

第85回サービス統計・企業統計部会議事録

1 日時 令和元年5月30日（木）9:55～12:05

2 場所 総務省第2庁舎3階第1会議室

3 出席者

【委員】

西郷 浩（部会長）、宮川 努、野呂 順一

【専門委員】

山口 裕之（株式会社日通総合研究所 リサーチ&コンサルティングユニット2
プリンシパルコンサルタント）

【審議協力者】

財務省、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室：平沢室長ほか

〃 港湾局計画課企画室：坂井専門官

【事務局（総務省）】

横山大臣官房審議官

統計委員会担当室：櫻川室長、吉野政策企画調査官

政策統括官（統計基準担当）付統計審査官室：澤村統計審査官、宮内国際統計企画官
ほか

4 議 題 港湾調査の変更について

5 議事録

○西郷部会長 それでは、定刻より5分ほど早いですが、全員おそろいですので、第85回サービス統計・企業統計部会を開催させていただきます。

お忙しい中、御参加いただきまして、ありがとうございます。本部会の部会長を務めております西郷と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、4月26日に開催された第136回統計委員会におきまして、総務大臣から諮問されました港湾調査の変更について審議していただきます。今回の審議では、この部会の経常的な構成員である野呂委員と宮川委員に加えまして、専門委員として、日通総合研究所の山口裕之様にも御参加いただいております。なお、部会の構成につきましては、参考1に名簿がございますので、御参照ください。

それでは、山口様から一言、御挨拶をお願いいたします。

○山口専門委員 日通総合研究所の山口でございます。2年前にも同じような場に、お招

きいただいたのですが、本日も本統計のユーザーという立場から意見を述べさせていただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

それでは、まず、本日の配布資料につきまして、事務局から御確認をお願いします。

○本間総務省政策統括官（統計基準担当）付主査 本日の配布資料につきましては、議事次第にありますとおり、資料1が委員会諮問時の資料、資料2が本件の審査状況をまとめた審査メモ、資料3が審査メモの中で示した論点に対する調査実施者の回答となっております。また、参考資料として、参考1が部会の構成員名簿、参考2がスケジュールとなっております。さらに、資料番号は付しておりませんが、座席図、出席者名簿、また委員会諮問時に示された意見の要旨をお配りしております。

資料に過不足等ございましたら、事務局に申し出てください。事務局からの説明は以上でございます。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

それでは、審議に入る前に、私から3点ほど申し上げたいと思います。まず、審議の進め方についてです。この審議は従来と同様に、事務局であらかじめ御用意いただきました資料の番号で言うと、資料2の審査メモに沿って進めさせていただきます。審査の状況と論点を説明していただいてから、調査実施者から各論点についての回答を行っていただいた後、意見交換をするという形で進めていきたいと考えております。それが1点目です。

2点目は、参考2で示してあるスケジュールです。当初、今回の案件については、基本的には本日の部会で変更計画に関する審議を一通り終えて、書面審議も活用して効率的に答申案の取りまとめる方向で考えていたのですが、東京都において事前にヒアリング等を実施した結果、この調査の系統が他の調査とは大分違っているということがわかりました。変更箇所自体は比較的審議しやすいものが多いようにも見えるのですが、事前ヒアリングの結果、調査系統の中で、誰がどういう立場で、どういう責任で調査を進めているのかということをしつかりと確認した方がよい。昨今の毎月勤労統計の問題等もございますので、責任の所在とか、そのようなことを確認することが安全であろうという結論に達しました。このため、本日だけで審議が終わらないという可能性もございます。その場合には、2回目の部会を開催するという事も視野に入れなければいけません。その点は、本日の審議の状況を見て判断させていただきたいと思います。関連しまして、現在のところ予備日は調整中ですが、2回目の部会を開催する際には改めて日程調整をさせていただいて、2回目の部会の開催日を決めたいと思いますので、どうぞ御協力のほどよろしくお願いいたします。

申し忘れる前に、東京都にはヒアリングに御協力いただき、お時間を割いていただいて、本当にありがとうございました。この場を借りてお礼を申し上げたいと思います。

今日は、その東京都、それから千葉県からもお越しいただいております。お二人とも港湾調査に直接関わっている方々ということですので、大変有意義な御意見をいただけるのではないかと考えております。それが2点目です。

3点目は、本日の審議は12時までを予定しておりますが、審議の状況によっては、その予定時刻を過ぎるということもあると思います。その場合には、予定のある方は御退席い

ただいで結構です。なお、宮川委員は11時半で御退席と伺っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、審議に入らせていただきます。諮問の概要につきましては、既に統計委員会の場で説明がありまして、山口専門委員にも別途説明済みと伺っておりますので、この場での説明は省かせていただきます。ただし、4月26日の統計委員会に諮問された際、委員長からコメントをいただいておりますので、確認の意味で事務局から御紹介をお願いします。

○宮内総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 それでは、席上配布しております、西村委員長からの御意見を御紹介いたします。

「公表の遅れにより、調査結果の利活用面に支障が生じていないか、優先して早期に提供することが求められる情報はないかといった観点からの審議が重要と考えています。月次調査として実施する必要性や、現行の調査システムの改善による公表の早期化といった観点からも、御審議いただきたい」という御意見がございました。

以上です。

○西郷部会長 ありがとうございます。先ほど、私は調査系統について申し上げましたが、もう1点、公表の遅れも港湾調査の問題点として従前から指摘されておりますので、それについてもしっかりと審議をしていただければと思います。

今いただきました委員長のコメントにつきましては、これから進める審議の中で議論してまいります。この時点で全体を通じて、特段の御意見等がございましたら伺いますけれども、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、審議に入らせていただきたいと思っております。まずは、港湾調査の変更の（1）調査方法の変更です。冒頭申しましたように、港湾調査は、調査の方法が一般的な統計調査、他の基幹統計調査と大分異なっているところがございます。ですから、まず、現行の調査がどのように行われているのかということをお説明していただいて、審議を進めたいと思っております。

では、現在の調査の実施状況について、調査実施者から御説明をお願いします。

○平沢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3の国土交通省説明資料の25ページを御覧ください。別紙1といたしまして、港湾調査の実施体系の概要の資料になります。

港湾調査の報告者は、港湾運送事業者、船舶運航事業者、水産業協同組合長、それと、その他実態を把握できる者となっております。その他実態を把握できる者とは、例えば、コンテナターミナル会社とか、通関業者などが該当するものと思っております。

報告者の選定につきましては、船舶の入出港届などの行政記録情報や、事業者へのヒアリング、それと関係団体等の名簿等から、どの報告者に調査票を配布したらよいかを把握して、調査をしております。この報告者につきましては、入港船舶等の実態を把握できる者として、都道府県が入出港届等を持っておりますので、報告者となる場合もございます。

統計調査員につきましては、都道府県職員と市区町村職員、漁業協同組合担当者、それと関係団体の担当者などが担っております。調査員は、報告者から、青色の矢印になりま

すが、調査票の回収と、船舶運航事業者から入出港届や、NACCS（輸出入・港湾関連情報処理システム）に赤い線が出ておりますが、行政手続ということで、入出港であれば船舶の入出港の行政手続が発生して、入出港届を提出しています。それと、NACCSであれば、輸出入申告に係る手続を船舶運航事業者ないし船舶代理店などが行っております。それぞれの入出港届等の行政記録情報や、輸出入のNACCS関係のデータを、黄色い矢印になりますが、調査員が回収いたしまして、調査票及び行政記録情報等の入出港届やNACCSデータを集めて、内容審査、疑義照会を行って、調査票の取りまとめを行っているところです。

それと、各都道府県におきましては、調査員が取りまとめた調査票の内容を審査し、疑義照会を行った後、港湾調査の集計表を作成し、国土交通省に提出しております。国土交通省におきましては、各都道府県より提出された集計表の内容を審査し、疑義照会后、全国集計を行って結果公表を行っているところです。

簡単ですが、港湾調査の実施体系の概要です。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

東京都、千葉県から何か補足の説明等ございましたら。特にないということであれば、進めさせていただきます。よろしいですか。ありがとうございます。

今、審議に入る前の段階の、港湾調査での全体像について、まず御説明いただいたということですが、何か現時点で御質問等ございますか。

もしないようでしたら、審議の本体に移らせていただきたいと思います。まずは、資料2の審査メモの1頁になりますが、真ん中より少し上のところがございます（1）調査方法の変更について、事務局から審査状況の説明をお願いします。

○宮内総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 それでは、（1）調査方法の変更について説明いたします。本調査は現在、報告者と、地方公共団体の職員を中心とした統計調査員との間において、電子メールによる調査票の回収を行っておりますが、今回、この電子メールによる調査票の回収に加え、政府統計共同利用システム（e-Survey）による調査票の回収を導入する計画です。

これについては、政府全体としてオンライン調査を推進しておりますので、適当と考えますが、他の統計調査によるオンライン回答では、調査実施者に対し、直接、電子調査票により回答することが通例となっている中、特殊な例と言えます。このため、本調査の実査の現状を確認した上で、政府統計共同利用システムによる回収をどのように実施するのか確認するために、aからfの論点を整理しております。

事務局からは以上です。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

それでは、各論点に対して調査実施者から回答をお願いします。

○平沢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3の国土交通省説明資料に基づきまして、説明をさせていただきます。

1枚おめくりいただきまして、1ページ目になりますが、審査メモ（1）調査方法の変更、論点a、報告者をどのように把握しているのか、調査員はどのような者が任命され、

どのような業務に携わっているのかにつきましての回答ですが、報告者をどのように把握しているのかというのは、先ほど説明しておりますので、これについては、省略させていただきます。

