

国土交通省説明資料

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。）

【回答】

従前の調査対象の把握方法として、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いては、鉄道事業者や鉄道車両製造事業所に対し部品等の発注先を、索道搬器運行装置^(注)については、索道事業者に対し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。加えて、調査実施者である総合政策局情報政策課交通経済統計調査室から関係団体に対して、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、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」事業所を把握していました。

(注) 索道（さくどう）とは、空中を渡したロープに吊り下げた輸送用機器に人や貨物を乗せ、輸送を行う交通機関である。ロープウェイ（ropeway）やゴンドラリフト、スキー場などのリフトなどが索道に含まれる。搬器（はんき）とは吊り下げられている輸送機器のことである。搬器は箱型やかご型のもの、椅子型になっていて乗客が直接座るものがある。箱型やかご型の搬器は通称的に「ゴンドラ」とも呼ばれる。

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覧的に整理したもの）。

【回答】

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（別添1参照）の調査票情報における事業所産業分類（産業細分類）のうち、上記製造業が格付けされている「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」を活用しました。

日本標準産業分類（抜粋）

大分類	中分類	小分類	細分類
E-製造業	31-輸送用機械器具製造業	312-鉄道車両・同部分品製造業	3121-鉄道車両製造業
			3122-鉄道車両用部分品製造業
	30-情報通信機械器具製造業	301-通信機械器具・同関連機械器具製造業	3015-交通信号保安装置製造業
	25-はん用機械器具製造業	253-一般産業用機械・装置製造業	2533-物流運搬設備製造業

また、上記4分類以外に格付けされている事業所を把握するために、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（産業大分類：製造業（除く上記4分類））を基に、「品目別製造品出荷額」欄の「製造品名・番号」（別添1参照）を活用しました。

経済センサス-活動調査 事業所産業分類（産業細分類）	事業所数	製造品の売上金額の合計
【3121】 鉄道車両製造業	57	約2,972億円
【3122】 鉄道車両用部分品製造業	663	約4,577億円
【3015】 交通信号保安装置製造業	161	約2,148億円
【2533】 物流運搬設備製造業	1,567	約6,702億円

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。

【回答】

- ① 事業所の定義は、以下のとおりとなります。

【変更前】

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

【変更後】

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(産業細分類)「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」に格付けされる事業所で鉄道車両等の製造を行う事業所及び上記4分類に格付けされていない鉄道車両等の製造を行う事業所

- ② 調査対象の選定方法は、以下のとおりとなります。

【変更前】

前記1.(1)論点1の方法により把握した事業所のうち、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いました。

【変更後】

統計法第33条に基づき、経済センサス-活動調査の調査票情報の提供申出を行い、以下のとおり調査対象の選定作業を行いました。

- (a) 提供された調査票情報(事業所産業分類(産業細分類))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」のいずれかに格付けされている事業所を抽出しました。

なお、「3015交通信号保安装置製造業」及び「2533物流運搬設備製造業」については、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しました。

- (b) 上記4分類に格付けされていない鉄道車両等の製造を行う事業所については、同調査票情報における事業所産業分類（産業大分類：製造業（除く上記4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しました。
- (c) 上記(a)、(b)にて抽出された事業所に対し、ヒアリング（鉄道車両等生産に係る事業活動（主な製造品名の確認等）の有無等）を実施し、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除外しました。
- (d) 上記(c)の母集団情報と現行の本調査調査対象名簿とをマッチングし、一致しない事業所（母集団情報：なし、本調査調査対象名簿：あり）については、母集団情報に追加しました。
- (e) 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の結果把握出来た事業所を、母集団情報に追加しました。
- (f) 上記(e)までの作業完了後、鉄道車両製造については、事業所に対して「新造」と「改造・修理」の業態区分のヒアリングを実施し、母集団情報の分割（一部重複もあり。）を行いました。

