	408
市町村	186	171	648	495
港務局・一部事務組合	29	22	8	5
港運協会等	16	13	0	0
民間事業者	22	12	8	8
その他 （管理委託者・他の行政機関等）	12	9	15	15
計	549	463	1,226	931
1港湾あたり担当者・調査員数	3.2	2.7	2.4	1.8

※ 統計調査員には、兼務担当者を含む。
 ※ 一部港湾から港区単位での回答がなされたため、調査対象港湾数とは一致しない。
 （アンケート概要）
 ・令和2年9～10月、全ての甲種港湾及び乙種港湾を対象にアンケートを実施。
 ・甲種港湾については、令和2年1月分調査時点の状況。乙種港湾については、令和元年分調査時点の状況。

これについては、令和元年答申における「今後の課題」に沿って、現時点における本調査の実施体制及び関係者の役割分担が整理され、明確になったものと評価できる。

一方、各港湾における調査票の審査・集計業務については、国土交通省が各都道府県に提供している共通集計システムのほか、独自システムを用いている、あるいは特段のシステムを用いていないなど、その作業環境及び審査要領がまちまちであることが判明した。

国土交通省は、共通集計システムにおいて、記入漏れや論理矛盾等のデータチェック機能を設けているほか、一連の調査業務を解説した「港湾調査の手引き」を配布し、集計時に注意を要する項目や疑義がある場合の対応について指導を行うなど、一定の審査体制を確保している。しかし、今後、「サイバーポート」^{（注2）}の導入後も（後記1（2）イ（ア）参照）、当面の間は引き続き、各港湾のシステム環境（及びシステムによるチェック機能の仕様）にばらつきがある状況が継続することになる。

したがって、各港湾における調査票の審査水準の統一化及び業務の標準化・効率化を図る観点から、現在の共通集計システム及びサイバーポートにおけるチェック機能や「港湾調査の手引き」等を踏まえて、調査票の審査に関する統一的な「チェックリスト」を策定することを「今後の課題」として指摘する。

（注2）「サイバーポート」とは、民間事業者間の港湾物流手続（港湾物流分野）、港湾管理者の行政手続や調査・統計業務（港湾管理分野）及び港湾の計画から維持管理までのインフラ情報（港湾インフラ分野）を電子化し、これらをデータ連携により一体的に取扱うデータプラットフォームを指す。ここでは単に「サイバーポート」と記載した場合は、港湾管理分野のシステムを指すものとする。

イ 調査方法の変更

(ア) サイバーポートの本格導入

本申請では、令和6年調査（甲種港湾：令和6年1月分、乙種港湾：令和6年分）から、サイバーポートを用いたオンライン報告を調査方法の一つとして追加することを計画している。

本調査へのサイバーポートの導入については、NACCSデータの活用による調査票の作成^(注1)、港湾管理者による調査票の一元的な管理、自動集計・チェックが可能となることにより、報告者及び港湾管理者の負担軽減や業務の効率化^(注2)、一層の統計の精度向上等が期待されることから、適当である。

