

第 47 回サービス統計・企業統計部会議事録

1 日 時 平成 26 年 5 月 29 日（木）9:57～12:02

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、千葉県、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 定刻より 3 分前ぐらいですが、皆様おそろいようですので、ただいまから第 47 回「サービス統計・企業統計部会」を開催いたします。

私は、本部会の部会長を務めます廣松と申します。よろしくお願いいたします。

今回の部会は、今月 12 日の第 75 回統計委員会において、総務大臣から諮問されました「港湾調査の変更について」の審議を行います。

今回の部会で審議をお願いいたします委員及び専門委員につきましては、配布資料の参考 1 として、部会委員等名簿をお配りしております。

本日は、港湾調査の審議の初回ですので、初めに、委員、専門委員、それと審議協力者として参画いただく各府省、地方公共団体の順で簡単に自己紹介、御挨拶をお願いいたします。

それでは、北村委員から順にお願いいたします。

○北村委員 一橋大学経済研究所の北村です。

よろしくお願いいたします。

○西郷委員 早稲田大学の西郷と申します。

よろしくお願いいたします。

○田付専門委員 日本経営史研究所の田付と申します。

よろしくお願いいたします。

○廣松部会長 どうもありがとうございました。

それでは、審議協力者の方、お願いいたします。

○篠山厚生労働省大臣官房統計情報部賃金福祉統計室長補佐 厚生労働省の篠山と申します。

よろしくお願いいたします。

○粉川農林水産省統計部統計企画管理官付調査第二係 農林水産省の粉川と申します。

よろしくお願いいたします。

○廣松部会長 財務省の方はもうすぐお見えになることと思います。

では、経済産業省の方、お願いいたします。

○平野経済産業省大臣官房調査統計グループ統計企画室長 経済産業省調査統計グループの平野と申します。

よろしくお願ひします。

○中野国土交通省総合政策局情報政策課長 国土交通省情報政策課長の中野と申します。

どうぞよろしくお願いいたします。

○廣松部会長 地方公共団体の方、どうぞ。

○川名千葉県土整備部港湾課港湾振興室長 千葉県港湾課の川名と申します。

よろしくお願ひします。

○高橋東京都港湾局港湾経営部振興課物流調査係長 東京都港湾局の高橋と申します。

よろしくお願いいたします。

○廣松部会長 よろしくお願ひ申し上げます。

続いて、事務局及び調査実施者から御挨拶をお願いしたいと思います。

まず、内閣府統計委員会担当室からお願いいたします。

○清水内閣府大臣官房統計委員会担当室政策企画調査官 内閣府統計委員会担当室清水です。

よろしくお願ひします。

○廣松部会長 続いて、総務省政策統括官室から御挨拶をお願いいたします。

○山田総務省政策統括官（統計基準担当）付統計審査官 総務省政策統括官室統計審査官をしております山田と申します。

よろしくお願ひ申し上げます。

○佐藤総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 同じく政策統括官室の統計審査官室の佐藤と申します。

よろしくお願いいたします。

○宮内総務省政策統括官（統計基準担当）付副統計審査官 同じく政策統括官室の宮内です。

よろしくお願ひします。

○小野総務省政策統括官（統計基準担当）付企業統計体系整備専門職 同じく政策統括官室、小野と申します。

よろしく申し上げます。

○廣松部会長 では、続きまして、調査実施者である国土交通省から御挨拶をお願いいたします。

○中澤国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室係長 国土交通省総合政策局交通経済統計調査室、中澤と申します。

よろしく申し上げます。

○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 同じく交通経済統計調査室長の稲本です。

よろしく申し上げます。

○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課長補佐 同じく交通経済統計調査室の内田です。

どうぞよろしく申し上げます。

○廣瀬国土交通省港湾局計画課企画室係長 国土交通省港湾局計画課企画室の廣瀬と申します。

どうぞよろしく申し上げます。

○廣松部会長 着席いただいて恐縮ですが、財務省の方が来られましたので、財務省から一言御挨拶をお願いいたします。

○藤原財務省大臣官房総合政策課調査統計官 遅くなりました。財務省の藤原と申します。

どうぞよろしく申し上げます。

○廣松部会長 どうか皆様、よろしく御協力のほどをお願い申し上げます。

次に、一言、お断わりをさせていただきます。

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があるかもしれません。

その場合は、既に御予定をお持ちの委員におかれましては、御退席いただいても結構です。

続きまして、部会審議の方法について、皆様の御了解を得ておきたいと思っております。

統計調査の実施の根拠法であります統計法では、統計調査の計画の承認の基準が定められており、総務省政策統括官室がその基準に則して事前に審査した結果が資料3「審査メモ」として示されております。

本日は、この審査メモに沿って審議を行いたいと考えております。

では、本日の配布資料及び今後の審議スケジュール等について、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）付副統計審査官 それでは、まず、本日の配布資料と致しましては、議事次第にありますとおり、資料1から資料4、参考1、参考2です。そのほか、席上配布資料として、港湾用語集というものを1枚お配りしております。

過不足等がありましたら、事務局にお申し出ください。

それでは、次に、全体の審議スケジュールについて御説明します。

資料の一番最後のページ、参考2を御覧ください。

本日を含め、3回の部会審議を予定しております。

1回目の本日ですが、まず事務局が諮問の概要を説明いたします。

そして、調査実施者が調査の目的、概要、変更計画案を説明いたします。

その後、審査メモに即した審議に入りたいと考えております。

2回目の6月12日の部会ですが、そこでは、本日の部会の宿題の回答をした後に、審査メモに即して審議を続けたいと思っております。

その後、審査メモが一通り完了してしまえば、答申の案について、御審議をお願いしたいと思っております。

3回目の7月3日ですが、ここについては、2回目の部会の宿題の回答を行った後、統計委員会への中間報告の御指摘事項がありましたら、それについて審議したいと思っております。

あと、答申（案）の取りまとめを第3回目に行いたいと思っております。

以上の部会審議を経た後で、7月14日に開催予定の統計委員会に答申（案）をお諮りし、答申を頂きたいと考えております。

部会での審議の進め方としましては、最初に、事務局から審査メモの内容や論点について御説明を致しまして、その後、調査実施者であります国土交通省から、補足の説明や、論点に対する回答の説明等をしていただきます。

それを受けて、皆様に御審議いただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

なお、審議に当たりましては、統計調査の計画の承認の基準として、統計法で示されている3つの観点、つまり、①として基幹統計の作成目的に照らした必要性及び充分性の観点、②として統計技術的な合理性及び妥当性の観点、③として他の基幹統計調査との重複の範囲の合理性の観点を中心に御審議いただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

事務局からは以上です。

○廣松部会長 ありがとうございました。

今、御説明いただいたようなスケジュールで進めたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、統計委員会への諮問の概要について、事務局の佐藤企画官から説明をお願いします。

○佐藤総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 それでは、統計委員会の諮問の概要について御説明いたします。

事務局からは、調査の概要、主な変更点及び審議すべき重点事項の3点につきまして、簡潔に説明をさせていただきたいと思っております。

恐れ入りますが、お手元の資料1の1枚目の諮問文をおめくりいただきまして、3ページに「港湾調査の概要（現行）」がありますので、御覧いただければと思います。

初めに「調査の目的」ですが、本調査は港湾の実態を明らかにしまして、港湾の開発、利用及び管理に資することを目的としまして、昭和23年から実施されている歴史の長い統計調査です。

次に「調査の概要」についてですが、本調査は、全国160の甲種港湾を対象とし、月次調査として実施している甲種港湾調査と全国557の乙種港湾を対象とし、年次調査として実施している乙種港湾調査の2つから構成されております。

甲種港湾と乙種港湾は、調査実施者である国土交通省が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、それ以外の港湾に区別しているものであり、具体的には、調査を効率的に実施するため、入港船舶数や取扱貨物量等により区分しているものです。

次に、調査事項ですが、甲種、乙種の両調査とも入港船舶、船舶乗降人員、それから港湾と港湾の間の貨物の輸送といった海上出入貨物の状況について把握しております。

次に、調査方法と調査の流れについてですけれども、本調査は、国土交通省、都道府県を經由した調査員調査でありまして、報告者としましては、船舶運航事業者あるいは港湾運送事業者などです。

それから、調査内容の専門性などから、調査員の大半は港湾管理者である都道府県や市町村など、地方公共団体の職員です。

次に「結果の公表」についてですが、甲種港湾調査につきましては、月報と年報により、乙種港湾調査につきましては、年報としてそれぞれ公表しております。

それから「結果の利活用」についてですが、港湾管理者による港湾計画の策定やあるいは国土交通省による社会資本整備重点計画の策定などに当たっての将来貨物量の推計等の基礎資料といった形で多方面に活用されております。

なお、5ページに「港湾統計の利活用について」ということで、それぞれの調査事項や集計事項が具体的にどのように施策等に活用されているかについて、少し丁寧に整理したものを添付しています。

右側の4ページを御覧いただければと思います。

上段の枠書きでは、今回の変更の背景につきまして、下段の枠書きでは、それぞれに対応し、今回、どのような変更を予定しているのかにつきまして整理しております。上段の枠書きの1つ目の丸ですが、本調査の前回答申におきまして、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おり、このことに対応し、下段の枠書きの1つ目の丸ですが、調査対象港湾の数につきまして、甲種港湾を対象とする調査では「160港」から「161港」に、乙種港湾を対象とする調査では「557港」から「533港」にそれぞれ変更することを計画しています。