調査員はどのような者が任命されているのかというところでございますが、調査員の設置状況及び業務内容につきましては、表1のように、3つの都道府県ではございますが、一覧として示しているところでございます。各都道府県とも都道府県、市町村の職員が、統計調査員に多く携わっているというのが現状になっております。業務につきましても、調査票の配布・回収、内容審査から集計を行っている状態になっております。

3ページ目になりますが、論点b、どのような調査の流れ・分担により集計公表までの作業が実施されているのか、調査計画上、調査員の役割を明確化する必要・余地はないかという論点です。現行調査の流れ及び分担につきましては、表2のとおりになります。

報告者の選定につきましては都道府県が行い、調査員が調査への協力依頼・調査票の配布を行います。報告者におきまして調査票の作成・提出を行っていただき、また、調査員が調査票の回収をして、データの突合・確認、疑義照会、取りまとめを行います。その後、都道府県が取りまとめられた調査票の内容審査、疑義照会を行って、各項目の集計表の作成・提出を行います。それから、国土交通省において内容の検査、疑義照会、集計を行って、公表を行っていくという流れになっております。

なお、今回の論点を踏まえて再検討したところ、調査計画における役割の明確化については、現行案においても包含されているものと認識はしているところですが、より具体的に役割を明確化する必要性という視点もあるかと思っておりますので、御審議いただきたいと思っております。

論点cにつきましては、過去3年間の回収率、オンライン調査による回収率はどの程度で推移しているのかということですが、本調査は調査対象となる全港湾の結果を回収しておりますので、回収率は100%となっております。

報告者ベースでの電子メールによるオンラインの回収率につきましては、表3のとおりになっております。平成27年時点でのオンライン回収率は30.3%、年々伸びておりまして、平成30年におきましては39.4%となっております。

4ページ目になりますが、論点d、政府統計共同利用システムの導入により、調査の流れ、分担はどのように変更されるのかに対する回答です。現行、調査票、これは紙媒体や電子メールなどがありますが、調査員が回収・受付を行っております。政府統計共同利用システムにおきましては、原則、L G W A Nに接続された機関からしかアクセスできないことになっております。当該システムにより報告があった場合、都道府県の職員又は市区町村の職員が当該データを取得いたしまして、業界団体又は民間事業者の調査員に対しましては、調査票の提出があった旨の連絡又は当該データの送付を行うという流れになります。

論点e、政府統計共同利用システム導入により、報告者負担の軽減等、どのような効果が見込まれるのか、公表への影響はどのように見込んでいるのかに関しましての回答です。政府統計共同利用システムの導入の効果といたしましては、報告者におきまして、他の統

計調査で e-Survey を利用している場合、基本的にその流れが一緒になりますので、業務が定型化されることが期待されると考えております。

また、報告者において、セキュリティが担保された e-Survey を活用してオンライン調査を利用できること、また、電子メール形式での報告との併存により、提出方法の選択肢が増えることにより利便性の向上が図られるのではないかと考えております。

さらに、e-Survey で用います電子調査票におきましては、入力補助機能を付加しております。基本的にはプルダウン機能のようなものですが、調査票への記入負担の軽減が図られると考えております。また、エラーチェック機能なども搭載をしております。それにより報告内容の誤りを機械的に判定・表示させて誤記入を可能な限り少なくすることにより、調査員からの疑義照会を減らすことが報告者への負担軽減に資するとともに、調査全体の業務の効率化が図られるのではないかと考えております。

なお、e-Survey の導入による公表への影響は、特にないものと見込んでおります。

論点 f、政府統計共同利用システム導入に当たり、周知等どのような取組を実施するかという回答といたしましては、国土交通省におきまして、オンライン調査の利用促進を図るためのリーフレットを作成しようと考えております。都道府県を通じ報告者へ、そのリーフレットを基に周知を行うことを考えております。なお、その際には、現行の電子メールも含めて、オンライン調査全体としての普及促進を図ってまいりたいと考えております。

以上でございます。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

それでは、審議に入りたいと思いますけれども、御意見等ございましたら伺いたと思います。いかがでしょうか。

では、野呂委員、お願いします。

○野呂委員 私も先般、東京都の視察に参加させていただきまして、大変複雑なというか、難しい調査で御苦労されていることが分かり、勉強になりました。ありがとうございました。

ただ今の説明と、冒頭の調査の流れ図の説明と、セットのような質問ですが、今御説明いただいた資料 3 の 3 ページ、論点 b の表 2 にあります報告者選定という部分の質問です。そもそも報告者には港湾運送事業者、船舶運航事業者、その他いろいろな関係者があるということですが、1 隻の船が港湾に着いた場合に、誰に聞くかという判断は、1 隻の船に対して必ずしも報告者が 1 人ではないこともあると聞いているので、どのように選定しているのか、まず現時点の状況につきまして、お聞きしたいと思います。もう 1 つは、今回のテーマであります政府統計共同利用システムを導入した場合の報告者の選定とその報告ツールとの関係です。今まで着岸したことがないような新しい船舶が来た場合に、報告者をどのように選定して、この電子システムをどのように使うかという辺りについて、お考えをお聞きしたいと思います。

○西郷部会長 よろしいでしょうか。回答をお願いします。

○平沢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 報告者の選定方法ですが、

先ほども軽く触れてはいたのですが、行政記録情報等がございまして、船が港に入る場合、入出港届などを提出する必要がございまして。その中には、どういう船で、所有者が誰なのかという情報も入っていますので、それを基に、その会社に調査の協力依頼を行っていくという形になるかと思っております。

報告者が複数いる場合は、いろいろなパターンが多分あるかと思うのですが、船舶運航事業者だけで全ての項目が答えられない際には、他の人にその分からない部分を、港湾運送事業者に頼む場合もあろうかと思っておりますし、また、1つの調査票の中でも船舶運航事業者と、あとコンテナの個数に関してはコンテナターミナルに聞いて把握をしている場合もあろうかと思っております。そこは多分、港々の実情に応じて決まったルール、方法というものに応じて協力していただける者を選定して、調査を実施しているのではないかと考えられます。

新規事業者の特定につきましては、基本的には入出港届があります。基本的には多分、同じ船が頻繁に入ってきますので、通常入ってこない、見かけたことのない船、船名の船が入ってくれば、港湾管理者の方でその辺は分かりますので、入出港届などの情報を基に、その船舶の運航事業者に調査の協力依頼なり、港湾統計の概要の説明などを行いながら、調査に協力をしていただくようお願いしているものと考えております。

以上でございます。

○西郷部会長 野呂委員はその説明でよろしいですか。

○野呂委員 実態がよく分かっていないもので、少ししつこい質問になりますが、東京港には確か月に2,000隻ぐらいの船が入るといってお話だったと思っております。例えばAという船が入港した際に、いろいろな荷物を積んでいるかと思っております。まずAという船が入港したことについては、入出港届で見れば分かるので、そのAという船の船舶運航事業者に、報告者は誰にしたらよいかということを確認されるという流れになるのですか。

特に、報告者が複数いる場合、漏れなく、あるいは重複することもなく、誰に聞いたらよいか、言い換えると調査票を記入してもらう人が誰かということ、どういう形で特定しているか。その作業のイメージが理解できていないので、次の電子化のときの流れもすっきり理解できないというのが質問の主旨です。

○平沢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 先日のヒアリングにおいては、東京港の例でいきますと、月に2,000隻入港されて、基本的にはほぼ同じ船、いつも入ってくる船舶が入ってくる。新規に入ってきた船は、見かけない船なので、基本的には船名を見れば分かるというお話でした。

その際には、船舶運航事業者にまず当たりを付け、入港船舶情報を基に船を運航している者である船舶運航事業者に調査依頼をして、そこで全て記入できるのであれば、その者が報告者として全て記入していただければよろしいのですが、船舶運航事業者において全て記入できない、分からない部分がある場合については、船舶運航事業者から、別のこういう者に聞けば分かるという情報をいただけるというのが、前回、ヒアリングで聞いた東京港の状況だと思っております。そういう形で、基本的には船舶運航事業者にとりあえず当たって、分からない事項においては、別の者に、それを分かる者の情報が得られるというか、その

船舶運航事業者から、誰々さんに確認してくださいという形で把握ができるという流れになっているのかと思います。

東京都で、もし具体的に御説明があれば、補足をお願いします。

○西郷部会長 新しい船舶や、報告義務者をどのように選定しているのかという御質問ですけれども。

○白岩東京都港湾局港湾経営部振興課課長代理 今、御説明いただいたとおりですが、東京港においては、入出港届が一番大事でして、入出港届に船舶運航事業者が記載されておりますので、それを見まして、対象の船舶運航事業者が荷の扱いをしたのであれば、船舶運航事業者に問合せをします。船舶運航事業者で、我々は荷を扱っていない、この会社が荷を扱ってくれましたよということが分かれば、そちらの連絡先を教えてくださいということで問合せをしまして、実際に港湾運送事業者の方とお話をしまして、揚げ荷、積み荷、それぞれそちらで担当したのですかというお話をしまして、いや、揚げ荷はうちがやったけれども、積み荷はこっちの会社がやっているから、そっちに聞いてくれないかという情報が分かるという形で、どんどん問合せをしながら情報を獲得していくという流れになっております。

