

第16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16回サービス統計・企業統計部会

## 議事次第

日 時：平成22年3月4日（木）10:00～12:15

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** それでは、全員お揃いのようなので、ただいまから第16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「自動車輸送統計調査の変更について」です。

本日の部会は、12時までを予定しておりますが、これまでの部会審議を踏まえ、答申案について審議を行い、取りまとめたいと考えておりますので、御協力をお願いいたします。

なお、本日の部会で答申案の取りまとめについて御了承をいただければ、予備日として設定しておりました3月12日については開催をいたしませんので、あらかじめ御承知おきいただきたいと思っております。

なお、本日は山口専門委員が所用のため御欠席でございます。

佐々木委員が11時40分には所用のため御退席ということでございますので、佐々木委員、その前に是非御意見をすべておっしゃって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18日に開催された前部会の結果概要及び2月22日に開催された第31回統計委員会における意見等の概要について、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、初めに本日の配布資料について御確認いただきたいと思っております。

議事次第の4に配布資料一覧を付けてございますが、資料といたしましては資料1及び2、参考資料といたしまして、参考1及び2、それから1枚席上配布資料といたしまして、「自動車輸送統計調査における地域別表章の状況」を最後に付けさせていただいております。御確認ください。

では、次に前部会の結果概要について御説明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。

5(2)以降でございますが、本調査の目的、併せて月次データの必要性について議論が行われました。

前々回でございますが、御意見がありました月次データの必要性につきましては、本調査の目的及び調査結果の利活用状況を踏まえまして、今回の調査計画のとおり、輸送量を月次単位で把握することは適当とされたところでございます。

主な意見といたしましては、一つ目の○でございますが、運送事業者においてトンキロ情報を有していない現状におきまして、正確な統計の作成や報告者の記入のしやすさを考えた場合、今回の調査計画は妥当なものとなっているのではないかと。また、流通経済の観点から見た場合に、月別の輸送量の波動は非常に重要なデータとなっており、今回の改正において、統計の精度が低下しないように留意してもらいたいという意見がございました。

2つ目の○でございますが、本調査では、構造統計的なものと動態統計的なものとが未分化となっている印象がある。将来的には、調査の効率的な実施や報告者の負担軽減の観点から、構造統計と動態統計の役割分担の明確化を図り、動態統計の簡素化について検討することが必要ではないかという意見がございました。

一番下の○でございますが、月次データは、季節によって異なる輸送貨物の品目を分析する上でも重要なデータとなっていることから必要と考えるが、輸送貨物の品目分類の内容であるとか細かさについては、長年改正されていないこともあり、産業構造の変化等の観点から、今後見直すことが必要ではないかという意見がございました。

次に「イ 調査対象の範囲等」でございます。

「(ア) 標本設計の見直し」につきましては、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、それから事業用乗合自動車の調査手法の変更につきましては、おおむね適当と整理されたところでございます。

ただし、事業用貨物自動車の選定方法、現行の計画では、調査対象事業所において車両番号の小さいものから車種別に2台選定する方法でございますが、これにつきましては、毎月調査対象となる事業所において、調査対象自動車が固定化されないよう変更することが必要であるとされたところでございます。

主な意見といたしましては、最初の○でございますが、利用ニーズを踏まえて、変更後の標本設計において都道府県単位による表章の可能性についても今後検討してもらいたいという意見がございました。

「(イ) 調査対象の削除」の関係でございますが、自家用貨物自動車のうちの軽自動車、それから自家用乗合自動車と自家用乗用自動車を調査対象から削除することにつきましては、やむを得ないということで整理されたところでございます。

主な意見といたしましては、最初の○でございますが、調査の効率性や報告者負担を考えれば、今回の変更はやむを得ないけれども、統計の継続性の観点から、今後代替データを推計する取組が必要ではないかという意見がございました。

次の○でございますが、自家用軽貨物自動車につきましては、全体に占める輸送量のシェアは低いですが、品目別に見た場合には、多少影響が出ることも考えられることから、変更後も過去のデータと比較できるよう何らかの措置を講じてもらいたいという意見もございました。

「(ウ) 調査事項」でございますが、これにつきましては、事業用貨物自動車に係る事業所用調査票の追加、特別積合せトラック調査の廃止、それから調査事項であります「燃料の種類及び燃料消費量」、「高速自動車国道の利用の有無」等の削除につきましては、適当とされたところでございます。

主な意見としては、ここにあるとおりでございます。

「エ 調査方法」でございますが、地方支分部局を經由した調査員調査から、今回本省直轄の郵送調査に変更することについては、適当とされたところでございます。

「オ 集計事項」でございますが、調査対象の範囲や調査事項の見直し等を踏まえた集計事項の変更については、適当と整理されたところでございます。

主な意見としましては、調査対象の削除に伴う代替データについて、参考値でもよいから公表することが必要ではないかという意見がございました。

「カ その他」でございますが、今回の調査計画の変更により生じる統計の断層については、接続係数の作成等適切な措置を講じることが必要であり、内部で十分な検討を行ってほしいという意見がございました。また、本調査の結果により把握された事業所の休業の情報は非常に重要な情報であるため、事業所母集団データベースの整備に活用できるようにしてほしいという意見もございました。

おおむね前回の議事の概要は以上のとおりです。

次に参考2をご覧くださいと思います。

この参考2は、2月22日に開催された第31回統計委員会における自動車輸送統計調査に係る意見等の概要でございます。

当日部会長から、1回目と2回目の部会の審議状況について報告が行われまして、その報告を受けて委員会で議論が行われた部分でございます。

主な意見について御紹介させていただきます。

最初の○でございますけれども、高速道路無料化や揮発油税の在り方など交通政策及び経済政策について検討されている状況下におきまして、調査対象から自家用旅客自動車を削除する理由、それから「燃料消費量」や「高速自動車国道の利用の有無」を削除する理由は何かという質問がございました。

回答等につきましては、後ほど調査実施者から主なものについて御説明する予定でございますので、割愛させていただきます。

次の○でございますが、代替統計について過去との時系列比較は担保されているのか、また、道路管理会社では、車種の内訳等を含めてかなり詳細なデータを保有しているのではないかと、これらを活用できないのかという趣旨だと思います。

なお、調査対象の範囲の変更や調査事項の削除に当たっては、代替統計との連続性について十分検証するとともに、変更内容の周知を図るなど、できるだけ統計利用者に支障が生じないように配慮してほしいという意見がございました。

下の○でございますが、交通経済等の分野でよく利用されている輸送トンキロや人キロにつきましては、他の輸送統計との比較等の観点から、月次データとして有効に活用されているところである。しかしながら、自動車輸送統計については、従来、統計調査により統計を作成してきたところでございますが、今後は、自動車登録ファイル等の行政記録情報を有効に活用した統計の作成が重要となっている。このため、自家用旅客自動車についても、自動車燃料消費量調査の結果から得られる走行距離等を活用した代替データの推計を検討し、過去のデータとどのように接続していくかについては、今後データを蓄積しながら検討すべき課題であるという意見もありました。

次の○でございますが、本調査の結果というのは、陸・海・空における輸送量の比較によく利用されているようであるが、諮問の際に、社会資本整備においても利用されているという説明があったところである。しかしながら、道路の利用状況等に関しては、道路交通センサスの結果を利用することが多いようであり、今回、自家用旅客自動車を調査対象

から削除することによって、両調査結果の比較等において何らかの影響が生じることはないのかということと、費用については、調査方法等の変更によって、若干少なくなるようであるが、これはどのように評価すればいいのかという質問がございました。

次の○でございますが、これらの委員等での質疑を受けて、最後に部会長の方から締めくくりの回答ということで、本調査は、調査事項が細かく、報告者の負担が大きいものと思われることから、代替データを有効に活用するとともに、輸送貨物の品目分類を産業構造の変化等に対応して見直すなど、統計精度の向上に向けて検討することが必要であり、部会の中で更に審議していきたいという回答がございました。

最後の○については、委員長から国民の視点に立って、本調査の結果が政策の評価等どのように役立っているのかを踏まえつつ、特に、継続性の観点について十分審議いただきたいという要請がございました。

前回部会の結果概要と、前回の統計委員会での議論の概要については、以上のとおりでございます。

○**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。

まず初めに、第31回統計委員会における意見に対しまして、調査実施者の考え方等を補足的に御説明いただきたいと思います。

それでは、国土交通省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、資料1に沿いまして、説明させていただきたいと思います。

まず問を簡単にまとめたものですが、「高速道路の無料化に向けた社会実験が行われようとしている状況下において、自動車輸送統計調査の調査対象から、自家用旅客自動車を削除して問題ないか」という意見でございます。

自動車輸送統計調査は、自動車による物・人の輸送の動向を把握するための統計調査であり、全国・地域ブロック単位で自動車が運ぶ貨物等の総量をすう勢的、定量的に把握することを通じ、安全かつ効率的な輸送を推進するための政策等を策定するための基礎資料として役割を果たしているところでございます。

これに対して、高速道路の無料化に向けた社会実験では、高速道路や一般国道の交通量、渋滞等の変化に着目して、その計測や地域経済への効果、他の交通機関への影響等について調査・分析を実施することとしており、調査目的や視点、調査対象の範囲等が異なるものであります。

したがって、今回の自動車輸送統計調査の見直しが社会実験の実施に影響を及ぼすものではないと考えております。なお、本調査では、総量の指標の1つとしてトンキロ及び人キロを算出するため、ODの調査を行っておりますが、限られたサンプル数から2点間の数値を把握するには限界があり、個別のルート等について鉄道や航空等との間でのシフト等を分析するための調査とはなっておりません。

