

# 国土交通省 説明資料



## 1 港湾調査（基幹統計調査）の変更

平成27年1月以降に実施する港湾調査（以下「本調査」という。）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」を以下のとおり変更することとしている。

### （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。

（審査結果）

報告を求める者については、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）に基づき、近年の入港船舶隻数、取扱貨物量等を踏まえ、港湾の実態に即した的確な統計の整備に資するための見直しを行うこととしている。

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いることに対応するものであり、おおむね適当であると考えますが、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。

（論点）

a 甲種港湾、乙種港湾及び調査対象外港湾を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。

〔回答〕

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ています。

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（重要港湾、地方港湾等の別）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ました。

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→50万トン）や乙種港湾で最近3カ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、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等、報告者の負担軽減の観点、港湾をとりまく趨勢や統計の継続性を考慮した軽微変更を行いつつ、現在の港湾調査対象港湾基準に至っています。

(参考)

## 港湾調査対象港湾基準

### 1. 甲種港湾

甲種港湾とは、次の基準の(1)～(3)のいずれかに該当する港湾。

(1) 港湾法(昭和25年法律第218号)第2条第2項に定める国際戦略港湾、国際拠点港湾、及び重要港湾。

(2) 外国貿易港湾

外国貿易港湾とは、最近5箇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箇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2万トン以上ある港湾。

(3) 内国貿易港湾

内国貿易港湾とは、最近3箇年間継続して毎年内国貿易船(鉄道連絡船及び自動車航送船を除く。)の入港実績が50万総トン(G/T)以上あり、かつ、内国貿易貨物(鉄道連絡船及び自動車航送船を除く。)の取扱実績が50万トン以上ある港湾。

### 2. 乙種港湾

乙種港湾とは、港湾管理者が設立されている港湾で、最近3箇年間継続して毎年5総トン(G/T)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。

### 3. 特例

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、上記1.、2.によらず特段の措置を講ずることとする。

上記、「1. 甲種港湾 (1) 港湾法(昭和25年法律第218号)第2条第2項に定める国際戦略港湾、国際拠点港湾、及び重要港湾。」は、以下のとおり規定されている。

国際戦略港湾：長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾

国際拠点港湾：国際戦略港湾以外の港湾であって、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾

重要港湾：国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であって、海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾

b 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、従来調査対象となっていた港湾が調査対象外となるなどにより、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。支障が生じないとする場合、その理由は何か。あるいは、調査対象外となっている港湾の実態等について、他の行政記録情報や業務統計等により、必要な一定の情報の把握が可能か。

〔回答〕

近年における甲種港湾、乙種港湾及び調査対象外港湾数の推移は、以下のとおりです。

調査対象港湾数及び調査対象外港湾数の推移

	合 計	甲種港湾								乙種港湾	調査対象外港湾
		国際戦略港湾	国際拠点港湾	特定重要港湾	重要港湾	地方港湾			計		
						外国貿易港湾(a)	内国貿易港湾(b)	(a)(b)共に満たす港湾			
H17年1月分～	1081	—	—	23	105	17	9	18	172	642	267
H22年1月分～	997	—	—	23	103	18	5	11	160	557	280
H27年1月分～	933	5	18	—	102	23	4	9	161	533	239

(注) 平成23年の港湾法改正により、特定重要港湾の港格が廃止され、新たに国際戦略港湾及び国際拠点港湾の港格が規定されました。

なお、平成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各港湾名は、別紙1のとおりです。

また、調査対象外港湾の実態の把握については、乙種港湾の基準<sup>(注)</sup>に満たない入港実績や貨物取扱実績が殆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生じません。

(注) 乙種港湾：港湾管理者が設立されている港湾で、最近3箇年間継続して毎年5総トン（G/T）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。

c 今回、港湾調査対象港湾基準に基づいて、それぞれの港湾の見直しを行った結果、(i) 乙種港湾から甲種港湾に変更、(ii) 甲種港湾から乙種港湾に変更、(iii) 乙種港湾から調査対象外港湾に変更について、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。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・有用性や統計の継続性を確保する等の観点から、問題はないのか。

