

第 48 回サービス統計・企業統計部会議事録

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 議事録

○廣松部会長 それでは、定刻になりましたので、ただいまから第 48 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、審査メモの「1 港湾調査（基幹統計調査）の変更」のうち「（1）報告を求める者」と「（3）調査方法」、さらに「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「行政記録情報等の一層の活用」について審議を行いました。

本日の部会では、まず、前回の部会で千葉県から、岸壁・物揚場使用許可申請を活用して港湾調査の内容確認に利用しているという御発言がありましたが、それがどのようなものかという照会が事務局にありました。まず、その照会結果について事務局から説明していただきます。

次に、北村委員から御指摘のありました本調査の実態を踏まえ、オンライン化が進んでいない理由や原因を詳細に説明資料に記載すべきであるという宿題について、調査実施者から説明していただくことにしております。

また、本調査の審議事項のうち、オンライン調査と行政記録情報等の活用についてですが、これらについては前回の部会で御審議いただき、変更内容や対応状況などについて了承されております。その一方で、オンライン調査の推進や行政記録情報等の活用については、本年 3 月に閣議決定されました第Ⅱ期基本計画において重点的に取り組むべき事項の一つとされておりますので、この観点から、私から再度確認の意味で幾つか調査実施者に整理をお願いいたしましたので、後ほど御報告いただくことにしております。

その後、前回お配りした審査メモに沿って、残りの論点について御審議いただきたいと思ひます。

また、本日、前回の部会での審議を踏まえ、私と事務局とで相談をした上、答申の素案を用意いたしましたので、御審議いただくこととしております。答申（案）ではなく素案としておりますのは、本来であれば、予定された全ての審議を終えた後、それまでの部会での審議内容を踏まえて答申（案）を作成すべきところですが、まだ審議されていない事項もあり、そういう状況ではあります、審議の効率化を図るため、御用意したものです。

もちろん、本日の部会審議の結果などによって記載内容の変更が十分あり得ることから、答申の素案としているものです。

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思ひます。そのような場合には、既に御予定がある委員におかれましては御自由に御退席いただひて結構です。

では、本日の配布資料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 本日新たにお配りしている資料は、資料1と致しまして、前回部会終了後の照会に対する説明資料として千葉県から頂ひいた資料です。

資料2として、前回部会の宿題等について国土交通省の説明資料を用意しております。

資料3として、答申素案となります。

また、参考資料として、前回第47回部会の議事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。

それでは、第2回目の部会審議に入りたいと思ひます。

前回部会の中で千葉県から、岸壁・物揚場使用許可申請を活用して港湾調査の内容確認に利用しているという発言がありました。これにつきまして、どのようなものかという照会が部会終了後に事務局にありましたので、この照会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 それでは、本日配布の資料1の「千葉県における係留施設使用許可申請等について」を御覧いただければと思ひます。千葉県に照会いたしまして、千葉県から御提供いただいた内容について整理しています。

1ページの上の方です。千葉県では、港湾管理条例に基づき、20総トン以上の船舶に対して入港届の提出を義務付けておりますが、当該届を提出する者が岸壁又は物揚場を使用するときは、港湾管理条例施行規則により入港届兼係留施設使用許可申請書を港湾管理者に提出することとされております。

また、その一方で、20 総トン未満の船舶については、岸壁又は物揚場を使用するときは係留施設使用許可申請書を提出することとなります。これは、20 総トン以上の船舶に対して提出を義務付けております入港届兼係留施設使用許可申請書と名称以外は全く同じ様式となっているようです。

なお、その様式は、3 ページの「入出港届兼係留施設使用許可申請書」です。外航、内航ともに同じですが、船舶の基本情報、船主等の情報、入港情報。裏面の 4 ページには、貨物情報、危険物情報、バース関係の情報など、いろいろ御記入いただく形となっております。

5 ページの 20 総トン未満の船舶についての係留施設使用許可申請書も、申請書の名称は違うのですが、中身的には、今、御説明させていただいたものと同じような様式となっているようです。

次に、1 ページの一番下のところです。千葉県では、入港届兼係留施設使用許可申請書等によって得られた紙ベースの情報をシステムに入力しまして、電子データによるデータベース化を行っているようです。

港湾調査との関係ですが、港湾調査では、入港船舶や係留施設等の情報は、データベースに入力したこのデータを使用し、報告者には残りの調査項目を報告してもらうような仕組みとなっており、調査業務の効率化にも役立っているようです。

手元の前回部会資料 2 の 27 ページを御覧いただければと思います。これは月次ですが、比較的大きな規模の甲種港湾を対象とする港湾調査票と、また、28 ページには比較的規模の小さい乙種港湾を対象とする年次調査の調査票が添付してあります。先ほどの許可申請書と見比べますと、報告事項が大分重なっているといいますか、類似しているので、千葉県で独自に条例で取っている情報がこの港湾調査の調査票を整理する際にいろいろ活用されている状況がうかがわれるものと思っているところです。

私からは以上です。

○廣松部会長 ありがとうございます。

実は、この問合せをしたのは私です。千葉県のこの申請書の利用に関しては行政記録情報の活用例の一つとも考えられるので、もう少し詳しく御説明いただければということで、本日、資料として提出していただいた次第です。

ただ、残念ながら、千葉県の方は、本日県議会との関係で出席がかなわないということですので、とりあえず、今、事務局から説明いただきました。

これに関していかがでしょうか。

聞いた者として幾つかお伺いします。

まず、千葉県で条例としてこういうものを決めておられるのですが、そこで 20 総トン以上と未満とで取扱いが少し違っているのですが、これと、前回の部会で説明いただ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でしょうか。これは、千葉県がこのように独自に決めているものと考えれば良いのですか。

○佐藤総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 事務局の方から。

港湾調査対象港湾基準につきましては、前回部会の資料2の34ページに添付してあります。

○廣松部会長 特に、調査実施者である国土交通省からこういう指示をなさっているわけではないのですか。

○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 特に指示しているものではありませんで、20総トン以上と決められているのですけれども、これは各県によって違います。もともと入港届の提出義務を何総トン以上にするかというのがまず条例で決まっています。千葉県はそれが20総トン以上と決まっています。20総トン以下は、入港届の提出義務がないため、係留施設使用許可申請で代替している。他の都道府県では、例えば500総トンのところもありますし、それは条例で決まっています。その残りのところをどういうもので取るかというのは、各都道府県によってみんな違う。特に国交省から指示を出しているものではありません。

○廣松部会長 ありがとうございます。

今回、千葉県の例を資料として出していただいたわけですが、東京都では、これと同じようなものは作っていらっしゃるのでしょうか。

○高橋東京都港湾局港湾経営部振興課物流調査係長 東京都では、入港料条例というのがあります。700総トン以上が対象になっております。様式としましては、千葉県の入港届兼係留施設使用許可申請書がありますが、これと同じような意味合いの届けがあります。その様式は異なります。その様式については、電子申請もできるという形のものもありますので、入港料以外の関係の官庁の届けが一緒にできるという書式があります。それが条例で決まっております。

○廣松部会長 ありがとうございます。

そうすると、千葉県以外にも、東京都も、今、御紹介いただいたように条例で定められているということですが、国土交通省では、各都道府県において、それぞれ条例でこういう情報を取っていることに関してどこまで把握なさっているわけでしょうか。

