

第 14 回 サービス統計・企業統計部会
議事録

内閣府大臣官房統計委員会担当室

第 14 回サービス統計・企業統計部会
議事次第

日 時：平成 22 年 2 月 1 日（月） 10:00～12:03

場 所：総務省第 2 庁舎 6 階特別会議室

1. 開 会

2. 議 事

自動車輸送統計調査の変更について

3. 閉 会

○**廣松部会長代理** 私、この部会の部会長代理を務めております廣松と申します。部会長が遅れておりますが、定刻を過ぎましたので、ただいまから「第14回サービス統計・企業統計部会」を開催いたします。

今回の部会では、1月25日に開催されました第30回統計委員会において、総務大臣から諮問されました「自動車輸送統計調査の変更について」の審議を行います。

今回の審議に参画していただく委員及び専門委員については、本日の資料の参考5として配付されております。

本日は、本件に関しまして第1回目の部会でありますので、委員、専門委員、審議協力者として参画されている各府省及び都道府県、調査実施者、そして事務局からそれぞれ簡単に自己紹介、ごあいさつをお願いしたいと思います。

それでは、まず私から、情報セキュリティ大学院大学の廣松と申します。この部会の部会長代理を務めております。よろしくお願いいたします。

○**首藤部会長** 第1回目に遅れて申し訳ございませんでした。このサービス統計・企業統計部会の部会長を務めております首藤でございます。よろしくお願いいたします。それでは、西郷専門委員から順にお願いします。

○**西郷専門委員** 早稲田大学の西郷と申します。よろしくお願いいたします。

○**田邊専門委員** 慶應大学の田邊と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○**佐々木委員** 東レ経営研究所の佐々木です。よろしくお願いいたします。

○**村田専門委員** 統計情報研究開発センターの村田です。よろしくお願いいたします。

○**山口専門委員** 日通総合研究所の山口です。よろしくお願いいたします。

○**首藤部会長** それでは、続きまして調査実施者の方からお願いします。

○**調査実施者** 国土交通省の交通統計室の伴と申します。よろしくお願いいたします。

○**調査実施者** 同じく国土交通省の金子と申します。よろしくお願いいたします。

○**調査実施者** 同じく国土交通省の須藤と申します。よろしくお願いいたします。

○**調査実施者** 同じく久島と申します。よろしくお願いいたします。

○**首藤部会長** それでは、続きまして事務局からごあいさつをお願いいたします。

○**乾統計委員会担当室長** 統計委員会担当室長の乾です。よろしくお願いいたします。

○**犬伏統計審査官** 総務省経済統計担当統計審査官の犬伏と申します。よろしくお願いいたします。

○**事務局** 同じく総務省統計審査官室の大浦と申します。よろしくお願いいたします。

○**事務局** 同じく総務省統計審査官室の植松と申します。よろしくお願いいたします。

○**首藤部会長** それでは、関係府省及び都道府県の審議協力者の方、ごあいさつをお願いいたします。

○**総務省** 総務省の基本構造統計課の田中です。よろしくお願いいたします。

○**厚生労働省** 厚生労働省の秋山と申します。よろしくお願いいたします。

○**農林水産省** 農林水産省の神埼と申します。よろしくお願いいたします。

○**経済産業省** 経済産業省の今井でございます。よろしくお願いいたします。

○**国土交通省** 国土交通省情報安全・調査課長の中野と申します。よろしくお願いいたします。

○**東京都** 東京都経済統計課長の林でございます。よろしくお願いいたします。

○**埼玉県** 埼玉県統計課の大石と申します。よろしくお願いいたします。

○**首藤部会長** ありがとうございます。

なお、菅専門委員及び二村専門委員は所用のため、本日御欠席でございます。

もう既に皆さん御存じかと思いますが、本部会では廣松委員が部会長代理になっていきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、まず部会審議の方法について、皆様の御了解を得ておきたいと思っております。御承知のことと思っておりますが、統計調査の実施の根拠法であります統計法では、統計調査の計画の承認の基準が定められており、総務省政策統括官室がその基準に則して事前審査した結果が審査メモとして示されていますので、この審査メモに沿いまして審議を行っていきたいと思っております。御協力よろしくお願いいたします。

それでは、初めに本日の配布資料及び今後の審議スケジュールにつきまして、事務局の犬伏統計審査官から御説明をお願いします。

○**犬伏統計審査官** それでは、配布資料の確認でございますが、議事次第の裏側に本日の部会の配布資料一覧を付けてございます。

資料は資料1、資料2及び資料3の3種類でございます。参考資料といたしまして、参考1から参考5まで、席上配布資料といたしまして、2種類の資料を配布しております。

委員及び専門委員の方々には、自動車輸送統計年報を一部配布させていただいております。御確認いただければと思います。

次に、全体の今後のスケジュールでございますが、席上配付資料2をご覧いただきたいと思っております。サービス統計・企業統計部会の開催スケジュールでございますが、本日、自動車輸送統計調査の変更に係る第1回目の審議をお願いしているところでございますが、本日は諮問の概要、改正計画案、審査メモ等について御説明した後、御審議いただきたいと思っております。

第2回目を2月18日木曜日の10時から予定しております。場所は本日と同じこの会議室でございます。2回目では本日持ち越しとなった質問等について回答を行い、また審査メモに則した審議をお願いしたいと思っております。また、併せてできれば答申案の骨子をお示しできればと考えているところでございます。

第3回目は3月4日木曜日を予定しております。第3回目においても、第2回目の審議で持ち越しした質問等について回答いただくとともに、答申案について御審議いただきたいと思っております。

ただし、3回で答申案までいかない場合、予備日として3月12日金曜日の午後1時30分から4回目を予定しているところでございます。

事務局としては、3回ないし4回の審議を踏まえまして、3月24日の統計委員会に答申案を提出したいと思っております。

先ほど部会長からお話ございました今回の調査計画につきまして、統計法第10条において総務大臣の承認の基準が規定されております。1点目が基幹統計の作成目的に照らした必要性及び十分性の観点。2点目が統計技術的な合理性及び妥当性の観点。3点目が他の基幹統計調査との重複の範囲の合理性の観点でございます。以上3つの観点から御審議をいただければと考えておりますので、よろしく願いいたします。

○首藤部会長 ありがとうございます。

それでは、審議に入りたいと思います。諮問の概要につきまして、事務局の犬伏統計審査官から説明をお願いします。また、併せて、1月25日の諮問時における統計委員会での議論の概要についても御説明をお願いします。

○犬伏統計審査官 それでは、資料1をご覧いただきたいと思っております。この中で5ページ目の資料1-3で、現在の自動車輸送統計調査の概要についてまず御説明させていただきたいと思っております。

この調査の目的でございますが、この調査は自動車輸送の実態を明らかにして、我が国の交通政策等を策定するための基礎資料とすることを目的といたしまして、昭和35年4月から毎月、旧統計法下において指定統計調査として実施されているところでございます。

調査の概要でございますが、基本的に調査対象につきまして登録自動車及び軽自動車の車両を対象として調査を行っています。ただし、パトカーや救急車等の一般の輸送の用に供しない自動車については除いております。

次に、調査の種類でございますが、大きく2つに分かれております。1つは車両を対象として調査をする標本調査と、それから、事業所を対象として行います全数調査でございます。

まず、標本調査でございますが、標本につきましては自動車の登録ファイル、すなわち車検のファイルを基に地域別に53の運輸支局別、車種別等に区分しております。車種と申しますのは、貨物自動車と旅客自動車に分かれまして、貨物自動車につきましては普通、小型、特種車及び軽自動車の4区分、旅客自動車につきましてはバスやタクシー等の2区分となっております。また、業態別ということで、事業用であるかそれとも自家用かであるかの2区分ございまして、トータル600を超える層を設定しまして抽出しているところでございます。

調査の方法は2つございまして、まず2月、6月及び10月については詳細調査月と呼んでございますが、この月につきましては、約3万3,000両を対象として調査を実施いたします。当該月の後の3か月については、詳細調査で抽出された標本を3分の1ずつ各月に振り分けまして簡易調査を実施するというやり方をしております。

一方、全数調査でございますが、自動車輸送統計調査の特別調査として、特別積合せトラック調査を毎年6月及び10月に実施してまいりました。これは、いわゆる路線トラックと

いうものでございまして、都道府県を越えるようなトラックターミナルからトラックターミナルまでの間の輸送を実施する形態でございます。

これにつきましては、平成 15 年に法改正により規制緩和が行われておりまして、この路線トラックだけではなくて、その地域の区域トラックといわれる一般トラックにおいても路線トラック事業ができることになりまして、平成 17 年 6 月以降、休止しているところがございます。

それから、営業用バス調査がございまして、営業用バスにつきましては、約 4,100 事業所についてしっ皆で調査しているところがございます。

調査事項は、標本調査につきましては詳細調査月で 6 種類、簡易調査月で 5 種類の調査票を用いまして、主な用途や走行距離等を調査して、詳細調査月にはこれらの事項に燃料消費量、走行区間、高速自動車国道の利用の有無等を追加して調査しております。

特別積合せトラック調査につきましては、3 種類の調査票によりまして輸送貨物の重量、個数等について調査しております。

営業用バス調査につきましては、乗合、貸切及び特定の 3 種類の調査票によりまして、輸送人員や当該事業所の全体の走行距離、運行回数等を調査しているところがございます。

