

郵政民営化委員会（第225回）議事録

日 時：令和3年1月19日（火）13：15～16：10

開催方法：Web会議

出席者：岩田委員長、米澤委員長代理、清原委員、三村委員

株式会社ゆうちょ銀行 田中常務執行役、豊田ローン営業部長

金融庁総合政策局 田原参事官

総務省情報流通行政局 佐々木郵政行政部長

国土交通省 阿部総合政策局物流政策課長、伊地知自動車局貨物課長、

谷合大臣官房参事官（国際物流）

○岩田委員長 それでは、ただいまより「郵政民営化委員会」第225回をウェブ会議で開催します。

本日、老川委員が御欠席、また、清原委員は間もなく御出席になるということでございます。委員5名中3名の出席をいただいておりますので、定足数を満たしております。

それでは、お手元の議事次第に従い、議事を進めてまいります。

最初に「株式会社ゆうちょ銀行の新規業務の認可申請」について、ゆうちょ銀行から簡潔に15分以内での説明をお願いいたします。では、どうぞ。

○田中常務執行役 ゆうちょ銀行の田中でございます。本日はお時間を頂戴しましてありがとうございます。

昨年12月23日に金融庁長官並びに総務大臣宛てに認可申請をさせていただきました案件につきまして説明させていただきます。

早速ではございますけれども、概要について説明申し上げます。

まず、資料の2ページの目次を御覧ください。

当行はフラット35等の個人向け住宅融資業務、それから、フラット35等に係る損害保険募集業務、そして、口座貸越サービス業務に必要となる保証子会社の保有につきまして認可申請をいたしました。いずれも2021年5月の業務開始を想定しているところでございます。

資料の4ページを御覧ください。初めに、フラット35等の個人向け融資業務の取扱いに関しまして説明を申し上げます。

当行では、資料の中ほどにございますが、お客様の住宅のニーズに応えるために、住宅金融支援機構の住宅ローン商品でありますフラット35を含めまして、2018年10月までスルガ銀行の媒介業務として住宅ローンを取り扱っておりました。2019年度以降ですけれども、ソニー銀行と新生銀行の媒介業務として住宅ローンを取り扱っているところでございますが、フラット35等、機構商品の取扱いは現在取り扱ってございません。今回、フラット35の直接取扱を開始しまして、スルガ銀行の媒介のときと同じ程度の商品ラインナップを実

現したいと考えているところでございます。

認可申請も入ってございますけれども、住宅金融支援機構の商品の全般、すなわち下の表の左側に記載してありますとおり、機構の証券化支援事業及び住宅融資保険事業を利用した個人に対する資金の貸付業務。それから、機構が災害復興のために行う個人に対する資金の貸付けの媒介業務であります。いずれも基本的には当行が信用リスクを負わないというものでございます。

続きまして、今回実施いたしますフラット35の概要につきまして、5ページを御覧ください。

今回、実施させていただく業務でございますが、証券化支援事業の買取型というもので、この流れでございます。フラット35は、御案内のとおり、旧来の住宅金融公庫、現状、独法化しまして、住宅金融支援機構が提供しております全期間の固定金利の住宅ローン商品でございます。

フラット35の買取型でございますけれども、お客様からまず金融機関へ申し込まれた住宅ローン。これにつきまして、機構が買取審査で承認した場合に、当行も含めまして金融機関側がお客様に融資を行うと同時に、機構に対して住宅ローン債権を譲渡するという仕組みになってございます。機構に債権を譲渡するということでございますので、当行は原則として信用リスクを負うことはなくて、お客様に住宅ローンサービスを提供することができるということでございます。

機構はその後、買い取った債権を証券化して、投資家から集めた資金は金融機関に支払う譲渡代金に充てられるといった流れでございます。

続きまして、当行におけます業務の実施体制ということで、6ページを御覧ください。

申込みの受け付けは、フロー図の一番左のところでございます。私ども、ゆうちょ銀行の直営店41店舗にローンサービス部というものが設置されてございますが、そこで受け付けを行うということでございます。なお、ローンサービス部におきましては、現在、ソニー銀行と新生銀行の媒介業務を行っているということでございます。

当行としての審査は機構が定めた基準に基づきまして、収入の安定性とか物件価格の妥当性、入居の確実性、それから、申請内容の真正性。こういったものを確認するということでございます。

審査担当で承認と判断した案件につきましては、機構において最終的な審査が行われるということです。

機構が承認した後、ローンサービス部におきまして、金銭消費貸借契約の締結を行って、当行のフラット35センターで契約内容の確認、それから、お客様への融資金の入金処理、債権の機構への譲渡を行うという流れでございます。

苦情や延滞督促などの債権管理、回収業務。これにつきましても、フラット35センターで行うということでもあります。

なお、審査担当、フラット35センターは晴海で設置しまして、これまで媒介業務に従事

しておりました実務経験者がおりますので、これらを活用するというところでございます。

他社において発生したフラット35の不正事案ですけれども、例えば売買契約書などの申請書類の偽装、それから、居住用というふうに偽って投資用物件を購入する目的の申請。こういったものがあるところでございます。

居住の偽装につきましては、スルガ銀行の媒介のときに賃貸併用物件の調査結果について2019年3月25日の委員会で説明させていただいたところでございます。当行はそういった事例・経験も踏まえまして、しっかりと対応してまいる所存でございます。

当行が取り扱うフラット35の商品性でございますが、融資対象物件を自己居住用のみといたします。本社で営業先の不動産会社の確認を行う。この不動産会社管理は現在の媒介業務でも既に行っているものでございます。また、申込みの受け付け審査、契約の各段階で書類の確認もきっちりと慎重に行ってまいるところでございます。

続きまして、損害保険募集業務について説明を申し上げます。8ページをお開きください。

先ほどのフラット35の利用条件として、借入れの対象となる住宅について火災保険の加入が必要になります。火災保険の申込先で、これは当行以外も含めてお客様が自由に選択ができるということでございますけれども、私どもとしてもお客様の利便性向上を図る観点から、損害保険の代理店としてフラット35の契約者に向けた募集業務を行いたいというものでございます。

取扱いはフラット35と同じく、当行の直営店41店舗に設置しておりますローンサービス部のみで、所属の損害保険会社に見積依頼書を提出した後につきましては、おのこの損害保険会社のコールセンターにて手続を行うという流れでございます。

最後に、口座貸越サービス業務に必要な保証子会社の保有に関する認可申請について説明いたします。10ページをお開きください。

口座貸越サービスの業務につきましては、既に2017年6月に認可取得済みでございます。スルガ銀行の子会社であります保証会社を利用予定にしておりましたが、昨年3月にスルガ銀行さんと提携を解消したということで、体制を変更したということでございます。

口座貸越サービスの事務受託を予定しておりました既存の関連会社がございまして、ゆうちょローンセンターを子会社化しまして保証業務を追加することが合理的であるという判断をした次第でございます。今回、信用保証業務を行う子会社の保有について認可申請をしたものでございます。

ゆうちょローンセンターの概要で、11ページ目を御覧ください。

ゆうちょローンセンターの概要につきましては、この記載のとおりでございます。

続きまして、組織。これも次ページを御覧ください。

保証業務を新たに追加するというので、絵の中の保証審査部であるとか保証管理部。こういったところを追加しているところでございます。

続きまして、参考として口座貸越サービスの業務概要を改めて説明を申し上げます。13ページをお開きください。

口座貸越サービスは通常貯金の残高を超える払戻しなどの際に不足額を自動的に融資するサービスでございます。極度額は最大50万円。ただし、業務開始当初は30万円ということで抑えたいと考えてございます。

当行の業務の実施態勢で、次のページをお開きください。

申込みの受け付けでございますけれども、当行の直営店、それから、郵便局の窓口、簡易局を除きますが、これらの窓口で申込みを受け付けて、ゆうちょローンセンターにおいて申込書の内容をシステムに入力して保証審査を行うということでございます。

保証審査の後に当行の銀行審査を経て承認となった先につきまして、口座貸越サービス、機能の設定を口座貸越センターで行う。延滞の督促といった債権管理とか回収業務につきましても、この口座貸越センターで行うということでございます。

なお、ゆうちょローンセンター、審査担当、それから、口座貸越センターは晴海に設置して、これまで媒介業務に従事してきた実務担当者も、その経験者も活用していくということでございます。

過剰借入防止対策について、例えばですけれども、保証会社へ依存せずに、銀行が主体的に審査を行う。それから、総量規制の対象外である借入れも含めまして多重債務の判定に活用するという事などを活用しまして、返済能力を慎重に確認してまいるということでございます。また、店舗の目標も設定はいたしません。それから、テレビのCMも実施しないという方針にしたいと考えているところでございます。

最後に、リスク管理態勢について簡単に説明を申し上げたいと思います。

当行におきましては、基本的には統合リスク管理の枠組みの中で銀行全体のリスクを把握、計測して、また、管理しているということで、口座貸越につきましても既存の枠組みの中で管理していくということでございます。

一方で、それに加えて、所管部署でありますローン営業部におきまして営業方針とか審査方針といったものをしっかりと策定して、残高とか延滞、あるいは代位弁済等の実績に基づきまして方針を随時見直していくといったことで適切な管理を行っていききたいということでございます。

また、その内部監査によりまして、牽制機能も確保しているということでございます。

以上をもちまして、認可申請の概要説明としたいと思います。ありがとうございました。

○岩田委員長 どうもありがとうございました。

それでは、質疑応答に移りたいと思います。

限られた時間ということでありますので、全委員から一人2分以内で御発言いただいた後、ゆうちょ銀行から回答を一括して行っていただきます。

それでは、米澤委員、清原委員、三村委員、そして、最後に私の順序でお願いいたします。

○米澤委員 どうも、御説明ありがとうございました。それでは、1点だけお伺いしたいと思えます。

住宅融資業務に関して、フラット35等に関しまして、これまでは、2018年10月まではスルガ銀行と一緒にやってきたわけですが、この媒介という言葉をもう一度教えていただきたいのですが、今度、改めまして直接取扱いになりますと、いろいろな業務等に関しましては全くゆうちょ銀行側で実質的に新しく行わなければならないことが幾つかあるのでしょうか。言い換えますと、それまではスルガ銀行のほうでやっていただいたことを今回、ゆうちょ銀行側のほうで新しく行うようなことがあるような業務があるのかどうか。この点だけ教えていただきたいと思えます。

以上です。

○清原委員 御説明ありがとうございました。今回の「個人向け住宅融資業務フラット35」に関連して1点、質問をさせていただきます。

この間、現行ではソニー銀行さん、それから、新生銀行さんの媒介をしてこられて、その間の経験、あるいは実績のある担当者の方が今回の直接取扱いについても担当されるということを伺いました。それは極めて重要なことだと思っておりますが、この間の媒介をされていらしたときの御経験で、「リスク管理」の点で、今回の「リスク管理態勢」として、その御経験を反映して改善を図る、あるいは今回、「ゆうちょローンセンター」をしっかりとつくるということでございますので、それが審査機能あるいはバック事務の機能を果たしていくこととなりますが、最前線のフロントの皆様のリスクを最小限にする、あるいはなくすためにリスク管理が重要だと思っております、それに向けてのこれまでの御経験、実績の反映をどのようにされて臨んでいらっしゃるか。新しいフラット35を直接取扱いにする際のリスク管理は極めて重要だと思っております、これまでの経験を生かす今後の取組の万全さといえましょうか、そうしたことについて補足して説明していただければと思えます。

以上です。よろしく申し上げます。

○三村委員 御説明ありがとうございました。私も1点、質問させていただきます。

業務フローというところで、6ページ目にフラット35、それから、後のところで同じような業務フローの図があるわけなのですが、その過程の中で相談とか苦情について、いわゆる事故報告システムに登録して共有されるということになっております。苦情という場合と相談という場合では少し性格が違うかもしれないのですが、この事故報告システムがどのように運営されているのか、どんな形で活用されているのか。あるいはそれを受けて、いわゆるローン営業部とかコンプライアンス関係部署に報告ということなのですが、どういった業務の流れとして運営されるのでしょうか。それについてお聞きしたいと思えます。

以上です。

○岩田委員長 ありがとうございました。

それでは、私から質問したいと思います。

まず1点目は、フラット35について、スルガ銀行でいろいろ融資に問題があったわけがありますが、私の記憶が正しければ、たしか不動産会社の管理の関連で書類の偽装とか居住の偽装とかが随分あった。それでスルガ銀行が具合が悪くなったと記憶しているのですが、今回の場合も直接に取扱いということになると、そういうところの管理が、特に不動産会社管理ということについてのしっかりモニターができるようなことになっているのかということがちょっと心配ですので、それをお伺いしたいのが1点目です。

2点目は、ゆうちょローンセンターについてであります。12ページになりますが、このゆうちょローンセンターではゆうちょ銀行の消費性ローンに係る信用保証業務ということになっております。それで、この消費性ローンに係る、これは口座貸越が当然入っているわけですが、このほかにこの消費性ローンというものは何が入っているのでしょうか。信用保証業務の対象となるローンの総額は一体どのくらいあるのでしょうかというのが2点目であります。

