

第9回サービス統計・企業統計部会 議事録

内閣府大臣官房統計委員会担当室

第9回 サービス統計・企業統計部会

議事次第

日 時：平成21年7月21日（火）16:00～17:55

場 所：中央合同庁舎第4号館2階共用第3特別会議室

1. 開 会

2. 議 題

港湾調査の指定の変更及び港湾調査の変更について

3. 閉 会

○美添部会長 定刻になりましたので、ただいまから「第9回サービス統計・企業統計部会」を開催いたします。

本日の議題は、前回に引き続きまして「港湾調査の指定の変更及び港湾調査の変更について」です。

議事に入る前に、前回の部会で御欠席でした山内専門委員、審議協力者の千葉県、7月の人事異動により、御参画いただく審議協力者に変更がありました国土交通省及び東京都について、簡単に自己紹介、ごあいさつをお願いしたいと思います。

山内専門委員は若干遅れて到着するという事ですので、国土交通省からお願いします。

○国土交通省 7月14日付で情報安全・調査課長を拝命いたしました中野でございます。今回は港湾調査について御審議いただくということで、是非よろしく願いいたします。

○東京都 7月16日付で東京都港湾局振興課長に着任いたしました土屋と申します。初めての参加になりますけれども、今後とも是非よろしく願いいたします。

○千葉県 千葉県県土整備部港湾課長をしております土屋と申します。前回は欠席ということで、誠に申し訳ありませんでした。どうぞよろしく願いいたします。

○美添部会長 ありがとうございます。

山内専門委員については、到着してからごあいさつをお願いします。

本日の部会は18時までを予定しておりますが、前回の部会で事務局から示された審査メモに沿って、引き続き審議を進めることにします。一通り審議が終了しましたら、答申の骨子案についての審議に入りたいと考えております。御協力をお願いします。

それでは議事に入りますが、まず初めに本日の配付資料と併せて、6月26日に開催された前回部会の結果概要、7月13日に開催された第24回統計委員会に部会の審議状況を報告した際に出された意見の概要につきまして、事務局の犬伏統計審査官から説明をお願いします。

○犬伏審査官 議事次第に「4 配布資料」と書いてございますけれども、まず配付資料を御確認いただければと思います。

今日配付いたしました資料としましては、資料1から資料3まで。参考資料としまして、参考1及び2。席上配付資料としまして、前回もお示ししました審査メモを配付してございます。

御確認いただければと思います。

それから、委員、専門委員の方々におきましては、前回の部会での資料をドッチファイルで綴じてお示ししていますので、併せて御確認いただければと思います。

それでは、引き続きまして、確認の意味合いも含め前回の部会での議論の概要について、御説明したいと思います。参考1をご覧ください。前回の結果概要でございますが、主な議論について御紹介させていただきます。

5の(3)の「この結果」以降でございますけれども、結論から申し上げますと、1つは基幹統計の名称を港湾調査から港湾統計に変更することについて、港湾調査の変更として、調査対象港湾を見直し、陸上出入貨物調査及び上屋・倉庫・貯留場調査の廃止、鉄道連絡船の調査事項からの廃止につきましては、部会としては適当ということで了承されたところでございます。

以下、主な議論について御紹介させていただきます。

まず「調査対象港湾の見直しについて」でございます。

最初の○でございます。今回の見直しは実態に即したものであり、特に問題はないと考えるという御意見がございました。

2つ目の○でございますが、調査対象港湾の見直しは、これまでどのような周期で行われてきたのか

という御質問に対し、調査実施者からは昭和 55 年ごろまでは、ほぼ毎年見直しを行ってきたところであるけれども、昭和 56 年以降は適宜の時期に見直しを行ってきました。今後は 5 年程度の周期で定期的な見直しを行っていきたいと考えているという御回答がございました。

次に「報告を求める事項の削除等について」でございます。

最初の○でございますけれども、近年、在庫を持たないサプライチェーンマネジメントの導入により、物流動向が非常に変化してきており、調査のコストベネフィットの観点から、必要性が低くなっている陸上出入貨物調査及び上屋・倉庫・貯留場調査を廃止することについては、適当だという意見がございました。

それから、本調査において詳細なデータとして、例えば、入出港時間を調査することにつきまして、港湾の質的な整備やサービスの向上に資するデータとして、引き続き重要な項目であるという意見がございました。

次に「集計事項について」でございます。

集計事項につきまして、最初の○の後段でございますけれども、古い港湾統計では品目の数量のほかには価格（金額）も掲載されているけれども、現行の港湾統計では金額を把握していないかという質問がございました。調査実施者からは、旧統計法の前の資源調査法に基づき港湾調査を行っていた時期におきましては、金額についても調査をしていたという経緯はあるけれども、現行におきましては、関税データの活用との関係をどう整理するか、また、船舶運航事業者に対する実査可能性等の問題もあることから、必要であれば、臨時調査を実施するなどの対応を検討することが適当ではないかという回答がございました。

2 つ目の○でございますが、便宜置籍船が多いと余り意味がないかもしれないけれども、港湾調査の結果として、現在、船籍別の集計は行っていないのかという御質問がございました。これに対して調査実施者からは、船籍は調査対象船舶を特定して、その貨物の内容を把握するために調査票に記載してもらっているが、便宜置籍船のとらえ方との関係や港湾の利用状況という観点から、現在、国としては全国的な集計は行っていないという回答があったところでございます。

「その他」でございます。

今回の変更とは別ですけれども、最初の○でございますが、港湾調査からどのような利用が可能なのか別途検討する必要があるのではないかという御意見がありました。

3 ページ目でございますけれども、国内の流通として、自動車、鉄道、港湾を経由する船舶というモードがあるけれども、全体として移入・移出の経緯はどうなっているのか、経済及び環境の視点も含めて、本来のあるべき流通体系等の検討に当たっても、本調査を活用することが考えられるのではないかという御意見があったところでございます。

この中で御意見があったところについては、後ほど調査実施者から回答をいただく予定にしております。

それから、資料 2-1 をご覧いただければと思います。先週月曜日の 7 月 13 日に第 24 回統計委員会がありました。そのときに部会の開催状況として、今、御説明申し上げました部会の結果概要について、部長から御報告いただいたところでございます。その際、報告結果を踏まえて、委員から若干意見がございましたので、御紹介いたします。

まず 1 点目は、港湾調査で把握している事項は、もともとの情報としては行政記録情報がほとんどではないかと思われるが、具体的にどのような事項について、どの程度行政記録情報を活用しているのかという御質問がございました。

2点目でございますが、スーパー中枢港湾の整備について、政府の経済成長戦略大綱等においても非常に重要な課題になっているところでございますけれども、統計の整備においても、世界の中枢的な港湾と比較できることが非常に重要ではないか。したがって、世界の中枢的な港湾の利便性、港湾としての状況等をとらえるような統計を俯瞰して、我が国の統計についても、国際比較可能性を考慮した上で整備を行うことが必要ではないかという意見があったところでございます。

これらについても、後ほど調査実施者から回答させていただきたいと思っております。

私の方からは、以上でございます。

○美添部会長 ありがとうございます。

後半の統計委員会の議論については、後ほど調査実施者から説明をいただきますが、その前に前回部会について質問、確認等ありましたら、発言をお願いします。

田付専門委員の御質問に対する回答について、結果概要のとおりでよいか確認させてください。

まず1つは金額についての回答ですが、過去は集計、把握していたけれども、現在は把握していない。この後の回答として「必要であれば、臨時調査を実施するなどの対応を検討することが適切と考えている」とありますが、そこまでの強い発言が調査実施者からあったということでしょうか。

○犬伏審査官 調査実施者からの回答として、金額を把握することが重要であればという趣旨での御回答かと思えます。

○美添部会長 それを求められてはいないという理解でよろしいですか。現状、田付専門委員からこれは必要であるという強い主張があったわけではないですね。過去の経緯を確認したかったということでもよろしいでしょうか。

もう1点ですが、便宜置籍船のところ、現在は甲種港湾における調査票に記載されている。しかし、国としての全国的な集計は行っていないということですが、この表現は港湾ごとには集計しているという意味ですか。

