

産業統計部会 第 10 回議事録

内閣府大臣官房統計委員会担当室

第 10 回産業統計部会 議事次第

日 時：平成 20 年 12 月 1 日（月）16:00～18:34

場 所：総務省第 2 庁舎 6 階特別会議室

1．開 会

2．議 事

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

3．閉 会

舟岡会長 まだ出口委員がお見えではありませんが、定刻となりましたので、ただいまから、第10回「産業統計部会」を開催いたします。

本日の議題は、第8回部会に引き続き「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」であります。

初めに、前回部会で皆様からいろいろ御意見をいただきましたので、それを踏まえて私の方で本件に関する論点を整理したメモを作成し、お手元にお配りしてあります、資料1としてまとめてあります。

その説明をさせていただいた後、論点メモに沿って順に審議したいと考えています。「資料1」の論点メモの内容につきましては、事前に委員及び専門委員の皆様方にも御確認をいただきました。お忙しい中御協力いただきまして、どうもありがとうございます。

本日は、出口委員は御出席の予定ですが、佐々木専門委員が、ムンバイのテロの関係で急遽御出席できないということであります。

それでは、本日の配付資料の説明と併せて、11月7日に開催された前回部会の結果概要について、事務局の犬伏統計審査官から説明をお願いいたします。

犬伏統計審査官 それでは、本日の議事次第の「4 配布資料」に一覧がございますので、それを見ながら御確認いただきたいと思います。

まず資料1といたしまして、今御案内がありましたように、今回の2つの生産動態調査の論点についての資料でございます。

資料2が前回の回答ということで、国交省から用意していただいた資料でございます。

資料2-1が、前回議論のありました「調査対象の把握方法、選定方法等について」。

資料2-2が「調査事項の概念・定義について」でございます。

資料2-3が「調査から公表までの流れ(スケジュール)について」でございます。以上、3種類の資料が、資料2としてまとめられております。

それから、お手元に参考資料として、参考1が「第8回産業統計部会結果概要」ということで配付させていただいております。

参考資料2としまして「論点メモと審議のポイントとの対応表」ということで整理させていただきました。

それから、今日の席上配付資料ということで事務局の方から用意していただいた資料がございます。

まず「平成17年工業統計表抜粋」というものが付いています。これは先般の議論の中で、調査対象の従業者数規模10人以上と、10人未満で、どのくらいの構成になるのかということがございましたので、直近の全数調査年であります平成17年の工業統計の「品目編」のデータを使いまして、6けたの品目ごとに従業者規模で見るとどうなるかを示したものです。

1枚目が、実数値でございます、2枚目がその構成比を取ったものでございます。

同じく17年の工業統計表の「産業編」で4けたの細分類で、「産業編」を基に細分類で

見た場合に、従業者数 10 人以上と 10 人未満で、実数値と構成比がどのようになるかというものを見たものでございます。

また、調査事項、例えば受注であるとか、生産であるとか、出荷であるとか、それらの定義の問題で御議論いただきましたので、造船造機統計調査、鉄道車両等生産動態統計調査について、経済産業省の生産動態統計調査との対比ということで、それぞれの記入要領や月報等の公表物に掲載されているそれらの定義を整理させていただきました。

もう一つ、A 4 の横長の資料がございますが、1 つは今、申し上げた経済産業省の生産動態統計調査で生産なり出荷なり在庫なりについて、それぞれの機械統計月報、調査票でございませけれども、どういう事項を押さえているのか、数量なり、金額なり、どういう事項を押さえているのかを整理した表でございます。それとの対比ということで、国交省の 2 つの生産動態統計調査を同じように、生産、出荷、在庫でどういう事項が把握されているのかを整理した表でございます。

それから、前回の議事録を付けています。以上が席上配付資料でございます。

それでは、参考 1 を御覧いただきたいと思えます。

前回での部会での議論を思い出していただくといいますが、確認していただく意味合いで私の方から説明させていただきます。

参考 1 「5 概要」の(2)以降でございますが、前回、調査実施者の国交省の方から調査の計画内容、それから、本案件について統計委員会に質問したときに、委員からあった意見に対する回答等の説明が行われた後、意見交換が行われたわけでございます。

その主な意見については、以下のとおりでございました。

まず「調査対象の把握について」ということで、最初の でございますけれども、調査対象名簿はどのように作成しているのか、調査対象はどのようなふうには捕捉しているのかという質問がございまして、それについて国交省の方から、地方運輸局で把握している情報を取りまとめ、名簿を更新しているという回答があったところでございます。

次の でございますが、造船調査は従業者数 10 人以上の事業者を対象としているが、なぜそのような設定になっているのか、また、従業者数 10 人以上の事業者を調査対象とすることが適当なのかどうかという論点もあるのではないかと、工業統計調査における、全数調査年の結果等を用いた検討を行うことで、申告義務者の負担を大きくすることなく、有用なデータが得られるのではないかと御意見がございました。

これに対して、国交省の方からは、現在の従業者数 10 人以上というのは、昭和 25 年の調査開始時からこのような範囲でやっているという回答がございました。

次の でございますけれども、鉄道車両等生産動態統計調査の調査対象について、複数の工場を有する事業者は、調査単位はどのようなふうになっているのかという質問がございました。

それについて国交省の方から、大抵の事業者が 1 事業者 1 工場である。複数ある場合については、工場単位で調査をしているという説明がございました。

次に、鉄道車両の改造を専業とする工場というのは調査対象になるのかという質問に対して、国交省の方からは、鉄道事業者の有する修理工場専門のところというのは対象外であるという説明があったところでございます。

2つ目の議論としまして「生産・在庫等の改善について」でございます。

鉄道車両等生産動態統計調査における受注なり生産は、それぞれどのような段階での数値を調査しているのかという質問があったところでございます。

それに対して、調査実施者が、受注につきましては当該受注が発生した段階、生産については編成の車両すべてが完成した段階で、数字を計上するという説明があったところでございます。

その他として、在庫とか手持在庫という、調査事項の概念についての質問があったところでございます。

次に「今回の改正内容について」というところでございますが、この中で造船造機統計調査というのは、戦後間もないころから時系列データが存在していて、非常に有用な統計である。しかしながら、公表が遅いということがあって、タイムリーな情報として活用がしづらかったけれども、今回の改正によって公表時期の改善が図られるということで期待しているという御意見がございました。

次の でございますが、鉄道車両に係る金額ベースの動態統計調査というのは、この鉄道車両等生産動態統計調査以外になく、非常に参考になる、今回、鉄道車両部品については、調査周期を月次から四半期に変更するということであるけれども、四半期ごとの把握で製造の実態を十分に把握できるのではないかという御意見がございました。

「その他」の御意見でございますが、最初の のところでは、鉄道車両部品の品目分類の中で、最近はその他に含まれる数値が非常に大きくなってきている。今後、その中身が明確になるように、結果表章することが望ましいのではないかという意見がございました。

それから、調査票に記入する際に、どのような単位を基準にするのかという質問がございまして、それに対して国交省の方からは、船舶については一隻ごとに記入していただく、一方、鉄道車両につきましては、契約単位で車両種別ごとに記入してもらうという説明がございました。

次の で国全体の生産動態統計を整備するに当たって、月ごとの生産の進捗状況というのは是非とも把握しておく必要があるのではないかと、記入者負担を増やさずに把握が可能となるような何らかの適切な方法を検討する必要があるのではないかと御意見がありました。

4つ目の ですが、造船造機統計調査では船舶の受注に関する情報を把握していないが、造船業というのは、受注の有無でかなり繁忙状況が明らかになるのではないかと。

また、鉄道車両等生産動態統計調査につきましては、現場の繁忙状況と統計データとのずれを感じるのでは何らかの工夫が必要ではないかという意見がございました。

最後でございますが、受注に係る金額というのは、円ベースでの記載になっているわけ

ですが、造船等について、輸出が多い産業であるため契約時点での為替レートが明らかになればより有用なデータになるのではないかなという意見がございました。

以上が、先般の議論の結果概要ということでございます。

私の方からは、以上でございます。

舟岡部会長 最初にお断りしておきますが、前回御審議いただいた部会は第8回となっていて、本日は第10回です。第9回をこっそり行ったというわけではありませんで、同時並行的に、農林業センサスの諮問がかかっている、第9回はその審議に充てています。第11回も同様に農林業センサスの審議に充てることとなっております。

ただいまの事務局からの御説明に対して、産業統計部会の結果概要のまとめはこれよろしいでしょうか。

それでは、初めに、前回の部会で皆様方からいただいた御意見を踏まえて、資料1のように作成した論点メモについて簡単に説明いたします。

また、参考2としてお配りしてありますが、論点メモの内容を踏まえて、論点ごとに想定される審議のポイントをまとめてありますので、こちらも併せてごらんください。

それでは、資料1と参考2に基づきまして、今回の改正計画の論点について私から説明いたします。

まず、Iでは「造船造機統計調査及び鉄道車両等生産動態統計調査」が行政施策、国民経済計算や鉱工業生産指数等の加工統計においてどのような役割・意義を有しているか。

これについては、前回の部会において多くの方々から御意見をいただいておりますので、ある程度共通の理解が得られているところかと思えます。

それから、IIの改正計画全体について、「1 調査周期」ですが、今回、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、その他については四半期に変更することとしているが、ニーズ等に照らして適当であるかどうか。これについては、前回の部会で、佐藤専門委員から四半期でも必要な情報は十分把握できるとの御意見をいただいております。

続きまして「2 調査対象」であります。論点は調査客体と調査対象品目の2つについてであります。まず、調査客体についてですが、対象となる母集団の定義並びに把握方法、そして調査対象の選定方法が適切なものになっているかどうか。前回部会では、参考2のところにあります。なぜ従業員10人以上の事業所を調査対象にしているのか、現在においても有効な区分となっているかどうかとの御意見がありました。

そのほか、今回、対象母集団を定義することと、調査の方法等が密接に関わる点として、対象母集団をどのように把握しているか。のところで書いてありますが、鉄道車両等生産動態統計調査、並びに造船造機統計調査においては、業界団体名簿に加えて、地方運輸局によるヒアリングで対象を把握して名簿を更新している。対象の数も少ないですから、かなり正確に行われていると思えますが、今回鉄道車両等生産動態統計調査について本省直轄の調査方法にすることで、何か支障が出てこないかということと関連して、御検討い

ただけたらと思います。

調査客体については、経済産業省の生産動態統計調査と、一部調査対象が重複すると考えられますが、この重複した客体について、両省の間で調整が適切に行われているかどうか。今後改善する余地はないか。といったことについて御議論いただきたいと思います。

