

第15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15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18日(木) 10:00～12:25

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

○首藤部会長 おはようございます。

全員お揃いになりましたので、第15回サービス統計・企業統計部会を開催いたします。

本日の議題は、前回に引き続きまして、「自動車輸送統計調査の変更について」です。

審議に入ります前に、前回の部会で御欠席でした菅専門委員と二村専門委員に簡単に自己紹介とごあいさつをお願いしたいと思います。

○菅専門委員 東京国際大学の菅でございます。よろしくお願いいたします。

○二村専門委員 東京女子大学の二村でございます。よろしくお願い申し上げます。

○首藤部会長 ありがとうございます。本日は佐々木委員と田邊専門委員が御所用のため御欠席でございます。

本日の部会は12時までを予定しておりますが、前回の部会で事務局から示された審査メモに従って審議を進めたいと思います。御協力をお願いします。

なお、審議の進行によりましては、若干部会の時間を延長させていただくことがあるかと思っておりますので、お忙しいことと思いますが、あらかじめ御了承をいただきたいと思っております。

それでは、初めに、本日の配布資料と併せて、2月1日に開催された前中部会の結果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。

○犬伏統計審査官 それでは、最初に、配布資料の関係でございます。

議事次第の裏面に配布資料の一覧を作成しております。

本日配布しました資料としましては、資料1及び資料2、参考として1から4、席上配布資料として、1から4まで配布してございます。御確認いただければと思います。

次に、参考1を用いまして、第14回サービス統計・企業統計部会の結果概要について、簡単に御説明をさせていただきたいと思っております。参考1をご覧くださいませければと思います。

「5 議事概要」(3)以降でございます。主な議論でございますが、まず、「調査対象の範囲、調査事項」につきまして、今回の変更内容については、もっと早く措置すべきであったのではないかと。また、今回、輸送区間について市町村単位から都道府県単位に変更しているわけですが、輸送品目と併せて、そもそも把握する必要があるのか。もっと調査事項を簡素化すべきではないかという意見がございました。

一方で、輸送貨物の品目分類は現在36区分となっておりますが、その細かさについては、別途議論があるかもしれないけれども、どのような貨物がどこまで輸送されているのか、少なくとも都道府県単位で把握することは必要ではないかという御意見もございました。

それから、一般的に年次の構造統計を基礎として、月次の動態統計調査は、調査事項を簡素化するのが原則であると思われるが、ここまで詳細に毎月把握することが本当に必要なかどうか、本調査の目的や結果利用にかんがみて、精査すべきではないかという意見がございました。

また、最後の○でございますけれども、交通経済に携わる研究者の視点から見た場合には、輸送機関ごとの輸送量については、多少精度が粗くても全国的な動向把握のため、月

次単位でデータをとらえることは必要だという意見もございました。

続けて2ページ目でございます。最初の○でございますが、全体の輸送量に占める割合が高い自家用旅客自動車を今回調査対象から削除することになっているわけですが、その理由として、単に精度が十分確保できなくなったということだけではなく、当該統計の必要性や他の統計による代替性を十分精査した上で議論を進めることが必要ではないかという意見がございました。

次に「標本設計について」でございますが、事業用貨物自動車について、調査対象事業所を選定して、そこから車種別に登録番号の若い順に2台選定するという計画でございますが、この自動車の選定方法については、工夫を図ることが必要ではないかという意見がございました。

それから、2つ目の○でございますが、母集団推定の方法につきましては、行政記録情報を補助情報として用いて推計等を行っているわけですが、この方法について引き続き検討し、今後も改善を図っていくことが必要ではないかという意見がございました。

次に「調査の方法について」でございますが、今回調査方法を地方支分部局を經由した調査員調査から本省直轄の郵送調査に変更することになっているわけですが、具体的にどのような効率化が図られるのかという御質問がございました。

「その他」でございますが、統計の作成、特に母集団推定に当たりまして、補助情報として自動車登録ファイル等の行政記録情報を積極的に活用することについては非常に重要であり、この点については高く評価できるという御意見がございました。

最後の○でございますが、事業所母集団データベースの趣旨や他の統計調査において調査対象事業所の捕捉に苦勞している現状にかんがみまして、自動車運送事業者情報の事業所母集団データベースへの反映について、今後検討していただきたいという御意見がございました。

以上のような議論が、前回行われたところでございます。

もう一点、補足的に席上配布資料2をご覧くださいければと思います。論点メモを事務局の方で整理させていただきました。前回審査メモと併せて、論点メモを提示させていただいたわけですが、前回の議論を踏まえて、若干修正をしております。

基本的には、今、御説明いたしました前回の御意見を各論点の中に挿入するという形を取らせていただいておりますが、大きく変わったところは2点でございます。

まず、「1 本調査の目的及び必要性」ということで、「今回の計画どおり、月次単位で把握することが必要なのか」という点を論点として、掲げさせていただきました。

それから、3ページの「その他」の最後のところでございますが、②のところで、平成22年10月から新しい標本設計で調査することになるわけですが、それに伴う統計の断層処理について、適切な措置が講じられるものとなっているのかという点を、一つ論点として追加させていただいております。併せて御議論いただければと思います。

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。

それでは、審議に入りたいと思います。

前回部会において、事務局から御説明いただいた審査メモに沿って、審議を進めたいと思いますが、限られた時間の中で効率的に論議を進めるため、審査メモの論点、前回部会における意見等を整理した席上配布資料2の論点メモも御参照いただきながら、順番に審議していきたいと思います。

それでは、初めに論点メモの「1 本調査の目的及び必要性」に関して、まずは調査実施者から説明をいただきたいと思います。国土交通省の伴交通統計室長から、説明をお願いします。

○調査実施者 それでは、説明させていただきます。

基本的には、席上配付資料3に基づきまして説明をしたいと思います。

「本調査の目的及び必要性」につきましては、今回お配りしました資料1に沿って説明をさせていただきたいと思います。

「自動車輸送統計調査の目的及び調査結果の利活用状況について再度整理されたい。特に、月次データの必要性について明確にされたい」という御意見でございますが、これにつきましては、基本的に、この調査は「自動車輸送の実態を明らかにして、我が国の経済政策及び交通政策を策定するための基礎資料を作成することを目的とし、集計・公表しているところである」ということでございます。

「今回の改正」のところは、また後で御説明させていただくこととしまして、ニーズでございますけれども、真ん中から下でございます。

行政ニーズとして、「トラック輸送の効率化（自営転換）を評価・分析するためのデータ」は、国土交通省の業務の目玉でございますが、今の資料を2枚めくっていただきまして、「資料1別添1」というところに、主なポイントを絵にさせていただきました。一番上の緑のところでございますが、「運輸事業者による安全かつ効率的な輸送サービスの提供の確保、その他の施策に総合的な交通体系の整備」に沿いまして、基本的にはトラック輸送の効率化の一番の目玉は、自営転換ということです。つまり、自家用トラックから営業用トラックに転換していくことで、国内輸送の効率化あるいは環境対策の面において、より効率的な営業用自動車を普及させていきたいと思いますというのがメインでございます。

それらを随時いろいろな施策を持ちまして進めてきているわけでございますけれども、一つには、ここに書いてある「エネルギー使用の合理化に関する法律」に基づく取組として、営自転換の推進というのがございます。このほか、税制、トラックターミナルを整備する際のインターチェンジ付近でのターミナルに対する税制措置等を講じながら、営自転換を図っていくこととしておりますけれども、それらの施策を進めていった後、それがどのように実効性があったのかという検証等に、必ずトラック輸送の輸送量、つまりトンキロといったものが使われているということでございます。

そういった面から、効率的な輸送体系を整備するためには、やはりどうしても自動車輸

送統計を、毎月きちんと取っていかねばいけないということでございます。

次に、下の「旅客」でございますけれども、「効率的な輸送体系の構築及び環境対策を講じるための施策」についても、具体的な施策としては中小企業対策、これは昨年12月に「景気対応緊急保証」ということで、それまではセーフティネットという形でございますけれども、こういったものを申請する際の業界動向の把握、申請資料の基礎資料として使っているということでございます。

また、資料1にお戻りいただいて、行政のニーズとしては、トラック業界あるいは旅客輸送の業界というのは、月別の波動が非常に激しく、季節や地域によっても輸送の品目が変わります。そういったものをきちんととらえていくために、毎月調査をしていくことが必要だということ、この辺に書いてある次第でございます。

次に「民間のニーズ」でございます。「貨物輸送」については、「トラック業界における安全確保に資するための指標（事故率）を作成するためのデータ」であるとか、「景気動向把握のためトラック輸送に係る動向予測レポート」は月次の品目別の輸送トン数等が、物流にどの程度寄与するかという分析をして、その時々々の経済情勢に合わせた輸送分析、あるいは輸送の予測をしているということでございます。

それから、「民間シンクタンクにおいて国内貨物の四半期ごとの輸送需要予測を作成するためのデータ」については、民間のシンクタンクが業界向けに交通需要予測を行っているわけですが、そういったときの基礎資料として使われているということでございます。

あとは、「トラック業界において温室効果ガスの排出削減目標」を今は必ず立てておりますけれども、それに向かって経過を、毎回この調査において把握していくということでございます。

旅客輸送ですけれども、これは「マスコミや自動車メーカー等が、輸送動向資料として月次の輸送人員や輸送人キロ等を使用」、「バス業界において運営の基礎資料とするための輸送人員予測を作成するためのデータ」、「バスやタクシー業界における温室効果ガス排出削減目標を策定するためのデータ」ということで使っております。

このように現状の活用状況を踏まえ、貨物輸送であれば、輸送トン数及び輸送トンキロ、旅客輸送であれば輸送人員及び輸送人キロを月次及び年次でとらえることが必要であり、変更後においても引き続きこれらの事項について調査していきたいと考えているということでございます。

あと、細かい調査事項ごとの利用の仕方でございますが、資料1別添1の次の資料1別添2において、トンキロ、人キロ、トン数と人員を出すためには、こういう項目が必ず必要であるという御説明をさせていただきたいと思っております。

簡単に自家用貨物自動車の調査票を例に出しています。他の調査票もほぼ同じでございます。それぞれの調査項目がどのように使われているかを御説明したいと思います。

1枚目がフェースシートでございます。これらは、国土交通省が持っている車検データからプレプリントして、調査票を報告者に送るということでございます。「調査する自動

車」はナンバープレート、「最大積載量」は車検データに登録したときの最大積載量、「種類」及び「コード」は、それぞれ車検データに入っている車種及びコードがここに入っているということでございます。