調査方法については、本省から地方運輸局及び運輸支局等を経由しまして、統計調査員による調査員調査を実施しております。営業用バス調査につきましては、オンラインで報告をすることを可能としております。

また、特別積合せトラック調査については、郵送調査としております。

次に、結果の公表でございしますが、業態別、車種別等の輸送トン数や輸送トンキロ等につきまして、月報としては調査月経過後 2 か月以内、年報としては調査年度経過後 6 か月以内で公表することとしております。

詳細調査月の 2 月、6 月及び 10 月分につきましては、統計報告書として距離帯別や都道府県別の輸送トン数等について、調査月経過後 6 か月以内で公表することとしております。

特別積合せトラック調査につきましては、取扱別や都道府県別の輸送トン数、輸送個数等につきまして、調査月経過後 6 か月以内で公表することとしております。

次に、6 ページの資料 1 - 4 をご覧いただきたいと思っております。この自動車輸送統計調査がどういうところで活用されているかというものをまとめたものでございます。簡単に申し上げますと、1 つは行政施策上の利用として、国土交通省が進めておりますモーダルシフト推進の関係で自動車輸送部分については本調査の結果を用いております。

2 つ目が道路計画等の策定に当たりまして、自動車輸送の将来交通量について、この調査の結果を推計の基礎資料として用いております。

3 つ目が環境対策関係で、毎年環境省が温室効果ガスインベントリ報告書を国連に報告しておりますが、自動車部分については本調査の結果を活用しているところがございます。

そのほか、白書や国土交通省の各部局における施策の基礎資料として活用されております。

また、業界・民間研究機関等における活用でございますが、業界におきましては、例えば全日本トラック協会等で活用されており、民間の研究機関としては、日通総研やみずほ銀行等でも調査結果が活用されているところでございます。

次に、今回の改正計画につきまして、資料1－5を基に御説明したいと思います。今回の改正計画につきましては、平成22年10月から新しい調査体系に移行したいというものでございます。

まず1つ目は、調査対象の範囲等に係る変更でございます。簡単に御説明しますと、まず第1点目が、事業用貨物自動車につきまして、標本設計を変更いたします。具体的には、今までは自動車登録ファイル等に基づく車両単位の層化抽出でございましたが、今後は運送事業者の情報がシステム化されておりますので、それに基づいて事業所を抽出いたします。事業所を抽出して、更にその事業所の保有する事業用貨物自動車を抽出して、事業所と車両の両方を調査対象にすることを予定しております。

第2点目は調査手法についての変更でございます。先ほど申し上げたように、現行は2月、6月及び10月の詳細調査月とそれ以外の簡易調査月に区分して実施しておりますが、今後は自動車登録ファイルに記録されております走行距離等を活用した推計手法を導入することによりまして、12か月分を平準化した調査にするということでございます。

第3点目に調査対象の範囲でございますが、他の統計による代替性や報告者の負担軽減を踏まえまして、自家用貨物自動車のうちの軽自動車、また、自家用乗合自動車及び自家用乗用自動車を調査対象から除外したいということでございます。

自家用貨物自動車のうちの軽自動車については、近年保有台数が減少してきておりまして、貨物輸送以外の使用等にも利用されていること等から、貨物輸送量に占める割合は低くなっておりますので、調査対象外としても影響は少ないのではないかと考えております。

自家用乗合自動車及び自家用乗用自動車のいわゆる自家用旅客自動車でございますが、これにつきましては、自動車登録ファイルから車両数や走行距離が把握可能であること、それから、後ほど御説明しますが、燃料消費量については一般統計調査が既に実施されており、それにより把握可能であることもありまして、報告者負担等を勘案して、今回削除したいというものでございます。

次に、調査事項等に係る変更でございます。1点目は先ほど申し上げたように、事業用貨物自動車の調査対象事業所につきましては、事業所票を新たに追加することを予定しております。

2点目は、調査事項の削除でございますが、平成17年6月以降休止している特別積合せトラック調査を廃止いたします。

また、詳細調査月において、燃料の種類及び燃料消費量を走行区間ごとに把握してきたわけでございますが、平成18年10月から一般統計調査として燃料消費量に着目した自動車燃料消費量調査が既に実施されており、こちらの調査においてより高い精度で燃料消費

量を把握することが可能となりまして、こちらに一元化する。それによって自動車輸送統計調査については、輸送統計に特化を図るというものでございます。

それから、平成2年10月から「高速自動車国道の利用の有無」を把握してきたわけですが、かなり出現率が芳しくないということで、データの正確性にも疑問が持たれることもございまして、今回削除をしたいというものでございます。

3点目が集計事項の変更でございます。集計事項につきましては、詳細調査月の統計報告書を廃止するとともに、特別積合せトラック調査の報告書を廃止いたします。

次に、調査方法に係る変更でございます。先ほど申し上げましたように、現行は地方支分部局を經由した調査員調査を原則としているわけですが、今後は本省直轄の民間委託による郵送調査に変更するというものでございます。

また、郵送調査への変更に伴う回収率の低下等を考慮して、民間委託によるコールセンターを設置して回収率の確保に努めたいというものでございます。

以上が今回の改正計画でございますが、後ほど調査実施者から更に詳しい説明があるかと思えます。

最後に資料1-6でございます。これにつきましては、現在の輸送統計について、輸送機関別に整理したものでございます。自動車、鉄道、船舶、航空と、いわば陸海空ごとにどういう統計があるかということ整理したものでございます。

輸送量につきましては、自動車が自動車輸送統計、鉄道が鉄道輸送統計、船舶が内航船舶輸送統計、航空が航空輸送統計としてそれぞれ整備されております。そのほか、事業報告（行政記録情報）として、船舶については年間の輸送人員や人キロに関して海上運送法に基づく定期報告がございまして、

また、燃料消費量につきましては、自動車が自動車輸送統計と、先ほど御紹介しました自動車燃料消費量統計調査、鉄道が鉄道事業法に基づく報告規則による、年間の燃料消費量をとらえた事業報告がございまして、船舶の燃料消費量については、内航船舶輸送統計のほか、年間分については海上運送法に基づく事業報告がございまして、また、航空は、航空輸送統計があるといった状況でございます。

以上が今回の改正計画等の概要でございます。

続きまして、1月25日の統計委員会に諮問したわけですが、その際の委員会での議論について、御紹介させていただきたいと思えます。

資料3-1をご覧いただきたいと思えます。

1月25日の統計委員会で委員から出された意見をまとめさせていただいておりますが、まず1点目は、自動車輸送統計調査については、報告者の負担が大きいと思われるけれども、調査の目的や利活用の状況からみて、調査対象の範囲や調査事項をもっと簡素化することはできないのかという御意見がございました。

2点目は、事業用貨物自動車について、車両単位の抽出から、自動車運送事業者情報に基づく事業者単位の抽出に変更するという計画があるけれども、事業所母集団データベー

スを利用しない理由は何かという質問がございました。

3点目は、自家用旅客自動車について、調査対象から削除する計画でございますけれども、行政記録情報や他の統計調査結果を基に、本調査結果に関連するデータの公表は既に行われているのか。また、変更後に代替統計について併せて公表する予定はあるのかという質問がございました。

4点目といたしまして、現行の回収率はどのくらいになっているのか。また、今回郵送調査に切り替えるということでございますが、どの程度の回収率を想定しているのかという質問がございました。

また、参考までの意見として、5点目でございますが、今回の調査計画の変更とは直接関係しないけれども、資料1-6にございましたように、輸送機関別統計の現状を見た場合に、基幹統計調査と一般統計調査が区々になっているが、どのような経緯でこのようになっているのか、考え方を整理すべきではないかという意見がございました。

それから、1月25日の統計委員会終了後に委員から出された意見がございます。それが最後のところでございますが、本調査結果における地域別集計については、運輸局別と6大都府県別となっているけれども、更に多くの都道府県別の集計を行うことができないのか、また6大都府県に限定している理由は何かという質問がございました。これらについては、後ほど調査実施者から御説明をいただく予定にしております。

私の方からは以上です。

○**首藤部会長** ありがとうございます。

それでは、続けて今回の自動車輸送統計調査の計画案について、変更点を中心に国土交通省総合政策局の伴交通統計室長から御説明をお願いします。

○**調査実施者** それでは、概要について説明させていただきます。基本的には今、審査官から説明していただきました資料1-5の主な改正内容について細部にわたって説明したいと思っておりますが、なかなか分かりづらい点もあると思いますので、資料2の方で7枚ほどめくっていただきまして、要綱の後ろに別表がございまして、これが変更後の新しい調査票の様式ごとの車の種類になっていますので、これで概要を説明してから変更点を説明したいと思っております。よろしいでしょうか。

○**首藤部会長** もう一度資料番号をお願いします。

○**調査実施者** 資料2-3が自動車輸送統計調査要綱となっておりますので、資料を2枚めくっていただいた別表でございます。

自動車輸送統計は大きく分けて4つの調査対象がありまして、1つは事業用ですが、一般的には営業用と呼んでいる緑のナンバーで、軽自動車ですと黒いナンバーとなります。いわゆる物や人を運ぶことによって収入を得ている営業用自動車と、自分の貨物を自分で運ぶ又は自分が移動するために使うものを自家用と呼んでいます。つまり、自家用と営業用の貨物と旅客で4種類に分けて調査を実施しているところです。

