

## 第50回サービス統計・企業統計部会議事録

1 日 時 平成 26 年 11 月 6 日（木） 9:57～12:05

2 場 所 総務省第 2 庁舎 6 階特別会議室

3 出席者

（部 会 長） 廣松毅

（委 員） 北村行伸、西郷浩

（専 門 委 員） 二村真理子

（審議協力者） 財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、埼玉県、東京都

（調査実施者） 国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室：稲本室長ほか

（事 務 局） 内閣府統計委員会担当室：清水政策企画調査官  
総務省政策統括官付統計審査官室：山田統計審査官、佐藤国際統計企画官ほか

4 議 題 内航船舶輸送統計調査の変更について

5 議事録

○廣松部会長 2、3分前なのですが、皆様おそろいのございますので、ただ今から第 50 回「サービス統計・企業統計部会」を開催いたします。

私は、本部会の部会長を務めます廣松と申します。よろしくお願いいたします。

今回の部会は、去る 10 月 20 日の第 80 回統計委員会において、総務大臣から諮問されました「内航船舶輸送統計調査の変更について」の審議を行います。

今回の部会で審議をお願いいたします委員及び専門委員につきましては、配布資料の参考 2 として、部会委員等名簿をお配りしております。

それでは、最初に、委員、専門委員、それから審議協力者として御参画いただく各府省、地方公共団体の順で、簡単に自己紹介・御挨拶をお願いいたします。

私は、先ほど申し上げました情報セキュリティ大学院大学の廣松と申します。

どうかよろしくお願いいたします。

では、北村委員。

○北村委員 一橋大学の北村でございます。

よろしくお願いいたします。

○西郷委員 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。

○廣松部会長 専門委員の二村委員。

○二村専門委員 東京女子大学の二村でございます。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

○廣松部会長 それでは、審議協力者として御参画いただいております各府省の方から御挨拶をお願いいたします。

○藤原財務相大臣官房総合政策課調査統計官 財務省の藤原と申します。

よろしく申し上げます。

○篠山厚生労働省大臣官房統計情報部賃金福祉統計室長補佐 厚生労働省の篠山でございます。室長の代理で出席しております。

よろしく申し上げます。

○粉川農林水産省統計部統計企画管理官付調査第二係 農林水産省の粉川と申します。

よろしく申し上げます。

○三瀬経済産業省大臣官房調査統計グループ統計企画室統計指導官 経済産業省の平野の代理で参りました三瀬でございます。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

○中野国土交通省総合政策局情報政策課長 国土交通省の情報政策課長の中野でございます。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

○中川埼玉県総務部統計課課長 埼玉県の中川と申します。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

○高橋東京都港湾局港湾経営部振興課物流調査係長 東京都の高橋と申します。

よろしく申し上げます。

○廣松部会長 続きまして、事務局及び調査実施者から御挨拶をお願いいたします。

まずは、内閣府統計委員会担当室から申し上げます。

○清水内閣府大臣官房統計委員会担当室政策企画調査官 内閣府統計委員会担当室政策企画調査官の清水でございます。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

○廣松部会長 続いて、総務省政策統括官室から御挨拶をお願いいたします。

○山田総務省政策統括官（統計基準担当）付統計審査官 事務局を担当しております総務省政策統括官室の審査官をしております山田と申します。

よろしく申し上げます。

○佐藤総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 同じく政策統括官室の佐藤と申します。

よろしく申し上げます。

○川原総務省政策統括官（統計基準担当）付副統計審査官 同じく総務省の川原と申しま

す。

よろしく願いいたします。

○最上総務省政策統括官(統計基準担当)付主査 同しく政策統括官室の最上と申します。

どうぞよろしく願いいたします。

○廣松部会長 続いて、調査実施者であります国土交通省から御挨拶をお願いいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 国土交通省交通経済統計調査室の稲本と申します。

よろしく願いいたします。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 同室内田でございます。

どうぞよろしく願いいたします。

○高橋国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官 同室高橋です。

どうぞよろしく願いいたします。

○石橋国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室係長 同室石橋と申します。

よろしく願います。

○廣松部会長 どうもありがとうございました。

皆様、審議の御協力、何とぞよろしく願い申し上げます。

次に、一言、お断りをさせていただきますが、本日の部会は12時までを予定しておりますが、予定時間を若干過ぎる場合もあるかと思えます。

そのような場合には、既に御予定がおありの委員、専門委員におかれましては、御自由に御退席いただいて結構でございます。

続きまして、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えます。

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をした結果を資料3「審査メモ」として示してております。

本日は、この審査メモに沿って審議を行いたいと考えておりますので、よろしく願い申し上げます。

それでは、本日の配布資料及び今後の審議スケジュールなどについて、事務局から説明をお願いいたします。

○川原総務省政策統括官(統計基準担当)付副統計審査官 それでは、御説明を致します。

初めに、本日の配布資料と致しまして、議事次第にありますとおり、資料1から4までをお配りしています。また、参考資料と致しまして、参考1から3までをお配りしていますので御確認をお願いいたします。

全体の審議スケジュールについては、資料の参考3を御覧いただきたいと思えますが、本日を含め、2回の部会の審議を予定しています。

1回目、本日でございますが、まず、事務局から諮問の概要を説明させていただきます。

その後、調査実施者から調査の目的、概要等を御説明いただき、その後、審査メモに即した審議を行っていただきたいと考えております。

2回目は、11月20日、2週間後を予定してございます。

まず、本日の部会でございまして、何らかの宿題がございました場合、もしくは11月17日に実施されます統計委員会における中間報告におきまして、何らかの指摘事項がございました場合、それへの回答をまず行っていただき、本日審議が残りました議題について審議を頂き、最後は答申（案）の審議を頂きたいと考えております。

可能であれば、2回で答申（案）の取りまとめをしたいと考えていますが、審議の進捗状況等を踏まえまして、予備日として設定した11月27日に第3回を開催することもあり得るかと考えています。

いずれに致しましても、部会審議を経た上で、12月8日に開催予定の統計委員会に答申（案）を諮り、答申を頂きたいと考えております。

部会での審議の進め方と致しましては、最初に、事務局から審査メモの内容や論点について御説明いたしまして、その後、調査実施者である国土交通省から、補足の説明や、論点に対する回答の説明等をしていただきます。それを受けて、皆様に御審議いただきたいと考えています。

なお、審議に当たりましては、統計調査の計画の承認の基準として統計法で示されている3つの観点、すなわち①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統計技術的な合理性及び妥当性の観点、③他の基幹統計調査との重複の範囲の合理性の観点を中心に御審議いただきたいと考えておりますので、何とぞよろしく願いいたします。

事務局からの御説明は以上でございます。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、早速でございますが、今の説明にありましたとおり、統計委員会への諮問の概要について、事務局の佐藤企画官から説明をお願いいたします。

○佐藤総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 資料1を1枚おめくりいただきまして、資料1の参考の「諮問の概要」を御覧願います。

恐れ入りますが、少しページが飛びますけれども、5ページの「内航船舶輸送統計調査の概要（現行）」を御覧願います。

「調査の目的」でございますけれども、本調査の船舶による国内の貨物の輸送の実態、すなわち国内の港と港を結びまして、食料品や日用品のほか、石油製品、鉄鋼、セメント等々の産業基礎資材を運ぶ内航海運という業界の実態を明らかにしまして、交通政策などを策定するための基礎資料を得ることを目的として、昭和38年から実施されております歴史の長い統計調査でございます。

次に「調査の概要」についてですけれども、本調査は内航船舶及び自家用船舶の輸送実績を把握する調査、すなわち営業用調査と自家用調査から構成されております。

このうち、営業用調査は月次調査と致しまして、自家用調査は年次調査として実施され

ています。

また、本調査は内航海運業法に規定する事業者のうち、営業調査は約 780 事業者から総トン数 20 トン以上の船舶による輸送を行う約 200 事業者を抽出いたしまして、一方、自家用調査は総トン数 100 トン以上又は長さ 30 メートル以上の船舶により輸送を行う全ての事業者、約 150 事業者を対象に実施してございます。

調査事項としましては、鋼鉄船か木造船かといった船舶の属性や、いろいろな貨物を運ぶ一般貨物船か自動車を運ぶ自動車専用船かといった船舶の用途、それから輸送した区間及び距離、燃料の種類別消費量などがありまして、国土交通省が郵送又はオンラインにより実施しています。

「結果の公表」についてはですけれども、集計事項としましては、各調査から把握した輸送トン数や郵送した貨物の重量であるトンと輸送した距離、キロメートルを掛けあわせた輸送トンキロ、それから燃料消費量などがございまして、月報あるいは年報としてそれぞれ公表しています。

それから「結果の利活用」ですけれども、地球温暖化対策、モーダルシフト推進等に係る施策立案のための基礎資料あるいは国民経済計算、産業連関表等を作成するための基礎資料などを多方面に活用されています。

もっと詳しくは 7 ページに整理していますので、後ほど御覧いただければと思います。

6 ページを御覧いただきまして、上の方の枠書きのところですが、ここでは、今回の変更の背景について整理しています。2 点ございまして、1 点目は内航船舶を取り巻く状況の変化を踏まえ、統計精度の向上を図る観点から定期的に母集団情報を把握し、調査対象の選定方法について検討することが求められていることとございます。

2 点目は、いわゆる第Ⅱ期基本計画におきまして、内航海運における燃料消費量を把握する統計の精度向上や物流の効率化を輸送モード横断的に評価するための輸送貨物品目分類の統一といった取組が求められていることとございます。

これらのことを受けましての主な変更点ですが、恐れ入ります。1 ページにお戻りいただければと思います。

主な変更点は「報告を求める者」と「集計事項」についてでございます。

まず「報告を求める者」についてでございます。

2 点ございまして、1 点目の「ア」でございます。

営業用調査に係る母集団数を、従前の「約 780 事業者」から「約 530 事業者」に変更することとございます。これにつきましては、営業用調査に係る母集団情報を把握するための調査を実施し、当該調査結果に基づき、最新の母集団情報を把握し、整理をするというものでございます。

2 点目の「イ」でございます。

営業用調査の調査対象事業者の選定方法につきましては、母集団数の変更等を踏まえ、図 1 のとおり、層区分を従前の「44 層区分」から「17 層区分」に、これに合わせまして、

