

## 第 8 回サービス統計・企業統計部会 議事録

## 第8回サービス統計・企業統計部会

### 議事次第

日 時：平成21年6月26日(金) 10:00～12:00

場 所：総務省第2庁舎6階 特別会議室

#### 1. 開 会

#### 2. 議 事

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 ただいまから「第8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、美添と申します。よろしくお願いいたします。

今回の部会では、6月8日に開催された「第23回統計委員会」において、総務大臣から諮問された「港湾調査の指定の変更及び港湾調査の変更について」の審議を行うこととしております。

今回の審議をお願いします委員、臨時委員、専門委員につきましては、本日の配布資料の参考5として、部会名簿が配布されていると思います。

本日は本件に関して、第1回目の部会ということですので、委員、臨時委員、専門委員、審議協力者として御参加いただきます各省、港湾管理者等の順番で、簡単に自己紹介とごあいさつをお願いいたします。

それでは、名簿で上から順に自己紹介をお願いしたいと思います。

まず私ですが、青山学院大学経済学部の美添と申します。港湾統計は専門とは言えない分野ですので、専門家の皆様の御協力をお願いします。よろしくお願いいたします。

続いて、名簿の順で佐々木委員からお願いします。

○佐々木委員 東レ経営研究所の佐々木です。2002年から総務省の統計審議会の委員をやってしまして、今は内閣府の統計委員会の委員をやっています。よろしくお願いいたします。

○樫臨時委員 統計数理研究所のリスク解析戦略研究センターというところにいます、樫と申します。本籍地は筑波大学で、今現在是在籍派遣という身でございますけれども、よろしくお願いいたします。

統計自身が専門でして、なかなか経済のことは分からないので、御迷惑をかけるのではないかと思います、よろしくお願いいたします。

○田付専門委員 青山学院大学経済学部の田付でございます。私も海運が専門でして、港湾の方は、港湾労働の方だけをお付き合いをさせていただいているのですが、統計のところは初めてですので、よろしくお願いいたします。

○山口委員 日通総合研究所の山口でございます。私どもは日本通運を親会社といたしまして、どちらかといいますと物流を専門といたしましたコンサル会社でございます。私の方もどちらかといえば港湾物流を中心に仕事をさせていただいているということでございます。いろいろ御意見を述べさせていただければと思っています。よろしくお願いいたします。

○美添部会長 審議協力者も名簿の順で、総務省の岩佐さんからお願いします。

○総務省 経済基本構造統計課長をしています、岩佐と申します。よろしくお願いいたします。

○厚生労働省 厚生労働省大臣官房統計情報部賃金福祉統計課課長補佐を務めております秋山恵一と申します。よろしくお願いいたします。

○経済産業省 経済産業省調査統計部の今井でございます。よろしくお願いいたします。

○国土交通省 国土交通省の情報安全・調査課長の江國でございます。今回は港湾調査の関係でございます。よろしくお願いいたしますと思っております。

○東京都 東京都の大石でございます。よろしくお願いいたします。

○横浜市 横浜市港湾局港湾情報課、大木と申します。よろしくお願いいたします。

○事務局 統計委員会担当室の室長をしています乾と申します。よろしくお願いいたします。

○犬伏統計審査官 総務省の統計審査官をやっております犬伏と申します。よろしくお願いいたします。

○事務局 政策統括官室の大浦と申します。よろしくお願いいたします。

○事務局 政策統括官室の藤井と申します。よろしくお願いいたします。

○美添部会長 どうもありがとうございました。

これからの審議に関して、いろいろと御協力をいただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、本部会で部会長代理として佐々木委員を指名してございます。よろしくお願いします。本日、先ほどの自己紹介にもおいででなかったとおり、山内専門委員は御所用により御欠席という連絡をいただいています。

本部会の前に、新しい統計法について少し御説明をする必要があると思います。平成 19 年 5 月に統計法が全部改正ということになり、この 4 月から全面的に施行されております。

この新統計法の附則第 5 条に基づきますと、従来、指定統計とされていた統計のうち、総務大臣が公示した統計については、基幹統計とされることになっています。

今回の審議対象となる港湾調査につきましても、後ほど配布資料の確認をいただきますが、参考 1 にあるとおり、基幹統計とされているところです。

また、新しい統計法では、統計調査計画の承認に当たっての基準が示されております。総務省において、あらかじめこの基準に基づいて審査した結果を、審査メモという形で部会に提示していただきまして、基本的にはこの審査メモに沿って、審議を行っていくということとしております。この点につき、よろしく御協力をお願いします。

本日、部会の予定は 12 時までとしております。したがって大まかな時間配分としましては、これから、配布資料と審議スケジュールの説明をいただいた後、諮問の概要の説明まで約 20 分程度と見込んでおります。

その後、調査実施者から港湾調査の変更案につき、25 分程度で御説明をいただき、事務局から事前審査結果の説明を続けていただく。

残りの時間は 1 時間弱、約 50 分程度になると思いますが、ここで委員の皆様方から諮問内容に関する質疑をいただきたいと思います。よろしく御協力をお願いいたします。

それでは、初めに本日の配布資料、それから今後のスケジュールにつきまして、事務局の犬伏統計審査官から説明をお願いします。

**○犬伏統計審査官** それでは、本日の配布資料の御確認をお願いしたいと思います。

既に配布しております議事次第、議事次第の後ろに詳細な今日の配布資料の一覧をつけてございます。

資料といたしましては、資料 1 から資料 3。参考資料が参考 1 から参考 5。席上配布資料ということで、席上配布資料の 1 から 4 まで。

また、今日は委員の皆様方の机の上には、港湾統計の年報を配布させていただいておりますので、御確認いただければと思います。

それから、全体の今後のスケジュールでございますけれども、席上配布資料の 4 を見ていただければと思います。本日は、これから先ほど部会長の方から御説明がありましたように、諮問の概要と調査計画の変更事項等について御説明申し上げた後、御質疑をいただきたいと思います。っております。

第 2 回目は、7 月 21 日を予定しております。場所は、中央合同庁舎 4 号館の 2 階ということでございます。2 回目については、今日の御議論等を踏まえながら、残された課題について御議論をいただき、そして、今日の御議論を踏まえながら、事務局の方で答申案の骨子というものを考えたいと思いますので、それについても御議論をいただきたいと思います。っております。

第 3 回目は、8 月 7 日 14 時から同じこの庁舎のこの会議室で予定しております。第 3 回目につきましては、答申案本体について御審議をいただければと思っております。

一応 3 回の議を経まして、8 月 24 日に統計委員会が開催されることに決まりましたので、当初、委員の皆様方には 9 月目途と申し上げていたところでございますが、8 月 24 日であれば 8 月 7 日に最終の答申案をお固めいただければ、十分答申に間に合うのではないかと考えておりますので、そのようなスケジュールで、事務局としては考えているところでございます。

以上でございます。

**○美添部会長** それでは、議事に入ります。諮問の概要につきまして、同じく犬伏統計審査官から説明をいただきます。併せて6月8日の諮問において、統計委員会でどのような議論が行われたか、その概要についても説明をお願いします。

**○犬伏統計審査官** それでは配布資料の1－1を御覧いただければと思います。

今回の諮問については、2点の諮問でございます。1点目が基幹統計の指定の変更ということで、現在の基幹統計の名称である港湾調査を港湾統計に変更したいということについての審議。それからもう1点が、基幹統計調査である港湾調査の今回の調査計画の内容の変更についての御審議でございます。

それでは、まず資料の1－3、カラー刷りの資料があると思いますので、これで現在の港湾調査の概要について、簡単に御説明させていただきたいと思います。

港湾調査は、既に御案内のとおり、我が国における港湾の実態を明らかにし、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1月から毎月実施されているところでございます。

歴史をさかのぼれば、この調査は明治42年に刊行された大日本帝国港湾統計というところまでさかのぼれるというような、非常に歴史のあるものでございます。

調査の概要を御覧いただければと思いますが、左側に現行、右側に今回の改正案ということで整理をさせていただいております。

調査の種類でございますが、この調査につきましては、大きく3つの調査に区分して考えることができると思います。

まず1つ目は甲種港湾調査、下の※で書いてございますけれども、港湾法に基づく重要港湾、それから外国貿易貨物の取扱量が年1万トン以上あるような、いわば大規模港湾についての調査でございます。

2つ目が乙種港湾の調査でございます。これにつきましては、港湾管理者が設立されており、年間の取扱量が50トン以上ある甲種港湾以外の港湾を対象としているものでございます。

3つ目が陸上出入貨物調査と申しまして、これは甲種港湾調査の対象港湾の中から、更に国土交通大臣が指定した港湾について、実施しているものでございます。

甲種港湾調査に戻りますと、甲種港湾調査につきましては、1つは港湾を基点としまして船舶、旅客、貨物量の流動をとらえる調査、それから、臨港区域内にあります上屋・倉庫・貯留場の取扱量等をとらえる調査がございます。これはいずれも月次ベースでの調査を実施しています。

乙種港湾調査でございますが、これは年1回、12月末現在で年間ベースの調査を実施しております。

陸上出入貨物調査につきましては、毎年10月末日に、10月1か月間の流動ということで、指定港湾110港について実施しているわけでございますが、実際の実施に当たりましては、全国を5ブロックに分けて、毎年1地域ずつ実施するというやり方をとってきているところでございます。

今回、変更するところは、①の上屋・倉庫・貯留場調査、これにつきましては最近の物流の状況が変わってきているということで、臨港区域内のみの上屋・倉庫等の取扱貨物量をとらえても余り意味をなさないということで廃止したいとするものです。