以上です。

○西郷部会長 ありがとうございます。

千葉県は何か補足はございますか。

○岩堀千葉県県土整備部港湾課港湾振興室長 千葉県の場合は、公共埠頭が非常に限られている部分しかないのですが、例えば、コンテナ船の取扱いについて申し上げますと、これは、コンテナ船とコンテナターミナル事業者がひも付いておりますので、コンテナターミナル事業者から一括して報告いただくという形をとってございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。港によって管理の仕方が大分違うということですか。

○平沢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 そうですね。港によってそれぞれの特性がございまして。千葉港あたりは多分、工場等が多いので、そういう専用岸壁みたいなのがあって、鉄鋼系とかをばら積み船、基本はばら積み船で多分入ってくるのが多くて、鉄鋼とかを専用岸壁に付けて積み卸しをしているとか、港によって多分、それぞれの実情が違うので、一概に全て船舶運航事業者だけに当たるとか、そういうのはないのかなとは考えております。

○西郷部会長 ありがとうございます。

野呂委員はどうでしょうか。あと1つぐらいでしたら追加というか、質問をなさっても、時間的には大丈夫だと思います。

○野呂委員 実態が分かっていないので、もう少し質問させていただきたいと思います。今の東京都のお話ですと、報告する者は4通りあり、まず、船舶運航事業者に聞いて、そこで捕捉できないものについては、船舶運航事業者からの情報をもらって港湾運送事業者に聞くという理解をしたわけですが、そうすると、船舶運航事業者と調査員とのやりとりの中で調査対象が広がっていくことになる。毎月同じような積み荷を同じように運んでい

る船は、多分そんなに変わらないと思うのですが、新しい船とか新しい積み荷の場合は電子的な方法では、人間同士のやりとりで横に広がるようなイメージになりにくいようにも思えます。今、御説明いただいたような、船舶運航事業者から、これは誰々に聞いてくださいという話の中で調査対象を広げるやり方と、オンラインでの調査のイメージが繋がらないというのが正直なところです。

○西郷部会長 はい。

○平沢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 e-Survey の導入は強制ではございませんので、新規に入ってきた船舶の運航会社に調査依頼をして、その際に、紙での調査票でも提出できるし、e-Survey を活用して電子的に提出することもできますし、あと、従来からやっている電子メールでも提出は可能であると周知します。その選択は、報告者が一番提出しやすい方法を選択していただく。強制ではないので、報告者側の判断での提出なのではないかと考えております。

○西郷部会長 よろしいでしょうか。どうぞ。

○澤村総務省政策統括官（統計基準担当）付統計審査官 すいません、東京都と千葉県に確認したいのですが、今、調査員の方に電子メール等で報告されるのが、3、4割あるという御説明だったのですが、調査員の使っているメールというのは、役所の方であれば、都道府県や市町村の役所のメールを使っているという理解でよろしいですか。それと、団体職員の方であれば、団体のメールアドレスでやっているという理解でよろしいでしょうか。セキュリティの問題もあるので、実態を教えてくださいと思います。

○西郷部会長 よろしいですか。

○白岩東京都港湾局港湾経営部振興課課長代理 東京都の場合は、調査員が都の職員ですので、都の職員しか使えない端末を使って、都の職員しか使えない電子メールでのやりとりという形になっております。そのような意味ではセキュリティは確保されていると考えております。

○西郷部会長 千葉県は。

○岩堀千葉県県土整備部港湾課港湾振興室長 千葉県も同様です、調査員は全て県の職員となっておりますので、県のシステムを使っているということになっております。

○西郷部会長 よろしいですか。ありがとうございます。

ほかにございますか。

すいません、私からも言葉の定義というか、言葉遊びのような話になってしまうかもしれませんが、確認したいことがあります。資料3の25ページの別紙1、最初にお示ししていただいたポンチ絵というか、図なのですけれども、ここで報告者の役割と、それから調査員の役割について、先ほど併せ持っているというような、例えば、統計調査員の場合には集計の義務を負っていると同時に報告の義務を併せ持っているというような御説明だったのですが、統計法などの法律的な役割分担というのは、一旦、外に置くことにしても、調査系統ということで見た場合に、通常、報告というと、情報の提供という意味合いが強いわけです。自分の持っている情報を調査主体に対して提供する行為のことを報告と言っている場合が多いわけです。その定義に合わせると、この図の1番下にある報告者という

のは、まさに報告者で、自分の持っている情報を調査主体に提供するという意味での報告者ですよね。

上がってきた調査票、通常、統計調査員が集める調査票を集計して、それを更に本省等に上げる場合には、それは報告義務者としての報告というよりは、集計したものを上げるイメージになるので、通常、統計調査の枠組みで言う報告というのとは、意味が違うようにも思うのです。

ただ、難しいのは、これは行政情報を使っているんで、それと組合せないと調査情報そのものが作れないという面がある。その義務を負っているから、都道府県やその下に記載してある統計調査員が、報告者としての、集計をするだけではなくて、報告する者の役割も負うのだと読めないこともないのです。けれども、一番下の報告者ではなくて、真ん中のところの都道府県、それから統計調査員が、報告者としての義務を負う場合の、義務の中身は何になるのですか。

○平沢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 先ほどの説明で、港湾管理者におきましても報告者になり得ると申したのは、この図でいきますと一番左の入出港届自体が、都道府県の行政記録情報等となっていますので、港湾調査の中で入港船舶に係る調査項目がございます。その部分を港湾管理者が報告者の立場として、情報を報告し得る者になるのかなと思います。

これは、報告者としての報告ではなくて、行政記録情報等の活用ではないかと言われれば、それまでですが、私どもとしては、一応、調査事項として調査票にありますので、そういう行政記録情報等であっても、報告者の位置に立っているのかなという認識でいます。

○西郷部会長 分かりました。行政記録情報等を使っている統計調査等はほかにもありますので、それと、法律的に平仄を合わせるという面もあると思います。ですので、ここの真ん中辺の位置付けを報告者としてよいのかどうかということについては、こちらの事務局や私とも相談させていただいて、場合によっては今後の課題という形で整理させていただければと思います。

すいません、かなり早く始めたのに、時間をここでとってしまいました。もしほかにないようでしたら、今の論点に関しましては、役割分担に関して明確な分類が、少なくとも調査実施者としてはあるということで、しかしながら、法律的な整理なども含めて、特に都道府県と調査員とが報告者としての義務を負うというところを、少し整理させていただくということで先に進みたいのですけれども、よろしいですか。どうぞ。

○野呂委員 港湾統計は基幹統計ですので、法律上も報告義務があり、適用するかどうかは別にして罰則もあるわけですがけれども、先ほどの下の方の船舶運航事業者から、ここは分からないので誰々に聞いてくださいということが、もし正確に伝わらなかった場合、多分、統計調査自体がうまくいかないと思うのです。そのときの基幹統計としての報告義務は誰にあるのがよく分かりません。法律的な解釈として、先ほどの25ページの別紙1のところの下ですけれども、報告者がケース・バイ・ケースで4種類あるというわけですが、誰にいわゆる統計法上の報告義務が課されているのか、というあたりを教えてほしいと思います。

○西郷部会長 先ほど伺った話では、港ごとに大分様子が違うということでした。通常のほかの統計調査ですと、調査対象名簿というのができた途端に、そこに記載されている人たちが報告義務を負うことが多い。特に事業所系はそうですね。ところが、先ほどのお話ですと、調査対象名簿ができただけでは、まだ報告義務者が誰かということが特定できていなくて、それが調査をやっていく過程でだんだん分かっていくという仕組みになっているようなのですね。

その場合に、調査系統としても、誰が報告義務を負うのかというのをきちんとしておいた方がよいと思います。あとは、法律的な罰則も端的な例かもしれませんが、法律的に誰がどういう情報を提供するのか、義務を負うのかというのは、確かに整理がきちんとされていた方がよいかなと思いますので、それは今の段階ですぐに解決できないと思います。

○宮川委員 すいません、その報告者ですけれども、外国の船も対象になっているわけですか。これは日本籍の船ですか。

○平沢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 いいえ、外国の船も対象になります。

○宮川委員 だから、さっき言った国内の事業者名簿とかといっても、外国の船が入ってきたら、それも対象になるのですか。

○西郷部会長 それは多分、入出港届で外国の船も把握できるということではないでしょうか。

○宮川委員 いやいや、だから報告者が、どこが報告するのかということについては。

○西郷部会長 すいません、私もまだ入出港届がどういうものになっているのかというのは完全に分かっていないので、その辺、今ぱっとお答えできないのですが、25ページの図でいうと1番下の方の報告義務者が誰なのかということと、それがどう特定されているのかということについては、少し法律的な整理まで入れて、もう1回説明してもらえないでしょうか。

○平沢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 先ほどの外国籍船の場合ですが、多分、船舶代理店というのが基本的にいろいろな手続をやっておりますので、外国籍船の場合は、船舶代理店に照会している場合が結構多いのではないかと思います。

○西郷部会長 どうぞ。

○澤村総務省政策統括官（統計基準担当）付統計審査官 今、部会長がおっしゃったように、次回、入出港届自体にどういう情報が盛り込まれ、それがどういう形で出されるのかというのを具体的に説明していただいた方が、調査票との関係でも分かりやすいのかなと思います。

○西郷部会長 可能ですか。個人名が重要なのではないので、形式としてどのようになっているかということが重要なので、それさえ分かれば。

○平沢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 様式自体を提示するのは、前回か前々回の諮問においてもお示ししていますので、それは可能でございます。