報告者数を従前の「約 200 事業者」から「約 180 事業者」にそれぞれ変更することです。これにつきましては、2 ページを御覧いただきまして、いわゆる第Ⅱ期基本計画におきまして、内航船舶における燃料消費量を把握する統計の精度向上に取り組むことが求められており、これに対応するため、標本設計の見直しを行い、より正確な統計を作成するため、標本数の統合を図るとともに、従前の月間総輸送量に加え、新たに月間総燃料消費量につきましても、目標精度を設定し、必要な報告者数を定めるといったものでございます。

次に「集計事項」についてです。

こちらも2点ございまして、1点目の「ア」です。

年報の営業用調査結果の集計事項につきまして、新たに「貨物船用途別、油種別燃料消費量」を追加することです。

これにつきましては、先ほどと同様に第Ⅱ期基本計画において、内航海運における燃料消費量を把握する統計の精度向上に取り組むことが求められていることに関するものでございます。

油種別燃料消費量につきましては、従前から貨物船や油送船など、用途別に3区分で集計・公表を行っておりましたが、既存の調査事項から具体的には「(注1)」のところに記載しておりますけれども「自動車専用船」「セメント専用船」といった7区分の情報が得られますので、これらを活用し、現行よりも詳細な貨物船の用途別の情報の集計・公表を行うといったものでございます。

2点目の「イ」でございます。

営業用調査及び自家用調査の月報及び年報に係る集計事項のうち、品目別区分につきまして、図2のとおり、細分又は統合を行うことです。

3ページに移っていただきまして、これにつきましては、第Ⅱ期基本計画において、物流の効率化を輸送モード横断的に評価するため、輸送貨物品目分類の統一を行うことが求められており、これに対応するため、国土交通省において、本調査、それから港湾調査及び自動車輸送統計調査における輸送貨物の品目分類の見直しについて検討が行われまして、当該検討結果を踏まえまして、輸送貨物の品目分類を統一し、3調査相互の比較可能性を向上させるため、本調査の品目分類を細分化あるいは統合するというものでございます。

鉄鉱石と統合する品目である硫化鉱につきましては、港湾調査及び自動車輸送調査では、ここまで細分化して把握されていないことなどから統合するといったものでございます。

3の「審議すべき重点事項」のところでございますけれども、御審議をお願いしたい事項について整理しています。

3点ございまして、1点目の(1)の「報告を求める者の変更について」と2点目の(2)の「集計事項の変更について」では、これまで説明させていただきました変更内容が第Ⅱ期基本計画において求められていることに対応したものとなっているかにつきまして、御審議を頂きたいと考えております。

3点目の(3)の「平成22年4月以降の調査の実施に係る調査計画の変更(軽微変更)時の指摘事項への対応状況について」では2点ございまして、1点目のアの「母集団の的確な把握について」につきましましては、先ほどの1点目の報告を求める者の変更についてと同様の観点から御審議を頂きたいと考えております。

2つ目のイの「調査結果の公表早期化について」では、営業用調査の結果について、約1か月程度遅延していることから、公表の早期化に向けた取組状況について御審議を頂きたいと考えております。

事務局からの説明は以上でございます。

○廣松部会長 ありがとうございます。

続きまして、内航船舶輸送統計調査について、その目的、概要、変更計画等について、調査実施者からの補足説明がございましたら、国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長の稲本室長から御説明をお願いいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 それでは、今、事務局からの御説明につきましましての補足につきましましては、特にございません。

この場をお借りいたしまして、参考1の資料を今日は付けさせていただいているのですが、こちらにつきまして「国内貨物輸送の推移と内航海運の状況」ということを簡単に御説明させていただきたいと思っております。

まず、国内貨物の輸送量の推移でございますが、長期的には減少傾向にございます。

平成17年が54万9,600万トンでございますが、平成25年には47万6,900トン、13.2%の減少となっております。この中で、内航船舶はどうかと申しますと、内航船舶も17年が4万2,600トンが25年度には3万7,800トン、マイナス11.2%というような推移をしているところでございます。

内航海運の状況につきましましては、経済効率性が高く、環境保全の面でも優れた輸送特性を有しておりまして、こちらはトンキロベースでございますが、平成25年度のトンキロベースでは、国内物流の約4割を内航海運が占めております。

また、品目別で見ても、セメントや石油製品等の産業基礎物質輸送の8割以上を担っているところでございます。

一方で、近年、世界経済のグローバル化の加速や海外への生産拠点の移転に伴う国内産業構造の変化等を受けまして、輸送需要の低迷が長期化しているところでございます。

また、船舶の老朽化も急速に進んでおりまして、今後も需要の変化に的確に対応しつつ安定輸送を供給するためには、輸送の効率化を進めながら船舶の代替建造を促進していくことが重要な課題となっているところでございます。

なお、輸送の効率化につきましましては、地球温暖化の防止及び低炭素系の物流体系の構築を図る観点から、トラック輸送から内航海運等へのモーダルシフトが推進されているところでございます。

簡単でございますが、内航海運の状況でございます。

以上でございます。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、個別の変更内容について審議を行いたいと思います。

先ほど、事務局からございましたとおり、この調査自体は昭和 38 年に始まった大変古い調査でございますが、有り体に申し上げまして、それ以降、必ずしもこういう形で諮問、答申が行われておりません。

そのことも含めまして、今、実施部局から御説明を頂いた内航海運の状況等を踏まえながら、御審議を頂きたいと思います。

限られた時間で効率的に御議論いただくために、審査メモに記載の論点に沿って、変更事項ごとにまとめて御議論いただきたいと思います。

では、初めに、資料 3 の審査メモの 1 ページの「(1) 報告を求める者①」における総務省の事前審査の結果について、事務局から説明をお願いいたします。

○佐藤総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 それでは、審査メモ 1 ページの「(1) 報告を求める者①」のところについて御説明させていただきます。

月次調査である内航船舶輸送実績調査票による調査、以下「営業用調査」と言わせていただきますけれども、この調査の母集団数を、従前の「約 780 事業者」から「約 530 事業者」に変更することについてです。これについての審査結果でございますが、国土交通省は、統計の精度の向上を図ることを目的に、おおむね 5 年の周期で本調査の母集団情報の見直しを行うこととしておりまして、平成 25 年度に内航船舶輸送統計母集団調査、以下「母集団調査」と言わせていただきますけれども、この調査を実施しまして、当該調査結果に基づき、営業用調査の最新の母集団情報を把握し、整備することとしております。

営業用調査の母集団数が大きく減少していることにつきまして、国土交通省は、調査結果を精査した結果、従前の調査対象の母集団に本調査の調査対象外事業所が含まれていたといったことから、これを見直すこととしたためであるとしております。

これにつきましては、適正な母集団名簿の整備を図る観点から、おおむね適当であると考えますが、母集団情報が適切に捉えられているか検討する必要があるのではないかと考えており、現状の確認を含め、4 つの論点を整理してございます。

1 つ目でございます。

本調査の調査対象は、母集団調査によって整備したとしているが、この母集団調査の調査対象はどのように把握しているのか。

2 つ目でございます。

母集団調査の概要等はどのようなものか。また、当該調査結果は、今回の母集団整備に当たってどのように活用されたのか。

3 つ目でございます。

営業用調査の母集団情報の整備に当たって実施した母集団調査結果の精査とは具体的にどのようなものなのか。

4つ目でございます。

現行の調査対象事業者となる母集団情報に含まれていた調査対象外の事業者の状況はどのようなになっているのか、また、今回、これらの事業者を母集団情報から排除しても問題ないのか。

以上でございます。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、ただ今の各論点につきまして、調査実施者から回答をお願いいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 それでは、資料4「国土交通省 説明資料」とそのあとにホッチキスどめになっております「別添1」と書いてある資料の2つを使いまして御説明させていただきたいと思います。

まず、資料4の1ページ目からでございます。

論点の1つ目。母集団調査の調査対象はどのように把握しているかという論点でございます。

内航船舶輸送統計母集団調査、この後は「母集団調査」と言わせていただきますが、この調査対象の把握に当たりましては、内航海運業法第3条に基づく登録及び届出、こちらにつきましては、後ろの別添1に申請の様式を付けさせていただいております。これを用いて把握しているところでございます。

これらの行政記録情報から、内航運送をする事業を営む者、かつ、使用する船舶の総トン数が20総トン以上である事業者を抽出いたしまして、母集団調査の対象としているところでございます。

なお、経済センサスー活動調査を母集団として活用することは、次の2点からの理由で困難でございます。

1つ目と致しましては、調査の対象である総トン数20トン以上の船舶による内航運送をする事業を営む者であるか否かの判断ができないこと。

2つ目と致しまして、本調査の標本抽出の際の層化基準となる事業者ごとの月間輸送量が不明であるということから困難でございます。

かつ、母集団調査への活用という点でも、先ほどお話ししました20トン以上の船舶が判別できないことから困難であるということでございます。

論点の2つ目といたしまして、内航船舶輸送統計母集団調査の概要はどうなっているか。

また、母集団調査の整備に当たってはどのように活用されたのかという論点でございます。

母集団調査の概要及び結果概要につきましては、先ほどの別添1の後ろに別添2として付けさせていただいております。

まず、母集団調査の概要でございます。

こちら<調査対象>は、内航海運業法に規定する事業を営む者のうち、総トン数20トン以上の船舶を輸送する者。約600事業者を対象としております。

<主な調査事項>といたしましては、船舶の総トン数、また燃料消費量、航海距離、輸送した品目、月間輸送量、現在の稼働状況、前年1年の総輸送量等でございます。

こちら郵送、オンラインによる調査を行っております。

裏面につきましては、母集団調査に使用した調査票をお示ししております。

また、その後の別添3に母集団調査の結果概要をお付けしております。

結果の概要でございますが、まず、調査票の配布・回収状況は、554 事業者に配布を致しまして、316 事業者から回答が得られ、また、97 事業者につきましては、その後口頭や電話等により結果を得られたということで、全体で 413 事業者からの回答が得られているところでございます。

