

## 第 45 回産業統計部会結果概要

- 1 日 時 平成 26 年 8 月 21 日（木） 9:55～12:15
- 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 概 要

- 事務局から、鉄道車両等生産動態統計調査（以下「本調査」という。）の諮問の概要及び変更案について説明が行われた後、審査メモに沿って審議が行われた。
- 審査メモ中の「1 鉄道車両等生産動態統計調査（基幹統計調査）の変更」の「（1）調査対象の選定方法」及び「（2）調査対象の範囲」については、いずれも適当と判断された。「（3）調査事項の変更」については、新たに調査項目として設ける「公的機関」について、SNA や産業連関表で使われている「公的部門」の名称と異なるものとしている理由を次回部会で調査実施者から回答してもらった上でその適否について判断することとなった。

また、「2 前回答申（平成 20 年）における今後の課題への対応」については、鉄道車両において仕掛品在庫、完成品在庫等の把握は困難と判断されたものの、現行の調査事項の「手持」の名称を報告者であるメーカーにおいて一般的に使用されている「受注残」に改めることとされた。

委員・専門委員からの主な意見等は以下のとおり。

**（1）前回答申（平成 20 年）における今後の課題への対応**

- ・ 本課題については、①調査事項である「手持」を「受注残」に変更することによって、長期生産物である鉄道車両に係る生産活動の進捗状況（仕掛品在庫、完成品在庫等）を把握できるといった概念整理が可能となるのか、②たとえ概念整理が可能となとしても、報告者から実際に報告してもらうことが可能か、2つの面から検討する必要があるではないか。
- ・ 現行の調査事項は鉄道車両のメーカー側の売上げの概念により把握しているが、前回答申における課題では、メーカーがいくらで作ったかという原価の概念により把握する

ことを求めているということか。つまり、公表する内容を売上げの概念から原価の概念に変更するということか。

← 前回の部会審議における指摘を踏まえるとそのとおりである。

- ・ 報告を求める内容を売上高の概念から原価の概念に変更した場合、報告者が原価の概念に即した数字を把握できるのか、報告に当たっての負担はどうかといった問題があるのではないか。
  - ・ 売上げの概念は対外的な取引関係に基づく数字であり、企業にとって公表は可能であると考える。しかしながら、原価の概念で回答するとなると、企業がどれだけのコストで製造し、どれだけ利益が発生したのかが明らかになることにつながるため、企業会計原則に即して把握が可能であるとしても、一般的には、原価に係るデータを事細かに出したいと考える企業は少ないのではないかと考える。
  - ・ 鉄道車両メーカーは、原価に係る情報を外部に出すこと自体に非常に抵抗があり、理解を得ることは困難ではないかと考える。
  - ・ 前回諮問時の部会では、鉄道車両の作業工程などについて踏み込んだ形の議論はなく、他の統計調査と把握の仕方が違いすぎるのではないかとといった視点からの議論であったかと思う。今回の調査実施者からの説明や専門委員の意見、鉄道車両の多様な生産工程を踏まえる、現行の把握の仕方でやむを得ないのではないかと考える。
  - ・ 鉱工業生産指数の採用品目のうち、長期生産物として進捗量を把握できて、統計的な整理が可能なものは限定的であり、ボイラ、タービン、非標準変圧器、鋼船といった品目である。一方、鉄道車両は車両によって製造期間が多種多様であるため進捗状況の把握が非常に難しいことや、ウェイト(生産付加価値額)が非常に小さいこと(18.9/10,000)を踏まえると、鉄道車両は鉱工業生産指数に影響を及ぼすほどではないと考えている。
  - ・ 鉄道車両等生産動態統計はSNAにおいて「鉄道車両の修理」の推計に結果を利用しているが、修理には仕掛品在庫という概念がIO上もSNA上もないことから、現在の審議結果が直ちに影響するものではないと認識している。
  - ・ 経済産業省生産動態統計調査の対象品目であるボイラを例として、必要工数、月間進捗工数などから月間進捗量を算出する方法が示されており、原価情報を用いずに全体工程から割り算しているだけの方法である。このようなやり方であっても鉄道車両製造の生産活動の進捗状況の把握は難しいということか。
- ← メーカーにヒアリングを行ったところ、ボイラのような算出方法によって得られる一定の情報であっても、業界内では容易に原価情報が推測されてしまうおそれがあるため、対外的に報告することは厳しいといった意見がみられた。
- ・ 鉄道車両メーカーの場合、全生産工程を100としてある時期でそのうち何%進捗したと割り出すようなことを行っていない。このため、ボイラのような算出を求められてもメーカー間にバラつきが生じたりして、有用な結果が得られるかどうか疑問である。
  - ・ 売上情報に基づいて当月の仕掛品を、対応する売上げに換算する場合、一つの受注単位の中に複数の車種が入っていることがネックになるとしても、一定の計算式から売上換算ベースで仕掛品の金額を算出することは可能と思われる。しかしながら、報告者に負担を課すことになり、そこまでしてやるべきかどうかという議論はあると考える。
  - ・ ざっくりとした数字でもよいから進捗率に対応した生産量を把握できる概念を作れな