1枚めくっていただきまして、次からがその中身に入るわけでございます。小さくて見にくいと思いますが、左側でいうと、大きい四角の部分です。右側に行ってください「事業の種類」というところですが、これは2枚目以降の品目別の輸送量等をきちんと把握しているわけですが、これらの「事業の種類」によりまして、輸送貨物品名の内容検査のために使用しており、何々製造業であれば間違いなくそういった業種が運んでいるというようなチェック項目で使わせていただいているところであります。

次の「調査期間中の走行距離」では、「実車率」という数値を出しております。これは車の有効利用の観点から実車距離、2ページ以降で、貨物を運んだときの走行距離がそれぞれ出てくるわけですが、それを引いて輸送効率の観点から空車、実車の状況を表わすための資料として使っているところであります。

「能力トンキロ」は、「走行距離×最大積載量」ということで、どれだけのキャパシティが日本国内で動いているかというものを調査いたしまして、それと実際のトンキロを比べて、どのくらいの効率で車が走っているかを調査するためのものがございます。これらの数字を把握するために、走行距離をとらえているということでございます。

次に、「休車日数」が下でございます。これは貨物自動車であれば、7日間調査をお願いしているので、そのうち車が走らなかった日数を調査させていただいております、これは実働率、車がどのくらいの回転をしているかという数値を出すためのものです。

「実働延日車」は、「保有車両数×月間日数×実働率」で、実働率を車全体に引き伸ばすものであり、参考値として実働1日1車当たりの「トン数」、「走行キロ」及び「回数」を算出して、日本の車の現状を把握するというものがございます。

次のページに行きまして、ここが細か過ぎるのではないかと御指摘ではないかと思っております。これはすべて品目別のトンキロを出すため、あるいは関連した項目を出すために、調査としては大変なのですが、ほかの方法できちんとトンキロを出すのは、なかなか考えにくいということで、貨物を積み込んだ日、あるいは貨物を取卸した日は、内検のときといいますか、この調査自体がきちんと行われているかどうかを確認するための指標でございます。

「都道府県コード」というのは、走行距離の内容検査、二次統計として都道府県間流動に対応するために把握するものであります。これはどこからどこまで、何を何トン運んだかというものの品目別のトンキロを出すための区間距離を書きいただいているわけですが、この精査をするための資料ということでございます。

「走行距離」は、どこからどこまで、それが何キロあったのかというのを書いていただいているわけです。これはどこからどこまで、何を何トン運んだという「実車距離」や「トンキロ」に使っているということでございます。

「輸送貨物品目コード」でございますけれども、これは現在 36 分類の品目分類をしていますけれども、36 のコードのうちから選んで書いていただくことで、品目別輸送トン数及びトンキロの算出に使用するものでございます。

「輸送回数」でございますけれども、同じところを何回も往復したり、同じ貨物を同じところに何回も運んでいるようなものにつきましては、一行一行書いていただくのは大変なので、何回とまとめて書いていただくことによって記載の省略化を図るものでございます。

現行の調査では、市町村名まで書いていただいているわけですが、これらをかなり簡素化したということで、輸送品目別のトン数、トンキロを把握するためには、必要最小限の調査項目であると認識しているところであります。

以上、目的あるいは必要性について御説明をしたわけでございますけれども、この説明とは若干違いますが、資料 1 に戻っていただきまして、前回説明が足りなかった部分があったと思いますので、もう一度補足的に説明をさせていただきたいと思います。

事業用貨物自動車についての行政記録情報として、国土交通省において一昨年あたりにきちんと整理された運送事業者・事業所データベース（全国で約 6 万の事業者・約 25 万の事業所）が磁気化されたデータとして保有することができるようになりました。今回の改正は、これを使いまして車両単位の調査から事業所単位の調査として、事業所単位での月次の輸送量を調査することにより、報告者の負担軽減と統計精度の向上を図るということを目的としたものであります。

それから、事業用自動車（ハイヤー・タクシー）や自家用貨物自動車についても、将来的には事業用貨物自動車と同じように、経済センサスあるいは事業用旅客車についてのきちんとしたデータベースができれば、事業所単位でとらえて、調査を簡素化・合理化して精度を上げていくことができると思いますので、今回はその第一段として、事業用貨物自動車について、事業所単位での把握が可能になったため、それを使っていきたいということでございます。

更に、目的は違いますけれども、車検のときに走行メーターの改ざんを監督するために走行距離を書くようにしているわけですが、こういったデータを使うことによって、新しく調査の設計をし直すということでございます。調査の改正の目的としては、あくまでも行政記録情報を活用することによる自動車輸送統計調査の簡素合理化、あるいは精度の向上を目指しているということでございますので、説明を付け加えさせていただきました。

以上です。

○首藤部会長 ありがとうございます。

ただいまの説明を踏まえまして、本調査の目的及び必要性について、御意見をいただきたいと思っております。

特に、月次データの把握の妥当性について、御確認いただきたいと思っております。月次データの必要性に関しては認めるが、ここまで詳細なデータを毎月取る必要があるだろうかと

いう疑問が前回出されたわけでございます。その点も踏まえまして、御議論をお願いしたいと思います。

○菅専門委員 まず、ここまで詳細に毎月把握する必要があるかという件ですが、先ほど説明がありましたように、一つは、運送事業者がトンキロをそもそも集計して持っていないという点がポイントです。

トンキロというのは、トンの合計、距離の合計を掛けても意味がなくて、一回一回掛けて合計しないと意味がないのです。これが運送事業者において、データの的にそもそも持っていれば、それを写せばいいだけで簡単なのですが、それを持っていない。つまり運送事業者としてはあまりトンキロというのは、営業活動上重要視されていない。ただ、輸送統計としてはトンキロでなければ意味がない、そこが悩ましいところです。

トンキロを計算しようとする、一回一回の輸送を取らなければいけないという順序になっていくと、結果的に一番簡単なのはこれだということになるわけです。逆にもっと簡単にしようとして、トンキロを書きなさいという調査票を送っても、先方は情報を持っていないので書けない。

そういうことを考えると、一見詳細で複雑なように見えて、実は書く側にとっては確実に書ける唯一の方法だというのが、一つの評価なのだと思います。

また、月別のデータの必要性ですが、もともとこの統計は、統計審議会の時代には、運輸・流通統計部会で審議されていたのですが、やはり流通という視点は重要であると思います。流通の分野では、月別出荷波動というのが知られていまして、3月と12月にピークが来て、ゴールデンウィークのある5月と旧盆の8月、正月休暇の1月がボトムになるということです。輸送インフラの効率性との関係で、ピークとボトムの差はかなり重要な意味を持っていると思います。

現行の調査は、これがクリアに出るように設計されているわけで、実際に統計を見ると、今日の資料には載っていないのですが、月別の変動を見ると、クリアにその関係が出るようにできているわけです。逆に言えば、この関係がクリアに出ないと困るというような評価もできると思います。

今後、政策的に交通輸送をめぐっているいろんな政策が議論されているわけですが、当然波動が変わってくるわけですので、その関係を月次で観察できないと困る。逆に言うと、月次でやる必要は当然あって、むしろ今ちゃんときれいに出ている波動が、この改正で変なふうに出ると困るので、そこのところは是非、調査実施者側で留意されたいというのが、私の意見です。

○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。

○廣松部会長代理 今回改めて、こういう形でこの調査の必要性とか利用のされ方に関して、まとめていただいたのは、大変良いと思います。こんなに詳細に調査することが必要なかと申し上げた一人は私です。今、菅専門委員がおっしゃった点はまさにそのとおり

だと思いますが、前回、私が申し上げたかったポイントは、動態統計と構造統計とがかなり未分化のまま、この調査に入っている。そこをうまく区別することができれば、月次の調査としてはもっと軽くできるのではないかということです。

今回のこの調査に関して、その区別までさかのぼってやるということは、大変な作業になるだろうと思いますので、今回に関しては、私は資料1の問1の回答としてまとめていただいたもので、いいだろうと感じています。

○**首藤部会長** ほかにいかがでしょうか。

今の廣松委員の御意見は、今後の課題としては、動態統計と構造統計について整理をして、そして月次の調査項目をより簡素化するなどの精査をすることによって、データとしての利用可能性が高まることから、そのような方向での検討が必要だという御指摘だと理解いたしました。

この点につきまして、いかがでしょうか。ほかに何か、御意見がありましたら、お願いしたいと思います。

○**二村専門委員** 私は交通経済学が専門なのですがけれども、データを利用する側からの意見ということで申し上げさせていただきます。

月別のデータは、月次波動が出るということで非常に重要であるというのが、まず第一点としてあることと、年度別データや年次別データの操作を自分でできるというメリットもありますから、使い勝手がいいデータであると考えております。ですから、是非、月別のデータも出していただければと思います。

それから、これは難しいのかもしれないですけど、非常に貴重なマイクロデータですから、匿名性が保たれる範囲で、是非このマイクロデータの活用にも道を開いていただければと思います。悪用しませんとか、そういう誓約書を書かせてという形でも結構かと思いません。こういうデータが使えればいろんな研究の可能性があると見ておりました。

以上でございます。

○**首藤部会長** ありがとうございます。

ほかにこの点につきまして、御意見はございますか。

○**山口専門委員** 利活用について、データのニーズ、特に月次データの話で、先ほど菅専門委員の方からも、月別に貨物量の波動が激しいという話がありましたけれども、私ども物流を扱う人間からしますと、品目の波動といたしましょうか、やはり月別にとらえていただかないと大きく影響が出ると思っております。

この自動車輸送統計というのは、その統計自体も重要ですが、二次加工データとして貨物地域流動表、我々はOD表という言い方をしていますが、県間の貨物流動（これは旅客の流動もありますが）を品目別で、かつ輸送機関別にとらえるという表がございます。

そうしますと、例えば農産物のウエイトが高いようなところは、当然月々によって取扱貨物が違う。例えば東北であれば秋になると米がたくさん出てくるとか、そういう季節によって輸送特性が出てまいりますので、そういうところを着実にとらえたいという形にな

りますと、月ごとに把握をしていただきたいというのが、ユーザー側からの希望でございます。

○**首藤部会長** ありがとうございます。

例えば、その点に関してまして、輸送貨物の品目分類の36品目についてですが、それだけの詳細な品目分類が必要かどうかということが、前回指摘されたわけでございます。その点の簡素化というのが、利用者の立場として可能でしょうか。あるいはこれだけ詳細な分類が、現行どおり必要かどうかということについて、御意見はいかがでしょうか。