③の陸上出入貨物調査については、他の統計調査との関係もございまして、平成19年以降休止という形をとっているわけでございますが、これにつきましても他の統計データで代替できるということもございまして、最近の物流が変化してきておりまして、従来この陸上出入貨物調査によって、陸上後背地等と港湾との関係をとらえ、それに基づきまして、全国的な港湾の適正配置というようなことをやっていたわけでございますが、今はそういう状況ではなくなったということもございまして、今回、正式に廃止をしたいというものでございます。

それから、調査対象港湾でございますが、現在、甲種港湾 172 港、乙種港湾 642 港、合計 814 港でございますが、今回、見直しを行いまして、右側でございますように、甲種港湾 160 港、乙種港湾 557 港、合計 717 港に変更したいというものでございます。ちなみに、港湾法上の港湾は、1,042 港でございます。

調査の流れでございますが、調査につきましては、国土交通大臣から都道府県経由の調査員調査ということで、港湾管理者、港湾運送事業者、船舶運航事業者等が調査対象ということになってございます。ちなみに、全国の港湾 1,042 港のうち、都道府県が港湾管理者になっているのが 606 港、市町村が港湾管理者になっているのが 367 港となっています。

次に、結果の公表でございますが、主な集計事項といたしまして、①の甲種港湾につきましては、アの港湾別の船舶種類別の入港船舶隻数であるとか総トン数、イの港湾別の出入貨物トン数、コンテナ貨物等につきましては、調査月の翌日から 2 か月以内に月報という形で公表しているところでございます。それ以外の事項につきましては、調査年から 1 年以内に年報という形で公表しております。

結果の利用でございますが、この調査結果を基に、コンテナターミナルの整備、航路の整備、こういったものに使われているところでございますし、港湾管理者が港湾法に基づいて港湾の開発、利用、保全等に関する計画を策定することになってございますが、その策定の基礎資料としても使われているところでございます。

以上が、この調査の概要でございますが、資料 1－2「諮問の概要」のところにお戻りいただきたいと思っております。

まず、1 でございますが、先ほど申し上げたように、1 つは「港湾調査の指定の変更」ということでございます。2 のところでございますけれども、港湾調査は、現在基幹統計と基幹統計調査としての名称が同一となっています。基幹統計につきましては、公的統計の体系の根幹を成すものとして重要性が高い統計ということで、当該統計の名称と当該統計の作成を目的とする統計調査の名称とを、新法では明確に区分するというところになっていきますので、今回、基幹統計の名称を港湾統計に変更すべきではないかと考えているところでございます。

ちなみに、国交省でこの調査の公表物等につきましては、港湾統計（年報）、港湾統計（月報）というような形で、既に公表されているところです。

2 点目が、「港湾調査の変更」でございます。1 は重複しますので割愛させていただきます、「2 変更の趣旨」でございます。平成 15 年 6 月に、「統計行政の新たな展開方向」というものが、各府省統計主管部局長等会議申合せということで策定されているところでございますが、この中で既存統計の見直し、統計調査の整理・合理化を進めるといようなことが規定されています。

それから、この 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」の中でも、既存統計の見直しを推進するといようなことが、指摘されているところでございます。今回、このようなことを踏まえまして、国交省の方で調査対象港湾を見直すとともに、平成 19 年から休止しています陸上出入貨物調査等の廃止を行いたいというものでございます。

次に、「3 変更内容」の具体的内容でございます。まず、1 点目が「調査対象港湾の見直し」でございます。1 つは取扱貨物実績に基づきまして、毎月調査の「甲種港湾」、毎年調査の「乙種港湾」の指定区分の変更、新規に開港した港湾等の追加、それから、利用実績が低くなっている港湾の削除、港湾の統廃合の反映等を行うというものでございます。トータル、先ほど概要で御説明したように、今までの甲、乙港湾合計 814 港から 717 港に変更・見直しを行いたいとしています。

1 枚おめくりいただきまして、2 点目が「調査事項の改廃」の関係でございます。アでございますが、陸上出入貨物調査の廃止ということで、平成 19 年から休止しています陸上出入貨物調査につきましては、先ほど申し上げましたように、全国における港湾の適正配置等の検討に資するということで、実施されてきたところ

でございますが、現在一定の港湾整備が行われていること、それから近年では港湾の量ではなくて、質的な重視、機能の強化というようなことが重視されるなど、港湾行政を取り巻く環境が大きく変化していること、それから、調査結果の利用が、一部の港湾管理者に留まっているというようなことを含めて、報告者の負担軽減という観点からも、全国一律に調査を実施する必要性が乏しくなっているのではないかとということでございます。

イとして「上屋・倉庫・貯留場調査の廃止」ということでございます。上屋・倉庫・貯留場調査の廃止につきましては、港湾における貨物の荷捌き、保管等の施設整備を検討する基礎資料を得ることを目的として実施されてきたところですが、近年、先ほど申し上げたように、臨港地区以外の物流基地における貨物の荷捌きが増加するというようなことで、物流の多様化が進んでおり、臨港地区内の上屋・倉庫・貯留場の地位の重要性が相対的に低下してきている。それから、アの陸上出入貨物調査と同様に、結果の利用が一部の港湾管理者に留まっているというようなことから、同様にこれを廃止したいというものでございます。

ちなみに、倉庫の使用状況については倉庫業法という規制法がございまして、これに基づきまして四半期ごとの報告が徴収されていまして、この結果が公表されているところでございます。

最後に、ウとして調査事項の整理ということでございます。いわゆる調査要綱上調査事項とされていましたが、鉄道連絡船につきましては、調査票の中に航路名を書く欄がございまして、この中で「鉄道連絡」と記載されたものについて、他の船舶、例えば外航商船であるとか自動車航送船といった船舶と区分して集計をするということで調査してきたわけでございますが、唯一の航路であった宮島航路が、平成 21 年 4 月から「JR 西日本宮島フェリー株式会社」に変更となりまして、鉄道連絡船に該当する船舶自体が存在しなくなったということで、調査事項から削除しようというものでございます。

以上が今回の諮問の概要でございます。

次に、資料 3－1 を御覧いただきたいと思います。6 月 8 日に開催されました第 23 回統計委員会における意見の概要をまとめさせていただいております。

当日、私どもの方から諮問の概要について御説明を申し上げたところでございますが、それについて各委員から質疑があったところでございます。大きく 3 点、意見が出されました。

1 つは、本調査は、一般的な統計調査のように調査統計として把握するところと、行政記録情報から把握される事項があるけれども、その結果としては、統計として公表される。そういうことを考えれば、基幹統計の名称を港湾統計に変更することは適当ではないかという意見がございました。

それから、本調査の調査票では、船舶の入出港時間等の詳細な事項について、調査をすることとなっております。この情報につきましては、港湾行政上の必要性は別として、統計調査として調査する必要があるのかどうか、そういったところについても、再検討すべきではないかという意見もございました。

それから、業務記録としての面と、統計調査としての面をはっきり区分して、統計として何が必要なのかということを明確にした上で、議論をしてもらいたいという意見がございました。

2 点目でございますが、近年、新聞報道等により、ハブ機能が釜山港等へ移っているというような記事を目にするけれども、ハブ機能について、港湾調査の甲種港湾調査票において、どの調査事項からそれが把握できるのかというような質問がございました。

3 点目でございますが、1 点目の事項と若干重複しますが、本調査票では非常に詳細な事項まで把握することとしているけれども、それらについてどのように集計しているのか、集計の仕方についても、幅広く部会で議論してもらいたいという御指摘があったところでございます。

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した。

御質問等は後でまとめてお願いいたします。

続きまして、今回の港湾調査の計画案について、変更点を中心に、国土交通省総合政策局の伴交通統計室長から、説明をお願いいたします。

○調査実施者 国土交通省交通統計室長の伴と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

今回の港湾調査の見直しについて、御説明をしたいと思います。

その前に、交通統計関係、先ほど審査官からの説明もありましたけれども、平成 15 年に策定された「統計行政の新たな展開方向」を受けまして、当室で作成している指定統計 7 本、承認統計 3 本について抜本的な見直しを行ってきているところであります。

その中で、あと 3 本見直しが終わっていないうちの 1 本が港湾調査ということで、今回見直しをさせていただくということになっています。よろしくお願いします。

特に、変更点を細かく書いた資料というのはないので、審査官から説明していただきました資料 1－2 の「諮問の概要」の変更内容のところを中心に、説明をさせていただきたいと思います。

まず、「調査対象港湾の見直し」ということでございまして、審査官の説明と重複すると思いますけれども、港湾調査は、基本的には全数調査でございまして、港湾管理者が設立されている港湾については、すべての利用状況を調査したいということで行っております。

しかし、予算の面等の制約もありますので、全部の港ということではなく、取扱貨物量が一定以上あるとか、一定の入港船舶があるというのを基準で決めております。大々的に見直すのは平成 11 年度に、実態と照らし合わせて見直しを行って以来ということで、今回は 10 年目になるわけです。その途中で、若干大きな港の港名が変わったり、あるいは合併をしたりというあたりでは、軽微案件として総務省の方に御説明をして、省令を改正させていただいているところでございます。

資料としては、2－7、資料 2 の綴りの後ろから 2 枚目ですが、ここに今回変更になります港湾の数を書いてございます。基本的には 150 港について、変更したいと思っております。

この数字だけを見ても分かりづらいと思いますので、席上配布資料 2 として「調査対象港湾の見直し状況」ということで、ここに今回見直す港湾の名前を一覧してございます。また、これを見直す基準としましては、11 ページの後に参考として添付しております。これは私どもの方で「港湾調査対象港湾基準」ということで、基準をつくってございまして、この基準に沿って見直しをするということにしております。

簡単に御説明しますと、甲種港湾は、「港湾法第 2 条第 2 項に定める重要港湾」、それから、重要港湾以外の港湾ですけれども、これについては外国貿易港湾ということで、「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」としております。

