

第 31 回 統計委員会 議事録

1 日 時 平成 22 年 2 月 22 日 (火) 13 : 30 ~ 14 : 20

2 場 所 中央合同庁舎第 4 号館 12 階 共用第 1208 特別会議室

3 出席者

【委員】

樋口委員長、深尾委員長代理、縣委員、安部委員、井伊委員、宇賀委員、佐々木委員、
首藤委員、椿委員、津谷委員、廣松委員、山本委員

【統計委員会運営規則第 3 条による出席者】

《国または地方公共団体の統計主管部課の長等》

内閣府経済社会総合研究所長、内閣府経済社会総合研究所次長、総務省統計局長、総務
省統計局統計調査部長、文部科学省生涯学習政策局調査企画課課長補佐、厚生労働省大
臣官房統計情報部長、農林水産省大臣官房統計部統計企画課長、経済産業省経済産業政
策局調査統計部長、国土交通省総合政策局情報政策本部情報安全・調査課長、日本銀行
調査統計局審議役、東京都総務局統計部長

【事務局等】

津村内閣府大臣政務官（経済財政政策担当）、堀田内閣府総括審議官、乾内閣府大臣官房
統計委員会担当室長、北田内閣府大臣官房統計委員会担当室参事官、池川総務省政策統
括官（統計基準担当）、會田総務省政策統括官付統計企画管理官

4 議 事

- (1) 諮問第 24 号の答申「指数の基準時に関する統計基準」の設定について
- (2) 部会の審議状況について
- (3) その他

5 議 事 録

樋口委員長 それでは、定刻になりましたので、ただいまから第 31 回統計委員会を開催いたし
ます。

本日は阿藤委員が所用のためご欠席でございます。

それでは、議事に入る前に、本日用意されております資料につきまして、事務局から簡単にご説
明をお願いします。

内閣府統計委員会担当室長 ではお手元の資料を紹介させていただきます。

資料 1 として「諮問第 24 号の答申『指数の基準時に関する統計基準』の設定について（案）」。

資料 2 「国民経済計算部会の審議状況について（報告）」。

資料3「サービス統計・企業統計部会の審議状況について（報告）」がございます。

また参考資料として、議事次第にありますような資料がございますので、ご確認ください。

樋口委員長 それでは議事に入ります。

まず「諮問第24号の答申『指数の基準時に関する統計基準』の設定について（案）」について、山本部長からお願いいたします。

山本委員 「指数の基準時に関する統計基準」の設定については、1月25日開催の統計委員会におきまして総務大臣から諮問され、統計基準部会に審議が付託されたところです。

本件に関しては、2月4日に部会を開催して審議を行い、答申案の取りまとめに至ったので、部会の結果概要と併せてご報告申し上げます。

それでは、資料1の「答申（案）」及び資料1の参考資料2「第9回統計基準部会の議事概要」をご参照いただきながらお聞き願いたいと思います。

参考資料2というのは、資料1の最後の3ページにあります。

まず資料1の答申（案）の「1 設定の適否」について「「指数の基準時に関する統計基準」については、諮問案により、統計法第28条第1項に基づき統計基準として設定することは差し支えない。」としました。

次にその具体的な理由としては、まず統計基準としての設定については、「2 理由」の「(1) 統計基準としての設定」の記載のとおりです。

すなわち、第1には指数の基準時の更新周期、時点及びウェイトの対象年が指数ごとに異なると、各指数間の相互利用や比較等に支障が生じる恐れがあることから、各指数間で当該更新周期等をそろえるための統一的な基準を設けることが重要である。

第2点は、このため、昭和56年の統計審議会の答申においても統一的な基準が示され、以後、各指数の基準時の更新に広く適用されてきたこと。

最後に、統一的な基準をあらかじめ明示しておくことは、指数作成における恣意性の排除し、客観性の確保が見込めること。

以上の理由から、指数の基準時に関する統一的な基準は、公的統計の統一性、総合性を確保するために有効な技術的基準であり、統計法に規定されている統計基準の要件に該当し、設定することが適当と判断しました。

