

令和 6 年 7 月 17 日  
国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室

民間競争入札実施事業  
「自動車輸送統計調査及び自動車燃料消費量調査」の実施状況について

1. 事業の概要

「競争の導入による公共サービスの改革に関する法律」（平成 18 年法律第 51 号）に基づく民間競争入札を行い、以下の内容により、令和 4 年度及び令和 5 年度において自動車輸送統計調査及び自動車燃料消費量調査の業務を実施している。

(1) 業務内容

自動車輸送統計調査及び自動車燃料消費量調査における調査票等の調査関係用品の印刷・発送、電話応答対応、督促、調査票の受付、内容検査、照会対応及び電子データ化に係る業務を行っている。

(2) 業務期間

令和 4 年 10 月 1 日から令和 7 年 9 月 30 日まで

(3) 契約金額

527,100 千円（税抜）

(4) 受託事業者

SG システム株式会社

(5) 実施状況評価期間

令和 4 年 10 月 1 日から令和 6 年 3 月 31 日まで

(6) 受託事業者決定の経緯

実施要領に基づき、一般競争入札（総合評価落札方式）にて、令和 4 年 6 月 17 日に開札したところ、入札参加者 2 者のうち 2 者とも評価基準を満たしており、かつ、予定価格の範囲内であったため、最高得点であった（4）の受託事業者を落札者として決定した。

## 2. 確保されるべき質の達成状況及び評価

自動車輸送統計調査及び自動車燃料消費量調査に関する民間競争入札実施要項（令和4年3月。以下「実施要項」という。）において定めた民間事業者が確保すべき質の達成状況に対する評価は、以下のとおり。

### (1) スケジュールの遵守

進捗状況報告書で確認したところ、業務計画書の作業工程表及び定例報告会資料の工程表により監督職員に承認されたスケジュールを遵守しており、確保されるべき質を達成したと認められる。

### (2) マニュアルに沿った対応

応答記録、事業所台帳変更記録、受付督促簿等で確認したところ、問い合わせ応答要領、電話督促要領及び内容検査要領等に沿った対応をしており、確保されるべき質を達成したと認められる。

### (3) 基準日における目標回収率

実施要領に定める基準日（調査月終了後45日後）における目標回収率に対する達成状況は表2-1のとおりであり、自動車輸送統計調査の第3号様式（旅客営業用全数バス）並びに自動車燃料消費量調査の第3号様式（自家用小型）及び第4号様式（自家用普通）においては目標回収率を達成しているが、他の様式においては、目標回収率を達成できていない。

表2-1 基準日における目標回収率に対する達成状況

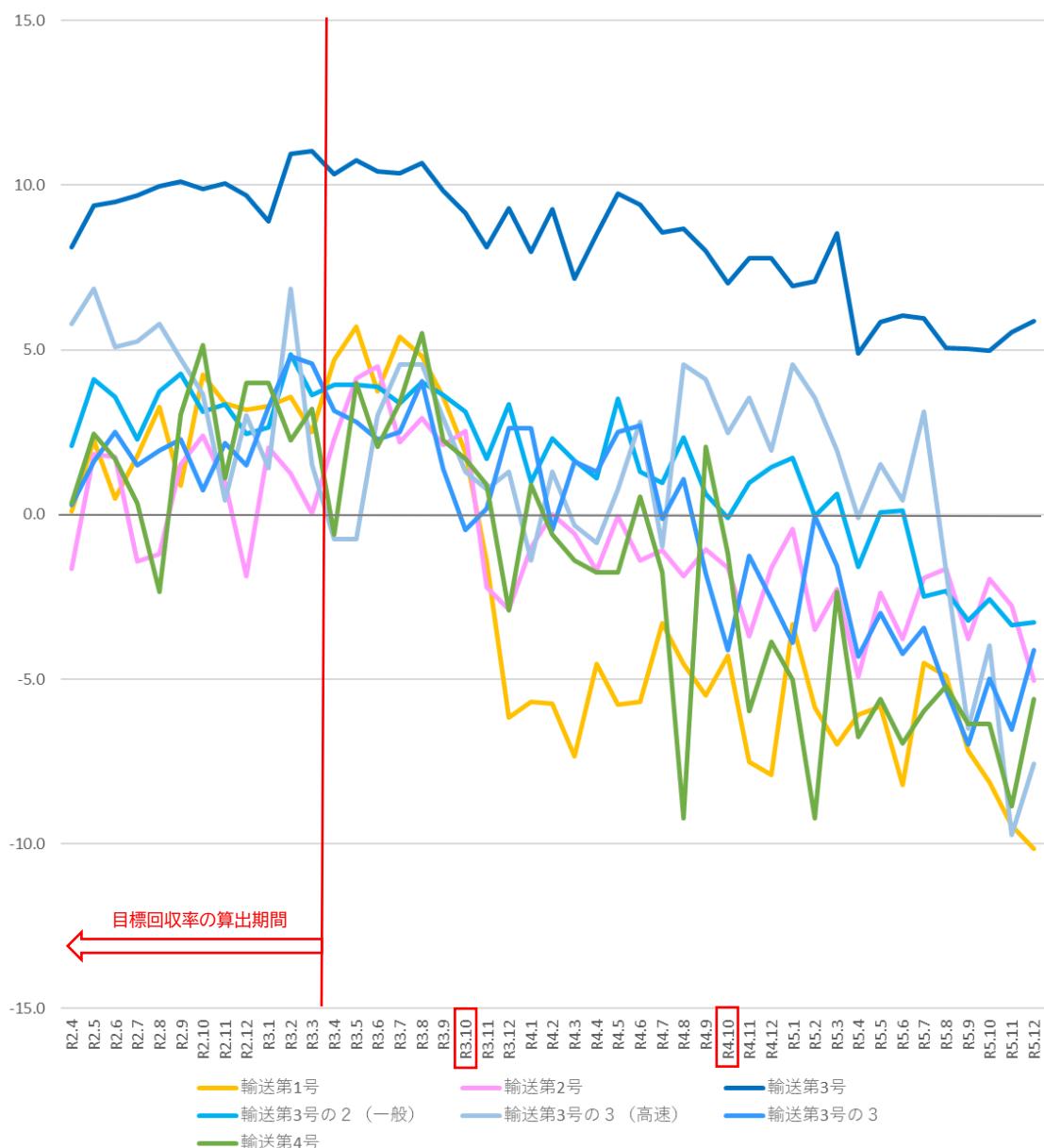
(目標回収率)	自動車輸送統計調査										自動車燃料消費量調査											
	第1号様式		第2号様式		第3号様式		第3号様式の2(一般)		第3号様式の2(高速)		第3号様式の3		第4号様式		第1号様式		第2号様式		第3号様式			
	61.9%	46.4%	72.2%	75.5%	78.7%	74.4%	75.9%	59.2%	70.1%	41.3%	51.8%											
R4.10	57.0%	-4.9	44.6%	-1.8	76.6%	+4.4	73.8%	-1.7	80.1%	+1.4	68.4%	-6.0	74.3%	-1.6	62.0%	+2.8	72.7%	+2.6	44.1%	+2.8	54.8%	+3.0
R4.11	53.7%	-8.2	42.4%	-4.0	75.7%	+3.5	73.7%	-1.8	79.0%	+0.3	70.1%	-4.3	69.2%	-6.7	60.7%	+1.5	73.9%	+3.8	43.4%	+2.1	53.2%	+1.4
R4.12	52.9%	-9.0	44.7%	-1.7	77.9%	+5.7	75.2%	-0.3	78.0%	-0.7	71.3%	-3.1	71.8%	-4.1	56.5%	-2.7	73.0%	+2.9	43.6%	+2.3	53.1%	+1.3
R5.1	56.3%	-5.6	45.8%	-0.6	76.4%	+4.2	75.6%	+0.1	81.1%	+2.4	69.1%	-5.3	70.5%	-5.4	56.2%	-3.0	69.4%	-0.7	42.0%	+0.7	56.6%	+4.8
R5.2	55.9%	-6.0	42.8%	-3.6	77.5%	+5.3	74.5%	-1.0	81.7%	+3.0	72.1%	-2.3	66.7%	-9.2	57.5%	-1.7	69.9%	-0.2	43.4%	+2.1	56.2%	+4.4
R5.3	54.4%	-7.5	44.0%	-2.4	77.0%	+4.8	74.4%	-1.1	78.5%	-0.2	70.8%	-3.6	73.6%	-2.3	58.4%	-0.8	70.8%	+0.7	42.8%	+1.5	54.0%	+2.2
R5.4	55.1%	-6.8	41.3%	-5.1	74.4%	+2.2	71.4%	-4.1	74.9%	-3.8	67.9%	-6.5	68.8%	-7.1	58.3%	-0.9	70.7%	+0.6	43.8%	+2.5	53.8%	+2.0
R5.5	55.7%	-6.2	43.8%	-2.6	75.7%	+3.5	73.6%	-1.9	76.5%	-2.2	69.9%	-4.5	70.1%	-5.8	60.9%	+1.7	71.9%	+1.8	43.1%	+1.8	54.8%	+3.0
R5.6	53.4%	-8.5	42.4%	-4.0	75.3%	+3.1	73.6%	-1.9	75.4%	-3.3	68.1%	-6.3	68.4%	-7.5	61.3%	+2.1	67.4%	-2.7	41.8%	+0.5	53.9%	+2.1
R5.7	56.6%	-5.3	44.3%	-2.1	75.8%	+3.6	71.7%	-3.8	79.7%	+1.0	69.5%	-4.9	69.9%	-6.0	57.7%	-1.5	70.8%	+0.7	42.3%	+1.0	53.0%	+1.2
R5.8	56.6%	-5.3	44.6%	-1.8	74.4%	+2.2	70.9%	-4.6	72.7%	-6.0	67.3%	-7.1	70.5%	-5.4	56.4%	-2.8	68.9%	-1.2	42.6%	+1.3	52.9%	+1.1
R5.9	54.3%	-7.6	42.4%	-4.0	74.1%	+1.9	71.2%	-4.3	71.1%	-7.6	64.7%	-9.7	68.8%	-7.1	58.7%	-0.5	66.7%	-3.4	42.3%	+1.0	53.0%	+1.2
R5.10	52.8%	-9.1	44.2%	-2.2	73.2%	+1.0	70.8%	-4.7	73.1%	-5.6	66.3%	-8.1	69.3%	-6.6	54.7%	-4.5	69.9%	-0.2	42.8%	+1.5	57.7%	+5.9
R5.11	51.8%	-10.1	43.4%	-3.0	74.2%	+2.0	69.9%	-5.6	65.8%	-12.9	65.6%	-8.8	66.9%	-9.0	54.8%	-4.4	65.1%	-5.0	42.2%	+0.9	51.8%	+0.0
R5.12	51.5%	-10.4	41.3%	-5.1	75.9%	+3.7	71.0%	-4.5	70.1%	-8.8	69.6%	-4.8	69.7%	-6.2	54.1%	-5.1	71.1%	+1.0	42.9%	+1.6	52.7%	+0.9