そのほか内国貿易港湾であれば、3 年継続して内国貿易貨物の入港実績が 50 万総トン以上あり、かつ貨物量が 50 万トン以上ある港湾ということです。

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」ということになってございます。

特例として、「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、上記 1. 及び 2. に基づき特段の措置を講ずることとする。」ということでございます。

これは台風などで岸壁であるとか、そういった船が着くような施設が、利用不能になっていても、近い将来



すぐ復興するようなものについては、調査を継続して行っているということでございます。ちなみに今回の案ですと、甲種港湾が160港、乙種港湾が557港、計717港を調査するというところでございますけれども、現在の日本の港湾管理者が設立されている港湾というのは、先ほど審査官からの説明があったと思いますけれども、トータルで1042港ございます。1042港の中には、56条港湾、港湾法上の港湾で施設が特に整備されていない港湾等もございますので、実際には港湾管理者が設立されて船が出入りできるような状況になっている港湾は980港、そのうちの717港ですから、ほぼすべて調査できているのではないかと、調査実施者の方では考えています。

港湾の見直しは、席上配布資料2の方を見ていただければ、港湾ごとに、今の説明した基準のどこに該当して、今回変更したかということを書いてございます。ただし、なぜ期間をおいているかといいますと、都道府県あるいは地方公共団体が管理者になっている港湾が多いわけでございますけれども、やはり調査対象港湾に、来年からすぐしますということになったとしても、なかなか調査体制が、全数調査ですから整っていなかったりするわけです。やはり毎年、港湾管理者を集めました打合せ会議等で一定の基準を示して、該当に近い港湾について、それなりの調査体制の整備を従前からお願いしまして、港湾管理者との協議の上で、なるべく基準に合うように、港湾の追加削除を行っているというのが現状でございます。

続きまして、2番目の陸上出入貨物調査の廃止でございます。陸上出入貨物調査の廃止につきましては、平成19年、当時の統計審議会におきまして、陸上出入貨物調査の休止ということで、当時の運輸流通部に案件としてかけさせていただきました。今回説明するのと同様のことだと思いますけれども、当分の間、陸上出入貨物調査は休止するという措置をとっていただいております。

その資料でございますけれども、資料は参考3-1でございます。資料が飛んで申し訳ございませんが、基本的には、先ほど審査官から御説明をさせていただいたように、陸上出入貨物調査は歴史がある調査でございますけれども、最近の港湾の荷役状況の変化、あるいは高度成長時代のように、どんどん港湾を全国に造っていくというような主の目的が大分薄れてまいりました。あるいは先ほど言われたように、荷捌きのやり方が変わってきたというようなこともございますので、基本的には国として、全国一律でとっていくのは、やはり費用対効果の面から見ましても、廃止の方向で整理したいと考えております。

ただし、港湾の流動実態を明らかにするということは、やはり大事なことでございまして、それについては必要に応じて一般統計調査として整備をしていきたいと考えてございます。その実態が、参考3-1ということで資料をつけさせていただきました。

簡単に御説明しますと、皆さんにお配りしている港湾調査（年報）は、海上側の出入りをとらえているものでございます。海から港に入ってきた貨物、輸入であるとか、国内の場合は移入と呼んでいますけれども、そういった貨物が、どこかの港からその港へ来たのか、あるいはどこかの国からその港へ来たのか。それから反対に出ていく方ですが、その港からどこかの港へ出ていったのか、あるいはどこかの国へ出ていったのかということを、毎月きちんととらせていただいている調査でございます。

陸上出入貨物調査というのは、これらの貨物が、今度、陸側のどこに出ていったか、あるいは陸側のどこからその港に集まってきたのかということを調査しているものでございます。基本的には、これは小さな港は対象とはせず、一応、全国にある重要港湾100港ぐらいの港ですが、これを地域ごとに5ブロックに分けてまして、5年間に1度、その10月の1か月間の貨物の荷動き、陸上背後圏の貨物の流動状況を把握するという調査でございます。

これは5年に全国一巡ということでやってございましたけれども、先ほどの理由で、今回廃止にしたいということでございます。

ただ、そうなると、港湾と陸上背後圏との調査が一切なくなるということでは、国土交通省としては考えて

ございません。それを分かりやすく整理したのが参考3-1の資料でございます。一番右側に、「陸上出入貨物調査【平成19年から休止】」と書いてあります緑色の線でございますけれども、これが陸上出入貨物調査で把握していた調査事項でございます。

真ん中に書いてあるのが、今回整備しようとしているものでございまして、「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」は、一般統計調査として実施しております。これは5年に1度実施している調査です。

それから、下の真ん中に書いています「内貿ユニットロード貨物流動調査」も、始めてまだ新しい調査ですが、最近では平成19年11月に実施しております。これも一般統計調査でございます。調査の視点は、同じでございまして、港湾に入った貨物が陸上のどこへ行ったのか、あるいは陸上のどこからその港湾に来たのかという調査でございます。陸上出入貨物調査は、コンテナであろうが、内貿ユニットであろうが、バルク貨物であろうが、すべて1か月間調査をしていたわけでございます。今、御説明した一般統計調査は、それぞれのコンテナと外貿又は内貿に分けて、調査を行っているということでございます。

また、参考3-1には、調査事項も書いてございまして、赤が従来から重複して調査事項になっていたものということでございまして、青が陸上出入貨物調査だけでとっていた事項、それから、黒がコンテナ貨物流動調査だけでとっていた事項ということで、今後整備していく真ん中の統計については、その項目すべてを考慮した統計を、今後、整備していきたいと考えているところです。

それから内貿についても同様に、青が今まで陸上出入貨物調査ではあったけれども、ユニットロード貨物流動調査ではなかったもので、黒がユニットロードではあったけれども、陸上出入貨物ではなかったというものをきちんと整理して、真ん中の新しい統計で整備していきたいと考えているところです。

それから、一番下書いてあるのが、今現在、一般統計調査で把握していないバルク貨物というものでございます。簡単に説明しますと、上2つはきちんとした容器に入って流動を行っている調査ということでございます。コンテナや内貿の場合にはコンテナのほか、車のシャーシに積んだようなものでございます。

なぜ、全国輸出入コンテナ流動調査と内貿ユニットロード貨物流動調査を始めたのかと申しますと、やはり港湾の荷役形態が昭和40年代から大きく変わって、従来は船というのは、大体ばら積みで貨物を持ってきて、港湾の背後に一旦積み荷を降ろしてそこで荷捌きをしてトラックや鉄道で輸送しておりました。ところが昭和40年代に入りまして、コンテナ化が進みます。要するに荷役時間の短縮化、合理化ということで、コンテナ化が進みました。つまり、港に入ってきた貨物が、容易に背後圏にどんどん輸送される。あるいは背後圏でコンテナに詰められた貨物を持ってきて、港湾にいる時間が非常に短く、船積みされていくというような時代になってきました。物流形態が変わったということで、コンテナ貨物とユニットロード貨物をきちんと押さえていかないといけないということで、新たに調査を始めたわけです。

一方、今でもバルク貨物というのは、残っております。港湾の取扱貨物量から申しますと、全体の8割くらいはまだバルク貨物ということでございます。ただ、バルク貨物の場合は、例えば簡単な例で示しますと、原油のように液体のもの、あるいは鉄鉱石のように専用船といいますか、そのものしか運んでこられないような船で運んでくるというのがメインでございます。貨物量的には8割ありますけれども、貨物の件数としては非常に少ないのが現状であります。

また、港に入った石油とか鉄鉱石を見ていただければ分かると思いますが、港のすぐそば、つまり、臨港地区にある石油の精製会社、工場に入ってしまう。あるいは製鉄会社の製鉄所に入ってしまうということでございますので、コンテナ貨物とユニットロード貨物を把握していれば、内貿、外貿の貨物の流動状況というのは、かなり把握できるわけです。ただ、バルク貨物が少ない件数ではございますけれども、まだ残っている。これについては、今後一般統計調査として整備していく方向で、今、省内で検討しているところでございます。

なお、バルク貨物で最近量が多いとされているのは、日本から外国へ輸出される中古車です。こういったも

のもバルク貨物といいますが、コンテナの中に詰められていませんので、そういった貨物がどういうところから港に集まってくるのかというあたりが把握の中心になってくるものと考えております。

このようなことから、陸上出入貨物調査につきましては、他の統計で必要に応じてきちんと整備していくということで、基幹統計としての調査は、役目が終わったということで廃止し、新たに一般統計調査できちんと背後圏の流動状況については、調査をしていきたいということでございます。

3点目の上屋・倉庫・貯留場調査の廃止でございますが、特に今回資料は用意してございませんけれども、港湾の陸上の上屋というのは荷捌きをする施設です。先ほど陸上出入貨物調査でも説明をしましたが、従来は、ばら積みで来る貨物については、必ず港の岸壁の背後に上屋というものがございまして、雨に濡れては困るような貨物は、屋根付きの上屋に入れまして、そこで荷捌きをしてトラックで運んでいく。ある程度、港湾に置いておくようなものについては、港湾の臨港地区にある倉庫に保管しておいて、そこから陸上背後圏に運んでいく。その逆もありますが、そういったことで、上屋とか倉庫というのは、港湾にはなくてはならない施設ということであったわけですが、先ほどから御説明しているように、だんだん物流の効率化、貨物の荷役形態が変化してきたということで、港湾の中の上屋・倉庫というものの重要度がかなり低下してきている。

それと同時に、港湾というよりも、高速道路のインターチェンジの近くに倉庫をつくって物流の効率化を図っていく。そういうことで優遇税制も倉庫関係では行っているわけです。

