

第 8 回産業統計部会 議 事 録

内閣府大臣官房統計委員会担当室

第8回産業統計部会

議 事 録

日 時 平成20年11月7日(金) 15:58～18:03

場 所 総務省第2庁舎 3階第1会議室

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

舟岡部会長 定刻にまだなっていますが、皆さんおそろいのようなので、ただいまから第8回産業統計部会を開催いたします。

私、本部会の部会長を務めさせていただきます信州大学経済学部の舟岡です。よろしくお願いいたします。

風邪を引いてちょっとお聞き苦しい点があるかと思いますが、何とぞよろしくお願いいたします。

参考2として、今お手元に部会名簿が配布されております。参考2は後ろの方にあるかと思いません。今回の部会は本件に関して第1回目の部会ということでもありますので、名簿に従って委員、専門委員、各府省等の順で簡単に自己紹介、ごあいさつをお願いします。

なお、本日は出口委員が御都合により御欠席です。

それでは、順に美添委員からお願いいたします。

美添部会長代理 美添と申します。青山学院大学経済学部の教授をしております。よろしくお願いいたします。

青木専門委員 同志社大学商学部の青木と申します。よろしくお願いいたします。

佐々木専門委員 日本船用工業会の佐々木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

佐藤専門委員 日本鉄道車輛工業会の佐藤でございます。よろしくお願いいたします。

菅専門委員 東京国際大学経済学部の菅でございます。よろしくお願いいたします。

田井専門委員 大和総研の田井と申します。よろしくお願いいたします。

総務省 総務省統計局経済統計課長の清水でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

厚生労働省 厚生労働省雇用統計課の田中と申します。本来でしたら課長の本川が来るところでございますけれども、本日所用にて欠席をさせていただきましたので、私が出させていただきます。よろしくお願いいたします。

農林水産省 農林水産省の石橋と申します。本来であれば神崎が出席する予定でしたが、所用により失礼させていただきました。よろしくお願いいたします。

経済産業省 経済産業省産業統計室長の小林でございます。よろしくお願いいたします。

国土交通省 国土交通省総合政策局情報安全・調査課長の江國でございます。よろしくお願いいたします。

東京都 東京都の高橋と申します。代理出席です。よろしくお願いいたします。

愛知県 愛知県統計課の鬼頭と申します。代理出席です。よろしくお願いいたします。

日本銀行 日本銀行調査統計局の石田でございます。よろしくお願いいたします。

舟岡部会長 どうもありがとうございました。

本日の議題は、10月20日に開催されました第14回統計委員会・第18回基本計画部会合同会議におきまして、総務大臣から諮問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の改正についてであります。

本日の会議は、18時までを予定しております。今回の諮問案件の概要並びに審議スケジュール等に関する事務局からの説明の後、調査実施者である国土交通省から今回の改正計画案についての説

明を 30 分程度やっていただきまして、次いで今回の改正計画案について審議すべき事項を明らかにするため、委員、専門委員、各府省の審議協力者の皆様から改正計画案に関する全体的な考え方、御意見、御質問等について順に御発言いただくことを予定しております。

その後、18 時までの残された時間内におきまして、今後の審議における大きな論点の一つと考えておりますが、本調査が果たすべき役割、位置付けについて御審議をお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、初めに本日の配布資料、今後の審議スケジュールにつきまして、事務局の犬伏統計審査官から説明をお願いします。

犬伏統計審査官 政策統括官付の犬伏と申します。

それでは、まず配布資料の御確認をお願いしたいと思います。議事次第の 4 番に配布資料ということで一覧表を掲げてございます。

まず資料 1 が先般、統計委員会に諮問した際の資料で 3 種類付けてございます。ただ、調査票等については資料 2 とダブリますので、ここでは割愛させていただいております。

資料 2 が、国土交通省の方から提出されました 2 つの生産動態統計調査の改正計画の調査要綱なり、調査票なり、新旧対照表でございます。これが 1 から 14 まででございます。

それと、セット版のほかに今日は席上に 2 - 13 という差し替え版の集計表が配られていますので、こちらの方に差し替えていただければと思います。

資料 3 は先般の統計委員会に諮問した際に各委員から出された意見、又はそれについての国交省側の回答でございます。

それから、参考資料として 3 つございます。

参考 1 は先般の統計委員会の議事概要、参考 2 が今、説明がございました産業統計部会の委員名簿、参考 3 が公的統計の整備に関する基本的な計画、この中間報告で生産動態統計の関係の部分の抜き刷りということでございます。

あとは、席上配布ということで、今後の本部会の審議スケジュールを配布させていただいております。御確認いただいて、もし落丁等がございましたら御指摘いただければと思います。

舟岡部会長 資料等は整っていますでしょうか。

それでは、併せて事務局のメンバー、それから実施者まで簡単に自己紹介をしていただけますか。

事務局 副統計審査官の藤井でございます。よろしく願いいたします。

事務局 統計審査官付の赤谷と申します。よろしく願いいたします。

調査実施者 国土交通省交通統計室の内藤でございます。よろしく願いいたします。

調査実施者 同じく伴と申します。よろしく願いいたします。

調査実施者 同じく桑原と申します。よろしく願いいたします。

舟岡部会長 ありがとうございました。

それでは、次に今回の諮問の概要及び諮問時における統計委員会での議論の概要につきまして、引き続き事務局の犬伏審査官から説明をお願いします。

なお、今回諮問された 2 つの統計調査については、現在統計委員会で審議されております公的統

計の整備に関する基本的な計画、これは5年に1回基本計画を策定することとなっております、その第1回の基本計画であります、それに関する中間報告でも触れられておりますので、こちらも併せて御紹介いただくようお願いします。

犬伏統計審査官 それでは、まず席上配布資料で今後の審議スケジュールを配らせていただいておりますが、今後の本部会の開催予定を若干説明させていただきます。

本日、第8回の産業統計部会を開催いたしてはいますけれども、ここで先ほど部会長からお話がありましたように全体的な今回の計画についての御質疑、それから本調査の役割等について御議論いただきたいと思います。

それから、この生産動態統計の2回目の部会での審議は12月1日を予定しては、その2回目におきましては今日の御議論を踏まえて論点メモといったものを作りまして、それに沿った形で御議論をいただきたいと思います。

それから、3回目の12月15日に一応答申案を作成いたしまして御審議いただいて、ここで固めていただければと思います。それで、この12月15日の答申案を踏まえまして12月22日の統計委員会において、本案件についての答申を賜りたいと考えているところでございます。

それでは、資料1をご覧くださいと思います。資料1は、先般、10月20日の統計委員会に御説明した資料でございます。詳しい計画、改正の中身につきましては後ほど国土交通省の方から説明があると思いますので、要点だけ簡単に御説明させていただきます。

造船造機統計調査は昭和25年4月以降に造船、それから造機の生産の実態を把握するというところで、毎月指定統計調査という形で実施されています。それから、鉄道車両等生産動態統計調査も鉄道車両等の生産の動態をとらえるということで昭和29年4月から指定統計調査として毎月実施されているところでございます。

今般、国交省の方で所用の見直しを行いまして今回の計画が出てきているわけでございますけれども、大きなポイントは従前、各品目について毎月という形でずっと調査をしてきたわけでございますが、統計ニーズなり、調査対象の記入者負担といったことを考えて、造船造機統計調査のうちの造機、船用機械等でございますけれども、こういったものについては四半期の調査に変更する。それから、鉄道車両について新造を除く修理、改造といったもの、それから鉄道車両の部品等につきましては、これも四半期調査に変更するというものでございます。

それで、この調査の結果の利用でございますが、資料の1-3に書いてございますけれども、行政的には国土交通省の行政原局でございます海事局であるとか、それから鉄道局の方で各種施策の基礎資料として使われているわけでございます。

特徴的な点といたしましては、生産動態につきまして経済産業省の方で鉱工業生産指数、IIPが作成されていますが、その基礎資料として造船造機統計調査のうちの鋼船、それから鉄道車両生産動態統計調査のうちの鉄道車両、新造のところでございますが、これらが指数として採用されて毎月取り込まれているところでございます。

調査の概要、諮問の概要につきましては以上のとおりでございます。

それから、今回の諮問に当たりまして、先般の委員会におきまして御意見をいただいております。

これについては、資料3をご覧いただきたいと思います。

資料3-1が、10月20日の委員会で御指摘いただいた点でございます。初めに、諮問に当たりまして竹内委員長の方から諮問第4号の「公的統計の整備に関する基本的な計画について」の中間報告の別添、これについては現在パブリックコメントを実施されているところでございますけれども、その中でも指摘されているところですが、来年の4月1日以降、新しい統計法が施行されることが予定されており、その際、今までの指定統計が基幹統計に変わることになるわけですが、その基幹統計の1つとして生産動態統計の下に、各府省の現行の各種生産動態統計調査について大くりにまとめていくというような検討に入るということが指摘されているわけです。そういったことも来年度以降、検討になると思うけれども、今回はあくまでも今の現行法の指定統計調査としての審議をお願いするものであるという説明が行われております。

その後、各委員からここにございますように3点ほど質問が出ています。

1点目は、船舶や鉄道車両の生産というのは非常に長期間を要すると考えられるけれども、実際上どのように把握しているのか。

2点目は、今回の統計は生産のフローというところでございますけれども、ストックについてどんな統計があって、この生産のフローとストックとの関係で整合性はとれているのか。