次に、上段の枠書きの2つ目の丸ですが、昨年6月に閣議決定されました「総合物流施策大綱」を踏まえまして、港湾ターミナルの効率向上に向けた施設整備等の検討に資す

る情報を得ることが求められており、このことに対応して、下段の枠書きの2つ目の丸ですが、甲種港湾を対象とする調査の集計事項につきまして、新たな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まして、港湾ターミナルの効率向上に向けた施設整備等の検討に役立つ情報を提供することを計画しております。

具体的には、従来から TEU 単位換算というコンテナの長さ 20 フィート、約 6 メートルを 1 TEU として表した数値で、コンテナの取扱個数を換算した上で集計しておりましたが、今後はこれに加えまして、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についても集計しようとしているものです。

次に、上段の枠書きの3つ目の丸ですが、本年3月に閣議決定されたいわゆる第Ⅱ期基本計画におきまして、オンライン調査を推進することが求められており、このことに対応して、下段の枠書きの3つ目の丸ですが、調査方法について、従来の調査員調査に加えまして、新たにオンライン調査を調査計画上の調査方法の一つとして位置付けて導入することを計画しております。

恐れ入りますが、2ページにお戻り願います。

「3」の「審議すべき重点事項」のところですが、部会で御審議をお願いしたい事項について整理しています。

若干説明が重複して恐縮ですが、「(1)」の「報告を求める者の変更について」では、調査対象港湾数の変更が前回答申で指摘されたことに対応したものとなっているかについて、御審議いただきたいと考えております。

「(2)」の「集計事項の変更について」では、新たに作成する統計に対するニーズや有用性等について御審議いただきたいと考えております。

「(3)」の「調査方法の変更について」では、新たに導入するオンライン調査の円滑な実施に向け、調査実施者である国土交通省では、関係者に対する周知広報を含め、様々な取組や準備を進めていくこととしておりますが、その対応状況の適否等について御審議いただきたいと考えております。

「(4)」の「前回答申における『今後の課題』への対応状況について」の②のところですが、現在、入出港届や輸出入申告といった行政記録情報等の活用を図っているところですが、その後の港湾関連手続の電子化の更なる進展状況等を踏まえ、行政記録情報等の一層な活用が求められており、その取組状況等について御審議いただきたいと考えております。

それから、ここには特に記載しておりませんが、「その他」ということで、調査結果の公表方法及び期日について、国土交通省から現状を御報告いただきまして、本調査の集計公表につきまして、工夫等の余地がないかにつきまして、併せて御審議いただきたいと考えております。

事務局からの御説明は以上です。

○廣松部会長 ありがとうございます。

ただいま、諮問の概要について事務局から説明いただきましたが、港湾調査につきまし

て、目的、概要、変更計画等について、調査実施者から補足の説明はありますでしょうか。
○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 ただいまの御説明のとおりですので結構です。

○廣松部会長 分かりました。

それでは、個別の変更内容について、審議を致したいと思います。

限られた時間内で効率的に御議論いただくために、審査メモに記載の論点に沿って、変更事項ごとにまとめて御議論いただきたいと思います。

資料3を御覧いただければと思いますが、本来ですと、資料3の審査メモに記載された順番に論点に沿って審議を進めるところですが、港湾調査に関しては、1枚の調査票に対する報告者が複数あることなど、他の統計調査とは異なる実施体系にあるといった特殊な調査であります。

まず、このことについて、把握しておくことが必要ではないかと考えられること。また、今月、12日の統計委員会において、港湾調査の変更について諮問が行われた際、西村委員長から「正にこの港湾調査こそ、オンライン調査や行政記録情報等の活用といった点では非常に有効な調査と考えるので、こういったことを含め、しっかり検討してほしい」という旨の御発言がありました。

それらを踏まえまして、本日の審議の順番としては、調査方法や前回答申における今後の課題として指摘されております行政記録情報等の利用から始めたいと思います。

具体的には、資料3の論点メモの3ページ「(3) 調査方法」のところからです。

初めに、審査メモの3ページの「(3) 調査方法」における総務省の事前審査の結果について、事務局から説明をお願いします。

○佐藤総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 それでは、今、部会長からお話がありましたように、審査メモの3ページの「(3) 調査方法」を御覧願います。

本調査の調査方法につきましては、先ほど申し上げましたように、いわゆる第Ⅱ期基本計画におきまして、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まして、調査員と報告者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こととしております。

これについての審査結果についてです。報告者負担の軽減や利便性の向上を図るとともに、調査員の集計事務等の効率化に資するものであり、おおむね適当ではあると考えますが、オンライン調査の円滑な実施に向けた取組状況等について、検討する必要があるのではないかと考えておきまして、現状の確認を含め、6つの論点を整理しています。

1つ目の「a」についてです。先ほど、部会長から本調査の実施体系についての御発言がありましたが、その実施体系は、具体的にどういうものとなっているのかということです。

2つ目の「b」についてです。報告者は従前から任意で電磁的記録による報告が可能とされておりましたが、各調査対象港湾において、調査員と報告者の間のオンライン利用率は、現状、どの程度の状況にあり、今後、どのぐらいの利用率の向上が認められるのかという

ことです。

3つ目の「c」についてです。調査計画上、オンライン調査を位置付けることによって、本調査の実査業務等におきまして、どのような効果が期待できるのかということです。

4つ目の「d」についてです。オンライン調査の定着・推進を図っていく観点から、関係者への周知・広報等を含め、具体的にどのような取組を行うこととしているのかということです。

5つ目の「e」についてです。今回、オンライン調査の方法としまして、電子メールによる報告の方式を導入することとしている中、報告者のセキュリティーの確保に当たって、どのような点に留意し、対策を講じることとしているのかということです。

最後、6つ目の「f」についてです。政府統計共同利用システムを直ちに利用することは困難であるとしても、今後の見込みなどにつきまして、どのように考えているのかということです。

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。

今、御覧いただいている論点メモの3ページの「(3) 調査方法」のところです。

この調査に関しては、先ほども少し触れましたとおり、ほかの調査とは少し違う実施体系をとっていること、それから少し港湾という対象自体から、少し分かりにくい点もあるということで、席上配布資料ですが、用語集も準備していただきました。それらを御覧いただきながら、御審議いただきたいと思いますが、まずはその前にただいま事務局から説明がありました各論点について、調査実施者から説明をお願いしたいと思います。丁寧に説明いただければと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

○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、ただいまの論点につきましての回答を説明させていただきたいと思います。

資料と致しましては、その後、資料4という「国土交通省 説明資料」というものがあります。それとその後ろについていますクリップ留めしている別紙のものがあると思いますが、この2つを使いまして説明させていただきたいと思います。

それでは、まず、論点の「a」です。

現在の調査系統がどうなっているかということですが、こちらにつきましては、別紙5に体系の概要図があります。

説明資料は、8ページからになっております。

別紙5の概要図に基づきまして、御説明させていただきます。

まず、港湾調査ですが、この調査につきましては、統計法第16条及び地方自治法第2条に基づきまして、法定受託事務と致しまして、地方公共団体の長に事務の一部を委託しております。

都道府県知事は、その委託を受けまして、統計調査員に関する事務、また報告義務者に関する事務、調査票の配布・回収、審査等の事務、調査票の集計に関する事務、調査票の

保管や集計表の提出などの事務を行っております。

これは、先ほどからお話が出ておりますとおり、1枚の調査票を複数の報告者によって作成する場合があります。また、同じ調査事項であっても、各港湾によって報告者が異なること等の調査の特殊性から報告者を国が把握して、適切に選定することが困難であることから、港湾管理者である都道府県に事務の一部を委託して、効率的な調査を実施しているものです。

また、本調査は、統計調査員を配置いたしまして、調査員調査と致しまして実施しております。

この統計調査員につきましては、港湾の実態把握が可能な港湾管理者の職員が主に担当しております、調査票の配布・回収等の事務を行っているところです。

また、1枚の調査票に対する報告者が複数ありますが、その場合には、複数の報告者に調査票を配布いたしまして、回収しております。

それで左の方に出入港、また右の方に NACCS という行政記録等の情報がありますが、こちらの情報を活用する場合にも、統計調査員がこちらの情報を調査票に活用いたしまして、残りの報告者から頂いたものをまとめまして、1つの調査票にするというような体系をとっております。

また、その1枚の調査票ができ上がりましたら、それを都道府県に提出いたしまして、各都道府県が自分の都道府県ごとの集計表を作成しまして、その集計表を国土交通省に提出するという流れになっております。

この全体の流れの中で、オンラインというのは、今、どういう状況になっているかというのを申し上げますと、各都道府県から国土交通省に行っております集計表の提出等につきましては、総合行政ネットワーク、LGWAN と呼んでいるものですが、LGWAN を経由しまして、これは100%オンラインでの報告を行っております。

また、統計調査員から各報告者、これは船舶運航事業者、港湾運送事業者、いろいろな各事業者がおるのですが、この間のやりとりにつきましても、現在でも既に電子メールによるやりとりが行われておるところですが、そのオンライン利用率と致しましては、全体で約30%、甲種、乙種別に申しますと、甲種港湾では約40%、乙種港湾では約10%が、今、電子メールでのやりとりを行っているところが現状です。

続きまして、現在、各港湾別においてどのくらいオンラインを使用しているかというのが次の9ページの「b」です。

こちらに一覧表としてお示しさせていただきましたが、全体で申しますと、全港湾では100%オンラインを使っているというものが40港、甲種港湾では12港、乙種港湾では28港、また1つも使っていない、全部紙でやっているという港湾が全港湾で528港湾、甲種港湾で61港湾、乙種港湾で467港湾というのが現在の実情です。