いかということであるが、そのためには概念上の整理がかなり必要であり、また、それができたとしてもそれに沿って報告者に回答を求めることが現状ではかなり難しいということである。したがって、現行どおりとし、特に進捗率に必要な情報というものを新たに取りという形では対応しないということで整理することとしたい。

- ・ 調査事項である「手持」を「受注残」に概念を変えずに名称だけを変更することについて国土交通省からは前向きな説明であったが、どのような結論となるのか。  
← 定義を変更せずに、単純に調査事項の名称のみを変更することについては特段問題ないものと考えており、必要があれば検討することとしたい。
- ・ 鉄道車両メーカーとしての立場を申し上げると、実際に現場の方では、「手持」と同じ意味で「受注残」という言葉を一般的に使用しており、「手持」を「受注残」に変更することについては特段問題ないと考えている。
- ・ 報告者である鉄道車両メーカーにとって、「手持」よりも「受注残」の方が馴染んでいる用語であるのであれば、より分かりやすい用語とした方がよいのではないか。
- ・ 用語を変更することによって、実査上、混乱を来たすことはなく、むしろ「受注残」の方が現場では実際にはより使用されているのであれば、内容は変えずに用語だけを変更することについて違和感はあるものの、選択肢としてあり得るものと考ええる。したがって、この点に関しては、概念は変えずに「手持」から「受注残」に用語のみ変更することとしたい。

## (2) 調査対象の選定方法

- ・ 調査対象事業所の変更について、例えば、鉄道車両（改造・修理）を見ると、これまで変更前は従業員 10 名以上が 10 事業所しかなかったのに、今回従業員 30 名以上の事業所が 32 事業所と約 3 倍になっている。これは母集団の構造の違いによるものか。  
← これまでは自己のために改造・修理するものは除くということから、従来は JR 各社の 100%子会社で車両の改造・修理を行っている事業所を対象外としていた。しかしながら、今回の見直しに際し、100%子会社であっても他社との契約行為があり、法人格も別な事業所については、整理を行った上で今後は調査対象にすることとしている。このような整理の結果、母集団数や調査対象となる事業所数が増えているものである。
- ・ 今回の見直しにより、調査結果の数字の上では断層が生じるため、統計利用者への対応として、このことに関する説明が必要ではないかと考える。  
← 今の段階では断層への対応といった面での検討を行っていないが、数値としては正確なものとなることに重点に置いているところである。
- ・ 経済センサス-活動調査の結果をベースにして母集団名簿情報を整理することは正しい方向であるが、逆にこれで十分かという観点のチェックも必要ではないか。  
← 経済センサス-活動調査の結果を使った上で、メーカーや関係団体に対するヒアリング等から得られた情報も活用して母集団名簿情報の整理を行っているところであり、現段階では十分ではないかと考えている。
- ・ 母集団名簿情報の整備によって、調査対象数が変わるため、本調査から得られる結果（数字）が変わることはやむを得ないと考えるが、公表に当たっては、統計利用者に誤解を与えないよう、公表の仕方を工夫することが必要である。また、調査対象が増えた

ことにより、今までは別の統計調査で捉えられていたものが、今回、本調査でも捉えられるようになったことにより、例えば鉱工業生産指数の作成時に二重計上されるなど、他の調査等に影響があるということはないか。

