

第 12 回産業統計部会

議 事 録

内閣府大臣官房統計委員会担当室

第 12 回産業統計部会議事次第

日時：平成 20 年 12 月 15 日（月）16:00～17:46

場所：総務省第 2 庁舎 6 階特別会議室

議事次第

1 開 会

2 議 題

造船造機統計調査及び鉄道車両等生産動態統計調査の改正について

3 閉 会

舟岡部会長 ただいまから「第12回産業統計部会」を開催いたします。

本日は、お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

本日の議題は、前回第10回部会に引き続き、「造船造機統計調査及び鉄道車両等生産動態統計調査の改正について」であります。

本日の会議は、18時までを予定しています。本日は、答申案について審議をお願いしたいと考えております。

答申骨子の内容については、前回お願いしてありましたが、事前に委員及び専門委員の皆様方に御確認いただきました。お忙しいにもかかわらず、御協力いただきましてありがとうございました。

本日が最後の部会であり、答申案を取りまとめる必要がございますので、御協力よろしくお願いいたします。

それでは、本日の配布資料の説明と合わせて、12月1日に開催された前回部会の結果概要について、事務局の犬伏統計審査官から説明をお願いします。

犬伏統計審査官 それでは、本日の第12回産業統計部会、議事次第4の配布資料を見ながら御確認いただきたいと思います。

まず、資料1といたしまして、これは2種類ございますが、先般の会議で議論になった2点について、資料1-1、資料1-2の国交省調査実施者の回答ということで資料をつけさせていただいております。

それから、今回の諮問第10号の答申の案について、資料2ということで配布させていただいております。

それから、参考資料といたしまして、第10回産業統計部会結果概要、前回の部会の概要でございますが、それを配布させていただいております。

それから、配布資料には載ってございませんが、席上配布資料ということで、いわゆる部会長メモというものを配布してございますので、御確認いただければと思います。

それから、合わせて前回までの資料についてはドッチファイルに綴じてございますので、それも合わせて御確認いただければと思います。

それでは次に、第10回の産業統計部会の結果概要について、参考資料に沿いまして御説明させていただきたいと思っております。参考資料を御覧いただければと思います。

前回、12月1日の第10回の産業統計部会におきましては、5の「概要」の(3)にございますように、部会長が作成しました論点メモに沿って、論点ごとに議論を行ったところでございます。

最初の論点といたしまして、両調査の意義についてということで議論が行われました。その中で、両調査ともに、鉱工業指数であるとか、国民経済計算の確報であるとか、それからQEの作成において活用されているということで、現時点において十分重要的統計であると認められるのではないかという意見がございました。

それから、2つ目の丸でございますが、この調査について調査対象の裾切りをやってお

るわけでございますけれども、その裾切りの基準がかなり下位対象まで広がっている。これにつきましては、生産の趨勢、動向を見るということのみならず、何か行政施策上の目的等もあるのではないかと。その場合に、どのような活用が行われているのかという意見がございました。それに対してまた、業界においては、年報で公表されているデータをもとにいたしまして、次年度の業務量なり業務計画なりを作成しているということもあるという活用の事例が示されました。それから、造船調査の結果につきましては、我が国の企業がダンピング等の不適正な商行為を行っていないことを国際的に示すデータとしても意義がある。それから、鉄道車両等生産動態統計調査の結果につきましては、関係事業者の経営の安定であるとか、技術力の向上等の施策のための基礎資料としても用いられているという回答がございました。

それから、3つ目の丸でございますが、受注というのは業界の繁忙状況を知るための非常に重要なデータである。公的統計として、船舶や鉄道車両の受注の状況を把握しているのはこの統計に限られており、国内に信頼性のあるデータが存在することは非常に望ましいことであるという意見がございました。

それから、2ページ目でございますが、以上のような議論を踏まえまして、部会長の方で整理されました。1つは、両調査ともに、各種加工統計に基礎データを提供する重要な統計調査である。2点目は、その結果は、業界における業務計画策定の基礎資料であるとか、関係産業の安全・安心の確認や技術力の検証にも用いられているものであり、今後ともその動向を把握することが必要である。3点目は、受注の状況に関するデータについては、海外のデータの正確性をチェックする上でも十分に価値がある。以上のようなことから、両調査は十分に意義があるものであるという整理が行われました。

2点目といたしまして、調査周期について議論が行われました。調査周期の関係で、最初の丸でございますが、全数調査年である平成17年工業統計調査の産業編によりますと、細分類「3022 鉄道車両用部分品製造業」の出荷額というのは、鉄道車両製造業の出荷額の半数強あって、決して小規模な産業ではないのではないか。そのような状況の中で、鉄道車両部品に係る調査を四半期調査にすることについて問題はないのかという質問がございました。これについては、最終的には鉄道車両部品が寄せ集まって集合体として鉄道車両になるということから、鉄道車両に係る調査を引き続き月次で把握することで国内の鉄道車両・部品製造業の動向を把握できるというふうに考えられる。それから、報告者の負担の軽減を勘案したということもあり、鉄道車両部品については四半期調査とすることで問題ないのではないかという整理が行われています。

以上のような議論を踏まえまして、としまして、船舶、鉄道車両の生産に係る調査の調査周期のみを月次として、その他の調査を四半期にすることについては、報告者負担の軽減を図るという観点から適当であると整理されました。しかしながら、鉄道車両部品に係る調査の周期が月次から四半期になるために、鉄道車両の製造の進捗をどのように把握するか、それが今後の検討すべき課題であるというふうに整理されました。

それから、3点目といたしまして、調査対象についてでございます。この調査対象の捕捉については、基本的に地方運輸局を通じて対象把握を行っているという説明があったわけですが、2つ目の丸でございますけれども、船舶や鉄道車両の部品を製造する事業所の名簿情報については、工業統計調査や事業所・企業統計調査の結果を用いて、情報を補完することにより、より精度の高い母集団情報を得ることが望ましいのではないかと意見がございました。

それから、3つ目の丸でございますが、造機調査は常時従業員数10人以上の工場・事業所を対象としているわけですが、この常時従業員数というのはどのように把握しているのかという質問がございました。それについて、船用ボイラー、船用機関については業務報告による名簿情報が存在するけれども、それ以外のものについては名簿情報は存在していない、業務報告により常時従業員数というのは毎年把握しているという話ではあったわけですが、常時従業員数10人未満の工場は聞き取りで把握しているということでございますので、把握漏れもあり得るという回答がございました。

それから、3ページ目へ行きまして、「常時従業員」の程度、それから調査対象の選定基準に採用することの適否については、他の生産動態統計調査との整合性とか、パート・アルバイト、派遣・請負を対象に含めるか否か、そういったものに留意しつつ、今後、裾切り基準の見直しを行う際に併せて検討する必要があるのではないかと意見がございました。

それから、経産省の生産動態統計調査との関係で、調査対象や調査事項の重複是正を含めた関係整理を行う必要があるのではないかと意見がございました。平成23年に予定されています経済センサス-活動調査が実施された後においてマッチング作業を行い、どのような調査、どのような対象・事項について把握すべきかといった検討を行うべきであるという意見がございました。

このような議論を踏まえまして、1つ目でございますが、23年に予定されている経済センサス-活動調査の結果が利用可能となった段階で、国内の全ての事業所の売上高が明らかになりますので、これを用いた母集団情報の捕捉、それから調査対象の選定方法の検討を行う必要がある。その際に、併せて「常時従業員」の定義に関する見直しも行うことが適当であるという整理がされました。

それから、2点目として、しかしながら、平成23年経済センサス-活動調査実施以前におきましても、既存統計調査結果等から活用できる情報を整理して、調査対象の把握方法、選定方法・選定基準を適切に見直すべきであるという整理が行われました。

それから、3点目でございますが、とは言いながら、今回の改正計画の段階においては、過渡的な措置ということで、従来どおりの調査対象とすることについても止むを得ないという整理がされたところでございます。

それから、造機調査における品目分類の集約につきましては、工業統計調査の結果も参考にしつつ十分検証すべきであるけれども、現段階においては特に問題ないので、部会と

しては了とすることとしたいという整理が行われております。

それから、調査方法でございますけれども、調査方法については、鉄道車両等生産動態統計の対象事業所数は、全体で93事業所で多くないということもございまして、本省直轄の調査系統に改めるということで特に問題はないと整理されたところでございます。

