

## 第121回サービス統計・企業統計部会

1 日 時 令和5年7月31日（月）15:00～17:00

2 場 所 遠隔開催（Web会議）

3 出席者

【委員】

菅 幹雄（部会長）、伊藤 恵子、松村 圭一

【臨時委員】

會田 雅人、小西 葉子、成田 礼子

【審議協力者】

竹林 幹雄（神戸大学大学院海事科学研究科教授）、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：内田室長ほか

〃 港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）：仙崎室長

【事務局（総務省）】

佐藤大臣官房審議官

統計委員会担当室：萩野室長、篠崎政策企画調査官

政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室：山形統計審査官、大村企画官ほか

4 議題 港湾調査の変更について

5 議事録

○永井総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室副統計審査官 事務局から御連絡いたします。ハウリングしてしまうおそれがございますので、発言するとき以外は、マイクをオフにしてください。マイクのオンオフの操作は、画面の下、一番左の「マイクマーク」のアイコンをクリックで行います。この「マイクマーク」に斜線が入っていれば、マイクオフの状態です。よろしくお願いいたします。

また、会議後に速記が議事録を作成される便宜もございますので、御発言いただく際には、恐縮ですが、お名前をおっしゃってから御発言ください。

ネットワークの状況など細心の注意を払いつつ進めさせていただきますが、途中、声が聞きづらいといった不具合がございましたら、御遠慮なくお知らせください。

それでは、皆様、おそろいようですので、菅部会長、よろしくお願いいたします。

○菅部会長 それでは、定刻となりましたので、ただ今から第121回サービス統計・企業統計部会を開催します。

委員、審議協力者の皆様におかれましては、お忙しい中、御出席いただき、ありがとうございます。

本日は私と松村委員と、今回の審議で審議協力者として御参加いただく竹林審議協力者は総務省の庁舎から、それ以外の委員の皆様はウェブで御参加いただいております。

本日の審議案件は、7月26日の第195回統計委員会において総務大臣から諮問された「港湾調査の変更」についてです。

では、審議に先立ちまして、私から4点申し上げます。

1点目は部会の構成についてです。部会の構成については、参考1として名簿をお配りしておりますので、御参照ください。今回の審議には、神戸大学大学院の竹林幹雄教授にも参加していただくことになりました。竹林審議協力者から一言御挨拶を頂ければと思います。

**○竹林審議協力者** どうも改めまして神戸大学、竹林と申します。総務省で仕事するのは多分これ初めてなので、また、いろいろとよろしく願います。

以上です。

**○菅部会長** ありがとうございます。2点目は審議の進め方です。審議は資料2の審査メモに沿って、事務局から審査状況と議論すべき論点を説明してもらった後、資料3に基づき、論点ごとに調査実施者から回答していただいた上で、審議する形で進めていただきたいと考えております。

各委員におかれましては、限られた時間内に効率的な御審議を賜りますよう、御協力をお願いします。

3点目は、参考2でお示ししている審議スケジュールについてです。

今回の諮問については、本日を含め2回の部会審議を予定しております。2回目の部会で一通りの審議を終え、答申案についておおよそ御了解が得られれば、最終的な答申案は書面決議により決定するなど、効率的に審議を進めたいと考えております。

ただ、2回の部会で審議が終わらない場合もありますので、大変恐縮ですが、予備日である9月11日にも開催させていただく可能性があることをお含みおきください。答申案については、9月下旬に開催予定の統計委員会に御報告したいと考えております。

最後に4点目ですが、本日の審議は17時までを予定しておりますので、効率的な議事進行への御協力をお願いいたします。

以上、よろしく願います。

それでは、審議に入ります。まず、諮問の概要についてですが、これについては、既に統計委員会等の場で事前に説明いただいておりますので、この場での説明は割愛させていただきます。

なお、7月26日に統計委員会に諮問された際に、委員からは特段の御発言はございませんでした。

それでは、資料2の審査メモに沿って、個別事項の審議に入りたいと思います。

まず、今回予定されている変更内容を審議する前提として、本調査の実施体制等について、確認したいと思います。この部分は、前回答申時に指摘された「今後の課題」及び「公的統計基本計画」における検討課題と関係するものです。それでは、審査メモの1ページ「(1)本調査の実施体制」について、事務局から審査状況の説明をお願いいたします。

○永井総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室副統計審査官 事務局でございます。それでは、資料2の1ページ、御覧いただければと思います。

まず、今回申請されました計画の変更について、概要を御説明いたします。

まず、1つ目としましては、「(1) 調査方法の変更」でございます。こちらは令和6年調査から、甲種港湾、これは月次調査でございますが、こちらの方が令和6年1月分から、それから、乙種港湾、これは年次調査でございますが、令和6年分から港湾関連業務の効率化を図るシステムである「サイバーポート」を用いたオンライン報告を追加するというものでございます。

また、同じく、調査方法につきましては「郵送調査」の追加を予定しております。

続きまして、「(2) 調査票情報の保存期間及び保存責任者の変更」ということでございまして、都道府県において保存されている調査票情報を、国土交通省においてサイバーポートにより一元的に永年保存を行うというものでございます。

それから「(3) 集計表の変更」でございます。こちらは甲種港湾に関する集計表のうち、二港間の貨物流動量については、港別・品種別の貨物量合計のみの表をいわゆる「主要表」と、それから二港間の貨物流動量につきましては、いわゆる「詳細表」と区分をしまして、利用上の留意点を統計ユーザーに周知するというものでございます。

続きまして、本文「(1) 本調査の実施体制」について御説明いたします。資料にもございますが、本調査につきましては非常にいろいろな報告者の方々いらっしゃいます。早速ですけれども、12ページの参考の1を御覧いただければと存じます。

こちらが港湾調査の実施体系ということで、国土交通省から御提供いただいた資料を一部、当方で加工したものでございます。

まず、下の方、報告者というところがございますが、ここにございまして、この調査につきましては、それぞれの項目について例えばその港湾の管理者や港湾運送事業者、船舶運航事業者、水産業協同組合長、それからここには書いてございませんが、その他、調査事項の実態を把握できる者に調査依頼をしているというような形になっているということでございます。

この調査票につきましては、それぞれ1行で船舶ごとに入港船舶についての情報、係留状況、乗降人員、船舶に積んであった貨物の情報を書いていただくということになります。それぞれの報告者に、それぞれの調査員から依頼が行われて該当する部分を書いていただく。それについて調査員に報告をしていただく形になっております。

また、この調査につきましては、右上にもございますNACCSと呼ばれます、この輸出入・港湾関連情報処理システムからのデータも移送される形になっております。こちらにつきましては、例えば船会社などでNACCSを利用して入出港届ですとか係留施設等使用許可、貨物情報、このようなものを申請することができます。

そういった情報について同意を得て取り込むことができるということで、現状、本調査でも幾つかの港湾ではこのような情報を利用して、本調査を実施している状況でございます。

また、その左側にもございます入出港届、このような行政記録情報を使って、この調査

の調査情報を埋めているという形になっております。

統計調査員において、調査員のそれぞれの報告者から集めていただいた情報を取りまとめていただきまして、内容のチェックですとか疑義照会なども行った上で、都道府県に御報告がされるということになります。

都道府県ではその内容チェック、また、追加の疑義照会等々があれば確認をしていただいた上で、最終的にこの集計表という形にして、L G W A N 経由で国土交通省に提出をするという形になっているということでございます。

そういった形でこの調査はある意味、港に船が入った都度、このような報告者の方々に依頼をして書いていただくという非常に特殊な特性を持っているというような状況でございます。

1 ページに戻っていただきまして、3 段落目ですけれども、この調査につきましては、前回令和元年に諮問審議が行われておりますけれども、そこでの課題ということで、このような調査の特性を踏まえて報告者、統計調査員、都道府県それぞれの立場における役割を整理し、必要に応じて調査計画の見直しを検討するということが指摘をされているということでございます。

ここの部分では先ほども申し上げました。この課題の一つでございますが、ここの部分についても、併せて御議論をいただきたいと思っております。

次のページへ移ってください。それでは、「審査状況」でございますけれども、まず、アの部分でございます。令和元年答申を踏まえまして、国土交通省では、全ての甲種港湾、乙種港湾を対象にアンケートを実施されたということでございます。そして、以下の業務実態を把握されたということでございます。

まず、①としましては、調査事項ごとの報告者につきましては、その調査計画上の報告義務者とおおむね合致しているということが確認できたということでございます。

それから②としまして、統計調査員につきましては、都道府県、市町村、それから漁業協同組合、関係団体の職員が兼務をしていることが多く、このような方々はその報告者の選定ですとか依頼、配布・回収、N A C C S データの取得ですとか審査、疑義照会、それから取りまとめを実施しているというような状況でございます。

それから、③でございますけれども、都道府県は、その統計調査員が取りまとめた調査票のチェック、疑義照会の後に調査対象港湾ごとの集計表の作成という役割を担っているということでございます。

イの部分でございますけれども、このように調査系統やその情報の入手方法が複雑な状況でございますので、今回、申請内容の妥当性を論じる前提として、部会長からもございましたが、報告者が調査票にどのように回答しているのかとか、あるいはその統計調査員や都道府県がどのように調査を進めているのかというところを確認していただくということが必要であると考えております。

「論点」でございますが、6 つほどございます。まず1 つ目、a としまして、本調査を担当する都道府県等の実施体制はどのようになっているのか。甲種港湾、乙種港湾、速報の集計対象となっている主要6 港とそれ以外の港湾では、実施体制にどのような違いがあ

るのか。

bとしましては、都道府県の職員が統計調査員を兼務している場合、都道府県職員としての役割と、統計調査員としての役割分担がどのようになっているのか。調査票のチェック体制は確保されているのか。

それから、cでございますが、報告者の選定はいつ、どのように行われているのか。また、その調査依頼や調査票の配布はいつ、どのように行われているのか。

dでございますが、報告者は、自らの報告事項をどのように回答しているのか。港湾行政手続をNACCSで行っている場合と、紙ベースで行っている場合では、調査票の作成・回答方法にどのような違いがあるのか。

次のページでございます。eでございますが、調査票の回収（特に紙媒体の場合）は、いつ、どのように行われているのか。また、記入漏れは、どのような情報を基にどのように確認があり、必要な情報を保有する報告書に回答依頼が行われているのか。

最後にfでございます。入出港届や係留施設等使用許可申請の情報は、調査対象港湾において、どの程度活用されているのか。また、具体的にどのように活用されているのかというところが論点でございます。

事務局からは以上でございます。

○菅部会長 それでは、各論点について調査実施者から回答をお願いします。

○内田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 国土交通省でございます。まず、1つ目の論点のaでございます。

