

## 第46回産業統計部会議事録

1 日 時：平成26年10月 2 日（木） 13:59～15:26

2 場 所：総務省第2庁舎6階特別会議室

3 出席者：

（部 会 長） 西郷浩

（委 員） 川崎茂、野呂順一

（専 門 委 員） 青木眞美、大藪卓也、鈴木隆

（審議協力者） 内閣府、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、  
東京都

（調査実施者） 国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室：稲本室長ほか

（事 務 局） 内閣府統計委員会担当室：清水政策企画調査官

総務省政策統括官付統計審査官室：山田統計審査官、佐藤国際統計企  
画官ほか

4 議 題 鉄道車両等生産動態統計調査の変更について

5 議事録

○西郷部会長 それでは、まだ定刻まで1分か2分ほどありますが、全員お揃いですので、第46回産業統計部会を開催させていただきます。

前回、15分ほど延長させていただきましたおかげで、今日、答申案を諮れる運びとなります。よろしくお願ひ致します。

まず、最初に私の方から今日の会議の流れについて説明を致します。

前回、審査メモの「2 前回答申（平成20年）における今後の課題への対応」から始めまして、戻りまして「1 鉄道車両等生産動態統計調査（基幹統計調査）の変更」に関して審議をしていただきました。

宿題が一部残りしましたが、それ以外の部分に関しては、全て適当と判断していただきました。

本日は、基本的には審査メモの残りの部分である「3 その他」が済みましたら、先ほども申しました答申案に関して議論していただいて、答申案を決めるのが大まかな流れとなります。

ただ、この答申案なのですけれども、今日、審議をする部分がございますので、それに関しては、あらかじめ事務局と私とで相談をしながら、このような形で案を用意しておけばいいのではないかというものでしかありませんので、今日の審議によって、答申案の部分に関しては、かなり変更があり得ることをあらかじめ御承知置きいただきたいと思いま

す。

また、前回の部会から1か月以上経っているのですけれども、その間に事業所への視察を行っておりますので、統計委員会でも若干触れたのですが、この部会として視察に行ったという形をとっておりますので、参加されました委員及び専門委員の方に、1人1、2分ぐらいで感想や意見を述べていただきますので、よろしくお願い致します。

本日の部会は16時までを予定しておりますけれども、予定時間を過ぎることもございますので、その場合には、予定がある方は御退席していただいて結構です。

まず、最初に配布資料の説明と、今後の審議スケジュールなどについて事務局から御説明をお願い致します。

○川原総務省政策統括官（統計基準担当）付副統計審査官 それでは、配布をしております資料について、説明をさせていただきます。

議事次第をおめくりいただきまして、まず、資料1「鉄道車両等生産動態統計調査の実施現場視察について」という1枚紙で、8月25日に行われました鉄道車両製造工場の現場視察についての概要をまとめた資料でございます。

次が資料2でございまして、前回の部会におきまして宿題事項がございましたので、国土交通省からそれについての回答資料ということで整理をしたものでございます。

資料3でございしますが、答申案をお付けしております。

また、参考資料として前回第45回産業統計部会における議事概要をお配りしております。

そのほかの資料につきましては、前回の部会でお配りしたものを使用させていただきます。

事務局からの説明は、以上でございます。

○西郷部会長 ありがとうございます。

それでは、審議に入りたいと思います。

先ほど申しました審査メモは、第1回目の部会の時の資料3になりますので、御用意いただければと思います。

最初に、先ほど申しました視察に関しての感想です。私自身は既に統計委員会の方で若干私見を述べているわけですが、改めてこちらの部会でも申し上げますと、生産の現場、特に鉄道車両のように専門的というか、非常に特殊なものを生産している所に見学に行ける機会は、産業統計部会の部会長をしていても、なかなかそういう機会がなかったので、非常に有益な機会でした。

特に、今回問題になっておりました生産の過程というものは、どういうふうに捉えられるのかということに関して、非常にたくさんの種類の車両が同時並行的に製造されている中であって、確かにそれを途中段階で捉えるのは、いかに統計調査のためとはいえ、かなり難しいということが実感として分かったというのが、自分自身にとっての成果でありました。

私の感想は以上です。では、川崎委員からよろしくお願い致します。

○川崎委員 この前の視察は大変有意義でありましたので、事務局の皆様に御礼を申し上げます。また、ここにはおられないのでしょうか、その企業の方に対して、本当にありがたいと思っております。

今、部会長がおっしゃったとおりで、私も、現場を見ながらいろいろ話を聞かせていただくのは大変有意義なことだったと感じております。

部会長から言われたことのほかにもう一つ感じたのは、やはり記入者がどういう体制で記入しておられるのかがよく分かって、専属といますか、いろいろな報告作成にかかり切りの方が1人おられて、その方からお話が聞けたことは大変ありがたかったと思います。

どこの企業もそこまでの対応をされているのかどうかはよく分かりませんが、そういう意味では、調査に対して非常にしっかり回答されている企業だったのかなという印象を持ち、また、非常に心強く思いました。

もう2つほど申し上げますが、1つは現場を見せていただき、また、皆さんの話を聞かせていただいたおかげでより実感を持たせたと思いましたが、出荷額という概念を我々は統計上で見ているのですが、あのお荷額の中には、実は随分原価が入っていないのだというのが初めて分かりました。つまり、発注者側から来た、持ち込まれた部品がその中に余り計上されていないウエートが随分高いと聞いて、データを見る時に注意しなければいけないことがよく分かったので、そういう意味でも勉強になりました。

もう一点は電子回答の関係なのですが、これはお話を聞いていて私は悩ましいことだと思いました。

というのは、幾らこちらが電子調査票を用意しても、企業の中で記入する部署が幾つかに分かれており、実質的にはかなり社内では紙ベースでやり取りをするなどによっていろいろな部署の情報を集めていくプロセスがあるので、電子化を進めていくのは望ましいことだとは思いますが、誰のための電子化なのかと。

要するに、受け取って処理する側、つまり統計作成者側からすれば電子化してもらった方がいいのですが、企業の側からすれば、必ずしもそのようなメリットがあるわけでもないところがあるかと思うので、進め方についても、もちろん、企業側のニーズをよく聞いた上で対応しなければいけないとは思いますが、かなり難しさがあることを承知しながら進めていかなければいけないと感じました。

つまり、過剰に押し付け過ぎてもいけないのかなということを感じたということです。

以上です。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

野呂委員、お願い致します。

○野呂委員 私も大変勉強になりましたし、本当に興味深く見学させていただきました。

個別の感想ということで、今、川崎先生が言われたことに非常に近いのですけれども、1つは、今回は報告者の立場を視察させていただきまして、車両製造工程みたいな非常に大きな話は会社の役員や部長方からも十分聞けたのですけれども、オンライン回答がどう