それから、調査事項でございますが、最初の丸でございますけれども、我が国においては、建造許可がないと船の起工ができないということになってございまして、造船関係につきましては、国交省の方で業務統計ということで建造許可集計を作成して公表している。しかし、これは許認可ベースであるため、仮契約は含まれていない。一方、韓国等では仮契約を含めた契約時点でのデータを公表しているということからすれば、差異が発生しているのではないかという意見がございました。

それから、2つ目の丸でございますが、船舶の製造というのは長期間を要するというところで、受注、起工、進水、竣工の各段階を的確に把握することが利用者のために有用な情報となる。特に、受注高というのは業界の繁忙を把握する上で有効なデータであるので、今後とも把握することが必要だという意見がございました。

それから、3つ目の丸でございますが、鉄道車両(新造)の関係の調査でございますが、その「月末手持」というのは「受注残高」を示すものであるため、その旨が明らかになるような名称とした方が紛れはないのではないかという意見がございました。また、会計上、長期生産物を受注生産する場合には、仕掛品に計上する部分があるため、仕掛品がどの程度あるのかを適切に評価できるような調査事項とすべきではないかという意見もございました。

これについて、企業によっては、進行基準であるとか、完成基準であるとか、2つの基準を適用しながら事業会計をやっているわけでございますけれども、進行基準による計上であれば製品在庫と仕掛品在庫の両方が発生する。一方、完成基準を用いれば仕掛品在庫のみが発生するというような差が出てくるという指摘がございました。

それから、4ページ目の最初の丸でございますが、製品のすべてについて、完成して初めて生産として計上されるというのが今回の造船造機・鉄道車両等のデータでございますけれども、このようなデータの提供方法については、ユーザーとしては非常に困る面がある。例えばIIPを用いて輸送用機械の生産動向を分析する上で、長期生産物である船舶であるとか、鉄道車両がノイズの要因になっているのではないかと考えられる局面もあるという意見がございました。

それから、2つ目の丸でございますが、鉄道車両調査では、車種別にとっているわけでございますので、車種別にとるのであれば完成した車両について完成品在庫として見た方がよいのではないかという意見がございました。

それから、3つ目の丸でございますが、鉄道車両部品の調査周期を月次から四半期に変更することとしているわけでございますが、仮に鉄道車両の生産が進捗ペースで把握できるようになるならば、鉄道車両部品の生産動向に代わるデータとして利用できるというこ

ともございますので、調査周期の変更もさほど大きな影響を及ぼさないということが言えるのではないかという意見がございました。

それから、4つ目の丸でございますが、鉄道車両部品の内訳であります。「その他」に含まれる品目としては、例えば椅子であるとか、トイレであるとか、窓、こういったものも含めて挙げられる。これらの品目については、どこまでが鉄道車両部品なのか不明であり、すぐに特掲すべきものがあるとは考えていない。しかし、今後更に出荷額等においてウエイトが高まってきた場合には、その区分を検討する必要があるという意見がございました。

それから、5つ目の丸でございますが、製造業は輸出の多い産業であるということから、為替レートの変化が造船業者に与える影響は非常に大きいのではないかと。しかしながら、調査対象者にドルベースであるとかユーロベースでの受注額等の報告を求めるのは非常に困難であるため、基本的には月平均の為替レートによりユーザー側で推計を行うことで問題はないのではないかとという意見がございました。

このような意見を踏まえながら、鉄道車両等生産動態統計調査につきましては、鉄道車両の仕掛品、それから完成品在庫等の生産の進捗に関連するデータを把握することの可否について、次回部会において、つまり今回でございますが、調査実施者からその検討結果を説明するという整理がされたわけでございます。

それから、6番目でございますが、集計事項・結果の公表についてというところでございます。調査票の回収については、調査実施者から100%の回収率だと説明がありました。それから、調査の結果、時期についても早期化を図っているということから、特に問題はないと整理されたところでございます。

一方、調査票情報の保存期間について、現在、要綱上2年となっているわけですが、統計データ・アーカイブの整備が課題となっている現状に鑑みて、調査実施者において、要綱上も保存期間を永年保存というように改正した方がよいのではないかとという指摘が行われたところでございます。

前回の審議の概要は以上でございます。

舟岡部会長 どうもありがとうございました。

それでは、審議に入ります。前回の部会で宿題等になりました事項について、調査実施者である国土交通省から資料1が提出されておりますので、その説明をお願いいたします。

国土交通省 資料1を1枚めくっていただきまして、1-1から御説明したいと思えます。読んで説明に代えさせていただきます。

「手持」を「受注残高」といった実態に即した表記に改めることについて。

鉄道車両等生産動態統計調査における「手持」は、国として、鉄道事業者の車両の更新等の情報や最近の受注・生産状況等により、鉄道車両工業界の現状を把握し、必要に応じて助言・指導を行うとともに、施策立案等を行うための基礎資料とすることを主目的として調査しているものである。

仮に、今般の見直しにおいて、「手持」を「受注残高」に改めた場合、生産動態統計が一本化された際に用語の定義に齟齬が生じる可能性があり、無用な混乱を招くことにもなりかねないことから、用語・定義等が固まっていない現段階での変更は得策ではないと考える。

今後、生産動態統計の一本化に向け、概念・用語・定義等についても議論が深まっていくものと認識している。したがって、国土交通省としては、「手持」を「受注残高」に改める件については、議論の進捗状況を踏まえつつ検討していきたいと考えており、議論の結果、他の用語の定義等も含めた全省庁横断的な方針が示された際に措置することとしたい。

なお、幾つかの事業所に確認したところ、社内的に「受注残高」という用語を使用している事業所もあったものの、業界として統一的な表現はないとのことであった。さらに、仮に「手持」を「受注残高」に改めた場合、金額に着目した表現となるため、鉄道車両等生産動態統計調査において手持車両数も公表していることを鑑みると、適切ではないのではないかとの意見も聞かれたところである。

一方、少なくとも鉄道車両等生産動態統計調査については、調査開始当初より「手持」という表現で調査を実施してきているため、申告者には広く認知されており、調査票を作成するにあたっては全く支障はないとのことであるので、要綱及び調査票においては引き続き「手持」という表現で調査を実施することとしたい。

それから、裏ですが、長期生産物に係る数値の把握方法について。

幾つかの事業所等に確認したところ、会計基準については進行基準を採用しているところ、金額・工期等により進行基準と完成基準を使い分けているところ等、企業ごとに違いが見られた。また、把握のタイミングについても、毎月行っているところ、四半期で行っているところ等さまざまである。

このように、企業ごとに採用されている基準や把握のタイミングが異なっており、かつ同一企業においても製造品の金額、工期等によって異なっている現状を踏まえると、今般の改正において長期生産物に係る数値を把握できるようにすることは非常に困難であると思料。

仮に今般の改正で実施するとなると、調査項目を増やす必要があり、さらには鉄道車両等生産動態統計調査のためだけに毎月、仕掛品等の計算をしなければならない事業所も出てくることから、時間的にも作業的にも多大な負担となるとともに、集計結果の公表に大幅な遅れが出るのが想定される。

今後、生産動態統計の一本化に向け、概念・用語・定義等についても議論が深まっていくものと認識している。したがって、国土交通省としては、長期生産物に係る数値の把握については、議論の進捗状況を踏まえつつ検討していきたいと考えており、議論の結果、全省庁横断的な方針が示された際に措置することとしたい。

なお、検討にあたっては、申告者の負担及び調査結果の公表の早期化等にも十分に留意

しつつ、慎重に行う必要があると考える。

以上です。

舟岡部会長 どうもありがとうございました。前回部会でいろいろ御意見をいただきました。わかりやすく表現を見直すべきではないか、あるいは、生産についての概念を他の産業統計と横並びで統一する必要があるのではないかとといった御意見をいただきまして、それに対する実施者からの回答でありました。これにつきまして、御意見、御質問等がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

資料1-1も1-2も同じ問題意識であり、どちらかをこの機会に一気に正せば、ほかにも自動的に正せるといふ、そういうたぐいのものであります。いかがでしょうか。

美添部会長代理 部会長は1-1と1-2は同じような性格であるという指摘をされましたけれども、別な視点に立つと、1-1と1-2は違うという言い方もできて、1-1の方は表現の問題で誤解がないようにしろということ。