○調査実施者 前回の部会で東京都から、東京港の場合は船籍別に集計しているという話がありましたけれども、国としては、一切、集計事項にも船籍別の集計ということで都道府県から上げていただいておりますので、集計していないということになります。

○美添部会長 全国的なものに限らず、集計は行っていないということですね。

○調査実施者 はい。

○美添部会長 「全国的な」という表現がない方が、意味が分かりやすい気がしますが、これは確定でしたか。

○犬伏審査官 前回、委員会に出させていただいたのは、あくまでも、速報ということで私ども総務省統計審査官室の文責で出しておりますので、「全国的な」という表現がない方が適切ということでございましたら、修正して確定という形にしたいと思います。

○美添部会長 読み方によっては、地域的な集計を行っているけれども、全国的な集計は行っていないと解釈できるのではないかと若干気になりました。部会として修正すべきという意見がなければ、このままでも結構かと思えますが、田付専門委員、この点を含めこの説明でよろしいでしょうか。

○田付専門委員 はい。

○美添部会長 どうもありがとうございました。

それでは、次の審議に移ります。前回部会に引き続きまして、審査メモに沿った個別の審議に入りますが、その前に前回部会で各専門委員から出された意見等のうち、回答が保留となっていた事項があります。それと先ほど事務局から説明がありましたとおり、第24回統計委員会における意見につきまして、

調査実施者から回答をいただくことにします。

その前に、山内専門委員がお見えになりましたので、一言自己紹介とごあいさつをお願いいたします。

○山内専門委員 前回欠席して、また今日も遅れまして、大変失礼いたしました。山内でございます。大学の方では商学部ということで、交通や公益事業に関して経済学で研究しております。統計については必ずしも専門ではございませんが、勉強させていただいて、お役に立てればと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○美添部会長 よろしくをお願いいたします。

それでは、国土交通省総合政策局の調査実施者から説明をお願いします。

○調査実施者 それでは「前回部会における意見等への回答」ということで、資料1-1について最初に説明したいと思います。

問ですが、国内の流通として、自動車、鉄道、そして船舶を利用するために港湾を経由する場合があるが、全体として移入・移出の経路がどうなっているのか、経済、環境の視点も含めて、本来のあるべき流通体系等の検討に当たっても、本調査を活用することが適当ではないかという御意見かと思えます。

国土交通省では、従来から物流の調査関係につきましては、1つは総流動という、どちらかといえますと国土交通省が所管している運送会社、輸送会社といった事業者における輸送実態を把握するための指定統計あるいは承認統計というものがございまして、これらの目的は輸送機関ごとに輸送の実態を明らかにするというところでございます。

その中身としては、主には輸送トン数、輸送トンキロというものを取ってございまして、これらについての調査は毎年実施しているわけでございます。トンキロを取るためには、何キロ運んだかというのが大事ですから、どこからどこまで輸送モードごとに何を運んだかということ进行调查しておりますので、それを基に総流動という形で、二次統計として貨物地域流動調査というものを毎年発表しております。これが説明資料の中の下から3行に書いてあるものでございます。

もう一つが上に書いてあるものですが、これは国内貨物の流動を把握する統計として、船舶、自動車、鉄道及び航空の各モード横断的に貨物の流動を調査する全国貨物純流動調査、俗称として物流センサスと呼んでいるものがあります。

純流動調査とは、貨物そのものの動きに着目し、貨物の出発地から到着地までを一区切りの流動としてとらえた調査のことであります。この調査は、昭和45年から5年ごとに実施しており、直近では平成17年に第8回目の調査を行っています。全国を対象に調査を行い、貨物の出荷量の多い鉱業、製造業、卸売業、倉庫業の4産業を対象産業としています。対象とする貨物は、生産・仕入れ・販売活動等に伴って事業所に入出荷される原材料、製品、商品などの物資でございます。

この結果は、全国各地域の物流施設、交通施策の計画における基礎資料としてのみならず、物流全般に関する政策の企画立案、調査、研究に広く利用されているということでございます。

資料を1枚めくっていただきまして、上に書いてあります総流動調査と純流動調査は、国土交通省の中だけの言葉かもしれませんが、純流動と総流動という形で貨物の流動を把握しております。

純流動をとらえるのが主たる目的でございますけれども、これは費用の関係等もあることから5年に1回行っております。それを補完するというものではございませんけれども、毎月取っている輸送量を基に総流動を毎年発表している形になっています。

簡単にいいますと、資料を2枚めくっていただきまして「(参考)総流動調査と純流動調査の違い」というポンチ絵がございまして。

総流動の方では、この貨物の場合、Aの家電メーカーが生産しましたものをDの間屋まで運ぶという

例でございますけれども、総流動をとらえる貨物地域流動調査では、A地のメーカーからB駅までトラックを使用しておりますので、このトラックの輸送量として30km、テレビ10トン運んだということでトンキロとして表しますと、300トンキロになるわけでございます。

B駅からC駅までは鉄道で500km、同じくテレビ10トン運びますので、トンキロは5,000トンキロということになるわけでございます。

C駅からD地の問屋までは、またトラックで20km運びましたということですから、トンキロは200トンキロになるということでございます。

それが下の2で書いてあります総流動の場合ですと、先ほど言いましたように、AからBまでが10トン、BからCまでも10トン、CからDまでも10トンということで、この貨物の総流動で見ますと、合計では30トン運んだということになるわけでございます。

ところが、純流動の方で見ますと、貨物に着目して調査をかけますので、この貨物はA地のメーカーからD地の問屋まで10トンそのままという数字で上がっています。ただ、この中で輸送経路あるいは輸送機関を調査しておりますので、この貨物はA地からD地まで行きましたけれども、途中、自動車、鉄道、自動車という形で輸送したということが調査結果としては出てくることになります。

したがって、総流動ですと30トンになりますけれども、純流動であれば10トンになります。ちなみに、トンキロの場合はいずれも同じになるということでございます。

資料1-2の1枚目に戻っていただいて、今、口頭で御説明しましたけれども、その中身がここの左右に書かれております。総流動調査が青い方の列でございまして、純流動調査が右側の黄色い列ということで書いてございます。

総流動の方でございますけれども、貨物地域流動調査として集計、公表しているものにつきましては、中程に「調査対象」と書いております。出典ですけれども、鉄道については県間をまたぐような貨物流動、あるいは調査をかけなければわからない鉄道は貨物鉄道だけでございまして、日本貨物鉄道株式会社から年度の地域流動データをいただいております。あと民間鉄道会社でも一部貨物鉄道を行っておりますが、それは地点間輸送となっておりますので、鉄道輸送統計で、例えば、太平洋石炭の場合は釧路周辺の短い区間で8kmぐらいを輸送しており、秩父鉄道もセメントを一部輸送しているということでございますが、それは発地及び着地が分かっておりますので、輸送トン数を見れば、発地及び着地の統計が分かるということでございます。

海運につきましては、今回御審議いただいている港湾統計の移入の部分を利用しています。データとしては、移入と移出がございまして、理論的には整合性が全部取れていなければならないわけですが、実際には若干データが異なっております。

例えば、横浜港から川崎港に10トン運んだ貨物があるとしますと、川崎港では横浜港から10トン運び込まれたという移入のデータがないといけないわけですが、必ずしもそれがすべて合っていないということです。これは、川崎港へ運ぶということで申告されるのですが、実際は船舶の上の無線などで行き先が変わったりする場合があったり、あるいは申告の間違えもありまして、基本的には移入の方、つまり、過去系でとらえる調査の方が正しいであろうということで、移入貨物のデータを使って総流動を作成しているということでございます。

自動車については、基幹統計調査として実施しております自動車輸送統計調査の結果を利用しております。これはサンプル調査でございまして、精度向上に向けた改善について検討しているところでありますが、トンキロを出すために、どこからどこまで、何を何トン運んだかという調査を実施しております。これを使いまして、年間の輸送量に拡大した地域流動を作成しているということでございます。