調査対象品目については、今回の集約が適当であるのかどうか。利用者のニーズ及び報告者の負担という観点から御検討いただきたいと思います。「3 調査方法」については、今回、鉄道車両等生産動態統計調査において、調査系統を変更したことが先ほどの対象母集団の把握と関連して、適当かどうか。

それから「4 調査事項」について、4点挙げております。

(1)は、今回計画では、造船調査の船質に係る項目から、木船の表示を削除し、木船が調査対象として該当した場合には、備考欄に記入することとしていますが、これが妥当であるかを念のために確認する意味であります。

同様に(2)の索道搬器運行装置に係る調査について「需要先」を調査事項から削除することについても、適当かを確認したい。

(3)「受注」「生産」「月末手持」等の調査事項の概念・定義が他の生産動態統計調査と比較すると、少し異なるところがあり、これについての何らかの調整が必要なのかどうかについて御議論いただきたい。

そのほか、本調査の意義、役割等から照らして、調査事項で追加すべき事項、あるいは変更すべき事項はないかについて御審議いただきたい。

「5 集計事項・結果の公表」についてですが、計画における集計内容が適当であるかどうか。

「6 公表時期」については、各種加工統計への活用も踏まえて、早期化を図る必要はないか。造船造機統計調査は時系列データが長期にわたって存在している統計であるものの、公表が遅いため、活用がしづらかったとの御指摘があり、今回の改正で、公表時期の改善が図られることを期待しているとの意見が示されましたが、早期化についても、御審議をいただけたらと思います。

それから、調査票情報、調査結果の保存期間については、計画では2年と調査要綱で定めていますが、今後、統計データ・アーカイブを整備するという観点に立ったときに、要綱においても、永年と定めるべきではないか。(注)で書いてありますが、要綱上は2年となっているけれども、実際には、調査票情報は昭和56年度以降、保存されていますから、誰か間違っ、て、破棄することがないように要綱上にも明記しておく必要があるのではないかという指摘であります。

私からの説明は以上であります。論点メモの内容につきましては、事前に委員及び専門委員の皆様から内容を確認していただいておりますが、更に追加すべき論点等の御意見があれば、お願いいたします。

よろしいでしょうか。

議論が進む中で、また追加すべき論点等がありましたら、随時おっしゃっていただければ結構かと思えます。

それでは、この論点メモが、皆様から御了承いただいたものといたします。

審議は、今回を含めてあと2回ですので、できれば資料1の論点メモの内容について、本日本通り議論したいと考えていますので、御協力よろしく願いいたします。

それでは、これから審議に入ります。

審議の進め方としては、論点メモに沿って順に審議したいと思えます。

なお、幾つかの論点につきましては、調査実施者から資料をいただいていますので、審議の際には調査実施者から資料に沿って説明していただいた後、説明内容を踏まえて、審議を行うことといたします。

初めに「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」について御審議いただきます。これについては先ほど申しましたように、前回の部会で、多くの意見をいただきました。さらにそれらの御意見を踏まえまして、御質問、御意見がありましたらお願いいたします。

美添部会長代理 論点メモは参考2にまとめてあるとおりで、I I Pに直接的に活用されている他、S N Aの年報やQ Eでも間接的に活用されているなど、重要な統計ということまではいいと思えます。

問題は「審議のポイント」にあるように、さらなる活用の方向性が期待されるのかどうかについての主要な業界団体からの御意見。公表の早期化等の要望に応えられれば、さらに活用する余地がある。そういう整理でよろしいでしょうか。

舟岡部会長 美添部会長代理の御指摘のとおりでありまして、主にI I Pに活用していて、更に修理等については、S N Aにおいても、間接的に活用している。

そのような活用状況を踏まえると調査客体の選定でこのように下位階層まで対象とするのが適当であるのか。ほかの生産動態統計等々と比較しますと、かなり下の階層まで、調査対象として調査しています。また後ほど御審議いただくこととなりますが、別のいろいろな行政施策において、このような活用のためにここまで詳細に取る必要があるのだという説明がありますと、部会の皆様にも納得していただけないのではないかと思います。前回出された意見のほかに、こういう利用の仕方があるということについての、御報告なり説明がありますでしょうか。

例えばユーザーであります佐藤専門委員から、いかがでしょうか。

佐藤専門委員 私どもの業界では、鉄道車両生産動態統計年報などを参考にいたしまして、次年度の業務量を作成しているという話も聞いてございます。

舟岡部会長 調査実施者の国土交通省から何かありますか。

調査実施者 行政上業界を指導している立場として、データとしては非常に重要なわけでございますけれども、ちょっと変わったところでは、例えば造船造機ですと、ダンピング調査というか、アメリカから船用工業、エンジンというか船外機ですね。こういったも

のを日本がダンピングをしているのではないかというところの異議を申し立てられているところですが、そういうときにきちっとこの統計数値を利用して、我が国政府としてのデータとして活用しているというところもございまして、鉄道車両の方はやはり技術力の確保と申しますか、鉄道車両を輸出するだけではなくて、例えば中国の新幹線であるとかに日本の技術力が生かされているわけでもございまして、そういったものを維持していく上でこの数字を使いつつ、また日本国内の鉄道事業者においても安全・安心の確保と申しますか、そういった面で鉄道車両、あるいは部品メーカーが健全な経営をしていない。技術開発がどんどん進んでいかないということになりますと問題が起きるということでもございまして、この辺は業界を所管しております鉄道局の方で、きちっとこの数字を使って、経営が安定していない事業者等が持っている技術等をどう継承していくかというところで非常に利用されているというところが主だったところです。

舟岡部会長 ありがとうございます。前回の会議で田井専門委員から、受注のデータが非常に重要であるとの指摘がありましたが、経済産業省の生産動態統計には、受注を調査している品目はありません。その意味では、鉄道車両と船舶のいずれも単当たりの金額が大きな品目であって、その受注動向が、全体の受注総額に影響する度合いが高いわけです。それをとらえることができる統計として、分析されている立場から重要性の高い統計だとの御認識でしょうか。

田井専門委員 実情は前回の会議でも話題になったかもしれませんが、その他いろいろな総数でも、受注のデータを把握することは可能ではありますので、少し極端な言い方になってしまうかもしれませんが、実需上でないことによる難しさというのは、正直そんなに感じることはありません。

残念ながら、総数そのものが海外のものが非常に多くございまして、その基準なり、継続性なり、信憑性という用語がありますが、そういったところにやや不安を感じる向きもありますので、そういった観点から、国内のこうしたしっかりした統計を取ることができれば非常に便利だなと感じた次第でございまして。

舟岡部会長 どうもありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

よろしいですか。

それでは、両統計調査の意義については、前回の部会でも示されましたが、IIPの推計に欠かせないものであり、SNAの推計においても利用されている。業界団体でも、次年度の業務量等の参考資料として利用している。

造船等では、価格等の情報について、生産と出荷の状況等から裏付けるためのデータとして利用していてダンピング等の、あらぬ容疑をかけられたときの反証として、活用している。

鉄道等については、健全な経営や安定的な生産状況が、一面では安全・安心を保障するものだとするとしますと、そういう観点で重要度が高い。それはまた技術の継承、技術開発をも保障するもので、こうした観点からも我が国の鉄道車両等についての生産の動向を

とらえる必要がある。

受注については、海外等のデータの利用から、特段の必要性はないとしても、我が国の統計は非常に信頼性が高いので、海外のデータの信頼性をチェックするという意味でも、大いにその価値は高い。

そのほかにも意義は多々あるかと思いますが、両統計について十分あるということで、部会として了解するとしてよろしいでしょうか。

それでは続きまして、の改正計画全体について、御審議いただきたいと思います。まず「調査周期」についてですが、船舶と鉄道車両の生産に係る調査周期だけを月次調査とした。鉄道車両は新造のみであります。ほかは四半期調査に変更することで不都合はないかどうか。いかがでしょうか。

鉄道車両については、鉄道車両部品の調査周期を四半期に変更しても、四半期ごとの把握で十分その実態を把握できるという御意見を佐藤専門委員からいただいております。

特段問題はありませんか。IIPの算出においてはどのように利用しているのでしょうか。SNAの推計では、QEに利用する場合でも四半期の計数で不都合はありませんが、IIPの場合には、部品とか、関連する製品については、最終製品である船舶、鉄道車両を抑えておけば大体の動きをそれで代理できるとの考え方によっているのでしょうか。

経済産業省 IIPの具体的なところまでは聞いておりませんが、17年基準の見直しで、関係省調査の協力を得て、従来船舶だとかいうものも随分推計が多かったというふうなことで、協力を得られて、推計がどんどん減って精度が上がっているというふうには聞いてございますが、部品等をどういうふうに扱っているかについては、把握し切れておりません。

舟岡部会長 国土交通省はいかがですか。恐らく経済産業省と協議された上でのこういう計画かと思いますが。

調査実施者 資料2-3にスケジュール表が載っておりますけれども、この中にも書いてありますけれども、経済産業省のIIP担当の部署と協議して、先ほど経済産業省が述べていただいたように、昨年からは、私どもの方もIIPの数字が推計値が多いということで、省内で努力いたしまして、推計値ではなく実数で挙げるという方向で、申告者の方、その関係の部署に協力を願って、極力翌月の20日に数字が出るように督促等をお願いしています。

舟岡部会長 それは理解できますが、造機等の、今回四半期に調査周期を移す品目については、月次で動向をとらえることができません。それで不都合が生じるということは、余りないのでしょうか。それとも使っていないのでしょうか。

調査実施者 使っていないということはないんですが、一番のユーザーである原局からは毎月取ってほしいという要望がございましたけれども、やはり負担軽減の観点と、どちらが大きいかを比べた結果、新造については、造船も鉄道車両も毎月取りますので、その

ほかの部品、それから造機の関係については、四半期でもやむを得ない。十分それで活用できるという判断をいただきまして、こうしたということでございます。

ただ、造機の方は、中小企業庁のセーフティネットの関係で、月別の数字は欲しい。期間的に早く数字が欲しいということではございませんが、毎月の数字は取りたい。

スケジュール表にも載っておりますとおり、省内の関係者等と調整しまして、公表についても遅れないよう努力をしていきたいと考えておりまして、ここに書いてあるのは6月分の調査をいつ公表できるかということでございますけれども、従来4月分が出ていた時期には、6月分を出したいということで、今スケジュールを考えているところです。

舟岡部会長 要するに、造船と鉄道車両のデータで代理できるということでしょうか。本日お手元に配付されています工業統計の「品目編」の品目別の出荷額を見ますと、頭4けた3021が、鉄道車両に相当します。この出荷金額全体に比べて、302211が部分品、取付具、附属品であり、302212が客貨車の同様な部品です。これらの出荷金額を合計しますと、そんなに小さくはない。

