

第 49 回サービス統計・企業統計部会議事録

1 日 時 平成 26 年 7 月 3 日（木） 9:59～11:03

2 場 所 総務省第 2 庁舎 6 階特別会議室

3 出席者

（部 会 長） 廣松毅

（委 員） 北村行伸、西郷浩

（専 門 委 員） 田付茉莉子

（審議協力者） 財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、東京都

（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：稲本室長
ほか

（事 務 局） 内閣府統計委員会担当室：清水政策企画調査官
総務省政策統括官付統計審査官室：山田統計審査官、佐藤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

○廣松部会長 それでは、ただ今から第 49 回「サービス統計・企業統計部会」を開催いたします。

前回の部会では、「1 港湾調査（基幹統計調査）の変更」のうち「(3) 調査方法」及び「2 前回答申（平成 21 年）における今後の課題への対応」について、調査実施者から改めて現状や課題を整理して報告していただきました。

また、審査メモのうちの「1 港湾調査（基幹統計調査）の変更」の「(2) 集計事項」及び「3 その他（調査結果の公表の方法及び期日）」について審議を行った結果、いずれも適当と判断され、一通り審議を終えたところです。

本日の部会では、前回の「集計事項の変更」に関する部会審議の中で、田付専門委員から御指摘のありました背高コンテナについて、確認と整理を行い、その後、答申（案）について御審議をお願いしたいと思います。

本日の部会は、12 時までを予定しておりますが、予定時間を若干過ぎる場合もあるかとも思います。そのような場合には、既に御予定がおありの専門委員、委員におかれましては、御自由に御退席いただいて結構です。

それでは、本日の配布資料について事務局から説明をお願いします。

○川原総務省政策統括官（統計基準担当）付副統計審査官 それでは、御説明いたします。

本日新たにお配りしている資料と致しましては、資料 1 として国土交通省の説明資料、資料 2 として答申（案）となります。

また、参考資料と致しまして第 48 回部会の結果概要をお配りしております。

そのほかの資料につきましては、前回の部会でお配りしたものを使用させていただきます。

事務局からの説明は以上です。

○廣松部会長 ありがとうございます。

過不足はありませんでしょうか。よろしいですか。

それでは、第 3 回目の部会審議に入ります。

まず、前回の部会において発言された意見等に関する整理についてです。

前回の部会において、集計事項の変更について審議され、変更内容自体は、部会として適当であると判断いたしました。

ただし、その部会審議の中で、田付専門委員から、集計様式の変更が、臨海道路を整備するための情報を得るためであれば、背高コンテナについても集計すべきではないか。また、背高コンテナは最近多くなっているし、外航のコンテナを国内で流通させる際に一番問題となったのは、コンテナの高さではないか。トンネル等のゲートにぶつかってしまうという問題があったのではないかとといった旨の御発言がありました。

この発言に関しましては、お手元に配布されております「第 48 回サービス統計・企業統計部会結果概要」の 4 ページにあります。

私と致しましては、背高コンテナという一般のコンテナより高さのあるコンテナの内容や、この背高コンテナを取り巻く状況などについて、確認しておくことが必要ではないかと判断し、国土交通省に整理をお願いいたしました。

早速ですが、この関係で、国土交通省から説明をお願いいたします。

○稲本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、説明を致します。

資料と致しましては、本日お配りしている資料 1 「国土交通省 説明資料」で整理させていただきます。

まず 1 ページ目からですが、背高コンテナとはどういうものかということです。

こちらにつきましては、下の方に「ISO のコンテナ規格例」と致しまして、表としてまとめさせていただいておりますので、こちらを御覧になっていただければと思います。

現在、国際海上コンテナ輸送に使用されるコンテナの国際標準化機構（ISO）の規格でのコンテナ長さは、10 フィート、20 フィート、30 フィート、40 フィート及び 45 フィートの 5 種類のコンテナとなっております。このうち 10 フィート及び 30 フィートコンテナは、国際的な海上コンテナ輸送で使用されている例は少ない状況です。

また、コンテナの一般的な高さは、8 フィート 6 インチ（約 2.6 メートル）となっております。背高コンテナは、この一般的な高さよりも 1 フィート（約 30 センチメートル）高い 9 フィート 6 インチ（約 2.9 メートル）の高さとなっております。コンテナ幅につきましては、コンテナ長さや高さにかかわらず全て 8 フィート（約 2.4 メートル）となって