○廣瀬国土交通省港湾局計画課企画室係長 何総トンまで出さなければいけないというところまでは全ての港湾では把握しておりませんが、一つ、入港届、出港届というものは、港湾法で提出する義務を課しています。千葉県の使用許可申請というものは、恐らく、港湾法で言うところの第12条で、港務局が行う義務です。そこでうたわれているところをもとにされているのかなど。これは想定になるのですけれども、そういうもので条例で縛っているということです。様式までは縛ってはおりませんが、業務としてやっていただくことになっておりますので、ある程度やっていただいているのかなという認識はしております。

○廣松部会長 その意味で、法律で定められたものをもっと具体的な形でそれぞれの都道府県で条例として定めていると考えればよろしいですか。

あと、私が少し興味を持ちましたのは、今の東京都の発言にもありましたけれども、千葉県でも、この紙ベースの情報をシステムに入力してデータベース化されているというお話でした。国土交通省では、各都道府県のシステム化とか、電子データのデータベース化とかがどの程度進んでいるかは把握なさっているわけですか。

○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　今回、ある程度ヒアリングを行ったのですが、データベース化がきちんとされているところは数少なく、紙のまま持っているとか、それを転記して使えるところを使う。大きい港湾は、データベース化されているところは結構あるみたいなのですが、全てがそうだということではないと聞いています。

○廣松部会長　現状、今、御説明いただいたことで大体理解いたしました。この内容に関して何か御質問等よろしいでしょうか。

私は、こういう形で資料も出していただいたわけですから、先進的と言うべきかどうか、こういう事例も実際にあることを評価することをどこかに入れた方がいいのではと思っておりますが、それは後ほど答申（案）の素案等の時間に御議論いただければと思います。

それでは、千葉県から提出していただいた資料1に関しましては以上とさせていただきます。

次に、前回の部会において宿題とされました、本調査の実態を踏まえ、オンライン化が進んでいない理由や原因を詳細に説明資料に記載すべきであるという北村委員からの御指摘事項に対して、調査実施者の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、本日お配りしています資料2の1ページ目になります。

前回の御審議の場で北村委員から御指摘いただいた点の中に入れ込んでいるバージョンです。この下線を引いてあるところが今回新たに追加してきているところです。他のところは前回と同じ資料になっております。

新たに追加したところを御説明いたしますと、

オンライン利用率が低調な理由について、入港する船舶数や貨物取扱数が少ないこと、報告者の中にはパソコンに不慣れな者もいることから、船舶が入港した時に紙の調査票にその報告内容を記載する方が早いとの理由等が挙げられます。

特に乙種港湾では、甲種港湾と比較して、上記理由に該当する港湾が多いことから、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。

この部分を追加しているところです。

以上です。

○廣松部会長　ありがとうございました。

ただいまの回答について北村委員から御意見をいただければと思います。

○北村委員　上の表のオンライン利用率の低さ、特に乙種港湾のところですけども、こ

れで説明がつくので良いと思うのです。

ただ、統計委員会全体としては、オンライン化といいますか、それを進めるということなので、本来は、例えば紙で入力した方が早いとしても、誰かがデータベースに転記したりすると、そのコストみたいなものをどこかが負っているわけですし、本人が直接オンラインで書く場合と、紙でもらったものを転記する場合で、どちらにエラーが起こるかといえば、紙でもらったものを転記した場合の方が読み方とかいろいろな意味で間違いがあると思われる。

そういう意味でも、直接やってもらった方が本来は良いと思われるので、長期的にはオンライン化を促進するように、例えばコストが掛かるとか、そういうことであれば、そういうものの対処も含めて長期的な展望も持っていただければと思うのです。

○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 そのとおりの認識はしているところです。

それは、どうでしょう、記載した方がいいですか。

○北村委員 どうでしょうかね。

○廣松部会長 そうですね。この点も含めて後ほど私と事務局で相談をして決めまして、素案にどういう形で今の御意見を反映させるか少し御議論いただきたいと思います。そちらに譲らせていただきます。

ほかにこの点に関していかがでしょうか。

どうぞ。

○西郷委員 今、北村委員から、乙種港湾について御指摘がありました。これは統計の分布表の見方の話になるかもしれませんが、ヤマが2つあります。50%ぐらいのところと100%のところ。乙種港湾でオンラインの利用率を上げるということであれば、この50%のヤマのところはどんな人たちなのか目星を付けて、それは時間が解決するような問題であるのか、それとも、もう少しこちらから働きかけるような性質のものなのかを見極めるような作業も入った方が良いのかなという印象を持ちました。

○廣松部会長 ありがとうございます。

これは先ほどの資料1のところにもありましたが、少なくとも港湾法という段階で、法律で決められているわけですが、実際の作業に関しては各都道府県での条例で定めるという形になっていて、国土交通省として、それに加えて更に何かできるかというところが少し悩ましいところではあるように思います。

その点に関しては、先に進ませていただきまして、冒頭にお断り申し上げましたが、本調査において今回からオンライン調査を導入することとしておりますが、これ自体については前回の部会において了承されたところです。一方で、本調査は、1枚の調査票に対する報告者が複数存在するとか、調査員が港湾管理者の職員であるといったような特殊性を有していますので、今、話題にしておりますオンライン化に当たっては、調査員によって行われる実査業務を極力定型化するというルーチン化をして、オンライン調査の推進が

図られるよう業務全体を見直すことが必要ではないかと考えております。

そのようなことから、現在のオンライン化の状況、課題について私から整理をお願いしたものが資料として提出されております。この点について、調査実施者における国土交通省のお考えを御説明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 それでは、資料2の2ページ目からです。こちらにつきましては、オンライン方式によるルーチン化を検討した場合にどのような方法が考えられるか、また、どこまで取り入れることが可能か、今後どのような課題が解決されれば不可能な部分も可能となるのかという点につきまして整理をさせていただきますのがこの資料です。

まず、このルーチン化を検討した場合にどのような方法が考えられるかという点です。こちらにつきましては、今、調査員に調査を行っていただいているのですが、これまで調査員が長年培った入港船舶と当該船舶に係る報告者のひも付け情報をパソコン上でデータベース管理を行うことによりまして、船舶入港時に船名等の情報から報告者を検索することにより該当する報告者が選定されまして、その選定された報告者にオンラインによる調査依頼をすることが可能となります。また、依頼だけではなくて、その回収についても当該メールアドレスに返送していただくことが可能となります。この方法を採用した場合には、報告者の選定や調査依頼また回収に掛かる時間が短縮されまして、効率的な調査実施が可能になることが期待されると思っていますところでは。

また、この方法を採ったときにどこまで取り入れることが可能かということが②です。今、職員である調査員が所属する港湾管理者は、船舶が入港する際、船長から提出される入港届から船名、総トン数等の入港船舶に係る情報を把握することができます。これらの情報から、調査員は、これまでのノウハウを基にしまして、船舶乗降人員につきましては船舶運航事業者、また海上出入貨物につきましては船舶運航事業者又は港湾運送事業者などに調査を依頼しているところです。この調査方法をデータベース化した場合、このシステムに取り入れることが可能なものと不可能なものを整理しています。

