

第45回産業統計部会議事録

1 日 時 平成26年8月21日（木）9:54～12:14

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） 青木眞美、大藪卓也、鈴木隆

（審議協力者） 内閣府、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、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 鉄道車両等生産動態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5分ほど早いですけれども、全員おそろいということなので、第45回の「産業統計部会」を始めさせていただきます。

私がこの部会の部会長を務めます早稲田大学の西郷と申します。よろしくお願い致します。

今日、非常に暑い中、委員、専門委員、それから審議協力者の皆様におかれましては、御出席いただきまして、ありがとうございます。

今日は鉄道車両等生産動態統計調査の変更について審議をしていただきますけれども、これは8月5日の第78回統計委員会において、総務大臣から諮問されものです。

今日は初めてということもありますので、まず、最初に委員、専門委員、それから関係者の皆様方に一言ずつ自己紹介をしていただきたいと思います。今日配布してあります資料の3枚目に第45回産業統計部会出席者一覧がありますので、その名簿の順に自己紹介をしていただきます。

まず、最初は、私、西郷と申します。よろしくお願い致します。

では川崎さん。

○川崎委員 川崎と申します。よろしくお願い致します。

○野呂委員 野呂でございます。よろしく申し上げます。

○青木専門委員 青木でございます。よろしくお願い致します。

○鈴木専門委員 日本鉄道車輛工業会の鈴木と申します。よろしくお願い致します。

○大藪専門委員 公認会計士の大藪と申します。よろしくお願い致します。

○西郷部会長 それでは、審議協力者の方々にも御挨拶いただきますので、ここは席順ということで内閣府の方からこちらの順番でお願い致します。

○葛城内閣府経済社会総合研究所国民経済計算部国民生産課課長補佐 内閣府の葛城と申します。よろしくお願ひ致します。

○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。よろしくお願ひ致します。

○渡邊厚生労働省大臣官房統計情報部雇用・賃金福祉統計課課長補佐 厚生労働省の渡邊と申します。よろしくお願ひ致します。

○粉川農林水産省統計 部統計企画管理官付調査第二係 代理で参りました農林水産省の粉川と申します。よろしくお願ひ致します。

○平野経済産業省大臣官房調査統計グループ統計企画室長 経済産業省調査統計グループの平野です。よろしくお願ひ致します。

○中野国土交通省総合政策局情報政策課長 国土交通省の情報政策課長の中野でございます。どうぞよろしくお願ひ致します。

○吉井東京都総務局統計部調整課長 東京都の統計部の吉井でございます。よろしくお願ひ致します。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

続きまして、統計委員会担当室それから総務省の政策統括官室、調査実施者である国土交通省の方から自己紹介をお願い致します。

○内閣府大臣官房統計委員会担当室清水政策企画調査官 内閣府大臣官房統計委員会担当室、清水でございます。よろしくお願ひ致します。

○山田総務省政策統括官（統計基準担当）付統計審査官 同じく事務局を担当しております総務省政策統括官室で審査官をしております山田でございます。よろしくお願ひ申し上げます。

○佐藤総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 佐藤と申します。よろしくお願ひ致します。

○川原総務省政策統括官（統計基準担当）付副統計審査官 総務省の川原と申します。よろしくお願ひ致します。

○西郷部会長 では、調査実施者の方、よろしくお願ひ致します。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 国土交通省交通経済統計調査室長の稲本でございます。

よろしくお願ひ致します。

○浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 同じく国土交通省の浜田と申します。よろしくお願ひ致します。

○久島国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官 同じく国土交通省の久島と申します。よろしくお願ひ致します。

○的場国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官 同じく国土交通省の的場と申します。どうぞよろしくお願い致します。

○西郷部会長 どうもありがとうございました。

本日の部会は、12時までを予定していますが、予定時間を過ぎるという場合もあるかと思えます。その場合には、既に御予定がある方におかれましては、御自由に御退席いただいて結構です。

最初に、審議の方法について、皆様に御了解を得ておきたいと思えます。

御承知かもしれませんが、統計法では、基幹統計調査、今回、お諮り致します調査は基幹統計調査の1つということになっておりますけれども、その基幹統計調査の計画を承認する際の基準というものが統計法によって定められております。

そこで、総務省統計審査官室がその基準に則して事前に審査した結果というのが資料3の「審査メモ」というものです。

また、今回、この「審査メモ」では、鉄道車両等生産動態統計調査の前回の答申において示された今後の課題への対応状況について、事前に審査した結果も整理してあります。

つきましては、部会の審議は、基本的にこの審査メモに沿って進めていくということになりますので、よろしくお願い致します。

それでは、早速審議に入りますけれども、その前に、本日の配布資料の説明や今後のスケジュールについて、事務局から御説明をよろしくお願い致します。

○川原総務省政策統括官（統計基準担当）付副統計審査官 それでは、事務局から御説明をいたします。

まず、配布資料ですが、議事次第、座席図、出席者一覧の後ろに資料1といたしまして、8月5日に統計委員会に当方から諮問いたしました資料を一式付けさせていただきます。

続きまして、資料2ですが、こちらは調査実施者である国土交通省から、当方に申請がありました基幹統計調査の変更についての申請書類一式です。

資料3が、今、部会長から御説明のありました審査メモです。

資料4が、審査メモに則しまして、国土交通省で作成いただきました説明資料です。

その後ろに参考といたしまして、今回の鉄道車両等生産動態統計調査の審議に係る部会の委員の一覧、最後に開催日程をお付けしております。

もし、不足等ありましたら、事務局までお願い致します。

それでは、審議のスケジュールについて、まず説明させていただきます。

参考2を御覧いただければと思いますが、今回の鉄道車両等生産動態統計調査につきましては、平成26年10月の統計委員会で答申を頂きたいということで予定しております。このため、部会につきましては、本日、その次が第2回ということで10月2日の2回の部会審議をお願いしたいと考えております。

ただし、審議の状況によりましては、2回の部会で審議が終わらないということも想定

されますことから、予備日として10月30日を設定させていただいております。

この場合ですと、10月の統計委員会がもう既に終わっておりますので、11月の統計委員会で答申を頂くということも考えているところです。

審議に当たりましては、最初に私どもから資料3にあります審査メモの内容や論点に沿って御説明いたします。

その後、調査実施者である国土交通省から補足の説明等をしていただくこととしております。

それを受けて、皆様に御審議いただきたいと考えているところです。

本日は、まず、前回答申において示された今後の課題において指摘されている課題への対応状況につきまして、御審議をお願いし、その後、本調査の変更に係る部分を御審議いただくことを予定しております。

1回目の部会でおおむね審議が終わった場合、部会終了後に10月2日開催予定の2回目の部会までに、部会長等の御指示に基づき、答申案、これは本部会でまとめたものを統計委員会に報告するものですが、答申案を作成し、皆様に事前に電子メールでお送りすることを考えております。

中身を御覧いただいて御意見を頂きたいと考えているところです。

2回目の部会では、頂いた御意見を踏まえ、答申案についての最終的な審議と取りまとめをお願いしたいと考えております。

なお、先ほども申し上げましたが、10月2日に開催する2回目の部会では、本日の第1回目で審議し切れなかった事項や宿題ということで、次回部会に持ち越しになった事項があった場合は、その整理を併せて行いたいと考えております。

また、8月25日の月曜日に予定されている鉄道車両製造工場の現地視察に参加される委員・専門委員の皆様でお気づきになったことなどがあれば、この第2回目の部会で議論を行いたいと考えております。

なお、審議が本日の第1回部会及び次回の第2回部会に及んだ場合は、2回目の部会終了後に10月30日開催予定の3回目の部会までの間に答申案を皆様にお送りいたします。頂いた御意見を踏まえ、3回目の部会で答申案についての最終的な審議と取りまとめをお願いしたいと考えております。

以上、2回又は3回の部会の審議を経た上で、10月20日又は11月17日に開催予定の統計委員会において、答申をいただく予定を立てているところです。

事務局からの説明は以上です。

よろしくお願ひ致します。

○西郷部会長 どうもありがとうございました。

今、御案内いただいたように、スケジュールが今日を過ぎるとまた10月2日とかなり空いてしまうので、なるべく今日中にできる限りの議論というのは進めていただきたいと思っていますので、御協力のほどをよろしくお願ひ致します。

それでは、審議に入らせていただきます。

まず、総務省統計審査官室から、今回、対象と致します鉄道車両等生産動態統計調査の変更についての諮問の概要から御説明いただきます。

引き続きまして、調査実施者である国土交通省から補足説明があれば、その説明をお願いしたいと思います。

それでは、まず、諮問の概要につきまして、総務省の佐藤企画官に御説明をお願い致します。

○佐藤総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 それでは、御説明いたします。

恐れ入りますが、お手元の資料1を御覧ください。

5ページの「鉄道車両等生産動態統計調査の概要（現行）」を御覧いただければと思います。

この調査の目的です。本調査は鉄道車両、鉄道車両部品、鉄道信号保安装置及び索道搬器運行装置、これはリフトとかロープウェイなどを指しますけれども、こういったものの生産の実態を明らかにし、鉄道車両工業関連施策の基礎資料を得ることを目的と致しまして、昭和29年から実施されております歴史の長い統計調査です。

次に「調査の概要」のところですが、本調査は「鉄道車両生産（新造）調査票」など、4種類の調査票から構成されております。

このうち「鉄道車両生産（新造）調査票」による調査は、月次調査として、それ以外の調査票による調査は、四半期調査として実施されております。

それぞれ常時10人以上の従業員が使用する全ての事業所を対象としておりまして、全体では94事業所が対象となっております。ただし、※印のところですが、例えば、JRが所有しているメンテナンス工場、事業所などは対象外となっております。そして、本調査は国土交通省が郵送又はオンラインによりまして、直轄で実施しております。結果の公表についてですが、各調査票による調査から把握した生産等の車両数や数量、金額などの結果につきまして、月報、四半期報又は年報としてそれぞれ公表されております。

それから「結果の利活用」のところですが、国民経済計算、産業連関表等を作成するための基礎資料や、鉄道業界、メーカーの現状及び動向を把握するための基礎資料など、いろいろ多方面に活用されております。

7ページには、その利活用の状況につきまして、少し詳細に整理したものを添付してあります。

それから、左側の方の6ページを御覧いただければと思います。上段側の枠書きでは、今回の変更の背景につきまして、下段の枠書きでは、それぞれに対応し、今回、どのような変更を予定しているのかについて整理しております。

上段の枠書きの1つ目の丸のところですが、本調査の平成20年の前回答申におきまして、検討が求められている事項があります。

1つ目は、調査対象事業所の把握を十全に行う観点から、現行の地方運輸局のヒアリング等による把握方法の妥当性について検討することです。

2つ目は、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検討することです。

このことに対応しまして、下段の枠書きの1つ目の丸のところでは、国土交通省では、検討結果を踏まえまして、従来の地方運輸局のヒアリング等に基づく事業所情報に加えまして、平成24年2月に実施されました経済センサス-活動調査の結果に基づく産業分類情報を活用し、調査対象事業所に係る母集団名簿情報の整備を図り、調査対象事業所を選定することを計画しております。

次に、2つ目の丸のところでは、調査対象事業所につきまして、各調査とも現行10人以上の従業員を使用する事業所を対象としておりますけれども、これを鉄道車両等を製造する各業態の実態に即しまして、全ての事業所、従業員30人以上又は従業員50人以上を使用する事業所に変更することを計画しております。

次に、上段の枠書きの2つ目の丸のところでは、第Ⅰ期基本計画におきまして、産業連関表の諸課題において公的部門の分類格付の見直しへの対応が、また、第Ⅱ期基本計画におきましては、国民経済計算や産業連関表の推計の基礎となる一次統計の整備等がそれぞれ求められております。

