第155回人口・社会統計部会　議事録

１　日　時　令和８年10月１日（木）14:57～16:56

２　場　所　総務省第二庁舎７階中会議室及びＷｅｂ会議

３　出席者

【委　　員】

佐藤　香（部会長）、富田　敬子、久我　尚子、後藤　玲子

【臨時委員】

宇南山　卓

【専門委員】

原　ひろみ

【審議協力者】

畑本　郁彦（日本内航海運組合総連合会海務部長）

大阪府

【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：浜田室長ほか

【事務局（総務省）】

山村大臣官房審議官

統計委員会担当室：谷本室長、赤谷次長、中野政策企画調査官

政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室：越統計審査官、小森調査官ほか

４　議　題　船員労働統計調査の変更について

５　議事録

○佐藤部会長　ただいまから第155回人口・社会統計部会を開催いたします。

委員、審議協力者の皆様におかれましては、お忙しい中、御出席いただきありがとうございます。

本日、加藤臨時委員と平原専門委員は所用のため御欠席との連絡を頂いております。また、久我委員は16時55分頃に御退席予定と伺っております。

本日の審議案件は９月28日の第233回統計委員会において総務大臣から諮問された船員労働統計調査の変更についてです。

この審議に先立ちまして最初に３点申し上げます。

まず１点目ですが、審議の進め方についてです。審議は資料２の審査メモに沿って、事務局から審査状況と議論すべき論点を説明していただいた後、資料３に基づき、論点ごとに調査実施者から回答していただきます。その上で質疑応答という形で進めていきたいと考えております。審議の過程では、説明資料を随時、事務局で画面に表示いたします。

２点目ですが、参考２でお示ししている審議スケジュールについてです。今回の諮問につきましては、本日を含め計３回の部会審議を予定しております。ただし、３回の部会で審議が終わらない場合は、大変恐縮ではございますが、予備日である12月４日金曜日にも部会を開催させていただく可能性がございますことをお含みおきください。なお、部会での審議結果を取りまとめた答申案については、12月開催予定の統計委員会で御報告したいと考えております。

最後に３点目です。本日の審議は17時までを予定しておりますが、進行によって若干の前後がございますことを御容赦いただければと思います。円滑な進行に努めてまいりますので、恐れ入りますが、効率的な議事進行への御協力をお願い申し上げます。

以上、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、審議に入りたいと思います。

まず、諮問の概要ですが、これについては既に統計委員会等の場で事前に御説明させていただいておりますので、この場での説明は割愛させていただきます。

なお、９月28日に統計委員会で諮問されました際に出席委員から御発言がございました。これについて事務局から御紹介をお願いします。

○越総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室統計審査官　事務局の越です。

第233回統計委員会が９月28日に開催された際、この船員労働統計調査の変更についての概要を説明いたしまして、その際に委員から御意見を頂いております。御紹介させていただきます。

「今回の変更では、地方運輸局等の事務負担軽減のため、第１号調査及び第３号調査における調査票の配布、内容検査等について、その一部を民間事業者へ委託するとともに、国土交通省本省でも対応することとされている。本省で相当程度の業務を担うことになると理解しているが、この追加的な対応部分について本省のリソースは十分に確保できるのか。国土交通省所管の統計に関しては、例えば最近では不動産価格指数の公表が半年程度遅延した例もあることから、公表の遅れなどの無理が生じないよう円滑に実施していただきたい。」このような意見が松村委員からございました。

これに対して調査実施者から御回答もございましたが、後ほど御案内しますように、部会審議の中でも、この内容については審議対象であり、論点となっておりますので、部会の中では当論点の中で審議したいと思っております。

事務局からは以上です。

○佐藤部会長　ありがとうございました。

ただいま御報告がありましたように、統計委員会で示された御意見については部会審議の中で併せて確認していくこととといたします。

それでは続きまして、個別事項の審議に入りたいと存じます。

その前に本調査の対象である船員について、その現状や海上労働の特殊性等を委員の皆様に御理解いただくことが効率的な審議を行う上で重要と思われますので、まずは船員の現状等について国土交通省海事局から御説明をお願いしたいと思います。

資料は参考１になります。どうぞよろしくお願いいたします。

○庄司国土交通省海事局船員政策課企画係長　改めまして国土交通省海事局船員政策課の企画係長をやっております庄司と申します。私からは船員の現状等について説明させていただければと思います。時間の関係で途中省略するところもございますけれども、御容赦いただければと思います。

では、早速ですが、参考１の１ページを御覧ください。令和７年10月１日現在における船員の総数になりますが、真ん中の６万1,842人、こちらが日本人船員数となっております。その内訳については４つに分けておりまして、内航船員が２万8,753人、外航船員が2,275人、漁業船員が１万3,709人、その他船員が１万7,105人となっております。

続きまして、２ページを御覧ください。今お示ししました内訳を経過年数の横棒グラフで示したものです。見ていただきますと分かるとおり、内航船員ですとか外航船員については基本横ばいで推移しております。その他船員については若干増加傾向にあります。漁船員については若干の減少傾向にあるところです。

続きまして、３ページを御覧ください。我が国の船員の分野別年齢構成になっております。基本的には、これまで船員は高齢化が進んでいるところではありますけれども、海事局でもいろいろな施策を講じているところでして、まだ50歳以上の割合は多いところではあるのですが、若年船員も年々、割合的には増加しているところです。

続きまして、４ページを御覧ください。女性船員数の推移についてですけれども、女性船員については令和７年度についに1,000人を超え1,078人でした。これまでも女性船員は少ないところでありましたけれども、まだ約３％ですので、今後も女性船員が増えるような取組を海事局としても取り組んでまいりたいと考えているところです。

続きまして、５ページを御覧ください。こちらは船員の仕事ということで参考に基本的な船員の１日のスケジュールや年間のスケジュールをお示ししております。船員は基本的には１日８時間の当直勤務を行っておりまして、それを４時間ずつ、１日２回行います。また、年間のスケジュールにつきましては、内航船員のものになっておりますけれども、３か月乗船して１か月休み、３か月乗船して１か月休みというスケジュールをこなしていただいているところです。また、左側に各役職の詳細について記載しておりますので、こちらはお時間があるときに御確認いただければと思います。

続きまして、６ページになるのですけれども、こちらは先ほどお伝えさせていただいたとおり、50歳以上の占める割合と、若年船員、30歳未満の占める割合をお示ししているものです。平成28年、約10年前と比べていただきますと分かるとおり、50歳以上の船員は割合的には減ってきており、若年船員の割合は増えてきているところです。

続きまして、７ページになります。こちらが船員の新規就業者数になっております。こちらについても一時期少し下がったところもありますけれども、基本的に800人以上で推移しているところでして、直近で言いますと891人になっております。

続きまして、８ページになります。こちらは船員関係法令の概観になっておりまして、船員法は基本的な船員の労働の基礎をお示ししている法律となっており、国際機関の国際条約ですとか、国際労働機関の条約などを基に作成しているものです。基本的には陸上の労働基準法と似ているところもありますし、また、船員は特殊な労働環境もありますので、

船員の特殊性を明記した労働基準法にはない記載も中にはあるところです。

続きまして、９ページを御覧ください。こちらは海上労働の特殊性というところで大きく分けて４つありまして、孤立した危険共同体ですとか、離家庭・離社会性、自己完結性、国際性となっております。船員の主なフィールドは船の上、海上になりますので、陸から離れたところでの労働ですので孤立していたり、社会から切り離されていたりするところもあります。また、船の中で一社会が完結するようなものになっておりますので自己完結性、あとは国際性です。国際労働機関のグローバルスタンダードとして「2006年の海上の労働に関する条約」を策定し、船員の特殊性を国際条約に基づいて、いろいろと日本の中でも船員法などで定めているところが、ここに記載しているものです。

続きまして、10ページです。先ほどお伝えさせていただきましたとおり、労働基準法と船員法の対比について記載しております。労働基準法の規定をそのまま、信条ですとか社会的身分を理由とする差別的取扱いの禁止ですとか、男女均一賃金、強制労働の禁止というところはそのまま船員法に落としているところです。労働基準法と船員法において内容に差異があるものについては、例えば労働時間、陸上で言うと労働時間は１日８時間で週休２日制とかがあるかと思うのですけれども、船員についても基本的には週休２日制のようなところはあるのですが、どうしても、先ほどもお伝えさせていただきましたとおり、３か月働いて１か月休みといったところもありますので、そこの考え方の違いなどが内容に差異があるところです。また、船員法独自の規定としましては、雇用契約とは別に、船に乗り降りするために雇入契約という、この船にこのような役職で、このような労働体系で乗りますという契約を都度結ぶ形になっております。また、船の上で火事が起こったときに消防活動を自ら行わなければいけませんので、消火講習ですとか、様々なものが規定されているところです。