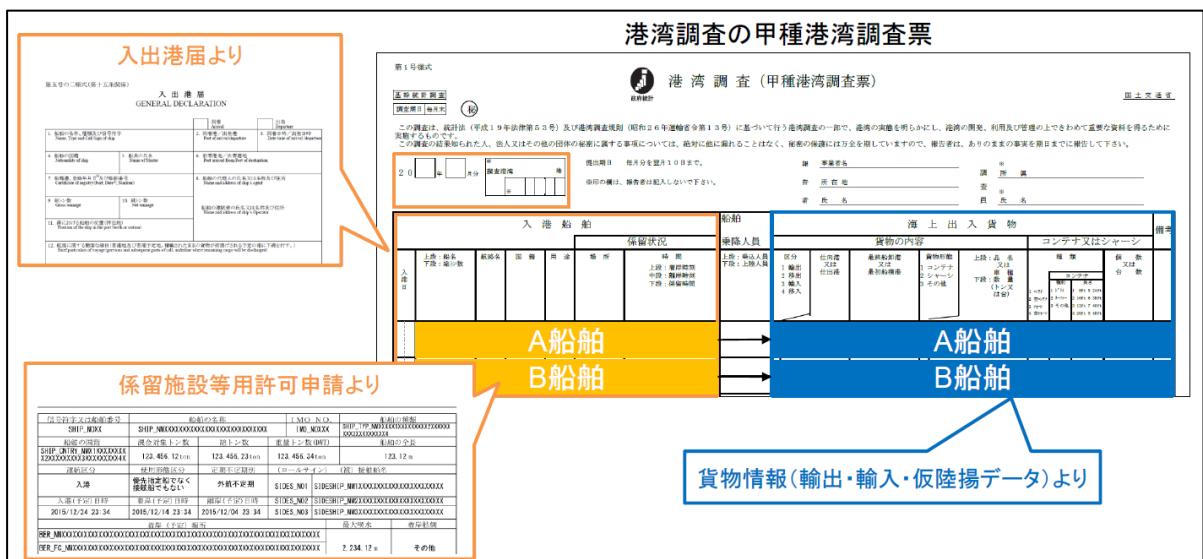
一方で、従来の調査方法も存置することについては、調査対象港湾ごとに現状のシステム環境が異なり、即時にサイバーポートを導入することが困難な調査対象港湾も一定程度存在することや、従来の調査方法を望む又はオンライン報告が困難な報告者がいることなどに配慮すると、全港湾におけるサイバーポートへの移行は直ちには困難と考えられることから、当面の措置としておおむね適当である。

ただし、本調査全体としての効率化及び結果精度向上等のためには、できるだけ早い段階で全調査対象港湾においてサイバーポートへ移行することが欠かせないことから、全調査対象港湾に対して移行の推進や支援を行う必要がある。

(注1) 図2のように、サイバーポートによって調査票を作成する場合には、NACCSで申請した入出港届や係留施設等使用許可申請の情報は「入港船舶」欄に、入出港届等に紐づく貨物情報（税関長に申告等を行ったもの）は「海上出入貨物」欄に自動入力される。

(注2) 国土交通省が令和5年1月分調査において、甲種港湾（166港）のうち4港においてサイバーポートを試験的に導入した結果、本調査に係る作業時間は、報告者において最大約53%削減、港湾管理者において約36%削減の効果が得られたとしている。

図2 サイバーポートにおけるNACCSとのデータ連携



今後のサイバーポートの利用普及について、国土交通省は、NACCSの電子申請率向上により^(注3)サイバーポートにおけるNACCSデータ利用のメリットを高めるとともに、サイバーポートに実装する各種機能や作業時間の短縮効果等について港湾管理者が集まる会議等の場で周知すること等により、各港湾管理者にサイバーポートへ

の移行を働き掛けることとしている。

(注3) 従来、電話や対面により調整に時間を要していたバース（荷役のための泊地）の空き状況や申請状況の確認、他申請者との調整を可能とする「バースウィンドウ」機能（係留施設に対する申請情報を描画する機能）の構築などにより、NACC S機能の改善・利便性向上を図ることとしている。

これについては、本調査の更なる効率化と精度向上等の観点から、①港湾管理者のみならず報告者がサイバーポートを利用するインセンティブを高めること、②それにより、将来的に報告者からの回答方法をサイバーポートに一本化すること、③それぞれの根拠法令や条例等に基づく都道府県等の港湾管理業務も含めて電子化を進めることが重要と考えられる。このため、「公的統計の整備に関する基本的な計画」（令和5年3月28日閣議決定。以下「公的統計基本計画」という。）も踏まえ（後記3参照）、以下について「今後の課題」として指摘する。

- ① 各港湾におけるサイバーポートへの移行状況を定期的に把握しつつ、サイバーポート全体の機能及び利便性向上の進捗と併せて、利用促進策を継続的に実施すること。
- ② サイバーポートの導入拡大に併せて、将来的な調査員調査や郵送調査を含む調査方法の再整理を検討すること。
- ③ 各港湾管理者に対して、サイバーポートの移行促進に併せて、港湾管理業務の電子化についても、統計を作成する立場から協力を求めていくこと。