3つ目は、この信用保証業務の具体的な中身で、他行それぞれいろいろ努力しておられる、つまり情報、この信用保証業務をやるに当たって、審査方針や審査モデルの見直しであるとか、あるいは自らモデル審査を実施しているとか、これはかなりそれぞれ独自に持っておられるデータを使って審査をより正確なものにするという努力をやっておられるように思うのですが、ゆうちょ銀行の場合に、ゆうちょ銀行もこれはゆうちょPayをはじめ、あるいは今の口座に関するいろいろな情報もお持ちなわけなのですが、そういったものをこの信用保証業務の中でどのように生かしていくつもりなのか。それから、より一般的に言いますと、いわゆるデータビジネスというものを特に次期中期経営計画でどのように取り込んでいかれるのか。これはデジタル化の一つの大きな柱だと私は思っているのですが、それについてどのようにお考えでしょうか。

以上、3点であります。

○田中常務執行役 ありがとうございます。

まず、1点目の米澤先生の御質問でございますけれども、新たに始めるのはどこの部分なのかという御質問だったと思います。

資料で申し上げますと、6ページ目に業務フローの概要ということで書かせていただいておりますが、この下のところの絵の中で申し上げますと、銀行審査というところが新しく媒介から今回、直接申込みを受け付けることになるわけでございますために、銀行審査というものがまず新しく入っているということでございます。

それから、このフローのところでも申し上げますと、右から2つ目の資金交付、それから、債権譲渡というところで、実際に入金処理を行って資金をお客様にお出しする。それと同時に債権の譲渡をするといったことで、新しい業務になります。

さらに3つ目になりますけれども、一番右側の債権管理。これは当行でフラット35センターのほうで行う。例えば延滞があったような場合に督促ということで書かせていただい

ていますが、こうしたところが新しく、媒介等はございませんで、直接の取扱いになるというところに入って来るといった御理解をしていただければと思います。

ちなみに、審査担当とフラット35センターというものを晴海に設置しまして、これまで媒介業務でいろいろと経験もありました実務経験者がおりますので、その辺もしっかりと活用してやっていきたいということで考えているところでございます。

それから、清原先生からの御質問ですけれども、バック事務、それから、実際に申込みの受け付けをするフロントのところできっとその体制になっているのかどうかということでございます。

基本的にはバックの事務に関しましては、先ほどもちょっと申し上げましたが、スルガ銀行の媒介の時代にいろいろと審査とか、あるいはバック事務の業務の流れをある程度経験していた人間が20名ほどおります。それから、一方でフラットの商品性が、ある程度、型式に合うかどうか、基準が若干細かいようなところもありまして、その辺の流れみたいなものをよく理解している実務的な経験者も数名いるところで、バックはそういう体制でございます。

フロントにつきましては、先ほど岩田委員長からもお話がございましたけれども、特にスルガ銀行さんの事案のときに不動産会社がいろいろと若干問題があったということもございまして、しっかりとその辺は不動産会社の管理をしっかりとやらないと居住潜脱みたいなものが起こってしまったりということもありますので、その辺をしっかりとフロントの人間に対して理解してもらう必要があるということでございまして、現状、媒介の業務におきましても、その辺、不動産会社のところはしっかりと本社で、この不動産会社は駄目とか、その不動産会社にはちゃんと当たって大丈夫ですといった管理もしっかりしておりますので、その辺も含めましてフラット35におきましても同様の体制でしっかりとやっていきたいと考えているところでございます。

それから、三村先生からお話がございました、相談とか苦情の体制はしっかりとしているのかということでございます。

これにつきましては、口座貸越センター、あるいはゆうちょローンセンターも含めまして、しっかりと苦情の相談を受け付けるような体制はつくっております。最終的にはそこで完結ということではなくて、苦情にしてもいろいろな相談にしても、今回は非常に不正送金の関係でいろいろ御心配をおかけしましたが、その辺の反省も踏まえまして、しっかりと一元的に管理しましょうということでお客様サービス統括部というものを本社につくりまして、横串を刺してしっかりとお客様の苦情相談体制についてはさらに強化していきましようということで取り組んでいるところでございます。そうした文脈の中で、このフラット35とか口座貸越につきましても、しっかりとお客様のそういう苦情とか、いろいろな相談の声をしっかりと漏れなく把握して、しっかりとした体制でやっていきたいということで考えているところでございます。

それから、岩田委員長から、不動産会社の管理について、しっかりとフラット35につい

でもできているのかということでございます。

これにつきましては、先ほども申し上げましたとおり、しっかりと不動産会社、いい悪いと言ったら言い過ぎかもしれませんが、しっかりと峻別して、そういう問題がある不動産会社からの紹介を受けないというところでしっかりとフロントにもこの辺を具体的に会社名も含めて連絡してやっているところでございます。

2番目の、ローンセンターの消費性ローンはどれぐらいの規模感で考えているのかということですが。

これにつきましては、当面、口座貸越のほかに何かあるかといいますと、これは今のところ、想定はしてございません。当面、口座貸越だけということでございます。

3番目としまして、他行の事例でございます。独自の審査体制なども含めて、どのような形になっているのかというところでございます。

これにつきましては、基本的には口座貸越のサービスにつきましては個人情報ということで、消費者ローン系のJICCとかクレジットカード系のCICとか、まず、その辺の個人情報へのアクセスは可能になっているところでございます。その中で多重債務者でありますとか、あるいは事故情報のある人物は特定できますので、その辺は否認をするような方向になるのだろうというところでございます。

これについては、しっかりと連携して判断するというところで、一方、御指摘いただきましたような自行情報の蓄積は今後の課題なのかなということでございます。いろいろなスコアリングをやる上で決済の情報等々の活用とか、その辺も委員長も念頭におありになるのかなということもございますが、その辺はどう活用するのか、どういった情報でやっていくのかということも含めまして、今後の検討課題とさせていただければと存じます。

以上でございます。

○岩田委員長 ありがとうございます。

ほかに何か御質問がございますでしょうか。

もし質問等がなければ、質疑を終わりたいと思います。ゆうちょ銀行の皆様、ありがとうございました。

○田中常務執行役 ありがとうございます。

○岩田委員長 なお、本日、御説明を伺ったゆうちょ銀行の新規業務の件につきましては、事務局において令和2年12月25日から令和3年1月22日までの間、パブリックコメントを行っておりますので、御紹介いたします。

続きまして、郵政民営化の進捗状況について「総合的な検証に係る省庁ヒアリング」を金融庁、国土交通省、総務省の順で、省庁別に説明及び質疑を行います。

最初に、金融庁から御説明を10分以内でお願いいたします。では、金融庁の方、よろしくお願いたします。

○田原参事官 金融庁参事官の田原でございます。よろしくお願いたします。本日は、このような機会を頂戴いたしましてありがとうございます。

まずは、金融庁から総合的な検証に関連いたしまして、ゆうちょ銀行、かんぽ生命につきまして、金融行政当局として気づきの点につきまして説明を差し上げたいと存じます。この中でキャッシュレスサービスですとかかんぽ問題につきましても簡単に金融行政当局としての対応について説明できればと存じます。

お手元の資料を1ページおめくりいただけますでしょうか。目次のページでございますが、現行の中期経営計画におきましては、ゆうちょ銀行、かんぽ生命、それぞれにおかれまして目指す姿、主要な取組ということで、こういった事項について取組をされているものと承知しておりますので、まず、それぞれの項目に沿いまして簡単に説明させていただいた後、金融行政方針について説明させていただきたいと存じます。

2ページでございます。まず、ゆうちょ銀行におかれましては、その取組の1つ目の柱としてお客様本位の良質な金融サービスの提供を掲げられ、様々な取組をされているということでございますが、こういった中でキャッシュレス決済サービスにおける不正利用問題が起きたことは大変残念なことであると考えております。

事案の詳細につきましては、既に郵政民営化委員会でも何度か御議論されていると承知しておりますので割愛いたしますけれども、中ほどにございますように、金融庁からは、ゆうちょ銀行を含めまして、銀行や資金移動業者に対しまして以下のような点を要請しているということでございます。まず、銀行による認証の強化、資金移動業者による本人確認の強化等の不正防止策の実施、補償方針の策定と実施、利用者相談への真摯な対応といったことございまして、こういった点につきましてはそれぞれの金融機関におきまして取組をいただいていると認識しております。また、これにつきまして私どもとしても監督指針に規定いたしまして、引き続きよくモニタリングしていきたいと考えているところでございます。

1ページおめくりいただけますでしょうか。お客様本位の良質な金融サービスの提供ということに関連いたしまして、ゆうちょ銀行の限度額引上げ後の各業態の個人預貯金残高の推移について簡単に説明をさせていただきたいと思っております。

限度額引上げ後、2019年4月以降の預貯金残高の推移で、下の表にございますように、いずれの業態とも増加している状況にございますが、内訳を見ますと、低金利環境の中、総じて定期性預貯金は減少しておりますが、流動性預金が増加している状況になってございます。なお、ゆうちょ銀行におかれては、定期性預金が大きく減少している一方、流動性預金が大きく増加している状況にございます。

4ページで、2つ目の柱であります運用の高度化・多様化でございます。

収益向上を目指しまして、ゆうちょ銀行におかれましては、運用対象資産の拡大を通じて資産運用の高度化・多様化を推進されてきているということでございます。前回の郵政民営化委員会でもこの点について御議論がされたと承知いたしておりますが、海外クレジット投資、プライベートエクイティ、あるいは不動産ファンド投資といったことに対して取組をされているということでございます。

1 ページおめくりいただきまして、その結果でございます。

左側の総資産の内訳ですが、従前は国債など安全資産を中心に運用されていたわけですが、金利が低下する中、資金運用収益の向上を目指して、外国証券等を中心としたリスク資産を増加させてきたということで、真ん中にごございます円チャートにありますように、外国証券などへの投資が非常に増えている状況でございます。この結果、右側の自己資本比率の推移にもございますように、自己資本比率も低下してきているということで、この点については前回御説明があったと承知いたしております。

1 ページおめくりいただきまして、もう一点、運用をめぐりましては、低金利環境というものについて十分留意していく必要があると考えております。運用が非常に難しくなってきたということではないかと思っております。

こういった環境の中で、ゆうちょ銀行の資金利益と総資金利鞘を見ますと、低金利環境の継続によりまして運用利鞘が縮小しているということで、国内銀行と同様、資金利益、経常利益ともに減少している状況でございます。

次の7ページに資金利益の内訳がございます。

特に国内部門につきましては、資金利益は低金利環境が継続しておりますことで運用利鞘が縮小して減少傾向ということでございますし、国際部門につきましても、先ほど申し上げましたように、外国証券等の運用が拡大するということで残高があれだけ増加しているわけですが、外国証券利回りの低下などがございまして資金利益は伸び悩んでいる状況でございます。また、足元では市場環境が非常に不透明になってきているという御指摘もございまして、非常に巨大な運用規模をリスク管理しながら、どういうふうにポートフォリオを構成し、運用していくかというのは非常に難しい課題であると考えているところでございます。

1 ページおめくりいただきまして、ゆうちょ銀行の3つ目の柱でございます地域への資金の循環等でございます。

人口減少などが進む中で、地域における金融サービスの維持が日本郵政、地域金融機関、双方にとって大きな課題となる中で、連携というものについては双方の利益につながるとともに、地方創生に資するものであるというふうに期待しているところでございます。ゆうちょ銀行におかれては地域活性化ファンドを中心に地域金融機関とゆうちょ銀行の連携事案を積み上げているというふうに承知いたしております、成果を上げていくことにつきまして期待をしているところでございます。

続きまして、9ページからかんぽ生命について説明させていただきたいと存じます。

かんぽ生命をめぐる環境でございますけれども、低金利環境の中、主力である養老保険を中心とする貯蓄性商品の魅力が低下し、保有契約件数は長期にわたって減少している状況でございます。そうした中で、経常的な収益力を測るための指標であります基礎利益につきましても減少傾向ということと承知いたしております。

1 ページおめくりいただきまして、そういった中で保障重視の販売を強化されることを

目指すべき方向というふうに定められて努力されているということです。

従前はシンプルで分かりやすい商品を提供するというを中心にしたわけですが、保障性商品の新契約数が増加傾向にある、取り組まれているということかと存じます。

11ページでございます。

一方、そうした中で、冒頭に申し上げましたけれども、不適正募集が問題化したということも非常に残念なことございまして、私どもといたしましては業務改善命令を出しまして、業務改善計画を策定・実行いただき、お客様の権利回復、再発防止に取り組んでいただいているところでございます。

次のページで、こういった状況を踏まえまして、足元での個人保険、新契約の動向でございます。

上のチャートでございますように、かんぽ生命におかれては、2019年7月の積極的な営業活動の停止以降、新契約の保険金額が激減している状況でございます。ただ、他の生命保険会社におかれましても、2019年4月以降の外貨建て保険の予定利率の低下などがございまして、新契約の保険金額は減少しているという厳しい状況にあるということでございます。

