

**諮問第67号の答申**  
**港湾調査の変更について（案）**

本委員会は、諮問第67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**

平成26年4月16日付け国総情政第12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。）について審査した結果、以下のとおり、統計法（平成19年法律第53号）第10条各号の各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 報告を求める者の変更**

本調査の報告を求める者について、本申請では、甲種港湾調査票による調査（月次調査。以下「甲種港湾調査」という。）は「160港」から「161港」に、乙種港湾調査票による調査（年次調査。以下「乙種港湾調査」という。）は「557港」から「533港」にそれぞれ変更する計画である。

これについては、前回答申（平成21年8月24日付け府統委第64号）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おり、国土交通省が港湾調査対象港湾基準（平成17年国土交通省交通調査統計課作成）に基づいて、近年の入港船舶隻数、取扱貨物量等を踏まえ、調査対象港湾の見直しを行うものである（下表参照）。

表 調査対象港湾数及び調査対象外港湾数の推移

区分	甲種港湾	乙種港湾	調査対象外港湾	合計
平成17年1月分～	172	642	267	1,081
平成22年1月分～	160	557	280	997
平成27年1月分～ （予定）	161	533	239	933

（注）複数の港湾が統合され、港湾数が減少したこと等により、調査対象港湾の見直しでは、統合後の港湾が調査対象港湾となることから、結果的に全体の港湾数が減少している。

上記見直しによって、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

外となるが、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、適当である。

## イ 集計事項の変更

本調査の集計事項について、本申請では、甲種港湾調査票の集計事項について、従来からのTEU<sup>(注1)</sup>単位換算のコンテナの取扱個数に加え、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計画である。

(注1) TEU (twenty-foot equivalent units) とは、コンテナの長さ20フィートを1 TEUとして表したコンテナの取扱個数の単位である。例えば、コンテナの長さが9フィート以上11フィート未満の場合は、10フィート区分としTEU換算で0.5個、11フィート以上20フィート未満の場合は、12フィート区分としTEU換算で0.6個、20フィート以上24フィート未満の場合は、20フィート区分としTEU換算で1.0個といった形でコンテナの取扱個数を集計している。なお、1フィートは0.3048メートルである。

これについては、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を行うものであり、報告者に新たな負担を課すことなく集計事項の充実化を図るために変更するものである。

これにより、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、通常よりも大型の45フィートコンテナを運ぶための港湾周辺の臨港道路等の港湾施設の整備に資する情報が得られるとともに、ドライコンテナ<sup>(注2)</sup>やリーファーコンテナ<sup>(注2)</sup>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決定に資する情報が得られ、これらの情報は港湾行政に係る施策の推進に寄与するものと考えられることから、適当である。

(注2) ドライコンテナとは、常温で輸送されるコンテナのことで、工業製品や日用品などを積み込む一般的なコンテナである。また、リーファーコンテナとは、生鮮食品など冷蔵・冷凍の低温輸送を行うために冷却装置を内蔵したコンテナである。

## ウ 調査方法の変更

本調査の調査方法について、本申請では、従来の調査員調査に加え、調査員<sup>(注3)</sup>と報告者の間において、パスワードを付与する等のセキュリティ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計画である。

(注3) 調査内容の専門性等から、調査員の大半は港湾管理者である地方公共団体の職員である。

これについては、公的統計の整備に関する基本的な計画（平成26年3月25日閣議決定）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変更するものである。

これにより、報告者の負担軽減や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等にも資するものであることから、おおむね適当である。

ただし、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、以下の取組を行うことが必要である。

① 本調査は従来から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

の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おり、実査を担う機関等だけでなく、報告者からもオンライン調査に対する理解を得ることが必要であることから、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、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。

- ② 調査員が所属する港湾管理者は、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かつ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）に積極的に取り組むこと。

## 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

### （1）調査対象港湾の定期的な見直し

前回答申において、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の指摘がなされている。

これについては、前述1（2）アに記載のとおり、適当である。

### （2）行政記録情報等の一層の活用

前回答申において、関税法（昭和29年法律第61号）に基づく輸出入申告に係る情報（以下「輸出入申告情報」という。）の活用について、港湾関連手続の電子化の更なる進展状況等を踏まえ、その活用港湾の拡大を図るなど、行政記録情報等の一層の活用について検討を行う必要があるとの指摘がなされている。