貨物地域流動調査として公表している部分は鉄道、海運、自動車ということですが、残る航空については、空港間の貨物の輸送を航空輸送統計調査として一般統計調査で実施しております。航空輸送統計調査では、航空機の運行経路ごとに調査を実施しております、貨物量もどこの空港からどこの空港まで何トン輸送したかという調査を実施しております。ただし、これはトン数が非常に少ないということと、航空の場合は運行経路から把握可能ということ、例えば、都道府県の47×47の流動にした場合、運行経路がない航空機、県間がほとんどですので、貨物地域流動調査には入れておりませんが、研究機関等、詳細な分析を行うためのニーズには貸し出しによって対応できるようなデータの整備は行っているところであります。

資料1-2の右側の全国貨物純流動調査でございますが、これはかなり手間と金額がかかる調査でございます、5年に1回、実際の流動については3日間の流動調査を実施しております。先ほど申し上げた4業種について、どこからどこまで、何を何トン運んでいるか、輸送機関は何であるかという調査をかけておまして、これを更に2年間ぐらいかけて分析して、報告書を出しているという統計でございます。

次の頁で、今、御説明しました「純流動調査の調査結果の例」を図示しております。

地域間で貨物を輸送する場合、船舶、自動車、鉄道、航空など多くの輸送経路があり、運ばれる貨物の特性などにより輸送機関、輸送経路の選択が異なってきます。

輸送機関の連携の状況を把握するには、純流動調査で貨物の輸送経路をとらえることが必要になることから、5年周期で全国貨物純流動調査を行っているところであります。その結果は、全国各地域の物流施設、交通施策の計画における基礎資料や物流全般に関する政策の企画立案、調査、研究に用いられているということでもあります。

調査結果の例として、首都圏発北海道向けの貨物のうち、食料品、日用品などの軽・雑工業品の輸送について見ると、海上輸送、鉄道輸送、航空輸送とトラック輸送の組み合わせにより、多様な輸送経路が利用されていることが分かります。最も多いのはフェリー・RORO船輸送で83パーセントを占めておまして、利用航路は7航路あります。このうち大洗港と苫小牧港を結ぶ航路の利用が最も多くなっています。次に多いのは鉄道輸送の15パーセントでありまして、このうち約80パーセントが札幌貨物ターミナルを着駅とする貨物となっております。

首都圏発北海道行きの軽・雑工業品についての例をここに挙げさせていただいていますが、調査結果により、このような状況が分かるということでございます。

続きまして、統計委員会における意見等の回答ということで、資料2をご覧ください。

港湾調査で把握している事項は、もともとの情報としては行政記録情報がほとんどではないと思われるが、具体的にどのような事項について、どの程度行政記録情報を活用しているのかという御質問でございますが、前回の資料でも同じ資料をお付けしていたのですが、説明を省略してしまいましたので、今回改めて御説明したいと思います。

回答を読ませさせていただきますと、入港船舶に関する事項（入港日、船名、総トン数等）については、港湾法に基づき港湾管理者に提出される入出港届から把握することが可能であるが、船舶乗降人員及び海上出入貨物に関する事項については、当該届から把握することができないことから、船舶の種類等に応じて、必要な範囲で港湾運送事業者、船舶運航事業者等を報告義務者に選定し、調査票への記入を求めているところであります。

一方、輸出入貨物については、統計調査の効率的な実施及び報告義務者の負担軽減の観点から、平成15年4月より海上貨物通関情報処理システム（Sea-NACCS）を利用して税関に申告し、当該申

告内容を港湾調査に使用することに同意した船舶運航事業者等については、調査票への記入を不要とする措置を講じているところでございます。

具体的な調査票でみていただいた方が分かりやすいと思いますので、席上配布資料として港湾調査の調査票に今説明した内容を記載した資料を御用意いたしました。

調査票の上の「入港船舶」と書かれている事項として、入港日、船名、トン数、航路名、国籍、用途、係留場所、時間につきましては、船舶が港湾を利用する場合、港湾法に基づく入出港届により港湾管理者に届け出なければならないことになっておりまして、これらについては、港湾管理者が知り得る情報として利用しております。

これに基づきまして、右側の港湾管理者では把握ができない事項、例えば、船舶乗降人員、つまり、船に乗っているお客さんの数、その船に積んでいる貨物の中身やコンテナの個数などについては、従来から、港湾管理者が入出港届に基づいて、どの報告義務者を指定すれば正確に把握できるかという判断をして、報告義務者を定めているという状況になっております。

例えば、Aという船が入った場合、これはこういう貨物なので船舶運航事業者に聞いた方が正確に把握できるかどうか、あるいはBという貨物については、船舶運航事業者よりも積み卸しをする港湾運送事業者に聞いた方が的確に把握ができるというような判断をしまして、港湾運送事業者又は船舶運航事業者を報告義務者として定めて調査を行っているということでございます。

一方、輸出入貨物については、税関を通過しないと貨物の輸出入ができないことになっていきますので、必ず紙なり電子データで通関をする必要があるということでございます。現在、通関貨物の約96パーセントはSea-NACCSというシステムを経由して通関手続きが行われておりまして、これらについて、報告義務者の負担軽減という観点から、輸出入貨物について何とか港湾調査にSea-NACCSのデータを利用できないかということ平成11年ごろから検討してまいりまして、資料に書いてありますように、平成15年から通関データが利用できるようになったということです。

これにつきましては、貿易手続が非常に複雑であるという海外の船会社からの要望、日本の船会社からも輸出入をする際に行政のいろんなところに届出を提出しなければいけないということが非常に問題になっておりまして、これは現在、シングルウィンドウと呼んでいますけれども、船会社が日本の港に入港したり、日本の港から出港していくときに手続を一元化しましょうということで、通関手続きのほか、港湾管理者に提出する入出港届、海上保安庁に提出する入港届、法務省に提出する出入国管理の関係、農林水産省に提出する検疫の関係のデータを一元的に処理して、1回出せばすべての行政手続が終わる形にするということで、現在、検討を進めているわけでございます。

それが、前回の部会でも資料2-8として配布しました「港湾調査における行政記録情報の活用状況（データの流れ）」でございます。これを簡単に説明しますと、輸入の場合とさせていただいて結構ですが、船舶運航事業者が各港に入港するときの手続を示しております。

データの流れとしましては、各港湾に入港する前に船舶運航事業者は入出港手続あるいは貨物を陸揚げするに当たっては、税関の手続をする必要があります。これらは、従来から、情報化されているところについては、港湾EDI機能を使って港湾管理者に入出港届を送りまして、税関手続についてはSea-NACCS機能を使って税関に送るという手続をしていたわけですが、現在、府省共通ポータルと呼んでいます、これらの手続を1つの画面に入力することによって、港湾管理者には入出港届のデータが、税関には貨物のデータがそれぞれの機能を使いまして、送信される流れになっております。

今後、これらの府省共通ポータルには、先ほど申し上げたとおり、法務省の出入国管理の関係、農林水産省の検疫の関係などを1つに取り込んで、将来的には一本化していくということでございます。

ただし、港湾調査は、基幹統計調査として報告義務を課して実施してきたわけですが、Sea-NACCSを利用して船会社から提出するデータについては、秘匿性を確保することとされておりますので、事前に港湾調査に利用することについて、Sea-NACCSを利用する船舶運航事業者から、同意書を取っております。船舶運航事業者の同意書をもって、Sea-NACCSの方から必要なデータの部分を抜き出してもらい、港湾管理者に送っているという状況でございます。現在、入出港届とSea-NACCSデータを使って調査票が完成されるというシステムになっております。今後、更にこの辺の利活用を進めていきたいと思っております。

続きまして、資料2-2に戻っていただきまして、意見等の2つ目でございます。スーパー中樞港湾については、政府の経済成長戦略においても重要な課題と特記されているところであり、統計の整備においても、世界の中樞的な港湾と比較することが非常に重要である。したがって、世界の中樞的な港湾の利便性、港湾としての状況等をとらえるような統計を俯瞰して、我が国の統計についても、国際比較可能性を考慮した上で整備を行うことが必要ではないかという御意見をいただきました。

