

(自動車輸送統計調査)

審 査 メ モ

1 今回申請された変更について

自動車輸送統計調査（以下「本調査」という。）については、令和2年（2020年）4月調査から、「報告を求める個人又は法人その他の団体」（以下「報告者」という。）、「報告を求める事項（以下「調査事項」という。）及びその基準となる期日又は期間」、「集計事項」及び「調査結果の公表の方法及び期日」（以下「公表方法・期日」という。）等について、以下のとおり変更する計画である。

- (1) 変更の背景事情・意義等
- (2) 貨物営業用自動車（トラック）調査について、報告者の選定方法及び数等を変更するとともに、事業所調査票を廃止
- (3) 旅客営業用自動車（バス）調査について、報告者の選定方法及び数等を変更
- (4) 集計事項を整理し、変更

(1) 変更の背景事情・意義等

(審査状況)

ア 本調査は、表1のとおり、貨物営業用自動車調査、貨物自家用自動車調査、旅客営業用自動車（乗車定員11人以上）調査及び旅客営業用自動車（乗車定員10人以下）調査の4種類の調査により、実施している。

表1 自動車輸送統計調査の調査体系（現行計画）

区分	調査票様式	調査対象の範囲(属性)	報告者の数	報告者の選定方法	調査事項
貨物営業用自動車 (トラック)	第1号様式の1	貨物自動車運送事業を営む事業所	約2000事業所	層化無作為抽出 (母集団数約15万事業所) ※車両は登録番号の小さいものを抽出。報告義務者は、当該車両の使用	事業所の保有車両数、事業所の輸送量の合計、事業所の品目別輸送量等
	第1号様式の2	上記事業所が使用する貨物の輸送の用に供する自動車	4車種別に各2両 ※調査設計上、約12000両/月		自動車の種類、最大積載量、輸送回数、輸送区間、走行距離、輸送貨物の品目及び重量、休車日数等
貨物自家用自動車 (トラック)	第2号様式	貨物の輸送の用に供する自動車	約9700両	無作為抽出 (母集団数約637万両)	自動車の種類、乗車定員、輸送回数、輸送区間、走行距離、輸送人員、休車日数等
旅客営業用自動車 (バス)	第3号様式(乗合・貸切・特定)	人の輸送の用に供する自動車	約250両	無作為抽出(母集団数約11万両)	自動車の種類、乗車定員、輸送回数、輸送区間、走行距離、輸送人員、休車日数等
	第3号様式の2(乗合)	一般乗合旅客自動車運送事業を営む事業所	約800事業所	全数(乗車定員11人以上)	
	第3号様式の3(貸切)	一般貸切旅客自動車運送事業を営む事業所	約3200事業所	全数(乗車定員11人以上)	
	第3号様式の4(特定)	特定旅客自動車運送事業を営む事業所	約100事業所	全数(乗車定員11人以上)	
旅客営業用自動車 (タクシー)	第4号様式(乗用)	人の輸送の用に供する自動車(乗車定員10人以下)	約500両	無作為抽出(母集団数約27万両)	乗車定員、輸送回数、輸送区間、走行距離、輸送人員、休車日数等

イ 本調査については、諮問第23号の答申（平成22年3月14日付け府統委第26号）の「今後の課題」において、①輸送貨物の品目分類の見直し、②時系列データ等の整備、③自動車輸送統計の今後の在り方について指摘されている。

その後、国土交通省において、輸送貨物の品目分類の見直し等の取組が行われたことを踏まえ、公的統計の整備に関する基本的な計画（平成30年3月6日閣議決定）（以下「第Ⅲ期基本計画」という。）においては、表2のとおり、検討課題が整理されている。

表2 第Ⅲ期基本計画における指摘事項

項目	具体的な措置、方策等	担当府省	実施時期
1 国民経済計算を軸とした横断的・体系的な経済統計の整備推進 (2) 経済構造統計を中心とした経済統計の体系的整備の推進等	◎自動車輸送統計調査について、精度向上を図る観点から、平成29年度（2017年度）に実施する予備的調査、他の輸送統計及び行政記録情報の活用も含めて分析・検討を促進し、新たな調査手法による調査を開始する。また、公表の早期化やニーズに応じた公表事項の充実、品目別輸送量の数値の安定化方策等について検討し、早期に結論を得る。	国土交通省	平成32年度（2020年度）から実施する。

ウ 今回の変更では、以上の経緯を踏まえ、貨物営業用自動車（第1号様式）及び旅客営業用自動車（第3号様式）について、報告者の選定方法、結果の推計方法等を見直すとともに、速報公表を創設、集計事項の整理及び追加する計画である。