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<sup>（注4）</sup>から取得するには、電子情報処理組織による輸出入等関連業務の処理等に関する法律（昭和52年法律第54号）第18条（秘密保持義務）の規定に基づき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、同情報が活用されている5港湾（東京港、横浜港、名古屋港、大阪港及び神戸港）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いた。

（注4）NACCS（Nippon Automated Cargo And Port Consolidated System：輸出入・港湾関連情報処理システム）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のことで、具体的には、国際貿易における、通関及び輸入の際の関税の納付などを効率的に処理することを目的に構築された、税関官署、運輸業者、通関業者、倉庫業者、航空会社、船会社、船舶代理店、金融機関等の相互をつなぐ電子的情報通信システムである。

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「基幹統計調査『港湾調査』に関する打合せ会議」等の場を通じて、輸出入申告情報の活用

の働きかけを積極的に行うとともに、輸出入申告情報の活用港湾で構成されている「港湾調査電子化システム促進協議会」にも参画し、利用促進に向けた改善方策の検討や協力依頼を行った。

この結果、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、報告者負担の軽減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、おおむね適当である。

ただし、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、同意書を個別に取得する現行の方法から、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。

なお、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係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ころがみられ、このような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。

### 3 今後の課題

本調査については、前回答申において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。

#### (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

調査員が所属する港湾管理者は、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によって、調査業務の効率化とともに、オンライン調査の推進を図る余地があるものと認められる。

このため、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）に積極的に取り組む必要がある。

#### (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

輸出入申告情報について、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ものと認められる。

このため、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、同意書を個別に取得する現行の方法から、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、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必要がある。

### (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

港湾法（昭和25年法律第218号）に基づく入出港届に係る情報（以下「入出港届情報」という。）について、調査対象船舶の確認、調査票の入港船舶欄への活用、調査票の内容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%（甲種港湾：約60%、乙種港湾：約35%）にとどまっている状況がみられ、これを拡大する余地があるものと認められる。

このため、国土交通省は、今後、全ての港湾管理者を対象とした「基幹統計調査『港湾調査』に関する打合せ会議」等の場を通じて、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必要がある。



## 第 48 回サービス統計・企業統計部会結果概要

1 日 時 平成 26 年 6 月 12 日（木）10:00～11:45

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、日本銀行、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：池本補佐

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 概 要

- 事務局から、前回部会終了後に照会のあった事項について、調査実施者から、前回部会で宿題とされた事項について、それぞれ報告を行った。
- 調査実施者から、前回部会で適当と判断された「1 港湾調査（基幹統計調査）の変更」の「(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、改めて現状や課題を整理して報告を行った。
- その後、審査メモ中の「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た。
- 部会において審議すべき事項については一通り審議を終えたことから、次回部会においては答申（案）を審議することとされた。

委員・専門委員からの主な意見等は以下のとおり。

(1) 前回部会終了後に照会のあった事項

- ・ 千葉県条例で決められている入出港届兼係留施設使用許可申請では、船舶について 20 総トン以上と 20 総トン未満で取扱いが違っている。前回部会で説明頂いた港湾調査対象港湾基準との関係はどうなっているのか。国土交通省から何か指示しているのか。  
← 特に指示していない。船舶の入港届の提出義務を何トンにするかは各都道府県が条例で定めている。県によっては 500 総トンのところもある。千葉県では入出港届の提出義務のない船舶については係留施設使用許可申請書を提出させているとのことだが、この取扱いも条例で定めているものであり、都道府県により異なる。
- ・ 東京都では、入港料条例で 700 総トン以上の船舶を入港届の対象としている。千葉県と同様の内容を報告してもらっているが、様式は異なる。また、様式によっては電子申

請で提出できるものもある。

- ・ 国土交通省では、各都道府県の状況を把握しているのか。
  - ← 全ての港湾については把握していない。港湾法では港湾管理者等の業務として入出港届の受理を定めているが、係留施設使用許可申請等については明確に定めていない。港湾法第 12 条で港湾管理者等の業務として係留場所の指定や規制等を定めているのみである。
- ・ 国土交通省では、各都道府県における入出港届等のデータベース化の状況を把握しているか。
  - ← 今回ヒアリングしたところでは、データベース化をしている港湾は少ないようである。大きな港湾では比較的データベース化が進んでいるようであるが、それも全てではない。
- ・ 千葉県では、条例に基づき報告された紙ベースの許可申請内容を電子データでのデータベース化を行い、港湾調査では、データベース化している以外の調査項目を報告者から報告してもらい形で活用しているとのことであり、このような事例は、行政記録情報の活用例の一つとして評価できるものではないか。答申案の議論の際に取り上げてても良いのかもしれない。

