

論点メモと審議のポイントとの対応表

平成 20 年 12 月 1 日
総務省政策統括官室

【凡例】 : 第 8 回産業統計部会における意見、 : その他審議のポイントと考えられる事項

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

論点	審議のポイント
造船造機統計調査及び鉄道車両等生産動態統計調査は、各種行政施策、各種加工統計（国民経済計算、鉱工業指数）においてどのような意義を持つか。（共通）	各種行政施策において、具体的にどのような活用が行われているのか。 国全体の生産動態統計の位置づけ・役割及びその中での両調査の位置づけ如何。 現在、鋼船及び鉄道車両は I I P に活用、船舶修理及び鉄道車両修理は S N A 年報に活用。Q E への活用については、I I P として間接的に活用しているところ。今後、更なる活用の方向性はあるか。

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計画

論点	審議のポイント
1 調査周期	
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、利用者のニーズや報告者負担の観点からみて適当か。（共通）	I I P との関係から造船調査及び鉄道車両（新造）のみを月次にする計画であるが、他の利用者ニーズはないか。 造船造機統計調査は戦後間もないころから時系列データが存在していて、有用な統計であるが、公表が遅いため、タイムリーな情報としての活用がしづらかった。今回の改正によって公表時期の改善が図られることを期待している。 鉄道車両に係る金額ベースの動態統計は、鉄道車両等生産動態統計調査以外にはなく、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計画であるが、四半期ごとの把握で製造の実態を十分に把握出来るものとする。

2 調査対象	
<p>(1) 調査対象母集団の定義並びに把握方法及び選定方法は適切なものとなっているか。(共通)</p>	<p>造船調査については、造船法に基づく届出義務者の全てを調査対象としているが、その他の調査については、地方運輸局で把握している情報をとりまとめ、名簿を更新している。この調査対象の把握方法は適当か。</p> <p>造機調査は従業者数 10 人以上の事業者を調査対象としているが、なぜそのような設定になっているのか。昭和 25 年の調査開始時からこのような調査対象の範囲となっているが、現在において、この設定は適当か。</p> <p>上記の指摘事項は、鉄道車両等生産動態統計調査においても同様。業界団体名簿及び地方運輸局によるヒアリングによって調査対象の把握を行っているとのことだが、適当か。調査対象の補完の頻度等は適当か。</p> <p>その他、事業所・企業統計調査や工業統計調査によって得られる名簿情報との整合性は図られているのか(捕捉率、産業分類格付け等)。</p> <p>造機調査の一部については、経済産業省生産動態統計調査と調査対象が重複すると考えられるが、重複した事業者における調整は十分か。今後、改善の余地はないか。</p> <p>(注) 経済産業省生産動態統計調査においては、例えば、「機械器具月報(その1) 01 ボイラ及び原動機(自動車用、二輪自動車用、鉄道車両用及び航空機用のものを除く)」により、従業者数 50 人以上の事業所を対象に、船用ディーゼル機関、船用ボイラ、船用蒸気タービン等について生産数量等に係る調査を行っている。</p>
<p>(2) 今回、調査対象品目の集約を行うこととしているが、利用者のニーズや報告者負担の観点からみて適当か。(造船)</p>	<p>品目分類新旧対照表の理由は適当か。</p> <p>今回の品目分類の中で、今後、分割又は集約を検討すべき項目はあるか。</p>
3 調査方法	
<p>(1) 今回、鉄道車両等生産動態統計調査において、これまで地方運輸局等を経由していた調査票の配布及び回収を、すべて本省直轄に変更することとしているが、適当か。(鉄道)</p>	<p>鉄道車両等生産動態統計調査のみを本省直轄にする理由は、調査対象の数以外にあるのか。また、その理由は適当か。</p> <p>今後、本省直轄に変更した後の地方運輸局等との関係はどのようになるのか。調査対象事業所の把握のみを引き続き地方運輸局等が行うこととなるのか。</p>