〔回答〕

港湾調査対象港湾基準に基づき見直しを行った結果につきましては、別紙2のとおりです。

本調査は、港湾の入港船舶数や貨物取扱量等の実態を把握し、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、当該実績の殆どない港湾を対象外とする等の変更により利用上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っているものと考えます。

また、対象港湾が変更されても、ある程度の貨物取扱量等の実績がある港湾の全てを対象とすることに変化はないため、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ます。

個々の港湾については、調査対象外となった港湾は、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支障は生じません。

d 今回、港湾調査対象港湾基準に基づいて、それぞれの港湾の見直しを行った結果、他の港に編入する港湾（重要港湾である石巻港（甲種港湾）及び地方港湾である松島港（乙種港湾）を国際拠点港湾である仙台塩釜港（甲種港湾）に編入）については、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、一つの調査対象港湾が三つの調査対象港湾分の実態を示すこととなる中、新たな調査対象港湾として得られる本調査の結果が、調査結果の港湾行政における利活用・有用性や統計の継続性を確保する等の観点から、問題はないのか。

〔回答〕

平成23年3月に発生した東日本大震災により仙台塩釜港、石巻港及び松島港を含む地域は津波・地盤沈下・火災などにより甚大な被害を受けましたが、震災からの効率的な復旧・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生かした効果的で効率的な港湾の整備、管理及び運営を実現するために平成24年10月18日に3港が統合され、仙台塩釜港となりました。

前記3港の統合に伴い、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前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、また、石巻港及び松島港は仙台塩釜港に編入されることとなることから甲種港湾及び乙種港湾の対象港湾数から減ずる措置を行いました。

なお、仙台塩釜港の港湾の管理は1本化されており、本調査の報告を求める者が港

湾単位となっていること、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ます。

e 今回の見直しにより、我が国全体における入港船舶隻数、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、それは我が国港湾の利用実態が適切に捉えたものと言えるのか。

〔回答〕

前記bのとおり、調査対象外港湾は、入港実績や貨物取扱実績等が殆どない港湾であり、本調査により、我が国の入港船舶数や貨物取扱量等の実態はほぼ把握出来ているものと考えます。

なお、調査対象外港湾は、入出港届等から入港船舶数等の実績がないことはわかるものの、本調査の対象外としていることから、正確な数値は不明です。

仮に、乙種港湾の基準の最低基準である年間入港船舶数を1隻、貨物取扱量を50トンを用いて調査対象外港湾の実績を推計すると、年間、入港船舶数は239隻、貨物取扱量は11,950トンとなり、それぞれ全体の0.006%、0.0004%でしかないことから、今回の見直し後においても我が国の港湾の実態は適切に捉えられるものと考えます。

## (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。

(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。

(審査結果)

集計事項については、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を行うこととしている。

これについては、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、おおむね適当であると考えるが、新たに集計され提供される情報の港湾行政に係る政策課題を検討する上での有用性や利用ニーズについて検討する必要がある。

(論点)

a コンテナの取扱個数について、従来からTEU単位換算が行われている理由やメリット等は何か。TEU単位換算のコンテナの取扱個数に係る情報は、港湾関係の施策等の面においてどのように利活用されているのか。

〔回答〕

コンテナに係る取扱個数については、海事関係の統計では各長さ別のコンテナ取扱個数を港湾が取り扱える貨物量を示す20ftコンテナ1個当たりの単位であるTEUという単位に換算して公表を行うことが一般的であり、国際的にもコンテナ取扱個数を表す単位としてTEUが用いられており、外国港湾と比較を行う際に有用です。

また、港湾関係のコンテナに係る施策等におけるTEU単位換算されたコンテナ取扱個数の利活用については、港湾計画、社会資本整備重点計画及び国際コンテナ戦略港湾施策等において、コンテナ取扱個数の推移把握や将来推計をする等の際に利活用されております。

b 今回、コンテナの取扱個数について、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に係る情報を集計・公表することとした背景事情は何か。

