

第43回産業統計部会議事録

1 日時 平成25年11月1日（金）15:58～17:53

2 場所 総務省第2庁舎6階特別会議室

3 出席者

（部会長） 西郷浩

（委員） 川崎茂、野呂順一

（専門委員） 相本伸幸、田井宏介、寺門雅史

（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、
日本銀行

（調査実施者） 国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室：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、坂井国際統計企画官ほか

4 議題 造船造機統計調査の変更について

5 議事録

○西郷部会長 それでは、定刻より若干早いのですが、全員お見えだということですので、第43回「産業統計部会」を開催させていただきます。

私が本部会の部会長を務めます、西郷と申します。よろしくお願いいたします。

今回の部会では、10月30日の第69回統計委員会において総務大臣から諮問されました、造船造機統計調査の変更の審議を行います。今回、造船造機に関しては、初めての部会、そして、10月に新しい統計委員会が発足してから、初めての産業統計部会になりますので、まずは自己紹介をしていただくことに致します。

この審議に御参画いただく委員及び専門委員につきましては、今日お配りしています配布資料の参考1という後ろの方にあるものになりますけれども、委員と専門委員の名前が書いてあります。

それから、別の形でお配りしております、1枚紙になりますけれども、今日の産業統計部会の出席者一覧というものがございまして、そこには委員、専門委員のほかに、審議協力者、調査実施者、事務局の名前を書いております。

今日は、先ほども申しましたように、初回ということもありますので、出席者一覧に沿った形で、自己紹介をさせていただければと思います。

まずは先ほど挨拶いたしました、私、部会長を務めます、早稲田大学の西郷と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、名簿に沿って、よろしくお願いいたします。

○川崎委員 日本大学の川崎と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○野呂委員 ニッセイ基礎研究所の野呂と申します。10月14日で、新任の統計委員になり

ました。どうぞよろしく申し上げます。

○相本専門委員 日本中小型造船工業会の相本と申します。よろしくお願ひいたします。

○田井専門委員 大和証券の田井宏介と申します。証券アナリストをしております、造船産業をカバーしておる者でございます。よろしくお願ひいたします。

○寺門専門委員 日本造船工業会の寺門と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

○西郷部会長 続きまして、審議協力者の方からお願ひいたします。名簿に沿ってお願ひいたします。

○藤原財務省大臣官房総合政策課調査統計官 財務省の藤原と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

○等々力厚生労働省大臣官房統計情報部雇用・賃金福祉統計課企画調整係長 厚生労働省の等々力と申します。よろしくお願ひいたします。

○齋藤農林水産省統計部統計企画管理官補佐（統計調整班担当） 農林水産省の齋藤と申します。よろしくお願ひいたします。

○上野経済産業省大臣官房調査統計グループ統計企画室室長 上野と申します。よろしくお願ひいたします。

○中野国土交通省総合政策局情報政策課課長 国土交通省の情報政策課長の中野と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

○竹内日本銀行調査統計局経済統計課統計総務グループ 日本銀行の竹内と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

○西郷部会長 続きまして、名簿の順と違いますが、事務局から先に御挨拶をお願ひいたします。

○清水内閣府統計委員会担当室政策企画調査官 内閣府統計委員会担当室の清水でございます。よろしくお願ひいたします。

○山田総務省政策統括官付統計審査官 総務省政策統括官室の審査官をしております、山田と申します。よろしくお願ひいたします。

○坂井総務省政策統括官付国際統計企画官 同じく政策統括官室の企画官をしております、坂井と申します。よろしくお願ひいたします。

○木村総務省政策統括官付副統計審査官 政策統括官室の木村でございます。よろしくお願ひいたします。

○宮澤総務省政策統括官付主査 政策統括官室の宮澤と申します。よろしくお願ひいたします。

○西郷部会長 最後に調査実施者の方から御挨拶をお願ひいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 国土交通省交通統計室長の稲本でございます。よろしくお願ひいたします。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室課長補佐 同じく内田でございます。よろしくお願ひいたします。

○佐藤国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室専門官 同じく佐藤でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

○浦木国土交通省海事局船舶産業課計画係長 国土交通省海事局船舶産業課の浦木でございます。よろしくお願ひいたします。

○西郷部会長 どうもありがとうございました。

本日は10月の統計委員会の改選後、最初の産業統計部会ということもありまして、統計委員会令の規定に基づき、本部会の部会長代理を指名させていただきたいと思ひます。

私といたしましては、部会長代理として、川崎委員にお願ひしたいと思ひますけれども、いかがでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○西郷部会長 それでは、川崎委員、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、部会に入りたいと思ひます。

本日の部会は18時までを予定しておりますけれども、時間を少々過ぎる場合もあろうかと思ひます。既に御予定がございます委員におかれましては、18時以降、御自由に退席していただいて結構です。

それでは、本部会の審議の進め方について、皆様の了解を得ておきたいと思ひます。統計調査の実施の根拠法である統計法では、統計調査の計画の承認の基準が定められておりまして、その基準に沿って、総務省政策統括官室が、あらかじめ審査メモ、これは今日お配りしております資料でいうと資料3になりまして、大きなクリップでとめてあるものの次になりますけれども、こちらがあらかじめ用意されております。本日はこの審査メモに沿って審議を行っていきたいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、初めに本日の配布資料及び今後の審議スケジュールに関して、事務局から御説明をお願ひいたします。

○宮澤総務省政策統括官付主査 それでは、御説明させていただきます。

本日の配布資料としましては、最初に議事次第を御確認ください。

こちらの方に「4 配布資料」と書いておりますとおり、資料1から資料4まで、参考1、参考2をお配りしております。

これに加えて、別途配布という形で、席上配布資料としまして、A3判の縦長のもの、A4判の横のもの、部会終了後に回収させていただく資料、最後に造船統計月報の4種類の資料を席上に配布させていただいております。

資料がない方はおられないでしょうか。

それでは、今後の審議スケジュールについて、御説明させていただきます。

審議スケジュールにつきましては、参考2を御覧いただければと思ひます。

こちらは、本日を含めまして、計3回の部会審議を予定しております。1回目、本日はしましては、事務局が諮問の概要を説明させていただき、調査実施者の方から、調査の概要や変更計画案を説明、その後、また事務局から審査メモを説明した後、先ほど部会長が

おっしゃられましたとおり、審査メモに沿って審議を行っていただこうと思っております。

2回目は、11月11日を予定しております、審査メモに即した審議の続きをさせていただきます。また、1回目の部会で委員の皆様から出された意見や、部会が終わった後に御疑問点等があった件につきましては、2回目の部会でまた御説明させていただくことを考えております。その後、時間がありましたら、答申（案）の審議を予定しております。

3回日は、12月3日です。こちらは、11月22日に統計委員会において、中間報告をさせていただいた際に、委員会で指摘のあった事項や、答申（案）が2回目で全て審議できなかった場合、その事項などについて審議する予定となっております。

以上の部会審議を経た上で、12月の統計委員会に答申（案）を諮り、答申を頂きたいと考えております。

なお、審議に当たりましては、統計調査の計画の承認の基準として、統計法で示されている3つの観点、基幹統計の作成目的に照らした必要性及び充分性の観点、統計技術的な合理性及び妥当性の観点、ほかの基幹統計調査との重複の範囲の合理性の観点を中心に御審議いただきたいと思いますと考えております。よろしく願いいたします。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、統計委員会の諮問の概要につきまして、坂井企画官から御説明をお願いいたします。

○坂井総務省政策統括官付国際統計企画官 それでは、諮問の概要について、簡単に御説明させていただきます。

今回の諮問案件ですが、資料1を御覧ください。諮問第59号造船造機統計調査の変更でございます。

政策統括官室からは、審査を担当する立場から、調査の概要、主な変更事項、本委員会及び部会で御審議いただきたい重点事項の計3点につきまして、簡単に御説明します。

1点目は、調査の概要です。恐れ入りますが、クリップをお外しいたき、一番下の資料1の参考の4ページを御覧ください。

本調査の目的ですけれども、造船及び造機の実態を明らかにすることです。調査の歴史は古うございまして、昭和25年から全数調査で実施されています。

調査の対象ですが、造船調査は船舶の製造等を行う約900事業所、工場、そして、造機調査、いわゆるエンジン等を含む内装を行う関係では、約600事業所、工場となっております。

周期は、造船調査が毎月、造機調査が四半期ごととなっております。

主な利用状況ですが、1枚おめくりいただき、5ページを御覧いただきたいと思います。

代表的な利用ですが、ここに書いてございまして、内閣府のいわゆるSNA、国民経済計算等の基礎資料、及び造船業は為替変動のリスクにより、業況の変動が大きいことから、中小企業信用保険法に基づく事業所に対する融資の際の検討資料等に利用されています。

2点目ですが、主な変更内容です。資料1の6ページを御覧いただきたいと思います。

変更内容ですが、大きく分けて2点ございます。上の四角囲みですが、調査事項に係る

変更、下の囲みは集計事項に係る変更でございます。

調査事項に係る変更の1つ目ですが、新たに製造船舶に関する受注と契約年月日を追加するというものでございます。

一方、報告者の負担軽減の観点から、主機関、いわゆるエンジンを削除されるということでございます。

2つ目ですが、下の四角囲みで、今回の受注の追加に伴いまして、集計事項についても、受注に関する隻数、トン数等を把握するというものでございます。

調査事項の変更イメージを調査票等で簡単に御説明いたします。お手元にA3の縦判とA4の横判を用意しておりますが、A4の横判、記載イメージから簡単に御説明いたします。