まず、取り入れることが可能なものにつきましては、要は各港に一度でも入港の実績があれば、当該船舶が定期船、不定期船を問わず、これは例えばの話ですが、港湾運送事業者の場合では、一度入港した船舶は基本的に同じバースに係留されます。バースというのは船舶が接岸とか係留しまして荷役を行う場所ですが、そこに係留されまして、当該バースを担当する複数の港湾運送事業者がありますが、このうち、当該船舶の貨物の荷役を行った港湾運送事業者を特定し、調査を依頼しており、これまでの実績によりまして、報告者である港湾運送事業者をひも付けしまして調査依頼を行うことは当然可能です。

また、船舶運航事業者につきましても、基本的には入港の度に事業者を変更することはないことから、このシステムによりまして調査依頼を行うことが可能であると思っています。

その中で、今、船舶運送事業者、港湾運送事業者を報告者として充てる場合は、そのシ

システムで可能ですが、そこで分からない場合、今度は荷主まで追い駆けて報告してもらうことがあります。この報告者が荷主の場合についてですが、調査の報告を求める際、船舶運航事業者又は港湾運送事業者から情報が得られない場合は、荷主等を特定して調査を依頼することになりますが、報告者が荷主になる場合は入港する度に扱う貨物が異なりまして、積んでいるものが同じであっても、荷主も異なることから、当該データベースから報告者を特定することは困難であると考えているところです。

また、先ほど、一度でも入港していれば情報が取れるという御説明を致しましたが、初めて入港する船舶につきましては、これまでの情報の蓄積が全然ないことから、このデータベースから報告者を特定することは困難であると考えております。しかしながら、一度入ってしまえば、そのデータベース上に逐一情報を登録することができますので、それによりまして今後再入港の際には、先ほどの1回入った船舶と同じような扱いができると考えております。

以上を踏まえまして、これは、今、国土交通省が考えている案ですので、当然、各地方公共団体との調整が必要になるのですが、荷主が報告者となる場合及び初めて船舶が入港する場合以外につきましては、当該データベースを活用したオンラインによる調査は可能であると考えております。

それでは、不可能な部分はどのようにしたら解決することが可能かということ③で整理しております。今、2番目で説明いたしました報告者が荷主の場合は、船舶の入港のたびに荷主が異なり、報告者が一定でないことから、当該データベースの活用は困難であると考えております。また、当該港湾に初めて入港する船舶につきましては、入港当初はひも付けをする報告者がいないから、データベースの使用は困難ですが、一度入港してしまえば、その情報を逐一パソコンに蓄積しましてデータベース管理することによりまして、再入港時のデータベースの活用が可能であると考えているのがただいま整理しているところです。

以上です。

○廣松部会長 ありがとうございます。

先ほど申し上げましたとおり、この調査の実査の部分を定型化というかルーチン化できないかということで、現時点での国土交通省のお考えを資料2の2ページ、3ページにまとめていただきました。

この点に関して御意見を頂ければと思います。

どうぞ。

○北村委員 全く素人考えですけども、この船については車のようなナンバープレートといいますか、識別番号みたいなものは特に固定されて作られているというわけではないのですか。

○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 船舶番号というものがあ

○北村委員 その船舶番号でそれなりに船の基本的な情報みたいなものは記録されている、それがひも付けされているようなデータベースというのはあるのでしょうか。

○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 特に私どものところではないのですが、船舶明細書がありますので、それは一つの本になっていますので、形状とか、何総トンとか、その辺のところはそこで見ることができます。

○北村委員 それを全国なり世界中でシェアするということはできないのですか。要するに、初めて入ってくる船についての情報は分からないということですが、どこかを走っているわけでしょうから、特定の港に入ってきたことはないとしても、他の港に入っていると、そういう情報のシェアのシステムとか、そういうの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 その基本情報は、データベースがないですから、本か何かを見れば分かると思うのですが、その船が何を運んでくるか、どこに報告者を当てればいいのかというのが初めての船は情報が全然ないということになります。

○北村委員 要するに、来た時に何を積んでいて、どれぐらいの大きさで、荷主が何を運んできたかということについてはそれぞれの回ごとに違うので、その情報は個別にとらないといけないということですね。

ただ、ある程度基本情報を持っていれば、その分ぐらいは情報を新たに取り取ることをセーブできるとかという仕組みはできないのですか。それは恐らく、部会長がおっしゃったルーチンとかというのと関係あるのではないかと思います。

○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 今、これは港ごとに調査を行っているのですが、これを全国ベースとか大きいデータベースのシステムを作れば不可能ではないと思うのですが、どれだけ費用が掛かって、それをどうするかが今のところ見当がつかないところです。

○廣松部会長 私も今回の審議でいろいろ勉強させていただいたのですが、確かに、船はある程度識別化できたとしても、そこに何を積んでいるかというところまでは、港とか港湾のところへ行って実際に荷揚げ、あるいは荷役したものを見ないと分からないかと思えます。ただ、特別なタンカーなどは何を積んでいるか、何を運んでいるかは大体分かるのでしょうか、そうではない、コンテナの中に何が入っているかは分からないということだと思います。

この点、調査実施者として、調査業務のルーチン化とかデータベース化等にもお考えいただいているようですが、現状では、その2ページ、3ページにあるようなことで、取り入れることが可能なもの、不可能なものがあるということのようです。

この点に関して。

どうぞ。

○北村委員 知的関心で余り意味のないことかもしれないですが、船というのは、出ていく時にも情報を取って、入ってくる時にも情報を取るのですか。それとも、入って

くる時の情報が大事で、出ていく時は情報を取っていないのですか。

○廣瀬国土交通省港湾局計画課企画室係長 基本的には入出港届になりますので、いつ入ってきていつ出ていくのかという情報はそのペーパーに書かれているというふうには思っています。

○北村委員 積んでいるものの内容がそれぞれ違うとしても、出ていく時の情報があれば、そこはどこに停泊するかということは、出ていく時に何を積んでいくかということまで把握できていれば、それはシェアできないのですか。多分、幾つかの港に少しずつ降ろしていくとか、いろいろあるのかもしれないのですけれども、二重に情報を取っていると、それをある程度整理すれば情報がうまくシェアできるとかという工夫の余地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 先ほども申し上げたとおり、オールジャパンとか全世界でそれをやれば、出ていったところの情報がすぐ使えれば可能だと思うのですけれども、今、出てきた情報を仮に頂いたとしても、入ってきたところとの情報の照合を行うことになり集計が遅くなりますので、その月の調査にどこまで間に合うかというのがあります。だから、きちんとしたデータベースができれば多分ある程度可能にはなると思うのですけれども、そこまで作り上げるかどうかというのは、今はまだそこまで考えていないということです。

○廣松部会長 ほかの委員、専門委員の方、いかがでしょうか。特によろしいでしょうか。お願いします。

○田付専門委員 船舶の出入港のデータというのは簡単に取れると思うのですが、問題は荷物ですね。ここのデータ化がされていない乙種港湾の中には、貨物情報がないためにオンライン利用率がゼロになっているのか。それとも荷物の情報が取れないからゼロの方に入ってしまったのかというのは分かりますか。

というのは、例えば紙ベースで届けるにしても、港湾の管理事務所に届けるわけですね。ですから、そこに入力フォーマットみたいなもの、画面で入力するものを置いておけば、オンライン化はもう少し進むのではないかと思ったのです。