舟岡部会長 同じというのは、進行基準、あるいは完成基準のいずれかによって「手持」の内容が違ってきます。進行基準ですと、完成した製品については手持から引かれます。ところが、完成基準ですと、何車両ができ上がった段階での製品在庫についても含みます。

美添部会長代理 確認ですけど、今の客体がどちらの基準で答えているかというのは把握されているんですか。これで言うと、全て完成基準だと私は理解していましたけれども。

国土交通省 今の基準ですと、受注があって、生産を除いたものが全部「手持」ということにして毎月数字のチェックを行っていますので、製品在庫等は生産には一切含まれていません。

舟岡部会長 進行基準でも含まれていないのですか。

国土交通省 はい。製品在庫というのは、うちの方では生産品としておらず、手持という整理にしています。要するに、10両編成なら10両編成を全部つなげてテスト走行して納品するということになっていますので、1両でき上がって置いてあっても、まだ生産品にはなっていないということです。

舟岡部会長 それは進行基準の会計処理を行っている事業所についても、この統計調査においてはそういう記入の仕方をしてくださいとお願いしているのですね。

国土交通省 はい。

舟岡部会長 それはどうも失礼しました。別々の論点ですね。

美添部会長代理 そういう整理で、しかも、業界ではこの理解ができているということであれば、それはそれでまた議論のしようがあると思います。ただ、利用者にとって、この用語そのものが誤解を招くのではないかとということで、名称を変更したらどうかというのが前回の議論だったと思うんです。そちらは、今後、生産動態統計が全体として用語を統一するというのであれば、そのときに見直すということでもよいのかなとは思いますが。

1-2の方は違う視点があると思うんです。それは、従来、月次で調査していた、具体的に言うと鉄道車両が四半期になる。これは、IIPで経済産業省が進捗ベースにどのよ

うに戻っていたかということに係るもので、従来であれば鉄道部品の方は細かいものから、ある程度生産の進捗ベースに即したものが月次で取れていたはずですね。この情報を適切に利用すれば、それを部品として使った鉄道車両の進捗状況に関する重要な情報は月次の統計から取ることができたと思うんです。それを経済産業省が使っていなかったのではないかと思います。使う余地はあったけれども使っていなかったということ、今さら使ったらどうですかという議論をこの場でするのが適切かどうかということですが、もし使えていたら、適切な進捗ベースでの変換ができるはずの資料が、四半期化されるために使えなくなるという点はまだ問題として残るわけですね。

舟岡部会長 鉄道車両は月次です。

美添部会長代理 鉄道車両は月次ですが、部品の方が四半期となって、進捗ベースとしての情報がある意味では失われた。それでも、経済産業省は当面困ることはないというのであれば、提案のように、負担の軽減ということはあると思います。一方、これでは精度の高い推計ができないという利用者がいれば、もう少し工夫をする余地があるかもしれません。

出口委員 今、1 - 1と1 - 2を見せていただいたのですが、用語は特に私こだわりませんけれども、仕掛品に関しては、今、月次の原料というなお話もあったのですが、基本的にやはり原料の納品から仕掛品をやるというのは、付加価値推計的にはかなり問題があるところでありまして、本来、この部分の仕掛品計算が抜けていることで、非常に大きな付加価値計算上の問題が発生することは容易に想定できますので、それはきれいな統計上の遺漏になって加工統計上あらわれてくるはずなので、やはりこの問題はかなり大きな問題であるというふうに考えます。これに関しては、建設の方でもいろいろな計算法はあるわけですし、簡易計算は幾らでもあるので、これだけ規模の大きいものに関して仕掛品の概念がない方が普通おかしいので、やはり仕掛品の概念は何らかの形で入れることがかなり重要だと思いますし、標準化の問題はここに書いてありますが、仕掛品に関する計算はやっていないということはほとんどあり得ないので、やはりそのところは精査した上で、方針を具体的に提案していただくのが望ましいのではないかとこのように思います。

舟岡部会長 ほかにいかがでしょうか。

菅専門委員 私は皆さんとちょっと違う意見で、確かに仕掛品等の把握は重要ですが、これは生産動態ですので、やはり的確にタイムリーに情報を得ることが重要で、現在のやり方でそれなりに正確な情報がとれているのであれば、これをもとに仕掛品等を推計するような手法を開発することもあり得るのではないかと。つまり、生の数値として変換するのではなくて、何らかの推計方法によって値を出すということも考えられるのではないかと。むしろタイムリーに情報を得るといった判断もあり得るのではないかとこのように思われます。

舟岡部会長 ほかにいかがでしょうか。

私は非常に単純に考えていて、この調査は来年4月から新しい計画のもとで実施する計

画となっていて、それまでに十分な詰めを行って、業界に周知徹底するのはかなり難しいだろう。ただし、中期的には仕掛品在庫と製品在庫がちゃんと把握できれば何の問題もない。これは進行基準であっても、完成基準であっても、仕掛品・製品在庫を一括して捉えれば、それを現行の調査における「生産」という概念に加えることで進捗ベースの生産額を捉えることができる。問題は、製品在庫はともかく仕掛品在庫を月次で捉えることができるかが問題かもしれませんが、月次で捉えられないなら、四半期で1回捉えればいい。そこで得た四半期情報の月次分割については、前の四半期の情報をもとにして何らかの推計を施すことで把握可能ではないか。そういう方法で月次の生産額を進捗ベースで捉えることができる。

そこまでいきますと、実は「手持」と「受注残高」というのは単なる用語の変更ではない。「受注残高」というのは、一編成の車両の単位が幾つ残っているかを示す受注残高ではなくて、今まだ手をつけていない仕事量を金額で表示したものとなる。だから、「手持」と「受注残高・金額」は異なったものになる。今とは異なる概念が、本来、我々が受注残高として捉えるものであって、当期末の受注残高に仕掛品在庫、製品在庫、当期の「生産額」の合計を加えたものから前期末の受注残高を控除すれば期中の受注額が出ます。その意味で、フローの受注から生産、それから残高に至る、その一連の流れを計数で適切に把握できるような、そういう調査の仕組みについて時間をかけて検討していただいて、業界ともどもそのような方向で取り組んでいただけたらありがたいと思います。私のそのような理解で何かおかしいところはありますでしょうか。いかがですか。

美添部会長代理 その理解に基本的には賛成ですが、そのために必要な作業は今の時点でも、今度の設計でもできると思います。具体的に言うと、鉄道車両について、受注が発生してから納入まで、そこを生産とお呼びのようですが、そこまでの期間が実際何カ月あったのかは、車両の種類によって違うはずですが、その種類ごとに期間が安定的か、ものによって違うのか、あるいは時期によって変動するのか。このようなことがある程度明らかになるはずですが。経済産業省はそういう情報を使って受注から生産までを分割されていたのではないかと想像するのですが、そのための基礎データは、手元の情報を使えることから作成者である国土交通省がつくるのが一番正確です。今回の計画とは、ある意味では独立ですが、そのような分析を経て、よりよい統計の整備が行われるはずですので、その辺を計画の中にお考えいただければ、今の部会長の要望にも適切に答えられると思います。

舟岡部会長 いかがでしょうか。

国土交通省 鉄道車両の仕掛品の件ですけれども、先ほどちょっと御紹介しましたけれども、幾つかの会社にヒアリングしたところ、企業会計上、毎月捉えているところ、あるいは四半期でしか捉えていないところであるとか、いろいろあるわけですがけれども、大きな会社に言わせると、例えばJRが新幹線を、今話題になっています0系を廃止にして全部新しいものにつくり替えるというようなときには、やはり一遍に10編成とか20編成という受注があるわけですね。ただ、工場有能力として、一遍に10編成をつくる能力がな

いものですから、それは2年なりの期間をかけてつくる。そうすると、受注はあっても、まだ手をつけていないものももちろんたくさんあって、1編成でき上がったごとに完成検査をして納品するという形をとっているわけなので、先生がおっしゃるように、進行状況をどういうふうに計数化していくかというのは、恐らく工場の生産能力みたいな話と十分関係してきてしまうのかなと思っていました、工場の生産能力を上回る生産をしている工場もあれば、余力のあるところもあつたりしますので、これから工場と議論していく中で、うまく数字が捉えられるような方法を何とか考えたいとは思いますが、簡単な貨車から新幹線のような非常に精密な車両までございますので、その辺はちょっと議論させていただきたいと思います。