続きまして、11ページになります。船員法の対象となる船舶につきましては、海上労働の特殊性を有するものとなっておりますが、以下の船舶は海上労働の特殊性から見ますと少し乏しいところで、船員法を適用せずに陸上の労働者と同様に労働基準法を適用しているものもあります。そちらが下に記載しております４点になっております。

続きまして、12ページになります。船員と言いましてもいろいろと役職がありまして、例えば船長は船長、海員と言われるものの中には職員、ここで言うと一等航海士ですとか二等航海士のような航海士、エンジンをつかさどっている機関部の職員、あとは事務を行っている事務の職員などが職員に当たるところでして、その職員と呼ばれているもの以外の者、例えば航海士ではないのですけれども、いわゆる航海士をサポートするような人たちのことを部員と言い、甲板員ですとか、そういったところは部員という形で区分けされております。また、海員以外にも予備船員と言いまして、船舶に乗り込むために船舶所有者に雇用はされていますけれども、船内で使用されていない者、例えば陸上で休暇を取っている人間などはこちらになります。

続きまして、13ページになります。こちらでは船舶所有者が何かをお示ししております。船員法の適用を受ける船舶所有者につきましては、船員と雇用関係にある使用者になっております。本来、船舶所有者ではないものの、直接、船員を使用している者につきまして

も全てに適用しております。船員法の船舶所有者を下に３つ記載しております。これが例外と言いますか、少しイレギュラーなタイプの船舶所有者になっているところです。２つ目の例えば船舶を貸し借りしている場合ですと、船舶を借り入れている人が船員法でいうと船舶所有者になることが記載されているところです。

続きまして、14ページになります。船員の世界につきましても陸上と同様に派遣という考え方が存在しております。ただし、陸上と全く一緒かというとそうではなくて、ここで言うと図でお示ししているとおり、派遣船員の派遣元の会社と派遣先の会社で派遣契約を結びますけれども、派遣元で雇用関係を結んでおりまして、派遣先で指揮命令をする形を取っております。ここに※で書いておりますとおり、船員派遣の定義にあります「常時雇用する」というところがポイントになっておりますけれども、「常時雇用する」の定義とは、期間の定めなく雇用されていることを指しております。逆に言いますと、期間が定められている船員は派遣船員にはなれないことになっております。

続きまして、15ページですけれども、こちらが各船で大きさによって、どういった船員を乗船させるかという基本的な船員の配乗のイメージになります。今、日本で一般的だと言われているのが右から２つ目の499トン型の沿海の船です。こちらは船長、一等航海士、甲板手で、甲板部というところに、この３人が所属していて、下の機関長、操機手というものが機関部、いわゆるエンジンのところを担っていると。全体で船の中に５人でローテーションして船を動かしているイメージです。

続きまして、16ページですけれども、資料１－１の１ページにありますとおり、こちらは配乗表となっておりますので、割愛させていただきますが、基本的に何級の人間がどの船に乗っていなければいけないということが記載されている表になっております。

続きまして、17ページになりますけれども、こちらが海技士資格を取る流れのイメージ図となっておりまして、内航は６級から取得できるようになっており、外航につきましては、外航船に乗るには３級以上の海技士資格が必要になりますので、それをお示しした資料となっております。

最後の18ページ、資格を持った後に船員たちがこれからどういったキャリアパスを積んでいくかを示した一例となっております。外航でいうと３級の海技士資格を取得して、何年か乗船し、２級、１級という上級の資格を取っていき、船長となって、45歳、40歳中盤ぐらいから、船舶の管理、いわゆる陸上部門での勤務に転籍していく流れが一般的です。内航船につきましては、外航とは違い、ずっと船の上で働かれる方が多いところです。

私からの説明は以上となります。

○佐藤部会長　ありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明に対して御質問があればお願いいたします。よろしいでしょうか。

皆様よくお分かりいただけたようで、御説明、ありがとうございました。

それでは、個別の審議に移ってまいりたいと存じます。

審査メモを御覧いただけますでしょうか。審査メモの１ページにございます、（１）「調査事項、集計事項等の変更」について、事務局から審査状況の説明をお願いいたします。

○渡辺総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室副統計審査官　事務局の渡辺です。資料２、審査メモの１ページを御覧ください。

本調査は漁船や特殊船以外の船舶のうち、国土交通大臣が指定する船舶に乗り込む船員についての調査を行う指定船舶調査、漁船に乗り込む船員についての調査を行う漁船調査、特殊船に乗り込む船員についての調査を行う特殊船調査の３種類の区分で調査が行われており、この（１）につきましては、特殊船に係る調査事項、集計事項等の変更になっております。

特殊船調査では船員が受け取る報酬の一つとして「６月に支払われる特別な報酬」が調査事項として設定されていますが、２ページの図表２に変更案を記載しておりますけれども、この項目を「昨年１年間の賞与、期末手当等、特別に支払われた報酬」に変更することが計画されています。これに伴いまして基準となる期間も「６月の１か月間」から「調査年前年の１年分」に変更となり、集計事項も、16ページに別紙として結果表のイメージを添付していますが、変更される計画となっています。

今回、特殊船調査のみ、特別な報酬の把握の仕方を変える計画になっておりますが、２ページのウに記載のとおり、前回令和２年度に行われた変更で、指定船舶調査において、特別な報酬の把握方法を「６月に支払われた特別な報酬」から、「昨年１年間の賞与、期末手当等特別に支払われた報酬」に変更しておりまして、その際の答申において、特殊船においても年間での把握について検討することが今後の課題として指摘されております。なお、漁船調査では、「漁業期間中に支給した報酬の合計額」として１年間の特別な報酬にほぼ相当する情報が把握されているため、今後の課題とはされておりません。

今回の変更が前回答申における今後の課題に対応するものであり、調査全体の統一性の観点及び船員に支払われる報酬を正確に把握する観点から、おおむね適当と考えておりますが、調査事項の変更による結果の利活用への影響等を確認する必要があると考え、３ページに記載のとおり、ａからｅまでの論点を設定しております。

具体的には、ａ、変更後の調査事項は回答可能かについて、どのような確認を行ったのか。ｂ、調査事項を変更することにより、報告者にどのような負担が発生するか。その負担は過度なものになっていないか。ｃ、現行で把握している「６月に支払われた特別な報酬」について、これまでどのように活用してきたか。今回変更することにより利活用にどのような影響があるか。ｄ、令和３年調査から指定船舶調査において今回と同じ変更を行っていますが、調査結果の接続性等についての影響の有無、影響があった場合の対策、それらを踏まえた今回の変更による影響の想定、対策をどのように考えているか。ｅ、今回変更する調査事項について業務報告や業界団体において類似の情報はないかです。

事務局からの説明は以上です。

○佐藤部会長　ありがとうございました。

それでは、ただ今の指摘されました各論点について調査実施者から回答していただきます。資料は資料３になります。よろしくお願いいたします。

○浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長　国土交通省交通経済統計調査室長の浜田です。本日はよろしくお願いいたします。

資料３の説明資料に基づき、調査実施者からの論点に対する回答を行いたいと思います。

まず１ページを御覧ください。１ページの１番、論点（１）のａです。「昨年１年間の賞与、期末手当等特別に支払われた報酬」が回答可能かについて、誰にどのような確認を行ったかですけれども、回答としましては、回答が可能かにつきましては、報告者へのヒアリングを通じて確認し、困難であるという回答はありませんでした。

加えて、計画変更の適正性、６月１か月の調査から１年間を調べるところです。これにつきましては、第３号調査の調査対象事業者、約200社に対して令和４年10月から12月にかけてアンケートをしております。そこにおきまして特別に支払われた報酬の年間の支給回数ですとか、ボーナスというか特別に支払われた報酬が６月に含まれるかを確認しております。その結果が図表１「「特別に支払われた報酬」の支給回数（年間）」です。こちらを確認しますと、大体８割方、年２回以上支給されていると。一方、グレーの部分ですけれども、14.5％は支払われていないことも確認が取れたところです。ただ、令和４年は、コロナなどもあり経済的なところもあったので、この辺りはもしかしたら変わってきているところはあるかと思います。

そして、特別に支払われた報酬の支払い月に６月が含まれているかですけれども、大体約７割は６月が含まれているという回答があったところです。

続きまして、論点ｂです。「昨年１年間の賞与、期末手当等特別に支払われた報酬」を報告するに当たり、報告者にどのような負担が発生するか。過度な負担とはならないかです。

令和３年調査で指定船舶調査（第１号調査）について変更を行いましたけれども、そのときも調査困難という状況ではなかったところと、あとは数社にヒアリングを行ったところ、単月のみのデータを取得して作成する現行調査と比較すると、１年分のデータであれば複数になり、まとめる労力、負担はあるかと思いますが、もともと事業者も大分データ化をしていますので、調査実施者としては過度な負担にはならないのではないかと考えているところです。

