

4/3 第26回未来投資会議 議事要旨

(開催要領)

1. 開催日時：2019年4月3日(水) 17:15~18:15
2. 場所：官邸4階大会議室
3. 出席者：

安倍 晋三	内閣総理大臣
麻生 太郎	副総理、財務大臣 兼 内閣府特命担当大臣(金融)
茂木 敏充	経済再生担当 兼 全世代型社会保障改革担当 兼 内閣府特命担当大臣(経済財政政策)
菅 義偉	内閣官房長官
石田 真敏	総務大臣
柴山 昌彦	文部科学大臣
石井 啓一	国土交通大臣
平井 卓也	情報通信技術(IT)政策担当 兼 内閣府特命担当大臣(科学技術政策)
片山 さつき	内閣府特命担当大臣(規制改革)
関 芳弘	経済産業副大臣
杉本 和行	公正取引委員会委員長
金丸 恭文	フューチャー株式会社 代表取締役会長兼社長 グループCEO
五神 真	東京大学 総長
櫻田 謙悟	SOMPOホールディングス株式会社 グループCEO代表取締役社長 社長執行役員
志賀 俊之	株式会社INCJ 代表取締役会長、 日産自動車株式会社 取締役
竹中 平蔵	東洋大学教授、慶應義塾大学名誉教授
中西 宏明	一般社団法人日本経済団体連合会会長、 株式会社日立製作所取締役会長 執行役
南場 智子	株式会社ディー・エヌ・エー 代表取締役会長
小林 喜光	経済同友会 代表幹事
翁 百合	株式会社日本総合研究所 理事長
三村 明夫	日本商工会議所会頭
増田 寛也	東京大学公共政策大学院客員教授
立谷 秀清	全国市長会長(福島県相馬市長)
曾我 孝之	中屋商事株式会社代表取締役社長(日本商工会議所推薦)

(議事次第)

1. 開会
2. 議事
地銀・乗合バス等の経営統合・共同経営について
3. 閉会

(配布資料)

- 地銀・乗合バス等の経営統合・共同経営に関する参考資料
- 地銀・乗合バス等の経営統合・共同経営についての規制の論点
- 公正取引委員会委員長提出資料

(概要)

○茂木経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

本日は既に1回御議論をしていただいた「地銀・乗合バス等の経営統合・共同経営について」、議論を進めたいと思う。

このため、本日の会議に地方施策協議会から東京大学公共政策大学院の増田客員教授、そして、全国市長会の立谷会長、さらに中小企業経営者の曾我中屋商事株式会社代表取締役社長にも御出席をいただいている。

それでは、まず参考資料と論点について、事務局から説明させていただく。

○新原代理補

資料1の参考資料をおあげいただきたい。

1ページ、まず路線バスの関係。現居住地で将来的な不安要因は何かを問うと、5万人未満の市町村では、娯楽がない、頼れる人がいない、バリアフリーができていない、大都市へのアクセスが悪いなどを押さえて、公共交通が減り、生活ができないが44%で圧倒的である。

2ページに移り、右下の図をごらんいただきたい。特に地方部においては、高齢者になるほど青色で示している路線バスの利用率が高くなっており、路線バスの必要性が増加している。

3ページ。にもかかわらず、路線バス事業者の7割が赤字であり、その大半が地方に集中している。

次に、地方銀行について。4ページ、右側の図に示すように、東北、中国、四国、九州といった地方においては、赤とオレンジ色に示すように7～8割の事業者のメインバンクが地銀、第二地銀となっている。

5ページを飛ばして6ページをごらんいただきたい。一方で、低金利環境の継続により、貸し出し利回りから資金調達利回りを引いた貸し出し利ざやが低下し続けており、融資事業への依存度が高い地銀の業績を悪化させている。

7ページをごらんいただきたい。業績が悪化すると、破綻しなくてもそのかなり前の段階から貸出金が減少するので、借り手や消費者に悪影響が及ぶ。

8ページをごらんいただきたい。銀行はシステム費用という固定費が大きいため、貸し出しが2倍になっても費用が2倍になるわけではない。このため、業務改善の方法として合併が有力な選択肢の一つとなる。