## (2) 前回部会で宿題とされた事項

- ・ 説明資料の再整理により、乙種港湾のオンライン利用率の低さが説明できるようになったのではないか。しかし、仮に紙ベースの調査票に記載した方が早いとしても、誰かがそれをデータベースとして転記する必要があるため、コストが発生する一方で、直接オンラインで報告していただければ防げる転記ミスが発生する原因にもなる。こういったことに着目し、長期的な観点からオンライン化を促進していく対策について考えていくべきではないか。
- ・ 乙種港湾のオンライン利用率の状況をみると、50%辺りの層と 100%辺りの層の2つに分布の山がある。50%辺りの層のところの港湾の報告者におけるオンライン化の状況についてよく精査し、オンライン利用率の向上は時間が解決する問題なのか、調査実施者等からの働きかけが必要なものなのか見極めた方がよいのではないか。
- ・ 港湾における実際の実査段階での作業は、各都道府県が定めている条例による報告内容によっても異なる中で、国土交通省として更に何ができるのか悩ましいところである。

## (3) 調査方法（オンライン調査の導入）

- ・ 船舶には固定された識別番号はないのか。その識別番号により、船舶の基本的な情報が確認できるといったデータベースはないのか。
  - ← 船舶番号というものがある。データベースではないが船舶明細書<sup>(注)</sup>があり、船舶の形状や重量などが記載されている。  
(注) 船舶明細書とは、船名、船舶番号、船主名、船種、船籍港、航行区域、総トン数、寸法等の明細が掲載されている本である。
- ・ その情報を全国又は世界的にシェアできないか。初めて入港した船舶の情報が分からないということだが、他の港に出入りしているのであれば、その情報をシェアする仕組みができないか。

- ← 船舶情報は船舶明細書により確認できるとしても、その船舶の貨物の情報は不明である。
- ・ 船舶が運ぶ貨物やその荷主は、入港の度に異なるため、その情報は個別に調査が必要とのことだが、船舶情報等の基本情報は省略できるのではないか。
- ← 本調査は各港湾で行っており、全国的な大きなデータベースシステムを作れば不可能ではないとしても、どれだけの費用を要するのか分からない。
- ・ 入港時と出港時の両方で情報を取っているのか。出港時の情報があれば、それを他の港とシェアできるのではないか。
- ← 「入出港届」のため入港時及び出港時の両方の情報を把握している。全国又は全世界的にデータベース化が可能なのか、月次調査に対応できるのかといった問題があり、現状ではそこまで整備することは考えていない。
- ・ 船舶の入出港データの把握は容易だが、問題は貨物情報の把握である。データベース化が進んでいない乙種港湾は、貨物情報がないためにオンライン利用率が0%となっているのか。紙ベースで提出するとしても港湾管理事務所に届けるのであれば、管理事務所内に入力できる端末を置いておけば、オンライン化が進むのではないか。
- ← 乙種港湾でオンライン化が進んでいないのは、電子申請を義務付けていないことと、紙に記載し、報告した方が早いと考える事業者が多いことが理由だと考える。今後は、そのような事業者に対してもオンラインによる報告をお願いしていきたい。
- ・ 今後、パソコンが全く使えない方は少なくなっていくと思う。船上でパソコン入力作業を行うのは面倒であるので、大画面で入力できるようなシステムを考えた方がよいのではないか。
- ← 全港湾で800~900あり、全てにシステムを整備するのは困難である。
- ・ 予算の問題や地方公共団体との権限の問題もあり、すぐにシステム化することは難しいと考える。その一方で、港湾管理者の職員が調査員を兼ねているといった本調査の特殊性を通じて、本調査における船舶と報告者との間の関連情報等に関し、かなり蓄積があるのではないかと考える。このようなことを踏まえ、調査実施者である国土交通省は、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による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）し、オンライン化を今後とも積極的に進めていただきたい。また、この関係では、地方公共団体との調整も必要と考えるので、そのことを含め、努力していただきたい。