続きまして、２ページを御覧ください。論点ｃ、「６月に支払われた特別な報酬（賞与等）」について、これまでどのように利活用されてきたか。「昨年１年間の賞与、期末手当等特別に支払われた報酬」に変更することで結果の利活用にどのような影響があるのかです。

こちらはもともと国民経済計算の推計に用いられているデータです。今回の変更でＳＮＡ推計の精度も１か月のデータから年間になることで、精度向上に寄与することが考えられると思っております。また、ヒアリングで報告者などにも確認したところ、自社内の陸上労働者との報酬を比較できるとか、あとは賞与や各種手当を算定する際の参考値、同業他社との比較検討資料にも活用できるという意見もありました。

続きまして、論点ｄです。令和３年調査から指定船舶調査（第１号調査）において同じ変更を行っているが、調査結果の接続性等について影響はあったか。影響があった場合、どのような対策を講じているか。また、指定船舶調査（第１号調査）における当該変更の状況を踏まえ、今回の変更について、調査結果の接続性等に対する影響についてどのように想定し、どのような対策を検討しているか。また、指定船舶調査（第１号調査）の当該変更について、調査結果の利活用に対してどのような周知を行ったか。今回の変更に当た

って、どのような周知を行うのかです。

第１号調査は令和２年度調査まで、６月１か月分の単月に支払った報酬について調査を実施しておりましたけれども、こちらは標本調査でしたので、６月に支払いがない報告者を対象とすることもあり、時系列比較を行っても連続性は少し乏しいのかなというところで、利活用への影響も特になかったところです。

対して第３号調査は、従前よりしっ皆調査でありますので、一定の連続性は考えられますけれども、第１号調査同様に６月に支給がない報告者分も含めた統計数値であることから、結果の接続性に係る影響はないと考えております。

また、統計利活用者からは、第３号調査については、引船、はしけのデータのみを活用していますけれども、賞与等の特別給与は一般的に年内変動、６月、７月とか、このようなものが想定されるため、３ページになりますが、今回の見直しにより調査内容が過去１年間の支給実績に変更になることで、従来の６月単月のデータから推計をするよりも推計精度は向上するものと考えられるとの意見を頂いていることから、変更を行うものです。

そして、利用者への周知について、前回変更時には下の図表３のとおり、周知をしているところです。こちらは第１号調査の変更時のものですけれども、説明文にもありますが、「このため」以降は、変更前の統計数値と時系列上の連続性が担保されないため、利用に当たっては留意されたいと注意喚起をしているところです。

続きまして、論点ｅです。今回変更する調査項目について、業務報告や業界団体で類似の情報はないかと。これは改めて確認しましたけれども、業務報告、業界団体のデータで類似の情報は特に確認されませんでした。

以上が１番のところの論点への回答となります。

○佐藤部会長　ありがとうございます。

それでは、ただ今の御説明に対しまして御質問や御意見等はございますか。

まず、富田委員のお手が挙がりました。よろしくお願いいたします。

○富田委員　ありがとうございます。御丁寧な回答を用意していただきまして感謝を申し上げます。

今の報告を伺っていて少し気になったのですが、この返答を用意するに当たって、ある程度ヒアリングを行ったという文言が繰り返し出てまいります。論点ａについて、論点ｂについて。論点ｂについては数社にヒアリングを行ったという御回答でしたが、どの程度のヒアリングの範囲だったのでしょうか。数人に聞いたのか、数社に聞いたのか。そして、そうだとすれば、それが代表的なサンプルを対象とするものであったのか。どの程度エクステンシブにヒアリングを行ったのか、少し教えていただければありがたいと存じます。

○佐藤部会長　調査実施者より御回答をお願いいたします。

○小林国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官　ありがとうございます。国土交通省の小林と申します。

ただ今の御質問ですけれども、本統計調査に限りませんが、当室で実施する統計調査について、毎年、調査の協力依頼ですとか、どういったところに負担があるかとか、継続的な調査の見直しに向けて、各地に赴いてヒアリングをしております。この調査に関して、

この部分の回答については、大体年２、３社に赴いて、そこは代表的なところというとあれですけれども、各地域の事業者に赴いてのヒアリングをしているところです。延べ20社ぐらいには確認できたかというところです。

○佐藤部会長　富田委員、いかがでしょうか。

○富田委員　今、ヒアリングを行った対象がこの回答を用意するに当たって代表的な返答であると信じるに値するサンプル採集であったと理解してよろしいでしょうか。日頃から、どのような特性を持った対象か把握されているのでしょうけれども、この回答を用意するに当たって、狭い範囲でのヒアリングかなという印象を受けたものですから、再確認させていただきました。

○小林国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官　ありがとうございます。特に大手のみではなく、地域も企業規模もいろいろな事業者にお話を聞いてきたところですので、そこはある程度代表性があるかと考えております。

○佐藤部会長　富田委員、いかがでしょうか。

○富田委員　分かりました。ありがとうございました。

○佐藤部会長　続きまして、原専門委員、よろしくお願いいたします。

○原専門委員　原です。御説明いただきどうもありがとうございました。

１点質問がございます。それはｄに関するところの御回答を少しよく理解できなかったので、もう一度御説明をお願いしたいというところです。

理解できなかったのが、まず御回答の第１号調査に関しても、調べる報酬を変えても「時系列比較を行っても連続性は乏しく、利活用への影響はありません」と。回答の上から３行目のところなのですけれども、項目を変える前もそもそも連続性が乏しかったというのが少しよく分からないのです。サンプリング調査だったとしても、やはり連続性があったのではないかと思うのです。ただ、調査する内容が変われば、やはりある程度の接続性が失われると思うので、令和２年度調査までとそれ以降でどのくらい違いが出ているのか、データでお見せいただく方が納得できるなと思いました。

２点目ですけれども、それと関連して、今回の特殊船に関しても、６月についてしか調査していないときと１年分調査をするところでは、やはり接続性には影響があると考えるのが通常かと思っています。あるであろうと思った場合、それは公表データとして出すときに注意喚起をきちんとする。これまでと調査項目が違うので接続性が落ちていますと書く形で対応することになるのではないかと思っていて、連続性とか接続性に関わる影響がないというのは言い過ぎのように思いました。

○佐藤部会長　調査実施者からの御回答をお願いします。

○小林国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官　まず、図表３を掲げておりますけれども、公的統計の基本的な整備に関する計画を受けまして、第１号調査、商船を対象にしている調査ですが、こちらは大体年間400ぐらいを調査対象にしています。標本設計に当たっては定期払いの報酬について推計できるように、精度５％で調査をしておりますが、特別に支払われた報酬はそこには入ってこない指標になります。

最初の論点ａの図表２のアンケートと同じような感じなのですけれども、６月に報酬、

いわゆるボーナスが支払われない船舶に当たると、そこはゼロとして回答が来ると。そのようなものを含めて平均値を算出することで、そもそも連続性がなかったところがあります。こちらのデータももちろん御用意することはできます。例えば賞与という項目でありながらも、数字としては、１万円台になってしまうとか、そういったところもあったので、連続性はなかったです。

ただ、なかったというのは強過ぎるのではないかというのは、そこも確かにおっしゃるとおりかなというところでして、第３号調査、大体、引船ぐらいですと８万円みたいな数字が出てきて、官公署船だと数十万という数字である程度、連続性が見られると。その数字を使っていただいている利活用者からすれば影響があることになるので、全くありませんというのは確かに強過ぎるかなと思います。ただ、丁寧に、今述べたように統計上もしくは別のところで連続性に係る注意喚起や品質表示をしていきたいと考えております。

○佐藤部会長　原専門委員、いかがでしょうか。

○原専門委員　御回答、ありがとうございました。

第１号調査で、サンプリング調査で回答がないところをゼロにしているから、連続性がないと。令和２年度調査までないということですけれども、サンプリング調査であっても同じ基準でサンプリングされた対象が回答しているので、やはり連続性があるのではないかと思ってしまうのです。多分、ほかの統計調査などはそれを前提に行っていると思うのです。なので、可能でしたら、やはり令和２年度調査までの状況と令和３年度以降のデータをお見せいただいた方が、この御回答に納得を持てるかなと御回答いただいて今でも少し思っております。

○佐藤部会長　連続性が見られなかったという御回答なので、原専門委員がおっしゃる接続があって当然だということが、そのようなことが見られていないと。そのような御回答なので、いかがいたしましょうか。連続性のないデータを示していただくのがよろしいですか。

○原専門委員　私、このデータの集計結果を見たことがなくて申し訳ないのですけれども、この部分だけでも令和２年度調査までと３年度以降をお見せいただくのは難しいことでしょうか。

○佐藤部会長　データは御用意いただけると思いますが、調査実施者、いかがでしょうか。

○小林国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官　そこは、データは作成できますので、次回、整理してお見せしたいと思います。