このため、今回の変更計画は、第Ⅲ期基本計画に整理された具体的な措置、方策等に沿って検討されているかを確認するとともに、更なる取組の充実を図る余地を検討する必要がある。

(論点)

- a 本調査は、交通に関する統計整備の中で、どのような位置付け・役割を担っているか。また、交通に関する行政ニーズに変化はあるのか。
- b 平成29年度に実施した「予備的調査」は、どのような実施状況、結果だったのか。今回の変更は、その結果に加え、第Ⅲ期基本計画の指摘（他の関連統計や行政記録情報等の活用）や、行政ニーズの変化等を踏まえたものとなっているか。
- c 今回の変更対象外となっている「貨物自家用自動車調査」及び「旅客営業用（乗用）自動車調査」について、平成22年以降、回収率や記入率等は、どのように推移しているか。また、両調査について、スマートフォンも活用したオンライン調査の導入余地はないのか。これらを含め、調査計画の更なる見直しの余地はないか。

(2) 貨物営業用自動車（トラック）調査に係る報告者の選定方法等の変更

- ① 自動車運送事業者情報に基づく事業所単位の層化無作為抽出により事業所及び当該事業所の保有自動車から報告対象の自動車を選定する方法から、自動車登録ファイルに基づく自動車単位の層化無作為抽出により報告対象となる自動車を選定する方法に変更することに伴い、事業所調査票（第1号様式の1）を廃止
- ② ①の変更に伴い報告者の数、集計事項等についても変更
- ③ 郵送調査に加え、オンライン調査を追加

(審査状況)

ア 本調査のうち、貨物営業用自動車調査については、平成22年10月分調査以降、自動車登録ファイルに基づく自動車単位の層化無作為抽出から、自動車運送事業者情報に基づく事業所単位の層化無作為抽出により、事業所及び当該事業所が保有する貨物営業用自動車を調査対象の範囲とする方式に変更され、現在に至っている。

具体的には、国土交通省が、自動車運送事業者情報に基づいて地域別、保有自動車規模別に、毎月、約2,000事業所を層化無作為抽出し、当該事業所において保有する自動車を車種別（普通貨物自動車、小型貨物自動車、特種用途自動車及び軽貨物自動車の4車種）に自動車登録番号の小さいものから各々2両を選定した上で、当該事業所及び選定された自動車のそれぞれを対象として調査票を作成する方法で実施されている。

イ 今回の変更では、国土交通省が自動車登録ファイル等に基づき、四半期ごとに約9,800両を層化無作為抽出することにし、事業所調査票は廃止することを計画している。

表3 貨物営業用自動車調査の変更概要

現行計画				変更後			
調査票様式	調査対象の範囲	報告者数	選定方法	調査票様式	調査対象の範囲	報告者数	選定方法
第1号様式の1	自動車運送事業を営む事業所	約2000事業所	層化無作為抽出	第1号様式	自動車登録ファイルに登録された貨物の輸送の用に供する自動車	約9800両	層化無作為抽出
第1号様式の2	当該事業所が保有する貨物輸送の用に供する自動車	保有車両のうち車種別に各2両（約12000両/月）	※車両は登録番号の小さいものを抽出				

ウ また、四半期ごと（1月、4月、7月、10月）に抽出された自動車については、表4のとおり、1月、4月、7月及び10月は全数の9,800両を対象とする「前期調査」を、それ以外の月は半数の4,900両を継続して調査する「後期調査」を導入する計画である。

表4 報告者の数・報告期間

	前期調査	後期調査		備 考
	1月	2月	3月	
	4月	5月	6月	
	7月	8月	9月	
	10月	11月	12月	
Aグループ（約4,900両）	○	○	-	同一の車両を2 か月調査
Bグループ（約4,900両）	○	-	○	
調査対象車両数計	約9800両	約4900両	約4900両	

エ さらに、調査結果の集計に当たっては、前期調査（1月、4月、7月、10月）の調査月は調査結果を基に母集団推計を行い、後期調査（2月・3月、5月・6月、8月・9月、11月・12月）の調査月は同一の自動車の変化率を算出することで、前期調査の結果を延長推計する計画である。

オ これまでは、郵送調査のみであったが、政府統計共同利用システムを利用したオンライン調査についても選択できるよう追加する計画である。

カ これらの変更については、現在の調査結果を分析した結果、調査対象として選定された自動車の代表性に課題があること等が判明したことから、その改善を図るものであり、見直しの方向性はおおむね適切と考えられるが、今回の変更計画が、実態を踏まえた適切な改善方策となっているか、報告者の負担軽減や結果精度の確保・向上にも資するものになっているかなどについて、慎重かつ十分に検討する必要がある。