これについては、簡単に文章で回答させていただきたいと思っておりますけれども、我が国港湾のアジア域内での国際競争力強化を図るため、スーパー中樞港湾プロジェクトを進めておりますが、その選定に当たっては、コンテナ取扱量、高規格荷役機械の数及び岸壁の水深等を考慮しているところであります。我が国では、コンテナ取扱量については港湾調査で把握しており、高規格荷役機械の数及び岸壁の水深等については、港湾法第49条の2に基づく港湾台帳で把握しております。

国際的に統一的な基準で調査が行われているのは、コンテナ取扱量（港湾の全取扱量とその内数であるトランシップ取扱量）だけでありまして、コンテナ取扱量については、海事関係の統計では一般的にTEUという単位で公表されており、港湾統計もこの単位で公表を行っているところです。外国港湾と比較を行う場合は、日本の港湾を含めた各国の主要港湾のコンテナ取扱量（TEU）が掲載されている英国の調査会社発行のContainerisation International Yearbook というものがございまして、これが利用されており、その中の日本の港湾の数値は港湾調査で把握した数値が用いられているということでございます。

日本のスーパー中樞港湾が出遅れているということは、いろいろところで言われているわけですが、これらの港湾を統計的に比較するという意味では、コンテナの取扱量の違いでもって、日本の港湾が韓国の釜山やシンガポールの港湾に比べて遅れをとっていると言われております。

ただ、比較するということになりますと、統計だけではなくて、一般的に日本の港湾の使用料が高いこと、港湾の荷役が24時間365日行われていないこと、港湾設備としての高規格荷役機械、ガントリークレーンとありますが、大型のコンテナを積み卸しする機械の整備が遅れていること、あるいは以前からある港湾を利用している関係から、コンテナを積み下ろすためのコンテナヤードの広い面積が港湾の背後に確保できないということが原因だと言われておりますけれども、それらについては、統計で比較するというよりも、港湾としての実態がすべて分かっているわけなので、そういったものが比較の対象として使われております。

港湾を整備していく上で、やはり目標となるのは取扱いコンテナの個数になりますので、それは国際標準であるTEU、20フィートコンテナ1個を1TEUと表しますが、特に最近の大型のコンテナ船が輸送するコンテナは40フィートコンテナということで、かなり長いコンテナもあります。40フィートコンテナを1つ積み下ろしすると、20フィートで換算すると2個ということになるわけですが、そういった換算を世界各国で共通しておきまして、TEU換算と呼ばれておりますけれども、これをもって換算して、各港湾が発表しているということでございます。

したがいまして、コンテナの個数についても、こういった状況になったので、港湾統計についても平成12年から調査項目を追加して、TEU換算した調査を新たに追加して国際比較に耐え得るような調査にしたということでございます。

以上でございます。

○美添部会長 丁寧に御説明いただきまして、ありがとうございました。

2点は違う話ですので、分けて確認をお願いします。

まず資料1につきましては、前回部会における意見等への回答が前半の説明でした。この質問は、基本的には椿臨時委員が指摘された内容ですけれども、全体として移出入の経路がどうなっているのか、本調査を活用することが考えられるのではないかということでしたが、主な資料としては物流センサスで純流動が分かり、そこにはこの調査は使っていないけれども、総流動を把握するところで港湾調査の結果が利用されているという説明でした。納得できる説明だと思いますが、椿臨時委員の指摘の趣旨を正しく把握しているかどうか、いかがでしょうか。椿臨時委員、何か御発言がありましたら、お願いします。

○椿臨時委員 このような形でとりまとめられているということで、しかも、この統計が使われているということは大変心強く思いましたし、こういうものがまたいろんなところで分析の対象になればと思いました。

○美添部会長 物流センサスは、私も大学院生のころ、私の恩師である林周二先生が最初に設計をしたとき以来ときどきお目にかかっている調査で、林先生自慢の調査だと思います。大変よくできた調査です。ただ、これは承認統計ということで、今回の諮問、答申とは直接の関係はありませんが、今の問題で総流動と純流動という視点からの関連がよく分かりました。

今の説明でよいと思います。どうもありがとうございました。

もう一点は、資料2にある統計委員会での指摘事項2つに対する回答ですが、前半は行政記録情報が大量に活用されているであろうということで、具体的にどうしているのか。説明は前回の部会でもありましたが、今、詳細に説明いただいたとおり、利用可能な情報は政府全体の府省共通ポータルを通じて有効に活用していると思われまます。この点につきまして、質問や確認事項がありましたらお願いします。いかがでしょうか。

前回欠席でした山内専門委員、この点につきまして、何か御意見がございましたら、お願いします。

○山内専門委員 それでは、1点だけ確認させていただきます。先ほどのお話の中で、データの利用について船会社の同意を取ることがございましたが、それはどういう形なのでしょう。個別に取られているのか、あるいは一括して取られているのか、どういう形で取られているのですか。

○調査実施者 個別にそれぞれ船舶運航事業者から同意書をいただいて、それを税関側に提出して、データをもらうという形になっております。

○山内専門委員 要するに、そういう手続が必要なのですね。

○調査実施者 はい。

○美添部会長 それは税法上の守秘義務に反しないように、報告義務者からの了解を得るという形式ですか。

○調査実施者 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がございまして、この中で秘密を漏らしてはならないという秘密保持の義務が規定されています。そこで、Sea-NACCSデータを港湾調査に活用するため、Sea-NACCSを利用する船舶運航事業者から事前に同意書の提出を得て、港湾調査に必要な部分に限定してデータを提供してもらうという形を取っております。

○山内専門委員 要するに、かなり大変な手続だと思ったのですが、こういった公的なデータを収集する際の何らかの対策がないのかということなのですが、その辺はいかがですか。

○美添部会長 これは統計法に関わる問題としますので、事務局から説明をお願いします。

○犬伏審査官 統計法の第 29 条におきまして、行政機関の長が行政記録情報について、統計上必要であるといった場合、それを保有する行政機関の長に対して、その提出について協力を求めることができるということになってございます。

ただ、現実問題として、行政記録情報といいますか、個別の業務資料を保有している省庁においては、それが統計であろうと、秘密保持に非常にセンシティブでございまして、そこで必ず秘密保持ができるのか、また、それを提供した場合に提出者との信頼関係を損ね、業務に支障が出るのではないか等の懸念からなかなか提供してもらえないというのが実態ではないかと思えます。統計法上は、今、申し上げたように、行政機関の長は、行政記録情報の提供を求めることができ、また、第 31 条において、総務大臣は、基幹統計を作成する行政機関に必要な資料の提供を行うように、行政記録情報の保有機関の長に協力要請することができることとなっているわけですが、行政記録情報を統計に活用するところにつきましては、必ずしもうまく機能していない部分があるというのが、正直なところです。

これは、今年 3 月に閣議決定されました「公的統計の整備に関する基本的な計画」について、統計委員会で審議された際にも、やはり行政記録情報の活用ということが、申告負担の軽減の見地からいろいろ言われたのですが、今、申し上げたようなことで、これからそれを推進していく方向ではあるのですが、行政記録情報を保有している省庁との関係で、なかなか難しい面があるとの議論があったところがございます。

○山内専門委員 ありがとうございます。

○美添部会長 的確な指摘をありがとうございます。この点は個別統計を超える重要な議題ですので、今後も事務局とともに検討の課題になると思えます。

関連して確認させていただきたいのですが、前回の報告ですと、Sea-NACCSを利用している件数は全体の 95 パーセントであるという説明でしたが、同意書を提出している事業者は大体どのぐらいの数になるのかはわかりますか。

○調査実施者 今データはないのですが、大手の事業者からはほとんどいただいていると思えます。外船社の一部では出していただけないところがあるのですが、基本的にそういうところには紙なりまた違うデータを提出いただきたいとお願いをしていますので、次回までに数については調べさせていただきます。

○美添部会長 比率は 95 パーセントで、しかも、Sea-NACCSを利用していない 5 パーセントはそれほど大きな船主等ではないという理解だったと思えますが、具体的に数がいくつになるのかということをお確かめください。