3点目については2点目と関連する話でございますけれども、廃船等の情報というのは行政記録から既に得られているのか。船舶については中古品や輸出入もよくあるわけでございますので、こういった情報というのは正確に把握できるようにしていただきたいということが指摘されたところでございます。これについては、後ほど国土交通省の方から詳しい説明があるかと思えます。

それから、参考資料の3をご覧いただきたいと思います。生産動態統計調査に関して、「公的統計の整備に関する基本的な計画」の中間報告、先般、10月20日の統計委員会で取りまとめが行われて今パブリックコメントに付されているところでございますけれども、この中で本統計に関する部分について抜き刷りしたものでございますので、簡単に御説明いたします。

この1の(2)の「基幹統計の整備に関する方向性」と、この中の2段落目の後半でございますけれども、「新統計法の理念の下、利用者にとって、より使いやすい統計を整備する観点から、例えば、現在、各府省が分散的に実施している製造業の生産動態に関する統計の一本化や企業活動に係る包括的な統計の構築等の方向性を併せて提示している」ということで別表をごらんいただきたいと思えます。次のページでございます。

この中で、1の「現行の指定統計で基幹統計とすべき統計」ということで、「(2)新たな基幹統計として統合[共管]することが適当な統計」、この中で各省の生産動態統計があるわけでございますが、国交省の本件の2つの生産動態統計についても指摘がございます。この中で「必要性、具体的措置等」というところで、これら製造業の生産動態に関する統計については、府省横断的な生産動態に関する統計(生産動態統計)を一つの基幹統計として、その下で、それぞれ独自の調査項目を活かしつつ、他省所管の生産動態統計調査と調査項目、用語等の統一化を図り、各省それぞれが所管する生産動態統計調査として再編・整理を検討する。」という指摘が行われているところでございます。これについては、実施時期として平成21年度早期に主要な検討を開始して、25年度までに整

備を図るという整理がされているところでございます。

それから、関連情報として2として書いてございますのは、本統計をも使って作成しています鉱工業指数、これらについても新たな基幹統計として整備することが必要だということで指摘がされているところでございます。

3は農水省の3つの生産動態統計調査でございますけれども、これも先ほど申し上げました1の(2)の生産動態統計と合わせて一つの大きくりの生産動態統計というものを基幹統計として、その下に今、各省所管のそれぞれの生産動態統計調査がぶら下がる。そういう仕組みの中で可能性を検討すべしということが言われているわけでございます。

以上が、本件についての参考情報ということでございます。それで、今回の審議に際しましては基本計画策定以前という事情はございますけれども、現行指定統計調査に基づく指定統計調査としての御審議をお願いするわけでございますが、先ほど申し上げたように新たな課題ということが既に設定されてございますので、時間が許すようでしたら今後の本調査を含めた生産動態統計の在り方等も含めて御議論いただければと考えているところでございます。

私の方からは以上でございます。

舟岡部会長 どうもありがとうございました。

それでは、調査実施者である国土交通省から今回の改正計画案の詳細について説明をお願いします。

なお、調査実施者からの改正計画案の説明の後、皆様方からは今回の改正計画案に関する考え方、説明への質問等を順に御発言いただく時間を設ける予定としておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、本調査の概要、改正点及び先ほど事務局から紹介のあった統計委員会への意見への回答を中心にポイントを絞り、30分程度で説明をお願いいたします。

調査実施者、それでは、資料2に沿いまして説明をさせていただきたいと思います。資料2は最初から申請文書と要綱に入ってしまうので、その前に簡単にこの見直しの経緯を御説明させていただきたいと思います。先ほどの事務局の方とダブる部分があると思いますけれども、よろしく願いいたします。

私ども国土交通省の中の交通分野の統計については、統計委員会でも御説明したように新たな展開方向が政府全体、主管部長会議で申合せがなされた後、省内に交通統計改善検討委員会というものを設置いたしまして、平成17年の2月に最終報告を取りまとめたということになっておりまして、我が方でやっております指定統計が当時7本、それから承認統計2本、届出統計1本につきましてすべての見直しを行ってきているということでございます。

その中で、承認統計2本につきましては見直しが終わわり、また指定統計の中でも1本は他の業務報告と一緒にするというので、船舶船員統計調査というものですが、一昨年統計審議会にお諮りして休止という形にさせていただいております。

それから、届出統計についても他の業務報告と重複している部分がありましたので廃止ということにしております。残った統計が4本でございますけれども、この中の生産関係の統計、今回お願い

するのはその中の2本でございます。

それから、交通統計改善検討委員会の中ではただニーズの低いものを廃止するというだけではなく、新たなる統計整備ということで、省内では今、統計委員会の方でも挙げていただいています観光統計の整備というものと、それから環境問題ということで自動車輸送統計の中で今、燃料消費量を取っているわけですが、これのサンプル設計からやり直して燃料消費量については別途、承認統計で昨年からやらせていただいているということで、2本の新たな統計を考えているということでございます。以上のような改正を今、順次進めているところでございます。

それでは、中身に入らせていただきます。造船造機の見直しについて、まず概要を説明させていただきます。先ほどとダブると思いますけれども、造船調査と造機調査の2種類に分かれておりまして、造船調査の方では船質、木船であるとか、鋼船であるとか、FRP船であるという種別を取っておりまして、旧来の調査票ではそれぞれ欄を設けて調査しておりましたが、木船の製造がほとんどないという状況になりましたので、それを廃止するというところでございます。

それから、造機調査につきましては品目の簡素化ということでございますけれども、現在28品目に分類して調査集計しておりますが、これを13品目に簡素、集約化をすることでございます。

それともう一つ大きいものが、造機調査の方は毎月調査から四半期調査に変更する。これにつきましては、ユーザーである原局であるとか、あるいは関係機関、関係団体等とも調整を行いました結果、四半期でも数字としては十分使えるということで、調査の申告負担の軽減という意味も含めまして四半期にする。

ただし、造機の製造高につきましてはセーフティネットの関係がございまして、四半期に取るわけでございますけれども、四半期中の月別の数字が必要ということで、四半期ごとに調査票は出していただきますが、月別の製造高を記入していただくというような調査事項の変更ということでございます。

続きまして、要綱に移らせていただきますけれども、要綱の方は今お話をしたような趣旨の改正を直しているところでございまして、資料2-3の5ページを見ていただければ改正理由が右に書いてございまして、淡々と今の趣旨に沿って変えたということでございます。

それから、6ページ、7ページの真ん中辺ですけれども、この辺は用語を他の統計調査の要綱と平仄を合わせたというものでございまして、中身的には何も変わってございませんが、文章的といえますか、言葉的に変えさせていただいたということでございます。

それから、目的外使用といえますか、調査票の使用の範囲ですけれども、7ページの一番下の方でございます。これについては新統計法の下、特に必要がない事項ではないかということで削らせていただきました。

それでは、調査項目と、それから品目分類ですが、9ページ以降に調査票と品目分類表が出てまいりますので、そちらの方で細かく説明させていただきたいと思っております。9ページ、10ページにつきましては新しい調査票の案を付けさせていただいておりますが、11ページ以降の新旧対照表で主な改正案を御説明したいと思います。

まず11ページ、2-5と右端に振ってございます造船調査票の新旧でございますが、上が新しい

調査票、下が旧調査票ということになっております。色で黄色くなっている部分が変更した箇所でございます、まず 11 ページの造船調査票の改正箇所を御説明いたします。

右端に改正理由が書いてございます。それぞれ左、「船質」のところでございますが、今回鋼船、FRP船という2種類にしてございます。従来ですとここが鋼船、FRP船、木船というふうになっておりましたけれども、木船の建造実績が今は5年間で1隻くらいということで、実はその木船も特殊な船、例えば海上自衛隊が機雷を探すときに金属だと反応してしまうので木船を使っていたということがありましたけれども、今後防衛省もFRP船に変えるということになっておりまして、今後20トン以上の木船を新造する可能性が非常に低い。あとは、文化的なものをつくったりということもあると思いますけれども、ほとんどないものをこういうふうに3行で必ず丸を付けさせるというのをFRP船と鋼船だけに変えさせていただきました。

ただし、実績が出てくる可能性があるので、調査票の下の「注意書」のところに、木船を製造した場合は「備考」欄に木船と書いてくださいということを行設けさせていただいたということでございます。

主な改正点は簡単なのですが、造船調査につきましてはこれでございます。これは毎月調査でございます。

それから、次の12ページの造機調査票でございます。これはほとんど黄色くなっておりますが、これについても御説明させていただきます。

まず左上の新しい調査票ですが、これは毎月調査だったものを四半期調査にするので、それぞれ第1四半期、第2四半期、第3四半期、第4四半期というところに丸をしていただく。今まで「月」を書いていただいていた分を、「四半期」に丸をしていただくという方法に変えさせていただきました。

それから、あとはレイアウトといいますが、調査票をなるべく記入しやすいように大きくしたい関係がございまして、今まで右上ですけれども、「事業所の名称」と「工場の名称」ということで2行それぞれ書いていただくことにしておりましたが、これを1行に変えさせていただいた。実際はほとんどここに会社の判子というか、ゴム印を押してきておりますので、この辺の欄は特にはみ出しても構いませんのでこういうふうさせていただいたということでございます。