審査を行いました結果、413 事業者の中で、基幹統計調査、これは現行で行っている調査の対象外となる事業者が 220 事業者、これは港湾内の輸送とか海上間の輸送のみの調査対象外の事業者でございますが、220 事業者存在したということでございます。

また、母集団調査の調査票情報の層化又は母集団調査結果との比較でございますが、母集団調査の調査票情報、また 25 年 10 月分の基幹統計調査の調査票情報を統合いたしまして、現行の標本設計の基準に沿って層化を行いました。事業者数については、前回実施した母集団調査と比較を行いました、その結果が下の表にある 1 層から 8 層のところでございますが、全体にわたりまして母集団数が減少しているということが明らかになっております。

また、調査対象外の 220 事業者は、基幹統計調査の対象となる輸送を行っていない事業者であることから、今回の標本設計の基となる母集団には含めないということとしたところでございます。

こちらの母集団調査の結果でございます。

続きまして、論点の3でございます。

営業用調査の母集団情報の整備に当たって実施した調査対象の範囲の定義に沿った母集団調査結果の精査とはどのようなものかということでございます。

母集団調査票において、当該事業者の調査実施月等の輸送実績の報告を求めているほか、報告する輸送実績がない場合につきましては、当該事業者の現在の稼働状況、これは輸送実績があるなし、調査対象外の輸送のみ等の稼働状況でございますが、これについては報告を求めておまして、本調査結果から調査の対象となる母集団情報の整備を行っているところでございます。

なお、従前の母集団の枠組みと致しましては、調査対象外輸送のみを行う者と判別した事業者につきましても、調査対象となる輸送を行う可能性を考慮いたしまして、母集団数に含めていたところではございますが、母集団の定義に翻って検討した結果、調査対象外事業者があくまでも母集団の外に位置付けられると整理されるため、今回、調査対象外事業者となる 220 事業者を除いた 530 事業者を母集団とすることとしたところでございます。

続きまして、3 ページ目でございます。

論点の4つ目。現行の調査対象事業者となる母集団情報に含まれていた調査対象外事業者の状況はどのようになっているか。また、今回、それらの事業者を母集団情報から排除しても問題ないという論点でございます。

現行の調査対象事業者として母集団情報に含まれている調査対象外事業者の状況につきましては、当該事業者から輸送実績がゼロ又は白紙により調査票の提出がなされておるところでございます。船舶の総トン数や用途等の記載も特になくことからきちんとしたものとはつかめていないところでございます。

また、母集団情報から当該事業者を排除いたしましても、当該事業者の輸送実績はゼロであることから調査結果に影響を及ぼすものではなく、問題ないと考えているところでございます。

なお、調査対象外事業者につきましては、平成30年度に実施を予定しています母集団調査の調査対象にはなるため、当該調査の結果、改めて営業用調査の対象となるか判別されることとなります。

説明は以上でございます。

○廣松部会長 ありがとうございます。

ただ今の調査実施者からの回答に関しまして、委員、専門委員の方々から御意見、御質問を頂ければと思います。

統計調査にとって、母集団の変更というのは、大変重要なことでございますが、ただ今説明を頂いたような判断から、今回、変更を申請されてきたものでございます。

いかがでしょうか。

平成25年に母集団調査、これは一般統計調査として5年周期で行われているようでございますが、少なくとも、これを見る限り、説明のあったような判断を下されたところですが、この一般統計調査に関しましては、内航海運業法の第3条に基づく登録及び届出を用いたものをそもその母集団としているということでございます。

さらに、経済センサスー活動調査では、この統計調査の目的であるような総トン数20トン以上の船舶とか、月間輸送量が不明であることから、この統計調査の母集団としては、用いることは難しいという判断でございます。

いかがでしょうか。

どうぞ。

○二村専門委員 内航海運の市場というのも、だんだんダウンサイジングしている状況であるというのは、今回のデータからも出ておりますし、私自身、交通経済学のエリアできちんと調べたわけではないですけれども、実感として少しずつ縮小しているエリアなのかなと感じていたところでございます。

母集団の縮小というのは、むしろ実情に沿った妥当なものであるかと思えます。

今回、1点御質問させていただきたいのですが、説明資料の中に、論点4のところの回答の御説明の中に「平成30年度に実施を予定している母集団調査の調査対象にはなる」と

書いているのですが、今回の変更というのは、その次の回からと理解してよろしいのでしょうか。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 いえ、次ではなくて、今回は、25年度の母集団調査に基づいたもので26年4月からこうしたいということでございます。

○二村専門委員 30年も母集団調査だけはするということですね。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 そうです。その時にまた新たに輸送している可能性がございますので、また新たにそこで母集団調査をするということでございます。

○二村専門委員 分かりました。ありがとうございます。

○廣松部会長 ほかによろしいでしょうか。

どうぞ。

○西郷委員 御説明の中にあつたことなので、確認なのですが、今回、従前は780ぐらいあつた対象が530ぐらいに減っているというのは、これは定義そのものが変わったというよりは、定義を厳格に適用した結果、今までは、本来では対象ではないものが含まれていたのを、今回はその対象から除外するというので、かなり大幅に減っているという理解でよろしいですか。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 正しくそのとおりでございます。

○西郷委員 以上です。

○廣松部会長 確かに数だけを見ると、大幅な減少ですので、その点が印象に残るのですが、今、御説明を頂いたとおり、説明資料、資料4の1ページ目の(注)のところがございますとおり、対象外のものがある程度あつて、従来はそれが含まれていたものをこの27年4月調査以降はそれを除外するという判断をしています、

よろしいでしょうか。

○西郷委員 あと済みません。

法律の定義でこの内航船舶輸送統計の対象をこのようにするという規定があつて、その中で港湾内及び港と海上間の輸送のみの事業者は対象外とするという法律でそう決まっているということなのですが、今回の変更の1つの目標というのが、エネルギーの消費というのですか、そういうものをきちんと捉えるというのが中に入っていたと思うのですが、そうすると、例えば港湾内あるいは海上間の輸送のみの事業者でも、エネルギーは消費していることになるので、規模が小さいというか、数が少ないから除外してもそれほどエネルギー消費の把握に影響があるとは思えないのですが、その点の整理というのはどうなっているのでしょうか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 元々の統計調査の出発点の内航船舶輸送統計ということで、輸送に着目した統計調査でございまして、その

範疇の中でより正確に燃料がとればという形で、今回、整理をさせていただいてございます。

先生おっしゃるとおりに、ややそういう意味では港湾の中で動いているものなり、港湾と海上間の輸送、若干でございますが、なくはないというものは事実でございますが、少なくとも輸送統計の枠組みを崩さずという観点でやっているということを御理解いただければと思います。

○西郷委員 分かりました。ありがとうございます。

○廣松部会長 よろしいでしょうか。先ほど説明にもございましたとおり、この母集団情報そのものに関しては、平成30年に改めて調査が実施されるということであり、その段階でこの調査の対象になるようなものが出てくれば、改めて調査対象に含めるという予定ということでもございます。この報告を求める者の①の部分に関しては適当とさせていただいてよろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、続きまして、報告を求める者の②について、総務省の事前調査の結果を事務局から説明をお願いします。

○佐藤総務省政策統括官(統計基準担当)付国際統計企画官 それでは、審査メモ2ページの「(2) 報告を求める者②」のところを御説明させていただきます。

営業用調査の調査対象事業者の選定方法につきましては、層区分を従前の「44層区分」から「17層区分」に、これに合わせまして、報告者数を従前の「約200事業者」から「約180事業者」にそれぞれ変更することについてでございます。

なお、年次調査である自家用船舶輸送実績調査票による調査、以下「自家用調査」と言わせていただきますけれども、この調査の報告者数は引き続き全数ということで、約150事業者でございます。

これについての審査結果でございますけれども、国土交通省は以下の①及び②のとおり標本設計の見直しを行い、標本誤差の縮小とともに月間燃料消費量につきましても、結果精度の確保を図ることとしております。

まず、①ですけれども、従前の層区分では、各層の調査単位数が過少であり、拡大推計に支障が生じることが懸念されるため、各層において一定の調査単位数を確保するための層区分の統合を図るということでございます。

②でございますけれども、従前は「月間総輸送量」についてのみ目標精度を定めていましたが、これに加え「月間総燃料消費量」につきましても目標精度を定めるということでございます。

これにつきましては、いわゆる第Ⅱ期基本計画において、内航海運における燃料消費量を把握する統計の精度向上に取り組むことが求められていることに対応するものでございまして、おおむね適当であると考えておりますが、こういった当該見直し後の標本設計が

統計の精度向上に資するものとなっているか検討する必要があるのではないかと考えており、現状の確認を含め、6つの論点を整理しております。

1つ目でございます。

層区分について、従前の「44層区分」から「17層区分」への変更はどのような考えのもと行うものなのか、また、結果の連続性の観点から問題は生じないのか。

2つ目でございます。

現行の標本設計はどのような考え方により設計されていたのか。また、新たな標本設計がどのような考え方により設計することとしているのか。

3つ目でございます。

悉皆層が増加しているなど、母集団数の増減に比べ標本数が増減していないと思われるがその理由は何か。各層の設定は妥当なものとなっているか。

4つ目でございます。

現在、月間輸送量で層化した標本設計を実施しており、層区分の設計に当たって、事業者の特徴を示す層の候補として月間燃料消費量あるいは総トン数計などが考えられる中、月間輸送量とした経緯や理由は何か。また、従前の標本設計において月間総燃料消費量に係る達成精度はどの程度のものであったのか。

5つ目でございます。

本調査は、結果利用との関係からみて、誤差率についてどこまで厳密性が求められるものなのか、また、報告者負担を考慮した標本設計となっているか。

6つ目でございます。

自家用調査につきましては、全数調査としているが、報告者負担等を考慮すれば、標本調査化するという考えられるのではないか。

以上でございます。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、調査実施者からただ今の論点に関する回答をお願いいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 それでは、説明資料の4ページからでございます。

まず、論点の1つ目。層区分を従前の「44層区分」から「17層区分」に変更することとしているが、具体的にどのような考えのもと行うものか。

2つ目の論点としまして、現行の標本設計は具体的にどのような考え方により設計されていたのか。また、新たな標本設計が具体的にどのような考え方により設計することとしているのか。