都道府県の実施体制は、どのようになっているのかということと、甲種港湾と乙種港湾、速報の集計対象となっている主要6港とそれ以外の港湾では、実施体制にどのような違いがあるかということでございます。

回答でございますが、まず、港湾調査におきましては、対象となる甲種・乙種の港湾がございますが、甲種港湾におきましては、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、外国貿易港湾、内国貿易港湾のいずれかにおいて該当する貨物取扱量の多い港湾を指定しているというところでございます。乙種港湾につきましては、甲種以外の港湾を指定しているというところでございます。

令和2年1月の調査時点の状況でございますが、甲種港湾では1港当たりおよそ3.2人の担当者と2.7人の調査員ということでございます。この2.7人というのは、3.2人のうちの兼務している数字も入っているというところでございます。

乙種港湾につきましては、およそ1港当たり2.4人の担当者、1.8人の調査員が配置されているというところでございます。乙種港湾につきましては、貨物取扱量の規模が小さい港湾ということでございますので、甲種港湾に比べて配置人数が少ないということが分かるというところでございます。

なお、速報の集計対象港湾でございますが、6港でございますが、東京港、川崎港、横浜港、名古屋港、大阪港及び神戸港になりますが、いずれも甲種港湾に位置付けられる港湾でございますが、甲種港湾の中でも比較的規模が大きな港湾ということでございますので、1港当たりおよそ6.7人の担当者、6.3人の調査員が配置されているというところでござい

して、他の港湾に比べて配置人数が多くなっているという状況でございます。

内訳というか、根拠になる表ということで、表1の方を付けさせていただきました。こちらが一番下に1港当たりの担当者数・調査員の数ということで、表が出ているということでございます。御参考まで御覧いただければと思います。

続きまして、論点のbでございますが、都道府県の職員が調査員を兼務している場合、それぞれの役割分担はどのようになっているのか。調査票のチェック体制は確保されているのかという論点でございます。

回答でございます。都道府県の職員が統計調査員を兼務している場合の役割分担につきましては、例えば兼務職員と非兼務職員が担当部局内にいる場合につきましては、兼務職員が実査からデータの取り込み、数字の取り込み後の数字のチェックまでの実作業を行いまして、兼務していない職員が集計及び集計データのチェックを行っているという状況でございます。

また、兼務職員のみの場合につきましては、実査は各調査員が、データの取り込みから集計までを1人の調査員が行いまして、当該調査員がデータの取り込み時に目視と、あとシステムにて数字のチェックを実施いたしまして、集計後は他の調査員を含めて複数人で集計データのチェックを行うということでございますので、チェックの体制は各港湾によって様々な状況でございますが、統計調査員1人の担当のみで実査から集計までを当該調査員以外の者がノーチェックで行われるということではなく、目視とシステム及び複数人によるデータチェックの体制がしっかり確保されていると考えてございます。

次に、論点cでございますが、報告者の選定は、いつ、どのように行われているのか。また、調査依頼や調査票の配布は、いつ、どのように行われているのかという論点でございます。

回答でございます。港湾調査は、各港湾に入港した船舶を確認した時点が調査の起点ということになります。入港の状況につきましては、行政記録情報であります入出港届とか係留施設等使用許可申請書等により把握をいたします。船舶の入港を確認した後は、当該船舶の実態を把握できる者を選定いたしまして、調査の依頼及び調査票の配布ということを行います。

なお、各港湾に入港する船舶の状況につきましては、毎月決まって入港するケースが多く、報告者の多くが毎月同様になっているということから、調査依頼や調査の配布を毎月実施しているという港湾は少なく、回収につきましても、調査票の締切りまでに報告者が提出していただいているというところが実態でございます。

また、入港船舶の状況を見て、これまでに入港したことがない新たな船舶が入港した場合につきましては、入出港届等に記載されています船舶運航者や船舶代理店の情報に基づきまして、それらの者に対しまして船舶の積荷の状況を把握できているかどうかということを確認いたします。把握できているということであれば、その方に調査を依頼し、調査票を配布するということになってございます。また、それらの船舶運航事業者等にお聞きして把握していないという場合につきましては、それらの船舶運航事業者等に実際だれが把握しているか聞き取りをする形で、実際に情報を持っている者に調査依頼を行うという

流れになります。

続きまして、論点 d になります。報告者は、自らの報告事項をどのように回答しているのか。港湾行政手続を N A C C S で行っている場合と、紙ベースで行っている場合では、調査票の作成・回答方向にどのような違いがあるかという論点でございます。

回答でございますが、報告者が港湾行政手続を N A C C S で行っている場合につきましては、N A C C S に入出港や係留施設情報、船名とか国籍等の船舶情報、船舶に積み立てられている貨物の情報等が登録されておりますので、港湾管理者である都道府県の中には N A C C S から調査対象船舶に係る調査票の各項目の情報を購入いたしまして、調査員が調査票の該当項目に当てはめることにより、報告者への調査を省略しているという港湾もございます。

紙で港湾手続を行っている場合でございますが、N A C C S による港湾行政手続と同様の船舶の入出港や貨物の情報を港湾調査の様式にて報告していただくということになりますので、報告者から見ますと、作業の重複が発生している状況ということでございます。

なお、報告者が N A C C S で申請をしている場合であっても、現状では港湾管理者が N A C C S データを購入していない場合は、集計に利用されておりませんので、結果的には報告者は紙ベースと同様に、港湾調査の様式にて各項目の情報を報告していただくということになっている状況でございます。

続きまして、論点 e でございます。調査票の回収は、いつ、どのように行われているのか。また、記入漏れはどのような情報を基に、どのように確認が行われ、必要な情報を保有する報告者に回答依頼が行われているかということでございます。

回答でございますが、調査票の回収につきましては、毎月調査の甲種港湾の場合につきましては、調査月の翌月 10 日までに調査員による対面や電子メールの手段により回収するということになってございます。また、報告者の都合によりまして、郵送や F A X を回答の手段として選択していただいている場合もございます。なお、上記論点 c の回答で記載してありますとおり、各港湾に入港する船舶の状況については、毎月決まって入港するケースが多く、報告者の多くが毎月同様ということになっていることから、調査票の提出締切りまでに、基本的にはその報告者から提出されているというところでございます。

また、報告の漏れの有無につきましては、行政記録情報であります入出港届や係留施設等使用許可申請書と照らし合わせまして、報告していただけていない入港船舶が確認されたという場合につきましては、調査員から当該報告者に対しまして問合せを行い、報告していただくということになってございます。

続きまして、論点 f でございますが、入港届や係留施設等使用許可申請の情報は、調査対象港湾においてどの程度活用されているか。また、具体的にどのように活用されているかということでございますが、入出港届や係留施設等使用許可申請の情報につきましては、まずはその調査対象の報告者の選定というのが一番になります。また、そのほかでは調査票の入港船舶の部分の情報にも活用されているというところでございます。

以上になります。よろしく申し上げます。

○菅部会長 それでは、ただ今の御説明に対し、論点ごとに御質問、御意見をお願いしま

す。まず、論点 a についていかがでしょうか。御意見、御質問等ありますでしょうか。

確認させていただきたいのですが、調査者と担当者というのはどう違う。この御回答いただいた調査者と担当者が分けて書かれているのですが、これはどういう、調査担当者と調査員ですね、これはどう違うのですか。

○内田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 都道府県等の港湾調査に携わる者を担当者としております。統計調査員については、担当者とは別に兼務している場合も含めて、都道府県等の職員が統計調査員を兼務している者、もしくは統計調査員だけをやっている者につきましては、統計調査員のところに数字がカウントされているということでございますので、例えば都道府県の一番上、甲種のところを見ますと284人と236人とあるのですが、この数字を両方足した数が港湾調査に携わっている数ということではございません。284名の中のかなりの部分については統計調査員を兼務してございますので、実質は300名程度、細かな数字のところはその調査ができていないのですが、そのほとんど内数に近い数値とだけ思っていたらということでございます。

○菅部会長 要するに担当者と呼んでいるときは都道府県の職員を指すという理解で。

○内田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 左様でございます。

○菅部会長 そういうことですね。ほかに御質問、御意見ありますでしょうか。論点 a ですけれども、よろしいでしょうか。

次にいきたいと思います。論点 b、調査票チェック体制の確保について御意見、御質問はありますでしょうか。

松村委員、お願いいたします。

○松村委員 ありがとうございます。先ほどの1ページの表にもつながると思う確認ですが、結局この a と b を読むと、どんなに小さい港湾でも、調査員であり担当者であるという人が最低2人以上はいるという認識でよろしいでしょうか。

○内田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 その認識で結構でございます。

○松村委員 分かりました。ですから、1人で担当することはないということですね。

○内田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 左様でございます。

○菅部会長 ありがとうございます。ほかに御意見、御質問ありますでしょうか。

成田臨時委員、よろしくお願いいたします。

○成田臨時委員 成田でございます。私、統計プロセス部会も担当しているのですが、このチェック体制の場合に、チェックリストとかきちんとして整備されているのでしょうか。

○内田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 国土交通省から一律にチェックリスト等を作って、各港湾管理者に配布ということではできていないという状況でございます。

○成田臨時委員 あるということですね、分かりました。

○内田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 お配りできていないということなので、ないということでございます。



○成田臨時委員 整備されていないのですね。

○内田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 そういうことです。

○成田臨時委員 ごめんなさい、それでしたらそのチェックリストは整備予定でございませうか。

○内田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 各港湾において、どのような箇所に重点を置いてチェックしているかというのは様々でございまして、統一的なものでチェックリストを作るというのが非常に難しいのかなと考えてございます。ですので、その部分については、実情としては、各港湾で特有な部分については、各都道府県にお任せしているというところでございます。

○成田臨時委員 プロセス部会ができた経緯というのは、やはり統計不正があったからなのですけれども、チェックミスとかあるいは報告ミス、そういうのを未然に防ぐためにはチェックリストを作成された方がいいと思いますが、各港湾が違うのであれば、港湾ごとのチェックリストで仕方がないのですけれども、それは整備された方が統計ミスを未然に防ぐためには必要だと思いますが、いかがでしょうか。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長 すみません、港湾局から今取り組んでいる状況の中で、今御指摘のようなところに役立つかなというところを御紹介だけさせていただきます。

御審議いただく対象として、新しくシステムとしてサイバーポートというものを作っておりますけれども、こちらの中でそういうエラーチェックとかそういったところがうまくサポートできないかなというところは考えているところでありますので、もちろん別途そのチェックリストが必要とかそういう御議論はあるとは思いますが、システムの側で、その辺りをうまくサポートできるようなことができないかなというところは考えているところでございます。

