

第 47 回サービス統計・企業統計部会結果概要

- 1 日 時 平成 26 年 5 月 29 日（木）9:57～12:02
- 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、東京都、千葉県
- （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：清水政策企画調査官
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

- 事務局から諮問の概要について、調査実施者から港湾調査（以下「本調査」という。）の変更案について説明が行われた後、審査メモに沿って審議が行われた。
- 審査メモ中の「1 港湾調査（基幹統計調査）の変更」の「（1）報告を求める者」及び「（3）調査方法」並びに「2 前回答申（平成 21 年）における今後の課題への対応」については、いずれも適当と判断された。
なお、「（3）調査方法」については、オンライン調査の利用率が低い理由を次回の部会で補足説明することとなった。

委員・専門委員からの主な意見等は以下のとおり。

(1) 調査方法

- ・ 1 枚の調査票を複数の報告者により作成しているとのことであるが、具体的に誰がどの部分を報告することとなるのか。
← 報告者のうち、港湾運送事業者は海上出入貨物及び本船荷役に係る情報、船舶運航事業者は入港船舶、船舶乗降人員及び海上出入貨物に係る情報、水産業協同組合長は入港船舶及び海上出入貨物に係る情報といったようにそれぞれが調査事項に係る情報を有している。このため、港湾管理者の職員である統計調査員は、港湾の実態に合わせ、適切な事業者（報告者）から調査事項に係る情報を報告頂き、1 枚の調査票を作成している。その一方で、これらの報告者による情報だけでは、港湾の実態の把握に至らない場合には、統計調査員は荷主等その他の実態を把握することができる者を選定し、調査できる仕組みとしている。
- ・ オンライン調査が進まない理由として、港湾や事業者の規模が小さいことを挙げているが、規模の小さな港湾ではいつまでもオンライン化が進まないように受け取れる。企

業の商取引で見ると、事業者の規模よりも担当者のオンライン習熟度等を要因として挙げられることもあることから、本調査の実態を踏まえ、オンライン化が進まない理由や原因をもう少し詳細に説明した方がよい。

← 地方公共団体からヒアリングを行った結果、規模が小さい事業者は事務員がいないところが多く、このような事業者は、オンラインに不慣れであるほか、入港船舶も少なく、紙ベースの調査票に記載し報告した方が早いことから、オンラインを利用していないと聞いている。しかし、規模が小さいからオンラインが必ず進まないという意味ではなく、誤解を招く書きぶりであった。

- ・ 紙ベースの調査票に手書きした方が早いという現実があるのであれば、それを説明いただいた方が説得力がある。もちろん、オンラインで報告した方が入力作業の手間が省ける等のメリットがあり、長期的に見れば進めた方が良いと思う。そのような実態を含め、オンラインの利用があまり進んでいない理由についてもう少し詳細に説明してほしい。

← 説明を補足し、次回部会に提出する。

- ・ 地方公共団体等が港湾管理者となっている中で、なぜ行政記録情報等を活用できないかという疑問が生じる。調査票に記入する事項の報告者がそれぞれ異なることが行政記録情報等の活用が進まない大きな要因のようであるが、現時点ではこの現状を大幅に変えることは難しいということか。

- ・ 外航（我が国と外国との間での航海）はNACCS（輸出入・港湾関連情報処理システム）^(注)が整備されており問題ないが、内航（国内の港間における航海）は外航のように管理されているわけではないため、詳細な調査が必要であり、統計調査員がどのような形で必要な情報を把握していくかが重要となるのではないか。

← 外航はNACCSが整備されているが、内航は外航のようなシステムがないため、船舶の出入りのたびに関係事業者から情報を提供してもらうことが必要であり、そのためには、統計調査員が地道に調査していくしかないのが実態であることを御理解願いたい。

(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、入出港する船舶・航空機及び輸出入される貨物について、税関その他の関係行政機関に対する手続き及び関連する民間業務をオンラインで処理するシステムである。具体的には、国際貿易における、通関及び輸入の際の関税の納付などを効率的に処理することを目的に構築された、税関官署、運輸業者、通関業者、倉庫業者、航空会社、船会社、船舶代理店、金融機関等の相互をつなぐ電子的情報通信システムである。

- ・ セキュリティを確保する方策としてパスワードを付与することとしているが、これは他の統計調査と同様の標準的な対応と考えてよいか。

← そのとおりである。

- ・ 東京都は、中小事業者が多いため、甲種港湾でも乙種港湾と同様の事情を一部抱えており、オンラインで報告するよりも、紙ベースの調査票を郵送で提出したり、事業者が近くの港湾管理者の事務所に持参し提出しているといったケースが多い状況となっている。

- ・ 千葉県では、本調査のオンライン利用率は、甲種港湾では30%であるが、乙種ではほとんど進んでいない状況である。ただ、以前、オンラインを利用した調査に対する意向を把握したところ、前向きな港湾管理者が多く見られたので、今後、オンラインの利用