この甲種港湾につきましては、オンラインを利用している港湾が約60%ありまして、報告を求める事業者も規模が大きいということから、正式にオンライン調査が調査計画に位

置付けられることによりまして、オンライン調査の周知をこれからますます行っていきますので、オンライン利用率は更に伸びるのではないかと考えております。

一方、乙種港湾につきましては、オンライン利用率が0%、何も使っていないのが約80%、甲種港湾に比べてとても高くなっております。この理由につきましては、貨物取扱量の規模が小さい港湾が乙種港湾となっておりますので、報告を求める事業者も、当然小さな事業者、小規模な事業者が多数あります。

また、オンラインの利用環境が整っているかが不明なところも多数あります。

なかなかオンラインを使う習慣がない。また、1人、2人の従業員で作業を行っていることから紙で提出してしまう方が簡単というようなどころが多いということを知っております。

したがって、乙種港湾につきましては、甲種港湾と比較しまして、オンライン利用率はとても低くて、今後も著しくオンライン利用率が向上されるかというのは、なかなか不透明なところであると思料されるところです。

オンラインの利用率につきましては、これは報告を求める側より報告者側の要因が結構大きくなっていて、どの程度これから向上が図れるかというのは、なかなか不透明ですが、これから調査計画上、オンライン調査を明確に位置付けることで、一層の周知を図り、利用向上に努めてまいりたいと考えておるところです。

続きまして、その後の「c」です。

具体的にどのような効果が期待できるかということです。

こちらにつきましては、本調査の計画上、オンライン調査を位置付けることによりまして、調査実施者側では、電子データをそのまま使いますので、集計作業を行う際のデータ入力作業が減少することになりまして、事務の効率化が図られると考えております。

また、報告者側につきましても、調査票の提出手段、紙だけではなくて、オンラインでも出せるということになりまして、時間の制約がなくいつでも提出が可能となることから、負担の軽減につながっていくものと考えております。

続きまして、「d」の論点です。オンライン調査の定着・推進を図るのにどのような取組を行うこととしているかです。

こちらにつきましては、現在も実施しておりますが、毎年、全国を4ブロックに分けて、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」というものを開催いたしております。その場におきまして、オンライン調査の推進について説明を行って利用促進を図っていくことを周知していきたいと考えております。

また、港湾管理者のホームページにおきましても、オンライン調査の実施についての掲載を協力依頼するとともに、統計調査員が報告者に対してオンライン調査の周知・広報を図るため、毎年、国土交通省が作成していますリーフレットにオンライン調査の協力についても掲載することを考えております。

また、国土交通省のホームページにおきましても、オンライン調査の実施につきまして、

掲載して周知を図るとともに、調査票の電子ファイルを掲載する等の取組を行うことを考えております。

次に、論点の「e」です。

オンライン調査の方法として、どのようにセキュリティーを確保するかということです。

こちらにつきましては、情報保全の観点から、セキュリティーの確保は重要な事項ではありますが、他方、過度なセキュリティーレベルを求めると、利用促進がなかなか進まないこと。余りセキュリティーを強化してしまうと、電子メールでも出してくれなくなるというおそれもあります。

そのことから、各報告者から電子ファイルに対してパスワードを付与するなど、比較的实施しやすい方法を検討して、一定のセキュリティーレベルを確保したいと考えております。

次に、論点の「f」です。

電子メール以外、例えば、政府共同利用システムを使う余地はないかということです。

こちらにつきましては、先ほどお話ししたとおり、この調査は特殊な体系をとっております。調査員が報告者からの調査票を取りまとめることが調査を行う上でとても効率的であると考えておまして、仮に、報告者から国土交通省へ政府共同利用システムを使って、直接提出するというのをされましても、その報告内容が調査票の一部の場合は、残りの部分の報告内容が提出されているのか、また提出されている内容が調査票全体を見て適正なものとなっているのかを判断することが、国土交通省としては困難であります。

したがいまして、今後も政府共同利用システムを使ってのオンライン調査というのは困難であると考えているところです。

「(3) 調査方法」につきましては、以上です。

○廣松部会長 ありがとうございます。

ただいまの説明に関して、御質問、御意見を頂きたいと思えます。

どうぞ。委員、専門委員から御発言を頂きたいと思えますが、いかがでしょうか。

少し単純な質問で、私からの質問です。

資料2のこの諮問部分の27ページから28ページにかけて、調査票のコピーがあります。先ほどの説明で、この1枚の調査票に関して、報告をしていただく方が複数人にまたがるということですが、資料4の別紙5のポンチ絵に港湾運送事業者、船舶運航事業者等とありますが、具体的にどの欄はどの報告者というか、そこを少し具体的に御説明を加えていただければと思えます。

○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課長補佐 別紙5の一番下に「報告者」ということで、港湾運送事業者、船舶運航事業者等が書いてあるのですが、その下に「主な報告事項」ということで、港湾運送事業者であれば、海上出入貨物や本船荷役の部分の調査事項、船舶運航事業者であれば、入港船舶、船舶乗降人員、海上出入貨物、水産業協同組合長であれば、入港船舶、海上出入貨物というような欄が、それぞれ主な報

告者に対する報告事項と考えております。そこでも分からないということであれば、一番最後のところに、その他実態を把握できる者ということで、コンテナヤードの方や、実際の荷主の方というバスケットクローズの事項を定めております。調査票ですと、今、言いました入港船舶というものが左側半分ぐらいということ、あと右側半分が海上出入貨物ということで、その入港船舶の情報であっても、船舶運航事業者で分かる場合は、船舶運航事業者が、水産業協同組合長の方で分かる場合は、水産行協同組合長が書いていただく、行政記録情報ということで、港湾管理者が持っている場合、そのこの事項については、港湾管理者で書いていただく。海上出入貨物も同じようにして、港湾運送事業者で分かれば、そちらの部分については書いていただく。その港湾の実態に合わせて統計調査員が、どの者に聞くのが一番効率的に情報をつかめるかという情報に基づいて調査の対象者を決めて調査をさせていただいているということです。

以上です。

○廣松部会長 ありがとうございます。

いかがですか。どうぞ。

○北村委員 質問の論点の「b」のところの御回答なのですが、オンラインの利用率ということで、甲種と乙種と比べると甲種の方がオンライン化が進んでいて、乙種の方が進んでいないということで、その理由として挙げられているのは、港湾の規模が小さいということと、事業者が小規模だというようなことなのですが、これは甲乙は規模で多分決められていると思うので、こう説明されると、オンライン化はいつまでたっても規模が小さい港湾では進まないと読めてしまうのですが、実際にいろいろな商取引で見ると、別に企業の規模とか、事業者の数でオンライン化が進まないというよりも、答える人の年齢であるとか、教育水準であるとか、オンライン化に習熟している人が担当しているかどうかというようなもののように思われるのですが、そこはこういう説明で適切なのでしょうか。もう少し追加的に実態を説明していただきたいのです。

○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課長補佐 実態を把握するに当たって、ヒアリングを地方公共団体の方にさせていただきまして、乙種港湾につきましては、実際に貨物の取扱量が少ない港湾ということで、実際にそこに報告いただいている事業者も甲種に比べれば事業規模は小さいということで、お聞きしたところによりますと、実際に事務員がいないとか、現場の人だけでやっていますとかというところの事業者も結構あると聞いております。そういう場合ですと、なかなかオンラインにそもそも不慣れであると。入ってくる船も小さいので、その場で紙に少し書いておけば、調査票をすぐ出せるというような実態もありますというお話を聞いていたものですから、こういう書き方にしてしまったのですが、そういう意味では、規模が小さいからオンラインが絶対進まないかということ、そういう意味では、誤解を招く書き方だったのかもしれない。

○廣松部会長 どうぞ。

○北村委員 多分、答えるときに、紙で書いた方が簡単とか、その方が早いというような

事実があるとすれば、そういうことを書いておかれたら、そのオンライン化が進んでいないというだけではなくて、答えの形式として、手で書いた方が早いとかという現実があるのだとしていただけると、説得力はあると思うのですけれども、こうやって数字で出てくると、オンライン化が進んでいないのだけれども、どうしたらいいのかなという話になってしまうと思うので、もちろんオンライン化した方が入力とか、手間が省けるとか、いろいろな意味で長期的には進めた方がいいのかなと思うのですけれども、そこら辺の実態を説明していただけるといいかなと思います。

○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課長補佐 分かりました。

○廣松部会長 では、この点は、「b」の回答のところ、少し補足の追加をしていただくということでお願いします。

○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 補足の点におきまして、また、次回のときに提出したいと思います。

○廣松部会長 よろしくをお願いします。

ほかにいかがでしょうか。

私もこの調査、今回、改めていろいろ拝見させていただいて、恐らく委員長からの発言があった点もそうだろうと思うのですが、港湾管理者というのがこの用語集でいきますと、地方公共団体が設立をする、営利を目的としない公法上の法人と地方公共団体に限定されているということで、そうすると、どうして行政記録情報がすぐに使えないのかという質問というか、疑問だと思うのですが、詳しく御説明いただいて、記入する項目がそれぞれ報告する人が違うということが1つの大変大きな特徴になっているようでして、その点、先ほども説明にありましたとおり、昭和23年から行われている大変権威のあるというか、歴史のある調査ですので、それを現時点で大幅に変えるということは少し難しいかもしれませんが、そのあたりに関していかがでしょうか。