○成田臨時委員 システムがあるとすると、そのシステムの入力が確実にされているかというのを見た方がいいのですけれども、そういうチェックリストを作成予定はないのでしょうか。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長 どこまでというところはあるのですけれども、今、サイバーポートの中で取り組もうとしているのが、資料の中でもありましたけれど、NACC Sで申請されている行政手続情報とかをうまく活用しようというところをやっております、したがって、そこが違っているというところはありますけれども、ある程度そこは正しいものが入っているという前提の下での活用というところは考えているというところでございますが、どこまで突き詰めるのかというところはすみません、あまりそこまでは思いが至っていないところもあるかもしれません。

○菅部会長 これはチェック体制が確保されているかという質問なので、そうすると2人いるから大丈夫だと言われると、何となくチェックリストがあった方がいいのではないかという話になると思います。だからこれについては、2人いるから大丈夫だという答えが大丈夫か、答えになっているかというのは、おっしゃるとおりチェックリストがあるから

確認ができて、逆に言うと1人でもチェックリストがあれば確認できますよねという話にはなると思います。

ほかに御意見、御質問ありますでしょうか。

それでは、伊藤委員、よろしく申し上げます。

**○伊藤委員** ありがとうございます。

今の点ですけれども、多分将来的にはそのサイバーポートにオンラインでデータを入れていくということになるはずで、オンラインのシステム上で何らかのチェックがシステム的になされるように、システムを構築していかないといけないと思います。

システム上でどういう点をチェックするのかということ将来考えていくに当たってもやはり今の時点で、何をチェックしていて、何がチェックされていないか、そしてどういう点をチェックすべきかという整理は必要ではないかと思います。その辺り各港湾でばらばらなのかもしれないのですけれども、少しヒアリングをしていただいて、各港湾でどういう点についてチェックしているのか、どういうところをチェックしていかなければいけないのか、今の時点で何らかの整理をしておく必要があるのではないかと感じました。今整理しておけば、将来、オンラインシステム上でのデータ収集が進んだときに、システム上で自動的にチェックがなされるということになると思います。ですので、現時点でのチェックリスト作成は重要な点だと思いました。

以上です。ありがとうございます。

**○菅部会長** これについては、いかがでしょうか。御回答とかありますか。

**○内田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** 入出港届という行政記録情報等がございますので、報告者がしっかり入出港届等で届けていただいている船舶が内容をしっかり報告していただけているかどうかという、そのチェック、非常に時間がかかるというような話を聞いているのですが、その部分についてはサイバーポートの方で、行政記録情報となる港湾行政手続の電子化が進むと、自動的にチェックができるようになると聞いておりますので、そういう点では非常に漏れがなくなる、調査員の負担が減っていくという点でも、非常にいいものであると考えているところでございます。

**○菅部会長** よろしいでしょうか、伊藤委員。

**○伊藤委員** ありがとうございます。将来、サイバーポート上でチェックされていくということももちろんやるべきなのですけれど、そのようによりよいシステムを作っていくために、今現時点でどういったチェックがされていて、どういったチェックが必要かというのは少しレビューして、整理をしていただく必要があるのではないかと思います。

以上です。

**○菅部会長** 小西臨時委員、挙手されておられます。小西臨時委員、よろしくお願いたします。

**○小西臨時委員** 私伊藤委員、成田臨時委員と同じコメントです。サイバーポートの導入により、調査員や担当者負担が減り、大きな港湾の抜け漏れ等は行政記録情報の活用や出入港のチェックが電子化されることにより解決すると思います。現状各港湾は、集計データのチェックを目視や手入力、独自の港湾ごとのシステムを活用しており、現状のチェッ

ク体制でチェックすべき項目が現場ではあると思います。その項目をリスト化し、サイバーポートのシステム導入にも反映したほうがよいと思います。また、各港の独自のシステムについても、どのようなものがどの程度という把握は必要だと思います。特にすべての港が一斉にサイバーポートに移行できない状況では、現状ないのであれば統計作成作業の効率化、精度向上のためにもチェックリストは作成したほうがよいと思います。

以上です。

○菅部会長 これについて御回答ありますか、コメントという形でよろしいでしょうか。

○内田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 はい。

○菅部会長 ほかに御意見ありますでしょうか。よろしくお願いいたします。

○竹林審議協力者 何となく何か議論がずれているような気が、横で聞いていて思ったのですけれど、港側で多分チェック体制どうのというのがばらばらですとかないとかというのは、恐らく入力体制とかその管理体制がそれぞれ全く港によって違うとか、都道府県によって特性が違うというのは私も知っているのですが、多分そのことを言っているのではないかなと思っています。それとサイバーポートを入れることによって、そういったところの目視ミスというのは、少なくとも私の理解ではNACCSのデータとかとリンケージするのだったら、まず、データ突合上整合しないものが出ればその時点でアウトなので、それは自動的にキャンセルされている、恐らく上位になるのが多分NACCSの情報、入出で税関コントロールまでかかってくるはずなので、多分こいつは上位になっているのではないかなという構造的な問題ですよ。

それに対して流動のパターンがサイバーポートで入力されることなので、恐らくこれをシステム上で突合するのだったら、必ず下流側の方でおかしいというのは出てくるので、その状態で多分チェックが効いてしまうのではないかなと、しっかりと設計されていればですよ、というふうに理解しています。

ですから、今言われているような、要は現状がどのようになっているかは多分問題な点はあるのかなとは思うのです。各港人数も足りないのです。ですけれども、サイバーポート入れることによって、少なくともその自動化されるチェックというのはかなりの項目があって、それははっきり言うとNACCS、税関の情報を間違えて入力しない限り恐らくその点は大丈夫ではないかなと。つまり税関の情報がアウトになるということは、その点は税関申告そのものが間違いなので、これ多分大ごとになるはずですよ。

だから、その辺の懸念はもちろんあるかと思うのですけれども、恐らくかなりが自動化されてシステム上キャンセルされてしまうと私は理解しています。間違っていたら、お願いします。

○菅部会長 今のについてはいかがですか、特にコメントとして。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長 すみません、港湾局でございます。

そういう意味で、まだシステムが完成していないというところもあって、こういうふうにできていますというところがありますけれども、竹林審議協力者がおっしゃったような形で、押さえるべきところから少なくともデータを引っ張ってきてやっているはずですよ。

で。

○**竹林審議協力者** 多分両方とも全くイーブンというのではないはずですよ。システム作っている上では、並列は多分こういうのもなくて、先に優先すべきものは、多分ほとんどが税関申告になるはずなので、これが上位に来てこの拘束の下でほか全部決まるという形を恐らくとらないと、全体が整合しないと思います。

○**菅部会長** 税関というのは要するに貿易の場合ですよ、内航船の場合は。

○**竹林審議協力者** 内航の場合は今度また別のパターンになってくるので、そこはまた設計上別の話になってくると思います。

○**菅部会長** これは内航も含めて議論しているのです。

○**竹林審議協力者** だから、その内航の場合はそのフィルターは考えていかないといけないと思います。基本的な話として、貿易量として圧倒的に港の場合は外航の方が多いのです。

○**菅部会長** それはそうです。

○**竹林審議協力者** それをまずだから、基本設計は基本こちらで合わせないといけない。基本設計理念はそれでやって、その理念に乗っかるような形で内航のパターンを設計するはずなので、そうしないと要は二重にその定義が存在すると多分システム動かないので、どういふので動かしますかという、基本的なところは外貿のシステムにまずマザーを持ってきて、そのマザーに合わせた形で全部を設計して、それをだからイントラの場合はイントラの形で翻訳してそれを、これは前回のヒアリングのところで申し上げたプロトコルというものですけれど、プロトコルさえきっちり決めてしまえば、その仕様に乗っかって全部やれてしまうので、その設計が一番大事なはずですよ。誰を上流に取るかというのもプロトコルで決まるはずですよ。

○**菅部会長** そうすると、まず現状としては複数によるデータチェック体制があるから多分大丈夫であろうという話ですね、基本的に問題はないだろうと。ただ、この後、サイバーポートが入ってくるから、チェックに関してはより電子的に整備される予定であるという話ですね。

○**竹林審議協力者** そうですね、私の理解はそうです。

○**菅部会長** そういう理解でいいですね。もっといろいろなチェック入れた方がいいのではないかという意見あったけれども、そういう見通しが立っているという解釈でよろしいですね。

○**竹林審議協力者** 細かな、より精密なチェックというのは恐らくアドオンで付けられると思います。基本、先ほどからずっと言われたような基本設計のところ、どういう形の齟齬があるかということが多分御指摘になっていて、そのときのチェックという話で、そのチェック自体はその基本設計が全部外貿に合わせてやるのであれば上下構造全部決まるので、もう基本的なところは全部システムでクリアされてしまうだろうという形です。

ですから、次の段階でそのイントラ、つまり内貿をそこにアドオンしていくときに、それをどう整合させていくかというのは、まず外貿の設計をきちっとした上でそれに乗っけますという形。というのは、結局、内貿だけじゃなくて内外接続というのも貿易上あるの

で、今度外貿が優先する。そういう形に持っていくとこういう全部構造的に決まってくるので、必ずそういう設計になるはずです。

○菅部会長　ということで、論点 b は確保されているということですね、結論としては。そういう理解でよろしいですね。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官　いろいろ御議論ありがとうございます。

b に関しては、現状の体制をまず国土交通省から御説明いただき、そして、何人かの委員からこのチェックをどうやってやるのか、コントロールをどうしているのか、もう少し実態を調べた方がいいのではないかという御質問・御提案がありました。

一方で、竹林審議協力者から、その大半の部分はサイバーポートをきっちり設計することによって、カバーできるのではないかというお話がありました。

ただ、我々の港湾調査の審議をお願いしている立場で言えば、港湾調査の統計をいかにクオリティ高めていくかという観点で、全ての港湾がすぐにサイバーポートに移行するわけではないですし、かつ、内貿の部分もあるということです。令和6年からサイバーポートが導入されれば全部解決、ということにはならないというのは多分調査関係者の理解として同じだと思います。

今の実態を把握すべきという御提案については、都道府県なり港湾なりという相手があることなので、短い時間で実態を把握するというのもなかなか困難な面も当然あるかと思いますが、今後サイバーポートをどうやって広げていって、エラーをどういうふうに防いでいくおつもりなのかというのを、しっかりと整理いただくことが大切ではないかと思っています。

サイバーポートでかなりの部分がカバーできるという点は、何となく理解もできるのですが、もう少し実務に照らして、こういうところについてはサイバーポートで解決できるが、こういうところはまだ人のコントロールをしないと、少しミスが発生しやすいとか、国土交通省には是非とも今後の議論のためにも整理をいただけないかなと思っています。