○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 乙種港湾でなかなか進んでいないというのは、確かに、入出港届というのも必ず電子化でなくてはいけないのではなくて、紙で出してもオーケーとなっています。入港実績が少ない1隻くらいしか入ってこないところでは、入港届をわざわざデータ化しなくても、それを紙に書いてそのまま出してくるというのが、今、なかなか進んでいない理由でして、それをデータ化していただければもっと増える。今度は、それを少しお願いしようとは思っているのですけれども、それはなかなか慣れない人もいて、1行書くのにパソコンで書くより紙で出した方がいいとか、今、そういうのが多く、お願いしているところの人が1行打っていただければ電子化が進むということで、そこをこれからお願いしていこうかと思っているところです。

○廣松部会長 よろしいでしょうか。

○田付専門委員 今、免許証を取るのでも、だんだんそういう電子申請みたいになっていますから、パソコンを全く扱えないという人はこれから急速に少なくなる。ただ、船の上で入力して出せるとなると、面倒なので、やはり大きな画面で出てきて簡単に入力できるシステムを考えた方がいいのではないかと思ったのです。

○廣瀬国土交通省港湾局計画課企画室係長 入出港届のシステムまで国交省で整備するとなると、恐らく、地方港湾も含めると全港湾 800、900 あるわけで、そこに全てを整備するというのはなかなか困難ではないかと考えます。甲種港湾、乙種港湾で分けると、恐らく甲種港湾の方はある程度進んでいるのかなと想定はしているのですがけれども、隅々までとなると、本当にどこまで可能なのかというのが少し分からないということかと思えます。

○廣松部会長 そこは当然、予算の問題も絡んでくることでもありましょうし、同時に、先ほどの繰り返しかもしれませんが、地方公共団体との権限の問題も出てくることになるかと思えますので、一朝一夕にすぐシステム化するというのは確かに難しいかと思えます。

ほかに何か御意見ありますか。

先ほども説明いたしましたとおり、このオンライン化の部分が現在の基本計画のところでも大変重要な柱の一つとなっておりますので、今回、改めて資料2のような形で整理をしていただいた次第です。

この資料とか、御説明を伺っている限り、港湾管理者である職員、その人たちが調査員も兼ねていただいているわけですが、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てはかなり蓄積が進んでいると思います。調査実施者である国土交通省は、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、その船舶入港時の船名等の情報から報告者を抽出・選定して、電子メール等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ルーチン化をして、オンライン化ということを今度とも積極的に進めていただきたいと思います。

ただ、先ほど、それに関しては地方公共団体との調整も必要になるということですので、その調整の面も含めて今後ぜひ御努力いただきたいと思います。

それでは、次の話題といたしまして、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の部分です。これに関しましても、前回の部会において一応御議論いただいたわけです。ただ、西村委員長からも御指摘があった事項でもありますので、この行政記録情報の一層の活用について、大きく3つ、①何が問題となっているのか、②どのような取組を行ってきたのか、③どのような問題が残っているのかということについて内容を整理しておくことが大事であると思います。

このため、行政記録情報等の一層の活用につきましては、前回の部会の資料においても整理され、その内容も適当と判断いただいたわけですが、特に西村委員長から指摘があった事項に関して、前回部会の資料の内容を改めて整理し直していただきました。

今回、その関係書類、資料が提出されております。これは、どちらかというとも報告という形で調査実施者から説明をお願いしたいと思います。

○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 それでは、資料2の4ページ目からです。

これは、前回部会でも審議いただきました承いただいたところですが、要は、資料の作り方を何が問題になっているか、どのような取組を行ってきたか、どのような問題が残っており、今後どのような取組を行うかというような観点により、資料を作り直させていただいておりますので、御説明させていただきます。

今まで、この行政記録情報の一層の活用につきましては何が問題となっているのかということですが、こちらにつきましては、関税法に基づく輸出入に係る申告情報については、申告者から申告データを本調査に活用することに対し事前に同意を得ている場合のみ、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規定する「秘密の漏えい」に当たらないと整理され、NACCSにより提供している輸出入申告情報を本調査に活用することが可能となっております。

前回の諮問時、平成21年ですが、輸出入申告情報を活用している東京港、横浜港、名古屋港、大阪港及び神戸港の5つの港湾におきまして、NACCSにより申請している船会社等への同意書の取得は、110事業者のうち88事業者にとどまっておりました。

今度は、どのような取組を行ってきたかというのを②に整理しております。

輸出入申告情報につきましては、全ての港湾管理者を対象とした基幹統計調査に関する打合せ会議におきましてその活用の働きかけを行い、さらに、輸出入申告データの活用港湾で組織している港湾調査電子化システム協議会、NACCS協議会と呼んでいる協議会ですが、それに国土交通省も参画いたしまして、改善方策の検討や関係者への協力依頼を行いました。その結果、NACCSを活用する港湾の拡大には至らなかったものの、同意書を得た事業者数は前回答申時の88事業者から100事業者へと拡大しておきまして、報告者の負担軽減又は調査事務の効率化に寄与しているものと考えているところです。

それでは、どのような問題が残ってしまっていて、今後どのような取組を行っていくかというのを③で整理しております。

NACCSにより申請している全ての船会社等から同意書を得ていない状況となっております。そこで、今後の取組といたしましては、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仕組みの構築。例えば、船会社等がNACCSに参加する場合は、NACCSに提出した情報を本調査にも活用することについて事前に了承いただく仕組み等に向けて協議会とともに取組を行っていくこととしております。

また、こちらはNACCSではなくて入出港届の話ですが、港湾法に基づく入出港届に係る情報につきまして、調査票の入港船舶欄への活用等に使用している港湾が全体で約40%にとどまっている状況であることから、同情報の利用拡大に向けまして港湾管理者の活用状

況のより詳細な把握と活用の余地がないか検討することといたします。

これが現在まとめ直したところです。

以上です。

○廣松部会長 ありがとうございます。

前回の資料に比べて正に何が問題で、どのような取組をこれまでやってきたか、どのような課題が残っているかということに関して明確に記述していただいたということで、少なくとも、現状、それから今後の課題への対応に関して一応説明としてより分かりやすくなったのではないかと思います。

この資料2の4ページ、5ページの部分に関して御質問、御意見ありますでしょうか。

○北村委員 このNACCSに対して利用の同意書をまだ全企業が出していないということの背景を少しお伺いしたいのですけれども、基本的に情報を出したくないと積極的に拒否しているのか、それとも、よく分からないけれども答えていないというだけで、実は包括的にそういう取組をすれば利用してもよいですよと答えてくれるという、ネガティブというか、消極的に答えていないのか、どういう現状なのでしょうか。

○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 全ての事業者にどういう理由かというのを聞いたわけではないのですけれども、結局は、同意書を求めるのに細かい説明をきちんとして、こういうことでこうだから同意書を頂きたいということをやっているのですが、やってもなかなか伝わらないようでして、積極的に、絶対出したらだめだというのは余らないと聞いております。したがって、もっと細かい説明をきちんと何回もするか、それとも別な仕組みを作れば、これは結構増えてくるものだと今は考えているところです。

○北村委員 今、いろいろな個人情報が含まれるもので、「2次的な利用もありますよ。」といった条文がついているようなことがあるので、それで合意していただければ使えるという形にした方が全員の合意は取り易いのかなと思うのです。積極的にそういうことをやっていたらと思います。

○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 これからそういう取組について検討していこうと思うのですが、今のところ、絶対こうなるというのは、NACCSもある話であり、これから詰める話はいっぱいありますので、今、こういう仕組みを積極的にやっていきたいというのが我々の考えです。