このことに対応した計画につきましては、下段の枠書きの3つ目の丸で整理しております。具体的には、恐れ入りますが、2ページにお戻りいただきまして、(3)の「調査事項」のところの図2及び図3を御覧いただければと思います。

調査票におきましては、鉄道車両等の需要先がJR又は民需、納入先がJR又は民鉄等である場合、公的部門として格付された需要先又は納入先の実態を把握するため、新たに公的機関の区分のチェック欄を設ける形での変更を計画しております。

3ページの方を御覧いただければと思います。3ページの説明のところの6行目の後半のところでは、JR東日本などの完全民営化された3社を除くJR北海道などのJR各社と東京メトロの活動が公的活動として格付されることになりましたので、これらのところでは、報告の際に、公的機関の区分にチェックしていただくこととなりまして、鉄道車両等のより正確な産出構造を把握することとしております。

それから、3の「審議すべき重点事項」のところですが、ここでは御審議お願いした事項について整理しております。

4点あります。

説明内容が重複しまして大変恐縮ですけれども、1点目の(1)の「調査対象の選定方法の変更について」では、経済センサス-活動調査の結果に基づく産業分類情報を活用した調査対象の選定方法が、前回の答申で指摘されましたことに対応したものとなっているかについて、御審議いただきたいと考えております。

それから、4ページを御覧いただければと思います。

2点目の(2)の「調査対象の範囲の変更について」では、鉄道車両等を製造する各業態の実態に即して、調査対象事業所を「全ての事業所」、常時30人以上又は常時50人以上の従業員を使用する事業所に変更することが前回答申で指摘されたことに対応したものとなっているかについて御審議いただきたいと考えております。

それから、3点目の(3)の「調査事項の変更について」では、先ほども少し触れましたけれども、新たに公的機関の区分を設けることとしておりますが、公的部門の分類の格付の見直し方針を適切に踏まえたものとなっているかといったことについて、御審議いただきたいと考えております。

最後の4点目の(4)の「前回答申における『今後の課題』への対応状況について」です。

新造の鉄道車両につきましては、受注から生産までおおむね10か月から2か年といった長期間を要しますけれども、その生産活動の進捗状況を的確に把握することは必要ではないかと致しまして、仕掛品在庫、完成品在庫等を把握することの可否などについて、検討することが指摘されております。具体的には、現在、鉄道車両の製造は生産に長期間を要する中、例えば車両1編成が10両であれば、10両全てが完成した段階で初めて生産額及び生産車両数として捉えておりますけれども、その生産活動の進捗状況を把握するため、仕掛品在庫等の把握可能性などについて、検討することが求められております。

これに対する国土交通省における対応状況の適否等について、御審議いただきたいと考えております。

事務局からの説明は以上です。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

それでは、続きまして、調査実施者である国土交通省から補足説明があればお願い致します。

それでは、稲本室長、お願い致します。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 今回の事務局の説明で十分です。特にありません。

○西郷部会長 分かりました。

どうもありがとうございました。

それでは、詳細な議論については、その後の審査メモに沿って進めていきたいと思っております。

それでは、個別の審議事項に入らせていただきたいと思います。

先ほど申しましたように、資料3の審査メモに沿って進めてまいります。

それでは、その審査メモの5ページから前回答申における対応というところを御覧ください。

審査メモに沿って、佐藤企画官から御説明をよろしくお願い致します。

○佐藤総務省政策統括官(統計基準担当)付国際統計企画官 では、今、部会長からお話

がありましたように、審査メモの5ページの2の「前回答申（平成20年）における今後の課題への対応」のところを御覧願います。

本調査の前回答申の「今後の課題」におきまして「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及び現行の調査事項の「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。」といった指摘がなされております。

この指摘は、月次調査である「鉄道車両生産（新造）調査票」に関するものです。調査票の様式につきましては、お手元の資料2の16ページに、今回、国土交通省から提出いただきました変更後の「鉄道車両生産（新造）調査票」があります。

本調査票では「受注」、「生産」及び「月末手持」を調査しております。「受注」は当該事業所において受注したものを、「生産」は「工場内で完成し、完成検査を行った」ものを対象とし、受注したものの、まだ生産されていないものを「月末手持」といった形でそれぞれ捉えております。このうち「月末手持」につきましては、前回答申に係る部会審議において車両1編成全て完成した段階で初めて、生産額及び生産車両数として捉える現行の在り方は、統計利用者の利便性を図る観点から、問題があるのではないか。生産活動の進捗状況を把握するために手持を受注残に改めつつ、仕掛品在庫、完成品在庫を把握する必要があるのではないかといった指摘がなされました。

御参考までに、この審査メモの最後の方に、資料3の別添といった形で前回の部会審議の議事録から関連する部分を適宜抜粋したものを添付させていただいております。

こういった指摘を踏まえまして、国土交通省では、対象事業所にヒアリング等を実施しまして、仕掛品等の算出の実態について把握を行ったところ、ここに記載しております①から④までのような問題点が明らかとなりまして、国土交通省では、前回答申時の課題に対応することは困難であるとしております。

まずは最初の①です。仕掛品等の把握は、過大な報告者負担を課すこととなり、調査協力が得られなくなるおそれがあること。次に②としまして、例えば、四半期ごとなど、財務諸表作成時等に事業所が通常の会計処理を通じて把握している仕掛品に車両数を加えたものの報告を求めることが考えられますが、製造原価など、コスト情報の開示につながるおそれがあるとして、難色を示していること。③としまして、事業所によっては会計処理上、仕掛品を計上しておりますが、統計調査への報告のため、鉄道車両等に係る事業の数字のみを特別に整理することは事務処理上、負担が大きいとしていること。④としまして、仕掛品の把握方法が事業所ごとに異なっていること。

以上のことを踏まえ、報告者負担及び統計利用者の利便性の両面から国土交通省が困難としている理由や対応等が適切なものか、検討する必要があるのではないかと考えまして、現状の確認を含めまして、11の論点を整理しております。

5ページの下の方です。1点目は、鉄道車両（新造）は生産に長期間を要するとのこと

であります。生産に要する期間や、受注から納入までの生産工程はどのようになっているのか、6ページに行きまして、なお、鉄道車両（新造）以外の生産活動による期間はどのようになっているのか。

2点目は、生産活動の進捗状況の捉え方について、鉄道車両（新造）と同様に生産に長期間を要する建設業における長期請負工事契約等との間の違いは何か。また、違いがある場合、その理由は何かということです。

3点目は、製造業の生産動態に関する他の基幹統計調査において、仕掛品はどのように把握されているのかということです。

4点目は、フローの受注から生産、残高に至る一連の流れを係数で把握することを可能とするため「手持」を「受注残」に名称のみならず、概念を変更した上で、当期末の受注残に仕掛品在庫、完成品在庫、当期の生産額の合計を加えたものから、前期末の受注残を控除し、期中の受注額を算出することの可否について、どのように考えるのかということです。

5点目は、現行の調査事項の「手持」を「受注残」に名称を改めることについて、利用等の観点から見たメリット・デメリットは何かということです。

6点目は「鉄道車両生産（新造）調査票」について、車種別に月次で仕掛品、完成品在庫の金額と車両数を把握することについて、ヒアリング等の結果はどのようになっているのか。特に、仕掛品等の把握が事業所側に過大な報告者負担を課すこととなるのは、具体的にどのようなことか。また、仮に、月次ベースで車種別又は一編成に係る仕掛品等について算出しようとするれば、新たにどのような作業が生じるのかということです。

7点目は、有価証券報告書の四半期報告など、通常の会計処理において把握される仕掛品に基づき、鉄道車両生産（新造）に係る仕掛品の金額及び車両数を把握し、本調査において報告を求めることについて、ヒアリング等の結果はどのようなものになっているのか。

また、仮に四半期ベースで車種別又は一編成に係る仕掛品等について算出しようとするれば、新たにどのような作業が生じるのかということです。

8点目は、本調査の実査から公表までのスケジュールから見て、事業所に対してこれらの項目の回答を求めることは可能かということです。

9点目は、月次又は四半期の仕掛品に係る金額及び車両数の把握が可能となった場合、鉱工業指数等において、具体的な活用が見込まれるのかということです。

10点目は、鉱工業指数等の精度向上など、利用者のニーズを踏まえ、月次調査においては仕掛品の車両数のみ把握することとし、四半期調査においては仕掛品の金額及び車両数を把握することといった、例えば2種類の調査票を設けるとした場合、選べるデータはどのような有用性を有し、利活用が見込まれるのかということです。

最後に、11点目です。10点目の論点とも関連いたしますが、把握する調査事項によって、2種類の調査票に分けて把握した場合、事業所において報告が可能なものなのか、困難であるとすれば、その理由や支障等は何か、また、調査実施者として、今後、把握が可能と

なるようにするには、どのような準備や作業等が必要となるのかということです。

事務局からの説明は以上です。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

私、先ほど、審査メモに沿ってと申しましたが、審査メモの中では番号で言うと2番目ということなのですが、非常に時間が掛かりそうな審議項目ですので、こちらを最初にやらせていただくことにします。

それでは、今の御説明に対しまして、調査実施者である国土交通省から詳しい説明をよろしくお願い致します。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 それでは、論点に沿って説明したいと思います。

説明の資料につきましては、資料4の18ページからです。

まず、論点の1つ目です。

鉄道車両の生産に要する期間や受注から納入までの生産工程はどのようになっているか、また、鉄道車両（改造・修理）、鉄道車両部品、鉄道信号保安装置等の生産活動による期間はどのようになっているかということです。

こちらにつきましては、資料4の後に別添1というホッチキス留めの資料があると思います。その中の別添4の31ページになります。別添4で「鉄道車両の生産工程」という図をお示ししているところです。こちらを御覧になりながら、お聞きいただければと思います。

まず、鉄道車両の生産につきましては、新設計又はリピート、これは再度来る受注です。車両の数、仕様等によって違いはありますが、一般的にリピート車の場合が10～12か月程度、新設計の電車、在来線の場合は18～22か月、新設計の新幹線は30か月以上を要する工程となっております。

また、素材の加工、部材の組立て、構体の組立て、塗装、艤装（ぎそう）などの各工程につきましては、一両ずつ製造し完成させることは非効率なため、基本的に受注単位ごとで同じ工程をまとめて製造を行っているものです。

下の図になってはいますが、まず、発注がありまして、車両メーカーが受注を受けます。その後の設計が、大体軽微な仕様変更のリピートの電車だと1～3か月。電車の新設計が6～20か月、新幹線の新設計が24か月、機関車が6～12か月というような設計の期間を経まして、調達に掛かる期間が4～6か月。加工とか組立てに掛かる期間が大体2か月、その組立てが1か月ありまして、その塗装も1か月。あと艤装から台車入れまでが2～8か月、それで検査とか試験が約1か月というような工程になっております。

また、鉄道の新造以外のものですが、鉄道の改造につきましては、老朽化による機器更新とか内装の工事で大体3～6か月程度。鉄道車両の修理ですが、定期点検に伴う修理、あと座席の取りかえ等は1～3週間と、これは短期間でできるものです。

鉄道車両の部品ですが、主電動機が4か月程度、主変換装置が10か月程度、制御装置が

6 か月程度等となっております。

信号保安装置につきましては、列車自動制御装置が6 か月～1 年程度、また、踏切保安装置が4 か月程度となっております。

索道の運行装置なのですが、普通索道、これはロープウェイのゴンドラ等です。こちらが6 か月～1 年程度。特殊索道、これはリフトですが、こちらにつきましては、1 か月～半年程度の期間が掛かっているものです。