○**山口専門委員** まず品目分類そのものが、かなり古いままになっていて、もう数十年、改正がほとんど行われていないと思います。

例えば、機械関係については、「機械」1本になっていますが、逆に農産品関係、いわゆる一次産業産品はいくつかの分類に区分されているなど、この辺は現在の産業構造を踏まえた形に修正していただいた方がよいかと思います。

また、少なくとも回答者の方が、これはどちらに入るかなと迷ってしまうような細かさまでは必要ないのかなという気がいたします。

○**首藤部会長** ありがとうございます。

非常に重要な御指摘だと思います。今回、そういう検討ができるかどうかということについて、調査実施者から御意見をいただければと思います。

○**調査実施者** まず、二村先生のデータの利用につきましては、今回統計法が改正されて、目的外使用といいますか、データ利用の手続きが従来よりも簡素化されております。当方としても、きちんとテキストデータとして、一つ一つのデータを持っておりますので、統計法の規定に基づき、調査票情報を提供できるようにしているところです。

山口専門委員の品目分類の話でございますけれども、これは確かにも長年改正していませんが、輸送全体という面で鉄道、航空、船の輸送統計に関わる品目分類というのを定めております。これが30品目でまとまるようにしてあります。それぞれの輸送機関ごとに、例えば、自動車であれば、自動車の特殊性の部分は細かく調べてほしいというところを増やしており、最大公約数が30品目ということになっております。また、海の方ですと、更に多い品目分類、重油類をA重油類、B重油とか細かく、運ぶ品目の量によって分けております。

これらについては、今回の改正ですぐに対応することはできないと思いますけれども、長年見直していないということなので、しかるべきそれぞれの担当と今後検討して、輸送量が減ってきたものについては少しまとめるとか、トン数が増えてきたところについては、細分化ができるかどうかということを検討していきたいと思います。

○**首藤部会長** それでは、ほかに御意見はございませんでしょうか。

ただいま御意見のあった輸送貨物の品目分類も含めて、調査事項の簡素化については、今後の検討課題として、部会の意見としてまとめていければと思います。

具体的には、輸送量に関する月次のデータは、月次の波動を見る上で極めて重要なデー

タであるが、動態統計と構造統計の役割分担を踏まえつつ、調査項目について再度整理する必要があるのではないかということ、それから、輸送貨物の品目分類につきまして、産業構造の変化に対応した細分化あるいは簡素化について見直しを行うことを今後の課題としてお願いしたいとまとめられるかと思いますが、よろしいでしょうか。

(「はい」と声あり)

○首藤部会長 ありがとうございます。

次に、「調査対象の範囲」でございますけれども、席上配布資料2の1ページから3ページにかけて記載されている「標本設計の見直し」について、「事業用貨物自動車の抽出方法の変更」、「詳細調査と簡易調査の一本化による調査対象数等の変更」、「事業用乗合自動車の調査手法の変更」の3点について、審議をしたいと思います。

初めに、調査実施者から、簡潔に、前回部会における説明の補足をお願いいたします。

○調査実施者 それでは、席上配布資料3を見ていただいて、2ページ目でございます。

「詳細調査と簡易調査の一本化による調査対象数等の変更」でございますが、母集団推定の方法については、自動車登録ファイルにおいて新たに把握されることとなった車検有効期間の走行距離を補助変量として活用した比推定を行うことを考えており、前回部会の参考2をご参照いただきながら、簡単に御説明したいと思います。

大きな改正は、先ほども申しましたように、事業用貨物自動車、いわゆる営業用トラックでございます。説明の順番が違いかもしれませんが、前回御説明しましたように詳細調査月で調査車両を選定して、7日間の調査をし、それと同じ車をまた以降の3か月に割り振るといふ詳細調査と簡易調査の関係で比推定という推計手法をとっております。これにより、詳細調査月で約7,080車両、詳細調査月ではその1/3を当てて比推定を行っていたということでございます。

今回の改正では、輸送トン数に関しては、事業所単位で標本抽出をしますが、事業所の母集団は先ほど申し上げました約6万事業者(約25万事業所)につきまして、200両以上保有している事業所、1~10両、10~20両というような形で6層に分けて、それぞれの層から事業所を抽出しまして、事業所の品目別輸送量を書いていただくことで、精度の向上を図っていきたいということでございます。

そのほかの自家用貨物やハイヤー・タクシーといわれる事業用乗用車、バスについては、今までと同様に車両単位に抽出して調査を実施するわけですが、これらについても、今までは詳細調査と簡易調査に区分して実施していたものを今回からは毎月同じ調査にして、その精度を保つために、車検データを利用した推計方法を導入するということでございます。

細かい推計の方法、あるいはサンプリングの手法につきましては、前回部会の参考資料2をご覧くださいければと思います。

前回、西郷先生から御指摘のあった事項についてですが、資料1問2で回答をさせていただきます。事業用貨物自動車について、調査対象事業所から車種別に自動車登録

番号の小さいものから順に2台選定することについては、先ほど御説明した事業所を層化抽出して、輸送トン数については事業所の数字を用いて推計するのですが、この場合、トンキロがどうしてもうまく出せないのが、その事業所の車の中から登録番号の小さい2台を車種ごとに当てて調査をするということになります。先ほど御説明したとおり、200台以上を持っている事業者につきましては、悉皆調査ということで毎月調査を行うことを考えております。

この方法ですと、毎回同じ車両が当たってしまうということですが、登録番号の小さいものから順に2台選定としているものを、翌月以降は、前月対象となった車両を除き、自動車登録番号の小さいものから順に2台選定ということにしまして、同一車両を毎月調査することのないように変更したいということでございます。

それらにつきましては、今日の資料2の調査票の改正のところで、記入上の注意のところできちんと書いていきたいということでございます。

次に、事業用乗合自動車について、年3回から毎月の標本調査に変更にして、直近4か月の調査結果から算出した数値等を用いて、当該月の母集団推定を行うことについて、統計技術的な観点から妥当かという観点でございます。

これは、今まで詳細調査月、例えば2月の詳細調査月で人キロを出すための区間ごとの輸送人員をすべて調査していたため、2月の調査結果から3月、4月及び5月の簡易調査月を推定していたわけですが、これを今回毎月実施するというところでございます。例えば、5月分の調査であれば、今までは2月の数字をもって5月の数字を推定していたものを、今回からは5月であれば、2月、3月、4月及び5月のデータを足し合わせた原単位を使ってやるということです。6月であれば3月、4月、5月及び6月、7月であれば4月、5月、6月及び7月という形でサンプル数は増やさないで、そのかわり直近の4か月の原単位を使って推定するという方法に変更したいということです。

その他のものについては、今回、行政記録情報が使えるようになったので、実際に自動車燃料消費量調査等の結果も踏まえつつ、どういう推計方法がいいのか等について、更に検討していきたいと思っております。現在のところは直近の4か月分を用いて原単位を算出し、人キロを推定していくという方法を採用したいと考えています。

以上です。

○**首藤部会長** ありがとうございます。「事業用貨物自動車の抽出方法の変更」と「詳細調査と簡易調査の一本化」、「事業用乗合自動車の調査手法の変更」の3点でございますが、御意見をいただければと思います。

特に要審議事項として統計技術的な合理性及び妥当性の観点からの審議が求められておりますアとウについて、御意見をいただければと思います。

いかがでしょうか。

○**西郷専門委員** 私が前回質問させていただいたということで、御対応ありがとうございます。

前回、指摘させていただいたところで、必ず若い番号から2台となると、同じ車両ばかり当たる危険があるのではないかということに対して、今回は、一度当たったものは除いて若い番号にするということですので、同じ車両が当たらなくなったという意味では、改善と理解しております。

ひとつ確認なのですが、車両番号のつけ方に変な癖はないと考えてよろしいですか。要するに並び方がランダムになっていれば、御提案の方法でほぼランダムに割り振ったことと同じ効果が出ると思うのですが、仮に車両番号の振り方に、何か特定の癖が業界ごとにあったりしませんか。私自身確かめようがないので、確認をさせていただきたい。もしそういう変な癖がないということであれば、御提案の方法で事業者の中でランダムに車両を選んだのと同じ効果が期待できると思います。その点だけ、ちょっと確認をさせていただきます。

○調査実施者 この調査をやるに当たって予備調査を、一昨年に行っておりますが、そのときにもそういう話が出まして、もちろん調査をした結果でも分かるのですが、ヒアリング調査の結果でも、やはりトラック業界では、番号に癖がついているということはないということです。

ただ、バス会社ですと、お客さん相手なのでやはり1番、2番、3番という番号をバス会社は好んでつけるという傾向があるようですが、トラック会社等では、一切そういうことはないということを確認しております。

○西郷専門委員 ありがとうございます。

○首藤部会長 ほかはいかがでしょうか。

○廣松部会長代理 今の論点と違うのですが、この調査の結果の表章は、基本的にはブロック単位であり、都道府県単位にはなっていないわけです。今の標本設計の基本的な考え方、すなわち誤差率等の考え方は、ブロック単位を表章することを前提にしたものと考えてよろしいのでしょうか。

○調査実施者 はい。

○廣松部会長代理 先ほどの議題に戻って恐縮ですが、例えば、都道府県単位のデータに関するニーズはないのかというのが気になります。その辺は少し中長期的な話だと思えますが、今後の課題としては、あるのではないかと思います。

○調査実施者 基本的には今までの標本設計の仕方が全国で5%、運輸局といいますか、ブロックで20%以内、それから6大都市圏ですと30%以内ということで、かなり精度の悪い調査となってしまいます。

利用者の方の中には、やはり都道府県別が欲しいという方も結構おられるのですが、毎月のデータとしての精度は出ませんので、例えば5年分をまとめて、何かの指標で使っていただくという形での都道府県別の精度というものは、ある程度出すことができると思っています。そういう意味では、データの利用に関しては、注意書きをつけて使っていただくということは、問題はないと思います。

ただし、都道府県別で毎月の精度を保とうと思うと、実際問題としては、相当なサンプル数を要しますので、無理ということになります。やはり利用者の方と相談しながら、データを提供していきたいと考えています。

○**廣松部会長代理** 私も毎月都道府県単位で出すことは無理だと思っていますが、やはり都道府県単位のデータを使いたいニーズがあるのであれば、今後、年単位ぐらいがせいぜいだろうとは思いますが、表章の仕方やサンプリングの方法も含めてその可能性を御検討いただければと思います。