1ページおめくりいただきまして、かんぽ生命の資産運用の多様化、リスク管理の高度化への取組ということでございます。

郵政民営化以降、資金運用収益の向上を目指して、リスク性資産への投資を拡大したということについては前回の委員会で御議論いただいたということでございます。ゆうちょ銀行に比べますと、まだリスクの取り方についてはゆうちょ銀行ほどではないということかと存じますが、今後どういった運用を行っていくかということも大きな課題でありますし、先ほど申し上げたように、運用をめぐるまは様々な課題があることは同様であろうと存じているところでございます。

1ページおめくりいただきまして、3つ目の項目で、私どもの金融行政方針でございます。

以上申し上げましたような課題への認識を踏まえまして、私どもとしては日本郵政グループさんにおかれて、郵便局ネットワークを基礎として、民間企業としての創意工夫を発揮しながら、顧客本位のサービスを提供することが求められていると考えておりまして、そのためには持続可能なグループ全体のビジネスモデルを確立していくことが非常に重要だと考えているところでございます。そういった観点から、郵便ネットワークの活用の在り方、ポートフォリオの構築に向けた取組の在り方、あるいはかんぽ生命の業務改善計画の実行状況などにつきまして、モニタリングを継続するとともに対話を実施するといったことを掲げさせていただいているところでございます。

以上、非常に駆け足で恐縮でございますが、説明とさせていただきます。よろしく願いいたします。

○岩田委員長 ありがとうございます。

それでは、質疑に入ります。

限られた時間での審議となりますので、質疑応答は最初に全委員から一人2分以内で御発言いただいた後、金融庁から回答を一括して行っていただきますので、御協力をお願いします。

それでは、米澤委員、清原委員、三村委員、最後に私の順でお願いいたします。

○米澤委員 どうも、いろいろ御指摘ありがとうございます。極めて参考になります。そこで2点ぐらいお聞きしたいと思います。

14ページのところ、行政方針の本文のところでもって、郵便局ネットワークを基礎としてというところで、持続可能なグループ全体のビジネスモデルを構築するというところで、これは我々もそういう方向でもって議論をしてきたわけなのですが、今日も御指摘のあるように、金融機関、とりわけ銀行は極めて厳しい金融環境、経済環境の中にあって、例えばメガバンクを中心として行われているのはやはりコストカット、中でも支店そのものを減らすという方向でコストカットを行っているわけです。

ところが、御存じのように、ゆうちょ銀行は資金の主体である、元になっています郵便局に関しましては、ここのところは必ずしもというか、自由に選択できない状況にあるわけで、その下で持続可能なビジネスモデルという、どういうものを想定したらいいのか。キーになっているのは、いわゆるデジタルトランスフォーメーションを中心としてのITなのですけれども、具体的な方法がなかなか私の中ではイメージがつかめないのも、もし参考になることがあれば教えていただければと思っております。

というのは、もう一回言いますと、いわゆる銀行に相当する支店等の元が少なくすることができない中で、これを乗り切るにはどういうイメージを考えているのかということです。

2点目は、一つの方向性として地域との連携というものがございまして、8ページです。これは増田社長なども積極的に考えているようなのですが、簡単に言って、アバウトに言って、地域でもって資金需要というものが見込めるのかどうか。これはそちらのほうも大分御専門で今、地方銀行で御苦労されているかと思うのですけれども、この時期に改めて地域でもっていろいろビジネスを行うことはどのぐらい現実的かどうなのかということ、もし何か参考になることがあれば教えていただきたいと思っております。

3点目は、特に質問ではなくて、我々の中の議論でもマネロンの話がほとんど出てこなかったのですけれども、結構、これは民間の金融機関で重要ですね。日本などの調査も入ったこともあったので、この点は遅まきながら、我々ももう一度、無視できない問題かなというのは今、ここで改めて感じた次第です。

ですので、2点ほど、最初のところ、多分、明確な答えはないのかもしれませんが、改めて考え方に関しまして何かサジェスションをいただければと思っております。

以上です。

○清原委員 御説明ありがとうございます。田原様の御説明で論点がかなり明確に整理さ

れて、感謝いたします。

ゆうちょ銀行について伺いますが、このコロナ禍で大変に国際的な金融情勢も変化してきていると思います。その中で、「持続可能なビジネスモデル」を支えていくときにポートフォリオが大変重要であると、このように指摘されています。ゆうちょ銀行のポートフォリオの点について、今後の課題というか、どのようにしていくことによって安定的なポートフォリオになり得るか。これも対話されていると思いますので、方向性について、メリットあるいは懸念されることなど、御示唆いただければと思います。

2点目にかんぽ生命についてですが、2019年12月にかんぽ生命に対しては一部の「業務停止命令」や「業務改善命令」を出すという事案が生じました。その改善に向けて、2020年はまさにそのプロセスにあったと思いますので、綿密な対話を重ねてこられたと思います。特にかんぽ生命のみならず、日本郵政グループ全体のガバナンスの在り方について特に対話があったように思いますが、今後のガバナンスにおける、これも主として「克服すべき課題」、あるいは「新しい体制になって信頼回復に向けた兆し」をお感じなのかどうか、率直に教えていただければと思います。

最後に、これはちょっと細かいことで恐縮なのですが、8ページに「(3) 地域への資金の循環等」ということで、「地域金融機関との連携」についてまとめていただいています。私は三鷹市長を務めていたこともあり、やはり地域金融における資金の循環については大変重要だと思っております。金額としてはそんなに多くを拠出しているわけではないのですが、ゆうちょ銀行の持つ社会貢献の方向として、この「地域金融機関との連携による資金の循環」について、金融庁ではどのような評価をされているかをいま一度お聞かせいただければと思います。

以上3点、よろしく申し上げます。

○三村委員 御説明ありがとうございました。私から1つ質問させていただきます。

先ほどの米澤委員のビジネスモデルという言葉とか、清原委員から御指摘のありました、かんぽ生命の募集品質の問題といったことと関連するのですが、やはり基本的には保障性の高い商品を今後重点化し、また、そのための営業体制を整備していくべきであると感じております。恐らくそういう御趣旨で今回の資料を整理していただいたのではないかとと思うのですが、それに対しまして、今、日本郵政側とかんぽ生命が出している改善計画に対して、基本的に金融庁としてモニタリングされている、あるいは対話をこれからも継続していただくということで、大変ありがたいことと思います。

ただ、現状のかんぽ生命の営業体制とか組織の在り方で果たして十分なのか。もう少し、それを高度化していく必要があるのではないかと感じるころもありますが、金融庁としてはどのように見ていらっしゃるのかということについて教えていただければと思います。

以上でございます。

○岩田委員長 ありがとうございます。

それでは、最後に私から質問したいと思います。

1点目は5ページ目の自己資本比率です。ゆうちょ銀行は今、15.73%ということになっておりまして、メガ銀行だとこのぐらいのものも近いものがあると思いますが、ゆうちょ銀行は基本的には国内基準行なので4%でいいというお話も聞くのですが、同時にゆうちょ銀行は規模がとて大きいので、大手の金融機関と同じような扱いをされるということだと、自己資本はこの15%程度で、これ以上はリスクが取れないということにもなると思うのですが、金融庁としては、ゆうちょ銀行がこの自己資本について、国内基準行並みの4%以上であれば十分であるとお考えなのか。それとも、15%ぐらいで、これ以上は下げないでほしい。このようにお考えになるのか。これはどちらか、お考えを聞かせていただければと思います。

2点目は、既に清原委員からも御指摘ありましたが、8ページに【地域ファイナンス強化への取組み】というものがございまして、地域金融機関等と連携してシンジケートローンへの参加を促進している。こういうお話もございました。それから、地域のファンドにも、これは左のほうに活性化ファンドが書いてありますが、幾つか出ております。

質問は、これまで31都市とファンドをやっているということかと思いますが、今、ゆうちょ銀行はJPインベストメントのレベルではゼネラルパートナーズになっていて、リミテッド・パートナーよりももうちょっと踏み込んでいる。シンジケートで言うとアレンジャー行ということになるかと思うのですが、仮にこのゆうちょ銀行が地域活性化ファンドのほうにもっと将来、力を入れて、ファンドを自ら組成するような役割、シンジケートで言えばアレンジャーの役割。こういうものを広げていくことについて、金融庁としてはどのようにお考えでしょうか。その場合にももちろん、エクイティを出すことになると思いますので、最初の質問と関連しますが、どの程度までこういう形でエクイティを出していくことが可能だとお考えでしょうか。

また、その先にファンドを複数つくった場合に、それを投資信託として郵便局の窓口で売るということは果たして可能なのでしょうか。金融庁としては、そうしたことについて、どのような可能性があるとお考えかどうか。これはミューチュアル・ファンド・バンキング・システムということをおっしゃるアメリカの学者もおいでになりますが、ゆうちょ銀行は今、それに近づいていると私は思っているのですけれども、どのようにお考えかというのが2つ目です。

最後は、サイバー攻撃に対して、これは一部の方の御批判があって、ゆうちょ銀行等が扱っているサイバー攻撃に対するプログラムは時代遅れのものを使っているのではないか、先端のものをしていないのではないかという御批判も一部にあるのです。そういうことについて、ゆうちょ銀行のサイバー攻撃に対する防衛の対応は十分なのかどうか、3点目として伺いしたいと思います。

以上です。

では、金融庁の方、よろしく願いいたします。

○田原参事官 御質問ありがとうございます。私のほうで全て答えられるかどうか、分か

りませんけれども、順次、お答えをさせていただければと存じます。よろしく願いいたします。

まず、米澤先生から御指摘がありましたビジネスモデルの点でございますが、やはりどういったビジネスを展開していくかということの中で、方向性についてはお客様本位でサービスを提供するということがあり、それをネットワークを用いて提供していくということであれば、やはりネットワークの利点を考えて、そのビジネスが成り立つかを具体的に考えていくことが必要ではないかと考えております。

そういった中で、ITの活用についての御指摘がありましたけれども、ITと例えばそういうリアルなネットワークを組み合わせたような、例えば資産形成についてビジネスが成り立ち得るかとか、そういったことについては考えていく余地があるのではないかと考えております。

一方で、ITにつきましては、先生方御承知のとおり、次々と新しいビジネスが生まれてきておりまして、例えばロボアドなどでアルゴリズム1つと言うとちょっと語弊がありますが、それで数千億円を集めるような企業が出てくる中で、そういった形での基礎的なサービスの提供に対して、では、ネットワークを生かしてどういう基礎的なサービスを地元で付加価値をつけて提供できていくかということについて、さらに考えていく必要があるのではないかと思います。

リテールにつきましては、私どもは顧客本位の業務運営という形で取り組んでおりますけれども、正直申し上げて、なかなかお客様本位でサービスが金融機関から提供されている状況に至っているかというところ、なかなか課題が多いところがございますし、そういった意味ではそこにビジネス機会があると思っておりますし、例えばITの活用の仕方につきましても、工夫次第では先ほど申し上げたようなビジネスが出てくるということがございますので、そういった意味ではそういった点に着眼して新しいビジネスを開けるような社内のメカニズムをつくるのが非常に重要ではないかと思うところでございます。

2点目で、地域との連携や地域金融機関につきましては、私どもも非常に苦勞もしておりますし、いろいろな取組をしているわけですが、御指摘がありましたように、やはり資金需要がなかなかないという御指摘を頂戴するところで、そういったところでは金融庁も職員が現場に出て行って、ある意味、まさに資金需要をつくり出すような取組を自らするというのをこの数年やっていたりするわけがございます。

そういう意味では、やはりそういう取組の中でどこに資金需要があるかということ現場レベルで引き出せるような力がついてこない、なかなか地域との連携は地場レベルでは難しいところがあるのではないかと考えております。個人レベルではいろいろな取組もしておりますし、そういったものにも期待し、その中でノウハウをためていくことが必要なわけですが、最終的にはそういうビジネスの見極めができるような人材を抱えて、それを実際のビジネスに生かしていくような現場のニーズとかノウハウの酌み上げみたいなものが必要なのではないかと考えております。

2点目で、ポートフォリオのお話がありました。資産運用につきまして、今、ゆうちょ銀行ではクレジット投資を非常に増やしているということ、あるいはPE投資を増やしているということがございます。こういったものも含めて、やはり全体としてのポートフォリオをどう組み直すかということについて、一つ考え直していく必要があるのではないかと、深化させていく必要があるのではないかとすることは申し述べたとおりでございますけれども、では、どういうふうにポートフォリオを組んだらいいのかというのはなかなか私どももリスク管理について、こういう課題があるのではないかとすることは指摘しやすいわけですが、こうしたほうがより安全ではないかとすることはなかなか正直申し上げにくいところがございます。

そういった中で、幾つか課題として考えられるものは、例えばクレジット投資をするときに、ゆうちょ銀行ぐらいの規模になってしまうと、どうしても資産が一定のものに偏ってしまうと、その資産が被害を受けたときに、損失を被ったときに、非常に大きな損失を被る可能性があるということには十分留意が必要でありますし、できるだけ分散していく努力が必要かと思えます。