なお、道路管理会社等では、高速道路ごとの「通行台数と料金収入（年度計・日平均）」、

「車種別（特大型車・大型車・中型車・普通車・軽自動車）通行台数（年度計・日平均）」、「月別通行台数（日平均）」及び「高速道路区間別交通量・インターチェンジ別出入交通量（月次）」等の数値を公表しているところでございます。

2 ページの「自動車輸送統計調査と道路交通センサスの関係及び役割分担はどのようになっているか」ということではございますが、自動車輸送統計調査は先ほどから説明しているように、全国・地域ブロック単位で、自動車が運ぶ貨物等の総量をすう勢的、定量的に把握することを通じ、安全かつ効率的な輸送を推進するための政策等を作成するための基礎資料として役割を果たしております。

一方、道路交通センサスは5年程度の間隔で全国の道路交通の現況を把握し、道路の整備計画・建設・管理のための基礎資料とすることを目的としており、自動車輸送統計調査等からは、道路整備計画の策定に当たっての将来交通需要を予測するために、走行距離及び車両台数が用いられているところでございます。

なお、今回の調査計画の変更後も、自動車燃料消費量調査等によって全車種について、走行距離及び車両台数の把握は可能であり、道路整備計画の策定に係るデータは確保されているということです。

1 枚めくっていただきまして、道路交通センサスと自動車輸送統計の比較を付けてございます。

自動車輸送統計の目的は、先ほどから御説明しているとおりでございますが、道路交通センサスでは、将来の道路整備の方向を明らかにするための基礎資料としての役割ということになっております。

統計法上の区分としては、自動車輸送統計は基幹統計であります。道路交通センサスは一般統計調査となっております。道路交通センサスは、下の○にあります大きく4つの調査があるわけですが、下の○2つを一般統計調査として実施しているところでございます。

周期については、自動車輸送統計は毎月ですが、道路交通センサスは原則5年に1回となっております。

調査件数でございますが、自動車輸送統計は年間に20万件弱、道路交通センサスは、275万件を一度に実施するというところでございます。

調査期間は、自動車輸送統計は貨物が7日間、旅客は3日間となっており、道路交通センサスは特定の9月から11月の平日及び休日のそれぞれ1日を実施しているところでございます。

調査内容は先ほど説明いたしました。道路交通センサスでは交通量調査、これは各時点で通過する車の台数を数えています。それから、旅行速度調査として、朝または夕方に実際に自動車で行き、道路の平均速度を測っております。あとは一般統計調査でございますが、オーナーインタビューOD調査といって、車の所有者や使用者に対して車の利用状況についてアンケートを実施しております。それから、路側OD調査といって、これは一部

の県境で自動車を道路脇に止めていただいて、調査員が利用状況を聞き取りで調査するというものです。

この4つの調査から道路交通センサスができていますのでございます。

1枚戻っていただきまして3つ目の間でございますが、「今回の調査計画の変更により調査対象から削除される自家用乗用自動車等については、行政記録情報等を活用することにより、代替データを整備してもらいたい」ということですが、自動車輸送統計調査における過去の自家用乗用自動車の数値を検証したところ、年次数値においては、ここ10年、人員・人キロに係る原単位の増減は小さく、人員・人キロ総量の増減に対する影響は、車両数及び走行距離の増減に大きく依存する結果となっております。

このため、現時点においては、過去のデータを十分に検証し、行政記録情報から得られる車両数、自動車燃料消費量調査から得られる走行距離を使用して人員・人キロを推計し、年度ベースで自動車輸送統計調査の結果と併せて参考として公表していきたいと考えているところでございます。

資料を2枚おめくりいただきまして、「調査対象の範囲変更に伴う項目一覧」でございますが、マイカーを中心とした変更一覧を付けさせていただきました。

◎が付いている保有台数でございますけれども、これは行政記録情報として毎月公表しているものでございます。

走行キロでございますが、右に書いておりますとおり、自動車燃料消費量調査において、代替できます。なお、上記調査は年間精度のみを担保しているところであり、年間ではきちっとした公表をしますが、月次では下の「○」という記号のところですが、「速報として月次で集計し、年次で集計後、再度、月配分することにより確報として代替可能な項目」ということで、まだきちっと検証が終わっていないため、このように書いておりますが、きちっと検証が終われば、月配分をするといいますか、年次で集計後でなくても、前もって確報として出せることができるかどうか今考えているところでございますが、少なくとも年次で集計した後月別に配分することが可能です。

それから「○」という記号が出てきますが、これは「輸送人員」、「輸送人キロ」のところですが、これにつきましては、過去のデータからの推計等により代替可能な項目でございます。また、「※」の記号を付しております月次データにつきましては、月次で集計して年次で集計後、再度、月配分することにより、代替可能であります。国土交通省としては公表する予定のない項目でございます。逆に言うと、今まで統計ニーズをいろいろ調査してまいりましたけれども、月次単位でマイカーや自家用軽貨物自動車の輸送人員・人キロを使っているという方は非常に少ないので、これは出そうと思えば出せますが、特に公表する予定はないということでございます。

次のページの席上配布資料ですが、これは先ほど御説明いたしました年次の原単位がそれほど変わっていないことを示すものでございまして、一番右側のところに原単位というのがございまして、「1kmあたりの平均輸送人員」と記載しておりますが、これはだいた

い1.46前後で推移しているということでございます。

それから、「1日1車あたり輸送人員」では2.41前後で推移してきているということでございます。当面はこれを使って推計することになると思いますが、将来的には何らかの方法で、後ほど議論になると思いますが、構造統計と動態統計の役割分担等とも関連して、この辺の原単位をどうとらえていくかを検討していきたいと考えております。

以上でございます。

○**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、何か御意見または御質問はございませんでしょうか。

私、1つ質問がございますが、「席上配付資料」の「自家用乗用自動車に係る代替データの推計方法」において、「1kmあたり平均輸送人員」と「1日1車あたり輸送人員」につきまして、過去5年間の平均を出して推計値とするということでございますが、この1年間は確かにそれでいいのかもしれませんが、時間の経過とともに、どんどん平均がずれていってしまう可能性があるわけですので、差し当たりの措置としての推計値という意味しかないのではないかと思います。

将来に向けて検討されるということは、だいたいどのくらいの時間でやっていくつもりなのか、そのところを御説明いただけないでしょうか。

○**調査実施者** 基本的には資料を見ていただくと分かると思いますが、ここ5年から7年くらいはほとんど数字が変わっておりませんし、現時点で変わる要因も想定はされていないところです。当方としてもできるだけ早く、実際に調査をやるかどうかは別として、どういう形の推計方法がいいのかという検討はどんどんやっていきたいと思っております。例えば自動車燃料消費量調査の中に、何年に1回か原単位を算出するための項目を入れて、輸送人員や人キロを出すようなことを考えるのか、あるいは道路交通センサスの中で、先ほど御説明しましたオーナーインタビューOD調査がございますが、その中の数字をうまく使えるかどうかということを検討していきたいと思っております。

基本的にはなるべく早くやりたいと思っておりますが、予算要求の関係もございまして、早く検討したところでも2、3年先が一番早いのかなという感じでございます。

○**首藤部会長** 一般的な感覚からしますと、2、3年先というのはあまりに時間がかかり過ぎという気もいたします。予算要求等の手続が必要になるということですが、代替データに関してはいろんな方々からの要請が非常に強い。代替データの推計に関する検討に時間がかかるために、実態から外れるような代替データを出されたのでは本末転倒でありますので、統計の精度と利用可能性という両方の面から、できるだけ早くやっていただきたいと思っております。

○**田邊専門委員** 前回の会議を欠席したのですが、慶応大学の田邊と申します。

今の原単位のところで、日本全国の平均輸送人員によって全部を代替しようということなのではないでしょうか。どのようにデータを公表するのか分からないのですが、47都道府県で平均輸送人員が10年間それほど大きな変動に差がないのか。例えば地方だと軽自動車をたく

さん持っていたり、家族構成が違っていたりすると思うのですが、その辺はどうかということと、追加の調査をするに当たって、例えば旅客純流動や総流動等、他の調査において車に何人乗って移動しているかというデータを使って、代替的なデータを作成することは考えていないのかという2点を御質問します。

○調査実施者 自動車輸送統計調査は、9運輸局にプラス6大都府県の15ブロックで公表しておりまして、15ブロックごとに比較できるようになっておりますので、もちろん、その15ブロックごとに比較をして数字をつくっていくことになると思います。

都道府県については、後ほど議論になると思いますが、自動車輸送統計調査は、都道府県単位ではとても精度が出ないので、これを使うというよりも都道府県単位では前回ほかの先生からもお話がありましたが、何年か分を積み上げたもので、ある程度数字を出すという形を取っていかないとなかなか難しいと思っております。

それから、例えば旅客純流動や大都市交通センサス等の流動に関わるいろいろな調査があるのですが、それらはだいたい5年ごとに実施しているのです、その5年ごとの数字と自動車輸送統計の過去の5年ごとの数字との原単位でどのくらいの差があるのかといったところを分析して、先ほど御説明しました道路交通センサス等も含めて、これに関係するようなデータを集めた上で、代替データとしていかによい数字を出すかということだと思っております。

部会長の話ですと、もっと早くということですが、これらの調査は5年に1回なので、構造統計的な意味からいっても、そういった関係整理をするのであれば、5年に1回の調査と併せて分析するか、付帯的な調査を新たに実施するか、そういう形を今後検討しようと思っているところでございます。

○田邊専門委員 よく分かりました。将来どうするかというのが分からないのですが、過去にもこういう5年に1回実施している統計調査があるので、そのデータを使って過去のデータでどのくらい一致しているのかという確認はもうされていると考えてよろしいわけですか。