○**菅専門委員** 可能性としては、年単位であればサンプル数がかなり増えるので、もちろん月別の変化は出ませんが、年単位での都道府県別表章というのは、検討の価値はあるかと思えます。もちろん、県によっては、やってみたら結構厳しいというのはあり得ると思うのですが、可能性としては年単位か、場合によっては2年という単位で、サンプル数をとにかく多くして、それを提供するというのは考えられると思えます。

○**首藤部会長** ほかに御意見ございませんでしょうか。

ほかに御意見がなければ、事業用貨物自動車の抽出方法の変更についてはお認めする。また、詳細調査と簡易調査の一本化については、調査の効率的な実施ということでお認めする。事業用乗合自動車の調査手法の変更に関しましては、いろいろ工夫をしていただきましたので、それで問題ないということかと思えます。ただし、ブロック単位になっているデータを都道府県単位で表章することの可能性について検討をお願いしたい。なお、それは月別データである必要はないということでございます。年ないし2年といった、より粗い単位での調査を検討していただきたいということでございます。

こういうことでよろしいでしょうか。

(「はい」と声あり)

○**首藤部会長** それでは次に参りたいと思えます。

(2) 調査対象からの削除でございます。審査メモの3ページから4ページ目に記載されております。調査対象からの削除に関しまして、「ア 自家用軽貨物自動車の削除」、「イ 自家用乗合自動車及び自家用乗用車自動車の削除」の審議に入りたいと思えます。

それでは、調査実施者から簡潔に、前回の部会におきます説明の補足をお願いしたいと思えます。

○**調査実施者** それでは席上配布資料3の3ページで御説明したいと思えます。

まず、1つ目の自家用軽貨物自動車の削除については、昨今の原データを分析すると、貨物輸送を使用目的とする車両が全体の約25%、調査表を回収したうちの25%しか貨物を輸送する目的では使っていないということでございます。

また、自家用軽貨物自動車の貨物輸送量のシェアは輸送トン数で全体の約2.5%、トンキロでは0.4%にしかになっておりません。したがって自家用軽貨物自動車を調査対象外とした場合の影響は小さいものと考えられることから、報告者の負担軽減等の観点も勘案して、削除したいということでございます。

つまり、25%しか調査結果が得られないということなので、なかなか調査をしても、有効回答が少ないということ、更に貨物量も非常に少ないので、調査者の負担軽減と調査の合理化、効率化の観点から、自家用軽貨物自動車をやめたいということでございます。

2番目の自家用乗合自動車及び自家用乗用自動車の削除は、主にマイカーといわれている部分ですが、これが約4,100万台あるということですのでけれども、これらを削除することについて、よいかどうかということでございます。

私どもの考え方としましては、自家用旅客自動車については、本調査を開始した昭和35年当時の保有台数は全国で約25万台であり、事業者が保有して送迎用の旅客輸送手段の一つとして利用されていたため、事業用と自家用の比較、輸送機関別比較等に活用されてきたところであります。一方、時遅しという感もございすけれども、高度成長時代と現在のライフスタイルの変化、国民のニーズの変化、多様化の中で自家用旅客自動車の利活用の実態は、量及び質の両面において大きく変化しております。

量的には、昭和49年に1,000万台を超え、それから平成21年には約4,100万台と、調査開始時から約160倍になっています。それから、1家庭当たりでも、既に1台以上保有するという状況になっています。一般家庭への普及の中で、買い物等の日常の用務、勤務、業務など使用目的も多様化しており、個人の移動手段としての側面が強くなり、運転者が人を運ぶ輸送という概念と異なる実態となってきたのではないかと考えているところです。

これについては、近年の自動車1台当たりの輸送人員を見ましても、最近では運転者を含めて1回の走行で運んでいる人数は、1.3~1.4の間となっています。すなわち運転者が1人で運転しているということが、非常に多くなってきているということです。

このように、自家用旅客自動車の利活用の実態については、自動車による輸送の実態を把握することを目的とした自動車輸送統計の対象としては、なじまなくなっているのではないかと、それから、当該統計調査として把握する意義・必要性が低下してきているのではないかとということでございます。

このため自家用旅客自動車については、自動車輸送統計の作成目的に照らし合わせつつ、報告者負担の軽減、統計精度の向上、公表の早期化等の観点から自動車輸送統計調査の対象からは削除したいということでございます。

なお、他の統計による代替性については、参考資料3に整理しているとおり、自動車燃料消費量調査である程度代替できるということもでございます。こちらについては、後で燃料消費量を削除するという論点がございますので、そこで自動車燃料消費量調査の概要を説明するときに、一緒に御説明させていただきたいと思っております。

○首藤部会長 ありがとうございます。

論点としては、自家用軽貨物自動車に関しては、既に25%しか貨物輸送に使われていないというので、有効回答数の精度という問題があること、それから、自家用旅客自動車に関しては、利用目的が大きく変化していて、調査として有用ではないという2つの点でござ

ざいます。

審議に移りたいと思いますので、御意見を御自由にお願いたします。

前回問題になったのは、先ほども指摘がありましたけれども、自家用旅客自動車を削除したときに、代替の統計データが確保できるかどうかということです。これに関連して、自動車燃料消費量調査において燃料消費量等が把握されておりますが、詳細については、後ほど議論したいと思いますので、いかがでしょうか。

○菅専門委員 一つは、本調査からは削除するけれども、いろんなデータを使って推計していくという取組みはどこかでやるというのは必要かと思います。統計としてリアルタイムに必要なといわれると、軽自動車はやはりシェアが小さいので、リアルタイムでは必要ないけれども、全体の輸送に占める割合が今は貨物輸送量ベースで2.5、トンキロベースで0.4ですので、この辺りの感覚が、ほかの資料等から推計できれば、特に問題はないのではないかと思います。

同じことが自家用旅客自動車にも言えるわけで、これは、輸送量が多いのだけれども、問題は、4,100万台を超えると、稼働率が大幅違うわけで、調査効率が非常に悪い。そうすると、代替的なデータを使って、そこからある程度信頼性のある推計値をどうやって出していくかという工夫が、これは実査の方ではなくて、研究所等になるのでしょうか、そういうところにデータを提供して、よい推計値を出して、それを社会に提供するということが必要ではないかと思います。

一方で、調査効率を考えると、今回の削除はやむを得ないのではないかと思います。

○首藤部会長 ほかに御意見はございませんか。

○山口専門委員 アの軽貨物自動車の削除については、基本的にその方向で仕方がないのかなと思っております。

ただし、貨物輸送量全体で約2.5%、トンキロで約0.4%のシェアということですが、軽貨物の品目に限ると消費財の輸送ウエイトが、恐らく高いと思います。品目別で見ると、多少影響が出てくる品目も出てくるかなということがあります。

ですから、今回削除して公表するときに、過去のデータについて自家用軽貨物自動車を除いた値も比較ができるような形で参考までに出していただきたい。

特に、月次データというのは、経済指標の一部として使う場合、結局は絶対量というよりは対前年同期という伸び率を見ますので、同じ水準の過去のデータも参考として、自家用軽貨物自動車を除いたような形で貨物量のデータを出していただくと、利用者側としてはありがたいと思います。

以上です。

○首藤部会長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、「自家用軽貨物自動車の削除」については了承する。また、「自家用乗合自動車及び自家用乗用自動車の削除」についても了承する。しかしながら、削除したデータの代替データの提供に関して、推計等の努力をきちんとしていただきたいということだと

思います。

もう一点は、削除して公表した場合に、過去のデータとの比較可能性を担保するための何らかの工夫をしていただきたいということだと思います。

表現の仕方はまた検討させていただきますが、意味としては、そういうことでよろしいでしょうか。

○廣松部会長代理 これは私の受けた印象かもしれませんが、先ほどの調査実施者側の御説明によると、自動車による輸送という点に力点があって、自家用乗用自動車に関して、運転者が人を運ぶという輸送の概念とは違うのではないかという御説明ですが、一般的には、自動車の統計という受け止め方ではないかと思うのです。

この調査は、あくまでも輸送というところに力点があるのであって、その理由で特に自家用乗用自動車を除いてしまうということは、自動車の利用に関する統計ではないということになる。

一般的な受け止め方というか感じ方と、この統計が目指しているのはあくまで自動車による輸送であってそれとは違うということを明記しておいた方がいいのではないかと思います。

○首藤部会長 その点に関しては、私も確認いたしました。自動車の輸送量ということではなく、企業活動に使用される自動車の輸送量という御説明をいただきました。そういうことでよろしいでしょうか。

○調査実施者 確かに軽貨物自動車等を除いていくと、企業活動中心の輸送量になると思います。

将来的には、経済センサス等で事業所データが把握され、事業用貨物自動車と同様に、事業者を抽出した上で自動車を選定するような方法に変更すれば、その色が更に濃くなっていくものと思っております。

先ほど、廣松先生がおっしゃった自家用乗用自動車については、後ほど説明をしようと思ったのですが、これまでは自動車輸送統計としてマイカーも含めてすべて載っていたので、それらについては、今後、自動車燃料消費量調査で把握されたデータを、自動車輸送統計月報の付表の形にして、マイカーの輸送人員や輸送人キロは出なくなります。その他の項目については、できるだけ今までどおり載せていきたいと考えております。

○首藤部会長 そうしますと、最初の目的のところでは、特に企業活動に伴うという書き方はしないけれども、ここで輸送活動を行う貨物自動車及び旅客自動車といったときに、一般の自家用乗用自動車ではなくて、企業活動における輸送と理解してよろしいわけですね。

今、廣松先生が御指摘された点に関しては、どういたしましょうか。

例えば、目的のところ、その点について明記をしていただくようなことが必要かと思えます。そういう目的であれば、いわゆるマイカーの利用とか、そういったところを入れると、逆にバイアスが生じるということになるかと思えます。

最初の目的のところの議論で、そういう意見が出たことから、企業活動に関わることを確認するような文言を、きちんと入れていただくのは可能ですか。

というのは、自動車の輸送量全体を把握するのか、あるいは企業活動に伴う輸送量を把握するのが目的なのかが、よく分からなかったので、そこをきちんと明記していただくことは、データを利用する側にとっても重要な点ではないかと思います。

例えば、輸送活動に伴う貨物自動車及び旅客自動車は、企業活動に伴う輸送量を意味しているとか、そういうことをどこかに明記していただくことは可能でしょうか。

○調査実施者 少し考えさせていただきたいと思いますが、企業活動ということになってしまうと、現実問題として、例えば、普通のトラックを運転して、企業活動ではないのですが、自分の貨物を運んでいるという部分もあるので、それは企業活動といえるかどうかという概念的なところがあります。