御意見いただければと思います。

あるいは長年、この調査を見ていただいております田付専門委員の方で何か御意見があれば、コメントをいただければと思いますが、いかがでしょうか。

○田付専門委員 長年見ているわけではなくて、前回の見直しのときに、委員として参加させていただいたわけですね。

そのときにもお話したのですけれども、私が見ているのは明治39年以來の古い港湾統計なので、今の港湾統計と随分制度も違うと思うのですね。

ということで、十分な意見は言えないと思いますが、入出港届とか、NACCSのデータとか、そういうものがきちんと整備されていていっているのは、私の知っている研究を見ていたら、外航だけですので、外航の場合は問題ないわけです。

内航事業者はどうしたらいいかというのは、私も地方の港湾の実態を知らないのですが、例えば、船舶運航事業者が複数当然いますよね。

そうすると、統計を取るときには、全部の事業者にそれぞれの報告を出させて集計しな

ければならないとか、そういう港湾の統計を取るときの実態というのはありますし、港湾の出入りが外航のように管理されているわけでもありませんので、そういうところは非常に細かい調査が必要ではないかと思います。

家計調査とか、そういう対象が細かいときには、どこもそれは同じような問題を抱えているのではないのでしょうか。

つまり、調査員がきちんと綿密に穴を埋めていくというのが非常に重要になりますよね。余りプラスの意見ではないかもしれませんが、そう思いました。

○廣松部会長 ありがとうございます。

今の特に内航の状況はどうなっているのかという御質問に関して、いかがでしょうか。

○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 外航につきまして、今、先生がおっしゃられたとおり、NACCS においてきちんとしたシステムができ上がっているのですが、内航につきましては、きちんとしたシステムは、今も私ども把握できておりません。多分ないと思っております。そのため、港湾に入るたびに届出を出していただいておりますので、そういうものを地道に集めていかないと、内航というのは簡単には取れないと思っております。

年に1回等、海上運送法などで報告いただいているものはあるのですが、その中で港湾というのは、後でまた説明しますが、対象も違ったり、全部そのまま使えるようなものにはなっておりませんので、基本的には、内航は毎月地道に調査していくしか今のところはないと理解しております。

○廣松部会長 ありがとうございます。

この調査方法に関しまして、論点メモでは、「a」から「f」まで論点として挙げています。

そのうち、オンライン調査のところに関して、先ほど北村委員からこの説明ではなくて、もう少し追加、補足をした方がいいのではないかという御意見がありましたが、ほかに。どうぞ。

○北村委員 「e」のセキュリティーの話なのですけれども、情報が上がってきて、恐らく統計調査員のところの話かなと思うのですけれども、こういうセキュリティーというのは、この調査に限らず、ほかの統計調査でも全て同じ問題があると思うのですけれども、標準的なセキュリティーが使われているというか、導入されていると考えてよろしいのでしょうか。

○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 この調査に限らず、今、先生がおっしゃったとおり、他の調査にも同様なセキュリティーが遣われていますので、これは標準的に使っているセキュリティーと考えています。

○廣松部会長 よろしいのでしょうか。

セキュリティーの話は、これは少しイタチごっこみたいなところもあって、なかなか万全のセキュリティー対策をとるといえるのは、難しいところがあるかと思いますが、少なくとも、現在の調査では、現時点での標準的なセキュリティー対策をとっていただいている

ということのようですので、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。

ほかに「調査方法」のところに関しまして、御発言ありますでしょうか。

あるいは、調査方法の部分では、調査員として港湾管理者の職員が調査に従事し、船舶運航事業者や港湾運送事業者といった報告者と日々接しておられる都道府県の方々の御苦労も大変多いと思いますが、東京都、千葉県から何か御意見がありましたら伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

○高橋東京都港湾局港湾経営部振興課物流調査係長 東京港はオンライン調査をやっていますが、やはり乙種港湾だけではなくて、東京港は特に中小事業者が非常に多いところで乙種港湾と同じような事情を、大きい港も一部抱えているという実態もあります。以上です。

○廣松部会長 ありがとうございます。

千葉県はいかがでしょう。

○川名千葉県土整備部港湾課港湾振興室長

千葉県の場合についても、やはり、今、オンラインの利用率という面で考えますと、甲種港湾である千葉港で30%ぐらい使われているということで、そのほかの乙種についてはほとんどオンライン化が進んでいないという状況です。

数年前に、その報告義務者に調査した限りでは、オンライン調査への導入の可能性については、7割ぐらいの前向きな回答がありましたので、今後の方向性としては、オンライン調査を進める余地はあるのかなと考えております。

○廣松部会長 ありがとうございます。

実際、現実には、先ほど御紹介しましたその調査票、特に乙種に関しては、これを調査員の方が持って、事業者を回るという形になっているのでしょうか。

○高橋東京都港湾局港湾経営部振興課物流調査係長 東京港の場合ですと、いろいろな手段で提出していただいております。

それで、一番多いのは、紙の調査票で、郵便で送ってきたり、港湾局の出先事務所に提出したりとか、担当している私どもは物流調査係と言いますが、その係に届けばどのような方法でも結構ですと。その中でメールにより電子データも提出していただいているということです。

基本的には、事業者の報告者の方が東京都港湾局に紙等で提出するという形になっております。

○廣松部会長 ありがとうございます。

ほかにこの調査方法に関しまして、御発言ありますでしょうか。

今、調査実施者それから直接の実査を担当していただいております東京都及び千葉県のお話から伺った限りで、この「(3) 調査方法」の論点に関する回答に関して、先ほど北村

委員からコメントがありました規模だけではなくて、この調査の性質上、紙で書いた方が早いというような側面もあり、その部分を即追加をしていただくということで、この「(3) 調査方法」の各論点に関しまして、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。

では、この「(3) 調査方法」の部分に関しましては、本部会で結論として適当とさせていただきます。

では、続きまして、論点メモの4ページ。前回答申、これは平成21年に出されたものですが、そこにおける今後の課題への対応についてです。

まず、この部分に関しまして、総務省の事前審査の結果を事務局から説明をお願いします。

○佐藤総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 承知いたしました。

それでは、審査メモの4ページの「前回答申（平成21年）における今後の課題への対応」というところを御覧願います。

今後の課題としましては、①及び②の2つありますが、①につきましては、審査メモの1ページの「(1) 報告を求める者」のところで御審議いただくこととしておりますので、ここでは②の本調査における行政記録情報等の活用について、御審議いただきたいと思っております。

今後の課題としましては、入出港届や輸出入申告に係る情報の活用につきまして、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きまして、検討を行う必要があるといったことが指摘されております。

また、行政記録情報等の利活用につきましては、第Ⅱ期基本計画においても、その推進が求められているところです。これについての審査結果です。国土交通省では、港湾法等に基づく入出港届や、あるいは関税法に基づく輸出入に係る申告情報につきまして、その利用促進に努めており、おおむね適当であると考えておりますけれども、これらの情報の更なる利用促進の余地やあるいはその港湾行政においては、様々な行政記録情報等がありますので、本調査における行政記録情報等の更なる活用の余地について、検討する必要があるのではないかと考えておりました。現状の確認を含めまして、5つの論点を整理させていただきました。

1つ目の「a」についてです。行政記録情報等のうち、本調査の調査事項と関連するものとしましては、どのようなものがあるのか、またそれらに関し、本調査における調査事項の代替や統計作成等への活用状況について、どのようになっているのかということです。

2つ目の「b」についてです。本調査においては、行政記録情報等で活用されている事項や類似の事項を調査事項としている場合が見られますが、調査事項の代替や、統計作成等への活用状況が進んでいない原因や理由は何かということです。

3つ目の「c」についてです。行政記録情報等のうち、入出港届や輸出入申告に係る情報

は、本調査に活用しているものの、調査対象港湾によって、活用状況に違いがあるということ。

ある場合、その原因とか理由は何かということ。

また、輸出の申告に係る情報の一層の活用につきましては、公表に当たって、個人情報秘匿化し、専ら統計で利用する場合であっても、報告者からの同意書が必要であるとしておりますが、その理由は何か。輸出入申告に係る情報を活用する5港湾、すなわちこれは東京港、横浜港、名古屋港、大阪港及び神戸港を指しますが、こういった5港湾について同意書を得るために、どのようなことが必要なのかということ。

5つ目の「d」についてです。前回答申以降、国土交通省では、これまで行政記録情報等の一層の活用のため、どのような取組を行ってきたのか、また当該取組により、行政記録情報等の活用は、どの程度進んだのか。特に入出港届や輸出入申告について、どのような活用促進に係る取組を行ってきたのか。

さらには、これらの取組が調査対象港湾数や報告者数の変更あるいは調査業務の簡素化、効率化、あるいは報告者負担の軽減等にどの程度効果を上げているのかということ。

最後の5つ目の「e」についてです。今後、本調査において、行政記録情報等の推進を図っていくため、どのような取組を行っていくこととしているのかということ。

事務局からは以上です。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの論点に関しまして、調査実施者から説明をお願いします。

○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、説明をしたいと思います。

まず、論点の「a」です。

行政記録情報等のうち本調査との調査事項と関連するものはどんなものがあるかという論点です。

こちらにつきましては、国土交通省の説明資料、資料4の11ページからになっております。

行政記録情報でどういうものがあるかというのは、別紙6でまとめさせていただいております。

こちらにつきましては、港湾運送事業法と海上運送法に基づく各報告を示させていただいております。左側が港湾調査で使っている項目です。この中の黒で塗りつぶしてあるところ、これが各報告にもあるというものです。