いるところですが。

なお、40 フィートの背高コンテナは、一般的な高さの 40 フィートコンテナより内容量が約 12%多くなっておりますが、このコンテナの最大総重量はコンテナ高さにかかわらず全て同じであることから、繊維や雑貨等の重量より容量を使う貨物輸送に適していると言えます。

これがコンテナの概要です。

続きまして、2 ページで、背高コンテナは、コンテナ取扱量全体の中でどのくらいあるかということです。

こちらは、東京港及び名古屋港の港湾管理者に背高コンテナの取扱状況をお聞きしたところ、20 フィートコンテナでは、東京港で約 5 割が背高コンテナ、名古屋港ではほとんどが通常の高さのコンテナということでした。40 フィートコンテナでは、東京港では約 7 割、名古屋港では約 6 割が背高コンテナであるとのことでした。また、45 フィートコンテナにつきましては、ほとんどが背高コンテナであるとのことでした。

このことから背高コンテナにつきましては、現状におきまして、かなりの取扱量があると考えられるところです。

続きまして、背高コンテナの取扱量の増加に伴う臨港道路における支障の状況、また、外航コンテナを国内で流通させる上での課題等はどういうことかということです。

臨港道路は、港湾法第 2 条第 5 項第 4 号で定めます「臨港交通施設」でして、当該道路の管理は港湾管理者が行っていることから、主要な港湾管理者に臨港道路における支障の状況をお聞きいたしました。その結果につきましては、トンネル等の高さは背高コンテナが通行できる高さで整備されておきまして、現状におきまして、特に背高コンテナが通行するに当たりまして支障や課題は発生していないということでした。

続きまして、背高コンテナ取扱個数に対する行政での利活用ニーズはあるかということです。

背高コンテナの輸送におきましては、従前、道路を通行する上では、背高コンテナを積載した車両の高さが道路交通法施行令及び車両制限令で定める 3.8 メートルを上回っていることから、事前に警察庁交通局及び国土交通省道路局による審査の上、指定した道路（指定経路）のみを制限外積載及び通行許可の対象とすることが定められておりましたが、平成 16 年の道路交通法施行令及び車両制限令の改正に伴いまして、指定経路制度が廃止されています。都道府県公安委員会及び道路管理者（国、都道府県等）が支障がないと認めて指定した「高さ指定道路」に改正されまして、現在は、通行する車両の高さが 4.1 メートルまでの車両は「高さ指定道路」の走行であれば許可申請は不要となっております。背高コンテナを積載した車両につきましては、この「高さ指定道路」を通行するのであれば許可なしに通行が自由となっております。

このことを背景としまして、国土交通省と致しましては、先ほども申し上げたとおり、既に背高コンテナの流通があること、また、背高コンテナの通行に係る規制が見直されて

おり、高さ指定道路であれば許可申請が不要になっていることなどから、現時点では背高コンテナ取扱個数を把握するニーズはありませんでした。

また、コンテナ取扱量の多い港湾管理者にも利活用ニーズをお聞きしたところ、各種施策におきまして背高コンテナ取扱個数を把握する必要性は低いとの回答をいただいております。

このことから、本改正におきまして利活用ニーズが見られなかったことから調査項目等にコンテナ高さを追加しないことと致しましたが、今後新たなニーズが出された時には前向きに検討していきたいと考えているところです。

説明は以上です。

○廣松部会長 ありがとうございます。

背高コンテナに関してどういうものか、それから現状、それに対する対応、道路を含めまして説明を頂きました。

田付専門委員、いかがでしょうか。

○田付専門委員 どうもありがとうございます。随分道路の整備が進んでいるようで安心しました。

○廣松部会長 ほかにいかがでしょうか。

1 ページの「ISO のコンテナ規格例」の表を見ていて思ったのですが、「最大積荷重量」というのはいいのですが、その下の「最大総重量」が3万480キログラム、全部同じなのですが、これはそのように決められているということですか。

○稲本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 規格でそのように決められているところです。

○廣松部会長 ということは、例えば45フィートの背高コンテナに関しては、2万5,680キログラムが最大積荷重量で、それにコンテナの重さを加えて最大総重量3万480キログラムという形で考えればいいのですか。

