

郵政民営化委員会（第270回）議事録

日 時：令和6年1月23日（火）13:30～15:30

場 所：郵政民営化委員会室（永田町合同庁舎3階）及びオンライン

出席者：山内委員長、関口委員長代理、青野委員、佐藤委員、関委員
（敬称略）

金融庁 大来企画市場局信用制度参事官、野崎監督局参事官、
澤飯監督局郵便貯金・保険監督総括参事官

総務省 玉田郵政行政部長、三島企画課長、折笠郵便課長、芥貯金保険室長、
相良企画課貯金保険室課長補佐

国土交通省 鈴木物流・自動車局物流政策課国際物流室長

経済産業省 大西商務・サービスグループ消費・流通政策課物流企画室室長補佐

○山内委員長 それでは、ただいまより「郵政民営化委員会」第270回を開催いたします。

本日は、委員の出席状況、委員5名中5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まして、議事を進めさせていただきます。

まずは、郵政民営化法施行令の一部改正に当たりまして、郵政民営化法第123条第1号の規定に基づき、金融庁長官及び総務大臣からの当委員会への意見の求めがありましたので、金融庁及び総務省から説明を受け、質疑応答の後に審議を行いたいと思います。

それでは、御説明をよろしくお願いいたします。

○大来参事官 ありがとうございます。金融庁信用制度参事官の大来でございます。

今、山内委員長から御紹介いただきました郵政民営化法施行令の一部改正の案につきまして御説明をさせていただきます。お手元の資料番号270-1-2に沿って御説明したいと思います。

今回御審議いただきたい事項は、ゆうちょ銀行が内閣総理大臣及び総務大臣の認可を要せずに行うことができる業務といたしまして、「公的給付の支給等の迅速かつ確実な実施のための預貯金口座の登録等に関する法律」、いわゆる「口座登録法」、それから、「預貯金者の意思に基づく個人番号の利用による預貯金口座の管理等に関する法律」、いわゆる「口座管理法」の2法の業務を追加するための政令改正の実施についてでございます。

資料の1ページに、本件の概要を記載してございます。令和3年の通常国会におきまして、口座登録法及び口座管理法の2法が成立をいたしました。このうち口座登録法につきましては、預貯金者が特定公的給付、これは災害や感染症発生時に支給される給付金などでございますけれども、これを受けるための口座をマイナンバーとともにあらかじめ登録を受けておくことを可能とする法律でございます。これによりまして、実際に給付金の支給対象となった際に、給付を受ける口座登録の手続を経ることなく、迅速な給付金の支給を受けることが可能となります。法律の一部は既に施行されておきまして、現在も預貯金者はマイナポータルからの登録申請を行うことはできますけれども、今後、内閣総理大臣からの委託を受けた金融機関の窓口において登録申請を行うことも可能となるということ

でございます。

口座管理法につきましては、預貯金者が複数の金融機関に保有する全ての金融機開口座について、マイナンバーによって管理をすることを希望する場合に、各金融機関に別々に申し出るということではなく、いずれかの金融機関への1度の申出で対応を可能とするとともに、災害時などにおきましては、マイナンバーで管理されている口座の情報、これは金融機関の店舗名、預金種別、口座番号でございますけれども、これについて、預金保険機構に対して求めることによって、通知を受けることを可能とするものでございます。現在も個別に金融機関に申し出ることによって、預貯金者が保有する口座についてマイナンバーによる管理を希望することは可能です。ただ、現在は金融機関が異なる場合、別途の申出が必要となっておりまいます。この点について、今後は一括の申出で足りるということとなるものでございます。この口座管理の申出や災害時等の情報通知の求めなどについて、金融機関は預金保険機構から委託を受けて受付業務等を行うことが予定されております。

ただいま御説明いたしました2法に基づきまして、金融機関が委託を受けて行う業務については、金融機関はいわゆる法定他業業務として実施することとなります。他方、ゆうちょ銀行の場合、他の金融機関との間の適正な競争関係の確保の観点などから、銀行が行うことができる業務のうち、郵政民営化法で制限される業務を新たに実施しようとする場合には、認可不要として定められている一部の例外を除き、内閣総理大臣及び総務大臣の認可を要することとされております。この認可不要として定められている業務というのは、旧公社において行われていた郵便貯金業務等と同等の業務と整理することが可能であるもののほか、競争関係の確保の観点が問題とならない公的な要請に基づいて実施する業務となります。今回認可不要として定められる業務に追加を予定している口座登録法及び口座管理法に基づく業務は、利用者の利便性を図るという観点から、個人顧客が口座を有していることが想定される金融機関は基本的に実施することが予定されているものでございまして、公的な要請に基づいて実施する業務と整理できると考えられます。そのため、法施行後、円滑な業務実施が可能となるよう、本改正を検討、予定をしているところでございます。