また、諮問案の内容についても、これまで指数に基準時の更新に広く適応されてきた昭和56年の統計審議会答申による基準の内容に基本的に沿ったものであり、以下の「(2) 諮問案の内容」に記載されているとおり、いずれの項目も適当またはやむを得ないものと判断しました。

具体的には、(2)の「ア 指数の基準時の原則」についてですが、指数の基準時は5年ごとに更新し、西暦年数の末尾が0または5である年とすることについては、指数の利用上、基準時の定期的な更新が必要であること。

指数の効果的な利活用に必要な基準時における産業構造等に関する情報を把握する観点から、基準時は西暦年数の末尾が0または5である年が適当であること等から適当としました。

より具体的には、答申案の 、 、 をご覧ください。

2 ページ「イ ウェイトを固定する指数」の「(ア) ウェイトの算出」に関し、ウェイトを固定する指数については、基準時である年のウェイトにより算出することについては、指数算出に基準時である年以外からの年のウェイトを用いると、指数が財・サービスに係る価格変化を適切に示すものにならなくなり、このため実際上の基準時である年のウェイトにより算出していること等から適当としました。

「(イ) 基準時である年のウェイトを設定できないケースへの対応」についてですが、やむを得ない理由により基準時の更新に必要なウェイトを設定できないときは、それが設定できるまで基準時の更新を保留することを容認することについては、統計調査の実施延期等により、ウェイトが設定できないケースが生じる可能性があることから、やむを得ないものと判断しました。

また、基準時が、原則の年次以外の年となるときは、その後の指数の基準時をできるだけ速やかに原則どおりの年次となるよう適切な処置を求めています。これについては、基準時の原則の実効性を確保するという観点から適当としました。

「ウ 基準時を更新した場合の利便確保措置」については、指数利用者への利用可能な情報の増加等に寄与するものであることから、適当としました。

答申案についての説明は以上ですが、今回の部会では、資料1の参考資料2、資料1の最後の3ページですが、統計基準部会の審議概要にあるとおり、答申案の審議とは別に指数に関する一般的な意見・要望として、連鎖指数に関するものが出されたので、ご参考までに少しご紹介したいと思います。アンダーラインの引いてあるところが、私がこれからコメントとして述べる内容です。

まず、議事概要の1ページ一番下の 及び2ページ下から3つ目の のとおり、「一部の指数については、公式指数であるラスパイレス指数のほかに、連鎖指数を参考系列として併せて公表しているが、今後どちらを本系列とするか検討する必要がある、その際はユーザーの意見を踏まえて、広く議論を行うべきである。」、また、「ここに係る方向性が固まった際には、速やかな情報開示を行うべき。」等の意見がありました。

これに対して指数作成者からは、議事概要の2ページ一番上の のとおり、「参考系列として公表している連鎖指数を見ると、ドリフトの問題が出ており、価格指数の変動が上下に激しい場合には、連鎖指数が必ずしも実態を正しく表しているとは限らない可能性がある。」、2ページ一番下の のとおり、「現在、連鎖指数導入の検討を行っているが、実務面では各種の課題がある。今後検討を進め、ユーザーのニーズも踏まえながら必要な情報発信を行っていきたい。」との説明がありました。

このほか、議事概要2ページの下から2つ目の にありますが、「連鎖指数は理論的には極めて望ましい性質を持ったものとされているが、作成に必要なデータの入手環境等の問題から、ウェイトの更新周期などを理論どおりに作成することは困難であるため、実現可能な連鎖指数の研究を積み重ねる必要がある。」との意見もありました。

これらの意見については、指数作成者においては、今後、指数の改善のための参考にしていただくことにしました。

私からの報告は以上です。

樋口委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきましてご意見、ご質問ありましたらお願いいたします。

廣松委員 この基準の設定に関しては、答申文中にありますとおり、統計審議会のときには指数部会というのがあり、そこでこういう統一見解を決めるとともに、5年ごとの基準改定のときにその審議をしてきたわけですが、法施行型に移行してから、そういう部会がなくなったものですから、宙に浮いたような形になっていました。今回こういう形で統計基準として定めていただいたことは、大変望ましいことだと思います。