③ 変更前及び変更後の事業所数及び事業所の生産額等の規模については、以下のとおりです。

調査事項		変更前	変更後（母集団）	変更後（裾切り後）
鉄道新造	事業所数	11事業所	12事業所	12事業所
	生産額等	約1,810億円	約1,823億円	約1,823億円
鉄道改造・修理	事業所数	10事業所	47事業所	32事業所
	生産額等	約41億円	約472億円	約426億円
鉄道車両部品	事業所数	49事業所	403事業所	127事業所
	生産額等	約2,858億円	約4,178億円	約3,762億円
鉄道信号保安装置	事業所数	22事業所	62事業所	29事業所
	生産額等	約1,139億円	約1,248億円	約1,189億円
索道搬器運行装置	事業所数	2事業所	7事業所	7事業所
	生産額等	約66億円	—	—

(注1) a 鉄道新造及び索道搬器運行装置の変更後（裾切り後）については、全数です。

b 鉄道改造・修理及び鉄道車両部品の変更後（裾切り後）については、従業員30人以上の裾切り基準に該当する事業所の合計です。

c 鉄道信号保安装置の変更後（裾切り後）については、従業員50人以上の裾切り基準に該当する事業所の合計です。

(注2) 変更後の「生産額等」欄については、以下の方法により、事業所ごとに把握し計上しました。

a 本調査の調査対象となっている事業所

本調査における当該事業所の鉄道車両等生産（出荷）額（平成23年）を計上

b 本調査の調査対象となっていない事業所

当該事業所に係る経済センサス-活動調査の調査票情報に記載された「品目別製造品出荷額」及び「加工賃収入額」における鉄道関係品目の合計金額を計上

c その他事業所（本調査の調査対象となっていない事業所で経済センサス-活動調査の調査票情報の「品目別製造品出荷額」等欄が空欄又は鉄道関係品目かどうか判断できない場合で、「製造品の売上金額」のみ記載がある場合）

本調査における鉄道車両等の生産（出荷）額（平成23年）と経済センサス-活動調査の調査票情報の「製造品の売上金額」のいずれも情報のある事業所のみでいて、全体の製造品の売上金額のうち鉄道のみに占める割合の係数を算出し、「製造品の売上金額」のみの事業所の当該金額に乗じて生産（出荷）額の見込み値を算出しております。

なお、見込み値の算出方法は次のとおりです。

「見込み値」＝「製造品の売上金額」のみの事業所の当該金額×〔本調査における鉄道車両等の生産（出荷）額（平成23年）の総計÷経済センサス-活動調査の調査票情報の「製造品の売上金額」の総計〕

(注3) 索道搬器運行装置の変更後の生産額等について、追加となる5事業所は、経済センサス-活動調査の調査票情報には含まれていないため、同調査票情報のデータを用いた生産額等を明示することができません。

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。

【回答】

母集団情報の更新作業は、以下のとおり継続的に行っていきます。

① 経済センサス-活動調査の調査結果が公表される年

今回の母集団情報の見直し作業（前記「1. (1) 論点3の②」の回答）と同様に、経済センサス-活動調査の調査結果公表後、統計法（平成19年法律第53号）第33条に基づき提供を受ける当該調査の調査票情報、同調査票情報から抽出された事業所及び関係団体（鉄道車両工業、信号工業及び索道工業）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います。

② 上記①以外の年

毎年、調査実施者である総合政策局情報政策課交通経済統計調査室が鉄道車両工業、信号工業及び索道工業の各関係団体に対して、会員会社の動向等のヒアリングを行い、その結果、把握出来た事業所を母集団情報に追加することとします。加えて、工業統計調査（経済産業省が毎年実施する基幹統計調査）^(注)の調査票情報の提供が受けられる場合は、当該調査票情報も用いて、母集団情

報の整備を行いたいと考えています。

(注) 日本標準産業分類に掲げる「大分類E-製造業」に属する事業所(国に属する事業所を除く)について、従業者4人以上の事業所を調査の対象としている。農林業家を除く全ての事業所及び法人を対象とした経済センサス-活動調査実施対象年を除く毎年調査を実施。