#### (4) 前回答申の今後の課題への対応（行政記録情報等の一層の活用）

- ・ NACCS<sup>(注)</sup>を利用することについての同意書を、全ての事業者が出していない背景事情は何か。同意しない事業者は、積極的に拒否をしているのか、それとも同意しない理由は特になく、包括的に取組みをすれば同意してくれるような消極的な拒否なのか。
- ← 積極的に拒否している事業者は特にないと聞いている。したがって、必要性について詳細に何度も説明するか、あるいは別の仕組みを作れば、同意する事業者は増えてくるものと考え。
- ・ NACCS への参加時に、提供データの二次的利用について事前に了解を得ることにすれ

ば、全員の合意は取りやすくなると思う。こういったことを積極的に行ってほしい。  
← これから同意する事業者を増やしていくための仕組みについて検討していくこととしており、積極的に取り組んで行きたいと考えている。

- ・ 調査において行政記録情報を用いなければ統計を作成してはいけない状況に日本はまだなっておらず、また、法的な制約もあり、行政記録情報の利用があまり進んでいないという面があるのかもしれない。しかし、統計作成上、行政記録情報の利用は望ましいと考えるので、本調査における利用について取り組んでいただきたい。

(注) NACCS (Nippon Automated Cargo And Port Consolidated System : 輸出入・港湾関連情報処理システム) とは、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のことで、具体的には、国際貿易における、通関及び輸入の際の関税の納付などを効率的に処理することを目的に構築された、税関官署、運輸業者、通関業者、倉庫業者、航空会社、船会社、船舶代理店、金融機関等の相互をつなぐ電子的情報通信システムである。

## (5) 集計事項

- ・ 集計様式を変更する理由として臨海道路の整備とあるが、それ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。  
← コンテナの長さについては既に調査しているため集計事項の変更で済むが、現在、コンテナの高さに係る調査項目はないため、新たに調査項目の追加が必要となる。45 フィートコンテナであれば、高さとしては 40 フィートコンテナの背高コンテナと同じである。45 フィートコンテナの状況を把握して対策を行うことが政府の施策として求められており、現在の調査の枠組みの中で直ちに対応可能であるため、まずはコンテナ長さ別の把握を行うこととしたい。
- ・ 背高コンテナは最近多くなっているはずである。45 フィートコンテナの長さは回転半径の問題として、道路幅に関係するものである。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った問題があったはずである。
- ・ コンテナの種別や長さを把握し、その結果を何に活用するのか。  
← 種別については、港湾施設にどの程度の電源を整備する必要があるかを確認するために活用するものである。長さについては、コンテナを車輛で運搬する際の対策に活用することとしている。
- ・ 大きなコンテナは大陸の大きな国であれば問題ないが、日本やヨーロッパの小国のように、道路幅が狭く、トンネルが低い国などいろいろと問題があるのではないか。コンテナの規格をどちらに合わせるかという議論が出るものと考えているが、大陸の大きな国に合わせて国土開発をしていくとのことか。現在、どのような議論となっているのか。  
← そこまでの議論には至っていない。日本では、大きなコンテナは道路を通れない等の問題があり、あまり流通してこなかった。しかし、荷主からはより効率的な輸送を求める要望があり、それに応えるには、長さの長いコンテナの流通が効率的となるものの、現在は、そのようなコンテナを流通させるにはどうしたら良いかといった議論の段階である。
- ・ 調査から得られた情報の区分を細かくして集計・公表するというのは、利用者側の活用の幅を広げることとなり良いことである。特に、リーファーコンテナ<sup>(注)</sup>によって生鮮食料の運搬がかなり増えてきており、温度管理の難しい荷物でもあるので、港湾にお