具体的な政令改正案は2ページに、口座登録法、口座管理法の関係規定はそれぞれ4ページ、5ページに記載しております。

簡単でございますが、当庁からの説明は以上となります。何とぞ御審議をいただきたくよろしくお願いたします。

○山内委員長 どうもありがとうございました。

それでは、質疑に入りたいと思います。ただいまの御説明に対して御意見あるいは御質問がございましたら御発言願いたいと思いますが、どなたかいらっしゃいますか。

どうぞ、佐藤委員。

○佐藤委員 この政令についてなのですが、全ての銀行、ほかの金融機関と同等の仕組みをゆうちょ銀行にも施行しようという目的があるという理解でよろしいでしょうか。

○大来参事官 基本的には御理解のとおりかと思えます。銀行法などに基づいて業務を行っている預金取扱等金融機関でございますと、銀行法で申し上げますと、今回の業務は法定他業業務と位置づけられまして、先ほど申し上げた2法に基づき行うことができるということになっておりますけれども、ゆうちょ銀行につきましては、郵政民営化法で法定他業業務については認可を要するというところでございますけれども、今回政令に規定をすることで認可不要と位置づけて、ほかの銀行ができるように認可なしでできるようにするというをお願いするものでございます。

○山内委員長 よろしいですか。

ほかにいかがですか。特によろしゅうございますか。

それでは、この件についての質疑を終えたいと思います。本日はどうもありがとうございました。

○大来参事官 ありがとうございました。

(金融庁、総務省退室)

○山内委員長 それでは、ただいま御議論いただきました今回の政令改正に対する当委員会の意見でございますが、この案をあらかじめ事務局において作成していただいております。

この内容について、事務局から御説明をお願いいたします。

○吾郷次長 事務局次長の吾郷でございます。

先ほど説明がございました郵政民営化法施行令案につきまして、資料270-1-1のとおり、当委員会に意見の求めがございましたので、委員会の御意見をまとめていただく必要がございます。

資料270-1-3を御覧ください。

案の1、案の2とございますが、それぞれ金融庁長官、総務大臣に対して提出する意見案で、内容は同じでございます。

それでは、案の1を読ませさせていただきます。

郵政民営化法第110条第1項第5号の規定に基づく政令案について（意見）

令和6年1月15日付け金企市第5号・総情貯第5号をもって意見を求められた事案について、審議の結果、下記のとおり意見を提出する。

記

標記については、当委員会に示された内容のとおり改正することが適当である。

案の2も同じ内容でございます。

以上でございます。よろしくをお願いいたします。

○山内委員長 ありがとうございました。

ただいまの意見案について、何か特段意見等はございますでしょうか。よろしゅうござ

いますか。

(首肯する委員あり)

○山内委員長 それでは、本意見案を委員会の正式な意見として決定をいたしまして、本日付で金融庁長官及び総務大臣宛てにそれぞれ文書を発出したいと思います。どうもありがとうございました。

(総務省入室)

○山内委員長 それでは、次の議題に移りたいと思います。「総合的な検証に係る省庁ヒアリング」を行います。

本日のヒアリングの進め方でございますが、それぞれの省庁から御説明いただいた後に、省庁ごとに質疑を行うことにしたいと思います。

それでは、議事次第の順番に従い、まずは総務省から御説明いただきまして、質疑を行うことといたします。御説明は15分以内ということでお願いしたいと思います。

よろしく願いいたします。

○玉田部長 それでは、前回検証以降の総務省の取組につきまして、駆け足になりますけれども、ポイントを御説明させていただきたいと思います。

まず、資料で申しますと2ページと3ページは、最新の日本郵政グループの体制や社員数、経常収益等の概要と、民営化後の株式処分の経緯を整理してございます。昨年6月に日本郵便及びかんぽ生命の社長が交代をしまして、現体制となっておりますということであり、現在の株式保有状況は、スライド3で御覧いただけるパーセンテージでございます。