論点の3つ目。悉皆層が増加しているなど、母集団数の増減に比べ標本数が増減していないと思われるが、その理由は何か。この3つの論点につきまして、一括で御説明させていただきたいと思っております。

現行及び新たな標本設計における母集団数及び標本数等は後ろの別添4に現行の標本数

と新たな標本設計に基づいた標本数というものを付けさせていただきます。こちらの方を御覧になりながらお聞きいただければと思います。

現行の標本設計は、調査対象事業者のうち月間輸送量 10 万トン以上の事業者については全数調査と致しまして、その他の事業者につきましては、母集団調査の結果に基づき、月間総輸送量で精度 5 %以内に入るように標本設計を行っているところでございます。

月間輸送量 10 万トン以上の事業者を全数調査部分、10 万トン未満の事業者を標本調査部分の層と致しまして、標本数の割り当てはネイマン配分により行っているところでございます。

また、船舶の輸送品目別輸送量におきましては、悉皆層での占有率が低かった品目等を標本層で押さえる必要があることから、悉皆層における月間輸送量が 8 割未満の品目等を第 2 次層として設定いたしまして、第 2 次層の各層区分の母集団数に比例した標本数の配分としているところでございます。

一方で、新たな標本設計につきましては、これまでの月間総輸送量の精度に加えまして、月間総燃料消費量につきましても、月間総輸送量と同様に精度 5 %以内に入るように標本設計を行っているところでございます。

各層の統合につきましては、標本の入れ替えによる総量の変化を抑える観点から、各層の母集団数がおおむね 100 事業者になるよう、第 1 次層の層区分の統合を図ったものでございます。

なお、月間総輸送量と月間総燃料消費量の双方の精度を確保し、標本設計した結果、4 万トン以上の層につきましても標本数が全数必要となっております。全数調査部分の層が 10 万トン以上から 4 万トン以上へと変更になっているものでございます。第 2 次層の考え方につきましては、現行の標本設計と同じでございます。

また、新たな標本設計の第 1 次層第 5 区分～第 8 区分の層につきましては、1 年間で 2 回の標本替えがあるため、母集団調査周期である 5 年周期で全ての事業者が抽出されるよう、抽出率を見直すとともに、第 9 区分から第 10 区分につきましては、新規事業者であることから早期かつ網羅的に実態を把握する観点から全数調査としているところでございます。

これらのことから、これまでと同様、月間輸送量で層化いたしまして、月間総輸送量が精度 5 %を満たす条件で標本設計を行っていることから、結果の連続性に影響を与えるほどの差はないと考えているところでございます。

続きまして、論点の 4 つ目でございます。

月間輸送量を層化した標本設計を実施して、層区分の設定に当たって、月間輸送量以外に事業者の特徴を示す層の候補として月間燃料消費量、総トン数、載貨重量トン、月間航海距離及び月間載貨重量トンキロ等が考えられる中で、月間輸送量とした経緯や理由は何かということでございます。

こちらにつきましては、今回の母集団の層の設定におきましては、これまでの月間総輸

送量に加えまして、月間総燃料消費量にも目標精度を設定することから、事業者の特徴を示すと考えられる月間輸送量、月間燃料消費量、総トン数、載貨重量トン数、月間航海距離及び月間載貨重量トンキロを層の候補として検討を行いました。

まず、表章項目であります月間輸送量及び月間燃料消費量との相関につきまして分析を行いました。

その結果、月間輸送量と月間燃料消費量の相関は 0.59 となっておりまして、相関が認められるところがございます。

次に、月間輸送量及び月間燃料消費量と各層候補との相関を確認したところ、下の表でまとめてございますが、総トン数で月間輸送量が 0.79、月間燃料消費量が 0.69 です。

トンキロにつきましては、065、0.55 ということがございまして、全てのものにつきまして相関が認められるということとなりました。

さらに、各層候補で層化として標本設計を行った場合の必要標本数を算出したところ、下の表にあります。月間輸送量だと 198 事業者、燃料消費量だと 226 事業者。また、月間載貨重量トンキロだと 236 事業者となっておりまして、この中で最も必要標本数が少なく、報告者負担が少ないということから、引き続き月間輸送量で層化することと致しました。

また、現行の標本設計におきます月間総燃料消費量に係ります過去 3 年の達成精度は、平成 23 年 11 月分が 4.57、24 年 11 月分で 5.32、25 年 11 月分で 5.48 というところが達成精度でございます。

続きまして、論点の 5 つ目でございます。

本調査は、結果利用との関係からみて、誤差率についてどこまで厳密性が求められるかということでございます。

交通部門の燃料消費量の算出に当たりましては、自動車は、自動車燃料消費量調査において目標精度を 5% に設定しております。また、航空機は航空輸送統計調査につきまして全数調査で行われております。鉄道につきましては、鉄道事業法の 55 条の規定に基づく報告によりまして把握がなされています。内航船舶につきましては、これまで目標精度が設定されていなかったことから、交通部門の総燃料消費量の把握をする際や各輸送モード間の比較をする際、各輸送モード間での精度の横並びがとれていなかったところがございます。また、環境行動計画におきましても、今後推進すべき環境政策として地球温暖化対策・緩和策の推進の中で各交通モードの低炭素化の促進が挙げられておりまして、当該政策を推進する際の評価指標として使用するためにも、内航船舶の燃料消費量につきましても目標精度を 5% に設定して、精度向上を図るものでございます。

なお、報告者負担につきましては、先ほどもお話ししたとおり、精度を 5% に設定した上で、必要標本数が最小となるように考慮いたしまして、標本設計を行っているところがございます。

続きまして、論点の 6 つ目でございます。

自家用調査につきましては、全数調査をしているということだが、報告者負担等を考慮すれば、標本調査化することも考えられるのではないかという論点でございます。

自家用調査につきましては、年1回の調査であり、かつ、母集団数が150者と少ないことから、結果の継続性の観点からも、引き続き全数調査を実施することが適当であると考えているところでございます。

なお、本調査の変動係数を求めたところ、2.42でございます。仮に、信頼水準95%、許容誤差率5%を設定し、標本数を求めた場合には、必要標本数は約9,000となつてしまひまして、結果としまして全数調査でやるしかないということが結論でございます。

説明は以上でございます。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、この報告を求める者の②の部分に関しまして、御質問、御意見を頂ければと思います。

いかがでしょうか。

資料の別添3の8ページのところですが、まず、母集団そのものに関しては、平成25年度母集団数、これは10ページの別添4の母集団数129に対応しているということによろしいですね。

今、言いましたのは別添3です8ページ。

今回、母集団調査の結果、平成25年度の母集団数は、全部で530事業者。正確にいうと、新たな第1区分としての4万トン以上というのは、この第1次層の1から4までを加えた129事業者。それに対応をしていると考えればいいのですね。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 そのとおりでございます。

○廣松部会長 結果として、先ほどの説明でこの資料4の5ページの一番下、月間総輸送量、月間総燃料消費量ともに精度5%とした場合の必要標本数として、198事業者が第1次層に関しては出てきますが、現在はそれが129事業者になっているということによろしいですね。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 それが182事業者に対応しているところでございます。

○廣松部会長 失礼しました。第1区分から第10区分まで全部合わせて182事業者のそれに対応している。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 そうです。

○廣松部会長 説明資料として出していただいた数値は一応確認し終えたのですが、ほかにいかがでしょうか。

それから、これは言葉の問題ですが、5ページのところで、4の回答の2行目「事業者の特徴を示すと考えられる月間輸送量」うんぬんとありますが、その中の「総トン数計」と「載貨重量トン数計」の違いというのは、総トン数というのは船のトン数で、載貨重量トン数というのは積んだ荷物の重量ですね。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長　そうです。

○廣松部会長　この単位も重量トンですか。

○石橋国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室係長　総トン数というのは、船舶の大きさを表す単位でして、載貨重量トンはその船舶にどれだけ荷物が最大で何トン積めるというのが決められていますので、その載貨重量トン数ということになります。

○廣松部会長　それは積んだ荷物の重量トンですか？

○石橋国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室係長　そうです。

○廣松部会長　船舶の総トン数と合わせたものではないですね。

○石橋国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室係長　ではないです。

○廣松部会長　分かりました。

ほかにいかがでしょうか。

○西郷委員　これはサンプルサイズは減らした方がいいという観点なのか、それとも悉皆層はなるべくきちんと捉えた方がいいという観点なのか、どちらなのですか。

これは資料4の5ページに層区分に使った時の補助変数とそれからターゲットにしている変数との相関係数なのか、Rスクエアなのかにもよる、二乗したものなのか、その前のものなのかにもよるのですけれども、もしここに書かれているとおりに二乗したものとすると、相当相関係数が高いものなので、もっと何か例えば4万トン以上のところを2つぐらいに区切るとかすると、もう少しサンプルサイズを減らせるのではないかというような印象なのですけれども、その4万トン以上というところが相当サイズが大きい層になっているので、もしサンプルサイズを減らすということが目標の1つである。なるべく効率的にということで、サンプルサイズを減らすということが目標の1つであるということであれば、何かこの4万トン以上のところを2つぐらいに区切るようなことを考えてもいいのではないかと思うのです。

ただ、従前はそこのところをかなり細かく区切れていたわけです。従前では第4区分から4万～6万、6万～7万、7万～10万と、4万トン以上のところというのは、かなり細かく区切っていたのを、今回、まとめるとしていただいているので、その区切っていた時にも、それほどサンプルサイズは、でもこの時は母集団のサイズが746だったのですね。なので、何か計算の結果、示されているサンプルサイズと補助変数、層を決める時に使っている補助変数等をターゲットにしている変数との相関が結構高いということが少し頭の中でうまく結び付かないようなところがあるのですけれども、ここの4万トン以上のところを区切るというようなことは、多分、検討はされていたと思うのですけれども、何で4万トン以上を悉皆にするという結論に至ったかという検討の過程を少しお話いただけますでしょうか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐　今回は、その従前のおおりに、輸送の観点だけでの標本設計であれば、従前のおおりでかつサンプルの数は現行というか、従前より少なくなるという結果だったのですが、そこに加えて、燃料消費量