○調査実施者 はい。

○美添部会長 同意書の手間は、それほどの負担ではないと理解してよろしいですか。これは府省共通ポータルを通じて、同意のシグナルを送ればよいという設計になっているのでしょうか。

○調査実施者 紙の様式をこちらで定めていまして、それを各港湾管理者が報告義務者となる船舶運航事業者からいただいております。港湾調査にSea-NACCSデータを利用するに当たりましては、利用する港湾管理者で協議会をつくりまして、そこでいろいろと御相談しながら、そういう手続を行っているということでございまして、最初は大変だったのですが、現状は軌道に乗っているという状況でございます。

○美添部会長 確認ですが、港湾管理者ごとにその手続を定めるとすると、同意書の提出に関しては共通の手続ではないということなのですか。

○調査実施者 船舶運航事業者が1回提出すれば、どの港湾管理者でも使えるような状況にはなっております。

○美添部会長 期間についても限定されていないのですか。

○調査実施者 されていないので、永久に使えるという形で、今、導入させていただいております。

○美添部会長 そういうことだと、船主にとってはそれほどの手間ではないということですね。

○調査実施者 はい。

○美添部会長 わかりました。どうもありがとうございました。

行政記録情報については、この統計は他の統計と比べても非常に有効に活用できていると思われま

す。また、同意書を求める作業も報告義務者にとって大きな負担ではないと思われま

すが、現状、同意を得ている数については、次回、報告をお願いします。

資料2の2番目の指摘ですが、スーパー中枢港湾について、国際比較ができるような視点が必要であるということ

です。今の説明ですと、国際的に統一的な基準で調査が行われているのは、コンテナ取扱量だけで、英国の調査会社発行のYearbookでもT E Uが掲載されて国際比較が行われていました。

なお、コンテナ取扱量以外の情報に関しては、統計調査の結果ではないという説明ですが、そうすると、港湾台帳等で管理されている情報が必要だということでしょうか。そういう理解でよろしいですか。

例えば使用料が高いとか、ガントリークレーンがどのぐらい整備されているとか、コンテナヤードの広さはどうであるとか、これは統計調査でないことは明らかですが、このような情報はどこで把握できているのですか。

○調査実施者 港湾台帳というのは、港湾管理者がそれぞれ自分の港の施設の状況であるとか、荷役施設の状況、あるいはもっと細かな自然の状況などをすべて台帳として持っているわけでご

ざいまして、それを港湾法に基づいて台帳を整備しているということでございますが、外国の港については、それぞれそういったものがきちっと整理されてご

ざいませ

ん。例えば、船会社が釜山港に入る場合は、どうしても自分の船が入るだけの水深が必要でありま

すし、岸壁の長さも必要ということで、それはポートセールスとい

いますか、釜山港なら釜山港の管理者が船会社に対していろんなパンフレット等で宣伝しているわけ

です。ですから、そういったものは国際的にきちっと決まった、標準化されたデータということではないのですけれども、各国の船がその港湾を利用する場合には、それなりのデータというものがきちっと整備されております。8,000個を積むような大きなコンテナが入って、何個積み卸しをするのに大体何時間かかるかとか、そういったものも各港湾がポートセールス、港をセールスするとき

にきちっとデータとして出しているデータがご

先ほども御説明がありましたけれども、いわゆる港湾施設、ガントリークレーンの種類と数、あるいは岸壁、バース数がどれくらいであるか、また、船舶は大型化をしていますので、その水深はどの程度深いバースの整備をされているかなどが挙げられます。

それから、実際に利用する側、いわゆる荷主側の立場からしますと、その港にどういう航路が寄港をしているのか。例えば北米は週何便来ているのか、ヨーロッパは週何便来ているのか、その辺も1つ評価軸になるかと思えます。

この辺りは、それぞれのデータとして情報源はばらばらになるかと思えますが、ある程度のデータを入手することは可能なかと思えます。一番厄介なのは、やはり港湾コストです。スーパー中核港湾に関する議論の際も、釜山と比較して日本が3割高いということで、3割下げましょうということが言われたわけですが、実際に毎年日本の港湾の競争相手となる釜山、香港、上海といったところの港湾コストが分かるのかというと、これは非常に難しい部分があります。

例えば、荷役活動などは純粋な民間業者の活動ですから、その料金が表に出ているわけではございませんので、その辺はその都度、業者からデータを入手して、これは必ず入手できるというわけではございませんけれども、かなりいろんなところで比較はされていますが、港湾コストの部分については、データ入手にかなり苦労されているところだと感じております。

○美添部会長 貴重な御発言ありがとうございました。

この点に関連して何か発言はありますか。

○山口専門委員 1つ確認でよろしいですか。資料2の回答の中に「コンテナ取扱量（港湾の全取扱量とその内数であるトランシップ取扱量）だけである」という記述があるのですが、我が国のトランシップ量というのは、あくまで我が国の港湾で積み換えられる、つまり、東京、名古屋、横浜等で積み換えられる量が把握できているということですか。

○調査実施者 港湾ごとに分かっております。

○山口専門委員 そうしますと、この辺は多分コンテナ貨物に関する話だと思います。そうすると、多分、大所、いわゆる5大港と言われるところプラス博多や北九州等、せいぜい10程度ですけれども、その大規模港湾については、トランシップのデータを把握されているという理解でよろしいでしょうか。

○調査実施者 はい。

○美添部会長 確認ですが、コンテナ取扱量は現実には大規模だけかもしれませんが、調査の項目としては、甲種港湾すべてですか。

○調査実施者 甲種港湾すべてです。

○美添部会長 山口専門委員の御発言だと、現実には10程度ということですが、実際には調査をされているので、もし甲種港湾のいずれかでトランシップが行われれば、それは把握されて計上されるという理解でよろしいですね。

○調査実施者 はい。

○美添部会長 ありがとうございます。

もう一つ、山口専門委員の御指摘で、国際比較をするときの使用料については、国内で調査はしていないけれども、港湾台帳等港湾管理者には十分知り得る情報であるということなのでしょうか。

○調査実施者 その辺は港湾管理者に聞いていただいた方がいいと思うのですがけれども、基本的には日本の港の場合、先ほど言った荷役関係の事業者といっても、例えば東京港であれば大井のコンテナターミナルには何社しか入っていませんし、横浜港であれば大黒埠頭、本牧埠頭辺りに何社かの港湾運送事業者があります。要するにターミナルを運営している会社がございますので、ある程度日本の場合はオ

ーブンになっているというか、調べようと思えば簡単に調べられるのではないかと思います。

○美添部会長 東京都、千葉県、横浜市から、今の点で何か情報がありましたら、御提供いただけますでしょうか。

○横浜市 横浜市ですが、横浜港の場合は公共のバース、更に埠頭公社が管理しているバース、民間で管理しているバースの3種類に分かれていまして、基本的に港湾管理者の方で使用に関して管理ないしは使用料金の徴収といったことを行っている部分、例えば公共バースやガントリークレーン等の使用料など、そういったものについては把握ができていますということでございます。

ただ、民間のバース等もございまして、そういう部分については専用貸しをしているとか、そういったところもあって、必ずしもすべてを網羅的に把握できているという状況ではないと認識しております。

○美添部会長 ありがとうございます。

東京都、千葉県も同じような状況でしょうか。

○東京都 はい。同じような感じでございます。

○美添部会長 よろしいですか。

大体事情はわかりました。先ほど山口専門委員から民間のものについての価格は難しいのではないかと御発言がありましたが、統計調査の対象に民間事業者が入るということは、統計の制度上は十分可能なことですので、日本の場合、必要があれば捕捉することも可能だと思われま。現状、価格に関しては各港湾管理者が把握しているということであって、改めて統計調査に取り込む必要はないと整理しますが、今の理解でよろしいでしょうか。

そういうことであれば、統計委員会で指摘された国際比較の可能性を考慮した整備については、現状でもそのような整備は行われているという整理になります。このようにまとめて間違いはないでしょうか。何かまだ漏れている統計があって、是非必要だということであれば、検討をお願いいたします。特段ないということであれば、この指摘に関しては確認したと整理いたします。