それから、「製造高」、従来の調査ですと毎月だったので月ごとに出していただいていたのですが、今度は四半期にしてしまいますので、先ほど言いましたようにセーフティネットの関係で月別の製造高が必要だということになっておりまして、四半期中で製造月、例えば第1四半期であれば1月、2月、3月というそれぞれに分けて書いていただくことにしております。

それから、けた数のところは金額についてレイアウトを変更したということで、これは調査報告者が記入しやすいようにしたということです。

それから、調査周期変更のため「四半期末在庫高」及び「四半期修繕高」に変更ということにいたしました。これが右側の方でございます。

あとは、けた数の表示を若干変えたというところでございます。実情に合わせていただきました。

以上が改正でございます、13ページからは現在発行しております月報、年報の集計表そのまま

でございます、月別が四半期になる。月別に調査しているものについては全部月別に出しますけれども、四半期に調査になるものは四半期にという形で変更したのみでございます。

それから、トン数、階級別とか、船種別とかというものは今までと一切変えてございません。

その総括表的なものが2 - 7、24 ページに付いておりまして、この表題が右と左で現行と変更後ということでございますけれども、このように変わったということでございます。

それから、先ほど改正点の主な一つとして挙げさせていただきました品目の集約化でございますけれども、これが25 ページの2 - 8 に付いております。これは品目分類を左に、船用タービンですと3034 19 と付いていますが、これは工業統計の6 けた分類という数字が入っております、私も今回改正して、今まで左側の現行で28 分類しておりますけれども、今度は右側の13 分類にしますが、ちょっと見にくいんですけども、船用内燃機関の場合は3 つに線を引いてございまして、これは今までどおり3 つに分けます。それで、右側の線の区切りを全部足していただくと13 品目に集計したということです。

したがって、工業統計の分類の中で船用内燃機関の3034 19、3034 11、3034 19 とございますけれども、これもすべてこの3 つに分けて取りますので、一応工業統計の方の分類と足し合わせればぴったり合うような形にはさせていただいております。

これの主な改正理由ですけれども、従来からの調査でシェアが少なくなってまとめてもいいと思われるものについてまとめさせていただいたということです。理由は右側に書いてございますように、船用タービンについては「本品目については、記入者負担の軽減の観点から、これを必要最低限のものに集約する分類とした」。これは一番主な理由です。これは、一緒にしてある程度のシェアが2.62%しかございませんので、この辺ということでございます。

内燃機関につきましては3 つ合わせると58%、これが非常に多いわけでございますけれども、これについては従来どおりやらせていただきたいということでございます。

船用ボイラーにつきましては、トータルで一緒にしても2.91%ということで一緒にさせていただきました。

それから、船用補助機械でございます。これについても、ポンプから電気機器まですべて足し合わせさせていただいても15%ということで、この辺はなかなか分類しにくい部分もございまして統合させていただいたということでございます。

操舵装置につきましては2 種類、これはシェアは非常に少ないのですが、ここに書いてあるとおり専ら当該品目を専門に製造する事業者が製造しており、シェアは低いものの造機調査において貴重な品目であるということがございまして分けさせていただいているということでございます。

係船荷役機械につきましては、4 つまとめまして6%ということでございます。

その次の軸系及びプロペラにつきましてもまとめさせていただいております。

それから、その下の航海用機器でございますけれども、これについても4 つまとめさせていただいて、上が4.34%ということになっております。

それから、いかり、自動化機器、これについてはやはり先ほど操舵装置で説明したような理由でございまして、物が全然違うということもございまして、特殊なものということで、これは両方合

わせて3%でございますけれども、この2つは今までどおり分けて調査をさせていただきたいということでございます。

以上が、造船造機統計調査の主な改正点でございます。

続きまして、鉄道車両等生産動態統計調査につきましても続けて御説明させていただきます。調査要綱ですけれども、これも29ページの新旧の方で見させていただきたいと思いますが、まず概要を説明しなければいけません。すみません。

改正の主な中身でございますけれども、後で調査票と見ていただかないと名前がこんがらがりやすいのですが、とりあえず改正の概要ということで鉄道車両と鉄道車両部品、鉄道信号保安装置、索道搬器運行装置関係ということで、3つの調査から主に成り立っております。鉄道車両関係につきましては、従来新造、改造、修理ということで、鉄道車両の調査票は1つになっておりましたけれども、やはり非常に書きづらいという部分もありますし、調査負担の軽減ということで、新造につきましては先ほど審査官から説明していただいたようにIIPとかで使われておりますので、毎月新造は取らせていただくということで、新造の調査票を独立させていただきました。

改造・修理につきましては、調査票を別にして四半期調査という形にさせていただきたいということでございます。

それから、鉄道車両部品、鉄道信号保安装置関係ということで、これは2つ目の調査票、新しくは3つ目の調査票になるわけですけれども、これも毎月調査から四半期調査の調査票に変更させていただくということでございます。

それから、索道搬器運行装置関係ということでございますけれども、これも四半期調査に変えさせていただきます。

それから、この中では生産実績の中に従来、需要先、観光事業、輸出その他と、索道搬器ですから一般的に言うスキー場のリフトであるとか、ロープウェイとか、そういったようなものがございますけれども、ここ数年間の調査実績ですと観光用しか上がってきていません。従いまして、観光事業だけということでありますので、需要先を削除させていただくということでございます。古い話では、木を運び出したり、そういったような業務用に使っている索道がございましたけれども、今はほとんど観光用ということになっておりますので削らせていただくということでございます。

それから、もう一つは調査の系統でございます。従来、新造車両あるいは改造・修理を行う車両工場につきましては本省から事業者に郵送調査ということでお願いしておりましたけれども、信号保安装置、それから索道関係につきましては地方運輸局を經由いたしまして、地方運輸局から調査票を配布・回収していただき、こちらに出していただくという系統をとっておりましたけれども、事業者の数が先ほど審査官の方から説明していただいた中で、新造、修理、改造が19社しかございませんし、鉄道車両部品、信号保安装置が71社、それから索道は3社ということでございます。

これらについても、地方運輸局を經由しないで本省から一括でやりたいということで、地方の業務の軽減ということも含めまして本省から一括の系統に変えさせていただきたいというのが主な改正点でございます。

その趣旨に沿いまして御説明させていただきます。まず、次の29ページの新旧対照表でございま

す。これも先ほど言った所要の改正を右側に理由とせずと書いてございますけれども、調査票の方でほとんど説明ができますので、調査票のところで説明させていただきたいと思います。この中で、調査票ではわからない部分としては30ページの要綱の改正の中で調査系統の変更という部分は調査票では出てきませんので、要綱の中で「調査系統変更のため」ということで、それぞれ本省から直接郵送、配布、回収という形に変更させていただきました。その辺が、30ページから31ページにかけまして改正している部分でございます。

それから、33ページは造船造機と同じでございます、「調査票の使用」という部分につきましては新統計法の下、必要性が乏しいということで削らせていただいたということでございます。

続きまして、今の改正点を調査票で御説明したいと思います。調査票の37ページまでに新しい調査票が載っております、38ページから字が小さくて申し訳ございませんが、上が新、下が旧という形で新旧対照表となっておりますので、この中で説明させていただきます。

まず、この調査票自体が新しい調査票といえますか、新造を切り離させていただきました。それで、新造調査票ということでございます。これにつきましては、変更の内容は調査票の様式が変わりましたので調査票番号第1号様式という形で変えさせていただいたということと、新造の調査票ということわかるように黄色で真ん中に書いていますけれども、「(新造)」というものを加えてさせていただきました。

それから、右側に移って「項番号」及び「行番号」を削除して「番号」欄に整理させていただいたということでございます。すみません。これは左側です。様式1というのは、様式に沿った形で、これはうちの方で印刷するときのものです。

番号につきましては「項番号」、「行番号」、従来これは新造については先ほど言ったように本省一括で配布、回収していたわけですが、やはり地方運輸局単位での集計というものがあつた程度省内で必要ということで、「項番号」、「行番号」ということで細かくうちの方で割り振らせていただいたのですが、これもコンピュータの中で整理番号により会社がわかって所在地もわかりますので、コンピュータの中でそういう地域別とかは処理したいということでこれは外させていただきました。

それから、「生産形式」のところでございます。生産形式は新造、改造、修理という分けをここに書いていたわけですが、新造だけの調査票ということにしましたので、この生産形式は取りましたということでございます。

それから、「需要先」です。従来、需要先につきましては上に書いてあるようにJR向け、民鉄向け、民需と言われております。それから、輸出という形で需要先を記入要領でそれぞれ別に書いてくださいというふうをお願いしていたわけですが、今回も調査票では生産形式等を取りましたので、この欄をうまく利用してJR、民需、輸出、丸を付けていただいて書くという形にさせていただきました。

それから、受注、生産、月末手持欄の「当月両数」及び「当月金額」という表記を、「車両数」及び「金額」に変更しましたということでございます。これは、従来どういうわけか「当月」と書いていたのですけれども、月別にとっておりますので「当月」を取ったという意味でございます。