○西郷部会長 分かりました。それでは、次回、入出港届を、フォーマットや何かを提示

してください。

あともう1つ、オンラインを活用した統計調査があったのですけれども、これに関してはどうでしょうか。野呂委員から、e-Surveyをどのように実施するのかというのが、報告主体が事前には把握し切れていなくて、調査を進めていく過程でだんだんはつきりしていくという中であって、e-Surveyはどのように連動するのかが分かりにくいという質問があったのですけれども、どうですか。

先ほどの実施者からの御回答としては、e-Surveyはマストではなくて、オプションの1つであると。だから、もし報告義務者がe-Surveyを望むということであれば、それが使えるような形になっていますという御説明であったかと思えますけれども、そのような形でよろしいでしょうか。

すいません、それでは、宿題も少し残りましたが、一旦(1)の議論は終了とさせていただきます。次の(2)公表方法・期日の変更に進みたいと思います。これも統計委員会における委員長からの御指摘もありましたように、今回の部会の大きな議論の1つになりますので、しっかりと審議させていただきたいと思います。

それでは、審査メモの3ページになりますけれども、(2)公表方法・期日の変更について、説明をお願いします。

○宮内総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 それでは、また資料2に戻っていただきまして、3頁、(2)公表方法・期日の変更についてです。本調査の調査計画は、月報については調査月の翌々月の末日までに公表することとしておりますが、実際には公表期日から約8か月程度遅れて公表することが常態化しております。

このため、本調査の結果公表については、第Ⅲ期基本計画において、オンライン調査や行政記録情報の活用等を一層推進し、主要港湾等に限定した速報値を公表することも含め、公表時期の更なる早期化に努めるとの課題が盛り込まれたところです。また、前回の承認、平成30年7月に承認しておりますが、この際の「今後の課題」においても、調査計画に定められた期日を遵守し、適切に公表するよう努めること、第Ⅲ期基本計画において、公表時期の更なる早期化についても対応が求められていることから、併せて検討を行うことを指摘したところです。

これらに対応するため、今回の変更計画では、公表する集計表や港湾を限定することにより、月報の公表を一次速報、二次速報、確報の3段階で公表することに変更する計画です。また、印刷物による公表を中止し、インターネットのみにより公表することも計画しております。これらについて、公表の遅延原因を分析・検証した上で適切な改善方策となっているか、また、それぞれの公表内容が利用者ニーズに即したものとなっているかなどを含め、慎重かつ十分な検討が必要と考えます。また、月次調査として引き続き実施する必要性があるかについても、併せて検討する必要があるかと考えております。

このため、aとして、現行の調査計画における公表の遅れの状況や対応状況を確認するため、(a)から(e)の論点を整理しております。また、bとして、今回の変更内容を確認するため、(a)から(d)の論点を整理しております。さらに、cとして、行政記録情報等の活用、dとして、利活用の影響について論点を整理しております。

事務局からは以上です。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、論点が多数ございまして、その1つ1つの論点も、またその下に細かい論点をたくさん含んでおります。括弧が付いていないa、b、c、dとございますけれども、まず最初にaの部分、現行の調査計画における公表の遅れについて議論していただいて、それに続いて、b、今回の変更内容について、最後に、cとdをまとめて議論するという形で進めさせていただきたいと思っております。

それでは、まずaの現行の調査計画における公表の遅れについてということで、調査実施者から説明をお願いいたします。

○平沢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、引き続き、資料3に基づきまして、5頁目になります。審査メモの(2)公表方法・期日の変更、現行の調査計画における公表の遅れについて、論点(a)といたしまして、月報・年報の公表実績はどのようになっているかに対する回答ですが、月報・年報の公表実績につきましては、本資料の26頁になります。別紙2として、直近5年間の実績を記載しております。

月報につきましては、都道府県におきまして、毎年12月分の集計表作成後、年報分の集計表作成作業を行いつつ、翌年の月報の集計作業を行うため、毎年前半部分の公表の遅延が拡大傾向にあるものの、年の後半に向けて遅延日数が縮小する傾向にあります。

論点(b)ですが、都道府県において、調査票の回収から国土交通省への報告までどのような手順で実施しているのか、平成30年6月分についての報告はどのようになっているのかという部分です。回答といたしましては、先ほど別紙1におきまして報告の流れについては説明しましたので、省略させていただくといたしまして、各都道府県の調査体系ですが27ページの別紙3におきまして、それぞれ各都道府県において、どのような実施体系になっているのかという点、まず、①調査票とNACCSデータ、それと行政記録情報等を活用する場合の実施体系、②調査票と行政記録情報等を活用する場合の実施体系、③といたしましては調査票のみを活用する場合の実施体系をお示ししております。

それぞれ、①であれば入出港届なりNACCSのデータを加工して、それぞれのタイミングでデータを取り込んで集計をしております。②においても、岸壁使用許可申請書というものがございまして、そういうものも活用しつつ、調査票回収後、データ化してシステムに取り込んで、国土交通省に報告をしていく。

③の調査票のみで行っているところにおきましては、調査票、それと電子的にメールとかで来るデータもございまして、そういうものをシステムに取り込んで、電子調査票におきましては先に取り込んで、紙ベースの調査票においてはパンチ業者にデータ化を依頼してチェックをして、システムに取り込んで最終的に報告をしていくという、3つの実施体系に分類されているものと考えております。

平成30年6月分における都道府県からの提出状況ですが、表4のとおりになっております。集計表の提出期限につきましては、調査月の翌月末日となっております。調査計画どおりであれば、7月末までに本来100%になっていなければいけないのですが、現状を表4で見ますと、7月末時点で7%という回収状況になっているところでございます。最終的

に161港集まるのが、平成30年6月分であれば9か月後という状況になっているところです。

論点(c)ですが、国土交通省は原因分析を実施しているのか、その内容はどのようなものなのかに対する回答ですが、港湾調査につきましては、入港船舶、海上出入貨物などの調査事項について、各港湾管理者がそれぞれ調査事項を把握し得る報告者に対して調査を行っております。1つの調査票であっても複数の関係者からの情報を集めて作成をしておりますので、集計表が完成するまでには時間を要する状況にあるところです。

また、都道府県、調査員、報告者において、遅延している理由といたしましては、表5のとおりとなっております。都道府県におきましては、入出港届などの行政記録情報等から報告者の選定に時間を要するとか、行政記録情報等、NACCSなどを集計に可能な形に加工するまでに時間を要したりとか、あと、疑義照会に時間を要したり、多分一番大きいのは4番目のところで、本来の港湾管理者としての業務に加えて、兼務という形で統計に係る業務を実施しているところです。人手不足、業務多忙によって集計表の作成が遅延をしているというところです。

調査員におきましては、新規の報告者に対しまして調査の依頼、概要の説明などに時間を要する。これは、多分、アポイントがとれるまでに結構時間がかかるということだと思います。あと、行政記録情報等と調査票情報との突き合わせや、疑義照会の回答を得るまでに時間を要しているというところになっております。

報告者におきましては、業務多忙による遅延、それと、担当者が変更等をした場合に調査票の作成に時間を要しているというところです。

論点(d)になりますが、国土交通省の審査から公表に至るまで、どのような手順で実施をし、どの程度の期間を要しているのかという論点につきましてはの回答です。都道府県から提出されます集計表につきましては、提出のあった港湾分から順次、受付、入力、符号付け、審査を行っております。全ての集計表が整い次第、速やかに集計・公表を行っておりますので、集計から公表までに要する期間におきましては、2、3日程度を要しているところです。

7頁目になりますが、論点(e)、公表早期化のためにどのような業務の見直しや指導を実施したのか、その効果はあったのかについての回答です。国土交通省におきまして、毎年、基幹統計調査「港湾調査」に関する打合せ会議を実施しております。その場におきまして、集計表の早期提出に関する指導なども行っているところです。

また、港湾管理者等の集計事務の効率化を図ることを目的に、国土交通省におきまして港湾管理者集計システムを作成し、配布を行って、現在、甲種港湾でありますと61港、乙種港湾でありますと59港において活用をされているところです。

なお、公表早期化への対応といたしまして、平成21年の第25回統計委員会におきまして、統計委員長から、「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こと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よいと思いますし、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、その中の統計数字だけ出していただいても、それはそれでよいのではないかという気がします」

との発言を踏まえまして、平成22年1月分の調査結果から、港勢の情報を活用するニーズに応えるために、提出のあった港湾の実績を順次、港別集計値として公表しているところです。

以上の取組により、早期に港勢の情報を把握したい利用者に対しましては、港別集計値を活用していただくとともに、全国集計の結果を活用した実績値の活用や中期的な港勢の情報を把握したい利用者に対しましては、月報を活用していただくことにより、利便性の向上が図られているものと考えているところです。

以上です。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、審議に入りたいと思いますけれども、御意見、御質問等ございましたら、伺いたいと思います。いかがでしょうか。どうぞ。

○野呂委員 この統計を作成する過程において、この間の東京都での御説明でも、様々な言語の日本語への変換など、非常にいろいろな作業があるようにお聞きしました。負担の多い、時間を要する作業であることは理解できたつもりです。そうした中で一般的にこの統計調査の結果が必要な時期というか、利用者としてのデッドラインのようなものは把握していらっしゃるのでしょうか。公表は、早ければ早いほどよいという話はあると思うのですが、作成作業が大変な中で、ここを越えると統計として困るような公表のデッドラインみたいな時期は、あるのでしょうか。

