

港湾に関する統計の問題と今後のあり方に関する一考察*

Discussion on Present Problems and Future Directions on Port Statistics*

石原洋**・渡部富博**・吉田明俊***

By Hiroshi ISHIHARA**・Tomihiko WATANABE**・Akitoshi YOSHIDA***

1. はじめに

港湾に関する統計については、入港船舶数、海上出入貨物、陸上出入貨物等のデータで構成され毎年調査が実施される「港湾統計」をはじめ、海上コンテナ貨物を対象に背後圏等を調査する「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」など各種調査が実施されている。

一般的に行政が実施する統計調査は、継続性が問われるため調査内容の不断の見直しが行われにくい環境にある一方で、民間申請事業者への負担軽減に対する近年の要望、電子化によるデータのマッチングなど、新たな対応も求められている。

本稿では、港湾をとりまく統計やデータについて検討すべき課題を整理するとともに、新たな評価に関連する必要データなど今後の行政を進める上で求められる統計調査について考察を行う。

2. 港湾に関する官庁統計の概要

(1) 官庁統計の種類

国や地方公共団体が作成する官庁統計は、図-1に示すとおり、調査統計と業務統計の大きく2つに分類される。

調査統計は、まさに統計の作成を目的として実施される統計調査の結果から直接作成されるものである。調査統計は、統計法、統計報告調整法等の関係法令に基づき更に3つに分類され、重要な統計とし

*キーワード：港湾計画，調査論，物資流動

**正員、工修、国土交通省港湾局計画課

(東京都千代田区霞ヶ関2-1-3、
TEL03-5253-8670、FAX03-5253-1650)

***中部地方整備局四日市港湾事務所

(三重県四日市市千歳町9-1、
TEL0593-51-1375、FAX0593-59-0513)

て総務大臣が指定する指定統計調査、総務大臣の承認が必要な承認統計調査、事前に総務大臣への届出が必要な届出統計調査に分類される。

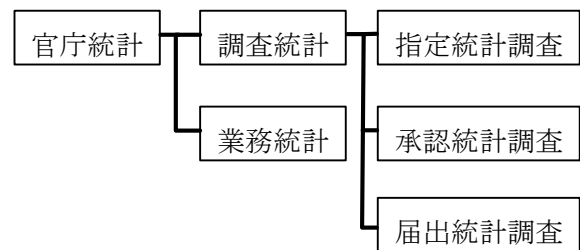


図-1 官庁統計の種類

一方で、業務統計は、登録、届出、業務記録など、国の行政機関が行政上あるいは業務上の必要から集められた、もしくは作成した業務記録を基に直接作成される統計である。例えば、貿易統計は、税関が関税の確定、納付、徴収等の業務上の必要から集めた申告書を基に作成されている。

(2) 港湾に関する統計の概要

港湾に関しては入出港船舶、取扱貨物、貿易額など様々なデータがあり、官公庁などによって定期的にデータが取得されている。また、国際的な荷動きをする海上コンテナ貨物などについては、米国の通関統計ベースをもとにしたデータ（PIERSデータ）や、船に関しては英国のロイズデータなどがある。

港湾に関わる主要な官庁統計の概要を以下及び表-1に示す。

a) 港湾統計

港湾統計は、統計法の制定で指定統計調査として指定され、当時の運輸省が昭和22年から施行している。この間、時代の要請に合わせて、逐次に見直ししながら、現在の体制となっている。

港湾統計は、入出港船舶隻数、船舶乗降人員数、フレートトンやTEUで表される海上出入貨物で構成される本統計と仕向・仕出地の港湾背後を調査する陸上出入貨物調査に分類される。

表—1 港湾に関する主要な官庁統計

統計名	分類	調査内容	実施機関	調査期間	調査頻度	備考
港湾統計（本統計）	指定統計調査	入出港船舶隻数、船舶乗降人員数、海上出入貨物	国土交通省情報管理部	1月 1年	毎月 毎年	速報性に欠ける。
港湾統計（陸上出入貨物調査）	指定統計調査	港湾から搬出される貨物の仕向地、港湾へ搬入される貨物の仕出地	国土交通省情報管理部	1月	毎年 (5年)	5ブロック5年ごと。 速報性に欠ける。
全国輸出入コンテナ貨物流動調査	承認統計調査	輸出入コンテナ貨物の国内の生産消費地～国外の流動状況	国土交通省港湾局	1月	5年	速報性に欠ける。
全国貨物純流動調査	承認統計調査	貨物の出発地から届先地までの流動状況。荷主へのアンケート調査。	国土交通省政策統括官	3日	5年	サンプル調査
貿易統計	業務統計	我が国の輸出入貨物の金額、品目、数量。	財務省関税局	1月	毎月	悉皆調査。速報性、精度が高い。