これが新しくできました新造の調査票でございます、次の39ページが分離した部分でございます

すけれども、改造・修理の調査票でございます。この主な改正点としては先ほど言ったように月別から四半期にしたということで、新造は毎月ということで分けさせていただいた調査票でございます。これもほとんど同じでございます、様式番号は新しく作ったので2号様式ということになります。それから、真ん中で「(改造・修理)」という括弧書きを付けさせていただいたのと、何年度の第何四半期という形でこれを書いていただくということでございます。

それから、先ほどと同じで、左側の番号、これは今まで「項番号」、「行番号」でございましたけれども、これも番号だけにするとということでございます。

それから、その代わりに区分で、今まで新造の方で新造、改造、修理というふうに分けておりましたけれども、これは改造・修理一緒の調査票なのでここに改造と修理というものを丸で囲ってもらうようにしました。

それから、索引番号というのは品目でございます。品目というのは、後で集計表のところで見ただくとわかりますけれども、機関車であるとか、ディーゼル車であるとか、新幹線のこういうものであるとかを、うちの方でコード表を事業者にお渡しして、索引番号という名前を使っておりますけれども、コード番号を書いていただいているということでございます。

それから、「需要先」につきましては先ほどと同じで「JR、民需、輸出」という形で分けさせていただいています。

それから、右側の当月というのも取りまして、「車両数」、「金額」という形に直させていただきました。

それから、一番右側が今まで月末の手持だったので、それを四半期にしましたので、期末手持ということで直させていただきました。

これは若干説明しますと、受注と、生産と、その生産が終わっていない部分が手持という形で残るとということでございます。鉄道車両の場合は大体2か月から2年くらいのスパンで製造が行われますので、大体受注した金額、それから生産した金額、残りが手持ということで、毎月それを足し引きしていけば合うような形にはなっております。

次の40ページでございますけれども、鉄道車両部品 信号保安装置生産調査票ということでございます。これも、左側の「項番号」、「行番号」につきましては番号で統一させていただいたということと、調査周期の変更と、3つ目の丸ですけれども、出荷欄の数量、金額、納入先のレイアウトを変更したということでございます。今まで出荷欄のところは納入先で、ここで「JRとか民需等、それから輸出、車両または部品メーカー」ということで分けて書いていただいていたのですが、これも先ほどと同じように丸を付けて書いていただくような方式で、記入をやすくしたということでございます。

それから、あとは月別調査を四半期にしましたので、「月末在庫」というものを「期末在庫」というような形で直させていただきました。そういった所要の変更でございます。

続きまして、41ページの索道搬器運行装置生産調査票です。これにつきましても調査票番号が変わったということと、月別が四半期になりましたので所要の改正を行った。それから、「項番号」、「行番号」を番号に変えさせていただいたということでございます。

それから、「需要先」欄を削除しました。これは、需要先は先ほど言いました観光事業だけということでございますので、今まで分けて書いていただいていたのをやめたということでございます。

あとは、月を四半期にしたことによる変更でございます。

次のページに鉄道車両の集計表が載っておりますけれども、これも変更はございません。月を四半期にしたという部分だけでございます。これは新造につきましては毎月、そのほかについては四半期ごとに出すということでございます。

先ほど言った品目の分類は 42 ページの 2 - 13 の集計表で見いただくとおり、新造につきましては平成 16 年の 2 月に統計審議会さんの方に御報告させていただきましたが、16 年 2 月に改正させていただいた品目分類で行っております。

それから、50 ページからが部品関係の品目分類でございます。品目分類というか、集計表でございますけれども、集計表の左側が部品関係の品目分類という形になります。品目分類別に集計しているということでございます。

それから、52、53 ページが信号保安装置の生産、出荷、期末在庫の表でございます、ここの左側が信号保安装置の品目分類ということでございます。

54 ページが索道搬器の品目分類、これは索道の種類別に取っているということでございます。

この集計表の新旧対照といえますか、新旧の項目の別は 55 ページに載せさせていただいております。主に月別が四半期になったという変更点でございます。

鉄道車両については、受注と生産と手持とか、在庫とかの関係が後で質問が出ると思うんですが、またそのときに御説明をしたいと思います。

それから、2 の意見の回答についても簡単に御説明させていただきます。資料 3 の御説明をさせていただきたいと思います。短い質問の文章なので、的確に質問されている方に対して回答ができているかどうかはわかりませんので、更に御質問いただければと思います。

1 番目は、3 - 2 の 2 ページ目です。「船舶や鉄道車両の生産はかなり長期間を要するものであると考えられるが、どのようにして把握しているのか」という部分でございますけれども、造船につきましては調査の時期といえますか、船を造り始めたときに総トン数を調査しております。それから、その船を水に浮かべる進水のときも書いていただく。それから、進水させて内装であるとか、艤装品を取り付けたりしてユーザーにお渡しするとき、それが竣工でございますけれども、竣工時点では総トン数と金額を書いていただくという形にしております。

ちなみに、造船の場合は起工から竣工までどのぐらいかということです。造船事由によっても違うのですが、大体聞いた話では長くても 1 年未満、意外と起工から進水までが短いというか、私も素人なんですけれども、業界団体に聞いたところそういうお話でございました。

それで、水に浮かせてから内装であるとか、艤装品を取り付けたりするのに結構時間がかかるのですが、日本の造船の場合はほかの国と違ってこの辺が早くできるということで、きちんと期間を守るという辺りが日本の造船業界の売りということでやっております、意外と思ったより短い期間で船ができ上がるということでございます。特殊なクイーン・エリザベスみたいな豪華客船になると内装とかに非常に時間がかかると思うんですが、そのほかにはつきましては考えていた以上に

短くできるということでございます。

それから、鉄道車両でございます。鉄道車両等生産動態統計調査における車両数及び金額については受注、これは括弧書きでわかりにくいのですが、部品であるとか保安装置は除き鉄道車両製造業については受注、生産、出荷と書いてあるんですけども、出荷の方はございません。これは書き方が悪いんですけども、新造車両については受注と生産と手持ということになります。それから、鉄道車両部品、信号保安装置については生産、出荷、在庫という形で、その段階、段階で記入していただくということでございます。

先ほどの説明の中にもありましたように、鉄道車両は大体10か月から2年ということなのですが、やはりJRなり民鉄に納品するときには1両で納品しても困ってしまうので、大体1編成、新幹線であれば16両が全部できて試験走行をして動くような形にして渡すということなので、どうしても全部の車両がそろってきちんとお渡しするには大分時間がかかるということを聞いております。

それから、下のお書きでございますけれども、なお書きにつきましては、鉄道車両については完全な受注生産で、受注から完成まで10か月から2年程度の長期間を要し、その間の物価の変動、資材費の高騰及び仕様の変更等により、受注時点と生産時点で金額が変わるケースが発生します。そのため、生産金額欄には確定額を記入させ、受注時点との差額分については金額欄において「+・-表示」により調整しているということございまして、月報を出すときにこのプラスマイナスをもって調整させていただいているということでございます。

一方、鉄道車両部品及び鉄道信号保安装置につきましては、鉄道車両に比べて製品自体が小さくて、受注から生産までそれ程期間を要しないと考えられることから、「受注」は調査をしていませんということでございます。

また、鉄道車両部品及び鉄道信号保安装置は新造車両等に組み込まれるだけではなく、鉄道事業者の補修・交換部品としての需要もあることから、ある程度在庫を持っておく必要があり、「生産」＝「出荷」とはならないため、鉄道車両とは異なり、「出荷」を調査対象として加えているということでございます。

それで、先ほどちょっとプラスマイナスの話が出ておりますけれども、これは非常に少ないです。実は、鉄道車両メーカーに確認したところ、若干は出てくるんですが、ほとんどが受注したときから去年辺りみたいに鉄が高騰して、本当はでき上がるときにはもっと高くしてくれと言っても発注した会社が上げてくれないということで、なかなか金額を変えてくれないで、こういう時期ですとやはり赤字になってしまうというような苦情を逆に言われたような感じでございまして、生産契約金額を後で変えるというのはなかなか難しいということで、余りないということでございます。

それから、2番目です。3ページ目でございますけれども、「今回の統計はフローに関する統計であるが、ストックについてはどのような統計があるのか。また、フローとストックの間で整合性は取れているのか。」という部分でございます。これも、これだけの質問なので中身的にどういうものか、想定で回答させていただいておりますけれども、この統計は2本とも製造統計でございまして、製造段階で何両つくったか、あるいは何隻つくったかという調査をしておりますが、でき上がったものにつきましては船舶の場合、日本船舶の登録の規定として、総トン数20トン以上の船舶につい

ては船舶法4条に基づき船籍港を定め、管轄の管海官庁に申請する規定がある。同法に基づく船籍名簿の内容は公表しておりませんが、日本海運集会所というところが独自に発行しています「船舶明細書」により、総トン数20トン以上の船舶の内容について知ることができますということでございます。

それから、総トン数20トン未満の船舶については小型船舶の登録等に関する法律第3条に基づき、小型船舶登録原簿により登録を受ける規定があり、日本小型船舶検査機構が発行している小型船舶統計集により公表しております。船舶原簿及び小型船舶登録原簿により、日本船舶を把握しているというふうに思っております。