<p>(2) 造船造機統計調査における調査票の配布及び回収は、引き続き地方運輸局等を經由することとしているが、適当か。(造船)</p>	
<p>4 調査事項</p>	
<p>(1) 今回、造船調査の「船質」項目から「木船」の表示を落とし、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るが、適当か。(造船)</p>	<p>(特になし)</p>
<p>(2) 今回、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としているが、適当か。(鉄道)</p>	<p>(特になし)</p>
<p>(3) 「受注」、「生産」、「月末手持」等の調査事項の概念・定義について、他の生産動態統計調査との整合性は確保されているか。(共通)</p>	<p>鉄道車両等生産動態統計調査における受注・生産はそれぞれどのような段階の数値を把握しているのか。 受注は当該受注が発生した段階を捉えている。生産は1編成の車両全てが完成した段階でまとめて計上する。</p>
<p>(4) その他、社会経済情勢の変化等を踏まえ、変更すべき点はないか。(共通)</p>	<p>鉄道車両部品の品目分類は、国土交通省の定める分類に当てはまらないものは「その他」に区分されるが、最近、「その他」に含まれる数値が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、表章できることが望ましいと考える。 国全体の生産動態統計を整備するに当たり、月ごとの生産の進捗状況は是非とも把握しておきたい。負担は増やさずに把握が可能となるような適切な方法を検討する必要がある。 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、造船業は受注の有無で繁忙状況が明らかとなる。また、鉄道車両等生産動態統計調査については、現場の繁忙状況と統計データとのズレを感じるが、それは出荷段階で一気に生産として計上するからであり、何らかの工夫が必要である。さらに、受注、生産、出荷等の全体の状況を的確に把握することが可能となるよう、例えば、貨車換算両数(車両メーカーの工事量を表す目安として用いている数値)等で補正できるようになれ</p>

	<p>ばより実態に即した統計となるのではと考える。</p> <p>受注に係る金額は円ベースでの記載となっているが、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。</p>
5 集計事項・結果の公表	
(1) 集計事項は、調査周期や調査事項の変更に 応じた集計内容になっているか。追加すべき 事項等はないか。(共通)	<p>集計様式の構成自体には変更はないが、今後、改善の余地はあるか。</p> <p>実査における回収状況はどのようになっているか。月報公表段階における回収率はどの程度か。</p> <p>未回収調査票の処理方法(欠測値の補完方法、前月比データを始めとする時系列データの作成方法等)はどのようになっているか(調査結果を見ると、「工場数とは、調査票を回収した工場の数である。」とある。)</p>
(2) 調査結果の公表時期について、各種加工統 計への活用も踏まえ、早期化を図る必要はな いか。(共通)	<p>I I Pへのデータ提供のタイミングの観点から、造船調査及び鉄道車両(新造)調査の結果の公表のタイミングは適当か(I I Pの公表は速報が翌月27日頃、確報が翌々月15日頃となっている。)</p> <p>【再掲】造船造機統計調査は戦後間もないころから時系列データが存在していて、有用な統計であるが、公表が遅いため、タイムリーな情報としての活用がしづらかった。今回の改正によって公表時期の改善が図られることを期待している。</p>
(3) 調査票情報及び調査結果の保存期間は適当 か。(共通)	<p>現在、調査要綱において、調査票情報及び調査結果の保存期間を2年と定めているが、今後、統計データ・アーカイブを整備するに当たり、要綱においても永年保存と定めるべきではないか。</p> <p>(注)要綱上における保存期間は2年となっているが、実際には昭和56年度分以降の調査票情報は保存されているとのこと。</p>

注)各論点の末尾に付したカッコ書きについては、以下のとおり。

(共通):造船造機統計調査及び鉄道車両等生産動態統計調査の双方に共通する論点

(造船):造船造機統計調査に関する論点

(鉄道):鉄道車両等生産動態統計調査に関する論点