注：令和6年1月以降については、令和六年能登半島地震の影響により一部地域への督促を中止したため、評価対象としていない。

目標回収率が未達成である原因について、本事業実施以前からの回収率と目標回収率の差分の推移を図2－2及び図2－3に示す。事業を開始した令和4年10月以前より目標回収率(0.0)を下回る傾向にあることから、事業が原因で回収率が低下したものではないと考えられる。一方、令和3年10月付近に断層が見られ、それ以前は目標回収率を概ね上回り安定していたものが急激に低下し、以降、緩やかな下降傾向にある。

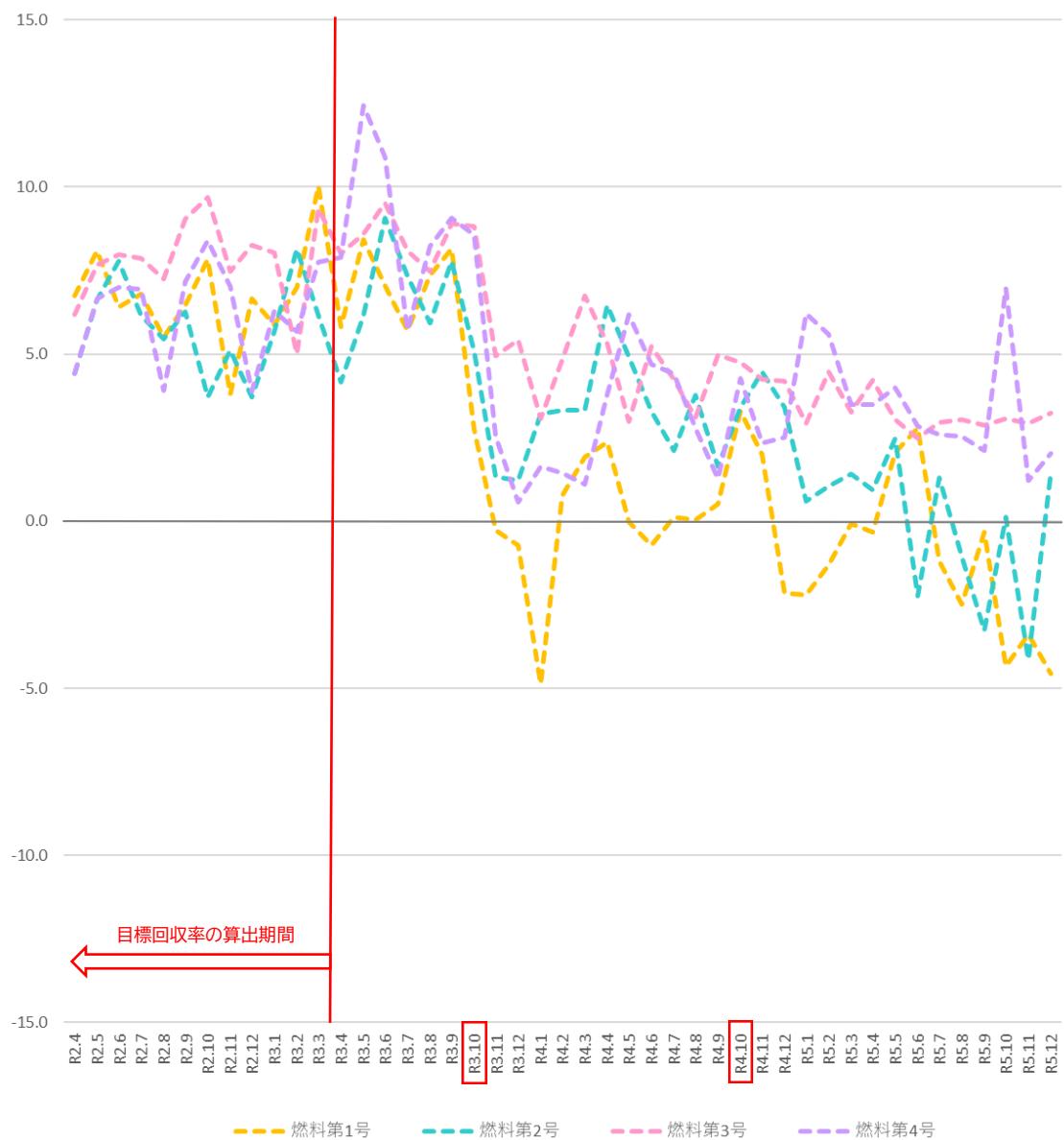
目標回収率については、調達手続きに一定の期間を要する都合上、令和2年度以前の回収率実績を基に策定しているが、その後の急激な回収率の低下は、策定時点において予期し得なかったものである。