各指数に関して、このように基準を決めた以上、基準改定の度に、その状況を委員会にご報告いただくとともに何らかの形で公表していただけるようお願いしたいと思います。

以上です。

樋口委員長 ただいまのご質問、ご意見について事務局から何かありますか。

総務省佐藤統計審査官 改定の状況についてきちんとまとめて、一般の国民の方に情報提供なり委員会に報告するよというお話がありましたので、努力していきたいと思います。

樋口委員長 よろしくお願いいたします。

ほかにございますか。よろしいでしょうか。

それでは、答申案についてお諮りいたします。

「指数の基準時に関する統計基準」の設定についての本委員会の答申は、資料1の案のとおりでよろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

樋口委員長 ありがとうございます。

それでは、そのようにさせていただきます。資料1によりまして、総務大臣に対して答申します。山本部会長を始め統計基準部会に属される委員の皆様、どうもお疲れ様でした。ありがとうございました。

それでは次の議題に移ります。

「国民経済計算部会の審議状況について」、深尾部会長からご報告をお願いいたします。

深尾委員長代理 お手元の資料2「国民経済計算部会の審議状況について(報告)」を見ていただきながらご説明したいと思います。

第7回国民経済計算部会を1月26日に開催いたしました。その議事の概要についてご報告します。この部会では昨年4月に諮問された諮問第16号の審議、具体的には平成17年基準改定に係る課題、ここにその詳細が書いてありますが、それから2008年SNAの導入、「経済センサス-活動調査」に係る年次推計等の抜本的な見直し等が諮問の内容です。

「議事の概要」ですが、まず1つ目の議事として、内閣府から、平成22年1月18日に開催された第1回ストックワーキンググループの審議状況について説明がありました。

2番目に「育成資産の推計について」議論をしました。内閣府から、第1回ストックワーキンググループで了承されたストック育成資産の推計について説明がありました。これは、これまでの育成資産に関する仕掛品在庫の推計方法を改良して、生産量から過去の在庫量を推計するという方法

に移行するというもので、部会として了承されました。

3番目にF I S I Mについてです。内閣府から、年次推計に関するにF I S I Mの導入について、前回部会での質問・意見に対する回答の説明があり、導入案は部会として了承されました。ただし、以下の点については、内閣府が引き続き整理・検討することとされました。1番目は、Q EにおけるF I S I Mの扱い。2番目は、S N Aの各計数への影響、表章の変更等について、対外的な説明を十分に行うということ。3番目は、信用リスクプレミアム、タームプレミアム等の取扱いでした。

主な質問・意見としては、1つ目は、信用リスクが高い場合には貸出金利が高くなりF I S I Mが増加することになるが、後に不良債権化した場合でもF I S I Mの計測には影響を与えない。そうした状況を修正する方法を考える必要があるのではないかという点でした。

これは重要な問題であり、国際的にも今、活発に議論されていることなので、国際的な議論も見守りながら、中期的な課題として考えていきたいという議論になりました。

ほかには、F I S I Mは消費者の配分が多いと説明があったが、統計的にもう少し説明してほしい。

Q Eでの導入についても一部議論がありました。説明については、先ほどもお話ししたように、表章の変更、S N Aの各計数への影響については、丁寧な対外的な説明を行っていくということで合意しました。先ほどもお話ししましたが、Q Eについては今後の検討課題ということになっております。

議事の概要は以上のとおりです。

樋口委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの深尾部会長のご説明、ご報告についてご質問がございましたら、お願いいたします。

(委員からの意見なし)

よろしいですか。これは引き続きご審議いただくということで、国民経済計算部会で今後ともご討議をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、最後の議題に移ります。

「サービス統計・企業統計部会の審議状況について」、首藤部会長からご報告をお願いいたします。

首藤部会長 サービス統計・企業統計部会で自動車輸送統計調査の変更について、2回審議をいたしました。以下、部会長メモに従いまして、ご説明いたします。

この調査の目的というのは、国内の輸送量と走行距離の把握ということでございます。

「申請の趣旨」でございますけれども、ニーズの変化に対応する統計を整備して、既存統計の見直しやその作成方法の効率化を推進する、積極的に行政記録情報等を利用するというところでございます。