これからしますと、IIPの算出においては、鉄道関係について言えば、全体の半分の鉄道車両で代理させて推計している。そうならざるを得ないと思いますが、それで十分だという判断でしょうか。車両の生産があって部品に対する注文が発生して、そして生産される工程からして、大本の車両の生産同項さえ抑えておけばそれほど大きな乖離は生じない。佐藤専門委員、そのところお詳しいかと思いますが、いかがですか。

佐藤専門委員 鉄道車両の中に多くの部品が装備されているわけですが、最終的に集まるのは、鉄道車両という1つの物に対して各部品が集まってきます。

それ以外の場合は、鉄道事業者が自ら修理品を購入するという場合もありますが、主要な部品メーカーは、当然そこで部品の生産という形でカウントしてきますから、それらも把握できる。

後ほど項目は上がってくるのかもしれませんが、例えば小規模な事業所と申しますか、そういうところが例えば鉄道事業者に、部品というかもっと小規模な素材的なパーツみたいなものが納入されると、そこはカウントできないものが出てくるかもしれませんが、主要なものは、最終的には鉄道車両という一体の中で集まってくるものですから、鉄道車両そのものを生産量という形でとらえてみますと、国内の製造業の動向というのはある程度把握できると考えております。

美添部会長代理 平成17年工業統計表の出荷額ですが、事業所数も併せて出ているのを見ますと、3021、車両の製造で約40事業所、その他の鉄道車両を除いて、30事業所では取れる。

それに対して、部品等は500も事業所があって、毎月調査をかけるのは負担であるというところは理解できます。

ただし、鉄道車両の方は、例えば10両編成が完成するまで生産に計上されないという説明でしたから、経済産業省がしかるべき手法で月次の進捗ベースに変換することを前提と

して、部品の月次から四半期へという変更が了解されるべきものと思います。

当然ながら、部品の比較的小規模な事業所では、完成するたびに納品しているわけで、こちらは進捗ベースに近いと思います。

その情報を今回の改定で取れなくなると、経済産業省がどうやって月次の推計をするのかは腕の見せどころですが、どうされるのかは、経済産業省にお任せしてよいのでしょうか。

舟岡部会長 美添部会長代理の御指摘のとおりで、後ほど生産や出荷の概念についても、かなり丁寧に御審議いただくことになるかと思いますが、そこが鉄道車両について適切にとらえられていることが大前提となります。とくに、昨今の生産方法を考慮すれば、部品から最終製品の生産に至るまで、余り期間を置かずに生産されていることから、最終製品である鉄道車両、あるいは船舶の動向でもって、部分品とか、付属品をとらえたとしても、それほど大きな支障はないと判断されます。

ただし、生産等のとらえ方が現行の方法ではいろいろな問題がありそうだという理解については共通していて、それを除けば特段この調査周期の変更について不都合はないというまとめでよろしいでしょうか。後ほど調査事項の審議において、この問題に絡んで議論されることになるかもしれません。負担を軽減するという観点は理解しておりますが、それに代わる手当も必要だろうと理解しています。よろしいでしょうか。

出口委員がお見えですので、今回初めてですので、簡単に自己紹介をお願いいたします。

出口委員 東京工業大学の出口です。今日は統計委員会の本委員会が向こうであって、こちらもちらであるのではないかと勘違いをして、4時に場所をどこでしょうと聞いたら、こちらだということではあわてて飛んできたという、本当にお恥ずかしい次第で、申し訳ございません。

私、専門は統計というよりは情報システム部門でして、会計の原価計算、今の鉄道原価計算の仕掛品処理などには非常に興味がありますので、そういうマイクロな推計について勉強させてもらいながら、何か貢献できることがあればと思っております。

どうぞよろしくをお願いいたします。

舟岡部会長 それでは「2 調査対象」に移ります。

「(1) 調査対象母集団の定義並びに把握方法及び設定方法は適切なものとなっているか」です。これについては、資料2に基づいて、実施者から御説明いただけますか。

調査実施者 お手元の資料2-1というものです。これは前回説明したものと特に変わっておりませんが、昭和20年代に両統計を始めまして、その当時10人以上あるいはその他の基準でもって統計を取り始めているわけですが、その当時この事業所を、10人以上の事業所だけを調査すれば、ほとんど数字が取れるだろうという判断で行われたということをお慮しております。

これは前回は説明したので、中を読んでも同じような形になってしまいますので、あとから先ほどの参考資料で、席上配付の資料で見ていただいたと思うんですけども、私ど

もの方で調べた範囲では、鉄道車両については、10人以上の事業者で、新造車両についてはほぼ同数、工業統計の方とほぼ同数、99%の数字が取れている。鉄道車両の製造工場は10人以下の工場というのは1つありませんので当然だと思います。

部品関係ですけれども、これについても約9割方取れている。工業統計の数字とは、88%数字が近いということでございますし、若干品目等の中身も精査してみないとどこが抜けているかということとはわからないんですが、9割方取れていますので、いいではないかと考えております。

造船の方ですけれども、うちの方の調べでは8割、9割という数値が取れておりまして、造機の方につきましても、7割8分の数値が取れているという、結果そうなっておりますので、それだけ取っておれば、うちの方としては目的が達成できるという判断をしたところでございます。

舟岡部会長 ありがとうございます。

調査実施者 それから、把握方法なんですが、これも前回説明したとおりですけれども、造船造機の方につきましては、造船法の規定により、事業者は国土交通大臣に対し船舶、それから船舶用推進機関及び船舶用ボイラーの各製造事業の開始、休止及び廃止の届出が義務付けられているということで把握できるわけでございますが、それ以外の船用工業品につきましては、法的な規定はないんですが、そういった関係事業者と密接に関係し、届出が出される地方運輸局、そういった出先機関におきまして、それぞれのところで情報もありますし、聞き取り調査などをして、名簿の更新を行っているということでございます。

それから鉄道車両につきましては、鉄道車両製造事業者、改造修理も含めて19事業所しかございませんで、これは新規参入というのは余り考えづらいので、新規参入があれば、鉄道事業者に聞けばどこで車両をつくっているかという部分を聞けばすぐわかるということでございます。

車両部品、それから鉄道信号保安装置については、年に1回なんですけれども、鉄道車両部品とか、信号保安装置の製造事業所については、地方運輸局に鉄道部というのがございまして、これを通して調査をかけているということがございます。どういう事業者があるかというのを調べているということでございまして、これを利用して年に1回ではありますけれども、名簿の更新をしているということでございます。

順番が逆になりましたが、以上です。

舟岡部会長 まず、対象母集団についてですが、造船についての対象母集団は造船法の規定で、明確になっている。これについては、法令上の届出が義務づけられているので、正確に把握していて、船舶以外の船用工業製品については、地方運輸局が事業開始の情報を関係者から得て確認しているということです。

鉄道車両の対象母集団については数が限られていて、新規に参入する場合には、相当の設備投資が行われるということで、その把握は容易である。

鉄道車両部品、鉄道信号保安装置等の製造事業所については、本省の鉄道局が地方運輸

局経由で聞き取り調査等をした際の結果を反映して更新している。

いずれにしても、今回の調査方法から鉄道車両等生産動態統計調査において地方運輸局経由から本省直轄になったとしても、母集団の把握については、従来も本省の鉄道局が地方運輸局経由で聞き取り調査をしていたということで何ら支障はないとの御説明でした。

これについて佐藤専門委員からもう少し補足することがありましたらどうぞ。

佐藤専門委員 本省と地方運輸局の鉄道部というのは、上下関係と言っては言い過ぎかもしれませんが、職務上の密接な関係がございますので、ただ今の部品の製造箇所というアンケート調査を実際に行っていると思いますので、特段問題はないとは思っております。

舟岡部会長 母集団の把握については、美添委員から前回質問がありましたが、ご意見ありますか。

美添部会長代理 具体的に教えていただきたいんですが、工業統計表の「産業編」が出ていますね。「品目編」ではなく「産業編」で事業数は正確にわかるんですが、前回の資料で、何社という表現があって、それは事業所、つまり工場か企業かと確認したときに、それは事業所の意味だということで、そのときはそう理解したんですが、今の説明で地方運輸局で事業を起こした場合に把握するのは、事業者とおっしゃいましたね。

調査実施者 余りそういう使い分けをしていないので申し訳ないんですが、事業所です。地方運輸局ごとに支店を持ったり、工場を持ったりしていますので、それぞれのところで出てくるということです。

美添部会長代理 具体的に「産業編」で見ますと、鉄道車両で10人以上、車両と部品製造業で191事業所あるわけですが、そのうちの鉄道で新規の鉄道19事業所とおっしゃったのは、奇異に感じます。

事業所と企業概念が混同されていませんか。

それと前回の資料で、鉄道で93事業所とありますが、鉄道以外の部品でどこを見たら88%という数字が出てくるのでしょうか。部品だと169事業所あるわけですが、前回は部品と鉄道車両合わせて93事業所と資料にあります。先ほど88%程度一致しているとおっしゃったのはどの数字を比較されたのでしょうか。

調査実施者 一番上の3020の計を見ていただきますと、製造品出荷額が5,014億2,100万円となっております。これが全鉄道車両と部品の総出荷額になっているんです。その下に3021の鉄道車両製造業というところがありますが、この金額につきましては、下を見ていただきますと、1社、2社が従業員の数がだんだん大きくなるにつれて、秘匿の関係がありまして、数字が出てこないんです。ですので、この数字はすごく過少になっております。

それは部品の方もXで数字が出てこないの、どれを見て総出荷額ととらえるかと言いますと、うちの方で鉄道車両の10人以上の出荷額を見ますと、この17年の調査に集計しますと、4,075万5,100万円ほどの数字が公表している数字なんです。

それを割りますと81%ということになります。

美添部会長代理 単位が違いますね。億です。

調査実施者 失礼しました。億です。ですから、カバー率がここでしかとらえられないんですが、それぞれの事業所の数が少ないものですから、ここでは表示されていないということで、比較がなかなか難しいんですが、総トータルを見ますと、8割方はカバーしているということです。

美添部会長代理 金額に関しては、8割程度というのは説得力はあるんですが、10人以上はすべて把握しているのに、事業所数がなぜ一致しないのかは御説明いただけますか。

調査実施者 特に鉄道車両の部品の方なんですが、いろんな製造業がありまして、その中に電気関係の部署とかいろんな産業があると思うんです。その会社が鉄道車両の部品とかもつくっている関係で、ここでは数字として事業者がこの中で、うちの方でとらえている事業所の数が一致しない部分があるんです。これは「産業編」で見ますと、鉄道車両のみが一番大きな分量で製造している会社と、鉄道車両も含めた製造をしている会社があるということで、多分工業統計の中には出にくい、一致しづらいのかなと思います。