ける電源整備が必要であることから、そのための必要な情報として新たな集計事項は有効であるとする。

(注) リーファーコンテナとは、生鮮食品など冷蔵・冷凍の低温輸送を行うために冷却装置を内蔵したコンテナである。

- ・ 今回、調査実施者が計画している集計・公表事項の変更については、適当であると判断する。

#### (6) その他（調査結果の公表の方法及び期日）

- ・ 早く報告されると考えられる重要港湾を含め、主要港湾の結果がある程度集まったら、全ての港湾の報告を待たずに中間的に公表を行うということはないか。  
← 全国集計も重要ではあるが、港湾統計というのは、港湾別の数字がまず重要であることから、報告のあった港湾から順次公表していけば、未提出の港湾を全体から推計して公表しなくてもよいのではないかとというのが、前回諮問の際の当時の委員長の発言であり、現在はそれを踏まえた集計・公表の方法を採っている。
- ・ 平成 23 年 4 月分から比べると、25 年の 4 月分は、全港湾から報告される 100%の段階までに要する期間を見ても半年ほど早まっており、更に短縮化が図られるようになれば良いと考える。
- ・ 統計学の手法として問題があるかは分からないが、個別の港湾の情報は、早く分かった方が良く、利用する上では現状で特に問題は感じない。
- ・ 他の調査の公表の仕方とは異なり、本調査では、調査の特殊性等から、調査月の翌月末から報告のあった港湾に係る情報を毎月順次公表しているが、統計利用者等にとって特に問題がないことから、適当であると判断する。

## 6 その他

次回は、平成 26 年 7 月 3 日（木）10 時 00 分から総務省第 2 庁舎 6 階特別会議室において開催することとされた。

## 第 49 回サービス統計・企業統計部会結果概要

- 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 概 要

- 前回部会の「(2) 集計事項」の変更に関する審議の中で、「背高コンテナ」の集計の必要性について指摘があったため、現状においては不要とする国土交通省の整理について、改めて確認を行った。
- 答申(案)について審議が行われた結果、部会として了承された。

委員・専門委員からの主な意見等は以下のとおり。

#### (1) 前回部会での意見等に関する整理

- ・ 国土交通省の説明で、背高コンテナを通行できる高さでの臨海道路のトンネル等の整備や高さ指定道路(車両の高さが 4.1m までの車両が通行可能な道路)の整備など、随分背高コンテナに関係する道路の整備が進んでいる状況が理解できた。
- ・ 資料 1 を見ると、コンテナの種類に関係なく最大総重量は全て 30,480kg となっている。そのように決められているのか。最大総重量を超えて積載することは法的に認められていないのか。
  - ← コンテナの最大総重量は国際標準化機構 (ISO) の規格で決められており、それを超えて積載することはコンテナ船のバランスが崩れるなど安全面での問題が生じることから、認めていないものとする。
- ・ 背高コンテナについて、国土交通省では、省内の政策実施部局やコンテナ取扱量の多い港湾管理者に確認したところ、利活用ニーズが見られないことから、今回はコンテナ高さを把握する事項を追加することはしないものの、今後利活用ニーズが出てきた時点で改めて検討するとのことである。このことについては部会として了承することとした。

## (2) 答申(案)について

### ア 「1 本調査計画の変更」

(ア) 「(2) 理由等」の「ア 報告を求める者の変更」について  
特段の意見なく了承された。

(イ) 「(2) 理由等」の「イ 集計事項」について  
特段の意見なく了承された。

(ウ) 「(2) 理由等」の「ウ 調査方法の変更」について

- ・ 統計調査のオンライン化の推進・定着を図る上での統計技術的な問題に対応するため、国土交通省が各港湾管理者の実態を踏まえてデータベース化を進めることは、広い意味で電子政府の推進という面もあるのではないかと。そして、電子政府を推進するという観点から、データベース化を進めていくことにより、一連の調査業務の定型化(ルーチン化)が可能となるといった考えもあるのではないかと。
- ・ 答申(案)としては了承された。

イ 「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」

(ア) 「(1) 「調査対象港湾の定期的な見直し」について」  
特段の意見なく了承された。

(イ) 「(2) 行政記録情報の一層の活用」について  
特段の意見なく了承された。

### ウ 「3 今後の課題」

- ・ 行政記録情報等の活用について、個別法において機密保持の観点から二次利用を厳密に規制しているものがみられる中で、統計情報として利用可能とするにはどうすれば良いのかといった議論を統計委員会等で行っていただければと考えている。
- ・ 第I期基本計画の5年間で行政記録情報等の活用についてはある程度進んだのではないかと考えるが、一方でなかなか進まない原因の一つに、個別法による規制がある。本件だけではなく、他の統計調査の審議や答申においても行政記録情報等の活用に関する指摘を重ねていくことによって、統計の現場から必要性を広く訴えていくことが必要ではないかと。
- ・ 本件については、行政記録情報等を統計作成のために提供することに対し、事業者が反対することはあまりないと思われるので、比較的活用を進めやすい案件と考える。統計として行政記録情報等を活用することについて、なんらかの基本方針があり、その方針に合致している場合は活用できるといった仕組みが必要ではないかと考える。
- ・ 行政記録情報等の活用については、個別法の問題もあるが、行政記録情報等が電子化されていないといった問題もある。また、法的な規制については、行政記録情報等を保有する担当部署として、簡単に対応できるような問題ではないと考えられるため、