続きまして、論点の2 つ目ですが、生産活動の進捗状況の捉え方について、鉄道車両（新造）と同様に、生産に長期間を要する建設業はどうなっているかという論点です。

鉄道車両（新造）の場合、素材加工、部材の組立て、構体組立て、塗装、艤装などの各工程について、1 両ずつ製造し完成させることは非効率なため、基本的に受注単位ごとに同じ工程をまとめて製造しておりまして、仕掛品の金額につきましても、車両1 両ごとの把握はしておりませんで、材料費、人件費等の費用を受注単位で把握しておりまして、最終的に鉄道事業者へ納入するまで仕掛品として計上しております。

一方、建設業の場合につきましては、進捗状況の捉え方を詳細に調査したわけではありませんが、例えば、大手ゼネコン等がビルを建設する場合、土木工事や基礎工事等の各工程が明確に分けやすく、進捗状況を把握しやすいこと。また、鉄道車両の新造は、基本的に自社で製造を行っていますが、建設業の場合は下請け企業に外注しておりまして、工程ごとに労務費や材料費を詳細に管理することが必要であることから、鉄道の新造よりも、精細な工程管理を行っているものと思料しているところです。

続きまして、3 つ目の論点ですが、製造業の生産動態に関する他の基幹統計調査において仕掛品をどのように把握されているのかという論点です。

他の統計「薬事工業生産動態統計調査」「牛乳乳製品統計調査」「木材統計調査」及び「造船造機統計調査」におきましては、仕掛品は把握されておられません。

「経済産業省生産動態統計調査」におきましては、鋳工業指数への影響が大きいと考えられる「水管ボイラ」「一般用蒸気タービン」及び「非標準変圧器」についてのみ、月間進捗量の調査を行っておりまして、例えば、水管ボイラの進捗量の把握につきましては、下に表をお示ししてありますが、こちらのボイラの1 号につきましては、完成時の容量が3,180t/hというものがまずあります。

算出の根拠なのですが、全体の必要工数、これは「C」で3,500ありまして、このうちの月間の遂行工数が250あったとしますと、月間の進捗量はD/Cで7.1%進捗しており、7.1%を完成時の容量にかけた「B」のところの226t/hというものを月間進捗量とこちらの統計では算出はしているところです。

鉄道車両生産（新造）に係る全ての調査対象事業所、この11事業所全てにヒアリングを行いました。その結果と致しまして、鉄道車両は仕掛品の金額を車種別には把握しておらず、材料費、人件費等の費用を受注単位で把握しておりますが、そもそも月次については把握しているメーカーは、6 社8 事業所あり、把握していないメーカーは、3 社3 事業所

ありました。

なお、車両数での算出概念は一切ないということでした。

仮に、先ほど御説明しました上記の算出例を用いまして、月間進捗量を用いた場合、設計においては、資材調達、部材加工等明らかに車両としての形状とはなっていない状態であっても、車両数及び金額の報告を求めることとなるため、実態にそぐわない内容になると考えているところです。

また、「造船造機統計調査」におきましては、事業所が製造する船舶について「受注」、「起工」、「進水」及び「しゅん工」のタイミングごとに把握を行っておりますが、これは船舶の製造進捗量を把握するものではなく、当該月においてそれぞれのタイミングに該当する船舶がどのぐらいあるかという船舶のフローの状況を把握するものです。

船舶につきましては、ドックでの製造を開始する起工や海上に浮かべる進水という製造過程における区切りがあるため、そのタイミングで当該情報を把握しておりますが、鉄道車両につきましては、製造過程において明確な区切りがなく、同様のタイミングの把握が困難であるため「受注」「生産」及び「手持」というフローにおいて、現在、調査を行っているところです。

続きまして、論点の4番目です。

前回の部会で指摘のあったフローの受注から生産、残高に至る一連の流れを係数で把握することを可能とするため、今まだ手をつけていない仕事量を金額で表示するものとして「手持」を「受注残」に名称のみならず概念も変更した上で、当期末の受注残に仕掛品在庫、完成品在庫、当期の生産額の合計を加えたものから前期末の受注残を控除し期中の受注額を算出することの可否について、どのように考えるかという論点です。

調査事項の「手持」を「今まで手をつけていない仕事量」と概念を変えた上で「受注残」に名称を改めることにつきましては、前回部会における当該指摘の趣旨である「フローの受注から生産、残高に至る一連の流れを係数で把握する」を踏まえますと、仕掛品等の把握が可能であることが前提となると考えます。しかしながら、仕掛品の把握は、次の論点「6」の方でまた御説明いたしますが、現段階では厳しいと考えられることから「手持」を「受注残」に名称のみならず概念も改めることにつきましては、難しいと考えておるところです。

次に、論点の5です。

現行の調査事項の「手持」を「受注残」に名称を改めることについて、結果利用等の観点からみたメリット・デメリットは何かということです。

調査事項の「手持」を「受注残」に改めることによるメリットと致しましては、現行の統計表では、前月の月末手持に当月の受注を加えまして、それから当月の生産を減じたものを当月の月末手持という表記になっておりまして「手持」を「受注残」に改めることで、新規ユーザーにとっては分かりやすい側面もあると考えております。

なお、デメリットと致しましては、特にないものと考えております。

次に、論点の6番目です。

車種別に月次で、仕掛品、完成品在庫の金額と車両数を把握することについて、事業所に対するヒアリング等の結果はどのようなものになっているか。

また、仮に月次ベースで車種又は一編成に係る仕掛品等について算出しようとするれば、事業者は新たにどのような作業が生じるのかという論点です。

鉄道車両生産（新造）に係る全ての調査対象事業所（11事業所）にヒアリングを行ったところ、鉄道車両は、各鉄道事業者からの発注・仕様に合わせた受注生産であるため、製造後、最終的に鉄道事業者が合格と判断して正式に受領するまでは仕掛品とされておりまして、鉄道事業者が受領した後に売上として計上しているため、完成品在庫という位置付けはありませんでした。

仕掛品につきましては、車両数での算出概念がないとのことでした。

金額につきましては、車種別には把握しておりませんが、材料費、人件費等の費用を受注単位で把握しておりまして、そもそも月次につきましては、把握しているメーカーは6社8事業所と、把握していないメーカーは3社3事業所とがありました。

仮に、月次ベースで仕掛品の金額を車種別又は一編成で把握するためには、当該車種の生産工程ごとに材料費・労務費等を管理して仕分ける必要が生じますが、現行の生産工程の管理は受注単位となっております。算出に必要なデータを把握するには手作業で洗い出す必要があることから、多くの作業量と時間を要するとのことでした。

さらに、仕掛品の金額はコスト情報、これは原価情報そのものでして、報告を求めた場合、メーカーにとっては不利益をもたらしかねず、全てのメーカーが社外へ開示できないということでした。

続きまして、7番目の論点です。有価証券報告書等の四半期報告など事業所における通常の会計処理において把握される仕掛品に基づき、鉄道の新造に係る仕掛品の金額及び車両数を把握し、本調査において報告を求めることにつきまして、ヒアリング結果はどのようなになっているか。

また、四半期ベースで車種又は一編成で算出しようとした場合、新たにどのような作業が生じるのかということですが、

鉄道車両の新造に係る全ての対象事業者、9社の11事業所にヒアリングを行ったところ、金額につきましては、有価証券報告書を公表しているメーカー、これは9社中6社であります。期末、全てこれは3月です。四半期報告のみの公表であり、月次での公表を行っているメーカーはありませんでした。

また、有価証券報告書により公表を行っているメーカー9社中6社において、仕掛品の金額を公表していても、鉄道車両関連に特化した金額は公表していないとのことでした。仮に、四半期ベースで仕掛品の金額を車種別又は一編成で把握するには、先ほど論点6でお話ししたとおり、当該車種の生産工程ごとに材料費、労務費等を管理して仕分ける必要が生じますが、現行の生産工程の管理は受注単位となっております。算出に必要なデー

タを把握するには、手作業で洗い出す必要があることから、多くの作業量と時間を要するとのことでした。

さらに、仕掛品の金額はコスト情報そのものであり、報告を求めた場合、メーカーにとって不利益をもたらしかねず、全てのメーカーが社外へ開示できないとのことでした。

続きまして、8番の論点です。

本調査の実施から公表までのスケジュールから見て、事業所に対して項目の回答を求めることは可能かということです。

こちらにつきましては、先ほど別添4の次のページ、32ページに別添5でスケジュールをお示ししてあります。こちらのスケジュールも御覧になりながらお聞きいただければと思います。

鉄道車両生産（新造）に係る全ての調査対象事業所（11事業所）にヒアリングを行ったところ、仕掛品の金額を車種別に把握するためには、当該車種の生産工程ごとに材料費・労務費を管理して仕分ける必要が生じるが、現行の生産工程の管理は受注単位となっており、算出に必要なデータを把握するには手作業で洗い出す必要があり、多くの作業量と時間を要することでした。

調査票の提出期間につきましては、スケジュール表にも書いてありますが、調査月の翌月15日を提出期限としておりますが、事業所において15日までに従来の調査項目に係る報告内容の取りまとめ作業に加えまして、仕掛品の金額を算出することは困難と考えておりまして、調査票の提出が遅延することが予想されます。

また、調査実施者におきましても、毎月の15日から10日後の25日には月報数値を確定させる必要がありまして、従来の調査項目に係る報告内容に加えまして、この間に仕掛品の精査や疑義照会を行うことはスケジュール表にお示ししてありますとおり、現行のスケジュールを鑑みますと、大幅に公表が遅延することが予想されることとなると考えております。

続きまして、論点の9番です。

月次又は四半期の仕掛品に係る金額及び車両数の把握が可能となった場合、鉱工業指数等において、具体的な活用が見込まれるのかという論点です。

鉱工業指数作成の観点からは、月次値でかつ車両数単位の数値が把握できて、初めて活用が見込まれるものとなっております。そのため、四半期ごとや編成ごとであっても、活用の余地は乏しいものと思料いたします。

また、経済産業省へ確認を行ったところ、鉄道車両のウェイトは2010年の基準におきまして、全体ウェイト10,000のうち18.9となっております。進捗量につきましては、ウェイトが大きく「製造期間が長期にわたり製品が完成した際に、生産が急激に動く結果、全体に対し不規則な影響を及ぼす」品目として、採用を検討するものとは考えられないということでした。

こうした観点から見ますと、鉄道車両は鉱工業指数に対し、不規則な影響を及ぼすほど

のものではないと考えているとの回答を頂いているところです。

また、産業連関表作成の観点からは、鉄道車両部門の生産額推計の際に、対象年の仕掛品純増を推計しておりまして、仮に月次又は四半期ごとの仕掛品の車両数及び金額が本調査によって把握可能となれば、生産額推計の精度向上に寄与するものと考えられます。

ただし、月次又は四半期の仕掛品に係る金額及び車両数を求めることとなった場合、仕掛品として各メーカー統一の基準を定めることが困難であるため、各メーカー独自の基準により報告された仕掛品を集計したとしても、適正かつ有用な統計数値にはならないとも考えているところです。

論点の10番と11番です。

鉱工業指数等の精度向上など利用者ニーズを踏まえ、月次調査においては仕掛品の車両数のみを把握することとし、四半期調査においては仕掛品の金額及び車両数を把握とした場合、得られるデータはどのような有用性を有し、利活用が見込まれるか。

また、論点の11番では「鉄道車両生産（新造）調査票」について、把握する調査事項によって2種類に分けた場合、事業所において報告が可能なものか。また、調査実施者として把握可能となるように、どのような準備や作業が必要となるのかという論点です。