9ページをごらんいただきたい。長崎の地銀統合の例では、合併に際し、地元事業者への貸し出し債権が他の銀行へ譲渡されたため、地元中小企業者からの批判があった。

10ページをごらんいただきたい。言うまでもなく、金融分野については異業種を含む新規参入を促進するための規制改革が必要となる。

次に、資料2の論点をごらんいただきたい。

1ページは、まず路線バスについてである。地方でも町の中心部などにおいて複数のバス会社が過剰な頻度の運行を行っているケースがあり、これらの事業者間で便数の適正化を図る共同経営を認め、運賃プールにより収入の調整を行うことで不採算路線を維持することができれば、一般消費者の利益につながる。このため、不採算路線のサービス維持を共同経営認可の条件とし、認可後に条件が満たされない場合、共同経営の認可取り消しを行うといった新たなスキームを検討することに意義がある。

2ページをごらんいただきたい。地方銀行について。業績悪化が進行する場合、貸し出しが減少するなど悪影響が広範囲に及ぶ。このため、早期に地方銀行の事業の改善を図るため、経営統合により生じる余力に応じてサービス維持を図ることを前提に、シェアが高くなっても特例的に経営統合が認められるようにすべきとの議論がある。この際、言うまでもなく経営統合に当たって不当な金利引き上げなどの弊害防止措置が必要であり、主務官庁が状況を監視し、条件に適合しなくなった場合は是正命令をかける必要がある。

3ページをごらんいただきたい。対象範囲の限定であるが、このような措置については特例措置になるので、一定期間経過後の見直しや時限措置とすべきとの議論がある。

4の施策の形式であるが、これらの措置の実現について、法案の提出の形態をとるのか、現行の独占禁止法下のガイドラインの制定で対応するのかについては、施策の方向性を本未来投資会議の場で見きわめた上で結論を出すこととしたいと考える。

○杉本公正取引委員会委員長

私ども、地域における移動手段や金融サービスの維持は重要であり、こうした基幹的なサービスの維

持のために経営統合が必要となることがあるという点はしっかりと認識しているし、また、理解しているところ。

ただし、経営統合等は競争の実質的制限にならないケースが大半であるが、場合によっては市場における競争が実質的に制限される場合がある。この場合には、独占企業は独占の利益を享受できるということになるから、消費者の選択の存在を背景に、企業というのはできるだけ消費者に寄り添ったサービスを提供し、拡大していくというのは、企業が発展していくため、もしくは生き抜いていくための重要なインセンティブになっているわけであるけれども、こういうインセンティブが薄れると、すぐということではないかもしれないが、消費者や事業者に対するサービス水準の低下につながるようになるおそれがあると考えられるところである。

したがって、地域のインフラ的サービスの維持を考える際にも、消費者や中小企業者等の利益を確保するため、極力競争制限的でない方法、市場を広げていく方法等がまずは探られるべきだと考えている。

一方、構造的な需要の減少により、複数の地方銀行による競争の維持が困難として、経営統合により地域における地方銀行が例えば1行となるような場合にも、金融制度の所管官庁である金融庁が金融というインフラ的サービスの維持のために統合が不可欠と判断するのであれば、そういった判断を取り上げながら独禁法上の判断を行っていくということも可能ではないかと考えて、そうすればどうかとも考えているところである。

地域における乗り合いバスのネットワークの全体を維持するために、路線の調整や運賃プールを行う必要がある場合、自治体を中心に協議が行われるなど、利用者の利益が確保されるのであれば独占禁止法の特例を認めてもよいのではないかと考えている。

なお、地域のインフラ的サービスを維持していくためには、経営統合等だけでは必ずしも十分ではないと考えている。サービス水準の低下を防ぎ、サービス水準を向上させる観点から、規制緩和等により新たなテクノロジーを活用した異業種を含む新規参入を促進し、事業者の選択肢を確保していくような取り組みも非常に重要になってくるものと考えているところである。

○五神議員

乗り合いバスや地銀は地域の生活や産業の必須のインフラであることは間違いないので、これが倒れてしまえば未来へとはつながらない。この面で、きょうの議論の論点は非常に重要だというように認識している。

それに加えて、この未来投資会議の役割としては、知識集約型産業へのパラダイムシフトを前提とした上で地方のあり方を描き、それを実現する戦略の議論もぜひ必要だというように思う。データが価値を担う社会への移行は、都市と地方の格差を縮小することにつながるはず。そうするには、地方において産学官民の全セクターは同時に社会変革を行う必要がある。各地域において知識、人材、信用を有する大学を活用すべきということをごここでいつも述べさせていただいている。