美添部会長代理 工業統計の方が少ないなら今の御説明でわかりますが、多いというのは、どう理解したらよろしいのでしょうか。

調査実施者 私も今日これをいただいたばかりで詳細は分かりませんが、製造業が22というのは、うちの方の一般的な統計では19というのが過去からずっとあって、この22の中身を一回見せていただいて、どういう理由で3社増えているのか。

美添部会長代理 事業所の数え方が違うのかもしれないですね。

調査実施者 でも、鉄道車両工場というのは大きいですから、3つも急に増えるわけではないので、この辺は確認してみないとわからないと思うんです。これは事業所・企業統計から持ってきているんだと思うんです。

美添部会長代理 工業統計ですか。

調査実施者 工業統計の頭が事業所・企業ですよ。

舟岡部会長 相違する場合があります。ありうるのは、大きな道路等で隔てられた、2つの区画があったときに、工業統計調査、あるいは事業所・企業統計調査において、別の事業所とカウントしても、同一の事業形態だということで行政上は2つの事業所を1つの事業者という形でまとめあげているケースが予想されます。そこは御確認いただくということですね。

調査実施者 わかりました。

美添部会長代理 前回質問したのも、名簿にこういう情報があり、鉄道車両であれば問題ないかもしれませんが、部品製造業などは、工業統計名簿で補完すると、更に効果的ではないかという気がしたからです。

もう一つは、従業者数等の規模を見ても、例えば部品の方は負担を軽減するとおっしゃるなら10人以上でなくて100人以上でもほとんどカバー率は変わらない程度に額が違うのではないかと。秘匿でXになっていますからこれでは読めませんが、従業者で見ると、そ

のような判断が可能な部分もありそうです。

そういう判断の材料にも使えると思いますので、こういう情報を補足的に御利用いただいて、母集団の整備や新しい事業所の捕捉に使われてはいかがでしょうか。

舟岡部会長 若干の作業を伴うことになるかと思いますが、国土交通省所管の生産動態統計調査の対象事業所について、工業統計調査、あるいは事業所・企業統計調査との事業所の突き合わせ、照合作業を行って、どのような関係になっているかの情報を正確に把握する。その結果を踏まえて工業統計調査、あるいは事業所・企業統計調査の結果を活用して、より精度の高い統計に仕上げていくことを是非追及していただけたらと思います。

美添部会長代理 今、発言が不正確でしたので、訂正させてください。

鉄道車両製造業を見ます。10人以上計で2あるんですが、金額はわからないまでも、従業者数で見ますと500人以上、せいぜい100人以上を捕捉すると、大部分が捕捉される。それより小さい事業所は金額的にも恐らく非常に小さい。負担軽減ということであれば、ここは対象外とすることも可能ですが、逆に数が少ないので、わざわざ落とす必要もないとおっしゃるんでしたら、その判断もあり得ると思います。

逆に部品製造業の方は10人から19人の規模でもそこそこの従業員がいますので、これらの事業所を捕捉する必要があるという判断には反対しません。

舟岡部会長 ただ今、議論しているのは母集団の把握までです。母集団情報の突き合わせ作業は是非行って、適切な把握を試みていただきたいと思います。

母集団の把握についてはよろしいですか。

それでは次に、そこから対象をどのように選定すべきかについて議論をお願いしたい。現行の選定方法は造機調査について言うと、25年の開始時から変更がまったくない。世の中は大きく変わっているわけですから、本当に現行の方法で良いのかについて改めてこの場で検討する必要があるだろうと思います。それについて御意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。鉄道車両等についても同様であります。

菅専門委員 その前に1点だけ確認ですが、常時従業者10人以上を対象とするということは、要するに何人いるかを把握していないといけませんね。つまり、常時従業者が何人いるか。これは一体どういう形で把握されているのか。例えば届出の段階でそれを把握しているのか。あるいはその他別途情報で把握されているのか。それを教えていただけませんか。

調査実施者 船の方は届出のときに従業者数を把握しております。

菅専門委員 船は全数ですからいいんです。造機の方です。

調査実施者 造機の方も両方で従業者数を届出の中で取っています。

菅専門委員 情報の更新はどんな感じなんでしょうか。つまり、毎年届出を要求されるのか、あるいは数年に1回なのか、いろんな形があり得ると思います。

調査実施者 毎年2月15日までに前年の12月31日現在で、毎年数値を取っております。

菅専門委員 それで改めて10人以上おりましたので、新しく調査対象になりました、あ

るいは、落とされるところが存在するということですか。

調査実施者 はい。鉄道車両については、特に情報がないものですから、どうしても10人以下というのは、先ほど先生が言われたように、うちも93社しか取っていないんですが、93社についてはきちっと地方運輸局を今は経由してやっていますので、地方運輸局が調査票を配布するときに確認するということだと思っんですが、これが数が多くなって来た場合には、何かルーチン化するか、あるいは調査事項に加えるかしない限りは難しいのかなという気がしています。

舟岡部会長 船舶については造船法に基づく届出で名簿更新されていますから良いですね。造機調査については、業界団体名簿等はあるのでしょうか。いかがですか。

調査実施者 造機については、先ほど言った届出があるボイラーとか船舶用推進機関であるとかはきちっとした届出がございますけれども、それ以外のものについては、きちっとした届出がないものから、造船所なりに聞いて調べているということがございますので、きちっとしたものは無いんですが、船用工業会等、業界団体等の協力を得つつ、名簿を更新しているというのが現状でございます。

舟岡部会長 そうしますと、調査の対象となる母集団情報について、例えば業界団体名簿、あるいは船舶を製造している事業者からの聞き取り等で母集団情報を整理して、その対象については、改めて常時従業者が、何人いるかについての問い合わせを重ねて行っているということでしょうか。したがって、調査は行わなくてもすべての対象について、その名称所在地等は捕捉されているということでしょうか。

調査実施者 10人未満の会社についてもということですか。

舟岡部会長 はい。

調査実施者 10人未満の会社についても、担当部署に聞いたところ、把握しているというんですが、漏れている可能性は十分にある。

舟岡部会長 ある程度規模の大きなところは漏れることがないようにとらえているということでしょうか。

佐藤専門委員、いかがですか。

佐藤専門委員 先ほど業界団体の名簿等という話がありましたが、私どもでも、団体に加入している事業所と言いますか会社の従業員数は把握してございます。

ちなみに、会員というのは、その会社の任意でございますから、強制ではありませんので、入っていないとそこは漏れるということにはなるかもしれませんが、私どもで会員になっている会社の中で最も従業員数の少ない会社というのは、最小では50人くらいの数です。それ以下のところは私どもの会員になっていないのか、または部品をつくっている会社としては存在しないのか、そこはちょっと私どもも余り詳細なところは定かではございません。

舟岡部会長 業界団体名簿だと下位階層は捕捉できませんから、ほかの方法によらざるを得ない。例えば船舶や車両を生産している企業から納入業者として部品等の製造に関わ

っている事業所について新規に設立された事業所の情報を得て、従来の事業所と合わせて従業者規模等について大体 10 人以上、余り零細ではない事業所を除いてとらえることができるようにしているということですね。

細かい話ですが、商社等流通業者が介在している場合はどうされるのですか。

調査実施者 流通業者とか商社が介在した場合は、その会社には調査していません。流通業者には調査しないです。

舟岡部会長 そうではなくて、母集団の捕捉が十分できるのでしょうか。納入事業者が製造事業者ではないケースのときに、製造事業者までさかのぼってどのような事業者が新たに設立された等の情報を入手できるのでしょうか。

調査実施者 恐らく鉄道車両とか造船の場合は、そういったようなケースはほとんどないのではないかと考えていますが、要するに、受注を受けてからの部品もほとんどが生産ですから、間に商社が入って受注を受けてつくらせてということになっても、恐らくそれは把握ができているんだと思います。

舟岡部会長 できていないと困るわけですし、母集団の捕捉とも関係しますが、今後、工業統計調査、あるいは事業所企業統計調査でとらえている事業所と、何らかの照合を行って、正確な母集団の情報を整備するように努めていただくのが一番よろしいのかなと思いますし、是非それに向けて努力していただきたい。

調査実施者 この間も御説明したように、経済センサスが 23 年に行われますので、そのときにはきちっとそういうことがわかるような項目を入れていただくようお願いはするつもりでございます。

舟岡部会長 私から質問するのもなんですが、常時従業員となっていますね。それが 10 人以上の事業所が対象となりますが、常時従業員の定義は何なのでしょう。かつて昭和 25 年の調査開始時だったら、非常に明快です。ほとんどが正規の社員であって、パート、アルバイト等の従業者はその当時ほとんどいませんでしたし、いわんや派遣、出向の形態の従業者もいなかった。常時従業員というときに、どのような概念で構成しているのでしょうか。そこについてどうお考えでしょうか。

調査実施者 うちの方では業務報告では常用雇用というイメージでとっております。

舟岡部会長 では、常用雇用者で派遣とか出向の受入者は除く。パート、アルバイト等でも常用雇用ではなくて、臨時・日雇いについては、除く。これに関して経済産業省の生産動態統計との対応はどうか。

経済産業省 私どもの方は常用従業者数という形でとらえておまして、パートとかアルバイトさんも常に働いて、生産を支えておりますので、期間を定めずに 18 日働いているパートさんですとか、臨時雇いですとか、そういう者については常用従業者数ということで、従業者の方にカウントしております。

派遣とかいうことではなくて、パートさん、アルバイトさん。その事業者が雇うわけですね。

舟岡部会長 それはわかりますが、工業統計では3人の基準について、変更しませんでしたか。派遣労働者も含めて常時従事者という概念に変更し、仕事に従事している人の全体を対象としている。当該事業所が雇用しているか否かを問わず、そこで仕事に常時従事している人が何人以下であるか、何人以上であるかによって、調査の対象であったり、なかったりするるので、雇用関係に従うと調査票の精粗が出てくる。

経済産業省 ですから、生産動態統計では、パートさん、アルバイトさんでも、期間を定めず雇っている人については常用従業者です。工業の方はパートさん、アルバイトさんというくくりがあります。生産動態統計にはその全体の事業所か、当該部門かという、そこで何人働いているかしかとらえておりませんので、おおまかな定義でカウントするかしないかという数ではパートさん、アルバイトさんもカウントしますよ。期間を定めず雇っている方はというふうに整理をしております。請負は入れていない。派遣は入れてあります。

ですから、派遣の話が出ていないので、派遣についても働いていますから、入れてあります。

舟岡部会長 近年のように製造業に対する派遣が認められて以降、派遣労働者の数が製造業でもかなり大きなウェイトを占めてきています。そこまで含めて、事業所の活動規模をとらえないと、ひょっとすると派遣労働者、あるいは臨時的な雇用者で大きな事業活動を行っているようなところが出てこないとも限らない。そのような場合に現行の基準が意味を持たなくなるということはありませんか。