統計委員会として発言していく必要があるのではないか。

- 今回、TEU 単位換算前のコンテナ長さ別の取扱個数やコンテナ種別の取扱個数を新たに集計することとしており、その理由として臨港道路等の港湾施設の整備に資する情報が得られることを挙げている。その議論の延長という形で背高コンテナも取るべきではないかという意見が出されたのではないか。部会での議論の結果、背高コンテナについては、調査票に新たに調査事項を設ける必要があり、報告者負担も発生するため、行政ニーズを確認した結果、特にないとのことから今回は見送るということになったが、引き続きモニターしていくという結論になったのではないかと理解している。背高コンテナについて、答申（案）において触れておく必要はないのか。
- 背高コンテナが通過できる道路の整備が進んでいるか否かについて問題意識を持っていたが、整備がかなり進んでいることが確認できた。このため、背高コンテナについては、統計委員会において部会長から発言いただければ十分ではないかと考える。
- 答申（案）を統計委員会に報告する際に、部会審議の概要を報告することとなっていることから、背高コンテナについても発言することとし、答申（案）には記載しないこととしたい。

エ 「1 本調査計画の変更」の「(1) 承認の適否」について  
特段の意見なく了承された。

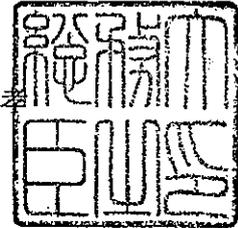
## 6 その他

答申（案）については、平成 26 年 7 月 14 日（月）開催予定の第 77 回統計委員会において、部会長から報告することとされた。

総政企第86号  
平成26年5月12日

統計委員会委員長  
西村清彦 殿

総務大臣  
新藤 義孝



諮問第67号  
港湾調査の変更について（諮問）

標記について、平成26年4月16日付け国総情政第12号により国土交通大臣から別添「基幹統計調査の変更について（申請）」のとおり申請があったところ、その承認の適否を判断するに当たり、統計法（平成19年法律第53号）第11条第2項において準用する同法第9条第4項の規定に基づき、統計委員会の意見を求める。



# 諮 問 の 概 要

## 1 諮問事項

基幹統計調査である「港湾調査」（以下「本調査」という。）の平成27年1月以降の調査の実施に当たり、統計法（平成19年法律第53号）第11条第1項の規定に基づき、国土交通大臣から申請のあった以下の変更を承認すること。

## 2 変更の概要

平成27年1月以降に実施する本調査について、調査計画における報告を求める者、集計事項及び調査方法について以下のとおり変更する。

### （1）報告を求める者

報告を求める者の数について、甲種港湾調査票による調査（月次調査。以下「甲種港湾調査」という。）は「160港」から「161港」に、乙種港湾調査票による調査（年次調査。以下「乙種港湾調査」という。）は「557港」から「533港」にそれぞれ変更する。

#### 【説明】

前回見直し（平成21年）から5年が経過することから、近年の入港船舶隻数、取扱貨物量等を踏まえ、より港湾の実態に即した的確な統計の整備に資するため、港湾調査対象港湾基準（平成17年国土交通省交通調査統計課作成）に基づいて調査対象港湾の見直しを行う<sup>（注）</sup>。

（注）本調査では、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を区分して効率的に調査を実施するため、港湾調査対象港湾基準に基づき、入港船舶隻数、取扱貨物量等を踏まえ、甲種港湾と乙種港湾に区分している。

### （2）集計事項

甲種港湾調査票の集計事項について、従来のTEU<sup>（注）</sup>単位換算のコンテナの取扱個数に、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。

#### 【説明】

コンテナの取扱個数については、これまでTEU単位に換算し、集計・公表を行ってきたが、港湾ターミナルの効率向上に向けた施設の整備や港湾周辺の臨港道路の整備の検討に資する情報を得るため、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集計事項として追加し、公表を行う。

