

第 50 回サービス統計・企業統計部会議事概要

1 日 時 平成 26 年 11 月 6 日（木） 9:57～12:05

2 場 所 総務省第 2 庁舎 6 階特別会議室

3 出席者

（部 会 長） 廣松毅

（委 員） 北村行伸、西郷浩

（専 門 委 員） 二村真理子

（審議協力者） 財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、埼玉県、東京都

（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：稲本室長ほか

（事 務 局） 内閣府統計委員会担当室：清水政策企画調査官

総務省政策統括官付統計審査官室：山田統計審査官、佐藤国際統計企画官
ほか

4 議 題 内航船舶輸送統計調査の変更について

5 概 要

○ 事務局から、内航船舶輸送統計調査（以下「本調査」という。）の諮問の概要及び変更案について説明が行われた後、審査メモに沿って審議が行われた。

○ 審査メモ中の「1 内航船舶輸送統計調査（基幹統計調査）の変更」の「（1）報告を求める者①」、「（2）報告を求める者②」及び「2 平成 22 年 4 月以降の調査の実施に係る調査計画の変更（軽微変更）時の指摘事項への対応状況について」中の「調査結果の公表早期化」については、いずれも適当と判断された。

また、「1 内航船舶輸送統計調査（基幹統計調査）の変更」の「（3）集計事項①」については、①従前から公表されている集計表にある輸送効率等の集計事項が今回追加を計画している集計表に集計事項として追加できるかどうかを検討すること、②重油の種類・規格ごとの炭素含有量を注記することについて次回部会において報告することを条件として適当と判断された。

委員・専門委員からの主な意見等は以下のとおり。

（1）報告を求める者①

- ・ 詳細な実態を把握しているわけではないが、交通経済学の分野において、内航海運関係の市場がダウンサイジング（縮小化）しているのではないかと感じているところである。この観点から言えば、月次調査である内航船舶輸送実績調査票による調査（以下「営業用調査」という。）の母集団数が減少することについて、特段違和感を覚えない。
- ・ 母集団数が約 780 事業者から約 530 事業者に大きく減少していることについては、母集団の定義を変えたのではなく、元々の母集団の定義に沿って精査し、調査対象外の事業者（港湾内及び港と海上間の輸送のみの事業者等）を今回の母集団から除外した結果の影響もあると考えてよいか。

- ← そのとおりである。
- ・ 母集団の定義上、港湾内輸送のみを行う事業者等は調査対象外とされているが、今回の変更の観点として、エネルギーの消費実態をよりの確に把握するという点もあれば、消費燃料全体に占める割合は小さいとしても、消費している事業者についてはどのように考えているのか。
- ← 調査対象外となっている事業者も一定の燃料消費をしているのは事実であるが、本調査は、元々、国内における港間の輸送に着目して実施しているものであり、この輸送統計の枠組みを崩さない形で行っていることを御理解いただきたい。
- ・ 営業用調査の母集団を把握するため、平成 30 年に改めて母集団調査が実施され、その段階で輸送実績等を再確認し、調査対象を精査することとされており、母集団数の変更については、適当であると判断することとしたい。

(2) 報告を求める者②

- ・ 今回の変更は、サンプルサイズ（標本の大きさ）を削減するためか、それとも悉皆層を拡げてしっかりと把握するためか。今回提示された資料（層候補である総トン数計、載貨重量トン数計、月間航海距離及び月間載貨重量トンキロと表章項目である月間輸送量及び月間燃料消費量との相関関係を整理したもの）の層候補と表章項目との決定係数（ R^2 ）の結果によると、相関関係が高い状況がみられる。このことと母集団数が減少しているといった推移を踏まえると、サンプルサイズを減らすことが目標であれば、今回悉皆層として設定した 4 万トン以上の層区分を 2 区分くらいに分けることを考えてもよいのではないか。悉皆層を従前の 10 万トン以上の層区分から 4 万トン以上の層区分としている理由は何か。
- ← 従前の月間総輸送量のみで目標精度を設定した標本設計に、今般の最新の母集団結果を反映させた場合には、サンプルサイズは小さくなるものであった。しかしながら、今回、月間総輸送量に加え、月間総燃料消費量についても目標精度を設定し、標本設計することとしており、それぞれの各層区分ごとに算出した必要標本数を踏まえつつ、双方の条件を満たすように設計した結果、4 万トン以上の層区分を全数とすることとなったものである。
- ・ 4 万トン以上の層区分を悉皆とする変更によって、従来の「4 万～6 万トン」、「6 万～7 万トン」、「7 万～10 万トン」と細分化した把握ができなくなるが、集計表への影響はないか。
- ← 現行においても、層区分別・総輸送量別の公表はしておらず、内航船舶全体の総輸送量として結果公表しているため、集計表への影響はないと考えている。
- ・ 月間総燃料消費量についても目標精度を定めたことにより、輸送量の規模別に燃料消費等に関する様々な情報が得られるようになるのではないかと考える。こういった情報を分析した表章は考えていないのか。
- ← 月次調査結果の集計・公表作業の中で対応することは難しいと考えるが、行政ニーズ等がある場合には、当該行政機関が調査票情報の二次利用として、統計法第 32 条の規定に基づく手続によって必要な情報を得て分析することは可能であると考えている。
- ・ 営業用調査において、今回、17 層区分全体の標本数 182 事業者のうち、新たな悉皆層

である第1層区分は129事業者である一方で、残りの標本層である層区分の標本数は非常に小さいものとなっており、乗率をかけるとすると結果全体が不安定になるおそれがあるのではないかと考えている。