○廣松部会長 よろしいでしょうか。

ほかにいかがでしょうか。

○北村委員 これはこの話だけではないのですけれども、行政記録情報を使わなくてはいけない状況というのは、特に北欧の国とかでも、人口が減っているとか、とてもそういう調査にお金が回せないとか、人材が回せないので、既にある情報からそれに代わるようなものを取りましょうという、ほかに手段がなくなったようなケースではどうしても利用せざるを得ないのですけれども、日本の場合はまだそこまで行っていないので、法的な壁

もあってなかなか利用させてもらえないと思うのです。

多分、長期的にコストとかいろいろなことを考えると、使えるものは何でも使いましょうという話になるのかなと思うので、いろいろな意味での法的な制約をこの段階でいろいろ解除して、利用できるような枠組みを作っていくというのが統計としては望ましいのかなと思うので、この調査についても取り組んでいただきたいと思います。

○廣松部会長 一応、今、北村委員からの希望というか、意見としていただきました。

他にこの資料に関しまして質問、御意見ありませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、この資料2の4ページ、5ページに関しましては、こういう形で整理をし直していただいたことに関して確認をしたということにしたいと思います。

以上が前回の部会における宿題、それから、前回部会の資料の再整理ということです。

では、前回部会において配布いたしました審査メモに記載された残りの論点に沿って審議を進めたいと思います。

前回の資料3です。前回、順番を少し変えたのですが、2ページの「(2) 集計事項」のところでは、この点に関して、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 今、御覧いただいている2ページの「(2) 集計事項」について御説明させていただきます。

集計事項につきましては、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おります。具体的には、甲種港湾調査票の集計事項につきまして、従来の TEU 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とコンテナ種別の取扱個数を追加することとしているものです。

これについての審査結果ですが、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して、おおむね適当であると考えております。しかしながら、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効性とか利用ニーズについて検討する必要があるのではないかと考えまして、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。コンテナの取扱個数につきまして、従来の TEU 単位換算が行われる理由やメリット等は何か、現在の 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ということです。

2つ目の「b」についてです。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業は何かということです。

3つ目の「c」についてです。従来から行われている TEU 単位換算のコンテナの取扱個数に係る集計・公表をする集計様式や、今回新たに集計・公表する集計様式は具体的にどのようなものかということです。

4つ目の「d」についてです。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。さらには、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のかということです。

そして、最後の5つ目の「e」についてです。新たに集計・公表される情報は、利用面において、主に港湾管理者等の地方公共団体、あるいは民間団体、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ているのかということです。

以上です。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、この論点に関する調査実施者の回答に関して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、前回お配りしている資料4とその後ろにある別紙を使って御説明したいと思います。

まず、資料4の5ページ目の「(2) 集計事項」からです。

これの論点の「a」についてです。コンテナの取扱個数について、従来から TEU 換算を行っている理由等は何かということです。

コンテナに係る取扱個数につきましては、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20フィートコンテナ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になっております。また、国際的にも、コンテナ取扱個数をあらかず単位としましては、TEU という単位が用いられておきまして、外国港湾と比較する際にはこの TEU 換算の数字というのが有用です。

また、港湾関係のコンテナに係る施策等におけます TEU 単位換算されたコンテナ取扱個数の利活用についてですが、こちらにつきましては、港湾計画また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きまして、コンテナ取扱個数の推移把握や将来推計をする際に利活用されているところです。

今回、このコンテナの取扱個数につきまして、新たに TEU 換算前の長さ別の数字を公表することになった背景事情はどういうことかということです。45フィートコンテナにつきましては、今、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るところです。

日本の国内ではどうかと申しますと、日本の国内では45フィートコンテナを輸送するセミトレーラーは、トレーラーの長さが長いことから、多くの道路で誘導車の配置条件が付されるということで、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、最近では、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45フィートコンテナの利用の要請が高まっているというのが国内の情勢です。

これを背景にいたしまして、構造改革特別区域基本方針を一部変更いたしまして、これによりまして、特別区域において講ずる特例措置で45フィートコンテナの円滑化事業というのが追加されております。これが追加されたことによりまして、特殊車両通行許可申請

の車両の長さにおける審査が簡略されまして、長さが長くても実際に交差点等を曲がれば、その軌跡図等によりまして判断を行える、通行を許可するという特例措置が置かれております。

そのほか総合物流施策大綱におきましても、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るところです。

また、45 フィートコンテナ以外の各コンテナの長さ別の取扱個数も明らかになることによりまして、実際にそのターミナル内で荷役されるコンテナ取扱個数を把握することが可能となりまして、港湾周辺におきます交通量がより具体的に把握できることから、大型車両の都市部への流入や交通渋滞の緩和等々への活用が見込まれているところです。

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。リーファーというのは、電源がついていて、冷凍とか冷蔵のものを運べるコンテナですが、この取扱個数についても、港湾管理者におきまして、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としての活用が見込まれております。これらを背景といたしまして、コンテナの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るところです。

今まで TEU 換算後のものはどのような公表をしていたのか、また、今後どのような公表をするのかということですが、後ろについていますホッチキス留めの別紙 3 は、現行の集計表です。港湾ごとの仕向国別のコンテナ個数と空コンテナ個数ということで、TEU 換算後の数字をずっと載せているということです。

TEU 換算前の数字はどうするかということはその後の別紙 4 に付けております。別紙 4 にコンテナ長さ別・種別個数ということで、単位は個数です。こちらにつきましては、ドライ・リーファー別、輸出・輸入別に何個あるかというような集計をして、この様式によりまして公表したいと考えているところです。

続きまして、新たな集計様式によりどのような有用な活用が得られるのか、また、港湾行政に利活用を図る観点からクロス集計を行うことは考えられないのかという論点です。こちらにつきましては、有用な情報としましては、先ほど「b」で申し上げた背景事情のとおりです。また、港湾行政における利活用の観点からは、既存の調査結果と新たに得られる情報のクロス集計を行うことにつきましては、現時点では特にニーズとかは何も聞いておりませんので、考えているところではありませんが、今後、新たな集計様式を公表することによりまして、新たなニーズが出てきたときにはクロス集計を行う等、前向きに考えていきたいと考えているところです。

続きまして、新たに集計・公表される情報は、地方公共団体、また大学・研究者等からどのような利用ニーズが見込まれるかという論点です。こちらにつきましても、地方公共団体等の利活用につきましては先ほど「b」の背景事情で説明いたしましたとおりです。

また、地方公共団体以外の民間団体等の利用ニーズにつきましては、平成 24 年度に大学や研究者の先生等に対しまして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まして、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まして、どのようなものがあるかということを考えていきたいと思っていますところでは。

以上です。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの集計・公表の部分に関しまして、論点が5つありますが、それぞれの論点に対する回答に関して質問、御意見を頂きたいと思います。いかがでしょうか。

あるいは、順番にいった方がいいでしょうか。

例としては、20フィート換算ではなくて、換算前のコンテナ個数を集計・公表することに関して、これは調査報告者の負担が増えるわけではありません。より詳細な情報が提供されるということなので、特に問題はないと思いますが、よろしいでしょうか。