本調査は、都道府県が調査主体となって毎年調査・毎月調査として実施されており、陸上出入貨物調査は、全国を5ブロックに分割し、1年に1ブロックずつ調査を実施しているために、港毎の結果については5年ごとの頻度になっている。

b) 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

全国輸出入コンテナ貨物流動調査は、国際海上コンテナ貨物の流動実態を正確に把握し、コンテナ貨物政策の基礎資料とするために、昭和45年から概ね5年間隔（昭和45年、47年、49年、53年、60年、平成元年、5年、10年、15年）で実施されている。

この統計は、5年間隔で実施されているなど調査頻度が低いものの、生産・消費地、利用港湾、原産国・仕向国などを調査内容としており、海上コンテナ物流全体を把握することができる。

本統計調査の特徴は、調査内容の一部を税関に電子申請されたSea-NACSSを活用していることである。Sea-NACSSの電子データを利用することで、申請義務者の過大な負担の一部軽減を図るとともに、効率的に統計が作成されている。

c) 全国貨物純流動調査¹⁾

全国貨物純流動調査は、昭和45年から概ね5年間隔（昭和45年、50年、55年、60年、平成2年、平成7年、平成12年）で実施されている。

この統計調査は、海上貨物に限らず貨物のそのものの動きに着目し、貨物の出発地から届先地までを一区切りの流動として捉えた調査で、調査対象を貨物の主要な出荷元となる鉱業、製造業、卸売業、倉庫業の事業者の側から捉えるものである。

なお、3日間流動調査やサンプル調査であることから、個別港湾の背後圏を十分に把握できない側面

も有し、その他の流動調査との相互補完が必要となっている。

d) 貿易統計²⁾

貿易統計は、我が国の貿易の実態を正確に把握することを目的とし、関税法及び経済統計に関する国際条約に基づき、作成・公表しているもので、税関を通過の際に提出された資料に基づいて作成される業務統計である。全国の税関で把握している我が国の輸出入貨物の実態を集計したもので、国民所得統計、国際収支統計など各種経済統計の基礎資料となるなど、世界貿易に関する資料に利用され、国連、OECDなどに送付されるなど、悉皆調査であるにもかかわらず、速報性、精度が高い。

ただし、貿易統計では、港湾・空港官署別（支署及び出張所含む）の輸出入金額が集計されているため、保税運送により積み地（輸出）や荷揚げ地（輸入）以外の保税地域で通関される場合は、当該保税地域を管轄する官署に計上されるので、実際にはその港湾で輸出入されていない場合もある。

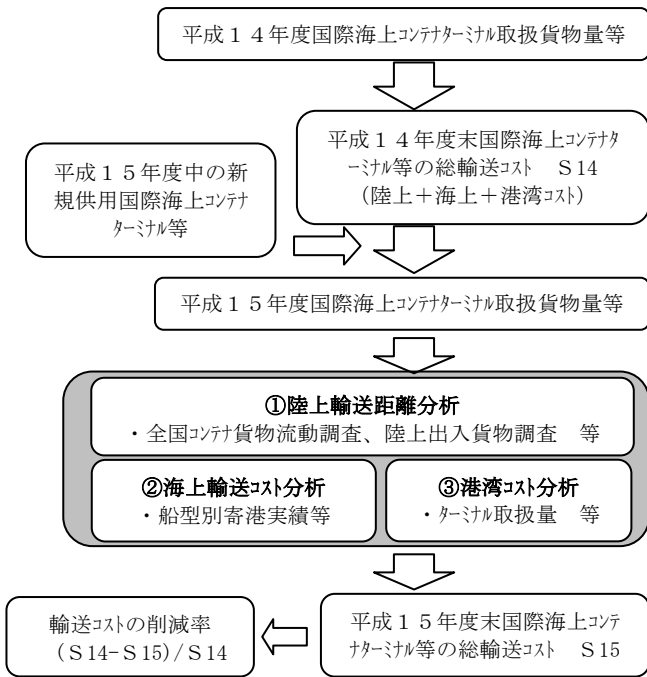
3. 港湾に関する統計の問題点

(1) 港湾の官庁統計等の活用事例

港湾の官庁統計等の各種統計は、全国ベースでは、我が国の将来港湾貨物量の需要予測やそれをもとにした港湾の施設配置に係る計画策定などに活用されているほか、近年では、社会資本整備重点計画の策定をはじめ成果重視・国民重視の行政が求められるなかで、輸送コスト削減などのアウトカム指標の達成状況のチェックアップなどに利用されている。また、個別の事業評価などに関しては、平成10年度