率が向上していく余地はあるものと考えている。

- ・ 調査実施者におけるオンライン調査の定着・推進に向けた取組については、特に異論がないようなので、部会として了承することとしたい。

(2) 前回答申（平成 21 年）における今後の課題への対応

- ・ 行政記録情報等が活用できない理由として、行政記録情報等から得られる情報と統計として欲しい情報とが合致しない、把握している期間や範囲がそれぞれ異なる等を挙げている。行政記録情報等を保有する側に対し、統計を作成する上で必要な情報を提供してもらう等の働きかけを行うなど、踏み込んで調整を図っていかなければ行政記録情報等の活用は進まないのではないかと。
 - ← 港湾関連の情報として、港湾法に基づく入出港届があるが、これにより貨物量を把握することは、船舶運航事業者も貨物量を知らない場合が多く、また、内航の場合は運航している事業者と荷主が別であり、そこを合わせて情報を取るということは、現状では困難であり、現時点では、NACCS の輸出入申告データ等を中心とした行政記録情報等の活用が精一杯の状況であることを御理解願いたい。
- ・ 入出港届は地方公共団体が条例で定めるとあるが、国土交通省が統一フォーマットを決めて示しているわけではないかと。
 - ← 国際基準に沿ったフォーマットを省令で規定しており、その中で記載すべき事項はある程度決めている。しかし、どのような船舶までを入出港届の対象とするか等は地方公共団体の条例によって区々となっている。
- ・ 港湾管理者が NACCS の輸出入申告データを利用しようとする場合、年間利用料が 660 万円とされているが、利用料を引き下げることにはできないかと。
 - ← これはデータ加工料であり、NACCS を活用する港湾が増えるほど 1 港湾当たりの加工料は減ることとなるが、年間利用料自体の引き下げは困難であると考えます。
- ・ データ加工は特定の会社に委託しているのか。それを競争することで委託料の削減を図る余地はないかと。
 - ← NACCS の管理・運営は法律で定められた 1 社（輸出入・港湾関連情報処理センター株式会社）のみで行われており、難しいと考える。
- ・ 報告者側からすれば、行政記録情報を活用すれば、報告の負担が減るものと考えますが、同意書を提出しない事業者について、提出しない理由は何かと。
 - ← 港湾管理者が同意書の提出を依頼すれば基本的に提出していただける。ただ、どの事業者が NACCS を利用しているかが不明であり、確認して依頼しているところである。これらの確認作業がスムーズになれば同意書の入手は進むものと考えます。
- ・ 個別に同意書を得なくとも同意を得たことと同様になる枠組みの構築について検討することとしているが、具体的にはどのようなことを検討しているかと。
 - ← NACCS に参加する際に、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解を頂く仕組みにできないか検討している。
- ・ 他に活用可能な行政記録情報等や活用促進についての意見はないかと。
 - ← 東京都としては、本調査の実査を担う立場からみて、他の活用可能な行政記録情報等は特段思い当たらないが、同意書の問題やデータに齟齬がある等で直ちに活用でき

ない情報があるといった問題が解決され、NACCS の活用が進めば有り難いと考えている。

- ← 千葉県において入出港届の対象外である総トン数 20 トン未満や公務に従事する船舶については、条例で定められた岸壁・物揚場使用許可申請を活用して、本調査の内容確認に利用している。
- ・ 調査実施者には、NACCS の輸出入申告データがより一層の利用が図られるよう工夫や努力をしていただきたいということを追加した上で、部会として了承することしたい。

(3) 報告を求める者

- ・ 我が国の全体の港湾数が減っている理由は何か。
 - ← 港湾としての機能を喪失したものがあるほか、複数の港湾が1つに統合する等により減少している。
- ・ 港湾数とは、港湾管理者数と捉えてよいか。
 - ← そのとおりである。
- ・ 統合のメリットは管理コストの低減であると考えるが、今後も進むものなのか。アクセスの良好な港湾に貨物が集中し、他の港湾の規模が小さくなるといったことが進んでいくのか。
 - ← 現時点では、今後の見通しは不明であるが、地方港湾は数が多いため、その可能性は否定できない。施策としては、国際戦略港湾として阪神港（大阪港及び神戸港）と京浜港（東京港、横浜港及び川崎港）を指定し、ここに海上貨物の集荷を進めているところである。
- ・ 千葉県では、今回の見直しにより甲種から乙種へ変更される港湾や対象外となる港湾があるため、内部で検討を行ったが、入港船舶数や貨物取扱量が少なく、特段支障はないと考えている。
- ・ 今回、調査実施者において港湾調査対象港湾基準に基づき、調査対象港湾である甲種港湾及び乙種港湾や調査対象外港湾の見直しを行ったが、変更後の調査結果の利活用や統計の有用性・継続性に特に問題はないことから、部会として了承することしたい。

6 その他

今回は、平成 26 年 6 月 12 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。