

## 第2回経済統計ワーキンググループ 議事概要

1 日 時 平成29年6月29日（木）10:00～12:05

2 場 所 合同庁舎4号館 1214特別会議室

3 出席者

### 【委員】

川崎 茂（座長）、河井 啓希、中村 洋一

### 【審議協力者】

矢ヶ崎 紀子（東洋大学准教授）、山口 裕之（株式会社日通総合研究所）

総務省統計局、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、日本銀行、千葉県、京都府

### 【事務局（総務省）】

横山大臣官房審議官

統計委員会担当室：山澤室長、上田次長、肥後次長、吉野調査官

政策統括官（統計基準担当）：澤村審査官、宮内企画官、松室補佐

4 議 事

- (1) 観光統計の整備について
- (2) 交通に関する統計の体系的整備について
- (3) 港湾調査における行政記録情報等の活用について
- (4) その他

5 議事概要

### (1) 観光統計の整備について

事務局、国土交通省から資料1-1、資料1-2に基づき説明された後、質疑応答が行われた。

主な発言は、以下のとおり。

- ・国の統計については、着々と整備が進んでいるが、地方公共団体の統計が、地域の観光振興、観光政策に活用するには、まだ整備が必要である。海外からの観光客を受け入れるためには、広域連携のような地方公共団体間の連携も必要であり、県内外の行政区を越えた流動の把握が重要になってくる。そのため、観光地点（観光客の集客機能を持つ施設又は観光拠点となる地点）の設定が重要であるが、当初の設計では、観光地点を5年で設定し直すこととなっており、現状をきちんと反映できているかが問題である。また、観光業全体を把握するためには、統計の作成において、国、地方公共団体、民間企業が役割分担を行い、協力していかなければならない。
- ・次期基本計画における取扱い及び基本的な考え方について、T S A（旅行・観光サ

テライト勘定)の第9表は国際的にも優先度が低い表となっているため、整備の必要性は低い。

- ・宿泊旅行統計調査は重要な統計調査である。回答率は、当初7割だったが、現在はおよそ6割に下がっており、精度に影響を与えるような外資系の大きなホテルなどの回収率は問題がないか、また、民泊の実態把握も重要であり、しっかり取り組んでいただきたい。地域観光統計については、引き続き支援を続けてほしい。特に、地域活性化には観光消費がどの程度域内循環しているのかが重要なので、観光地域経済調査で得たノウハウを地方公共団体に還元するような支援を今後検討していただきたい。また、国、地方公共団体、民間の間で役割分担を行って、観光経済を読み解いていく体制づくりも重要である。
- ・観光地域経済調査は課題が多く、今後は実施しないという理解でよいか。旅行・観光消費動向調査は、今後、調査対象数が25,000人で3か月周期の調査に変更するということであるが、どのように設計されているのか。また、宿泊旅行統計調査は全数調査なのか。
- 地域観光統計は、既存の旅行・観光消費動向調査や訪日外国人消費動向調査の精度を向上させることによって、地域別、都道府県別の比較ができるようになるため、そのように取り組んでいく。旅行・観光消費動向調査は、住民基本台帳からの無作為抽出である。宿泊旅行統計調査は、従業員数10人以上の宿泊所について全数調査で行い、従業員10人未満の宿泊所は無作為抽出調査で行う。しかしながら、従業員数が10人未満であっても宿泊者が多い宿泊所もあり、このような調査客体についての回収率の向上が課題である。
- ・観光統計では、他の事業所統計等を用いた相互チェックは可能か。また、民間データの利活用について、現在検討されているか。観光地域経済調査について、回収事業所数が44,215に対して、有効票数が3,553と大きくかい離しているのはなぜか。
- 他の統計との相互チェックについては、現在までそのような取組はなかったが大変重要であると考え。民間データの利活用については、現状の課題として取り組む必要があると認識している。今後も相互に補完し合えるよう検討を行っていく。観光地域経済調査については、観光地域単位で調査を実施しており、観光地域単位では回収率が悪く、その結果、有効な分析が可能な地域が少なく、死票が多くなってしまった。
- ・ビックデータの活用について、今後行っていくのか。
- 活用していきたいが、現実には有償データであり、様々な制約があり難しい。
- ・国として訪日外国人の増加を推進しているが、地方においても、訪日外国人の誘客は課題となっている。地方公共団体は、観光地の入込客数はわかるが、属人的な訪日外国人の行動は、把握できていない。訪日外国人消費動向調査を分析・研究していただき、地方公共団体に還元していただけるとありがたい。
- ・観光は産業として重要な位置を占めており、観光統計も重要である。観光庁がまとめる観光入込客統計を実施しているが、精度向上が厳しいことから、地域の実情や費用等を踏まえた上で調査設計をしていただきたい。また、観光産業と事業所統計を用いた分析を試みたことがあるが、観光の定義が難しく、分析が十分できなかった