あるいは、キャンピングカーのように、調査としては特種用途自動車として対象になってしまうわけですが、それが調査に当たってしまって、それで何かを運べば調査票として上がってきてしまうので、必ず企業活動に特化したと言えるかどうかについては、なかなか難しい部分もあるのではないかと考えているところです。やはり、自動車の輸送実態を明らかにすることを目的としているのですが、今回はマイカーを含め自家用旅客自動車を除くという整理でございますので、企業活動に特化した統計ということには、今のところ、なり得ないと思っているところです。

○首藤部会長 トラックを自分の荷物に使うとか、キャンピングカーがたまたまサンプルとして当たったときにそれが入ってしまうというのは、誤差の範囲だと思いますが、例えば全体の輸送量ということになれば、自家用旅客自動車を入れるか除くかは、大きな問題かと思えます。そこのところを明確にさせていただかないと、調査対象から除いていいかどうかの議論にいかないのではないかという気がします。

○二村専門委員 確認させていただきたいのですが、旅客輸送データ、人キロデータというのは、ほかの統計調査等で我々が把握することは、可能なのでしょうか。

○調査実施者 自動車輸送統計以外に公表されている人キロというのはございません。自動車輸送統計がなくなると、マイカーの人キロというのはなくなってしまうということです。

参考3を見ていただいた方がわかりやすいと思います。今まで自家用旅客自動車に関連した公表事項というのが左側にございまして、変更後は真ん中になります。右側にそれぞれ理由が書いてございます。

マイカーの利用状況という意味では、保有台数、走行キロ、燃料消費量というのは、今まで以上に行政記録情報を使って、更に精度の高いものを出したいと考えています。

能力人キロ、実車キロは、公表はいたしません、マイカーの場合、運転手が輸送人員に含まれますので、実車率100%となりますので、走行キロと同じになります。また、能力人キロについても車検データ等から走行キロ及び乗車定員がわかりますので、これも把

握可能でございます。

輸送人員と輸送人キロは、もちろん公表物としてはなくなりますが、自動車輸送統計の精度の問題かもしれませんが、走行キロと輸送人員及び輸送人キロの相関はほとんど同じになっています。今のところ、輸送人キロを推計しようと思えば、走行キロがきちんとつかめれば、一定の推計はできるものと思っております。ただし、この辺は、何年かに1回、精査する必要があると思っております。

先ほどの山口専門委員からの質問にもあるのですが、当方としては、走行キロという行政記録情報がきちんと取れるようになったので、いろいろ補填できる材料というのができたわけです。したがって、品目別の輸送量にしても、なくなる部分について、うまく軽自動車なら軽自動車の走行キロを使って、何らかの方法で推計するようなことも検討したいと思っております。

月次データについても、最後の接続のところが出てくると思うのですが、そういうところを調査研究するなど、よく検討していきたいと思っております。

したがって、輸送人員と輸送人キロは出なくなるのですが、精度の高いデータを提供することによって、当方が公表するということではないのですが、何らかの方法で推計できるようにしていきたいと思っております。

○首藤部会長 それは、代替データに関しての推計は、利用者に任せるといえることですか。

○調査実施者 今のところ、利用のニーズが高いということであれば、当方でも何らかの方法を考えようと思っておりますけれども、利用目的の程度によって判断したいと思っております。

○首藤部会長 これは利用のニーズというよりも、輸送量のデータを得るときに、自家用旅客自動車等を削除したときに、全体としての輸送量の適切な把握ができなくなるのではないかという懸念があるわけです。自家用旅客自動車等に関しての調査を削除するとすれば、調査実施者においてきちんと推計を行うということが必要ではないですか。

○菅専門委員 この輸送統計の最終成果物に、輸送指数というのがあられるわけです。つまり、すべてのモードに関して、国土交通省で推計されているわけです。例えば、走行距離が分かるので、原単位を推定して算出すれば、輸送指数としては、これらのものが全部出てくるわけです。

問題は、その精度がどうかというところで、それに対してさすがに月次で確認するというのは、非常に難しいでしょうから、例えば5年に1回くらい検討を行う。場合によっては調査を行う。最終成果物としての指数がきちんと担保されていれば、全体の輸送量は把握できると思います。

問題のポイントは、自家用というのが余りにも漠然とし過ぎて、おっしゃるとおり、業務用もあるし、単に遊びで使っているものもある。それが今、名簿としての情報が非常に足りない。それが経済センサスで、仮に自家用に関する情報が得られれば、少なくとも業務用の部分が明確になって、少しずつ調査の効率がよくなる。今、調査効率が悪いのは、

自家用というのが余りにも漠然としていて農家のトラックに当たることもあれば、全く動いていない車に当たることもある。それを今後、経済センサス等で情報が入ってきて、少しずつ調査効率を上げていくのだろうと思います。

その意味でいうと、ここで少し情報量が落ちてくる可能性はあるけれども、そのところを次に入ってくる経済センサス等の情報を待って、そこで精度を上げていくというプロセスを明確にしていく必要があると思います。

削除を認めつつも、将来に向けて精度を上げる展望、そして輸送指数等にあつては、最大限の情報を提供して、現在と大きな断層がないような推計を行っていくということが、必要ではないかと思います。

○**首藤部会長** それを課題として含めて変更を認めることにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

○**廣松部会長代理** 私も大変苦しい決断だと思うのですが、最初に部会長がおっしゃったように、この調査を企業活動なり経済活動に関わるものに限定して、調査目的を変えてしまうと、かなり影響が大きいような気がします。

その意味で、今回この3種類に関して、削除を認めた上で、先ほど調査実施者がおっしゃったとおり、過去との継続性を担保する形、つまり、参考系列という形での公表は、是非必要だと思います。その上で削除を認めるということではないかと思います。

○**首藤部会長** 私が申し上げたわけではなくて、そういう説明を受けたので納得したということでございます。そうでなければ、何らかの形で、連続性を確保するような今後の方向、展望を明確にしていきたいというのが、私の個人的な意見です。

○**二村専門委員** 輸送の人キロデータがなくなるというのは、私の聞き間違いかと最初思いました、今も非常に驚いているところです。

他の機関が、加工して今までと同様のデータを出すことは可能であるとのお話がありましたが、できれば極めて公的な機関に近い研究機関から、我々が信頼できるような数字を出してくださるような指導ではないですが、そのような道筋を是非つけていただきたいと思っています。

交通の分野では、この人キロデータは非常に使い勝手がよくて、走行距離データよりは人キロデータを通常使っています。例えば、旅客輸送に占めるシェアを見るときには、通常走行距離データは使いません。テキストなどを見ていただければ、旅客の方は、人キロデータが一般的です。

そのようなことを考えましても、これが全くなくなってしまうと、非常に簡単な言葉で申しますと、我々の分野では困る、ということでございます。形態は変わりましたが、利用しやすい形で、しかも信頼できるものを、是非継続して出していただきたいと思えます。

以上です。

○**西郷専門委員** 私も関連したことで、代替統計で似たような数字が作れるというお話だ

ったのですが、それが作れるのは、平均値や集計値といったものです。

ニーズが本当にそれだけなのか、これがなくなると、分布がわからなくなるわけです。先ほど菅専門委員がおっしゃったように、人によって乗り方が違う。車の用途によって使われ方が大分違っている。その分布の変化を調べたいというニーズがもしあるとすると、これがなくなってしまうと、代替することがそもそも不可能であるということになりますので、本当にそういうニーズがないのかどうかというのは、確かめていただきたいと思います。

○調査実施者 実は、この見直しをやる際、もう6年前になるのですが、いろいろな学識経験者の方1,000人、一般企業の方、運輸関係企業の方、運輸関係団体等1,000社に対し、アンケート調査をして、自動車統計だけではありませんが、輸送統計全般にわたっての調査研究をしたわけでございます。

その中で、やはり貨物の輸送、人員の輸送というのが非常に大事だということは言われているのですが、マイカーの場合は、輸送というよりも利用のされ方という形では、使っているところがありましたが、輸送という意味では、今、二村先生がおっしゃったような他の輸送機関との比較といたしますか、要するにマイカーが増えてきて、その分、高速バスのお客が減ったとか鉄道の輸送が減ったという意味で使われているということですが、それらは今でも輸送分担率という形で、当方でも出していますし、今後とも、何らかの方法で出したいと思っています。

その代わりといたしますか、走行キロ等が車検データによってより精度の高いものが出るようになり、今までの調査誤差が、はっきりしてきますので、それらをうまく分析しながら、輸送人キロ、人員、ここで国土交通省として公表しますとは言えないと思うのですが、何らかの方法で検討して、利用者ニーズに応じていきたいとは思っています。

○二村専門委員 是非よろしくお願いいたします。

○首藤部会長 代替的なデータの工夫と公表に関しては、強い要望があるという形で明記していただきたいと思います。

よろしいでしょうか。

それでは、調査事項の方に入りたいと思います。

次に審査メモの4ページから7ページでございます。「(1)調査事項の追加」「(2)調査事項の削除」として「特別積合せトラック調査の廃止」、「燃料の種類及び燃料消費量の削除」、「高速自動車国道の利用の有無の削除」、「その他」について審議したいと思っております。

まず初めに、調査実施者から簡潔に、前回部会における説明の補足等をお願いします。

○調査実施者 席上配布資料3、4ページ「調査事項の追加」について、先ほど申し上げた事業用貨物自動車については、事業所単位の調査にするということで、事業所のトータルの数字を報告いただくということで、事業所票を追加するということです。

これにつきましては、行政記録情報を活用して、車両単位から事業所単位の調査へ移行

することで、事業所全体の月間輸送量を把握することにより、より多くの情報が得られるので、精度の向上と報告者の負担を軽減するものと考えられることから、事業所用調査票により調査したいということです。

ここでいう報告負担の軽減としては、今までは無作為抽出だったので、多くの車両を持っているところが毎月当たってしまうことがあったのですが、今度は事業所単位にサンプルを抽出するというので、事業所票を出していただくということはありますが、一度当たった会社を1年間は当てないというような、重複是正のような措置が可能となるので、報告負担の軽減につながるのではないかと考えています。

次に、特別積合せトラックの調査の廃止については、理由を長々と書いてありますが、特別積合せトラックという名前は残っておりますが、一般のトラックも自由に全国輸送ができることになりましたので、実態として特別積合せトラックを特化して調査することは、止めたいということでございます。

これについては、休止する際も、統計審議会の方で説明をさせていただきました。

次に、「燃料の種類及び燃料消費量」の削除については、先ほどから御説明しておりますが、自動車燃料消費量調査を平成18年10月から開始しております。その経緯につきましては、前回の参考資料4-1で自動車燃料消費量調査を始めた経緯、あるいは自動車燃料消費量調査の方法等を資料でつけておりますが、車検データを使った調査結果を、本日の参考資料4-1としてつけさせていただいておりますので、見ていただきたいと思います。