それから鉄道でございます。鉄道車両のストックでございますが、鉄道事業法第55条及び同条に基づく鉄道事業等報告規則により、鉄道事業者には報告義務を課しているということございまして、その中で鉄道事業者が所有する車両数についても把握しております。

また、その結果については鉄道統計年報として公表しており、鉄道車両等生産動態統計調査と業務報告との整合性については取れているという判断をしております。鉄道会社は自家用というものはございませんので、鉄道会社別にそれぞれどういう車両を何両持っているかというのを全部事業法で出させておりまして、すべて本として出ているということでございます。

それから、最後の5ページです。「廃船の情報は行政記録情報から得られているのか。船舶には中古品や輸出入もよくあるので、このような情報は正確に把握できるようにしていただきたい。」という御質問だと思います。日本船舶の抹消については、総トン数20トン以上の船舶について、船舶法第14条により規定されておまして、また20トン未満の船舶についても先ほどの法律第12条により規定されており、抹消の場合はそれぞれ船籍簿及び小型船舶登録原簿から抹消登録が行われるということで、日本船として航行しない場合は必ず抹消手続が行われているということでございます。

以上、足りない分もあったと思いますけれども。

舟岡部会長 ありがとうございます。専門的な用語等も出てきまして、実施者の方でもきっと質問があるでしょうということで用意されているようですので、最初にただいまの御説明に対する質問から、どなたからでも結構ですとお受けしたいと思っております。何でも結構でございます。いかがでしょうか。

では、美添委員どうぞ。

美添部会長代理 この分野は全くの素人で、ホームページを見ながら勉強したのですが、わからないところはたくさんありますので教えていただきたいという趣旨の質問とお考えください。

まず、造船造機ですが、調査対象事業所の名簿です。造船が930工場、造機が634工場、10人以上の事業所ということですが、この名簿はどこからお取りになっているのか、工業統計や事業所・企業統計なのか、あるいは国交省独自でこの整備をされているのか。その点を教えていただきたいと思っております。

それから、20トン以上あるいは長さ15メートル以上という規定です。20トン以上の方は船舶法にそういう記載があったのですが、15メートル以上という判断はどこから出てきて、これがどの程度政策上重要なものなのか。その感触が私は全くわかりませんので、教えていただきたい。

造機に関しては、工業統計でどこまで対象にされているのか。特に10人以上で線を引いている調査ですと、工業統計では特異な動きがあるわけですから、こちらは四半期でどの程度安定的な動きを期待しているのか。過去どういう評価をされているのかがわかりましたら、教えていただきたいと思えます。

それから、鉄道車両ですが、メモを取った割には整理ができていないので幾つかです。

まず93事業所の中で新造、修理、改造が19社、車両、部品が71社という表現をされたんですが、これは1社1工場という意味なのか、あるいは単に工場の意味で1社としたのか。これは単なる確認です。実態がよくわかりませんので、この数であれば名簿としては完全であって、国交省で正確に捕捉されているので何の問題もないと思うんですが、会社と工場の実態が疑問に思いましたので教えていただきたい。

最後に当然質問があるでしょうとおっしゃった車両についての受注、生産、手持ですが、毎月の生産で確定値があってプラスマイナスがあるというのは、今の説明では私は理解できないので、毎月の活動を把握するために毎月の生産に対応する概念はどのようにして把握されるのか。受注した時点ではその月に生産するのはゼロで、1か月間、何らかの生産活動が行われて、ある種の価値を進捗ベースで評価するかということですが、具体的にどのようになされているのか。これをどのように使うのかかなり重要な問題だと思いますので、現状と考え方を御説明いただきたいと思えます。質問はとりあえず以上です。

舟岡部会長 ほかにどなたからでも質問をどうぞ。

青木専門委員 私の方も確認的な質問なんですけれども、鉄道の車両等の生産の方ですが、鉄道事業者でも工場での改造というを行っているケースがあると思うんですが、それは把握なさっているのかということです。

それから、策道の需要先を削除ということで新しい提案をなさっているのですが、それで今後問題が起きないかどうか。どのように見通しを持っていらっしゃるのかということをお願いいたします。

舟岡部会長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、また後ほど質問がありましたらいただくとしまして、とりあえずただいまの美添委員、青木専門委員からの質問に対しましてここで御回答いただけるものについてお願いいたします。

調査実施者 美添委員からの1番目の造船造機統計調査の対象事業者の把握についてでございますけれども、造船及び造機の事業の届出が各地方運輸局等に出されるということでございまして、これを受けまして対象事業者名簿、それから事業者の追加、削除が当方に送られてくるということでございます。それで、うちの方で随時名簿の更新を行っておりまして事業者を把握しているという形をとってございます。

それから、2番目の質問ですが、15メートルの根拠でございます。これは、造船法の中に20総トン以上または長さ15メートル以上のものの製造または修繕をする事業について、事業を開始した者は国土交通大臣に届け出なければならないということになっておりまして、一応20総トン、大体これが15メートルくらいの長さというふうに判断していただいていると思うんですが、これを基準

にこれ以上の船舶をつくるものについては国土交通大臣に届出をしてくださいということになっておりまして、これが基準でございます。

それから、造機の 10 人以上の部分ですが、これにつきましては昭和 25 年調査開始時点におきまして 10 人以上を所有している工場というふうに定めていまして、当時の考え方としては一定以上の従業員を使用する工場の規模を調査対象とすることで造機の実態の大部分を把握することができるという判断をしたということで、その上で調査対象者の申告にかかる負担とか対応能力を考慮して、一応 10 人以上の工場ということで絞りをかけたということでございます。

ただ、実際は 10 人未満の工場がどのくらいあって、どのくらい生産をしているかというのは現実には把握していないというのが現状でございます。

舟岡部会長 それは、いつの規定ですか。調査開始をしてからですか。

調査実施者 昭和 25 年からです。

舟岡部会長 世の中が変わっているから、見直しが必要かもしれないということですね。

では、続けてお願いします。

美添部会長代理 今の点で確認なのですが、造機で 10 人未満については工業統計の方では把握されているのでしょうか。

調査実施者 工業統計は 5 人以上でしたか。

舟岡部会長 4 人以上です。

美添部会長代理 しかし、全数の年があります。そこで把握しているはずですね。ですから、先ほどの質問の 1 つは、10 人以上の工場について年間の工業統計の生産額と、造機の 10 人以上の従来合計がどの程度一致しているかという情報はお持ちかどうかということです。

調査実施者 確認させていただきたいと思います。

舟岡部会長 そうすると、次が 4 点目になりますか。車両の方です。

調査実施者 事業所がダブっているかというところでよろしいでしょうか。

美添部会長代理 工場数ですね。

調査実施者 ほとんどダブっていないんですけども、日立とか三菱重工につきましてはダブっているというか、工場単位で調べておりますので、一応事業所ではなく工場単位で調査をしているということでございます。

美添部会長代理 例えば、さっき新造、修理、改造が 19 社とおっしゃったのは、ひょっとしたら 19 社より少なくて……。

調査実施者 19 工場ということですか。失礼しました。

美添部会長代理 工場という意味ですね。わかりました。それだけのつまらない質問です。

舟岡部会長 いずれ議論の中で改正が必要かもしれないというのは、造船造機の場合ですと事業者という概念で、片や鉄道車両のところだと事業所となっていて、後者ですと非常に明快ですが、前者について何を表すか。ここについてもう少しその対象を明確にすると同時に、場合によっては 2 つの統計調査は同じ国土交通省所管ですので、名称を統一するとか、そういうことも必要なのかもしれないし、場合によってはそうではなくて別の概念だから異にしておく方がいいということ

になるのかもしれませんが、そこは今後検討していきたいと思います。

では、続きまして5点目の鉄道車両の受注、生産、手持在庫です。これは質問があるだろうと予想されていたところでもあります。

調査実施者 美添先生の御質問ですけれども、受注があった月だけ受注には入ってきます。

美添部会長代理 受注はわかります。明確です。

調査実施者 それから、生産はでき上がったときだけです。生産の途中段階では一切調査しておりませんで、1月に受注があって5月に事業者へ引き渡したということになると、生産は5月だけしか出てきません。その間は、手持のところはずっと入っているということでございます。

美添部会長代理 手持も総額ですね。要するに、受注額が手持である。それを期間配分する必要は、国交省としては認識していないんですか。

調査実施者 私どもは実態をとらえているだけで、今どのくらい手持を持っているかということだけわかっていればある程度いいということですよ。鉱工業生産指数に使う場合は、ちょっと経産省とも調整しなければいけないんですけれども、造船の方は起工から竣工までの間を一定の率に沿って分配しているというやり方をとっておりますので、鉄道車両の方はちょっと調整が必要なのですが。

美添部会長代理 調査の中身はそういうことですね。

調査実施者 はい。調査の中身は一応そういう形でとらせていただきました。

舟岡部会長 それに合わせて、手持と在庫と2つ用語を使い分けていますね。手持といいますと、通常所有権はないけれども、例えば他の事業者から委託を受けて生産していて、たまたま自分のところで仕掛かり品とか、製品として在庫を保有している場合まで含めて手持というケースが通常であって、在庫という場合は自社所有という概念ですね。そういう違いを込めているのでしょうか。

調査実施者 鉄道車両の場合は受注生産でございますので、在庫という概念は余りないんです。でき上がったものはすぐ納品してしまいますので、要するに受注を受けて生産している間は、その間、幾らの仕事を請け負っていますよというのが手持でずっとあるということでございます。