これは造船調査票の記載イメージということで、事務局で準備させていただきました。各工場において、どういう記載をされるかというイメージをおつかみいただくために、簡単に御説明しますと、一番上の受注月は、平成26年1月となっております。その際には、受注月ということで、船質、総トン数等は、若干書いていただくこととなります。

その後、26年1月から3年経過後の29年2月、3つ下でございますが、そこには起工ということで、起工月の数字を書いていただくということでございます。

ご覧のとおり、受注翌月から起工前月までの負担は必要ございません。

同様に1つ間を空けていただいて、進水月、29年7月でございますが、ここで初めて中ほどの船名、統計丸が決まるという状況でございます。

それにつきましては、進水に関するデータをここに書いていただく。

その後、しゅん工月が、その3か月後の29年10月、一番下の欄でございますが、書かれるということでございまして、この際は上の3つと違って、しゅん工時の船価を記載するという整理がございます。後ほど御説明しますが、船価自体はかなりナーバスな数字ということで、実績値で記載されるということでございます。

恐れ入ります。資料1に戻っていただきまして、2ページの「諮問の概要」の3を御覧いただきたいと思っております。

本委員会及び部会において、御審議いただきたい重点事項を簡単に3点ほどまとめさせていただきました。

1点目です。（1）船舶の受注状況を把握することですけれども、今回の国交省の変更の主な主眼が受注状況ですので、それが正確にとれるかどうか、とれた数字が、期待したとおり使えるかどうか、そこを見ていただくものでございます。

2点目ですが、本統計調査については、過去に本委員会から答申が出ておりまして、そこで課題がついております。その当時は、造船調査ではなく、造機調査の変更です。

次に、「諮問の概要」の2ページの3でございます。資料1でございます。

2点目ですが、過去の答申について、きちんと対応されているかどうか。具体的には、母集団の把握の在り方、裾切りが適切であったかどうかということについてです。

3点目が、本委員会の公的統計の整備に関する基本的な計画におきまして、本調査を含

む生産動態6統計を1本にするとの話があったわけですが、本委員会の審議におきまして、既に生産、出荷、在庫の要望及び定義を統一するというので、決着しており、本調査について、それが適切に対応されているかどうかを御確認いただくというものです。

なお、以上の3つに加えまして、去る6月14日に閣議決定されました、経済財政運営と改革の基本方針、いわゆる骨太の方針でございますが、そこでオンライン調査の推進という話が出てございまして、それに関連して、本調査の状況について御審議いただく予定でございます。

統括官室からの説明は以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、続きまして、今回の造船造機統計調査について、その目的、概要、変更計画及び前回（平成20年）答申における今後の課題への対応策につきまして、調査実施部局であります国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室の稲本室長から御説明をお願いいたします。

なお、後ほど審査メモに沿って、詳しい議論が行われますので、現段階では簡潔な御説明をよろしくお願いいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 それでは、御説明させていただきます。

調査の目的、概要、計画なのですが、今、事務局からお話されており、同じ話になってしまいますので、細かいところは後で出てきますので、割愛させていただきたいと思えます。

もう一点ございまして、前回の答申における課題なのですが、これも先ほど2点事務局から御説明いただきました。1点目が、調査対象名簿がきちんと把握できているかを検証しなさい。もう一点につきましては、裾切りがきちんとできているか、検証しなさいという2点でございます。これは2点とも対応させていただきまして、後ほど論点の中で、細かい話が出ると思えますので、そちらの方でお話させていただきたいと思えます。

簡単ですが、以上でございます。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

それでは、今、調査実施者から御説明いただいた変更点等の計画に関しまして、総務省で事前に審査をしていただいています。その結果につきまして、今日の配布資料の3番目になりますけれども、審査メモがございまして、審査メモに基づいて、坂井企画官から御説明をお願いいたします。

○坂井総務省政策統括官付国際統計企画官 それでは、資料3を御覧ください。

本資料でございますが、基本的には政策統括官室が審査を担当しております観点からまとめたものでございます。ただし、これまで部会長及び各先生方に御説明に上がったときに、委員長を含めいろいろな御指摘がございました。そういったところを部会長と御相談の上で、若干盛り込ませていただいております。そういう性格のものと御理解いただきました。

と思います。

構成でございますが、大きな裸の数字で4点でございます。

1 ページ目の造船造機統計調査の変更は、変更内容それぞれを御議論いただくものでございます。

2 ページ、2、前回調査における今後の課題への対応に関する論点でございます。

3 と致しまして、公的統計の整備に関する基本的な計画における指摘事項への対応状況でございます。

4、オンライン調査への対応という柱になってございます。

順に簡単に御説明いたします。

1 ページ目にお戻りいただきまして、1の(1)報告を求める事項の変更は2つございまして、まずは受注状況の把握でございます。政策統括官室としては、これについて、基本的にどういう問題があるかということを整理させていただきました。

aでございますが、理由の適否及び他に代替可能なものはないか。ここの趣旨は、基本的に行政記録情報で代替できるものですか、他のデータで代替できるものは、基本的に負担を課さない方がいいのではないかと問題意識でございます。

bは、諸外国では受注状況をどのように把握しているか。今回の変更の趣旨が、韓国、中国等との受注競争の一環でなされている関係から、そういったところの状況を把握した上で、どのように考えるべきかということが問題意識でございます。

cは、今回受注を取るわけですけれども、仮に受注と起工との間に時間がなければ、取る必要もないわけですし、そういう意味で期間がどの程度あるのかを確認した上で、その適否という一環でお聞きするものでございます。

dにつきましては、造船業界の商慣行が特異なもの聞いておりますので、それについて、若干御説明いただきたいという趣旨でございます。

eでございますが、これは非常にナーバスな数字で、船価は実績ベースでしか出さないということでしたので、利用上問題ないかどうか、その辺を御議論いただきたいというものでございます。

fにつきましては、商慣行として、受注後のキャンセル等について処理されておりますので、その辺の技術的な問題について、御議論いただくものでございます。

イは、主機関、エンジンを削除するということございまして、その適否を御議論いただくということでございます。

恐れ入ります。1枚おめくりいただきまして、裏面でございます。(2)のア集計事項でございますが、ここにつきましては、論点aとbがございましてけれども、ここは正に本委員会の樋口委員長及び西郷部会長の御指摘事項でございます。

aは置いておきまして、bでございますが、本調査票におきまして、起工の予定年月日を取っている。基幹統計ということで報告義務を課しながら、これについては集計されないということでございますので、その理由等を確認いただいて、適否を御判断いただくも

のでございます。

後段の「また」以下の部分ですけれども、これは委員長の御指摘でございまして、先の委員会でも部会で議論してほしいとおっしゃっておられます。船舶名が出る関係から、船舶を追跡していけばどうか。そういう意味で、統計的にパネル化して、そういったことで分析できるのではないかという問題意識でございます。ここについても、御議論いただければと思います。

イにつきましては、いわゆる受注の分析の詳細化に資するため、用途別区分等を更に細かくされるという流れでございますけれども、これにつきましては、本部会に属されております川崎委員からの御指摘もございまして、現状に加え詳細化すればかなり報告者が特定される懸念がないか、統計とした場合いかなるものかという疑問が呈されましたので、今回御議論いただくものでございます。

2の調査における今後の課題への対応でございまして、ここは造機調査でございまして、前回の課題にどのように対応されているかということや国土交通省から御説明いただく。母集団情報の把握の仕方が現状の統計を取り巻く環境から見て適切なものになっているか、あるいは裾切りの範囲が適切かどうかということや説明いただくことになろうかと思っております。

恐れ入ります。最後のページでございまして、3ページでございまして。

3ページの3の部分につきましては、いわゆる基本計画で、先ほど申しました6統計を1つの基幹統計への統合という課題につきまして、政府を挙げて検討した結果、基本的にメリットが見だしにくいということで、統合は見送るが、やはりユーザーサイドに立って、生産、出荷、在庫を各調査における共通した調査事項とする。比較可能性を図る意味で、用語及び定義を統一するという方針が出ております。これに対応しまして、本調査でどう対応されるかということや御議論いただくということやございまして。

4のオンライン調査の部分でございまして、これは先ほど御説明したとおり、6月の閣議決定でオンライン調査の推進が言われてございまして。本調査におきましては、既にオンライン調査が実施されていますが、その上で、オンライン調査をどのようにしていくことが適切かということや御議論いただく。これにつきましては、参考までに、川崎委員から関連して御指摘がありました。

以上でございまして。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

基本的には審査メモに沿って進めていくわけなのでございますけれども、皆様に御了解いただきたいことが1点ございまして。

最後に出てきました「4. オンライン調査への対応」を1の次に審議させていただきます。ですから、1番、4番、2番、3番という形で進めてまいりたいと思っております。

その理由は、今、御指摘がありましたように、川崎委員から「4. オンライン調査への対応」に関して、若干御意見を頂いているのですけれども、川崎委員は、次回の部会は所

用で御欠席ということなので、川崎委員の御意見を先に伺っておいた方がいいという判断から、審査メモの順番とはちょっと違うのですが、1、4、2、3という順番で審議をさせていただければと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