とか、どこが困るかという、本当に実務的な話の回答そのものについては、本当にその担当者の、いわゆる事務職員のような方に聞かないとやはり分からないということが分かり、今後、報告者の立場の意見をどういう形で聞いていくかは難しいと思いました。

実は、今、私は研究所にいますのですけれども、研究所も一応会社ですので、いろいろな調査を受けているはずなのですけれども、実は誰が調査票を書いているか、今まで知りませんでした。そういう状況の中で、どういう方に聞けば本当に真の声が聞けるのかという辺りに難しさを感じました。

そしてもう1点、これも今と同じような話なのですけれども、支給品と言われる、発注者側である鉄道会社から基幹部品である車輪、エンジン、モーターを支給されているということなのですけれども、そういうものは自動車メーカーとか、あるいは電機メーカーで聞いたことがないのです。

そういう業態による違いみたいなものをどうやって公的統計に反映するのか、業態ごとの違いを踏まえた取組は難しいものだとことを実感いたしました。あと統計には関係ありませんけれども、今回の企業さんだけではないのですけれども、どこの工場に聞きましても、本当によく整頓されていて、実は案内していただいた方が、髪の毛ほどの鉄くずがあったら、すぐ拾って処理していました。改めて日本の製造業の品質管理の高さみたいなものを感じた次第でございます。

以上です。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

それでは、青木専門委員、よろしくお願い致します。

○青木専門委員 既に何回か鉄道企業の車両基地などを見学させていただいたのですけれども、非常に似ているという印象を受けました。

全検といって、全部分解して組み立てる工程を持っている工場などとすごく似ていて、今、川崎委員、野呂委員がおっしゃられたように、部品を集めて組み立てているという印象を強くいたしました。統計的な面でいいますと、例えば、船のように、区切りがあるわけではないので、なかなか整理して途中の経過を検証していくのは難しいのではないかと印象をより一層強くいたしました。

以上です。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

それでは、本体の審議に入りたいと思います。

まず、前回の部会で宿題として残されました調査事項の変更のうち、新たに調査項目としている「公的機関」について、その名称、呼び方に関して、統一性を持たせるべきではないかという御意見が川崎委員から出されましたので、それについては、今回までに国土交通省の方で検討していただくことになっております。

まずは、国土交通省から御説明をよろしくお願い致します。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 本日、お配りしています資料2「国土交通省提出資料」に基づきまして説明させていただきます。

前回の部会における御指摘を踏まえ、「公的機関」又は「公的部門」のいずれが適切であるかということにつきまして、再度検討を行いました。

国民経済計算や産業連関表におきまして定義等を確認いたしましたところ、「公的企業」という名称が定義されていることが分かりました。1枚めくっていただいた別添1に定義を付けさせていただきます。

この「公的企業」という定義がされてきましたので、本調査の需要先又は納入先が鉄道事業者であることから、調査票上で用いる名称としては「公的企業」という名称が報告者にとっても、調査票を作成する際に分かりやすく、適切であると考えております。

このため、前回まで御提示しております「公的機関」又は「公的機関以外」というものを「公的企業」又は「公的企業以外」に修正することと致します。

また、調査実施時に報告者が混乱しないように、3ページ目になるのですが、本調査の記入要領に公的企業に該当する事業者を「公的企業（鉄道事業者）一覧表」という形で、あいうえお順で分かりやすく整理させていただきました。この一覧表を記入要領に付けまして、紛れがないようにする予定でございます。

なお、「公的部門」につきましては、「平成23年（2011年）産業連関表作成基本要綱」の格付の考え方におきまして、中央政府、地方政府、独立行政法人及び特殊法人等の活動を「生産活動主体分類」別に、①政府サービス生産者、②対家計民間非営利サービス生産者、③産業に区分する作業が必要不可欠とされております。

そのうち、①政府サービス生産者と③産業を示す名称が「公的部門」であると、今、考えているところでございますが、本調査では①政府サービス生産者に該当する鉄道事業者はないため、概念上は「政府サービス生産者」が含まれる「公的部門」という名称を用いることは適切でないと考えているところでございます。

その後の4ページ以降に、調査票を新旧の形で全部付けさせていただいているのですが、こちらにつきましては「公的機関」を「公的企業」と改めると同時に、前回も御指摘いただきました「手持」を「受注残」に変更した新旧の調査票を全て付けさせていただいております。

以上でございます。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

それでは、審議に入りますが、まずは御意見をいただきました川崎委員から、今の御回答に関して御意見があれば、お願いします。

○川崎委員 全く適切な御回答だと思いますので、是非その線でもよろしくお願いします。おっしゃるとおり「公的部門」では少し広過ぎるというのは、私もそう思いますので「公的企業」でよろしいと思います。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

この点に関しまして、ほかに御意見はございますか。

もしないようでしたら、今の御回答をもって適切に対応されたものと判断をさせていただきます。ありがとうございます。

それでは、前回の宿題が終わりましたので、審査メモに沿った議論ということで、前回、配った審査メモの7ページ目「3 その他」「(1) 公的統計の整備に関する基本的な計画(平成21年3月13日閣議決定)における指摘事項への対応」というところになります。この論点に関しまして、まず、佐藤企画官から御説明をお願い致します。

○佐藤総務省政策統括官(統計基準担当)付国際統計企画官 それでは、7ページを御覧いただければと思います。

本調査は、いわゆる第I期基本計画におきまして、厚生労働省など他省の統計調査とともに、府省横断的な生産動態に関する(生産動態統計(仮称))を一つの基幹統計としまして、その下で、それぞれ独自の調査項目、用語等の統一を図った上で、各省それぞれが所管する生産動態統計調査を実施する体系への再編を検討するとされております。

生産動態統計につきましては、第I期基本計画における指摘を受けまして、総務省を加えた5省で検討を行った結果、一つの基幹統計に統合することについては、6つの統計に共通する表章事項が限られていること等から特段の効果が期待できないといたしまして、統合は見送ることと、その一方で「生産」「出荷」及び「在庫」を各調査における共通した調査事項としまして、用語及び定義を統一し、共通の集計表を作成して「生産動態統計」の名称で、各調査の集計表とは別に公表することとしております。

これにつきましては、上記の検討結果を踏まえた対応をしており、適切と考えておりますが、生産動態統計の整備に関する検討における経緯・結果や、統計法施行状況報告などを含め、対応状況を確認しておく必要かあると考え、そのための論点を整理してございます。

事務局からは、以上でございます。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

今、御説明がありましたとおり、基本的には実質的に審査が済んでいる内容ではあるのですけれども、こちらの部会で審議するのは今回が初めてということになりますので、このような形でお諮りしております。