先日、NHKの『日曜討論』で甘利先生が弘前大学、三重大学の例を挙げてくださったが、国立大学による地域の産業活性化での成果が出始めているところである。現在、国立大学は第3期の中期計画において地域貢献、専門性、卓越性の3分類に分けて改革を進めている。86ある国立大学のうち、55は第1分類の地域貢献に類別されて取り組みを進めているところである。例えば信州大学は日本人材機構と協力して地域企業の中核人材候補を大学の研究員として迎え、必要な教育を提供しながら地域の企業に派遣するという取り組みを進めている。大学の信用力を使うことで、資本そのものではなくて人材や知識を地域に呼び込むというすぐれた取り組みだと私は評価している。

国立大学法人の3期計画は折り返したところで、今、まさに第4期に向けた議論が本格化している。各地でのすぐれた取り組みを踏まえて大学全体の改革の議論に展開していくタイミングだと思う。

先週、柴山大臣が新時代の学びを支える最先端技術の活用推進方策において、初等中等教育へ学術ネットワークSINETの開放が盛り込まれた。初中局と高等局という枠組みを超えて地域の教育に最先端の情報基盤と大学の知識を活用するという構想で、こうした柔軟な発想によって、大学が地域活性化に新たな役割を担うようにすべきというように考えている。

○南場議員

今回の議題は現下の状況に対応して地方の生活利便性や地域経済を維持、確保していくものであるもので、その施策の方向性について賛成。一方で、生活、交通利便性について言えば、今回の施策で未来永劫安泰かというところではない。既に一部取り組まれているが、来るべき自動走行時代を見据えた取り

組みをこういった課題を抱える地域で先進的に取り組んでいく、その中で既存制度の課題をあぶり出して、スピード感を持って解決していくべきと考える。

そして、これに限らず、地方は日本の中でも課題先進地であるので、AIやロボティクスなどの最新のテクノロジーを積極的に投下し、例えば老老介護や人手不足をロボティクス活用による省力化で解決したり、エネルギー不足をAIとEV活用による高効率分散型システムで解決したりということも考えられる。こういった新しいテクノロジーの活用にあたって課題となる既存制度の不適合や不具合はスピード感を持って見直す。未来投資会議はその司令塔として大玉を洗い出し、議論を加速していくべきと思う。

○竹中議員

地方創生は日本でももちろん重要であるけれども、世界的な課題であると思う。日本の場合、安倍内閣のもとで2014年度の補正予算でたしか先行交付金をつけて、それで新年度、2019年度でも当初予算で1000億円の地方創生推進交付金をつけている。これは大変重要だと思う。

この背景にあるのは地域再生法という法律だが、その中に明確に書かれているわけである。地方の自主的、自立的な姿勢を応援する、地域の活性の再生に資するような取り組みを政府が支援する、この文言は大変重要だと思う。地方の自主性、地元の企業がそれを求めて、地元の住民がそれを求めている。これは例えば国家戦略特区や、今、御議論いただいているスーパーシティなどでも、まさに地元の意思というのは大変重要だということを議論しているわけであるが、その地元が必要としているものを霞が関が一律的に拒むというような構図にしては絶対にいけないということなのだと思う。

今回の問題、結論としては、ある意味で極めて常識的だと思うが、やはり特例として必要な合併などに関しては柔軟に対応していただくことが必要だ。もちろん、その場合、第2番目として、必要な是正措置は準備しておくべきだ。そして、より基本的な問題として3番目であるけれども、新規参入を確保するようしっかりとした規制改革をその基本にしていく、そういうことが重要ではないかと思う。

○茂木経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

基本的な3つの考え方を竹中議員のほうからお示しいただいたと思っている。

○金丸議員

人口減少下において地域住民に不可欠な地方銀行や乗り合いバスのサービスの維持は国民的課題。加えて、低金利政策は、これからもしばらく続くことは覚悟せざるを得ない。地方銀行の経営改革においてコンサルティング事業や事業承継サービスなど新しいサービスを拡大したり、コスト構造の見直しは継続的に行われているが、人口減少下では画期的な構造改革は相当難しい課題。そういう中、地方銀行が破綻しないようにするためには基礎力向上のための合併も有効な経営判断。

九州の地方銀行のケースでは、公取委の審査は正式プロセスでも2年2カ月を要した。経営者にとって環境悪化が激しい中で、結果的には合併が2年間たなざらしにされるのではどうしようもない。公正取引委員会では、シェアではなく総合的に判断をされているという話を伺った。