○西郷部会長 多分、月次の統計は、景気判断とかに使われることが多いので、だからこそ、早く提供してほしいという話になりやすいわけです。港湾調査と並行して諮問審議している商業動態統計調査では、15日を10日にできないかという、5日間の短縮を議論したところです。そうすると、通常は利用者の側から、こんなに遅れていることで苦情などが出るはずなのですが、どうもそのような苦情が出ている様子もない。そうすると、どのような使われ方をしていて、その使われ方に応じて、ここまでだったらぎりぎり許せる、あるいは、これを越えてしまうとどうしても困るというような、そういうラインはそもそも引けるのでしょうかというのが、多分、野呂委員の御質問だと思います。

○宮川委員 それに関連してよろしいですか。多分、西村委員長のお話で、月次調査として実施する必要性という御発言と、今の最後の部会長のお話というのは関連するものと思っています。最初の諮問第130号の概要の2ページのところですが、これは、dに関わるのですけれども、私は早目に失礼させていただきますので、言わせていただきます。

結果の主な利活用が4点挙げられていますけれども、これはある意味、予算関連という意味では、年次の、しかも産業連関表であれば5年に1回ということですから、年次関連のデータがあれば、ある程度いいのかなと想像できます。そういうこともあって、後の質問で国土交通省は、13ページのところで4点挙げられております。

①は多分、阪神・淡路大震災で神戸港の状況などを考えて、想定されているのかなとは思いますが、例えば、一次速報、二次速報では港の数が限られていて、本当にこれができるのかどうかという問題がありますし、②の新たな輸出成長分野として見込まれるのは、実は月次の統計としては、多分エコノミストはほとんど貿易統計を考えるとと思うのですね、

輸出入で考えれば。これは月次の統計であるわけで、しかも国際的な8桁コードで、非常に細かいコードで輸出入を把握しているものですから、特に今の、こちらの港湾統計から何か新たな情報が得られるかどうかというのは、私には分からないのですけれども、私だったら、景気であれば貿易統計にまず当たるだろうと思います。

同じようなことが、あと③、④というのは、本当に月次でなくてはいけないのかどうかという問題もあって、恐らく景気判断という最後に部会長がおっしゃったことから見ると、ある種の代替的な統計があって、それを超えるプラスアルファの情報が港湾統計にあるかということ、私は、災害時の問題は別として、平常時の問題としては見出せないような印象を持っています。

ですから、西村委員長の月次調査として実施する必要性が、本当に遅れてしまうのだったら、無理をして報告者なり、それから調査員に負担をかけるのか、それとも利活用の考え方を少し考え直すということもあると思います。もちろん、こちらには自治体の方もいらっしゃるから、自治体で使っているのだというお考えもあるでしょうけれども、少なくとも最後に部会長がおっしゃった月次という判断からいったら、なかなかプラスアルファの情報が見出せない。かつ、現状8か月も遅れてしまえば、おそらく使いようがないのではないかなと私は思っております。この辺のところも含めてお答えいただいた方がよいのかなと思います。

○西郷部会長 ありがとうございます。そもそも月次統計が必要なのかという、結構大上段から振りかぶったようなそもそも論になってしまうのですけれども。まずは、月次で報告する月報の必要性がどこにあるのかということと、それがどういうタイミングで出れば利活用に支障がないのかということ。あとは、これは後でお話が出てくると思いますけれども、港湾ごとに先に出てきた集計値を出すことから考えると、日本全国の集計値よりは、むしろ都道府県のような細かい単位での集計値が、より利活用の面からは必要とされているということもあるかもしれませんので、東京都や千葉県からも御意見をいただきたいと思います。

まずは、国土交通省から、なぜ月次のデータが必要なのかということと、大上段から振りかぶったような議論で申し訳ないのですが、月次のデータがどうしても必要だという場合に、その利活用のために、一体いつまでに月次の情報が提供されればよいのかということ。あとは、全国版だけではなくて、都道府県とか、あるいは港湾ごととか、もっと細かい単位で見たときに、どのような利活用の例があるのかということについて、これは、東京都、千葉県から伺った方がよいかもしれませんが、そのようなポイントで説明をお願いしたいと思います。

まずは、調査実施者から御説明をお願いしてよろしいですか。

○平沢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 まず、月報の必要性ですが、現状、利活用といたしまして、資料3の13ページ、別の論点になりますが、月報の結果を具体的にどのような施策に活用しているのか、公表の遅延が常態化する中、その利活用に支障はないのかという論点があります。

国土交通省といたしましては、港湾調査の月報につきましては、季節変動等による港湾

取扱貨物量等を適時的に把握することにより、物流状況の変化を把握し、今後の港湾整備のみならず、港湾の調査・管理・運営においても重要な指標として活用されているところです。

主な活用の事例といたしましては、1点目としては、大規模災害の発生時に、特に被災地に近い港湾における入港船舶量や取扱貨物量の災害前後での変動、復旧・復興の進捗状況を把握するための資料として、月次が活用されているところです。

2点目としては、国土交通省におきまして、新たな輸出成長分野として見込まれる農水産物の輸出増加に対応するため、輸出力強化に資する港湾施設の整備を進めております。港湾計画の検討に当たって、港湾ごとの取扱貨物量の季節変動を把握するために、月次を活用しています。

3点目といたしましては、岸壁の整備や施設配置の変更に伴う前後の精緻な変化を把握するために、月次が活用されております。

4点目といたしましては、都道府県におきましても、各港との比較、それとポートセールスを行うための資料として、月次が活用されているところです。

これらの活用に当たっては、月報を早期に公表することが重要であると考えてはおりますが、早期に港勢の情報を把握したい利用者に対しましては、港別集計値を活用していただくとともに、全国集計の結果を活用した実績値の活用や中期的な港勢の情報を把握したい利用者に対しては、月報を活用していただくことで、利活用に対しては影響がないものと考えているところです。

いつまでというデッドラインのところですが、そこは我々も、いつまでとはなかなか情報もなく、そこに関しては答えられない状況です。

以上です。

○西郷部会長 ありがとうございます。

○平沢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 港湾行政の担当から補足させていただきます。

○西郷部会長 お願いします。

○坂井国土交通省港湾局計画課企画室専門官 国土交通省港湾局の坂井と申します。先ほど御説明のあったとおり、復旧・復興ですね。災害時にどのくらいの期間で、例えば、貨物が回復しつつあるかというのが、やはり年報よりは月報の方が見やすいというところで、効果の把握をするために利用しています。それから、季節変動の大きい、例えば農水産物などでは、ヤードの計画等を立てるときに、年平均のものというよりは、ピークのところですね。コンテナのいわば箱を置けるだけの容量をどれだけ確保するかという検討をするときに、やはりピーク時も押さえておく必要がございますので、そのようなところで月次のデータを利用しています。

宮川委員から先ほど、貨物の中身、例えば品目ごとの取扱量であれば、貿易額も含めて貿易統計で分かるという御指摘もありましたが、一方で貨物、コンテナ輸送の現場でいうと、必ずしも1つの箱に1つの種類の貨物を入れているわけではなくて、それが100%で詰まっているものもあれば、60%程度しか入れない状態で運ぶ貨物もあったり、あるいは混

載して運ぶものもあって、実際にその貨物量、貿易統計上の貨物量と、実際のコンテナの箱の数が、実態上ずれているときもございます。

そのような観点でいうと、港湾統計で、取扱貨物量と併せてコンテナの個数をとっているおかげで、どのような変化がコンテナの箱のベースでも見られますし、中身の貨物のベースでも見られますので、そのようなところで港湾統計の月次のデータは活用できると考えております。

それから、具体的な利活用時期ですが、当然、災害等でいいますと、可能であれば速やかにという形なので、具体的にいついつまでというのを申し上げることはできません。例えば施設整備の観点でいえば、希望を申し上げるとしたら、前年ないし前年度のデータが、翌年、翌々年度の前年度の概算要求が大体8月とか夏の時期にありますので、それに合わせて次年度の必要性等を鑑みて予算要求をしていくこともありますので、前年度のデータ等が、6月とか7月とか、あるいはもう少し早く5月とか、そのようなタイミングであると非常にありがたいなというところは、利用者サイドとしては考えております。

ただ、これはあくまで一例ですので、一般的にどこまでというのはなかなか申し上げにくいところがありますが、あくまで一担当としては、そういう形で考えています。

○西郷部会長 よろしいですかね。

○野呂委員 デッドラインという非常にかた苦しい質問をしましたが、実際には最大で8か月ぐらいの遅れということは、調査実施から10か月後ぐらいになっているわけですが、そういう現状に対して、行政内も含めて、困るとか、これぐらいには公表してほしいといった要望は、あまりないのでしょうか。実際、2か月と10か月はかなり違うと思うのですけれども。

○坂井国土交通省港湾局計画課企画室専門官 具体的な要望が上がってきているかというところ、そこは実はなくて、早ければありがたいというところが意見としてはあるのですけれども、具体的な要望は上がってはきていない状況です。

○西郷部会長 東京都、千葉県はどうですかね。月次の統計というのが都道府県でどのように使われているのかという例が、もしあるようでしたら、教えていただきたいです。

○白岩東京都港湾局港湾経営部振興課課長代理 今、国土交通省の御説明にありましたとおり、港湾整備、港湾の調査・管理・運営においての利用が主なものになっております。また、業界紙などにおいては他港との比較で、東京港の何月分のデータがどれぐらいだったかというのは、過去の前年比較等を踏まえまして注目されているとっておりますので、そのような部分でも、各月に数値を公表していくことが大事なかと考えております。

○西郷部会長 ありがとうございます。

千葉県、いかがでしょうか。

○岩堀千葉県県土整備部港湾課港湾振興室長 ユーザー視点からの必要性については、国土交通省から説明があったとおりに思うのですが、千葉県においても、3か月後ぐらいには県の速報ということで、県のホームページでコンテナ個数ですとかを公表するようにしております、そのようなものを利用しているという声も団体から聞きますので、月次の公表は必要なのではないかと考えています。