○稲本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。

○廣松部会長 この最大総重量を超えることは法的に認められていないということですか。

○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補佐 すみません、ただ今情報がないので法的かどうかということはこの場で発言することができないのですが、基本的に最大総重量はISOの中で決められておりますので、それを超えてということになりますと、船のバランスとかが崩れていくということで、基本的にはそういうことはないかと思いますが、何法で定められているかはこの場ではお答えできません。

○廣松部会長 ISOの規格というのは大体そういうものだろうと思いますから、分かりました。

よろしいでしょうか。

調査実施者としては、この背高コンテナに関しては、利用ニーズ等に関して港湾管理者にも聞いていただいた上で、利活用ニーズが見られなかったことから、コンテナの高さは

追加しないという結論ですが、これについてはよろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○廣松部会長 それでは、背高コンテナに関しては、資料1のように整理をしていただいて、この部会の中でそれを了承したということ。ただ、新たなニーズが出てきた時には前向きに考えるということですので、その点、今後のニーズの動向をいろいろ見ていただきながら、必要な時には調査項目として入れていただくように努力していただければと思います。

○稲本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 そのようにさせていただきますと思います。

○廣松部会長 それでは、本日のメインの議題です、資料2の答申(案)について審議をお願いしたいと思います。

この答申(案)につきましては、あらかじめ、委員、専門委員の皆様にお送りし、事前に御覧いただいているところです。このため、本日、答申(案)の内容の詳細な説明は割愛いたしますが、答申(案)の構成について御説明を致します。

最初に、「1 本調査計画の変更」についてです。

そこでは、まず「(1) 承認の適否」として、国土交通省から申請のあった港湾調査の変更について、統計委員会として適当と考えるか否かの判断を記載しております。

次に、「(2) 理由等」では、1ページに「ア 報告を求める者の変更」、2ページに移っていただきまして「イ 集計事項の変更」、2ページの下3分の1のところ辺りに「ウ 調査方法の変更」の3項目を設けて、適宜、内容や適否の判断、その理由を記載しております。

次に、3ページの「2 諮問第19号の答申における今後の課題への対応について」として、前回答申時に「今後の課題」として指摘された2点について、それぞれの対応状況等について記載をしております。

最後に、4ページ、「3 今後の課題」の項目を立てております。この「3 今後の課題」は、今回の審議に伴い、今回の答申の今後の課題という位置付けです。

それから、前回の部会では「その他」ということで、調査結果の公表の関係について審議を致しましたが、既に所要の対応策を講じている中で、本調査の現状について報告するというものでありましたので、答申(案)には入れていないことを御承知おきいただければと思います。

答申(案)の構成は以上です。

それでは、内容を幾つかに分けながら御審議を頂きたいと思います。

まず、1ページの「1 本調査計画の変更」の「(1) 承認の適否」の部分です。これについては「(2) 理由等」の検討を行った後に確認させていただきたいと思いますので、まず「(2) 理由等」から御審議を頂ければと思います。

この「(2) 理由等」の最初、「ア 報告を求める者の変更」を御覧ください。

これは、甲種港湾調査を「160 港」から「161 港」に、また、乙種港湾調査を「557 港」から「533 港」にそれぞれ変更するということです。

これにつきましては、国土交通省が港湾調査対象港湾基準に基づいて調査対象港湾の見直しを行っており、入港実績や貨物取扱実績がほとんどない港湾は調査対象外となりますが、引き続き一定の実績を有する港湾全てを調査対象としているため、我が国港湾全体の実態を適切に捉える面での継続性が確保され、調査結果の利活用上の支障は生じないこと、また、報告者負担の軽減や調査事務の効率化にも資するものであることから、結論として適当と致しました。

その説明に関しましては、これは最近の答申の慣習のようですが、1 ページの下のところに「調査対象港湾数及び調査対象外港湾数の推移」に関して表を付けております。

このような内容及び結論でよろしいでしょうか。特に御意見はありませんか。

（「異議なし」と声あり）

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、「(2) 理由等」の「ア 報告を求める者の変更」については、この内容で適当とさせていただきます。

次に、2 ページの「イ 集計事項の変更」を御覧ください。

これは、新たに TEU 単位換算前のコンテナ長さ別の取扱個数及びコンテナ種別の取扱個数を追加するということです。

こちらについては、報告者に新たな負担を課すことなく集計の充実化を図るものであり、港湾行政に係る施策の推進に寄与する情報が得られることから、結論として適当としております。