図2－2 自動車輸送統計調査における回収率と目標回収率の差分の推移



注：基準日（調査月終了後45日後）における回収率ではなく最終回収率を基に算出している。

図2－3 自動車燃料消費量調査における回収率と目標回収率の差分の推移



注：基準日（調査月終了後45日後）における回収率ではなく最終回収率を基に算出している。

回収率悪化の原因について、まず、輸送需要の増減傾向を見ると、貨物については、図2－8において後に示すとおり、トン数については一定又は緩やかな減少傾向、トンキロについては、一定又は穏やかな増加傾向にあるが、表2－4に示すとおり、宅配便取扱個数は増加傾向にある。旅客については、図2－9において後に示すとおり、増加傾向にあり、特に、旅客営業用バス高速乗合及び旅客営業用バス貸切においては、輸送量の増加が著しい。

表2-4 宅配便取扱個数の推移

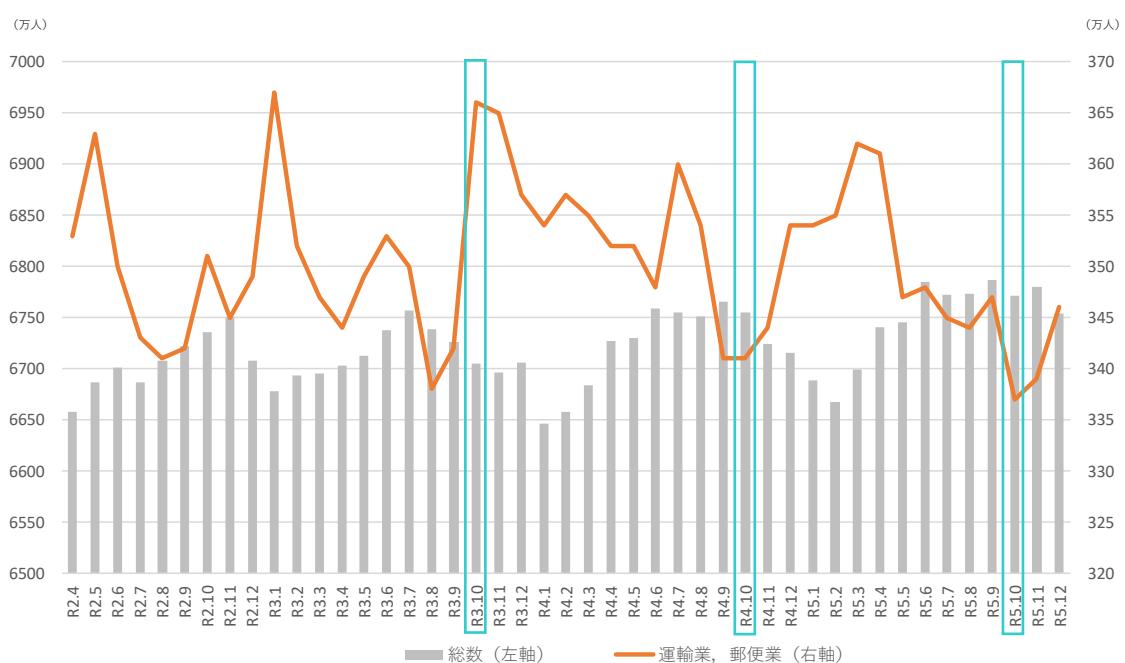
	令和2年度	令和3年度	令和4年度
取扱個数（百万個）	4,836	4,953	5,006
対前年度比（%）	111.9	102.4	101.1

注：令和5年度については未公表

令和4年度 宅配便・メール便取扱実績について（国土交通省）<sup>1</sup>より交通経済統計調査室作成

一方、就業者数の推移を図2-5に示す。全業種の合計である「総数」が季節的な増減はあるものの一定又は穏やかな増加傾向であるのに対し、「運輸業、郵便業」は令和3年10月時点で366万人となって以降、令和4年10月時点では341万人、令和5年10月時点では337万人となっており、増減はあるものの、少なくとも増加傾向ではないと思われる。

図2-5 就業者数の推移



労働力調査（総務省）<sup>2</sup>を基に交通経済統計調査室作成

加えて、有効求人倍率の推移を図2-6に示す。令和3年10月時点で、「職業計」が1.06倍であるのに対し、「運輸・郵便事務の職業」が2.03倍、「自動車運転の職業」が

<sup>1</sup> 令和4年度 宅配便・メール便取扱実績について（国土交通省）  
[https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04\\_hh\\_000281.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000281.html)

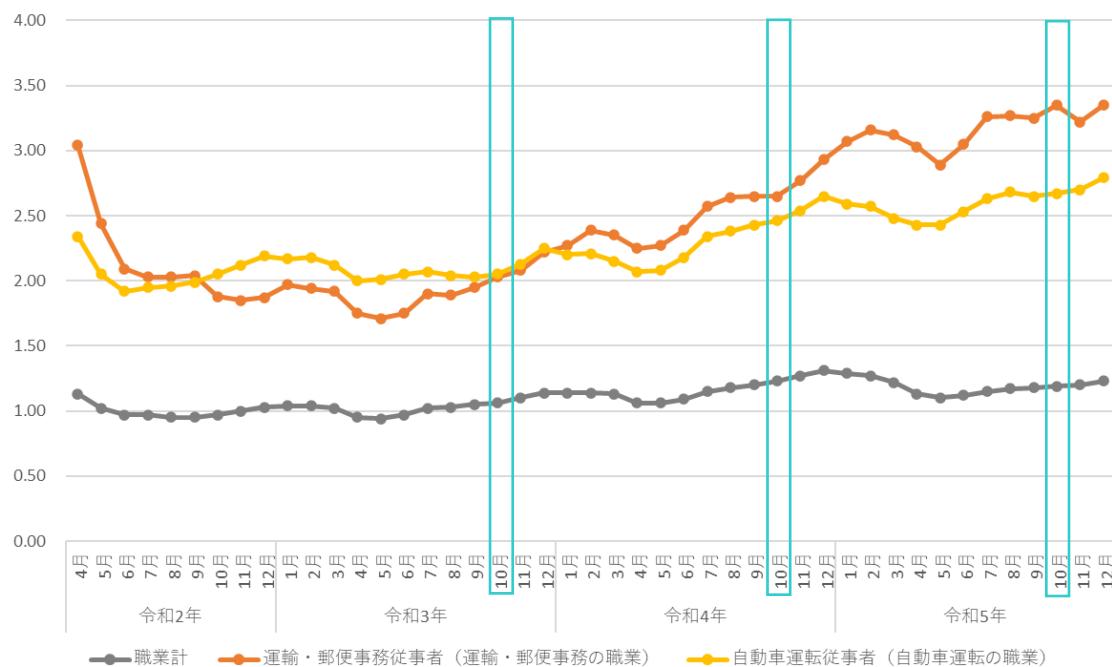
<sup>2</sup> 労働力調査（総務省）  
 長期時系列表1 c-3 主な産業別就業者【第12・13回改定日本標準産業分類】－ 全国、月別結果  
<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00200531&tstat=000000110001&cycle=0&tclass1=000001040276&tclass2=000001011681&tclass3val=0>

2.05倍と「職業計」より高い傾向であったが、令和3年10月以降、上昇し、事業が開始された令和4年10月時点では、「職業計」が1.23倍であるのに対し、「運輸・郵便事務従事者」が2.65倍、「自動車運転従事者」が2.46倍、令和5年10月時点では、「職業計」が1.19倍であるのに対し、「運輸・郵便事務従事者」が3.35倍、「自動車運転従事者」が2.67倍となっている。

