

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と。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と。
- ・ 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^(注)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^(注)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い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の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^(注)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。