

## 第92回サービス統計・企業統計部会議事概要

1 日 時 令和元年8月6日（火）10:00～12:30

2 場 所 総務省第2庁舎6階特別会議室

3 出席者

【委員】

西郷 浩（部会長）、宮川 努、野呂 順一

【審議協力者】

稲田 浩二（公益社団法人日本バス協会業務部長）、星野 治彦（公益社団法人全日本トラック協会企画部長）

【審議協力者】

農林水産省、文部科学省、国土交通省

【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：平沢室長ほか

【事務局（総務省）】

岩佐大臣官房審議官

統計委員会担当室：櫻川室長、吉野政策企画調査官

政策統括官（統計基準担当）付統計審査官室：金子統計審査官、宮内国際統計企画官ほか

4 議 題 自動車輸送統計調査の変更について

5 概 要

- 審査メモに沿って、「（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」、「（4）集計事項の変更」、「2 その他の確認事項」についての審議を行い、その後、前回答申（諮問第23号の答申「自動車輸送統計調査の変更について」（平成22年3月24日付け府統委第26号））時の「今後の課題」等への対応状況について審議が行われた。
- その結果、変更計画については、おおむね適当とされたものの、「旅客営業用自動車（バス）調査に係る報告者の選定方法の変更」については追加して説明資料を示すこととされた。
- その後、答申（案）の方向性について、西郷部会長から取りまとめ方針の説明があり、部会として了承された。また、追加で確認が必要となった事項についても、メールを活用して審議を行った後、答申（案）は、書面決議により取りまとめた上、8月開催の統計委員会に報告することとされた。

委員等からの主な意見等は、以下のとおり。

（1）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

- ・ 調査票の回収状況について、繁忙期に回収率が低くなっている等、季節性による

影響はないのか。また、資料では回収状況や精度に関し1年分のデータしか示されていないことから、その点が明確に確認できない。もう少し長期間の情報を提供してもらいたい。

→ 地域によって回収状況に偏りが生じていることはあるが、繁忙期であるため回収率が落ちているということは特にならない。

→ 追加の情報があれば、後日提供願いたい。

- ・ 今回、貨物営業用自動車（トラック）調査（以下「トラック調査」という。）では、事業所が調査対象車両を選定する方法を中止する一方、旅客営業用自動車（バス）調査（以下「バス調査」という。）では、バスの用途別に結果精度を確保する必要があり、かつ、自動車登録ファイル（車検データ）で事前にバスの用途を把握できないために、事業所が調査対象車両を選定する方法を導入しようとしている。バス調査において、用途別に精度を確保する必要性について、本調査の利用者の立場から、どのように考えるか。

→ バスにおいては、一般乗合と高速乗合等の用途により、運行実態が全く異なることから、調査は明確に分けて実施する方が望ましいのではないかと。

- ・ バス調査の見直しの必要性を、トラックとバスの違いはなにか、国土交通省の政策目的や行政上のニーズに即して説明して欲しい。

→ 国土交通省では、各輸送モード（輸送手段）における輸送量や分担率について把握しており、これらの指標等は白書などでも取り上げられている。このうち、バスについては、用途によって傾向が全く異なるため乗合を一般乗合と高速乗合で分けて分析をしたいと考えている。利活用のニーズについてはその時々で変わるが、政策上の必要性に応じて、調査を実施している。

- ・ 標準誤差率については、追加の資料があれば、提出をお願いしたい。

- ・ 通常、統計調査において「事業所」は場所と結びついている概念であることが多いが、本調査においては、どのような概念で整理しているのか。いわゆる「営業所」とは異なるのか。もし、企業としてのバスの運行実績を把握しているのであれば、企業を調査した方が適当という場合もあるのではないかと。

→ 本調査における「事業所」の概念は、営業所と同じと考えて頂ければ結構である。また、トラックについては、本社において、末端の事業所の活動実績まで把握していない会社が多く、バスにおいても同様の状況となっている可能性がある。

→ 会社にもよるが、本社で各事業所の情報を一元的に把握していないところもあると思う。

→ 本調査の母集団名簿は事業所単位で整理しているため、本社を調査対象にすることは難しい。

- ・ 現行のバス調査では、サンプル数が約250両であるのに対して、見直し後の調査では、約1,900両と8倍近くになっているが、その理由は何か。

→ 計画上は約250両から約1,900両と8倍近く増えているが、現行のバス調査でも、1か月の推計に必要なサンプル数は約1,000両で、それを調査月と前3か月

分で蓄積した上で推計している。したがって、推計上、必要なサンプル数で比較すると、約 1,000 両から約 1,900 両に増加した形となっている。

→ こうしたサンプル数の変更により、調査結果に季節性の違いが出る可能性はないのか。

→ 季節変動については、旅行シーズン等では需要の傾向が変わることは当然想定されるので、季節性をより明確に把握するため、調査月のみで推計できればと考えている。

- ・トラック調査でうまくいかなかった調査方法をバス調査で導入してよいのか。トラック調査では、事業所のナンバーが小さい車両を調査対象車両に選定して、代表性が担保できないという問題が起きた。バス調査でも同じ方法を踏襲すれば、やはり精度が確保できなくなるのではないか。今回、同じ方法をバス調査で採用しても、代表性を担保できるとする説明をしていただけないと、なかなか議論が進まない。

→ トラック調査においては、輸送トンキロの推計に必要な輸送トン及び輸送距離のいずれも、事業所票と自動車票の情報を組み合わせて推計する必要があり、かつ、調査対象車両が 1 事業所 2 台のみで、その代表性が十分でなく自動車票の情報の精度が悪かったため、輸送トンキロを正確に推計できなかったと考えている。一方、バス調査においては、輸送人キロの推計に必要な輸送人員及び輸送キロのうち、輸送人員は全数調査である事業所調査で実数が正確に把握できるので、調査対象車両を必要数選定し、輸送キロを算出するための情報を適切に把握できれば輸送人キロを適正に推計できると考えている。