どうもありがとうございました。

次に審査メモに沿った個別の審議に移らせていただきます。

席上配布資料の3ページ目のイからになると思います。2の「イ 統計技術的な合理性・妥当性の観点」から「(ア) 集計事項の整理について」及び「(イ) 電磁的記録の保存の永年化について」に関しまして、意見等がありましたら、発言をお願いします。少し範囲が広いのですが、いかがでしょうか。

○犬伏審査官 「(ア) 集計事項の整理について」は、基本的にはこの前個々の調査についての廃止といえますか、削除については御了解いただいていますので、それに連動して集計事項が変わってくるというのは当たり前でございます。

それから「(イ) 電磁的記録の保存の永年化について」も、基本的には二次利用とかそういったものに備えるということで、特段問題ないと事務局も考えております。

○美添部会長 前回の議論に沿って、特段の問題はないと考えますが、何か注意すべき点がありますでしょうか。

各港湾管理者から必要な情報は取れているし、負担軽減の意味で削減される情報については、使用頻度も低いということで、削減は歓迎するという発言がありました。それに沿って集計事項が対応するということですので、当然のことだろうと思われまますが、特段の反対意見はないという整理でよろしいでしょうか。

事務局よろしいですか。

○犬伏審査官 はい。

○美添部会長 それでは、「審査メモ」の4ページ目のウに移ります。「ウ 重複範囲の合理性の観点」です。

重複があるかどうかは、私も含めて一般の委員、専門委員については必ずしも十分な情報がないので、事務局に再度確認しますが、重複はないということでよろしいでしょうか。

○犬伏審査官 港湾に関する統計は、基幹統計調査ということでは本調査が唯一ということですので、重複はないと認識しております。

○美添部会長 いかがでしょうか。

港湾管理者の立場から、ほかに基幹統計に限らず重複で負担の重いものがあるということでしたら、ここで考え直す余地もあると思いますが、今の整理でよろしいでしょうか。

○横浜市 特段ないという旨を申し上げます。

○美添部会長 ありがとうございます。

重複範囲については、合理性の観点から特に問題はないという原案で了承されたということにいたします。

それでは、最後になりますが、4ページ目の(2)に移ります。

基本計画との整合性については、審査メモによりますと、個別事項として直接的な指摘はないということです。

もう一つの横断的事項につきまして、行政記録情報等の活用については、先進的な取組みの事例が紹介されております。

この点はアとイの両方併せて確認など質問がありましたら、お願いします。

事務局は確認してほしい事項はございますか。

○犬伏審査官 特段ございません。

○美添部会長 アについては特に指摘はないということで、前回もこの点について反対意見はなかったと思います。

行政記録情報につきましても、先ほど詳しく議論いただいたように、効率的に活用していることと、報告義務者への負担としては同意書を提出する作業が一度だけ生じるという説明ですので、特段の問題がないだけではなく、大変よくできた調査の設計になっているものと思われま。

以上を踏まえますと、審査メモの記述に沿って同意いただけると思います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」との声あり)

○美添部会長 特段の反対がないものと認めます。ありがとうございます。

それでは、これで前回の部会と本日議論をいただいた内容によりまして、審査メモに沿った個別の審議を終えたこととしまして、答申の骨子案についての審議に移ることにいたします。

資料3として、事務局で作成した答案(骨子案)があります。これに基づきまして、本日の議論の結果と併せて整理していくことにいたします。

まず資料3につきまして、犬伏統計審査官から説明をお願いします。

○犬伏審査官 それでは、資料3をご覧ください。

答申のスタイルということで、今回、提示させていただいたのですが、まずスタイルはここにありませんように、本委員会は、審議した結果、下記の結論を得たので答申する、としています。

「記」以下になるのですが、今回の諮問は第1回目の部会で申し上げたように、2つございます。

1つはIで書いた「I 港湾調査の名称の指定の変更」ということで、従前これは基幹統計として港湾調査という名称を使っていたわけですが、やはり統計を指定するという見地からも、今回、港湾調査

から港湾統計に変更してはどうかということです。これについても、前回の御議論を踏まえて、指定を変更して差し支えない、としました。

理由として、2つ目の○でございますけれども、統計法の趣旨に沿ったものであり、また実際上も港湾調査の結果は既に港湾統計の名称で公表されている実態を踏まえたものであることから、適当と整理しております。

それから、大きな2点目でございますが、これは港湾調査の調査計画の内容の変更の点でございます。ここににつきましては「1 承認の適否」を書いて「2 理由等」として、2ページを見ていただくと「3 今後の課題」という3つの項目で整理をしております。

1ページにお戻りいただきまして、Ⅱの「1 承認の適否」ということで、基本的には変更を承認して差し支えない、「ただし」ということで、ここで書きましたのは、もし今回の計画について、今回の計画自体について何らかの変更を行う必要がある場合につきましては、ただし、以下の「2 理由等」で指摘した事項については、計画を修正することが必要だということです。これについては、もしそういうものがあり、ここに記述されれば、この答申は総務大臣が受けますので、私どもが総務大臣の権限の下にこの計画を承認するに当たって、こういったものが条件である、これを修正すべしということを行うこととなります。

ただし、形式上、こういうことになるということを示しただけでございますので、今日までの議論を踏まえると、具体的にこの計画について、こういうことをすべしという事項は出てこなかったと認識しているところでございます。

「2 理由等」でございます。ここは(1)～(6)まで書かせていただきました。

まず最初が「(1) 調査対象港湾」です。調査対象港湾につきましては、毎月調査の対象とする甲種港湾を172港から160港に、毎年調査対象とする乙種港湾を642港から557港にそれぞれ変更する計画である。

これについての評価については、平成12年以降、全国的な見直しが行われていない状況下にあって、近年の貨物取扱い実績等を踏まえた措置であり、実態に即した的確な統計の整備に資するものであることから、適当という評価をしています。

「(2) 報告を求める事項」でございますが、これにつきましては、平成19年以降休止になっていません陸上出入貨物調査、甲種港湾を対象に毎月実施しております上屋・倉庫・貯留場調査等と書いていますが、「等」は調査事項となっていた「鉄道連絡船」ですが、これらについては、港湾を取り巻く状況の変化等を踏まえ、報告を求める事項から削除する計画である。

2つ目の○として、これにつきましては、近年、①国際競争力強化の観点から、港湾の量的な整備ではなく、今ある港湾の高規格化といった質的な整備が求められる状況に変化していること、それから、②物流形態の多様化、効率化により、港湾地域における上屋・倉庫・貯留場の重要性が相対的に低下していること、③として、調査結果の利用が一部の港湾管理者にとどまっていること等から、引き続き港湾調査の一部として、全国一律にとらえる必要性が乏しくなっているため、適当としています。

今回の廃止する調査事項について、審査メモではいろいろと個別の理由を挙げたわけでございますが、答申ですので、まとめ書きができればということで、このような表現を考えているところでございます。

なお書き以下でございますが、これは今回削除する事項について、一般統計調査や行政記録情報でおおむね把握されているという状況があるということでございます。

「(3) 集計事項」でございます。集計事項も今日御審議いただきましたとおり、上記(2)の報告を求める事項の削除に併せて、関連する集計事項を削除する計画である。

これについては、適当だという評価になろうかと思えます。

「(4) 電磁的記録の保存期間」ということで、これも今日の御審議を踏まえれば、都道府県知事から提出される集計表を基にした集計用電磁的記録については、保管期間を2年から永年に変更する計画であって、これについては適当であるという評価を加えることになろうかと思えます。