から国土交通省において本格導入されている新規事業採択時評価や再評価、平成15年度から導入された事後評価などにおいて、港湾貨物量はもとより、貨物の背後圏や利用船舶などの統計を活用している。

輸出入貨物に関わる平成14年度末から平成15年度末までのコスト削減額の実績を試算した事例を図一2に示す。



図一2 海上輸送貨物のコスト削減試算フロー

(2) 港湾に関する統計の問題点

港湾に関する統計については、関係者からも多くの要望等が寄せられており、その課題解決に取り組んでいるところであるが、特に以下の点が大きな問題としてあげられる。

a) 新たな評価等に関わる統計調査

個別の事前・再評価・事後評価などについては、従来以上に透明性、精度向上などが求められているほか、国民やユーザーの視点に立った成果重視の行政が求められておりアウトカム指標の公表などが不可欠となってきている。

一方で、統計調査は、これらの評価に関連して必要となる個別港湾毎の貨物の背後圏、船舶の船型動向など、調査内容や調査時期、報告時期などについての見直しが十分に進んでおらず、行政ニーズに対応できていない状況にある。

例えば、国土交通省港湾局にて実施している国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率などの指標の

毎年度のチェックアップに関しても、より精度の高い算出方法などの検討が必要であるとともに、必要となる統計データのあり方などについても検討が必要である。

b) 申告義務者への負担軽減

港湾を取りまく統計調査をめぐる環境は、港湾貨物の増大やコンテナ化による荷役作業の効率化などにより急激に変化し、これが地方公共団体や民間企業の負担を増大させ、ひいては統計の精度に影響を及ぼすことが懸念される。特に、景気が長期的に低迷している中で、企業における人員削減が進んでおり、この結果、統計調査への協力が大きな負担となり調査票の回収の遅延、回収率の低下をもたらすことになる。

より精度の高い統計調査を実施するには、類似調査の見直し、調査項目の削減など地方公共団体、民間業者等の申告義務者への負担軽減が不可欠になっている。

4. 港湾に関する統計の目指すべき方向性

(1) 目指すべき方向性

政府全体としては、「統計行政の新たな展開方向」（平成15年6月27日各府省統計主管部局長等会議申合せ）により、今後5年から10年の具体的な方策等の方向性が示されている。まさに、社会・経済情勢の変化に対応した統計の整備、統計調査の効率的・円滑な実施、統計データの利用の拡大等統計行政全般にわたって、統計行政上の諸課題を取り上げたものである。

今後は、利用者である行政側や申告者である都道府県等の要請も踏まえ、港湾に関する統計の見直しにあたっては、特にa)情報技術の活用、b)類似調査の整理合理化、c)加工統計の作成の3点を考慮しつつ、統計に係る環境整備を図る必要がある(図一3)。

a) 情報技術の活用

港湾諸手続きの簡素化、港湾EDIや電子タグを利用したセキュリティの確保というIT化・情報化が進展している中で、このような電子情報をうまく統計に活用することや調査自体のオンライン化が不可欠になっている。