○西郷部会長 山口専門委員、いかがですか。ユーザーの一人として。

○山口専門委員 今、私どもは、貨物量の見通しというのを年4回発表しておりまして、その中で国内貨物量のほかに、国際海上コンテナ貨物につきましても、5大港も含めた8港の港、なぜ8港にしたかというのは、統計が入手可能な8港にしているのですが、その輸出を、コンテナ貨物量の現状と見通しということで公表させていただいております。

大体、5大港に限って言いますと、3か月後ぐらいには出ているかなということですが、今回の変更案でいきますと、翌々月末ですから1か月早まるということです。例えば足元の話をしみますと、かなり輸出も落ち込んできて、既に中国向けを中心に落ちているというのは、貿易統計では既に数字として出てきているのですが、港湾統計はまだまだそういう目に見えた形で数字が出てきていない。そういうのが目に見えるようにするには、やはり早めに出していただくというのが一番かなと思っております。

○西郷部会長 先ほど宮川委員が言及なさっていた、貿易統計にない付加情報について何かあれば。

○山口専門委員 これは港湾局の御回答と重複するのですがけれども、やはり月次、特に海上コンテナ貨物の場合は、経済指標としての位置付けがあるのかなと。貿易統計は御存じのように金額統計ですがけれども、それと別に量ベース、両面からの評価できるような指標があった方がよろしいのかなという気がいたします。

理由といたしましては、先ほど御説明ありましたけれども、必ずしもパラレルな動きをするわけではない。金額の方は為替の影響もありますので、あと、品目によってかなり価格差がありますから、実は金額は伸びていないけれども、量は伸びているというケースもありますし、その逆もあります。両面から見るという形の統計データ整備は必要になるかなというのは、ユーザーからは考えております。

○西郷部会長 ありがとうございます。

宮川委員、今の御回答はいかがですか。

○宮川委員 私の理解では、数量は貿易統計もありますよね。トンとかのベースでね。

○山口専門委員 ただ、数量なのですけれども、単位が品目によって全部違いますので。

○宮川委員 もちろん違います。

○山口専門委員 ですから、それを統一単位で、我々としては使いたいです。

○宮川委員 もちろん今の御意見で私は結構だと思っておりますが、国土交通省の意見に私が納得しているのは、これを使われる目的は、景気とかそういう問題ではなくて、例えばコンテナにも空きがあったりするわけですよね。フルに100%使わない。でも、その分だけ場所をとるわけですよね。

港湾統計で必要なのは、要するに施設として、どれぐらい場所を提供すればよいかということで、貿易量とはあまり関係なくて、ピーク時にどれだけの場所をとるのかということが、国土交通省の政策目的にとって重要だとすると、月次で、たとえ貿易量が減っていくように、コンテナの中身が8割ぐらい空いていようが、コンテナ1個は1個だから、この場所はとにかく確保しなくてはいけない、整備しなくてはいけないというイメージだと思うのです。

それは私も理解していて、経済的にとか景氣的にとかというところかというと、貿易統計ベースでよいと思います。例えば内航の部分と外航の部分に分けて、数量とかがもっと早く出せるのであれば、それは恐らくエコノミストにとってみれば、有用な値になるのだらうと思うのです。けれども、それとはまた別の政策目標というのですかね、整備目標のようなものにお使いになるということだとすれば、そういうことは私も理解できるとは思っています。

○西郷部会長 分かりました。

それでは、よろしいでしょうか。月次の統計の必要性に関しては、都道府県ないしは、今おっしゃっていた、かさ（嵩）ですね。ボリュームがどれぐらいかということを知りたいということであれば、月次で把握していくという意義もあるのではないかと御意見もありましたので、月次で報告すること自体に必要性があることは、あるという形で整理をしたいと思います。

○宮川委員 そういう意味で言えば、そのように記載してほしかったということはありませんね。月次のデータを利用するときに、施設整備だというのであれば、例えばピーク時の場所の確保とか、コンテナの場所の確保を把握する必要があるということに記載していただいた方が、分かりやすいのではないかと思います。

○西郷部会長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

ただ、早期化に向けてというのは、後でその対策について、もう少し詳しい説明というか、別の論点のところに出てくるのですけれども、現状の月報の遅れを現状のまま画期的に短くするのは、少なくとも調査のプロセスや何かを見た結果は、かなり難しそうだと思います。それを所与として、どういう対策を打っていくのかが後で出てくると思いますので、一旦、aの論点に関しましては、月報の必要性は、主にピーク時がどうなるかということと、それから、港湾の将来的な計画を進めるために、かさの情報が必要なのだということが確認できたということで、特に他になれば、次の論点のbの方に進みたいと思います。

どうぞ。

○澤村総務省政策統括官（統計基準担当）付統計審査官 すいません、今の整理に異議を唱えるという意味ではなく、今後の検討のために、可能であれば、資料3の5ページに、港でいつの時点で何港分の報告がありましたという表を作っていただいているのですが、これで単純に7%というのは、港の数だけでということですが、この6月分の全体の総量といいますか、それに対するウェイトは出ないのですか。

それが出れば、この次の論点にあります一次速報化を考えていく上でも、いつの時点でウェイトの半分を超えているのが分かるのではないのでしょうか。7月に出てくるのは小さいところばかりで、7%どころか、もっとウェイトでは少ないというような話なのかどうかというのが分かった方が、今後の議論がしやすいかなと思いますので、もし可能なら、出していただいた方がよいのかなと思います。

もう1点、7ページのところで、平成22年以降、港別集計値を公表していますという御説明もあって、この港別集計値というのは、港湾統計調査の結果の公表と位置付けられて

いるのかどうか。別にやっつけてはいけないというよりも、もしこれを推進するというなら、計画とかにも明確に位置付けて、どんどん活用してもらおう方が、よりよいのかなと思います。そのあたりを教えていただけたらと思います。

○西郷部会長 よろしいですか。お願いします。

○平沢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 まず、先ほどの表4について、トン数ベースでの表は作成できますので、次回部会に提示したいと思います。

それと、港別集計値ですが、これは、基本的には月報とベースは一緒で、それを月別に並べて出てきたところから、その数値を出しているだけです。港湾統計の中の公表値になっております。これが調査計画上に現状あるかといいますと、調査計画上には明記はされておられません。我々もこの港別集計値をやめることは考えていません。これを出すことによって、港別に港勢情報をより早く見たいという人たちに対しては、利便性の向上が図られますので、調査計画に盛り込むことに関して否定するものではございません。もし審議の中で、記載した方がよろしいということであれば、そのように御指摘いただければと思います。

以上です。

○西郷部会長 よろしいですか。でも、もしそうだとすると、例えば、調査計画の集計事項の中に盛り込んでいただくとか、位置付けを主系列にするのか、参考系列にするのかとか、そういうこともきちんと決めておかないといけないという形になりますので、それも御検討いただく。今回の計画に載せるのか、今回の諮問の内容には入っていないものになるので、今回部会で審議できるかどうかは分からないのですけれども、集計表の位置付けというのは、きちんとこの場で議論しておいた方がよいものだと思います。今回、あるいは次回以降にするのかということまで含めて、御検討いただけますか。

どうぞ。

○宮川委員 今の西郷部会長の整理でよいと思います。先ほどの国土交通省の御説明からすれば、むしろ個々の港の変動が大切で、集計値はどれだけ意味があるのか。つまり、全国の施設でコンテナをどれだけ使っているかというのが、どれだけ意味があるのかはあまり関係がない。むしろ先ほどの御説明だと、政策的には、個々の港でピーク値がどうなっているかとか、災害時に個々の港でどうなっているかというのを把握するのに、月次のデータが重要だとすれば、個々の港について集計できたところから早期に公表していく方法を考えた方が、利用目的にもかなうのだろうと思います。最後に部会長が整理をさせていただいたので、その方向でお願いしたいと思います。

○西郷部会長 分かりました。ありがとうございます。

それでは、時間が11時半になりましたので、次の話題に移りたいと思いますが、今度は、論点のb、今回の変更内容についてというところに移りたいと思います。それでいいですよ。

調査実施者から、まずは、説明をお願いいたします。

○平沢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 審査メモ、一次速報について。論点(a)といたしまして、①調査計画案どおりに公表することは確実に担保され

ているのか。論点②として、5都府県の理解が得られることは確実か、利活用ニーズはあるのか。論点③といたしまして、これらの項目を公表対象とする理由は何か、5港のウェイトは全体のどの程度を占めるのか。

これらに対する回答でございます。輸出入コンテナ貨物の取扱量の動向は、我が国港湾の取扱能力のみならず、コンテナで運ばれる貨物の輸出入環境を計る上で重要な指標であることから、輸出入コンテナ個数に係る数値は官民で活用されています。このため、特にコンテナの貨物量の多い5都府県（東京港、横浜港、名古屋港、大阪港及び神戸港）に対しまして、事前に調整を行いまして、全ての都府県から、調査月翌々月の20日をめぐり輸出入コンテナの取扱個数を国土交通省へ、速報値ではございますが、提供することができるという回答を得たことから、調査計画どおりに公表することは可能であると考えております。