以上のことから、令和3年10月以降、輸送需要が増加する一方で、道路運送業界の就業者数は増加傾向ではなく、自動車運転従事者のみならず、それ以上に調査票を記入すると思われる運輸・郵便事務従事者の人手不足が悪化した結果、回収率の低下に影響したものと推察される。

(4)において後述する督促業務の対象となった報告者へのアンケートにおいても、未提出理由について「業務が忙しかったから」との回答が最多であり、推察と整合する。

図2-6 職業別有効求人倍率（パートタイムを含む常用）の推移



注：令和4年度を境に職業の区分名が変更されており、令和4年度以降は、平成21年12月改定「日本標準職業分類」

に基づく区分、令和3年度以前は、平成23年改定「厚生労働省職業分類」に基づく区分（（ ）に記載）。

一般職業紹介状況（職業安定業務統計）（厚生労働省）<sup>3</sup>を基に交通経済統計調査室作成

<sup>3</sup> 一般職業紹介状況（職業安定業務統計）（厚生労働省）

2024年4月 第21表-7 職業別有効求人倍率（パートタイムを含む常用）

<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00450222&tstat=000001020327&cycle=1&tclass1=000001218240&tclass2val=0>

2023年3月 第21表-7 職業別有効求人倍率（パートタイムを含む常用）

[https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00450222&tstat=000001020327&cycle=1&tclass1=000001204400&cycle\\_facet=cycle&tclass2val=0&metadata=1&data=1](https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00450222&tstat=000001020327&cycle=1&tclass1=000001204400&cycle_facet=cycle&tclass2val=0&metadata=1&data=1)

また、図2-2及び図2-3において、自動車燃料消費量調査に比べて自動車輸送統計調査の方が回収率低下の幅が大きく見えるが、自動車燃料消費両調査の調査票（はがき1枚）に比べて自動車輸送統計調査の調査票（冊子）の方が回答する項目が多く回答に時間要するため、より強く人手不足の悪化の影響を受けたものと推察される。

一方、道路運送業界の人手不足の悪化が回収率低下の要因であると考えた場合、自動車輸送統計調査の第3号様式（旅客営業用全数バス）のみ回収率の低下が他の様式と比べ小さい理由については、他の様式が標本調査であるのに対し、同様式のみが毎月の全数調査であるため、依頼状又は調査票を受領して初めて対象が判明する標本調査と比べて回収率の低下が低いものと推察される。また、自動車燃料消費量調査の第3号様式（自家用小型）及び第4号様式（自家用普通）では目標回収率を達成できた理由については、同様式にはいわゆるマイカー（旅客自家用乗用車）が含まれるため、道路運送業界の人手不足悪化の影響が限定的であり、目標回収率を達成できたものと推察される。

目標回収率が未達成であることの影響について、まず、標準誤差率の推移を表2-7に示す。事業を開始した令和4年10月に断層は見られないことから、事業は標準誤差率に影響を与えていないと考えられる。また、回収率に断層が見られる令和3年10月にも断層は見られないことから、回収率の低下も標準誤差率に影響を与えていないと考えられる。

なお、特に、自動車輸送統計調査の第3号様式の2（旅客営業用バス高速乗合）及び第3号様式の3（旅客営業用バス貸切）においては、標準誤差率が目標精度と比べ相当に大きい状態が恒常的となっているが、これは、回収率の低下に起因するものではなく、それぞれの調査対象の特性により標本のばらつき（平均値との差）が大きいことに起因すると推察される<sup>4</sup>ことから、受注事業者が確保すべき質とは別に、統計調査の設計の問題として別の場で検討が必要であると考えている。

---

<sup>4</sup> 第3号様式の2（旅客営業用バス高速乗合）においては、空港や近隣府県への連絡バスと東京、大阪等との間の長距離バスという両極端な標本が混在するため、標本のばらつきが大きいと推察される。第3号様式の3（旅客営業用バス貸切）においては、イベント輸送などの短距離大人数の輸送とツアーナどの長距離一定人数の輸送という両極端な標本が混在するため、標本のばらつきが大きいと推察される。