(論点)

a 現行計画における報告者の選定方法について

- (a) 平成22年10月分調査以降の調査計画の変更にあたっては、どのような効果を期待していたのか。また、その標本設計は、どのようになっているか。
- (b) 平成22年10月分調査以降の回収率や記入率、結果精度等はどのように推移しているのか。また、自動車登録番号の小さいものから各々2両選定することとしている理由は何か。
- (c) 今回の変更にあたっては、報告者や関係団体等に対するヒアリング、学識者による検討を含め、どのような検証を行い、その結果、現行計画にはどのような課題があると分析しているのか。また、上記(a)の期待した効果が得られなかった要因について、どのように分析しているのか。

b 変更計画における報告者の選定方法について

- (a) 今回の変更計画における報告対象となる自動車を直接選定する方法は、平成22

年9月分調査以前に実施していた方法と何か差異があるのか。著しい差異がない場合、どのような要因・環境の変化から再び同様の選定方法を採用するに至ったのか。

- (b) 今回の変更計画における標本設計は、どのようになっているか。また、推計方法についても見直すのか。
- (c) 標本交替の周期を四半期ごととした理由は何か。半期、三半期など、他の交替周期も検討したのか。
- (d) 標本交替の周期を四半期ごととし、また、前期調査及び後期調査を導入することにより、1自動車当たり現在の7日間×1か月の報告から、7日間×2か月の報告が必要となり、報告義務者の記入負担が増加するが、回収率や記入率の低下を招く恐れはないのか。また、選定方法の見直しにより、多数の自動車を保有している事業者については、最大で何両の報告を求められる可能性があるかと想定しているのか。報告負担の軽減方策も検討されているのか。
- (e) 今回の変更計画の検討に当たって、予備的調査の結果はどのように反映されているのか。
- (f) 変更計画においては、現行計画と比較して、どのようなメリットを期待しているのか。また、現行計画における課題はすべて解決されるのか。

c 集計・推計方法について

- (a) 今回、廃止を計画している事業所調査票による調査は、どのような目的で実施し、その結果をどのように活用していたのか。また、事業所調査票で把握している事業所ごとの保有自動車数や輸送量等が把握できなくなることにより、集計上や結果利活用上の支障はないか。
- (b) 現行計画において、事業所票と自動車票を用いた加工値として推計している品目別輸送トン数については、事業所調査票廃止後はどのように推計・集計するのか。品目別輸送トン数について、現在と同等以上の精度は確保できるのか。
- (c) 平成22年10月分調査以降の変更に当たって、変更の前後で調査結果の時系列比較に支障は生じなかったのか。また、今回の調査計画の変更により、調査結果の時系列比較に断層が生じる恐れはないのか。

d その他

- (a) 自動車票について、調査事項を見直すことにより、報告負担の軽減を図る余地はないのか。
- (b) 調査手法を変更することについて、実査や結果提供時に混乱が生じないように、報告義務者や調査結果の利用者に、どのような周知や情報提供を検討しているのか。
- (c) 今回、政府統計共同利用システムを利用したオンライン調査を導入することが計画されているが、従来から旅客営業用自動車（バス）調査で採用していた国土交通省オンライン申請システムとは異なる調査法を新たに採用した理由は

何か。

- (d) 上記(c)とすることで、利用者の混乱や、集計業務の煩雑さが増加することは想定されているか。想定される場合は、どのような対応策を検討しているか。

(3) 旅客営業用自動車（バス）調査における報告者の選定方法の変更

- ① 自動車登録ファイルに基づく自動車を単位とした層化無作為抽出により、報告対象の自動車を選定する方法から、道路運送法に規定する一般乗合旅客自動車運送事業等を営む一定規模以上の事業所の全数を報告の対象とし、事業所及び当該事業所が保有する自動車から報告対象の自動車を選定する方法に変更
- ② ①の変更に伴い、調査票の構成（調査事項）、報告者の数及び集計事項等についても変更

(審査状況)

ア 本調査のうち、旅客営業用自動車（バス）調査については、国土交通省が、自動車登録ファイルに基づく自動車単位の地域別層化抽出により報告対象となる自動車を選定（約250両）するとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）に規定する一般乗合旅客自動車運送事業、一般貸切旅客自動車運送事業及び特定旅客自動車運送事業を営み、乗車定員11人以上の事業用自動車を保有するすべての事業所を調査対象の範囲として実施している。