○調査実施者 全部はやっていないのですが、道路交通センサスの数字は1回見たことがあるのですが、だいたい似通った伸びの数字になっています。自動車輸送統計調査では走っていない車も対象としており、休んでいる車も加味した統計ですが、大都市交通センサス等の他の統計はだいたい動いているものをとらえているということで、その辺で数字の誤差が大分あるのですが、その辺は今後分析していかなければいけないと思っております。

○首藤部会長 この調査対象からの削除に伴う代替データの推計の必要性に対しては、答申案の審議の中でも御議論いただきたいと思っておりますので、後はそのときをお願いいたします。

それでは、答申案の審議に入ります。部会の冒頭でも御説明したとおり、本日の部会で取りまとめたいと考えております。御協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは、まず、事務局から答申案の説明をお願いします。なお、時間の都合もござい

ますので、答申案の朗読については省略させていただきます。

○**犬伏統計審査官** それでは資料2をご覧くださいと思います。

この中で答申案につきまして、「記」以降について御説明させていただきたいと思いません。

構成は「1 承認の適否」、「2 理由等」、それから3ページの「3 今後の課題」という3部構成にしております。

まず「1 承認の適否」のところでございますが、統計法の要件に適合しているため、変更を承認して差し支えないとさせていただきます。

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いたしました。

「2 理由等」で指摘した事項については、今のところ2点を提示させていただいております。

最初は2の(1)アの(ア)のところでございます。

ここの最後のパラグラフで、「ただし」以下で、事業用貨物自動車の選定方法について、言わば条件ということを示しているところがございます。

2ページから3ページにかけて「(4)集計事項」の中で、3ページの2つ目のパラグラフで、「ただし」というところがあるかと思いますが、今回の標本設計の変更に伴い発生します断層の処理等について、適切な対応を図るべしということを経験と考えているところがございます。

次に「2 理由等」でございますが、これについては、「(1)調査対象の範囲等」から、2ページ目の「(4)集計事項」まで4つに区分して記述しております。

最初に「(1)調査対象の範囲等」の「(ア)事業用貨物自動車に係る標本設計の変更」でございますが、国土交通省は、事業用貨物自動車に係る標本設計につきまして、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より、事業所及び当該事業所が保有する事業用貨物自動車を調査対象として選定する方式に変更するとともに、詳細調査と簡易調査の区分を廃止する計画であります。

これにつきましては、自動車運送事業者情報がデータベース化され、新たに活用可能となった当該行政記録情報を用いて事業所単位で標本設計を行うこと、業務の平準化を図ること等によりまして、報告者の負担軽減に配慮しつつ、調査の効率的な実施に資するものであることから、おおむね適当であるという評価を加えました。

ただし、先ほども申し上げましたが、事業用貨物自動車の選定方法、現行では調査対象事業所において自動車登録番号の小さいものから車種別に2台選定するという方法でございますが、この方法につきましては、調査結果の偏りの発生を防止する観点から、調査対象事業所において選定される自動車が毎月固定化されないような方法に変更する必要があるということにいたしました。

「（イ）事業用貨物自動車以外の自動車に係る標本調査の平準化」でございますが、国土交通省は、事業用貨物自動車以外の自家用貨物自動車、それから、事業用乗合自動車及び事業用乗用自動車を対象とした標本調査につきまして、従来と同様に、自動車登録ファイル等に基づく車両単位の層化抽出を行う一方、平成16年1月から当該自動車登録ファイルに記録されている走行距離等を活用した推計手法を導入すること等によりまして、詳細調査と簡易調査の区分を廃止する計画であります。

これにつきましては、新たに利用可能となった行政記録情報を用いて母集団推計を行うことや、業務の平準化を図ることによりまして、統計の精度を確保しつつ調査の効率的な実施に資するものであるということから、適当であると評価をいたしました。

「イ 調査対象の範囲の変更」でございますが、国土交通省は、利用ニーズの変化、報告者の負担軽減等を考慮いたしまして、自家用貨物自動車のうちの軽自動車、自家用乗合自動車及び自家用乗用自動車について調査対象から削除する計画であります。

これにつきましては、貨物輸送量全体に占める割合や報告者の負担軽減等を踏まえたものであり、やむを得ないものと認められるが、代替データの整備について配慮する必要があるとさせていただいておりますが、先ほどからも議論になっておりますとおり、今回の調査対象からの削除に伴いまして、本調査から得られなくなるデータのうち、どの範囲まで代替データが必要なのか、この辺をある程度明らかにすることが必要と考えておりますので、後ほど御審議いただければと思っております。

「（２）調査事項」でございますが、まず「ア 調査事項の追加」として、国土交通省は、事業用貨物自動車について、車両単位から事業所単位の層化抽出に変更することに伴い、事業所用調査票を追加し、調査対象事業所における保有車両数、月間輸送量等を把握する計画であります。

これにつきましては、新たな報告負担を伴うものであるものの、事業活動において把握されている事項であり、事業所単位で正確に母集団推定を行うために必要な事項であることから、適当であるという評価にいたしました。

次に「イ 調査事項の削除」でございますが、国土交通省は、利用ニーズの変化、他の統計による代替性等を勘案し、特別積合せトラック調査の廃止、詳細調査における「燃料の種類及び燃料消費量」、「高速自動車国道の利用の有無」等の調査事項を削除するなどの変更を行う計画であります。ここで「など」としましたのは、このほかにも、例えば自家用貨物自動車の走行目的や貨物自動車で人を運んだ場合の輸送人員を削除することもありまして、こうしたもろもろのものを含めた上で、変更を行う計画であると整理しております。

これについては、貨物自動車運送事業における規制緩和、代替統計の整備等の状況の変化を踏まえたものであることから、適当であるという評価にいたしました。

「（３）調査方法」であります。国土交通省は、調査方法について、地方支分部局を経由した調査員調査から本省直轄の郵送調査に変更する計画であります。

これにつきましては、調査の効率的な実施による公表の早期化に資するとともに、統計の精度を確保するため、新たに民間委託によるコールセンターを設置して照会対応や督促等を効果的かつ効率的に実施するなどの措置を講ずることとしていることから、適当であるという評価にいたしました。

「（４）集計事項」でございますが、国土交通省は、標本設計や調査事項等の変更を踏まえ、事業用貨物自動車の表章区分を細分化する一方で、自家用旅客自動車等の調査対象からの削除や、特別積合せトラック調査の廃止等に関連する集計事項、それから詳細調査の細目集計事項であります業態別・社種別・距離帯別輸送トン数等を削除する計画であります。

このうち、事業用貨物自動車の表章区分の細分化につきましては、利用者の利便に資するものであるから、適当であるという評価にいたしました。

また、調査事項の削除につきましては、上記（１）イの調査対象の範囲の変更や上記（２）の調査事項の削除に対応したものであること、調査票情報の二次利用等により、ある程度代替可能であると考えられることを踏まえると、統計作成の効率化及び早期化の観点から、おおむね適当であるという評価にしております。

ここについても、この評価について御議論いただければと思います。

ただし、標本設計の変更により発生する統計の断層処理や自動車燃料消費量調査に移行される燃料消費量等の接続処理について、統計の継続性の確保の観点から、接続係数の作成、遡及推計の実施等、適切な措置を講ずる必要があるということを条件として記述させていただきます。

「３ 今後の課題」でございますが、これについては大きく３つ提示してございます。

１点目は「（１）自動車輸送統計の今後の在り方」ということで、本調査は、トラック輸送の効率化、モーダルシフトの推進等の行政施策に必要な情報提供する重要な調査であるが、毎月、輸送区間ごとに輸送貨物の品目及び重量、走行距離等を調査するなど、報告者負担が大きいものであることから、将来的には、構造統計と動態統計の役割分担の明確化を図り、動態統計調査の簡素化について検討する必要があると整理しております。

これにつきましては、この構造統計と動態統計の具体的な役割分担やイメージについて少し明らかにしておく必要があると思いますので、後ほど御議論いただければと思っております。

２点目は「（２）時系列データの整備」でございますが、今回の調査計画の変更に伴い、調査対象から削除される自家用軽貨物自動車及び自家用旅客自動車（乗合及び乗用）に係る輸送量につきましては、他の統計調査や行政記録情報を活用した推計方法を開発することにより、代替データを作成・公表することについて検討する必要があるということで、これは先ほどの２の（１）イの「調査事項の削除」のところで記述したところと併せて御議論いただければと思います。

また、利用ニーズを踏まえつつ、本調査の結果データを一定期間蓄積した上で、都道府

県単位で輸送トン数、トンキロ等を表章（公表）することの可能性について検討する必要があるといたしました。

これにつきましては、資料の最後に1枚「席上配布資料」として、自動車輸送統計における都道府県単位での表章の状況を整理しております。この表を基に都道府県単位での表章を求める場合に、どこまでの範囲にするのか、ある程度具体的なところを明らかにしておく必要があると思ひまして、付けさせていただきますのでございます。

後ほどこの部分についても御議論いただきたいと思います。

なお、「席上配布資料」の見方でございますが、最初の○は現行の自動車輸送統計において表章されているところでございますが、それから、平成22年10月以降、今回の調査計画のとおり実施すると引き続き表章されるものは○、表章から落ちてしまうものについては×で整理して一覧化したものでございます。

3点目は「（3）輸送貨物の品目分類の見直し」でございますが、輸送貨物の品目分類については、大枠として輸送統計に用いる標準品目分類を設定した上で、輸送機関ごとにその特性を加味して、一部詳細化して適用しているが、本調査における品目分類については、昭和58年4月以降改正されていないことから、利用ニーズや他の輸送統計との関係にも留意しつつ、産業構造の変化への対応や報告者負担の軽減等の観点から改正について検討する必要があるとしております。