○佐藤部会長　それでは、次回にもう一度検討させていただくことでよろしいでしょうか。

○原専門委員　ありがとうございます。お手数をおかけしますが、よろしくお願いします。

○佐藤部会長　それでは続きまして、宇南山臨時委員、お願いいたします。

○宇南山臨時委員　ありがとうございます。宇南山です。

今の原専門委員の御質問とほぼ同じことでありまして、今の御回答を伺いますと、連続性という言葉が前回調査と比較可能という意味で使われているのだろうと思います。６月にボーナスが払われるのが、よくあるのは６月30日と７月１日で今年は６月30日が週末だったので、７月１日にほとんどの会社が移ってしまいましたとなると、確かに、その前年

と今年を比べてもボーナスの増加・減少が分かりませんというのは御指摘のとおりだと思います。ただ、それは統計の連続性という言い方とは少し違うものだと思いますので、調査の仕方は一緒だったとすると、調査の年によって比較が困難であるという表現になるべきなのかと思っています。

その意味でも１年間に広げることは非常に意義のあることで、よい変更だとは考えているのですが、ただ、そうなると恐らく６月の単月で取っていたものに比べて、もしくは年２回だとすると、その２倍と比べてもかなり大きい額が出てくることになるのではないかと思っています。その意味では、まさしく連続性がないもので取り方からして変わってしまいますので、標本誤差といったようなものではない大きな不連続性が発生すると思うのですが、もちろん周知するのは大前提として、今、賃上げが比較的ある環境の中で、上昇した部分が６月から１年に広げた部分と賃上げそのものの部分とが分解できないのは、やや困る人もいるのではないかと思います。何か試験調査的なもので６月と１年だと、これぐらい金額が変わり得るといった基準のようなものがあるとユーザーとしては使いやすいと思いますが、何か６月単月で見るのと１年で見るのでは、これぐらい違うという基準を出していただくことは可能でしょうかというのが質問です。

以上です。

○佐藤部会長　調査実施者、いかがでしょうか。

○小林国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官　ありがとうございます。第１号調査の過去の変更に関しては、そういったデータは作れるかなといったところですが、第３号調査については、試験調査をやってきておりませんけれども、具体的にどうするかは全然まだイメージが湧いていませんが、しっ皆調査ですので、これまでのデータと変更後のデータを比較して、そこで連続性に係る利活用者への情報提供のようなことはできるだろうとは思っております。

○佐藤部会長　宇南山臨時委員、いかがでしょうか。

○宇南山臨時委員　ありがとうございます。その意味では原専門委員のおっしゃったことと同じで、第１号調査の際の変更をしたときに、どのような変動があったのかをお見せいただくのが、まずは一番大切なことかと思いました。

○佐藤部会長　ありがとうございます。

久我委員、お願いいたします。

○久我委員　久我です。ありがとうございます。

私も同じところが気になっていまして、要するに調査対象が異なっているので、そもそも連続性がどうという表現よりも、比較はできないものなのかと私は認識しています。ただ一方で、同じ変更を第１号調査で行っているので、そのときに、これまでの調査結果だとこれくらいで、変更して１年にしたときはこうだったということはお示しいただく方がよいかと思います。

利用者に関する周知ですけれども、利用者側からするとお示しいただいたような表現でもある程度は分かるのですが、以前は、おおむね賞与などが含まれている月というところで６月を調査していたけれども、今回はほかの労働者との比較可能性などを視野に年間の

賞与等に当たるものを調査していますと明確に示していただければ、利用者の方でも比較の連続性から離れて、これはこれであって、こちらはこちらだと今回の変更を容易に理解できるものだと思います。

以前から、そもそも連続性があるものではないという御説明だったと思うのですけれども、６月に特別な報酬の支払いのない船も含めて、そこはゼロにしてしまっているのでという御回答でしたので、そこもある程度明記していただければ、その連続性に関わる観点は説明で解消できるのではないかと思ったのですけれども、いかがでしょうか。

○佐藤部会長　調査実施者、いかがでしょうか。

○小林国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官　変更の周知については、おっしゃるとおり、ただ項目が変わっただけではなくて、今後の在り方というか意図も含めて変更を行うと情報提供することが適当かと考えました。ありがとうございます。

○佐藤部会長　久我委員、いかがでしょうか。

○久我委員　ありがとうございます。是非、意図を明示していただけると分かりやすいと思いますので、よろしくお願いします。

○佐藤部会長　ありがとうございます。

今の議論を少し整理しますと、第１号調査は標本調査で、大体13％ぐらいの抽出率で毎年行われてきていて、令和２年度までは６月の支払報酬を調査してきましたが、令和３年度からは年間の特別な報酬に変更があったということになります。ただし、令和２年度までの調査結果であっても、それは年によって凸凹があって、推移のようなものが分かるデータではないことが調査実施者から確認された事項です。

したがいまして、これをどのように表現するかについては、ほかのデータなどもお示しいただいたうえで、次回また検討させていただくことにしたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

それでは、次の論点に移りたいと思います。

審査メモでは３ページにあります、ア「指定船舶調査（第１号調査）及び特殊船調査（第３号調査）の調査系統・方法の変更」について、事務局から審査状況の説明をお願いいたします。

また、この変更について本日御欠席の平原専門委員からコメントを頂いておりますので、これにつきましても併せて事務局からの御紹介をお願いいたします。

○渡辺総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室副統計審査官　事務局の渡辺です。

審査メモ３ページ下の部分、（２）のアを御覧ください。今回の申請では、３種類ある調査のうち指定船舶調査と特殊船調査の調査系統・方法の変更が計画されています。

４ページの図表３にありますとおり、現行は国土交通省本省－地方運輸局等－運輸支局・海事事務所－報告者という調査系統となっておりますが、変更後は、配布時は民間事業者を経由し、取集時は国土交通省本省が直接回収を行う計画です。

また、現行は地方運輸局と運輸支局・海事事務所が母集団名簿の整備、調査票の配布、回収・督促、疑義照会を行っておりますが、変更後は図表４のとおり、母集団名簿の整備

は引き続き地方運輸局等が行い、それ以外を民間事業者又は国土交通省本省において行うよう変更する計画です。

これらの変更について、国土交通省は令和４年に発生した知床遊覧船沈没事故を契機として、地方運輸局等、地方組織の事務負担軽減が求められている中で、特に指定船舶調査についての事務負担が大きいこと、指定船舶調査と特殊船調査の調査実施時期が同じであり、一体的に民間委託を行うことが可能であるためという説明をしております。これらについて、地方運輸局等における組織的課題への対応であり、やむを得ないと考えますが、調査系統・方法の変更による結果精度等への影響を確認する必要があると考え、５ページに記載のとおり、ａからｆまでの論点を設定しています。

ここでは具体的な説明は省略させていただきまして、本日御欠席の平原専門委員から、これに関してコメントを頂いておりますので御紹介させていただきます。

「地方運輸局の負担軽減という方向性について承知いたしました。その上で、民間事業者の業務が円滑に行くか、国土交通省の負担が大きくないかといった点がポイントだったかと思います。前者については、これまでの質を維持・向上すべく、充実したマニュアルの整備や、国土交通省との密な連絡体制の構築を進めていっていただければと思います。後者については、体制整備のより具体的な方向性について検討されている点が何かあれば伺いたいと思いました。いずれにいたしましても、督促や疑義照会も国土交通省で対応されるとのことでしたので、十分な体制で臨んでいただくことが、質の維持・向上につながるかと思われますので、よろしくお願いいたします。」

平原専門委員からのコメントは以上です。

また、事務局からの説明も以上です。

〇佐藤部会長　ありがとうございました。

平原専門委員のコメントは、先ほど御紹介がありました統計委員会での松村委員からのコメントとも共通する点があるかと存じます。

審査メモ５ページに論点がありますが、ａからｆまで記述があります。これにつきまして、調査実施者からの回答をお願いいたします。

〇浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長　それでは、論点（２）「調査系統・方法の変更」について回答いたします。

まず、論点ａです。民間委託に向けてどのようなスケジュールを想定しているかです。この調査は令和９年６月の調査からの民間委託に向けまして、委託用の業務マニュアルを年明け１月、２月に整備を行いまして、４月に契約後速やかに委託業者に調査の趣旨や特性、記入要領等に関する調査実施に必要となる研修を実施するなどして、委託業者における業務が円滑に進めるよう取り組んでまいりたいと考えております。

続きまして、論点ｂです。本調査においては母集団調査における回収率を基に調査票配布数を計算しているが、目標回収率はどのように設定しているか。今回の調査系統・方法の変更は、回収率に影響しないのかです。回答としましては、目標回収率は、母集団調査における用途別総トン数階層別に算出した数値を用いております。また、民間委託による回収率低下への懸念に関しては、調査票配布・回収時点では国土交通省名で実施するため