御説明があったように、平成24年4月の関係4省による合意に基づきまして、各調査に共通した事項の「生産」「出荷」及び「在庫」について、平成26年1月調査分からe-Stat上で集計表として公表されているということです。

本件につきましては、統計委員会に統計法施行状況報告として報告され、基本計画部会で審議されており、実施済みと了承されているということです。

これに関して、もし御意見等がございましたら伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、既に実質的に決まっていることでもございますので、特段の反対意見はなか

ったということで、適当と整理をさせていただきます。

それでは、審査メモの次の項目に移りまして、8ページ「(2) 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）における指摘事項への対応」に移ります。

今度も、佐藤企画官から御説明をお願いします。

○佐藤総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 8ページを御覧いただければと思います。

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おりました、いわゆる第Ⅱ期基本計画では、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おります。

オンライン調査につきましては、報告者負担や利便性の向上など多くのメリットがあり、また、本調査において、調査対象の選定方法の見直しによって従前よりも報告者数が増加するとすれば、第Ⅱ期基本計画における指摘事項も踏まえまして、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のではないかと考えております。

審査結果といたしましては、本調査におけるオンライン調査の利用率は約18%弱であり、一定の利用状況が見られることから、おおむね適当であると考えているところでございますけれども、報告者が製造業者であり、また、一定のパソコン環境にあることや、本調査が月次又は四半期ごとと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、更なる利用率の向上を図る余地があるものと認められるものと考えております。

このようなことから、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のではないかと考えまして、現状の確認を含め、3つの論点を整理しております。

1つ目は、国土交通省オンラインシステムによって実施しておりますけれども、それはどのようなものかということでございます。

2つ目は、本調査における郵送、電子メール、国土交通省オンラインシステム、ファックスによる調査票の回収状況はどのようになっているのか。また、電子メールの利用に関し、どのようなセキュリティー対策が講じられているのかということでございます。

3つ目が、現在、電子メールや国土交通省オンラインシステムの利用を推進するため、どのような取組を行っているのか。その効果はどうか。また、現行の状況を踏まえ、今後、電子メール及び国土交通省オンラインシステムを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ということでございます。

事務局からは、以上でございます。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

それでは、実施部局の国土交通省から御説明をお願い致します。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 それでは、御説明致します。

資料といたしましては、前回部会でお配りしています、資料4「国土交通省説明資料」

の27ページからでございます。

「1 国土交通省オンラインシステムとは、どのようなものか」という論点でございます。

国土交通省オンライン申請システムとは、国土交通省所管法令に基づく申請・届出等の手続について、インターネットを利用して受け付けることができるシステムでございます。これは統計だけに限らず、全てのものできるシステムになっております。

詳細につきましては、前回部会でお配りしました別添のホチキス留めの資料があると思うのですが、その47ページに別添9として国土交通省のオンラインシステムの概要をお付けしております。

論点の2つ目と致しまして、郵送、電子メール、国土交通省オンラインシステム、ファックスによる回収状況はどのようになっているのか。また、セキュリティ対策はどのように講じられているかという論点でございます。

本調査における郵送、電子メール、国土交通省オンライン申請システム、ファックスによる調査票様式ごとの回収状況は、次の28ページに一覧表としてまとめております。

鉄道車両の新造につきましては、郵送が約60%、ファックスが22%、電子メールが9%、オンラインシステムも9%で、全てをトータル致しますと、郵送が63%、ファックスが19%、電子メールが10%、オンラインシステムが7%となっております。

また、オンライン申請システムの利用につきましては、システムへのログイン時におけるID及びパスワードの設定、電子メールの利用につきましては、添付ファイルのパスワードの設定によりまして、セキュリティ対策を講じているところでございます。

論点の3つ目でございます。電子メールや国土交通省オンラインシステムの利用を推進するために、どのような取組を行っているかということでございます。

オンライン調査につきましては、現行の申請事項記載書の「報告を求めるために用いる方法」では、国土交通省オンライン申請システムを使用することとしていることから、同システムを利用した報告につきまして、周知・広報を行ってまいりました。

しかしながら、利用する際の環境設定等が必要となるオンライン調査より、手軽に利用できるファックスでの報告が比較的高い割合を占めている状況にあります。

今回改正におきまして、申請事項記載書の「報告を求めるために用いる方法」に電子メールを追加することによりまして、日常業務で活用している電子メールでの提出が行えることから、電子メールでの報告も可能とする内容を含めたオンライン調査について、次の措置を講ずることによりまして、オンライン回答率のより一層の向上を図ることとしております。

まず、1つ目としまして、国土交通省のホームページに本調査への協力依頼を掲載する際には、オンラインによる回答が可能である旨も併せて掲載致します。

2つ目が、調査票記入要領の表紙の見やすい位置にオンラインによる調査票の提出が可能である旨を明記致します。



3つ目といたしまして、オンラインによる調査票提出が可能である旨の周知資料を別途作成いたしまして、調査票を郵送する際に同封致します。

4つ目が、国土交通省ホームページから調査票のダウンロードを可能といたしまして、これを電子メールで提出できるように致します。

5つ目としまして、関係団体に対しまして、所属する事業所へのオンライン調査協力の呼びかけを行っていただくように依頼致します。

具体的には、各団体のホームページにおきまして、オンライン調査協力を呼びかけるとともに、可能な場合は、各団体のホームページからも本調査のホームページにリンクできるように依頼を致します。

最後になりますが、調査対象事業所のメールアドレスを可能な範囲で把握し、それぞれのメールアドレスに毎月調査票を送付いたしまして、各事業所が電子メールで折り返し調査票を提出できるように致します。各事業所に送付する調査票は、当該事業所の前月分の回答をプレプリントすることを考えているところでございます。

なお、政府統計共同利用システムにおける政府統計オンライン調査総合窓口の利用につきましては、現在、利用しておりません。利用していない理由といたしましては、平成18年度より運用が開始された電子政府の総合窓口と国土交通省のオンライン申請システムが一体的に運用されておりまして、平成20年度より運用が開始された政府統計の総合窓口と一体的に運用するためには、移行のための費用が発生すること等から、電子政府の総合窓口と一体的に運用されているものでございます。

説明は、以上でございます。

○西郷部会長 どうもありがとうございます。

それでは、今の論点に関しまして、委員、専門委員の方から御意見を伺えればと思います。いかがでしょうか。

では、よろしくお願ひ致します。

○川崎委員 基本的には、今、御説明いただいた取組は大変積極的でいいことだと思うので、是非進めていただきたいと思います。

今、御説明いただいたのと少し違う論点になるのかもしれないのですが、この前の企業訪問の時に聞いたお話を少し思い起こしてみますと、この調査の話でおっしゃったのか、ほかの調査の話でおっしゃったのか忘れたのですが、エクセルで1マスに数字を1個ずつ入れていくような調査票があって困ってしまうというお話がありました。