また、クレジット年限につきましても、どういった形で何年、どういうリスクを取ることができるのかということについては、負債との見合いでよく考えていく必要があるのではないかと思います。ですから、長期投資ということもあるかと思えますけれども、それは資産調達サイドが本当にいざというときに流動性が枯渇するようなことがないかということも勘案した上でやっていかれる必要があるのではないかと思います。

また、ストレステストにつきましても、より精緻なものを構築していく必要があると思えます。また、こういった体制について、しっかり内部的な管理を利かせていくということ、内部監査も含めて、そういった課題があるのではないかと考えているところでございます。

投資対象につきましては、地域のお話、あるいはESG投資、様々なものがあると思えますが、先ほど地域について申し上げましたが、ESGについても、やはりかなり専門的な知見、あるいは投資収益の類似性などについて指摘もございますので、そういった点についてもしっかりとした体制を持って取り組まれることが必要ではないかと考えてございます。

それから、清原先生、三村先生からかんぼ生命の現在の取組についての御指摘がございました。プレゼンテーション資料の中で説明させていただきましたように、私どもといたしましては業務改善命令を出させていただいて、取組をモニターするとともに、対話をさせていただき、現在の経営陣においてはそれなりのしっかりした取組がなされているものと考えてございますけれども、日本郵政グループも大きな組織でございますので、実際にそういった大きな組織がどちらの方向に向かっていくのか、現場までしっかり経営陣の問題意識が浸透しているのかという点については、引き続きしっかりウォッチしていく必要があると思えます。

やはりこういう取組をしたときは一時的にしっかりするということはあるわけですが、

また新たな活動を始めたときに、それが本当に正しい方向に動いていくかということについて、それは持続的なものなのかということについてはしっかり留意していく必要があるのではないかと考えてございます。

それから、清原先生の3点目の社会的な貢献の仕方、地域への貢献の仕方ということですが、先ほど申し述べましたように、地域密着でしっかりやっていただくということについて、私どもも期待しておりますけれども、そこにはやはりかなりのノウハウの蓄積とか、地域とのコミュニケーションの在り方とか、非常に難しい課題がございますので、そこには十分リソースも投入しながら取り組む、あるいは経営陣がしっかりとマネジメントをしっかりとって、それに対して取締役がしっかりとガバナンスを利かせていくことが重要ではないかと考えているところでございます。

それから、岩田先生から御質問のありました資本との関係で、現行、私どもはゆうちょ銀行さんが中期経営計画において自己資本比率を10%程度に設定するというのも念頭に置きながら、それをある意味、目線として監督を行っている、モニタリングを行っているところでございます。

これは国際基準行並みなのか、国内基準行でいいのではないかとというのはなかなか判断が、いろいろな議論があるところであると思いますが、やはり岩田委員長からも御指摘がありましたように、ゆうちょ銀行の規模、あるいは社会的な金融市場における影響を考えますと、単純に国内基準行と同じということではいけないのではないかと考えており、その健全性については相当の水準をしっかりとキープしておくことが大切なのではないかと考えているところでございます。

それから、今後のシンジケートローンとかファンドといった取組を通じて、今後、ファンドビジネスにどういうふうに取り組んでいくか。それについて金融庁としてどう考えているかということでございますけれども、こちらについては、私どもとして現段階でこういうビジネスをすべきでないということを考えているわけではございませんが、ゆうちょ銀行として、先ほど申し上げたような様々なマーケットとの関わりの中でどういったビジネスモデルを描いていくのか。そのビジネスモデルの中でこういったビジネスが必要であるということであれば、それは郵政民営化法あるいは銀行法に基づきまして、それがしっかりと実現できるかという観点から臨んでいくことになるのではないかと思います。

一般論といたしまして、地域への資金循環が重要だということは繰り返し述べさせていただきましたとおりでございますけれども、一方で、そういったビジネスを行っていく上で、様々なノウハウ、体制とかリスクの管理が重要であることは申し上げたとおりでございますので、そういったものを勘案しながら進めていただくことに仮に取り組まれるということであれば進めていただくことになるのではないかと考えてございます。

サイバー攻撃でございます。この場でゆうちょ銀行の個別の内容について入っていくのは差し控えさせていただきますが、一般論としてサイバー攻撃がどんどん高度化いたしておりますので、アップ・ツー・デートなシステムを常に準備していくことのほうが相当難

しい状況になってきていると認識いたしております。そういった観点から、ゆうちょ銀行におかれても、あるいはかんぽ生命におかれても、さらにしっかりと取組をしていただく必要性はあるのではないかと考えているところでございます。

非常に雑駁で、お答えになっているかどうか、分からないところもございましたけれども、私からの回答は以上でございます。

○岩田委員長 どうも、大変ありがとうございます。丁寧な御説明をいただきました。

ほかに御質問等はございますでしょうか。

もしなければ、金融庁の皆様、ありがとうございます。

○田原参事官 ありがとうございます。失礼いたします。

○岩田委員長 続きまして、国土交通省から御説明を20分以内でお願いいたします。

○阿部物流政策課長 国土交通省物流政策課長の阿部と申します。それでは、私のほうから物流関係について説明させていただきます。

国土交通省からは、まず私から物流政策の大枠を説明し、それから、物流の自動化、機械化の状況について説明させていただきます。その後、宅配事業の状況、国際物流の状況について、それぞれの担当課長から説明させていただくことにいたします。

資料を御覧願います。まず2ページ目、政府の物流政策につきましては「総合物流施策大綱」というものがございまして、これは1997年から5年に1回ぐらいのペースで閣議決定で決められております。これに基づいて各省庁が物流政策を推進している状況です。

現在の大綱は第6次で、今年度、2020年度が目標期限となっております関係から、来年度以降の物流政策について新しい大綱を策定することが必要ということで、昨年7月から有識者検討会を設けて新しい大綱づくりを進めてまいりました。

次のページ。このようなメンバーです。物流の場合、民間主体の取組が多うございますので、民間事業者の方々を中心に、学者、自治体の方々、あるいは経済団体の方々、物流事業者だけでなく、荷主関係の方々、こういった多様な方々にご参加いただき、昨年の7月から12月まで議論を深め、昨年12月に提言をいただいております。

この提言を踏襲し、政府の文書として閣議決定に持っていくのが物流大綱の従来の策定プロセスです。昨年12月に提言をいただきましたので、今後、政府内で調整しまして、来年の春をめどに閣議決定したいと考えているところです。

次のページを御覧願います。この有識者検討会の提言の中でどのような内容が示されたかということです。ざっとこのような内容の提言が示されたところです。

物流をめぐる課題ということで、上の緑の枠にありますとおり、社会一般的な状況としてはSociety 5.0ですとかSDGs、人口減少、ドライバー不足、あるいは災害の激甚化・頻発化などといった課題に加えて、昨年度から発生した新型コロナウイルス感染症。こういったことを踏まえ、物流面ではEC市場の急成長とか、新しい生活様式の普及、それから「エッセンシャルワーカー」とも言われる物流の社会的価値の再認識。こういった要素が相まって、物流のデジタル化ですとか構造改革を加速度的に進めるべき好機が到来したのでは

ないか。こういう認識が示されております。

そして、下の青い枠にありますとおり、今後の物流施策の方向性として、以下の3つの柱で取り組んでいくべきではないか、ということが示されました。「簡素で滑らかな物流」のために、物流のDXあるいは標準化を推進すべきである。また②でありますように「担い手に優しい物流」。これは人手不足ということもありますが、担い手が取り組みやすい物流の実現ということで、労働力不足対策とか物流構造改革を一層推進するべきである。それから、「強くてしなやかな物流」。ここはインフラ面の強化ということですが、いつ何どきでも途絶えることのない物流を構築していく。そのためのネットワークを構築していくべき。このような認識が示されたところです。

次のページをお願いします。具体的にどのような施策を講ずるべきかということで、それぞれの柱ごとに様々な施策が提言されております。

最初の柱、DXあるいは標準化ということにつきましては、こちらに書いてありますように、手続書面の電子化、いわゆるデジタル化の推進ですとか、自動化・機械化の推進、ロボット等の導入推進など。その前提となる物流標準化の推進。それから、データ基盤の整備ですとか、こういったDXや標準化を支える物流高度人材の育成。こういった取組が必要だという提言がなされております。

次のページをお願いします。労働力不足対策というところです。

まずはトラックドライバーの労働環境の整備。従来からやっております「ホワイト物流」運動の推進などの取組。海運の関係では船員不足、トラックと同じような課題ですが、船員の労働環境の改善。それから、生産性改善に向けた革新的な取組では、共同輸配送とかシェアリングの推進、再配達削減。食品流通も非常に大きな課題でして、この辺は農林水産省などが中心になって合理化を図っていく。そのための標準化やパレット化の推進が必要であると。それから、過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保。労働力確保に向けた対策として、女性などの活躍を広めていくべきであること。それから物流に関する広報の強化も必要と。こういった提言をいただいております。

次のページをお願いします。ネットワークの構築です。

ここには、港湾ではヒトを支援するAIターミナルの整備ですとか、道路ではトラックの大型化などに対応した道路機能の強化。あるいはSDGsという観点でいきますと、カーボンニュートラルポートの実現など環境面に配慮した取組。こういった施策が謳われているところです。

次のページをお願いします。このような提言をいただき、今後、物流政策を各省と連携して取り組んでいくわけですが、今回の新しい大綱というか提言の大きな柱として、物流DXの推進ということが謳われております。物流DXとはどのような概念、内容なのかにつきまして、今回の有識者検討会の中で示された考え方をまとめたものがこの絵です。

DXとはデジタルトランスフォーメーションということですから、物流のこれまでの在り方を変革すること、ということで、下にあるような機械化ですとかデジタル化に関わる様々

な取組を通じて、物流産業のビジネスモデルそのものを革新していく。こういった考え方でDXを進める必要がある、ということが提言されており、それを支えるものとして、左側にありますように、標準化を併せて進めていく必要があると。この標準化にはソフト面ではデータなどの標準化、ハード面では外装とかパレットの形を整えるといった取組があることが示されております。

次のページをお願いします。DXの中で特に重要な機械化とか自動化の取組です。

既に物流業界で様々な取組が行われておりまして、上にありますように、港ですとコンテナターミナルの効率化ですとか、貨物幹線輸送であればトラック輸送の効率化、あるいはラストワンマイルや配送の場面ではドローンの活用などが進められております。下にありますように、物流拠点などでも自動走行ロボットとかAGVといった機械の導入が進められているところではあります。

次のページをお願いします。こういった機械化、自動化に合わせて、データ面の共有化が必要ということで、これは内閣府の予算で行っているプロジェクトで、SIPというものです。その中の「スマート物流」というプロジェクトです。

2018年から5か年計画で取り組んでいるものです。民間の事業主体を公募し、これらが中心になって取り組んでいるもので、国交省と経産省がバックアップしているものです。物流では様々なデータが流通していますが、そういったデータを電子化した上で、それを物流・商流データ基盤というものに集約し、様々な主体が活用できるようにする。それによって共同配送等物流の抜本的な効率化を図っていく。こういうことを目指す取組でして、そうした基盤をつくり上げるために、下にありますように、様々な要素基礎技術を開発していく。その技術を活用して、いくつかの分野、4業種ありますが、そういった業種でプロトタイプの実証事業を行うというプロジェクトです。2022年まで実証事業を行い、社会実装につなげていきたいというものです。

次のページをお願いします。ラストワンマイルの配送効率化ということでは、ドローンが物流面での活用で期待されているところではあります。現在はいわゆる無人地帯、下に人がいない状態での飛行が認められているということですので、現実的には過疎地域などでの使い方が中心になろうと思いますが、そういう過疎地域などでの物流面での活用について、国交省で補助制度を設けました。これは環境省との連携事業で、環境省の予算を活用した補助事業を今年度から始めたところではあります。計画策定経費とか機材・設備導入経費について補助を行うというものです。

次のページをお願いします。今年度からこの事業を始めましたが、現在までに13地域でドローンを使った物流に取り組みたいという要望がございまして、こちらにあるような全国各地で様々な取組が行われているところではあります。大まかに整理すると、離島での物流、医薬品の物流、農作物の物流、こういったものについてドローンでの輸送を試してみたいというプロジェクトが進んでおります。

次のページをお願いします。幾つかの事例を紹介いたします。

こちらは長崎県の福江島です。五島列島のほうで取り組みたいというもので、10キロほど離れた離島まで物資をドローンで運んでいきたいという取組が行われているところです。

次のページをお願いします。こちらは九州大分県竹田市で行われる取組。これは医薬品の輸送です。医薬品は小さくて高価なものですので、ドローン輸送に非常に適したものであろうという仮説の下でこういった取組が行われています。中心から10キロほど離れた集落に薬をドローンで運ぼうという取組です。

次のページをお願いします。こちらは小田原市で行われている取組。山の上のほうで収穫したみかんを下の集荷場までドローンで飛ばしたい、というものです。ドローンにはかなり重いもの、30キロぐらいまで運べるものも出てきておりますので、そうしたものを活用した実証事業です。このような事業が現在行われておりますが、日本郵便等でも、ドローンによる配送についての研究が進んでいると伺っているところです。