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を行わなかったのか。

【回答】

「平成23年工業統計調査」については、平成24年2月に実施された「経済センサス-活動調査」に代替され中止されました。

そのため、平成24年経済センサス-活動調査の結果(確報)の公表は平成25年8月、平成24年工業統計調査の結果(確報)の公表は平成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、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いては、平成25年度工業統計調査の結果(確報)を活用することも予定しています。

(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、おおむね適当であると考えながら、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。

【回答】

本調査の調査対象事業所については、昭和29年4月の調査開始当時より「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、当時の考え方を記載した資料が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、調査対象者の報告にかか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づけたものと思料されます。

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。

【回答】

1 検証方法については、全て同じ実績額を用いた比較・検証は困難ではありましたが、可能な限り同一な実績額として整理するという観点で、以下の①から③の優先順位により名簿情報に実績額を収録し、検証を行いました。

- ① 本調査の平成 23 年の調査結果(当該事業所の鉄道車両等生産(出荷)額)
- ② 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 ②が空欄である場合、①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以て、全体の製造品売上金額のうち鉄道のみにも占める割合の係数を算出し、それを製造品売上金額のみ記載がある事業所の金額に乘じ、実績額の見込み値を算出

2 上記 1 の検証結果を踏まえ、それぞれ①鉄道新造、②鉄道改造・修理、③鉄道部品、④鉄道信号、⑤索道搬器別に検証した結果については、以下のとおりです。

(1) ①鉄道新造について

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 千万円もの生産額があること、また、報告者（調査対象事業所）数についても、見込みではあるものの、11 事業所（変更前）から 12 事業所（変更後）と調査対象が追加となりますが、今回追加となる 1 事業所については、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、全数調査とします。

(2) ②鉄道改造・修理並びに③鉄道部品及び④鉄道信号について

見直し後の調査対象範囲が、②鉄道改造・修理は、10 事業所が約 50 事業所程に、③鉄道部品及び④鉄道信号は、約 70 事業所が約 450 事業所程になり、より正確な実態を把握するためには、裾切り基準を設けないことが望まれますが、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、裾切り基準を設けることとしました。

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）が、②鉄道改造・修理及び③鉄道部品については、従業員 30 人を裾切り基準とすることにより、約 9 割の捕捉率が得られ、④鉄道信号については、従業員 50

人を裾切り基準とすることにより、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、上記のとおり裾切り基準を設定することとしました。

これにより、調査対象事業所数が②鉄道改造・修理については、現行 10 事業所から約 30 事業所、③鉄道部品については、現行 49 事業所から約 130 事業所、④鉄道信号については、現行 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ます。

(3) ⑤索道搬器について

現行 2 事業所であり、見直し後の調査対象範囲でも 10 未満 (7 事業所) 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 事業所については、経済センサス-活動調査の調査票情報には含まれておらず、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数が小さいことから、裾切り基準は設けず、全数調査とします。

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するが、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。

【回答】

① 経済センサス-活動調査の調査票情報の活用については、前記「1. (1) 論点3の②」で回答したとおり、同調査の調査票情報(事業所産業分類(産業細分類))の「3122 鉄道車両用部分品製造業」に格付けされている事業所を抽出し、また、上記分類に格付けされていない鉄道車両部品の製造を行う事業所について、同調査票情報における事業所産業分類(産業大分類:製造業(除く上記分類))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、鉄道車両部品の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た母集団情報の妥当性を確認するための検討を行い、以下の作業を行いました。

- a 抽出された事業所に、ヒアリング(鉄道車両等生産に係る事業活動(主な製造品名の確認等)の有無等)を実施
- b 抽出された事業所と現行の本調査調査対象名簿とをマッチング
- c 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

② ソフトウェア的な部品については、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、ハード的な部品と組み合わせて生産されており、本調査においては、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品の実態を把握するものとなっています。