実態として、今の港湾調査で、数字の間違いが後からどんどん出てきている、そういう状況ではないという理解でいいですか。

○内田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　その理解でよろしいです。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官　ですよね。あとデータが空白になっているとか、そういうこともあまりないという理解でいいですね、今のところ。

○内田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　その報告者からの報告が出ているか出ていないかということですか。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官　報告から船が抜け落ちたり、あるいは船のデータの一部が欠けていたり、そういうことは今のところないという理解でいいですね。

○内田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　報告をいただく際に一部抜けてしまっていたということは、実際としてはあると、実例としては頻繁にあるという

ものではないのですが、そこについてはしっかり入出港届とのチェックをして、そこで再度報告者に報告を依頼しているということは聞いておりますので、そういう意味では、抜けが今あるかということに関しては、特段ないと考えております。

○山形総務省政策統括官(統計制度担当)付統計審査官 また、別の論点の場所でも結構ですので、今後、どういうふうにするかという点について、御検討を是非いただければと思います。

私からは以上です。

○菅部会長 ではそういう形で整理して。まだ手が挙がっていますね、どちらが早かったのだろう、分からないですね、ほぼ同時でしたね。

伊藤委員が早かったそうなので、伊藤委員、よろしくお願いたします。

○伊藤委員 すみません、伊藤です。音声割れて聞こえなかった部分があったりして、よく分からなくなったところがあるのですが、結局この論点に関して、先ほど菅部会長が、チェック体制が確保されているという結論だということにおっしゃったように思っただけです。その後、どなたが発言されたのかよく分からないのですが、やはりもう少し検討していただく必要はないかという整理をされたように思いました。どういう方向なのかよく分からない気がして手を挙げたのですが、私の個人的な意見としては、現状でチェック体制が確保されているという結論ではよくないのではと思います。チェックリストもなく、各港湾ばらばらにチェックしているということなので、やはりもう少しどういう項目をチェックしているかという点の整理はやっていただく必要があると思いました。

以上です。よろしくお願いたします。

○菅部会長 次に、小西臨時委員、よろしくお願いたします。

○小西臨時委員 ありがとうございます。

この部分に関してはチェック体制確保されていることに対して、その評価を答申案でまとめるところだと思います。今、伊藤委員がおっしゃった点をふまえ、みんなで一緒に考えて、どう結論づけられるかを今後議論できたらいいと思います。

竹林審議協力者と山形審査官が補足によって、大きな外貿であれば、NACCSという非常に頼りがいのあるシステムを入れることができ、導入して活用できればミスがなくなり、効率よい調査ができることがわかりました。小さな港湾や内貿については、即座に導入できないこともわかりました。これらについては、今の調査の状態とかチェックの状態というのをある程度は情報化、リスト化する必要があると思います。以上、コメントです。ありがとうございました。

○菅部会長 まず、具体的な問題が生じているわけではないので、そういう意味でいうとチェック体制は機能しているということに、一応機能しているということにはなると思うので。

○山形総務省政策統括官(統計制度担当)付統計審査官 1人体制ではないということで。

○菅部会長 2人ということなので一応機能しているということで、今後、サイバーポータが入ってくることによって、そのチェック機能がより強化されることが期待されると。

ただ、そこにおいて、どのようなチェックをすべきかということについて御検討いただきたいというのでいかがでしょうか。

だから、機能していないとまでは言えないので、これが例えばチェック体制が機能しなくて問題が生じているというのであれば問題があるのですけれども、一応、問題がそういう意味ではないのでチェック体制は機能していると、ここまでは問題ないと思うので、今後サイバーポートが入ることによって更に強化されるであろうと。ただ、そのチェックの在り方については、検討の余地があるのではないかと。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官 ルール化もされていないので危ないのではないかと御指摘だと思います。

○菅部会長 そうですね、そういう形で整理したらいかがかと思えます。成田臨時委員。

○成田臨時委員 成田ですけれども、今、何も起こっていないから機能しているというのは、それは言い過ぎかと思ひまして、何か起こったときに問題があったから起こったわけであって、今はチェックリストもないし、港湾ごとに異なるわけで、あとサイバーポートもまだ今からシステムが構築されるので、このシステムの中で何と何が一致しなくてはいけなくて、その一致しなかったときにエラーメッセージが出るようなシステムになっていけば、今後検討されるというのは分かるのですけれども、だから、今データチェック体制は確保され、複数人によるチェック体制はあるとしても、それが機能されているかどうかはチェックリストがないので、そういう整理されることは私は反対です。

きちんとこれから機能するために、チェックリストを策定されて、それで港湾ごとにできれば標準化されることが、例えば毎月勤労統計とか、統計不正があったと思うのですが、そういう不正が起これないためのチェック体制は、今システムが導入される前にきちんと考えてやるべきだと私は考えております。

以上です。

○菅部会長 ということで、そうするとチェックリスト等を踏まえた検討を行うべきであるという形になるのかな。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官 一旦、私の理解で整理させていただくとすれば、菅部会長が先ほどおっしゃったチェック体制があるというのは、まさに複数人でチェックするという、そういう体制にはなっているということだと思いますが、恐らく複数の委員から頂いた御意見を踏まえると、統一的なチェックリスト等を国土交通省がコントロールしていないので、実際に問題ないかどうかを把握できる状態になっていないということ自体が問題だ、それはすなわち、チェック体制を確保しているとは言えないのではないかと御問題提起かなと私は理解をしました。

結果として何か大きな問題が今起きているわけではないことをもって確保されているという結論は危なくて、都道府県にお任せしているという状態で、国土交通省がその品質をコントロールしている状態になっていないということをもって、やはりそれは毎月勤労統計や建設工事受注動態統計事案を踏まえた品質管理の体制になっていないと捉えて、それは改善に向けて努力すべきではないかという御提案だと私は理解しました。国土交通省と、次回の部会に向けたこのお返事の仕方についても御相談をしたいと思います。

○菅部会長 それでは、審議がほかにもありますので、次に参りたいと思います。

論点c、報告者の選定に関する議論ですが、論点ですが、これについては御質問、御意見ありますでしょうか。

それで1点、私、質問があるのですが、最後のセンテンスで、「なお、当該船舶運航者等で把握できていない場合は、聞き取りを行い、把握できている者を紹介していただく等により調査を行い」とありますが、これは把握できている者を紹介するのは船舶運航者でしょうか。つまり主語が、誰が把握できている者を紹介するのかということについて教えていただけたらと。

○内田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 基本的には最初に入出港届等に記載されている者に聞くということになります。その者、例えば船舶運航事業者等が、その調査項目について細かな情報までは把握していないということであれば、どういう方に聞くとその内容が分かるかどうかというのを聞き取りすると聞いております。

そこで御紹介していただいた先に調査を受けていただけるのか、内容が分かるかどうかというのを再度確認していただいて、問題なく内容が分かるということであれば、その方に調査をお願いするという流れでございます。

○菅部会長 要するに船舶運航事業者に紹介してもらおうと。

○内田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 船舶運航事業者者等になります。船舶運航事業者とか代理店とか、それらの方に聞き取った上で調査を行う、ということになります。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官 外国船の場合は代理店が。

○菅部会長 代理店に。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官 代理店が入出港届をやるみたいな感じですよ。

○内田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 その様になります。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官 なので、等というのはその代理店のことを言っているわけですね。

○菅部会長 代理店のことを言っているのですね、分かりました。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官 いずれにしても、船会社がメインだということ。

○菅部会長 分かりました、そういうことですね。ほかに御意見、御質問ありますでしょうか。よろしいでしょうか、大丈夫でしょうか。

それでは、論点dの方に参ります。報告者はどのように回答しているのかと。NACCSと紙ベースということはどう違うかということですが、これについては御質問、御意見ありますでしょうか。よろしくお願ひいたします。

○松村委員 私もNACCSに詳しくないので教えていただければと思うのですが、今回これを読ませていただいて、港湾でもNACCSを使っているところと使っていないところがあり、その利用に当たってはお金がかかると。同様に報告者もNACCSを使っているところと使っていないところがあると思いますが、まず港湾の方でNACCSデータ購



入しないのは、使っているけれど購入していないということですか、それとも使っていないということなののでしょうか。利用率と購入費用を教えてくださいと思います。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長 すみません、港湾局ですけれど、手元で何かデータの的なものの持ち合わせがないですけれども、松村委員が言われていた、そもそもNACCSを使っていない港湾もあるのではないかと言われれば実際そうですし、購入している、していないというところ言えば、そういうところもあると思います。購入にどれぐらいお金がかかるのかというところも、すみません、手元にないというところがございます。すみません、そういう意味では次回までに何かというような感じですか。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官 バックデータの一種として、後々の論点で国土交通省の説明資料で言うと、5ページのdに、NACCSそのものの利用率というのはデータをお持ちですので、それはまた別途御説明いただくこととして、それとは別に、松村委員の御質問は、港湾ベースでどれくらい利用しているのかということではないかと思しますので、そこでもしお持ちならば国土交通省、お願いします。

○松村委員 すみません、データ購入の有無は、費用の問題ということですか。結局NACCSはあるけれども、お金がかかって使っていなかったら、あまり精度向上に寄与しないのではないのかということです。

○菅部会長 これについてはどうでしょうか。

○内田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 現在、そのNACCSからデータを購入し、港湾調査に利用している港の数につきましては、10港になります。

○松村委員 10港ですか。

○内田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 はい。やはりその購入する、しないところの判断ということの部分で言いますと、金額というところがあると。それはある港に聞いただけなので、全ての港が同じ意見か分からないのですが、制約的にやはりその金額的なものがあるというふうには聞いております。

ただ、今後、サイバーポートを導入した際には、報告者はNACCSデータを無料で使えるようになるということになりますので、そういう意味では、改善されるのかなと考えています。

○松村委員 ありがとうございます。10港というのは、予想よりかなり少ないという印象ではあります。

あと、報告者のNACCS利用状況について、外貿と内貿で教えてくださいと思います。

○竹林審議協力者 10港だと大分少ないです。開港している港は全部NACCS対象になりますから、それで言うと10港って多分拠点港プラスアルファぐらいしかないと思います。

○内田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 10港というのは、NACCSから港湾管理者がデータを購入して港湾調査に利用している港湾数ということになります。NACCSが行っているデータ配信サービスを利用しているということであり、入出港届等の港湾行政手続を実際にNACCSでやる、やらないというのはまた違うとこ

ろです。

○竹林審議協力者 基本的にだから開港しているところほとんどNACCSにそのまま入れないと、面倒くさくてしょうがないです。

○内田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 少なくとも外貨関係の手続きでの利用についてはそうですけれども、内貿での利用が課題と認識しております。