「主な申請内容」といたしまして、3点ございまして、1つは「標本設計の見直し」、これは、これまでの車両単位の層化抽出から事業所単位へ変更するというのと、これまで2本建てであった詳細調査と簡易調査を一本化するということでございます。

更に、2点目といたしまして「調査対象からの削除」ということでございますが、自家用乗用自動車等に関しまして、統計の精度の問題から削除をするという申請もございました。

3点目といたしまして「調査事項の追加・削除」でございまして、追加に関しては、事業所用調査票を導入するという事と、制度変化に伴います特別積合せトラック調査を削除する、あるいは燃料と高速自動車国道の利用については、燃料については代替的なデータ調査があるということと、高速自動車国道の利用につきましては、精度が低いということで削除するという申請でございます。

2ページ、2月1日に第14回の部会が開かれました。要点だけ申し上げます。

全体としての調査対象の範囲及び調査事項については、規制緩和がこれだけ進んでいる状況においてはもっと調査事項を簡素化すべきではないかという意見が多く出ました。

更に見直しがこれまで遅過ぎるのではないかという意見がございました。

この調査対象の範囲、調査事項について3点申し上げます。

の輸送貨物の品目分類の細かさについて、これまでは36分類ですけれども、これが適当か、細か過ぎるのではないかということでございます。

の月次調査でここまで詳細に把握する必要があるのかということでは、調査の目的や調査結果の活用状況に照らして精査すべきではないかという意見があり、そこまで精度が細かいことは求めないけれども、月次データで全国的な動向をとらえることは必要だという意見もございました。

自家用旅客自動車の調査対象からの削除につきまして、全体の輸送量に占める比率は非常に高いので、その必要性和データの代替性を精査して議論することが必要という意見が出ました。

「(2) 標本設計について」でございますけれども、事業所単位での抽出方法は簡素化というためには非常に良いけれども、サンプルが重ならないような工夫が必要だということ。

また、母集団推定につきましては、負担軽減の観点から、行政記録情報を利用するという事は非常に良いという意見がございました。

「(3) 調査方法について」は、それまでの地方支分部局の調査員調査から、郵送調査に変更する。これについて反対はございませんでしたけれども、どのような効率化が図られるのかということの説明が求められました。

「(4) その他」ですが、実際に調査に当たる地方公共団体から、補助情報としての自動車登録ファイルとか、自動車運送事業者情報等の行政記録情報を積極的に活用することは非常に重要だという意見が出されました。

3ページ、2月18日の第15回の部会審議の概要でございますけれども、「(1) 調査の目的(月次データの必要性等)」ということに関しましては、特に構造統計と動態統計の役割分担の在り方及び輸送貨物の品目分類について、検討することが必要だという意見が出されました。

特に輸送貨物の品目分類については、前回も非常に細か過ぎるのではないかというご意見が出ましたけれども、この30年間品目分類が全く見直されていないということで、実態から離れているのではないかという意見が出されました。これは空輸などについても同様の問題があるという非常に重要な指摘だと思います。

「(2) 調査対象の範囲等」につきましては、車両単位から事業所単位への抽出方法の変更、ある

いは詳細調査と簡易調査の一本化等につきまして、おおむね適当とされました。

しかし、今後、利用者のニーズを踏まえて、変更後の標本設計におきましては、都道府県単位による表章の可能性についても検討してもらいたいとの意見が出されました。

「調査対象からの削除」ですけれども、自家用乗用自動車等につきまして、削除はやむを得ないという意見が大宗を占めましたけれども、重要な点は、今後、代替データの推計方法等を検討して、公表するなどの措置を講じてもらいたい。そうしなければ実態がきちんと把握できないという意見でございました。

「(3) 調査事項」でございすけれども、削除につきましては、代替データがあるとか、制度が変わったとか、正確性に欠けるという点で、これは適当とされました。

「(4) 調査方法」でございすけれども、郵送への調査方法の変更は適当だという意見でございますが、実施に当たっては、記入要領の作成とか、民間事業者との役割分担の明確化について、適切な措置を講じてもらいたいとの意見が出されました。