舟岡部会長 確かに大量の編成の車両群を一気に受注した場合などについては、どういう工程で完成していくかについての情報はなかなか得にくいだろうとは思いますが、そういうもの以外ですと、車両編成ごとに番号がついていますから、その情報をもとにすれば、受注して、そして完成に至るまでどれぐらいかかっているかを、粗々ではあっても、四半期である程度推計できるのかなと思います。実は、そんなまどろっこしいことをせずに、車両メーカーは限られているというお話でしたので、そこからヒアリングして、一旦生産に着手したときに、完成するまでどれぐらいの期間をそれぞれの車両の車種別、編成の中身ごとに、どんなタイムスケジュールで完成させているのか。その情報を入手してもらって、それを経済産業省に提供していただくことで、経済産業省が、お忙しいでしょうが、やる気があればIIPに生かして、そして精度の高いIIPの作成につながる。そのように理解していますが、究極的にはやはり仕掛品・製品在庫を捉えて、そして受注残高についても、我々の一般的な受けとめ方としての、まだ完成していない、これから作業をしなければいけない、仕事の残高だという概念に切り替えてもらいたいし、その意味でも、1つの項目を追加して調査するような方向で御検討いただけたらと思います。

田井専門委員、私の理解で間違っていないですね。いかがですか。

田井専門委員 そう思います。大丈夫です。

美添部会長代理 経済産業省が従来分割していたのは、受注から完成までにある程度の規則性があるという前提だったと思うのですが。

舟岡部会長 造船では行っているけれども、車両では行っていません。

美添部会長代理 車両は全くやっていないんですか。ということは、従来から進捗ベースにはなっていなかったということですね。

経済産業省 はい。鉄道車両もIIPの変動要因の1つです。

美添部会長代理 わかりました。そこは誤解があったので訂正します。ただ、やはり進捗ベースにするべきであるということは、これは反対する人はいないと思うのですが、そのときに、鉄道の場合、仮に10編成が1年間でできるような工場の生産能力であったとして、10両編成を2編成受注すると、これは2年かかることになります。2編成受注があったからといって、集計したデータではどの工場にいったかがわからないわけですから、1

年間でならして分割をすると2倍の生産という間違っただけの情報になってしまいますね。究極的には仕掛品を捕捉するしかないと思うんです。そうしないと、集計した結果が安定的な生産工程に対応しないということになりますので、これは企業の実態を確認の上、今後、修正すべき一番の課題ではないかと思います。御検討されてはいかがでしょうか。

出口委員 粗々であれば、今の進捗ベースですが、着手から完成予定日までのものは各生産計画がどういうレベルで記録されていてもあるはずなので、そここのところのいわばロットごとの着手から生産計画まで仮に10カ月だとして、着手したかどうかのところを把握すれば、未着手の部分は受注で先ほどの残りになるわけで、それを1・1で割るのか、例えば1・2・0.5・0.5で割るのかみたいな、その種の按分は必ず生産計画でやっているものなので、それで粗々でやれば、一番素朴な意味での仕掛品のもので出てくるので、そのクラスのレベルでしたらそれほど負担はないと思うので、もちろん長期的にはもう少し精緻な仕掛品の方がいいんですけども、それで大きな事業所で仕掛品の実態と比較すれば、少なくとも相当精緻なものは着手日と完成予定日とレベルでやるだけで出てくると思うんです。

舟岡部会長 それは大変です。受注単位ごとに着手の時期が要りますが、仕掛品・製品在庫を捉えるのは、その事業所の鉄道車両全部についての集計値で良くて、だから、非常に簡単です。鉄道車両がどれだけ事業所で生産されたか、どれだけ受注があるか、その総計でいいわけです。今の出口委員のおっしゃることだと個々の情報が必要となります。

出口委員 個々にというか、事業所単位で必ず生産計画が入って、着手等の資料はあるので。

舟岡部会長 だから、受注ごとに、着手はいつであるとかについての情報を求めることになって、これは客体にとってかなり負担が大きいと思います。

出口委員 そうなんですか。年間数百両レベルでもですか。

舟岡部会長 契約ごとに全部の情報を求めることになりますから。

出口委員 今の情報では大体出てくるんですが、もっと多品種少量のものをたくさん見ているので。

舟岡部会長 それよりは、将来的な方向として仕掛品と製品在庫の込み込みで事業所の在庫を四半期で捉えられればよい。

出口委員 それは、ある意味で仕掛品と製品在庫でちゃんと出ていけば、そちらの方がもちろん問題ないですけども、逆に、そちらの方が出ていないような可能性もありそうな気がしたので。

舟岡部会長 それについては、短期で検討を済ませて調査実施に移すのは無理でしょうから、少し時間をかけて業界と、あるいは調査対象の会社等とも打ち合わせを入念にやっていただいて、ぜひ前向きに御検討いただけたらと思います。

国土交通省 2ページの下の方に書いてあるんですけども、申告者の負担、要するに、これは指定統計、基幹統計ですから申告義務を課すわけなので、この調査をやることによ

って、事業者が新たに自分の中の会社のシステムを組み替えたりして負担をかけるというのは非常に問題があるのかなというふうに思っています。はっきり言って、これはほかの生産動態統計と違って全数調査ですから、少なくとも全数でこういうことをやると、間違いというのはそのまま間違いになってしまいます。その辺も踏まえまして、さっき菅先生がおっしゃったような、造船で行っていることを、鉄道車両についても、各会社に出してもらえるかというのが一番問題であり、出していただけということであれば全然問題なくできるのですけれども、もし会社に負担がかかるということで出すのがちょっと遅くなってしまうとか、困難があるということであれば、新幹線とか、機関車であるとか、車種別に全部統計をとっていますので、それぞれについて分析して、こういうのを受注した場合はどれぐらいの期間でできているかというあたりをちょっと研究させていただいて、造船のように何カ月間で割るとかという一定の基準をつくれば、少なくとも全数調査なので、ほかの生産動態統計などに比べると精度がいいものが出るだろうと思いますし、逆に言うと、きちんと出してしまったものが違っていたというのだとまた困るわけなので、その辺も慎重に検討させていただきたいと思います。

舟岡部会長 何か御意見は。

佐藤専門委員 私ども業界は、申告者側でございます。また、今回のこういうふうな統計を活用させていただいている利用者側でもございますが、先ほど来の議論の中では、やはり制度を変えるというのはそれなりの周知期間が必要ではないか。特に、今回の鉄道車両の受注・生産・手持、こういうふうなものは長年これで申告者側が統計をとってきておりましたので、ここでまた変えるとなると相当な周知期間が必要かなというふうな感じを持っておりますので、今回は現行のままでできたらいいなというふうな感じを持っております。

出口委員 この種のもは、最終的には手で帳票を見てやるのではなくて、今どきの重要書類であれば情報システムから何らかの形で抽出することになると思うんです。この種の生産管理情報は、どういう形であれ、今どきの事業所で存在していないとすれば、逆にこれは急速に近代化というか、現代化すべき代物であって、補助を出してでもやるべきものだと思うので、周知期間の問題は別問題として、そういうものを抽出する標準的な生産管理の会計のあり方の基準とか、その抽出のための状況によっては、全数調査しているわけですから、情報システムへの補助も含めてやらないと、これが出てこないような業態では早晚競争力がなくなるという理解も当然あり得るわけですから、単に統計を取るばかりの問題ではなくて、やはり仕掛品・在庫が出てくる程度の情報システムの中で、統計的な抽出も客体の負担にならないような形になるような工夫を今後やっていくという方向性だけは示しておいていただきたいというふうに思います。

舟岡部会長 少なくとも、安全・安心をきちんとモニターするという立場から言っても、四半期ベースでどういう生産の進捗状況であるのか、帳簿上ではなくて、実際にこなしていない仕事をどれぐらい抱えているのか等についての把握は国土交通省でも必要でしょう。

少なくとも四半期単位で民間企業がそこを押さえていないとは到底考えられませんので、先ほど佐藤専門委員がおっしゃいましたように、調査が紛れもなく適切に行えるためには、申告者との協議を密にして、そして、くれぐれもおかしな数値が統計上あらわれないような、そういう検討を十分おこなっていただいで実施に移すことが必要です。したがって、来年の4月から実施に移すのは少し時間が足りなくて、十分な検討が必要ですので、今回の計画はこれでやむなしと考えますが、然るべく速やかに検討に取りかかっていたいただきたいと思っております。よろしいですか。