〔回答〕

45ft コンテナは、アジア主要国間や米国～中国間において利用が拡大しています。

日本国内では 45ft コンテナを輸送するセミトレーラーは、多くの道路で誘導車配置条件が附されることになり、通行条件が厳しくなることから普及が遅れているところです。一方、物流の効率化に取り組んでいる荷主企業からは積載容積の大きい 45ft コンテナ利用の要請が高まっている状況にあります。

これを背景に「構造改革特別区域基本方針の一部変更」（平成 23 年 1 月 21 日閣議決定）により特別区域において講ずる特例措置に「45 フィートコンテナの円滑化事業」（特例措置番号 1224）が追加され、特殊車両通行許可申請の車両の長さにおける審査において、実際の車両の軌跡図により判断を行う等の特例措置がおかれまして。「総合物流施策大綱（2013-2017）」（平成 25 年 6 月 25 日閣議決定）においても社会資本の適切な維持管理・利用において方向性や取組が示されています。

また、45 フィートコンテナ以外の各コンテナ長さ別の取扱個数も明らかになることにより、実際にコンテナターミナル内で荷役されるコンテナ取扱個数の把握をすることが可能となり、港湾周辺における交通量がより具体的に把握することが可能となることから、大型車両の都市部への流入防止や交通渋滞の緩和のための臨港道路の整備・計画への活用が見込まれております。

併せてコンテナ種別の取扱個数も公表することにより、特にリーファーコンテナ取扱個数については、港湾管理者において、今後の施設整備を行う上で電源装置や電力量の供給規模等を決める基礎資料等としての活用が見込まれており、これらを背景として、コンテナ長さ別取扱個数及びコンテナ種別の取扱個数を公表することとしたいと考えています。

c 従前から行われているTEU単位換算のコンテナの取扱個数に係る集計・公表する集計様式（表頭・表側）はどのようなものか。また、今回、新たに集計・公表する集計様式（表頭・表側）は具体的にどのようなものか。

〔回答〕

現在、TEU単位換算しているコンテナ取扱個数に係る集計様式については、具体的に数値の記載のある港湾統計（年報）平成24年の第5表（1）輸出コンテナ仕向国別表を別紙3のとおり添付します。

なお、新たに公表するコンテナ長さ別種別個数表の集計様式は、別紙4のとおりです。

d 新たな集計様式により、どのような有用な情報が得られるのか。また、港湾ターミナルの効率向上に向け施設の整備や臨海道路の整備の検討に資する観点から、どのような分析等が可能となるのか。さらに、当該調査結果の港湾行政における利活用や有用性を図る観点から、既存の調査結果と今回新たに得られる情報のクロス集計等を行うことは考えられないか。

〔回答〕

新たな集計様式による有用な情報としましては、上記（2）bの背景事情のとおりとなります。

また、港湾行政における利活用等の観点から、既存の調査結果と新たに得られる情報のクロス集計等を行うことにつきましては、現時点では特に考えておりませんが、今後、新たな集計様式の公表により、新たなニーズが出されたときは、クロス集計を行う等、前向きに考えていきたいと考えます。

e 新たに集計・公表される情報は、利用面において、地方公共団体（港湾管理者等）、民間団体、企業、大学、研究者等からどのような利用ニーズが見込まれるのか。

〔回答〕

新たに集計・公表されるコンテナ長さ別種別個数表の地方公共団体（港湾管理者等）の利活用については、上記（2）bの背景事情のとおりとなります。

また、地方公共団体（港湾管理者等）以外の民間団体等の利用ニーズについては、平成24年度に大学や研究者等に対し、交通関係統計の利便性向上に関するアンケートを行ったところですが、その際には新たな集計様式に係る情報の要望はありませんでした。今後も引き続き、新たな集計様式の公表により大学や研究者等の利用状況や新たなニーズ等を把握していきたいと考えます。