③ 経済センサス-活動調査及び工業統計調査(基幹統計調査)においては、鉄道車両部品及びそれ以外の機械器具部品(自動車部品等)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いますが、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いません。

他方、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あり、経済センサス-活動調査及び工業統計調査に比べて、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います。

また、調査結果については、鉄道車両メーカー等において、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。

したがって、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、他の統計調査で代替することはできないものと考えています。

- 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2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。

【回答】

変更前及び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いては、前記「1. (1) 論点3の③」で示した下表のとおりです。

調査事項		変更前	変更後（母集団）	変更後（裾切り後）
鉄道新造	事業所数	11事業所	12事業所	12事業所
	生産額等	約1,810億円	約1,823億円	約1,823億円
鉄道改造・修理	事業所数	10事業所	47事業所	32事業所
	生産額等	約41億円	約472億円	約426億円
鉄道車両部品	事業所数	49事業所	403事業所	127事業所
	生産額等	約2,858億円	約4,178億円	約3,762億円
鉄道信号保安装置	事業所数	22事業所	62事業所	29事業所
	生産額等	約1,139億円	約1,248億円	約1,189億円
索道搬器運行装置	事業所数	2事業所	7事業所	7事業所
	生産額等	約66億円	—	—

前期 1. (2) 論点2 において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います。

統計需要の関係においても、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います。

また、「鉄道改造・修理」と「鉄道車両部品」において、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、①鉄道車両等の生産動態を適切に捉えること、②適正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ます。

なお、新たに調査対象となる事業所については、調査への協力依頼文を発出するとともに、電話による協力依頼や関係団体を通じての協力依頼を行う予定です。

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。

【回答】

前記「1. (1) 論点3の③」で回答した変更前及び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」に関しては、大幅な断層は生じないものと考えています。他方、「鉄道車両生産（改造・修理）」及び「鉄道車両部品生産」については、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います。

調査事項		変更前	変更後（母集団）	変更後（裾切り後）
鉄道新造	事業所数	11事業所	12事業所	12事業所
	生産額等	約1,810億円	約1,823億円	約1,823億円
鉄道改造・修理	事業所数	10事業所	47事業所	32事業所
	生産額等	約41億円	約472億円	約426億円
鉄道車両部品	事業所数	49事業所	403事業所	127事業所
	生産額等	約2,858億円	約4,178億円	約3,762億円
鉄道信号保安装置	事業所数	22事業所	62事業所	29事業所
	生産額等	約1,139億円	約1,248億円	約1,189億円
索道搬器運行装置	事業所数	2事業所	7事業所	7事業所
	生産額等	約66億円	—	—

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。

【回答】

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、以下のとおり、各府省の関係部局と間で調整を行っているところです。

- ① 国民経済計算作成部局（内閣府経済社会総合研究所）との間では、SNA の平成 27 年確報の推計を行う平成 28 年度に調整を行うこととしています。
- ② 産業連関表作成部局（経済産業省大臣官房調査統計グループ経済解析室及び国土交通省総合政策局情報政策課）との間では、産業連関表のより精緻な推計が行えるための一次統計の精度向上の観点から調整を行いました。
- ③ 鉱工業指数作成部局（経済産業省大臣官房調査統計グループ経済解析室鉱工業指数担当）との間では、次回基準改定時等（平成 30 年頃）、別途調整を行うこととしています。

(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日産業連関部局長決定）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の基準とはどのようなものか。

【回答】

- 1 第Ⅰ期「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）において、「第2.2.(1)国民経済計算の整備と一次統計等との連携強化」の中で、「国民経済計算については、（中略）現状では、基準年次推計と産業連関表（基本表）との整合性が十分に確保されておらず」という課題が指摘され、「別表 今後5年間に講ずべき具体的施策」において、「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「項目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」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けを見直すとともに、統一化を図る。」と明記されています。

