

第 30 回統計委員会における意見等 (自動車輸送統計調査関係)

資料 3 - 1 第 30 回統計委員会における意見等の概要

資料 3 - 2 第 30 回統計委員会における意見等に対する回答

第 30 回統計委員会における意見等の概要（自動車輸送統計調査関連）

- 自動車輸送統計調査については、車種別等に区分した標本調査のほか、全数調査を行うなど、報告者の負担が大きいと思われるが、調査の目的及び調査結果の利活用状況からみて、調査対象の範囲や調査事項等をもっと簡素化することはできないのか。
- 事業用貨物自動車について、自動車登録ファイル等に基づく車両単位の層化抽出から、自動車運送事業者情報に基づく事業所単位の層化抽出に変更する計画であるが、事業所母集団データベースを利用しない理由は何か。
- 他の統計による代替性、報告者の負担軽減等を踏まえ、自家用旅客自動車（乗合自動車及び乗用自動車）について調査対象から削除する計画であるが、現在の月報等の調査結果報告書において、行政記録情報（車検データ）や他の統計調査結果を基に、本調査結果に関連するデータの公表は行われているのか。また、変更後に代替する統計について併せて公表する予定はあるのか。
- 現行の調査における回収率はどのくらいになっているのか。また、調査方法を調査員調査から郵送調査に変更することによってどの程度の回収率になることを想定しているのか。

<参考>

- 今回の調査計画の変更とは直接関係しないが、輸送機関別統計の現状をみた場合、基幹統計によって整備されているものと一般統計調査によって整備されているものが輸送機関ごとに区々となっているが、どのような経緯でこのようになっているのか。また、これをどのように考えるべきか。（今後、考え方を整理し、整合性を確保しなくてよいのか。）

<統計委員会終了後に委員から示された意見>

- 本調査結果における地域別集計としては、「運輸局別」及び「6 大都府県別」となっているが、より多くの都道府県別の集計を行うことはできないのか。また、6 大都府県に限定している理由は何か。

（文責：総務省政策統括官付統計審査官室）

第 30 回統計委員会における意見等に対する回答

問 自動車輸送統計調査については、車種別等に区分した標本調査のほか、全数調査を行うなど、報告者の負担が大きいと思われるが、調査の目的及び調査結果の利活用状況からみて、調査対象の範囲や調査事項等をもっと簡素化することはできないのか。

(答)

国土交通省内に設置された交通統計改善検討委員会（平成 17 年 2 月 7 日最終取りまとめ）において、貨物輸送及び旅客輸送については、我が国の輸送活動の現状をすう勢的、定量的に把握するため、輸送手段ごとに統計数値として今後も把握していくことが重要であり、また、輸送量自体も、その時々々の経済情勢（「国土交通月例経済」、「経済・貨物輸送の見通し」（民間研究機関））を反映するものであり、毎月の把握が必要であるとの基本概念から、報告者負担にも配慮しつつ、本調査における調査対象の範囲や調査事項について検討を行い、必要性が低下した特別積合せトラック調査（全数調査）の廃止、自家用旅客自動車等の調査対象からの削除等を行うこととしたところである。

なお、今回の見直しにおいて、調査の効率性を高め、公表の早期化を図るなど統計の有用性の向上に努めていきたい。

問 事業用貨物自動車について、自動車登録ファイル等に基づく車両単位の層化抽出から、自動車運送事業者情報に基づく事業所単位の層化抽出に変更する計画であるが、事業所母集団データベースを利用しない理由は何か。

(答)

自動車輸送統計調査のうち事業用貨物自動車については、各運輸局（9 運輸局）×保有台数（6 区分）で層化し、事業所単位の抽出に変更する予定である。

貨物自動車運送事業を営むためには、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 83 号）に基づく許可が必要であり、当該手続きによって保有台数を含む自動車運送事業者に係る情報が悉皆で把握できる一方、事業所母集団データベースでは事業所ごとの保有台数の情報がないため、今般、自動車運送事業者情報を母集団として活用する予定である。

問 他の統計による代替性、報告者の負担軽減等を踏まえ、自家用旅客自動車（乗合自動車及び乗用自動車）について調査対象から削除する計画であるが、現在の月報等の調査結果報告書において、行政記録情報（車検データ）や他の統計調査結果を基に、本調査結果に関連するデータの公表は行われているのか。また、変更後に代替する統計について併せて公表する予定はあるのか。

(答)

現行の調査結果報告書においては、調査結果以外の参考情報として、自動車登録ファイル等から把握可能な「自動車保有台数」（車種別、都道府県別等）及び「自動車生産台数」（車種別）を掲載しているところである。

変更後については、調査対象から削除する自家用旅客自動車の「保有台数」のほか、自動車燃料消費量調査（一般統計調査）から把握可能な「走行キロ」及び「燃料消費量」について参考情報として引き続き月報及び年報において公表していく予定である。

問 現行の調査における回収率はどのくらいになっているのか。また、調査方法を調査員調査から郵送調査に変更することによってどの程度の回収率になることを想定しているのか。

(答)

現行調査における回収率は全体で約70%となっているところであるが、今般調査員調査から郵送調査に変更する予定である。

変更後の回収率は、2008年11月に実施した予備調査の結果等を踏まえ、全体で約60%程度を想定しているが、調査の実施に当たっては、調査開始前の依頼状の発送、調査終了後の督促状の発送を行うとともに、コールセンター（民間委託）を設置して照会対応や電話督促を行うことにより、回収率の確保を図っていきたいと考えているところである。

(参考)

問 今回の調査計画の変更とは直接関係しないが、輸送機関別統計の現状をみた場合、基幹統計によって整備されているものと一般統計調査によって整備されているものが輸送機関ごとに区々となっているが、どのような経緯でこのようになっているのか。また、これをどのように考えるべきか。(今後、考え方を整理し、整合性を確保しなくてよいのか。)

(答)

国土交通省における輸送統計については、陸・海・空の全モードの輸送量を機関別に把握しているところであるが、そのうち航空輸送統計及び鉄道輸送統計については国土交通省の業法で定められている所管事業者であり、事業者数も少なく、調査自体の難易度が小さいと考えている。

一方、自動車輸送統計及び内航船舶輸送統計については、これら機関による輸送の重要性にかんがみ、昭和35年当時の統計審議会答申等を踏まえ、指定統計として整備されたものであるが、統計法の全面改正に伴い基幹統計に位置付けられた現在においても、運輸交通政策を企画立案等する上で必要な統計であるとともに、所管事業者数が多いこと、国土交通省所管外である自家用の調査も必要であること等から調査の難易度が高く、報告義務の観点も考慮し、引き続き基幹統計調査として実施することが必要と考えているところである。

(統計委員会終了後に委員から示された意見)

問 本調査結果における地域別集計としては、「運輸局別」及び「6大都市別」となっているが、より多くの都道府県別の集計を行うことはできないのか。また、6大都市別に限定している理由は何か。

(答)

自動車輸送統計調査における「運輸局別」及び「6大都市別」については、データ量が多いため、集計結果に対する精度は確保されているが、他の都道府県については、データ量が少なく、精度の担保が出来ないことから、差し控えているところである。

また、変更後についても、「運輸局別」及び「6大都市別」の集計は引き続き行うが、他の都道府県については、精度の観点から、差し控えたいと考えているところである。