さらに、国土交通省において実施しております国際コンテナ戦略港湾政策の適時・適切な評価に活用するため、国際戦略港湾（東京港、川崎港、横浜港、大阪港及び神戸港）の輸出入コンテナ個数に係る速報値を把握したいとの新たな利活用のニーズが寄せられたことから、現行の調査計画案にございませんが、川崎港を追加することによって、国際戦略港湾を一体的に把握することで、より一層の利活用が期待されるものと考えております。このため、国際戦略港湾である川崎港とも調整を行ったところ、上記5港と同様に速報値の提供が可能との回答が得られましたので、利活用ニーズを踏まえ、一次速報の対象港に川崎港を追加することについても御審議いただければと思います。

また、輸出入コンテナ個数に係る5港湾のウェイトにつきましては、表6のとおりになっておりまして、5港ベース、6港ベースを見ましても、大体75、76%という状態になっているところではあります。

審査メモ（b）の二次速報についてです。論点①といたしまして、二次速報はいつ公表するのか、論点②といたしまして、調査計画どおりに実施することが担保されているのか、5都府県の理解が得られることは確実かということに対する回答です。二次速報の公表予定時期は、一次速報公表後2か月から3か月程度を想定しております。5都府県に対しましては、事前に調整を行い、了承を得ていること、また、表7になりますが、過去の集計表の提出状況を踏まえますと、直近4か月におきましては、想定している提出期限前に集計表が提出されていること、5都府県からも今後の対応も可能であるという回答が得られましたので、一次速報公表後、2、3か月程度で公表することは可能であると考えております。

論点③、これらの項目を公表対象とする理由は何か、5港のウェイトは全体のどの程度を占めるのか。回答につきましては、月報では、現在、入港船舶、海上出入貨物、自動車航送車両台数、コンテナ個数を集計・公表しているところです。このうち自動車航送車両台数につきましては、他の項目と比べると全体に占めるウェイトが小さいことから、二次速報において公表しないこととしております。

5港のウェイトにつきましては、表8のとおりです。自動車航送車両数は、全体に占める割合は11%程度。隻数については8%という低さではありますが、これは入港船舶として

総トン数だけ出しても、利用する面では、隻数と総トン数を出さないと活用が難しいところもございますので、ここはセットで考えております。

論点④ですが、集計・公表を分割することにより、国土交通省や都道府県の審査業務が煩雑となるなどの支障がないのかという点です。回答につきましては、都道府県におきまして、一次速報、二次速報の審査業務については、一次速報の輸出入コンテナ個数につきましては、現行の調査に係る一連の業務の過程の中で作成される集計項目の速報値であること、また、二次速報は従来どおりの集計表の提出であることから、業務の煩雑化等による支障はないものと考えております。国土交通省における審査業務につきましても、5港湾から提出された集計表をまとめるものであることから、業務の煩雑化による支障はないものと考えております。

審査メモ（c）確報についてです。論点①、確報はいつ公表するのか、論点②、調査計画どおりに実施することが担保されているのかの回答につきましては、確報の公表予定時期は、二次速報公表後3か月から5か月程度を想定しております。過去の5年間の公表実績、本資料の26ページの別紙2で示してございますが、これを踏まえると、平成30年の2月分月報から同年4月分の月報の3か月分につきましては、想定期間内での公表ができておりません。この要因を調べたところ、一部の港湾における集計システムの一時的な不具合によるものでありまして、これも解消しておりますことから、基本的には二次速報公表後3か月から5か月程度で公表できるものと考えているところです。

論点③です。3段階の公表により、国土交通省や都道府県の審査・集計業務が煩雑となるなどの支障はないのかという点につきましては、速報の対象港湾以外の都道府県におきましては、従来どおりの業務であること、速報の対象港湾におきましては、一次速報の輸出入コンテナ個数の速報値に係る報告業務が追加されるものの、二次速報に係る報告業務につきましては、従来どおりの確報値の集計表のみの提出であることから、業務の煩雑化等による支障はないものと考えております。

国土交通省での審査・集計業務におきましても、速報の対象港湾のみの集計表をまとめるものなので、業務の煩雑化による支障はないものと考えております。

審査メモ、今回の変更内容について、論点（d）、利用者ニーズを踏まえたものとなっているのか、どのような利活用の増進を見込んでいるのかに対する回答です。今回の変更は、申請負担軽減対策におきまして、原則として、月次調査の第1報は60日以内に公表するとされていることを踏まえまして、早期に公表可能な輸出入コンテナ個数を公表するものであり、輸出入コンテナ貨物の取扱量の動向は、我が国の港湾の取扱能力のみならず、コンテナで運ばれる貨物の輸出入環境を計る上で重要な指標であるため、輸出入コンテナ個数に係る速報値は官民での活用が見込まれます。

なお、月報の利活用ニーズにつきましては、後ほど述べさせていただきたいと思っております。

以上です。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、ただ今の説明に対して質疑応答に入りたいと思っております。まずは、コンテナベースの公表結果に関しましては、山口専門委員からのリクエストへのお答えという面もご

ざいますので、山口専門委員から御意見をいただければと思います。

○山口専門委員 先ほど申しましたとおり、私どもの見通しを年4回発表しているときに、月次データをとらせていただいているのですが、現状、港湾統計は遅いものですから、直接、東京都ですとか、あるいは横浜市ですとか、港湾管理者が独自にウェブサイトで結果を公表しておりますので、そちらからデータをとらせていただいております。ですから、今回これがうまくいけば、現状約3か月遅れが、2か月後には出てくるということであれば、非常に有効になるかなというのが感想です。

あと、二次速報の方では、一次速報は完全にコンテナ貨物にターゲットを絞った公表という形になっているのに対して、入港船舶数とか総貨物ですとか、ほかの項目が上がってきているのですが、これについても、対象となる港がこの6港だけに絞っている。これは拡大できないのか、何か理由があるのでしょうか。

というのは、コンテナであれば、この6港で全然問題はないのですが、ここまで項目を広げていったら、もう少し取扱量の大きい港が当然あるわけで、そこまで手を広げるお考えがあるのか、そこら辺が難しいのか、それについて、理由をお聞かせ願えればと思います。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、御回答をお願いいたします。コンテナ以外の部分について、6港よりも幅を広げる予定があるのかないのか、ないとすれば、その理由は何かということですね。

○平沢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 まず、一次速報、二次速報の港数については、一次速報を5港にした関係もあるので、横並びで二次速報も同じ数にしてあります。利用者からすれば、数多く増えた方がよいというところがございますが、我々も増やしてはいきたいと思うのですが、増やせば増やすほど公表の遅延につながる部分もありますので、基本的には現行の計画案である5港ないし6港で当面公表をし、様子を見ながら、もし拡大ができそうであれば、変更の計画を検討していくということは、やぶさかではないと考えているところです。

○西郷部会長 拡大へのニーズはあるということですね。

○山口専門委員 ニーズというか、例えば、ここにお越しの千葉県では、千葉港はコンテナが、全体で見るとすごく量が多い港ですから、そういうのをこの海上出入貨物全体で見ると、非常にウェイトが高いですから、そういうところを入れてきてもよいのかなという気がしています。

○西郷部会長 ありがとうございます。今の御回答は、まずはこの6港でやってみて、もし可能であるということであれば、広げていくことを検討するということですね。あと、途中の作業量が増えて、都道府県の負担が増えるのではないかとということと、千葉県の、何でうちが入っていないのかというようなこともございますので、もし御意見があったら、東京都、千葉県から伺いたいと思います。

まず、東京都は、作業量が増えて負担になるのではないかとということについて、先ほど国土交通省からの説明では、通常の業務でやっていることを途中報告するような形になるので、そんなに大きな負担にはならないだろうという整理でしたけれども、それで間違い

はないでしょうか。

○白岩東京都港湾局港湾経営部振興課課長代理 間違いございません。

○西郷部会長 あとは、千葉県、いかがですか。うちが何で入っていないのかということについていかがでしょうか。

○岩堀千葉県県土整備部港湾課港湾振興室長 千葉県の場合、集計までに、今、2か月半程度要してしまっていて、2か月は少し厳しい。コンテナ個数については出るのですが、千葉県の場合、コンテナ個数はそれほど多くないので、あまりこの6港に加えても、それこそ大きな影響はないのかなと思います。海上貨物の方はかなり影響があると思うのですけれども、現状だと集計が間に合わない状況です。

○西郷部会長 なるほど。ありがとうございます。

それでは、ほかにございますか。

○澤村総務省政策統括官（統計基準担当）付統計審査官 一次速報、二次速報、それで確報という、段階的にということには理解しているのですが、結局、確報になったときに、これを立ち上げていくと、8か月ぐらいは遅れますよと。早くなるかもしれないが、最大8か月後ということになっていて、結局、現状と変わらないのではないかというように見えるのです。少しでも早い方、2から3か月が2か月になる、3から5か月が3か月になるといった、その努力、まだ早くできる対応策について、先ほど、今まで対策をとってこられたことは御説明ありましたが、公表を早くするために、具体的に何か考えていることはあるのですか。

○平沢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 公表の早期化に直接的に効果のある取組は、現時点においては考えていません。ただ、我々も一次速報を2か月以内に公表したからといって、確報は別に遅れてもよいという考えはございません。現状、8か月遅延にはなっていますが、引き続き、1か月でも早く公表できるよう、港湾管理者とも調整を図りながら、また、年1回の打合せの会議においても、なるべく早期化が図られるような指導は図っていきたいと考えているところです。

○西郷部会長 よろしいですか。

○澤村総務省政策統括官（統計基準担当）付統計審査官 もう1点だけ。川崎港を増やすというのは、一応の御説明はあったのですが、せつかく政策部局の方も来ておられるので、川崎港を把握することにはこういう効果があるということの説明をいただけないでしょうか。