港湾運送事業法だと海上出入貨物の区分が同じものがある。また、海上運送法の中でも内航が第1号様式だと船名、総トン数、航路名、国籍、用途、これらが同じものがあるというのが現在まとめているところです。

しかしながら、これらの各報告につきましては、業務報告の報告者が我が国の船舶運航事業者に限られており、外国の運送事業者の船は一切取れないということ。また、報告周

期が年度単位となっており、月次調査には使えない。また、報告対象となる港湾の範囲が異なっている。また、航路ごとの報告のために、寄港地等の港湾ごとの数値が把握できない。また、旅客輸送人員の年齢による換算が行われていることなどの理由から、港湾調査への代替はできなく、現在も活用はしていないところです。

また、次の港湾法に基づく入出港届と関税法に基づく申告につきましては、次の別紙7で整理させていただいております。

こちらの入出港届につきましては、入港船舶の情報、これは全て該当しますので、全て活用させていただいております。また、関税法に基づく申告情報につきましては、当然、外貨だけのものですから、輸出と輸入のところで区分なり、品名、トン数等々をこの数値から港湾調査へ活用させていただいているところです。

この入出港届とか、関税法に基づくデータ、要はNACCSのデータなのですが、これはどういふものかといいますと、席上配布資料の用語集の裏面になるのですが、ここで入港届又は出港届といって説明書きをさせていただいております。

こちらにつきまして、先ほど部会長も少し触れていただいたところですが、入出港届に関して必要な事項は「港湾管理者を組織する地方公共団体のうち定款で定めるものの条例で定める」となっておりまして、入港届又は出港届につきましては、それぞれの地方公共団体の条例によって内容が決まっております。

したがって、全ての港湾で同じ情報が全部取れるという性格のものではありません。各港湾で500トン以上のものを輸出してと言えば、500トン以上のものしか集まらないという性格のものです。

また、地方公共団体によっては、入出港届を条例で定めていない。提出を求めているという港湾も中にはあります。

その入出港届で把握できない情報は、では何で取っているかというのは「また」以下で書かせていただいております。

入出港届を必要ないというような港湾につきましては、ただ勝手に入ってこいというわけにはいかないものでして、入ってきた船をどこの岸壁につけるかというのを振り分けるのが港湾管理者の仕事ですから、事前に船舶代理店等からどういう船が入りますという情報を事前にもらっておきまして、それに基づいて岸壁の振り分けをしているという港湾もあります。

また、その下のNACCS、これは関税法に基づく輸出入の申告情報ですが、これは輸出入、港湾関連情報処理システムというシステムで全体を動かしているものです。こちらにつきましては、入出港する船、また航空機等、輸出入に関する貨物につきまして、税関その他関係行政機関に関する手続、また、民間の業務、民間と民間の間のデータのやりとり等もありますので、それらを全てオンラインでできる処理システムです。

こちらにつきましては、その後の別紙8にも概要図を付けさせていただいております。

特に、輸入又は輸出に係る全ての手続をこの1つのシステムで全部行う。この中で、行

政機関への申請なども行える。また、輸出入の手續に関連する民間の業務についてもオンラインにより行うことが可能なシステムであり、民間のデータのデータベース化もされているものです。具体的には、国際貿易における通関及び輸入の際の税関の納付などを効率的に処理することを目的に構築されまして、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、金融機関等を相互につないでいるシステムであり、全て電子データでのやりとりが可能となっております

続きまして、論点のbにつきましましては、先ほど使えない理由も述べさせていただきましたので、飛ばさせていただきます、次に12ページの論点のcです。

行政記録情報のうち、港湾法に基づく入出港、また関税法に基づく申告は調査対象港湾によって利用状況に違いがある。また、同意書はどういう理由で取っているかというような論点です。

港湾法に基づく入出港届につきましましては、調査対象船舶の確認又は調査票の入港船舶欄の確認に活用しており、調査票の内容確認等に活用している港湾は、全ての港湾のうち約40%となっております。

甲種港湾では60%、乙種港湾では35%が入出港届を活用しているところです。

一方で、貨物取扱実績が少ない港湾におきましては、入出港届を活用しなくても、報告者が調査票に全ての調査事項を容易に記載できる。これは船の出入りが少ないことから、入出港届を活用しなくても容易に記載することができるということです。

また、先ほど申し上げたとおり、入出港届の規定がない港湾もありますので、この港湾につきましても、入出港届を活用しなくても容易に記載しているということです。

また、関税法に基づく輸出入に係る申告情報については、港湾調査の調査対象に係る船社等が提出する輸入に関する手續のオンライン利用率、これはNACCSにどれだけオンラインにより提出しているかという率ですが、輸入に係る手續につきましましては、77%、これは24年度の実績です。77%がオンラインによって、NACCSを利用しているということです。

残りの23%につきましましては、NACCSを利用していない申告、要は紙で全部手續を行っている利用者ということです。

また、NACCSを利用するときには、費用が発生しておりまして、現在のところ、利用するのに年間660万程の費用がNACCSを使うために発生しております。

また、各港湾におきましては、港湾独自の集計システムを構築しているところもあります。集計システムは、NACCSを利用するとなると、NACCSデータの取り入れなどのシステム改修に費用が掛かるといふこと等がありまして、どの方法が一番効率的かということ等を勘案し、各港湾管理者がNACCSを使うかどうかの判断をしているというところが、今の現状です。

また、輸出入申告データを活用する際の同意書の必要性につきましましては、申告に関する当該データ使用につきましまして、申告者の同意もなく第三者に提供することは、目的外使用に当たること。また、平成15年当時の電子情報処理組織による税関手續の特例に関する法

律、現在で言えば、情報処理組織による輸出入等の関連の処理に関する法律ですが、こちらの中で「センターの役員若しくは職員又はこれらの職にあった者は、その職務に関して知り得た情報を漏らしてはならない。」と規定されていることから、申告者からの申告データを港湾調査に活用することに対して、事前に同意書を得ている場合についてのみ、使用が可能だという取り決めがなされており、同意書を取っているということです。

また、関税法に基づく輸出入に係る申告情報を活用する港湾が、船舶運航事業者等から同意書を得るためには、調査員が当該事業者に出向きまして、本調査の目的や調査方法、また調査項目等、丁寧に説明を行いまして、NACCS を使えば、報告者の負担も軽減されます旨、丁寧な説明を行いまして理解を得ているところです。

また、今後、理解を得ていくことで活用を増やしていけるのではないかと考えているところです。

「d」の論点です。

こちらにつきましては、行政記録情報の活用にあたっては、関税法に基づく輸出入データの活用について、報告者の負担軽減等の観点から、活用港湾の拡大に向けて、全ての港湾管理者を対象とした港湾調査に関する打合せ会議、先ほどもお話ししましたとおり、4ブロックに分けての会議ですが、こちらでNACCSの活用の働きかけをしてきました。

また、輸出入申告データの活用港湾で組織されている港湾調査電子化システム促進協議会、これはNACCS協議会と呼ばれているものなのですが、この協議会に国土交通省も参画しまして、運用や輸出入申告データの港湾調査に使用するための改善方策等の検討、具体的に申しますと、NACCSの中のデータを抽出して、港湾ごとに割り振る等々のシステムの仕組みがあるのですが、その仕組みをもっと効率的にできるのではないかと考えています。

また、抽出データについて、時期等を考慮して、効率的にデータを抽出しているところではあるのですが、さらに効率的にデータを抽出できるか等々の改善方策等を一緒に検討しております。また、必要に応じて関係者への協力依頼等も行っておりまして、輸出入データの活用促進を図ってきているところではあります。

今、お話ししたとおりの促進策というものを講じているところではあります。そもそも現在の5港で使っているところからの港単位での数を増やすということは困難でございました。

しかしながら、活用している5港というのは、全国のコンテナ貨物実績の8割、この5港で全国の8割を占めておりまして、活用すべき港湾は当然活用していることから、これ以上の伸びにはなっていないというのが現状です。

そのために、今の5港の報告者の更なる負担軽減の観点から、輸出入申告データのより一層の活用を図ることを目的に、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に基づく電子情報処理組織を使用して行う申請等をする船会社等からの同意書の取得の拡大に向けた取組をNACCS協議会とともに挙げておりまして、前回、改正時のお話した事業者数は88事業者だったのですが、現在では88事業者が100事業者

と12事業者ではありますが同意書の取得の拡大を図っているところです。

これによりまして、活用事業者数の増加により、当該事業者の報告者負担の軽減が図られるとともに、調査実施者におきましても、報告者数が減少することになって、事務の効率化に寄与していると考えているところです。

では、今後、行政記録情報の推進を図っていくには、どういう取組を行っていくかという論点のeです。

現在も行っていますが、今後も、引き続き全ての港湾管理者を対象とした会議等におきまして、入出港届又はNACCSの活用というものをより一層働きかけていくこととしております。

また、入出港届の活用の取組におきましては、今回もヒアリング等各都道府県に対して行わせていただいたのですが、今後も更なる詳細な活用状況を把握いたしまして、活用の余地がもっとないかということを検討していきたいと考えております。

また、NACCSデータの活用の取組におきましては、港湾管理者がNACCSデータを活用するためには、船会社等からの同意書が必ず必要なのですが、その同意書という形で得るのではなく、同意書と同等に同意いただいたというような枠組みの構築に向けまして、NACCSセンター、またNACCS協議会とともに取組を行っていくこととしております。