「(5) 集計事項」でございすけれども、上記(2)の というのは、自家用乗用自動車等のこと
でございすけれども、この削除に伴う代替データにつきましては、参考値として公表することが必要だとの意見が出されました。

「(6) その他」でございすけれども、調査計画の変更等につきまして、統計の断層が生じると
いうことにつきましては、接続係数の作成等できるだけの措置を講じてほしいという意見でござい
ます。

詳細につきましては、以下の資料3 参考をご覧になっていただきたいと思います。

以上でございます。

樋口委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

津村大臣政務官 遅参して失礼しました。内閣府政務官の津村でございます。

今のご報告について、私、第 13 回までの経緯を必ずしも存じ上げないので、全くピン트가ずれているかもしれないのですが、2 つ疑問があります。1 つは、自家用乗合自動車や自家用軽貨物自動車もそうですが、調査対象から自家用乗用自動車を除かれること。もう 1 つは、調査事項の中で燃料の種類と消費量、高速自動車国道の利用が廃止されるということです。

今、高速道路政策や、ガソリン税等の揮発油税のあり方がこれだけ議論になっていて、まさに交通政策、経済政策を策定するための基礎資料として、非常に注目度の高い時期だということはご案内のとおりで、一方で、私は専門ではないのでわかりませんが、むしろ ETC とかがあり捕捉しやすくなっている面もあるのかなと想像するのですが、ほかにそういう統計があるのかもしれませんが、代替データの公表というお話もされていましたが、なぜ今この時期にこういう重要項目を廃止していくのかというのがちょっと腑に落ちませんでした。

首藤部会長 この統計調査の審議自体は、この 2 回が全てでございまして、今まで 2 回議論をしたということでございます。

最初の自家用乗用自動車につきまして、これを削除するという点に関しては部会の議論の中で

も非常に多くの疑問が出されました。これにつきましては、把握するのが普通の事業所の自動車であれば事業所単位で把握することができるけれども、自家用についてはそれがなかなか難しいということでした。

燃料に関しては、別途、自動車燃料消費量調査というのがございます。詳しくは後で担当の方からご説明いただきたいのですが、それで代替できるので、乗っている人数の平均値を出して、それから把握できるのではないかと、いろいろな意見が出ました。とにかく代替データとして、できる限りきちんとした推計値を出していただきたいというのが部会の意見でございます。それは強く要望しているところでございます。

高速道路につきましても意見が出ました。高速道路の利用についてはむしろそれをやることによって精度が欠けるのではないかと、低下するのではないかとということですので、私も個人的な意見としては、高速道路の料金の徴収のところでは把握できるのではないかと。それは完全に把握できるそうです。ただそれは大型とか小型とかいうことであって、事業用であるかそうでないかということでは把握できない。あるいはその貨物がどこへ行ったのかということでは把握できないということでございます。

この点につきましても、担当の方から補足の説明をしていただきたいと思います。

樋口委員長 それでは、担当部局から、説明をお願いいたします。

国土交通省交通統計室長 1点目の自動車燃料消費量の件でございますけれども、実はこれは京都議定書の関係で、最終的に国連に報告するCO₂の排出量の基礎になっているということでございます。

自動車輸送統計調査は、従来、輸送統計を目的に作っていた統計調査で、そこに付带的に、その車がどのくらい燃料を使っているかという項目を追加して調査自体の設計がなされていたということでございます。

それが国連に報告するというので、当然政府というか行政の方としては、石油の生産量や販売量と、自動車の輸送統計で出ている輸送量を比べてみるという必要性が出てきまして、比較した結果、自動車輸送統計と石油の販売統計とでは若干誤差が広がりつつあるということでした。

精査したところ、やはり自動車輸送統計の場合はどうしても輸送量をキーとして設計しておりますので、例えば最大積載量であるとか、乗車定員を設計のキーにして、並べ変えてサンプル抽出している。

ところが自動車燃料の方は積載量や乗車定員よりも、どちらかというとエンジンの大きさや車両の重量に比例しているということで、2回ほど予備調査を実施させていただきまして、燃料消費量統計というものを別途、立ち上げた次第でございます。

この調査は平成18年から立ち上げまして、やっと3年分のデータが蓄積し、データを精査しているので、燃料と走行キロについてはそちらの方を使っていただきたいということで、今回これを外したいということです。