表2-7 標準誤差率の推移

(目標精度)	自動車輸送統計調査										自動車燃料消費量調査				
	第1号様式		第2号様式		第3号様式の2(乗合)		第3号様式の2(高速)		第3号様式の3		第4号様式		ガソリン	軽油	LPG
	5%	5%	5%	5%	10%	10%	10%	10%	5%	5%	5%	5%	10%		
	輸送トン数	輸送トンキロ	輸送トン数	輸送トンキロ	1人平均乗車キロ	1人平均乗車キロ	1人平均乗車キロ	1人平均乗車キロ	輸送人員	輸送人キロ	総燃料消費量	総燃料消費量	総燃料消費量		
R2.4	1.90%	1.86%	4.80%	5.53%	5.71%	23.19%	16.48%	5.66%	6.75%	8.19%	7.59%	15.12%			
R2.5	-	-	4.42%	5.31%	6.27%	17.48%	17.41%	6.19%	7.29%	6.40%	8.88%	19.71%			
R2.6	-	-	4.92%	5.21%	6.13%	22.57%	18.27%	5.15%	5.34%	8.07%	6.23%	16.85%			
R2.7	2.10%	1.80%	4.98%	4.73%	8.21%	21.48%	22.73%	5.08%	5.73%	8.39%	7.61%	14.94%			
R2.8	-	-	4.67%	5.32%	6.82%	31.85%	17.49%	5.41%	5.62%	7.15%	7.47%	14.90%			
R2.9	-	-	4.39%	4.34%	6.06%	18.81%	22.47%	4.02%	4.21%	5.40%	7.81%	12.89%			
R2.10	1.88%	2.49%	4.23%	4.42%	7.22%	16.96%	15.50%	4.02%	4.21%	8.50%	7.17%	14.89%			
R2.11	-	-	4.71%	4.82%	7.77%	22.42%	17.98%	4.03%	4.63%	6.91%	7.79%	14.93%			
R2.12	-	-	4.37%	5.11%	6.63%	19.58%	16.60%	5.08%	5.65%	5.61%	7.67%	10.91%			
R3.1	1.90%	1.81%	5.01%	4.08%	6.44%	20.48%	14.88%	4.71%	5.44%	6.03%	7.42%	17.01%			
R3.2	-	-	4.21%	4.26%	5.26%	19.07%	16.57%	4.72%	4.97%	6.08%	8.35%	14.56%			
R3.3	-	-	4.07%	5.72%	6.71%	15.55%	17.91%	4.25%	4.92%	5.75%	7.23%	14.98%			
R3.4	1.85%	1.67%	4.56%	5.15%	7.26%	16.00%	20.00%	4.35%	4.91%	5.79%	7.14%	15.30%			
R3.5	-	-	4.86%	6.15%	6.54%	18.55%	17.14%	4.99%	5.10%	6.30%	7.22%	14.02%			
R3.6	-	-	4.25%	3.79%	6.47%	14.57%	21.25%	4.38%	4.67%	5.21%	6.16%	13.01%			
R3.7	1.99%	1.74%	4.33%	5.08%	6.31%	18.17%	15.69%	3.93%	4.24%	5.48%	6.69%	14.47%			
R3.8	-	-	4.78%	4.84%	6.49%	26.74%	22.91%	4.46%	4.73%	5.64%	7.07%	15.31%			
R3.9	-	-	4.17%	4.33%	6.29%	19.82%	19.40%	4.31%	4.78%	5.44%	7.07%	13.11%			
R3.10	1.99%	2.43%	3.44%	3.84%	6.31%	21.79%	14.55%	4.36%	4.98%	5.77%	7.47%	15.29%			
R3.11	-	-	4.27%	5.73%	8.39%	12.52%	18.07%	4.55%	4.23%	5.03%	6.58%	14.95%			
R3.12	-	-	4.88%	5.05%	7.49%	18.50%	16.43%	4.41%	4.78%	5.40%	6.19%	13.46%			
R4.1	2.51%	2.15%	4.60%	4.72%	7.57%	15.13%	21.50%	4.57%	5.08%	5.62%	7.21%	12.72%			
R4.2	-	-	3.89%	4.47%	6.09%	18.63%	21.42%	5.25%	5.58%	6.20%	8.55%	14.95%			
R4.3	-	-	4.57%	4.54%	7.18%	20.27%	17.24%	5.03%	5.20%	5.30%	7.16%	12.35%			
R4.4	2.11%	1.97%	4.52%	4.71%	7.86%	22.19%	21.57%	4.67%	4.92%	4.81%	6.82%	16.99%			
R4.5	-	-	4.31%	5.33%	8.22%	23.37%	18.98%	5.00%	5.67%	5.43%	7.82%	11.72%			
R4.6	-	-	5.32%	4.76%	6.61%	19.07%	16.82%	3.68%	3.71%	5.36%	7.24%	14.96%			
R4.7	2.08%	1.96%	3.86%	4.31%	7.15%	16.16%	17.92%	4.83%	4.85%	5.27%	6.26%	13.05%			
R4.8	-	-	4.50%	4.23%	6.70%	23.15%	16.58%	4.88%	5.38%	6.75%	8.14%	10.80%			
R4.9	-	-	4.29%	4.53%	6.16%	18.46%	15.38%	4.06%	4.18%	5.43%	5.90%	12.99%			
R4.10	2.10%	2.63%	4.50%	5.46%	6.44%	20.50%	15.01%	4.25%	4.47%	5.44%	6.34%	14.33%			
R4.11	-	-	5.05%	3.89%	6.49%	21.40%	14.11%	5.19%	5.39%	5.36%	6.43%	15.51%			
R4.12	-	-	4.36%	3.75%	6.43%	20.24%	16.34%	4.16%	5.31%	5.52%	7.40%	11.52%			
R5.1	2.14%	2.04%	5.91%	5.55%	7.31%	19.85%	16.60%	5.15%	5.08%	6.06%	7.78%	13.18%			
R5.2	-	-	4.17%	4.45%	7.70%	22.49%	18.04%	4.48%	5.45%	5.01%	7.07%	10.25%			
R5.3	-	-	4.61%	3.99%	6.67%	18.17%	15.22%	4.20%	4.01%	5.66%	6.87%	12.20%			
R5.4	2.06%	1.91%	4.84%	4.51%	6.28%	17.85%	14.38%	4.52%	5.57%	4.84%	6.76%	10.45%			
R5.5	-	-	4.50%	5.66%	6.39%	17.81%	17.48%	4.78%	5.53%	5.73%	6.18%	13.84%			
R5.6	-	-	4.31%	4.17%	5.45%	19.36%	12.75%	5.03%	5.32%	5.14%	6.39%	14.02%			
R5.7	2.14%	2.00%	4.66%	4.43%	6.28%	18.01%	17.35%	4.70%	6.74%	5.52%	6.89%	10.83%			
R5.8	-	-	4.63%	4.68%	7.08%	15.55%	19.74%	4.59%	4.83%	5.21%	8.28%	13.04%			
R5.9	-	-	5.28%	5.02%	7.08%	20.90%	15.12%	4.79%	5.07%	6.09%	7.46%	12.27%			
R5.10	2.14%	2.78%	4.63%	4.48%	7.33%	21.04%	13.65%	4.60%	5.05%	4.41%	6.50%	15.76%			
R5.11	-	-	4.45%	4.63%	6.09%	20.32%	14.15%	4.69%	6.26%	5.35%	7.41%	17.04%			
R5.12	-	-	4.84%	5.85%	6.75%	18.16%	17.06%	3.99%	4.45%	5.04%	6.42%	9.90%			

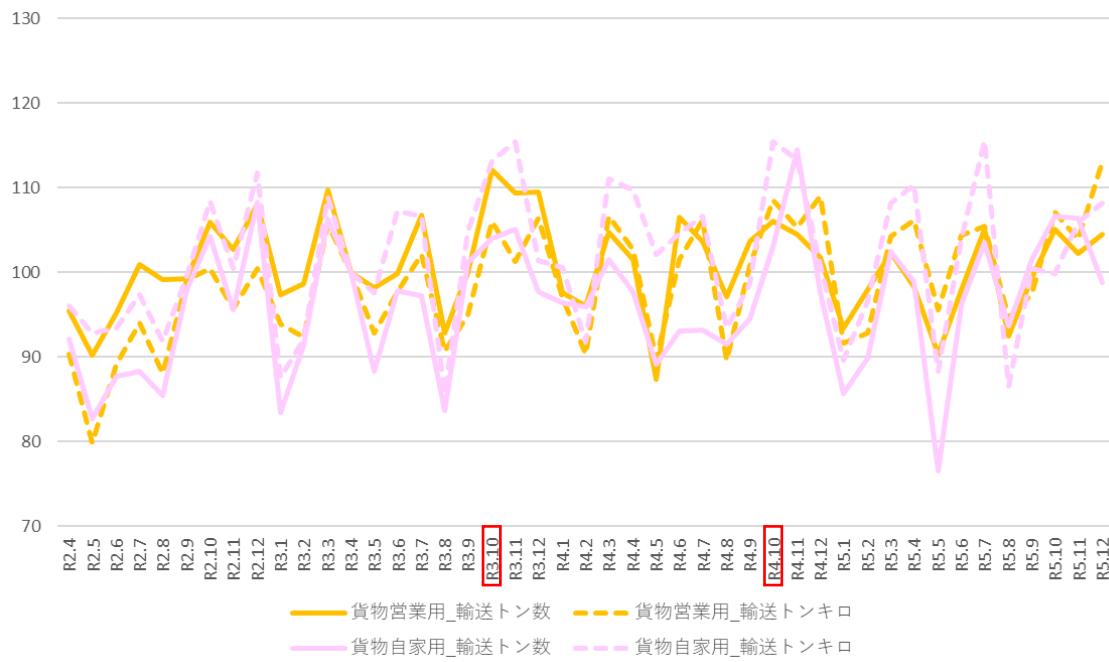
注1：自動車輸送統計調査の第1号様式（貨物営業用）の後期調査月（1、4、7、10月以外の月）については、車種別・地方運輸局別に同一車両における前期調査月の輸送量と後期調査月の輸送量の比率を算出し、前期調査月の輸送量に比率を乗じて推計を行っていることから、後期調査月の標準誤差率は算出不可能であり、同様式については、前期調査月（1、4、7、10月）のみ標準誤差率を算出している。

注2：標準誤差率が目標精度以下であれば網掛けはなく、目標精度より大きいほど黄色網掛けの色が濃い。

次に、調査結果である輸送トン数及び輸送トンキロの推移を図2-8に、輸送人員及び輸送人キロの推移を図2-9に、燃料消費量の推移を図2-10にそれぞれ令和3年4月の数値を100として指数化して示す。旅客営業用バス貸切の輸送人キロ及び旅客営業用バス高速乗合については、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の影響による増減が著しいため参考とすることはできないが、その他の数値において、事業を開始した令和4年10月に断層は見られないことから、事業は調査結果に影響を与えていないと考えられる。また、回収率に断層が見られる令和3年10月にも断層は見られないことから、回収率の低下も調査結果に影響を与えていないと考えられる。