つまり、エクセルに数字をまとめて打ち込むのが合理的なのに、多分、紙の調査票の設計は1文字1文字をマスに記入していくから、エクセルの調査票もそうしたものがあるのだらうと思うのですが、こちらの調査票はエクセルのフォームになっているのでしょうか。

それから、もしエクセルのフォームだった場合、入力のしにくさといったことについて特にお聞きになっていないのでしょうか。もしあったら、対策が必要かなと思ってお尋ねするのですが。

○西郷部会長 御回答をお願いします。

○久島国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官 この前、私も視察に同行させていただきまして、正に事業者からそういうお話があったかと存じております。

現状では、ホームページにも調査票をPDFで掲載をしておりますが、エクセルは希望される方には個別に対応させていただいていました。今後、先ほどのお話にもありましたとおり、ホームページに調査票を掲載していく中で、現状、1桁で1つのセルの数字入力になっている部分については、事業者様の利用ニーズをお聞きして、改善すべきところは改善していきたいと考えております。

○川崎委員 ありがとうございます。

エクセルで数字として扱えるようになるのとすると、数字をまとめて入力する方が便利だろうし、細かな打ち込みやすさみたいなことは、是非事業者にお聞きになって配慮していただけたらありがたいと思います。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 今後は、調査票をそのまま使えるよう使いやすい様式で掲載しようと考えております。

○西郷部会長 ほかにございますか。

野呂委員、どうぞ。

○野呂委員 資料4の28ページの上の方、オンライン等の活用状況の分布で、もし分かればお願いします。オンラインを利用されている方が全部で33事業所ということですがけれども、オンライン回答をする事業者のある意味での趨勢といいますか、規模は、やはり大きな事業所の方が多いということでしょうか。

○久島国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官 大体、新造ですと大手の事業者ですがけれども、部品製造とか改造・修理もやはり現状では大手の事業者がオンライン回答は多いという状況はあります。

○西郷部会長 今の御回答でよろしいですか。

○野呂委員 ということは、鉄道の統計だけではないのでしょうかけれども、1つには、報告者側のオンライン環境といいますか、ITの設備にもよることも想像されるのでしょうか。

○久島国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室専門官 部品製造の事業者ですと、それほど規模が大きくないところもございます。とはいっても、今のこの御時世でパソコンを使われていないところは余りないかと思しますので、そういったところにも、当然、無理強いとかをするものではないのですけれども、なるべくオンラインを使っただいてということをお願いしていこうと思っています。

○西郷部会長 ほかにいかがでしょうか。

お願いします。

○川崎委員 もう一つ、メールでの提出を可能にということに関連してです。メールでの提出は、私自身もよくやるのですが、メールアドレスの送信指定間違いをしたり、自動的にアドレスが入ったりすることがソフトによってはあったり、それこそ本当にリスクがあ

ります。それは基本的には送信者側の問題であって調査実施者側の問題ではないといえ、そういうことになってしまうかとは思いますが、それでもリスクはリスクだと思うのです。

要するに、誤送信を防ぐためにどうしたらいいか、万一、誤送信しても漏れないようにするためにはどうすればいいかということも、やはり一応手を考えておく必要があるかと思うのですか、そのあたりは何か対策や注意みたいなことをされているのでしょうか。

○浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 ヒューマンエラーによる誤送信は起こる可能性は高いと思います。

そのために、今、エクセルやワードなどはパスワードを付けることができますので、そのパスワードを付すことでセキュリティー対策を講じたいと思います。メールの場合は、セキュリティー対策ですとここまでが限度かと考えています。

○西郷部会長 よろしいですか。

どうぞ。

○川崎委員 念のためですが、仮にこの調査票が全く関係ない第三者に見られた時に、企業から見れば、どれぐらい痛手になりますか。

つまり、何でこんなことを言うかということ、それでもパスワードを破る可能性はあるだろうと私は常に思っているのです。

そうってみますと、調査票には個数量や金額などが書かれていますが、これだけ見た時には実はよく分からない。事業所名がもし書かれていなかったり、あるいは索引番号は第三者が見ても全く意味がないようなものであれば平気なのかもしれませんが、解読できた第三者が仮にいた場合、どれだけ問題が起こるか考えれば、私はパスワードをかけてもなお怖いという気が正直なところはするのですが、その辺りはどう考えるのでしょうか。

回答する事業者さんが納得すれば、それ以上のことはないという事なのではないでしょうか。これは私自身も余りいい答えがないのですが、メールは現実的な方法でいいとは思いますが、そこら辺を少し心配してお尋ねしているということです。

○浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 ただ、誤送信ということであれば、責任というものが提出者にもございますので、なるべくそういうことがないようにと注意喚起をするのですが、そうなった場合は、これは仕方がないといったところはあると思います。お互いの責任というところもある。

○西郷部会長 ありがとうございます。

恐らく、オンラインによる提出率を上げることが究極の目的ではなくて、いろいろな回答のメニューを用意することによって、回答する側、あるいは調査を実施する側にも、調査における負担というものをなるべく減らして、正確な統計を少ないエネルギーで作れるようにしようというのが究極の目標ということになるろうかと思っておりますので、もしそういう電子メールによるリスクが大きいということを提出する側が判断したとすれば、別のモードで答えることになるのではないかと思います。

ほかにはいかがでしょうか。

鈴木専門委員、どうぞ。

○鈴木専門委員 実は、私はこの報告が国土交通省のオンラインシステムで可能であることは知らなかったのです。

と申しますのは、この月例の定期報告については、結構手作業があるので、なかなか大変であるということをメーカーから聞いていました。先ほどの説明を伺って、やはり郵送とかファックスが大部分を占めている状況が分かりました。実は当方も会員との連絡は、電話で済まないことについては電子メールを活用しています。

ただ、先ほど川崎委員がおっしゃったことと関係するのですが、最初に1回きちんと間違えずにアドレスへ送れば、2回目からはまず間違えずに送れると思います。

電子メールについては、先ほど国土交通省から説明があったように、電子メールによる調査票提出が可能である旨の周知資料を別途作成して、調査票を郵送する際に同封することをやってもらえば、当方の会員も、今後、電子メールを活用することにより、調査票の提出に係る作業が非常に簡略されますので、電子メールによる送付の割合が向上するのではないかと思います。

○西郷部会長 ありがとうございます。

今回の御対応に関して、かなりポジティブな御意見を頂きましたけれども、何かほかにございますか。

なければ、特に今回は電子メールによる回答の選択肢というものが増えたという効果はかなり高いのではないかとということで、御提案の対応で適切と部会で判断したとさせていただきます。ありがとうございました。