影響はないと考えております。また、督促や疑義照会といった報告者との接点、このようなものにつきましても国土交通省本省が自ら実施するなど、影響が生じないように努めてまいりたいと思っております。

続きまして、論点ｃです。変更後の調査方法について、国土交通省本省及び委託を受ける民間会社はこれまで当調査の実務を経験していないと理解していますが、今回の変更において、それぞれの役割や事務の分担内容はどのような理由で適切と考えているか。これにより、これまでどおりの円滑な調査実施を確保することが可能か。また、どのような業務についてどのような能力のある民間事業者に委託することを想定しているか。新たに民間委託する業者が円滑に業務を実施するために講じようとしている措置はありますかという内容です。回答としましては、これまで職員がマニュアルに基づいて行っていた、内容検査とデータ入力業務といった定型作業を民間事業者に委託することを考えております。また、船員の特殊性を踏まえた内容審査、疑義照会に職員が専念することで業務の効率化を図ることができると考えております。

また、委託を予定している業務は、あらかじめ定められた基準やマニュアルに基づき実施する定型的な業務が中心であり、高度な専門的判断を要するものではありません。また、政府統計調査の実査、関連業務の受注実績を有する事業者が複数存在していると思われますので、応札可能な事業者はある程度一定数は見込まれると考えております。このため、政府機関の統計調査の実査の受注実績のある民間事業者を一般競争入札の応札者要件と考えているところです。

民間委託する事業者が円滑に業務を実施できるよう、前述のａの回答のとおり、委託用の業務マニュアルの整備、５ページになりますが、契約後の研修に加え、履行期間中に毎週、週次の定例の報告会を実施して事業者と密に連携しながら、進捗状況、課題の共有を行うことをしていきたいと考えております。また、委託事業者との間でのスケジュール、作業内容の調整について適宜、密接な連携体制を確保することで円滑な業務運営を図ることとしております。

続きまして、論点ｄです。運輸支局・海事事務所において実施している回収・督促、審査・疑義照会を国土交通省本省において実施する計画であるが、国土交通省本省における体制は現状どのようになっているか。本省の実施部分の業務は増えますが、体制整備についてどのように考えているかです。回答としましては、本調査の実施時期、こちらは年に２回、第１号・第３号調査は６月、第２号調査が12月でありますし、今回の民間委託は６月が対象になりますので、内容審査、疑義照会、督促といった調査実施時期について室内の体制を整えて、この６月の調査に対応したいと考えているところです。

続きまして、論点ｅです。報告者に対しての周知等は予定しているかです。回答としましては、調査票と併せて送付する連絡文書、依頼文書や、国土交通省のホームページにも載せまして周知を図りたいと考えております。

最後になります。論点ｆです。調査系統・方法の変更による公表時期への影響をどのように見込んでいるかです。回答としましては、調査票の配布時期には変更はありません。また、今後、本省直轄で作業するところについては記入済みの調査票が随時回収となりま

す。運輸局を経由しない分、早く回収できるところもありますので、早期の内容審査が可能となり、回収から疑義照会、督促、そのような作業の早期化も見込まれると考えております。そのため、作業の前倒しも少しできそうな感じもしますので、公表時期への影響はないと考えているところです。

以上が論点に対する回答となります。

○佐藤部会長　ありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明に対しまして御質問、御意見等はございますか。

原専門委員、お願いいたします。

○原専門委員　御説明、ありがとうございました。２点質問させてください。

ａの部分だったのですが、ａは何ページでしたでしょうか。

○浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長　４ページです。

○原専門委員　４ページですね。ありがとうございます。

契約に関する部分があったと思うのですけれども、多分、入札でなさるという御説明があったと思うのですが。

○佐藤部会長　口頭で御説明がありましたね。

○原専門委員　すみません。資料のどの部分かを見失ってしまったので、口頭でしたかね。

○浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長　４ページのｃの部分の下の方でしょうか。

○原専門委員　４ページ、ｃの下でしたかね。

○浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長　一般競争入札で応札者をという部分でしょうか。

○原専門委員　見ている資料を間違えました。ありがとうございます。４ページですね。お時間をいただいて申し訳ありません。

そうです。一般競争入札のところですけれども、これまで政府機関の統計調査の実査の受注実績があるところを対象にするというお話ですけれども、確認させていただきたいのですが、最低価格のところに決まるという形ではなくて、提案内容とか技術力とかを総合的に評価して、価格も含めて総合的な評価に基づいた入札という理解でよろしいでしょうか。調査をお願いする会社はかなり大事だと思います。安ければいいというわけではないので、そのあたり、念のため確認させていただきたいのが１点です。

２点目はｄのところですけれども、すみません。私が国土交通省の組織体制を全然知らなくて恐縮ですが、調査の実施に向けて室内の体制整備を行うというところが気になっていて、この室内が、どの部局を指しているのか、念のため教えていただければと思います。

以上２点です。

○佐藤部会長　調査実施者、御回答をお願いいたします。

○浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長　御回答いたします。

まず、一般競争入札と、あと提案型の企画競争と言われているものかと思いますけれども、国土交通省は基本的に一般競争入札を軸にしておりまして、ある程度、金額なり、内容がかなり企画力を求められるようなものであれば、企画競争は必ずしもないわけではな

いのですけれども、大体、金額的なものとか内容で、いろいろと門戸を開放すると。そのような意味で基本的には一般競争を採用しておりまして、今回も調達するに当たっては一般競争入札をベースに考えているところです。

２つ目の交通経済統計調査室の体制ですけれども、当室は全体で基幹統計、一般統計合わせて９本の統計を作っておりまして、人数的には20人少しという、それほど大きな組織ではないのですけれども、この船員労働統計調査以外にも造船ですとか、内航ですとか、海運に関する分野の統計を行っております。そのような者たちと中で業務を回しながら体制を強化して対応していきたいと考えているところです。

○佐藤部会長　原専門委員、いかがでしょうか。

○原専門委員　ありがとうございました。

もちろん国土交通省の中でのやり方があると思うので、そのとおりにやられるのだろうとは思うのですが、やはり業者をどこにお願いするかはかなり大事になってきます。特に今回、民間事業者がデータ入力とか内容検査までやるところなので、できれば、しっかり技術力とか提案内容とかも見るような形の入札が私はいいのかなと思います。特に初めてですので。特に今回、審査とか疑義照会を地方運輸局とかではなくて、国土交通省本省がなさるのは初めての試みで、これまで結構、地方だと回答する方とかなり距離が近いような方たちが行っていたところが、今度、かなり遠いというか、ふだんなじみのない本省が行うようになると、ここはかなり大変なのではないかと。これまでの自分自身の調査の経験を踏まえてなのですけれども、そう思うので、その前段階の民間事業者の作業が確実に行われるようになさった方がいいかと思います。

以上です。ありがとうございました。

○佐藤部会長　ありがとうございました。

原専門委員に御質問ですが、4ページのａの回答のところに、4月に契約とありますね。ここのところに入札時期のようなものもスケジュールとして追加した方がよろしいとお考えでしょうか。

○原専門委員　ありがとうございます。

まさに同じことを考えておりまして、発言し忘れてしまったのですが、やはりいつ入札するのかをきちんと明記して、それが準備期間の提示になりますので、私も部会長の御意見に賛成です。

○佐藤部会長　ありがとうございます。

それも加えまして、原専門委員からの御意見として残させていただきたいと思います。

ほかに御意見、御質問のある委員の方はいらっしゃいますか。よろしいでしょうか。

それでは、原専門委員からの御意見、入札時期をスケジュールとして明記する。それから、一般競争入札においても調査の質が担保できるような工夫をしていただけるとよいというようなコメントがありましたけれども、方向性については御了解いただけたものとして認識したいと思います。

こちらの今の御意見の取扱いについては答申の作成時に検討したいと思いますので、調査実施者の方でも御協力をよろしくお願いいたします。

それでは、審査メモでは５ページになりますが、イ「漁船調査（第２号調査）の調査系統の変更」に進みたいと思います。

事務局から審査状況の説明をお願いいたします。

○渡辺総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室副統計審査官　事務局の渡辺です。

審査メモ５ページ下の部分イを御覧ください。漁船調査においても、調査系統の変更が計画されています。漁船調査は６ページ、図表５の変更前のとおり、地方運輸局等を経由して実施しています。下段に変更後の調査の流れを記載していますが、これまでどおり、地方運輸局等を経由して調査を実施することとしつつ、変更後は、２フローあるのですけれども、そのうち下のフローですが、調査対象船舶の所有者が漁業協同組合などの組合員の場合など、当該団体を経由した方が効率的であると運輸支局・海事事務所が判断した場合は、当該団体を経由することがある旨を調査計画に追記することが計画されています。この変更について国土交通省は、漁業協同組合などによっては組合内で組合員への配布・収集が行われている場合があり、その取扱いを調査計画に明示するためとしております。本件変更につきましては、これまでも関係団体内で行われていた業務を明確化したものと理解しますが、当該関連団体は本調査の調査系統全体の中でどのような位置付けとなるのか、どのような業務を行うか等について確認する必要があると考え、７ページに記載のとおり、ａからｅまでの論点を設定しております。具体的な論点の説明は省略させていただきます。

