

審 査 メ モ

1 鉄道車両等生産動態統計調査（基幹統計調査）の変更

平成27年4月以降に実施する鉄道車両等生産動態統計調査（以下「本調査」という。）について、調査計画における「調査対象の選定方法」、「調査対象の範囲」及び「調査事項」を以下のとおり変更することとしている。

(1) 調査対象の選定方法

調査対象事業所の選定については、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、新たに経済センサス-活動調査の結果に基づく産業分類情報を活用する。

(審査結果)

調査対象の選定方法については、我が国における鉄道車両等の生産動態の実態を適切に把握するため、母集団名簿情報の整備を図り、所要の見直しを行うこととしている。

これについては、前回答申（平成20年12月22日付け府統委第140号。以下同じ。）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検討することが求められていることに対応するものであり、おおむね適当であると考えるが、当該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。

(論点)

- 1 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、具体的にはどのような形で実施しているのか。（各業態により、ヒアリング等の対象が需要者側である鉄道事業者、供給側である鉄道車両等の製造業者、関係団体等と異なるのであれば、その状況を踏まえて整理願いたい。）
- 2 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（分類ごとの事業所数や売上等に係る情報を一覽的に整理したもの）。
- 3 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。
 - ① 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。
 - ② 調査対象の選定方法はどのように変わるのか。
 - ③ 母集団名簿に登載される事業所数及びこれら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た調査対象ベースでは事業所数及びこれら事業所の生産額等の規模はどのように変わるのか。
- 4 適切な母集団情報を継続的に確保・維持するために、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。

- 5 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。」とあるが、今回の見直しにおいて、工業統計調査結果を用いた検証等は行わなかったのか。

(2) 調査対象の範囲

調査対象事業所については、上記(1)の選定方法を踏まえ、調査対象の範囲の明確化を図るとともに、当該事業所の規模を、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、鉄道車両等を製造する各業態の実態に即して、「全ての事業所」、「常時30人以上の従業員を使用する事業所」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。

(審査結果)

本調査の結果精度の確保・向上を図り、統計利用者のニーズに応える一方で、報告者負担にも配慮する観点から、調査対象となる事業所の範囲や規模の見直しを行うこととしている。

これについては、前回答申の「今後の課題」において、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、おおむね適切であると考えますが、当該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か検討する必要がある。

(論点)

- 1 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。
- 2 「鉄道車両生産（新造）」、「鉄道車両生産（改造・修理）」、「鉄道車両部品生産」、「鉄道信号保安装置生産」及び「索道搬器運行装置生産」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となっているか。
- 3 上記2に関連し、特に、鉄道車両部品に関し、以下の点についてはどうか。
 - ① 鉄道車両部品の品目については、「鉄道車両等品目分類表」に基づき一定の範囲を定めて検討しているものと考えますが、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で、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。
 - ② 鉄道車両部品については、ハード的な部品以外に、例えば、制御システムや制御装置のマイクロコンピュータ等、安全面や保安面に重点を置いた電子部品といった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、ソフトウェア的な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、今後、どのような対応が考えられるのか。

- ③ 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、鉄道部品以外の機械器具部品を製造している場合、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で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。

- 4 上記2の検証等を踏まえ、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。
- 5 上記3において、調査対象事業所数が従前よりも増える場合、①報告者負担との関係ではどのように考えているのか、②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等を講じることとしているのか。
- 6 当該見直しの結果、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、統計の継続性の観点から、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。
- 7 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は、今回の見直しの関係でどのような調整等を行っているか。

(3) 調査事項の変更

調査事項については、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^(注1)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。

(注1) 国の行政機関、地方公共団体、独立行政法人及び特殊法人等が行う活動のうち、政府による所有又は支配がある産業に該当する活動

(審査結果)

公的部門の分類の格付の見直しについては、「平成23年（2011年）産業連関表作成基本方針」（平成22年12月27日産業連関部部長決定）における公的部門の分類の格付の見直し^(注2)により、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社、日本貨物鉄道株式会社及び東京地下鉄株式会社の活動は公的活動として格付されることとなった。これら格付の見直しも背景とし、産業連関表作成の基礎データとして、鉄道車両等のより正確な産出構造を把握する上で、鉄道車両生産等の「需要先」等について、これまで「JR」、「民需」、「輸出」等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いる。