(イ) 郵送調査の明記

本調査では、調査計画上、調査員調査及びオンライン調査により調査票を回収することとしているが、本申請では、「郵送調査」についても調査方法として明記する計画である。

これについては、表2のとおり、報告者から調査票が郵送で提出されるケースが相当の割合を占める実態に合わせようとするものであり、当面の対応としては適当である。

ただし、サイバーポートへの移行を効果的に進める観点から、前記1(2)イ(ア)に加えて、今後も調査方法別の回収状況を定期的に把握した上で、サイバーポートの利用促進策を実施することを「今後の課題」として指摘する。

表2 調査方法別の回収状況（令和4年12月時点）

調査員 (対面)	郵送	F A X	電話	オンライン調査		合計
				電子メール	e-Survey	
917	1,116	647	11	2,843	0	5,534
16.6%	20.2%	11.7%	0.2%	51.4%	0.0%	100%

(注) F A X及び電話（令和2年10月時点の回収数全体に占める割合はそれぞれ5.9%、0.4%）は報告者の事情等による臨時的対応であり、固定的な回収方法ではないため、調査計画上の調査方法には追加せず、これらの報告者にはサイバーポートの利用を働き掛けることとする。

ウ 調査票情報の保存期間及び保存責任者の変更

本調査では、調査計画上、記入済み調査票については都道府県が2年間保存することと

しているが、調査票の内容を記録した電磁的記録については特に保存の記載は設けられていなかったため、令和元年答申において、調査票情報等の保存管理の仕組みの整備について「今後の課題」として指摘されている（後記2（3）参照）。

これを踏まえて、本申請では、調査票情報等については、令和6年1月から運用を開始するサイバーポートを利用して一元的に永年保存^(注1)することを計画している。また、表3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、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こととしている^(注2)。

(注1) 調査業務におけるサイバーポートの導入にかかわらず、調査票情報等の保存は次のとおり行う。

- ・ サイバーポートを導入する港湾：サイバーポートを利用して提出された調査票は、システム内に自動的に調査票情報が蓄積される。サイバーポートを利用せずに提出された調査票は、ドラッグ&ドロップ方式（電子調査票）又はAI-OCR（光学文字認識機能）による読み込み（紙の調査票）により、統計調査員がサイバーポートに取り込む。
- ・ 独自システムの利用を継続する港湾：統計調査員が、csvファイルで出力した上でサイバーポートに取り込む又はファイル連携方式により独自システムからサイバーポートに転送する。

(注2) 令和元年答申を受けて、国土交通省は、保存期間が満了した調査票情報等（平成29年1月分調査以降のもの）について、保存期間の延長手続をとるよう都道府県に依頼（令和元年12月20日付け事務連絡）しており、これに沿って保存されている平成29年1月分調査以降の調査票情報等から、サイバーポートに保存することとしている。ただし、国土交通省がその保存状況を確認したところ、73港湾（甲種17港湾・乙種56港湾）で平成29年1月分調査からのデータが保存されていないことが判明している（調査計画で定められた2年間の保存期間は遵守されている。）。

表3 調査票情報の保存期間及び保存責任者の変更内容

現行			変更案		
関係書類名	保存期間	保存責任者	関係書類名	保存期間	保存責任者
記入済み調査票	2年	都道府県知事	記入済み調査票	2年	都道府県知事
			調査票の内容を記録した電磁的記録	永年	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
集計表を収録した電磁的記録	永年	国土交通大臣	集計表を収録した電磁的記録	永年	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

これについては、令和元年答申における「今後の課題」（後記2（3）参照）に対応するものであり、適当である。

なお、過去分の調査票情報等のサイバーポートへの取り込みにおいては、実際に作業を行う港湾管理者及び統計調査員に過度の負担がかからないよう、留意しながら進める必要がある。