→ 国土交通省の説明は、バス調査においては、輸送キロの算出に必要な情報を適切に把握できれば問題ないということだと思うが、委員の御指摘は、バス調査において、事業所が選定する調査対象車両は 1 台のみなので、当該車両がトラック調査と同様に代表性に欠けるものであった場合、トラック調査と同じように精度上の問題が生じる恐れがあるのではないかということではないか。この指摘に対する回答として、例えば、バスはトラックほど運行実績に多様性がなく、どの車両を選んでも大きな偏りが無いといったことは言えないか。

→ 調査計画変更後のバス調査では、調査対象車両が 1 台しか選ばれないので、その 1 台が事業所の保有バスの中でどのような 1 台かを評価する基準がないことになるが、トラックとは異なり、バスはいずれも運行実態が似たり寄ったりだから、1 台しか選ばなくても問題ないといえるのか。

→ トラックは、貨物を運ぶ先などで運行実態に偏りがある一方、バスは、基本的に決まった路線、区間を走るので、運行実態に大きな偏りは出ない。

- ・現行はトラック調査の回収率は 5 割を切っている一方、バス調査の回収率は 8 割を超えており、このことは精度と関係ないか。

→ バスについては、調査をしなければ用途が不明な点が影響していると思われるため、回収率と精度はあまり関係がないと考えている。

- ・今回、目標精度を変更した理由は何か。また、推計方法の変更が予定されている

ため、過去の調査結果について遡及推計を行う必要があるのではないか。

→ 乗合を、一般乗合と高速乗合に分けて把握することとしたため、報告者数の増加を抑制する観点から、目標精度を下げたところ。また、遡及推計については、前回、推計方法を変えた時もリンク係数を用いており、同様の方法を考えている。

- ・ 今回、輸送人キロの推計方法を変更し、これにより数値も大きく変わることが考えられることから、リンク係数で接続するのではなく、定義を変更したのちの輸送人キロで遡及推計を行うべきではないか。遡及推計に必要なデータはあるわけだから、その実施は可能ではないか。また、今までの集計は4か月間の結果の移動平均のような形になっていて、季節性が小さくなっていたが、1か月間の調査結果のみで集計する方法に変更すると、季節性が大きく反映されるため、前年同月比の傾向は大きく変わるのではないか。その点、もう少し説明が必要ではないか。

→ 単月方式への切替により、調査結果への季節性の反映度が異なるようになること等から、遡及推計を行うのか、それとも、接続係数を用いるかなど、推計方法等の変更に合わせて公表方法を工夫する必要があるのではないか。

→ 利用者の利便性を確保するために、説明は丁寧に行いたい。また、数値の公表方法としては、単月方式等による数値は本系列として、従前の集計方法等による数値は補助系列として公表するか、それとも、過去の調査結果について変更後の集計方法等で遡及推計するか、この場で結論は出せないが、何らかの接続がとれる形で公表を行っていきたい。

- ・ 定義が異なる指標を作ろうとしているので、違う定義のものをそのまま接続するのは問題がある。慎重に言葉を使った方がよいのではないか。

→ 接続という言葉が間違っていたかもしれない。新係数と旧係数による公表というイメージで考えている。

- ・ 答申案においては、調査対象数の見直しについて、わかりやすく整理することとしたい。また、今回の輸送人キロの定義が大きく変更されていることから、新たな指標を公表する場合は、単にリンク係数を用いて接続するのではなく、定義の違いや調査結果への季節性の反映度の違いについて丁寧に説明する必要があるとともに、参考系列の公表についても検討する必要がある旨、答申で指摘することとした。

## (2) 集計事項の変更について

- ・ 結果の公表期日が遅れていることについて、利用者から問い合わせはないのか。

→ 利用者から公表の早期化を求める声はある。また、他の輸送モードの統計では2か月以内に第一報のデータが出ているところ、本調査では公表できていないため、今回、見直しを図りたいと考えている。

- ・ 港湾調査については、大きな港湾を先に公表することとしているが、本調査ではどのようなものを速報で公表するのか。速報と確報で、結果に断層が生じるおそれはないか。

→ 速報では回収できたもので集計・公表する。

調査終了から45日後くらいから速報の集計を開始するが、それ以降、回収率はそれほど伸びないので、確報と大きな差は生じないと想定している。

- ・ 集計事項の公表内容については、先ほど話に出た参考系列を含めて、適切な対応をお願いしたい。

### (3) その他の確認事項

- ・ 基幹統計としての該当性については、問題ないと整理することとしたい。

### (4) 諮問第23号の答申（「自動車輸送統計調査の変更について」平成22年3月24日付け府統委第26号）時の「今後の課題」等について

- ・ 時系列データの整備についての課題については、本調査の調査事項の精度に問題があつて指摘されたものなのか。
  - 調査計画の変更に伴い、軽自動車等、把握を中止したデータがあり、その代替措置として、検討を求めたのではないか。
- ・ この点については、適当と整理することとしたい。

### (5) 答申の方向性

- ・ 答申の方向性については、本日の部会で指摘のあったバス調査に関する事項を中心に答申（骨子案）に追記を行った上で、後ほど、メールにて審議することとしたい。

特に、事業所及び自動車を選定する二段階抽出方式を、トラック調査では取り止めて、バス調査では導入する点について、その理由を答申（案）で丁寧に説明する必要がある。
- ・ 本調査は行政記録情報等を積極的に活用しているが、ビッグデータの活用についても、今後の課題として触れてもらいたい。

(以 上)