これについては、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られるが、産業連関表の作成に係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か、産業連関表の作成に当たってどのような有用性があるのか、また、変更内容は報告者負担に配慮したものとなっているか、記入漏れ等のないものとなっているかについて検討する

必要がある。

(注2) 平成23年(2011年)産業連関表作成基本方針(平成22年12月27日産業連関部局長会議決定。平成24年9月28日改正。) (抄)

4 作成上の留意点及び主な検討事項等

(2) 主な検討事項

ア 基本計画の課題への対応

基本計画に掲げられた産業連関表関係の諸課題について、以下により計画的に検討を進める。

① 「固定資本減耗の時価評価の導入」及び「公的部門の分類の格付けの見直し」

産業連関表における「固定資本減耗への時価評価の導入」及び「公的部門の分類の格付けの見直し」については、内閣府における国民経済計算上の取扱いに関する検討結果を踏まえつつ、産業連関表上の取扱いに関する検討を行い、その結果に基づき、取扱いについて、平成23年(2011年)産業連関表作成基本要綱の作成までに結論を得る。

※ これらの取扱いについては、「平成23年(2011年)産業連関表作成基本要綱」(平成24年9月28日産業連関部局長会議決定)において決定された。

(論点)

- 1 公的部門の分類格付けの見直しを行う経緯や背景等は何か。また、公的部門の分類格付けの基準とはどのようなものか。
- 2 今回の変更は、公的部門の分類格付けの見直し方針を適切に踏まえたものとなっているか。
- 3 「公的機関」の把握の方法について、「公的機関」の区分(チェック欄)のみ設けているが、報告者の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、「非公的機関」又は「民間機関」といった区分(チェック欄)も設けて併せて把握することが必要ではないか。
- 4 「鉄道車両生産(新造)調査票」及び「鉄道車両生産(改造・修理)調査票」では需要先の区分(選択肢)を「民需」としており、また、「鉄道車両部品及び鉄道信号保安装置生産調査票」の納入先の区分(選択肢)では「民鉄等」としており、表現が異なっている。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。
- 5 例えば、「鉄道車両生産(新造)調査票」や「鉄道車両部品及び鉄道信号保安装置生産調査票」など複数の調査票に回答する報告者が紛れなく報告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、統計利用者に紛れが生じないように、これらの表現を統一する必要があるのではないか。

【参考】公的統計の整備に関する基本的な計画(平成21年3月13日閣議決定)(抄)

「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」部分

項目	具体的な措置、方策等	担当府省	実施時期
2 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 (1) 国民経済計算の整備と一次統計等との連携強化 ア 推計枠組みに関する諸課題	○ 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けを見直すとともに、統一化を図る	内閣府、産業連関表(基本表)作成府省庁	国民経済計算は平成17年基準改定時、産業連関表(基本表)は次回作成時に実施する。

2 前回答申（平成20年）における今後の課題への対応

本調査の前回答申の「今後の課題」において、前述1（1）以外に、「鉄道車両は生産に長期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。」と指摘されており、調査実施者である国土交通省における対応状況の適否等について検討する必要がある。

（審査結果）

本調査の「鉄道車両生産（新造）調査票」（月次調査）では、「受注」、「生産」及び「月末手持」を調査している。「受注」は「当該事務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」として捉えているところである。

このうち「月末手持」については、前回答申に係る部会審議において、鉄道車両製造は生産に長期間を要するにもかかわらず、車両一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と、長期生産物の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といった指摘がなされた（別添参照）。

このような指摘を踏まえ、調査実施者である国土交通省は、現行の「鉄道車両生産（新造）調査票」の対象となっている事業所を対象にヒアリング等を実施し、事業所における仕掛品等の算出の実態について把握を行ったところ、以下のような問題点が明らかとなり、国土交通省においては、報告者負担及び得られる統計結果の有用性の観点から、前回答申時の課題に対応することは困難であるとしている。

- ① 仕掛品等を把握することは、事業所側に過大な報告者負担を課すこととなり、調査協力を得られなくなるおそれがあること。
- ② 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るが、この場合においても、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、これら情報（数字）の提出に、事業所側が難色を示していること。
- ③ 事業所によっては、会計処理上、仕掛品を鉄道車両等に係る事業の数字とそれ以外の事業の数字を合わせて計上しており、統計調査への報告のため、前者のみの数字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 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。