そういった意味で港湾にある倉庫、上屋というものの重要度が低下してきたということで、今回、毎月調査をして把握するというのは、申告負担の軽減も考慮して廃止したい。ただし、参考資料4ということでつけさせていただいておりますけれども、全国の倉庫の概要につきましては、国土交通省において倉庫業法に基づく定期報告を受けており、これを基に倉庫統計季報というものを作成しております。これで全国の倉庫での入庫量、出庫量、保管残高みたいなものは調査をしております。これは公表もしているということでございまして、港湾に特化した倉庫・上屋・貯留場の統計というものはなくなりますけれども、全国規模での倉庫あるいは貯留場については、四半期ごとに公表してございますので、この辺で対応できるのではないかと考えているところです。

あとは鉄道連絡船の廃止ということです。鉄道連絡船は、皆様も御存じのように、青函連絡船とか宇高連絡船、古い話ですけど、そういったものを中心に旧来の国鉄が鉄道の延長として船を使って営業していたというものについて、鉄道連絡船ということで、別途、集計事項として、調査自体はその船で運んだ人であるとか貨物であるとかをとっておりましたけれども、鉄道連絡船として別計をしていたということです。現在残っているのが、広島宮島の厳島港という港がございまして、厳島において国鉄から引き継いだJRが鉄道連絡船として運航していた。それが今年の4月に完全に民営化されて、フェリー株式会社ということになりましたので、別計はやめたということでございます。

ただ、鉄道連絡船として、別計をするのをやめただけでございまして、厳島港としては、今度はフェリー、自動車航送船としての輸送量として計上してもらうということになったということです。

もう一度資料2に戻って見ていただきたいと思います。資料2-2でございます。

申請事項記載書で右側に変更理由が書いてございますけれども、これはこれまで説明したものを整理したということでございます。陸上出入貨物調査の廃止、上屋・倉庫・貯留場調査の廃止の整理でございます。ただ若干、説明していない部分が、5ページ目でございます。5ページ目の9で公表の方法を書いております。従来からもやっておりますけれども、インターネットの公表ということを明記したということでございます。

それからその下の11(2)というところでございますけれども、「集計用磁気的記録は、国土交通大臣が永年保存する。」ということでございまして、基本的には年報、大体件数にしますと20万件以上のデータが磁気的に整理されております。これに月報のほか、追加として若干更に細部のデータが、集計事項として整理され

ておりますので、これについて磁氣的に保存して、2次利用等で有効に活用していただくということでございます。

統計委員会における委員からの意見に対する回答ですけれども、資料3-2の2ページ目でございます。簡単に問いをまとめさせていただきましたけれども、「船舶の入出港時間を統計調査として調査する必要性は何か。また調査票では、非常に詳細な事項まで把握することとしているが、それらについてどのように集計しているのか」というあたりでございます。統計委員会ではこの年報等の説明も特に細かくしてございませんので、こういう質問が出たものと思います。

端的に申し上げますと「入出港時間を調査することにより、施設ごとの係留時間が分かり、埠頭などの使用状況を把握することができる」ということでございます。これは、席上に配布してございます港湾統計年報別冊の「本船荷役報告書」というのがございます。こういった集計もしておりまして、この中で本船とは、一応500トン以上の船舶、大型船と呼んでおりますけれども、大型船の荷役調査、係留状況について調査集計しているものでございます。調査票自体は、先ほど説明を割愛させていただきましたけれども、資料についていますとおり、調査票については、5総トン以上の船舶すべての入港状況について調査しているわけです。そのうち、特に港湾の施設に影響のある500トン以上の船舶については、係留時間、どこの岸壁に何時に着いて何時に出ていったのか、その間、何時間係留していたかということと、その間にどういう貨物を積み卸したか、あるいは人を何人積み降ろしたかという調査でございまして、これについては、やはり港湾の利用状況を正確に把握するためには、岸壁の使用状況、係留時間等を調査しておかないといけないということです。要するに係留施設の空き状況、利用状況の一番中心となっているものでございます。

ただ、貨物量ですと、貨物の荷捌きは、積み込みや船卸しは量があったとしても、実際その岸壁は簡単な貨物、例えば一度にぼんと降ろせてしまう、あるいはパイプライン等でそのまま持っていつてしまえるような貨物ですと、貨物の量は多いけれど、係留施設としてはもっと有効に使えるということになります。あるいは波が高くて避難しているということでも、船の岸壁の利用という意味では、必要な施設ということになりますので、やはり係留時間というものも押さえておかないと、港の利用状況を正確に把握できないということで、調査・集計をさせていただくということでございます。

そのほかの細かな集計事項については、「また」以降に書いてあるとおり、入港船舶の種別総トン数の集計をしているとか、船舶乗降人員の集計をしているとか、貨物については品目別、荷姿別、荷姿別というのはコンテナに入っているかとか入っていないとか、そういったものでございます。それから仕向・仕出別の集計、これは輸入・輸出でありますと相手国別、国内ですと、相手港別に集計しているということでございます。

それから自動車航送車両台数、これはフェリーと呼んでおりますけれども、フェリーについては台数を相手港別に集計しております。

コンテナについては、更に個数を今と同じように相手の港別に集計、シャーシの台数についても、相手国、相手港別に集計しているということでございます。

以上、基本的に調査している事項については、すべて集計事項として使わせていただいているということです。あとは船の国籍とか入港日時、そういったものについては、調査する上でのフェースシートといいますか、船を特定するためのデータとしてとらせていただいているということです。そのほかの数字として調査しているもの、あるいは調査事項から選んでいるような事項については、すべて集計で使わせていただいていると考えていただければと思います。

それから2番目の「スーパー中枢港湾に関連して、ハブ機能をどれだけ果たしているかについて、港湾調査の甲種港湾調査票におけるどの調査事項から判断できるのか。また、新聞報道等において、ハブ機能が釜山港等のアジア諸港に少しずつシフトしているとの報道を目にすることがあるが、我が国における港湾の機能が低

下しているということは、どこから把握できるのか」ということでございます。

調査実施者としては、的確な答えとなっているかどうか分かりませんが、次のポンチ絵がございましたので、基本的にはこちらで御説明したいと思います。トランシップ貨物の取扱量が減っているというか、ハブ港湾ということですので、トランシップ貨物のことが中心だと思いますけれども、こういうものがアジアのシンガポールとか釜山港に取られているのではないかといいことかと思えます。これらについては、取られているかどうかの判断は別として、調査実施者としては、きちんとトランシップ貨物についても、港湾調査の年報の中で分けて集計しております。

例としてはここに書いてあるとおり、トランシップとしては、「外国貿易貨物のうち、外国の船積港から外国の船卸港まで同一の船舶で輸送された貨物ではなく、日本国内の港湾で積み替えられた貨物」ということで、日本の港から見ればそういう貨物ということでございます。

例えば、ポンチ絵で言いますと、韓国で船積みされた荷物が、甲丸という船で日本の港まで運ばれてきました。日本の港で乙丸に積み替え、そのままアメリカに行ってしまうというようなことで、それがハブ機能の港湾と呼ばれていますけれども、日本のハブ機能が低下しているかどうかというのは、ちょっとよく分からないところでございますが、各港湾管理者はそれなりにポートセールスをして、どんどんトランシップ貨物を増やそうとしているわけでございます。ちなみに、ちょっとデータは古いわけですが、コンテナが増えてきたという背景事情があって、こういうハブ機能という考え方が出てきたわけですが、2006年度のコンテナの取扱量としては、国として日本は4位でございます。中国、米国、シンガポール、日本、韓国という順番になっておりまして、日本は4番目にコンテナの取扱量が多いということでございます。

これを港別に見てみますと、先ほど質問の中に出ていたように、釜山が世界で言うと、5位ということになっております。シンガポール、香港、上海、深圳、釜山という順番になっております。日本の港では、本日ご出席されておりますが、東京港が23位、これは20位とか23位、毎年順位は変わりますが、2006年度ですと23位。横浜港が28位、名古屋港が33位ということで、日本の港は、取扱量はそう少なくはないのですが、先ほど述べた港以外にも神戸、大阪、博多など、そういった港で各港湾管理者がそれぞれコンテナを取り扱ってございますので、港で見れば順位は下がりますが、日本国としては、世界4位の取扱量を持っているということでございます。

日本の場合は、各港湾管理者が独自でいろいろと整備をしていますので、今後、港の統合化が進んで世界に対して対抗できるような港づくりというものが今後の課題になってきており、今はスーパー中枢港湾等を施策として打ち上げて、順次進めているところでございます。

あとは、港湾が利用されるかどうかというのは、韓国、シンガポール等の岸壁の使用料が日本に比べて安いということがありますので、その辺の問題。それから日本の場合は、24時間荷役をするという港は、まだほんの少しです。そういった荷役時間のサービス。もう一つは地震等の関係もあり、日本の港の場合は安全性を非常に重視しています。外国の場合は、コンテナは何段積んでもいいような形になっていますけれども、日本の場合は5段とか、それ以上積んだ場合は、地震等の関係もありますし、安全性を考慮している部分もありますので、そういった面で効率性だけを追求していくのか、あるいは安全性のきちんとしたものを追求していくのかというのは、また別の問題があると思っております。

そういったようなことで、舟岡委員の問いの回答になっているかどうか、ちょっとわかりませんが、一応統計としては、きちんとトランシップについては把握している。ハブ港湾の機能はどの程度あるのかというあたりのものは、とれていると考えております。

ちなみに、世界各国の何位と言いましたが、これらは各国で統一した基準でとっているわけでございます。これらについては、港湾統計の数字を日本の場合は提供しているということでございます。