特に3段落目「これにより」のところですが、今回の集計事項の変更により、港湾ごとのコンテナ長さ別の取扱個数の状況が明らかになり、45 フィートコンテナといった通常よりも大型のコンテナを運ぶための港湾周辺の臨港道路の整備に資する情報が得られること、また、ドライコンテナやリーファーコンテナなどコンテナ種別の取扱個数の状況が明らかになり、港湾施設の電源装置整備や電力量の供給規模の決定に資する情報が得られるというような理由から適当としております。変更することによって得られる結果がどのような有用性を有するかについて、具体例を挙げたということです。

この内容及び結論でいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

（「異議なし」と声あり）

○廣松部会長 特に御意見はないようですので、それでは、「イ 集計事項の変更」に関しまして、この内容で適当とさせていただきます。

次に、2 ページの下3分の1ぐらいにあります「(2) 理由等」の「ウ 調査方法の変更」です。

これは、調査員と報告者の間において、電子メールによるオンライン調査を新たに導入するということです。

これにつきましては、本年3月に閣議決定されました「公的統計の整備に関する基本的な計画」において、オンライン調査の推進を図ることとされていることを踏まえて、従来の調査員調査に加え、調査員と報告者間において、パスワードを付与する等のセキュリティー対策を講じた上で、電子メールによるオンライン調査を新たに導入することとしているものであり、報告者負担軽減、利便性の向上を図ることが可能となり、調査員の集計事務の効率化にも資するものであることから、結論としておおむね適当としております。

「ただし」のところ、今後、本調査におけるオンライン調査の推進・定着を図っていくための取組として、2点、必要であると指摘をしております。

まず2ページの①の1点目ですが、本調査が、従来1枚の調査票について、調査員が複数の異なる報告者から回答を得て当該調査票を作成し集計を行うといったケースが見られる等の特殊性を有していることから、国土交通省は、都道府県等の経路機関、調査員及び報告者に対して、オンライン調査に係る協力依頼とともに周知・広報に積極的に取り組むことです。

次に、3ページの②のところ2点目ですが、港湾管理者は、本調査における船舶と報告者との間の関連情報を長年蓄積しており、当該情報を利活用した効果的・効率的なオンライン調査の実施が可能であると考えられることから、国土交通省は、これらの情報について各港湾管理者の実態を踏まえたデータベース化による管理を図り、船舶入港時の船名等の情報から報告者を抽出・選定し、電子メールによる調査票情報のオンライン報告を求めるといった一連の調査業務の定型化（ルーチン化）を積極的に取り組むこととしております。

このような内容、結論でよろしいでしょうか。

これは行政記録情報の活用ということとも関連し、委員、専門委員の方々から御意見を頂いたものですが、一応こういう形で集約できるであろうと考え、まとめた次第です。いかがでしょうか。よろしいですか。

ただ、この点に関しましては、これは全く私論ですが、ここで挙げましたことに関しては、もちろん統計調査上、あるいは統計技術上の問題として国土交通省にデータベース化による管理等を進めるべきであるということですが、これ自体は、もっと大きな意味で言うと、電子政府というのでしょうか、これは高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部で言われていることですが、そことも密接にかかわるといえるか、あるいはそちらの方により一層推進をしていただくような形で、それに乗ると言うのが変ですが、そういった形でデータベース化するとともに、調査業務の定型化が可能になると思っております。

ただ、そのこと自体は今回の答申から大きく外れ、枠外の議論となるので、ここには書いてありませんが、もしこの形で部会として御了承いただければ、親委員会に報告する時に少しコメントでもさせていただこうと思っております。

それはともかくと致しまして、答申（案）と致しまして、「ウ 調査方法の変更」の部分に関しましては、内容及び理由に関しまして適当と判断してよろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、特に御意見がありませんので、この内容で適当とさせていただきます。

先ほども少し申し上げましたが、当然のことですが、オンライン調査というのは、報告者である港湾運送事業者や船舶運航事業者などが直接電子調査票に入力し、港湾管理者の職員である調査員に提出するものです。このため、報告者が紙媒体の調査票によって提出した場合に発生する、調査員によるデータ入力に要するコスト、あるいは入力ミスやエラーに伴い生じる業務量の低減化に資するということを意識して、オンライン化の推進に取り組んでいただくことが重要であると考えます。

調査実施者である国土交通省は、先ほどの、オンライン調査の推進・定着を図っていくための取組として指摘を致しました2点に関しまして、取り組まれる際に、是非このことを留意していただければと考えておりますので、よろしくお願ひいたしたいと思ひます。