もう一つ、自動車輸送統計の目的ではないのですが、車の走行キロを把握する走行メーターというものが各車に付いているのですが、それを悪用されることをチェックするために、

車検データの中に、今度は車検を受けるたびに走行キロが入るようになりました。それが平成 16 年から制度化されまして、平成 19 年度からは新車の場合は 3 年間経過すれば、3 年間に走った距離がわかりまして、そのような行政データが今度はベンチマークとして統計に使えるということになりますので、それらを活用してより精度の高い走行距離、あるいは燃料消費量、それから今度の自動車輸送統計の改善においても、輸送量にも走行キロとか車両重量あるいは最大積載量をうまく補助変数というか、説明変数に使わせていただいて、精度を上げたいということで考えている次第でございます。

樋口委員長 どうぞ。

津村大臣政務官 燃料消費量の方はよくわかりました。つまりは平成 18 年からの統計の充実によって、よりカバレッジが広がったということですね。

ただ、両方について一つ言えるのは、そうは言っても連続性といいますか、平成 17 年以前との比較もあると思いますので、そこはまさに費用対効果でどちらを取るかですけれども、長期トレンドの比較ができなくなるというのは看過できないデメリットなのかなということが 1 つ。

もう一つは、走行キロの方で、これは車検のときで捕捉できるというお話でしたが、私、瀬戸大橋の交通量について、いろいろ議論したことがありまして、E T C のお陰が大きいですが、E T C だけではなくて、料金所があるからなのか、無料化したらできなくなるのかちょっとわかりませんが、本四高速などでは非常に早く、翌日には車種の内訳も含めて、[何台]×[キロ]を走ったという相当詳細な統計が把握されておりました。そうだとしますと、ここで頼まなくてもそういう統計は現にあるのだらうと思いますし、それを活用することは大変なことではないという気がするのですが、わざわざ外す必要はありますか。

国土交通省交通統計室長 1 点目の統計の連続性の話でございますけれども、先ほど部会長からご説明していただいたように、第 15 回部会の「(6) その他」のところに書いてありますが、統計の断層というのは当然できますので、うちの方でこの統計を 10 月から新しくやろうと思っておりますけれども、その前後に調査研究を行いまして、過去のデータについても連続性が保たれるような措置を講じたいと考えております。

もう一つ、高速道路の関係ですけれども、この統計調査では、一般の車両を対象に、その車両が高速道路に乗ったかどうかという事実だけを調査しておりまして、先ほど部会長からも説明にもありましたが、対象の車両が高速道路に乗る確率というのは、3 日間とか 1 週間という調査期間で 100 台のうち 2 台とか 3 台しか乗っていないわけです。そういう意味では、今、政務官がおっしゃられたように E T C も普及していますし、高速道路の利用という面では、インターチェンジごとの台数というのは、それぞれの高速道路株式会社が公表しておりますので、それを十分利用していただければと思っております。

以上です。

樋口委員長 いかがですか。

津村大臣政務官 そのこと自体はわかったのですけれども、それはこの統計が何に使われているかにもよると思うのですけれども、G D P 統計には使われているのですか。

国土交通省交通統計室長 今回の変更部分については、使われておりません^{注)}。

津村大臣政務官 わかりました。この統計のユーザーが、新しい統計をちゃんとうまく特徴をつかんで使われれば、確かに問題は余りないのかもしれませんが、少なくともこの統計だけをこれからも使い続けていく人から見ると、統計のカバレッジというか、クオリティーは落ちていくのかなという気がして、そこは一方できちんと周知していくことが伴わないと、ぎくしゃくするとか、何か縦割りの話に聞こえてしまいます。

廣松委員 補足ですが、この統計の今回の変更部分については、確かにGDPには直接使われておりませんが、交通経済学などでよく使うトン/キロ、人/キロの数値を出すには、この調査が必要です。

更に、今回の審議は自動車だけですが、諮問のときにもありましたとおり、陸海空の交通手段との比較という意味で、特に月次での比較という意味では、この統計が必要不可欠であるということは事実です。