今回私どもが改正したいのは、まず一番大きなものとして第1号様式とされています

営業用貨物、つまり事業用貨物自動車でございます。貨物自動車運送事業を営む者は、日本に約6万事業者いると言われておりますが、中小企業が多くて自動車輸送の実態を把握することがなかなか難しいところではございますけれども、これについて行政記録情報を使って事業所ごとにデータを把握することによって精度を上げようということでございます。

それから自家用貨物自動車でございますけれども、貨物輸送量については、営業用と自家用の両方を正確に把握することによって、日本全体として貨物輸送の効率化を推進していくことが必要と考えているところです。例えば、自家用ですと自分の貨物を運ぶわけですから、利用率といいますか、積載効率がかなり低くなっておりまして、営業用で他者の貨物あるいはいろんな貨物を集荷して運ぶことで効率を上げることによって、日本国内の移動コストの削減や環境関係で効率化を図ることを行政施策として実施しておりますので、貨物輸送については、しっかり把握していきたいということでございます。

また、データの内容としては、輸送トン数のほか、聞きなれない言葉かもしれませんが、1トンキロを1キロ運ぶと1トンキロとして表すトンキロという指標でとらえております。これは、他の輸送機関である船舶や鉄道と自動車と比較するときに輸送トン数よりもトンキロという単位で比較することが日本の中での物の動きを正確にとらえられるということによってトンキロというデータをとっているということでございます。

次に、第3号様式と書いてあるのが営業用バスでございます。営業用バスには、路線バスと言われている定期に運行して人を乗り降りさせるバスと、最近かなり利用率は減ってきておりますけれども、学校の遠足やその他貸切運行を行う貸切バスが主でございます。そのほか、特定旅客自動車運送事業というのが、数は少ないのですが、会社の送迎用に特定の契約をしてバス会社が会社や工場あるいは学校と契約し、一人一人から料金を取るのではなく、会社や個人との契約で運行している事業があります。

第4号様式は、ハイヤーやタクシーの調査でございます。

それから、第3号様式の2、第3号様式の3、第3号様式の4と書いてございますが、これは全数調査で行っている営業用バス調査として事業所を対象にしております。これについては、地方運輸局等において事業所の認可をしておりますので、その事業所ごとに毎月の輸送人員や運行しているバスの台数等を調査しています。営業用バス調査における調査事項については、全数調査ではありますが、負担がかからないよう事業所でも毎月押さえる情報に限っておりますので、高い回収率が確保されているところでございます。しかしながら、営業用バスにおける人キロを出すためには、どこからどこまで何人の人を乗せていましたかという情報が必要なために、詳細調査月に標本調査としてこれらの情報をとらえているということでございます。

今回、主な改正理由として一番大きいのは、いかに効率化を図って更にいいデータを早期に公表できるかということは何年かかけまして国土交通省の中で検討してきた結果、時期を同じくして、第1号様式の事業用貨物自動車について事業所台帳が電子化されました

ので、詳しくは参考資料1の関係行政記録情報の概要を後ほどご覧いただければと思いますが、事業所ごとのデータが本省で一括管理できるようになったということがあります。これまでは、自動車登録ファイル等に登録されている全国約7,500万両近いデータがございましたので、この情報を基に車両ごとに抽出した調査を行い、その7,500万両の母集団にふくらますという調査方法であったわけですが、そうしますとかなりサンプル数を当てないときちっとした精度がとれないということがございましたので、いかに効率化を図るかということで、少なくとも貨物の事業用につきましては、事業所の台帳が整備されたことで、事業所ごとの合計の数字をとらえることによって事業所でふくらますという方法をとれば、今まで事業所が100台持っていた会社も車両数で言えば1両か2両の調査でふくらますということだったのですが、100両一遍に調査ができるということで、事業所の数としては今までのサンプル数に比べるとかなり少ないサンプルで大量のデータがとれるということで、こちらに移行したいということがございます。

もう一つは、自家用貨物自動車やハイヤー又はタクシーの事業用乗用自動車でございますけれども、平成16年から自動車登録ファイルに前回の車検時における走行距離と今回の車検時における走行距離を記録するようになりましたので、これをうまく使えないかいろいろ検討してきました。平成16年から実際にスタートしたわけですが、マイカーなどは新車で買うと車検は3年後ですから、データが全部そろうのは平成19年ということで、若干遅れましたが、平成20年ぐらいからこのデータが使えるという検証ができましたので、車検データをうまく使い、これを比推定の資料といいますか、補助変数でうまく使うことによって精度の向上を図れないかということをいろいろ検討してきた結果、自家用貨物自動車であれば車の走行距離に最大積載量を乗じた係数、事業用乗用自動車であれば走行距離を使うことによって、かなり精度の高い相関があるデータがとれるのではないかとということが検討の結果、判明いたしまして、今回これらを使うことによって精度を上げたいと思っております。

これらの状況を踏まえ、一つ一つの車種についてどのようにすればよりよい統計を作成できるかということで検討した結果、先ほど審査官から説明していただいた資料1-5の改正概要となったわけでございます。

それでは、改正概要につきまして個々に御説明していきたいと思っております。審査官の説明と重なりますけれども、資料1-5の最初に書いてございます、統計の精度向上を図る観点から、新たな行政記録情報を活用した標本設計の導入、利用ニーズの変化等に対応した調査対象の範囲の変更でございますけれども、これにつきましては事業用貨物自動車について、自動車登録ファイル等に基づく車両単位の層化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抽出に変更するということでございます。

これによりまして、事業者で事業所ごとの輸送量というものは正確に把握できるわけがございますけれども、先ほど申しましたように、もう一つのトンキロというのはこれはなかなか把握ができないわけございまして、トンキロにつきましては事業所の中で持つ

ている車両を車種ごとに2両ずつ抽出していただいて、その車両について輸送ごとにどこからどこまで何を何トン運びましたかという調査を今までの調査と同様に実施しまして、これによって、トンキロの精度を上げていきたいと考えてございます。

次に、自動車登録ファイルに記録されている走行距離を活用した推計手法を導入し、標本調査における詳細調査と簡易調査を一本化というのがございますけれども、先ほど審査官から説明がありましたけれども、今までは平成2年にこの統計を改正したときに、詳細調査と簡易調査という呼び方をしておりますが、詳細調査で簡易調査の3倍の調査をして、そこでかなりの細かい調査、どこからどこまで何をどのくらい運びましたかという調査を詳細調査月に実施いたしまして、それに基づきまして輸送の原単位、つまり1トン当たりの平均輸送キロ等をとらえて、それに基づきまして簡易調査月は同じ車両についてももう一度調査するというやり方をしています。

これによりまして、詳細調査月の原単位をうまく使いまして、同じ車を比較して詳細調査月から簡易調査月の伸び率がどのくらいであるかというものを1両1両データ化して、それに基づきまして推計していくという比推定方法によって簡易化を図ってきたところでございますけれども、今回予備調査等を行った結果、走行距離や最大積載量といった行政記録情報をうまく使うことによって、毎月違う車を調査してもデータの精度が保てるということになりましたので、簡易調査と詳細調査の区分を廃止して毎月平均的に調査を実施していきたいということでございます。

これは事業用貨物自動車以外の自家用旅客自動車や営業用バス、自家用貨物自動車、ハイヤー又はタクシーといった事業用乗用自動車についてもこの方式を使ってやっていきたいということでございます。

それから、他の統計による代替性、報告者の負担軽減等を踏まえ、自家用貨物自動車のうち軽自動車、自家用乗合自動車及び自家用乗用自動車を調査対象から削除するというところでございます。

問題はここに簡単に書いてありますが、1つ大きいのは後で十分審議していただきたいと思いますが、マイカーと呼ばれている自家用旅客自動車につきましては、この調査の目的である輸送量をしっかり把握するという点に関して、この統計は昭和35年から調査を開始しておりますが、当時25万台ほどの自家用旅客自動車については、そのほとんどが企業の社長や顧客の送迎用あるいは医者や往診用など、特定の者がタクシーやハイヤーと相対する形で保有している状況が多かったのですが、近年は御存じのように昭和50年代ごろに1,000万台を超えまして、今では自家用乗用車だけで約4,100万台となり、軽自動車を入れますと更に増えまして、5,000万台以上が国内を走っていることとなります。しかし、そのほとんどが輸送というよりも自分の足として使っているということでございます。現行の調査からはなかなか正確なデータが把握できなくなっているところであり、一例ですが、輸送人員を書いてくださいといっても、運転手自体が輸送人員という概念になりますので、なかなかその辺が理解されにくいということと、輸送量をとらえるという

ことよりも、どちらかという車の利用状況をとらえるという方に重きが置かれてきたのではないかとということでございまして、これらにつきましては、他の統計による代替ということで、後ほど御説明しますけれども、自動車燃料消費量調査において、マイカーも含めて走行距離等のデータがかなり正確にとれるということがあります。