にもしっかり精度を持たせたということで、輸送でのサンプルでの必要標本数、各層ごとで出しまして、かつ燃料についても、精度5%で、各層必要標本数を出しまして、それぞれ各層で並べたわけです。それで、両方の数字の大きい方というか、両方の条件を満たす標本の数字を出したところ、結果的に4万トン以上は全数になったということでございます。

○廣松部会長 その点が、今、西郷委員がおっしゃった統計的な指標からする判断と、燃料消費量を新たに基準として加えたことの結果でしょうか。

全体の傾向としてみると、10万トン以上が、今、平成25年度の母集団の数字でいくと72で、129のうち10万トン以上が72を占めるという状況になっている。あるいはこれは二村専門委員に伺った方がいいのかもしれませんが、今後、4万トン以上を悉皆にしまうと、今まで7万トンから10万トン、6万トンから7万トン、4万トンから6万トンという形で細かく細分されていたのができなくなるわけです。集計の仕方とか、表章の仕方によるのかと思いますが、その点はいかがですか。

○二村専門委員 私自身も少し今後の趨勢というのはよく分からないところではあるのですが、恐らく、事業者の中でも、大手の事業者というのは、船舶を大型化させていくだろうという予想が立ちます。

ですので、恐らく4万トン～6万トン、6万トン～7万トンというような層の船というのは、恐らく数が減って、10万トン以上の一隻になると。複数隻を統合して大型化していくのではないかとというような予想は立つのではないかと。何分予想でございますので、そのような趨勢になるかどうか分からないですけれども、効率化をするためには、大型化であろうと思われま。

○廣松部会長 確かに8ページのところの母集団数の変化で見ると、従来の第1次層の2、3、4、5については少し状況が違うようですね。母集団数が減っています。21年の時の母集団数と比べると、2、3、4の層に関しては、母集団の数は減っている状況で、それが、今、御指摘の大型化の傾向を表していると判断していいのでしょうか。また、これは集計というか、公表の段階の話ですが、標本設計としては、今、第1次層として4万トン以上を悉皆層にすることにして、公表の段階ではどうなのですか。従来のこの区分で、集計・公表の予定ですか。それとも4万トン以上を全部1つにくくって公表する予定でしょうか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 公表につきましては、この現行の10万トン以上というような形での公表はしておりませんで、全体の輸送量として、それぞれの品目はどうだ、輸送量がどうだということでございますので、表章の仕方は変更ございません。

○廣松部会長 ああそうですか、わかりました。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 はい。

○廣松部会長 ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

○北村委員 この調査自体の関係とは少し関係ないかもしれないのですが、今回から月間総燃料消費量も精度の中に含めるということで、燃料消費の話が重要だということなのかもしれませんが、とすると、総輸送量で燃料消費量を割って、単価当たりの輸送燃料に対してどれぐらい運べるかというのが規模別に、要するに効率がよくなるというような指標が出るとか、そういう使い方というのはあるのかと思うのですが、そういう表章とか、そういうことというのは考えないのですか。政策的に使えるものとか、あるいは、今、お話があったように、規模がどんどん増えていくというのは、そういうことを反映していると考えていいのですか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 先生おっしゃるとおり、燃料もしっかり精度をとることによって、かつ輸送量なり、載貨重量トンなりで、輸送の効率なりという数字が効率化という形では出てくるかと思われま。

よりその詳細な数字の分析ということであると、現状の月報の中ではなかなか難しいところがあるのかもしれないのですが、そういうところにつきましては、統計法第 32 条などに基づき、やっていくということになるかと思えます。

○北村委員 ということは、これは調査することによって、そういう情報が得られて、政策担当者なり、分析者が使おうと思えば、そういうことも分析できるようになるという意味での利便性の向上というのはあると考えますか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 さようでございます。

○廣松部会長今回、内航船舶輸送そのものの中での効率性ということと、そうではない陸運とか、ほかのモードとの比較ということが当然できることになりましたが、内航船舶輸送の中での効率性に関しては、公表するかどうか、月次では確かに少し難しいかと思えますが、それを年報等にまとめる時に工夫をして頂くことを考えていただければと思います。

ほかにいかがでしょうか。

統計委員会の別の委員の方から質問を受けたのですが、今回の変更ですと 17 層でサンプル数が 182 ということになります。第 2 次層の 12~17 というサンプルが、全体にどこまで影響を及ぼすかは、よく分かりませんが、単純に 17 層で必要標本数 182 とすると、各層に入るものが極めて小さくて、それに更に乗率を掛けるとすると不安定になるのではないかという質問です。今、表を見る限り、182 の必要標本数のうち、129 が悉皆層です。あと第 2 区分、第 3 区分、第 4 区分のところ、大体 134~135、第 5 から第 10 区分のところは数としては 19 です。それらの動きによって、全体が不安定になるようなことはないのでしょうか。確かに実際に調査をやってみないと分からないのですが、今までの調査の結果からして、この 10 ページの第 1 次層の、第 5 区分から第 10 区分の結果全体に与える影響というのは、そんなに大きくないと判断してよろしいのですか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 実は、第 1 区分で

輸送量の観点からしますと、約9割の数字がとれるということでございます。

あとは各区分に公表するというのであれば、若干層の統合等があると、掛ける数値によって変わってくる可能性はややあるのですが、ただ、公表はその全体の数字で公表していくということと、ただ、そうあったとしても、輸送量が小さいものですから、全体に及ぼす影響は少ないと考えています。

○廣松部会長 調査実施者としては、今、御説明いただいたような御判断ということのようですが、いかがでしょうか。

よろしいですか。

論点メモでは、この部分に関しては6点挙がっておりますが、それぞれに関して御回答を頂いた内容でよろしいでしょうか。

もう一つ、自家用調査に関して、今、全数調査なのだけでも、標本調査化ということも考えられるのではないかということなのですが、それに関しては6ページのところに、必要標本数が約9,000になるという計算結果が出ておりますが、これは総輸送量のみに基づくものですか

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 さようでございます。

輸送量です。

○廣松部会長 燃料の方は、この計算には入っていないのですか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 入っていないです。

○廣松部会長 確かに自家用というのは全体の割合からすると、極めて小さいとも思われます。この自家用調査に関して、報告負担という意味からすると、確かに標本調査とすることも考えられると思いますが、今のところ、特にこの自家用調査に関して、全数調査になっていることに、実施者側に報告者からクレームというか、特段意見は届いていないということであれば、平成26年以降の調査に関しても、御協力いただけるだろうということで、現時点では全数調査を継続するというにしたいと思いますが、この報告を求める者②の論点に関しまして、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。

この結果を本委員会に中間報告をする時に、今日提出していただいた必要標本数等の計算に関して、少し丁寧に説明をする必要があるかもしれません。その点は事務局と相談した上で対応したいと思いますが、この報告を求める者の②の論点に関しまして、本部会で適当とさせていただいてよろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、この変更も申請に関して適当とさせていただきたいと思います。

今回の申請における変更点としては、まだ集計事項がございますが、集計事項の論点の中に、公表時期への影響が挙げられていることや、先日開催されました統計委員会におい

て、西村委員長からも公表時期の早期化について言及がございました。

それを踏まえまして、先に「調査結果の公表の早期化」について審議をお願いしたいと思っております。

では、審査メモの5ページ「3 その他（調査結果の公表の方法及び期日）」における総務省の事前審査の結果について、説明お願いいたします。

○佐藤総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 それでは、審査メモ5ページの2の「平成22年4月以降の調査の実施に係る調査計画の変更（軽微変更）時の指摘事項への対応状況について」につきまして、御説明をさせていただきます。

本調査につきましては、調査計画のいわゆる軽微変更に係る承認時において指摘されている事項のうち、アの「母集団の的確な把握について」につきましては、先ほどの審議事項と重なりますので割愛させていただきます。

部会長からお話がありましたイの「調査結果の公表早期化について」でございます。

月次調査である営業用調査の結果につきましては、調査月の翌々月末日までの公表予定が約1か月程度遅延していることから、公表の早期化に向けた取組を一層強化することが必要であるといった指摘でございます。

これについての審査結果ですが、申請負担軽減対策におきましては、原則として、全ての指定統計、現在の基幹統計の第1報の公表を可能な限り早期化し、遅くとも月次調査は60日以内に公表することとされています。

5ページから6ページにかけてですけれども、国土交通省が調査対象事業者からの調査票回収の遅れが公表遅延の大きな要因となっているといったため、調査対象事業所を直接訪問し、調査への協力と理解を求めるなど、督促強化の取組を行っておりますけれども、営業用調査の結果につきましては、依然として予定される公表日より10日から30日程度遅れて公表されております。

このようなことから、国土交通省は、調査票の報告遅延が常態化している事業者に事実関係を確認したところ、以下のようなことが判明いたしました。

まず、①ですけれども、毎月20日が会計締切日であるため、この20日を境に致しまして、調査月前月から調査月当月まで、それから調査月当月から調査月翌月までの1か月間といった期間で燃料消費量を把握、計算していることです。

②ですけれども、このため、調査当月の燃料消費量は、2回に分けて確定することから、翌月20日以降でないと確定しない燃料消費量があることです。

③ですけれども、上記①及び②から、調査月当月の調査票の提出は早くても調査月翌月20日以降になってしまうことといったことです。

調査結果の公表早期化への対応としまして、要因分析や督促強化を行っていることは評価できると考えられますけれども、公表時期の遅延が改善されていないことから、集計・公表に関する業務について更なる工夫等、検討する必要があるのではないかと考えておりまして、現状の確認を含め、5つの論点を整理してございます。

1つ目でございます。

平成22年4月以降の各月における営業用調査に係る結果の公表実績は、どのようになっているのか。また、通常、実査から公表までの各工程に実施する個々の業務については、どの程度の期間を要しているのか。

2つ目でございます。

調査対象事業者からの調査票の提出状況はどうなっているのか。

3つ目でございます。

上記2により「会計締め日」を理由として調査票の提出がおくれている調査対象事業者の状況を把握することは可能と考えますけれども「会計締め日」以外の理由で調査票の報告が遅れている事業者はいないのか。

4つ目でございます。

上記2とも関連いたしますけれども、調査票の回収状況を分析し、営業用調査の調査結果について、公表予定期限までに集計可能な情報で全体の動向で把握が可能となるなど、利活用ニーズをある程度満たせるものであれば、調査実施月の翌々月末までに公表する「速報」と、その後速やかに公表する「確報」に分けて公表する余地はないのか。