← 層区分ごとの表章であれば数値が不安定になる可能性は否めないが、層区分ごとの数値ではなく、輸送量全体の数値を公表している。また、新たな悉皆層（第1層区分）における事業者で全体の輸送量の約9割を占めており、標本層の数値が全体に及ぼす影響は小さいと考えている。

・ 自家用船舶輸送実績調査票による調査（年次調査）については、引き続き全数調査（約150事業者）として実施することとしているが、このことに関し、調査対象事業者からクレームなどは寄せられていないか。

← 特に寄せられていない。

・ 営業用調査の調査対象事業者の選定方法について、層区分を従前の「44層区分」から「17層区分」に、これに合わせて報告者数を従前の「約200事業者」から「約180事業者」に、それぞれ変更することや、自家用調査の報告者数は引き続き約150事業者（全数）とすることについては、適当であると判断することとしたい。

（3）平成22年4月以降の調査の実施に係る調査計画の変更（軽微変更）時の指摘事項への対応状況について

＜調査結果の公表早期化について＞

・ 調査票の回収から公表までにどの程度の期間が必要なものなのか。速報を出すとしても、あまり早い段階で集計をしてしまうと、統計精度が低下してしまう可能性があるのではないかと考えている。

← 調査票の回収状況を分析し、営業用調査の調査結果について、公表予定期限までに集計可能な情報で全体の動向の把握が可能となるなど、利活用ニーズにある程度応える形で、調査実施月の翌々月末までに公表する「速報」と、その後速やかに公表する「確報」に分けて公表することを検討している。

全ての集計事項について集計・公表となればそれ相応の期間が必要となるが、一定のトレンドが分かるような主要指標の概数等であれば、一週間程度で必要な作業ができるのではないかと考えている。どのような内容を公表するかについては検討中である。

なお、他の統計調査の結果で公表が遅れているものについても、上記と同様の考え方により、公表の早期化を図るための検討を行っているところである。

・ 一週間でできるとすれば、公表予定日を逆算した時点での回収率も8割程度確保できるようであり、統計精度としても問題ないのではないかと考える。

・ 月次調査は、速報性が重視されており、トレンドの分かる情報のみであっても公表予定日までに公表すべきであり、営業用調査において平成27年4月調査の結果公表から速報として一定の情報の公表について検討していることは、前向きな取組であり、評価したい。

その一方で、営業用調査を月次調査としての結果公表の遅れから、例えば、四半期単位で実施すること等については、当該調査結果が各府省の加工統計に活用されていると

のことであり、月次調査自体を見直すことは困難であるとの説明については、理解した。

- ・ 調査票の「港名」に係る項目において、調査対象事業者に対し、「都道府県」「市郡」及び「港」の記載を求めている中で、「都道府県」「市郡」をコード番号化することは、膨大な市郡の中から調査対象事業が該当する市郡を探す手間が増えて、煩雑になる等からメリットがないとしているが、各港湾に港湾番号のようなものがあれば、それを記入することにより、記入負担の軽減が図れるのではないのか。
 - ← 把握している限りでは、港湾番号のようなものはない。
- ・ 海運関係の統計を利用する者としても、港湾番号というものは見たことがない。これは、港湾というものが東京湾や横浜港などのように大きなところから、これが港湾かというくらい小さいところまで幅広く存在するため、一律の整理ができないのではないかと考える。
- ・ 船質の区分（鋼船、木船）については、今後も調査するということだが、利用者ニーズはあるのか。
 - ← 木船については、減少傾向にあるのは事実であるが、まだ37隻（平成25年度）あり、行政ニーズに対応する観点から、現段階では、引き続き実態を把握することは必要であると考えている。ただ、木船の隻数がかなり減少した状況がみられた段階では、把握する必要性について検討することとしたい。
- ・ 営業用調査の結果公表の早期化への対応については、平成24年4月分の調査結果から、一定の情報を速報として公表する方向で取り組んでいることから、適当であると判断することとしたい。

（4）集計事項①

- ・ 従前から公表している3区分（「貨物船」、「油送船」及び「プッシャーバージ又は台船」の用途別）の集計表については、輸送効率等の集計事項を公表しているが、新たな7区分（「自動車専用船」、「セメント専用船」等の用途別）の集計表ではこれらの集計事項がない。今回追加する集計表にも同様の事項を含めないのか、含めることによって、統計利用者の利便性が図られるのではないのか。
 - ← 集計作業については、統計センターに委託しており、計画案に示している集計表で調整を進めているところであり、また、統計センターにおける集計システムの変更等の可能性もあり、統計センターに確認するなどして所要の検討をすることとしたい。
- ・ 重油の規格・種類であるA重油、B重油及びC重油の炭素含有量はそれぞれどれくらいなのか。この集計表を見ると、計としてA重油、B重油及びC重油の区別なく燃料消費量を出しており、これを基に平均した燃料消費量を算出しているものとする。毎月の燃料消費量に係る炭素含有量を計算しないまでも、集計表の欄外等にA重油、B重油及びC重油の炭素含有量を注記してもらおうと統計利用者の利便性が図られるのではないのか。
 - ← 次回部会において回答することとしたい。
- ・ 集計事項の変更については、①従前から公表されている集計表にある輸送効率等の集計事項が今回追加を計画している集計表に集計事項として追加できるかどうかを検討

すること、②重油の規格ごとの炭素含有量を注記することについて次回部会において報告することを条件として適当であると判断することとしたい。

6 その他

次回は、平成 26 年 11 月 20 日（木）10 時 00 分から総務省第 2 庁舎 6 階特別会議室において開催することとされた。