エ 集計表の変更

本調査では、甲種港湾における二港間の貨物流動量について、移出（A港からB港への移出量）と移入（B港のA港からの移入量）の調査結果に差異が生じている。この統計上

の差異について、国土交通省は、ホームページなどにおいて利用上の注意として周知するとともに、同省に設置された有識者による「統計品質改善会議」の議論等を踏まえて、差異の縮減に向けた取組^(注)を進めているとしている。

これを受け、本申請では、差異が解消されるまでの当面の措置として、令和4年分の結果公表（令和5年12月末までに公表予定）から、表4のとおり、仕向港・仕出港の内訳を表章しない貨物量合計のみの表を「主要表」（表4における（〇-1）の集計表）として独立させるとともに、従来の二港間の貨物流動量を表章した統計表を「詳細表」（表4における（〇-2）の集計表）として位置づけることにより、集計表体系にメリハリをつけることを計画している。

（注）国土交通省は、差異の縮減に向けた取組として、①仕向港や仕出港を把握していないとする報告者がいるため、令和5年6月1日付けで都道府県に対して報告者の選定見直し依頼を実施、②サイバーポート内で、差異の発生場所を把握できる機能や、報告者の誤記・記入漏れを防ぐ機能（NACCSデータ連携機能、各種入力補助機能）を追加するシステム構築を実施、③移出入量の差異に関する詳細な調査・分析を行い、その結果を踏まえ調査票記入要領等について、令和5年中に改訂を行う予定としている。

表4 集計表の変更内容

現行	変更案
[甲種港湾] 第3表 海上出入貨物表	[甲種港湾] 第3表 海上出入貨物表
<u>(6)</u> 移出貨物品種別貨物形態別仕向港別表	<u>(6-1)</u> 移出貨物品種別貨物形態別表 <u>(6-2)</u> 移出貨物品種別貨物形態別仕向港別表
<u>(7)</u> 移入貨物品種別貨物形態別仕出港別表	<u>(7-1)</u> 移入貨物品種別貨物形態別表 <u>(7-2)</u> 移入貨物品種別貨物形態別仕出港別表
第4表 自動車航送車両台数表	第4表 自動車航送車両台数表
	<u>(1-1)</u> 自動車航送車両別表 <u>(1-2)</u> 自動車航送車両別仕向港・仕出港別表
第5表 コンテナ个数・シャーシ台数表	第5表 コンテナ个数・シャーシ台数表
<u>(3)</u> 移出コンテナ仕向港別表	<u>(3-1)</u> 移出コンテナ表 <u>(3-2)</u> 移出コンテナ仕向港別表
<u>(4)</u> 移入コンテナ仕出港別表	<u>(4-1)</u> 移入コンテナ表 <u>(4-2)</u> 移入コンテナ仕出港別表
<u>(7)</u> 移出シャーシ仕向港別表	<u>(7-1)</u> 移出シャーシ表 <u>(7-2)</u> 移出シャーシ仕向港別表
<u>(8)</u> 移入シャーシ仕出港別表	<u>(8-1)</u> 移入シャーシ表 <u>(8-2)</u> 移入シャーシ仕出港別表

これについては、統計上の差異の解消には一定の時間を要すると考えられることから、利用上留意を要する集計表を他の集計表と区別し、統計ユーザーに一層の注意喚起を行おうとするものであり、当面の対応としては特に問題ない。

ただし、差異の縮減の進捗を踏まえ、必要に応じて集計表の見直しを検討することを

「今後の課題」として指摘する。

2 令和元年答申における「今後の課題」への対応状況

本調査については、令和元年答申において、以下の検討課題が指摘されている。

(1) 調査方法の再整理

本調査の特性を踏まえ、報告者、統計調査員及び都道府県のそれぞれの立場における役割を整理し、必要に応じて調査計画の見直しを検討すること。

(2) 公表の区分・期日等、集計事項に関する不断の見直し

本調査の公表の区分・期日等については、本調査の特性を踏まえ、調査プロセスを含め、業務全般の改善余地を検討し、必要に応じて調査計画を見直すこと。この見直しに当たっては、都道府県における調査事務の実態や利活用ニーズを十分に把握した上で、速報性が求められるデータについては早期に公表し、それ以外のデータは年報での公表に一本化するなど、公表体系の更なる見直しも検討すること。