以上3点を今後の課題の案として提示させていただきました。

以上でございます。

○**首藤 部長** ありがとうございます。

審議の進め方といたしまして、項目ごとに審議をしていきたいと思ひます。

最初に「2 理由等」の「（1）ア 標本設計等の見直し」について、いかがでしょうか。車両単位の層化抽出から、事業所単位の層化抽出への変更と、詳細調査と簡易調査の一本化、事業用貨物自動車の選定方法につきましては、十分な配慮が必要だということで、方法の変更を求めるといふことでございますが、問題がなければ、原案どおり了承するということになります。

○**田邊 専門委員** 前回出ていなかったのが分からないのですが、ア（ア）の最後の行のところの「自動車が毎月固定化されないような方法に変更する必要がある」というところで、どうしてこういう議論が出てきたのかということと、どのように選定するのかという話がちょっと分からなかったのが、御説明いただければと思ひます。

毎回変えるとなると、パネルデータにしないということですね。その理由がよく分からなかったのが御説明いただければと思ひます。

○**調査実施者** これは「ただし」から下の話だと思ひのですが、事業用貨物自動車については、事業所ごとに選定して、事業所用調査票でその事業所の貨物の数量はとらえるわけです。ただ、トンキロを出すためには、車両単位に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項目も必要になりますので、事業所で車を2台選んでいただいて、ど

こからどこまでというのを書いていただくことにしているわけですが、悉皆層と言いますか、40事業所程度を見ているのですが、車両を200両以上所有している事業所については、毎月お願いしたいと考えておりまして、その辺りは事業者とも相談しながら設計しておりますが、そうすると、括弧に書いてある登録番号の小さいものから2台ということになると、毎月同じ車が当たってしまうので、それはずらしていただくということでございます。パネルデータの場合は同じものをずっと当てるわけですが、輸送統計などの場合は同じ車をずっと当ててしまうと、その車の特性しか出ないわけで、逆に言うと事業所全体、車全体を推計しなければいけないので、特殊な動きをしている車も含めて、いろんな車を当てないと精度上問題であるということでもあります。

○田邊専門委員 その選び方というのは、順次移動していくという形で、完全にランダムサンプリングになるようになるのでしょうか。

○調査実施者 事業者が作為的に自動車の登録ナンバーを持っている場合には問題があるのですが、ヒアリング調査の結果などではそういうことがないということなので、登録したときに与えられた番号をずっと持っていますので、基本的にはランダムになるだろうと考えております。

○西郷専門委員 私の方から答えるのも変かもしれませんが、私が指摘をして変えていただいたところなので補足しますと、確かにランダムサンプリングができれば、それが理想的な状況ですが、それを事業者の方に乱数を振ってくださいというのは、実際の調査だとなかなか難しいところです。ですから、理想的にできるところと、実際にやれることとの妥協点を見出して、もし車の番号の付け方に何らの規則性がないということであれば、若い方から選んで、前回選んだものは抜かしてくださいとやるのが、一番の落としどころだろうというのが前回の議論の決着点です。

○首藤部会長 この答申の中で、ここまで細かく書く必要があるのかというのは、議論の余地があるかもしれませんが、要するに特定の車のみがサンプリングの対象にならないように方法を工夫してもらいたいという趣旨だと思います。

したがって、この方法がベストかどうかは分かりませんが、1つの考え方として出されたということです。

○西郷専門委員 田邊専門委員の御懸念は、分析者からすればパネルデータがほしいというのは分かるのですが、この調査の目的が母集団推計にあるのだということをもっと理解していただいて、そうすると特定の車ばかりに当たるというのは、むしろよくないという整理になると思います。

○佐々木委員 今ごろこんなことを言うのも変ですが、今の話を聞いていると事業者で2台選んでいますね。これで統計をつくって行って、全体の数字としてはどうなのでしょう。

○西郷専門委員 2台で十分かどうかというのは、本当は議論があるところだと思います。

○佐々木委員 かなり詳細な統計になっていますが、それはごく一部の台数を調べての結

果ということなのですか。

○首藤部会長 そういうことになります。方法としてはそれしかないということです。

○西郷専門委員 予算の許す範囲で最大限取れるとすると、1事業者1車種2台、車種ごとを取っていますので、1事業者で報告をしなければならない数が最大で8台になるわけですが、1台についてかなり細かいことを聞く設計になっているので、それが限界だろうというのが御説明だったと記憶しています。

○犬伏統計審査官 事業用貨物自動車については、車種別に2台ずつサンプリングするわけですが、一方で事業所用調査票を付けていますので、事業所全体の輸送量については、しっかりとらえた上で、それらを基にして母集団を推定するというところでございます。

○佐々木委員 安心しました。

○廣松部会長代理 本調査はあくまでも標本調査です。先ほど御説明がありましたように、全国レベルで誤差率が5%という標本設計になっているということです。

○首藤部会長 いかがでしょうか。どうしても変更すべきである、あるいは文言を変える必要があるということであれば承りますが、よろしいでしょうか。調査項目等にまで言及して、全体の設計を変えるということになると、非常に大きな問題になりますので、今回の答申の範囲では、要するにサンプリングの偏りというものを防ぐ方法を十分に取り替えていただきたいということでございます。

よろしいでしょうか。

(「はい」と声あり)

○首藤部会長 では、アの(ア)につきまして、原案どおりとさせていただきます。

「(イ)事業用貨物自動車以外の自動車に係る標本調査の平準化」でございますが、これ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、これも原案どおりとしたいと思います。

次に2ページ目の「イ 調査対象の範囲の変更」でございます。

これにつきましては、議論の多いところですが、自家用貨物自動車のうちの軽自動車、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ことについて、ここに書いていただきましたように、代替データの整備について配慮する必要があるとまとめてございます。

ここでどういう書き方をするかということについては、この後の今後の課題のところにも関わってまいります。

○廣松部会長代理 そうですね。ここが一番議論すべき点だと思います。

まず、この文章で、1行目から2行目にかけて、「自家用貨物自動車のうちの軽自動車」、次の段落で「これについては、貨物輸送量全体に占める割合」として小さくなっているという理由ですね。

その次の自家用乗合自動車及び自家用乗用自動車に関して、これを削除するということ

は、報告者の負担軽減だけですか。「等」と書いてあるのですが、その読み方が、このままだと大変気になります。つまり、自家用旅客自動車に関しては報告者の負担が大変だからここでやめますという書き方になっているが大変気になります。特に乗用自動車に関しては、前回の統計委員会でも議論がありましたので、ここをもう少し丁寧に書くべきではないかと思います。

改めて部会長が提出なさった論点メモに関する回答を見ていたのですが、例えば、第15回部会の席上配布資料1の審査メモの4ページが、この点に関する審査結果なのですが、今改めて読み返して気になるのは、自家用旅客自動車について書いてある段落の一番下のところですが、「近年の調査結果の利用状況にかんがみると、本調査において自家用旅客自動車における旅客輸送について、把握する必要性が低下している」となっています。確かに旅客輸送としてはそうなのかもしれませんが、自家用乗用自動車の使い方については、単に燃料消費だけではなくて、社会的な問題でもあると思います。

自家用乗用自動車を今回削除する理由について、やはり先ほど申し上げましたとおり、答申文としても、もう少しきちんと説明しておくべきであろうと考えます。

○**首藤部会長** 具体的に、どういう文言を入れるのがよいでしょうか。

○**廣松会長代理** 先ほどの審査メモにあるとおり、旅客輸送について把握する必要性については、確かに1台に1人しか乗っていないなどその意味では下がったのですが、先ほど申し上げましたとおり、自家用乗用自動車の利用は社会的には大変重要であって、それは先ほど部会長もおっしゃいましたけれども、今後の課題のところで取り上げるべき点であると思います。2ページの「イ 調査対象の範囲の変更」の理由としては、ここで言う貨物輸送の割合の低下とともに、旅客輸送として把握する意味が薄れてきている、特に自家用乗用自動車に関しては、報告者の負担が大きいので、その負担軽減という意味で、やむを得ないということかだと思います。

○**首藤部会長** 「P」の後ですが、貨物輸送量全体に占める割合の低下、旅客輸送として把握する必要性の低下、それから、自家用乗用自動車に関しては、報告者の負担軽減等を踏まえたものであることを付け加えるということかだと思います。

ここでもう一つ気になっているのは、今後の課題では、代替データを作成・公表することについて検討する必要があるという文言になっていますが、ここでは配慮する必要があるという言葉になっていますので、このところの書き方を合わせる必要があるのではないかと思います。

○**菅専門委員** ここで1つ押さえておかなければいけないことは、自動車燃料消費量調査が実施されているということだと思います。新しい調査が実施されていて、そこに現在の自動車輸送統計と重複する部分があるわけです。例えば走行距離などがあり、しかも自動車燃料消費量調査の方が意味精度が高いわけです。

一方、自動車輸送統計調査を継続していくと、事実上、自動車燃料消費量調査とほぼ同じ内容になってしまう。その意味で報告者負担は重くなってしまいうわけで、どちらかを整

理していく必要がある。今回の場合では、報告者の負担軽減という前に、自動車燃料消費量調査が実施され、重複を排除する観点から、やむを得ないものと思われる。ただ、人キロに関しては、また情報量が不十分なので、それについて配慮する必要があるということだと思います。

代替データというところかなり大ざっぱなので、この場合はやはり人キロの問題だろうと思います。

○**首藤部会長** 輸送量ということですか。

○**菅専門委員** そうですね。輸送量に関して、配慮する必要がある。ただ、その背後にある情報として、単にニーズが下がったというよりも、新たな統計として、今日、非常にニーズが高いと思われる自動車燃料消費量調査の精度を上げていかなければいけない。そのときに把握される情報が、自動車輸送統計調査と重複する。しかも、自動車輸送統計調査の負担を軽減しようとするとはほぼ同じようなものになる。そこで重複を排除するという趣旨が本来あったものと思います。これらを踏まえての答申案としての文言ですが、自動車燃料消費量調査の実施、それに伴う報告者の負担軽減等と考えれば問題はない、あるいは、輸送データに関しては、輸送量の把握について配慮する必要があるとすれば、説明としては十分ではないかと思います。