それでは、続きまして、3ページの「2 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日付け府統委第64号)における今後の課題への対応について」です。

課題として大きく2つ挙げられております。まず、「(1) 調査対象港湾の定期的な見直し」についてです。

これはちょうど3ページの中ほどにありますが、これに関しましては、今回の調査計画の見直しにおいて、そのうちの「ア 報告を求める者の変更」、答申(案)の1ページに対応するものですが、そこで結論として適当としております。

その意味で、逆の言い方をしますと、定期的な見直しを行っており、その結果として今回、調査対象港湾の数の変更が提案されたということで、それをこの部会として適当と判断したということです。

この内容及び結論に関しまして、よろしいですか。

(「異議なし」と声あり)

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、この部分に関して、この内容で適当とさせていただきます。

続きまして、3ページにあります2点目の「(2) 行政記録情報等の一層の活用」についてです。

こちらについては、国土交通省が、今回検討した結果、本調査の集計等に当たって、報告者(船舶運航事業者等)の輸出入申告情報をNACCSから取得するには、報告者から事前に同意書を取得する必要がある中で、前回諮問時、東京港、横浜港等の5港湾において、同意書を取得している事業者数は88事業者にとどまっております。

このため、国土交通省は、全ての港湾管理者を対象として開催している打合せ会議等の場を通じて働きかけ、先ほどの5港湾で構成されている協議会にも参画する等の対応を行った結果、同意書を取得している事業者は前回答申時の88事業者から100事業者に増加し

ており、輸出入申告情報の活用の促進が図られるとともに、報告者負担及び調査事務の効率化等にも寄与したものと考えられることから、部会としておおむね適当としております。

4 ページの第 3 段落の「ただし」以降のところですが、今後、同意書を取得する事業者数の更なる増加を図る観点から、NACCS に参加する船舶運航事業者等から輸出入申告情報を港湾調査に使用することに同意を得る仕組みについて、現行の同意書を個別に取得する方法から、NACCS に参加する船舶運航事業者等の全てから効率的かつ効果的に同意が得られる方法に変更するなど、輸出入申告情報のより一層の活用に向けた取組を検討することが必要であると申しております。

また、なお書きのところですが、前回部会で報告がありました千葉県の岸壁・物揚場使用許可申請の活用例を踏まえ、港湾管理者の中には、都道府県の条例に基づき報告された紙ベースの入出港等に関する許可申請内容を電子データによるデータベース化を行い、本調査ではデータベース化していない調査項目のみを報告者から報告してもらうというようなことが行われておりました。この取組は行政記録情報等の活用を図るものとして評価できるとしております。

この「行政記録情報等の一層の活用」に関する部分に関しまして、御意見を頂ければと思いますが、いかがでしょうか。

これは審議の途中でも申し上げましたとおり、「第Ⅰ期基本計画」及び「第Ⅱ期基本計画」の場合もそうですが、主たる柱として「行政記録情報等の一層の活用」ということを挙げております。ただ、この場合も正にそうですが、例えば個別法に基づき、同意書を取得しなければいけない等の制約もありまして、少なくとも現時点では統計目的の利用であっても、それに従わざるを得ないという状況になっており、「第Ⅱ期基本計画」で行政記録情報のより一層の活用を推進するには、その部分を今後どういう形で対応していくかということを考えていく必要があるのではないかと個人的には思っております。

その部分とはもかくと致しまして、平成 21 年の答申における今後の課題への対応のうち「行政記録情報等の一層の活用」の部分に関しまして、この内容、結論でよろしいですか。

東京都の方も特にありませんか。

○高橋東京都港湾局港湾経営部振興課物流調査係長 これの問題ないと思います。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、3 ページの「2 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 日付け府統委第 64 号）における今後の課題への対応について」は、この 2 点についていずれも適当であるとさせていただきます。

それでは、4 ページの中段から 5 ページにかけて、今度は今回の答申の審議の中で出てきました議論に基づく「今後の課題」の提示です。

冒頭、本調査は一定期間ごとに実施する周期調査ではなくて、月次調査と年次調査から構成されていますので、今回、本答申（案）において記載する「今後の課題」に対して、国土交通省が、いつまでに対応するのかといった期限的なものを設ける必要があると考え、