いかなる要素をどのように考慮しているのかが明らかにならない現状では、予測可能なものにはならない。このままでは今後、地方銀行が経営統合に踏み切ることに躊躇せざるを得ないことを危惧している。仮にガイドラインで対応する場合、行政の裁量に委ねる部分が残し、予見性あるものにはなり得ないのではないか。これ自体に不満があっても、事業者はガイドライン自体を争うことはできない。法律による明確なコミットメントを確保すべきだと思う。

杉本委員長からは、金融制度の所管官庁である金融庁が金融というインフラ的サービスの維持のために統合が不可欠と判断するのであれば、そういった判断も取り入れて合併を許容していただけたという話を伺った。お話の趣旨が仮に合併をスピーディーに許容することであれば、まずは基本的な事項は特例的に経営統合が認められるよう、法律で明確にすべきだと思う。その上で特例的な新制度の法律について、その解釈や運用について現場の執行を支援したり、地銀に理解しやすくするためのガイドラインを作成いただくのであれば大いに結構だと思う。

こうした特例法を設けることが競争制限的な効果を生むのではないかと懸念に対しては、金融庁などの監督官庁がしっかりと中小企業や一般消費者の利益に悪影響を及ぼしていないか等をしっかりとモニタリングする仕組みを設けて担保すればいいと思う。規制緩和や先端技術を活用しながら新規参入を促進することは、もちろん賛成する。

○翁会長

地方銀行の収益環境は低金利持続で厳しい状況が継続している。産業構造上も地域の資金需要が減少する中、地銀も供給構造の転換が必要になっていると思う。地銀の損失吸収力を示す自己資本比率も趨勢的に低下し、一部の銀行では損失吸収力維持のため、地域を支える中小企業に貸し出しできなくなる可能性もあり、地域経済に大きなダメージを与えかねないと危惧している。このようなマクロ経済環境、金融産業の中長期的な展望に立てば、地銀にとって経営統合は重要な生き残りの選択肢であると思う。

事務局資料にもあったが、銀行業は多額のシステム投資を要する固定費の高い産業で、現在の地銀の規模であれば統合による規模の経済が働くケースもそれなりにあると考えられる。にもかかわらず、現状、経営統合にはさまざまな懸念がある。

第1に、どういう場合に統合が認可されるか予見可能性がなく、経営者の統合へのインセンティブをそいでいるという点。

第2に、銀行統合により競争が制限される可能性が小さいと先ほど委員長は言われたが、その審査のために統合が認められるか長期間不透明な状況に置かれ、当該地銀の企業価値が劣化する可能性があるということ。

第3に、問題解消措置としての債権譲渡が事務局資料にあったようにかえって中小企業の利益を損なう可能性があるといった点であり、これらの点を速やかに改善する必要があると思う。

したがって、当該銀行が業績悪化で厳しい状況に至り、地域へのダメージも大きくなると予想される場合、特例的に早期の経営統合が可能となるよう、独禁法の特例を認めることが必要ではないかと思う。例えば統合を認めるかの判断に当たって公正取引委員会が地域金融の専門的知見を持つ金融庁と協議を行う仕組み、統合により不当な金利の引き上げなどの弊害が出ないように金融庁が監督を行い、公正取引委員会と連携してルール違反に罰則を課せる仕組みの創設などが考えられると思う。

他方で、競争当局として地銀とFinTech事業者のオープンAPI連携など、競争促進政策も並行的に進めていただきたいと思う。

○増田教授

まず、乗り合いバスのほうであるけれども、こちらは独禁法の特例とするというお話だったのであるが、ぜひ独禁法の特例法という形で明確に処理をしていただきたい。地域における一体的なネットワーク維持ということが大変重要で、自治体を中心とした協議会でダイヤ調整や共通運賃ができるような根っこの仕組みが今あるので、そこを生かしながら特例法できちんと処理をするということが必要だと思う。

地銀のほうなのであるけれども、こちらは先ほどの話でも競争の実質的な制限にならないケースが大半ということであるが、逆に言うと競争が実質的に制限される場合がある。実はそちらのほうが数少ないと思うが、そういうところで問題が深刻化するわけであり、長崎の場合も実際にはそうなったわけである。もちろん、私も3つ、大きな問題点があると思うのであるが、最大はやはり経営者にとってどういう判断が下されるかという予見可能性がないということなのであるが、実は長崎の場合を見ると、2年以上長期間にわたってどういう処理がなされるか結局不透明な状況に置かれて、結果として出てきたものが債権譲渡という形で中小の企業にとって全く新しい金融機関とおつき合いを始めなければいけないという処理になった。