イ 今回の変更計画においては、上記アの事業を営むすべての事業所を調査対象とすることに変更はないものの、報告対象とする自動車の選定に当たっては、事業所台帳データ等に基づき、用途別（一般乗合、高速乗合、貸切）に事業所を振り分けた後、当該事業所が保有する自動車から自動車登録番号の小さいものを1台選定させて報告の対象とすることを計画している。

ウ これらの変更については、バスの利用状況が、用途（一般乗合、高速乗合、貸切）によって大きく異なる中、現在、母集団名簿として活用している自動車登録ファイルでは自動車単位の用途別の抽出が困難なことによるものであり、おおむね適切と考えられるものの、上記（2）のとおり、トラックを対象とした調査においては、報告対象の事業所が報告対象の自動車を選定することに問題があることを理由として、見直しを計画していることを踏まえると、適切な調査の実施が可能か、必要な結果精度の確保が可能かなどについて、慎重かつ十分に検討する必要がある。

(論点)

- a 現在の選定方法による用途別の結果精度は、直近5年間、どのように推移しているのか。また、自動車登録ファイルには、具体的にどのような情報が記録されているのか。
- b 用途別の調査結果について、具体的にどのような行政上のニーズがあるか。また、そのニーズに求められる目標精度はどの程度か。
- c 自動車登録ファイルと事業所台帳データ等をリンケージして用いることにより、用途別に自動車単位の抽出を継続する余地はないのか。

- d 現在の貨物営業用自動車調査で採用されている選定方法との差異について
- (a) 現在の貨物営業用と同様に、事業所を対象とした報告に加え、選定される報告対象となる自動車数が約4倍に増加することにより、報告者の記入負担が増加し、回収率や記入率の低下を招く恐れはないのか。事業者等に対するヒアリングを実施するなどして、実査可能性や影響等を検証したのか。
 - (b) 現行の貨物営業用と同様に、自動車番号の小さいものから報告対象となる自動車を選定することは適切か。
 - (c) (b)の選定基準を用いることにより、報告対象の抽出に偏りが生じるなどの恐れはないのか。他の選定基準を用いることも検討したのか。
 - (d) 報告対象となる自動車の無作為抽出に当たっては、どのような標本設計を用いるのか。また、選定基準の変更に伴い、推計方法も見直すのか、見直しに伴い、調査結果の時系列比較に断層が生じる恐れはないのか。
- e 今回の変更案で母集団情報として用いられる事業所台帳データと、その情報を用いて作成される用途別事業所名簿については、どのように維持・管理されるのか。
- f 貨物営業用自動車調査の変更案と同様に、推計方法の見直しにより、事業所調査票を廃止する余地はないのか。また、調査事項の縮減による報告者負担の軽減についても検討したのか。
- g 報告者の選定方法や推計方法を変更することについて、実査や結果利用者に混乱が生じないように、報告者や結果利用者への周知を検討しているのか。

(4) 集計事項の変更について

- (1) 自動車輸送統計の月次集計について、速報と確報の2段階で公表
- (2) 集計事項の整理、追加

(審査状況)

ア 本調査においては、貨物輸送における業態別・車種別輸送トン数や輸送トンキロ、旅客輸送における車種別輸送人員や輸送人キロなどについて、自動車輸送統計の月次集計結果（以下「月報」という。）を調査月から2か月以内に、また、自動車輸送統計年次集計結果（以下「年報」という。）を調査年度の年度末から6か月以内に、それぞれ公表する計画となっている。

しかしながら、実際の月報は、調査計画上の公表期日から約3か月遅れて公表することが恒常化している。

イ 本件申請では、この改善を図るため、表5のとおり、月報について、集計事項を限定した速報を調査月経過後2か月以内に、その後、確報を速やかに公表することを計画している。

表5 速報・確報で公表する集計表

速報		確報	
貨物輸送	1 業態別・車種別輸送トン数 2 業態別・車種別輸送トンキロ	貨物輸送	1 貨物輸送量 2 地方運輸局別・業態別・車種別輸送トン数 3 地方運輸局別・業態別・車種別輸送トンキロ 4 地方運輸局別・業態別・車種別能力トンキロ 5 業態別・車種別・品目別輸送トン数 6 地方運輸局別・品目別輸送トン数 7 業態別・車種別・品目別輸送トンキロ 8 地方運輸局別・品目別輸送トンキロ ただし、5～8については、四半期最終月の月報においてのみ公表する。
旅客輸送	1 車種別輸送人員 2 車種別輸送人キロ	旅客輸送	1 旅客輸送量 2 地方運輸局別・車種別輸送人員 3 地方運輸局別・車種別輸送人キロ 4 地方運輸局別・車種別能力人キロ 5 営業用バス（乗合（一般・高速）・貸切）都道府県別輸送量