美添部会長代理 全面的に賛成です。先ほど実施者から、今後、基幹統計となるためには正確な統計をつくらなければいけないという基本的な姿勢を表明していただいたことで期待したいのですが、鉄道車両について言いますと、そもそも事業者の数が非常に少ない。17年工業統計で見ると、事業所の数が全部で22です。全部で810億円ぐらいの付加価値額があって、そのうちの七百数十億はどう見ても50人以上あるいは100人以上の事業所で、そうすると、11しかないんですね。この規模の事業所で進捗ベースでとれないとは考えられませんので、ここの情報をしっかり押さえる。それより小さいところについては多少揺れがあっても、適当な推計で対応すれば、十分正確な進捗ベースの情報を集めることができると思います。客体に負担をかけないで済むような大規模な事業所を対象にして、慎重な打ち合わせをして、いい統計をつくっていただきたいと思っております。

舟岡部会長 田井専門委員に教えていただきたいのですが、車両等を生産している上場企業で川崎重工とか、幾つか代表的なところがありますが、そこでの棚卸資産について月次で捉えることは可能ですか。四半期だったら可能だろうと思っておりますが、そこは実際はどういう状況でしょうか。

田井専門委員 厳密には可能だと思います。ただ、通常、四半期決算で開示をされてきている基準とは恐らくまた別の基準で、社内会計上もしくは社内管理上の数値としての把握はしていると思っておりますが、では、それを3カ月分、在庫でするので足しても意味ないですけれども、その最後の月がそのまま公になる数字になるかということ、多少の誤差は出ると思っております。ただ、先ほどおっしゃっていただきましたとおり、今、大手の車両メーカーさんは19社ぐらいだと思いますので、基本的には、仕掛も含め把握はしていると思っておりますし、また、それができていないと、逆に進行基準の会計処理というのはできるわけがないと思っておりますから、個人的な印象ですけれども、事業会社さんにとっては、それほど大きな負担にはならないのではないかと存じます。

舟岡部会長 では、前向きに御検討をお願いいたします。

それでは、前回の部会からの積み残しは終わりましたが、ちょうどいい機会ですので、調査票を御覧ください。お手元の綴じ込みの資料の後ろの方の資料2に調査票がございます。第1回の部会の資料2-4に造船の調査票があります。よろしいでしょうか。

造船調査票については特段問題ないのかなと私は思います。単なる名称の問題ですが、「工事金額」については、造船も構築物とよく似たところがあるので、工事というニュア

ンスがあってもいいのかなと思いますが、一枚めくっていただきまして、造機調査でぜひ直していただきたい箇所があります。「製造高」と「在庫高」については、いずれほかの生産動態統計との並びで名称を変えるとしましても、「合計価格」について「価格」となっていて、この表記は誤解を与えますので、ほかと同じように「金額」と訂正するのが適当だと思います。これは金額の意味ですよ。

国土交通省　そうです。

舟岡部会長　「金額」にした方が誤解がなくてよいのではということですが、いかがでしょうか。「価格」の表記はちょっと変ですね。

美添部会長代理　もちろん変なんですけど、これは何か理由があるんでしょうか。

国土交通省　これは特に調べてきていないのですが、従来より「価格」となっていて、恐らく造機なので、小さいものは1つの価格という意味だと思います。特にこだわって「価格」としたということではないと思います。

舟岡部会長　では、これは正しておいていただいた方が適切かと思いますが、よろしくをお願いします。

ほかにお気づきの点はございますでしょうか。よろしいですか。

更に後ろの2 - 11以降に、鉄道車両等生産動態統計調査票と車両部品の生産に係る調査票があります。ここは金額になっていますので、先ほどの修正を行いますと同じ用語で統一されることになります。何かお気づきの点ございますか。よろしいですか。それを直すのは特段問題ないですね。

国土交通省　はい。今ここで確実に直すと言えませんが、先ほど先生から指摘された、その右側の「工事金額」というのがございますが、これは修繕なので「工事」という言葉を使っており、船用工業を所管しています原局と調整させていただいて、特に問題がないようであれば「金額」に直したいというふうに思いますが、今日決めていただくというよりも、事務局の方と部会長と確認のうえ決めたいと思います。

舟岡部会長　その修正については、後ほど答申案の御審議をいただきますが、そこをどう書き込むか、書き込むことがなくなるのかわかりませんが、そこについては部会長に一任していただいてよろしいでしょうか。

(「はい」と声あり)

舟岡部会長　佐々木専門委員から何か御意見ございますか。

佐々木専門委員　結構でございます。

舟岡部会長　よろしいでしょうか。それでは、そのようにさせていただきます。

それでは、答申案の審議に入りたいと思います。部会の冒頭でもお願いいたしましたが、本日の部会が最終回でありますので、取りまとめる必要がございますので、御協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは、まず事務局から答申案の朗読と説明をお願いします。

事務局　それでは、答申案について朗読させていただきます。資料2を御覧ください。

読ませていただきます。

諮問第 10 号の答申

造船造機統計調査及び鉄道車両等生産動態統計調査の改正について（案）

本委員会は、国土交通省が実施を予定している造船造機統計調査（指定統計第 29 号を作成するための調査）及び鉄道車両等生産動態統計調査（指定統計第 71 号を作成するための調査）の計画について審議した結果、下記の結論を得たので答申する。

記

1 承認の適否とその理由等

（1）適否

計画を承認して差し支えない。

なお、計画の実施に際しては、以下の理由等に留意することが必要である。

（2）理由等

ア 両統計調査の意義

造船造機統計調査及び鉄道車両等生産動態統計調査は、船舶、鉄道車両等の生産活動の実態を明らかにするとともに、いずれの統計調査も国民経済計算や鉱工業指数の作成に係る基礎データを提供する役割を担っている。また、その結果は、業界における業務計画策定の基礎資料等にも用いられており、両統計調査は幅広く活用される重要な統計調査であると認められる。

イ 調査周期

造船造機統計調査における造船調査及び鉄道車両等生産動態統計調査における鉄道車両（新造）に係る調査については、調査周期はこれまでと同様に月次を継続するが、造船造機統計調査における造機調査並びに鉄道車両等生産動態統計調査における鉄道車両（改造・修理）、鉄道車両部品・鉄道信号保安装置及び索道搬器運行装置に係る調査については、平成 21 年度以降、調査周期を月次から四半期に変更する計画である。これについては、報告者負担の軽減等の観点から適当である。

ウ 調査方法

鉄道車両等生産動態統計調査における鉄道車両部品・鉄道信号保安装置及び索道搬器運行装置に係る調査票の配布及び回収について、平成 21 年度以降、これまでの地方運輸局等を経由する手順から、すべて本省直轄の方式に変更する計画である。

これについては、鉄道車両等生産動態統計調査の調査対象事業所の総数が 100 に満たない現状にかんがみ、調査の効率的な実施を図るものであることから、適

当である。

エ 調査事項

(ア)平成 21 年度調査から、造船調査の「船質」欄から「木船」の表示を落とし、木船の製造があった場合には備考欄にその旨を記入するように変更することを計画している。また、索道搬器運行装置に係る調査について、「需要先」を調査事項から削除することを計画している。

これらについては、近年の調査結果において、造船調査の対象となる一定規模以上の木船はほとんど製造されないこと、また、索道搬器運行装置は全て観光目的で製造されることが明らかとなっていることを踏まえたものであり、いずれも適当である。

(イ)鉄道車両等生産動態統計調査における「手持」欄については、現在、受注から出荷までの間における受注残を記載する調査事項となっていることから、より実態に即した表記にするため、調査事項の名称を「手持」から「受注残」に改めることが必要である。

こちらの括弧については、先ほどの資料 1 を踏まえたものとなっていないので、後ほど資料の修正を図ることを想定して括弧書きになっているものとさせていただきます。

オ 調査対象品目

造機調査の調査対象品目について、28 品目から 13 品目に簡素・集約化することを計画している。

これについては、報告者負担の軽減の観点から適当であると考えるが、今後、集約した各品目の製造高が造機調査の対象品目全体の中でどの程度の割合を占めているか、工業統計調査の結果も参考にしつつ、常に検証を行っていくことが必要である。