したがって、こういうことを見ると、他の地域でこれから経営統合を考えるとときに非常に経営者は不安になる。地銀の統合というのは、実はスケールメリットが非常に働きやすくて、銀行の場合にはシステムなどの固定費が非常に大きいので、統合するとその分、非常に金融仲介機能の維持にプラスに働くので、私はやはりここは明確に独禁法の特例法という形で、まさに複数の地方銀行による競争の維持が困難である場合というのがどういう場合かということを示した上で、この問題を処理していくべきではないかと思う。

○中西議員

これは以前にも私は申し上げたかもしれないけれども、両方とも私は当事者であり、日立で日立電鉄というバス会社を傘下に持っておりました。昔は茨城交通のバスと地域で競合していたが、なかなか運営が大変なので茨城交通はウィズドロウされた。結局、赤字を抱えながら、ある意味では市バスがないものであるから私も経営したわけであるけれども、たまたま経営共創基盤の富山さんのところの会社傘下となり、これは茨城交通をもう既に傘下に入れていたので合併していただいて、今、割とユニバ

ーサルサービスを最低限守るような形で運営が成り立っているという事例なのである。

これは割とスムーズに認めていただいたが、これは競争環境が全然なくなってしまっていて独占してももうからなくて、さて、ユニバーサルサービスをどういうレベルで保つかという回答としてやったという事例であるので、公取委も正しく御判断いただいたという事例なので、こういうケースはやはり結構多いのではないかと思います。

また、地銀は私も、結構地銀の情報システムを数多く提供しており、経営統合なり地域にどうやったら貢献できるのかということを真摯に取り組んでおられる頭取にも随分お会いしている。そのときはやはりなかなか難しいから経営統合までいかないけれども、何とか情報システムの共有をやりましょうというようなことで、今、クラウドベースにしたり、工夫をしているが、これもまた新たな金融サービス、FinTechを活用してサービスなどを展開しようとする、全然戦略が違ったりして大変難しい状況になっている。いろいろ悩みを聞いているので、ぜひ適正な御判断ができる仕組みの作り直しということ法制化していただくことは必須ではないかと思う。正直言って、お客様が減るのは嫌であるけれども、今、相当深刻な場面に直面しておられるお客様が圧倒的である。

○茂木経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

大変率直な御意見をいただいたと思う。

○立谷会長

各先生方のお話を聞いていまして、それぞれ地方、地域に配慮いただいていること、大変ありがたいと思う。

私の相馬市は言うまでもなく東日本大震災の被災地であったけれども、総理には7回御訪問いただいた。麻生先生にも被災直後においでいただき大変お世話になった。

その時の話であるけれども、総理が2012年3月10日、震災から約1年後、神道政治連盟の方と一緒においでになったことがあった。そのとき私がお願いしたことは、乗り合いバスについてお願いした。相馬一仙台間の常磐線が一部流され、子供たちが通学できないという事態がある。子供たちの進路にも非常に影響を与えるというような状況で、高速バスをJRと同じぐらいの頻度で出していきたい。さらに、その高速バスにはJRの定期券と同じようにバスにも定期券で乗れるようにして経済的な負担を少なくしてもらいたい。

安倍先生には随分奔走していただき、一緒にJRの社長室に行ったりもしたのであるが、その甲斐あり、その年の6月から1日12本のバスの路線が通った。ただ、これは住民からすれば1つの方向を向いているわけである。復興であり、子供たちの教育であり。ところが、これは複数のバスの会社に振り分けられるわけである。

私は無駄が多いなと思って見ていた。その2つのバス会社がどのぐらい赤字なのか詳細は存じないけれども、今回、経営統合とか共同化ということによって、さらに運賃のプール制等々によって、より効率のいい地域住民の利便性の向上が図れるのであれば、ぜひそのような方向でお願いしたい、これが1点である。改めてあの時の総理の御活躍というか御貢献に感謝申し上げたいと思うけれども、実例として、そういう経験をした。

それと、もう一つ、地銀の統合の問題であるけれども、これも震災のときの経験なのであるが、やはり地縁、血縁でもって金融が成り立っている部分がある。震災でみんな非常に苦しい思いをしたから、政府においても二重ローン対策とか、片山先生にいろいろやっていただいたが、いろいろ御支援いただいたものと思っているが、やはり精神論になるが、みんなで支え合って頑張っていこうという気持ちが復興の基盤にある。