○西郷部会長 お願いします。

○坂井国土交通省港湾局計画課企画室専門官 港湾局としては、全国、重要港湾以上と呼ばれるものは125港あるのですが、そのうち特に重要なものを国際戦略港湾としまして、港湾法で5つの港を定義しています。その中に、川崎港が入っております。国土交通省港湾局の中で特に進めていく一丁目一番地の政策として、コンテナ戦略港湾政策がございまして、特に北米・欧州を結ぶ直行航路の規模拡大を図って、輸出入の環境を向上させていくのが大目的です。川崎港の場合は、特に輸入の食品貨物等が多い港ですし、そのようなところで背後圏も大きいところもございまして、是非とも、国際戦略港湾の並びで

川崎港も入れていただきたいというのが意見です。

○西郷部会長 ありがとうございます。

他に何かございますか。どうぞ。

○野呂委員 二次速報の公表の時期は、一次速報の2、3か月後ということですから、調査月から考えると4から5か月後という、その設定についてですが、港別集計値が公表される時期との関係がどうなっているのかというのが1点目の質問です。それと、今、資料にありますような一次速報公表後の2から3か月後というのは、川崎港を入れた6港のうち一番遅いところに合わせると、これぐらいになりますという意味なのか、それともいろいろ集計等の作業を考えると、全体として、調査月の4、5か月後になるという意味なのか。

言い換えますと、どこかの港を外せばもっと早くなるということがあるのかどうか、要するに2から3か月後という設定をされた背景と伺いますか、理由をお聞きしたいと思います。

○西郷部会長 よろしくお願ひします。

○平沢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 まず、2から3か月の方ですが、表7にはA港からF港までありますが、これが6港になっています。これの集計表の提出の一番遅いところを見て計算しております。基本的には一番遅いところに合わせて、このぐらいなら提出できるだろうという形で考えております。多分、2から3か月、3か月まで待たないで、結構早めに出る港もございます。そこに合わせてしまうと、5港ではなくて1港とか2港になってしまいますので、5港の中の一番遅いところで設定をしたところでは。

それと、港別の集計値ですが、基本的に集計表が提出された段階で、今ですと月2回、月の半ばと下旬において提出されてきたものを、随時公表しています。いつになったら公表するというものではなくて、月のうち2回、公表しておりますので、その中で、提出されてきたものを公表する流れになっております。

以上です。

○西郷部会長 野呂委員は今の説明でよろしいですか。

○野呂委員 表7で、この一番遅いところに合わせると、大体、調査月の4、5か月後になるという説明で、そこは理解できましたが、先ほどの専門委員の御質問にも関連しますが、もしこれを、50日以内に提出できるところだけ集めるという形で、6港よりも港の数を増やせる可能性はあるということですか。それとも、港の数が増えると、例えば督促をする等の時間がかかるので、港の数が増えることによって遅れることもある、そういう理解なのですか。

○平沢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 そのとおりだと思います。数が増えると、公表の遅延につながる要因はあるかとは思いますが。

○西郷部会長 よろしいですか。

○野呂委員 はい。

○西郷部会長 それでは、括弧の付いていないbに関しましては、コンテナだけに着目し

て、なおかつ港を限定して一次速報として公表するということについては、前向きに努力した結果と受け取らせていただきます。それ以外のところ、例えばコンテナ以外のところ、それから、港の数を上げられるかどうかということ、二次速報等以降でそういうことができるかどうかということに関しましては、今後、まずは今回の計画を実行していただいて、その後できそうなところに手を広げていくという形で御検討いただくということで整理をしたいと思います。

それでよいですか。

それでは、今、12時なのですけれども、あと、論点cとdが残っていて、dは先に審議したような形になっておりますので、時間を10分ないし15分ぐらい延長させていただいて、cの方だけ審議したいと思います。

では、論点cに関しまして御説明をお願いしたいと思います。こちらの資料の12ページになりますかね。

○平沢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 行政記録情報等の活用について、論点といたしまして、(a)行政記録情報やNACCSデータ等の活用はどの程度進んでいるのかということに対する回答でございます。平成29年10月のNACCSの更改時におきまして、港湾統計への活用に関する同意書を船舶運航事業者等から個別に取得する方法を変更いたしまして、同意しない旨の届出をした者を除いた全ての船舶運航事業者から同意を得たものとして扱うこととしたため、NACCSに加盟している全ての船舶運航事業者等の情報が入手できるようになりました。また、「港湾調査」に関する打合せ会議の場におきましても、行政記録情報の更なる活用について、都道府県へ周知してまいりました。

このような取組によりまして、資料の28ページの別紙4のとおり、NACCSのデータを活用する港湾数につきましては、当初の5港から、現在は9港と、着実に増加し、貨物取扱量やコンテナ個数の全体に占める割合も、8割を超えているところです。また、入出港届等の行政記録情報の活用につきましても、貨物取扱量及び入港船舶ともに、全体に占める割合が8割を超えているところです。

論点(b)、更に活用することにより、調査事項の代替や公表の早期化を図る余地はないのかに対する回答です。行政記録情報及びNACCSデータの活用につきましては、調査事項の代替を図ることにより、報告者の負担軽減並びに都道府県及び調査員の業務負担の軽減を主たる目的としておりますが、行政記録情報及びNACCSデータを集計可能なデータに加工するために時間を要するため、当該情報を活用することにより公表の早期化が見込まれるものではございません。

業務負担の軽減が図られた結果、公表の早期化につながる可能性もあることから、当該情報の更なる活用につきまして、「港湾調査」に関する打合せ会議の場を通じ、都道府県へ周知してまいりたいと考えております。

以上です。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

それでは、御質問いただきたいと思います。いかがでしょうか。

NACCSの利用に関しましては、先般、東京都庁に伺って、その利用方法等についてもヒアリングさせていただきました。費用が結構、月10万ぐらいかかるということと、左から右へというわけにはいなくて、何かしら統計調査用に加工するので、それが結構な時間がかかるということも確認しております。NACCSから調査に必要な情報を取り出すという部分を今よりも劇的に早期化するのは、かなり難しいということも確認しております。

ただ一方で、今、御報告にありましたとおり、従前5港から始まったのが、だんだん増えているということなので、行政記録情報等がより正確であるということ所与とすれば、こういう形で行政記録情報等を使っていただく機会を増やしていただくというのは、よいことだとは思いますが、今後も続けていただければと思います。

そのようなまとめでよろしいですか。どうぞ。

○野呂委員 NACCSデータにつきましては、東京都で、言葉の翻訳の作業などでも時間がかかるという御説明があり、今の部会長取りまとめと同じような思いです。NACCSデータを利用する意義につきましては、どちらかといえば報告者や業務の負担軽減という説明ですが、加えて、このデータとマッチングすることによって、データそのものの精度といいますか、調査結果の正確性の向上も期待できるような説明もあつた気がします。すなわち、NACCSを使っていることについて、報告者負担あるいは業務負担の軽減以外に、精度の向上も期待できるのでしょうか。

○西郷部会長 どうですかね。東京都の感触も、もし何えればと思いますけれども、千葉県でも、調査票情報と行政記録情報等というのを比べた場合に、おそらく我々の感覚だと、行政記録情報等の方がより正確なのかなと。もしそうだとすると、今、野呂委員がおっしゃったように、単に報告者負担の軽減というだけではなくて、最終的に統計調査情報の精度の向上というのに結び付くのではないかということなのですから、感触はいかがですか。

○白岩東京都港湾局港湾経営部振興課課長代理 東京都では、NACCS情報を利用させていただいておりますが、報告者の負担軽減が大部分かなと考えております。

○西郷部会長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

行政記録情報等の活用は、この調査に限らず、公的統計全体での課題でもありますので、利用できるものを順次活用していくということで、その取組の1つとして、部会では適当と整理したとさせていただきたいと思っております。

すいません。もう5分ほど、5分早く始まったので、10分延長しているということなのですけれども、一応これで切りがよいところまで参りましたので、今日の部会の審議は、これまでとさせていただきたいと思っております。

それで、冒頭に申しましたとおり、本来1回で審議を終わらせて、その次は対面式の部会ではなく、メールを活用した書面審議ということも考えていましたが、審議がそこまでは進みませんでしたので、第2回の部会を開催させていただくことにします。第2回の日程につきましては、委員、専門委員の方の日程を調整した後、後日、お知らせいたします。第2回の部会では、本日の部会で出された宿題に対する回答も含めて、審議を行った後、

答申（案）についても審議をお願いすることになりますので、よろしく申し上げます。

なお、本日の部会審議の内容に関して、追加で御質問や御意見等がございましたら、時間が短くて大変恐縮ですが、6月4日火曜日の午後4時、16時までに、事務局に電子メール等で御連絡いただければと思います。

それでは、事務局から連絡をお願いします。

○本間総務省政策統括官（統計基準担当）付主査 次回の部会の日程や会場につきましては、後日、御連絡いたします。また、先ほど部会長からお話がありましたように、追加の御質問、お気付きの点等がございましたら、来週の火曜日、6月4日の16時までにメールにより事務局まで御連絡をお願いします。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、御持参いただきますようお願いいたします。

最後に、本日の部会の結果概要につきましては、事務局で作成次第、メールにて御照会いたしますので、こちらにつきましても御確認をお願いいたします。

事務局からは以上です。

○西郷部会長 ありがとうございます。

以上をもちまして、本日の部会は終了といたします。次回の部会審議もどうぞよろしく申し上げます。延長、どうも申し訳ございませんでした。

本日はどうもありがとうございました。これで閉会いたします。

以 上