事務局からの説明は以上です。

○佐藤部会長　ありがとうございました。

御回答は資料３の５ページの下のところからになります。調査実施者からの御回答をよろしくお願いいたします。

○浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長　論点（２）の「調査系統・方法の変更」の漁船調査（第２号調査）の調査系統の変更への回答です。

まず論点ａ、漁船調査（第２号調査）において、今回変更を行った理由は何かです。回答としましては、地方運輸局の負担軽減の観点から、調査系統の変更を検討していく過程で、この第２号調査、漁船の調査につきましては、報告者が漁業協同組合や漁業船主組合の場合、かつ一部でありますけれども、漁業協同組合の協力を得て調査票配布などを行っているケースが確認されました。実態に即した内容にするために当該内容を追記することを考えたものです。

続きまして、論点ｂ、６ページになります。漁業協同組合や漁業船主組合を経由した方が効率的である場合とはどのような場合かです。回答ですけれども、調査対象者が漁業協同組合や漁業船主組合の組合員の場合は、当該組合との連絡系統が確保されており、経由することで調査票の配布・回収が効率的に行うことができるところです。また、漁業協同組合は本調査に協力的な地域が多く、第２号調査においても高い回収率が確保されていることから、円滑な調査実施につながるものと考えているところです。

続きまして、論点ｃ、漁業協同組合や漁業船主組合を経由する場合、当該団体に実施し

てもらうことを想定している業務はどのようなものかです。回答としましては、漁業協同組合や漁業船主組合を経由する場合には、現在、地方運輸局などが実施している業務と同様に、組合傘下の調査対象者に対する調査票の配布・回収を行ってもらうことを想定しております。

続きまして、論点ｄです。漁業協同組合や漁業船主組合を経由するとした場合、どのような根拠をもって当該団体は業務を行うのか。また、当該業務の中に記入済みの調査票などの管理が含まれる場合、調査票情報の適切な管理はどのように行うのかです。回答としましては、国土交通省本省から漁業協同組合、漁業船主組合への実務の協力依頼文書を発出いたします。また、これまでも地方運輸局から依頼してきておりますが、当該文書において調査票情報の管理の徹底について注意喚起を行うとともに、調査対象者ごとの封筒を用意しながら、調査票が適正に管理されるようにしていきたいと思っています。

続きまして、論点ｅです。運輸支局・海事事務所で実施している漁船調査（第２号調査）に係る業務を民間事業者に委託しない理由は何かです。回答としましては、地方運輸局等の業務負担軽減を目的として調査系統の変更を行いますけれども、負担が国土交通省本省に過度に集中しないよう､負担が少ない第２号調査については変更しないこととしました。また、第１号調査、第３号調査、この２つの調査は調査実施時期が６月で同じでありまして、民間委託もスムーズに実施できると推測されるため、民間委託の範囲を第１号調査と第３号調査のみにしたところです。

以上になります。ありがとうございます。

〇佐藤部会長　御説明、ありがとうございました。

12月に実施される漁船を対象とした第２号調査についての調査系統の変更についての御説明でした。御意見、コメント、御質問等がございましたらよろしくお願いいたします。特にございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本項目については特に御異論もなかったということで御了承いただいたものとして整理したいと存じます。ありがとうございました。

続きまして、審査メモでは７ページになります。（３）「調査の実施期間の変更」です。こちらにつきまして、事務局から審査状況の説明をお願いいたします。

〇渡辺総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室副統計審査官　事務局の渡辺です。

審査メモ７ページ（３）を御覧ください。調査の実施期間について、令和６年能登半島地震に対応するために変更していた事項を通常どおりに戻す変更が予定されています。令和５年に実施した漁船調査において、令和５年11月中に行うべき調査票の送付が１月にずれ込むことがありました。このような中で令和６年能登半島地震が発生したため、石川県内の報告者に対して調査実施期間を後ろ倒しする変更が行われておりました。本件申請では、この特別な対応を元に戻す計画ですので、特に問題はないと考えております。

また､調査票の発送が遅れた原因の一つとして､地方運輸局等において船員法第111条に基づく業務報告の提出期限後に母集団名簿の整備を行っていたこともあったため、業務スケジュールや業務手順を見直して、令和６年、７年の調査では調査計画どおりの配布が行

われたとのことです。この点でも特に問題ないと考えておりますので、ここでは論点を設けておりません。

事務局からの説明は以上です。

○佐藤部会長　ありがとうございました。

ただ今のとおり、（３）「調査の実施期間の変更」については事務局からは特段の論点は示されないということですが、委員の皆様方、何か御意見等はございますか。よろしいでしょうか。

こちらは能登半島地震への特別措置を元に戻すので、特に御異論がないということで御了承いただいたものとして整理していきたいと存じます。ありがとうございました。

続きまして、審査メモでは８ページになります。（４）「調査票配布数決定方法の変更」について、事務局から審査状況の説明をお願いいたします。

○渡辺総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室副統計審査官　事務局の渡辺です。

審査メモ８ページ（４）を御覧ください。指定船舶調査は抽出で行っているところですが、具体的な調査票の配布数の決め方を変更することが計画されています。現行の配布数の決め方をアの①から④に記載していますが、まず、船員法第111条報告により母集団となる隻数を把握します。次に②の母集団調査、これはおおむね５年ごとにしっ皆で実施されている一般統計調査ですが、これにより把握した平均報酬額の標準偏差を用いて、③として、階層ごとに必要なサンプルサイズを算出します。さらに、③で算出した必要サンプルサイズに母集団調査の回収率の逆数を乗じて、最終的な調査票配布数を算出しています。本件申請では、これらの手順で算出した配布数では目標精度が達成できない層区分においては、新たな母集団調査の情報を基に算出した必要なサンプルサイズ及び配布数と前回標本設計時のサンプルサイズ及び配布数を比較して、いずれか大きい方を採用する手順を追加することとしております。これにつきましては、本件の変更理由は統計数値の信頼性確保の考え方を変更したためと説明を受けております。これについて必要な精度を確保するための方策を講じようとしていることは適当と考えますが、今回の方法が適当な方法であるか等について確認する必要があると考え、９ページに記載のとおり、ａからｃまで論点を設定しています。具体的な論点の説明は省略させていただきます。

事務局からの説明は以上です。

○佐藤部会長　ありがとうございました。

それでは、調査実施者より御説明をお願いいたします。資料３の７ページになるかと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長　資料３の７ページ、論点（４）「調査票配布数決定方法の変更」です。

論点ａ、今回の変更理由として統計数値の信頼性確保に係る考え方を変更したためとされているが、統計数値の信頼性確保の方法について今回の変更以外、方法はないのかです。回答としましては、今回の変更内容は、令和元年度に実施しました母集団調査から算出した配布数と令和６年度に実施した母集団調査の結果から算出した配布数を比較して、直近

の達成精度、配布数は令和元年度を基準で行っておりますが、目標精度に至ってない場合は配布数の大きい方を採用し､配布数ベースながら品質を維持したいと考えるところです。以下、図表４をイメージとして載せております。検討に当たっては、過去の調査結果の精度や母集団調査の結果も踏まえて進めましたが、現行の調査方法を継続する現時点においては、今回採用する方法で品質が維持されるかを確認したいと考えているところです。

図表４「配布数採用のイメージ」ですけれども、現行は配布数基準年の令和元年度のもので行っております。これはイメージなので、トン数階級なども20トンから199トン、700から1,599と出しておりますけれども、こちらですと令和５年度、６年度、７年度の達成精度がこのような数字になるところです。ただ、令和６年度のもので配布数を計算してみると、やはり33隻から24隻、13隻から11隻となるのですけれども、達成精度を５％という中で、少し数字が高いものについては引き続き令和元年度分の33隻を使い、令和７年度は4.5％となっておりますので、６年度に算出した11隻を使うと。このようなことができないかと考えているところです。

続きまして、論点ｂ、過去の調査において目標精度が達成できていない場合と同じ配布数で調査した場合、再度目標精度を達成しないおそれはないのかと。ここと併せまして論点ｃ、今回選択しようとしている方法は、統計調査を実施するに当たって一般的な方法なのかです。回答としましては、達成しないことが考えられるため、今回、変更と考えたことが背景にあります。今回の変更のような同様の措置を講じる例は把握できませんでしたけれども、統計数値の連続性や調査の継続的な実施の観点から、現時点において採用したい手法と考えています。ただし、次回調査実施予定の令和９年度に調査を実施した後、改めて評価・見直しをしなければいけないと考えているところです。