以上で、審査メモに挙げられた点は全て網羅した形になります。最後に、まとめて審議全体に関しまして何か御意見等があればいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

それでは、審議自体はこれで全て適当という判断で決着させていただいたことに致します。

今日のもう一つの大きな審議事項でございます答申案に関しましてお諮りしたいと思います。

答申案は今日の配布資料3ということになります。まず、全体の構成について説明をさせていただきます。

「1 本調査計画の変更」、最初に「(1) 承認の適否」、2番目に「(2) 理由等」が書いてございまして、5ページ目に「2 前回答申における今後の課題等への対応について」という御説明がありまして、7ページ目に、今し方議論していただきました「3 オンライン調査の推進」について、最後に「4 今後の課題」について書いてございます。

ところどころにある「P」という印は保留、ペンディングの略だそうですがけれども、今日の審議の前にこの答申案を書く段階では決着していなかった部分に関しては、見込みということで「P」という形で書いてあると御理解ください。

以上が全体の構成です。まず、全体の構成を最初から順番に従って審議をしていきたいと思えます。

1 ページ目に戻っていただきまして、「1 本調査計画の変更」の(1)というところに、全体のまとめというか、今回の調査計画の変更を認めるか、認めないかという結論に当たる部分を最初に書いております。本来であれば、理由等を精査してから考えるべきですけれども、部会において審議を前回と今回と続けていただいた結果、おおむね国土交通省の対応が適当と判断を頂いておりますので、1 段落目の最後の部分、少し微妙な書き方というか「変更を承認して差し支えない」という、少し奥歯に物が挟まったような感じの書き方にはなっているのですけれども、おおむね適当と判断していただくというのが全体の結論となっております。

これまでの部会の審議の状況からして、「変更を承認して差し支えない」という結論であると私の方でも判断致しますけれども、よろしいでしょうか。

もし問題があるようでしたら、理由等を精査してから、またこちらの方に戻らせていただきます。

「ただし」ということで、以下の「(2) 理由等」で指摘した事項に関しては、計画の修正が必要であるということですので、今度はそれについて審議をして確認していきたいと思えます。

1 ページ目の「(2) 理由等」「ア 調査対象の選定方法」に関して、従来はヒアリングに基づいて名簿を作成していたところを、経済センサス-活動調査が行われたことを受けて、基本的にはこの経済センサス-活動調査の結果を利用して母集団情報を整備し、ひいては調査対象そのものの見直しを行ったというのがアということになっております。

これは、従来からこの調査に限らず、今後は経済センサス-基礎調査又は活動調査が母集団情報の大もとの情報になるということでコンセンサスが得られている事項ですので、名簿の情報を切り替えることに関しては、経済センサスを使うことを適当とするのがアの結論になります。

ただし、名簿が入れ替わることによって、今度は2 ページ目の表1にございますとおり、従来よりも調査対象数が倍以上増えることもありますので、統計利用者への誤解を招かないようにすること、それから、調査を実施する側への負担というのもそれなりに増えることがございますので、それに注意するようということが「統計利用者の誤解を招かないよう適切な対応を行う」ことと、アには書いてございます。

一つ一つ進めていきたいと思えます。まずは大きな1番の(2)の「ア 調査対象の選定方法」についてということで、文章の表現あるいは文言、内容に関して御意見がございましたら伺いたいと思えますが、いかがでしょうか。

先ほど私が誤解のある言い方をしたかもしれませんが、ヒアリングに代えてというニュアンスで受け取られたかもしれませんが、母集団の選定において経済センサス-活動調査の情報だけではなくて、ヒアリングによって母集団を定めるのは従来どおり行ってい

ただくということですので、ヒアリングだけでなく、経済センサス-活動調査の情報も利用して、と表現を改めさせていただきます。

答申案自体はそのように書いてございますので、誤解はないと思います。

○川崎委員 私はこれで基本的にいいと思うのですが、最後の数行、下から3行目、時系列の関係で「母集団情報の変更があった旨の注意書きを付す等により統計利用者の誤解を招かないよう」というのは、これも大事なことだと思うのですが、「等」に何が含まれるのかというのが恐らく出てくるだろうと思うのです。

私自身も少し興味があるのは、要は注意書きだけでは、大体どれぐらい変化があったのかとかという情報が分からないわけです。

だから、これをどの程度まで書いていただけるのかというのは、今すぐ全部お答えいただけるのかどうか分からないのですが、例えば、変更前と変更後でどれぐらい母集団の大きさが違うか、それによって数字がどれぐらい影響を受けるだろうかというのを、何かどこかのタイミングで示唆していただくようなことも含めて想定していただけたらと思うのですが、それは少し欲張り過ぎでしょうか。どうでしょうか。

○西郷部会長 どちらに対する質問になるのか。

○川崎委員 これは実施者側へのお尋ねというつもりです。すみません。今ごろになって、少し遅過ぎたかもしれないです。

○西郷部会長 何かお考えがございますか。

かなり難しいお話で、もしヒアリングだけで調査をした場合と、経済センサス-活動調査と両方を考慮して調査した場合とを比較するのが理想的な比較になるわけですが、ヒアリングだけで調査は行われないので、差分をとるという作業は何か。

○川崎委員 同時に2つの方法でやるというのがなかなか難しいことであり、確かにそうなのです。

だから、私もどうしたらいいか分からないままに言っているのですが、ただ、利用者の疑問にうまく答えられるようにというのは多分あるわけでしょうから、ここの「等」のところは、ある程度、柔軟にやっていただけたらという、実施者に向けてのお願いと受けとめていただけたらと思うのです。

○西郷部会長 恐らくここで「等」と書いてあるのは、そういった実施者の側で量的な評価までするというよりは、とにかくその名簿の情報が入れ替えられて、調査対象者が従前の94事業所から207事業所と変わっているので、そのことを勘案した上で統計データを使ってくださいということを、注意書きなり何なりで周知徹底する。そういう意味での「等」とであると、私は読みました。

○川崎委員 分かりました。当面はこういうことなのでしょう。

○西郷部会長 ありがとうございます。

ほかに1番の「(2)理由等」「ア 調査対象の選定方法」の答申案の文章に関して、何かございますか。

○鈴木専門委員 1つ教えてください。私の語彙が乏しいせいかと思えますけれども、上から7行目に「調査対象事業所の把握を十全に行う観点から」の「十全」というのは、十分、完全という意味なのでしょうか。

○山田総務省政策統括官（統計基準担当）付統計審査官 そのとおりです。

○西郷部会長 ほかにございますか。

どうぞ。

○佐藤総務省政策統括官（統計基準担当）付国際統計企画官 ここで「十全に」という言葉を使っているのは、前回答申で十全に確認しなさいといった指摘があったので、便宜上、その言葉を使っています。意味合いは、今、山田から申し上げた内容でございます。