調査実施者と致しまして、現在概念上存在しない仕掛品としての車両数及び生産工程の管理の統一化を含め、仕掛品に係る各メーカー統一の基準を定めた上で、月次調査においては仕掛品の車両数のみの報告が、四半期調査においては仕掛品の金額及び車両数の報告が、それぞれ可能となった場合には、鉱工業指数において、鉄道車両の生産車両数が過度に変動したときに影響を最小限にすることが期待でき、また、産業連関表においては「鉄道車両」部門の生産額推計に用いる仕掛品純増が把握可能となるため生産額推計の精度向上に寄与するものと考えられます。

仮に、上記のように生産工程の管理の統一化を含めまして、仕掛品に係る各メーカーの統一の基準を定めたことと致しましても、報告者は、本調査のために従来行っていなかった仕掛品を把握するために、毎月当該車種の生産工程の進捗状況を把握しなければならない新たな作業が生じまして、多大な負担が増えることから、先ほどのスケジュールにも示したとおり、期間内に仕掛品の報告を求めた場合、調査協力が得られなくなるおそれがあるものと考えているところです。

説明は以上です。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

論点自体が11挙げられておりましたので、それに対する回答ということでかなり時間をかけて御説明を頂きました。

理想的なことを言えば、生産量の把握という観点からは、今、どれぐらい車両が作られているのかということについて、正確な情報がほしいというところがあるのですけれども、それを正確に把握するのがなかなか難しいというのが御説明の一番大きな要約ということになると思います。

そもそも概念整理というのですか、「手持」というものを「受注残」という形に概念整理することが理想的な状態を考えて可能なかどうかということと、それから、たとえ概念整理が可能であったとしても、それを実際に報告していただく方が報告できるのかどうかということと、恐らく2面あると思うのですけれども、まずは手持というものを受注残という形で概念整理をして、大体その工期が長い、しかも発注の頻度というのがほかの財に比べてそれほど高くないというようなものを把握しようとしたときに、途中段階でこれぐらいできていますという概念整理が可能なかどうかということから御意見をいただければと思います。

いかがでしょうか。

よろしくお願い致します。

○大藪専門委員 すみません。初めて参加するもので、少し基本的なところを確認させていただきたいのですが、今、国土交通省さんから御説明いただいた資料4の5番の21ページに、現行の統計表の整理がありまして、前月の月末手持+当月の受注-当月の生産=当月の月末手持という計算式があるのですけれども、この計算式が成り立っているとすると、受注というのは一般的に言うと、メーカーの売上げの考え方なのですね。メーカーがどれだけの金額で注文を受けたかという概念なののですけれども、ここで議論をいろいろされているのは原価の概念なので、メーカーがいくらで売ったかという概念とは全く違うものです。なので、そう考えると、今までの統計資料のこの算式が成り立っているということは、この受注というのを売上げと考えると、手持も売上げベースで把握しており、生産も売上げベースで把握しているという理解でよろしいのでしょうか。

○西郷部会長 御回答をお願いします。

○的場国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官 はい。左様でございます。

○大藪専門委員 そうすると、今回の調査においては、今まではメーカーの売上げ概念のみの公表だったものを原価概念まで公表するという話なののでしょうか。

○的場国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官 前回の御指摘ではそのようになっております。

○大藪専門委員 すると、この算式自体が成り立たなくなるのですけれども、そういう理解でよろしいですか。

○的場国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官 前回の御指摘を踏まえて、もしその御指摘どおりにしよういたしますと、おっしゃるとおりです。

○西郷部会長 よろしいでしょうか。

○大藪専門委員 はい。分かりました。

○西郷部会長 ほかにありますか。

もし、前回答申のいわゆる宿題というものが売上高の概念から原価の概念に近いものにしなさいということだったとすると、答える側としてはどうかという問題があると思うの

ですけれども、会計士の立場からどうですか。そもそも原価の概念の数字がきちんと捉えられるのかということと、原価に近いものを報告するということの負担というのがあると思うのです。

○大藪専門委員 今までは売上げの概念を公表していたので、これは対外的な取引関係に基づく数字なので、企業にとって公表はそんなにやぶさかではないと思うのですが、原価の概念になると、企業が受注に対してどれだけのコストで作ったという考え方なので、要するに利益まで分かるわけですね。どれだけ利益を計上したかということなので、一般の会社の概念から言うと、上場している会社は結局出てしまいますけれども、それを事細かに出したいということを考える会社は少ないと思います。

会計制度をきちんとやっていけば、できないということではないのですけれども、やりたくないという気持ちは正直よく分かります。率直な感想です。

○西郷部会長 よろしくお願ひ致します。

○鈴木専門委員 ただ今、大藪専門委員が発言されたように、ここで手持を原価の概念に近いものに変えることは、やはり車両メーカー自体に非常に抵抗があると思います。

これについては、鉄道車両メーカーということで一般的にいいます大手5社、川崎重工業、近畿車輛、総合車両製作所、日本車輛製造、あと日立製作所さんですが、やはりどの会社もそういう自分の会社の原価は、結局利益につながりますので、その金額を外部に出すことについては、容易に理解が得られないと考えます。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

どうぞ、よろしくお願ひします。

○青木専門委員 前回の時にも委員として参加させていただいたのですが、そのときの議論では、ほかの工業生産と同様に、個別にきちんと工程が出せないかとか、一遍にできた途端にその分の金額が出るのは、何かほかと合わないみたいな御意見が多かったと思うのです。

詳しく作業工程とか、どういう作り方をしているかというところまで踏み込んだ議論ではなかったもので、前回の御意見というのは、少しほかと違い過ぎるというような印象の御意見が強かったと思っております。

ですから、私は、今回、国土交通省のヒアリング調査の結果や、関係団体の御意見などを考えますと、こういう作り方をしているから、こういう統計の結果になるのはほかと違うかもしれないけれども、仕方がないのではないかという印象を素人的な考えですけれども思っております。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

恐らく、原価を出しなさいというものよりは、2年とかそれぐらい掛けて作られているものなのに、最後に10両分だけに見合う数字が出てくるというのは、生産の仕組みからしてあり得ないというか、大体最初の何か月でこれぐらいできて、その次の何か月でこれぐらいできてというフローとしての生産量というのがあるべく捉えられないだろうかとい

う工夫を考えてくださいというのが非常に大ざっぱに言った前回答申の宿題ということだったと思うのです。たとえ原価というところから、例えば売上高のような形に書き直したとしても、その途中の工程で生産量を捉えるのが難しいというのが国土交通省側からの御回答で、今の青木専門委員のお話では、前回の宿題が出た時には、それほど突っ込んだ形での生産の工程の仕組みまで考えて、それができるのかという議論ではなかったので、今回、国土交通省に11の論点に対応するような形でまとめていただいて、途中段階でほかの統計、例えば造船造機のような形と同じように、生産の中途段階で、どれぐらい生産高があるのかということ捉えるのは非常に難しいというのが今のところのまとめということになりそうですけれども、この点に関して、ほかの委員、専門委員あるいは審議協力者の方々から御意見はあるでしょうか。

特に、内閣府と経済産業省では、この統計を使って鉱工業指数なり、あるいは産業連関表なりを作っておられますので、その点に関して御意見いただければと思いますけれども、いかがでしょうか。

○山田総務省政策統括官（統計基準担当）付統計審査官 産業連関表は総務省が作成しています。内閣府が作成しているのはSNAです。

○西郷部会長 そうですね。すみません。産業連関表は総務省です。

先ほどの国土交通省からの御説明では、ウェイトが非常に低いということなので、たとえ進捗率が正確に分かったとしても、全体の影響というのはそれほど大きくないだろうということだったのですけれども、いかがでしょうか。

ではよろしく申し上げます。

○平野経済産業省大臣官房調査統計グループ統計企画室長 経済産業省ですけれども、御説明にありましたように、鉱工業指数の採用品目として、本調査の新造の方の結果を使わせていただいております。

説明の中にもありましたが、長期生産物として把握できているものは限定的で、ボイラやタービン、それから非標準変圧器と限定的なものになっておりますし、それは統計的に把握可能というものになっているということと、それから国土交通省の説明にありましたように、この鉄道車両については長期生産物ではあるのですけれども、その車種によって製造期間に非常にばらつきがあることと、進捗状況の把握が非常に難しいという点を踏まえ、また、ウェイトが非常に小さいということを踏まえた場合に、鉱工業生産指数に関しての影響は小さいと受けとめております。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

内閣府はいかがですか。

○葛城内閣府経済社会総合研究所国民経済計算部国民生産課課長補佐 内閣府ですけれども、SNA推計上、現在、鉄道車両等生産動態統計は、鉄道車両修理の方で使わせていただいております。鉄道車両本体につきましては、工業統計の方を使わせていただいておりますので、直ちに仕掛品在庫等に、現在、見直しが影響するものではないと理解しております。

また、今、使わせていただいております鉄道車両等修理につきましては、仕掛品在庫という概念がIO上もSNA上もありませんので、そこにつきましても、今の審議結果が直ちに影響するものではないと認識しております。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

ほかに何か御意見等ありますか。

川崎委員、野呂委員、何かありますか。

○川崎委員 よろしいですか。

特に意見があるわけではないのですけれども、これはかなり現実が優先ですし、影響もそれほどないということであれば、あえて変えなければいけないということにはならないのかなと今の議論を伺いながら感じました。

○西郷部会長 野呂委員は。

○野呂委員 私も意見という意見ではないのですけれども、先ほどからの御説明の中では、大きく3つの論点があり、一つはそもそも企業秘密であるため開示できないという論点と、それから仮に開示できる項目であっても、非常に作業負担、報告者負担が大きいという論点、それから進捗基準で把握したとしても統計結果にほとんど影響はなく、ユーザー側にもさほど大きなメリットがないのではないかという論点です。今、大藪先生がおっしゃった話の続きですけれども、この資料4の19ページに、ボイラの例が出ています。これは別に原価というものと使わずに、ただ、全体工程から割り出しているだけで、これは先ほど1点目の論点であるところの企業秘密である原価云々には関係ないと思うのですが、こういうやり方であってもやはり難しいという御説明でしょうか。

○的場国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官 メーカー様にヒアリングを行ったところ、やはり業界ですとこういう情報がありますというだけで業界内で推測が簡単になってしまうので、これもやはり厳しいということで伺っております。

○西郷部会長 ほかにありますか。

ではよろしく申し上げます。

○鈴木専門委員 今、野呂委員がおっしゃったことですが、この19ページのボイラについてこれはトン1時間当たりですか、鉄道の作業工程の場合、全工程を100として、ある時期でそのうち何%完了と割り出すことは現にやっておきませんので、この19ページのボイラの月間進捗算出例のような感じで進捗率を出すということは、そもそもそういう発想がないため、横並びでこういうことが可能かと聞かれたら、困難ですと答えるしかないと思います。

○西郷部会長 ありがとうございます。

○平野経済産業省大臣官房調査統計グループ統計企画室長 よろしいですか。

補足で御説明させていただきたいのですけれども、ボイラの場合ですけれども、誤解のないように申し上げますと、ボイラの大きさによって分かれておきまして、490トン以上800トン未満の場合には、進捗量は調査していなくて、800トン以上のみ進捗量を調査している

ということで、工程ごとの工数に基づいて進捗量を報告いただくというシンプルな考え方にはなっております。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

ほかにありますか。

○大藪専門委員 よろしいですか。

○西郷部会長 はい。

○大藪専門委員 恐らく、原価情報ではなくて、今までどおり売上情報に基づいて、当月の仕掛品を売上げ換算していくというような考え方であれば、多分、一番大きなネックになるのは、一つの受注単位の中に複数の車種が入っているということが、計算上ネックになるのだと思うのですが、それは一定の計算式で恐らく私はできると思います。つまり受注情報に基づいて、これぐらい完成して、100の受注について80完成していますという情報であればやれると思うのです。