「(5) その他」でございますが、これについては、今日お話がありましたように、他の基幹統計調査との重複についてはないという整理になろうかと思えます。

それから、基本計画で言われている行政記録の活用については、基本的には各種行政記録を多角的に活用しているという評価になろうかと思えます。

「3 今後の課題」はPにしてございますが、これは今回の計画の中で実現は難しいかもしれないけれども、今後、港湾調査について、こうすべきではないかとか、こういうことを検討すべきであるということがあれば、それを記述するという整理でございます。事務局としては、前回の議論の中で、対象港湾の見直しが平成12年以降行われていなくて、調査実施者の方でも今後定期的に5年程度の周期で行ってきたいというお話がございましたので、これは今後5年程度の周期で定期的に行うことが必要ということで、この点だけは今後の課題として、ここに記載させていただきました。

今日また御議論いただいて、承認の条件にするもの、今後の課題にするもの等がございましたら、また修正したものでお示ししたいと思っております。

以上でございます。

○美添部会長 残りの時間はこの答申案につきまして、御議論をいただきたいと思えます。

順番に見ていきますが、Iの変更の適否について、指定を変更して差し支えないとし、理由をまとめて整理しております。これについて、私は特段の問題はないと考えておりますが、皆様の御意見はいかがでしょうか。特に反対はないものと認めてよろしいですか。

ありがとうございます。

技術的な点については、IIにいくつかあると思えます。

「1 承認の適否」において、もし必要があればペンディングのところを記載するというので、これは最近の答申案文の書き方ですので、御了承いただきたいと思えます。

「2 理由等」は一つ一つ御意見を伺いたいと思えます。

「(1) 調査対象港湾」の見直しについて、甲種港湾及び乙種港湾を今回それぞれ172から160、642から557に変更するということですが、その理由等については、前回の部会で御説明いただいたように、実態を反映したということです。

過去の見直しが平成11年で、期間が空きましたが、結論として、今回の見直しは適当であるとなっております。この部分はいかがでしょうか。

表現については、次回確認することにして、趣旨としてこれでよいかどうかですが、関連して、最後の「3 今後の課題」に、5年周期で定期的に行うことが適当ではないだろうかという整理があります。

特に、御意見等なければ、2番目にいきます。「(2) 報告を求める事項」につきましては、いくつか削除をすることになっております。これについてそれぞれ適当であると判断したのが、前回の議論でした。

2ページ目の上から5行目について、表現については後日、正確な文章を提示していただくこととして、判断は適当としているので、ここまでは前回の議論を踏まえていると思えます。

次のなお書きですが、これは事務局としては余り書きたくなかったようですが、私がこういう趣旨も必要ではないかと言いまして、追加したものです。答申案文として不要であるということなら、削除し

でも構わないと思います。

どういふことかといいますと、従来から重要な統計である指定統計あるいは基幹統計に入れるべき項目と、基幹統計ではないけれども、一般統計調査、従来であれば承認統計調査で把握しているものは、明示されていないまでも、切り分けがあったと理解しています。基幹統計調査に関しては報告義務を課すわけで、特に重要なものとして指定するための条件があって、それを前提として総務省で判断しているわけです。

したがって、今回削除する事項については、基幹統計としての要件を満たさないという整理をせざるを得ないわけですが、私がお書きを入れてほしいと考えたのは、必要性が乏しくなったといっても、完全になくなったわけではない。もし他に利用可能な情報が全くないのであれば、その項目をこの統計で引き続き調査するという重要性は残るのではないかと理解したわけです。したがって、なお書きとして、他に入手可能な情報があることを書いたものです。

事務局として、不用ということであれば削除しても結構ですが、その場合には統計委員会に報告するときに、口頭で説明するという方法も考えます。何らかの形で副次的な情報、代替可能な情報があるのか、あるいは全くなくなる状況なのかで、この統計で調査すべき事項の重みは違ってくるかと私は理解したということです。

この点について、何か御意見等ありますでしょうか。なお書きの上までの適当のところと、なお書きのところと2つに分けて御意見をいただければ幸いです。

こういうものに一番的確な答えが期待できるのは、樁臨時委員ではないかと思いますが、何か御発言いただけますでしょうか。

○樁臨時委員 御指名ですので、事務局の懸念というのは、基本的に必要性を判断することに対してということで、なお書きに関して少し懸念を示されたのではないかと推察いたします。

一方で、今まで統計調査で取っていたことの連続性といいますか、今回の基幹統計調査の中で調べるというニーズはなくなったかもしれないけれども、日本の中ではこの種の情報は基本的に連続性のあるものが存続してあるという附帯情報を答申の中で示すなどして、種々の研究等で活用できる情報は公開された方がよろしいのではないかと考えております。

○美添部会長 正確な表現でありありがとうございました。そのような表現ができればよいと思って、私もこれを事務局にお願いしたところです。

佐々木委員、この点に関して何か御意見ありますでしょうか。

○佐々木委員 私も全く違和感ないのですけれども、ほかの方にこういうことを聞かれたときに、聞かれたら答えるというよりも、もう書いてしまった方が手っ取り早いという感じがします。なお書きは入れた方がいいのではないかと思います。

○美添部会長 支持をいただいたので、この点は事務局で次回までに適宜御判断ください。

ほかにはよろしいでしょうか。

「(3) 集計事項」に移りますが、これは本日ほとんど議論の余地もなく、この計画については適当であるということでもよろしいでしょうか。報告を求める事項が削除されたのだから、集計事項も削除せざるを得ないわけで、適当である以外の表現はないと思います。

「(4) 電磁的記録の保存期間」に関しては、前回説明があったかもしれませんが、現状どのような形で保管して、今後どうするかということについて、補足して説明していただけますか。

○調査実施者 電磁的記録での永久保存ということですが、港湾統計の各都道府県で集計いただいた、皆さんのお手元にある年報の細かいデータについては、昭和50年版の年報からコンピュータ

で集計するようになっておりました。当時、磁気テープで保管していたわけですが、それらについては一応2年の保存期間ということでした。磁気テープの場合、劣化しますので、その辺は気にしながらクリーニング等をかけておりますけれども、現状では平成12年のデータからきちっとハードディスクの中に保管しておりますので、現状もすべて保管できているということです。今後もサーバーの更新等がありますが、よほどのことがない限り、磁気データとしてはきちっと取っておけるということで、今回、永久保存という形にしたいと思っております。

○美添部会長 御説明ありがとうございました。

新しい統計法では、国民の共通財産としての統計という視点がはっきり示されていますので、現時点における政策上の利用を超えて、将来この統計が利用されることも考えなければならない。その視点からすると、永久保存は趣旨に沿った提案と思われそうですが、いかがでしょうか。

審査メモに明示的には書いていないのですが、これを踏まえると、新統計法に規定されている二次的利用にも対応が十分可能になると思っておりますので、二次的利用の対応がどのような体制になっているのか後ほど確認させていただき、場合によっては、今後の課題の一部分にそこを書く可能性もあると理解しておりますので、後ほど議論をお願いいたします。

ほかの点はいかがでしょう。これも適当であるということでもよろしいでしょうか。

(「はい」と声あり)

ありがとうございます。

最後の「(5) その他」ですが、その他は重複に関する話ですので、これも御議論をいただくまでもなく、事務局の指摘を前提とすれば、重複は存在しない。したがって、適当であるという表現でよろしいでしょうか。

正確な文章は次回お願いします。

○犬伏審査官 はい。

○美添部会長 行政記録情報の活用によって報告者の負担もそれほど高くないにもかかわらず、これほどの厚さの年報ができています。よくできた統計だと思います。

そこで、「3 今後の課題」ですが、事務局が1つ挙げているのは、対象港湾の見直しに関して、今後は定期的な検討が望ましいということで、例えば5年程度という発言が調査実施者からもありました。表現としては、後日整理いただくことにして、この点はよろしいでしょうか。

ほかに2つあるのですが、1つは先ほどの電磁的記録の永年保存ということから、今後二次的利用への対応が十分可能になってくる。二次的利用というのは、研究者以外にも港湾管理者等が過去のデータにさかのぼった分析が可能になるということで大変重要な位置付けです。

二次的利用に関しては、マイクロデータの分析に対応できるよう個別情報を匿名化すること、及び委託による集計が基本的な二次的利用の形態とされています。

これに対して、現状どのような対応をお考えなのか。御説明いただきたいのですが、いかがでしょうか。

○調査実施者 現状、国土交通省のホームページなどに年報や月報のデータはすべて載せているということでございまして、厚い年報すべてがホームページに載ってしまっているわけです。基本的にはそれを見ていただいて、そのデータをあとはいかに分析していただくかということになるのではないかと考えています。