（論点）

- 1 鉄道車両（新造）は生産に長期間を要するとのことであるが、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なになっているのか（生産工程の期間が安定的でない、品目や車種によって異なるといった要素がある場合には、その

旨を含め、説明願いたい。)

なお、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の各生産活動（主な品目の生産活動）による期間はどうか。

- 2 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鉄道車両（新造）の間の違いは何か。また、違いがある場合、その理由は何か。
- 3 製造業の生産動態に関する他の基幹統計調査（「経済産業省生産動態統計調査（経済産業省）」、「薬事工業生産動態統計調査（厚生労働省）」、「牛乳乳製品統計調査（農林水産省）」、「木材統計調査（農林水産省）」及び「造船造機統計調査（国土交通省）」）において、仕掛品はどのように把握されているのか。
- 4 前回の部会で指摘のあったように、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。
- 5 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。
- 6 本調査の「鉄道車両生産（新造）調査票」（調査票様式1）のデータ項目に沿って、車種別に月次で、仕掛品、完成品在庫、受注残の金額と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。特に、仕掛品等を把握することが、事業所側に過大な報告者負担を課すこととなるとは、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、事業所は新たにどのような作業が生じるのか。
- 7 有価証券報告書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、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、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、事業所は新たにどのような作業が生じるのか。
- 8 本調査の実査から公表までのスケジュールからみて、事業所に対してこれら項目の回答を求めることは可能か。（現行の実査から公表までの具体のスケジュールを示して説明いただきたい。）
- 9 月次又は四半期の仕掛品に係る金額及び車両数を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（仕掛品の把握方法が各事業所や各品目で異なっていることを踏まえ、得られる統計情報の精度や適切性、必要性等の観点から整理願いたい。)
- 10 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。

(上記は、例えば、現行の「鉄道車両生産(新造)調査票」を、「鉄道車両生産(新造)調査票A」(月次調査)、「鉄道車両生産(新造)調査票B」(四半期調査)といった形で、把握する情報(事項)によって2種類の調査票を設けるといったイメージである。)

- 11 上記10と関連するが、「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種類とに分けた場合、事業所において報告が可能なものか。もし、直ちに対応が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。

3 その他

(1) 公的統計の整備に関する基本的な計画(平成21年3月13日閣議決定)における指摘事項への対応

本調査は、公的統計の整備に関する基本的な計画(平成21年3月13日閣議決定。以下「第I期基本計画」という。)の別紙において、厚生労働省の「薬事工業生産動態統計調査」、農林水産省の「牛乳乳製品統計」及び「木材統計」、経済産業省の「経済産業省生産動態統計」、国土交通省の「造船造機統計調査」及び「鉄道車両等生産動態統計調査」とともに、「府省横断的な生産動態に関する(生産動態統計(仮称))を一つの基幹統計とし、その下で、それぞれ独自の調査項目、用語等の統一を図った上で、各省それぞれが所管する生産動態統計調査を実施する体系への再編を検討する。」とされている。

上記の指摘事項について、対応状況及びその妥当性について検討する必要がある。

(審査結果)

生産動態統計については、第I期基本計画における指摘を受け、総務省を加えた5省(厚生労働省、農林水産省、経済産業省及び国土交通省)で検討を行った結果、一つの基幹統計に統合することについては、6つの統計に共通する表章事項が限られていること等から、特段の効果が期待できないとして、統合は見送ることとする一方、「生産」、「出荷」及び「在庫」を各調査における共通した調査事項として、用語及び定義を統一し、共通の集計表を作成して「生産動態統計」の名称で、各調査の集計表とは別に公表することとしている。

これについては、上記の検討結果を踏まえた対応をしており、適当と考える。

(論点)

- 1 指摘事項について、対応状況はどのようになっているか。(生産動態統計の整備に関する検討会における検討経緯・検討結果や、統計法施行状況報告、同報告に基づく統計委員会における審議結果等を含め、整理願いたい。)

【参考】第I期基本計画(抄)

- 1 指定統計から基幹統計に移行する統計の整備

- (2) 統合(共管)に向けて検討する基幹統計

府省名	統計名	理由、具体的措置等	実施時期
厚生労働省	薬事工業生産動態統計調査	これら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(仮称))を一つの基幹統計と	平成21年度早期に所要の検討を開始し、平成25年度ま
農林水産省	牛乳乳製品統計、木材		