ただ、鉄道メーカーに労力をかけることになるので、労力をかけてまでやるべきかどうかという議論がありますけれども、計算することは可能だと思います。

○西郷部会長 ありがとうございます。

恐らく、概念上、生産量の把握といったときには、今、大藪専門委員がおっしゃったように、非常に誤解があるかもしれませんが、ざっくりとした数字でもいいから、生産量に近いような概念が作れないかということだと思うのです。

ただ、今、整理していただいたように、たとえそう整理したとしても、結構回答者の側に大きな負担がかかる。多分、会計の仕組みや何かも全然違うし、月次でとか、四半期でということになると、それなりに回答するときの負担が大きくなるということで、今回の整理ではそこまでできるかと言ったら、なかなかできないだろうというのが国土交通省で調査していただいた結果の要約ということになると思います。

ほかにありますか。

なければ、この観点、つまり、前回答申への対応ということに関しては、11の論点に沿っているいろいろな可能性を探っていただいたのですが、現時点においては、進捗率に対応した生産量を捉えるということが概念上の整理もかなり必要であるし、それができたとしても、それに沿って回答を求めるといことが現状ではかなり難しいということなので、残念ながらということになると思いますけれども、現行どおりで、特に進捗率を把握するために必要な情報を新たにとるといような形では対応しない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した。

それでは、次の論点に参りたいと思います。審査メモでは、1ページに戻りまして「調査対象の選定方法」についてということになります。

佐藤企画官から御説明をお願い致します。

○佐藤総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 それでは、1ページのどこ

ろを御覧いただければと思います。

(1)の「調査対象の選定方法」のところです。

調査対象事業所の選定につきましては、従前の地方運輸局が行うヒアリング等に基づく事業所情報に加えまして、新たに平成24年2月に実施されました経済センサス-活動調査の結果に基づく産業分類情報を活用することとしております。

これについての審査結果です。前回答申の今後の課題において、調査対象事業所の把握を十全に行う観点から、現行の地方運輸局のヒアリング等による把握方法の妥当性について確認することが求められていることに対応するものでありまして、おおむね適切であると考えておりますけれども、今回の見直しが我が国における鉄道車両等の生産動態を適切に捉える上で有用なものとなっているか検討する必要があるのではないかと考えておりまして、現状の確認を含めまして、5つの論点を整理しております。

1点目です。従前の調査対象の把握方法としまして、地方運輸局によるヒアリング等が行われましたが、具体的には、どのような形で実施しているのかということです。

2点目は、経済センサス-活動調査の結果に基づく産業分類情報は具体的にどのように活用されたのかということです。

3点目は、以下について、調査対象の選定方法の変更前と変更後で、どのようになっているのかということです。①としては、母集団名簿に登載される事業所の定義（考え方）はどのように変わるのかということです。

②としては、調査対象の選定方法はどのように変わるのかということです。

③としては、母集団名簿に登載される事業所数及びこれらの事業所の生産額等の規模はどのように変わるのか。また、新たな母集団名簿から選定しました調査対象ベースでは、事業所数及びこれらの事業所の生産額等の規模はどのように変わるのかということです。

4点目は、適切な母集団情報を継続的に確保・維持するため、いつ、どのようにして当該情報の更新作業等を実施するのかということです。

最後の5点目、2ページの方です。前回答申の「今後の課題」では、調査対象名簿を工業統計調査等の名簿と照合・検証し、把握方法の妥当性について検討する必要があるといった指摘がなされておりますけれども、今回の見直しにおいて、工業統計調査の結果を用いた検証等は行ったのかということです。

事務局からは以上です。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

それでは、国土交通省から御説明を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経済統計調査室長 それでは、論点に基づきまして、御説明をしたいと思います。

まず、論点の1つ目です。従前の調査対象の把握方法として、地方運輸局によるヒアリング等が行われていたが、具体的にどのような形で実施しているのかという論点です。

従前の調査対象の把握方法と致しましては、地方運輸局において、鉄道車両については

鉄道事業者に対し鉄道車両製造・改造・修理の発注先を、鉄道車両部品及び鉄道信号保安装置につきましては鉄道事業者や鉄道車両製造事業者に対し部品等の発注先を、索道搬器運行装置につきましては索道事業者に対しまして索道装置等の発注先について、それぞれヒアリングを実施していました。加えまして、調査実施者であります我々のところから関係団体に対しまして、会員会社の動向等の情報に関し、ヒアリングを行っていました。

これらのヒアリング結果を通じまして、調査対象事業所である常時10人以上の従業員を使用する事業所を把握しておりました。

続きまして、論点2です。

経済センサス-活動調査の結果に基づく産業分類情報は、具体的にどのように活用されたのかという論点です。

主たる事業として、鉄道車両製造、鉄道車両部品製造、鉄道信号保安装置製造及び索道搬器運行装置製造を行う事業所を把握するために、経済センサス-活動調査、こちらにつきましては、別添の1に活動調査の調査票をお付けしてあります。

この調査票情報における事業所産業分類のうち、上記製造業が格付されている「3121鉄道車両製造業」、「3122鉄道車両用部分品製造業」、「3015交通信号保安装置製造業」及び「2533物流運搬設備製造業」を活用いたしました。

また、上記の4分類以外に格付されております事業所を把握するため、経済センサス-活動調査の調査票情報における事業所産業分類を基に「品目別製造品出荷額」欄の「製造品名・番号」を活用しました。

これは調査票の別添1の2ページ目にあります。製造品出荷額のところを活用したということです。

続きまして、論点の3つ目、調査対象の選定方法の変更前と変更後でどのようになっているか。これは母集団名簿に登載されている事業所の定義又は調査対象の選定方法、母集団名簿に登載される事業所数及び事業所の生産額等々です。

まず、事業所の定義につきましては【変更前】は、鉄道車両及び同部品、鉄道信号保安装置及び索道搬器運行装置の製造に常時10人以上の従業員を使用している全ての事業所です。

事業所の定義の【変更後】ですが、経済センサス-活動調査の調査票情報における事業所の産業分類、これは「3121鉄道車両製造業」、「3122鉄道車両用部分品製造業」、「3015交通信号保安装置製造業」及び「2533物流運搬設備製造業」に格付されている事業所で鉄道車両等の製造を行う事業所及びこれらの4つの分類に格付されていない鉄道車両等の製造を行う事業所ということです。

調査対象の選定方法は、変更前と変更後ではどうなったかということですが【変更前】は、先ほど1番でお話しいたしました事業所のうち、常時10人以上の従業員を使用している全ての事業所を調査対象としておりました。

【変更後】ですが、統計法第33条の規定に基づきまして、経済センサス-活動調査の調査

票情報の提供申出を行いまして、これから御説明する調査対象の選定作業を行いました。

まず1つ目と致しまして、提供された調査票情報において「3121鉄道車両製造業」、「3122鉄道車両用部分品製造業」、「3015交通信号保安装置製造業」及び「2533物流運搬設備製造業」のいずれかに格付されている事業所を抽出しました。

なお、3015及び2533につきましては、鉄道信号及び索道搬器以外の製造を行っている事業所が含まれておるため、同調査票情報の「品目別製造品出荷額」欄の「製造品名・番号」を活用し、名寄せを行った上で、鉄道関係品目を製造している事業所を抽出いたしました。

次に、今の4つの分類の格付されていない鉄道車両等の製造を行う事業所につきましては、同調査票情報における事業所産業分類を基に「品目別製造品出荷額」欄の「製造品名・番号」を活用し、名寄せを行った上で鉄道関係品目を製造している事業所を抽出いたしました。

今、お話しいたしました1番、2番で抽出された事業所に対しまして、ヒアリングを行いまして、ヒアリングの結果、鉄道関係品目を製造していない事業所を母集団情報からは除外いたしました。除外した母集団情報と現行行っております調査対象名簿等をマッチングいたしまして、一致しない事業所につきましては、母集団情報に追加しているところです。

さらに、鉄道車両工業、信号工業及び索道工業の各関係団体へのヒアリングを行いまして、その結果把握できました事業所を母集団情報に追加しております。

これまでの作業を全て行った後に、鉄道車両製造につきましては、事業所に対しまして、「新造」と「改造・修理」の業態区分のヒアリングを行いまして、母集団情報の分割を行っております。

変更前と変更後の事業所と生産活動の規模につきましては、表でまとめさせていただいております。

鉄道の新造ですが、変更前が11事業所で変更後が12事業所。

生産額が1,810億円と1,823億円。

鉄道改造・修理が、10事業所が47事業所。

車両部品が、49事業所が403事業所。

信号保安装置が、22事業所が62事業所。

索道が、2事業所が7事業所となっているところです。

続きまして、4番目の論点です。

適切な母集団情報を継続的に確保・維持するため、どのように更新作業を行うのかということですが。

母集団情報の更新作業につきましては、これから先も継続的に行っていくつもりでおります。まず「経済センサス-活動調査の調査結果が公表される年」につきましては、今回の母集団情報の見直し作業と同様に経済センサス-活動調査の調査結果が公表された後に統計法第33条の規定に基づきまして調査票情報の提供の申し出を行いまして、当調査票情報か

ら抽出された事業所及び関係団体に対するヒアリング結果を基に母集団情報の見直しを行っていきます。

また、経済センサス-活動調査が公表される以外の年につきましては、毎年調査実施者であります我々のところが鉄道車両工業、信号工業及び索道工業の各関係団体に対しまして、会員会社の動向等のヒアリングを行いまして、その結果を把握できた事業所を母集団情報に追加することとしております。

加えまして、工業統計調査、これは毎年行っています基幹統計調査ですが、この調査票情報の提供が受けられる場合につきましては、当該調査票情報を用いまして、母集団情報の整備を行っていきたいと考えているところです。

論点の5番目です。

前回答申の「今後の課題」で「調査対象名簿を工業統計調査及び事業所・企業統計調査等の名簿と照合し。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」ということがあります。工業統計調査を用いた検証は行わなかったのかという論点です。

平成23年工業統計調査につきましては、平成24年2月に実施された経済センサス-活動調査に代替されまして、中止されました。

平成24年経済センサス-活動調査の結果の公表は平成25年8月、平成24年度工業統計調査の結果の公表が26年4月となることから、本件に係る作業スケジュールを踏まえまして、経済センサス-活動調査の調査票情報を用いて検証を行いました。

また、平成28年度分の本調査の母集団整備につきましては、平成25年度工業統計調査の結果を活用することも考えているところです。

以上です。

○西郷部会長 どうもありがとうございました。

経済センサス-活動調査が実施されたことを受けて、それに基づいて名簿情報を大幅に見直して、従来94事業所であったものがかなり大きく変化するというような形なのですけれども、これに関しまして、御意見等ありましたら承ります。

いかがでしょうか。

○野呂委員 単純な聞き落とししかも分かりませんが、資料4の4ページ目の下の方の③のところの表は母集団と裾切り後の数字と思います。例えば、上から2つ目の「鉄道改造・修理」については、これまではいわゆる10名以上が10事業所あったところ、今度は、全体で47事業所、これは多分1名とか2名も含めてかと思うのですけれども、それを30名で裾切りすると32事業所になるという理解でよろしいでしょうか。

○久島国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官 そうです。

○野呂委員 これまでの変更前は10名以上が10事業所しかなかったのに、今度は30名以上が32事業所となっており、どちらかといえば30名以上事業所の方が10名以上事業所よりも少なくなるかと思ったところ、3倍ぐらいになっています。このことについての質問なの