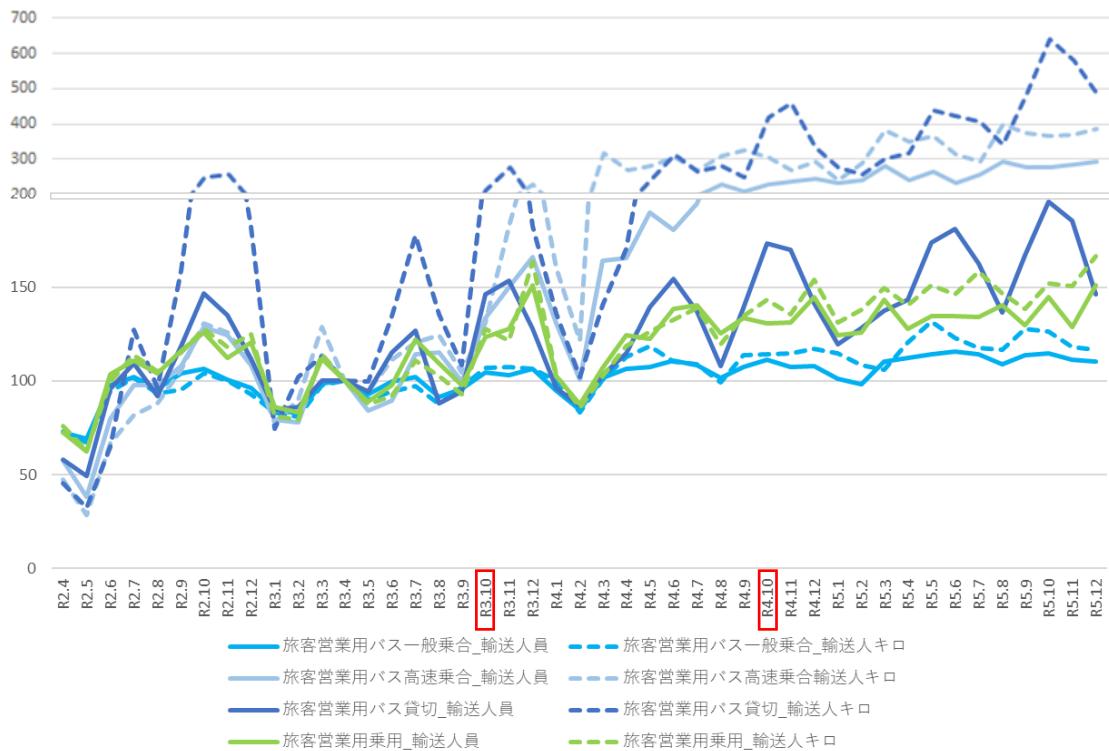
なお、数値の増減は季節による影響のほか、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の影響を受けており、令和2年4、5月に異常値が見られるほか、令和4年2月の急激な落ち込みなどもこの影響であると推察される。

図2-8 輸送トン数及び輸送トンキロの推移



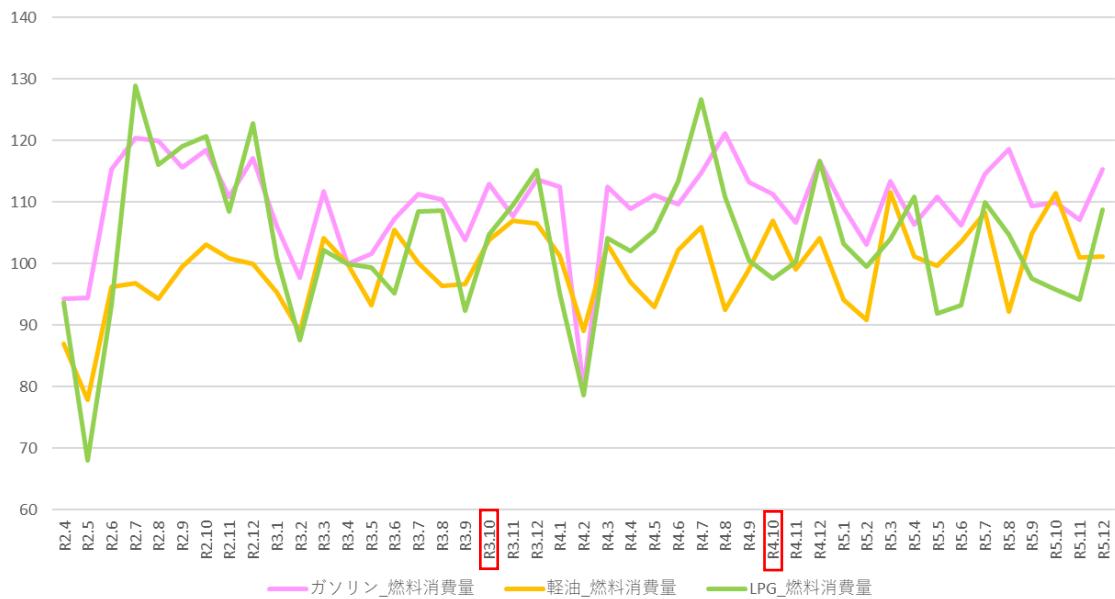
注：令和3年4月の値を100として指数化している。

図2-9 輸送人員及び輸送人キロの推移



注：令和3年4月の値を100として指数化している。

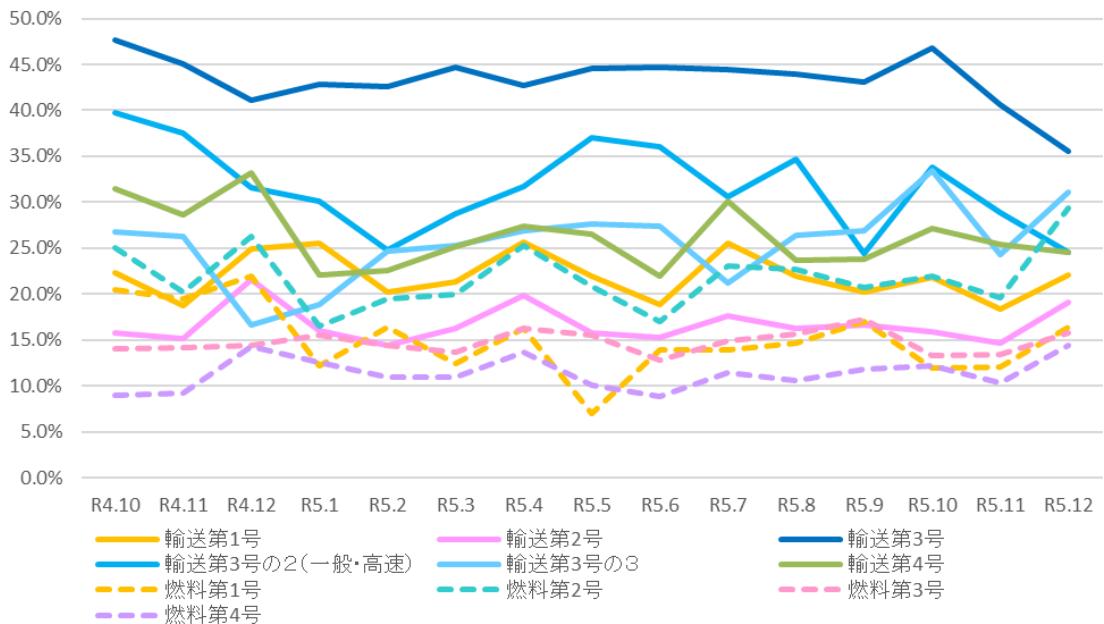
図2-10 燃料消費量の推移



注：令和3年4月の数値を100として指数化している。

業務のうち督促の効果について、督促後の回収率を図2-11に示す。継続して一定の割合を示していることから、督促は一定の効果があるものと考えられる。

図2-11 督促後の回収率



また、4.において後述のとおり、民間事業者からの改善提案に基づく回収率改善に向けての取り組みが積極的に行われている。

以上のことから、一部様式において目標回収率は達成できていないものの、目標回収率策定時の状況、道路運送業界における人手不足の状況、督促は一定の効果があるものと考えられること及び民間事業者からの改善提案に基づき回収率改善に向けての取り組みが積極的に行われていることを考慮すれば、確保されるべき質を達成したと認められる。