○西郷部会長 ほかにございますか。

なければ、もし後で何か気が付いた点がございましたら、こちらに戻っていただくことは一向に構いませんので、今の段階では先に進ませていただきます。

今度は、2ページ目のイの部分になります。アの部分と非常に関連が深いところですが、調査対象が増えたことを受けて、どこまでを操作的な定義あるいは調査対象の範囲とするのかということを精査して、表2の方にあるとおり、変更前のいわゆる裾切り基準というものから、変更後のような対象範囲に変更するような案になっています。

これも前回の部会で十分に審議していただいたわけですが、基本的には、経済センサス-活動調査等における、捕捉率が9割よりもかなり上回ることを目標にして、例えば、鉄道車両の新造に関しては全数調査、鉄道車両の改造・修理に関しては常時30人以上の従業員を使用する事業所を調査するなど、いわゆる裾切りの基準というものを決めていただいたという内容になっています。

この点に関して、何か御質問等がございますか。まずは、答申の文章、内容、文言等を見ていただいて、もし御質問等がありましたら、お知らせください。

内容的には前回の部会の審議を踏まえたものになっていると私は判断致しますけれども、もし現段階で反対意見がないということであれば、適当と判断したという形をとって、次の3ページ目の「ウ 調査事項の変更」に進ませていただきます。

こちらは、先ほどの「公的企業」等の文言の宿題に係る部分もございましたので、一部ペンディングということで保留となっておりますが、先ほど既に議論していただきましたので、ペンディングの部分まで含めて、このような記述でよろしいかどうかということについて御判断ください。いかがでしょうか。

お願いします。

○青木専門委員 大変ささいなことで恐縮なのですが、先ほど公的企業の一覧を出していただいたのですが、経営形態の変更によって変化する可能性もあると思います。その場合には、その都度見直してやっていく形になるのですか。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 はい。定期的にメンテナンスを行っていくつもりであります。

○西郷部会長 今回の御回答でよろしいですか。

ほかに何かございますか。

もしなければ、このウの部分に関しましても、表現、内容、文言を含めて、一応、今の段階で適当と判断させていただくことに致します。

今度は、答申案の5ページ目「2 前回答申における今後の課題等への対応について」になりますけれども、部会で最初に議論した部分です。

前回の答申において、生産の途中段階でどれぐらい車両の生産が進んでいるかということを抑えられるような仕組みを工夫しなさいということと、「手持」という言葉が使われているのだけれども、その概念整理に合わせて「受注残」に改めるようにしなさいというのが、今後の課題でした。

回答といたしましては、新造車両の事業所にヒアリングを行った結果、生産段階の途中を抑えることはなかなか難しい。概念的にも難しい面もありますし、そのことが原価に関連する項目に近いものとなることから、回答する側の危機感といいますか、負担感といいますか、そういうものが大きくなる。そこで、生産段階の途中を抑えるような調査は、調査の実情に照らして、断念せざるを得ない。

ただし「手持」と「受注残」の文言に関しましては、むしろ「受注残」の方が、通常、使われている言葉であることから、もし「受注残」が表現として好ましいということであれば、概念は前とは変わらないのだけれども、名称だけ変えるという結論になっております。

また、少し長くなりますけれども、5ページから6ページにかけて、内容、表現、文言を御覧いただいて、もし改めるべき部分がありましたら、御意見を頂ければと思います。

お願いします。

○大藪専門委員 すごく細かいことなのですが、6ページの「③ 仮に概念整理が」というところについて、最後に「コスト情報の開示につながるおそれがあり調査への協力を得られないこと」と書いてあるのですが、「得られないこと」とまでいかななくても「困難である」とか「得にくい」とか、その方がいいのではないかと思います。

○西郷部会長 そうですね。どちらがいいですかね。「得られにくい」という表現でよろしいですか。

○大藪専門委員 はい。

○西郷部会長 分かりました。

ありがとうございます。

ほかにございますか。

○野呂委員 単純な質問なのですが、前回、この進捗状況基準のような形を、仮にいろいろな負担を踏まえて導入したとしても、最終的な数字には余り大きな影響がないという、効果性の御説明もあったような気がしたのですが、その辺はあえて書かないのはどうなのですか。



○西郷部会長 量的判断の部分では、例えば、IIPであるとか、マクロの統計全体に与える影響としては非常に少ないものだったのですけれども、恐らくこの統計だけ見ていると、やはり理想的には生産の途中段階まで捉えられた方がいい、そこは動いていないというのが、私の判断ではあるのですけれども、いかがでしょうか。

もし御異論がありましたら、その部分を反映させて答申を少し改めることに致しますが、ほかの委員、専門委員の方の御意見を伺いたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

○川崎委員 私は、部会長の意見に賛成でございます。IIP全体への影響は少ないとは言いながらも、この部分のみを見る人から見れば、関心事ではあるのかなとは思っていますので、余り強調できないポイントかと思いました。

○西郷部会長 野呂委員はそれでよろしいですか。

○野呂委員 とても単純な質問ですので、はい。

○西郷部会長 分かりました。ありがとうございます。

それでは、量的判断の部分に関しては、答申にはあえて載せないことに致します。

ほかに何かございますか。

ございませぬようでしたら、2番に関しては、先ほど1か所だけ、協力を「得られない」というところを「得られにくい」と変えるという部分を除いて適当と判断させていただいたと致します。

今度は、7ページ目の「3 オンライン調査の推進」ということで、これは今日お諮りした部分ですので、全てがペンディングとなっております。

表現や文言を御覧いただいて、先ほどの議論で、もしこちらに記載した方がいいということがございましたら、御指摘いただければと思います。

先ほどの御議論では、電子メールに関して、ポジティブな面とネガティブな面と少し御意見が出されまして、結局のところはポジティブな面が強調される形で議論は終わったのですけれども、もちろん、今日の議論ですので、この下書きされている答申案の中にはそれが盛り込んでいません。電子メールに関しまして、セキュリティーの面で少し不安があるというネガティブな面がある一方、出す側からすれば、電子メールがあることは非常にありがたい。

電子メールをオンラインと捉えるという前提条件のもとですけれども、電子メールという選択肢ができたことで、オンライン回答率が高まると期待できるということを書いた方がよければ書きますが、いかがでしょうか。

○川崎委員 念のため申し上げますが、私は特にこれがだめだと言っていることではないので、これをやっていただく方向でいいと思いますが、書き方としては、これで私は特に異論があるわけではありません。