次をお願いします。物流の機械化・自動化等によるDXを進めていくに際しては、標準化の取組が並行して非常に重要であるということです。これについても、現在、国交省と民間事業者等が連携して取組を進めているところです。特に右側にあります外装の標準化とかパレットの標準化といった取組が重要ですが、加工食品分野などはより深刻な課題を抱える分野ということで、箱のサイズを統一する、といった取組が進んでおります。国交省も経産省や農水省と連携しながら、そういった取組を後押ししているところです。

次のページをお願いします。予算関係の資料です。国交省としては、先ほど申し上げた物流大綱の有識者提言などを踏まえ、物流DXに関する支援を充実していきたいと考えており、来年度予算案の中でそういったテーマの予算を設けているところです。

次のページをお願いします。従来からモーダルシフトとか幹線輸送の集約化、共同配送など、物流効率化の取組について予算面で支援してきたところですが、来年度は、下のほうにありますとおり、こういった共同配送などの取組に併せて機械化を行う場合には補助額の上限を引き上げるといった拡充を行うこととしております。

次のページをお願いします。こちらにも同様に、複数の物流事業者・荷主が連携した取組として機械化とかシステム化を行う場合に補助を行っていくこととしており、こちらは経産省資源エネルギー庁と連携した支援を来年度から新たに措置しようというものです。

次をお願いします。こちらはちょっと話が変わりますが、宅配の話です。国交省では従来から宅配の再配達率の削減を目指した取組を行っておりますが、そのデータを取っております。半年に1回、宅配再配達率がどのぐらいかですが、下の左側のグラフにありますとおり、これまで15%ぐらいの再配達率で推移していました。その後、最初の緊急事態宣言が発出されたのが昨年4月だと思いますが、そのタイミングの再配達率が大きく下がり、8.5%という数字になっています。恐らく在宅率が上がったということで再配達率が下がっております。その後、10月に直近のデータを取りましたが、このときは11.4%ということで、若干、再配達率が上がっております。コロナの影響が少し緩和したということで在宅率が少し下がった影響が出ているかと思っております。国交省としては、民間事業者とも協

力しながら様々な受取方法を普及することなどによって、この再配達率を下げることに
取り組んでいるところです。

私からは以上です。

○伊地知貨物課長 続きまして、自動車局貨物課長の伊地知でございます。「3. 宅配事
業等の現状と課題について」ということでお話しさせていただきます。

次の23ページをお願いいたします。宅配事業を含め、トラック全般のお話からさせてい
ただきますと、どうしてもトラックの実現場につきましても、依然として長い労働時間、
それから、安い賃金にさいなまれている状況でございます。

左下の「③人手不足」というグラフを御覧いただきますと、有効求人倍率ベースではご
ざいますが、下のグラフが全産業、そして、上のグラフがトラックということになるわけ
なのですけれども、おおむね全産業平均の2倍ぐらいの有効求人倍率ということでもずっと
推移している状況でございます。昨年に入りまして、コロナの影響もございまして、全般
的に有効求人倍率は下がったという傾向もございましたが、依然としてトラックにつきま
しては、まだまだ全産業の倍ぐらいの有効求人倍率があるという状況ございまして、慢
性的な人手不足感は完全には解消されていない状況でございます。

その結果、右下の「④年齢構成」というところで、やはりどうしても長時間低賃金の労
働を嫌って、なかなかほかの産業に比べても若い人の率が低いというか、高い年齢層の方
の率が高いということで、なかなか将来的に本当にこの産業がきちんと持続可能なもの
になるのかどうかにつきましては若干不透明なところがあるのが現状でございます。

次のページをお願いいたします。そういった中におきまして、いわゆる働き方改革法と
いうものが既に施行されているわけでございますけれども、トラックを含む自動車運転業
務につきましてはまだこの適用が猶予されている状況で、今のところ、令和6年4月1日
から時間外労働の上限規制がかかるという形で法律が適用されることになっております。

ただ、その上限規制も年間960時間で、ほかの産業の年間360時間あるいは労使協定であ
れば720時間という数字に比べても長時間となっております。つまり、これぐらい時間で規
制を設定しないとかなり物流に影響が出るということでこのように設定されておりますが、
ただ、この960時間であっても、かなり今のトラックドライバーの残業時間を考えると、一
人当たりの労働時間がかかり減る、場合によっては500時間ぐらい減るのではないかと
いう指摘もございます。

そうなりますと、今まで運ばれていたものが運ばれなくなるおそれも出てまいります。
これ以上、トラックドライバーがなかなか増えないということになりますと、いよいよそ
ういった状況が発生していくことになりかねないと考えているところでございます。

次のページをお願いいたします。そうした中、平成30年ですから3年前という形になり
ますけれども、議員立法の形でトラック法、貨物自動車運送事業法が改正されました。

幾つか大きな柱があったわけなのですが、特に3番目と4番目のところでございませ
けれども、3番目といたしましては荷主対策の深度化ということで、荷主がトラックに対し

てかなり厳しく、何時まで運べとか、すぐ運べとか、無理なオーダーをすることがあるということを聞いたことがあります。その結果、トラック側がスピード違反を起こしたとか過積載をしたとか、そういった話は依然として後を絶たないわけでありまして。

したがって、そういうことにならないように、荷主に対して、3. の①のところですが、トラック事業者が法令遵守できるように配慮義務を設けたということ。つまり、配慮しなかったということになりますと法令違反、ペナルティーとしては罰則はないのですけれども、少なくともコンプライアンス違反ということには言えるような状態にはなっているということでございます。

それから、③のところですが、このまま荷主の言うとおりに運んでいると間違いなく法令違反を起こしかねないという状況が続いているようであれば、私どものほうから荷主に対して直接働きかけを行う規定が新設されたところでございます。

次に「4. 標準的な運賃の告示制度の導入」というものがございまして。これはどうしても今、トラックの運賃は相対ということで事実上、自由化されているところがございますが、どうしても競争が厳しいということで運賃が下がる一方でありまして、それが結局、ドライバーの賃金が低いままであることと同じになっているということでございまして、今さら認可運賃に戻すことはできないのですけれども、ただ、トラックが本当にきちんと運行して、その結果、きちんとコストも賄えて、そして、ドライバーにきちんとした賃金が払えるというものとするためには、このぐらいの運賃を取らなくてはいけないのではないかというのを告示したのがこの4. のものでございまして。制度の導入後、昨年4月24日に大臣から告示をさせていただいたところでございます。

次をお願いいたします。現状、電子商取引市場で、これはいわゆるネット通販ですが、こういったものが成長するにつれて宅配便がますます数を増やしている現状がございます。

この現状に対応するためにはトラックのほうも何らかの改善をしていかなくてはならないわけですが、現状といたしましてはECへの市場規模、左のグラフですが、非常に大きく伸びている。右側のグラフですが、その結果、宅配便の取扱実績も非常に伸びている状況でございます。5年間で2割ぐらいの増加ということになっております。

これに応ずるような形で宅配便業者も増強を図っておりますし、大きな物流施設を建てるでありますとか、それから、配送のドライバーになるべく多くの人を確保できるように、勤務条件を変えたりとか、そういった工夫をしていただいて何とかもっておりますが、特に昨年のコロナの緊急事態宣言の時期は非常に数が、一時的であれ、増えたという話を実際に伺っております。今は少し沈静化したというふうにはなっておりますけれども、そのときは本当にもう少しで遅配とかというものが出かねないという話もあったと聞いております。

次をお願いいたします。現状、宅配便を扱っている事業者は実際にはそんなにたくさんあるわけではなくて、ここにあるような形になっております。

主に有名なのは宅急便とか飛脚宅配便、ゆうパック、こういったところがいわゆる大手

3社という形で、市場のかなりの部分を占めている状況ではあります。この3社もしのぎを削りながら、また新しいサービスを出しながらやっているところがございます。

次をお願いいたします。もう一つはメール便といいまして、物というよりは、どちらかというと書類を送るサービスがございます。これにつきましては昔から日本郵便が強い分野であって、現状でもかなりの割合を占めているところでもあります。

ただ、実際にはメール便は枠が小さいということで、総量として非常に少ないということもありまして、なかなかほかの、日本郵便以外の会社が入りづらいエリアではあるという現状がございます。

私からは以上でございます。

○谷合参事官 国際物流を担当しております、参事官の谷合と申します。私からは国際物流に関連する私どもの取組の概要ということで説明をさせていただきたいと思っております。

次の30ページをお願いいたします。世界の国際物流の状況です。

近年、国際物流全体、急速に拡大しておりますのでけれども、アジアに関連した物流が非常に多くなっておりまして、さらに、特に右側の図を見ていただくと分かる通り、中間財が東アジア各国で行き来しながら加工され、完成したものが中国やASEANから北米やEUに輸出されているという大きな動きがあると考えております。

次のページをお願いします。私どもの取組としては大きく3つありまして、日中韓の枠組みでの取組と日ASEANでの取組、そして、最後にシベリア鉄道の利用促進です。

まず、日中韓の取組については、日中韓物流大臣会合を実施しておりまして、こちらは2年に一度、3か国が持ち回りで開催しておりますのでございます。直近ですと、本来は昨年に第8回会合を日本の神戸で開催する予定だったところ、コロナの関係もあり延期したのですが、昨年6月に特別セッションを開催し、コロナへの対応を主に議論し、共同声明を公表しました。

主に議論されている内容としては、シャーシの相互通行、パレットの標準化・繰り返し利用の拡大、環境に優しい物流、港湾局で中心になってやっている取組で、コンテナの位置を可視化するための仕組みであるNEAL-NETというものがあるのですが、そちらの対象港湾の拡大、さらには新技術の活用があげられます。

次のページをお願いいたします。シベリア鉄道の利用促進についてですが、かつてソ連の時代、シベリア鉄道は、日本からヨーロッパへの貨物の輸送に活発に利用されてきた背景がございます。一方で、ソ連が崩壊したことによる混乱や海上輸送の運賃が安くなったこともあって、このシベリア鉄道の利用は一旦廃れていたのですが、日欧のEPAの締結、さらには最近海上輸送の運賃が高騰していることもあり、シベリア鉄道の利用が見直されてきているということでございます。

一方で、依然としてコストについては、航空輸送よりはかなり安いものの、海上輸送よりは相当、1.5倍から3倍ぐらい割高であるということなど、まだまだ課題はあって、それを何とか乗り越えようということで我々も取組をしているところがございます。

国土交通省としましては、物流事業者、荷主企業の意向、ニーズなどを把握し、ここ3年にわたってシベリア鉄道を使った貨物輸送のパイロット事業を行ってきております。また、政府レベルでも次官級の会合などで話し合いをするとともに、日本の国交省とロシア運輸省、日本の物流事業者などの団体とロシア鉄道の間で協力覚書を締結して取組を進めているところでございます。

次のページをお願いします。最後にASEANとの関係でございまして。

この左側にあるとおり、我が国のフォワードナーについて、東南アジアに非常に多く進出している状況でございまして。その前提として、荷主の企業、日系企業なども多く進出しているということが考えられると思っておりますけれども、その進出をより容易にするための環境づくりということで右側にあるとおり、4つほど取組を行っております。

まず1つとして、物流政策対話・ワークショップということで、ASEAN側の政府と対話をして、我が国の物流企業が参入しやすいような環境をつくるということ。例えば外資規制などがあつたりしたら、改善に向けて議論したり、ワークショップでは、日本の物流企業などから各国にプレゼンをしていただく機会を設け、参入するための手助けをしております。

続いて、国際標準化の推進ということで、我が国の小口保冷配送サービスをベースにしたB to Cの規格、これはISOでございまして。あとB to Bのコールドチェーン物流規格、これは日本規格協会の規格ですけれども、これら2つが規格として昨年発行されております。こういったものを踏まえて、日本の物流サービスをベースとした規格をASEAN各国に普及させていくことを考えているところでございまして、今年度は、まず、そのためのASEANへの普及戦略を作成し、さらにそれを基に各国別のアクションプランを作成して、来年度以降、セミナーや研修を通じた働きかけを進めていこうと思っております。

物流パイロット事業は、ASEAN各国において、我が国の物流事業者とも協力して実際の輸送をやってみるということで、例えば令和元年度にはベトナム、今年度はカンボジアで実際の輸送を実施予定でございまして。

そして、最後に人材育成ということで、JICA、SGH財団、これは佐川の関係ですが、あとはJAIF、日ASEANの統合基金など、こういったいろいろなチャネルを使って、ASEAN各国における人材育成も進めていこうと考えております。

私からは以上でございまして。

○岩田委員長 どうもありがとうございました。

それでは、質疑に入ります。

限られた時間での審議となりますので、質疑応答は最初に全ての委員から一人2分以内で御発言いただいた後、その後、国土交通省から回答を一括していただきますので、御協力をお願いいたします。