舟岡部会長 手持の受注量ですか。在庫ではないということですね。

調査実施者 そうです。要するに、受注が1月に1万円あったとすると、ずっとつくっている間は手持に1万円がずっと乗ってくる。2月、3月、4月ときて、5月にでき上がると生産のところに1万円がぽっと出てくる。

舟岡部会長 そうすると、受注から手持を引いたのが、その1か月間で車両が何台できたかということが明らかになる情報になると。

調査実施者 ただ、受注は毎年、毎月きてしまうし、生産も出ていってしまうので、その月に何両つくって幾らというのは生産のところから出てきます。

舟岡部会長 先ほど生産は引き渡し段階だということでしたが、引き渡しですと実は例えば10両受注を受けて、毎月毎月1両ずつつくったとしても、10全部でき上がった段階で生産には計上されるんですね。受注は10両だけれども、1両つくったら手持は9両ということになるんでしょう。

調査実施者 渡すまではずっと10両、手持です。

舟岡部会長 それだと、ちょっと変ですね。

美添部会長代理 生産を見直すときに、活動量の問題があると思います。

調査実施者 それは一定の率とかによって……。

舟岡部会長 でも、その情報を取る意味があるんですか。

調査実施者 鉄道車両を製造している事業者が、受注は今月どのくらいありましたというのは意味がありますね。それから、今月どれだけでき上がって業者に渡したかというのがあって、その間の月というのはその事業者がどのくらい今、仕事量を持っているかというので手持というものが要だと。

舟岡部会長 それは、引けばいいわけですね。

では、あとは青木専門委員からの御質問をお願いします。

調査実施者 最初の索道搬器の方ですけども、需要先については集計の方にいまだに工事用というものがあるのはちょっと問題なんですけど、実際にここ数年、観光用以外は一切挙がってきていないので、業界とか何か、あるいはそういう業界紙等でそういう受注が入って目立つとすぐ新聞記事になりますので、そういうものがもしあるようでしたらやはり備考欄でそういうものを書いていただくよう対応したいと思いますけれども、調査票で需要先に入れるほどの必要性はないのかなという判断をしております。

それから、修理・改造の話だと思うんですけども、鉄道運送事業者、例えばJRはJRで修理工場等を持っています。そういうものは、うちの調査からは対象外になっております。

ただ、改造して売り渡すとか、改造したり何かする場合はほとんどメーカーさんといいますか、鉄道車両事業者にお願いするということになっておりますので、どちらかというメンテナンス部分を事業者がやっていて、修理とか何かの場合はほとんどメーカーさんにお願いして出張で処理してもらったり、自動車と違うので運んでいって修理するということはほとんどないんですけども、そういったようなことでメーカーさんが関わってくるということだと思います。

舟岡部会長 そのほかに質問はございませんか。またあつたら、次回以降でも構いませんので出していただけたらと思います。

造船造機統計調査につきましては、実は昭和25年以降、毎月実施されています。鉄道車両等生産動態統計調査については、昭和29年以降毎月実施されています。これまでこの2つの統計調査は大きな改正がありませんでしたので、実は統計審議会、統計委員会の前身でもありますが、その時代から一度も審議が行われておりません。先ほど話題になりましたが、従業者10人以上を対象とする。それは、調査が開始されたときに定めた区切り、基準でありまして、本当にそれが今の時代に合致しているかどうか等々、あるいは調査事項等につきましても今の統計ニーズからすると、こんな事項を追加した方がいいのではないかとか、これについては逆に必要ないんじゃないかとか、注文が多々あるかと思えます。

今回、幅広に御出席の皆様方から問題提起をしていただきたいと思います。いただいた問題等につきまして、次回以降、審議を効率的に進めるために論点を絞った形で皆様に御提示して、その論点ごとに今後議論を進めていきたいと思えます。

それでは、今回の改正計画に関する考え方、説明を受けて委員、専門委員の皆様方から御意見をいただきたいと思います。お1人3分から5分程度で、もっと時間をかけても結構ですので、順に御発言いただけたらと思います。同じく名簿順でお願いしたいと思います。では、美添委員からお願いします。

美添部会長代理 今、質問をして、ようやく確認できたことが幾つかあるんですけども、造船造機が先でしたね。船舶法で20トン以上15メートルということですので、対象とする船についてはこのままで問題はないだろうと思いますが、対象の工場について事業の届出があって各地の名簿が随時更新されている。この随時更新がどの程度正確に行われているか。遵法精神のおう盛な国民であるとは認識していますが、私の知る限りでは、船舶原簿でも持ち主が亡くなったり、廃船になったりしているものが少なくない。特に小型であったら大きいのであろう。

今回は小型のところは対象外と言いながら、統計委員会で質問をされた方も、そこが気になったものと思います。私ではないのですが、私も賛成できる考え方で、製造があってストックがある。その資本、資産に関してこれが大変重要な資料の出所になり得るということですので、その辺について実態をこの場で御報告いただきたいと思います。

関連して、先ほど質問した内容ですが、造機で10人以上としているのがひょっとしたら20人以上の方が適切かもしれません。工業統計調査で毎年実施されているものがあり、全数の年も10年間に4年もある。4人以上であれば毎年わかる。これと比較することによってこの634工場の負担をそれほど大きくすることなく有用な情報として整理できないだろうか。この点は、この部会で議論するのに適当な話題であらうと思います。

それから、車両の方です。造船造機の方でも先ほどの進水、竣工の話ですが、国交省としては毎月の進捗ベースの評価は政策上必要ないという判断をされているようですが、国全体の生産動態統計としてはやはり進捗ベースでの生産活動を何らかの形で把握したい。

今の方向でも、受注から実際の納品までの期間で割り算をすればほぼ出だろうというお考えでしょうし、報告者がどの程度まで進捗ベースの情報を持っているかというのもまた別な問題なのですが、いずれにせよ生産動態統計の一環としてこの統計を位置付けて利用するためには、毎月の進捗状況に対応するような情報に加工する必要があると思うんです。そのために必要な情報をお持ちなのはやはり国交省なので、中心となるのは経済産業省だと思いますが、生産動態統計のための貴重な情報として提供する。そのために、これ以上負担をかけることなく適切な方法があるだろうか。ここを検討していただきたいと思います。

とりあえず2点だけにしておきます。

舟岡部会長 ありがとうございます。続きまして、青木専門委員をお願いします。

青木専門委員 私は専ら統計を使わせていただくという立場からなので、やはり経年的な継続性というか、連続性というものが気になるところですが、今回の変更に関しては12か月、月ごとに取っていたものを四半期にするというのがどの程度使う側にとって影響があるのかということをいろいろ考えてみたんですけども、いわゆる鉄道関係の勉強をしている者としてはそれほど大きな影響はないのではないかと考えております。

それから、あとは調査される側の負担の問題、美添先生もおっしゃいましたけれども、そういったことを考えていただいて、少し軽減になればというふうに思っております。大変雑駁な意見で恐縮なのですが、以上です。

舟岡部会長 では、佐々木専門委員お願いします。

佐々木専門委員 私の方からは、造船造機統計の方の使用者の立場としてお話をしたいと思いません。

我々の団体としましては、造船造機統計を利用していろいろな事業活動、各種委員会、国際会議、さまざまなところに使わせていただいております。この連続性のある昭和25年からの統計ということで非常に役に立っておりますとともに、またこの統計自体が日本だけのもので世界でただ1つの統計であるということをいろいろな海外の場で実感しているところでございます。

ただ、惜しむらくは今まで月別の集計ということで若干データが公表されるのが遅いということで、なかなかタイムリーな会議資料にすることが難しかったのですが、今回の改正でそれもかなり改善されるのではないかと、むしろ期待しているところでございます。

細かい内容につきましては、我々団体の方から特に言うべきことはございませんが、今も言いましたとおり、できるだけ早い公表ができるような造船造機統計といったものになっていただければ、非常に使用者としては助かるというところでございます。

舟岡部会長 ありがとうございます。それでは、続きまして佐藤専門委員お願いします。

佐藤専門委員 鉄道車輛工業会の佐藤でございます。

私ども鉄道を主体としている団体でございます。鉄道のこういう生産動態統計で、私どもでも会員の生産量というものは何らかの形で把握してございますが、やはり金額ベースというのはどうしても各社なかなか明確な形では表示しづらいということがございまして、この生産動態統計は鉄道車両に関する唯一の金額ベースで現れている統計だと思っております。非常に参考にさせていただいております。この金額ベースでも個別の事業者につきましては公表できないということでございますが、トータルでの数字が公表されておりますので、非常に参考になるデータかと日ごろ感じております。

それから、今回の改正の周期でございます。特に部品の関係では毎月から四半期ごとに変更されるというふうなことでございますが、これは調査される側にとっては非常に負担上の軽減というふうなこと、それと先ほども話が出ておりますが、鉄道車両そのものはすべて受注生産でございます。部品の中でも主要な部品は受注生産でございます。

ただし、部品の中には汎用といいますか、広く使われる部品につきましては計画生産もあり得ますが、ほとんど主要な部品というのはその車に合った装置ということになりますと、やはり受注生産でございます。そういう意味からすると、毎月把握するのではなくて、四半期で把握するだけで十分な周期ではないかと感じております。