説明としては以上となります。

○佐藤部会長　御説明、ありがとうございました。

確認ですが、図表４の「配布数採用のイメージ」の表で配布数基準年とあって、令和元年度が、例えば20から199トンだと33隻となっていますが、これは実際に33隻に配布したということですか。それともそうではないのですか。

○小林国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官　令和元年度に実施した母集団調査の結果、このクラスでは33隻が配布数として必要となりまして、この数で令和３年度から７年度と今年度も実施しているところです。

○佐藤部会長　なるほど。これは母集団調査あるいは予備調査が令和元年あるいは令和６年に実施されたので、その２つの年が挙がっていると。それで33隻を実施したということになりますね。そうすると、精度を挙げてくださっていますが、もしも可能でしたら33隻を配布した令和５、６、７年度について、回収数が分かると調査の精度として、こちらの標準誤差だけではなくて、回収数も挙げていただくと委員の方にも分かりやすいかと思いました。

○小林国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官　おっしゃるとおりです。配布数は逆数を乗じていますけれども、そこを満たしているか満たしてないかが大きなポイントですので、御指摘のとおりです。追記いたします。

○佐藤部会長　はい。こちらは回収数を追記いただけるということですが、それ以外に何かありますでしょうか。

それでは、宇南山臨時委員、お願いいたします。

○宇南山臨時委員　宇南山です。御説明、ありがとうございます。

もしかすると聞き逃したのかもしれないのですが、達成精度で令和６年度が非常に大きくなっていることについて､その理由をもし分かっていたら教えていただきたいのですが、いかがでしょうか。

○小林国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官　ありがとうございます。どうしてここまで大きくなっているかという検証は行っていないです。ただ、今後、今回、計画変更するとお認めいただいたとして、過去のものがどうしてこのような達成精度になっているのかも含めて検討していきたい、評価していきたいと考えています。

○宇南山臨時委員　ありがとうございます。もちろん配布数の設定は非常に重要ではあるわけですが、基本的には同じルールで行っている年でこれだけ違っていると、何か配布数の設計で解決できるように見えないので、少しこのような改善をすると達成精度がきちんと５％を下回るのだというような見通しがついていた方がいいのではないかと思いました。

以上です。

○佐藤部会長　ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問はありますでしょうか。

そうしましたら、今の宇南山臨時委員からの御意見に対しまして御回答をいただけますでしょうか。

○小林国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官　ありがとうございます。若干先ほどの回答と重複する部分はありますけれども、配布数だけ維持すればいいとは考えておりません。どのような手法を取れば品質は維持できるのか、なぜその分散なり標準誤差が大きくなっているのかも含めて今後検討してまいりたいと思います。その際に係数比較もして個票ベースでも確認をしてまいりたいと思います。

○佐藤部会長　そうしますと、今回の変更は精度を上げていくための最初の試みとしての位置付けのようになるでしょうか。

○小林国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官　はい。御指摘のとおりでして、どうしても評価し直すと達成精度に達していないのに、もっと少なくていいと出てしまう。そのようなところも含めて何が原因なのかを今回は臨時的な措置として行いつつ、しっかりと検討してまいりたいと思います。

○佐藤部会長　ありがとうございます。

それでは、どうしましょうか。特にこのように変更しなければならないという御意見はなかったのですけれども、少し資料を追加していただくとか、それから、より前向きに精度を上げる方策の一つとして今回の変更を行うことを考えている的な表現で御説明資料を作っていただくということで、次回、もう一度検討させていただくことにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。それでは、変更についてはここまでとなります。

それでは、前回の統計委員会諮問第146号の答申（令和３年３月12日付け統計委第３号）における「今後の課題」及び公的統計の基本的な整備に関する計画（令和５年３月28日閣議決定）への対応状況について、検討をしていきたいと思います。

審査メモ９ページの２番に続きまして、前回答申時における「今後の課題」への対応状況に進んでいきたいと思います。

審議に先立ちまして申し上げます。「今後の課題」のうち、課題（２）の特殊船における昨年１年間の特別に支払われた報酬の把握については、今回申請された変更の（１）において対応いたしております。先ほど（１）で御審議いただきましたとおりです。そのため、課題（２）の対応につきましては、審査メモ１ページの記載を御参照いただくこととし、この場での改めての説明は割愛いたします。

それから、課題（１）の第１号調査の定期的なしっ皆調査の実施については、５年に一度実施している一般統計調査について基幹統計調査化することも含め、しっ皆調査化することについて検討を求めるものですが、その対応方針が課題（３）昨年１年間の定期払いを要する報酬の把握及び陸上労働者の統計との比較への対応と深く関係しているため、一体的に整理されております。このため、課題（１）については課題（３）と一体として御審議いただく形で進めたいと存じます。

それでは、続きまして審査メモの９ページにあります（１）「指定船舶調査（第１号調査）の定期的なしっ皆調査の実施の検討」及び10ページにあります（３）「指定船舶調査（第１号調査）における昨年１年間の定期支払いを要する報酬の把握及び陸上労働者の統計との比較が可能となるような調査・集計事項の追加の検討」について御審議いただきます。

（３）の課題につきましては先ほどの課題（１）と一体で御審議いただきますが、本課題に関するこれまでの経緯や今後実施を予定している年収調査の概要、基幹統計調査化に向けたスケジュールなど、その対応方針を御理解いただく上で知っておくべき点があろうかと考えております。このため、事務局から審査状況を説明していただきまして、その後、各論点について御回答いただく段階の前に、これらの前提となる点について調査実施者から御説明をお願いすることにします。

それでは、まず事務局から審査状況の説明をお願いいたします。

○渡辺総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室副統計審査官　事務局の渡辺です。

まず、審査メモ９ページ（１）を御覧ください。前回の答申における１つ目の課題として、おおむね５年ごとにしっ皆で実施されている一般統計調査について、基幹統計調査として本調査に取り込むことを検討することが指摘されています。この課題は、少し飛んでしまって恐縮ですけれども、10ページの（３）のアのところに前回の審議時に出された御意見を記載しておりますが、しっ皆調査で実施することでデータ規模が大きくなることにより、調査データを用いたクロス集計を含む集計結果の安定性が増し、更に勤続年数など、新しい設問を加えることも可能となり、陸上労働者を対象とした類似調査との比較可能性が増すといった指摘があったことを踏まえて今後の課題とされました。

また、前後して恐縮ですけれども、アの上の（３）ですが、３つ目の課題として、指定

船舶調査において昨年１年間の定期払いを要する報酬の把握や陸上労働者の統計との比較が可能となるような調査事項・集計事項を追加することの検討が指摘されています。この課題は、次のページのイに記載のとおり、船員の働き方、内航船員であれば３か月乗船して１か月休暇といったサイクルでは労働月と休暇月との給与の差が大きいことから、両方を含んだ平均的な月収を把握する必要があるという御指摘があったことを踏まえて、今後の課題とされております。

これらに対する国土交通省の対応ですが、ウに記載しているとおり、「６月１か月間の平均給与額を12倍して推計した平均年間報酬額」と「調査で直接把握した年間の平均給与額」とでかい離が見られたため、基幹統計調査として実施している現行の指定船舶調査は引き続き標本調査で実施しつつも、これまで母集団整備のためにしっ皆でおおむね５年ごとに実施していた一般統計調査を基幹統計調査である指定船舶調査を補完する年収調査へ目的を変更して、その調査において昨年１年間の定期払い報酬と勤続年数を把握することを考えているとのことです。

また、この年収調査の基幹統計調査化については、一般統計調査として開始し、ニーズにかなう統計の作成や国民経済計算への利活用の状況を確認した後に検討したいとのことです。一方で、この調査目的の変更により、これまで把握していた標本設計に関する情報が得られなくなるため、標本設計手法の見直しを行う必要が出てくることになります。

これらの課題が付された背景を踏まえて、国土交通省の対応状況を確認する必要があると考え、12ページに記載のとおり、ａからｅまでの論点を設定しております。論点の具体的な説明は省略させていただきます。

事務局からの説明は以上です。

○佐藤部会長　ありがとうございました。

論点は今お示しいただいたとおりですが、本日の時間から考えますと、論点に入る前の本課題に関する御説明を調査実施者からいただいたところで本日の会議は終了としたいと思います。したがいまして、各論点についての御説明は次回とさせていただきたく存じます。

そこで、本課題に関するこれまでの経緯や年収調査の概要、基幹統計調査化に向けたスケジュールなど、課題（１）及び（３）への対応を委員の方に御理解いただく上で前提となる点についての御説明をお願いしたいと思います。申し訳ありませんが、どうぞよろしくお願いいたします。

もちろん論点に触れながらでも大丈夫です。論点への回答としてお答えいただいた方が回答しやすいということでしたら、それで全く問題はありませんので、よろしくお願いいたします。