それから、国土交通省では、年報と同じぐらいの厚さで県別、例えば輸出入貨物であれば相手国別の流動表を印刷しております。それから、国内ですと、先ほど言った都道府県間の港湾統計における流動

を品目別に整理しているということでございます。

そのほか、基本的には港湾に関する計画をいろいろ研究されている学術経験者等におきましては、本来であれば目的外使用をとるような中身が、逆に言うと港湾統計の場合は公表物としてあるので、二次利用という面では、既に公表しているデータで対応可能と考えております。

ただ、ホームページはすべてPDFなので、それを磁気化したデータをお渡しするというになると、やはり実費をどこかでいただくというのが、新しい制度では必要かと思っておりますので、そういったことを今後検討していかなければいけないということは考えております。

○美添部会長 ありがとうございます。

現状でも十分提供されているという説明ですが、ただ、統計法で規定している二次的利用はもう少し広く、国籍ごとの再集計をしたいという要望があれば、これはマイクロデータにさかのぼらなければいけない。公表されたものに関しては詳細な利用が可能な形になっているということで評価しますが、今後の二次的利用に関しては、もう少し御検討いただく必要があると思っております。今後の課題とすることが適当かどうかは事務局と検討させていただきます。

もう一点はこの部会でまだ議論していないことですが、公表の時期に関して、事務局から御説明いただきたいと思っております。

○犬伏審査官 平成9年2月に「申告者負担軽減対策」というものを閣議決定しておりまして、その中で、昔の指定統計調査でございますけれども、原則として、第1報については、月次調査は60日以内に、年次調査は1年以内に公表することとされていまして、これがスタンダードということになります。

○美添部会長 第1報、いわゆる速報ですね。この間伺ったところによると、港湾管理者によっては負担が重いところがあり、回収するのに手間取るという点、現状について御説明をいただきたいと思っております。

○調査実施者 現行の調査要綱自体では、審査官から説明があったように、港湾統計月報というものが調査月の翌々月末に公表。年報については翌年、これは暦年調査でございますので、翌年末ということになっておりまして、年報の方は基本的には12か月遅れと申しますか、今ですと平成20年のデータが一番新しいので、これを今年の12月までに公表すれば規則どおりになるわけでございますが、現状は約3か月程度遅れています。というのは、今までは大体年内に規則どおりに間に合っていたわけでございますけれども、悉皆調査ということもあり、ここに御出席されている大きな港などは早く出ているわけですが、地方の小さな港湾を抱えている港湾管理者は、どうしても港湾統計のために人を割いてございませぬので、人が変わったりすると、その都度、提出の時期が遅れるということがございまして、今年は3か月ぐらい遅れるということでございまして、今のところ港湾管理者に地方の会議等を通して、お願いしまして、今年度は何とか12月中には出したいという方向で検討しております。

月報についても同じような理由でございまして、月報は翌々月なのですが、現状を申しますと、かなり厳しいところもあるのですけれども、規則どおりに集計結果が国の方に上がってきているのは、約36パーセントぐらいでございます。もう1か月遅れば50パーセント、それからもう一か月遅れますと、約60～70パーセントということでございまして、3か月遅れぐらいですと7割ぐらいの港湾管理者から提出していただけるということなのですが、先ほど申し上げましたように、悉皆調査で全国の160港全部集めるとなりますと、やはり1港、2港提出されなくても月報として、全国的には公表できないことになってしまいますので、これでかなり遅れているというのが現状でございます。

私どもとしましては、何らかの方法で、先ほど第1報という言葉もありましたので、第1報という形で、大きな港がほとんど出て、7割から8割の貨物量が把握できた段階で第1報として出すとか、そう

いったようなことをいろいろ検討していきたいとは思っておりますが、現状ではすべてそろりまでは出してないということです。

ただし、昭和26年、当時まだ行政委員会として統計委員会があったころ、この統計は都道府県が自分の港を集計して国に報告するということになっていましたので、港湾調査としての結果の公表以前における利用についてということで、都道府県が国に報告したものを国が月報として公表する前に、都道府県で独自に公表して構わないということを承認いただいております。

こうした経緯から、各港湾の港湾月報や何々港の港勢という形で発表しているわけですが、港湾調査規則上どうするか、要綱上どうするかは今後総務省とも御相談させていただきたいと思っております。もちろん、今後とも国に早く提出してほしいということは、都道府県に要請していきませんが、国として何らかの公表の仕方を検討していく必要があると考えております。

○美添部会長 ありがとうございます。

全数調査に限らず、たいていの調査では大規模な事業所等の回答が早く、規模の小さい事業所の回収が遅いわけです。そういう場合には、速報の段階で何らかの工夫をすることは行われているわけです。この統計に関しても、何らかの速報を提供することが、利用者にとって非常に高い価値を持つと思われます。この点はいかがでしょうか。

課題として指摘することによって将来的に各港湾管理者の協力も得やすくなる可能性もありますので、何らかの形で検討をお願いできればよいのではないかと思います。

速報に関して、各省はいろいろと御苦労があると思いますが、いかがでしょうか。例えば経済産業省で速報に関して、どのような取組みをなさっているのか、ヒントになるようなことがありましたら、御紹介いただければありがたく思います。

○経済産業省 お話があったように、第1報イコール速報と私どももとらえてございまして、早さだけということではもちろんなくて、お話がありましたように、特に月次の場合は動きをつかまえるというところに主目的がございますから、全体の傾向がつかめるような大企業を含めまして、カバレッジを確保した上で、早さというところにウェイトを置いた整理をしております。

もちろん、私どもで実施をしておる調査と今日お話を伺っている調査は、性格がイコールではございませんけれども、翌月にはほとんどの月次統計について公表するようなことで、そういうことを確立するために、どうしたら早く精度の高いデータが回収できるかということで、いろいろな取組みをしているところでございます。

○美添部会長 御紹介いただきまして、ありがとうございます。

早期公表の点はいかがでしょう。

○犬伏審査官 事務局といたしましては、これは総務大臣に対する答申という形になることを御考慮いただけないかと思います。公表の遅延については、総務省として、今後、国土交通省に対してどのように改善を図っていくのかについて十分に詰めたと思います。

○美添部会長 速報が出れば有効ではないかという書き方でもいいと思います。御検討ください。

以上で、一通りこの答申の骨子案を御議論いただいたこととなります。ほとんど答申の骨子案のとおりで、「3 今後の課題」だけ事務局で御検討いただくこととしました。ほかの点については、特段難しい点はないと思いますので、次回に向けて、事務局で原案を作成していただくという手続でよろしいでしょうか。

ほかに何かありますか。

本日の議論を踏まえて、答申案文を私と事務局で相談して作成いたします。次回の部会の前に事前に

委員、専門委員の皆様にも確認をお願いしたいと考えております。後日お示しする答申案につきまして、お気づきの点がありましたら、部会より前に事務局まで電子メール等により御連絡ください。

○**犬伏審査官** 期限については、部会長と御相談して、答申素案をメールで送付させていただくときに、いつまでということ御連絡させていただきたいと思っております。

○**美添部会長** 次回の部会に間に合うように、御協力の程よろしくお願いたします。

それでは、次回の部会日程につきまして、事務局から御連絡をお願いします。

○**犬伏審査官** 次回の部会は8月7日14時から、前回部会と同様、若松町にございます総務省第2庁舎の6階特別会議室で開催させていただきます。今回と場所が違いますので御留意いただければと思っております。

それから、配付資料ですが、委員、専門委員につきましては、今日のものにつきましても、必要なものだけお持ち帰りいただければ結構かと思っております。今日と同じように資料をドッチファイルにまとめて、また次回の部会に提出させていただきますので、次回またお持ちいただく必要はございません。

○**美添部会長** それでは、本日の部会はこれで終了することにいたします。どうもありがとうございます。