それでは、審査メモに沿って審議を進めてまいります。最初は審査メモの「1. 造船造機統計調査の変更について」ということで、(1)の受注の把握というところでは、

先ほど論点についての説明は、政策統括官室からございましたので、論点への回答という方で、実施部局から御回答をお願いいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 それでは、1つずつ御説明させていただきます。

資料は、資料4「国土交通省 説明資料」の2ページ目からでございます。

論点の1つ目、aで新たな製造船舶の受注状況を把握することとした理由は妥当か。また、他に代替可能なものはないかという論点でございます。

こちらで回答をさせていただくのですが、これも回答の一部にはなると思うのですが、今の業界の全体の動向と、それに対応した施策の展開につきまして、政策部局であります海事局から、先に説明させていただきます。

○浦木国土交通省海事局船舶産業課計画係長 それでは、国土交通省海事局船舶産業課から、現在の造船業の業況につきまして、御説明をさせていただきます。

世界の造船業におきましては、2000年代中ごろから、新造船需要の急増に伴いまして、特に中韓を相手とします国際競争が激化をしておりました。その後、リーマンショックの影響によりまして、船腹過剰などの大幅な需給ギャップが生じた状況でございます。受注の環境は苦しい中にございまして、これまで過去数年は手持ち工事量が著しく減少する状況にございました。手持ち工事量の減少が続きますと、2014年度ごろに、手持ち工事量がゼロとなる、いわゆる2014年問題が懸念されておりました。直近では、昨年末ごろからの円高の是正等の効果もございまして、受注環境は若干改善したという状況にございますが、船価につきましては低迷状態が続いておりまして、需給ギャップの完全な解消には至っておりません。

こうした背景から、我が国の造船業が国際競争に勝ち残るために、国土交通省としまして、受注力の強化等の施策を展開しているところでございます。施策の展開、立案、実施に当たりましては、受注状況を正確に適時に把握しておく必要があると考えております。そのために、造船造機統計調査の調査事項に船舶の受注に係る事項を追加して、受注状況を把握させていただきたいと考えておるものでございます。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 今、説明がございましたとおり、厳しい状況の中で、これから国際競争に勝ち残っていくためには、受注の項目を追加させていただきたい。また、受注の数字を使いまして、これからの政策評価の指標として使っ

ていきたいということで、受注を把握するというところでございます。

それから、代替可能なものはないかという論点でございますが、こちらにつきましては、国内における船舶の受注に関する統計としましては、内閣府が実施しています機械受注統計、一般統計でございます。また、日本船舶輸出組合が作成している輸出船の契約実績という2つの統計がございます。

しかしながら、機械受注統計調査におきましては、船舶の受注額のみについて調査を行っております。また、当該調査は、設備投資動向を早期に把握して、経済動向等の基礎資料を得ることを目的としておりまして、標本調査で行っております。したがって、その中で、農林業とか運輸業の需要者別に船舶の合計受注額のみを調査するものでありますので、今回の造船調査で行おうとしている受注状況の調査とは、調査項目が異なっておりますので、代替につきましては、困難であると考えております。

また、輸出船契約実績につきましては、輸出船組合が当該組合員32社が契約した、500総トン以上の鋼船の実績をまとめたものでございます。こちらにつきましても、船舶の対象が輸出船に限定されておまして、今回行おうとしております我が国全体の受注量を把握するには、代替は困難だと考えております。

また、世界的に見ますと、民間が作成しております2つの統計もございます。1つ目がIHS、旧ロイド統計、もう一つはクラークソンという2つの統計がございますが、こちらにつきましても、全船舶が対象になっておりません。船舶が限定されていることもございまして、日本全体の受注状況を把握することはできないと考えております。

国土交通省が取っています、行政記録情報としましては、船舶の建造、要は起工のときに行う申請なのですが、臨時船舶建造調整法に基づきまして、総トン数2,500トン以上又は長さが90メートル以上の鋼製の船舶に限りまして、申請を行うということでございますので、こちらにつきましても、全ての受注量を把握しているものではございません。

したがって、代替している統計はないと考えております。

以上でございます。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

それでは、1の(1)の論点のaについて、審議を進めてまいりたいと思いますが、こういうふうにならぬ項目を増やす場合というのは、恐らく項目が増えるということに対して、ユーザーから反対意見が出ることはまずなくて、むしろ調査客体にとっては、新たな負担になりますので、調査客体に対する負担に見合うだけの情報が得られるか、あるいは新しい項目なので、ちゃんと調査ができるのかどうか、正確な数字がとられるのか、そういった観点から議論をさせていただきたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

まずは必要性ということに関しては、昨今の造船の業況を見るのに、受注を把握するということが、是非とも必要であるということだと思います。それがそのとおりなのかということと、調査で政策上必要とされている受注の状況というのが、特にこれは全数で取ることになっておりますので、全数で取るということが、調査客体の負担に見合うだけの価値があるかと

という観点から、御意見をいただければと思いますけれども、いかがでしょうか。

どうぞ。

○川崎委員 私はこういう分野の統計は全く素人ですし、この業界の動向もよく知らない
ので、本当の素人の意見ですが、今の御説明を聞く限り、極めてもっともなことだと思
いますので、特段、回答に支障があるということさえなければ、追加して調べていただくの
はいいことだと思いました。

以上です。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

ほかに御意見ありますか。相本さん、どうぞ。

○相本専門委員 小さい造船所、例えばここで日本船舶輸出組合は500トン以上となってい
ますけれども、国内で使われている内航船は500トン以下なのです。そういうものの受注状
況というのは、今まで全く出てきませんでしたので、これは私ども団体にとっても、非常
にありがたい調査だと思っております。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

ほかにございますか。

恐らく受注ということですので、回答者からすれば、比較的正確に書けるものであろう
と予想しますけれども、回答者が調査票を書くときに大きな負担になるとか、そういうこ
とはございませんでしょうか。

どうぞ。よろしく願いいたします。

○寺門専門委員 受注と契約というところで、1つ御留意いただきたいのは、契約しても、
造船所と発注者側、この両者がおりますので、契約したということを、片方だけで知らせ
ていいのかという点があります。それがいけないと申し上げているのではなくて、そうい
う商取引の実態もあるということを御留意いただければと思います。

○西郷部会長 今の観点に関しては、調査実施者としては、いかがでしょうか。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 受注の数値は、造船会社が契約
を交わした契約書に基づいた日付で書いていただこうと思っておりますので、その辺は造
船所が受けたところのものを書いていただければ、支障はないかと思っております。

○西郷部会長 今の御説明でよろしいでしょうか。

ほかにございますか。どうぞ。よろしく願いします。

○川崎委員 これは非常に細かな、重箱の隅みたいな議論なのですが、受注というのは、
恐らく企業と企業の契約だから、企業が受けることになるのだらうと思うのですが、この
調査は形式的な対象が工場と書いてあるのです。工場というのは、要するに企業に属して、
1つの企業の下に幾つかの工場があることになるので、受注といった場合には、工場のレ
ベルで回答ができるのかということがあると思うのですが、そのあたりはどういうふうに
整理されているのかと思って、御質問させていただきます。

○西郷部会長 御回答をよろしく願いします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 今回お願いするのは、工場で受けた契約、造船所の工場が受けた契約で書いていただこうと思っております。工場が受けたものを調査しようというものでございますので、その辺は大丈夫だと思っております。

○川崎委員 普通、企業が受けるときには、どこの工場で作るかも同時に決めてやっているでしょうから、突然後から工場が決まることはないので、それで大丈夫ということですね。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 大丈夫でございます。

○川崎委員 分かりました。

○西郷部会長 ありがとうございます。

ほかにございますか。

もしないようでしたら、ニーズも比較的是っきりしていて、取ることは政策上も必要であるし、民間のニーズもあるということが確認され、また、書く側に関しても、契約書に基づいて書けばいいということですので、紛れなく書けるということが確認できましたので、論点 a に関しては、今の御回答をもって、適切と判断するというふうに決着させていただきます。ありがとうございます。

それでは、同じ 1 の (1) の論点 b になりますけれども、これも御回答を実施部局からお願いいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 論点の b でございます。こちらにつきましては、諸外国では、製造船舶の受注状況をどのように把握しているか。また、把握している場合は、それとの比較は可能かという論点でございます。

回答といたしましては、諸外国のうち、世界の造船シェアの上位を占める中国・韓国の状況について見てみますと、まず中国におきましては、国防科学技術工業委員会、中国の中央政府の中にある 1 つの部門が『中国船舶工業年鑑』を発行しております、その中で、船舶の受注、しゅん工等の隻数とかトン数につきまして、国内船・輸出船別に把握をして公表しております。

また、韓国におきましても、韓国の大手 9 つの造船所が会員となっている業界団体、韓国造船工業会において、中国と同じように、受注、しゅん工等の隻数、トン数につきまして、情報を把握して出しているということが確認できておるのですが、それぞれの調査対象や調査手法等の詳細な把握については、調べてみたのですけれども、中までは入り込めなくて、今、確認できていない状況でございます。