○田付専門委員 この集計様式を変える理由のところに「臨海道路の整備の検討に資する」というのがあるのですが、それだと、ついでに背高コンテナも取った方がよいのではないのでしょうか。ガードとかにぶつけるのは大体背高コンテナを積載した車両のようですし。

○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 今の調査の枠組みの中では、背高コンテナか通常の高さのコンテナといった調査項目は実はありません。もしそうなりますと、調査項目の追加ということになるかと思います。45フィートコンテナであれば、高さとしては40フィートの背高と同じということで、まずは非常に長い45フィートというのが政府の特区の話にもなっていますので、そこの施策で使いたいという要望がありました。今ある枠組みの調査の中ですぐに公表が可能ですので、まずはそこをやりたいと考えています。

○廣松部会長 その辺、予備知識が足りなくて。

私も、この別紙4を拝見していて、コンテナというのは、長さはあるのですけれども、高さの種類はどれぐらいあるものなのですか。

○田付専門委員 普通、8フィート。8フィートで20フィートがTEUの単位です。背高コンテナになると、上が9フィートとか。最近はもう少し高いものもあるのですか。

○廣瀬国土交通省港湾局計画課企画室係長 基本的には、今、背高コンテナと普通のコンテナという2種類です。

○廣松部会長 その意味で、ここで言っている20フィートTEUですが、それは、8×8×20を基準にしているということですか。

背の高い部分に関しては、そもそもコンテナ全体の割合というのはどれぐらいのものですか。

○廣瀬国土交通省港湾局計画課企画室係長 背高の割合ですか。

○廣松部会長 はい。

○廣瀬国土交通省港湾局計画課企画室係長 今、そこまでは把握できておりません。

○田付専門委員 かなり多いはずですが、40 フィートになると、回転半径の問題ですよ。だから、道路幅には関係してくるでしょうけれども、日本の問題は、外国のコンテナを国内に通す場合も一番問題になったのは、ガードとか、トンネルの手前にゲートがありますが、あれにぶつけるという問題だったはずですよ。

○廣松部会長 その背高コンテナの扱いに関しては、事務局とも相談をした上で、調査実施者のお考えも改めてまとめていただくようにしたいと思います。

それ以外、例えば「b」のところでは背景事情を書きいただいておりますが、今回、長さ以外に種別も集計・公表するという点でよろしいでしょうか。

○北村委員 少し確認です。

これは全く素人意見なのですが、種別とか長さを記録することによって、そういうサイズのものが増えているから、それに政策対応してほしいということが調査の意図なのではないでしょうか。細かく調べられる背景というのか、それは実際の量が増えているとか、そういうことなのではないでしょうか。何にこれを使いたいのか。

○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 細かく調査するというか、今取っているものを集計するだけの話なのですが、要はこれを何に使うかという点で、ドライコンテナとかリーファーコンテナは、港湾施設をやるときに電源をどれだけ付けばよいかとか、これが多くなってくれば、今のままでは対応できないから電源をもっと増やさなければいけない。また、長いコンテナが多くなってくれば、それこそ車両で運ぶときにどのような対策をするか、規制をもっと緩和するとか、完全に通すものをどうするかというような施策に、これが分かってくるとどんどん使えるという話です。

○北村委員 多分、大きなものとか高いものというのは、大陸というか、アメリカとか、中国とか、オーストラリアとか、大きな国であれば自由にといい、かなり通行が可能でしょうけれども、日本とかヨーロッパの小さな国とかいうと、道路も狭いし、トンネルも低いし、いろいろ問題があるので、多分、そういうコンテナの規格をどこに合わせるかという議論が出てくるのではないかと思います。大陸の大きなものに合わせて日本の国土を開発するとかという話まではいかないのですか。どういう議論になっているのですか。

○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 そこまではなくて、先ほどもお話ししたとおり、要は大陸とかでは長いとか大きなものは当然やっています、日本はなかなかやらなかった。それはなぜかという点で、通れなかった。今、先生がおっしゃったとおりです。でも、今の荷主とかからはより効率的な輸送をしていただきたいという要望が結構出ていて、長いものを使う方が効率的だというような議論にもなっておりまして、通すにはどうすればよいかというところぐらいの議論です。これから増やしていけばいいなという感じの議論です。必ずそれをする、日本は絶対こういう規格にする、そこまできちんとしたところまではまだ行っていないところですよ。

○廣松部会長 今までの議論で、今度は、どちらかという点で、ユーザーという立場だと思いますが、東京都で何か。今の回答、それから質疑に関して御意見ありますでしょうか。

○高橋東京都港湾局港湾経営部振興課物流調査係長 ここに記載されている案が妥当ではないかという感じはいたします。

○廣松部会長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

田付専門委員からは先ほど背高コンテナの御指摘がありました。それ以外に、ユーザー、あるいはこのデータの分析等をなさっているという立場から、何か御意見ありますでしょうか。

○田付専門委員 区分を細かくして出すというのは、いろいろな面で使い方、用途が広がってきていいと思うのです。特にリーファーコンテナは傾向を取っておかないと、温度帯がどんどん増えていますよね。あるいは氷温とか寒温とか、会社によって違う言い方をしていますが、だから、生鮮食品がリーファーコンテナで入ってくるのが増えるので、特に全部電源につないでおかないといけない温度管理が難しい荷物になりますから、それは非常に有効なのではないかと思えます。

○廣松部会長 ありがとうございます。

少なくとも、全体的な御意見として、今回、調査実施者が計画をしている集計・公表の計画に関しては適当と御判断いただいたとしたいと思います。

ただ、先ほどの背高のコンテナの扱いをどうするか部分は少し相談させていただきたいと思えます。

それでは、その次、審査メモの5ページの「3 その他（調査結果の公表の方法及び期日）」について、総務省の事前審査の結果の説明を事務局からお願いいたします。

○佐藤総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 それでは、御説明させていただきます。

調査結果の公表の方法及び期日についてです。月次調査で実施されている甲種港湾調査の結果の集計・公表につきましては、調査計画では調査期日の翌日から2か月以内とされておりますが、2月以内に公表されるのは、全港湾ではなく一部の港湾に係る結果です。

調査結果の公表につきましては、平成9年2月に閣議決定されました申請負担軽減対策というものが、その中で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、少なくとも月次調査は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おります。

甲種港湾調査につきましては、全港湾の報告を待っての集計・公表ということになりますと、60日以内の公表はかなり困難であるとしておりまして、国土交通省では、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、報告された港湾に係る情報を集計・公表するような方法を採用しております。

これについての審査結果です。基幹統計の60日以内の第1報という点では、しかるべき所要の対応をしておき、おおむね適当ではないかと考えておりますが、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のではないかと考えまして、

現状の確認を含め4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。甲種港湾調査につきまして、そもそも月単位で調査・公表する理由は何かということです。

2つ目の「b」についてです。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、すなわち平成25年の公表予定日と実際の公表日はどうなっているのか、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ということです。

3つ目の「c」についてです。今、御説明しました「b」に関連しまして、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、当該実態に対してどのような改善策を講じているのかということです。

最後の4つ目の「d」についてです。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のか、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のか、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のかということです。

事務局からは以上です。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの論点に関しまして、調査実施者の国土交通省から回答をお願いします。

○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、資料4の14ページからになります。

まず、論点の1つ目としまして、甲種港湾について月単位で調査・公表する理由は何かということです。港湾調査を月単位で調査・公表する理由といたしましては、季節変動による港湾取扱貨物量を適時的に把握することによりまして物流状況の変化等を把握することが可能でありまして、今後、港湾整備のみならず、港湾の管理運営におきましても重要な指標として活用しているところです。

