

内航船舶輸送統計調査を実施する必要性

1. 調査の目的・必要性

本調査は、「内航船舶輸送統計（船舶による国内の貨物の輸送の実態を明らかにすることを目的とする基幹統計）を作成すること」を目的として、昭和 38 年に旧統計法に基づく指定統計第 103 号として調査を開始した。以来幾度かの改正を経て、現在も「基幹統計調査」として調査を実施している。

我が国の国内貨物輸送量のうち、内航海運はトンキロベースで約 3 割以上を占めており、特に鉄鋼や石油等の産業基礎物についてはその輸送の約 8 割を担う等、我が国の経済・国民生活を支える基幹的な物流産業である中で、本調査は内航海運による輸送状況を定量的に把握するための基礎資料として重要な役割を果たしている。

また、国土交通省においては、環境負荷の小さい交通体系の構築に資するため、海運へのモーダルシフト^{※1}の促進等、交通分野における環境対策関連の施策を講じているところであり、これらの施策の企画・立案及び評価のための重要な基礎データとしても活用されている。

以上のことから、引き続き内航船舶輸送統計調査を継続的に実施する必要がある。

※1 貨物や人の輸送手段の転換を図ること。一般的には、交通渋滞の緩和や二酸化炭素の排出削減等を図るため、トラックによる輸送を海運又は鉄道に転換することをいう。

2. 他調査との重複

我が国の海上輸送量を把握するための統計調査としては、本調査の他に「港湾調査」（国土交通省実施（基幹統計調査））、「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」、「ユニットロード^{※2}貨物流動調査」及び「バルク^{※3}貨物流動調査」（いずれも国土交通省実施（一般統計調査））が挙げられる。

※2 様々な荷姿の貨物を一定の重量や体積に取りまとめた形の貨物

※3 鉱石や穀物のようにばら積みの状態で運ばれる貨物

しかし、これら調査ではいずれも貨物輸送の実態を的確に捉えるために重要な指標である「輸送トンキロ」を把握しておらず、上記 1. にあるモーダルシフト等の施策として活用することはできない。

また、それぞれ個別にみると、「港湾調査」の調査対象は、船舶ではなく港湾であるため、船種ごとの輸送量を把握することはできない。よって、港湾調査では、本調査を代替することはできない。

「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」の調査対象は、税関に対して輸出申告、輸入申告される外貿コンテナ貨物であるため、内航船舶による貨物輸送の実態を把握することはできない。よって、全国輸出入コンテナ貨物流動調査では、本調査を代

替することはできない。

「ユニットロード貨物流動調査」の調査対象は、コンテナ船又は RORO 船^{※4}を有する者及び自動車航送船を利用する者であり、本調査の調査対象と一部重複する。

※4 貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す（水平荷役方式）ために、船尾や船側ゲートを有する船舶。

また、調査事項についても、貨物の品名、数量を把握している点で、本調査との重複が見受けられる。

しかし、ユニットロード貨物流動調査は、貨物の出発地～貨物の目的地間の流動を捉えているものであり、本調査のように、本邦内における港間の輸送の実態を調査しているものではない。また、調査の実施が5年周期であること及び調査期間が1か月間のうちの限られた期間であるため、毎月の輸送の実態を把握することはできない。

以上により、ユニットロード貨物流動調査を、本調査に代替することはできない。

「バルク貨物流動調査」の調査対象は、内航海運業を営む者であり、本調査の調査対象と重複する。他方、バルク貨物船を利用したバルク貨物に限定された調査であり、すべての貨物を把握することはできない。

また、調査実施周期が定まっておらず、毎月の輸送の実態を把握することもできないことから、本調査に代替することはできない。

以上のことから、本調査と他の類似統計調査との重複は合理的な範囲を超えていないと考える。

3. 行政記録情報の利活用

本調査の調査対象者の把握にあたっては、内航海運業法(昭和27年法律第151号)第3条の規定に基づく国土交通大臣に対する登録及び届出に係る情報及び同法第25条の4の規定に基づく届出に係る情報を活用している。

また、内航船舶に関する行政記録情報としては他に、同法第3条の規定に基づく登録及び届出をする際に併せて提出する申請書が挙げられるが、これらはいずれも資金計画や船員配乗計画等といった事業計画を報告するためのものである。