以上でございます。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

これは論点となっておりますが、事実確認のような性格が強いものなのですけれども、今の御回答に関して、付け加えられるようなことがございましたら、よろしく願いいたします。

○田井専門委員 私は造船産業をウォッチする立場として、いろんな統計を使わせていた

だいている者なのですけれども、中国と韓国で、それぞれに挙げていただいている統計に関しては、正直、十数年仕事をしている中では見たことがないというか、使ったことがほとんどないので、バックボーンも含めて余り存じておりません。

ただ、グローバルな比較において、どうしているかと言われますと、ページの一番上にあります、ロイドの統計ですとかクラークソンの統計を使うことで、各地の状況を把握することができていますし、その中から、日本の細かいデータを抽出して得ることができるのであれば、その意味だけでも有意だろうと思います。

○西郷部会長 ありがとうございます。

ほかに何かございますか。ございませんか。

論点のbに関しましては、先ほどロイド、海外の把握状況についても御説明があったのですけれども、それは私の記憶が正しければ、全数調査というか全部を対象としたものではなくて一部を対象としたものなので、それが全数で把握されるということであれば、国際的に見ても非常に優れた統計という整理ができるのではないかというのが、今の田井専門委員からのコメントの総括になろうかと思えます。

論点のbに関しては、諸外国の統計にかんがみても、今回の変更は適切であるという結論にさせていただきたいと思えます。ありがとうございます。

それでは、続きまして、同じ論点のcの説明をよろしくお願ひいたします。資料は、資料4の3ページ目のcに書いてございます。よろしくお願ひします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 それでは、論点のcでございます。こちらにつきましては、船舶について、受注から、起工、進水、しゅん工までに、それぞれの程度の期間を要するのか。特に起工までの期間について、起工とは別に受注を把握する必要性が認められるだけの十分な期間があるのかという論点でございます。

こちらにつきましては、現在の造船調査におきましては、受注を取っていませんので、受注から起工までの間は、今の調査票では起こせないのもので、事業者にはヒアリングを行わせていただきました。協力をしていただきました6事業者、延べ16隻についての受注から起工までの確認を行っております。起工からしゅん工までは、今、取っております造船調査票から起こした数字でございます。

受注から起工までにつきましては、一番長い期間で4年3か月、一番短い期間で1年1か月、平均すると3年1か月というのが、今の期間でございます。

その後、起工～進水は平均で4か月、進水～しゅん工は2か月半、受注～しゅん工までトータルすると、約3年7か月というのが、平均の期間でございます。

このような数字を確認しましたので、受注から起工までの間は、平均3年余を持っていることが分かっているのもので、その間の期間は十分にあると考えているところでございます。

以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

論点の方は、受注から起工までが余りにも短いということであると、新たに受注を取る

この意味がないのではないかということでした。16隻というのと、観察数は少ないかもしれないかもしれませんが、平均的に3年ちょっとで、長いと4年ぐらい、短いと1年ぐらいということなのですから、これぐらいの開きがあるというのが、御回答でした。

論点のcに関しては、いかがでしょうか。

論点のaのところ、受注を取ることに意味があるという回答が既に出ていますので、受注と起工とはかなり性質が違うというか、そんなに期間が短くないものであるからこそ、受注を取るということに意味があったということになるのだと思います。

特に今の御回答に関して、コメント等がございましたら、伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

特にないということでしたら、受注から起工までは、平均的に3年ぐらいの開きがあるので、そこをちゃんと調査する。ばらつきもそれなりにあるということなので、受注をちゃんと把握することに十分な意義があるという結論にさせていただきたいと思います。

それでは、今度は論点のdということで、資料4の4ページになると思いますけれども、また御説明をお願いいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長　それでは、論点のdでございます。

こちらは、船舶は海外からの受注が多く、商慣行は国により異なる可能性がある。本調査では、受注を契約と定義しているところ、調査目的に資する情報を把握するに当たり問題ないかという論点でございます。

こちらにつきましても、業界にヒアリングをさせていただきました。その結果、船舶の受注というのは、我が国のみの商慣行ではなく、契約行為を行うことが、どこの国でも一般的であるという回答を頂いております。

また、先ほどお話ししたとおり、起工と受注の間に期間が生じていることから、調査目的に資する情報を把握して、施策に活用することが可能である。先ほど結論いただいたとおりでございます。

なお、これも参考的なものになるのですが、船舶に係る海外からの受注の数なのですが、今、受注は取っていないことから、起工からしゅん工までの数値を挙げさせていただきましたところ、大体60～70%の間というのが、全体に占める輸出船の割合になっております。

以上でございます。

○西郷部会長　ありがとうございます。

発注する国に違いがあっても、正確な数字が取れるだろうというのが、御回答であったかと思います。

今の論点のdに関しまして、委員、専門委員の方から、コメント等はございますか。

特にないということでしたら、今の御説明で、正確な数字が調査票で把握できるという整理にさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

続きまして、論点eというところで、これは船価の問題ですので、かなり争点になり得

るところだと思います。まずは調査実施者から御説明をお願いいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 論点のeでございます。こちらにつきましては、船舶の受注状況について、隻数及びトン数のみで、船価を把握しないこととしているが、調査結果の利活用上問題はないかという論点でございます。

回答につきましては、先ほど一番最初のaのところでもお話をさせていただきましたが、打開策として、受注力の強化、業界再編、新市場・新事業への展開等の諸施策を、国交省としては展開しております。

それにつきまして、先ほど受注は取らせていただくということは御了解いただいたところなのですが、受注の中でも、本来は隻数、トン数、船価まで把握して、細かい分析が必要であると考えるところでございますが、船価につきましては、とてもシビアなものでございまして、こちらの船価を集計・公表してしまいますと、我が国の造船業者にとりまして船舶を受注する際の価格競争に支障が出てきてしまうというお話を、業界から伺っております。したがって、業界に対して不利な状況を起こしかねないことから、隻数とトン数だけにしまして、船価は調査しないということに今回はしております。

なお、船価を把握しない受注量につきましての利活用状況なのですが、こちらにつきましては、用途別の船種、隻数、トン数の実態を把握していくことで、今後の施策の検討を十分に行えると思っておりますので、船価は調査しないで、隻数、トン数のみで調査を行っていかうと考えておるところでございます。

以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

今の御説明に関しまして、いかがでございましょうか。

船価は非常にセンシティブな情報であるので、もちろん利用者からすれば、これはぜひとも欲しい情報になりますけれども、回答者の経営状態などが丸見えになってしまうこともあるので、今回は回答者の回答拒否につながるようなセンシティブな項目は、あえて避けるという御判断です。こちらは判断になると思しますので、いろいろな御意見があろうかと思えます。委員、専門委員の方から、御意見を頂ければと思えますけれども、いかがでしょうか。

○川崎委員 センシティブな情報だということで、調べないというのはそれはそれで回答者への配慮としてよいことだと思うのですが、関連するところから、脇道にそれるかもしれないのですが、先ほどの寺門専門委員の御発言との関係もあるのですが、そうすると、今の船価は聞かない、あるいは公表しないとしても、受注件数とか、トン数とか、そのあたりの表というのは、かなり細かく集計されています。これもたった1隻だけというのが出るのではないかと思ったりするのですけれども、その辺は秘匿しなくても、回答者との関係では平気なのでしょうか。ちょっと脇道かもしれませんがね。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 今、用途別・トン数別等の集計表で見られて、細かい情報だということはあるのですが、今まで受注はなかったのですが、

起工からしゅん工までは、その表で公表させていただいています。そちらにつきましては、業界ともいろいろお話をさせていただいたのですが、受注船価以外については公表しても構わないというお話をいただいています。

○川崎委員 分かりました。

○西郷部会長 ありがとうございます。

確か後の論点でも挙がっていたかと思しますので、今は船価に限って、議論をさせていただければと思います。いかがでしょうか。

○寺門専門委員 eのところでは書かれていることを追認といいますか、フォローする観点から御発言させていただきたいと思うのですが、先ほど川崎委員からもお話がありましたように、統計上1隻というものが出てきた場合、ずばり船価、この船は幾らだということが分かってしまうことがあります。それが分かると、どういうことになるかという、その価格が一つの基準になってしまうということで、ビジネスをやるときに、それより高いか安いかという比較の基準になってしまうことがあるので、そうなってくると、造船会社としてはやりづらい部分が出てくるということがあるので、このような船価は取り扱わない方が、我々造船側に立つ人間としてありがたいと思っております。動向を調べたいとか、そういうことがあるかもしれないのですが、あくまでも我々造船業界の立場としては、そんなところでございます。

以上です。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

指名するような感じで申し訳ないのですが、相本専門委員に伺いたいと思うのですが、答える側からして、船価の情報はどれぐらいセンシティブかということになるかと思えます。船価ということを知った途端に、回答率が非常に悪くなってしまうとか、そういうことになると、統計としての正確性が担保できなくなって、むしろ必要な情報でありながら、取らない方が、統計全体としての精度が確保できる、そういう議論になるかと思えます。船価というのが、注文を受ける側からとって、どれぐらいセンシティブなのかということに関して、もしコメントがありましたら、お願いいたします。