もちろん、保有車両数の推移というものは現行の登録制度から、正確な数がどのように推移しているのかを毎月月末現在でとらえられておりますので、それらを使えばマイカーの利用状況はおおむね利用者の方に御不便なく使っていただけるのではないかとということで、今回、本調査の対象から除外したいということでございます。

それからもう一つの自家用貨物自動車でございますけれども、この自家用貨物自動車の中に、軽自動車も含まれております。これは従来、軽自動車も含めたというのは、昭和 50 年代、360 C C から 550 C C、今は 660 C C ですけども、当時税金の関係で、軽自動車という貨物自動車が圧倒的に多かった状況がございまして、やはり貨物自動車における軽自動車の占める割合も相対的に上がってきておりましたので、ユーザーの方やあるいは各方面の方から要望がありまして、軽貨物自動車についても貨物輸送を把握するという事になったわけでございますが、現状では税制も変わり、旅客自動車はかなり増えてきたということと、軽自動車はやはりライトバン型あるいは農家で使っているようなトラック型もございまして、調査を実施していく上で調査票を配布しても貨物を輸送したと回答されるケースが非常に少なく、約 4 分の 1 となっている状況があります。このため、調査に非常に負担がかかる割には、調査結果としての寄与度が非常に小さいということでございまして、実際にトンキロベースでは総輸送量の 0.4% ということになってございますので、これは調査の対象から外しても問題ないのではないかと考えているところでございます。

それから、路線トラックに関して、先ほどから説明しております事業用貨物自動車のうち、特別積合せ貨物トラック調査というのがありまして、これは平成 17 年から休止しているのですが、路線トラックというのは簡単に申し上げますと、鉄道輸送のようにターミナル間を定期的に運行するトラックの免許を持って、全国のターミナルに定期的にトラックを走らせることで貨物を運ぶ事業ということで行っていたわけでございますが、この事業の免許がなくなったということがもちろんありますが、調査を実施していく上で宅配便というのが非常に増えたことによって調査が難しくなってきたという背景がございまして、つまり、従来、路線トラックで使うといっても太宗貨物は、ある程度の企業がまとめて何トンをごとまで運んでくださいという委託の形で、調査件数も非常に少なかったわけでございますが、宅配便が増えてから 1 つのダンボールが 1 つの貨物になってしまいますので、一気に膨大な量になってきてとても調査が難しくなってきたということでございます。

このような事情から特別積合せトラック調査は休止していたのですが、一般のトラックもすべて区域をまたいで運行ができるということで、事業区分がなくなりましたので、そもそも区分してとらえる必要性も乏しいことから、廃止にしたいということでございます。

調査体系の変更の概要は以上でございますので、続いて簡単に調査票に沿って御説明したいと思います。それでは、先ほど御説明した概要の後ろの資料2-4の調査票で御説明していきたいと思います。資料2-5として調査票の新旧対照表が付いてございますが、基本的に新旧対照表は削除している項目が後ろに付いているということでございますので、とりあえず新しい調査票で御説明していきたいと思います。

資料2-4の1ページ、これが先ほどから申し上げている事業用貨物自動車について事業所ごとに記載する調査でございます。事業所用調査票の対象期間は1か月であります。まず第1号様式の1ページ目はプレプリントを行いたいと思います。2ページ目にいきまして、事業所が保有する自動車について調査したいと思います。これは新たに調査事項として加わった部分でございます。まず、普通車、小型車、特種用途車、軽自動車ごとに、その事業所が保有している車両数について把握し、2番では事業所の輸送量の合計として、走行距離、実車距離、輸送トン数について記入いただくということでございます。これは予備調査の結果あるいは事業所をヒアリングした結果、事業所であればほとんど把握できる事項であり、一部、大手事業所では本社で一括管理しているところがございますが、事業所ごとにこのデータがあるということで記入いただけるものと考えております。3ページ目が品目別のトン数を把握したいということで、事業所ごとに上位10品目について記入いただくということでございます。

次に、自動車票がございます。これが今までの詳細調査の調査票に近いものでございまして、これは事業所の中から車両を選んでいただいて、調査を行うものでございます。ここでは自動車の走行距離に関すること、あるいは調査期間中の休車日といえますか、自動車を使用しなかった日数等を調査いたします。それと同時に、3ページ目にトンキロを把握するための調査事項がございます。何月何日に何県から何県まで運んだ距離とそのときに運んだ品目のコードや重量を記入いただくということでございます。

新旧対照票で見ただくと分かるのですが、従来の調査票から簡素化した部分としては、従来、輸送区間を市町村単位まで記入いただいていたのですが、今回、都道府県単位とするとともに、コード表を記入要領に付けまして、コードで記入いただく方式に変更したいと考えております。また、輸送品目についても、今までは商品名をそのまま記入いただいていたのですが、品目のコード表を付けまして、これで記入いただくということでございます。

品目コードの右側でございますが、これはキログラムで表せないようなものについては、商慣習に従いまして品名と数量を書いていただいて、あとはこちらでトンに換算するという方法を取るということでございます。

右側の輸送回数は自家用とか営業用でもかなりの部分を占めておりますけれども、特定の区間を何回も輸送する場合がありますので、この表を書いていただくのは7日間でございますが、7日間同じところを何回も行き来すれば、何回分というのをまとめて書いていただいて、記入の簡略化を図っているということでございます。

次のページは自家用貨物自動車についてですが、これについては基本的に今までと変わっておりませんが、事業用貨物自動車で説明した市町村名を都道府県コードにしたことや品目のコードを導入したということでございます。

1枚めくっていただいて第3号様式ですが、営業用バスについては、この部分が人キロを出すための調査でございまして、輸送人員の把握については、別途、全数調査として、毎月事業所ごとの調査を実施しております。これについても、3ページ目をみていただくと、乗客を乗せた場所、乗客を降ろした場所、走行距離、輸送人員、輸送回数等を調査しているところがございます。なお、これについては貸切として、一般乗合運行以外のバスについて把握するものでございます。路線バス等の一般乗合運行については、4ページ目にありますとおり、何月何日の運行系統を記入いただいて、運行系統の距離、1日の延べ輸送人員、1日の運行回数、1日の平均乗車キロを記入いただいているところであります。これらの事項については、事業の実施に当たって、事業者ごとに把握している事項でありますので、運転日報等からこれらの数字を転記いただくということでございます。

次に、第3号様式の2、第3号様式の3及び第3号様式の4ですが、これが乗合、貸切及び特定ごとに毎月実施している全数調査の調査票でございまして、これらについては今までの調査事項と基本的に変更はありません。

第4号様式の旅客営業用（乗用）でございしますが、これがハイヤーやタクシーを対象とした調査票でございます。これについても先ほど御説明した貨物と同じように、走行距離、どこで乗客を乗せてどこで降ろしたかということを入力していただきますが、ハイヤーやタクシーの場合、運転手が運転日報を必ずメモしておりますので、それらをそれぞれ記入していただく方法によって、輸送人員及び人キロを正確に把握したいということでございます。

資料2-5が調査票の新旧対照表になっておりまして、1ページ目が先ほど御説明した事業用貨物自動車で追加されたもので、3ページ目までとなっております。4ページ目からが新旧ということで、今までの調査票と今回簡素化した調査票を対比して掲載しているということでございます。

7ページ目は、今まで路線運行していた場合はこの調査票様式に記入していただいていたのですが、路線運行を止めた関係で、当該様式も廃止するものであります。

8ページ目から10ページ目が自家用貨物自動車の新旧調査票でございまして、簡素化した部分が10ページ目に掲載しているということでございます。

11ページが営業用バスでございまして、これも新旧が載っていて一部簡素化されたものということでございます。

○**首藤部会長** すいませんが、時間が押しておりますので、御説明を簡潔にお願いします。

○**調査実施者** 21ページ目からが詳細調査と簡易調査のうちの簡易調査分の調査票が削除される関係で掲載しております。それから、先ほど御説明した特別積合せ貨物トラックの廃止に関する調査票も掲載しております。

改正点が非常に多岐にわたり、限られた時間の中でうまく説明できませんでしたが、後は質疑の中で御説明させていただきたいと思います。

○**首藤 部会長** 統計委員会における意見等に対する回答について、簡潔にポイントを絞って御説明いただきたいと思います。

○**調査実施者** それでは、資料3-2に沿って御説明させていただきたいと思います。

1番目の全数調査を行うなど負担が大きいということですが、これにつきましては、かなりの部分簡素化しているのですが、つまり、全数の特別積合せトラック調査は廃止、それから営業用バスについてですが、これは事業所ごとに事業所を管理運営する上で必ず把握している数字に限定しておりますので、これについては事業者から負担が大きいという話も聞いておりませんので、引き続き把握していきたいということでございます。

2番目の事業所母集団データベースを使用しない理由でございますが、当該データベースでは従業員数等の把握は可能ですが、その事業所ごとで保有している車両数が分かりませんので、当該情報がないと事業所を単位とした標本設計ができないことから、国交省で保有している事業所のファイルを使いたいということでございます。

3番目の代替する統計と併せて公表する予定はあるかということでございますけれども、現在も自動車輸送統計の中に保有台数等の情報は掲載しておりますが、今後も自動車輸送統計の中で今回削除する項目についても、できる限り、基幹統計としての報告書の公表物の後ろに付属資料という形で、走行キロや燃料消費量を掲載していきたいと考えております。