カ 集計事項及び結果の公表

(ア)両統計調査の集計事項は、調査周期や調査事項の変更に対応して変更する計画である。これについては、統計需要に即したものとなっており、適当である。

(イ)造船造機統計調査の結果については、月報を調査月の約 3 か月後以内から調査月の翌々月末日までに公表する等の公表の早期化を計画している。また、鉄道車両等生産動態統計調査の結果については、月報を調査月の翌々月末日までから翌月末日までに公表する等の公表の早期化を計画している。これらについては、利用者ニーズに応えるものであり、適当である。

キ 調査票情報の保存期間

調査票情報の保存期間については、調査要綱（申請事項）において 2 年と規定されているが、統計データ・アーカイブの整備に向けて的確な対応を図る観点から、要綱上の保存期間を永年保存することが必要である。

2 今後の課題

(1)両統計調査の調査対象は、現在、地方運輸局等が保有する行政記録情報、ヒアリング等によって把握している。

このような調査対象の把握方法については、造船調査は造船法(昭和25年法律第129号に基づく届出義務のある工場(事業所))を調査対象としていることから、問題がないと考える。しかしながら、これ以外の調査については現行の調査対象の把握が十全であるか明確ではないところがあるため、調査対象名簿を工業統計調査及び事業所・企業統計調査の名簿と照合し、本調査の対象とすべき事業所が網羅的に把握されているかを検証し、現行の把握方法の妥当性について検討する必要がある。

併せて、両統計調査(造船調査を除く。)の調査対象を、「常時10人以上の従業員を使用する事業所」としていることの妥当性について、統計需要及び報告者負担の両面から検討する必要がある。

(2)船舶及び鉄道車両は生産に長期間を要するものであることから、生産活動の進捗状況を的確に把握するため、特に鉄道車両について、仕掛品在庫、完成品在庫等を把握することの可否について検討する必要がある。

以上でございます。

舟岡部会長 どうもありがとうございました。

犬伏統計審査官 若干補足説明させていただきたいと思います。

答申の関係は、十分御存じの専門委員の先生方もいらっしゃるかと思うのですが、今までの答申の書きぶりとの関係がございまして、1の「承認の適否とその理由等」の(2)「理由等」で、例えば統計調査の意義であるとか、周期であるとか、こういったものは適当であるはずと書いてきてございます。ただ、その中で、例えばオの「調査対象品目」について、今後、調査対象品目が適当かどうかといった検証を行っていく必要があるとされています。

また、キとして、調査票情報の保存期間について、現在の要綱上の2年を永年保存とするとしています。ここで書いてあるのは、基本的に今回、21年4月の調査の時点で既に盛り込んで措置をしていただくというものでございます。

ただ、オで書きました部品の関係のシェアがどれぐらいか。この辺は常に恒常的に留意しないといけないということでここに書いてあるということでございます。

2の「今後の課題」、これは今回の21年4月の調査からではなくて、その先、例えば1年であるとか、2年であるとか、将来において解決してもらいたい課題をここに書いてあるという整理でございまして、1つは、先ほど読み上げましたように、まず調査対象の把握方法について見直す。それから、10人以上という形の裾切りをやっていきますけれども、その裾切りの部分が適当かどうか見直してもらおう。

それから、船舶・鉄道車両については長期生産物ということでございますので、この進捗状況を、先ほど議論があったような仕掛品在庫なり完成品在庫ということで、中間段階での進捗状況を把握する。こういったものは、21年4月の調査に反映させるということよりも、そのもう少し先のところで措置していただくという書き分けをしまして、これが統計審議会なり委員会からの1つのスタイルなものでございますから、そこを御理解いただきたいと思います。

以上でございます。

舟岡部会長 ただいまの事務局からの説明に対しまして、何か御質問ありますか。よろしいですか。

それでは、答申案について審議をお願いしたいと思います。答申案につきましては、先ほど議論のあった2ページ目の8行目以下、(イ)の部分については、今回、4月から実施する調査において反映させることは本部会では求めない、今後の課題として取り組んでほしいということで、2「今後の課題」に移したいと思います。

その代わりと言うと何ですが、(イ)について、先ほど調査事項の名称変更を部会長あずかりとさせていただいたものが(イ)のところに代わりに入るのか、それとも入らないのか。その表現も併せて御一任いただけたらと思います。

最初に、全体の構成についてはいかがでしょうか。

1「承認の適否とその理由等」で、「適否」で承認して差し支えないとし、ただし、実施に際しては、以下の理由等に留意することが必要であるとして理由を述べ、そして、2のところ「今後の課題」として、実施者に今後取り組んでいただきたい課題をそこに記してあります。全体構成はいかがでしょう。これでよろしいですか。

美添部会長代理 これで結構だと思います。

舟岡部会長 では、御了解いただけたとしまして、個別に1つずつ御検討いただきたいと思います。

(2)の「理由等」の中で、最初の前文は仕方ないですね。「下記の結論を得たので答申する。」。1「承認の適否とその理由等」の「適否」は、先ほど説明にありましたように、統計委員会の諮問・答申の1つのスタイルですのでよろしいかと思います。

(2)「理由等」のア「両統計調査の意義」についていかがでしょうか。前回部会の結果概要の中で御報告いたしました、前回部会でいただいた意見、それから議論した内容をここに盛り込んであります。表現等も含めて、何か御意見がありますでしょうか。特にございませんか。

それでは、また後ほどお気づきの点がありましたら御指摘いただくとしまして、続いて(イ)「調査周期」についていかがでしょうか。報告者負担の軽減等の観点から適当である。ただし、部会でも議論がありましたし、本日もありますが、鉄道車両部品・鉄道信号保安装置及び索道搬器運行装置に係る調査を四半期に変更したとき、その四半期の中の月次の動向を代理する統計データとして、鉄道車両の進捗ベースの生産額が必要ですが、

これについては、それを捉える方向で今後、実施者の方で業界等と相談しながら前向きに検討していただく。その結果、今回は過渡的な措置としてやむを得ないとの結論としていました。

美添部会長代理 最後の部分ですけれども、これについては報告者負担の軽減等の観点から適当あるとだけ言っていますけれども、なくすことで弊害は起きないということがどこかに記してあった方がよいのではないですか。なくしても、現状、利用者に対して特段の支障はない。それはいかがですか。

舟岡部会長 鉄道車両の調査で支障があるとの御意見でしたね。例えば、I I P等で生産を1編成全て完成した段階で生産額・生産数量と捉えるといった不都合がある。

美添部会長代理 それは現状の調査でも支障があるというお話ですが、これは減らすことについての評価ですね。減らしても適切である、減らしても困らないと。

舟岡部会長 現行において、実は月次でしっかり捉えていないので、部品の調査を四半期にしても、それほど問題がないという、変な話なんです。

美添部会長代理 そういうことをやはり書くべきじゃないですか。どこかで困ることがあるかもしれないけれども、報告者負担の軽減だと読めますよ、このままですと。だから、特段の支障がないということはやはり書くべきだと思いますけれども。少なくとも、現状の統計作成の方法及び利用の状況を鑑みて、特段の支障はないと。それがないと、支障はあるけれども、負担軽減のために統計を減らすのだという。

出口委員 本当のロジックは、今でも支障はあるけれども、支障のある状況に支障は生じないということですよ。そうしないと、そういうふうにならない。今支障がないということを認めてしまうことになるから。

美添部会長代理 減らすことによって特段悪化はしないと。

出口委員 支障がある状況が悪化しないというか。もしそういうふうを書くのであれば、ロジックはそうでないと変です。

美添部会長代理 どう書くかはお任せしますが。

犬伏統計審査官 ユーザーサイドでも支障がないというのは、「軽減等」の「等」の中に入れたつもりではいるのですけれども。

美添部会長代理 「等」ですか。

舟岡部会長 例えば、こういう表現を入れるのはどうでしょうか。「現行の利用上から見ると特段の支障はなく、報告者負担の軽減等の観点から適当である」と。すなわち、現行の利用から何か特別の支障が更に追加的に発生するものではないと表現する。

出口委員 現行の利用というのは、例えば車両・造船を除くとか、こういうのがあってということ。

舟岡部会長 現在、1編成の単位を生産として捉えるといった利用ですね。

美添部会長代理 そうですね。

舟岡部会長 そのような利用を行っている点から言えば特段の支障はないということ

いかがでしょうか。議論がありましたように、現行の統計調査の把握の仕方では問題があり、もう少し改善してもらいたい点がある。でも、現在の利用からすれば、今回の変更によって特別支障が生じるようなことは認められないと。

