

産業統計部会の審議状況について（報告）

第9回産業統計部会結果概要

1 日 時 平成20年11月28日(金)14:00~16:10

2 場 所 総務省第2庁舎 6階特別会議室

3 出席者 舟岡部会長、美添部会長代理、椿臨時委員、引頭専門委員、小田切専門委員、佐藤専門委員、納口専門委員、本間専門委員、審議協力者(総務省、厚生労働省、経済産業省、国土交通省、千葉県、静岡県)、諮問者(會田総務省統計審査官)、調査実施者(木村農林水産省センサス統計室長)他

4 議 題 2010年世界農林業センサスの計画について

5 概 要

- (1) 舟岡部会長及び各委員の挨拶に引き続き、諮問第12号「2010年世界農林業センサスの計画について」の趣旨、今後の検討スケジュール、調査計画の内容等の説明が行われた。
- (2) 舟岡部会長から計画内容等に関する論点が示され、これに対して、委員から、流通の多様化を把握する調査事項の追加、農業及び林業の両方を行う経営体に関する集計表の追加に関する意見が提出され、併せて議論することとされた。
- (3) 「調査対象」に関する論点について、審議が行われた。

ア 主な意見は、以下のとおり。

- ・ 「農林業経営体」と「事業所」の相違を整理する必要があるのではないか。
- ・ 将来的には、「農林業経営体」を「事業所」と同一とすることが適当ではないか。
- ・ 2005年調査では「農林業経営体」と「事業所」の区別が明確でなかったため、会社の保有山林の捕捉が不十分であったと認識しており、林業の視点からの検討も必要である。
- ・ 外食産業の事業者が複数の場所において農業を行っている場合、「農業経営体」としては、外食産業の事業者を一つの経営体として捉えるのか、あるいは、各地の事業所を一つの経営体として捉えるのか。
- ・ 「林業経営体」の捕捉に関し、私有林面積の25パーセントが不在村の所有者に係るものであり、林野庁も不在村者対策を課題としている。「農林業経営体調査」における把握が困難としても、「農山村地域調査(市区町村調査)」では、引き続き把握してもらいたい。
- ・ 農林水産省が定義した「農業集落」の範囲を、「農山村地域調査(農業集落調査)」の調査客体となる「農業集落精通者」が理解できるか難しいのではないかと。
- ・ 行政区ではなく農業集落の単位で「農業集落精通者」を選定するとともに、複数の精通者に協力してもらう体制となっているのであれば、混乱はないのではないかと。

イ 審議の結果、「調査対象」に関する論点のうち、「農山村地域調査(農業集落調査)」における「農業集落精通者」の選定については、概ね妥当とされた。

一方、「農林業経営体調査」における「農林業経営体」の概念については、「事業所」との相違を次回部会までに整理するとともに、不在村所有者の私有林の把握については、「調査事項」の審議の中で併せて議論することとされた。

6 次回予定

次回部会は12月12日(金)14時から総務省第2庁舎6階特別会議室で開催することとされた。

第 10 回産業統計部会結果概要（未定稿）

- 1 日 時 平成 20 年 12 月 1 日（月）16：00～18：33
- 2 場 所 総務省第 2 庁舎 6 階特別会議室
- 3 出席者 舟岡部会長、美添委員、出口委員、青木専門委員、佐藤専門委員、菅専門委員、田井専門委員
審議協力者（総務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、東京都、日本銀行）
調査実施者（伴交通統計室長ほか 2 名）
事務局（犬伏統計審査官ほか 2 名）
- 4 議 題 造船造機統計調査及び鉄道車両等生産動態統計調査の改正について

5 概 要

- (1) 事務局から、第 8 回産業統計部会の結果概要について説明が行われた。
- (2) 部会長から、前回部会での委員意見等を踏まえて部会長が作成した論点の内容について説明が行われ、その後、この論点に従って審議を行うこととされた。
- (3) 論点メモに従い、個々の論点ごとに、調査実施者からの当該論点についての考え方、前回部会での委員意見等に対する回答についての説明を踏まえ、順次審議が行われた。
主な意見等は、以下のとおり。

「 造船造機統計調査及び鉄道車両等生産動態統計調査の意義」について

両調査ともに、鉱工業指数や国民経済計算確報・確々報に活用され、QE の作成においても間接的に利用されていて、現時点において十分重要的統計であると認められる。公表の早期化等の要望に応えられれば、これに加えて更なる活用方法が見込めるのではないかと。