これは地方創生もそうであるし、これからの地域の将来も全てそういうことになると思うのであるけれども、精神論だけで物事を解決していいのかということになるかもしれないが、これがしっかりしないことには、地方の自立はできない、先は見えないということになるわけである。であるから、そこで債権譲渡というようなことになると、地方ががたがたになってしまうということがあるので、ここはひとつしっかり対応していただきたい。地方からのお願いである。

○曾我社長

前橋市で卸売業を営み、前橋商工会議所の会頭を務めている曾我である。

私からは、前橋市で乗り合いバスの利便性向上に向けて、官民挙げた取り組みを推進する上で実際に直面している問題点を踏まえ、述べさせていただく。

前橋市では、人口減少に伴ってバスの利用者も減少しているが、中小規模のバス事業者がなお6社運行しており、各社とも業績は非常に厳しくなっている。一方で、路線維持のために前橋市は足元で年間3億円を超える補助金を負担している状況である。今後、高齢化の進展に伴い、自家用車を運転する人が減ることなどから、乗り合いバスは地域にとってますます重要な交通インフラとなる。しかしながら、現行のバス路線は基本的に30年以上前に認可されたままであり、現在の「まちの実情」に合っていない。そのため、前橋市では、バスの利便性向上を図るべく、我々商工会議所も主体的に参画して、官民連携の協議会を設置した。

しかし、競争政策上、協議会において複数の事業者を交えた協議を行うことが許されないため、行政がバス事業者に対して個別に、路線やダイヤの調整を行わざるを得ず、非常に手間と時間がかかっている。また、事業者間で運賃などに関して調整することも禁じられているので、一向に話が進まないのが現実である。

この事態を打開するためには、今回、事務局から提言されている協議会で、全てのバス事業者も含め、地域の関係者全体で協議を行えるようにすること、また、バス会社の経営自体は各社の独立を保ちつつ、一定の路線収入をプールするなど、共同して運営に当たれるような工夫をすることが不可欠であると考えます。

協議の透明性を確保することを前提に、住民の利便性を最優先した、バス事業の再編を促進するための未来志向の政策を、ぜひとも御検討いただきたいと思います。

○三村会長

昨年11月の未来投資会議においても述べたけれども、地銀も乗り合いバスも、ともに地方創生にとって不可欠のインフラである。いずれも近年の環境変化の中で非常に厳しい経営状況に陥っており、地方創生の観点からも、これらの経営基盤を強化し、利用者や住民の利便性を最大化するような競争政策の見直しを、ぜひとも進めていただきたいと思います。

乗り合いバスについては、曾我社長が述べたとおりである。私からは、地銀の競争政策に関して述べたいと思う。

まず、人口減少と需要縮小が進行する地域経済を活性化するためには、地域の経済活動と雇用を担う中小企業の生産性向上・競争力強化を図ることが不可欠である。その地方の中小企業に対して、例えば、経営者保証を求めない融資、事業承継支援、人手不足対策としての人材マッチング等の伴走型の経営支援を行い、あるいは、地方再生を支援しているのが地銀である。しかし、これらの活動は、地銀にとっては足元の収益に直結するものではなく、あくまでも将来投資である。それだけに、健全な収益基盤があって初めて実行できるものだと思っている。

したがって、地方の中小企業にとって、健全な経営基盤を有する地銀、これが不可欠のビジネスインフラである。地銀の足下の厳しい経営環境のもとでは、その最も有力な手段の一つが経営統合という選択肢だと思っている。このため、地銀の企業結合審査に当たっては、健全な地銀の育成と地域の円滑な金融仲介機能の維持を重視して、マーケットシェアが高くなっても経営統合を認める方向で審査基準を見直すをお願いしたいと思うし、あわせて審査期間の短縮もお願いしたいと思っている。

また、本日の説明の中に、地銀の破綻に際しては、その数年前から貸し出しの趨勢的な低下が見られるとのデータがあった。破綻した場合に地域に与えるダメージが極めて大きいため、破綻の予兆に対しては、できるだけ将来を展望し、かつ、スピード感を持って的確に対処することが重要と考える。