ですけれども、母集団の構造の違いはどうなっているのでしょうか。

○久島国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官 今までは、定義、いわゆる改造・修理の場合ですと、自己のために改造・修理しているものは除くということでの概念を持っておりまして、従来は例えばJRさんですと、100%子会社さんとかがいらっしゃって、そういう改造・修理をやられたりしているのですけれども、そういったところが、今まではいわゆるJRグループとして少し定義を広く見ていまして、対象外という形をしていたのです。しかし、今回からは見直しを行いまして、100%子会社であっても、当然、契約ということもありますので、法人格は別ということもあります。そこをきちんと整理をして、今後は対象にしたいと考えておりまして、そういったところが主に増えたりしますので、数が増えていると思います。

以上です。

○西郷部会長 よろしいですか。

○野呂委員 はい。

○西郷部会長 ほかにありますか。

よろしくをお願いします。

○川崎委員 大変、今回、経済センサスを丁寧に使って見直されていることは、私、いいことだと思いますし、結果としてはこれでいいのだろうと思います。しかし、このあたりは恐らくといいますか、この後、確実に数字上では断層が起こると思います。そのあたりを何かうまく説明していくことも併せて考えていかれる必要があるとあるのだろうと思いますけれども、その辺何か今の段階でお考えありますでしょうか。

○浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 今の段階では断層をどうするかというところについて、まだ具体的な話はないのですけれども、数値として正確なものになるということに重点に置いて我々は今回の見直しを考えております。

○西郷部会長 よろしいですか。

○川崎委員 はい。

○西郷部会長 ほかにありますか。

経済センサスをベースにして名簿を整理していこうというのは、この調査に限らずほかの調査でもやっていることですので、これは正しい方向だと思うのですけれども、逆にこれで十分かという観点のチェックも必要だと思うのですけれども、もうこれで対象となるものが網羅されていると理解してよろしいかというところだけ、多分、そういう判断なのでこういうことになっていると思うのですけれども、その点だけ少し確認をさせていただきます。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 これで完璧かと言われると多分言い切れないと思うのですが、経済センサスの名簿を使った上で、また、ヒアリング等も行っていますので、現段階ではこれが精いっぱいのことだと思っています。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

あと、先ほど断層のお話がありましたけれども、名簿が変わって、調査対象の集団が大分変わるという形になりますので、数字が変わることはそうなるということになると思いますけれども、そのことが利用者に誤解を与えないような公表の仕方というものは是非工夫していただきたいと思います。

それから、調査対象が広がるということで、例えば、今までは別の調査で捉えられていたのだけれども、今回、こちらの調査で捉えられるようになったので、例えば、生産動態統計とかでとられていたものがこちらに移るとか、例えば、IIP（鉱工業生産指数）を作るときに、従来、製造で捉えられたものが、今度はこちらの調査で捉えられるようになって、IIPを作るときに二重計算をなされるとか、そういうようなおそれというのがないということも一応確認しておきたいと思います。その今までよりも増えたことによって、ほかの調査に何か影響があるということはないのですか。その把握の仕方によって重複が生じることはないのですか。

○平野経済産業省大臣官房調査統計グループ統計企画室長 先に今の御質問についてお答えさせていただきます。まず、経済産業省の生産動態統計の場合には、アクティビティで把握しておりますので、仮に同じ事業所が鉄道車両の調査と他の生産動態統計調査の調査対象になったとしても、重複ということは、品目単位で見た場合には発生しないと思いますので、IIPへの影響はないと考えております。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

ほかによろしいでしょうか。

○川崎委員 もう一点よろしいでしょうか。

○西郷部会長 はい。

○川崎委員 これは少し今後の統計整備のことでの観点からのお願いやらお尋ねなのですが、この3ページから4ページ目にかけてずっとこんな手順でやりますということを説明していただいておりますが、これを見ますと、恐らく経済センサスの結果をとってもそのまま母集団情報として使い切れない部分、恐らく若干あったのではないかという気がするのです。特に4ページ目の2番目のCのところ。このところで格付としてはその産業に格付されているけれども、実は鉄道関係品目を製造していないということが見つかったということのようなのですが、これは個別にどういう事例かというのは、個別情報ですからなかなか公開の場では言えないことなのかもしれないのですが、こういうことは経済センサスを担当している部門に対しては、何か情報のフィードバックみたいなことはされているのでしょうか。恐らくそういうものが長い目で見れば、鉄道車両の統計の問題というよりも、経済センサスのフレームをより精度の良いものにしていくための情報として大事なのではないかなと思うのですが、これはやはりやられた結果は国土交通省でお持ちになっているだけで、特に総務省にはお返しになっているということはないですか。

○西郷部会長 お願い致します。

○浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 今のところ、総務

省にフィードバックしているということはありません。

○川崎委員 もし可能でしたら、多分、経済センサスの実施部局は関心を持つでしょうから、ある程度こういう結果になったというのは、フィードバックしていただいたら、多分、今後の参考になるのではないかと思いますので、よろしくお願い致します。

○浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 了解しました。

○西郷部会長 それは是非私としてもお願いしたいと思います。

ほかにありますか。

それでは、この点に関しましては、基本的に経済センサスを活用するという事なので、判断としては妥当と。ただし、調査対象が大分変わるというようなこともありますので、数字の公表の際には名簿の変更があったということを公表して利用者に誤解がないように対応していただくという形でまとめたいと思います。

ありがとうございます。

それでは、今度は「調査対象の範囲」についてということで、審査メモに戻っていただきますと、2ページ目の(2)というところになるかと思えます。

佐藤企画官からよろしくお願い致します。

○佐藤総務省政策統括官(統計基準担当)付国際統計企画官 それでは、2ページの「(2)調査対象の範囲」を御覧願います。

調査対象事業所につきましては、事業所の規模を従前の一律「常時10人以上の従業員を使用する事業所」から、今回、鉄道車両等を製造する各業態の実態に即しまして、全ての事業所、常時30人以上又は常時50人以上の従業員を使用する事業所に変更することとしております。

これにつきましては、前回答申の「今後の課題」におきまして、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ことに対応するものであり、審査結果としましては、おおむね適当であると考えておりますけれども、見直し後の調査対象の範囲が我が国における鉄道車両等の生産動態を適切に捉えるものとなっているのか検討する必要があるのではないかと考えておまして、現状の確認を含め、7つの論点を整理しております。

1点目は、現行の調査対象事業所につきましては、一律「常時10人以上の従業員を使用する事業所」としている理由は何かということです。

2点目は「鉄道車両生産(新造)」など、各業態それぞれについて調査対象とする事業所規模の見直しに係る検証方法及び判断基準はどのようになっているのか、また、これらの内容は適切なものとなっているのかということです。

3点目は、2点目の論点とも関連いたしますが、特に鉄道車両部分に関しまして、次の以下の①から③までについてはどうかということです。

鉄道車両部品に係る調査票の様式につきましては、お手元にある資料2の18ページにあります。

①として、鉄道車両部品の品目につきましては、その把握に当たって「鉄道車両等品目分類表」が、今、御覧いただいております資料2の10ページから11ページにかけてあります。この「鉄道車両等品目分類表」の中で、「01」としまして「鉄道車両」、中ほどの「02」としまして「鉄道車両部品」、それから11ページの「03」のところで「鉄道信号保安装置」で、下の方の「04」の「索道搬器運行装置」といった形で整理してあります。

これに基づきまして、一定の範囲を定めて、国土交通省では検討しているものと考えておりますが、品目自体の種類が鉄道車両本体の品目数に比べ、かなり多岐にわたる中、鉄道車両部品を製造する事業所の把握といった観点から、経済センサス-活動調査の結果をどのように活用し、どのような検討を行ったのかということです。

②として、鉄道車両部品につきましては、ハード的な部品以外に、例えば制御システムなど、ソフトウェア的な部品に対するニーズが高まってきていると考えられる中、鉄道車両部品の生産全体に係る価値を的確に捉える観点から、現在、ソフトウェア的な部品の実態を把握するものとなっているのか、もし把握するものとなっていない場合、今後、どのような対応が考えられるのかということです。

③として、本調査の鉄道車両部品以外の機械器具部品について、実態を把握している他の統計調査はないのか。あるとしたら、鉄道車両部品を製造している事業所が本調査以外の他の調査の対象となる可能性があり、報告者負担の軽減を図る観点から、重複是正のための措置や他の統計調査と代替する余地について検討することが必要となるのではないかとといったことです。

次に4点目です。3ページの方になります。2点目の論点での検証結果を踏まえ、調査対象事業所の規模を見直した結果、調査対象事業所数や得られる生産額はどのように変化しているのか、それは鉄道車両等の生産動態を適切に捉えるものとなっているのか。調査結果に対する統計需要との関係ではどのように考えているのかといったことです。

5点目として、上記4点目の論点と関連しまして、調査対象事業所数が従前よりも増える場合、①として、報告者負担との関係ではどのように考えているのか、②として、従前以上に報告者から協力を得るための取組等が必要と考える中でどのような措置を講じることとしているのかということです。

6点目です。見直しの結果、調査対象とする事業所の範囲が変更されることに関連しまして、時系列データに段差が発生するかどうか等について検証を行っているのか、また、仮に時系列データに段差が発生する場合、調査結果の利活用・有用性等の観点から問題はないのかということです。

最後に、7点目です。本調査の結果が基礎データとなっております国民経済計算、産業連関表、鉱工業指数などの作成部局とは、今回の見直しの関係で、どのような調整を行っているのかということです。

事務局からは以上です。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

先ほどもう既に議論した部分も少しありますけれども、国土交通省からまた御回答をよろしくお願い致します。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 それでは、論点に沿って御説明いたします。

まず、論点の1つ目です。

現行の調査対象事業所について、鉄道車両生産等の業態に関係なく、一律「常時10人以上の従業員を使用する事業所」としている理由は何かということです。

本調査の調査対象事業所につきましては、昭和29年4月の調査開始時より「常時10人以上の従業員を使用するもの」と定めてきたところでありまして、当時の考え方を記載した資料が、現在、残っていないものの、一定以上の従業員を使用する事業所の規模を調査対象とすることで、鉄道車両等工業界の実態の大宗を把握することができると判断し、その上で、調査対象事業者の報告に係る負担及び調査実施者側の負担等を考慮した結果、従業員10人以上を使用している事業所に絞り、調査対象とすることが適切と結論付けたものと思料されます。

続きまして、論点の2つ目です。

鉄道車両生産、新造、改造・修理、鉄道車両の部品、信号保安装置及び索道搬器の業態それぞれについて、調査対象とする事業所規模の見直しに係る検証方法及び判断基準はどのようになっているか、また、これらの内容は適切なものになっているかという論点です。

検証方法につきましては、全て同じ実績額を用いた比較・検証は困難でありましたが、可能な限り同一な実績額として整理するという観点で、これから説明いたします優先順位によりまして、名簿情報の実績額を収録して検証を行いました。

まず、1つ目としまして、本調査の平成23年度の調査結果を使っております。

2つ目としまして、経済センサス-活動調査の調査票情報の品目別製造品出荷額等における鉄道関係品目の合計。

3つ目として製造品品目の合計が空欄である場合は、1番の当該の調査結果と経済センサス-活動調査の調査票情報の製造品売上金額のいずれも情報のある事業所のみでもって全体の製造品売上金額のうち、鉄道だけに占める割合の係数を算出しまして、それを製造品売上金のみ掲載がある事業所の金額に乗じまして、実績額の見込み値を算出いたしました。

今の検証結果を踏まえまして、それぞれ新造、改造・修理、鉄道部品、鉄道信号、索道搬器別に検証した結果につきましては、これからお話しするとおりです。

まず、鉄道の新造です。

本調査の結果、年間1事業所当たりの生産額が約152億円と規模が大きく、最も生産額が小さい事業所でも年間約6,000万円もの生産額があること。また、報告者数についても、見込み額ではあるものの、11事業者から12事業者と調査対象が追加となりますが、今回、追加となる1事業所につきましては、本来、調査対象となる事業所であり、現行の調査の基