○小林国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官　少し趣旨がずれていたら御指摘ください。

前回の計画変更で同様の課題をいただいたところです。それらに対して前回の課題の１、ほかの課題も含めて対応することといただいている中で、今回は基幹統計調査化への変更に係る御審議もいただいているところですけれども、一般統計調査として実施を予定して

いるしっ皆調査について、これが非常に各課題への対応のポイントとなってまいります。

国土交通省の回答資料の９ページを御覧いただければと思いますけれども、これまでも標本設計の見直しを目的に、おおむね５年ごとに母集団調査を実施してまいりました。前回の御審議で、先ほど事務局からも御紹介いただきましたけれども、御指摘事項として、標本設計のための調査ではなくて、統計提供のためのしっ皆調査として実施すべきではないかと御意見いただいたところです。それらへの対応として今検討しているしっ皆調査の計画案について少し御紹介をさせていただければと思います。

一言で申し上げますと、しっ皆調査で年間の報酬について調査をすることを検討しています。それは船員労働統計調査の標本設計の見直しという目的ではなく、船員労働統計では得られない統計、すなわち年収ですとか、あと前回の御指摘で言いますと、しっ皆によるクロス集計ですとか、様々な統計数値の公表を目的としているものです。その中で基幹統計調査には加えませんけれども､一般統計調査の中で勤続年数とかも含めて調査をして、賃金構造統計との比較可能性を向上させたいと考えております。こちらは後ほどになりますけれども、論点の回答の中で触れるかと思いますけれども、令和10年の実施を目指して検討しているところです。

調査票のイメージを今考えているところとしてお付けしております。基本的には船員労働統計調査、現状の調査と同じですけれども、冒頭の船員の状況でも御説明させていただきましたが、３か月乗船して１か月下船というような船員の特殊性がありますので、乗船月、下船月をしっかりと把握した上で年間報酬を把握して、それらを施策に結び付けられるように、統計の陸上比較可能性の向上も兼ねて実施してまいりたいと思っております。

これらを中心として各論点への回答に触れさせていただければと思います。

○佐藤部会長　ありがとうございます。

こちらのしっ皆調査を新たに位置付けるとの御説明でしたが、今御説明いただいたしっ皆調査について､あるいは基幹統計調査である調査と､それから５年ごとのしっ皆調査と、毎年の船員労働統計調査での基幹統計調査との関係について御質問、御意見等がありましたら、この点について本日はお伺いしたいと思います。よろしくお願いいたします。御意見、御質問等はありますでしょうか。

宇南山臨時委員、いかがでしょうか。

○宇南山臨時委員　特段ないのですが、このしっ皆調査の実施について現状との違いがまだ端的に伝わってないのですが、今行っているものと調査内容はどこが一番大きく変わり得るのかをもう一度御説明いただけると助かります。

○小林国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官　ありがとうございます。現行の基幹統計調査のことでよろしければ、現行は６月の報酬を調査しております。かつ約3,000隻のうち400隻を標本調査として実施しております。対して特別調査という名称を仮に置いていますけれども、これは昨年１年間、いわゆる年収を把握するための調査として設けております。また勤続年数とか、しっ皆だからこそ見えてくるような項目を追加して調査を実施することを考えております。

○宇南山臨時委員　それだけを聞いていると非常にいい改善のように思うのですが、調査

負担とか調査実施の実行可能性について、規模がかなり大きくなると思うのですが、問題はないのでしょうか。

○小林国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官　予算的リソース、人的リソース、いろいろあるかと思いますが、これまでもおおむね５年に一度、しっ皆調査は実施していますので、そのような面でも問題ないと考えております。負担面でも年間報酬ですので把握できると確認が取れておりますので問題はないところです。

○宇南山臨時委員　その意味では一般統計として位置付けられていたこと自体が少しゆがんでいたような気がするので、このように改善されるのはすばらしいことだと思います。

○佐藤部会長　ありがとうございました。調査実施者からも御回答いただき、ありがとうございました。

原専門委員、お願いいたします。宇南山臨時委員、ありがとうございました。

○原専門委員　御指名、ありがとうございます。

私、この位置付けがいま一つまだ分かっていないのですが、新しい調査というわけではなくて、見直しをして新しい項目、勤続年数とかを加えて実施するという理解でよろしいでしょうか。

○佐藤部会長　先ほど宇南山臨時委員からの御質問に対して調査実施者からは、現在の基幹統計調査と、それから、ここで提案されている調査との相違について御説明いただきましたが、今、原専門委員からは、現在行われているしっ皆調査とここで提案されているしっ皆調査の違いについてはっきりしてほしいということですので、調査実施者からの御回答をお願いいたします。

○小林国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官　ありがとうございます。これまでもしっ皆調査を実施してまいりましたけれども、標本設計の見直しのためということで実施してまいりました。何かしら比較可能性の向上のための調査項目を取って統計を作成するというよりは、基幹統計調査、3,000隻のうち400隻ぐらい調査していますけれども、その標本設計の見直しのために実施する目的で実施してまいりました。それを鞍替えするというか目的を変えて、年収を把握する統計を提供していくと目的を変えて実施をするものです。

○原専門委員　ありがとうございます。

船員の方たちの働き方をもう少し詳細に把握しようと。そのような試みということでよろしいでしょうか。

○小林国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官　働き方をより詳細にというよりは、冒頭、「船員の現状について」というところで御説明を差し上げましたけれども、若年層も増えてきていますが、引き続き船員の育成・確保に当たっては、今、統計数値として船員の年収はない状況ですので、そのようなものを毎年ではありませんけれども、統計数値として提供することによって、また勤続年数とか経験年数によっての数字の差異も提供することによって、より一層、施策の推進につながればと考えているところです。

○原専門委員　ありがとうございます。

求められているものとは違うかもしれないのですけれども、お話を聞いていて考えたことをお伝えさせていただきたいのですけれども。

船員の方たちは陸上の労働者とかなり違う働き方をしているのだとよく分かりました。それで私たちが、船員の方たちの生活や労働を考えるときに、もちろん収入や働き方、労働日数、何か月働いているかも大事ですけれども、それとともにやはり家族の形成がどうなっているのかなども分かると、よりいいのかなと思います。

賃金構造基本統計調査は本当に賃金台帳から写すだけなので、結婚しているかとか、子供がいるかとかは全然分からないのですけれども、今回、船員労働統計はもしかしたら、ただ賃金台帳から写すような形になっているのかもしれないのですけれども、もし何か新しい形で調査を鞍替えするというか変えるのであれば、そうした結婚の状況とか、子供がいるとか、そのようなことも合わせるといいかなと思いました。特に若い人の雇用を確保することを考えるにあたって、このような働き方が家族形成に影響を与えるのかまで分かるような調査になったら有益な情報になるかと思いました。コメントです。

以上です。

○佐藤部会長　原専門委員、ありがとうございました。

本日、審議協力者で日本内航海運組合総連合会の畑本海務部長に来ていただいていますが、今の原専門委員の御意見などをお聞きになっていかがでしょうか。

○畑本審議協力者　畑本です。個人的には興味があります。今回、給与・年収で陸上との比較ができるようになることで、国土交通省としては、若年層をもっと確保するという観点から、陸上との比較を見せることができ、「船員はこのような収入を得られるのだ」と訴えることができるという意味だと思います。そのような点からも、船員という職業の魅力をアピールできるのではないかと思っています。

ほかのコメントはまた次回にさせていただきます。

○佐藤部会長　ありがとうございました。

それでは、本日の議事はここまでとして、次回、ただいま御説明いただきました課題（１）及び（３）について論点をもう一度示した上で御説明いただき、審議に入る流れで進めていきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それから、そのほかの残りの論点についても審議を行いまして、答申案に向けての準備を進めていきたいと思いますが、10月20日に予定されております第２回で本日の続きの審議を行いたいと思います。

本日の部会での審議につきましては途中経過ではありますが、10月の統計委員会で私から報告をさせていただくことになっております。お含みおきください。

それでは、事務局からの御連絡をお願いいたします。

○渡辺総務省政策統括官（統計制度担当）付統計審査官室副統計審査官　事務局の渡辺です。御審議、ありがとうございました。

次回の船員労働統計調査の審議に係る部会は10月20日火曜日10時から開催いたします。次回も対面及びウェブ開催を予定しております。

なお、本日の部会審議の内容について追加の御質問やお気づきの点等がございましたら、

短期間で大変恐縮ですけれども、10月６日火曜日15時までにメールにより事務局まで御連絡をお願いいたします。

最後に、本日の部会の議事録については、事務局で作成次第、メールにて御照会いたしますので、こちらにつきましても御確認をよろしくお願いいたします。

事務局からは以上です。

○佐藤部会長　ありがとうございました。

以上をもちまして、本日の部会は終了とさせていただきます。

皆様、大変御協力いただきありがとうございました。次回の部会審議もどうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。