2 また、第Ⅱ期「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）において、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ているところであります。

3 このような課題へ対応すべく、産業連関表作成基本要綱（平成25年1月産業連関表部局長会議）において、政府及び独立行政法人等の公的部門の格付けは、原則として、国民経済計算における「政府諸機関の分類（格付け）」に準じた基準に基づき行うこととされ、当該機関の活動を「生産活動主体分類」別に①政府サービス生産者（公務、準公務、社会保障基金）、②対家計民間非営利サービス生産者、③産業（公的活動及び民間活動）に区分しています。

なお、公的部門の分類格付け基準の詳細については、別添2のとおりです。

（参考）平成23年（2011年）産業連関表作成基本要綱（平成25年1月）中〔別表5〕（抄）

（平成23年（2011年）産業連関表における中央政府、地方政府、独立行政法人及び特殊法人等の格付け及び平成17年表からの変更点等（抄））

3 格付けの基準

政府及び独立行政法人等の格付けは、原則として、国民経済計算における「政府諸機関の分類（格付け）」に準じた以下の基準に基づき行う。（略）

(1) 社会保障基金の区分

以下の基準を全て満たす社会保険事業を「社会保障基金」に格付ける

- ① 政府による賦課・支配
- ② 社会の全体又は特定の部分をカバー
- ③ 強制的加入・負担

(2) 金融機関、非金融機関の区分

前記(1)において、「社会保障基金」とされなかったものについて、その売上高の50%以上が、金融仲介活動又は補助的金融活動に伴うものである機関（法人）は、「金融機関」とし、それ以外は「非金融機関」とする。

(3) 市場性の有無

前記(2)において、「非金融機関」とされたものについて、その売上高が生産費用の50%以上であれば、市場性があるものとして、「産業」に格付ける。

(4) 政府による所有・支配の有無

ア 前記(3)において、「産業」とされなかったものについて、政府が役員の選任権を保有している場合は、政府による所有又は支配があるものとして、「政府サービス生産者」に格付ける。

イ 前記(2)において、「金融機関」とされた場合及び(3)で「産業」に格付けされたもののうち、次の①又は②を満たす場合は、政府による所有又は支配があるものとして、「産業」の内訳である「公的活動」に格付け、それ以外は「民間活動」に格付ける。

- ① 政府が議決権の過半数を保有している。
- ② 取締役会等の統治機関を支配している（過半数の任命権を持つ）

2 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か。

【回答】

今回の変更は、平成26年3月から産業連関表作成部局（経済産業省大臣官房調査統計グループ経済解析室及び国土交通省総合政策局情報政策課）と打ち合わせを行い、産業連関表のより精緻な推計が行え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あり、今回の変更により、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いて、「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、公共投資による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います。

(参考) 平成23年（2011年）産業連関表作成基本方針（抄）

（平成22年12月27日産業連関部局長会議決定。改正：平成24年9月28日）

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。

(※) 平成24年9月28日に産業連関部局長会議において決定されている。

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。

【回答】

報告者の負担軽減に鑑み、「公的機関」の区分（チェック欄）のみ設けることとしておりましたが、報告者の記入（チェック）漏れを防止する観点から、「公的機関」の区分（チェック欄）に加え、「非公的機関以外」の区分（チェック欄）も設けることとします。

ご指摘を踏まえた調査票様式については、別添3のとおり修正します。

- 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、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。

【回答】

昭和29年4月の調査開始当時より、「鉄道車両生産（新造）調査票」及び「鉄道車両生産（改造・新造）調査票」については、需要先として民鉄の他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」については、納入先「車両又は部品メーカー（鉄道車両部品のみ記入）」と区分するため、「民鉄等」と表現していた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、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します。

ご指摘を踏まえた調査票様式については、別添3のとおり修正します。

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。

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。

【回答】

「鉄道車両（新造）」については、別添4のとおりです。

また、「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）による期間については、現行の調査対象事業所にヒアリングしたところ、以下のとおりです。