これはガソリンと軽油に分けてございますが、その他CNG、LPGについてもこのような形で出すということです。今回出させていただいたのは、ガソリンと軽油でございます。裏面の参考資料4-2は、今までの自動車輸送統計調査と自動車燃料消費量調査、経済産業省の方で出しています資源・エネルギー統計[国内向け販売]と比較した表とグラフでございます。行政記録情報を使いながらベンチマークとなる走行距離がきちんと出ているものですから、それらと比較して、調査誤差といいますか、調査の癖みたいなものを今、分析しています。まだ正式にこの数字で公表ということではございませんが、現在、学識経験者とも御相談しながら、この推計方法について更に精査しているところでございます。

したがって、燃料消費量の部分を自動車輸送統計から削除するというところでございます。

「高速自動車国道の利用の有無」でございますが、資料に記載のとおり、高速道路を利用している方が当たる確率が非常に少ないということ、それから、高速道路であるといっても、首都高速や一般の観光有料道路もあり、本調査で対象としている高速道路というものを理解していただくのがなかなか難しいということがございます。一番はやはり何万台調査しても、実際に高速を利用する車が100台程度という調査結果ですから、とても結果に耐えるような数字が出ないということで、今回削除したいということでございます。

次に、「エ その他」でございますが、自家用旅客自動車を調査対象から削除することに併せて、自家用貨物自動車における輸送人員等を削除することについては、先ほど説明

した経緯と同じでございます。

これ以外の変更については、報告者が誤解しないように、「発地」及び「着地」を「貨物を積んだ場所」及び「貨物を取卸した場所」に、「乗車地」及び「降車地」を「乗客を乗せた場所」及び「乗客を降ろした場所」というように報告者が分かりやすい表現に変えたということでございます。

また、前回部会における意見についての回答でございますけれども、先ほど御説明したとおりでございます。

以上です。

○**首藤部会長** ありがとうございます。

それでは、それぞれの論点につきまして、御審議をお願いしたいと思います。

要審議とされている事項は、「イ 燃料の種類及び燃料消費量の削除」と「エ その他」でございますけれども、「その他」については、今までも議論が進んでいますが、いかがでしょうか。

○**菅専門委員** 燃料消費量がなくなるのは、特に地球環境問題が話題になっている今、一見、問題であると思われるような気もするのですが、輸送量を把握するための調査と、燃料を推計するための調査だと、要求される車種や地域が全然違うわけです。

同時に両方を満たそうとすると、サンプル数が巨大になってしまう。現在既にかなり負担感が高い調査について、両方の統計をそれぞれ1回で満たすというのは、どうてい無理であります。

何年かに1回、大調査をやるという考え方もありますが、それでも大変なコストがかかる。この場合、輸送量の調査と燃料の調査を分けて、それぞれで精度を担保していくというのは、現在考えられる中では、最適なことだと思います。

仮に、多大なコストをかけてもということであれば、それは5年に1回とか新たな調査をつくっていかないと難しい。傾向を探るという意味でも、燃料の方は分離し、輸送量と違う調査設計にして、両者の比率をもってある種の燃料原単位とするのが、今考えられる中ではよい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。

ほかの委員の方はいかがですか。

○**廣松部会長代理** この調査自体、大変報告者負担が重い。今まで月次で調べられてきたのはやはり許認可と関係したからだと思います。

今回の調査を改正する目的が、輸送量あるいはトンキロ、人キロ等をより正確に精度よく把握するということであるならば、調査としては軽くした方がいいと思います。

ただ、当然、先ほどの自家用乗用自動車を削除する場合と同じで、だからといって、燃料等に関する情報が全く消えてしまうというのは、大きな問題ですので、ここの燃料に関しては、先ほどから御説明がある自動車燃料消費量調査（一般統計調査）が既に実施されているようですので、その統計とのリンケージをうまく調整できるような工夫を、是非お

願いたいと思います。

「高速自動車国道の利用の有無」に関しては、私も致し方ないと思いますが、これも先ほどの自家用乗用自動車の場合と同じように、やはり自動車の利用という視点から見たときに、どういう統計なり情報が必要かということを確認にした上で、新たな形で情報を得るような手段を考えるべきだと思います。それが統計調査という形になるのか、それとも別の手段をとることになるのか、それには当然コストも絡むことですので、代替案も考えながら、将来的に考えていただければと思います。

○**首藤部会長** 高速自動車国道の利用に関しては、道路管理会社で全部チェックをしているので、わざわざこういう調査をしなくても、もっと正確にデータが取れるのではないかと思います。そういうデータはあるのでしょうか。

○**調査実施者** 基本的にデータとしては、道路の利用量は道路株式会社がホームページでも、インターチェンジごとの利用台数を公表しておりますので、高速道路の利用台数はすべて分かっているということです。

この調査で今までとっていたのは、輸送の中で高速道路を使っているかどうかということとを求められていたわけですが、輸送の中で高速道路を使っているかどうかというのが、高速道路を使っている車両が当たる確率が非常に少なく、分析には値しないということで、今回あきらめましょうという意味でございます。

高速道路の利用状況については、道路株式会社等がインターチェンジごとの利用台数をすべて出しておりますので、それを使っていれば、高速道路がどのくらい使われているかは分かるということでございます。

○**二村専門委員** 今回の調査事項から削除することに関しては、確かに精度が低いということを伺いましたので、仕方がないのかなと思います。

ただし、高速道路会社も必ずしも旅客、貨物に関するデータを把握しているとは限らないようです。大型車の利用台数は分かるが、大型車の中には、バスもトラックも含まれるようで、実は貨物の利用という範疇では、あまり捕捉できていないという実態があるようです。

できれば、そういうデータを道路会社で把握するように指導していただけると、とてもうれしいなと思えました。最後は感想でございます。

○**首藤部会長** 最後のご指摘の点は、ずっと継続して取らなくても、必要に応じて調査を臨機に行うことでよいのではないのでしょうか。

例えば、通行量の調査はよくやっているかと思えますし、継続して取る必要があるのかという見方もあると思います。

今回の輸送における高速自動車国道の利用の有無については、いかがでしょうか。

○**菅専門委員** この出現率は、本調査は、基本的にすべての車両を対象としたサンプル調査ですので、サンプル数に対してそもそも出現率は落ちるわけです。そうすると、調査実施者側としては公表しづらいわけですね。アイデアはすごくいいのですが、これを増やそ

うとすると、そもそも名簿の段階で、高速道路を使っているかどうか分からないと、選びようがない。そもそもそれが無いのに、選んでしまうとサンプルがものすごく小さくて、そもそも公表に耐え得るものとならない。

ここが難しく、アイデア自体はすごくよいし、ニーズもあると思うのですが、そういう名簿がそもそもない。その名簿整備の調査をやったまで把握する価値があるかというところ、さすがにそこまでではない。非常に悩ましいところで、ちょっと同情してしまうのですが、この場合は、もし運よくこういう情報がそれこそ母集団名簿に入るようなことがあれば、是非再検討いただければというのが、限界ではないかと思えます。

○首藤部会長 ほかに御意見はございませんでしょうか。

○廣松部会長代理 一言だけ付け加えますと、最後、二村専門委員がおっしゃった件ですが、確かにそれは大変重要な情報であり、本来それは統計というよりも、むしろ危機管理の話であって、それは残念ながら、今の統計の体制のもとでは取れないと思えます。

ただ、それは国民生活なり社会にとって、極めて重要な情報であるはずなのですが、残念ながら、今、日本ではそこが抜けている状況のように思います。もし統計の立場から、何らかの形でそれをとらえるような手段が見つかれば、当然そこを努力すべきだと思います。

超越的な意見で恐縮ですが、この調査の議論としては、大き過ぎる論点のような気がします。

○二村専門委員 おっしゃるとおりでございます。

○首藤部会長 ほかに御意見がないようでしたら、まず「調査事項の追加」に対して、事業所用調査票を追加してデータを把握するという点に関しては、よろしいでしょうか。

(「はい」と声あり)

○首藤部会長 それでは、「特別積合せトラック調査の廃止」について、これは制度が変わったのですから、当然削除することに関して御異論はないかと思えますが、いかがですか。よろしいですか。

「燃料の種類及び燃料消費量の削除」に関しましては、むしろこの調査の精度を高めることに集中するという点で、望ましいという御意見が多かったと思えます。

「高速自動車国道の利用の有無」については、調査の精度の問題に関わるので、これは削除するという点に関してお認めするという点でよろしいでしょうか。

(「はい」と声あり)

○首藤部会長 それから、自家用貨物自動車における輸送人員等の削除に関しても、同様にお認めするという点でよろしいでしょうか。

(「はい」と声あり)

○首藤部会長 追加で課題あるいは明記しておきたいという点がございますか。前のところで既に議論をしていますので、ここでは触れなくてもよろしいかと思えますが、いかがでしょうか。

(「はい」と声あり)

○首藤部会長 ありがとうございます。

それでは、「3 調査方法」の変更について入りたいと思います。7ページ目でございます。

「調査方法」の変更について、初めに調査実施者から、前回部会における意見等に対する御回答をお願いします。

○調査実施者 それでは、資料1問3で回答を用意させていただいています。

調査方法を地方支分部局の調査員調査から本省直轄の郵送調査に変更することに伴う調査の効率化について説明されたいということですが、変更によるメリットとして当方で考えているのは、現行調査の流れは、本省から地方運輸支局等、統計調査員、報告者という形になっており、それぞれの調査票回収までに時間を非常に要している状況で、公表遅延の一因となっています。

変更後については、本省から報告者に対する郵送調査に変更することで、回収までの時間が短縮され公表の早期化が図られると考えております。

それから、公表の早期化に関しては、もう一つ、詳細調査と簡易調査を一本化することによって、更に効率化が図られ、かなりの早期化が実現できるのではないかという意識を持っています。

業務の効率化は、内部のことですが、地方職員の業務の効率化が非常に図られるということですが。

一方、デメリットでございますが、郵送調査にすることで、回収率が低下することが考えられ、現行では平均70%で回収しておりますが、予備調査の結果から推測しますと、変更後は10ポイント程度の低下を見込んでおります。

