

審 査 メ モ

1 内航船舶輸送統計調査（基幹統計調査）の変更

平成27年4月以降に実施する内航船舶輸送統計調査（以下「本調査」という。）について、調査計画における「報告を求める者」及び「集計事項」を以下のとおり変更することとしている。

(1) 報告を求める者①

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」という。）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。

(審査結果)

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、平成25年度に内航船舶輸送統計母集団調査（一般統計調査。5年周期）を実施し、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いる。

営業用調査の母集団数が大きく減少していることについて、国土交通省は、調査対象の範囲の定義^(注)に沿って母集団調査結果を精査した結果、従前の調査対象の母集団に、港湾内及び港と海上間の輸送のみを行う事業者等、本調査の調査対象外事業所が含まれていたことから、これを見直すとしたためであるとしている。

これについては、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ているが、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。

(注) 営業用調査の調査対象は、以下のとおりである。

船舶による貨物輸送のうち、次に掲げる輸送を除き、内航海運業法（昭和27年法律第151号）に規定する内航輸送をする事業を営む者のうち、総トン数20トン以上の船舶による輸送を行う者

ア 港湾内における貨物の輸送（指定港間※の輸送は除く。）

イ 輸送区間の両端又はいずれか一方が港湾でない貨物の輸送

※ 指定港間とは、京浜港については、横浜港、川崎港及び東京港、大阪港については、大阪港及び堺港、関門港については、下関港、門司港、小倉港及び洞海港に区分した港相互間をいい、門司港、小倉港及び洞海港については、従前の港湾区域とする。

(論点)

- 1 本調査の調査対象は、前述（注）のとおりであり、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。（行政記録情報であれば、具体的にどのようなものであり、どのような形で利用しているのか）
- 2 内航船舶輸送統計母集団調査の概要や同調査の結果概要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 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具体的にどのようなものか。
- 4 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（港湾内及び港と海上間の輸送のみの事業者等）の状況（例えば、総トン数別、用途別

等)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。

(2) 報告を求める者②

営業用調査の調査対象事業者の選定方法について、母集団数の変更等を踏まえ、層区分を従前の「44層区分」から「17層区分」に、これに合わせ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。

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」という。）の報告者数は引き続き約150者（全数）である。

(審査結果)

国土交通省は、以下の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いても結果精度の確保を図ることとしている。

- ① 従前の層区分では、各層の調査単位数が過少であり、これに伴って各層の標本数も過少となっているものが散見され、拡大推計に支障が生じることが懸念された。このため、各層において一定数の調査単位数を確保するため層区分の統合を図る。
- ② 従前は「月間総輸送量」についてのみ目標精度（5%）を定めていたが、「月間総輸送量」だけでなく、「月間総燃料消費量」についても目標精度（5%）を定める。

これについては、公的統計の整備に関する基本的な計画（平成26年3月25日閣議決定。以下「第Ⅱ期基本計画」という。）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あり、おおむね適当であると考えるが、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。

(論点)

- 1 層区分を従前の「44層区分」から「17層区分」に変更するとしているが、具体的にどのような考えのもと行うものか。また、結果の連続性の観点から問題は生じないか。
- 2 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。（現行及び新たな標本層における母集団数、標本数等などの具体的な数値等を示しながら説明願いたい。）
- 3 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 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、総トン数計、載貨重量トン数計、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、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か。
- 5 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 自家用調査については、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、標本調査化するということも考えられるのではないか。

(3) 集計事項①

営業用調査結果（年報）の集計事項について、新たに「貨物船用途別、油種別燃料消費量」を追加する。

(審査結果)

国土交通省は、従前から、「貨物船」、「油送船」及び「プッシャーバージ又は台船」の用途別（3区分）^(注)での油種別燃料消費量について集計・公表を行ってきているが、内航船舶の燃料消費量をより詳細に把握するため、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（7区分）^(注)の油種別燃料消費量を新たな集計事項として追加し、公表を行うこととしている。

これについては、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、集計表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ないため、おおむね適当であると考え、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。

(注) 用途別とは、船をその用途により、「貨物船」、「油送船」及び「プッシャーバージ又は台船（だ いせん）」の3区分に分けたものである。貨物船用途別とは、そのうち「貨物船」を更に「自動車専用船」、「セメント専用船」、「石灰石専用船」、「石炭専用船」、「コンテナ専用船」、「RORO船」及び「その他の貨物船」の7区分に分けたものである。

なお、プッシャーバージとは、プッシャー（押船〈おしぶね〉）と呼ばれる小さなボートが、貨物を積むバージ（はしけ）を押すことによって航海する方式の船である。RORO船とは、貨物を積んだトラックやトレーラーをそのまま運べる船であり、船の前と後ろに出入口があって、トラックが自分で乗り（ロールオン）・降り（ロールオフ）できるようになっている。