また、先般起こりまし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機能として対応がなされました。その辺の事例の検証につきましても、この月単位のデータが重要な役割を果たすことになったということです。

次に、平成25年度における全ての公表実績はどうかということです。こちらにつきましては、その表に示しておりますとおり、平成24年11月月報につきましては、規則上は25年1月末ということですが、実際の公表は25年6月で5か月遅れの公表実績になっております。順次行きますと、2月分も同じ4か月。これは公表実績が同じ日になっておりますが、最後に上がってくる都道府県がまとめて出してきたということで2か月同時の公表になっております。それがずっと続きまして、2月月報が6か月、3月月報が8か月、5月月報が9か月というような、少し長く経った後の公表になっております。

また、実査から公表までの各工程はどういうものかということをお別紙9として付けして

おります。こちらにつきましては、特に提出が遅い都道府県のパターンを表にしているものです。どういうことに期間が掛かっているかということ、報告者の選定に1～2か月、報告者から提出をいただくのに長くて4か月、調査員がそれを確認するのに更に日が過ぎまして、そこまでで5か月ぐらい経っている。都道府県が全部の港湾を集計するのに1か月ぐらい掛かりまして、国交省に上がってきて国交省が更に内検・集計して公表するのに1か月ぐらい掛かるということで、一番遅いパターンだと8か月ぐらい経っているということです。

この辺がどういう理由かということ、まず、港湾管理者からは新たな報告者を選定することに時間を要するとか、概要説明とか記入要領の説明等に時間を要しているということを伺っております。

また、報告者からすれば、業務多忙で提出が遅くなるとか、担当者が変更して提出の時期を逃しているということがあるということ伺っております。

また、調査員は、報告者から返してもらった情報を今度は行政記録情報との突合等に時間が掛かる、また、疑義照会の回答を得るまでに時間を要しているということです。

最後に、都道府県から、まとめの時には疑義照会でこれも時間を要する、また、業務多忙によりまして集計する作業が遅れているということの原因として伺っているところです。

次に、平成25年の公表予定日と実際が相当程度離れている場合はどういう理由かということです。こちらにつきましては、港湾調査におきましては、入港船舶又は海上出入貨物等の調査事項につきまして、各港湾管理者がそれぞれの調査項目を把握し得る報告者に対して調査を行っておりまして、1つの調査票であっても複数の報告者から情報を集めて作成しておりまして、集計表が完成するまでに時間を要しているという状況です。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まして、国土交通省において提出された集計表を全国集計して公表するまでには公表期日を過ぎてしまっているものです。

改善の可能性につきましては、ここに「抜本的な改善は困難であります」と書いてあります。先ほど議論していただきましたルーチン化と何かのシステム化等が図られれば多少は改善するものであるかとは思っておりますが、現在のところは「抜本的な改善は困難であります」と書かせていただいております。また、提出が遅延している都道府県に対しても引き続き督促を行う等、早期の公表に努めてまいりたいと思っております。

また、港湾統計の特殊性といたしまして、全国集計の結果を活用した実績値の提供に加えまして、港湾ごとの港勢を的確に提供することも主眼に置いていますことから、公表の早期化を図る手法といたしまして、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湾別集計をホームページにより公表を行っているところです。

続きまして、月報集計表が提出された港湾のみを集計した場合は、公表方法、公表率はどうなっているか、また、それらは問題があるのかどうかという論点です。

港湾別集計の内容におきましては、月報の内容と同じ内容をホームページにおいて公表を行っております。その港湾数の公表率は下の表に示すとおりで、一番上の平成 25 年 4 月の月報におきましては、翌月 25 年 5 月末で 15 の港が公表できている。2 か月目の 6 月になりますと 50 港、7 月になると 82 港、ここで約半分の港が公表されている。順次やりますと、最後 12 月に 156 港で、1 月で全てのもので公表しているという格好が 25 年の実績です。

平成 24 年になりますと、もう 1 か月ぐらい多くなりまして、最後 4 月分が 2 月の公表となっております。

平成 23 年につきましては、これはシステムの関係とかいろいろな要因がありますが、結局、4 月が出たのが翌年の 7 月と相当遅れて出しているのが実績です。

また、その利用者による結果の利活用につきましてはどのようなものかということですが、前回の港湾調査の見直しを行った際に、月報の早期化につきまして審議が行われています。平成 21 年 8 月に開催された第 25 回統計委員会におきまして、当時の竹内委員長から御意見を頂いております。竹内委員長の発言を下に書かせていただいております。

「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のが利用者にとっては必要だと思いますので、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、その中で統計数字だけ出していただいても、それはそれでいいのでは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のではないかと思いますから、あえて補完までしなくてもいいのではないかというのが私の余計な意見です。」

という竹内委員長の発言を頂きまして、調査実施者におきまして、この御意見に基づきまして港別の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。公表後、利用者からの結果の利活用において問題があるという意見は現在におきましてももらっていないところです。

以上です。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、この調査結果の公表の方法及び期日に関します論点について、調査実施者からの回答に関する質問、御意見を頂ければと思いますが、いかがでしょうか。

これも少し単純な質問です。遅延の理由が別紙 9 に書かれていて、都道府県の港湾管理者から国交省のところまでいろいろな段階、レベルであるというのは確かに分かりますが、これはほかの調査の結果ですが、特に大きな企業などで調査事項を書く部署が違っていると、極端な場合、それで調査票が行方不明になってしまうとか何かがあるというようなことを聞いたのです。この場合、報告者の方で調査票の提出が遅れるというのは理由として余り

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 同じ部署内とか同じ企業内であちこちに行ってなくなるという話を聞いたことは特にありません。

○廣松部会長 そうですか。そうすると、まあまあ多忙というか、ここにあるような理由で、報告者の段階では提出が遅れるということですか。

ほかにいかがでしょうか。

○田付専門委員 平成 23 年からずっと報告が早くなっているという表があります。ここで公表率というのが未公表の港湾数と公表した港湾数の比率で出されていますが、データの捕捉率、何をベースにするかは別にして、何かの指標を取ってそれでやって、例えば 90%を超えたら中間発表してよいとか、そのようにはできないのですか。つまり、原則として、重要港湾は早く報告が来ると思うのです。最後の 10 港とか 20 港とか、取扱度の非常に小さい港湾が遅れている場合に全体の公表が遅れるということにならないメカニズムをつくれないうかと思ったのです。

○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 それも前回諮問の部会の審議時にいろいろと議論がされたところです。そこで、結局、全国集計というのも一つの大事なところなのですが、要は、港湾というのは港湾別の数字がまず重要でしょうから、来たところからそれを出せば、ほかのところは全体を推計して出さなくても、出ている港が出ればよいのではないかというのが最後の結論で、委員長の発言にもあるとおりです。したがって、出ている、来ている港から順に載せていくという方法を探らせていただいているところです。

○廣松部会長 その場合、提出した港湾名も公表しているのですか。

○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 公表しています。

○廣松部会長 そうですか。

希望としては、確かに平成 23 年から比べると、平成 25 年 4 月分の公表は 100%の段階でも 6 か月ぐらい早まっているということで、なるべくこれがどんどん短くなるような形になれば理想だろうと思います。