○西郷部会長 鈴木委員は、先ほど、電子メールでの回収ということに関して積極的な御意見を言っていたのですけれども、いかがですか。

○鈴木専門委員 ⑥で「各事業所が電子メールで折り返し」と書いてありますので、これ

は電子メールを活用できると理解できますので、これで特に問題ないと思います。

○西郷部会長 分かりました。ありがとうございます。

どうぞ。

○川崎委員 これは書き方の問題というよりも、我々の理解の問題として念のためにお尋ねするのですが、メールでの回答というのは、オンライン回答率の分子の中に入れると理解していいのでしょうか。本当のことをいうと、あれはオフラインです。

そこら辺を少し政府部内でも本当に共通認識があるのかどうか、私もよく知らないのですが、もし御存じでしたら教えていただきたいと思います。

○浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 一応、オンライン申請という定義の中に、電子メールは含まれると整理されております。

○川崎委員 電子メールも入れてオンラインと言っているのですか。分かりました。

○西郷部会長 ありがとうございます。

ほかに何かございますか。

○野呂委員 ものすごくささいなことでも恐縮なのですが、7ページの本文の5行目の真ん中ら辺からの「報告者負担や利便性の向上」と、報告者負担は「向上」よりも「軽減」が入った方がいいかなと思います。

○西郷部会長 では、そこはそのように修正致します。

ほかに何かございますか。短い時間で読んでおりますので、なかなかそういう細かいところまで目配りするのが難しくはあるのです。

どうぞ。

○大藪専門委員 すごく細かい話なのですが、箇条書きで①から⑥番までであると思うのですが、④番でホームページから調査票をダウンロードとして、提出できるようになっているということだと、⑥番とのつながりがあるので、④と⑥を続けるような形の方が分かりやすいのではないかと思います。

○西郷部会長 この点はいかがですか。

これは、④番と⑥番を分けた、元々の意図がどこにあるかということですね。両方とも電子メールに関することではあるのですが。

○鈴木専門委員 ④番と⑥番の間に⑤番が入っていますから、かえって⑥番を⑤番にした方が、つながって分かりやすいのではないですか。仮に2つに分けるとしたらです。

○西郷部会長 内容的に違うことであれば、2つに分けておく方がいいのですが、ただ、その場合にも同じ電子メールのことだから、隣接するところに置いておいた方がいいだろうという御意見で、もし2つに残しておく方がいいということであれば、⑤番と⑥番を入れ替える。

統合できるということであれば、修文が必要になるかもしれませんが、④番と⑥番を一まとめにして、全部で5項目にするということです。

○川崎委員 念のための確認ですが、④番はダウンロードできる調査票は空っぽの調査票

で、⑥番の方は前回分の回答がプレプリントされた調査票が届くわけですね。

だから、中身としては別物ではあるから、統合は多分できないということなのかと私は思ったので、順番を入れ替えていただいただけの方がちょうどいいのではないかと思います。

○西郷部会長 いかがでしょうか。回答者と実施部局とをつなぐメディアは電子メールではあるけれども、調査票の中身が違うということで2つに分けておいた方がいい。

ただし、順番は両方とも電子メールとなっているので、④番の次に今の番号でいうと⑥番が来て、最後に今の番号でいう⑤番が来る。そういう配列がいいのではないかということですが、もし御異論がないようでしたら、そのように変えようと思いますが、よろしいでしょうか。

国土交通省はいかがですか。今、提示されている順番の方がいいということであれば、どうぞ。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 順番は特に気にはしておりません。今、御議論されたとおりの配列で何の問題もございません。

○西郷部会長 内容的に変わるというものではなくて、配列が変わるだけですので、今ある⑤番と⑥番の順序を入れ替えさせていただいて、全体としてはそれで適切とさせていただきたいと思います。

○鈴木専門委員 この関連で、今の⑤番の内容なのですが、関係団体に対して、オンライン調査の協力の呼びかけを行ってもらおうよう依頼するとあります。その後に、各団体のホームページにおいてうんぬんと結構具体的なことでかなり踏み込んで書いてあります。実際にはこういうこともすると思いますけれども、答申で、ここまで踏み込んで書くことについて、少しどうかと思いましたので、意見を述べさせていただきます。

○西郷部会長 この点に関しては、いかがですか。これは実施部局がどこまで何をやるかということに関わると思うのです。

○浜田国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室課長補佐 こちらのオンライン申請の利用の向上という面で、ここまでやるのも一つ必要かとは考えているところです。

○西郷部会長 鈴木専門委員の御意見としては「具体的には」以下のところは、例えば、削除してもいいのではないかという御意見ですか。

○鈴木専門委員 削除までは言っていないのですが、かなり具体的に書いていますので、ここまで答申の中に書くのが一般的かなと言う疑問点の提起です。

○川崎委員 確かにおっしゃるとおり、ここまで書かなくても十分流れは通じるという気はするので、私はなくてもいいのかなと思います。書いて絶対いけないとも思わないのですが、確かに随分丁寧に説明しているという感じはしないでもないという気はしましたので、削るというのだったら、私は反対ではないです。

○西郷部会長 受ける方というか、答申が出た後は、国土交通省がこれに従って行動する形になりますので、国土交通省の側でもう少し具体的などころまで書いてあった方が、自分たちのオンライン調査の推進という部分に関して動きやすいということであれば、残し

ておいた方がいいかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 削除されても、我々としてはやることは全部やらせていただきます。答申に書かれているか、いないかの話であり、鈴木専門委員がどうしてもこだわられるのなら、削除いただいても結構です。やることはやらせていただきますので、ご理解いただければと思います。

○西郷部会長 分かりました。今の御発言は議事録にはしっかり残ることになります。どうでしょうか。多分、内容的には鈴木専門委員も反対というわけではなくて、答申の中にここまで具体的に書く必要はあるのかという御疑問であったと思いますので、いかがでしょうか。

実際の活動というか、行動には、この「具体的には」という部分がなかったとしても、国土交通省としてやることは同じであるということであれば、私からの御提案としては、その「具体的には」以下の1文を削除する形にしたいと思いますが、それでよろしいですか。

それでは、この先ほどの報告者負担の「軽減」と変えるところと、今の⑤番の「具体的には」以下の1文を削除することと、今の⑤番と今の⑥番の位置を入れ替えるということで「3 オンライン調査の推進」というところは決着させていただきたいと思います。ありがとうございました。

それでは、答申の最後の「4 今後の課題」ということで、今日、もしそういう課題に関する言及があればと思って「P」としています。前回、出された課題というものが非常に大きなもので、生産の途中段階を捉えるような工夫をなさいたいという課題があったわけですが、それに関しては、ヒアリング等をかなり入念に行っていたいただいて、結論としては、残念ながらそれを満たすことはできないということでした。前回の部会の議論と今回の部会の議論とを踏まえまして、もし今後の課題ということがございましたら、御意見を頂ければと思いますが、いかがでしょうか。