5つ目でございます。

6ページから7ページにかけてですけれども、営業用調査の調査票について、報告者負担の軽減を図り、公表の早期化に資する観点から、以下について見直しを行う余地はないのかということで、①ですけれども、船質の区分による調査事項を設けている理由は何かと。木船については、平成18年4月から調査対象隻数が1隻のみとなったため、木船としての推計及び公表は行わず、小型鋼船の数値に含めて公表しているところでございますので、実質的に把握する必要性が薄いのではないかと考えられることから、削除する余地はないのか。

②ですけれども「積地」及び「揚地」に係る調査事項では「船に積んだ日（船から揚げた日）」及び「港名」を把握しており、このうち「港名」に係る項目におきましては、調査対象事業者に対し「都道府県」「市郡」及び「港」の記載を求めている理由は何か。「港」のみを記載すると「港名」の特定が困難となるためか。「港名」に係る項目について「港」のみの記載とする余地はないのか。あるいは「都道府県」「市郡」をコード番号化するなど記入負担の軽減化を図る余地はないのか。

なお、本件につきましては、自家用調査の調査票についても同様でございます。

以上でございます。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、ただ今の論点に関しまして、調査実施者から回答をお願いいたします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 それでは、説明資料の14ページからとなります。

まず、論点の1つ目なのですが、平成25年4月以降の営業用調査に係る結果の公表実績

は、どのようになっているか。また、実査から公表までの工程はどうなっているのかという論点でございます。

営業用調査の平成 25 年 4 月以降の公表実績につきましては、ここにあるとおりでございます。

平成 25 年 4 月分、公表期限が 6 月 30 日が 8 月 16 日と 6 週間程度遅れております。

現在ですと、平成 26 年 7 月が最新でございますが、9 月 30 日期限が 10 月 17 日と約 2 週間程度の遅れで、今、推移しているところでございます。

また、実査から公表までの各工程に係る工程はどうなっているかということでございます。

これもここにお示ししていますとおり、これは平成 26 年 4 月分調査における実際のスケジュールでございます。

4 月分でございますから、3 月上旬から調査票を配布いたしまして、4 月から調査票の記入をしていただいております。

調査票の提出期限が 5 月 7 日でございますが、実際に上がってくるのはもっとどんどん後になるということでございます。

それから、内容審査、疑義照会等を行いまして、実際に公表されたのは 7 月 28 日ということでございます。

論点の 2 つ目でございます。

調査対象事業者からの調査票の提出状況はどうなっているかということでございます。

こちらにつきましては、平成 24 年度及び 25 年度の調査票の提出状況、別添 8 に付けさせていただきます。少し細かい資料で恐縮でございます。

24 年 4 月から 7 トンは 10 日ごと、70 日後までのものが 26 年 3 月まで一覧表としてお示しをしているところでございますが、当該資料から過去 2 年間の調査票の平均回収状況を見てみますと、調査票の提出期限である調査月の 7 日後では 18.8%、30 日後で 68.7%、60 日後では 91.8%という平均となっております

また、例年 4 月分調査におきましては、ゴールデンウィークを挟むこと。また 12 月分調査につきましては、年末年始を挟むことから、調査票の回収が調査月の 20 日後ぐらいまで低調であるが、その後はほかの月と同様な回収状況となっているところでございます。

続きまして、論点の 3 つ目でございます。

「会計締め日」を理由として調査票の提出が遅れている事業者の状況を把握することは可能と考えるが「会計締め日」以外の理由で調査票の報告が遅れている事業者はいないのかという論点でございます。

調査票提出の遅延要因につきましては、会計締め日のほか、十数隻分の調査票を 1 人の担当者が作成することによる遅延又は業務多忙による遅延等々、各者個別の理由による遅延となっております。遅延の目立つ事業者に対しましては、各事業者の事情を把握した上で、直接当該事業所に赴きまして早期提出の依頼、また、電話による督促等を行っている

ところでございます。

今後につきましても、引き続き督促等を行うとともに、関係団体を通じて調査の重要性や調査票の早期提出の協力依頼等の改善方策を検討していきたいと考えているところでございます。

論点の4つ目でございます。

調査票の回収状況を分析しまして、営業用調査の調査結果について、公表予定期限までに集計可能な情報で全体の動向の把握が可能となるなど「速報」をできないかということでございます。

「速報」につきましては、現在、公表予定期限までに集計可能な調査票情報を用いまして、全体の動向の把握が可能となるか等々の分析を行っているところでございます。

本件変更が適用される平成27年4月調査分以降につきまして、速報として可能でありましたら公表していきたいと考えているところでございます。

なお、月報につきましては、内航海運業所管部局におきまして、輸送状況を適時的に把握するために利用されているほか、当省所管産業等の概況を月次で報告しています「国土交通月例経済」におきまして、内航海運の輸送実績として公表されているところでございます。

また、経済産業省が作成・公表している第3次産業に属する個別業種の生産活動を捉えます「第3次産業活動指数」におきましても、内航貨物水運業の指数計算に月報のデータが用いられているところでございます。

したがいまして、引き続き本統計の月次での公表は必要と考えているところでございます。

論点の5つ目でございます。

営業用の調査票につきまして、早期公表を図る観点から、2つのことについて見直しを行う余地はないのか。

1つ目は木船につきまして、削除する余地はないか。

2つ目につきましては「積地」とか「揚地」等の把握につきまして「港」「都道府県」「市郡」につきまして、もっと簡素化するなり、コード化することができないかというような論点でございます。

まず、木船につきましては、船質の区分につきましては、各船質においてどのような貨物品目を輸送しているか、その傾向を把握するため調査を行っているところでございます。

現在、木船の調査対象隻数は1隻となっておりますが、内航海運業に従事する総トン数20トン以上の木船は平成25年で37隻が存在しております。

この中には、調査対象船舶として抽出されていない船舶もあると思料されることから、引き続き船質の区分を設けていきたいと考えているところでございます。

2つ目の「港」と「市郡」「都道府県」の関係でございます。

当該調査におきまして「都道府県」「市郡」「港」欄は内容検査の際に、記載された「輸

送した距離」の妥当性を確認するために使用しているところでございます。

「都道府県」につきましては、同一の港名、例と致しまして、清水港という港は静岡県にも高知県にも存在します。これら同一港名の判別が必要となっております。

また「市郡」につきましては、市郡をまたぐ広範囲の港。例としまして、仙台塩釜がございしますが、仙台塩釜は、幾つもの市郡にまたがっている広範囲な港でございます。

ここに運ばれた距離の妥当性を判断するために必要となっているものでございます。

なお「港」につきましては、内容検査において、調査の対象外である港湾内輸送を除外するための確認項目としましても、使用しているところでございます。

また「都道府県」及び「市郡」のコード番号化につきましては、特に「市郡」をコード番号化すると、膨大な市郡の中から報告者が該当する市郡を探す手間が増え、煩雑になると思料されておるところでございます。

また「都道府県」につきましては「積地」及び「揚地」が同じ地域である場合、全ての欄に都道府県名を記入しなくても、同上である旨が分かるように記載してもよいこととしているところでございます。

さらに、電子媒体の調査票におきましては「都道府県」をプルダウンメニューより選択できるようにそれらの記入者負担の軽減を図っていることから「都道府県」におきましても、コード番号化の必要は少ないと考えているところでございます。

以上でございます。

○廣松部会長 ありがとうございます。

この点については、最初に御説明いたしましたとおり、統計委員会の席でも、公表の早期化ということに関して、委員長からコメントがあったということ。さらにはそれに加えてですが、今の閣議決定の下では月次調査に関しては、遅くとも60日以内に公表するということが決められているわけですが、残念ながらこの統計調査に関しては、それが守られていないという状況があるものですから、その点に関して、どのように考えるかということ、審査メモに基づいて、実施部局から回答を頂きました。

今の回答に関して、御質問、御意見を頂ければと思います。

いかがでしょうか。

どうぞ。

○二村専門委員 質問させていただきたいのですが、「速報」「確報」の件なのですけれども、随分回収が遅くなっているようですが、回収をした後で、速報なり、何らかのこういうような数字を出すためにどのぐらいの日数が必要なのでしょうか。

それによつては、例えば、30日でできるといった場合には、回収率7割程度のところで、出さなければいけないといった時に、精度がかなり落ちるのではないかなというような疑問が、済みません。ど素人質問で申し訳ないのですけれども、どの程度時間が掛かるかという点、教えていただければと思います。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 実際にまだやっていない

からはっきりしたことは分からないのですが、やった全ての項目につきまして、速報として出すと、結構時間がかかると思っております。

確報としては、トレンドがわかる程度のトン数とかトンキロあたりのものだと、出てきたもので、そんなに時間が掛からないで速報は出せると。その代わり精度としては、きちんとした精度は多分保てないとは思いますが、そのトレンドが分かるぐらいの数字だと 30 日後に出てきた後に、1 週間ぐらいあれば出るのではないかと。

○二村専門委員 1 週間ぐらい。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 ええ、この数字だけですと。

今、我々考えておりますのは、内航もそうなのですけれども、ほかにも公表が遅れていると結構言われていますので、ある程度のところで、ある程度の速報が出せるかを、今、全体で検討していきまして、そうすると、翌々月の末、期限が決められたところにはトレンドが分かる数字が全統計で出せばいいということ、今、検討しているところでございます。

○二村専門委員 よろしいですか。

○廣松部会長 どうぞ。

○二村専門委員 なるほど。ということであれば、1 週間と、今、おっしゃいましたけれども、およそ 10 日あればそのような数値が出せる可能性があるというわけであれば、8 割強のところを出せるわけですね。

ということであれば、確かに、それほど精度も落ちずというようなイメージも持てますし。

分かりました。ありがとうございます。

○廣松部会長 確かに、今、御質問がございましたとおり、速報にどこまで精度を求めるのかということについては、この統計調査だけではなくて、いろいろな調査に関して、議論になっています。しかし、特に月次調査の場合には、速報性ということが重視されておりまして、なるべく早く、先ほど調査実施者からは言葉がありました、トレンドがわかる程度のものは出すべきではないかと言われていきます。