調査実施者 先ほどの美添部会長代理のお話と同様で、うちの方としては、従来そういった事業所を調査すればいいんだということやってきたんで、全体の占める割合であるとか、この調査をある程度の人数で切って、サンプル調査にするとか、8割方とらえればいいということで50人以上の会社に絞るとかということも含めまして、そのときにきちっとした定義を決めていきたい。当面、今のところは常時雇用者10人以上ということやっておりますので、その辺、ユーザーさんからの意見等を聞きながら、きちっと整理したいと思います。

舟岡部会長 以下の整理でよろしいでしょうか。23年の経済センサスが行われた段階で、売上高を利用できる母集団名簿が整備され、これを活用することができる。その名簿情報からどんな品目を生産していて、どれだけの出荷額があるのかについても利用できる。

そのような情報を活用できるようになった段階で、改めて対象の選定について、その規模区分等の基準を見直す検討を行う。それまでの経過期間として、今回計画が設定されているのだという理解でよろしいでしょうか。いかがでしょうか。経済産業省から何かありますか。

経済産業省 特にございません。

舟岡部会長 大きく将来的に見直す過渡的な段階であるということで、今回の計画を了解することでよろしいでしょうか。

経済産業省 結構です。

舟岡部会長 厚生労働省から何かありますか。

厚生労働省 特にはないんでありますが、先ほど御意見の中にあつたところで、整理というのは多分必要なのかなと思うのは、従業員とか従業員数という区分があるかと思うんです。我々厚生労働省の特に労働分野ということになりますと、雇用の関係があるかないかというところがポイントになるんで、そういう関係でよく見えていますので、そういう観点からお話を聞かせていただいたところを見ますと、従業者とか従業員という概念は、もしかしたら先ほどおっしゃっていた派遣だとかいうことで雇用関係のない方も想定されるという場合を考えたときに、多分整理が必要なのかなと思うのは、我々では対象としていない役員だとかいった方々、こういったようなところも従事するという観点からすればしているということであれば、先ほどおっしゃられた常用雇用の概念は多分入ってないと思いますが、従事するという概念で、そこでの違いもあるということがもしあるのであれば、そこは整理しておく必要があるだろうと思います。

先ほど出向の受け入れということ部会長がおっしゃられましたが、私の認識によれば、出向を受け入れた場合は、受け入れたところの方でも雇用契約は結ばれているということになるかと思しますので、もし雇用契約が結ばれていないと派遣でもない、何でもないということになりますと、多分違法な状態の労働者供給に当たる可能性がありますので、恐らくそうではなくて、受け入れた方も雇用関係はあると思いますので、その場合には基本的にその従業員で、雇用者として扱われるものだと私個人は認識しておりますが、このところはきちんと。

舟岡部会長 それは企業で雇用されるのであって。

厚生労働省 受入先の事業所です。

舟岡部会長 企業で雇用されて、給与がどっち持ちかによるのではないのでしょうか。

厚生労働省 雇用関係のない方に指揮命令をするというのは、法規上は派遣法だとか特定のものしか認められていないわけですから、やはり雇用関係がある。出向元にも籍があって、両方に雇用関係がある方と、出向先だけに籍がある方というのはあるかと思いますが、その場合には必ず出向先には雇用関係があるということになるかと思しますので、出向元には籍がなくなっている方はあるかもしれません。

舟岡部会長 この議論をすると延々と続きそうなので、ここで打ち切ります。

厚生労働省 そうということがあるので、その辺の整理だけはきちっとされた方がよろしいのではないかとということでございます。

舟岡部会長 よろしいでしょうか。選定の対象について、経済産業省の生産動態統計調査と重複するケースが出てくるとは思いますが、その間の両省の調整はどのようにされていますか。

調査実施者 うちの方としては、鉄道車両製造業と造船造機の事業所を所管している官庁として、きちっと毎月の全数に近い数字を取っていきたいと思っておりますので、これから先は工業統計に必要なデータがお渡しできるか。あるいは工業統計の方が。

舟岡部会長 工業統計ではありません。

調査実施者 生産動態統計の方のサンプル分でうちの方が推計できるのであればそれをもたらうかという辺りは今後相談していかなければいけない部分だと思っています。

経済産業省 生産動態統計の枠組みを今後整理する、定義だとか対象規模というものの整理を25年までかけてやるということですので、今後、どちらが取った方がより有効なのかとかいう観点だとか、いろいろ業務が細分化されているがために、うまく整理されていない部分があるでしょうから、今後政策統括官室さん等を中心にして、各省で調整をする会議だとかいうものを設けていただいて、生産動態統計をより使いやすい調査結果にできるような工夫ができたらいいなと考えております。

品目的には幾つかダブっていますが、現在は行政施策上、それぞれ所管省庁が必要なものを取っておられるんだろうと思いますので、今後、整理に向けて検討を進めていきたいなと思っています。

舟岡部会長 経済産業省所管の生産動態統計調査も工業統計調査と事業所のマッチングが現在はできていますね。ということは、国交省所管の生産動態統計調査が工業統計調査、あるいは事業所・企業統計調査、将来的には経済センサスとマッチングできれば、当然経済産業省の生産動態統計調査とも、どの事業所が重複して調査されているのかについての情報が正確に把握できる。ただし、そういう段階まで待たずに是非とも何らかの調整を図っていただけたらと思います。

調査対象の選定については以上でよろしいですか。

まとめますと、現行では若干過渡的な措置として今回の計画についてやむを得ないと考えますが、23年の経済センサスが実施される以前にも、工業統計調査、あるいは事業所・企業統計調査と事業所のマッチングを行って、母集団の対象の捕捉について漏れのないように的確に行う作業を行っていただきたい。

調査対象の選定の方法については、特にどこで線引きをするかの検討が必要である。常時従業員10人以上という選定基準並びに常時従業員の概念を変更することの是非まで含めて、今後、経済センサスが実施された以降に検討することを、国土交通省にお願いしたいと思います。

それでは、続きまして、調査対象品目についての議論に移ります。今回品目の集約を計画されておられますが、どのような基準で集約されたのですか。

調査実施者 調査対象品目の集約の考え方は、前回もざっと御説明させていただきましたけれども、やはり金額ベースでシェアの高い項目、船用内燃機関では3品目。また、造機専門製品として製造される項目、操舵装置とか操船装置、錨、自動化機器は、船独特の品目分類に必要なものなので残し、それ以外は集約させていただきました。

舟岡部会長 28品目を13品目に集約していますが、これについてよろしいでしょうか。

美添部会長代理 シェアの大きいところで精度を高くして、数を減らそうという考え方は極めて合理的だと思います。シェアの計算は何に基づいてなさっていたんですか。前回

説明いただいたかもしれませんが、もう一度お願いします。

調査実施者 私どもの調査です。

美添部会長代理 工業統計の額を参考にされるべきであろうと思います。

調査実施者 工業統計の数字と比べた方がよろしいということですか。

美添部会長代理 そちらも参考にとということです。

調査実施者 わかりました。

菅専門委員 今、鉱工業生産指数では船用ディーゼル機関を対象品目に選んで、それでここでは船用内燃機関をまとめないでディーゼル機関を残したという理解ですね。

調査実施者 ディーゼル機関とか船外機であるとか、火花点火機関、この3つでシェアも58%ありますので、それぞれにしても結構な数字になります。勿論、ディーゼル機関というのは、工業統計とも合うような形で分類をさせていただいておりますので、分けたということでございます。

菅専門委員 これは鉱工業指数の対象品目だから残したという理由ではないんですか。

調査実施者 そうではございません。

舟岡部会長 それについては、時間をかけて何らかの調整をやっていただくということですね。

犬伏統計審査官 その辺はこの参考資料2の2ページ目に書いてございますが、生産動態統計調査の中でも船用ディーゼルとかは取っている。その辺が部会長おっしゃられたように重複するので、今後調整が必要ではないかということでございます。

舟岡部会長 それぞれが調査目的をIIP以外でお持ちですから、そう簡単に短期で調整できるとは思いませんが、少し時間をかけて両省で検討を進めていただきたいと思えます。

この品目分類の改正案については、先ほど美添部会長代理からの御指摘を受けて、工業統計の品目の出荷額をもとにした作業を行っていただいて、その上で今回の計画における品目の集約が適当かどうかを十分検討していただきたいと思えます。

対象品目の集約についてはよろしいでしょうか。

それでは、部会で了承いただけたものといたします。

続きまして、調査方法についてであります。従来は、鉄道車両等生産動態統計調査は地方運輸局等を経由して調査票の配付、回収をしておりましたが、これを今回計画からすべて本省直轄の方式に変更することとしています。

他方、造船造機統計調査については、従来どおり引き続き地方運輸局等を経由することとしています。数の問題もあるのだろうと思いますが、何か特段問題はありませんかでしょうか。

母集団の対象把握については、特段の問題はない。これまでも鉄道局を司令塔にして地方運輸局を介してヒアリングをしていて、本省から直轄で調査をするという方法に変えたとしても、それによって不都合は生じないという御説明でした。いかがでしょうか。何か

問題ありそうですか。

佐藤専門委員 今、部会長が言われたように、絶対数はそれほど多くはないということですので、本省が直轄で調査集計をした場合でも特に支障はないのかなと思っております。

美添部会長代理 支障がなさそうに見えますが、念のために、従来は地方運輸局から郵送されていたのでしょうか。

調査実施者 鉄道の方ですが、製造の方は直接事業者から。部品関係については、地方運輸局で磁気化していただいたものをメールでもらうというやり方にしております。勿論、電子申請で来るものは直接本省にきます。

美添部会長代理 それは本省だったわけですね。

調査実施者 本省に来たものを地方へまた送り返して見てもらうということですか。

美添部会長代理 審査は地方でしていただいたということですか。

調査実施者 一応名目上はそうなっているんですが、実際は本省がみんなやるという形です。

美添部会長代理 ということは、今回の改定でも本省の負担が増えるわけでもないし、地方に関しては情報は提供できるということで支障はないという理解でよろしいですか。

調査実施者 造船のように量が運輸局単位で多ければ大変なんですか、量が運輸局単位にしますと、ほんの数事業所とかいう話ですので、ほとんど本省にそのまま直接きてしまうことになります。

美添部会長代理 適切な判断だろうと思います。

舟岡部会長 数もそれほど多くないので、本省が直轄で調査票の配付・収集並びに、これまでも実質的に行っていた審査業務について、一括して行う。それについては適当であるというまとめとさせていただきます。よろしいでしょうか。

それでは、調査事項の議論に移ります。まず1番目の論点ですが、造船調査の船質項目から木船の表示を落として、木船が調査対象に該当した場合には備考欄に記入することとしています。従来は木船という表示があって、選ばせるようになっていましたが、数が少ないということで、そういうケースの場合には、別途記入してもらうことで対応しようということでありまして。