○**佐々木委員** この前の統計委員会において、高速道路の無料化や揮発油税の問題から、削除するのはどうかという発言があったのですが、面白いなと思ったのは、通常こういう議論をするときは、実行するところがやりたいといって、そんなことをやる必要はないというのが普通の議論ではないかと思いますが、調査実施者がやめたいと言っているものを、やめるなというのは変な感じがします。実施する方はそれなりの自信があるはずで、それがなくなっても大丈夫というから実施をやめようと言っているもので、私も簡単にこの自動車燃料消費量調査があるがために、燃料の消費量や走行キロについてはデータが取れるわけです。だから、いいのではないかという感じで、そう思ったのですが、この書き方はちょっと不親切であり、これをそのまま出したらまた統計委員会で言われてしまうので、今おっしゃったようなことを、少し丁寧に書かれたらどうかと思いました。

○**首藤部会長** それでは、今いろいろ御意見をいただきましたので、このところは、御意見を踏まえて書き直すということにしたいと思います。ほかに御意見ございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。勿論、後で皆さんに書き直した分は見ていただいて、再度御意見をいただくということになると思います。

これは後のところとも関連いたしますので、一応このところはそういう形で修正をするということにしたいと思います。

それでは「(2) 調査事項」でございますが、これは、アとイがございまして、調査事項の追加につきましては、層化抽出の変更に伴うものです。調査事項の削除につきましては、積合せトラック調査の廃止、これは制度が自由化されて変わったということ、それか

ら、「燃料の種類及び燃料消費量調査」、「高速自動車国道の利用の有無」のこの2つに関して代替的な統計の整備等の状況を踏まえて認めるということでございます。

○廣松部会長代理 統計委員会であった意見を意識とするならば、「高速自動車国道の利用の有無」を廃止することの理由も必要ではないでしょうか。この段落で書いてあるのは、燃料の種類及び燃料消費量を削除することに関する理由だけです。どの程度丁寧に書くかについては御意見があるかと思いますが。

○首藤部会長 この点については、統計委員会でも質問がありましたし、これを読まれた方に理解していただくというためには、もう少し説明した方がいいかもしれません。一つ一つにつきまして、説明していくということが必要かも知れませんが、いかがでしょうか。

貨物自動車に関しては規制緩和、それから燃料消費量に関しては、代替的な統計調査の実施、高速道路に関しましては、精度が低いということでしょうか。

1行ぐらいの追加で済むと思いますが、そういう形で丁寧に説明するということ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、次に「(3) 調査方法」でございます。調査員調査から、郵送調査に変更するということがございます。これに関してはコールセンター等の措置を講ずるということでございます。

○村田専門委員 この調査方法の変更に関しては、前回の部会の際に、意見が出ていたわけですが、1つは民間事業者との役割分担を明確にして、委託内容のモニタリングもしっかりやってもらいたいということ、それから、調査実施後も、記入内容の分析など、統計としての品質が低下しないように措置を講じてほしいという意見が出ていたのですが、その点に関しては、当然のことなので、特にただし書きには書かないという理解でよろしいでしょうか。

○犬伏統計審査官 その点につきましては、前回の部会で調査実施者からも、十分留意してやっていくという話があったので、あえてそれをやるべしということで、総務大臣が承認に当たっての条件というところまでのものではないのではないか。既に先生の御発言等を受けてやっていきますという話でございますので、ここでは適当であるという形でまとめさせていただきました。

○村田専門委員 分かりました。ありがとうございます。

○首藤部会長 では、ほかに御意見ございませんでしょうか。

では、この「(3) 調査方法」につきましては、原案どおりにしたいと思います。

次に「(4) 集計事項」でございますが、標本設計や調査事項等の変更を踏まえて、集計事項を削除するということです。それから、事業用貨物自動車の表章区分の細分化がございます。特種用途自動車を新たに表章するということに対応するということです。

○村田専門委員 集計事項の削除についての「P」が付いている後ですが、その下の行で

「調査票情報の二次利用等により、ある程度代替が可能と考えられること」というところが、具体的にどういうことなのか、よく分からないのですが、これは今まで議論して提案されてきたどの部分を具体的に指しているのでしょうか。

○**犬伏統計審査官** ここにつきましては、今はデータの精度等で表章できない部分があるわけですが、例えばODのトリップといったものについても、そのデータを蓄積して、再集計等をする、ある程度結果表章にも耐えられるようなものになっていく可能性もありますので、いわゆる目的外使用のような形で個票レベルに基づいて、再集計をやって可能となる部分があるので、そういったものによって、代替できる部分があるのではないかとということで書かせていただいたものです。

○**村田専門委員** 今の御説明はよく分かったのですが、この文章からそういう背景が読み取れるかという点はあるかと思えます。

○**事務局** 補足をさせていただければと思いますが、3ページの頭のところに、調査事項や調査対象の範囲の削除に関連した集計事項を削除するというのが、削除事項の一つであります。

もう一つの削除事項としまして、詳細調査の細目集計事項がありまして、現行の2月、6月及び10月については、詳細調査として調査事項を追加して把握しておりますので、それを細かく集計して、統計報告書として公表しておりますが、これについては、精度が確保されているものではなく、粗々なものとなっております。

今回、標本設計の変更等によりまして、詳細調査と簡易調査という区分をやめてしまうこともありまして、詳細調査の細目集計事項を削除してしまうことに関連しまして、これについては、集計結果として公表されなくなりますが、先ほど御説明がありましたように、二次利用等によって個票レベルに戻って、集計していただければ、公益目的等においては、集計で代替することが可能であり、その趣旨をここに書かせていただいているというところでもあります。前回又は前々回の部会においては、詳細にこの部分について議論されたものではありませんが、審査メモで書いている趣旨を答申案の中でも書かせていただいているということでございます。

○**首藤部会長** 分かりにくいですね。「詳細調査の細目に関する集計事項については」ということを付け加えるなど、もう少し丁寧に書かれたらどうでしょうか。

何かいい案はないでしょうか。記載する必要はあるのでしょうか。

○**犬伏統計審査官** 理由を書いた上で適当であるという整理にしておりますので、何らかの理由を少し加えないといけないと思っております。

○**首藤部会長** これは上の2行目のところですね。これに関しては、調査票情報の二次利用によって、ある程度代替可能であるということですね。

○**犬伏統計審査官** はい。では、そこの部分は部会長がおっしゃるように、少し丁寧に書くようにしたいと思います。

○**首藤部会長** ほかに何か御意見がなければ、よろしいでしょうか。

それから「ただし」以降は、これも条件になっておりますが、この断層処理、それから自動車燃料消費量調査への移行に伴う接続処理に関しては、適切な措置を講じる必要があるということですが、いかがでしょうか。

○西郷専門委員 断層という言葉はよく出てくるのですが、これが何を意味するかということ深く考えると、結構難しい面があります。どんな統計でも誤差は入っているものなので、誤差があるというだけで断層という言葉は多分使わないと思います。

私が考えるには、偏りの入り方が違っているという場合に、多分断層と呼んでよくて、ここでの断層というのも、調査の方法A、それから調査の方法B、同じものを測っているのですが、方法によって偏りの入り方が違うという場合に、それは断層と呼ぶと思います。

設計の段階では、通常、偏りがないようにつくるものなので、もし設計の段階での目論見どおりに調査が行われれば、Aという調査でも偏りはなく、Bという調査でも偏りはない。だから、調査方法を変更したということだけで、必ず断層が生じるというものではないと思います。

ただし、それは設計段階での目論見がそのまま実現すればという条件付きのものであって、実際に調査を行ってみると、標本誤差ではない、非標本誤差と言われているものが必ず発生して、その部分で多分偏り、ないしは断層というのが発生するのだと思います。

それは事前には分からない誤差が多いわけです。予備調査もなさっているわけですが、例えば回答の仕方、無回答の発生の仕方、あるいは母集団の捕捉範囲など、母集団の捕捉範囲に関して言えば、今回自家用旅客自動車を外れるということで、そこは断層の一つの要因になり得るということが事前に分かるケースですが、それ以外のものとして無回答の置き方や回答の中の誤差の置き方というのは、事前にどの程度それが発生するのか分からないと思います。

ですから、ここで意味していることは、標本設計を変えると、偏りの入り方に差があるということが、多分起こり得るだろうから、事後的に出てきた数字を検証して、もし接続が必要であれば、それを工夫しなさいという読み方と理解してよろしいですか。

○首藤部会長 そういうことだろうと思うのですが、そうしますと、例えば「ただし」のところで標本設計の変更により発生し得るという表現がよいのでしょうか。

○西郷専門委員 そうですね。多分十中八九発生することはあるということは分かるわけですが、原理的に必ず発生するというものではありません。

○首藤部会長 例えば「統計の継続性の観点から検証し」という言葉を入れたらどうでしょうか。

○西郷専門委員 異存はございません。

○首藤部会長 十分な検証なしにいろいろな措置をされると困ったことになりますので、御異論がなければ、今の変更を入れたいと思います。よろしいでしょうか。

○西郷専門委員 ちょっと戻るのですが、先ほど部会長がおっしゃったところで、「2 理由等」の(1)ア(ア)の最後の段落については、確かに答申の中に書くには少し細かい

ことかなという感じもしますので、この部分は削除していただいた方がいいのではないかと思います。

○首藤部会長 括弧の中ですか。

○西郷専門委員 括弧の中でもいいですし、「ただし」以下を全部カットしてしまってもいいかなと思っているのですが、この答申のほかの部分で、余り細かく設計の話はしていないわけです。それなのにここだけ詳しく2台選ぶときの話が出てくるというのは、答申の部分としては細か過ぎるかなという感じが私もしてきました。