この資料 4 で調査実施者側の回答として、特に 15 ページのところですが、平成 27 年の 4 月調査以降、速報として公表していくことを考えるという前向きな回答をいただいておりますので、この点は評価をしたいと思えます。

ただ、従来のものを見ると、4 月調査が一番問題というか、難しいということだろうと思いますが、その点は是非努力をしていただければと思います。

ほかにかがでしょうか。

15 ページの後段のところですが、ある程度私も現在、こういう形で公表が遅れているということであれば、月次調査の重要性ということにも関わりますが、あるいはこの調査自体を四半期単位にするというようなオルタナティブも考えられるのではないかと考えたの

ですが、ここにありますような形で別の統計で本調査の結果が使われているということであると、やはりそれにはかなり慎重な考慮を要することにもなるかと思えます。調査実施者側としては、とりあえず月次調査自体を見直すことは現時点では困難であるという判断を下されたようであります。

ほかにいかがでしょうか。

○北村委員 今の点について確認なのですが、経済指標として使われているのは、これは、私、不勉強で分からないのですが、経済産業省の第3次産業活動指数というところに使われている。この統計はほかの何か景気動向指数か何かに使われているということはないのですか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 確認できた範囲はここに記載してある範囲でございます。

○廣松部会長 その点は少し事務局とも議論をしたのですが、この調査自体が金額表示はとっておらず、総トン数とか、トンキロという単位での調査になっているものですから、景気動向等、当然、それに伴って内航船舶輸送も受けているのだらうと思うのですが、金額的な表現というのがないという点がこの調査の大変大きな特徴になっていると思えます。

ほかにいかがでしょうか。

あと特に報告者側の遅延の理由として「会計締め日」という言葉が出てくるのですが、これは確かに報告者の方がお決めになっている日ですので、残念ながらそれをこの調査に合わせて変更をお願いするというのは、報告者の方の大変大きな負担増になるということが悩ましいところだろうと思えます。

もう一つ、論点として挙がっておりました調査票における「積地」と「揚地」の大変細かい「都道府県」「市郡」それから「港」名まで書いていただくというその部分に関して、今の御説明では、現状の様式をとらざるを得ないということですが、少し不思議に思ったのですが、これは港湾の問題かもしれませんが、各港湾に港湾番号のようなものはないのですか。

統一番号というか、よく分かりませんが、例えば北海道の一番北の港から沖縄の一番南の港まで、一連の番号というものがついていけば、そこに番号さえ書けばいいように思ったのですが。

○石橋国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室係長 把握している限りでは、そのような番号というものはないと。

○廣松部会長 そうですか。

○二村専門委員 むしろ、国土交通省の方がお詳しいとは思いますが、私もデータを扱っている限りは、そのような港湾番号のようなものを見たことがございませんで、恐らく、港湾というものも大小様々でございまして、これも港湾かというぐらいの小さいものもあれば、東京港、横浜港のような大きいものまで様々なランクがございまして、なかなか数字でもって全て整理し切れるものでもないということを考えております。

○廣松部会長 ありがとうございます。

これは港湾統計の時に少し話題になった点でございますが、今、国土交通省で港湾関係のデータベースの整備も考えるということのようですので、将来的には、今、御指摘のあったような確かに港湾の特性から言って通し番号を付けるのはなかなか難しいのかもしれませんが、そういうものが整備されれば、ここの部分は簡単に番号だけで済むのではないかとも思います。残念ながら、現状ではそれは不可能なようでございますので、現在のこの質問様式をとらざるを得ないということだと思えます。

ほかにいかがでしょうか。

○北村委員 確認なのですけれども、16 ページの5の①の木船と鋼船とを区別して調べる理由があるのかというところで、説明は貨物品目を輸送しているのがどういう船の質なのかということを知りたいということなのですけれども、これは本当にそういう需要があるのですか。今、1隻だけ対象になっているということなのですけれども、だんだん減ってきているということは確かだが、把握しておきたいということでしょうか。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 確かに、これは昭和38年に始めた時からやっていて、昔は木船が確かに多かったので、こういう区分けがあったのですが、最近、減ってきているのは確かでございます。

これも近年、なくなっていくのではないとも言われているところでございます。

まだ、今、37隻ございますので、これがもう少し少なくなって、どうにもなくなったらやめようかとも思っているところでございます。

○北村委員 ではその線引きはもう少し先に検討したいということですか。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 はい。

○廣松部会長 そうですね。先ほどの話で、次回、母集団調査がなされる時に、当然、その時点での現状把握がなされると思いますから、あるいはその時にこの論点についても検討するということが必要になろうかと思えます。

ほかにこの論点に関しましていかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

これは繰り返しですが、先ほど指摘いたしました資料4の説明資料の中の15ページのところで、平成27年4月以降、速報について公表していきたいという回答がございましたので、本部会での結論として、この公表の早期化に関して調査実施者の案で適当とさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、まだ少し時間があるようでございますので、変更点の審議に戻りたいと思います。審査メモ資料3の3ページ「(3)集計事項①」の論点でございます。

では、この点に関します総務省の事前審査の結果について、事務局から説明をお願いいたします。

○佐藤総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 それでは、審査メモ3ページの「(3) 集計事項①」のところにつきまして御説明をさせていただきます。

営業用調査結果（年報）の集計事項につきまして、新たに「貨物船用途別、油種別燃料消費量」を追加することとさせていただきます。

この関係で、恐れ入りますが、資料2の18ページに「内航船舶輸送実績調査票」がございますので、これも併せて御覧いただければと思います。

これについての審査結果ですけれども、国土交通省が従前から「貨物船」「油送船」など用途別に3区分で油種別燃料消費量について集計・公表を行ってきておりますが、既存の調査事項から得られる情報を活用し、現行よりも詳細な貨物船用途別ということで、例えば「自動車専用船」あるいは「セメント専用船」等々の7区分の油種別燃料消費量を新たに集計事項として追加し、公表を行うこととさせていただきます。

これにつきましては、今回の改正により、内航海運における燃料消費量を把握する統計の精度向上が期待されることから、既存の調査事項を活用し、集計事項の充実化を図るものであり、報告者に新たな負担を課すこともないため、おおむね適当であると考えておりますが、当該統計に対するニーズや有用性等について検討する必要があるのではないかと考えまして、現状の確認を含め、7つの論点を整理してさせていただきます。

1つ目です。

従前の集計・公表が行われている集計様式や、新たに集計・公表する集計様式はどのようなものか。

2つ目でございます。

「貨物船」については、従前から「自動車専用船」「セメント専用船」等々7区分の報告を求めていたのに「貨物船」「油送船」など3区分による集計・公表が行われている理由は何か。

3つ目でございます。

新たに集計・公表される情報は、内航海運における燃料消費量を把握するに当たってどの程度寄与するのか。

4つ目でございます。

新たに集計・公表される情報によって、国における関係行政との関係ではどのような有用な情報が得られるのか。特に、交通政策などの検討に資する観点から、どのような分析等が可能となるのか。

5つ目でございます。

新たに集計・公表される情報は、利用面において、地方公共団体、民間団体などからどのような利用ニーズが見込まれるのか。

6つ目でございます。

新たな集計事項を追加することによって、業務負担の増加が想定されるが、公表時期等への影響はないのか。

4 ページを御覧願います。

7 目でございます。

今回の集計事項の見直しとの関係で、統計利用者のニーズへの更なる対応を図る観点から、集計表の追加について検討する余地はないのか。例えば、以下の点はどうかということで、①として報告者に新たな負担を課すことなく、既存の調査事項から得られる他の情報を活用した更なる集計表を作成する。

②としまして、新たな調査事項を追加する。例えば、モーダルシフト推進等の観点から、把握する必要のあるものはないのかといったことでございます。

以上でございます。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、ただ今の論点に関しまして、調査実施部局から回答をお願いします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 それでは、説明資料の 7 ページ目からでございます。

まず、論点の 1 つ目、従前からの集計・公表が行われている集計様式はどのようなものか。また、今回、新たに集計・公表する集計様式はどのようなものかと。これにつきましては、別添 5 に現在の様式、また別添 6 に新たに公表する様式を示しております。

別添 5 で、現在公表しております様式につきましては、「貨物船」「油送船」「プッシャーバージ又は台船」の 3 つの区分につきまして、今、公表しているところでございます。

新たに追加するのが、別添 6 でございまして、「自動車専用船」「セメント専用船」から「その他の貨物船」まで 7 つの区分におきまして、油種別の燃料消費量の集計・公表を行うと考えているところでございます。

論点の 2 つ目、貨物船については「自動車専用船」「セメント専用船」等 7 区分の報告を求めていたのに、なぜ 3 つの区分でしか公表していなかったのかというものが論点の 2 つ目。

3 つ目が新たに集計・公表される情報は、内航海運における燃料消費量を把握するに当たってどの程度寄与するのか。

4 つ目、新たに集計・公表される情報によって、国における関係行政との関係ではどのような有用な情報が得られるのかという論点がございます。

こちらの 2、3、4 まとめて説明をさせていただきます。

これまで燃料消費量につきましては、精度設計がなされていなかったため、達成精度にばらつきがあったことから「貨物船」「油送船」及び「プッシャーバージ又は台船」の 3 区分により公表を行ってきたところでございます。

本統計の燃料消費量は、GHG インベントリにおきまして、内航海運の貨物船による CO<sub>2</sub> 排出量を推計するのに活用されているところでございまして、この数値を利用し、将来的な排出量の推計や排出対策の効果などの研究がなされているところでございます。また、総合物流施策大綱及び環境行動計画におきましては、トラックを始め船舶、鉄道等の各輸

送モードの低炭素化の促進や物流の効率化の促進につきまして記載がなされております。

モーダルシフトの担い手とされるコンテナ専用船及びRORO船を始めとした、よりCO<sub>2</sub>排出量が小さい船舶にシフトする等の排出対策を推進するため、船種ごとの排出量の算定を求められているところでございます。

しかしながら、本統計におきましては、先ほど申し上げたとおり、詳細な船種別の燃料消費量を公表していないことから、現在は、船種ごとの貨物流動量に、船舶による排出原単位を掛け合わせることによってCO<sub>2</sub>排出量を推計しているところでございます。