それからもう一点、特に部品の品目でございますが、かなり細かいところまで品目は分類されているわけでございますが、なかなかこれに当てはまらない部品というのは一番下のその他の欄に入ってくるわけでございます。実績データを見ますと、その他の欄が非常に大きな数字になっており

ます。かねがねこれがもう少し表に出れば良いと思っています。

舟岡部会長 では、続きまして菅専門委員お願いします。

菅専門委員 先ほどちょっとお聞きしようかと思って考えていたんですけども、この記入の仕方をもっと少し教えていただきたいんです。

すなわち、番号が1から20とあるのですが、これは受注ごとに書いているのか。つまり、1から20とかたくさん番号がありますね。例えば、造船を拝見しますと、11ページの2 - 5に番号が1から7とありまして、これを見るとどうも1隻1隻ごとに書くようになっているようだ。

舟岡部会長 9ページを見た方がわかりやすいですね。これが調査票案ですので。

菅専門委員 それで、同じように鉄道などでも番号があって、1から10というふうに番号が振ってあるんですが、これは一体どういう単位か。例えば、鉄道の場合は車両数と書いてあるんですけども、要するに受注としてこれだけ受注したという単位で書いているのか、あるいは引き渡しの単位なのか。それと、この索引番号というのはどうも関係がありそうだということで、その記入ですが、ここは一体どういうふうになさっていらっしゃるのかを確認させていただきたいと思います。

調査実施者 造船の方でございますけれども、造船の番号は1隻1隻でございます。その右側に建造許可番号というのがあると思うんですが、要するに建造許可番号というのは1隻1隻に出しますので、1隻1隻書いていただくというのがこれでございます。したがって、船が1隻受注があり、起工する度に書いていただいて、引き渡したときにということで、1隻1隻が単位でございます。

それから鉄道車両でございますけれども、これは契約単位です。

舟岡部会長 だから、船の場合ですと起工の年月日から竣工の年月日まで、それが調査月にかかっている限り、継続してずっと記入をお願いするということですね。それとも、その月だけですか。

調査実施者 起工をしたら起工した月だけです。

舟岡部会長 1回だけですか。

調査実施者 はい。それから、進水したら進水した月に書いていく。でき上がったらでき上がったときにということです。

舟岡部会長 建造許可番号で結び付けることができるということですか。

調査実施者 はい。

それから、鉄道車両については失礼しました。この索引番号というのは、先ほどの集計表の品目別なんです。したがって、そんなに大きい注文はないと思うんですが、1つの契約で例えばJRから新幹線の10編成を頼まれた場合、ここは索引番号が運転席といいですか、駆動車といいですか、操舵何とかと言うんでしょうか。それから、モーターが付いているモーター車が何両という形で、1契約につきましてこの索引番号別に1行1行書くという形になります。

舟岡部会長 平たく言いますと、車両の種別ごとにとということになるんですか。

調査実施者 そうです。車両種別ごとに、一つの契約ごとに1行1行ということです。

菅専門委員 そうだとすると、それは向こう側で品目別に集計されて、それに回答するものがあるって、それらを記入するという形なわけですね。わかりました。大変負担が重たそうな一方で、多

分先方はこういうものはずっと慣れていて……。

調査実施者 契約のときに、恐らく大体先頭に運転席があってモーターが付いているものは幾らで、真ん中の車両が幾らで、モーターが付いている車両が幾らでということで積算して契約すると思いますので、それが2セットであれば2倍したものがぼんと出てくるということになるかと思えます。

舟岡部会長 併せて伺いますと、新しい今度の計画では関係ないのですが、41ページですが、今まで行ってきた統計調査で受注、生産について当月数量と当月両数という同じような数量単位の情報に記載するようになっていきますね。この当月数量というのは、両数をまとめ上げて1つと考えているんですか。今度の計画では抜けていますから全く問題ないとは思いますが、従来からの継続性ということでちょっとお伺いしたいと思います。

調査実施者 これは金額なんです。すみません。数量と当月金額の間違いでございます。

舟岡部会長 わかりました。失礼しました。

菅専門委員、よろしいですか。

菅専門委員 大体わかりました。この索引番号というのは品目に相当し、船に関しては1隻1隻書くというシステムになっている。ということは、船に関しても正確に進捗ベースを図ろうと思えばできるだろう。ただ、それをやるかどうかということとは別に……。

舟岡部会長 船については1隻ごとですので、もし賢くやろうと思ったら進水の情報をどこまで進捗ベースの生産に取り入れるか。要するに、進水するまでの生産工程と、進水以降竣工に至るまでの生産工程は明らかに違う。そうだとすれば、その間での案分を同じように月数で配分するのではなくて、もうちょっと違った配分の仕方がひょっとするとあるかもしれない。そこは経済産業省が工夫するのか、国交省が工夫するのか。何か工夫していただくと、進捗ベースをより適切にとらえることができるということですね。

菅専門委員 そうということです。どうもありがとうございます。

要するに、この中で進捗ベースに変換する情報は十分あると思いますので、それを実際に使うかどうかは別として、そういう意味では情報が十分あると思われれます。

調査実施者 次回の機会に資料として出せるかどうかはわからないんですけども、経済産業省さんと、うちの統計部門と、それから海事局という船舶を所管している部門と3者で協議して、このデータを分析して、毎月はできないのですが、何年かに1回やって、起工と進水と竣工のデータを集めて、トータルで1になるような係数をつくって一応はやっております。

犬伏統計審査官 その進捗ベースの話なんですけど、経産省の方でもし間違っていたら後で補正してもらいたいのですが、I I Pとの関係で申し上げれば、造船の場合は鋼船について採用してしまして、鋼船については起工の段階で取って、起工の段階の数量ベースのデータを、さっき海事局というお話が出ましたけれども、行政部局の方のデータを使って、大体起工から竣工まで現状だと7か月が標準ということで、7か月間の進捗ベースの配分を決めてしまして、それに基づいて進捗量を配分しています。生産のところはですね。出荷は竣工の時の総トン数を採用しています。また、在庫については採用していません。以上がI I Pの現状です。

舟岡部会長 途中で生産の進捗状況が予定よりも違ったときには補正するというのを、賢くやればやれるはずだと……。

犬伏統計審査官 そこまではやれないと思いますが。

舟岡部会長 では、続きまして田井専門委員からお願いします。

田井専門委員 大和総研の田井と申します。

私は証券アナリストの業務に就いていまして、キャピタルグッズの産業をウォッチして約10年になるんですけども、普段は今、話題になっています統計を利用させていただき一方で、その統計の出どころであるメーカーさんの方に取材なり、インタビューなりという形でお邪魔させていただいて、いろいろリサーチ活動を行ってございます。

それで、今回話題になってございます統計の期間の変更ですとか、区分の統合につきましては、特に私から申し上げたいと思うことはないんですけども、私のような立場の人間から、通常この統計を使わせていただいている中で感じていることが幾つかございますのでお話をしたいと思いません。

まず1つは造船の方からまいりますと、鉄道の方にございます受注という概念が造船の統計には入ってございまして、やはり産業全体を見るときには受注によってその業界全体の繁忙感というものが一番わかりやすくなるのではないかと感じてございます。当然、ほかのソースからのいろいろな統計はあるんですけども、できれば関連できるような数字があったらいいなと感じるのが1つです。

それからもう一つ、造船に関しましては、これはもしかしたら質問になったら恐縮なのですが、海外に造船ドックをつくる会社さんが最近ものすごく増えてきていますけれども、それがどのくらい捕捉対象として追いかけているのかということとその辺に関しては感じてございます。

鉄道に関しましては2つあるのですが、1つは先ほど来話題になっています現場の繁忙感と統計上の数字とのずれなんですけれども、やはり非常にブレが大きいというふうに感じてございます。これはひとえに出荷の段階に一気に計上されるがゆえだと思んですけども、残念ながらその統計を見ながらメーカーさんとお話をしても、実態の認識にはどうしてもずれ違いができてしまいますので、先ほどお話をあった受注、生産、出荷のどこかをうまく具合にとれないか。

もう一つは、両数でいろいろ統計をいただいているのですが、その重さも違えば手間も車両によって大きく違うと思いますので、ほかのソースでございます貨車換算両数のようなやり方でもう少し捕捉することができたら便利だなということを感じてございます。

それから鉄道で、これはちょっと質問になったら恐縮なのですが、JRの新津さんも全部入っていらっしゃるのでしょうか。

調査実施者 JRの工場は入っていないです。

田井専門委員 新津は入っていないんですか。

調査実施者 新津は入っています。新津の工場は入っています。車両基地みたいなものは入っていないです。

田井専門委員 お伺いしたのは、JRさん自身が新潟県の新津に工場を持っていまして、私

がここの場で申し上げることでもないのですが、山手線とかはほとんど今JRさん自身がつくっていらっしやるので結構な両数を担っていますので、それが素朴な疑問で入っているのかなと。

調査実施者 新造工場に入っています。

田井専門委員 わかりました。

最後に、これは私のような立場だからだと思うんですが、為替の影響がどうしてもやはり気になってしましまして、これは各メーカーさんが統計を提出される際に円ベースですべて記載する形になっていると思うんですが、その際の為替レートはいつの時点のものを使ってどういう計上をされているのか。もししっかりしたルールがおありでしたら大変申し訳ないんですけども、そうでなかった場合にはやはりちょっと考えなければいけない部分ができるのかなということ、普段使わせていただきながら感じている次第です。