4番目の現行の回収率についてですが、車種によって若干違いますけれども、6～7割程度となっております。今回の変更により郵送調査を導入することによって回収率は下がるということは想定できるのですが、自家用旅客自動車、つまり個人あるいは世帯が報告義務となる調査票がなくなるということでございますので、自家用貨物自動車について、一部の自営業等は残るとは思いますが、軽自動車を除いたことによって事業者が保有している自家用貨物自動車を中心になることが想定されますので、これらについても多少は落ちると思いますが、督促方法等を工夫して回収率が落ちないように努力していきたいということでございます。

また、参考の御質問ですが、これは先ほど審査官の最後の御説明にありましたが、簡単に言えば、輸送統計については、国土交通省の検討会ではすべて月間で輸送トン数、トンキロ、人員及び人キロを把握すべきという整理をしております。自動車と内航船舶につきましてどうしても従来の経緯というのもございまして、自家用が対象に含まれていることから、引き続き基幹統計調査として実施したいということと、自動車と内航船舶は公共交通機関というよりもどちらかというと産業活動との関連が強く、会社情報が漏れることへの抵抗感が強かったことがあります。

一方、鉄道や航空については、公共交通機関としての要素が非常に強く、事業者数も非常に少なく、また大手が多いということと、ほとんどの企業が自分の会社の輸送量は自分

の会社で公表しているということもございますので、これらについては一般統計調査としてこれまでどおり実施しても問題ないのではないかと考えているところであります。

最後に、運輸局別及び6大都市府県別の表章の関係でございますが、これは精度設計上、全国で5%が確保されるよう設計しており、運輸局別にはおおむね20%、6大都市府県別ではおおむね30%の精度を目途として表章を行っているところであります。今回の改正についても、それを踏襲する形での公表を考えておりまして、47都道府県ごとにすべての精度を確保するということとなりますと、かなりのサンプル数が必要となりますので、変更後も今までと同様の表章で公表を行いたいと考えているところでございます。

以上です。

○**首藤部会長** ありがとうございます。

それでは、審議に入りたいと思います。まず、先ほどの事務局及び調査実施者からの御説明について、御質問があればお願いします。

○**佐々木委員** 統計委員会における意見の最初のもは私の意見ですが、今日の説明を聞いていても、今回の調査計画の変更は、数年前か10年前にやっておかなければならないような内容のものではなかったかなという印象です。軽自動車の割合が低いというのははっきりしていますし、何年か前に調査対象から外すべきだったと思います。

先ほどの説明の中で、例えば、どこからどこへ運んだかといったときに、市町村単位の情報が必要なのか疑問です。都道府県単位ですら要らないのではないかと感じがします。

冗談ですけども、ある大学の先生の話がこの間聞いていたら、日本人は行政能力が低い。日本の国土はアメリカのカリフォルニアと同じ国土で、向こうは1人の知事がやっていて、日本は47の知事がやっている。細かく切って、ああでもないこうでもない、秋田県に比べれば山形県はどうだとか、そういう細かくいろいろ情報はとっているようですが、ではそれがどのような使われ方をしているのかということを考えてときに、例えばこの報告書を見て、運んだ品目が野菜だったのか、化学製品だったのか、日用品だったのかとありますけれども、そういうものは何か使っているのかなという印象です。そういうものは生産高のところで取ればいい話であって、事細かに調べなければいけないのかなというのは私の印象です。

私はこの調査の結果を使ったことはありませんし、今日初めて見ましたので、余り意見を言う立場ではないのですが、もっと思い切って省略したらどうでしょうか。これから審議に入ると、細かいところにいくと思いますけれども、見ていると要らないデータを取っているような感じもしております。

この前、タクシー関係の審議会の委員で出席したときも、こんなことが分かるのかというぐらい細かいデータが出てくるのですが、それは規制があった時代、それを出さないと認可がとれないとかそういう時代のデータです。今はもう規制はほとんどなくなっているわけですから、必要以上に詳細なデータを把握する必要はないと思います。

いつまでもデータを提供してくれる人たちが喜んでやってくれるかどうかという意味で

も、非常に不安に感じます。

それから、もう一つ、最後に御説明があった基幹統計か一般統計かについて、鉄道及び航空が一般統計であるのは、業者が少なくデータもすぐとれるから、簡単に言うとそういう説明でしたけれども、基幹統計であるかどうかは、我々から見ると統計が簡単にとれるかとれないかではなくて、その統計が重要かどうかということだと思えます。そうした場合、自動車と内航船舶が基幹統計になっていますが、鉄道も航空も、特に航空はこれから極めて重要なデータだと思えますので、これはその質から言っても基幹統計にすべきではないかと思えます。いろいろ言いましたけれども、私の感想です。

○**首藤部会長** ありがとうございます。とても重要な論点だと思います。この資料1-4の6ページに行政施策上の利用と業界団体、民間研究機関等の利用が整理されておりますが、実際にデータをとって分析されている方、そういう御専門家の方に、今、佐々木委員からこれだけ詳細なデータが果たして必要なかどうか、本調査の目的に照らしてという御指摘がございましたけれども、是非利用者の立場からどなたか御意見をいただければと思えますが、いかがでしょうか。

○**山口専門委員** 日通総研の山口でございます。仕事柄、物流関係の調査分析が中心でございますので、旅客の方は除かせていただきまして、貨物の方の話をさせていただきますと、実は私ども年に4回、国内貨物輸送量の見通しを出しております、直近では昨年12月に来年度の貨物量がどうなるのかというところで、鉄道、自動車、海運、航空ということで、先ほど資料にありました統計の実績を基にして、これが来年度どうなるのかということ公表しております。

その中で、実は貨物の品類別というのがございまして、ただこれは非常に粗いのですけれども、建設財、生産財、消費財という3つの品類に分けて、私ども親会社が日本通運なものですから、どちらかという建設財は関係ない部分がございますので、全体の量から余り関係のない建設財を除いたものをみたいという意向もありまして大きく3つに分けております。この分類の基になるのが品目別の輸送実績ということで、現在三十幾つ品目分類がございまして、そこまで細かくとる必要があるかどうかというのはまた1つ議論の余地があるかと思うのですが、まったく何を積んでいるか分からないというのは、私ども統計データを使っている側からすると困ると思っております。

また、私どもの仕事以外にも、やはりいろんな調査を受けますときに、どんな品目が輸送されているのか、あるいは自分の地域から発生しているのか、結局、品目というのはその産業あるいは消費活動とリンクをした形で表れてきますので、例えばあるところに新たな集積工業団地が完成すると、どの程度どういう品目が新たに発生してくるのかなど、そういうところで分析をされるケースも多くありますので、品目分類が現在の細かさで妥当かどうかはさておいて、ある程度の品目分類での把握は必要と思えます。

ついでに言いますと、どこまで運んだというところで、確かに市区町村レベルまでとる必要があるのかどうかというのは疑問があるのですが、最低でも都道府県単位では押さえ

てもらいたいと思います。やはり各自治体で我が県はどうなっているのかという統計をしたときに、東北全体でしか量がわかりませんというのではおそらく困ると思います。最低でも都道府県単位の統計データ、貨物量がどれだけあるのか、我が県からはどれだけ出ている、あるいは我が県にはどの程度貨物が来ているというような形で押しえられるデータは継続していただきたいというのが私ども一ユーザーからとしての意見でございます。

○**首藤部会長** 今の御意見は、この貨物の分類に関してこれだけ詳細にする必要はないけれども、ある一定の分類でデータをとっていただきたい。あるいはどこからどこへといったようなこと、大まかに都道府県程度は必要ではないかという御意見でした。

このことに関しまして、ほかに御意見はございますか。なければ自由にほかの論点でも結構でございます。

○**廣松部会長代理** 簡単な質問です。先ほど資料1-5で今回の主要な改正の内容を御説明いただいた中で、数値的に分からなかったのですが、一番上の調査対象の範囲等に係る変更の中で、変更後、事業用貨物自動車については、約2,000事業所選定するわけですが、そこから先ほどの話で、車種ごとに2両ずつ選ぶとすると、大体総数として変更後はどのぐらいの数になるのでしょうか。

○**調査実施者** 事業用貨物自動車については、2,000事業所を調査対象にしておりますが、平成20年に実施した予備調査の結果では、全部の車種を持っているという事業所は少なく、単純平均で1事業所当たり3台程度の回答となっていたことを勘案しますと、約6,000程度のデータが集まることを想定しております。

○**廣松部会長代理** 分かりました。これから審議することになると思いますが、そのデータを標本の抽出方法に基づいて今度は割り戻す、つまり比推定をするということですね。

それから、資料3の4ページの最後のところで参考意見に対する回答の第2パラグラフ、下から3行目の基幹統計として位置づけられていることに関して、「所管事業者数が多いこと」の次ですが、国土交通省所管外である自家用の調査というのはどういう意味なのか。

○**調査実施者** これは、事業用については国土交通省が事業法を所管しているという意味でございまして、自家用、つまり製造業等の他の業種については、国土交通省の所管ではないという意味でここに書いたということでございます。