	統計	し、その下で、それぞれ独自の調査項目を活かしつつ、他省と調査項目、用語等の統一を図った上で、各省それぞれが所管する生産動態統計調査を実施する体系への再編を検討する。	で整備を図る。
経済産業省	経済産業省生産動態統計		
国土交通省	造船造機統計、鉄道車両等生産動態統計調査		

(2) 公的統計の整備に関する基本的な計画（平成26年3月25日閣議決定）における指摘事項への対応

本調査は、郵送及びオンラインによる自計報告で実施されているが、「公的統計の整備に関する基本的な計画」（平成26年3月25日閣議決定。以下「第Ⅱ期基本計画」という。）の別紙において、「統計調査の実施計画を企画する際、オンライン調査を（中略）導入している調査はオンラインによる回収率の向上方策について事前に検討する。」とされている。

上記の指摘事項について、対応状況等について検討する必要がある。

(審査結果)

オンライン調査については、報告者負担や利便性の向上、正確な統計作成など多くのメリットがあり、また、本調査において、調査対象の選定方法の見直しによって従前よりも報告者数が増加するとすれば、第Ⅱ期基本計画における指摘事項をも踏まえ、オンライン調査の推進にこれまで以上に取り組むことが求められているものとする。

本調査におけるオンライン調査の利用率は約18%弱であり、一定の利用状況がみられることから、おおむね適当であると考えられるが、報告者が製造業者であることや、本調査の実施周期が月次又は四半期ごとと調査対象事業所に対し反復継続的な形で実施されているものであることを考慮すれば、更なる利用率の向上を図る余地があるものとして認められることから、オンラインによる回収率の向上方策に関する対応状況等について検討する必要がある。

(論点)

- 1 国土交通省オンラインシステムとは、どのようなものか。
- 2 本調査における郵送、電子メール、国土交通省オンラインシステム、FAXによる調査票の回収状況はどのようなになっているのか。
また、オンラインによる回収に関し、電子メールの利用に関し、どのようなセキュリティ対策が講じられているのか。
- 3 現在、電子メールや国土交通省オンラインシステムの利用を推進するため、どのような取組を行っているのか。その効果などはどうか。また、現行の状況を踏まえ、今後、電子メール及び国土交通省オンラインシステムを利用する報告者を増やしていくため、どのような対策や取組を行うこととしているのか。

【参考】第Ⅱ期基本計画（抄）

「第3 公的統計の整備に必要な事項」部分

(3) オンライン調査の推進	○ 統計調査の実施計画を企画する際、オンライン調査を導入していない調査は導入の適否、導入している調査はオンラインによる回収率の向上方策について事前に検討する。	各府省	平成26年度から実施する。
----------------	---	-----	---------------

(以上)

「手持」を「受注残」に改める」ことに関する前回部会時の議論
(議事録より抜粋)

第10回産業統計部会（平成20年12月1日）

- 舟岡部会長（中略）「在庫手持」というところに造船造機統計調査については、月末在庫高の項目がある。鉄道車両については、月末手持は手持から当月の受注を加えて当月の生産を引く。
- 出口委員 手持の定義はどこに書いてあるんですか。
- 舟岡部会長 月末手持というのは。
- 出口委員 しかも、受注と生産が手持のフローになっていますね。これは仕掛品ではないですね。
- 舟岡部会長 受注残ですかね。
- 出口委員 そうです。受注残です。
- 舟岡部会長 どうなんですか。
- 調査実施者 鉄道車両についてはそのとおりです。要するに、受注して生産して、まだ生産が終わっていないものは手持で残っている。更に受注を受けて手持が増えていく。生産したものをどんどん引いていくということです。
- 舟岡部会長 受注残高等の名称に変えていただいた方が、通常の会計用語と合致して誤解がなくて済むと思います。
- 出口委員 間違いなく受注残に変えてもらった方がいいと思います。
- 舟岡部会長（中略）全く手つかずの受注した車両台数を手持と言わずに、受注残高数量とかの名称に変えた方が誤解はないだろうという話です。

第12回産業統計部会（平成20年12月15日）

- 舟岡部会長（中略）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。

- 舟岡部会長（中略）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。
- 舟岡部会長（中略）では、続きまして「今後の課題」であります。（中略）「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。