以上、ちょっと支離滅裂になってしまいましたけれども、変更点を説明させていただきました。

○美添部会長 どうもありがとうございました。

続きまして総務省における事前審査の結果について、説明を伺いたいと思います。席上配布資料の審査メモについて、犬伏統計審査官から、お願いします。

○犬伏統計審査官 それでは、席上配布資料1「審査メモ」を御覧いただければと思います。今までの説明とかなり重複がありますので、「2 審査の視点と審査結果」から御説明させていただきます。

今、御説明がありましたようなことについて、私ども審査部局がどう審査をし、現時点でどう評価をしているかということでございます。

席上配布資料3で新しい統計法を配らせていただいています。統計法第10条におきまして、私ども総務省が承認に当たって審査すべき事項が規定されております。それが(1)でございます。3つありまして、1つは基幹統計の作成目的に照らして、必要かつ十分なものになっているかという視点。それから、3ページのイでございますけれども、統計技術的に合理的、妥当なものになっているかどうかという視点。最後に、次のページのウにありますように、他の基幹統計調査との間で重複がないかどうか、それが許容の範囲になっているかどうかという視点でございます。

以上の視点に沿って審査メモを作らせていただきました。まず、「ア 基幹統計の作成に照らした必要性の観点」でございますが、「(ア) 調査対象港湾の見直しについて」は、先ほど調査実施者からも説明がありましたように、平成12年度以降、全国的な見直しが行われていなかったわけですが、今回一定の基準に基づいて見直しが行われたということで、私どもとしては、適当であると考えているところでございます。

「(イ) 報告を求める事項の削除について」は、1つ目が平成19年から休止しています陸上出入貨物調査につきまして、従来、全国を5ブロックに分割して、毎年ローテーションにより1ブロックを選定して実施していたところでございますが、ここにありますように、i) からiv) のような理由から廃止することが妥当と考えているところでです。

1つは、繰り返しの説明になりますけれども、調査結果が全国における港湾の適正配置等の検討に活用されてきたけれども、既に一定の港湾整備が行われている。更に2点目でございますが、近年、国際競争力強化の観点から、港湾の量的な整備ではなく、質的な整備が重要視されるようになるなど、港湾整備を取り巻く状況が変わってきている。3点目でございますが、調査結果の活用が一部に留まっている。4点目として、調査実施体制とか報告義務者の負担ということを勘案すれば、引き続き港湾調査の一部として実施することが、困難な状況である。

以上の理由から、我々としては適当ではないかと考えているところでです。

※で書いたところは、先ほど国交省の方から御説明がありましたので、割愛させていただきます。

2つ目が上屋・倉庫・貯留場調査についてでございますけれども、i) にございますように、臨港地区以外の物流基地における貨物の荷捌きが増加するなど、物流の多様化に伴い港湾における上屋等の重要性が相対的に低下している。それから、結果利用が一部に留まっているというようなことを踏まえて、今回廃止することとありますので、これについても妥当と考えているところでございます。

先ほど御説明しましたように、参考4-1のとおり、倉庫の使用状況につきましては、倉庫業法に基づく統計が業務統計として公表されているところでございます。

3つ目の鉄道連絡船については、これについても先ほど説明しましたとおり、調査事項から削除することは妥当と考えているところでです。

「イ 統計技術的な合理性・妥当性の観点」からの審査でございますが、「(ア) 集計事項の整理について」は、既に説明申し上げましたように、陸上出入貨物調査、上屋・倉庫・貯留場調査の廃止、鉄道連絡船の削除

に伴って、自動的に連動して集計事項を削除するという事なので、これについては妥当と考えております。

「(イ) 電磁的記録の保存の永年化について」は、説明をしていませんでしたけれども、今回、都道府県知事から提出された集計表を基に作成しました集計用電磁的記録の保存について永年化を図るという改正が計画されています。これにつきましては、統計法第8条第3項で、行政機関の長は、基幹統計に関する情報の長期的かつ体系的な保存を図るとされているところをごさいますて、こういった視点に合致するものであり、それから法第32条におきまして、目的外利用といいますか、二次利用の対応ということにも備えるということでごさいますので、これについても妥当と考えているところです。

なお、調査票の保管事務につきましては、法定受託事務として、都道府県知事に委託されているところをごさいます。

「ウ 重複範囲の合理性の観点」でごさいまするが、港湾調査については、この調査が港湾貨物の流動実態をとらえる唯一の基幹統計調査ということで、他の調査との重複は認められませんので、合理的であると考えているところをごさいます。

(2) は、本年3月に閣議決定されました、いわゆる統計の基本計画との整合性ということでごさいます。 「ア 個別事項」ということで、基本計画の中では各種経済統計を始めとして、個別に指摘を受けているわけですが、本調査については、この計画の中で特段の指摘はありませんので、特に問題は認められないと考えております。

次に、「イ 横断的事項」として、行政記録情報等の活用ということが、基本計画の中でうたわれています。これとの関係で本調査が適当かどうかという点から、審査したものです。港湾調査につきましては、先ほど調査実施者から説明がなかったわけでごさいまするが、基本的には都道府県を経由して、調査員自計方式で調査をしているものの、調査事項の一部につきましては、既に平成15年4月より、Sea-NACCSを用いて税関に申告したデータについての活用を図っているところをごさいます。

Sea-NACCSについては、従前、海上貨物通関情報処理システムといわれたものでごさいまするけれども、現在、輸出入・港湾関連情報処理システムと呼ばれているものでして、この活用について船会社等が同意をしたという場合において、当該部分の調査票の記入を不要としまして、このデータの活用を図っているところをごさいます。先駆的な取組みが行われており、特に問題は認められないのではないかと考えております。

また、旧運輸省関係の業種であります、港湾運送事業、船舶運航事業につきましては、港湾運送事業法や海上運送法に基づくいわゆる許認可業種でごさいまするので、各種、定期報告が徴収されているところをごさいます。これにつきましても参考4-2、4-3として資料を添付させていただいていますが、いずれも品目分類が少ないとか、港湾ごとの報告とはなっていないというようなことで、本港湾調査の代替性はないものとなっており、今回の改正については、基本的には合理的なものだと考えているところをごさいます。

以上のとおり、このような観点から、私どもとしては、現時点においては今回の改正計画については、妥当なものであると考えているところをごさいます。

以上です。

**○美添部会長** どうもありがとうございました。それでは、これから審議に入ります。今までいただいた説明等について、質問及び確認の点がありましたら、お願いします。

特にないようでしたら、後ほど発言をいただく中で、質問等も含めていただければよいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、審査メモに基づく個別審査に入りたいのですが、その前に、御出席の委員の皆様から、今いただいた説明を踏まえて、論点として更に追加すべき問題があるか、あるいは今回の港湾調査の計画案全般について、何か補足的な意見があるかを確認させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

名簿の順で、佐々木委員から、何か追加すべき論点等がありましたら、お願いします。

○佐々木委員 特にございません。

○美添部会長 ありがとうございます。

椿委員はいかがでしょう。

○椿臨時委員 今回の計画について特段の意見はございませんけれども、もともと港湾の整備ということを目的にスタートしていることで、専ら甲種や乙種の分類というのは、トン数、つまり港湾の中の実際の整備に関わる荷役等に関してとられていると思いますが、例えば港湾の機能ということからしますと、おおよそ食品とか日常的なものをきちんと荷役していただいているような機能を持っている港湾と、それから、どちらかというと、工業製品といいますか、ある意味で工場地域と非常に密接につながっているような港湾とがあるのではないかと思います。

甲種、乙種というのは、あくまでも流通の機能として区分していらっしゃると思いますが、港湾の経済的な価値というか、先ほど経済のことが全然分からないと言って申し訳ありませんが、これらのものに関する経済的価値のようなものが算定されるということは、勿論、国土交通省のミッションではないのだろーと思います。が、いろんなところでこういうものの利用としてされているのかなということを感じました。

つまりこの統計自体、今回の整備自体は、非常に妥当だと思うのですけれども、どういう利用ができるのかということに関しては、いろいろな検討が必要なのではないかと思います。

今そんなことを感じたのは、例えば、今回、甲種から乙種への変更を予定している港の中に、延岡新港というのがあると思うのですけれども、これはほとんど港の機能としては、工業用の港以外の何物でもないと思うのです。そういうものと一般的な生活のもの、そういうものを機能の観点から区別する必要があるのか、ないのかというようなことです。

それからあと、この統計は非常にたくさんの情報を持っている統計だと思うのですけれども、統計委員会の方でまた御意見があったと伺っているのですけれども、例えばこれは国内の中の流通で、陸上の流通、要するに鉄道経由、自動車経由、それから港湾経由で移入、移出をしているような形で全体として現在の移入、移出の経路というものは、どういう形になっていて、本来あるべきものがどのようになっているのかという、そういうタイプの利用のされ方というのは、これはどちらかというと、国交省自体が監督されていることではないかと思うのですけれども、本来あるべき流通に対してどういう形になっているか。これは、経済的にも環境的にもいろんな観点があると思うのですけれども、その種のことがどうなっているか、どういう利用の形になっているのかなというようなことが、若干気になったところです。

ただ、今、申し上げたことは、今回の調査計画上の問題ではなく、今後の活用上の問題と理解しておりますので、是非、そのような観点も視野に入れていただきたいと思います。調査計画としては、極めて妥当なものではないのかなという理解をしました。

○美添部会長 ありがとうございます。

それでは田付委員、何かございますか。

○田付専門委員 今回の見直しの要点に関しては、これでいいのではないかと考えておりますが、ちょっと統計表を見ていて気になったことは、今、椿委員がおっしゃったことと関係しますが、輸移出入の品種別都道府県別表というのがありますが、これは数字の単位が書いてありません。