たこともあるため、今後、既存統計の活用なども含めて検討していただけるとありがたい。

#### 《座長のまとめ》

- ・「次期基本計画における基本的な考え方（案）」については概ね同意いただけたと思う。国と地方公共団体との連携や地域間の連携が重要、既存統計の活用が重要であるという意見もあった。観光統計の基幹統計化は、基本的な考え方の方向で良いと思う。
- ・民間データ等の活用については、コスト高という課題があるということも承知の上で、幅広い情報源を活用することを引き続き検討していただきたい旨、次期基本計画に盛り込みたい。
- ・統計委員会には、基本的な考え方に沿って、審議協力者、府県からの意見を踏まえて報告を行うこととしたい。

#### (2) 交通に関する統計の体系的整備について

事務局、国土交通省から資料2-1、資料2-2に基づき説明された後、質疑応答が行われた。

主な発言は、以下のとおり。

- ・国内貨物輸送統計の公表の時期については、現在、自動車輸送統計調査（以下「本調査」という。）の月報の公表は4か月後に行われているのに対して、内航船舶輸送統計及び航空輸送統計の月報は2か月後に行われている。これらをトンベースで比較すると、本調査は、約90%を占める主要な統計である上、経済指標としても重要であることから、本調査の公表時期も他の輸送統計の公表時期に合わせていただきたい。
  - ・次に、精度向上について、本調査で公表されている品目別輸送量については、前年同期比が大きく（40%～50%）増減したり、他の経済指標とベクトルが必ずしも一致しない動きも見られるので精度の改善をお願いしたい。
  - ・また、調査設計の変更で最大積載量別に調査されるのであれば、品目別推計も改善される可能性があるし、現在、普通車のみの公表データを、2トン車、10トン車以上などと最大積載量別に公表すると、ドライバー不足が長距離大型トラックであることなどの分析に有益である。
- 一本調査の公表が遅れている原因として、貨物営業用自動車の調査がある。抽出された事業所は、事業所の一月の保有車両、品目別輸送量などのほか、最大8車両分について7日間の貨物の輸送状況を調査票に記載しなければならず、負担になっている可能性がある。今回の改正では、抽出事業所と別に、車両は、自動車検査証データの自動車登録ファイルを母集団として抽出することにより、報告者を分散させて負担を軽減する案があり、予備調査を行う。その結果、調査票の回収が早まれば、公表の早期化も図れる。

→また、精度向上についても、行政記録情報の活用として、自動車登録ファイルにある走行距離を補助変量として活用できれば、精度向上が図れるか予備調査で確認する。

営業用貨物自動車の輸送品目については、前回の調査変更時から車両単位を事業所単位に変更して調査を行い、精度を向上してきたところではあるが、誤差の解消については、今後、予備調査の結果等を踏まえ検討させていただく。

→最大積載量別の集計については、政策上のニーズもあるため、今後、政策担当部局と相談しながら精度確保・公表について検討する。

- ・本調査の調査票回収率と有効回答数はどうなっているか。また、現行の主な調査項目は、輸送トンキロ数であるが、速達・特急など速く輸送する貨物については分ける必要性はないのか。行政記録情報の活用の観点から、今後の調査で自動車検査証データを活用するなら、車両の使用年数等も把握できるため、排気ガスや燃料効率の把握にも利用可能ではないか。また、ドライバーの労働力不足について、他の労働統計調査の従業者数や労働時間と連携することによって把握する仕組みはないか。

→回収率について、旅客営業用（ハイヤー・タクシー、バス）は7～8割あるが、貨物営業用は、年々落ちてきて4～5割である。有効回答率は、貨物営業用については、3～4割程度である。本調査は、自動車輸送の実態の把握を目的としているものであり、経済的な観点の調査となっていない。また労働力等との連携には至っていない。確かに自動車登録ファイルにある納車時期や過去の走行距離情報等を分析に使用することはできるので、本調査への更なる利活用という点は、今後、検討しなければならないと思う。

- ・「自動車輸送統計調査の体系的整備に向けた分析・検討に係る委員会」において、貨物営業用普通車の最大積載量別の輸送実績の一部の再現について指摘されたところがあるが、具体的にどのようなことが指摘されたのか。また、自動車登録ファイルの活用によってどのような情報が追加できるのか。自動車検査証データ等の行政記録情報以外に活用の可能性がある行政記録情報はあるか。

→指摘された点は、現行調査では、事業者から車両を抽出してもらっているため、調査票と自動車登録ファイルの車両番号でのマッチングが行えないという点であり、今後は、自動車登録ファイルから抽出することによって、車両走行距離等を活用したい。また、他の行政記録情報として、事業所が自動車局に提出する事業報告書があるが、零細事業所からの提出率が悪く活用できない。この点で、自動車登録ファイルは、全数について把握できる行政記録情報であり、いかに統計に役立てていくか、検討していきたい。

→補足として、本調査の体系的整備として、報告者負担を軽減し回収率を向上させようという観点から、年に1、2回構造調査として、どの品物を何キロどこまで運んだかの詳細調査を行い、その中間月に簡易な動態調査を行うよう平成27年に予備的調査を実施した。しかし、中間月の推計が十分ではないという指摘もあり、今年度、再度予備的調査を実施する予定である。