(論点)

- 1 従前から集計・公表が行われている集計様式（表頭・表側）はどのようなものか（最新の集計表）。また、今回、新たに集計・公表する集計様式（表頭・表側）は具体的にどのようなものか（集計表のイメージ）。
- 2 「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7区分の報告を求めていたのに、「貨物船」、「油送船」及び「プッシャーバージ又は台船」の3区分による集計・公表が行われている理由は何か。（なぜ、「貨物船」についてこれまで7区分に係る情報提供を行ってこなかったのか。）
- 3 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あたってどの程度寄与するのか。
- 4 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、交通政策及び経済政策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 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るのか。
- 6 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。

7 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。

- ① 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 新たな調査事項を追加する。(例えば、モーダルシフト^(注)推進等の観点から、把握する必要があるものはないのか。調査票のスペースとの関係や報告者負担の観点から直ちには困難であるとしても、将来的にこのような情報が把握できれば、このような有用な情報を得ることが可能であるといった整理でも構わない。)

(注) モーダルシフトとは、貨物や人の輸送手段の転換を図ることをいい、例えば、交通渋滞の緩和や二酸化炭素の排出削減等を図るため、トラックによる輸送を海運又は鉄道に転換することをいう。

(4) 集計事項②

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、品目別区分について、以下のとおり、細分又は統合を行う。

ア 品目別区分の細分

品目「輸送用機械」を「輸送用機械」「輸送用機械部品」に、品目「L P G及びその他のガス」を「L P G (液化石油ガス)」「その他のガス」に、品目「その他の特種品」を「再利用資材」「動植物性製造飼肥料」「廃棄物」「廃土砂」「輸送用容器」「取合せ品」にそれぞれ細分する。

イ 品目別区分の統合

品目「硫化鉱」と「鉄鉱石」を「鉄鉱石」に統合する。

(審査結果)

国土交通省において、本調査、港湾調査及び自動車輸送統計調査（いずれも国土交通省が所管する基幹統計調査）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、当該検討結果を踏まえ、3調査相互の比較可能性の向上とともに、輸送貨物品目分類の統一を図るため、本調査の品目別区分を細分又は統合することとしている。

これについては、第Ⅱ期基本計画において、物流の効率化を輸送モード^(注1)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いることに対応するものであり、おおむね適当であると考えるが、第Ⅱ期基本計画への適切な対応となっているか検討する必要がある。

なお、統合品目である硫化鉱は、今回品目分類の統一を図ることになった他の統計調査（港湾調査及び自動車輸送統計調査）において細分化して把握されていないことや、本調査結果から対鉄鉱石で約0.2%^(注2)程度しかないことから、統合するものである。

(注1) 鉄道、船舶、自動車、飛行機などの輸送手段を指す。

(注2) 平成24年度の品目別輸送量では、鉄鉱石が219万8千トン、硫化鉱が4千トンである。

(論点)

- 1 「物流の効率化を輸送モード横断的に評価する」とは、具体的にどのような観点から、

どのような評価を行うことなのか。これまで同評価を実施している場合には、当該評価結果の概要はどのようなものか。

- 2 輸送貨物の品目分類の見直しに係る検討の背景や経緯は何か。本調査、港湾調査及び自動車輸送統計調査の3調査における輸送貨物の品目分類の見直しはどのように行われたのか（見直しに係る検討の視点や見直しの実施方針、有識者による検討会における検討結果等）。また、見直しに係る具体的な検討結果はどのようなものか、見直し後の3調査の輸送貨物の品目分類はどのようなものになるのか。
- 3 今回の輸送貨物の品目分類の見直しが、物流の効率化を輸送モード横断的に評価するに当たって、どのように寄与するのか。今回の見直しの前後において、上記評価の実施においてどのような違いが生じるのか。また、今後どのような有用性が見込まれるのか。
- 4 本調査の公表に当たっては、事業者から報告のあった品目を集計する際に調査実施者において格付けすることとなっている。今回の品目の細分化によって、業務負担の増加が想定されるが、公表時期への影響等はないか。
- 5 品目「硫化鉱」及び「鉄鉱石」については、品目別区分を統合することとしており、今後、時系列比較することは困難になってしまうが、統計の継続性や統計利用者ニーズの観点から問題ないか。

2 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

本調査については、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）に係る承認時（平成21年12月1日付け総政審第457号）において指摘されている以下の事項に関し、調査実施者である国土交通省における対応状況の適否等について検討する必要がある。

ア 母集団の的確な把握について

営業用調査については、貨物輸送量、船舶の用途及び主たる品名の区分による層化一段抽出によって調査対象事業者を選定し、その結果から全体の輸送量等を推計しており、統計精度の維持・向上を図るためには各層ごとの母集団を的確に捉えることが必要であること（前述1（1）参照）。