- ・鉄道車両改造：老朽化による機器更新、内装工事等（3～6ヶ月程度）
- ・鉄道車両修理：定期検査に伴う修理、ドア調整、部品・外板清掃及び座席取替等（1～3週間程度）
- ・鉄道車両部品：主電動機（4ヶ月程度）、主変換装置（10ヶ月程度）、補助電源装置（6～8ヶ月程度）、制御装置（6ヶ月程度）、ブレーキ装置（1～2ヶ月程度）
- ・鉄道信号保安装置：列車自動制御装置（6ヶ月～1年程度）、電気信号機用品等（6ヶ月～1年程度）、電気連動装置（4ヶ月程度）、踏切保安装置（4ヶ月程度）、分岐器用品（3～4ヶ月程度）
- ・索道搬器運行装置：普通索道装置（6ヶ月～1年程度）、特殊索道装置（1ヶ月～半年程度）

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。

【回答】

鉄道車両（新造）の場合、素材加工、部材組立、構体組立、塗装、艀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、仕掛品の金額についても、車両1両ごとの把握はしておらず、材料費・人件費等の費用を受注単位（例えば、複数編成を受注した場合、1編成ごとに仕掛品を把握しているケースと複数編成ごとに仕掛品を把握しているケースがあります。）で把握し、最終的に鉄道事業者へ納品するまで仕掛品として計上しています。

建設業の場合については、進捗状況の捉え方を詳細に調査した訳ではありませんが、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、鉄道車両（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企業に外注しており、工程ごとに労務費や材料費を詳細に管理する必要があることから、鉄道車両（新造）よりも精細な工程管理を行っているものと思料します。

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。

【回答】

「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）」については、仕掛品は把握されていません。

「経済産業省生産動態統計調査（経済産業省実施）」においては、鉱工業指数への影響が大きいと考えられる「水管ボイラ（800t/h^(注1)以上）」、「一般用蒸気タービン（25万kW以上）」及び「非標準変圧器（50万kVA^(注2)以上）」についてのみ、月間進捗量の調査を行っており、例えば水管ボイラの進捗量の把握については、以下の算出例が用いられています。

(注1) 1時間当りの蒸発量(トン数)。ton/hour (t/h)。

(注2) VA (ボルトアンペア) は、電力を表す単位。1kVA は 1000VA。

(参考) 月間進ちよく量算出例

	算 出 根 拠				
	完成時の容量 又は出力 A	月間進ちよく量 B=(A×E)	必 要 工 数 C	月間遂行工数 D	月間進ちよく率 E=D/C
ボイラ(A 1号)	3,180t/h	226t/h	3,500	250	7.1%
" (B 2号)	1,380t/h	110t/h	1,500	120	8.0%
" (C 1号)	1,405t/h	70t/h	1,800	90	5.0%
ボイラ合計		406t/h			

(出典) 経済産業省生産動態統計調査「機械器具月報記入要領及び調査品目表」

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、仕掛品の金額を車種別に把握はしておらず、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（6社8事業所）と把握していないメーカー（3社3事業所）とがありました。なお、両数での算出概念はないとのことでした。

仮に、上記算出例を用いて月間進ちよく量を求めた場合、設計や資材調達、部材加工等の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、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ます。

また、「造船造機統計調査（国土交通省実施）」では、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」のタイミングにより把握を行っていますが、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位あるかという船舶のフローの状況を把握するもの（例えば、5,000G/T^(注3)の船舶が、工事の進捗により報告内容が変わるのではなく、それぞれのタイミングにより、同一の情報の報告を求めているもの）です。船舶については、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いますが、鉄道車両については、製造過程において明確な区切りがなく（別添4参照）、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調査を行っています。

(注3) Gross Tonnage（総トン数）の略。国内における海事に関する諸制度において、船舶の大きさを表すための指標として用いられるトン数のこと。

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。

【回答】

調査事項の「手持」を、「今まだ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いては、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」を踏まえると、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」で述べるように、現段階では難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いては、難しいと考えられます。