（注）TEU（twenty-foot equivalent units）とは、コンテナの長さ20フィートを1TEUとして表したコンテナの取扱個数の単位である。例えば、コンテナの長さが9フィート以上11フィート未満の場合は、10フィート区分としTEU換算で0.5個、11フィート以上20フィート未満の場合は、12フィート区分としTEU換算で0.6個、20フィート以上24フィート未満の場合は、20フィート区分としTEU換算で1.0個といった形でコンテナの取扱個数を集計している。なお、1フィート（ft）は0.3048メートルである。

### (3) 調査方法

本調査の調査方法について、従来の調査員調査に加え、新たにオンライン調査を導入する。

#### 【説明】

公的統計の整備に関する基本的な計画（平成26年3月25日閣議決定。以下「第Ⅱ期基本計画」という。）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、オンライン調査を導入する。

## 3 審議すべき重点事項

### (1) 報告を求める者の変更について

今回、報告を求める者の数について、甲種港湾調査は「160港」から「161港」に、乙種港湾調査は「557港」から「533港」にそれぞれ変更することとしている。

これについては、「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。以下「前回答申」という。）の「今後の課題」において、「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。」と指摘されていることを踏まえたものであり、当該指摘に対応した変更となっているか検討する必要がある。

### (2) 集計事項の変更について

今回、甲種港湾調査票の集計事項について、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こととしており、当該統計に対するニーズや有用性等について検討する必要がある。

### (3) 調査方法の変更について

今回、第Ⅱ期基本計画を踏まえ、新たにオンライン調査を導入することとしており、その円滑な実施に向けた取組の状況について検討する必要がある。

### (4) 前回答申における「今後の課題」への対応状況について

本調査の前回答申の「今後の課題」において、以下の2点が指摘されており、調査実施者である国土交通省における対応状況の適否等について検討する必要がある。

- ① 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こと（前述（1）参照）。
- ② 本調査の実施に当たっては、入出港届及び輸出入申告に係る情報の活用について、港湾関連手続の電子化の更なる進展状況等を踏まえ、その活用港湾の拡大を図るなど、行政記録情報等の一層の活用について検討を行う必要があること。

# 港湾調査の概要(現行)

## 調査の目的

港湾の実態を明らかにし、港湾の開発、利用及び管理に資することを目的とする。

## 調査の概要

<調査票の種類> 甲種港湾調査票  
乙種港湾調査票

<調査期日> 甲種港湾調査票による調査(甲種港湾調査):毎月末日  
乙種港湾調査票による調査(乙種港湾調査):毎年12月末日

<調査対象> 甲種港湾 160港湾  
乙種港湾 557港湾

※ 甲種港湾と乙種港湾は、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を区分して効率的に調査を実施するために、「港湾調査対象港湾基準」に基づいて入港船舶数や取扱貨物量等により区分されたもの。

<調査事項> 甲種港湾調査票:入港船舶、船舶乗降人員、海上出入貨物、  
泊地係船岸及び本船荷役  
乙種港湾調査票:入港船舶、船舶乗降人員及び海上出入貨物

<調査方法> 調査員調査 ※調査員の大半は港湾管理者である地方公共団体の職員

<調査の流れ> 国土交通省⇔都道府県⇔調査員⇔報告義務者

## 結果の公表

<主な集計事項>

甲種港湾調査:入港船舶、船舶乗降人員、海上出入貨物、泊地係船岸及び本船荷役

乙種港湾調査:入港船舶、船舶乗降人員及び海上出入貨物

<公表時期>

集計結果を港湾統計として、甲種港湾については月報及び年報、乙種港湾については年報として公表

月報:調査期日の翌日から2か月以内

年報:調査の年から1年以内

## 結果の利活用

- 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
- 国際コンテナ戦略港湾施策等、施策立案・評価における基礎資料 等

### 前回答申における課題及び新たなニーズ等

- 本調査の前回答申（平成 21 年 8 月 24 日）において、我が国港湾の利用実態をより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。
- 「総合物流施策大綱（2013-2017）」（平成 25 年 6 月 25 日閣議決定）において社会資本の適切な維持管理・利用が求められていること等を踏まえ、港湾ターミナルの効率向上に向けた施設の整備や港湾周辺の臨港道路の整備の検討に資する情報を得ることが求められている。
- 報告者の利便性の向上や効率的な実施等を図る観点から、公的統計の整備に関する基本的な計画（平成 26 年 3 月 25 日閣議決定）においてオンライン調査を推進することが求められている。