○**廣松部会長代理** 国土交通省所管外の業種が持つ自動車に対する調査という意味ですか。

○**調査実施者** はい。

○**廣松部会長代理** 分かりました。その上で、先ほど佐々木委員から提起があった問題に関して、私も思いますのは、毎月の調査にしては、おっしゃるとおりかなり負担が重い。その意味で、今後の大きな論点かもしれませんが、ほかの陸海空は年次の調査ですか。

○**調査実施者** 陸海空とも輸送トン数、トンキロ、人員、人キロについては毎月把握しております。

○**廣松部会長代理** もちろん、調査の目的やデータの利用の在り方によると思いますが、

月次単位でこれだけの調査項目というのはかなり負担が重いという印象があります。通常は、いわゆる構造統計として、年次単位の調査が基礎になっていて毎月の調査はその動態を見るという意味で、もう少し軽めの調査になっているのが一般的ではないかと思います。この調査の結果が先ほど山口専門委員の方から1つの利用形態として、四半期ごとの貨物の物流の予想に使うとの話がありましたが、毎月ここまでとる必要があるのかどうかということは少し考える必要があるのではないかと思います。

○**首藤部会長** ありがとうございます。

毎月の月次データを把握することについては、例えば企業活動であれば、四半期ベースでとらえておりますけれども、積極的な理由があるのでしょうか。月次ベースのデータが不可欠だという利用者や政策目的があれば御説明ください。

○**調査実施者** 自動車輸送統計あるいはそのほかの輸送統計に関して、分析する部署からは、こここのところリーマンショックや石油の価格変動が大きいということもありまして、更なる精度の向上が求められているところです。

つまり、経済とこの統計がどう関わるかということでもいろいろ分析してはいますけれども、経済との分析ではやはり輸送というのは経済の動きに後ろから付いていく指標と言われておりまして、ただ後ろから付いていく指標ではあっても、そういう産業に関わっている方はこの統計を分析することによって自分たちの業界がどう変わっていくのか、あるいはどういう業界がどういう備えをしなければいけないのかというところで使っているという話は聞いております。

ですから、去年のリーマンショックとの関係でみますと、こういった輸送統計では10月、11月ぐらいから貨物が落ちてきて、人は更に遅く12月、1月に落ちてきているということが結果として出ております。そういう意味では毎月把握することが四半期の需要予測、あるいは輸送量の予測をするに当たっても、そのトレンドを調べて将来の予測ができるので、季節的なものを加味することができます。例えば、日本は狭いとはいえ、北海道と九州では、生産品や特に農製品などは取れる時期というのが偏っていますし、建設資材などは、冬は北の方がほとんど動かない一方、土砂や雪の輸送が一気に増えるというようなことが毎月、毎年分析することによって、それに備えるための資料として使われているということだと思います。

○**田邊専門委員** 慶應大学の田邊でございます。交通統計のユーザーということで、この場でどういう発言をしていいのかわからなかったのが様子を見ていたのですが、とりあえず今の月次データの件に関しては、私はあまり物流のことには詳しくないのですが、旅客に関してはほかの鉄道や航空に比べて自動車の輸送は圧倒的に大きく、人ベースでみると確か8割ぐらいは自動車が占めておりますので、例えば航空は非常に細かい路線ごとや空港ごとの旅客数が全部分かるのに対して、自動車だけで年次で粗々のデータしか手に入らないというのはどうなのかなと思います。

コストの面を除外して、利用者から見ると、年次でしかデータがとれないとか、5年に

1度、大規模に実施されている物流センサスや道路交通センサスでは、実際に計量的な分析をするには、大きな枠組みでの暫定税率が一時的に廃止されたであるとか、1,000円高速が始まったとか、この地域に新幹線ができて自動車の輸送がどのように変化したのかということが大雑把でも追うことができなくなってしまうという点があるので、分析者としては、月次データが残ってくれているとうれしい。ただ、コストがどのくらいかかるのかというのはわからないので、その辺は何とも言えないということがあると思います。

逆に、この調査結果だと、地域や空間的なデータの詳細がかなり粗いので、どのようにこのデータを使うのかなと考えたときに、一番多いのは道路を新しくつくったときにどのように交通量が変化するのかという分析に活用されると思いますが、おそらく都道府県レベルの粗々のデータではほとんど役に立たない結果になっていて、別途サンプル調査で5年に1度実施されているセンサスのデータを使用することになると思いますが、そちらとこのデータとのつなぎをどうするか現時点では何ともいえません。

あとは、今問題になっている税制みたいなものをどう変えようかというときに、例えば、東京都における交通の動きみたいなものがパーソントリップ調査等のデータから分かったときに、日本全国の動きが分からないとなかなか全体像が見えてこないのではないかとのおそれがあります。

また、需要予測で全体的な推定を行うときに、四段階推定法を用いますが、下から積み上げていくときに、どうしても自動車のようなマスが大きいものはぶれてしまうので、ある程度全国的な動きみたいなもので上を押さえておかないと、分析するときに怖いという印象があります。テクニカルな話ですが、そのように使うのかなというような雑駁とした話になってしまうのですが、今の点については以上です。

○廣松部会長代理 私が申し上げたのは、月次を全部廃止しろという意味ではなくて、もっと簡素化できるのではないかと趣旨です。今、御指摘のあった人あるいはトンは当然必要なデータだろうと思いますので、それらを残した上で月次データとしてどの程度まで簡素化できるか、あるいは必要事項にどれだけプラスしていくかということではないかという趣旨です。

○佐々木委員 やはりこのデータは何のために誰が使っているかというのが非常に大きいと思います。今、日通さんの場合は多分貨物運送業者の方が来年の需要予測を知りたいという需要があると思うのですが、私がいる業界などは、需要予測などは自分勝手にやっていて、当たりません。いわゆる高速道路をつくる際の需要予測はほとんど外れています。だから、建設するときには北海道はどうだとか四国はどうだと言っているときに月次のこういうデータが本当に活用できるものとして使われるのかどうか等が重要ではないでしょうか。

仮に、来年の予測があったらどうなるのでしょうか。そのデータが出ると各企業がトラックの台数を減らしたり増やしたりするというのでしょうか。もしそういうことに使っているのであれば、別に国民としてそれを必要としているわけではありません。

それ以外の行政施策上の理由とかいろいろあると思いますが、なぜ月次ベースでここまで細かくとらなければいけないか私には分かりません。例えば月末に何台稼働したのか、何台所有していたのか、そのような情報は1年か半年でいいのでないでしょうか。ただ、回答を求められる方としては、1か月単位だろうと1年単位だろうと結局やることは同じだということなら、私はどちらでもいいと思っているのですが、月次単位をやめたら報告者の負担が相当軽くなるということなら、配慮することが必要ではないでしょうか。それには、やはりこのデータをどうやって利用していくかということが一番重要ではないかなと思います。

○首藤部会長 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

○西郷専門委員 3点ほどあるのですが、まず1点目は自家用旅客自動車について他の統計で代替するというお話についてです。今日いただいた自動車輸送統計年報を見ると、旅客の中で自家用が占めている割合がものすごく大きいわけです。そういたしますと、こういう統計の審議の場合に、シェアが大きい部分をやめてしまうというのはかなり強い理由がないと止められないというのが普通の考え方であって、代替的な統計で今まで提供していた情報がある程度カバーできるという話ですが、一体今提供されている統計のどれぐらいの部分が代替的な統計でカバーできるのかについては、お示しいただいた方がいいのではないかと思います。

先ほど御説明の際に、回答者の方が何人運んでいるのかについて、運転者そのものを入れたり入れなかったりするのを統計が不正確だからつくるのを止めるとまではおっしゃっていなかったかもしれませんが、自家用旅客自動車に関しては統計の精度そのものかなり危ういところがあるということだったと思います。確かにそれは事実かもしれませんが、だから止めるという形で審議をするのは、統計の作成を審議する在り方としてあまり好ましくないと思いますので、止めるにしてもこれだけ大きな部分を止めるのであるから、もっと別の理由で今まで提供されていた情報はこのように代替されるのだから、多少情報のロスがあったとしても大丈夫であるというまとめにしていただければいいのではないかと思います。というのが1点です。

2点目は、事業所の調査において、車種ごとに2台選ぶということですが、2台の選び方というのが結構難しいと思います。実際に、統計理論上のあるべき2台の選び方と、事業者の方に選んでもらえる2台の選び方が必ずしも一致するとは限らないので、これは事前に御説明いただいたときにも申し上げたことですが、そこは工夫のしようがあるのではないかなと思ったのが2点目です。

3点目は、補助的な情報についてです。保有台数等の行政記録情報として補助的な情報が豊富にあるというのがこの自動車輸送統計のかなり大きな特徴ではないかなと思っています。事業所の選び方に関してはおそらく御提案いただいている方法以外のものはなかなかないと思うのですが、最終的な推定の仕方に関しては、その補助情報の利用の仕方でもまだ検討の余地があるかもしれません。これは今年の調査にそれがすぐに活かせるかどうかと

いうのは分からないと思うのですが、少し時間をかけて検討していただいて、最終的な精度が上がればサンプル数を減らして報告者の負担軽減につなげることも可能ですので、そういう検討をしていただければと思っています。