それでは、米澤委員、清原委員、三村委員、最後に私の順でお願いをいたします。

○米澤委員 大変興味深いお話、ありがとうございました。

郵政の話と結びつけなければいろいろ聞きたいことはたくさんあるのですが、あまり飛んでいってしまわないようにしたいと思います。1点だけ大きく再確認させていただきたいのですが、平たく大きく日本の物流サービスというものを生産する際の生産性は高いのか低いのか、結構極めて大きな問題で、我々、ユーザーとしては、この物流に関するコストはどちらかという、大きなものということはないのですが、安いというイメージなのですが、改めてその生産性で、例えば27ページで宅配便などを見ますと、どういう業者が占めているかというのが出ていて、ヤマトとか佐川とか日本郵便とか我々がよく知っているような企業が出てくるのですが、世界的に見ると必ずしも規模が非常に大きい額ではないので、むしろ日本はかなり小さな企業が乱立しているというか、そういうのがどんな状況なのかという感じもしておりますので、もし仮にセンターとか何かで規模の経済性があるとなれば、若干、効率性が落ちるのかどうかということもあります。

それから、それと関係しているのかどうか、分からないのですが、今日も説明がありました。トラックドライバーの求人が非常に多いにもかかわらず、普通、そうであれば経済学で言いますと賃金が上がるはずなのですが、逆の現象が起きているという状況も含めて、いろいろ問題が多々あるのではないだろうかということなのです。特に海外に出ていった場合、日本のところはFedExとか、そういうところと闘える競争力があるのかということからも含めて、平たく生産性というものはどういう状況にあるのか、問題がないのか、ゆゆしき状況にあるのかということ、極めて雑駁な質問ですが、感想でよろしいので、お聞かせいただければと思っています。

以上です。

○清原委員 御説明ありがとうございます。私は、大きく2つの点について伺います。

阿部課長さんに伺います。次期の総合物流政策の中で、課題を解決していく上にはやはり「新技術の活用が不可欠である」ということを受け止めさせていただきました。特に10ページ以降で、新しい生活様式に対応した「非接触・非対面型の物流システムの構築」の際、ここにあります「AIターミナル」とか、「トラック幹線輸送の効率化」とか、「ドローンの活用」とか、本当に新しい技術が必要だと思っています。

それで、いろいろ実証もされているようなのですが、ここで計画はつくられても、実際にこのような取組を担われるのは民間の企業ということになります。したがって、国土交通省さんでこの物流分野における新技術の活用を検討される際、自治体をモデル地域として選ばれても、実際にそれを協働で担っていくのは日本郵便も含めた民間事業者になると思います。

その際の、このような10ページに書かれているようなことを具体化していく際に、より一層、国と事業者と、そして、国民との協働・連携が必要になると思いますが、その取組に対して、令和3年度以降、さらに具体化していく際のビジョンについて、感想で結構ですので、教えていただければと思います。

伊地知課長さんに伺います。23ページのところに「トラック運送事業の働き方をめぐる現状」を紹介していただきました。先ほど米澤先生も質問されたように、本当に今、深刻な労働の状況を改めて示していただきました。

そこで、ラストワンマイルというところで、私の身近では女性の活躍も目立っておりまして、今回、23ページは、年齢の分布は見せていただいたのですけれども、女性と男性のことで言うと、私は、短時間であれ、あるいは地域限定であれ、女性活躍の現場にもなっていくのかなと期待しているところもあります。そんなデータを今はお手持ちではなくても、何か女性活躍の可能性についての印象を伺えればと思いました。

また、働き方というときにも、長距離のトラックもあれば、今、申し上げました近距離のラストワンマイルを担っていくという適切な分業なども必要ですし、そこにももちろん、ドローンとかロボットとか活躍される先行事例も承知しているのですが、絶対的に人が減る中で本当に厳しいECの需要もあります。何か人に関わることで、国土交通省だけではなくて、例えば厚生労働省との連携であるとか内閣府との連携であるとか、何か「府省を超えた人（輸送の労働力）に関する連携」がとおりかどうか。そんなことも教えていただければと思います。

よろしくお願ひします。

○三村委員 御説明ありがとうございます。2点、質問させていただきたいと思ひます。

第1点なのですが、実証実験というか、いろいろ実験をされているこの事業につきまして、大変興味深く拝見しました。そして、その中で過疎地における、例えば日用品とか医薬品とか食品をどう届けるかということで、ドローンを使っらっしゃるのですけれども、例えば14ページにありますように、非常に面白いと思っらいます。

ただ、もしこういう実証実験をこれからも進められるときに、先ほど清原委員もおっしゃいましたように、郵便局とか日本郵便も一緒に参加させていただくと、また新しい可能性も出てくるかなという感じがいたしました。特にこういう集会所に恐らくドローンで食品や医薬品を届けられたとしても、さらにそれから山の上に住んでいらっしゃるお年寄りに届けなければならないということになりますと、例えば日本郵便は、本当に緻密な毛細血管型の物流の仕組みを持っていますので、それをうまく利用していただければと思ひます。こういう実験を、協力者の範囲をもう少し広げていただくことがあればということで、質問ないしお願ひということで1点出させていただきます。

第二に、国際物流についてということでござひます。大事な分野であると思ひまして、大変興味深く拝見いたしました。

それで1つ、これはある意味で素人的な質問になるかもしれないのですが、30ページのところで東アジアを中心としてこういった物の動きがあるといった数値が示されています。かつて私がこういったことに興味を持ったときには、日本におけるハブ機能とか港湾機能とか空港機能とか、そういった国際物流拠点を整備していくべきという議論があったと記憶しています。また、そこでの物流センター、加工センター整備も非常に重要であるとい

うお話もあったわけですが、その辺りの議論は既に終わったと見ていいのか、あるいはこれからも重視すべきなのかということについて教えていただければと思います。

以上でございます。

○岩田委員長 ありがとうございます。

それでは、私のほうから質問いたしたいと思います。

1つはドライバーの人手不足ということです。ある推計だと5年後には28万人、ドライバーが不足するという予測も読んだことがあります。この不足に対して考えられるのは、シェアリングする。それから、ネットワークといいますか、物流システム全体をデジタル化することによって効率化して最適化する。最後は自動化するといいますか、自動運転車で人に代えるということがあると思うのです。幾つかあると思いますが、国土交通省としてはどういう対応が一番重要だというお考えでしょうかというのが1点目、人手不足です。

2番目は、日本郵便がこういう物流の最適化の中でどのような役割を果たしたらいいかというようにお考えでしょうか。例えば、特にスマートイノベーションストラテジーですか。そういうプログラムの中で、例えば日本郵便というのはこういうプログラムの中ではどういう役割を果たすことが期待されているのでしょうか。日本郵便はC to Cとか、あるいはB to Cが中心で、プラス国際物流などですとB to B to Cというところをカバーしていると思いますが、日本郵便はこういう物流最適化の中でどのような役割を果たすべきだとお考えでしょうかというのが2つ目の質問であります。

この質問の中で、例えばスマートシティというものがございますが、その中で再配達をゼロにするという提案もあるのですが、私は日本郵便はそういうものをぜひトップを飾ってやっていただきたいと思っているのですが、そういうことについてどうお考えでしょうかというのが2番目です。

3番目は、Amazonが今、どのくらいのシェアを持っておられるのか。そして、Amazonは自分でも倉庫を持ったり自分で配達するネットワークも始められていると伺うのですが、今日拝見したものには恐らくこういうヤマト運輸、佐川急便、日本郵便。こういうところに実はAmazonが使っている宅配のものがたくさん入っていると思うのですが、そのAmazonの今、こういう日本の物流で果たしている役割について、どのようにお考えか。また将来、これがどのような拡大を示すというように予測しておられるのでしょうかというのが3つ目の質問であります。

以上で質問は終わりでございます。

それでは、国土交通省の皆様、ただいま質問が幾つかございましたが、御回答をよろしくお願いいたします。

○阿部物流政策課長 ありがとうございます。物流政策課長の阿部です。まず、私から答えられる範囲でお答えさせていただきます。

米澤先生からの御指摘、日本の物流生産性が高いのか低いのか、という質問でございます。一言で言って、かなり低いということではないかと思っております。世界との比較は

なかなか難しく、世界のデータと客観的に比較できるデータはございませんので、国内の他産業との比較になるわけですが、かなり低いと言わざるを得ないと思っております。物流大綱の検討会でも議論になったのですが、労働生産性という指標がございまして、数字で申し上げますと全産業一時間当たり3,602円という数字がございまして、物流の平均が2015年で2,000円。6割か7割ぐらいです。これは2015年で、直近の2018年度のデータが2,025円という数字が出ていまして、この2015年から2018年度まで、物流では、この生産性がほとんど上がっていません。なかなか難しい課題で、この物流生産性をいかに上げていくかというのが大テーマです。物流大綱に基づき様々な取組を行うことによって、生産性を少しでも上げて、ほかの産業に追いついていこう、ということが大きな課題として上げられているところです。

○阿部物流政策課長 では、続いて、清原先生からの御質問。新技術の活用が不可欠であるということで、国はそれについてのビジョンを示すべきと。ありがとうございます。全く御指摘のとおりで、物流の取組については、国が直接取り組むことは少なく、やはり基本的には民間が取り組むべき部分が多いと思います。国はいろいろなことを提案しますが、いずれにしろ、民間主体との協働が絶対的に必要です。個々の民間企業ということではなく、民間事業者間でも連携した取組が必要だろうということで、最近の物流のキーワードとして、競争から協調へという言葉もあります。今後は業界の垣根を超えてまでも共同配送など様々な効率的な取組を行っていかねばいけないということで、我々は物流効率化法という法律もございまして、こうした法律の枠組みや予算を活用しながら、民間の取組を応援していきたいと考えているところです。

三村先生から御発言がございましたドローンの活用についてです。日本郵便での活用に役立つことも多いのではないかとということで、全くそのとおりと思います。今回御紹介した実証事業にはたまたま日本郵便は入っておりませんが、かつて国交省でやった実証事業の中には日本郵便と連携した取組も福島でございまして。現在も日本郵便は様々な形で研究を進められていると聞いておりますので、我々としては、日本郵便にはぜひとも、ドローンの活用を広げていただきたいと思っております。かなりノウハウも蓄積されていると思っておりますので、ぜひ拡大していただきたいと。我々の補助制度も続きますので、よろしければ日本郵便にも活用していただきたいと考えているところです。

岩田先生からの御指摘、ドライバー不足は非常に深刻だということで、どういう対応が一番大事だろうか、ということです。先生御指摘のとおり、様々な対策、機械化・自動化、その他の取組も総合的にやることによって、少しでもドライバーに優しい物流環境を造り、人手不足感を解消していくということだろうとは思っています。

個人的な感覚ではありますが、何が一番大事か、ということになると、商慣習的なところを改善していくことが非常に重要と思っております。先ほど貨物課長からも説明がありました、日本のトラック物流には非常に大きな商慣習が課題として存在しており、ドライバーにいろいろな負担をお願いしてしまっている。運転だけではなく、それに付随する様々

な荷役業務などを附帯業務としてお願いしている。それが非常にドライバーにとって負担になっております。これを改善するために、先ほど貨物課長から説明がありましたとおり、標準的な運賃の制度ですとか、運送約款の改正とか、様々な取組を行っております。「ホワイト物流」運動という形で国民を巻き込んで、もっとホワイトな物流環境をつくっていこうという運動を展開しておりますが、こういった取組が非常に重要と思っております。この辺は官民を挙げて取り組んでいく必要があると考えているところです。

もう一つ、日本郵便にどういう役割を期待するか、というところ。先生御指摘のとおり、日本郵便はどちらかというところB to Cの物流が中心だと思います。物流の大きな課題というところ、どちらかというところB to Bの部分が多いと思います。むしろ宅配などB to C物流は合理的といえますか、先進的な部分も多いと思ひまして、そういった面で日本郵便、ヤマトとか佐川とか、ほかの物流企業も同じなわけですけれども、Cで先端を行っている物流企業においては、様々な情報技術などをパイロット的に取り込んでいただいて、他の物流事業者に対する範を示していただきたい。そのようなことは考えているところです。

それから、Amazonが今後、物流面でどのようになっていくのか、役割を果たしていくのかということ。これは正直、我々もよく分からないところです。Amazonが今後どうなっていくのか、他の物流事業者とも議論しますが、Amazonの物流システムは非常に高度なものが築かれているようですので、日本の従来物流事業者は、大手であっても、うかうかすると、言い方は悪いのですが、Amazonの下請的な位置づけになってしまうのではないかと、そういう声も聞こえます。そういう意味でも、先ほどより説明しましたDXの取組は、日本の物流事業者にとって、早急に取り組むべき重要な課題だろうと思っております。我々としては物流産業の底上げのために様々な制度を用意しながらDXを進めていきたいと考えているところです。

回答になっているかどうか分かりませんが、取りあえず私からは以上です。

○伊地知貨物課長 自動車局貨物課長の伊地知でございます。

清原先生から御指摘いただきました女性の活躍という点につきまして、お話しさせていただきますと、まだトラックドライバーという仕事につきましては、女性の活躍はなかなかできていない現状は確かにございまして、トラックドライバー全体の2%程度となっております。