これについては問題ないということを確認する程度ですが、御異論ございませんね。

それでは、以上の改正について了承されたといたします。

2番目の論点の「索道搬器運行装置」に係る調査について、事業先を調査事項から削除する計画ですが、これについてもよろしいでしょうか。前回の説明で御了解いただけたと思います。

3番目の論点については十分御検討いただきたいと思います。「受注」、「生産」、「月末手持」の概念を調査事項として使用しています。その概念や定義が、ほかの生産動態統計調査と整合的だけではなくて、一般で理解しているものとはやや異なるかなと感じてい

ます。すなわち、調査結果について誤った利用を行いかねない。この点については十分御意見をいただきたいと思います。これについて、実施者である国土交通省から、資料2-2「調査事項の概念・定義について」の資料が出ていますので、簡単に御説明いただけますでしょうか。

調査実施者 資料2-2「造船造機統計調査」につきましては「受注」「生産」「月末手持」等の用語は使用しておりませんが、造船業界では従来より船舶の製造工程においてドックでの工事を始める「起工」、それからドックできあがり船を浮かべる「進水」、浮かべた船に艀装品等を取り付ける工事が終了して完成する「しゅん工」、それぞれの段階によりとらえている。造船調査においては「起工」「進水」「しゅん工」の各段階について調査しており、このうち起工が受注、しゅん工が出荷ととらえられるとうちの方では考えております。

また、造機調査においては、船用工業製品の製造及び在庫高において調査をしており、こちらでも製造が生産、在庫高が手持ととらえられると考えております。

それから「鉄道車両等生産動態統計調査」でございますけれども、これは「鉄道車両」及び「索道搬器運行装置」については受注生産及び「月末手持」を調査しています。

受注は当該事業所において受注したもの、生産は工場内で完成し、完成検査を行ったものを対象とし、受注したものの、まだ生産されていないものを「月末手持」としてとらえています。

また「鉄道車両部品」及び「鉄道信号保安装置」については「生産」「出荷」及び「月末在庫」を調査しています。「生産」は実際に生産したもの。出荷は各事業所において販売し、庫出しを行ったものを対象とし、生産したもののまだ出荷されていないものを「月末在庫」としてとらえております。

1つ補足しますと、船の方が先ほど御質問があった受注段階と起工の段階が正しいかという辺りでございますけれども、うちの方としては、先ほど外国からの受注が多いということなんですけれども、外国からの受注というのは、受注という言葉が正しいかどうか分からないという部分がございます、一応仮契約を結びますけれども、こういう円高になったりしたときにぱっとすぐ受注がキャンセルされるとか、そういうことが非常に多うございまして、業界新聞などには何隻を受注したと出るわけですが、それがいざ起工になる前に、だめになってしまうというケースがあったりします。

造船好況のときにはこういう状況でございますが、不況になればドックのあきに応じて受注するということになりまして、あとは国に対して船の場合には、起工する前に建造許可番号をもらわなければならないことになっております。建造許可番号をもらってからでないと起工に移れないということになっておりますので、建造許可番号をもらう段階ですぐ起工になりますので、起工をとらえるということで、恐らく受注に近い数字をとらえているのではないかという判断をしております。

以上です。

舟岡部会長 これについていかがでしょうか。田井専門委員、いかがですか。

田井専門委員 いろいろありますが、今御説明いただいた受注をして、要は仮契約をしましたが、その後キャンセルになるケースもあります。ですので、起工した瞬間を受注とカウントすべきというお話があったと思うんですが、恐らく国内の大手の造船会社の歴史において、キャンセルを受けたケースというのは今までほとんどないと思いますので、個人的にはそこに少し違和感がございます。

それから、先ほどおっしゃっていただいた後、建造許可集計というものが別に国から御発表いただいている資料があると思うんですが、基本的に日本の造船会社さんが受注金額なり隻数を発表する場合は、あの建造許可集計をベースにおっしゃっていただいていると思うんです。ですから、仮契約の分は発表されている受注には含まれていないわけです。

韓国とかの企業は仮契約を取った瞬間から受注金額なりに含めている形で発表していると思いますので、基準のずれがあると思うんですが、もしそういった統計があるのであれば、その建造許可集計の数値を転用する形の方が、受注という単語にはより適切にそぐう形になるかなと感じるところです。

舟岡部会長 いかがですか。

調査実施者 同じ役所の中で届出を受け付け、建造許可を出すわけですから、それを集計すれば良いということなんですが、今までの業界の中では起工したときにドックの稼働状況も含めた意味合いで調査しておりますので、そういう意味で建造許可と起工時というのを、造船統計では取っているという形でございます。それで代替できるかどうかも含めて関係部署と相談しなければいけないと思いますが、あくまでもうちの方としては、今のところそういう形で取っておりますので、検討させていただきたいと思います。

舟岡部会長 竣工を出荷としてとらえるのは別段問題ないのですね。

田井専門委員 それは基本的には、同義だと思います。

舟岡部会長 そうしますと、受注高なるものと起工高なるものと、さらに進水高を取る必要があれば、それも調査して、竣工高と出荷高をとらえれば船舶についての一連の受注から出荷に至るまでの各段階をとらえることができる。それだけきめこまやかに取る必要についてある程度意味があるのは、受注してから納期までかなり期間が長いことによります。各段階ごとの状況がどうであるのかについては、情報として必要と思いますが、特に受注高が景気の繁忙と密接に関係しているということを考慮すれば、その情報は的確に取っておいた方が、利用者の誤解もなく、利便性が高まるだろうと思います。御検討いただけますでしょうか。

そのような対応によって、鉄道車両等の受注高と概念的に同じになります。

他方、鉄道車両の生産については、これで良いのでしょうか。手持在庫なるものは、これで良いのでしょうか。

出口委員にお伺いしますが、車両は1両ずつ造っていきますね。10両で受注して、1両ずつ造って行って、10両全部造らないと、最終的な製造の完成にはならないのでしょうか。

途中段階で何か特別に手を加えるような工程はあるのですか。

調査実施者 造船の方も同じだと思うんですけども、造船の方も起工してからしゅん工するまでの間を生産活動としては何らかの方法で分けて指数を使っているわけですね。

鉄道車両の方はそういう作業はしてありませんが、恐らく経済産業省さんの中では、これは生産活動の中の1,000分の1くらいで、造船の方が100分の1くらいですから、そういう意味でかもしれませんが、鉄道車両についても、受注して1両つくっても、1両で鉄道事業者に渡すということはまずないんです。要するに、つないで走行試験をして、全部でき上がってから発注者に渡すということなので、それまでは自社の工場内に置いておきますし、要するに鉄道事業者さんに渡すということはありませんので、全部できて渡した段階が生産だろう。その間の生産活動については、何らかの方法で分けるのは考えられません。

舟岡部会長 企業会計上は仕掛品に計上されるのですか。それとも、生産になるのですか。

出口委員 この定義のところが「月末手持」と書いてあるものは、造船造機統計調査のところでは、船用工業製品の製造及び在庫高を調査して、こちらで製造は生産、在庫は手持ちとなると考えられると考えているのは、要するに、船舶に使う原材料の部分の在庫高が月末手持という意味なのかどうか分からない。本体だとすると、仕掛品に関するそれなりの、当然加工工数が相当入っているはずですから、仕掛品の評価の方法がなければならぬので、これが月末手持のここに書いてある定義が、部品だけの話なのか、よく意味がわからぬというのが1つ。

同じく鉄道車両の方にいくと、今度は受注したものの、まだ生産されていないものを月末手持としてとらえていると書いているんですが、まだ、生産されていないものというのは、この生産のときには完成という意味で考えて、これも仕掛品です。両方書き方のレベルが違うのでよく分からない。

ただ、はっきりしているのは、生産完了をして検査を終わって出荷されていないものは完成品在庫という扱いで、ここだけはよくわかるんですが、それ以外の部分がどうやって仕掛品評価をやっているのか。それと部品の納品の部分との関係がどうなっているのかということです。

舟岡部会長 今日、席上配付の横長のA3の資料がありますので、これをごらんいただきたいと思いますが、「造船造機統計調査、鉄道車両等生産動態統計調査及び経済産業省生産動態統計調査における調査事項の解説」は記入要領等から抜粋して政策統括官室で作成していただいたものであります。

ただ今の出口委員の御指摘は、4ページ一番後ろのページですが、「在庫手持」というところに造船造機統計調査については、月末在庫高の項目がある。鉄道車両については、月末手持は手持から当月の受注を加えて当月の生産を引く。

出口委員 手持の定義はどこに書いてあるんですか。

舟岡部会長 月末手持というのは。

出口委員 しかも、受注と生産が手持のフローになっていますね。これは仕掛品ではないですね。

舟岡部会長 受注残ですかね。

出口委員 そうです。受注残です。

舟岡部会長 どうなんですか。

調査実施者 鉄道車両についてはそのとおりです。要するに、受注して生産して、まだ生産が終わっていないものは手持で残っている。更に受注を受けて手持が増えていく。生産したものをどんどん引いていくということです。

舟岡部会長 受注残高等の名称に変えていただいた方が、通常の会計用語と合致して誤解がなくて済むと思います。

出口委員 間違いなく受注残に変えてもらった方がいいと思います。

だとすると、非常に長期にわたる仕掛品の部分に関する計上は一切推計されていないという理解でよろしいんでしょうか。それはそれでよろしいんでしょうか。

舟岡部会長 それも今問題にしています。例えば、1編成10両の車両を受注して、生産を開始した。例えば2年かかって生産が完成した段階で、この統計調査においては出荷という概念になるわけですね。途中の期間について、例えば1台でも生産したら生産として、製品在庫とするのか。それとも、10台分を一括した製品として、仕掛品在庫として計上するのかについて、企業会計上の扱いはどうなのでしょう。

出口委員 私が答える立場にあるのかよくわかりませんが、それは定義で、ばらしてきれいに売れるものでしたら、製品でいいと思いますが、受注生産の場合は明らかに仕掛品にしないとまずいように思いますが、これはほかの方々の意見も必要かと思えます。

田井専門委員 簡単に1つだけなんですけど、これは企業によって異なる部分がありまして、会計上は進行基準を採用しているか、完成基準を採用しているかによります。

進行基準を適用する範囲に関しましても、基本的には企業ごとに自由な裁量が認められていますので、1プロジェクトで例えば金額10億円以上、かつ工期が2年以上かかるものは進行基準にします。もしくは、100億以上、1年であったり、これはケースごとによりませんが、基本的に進行基準対応のプロジェクトであれば、仕掛品として常にバランスシート上に残っている形になります。当然でき上がったものは製品の方に振り変わってくるケースもありますが、完成品の場合は基本的にはずっと仕掛品に計上されているという形です。