以上、3点です。

○首藤部会長 この3つの点について、御回答をお願いします。

○調査実施者 1つ目のマイカーの関係ですが、調査実施者としては調査が難しくなったから止めるというのももちろんあるのですが、それ以上に確かにマイカーの輸送人員は旅客全体の約8割占めています、マイカーが動いているのが輸送人員なのかどうかという定義がはっきりしなくなっているという御指摘がございます。一方で、統計の連続性の観点から、今までもずっととらえられていた数値がなくなってしまうと困るのではないかと御指摘も受けております。

これについては、例えば、輸送分担率を算出する場合の利用として、鉄道が何%、航空が何%となっている中で、これまでは営業用のハイヤーやタクシー、バスのほかにマイカーも含めて自動車の輸送人員として算出していたのですが、さかのぼってマイカーを除いた輸送人員で自動車の分担率を出していくような対応も可能と考えております。ただし、マイカーも移動手段として変化はありませんので、何か別の方法で把握できないかということがございますが、輸送人員及び人キロとしてはとらえられなくても、先ほど申し上げたように自動車登録ファイルに走行キロが記録されることになりましたので、これによってある程度のベンチマークといいますか、月単位での数字は出ないにしろ、大まかな数字をとらえることができるようになったということです。これがしっかり押さえられていれば、あとは月別にどう算出していくか、推計式をいろいろ検討して出すということによって、走行キロについては、一定の精度のデータを出していくことが可能であると考えます。

一方、輸送人員及び人キロですが、走行キロとここ10年ほとんど係数が変わらないので、走行キロが伸びればそれだけ輸送人員も伸び、人キロも増えております。細かい数字は省略させていただきますが、1キロメートル当たりの平均輸送人員は1.4人ぐらいの数字が出ておまして、それがここ10年変わらないことから、この統計を毎月把握していかななくても、あるいは先ほどお話しがあった道路交通センサスからうまく原単位がとれれば、走行キロさえしっかり把握しておけば輸送人員及び人キロの推計はできるのではないかと御指摘も受けております。

2つ目の事業用貨物自動車について事業所の中から車種別に2台選ぶことに関しては、先ほど御説明できませんでしたが、事業所の中の分散を見るために2台選びたいと考えておまして、現時点における案としては、自動車の登録番号がありますので、登録番号の若い順に2台を選んでくださいとお願いしようと思っています。ただし、200台以上保有する約40事業所については、悉皆で調査をすることとしておりますので、この場合毎回同じ自動車が調査対象になってしまうということになりますので、これについては若い順に順番にやってくださいというような、毎回変わるような方法を今検討しています。

3つ目の推定方法ですが、大変申し訳ないのですが、今日は時間がなくて参考資料に記載しております推定式まで御説明することができなかつたわけですが、御知見のある先生方に御相談して、今回、初めて走行距離や最大積載量等の行政記録情報を使って推定をするということでございまして、調査実施者としてベストの方法と考えたものを資料に掲載しておりますが、更にいい推計方法があればどんどん変えていきたいということと、実際に調査を行えば、データも徐々に蓄積されていきますので、それに応じた形でサンプル数も考えていきたいと思っています。

最後に、御質問とは違うのですが、負担軽減の観点で御説明したかった点ですが、今まで車の台数で調査を実施していたので、大きい事業所は毎月調査に当たってしまうということが結構ありまして、かなりの負担になっておりました。今後は事業所を抽出することによって一度当たった事業所は保有車両数によっても異なりますが、1年ないし2年は選定対象から外す等、そういった工夫が事業所を対象とすることによって可能となりますので、そういった意味ではトラック業界の方からみれば、簡素化ということになっています。

また、車両数は1事業所最大ですと8台選定されてしまいますが、これについても車両の日報というのがございますので、実際に調査票に記入いただくのが事業所の事務員となりますと、毎月どの車を対象となるか分からないというよりも、1度記入してしまえばここから先の当面は対象とならないということが分かれば、報告者の協力がかなり得られるのではないかと考えておりまして、そういった意味での報告負担の軽減を図っているということでございます。

以上です。

○**首藤部会長** ありがとうございます。例えば最初の御質問にあったように、自家用旅客自動車に関する調査の廃止という点に関しても、適正な理由をきちんと説明すべきという点は極めて重要な御指摘だと思います。

今の御回答の中で、例えば1キロメートル平均輸送人員が約1.4人であるということが明確に裏づけられるのであれば、走行キロのデータを正確に把握すれば人キロの代替データを算出することが可能であるといった御説明が必要ではないかという御指摘だと思います。

また、事業所における車両の選択の件等については、テクニカルな問題だと思いますので、その点に関してはいろいろ御配慮があるということで、結果的には報告者の負担軽減になるということだと思います。

ほかにいかがですか。西郷専門委員はこれでよろしいですか。

○**西郷専門委員** ありがとうございます。

○**首藤部会長** ほかにいかがでしょうか。

○**廣松部会長代理** 全般的なことですが、既に回答の中に出ていたかと思いますが、今回の改正で自動車登録ファイル（要は車検データ）や自動車運送事業者情報等のいわゆる行政記録情報を使うという点に関して私は評価したいと思います。

登録制度の下、詳細なデータが把握できるわけですから、その有効利用ということに関して、今後も積極的に取り組んでいただきたいという意味も込めて、今回の改正のこの点に関しては評価したいと思います。

○**首藤部会長** ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

○**村田専門委員** 統計情報研究開発センターの村田です。私の方は調査方法をこれまでの調査員調査から本省直轄の郵送調査に変更するという点に関心があるのですが、この資料1-5では調査方法に係る変更のところで、調査の効率的な実施等を図るために郵送調査に変更すると説明をされていまして、効率的というのが具体的にどういったところかをお伺いしたいと思っております。単純に考えれば郵送調査になることによって回収率の低下とか調査期間が長くなるのが危惧されますが、いかがでしょうか。

特に、毎月調査するに当たって調査期間が長くなるというのは1つ大きな問題でもあると思いますが、そういった点も踏まえた上で、今までの地方支分部局を經由した調査員調査よりも効率的になるといった辺りをこれから審議の上で少し具体的に説明していただければと思います。

○**首藤部会長** 今の時点で御質問に関して御回答いただけますか。あるいはまた次回ということでも結構でございますが。

○**調査実施者** 効率化を図る観点ということでございますが、今まで調査員調査として実施しておりましたが、やはりマイカーなどですと、マイカーを持っている方に調査員が行ったり電話したりしても、まず当たる確率が非常に少ないということがございます。

更に効率的ということになりますと、調査員調査の場合、調査員手当の関係から、調査票を何とか集めなければいけないということで、調査票の回収に非常に時間がかかっている現状があります。調査票の回収に時間がかかるとともに、詳細調査月は調査員の数が変わらないまま平常月の約3倍のデータとなりますので、そこで非常に遅れることによって、平常月の調査もそれに足を引っ張られるということがございます。今後は、毎月の業務を平準化して、郵送で行うことによって記入済みの調査票が順次回収され、内容の確認等を行うことができると考えております。

また、先ほど御説明しましたが、個人や世帯を対象とすることをなるべく減らそうということを考えまして、何とか回収率あるいは精度を確保するという調査設計を行ってございまして、またその辺の調査の流れ等については別途資料を出して御説明したいと思います。

○**首藤部会長** それでは、この点につきましては、また追って詳細な御説明をいただければと思います。

それでは、都道府県の方、何か御意見がございましたらお願いします。

○**東京都** この調査は、都道府県経由ではないので、詳しい内容についての意見は難しいのですが、1点だけ気になっておりますのは統計委員会でも御意見があったと伺っておりますが、事業所母集団データベースを使うのではなくて行政記録情報を使うということですが、おそらく調査を実施される方としてはそうだと思うのですが、その調査の結果、あ

るいは基になる行政記録情報を逆に事業所母集団データベースに還元することはやっていただけののでしょうか。

そういう意味では、この部会の事項ではないのかもしれませんが、お願いとしては、例えば経済センサスなどを実施しますと、届出制などがあって普段いろいろな情報を出しているところに限って、もう届け出であるのだから統計調査には協力したくない、手間がかかるという御意見が非常に強いです。

ですから、そういう意味では、行政記録情報を使えるものについては、それを事業所母集団データベースに入れることによって、他の調査の報告負担を軽くするというのもできると思いますので、そういう観点でも見直しの際に御検討いただければ大変ありがたいと思います。

○首藤部会長 ほかにございますか。

○埼玉県 埼玉県ですが、東京都と同じで、実際に経済センサスー基礎調査で運送事業者に何度か督促しても回答をいただけなかったということで、やはり総務省の名前ですとなかなか協力を得られないという状況があるのかなと感じました。是非そちらのデータをセンサスの方にいただければありがたいと思います。

○首藤部会長 調査を実際に実施されている立場から、調査相互の関係として、なるべく報告者に回答が得られやすい工夫をしていただきたいということだと思います。これは非常に大きな問題でございますので、統計委員会の方にお伝えをしたいと思います。

それでは、各府省から、御意見がございましたらお願いします。よろしいでしょうか。総務省の方も何かございますか。

○総務省 特にございません。

○首藤部会長 では、厚生労働省の方、よろしいですか。

○厚生労働省 はい。

○首藤部会長 農林水産省の方。

○農林水産省 特にございません。

○首藤部会長 非常に大きな問題として提起されたのは、1つはこの統計調査自体の目的と利用に関して、もう少し明確にする必要があるのではないかと。その上で質問事項や調査の頻度との関係をきちんと整理をする必要があるのではないかと。ということだと思います。