ウ 集計事項について、その充実を図るため、月報において品目別輸送トンキロの集計表を追加するとともに、年報においては、これまでの6大都府県別集計を廃止し、都道府県別集計を追加する計画である。

エ これらについては、改善の方向性はおおむね適切と考えられるものの、速報、確報で公表される集計事項が利用者ニーズに即したものとなっているか、公表の遅延原因を分析・検証した上で適切な改善方策となっているか等の観点から、慎重かつ十分な検討が必要と考える。また、月次調査として引き続き実施する必要性があるかについても、合わせて確認する必要があると考える。

(論点)

- a 直近5年間における月報及び年報の公表実績は、どのように推移しているのか。また、月報は、具体的にどのような施策等に利活用されているのか。
- b 報告者からの調査票の提出から国土交通省の審査、月報・年報の公表に至るまでの業務について、どのようなプロセスで、どの程度の期間を要しているのか。公表が遅延する要因をどのように分析しているのか。
- c 公表早期化を図るために、これまでどのような業務プロセスの見直しなどを行ったのか。
- d 今回の変更内容について
 - (a) 変更計画どおりの月報公表を担保するため、どのような対応を行う予定か。
 - (b) 月報のうち、速報で公表する集計事項はどのような基準で選択したのか。その検討に当たっては、具体的な利活用のニーズを踏まえているのか。また、確報の集計事項については、公表時期を後倒しにすることにより、利活用上の支障は生じないのか。
 - (c) 月報のうち、速報の公表までの具体的な業務スケジュールはどのようなものか。また、「速報の公表後速やかに」公表することとされている確報については、具体的に速報公表後いつ頃までに公表する予定なのか。
 - (d) 速報と確報の二段階で公表することにより、国土交通省の審査・集計業務等が煩雑となるなどの支障はないか。
- e 都道府県別の集計事項は年報に限定されており、今回の変更により、月報の「6 大都府県別・業態別・車種別輸送トン数」等の集計公表も取り止めることとなるが、その理由は何か。
- f 月報や年報の公表に当たっては、報告者の選定方法（標本設計）や推計方法等の情報も合わせて提供されているか。
- g 本調査について、引き続き月次調査として行う必要性はあるか。

2 その他の確認事項について

(審査状況)

統計法（平成19年法律第53号）第2条第4項第3号においては、国勢統計及び国民経済計算以外の統計を基幹統計に指定する際の要件として、次のとおり規定している。

第二条

4 この法律において「基幹統計」とは、次の各号のいずれかに該当する統計をいう。

一～二 （略）

三 行政機関が作成し、又は作成すべき統計であって、次のいずれかに該当するものとして総務大臣が指定するもの

イ 全国的な政策を企画立案し、又はこれを実施する上において特に重要な統計

ロ 民間における意思決定又は研究活動のために広く利用されると見込まれる統計

ハ 国際条約又は国際機関が作成する計画において作成が求められている統計その他国際比較を行う上において特に重要な統計

自動車輸送統計については、平成22年の統計委員会における諮問審議において、経済施策、交通施策を策定する基礎資料として活用されており、民間における交通関係の研究活動等にも一定の利活用があることが見込まれるとの説明に際し、特段の異論は示されていない。

このため、統計法第2条第4項3号に規定する基幹統計の要件のいずれにも合致しているものと整理されているが、今回の変更計画の審議を契機として、行政上の利活用に加え、民間での利活用実態や、自動車輸送に関する国際比較等への活用状況を改めて確認が必要と考える。

また、本調査については、母集団情報や推計に当たって、自動車登録ファイル等の行政記録情報を活用しているが、結果数値の誤り等が発生した際に、過去に遡って再集計が行えるよう、必要なデータの保存状況も確認が必要と考える。

(論点)

- a 本基幹統計の利活用実態は、どのようになっているか（e-Stat等のアクセス件数、二次利用申請件数等）。
- b 国際比較の観点から、本基幹統計は、どのように利活用されているのか。また、国際的な動向を踏まえ、本統計の改善の余地を検討する必要はないのか。
- c 調査計画上、調査票の内容を記録した電磁記録媒体は永年保存と規定されているが、実際の保存・管理状況はどのようになっているか。また、報告者の選定や推計に利用している行政記録情報は、どのように管理されているか。

以上