準内であること。また、検証においても従業員50人以下が存在しないことから、裾切り基準は設けず、全数調査と致します。

続きまして、鉄道改造・修理、鉄道部品、鉄道信号です。

見直し後の調査対象範囲が改造・修理は、10事業所が約50事業所程度に、鉄道部品及び鉄道信号は、71事業所が約450事業所程度になりまして、より正確な実態を把握するために、裾切り基準を設けないことが望まれるところですが、新たに多くの事業所が調査の対象となることや、報告者負担の軽減を図る観点から、調査に支障がない範囲での調査対象事業所を削減することに鑑みまして、裾切り基準を設けることと致しました。

そのため、全事業所の生産額等の合計に占める割合、捕捉率ですが、鉄道改造・修理及び鉄道部品につきましては、従業員30人を裾切りすることによりまして、約9割の捕捉率が得られます。

また、鉄道信号につきましては、従業員50人を裾切り基準とすることによりまして、約9割の捕捉率が得られる結果となったため、当該結果を踏まえまして、上記のとおり裾切り基準を設定することと致しました。

これによりまして、調査対象事業所数が鉄道改造・修理につきましては現行10事業者から約30事業所、鉄道部品につきましては49事業所から約130事業所、鉄道信号につきましては22事業所から約30事業所にそれぞれ増えることとなりますが、約9割の捕捉率を確保する観点から、本調査に必要な事業所数であると考えているところです。

次に索道搬器です。

現行2事業所であり、見直し後の調査対象範囲でも7つの事業所となる見込みですが、現行の調査対象が2事業所であるため、本調査の結果を用いた最小・最大・平均などの定量的比較・検証を行うことは困難でありまして、また、一般社団法人日本索道工業会へのヒアリングにより、追加となる5事業所につきましては、経済センサス-活動調査の調査票情報には含まれておりませんで、経済センサス-活動調査の調査票情報のデータを用いた検証を行うことができませんでした。

そのため、裾切りの妥当性証明ができないこと及び母集団が小さいことから、裾切り基準は設けず、全数調査とすることとしております。

続きまして、論点の3です。

論点3は3つありまして、1つは鉄道車両部品の品目につきましては、経済センサス-活動調査の結果はどのように活用し、どのような検討を行ったのか。

2つ目が鉄道車両部品につきましては、ハード的な部門以外に、ソフトウェア的な部品の実態を把握するものとなっているかということです。

3つ目が本調査では鉄道車両部品に係る生産、出荷、在庫等を把握しているが、鉄道車両部品以外の機械器具部品について実態を把握している他の統計はないのかという論点です。

まず、1つ目ですが、経済センサス-活動調査の調査票情報の活用につきましては、先

ほどお話ししたとおり、同調査の調査票情報の「3122鉄道車両用部分品製造業」に格付されている事業所を抽出し、また、この分類に格付されていない鉄道車両部品の製造を行う事業所につきましては、同調査票情報における事業所産業分類を基に「品目別製造品出荷額」欄の「製造品名・番号」を活用し名寄せを行った上で、鉄道車両部品を製造している事業所を抽出しています。

また、より適正な母集団情報の把握の観点から、上記により抽出されました母集団情報の妥当性を確認するための検討を次のとおり行っております。

まず、1つ目としまして、抽出された事業所に、ヒアリングを実施しております。

2つ目が、抽出された事業所と現行の本調査対象名簿とマッチングしております。

3つ目が、鉄道車両工業、信号工業及び索道工業の各関係団体へのヒアリングも実施しております。

2つ目の論点ですが、ソフトウェア的な部分につきましては、鉄道車両部品の生産を行う事業所において、当該事業所単独又は鉄道事業者と共同でソフトウェア開発が行われておりまして、ハード的な部分と組み合わせて生産が行われており、本調査におきましては、鉄道車両等品目分類表により、主に「モニタ装置」や「車上用列車自動制御装置用品」等に分類し報告されていることから、ソフトウェア的な部分の実態を把握するものとなっております。

3つ目ですが、経済センサス-活動調査及び工業統計調査におきまして、鉄道車両部品及びそれ以外の機械器具部品について、品目別製造品出荷額等について調査が行われておりますが、調査周期が5年又は毎年であるとともに、製造業全体の一部として捉えられており、鉄道車両部品の生産実態を詳細に把握できるものとはなっておりません。

他方で、本調査は、鉄道車両部品の生産について、品目別、納入先別の数量及び金額等を四半期ごとに調査実施するものでして、経済センサス-活動調査及び工業統計調査に比べ、より詳細な品目分類で調査を行っていることから、鉄道車両部品の生産実態を詳細に把握するものとなっております。

また、調査結果につきましては、鉄道車両メーカー等におきまして、景気・市場動向の把握に活用されているとともに、鉄道車両の品質管理や安全面の確保という観点から、鉄道車両を製造する上で必要となる主要な部品ごとに実態を詳細に把握する必要があります。

したがいまして、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ておりまして、他の統計調査で代替することはできないものと考えておるところです。

次に、4番と5番の論点です。

調査対象事業所の規模を見直した結果、調査対象事業所数や得られる生産額はどのように変化しているかということで、また、調査対象事業者数が従前よりも増える場合、報告者負担との関係ではどのように考えているのか。協力を得るために、取組が必要と考える中でどのような措置をとることとしているかということです。

変更前と変更後における調査対象事業所数や得られる生産額の変化につきましては、先

ほどからお示ししているこの表のとおりです。

論点の2の方で御説明した検証結果のとおり、各業態の生産額のうち、約9割以上の捕捉率が得られることから、鉄道車両等の生産動態を適切に捉えるものと考えております。

また、統計需要の関係におきましても、適正な数値の作成が可能となるため、有用性の観点からは向上するものと考えております。

また、「鉄道改造・修理」と「鉄道車両部品」におきまして、事業所数が大幅に増えて報告者負担の増加となりますが、鉄道車両等の生産動態を適切に捉えること、適切な数値を作成することを踏まえると、本調査において必要な事業所数と考えているところです。

なお、新たに調査対象となる事業所につきましては、調査への協力依頼文を発出するとともに、電話等による協力依頼や関係団体を通しましての協力依頼を行うこととしております。

次に論点の6です。

調査対象とする事業所の範囲が変更されることに関連しまして、時系列データに段差が発生するかどうか検証を行っているかということです。

これも先ほど御説明したとおり、変更前と変更後における調査対象事業所数や得られる生産額の変化から見ると「鉄道車両生産（新造）」「鉄道信号保安装置生産」及び「索道搬器運行装置生産」に関しましては、大幅な断層が生じないものと考えております。

他方で「鉄道車両生産（改造・修理）」及び「鉄道車両部品生産」につきましては、調査対象事業所数及び生産額が大幅に増加することから、断層が生じ、時系列の比較上、支障が生じるものと思われませんが、適正な数値の作成が可能となるため、有用性の観点からは向上するものと考えております。

また、これは公表する場合には、利用者に混乱が起きないように、丁寧な説明もしたいと考えております。

次に、7番の論点です。

本調査の結果が基礎データとなっている国民経済計算、産業連関表、鉱工業指数などの作成部局と調整を行っているのかという論点です。

本調査の見直しに係る調査計画変更案作成時である平成25年11月から各府省の関係部局の間で調整をとっているところです。

まず、国民経済計算の作成部局、内閣府ですが、その間では、SNAを平成27年の確報の推計を行う平成28年度に調整を行うこととしております。

次に、産業連関表作成部局、これは経済産業省ですが、産業連関表のより精緻な推計が行われるための一次統計の精度向上の観点から調整を行っております。

また、鉱工業生産指数の作成部局、経済産業省との間では、次回の基準改定時、これは平成30年ごろと伺っていますが、別途調整を行うこととしてしているところです。

説明は以上です。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

先ほど、これで十分かということと、対象が増えることによって、いろいろ数字が動くから、その事後的な対応というものがきちんとなされているのかということについての御回答がかなり詳しくこちらに出ていたということだと思います。今の御説明に対しまして、何か質問等ありましたら伺います。

捕捉率あるいはカバレッジが9割以上というところを基準にして裾切りの基準が決められているということと、それから、調査対象範囲がかなり増える。そのことによって、特にIIP等の利用者と調整を行っていただいているということで、特に何か強い御意見があれば、今、伺いますが、なければ御回答のとおりで調査対象範囲の特に裾切りの基準に関しても、妥当なものかと判断したいと思いますが、よろしいでしょうか。

今、伺っていて思ったのですが、調査対象範囲が広がると、今度は督促とか、そういう回答率が下がるとか、そういう実査の段階での調査実施者の負担というものが増えるような形になると思いますので、是非それへの備えというものもよろしく願っていたいと思います。

それでは、調査対象の範囲に関しては、調査実施者からの回答をもって妥当と判断させていただきたいと思います。

どうもありがとうございました。

もうすぐ会議を始めてから2時間ということなのですけれども、もう一つ「調査事項の変更について」というところも今日中に議論をしていただきたいと思います。12時を回るようなことになると思いますけれども、やらせていただきます。

先ほども申しましたように、12時以降に既に御予定のある方は御退席していただいて結構です。

それでは、審査メモに沿いまして、今度は3ページになりますけれども、「調査事項の変更」ということについて、佐藤企画官から御説明をお願い致します。

○佐藤総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 それでは、「（3）調査事項の変更」を御覧いただきます。

調査事項につきましては、鉄道車両の需要先が「JR」又は「民需」である場合や、鉄道車両部品等の納入先が「JR」又は「民鉄等」である場合には、公的活動を行う需要先又は納入先の実態を把握するため「公的機関」の区分を新たに追加することとしております。

この公的部門の分類の格付の見直しにつきましては、「平成23年産業連関表作成基本方針」における公的部門の分類の格付の見直しによりまして、JR北海道等のJR各社及び東京メトロの活動は公的活動として格付されることとなりました。

これらの格付の見直しも背景と致しまして、鉄道車両生産等の「需要先」等につきまして、これまで「JR」「民需」などの区分により把握してきたもののほかに、新たに公的機関の区分を設けることとしております。

これについての審査結果ですが、上記方針に対応して変更するものであり、おおむね適当であると考えますけれども、産業連関表の作成による関係府省との調整を十分に踏まえ

たものとなっているのか、あるいは変更内容は報告者負担に配慮したものとなっているのか、記入漏れ等のないものとなっているのかについて、検討する必要があるのではないかと考えておまして、現状の確認を含め、5つの論点を整理しております。

1点目は、公的部門の分類格付の見直しを行う経緯や背景は何か、また、公的部門の分類格付の基準とはどのようなものかということです。

2点目は、今回の変更は、公的部門の分類格付の見直し方針を適切に踏まえたものとなっているのかということです。

3点目は、公的機関の把握方法につきまして「公的機関」の区分のみ設けておりますけれども、報告者の記入漏れの防止やあるいは結果精度の確保・向上を図る観点から「公的機関」の区分に加えまして、「非公的機関」といった区分も設けて併せて把握することが必要ではないかということです。

4点目は、各調査票を見ますと、需要先の区分、選択肢は「民需」としており、また、納入先の区分の選択肢では「民鉄等」となっており、表現が異なっております。

このように調査票によって表現が異なっている理由は何かということです。

最後の5点目は、複数の調査票に回答する報告者が紛れなく報告ができるよう、分かりやすい調査票とするため、あるいは結果公表に際しまして、統計利用者に紛れが生じないよう、これらの表現を統一する必要があるのではないかということです。

なお、各調査票の様式につきましては、資料2の16ページから19ページにかけてあります。

事務局からは以上です。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、調査実施者から御回答をお願い致します。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 それでは、御説明いたします。