また、今後、速報における集計項目の更なる追加の余地や集計対象の港湾の拡大等、利活用ニーズの変化を踏まえた集計内容の充実を検討すること。

(3) 調査票情報等の保存管理の仕組みの整備

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。

(1) については、前記1 (2) アのとおりである。

(2) については、従来、全港湾を対象とした集計結果（現在の確報に相当）に公表の遅れが目立っていたことを踏まえ、主要6港湾^(注1)の輸出入コンテナ個数の集計結果を新たに「速報」として公表する等の見直しを行った際、「速報」の充実や「確報」の廃止等を含めて公表体系の在り方を検討することが求められたものである。

国土交通省は、この課題を受け、速報の充実（公表対象港湾の追加や集計項目の追加）については、港湾調査対象の全港湾管理者及び報告者を対象にアンケートを実施^(注2)したところ、特段のニーズは確認できなかったとしている。また、確報については、主要な統計ユーザーにヒアリングを行ったところ、国民経済計算の年次推計等における利用が確認されたとしている。これを踏まえ、国土交通省は、令和元年答申時に見直した現行の公表体系を維持する方針である。

これについては、課題を受けて可能な限り利活用ニーズを把握し、それを踏まえた対応であることから、おおむね適当である。

なお、今後はサイバーポートの導入拡大により、審査・集計事務の短縮やエラーの防止等の効果が期待されることを踏まえ、更なる公表早期化や集計内容の充実などについて検討することを「今後の課題」として指摘する。

(3) については、前記1 (2) ウのとおりである。

(注1) 東京港、川崎港、横浜港、名古屋港、大阪港及び神戸港

(注2) アンケートでは半数以上(港湾管理者の約54%、報告者の約62%)から回答があり、速報について港湾管理者の約97%が「現状のままでよい」との回答、知りたいデータについて報告者の約99%は回答なしであった。

3 公的統計基本計画への対応状況

公的統計基本計画においては、表5のとおり、本調査に関する検討課題が掲げられている。

表5 公的統計基本計画「別表 今後5年間に講ずる具体的施策」(抜粋)

項目	具体的な措置、方策	担当府省	実施時期
(1) 報告者負担への配慮	港湾調査について、港湾関連業務の効率化を図るシステムである「サイバーポート」の本格導入により、行政記録情報等の活用や報告者負担の軽減を一層推進するとともに、調査方法の再整理及び調査票情報等の一元管理を実現する。	国土交通省	令和5年(2023年)中に結論を得る

これについては、前記1(2)アのとおりである。

4 今後の課題

(1) サイバーポートへの移行促進及び本調査の更なる効率化等

サイバーポートへの移行促進及び本調査の更なる効率化等の観点から、次のとおり対応する必要がある。

- ① 調査方法別の回収状況及び各港湾におけるサイバーポートへの移行状況を定期的に把握しつつ、サイバーポート全体の機能及び利便性向上の進捗と併せて、利用促進策を継続的に実施すること。
- ② サイバーポートの導入拡大に併せて、将来的な調査員調査や郵送調査を含む調査方法の再整理を検討すること。
- ③ 各港湾管理者に対して、サイバーポートの移行促進に併せて、港湾管理業務の電子化についても、統計を作成する立場から協力を求めていくこと。

(2) 調査票の審査の改善

各港湾における調査票の審査水準の統一化及び業務の標準化・効率化を図るため、現在の共通集計システム及びサイバーポートにおけるデータチェック機能や「港湾調査の手引き」等を踏まえて、調査票の審査に関する統一的な「チェックリスト」を策定すること。

(3) 集計内容の見直しや更なる公表の早期化

二港間の統計上の差異の縮減の進捗を踏まえ、必要に応じて集計表の見直しを検討すること。また、サイバーポートの導入拡大により、審査・集計事務の短縮やエラーの防止等の効果が期待されることを踏まえ、更なる公表早期化や集計内容の充実などについて検討すること。