これに対する対応ですが、3番目に書いてありますとおり、民間に委託してコールセンターを設置し、調査の疑義照会、督促状の発送等を行っていきたいということが一つ目です。二つ目は、調査前に調査依頼状を送付して、来月こういう調査が行きますのでよろしくお願ひしますというお願ひ文とともに、事業用貨物自動車を除きますと、従来と同様に、登録制度(車検データ)を母集団として使いますので、何か月か前の登録情報からはがきが行くまでの間に期間がありますので、車を売ってしまったり、廃車してしまうことがありますので、こういったものをまず依頼状を発送することで、必ず車があるということを確認した上で、調査票を送付して回収率を上げていくことを考えています。

そのほかでございますけれども、今、統計調査員をやっているのは、ほとんどがトラック業界、乗用自動車連合会、ハイヤー・タクシー関係、バス協会の方、あるいはディーラー関係の自家用自動車協会等の関係団体の方々でありますので、こういった組織等を通じて調査の広報を行っていきたいと考えています。それから、現在でもやっていますが、調査の当たった方には必ずリーフレットを調査票と一緒に送って、調査の目的や利活用状況について周知を図るとともに、国土交通省のホームページで用語の説明、結果

の概要等を広報しているところです。

このほか、調査内容の変更により、記入漏れや誤記入が懸念されますが、コールセンターを設置して調査票の記入内容が不明な箇所について疑義照会を行ったり、広報の実施によりその対策に努めていきたいと考えております。また、調査票自体も都道府県の品目をコード化して簡素化するなどして、報告者の負担を軽減して記入漏れや誤記入の発生を抑えられるように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。

ただいまの御説明を踏まえまして、2つの論点に関して御意見をいただきたいと思えます。

○村田専門委員 この点に関して、私の方から前回質問をさせていただいて、丁寧に分かりやすい御回答をいただきまして、ありがとうございます。

予備調査も実施されているいろいろな問題点を明らかにして、その対応策まできちんと考えていらっしゃると思います。

しかしながら、予備調査は、1か月、一周期だけを行っていると思われますので、月次で回すときに、こういった郵送調査ですと、督促等も行うわけですから、一つの時点で、何か月分かの調査を実際に回さないといけないという事態も発生します。そういった点も含めて慎重に検討され、実際に公表の早期化が予定どおりに行われるようにしていただければと思います。

また、回収率の低下ですが、予備調査の結果からは、今まで70%程度だったのが60%程度になるのではないかということですが、この点に関しても、単純に10%の低下という率のことだけではなくて、中身、回収された内容に偏りが無いかといった点や、早く提出されたものと期限ぎりぎりあるいは期限後に提出されたものとの間で、大きな違いがないかといった点などについても、例えば速報で月次分を公表して行って、年間でまとめるときには、そういった点を踏まえて調整されることも必要ではないかと思えます。

それから、その回収率の低下への対応ですが、一つはコールセンターを設置するということですが、これは民間に委託するということが前提でお話をされていると思うのですが、それに対して、これまでの調査員調査では、実際の統計調査員は関係団体の方がされていたということなので、報告者との関係が良好であったのではないかと思えますので、その辺りを事前の広報とかで有効に使っていただければと思います。

さらに、調査内容の変更によって記入漏れや誤記入が懸念されるということに対して、コールセンターを設置して記入内容が不明な箇所について疑義照会を行うということになっていきますが、それは一旦、調査票を回収した後にチェックをして、疑義照会を行うということであり、その分はもう一回戻るということで時間がかかると思えますので、まずは最初に記入するときに、記入漏れや誤記入を減らすような工夫を、もう少し明確にされた方がいいかと思えます。一つには、一緒につけるわかりやすい手引きといったものも大事

だと思えますし、もう一つは調査票の設計に関して、先ほど、調査票の説明を聞いたときに、同じ輸送区間を何度も行き来するので回数を記入する欄があるという御説明をいただいたのですが、そうではないケースの場合、回数は記入しないのかなど、細かいところで一瞬ぱっと見たときに、この調査票と記入の手引きだけが送られてきて、口頭での説明が何もなくて記入できるのかといった点も、多少まだ心配なところもあります。

もちろん、調査票の内容の変更ではなくて、レイアウトの問題ではありますが、その辺りも郵送調査として、報告者が記入しやすいように工夫していかれたらと思います。その辺りは、実際に調査をしながら改良していくということを念頭に置いて考えられるといいのではないかと思います。

長くなりましたが、私からは以上です。

○**首藤部会長** 今たくさんの御指摘をいただきましたけれども、調査を実際に行う場合の技術的な問題かと思えます。

それから、調査の円滑化や公表に至るまでの時間、あるいは提出時期のばらつきによる内容の偏りといったことに対して、十分に配慮して実施していただきたい、そのため調査票の設計や説明に関して、もう一度見直しをしていただきたい、という御意見と承ってよろしいでしょうか。

○**村田専門委員** 見直しとまで強く申し上げているものではありませんが、私の個人的な感想としては、きちんと記入できるかもしれないのですが、本調査に限らず統計調査の調査票全般を見ていると、民間のアンケート調査の調査票と比べると、ちょっと親切じゃないという気がしているところです。レイアウトの工夫など細かいことなのですが、そういうところも、もう少しよく考えられた方がいいのではないかと思います。

○**首藤部会長** そういう点に一段と工夫をしていただきたいということでよろしいでしょうか。

○**調査実施者** 最初の集計の周期に関する話でございしますが、これにつきましては当方で集計に関わる設計を現在進めております。

コールセンターにすべてお任せするような書き方になってはいますが、これはあくまでも内容検査をまず実施して、どの段階で疑義照会をするかという点もきちんと精査して、コールセンターの役割についても、自動車燃料消費量調査において3年前からはがきによる調査をやっておりますので、そういうノウハウを使いながら今、設計をしているところです。

そのほか、行政記録情報を使うので、自動車燃料消費量調査と自動車輸送統計とがうまく整合性がとれた数字となるような設計となるように、公表時期をなるべく早くできるようなルーチンを、今、検討しているところでございます。

レイアウト等でございますが、実際、今までの自動車輸送統計調査の統計調査員からの意見等も聞きながら、調査票を設計したところでございます。今までは字が小さいと記入しにくいというところがあったのですが、今回、コードを書かせたりする部分もあって、

かなり調査票自体大きな字で書けるようになったという面では、非常に評判はいいと思っております。

ただ、先ほど言われたように、何回も運んでいるところはまとめて書いて結構ですというようところが、記入要領等で早目に記入者の目につくように、あるいは肝心なところは太字でわかりやすく書いて、記入要領を全部読まなくても書けるような、そういった方法を検討していきたいと思っています。

○**首藤部会長** ほかに御意見はございませんでしょうか。

○**廣松部会長代理** ひとつ確認ですが、これは公共サービス改革法に基づく民間開放を行うという意味ではないのですね。

○**調査実施者** はい。まだそれは決めておりません。

○**廣松部会長代理** 分かりました。本省直轄にして郵送ということになると思うのですが、そこに民間事業者が加わることになるわけですが、そうすると、郵送を請け負うところとコールセンターと本省との関係、先ほど、具体的に内容検査とおっしゃいましたが、それはどこが行うのか、疑義照会するとき誰がやるのか、本省で行うのか、それとも郵送を請け負った事業者が行うのか、その辺を明確にしておかないと、実際に調査を行ったときに、混乱が起こる心配があるように思います。

その意味で、今回こういう形で調査員調査から本省直轄の郵送調査になることは、大きな流れとして仕方ないことだろうと思うのですが、実際の手順に関しては、是非よく詰めた上で行っていただきたいと思います。

同時に、仮に郵送を民間事業者に委託をしたとしても、これまでの他の調査の経験からいって、本省がその民間事業者を十分モニタリングしないと、なかなか思うような結果が得られないということが往々にして起こり得ますので、その点も是非十分御注意いただいた上で、遺漏がないような形をお願いしたいと思います。

○**首藤部会長** ありがとうございます。ほかに御意見がないようでしたら、調査方法の変更についてはお認めするが、調査の実施方法の円滑化や正確性を担保するための方法等について工夫をしていただきたいということと民間事業者を利用することに関連して、請負業務とコールセンターの関係、本省との間の業務の役割分担を明確にさせていただく必要があるということだと思います。

よろしいでしょうか。

それでは、「4 集計事項」に入りたいと思います。審査メモの8ページ目の集計事項の変更についての審議に移りたいと思います。

それでは、調査実施者から簡潔に前回部会における説明の補足をお願いします。

○**調査実施者** 先ほど一度説明してしまったのですが、今回の調査計画の変更によって、自動車輸送統計については、事業に係る利用ニーズが高いことから輸送活動に特化した基幹統計として整備したいということでございます。

ただし、連続性の確保や利用者の利便性等を図る観点から、削除した項目の中で、自動

車燃料消費量調査の結果については、一般統計調査でございますが、自動車輸送統計調査の結果を公表する際に月報及び年報の参考情報として同時に公表していきたいということを考えています。

以上です。

○**首藤部会長** ありがとうございます。

標本設計とか調査方法、あるいは調査事項の削除に関連いたしまして、集計事項を削除するというところでございますが、この点に関しまして、何か御意見があればお願いいたします。

集計事項以外に、基幹統計として追加すべきものがないかどうか、削除される項目の中で基幹統計として引き続き作成すべきものがないかどうかに関しては、いかがでしょうか。先ほど説明がありました燃料消費量等について、今回の変更に伴って調査事項から排除され、その結果、本調査の結果としては公表されなくなりますが、参考情報として、本調査の結果の報告書、月報及び年報の付表に自動車燃料消費量調査の結果を掲載するという事です。

○**廣松部会長代理** 先ほどの議論で、自家用乗用自動車を調査対象から削除した場合には、当然のことながら、それを公式の統計としては公表できないわけですが、自動車燃料消費量調査、あるいは走行距離とかいろいろな情報を用いて、参考系列のような形で公表することを工夫するという事でしたので、その点を答申の中で記述していただければと思います。

○**首藤部会長** ほかに御意見ございませんか。

それでは、この標本設計及び調査事項の見直しを踏まえ、事業用貨物自動車の表章区分を細分化する一方、調査事項の削除に対応して、関連する集計事項を削除するという事に関しては、お認めするという事でよろしいでしょうか。

(「はい」と声あり)

○**首藤部会長** 詳細調査の結果として集計してきた業態別・車種別・距離帯別輸送トン数、都道府県別貨物流動表等を削除することに関してはよろしいでしょうか。

先ほど申し上げましたように燃料消費量等については、年報の付表に自動車燃料消費量調査の結果が掲載されますが、今、廣松委員がおっしゃったように、自家用乗用自動車に関しては、輸送量についての代替的な指標を今後作成することをここで明記してほしいということについて、そのように整理してよろしいですか。