ですから、括弧は取っていただいた方がいいと思いますが、段落ごとなくしても、これまでの議論でこのような形で調査が行われるということは確実だと思いますので、もし答申の中で、これが余りにも細か過ぎるということであればカットしていただいても構わないと思います。

○首藤部会長 私は個人的にはちょっと細かいかなと思いましたが、ほかの委員の方が必要だということであれば、残すことに特に異論はありません。ほかの皆様の御意見はいかがでしょうか。

○佐々木委員 私はカットした方がいいと思います。

○廣松部会長代理 「おおむね適当である」という書き方にすると、通常何か条件を付けることになりますので、妥協案として言えば、今、部会長がおっしゃった括弧の中を取ってしまうとともに、表現を簡略化して、事業用貨物自動車の選定方法については、調査結果に偏りが出ない、若しくは調査結果の偏りの発生を防止するような方法に変更する必要があるとしてはどうでしょうか。

○首藤部会長 いかがでしょうか。西郷専門委員の御意見を踏まえ、入れたものだと思いますが、本人がカットした方がいいということであれば、前の方は「おおむね適当」ではなくて「適当」になってしまいます。

○西郷専門委員 私はもう意見を表明いたしましたので、あとは決めていただければと思います。

○首藤部会長 この車両単位から事業所単位というのはかなり大きな変更だと思います。この変更が先ほど言った標本設計に、大きな断層を生じないということが条件であるということがポイントになるかと思しますので、先ほどの廣松部会長代理がおっしゃったような案ではいかがでしょうか。問題ありませんか。

では、そのような形で修正をしたいと思います。

次に、「3 今後の課題」に入りたいと思います。これについては3点ありますので、一つ一つについて、あるいはほかに課題として整理する必要があるということであれば、御意見をいただきたいと思います。

1点目の「(1) 自動車輸送統計の今後の在り方」ですが、ここについてはいかがでしょうか。ここは要審議となっておりますが、構造統計と動態統計という用語については、統計の関係では一般的に定義が明らかかなところではありますが、いかがでしょうか。

○**菅専門委員** この場合、原単位が安定的であれば、さすがに毎月調べる必要はなく、年に1回あるいは5年に1回でもよいということになるかと思えます。今回自家用旅客自動車がそういう対応をするわけです。もちろん、原単位が安定するという保証は全くないわけですが、少なくともここ10年間を見る限り大きく変動はしていないし、今後も大きく変動をするという特別な情報も今はない。

そういう状況においては、なるべく負担を軽減するために、毎月調べる必要はないのではないかという議論はできると思えます。

一方で、安定するとは全く限らないものもあるわけです。そういうものに関しては、分けても意味がないというか、むしろそれは月次でちゃんと調べていかなければならない。この場合、将来的には、原単位が安定していることが、過去の情報等により、明らかになっている場合、構造統計の明確化を図るとというのが基本的な考え方ではないでしょうか。そこで言っている意味は、無理に分ける必要はない。ただ、安定的なパラメータ（原単位）がもしあれば、それを有効に使っていくことはおかしなことではないというのが、おそらく意図されているところであって、無理にやる必要はないという感じがします。

○**廣松部会長代理** 私も基本的に、今、菅専門委員がおっしゃったことでいいと思えます。今後の課題の順番ですが、私は（3）はかなり急を要することで、これを一番目に持ってきてはどうでしょうか。（1）に関しては、少し時間をかけて考えるべき、すなわち中長期的な課題だと思えます。

といいますのは、構造統計と動態統計と言い出したのは私ですが、この諮問のときに、自動車輸送統計と同時に、それ以外の統計、つまり、海・空の輸送統計との関係についての説明があったわけですが、おそらくこの自動車輸送統計を変更すると、ほかの統計にもかなり大きな波及効果が出てくる可能性があると思えます。実は、事務局から鉄道・内航船舶・航空輸送の調査票も送っていただいて見たのですが、統計調査ではありますが、かなり業務報告に近いものだと思います。

自動車というものは、現在の社会的な状況から考えても、大変大きい位置を占めますので、（1）は、かなり大きな問題ではないかという気がします。したがって、中長期的な課題として考えていただくということにして順番をずらした上で、構造統計と動態統計の区分について、そのような区分がこの分野に関して適当かどうかについても考えていただく方がよいのではないかというのが1点目であります。

2点目は、先ほどの自家用乗用自動車に関してですが、この統計の場合、輸送に中心（焦点）がある。確かに輸送という意味でも、自動車はかなり大きな地位を占めていますが、自動車、特にマイカーは社会的に重要な意味を持っていると思えます。

その意味で、自家用乗用自動車だけに限るかどうかは、大きな論点だろうと思えますが、自動車による輸送だけではなくて、自動車の利用の仕方全体を表すような統計の在り方をもう少し大きな枠組みの中で考えていただくことも必要ではないかと思えます。それは、先ほど言いましたとおり、中長期的な課題であろうと思えますので、1番最後に持ってい

って、(1)と(3)を入れ替えた形の記述ではいかがでしょうか。

○**首藤部会長** 今、3点御指摘があったと思うのですが、1つは、この動態統計と構造統計の役割分担、それから、品目分類は喫緊の課題であること、最後に、自家用乗用自動車を中心とした自動車に関する今後の統計の在り方として、広くとらえる必要があるのではないかということだと思います。

今後の課題の順番は、後で議論していただくことにしまして、最初に(1)の構造統計、動態統計についてですが、これまでに議論になったのは、要するに月次調査と年次調査あるいはセンサスのような5年ごとの調査というものの役割分担をもう少し明確にするべきではないかという、もっと具体的な話ではなかったかなという気がいたします。

(1)のところで、構造統計と動態統計ということ、今ここで、中にどのように入れるかということもあるのですが、それよりもまず月次調査と年次調査、あるいは5年等の周期調査の役割分担を明確にするということが必要ではないでしょうか。この中の一つの議論のポイントではないかと思います。

中長期的には動態統計と構造統計という視点からの検討も必要であると思いますが、いかがでしょうか。

○**廣松部会長代理** あまり広げ過ぎるとよくないと思いますが、先ほど田邊専門委員から流動調査のことに関してのコメントがありました。

それから、これは統計委員会に出てきた指摘に対する回答でもありますが、道路交通センサス等、今さまざまな形で、さまざまな統計調査や業務記録情報を使った統計があると思います。それらをもう一度どういう役割分担をしているのか、重複はないのかという観点から見直す必要があるのではないかと思います。

○**首藤部会長** 自動車輸送に関わる調査として、例えば月次、年次、周期調査、あるいは行政記録情報を活用したものなど多様な調査がありますが、それぞれの目的と役割分担を明確にする必要があるという趣旨にまとめてはいかがでしょうか。

○**二村専門委員** 前回申し上げましたので、今回は感想を申し上げることにします。自動車輸送統計年報というものが、今までは旅客と貨物を全部把握していたわけです。調査対象の範囲の変更は結構でございます。いろいろな重複データがあるので、そこから今回削除される人キロの推定が可能であるということですが、やはり問題は、今までは旅客と貨物を同様に把握していたのに、旅客を落とすという部分が非常に大きいのだと思います。

自動車輸送統計年報を取り寄せれば、今までであれば旅客データについてもきちんと取れたのに、半分は落ちるということですので、将来的にこれは自動車輸送統計というよりも、より貨物に偏った統計として、名称を将来的には変えていく必要があるのではないかと思う次第です。

ですから、いわゆる貨物、旅客というものに関する役割分担ということに関しても、将来的に整理していくべきではないかと申し上げたいと思います。

○**首藤部会長** 調査の目的に関連したものですが、具体的に言うと貨物、旅客輸送に関す

る統計の役割分担ということだと思います。調査の目的を明確にするということと、調査の周期や2つの面での役割分担を明確にしていくこと等、もう少し具体的に書く必要があるかもしれません。

どのようにいたしましょうか。

○菅専門委員 特に行政記録情報がそうですが、刻一刻と利用できる範囲が変わっていくわけです。今回も、これまでは車両単位の行政記録情報しか使えなかったのが、事業者情報も使えるようになる。そうすると全く状況は変わってしまうわけです。

分担というのも、使える行政記録情報やその他の情報によってかなり変わってきてしまう話でもあるわけです。明確化するというよりは、柔軟に役割を分担するということであって、今ちょうど行政記録情報の利用できる範囲が拡大している時期なので、なかなか難しいのだと思いますが、自動車に係るさまざまな統計の連携を強めていくことが重要なのだらうと思います。

おそらく旅客についても、あるいは自家用自動車についても、今後イメージできる情報の質も量も変わってくる。母集団でもあれだけ違ってくるということを踏まえたと、役割分担というよりも連携、うまくお互いの情報を有効に使っていくという方向ではないでしょうか。

分担するというと、構造統計の役割はこうです。動態統計の役割はこうですと受け取られるのですが、それ自体が、政府が利用できる情報の量によって変わってしまうこともあり得ると思います。ちょっと曖昧な表現ですが、連携というか、諸統計間の情報の有効活用を図るということであり、明確化と言うとかなり縛ってしまうような危惧を感じます。

○廣松会長代理 議論がまとまるように整理しなければいけないと思うのですが、ちょっと気になったのは、二村専門委員が先ほどおっしゃった旅客の削除に関してですが、変更後も事業用の人キロは残ります。自家用だけが抜けるという形になります。

その意味で、この調査自体が、言わば事業用に重点を置いた調査になるということであり、そういう変更（改正）を今回するということです。

先ほどから申し上げているとおり、自家用乗用自動車に関しては、何らかの形で代替のデータはつくっていただくこととなります。その意味では確かに、従来の自動車輸送統計から少し性格が変わるということにはなると思います。