長くなって恐縮ですが、以上です。

舟岡部会長 ただいまの御意見の中で質問があった造船について、事業所が日本にあって海外のドック等を活用している場合、これは事業所単位だから海外の企業に委託していれば当然入りませんが、事業所という方で製造しているケースがあるのかどうか。

調査実施者 調査対象が、すべて日本にある造船所だけでございます。したがいまして、海外に日本の企業が造船所を持って製造していても、それは入ってこないということでございます。

舟岡部会長 佐々木さんのところはどのなんでしょうか。こういうケースというのは、ないんですか。先ほど進水とかありましたが、進水段階まではほかでつくって、進水から竣工に至るまでは国内でというケースは出てきていないんですか。やはりすべて一貫ですか。

佐々木専門委員 その辺は確認してみないとわかりませんので確実なことは言えないですけども、余り例はないと思います。例えば、船体のブロックを中国等で作って、それを日本の造船所に持ってきて造るという例はあるのですが、その場合はやはり統計の方に当然出てきますので、進水とか、そういった点をやると、そういう例はまずないんじゃないかと思います。

舟岡部会長 それから、JRについてはよろしいのですか。JRについては、車両を造っているところはちゃんととらえる。それで、改造工場についてもとらえるんですか。

調査実施者 はい。

舟岡部会長 それで、修理は自家生産自家消費ということにとらえていないという理解でよろしいんですか。

調査実施者 工場を調査対象にしていますので、その工場ですら修理・改造すれば当然データとしては出てきます。

ただ、例えば山手線の大崎とか、田端のああいところでやっているのは、恐らく修理とか何とかというよりもメンテナンスが中心でございまして……。

舟岡部会長 メンテナンスと修理は一緒ですね。

調査実施者 メンテナンスというか、定期点検みたいなものですね。そこで何かが見つければ、恐らくほとんどの場合はメーカーが行って修理するというのがメインだという話を聞いております。今はIC機器とか何かを使っているので、JRの職員がねじ回しで直すようなものはほとんどなく

て、何かそこでだめだというものが見つければメーカーさんと呼んで、メーカーさんの修理ということに入って来るそうです。

舟岡部会長 よろしいですか。

それでは、続きまして審議協力者として御出席いただいている方々から御意見がありましたらどうぞ。いかがでしょうか。生産動態統計としては経済産業省、農林水産省、厚生労働省がその一翼を担っていますが、それぞれ所管されている生産動態統計調査等々との比較からここについてはこういう統一を図るべきだとか、こういう項目があると産業間で比較できるとか、いろいろな要望も含めて御意見等がありましたらいただけたらと思います。いかがでしょうか。

今の段階では特段ありませんか。経済産業省は本当はたくさんあると思うんですが、遠慮されずにどうぞ。

経済産業省 経済産業省でございますけれども、造船造機、鉄道車両の両統計につきましては鉱工業生産指数、IIPの基礎資料として使わせていただいております、経済産業省といたしましても非常に重要な統計であると認識しております。

今後とも、国土交通省と引き続き密接に協力しながら、この分野における統計行政を着実に進めてまいりたいと考えております。

本日は、両統計の今後の改正予定事項につきまして国土交通省から明快かつ丁寧な説明をいただいたものと認識しております。以上でございます。

舟岡部会長 農水省、厚労省、何かありますか。

厚生労働省 今のところはございません。私どもは薬事工業統計の関係が入ってくるかと思いますが、これは統計部局がやっているわけではなくて原局でやっているものですから、そちらとまた調整をさせていただくということになると思います。

舟岡部会長 追加的に質問なり御意見はございますか。

美添部会長代理 この機会にもう一つ教えていただきたいのですが、造船に関して起工から進水、竣工と3時点とらえるというときに、受注が今は含まれていないというのですが、受注から起工までの期間というのはどのくらいあるのでしょうか。業界の常識というのが私はわからないので、わかりましたら教えていただけますか。佐々木専門委員辺りは、お詳しいのでしょうか。

佐々木専門委員 実は私は造機の方でございまして、造船の方はちょっとわからないんですが、今の御質問はまず造船所の方で発表するとか、そういう事柄ではないので、どのくらい期間がかかるかというのはちょっとつかめないかと思えます。

我々はデータのにも大抵使っているのがロイドの統計、それからクラクソンレポートという統計なのですが、クラクソンレポートには毎月契約した船舶が掲載されていることがあるのですが、それも果たして正しいかどうか、そういうことはなかなかわからないという点で、多分いろいろなところで調査しても非常に難しいのではないかという感じがいたします。

調査実施者 現実をよくわからないんですけども、よく造船の関係の新聞を読んでいると、大体大きな船舶などはどこの造船所が取ったというのが新聞にぱっと載るんですが、実際にそこ取らない場合もあるんです。

ですから、聞いた話では日本の造船業の場合は起工から進水するまでの期間が2、3か月と非常に先ほど言ったように短いんです。それで、ドックを空けておくというのはなかなかなくて、要するに契約はうわさで広がっているんですけども、実際に正式に契約するのは起工するときが非常に多くて、ほとんど手持で持っている。

先ほど田井さんがおっしゃったように、恐らくもう受注するという約束はできているんですけども、正式にこういう記者発表をしたり、あるいは統計として載せるのは起工が非常に近くなった段階で契約するというのが多いという話は聞いています。現実にはその辺は確かめていないんですが、2、3の会社からはそういう話を聞いております。

美添部会長代理 つまり、調査事項に入れたとして、正確な回答は余り期待できないということでしょうか。

調査実施者 そうですね。今、韓国などでも価格競争をしていますので、そう簡単に幾らで取ったということになると、ぱっと横からそれより低い金で契約変更ということもあり得ますので、ちょっとよくわかりません。

舟岡部会長 契約価格が途中で変わるということはあるんですか。よく急激な円高とか、原材料価格が高騰したからそれを少し見てくださいとか、そういうことはないかと。

調査実施者 一般論として業界から聞いたところによると、造船については竣工時のみの船価を記入させているんですけども、実際にそこには原則として契約船価が記入される。それで、契約船価というのはその造船の期間とか、あるいは先ほど言った後から付ける船の装備品、艀装品等の価格を含めて契約船価ということにしていますので、出荷額イコール契約価格イコール製造額ということで、ほとんど変更はないということになっているんですけども、実際問題、先ほどの鉄の価格が変動したり、さっき言った為替の話もありますので、その辺をどこまで正確に……。

鉄道の方は毎回とられているのでさっき言ったプラスマイナスがわかるんですけども、造船の方は竣工時だけしか価格を書いていたいていないので、その辺はヒアリングが何かをして確認したいと思います。

舟岡部会長 よろしいでしょうか。

それでは、ただいまいただいた御意見を踏まえて、次回以降の部会で審議を効率的に進めるために、私の方で論点メモを作成して次回以降の議論を進めてまいりたいと思います。論点として、更に本日いただいた御意見以外にこの点を議論するべきだという点がありましたら、事務局あてに電子メールで御連絡いただきたいと思います。

なお、作成しました論点メモにつきましては次回の部会に資料として提出させていただきますが、その内容につきましては事前に委員及び専門委員の皆様にも確認をお願いしたいと考えておりますので、御協力をよろしくお願いいたします。

先ほど、事務局からも説明がありましたが、現在統計委員会で府省横断的な生産動態統計の共通化に関する議論が行われています。この2つの生産動態統計調査は、開始以降、一度も審議の舞台に乗っていないということもありまして、ユーザーの視点から見たときにこんな統計情報を更にこの統計調査から得たいとか、あるいはここについてはこういう方向で変更が必要ではないか。そう

ということについて、御意見がありましたら是非ともいただきたいと思います。この機会に十分議論して、議論を生かせるところがありましたら実施者の方で十分御検討いただけるかと思っております。よろしくをお願いします。

その中でも、今日本当は時間があつたら御審議いただきたかったのですが、本調査をどう位置づけるか。どんな役割を期待するか。その原点に立ち返って皆様に少しゆっくり考えていただいて、その上でこの調査をどうしたらいいかということについていろいろ御意見をいただけたらと思います。

本日、本格的な審議はできませんでしたが、先ほど申しましたが、次回の部会では皆様から追加的に、もし論点等がいただけたらそれも踏まえて、私の方と事務局で作成する論点メモに従って御審議をいただくことになるかと思えます。

なお、本日の部会の結果概要につきましては、来週の月曜日開催予定の統計委員会において私から報告するという予定であります。

事務局から連絡すべき事項等があればお願いいたします。

犬伏統計審査官 次回の部会は、先ほど冒頭にお話をしましたように12月1日月曜日16時から、この若松町庁舎の6階の特別会議室で開催する予定でございます。

それから、本日の配布資料につきましては、もしお荷物になるようでしたらそのまま席上に置いておいていただければ、我々の方で保管して次回の会議にまた提出させていただきたいと思えますので、必要なものだけをお持ち帰りをいただければ結構でございます。

舟岡部会長 よろしいでしょうか。

それでは、本日は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。