今、政務官の方から、いくつか貴重なご指摘がございましたが、少なくとも今までこの統計は統計調査を中心に作ってまいりました。ところが、一部に関しては、行政記録情報とか業務記録の中に、この統計以上にもっと細かい精度のデータも存在することは事実です。

ただ、現時点ではそれらを公的統計である自動車輸送統計の中に取り込めていないというか、あるいは取り込むための手段がなかなか見つからないというのが現実でして、この部会審議の報告の中にも代替データの利用ということがたびたび出てまいりますが、その意味では今申し上げたとおりです。

したがって、私個人も部会に属して、この調査に関しての審議に参加しているわけですが、おっしゃるとおり、私も特に自家用乗用自動車の削除ということに関しては、まだちょっと抵抗があります。ただ、先ほど部長からご説明のあったとおり、今後、車検データで走行距離が把握でき、かつ平均乗車人数というのでしょうか、そういうものが求められるのであれば、そこから人/キロに関してはある程度計算はできる。それをこれまでのデータとどういう形で接合できるのかということに関しては、新しい調査が始まって、代替データが利用可能になった時点から、データを蓄積した上で十分検討する必要があると感じております。

樋口委員長 ありがとうございます。むしろ、本来は継続性をチェックした上で、既存の統計についての話をという手順になっているのかなと思いますが、既に検討もなさってきていると考えてよろしいですか。

国土交通省交通統計室長 輸送量に関しては、一昨年、名古屋圏で予備調査をさせていただいて、事業用貨物自動車については一定の接合ができるということでした。

注：GDP推計における自動車輸送統計調査の利用状況については、コモディティ・フロー法による商品別出荷額の推計に利用されている。具体的には運輸・通信業の自動車輸送について、自動車輸送統計月報の総括表(2)輸送トンキロの営業用計の値を使用、総括表(4)輸送人キロの営業用乗合、営業用貸切、営業用乗用車の値を使用している。なお、及びのいずれについても、今回の自動車輸送統計調査の改正による影響はない。

そのほかの車種については、燃料消費量調査を3年やっています、走行距離との相関がかなり強いということで、走行キロと輸送トン数、トン数/トンキロであれば、最大積載量と輸送走行距離との相関で、人の方であれば走行キロと最大定員といえますか、乗車定員の相関が取れるということがわかっておりますので、これらを新しい調査になったときにうまく使いながら、きちんとした接続係数を作っていきたいと考えております。

樋口委員長 この点に関しましてはいかがでしょうか。継続性等々について検討するというよりも、実施しますというようなことを確約いただいたと考えて進めていただきたいと思います。

そのほかにございますでしょうか。

安部委員 交通関係の研究者に「この統計はどのように使われているのか」ということを聞く機会がありましたので聞いてみたところ、確かに先ほど廣松委員からご指摘があったように、陸海空で比較するというようなことには比較的よく使われているというお答えだったのですが、一方、道路交通量として、自動車がどれだけ動いているかということについては道路交通センサスという別の統計があって、研究者の間ではそちらの方が圧倒的に使われているという、どれほど一般的かどうかわかりませんが、そういうお話を伺ったのです。

社会資本整備あるいは道路ということについて、この統計がよく使われているというのが、最初にこちらに諮問が上がってきたときのご説明だったかと思うのですけれども、まず陸海空を比較するというのであれば、乗り物の方から調査するというので自動車を調査する。道路を調査するのではなくて、乗り物の方を調査して、そこから交通量を把握するということが、恐らく普通のやり方だろうなということですが、片方で道路を調査することもなされていて、どちらの統計も有用だろうと思うのですが、例えば自家用乗用車を外すということで、つまり、道路の統計との比較優位といえますか、そういうことがどう変わっていくのかなということが、とりわけこの目的が道路の整備ということに関わってくるならば、若干その点がどういう影響を受け得るのかということを知りたいなと思いました。

もう一点ですが、先ほどよりこういう項目を減らしますというお話があるのですけれども、私は事務局にお願いいたしまして、この統計にかかっている費用はどれくらいかということをお伺ったところ、若干金額が少なくなるとは伺いましたが、本当に若干のようなのです。そこら辺はどのようにとらえたらいいのかなということを率直に疑問に感じております。