ただ、これは先ほど先生から御指摘もいただきましたように、長距離と近距離とで大分様相が違ってございまして、特に近距離、なかんずくヤマトとか佐川とかJPとか、そういったところの宅配のラストワンマイルにつきましては、今、かなり女性の進出が進んでいる。特にそういった荷物につきましては日中に配達するものが非常に多いこともございまして、要するにお子さんを預けて引き取るまでの時間であればできるというお母さん方がそういったところに参加していただいているケースは非常に増えているということで、特に佐川急便につきましては、営業所によっては3割のドライバーが女性であったりとかということもあるようでございまして、実際、女性の活躍は非常に進んでいると考えております。

ただ、割と長距離につきましては、例えば大阪から東京まで運んで行って帰ってくるだけでも3～4日は家を空けなくてはいけないということで、これはなかなかお子さんを持ったお母さんが就きにくいということもあって、また、これはお父さんであっても3～4日は家を空ける仕事だったり連続するよう職場だとやはり嫌がるということで、そういう意味では実は人手不足が一番深刻なのはこういった長距離のドライバーであるというのが現状でございます。

したがって、むしろラストワンマイルにつきましては、割とまだ何とかなっているような状態ではありますので、今後、長距離についてむしろ考えていかなければいけないのかなというところであります。

それで、先ほど岩田先生のところの話で関連いたしまして、では、特に長距離についてはどうするのかという話はなかなかあるのですけれども、1つは自動運転に我々は期待しているところが大きい。やはり特に高速道路で大型トラックを隊列走行させて自動運転でやることについては、各トラック会社が非常に期待しているところではございますので、これが実現するだけでも大分違ってくるのかなと考えております。

一方でシェアリングという御指摘をいただきましたが、シェアリングにつきましては、まず長距離ではほぼ不可能であるということがあるのと、それから、ラストワンマイルの配送であっても、やはり安全面の問題は非常に指摘をしないといけないところございまして、例えば今、ウーバーイーツという自転車とか原動機付自転車で食べ物を運んでいる人たちがいますけれども、今、非常に各地で問題になっている。中には事故を起こして、それで訴訟になっているケースも散見されるということで、こういった状況でシェアリングを進めるのは、やはりそれをトラックに当てはめるのはちょっと難しいのかなと考えている次第でございます。

私からは以上でございます。

○谷合参事官

三村先生からいただいた、日本におけるハブ機能や物流センター等の拠点整備にかつて力を入れていたが、これからどうするのかといった質問でございますけれども、おっしゃるとおり、かつてそのように取り組んでいたことは承知しておりますが、やはり工場などの拠点がかなりの数、中国やASEANに出ていってしまっている現状でありますので、そういった現状においていかに日本の物流事業者が生き残っていくかということをまずは考えなければいけないと考えております。そのため、日本型の物流サービスについての規格・基準をASEANの各国においても普及させて、そこに日本の物流事業者が進出していけるような環境作りを今、努力しているところでございます。

ありがとうございます。

○岩田委員長 ありがとうございます。

御回答は以上でよろしいでしょうか。

ほかに御質問等はございますか。

もしございませんようでしたら、質疑を終えたいと思います。国土交通省の皆様、ありがとうございました。

○米澤委員 少し早いのですが、この場で退室させていただきます。では、失礼いたします。どうもありがとうございます。

○岩田委員長 どうも、御苦労さまでした。

(米澤委員退室)

○岩田委員長 最後に、総務省から御説明を10分以内でお願いいたします。

○佐々木郵政行政部長 郵政行政部長の佐々木でございます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

資料に基づきまして、御説明を申し上げます。

まず、1ページ目でございます。これは既に御案内のとおりかと思っておりますけれども、日本郵政グループ各社の概要で、政府が日本郵政株式会社の議決権を63%保有してございます。それで、日本郵便は100%子会社となっておりますが、あとはゆうちょ銀行、かんぽ生命につきましては、こちらにあるとおりの保有状況でございます。

2ページ目で、これまでの株式の処分の経緯でございます。この辺りは既に先生方、皆様よく御存じのとおりかと思っておりますので、説明は省略させていただきたいと思っております。

3ページ目をお願いします。3ページ目からは郵便でございます。

郵便につきましては、昨年、郵便法の改正を行ってございます。具体的に申し上げますと、郵便物数がデジタル化の進展に伴いまして大変減ってきているという状況、また、労働力確保の観点から働き方改革への対応も必要となってきたことを踏まえまして下のような改正を行ってございます。

1つ目が、通常郵便物の配達頻度の見直しでございます。1番目、2番目は郵便業務管理規程。これは総務省が認可するものでございますけれども、郵便法で最低確保する基準が設けられているもので、その緩和でございます。具体的には、1番目の配達頻度の見直しでは土曜配達の休止を想定した改正。2点目につきましては、現在、原則3日以内の配達ということになっておりますところを1日緩和いたしまして4日以内とするものでございます。

もう一つ、別の観点からでございますが、郵便料金は全国一律になってございますが、その例外の措置といたしまして、配達局単位で100部、1,000部という単位で差し出された郵便物に対しては、区内に配達するケースにつきましては割引料金が適用されることとなっております。ただ、これは数多くの配達局に持ち込むのがなかなか手間であるということもございまして、その上位にある地域区分局に合わせて持ち込んだ場合には同じように割引料金が適用される改正を行っているものでございます。既に昨年の秋の臨時国会で成立しまして公布されております。起算しましてから6か月を超えない範囲内において政令に定める日から施行ということになる予定でございます。

4ページ目は国際郵便の関係で、小形包装物の料金改定を行うということでございます。

これはUPUの条約がございまして、こちらが2019年9月に相手国の郵便事業体に支払う配達手数料である「到着料」を実際の国内配達費用に近づけるために引き上げるという改正が行われたものでございます。

具体的には、日本国内では2021年4月1日から海外宛ての料金の引上げを行う予定でございまして、行政上の手続といたしましては、届出10日前に総務省に事前に届出が必要となるものでございます。

続きまして、5ページ目をお願いいたします。ここから郵便貯金の関係でございまして、

ゆうちょの関係につきましましては、前回の3年検証のときに限度額の御議論もいただきました。その後、平成31年4月1日においては、この改正された省令によりまして、通常預金と定期性預金につきまして、それぞれ限度額が1300万円となったところでございまして、その後の状況で、特別定額給付金の影響を除けば残高が示されておりますとおりで、他の金融機関から預金シフトは起きていないということが確認できるかと思っております。

6ページ目を御覧になっていただければと思います。こちらはゆうちょ銀行の新規業務の認可申請でございまして、これは本日、ゆうちょ銀行から委員会のほうには説明がなされたものであると承知しておりますので、説明は省略させていただきたいと思っております。

7ページ目をお願いいたします。昨年の9月に発生しましたキャッシュレス決済サービスの不正利用に関するゆうちょ銀行の対応でございまして、

即時振替サービスにおきまして不正な資金移動が発生した事案で、その後、二要素認証の導入が行われたり、あるいは顧客被害の補償が行われたりと、ゆうちょ銀行のほうが対応したということでございます。

また、mijicaというカードサービスがございまして、こちらにつきましても不正なログインが行われて不正に送金が行われた事案が発生してございまして、これにつきましても同じような時期に発生しておったわけでございますが、顧客への補償は終了されております。

そこで、ゆうちょ銀行に「セキュリティ総点検タスクフォース」が設置されまして、その点検結果が11月9日に公表されたところでございまして、さらに年明けの今月の8日に今後のサービスの提供、あるいは監査委員会意見を踏まえた態勢整備について公表があったところでございまして、この事案に対しましては、総務省といたしましては、まず、この即時振替サービス等の不正利用が発生した際に、日本郵政、持ち株のほうに対しまして行政指導を行ったものでございまして、グループ全体のガバナンス確保の観点からゆうちょ銀行を指導して、結果を報告するようというところを行いました。

それで、11月9日に報告を受けたわけでございますが、まだ一部、完全に終わっていないところもあるという懸念がありましたので、改めて引き続き11月10日に日本郵政に対してゆうちょ銀行への指導等を求めたところでございまして、

8ページ目で、かんぽ生命の不適正募集問題でございまして、これもこれまでも委員会のほうでも御審議いただいたことと思っておりますけれども、一昨年に

なりますが、この事案が発生いたしましてから2019年6月に日本郵便、8月に日本郵政に対しまして報告徴求を発出いたしまして、2019年12月に日本郵便に対しては業務停止命令と業務改善命令、日本郵政に対しては業務改善命令ということで行政命令を出したところでございます。それを受けて、昨年1月に日本郵政グループとして業務改善計画を策定して、総務省に出してきたところです。

その行政処分の内容につきましては、その次の9ページでございます。これは既に御案内のとおりだと思いますので、説明は割愛させていただきます。現在なお継続しております契約者への調査、あと、不適正募集を行った募集人と管理者への処分がございます。いわゆる特定事案調査に深掘り調査と言われているものにつきましても継続中といった状況でございます。

また、昨年10月からは信頼回復に向けた取組が開始されており、我々、総務省といたしましては、業務改善計画の進捗状況を3か月ごとに報告をもらっていて、その内容を精査しているところでございます。

具体的には10ページに書いてございますが、業務改善計画の中で実施するというように要求したことにつきましては、当面、進捗がきちんと行われているということでございます。

ただ、継続的に実施していかなければいけない研修とか、そういった事案につきましましてはなお引き続きということになっていることと、あと、労働組合との調整が必要な営業目標であったりとか、あるいは表彰・インセンティブの見直し。こういったものについては、なお継続案件になっているものであるというように承知しているところでございます。

続きまして、11ページ目に行ってください。ここからは郵便局の関係でございます。

郵便局の数につきましては、民営化後、大きな変化はなく推移している状況で、郵便局ネットワークの水準は適切な水準に維持されているということで私どもも考えているところでございます。

12ページ目を御覧になっていただければと思います。

ネットワークを維持するために、平成31年4月からいわゆる交付金・拠出金制度が設けられているところでございます。それで、これは今年度、令和2年度のもので、ゆうちょ銀行から2,374億円、かんぽ生命から561億円が独立行政法人である郵便貯金簡易生命保険管理・郵便局ネットワーク支援機構に一旦入りまして、そこから交付金として日本郵便に2,934億円が支払われたということでございます。この制度によりまして、郵政事業のユニバーサルサービスが継続的に確保されていくことに前進したと考えているところでございます。

13ページ目で、ここから郵便局で行われている様々なサービスということで挙げさせていただいています。

「地方公共団体の特定の事務の郵便局における取扱いに関する法律」が平成13年に制定されまして、それに基づきまして様々なサービスが郵便局に委託されるようになっている

ものでございます。当初よりやっておりますのは、この13ページにあるような証明書の発行業務等で、これ以外に地方自治体のほうではバスのチケットであったりとか、ごみ処理の袋であったりとか、そういったものを販売するといったことも実際には行われているところでございます。

14ページ目に参りますけれども、今後、郵便局において取り扱う自治体業務が拡大していくということでございます。

これは泰阜村のほうから要望があつて、検討が始まったものでございますが、転出届であったりとか、印鑑登録の廃止申請。こういったものが新たに郵便局のほうで取り扱えるようになる法律改正案が今後国会に提出される予定ということでございます。これ以外にも、代理申請ができるようになったりなど、地域の方々の利便性の向上が図られることになるものでございます。

15ページ目で、マイナンバーカードの関係でございます。

こちらも郵便局のほうで電子証明書の更新手続等ができるようになるというもので、こちらも今通常国会において関係の法案が提出されることになる予定でございます。

それから、16ページ目でございます。

郵便局活性化推進事業ということで、郵便局を活用した地域の活性化事業をそれぞれの地域ごとに、予算額は少額でございますけれども、取り組んで行われているところがございます。こういったものを広げていきたいということをお考えのところでございます。

17ページでございます。

デジタル時代における郵政事業の在り方に関する懇談会ということで、昨年11月にスタートいたしまして、岩田委員長にもプレゼンテーションをお願いいたしました。誠にありがとうございました。AI×データ時代、SDGs、あるいは地方創生。こういった最近の大きなトレンドを踏まえて、郵便局、郵政事業がどうあるべきかについて検討を進めておるところで、今年6月頃、最終報告を予定しておるところでございます。

最後のページが、構成員の一覧ということで載せさせていただいております。

時間を超過いたしまして申し訳ございません。どうぞよろしくお願いいたします。

○岩田委員長 ありがとうございます。

これまでと同様であります。限られた時間での審議ということで、全委員から一人2分以内で御発言をお願いいたします。

それでは、清原委員、三村委員、そして、私の順でお願いいたします。

○清原委員 御説明ありがとうございます。特に15ページの「マイナンバーカードの電子証明書の更新手続が郵便局で行われる」ということについて質問させていただきます。

今年はいよいよデジタル庁が誕生するということでもあり、様々な行政手続あるいは国民と多様な機関とのやり取りの中でマイナンバーあるいはマイナンバーカードが重要な意味を持つてくると思います。