出口委員 釈然としませんが。

舟岡部会長 でも、「今後の課題」で少し時間をかけて検討しなければいけないとされていますので。

出口委員 そこを誤解のないようにちゃんと書いてくれれば。

青木専門委員 私も、骨子案をいただいたときに、それを強く返信させていただいたのですが、ここで現在の利用に問題がないというのであれば、最後の「今後の課題」の(2)のところ、もっと現行のIIPなどで、鉄道車両とか造船のデータがネグレクトされているということを書かないといけないと思いますけれども。

出口委員 賛成。明確に書いてほしいです。

舟岡部会長 では、課題のところ、あらためて検討することとします。

出口委員 それはぜひ書いてほしい。そのことが今の現行のSNA等の統計に対してやはり問題を生じているという事態もあるわけですから、そのことを明確に書いた上で。

舟岡部会長 実施者はよろしいですか。

出口委員 それは加工統計上、事実ですから。

国土交通省 最後の課題の(2)にそれを書き足すということですか。

舟岡部会長 後ほど部会長意見の中で、生産動態統計は横並びで整備を図るべきだという意見が示されていて、そこでいいかなと思ってはいたのですが。

菅専門委員 私、この統計は相当マニアックな統計だという印象を受けておりまして、やはり横で見たときのバランスを考えると、ここだけ幾ら精度を上げて意味がないことであって、一方ですごく負担が重たい統計だと。つまり、その利用状況と比較して、かなりマニアックだと思っているんです。だから、横で見た全体のバランスをやはり考えるべきではないかというふうに思って、確かに、これは進捗ベースですることとは大変重要なことだし、その可能性もあると思うのですが、ここだけというのはちょっと違和感がありますね。

舟岡部会長 席上配布資料を説明していただけますか。

犬伏統計審査官 席上配布資料といいますのは、今度、統計委員会に答申という形で出るわけでございますけれども、その答申と不可分で、いろいろ御意見をいただいたものをまとめて、その結果として部会長としての所感を述べられるという形で、答申の中には入っていないけれども、その心はこの「～意見について」というところで述べられているというものでございます。答申の中には入っていないということではあるのですけれども、趣旨はこの中で整理されていると。

舟岡部会長 単に今回審議いただいている統計調査の範囲の意見だけでなく、ほかの統計調査にまで関連してメンションしたいことについて、部会長の意見として統計委員

会に述べるという趣旨のものであります。

では、朗読をお願いします。

事務局 席上配布資料を御覧ください。

造船造機統計調査及び鉄道車両等生産動態統計調査の計画の審議に際して
出された意見について

「公的統計の整備に関する基本的な計画」につきましては、本日の統計委員会答申を踏まえ、新統計法施行までに閣議決定される予定です。その答申において、「製造業の生産動態に関する統計については、府省横断的な生産動態に関する統計（生産動態統計）を1つの基幹統計とし、その下で、それぞれ独自の調査項目を活かしつつ、他省所管の生産動態統計調査と調査項目、用語等の統一化を図り、各省それぞれが所管する生産動態統計調査として再編・整理を検討する。」とされております。

造船造機統計調査及び鉄道車両等生産動態統計調査の改正に係る審議はあくまでも現行統計法に基づく指定統計調査としての改正計画として検討を行いましたが、その過程で、各府省所管の生産動態統計調査の間での定義の共通化、調査対象事業所の把握及び選定の適正化等の各種課題について御指摘をいただきました。

つきましては、今回審議の対象とされなかった、厚生労働省、農林水産省及び経済産業省所管の各種生産動態統計調査全般について、今回行った審議と同様の検討を可及的速やかに開始する必要があると考えております。

個別案件ごとに対処していくことも大切ですが、統計委員会において、モノの生産活動に係る統計の共通化のための課題とその対応策について明確な方向性を示すことにより、政府全体として対応を促進していくことも必要であります。

以上、報告します。

平成 20 年 12 月 22 日

舟岡 史雄

舟岡部会長 こういう内容で報告しようと思っておりますが、この中に趣旨は盛り込まれていて、実は造船造機統計調査・鉄道車両等生産動態統計調査を検討するときに、ほかの省の所管する生産動態統計調査を横に置いて、互いに相互利用できるような形で改正について検討する必要があるとして、もう少し幅広の検討を要請していることになります。

出口委員 今、青木委員から御指摘があったように、舟岡先生のこれは全くそのとおりだと思うのですが、やはり最後の部分に青木委員の御提案のとおりのことを書いていただければ、この問題に関しては、今後の方向性が非常に明確になるんじゃないかと思えます。

舟岡部会長 では、「今後の課題」のところで改めて検討することとして、調査周期のところについては、「現行の利用上から見て特段の支障はなく、報告者負担の軽減等の観点から適当である。」という具合に文言を追加することでよろしいでしょうか。

それでは、続きましてウの「調査方法」についていかがでしょうか。よろしいでしょうか。

美添部会長代理 結構です。

舟岡部会長 それでは、続きまして工の「調査事項」ですが、調査事項について、(ア)となるか、(ア)が消えるか、これは部会長に御一任いただきたいと思いますが、(ア)の部分はいかがでしょうか。

経済産業省 1点確認をお願いしたいのですが、上から5行目ぐらいに、「索道搬器運行装置は全て観光目的で製造されている」というふうにまとめておられますが、林業で山で木材の切り出しとかというものも索道搬器で切り出しておられると思うのですが、ああいうものは対象外という整理で調査をされておられるのか。必ずしも観光用だけじゃなくて、海外では農園の果物の搬送ですとか、いろいろなところで使われておりますので、この書き方でいいのかどうかちょっと疑問があります。

舟岡部会長 いかがでしょうか。

国土交通省 調査はしております。もちろん、観光目的だけじゃない、先ほど言ったような工事資材の運搬用であるとかの調査もしていますけれども、ここ何年間か調査結果では観光需要しかないということございまして、調査対象にはもちろん入っております。

経済産業省 ありがとうございます。

舟岡部会長 例えば「現在」とか「近年」とか入れた方が良くということでしょうか。入れる必要はありませんか。

犬伏統計審査官 「近年の調査結果において」ということで、そこは示しておりますので。

舟岡部会長 それが後ろにも係るのですか。

犬伏統計審査官 はい。

舟岡部会長 「これらについては、近年の調査結果において」という表現が、前半と、また以下にも係る。日本語の読み方としてはそういうことだということを御確認いただくということですね。よろしいでしょうか。

美添部会長代理 その前の段階のウのところでも質問してもいいですか。

舟岡部会長 どうぞ。

美添部会長代理 計画だと、鉄道車両等生産動態統計調査の全ての調査系統を本省直轄に変更するとなっていたと思うのですが、この書きぶりだと、そのうちの一部分の調査票になっています。どちらが正しいんですか。第1回に出た資料1の諮問の概要のところを見ているのですが。

舟岡部会長 実施者からどうぞ。

国土交通省 最初にお配りした緑色の調査概要案に書いておりますけれども、新造車両については従来から本省直轄でやっております。部品とか信号保安装置について地方運輸局経由で調査をしているということでございます。

舟岡部会長 よろしいですか。

美添部会長代理 結論として、鉄道車両等は全て本省経由となるという理解なんですね。

国土交通省 はい。

美添部会長代理 間違っていないようですが、ちょっと誤解させる表現かもしれませんね。これで結構です。

舟岡部会長 よろしいですか。

それでは、続きまして、オの「調査対象品目」についていかがでしょうか。これは来年4月までというよりも、常に検証を行っていくことが必要であるということで、ずっと継続してこういう検証を行っていただきたいとしています。よろしいでしょうか。特段問題ないかと思いますが。

それでは、カの「集計事項及び結果の公表」の（ア）集計事項についてはいかがでしょうか。これも、調査事項の変更に対応して変更されておりますので、更に追加的にこんな集計も必要であるという御意見があれば、ここを書き改める必要がありますが、特段なかったようでありますので、これで結構かと思いますが、よろしいですか。

美添部会長代理 結構です。

舟岡部会長 では、次の（イ）はいかがですか。これは、第1回るとき、公表の早期化が図られるとより利便性が高まるとの発言があり、それを今回の計画では実現していただいたということで、本当にめでたい、めでたいということでしょうか。