「今後、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とされたことに合わせ、国土交通省は、以下の課題に対応することが必要である」と記載しております。確かにこの5年というのは必ずしも明確なルールがあるわけではありませんが、大体主な周期調査等は5年単位で行われており、その際に見直しを行うという慣例になっておりますので、この港湾調査に関しても5年程度の周期でということを追加した次第です。

その上で、今後、調査実施者において取り組むことが必要と考えられる事項を以下3点、記載しております。

まず最初に、「(1) オンライン調査推進に向けた調査業務の定型化（ルーチン化）について」です。

これはある程度、先ほどの2ページから3ページにかけての「調査方法の変更」と重複するというか、そこで書いたものを改めて記述したのですが、港湾管理者は、本調査における船舶と報告者との間の関連情報を長年蓄積しており、これらの情報を活用することで、調査業務の効率化やオンライン調査の推進を図る余地があると認められることから、国土交通省は、各港湾管理者の実態を踏まえたデータベース化による管理を図り、船舶入港時の船名等の情報から報告者を抽出・選定し、電子メールによる調査票情報のオンライン報告を求めるといった一連の調査業務の定型化（ルーチン化）に積極的に取り組むことが必要であるという記載です。

ただ、これに関しましては、国土交通省からは、もし全国規模でのデータベース化を図るとすると、それはそれなりの予算措置、労力、期間等がかかるというコメントがありましたので、そのところは理解できますので、とりあえずは電子メールによる調査票情報のオンライン報告を求めるといった一連の調査業務の定型化（ルーチン化）をお願いしたいということです。

次に、「(2) 関税法に基づく輸出入申告に係る情報のより一層の活用について」です。

これは先ほどの行政記録情報のところでも触れましたが、輸出入申告情報については、NACCSにより申請している全ての船舶運航事業者等から同意書を取得できていないため、これを拡大する余地があると考えられる。そのため、国土交通省は、今後、同意書を取得する事業者数の更なる増加を図る観点から、NACCSに参加する船舶運航事業者等から輸出入申告情報を港湾調査に使用することに同意を得る仕組みについて、現行の同意書を個別に取得する方法から、NACCSに参加する船舶運航事業者等の全てから効率的・効果的に同意が得られる方法に変更するなど、関税法に基づく輸出入申告に係る情報のより一層の活用に向けた取組を検討することが必要であると記載しております。

続いて、5ページ、「(3) 港湾法に基づく入出港届に係る情報のより一層の活用について」です。

入出港届情報について、調査対象船舶の確認等に活用が可能であることから、今般、その利用状況を確認したところ、調査対象港湾全体で約40%にとどまっている状況が報告されました。当然のことながら、これを拡大する余地があると考えられることから、国土交

通省は、今後、全ての港湾管理者を対象とした打合せ会議等の場において、入出港届情報のより一層の活用について、港湾管理者に働きかけていくとともに、各港湾における活用状況を詳細に把握・分析し、同情報の利用拡大に向けた方策を検討することが必要であると記載しております。

3点まとめて紹介を致しましたが、これらにつきまして、いかがでしょうか。御発言をお願いしたいと思います。

○北村委員 部会長からも御説明があったのですが、(2)行政記録情報等の一層の活用については、統計委員会全体で推進したいということで議論していることではあるのですが、個別の関税法とかという法があって、そこに機密の保持ということで厳密に二次利用を許さないような規定があるのを、もう少し統計情報に利用させてほしいという話だと思います。法律上、その議論をきちんと統計委員会なり関連の部署でして、その上で個々の港湾統計についても適用するという形にすることで、それについては部会長に本委員会のところでもう一度丁寧に説明していただければと思います。

○廣松部会長 はい。

○北村委員 統計目的、要するに行政情報をほかの利用に使う道をあける一般的な方法といますか、二次利用をある程度公的な利用であれば認めるみたいな形がどのように可能なのかということについては、統計委員会できちんと議論していただきたいと思います。

○廣松部会長 ありがとうございます。

この点に関しては、「第Ⅰ期基本計画」を5年間やってきて、私は、行政記録情報の利用に関してはある程度進んだと思います。ただ、一方で、やはりなかなか思いどおりに進まない、その一つの大きな理由が、先ほど北村委員からも御紹介があった個別法の縛りです。ただ、これを大上段に、統計目的のために行政記録情報に関しては使うことを認めるべきだと言うのはなかなか難しいところがあり、私個人は、今回もそうですが、それ以外のこれまでの他の調査のところでも申し上げたとおり、個々の答申の中でこれを何回も何回も指摘することによって統計として、現場として必要性を広く訴えていく、それを統計委員会でどのようにまとめるかを考えていただく方法しかないのかなという思いです。