○首藤部会長 そうしますと、やはり統計調査の目的を明確にしていくということが必要で、今までそういう点が曖昧であったがために、調査の設計とか方法に関していろんな問題が出てきていると考えられます。例えば、事業用自動車の輸送に焦点を当てた調査設計への変更ということは、この答申案の中には明確に出ていない。

「今回の改正によって事業用自動車の輸送に関して焦点が当てられたが」ということを答申案の中に入れますか。あるいは、調査の目的を明確にして、他の調査との間の役割分担と連携という言葉の両方を入れて、それについて、検討する必要がある、又は明らかにする必要があるので整理いたしましょうか。

私はやはり、月次データと年次データ、それから周期データの関係というのを明確にするということも必要だというのが、これまでの議論ではなかったかなと考えておりますが、これらを踏まえてもう一度修正をしてはいかがでしょうか。御意見があればどうぞ。

○西郷専門委員 話が長くなってしまうかもしれませんが、連携という言葉が出てきたところですので、似たような表現ですが、自動車輸送統計というものを体系的にとらえるには我々は何を考えなければいけないのかということだと思います。

体系という言葉で私が一番いい体系だと思っているのは、物価の統計で、小売物価統計調査と全国物価統計調査の関係です。小売物価統計調査は、毎月代表的な価格の変化をとらえることを目的にしていますので、頻繁に行わなければいけませんから、サンプルサイズはすごく小さくして、なおかつサンプリングのところも代表的な店舗というものを選んで、その代わり毎月毎月調べるということを目的としています。この結果がCPIにデータ提供されているわけです。

ところが、代表的な価格といった場合、代表性がどのように担保されているのかというのは、小売物価統計調査の中だけでは確かめることができなくて、そこはいわゆる構造統計という言葉で言われますが、5年に1度行われる全国物価統計調査で、価格の分布を調べて、小売物価統計調査で調べられる価格というのが、価格分布帯のどの辺になるのかということをしちゃんとチェックできるような仕組みになっているわけです。

併せて全国物価統計調査では、価格の形成において、ロードサイドにあるのか、住宅地にあるのかとか、価格がどういう要因によって形成されているのかということまできちんと調べる、まさに構造統計という言葉にふさわしい性質を持っていると思うのですが、そのように小売物価統計調査ではこういうことを調べ、全国物価統計調査ではこういうことを調べる。両方で日本の小売物価というのは、こうとらえられているのだというのが、私がイメージする体系というものです。

今回、構造統計、動態統計というお話を伺っていて、全国物価統計調査と小売物価統計調査と似たような体系として、自動車輸送をどうとらえるのかという観点が必要なのではないかと思います。

○廣松部会長代理 今回いろいろ委員の方々の御意見を伺っていて、私も難しいなと思ったのは、小売物価は主に指数をつくることを目的とした統計調査です。輸送データに関しては、指数ではなくて、トン、トンキロ、人キロ等のデータが必要であって、単に指数だけつけて、動向を見ればいいのかとちょっと性格が違うのかなという気がしています。

○西郷専門委員 もちろん、統計調査によって目的は違いますので、私も今申し上げたのは体系というものはどういうものかという例として、小売物価統計調査と全国物価統計調査を上げたので、それと同じように、自動車輸送統計をしなさいと言ったつもりはございません。

○首藤部会長 今回の統計調査全体に関する議論というのは、まさに体系的にきちんと統計

データを取っていくということだと思います。

皆様方の御意見を伺っていると、そういう点での体系というのは、全体として自動車輸送に関する情報を把握できる調査がなされているかどうかということ、先ほど事業用の輸送か、あるいは自家用も含めて全体の輸送量を把握することが目的なのか、全体の動きと構造をとらえるという点で、例えば月次と年次と周期調査はどのように相互補完的に組み立てていくかということは極めて重要かつ本質的な問題だと私は考えております。

そういった観点から「体系的な」という言葉を入れるというのはいいのではないかと思います、いかがでしょうか。

今ここで全体とか、文言をどのように直すかということの一つ一つやっていくことは難しいので、皆様の御意見を伺って、今申し上げたポイントを入れて、修正をしたいと思えます。

もちろん、その修正したものはご覧いただいて、また御意見をいただくということになると思いますが、いかがでしょうか。

**○犬伏統計審査官** 事務局としてちょっと懸念があるのは、これはあくまでも自動車輸送統計の変更についての諮問でございますので、今の体系的という話になると、少しはみ出してしまうのではないかと思います。先ほどの道路交通センサスや全国貨物純流動調査など、いろんな調査を横断的に見て、自動車輸送統計とこれらの関係をどうするかという議論があったので、それらを含めて体系的に整備するということはある得ると思うのですが、この自動車輸送統計調査を核にして少し見たというくらいの話なので、あまり大きな話にされても、この諮問・答申の範囲からはみ出してしまうのではないかと懸念しているところです。

**○首藤部会長** 今回の部会では主に直近の変更に関する議論をしているわけですが、自動車輸送統計の方向性を明確にした上で、今後の中長期的な課題としてどのように合わせていくかということが重要ではないかと思います。

自動車輸送統計に関する今後の在り方ですから、私は書いてもいいのではないかと思います、いかがでしょうか。

**○菅専門委員** 1点だけありまして、先ほど事業用に偏ったという話がありましたが、マイカーは要するに世帯を対象とするわけです。世帯がどのような自動車を持っているかという情報を行政記録情報として整備するのが、今のところまったく目途が立たないという事情が背景にあります。スウェーデンなどでは、車検データと世帯データをつなぐということができている国もありますが、日本ではまだそのめどがまったく立たない状況です。

事業用に関しては、行政記録情報の整備がいち早く進んだために、この場合、それを有効に使うような方法の手立てができたわけですが、マイカーに関しても、そここのところの目途が立っていれば、体系まで踏み込めると思いますが、当面目途が立たないので、そこまでいってしまうと、あとで縛ってしまう感じになって、もしどの世帯が車を何台持っていて、どういう車種までという情報がわかるような、ものすごい行政データが仮にできる

というところまで見えていないと、体系はあるけれども、それを実現することはできないという問題が出てきてしまうので、その点が先ほどからなかなか踏み込めないところではないかと思います。

ちょっと懸念しているのは、体系について整理をして、その実現を求めたとしても、肝心の基礎的な世帯の車両を保有する情報がそもそもないと、そこから先には進めずに、絵に描いた餅に終わってしまうことになりかねないので、そこは実態を見据えた議論が必要ではないでしょうか。

○**首藤部会長** 私としては、必要であるといってすぐやりなさいということではなくて、そういう体系的なデータの整備が、今後の方向性として望ましいという方向性だけを示すという意味で申し上げたので、ここでやりなさいということを求めるつもりはありません。

今後の方向性として、そういう方向が求められていますよということを、答申の中で明らかにするのはいいのではないかと思いましたが、皆様はいかがでしょうか。

○**廣松会長代理** その点については慎重な事務局と部会長のお考えとの間に少し距離があるようですが、最初に問題提起した私が言うのも申し訳ないのですが、その調整は部会長と事務局にお任せして、少なくとも何らかの形でこの部会で議論をしたことの痕跡が残る書き方をしていただければそれでい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。断定的なことを書くつもりは毛頭ございませんが、全体としての統計調査の在り方というものを踏まえた上で検討すべきではないかと思しますので、一度修正をしまして、また、御意見を伺いたいと思います。

それでは、次の「(2)時系列データ等の整備」というところでございますが、先ほどの自家用旅客自動車に関連する代替データの作成・公表についてのところでございますが、いかがでしょうか。

○**廣松部会長代理** この3(2)の書き方ですが、最初に部会長がおっしゃっていた「配慮する」に対して、ここは「検討する必要がある」という書き方になっています。そこがちょっと気になりますが、上の4行に関しては特に問題はないと思います。

○**首藤部会長** ここは今後の課題ですから、作成・公表について検討するという、より踏み込んだ形になっています。

○**村田専門委員** 今後の課題で検討するということですが、例えば今日の資料1の別添2で、代替可能な項目と整理されているわけですね。今後の課題として残しておくのか、それともこれに沿った形で、今後の課題ではなくて、2の方の理由のただし書きでこうする必要があると具体的に書くのかという切り分けが、私はよく分かっていないところです。こちらの資料1の別添2の扱いです。

○**首藤部会長** これは、席上配布資料の「自家用乗用自動車に係る代替データの推計の方法」がありますが、差し当たり過去を引き延ばすという形で代替データを出してはどうかという国土交通省の案でございますが、これに関しては、ずっとこれを引き続きやっていくわけにいかないわけで、なるべく早い段階で代替的な方法を考える必要があるというこ

とです。御意見としては新しい調査をするという御意見もありますが、そうではなく、他の調査、過去の記録等も精査して、そこからも推計するという方法も考えたかどうかという御意見もございました。

そういうことを含めて、具体的な方法として検討する必要があるということです。

○村田専門委員 分かりました。一時的にはこの方法でもできるけれども、将来的には早い時期に検討していくということを全体として見て、こちらの今後の課題に入っているということですね。

○首藤部会長 そういう意図だと私は理解しております。

○村田専門委員 そうすると、利用者側が、こういった項目が使えなくなるのかという疑問を感じるのではないかと思うのですが、一時的には出せるので、この方法によって私は出すと思っていたのですが。

○首藤部会長 一時的に出ますが、それは過去のデータの平均を取っていくわけですので、それを延ばしていくと時間の経過とともにかい離が生じることが懸念されるわけです。

○村田専門委員 正確かどうかといったことは問題が残るにしても、こういったデータが全くこの改正によって、公表されなくなるというところが、今後の課題に入っていると感じてしまったのです。