○相本専門委員 先ほど寺門専門委員からも説明がございましたけれども、ここに出てくる船価というのは、ある基準になってしまいますので、そこから上というのはあり得ないわけです。その下で値段が決まってくるようになると思います。その下の値段が決まると、またその下が基準になってきますので、造船所としては、受注船価は出さないとします。

論点の(2)のイのところでは、明細を細分化するというのは、非常に助かると思っていたのですが、船の種類を細分化しますと、なおのこと、先ほど川崎委員がおっしゃったように、1隻というのが結構出てきますので、それを鑑みても、受注船価は入れないようにしてもらった方が助かります。

○西郷部会長 ありがとうございます。

1という数字が出てくると、調査票の中に×を付けて、表示しないということがよく行われるのです。ところが、表の中で1か所だけ×があると、引き算したりすると、分かってしまうことがあるので、1か所×が付くと、いろんなところに×を付けなければいけないということになって、×だらけの表がいいのかどうかという議論があるのです。

それは先ほどの御指摘にあった、2ページのところで、またちゃんと議論していただくことになると思いますけれども、むしろ1という数字を今まで出していたということ自体が、普通の統計をやっている人間にとっては、驚異的なことです。

船価がそのような形で出されるとは思えない面もあるのですけれども、少なくとも船価以外のところに関しては、かなり細かいところまで出されているという状況で、船価だけに×を付けるというのは、ユーザーの側からすれば、ほとんど意味がないということになると思います。受注の船価に関しては、それが一種目標価格のような形の役割を果たして、回答者の経営にかなり大きな負の負担がかかることから、今回、船価はあえて問わないという整理が適切という判断にしたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。よろしいですか。

(「異議なし」と声あり)

○西郷部会長 それでは、eに関しても、御回答のとおりで、適切と判断をさせていただきます。

続きまして、fですけれども、これも調査実施者からお願いいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 それでは、論点のfでございます。こちらにつきましては、受注後のキャンセルはどの程度発生するのか。受注後のキャンセルの多寡により、調査結果の利活用上、問題はないか。また、受注後にキャンセルが発生した際は、マイナスの集計を行うこととしているが、どのように集計・公表されることとなるのかという論点でございます。

こちらにつきまして、現在、受注は取っておりませんので、行政部局から確認していただいたところではございますが、受注後の船舶について、年間おおむね20隻程度のキャンセルが発生しているとのこととあります。現状では、受注及びキャンセルの実績を明確に把握したものはありませんが、便宜的に当方が把握している造船統計月報におけるしゅん工実績に占める割合を見た場合でも、3～5%となっているため、このキャンセル量の数からいくと、施策への活用に支障はないと考えております。

ただし、我が国造船業界の実態把握、また、国際情勢の把握に当たっては、受注後のキャンセルの実績を把握することも重要であるため、キャンセルについても集計を行うこととしております。

そのイメージでございますが、資料4の別紙1にイメージの表を付けさせていただいております。受注のG/Tの欄に括弧書きで書いてある数字があると思っております。隻数のところにも、右側に括弧で書いてあると思うのですが、こちらにつきましては、キャンセルが発生した月におきまして、隻数またはG/Tのところを括弧書きで集計していくというのが、表章

のイメージでございます。

以上でございます。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

それでは、論点のfに関しては、いかがでしょうか。

キャンセルの数に関しては、補助的な資料から、それほど大きくはないことを確認したというのが1つと、一方で、今度は受注がきちんと把握されるので、キャンセルの数がどれぐらいかということも、きちんと表章できるようになるという御回答であったかと思えますけれども、いかがですか。

○川崎委員 極めてよく工夫されていると思うので、いいと思うのですが、念のためお尋ねしますと、受注をずっと累積して、あとキャンセルを累積して、それからしゅん工を差し引いていくと、結局、受注の残のストックも出せるということになってくるわけですか。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 取り始めてすぐは無理だと思うのですが、何年か経ってデータをためていけば、手持ち量的なものは、そこで把握ができることになってきます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

ほかに何かございますか。

もしなければ、キャンセルが取れるようになったということは、むしろポジティブな意味があるということで、決着とさせていただきたいと思えます。ありがとうございます。

それでは、今の御回答で、審査メモの(1)の「ア 受注状況の把握」で挙げられた論点は、全て話し合っ、とおおむね調査実施部局からの御回答で適切と判断されたと整理をさせていただきます。

次に、審査メモでいいますと、1ページ目の下の方にありますけれども「イ 主機関の削除」に関して、調査実施者から御説明をお願いいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 それでは、主機関の削除の観点でございます。

主機関を削除することで、問題は生じないかというところでございます。

現在調査しております主機関というのは、集計はしておりません。何に使われているかという、内容審査時に船舶の特定のために活用しているというのが、この調査項目でございます。

しかしながら、これにつきましては、先ほど一番初めに事務局から記入のイメージを御説明いただきましたとおり、ほかに建造許可番号、また船番、船名等を記入いただきますので、この3つをうまく活用していけば、船舶の特定が可能になりますので、報告者負担の軽減から、主機関を削除することにしております。

また、主機関につきまして、二次的利用の申し出は、今まで一つもございませんので、今後、問題が生じることはないと思っております。

以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

今の御説明に関して、いかがでしょうか。

今まで統計表の中に出てこなかったのも、恐らく使った人は1人もいなくて、なおかつ、二次的利用、個票の利用の際にも主機関を使うという要望はなかったということですので、今の御説明のとおりですと、主機関を削除するのが適当という判断になるかと思いますが、いかがですか。よろしいですか。

(「異議なし」と声あり)

○西郷部会長 それでは、今の御説明で適当と判断をさせていただきます。

次に審査メモは1枚めぐりまして、2ページにまいりますけれども「(2) 集計事項の変更」に移りたいと思います。

(2)の「ア 集計事項の追加」に関して、調査項目が変更されますので、当然集計されて、調査票に表章される項目も変更があることとなりますけれども、この点に関して、調査実施部局から御回答をお願いいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 それでは、論点としまして、変更の経緯・目的に沿った適切な集計表となっているかということでございます。

こちらにつきましては、今、部会長がお話になったとおり、受注を追加したことに伴いまして、その後の用途別・トン数階級別、また用途別受注隻数及びトン数を集計に加えまして、更に詳細な用途別の隻数を入れております。

このイメージと致しましては、資料2のクリップを外していただきますと、鋼船建造実績という集計表の一覧が付いていると思います。

○西郷部会長 資料2のどの辺ですか。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 資料2のクリップでいくと、3つ目のホチキス留めでございます。

○西郷部会長 赤い字が入っています。ホチキスで留めてある資料では3番目なのですが、ちょっと飛んで、分厚いホチキスで留めてある資料に集計表のイメージがございます。よろしく申し上げます。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 今までは起工から始まったのですが、この前に今回の集計事項として、受注の隻数とトン数を追加するということでございます。

また、用途別のところに、それぞれ船種ごとの詳細な区分を追加するということでございます。

こちらにつきましては、後ほども出てくると思うのですが、今までもしゅん工とか進水で細かい集計を行っておりました。それを冒頭の総括的な集計表のところにも、同じように入れ込んだというイメージでございます。

以上でございます。

○西郷部会長 いかがでしょうか。

集計表自体が非常にたくさんございますので、ぱっと見て、ここはこうした方がいいのではないとか、ああした方がいいのではないかという意見はなかなか出にくいかもしれませんが、もし気が付かれたところがございましたら、今でも結構ですし、今回の部会と次回の部会との間で、事務局に御連絡いただいても結構です。今の時点で気が付いたことがございましたら、御発言いただければと思います。

お願いします。

○川崎委員 先ほどの話の繰り返しになって恐縮なのですが、かなり細かい部分でもあるので、通常のしゅん工の数字などを見ても、1がたくさん出やすい統計表です。先ほどの御指摘にもあったように、契約があったこと自体を公開されたら困るということが、もしあるのだったら、センシティブ情報になってしまうのかもしれないのですが、多分これまでの御経験から大丈夫だと判断されているのだらうと思いますが、そこだけ万が一問題があるようだったら、配慮していただく必要があると思います。これはだめということではなくて、結構だと思うのですが、コメントとして申し上げておきます。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 それはもう一回確認させていただきまして、次回の部会のときに御報告させていただきたいと思います。

○西郷部会長 ありがとうございます。

ほかに集計表に関して、御意見等はございますか。

先ほど言いましたように、大部のもので、今日の部会が終わってから、気付かれたこと等がございましたら、事務局にメールでもお寄せいただければと思います。

それでは、審査の方は、次のステップに入りたいと思いますけれども、今度は論点bになります。(2)のアの論点bなのですけれども、こちらに関して、実施部局から御回答をお願いいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 それでは、論点のbでございます。

こちらは、造船調査票の起工年月日、進水年月日及びしゅん工年月日は集計を行わないのか。また、どのような目的・必要性から把握しているのか。

また、今回の変更により、製造船舶をパネル化して、受注からしゅん工までを縦断的に捉えるようになるので、例えば受注から起工までの平均期間等を集計する必要はないかという論点でございます。