この点に関しまして、ほかの委員、専門委員の方々から御意見を頂ければと思いますが、いかがでしょうか。

どうぞ。

○西郷委員 法律を変えるのはなかなか難しいという話だったのですけれども、部会での議論では、情報を提供することについて、情報提供者自身が反対するということは余りないだろうということだったので、比較的進めやすい案件なのではないかなと。法律の改正のことを度外視させていただければ、問題の質としては比較的進めやすい案件なのではないかと感じます。

私も北村委員の意見と同じで、多分、統計情報の方として業務情報を活用するということについて、何らかの基本方針があって、それに合致しているということであれば、特に

今回の場合のようなものでは積極的に使わせていただけるような仕組みがやはり必要なのではないかと思います。

○廣松部会長 ありがとうございます。

もちろん単に法的な個別法の問題だけではなくて、今回の港湾調査の場合もそうでしたが、そもそも電子化されていないとか、申請とか許可が紙でなされているというようなどころもあり、それはどちらかというとな法的な問題よりも、先ほど少し触れました電子政府とか、行政全体の電子化ともかかわるところであり、御指摘のとおり、多分一対一でやれば、そこは必ずしも法的な問題ということではなくて、電子化されていない、どちらが電子化をするのかとか、かなり具体論の方に落ちてしまう可能性もある。それも大変重要な点ではあると思います。

ただ、やはり法的な縛りというのは、個別法を所管されている部局の方、担当者にとっては、そう簡単に超えられる枠ではないように思いますので、そこはやはり統計委員会という立場から積極的に発言していく必要があるのではないかと思います。その辺、先ほど北村委員からも御要請がありましたが、この答申（案）を統計委員会に報告する時に、私の方からコメントという形で少し発言をさせていただきたいと思います。

この4ページから5ページにかけまして、今回の答申の「今後の課題」の内容に関しまして、ほかに御発言はありませんでしょうか。よろしいでしょうか。

○西郷委員 本日の部会の冒頭でありました背高コンテナについて、この答申（案）の中では全然触れられていない格好になっているようなのですけれども、そもそも何で背高コンテナという話になったかという、今回、2ページの「集計事項の変更」にも書いてありますけれども、今までは TEU といういわば標準形の集計しかしてこなかったのを、TEU に直す前のものまで集計すると。その理由は、そこに書いてありますけれども、湾岸道路への影響等を考え、湾岸道路の整備等を考える際に、そうした情報が是非必要だということからこういう集計をするようになったわけですけれども、だとすれば、延長という形で背高コンテナもとるべきではないかという意見が部会の中で出されて、議論した結果、背高コンテナに関しては集計項目だけではなくて調査票の中までいじらなければいけない話になってしまうので、報告者負担も新たに発生するところだから、行政ニーズを確認した結果、今回は、それは見送るけれども、引き続きモニターしていくという結論になったと私は理解しておりますが、そういった痕跡は答申の中に残しておかなくてよろしいのでしょうか。もちろん議事録には残るといふ形になるのですけれども。

○廣松部会長 そこは少し私も迷ったところとか、少なくともこの答申（案）は、統計委員会からされた諮問に対する答申であって、諮問の中に入っていなかった項目に関して答申の中でどのように扱うかということだろうと思うのですが、その点、事務局の方はいかがですか。

○山田総務省政策統括官（統計基準担当）付統計審査官 事務局です。

今回、諮問されていますのは、正に調査計画の変更という形で国土交通省から申請が出

てきた内容についての適否ということですので、メインの射程は正にその申請された変更計画の内容ということです。ただ、その際出てきたこの調査自体の内容についても議論の射程には入り得るかと思えます。ただ、そのこのところまでについて、あとどこまで答申(案)として書き込むのかというのは、部会等の御議論あるいは関係者との関係を勘案した上で判断されるべき事項かと思っております。

○廣松部会長 今の西郷委員の御意見に関しまして、北村委員はいかがですか。

○北村委員 難しいところだと思うのですが、議論の流れとしては、そういう議論があって、背高コンテナについては今後モニターした方がいいということをして「今後の課題」として残すというのは、流れとしては理解できるのです。