### (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。オンライン調査は、調査員と報告者間において電子メールにより行う。

(審査結果)

調査方法については、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。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、調査員と報告者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こととしている。

これについては、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、おおむね適当であると考えるが、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。

(論点)

a 本調査の調査系統が「国土交通省-都道府県-調査員-報告者」である中で、調査の実施体系は、具体的にどのようなものとなっているのか。

[回答]

本調査の実施体系の概要図は別紙5に示し、詳細については、以下のとおりとなります。

港湾調査は、統計法第16条の規定に基づき地方公共団体の長に事務の一部を委託しており、地方公共団体が処理する事務は、統計法施行令第4条の別表第二により規定され、都道府県知事は①統計調査員に関する事務、②報告義務者に関する事務、③調査票の配布、収集、審査等に関する事務、④調査票の集計に関する事務、⑤その他の事務（調査票の保管や集計票の提出など）の事務を行うと規定されています。これは、1枚の調査票を複数の報告者により作成する場合があること、同じ調査事項であっても各港湾で報告者（業種）が異なること等、調査の特殊性から報告者を国が把握し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調査の効率化を図っているものです。

調査員については、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、調査票の配布・収集等の事務を行っています。また、前記のとおり1枚の調査票に対する報告者が複数ある場合、複数の報告者に調査の依頼を行い、調査票回収後には調査票の結合作業等を行う事務や、例えば入出港届の行政記録情報等を活用する場合は、調査票の入港船舶欄への活用や記載内容のチェック等の業務を行っています。

オンラインによるやり取りの状況については、国土交通省と都道府県の間は全てオンライン（総合行政ネットワーク（LGWAN）経由）によるやり取りで行われておりますが、調査員と報告者の間においては、電子メールによるやり取りが既になされている港湾があり、オンライン利用率は、全体では約30%、甲種港湾では約40%、乙種港湾では約10%となっております。甲種港湾及び乙種港湾別のオンライン利用率別の港湾数は以下（3）bのとおりとなっております。

b 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いるが、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であり、今後、どのくらいの利用率の向上が見込めるのか。

[回答]

甲種港湾及び乙種港湾における現状のオンライン利用率別の港湾数は、以下のとおりです。

オンライン 利用率	全港湾		甲種港湾		乙種港湾	
	港数	%	港数	%	港数	%
0%	528	73.6	61	38.1	467	83.8
～25%	24	3.3	17	10.6	7	1.3
～50%	59	8.2	34	21.3	25	4.5
～75%	28	3.9	18	11.3	10	1.8
～99%	35	4.9	18	11.3	17	3.1
100%	40	5.6	12	7.5	28	5.0
無回答	3	0.4	0	0.0	3	0.5
合計	717	100.0	160	100.0	557	100.0

甲種港湾については、オンラインを利用している港湾が既に約60%あり、報告を求める事業者も規模が大きいことから、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、オンライン調査の周知を図って行きますので、オンライン利用率は伸びるのではないかと考えます。

一方、乙種港湾においては、オンライン利用率0%の回答が80%超と甲種港湾に比べて多くなっています。これは貨物取扱量等の規模が小さい港湾が乙種港湾となっており、報告を求める事業者も小規模な事業者が多く、オンライン利用環境が整っているか不明(オンラインを利用する習慣があまりない等)であることから、乙種港湾は、甲種港湾と比較してオンライン利用率が低調であり、今後も著しくオンライン利用率の向上が図られるかは不透明であると思料されます。

オンラインの利用率については、報告者側の要因が大きく、どの程度の利用率の向上が図れるかは不透明ではありますが、調査計画に明確に位置付けることで、一層の周知を図り、利用向上に努めたいと考えております。

c 調査計画上、調査方法の一つとしてオンライン調査を位置付けることにより、本調査の実査業務等において、具体的にどのような効果が期待できるのか。

[回答]