○首藤部会長 代替データを作成公表することについて検討する必要があるということでは、弱いということでしょうか。

○廣松部会長代理 事務局から言っていた方がいいかもしれませんが、これまでの答申では今後の課題に挙げた場合には、次回のいつ諮問答申がなされるかどうかはともかく、その時までには実現をすることという暗黙の了解があります。

○村田専門委員 私としては、次回がものすごく何年も先になるのかというところで、この統計は前回改定したのは大分前と聞いておりましたので、そういう意味で弱いと言えぱちょっと弱いかなど感じたところです。

○犬伏統計審査官 調査対象の範囲の変更に伴う項目一覧として、御指摘を受けてこういうところは、今、国土交通省で検討して、公表できるのではないかと提案だと思いません。ただ、実際に出すに当たっては、もう少し具体的なデータで検証をやって、確認した上で出していく。多分タイミングとしては、ここで出せるだろうというようなところについては、10月に切り替えたところから出していくことになると思いますが、今のやり方についても、この後の半年なりの中で十分検証してやっていくということで、開発の手法を含めて代替データを作成することについて検討するという形で整理をさせていただいたということでございます。

○村田専門委員 分かりました。それでは、難しいとは思いますが、時期に関して何らかの確認ができればよりよいかなどという感想を持って終わりにしたいと思います。

○首藤部会長 できるだけ早くという言葉を入れますか。

例えば、1年後又は2年後、ここで申し上げるのは難しいかもしれませんが、先ほど申

し上げたとおり、先延ばしをされてずっと検討されても困るわけですので、ほかの方の御意見はいかがですか。

○田邊専門委員 たぶん人キロのところはかなり問題になっていると思うのですが、先ほども3年くらいかけて検証すると言われていたので、とりあえず5年の平均値で出しましたというデータが、後で見たらあまり正しくなかったということが分かって、その統計というのは、この2年分はあまり正しくなかったというものが悪いのか、それとも、十分検討して、その2年間は人キロデータを出さずに、3年後にようやく出てくるのがいいのか、どちらがいいのかについては、どのくらいの精度でいつぐらいにできるのかというのが分からないと、なかなか判断できないのではないかと思います。

○首藤部会長 例えば新しい方法が開発されれば、さかのぼって、平均でつくられた数字も、当然のことながらきちんと接続されると私は理解をしておりました。ここでそういう時間まで入れるかどうかということです。

○乾統計委員会担当室長 統計委員会担当室長です。統計委員会ではこれから「統計法の施行状況」について審議をしていくのですけれども、この審議は基本計画だけに限らず、こういった部会で検討されたことにつきましても本委員会で確認していくという作業がございます。

そういった意味では、勿論、数年程度延びるということは技術的に起きるかもしれませんが、本委員会で確認する作業がありますので、10年、20年と放置することは起きないと考えております。

○村田専門委員 分かりました。ありがとうございます。

○首藤部会長 それでは、ここの部分は、この表現でよろしいでしょうか。特に文言を入れるという必要がなければ、このままにしたいと思います。村田専門委員はいかがですか。

○村田専門委員 部会長がおっしゃった、さかのぼってということは、その前で遡及推計の話をしているわけですから、そこに入っているということでもよろしいわけですね。

○首藤部会長 はい。

○村田専門委員 分かりました。ありがとうございます。

○首藤部会長 次の「P」のところで「一定期間蓄積した上で、都道府県単位で輸送トン数、トンキロなどを表章（公表）することの可能性について検討する必要がある」と言及しているわけですが、ここはいかがでしょうか。ここでそこまで触れる必要があるかどうか、あるいは是非触れてほしいという御意見があれば、お願いいたします。

○廣松部会長代理 私は（1）のところと関連して、都道府県単位のデータを整備するのが構造統計の一つの、この構造統計という言葉を持ち出すとまた議論が広がってしまうかもしれませんが、月次で行っている調査及びそれに基づく統計とは異なる統計であると考え、今は「P」が付いていますが、都道府県単位を検討していただくということに関しては、是非残しておいていただければと思います。

また、表章を検討すべき範囲（事項）はどこまでかということですが、こちらの方が明

確に書くのが難しい。トンキロ等の「等」のところに含めると整理して、その他のものも含むと読むということで、私は原案でいいのではないかと思います。

○**首藤部会長** 検討していただくということで、いかがでしょうか。

では「(3) 輸送貨物の品目分類の見直し」ですが、ここについては、品目分類の改正についても検討する必要があるという表現の仕方でいかどうかをお伺いしたいと思います。

何か変更する点、付け加える点はございませんでしょうか。

○**西郷専門委員** 前回、輸送統計に用いる標準品目分類が改定されておらず、古くなってしまっているという話があったのですが、そもそも分類といったときには、産業であれば日本標準産業分類があって、これに倣うことになっているわけです。商品に関しては商品分類があって、これに倣うという格好になっているわけで、それによって国内あるいは国際間の統計の比較ができるように分類の基準というのが定められているわけです。

こちらの輸送統計に用いる標準品目分類というのは、現に定められている分類とどういう関係にあるのですか。あるいは独立したものなのですか。

○**調査実施者** 当方で行っている輸送統計に用いる分類は、独立したものですが、基本的には商品分類や国際的にはHSコードが全部対応できるような仕組みにはなっておりません。

○**西郷専門委員** 答申で書かれている改正をする場合に、現に定められている商品分類や今後改正されれば新しくなる商品分類を参考にしつつ整合性が取れるような本調査に用いる品目分類を改正すると理解してよろしいですか。

○**首藤部会長** 他の分類と異なってしまうのは、比較可能性という点から問題だと思えますが、少なくとも昭和58年4月以降改正されていないところが問題ではないかと思いましたが、この点はいかがでございますか。

○**調査実施者** 商品分類等の品目分類は、非常に細かい分類になっております。本調査の場合、わずか36分類であり、輸送の状況を知るための分類ですので、そのほかの分類が変わって、この分類が分かれるということは、これまではありません。

質問の趣旨と違う回答になってしまいますが、少なくとも今までは品名をそのまま書かせて集計して、内検のときにコード化する、つまり分類するというやり方を取っているのですが、オンラインや磁気化したデータを集めるということになると、コード番号を提示して品目を報告者の方に入力していただくという方法も考えていかななくてはならないということで、報告負担の軽減にも配慮したものであります。

ユーザーの方からしてみれば、品目そのまま書いてある方が、細かく分類できるわけですから、絶対使いやすいわけです。その辺は相談しながら、妥協案を見つけていくということだと思います。

○**犬伏統計審査官** 商品分類の改定については、これから新しい改定作業に入っていくということでございます。今までは法的根拠や強制力が非常に緩かったということがござい

ますが、今度は新しい統計法において統計基準に関する規定が定められていますので、今後、日本標準商品分類が統計基準として設定されれば、この適用については、ある種強制力を持ってくると思います。

したがって、これから商品分類の改定を政策統括官室等で実施していくことになると思いますが、それができ上がったときには、当然それを基にしながら、この輸送の品目分類等も準拠しつつ見直していくということになってくるかと思います。

○西郷専門委員 分かりました。ありがとうございます。

○首藤部会長 それでは、このところは原案のまま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。

では最後に、時間が押して申し訳ございませんが、今後の課題の順番について廣松部会長代理から御意見がございましたが、(3)を最初に持ってきて、(1)を最後に変えたらどうかという御意見でございますが、いかがでしょうか。

○西郷専門委員 先ほど廣松部会長代理がおっしゃったことですが、この自動車輸送統計が答申にかかるときには、今後の課題というところが1つの出発点になって、この課題に対してどのように対応して、この課題についてはここまで検討したけれども実現できなかった。これは非常に時間がかかることなので、という答え方になるわけです。

そうすると、答えやすいものから順に並んでいるというのが、これまでの暗黙の了解ではないのですが、短期的に対応できる課題というのは先の方に書いておいて、長期的に答えなければいけないものは後に来るとというのが普通の書き方のように私も思っていますので、そういう観点からすると、(1)と(3)は入れ替えた方がいいのではないかと思います。

○首藤部会長 ほかの委員の方はいかがでしょうか。(2)を先に持ってきた方がいいとかいう御意見などありますでしょうか。

非常に長期的な課題である(1)を最後に持ってきて、(3)を最初に持つてくるということでもよろしいでしょうか。

(「はい」と声あり)

○首藤部会長 それでは、一通り御審議いただきましたが、早目に修正をしていただいて、修正案を皆様にお送りして御意見をいただきたいと思います。場合によってはもう一回開く可能性もないわけではないですね。

○犬伏統計審査官 意見がわかるということがあれば、そういうこともあり得ると思いますが、事務局の方で、少なくとも明日くらいには修正案を提示させていただいて、また御意見をいただくという形にしたいと思います。

○首藤部会長 それでは、いろいろと御意見をいただきましたので、まとめとして一つ一つ申し上げますが、皆様から御意見をいただいた点につきましては、修正追加をいたしまして、早急に皆様に御提示をしたいと思います。

今日の部会の結果報告については、答申案と併せて統計委員会に報告いたします。統計委員会は3月24日でございますので、最終的には、それまでに部会としての答申案をまとめる必要がありますが、できるだけ早めに整理したいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、最後に事務局から連絡事項がありましたらお願いします。

○**犬伏統計審査官** 本日の部会の議事録案につきましては、後日、これまでと同様にメールで送付させていただいて、御修正なり御確認をいただくということをお願いしたいと思います。

それから、委員、専門委員におきましては、これまで配布した資料につきましては、一式ファイル等にとじてございますが、後日これらについては併せて送付させていただく予定です。

以上でございます。

○**首藤部会長** ありがとうございます。3回にわたり、もしかすると4回になるかもしれませんが、部会審議に御出席いただき、御協力いただきましてありがとうございました。

それでは、以上で閉会といたします。