### 今回調査の改正のポイント

- 調査対象港湾の数について、甲種港湾調査票による調査（月次調査）は「160 港」から「161 港」に、乙種港湾調査票による調査（年次調査）は「557 港」から「533 港」にそれぞれ変更  
〔甲種港湾調査票及び乙種港湾調査票〕
- 集計事項について、従来の TEU<sup>(注)</sup> 単位換算のコンテナの取扱個数に、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  
〔甲種港湾調査票〕  
(注) TEU (twenty-foot equivalent units) とは、コンテナの長さ 20 フィートを 1 TEU として表したコンテナの取扱個数の単位である。例えば、コンテナの長さが 9 フィート以上 11 フィート未満の場合は、10 フィート区分とし TEU 換算で 0.5 個、11 フィート以上 20 フィート未満の場合は、12 フィート区分とし TEU 換算で 0.6 個、20 フィート以上 24 フィート未満の場合は、20 フィート区分とし TEU 換算で 1.0 個といった形でコンテナの取扱個数を集計している。なお、1 フィート (ft) は 0.3048 メートルである。
- 調査方法について、従来の調査員調査に加え、新たにオンライン調査を導入  
〔甲種港湾調査票及び乙種港湾調査票〕

## 港湾統計の利活用について

港湾調査は、港湾統計（港湾の実態を明らかにし、港湾の開発、利用及び管理に資することを目的とする基幹統計）を作成することを目的として実施しており、本調査結果（港湾統計）の利活用事例は以下のとおり。

### 1. 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として活用

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いて、貨物量、船舶乗降人員等を推計するために、海上出入貨物量、コンテナ取扱個数、船舶乗降人員等が活用されている。

### 2. 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

港湾整備事業等の予算概算要求時には、各港湾別の貨物量の推移や利用状況等を把握するために、入港船舶隻数、海上出入貨物量、コンテナ取扱個数等が活用されている。

### 3. 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

港湾の投資に当たっては、その投資の適正を判断するため、事業目的となる解決すべき課題・背景の把握、原因分析等について、海上出入貨物量やコンテナ取扱個数等が活用されている。

### 4. 港湾の経済効果の測定資料

港湾の経済効果の算定に当たっては、港湾と地域経済がどのような関わりを持ち、港湾がどのような役割を担っているかの算定について、海上出入貨物量等が活用されている。

### 5. 国際コンテナ戦略港湾施策、国際バルク<sup>（注）</sup>戦略港湾施策の施策立案・評価における基礎資料

国際コンテナ戦略港湾施策の施策立案時等において、世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移や世界主要港と我が国の主要港の取扱貨物量の推移を把握するために、コンテナ取扱個数等が活用されている。

また、国際バルク戦略港湾施策の施策立案時等においては、各港湾における品種別の取扱貨物量の推移等を把握するために、海上出入貨物量等が活用されている。

（注）穀物、塩、石炭、鉱石などのように粉粒体のまま包装せずに積み込まれるばら積み貨物のこと。

「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

2 港湾調査の内容の変更

(3) 今後の課題

ア 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。

イ 港湾調査の実施に当たっては、上記(2)オ(イ)のとおり、既に入出港届及び輸出入申告に係る情報の活用に取り組んでおり、高く評価できるところであるが、主要港湾に留まっていること等から、港湾関連手続きの電子化の更なる進展状況等を踏まえ、報告義務者の負担軽減等の観点から、その活用港湾の拡大を図るなど、行政記録情報等の一層の活用について検討を行う必要がある。

(注)「(2)オ(イ)」の記載内容は、以下のとおり。

オ その他

(イ) 「公的統計の整備に関する基本的な計画」(平成 21 年 3 月 13 日閣議決定)において、港湾調査についての直接的な指摘はないものの、各調査に共通する事項である行政記録情報等の活用については、既に、主要港湾について港湾法に基づく入出港届及び関税法(昭和 29 年法律第 61 号)に基づく輸出入申告に係る情報(いずれも電磁的記録化されたもの)を活用して報告義務者の負担軽減等に取り組んでおり、現時点で特段の問題は認められない。