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。

【回答】

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しては、現行の統計表では、「前月の月末手持+当月の受注-当月の生産=当月の月末手持」という表記となっており、「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られます。

デメリットとしては、特になく考えます。

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。

【回答】

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、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。

仕掛品については、両数での算出概念がないとのことでした。金額については、車種別に把握はしておらず、材料費・人件費等の費用を受注単位（例えば、複数編成を受注した場合、1編成ごとに仕掛品を把握しているケースと複数編成ごとに仕掛品を把握しているケースがあります）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（6社8事業所）と把握していないメーカー（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、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（材料費、労務費、その他経費）の金額はコスト情報（原価情報）

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。

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。

【回答】

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（9 社））にヒアリングを行ったところ、金額については、有価証券報告書を公表しているメーカー（9 社中 6 社）であっても、期末（全て 3 月）と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（四半期報告を含む。）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たとしても、鉄道車両関連に特化した金額を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ためには、前記 2. 論点 6 にて回答したとおり、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、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（材料費、労務費、その他経費）の金額はコスト情報（原価情報）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。

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。）

【回答】

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・労務費等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とのことでした。

調査票提出期限（調査月の翌月 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、仕掛品の金額を算出することは困難と考え、調査票の提出が遅延することが予想されます。また、調査実施者においても、毎月 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す。従来の調査項目に係る報告内容に加え、この間に仕掛品の精査や疑義照会を行うことは困難であることから、別添 5 に示す現行のスケジュールを鑑みると、大幅に公表が遅延することが予想されます。

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。）。

【回答】

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出来て、はじめて活用が見込まれるものとなっています。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年基準において全体のウェイト10000のうち、18.9となっており、進捗量については、「ウェイト（生産付加価値額）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のことでした。こうした観点からみますと、鉄道車両は、鉱工業総合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得ています。

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（暦年）の仕掛品純増を推計しており、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とはならないと考えます。

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。

【回答】

調査実施者として、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を、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は、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、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、仕掛品に係る各メーカー統一の基準を定めたとしても、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、多大な負担が増えることから、別添5に示す現行のスケジュールの報告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恐れがあると考えます。

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。	平成21年度早期に所要の検討を開始し、平成25年度までに整備を図る。
農林水産省	牛乳乳製品統計、木材統計		
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		

【回答】

「生産動態統計の一元化に向けた取り組みについて（平成24年4月27日生産動態統計の整備に関する検討会議了解）」において、以下のことが合意されています。

【別添6参照】

- ① 各調査における共通した調査事項は、「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、又は記入者負担の軽減のため調査していない場合がある際は、その旨の注書きを記載することとする。

- ② 用語の定義については、各調査において上記に挙げた用語（生産、出荷、在庫、生産能力、常用従事者及び消費）と異なる用語及び定義を使用している場合は、その旨、各調査結果の用語の解説等の中で補足説明を行うこととする。

また、平成23、24、25年度統計法施行状況報告については、別添7のとおり統計委員会に報告し、基本計画部会で審議され了承されたところであります。

これを受けて、国土交通省では、鉄道車両等生産動態統計調査における鉄道車両、鉄道車両部品、鉄道信号保安装置及び索道搬器運行装置を統計表の品目として設定し、また、それぞれ定義が異なる、又は別の用語を用いている点（鉄道車両及び索道搬器運行装置においては、「生産」、「出荷」、「在庫」ではなく、「受注」、「生産」、「手持」で調査を行っているため、「出荷」の調査は行っていない旨）について、注釈で説明し、平成26年1月分からe-Stat上に共通集計表を公表しています。