こちらの回答ですが、今、調査しています造船調査票の起工、進水、しゅん工の予定日なのですが、こちらにつきましては、現在のところ、調査票の内容検査のために活用しているものでございます。

船舶の製造というのは、受注から起工まで、先ほどお話したとおり、平均期間が約3年1か月と、結構長いものでございます。したがって、報告者が受注の報告をしてから、次の起工の報告を行うまでの間に、3年以上の長い期間を要することがございますので、調査票の申告漏れ、報告漏れを防ぐ観点から、予定期間を入れていただきまして、調査票

の内容検査に活用することによりまして、より正確な統計の作成に努めているところでございます。

毎月、全部の調査票の約5%程度で、予定の年月日に係る疑義が出ておりまして、その都度、報告者に確認を取りまして、修正を行っているところでございます。

なお、業界団体にも確認したところ、船舶の製造に当たっては、契約からしゅん工に至るまでのスケジュール管理がきちんとなされているということでございまして、これらの項目を報告することには負担感はないという御回答を得ているところでございます。

また、それらの項目の集計・公表につきましては、船舶の各製造段階における総量が明らかになり、資材の調達時、一番大きいところは、起工のところだと思うのですが、何月ぐらいに製造が始まるということが表に出てしまうと、資材の調達における価格の調整材料にされてしまう懸念があるというお話も伺っているところでございます。したがって、起工、進水、しゅん工の予定年月日を記入はさせていただきますが、それらの集計・公表は行わないこととしたいと思っております。

「また」以下は、この間の委員長からの御指摘のことでございます。船舶の製造において、船舶の用途や総トン数は、受注、起工、進水及びしゅん工の各段階で大幅な変更が発生することはほとんどございませぬ。例えば、パネル化して、集計・公表できる項目としては、受注から起工までの各平均期間が考えられるところでございます。しかしながら、各平均期間の集計・公表につきましては、期間がほぼ一定ということもございまして、行政上の活用の余地が現状においては見当たらないというのは、この間、統計委員会でもお話をさせていただいたとおりでございます。しかしながら、行政以外の社会的ニーズもあると思っておりますので、今後、社会的ニーズ等の把握等を行うことに努力いたしまして、ニーズがあった場合は、必要に応じて検討をしていきたいと思っております。

以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

いかがでしょうか。

調査票の中で、起工の予定であるとか、進水の予定であるとか、しゅん工の予定年月日を聞いているわけなのですが、そのこと自体は、直接的に統計表の中に作表される情報としては使われずに、むしろ、いつのタイミングでその工場に調査票を配るのかという、調査の進行のための内部的な情報として使っているということが1点です。

もう一つは、先の統計委員会で、樋口委員長から御指摘があった点なのですが、船舶の名前で、同じ船舶を追いかけることによって、パネル化ができるのだけれども、それをいかした集計も考えられるのではないかと。

御回答としては、予定を出してしまうと、回答者がこれからどういう形で経営を進めていくのかという情報になってしまうおそれがあるかもしれないので、予定を聞くこと自体は、調査を円滑に進めるために重要な情報である。

最後のパネル化に関しては、ほとんど数字が動かないという点と、平均的な期間、しゅ

ん工までの期間は、比較的ばらつきが小さいので、それを集計するという行政上のニーズはない。ただし、社会的ニーズというのはあり得るのかもしれないので、それに関しては、今後、把握をして、必要に応じて検討するという御回答でしたけれども、いかがでしょうか。

どうぞ。

○川崎委員 感想ですが、極めてもっともだと思いましたので、これで賛成です。

特に改めて申し上げたいのは、正確性を期するために補助的な情報を取るというのは、回答者が無理だということになれば、負担が大きくなければ、取って活用していくのはいいことだと思います。調べたからには必ず集計して出すというのは酷な話なので、こういう事情があればなおさらのことで、出されないというのは、極めて妥当な判断だと思います。

それから、パネル化とか、平均期間の集計という御意見は、確かにあるのかもしれませんが、この統計は、歴史が長い統計でもありますので、本当に強い要望があれば、恐らく作成者の側に既に何らかの要望が届いているでしょうから、今のところ、特に届いていないというのであれば、緊急性はないのだろう。誰もニーズがないとは証明できないのですが、恐らくそういうことだと理解していいのではないかと思います。

○西郷部会長 ありがとうございます。

ほかに何か御意見等ございますか。

○野呂委員 素人的な質問をよろしゅうございますか。

○西郷部会長 どうぞ。

○野呂委員 全く素人の質問でございますけれども、今も5%程度不一致があつて、苦労されているということですが、受注からしゅん工まで約4年間で拝見しましたら、年間600隻ぐらいのしゅん工でございますか。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 はい。

○野呂委員 ということは、4年間で、受注段階、着工段階を入れて、2,000隻強だと思うのですが、例えば船ごとに、今、どういう状態にあるか、受注段階なのか、着工段階なのかということを、各企業さんに聞ければ、漏れとか、不一致がないような気がするのですが、そういうやり方は支障があるのでしょうか。

○西郷部会長 お願いいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 確かに聞けば分かるころもあるとは思いますが、基本的に期間は分かっているのですが、その月にきちんと報告を出してくれるかということが1つございます。

○野呂委員 例えばある造船所さんは、これまでに受注した船が50隻ぐらいあったとしたら、50隻の一覧表を出されて、これは今どういう状態だ、例えば受注段階とか着工段階とか、ということを書いてもらえば、不一致とか、書き漏れとか、あるいはキャンセルの書き漏れもないのではないかと思います。

○西郷部会長 どうぞ。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 確かに全部を追いかけていけば、不一致などはなくなると思うのですが、要は、報告していただく月は、その月になってみないと分からないのです。報告いただく月は予定と変わることがありますので、あくまでも予定は予定で、当該月になってみないと確定しないものです。

今月受注して、3年後の10月に起工しますというスケジュールを組んで、全体をやられているのですが、実際はいろいろな要因で、起工が12月になってしまいました。そうすると、実績は12月に報告してもらわなければいけない。そうすると、予定だけを管理していても、報告していただく月のチェックというのは、当初予定だけでは、なかなかできないものと考えます。

○西郷部会長 恐らく野呂委員がおっしゃっていることは、調査票そのものを表のような形にして、ぼんとそれを工場に渡してはいかがかということだと思います。

○野呂委員 一覧表があれば、キャンセルも含めて、毎月漏れなく書けるし、後で不一致が起こることもなくて、統計の方も楽なのではないかと思いました。全く素人の考えです。

○西郷部会長 いかがですか。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 一つの考え方だと思います。

○西郷部会長 どのようにお答えになりますか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室課長補佐 当該調査は毎月の調査でございまして、基本的に毎月同じ内容で、本来は実績ゼロで上げていただいているような内容も、線表ということで、各船種ごとに全部書いていただくことになりまして、かえって報告書の負担が大変ではないかということで、現在は、起工、進水、しゅん工、それぞれのタイミングのときに、当該内容について報告していただいて、最小限の報告にとどめているという内容でございます。

以上でございます。

○西郷部会長 そういうことでよろしいでしょうか。

○野呂委員 はい。

○西郷部会長 ほかに何かございますか。

なければ、今の御回答で、まずは川崎委員からもお話がございましたが、調査票に書いた項目ではあるかもしれないけれども、それを集計ではなく、調査のスムーズな進行のために活用するというので、十分なのではないかということで、予定を聞くというのは、適切であろうという判断にさせていただきます。

それから、受注からしゅん工までの間をパネル化するというの行政的なニーズは余りない。ただし、社会的なニーズがあるかもしれないので、今後、社会的ニーズがあった場合への対応は、検討していただくということで、整理をさせていただきたいと思います。

ありがとうございます。

それでは、次の審査メモの論点は(2)のイになります。2ページにありますけれども、

先ほどから何度か御意見は頂いていましたが、集計事項の詳細化ということに関して、こちら論点が a、b とございますので、それぞれに沿って、実施部局から御回答いただければと思います。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 それでは、論点の a でございます。

変更の経緯・目的に沿った適切な集計表となっているか。

これは先ほどから議論になっているとおりの話でございまして、詳細化につきましては、現在も個々の表につきましては、詳細なもので公表させていただいているところでございます。個々のもので公表させていただいているような、詳細な項目におきましても、総括表で集計・公表させていただきたいというのが、今回の改正でございます。こちらにつきましては、現在もやっておりますので、支障はないと考えております。

また、一部の方からは、今まで各用途別・トン数別等の集計表から積み上げなければいけないのが、総括的な集計表でできれば助かるという御意見も頂いてございまして、このような形にさせていただいているところでございます。

以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

受注というのが、新たに捉えられたことに伴って、集計表の欄が1つ増えるというイメージだと思うのですが、先ほど受注が早い段階で分かってしまうということが、大丈夫なのかという川崎委員からの御指摘もございましたが、それに関しては、十分に注意をするという御回答が既に得られております。

ほかに集計表に関してございますか。

これも何度か申し上げておりますけれども、集計表のレイアウト等に関して、こうした方がいいのではないかという御意見がございましたら、後からでも結構ですので、Eメール等で、事務局へお寄せください。