まず、1つ目の論点です。公的部門の分類格付の見直しを行う経緯や背景は何かということです。

こちらにつきましての回答は、第Ⅰ期「公的統計の整備に関する基本的な計画」におきまして、国民経済計算の整備と一次統計等との連携強化の中で、国民経済計算につきましては、現状では、基準年次推計と産業連関表との整合性が十分に確保されていないという課題が指摘されておまして、「別表 今後5年間に講ずべき具体的施策」におきまして、「第2 公的統計の整備に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策」の「統計相互の整合性及び国際比較可能性の確保・向上に関する事項」で、「公的部門の分類について、総務省を始め関係府省等の協力を得て、93SNAの改定で示された判断基準に即して格付を見直すとともに、統一化を図る。」と明記されております。

また、第Ⅱ期の「公的統計の整備に関する基本的な計画」におきまして、国民経済計算、産業連関表の推計の基礎資料となる一次統計の整備等が求められるところでもあります。

このような課題へ対応すべく、産業連関表作成基本要綱におきまして、政府及び独立行政法人等の公的部門の格付は、原則として国民経済計算における「政府諸機関の分類」に準じた基準に基づき行うこととされまして、当該機関の活動を「生産活動主体分類」別に政府サービス生産者、対家計民間非営利サービス生産者、産業の3つに区分しております。

なお、公的部門の分類格付基準の詳細につきましては、別添2のとおりです。

続きまして、2点目の論点です。

今回の変更は公的部門の分類格付の見直し方針を適切に踏まえたものになっているかという論点です。

今回の変更は、平成26年3月から産業連関表の作成部局との打ち合わせを行い、産業連関表のより精緻な推計が行われるための一次統計の精度向上の観点からの調整を行った上で変更を行っているものでして、今回の変更によりまして、産業連関表の基本分類である「鉄道車両」部門における産出先としての固定資本形成につきまして、「国内総固定資本形成（公的）」又は「国内総固定資本形成（民間）」別の区分が明確になり、公共投資により資本形成などの分析がよりの確なものとなるため、産業連関表作成基本方針を適切に踏まえたものと考えておるところです。

3つ目の論点です。

「公的機関」の把握方法について、「公的機関」の区分のみ設けているが、記入漏れの防止策を講じるとともに結果精度の確保・向上を図る観点から「公的機関」の区分（チェック欄）に加えまして、「非公的機関」又は「民間機関」といった区分を設けて併せて把握することが必要ではないかという論点です。

報告者の負担軽減に鑑みまして「公的機関」の区分のみ設けることとしておりましたが、報告者の記入漏れを防止する観点から、「公的機関」の区分に加えまして、公的機関以外の区分も設けることといたします。

こちらにつきましては、別添3にありますとおり、チェック欄を公的機関と非公的機関以外と2つのチェック欄を設けることといたしております。

続きまして、4点目及び5点目の論点です。

鉄道車両生産（新造）（改造・修理）は需要先の区分で「民需」としておりまして、鉄道車両部品と鉄道信号の納入先の区分は「民鉄等」となっているが、表現が異なっている理由は何か。また、統一する必要があるのではないかという論点です。

昭和29年4月の調査開始当時より、鉄道車両生産（新造）及び鉄道車両生産（改造・修理）については、需要先として民鉄のほかに公営の区分がある観点から「民需」と表現しているものと思料され、また、「鉄道車両部品及び鉄道信号保安装置生産調査票」につきましては、納入先は「車両又は部品メーカー」と区分するため「民鉄等」と表現しているものと思料されますが、報告者や統計利用者に紛れが生じないように、変更後においては、調査票及び結果公表において「民鉄等」に表現を統一することと致します。

こちら、27ページの別添3にありますとおり2番目の「民鉄等」と全部表現を統一す

ることとしております。

以上です。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

基本計画への対応ということと、それから調査票の実際の設計というか、調査票の書き方がどうなっているのかということと、用語の統一というようなところが御回答の内容であったかと思えます。

何か御質問等ありましたら、お願い致します。

○川崎委員 今回の公的部門を調査票に入れるということ。また、その後の調査票のチェック項目の変更などをされているのは大変良いことだと思います。1点だけ少し気になったのは、調査票上には「公的機関」と書いておられますけれども、SNAとか産業連関表の方で公的部門という言葉になっているので、これはあえて変えられたのは何か理由があるのでしょうか。私は、多分、これは公的部門と呼んでおいた方がほかのところと整合性があるのではないかと思っているのですが、いかがでしょうか。

○西郷部会長 いかがでしょうか。

○浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 他の統計との整合性までは見ておりませんで、公的活動というような表現がありましたものですから、公的機関ととりあえず整理をさせていただいたところです。

○川崎委員 その点は御検討いただけたらと思います。

○西郷部会長 そうですね、今すぐというのが無理であれば、次回のときに回答していただければと思いますけれども、よろしいでしょうか。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 次回に回答致します。

○西郷部会長 よろしいでしょうか。

ほかにありますか。

では、青木専門委員、お願いします。

○青木専門委員 これは記入する側から見ると、何が公的部門なのかというのが非常に分かりにくいと思うのです。特に鉄道などの場合には、第3セクターとかいろいろな状況があって、例えば京都府ですと、KTRという北近畿タンゴ鉄道は民間事業者に委託してやるみたいな形になっているので、そこのはっきりとした定義というか、ここが公的機関で、これ以外は公的機関ではないといったことを統計を記入する際に明示する必要があるのではないかなと思います。

○浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 実際に調査をするときには、我々が想定しているのは、今回追加される5業者も含め26事業者ぐらいを想定しています。これは調査の時に記入要領一覧表を作りまして、これを見てここに該当するものは公的機関にチェックしてくださいというような記入要領を作成しようと考えております。

○西郷部会長 今の御回答でよろしいですか。

○青木専門委員 はい。

○西郷部会長 それでは、鈴木専門委員、お願いします。

○鈴木専門委員 私がお聞きしたいことは青木先生が聞いてくれました。この調査票を記入する立場としましては、鉄道事業者を公的機関と公的機関以外とをチェックして分けることは、特段作業量が大幅に増えるということはありませんので、報告者にも問題ないと思います。

今、青木先生がおっしゃったように、国鉄改革のときに新しく生まれた第3セクター鉄道、また、今回新幹線が延伸するに従って、新たに第3セクター鉄道が増加しつつあります。こういう鉄道事業者がここで言う公的機関に該当するかどうかについては、車両メーカー、部品メーカーもなかなか判断できませんので、先程、国土交通省の担当官がおっしゃったように、一覧表を作って頂き、この鉄道事業者は公的機関、この鉄道事業者は公的機関以外ということを確認にいただければ、報告する立場として作業が簡単になる。これは是非ともよろしくお願い致します。

○西郷部会長 ありがとうございます。

その公的機関あるいは公的部門の操作的な定義というのが、回答者に分かるようなマニュアル等と作っていただくということだと思います。

あと、公的機関と公的部門の使い分けに関しては、次回御回答いただくということで、それ以外に「民需」なのか「民鉄等」なのかというのが最後に挙がっていたのですが、これに関してはいかがでしょうか。

御提案のとおりでよろしいでしょうか。

ほかに何かありますか。

それでは、この調査事項の変更に関しましては、公的機関あるいは公的部門の操作的な定義をはっきりさせていただくということと、それが調査回答者に分かるような手立てを打っていただくということと、文言の問題で「機関」とするのか「部門」とするのかということを次回に御回答いただくので、それ以外は妥当な御提案ということでまとめたいと思います。

よろしいでしょうか。

○野呂委員 さかのぼった議論で恐縮ですが、一番始めの前回答申の対応の件の、この資料のページで言いますと、21ページの「5」のところですか。概念を変えずに名前だけ変えることについては、この離床には随分とポジティブな書きぶりがしてありますけれども、これは最終的にはどういう結論になるのでしょうか。

○西郷部会長 御回答いただいてよろしいですか。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 最終的に定義まで変えるのは無理だという御説明をさせてもらっているのですが、単純に名前だけ変えるのは別にデメリットもありませんから、そこは否定しているところではありません。

○野呂委員 ということは、今回、変更されるということですか。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 その定義を変えなくて、単純な名前のみでいいという御判断が出れば、そこは考えます。

○西郷部会長 では、これは考えなければいけないところですか。

○川崎委員 私は分かりやすい言葉からすれば「受注残」という言葉は捨てがたい気がするのですが、ただ、定義を変えないのに、言葉だけ変えるというのはどうもやはり抵抗があるので、概念上変えられないのであれば、これは言葉を変えない方が私は誤解がなくいいのではないかと考えているのですが、これはある程度いろいろな方の御理解をどう考えたらいいかということで、私はそう思っているだけなので、もう少し他の方に御意見を伺いたいと思います。

○西郷部会長 すみません。ありがとうございます。

今の御意見についていかがでしょうか。

○鈴木専門委員 車両メーカーの立場を申しますと、実際に現場では「手持」という言葉より、同じ意味で「受注残」という言葉を使っています。実は「受注残」の方が一般的です。

○川崎委員 では必要ないですね。

○鈴木専門委員 はい。

○西郷部会長 そうですか。

○鈴木専門委員 ただ定義が書いていないのですが、現在の「手持」という言葉を「受注残」と直してもらっても、現場では既にこの「受注残」という言葉を使っておりますので何ら問題はないということです。

○西郷部会長 いかがでしょうか。

○川崎委員 すみません。では、私、前言撤回します。

そういうことであれば、恐らく大勢の方がその言葉でなじんでおられるのであれば、用語をそう分かりやすくしましたということでもいいのではないかと思います。

○西郷部会長 報告者の方がなじんでいるということと同時にユーザーの方がどう受けとるかということもあるかとは思いますが、どうでしょうか。

今の観点でほかに何か御意見ありますか。

もし、文言を変えることによって、用語を変えることによって、実査上混乱を来さないでむしろ「受注残」の方がより実際に使っている言葉に近いということであれば、私も変な感じがしますが、定義は、内容は変えずに用語だけ変えるという選択肢もあり得るかと思えますけれども、いかがですか。

よろしいですか。

それでは、今、御指摘いただいた点に関しましては、概念は変えずに用語だけ変えるという形で対応させていただきたいと思います。

ありがとうございます。

一応、今日予定していた論点というのは全て網羅した形なのですが、今日議論し

ていただいた内容で何か特にこの点まだ詰め切れていないのではないかとこのころがありましたら伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

それでは、今日の審議はこれまでと致しまして、次回以降の予定に関しまして、事務局から御連絡をお願い致します。

○川原総務省政策統括官（統計基準担当）付副統計審査官 次回の部会ですが、10月2日木曜日、14時から本日よりこの会議室で開催いたします。

次回ですが、宿題が1点、公的機関と公的部門の表現の仕方ということかと思いますが、宿題で残りました事項及び第Ⅰ期基本計画及び第Ⅱ期基本計画における指摘事項への対応について御審議いただきたいと考えております。

先ほどありましたが、お気づきの点、もしありましたら、次回の部会において必要な資料等ありましたら、また25日に鉄道車両製造工場の現場視察に行かれるということですので、それを踏まえ御議論が必要ということがありましたら、準備の都合等もありますので、来週、8月27日水曜日までに、メールなど適宜の方法により事務局まで御連絡をお願い致します。

委員、専門委員の皆様におかれましては、もし、資料大部ですので、置いていっていただいても結構です。その場合は、私どもの方で保管いたしまして、次回部会の席上にまた御用意をさせていただきます。

また、お持ち帰りいただきました資料につきましては、次回の部会でも利用いたしますので、御持参いただければ幸いです。

事務局からは以上です。

○西郷部会長 どうもありがとうございました。

それでは、今日の審議はこれまでといたします。

どうもありがとうございました。