舟岡部会長 進行基準の場合は製品在庫ですか、それとも生産ですか。

田井専門委員 進行基準の場合は、製品在庫と仕掛品と両方あります。

舟岡部会長 会計基準を適用するときは、どちらが多いのですか。

田井専門委員 案件によります。

出口委員 統計の捕捉という面から考えると、仕掛品で、そこに工数がかかって、部品

が入ってできているわけですから、それを逐次的に仕掛在庫が増えていって、最後は会計的に振り替えられるわけですから、プロセスが長期にわたるものであれば、捕捉するのであれば、仕掛品の形で統計的に取った方が妥当性がある。

プロジェクト中でそれに類する情報は、企業会計上のある種の幅はあるにしても、データは必ず原価計算で取っているはずなので、一応調査は可能ではないかと思うんです。

舟岡部会長 できれば、間違っただけで記入がなされないように、標準的な会計処理の仕方へのとってうまく調査事項を設定できるのか望ましいかなと思います。

いずれにしても、その情報は必要なのではないのでしょうか。

調査実施者 私が国土交通省の代表というわけではないので、ちょっとわからないんですが、我が省の中で協議したり、見直しの検討をしていった中では、会計的にどうのこうのとか、今、造船業界がどうなっているとか、鉄道車両会社がどうなっているというのは、統計というよりも、個々の事業者からのそれなりのヒアリング等ですべてわかっている話で、この統計でそこまで取るという意見は述べられなかったものですから、政府全体としての統計で考えるということになれば、そこは合わしていかざるを得ないと考えています。

舟岡部会長 その情報があれば、IIPに活用する場合にも、より精度が高くなるだろうと思います。納期が長くなればなるだけ必要な情報ではないのでしょうか。すべて受注したものが完成するまで計上しなくて、完成した段階で一気に生産高として出てくると、データの利用の仕方について大変戸惑います。何か御意見はありますか。

日本銀行 私どもIIPの結構大口のユーザーなわけですけれども、勿論、元のデータを基に経産省さんの方で進捗展開みたいなことをされて、IIPに計上されているんだろうと思うんですが、やはり、船舶、鉄道車両というところか、IIPを分析、判断していく上でノイズになる局面がありまして、例えば今私どもの「金融経済月報」等で毎月載せている生産の業種別分解のところでは、輸送機械（除く船舶・鉄道車両）として、船舶・鉄道車両を別途計算しているような形になっていますので、元データからスムーズなものが得られて、スムーズに進捗展開がされるようになれば、IIPが使いやすくなるんじゃないかというふうに考えます。

経済産業省 私もIIP自身、鉄道・船舶を除いてつくっておりますので、船舶を入れて輸送業そのものもあります。

1点、教えていただきたいんですが、この調査票の中で10両編成を頼まれたら10両という完成ベースだと言うんですが、調査票を見ますと、例えば新幹線の中に電動車、制御車、付随車、客車は別にありますね。そうすると、どうやって10両編成を頼まれたときに1両ずつ完成したのを10両編成で完成と理解すればいいのか。車種別にとっておられるので、機関車は1両しかないですね。10両編成を頼まれたときに、どうやってそれを完成ベースで上げるのかというのが、これを見た限りでは私には理解できなかったんですが、そこだけお教えいただければなと思います。

調査実施者 10両編成で受注を受けるということは、10両編成で1両ということではな

い。10両編成の中には運転席がある駆動車があったり、モーターが付いているモーター車がある。ですから、10両編成で受注された場合には、そういったような新幹線のどこの部分を何両、ただの客車を何両、グリーン車両を何両という形になってきます。

生産のときには、それらが一体にならないと事業者にお渡しできないので、一斉に生産になるということです。

要するに、それはつくっても、まだ自分の工場の中の線路の上に置いてあるわけでございます。

経済産業省 単純な発想なんですけど、つくったらつくつたで、あとは在庫です。何両在庫に残っています。受注残ではなくて、完成品在庫が残っていますというふうな方が、一般的に見ると何となく素直なのかなと。車種別にとっておられるんですから、新幹線何両編成を何台頼まれたというのであれば、その編成別の生産・出荷だとかいうので意味合いがあるんでしょうが、車種別になると、編成という意味合いが、調査結果を利用する我々も見たときに、何か奇異な感じを受けるイメージがありますので、そこだけ気になりました。

舟岡部会長 発言しづらいかもしれませんが、何か御意見ありませんか。

佐藤専門委員 今回の鉄道車両の期末手持、これは先ほど受注残という考え方の方が適切だという意見がありましたが、実質的に国土交通省が調査している事柄は、生産というところの書き方の中で、完成検査を行ったものと位置づけをしています。

完成検査というのは、鉄道の場合、列車として動ける。要は営業に使えるという事柄を1つのチェックとして完成検査を行います。

例えば10両編成の場合、1列車とした場合、単品では動きませんので、10両ができた段階で完成検査というふうなことになるわけです。

舟岡部会長 それはよく理解してしまして、全く手つかずの受注した車両台数を手持と言わずに、受注残高数量とかの名称に変えた方が誤解はないだろうという話です。

それと別に、毎月の生産をとらえるときに、1編成10両なら10両完成した段階でないと、生産数量、あるいは生産金額が計上されないというのはおかしい。言ってみれば、10車両全部完成した月にどんと売上げが立つわけです。これはいかがかという話なのです。それまで生産はゼロでずっと継続して、ある月だけどかんと生産数量、生産金額が計上される。またしばらくなくて、またどかんと出てくる。それでは統計データが利用しづらくなる。その結果、IIPでも船舶・鉄道車両を除くという利用の仕方がとられている。これでは統計データの利用の仕方として幅広いユーザーを失っているのではないかと危惧します。少し御検討いただけますか。

検討していただく必要があるというのは、今回の改正計画と密接に絡んでいます。今回、計画で部品等の調査について周期を四半期に変更することとなりました。部品等の調査周期が四半期に変わるということは、毎月の部品の変化を何でとらえるのか。何か月も経って始めて大きく計上される完成品の生産で部品の生産動向をとらえたら、非常に誤差が大

きくて使いものになりません。車両とか船舶について進捗ベースというか、進行ベースでどれくらいの生産が毎月達成できているかがとらえられれば、船舶は多少無理なのかもしれませんが、少なくとも車両でとらえられれば、その情報で車両に関連する部品や付属品の月ごとの生産動向を代理させても、そんなに大きな問題は生じないだろう。

そうすると、負担軽減のためにも、四半期の周期にすることについて、適当であるとの判断も下せるかなと思います。

かなり大きな問題ですので、国土交通省で持ち帰って御検討いただけますか。これは経済センサスが利用できるようになったらという、そんな長い話ではなくて、即座に検討していただくべきものだろうと思います。

出口委員 それを検討する際に、恐らく船舶や車両に関する原価計算は必ずやっているはずだと思うので、原価計算方式を見れば、大体そのところに仕掛品計上をしていないわけではないと思うので、そこを参考にして、実際の仕掛品在庫の部分の検討結果を出していただければと思います。

舟岡部会長 月次で管理会計をやっているかどうかという問題もありますがね。

重い宿題かもしれませんが、御検討ください。

予定した時刻をちょっと過ぎていますが、もう少しだけ時間をお許しいただけますでしょうか。それでは「その他」の論点についてであります。前回の部会でいろいろ御指摘をいただいた点がございませう。

1つ目は、参考2をごらんいただきたいと思いますが、鉄道車両部品の品目分類において、国交省の定める分類に当てはまらないものはその他に区分される。最近その他の数字が大きくなっているけれども、中身を明確に表章できるようにすることが望ましいと考えるという御意見をいただいています。至極ごもっともな意見ですが、その他の品目としてどのようなものが含まれているのか。国土交通省で御検討はされていますか。

調査実施者 鉄道車両部品の品目分類におけるその他には、椅子、トイレ、窓、通風機、室内金具、蛍光灯等、車体の中に使われている部品が聞き取り調査の中に入っているということがわかりました。

鉄道車両生産動態統計調査における品目分類は15年度に見直しを行っておりまして、16年4月分の調査より適用しております。今後必要に応じて適宜、そちらの方が多くなれば適正化を図っていくということにしたいと思っておりますが、ちなみに19年度では、その他が7.9%、18年度は6.7%、17年度は7.0%、17年度～19年度は7.0%が7.9%に増えたということでございますので、今後これが増え続けていくようであるということなんでございますが、もう一つ問題は、鉄道も船もそうなんです、どこまでが鉄道の部品であるか。あるいは船の部品であるかという辺りは、きちっと整理しなければいけない部分があるんですが、はっきり言えば客船などと言えば日常生活に使うテーブル、椅子、すべてが船の専用品になるわけでございますし、車両についても、今言ったように蛍光灯というのは、一応安全基準である程度の強度がなければいけないというのはありますが、市販でそ

うというのができてきた場合、それが例えば鉄道部品ということになるのかどうか。

その辺が生産動態統計の中で、うちは鉄道事業者に納めたから鉄道部品事業者だと言えるのかどうか。その辺もきちっとわからない部分になってきていますので、その辺は何らかの方法で整合性を取っていかなければいけないと思います。前回の品目分類の見直しでは、従来に比べ、電子関係がかなり増えてきて、電子関係の部品等は分類を新たに起こしたわけですが、そういったものが今後増える可能性があるものがその他に入ってきた場合は考えなければいけないと考えております。

舟岡部会長 その程度の比重なら、バスケット項目として、それほど大きくないという判断でもよろしいかと思いますが、よろしいですか。

それでは、次と次の黒丸は宿題としてお願いしてあり、一番最後の受注に係る金額について、鉄道車両と索道搬器運行装置が該当します。これは円ベースでの記載となっておりますが、昨今輸出が多い産業であるため、契約時点での為替レートが明らかになれば、より有用であるとの意見がありました。為替レート等を記載するあるいは、ドルベースで受注金額を書いてもらうのはなかなか大変でしょうから、これについてはどうでしょうか。

田井専門委員、契約時点の為替になるのですか。例えば11月に受注したときに受注金額は、ドル圏からだったら、ドルベースで確定するのですか。それともその段階はとりあえずの建て値にしておいて、為替については、例えば引き渡しとか、実際に何か月か経った後の為替レートによって決済し、受注金額を確定するという商行為が一般的なのでしょうか。