さらに、同法第26条第1項の規定に基づく国土交通大臣に対する報告として「事業年度ごとの事業概況報告書」が挙げられるが、当該報告で把握出来るのは、損益明細表中の「貨物費」等の項目による貨物輸送の有無のみである。以上のことから、これらの報告書では、本調査で把握しようとしている輸送量、燃料消費量等は把握することができないため、当該報告の利用は報告者負担の軽減につながるものではない。したがって、当該報告で本調査の内容を代替することはできず、ほかに同種の行政記録情報は認められない。

4. 事業所母集団データベースを利用した重複排除等

重複排除（調査候補名簿の提出）については、調査年度の前年度2月中旬を目途に行う。また、履歴登録については、重複排除の後、調査年度の4月までに調査対象名簿を提出した上で、最終的な調査結果名簿については、調査年度の翌年度7月までに提出することを予定している。

内航船舶輸送統計調査に係る調査計画変更の必要性について

1. 標本設計変更の必要性について

内航船舶輸送統計調査(以下、「本調査」という。)は、その調査結果を「内航船舶輸送統計月報」及び「内航船舶輸送統計年報」としてとりまとめ、交通分野における環境対策施策の資料として広く活用されているところであるが、船舶の大型化・専用船化による船舶構成や、内航海運事業者の統廃合等、内航海運の情勢は変化の一途をたどっており、統計精度の維持及び向上を図るためには、定期的な母集団情報の把握が必要であることから、従来より一定の周期(5年を目途)で母集団調査を実施し、標本設計の見直しを実施してきている。

他方、世界的に CO²排出量の大幅削減の実現が課題となる中、地球温暖化対策の推進に関する法律(平成 10 年法律第 117 号)と相まって、京都議定書目標達成計画等地球温暖化の防止を図るための施策や東日本大震災を契機としたエネルギー需給の構造変化への対応を踏まえ、低炭素・循環型社会の構築に向けたあらゆる分野で CO²削減、省エネルギー化の取り組みが求められている。

また、地球温暖化対策の推進目標達成計画等を踏まえ、CO²削減及び省エネルギー化の取り組みが求められている中、我が国における CO²排出量のうち、運輸部門はその約 2 割を、物流部門では運輸部門の約 4 割(我が国全体の約 1 割弱)を占めていることから、運輸部門の CO²削減に向けた取り組みが強く求められている。

以上の情勢等を踏まえ、運輸部門における CO²排出量を効果的に削減するためには、客観的かつ定量的な指標を把握する本調査の果たす役割は極めて重要であり、環境関係各種施策の企画・立案及び評価の定量的指標として活用するため、「公的統計の整備に関する基本的な計画」(平成 26 年 3 月 25 日閣議決定。以下、「基本計画」という。)においても、精度向上を図ることとされている。

そのため、輸送量を基準とした本調査における現行の標本設計から、輸送量に加え、燃料消費量も基準とした標本設計へと見直しを図ることで、環境関係施策等の更なる推進に資する。

2. 集計事項変更の必要性について

我が国輸送量のうち、内航海運はトンキロベースで約 3 割以上を占めており、特に産業基礎物資(鉄鋼、石油、セメント等)の輸送の約 8 割を担う、我が国の経済・国民生活を支える基幹的な物流産業である。

また、内航海運は、相対的に自動車による輸送よりも環境負荷が小さく、国土交通省においては、輸送手段を自動車による輸送から船舶による輸送へと転換を図るモーダルシフト促進のための施策を講じているところである。

当該モーダルシフトの促進にあたっては、モーダルシフトを推進する業種・品目に応じた施策を展開し、評価にあたっては、我が国全体の輸送モード別輸送量の比較のみならず、品目別の輸送量を用い、より精緻な評価を行う必要があり、基本計画においても、輸送モード間における比較可能性の向上が求められているところである。

以上の背景を踏まえ、品目別輸送量の前提となる品目分類について、陸上輸送及び海上輸送の比較可能性の向上を図るため、今般、輸送貨物品目分類の見直しを行うものである。

あわせて、上記1.の通り、燃料消費量の精度向上を図ることから、より精緻な環境関係施策の推進等に資するため、調査結果としての燃料消費量を、詳細な船舶の用途毎に集計し、公表を行う。