調査計画上、オンライン調査を位置付けることにより、調査実施者側では集計作業を行う際のデータの入力作業が減少することになり事務の効率化が図られると考えます。

また、報告者側では、調査票の提出手段が増えることになり、時間の制約が無くオンラインにより調査票の提出が可能となることから、負担軽減につながるものと考え

ます。

d オンライン調査の定着・推進を図っていく観点から、どのような取組を行うこととしているのか。

例えば、都道府県等の経路機関、調査員、報告者である事業所（船舶運航事業者、港湾運送事業者等）に対する周知・広報の面では、どのような取組を行うこととしているのか。

〔回答〕

毎年、全国を4ブロックに分け、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」を開催しており、その場においてオンライン調査の推進について説明を行い、港湾管理者のホームページにおいて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共に、調査員が報告者に対しオンライン調査の周知・広報を図るために、毎年、国土交通省が作成しているリーフレットにオンライン調査の協力について掲載することを考えています。

また、国土交通省のホームページにおいてもオンライン調査の実施について掲載し周知を図ると共に、調査票の電子ファイルを掲載する等の取組を考えています。

e 今回、オンライン調査の方法として、報告者から調査員に対する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、セキュリティの確保に当たっては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。

〔回答〕

情報保全の観点からセキュリティ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レベルを求めると利用促進が進まない恐れがあることから、各報告者からの電子ファイルに対しパスワードを付与するなどの比較的实施しやすい方策を検討し、一定のセキュリティレベルを確保したいと考えています。

f 電子メール以外の方法（例えば、政府統計共同利用システムの利用等）を採る余地はないのか。政府統計共同利用システムを直ちに利用することが困難であるとしても、今後の見込み等どのように考えているか。

〔回答〕

(3) a の調査の実施体系のとおり、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効率的であり、仮に報告者から国土交通省へ直接、報告書が提出されても、その報告内容が調査票の一部の場合、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切なものとなっているかの判断をすることが困難であることから、今後も政府統計共同利用システムを利用してのオンライン調査は困難であると考えます。

## 2 前回答申（平成21年）における今後の課題への対応

本調査の前回答申（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、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（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。

（審査結果）

<②関係>

行政記録情報等の活用は、報告者の記入等の負担軽減や、統計作成の簡素化・効率化及び統計精度の維持・向上を図る上で有効であるとされており、このため、第Ⅱ期基本計画において行政記録情報等の利活用の推進が求められている。

国土交通省では、本件課題について、港湾法（昭和25年法律第218号）等に基づく入出港届や、関税法（昭和29年法律第61号）に基づく輸出入に係る申告情報について、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いるが、これらの情報の更なる利用促進の余地や、港湾行政においては様々な行政記録情報等があり、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。

（論点）

- a 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。

〔回答〕

本調査と類似の事項等が把握されている行政記録情報等としては、港湾運送事業法（港湾運送事業報告規則第2条）及び海上運送法（船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令第3条）に基づく報告があり、本調査と各業務報告との対応は別紙6のとおりです。

また、本調査の調査事項と関連する行政記録情報等としては、港湾法に基づく入出港届及び関税法に基づく輸出入に係る申告情報があり、本調査項目と各行政記録情報等との対応は別紙7のとおりです。

- b 本調査においては行政記録情報等で把握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あるが、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

況が進んでいない原因や理由は何か。

〔回答〕

本調査における調査事項の代替や統計作成等への活用については、港湾運送事業法（港湾運送事業報告規則第2条）及び海上運送法（船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令第3条）に基づく報告は、業務報告の報告者が我が国の船舶運航事業者等に限られること、報告周期が年度単位となっていること、報告対象となる港湾の範囲が異なること、航路毎の報告のため寄港地等の港湾毎の数値が把握出来ないこと、旅客輸送人員の年齢による換算が行われていること等から本調査への代替や統計作成等への活用をすることは出来ません。

c 行政記録情報等のうち、港湾法等に基づく入出港届に係る情報及び関税法に基づく輸出入に係る申告情報は、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しているが、その原因や理由は何か。