ただ、同時に、今回の答申(案)としては、これは聞かれていないことですので、何らかの形で議事に残って、次回審査する時に課題として出てくる可能性はあるということを確認していただければ、今回の課題に残すかどうか、私は何とも言えないところがあるのですけれども、課題として残してもいいし、残さなくてもいいのではないかと、少し今、判断に迷っているところです。もう少し時間を下さい。

○廣松部会長 あるいは私が考えましたのは、当然この答申(案)を統計委員会に報告する時に、それぞれの部会の結果概要もあわせて報告を致します。今回、この答申(案)の審議の前に、背高コンテナの問題提起に関して国土交通省から説明資料を作ってくださいましたので、それについて審議をし、国土交通省の判断に関して、この部会ではそれでやむを得ないと判断したということは、部会審議の結果報告として行うつもりではおります。その意味で、全く背高コンテナの扱いに関して抜いてしまうというわけではなくて、当然この部会の議事録にも残ることだろうと思っておりますので、私の考えとしては、特にこの答申(案)の中には含めなかったということです。

扱いですが、田付専門委員はいかがでしょう。

○田付専門委員 コメントをしていただければそれで十分だと思います。国土交通省の御報告を読ませていただくと、もうこの背高コンテナの通れる道路というのは十分に整備されているようですので、そちらの問題が大きいと思ったのです。ですから、道路整備が進んでいるならそれで結構です。

○廣松部会長 分かりました。

それでは、本日頂いた資料1に基づき、当日、本日の部会審議の説明の段階で、この背高コンテナの扱いに関して親委員会に報告をすることにして、答申の中には、諮問としては出されておられませんので、ここには含めないという形にしたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○廣松部会長 ありがとうございます。

では、背高コンテナの扱いに関しては、今、申し上げましたとおり、部会審議の経過報告の中で私から口頭で説明をすることにするという条件の下で、この答申(案)の中には

入れないということにしたいと思います。

それでは、資料2の1ページに戻っていただきまして、「(2) 理由等」に関しては、この内容及び結論に関して適当であると御判断を頂きました。

それを踏まえまして、冒頭の1ページの「(1) 承認の適否」についてです。

こちらにつきましては、今回の港湾調査における調査計画の変更については承認して差し支えないと結論付けています。

「承認の適否」につきまして、承認して差し支えないとすることに御異議はありませんでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、この部分について、本部会として了承とさせていただきたいと思います。どうもありがとうございます。

本日のメインの議題である「諮問第67号の答申 港湾調査の変更について(案)」に関しては御了承いただきました。

ただし、先ほど北村委員からも御意見がありましたが、特に行政記録情報の活用の一層の推進のところで個別法の縛りとの関係に関してどう考えるかということに関して、これは一部私の私論が入るかもしれませんが、本委員会で、先ほど申し上げましたような趣旨のコメントをさせていただきたいと思います。

同時に、私は、少し繰り返して恐縮ですが、先ほども触れました電子政府のことに関して、確かに高度情報推進本部で大変大きなアドバランは揚がったのですが、なかなか実際その効果は進んでいないようなところもあって、そちらとの関係についても今後どう考えるか、その辺はやはり、この港湾調査という一つの統計調査だけの問題ではなくて、統計委員会全体として考えるべき点ではないかと思いますので、そこも含めて少し発言をすることにしたいと思います。

ほかによろしいでしょうか。

当然のことながら、文章等に関しては文書審査もあるようですので、それに基づき少し修正が入る場合があるかとも思いますが、原則この案で統計委員会に報告させていただきます。

先ほど申しましたが、もし修正等を要するようであれば、その修正に関しては部会長である私に御一任いただければと思いますが、よろしいでしょうか。

もしそういう場合が起こった場合には、修正を行った答申に関して皆様方にお送りして御確認いただくとともに、所要の修正を行った答申(案)を、7月14日に開催が予定されております統計委員会に提出し、私から報告をすることと致したいと思います。

全体を通じまして、何か御発言はないでしょうか。よろしいでしょうか。

少し時間が早目ですが、それでは、本部会の港湾調査の変更に係る審議につきましては、本日を持ちまして終了いたします。

5月から3回にわたる部会審議により、答申（案）を取りまとめることができました。部会審議に当たりましては、委員及び専門委員を初め、御参画いただいた皆様方に、部長として厚く御礼を申し上げます。どうもありがとうございました。

それでは、部会をこれで終了いたします。