○菅部会長 この辺り一度整理していただいて。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官 別の論点で用意してますので。

○菅部会長 そこで、御回答いただけたらと。ほかに御意見、御質問ありますでしょうか。

それでは、次、論点eですね。調査票の回収ですけれども、これについて御質問、御意見ありますでしょうか。

1点、これまた私から確認ですが、報告漏れの有無については、入出港届や係留施設使用許可申請書と照らして確認しと書いてあるのですが、ここの主語は担当者がそれとも調査員がこの辺りどういう、誰が確認するのかというのは決まっているのでしょうか。つまり、その確認する業務は誰がやるのかというのは、決まっているのでしょうか。

○内田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 どちらかが絶対というところは特になくて、基本的には調査票を配布して回収する調査員が、お願いした内容について漏れないかどうかというのを確認するというのが基本なのかなと思います。あとはもう電子化しているようなところについては、システム的にチェックしているということも考えられます。そこは、具体には各港湾に聞き取りをしないと分からないところではありますが、基本的には調査員が確認しているものと考えております。

○菅部会長 だから、私もこの記述からイメージを受けたのは、入出港届のリストがあって、それこそさきほどのチェックリストみたいな感じでチェックしているのかなと受け取ったのですけれど、そういう理解でよろしいですか。

○内田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 そういう意味で統一的な、そのチェックリストということなのかというと、基本的に各港湾管理者が調査していますので、自らの港に入ってきているその取扱量というのは、各港でしっかりとそろっているのが前提でございますので、その漏れないかというチェックはしっかりしていただいていると認識しています。

○菅部会長 この辺りが、どう具体的にどうしているのでしょうかというのは少し思わなくはなく、要するにこの記述のイメージからすると、入出港のリストがあってということが前提条件になって、それを誰か責任者がいてチェックしているということになってしまうので、本当にそうなのかなというところが。少し大丈夫かなという感じはいたしますね。ほかに何か御意見、御質問等ありますでしょうか。

松村委員、よろしくお願いたします。

○松村委員 今のお話からすると、本調査の調査票回収率は基本的に100%ということになるのでしょうか。普通の調査と違って、分母の方にもかなり実施者サイドにアローワンスがあるように感じるのですけれども。

○内田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 全ての情報が集まった段

階で、集計ということになりますので、100%ということになります。

○松村委員 分かりました。今の御説明だと100%だろうと思いますが、菅部会長がおっしゃるように、その実務のところ、本当にどうなっているのだろうと思うところがあるかもしれません。

すみません、以上です。

○菅部会長 成田臨時委員が挙手なさっておられます。よろしくお願ひいたします。

○成田臨時委員 成田でございます。今お伺いしているのは、誰がというのは通常は調査員とのことですが、決まっていないうことは職務の分掌、分掌というのは誰が何をやるという、その業務の分掌が決まっていないうかなというのは心配になるので、そちらの方の職務分掌規程というのではないのかもしれないですが、一般企業と違って、そういうのもお作りになったり、報告漏れというのはどういうのが報告漏れで、何をチェックしなくてはいいかという部分も記載していただければと思います。

以上です。

○菅部会長 ありがとうございます。そうですね、ここはやはり本来は明確であった方が私もいいと思います。つまりその責任が誰なのかということと、何を基にチェックするのかというのは、使用許可書とか港によって違うだろうということもよく想像は付くのですけれども、この場合はこういうふうにチェックしなさいとか。

○竹林審議協力者 これはでも、報告の主体は基本的に港湾管理者のはずですが。ですから、そこで最終的な確認業務を行うのは港湾管理者になっているはずですが。私の理解はこうなのですが。というのは、必ずそういうふうな形で報告されていますので。

○菅部会長 でも、ここでの「確認し」の主語は港湾管理者。

○竹林審議協力者 だから、これは管理者だから、通常地方自治体ですよ。

○菅部会長 先ほどで言うと担当者が。

○竹林審議協力者 ということになるのですかね、いや、私の理解ですよ。少なくとも現状やられている行為から判断するにそういうふうに考えられますけれども。

○菅部会長 そこのところを確認していただいて、つまり港湾管理者（担当者）なのかなと、この文章の説明だとそうなるのかなと。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官 通常は統計調査を都道府県等に法定受託事務としてお願いしているものに関しては、統計法の施行令の別表に、何を都道府県にお願いするのかというのは書かれてあります。

この調査の場合、手元にはないので分からないですが、行政記録情報の入出港届や係留施設等許可申請書と照らし合わせるという実務を、誰の責任でやっているかというのは少なくとも明確にしておく必要があると、多分そういう御示唆が成田臨時委員の御示唆でもあるかなと思います。

○菅部会長 それでは、続いていきたいと思いますが、論点 f ですね。

小西臨時委員、よろしくお願ひいたします。

○小西臨時委員 チェックやチェックリストの作成は、bの中での議論の一つだと思います。

すのでbとeをつなげるような形で、矛盾がないような形でまとめていただくといいかと思ひます。eの四角書きを読むと、最後のパラグラフに「また」という書き出しがあります。特出しのような形でこの報告漏れの有無について記載しているということは、まあまあ日常の業務の中で報告漏れがあり、見付ければ可及的速やかに対処するということなのかなと思ひます。ですので、議論の際には、少なくとも直近だけでも、大体どれぐらいの頻度で報告漏れが起きているかの客観的な情報があると議論の助けになります。

以上です。

○菅部会長 客観的なというのが結構難しいような感じですがけれども、ヒアリングくらいはできますか、どうでしょう。

○内田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 検討したいと思ひます。

○菅部会長 御検討よろしくお願ひいたします。

それでは、次、論点fですね。このような情報をどうやって活用されているのかということで、活用されているということでこれは2行で短いので、これについてはこうだということ聞いていただいて、時間がございますので、次の調査方法の変更について話を進めさせていただきたいと思ひます。

それでは、審査メモの3ページ「(2) 調査方法の変更」について、事務局から審査状況の御説明をお願いいたします。

○永井総務省政策統括官(統計制度担当)付統計審査官室副統計審査官 事務局でございます。それでは、資料2の3ページを御覧ください。

調査方法の変更ということで、変更内容は令和6年調査から「サイバーポート」を用いたオンライン報告を追加、それから、調査計画上に「郵送調査」を追加の2点でございます。

審査状況でございます。まず、サイバーポートの概要ということで、また後ほど国土交通省からも御説明あるかと思ひますけれども、国土交通省では我が国の港湾の生産性を飛躍的に向上させ、港湾を取り巻く様々な情報が有機的につながる事業環境を実現するために、サイバーポートということで、大きく3つに分かれているということでございます。

1つが、民間事業者間の港湾物流手続に関するシステム、港湾物流分野とあります。これはまさに、例えばそのコンテナ貨物に関する民の手続に係るものだと聞いております。

それから2つ目が、港湾管理者の行政手続やその調査・統計業務(港湾管理分野)というものでございまして、今回その港湾調査で使用するシステムがまさにここになるということでございまして、ここはどちらかというとなと民の手続に関するシステムというようなことだと聞いております。

それから3つ目としましては、港湾の計画から維持管理までのインフラ情報ということで、港湾インフラ分野ということでございます。こちらの方は、港湾施設の設備とかある意味で資産情報的なものを全て電子化をしていくというようなことだと聞いております。この3つのシステムを有機的に連携をさせて、いわゆる港の電子化を進めていくというようなことでございます。

このような議論につきましては、政府で世界最先端デジタル国家創造宣言ですとか官民

データ活用推進計画、これは閣議決定されているものがありますが、このようなところでそのサイバーポートによって、港湾の生産性を飛躍的に向上させるというふうな位置付けがされております。

これを踏まえて、国土交通省のほかデジタル庁や財務省も参加されているそうですが、サイバーポートを推進するための委員会ですとか、あるいはワーキンググループといったところで、これまでこのサイバーポートの構築に向けて議論がされてきたと聞いております。

(イ)の部分でございますが、このうち、先ほど申し上げました港湾管理分野というところが、今回の港湾調査で使われるものということでございますが、港湾管理者に関連する行政手続ですとか調査・統計業務の電子化、効率化を図るというものでございます。

これも図を見ていただきたいのですが、資料の13ページですかね、御覧いただければと思います。

これは国土交通省でお作りになったサイバーポート（調査・統計）に係る概要ということでございます。上の方は現状の港湾調査、下の方がサイバーポートによって目指すべき姿ということでございまして、現状、その報告者から紙だったりメールだったりあるいはFAXだったりという形で、データを調査員が入手して都道府県に報告をしていると。一部の港湾ではNACCSデータも活用されているということでございますが、下を御覧いただきますとおり、基本的にはこの報告から集計までの調査プロセスのデータを全て一貫して電子化する、サイバーポートで行うということが最終的な目指す姿となります。また、その上にもございますが、NACCSとのデータ連携を行うこととなります。

もちろん、一足飛びにはということではいかないので、下の方にありますが、報告者の従来の提出手段も一応残されますけれども、基本的には例えば集計業務とデータの保存、このような部分につきましては、サイバーポートに一元化をされるということになります。

そういったことによって、右側にもございますが、NACCSのデータを活用することによって入力支援機能などで手間を大幅に削減できるとか、あるいは疑義照会などもシステム上でできるようになり、データの取り込み、一元化というものが進められると。それから、当然先ほど国土交通省からも御説明ありましたが、これが実行されればその自動チェック機能みたいなのも充実してくると、そういったものだということでございます。

それから、次のページ御覧いただければと思いますけれども、こちらも国土交通省の資料でございますが、NACCSで申請された入出港届や係留施設等使用許可申請、それにひも付く貨物情報、このようなものが連携されますと、多くの港湾調査の調査事項が埋められるというような形になります。例えば入出港届や係留施設等使用許可申請に関しましては、こちらのオレンジの部分の入港船舶の情報が埋められると。それから、貨物情報につきましては、海上輸出貨物のデータに反映できるというような形で、これを使うことによって入力の手間や集計作業が相当楽になるのではないかとというようなことでございます。

資料戻っていただきまして、3ページでございますけれども、(ウ)のところに進みますが、一方で入出港届や係留施設等使用許可申請の行政手続の現状につきましては、やはり依然として紙ベースで行うケースも見られるということでございますので、先ほど申し上げ

ましたとおり、このサイバーポートのメリットを最大限享受するためには、サイバーポートと直接データ連携を行うNACCSの利用促進を図ることが必要でありますので、国土交通省ではこちらの方をその手続について、規制改革実施計画でも、基本的には目標として設定されているというような状況でございます。