また、関税法に基づく輸出入に係る申告情報の一層の活用について、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を必要としているが、その理由は何か。関税法に基づく輸出入に係る申告情報を活用する5大港湾について、同意書を得るためにどのようなことが必要か。

〔回答〕

港湾法に基づく入出港届については、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している港湾が全体では約40%、甲種港湾では約60%、乙種港湾では約35%である一方で、貨物取扱実績等が少ない港湾においては、入出港届を活用せずとも報告者が調査票に全て調査事項を容易に記載出来ること、そもそも入出港届の規定がない調査対象港湾があること等から活用状況は様々です。

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続きのオンライン利用率は、約77%（平成24年度実績）となっており、NACCSを利用していない申告者がいること、輸出入申告データの利用に全体で年間約660万円の費用が発生すること、各港湾において独自に集計システムを構築している場合は、システム改修にかかる費用が発生すること等から各港湾の外国貿易貨物の取扱量等に鑑み、NACCS<sup>(注)</sup>を利用するかを判断していると思料されます。

なお、輸出入申告データを活用する際の同意書の必要性については、申告に関する当該データの使用について、申告者の同意もなく第三者に提供することは、目的外使用にあたること、また、平成15年当時の電子情報処理組織による税関手続の特例等に関する法律（昭和52年法律第54号）第32条（現、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））により「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秘密を漏らしてはならない。」と規定されていることから、申告者から申告データを港湾調査に活用することに対し事前に同意書を得ている場合についてのみ、

当該規定の「秘密の漏洩」には当たらないと整理がなされたことから、同意書を得た者の輸出入申告データの提供を受け、港湾調査に活用しているところです。

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、本調査の目的、調査方法及び調査項目等の説明を行い、輸出入申告データの活用により報告者負担の軽減等が図られる旨、丁寧に説明を行い、理解を得ることが必要であると考えます。

(注) N A C C S (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です。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り、その概要は別紙8のとおりです。

d 前回答申以降、国土交通省は、港湾関連手続の電子化の更なる進展状況等を踏まえ、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、港湾法等に基づく入出港届に係る情報及び関税法に基づく輸出入に係る申告情報について、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、これらの取組が、調査対象港湾数や報告者数の変更、調査業務の簡素化・効率化、報告者負担の軽減等にどの程度効果を挙げているか。

〔回答〕

行政記録情報の活用にあたって、関税法に基づく輸出入申告データの活用については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「基幹統計調査『港湾調査』に関する打合せ会議」において、活用の働きかけを行ってきました。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（以下「協議会」という。）」に参画し、運用や輸出入申告データを港湾調査に使用するための改善方策等の検討を行い、必要に応じて関係者に協力依頼等も行っており、こうした取り組みにより、輸出入申告データの活用促進を図ってきたところです。

以上のような促進策を講じてきたところですが、輸出入申告データの港湾調査への活用については、そもそも現在の活用港湾（5港）で全国のコンテナ貨物輸出入実績の約8割を占めており、活用すべき港湾は概ね活用済であること。また、輸出入申告データを使用するためには、各港湾管理者がデータ使用料等を拠出する必要があり、各港湾管理者においてその財源を確保することが困難な状況等にあることから、その他の取扱量の少ない港湾については、活用の拡大には至っていないところです。

そのため、現在、輸出入申告データを活用する港湾（5港）の報告者のさら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する船社等からの同意書の取得の拡大に向けた取組を協議会とともに行ってきており、前回答申時の 88 事業者（NACCS 参加の船社等の事業者数は 110 事業者）から 100 事業者（同、169 事業者）へ同意書取得の拡大を計りました。これにより、活用事業者数の増加により該当事業者の報告者負担の軽減が図られると共に、調査実施者においては報告者数が減少することになり事務の効率化に寄与していると考えます。

e 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。

〔回答〕

今後も引き続き、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」において、港湾法に基づく入出港届に係る情報及び関税法に基づく輸出入に係る申告情報のより一層の活用を働きかけていくこととしております。