港湾に関する統計の情報化を進めることは、申告

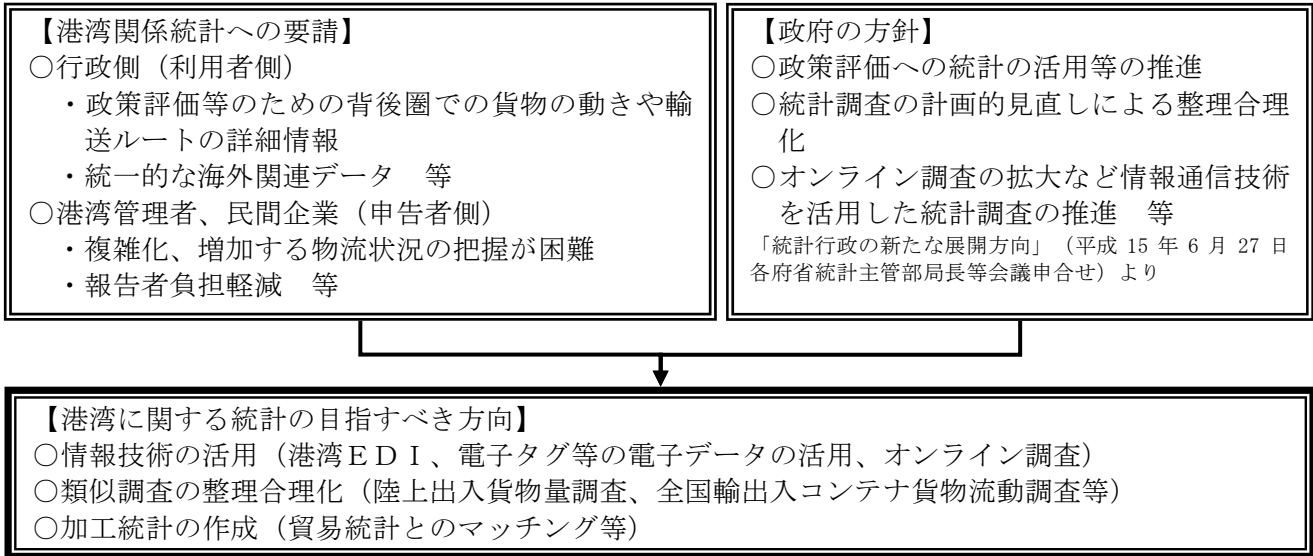


図-3 港湾に関する統計の今後のあり方

義務者の作業の軽減を図る側面も有し、その精度向上はもとより電子タグの活用により情報取得も可能となることから、利用者・申請者の双方に配慮しつつ、その推進を図る必要がある。

b) 類似統計の整理合理化

指定統計である港湾調査は、平成12年度に調査内容を見直し、調査対象の54品目から81品目への変更やコンテナ貨物への対応を行うなど充実を図っているが、継続性が問われるため調査内容の廃止を含めた不断の見直しが行われにくい環境になっている。

そのような中で、港湾調査のうち陸上出入貨物調査と港湾局が実施している「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」については、関係団体等から調査内容が一部重複しているとの指摘も受けており、両調査の重複排除、調査期間の短縮等実施方法の簡素合理化が要望されている。

国土交通省では、運輸関係に係る指定統計の見直し作業を始めており、港湾調査については、調査項目等の見直しについて、特に、陸上出入貨物調査について「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」と統合する方向で検討しているが、申請者側の要請等にも十分に配慮して見直しを図る必要がある。

c) 加工統計の作成

貿易統計は、通関業務の一環で作成されるという性格上、速報性や精度が高い上、特に近年、通関手続きの電子化がSea-NACSSにより促進されているなど、その利用価値が非常に高い。貿易統計については、海上コンテナ貨物で一部利用がされつつあるが、港湾統計への利用・活用には、通関で申告される単

位と港湾で利用させる単位との整合など検討課題もあることから、今後、省庁間を超えたデータの活用について検討が必要である。

さらに、その他の統計に関しても加工統計の作成・利活用方策についても検討が必要である。

5. おわりに

今後は、港湾に関する統計の目指すべき方向を踏まえて、行政が必要な統計を計画的に見直し・整備しなければならない。その際、行政サイドの視点だけでなく、研究サイドや民間企業が、統計に対しどのようなニーズがあるか、また、データの公表等も含めて統計を利用しやすい環境整備をいかに整えるかも重要な視点であると考えており、関係者のご協力を踏まえて進めてまいりたい。

なお、検討を進めるにあたっては、申請者側の負担や特定企業の情報に関する守秘義務の範囲をどのように設定するかなど多くの課題も残されている。我が国と米国の間で情報公開や守秘義務の範囲が異なるものの、米国のJOC社の荷動き統計は、通関データを利用した加工統計のひとつとして参考になると考えている。

参考文献

- 1) 国土交通省政策調整官室：全国貨物重流動調査報告書，pp. 1-2，2001
- 2) 財務省関税局、税関：関税と税関のてびき，p. 31-32，2004