○美添部会長 もう少し、具体的に指摘していただけますか。

○田付専門委員 統計表の176ページからです。「品種別都道府県別表（輸移出入）」と書いてありまして、都道府県で縦にずっと品種別が載っていて、合計のところの単位が載っていない、単位が記載されていません。

これが気になったのは、古い港湾統計なんかですと、商品の価格別の表が載っています。これがトン数だと



すると、トン数だけから見ていて、価格別という視点が抜けているのではないかと思います。

もう一つは、今の港湾にとってどれだけ意味があるかわかりませんが、フラッグ別の集計ありません。これはいつから止めてしまったのでしょうか。船籍別、リベリア船籍がどのくらい入っているのかとかパナマ船籍とか。F O C 船（便宜置籍船）が多くなると、どの程度意味を持つかわかりませんが、いつかの船員の殺傷事故なんかのときには、若干の参考資料とはなるのではないかと思います。それが気になりました。

ついでですが、先ほどおっしゃっていた「似姿」は似ている姿ではなく、荷物の姿ですね。

以上です。余計なことばかり申しました。

**○美添部会長** 統計表について、単位が記載されていないという点は、年報の読みやすさという観点からの指摘だと思います。

そのほかの点は、フラッグ別について後で回答をいただきたいと思います。

次は、山口委員、何かありましたらお願いします。

**○山口専門委員** 私の方も要望的なものはあるのですが、また後ほど改めてということで、特に挙がっている項目自体に追加することはございません。

あと若干資料で参考3-1、カラー刷りのものがございますが、内貿ユニットロード貨物の調査で、対象貨物が内貿コンテナ貨物となっておりますけれども、このほかにR O R O 船という、一般的にはフェリーをイメージしてしまうかもしれませんが、フェリーは旅客を乗せますけれども、R O R O 船というのは貨物専用のフェリーみたいなものをイメージしていただければいいのですが、横腹が開いて、そこから車両が出入りするという船です。このR O R O 船の貨物も、ユニットロードでは調査対象になっているということで、資料の方でR O R O 貨物というのも付け加えておいていただければと思います。

以上です。

**○美添部会長** 明記した方がよいということでしたら、後ほど確認させていただきます。

**○山口専門委員** はい。

**○美添部会長** ほかによろしいでしょうか。

それでは、次に審議協力者として御出席いただいている方から、御意見を伺いたいと思います。特に今回の審議に当たっては、港湾管理者である東京都港湾局、横浜市港湾局に御出席いただいていますので、御発言をいただきたいと思います。

東京都の方から何かございますでしょうか。

**○東京都** 東京都の大石でございます。

それでは、意見というほどではないのですが、現場の方から、今回の御案内についての感想みたいな部分、あるいは先ほど国交省から御説明があった部分の補足みたいなものを少しさせていただいてよろしいでしょうか。

**○美添部会長** 是非、お願いします。

**○東京都** 1点目は、陸上出入貨物調査及び上屋・倉庫等の調査を廃止するというところでございますけれども、結果的には私どもとしては歓迎したいというところでございます。

これは先ほどから国交省の方から御案内がございますけれども、最近の物流動向が非常に変化をしてきたというものがございます。実はどこの荷主さんも、近ごろ在庫というのをお持ちにならないという状況になってございます。サプライチェーンマネジメントという形でございますけれども、すぐ港に揚がってそのままコンテナでお持ちになるというような状況でございます。

したがって、やはり私ども現場におりますと、実際調査をするに当たっては、コスト・ベネフィットというか、そういった非常に手間がかかるという部分もございますので、そういった意味ではだんだん重要性が

下がっている項目については、削除していただけるということで、その点については非常にありがたいと考えています。

しかしながら、一方で、先ほど御指摘がありました中で、椿委員から御指摘がありました経済的価値の観点で、どういう利用ができるのか。こういった観点でございますけれども、こちらは資料の参考3-1の方で出てございますが、主に生活品というのは外資コンテナ、コンテナ貨物というのが荷姿として多くなっております。

一方、比べまして、工業製品等については、一番下を書いてございますバルク貨物というようなことで、例えば鉄鉱石ですとか石油、そういったものは専用船でお持ちになってバルクという形になりますので、そういったものにつきましては、こちらに新たに設計されるというふうに国交省がおっしゃっています、真ん中の流動貨物調査、ユニットロード貨物調査、バルク貨物調査、こちらの方で把握できるのではないかとというふうに、私どもは考えてございまして、できればこういったものを御活用いただければ、委員から御指摘のあった利用ができるのではないかと考えてございます。

今回の御提案については、非常に妥当ではないかと考えてございます。

あともう1点、補足という点で申し上げますと、資料3-2の方で統計委員会における質問に対する回答というところでございます。これは現場の方から、もう一度、補足をさせていただきますと、こちらの審査メモにもございますが、近ごろ国際競争力の観点から、港湾の量的な整備ではなく、質的な整備も重要視されていますよということが、審査メモにも記載されてございます。これはどういうことかということでございますけれども、ちょっと脱線するようでございますが、世界的に経済が右肩上がり、中国のようにどんどん貨物が増ふえているようなところであれば、まずは港が必要だということでございますので、やはり量的な整備を優先させなければいけないという形になってございます。

日本においても、これまで高度成長ということで、こういった統計を使ってきたということでございますけれども、今、日本の経済は御案内のとおり成熟経済ということになってございます。量的な整備よりも、世界的に求められておりますのが、今ある港の高規格化というのが求められております。具体的に言うと、船の大型化に対する対応ですとか、先ほど国交省からありましたけれども、コストの削減。あともう1点重要なのが、時間の短縮でございます。どうしてもコンテナ船というものは、大型化してまいりますと、コンテナ1つ当たりを上げ下げするのが例えば1分だとすると、これは100個積みだと100分ですけれども、1万個だと1万分かかるわけですね。そういった意味では、やはり時間をどれだけ短縮できるかというところが、非常に大きなところになってございます。

こちらの資料3-2で書いてございますように、入出港時間を調査することにより、係留時間が分かるというのは、まさにこの点の数字が分かるものでございます。どれだけ係船時間が短いのか。次の港へ行けるのか。これは、港の質的な整備、港の質的なサービスの向上というところでは、非常に重要だということでございます。こちらの入出港の時間というものは、私どもとしても非常に重要視している項目であるということでございます。

あともう一つ、ハブ機能をどれだけ果たしているのか。どこから分かるのかということでございます。釜山の方にハブ機能が移行しているのではないかと。こういう御指摘でございます。ハブ機能といった場合には、先ほど御案内がありましたように、貨物の積み替えという意味でございますけれども、ハブ機能の低下には実は2つございます。

1つは、例えば東京なら東京で、積み替える量が多くなっているのか、少なくなっているのかという部分と、もう一つは釜山が増えているのは実はどういうことかといいますと、日本海側の港から釜山に持っていきまして、釜山で積み替えて北米に持っていく。北米は、私どもは知らなかったのですが、釜山からでは随分遠回り

になるのではないかと思っていたのですが、実は津軽海峡が公海上なものですから、あそこが北米航路で行けるらしいのです。そうしますと東京から行くよりも、津軽海峡を通った方が北米に近いということもあるようで、どうしてもそういった形になっているケースが増えてきてございます。

それで資料3-2にある問いの補足といたしましては、今、申し上げましたとおり、ハブ機能について、東京等については先ほど御説明があったとおり、トランシップのところに分かりますというのと、あと3-2の上の方で、仕向地とかそういう細かいデータまで把握する必要があるのかというのがあったのですが、この中で例えば新潟の船が仕向地として釜山、こういった数字が非常に増えてくれば、この部分でもやはり確実ではございませんけれども、一定程度ハブ機能の低下あるいは強化といった部分が把握できるということでございます。

したがって1番と2番両方に関わるのですが、詳細な事項まで把握する必要があるのかということについては、そういった意味でも、私どもとしても必要だということで、ひとつ御理解いただければと存じます。

以上でございます。

**○美添部会長** ありがとうございます。続いて横浜市の方からお願いします。

**○横浜市** 横浜市でございます。

まず総論としまして、本日の趣旨並びに改正、改訂につきましては、特段異存があるものではございません。今、東京都の方から具体的な現場の話がありました。今、新聞報道等でも京浜港ということで東京、川崎、横浜の3港でそうしたポートオーソリティの概念を目指した方向で連携を進めようとしてございます。

したがって、今、東京都がおっしゃったことは、そのまま横浜市にも当てはまるものというように考えております。

そういう中でも、輸入輸出について言いますと、横浜市は、比較的東京都に比べて輸出が多い。逆に東京都は輸入が多い。後方の消費地の規模にも影響するかと思いますが、そういう観点からも、3港の連携というものを図りながらも、そういう個々の強み、弱み、そういうものを発揮できる3港連携ということに向けても、こういう詳細な統計というものが有効なものとして、今後活用されていくのではないかと考えています。

以上です。

**○美添部会長** ありがとうございました。

ほかに、各省の出席者の方、御意見がございましたら、お願いいたします。

特段この段階で御指摘はないということでしたら、議論に移らせていただきます。

ただいま、幾つか指摘をされた中で、すぐに答えられるものがありましたら、調査実施者の方から説明をお願いします。

**○調査実施者** 一つ、フラッグの話ですけど、調査票に船籍を書くことになってございますけれども、集計はしていないということでございます。これについては、どのようにとらえるかの問題だと思うのですが、便宜置籍船の場合は、例えば日本の船会社がいろいろな目的でパナマ船籍にしたり、リベリア船籍にしたりということがありますが、それをどういう形で集計するのか。船の海運会社の統計、海運統計としては、やはり外航海運の関係の統計としては、船籍別の集計とかはしております。あるいは日本船団という名前で、日本船団の外航船の集計ということをやっていますけれども、港の利用状況という意味で、恐らく国籍別の集計というのは、国としてはやらなくなったということだと思います。