港湾法に基づく入出港届の活用の取組においては、活用状況をより詳細に把握し、今後の活用の余地がないか検討していきたいと考えます。

また、関税法に基づく輸出入申告データの活用の取組においては、港湾管理者が NACCS データを活用するために必要な船会社等からの同意書を得ることなく、同意書を得たことと同様となるような枠組み構築に向けて、輸出入・港湾関連情報処理センター株式会社及び港湾調査電子化システム協議会とともに取組を行っていくこととしています。

### 3 その他（調査結果の公表の方法及び期日）

月次調査で実施されている甲種港湾調査の結果の集計・公表について、調査計画では、調査期日の翌日から 2 か月以内とされているが、2 か月以内に公表されるのは全港湾でなく、一部の港湾に係る結果であることから、本調査の集計・公表について更なる工夫等の余地がないか検討する必要がある。

（審査結果）

申請負担軽減対策（平成 9 年 2 月 10 日閣議決定）において、原則として、全ての指定統計（現在の基幹統計）の第 1 報の公表を可能な限り早期化し、遅くとも月次調査は 60 日以内、年次・周期調査は 1 年以内に公表することとされている。

甲種港湾調査については、全港湾の報告を待っての集計・公表では 60 日以内の公表は困難であるとして、平成 23 年 3 月分から、報告された港湾のみを集計し、調査月の翌月末から順次毎月公表する方法を採っている。

基幹統計の 60 日以内の第 1 報という点では所要の対応をしておき、おおむね適当であると考えますが、本調査の集計・公表について更なる工夫等の余地がないか検討する必要がある。

(論点)

a 甲種港湾調査について、月単位で調査・公表する理由は何か。

〔回答〕

港湾調査を月単位で調査及び公表する理由としては、季節変動等による港湾取扱貨物量等を適時的に把握することにより物流状況の変化等を把握することが可能であり、今後の港湾整備のみならず、港湾の管理・運営においても重要な指標として活用しています。

また、東日本大震災の際には、日本海側の港湾が罹災した太平洋側の港湾のバックアップとして機動的に対応がなされましたが、その事例の検証に月単位のデータが重要な役割を果たしました。

b 平成25年における全ての調査対象港湾に係る結果ベースの公表実績（平成25年の予定公表日と実際の公表日）は、どのようになっているのか。また、実査から公表までの各工程において、どの程度期間を要しているのか。

〔回答〕

平成25年における公表実績は、以下のとおりです。

規則上の公表日	H25.1月末	H25.2月末	H25.3月末	H25.4月末	H25.5月末	H25.6月末	H25.7月末	H25.8月末	H24.12月末
公表月報	24.11月報	24.12月報	25.1月報	25.2月報	25.3月報	25.4月報	25.5月報	25.6月報	23年報
実際の公表日	H25.6.27	H25.6.27	H25.10.30	H25.10.30	H26.1.24	H26.1.24	H26.4.18	H26.4.18	H25.1.30
遅延	5ヶ月	4ヶ月	7ヶ月	6ヶ月	8ヶ月	7ヶ月	9ヶ月	8ヶ月	1ヶ月

また、実査から公表までの各工程に要する期間は、別紙9のとおりです。

c 上記「b」に関連し、平成25年の予定公表日と実際の公表日の間が相当程度離れている場合、あるいは、実査から公表までの各工程において相当程度の期間を要している場合、このような実態が生じている原因や理由は何か。また、当該実態に対し、どのような改善策を講じているか。

〔回答〕

港湾調査においては、入港船舶、海上出入貨物等の調査事項について、各港湾管理者がそれぞれの調査事項を把握しうる報告者に対して調査を行っており、1つの調査票であっても複数の関係者からの情報を集めて作成しており、集計表が完成するまでには時間を要する状況にあります。