今回の標本設計の見直しで、月間総燃料消費量につきましても、ある程度の精度を確保することが可能になったことから「自動車専用船」「セメント専用船」等7区分で公表することとしたところでございます。これによりまして、今後は、実態に沿った船種ごとの燃料消費量からより精緻な船種別のCO<sub>2</sub>排出量や貨物1トンキロを輸送するのに排出するCO<sub>2</sub>量の把握が可能となりまして、より有効な排出対策の推進や施策の評価に資するものになると考えているところでございます。

論点の次は5つ目でございます。

新たに集計・公表される情報は、利用面において、地方公共団体、民間団体、企業、大学、研究者等からどのような利用ニーズが見込まれているのかということでございます。

地方公共団体、民間団体、企業、大学、研究者等における利用ニーズは、現在のところ、特に上がっておりませんが、今回、新たに集計・公表される情報は、貨物船用途別における輸送の効率化の検証や環境負荷軽減の分析や効果検証及び物流体系の研究のための基礎資料等への活用を見込んでいるところでございます。

なお、今後も引き続き新たな集計様式の公表により、大学や研究者等の利用状況や新たなニーズ等を把握していきたいと考えているところでございます。

続きまして、論点の6でございます。

新たな集計事項を追加することによって、業務負担の増加が想定されるが、公表時期等への影響はないかということでございます。

集計作業に当たりましては、独立行政法人統計センターに委託しているところでございますが、新たに調査項目が追加されるものではなく、これまでの調査票情報から容易に集計できるものであると思料されるところでございます。

また、委託先である統計センターからも現行と同様のスケジュールでの作業が可能であるという回答を得ておりますので、公表時期に影響はないと考えているところでございます。

最後、7番目でございます。

今回の集計事項の見直しとの関係で、統計利用者のニーズの更なる対応を図る観点から、集計表の追加について検討する余地はないのか。

報告者に新たな負担を課すことなく、既存の調査事項から得られる更なる集計表を作成することはできないか。

また、新たな調査事項を追加することはできないかというような論点でございます。

今回の見直しにおきまして、省内、関係行政機関、また有識者へ照会、ヒアリング等を行いまして、新たにニーズの合った「貨物船用途別、油種別燃料消費量」を集計・公表することとしたところございまして、現時点におきましては、さらなる調査事項、集計表の追加についての検討は行っていないのが現状でございます。

今後も引き続き、利用者ニーズの把握を行いまして、必要に応じて調査事項や集計表の追加の検討をしていくこととしておるところでございます。

説明は以上でございます。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、この論点に関しまして、ただ今の調査実施者側からの回答に関して、御質問、御意見を頂きたいと思えます。

いかがでしょうか。

単純な質問ですが、別添5及び6に現行の統計表と今後の計画案があるのですが、表頭と表側がひっくり返っている点は別にして、現在の別添5にある「輸送トン数」から「輸送効率」のところまでの項目に関して、同じ情報が変更後も公表されるということでしょうか。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 現在、行っています別添5のもの、これはそのまま公表いたします。

新たに追加して、別添6の表を追加するというところでございます。

○廣松部会長 では、現在の別添5にある情報が消えるわけではないのですね。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 はい。

○廣松部会長 ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

○北村委員 今、別添5にある下の方の「1トン当り平均輸送キロ」とかそういう効率性の指標みたいなものは表15では表章しないということですか。これは自分でやってくださいということなのですか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 今のところは、この形での表章ということでございますので。

○北村委員 現在のものでやればいから。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 さようでございます。

○廣松部会長 内訳が全部出た上で15表がプラスされて公表されると思ったのですが、そうではないのですか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 いや、別添5を出した上で別添6を新たに追加するというところでございまして、たまにはその下の貨物の用途ごとの輸送効率は出ないのかと御質問されたものと理解しました。そういうことではな

いと。

済みません。そういう意味では、現在はこの表章で考えているということでございます。

○北村委員 あった方が親切かと思えます。

○廣松部会長 そうだと思えます。

○北村委員 でもスペース的に難しいということですか。計算は自動的にすぐできるのではないのでしょうか。

○内田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 集計自体は統計センターに委託している関係もございまして、センターにおいてシステムの改正ということが発生しますので、この場ですぐできる、できないという話ではできないのですが、検討は今後していきたいと考えてございます。

○北村委員 せっかく細かい区分でそういう数字が出るということであれば、下の方の数字も可能であれば記入してあげればより有用かなと思えます。検討していただければ幸いです。

○廣松部会長 ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

○二村専門委員 少々トリッキーな質問になるのですがけれども、別添5の「A重油」「B重油」「C重油」とありますけれども、それぞれの重油の中に含まれる炭素含有量というのは同じですかというのが質問です。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 済みません。今、持ち合わせがないので、次回の時に御回答させていただきます。

○二村専門委員 ここで恐らく燃料消費量、計でもって平均の消費量を出していらっしゃると思えますし、それで見た目はいいと思うのですがけれども、今後、CO<sub>2</sub>排出というところを考えた時に、例えば、卑近な例でいくと、ガソリンと軽油では炭素含有量が違うわけで、これらの重油はレベルがだんだん汚くなっていくのだと思うのですね。その時に、CO<sub>2</sub>含有量というものをもちろん計算なさらないまでも下のところに少し書いておいてもえると、非常に使い勝手がいいデータになるかなと思ひまして、そのような質問をさせていただきました。

以上です。

○廣松部会長 ありがとうございます。

今の御質問のように、多分A、B、Cの各重油に毎に環境省かどこかで数値が公表されているのではないかという気はしますが、その確認をお願いします。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 公表されているものだと思いますが、今、手持ちがないので、次回の時にきちんと御説明させていただきます。

○廣松部会長 よろしくをお願いします。

ほかにいかがでしょうか。

この集計事項の変更そのものは、調査事項を変更することなく新たに集計・公表を行う

ということですので、基本的な考え方として私はこれでいいのではないかと思います、今、御質問があったような点に関しては、次回、調査実施部局から改めて御回答いただければと思います。

その条件付きでこの集計事項の①に関しましても、この部会として適当と判断してよろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、この集計事項①に関しましては、本部会で適当と結論させていただきます。

ちょうど時間が来ましたので、本日の審議はここまでにさせていただきたいと思います。

具体的には、資料3の論点メモでまいりますと、4ページ「(4)集計事項②」はまだ残っています。ただし、5ページの2の公表の早期化の部分に関しては既に御審議を頂きました。

さて、それで、本日の御審議いただいた結果を簡単にまとめますと、まず、報告を求める者のうち、母集団数を「約780事業者」から「約530事業者」に変更すること。それから、報告を求める者の②のうち、層区分を「44層区分」から「17層区分」に変更すること。それが、悉皆層と標本抽出をする層とに分かれますが、報告者数の総数が約200事業者から約180事業者に変更すること。この両点に関しましては適当と御判断を頂きました。

そして、平成22年4月以降の調査の実施に係る調査計画の変遷、これは軽微変更だったのですが、その時の指摘事項の対応状況に関して、特に調査結果の公表早期化に関しましては、平成27年4月以降の調査に関して、速報という形なるべく早期に公表するという計画を示していただきましたので、それに関しましても適当と判断を致しました。

さらに、集計事項の変更のうち、①新たな集計事項「貨物船用途別、油種別燃料消費量」の追加に関しましては、先ほどの御質問でA重油、B重油及びC重油の炭素含有量の数値に関して調べていただくということと、それからもう一つは、先ほども出ました別添5の中にある細かい項目、例えば載貨重量トンキロといったものが、13ページの別添6のところにはないのですが、1トン当たりの平均輸送キロ、1トンキロ当たりの燃料消費量、1キロメートル当たりの燃料消費量、それから輸送効率の結果が別添6のような形の公表用の統計表の追加できるかどうか。その部分の検討をお願いしたいという条件付きでこの集計事項に関しましても適当と御判断を頂きました。

最後になりましたが、地方公共団体の委員の方、特に御発言ございませんでしょうか。

○中川埼玉県総務部統計課課長 埼玉県は特にありません。

○廣松部会長 よろしいでしょうか。

○高橋東京都港湾局港湾経営部振興課物流調査係長 特にありません。

○廣松部会長 ありがとうございます。

それでは、最後に皆様方をお願いでございますが、本日の議論につきまして、後ほど、お気付きの点がございましたら、時間が短くて恐縮でございますが、来週の11月10日月

曜日までに、事務局まで電子メール等により御連絡をいただければ幸いです。

それでは、次回の部会日程等について、事務局から御連絡をお願いします。

○川原総務省政策統括官（統計基準担当）付副統計審査官 次回の部会でございますが、今月 20 日木曜日、10 時から本日と同じ新宿区若松町の総務省第 2 庁舎 6 階特別会議室、こちらで開催を予定しております。

本日の部会審議につきましては、先ほど部会長からもございましたとおり、一部まだ検討未了の部分がございます、次回の審議に残されている部分はございますが、審議スケジュールの都合もございますので、次回の部会では、それらの審議に加えて答申（案）についても御審議いただいていない部分については恐縮ですが、事務局でまず想定として作成させていただいた上で御審議いただきたく準備を進めたいと考えているところでございます。

なお、答申（案）につきましては、本日の部会審議の結果などを踏まえまして、部会長の御指示を仰ぎながら当室で作成させていただきます。

作成した答申（案）につきましては、次回の部会までに委員、専門委員の皆様へメールでお送りしたいと考えているところでございます。

また、先ほど部会長からお話ございましたお気付きの点や次回の部会において必要な資料等がございましたら、準備の都合もございますので、短期間で大変恐縮ではございますが、来週 11 月 10 日木曜日までに、メール等適宜の方法により事務局まで御連絡をお願いいたします。

また、本日の配布資料につきましては、次回以降の部会におきましても審議資料として使用いたしますので、忘れずにお持ちいただきますようよろしくお願いいたします。

なお、委員、専門委員におかれましては、もし、お荷物なるようでしたら、席上に置いていただければ、事務局において保管の上、次回部会において席上にお配りさせていただきますと考えております。

以上でございます。

○廣松部会長 それでは、本日の部会はこれで終了いたします。

どうも御協力ありがとうございました。