それでは、似たような論点というか、何度か議論しているのですが、だめ押しのような形で、bのところ、船舶の用途区分を詳細化することで、報告者が特定されやすくなるおそれが考えられないかということなのですが、これに関して、実施部局から御回答をお願いします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 それでは、bの論点でございませう。

船舶の用途区分を詳細化することで、報告者が特定されやすくなるおそれが考えられるが、問題ないかということでございます。

こちらにつきましても、先ほどから同じ回答をさせていただいているところでございますが、第1表に細かい区分で入れるということでございます。こちらにつきましては、先ほどもお話させていただいたとおり、今まで用途別・トン数別等の集計表で個別に公表していたものが、用途別に詳細化されて第1表に載るということはとても有用だという声も

頂いていますし、また、今までも公表していたものであって、これから報告者の負担が増加するものではないので、支障がないという話は、業界団体から頂いているところでございます。

以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

回答者の方で、工場からも特に苦情のようなものは出ていないということですので、利用者からすれば、もちろん細かい表が手に入るということは、利便の面からはその方がいいということになるかと思いますが、特段の御意見があれば伺いますけれども、いかがでしょうか。

ないようでしたら、集計事項の詳細化ということに関しても、利用者の面あるいは回答者の面、どちらからも、特に問題はないという形で、整理をさせていただきたいと思えます。ありがとうございます。

それでは、1の論点は全て終了で、おおむね実施部局からの御回答で適当と判断させていただいたと、整理いたします。

先ほど申しあげましたように、審査メモの順番とちょっと違うのですが、審査メモの4のオンライン調査への対応に進んでいただきまして、こちらに関して、実施部局から御回答をお願いいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 それでは、4のオンライン調査への対応という論点でございます。

本調査におけるオンライン調査の現状、オンライン調査の方法とか、回収率の推移、回収率が低い場合はその原因はどうなっているか。また、経済財政運営と改革の基本方針において、統計データについては、オンライン調査の徹底を公的統計の整備に関する新5か年計画の策定に反映させ、その推進を図るとされているが、本調査のオンライン調査の推進に向けた取組はどのようになっているかという論点でございます。

こちらにつきましては、造船造機統計調査は、郵送による調査に加えまして、電子政府の総合窓口(e-Gov)を利用したオンライン調査も実施しております。過去3年間の回収率の推移について申し上げますと、22年が2.74、24年が3.16と、微々たる増加はしているものの、全体的に回収率が低いのが現状でございます。

回収率が低い原因といたしまして、この調査の担当者が、要は事業所に固定した方がおられないで、現場の作業とあわせてやっていることが多くて、オンライン申請の作業に慣れていないということが、一つの原因です。

もう一つは、造船調査は受注からしゅん工まで、数年間を要する製造について報告を求めるものでありますので、1か月当たりの報告事項、1～2行ということがございます。そのため、報告事項が少ないので、オンライン調査で報告するより、調査票、紙のまま報告した方が、簡便であるという意見を伺っているところでございます。

なお、オンライン調査の推進を図るための方策と致しましては、報告者向けのリーフレ

ットを作成いたしまして、配布することによって、周知・広報を図っているところでございます。

以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

誤解を避けるために、私から先に質問させていただきたいんですけども、ここで言っている回収率は、全回答に占めるオンライン調査の割合のことですね。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 はい。

○西郷部会長 分かりました。

今の論点に関して、いかがでしょうか。

特に川崎委員からお願いいたします。

○川崎委員 これは私が質問したことになっているのかもしれませんが、そんなに深い意図で質問したわけではないので、釈明をさせていただきますと、正直に言いまして、これぐらいの規模の調査で、しかも、これぐらいの内容の調査票で、オンライン調査をやるとするのは、コストベネフィットで考えて、大丈夫だろうかという気がしています。そちらの観点からお尋ねした気持ちでいました。

もしオンライン調査のメリットがあるとすれば、先ほど野呂委員がおっしゃったように、例えば回答がたくさんあって、毎回、製造中の船があって、それについて、これはどうなっていますか、その情報をフィードバックした上で、ステータスを答えてもらうというやり方ができればいいのだろーと思いたすが、この感じだと、恐らく工場は多くないですね。そうすると、そのシステムを作って利用するのが、10工場とか20工場だと、幾らシステム開発のコストを掛けても見合わない。大事なことは、システム開発あるいは運用のコストベネフィットが見合ったものになるということが、実施者として責任持って言えば、私はそれでいいのではないかとということです。それだけです。

○西郷部会長 ありがとうございます。

ほかに何かございますか。相本専門委員、お願いします。

○相本専門委員 規模の小さい造船所ほど、年間に作っている船の隻数も少なく、2隻ないし3隻なわけですね。実績表を見ますと、総トン数20トン程度のところは、社長さんも一緒に現場でやっている造船所で、事務所は空というところなのです。そういうところでこれだけ回答があるというのは、紙ベースだからだと思います。それをネット申請などにしますと、事務員が1人必要になってきますので、1隻、2隻の報告のために事務員を雇うぐらいなら、報告しないとなってしまうのではないかと思いますので、余り強要しない方がいいのではないかと思います。

○西郷部会長 坂井企画官、どうぞ。

○坂井総務省政策統括官付国際統計企画官 川崎委員の御発言と説明し、誤解をさせてしまったようなので、事務局から、おわびと御説明をさせていただきます。

ここで川崎委員の御発言の趣旨は、オンラインについて、必ずしも進めるべき話、進め

た方がいい、いわゆる川崎委員のお言葉を借りれば、コストベネフィットに見合う話と、一律に全て見合わなくて、紙の方がいい場合もあり得る。一方で、6月の骨太の方針でオンライン推進ということが言われている。その本意というのは、今、委員がおっしゃったように、効率化、費用をいかに安く上げるかという狙いと思われまます。

閣議決定と本調査の実情との間について、今、考え方を整理した紙はほとんどありませんので、そういったものを、本調査の場で御議論いただければ、ある意味、オンライン調査の方向性の議論において参考になると思ひまして、論点にさせていただきました。そういう意味ですので何でもかんでも進めろという趣旨からではありません。私の説明が悪くて、そう聞こえたら申し訳ありません。

以上、弁明で申しわけございません。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

政府全体としてオンライン調査を推進していくということが、一応の原則として決められているわけですけれども、その一方で、調査規模等を見ながら、その調査に適切な回収の仕方を見ていくというのが、もちろん調査実施部局の判断で行われるべきということですので、今の御説明にもありましたけれども、全部が全部やみくもにオンライン調査であればいいというものは限りませんので、その辺は今後のオンラインの普及率であるとか、そういったものを見ながら、調査実施部局の方で、御判断いただければと思ひます。

それでは、4番目の論点に関しても、御回答で適切と判断させていただきます。

審査メモの方に戻りまして、資料3の審査メモの2ページ目の2、前回、平成21年調査における今後の課題への対応というところで、これも調査実施部局から御説明をお願いしたいと思ひます。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 それでは、前回調査における今後の課題への対応ということで、前回調査における今後の課題につきましては、2点指摘を頂いていると思っております。

1つは、造機調査の現行の調査対象の把握で十分になるか明確でないので、調査対象名簿を工業統計及び事業所・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というのが1つ。

2つ目につきましては、造機調査の対象を、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という課題を頂いております。

1つ目のところでございますが、調査対象者の把握につきまして、前回の見直し以降、改めて確認を致しました。前回の見直しの際には、造船法第6条の届出を基に、残りのところは、地方運輸局がヒアリング等を行って、調査名簿を把握しているという御回答をさせていただきましたところでございますが、その後、改めて確認したところ、造船法第6条の

届出に加えまして、造船法の施行規則第5条に基づく報告、船舶用機関等施設状況報告書があるのですが、こちらにつきましては、従業員5名以上の規模の事業所につきまして、報告を頂いているものでございます。その報告書を活用していることも明らかになっておりますので、調査対象事業者の把握方法は、妥当と考えておるところでございます。

前回の御指摘がございましたので、調査対象名簿につきまして、事業所母集団データベースの情報を使用しまして、検証を行いました。しかしながら、事業者データベースにおける産業分類の情報が、船舶・製造修理業・船用機関製造業という小分類となっておりまして、造船調査と造機調査の対象事業所の区別をすることが、このデータベースではできませんでした。そのために、現在、経済センサス活動調査の細分類の情報を入手いたしまして、その後の詳細な検証を行っているところでございます。

本日この御報告をしようかとも思ったのですが、詳細な検証が最後まで済んでおりません。この辺の検証につきましては、次回の部会で報告させていただきたいと思っております。

また、裾切りの基準につきましては、船舶用機関等施設状況報告書を用いて妥当性の検証を行っております。こちらにつきましては、席上配布資料の部会終了後回収という従業員数規模別階層事業所構成率というものが、お配りされていると思います。

こちらにつきまして、お話させていただきたいと思っております。こちらにつきましては、業務報告で公表されている数字ではございませんので、この資料につきましては、部会終了後回収という扱いにさせていただいているところでございます。こちらにつきまして、5人以上の従業員数の事業所を報告していただいているところですので、その報告を階級別に集計したものでございます。全体で702の事業所がございまして、これらのうち、生産高を把握しようとする、要は100人規模で裾切りしても、87%、90%近いカバーできるのですが、修繕高で見ますと、20人規模になってしまうと78.16%と、8割のカバーもできていません。したがって、現在行っている10人の裾切りを行いますと、92%とカバー率が多くなることから、今までどおり10人で裾切りしても、問題ない。またこれが妥当であると実施者としては確認しているところでございます。