田井専門委員 私がどれだけ全体を理解できているかという不安もありますが、私の理解では今の部会長の話で、契約をした時点の為替で引き渡しという形になります。

ですから、100円のとときに契約をして、その船を引き渡すときに、例えば円ドルが90円になっていけば、10円分は当然ロスという形になりますし、極端な話し、先ほどの鉄道ではないですが、1つのお客さんから同じタイプの船を10隻受注するようなケースもありますが、そうすると、10隻目が引き渡されるのは、それこそ7、8年後だったりもするわけですが、そのときの為替レートで当然換算をされて入金をすることになります。常にリスクなりオポチュニティーを造船メーカーさんが持っているという形になっておりまして、残念ながら過去の例を振り返る限り、為替のリスクを海運会社に転嫁してきたことというのはほとんどないと思いき、少し予断かもしれませんが、昨今の資材価格、いろんな材料が上がったときのリスクなども基本的にはすべて造船メーカーさんが負担をしているという形になっていると思います。

舟岡部会長 今、船舶については重量だけですね。

調査実施者 竣工金額です。

舟岡部会長 そうすると、受注について船舶については重量が取られて、鉄道車両と索道搬器運行装置については受注金額が数量と合わせて調査されている。したがって、その時点の為替レートが幾らであるかについて何らかの補足的な情報を提供してもらうという

ことで対応は無理ですか。

例えば月中平均の為替レートで平均トン当たりの単価を掛けて、重量トン、それでドルベースだったら何ドル等の受注の推定金額を求める。鉄道車両ですと、金額に月中平均の為替の中値で受注金額をおおよそに推定する。統計ですから、月初に受注したものもあれば、月末の受注もあって、ならせば月中平均の中値くらいを取ればいいのかという気もしないでもないのですが、それではまずいですか。

田井専門委員 これが私が前回申し上げてしまった部分なんで、申し上げた上でこういう言い方をするのもあれかもしれませんが、基本的には月平均のレートなどで推察を普段もしておりますし、仮にこれをドルベースなりユーロベースなりで統計を出してくださいというお話になったとしても、恐らく造船メーカーさん側からは物すごいやがる情報だと思いますので、私は現状のやり方で推測をしていくしかないかなと思います。

舟岡部会長 皆さんが注目されるデータだとすると、何らかの参考的なものを試行的に算出されて、田井さんのような方にこういう金額でそんなにずれはないかどうか、少し確認する過程を踏んで、将来参考的なデータとして提供することも考えていただけると、この統計の有用性が更に増すのではないかなと思いますので、それもこれからの課題として少し御検討いただけたらと思います。

出口委員 造船メーカーさんは為替のヘッジはやっていないんですか。

田井専門委員 基本的にはやっています。

出口委員 ヘッジがかかっているから、そういう意味では受注のときの金額で、基本的にそこは確定すると思っていいわけですね。

田井専門委員 そうですね。ただ、為替をヘッジするためにも当然コストがかかります。

出口委員 勿論、それは当然コストとして試算されます。

田井専門委員 その期間なり規模との綱引きです。

経済産業省 最近ヘッジするために、円建て契約というのは増えているんですか。

田井専門委員 円建てでの契約は、おっしゃるとおり非常に増えていると思います。

経済産業省 随分増えてきたというふうに話を聞いたんです。

田井専門委員 足元の状況では、おっしゃるとおりだと思います。来年、再来年以降になるとほとんどが円建ての船になると思いますが、これは私の理解としては最近の為替を背景とした、あくまでも1つの変化ですので、再びドルが100%になることもあり得ると思います。

経済産業省 取引上はどっちがヘッジするかだけの問題ですね。

田井専門委員 そうです。

舟岡部会長 4について、ほかに何かございませんでしょうか。よろしいですか。

それでは、最後の5に移らせていただきます。もう少しだけお時間をいただきたいと思えます。

「集計事項・結果の公表」についてですが、集計事項、今回、調査周期、調査事項を変

更していますが、それに対応した集計内容になっているかどうか。ざっと私が一覧したところ、そうなっていると思いますが、その点についてお気づきの点や、更にリクエストがあったら、おっしゃっていただければと思います。よろしいですか。

後ほどまたお気づきの点は事務局にでも情報提供してください。

の2つ目ですが、回収状況はどうなっているのか。回収率の変化にどう対処しているのか。集計を考えたときに非常に重要かと思いますが、どうなっていますでしょうか。

調査実施者 造船造機の方ですが、実際に受ける回収状況については、紙ベースの調査票の提出、電子申請による回収状況を確認していて、現状では何%。少なくとも造船の方は100%回収ということをやっています。造機の方はほとんど、名簿が正しいかどうかという判断がございますけれども、名簿に上がっているものは100%回収です。

鉄道車両についてですが、鉄道車両においては、両方とも月報、年報とも回収率は100%です。

舟岡部会長 恐るべき統計調査でして、単純に集計すればそれで良いとのこと。美添部会長代理、よろしいですか。

美添部会長代理 結構です。

舟岡部会長 それでは、何の問題もないということです。2番目の「公表時期について早期化を図るべきではないか」については前回の部会でもリクエストが出ました。この公表につきましては、資料2-3「調査から公表までの流れ(スケジュール)について」で、造船造機統計調査と、鉄道車両等生産動態統計調査について、工程表がそこに記されています。現行に比べると大幅に見直しがなされて、早期化がいずれも図られています。月報については、翌々月の初旬が鉄道車両等です。翌々月の中旬が造船です。四半期については、同様にその四半期末から翌々月の上旬、中旬ということになっています。鉄道車両は翌々月の月末ですか。

このように早期化が図れましたが、IIPについては、こういう公表とは別に、早期に大手の事業者のデータを取りまとめて提供することをされているのですか。

調査実施者 翌月の20日にデータを渡しております。

経済産業省 従来、推計値になる事業所数が多かったんですが、そこもどんどん回収率も上がっていただいて、IIPの精度をよくしていただいております。

舟岡部会長 そうしますと、併せて公表をするということとはできないのですか。52社分についてです。現在、情報開示の透明性が求められています。どういう根拠でIIPがどう動いたか。先ほどお話がありましたが、造船等の大きな金額の生産においては、IIPを動かしますので、その根拠となるデータがありませんと、いたずらに不安を巻き起こしかねません。

調査実施者 造船の方も鉄道車両の方も、要綱上月報その他という公表物になっておまして、経済産業省に渡した後、すぐうちの方のホームページに載せております。

舟岡部会長 それは大変失礼しました。では、何の問題もないですね。公表が非常に早

期化されたということで、ユーザーにとっては大変利便性の高い統計に一段と進化したと判断します。

犬伏統計審査官 速報は確かに公表しているんですが、今のお話だと、要はIIPを提供して、その段階でまさにその結果データ、IIPを提供したデータについても公表しないと透明性が確保できないのではないかという議論ではないですか。

舟岡部会長 今はしているんでしょう。

犬伏統計審査官 今、公表は速報という形でやっているんですが、IIPのデータ提供は更にその前の段階なんです。だから、IIPは翌月の27日くらいに公表ですから、20日くらいに提供するという形ですね。しかし、配布資料を見ると、速報の公表は翌月になっているわけです。

調査実施者 それは月報です。

舟岡部会長 ホームページで翌日に載せるのでしょうか。

調査実施者 翌日ではないですが、何日か遅れです。

犬伏統計審査官 ほぼ同じタイミングで載っていると理解していいんですね。

調査実施者 少なくともIIPが出る前には公表しています。

犬伏統計審査官 分かりました。

舟岡部会長 ということは、何の問題もないということで、大変有用な統計として一段と進化したと判断いたします。

それでは、最後に調査票情報、調査結果の保存期間について、要綱においても永年保存と定めるべきではないかということですが、これについて国交省ではどうお考えでしょうか。

調査実施者 要綱の書き方だと思いますが、うちの方としては、うちの方の中でもデータ・アーカイブを見据えて、極力保存できるものは既に保存している状況にございますので、その辺もデータを分散して保存しておくという方法も取っておりますので、永久保存が望ましいということであれば変えることには反対ではありませんが、ほかのものもあるので、とりあえず従来の方で案を出させていただきました。

舟岡部会長 基本計画の検討においてもありましたが、人が代わると、それまで進んでいた議論が一から台無しということにもなりかねませんので、こういうものは調査要綱できちっと明示しておいた方が問題なからうと思います。是非、その方向で御検討いただけたらと思います。

5の集計事項、結果の公表について、1番目の集計について、何か追加的な集計結果で、望ましいものがあれば、お気付きのものがあれば事務局に後ほどお寄せください。

回収については、100%ですので、集計については何の問題もない。

美添部会長代理 部品もそうでしたか。鉄道車両は100%で納得しますが、部品で100%というのはすごいですね。

調査実施者 部品も一応100%です。

美添部会長代理 でも、100%はすごいと思います。

舟岡部会長 公表時期については、先ほどお示したような別添の資料で公表の早期化が図られ、I I Pに提供するデータについても、ホームページでディスクローズしているということで、これも大変結構なことです。

3番目の保存期間についても、調査要綱に記載する方向で御検討いただけるということで、これも大変めでたしめでたしということです。

以上、論点メモとして用意した点はひとつおあり御審議いただいたことになりましたが、更に議論しておくような、残された点で何かありますでしょうか。

よろしいですか。

それでは、国土交通省に今回の審議で1つ大きな宿題が次回まで出してありますが、次回に御回答いただくことをお願いいたします。

次回の部会では、今日議論されたことを踏まえて、作成した答申(案)をお示しし、それについて御審議いただくことを予定しています。

部会長として皆様方にお願いがございます。答申(案)の審議を効率的に進めるため、今回の議論を踏まえて、あらかじめ私の方で事務局と相談の上、答申(案)の骨子を作成して、事前に委員及び専門委員の皆様にも御確認をお願いしたいと考えております。

つきましては、後日お示しいたします答申(案)の骨子について、お気づきの点があれば、事務局まで電子メールにより御連絡いただきたいと思います。

骨子案というのは、答申(案)の全体の構成、そこにどんなものを盛り込むかという非常に簡単なものでございます。こういうことを盛り込めとか、こういう構成にしろという御注文があったら、是非お寄せください。

いただいた御意見を踏まえて、答申(案)を作成して次回に部会に資料として提出させていただきますと考えています。

よろしく御協力をお願いいたします。

なお、本日の部会の結果概要については、12月8日月曜日に開催予定の統計委員会において、私から報告する予定であります。

事務局から連絡事項等があればお願いします。

犬伏統計審査官 次回第12回になりますが、次回の産業統計部会は12月15日、月曜日16時から、同じこの場所で開催することを予定していますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それから、前回も同じでございますが、本心配付した資料につきましても、お荷物になるようであれば机の上に残していただければ、今回と同じようにファイリングして次回にまた提出させていただくという取り扱いをさせていただきます。

以上でございます。

舟岡部会長 本日は30分以上超過しまして、大変お忙しい委員の皆様には申し訳ありませんでした。

以上で閉会といたします。どうもありがとうございました。