よって、全ての調査対象港湾から集計表が提出されるまでに相当の時間を要することから、全ての集計表を収集し、国土交通省において提出された集計表を全国集計し

公表するまでに、公表期日を遅延してしまうものです。

改善の可能性については、抜本的な改善は困難ではありますが、提出が遅延している都道府県に対し引き続き督促を行う等、早期公表に努めていきます。

なお、港湾統計の特殊性として、全国集計の結果を活用した実績値の提供に加え、港湾ごとの港勢を適確に提供することにも主眼を置いていることから、公表の早期化を図る手法として、平成23年3月より月報集計表が全港湾から提出される前に提出されている港湾のみを集計した「港別集計値」をホームページにより公表を行っているところです。

d 月報集計表が提出された港湾のみを集計した「港別集計値」の集計内容、公表方法、港湾数の公表率は、どのようなものになっているか。また、これらは、利用者による結果の利活用において問題はないか。仮に、問題があるとした場合、その改善に向けてどのような取組が考えられるか。

〔回答〕

「港別集計値」の集計内容及び公表方法については、月報と同内容の項目を国土交通省のホームページにおいて公表を行っております。

なお、港湾数の公表率は、以下のとおりになります。

**平成25年4月分月報**

	H25.5末	H25.6末	H25.7末	H25.8末	H25.9末	H25.10末	H25.11末	H25.12末	H26.1.14 月報公表
公表港湾数(a)	15	50	82	109	128	136	148	156	160
未公表港湾数(b)	145	110	78	51	32	24	12	4	0
公表率(a/b)	9%	31%	51%	68%	80%	85%	93%	98%	100%

**平成24年4月分月報**

	H24.5末	H24.6末	H24.7末	H24.8末	H24.9末	H24.10末	H24.11末	H24.12末	H25.1末	H25.2.8 月報公表
公表港湾数(a)	6	39	76	92	111	132	141	150	160	160
未公表港湾数(b)	154	121	84	68	49	28	19	10	0	0
公表率(a/b)	4%	24%	48%	58%	69%	83%	88%	94%	100%	100%

**平成23年4月分月報**

	H23.5末	H23.6末	H23.7末	H23.8末	H23.9末	H23.10末	H23.11末	H23.12末	H24.1末	H24.2末	H24.3末	H24.4末	H24.5末	H24.6末	H24.7.9 月報公表
公表港湾数(a)	7	33	71	88	107	115	119	128	131	133	133	150	155	160	160
未公表港湾数(b)	153	127	89	72	53	45	41	32	29	27	27	10	5	0	0
公表率(a/b)	4%	21%	44%	55%	67%	72%	74%	80%	82%	83%	83%	94%	97%	100%	100%

また、利用者による結果の利活用については、前回の港湾調査の見直しを行った際、月報の早期化について審議がなされ、第25回統計委員会（平成21年8月24日開催）において、竹内委員長より以下のとおりご意見を頂きました。

（竹内委員長発言）

「月報が非常に遅れるということについては、仮にデータが完全でなくても、ある程度早く情報が出ることが利用者にとっては必要だと思っておりますので、それに沿う

形で対応していただければいいと思いますし、私の考えでは、別に欠測値に係るものを補完しなくても、この段階で回答されたものはこれだけであったということにして、その中での統計数字だけ出していただいても、それはそれでいいんじゃないかという気がします。」

「現在まで集まっている港湾はこれこれだけけれども、これについては合計こうだと発表することはちっとも差し支えないと思うんです。これは秘密があるという話ではないと思いますので、名前が出て構わないんじゃないかと思いますから、あえて補完までしなくてもいいんじゃないかというのが私の余計な意見です。」

国土交通省におきましては、このご意見に基づき、港別集計値及びその合計値を平成23年3月よりホームページにおいて公表しておりますが、公表後、利用者からの結果の利活用において問題がある等の意見は寄せられておりません。