○**廣松部会長代理** すぐにできるものかどうか、今の段階では判断できませんので、今後の課題として整理することになるかと思えます。ただ、先ほど二村専門委員からかなり強い要望がありましたので、それは委員の意見として尊重すべきであろうと思えます。

○**首藤部会長** ここで先ほどのところと重ねて、今後の課題として明記するという事でよろしいでしょうか。

(「はい」と声あり)

○**首藤部会長** ありがとうございます。

時間が押しておりますが、「5 その他」に入りたいと思います。審査メモには明示されておきませんが、前回部会におきまして意見がありました行政記録情報の活用、それから、新たに論点に追加した統計の接続処理に関しまして、調査実施者から簡潔に回答をお願いいたします。

○**調査実施者** まず、行政記録情報の活用でございますが、資料1問4に回答を整理しています。これは東京都及び埼玉県の方からの御意見ですが、行政記録情報が使えるのであれば、他の調査においても、この台帳をうまく使えないかというお話でございました。

これらにつきましては、調査実施者から提供を求められた際には、利用目的その他政令で定める事項を明示された上で、関係各者と協議し、提供の可否を判断したいと思っております。

当省として一切提供しないということは考えておりませんので、調査実施者と相談をしたいと考えております。

もう一つの今年の10月以降の調査結果の公表については、調査事項の変更内容の周知はもちろんしたいと思っております。その連続性が確保されるように、当方でも何とか予算措置を講じてきちんとした調査研究を行って、行政記録情報も活用していくので、その辺をうまく使って、先ほど御指摘のあった調査対象から削除する部分の数字をつくっていきけるのかどうかということも検討した上で、更に今までの統計とのリンクをどうやって接続させていくかということも検討させていただいて、いろいろと御協力をお願いしながら、10月以降そういったものをつくっていきたいと考えています。

以上です。

○**首藤部会長** ありがとうございます。

ただいまの御説明につきまして、何か御意見はございませんでしょうか。

○**菅専門委員** 1点あるのですが、統計調査において判明した事業活動に関する情報、すなわち休業又は廃業については、是非記録を付けてもらって活用できると大変有意義だと思います。つまり、調査に行ってみたらやめていた、なかったという情報は母集団名簿の整備にとっては、非常に重要な情報であると思います。

○**首藤部会長** 調査実施者に対する要望ですが、いかがでしょうか。

○**調査実施者** おそらく経済センサスを実施した後、ビジネスレジスターができて、次のセンサスが実施されるまでの間（5年間）、業法における許認可情報といいますか、届出情報をそれに反映するかどうかという話かと思いますが、それはもちろん検討していく必要があると思います。

○**首藤部会長** そういうことも検討されているということですか。

○**調査実施者** ビジネスレジスターを整備するところと行政記録情報を持っているところで検討していく必要があるということです。

○**菅専門委員** もう一つ、ニュアンスが違うのは、ここで調査をやると、当然名簿には載

っていたけれども、行ってみたら事実上やめていたということもあるわけですから、それを記録にとって提供すべきだという話です。

○首藤部会長 それは可能だということですか。

○調査実施者 当方でも削除するようなことを言っていきたいと思っています。

○首藤部会長 そのときにきちんとチェックをして記録を残すということですね。ありがとうございます。

○犬伏統計審査官 それは集計結果表とか公表物の中に入れるという話とは別の話という理解でよろしいですか。

○菅専門委員 これは全く別のことだと思います。データベースへの情報提供ですので、これは統計の公表ではないと思います。

○首藤部会長 記録としてきちんと取っておいていただきたいという要望ですね。

○菅専門委員 記録をして、提供していただきたいということです。

○廣松部会長代理 今の点に関して、資料1問4の回答で、協力を惜しまないということでしたのでそれで良いと思いますが、若干気になったのは、この統計法第29条は協力の要請です。ただ、その前に第27条で事業所母集団データベースの整備として、これは総務大臣に課せられたものですが、事業所母集団データベースを整備すると規定されております。

当然整備するためには、統計調査の実施部局の方々の御協力がないことにはできないことですので、単に第29条だけではなくて、第27条の事業所母集団データベースの整備に関わるところにも積極的に御協力をお願いしたいと思います。第29条では、ここにありますが、「上記の利用目的その他の政令で定める事項を明示された上で」となっていますが、これは事業所母集団データベースを整備することを含むと思います。この点については、前回、東京都及び埼玉県の方からも大変強い御希望がございましたので、是非御協力をお願いしたいと思います。

○首藤部会長 今の事業所母集団データベースに関しての御要望でございますが、いかがでしょうか。

○調査実施者 もちろん協力はしたいと思います。

○首藤部会長 御協力をよろしくお願いいたします。

ほかによろしいでしょうか。

それでは、次に統計の接続処理に関して、何か御意見がございましたらお願いいたします。

先ほど自家用旅客自動車等の調査対象からの削除に関連して、西郷専門委員から平均値や集計値であれば、代替データが作れるというご指摘もありましたが、この接続処理に関して何か御意見等があればお願いいたします。

○西郷専門委員 先ほど平均値であれば、ある程度うまくいくのではないかというお話であったのですが、参考4-2を拝見いたしますと、自動車輸送統計調査から推計された緑色の線のガソリンの消費量と自動車燃料消費量調査から推計されているガソリンの消費量、

あるいは軽油の消費量というのは、かなり似通った数字が出ています。先ほど輸送人キロ等が自家用旅客自動車について調べられなくなるが、1台当たりの人キロがある程度安定しているということであれば、ガソリンの消費量等から予測されるものを使って、似通った数字がつけられるのではないかという証拠に、これになるのではないかと思います。

○**首藤部会長** 非常に有用な御提案でございますので、是非、御検討いただきたいと思えます。

○**廣松部会長代理** もう少し全般的な議論として、今回、調査対象だけでなく調査事項や調査方法も変わる、かなり大幅な改正だと思えます。月次のデータの場合、先ほど山口専門委員がおっしゃっていましたが、対前年同月比というのが大きな意味を持つ。そうすると、1年分とか2年分の月次データを蓄積した上で、過去の結果との接続をするための接続係数を公表するなり、何らかの工夫をしていただかないと、現在の調査方法、調査対象に基づく数値と、新しく改正した数値とは簡単に結び付けることができないように思えます。その点は、是非、調査実施者で慎重に検討していただいた上で、接続係数の公表なり、何らかの工夫をすることをお願いしたいと思います。

○**首藤部会長** この点についていかがでしょうか。

○**調査実施者** もちろん、接続係数については、専門の先生と御相談しながら決めていきたいと思えますが、一つ当方で考えていますのは、輸送トン数なりトンキロをつなぐ際に、走行キロのデータが、今の自動車輸送統計や自動車燃料消費量調査、そして変更後の新しい調査でも把握されますので、その辺を比較することによってうまく接続係数をつくっていくような方法を検討したいと思っているところでございます。

ほかにも活用可能な行政記録情報等もうまく使いながら、接続係数をつくるようなことを考えているところです。

○**首藤部会長** ほかに御意見ございますか。

是非この調査に当たりまして、過去の調査で得られたデータと新しい調査のデータとの接続性に関して、調査実施者の方できちんと対応できるように、お願いをしたいと思えます。

これで、審査メモに書いたすべての審議が終了したことになるかと思えますけれど、次回の部会で、引き続き検討すべき事項は特になかったと思えますが、何かこの点に関して、また引き続き議論したい、審議したいということがありましたら、今、教えていただきたいと思えます。

それでは、今日の議論を踏まえて、答申案をお示し、それについて御審議をいただきたいと思えますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、次回の部会で審議をいただく「答申案のスタイル」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** 席上配布資料の4「答申（案）のスタイル」をご覧ください。

既に統計委員会又は部会に参加されている委員等の方々は、御承知だと思いますが、新

たな方もいらっしゃると思いますので、答申のスタイルだけを御説明させていただきます。

大きく下記以降3つの段落に分かれています。

「1 承認の適否」「2 理由等」「3 今後の課題」という形になっています。

「1 承認の適否」の括弧を見ていただければと思います。「変更を承認して差し支えない。（ただし、以下の「2 理由等」で指摘した事項については、計画を修正することが必要である。）」は、現行の計画案について、修正をしていただくという意味合いで書いているものでございます。

「理由等」の中で、通常は、例えば調査対象の範囲等について、こういう計画であることについては適当である、と記述するわけですが、（1）イの下を見ていただければと思いますが、「国土交通省は・・・・・・について、・・・・・・する計画である。これについてはおおむね適当である。しかしながら（ただし）、これについてはこういうことをすることが必要である。」と書いています。これは先ほどの1のところのただし書きのように、この分については、今回の計画を訂正していただき、新しい調査を実施する平成22年10月には、訂正後の計画で実施していただくことが必要であるということでございます。

「3 今後の課題」というのは、中長期的な課題ということで、3年ないし5年ぐらいのタームの中で今後検討いただくということです。今回の計画では反映できないけれども、次回ないし一定の期間の中で解決を図ってもらいたいということ、今後の課題ということで記述するというスタイルになっております。

次回の部会では、こういうスタイルの中で整理したものを、提示させていただきたいと思っています。

○**首藤部会長** ありがとうございます。

私の方から皆様にお願いがございます。

答申案の審議を効率的に進めるために、今回の議論を踏まえまして、あらかじめ私の方で事務局と相談の上、答申書案を作成いたしまして、事前に委員及び専門委員の皆様へ送付させていただきます。

次回が3月4日になっておりますので、かなり時間がタイトになっております。なるべく早く作成をする努力をしたいと思います。次回部会の直前となってしまうかもしれませんので、その点は御理解いただきたいと思います。

事前にご覧いただいた上で部会に参加していただきたいと思います。よろしくお願いたします。

それでは、次回の部会につきまして、事務局から連絡をお願いします。

○**犬伏統計審査官** 次回の部会は3月4日木曜日10時から、今日と同じこの特別会議室で行います。

それから、本日の配布資料につきましては、次回においても審議資料として使用しますので、御持参いただければと思います。ただし、委員、専門委員の方につきましては、必

要なものをお持ち帰りいただき、残りのものは今日と同じようにファイルさせていただいて、次回にまた配布させていただくという形を取りたいと思います。

○**首藤部会長** ありがとうございました。

本日の部会の結果概要につきまして、前回の部会の結果概要と併せまして、2月22日月曜日開催予定の統計委員会で報告する予定です。

それでは、本日の部会はこれで終了いたします。

ありがとうございました。