美添部会長代理 やむを得ないに近いという意味の「適当」から、このように優れたものも「適当」という表現ですね。ほかの表現はないということですね。

犬伏統計審査官 「妥当である」とか、使い分けているのもあるんですけど、「妥当」と「適当」でプライオリティがついているかといったら、必ずしもそうではなくて、そして今回のところでは、余りいろいろな言葉を使うよりも、いいというところは全部「適当」で整理したということでございます。

美添部会長代理 優・良・可、全部含めて「適当」と言っているわけですね。

舟岡部会長 私は「適当」が好きで「適当」なんです。

美添部会長代理 わかりました。

舟岡部会長 よろしいでしょうか。

次に、「キ 調査票情報の保存期間」については御意見をいただいたところを実施者が取り込んでいただいたということでありまして、よろしいですね

では、続きまして「今後の課題」であります。（1）については、これまでも議論がありました。統計調査等と名簿を照合して、母集団情報について適切に把握することを検討していただきたいということでありまして、その際、裾切りの基準の妥当性を検討する必要があります。常時10人以上の従業員について、「10人以上」の区分が適切かどうかということと、「従業員」という概念にどこまで含むか、そこを併せて課題としていますが、その妥当性について検討する必要があるとしております。いかがでしょうか。これによって、両統計調査と照合して母集団名簿が更に正確なものになることは確かでありまして、そして結果についても、工業統計の調査結果とこの2つの統計調査の結果が事業所数等で食い

違うことがないことになりますので望ましいことかなと思います。よろしいでしょうか。特段御異論ありませんか。実施者もよろしいですね。

それでは、(2)については少し御意見をいただきたいと思います。まず、先ほど御指摘を受けた問題についてはともかくとしまして、前のページの(イ)から移す内容としまして、こういう修文をしたいと思いますが、いかがでしょうか。

読み上げますと、この原文どおり「船舶及び鉄道車両は」云々以下で、2行目の最後の方に移りまして、「特に鉄道車両について、仕掛品在庫、完成品在庫等を把握することの可否並びに現行の調査事項の『手持』を『受注残』に改めることについて検討する必要がある。」という形で(イ)のところを今後の課題として取り込みたいと思いますが、いかがでしょうか。

美添部会長代理 それでいいと思いますが、ただ、今の案だと、現行の調査事項の名称を「手持」から「受注残」に改めると。

舟岡部会長 違います。名称だけじゃないです。

美添部会長代理 概念もですか。名称だけではないんですか。そういうことを言いたいんですか。

舟岡部会長 そうです。

美添部会長代理 わかりました。それで結構です。

舟岡部会長 いかがでしょうか。

美添部会長代理 賛成です。

舟岡部会長 先ほど青木専門委員、出口委員からいただいた意見については、以下の修文でいかがでしょうか。「船舶及び鉄道車両は生産に長期間を要するものであることから、鉱工業指数の算出等の基礎資料として、生産活動の進捗状況を的確に把握することが必要である。」として、以下「特に鉄道車両について」云々ということはいかがでしょうか。もう一度申しますと、「船舶及び鉄道車両は生産に長期間を要するものであることから、鉱工業指数の算出等の基礎資料として、生産活動の進捗状況を的確に把握することが必要である。」とする。強く言うならば、「そのため」と入れてもいいかもしれませんが、「そのため、特に鉄道車両について、仕掛品在庫、完成品在庫等を把握することの可否並びに現行の調査事項の『手持』を『受注残』に改めることについて検討する必要がある。」と修正する。青木専門委員、いかがでしょうか。

青木専門委員 それで十分だと思うのですが、先ほどの御議論の中で、そうなると、調査の内容というか、項目の定義などが変更されたり、それから非常にマニアックな統計という御意見もあったようなので、それとともに、調査の負担をこれ以上増やさないとすると変ですけども、過大にならないように適切な推計法を考えるというか、そこまでここで言及するのは適切でないでしょうか。

舟岡部会長 推計方法については経済産業省が汗をかいてやっていただくことであって、より精度の高い推計が行えるように、その際に客体の負担が余り大きくならないような形

で調査事項をどのように見直すかに関しては両省で協議していただく話かなと思います。たぶんこの先の話だろうと思いますので、そこについてまで本統計調査の諮問に係る審議としては、役割を超えているかなと理解しますが。よろしいでしょうか。

青木専門委員 わかりました。

舟岡部会長 出口委員、よろしいですか。

出口委員 特に現行のIIPに問題があるということは言わなくても。これはさすがに言えないですからね。

舟岡部会長 惻隱の情もありますから。

出口委員 QEとか、責められたときには、どうもあの辺のところに少し何かありそうだなと。QEは今かなり責められていますので。そういうこともあって、前向きにそういうふうに行くということで。

舟岡部会長 そういうことですね。たぶん鉱工業指数が基幹統計になったときには、諮問を受けて、そのときには推計方法等が適切かということについても審議が行われるだろうと思います。今回は、生産動態統計調査の諮問に係る審議ですので、先ほどの表現まででよろしいのかなと思います。

よろしいでしょうか。全体としていかがでしょうか。1点だけ、イの扱いをどうするかについては部会長一任とさせていただきたいと思いますが。

もう一度繰り返しますと、1ページ目、イの「調査周期」の最後の行については、「現行の利用上から見て特段の支障はなく、報告者負担の軽減等の観点から、適当である。」と文言を追加します。

最後の「今後の課題」の(2)については、全文読み上げますと、「船舶及び鉄道車両は生産に長期間を要するものであることから、鉱工業指数の算出等の基礎資料として、生産活動の進捗状況を的確に把握することが必要である。そのため、特に鉄道車両について、仕掛品在庫、完成品在庫等を把握することの可否並びに現行の調査事項の『手持』を『受注残』に改めることについて検討する必要がある。」というような修文ですが、実施者においてもこういう修文でよろしいですか。

国土交通省 はい。最後のところに「鉱工業生産指数」を入れるということですがけれども、うちの方としては別にありませんけれども、どちらかというと、うちの方は統計をつくって、それを鉱工業生産指数をつくる側がどう使うかという話だと思いますので、その辺は私どもの方は一緒に研究していきたいと思っていますので、特に問題ないと思います。

舟岡部会長 以上の答申案でよろしいでしょうか。

それでは、部会長一任のところは1カ所ありますが、この答申案について御了承いただいたとさせていただきます。

答申案につきましては、スケジュールの都合上、また今後、事務局における文書審査の関係等もありますことから、最終的な文言等の修文内容については部会長に御一任していただくことで御了承いただきたいと思っております。

それでは、答申案について、当部会として採択させていただきます。どうもありがとうございました。

なお、本答申案につきましては、所要の修文の上、12月22日に開催の第17回統計委員会に図ることいたします。

それでは、先ほど席上配布資料として読み上げていただきましたが、部会長意見として、答申案の説明と合わせて、第17回統計委員会で私から席上配布資料について報告させていただきたいと思います。これについて御意見、御質問等がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

厚生労働省、いかがですか。よろしいですか。

厚生労働省 結構です。

舟岡部会長 農林水産省、いかがですか。

農林水産省 結構です。

舟岡部会長 経済産業省、いかがですか。

経済産業省 結構です。

舟岡部会長 国土交通省、よろしいですね。

国土交通省 はい。

舟岡部会長 委員、専門委員の皆様、いかがでしょうか。

それでは、皆様からいただいた部会での意見についてまとめたものを部会長報告として統計委員会に報告したいと思います。

本日の部会の結果概要についても、12月22日に開催予定の第17回統計委員会において私から報告する予定であります。

事務局から連絡事項等があればお願いいたします。

犬伏統計審査官 現在、前回の部会の議事録についての確認をお願いしているところでございます。一応、明日12月16日を修正の締切とさせていただいておりますので、できるだけ御協力のほどよろしくお願いしたいと思っております。

それからまた、本日の部会の議事録につきましても、後日メール等で送らせていただいて、所要の修正なり御確認をお願いしたいと考えているところでございます。

それから、配布資料の関係でございますが、今までの資料を含めて、後日郵送等をさせていただきたいと思いますので、荷物になるようでありましたら、そのまま席に置いていただいて結構でございますので、よろしく申し上げます。

舟岡部会長 以上で産業統計部会、「造船造機統計調査及び鉄道車両等生産動態統計調査の改正について」の審議を終了いたします。これまで3回にわたる部会審議に御出席、御協力いただき、誠にありがとうございました。

以上で閉会といたします。