なお、回収率の低下が標本設計に及ぼす影響については、受注事業者が確保すべき質とは別に、統計調査の設計の問題として別の場で検討が必要であると考えている。

#### (4) モニタリング

##### ① 受託事業者への電話

受託事業者による電話による問い合わせ応答業務が適切に実施されているか詳細に調べるため、国土交通省から受託事業者が業務を実施する問い合わせ窓口へ架電することにより確認を実施した。

##### <確認概要>

対 象：問い合わせ窓口（国土交通省が用意した着信課金の電話回線により開設）

方 法：国土交通省職員により電話（令和6年5月に4回実施）

内 容：別紙1のとおり

結果として、受託事業者の業務担当者の応答は問い合わせ応答要領に沿ったものであり、不適切な応答は認められなかった。

##### ② 報告者へのアンケート

###### 1) 回収調査票を基にした確認

受託事業者による調査票の不正記入等の不正行為を防止する観点から、回収調査票を基に、国土交通省職員より報告者に対し、電話にて疑義照会する際、確認を実施した。

##### <確認概要>

対 象：自動車輸送統計調査の報告者のうち国土交通省職員による疑義照会の対象となった者

方 法：電話による疑義照会の際、以下の観点に基づき質問

ア) 当該項目値は確かに報告者が記入したものか

イ) 当該項目値の記入根拠（計算方法など）

件 数：835件（令和4年10月から令和6年3月まで、1か月平均約46件）

結果として、受託事業者による調査票の不正記入等の不正行為を疑われる事例は認められなかった。

###### 2) 督促業務の対象となった報告者へのアンケート

受託事業者による督促・照会業務の不適切な対応がなかったか確認する観点から、国土交通省から電話督促の対象となった報告者に対し、郵送にてアンケートを実施した。

##### <アンケート概要>

対 象：自動車輸送統計調査の報告者のうち令和6年2月分調査において電話督促の対象となった者（全334件）から地域別にソートし等間隔抽出に

より 100 件を選定

方 法：郵送（令和6年4月から5月にかけて実施）

回収数：62 件（回収率 62.0%）

結 果：別紙2のとおり

結果について、以下のとおり分析した。

問2の自称の名乗りに関する設問について、「② 名乗っていなかった」との回答は0であることから、電話督促要領に沿って自称を名乗っていると認められる。

問3の調査対象者からの質問に対する回答に関する設問について、「② 回答はあったが疑問は解決されなかった」及び「③ 回答を得られなかった」との回答は0であることから、質問に対して適切に回答していると認められる。

問4の督促者から受けた印象に関する設問について、「④ どちらかといえば悪い印象」又は「⑤ 悪い印象」との回答が各1ずつあるものの、「① 良い印象」との回答が21、「② どちらかといえば良い印象」との回答が6、「③ 良くも悪くもない印象」との回答が20であることから、半数以上は比較的良い印象を受けていると認められる。

問5の督促後の調査票の提出状況に関する設問について、問1の回答が（電話督促が）「① あった」と回答した者のうち、「① 提出した」との回答が46、「② 提出しなかった」との回答が15であった。「② 提出しなかった」と回答したものについて、問6で理由を問うたところ（複数回答）、最多は「⑦ 業務が忙しかったから」との回答で12、以下、「⑧ 行政機関からの調査が多く対応しきれないから」との回答が4、「⑨ その他」との回答が4、「④ 設間に把握できない又は把握が難しいものがあったから」との回答が2、他の選択肢は回答が0であり、「⑨ その他」は具体的に「数値の集計に多大な労力を要し処理が困難だから」、「未だ集計中であるから」、「回答に必要なデータ集計に時間がかかるから」、回答なしとの内容であつたことから、少なくとも、電話督促は調査票未提出の原因とはなっておらず、他の要因により提出がないと認められる。

以上のことから、受託事業者による督促・照会業務のうち電話督促については、不適切な対応があったとは認められなかった。

### 3. 実施経費の状況及び評価（※金額は全て税抜）

市場化テスト実施直前の単位（6か月間）に合わせた比較（①）として、市場化テスト実施前〔令和4年度4～9月期〕と市場化テスト実施後〔令和4年度10～3月期〕を、年度単位の比較（②）として、市場化テスト実施前〔令和3年度〕と市場化テスト実施後〔令和5年度〕を検証する。

#### （1）実施経費

① 令和4年度 10～3月期	87,850 千円…①A
② 令和5年度	175,700 千円…②A

#### （2）経費削減効果

##### ① 令和4年度4～9月期との比較

市場化テスト開始前の実施経費 95,133 千円…①B

削減額：①B - ①A 7,283 千円

削減率：1 - ①A ÷ ①B 7.66 %

##### ② 令和3年度との比較

市場化テスト開始前の実施経費 167,600 千円…②B

削減額：②B - ②A ▲8,100 千円

削減率：1 - ②A ÷ ②B ▲4.83 % (増加率 4.83%)

#### （3）評価

市場化テスト実施直前の単位（6か月間）に合わせた比較（①）においては、7.66%（7,283千円）経費が削減されている。

年度単位の比較（②）においては、単純比較すると4.83%（8,100千円）経費が増加しているが、表3-1に示すとおり、本事業に関係する職種においては令和3年から契約時点の令和4年にかけて賃金も上昇しており、経費の増加率は、いずれの職種の賃金の上昇率よりも低く抑えられている。上昇率が最も低い事務用機器操作員において5.75%の上昇であることから、少なくとも0.92%（=5.75% - 4.83%）、単年度額ベースで1,534千円（=②B × 0.92%）の経費が削減されていると推察される。

これは、市場化テストによる複数年契約への変更や発注単位の見直しにより、業務経験及びノウハウの蓄積や業務の効率化が期待できるためと推察される。

以上のことから、経費削減効果があったと認められる。

表3－1 賃金の上昇率

職種	令和3年(ア)	令和4年(イ)	上昇率(イ÷ア－1)
電話応接事務員	261.2千円	276.8千円	5.97%
事務用機器操作員	259.2千円	274.1千円	5.75%
印刷・製本従事者	293.8千円	311.2千円	5.92%

賃金構造基本統計調査（厚生労働省）<sup>5</sup>を基に交通経済統計調査室作成

<sup>5</sup> 賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

令和4年（職種）第1表 企業規模計（10人以上） きまって支給する現金給与額 男女計

[https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00450091&tstat=000001011429&cycle=0&year=20220&tclass1=000001202310&tclass2=000001202312&tclass3=000001202329&cycle\\_facet=cycle&tclass4val=0&metadata=1&data=1](https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00450091&tstat=000001011429&cycle=0&year=20220&tclass1=000001202310&tclass2=000001202312&tclass3=000001202329&cycle_facet=cycle&tclass4val=0&metadata=1&data=1)

令和3年（職種）第1表 企業規模計（10人以上） きまって支給する現金給与額 男女計

[https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00450091&tstat=000001011429&cycle=0&year=20210&tclass1=000001164106&tclass2=000001164107&tclass3=000001164111&cycle\\_facet=cycle&tclass4val=0&metadata=1&data=1](https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00450091&tstat=000001011429&cycle=0&year=20210&tclass1=000001164106&tclass2=000001164107&tclass3=000001164111&cycle_facet=cycle&tclass4val=0&metadata=1&data=1)