以上です。

○廣松部会長 どうもありがとうございました。

それでは、前回答申における今後の課題への対応のうち、②行政記録情報の活用に関して、各論点に関しまして、調査実施者から回答いただきました。

ただいまの回答に関しまして、質問、御意見を頂ければと思いますが、いかがでしょうか。

これも単純な質問ですが、12ページの「c」の回答の下から3行目「センターの役員若しくは職員又は云々」とありますが、ここで言っているセンターというのは、先ほどの。

○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 NACCSセンター。

○廣松部会長 NACCSセンターのことですか。

○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 はい。

○廣松部会長 いかがでしょうか。

どうぞ。

○北村委員 回答のbのところ、行政記録情報がなかなか利用されていないということの答えは、情報が欲しいものと合っていないとか、年度単位が違うとか、範囲が違うということだったのですけれども、これは部会長もずっとこの行政記録情報のことで悩まされていると思うのですが、我々よく行政記録情報を使ってくださいと一方では言いながら、実際に統計とそこは多少齟齬があって、情報量が違うとか、区切りが違うとかということがあるのですけれども、それについて何かもう少し踏み込んで調整をすり合わせをすれば、行政にも何か働きかけをして、こういう情報も入れてほしいとか、そうい

うことというのは、これは誰に聞いていいのかわからないのですけれども、可能なことなのでしょうか。そうでないと、なかなかいい情報が取れないということが続くような気がするのです。

○廣瀬国土交通省港湾局計画課企画室係長 港湾局なのですけれども、先ほど港湾を取り巻く情報というものが、先ほど言った港湾法で定められております入出港届が、今、代表的なもので挙げられております。

これに関しましては、基本的には港湾管理者が船舶を運行される方から得る情報となっておりますので、例えば、そこから貨物量とか、そういったものを得るということは、そもそも運航者も知らない場合が多くあります。

特に、先ほどおっしゃられたように、外航の場合には、きちんと手続がなされていますので、非常に貨物の流れであるとか、船舶といったものは容易に分かるかと思うのですけれども、内航の場合には、恐らく運航している社と荷主というのは、また別のものとなってしまいますので、そこを合わせて情報を取るということが、今の全体のシステムのなかなか困難な状況ではないかなと感じているのが、今の心境です。

以上です。

○廣松部会長 そうですね。そこは行政記録上、一般的には正にそうなのですが、今回、いろいろこういう形で説明等を伺っていると、特に港湾関係の場合には、そこが大変複雑な形になっているようで、大変難しい。先ほどこれに関しては、各自治体の条例によって内容が決まるということ。ということは、国というか、国土交通省の方で統一的なフォーマットを決めているわけではないのですね。

○廣瀬国土交通省港湾局計画課企画室係長 ある一定の国際基準に沿ったフォーマットは実は省令で落としておりまして、その中で得る情報というのはある程度決められております。

ただし、先ほど言いましたように、ではどの船舶の大きさから取るであるとか、全ての船舶について取るのかというのが、なかなか条例で定められているところが多くありまして、今の数字で見られても、我々としては港湾法で記載しておりますので、全港湾で実は情報を取っていただきたいと考えているところなのですけれども、なかなかそこは進んでいない状況なのかなと感じております。

○廣松部会長 現状、そういうことなのですが、これに関しまして、いかがでしょうか。どうぞ。

○田付専門委員 先ほどの御説明の中で、NACCSの利用料が年間660万円掛かるという御説明がありましたけれども、例えば、地方港湾ですと、これは1年人を雇える金額ですよ。

この利用料を下げるという方法、手段はないのでしょうか。

○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 利用料というか、要はデータの加工料でお金を支払っているものであり、データが多くなれば金額も上がるもので

あり、料金を下げるとするのはデータの加工料であることを考えると厳しいのではないかと思います。ただ、利用港湾が増えれば、1港湾当たりの料金は安くなるというのは考えられるところですか。

○廣松部会長 確認ですが、この年間約660万円というのは、1港湾当たりということですか。

○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 いえ、全部です。

○廣松部会長 全部。

○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 現在、利用している5港全てで660万円かかっております。

○廣松部会長 そういうことですか。

○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 1港湾当たりではありません。

○北村委員 よろしいですか。

○廣松部会長 はい。

○北村委員 このデータを管理している管理業者というのは決まっていて、そこが毎年一定の額の管理料というか、入力料みたいなものを請求してくるのですか、それとも何か何年かおきに業者を見直して、システムを入れ替えるとか、そういうことは考えていないのですか。

○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 輸出入関連業務を全てまとめているのが、NACCSのシステムだけであり、システムの管理・運営を行っているのがNACCSという会社であることから、その業務を他社にするとともに高くなるのではないかと思います。

○北村委員 いや、でも往々にしてあるのは、うちが独占しているので、もう値段は付け放題ということなので、ほかのところ任せると、5分の1になるとかということで、システムの場合は、たまに起こると思うのですけれども、これはそういうことはないということですか。

○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 輸出入申告データは法律でその取扱いができる会社が定められており、ほかの会社に出しても今度はデータを扱えないという問題が出てきてしまうことが考えられます。

○廣松部会長 よろしいですか。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

○西郷委員 純粹に興味からの質問なのですが、資料4の14ページの上のところにあるNACCSに参加していたとしても、その参加している事業者のデータを取るときには、その事業者の同意書を取り付ける必要があるということで、それがだんだん拡大してきているという喜ばしいことが書いてあるのですけれども、NACCSに参加しているのだけれども、同意書は出さないというようなケースがあり得るということですか。何かそういう理

由が、回答する方からすれば、そういう行政情報を活用してくれて、回答の負担が減ることであれば、ありがたいことだと感じるころの方が多いのではないかなと私には思えるのですけれども、逆にやはり NACCS は NACCS、統計調査は統計調査ということで、断るといふようなところがあるのか、あるとすれば、その理由というのとはどんなものなのかというのを、もし教えていただけるようであれば、よろしく申し上げます。

○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課長補佐 同意書を取っているのが NACCS の情報を活用している。港湾管理者ということになっていまして、ヒアリングを行った中では、同意書、港湾調査、趣旨・目的等をお話しして、丁寧に説明をして、お願いをすれば、同意書はまず断られることはなかったとお聞きしています。

あとは、どういう事業者が NACCS に参加しているかという基本的な情報というのを、実は港湾管理者、もちろん、国土交通省の私たちもそうなのですが、情報としては持っていないのです。

ですので、実際に調査をしてみて、外資だということ、この事業者が NACCS を扱っているかどうかを確認した上で、同意書を取らせていただけるかどうか。そういう作業が発生するということがありますので、そういう意味では、何か障害がということであれば、そういう情報をなかなか出せない情報とお聞きしているのですが、そういうところはもう少しスムーズに分かっていて、スムーズに了承を取る手続がなされれば、もう少し進んでいくのではないかと考えております。

○西郷委員 どうもありがとうございます。

○廣松部会長 今の質問と関連して、e の回答のところの3番目のパラグラフで港湾管理者が NACCS データを活用するために必要な船舶会社等から同意書を得ることなく同意書を得たと同様となるような仕組みを構築も考えているということ、これは具体的にどういうことでしょうか。

○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 現在は、調査員が説明して同意書として紙できちんと頂けるのですが、今、検討しているのは、NACCS に参加するとき、初めから港湾調査に活用しますというのを提示して、そこで同意を得てしまい、理解を得た上で参加していただくことができないか検討しているところです。

○廣松部会長 なるほど。分かりました。

ほかにいかがでしょうか。

この前回答申の今後の課題への対応に関しては、今、回答いただいたとおり、いろいろ国土交通省としても、この間、御努力いただいたということは評価できると思いますが、これを再度東京都、千葉県に伺いたいと思うのですが、今、幾つかの行政記録情報を活用しているようですが、例えば、これ以外の情報とか、あるいは現在の仕組みでもこうすればもう少し便利になるのではないかとというようなことに関して、御意見というか、日々お感じになっていることがあれば、伺いたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○高橋東京都港湾局港湾経営部振興課物流調査係長 東京都ですが、これ以外の新たな行

政記録情報が何かいいものがあるかということですので、今、思い当たりませんが、やはり NACCS データを最大限活用したいという気持ちは非常にあります。

その辺で同意書の問題とか、データに齟齬があって、すぐ運用できない状態とか、いろいろ問題がありますので、そういうものがいずれ解決されて、NACCS データをもっと活用できればありがたいと思っております。

○廣松部会長 ありがとうございます。

千葉県はいかがでしょうか。

○川名千葉県土整備部港湾課港湾振興室長 現状は、入出港届を行政記録情報として活用しておりますけれども、入出港届の場合、総トン数が 20 トン以下の船舶とか、公務に従事する船舶については届出の必要がないという扱いになっておりまして、それについては、岸壁・物揚場使用許可申請というものがありますので、そちらの方を活用して、この港湾調査の内容確認に利用しているところです。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それはやはりかなりもう限られた船に関する情報ということでしょうか。

○川名千葉県土整備部港湾課港湾振興室長 港湾調査の方は、総トン数が 5 トン以上ということになって、それで入出港届が 20 トン以上ということになっていきますので、その間の船舶の情報を岸壁・物揚場の使用申請から拾っているというところです。

○廣松部会長 ありがとうございます。

ほかにこの前回答申における今後の課題への対応に関する部分に関しまして、御質問、御意見ありませんでしょうか。

先ほどの委員、専門委員の御意見それから NACCS データのより一層の利用を分かっていたきたいというか、港湾管理者がその NACCS データが使えるような工夫を今後も努力をしていただきたいという点が御意見として出てきたと思いますが、そのほかに関しまして、この②の部分の論点に関する回答に関して、御意見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 それでは「2 前回答申(平成 21 年)における今後の課題への対応」のうち、②に関しましては、先ほど申しました NACCS データのより一層の利用が可能になるような工夫をお考えいただきたいという条件を追加した上で、適当ということで、結論とさせていただきます。