調査対象の裾切りの基準がかなり下位の階層になっている。これは生産のすう勢のみを把握するにとどまらず、他の行政施策上の目的等もあることによると思われるが、どのような活用が行われているのか。

業界においては、年報で公表される、受注契約等の会計数値に係る結果を参考として次年度の業務量を作成している企業もあるとのことである。

造機調査の結果は、我が国の企業がダンピング等の不適正な商行為を行っていないことを国際的に示すデータとしても用いている。また、鉄道車両等生産動態統計調査の結果は、我が国の鉄道車両製造業等を営む事業者の経営の安定、技術力の向上等の施策のための基礎資料として用いている。

受注は業界の繁忙状況を知るための重要なデータであり、海外企業が把握しているデータを始めとしていくつかの情報はあるものの、公的統計として船舶や鉄道車両の受注の状況を把握しているのはこの統計に限られていて、国内に信頼性のあるデータが存在することは望ましいことである。

以上のような審議を踏まえ、本論点については以下のように整理された。

造船造機統計調査及び鉄道車両等生産動態統計調査はともに、各種加工統計に基礎データを提供する重要な統計調査である。

その結果は、業界における業務計画策定の基礎資料、関係産業の安全・安心の確認や技術力の検証にも用いられるものであり、今後ともその動向を把握する必要がある。

受注の状況に関するデータについては、海外のデータの正確性をチェックする上でも十分に価値がある。

以上から、両統計調査は十分に意義のあるものである。

「1 調査周期」について

平成 17 年工業統計表(産業編)によれば、「3022 鉄道車両用部分品製造業」の出荷額は「3021 鉄道車両製造業」の出荷額の半数強あり、決して小規模な産業ではない。そのような中、鉄道車両部品に係る調査を四半期調査にすることについて問題はないか。

最終的には鉄道車両部品が寄せ集まった結果、鉄道車両になるものであるから、鉄道車両に係る調査を引き続き月次で把握することで、国内の「鉄道車両・同部品製造業」の動向は把握できるものとする。また、小規模事業所が部品を作って流通業者(商社など)を通じて大工場に納入するような場合は鉄道車両等生産動態統計調査の対象には含まれないが、そのような実態はない。このような実態と報告者負担の軽減を勘案した結果、鉄道車両部品については四半期調査とすることで問題ないと考えている。

以上のような審議を踏まえ、本論点については以下のように整理された。

船舶及び鉄道車両の生産に係る調査の調査周期のみを月次とし、その他の調査を四半期にすることについては、報告者負担軽減の観点から適当である。

しかしながら、鉄道車両部品に係る調査の周期が月次から四半期になるため、鉄道車両の製造の進捗をどのように把握するか、今後検討する必要がある。

「2 調査対象」について

地方運輸局と本省の政策原局とは密接な関係があるため、全国の鉄道車両製造事業所に係る情報については十分に収集できていると考えられる。

船舶や鉄道車両の部品を製造する事業所の名簿情報については、工業統計調査や事業所・企業統計調査の結果を用いて情報を補完することにより、より精度の高い母集団情報を得ることが望ましいのではないかと考えられる。

造船調査は常時従業員数 10 人以上の工場を対象としているが、常時従業員数はどのように把握しているのか。業界団体名簿でどの程度の情報が把握できるのか。

船用ボイラ等一部の船用機関については業界団体名簿が存在するものの、それ以外には名簿情報は存在していない。そのため、既存の業務報告や造船所に行って調べる等により情報を把握している。業務報告により常時従業員数は毎年把握できている。しかし、常時従業員数 10 人以下の工場は聞き取りで把握するのみにとどまっており、把握漏れも有り得る。

従業員規模が下位とされている階層の工場については、例えば納入業者に対する聞き取り等によって捕捉することが必要となるのではないかと考えられる。

「常時従業員」の定義及び調査対象の選定基準に採用することの適否については、他の生産動態統計調査との整合性やパート・アルバイト、派遣・請負を対象に含めるべきか否かに留意しつつ、今後、裾切り基準の見直しを行う際に併せて検討する必要があるのではないかと考えられる。

今後、経済産業省生産動態統計調査との間で調査対象や調査事項の重複是正を含めた関係整理を行う必要がある。平成 23 年経済センサス 活動調査が実施された後でマッチングの作業を行い、どの調査でどのような対象・事項について把握すべきかの検討を行うべきである。