以上です。

樋口委員長 それでは、2点ご質問が出ましたが、1点目、道路事情についてお願いします。

国土交通省交通統計室長 必ずしも正しい回答かどうか分からないのですけれども、今、答えられる範囲でということになりますと、道路整備5か年計画などでは自動車輸送統計の全体の走行キロというものを、台/キロという形で使っております。要するにこれは道路整備全体の話で、日本の車の走行キロがどう増えているか減っているかということに使っているということでございます。個々の道路になりますと、それは道路交通センサスで主要国道の交通量などを適時把握して、それで混雑度であるとか、道路の利用状況を調査している。この統計はたまたま道路の方でも使っているわけですが、もともとは輸送量をとらえる調査でございますので、どちらかと

言えば運輸業であるとか、鉄道業であるとか、航空業であるとか、海運業であるとか、そういった業界の効率化を図ることが一番の目的の調査でございます。

コストの関係ですけれども、今回見直すもう一つとしては、地方出先機関を経由した調査員調査から民間事業者を活用した郵送調査に変えるということを考えておりまして、その関係で金額的には若干減るということでございますけれども、それも今年はいろいろシステムを変えたりするのでかかるのであって、来年以降はまた更に若干減るだろうと思っておりますけれども、中身的には地方の職員、あるいは地方が使っていた協会の調査員の方、そういった面では予算的には出てきませんけれども、相当な人件費の節約にはなっていると考えております。

総務省犬伏統計審査官 前段のところ一言補足させていただきたいと思っております。

安部先生が言われた全国道路街路交通情勢調査、いわゆる道路交通センサスですが、これは概ね5年に1回の大規模な調査であり、直近では17年度に実施しており、今年22年度にまた実施する予定でございます。

今回の自動車輸送統計調査は、あくまでも月次の動向をとらえるという調査でございますので、役割分担は図られています。ただ、全国の輸送量全体を推計するときには、一部この自動車輸送統計なども使われているということでございます。その辺をご理解いただければと思います。

安部委員 どうもありがとうございました。

樋口委員長 ほかにいかがでしょうか。

首藤部会長 今回の見直しで精度が低下するのではないかというご指摘がございまして、確かに私も自家用乗用自動車を外すということに関しては非常に疑問を感じておりまして、きちんとした代替データの提供ということ併せて行うべきだと考えております。

調査項目を見ましても、非常に詳細で、毎月これに答えるということは回答者側の負担というのも大きくて、それによって本当に正確なデータが得られているのかどうかということもございまして、

それから、品目分類につきまして、30年間全く見直しも行われていないということがあるわけですので、今回の諮問にはございませんけれども、その辺りも実態に合わせる。

データを取ることが大きな目的でございますので、そういったものを含めて、是非、精度を向上させるという側面が必要だと思っておりますので、そういうことも部会としては求めていきたいと考えております。

樋口委員長 ありがとうございます。

私もこの委員長としまして、つい先日、調査に答えてみようということでやってみたのですが、これは大変な調査だなというのを実感として持ちました。どこまで正確に答えられるのかなということがありますので、引き続き、今いろいろと出ましたご意見、政務官からのご意見もありましたし、皆さんからもいただきましたので、国民視点に立って、こういった統計が政策評価に十分寄与するという視点からもう一度ご検討をいただき、特に継続性についてご指摘いただきましたので、ご検討を実施していただきたいと思っております。

この件につきましては、更に次回の答申に向けてご審議いただくということになっておりますので、首藤部会長を始めサービス統計・企業統計部会の委員の皆様にご審議をお願いしたいと考えて

おりますので、どうぞよろしく願いいたします。

以上で本日の議題はすべて終了いたしました。それでは、最後に次回の日程につきまして、事務局から連絡をお願いいたします。

内閣府統計委員会担当室長 次回の統計委員会につきましては、3月24日の14時から本日と同様に、この会議室において開催いたします。会合の詳細につきましては、正式な開催通知をもってお知らせいたしますので、よろしく願いいたします。

樋口委員長 以上をもちまして、本日の会合は終了いたします。どうも本日はありがとうございました。