その辺は、調査票では、国籍を書くことになっていますので、集計をできるかどうか、うちの方に調査票は来ないので、各港湾管理者の方等と相談して、目的外使用のような形で、意味はちょっと違うと思うのですが、学術的に使うための集計方法としてそれができるかどうか、その辺はちょっと考えさせていただきます。

す。

それから、価格は確かに昭和 26 年以前、当時の指定統計になる前の資源調査法で港湾調査をやっていたころは、価格をとってございました。ただ、それは今の貿易統計といいますか、関税との関係もありますが、審査官からも言われたとおり説明を省略してしまったのですが、行政記録情報の利活用のところで、現在は、税関からもデータをいただいているわけですが、そういったような統計と組み合わせることによって出るとは思いますが、港湾統計の利用状況の中で、貨物の価格ごとという調査は、なかなか難しいのではないかと判断しています。

要するに税関とうまくつなぎ合わせれば、とれないことはないという気がするのですが、一定の基準を作らなければいけないということ、それから先ほどから、山口委員の方の発言にもあったのですが、ROROR 船みたいなもの、あるいはフェリー、コンテナの中身のうち、税関を通るようなものはいいのですが、それ以外の内貿であるとか、そういったものについては、価格を調査するということになると、どういう調査の方法をしたらいいのか。つまり、恐らく運んでいる運送会社は、中に幾らのものが入っているかというのは、約款で補償金額等がありますけれども、実際の価格というのはまず分からない。今だんだんコンテナとか輸送の効率化が図られてくると、逆に言うと、ROROR 船のようなものは、何を積んでいるのかわからない運転手さんがいっぱいいるという時代にもなっております。恐らく価格というのは、必要であれば臨時調査みたいなもの、調査員をちゃんとつけてやる必要があるのではないかなという感じがしています。

あとは、ROROR 船ですけど、参考 3-1 に書いた方がいいのではないかなという山口委員のご指摘ですが、一応うちの方は、3-1 のところにトレーラーと書いてあるので、それで読んでいただくのかなと思っておりました。分かりやすくするのであれば、そこに ROROR 船と書けばいいのですが、トレーラーの規格という形で、トレーラーというのは ROROR 船のことだという意味で考えておりました。

以上でございます。

**○東京都** 今の説明に関連してでございますけれども、船籍別の統計をとったらどうかという御意見だったかと思いますが、実は東京都の年報レベルでは、そういった統計も実はとってはございます。

ただ、全国的にとるという話になると、先ほど国交省がおっしゃいましたように、そんなに外国船がない港ですとか、そういったものも幾つもございますので、やはり全国的に御覧になるとときには、国交省がおっしゃったようなもう一段の調整が必要になるのかなと存じます。

もし東京ですとか横浜ですとか、そういった府県レベルであれば、そういったものも活用できる場があるのかなというのが、1 点でございます。

もう 1 点、価格についてということでございますけれども、先ほど申し上げましたのが、ちょっと不十分でしたので、東京港の状況を一つ御案内申し上げますと、横浜港は先ほど輸出が多いとおっしゃっていたのですが、やはり工場が非常に横浜なんかは多いということです。具体的に言うと日産、日本石油とか、そういった大きな工場がおありにあるので、いろいろとあると思います。

東京の場合は、実は 9 割以上がコンテナ貨物という形でございます。そのほとんどが生活物資とかでございます。ただ工業製品も絶対にないわけではなくて、その場合も部品等、あるいは高度なコンピュータなんか、ああいったものをコンテナに詰めて輸出入するという形になってございます。

ただ、そうしますとコンテナ 1 つで、例えば衣料品 1 つと高価な製品が入った 1 つを比べると、価格としては違うのですが、私どもの整備の指針という意味では、やはりコンテナ 1 つは 1 つでございますので、必ずしも価格によって貿易額によって、港湾整備の水準が決まってくるというものでもないのかなと存じております。

やはり港湾整備という、あるいは港湾の管理・運営という観点に立つのであれば、そこは少しまた税務統計

と分けて御議論いただければと考えますけれども、いかがでしょうか。

**○美添部会長** 議論は後ほど、必要があればやっていただきます。よろしいでしょうか。

一通り御意見を伺いました。まず今回の議論で2つの事項がございます。

1番目が基幹統計としての港湾調査の指定の変更という点です。まず1番目の事項について、審議をお願いしたいと思います。

変更の趣旨につきましては、先ほど事務局からも説明がありましたが、名称を港湾調査から港湾統計に変更するということについて、御発言をお願いしたいと思います。

この点は、新しい統計法に対応することです。説明は既にいただいておりますので、新しい統計法の趣旨であれば、特段反対するような点はないと思われませんが、いかがでしょうか。

調査の実施にも問題はありませなし、公表の形態として、名前は既に港湾統計となっているものが、旧指定統計としては港湾調査であったということです。この点、特に異論がないものと見てよろしいでしょうか。

事務局、確認はこれだけでよろしいですか。

**○犬伏統計審査官** はい。

**○美添部会長** それでは、本部会として、この1番目の指定の変更につきましては、承認するということで、後ほど答申案を書くときに、改めて確認をさせていただきます。

議論をいただきたいのが、2番目の点です。今回の港湾調査の変更について、御議論をいただきたいと思います。残りの時間は20分ぐらいありますので、この時間はすべてこの議論に充てたいと思います。

順番にやらせていただきましょうか。まず、審査メモは、席上配布資料1ですが、これを確認しながら進めていきたいと思います。

2(1)「ア 基幹統計の作成目的に照らした必要性等の観点」で更に「(ア) 調査対象港湾の見直しについて」、「(イ) 報告を求める事項の削除について」、この2つの点につきまして、御意見、御質問等をお願いいたします。どなたからでも結構ですので、お願いいたします。

**○山口専門委員** 統計のユーザーという立場から、御意見を言わせていただきますと、対象港湾の見直しにつきましては、ざっと見させていただきますと、特に違和感はありませんでした。

私ども仕事上、業務上は、乙種港湾のデータを使うことは余りないのですが、甲種港湾につきまして見させていただいて、甲種から乙種に格下げというのでしょうか、妥当な表現かどうか分かりませんが、先にちょっと見たのですけれど、仮にあったとしても、そんなに影響のない、違和感のあるものではなかったとおります。

2番目に陸上出入貨物調査の廃止ということですが、私どもも今、配られています、この厚い港湾統計というのはよく使っております。陸上出入貨物調査も会社の方には保管されているのですけれども、使用頻度からいきますと、この港湾統計の方が、圧倒的に多いという形になろうかと思います。先ほど参考資料3-1で、体系の変化を示してございましたけれども、陸上出入貨物調査が歴史はあるのでしょうか、結果的に後追いで全国輸出入コンテナ貨物流動調査ですとか内貿ユニットロード貨物流動調査ですとか、いわゆる貨物の流動に着目した、より詳細な実態を把握する調査が出てきたことによって、存在意義というのでしょうか、それがちょっと薄れてきたのかなという気がいたします。

陸上出入ということですから、基本的には港湾背後圏、港で揚げられた貨物が内陸のどこまで行くのか、あるいは内陸のどこから来た貨物が、港で積まれるのかというようなことを調査しているわけですが、同じことを、基本的には輸出入コンテナにつきましては、全国輸出入コンテナ貨物流動調査で、より詳細に把握をしておりますし、ユニットロード貨物では内貿ユニットロード貨物流動調査の方で、より詳細に把握をしているということです。そういう意味では5年ごと、逆に言うと、一律に同じ時期に全国で調査をしているわけではな

いということもあって、その面も使いづらい部分があったのですけれども、そういう意味でちょっと存在意義が少なくなっていると思います。

あと唯一残るのはバルク貨物ということになるのですけれども、ここにございましたように、一応今年度、新たにバルク貨物を把握することをおやりになる予定だということで補足といいますか、補完調査をやるということで、これで十分なのかなと思っております。

実際、調査项目的にも重複している部分もございます。これはちょっと蛇足ですけれども、平成 15 年の全国輸出入コンテナ貨物流動調査、そのときは 10 月に実施していたのですが、陸上出入貨物調査というのも、実は 10 月にやっていますけれども、必ず全国のどこかで重複調査になっていて、そのときはちょうど東京湾、今日は東京都と横浜市がいらっしゃっていますけれども、東京湾がちょうど陸上出入貨物調査の方も調査対象になって、全国輸出入コンテナ貨物流動調査の担当者の方が、何でこんな似たようなことを、同じ国交省で聞くのかということで、かなり不満の声が出たと聞いております。

そういう意味からも、回答者の負荷の軽減、回答負荷の軽減をすることは、逆に言うと、もう一方の調査の回答率のアップにもつながりますので、そういうことで、この廃止というのは、特にこれによって大きな問題が、ユーザー側から見て発生するということはないのかなと思っております。

以上です。

**○美添部会長** ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。東京都から、廃止の点については、既に御発言をいただいておりますが、横浜市でも同じと考えてよろしいでしょうか。

**○横浜市** 先ほど申し上げましたように、同じ方向性を持って取り組んでおりますので、特に問題はございません。

**○美添部会長** それでは、(ア)の方に戻りますが、「調査対象港湾の見直しについて」は、席上配布資料 2 に具体的なリストが挙がっています。

私が専門外のこともあって確認をさせていただきたいのですが、見直しをする根拠には、各港における実績が必要であり、これは、統計調査に基づいた結果と理解してよろしいのでしょうか。