以上のような競争政策の適切な見直しにより、地域の経済の健全性が保たれることこそ、競争法が本来、目的とすべきものではないだろうか。

○小林会長

私からは非常に一般論になってしまうけれども、一言述べさせていただきます。

地域の社会経済システムにおいては、公共サービスの産業である地方銀行と乗り合いバス事業者が提供する金融と交通の機能そのものを新しいテクノロジーやシステムも導入しつつ、生活者のために長期にわたって一定程度維持することが第一義的に重要かと思う。一方で、我が国の生産性向上と持続可能な経済成長のためには、自由で公正な市場の規律のもと、民間企業みずからの意思でイノベーションに取り組み、自律的なガバナンスによって経営アライアンスや事業ポートフォリオ改革を断行することが必要不可欠であることも明白。

したがって、地方銀行と乗り合いバス事業者に対して競争政策上の特例を設けることに当たっては、国民に対する説明責任と事業者にとっての予見可能性を兼ね備えたスピーディーで透明性の高い制度設

計のもと、利用者の利便性を優先して公共性と経済性の両立を図っていくことが重要かと思う。当然、主務官庁により、モニタリングの手法もポイントかと思う。

○櫻田議員

未来投資会議という場での議論ということで、第4次産業革命がもたらす技術が一体どのような創造的破壊を起こすのかということの頭の片隅に置いておかなければいけないだろう。先の話かもしれないが、今の課題に対する抜本的解決は多分そこから出てくるはずだ。

例えば、自動運転バスが実装されれば、事業者収益の確保とドライバー不足の解消、郊外路線の維持といったことが同時に達成できる可能性がある。また、もっと大きなスケールで、今、スマートシティというものが議論されているが、スマートヴィレッジという構想もあってよいと思う。

11月の議論で、私は、地銀の統合に関して、今の地方銀行の機能がどうなっていくか、メインバンクとは一体何なのか、今の状態であり続けるかどうか分からないということ、また、大きくなること、イコール、サスティナブルではないということを示し上げた。

今の時点において、統合は一つの方策である。各銀行においても、私どももそうだったように、危機感を持って主体的にトランスフォーメーションを進めることが何よりも必要で、それがないまま、今のよう議論が進んでいっても、結局また同じことを繰り返すのではないかという危惧がある。今の業態は銀行に限らず、あらゆる産業で機能のアンバンドリング、分解とリバンドリング、編み直しが起きているので、この問題については決して忘れてはいけない。

乗り合いバスも同様で、旅客運送あるいは貨物運送を含めて運送という機能を考えたとき、今のバスの物流のあり方でいいのかということも議論しなければいけない。さもないと、必要のない機能が延命されることにならないかという危惧がある。

11月にFinTechの議論の際に、私は、ディスラプター・破壊者たちは、実は金融の外から入ってくるという話をした。業界や経済に新陳代謝を起こして新規参入を促し、消費者レベルの追求をすることが競争政策の本来の趣旨である。

ただ、新しいテクノロジーの実装は明日、来年、実現することではないと思う。したがって、当面の対策として、各社のトランスフォーメーションにつながるような経営統合や共同経営を促進するという事務局提案には賛成。

そして、それに当たって特例法なのかガイドラインかという技術論について、大切なのは、その目的に照らして最善策をとっていくことと考える。目的というのは2点である。

1点目は、予見可能性の確保であり、経営判断が競争法に抵触するかしらないかが容易に判断できるような透明性が必要だと思っている。

2点目は、スピードの確保。ガイドラインとするのであれば、我々民間業者に求められているコンプライ・オア・エクスプレインがあるように、当局においても、コンプライ・オア・エクスプレイン、遵守してください、もしそうでないなら説明してくださいということを迅速にお示しいただきたい。過去に見られた例では、残念ながら、そのようには見えなかったということである。

以上、申し上げたとおりであるが、重要なことは、新技術の実装と、業界を未来志向で捉えていくことである。

○志賀議員

人口減少、高齢化により、経済規模が縮小する地方において、地銀や乗り合いバス事業者が従来レベルのサービスを維持し、経営的にも生き残りを図るために同業者との経営統合を考える場合、これらの2業種に限定して統合後のサービスレベルを監督官庁が監督することを前提に独占禁止法の適用を緩和する方針に賛成する。

一方、こうした業界は既存の競合企業だけでなく新たなプレーヤーが従来のテリトリー、例えば府県別の境界を越えて参入し、結果として著しく競争環境が変わることも考えられる。例えば今後都市部に限らず地方においても発展するであろうモビリティサービスの一環として高度な自動運転技術により運行される無人のロボットタクシーが乗り合いバスを補完することも考えられる。また、地銀の業務についても急激に進むFinTechが地銀の顧客基盤に浸透していくことになると思う。