#### 4. 民間事業者からの改善提案による改善実施事項等

民間事業者から隨時改善提案がなされ、実施されている。

##### （1）調査票のデータパンチ業務におけるパンチデータの納品回数

パンチデータの納品について、実施要領（調達仕様書）では「月2回（15日及び30日付近）納品すること」とされていたが、月3回（5日、15日、25日）納品することとし、国土交通省の2次内容検査及び集計の業務平準化に寄与している。

##### （2）督促状の発送業務における督促方法

督促状の発送業務について、回収率の向上を目的として、繰り返し改善提案及び試行を実施している。民間事業者は、引き続き、改善提案を行う意思を示している。

- ① 自動車輸送統計調査の第1号様式（貨物営業用）について、督促後も調査票の提出がなかった報告者のうち、調査対象車両が5台以上の者に対し、督促はがきを再送（令和5年2月分において実施）
- ② 自動車輸送統計調査の第1号様式（貨物営業用）について、回収率が特に低い軽自動車の層から無作為に100台を選定し、督促はがきを再送（令和5年3月分において実施）
- ③ 自動車輸送統計調査の第2号様式（貨物自家用）のうちダンプ及び自動車燃料消費量調査の第3号様式（自家用小型）のうち普通貨物車について、実施要領（調達仕様書）では「調査期間終了後15日以降5業務日以内」及び「調査月翌月15日以降5業務日以内」とされている督促期日に対し、10日前倒して督促はがきを送付（令和5年10月分において実施）
- ④ 自動車輸送統計調査の第2号様式（貨物自家用）のうち小型車及び自動車燃料消費量調査の第3号様式（自家用小型）のうち小型貨物車について、実施要領（調達仕様書）では「調査期間終了後15日以降5業務日以内」及び「調査月翌月15日以降5業務日以内」とされている督促期日に対し、10日前倒して督促はがきを送付（令和6年1月分において実施）

## 5. 全体的な評価

以上を含めた実施状況の全体的な評価は、以下のとおりである。

- (1) 期間中、受託民間事業者が業務改善指示等を受けることや、業務に係る法令違反行為等はなかった。
- (2) 実施機関である国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室において、実施状況についての外部の有識者等によるチェックを受ける仕組みとして、「自動車輸送統計調査及び自動車燃料消費量調査」に係る実施状況等評価委員会を設置し、実施状況の評価について審議を行い、道路運送事業者が業務多忙であり調査環境が厳しくなっていることを前提とすれば、良好な実施結果が得られたと考えられるとの評価を得た。
- (3) 入札に当たっては、1. (6)において先述のとおり、2者とも応札があり、2者とも評価基準を満たしており、かつ、予定価格の範囲内であったことから、競争性は確保されていたと認められる。
- (4) 対象公共サービスの確保されるべき質に係る達成目標については、2.において先述のとおり、一部目標値を達成できなかったものの、民間事業者からの改善提案に基づき改善に向けての取り組みが積極的に行われていることを考慮すれば、確保されるべき質を達成したと認められる。
- (5) 従来経費と契約金額（支払金額）とを比較した場合、3.において先述のとおり、物価及び労務単価の上昇を考慮すれば、経費削減の点で効果を上げていると認められる。

## 6. 今後の方針

以上のとおり、本事業では良好な実施結果が得られたと認められることから、今期事業をもって「市場化テスト終了プロセス運用に関する指針」（平成26年3月19日官民競争入札等監理委員会決定）に基づき、終了プロセスへ移行した上で、自ら公共サービスの質の維持と経費削減を図っていくこととしたい。

### 受託事業者への電話

想定：自動車輸送統計調査第2号様式（貨物自家用）

#### （1）架電

携帯電話より、0120-121-711に架電

開始時刻と終了時刻を記録（（3）で使用する）

※ 職場の固定電話（PHS）は使用しない

#### （2）応答

##### ① 電話応答者の名乗りの確認

国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室又はその略称を名乗るか

##### ② 質問対応

【！】本来であれば、最初に調査票に記載された番号の回答を求められるが、実際の番号を答えられないので、「他の社員から調査の話を聞いた」「手元に調査票等はない」などと答え、番号、ナンバープレート等を答えないこと。

1) 「自動車輸送統計調査」とかいう調査票が届いたが、本当に国土交通省でやっているものなのか。

2) 具体的に何に使われる調査なのか。

3) 取り締まりに使われたりすることはないのか。

4) 何故、自社の自動車が選ばれたのか。

5) 業務が忙しいのだが、調査に協力しなければいけないのか。

6) 自社の自動車は、トラックではない。貨物の運搬はしていないので調査にふさわしくないのではないか。

#### （3）応答記録の確認

事業者から提出される「応答記録（自動車輸送統計調査）」について、実際の応答と異なるいか確認

## 自動車輸送統計調査の実施状況を確認するためのアンケート

**【問1】**3か月以内に「自動車輸送統計調査」について、電話によりご提出をお願いする連絡がありましたか。該当する項目を1つ選択してください。

49 : ① あった ⇒ 問2にすすんでください。

9 : ② なかった ⇒ 問5にすすんでください。

4 : ③ わからない ⇒ 問5にすすんでください。

**【問2】**電話の相手は、自称として「国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室」またはその一部を名乗りましたか。該当する項目を1つ選択してください。

45 : ① 名乗っていた

0 : ② 名乗っていなかった

何と名乗りましたか（ ）

4 : ③ わからない

**【問3】**電話の相手に対してご質問された際、回答により疑問は解決されましたか。該当する項目を1つ選択してください。

26 : ① 回答により疑問は解決された

0 : ② 回答はあったが疑問は解決されなかった

0 : ③ 回答を得られなかった

23 : ④ 質問をしていない

**【問4】**電話の相手からどのような印象を受けましたか。一番近い項目を1つ選択してください。

21 : ① 良い印象

6 : ② どちらかといえば良い印象

20 : ③ 良くも悪くもない印象

1 : ④ どちらかといえば悪い印象

1 : ⑤ 悪い印象

**【問5】**電話のあった方は電話の後、それ以外の方は直近の調査月で調査票をご提出いただけましたか。該当する項目を1つ選択してください。

46 : ① 提出した ⇒ ご協力ありがとうございました。

15 : ② 提出しなかった ⇒ 問6にすすんでください。

1 : 回答なし

裏面に続きます。

**【問6】** 調査票をご提出いただけなかった理由は何ですか。該当する項目を全て選択してください。

\*1 問5が「② 提出しなかった」であった者以外からも回答あり。回答者の総数は23。

- 0 : ① 国土交通省の統計調査と信用できなかつたから
- 0 : ② 調査に対する疑問が解決しなかつたから
- 0 : ③ 設問内容や回答方法がわからなかつたから
- 2 : ④ 設間に把握できない又は把握が難しいものがあつたから
- 0 : ⑤ 調査期間から時間がたつて回答がわからなかつたから
- 0 : ⑥ 調査期間を過ぎても提出を促す連絡がなかつたから
- 17 : ⑦ 業務が忙しかつたから
- 7 : ⑧ 行政機関からの調査が多く対応しきれないから
- 9 : ⑨ その他 ( )

\*2 問5が「② 提出しなかった」であった者に限ると以下のとおり。

回答者の総数は15。

- 0 : ① 国土交通省の統計調査と信用できなかつたから
- 0 : ② 調査に対する疑問が解決しなかつたから
- 0 : ③ 設問内容や回答方法がわからなかつたから
- 2 : ④ 設間に把握できない又は把握が難しいものがあつたから
- 0 : ⑤ 調査期間から時間がたつて回答がわからなかつたから
- 0 : ⑥ 調査期間を過ぎても提出を促す連絡がなかつたから
- 12 : ⑦ 業務が忙しかつたから
- 4 : ⑧ 行政機関からの調査が多く対応しきれないから
- 4 : ⑨ その他 ( )

以上です。ご協力ありがとうございました。