それでは、最初に戻りまして、審査メモ、資料 3 の 1 ページ「1 港湾調査(基幹統計調査)の変更」の「(1)報告を求める者」における総務省の事前審査の結果について、事務局から説明をお願いいたします。

○佐藤総務省政策統括官(統計基準担当)付国際統計企画官 では、審査メモ 1 ページの「(1)報告を求める者」のところでは、

本審議事項につきましては、先ほどの前回答申、平成 21 年における今後の課題への対応

の①に当たるものです。

報告を求める者、すなわち調査対象港湾数につきましては、港湾調査対象港湾基準に基づきまして、甲種港湾調査の対象を「160 港」から「161 港」に、乙種港湾調査の対象を「557 港」から「533 港」にそれぞれ変更することとしております。

これについての審査結果です。前回答申の今後の課題におきまして、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に対応するものであり、おおむね適当であるとは考えますが、当該見直しによって、我が国港湾の利用実態が適切に捉えられるものとなっているか、検討する必要があるのではないかと考えておきまして、現状の確認を含めまして、5つの論点を整理させていただいております。

1つ目の「a」についてです。調査対象港湾である甲種港湾及び乙種港湾以外に、調査対象外の港湾というものがありますが、それぞれどのような考えにより区分しているのか、また、どのような経緯等により現在の調査対象港湾の区分の考え方に至っているのかということです。

2つ目の「b」についてです。近年における甲種港湾、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、調査対象外港湾の数が増えている場合、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、あるいは支障が生じないとする場合、その理由は何かということです。

3つ目の「c」についてです。今回の港湾調査対象港湾基準に基づきまして、それぞれの港湾の見直しを行った結果、甲種港湾から乙種港湾に、それから、乙種港湾から調査対象外港湾にと、それぞれの変更がありますが、具体的にどのような基準、理由に基づいて変更することとしているのか、そして見直し後の新たな調査対象港湾全体から得られる本調査の結果は、調査結果の港湾行政における利活用あるいは有用性や統計の継続性を確保する等の観点から問題がないのかということです。

4つ目の「d」についてです。今回、港湾調査対象港湾基準に基づきまして、それぞれの港湾の見直しを行った結果、重要港湾であり乙種港湾である石巻港及び地方港湾であり甲種港湾である松島港を、国際拠点港湾であり甲種港湾である仙台塩釜港に編入することに基づきまして、当該基準との関係でどのように考えればよいのか、また、なぜ調査対象港湾として編入することとしているのか。編入後は、1つの調査対象港湾が3つの調査対象港湾分の実態を示すこととなりますが、新たに得られる調査対象が、調査結果の港湾行政における利活用あるいは有用性や統計の継続性を確保する等の観点から、問題ないのかということです。

最後の5つ目の「e」についてです。今回の見直しにより、我が国全体における入港船舶隻数やあるいは取扱貨物量など、主要な港湾統計に係る実態のうち、どの程度把握することができると見込まれて、それは我が国港湾の利用実態を適切に捉えたものと言えるの

かということです。

説明は以上です。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの論点に関する回答を調査実施者からお願いいたします。

○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、回答をさせていただきます。

まず、論点の「a」ですが、どのような考えにより区分しているかと、またどのような経緯によってこの考え方に至っているかという論点です。

回答と致しましては、昭和26年調査分、結構古いときからですが、海上運送網の拠点として位置付けられた重要性の高い港湾と、それ以外の港湾等を区分して、効率的に調査を実施する観点から、甲種港湾を毎月調査、乙種調査を年間調査として区分して調査を始めたところです。

また、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、これは一応港湾別なのですが、その基準に加えまして、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まして、甲種港湾の対象範囲を特定重要港湾、また重要港湾、及び一定の規模以上の地方港湾としたところです。

さらに、昭和58年の調査分からは、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量を10万トンから50万トンに見直しを行いまして、また、乙種港湾で最近3か年で入港実績のない港湾を調査対象外港湾とする見直しを行いました。

その後は、自然災害等による基準を満たさなくなった港湾に対する特例措置など、報告者の負担軽減の観点、また港湾を取り巻く行政等や統計の継続性を考慮した軽微変更を行いまして、現在の対象港湾の基準に至っているところが経緯です。

1枚おめくりいただいて、2ページですが、こちらに対象基準があります。

現在もこの基準に基づいて港湾を選定しているところです。

まず、甲種港湾というのは、何を基準にしているのかということ、対象基準の(1)から(3)のいずれかに該当する港湾が甲種港湾ということです。

1つ目は港湾法に定める国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾は、全て甲種港湾。2つ目として、外国貿易港湾とは最近5か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か年継続して毎年外国貿易船舶の入港実績が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つ目としましては、内国貿易港湾とは、最近3か年継続して、毎年内国貿易船の入港実績が50万総トン以上あり、かつ内国貿易貨物の取扱実績が50万トン以上ある港湾、この3つの基準に該当するものを甲種港湾といたしております。

また、乙種港湾は、港湾管理者が設立されている港湾で、最近3か年継続して、毎年5総トン以上の入港実績が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が乙種港湾です。

特例といたしまして、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、上の1、2の基準によらず、特段の措置を講ずるということで、調査対象にすることとしております。

次に、港湾対象数の推移はどうなっているかという論点「b」です。

近年における甲種、乙種の調査対象港湾は、表にまとめています。

平成17年につきましては、甲種が172港、乙種が642港、調査対象外が267港で、今回、見直しを行おうとする27年1月分からの調査につきましては、甲種港湾が161港、乙種港湾が533港、調査対象外が239港。港湾数につきましても、平成17年が1,081港あったのが、現在では983港という港湾数自体も減っているものです。

なお、27年1月調査分からの国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾に該当する港湾を別紙1でまとめさせていただいております。

国際戦略港湾は東京港、横浜、川崎、大阪、神戸と大きい港が国際戦略港湾、また、国際拠点港湾は、室蘭と苫小牧等とありまして、九州は北九州、博多までが国際拠点港湾に位置付けられております。また、港湾法により重要港湾として位置付けられているのは、北海道の稚内、函館、小樽から各都道府県にありまして、最後は沖縄の那覇港等々までが重要港湾と位置付けられているところです。

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、先ほど申し上げました2番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対象外港湾となっております。国土交通省といたしまして、調査を実施しなくなったとしても港湾の開発に係る基礎資料として支障は生じないと考えているところです。

論点の「c」です。

今回の基準に基づいて行った結果、問題はないのかというところですが、港湾調査対象港湾基準に基づきまして、見直しを行った結果につきましては、このあとの別紙の2でまとめさせていただいております。

別紙2につきましては、変更案として乙種港湾から甲種港湾に5港変わること。また甲種港湾から乙種港湾に変更が3港、乙種港湾から調査対象外が21港と。その他に編入は2港ということで、今回の変更数が全部で31港ということになっております。

変更の理由なのですが、別紙2を1枚めくっていただきますと、変更した全ての港湾につきまして、どういう理由で変わったかを整理させていただいております。

まず、乙種港湾から甲種港湾に変更ということは、北海道の白老から鹿児島島の宮之浦まで5港あるのですが、こちらにつきまして、今まで乙で調査していたのですが、ここの最近の5か年又は3か年の実績が甲種港湾に該当するということから、乙種港湾から甲種港湾に変更するということです。

また、甲種港湾から乙種港湾、これは反対でして3港、千葉の館山から愛媛の長浜の3

港ありますが、こちらは今まで甲種港湾で調査していたのですが、甲種港湾に入るだけの実績がなくなったということで、乙種港湾に変更するというのがこの3港です。

また、次のページなのですが、こちらは乙種港湾から調査対象外に変更と。21 港湾あります。

こちらにつきましては、乙種港湾で年1回調査していたのですが、入港船舶の実績がない、取扱量が減ってきた又はなくなったということで、今まで乙種で年1回調査していたところ、調査対象外に変えるのが21港あります。

最後に、その他に編入というものがあります。これは石巻と松島なのですが、こちらにつきましては、今まで別々の港湾だったのですが、港湾の改正がありまして、3港を1つの仙台塩釜港に編入いたしまして、1つの港湾管理者を置くということになりましたので、今まで3つだったのが1つになって、仙台塩釜港がもともと甲種港湾ですので、全て合わせて1つの港湾として甲種港湾になるというのがこの編入です。

本調査は、港湾の入港船舶数や貨物取扱数等の実態を把握いたしまして、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まして、当該実績のほとんどない港湾を対象外とするなどの変更によりまして、利用上、支障が生じることはありません。

また、最新の実績に沿って調査対象を変更したことで、有用性は高まっているものと考えておるところです。

また、対象港湾が変更されても、ある程度の貨物取扱量の実績がある港湾の全てを対象とすることに今のところ変化はありませんので、我が国全体の実績把握の継続性は確保されているものと考えております。

個々の港湾につきましては、調査対象となった港湾は対象外の期間中のデータがないこととなりますが、港湾の開発等の基礎資料とする目的からは、取扱量がほとんどないことから、支障は生じません。