田付専門委員に少し伺いたいのですけれども、現在のような、集まってきている部分だけを公表して、月がだんだん経っていくとそれが増えていくというような公表の仕方、ユーザーとして、あるいはそれを分析する立場として何か不都合な面というのはありませんか。

○田付専門委員 それは統計学の問題ではないのですか。

個別の港湾としては、やはり早く分かった方がいいということはありません。類推で言うと、恐らく、そういう必要性を余り感じない、取扱量の少ない港湾の報告が遅れている傾向があるのではないかと思います。少なくとも外航海運が使う 5 大港というのはほとんど NACCS で直ちに出てしまいますから、そういう意味では余り問題を感じません。

○廣松部会長 ない。

○田付専門委員 はい。統計学の手法として問題があるのではないかというのは分かりませんが。

○廣松部会長 確かに、こういう形で集まったものだけをどんどん公表していくというのは、ほかの調査の公表の仕方とは少し違うところではあると思うのです。それに関して、特にユーザーの立場から問題がないということであれば、私はこの公表の仕方を継続していけば、かつ、100%に達する月数になるべく短くなればそれがよいのではないかと思います。

ほかにいかがでしょうか。

これも、ユーザーとして、東京都でこの調査結果の公表の方法及び期日に関して御意見ありますでしょうか。

○高橋東京都港湾局港湾経営部振興課物流調査係長 特別ありません。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは「3 その他（調査結果の公表の方法及び期日）」に關しまして、その論点に關しまして、調査実施者である国土交通省の回答を適當であると判断をさせていただきたいと思ひます。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。

そこで、少し中途半端な時間になってしまいましたが、先ほど申し上げましたとおり、本日の資料として、資料3、答申案の素案をお手元にお配りしております。11時半過ぎで、これを全部議論するには時間が足りないと思ひますが、少なくとも、本日資料3として出しました分について御説明だけさせていただいて、実質的な審議に關しては、後ほど申しますが、素案ではなくて案を次回にお示しし、御審議いただくような手順を採りたいと思ひます。

この資料3の答申素案につきましては、冒頭に申しましたとおり、本日の部会の議論を踏まえて作成したものではありません。一部、本日の審議を行う前に作ったものですので、その部分は「P」という形で、具体的には資料3の1ページの一番下「イ 集計事項の変更【P】」とあります。先ほど適當と御判断いただいたのですが、この素案を作る段階ではまだ議論をしておりませんでしたので、こういう形の保留というか、ペンディングという形で作成したものです。ただ、全体として、こういう全体像になるであろうということで、委員、専門委員の皆様にお送りし、事前に御覧いただいたものです。

その構成等についてごく簡単に御説明いたしますと、これはほかの答申案と同じものにしてありますが、まず「1 本調査計画の変更について」「(1) 承認の適否」とありますが、これは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當と考えるか否かの判断をしたものです。

次に「(2) 理由等」では、1ページの「ア 報告を求める者の変更」「イ 集計事項の変更」。これは本日御審議いただいたものです。2ページに「ウ 調査方法の変更」。この

3項目を設けて、適宜、内容や適否の判断理由を記載しております。

次に、2ページの下から4行目のところに「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」として指摘されている2点についてそれぞれ対応状況等について記載をしております。

最後に、3ページとして、これは今回の審議を踏まえた上での「今後の課題」です。一応、3として項目を立ててはおりますが、ここに具体的にどういう内容を記載するかに関しては、前回及び本日の審議の内容を再度精査いたしまして、事務局及び実施部局と相談をした上でまとめたいと思っております。

答申の素案の構成は以上のとおりです。

この構成に関しまして、今の段階で何か御意見ありますでしょうか。よろしいでしょうか。

この内容に入りますと、また時間を取ってしまいますし、また、最初から繰り返して申しておりますが、素案という形でかなり不十分、不完全なものですので、本日の審議の結果を踏まえまして、それを反映した形のこの部会としての答申（案）を次回までに完成させ、委員及び専門委員の方々に御覧いただくような手続を踏みたいと思います。

本日の審議ですが、まず最初に、前回の部会で御指摘した千葉県からの岸壁・物揚場使用許可申請に関して資料を提出していただきました。これに関して、今回の審議の一つの大きな論点である行政記録情報の利用、その行政記録情報のシステム化、あるいはデータベース化の先進的な事例の一つであろうと思いますので、それを評価したいと思います。

2番目といたしまして、この行政記録情報等の一層の活用に関して、前回、調査実施者から提出をしていただきました資料に関して整理をしていただき、それを本日改めて資料として提出していただきました。この部分に関しては、本日は報告いただいたということですが、それに関しても一応この部会として御了承いただいたと思います。

本日、新たな論点として御審議いただきましたのが、論点メモでいいますと「その他（調査結果の公表の方法及び期日）」の部分です。これに関しましても、本日、適当であると御判断いただきました。

港湾調査の変更の集計事項の部分に関しましても、より詳細な形の集計・公表を計画しているということですので、適当と御判断をいただいた次第です。

もう一つ、特に行政記録情報との関係も踏まえまして、国土交通省でこれまで港湾管理者である調査員の方々が長年蓄積されてこられた関連情報について、その実態を踏まえたデータベース化による管理、それから船舶入港時の船名等の情報から報告者を抽出・選定して電子メールによる調査票情報のオンライン化による報告を求めるといった一連の調査、特に実査業務の定形化に関して積極的に取り組んでいただきたいということを意見として出させていただきました。

本日の全体の議論を通じまして、委員、専門委員の方々からほかに何か御発言ありますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、私の不手際で、お示ししました素案のところに関して実質的な審議をするまでに至りませんでした。それに関しては、先ほど申しましたとおり、本日の議論の結果も踏まえて完成版を答申（案）として次回お示ししたいと思います。

それでは、今後の部会の開催及び答申（案）の扱いについて事務局から御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、来月の7月3日木曜日、10時から、本日と同じ、新宿若松町・総務省第2庁舎6階特別会議室において開催いたします。

答申（案）につきましては、前回及び本日の部会審議の結果などを踏まえまして、部会長の御指示を仰ぎながら事務局で作成いたします。作成した答申（案）は、委員、専門委員の皆様事前にメールでお送りしたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

○廣松部会長 私が少し言い落としましたが、来週月曜日、6月16日に統計委員会が開催されます。その場で、今日を含めましてこれまで2回部会審議を行った結果に関しまして私から報告をする予定です。もしその統計委員会の場で委員の方々から何か御意見が出た場合には、それも踏まえた上で答申（案）を作成したいと思います。所要の修正を行った上で答申（案）を7月3日に御審議いただき、可能であればというよりも、これはもう後ろが切られているのですが、7月14日月曜日に開催予定の統計委員会に答申（案）として報告する予定です。

よろしいでしょうか。

○宮内総務省政策統括官（統計基準担当）付副統計審査官 本日の部会で議論した点でお気付きの点がありましたら、申し訳ありませんが、6月17日までにメール等の方法によって事務局まで御意見等を御連絡お願いいたします。

また、本日の配布資料につきましては次回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ければと思います。なお、委員及び専門委員におかれましては、前回と同様、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、次回部会においてお配りしておきますので、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。

少し早目ですが、ちょうど切りがいいところだろうと思いますので、本日の部会はこれで終了いたします。どうもありがとうございました。