イ 調査結果の公表早期化について

営業用調査の結果については、調査月の翌々月末日までに公表することとされているが、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こと。

（審査結果）

<ア関係>

1（1）参照

<イ関係>

申請負担軽減対策（平成9年2月10日閣議決定）において、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、年次・周期調査は1年以内に公表することとされている。

国土交通省は、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

っているため、調査対象事業者を直接訪問し、調査への理解と協力を求めるなど、督促強化の取組を行っているとしている。

しかしながら、営業用調査の結果については、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いる。

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した。

- ① 毎月20日が会計締め日であるため、「調査月前月の21日～調査月当月の20日」、「調査月当月の21日～調査月翌月20日」で燃料消費量を把握・計算していること。
- ② このため、調査当月の燃料消費量は、調査月当月の「1～20日分」と「21～31日分」の2回に分けて確定することから、「21～31日分」の燃料消費量は翌月20日以降でないと確定しないこと。
- ③ 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日以降となってしまうこと。

調査結果の公表早期化への対応として、要因分析や督促強化を行っていることは評価できるものの、公表時期の遅延が改善されていないことから、営業用調査の集計・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。

(論点)

- 1 平成25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（平成25年4月以降の予定公表日と実際の公表日）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（調査票の配布・回収、督促、集計等）については、どの程度の期間（何日）を要しているのか。
- 2 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。（例えば、調査票提出期限の7日までの提出事業者数、その後、14日、21日、28日、月末日までの提出事業者数、また、全ての事業者からの報告された日について一覧的に整理願いたい。）
- 3 上記2により、「会計締め日」を理由として調査票の提出が遅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。（営業用調査の調査票の回収率はほぼ100%であり、「会計締め日」といった構造的な理由以外の理由による遅延がある場合、その理由とともに改善に向けた検討状況を確認するものである。）
- 4 上記2とも関連するが、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の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」（もしくは、現在の「年報」を確報と位置づけることもできると考える）に分けて公表する余地はないのか。
- 5 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。
 - ① 船質の区分（鋼船、木船）に係る調査事項を設けている理由は何か。木船（20総トン以上の木製船舶）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あり、実質的に船質の区分を設けて把握する必要性が薄いと考えられることから、削除する余地はないのか。
 - ② 「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」に係る項目において、調査対象事業者に対し、「都道府県」「市郡」及び「港」の記載が求めている理由は何か。「港」のみの記載とすると「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、本件については、自家用調査の調査票についても同様である。

3 その他

＜オンライン調査の推進について＞

本調査は、郵送及びオンラインによる自計報告で実施されているが、第Ⅱ期基本計画の別紙において、「統計調査の実施計画を企画する際、オンライン調査を（中略）導入している調査はオンラインによる回収率の向上方策について事前に検討する。」とされている。

上記の指摘事項に関する対応状況等について検討する必要がある。

（審査結果）

オンライン調査については、報告者負担の軽減や利便性の向上、正確な統計作成など多くのメリットがあり、また、本調査においては、今回、調査対象の選定方法の見直しを行うこととしており、第Ⅱ期基本計画における指摘事項をも踏まえ、オンライン調査の推進にこれまで以上に取り組むことが求められているものとする。

このような中で、本調査におけるオンライン調査の利用率は、営業用調査においては約50%と一定の利用状況がみられ、おおむね適当であると考えるが、自家用調査については0%（ゼロ）という状況にある。

自家用調査の実施周期は年次であるものの、調査対象は全数であり、調査対象に対し反復継続的な形で実施されているものであることを考慮すれば、利用実績をあげる余地はあると考えられ、オンラインによる回収率の向上方策に関する対応状況等について検討する必要がある。

（論点）

- 1 営業用調査及び自家用調査における最近（3か年度）の調査票の回収状況（回収率、オンライン利用率等）はどのようなになっているか。
- 2 営業用調査及び自家用調査において、オンライン調査の推進を図るため、これまでどのような取組を行ってきたのか。その効果などはどうだったのか。また、現行の状況を踏まえ、オンライン利用する報告者を増やしていくため、どのような対策や取組を行うこととしているのか。

【参考】第Ⅱ期基本計画（抄）

「第3 公的統計の整備に必要な事項」部分

項 目	具体的な措置、方策等	担当府省	実施時期
1 統計作成の効率化及び報告者の負担軽減 (3) オンライン調査の推進	○ 統計調査の実施計画を企画する際、オンライン調査を導入していない調査は導入の適否、導入している調査はオンラインによる回収率の向上方策について事前に検討する。	各府省	平成26年度から実施する。

（以上）