以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

調査対象として何を規定するかというのは、調査にとって非常に重要なところですので、全数調査という建前からすれば、全部調べることがあるわけですがけれども、その一方で、調査効率がございまして、全数を把握しようとする、かなりコストと時間が掛かってしまう。その中で、裾切りという、今回、表のところを書いてありますとおり、10人未満のところは、調査しなかったとすると、どういうことが起きるのかという、席上配布資料として出していただいた表があるのですけれども、調査対象範囲に関して、今の御回答に関して、コメント等がございましたら、いただきたいと思っております。いかがでしょうか。よろしいですか。

これに関しては、先ほど御説明がありましたとおり、次回また経済センサス活動調査に基づく数字を出していただけるということなので、そこでもう一回、確認の意味も含めて、議論するということもあり得るかと思えます。

経済センサス活動調査の結果を見る前で、コメント等がございましたら、今、頂いて、必要があれば、次回、実施部局にお答えいただくことも可能ですけれども、いかがですか。御質問等ございますか。

○川崎委員 業界のことはよく分からないので、初歩的な質問で大変恐縮なのですが、船の方は、勝手に作るの難しいというか、相当な設備がないとできないのは、何となく想像はつくのですが、機械の方は、船用以外のものを転用して使うことは、全くないものなのですか。つまりそちらの方の生産を捉えることは、特に必要ないものなのでしょうか。これは業界の事情をよく御存じの方から、教えていただいた方がいいかもしれません。それをそもそも統計として把握する必要があるのか、ないのかという問題があるのですが、そういったことは考慮する必要があるのかどうか、教えていただけたらと思います。

○西郷部会長 調査実施者からお願いいたします。

○浦木国土交通省海事局船舶産業課計画係長 船に積む機械、船用製品と呼びますけれども、それにつきましては、現状として、ライセンス生産をされているものが多くございます。その関係もございまして、設備さえ用意すれば、誰でも作れるという性質とは言い難いと考えてございます。

○西郷部会長 川崎委員が気になさったことは、副業として、船舶用の機械類等を作っているところがあったとすると、統計調査に副業でやっている部分がかかってこないおそれがあるのではないかと。だから、実際に生産量は非常に多いのに、統計調査の対象となっていないがために、それが系統的に調査漏れを起こすという危険がないかということ、川崎委員が伺っていたのだと思います。

今のところ、そういう心配はないということですね。主業でやっているところが多いので、ちゃんと最初から調査対象になっているから、副業でやっているような事業所は、多分ない、そういう御回答と理解してよろしいですか。

○佐藤国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室専門官 補足させていただきます。

造機調査の対象なのですけれども、船舶用機関又は船舶用品の製造又は修繕に常時10人以上の従業員を使用している工場ということですので、船舶用機関ですとか、船舶用品を製造している工場であれば、報告していただく形にはなると思えます。

○西郷部会長 そうすると、統計調査という産業格付とは関わりなく、アクティビティーとして、そういうものをやっていたら、調査の対象になっているという理解でよろしいわけですか。

○佐藤国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室専門官 そうです。

○西郷部会長 分かりました。そうであれば、問題ないと思います。

ほかにごございますか。

なければ、先ほども申し上げましたけれども、今度は経済センサス活動調査の詳細な分析に基づいて、もう一度、御報告いただけるということです、もし別の論点等がございましたら、そのときに議論していただければと思います。ありがとうございます。

それでは、3番目の論点になりますけれども、公的統計の整備に関する基本的な計画における指摘事項への対応状況に関しまして、実施部局から御説明をお願いいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 それでは、公的統計の整備に関する基本的な計画における指摘事項への対応状況ということで、指摘事項について、対応状況はどのようになっているのかという論点でございます。

こちらにつきましては、生産動態統計の一元化に向けた取組において、次のことが合意されています。

これは資料1の12ページです。こちらの方を見ていただければよろしいかと思うのですが、このように一元化に向けた取組が検討会議で了承となっています。これらにつきましては、表章事項を統一するという、共通の集計表は調査品目ごとの生産、出荷、在庫を時系列にするということでございます。

その詳細は、一番後ろになると思うのですが、別添として、表章のイメージがついております。

○山田総務省政策統括官付統計審査官 資料1の最終ページです。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 これが表章のイメージでございます。

それらの事項につきましては、共通した事項は、生産、出荷、在庫とする。ただし、業種によっては、調査事項に該当するものがない、または記入者負担の軽減のために調査していない場合があれば、その旨の注意書きで記載する。

2つ目は、用語の定義につきまして、各調査において、上記に挙げた用語と異なる用語を定義、使用している場合は、その旨を補足説明としてするということが決まっております。

これを受けまして、国土交通省といたしましては、造船調査における鋼船及び造機調査における船用工業品を統計表の品目として設定いたしまして、それぞれ定義が異なる、又は別の用語を用いている点につきましては、注釈で説明することといたしたいと思っております。

そちらにつきましては、別紙2です。説明資料の別紙2でございます。資料4「国土交通省 説明資料」の別紙2です。今、このとおり考えております。

造船につきましては、鋼船の生産量です。造船につきましては、完全受注生産でございますので、最後のしゅん工イコール生産ということで、表章したいと考えております。

また、船用工業品につきましては、船用タービン等々、大分類での表章を、今、検討しているのですが、こちらにつきましては、国交省だけではなく、関係する各府省と、今後、検討して、どのような表章をするかという最終的な決定をしていこうと考えているところでございます。

以上でございます。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

他の府省と平仄を合わせるような形で、造船造機統計に関しても、用語の統一等を図っていただくということなのですから、御意見等がございましたら、伺いますけれども、いかがでしょうか。

特段の御意見がないようでしたら、今の御回答をもって、この観点に関しても、適切な対応がなされていると、部会として、判断させていただいたことにいたします。ありがとうございます。

以上をもちまして、審査メモに挙げられた論点は全て尽くした形になります。

私、その都度、適切である、適切でないという形で、一つ一つの論点に関してまとめをさせていただきましたので、最後の総括は特に致しません。

残っているのは、経済センサス活動調査に基づいた、より詳細な分析について、次回御披露していただくという点だけで、あとの観点に関しては、今回の部会で決着した形になりますけれども、全体を通して、御質問、御意見等がございましたら、伺いますけれども、いかがでしょうか。

どうぞ。

○田井専門委員 以前お伺いしたかもしれないのですが、船は受注したときに、同一船型を複数隻契約することが比較的多い事業だと思うのですが、その場合、例えば同一船型4隻の場合は、4つ書いていく形で見ることができるのですね。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 そのとおりでございます。そのときは、船番が最初に振られますので、要は船番が4つ付きます。それで比べます。

○田井専門委員 仮に4番目がキャンセルになったりした場合は、それをキャンセル処理していく形になるのですね。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 はい。

○田井専門委員 ありがとうございます。

○西郷部会長 ほかにございますか。

○坂井総務省政策統括官付国際統計企画官 先ほど川崎委員の御質問に対して、調査実施者が次回に御回答と言った案件があったと思うのですが、そちらも次回にあるかと思いません。

○西郷部会長 川崎委員、質問をもう一回繰り返していただけますか。済みません。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 1隻であっても秘匿しなくて大丈夫かということです。

○川崎委員 そうです。

○西郷部会長 そちらも御回答をよろしく願いいたします。

ほかにございますか。

○川崎委員 これはこの審査とか審議とは直接関わりないかもしれませんが、知識として

教えていただきたいのですが、船の輸出、国内の区分なのですが、私はここら辺がよく分からないのですが、船は船籍がありますね。あれと発注者というのは、必ずしも同じでないことがあるのだと思うのですが、日本の船会社が外国で船籍を持ってやる場合、国籍はどちらを取るものなのですか。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室室長 これは発注者の国籍になります。

○川崎委員 分かりました。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

ほかにございますか。

なければ、審議自体はこれまでといたしまして、今後の予定等につきまして、事務局から御連絡をお願いいたします。

○宮澤総務省政策統括官付主査 それでは、今後の予定について、御説明させていただきます。

次回の部会は、11月11日月曜日10時から、中央合同庁舎第4号館特別第3会議室、霞が関の方になります。そちらで開催することを予定しております。

先ほど部会長からお願いのありましたとおり、お気付きの点とか、次回の部会において、こういう資料を用意しておいてほしいとか、そういうことがありましたら、時間が短くはなりますが、11月6日水曜日までに、我々事務局宛てにメールか電話で御連絡いただければと思います。

また、本日配布させていただきました資料につきましては、次回の部会でも、引き続き使う形になっておりますので、忘れずにお持ちいただければと思っております。

なお、委員と専門委員の方につきましては、お持ち帰りいただくのに荷物になるということでしたら、席上にそのまま置いておいていただければ、事務局で保管させていただきます。次回の部会の机の上に置いておく形で用意させていただきます。

以上になります。

○西郷部会長 それでは、本日の部会はこれで終了いたします。

遅くまで、どうもありがとうございました。