私の方で思い付くことというのと、今回、名簿が従前からかなり大きく変更される。その結果、恐らく新規に回答を求めるところが増えますので、実査上、例えば、回答率が下がるであるとか、督促をかなり丁寧にやらなければいけないとか、そういった母集団そのものを精査するという作業がかなり大きく発生します。それに関して十全に注意をしつつ調査実施者には調査に臨んでいただきたいという点だけが心配なのですけれども、それは恐らく「4 今後の課題」というところにわざわざ書かなくても、調査を実施する主体であれば、必ずやっていたらいいことだと思いますので、あえて書くまでもないかと思っております。

それ以外ですと、特に前回と同じような大きな課題というのは、私の頭の中では思い付かない面があるのですけれども、もし前回の部会の議論と今回の部会の議論の中で、是非これは今後の課題として明記しておいてほしいことがございましたら、伺いたいと思います。いかがでしょうか。

○川崎委員 実は私も部会長とほぼ同じような意見で、特に明記しておいた方がいいというものがあるということではないのですが、1点だけ、先ほど2ページ目のところの話題をもう一回蒸し返すようで、こだわって恐縮なのですが、やはり過去の系列と今後の系列の差がどれぐらいあるのかという情報は、やはり調査実施者としてお持ちになっておく方がいいのだらうと思うのです。

そうすると、ここに調査対象事業所数に変更前は94事業所、変更後は207事業所ということですが、多分ほとんどこの94事業所は変更前後で重なっているのだらうと思います。そうすると、この207事業所のうちの94事業所の部分の数字と207事業所の全体の数字がどれぐらい違うのかというのは、207事業所の数字が集まった後から分離して集計することができるはずで。

例えば、そういう数字を少し手持ちで御覧になるなり、できれば、それもいずれはどこの段階で公表していただくようにすれば、過去の数字と今後の数字がどれぐらいの差があるかが見えてくると思います。多分、調査実施者としてそこは把握されると思うのですが、是非今後ともそれを見ていただくと、過去の系列がよりよく説明できるのではないかと思います。

多分、ユーザーも対象範囲が変わったから注意しろと注意を受けても、どう注意したらいいのですか、どれだけ変わったのですかという情報がないわけです。

そうすると、やはり調査実施者に対して、どれぐらい数字的に影響があったのですかということを知りたくなるのだらうと思うので、それは刊行物に載せるのがベストですが、やはりそうでなかったとしても、お答えいただけるように用意していただくのがいいのではないかと思いますので、それは要望として申し上げたいと思います。

これも課題に書くことではないのではないかと私は思っているのですが、そういう要望だけ申し上げさせていただければと思います。

○西郷部会長 恐らく事業所のマッチングがどれぐらいできるのかということだと思います。今度は名簿が変わっているわけですがけれども、前回のヒアリングのみに基づいて作成していた名簿において使っていた事業所番号なり何なりというものが、経済センサスの方でどのようにマッチングできるか。

そのマッチングがうまくできれば、94事業所が207事業所の中に飲み込まれているという条件があるかもしれませんが、先ほどの、もしヒアリングだけで調査を実施した場合と、ヒアリングと経済センサスを両方併せて調査を実施した場合との差分に当たる部分は、試算はできると思えるのです。

それはもし試算していただけるということであれば、統計情報の利用者にとっては、非常に有用な情報になると思いますので、できれば、公表するような格好にさせていただければと思いますけれども、公表に耐えるようなものではないという場合にも、少なくとも内部的にはそういう試算をしていただいて、名簿変更の影響というものを定量的に評価することはやっていただければと思います。

それを今後の課題に書くかどうかということなのですけれども、恐らく公表するとか、そういうところまで宿題にしてしまうと、それはそれで少し大変かという感じもします。今の川崎委員の御意見、それから、私から申し上げた点に関しまして、調査実施者から御意見がありましたら、伺います。

○稲本国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室長 今まで御議論になっているとおり、調査対象事業所数がこれだけ変わりますから、過去との差をきちんとした形で提示しようと思っています。

実際、やってみなければ分からないですが、多分同じ事業所が残っているはずでございます。検証を行いまして、この場で、どういう形で公表するとかはなかなか言えないところではございますが、柔軟にきちんと対応をさせていただこうと思っています。

○西郷部会長 分かりました。

ということであれば、御対応いただけるということなので、実質的な宿題という理解で、今後の課題には書かないとしたいと思います。

ほかに何かございますか。

なければ、最初の1番の「(1)承認の適否」です。先ほど「変更を承認して差し支えない」ということで、一応の御理解は頂いたわけなのですけれども、今「(2)理由等」から始まりまして、全ての答申案の残りの部分を見た後で、改めてこちらの「変更を承認して差し支えない」というところを御覧いただいて、何か特に御意見等がありましたら、伺いたいと思います。よろしいですか。

それでは、最初の「(1)承認の適否」というところも、この表現、つまり、第1段落目の最後のところにありますのが結論で「変更を承認して差し支えない」という形で決着をさせていただきます。

後で、御指摘いただきました文言の変更等を加えました文章をメールで送付させていただいて、またその時に気付いたこと等がございましたら、事務局と私とで相談をして、対応をさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

それで、答申案の一部の文言はこれから修正致しますけれども、実質的な審議はこれでおしまいということになります。何か全体を通しまして御意見等はございますか。よろしいですか。

では、本日の部会で答申案まで議論し終えましたので、今月10月30日に予定しておりました、次回部会は開催しないという形に致します。

今日、決着させていただきました答申案に関しましては、今月の20日に開催予定の統計委員会で答申案として提出して、私から報告してその場で議論されることとなります。

それでは、本答申案の取扱いや今後の部会の開催について、事務局から御連絡をお願い致します。

○川原総務省政策統括官(統計基準担当)付副統計審査官 まず、答申案でございますが、今、部会長からも御説明がございましたとおり、何点か修正する部分がございますので、

修正案を作成し、部会長に御確認いただいた上で、最終版を事務局からメールで送付をさせていただきますと考えております。

本日おまとめを頂きました答申案につきましては、10月20日に開催予定の第80回統計委員会において、本日の部会の結果と併せまして、西郷部会長から御報告いただくこととしております。

なお、予備日として設定をさせていただきました、今月30日木曜日に実施予定となっていた第3回の部会は、今、部会長からもございましたとおり、全て審議が終了いたしましたので、開催いたしませんので、御了承ください。

事務局からは、以上でございます。

○西郷部会長 前回は1か月以上前ということで、かなり期間としては長い部会になりましたけれども、おかげさまをもちまして、今日で答申案を決着することができました。

委員、専門委員を始め、御参画いただいた皆様方には、部会長としてお礼を申し上げます。本当にどうもありがとうございました。

これで第46回産業統計部会は閉会とさせていただきます。