次に、論点の「d」です。

こちらにつきましては、なぜ編入することになったか、また編入後は編入しても問題ないかという論点の「d」です。

こちらの回答と致しましては、平成23年3月に発生した東日本大震災によりまして、仙台、塩釜、石巻、松島を含む地域は、津波とか地盤沈下、火災などによって甚大な被害を受けましたが、震災からの効率的な普及、復興を図る上で、各港湾の機能の役割分担を明確にし、スケールメリットをいかした効率的な、また、効果的な港湾の整備、管理及び運営を実現するために、平成24年10月18日にその3つの港が統合されて、仙台塩釜港となっております。この3つの統合に伴いまして、今回の港湾調査における調査対象港湾の見直しでは、統合後の仙台塩釜港は、従来どおり国際拠点港湾であることから、甲種港湾に位置付けまして、また、石巻及び松島港は、仙台塩釜港に編入されることになることから、甲種港湾及び乙種港湾の対象港湾から減ずる措置を行っております。

なお、仙台塩釜港の港湾の管理は1本化されておりまして、本調査の報告を求める者が

港湾単位となっていることから、統合後の仙台塩釜港の貨物取扱実績等により、港湾の開発等における基礎資料として活用されることから、統合前の単位によるデータの活用はなく、特に問題はないと考えているところです。

最後、論点の「e」です。

今回の見直しによりまして、どの程度把握できるか。それは我が国全体を捉えたものと言えるかという論点です。こちらにつきましては、先ほどもお話ししたとおり、調査対象外港湾は、入港実績や貨物取扱実績等がほとんどない港湾でありまして、本調査によりまして、我が国の入港船舶や貨物取扱量等の実績は、ほぼ把握できているものと考えております。

なお、調査対象外港湾につきましては、入出港届等から入港船舶数等の実績がないことは分かるものの、本調査の対象外としていることから、正確な数値というものは不明です。

仮に、乙種港湾の基準の最大基準である年間入港船舶数を1隻、貨物取扱量50トンを用いて調査対象外港湾の実績を推計いたしますと、年間で入港船舶数は239隻、貨物取扱量は1万1,950トンとなりまして、それぞれ国全体の数値の入港船舶数では0.006%、また貨物取扱量が0.004%でしかないことから、今回の見直し後においても、我が国港湾の実態は適切に捉えるもの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。

それでは、ただいまの論点1「報告を求める者」の変更に関する回答につきまして、御質問、御意見を頂きたいと思っております。

いかがでしょうか。

甲乙の区別については、これはかなり平成26年、昭和45年、昭和58年という形で変遷をしてきているようでして、現状、資料4の説明資料の2ページにあるような区分に落ち着いたということのようですが、いかがでしょうか。

実数の推移は、3ページの表にあるような形で、合計そのもののがかなり減っているというのは、やはり港湾自体の数が減っていると単純に考えてよろしいのですか。

○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 港湾として機能しなくなってなくなったもの、あと今回は、1つだけの統合なのですが、今までにも港湾の統合が行われてきており、港湾としての数が減っているのも理由の1つです。

○廣松部会長 その意味では、ここで言っている港湾数というのは、港湾管理者数と読めばいいのですか。

○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 はい。

○廣松部会長 ほかにいかがでしょうか。

まず、論点の「a」と「b」のところでは、区分の経緯と基準、それからその推移に関して、これは現状を御説明いただいたということで、「c」以降が今回の見直しによってどのような影響を受けるかということですが、「c」以降の論点に関して、何か御質問、御意

見ありませんでしょうか。

○北村委員 私、少しよく分かっていないのですけれども、この「c」以降で、物理的に近いのだけれども、多少離れているようなところを1つにまとめるとかということなのかなと思うのですけれども、統合するという考え方は、それはある程度合理性はあるのかなと思うのですが、そういうことを進めることによるメリットというのは、多分、管理のコストとかということかもしれませんけれども、そういうことは今後も進んでいくものなのか、それとも余りそういうことはそんなに物理的に近いところがないので、進まないのかとか、何か少し見通しというか、経済的な合理性とかを少し教えていただければと思います。

○廣瀬国土交通省港湾局計画課企画室係長 現在の段階で、それがどう進んでいくかというのは、なかなかこの場でお答えするのが難しいところなのですけれども、特に、重要港湾以上、ある程度の取扱貨物量があるところに関しましては、何か例えばこの間起きた大震災とか、そういう契機で見直されることはあったとしても、それほど多くはない。ただ、地方港につきましては、非常に数も多いということもありまして、これからは限らないというお答えにしかならないのですが。

○北村委員 例えば、空港みたいに大きくして、キャパシティーが大きくなるので、そこに荷物が集中するというような形で、港湾も近代化しているというか、アクセスがいいようなところがどんどん増えて、どこかの規模が小さくなって行って、港湾のランキングが下がるというようなことは進むと考えていいのでしょうか。

○廣瀬国土交通省港湾局計画課企画室係長 おっしゃるように、現在、港湾局で推進しております国際コンテナ戦略港湾という施策に取り組んでいるところなのですけれども、それにつきましては、以前はスーパー中樞港湾ということで、阪神地区の大阪・神戸、名古屋、東京・横浜・川崎、この3つに集中していこうというスーパー中樞港湾というものを採っていたのですけれども、平成23年に戦略港湾というものに変えまして、阪神港と京浜港と。阪神港というのは大阪・神戸。京浜港が東京・横浜・川崎と2つの大きな港湾に絞って、そこに港湾貨物を集荷していこうというような施策は採ってはいますけれども、では、それが1つの港湾なのかというと、そこは大阪港、神戸港。東京港、横浜港、川崎港というような分けはきちんとされておりますので、実際の港湾数ということは変わってはおおりません。

ただ、施策の中で大きな2大港に集めようという施策はとっております。

○廣松部会長 よろしいでしょうか。

この「報告を求める者」の変更に关しまして、よろしいでしょうか。

資料4の2ページにありますとおり、基準として明確に決めた上で、それをそれに準じて現在の状況に合わせて区分を入れかえる。甲乙それから対象外ということで、変更を行うということのようです。かつその変更した後の統計の有用性とか、継続性に関しても、特に問題はないということですので、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。

東京都、千葉県はいかがでしょう。

東京都は特に変更はなくて、千葉県で少し甲乙の部分で変更があるようですが、御意見ありますか。

○川名千葉県土整備部港湾課港湾振興室長 今回、甲種から乙種が1つと対象外が1つというところになるのですけれども、港湾の実態の把握という面からどうなのだろうと中でも少し相談をしたのですけれども、そもそも入港ですとか、貨物の取扱量が少ないということもありますし、実態については、各港湾を管理する港湾事務所の方で把握をできておりますので、特段の支障はないと考えております。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、調査の実査を担当していただいている東京都、千葉県からも御意見を頂きましたので、本部会では、この「報告を求める者」の変更については適当とさせていただきますと思います。

もう時間になりますので、もう一つ進むと少し延長してしまうことになりそうですので、本日の審議はここで止めたいと思います。

本日の審議の結果を簡単に取りまとめますと、資料3の論点メモのまず3ページの「(3) 調査方法」、4ページの「2 前回答申(平成21年)における今後の課題への対応」のうちの②、特に行政記録情報の部分。それから最初に戻りまして「(1) 報告を求める者」の3点について御審議いただきました。結果として、それぞれ適当であると御判断いただきましたが、その審議の過程で、調査方法の(3)、特にオンライン調査の部分に関して、現時点、必ずしも普及の程度、利用率がそれほど高くないわけですが、その理由に関して、もう少し補足説明を加えていただきたいというのが1点。

それから、前回の答申への今後の課題への対応の②、行政記録情報に関しましては、現状、いろいろ法的な制約もあり、これ以上の行政記録情報の活用をすぐに進展させるというのは難しいという御意見でした。

ただ、現状のNACCSのより一層の利用が可能になるような努力、工夫をしていただきたいという御意見がありました。

それから「(1) 報告を求める者」の変更に関しては、変更自体に関しては適当と御判断いただきました。そのうち、変更のありました千葉県からは、内部で検討した結果、この変更に関して特に問題はないと御判断いただきました。

以上ですが、何か全体を通じて御発言ありますでしょうか。

よろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○廣松部会長 それでは、時間がまいりましたので、本日の審議はこれまでとさせていただきます。

最後に皆様方をお願いですが、本日の議論につきまして、後ほどお気付きの点等がありましたら、時間が短くて恐縮ですが、来週の6月3日火曜日までに、事務局まで電子メール等により御連絡いただければと思います。

よろしく願いいたします。

それでは、次回の部会日程等について、事務局から連絡をお願いします。

○宮内総務省政策統括官（統計基準担当）付副統計審査官 次回の部会は、6月12日の10時から、本日と同じこの総務省第2庁舎の6階特別会議室において開催することを予定しております。

次回の部会審議では、答申案についての御審議もしていただくべく、準備を進めたいと思っております。

答申案につきましては、本日の結果を踏まえまして、部会長と御相談をしながら、事務局で作成をいたします。

また、先ほど部会長からお願いがありましたお気付きの点や次回の部会について必要な資料等がありましたら、準備の都合もありますので、来週の6月3日火曜日までにメール等適宜の方法により事務局まで御連絡をお願いいたします。

本日の配布資料につきましては、次回以降の部会においても審議資料として利用いたしますので、忘れずにお持ちいただきますようお願いを申し上げます。

なお、委員及び専門委員におかれましては、もし、お荷物になるようでしたら、席上に置いていただければ、事務局において保管の上、次回部会において席上に配布させていただきますので、よろしく願いいたします。

以上です。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、本日の審議はこれで終わりたいと思います。

どうも長時間、御協力ありがとうございました。