さまざまな利用のニーズがございますので、月次データも有効な経済データであろうと思いますが、それに関しても毎月月次で必要とされるデータ、あるいはそうではなくて、四半期や年次で十分というデータという整理をする必要があるのではないだろうか。それは例えば報告者の負担軽減やデータの公表早期化などの効率性という観点からも重要ではないかという御指摘が非常に多かったと思います。

また、調査の具体的な方法として、先ほど御指摘もありました報告者が答えやすく、精度という観点からより単純化した調査の方法が重要であるという御指摘もございました。

さらに、今回の変更につきましては、自動車運送事業者情報等の行政記録情報を積極的

に活用するという方向自体についてひとまず高く評価されるという御意見もございました。

本日は、本当は論点メモについて御説明をいただきまして議論を進めていこうということでしたが、時間が十分ではないために、審査メモに関しての御説明を省きました。時間が10分ほどございますので、次の部会の際にこれに沿った議論を皆様にしていただくために簡単に御説明いただければと思います。

○**犬伏統計審査官** それでは、席上配付資料1をご覧いただきたいと思います。これは部会での審議の円滑化なり効率化を図るために私ども政策統括官部局で、現時点での調査計画についての審査の立場からのコメントでございます。

まず調査対象の範囲については、(1)標本設計と(2)調査対象の削除について記述してございます。最初に、(1)アの事業用貨物自動車の抽出方法の変更につきましては、報告者負担の軽減なり精度の向上等の見地から、抽出単位の変更は適当と考えているところでございます。

ただし、3パラでございますが、今回全国の事業用貨物自動車の月間の輸送トン数及び輸送トンキロについて、標準誤差率5%と設定して標本設計しているわけでございますけれども、この設計の合理性及び妥当性について十分御審議いただきたいと考えているところでございます。

なお、この事業用貨物自動車については、今申し上げたとおりですが、今後国交省の方の意向といたしましては、旅客自動車についても運送事業者監査総合情報システムにおいて旅客事業者についての情報が一元的に管理されるということで、事業用貨物と同じような設計変更を将来的に行いたいとしております。また、自家用貨物自動車についても、平成24年2月に実施が予定されています経済センサスー活動調査において保有台数等が把握できるということが期待されますので、それをもって将来的には同じような標本設計で臨みたいという考え方を持っています。

このようなことから論点としては、自動車登録ファイル等に基づく車両単位の抽出から、事業者情報に基づく事業所単位の抽出への変更に伴う調査対象事業所及び調査対象自動車の選定方法等について、統計技術的な観点から適当かという設問を設けております。

次にイとして、詳細調査と簡易調査の一本化でございます。これにつきましては、1つは今まで詳細調査と簡易調査を区分してやってきたわけでございますが、今後は12か月同一の調査対象にしていくとともに、自家用貨物自動車及び事業用乗用自動車については、行政記録情報を活用した母集団推定を行うということでございます。

2パラでございますが、現行の調査体系では、報告者は詳細調査と簡易調査の2回報告しないといけないこと、調査実施者にとっても詳細調査月と簡易調査月で業務量の変動が非常に激しいことを踏まえまして、今回新たに走行距離等の行政記録情報を使った推計方法を導入するというので、これについては報告者負担や統計精度の観点から適当と考えているところでございます。

また、母集団推定に当たっての行政記録情報の活用につきましても、自家用貨物自動車

については走行距離に最大積載量を乗じた係数、事業用乗用自動車については、走行距離を用いるということですが、今日御説明がございませんでしたが、それぞれ国交省で試算した結果、相関が最も高いものを採用したということですので、適当と考えているところでございます。しかしながら、論点としては、この推計方法についても適当かどうか御議論いただければと思っております。

次にウでございますが、事業用乗合自動車（営業用バス）については、年3回の調査から毎月に変更することにしてあります。これも今日御説明がなかったのですが、営業用バスについては、年3回の調査から1人平均乗車キロ等の原単位を算出したしまして、当該調査を行った月以降、全体として4か月間は同じ調査結果の数値を用いて毎月の輸送人キロを推計してきたところでございます。

今回は、報告内容の検査等の業務の平準化による公表早期化や現在の標本調査を実施していない月の実情の反映が可能となることから、調査時期を年3回から毎月平準化して実施するというところでございます。

これにつきましては、統計精度の観点からこのような推計の仕方が適当かどうかについて、御審議いただきたいと思っております。論点についても同様の観点で掲げさせていただいております。

次に、調査対象からの削除の関係ですが、貨物自動車のうち、自家用軽貨物自動車について調査対象から削除するというところでございますが、これについては先ほど申し上げたように、本調査から除外してもその影響は限定的と事務局としては考えているところでございます。ただ、これについて適当かどうかということも御審議いただければと思っております。

次に4ページ目でございます。先ほどから議論になっております自家用の乗合及び乗用自動車でございます。これについては、今回調査対象から削除するというところでございますが、現時点で審査部局としてはその影響というのは限定的と考えているところでございますが、これについても十分な御審議をお願いしたいと考えているところでございます。

2の調査事項の関係でございますが、まず(1)調査事項の追加のところ、事業用貨物自動自動車については、事業所用調査票を追加する計画となっております。これについては、精度の向上や効率的な実施という観点から適当と考えているところでございますが、この調査票の追加についても適当かどうかということで論点として掲げさせていただいております。

(2)調査事項の削除でございますが、アとして、特別積合せトラック調査の廃止でございます。これについては、既に休止のものでございますが、今回、正式に廃止ということで、適当と考えているところでございます。これについても御審議いただければと思っております。

次にイですが、今日特段の議論はありませんでしたが、詳細調査の際に把握していた燃料の種類及び燃料消費量を削除することとしております。これについては、冒頭申し上げ

たように、燃料消費量に特化した標本設計を行っています自動車燃料消費量調査が平成18年10月から実施されておりまして、統計の代替性は確保されているということで、事務局としては適当と考えてございますが、この点についても御審議いただければと思っております。

6 ページ目のウの高速自動車国道の利用の有無の削除でございますが、これにつきましては、平成2年10月から取り入れられた調査事項でございますが、限られた調査対象数及び調査期間において、出現率が低く一定の精度を確保することが困難となつているとともに、既に道路管理会社においても通行台数や料金収入が公表されていますので、全体的に報告者の負担軽減を図る観点からも、この削除は適当と考えております。

しかしながら、これについても適当かどうか御審議いただければと思っております。

次にエが調査事項に関するバスケットクローズでございますが、自家用貨物自動車について走行区間ごとに把握してきました輸送人員及び走行目的を削除する計画になっております。詳細調査月において把握してきた走行区間の発着地を市区町村単位から都道府県単位に変更するとともに、品目とともにコードによる回答方式に変更する計画となっております。これについても適当かどうかについて御審議いただきたいと思っております。

7 ページ目の3の調査方法について、今回、調査員調査から郵送調査に変更してコールセンターを設置する計画となっております。事務局としては適当と考えてございますが、これについても精度確保に向けて十分な措置を講じることが必要であると考えておりまして、論点としては郵送調査の変更が適当かどうかと、更に2点目として十分な措置が講じられているかということ論点として挙げさせていただいております。

4の集計事項でございますが、事業用貨物自動車の表章区分を一部細分化する一方で、調査事項の削除に関連した集計事項を削除することにしております。また、詳細調査の結果として集計してきました業態別・車種別・距離帯別の輸送トン数等につきましては、今回削除するということでございます。

これらについても、基幹統計として集計事項に更に追加すべきものがあるのかどうか、今回削除が予定されているものの中で引き続き基幹統計として継続的に作成すべきものがないか、利用者の利便性の確保という観点から、自動車輸送統計と自動車燃料消費量調査を一体的に公表するような措置は必要ないのかを論点として挙げさせていただきました。

私の方からは以上でございます。

○首藤部会長 ありがとうございます。次回の部会ではこの審査メモの論点に従って皆様に御審議いただきたいと思っております。また、このほかに審議すべき点があれば挙げていただくことにしたいと思っておりますが、そのような形でよろしいでしょうか。

(「はい」と声あり)

○首藤部会長 それでは、先ほど既に調査方法の詳細についての御質問もございましたが、この審査メモに従って次回議論したいと思っておりますので、調査実施者と事務局の間、必要な調整を図った上で考え方等をお示しいただきたいと思っております。

ほかに御指摘、御質問はございませんでしょうか。

それでは、事務局から連絡事項をお願いします。

○**犬伏統計審査官** 次回の部会は2月18日10時からこの場所で予定しています。先ほど部会長からお気づきの点等あればということでございましたが、部会の審議を円滑に進める見地から、御質問や御意見等があれば事前に私ども事務局の方にメール等でいただければ、できるだけそれに対する一問一答の形で整理して次回部会にお示しする形をとりたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

今日の配布資料でございますが、委員、専門委員につきましては必要なものだけをお持ち帰りいただき、あとは私どもの方で保管して次回の部会に席上配布するという形をとらせていただきたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

○**首藤部会長** ありがとうございます。

それでは、これで終了いたします。