続きまして、4ページのイの部分でございますが、サイバーポートの本格導入ということでございまして、今回、国土交通省がこの導入に当たりまして、令和5年1月分の調査におきまして、甲種港湾の4港について試験的導入というものを行っております。その結果、いろいろな検証、課題抽出を行っておりますが、作業時間につきましては調査票を提出する報告者において最大約53%削減されたとか、それから港湾管理者におきまして、その集計業務で約36%の削減効果が得られたなどの成果があったということでございます。

一方で、イのところでございますが、他の港湾においては、国土交通省で、従来の調査方法が良いとする報告者がいるとしているということでございます。

そういった意味で、集計方法で見ますと、国土交通省が現状今提供している共通集計システムというもの、あるいはその各港湾管理者が構築している独自のシステム、そういった何らかのシステムを用いている港湾と、それからこのようなシステムがない港湾と、大きく大別されるというような状況でございます。

ウの部分でございますが、そのための国土交通省では、サイバーポートの本格導入に当たりまして、サイバーポートを導入するか否かについて、各港湾管理者に判断を委ねることとしておりまして、全国の港湾管理者に対して意向調査を実施するとしております。

また、令和6年1月分調査からサイバーポートを導入する意向を有する甲種港湾につきましては、令和5年12月に試験運用を行うということでございます。なお、令和6年1月分調査以降も、独自システムを継続し使用する意向を有している港湾管理者につきましては、国土交通省へのその集計表の提出ですとか調査票の情報の保存、このようなものにつきましてはサイバーポートを利用して行うということになっております。

エでございますが、国土交通省におきましては、将来的にこのサイバーポートによる回答への一元化を目指すものの、直ちに一律に移行するのは難しいということで、従来の手法を残しつつ、サイバーポートを調査方法の一つとして追加するという計画でございます。

これにつきましては、サイバーポートへの全面移行には時間が要すると見られることから、やむを得ないと考えられますが、今後の円滑な移行に向けた取組ですとか、統計調査員が複数の報告者から様々な方法で情報を取りまとめている複雑な調査事務を効率化する余地について、確認したいと考えております。

論点でございますが、aとしまして令和5年1月から2月にかけて実施したサイバーポートの試験導入について、その効果や課題は、具体的にどのようなものであったか。課題に対して、今後どのように対応することとしているのか。

b本格運用を前に試験運用を行う予定としていますが、どのような点をテストするのか。基幹統計調査の調査期間と重なることから、その実施に支障はないか。

cサイバーポートの導入により、どのような効果が見込まれるか。特に、報告者負担の軽減や港湾管理者の業務負担の軽減はどうか。

d N A C C S を利用した電子申請率はどの程度で推移をしており、どのようにしてその向上を図るか。

次に e ですが、調査対象港湾のうち、独自システムを利用している港湾はどの程度あるのか。また、港湾管理者に対して、サイバーポートへの移行をどのように働きかけるのか。

それから f ですが、サイバーポートの利用促進により、調査員調査や郵送調査を含む調査方法や実施体制の効率化に、今後どのように取り組んでいくのかという部分でございます。

この論点につきましては、後ほどの11ページに、基本計画への対応状況というところも記載をしているところでございます。

基本計画では、まさに港湾関連業務の効率化を図るシステムである「サイバーポート」の本格導入により、行政記録情報等の活用や報告書負担の軽減を一層推進するとともに、調査方法の再整理及び調査票情報の一元管理を実現するということが記載されておりますので、ここについては、改めてここでも御議論いただきたいと思っております。

それから最後に、また5ページに戻っていただきまして、ウの郵送調査の追加の部分でございます。

こちらについて、まず（ア）ですが、この調査は計画上、調査員調査とそれからオンラインということで電子メールとe-Surveyということが計画されておりますけれども、この申請では郵送調査を追加するという計画でございます。

表1を御覧いただければと思いますが、報告者から調査票が郵送で提出されるケースが相当な割合を占めると、このような実態を踏まえまして、今回追加をするというものでございます。

また、サイバーポート導入後も直ちに全港湾についてサイバーポートへの移行は困難と見られますので、当面は従来の手法も存置するというものでありますので、おおむね適当と考えますが、以下の点について確認する必要があるかと考えております。

なお、表の（注）にございますが、F A X、電話に関しましては臨時の対応ということでございまして、固定的な回収方法ではないので、調査計画上、調査方法には追加せずにこれらの報告者にはそのサイバーポートの利用を働きかけるということでございます。

次のページを御覧いただきまして、論点としましては a としまして、まず e-Survey でございます。令和2年1月分の調査から追加されておりますが、報告者から選択されていない、先ほどの表ですと0となっております。この理由についてお尋ねしたいということです。

それから b につきましては、調査票の提出方法が多岐にわたっておりますが、国土交通省が準備したその統一的なシステムを用いずに、各種の提出方法を選択している報告者に対して、サイバーポートの利用をどう働きかけるのか、この点について確認させていただきたいと思えます。

事務局からは以上でございます。

○菅部会長 それでは、各論点について調査実施者から回答をお願いします。

○内田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 論点「イ サイバーポー

トの本格導入」への回答の論点 a でございます。

令和5年1月から2月にかけて実施したサイバーポートの試験導入について、その効果や課題は具体的にどのようなものであったのか、課題に対して、今後どのような対応をすることとしているかということでございます。

回答でございます。令和5年1月分の甲種港湾調査におきまして、新潟港、御前崎港、和歌山下津港、広島港の4港におきまして、サイバーポートの試験導入を実施いたしました。4港で合計49の事業者にご参加いただいたというところでございます。

実証実験で確認された導入効果につきましては、別添を御覧いただきながらお聞きいただければと思いますが、まず、その事業者におきましては、調査票の作成時間が最大約53%削減されたと回答いただいております。また、約9割の参加者がサイバーポートを操作しやすいと回答をいただいているところです。また、システムを他の事業者にも勧めたいかという問いに対しましては、参加者の6割が勧めたいと回答をいただいているというところでございます。

また、都道府県、調査員の側からの回答でございますが、そちらの回答からは、調査票の受領から集計表の提出までの作業時間が約36%削減されたということと、全ての参加者がサイバーポートを操作しやすいと回答を頂いているところです。4者中3者がシステムを他の港湾管理者にも勧めたいと回答を頂いているというところでございます。なお、事業者と港湾管理者共に他社にシステムを勧めたいと回答しなかった者についてですが、その理由を確認しましたところ、画面レスポンスが遅いという内容でございまして、実証環境であるということに由来する理由が多くありました。これらにつきましては、運用開始までに改善を図りたいと考えているところでございます。

いずれにいたしましても、このたびの試験導入によって、サイバーポートによる業務効率化の効果が確認できましたので、実証の参加者の声といたしましては、肯定的な意見が多かったという結果になっているのではないかと考えているところでございます。

なお、そのほかにも、システムの使い勝手についてとかマニュアルの見やすさに関しまして御意見を頂いておりますので、それらにつきましても本格導入までに機能追加できるように、検討を進めているというところでございます。

続きまして、論点 b でございますが、本格運用を前に試験運用を行う予定としているが、どのような点をテストするのか、基幹統計調査の調査期間と重なることから、その実施に支障はないかということでございます。

回答でございますが、本格運用前の令和5年12月に試験運用を行う予定としているところでございます。試験運用の対象につきましては、甲種港湾166港のうち、令和6年1月からサイバーポートを利用すると表明していただいた港湾を対象とする予定でございます。

試験運用につきましては、実装予定の機能を模擬的に試していただくというものでございますので、令和4年度に実証実験をしたように、実際に報告者から報告をもらって、集計を行うというものではございません。

当該試験運用の結果を港湾調査の集計に反映するというものではないので、基本的には、その調査実施には支障が生じないと考えているところでございます。



続きまして、論点cでございますが、サイバーポートの導入により、どのような効果が見込まれるか。特に、報告者負担の軽減や港湾管理者の業務負担の軽減はどうかということでございます。

回答でございますが、サイバーポートの導入により、報告者においては、NACCSデータとの連携により、コンテナの報告に係る調査票の作成におきまして、調査票記入項目の最大約9割が自動的に埋まることになるということや、それ以外においても入力支援機能等によりまして調査票の作成時間の削減が見込まれるというところでございます。

また、提出前に回答内容につきまして、システムで自動的にチェックする機能やデータの連携とか入力支援機能によりまして、報告者の誤記入が削減されることで、調査員からの照会対応も減る等の効果が見込まれるというところでございます。

また、港湾管理者におきましては、紙や電子等様々な形式で回答のありました調査票を、例えば紙でありましたらAI-OCRで、電子でありましたらドラッグ&ドロップによって容易にシステムに取り込む機能や、報告者に対する疑義照会につきましてシステム上で行える疑義照会機能を搭載するということや、確定した調査票を自動集計する機能、また、昨年度と集計データをワンクリックで比較をできる機能等を実装することによりまして、調査票の一元管理が可能になるということと、また、回答受領から集計に至るまでの作業時間の短縮が見込まれるということを考えてございます。

続きまして論点dでございますが、NACCSを利用した電子申請率は、どの程度で推移しているか。また、どのようにして電子申請率の向上を図るのかということでございます。

回答でございますが、NACCS等を利用した入出港関連手続の電子化の状況につきましては、令和3年度に重要港湾以上の港湾を対象に行ったアンケートによりますと、電子申請率は入港届で約70%、係留施設等使用許可申請で約40%という状況になってございます。

NACCSの入出港関連手続の利用に関しましては、外航船舶関係の手続での利用が多く、内航船舶での利用が少ない状況になってございます。内航船舶につきましては、NACCSから情報を取れないケースが多く、調査への活用が難しいのが現状でございます。このたびサイバーポートの導入によりまして、港湾調査において入港船舶の状況をNACCSデータと連携をすることで、報告者の負担軽減を図ることとしているところでございますが、NACCSでの入出港届や係留施設等使用許可申請書等の電子申請が進まないと、港湾調査での利用もできないということになります。

このため、これらの手続の電子化促進が不可欠になると考えてございます。入出港関連手続につきましては、事前の調整・本申請/許可・入港・実績報告の4つの段階がございますが、それらの本申請の前にバースの空き状況を確認するということになりますが、現在その確認作業が電話や対面で行われているという状況でございますが、その後、引き続き作業につきましては、そのまま従来の方法で行われてしまうということで、非効率な作業となっているという状況でございます。

そこで、今回そのNACCSにおいて、バースの空き状況を「バースウィンドウ」機能、

これは係留施設に対する申請情報等を画面上で見る機能でございまして、そのバースの空き状況とか申請の状況とかを確認することができて、また、その他の申請者との調整も可能となるという機能でございしますが、それがオンライン上でできるというものを構築することによって、事前調整から一貫してNACCSで行えるようにするということのほか、様々なNACCSの機能改善や利便性向上によりまして、電子申請率の向上を図ってまいりたいと考えているところでございます。