ところが、一方で、手紙やハガキなどの郵便というものはインターネット時代にだんだ

ん使われなくなるとか、郵便局がアナログで、その他がデジタルかのような印象がありますが、デジタル化社会の重要な入り口であるマイナンバーカードを郵便局が扱えるようになるのは極めて重要なことだと思っています。

今後、法律が通って、いよいよ実現していくということだと思いますけれども、総務省はデジタル庁の取組にも参画されると思いますので、佐々木さんにおかれましては、ぜひ「郵便とデジタル」、「郵便のデジタル化」というか、「デジタルの取組に郵便局が果たす役割」といいたいまいしょうか、そういうものについて、ぜひ積極的に取り組んでいただきたいと思いますが、そのような点についての思いを一点聞かせていただければと思います。

2点目に、そうは言いながら、ゆうちょ銀行でキャッシュレスの取組で円滑にいかず、結果的には、ゆうちょ銀行も被害者ですが、顧客の皆様には迷惑をかけるということが生じました。やはりキャッシュレスの取組にきちんと移行していただくのも大事なポイントだと思っています。総務省として、キャッシュレス社会に果たすゆうちょ銀行あるいは今後はんぽも関わってくるかもしれませんが、監督されている、所管されている日本郵政グループへの「キャッシュレス社会、デジタル社会における可能性とか貢献の期待」といいたいまいしょうか、そういうものについてもお考えがあればお聞かせください。

以上、2点です。よろしくお願いします。

○三村委員 御説明ありがとうございます。それでは、私は1点だけ質問させていただきます。

11ページに「郵便局数の推移」というものがございまして、そこに総務省として適切に維持されているし、基本的に要件を満たしているという評価をいただいています。それは、日本郵便が努力されてきた結果であろうと思います。

ただ、昨今の情勢とか社会経済環境の変化、人口動態の変化、それから、DXを受けまして各郵便局の機能そのものも変わっていくかもしれませんし、ある段階では集約化していくとか、あるいは再配置とか、そういった立地を見直していく必要性も出てくると思うのですが、例えばそういうことを前提とした上で、適切に維持されているというところを前提として、そういった柔軟な見直しとか、時代の変化、社会ニーズの変化に合わせた郵便局の配置の見直しについては、総務省としてはどういうふうに考えていらっしゃるのでしょうか。その点だけお伺いいたします。

○岩田委員長 ありがとうございます。

それでは、私からお伺いしたいと思います。

1点目は、11ページの郵便局の数なのですが、ここには直営の郵便局が2万程度、簡易郵便局が4,000ちょっとということになっておりますが、お伺いしたいのは、伝統的には郵便局、特定郵便局というものがあるが、この民営化のプロセスの中で皆、直営の郵便局になったと理解していますが、特定郵便局というものは数で言うと直営の郵便局の中の幾つぐらい、シェアで言うとどのぐらいが特定郵便局だったのでしょうか。

また、その特定郵便局長は伝統的にはお子様が跡を継がれることが多かったと思うので

すが、今は後継者もなかなか見つからないというケースも伺っておりまして、伝統的な形で今も、その跡を引き継いでやっておられる旧特定郵便局は幾つぐらいあるのか、大まかな数字をお教えいただければと思います。これが1点目です。

2点目は、私も先ほど御紹介いただいたように、最後のページで、この懇談会です。日本の郵政事業とデジタルトランスフォーメーションということで3つほど提案させていただいたのですが、総務省としては、このデジタル化という場合にどこの分野を一番重要だとお考えか、総務省のお考えをお伺いしたいと思うのです。

御参考までに、私は物流システム、先ほどお話がありましたけれども、デジタル化を通じて最適化する。同じことが実は日本郵便の持っているネットワークについても言えると思ひまして、デジタル化を通じて最適化する。これが一つ大きいと思ひますし、あと、データビジネスをどういうふうに生かすかというのは2番目に重要なので、これは特にゆうちょ等でうまく活用できる余地があつて、情報銀行等を活用して公共プロジェクトのために、プライバシーを前提とした上で、公共プロジェクトの役に立つようなことで使えたらいいのではないかと申し上げましたし、それから、ゆうちょ銀行の資金の配分についても、地域の活性化ですとかグリーン化ですとか、これもデジタル化もちろん、そういうことをファンドを通じて後ろ押ししたらどうかということも申し上げたのですが、総務省としてはどういう点が最も重要だとお考えでしょうかというのが2つ目です。

3つ目は、16ページになりますが、ここでいろいろ推進事業をおやりになつて、足りない点として「利用者のITリテラシーの向上等の課題が明らかになつた」というふうになつて居るのですが、私、これからも高齢者の方々はどうしてもこういうインターネットを通じるサービスが多くなると思ひますので、これは必要不可欠だと思ひますが、総務省としてはこういうリテラシーの向上、特に高齢者の何か講習会とか、あるいは何かこれについて事業を始めるといふお考えはあるでしょうか。

以上、3つであります。

では、お願いいたします。

○佐々木郵政行政部長 ありがとうございます。

まず、清原先生の御質問で、郵便のデジタル化についてで、これは積極的にもっと進めべきなのではないかという御示唆だと思ひます。

まさにこれは、最後に岩田先生にお話しいただきましたように、現在、総務省といたしましては懇談会のほうで検討しておるところでございます。郵便サービス自体、物数は減つてきておりますけれども、DXというよりも業務のほうでさらにデジタル技術を活用できないかという観点から、今、既に例えば配達ルートについてAIを活用したりとか、ドローンを活用したり、あるいは配達ロボットが活用できないかであったり、いろいろな取組が行われております。そういったことで今後、物流分野全体でデジタル化が大きく進んでいくというように考えておりますが、その中でも日本郵便はB to Cのところでは大きな役割を果たしていくということで期待を大きく持つところでございます。

あと、キャッシュレスの関係でございますけれども、昨年9月には不適正な事案が発生してしまったわけですが、コメントといたしましては、身近なところにある郵便局で様々なキャッシュレスサービスが提供されることは、こういったことにあまりなじみのない方であっても入りやすいところがありますので、逆に申しますと、それだけにこのセキュリティの部分についてはしっかりしたものがないと、やはり安心して使えることが第一だと思いますので、その辺りにつきましては、今、ゆうちょ銀行のほうで様々な検証・点検等を行われておるところでございますけれども、期待に応えていただけるようにしっかりやっていたきたいというように考えておるところでございます。

それから、三村先生の郵便局数の話で、現在、我々、制度といたしましても、こちらに書いてございますとおり、いずれの市町村においても1以上の郵便局を設置するとか、あるいは過疎地においては民営化時の郵便局ネットワークの水準を維持するというところとして、現在、考え方といたしましては、こういった観点からネットワークを維持していただくということになるわけでございます。一方、都市部につきましては、近接するビルの中に郵便局があったりとか、そういったところについては合理化が進められているというように承知しております。

いずれにいたしましても、郵便局を利用しやすいということが重要だと思いますので、配置自体、当然、人口動態とか、あるいはデジタル技術をどれぐらい使えるのかといったことを含めて、郵便局のほうのサービスについての利用が完全にできることは維持する必要が将来にわたってあるだろうというように考えておるところでございます。そういった観点から今の制度がありますので、全体としてはユニバーサルサービスを維持するためにどういった配置が必要なのかということになっているのだと考えてございます。

いずれにいたしましても、現在では制度としてこういった形で規定をして実際に運用しておるところでございますので、足を運んでいけるとところに郵便局があるといった、非常にざっくりとしたイメージでございますが、そういった配置になっているのかなというように考えてございます。

それから、岩田先生からの御指摘でございます。郵便局の中身で、全体で直営局が2万局ありまして、そのうち、いわゆる昔の特定局と言われるような規模の郵便局が1万9,000局程度でございます。逆に言いますと、普通局が1,000局程度といったイメージになろうかと思えます。

後継者と申しますか、親御さんからお子様に郵便局長が代わったというところがどのくらいあるのかということについては、ちょっとそこまでは分からない状況でございますが、ただ、最近ではやはりやや離れたところに居住しておられて、そこから郵便局まで通勤される局長さんもかなり増えてきているというようには聞いておるところでございます。

2点目で、懇談会の関連で、DXの観点からは総務省としてはどの辺りが一番重要かという御指摘ございました。これにつきましては、我々といたしましては、これからまた議論を進めてまいりますので、その中でいろいろなお話を伺いながら方向性を出していけれ

ばというように思っております。

物流分野もそうですし、金融のところもあると思います。あと、郵便局の機能を活用する。郵便局の機能の活用の中では、例えば御指摘のありました3点目のITリテラシーの話とも若干関連してくるかと思えますけれども、全国2万4,000局の郵便局がございますので、かなりの過疎地まであるところがございます。そういったことで、過疎地の高齢者に対しまして、こういったITリテラシーの向上を図るといった取組も可能になるのかなと考えるところでございますが、実際、どういう形でやっていくのかということも含めまして、その辺りは今後、現実的なことを考えながら進めていかないといけないだろうと思っております。

ちょっと雑駁でございますが、以上でございます。

○岩田委員長 よろしいですか。

それでは、ありがとうございます。

ほかに御質問等はございますでしょうか。

もしなければ、質疑を終えたいと思います。総務省の皆様、大変ありがとうございました。

○佐々木郵政行政部長 ありがとうございます。

○岩田委員長 最後に、議題3の次期「郵政民営化の進捗状況についての総合的な検証」の調査審議に資する事務局報告を説明していただきます。

では、簡潔に御説明をお願いいたします。

○濱島事務局次長 事務局でございます。

まず、第1点目で、資料225-5-1の「郵政民営化に関する意見募集の結果」でございます。これは令和2年7月31日から9月2日までの期間において、意見募集をパブコメ的に行いましたところ、以下のような意見があったというものでございます。

内容的には、御了解いただければ公表し、この案は将来的には検証の意見書の附属資料として添付することとするものでございます。

主立った内容につきましては、寄せられた意見数は合計23件でございます。

「1 これまでの郵政民営化に対する評価」といたしましては、1つ目と2つ目の➤のところを御覧になっていただきたいのですが、やはり全株処分への道筋が示されていないので、説明責任を果たすべきという意見と「暗黙の政府保証がある」との消費者の誤解を助長しているとの意見。さらには2つ目の➤で、ユニバーサルサービス提供と上場企業としての利益水準確保の両立のための各種規制の撤廃が必要といった意見がある一方、民間企業との公正な競争条件が確保されていない状況下で、規制を撤廃して業務を拡大するのは良くないという御意見をいただいております。相変わらず、この分野ではかなり意見が分かれ、隔たりがあるというところがございました。

また、次の2ページ一番上を見ていただきたいのですが、民間の金融機関とのATM相互開放等の連携・協調を評価する意見が出てきたり、次には4ページの上から4つ目の➤の

かんぽ生命のところ。こちらは生命保険業界がさらに郵便局との連携をして、今の商品受託に限らず、さらに提携・協調関係を推進していくことに期待したいといった連携に対する期待感も出てまいりました。

こういった内容のものを取りまとめさせていただいたものでございます。これは一度見ていただいたものを取りまとめていただいた内容のものとなっております。これがまずは第1点でございます。

続きまして、お手元の資料を御覧になっていただきたいのですが「郵政民営化委員会視察結果」といたしまして資料225-5-2を提出させていただいています。これは福井県永平寺町と世田谷郵便局、11月18日の視察結果を取りまとめさせていただいたものでございます。

いずれも視察の概要と意見交換における先方の回答をまとめたもので、御了解いただければ公表し、検証の意見書の附属資料として添付することとさせていただいております。それぞれ見ていただきますと、視察の様態等が記されていると思います。時間があまりありませんので、こういった内容の御紹介にとどめさせていただきます。

意見書の中で有識者インタビューの内容をこれからどのように取り扱うかにつきましては、例年、取りまとめ方、それぞれの方々の意見を4～5行にまとめて、名前はどなたが回答されたか分からない形で公表するという方向を考えてございます。また改めて委員の皆様にご相談させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

事務局の報告は以上でございます。

○岩田委員長 ありがとうございます。

ただいまの御説明に対しまして、御質問、御意見等がありましたら、時間の都合上、簡潔にお願いいたします。

なお、報告内容に対する質問や意見等は、後日、事務局へ別途御連絡いただいても構いません。

何か御質問等はございますでしょうか。

どうぞ。それでは、清原委員、お願いします。

○清原委員 パブリックコメントと視察結果の取りまとめについては、このようにまとめていただいたものを公表するというので私は了解いたしますので、よろしく願いします。

以上です。

○岩田委員長 分かりました。

ほかには御意見等はございますでしょうか。

○三村委員 特にありません。大丈夫です。

○岩田委員長 それでは、ありがとうございます。

ほかに質問等がなければ、質疑を終えます。

以上で、本日の議題は終了といたします。事務局から何かございますでしょうか。

○濱島事務局次長 次回の郵政民営化委員会は調整中でございます。

○次回の郵政民営化委員会の開催については、今、御紹介ありましたが、別途、御連絡させていただきます。

それでは、以上をもちまして、本日の「郵政民営化委員会」を閉会いたします。

なお、この後、私から記者会見を行うことにいたしております。

本日はありがとうございました。

以上