## 《座長のまとめ》

- ・「次期基本計画における基本的な考え方（案）」については、概ね適当と思われる。国土交通省で既に取組中のものもあるが、ご意見をいただいた公表時期の早期化、精度向上、ニーズに合った公表等について、何らかの形で基本計画に反映していくことで整理したい。

### （３）港湾調査における行政記録情報等の活用について

事務局、国土交通省から、資料３－１、資料３－２に基づき説明された後、質疑応答が行われた。主な質疑は以下のとおり。

- ・主に年報を利用しているが、月報の公表の早期化が年報の公表の早期化につながるので、月報の公表を早期化してほしい。
- ・港湾調査の調査段階で、必要な調査項目は収集されているので、公表の仕方が課題。国土交通省港湾局の国際戦略港湾政策やモーダルシフト（トラック輸送から鉄道・船舶輸送への転換）の受け皿の一つである海上輸送が注目されているが、施策にかかわる分析をする際に港湾調査の公表データは、情報量が乏しく使いづらい。例えば、輸出輸入のデータは、コンテナ船、タンカー、一般貨物船の合計の品目別相手国別のデータのみが公表されているので、コンテナ船の積載貨物がどのくらいかわからず活用しにくい。内航（輸出輸入以外）データは、モーダルシフトの受け皿の一つとなるカーフェリーやRORO船（ロールオフ・ロールオンの略。貨物を積んだトレーラーなどが自走して乗降できる船）があるが、カーフェリーは、台数ベースで把握されているものの、RORO船は区分けされていない。調査票の船舶の区分にコンテナ船やRORO船の記載があるので、集計の際に区分を細かくすれば公表できるのではないか。
- ・航路別はニーズがないと言うが本当か。国際戦略港湾政策は、コンテナ船の北米航路やヨーロッパ航路をいかに維持・増加していくかが命題である。例えば、ヨーロッパ航路に乗っている貨物が全部ヨーロッパに行くわけではなく途中の港で乗降する貨物がある。公表されている仕向地別データでは、あくまでヨーロッパ向けのみ把握可能で、途中の東南アジアなどで降ろした貨物が把握できないため、航路全体としてのデータが得られない。このため、全ての港で航路別集計を行う必要は無いが、コンテナ船が寄航している主要港について、航路区分を大きくくりでも公表されると国際戦略港湾の政策の進捗状況の検証に活用できると思う。
- ・港湾調査では、コンテナの単位は、TEUだけではなくサイズ別でも公表されている。詳細表もエクセルでデータベース化してウェブサイトにあるが、PDF・エクセルと横並びでわかりやすい場所にデータベースを置いてほしい。
- ・外国から多数の大型クルーズ船が各港に寄港しており、国土交通省港湾局・海事局がクルーズ船の実績や動向レポートを年１回公表し、政府目標のクルーズ船での訪日外国人客500万人の進捗状況をチェックしている。一方、大型クルーズ船は、レインボーブリッジの下を通れないなどにより着岸港が限られているため発生するお断りを減少させたいが、クルーズ船の着岸に関して、港湾管理者は、入港希望とお断りがどのくらいか把握できているのか。

- 港湾調査では、どんな船が入港しているのかと乗降人員が何名かがわかるが、クルーズ船の入港希望やお断りについては、把握していない。
- ・ 一つ目は、NACCS（ナックス：輸出入・港湾関連情報処理システム）データの活用は是非してほしい。その活用において、精度の向上や内容の充実も検討してほしい。NACCSデータは、どんなデータが使えるのか教えてほしい。二つ目は、オンライン推進のため行ったアンケート調査の対象港湾699港は、どのような港か。全数調査か標本抽出調査か。
- NACCSデータは、通関データなので、NACCSデータを集計しても港湾調査の全てを満たすわけではなく、港湾調査の早期化はできない。しかし、コンテナ貨物のデータが、NACCSデータにかなり入っているので、港湾調査をNACCSデータにより補填することはできる。港湾管理者としては、港湾調査の報告者負担の軽減のため有料でも借りたいデータである。通関は、どこの港でもある程度できるし、貨物は、通関した港に外貿貨物（輸出入貨物）として計上される。港湾調査では、輸入貨物がハブ港（例えば、横浜港）に下ろされる「外貿」と、輸入貨物がハブ港（横浜港）から地方港に行く積替輸送「内貿」に分けるのが通関と異なる。また、ばら積みの木材、石油、鉄鉱石は、ほとんどが紙の調査票で提出されている。とはいえ、コンテナ情報と一部のばら積みの貨物は、NACCSデータに入っているので、NACCSデータは、港湾調査と並行して確認のために使うとメリットがある。
- 港は、港湾法に規定された港湾（総数699港）と農林水産省が所管する漁港がある。オンライン推進のためのアンケート調査は、港湾法に規定された港湾全数に対して行った。

《座長のまとめ》

- ・ 「次期基本計画における基本的な考え方（案）」については概ね適当であるが、航路別統計を含めてユーザーニーズに対応できる統計の提供という観点を盛り込む形で整理したい。

(4) その他

次回の経済統計WGは7月20日（木）10時から4号館で開催予定。

以上

<文責 総務省統計委員会担当室 速報のため事後修正の可能性あり>