表2には、入出港関連手続の電子化の状況ということで、平成30年から令和2年度の入出港届と係留施設等使用許可申請の電子化状況ということで、入出港はおおむね70%、係留施設は43%程度というところで推移しているというところでございます。

続きまして、論点eでございまして。調査対象港湾のうち、独自システムを利用している港湾はどの程度あるのか。また、港湾管理者に対して、サイバーポートへの移行をどのように働きかけるかということでございまして。

回答でございまして、独自システムを利用している港湾は、甲種港湾につきましては48港湾、乙種港湾については52港湾、合わせて100港湾になるというところでございまして。図1になります。

移行の働きかけにつきましては、今回サイバーポートを導入するに当たりまして、実装する各種機能やサイバーポートによる作業時間の短縮効果等を港湾管理者が集まる会議の場等で周知すること等によりまして、移行を働きかけていきたいと考えているところでございまして。

続きまして論点fになります。サイバーポートの利用を促進することにより、調査員調査、郵送調査を含む調査方法や実施体制の効率化に今後どのように取り組んでいくのかということでございまして。

回答でございまして、サイバーポート三分野のうち、港湾管理分野の取組は、調査・統計だけではございまして、入出港関連手続等の港湾に関する全ての手続を電子化するものでもございまして、全ての手続の電子化が進みまして、サイバーポートの利用が促進されれば、将来的には調査員調査、郵送調査を含む調査実施体制の見直し等の余地もあるものと考えているところでございまして。

続きまして、(2)の「調査方法の変更」の論点「ウ 郵送調査の追加」への回答ということでございまして、論点aでございまして。

e-surveyは、令和2年1月調査分から調査方法に追加されましたが、報告者から選択されていない理由はどのようなことが考えられるかということでございまして。

回答でございまして。e-surveyで用いる電子調査票には、プルダウンによる入力補助機能や報告内容の誤りを機械的に判定・表示させるエラーチェック機能等を搭載しており、報告者の負担軽減を図るための仕組みを設けているというところでございまして。

また、利用促進を図るために、リーフレットを作成いたしまして、都道府県を通じて報告者に周知をさせていただいておりますが、現時点で利用率0%となっている状況でございまして。

回答にオンラインを用いていない理由につきましては、長年港湾調査に御協力いただい

ている報告者が多いということから、これまでの紙による報告で特に支障を感じていないということ等が理由として考えられるところでございます。

今回導入するサイバーポートでは、NACCSデータとの連携や自動計算・自動変換等、e-surveyにはない機能が実装される予定でございますので、これまで以上に報告者負担の軽減が図られることから、この点につきまして丁寧に報告者に説明することで、調査方法にサイバーポートを選択していただけるのではないかと考えているところでございます。

続きまして、論点bのところでございます。報告者から調査票の提出方法が多岐にわたっているが、国土交通省が準備した統一的なシステム（e-survey）を用いずに、各種提出方法を選択している報告者に対しまして、サイバーポートの利用をどのように働きかけるかということでございます。

回答ですが、サイバーポート（調査・統計）につきましては、港湾調査の回答に特化したシステムとなります。NACCSデータとの連携によりまして報告者の負担が軽減することや、NACCSの機能改善によりまして、電子による港湾手続の利便性も向上するということ等から、報告者には、サイバーポートを利用していただけるように、今回実装する各種機能やサイバーポートによる作業時間の短縮効果等につきまして、今後開催予定の報告者に対する説明会の場で周知すること等によりまして、利用を働きかけてまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

**○菅部会長** それでは、ただ今の御説明に対し各論点について御質問、御意見を申し上げます。まず、論点「イ サイバーポートの本格導入」の論点aについて、御意見、御質問ありますでしょうか。

私から一つだけありまして、これ49港を選ばれているのですけれども、これはどんな感じで選ばれたか、選び方、49ですよ、たしか。

**○内田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** 事業者になります。

**○菅部会長** 49事業者、見合ったやつですね。これは何かどんな感じで選ばれたのでしょうか。もちろんランダムということはないと思いますけれども、どんな感じで選ばれたのか教えていただけたらと思います。

**○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長** 港湾局でございます。まず、4つの港を選ぶというときにはNACCSとうまく連携を検証しようということで、NACCSを利用されているとか、そういうふうなところで4つの港を選ばせていただいたというところ。

それから、その4つの港でも全てのバースと言うのですか、施設を対象に実施をするわけではなくて、ある程度実証する施設を選び、港の中で選んで検証していただいております。

したがいまして、選定された施設をふだん利用される事業者の中で実証に協力いただけたのが49者になったという格好になっているというところでございます。

**○菅部会長** 分かりました、どうもありがとうございます。それでは御意見、御質問等がございますでしょうか。小西臨時委員、よろしく願いいたします。

○小西臨時委員 小西です。この4港はどのように、どんな種類の港が選別されたのかという質問と関連してお聞きします。例えば資料の6ページの図1の円グラフの赤とか黄色とか紫で、独自システム、共通集計システム、システムを利用していない等ありますが、この4港はシステム利用の種類でいえばどういう感じの港なのでしょう。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長 すみません、港湾局です。4港湾のうち、3港湾は共通集計システムを利用しており、残りの1港湾は港湾関連統計データ入力システムを利用しているというところです。

○小西臨時委員 なるほど、そういう情報が説明にあると助かりますし、サイバーポート導入との関連もわかります。菅部会長も質問されましたけれど、なぜこの4港なのかというのは、委員の皆様、思うと思うので、この図1の共通集計システムを使っているところから選んだとか、そういう説明があると分かりやすいかなと思いました。ありがとうございます。

○菅部会長 ほかに御意見、御質問等ございますでしょうか。

それでは、次に。伊藤委員、よろしく願いいたします。

○伊藤委員 御説明ありがとうございました。

ここに関して、先日ヒアリングした横浜港は独自の集計システムを使っているから、改修しないとサイバーポートが使えないというお話だったですね。だから、結局ここに選定されていないのかなと思いました。ですので、現在その共通システムを使っていない港湾がどういう状況なのかという点、もう少し教えていただきたいです。また、NACCSに関してはデータを取り込めるようになって非常にいいと思うのですが、NACCSに入っていない内航の部分に関しては、結局これは今回の試験導入に関しては対象になっていないという理解なのでしょう。内航のところの情報をサイバーポートに入れるという点に関しても、一応この試験導入というか、実証実験みたいなことをされたのかどうか教えていただけますでしょうか。

以上です。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長 内航の部分につきましても、対象にしているということでございます。

○伊藤委員 その場合はどういう感じなのか、エクセル等で集めているというお話だったと思うのですが、そこはエクセルで集めた情報をサイバーポートに手入力しないといけないということなのでしょう。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長 実証のときにどうだったのかというところはあるのですが、機能としてはエクセルから直接サイバーポートに取り込む、その際にはエクセルの形があって、この形をサイバーポートに取り込むときにどのセルをどうひも付けるみたいな機能を一度設定してあげれば、同じ形で次の調査をやるときにはその形で取り込めるというふうなところは、機能としては用意しております。

なので、何でも手入力ということでもありませんし、また、構築している機能としては、過去データを流用できるような機能も作っておりますので、過去に回答した内容からそれ

を引き出して、新たな回答に活用するとかそういったところも含めて取り組んでおります。

○伊藤委員 分かりました。でも結局、そのエクセル前提という感じの機能なわけですね、今のところ。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長 ある程度蓄積されてくれば改善してくると思いますけれど、何も空っぽの状態ですとどこかしらから持ってくる、手入力か、手入力よりはまだエクセルの方がいいだろう。あるいはOCRというところもありましたけれど、基本エクセルがあればいいのかという気がしますけれど。

○伊藤委員 分かりました。ここの論点で言う話なのかどうかは分からないのですが、やはり内航の部分に関しても、エクセルで集めたりとか手で入力したりとか紙を読み込んでというやり方ではなくて、統一された、ほぼリアルタイムで情報を取り込むようなシステムを構築するということを考える必要があるのではないかと考えています。コメントですけれども、やはりNACCSから取り込むのと同じような形で、自動で取り込むような仕組みをどこかの時点でしっかり考えていく必要があるのではないかなと考えています。

以上です。

○菅部会長 それはコメントということで、それでは、よろしいでしょうか。

○松村委員 よろしいですか。募って49事業者になったと今御説明がありましたが、この49事業者の規模や事業特性等の属性がお分かりでしたら教えてください。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長 今、すみません、手元に資料がないというのが正直なところですが、基本的には船舶代理店ですとか、そういう手続をされる方の参加が多かったのではないかなという感じです。すみません、それ以上は追ってということにさせていただければと思います。

○松村委員 よろしくお願ひします。

○菅部会長 ほかに御意見、御質問ありますでしょうか。

次、論点b、本格運用を前に試験運用を行うという件ですが、論点bについて実施に支障はないか、これについてはいかがでしょうか。

書いてある内容からすると支障は起きないというふうに書いてありますが、小西臨時委員、よろしくお願ひします。

○小西臨時委員 ありがとうございます。御説明の中で、意欲的に手を挙げてくれそうな港湾とおっしゃっていましたが、具体的に幾つか、どれぐらい手が挙がっている感じなのでしょうかというのが1点と、そういう方たちに説明会のようなものをするという理解でよろしいでしょうか。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長 すみません、港湾局です。まさに先週、水と金曜日に、民間と港湾管理者それぞれに説明会を実施して、その説明内容を踏まえて導入意向をお盆前に1回と、もう少し、判断にいろいろなフェーズが必要だと思いますので、段階的に聞き取りを予定しているというのが今の状況でございます、具体的にどこがというところはまだお答えすることは難しいです

ということでございます。

○小西臨時委員 では、今後の部会の中で、どんな感じとかは共有していただけたらありがたいです。あと、負担がかからないというか、その方たちが本当に利用するときに、利用しやすいための実証事業になったらいいと思うのでよろしくをお願いします。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長 多分、会議の開催タイミングとその調査の刈り取りのタイミングか何かうまく合うかなというところがありますけれど、お話しできる内容はお話ししたいと。ただ、対外的にどうこうというのがありますので、例えば、数でお知らせするとか何か場合によってはそのような対応をさせていただくかもしれません。

○小西臨時委員 数でもう分かればいいと思います。現状4港なののがどれぐらい増えそうなのかがわかることが大事だと思うので、よろしくをお願いします。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長 承知しました。