なお、公表様式については、別添8のとおりです。

(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。

【回答】

国土交通省オンライン申請システムとは、国土交通省所管法令に基づく申請・届出等の手続について、インターネットを利用して受け付けることができるシステムです。

詳細は、別添9のとおりです。

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。

【回答】

本調査（平成25年度）における郵送、電子メール、国土交通省オンライン申請システム、FAXによる調査票様式ごとの回収状況の内訳は、以下のとおりです。

また、オンライン申請システムの利用については、システムへのログイン時におけるID・パスワードの設定、電子メールの利用については、添付ファイル

(Microsoft Excel) のパスワードの設定により、セキュリティ対策を講じています。

(単位:件)

	郵送	FAX	電子メール	オンライン申請システム
鉄道車両生産(新造)調査票(第1号様式)	79	29	12	12
	59.8%	22.0%	9.1%	9.1%
鉄道車両生産(改造・修理)調査票(第2号様式)	16	10	14	0
	40.0%	25.0%	35.0%	0.0%
鉄道車両部品及び鉄道信号保安装置生産調査票(第3号様式)	194	50	23	17
	68.3%	17.6%	8.1%	6.0%
索道搬器運行装置生産調査票(第4号様式)	4	0	0	4
	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%
計	293	89	49	33
	63.1%	19.2%	10.6%	7.1%

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。

上記2と関連するが、本調査における各調査方法による回答状況において、以下の状況がみられる場合、その理由や原因等としてどのようなことが考えられるのか。

- ① 電子メールや国土交通省オンラインシステムの利用による回答率が他の調査方法に比べ低いものとなっており、その利用があまり進んでいない場合
- ② FAX利用による回答率が他の調査方法の中で比較的高い割合を占めている場合(他の統計調査におけるFAX利用に比べても高い割合と考えられる場合)

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。
----------------	---	-----	---------------

【回答】

オンライン調査については、現行の申請事項記載書の「報告を求めるために用いる方法」では、国土交通省オンライン申請システムを使用することとしていることから、同システムを利用した報告について、周知・広報を行ってきました。

しかしながら、利用する際の環境設定等が必要となるオンライン調査より手軽に利用できるFAXでの報告が、比較的高い割合を占めている状況にあります。

今回改正において、申請事項記載書の「報告を求めるために用いる方法」に電子メールを追加することにより、日常業務で活用している電子メールでの提出が行えることから、電子メールでの報告も可能とする内容を含めたオンライン調査について、以下の措置を講ずることにより、オンライン回答率のより一層の向上を図ることとしています。

- ・ 国土交通省のホームページに本調査への協力依頼を掲載する際には、オンラ

インによる回答が可能である旨も併せて掲載すること。

- ・ 調査票記入要領の表紙の見やすい位置にオンラインによる調査票の提出が可能である旨を明記すること。
- ・ オンラインによる調査票提出が可能である旨の周知資料を別途作成し、調査票を郵送する際に同封すること。
- ・ 国土交通省HPから調査票のダウンロードを可能とし、これを電子メールで提出できるようにする。
- ・ 関係団体に対し、所属する事業所へのオンライン調査協力の呼びかけを行ってもらうよう依頼する。具体的には、各団体のHPにおいて、オンライン調査協力を呼びかけるとともに、可能な場合は、各団体のHPからも本調査のHPにリンクできるように依頼する。
- ・ 調査対象事業所のメールアドレスを可能な範囲で把握し、それぞれのメールアドレスに毎月調査票を送付し、各事業所が電子メールで折り返し調査票を提出できるようにする。各事業所に送付する調査票は、当該事業所の前月分の回答をプレプリントする。

なお、政府統計共同利用システムにおける政府統計オンライン調査総合窓口の利用については、現在、利用しておりませんが、その理由としては、平成 18 年度より運用が開始された電子政府の総合窓口（e-Gov）と国土交通省オンライン申請システムが一体的に運用されており、平成 20 年度より運用が開始された政府統計の総合窓口（e-Stat）と一体的に運用するためには、移行のための費用が発生すること等から、電子政府の総合窓口（e-Gov）と一体的に運用されているものです。

(以上)