- ← 経済産業省生産動態統計調査の場合は、アクティビティで把握しており、仮に同じ事業所が両調査の調査対象になったとしても、対象品目単位で見た場合、重複は発生しないし、鉱工業生産指数にも影響はないものと考えている。
- ・ 経済センサス-活動調査の結果を本調査の母集団情報として利用しようとしても、そのままでは使い切れない部分も若干あったのではないかと考える。今後の統計整備の観点から、このような情報については経済センサス-活動調査の調査実施者にフィードバックをしていただくことが、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に重要であると考えてるので、是非お願いしたい。
- ・ 母集団名簿の整理に当たっては、基本的には経済センサスの結果を活用するということなので、本件対応については適当であると判断することとしたい。ただし、母集団名簿情報の整備によって、今回、調査対象数が増える業態もあるため、調査結果の公表の際には、母集団名簿の変更があったということを公表し、統計利用者が誤解しないよう対応することが必要である。

### (3) 調査対象の範囲

- ・ 捕捉率（全体の事業所に占める調査対象事業所の生産額等の割合）を9割以上とする裾切りの基準を設定していることから、調査対象事業所数が増える業態がみられる（例：鉄道車両（改造・修理）：10事業所⇒32事業所、鉄道信号保安装置：22事業所⇒29事業所）。しかしながら、調査実施者の回答（①鉄道車両等の生産動態を適切に捉え、適正な数値の作成が可能となり、データの有用性の観点から向上するものと考えられること、②新たな調査対象事業所には、協力を得るため様々な形で丁寧に調査協力を行うこととしていること等）や、鉱工業指数作成部局等の統計利用者とも調整を行っているということから、本件対応については適当であると判断することとしたい。

なお、調査対象事業所数の増加に伴い、督促の実施など回答率を確保するための実査段階における調査実施者の業務負担が増えると考えられるので、このことに留意した十分な準備と対応を是非お願いしたい。

### (4) 調査事項の変更

- ・ 今回の公的部門の新たな把握に関し、調査票上の項目の名称を「公的機関」としているが、SNA や産業連関表では「公的部門」の名称を使用している。異なる名称とする理由は何か。「公的部門」とした方が、他の統計との整合性が図られ、よいのではないか。
  - ← 他の統計との整合性までは考慮していなかったが、平成23年（2011年）産業連関表作成基本要綱における「公的活動」という表現を踏まえ、「公的機関」と整理をしているところである。
- ・ 「公的機関」の名称を用いている理由とともに、他の統計との整合性を図る観点から調査票上の項目で用いる名称について整理・検討し、次回部会において回答していただきたい。

- ・ 報告者側からみると、鉄道会社のどこが「公的機関」に含まれるのか分からないのではないかと。報告者が調査票への記入に当たって戸惑うことがないよう、明確な定義を示す必要があるのではないかと考える。
  - ← 今回追加される事業所を含め 26 事業所ほどを「公的機関」に該当するものと想定している。この点については、報告者に調査票とともに配布する記入要領において一覧表を作成し掲載するなどの対応策を講じることを考えている。
- ・ 調査票を記入する立場として、「公的機関」や「公的機関以外」のチェック欄を設けることによって負担が増えることはないと考えているが、新幹線の伸延に伴い増加しつつある第三セクターによる鉄道事業者が「公的機関」に該当するか否か判断できないことが想定される。報告者の利便性を図るためにも、「公的機関」に該当する報告者の一覧表の作成・周知をお願いしたい。
- ・ 調査事項の変更については、報告者が「公的機関」又は「公的部門」に該当するか否か分かるように定義を明確にし、また、記入に当たって紛れが生じないよう、マニュアル等を作成することが必要である。

新たに設ける調査項目については、「公的機関」か「公的部門」のいずれの名称が適切かについては調査実施者からの次回部会における回答を踏まえて判断することとする。それ以外の点（鉄道車両等の調査票において、需要先の区分（選択肢）を「民需」、納入先の区分（選択肢）を「民鉄等」と異なっている表現を「民鉄等」に統一等）については適当であると判断することとしたい。

## 6 その他

次回は、平成 26 年 10 月 2 日（木）14 時 00 分から総務省第 2 庁舎 6 階特別会議室において開催することとされた。