○菅部会長 それでは、いかがでしょうか。伊藤委員、よろしくをお願いします。

○伊藤委員 ありがとうございます。聞き逃したかもしれないと恐縮ですが、ここのところで試験運用を行うとあるのですが、この報告者から実際に報告をもらって集計するのではないとか、その後、港湾調査の集計に反映するものでないを書いてあって、この試験運用に参加した港の情報は結局どこにも使わないというか、逆に言うところの試験運用に参加している港は、別途、従来の方法で調査には回答し、その上でかつこの試験運用にも参加するというのでしょうか。すみません、よく分からなかったのでお尋ねしたいということと、もし従来の方法でも調査に回答しつつ、試験運用にも参加するとなると、二重で参加しないといけないとなって、港としては負担が増えるだけのようにみえるのですが。そうすると、参加したいというところがそんなに増えないのではないかという懸念があります。何らかのインセンティブではないですけれども、やはりこの試験運用に参加すれば、その情報を使ってもらえた方が調査者に回答しなくてよくなっていいように思ったのですが、私が理解していないのかもしれないですけど、どういう状況なのでしょう。よろしくをお願いします。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長 港湾局です。試験運用の捉え方ということだと思うのですが、途中の説明でもありましたけれど、港湾調査は全数調査ですけれども、あくまでもこの試験運用というのは、操作感とかそういったところを確かめていただいて、翌1月からこれを使ってやっていくというところの練習というか、お試しをやっていくということになりますので、何か全てのデータをこれでやるというふうな作業量のイメージは、こちらとしては持っていないとあくまでもこういう形で作業ができそうかというところを見ていただくというところに主眼を置いた取組だと思っておりますので、これで全数を上げていただいて、報告の代わりにするというふうな作業量をイメージをしていなかったというところですけど、伝わりますでしょうか。

○伊藤委員 ありがとうございます。練習のために使えるようになりますよというだけ

の話ですよね。そしたらもうこの令和6年1月からサイバーポートを利用する港湾にはもうみんな練習してくださいと言ってしまった方がいいのではないかという気がするのですけれど。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長 それはそういうことです。1月から使う人に触ってもらうということです。

○伊藤委員 この中から何港が参加するとかそういう話というよりは、もう翌月から利用すると決まっている人は、もう全員12月に使ってみてもらおうということですよね。この166港のうち、1月からサイバーポートを利用する港湾というのがいくつになるかというのがなかなか決まらないということですよね、多分。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長 そのなかなか決まらないというのが、先ほど申し上げたように先週水曜日と金曜日に説明会して、利用意向をまさに聞き取りを開始したというフェーズなので、今お答えできるような情報の持ち合わせがないというのを先ほどお答えしたということです。

○伊藤委員 分かりました。でも、働きかけるというよりは、少なくとも今共通システムを使っているところは全部1月からこうしてくださいというような形でかなり積極的に強く進められないのかなと思いました。

以上です。

○菅部会長 一応、試験運用の進め方は国土交通省でお考えいただくということで、ここは統計委員会なので、調査期間と重なる方はその実施に支障がないかということについては、ないという理解でよろしいですね。私の今聞いた感じではないということなのだろうと理解いたしました。

次に論点c、サイバーポートの導入により、どのような効果が見込まれるかということで、一つは、これについてはこういうふうに業務効率化を指標化したこと自体は評価したいと思います。なかなかこういうのをやって評価するという事例はあまりないので、ただ、先ほどから思っていたのは、サンプルが小さ過ぎかなというところは思いますけれども、それでもこういう取組がなされたこと自体はよかったと思います。御意見、御質問等ありますでしょうか。

○竹林審議協力者 cのところですか。

○菅部会長 そうですね、cですね。

○竹林審議協力者 2、3分でやめたいと思いますけれど、先ほどの質問とかも関係すると思いますが、要は何かその導入のインセンティブが低いではないかということです。これはもう後の方に出てきたかもしれませんが、前回、ヒアリングの最後の方で私、一応しゃべらせてもらった内容で、本省のサイトでサイバーポートのところで大きく3つの、要は便益が発生すると。だから、B to Bのところで発生すると、それからアドミンで発生すると、それからその上のいわゆる全体のインフラの部分とその3つあるという部分で、現行で捉えているのはせいぜいだから真ん中のアドミンの部分のところだけが強調されていると。

これは、確かに港のデータをとるという意味では、アドミンの部分とインフラ部分というのは効果としてはいいのですが、入れるインセンティブはB to Bのところが一番かかります。これは前回たしか伊藤委員が私に質問された話だと思うのですが、Trade Lensというところがこのアレンジメントでやって、かなり最初調子がよかった。それが最終的にうまくアレンジできなくて破綻しましたけれど、要は今後これを拡張してこうと思うと、上のB to BのところのビジネスあるいはB to Cのビジネスのところの情報開示、それからそれに対するフィルタリング、それが一番これを進めていくときの肝になるので、そこはまだ現行ではなかなか恐らくその税関統計の処理の仕方が、すごく時間をかけないと駄目なはずなので、たしか最短でも3か月空けないと開示してくれないはずなので、それで結局即時性が損なわれているという部分があります。これは法律上の問題です。

なので、その部分を何とかアレンジできれば、あるいはそのフィルタリングでうまく工夫できるのであれば、その上のB to B、B to Cの部分で、かなりインセンティブが湧くと御理解いただいた方がいいのではないかと私は思っています。

以上です。

○菅部会長 そうすると法改正をすれば更にもっと期待できるのだけれど、今のところまだ法改正はできていないので、少なくともこの統計作成のところに関しては、効率化の効果が見込まれるということです。

○竹林審議協力者 その上のB to B、B to Cも完全な法改正を伴わなくても、要はアレンジのところの時間差というところをどうクリアするかによっては多分クリアできると思います。要は時間差をクリアしないと、集計を出していないと、たしか国税庁は出したら駄目と言っているはずなので、たしかそのはずです。かなりあれタイムラグが空くのですよ、統計出すので。だから、その情報がないと結局これの一番売りになっている港でどう使われていますか、どれぐらいの価値を生み出していますかがビジネス側で全部分からないので、そこは将来的に分かるようになれば、これは一番、これもさきほど言っている、入力したい人たちが率先してその情報を使いたがるので、よくなるでしょうということですよね。そこにやはりウィンウィンの関係を作らないと、これは出ているところはかなり管理者側に寄った強調の仕方ですよ。それはそれでいいのですが、その統計処理上は。ただ、これは結局ユーザーサイドも考えないと、この本当のシステムは評価できないと私は思っています。

○菅部会長 そうすると今おっしゃられたのは、法改正をしなければいけない、しなくてもある程度できるはずだというお話。

○竹林審議協力者 そうです。

○菅部会長 そういうお話ですね。

○竹林審議協力者 そのタイムラグと、それは国税局と調整しないといけないと思いますが、そのところできちっとやれば、リソースとしては相当使える部分が出るはずですよ。構造上そうなっているので。

○菅部会長 これについては、審査官と相談して話を。



○竹林審議協力者 ややこしい話だと思います。

○山形総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官 ありがとうございます。サイバーポートをこの調査でどのように普及させていくのかというのは大きな課題があり、それに関して、今竹林審議協力者がおっしゃったのは、アドミン側のメリットしか遡及できないのは大きな課題があって、そのメリットを感じていただく、インセンティブを与えるという視点からは、その上位のB to B、B to Cの部分のタイムラグの話とか、そういうところのシステムの在り方というところまで手を突っ込まないと、根本的な解決にはまだ遠いではないかという御提案だったと思っていますけれども、この統計委員会の射程としてどこまで要望としてお伝えできるかというのは、今後御相談したいと思います。

○菅部会長 ほかに御意見、御質問等ありますでしょうか。

松村委員、よろしくお願ひいたします。

○松村委員 すみません、今のcではないのですけれども、これは総務省マターですかね。冒頭御説明いただいた審査メモの3ページのところで、下の方の（ウ）の2行目のところに、「NACCSシステムの利便性等の事情から、依然として紙ベースが見られる」という文章がありますが、「NACCSシステム利便性等の事情」というのは具体的にどういうことを指して書かれているのでしょうか。

○大村総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室企画官 事務局でございます。こちらにつきましては、国土交通省で規制改革実行計画に基づきまして計画を作っておられまして、その計画の中から引用させていただいたものでございます。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長 すみません、当時この作業をやっていたというわけではないのですけれども、要は何か紙でやった方が早いみたいな、NACCSにわざわざ入力した箱に幾つかの項目を入れて出すよりも、過去と同じような申請内容、ある意味、紙ベース、あるいはそういったものがあって、その日付だとかを変更しても、管理者にそのまま出してしまう申請できてしまうみたいなところと、新たにNACCSにそれを箱に入れなければいけないというところの天秤にかけて負けているようなところがあるみたいな、そういったイメージかなと私は理解しています。

○松村委員 そうするとNACCSシステムの利便性自体に、何か問題があるということを行っているわけではないということですか。

○仙崎国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化企画室（兼サイバーポート推進室）長 そうですね。あとは1回、くどいですが、1回データが入ってしまえば過去の情報を流用できるような機能も、このNACCS側の方にも載せ込もうとしていますので、1回入ってしまえばどんどんNACCSのデータを再利用していただいて、そのデータを後続の統計にも利活用していけるようにまさにしたいなというふうなところは、今我々考えているところです。

○小西臨時委員 すみません、小西です。

○菅部会長 小西臨時委員、よろしくお願ひします。

○小西臨時委員 cに関してですが、今日の議論で終わりではなくて、次回も冒頭で議論

できればと思います。サイバーポートを導入するとミスを自動的にチェックできることですので、1のbとも関連づけて次回で議論できればと思います。

以上です。

○**菅部会長** ありがとうございます。それについては、ここについては今時間がもう5時になってしまいましたので、この項目については引き続き継続審議というか、論点c、dあたりからスタートするというので、よろしく願いいたします。

○**小西臨時委員** お願いします。

○**菅部会長** 本日はお時間が参りましたので、ここまでとさせていただきたいと思います。

第2回の部会では、本日の部会で出された課題に関する回答を踏まえた審議を行うとともに、残りの事項について審議を行いたいと思います。

また、本日の部会での審議の様につきましては、8月の統計委員会において、私から御報告させていただきます。

それでは、事務局から御連絡をお願いします。

○**永井総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室副統計審査官** 事務局でございます。次回の部会は8月23日水曜日13時からの開催といたします。次回も対面とウェブの併用開催を予定しております。

また、本日の部会審議の内容につきましては、追加の御質問やお気づきの点等ございましたら、8月4日金曜日の16時までに、メールにて事務局へ御連絡いただければと存じます。

また最後に、本日部会の議事録につきまして、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よろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

○**菅部会長** それでは、本日の部会を終了したいと思います。どうもありがとうございました。