**○調査実施者** 従来の港湾調査ということで、港湾調査を行う前に、港の実績が分かっているということなのですが、それは港湾法の中で、港湾管理者の業務として港湾の管理・運営に必要なある程度の統計を作成するというのが、漠然と書いてございます。

このため、管理者が設立されて港湾を管理しているということは、かなり小さい港であっても、利用というのは、統計調査としてとらなくても、ある程度感覚としてつかんでおり、5 トン以上の船舶を調査対象とするため、乙種港湾はかなり小さいのですが、それを基に、うちの港は、これから実績が多くなりますということが予測できるわけです。勿論港湾は整備するときには計画を立てるので、どのくらいの船が入ってどのくらいの貨物を積卸しする目的で造るということになっていますので、そういうことに合致している港湾は、調査対象港湾にするということでございます。

**○美添部会長** 実は、統計委員会において行政資料と統計調査についての質問が出ました。発言者の真意は確認していませんが、統計調査をしていれば把握できるわけで、名簿の更新というか、入替えの検討材料は手に入るわけです。今の港湾管理者の業務として、報告義務、申告義務が課されるような届出、ないし行政資料の提供を求めているのか、あるいは統計調査をしているのかという点について、負担の問題及び正確性の問題という点から、指摘されたように私は思いますが、港湾管理者が日常業務として把握しているというのは、調査をしているということにはなりませんね。

**○調査実施者** それは回答が難しくなるのですけれども、さっき説明し忘れまして申し訳ございませんが、資料

2－8、ここで行政記録情報の活用ということで書いてあるのですが、港湾管理者が何をやっているかという、ここでは違う説明のために使う資料だったので、港湾管理者としては、やはり港を管理・運営する上で、入出港届というのをとることになってございます。それは港湾法で決まっております、入出港届をとるということは、どの船が何時に入って何時に出ていったかというあたりは、入出港届できちんとするようになっております。

港湾調査の場合、他の調査とちょっと違うところは、従来は申告義務者ですが、報告義務者と言われていた方が、他の統計ですと、事業主であったり個人であったりするので、港湾管理者が報告義務者になっているということです。

行政記録情報といいますか、入出港届を使って国へ報告する義務を港湾管理者に課している。他の一般の統計調査とは、ちょっと意味合いが違うので、その辺をどのように整理をするのかについては、実態を申し上げますと、港湾管理者は、入出港届等で船舶の出入りについては分かっている。ただ、港湾法で分からない、例えば何人乗って何を降ろしたであるとか、あるいはどういう貨物をどういう形で何トン持ってきたかについては、やはり船舶運航事業者や港湾運送事業者等に申告義務を課して調査をする必要があるということでございます。つまり、行政記録情報を活用しながら、統計を作っていくということかと思えます。

**○美添部会長** その御回答でいいのですけれども、重複という点から考えると、申告義務者は入出港届を出すことも統計調査に答えることも、同じ負担であるということで、調整の対象というか、配慮の対象になるというわけです。

この点について、事務局でどういう整理をしているのか、紹介していただけますか。

**○犬伏統計審査官** これは国交省の方で整理をしていただいたものですが、今、御説明がありました資料2－8を御覧ください。左側に港湾調査の調査票上の調査事項を列記していますが、この調査事項について、右側にありますように、「行政記録情報の活用」ということで、どのような行政記録情報を活用しているかについて整理したものです。具体的には、例えば、入港船舶の調査事項については、先ほど話が出ました、港湾法に基づく入出港届を活用して当該事項を把握している港湾管理者なりが書ける分は書く。それから、把握していない、例えば船舶乗降人員については、船舶運航事業者に個別に調査をかけて把握するという形で調査が行われています。

それから、乙種港湾についても、同様に入出港届で書けるものはそれを活用して調査を実施しています。それからそこにあるように、とれていない部分については、船舶運航事業者であるとか水産業協同組合からデータを入手する。そういう形での調査ということでございます。

**○美添部会長** 港湾調査に限らず、港湾管理者の入手できるさまざまな情報に基づいて、港湾の見直しをした結果が、今回の甲種、乙種の指定の変更であると理解してよろしいですね。

確認ですけれども、港湾の指定の見直しは、どの程度の周期で行われてきたのでしょうか。

**○調査実施者** 昭和22年から指定統計になってございますけれども、昭和50年過ぎぐらいまでは、ほとんど毎年、港湾の見直しをやっておりました。というのは経緯のところの説明してないのですが、港湾調査という名前にも由来しているのですけれども、従来、港湾調査の中で、静態調査と言われている港湾の施設についての調査もすべてやっておりました。例えば岸壁が何メートルあるとか、防波堤が何メートルとか、自然状況であるとか、原簿といっていたのですけれども、現在の港湾台帳みたいなものを整備して、それと同時に利用状況を港湾統計ということでとらえていたということです。

それが昭和55年まで港湾調査として生きてございまして、それまでは、静態調査の港湾の岸壁であるとか防波堤であるとか防潮であるとか、そういう長さも一緒にとっておりました。それが地方交付税の算定基礎になっておりましたので、港湾として1港でも除くと交付税の対象にならないということだったので、都道府県

の方も1港でも抜けると困るということがありました。

ただ、昭和56年以降、静態調査を港湾法の港湾台帳というところに移管しまして、統計としては利用状況だけをとる今の港湾統計の形になりましたので、そうなりますと一定の成果を上げるためには、ある程度の基準をつくって取扱貨物量とか船が一隻も入らない港を調査してもしようがないということで整理されました。

そういったことで、昭和56年以降は、適宜行うということにしておりますけれども、基本的には、抜本の見直しは平成11年からやっておりますけれども、平成15年に港湾名の変更等はしております。基本的には、そう新しい港がどんどんできるとか、あるいは港湾の利用状況が急激に変わるということがない限り、5年に1回ぐらい今後は見直していくのがいいのかなという感じでおります。

○美添部会長 5年に1度程度という、確定でないにしても、検討をするということですね。

○調査実施者 はい。

○美添部会長 納得できそうな基準だと思いますが、5年に1度という点について、その程度の見直しでよろしいでしょうか。

○山口専門委員 5年程度であれば十分ではないかと思います。

○美添部会長 適切な見直しの期間であるということで、評価いただけたと思います。

見直しについては、ほかに御意見がございますでしょうか。椿委員、この点に関してよろしいですか。

○椿臨時委員 あくまでもこれは国交省の統計という意味で、それでよろしいのではないかと思います。5年というのは、非常に適切な期間ではないかと思います。

○美添部会長 見直しの根拠も、港湾管理者等の普段の情報も反映するということですね。では、見直しの点については、この部会として妥当であるという結論をいただけたと思いますが、2番目の報告を求める事項の削減について、先ほど削減されても困らないということだけではなくて、利用状況の低下を反映した負担の軽減で、適切であるという意見をいただいたと思いますが、そのような整理でよろしいでしょうか。

特段、反対意見はないということでしたら、この点については、審査メモとほぼ同じ判断を下すことを結論とさせていただきます。

時間もそろそろですが、どうしましょうか。

○犬伏統計審査官 この2つの確認だけいただければ結構です。

○美添部会長 上屋・倉庫・貯留場調査について、特に反対意見はなかったと思いますが、念のために確認させていただきます。

審査メモの3ページ目ですが、明示的に議論をいただいたのは、陸上出入貨物調査についてで、これは代替する一般統計調査もあるということでした。

②についてですが、上屋・倉庫・貯留場調査に関しては、相対的に重要性が低下しているということで廃止するとともに、倉庫については倉庫業法から情報は入手可能であるという説明がありました。

この点につき、この判断でよろしいか、確認させてください。

東京都、横浜市もよろしいでしょうか。利用者として、特に困るということは、ないでしょうか。各省もよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○美添部会長 特段の反対意見はないと理解します。

③は当然のことだと思いますが、念のために反対がないということを確認させていただきます。よろしいでしょうか。集計の分類が変わるというのは、ほうっておいても変わることで、調査事項としては存在しなくなるという整理でした。

本日は時間が参りましたので、終了させていただくことにいたします。本日の審議は、これで打ち切らせて



いただきます。

審議いただいたことについて、念のために確認しますが、基幹統計の指定の変更、名称の変更については、了承をいただいたといたします。

次に、基幹統計調査である港湾調査の変更のうち、調査対象港湾の見直し、報告を求める事項の削除については、御議論をいただいた結果、原則として審査メモに沿った判断に同意できるということだと思われます。

それでは、次に行ってよろしいですか。

次回に向けてお願いがございます。時間が限られておりますので、今後、審査事項及び調査票の文言や集計事項等の詳細な議論をいただく場合には、部会場で一つ一つの指摘をいただくと、時間が足りなくなるおそれがございます。お気づきの点がありましたら、あらかじめ事務局まで電子メール等によって御連絡いただければ幸いです。

御指摘いただいたものがありましたら、事務局で取りまとめて、次回の部会で回答を用意する等の準備をいたしますので、よろしく御協力をお願いいたします。

それでは、次回の部会の日程につきまして、事務局から御連絡をお願いいたします。

**○犬伏統計審査官** 次回の部会は、7月21日火曜日16時から、場所は中央合同庁舎4号館2階の共用第3特別会議室で開催することを予定しています。この庁舎ではございませんので、御留意いただきたいと思います。

それから、先ほど部会長からお願いがありました、お気づきの点、御意見、御質問等につきましては、資料を準備する都合もございますので、7月10日金曜日までにメール等で我々の方に出していただければありがたいと思います。私どもの方で整理しまして、一問一答のような形で整理して、次回の部会で報告させていただきます。

それから、本日の配布資料につきましては、基本的には次回以降も使用いたしますので、忘れずに御持参いただければと思っておりますが、委員、専門委員につきましては、必要な資料だけお持ち帰りいただきまして、あとはファイルにして、次回そのまま御提示するという形にしたいと思っております。

以上でございます。

**○美添部会長** どうもありがとうございました。

それでは、本日はこれで散会といたします。