以上のような審議を踏まえ、本論点については以下のように整理された。

平成 23 年に実施が予定されている経済センサス 活動調査の結果が利用可能となった段階で、国内の全ての事業所の売上高が明らかになるので、これを用いた母集団情報の捕捉及び調査対象の選定方法の検討を行う必要がある。その際、常時従業員の定義に関する見直しも併せて行うことが適当である。

しかしながら、平成 23 年経済センサス 活動調査実施以前においても、既存統計調査結果等から活用できる情報を整理し、調査対象の把握方法及び選定方法・選定基準を適切に見直すべきである。

今回の改正計画の段階においては、過渡的な措置と考え、従来どおりの調査対象とすることについてはやむを得ない。

また、造機調査における品目分類の集約については、工業統計調査の結果も参考にしつつ十分に検証すべきものではあるが、現段階においては特に問題はなく、部会として了解することとする。

「3 調査方法」について

本論点については、鉄道車両等生産動態統計調査の対象事業所はそれほど多くはないことから、本省直轄の調査系統に改めることで特に問題はないとされた。

「4 調査事項」について

我が国においては建造許可がないと船が起工できないこととなっているため、造船については、国土交通省が建造許可集計（業務統計）を作成し、公表している。しかし、これは許可ベースであるため、仮契約は含まれていない。このことは、例えば、韓国が仮契約まで含めた契約時点でのデータを公表していることと比較すると、差異が発生している可能性がある。

船舶の製造は、長期を要するものであるため、受注、起工、進水、しゅん工の各段階を的確に把握することが利用者のために有用な情報となる。特に、受注高は業界の繁忙を把握する上で有効なデータであるので、今後どのような情報を把握する必要があるか、検討が必要であると考えられる。

鉄道車両（新造）調査における「月末手持」は受注残高を示すものであるため、その旨が明らかになるような名称とした方が紛れはないのではないかと考えられる。また、会計上、長期生産物を受注生産する場合は仕掛品に計上する部分があるため、仕掛品がどの程度あるのかを適切に評価できるような調査事項とするべきではないかと考えられる。

企業によって、また、同一の企業においても品目によって、進行基準と完成基準という

会計処理上の違いがある。進行基準による計上であれば製品在庫と仕掛品の両方が発生し、完成基準による計上であれば仕掛品のみが発生することになる。

製品の全てが完成して初めて生産として計上されるようなデータの提供方法は、ユーザーとして困る面がある。例えば、鉱工業指数を用いて輸送用機械の生産の動向を分析する上で、船舶及び鉄道車両がノイズの要因となっているのではないかと考えられる局面がある。鉱工業指数においても、原データからよりスムーズに進捗状況が把握できるようになることが望ましい。

鉄道車両（新造）調査では、1編成全てが完成した段階で生産として計上する方法をとっているが、車種別にとるのであれば、完成した車両については完成品在庫として見た方が良いのではないか。

今回の改正計画では、鉄道車両部品の調査周期を月次から四半期に変更することとしているが、仮に鉄道車両の生産が進捗ベースで把握できるならば、鉄道車両部品の生産の動向に代わるデータとして利用できるため、調査周期の変更もさほど大きな影響を及ぼさないと判断される。

鉄道車両部品の内訳である「その他」に含まれる品目としては、例えば椅子、トイレ、窓などが挙げられる。これらの品目については、どこまでが鉄道車両部品なのか不明であり、すぐに特掲すべきものがあるとは考えていない。しかし、今後さらに出荷額等においてウエイトが高まってきた場合においては、検討する必要がある。

造船業は輸出の多い産業であるが、例えば10隻受注したら10隻目は7、8年後の引渡しになり、為替レートの変化が造船業者に与える影響は大きい。しかしながら、調査対象者にドルベースやユーロベースでの報告を求めるのは困難であるため、基本的には月平均の為替レートによる推計を行うことで問題はないのではないか。

以上のような審議を踏まえ、鉄道車両等生産動態統計調査については、鉄道車両の仕掛品、完成品在庫等の生産の進捗に関連するデータを把握することの可否について、次回部会において調査実施者からその検討結果を説明することとされた。

「5 集計事項・結果の公表」について

調査票の回収状況、結果の公表時期・提供状況等については、特に問題はないとされた。

一方、調査票情報の保存期間については、統計データ・アーカイブの整備が課題となっていることから、調査実施者において要綱上の保存期間を永年保存とするよう指摘された。

6 次回予定

次回は12月15日（月）に開催し、答申案について審議を行うこととされた。