こうした新業種による新規参入を促進し、市場の競争環境を活性化することも重要だと考える。ダイナミックな競争環境の変化は人口減少、高齢化に苦しむ地方にも押し寄せ、地盤産業のさらなる業績の悪化につながっていく面もある。こうした縮小する市場環境と多様化する競争環境の両面に留意した競争政策の対応が求められているのではないかと。

○茂木経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

多くの皆さんから御意見をいただきましたが、地銀や乗り合いバス等が地域の重要なインフラ基盤であって、それが相当厳しい今、経営環境により、そして、地域住民であったりとか中小企業に悪影響が出かねない、こういう現在の状況については、皆さんが共通認識を持ってらっしゃるのだと思う。

その上で、どうしていくか。多くの皆さんから、一つは、やはり予見可能性が持てること。そして、スピーディーに対応できる、こういう制度が必要である。もう一つ、新しい技術革新を取り入れたり、ビジネスモデルをつくり、新規参入を促進する必要がある。ただ、それは既存の事業者はそのままいいということとは全く違う。こういう御意見だったのではないかなと考えている。

○石井国土交通大臣

地方の乗り合いバス等の公共交通は少子高齢化による収入減や運転手不足等により厳しい経営状況にある。このような状況で公共交通ネットワークを維持するためには事業者、地方自治体等の地域の協議会を活用し、運行の効率化を図りつつ、利用者利便を確保するよう、事業者間の統合や運行間隔の適正化等の連携、協働等が円滑かつ柔軟に行えることは不可欠となっている。このため、将来的にバス路線の廃止等により住民の足が奪われるなど、事態が深刻化する前に積極的、計画的な取り組みを行うことが重要と考えている。

その際、地域や事業者に対して透明性に留意しつつ、予測可能性が確保される仕組みが必要と考えている。以上の考え方のもと、各地域の実情に沿って公共交通ネットワークが維持されるよう、さらに具体的な検討を進めていくべきだと考えている。

○麻生副総理、財務大臣兼内閣府特命担当大臣（金融）

地銀の話であるけれども、これは適切なタイミングで十分な対応が行われないと、資料1の4ページに書いてあるように、全国の中で約50%の企業のメインバンクが地銀、第二地銀であるという実態があるので、適切な対応が行われることなく途端に破綻に至った場合は極めて大きな被害が出る。したがって、地銀の経営統合について、これは地域における金融インフラを維持するといった観点から金融庁の知見というのが十分に活用されてしかるべきなのだと思う。とにかく、その判断を行うことについて、これはやっている事業者にとっては、先ほどお話しがあったように明確かつ予見可能性が高いというのが第1点。もう1点はスピード。この2点についてしかるべき枠組みというのをきちんと今回、これで方向性を示して構築されていかれないと、口で幾ら言っても対応ができない。経営が悪化した場合だけ金融庁に責任を持ってこられてもどうにもならないから、その点だけよろしくお願いしたい。

○茂木経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

そのようにならないようにしたいと思う。

○安倍内閣総理大臣

本日は、地方銀行や乗り合いバス会社の経営統合・共同経営について、競争政策のあり方を中心に議論を行った。

第1に、乗り合いバスは地域の足であり、高齢者の皆さんのためにも、その維持が必要。本日も、立谷市長を始め地方の不安な現状を訴える御意見をいただいた。乗り合いバスなどについて、共同経営を認め、町の中心部における頻度の高い便数の適正化を図れば、その収入を調整することにより、低需要の路線を維持することが可能となる。これは地域の皆さんの利便性向上につながる。地域において、関係者による協議会を設置することを前提にした新たなスキームを実現したいと考えている。

第2に、地方銀行について。地方銀行はそれぞれの地域において、7割から8割の企業のメインバンクとして地域経済を支えている。業績が悪化すれば、貸出金が減少するなど、悪影響が預金者や借り手に及び、地域における円滑な金融仲介に支障を及ぼすおそれがある。早期に地方銀行の事業の改善を図るため、経営統合により生じる余力に応じて、地方におけるサービス維持への取り組みを行うことを前提に、シェアが高くなっても特例的に経営統合が認められるよう、検討を進めてまいらる。

以上の特例的な措置を設ける方向で検討を進め、結論を今年の夏に決定する成長戦略の実行計画に盛り込む。茂木大臣、麻生大臣、石井大臣には、今夏に向けて、具体的な検討を進めていただきたいと思う。