次に、郵便局のユニバーサルサービスの確保に係る取組を、スライド4から8までを使いまして御説明をいたします。

スライド4ですけれども、郵便局ネットワークの現状でございます。上の四角の2つ目の○にありますように、日本郵便株式会社法及びその省令によりまして、郵便局はあまねく全国で利用されるよう設置されねばならず、また、過疎地においては、改正民営化法施行時の郵便局ネットワークの水準を維持するというので、おおむね2万4,000局が維持されているところであります。

次に、スライド5でございますが、この郵便局で提供されているサービスの範囲について記載をしてございます。2つ目の○にあるように、日本郵便は、郵便・貯金・保険の役務を、あまねく全国で公平に利用できるようにするユニバーサルサービスの責務を有しております。図で詳細を御覧いただくとおりでございます。

スライド6を御覧ください。郵便局ネットワークの維持を支援するために、平成30年に「交付金・拠出金制度」を創設し、運用をしてございます。これは郵便局ネットワークの維持に要する費用のうち、基礎的な費用を郵便・貯金・保険の三事業で分担をし、ゆうちょ銀行とかんぽ生命の負担分を一旦郵政管理・支援機構へ拠出の上、日本郵便に交付する仕組みでございます。令和5年度には約3,000億円が金融2社から日本郵便へ交付をされます。

次に、スライド7と8は、郵便事業の動向と料金見直しに向けた対応でございます。

まず、郵便事業全体の収支と内訳について、スライド7を御覧ください。これまでの日本郵便での区分作業の効率化あるいは適正な要員配置等による人件費の費用削減の取組の一方、郵便物数は平成13年度をピークに減少を続けておりまして、令和4年度には144億通とピーク時の45%減となっております。特に令和5年度は賃金の引上げや燃料費等物価の高騰の影響によりまして、郵便事業の収支は、表に赤字で記載してございますように、民営化以降初めて210億円の赤字となっております。

スライド8に移ります。このような状況から、郵便料金の見直しに向けた対応を進めております。見直しに関する考え方を赤い四角で囲って記載しております。まず、日本郵便の今後の事業運営の在り方につきまして、顧客ニーズを第一とし、郵政事業の公的な役割も踏まえつつ、我が国全体が「コストカット型経済」から脱却し、持続的な賃上げや活発な投資が牽引する「成長型経済」への変革を目指している中で、同社においても、賃上げや委託事業者への適切な価格転嫁の取組を継続しつつ、利便性や付加価値の高いサービスの開発・提供に取り組む必要がある。そのためには、市場動向も踏まえつつ、抜本的なDXに取り組み、経営資源を戦略的に投下し、これまでの取組やビジネスにとらわれない新たな需要の掘り起こしなど、より一層の収益力の向上を図ることが必要と考えております。

その上で、中ほど以下に記載してございますように、当面の対応としまして、郵便料金の見直しが必要でございますが、家計の負担も考慮いたしまして、経営状況に応じて短期間で再度見直すことも念頭に、最小限の値上げ幅とすることを考えてございます。具体的には、現在最も基礎的な郵便物として総務省令による上限額規制がかかっている25グラム以下の第一種定形郵便物の封書につきまして、現行の84円から110円に改定するために、昨年12月18日、情報通信行政・郵政行政審議会に省令改正案を諮問済みでございます。今後、消費者委員会や物価関係閣僚会議等を経て改正をいたしまして、秋をめどに料金見直しを予定されております。

次に、スライド9から18にかけまして、郵便局の地域貢献に係る取組を御説明いたします。

まず、自治体窓口業務等の取扱いの全体像でございます。昨今、自治体の支所や出張所の統廃合も見られる中で、郵便局の生活インフラとしての役割への期待も大きくなってございます。左側の(1)にございますように従来から行われてきました住民票の写しなど自治体が発行する証明書の交付のほか、郵便局事務取扱法に基づいて郵便局が自治体から受託可能な事務が着実に多様化をしております。このほか、右側の(2)にありますように国民健康保険関係の届出書の受付などそれ以外の法令に基づく事務や、(3)にあるバスの回数券やごみ処理券の販売等、合計421の自治体が6,003の郵便局に事務を委託してございます。

スライド10と11では、これらのうちマイナンバーカードに関連した施策を御説明いたします。

まず、スライド10では、特に令和6年秋のマイナンバーカードと健康保険証の一体化の方針も踏まえまして、マイナンバーカードの交付等の事務を郵便局でも取り扱えるようにするため、令和5年6月に郵便局事務取扱法の一部改正を行っております。これによりまして、下の図にありますように、従来は申請者は郵便局でマイナンバーカードの申請のサポートは受けられるものの、実際の交付申請のためには結局市町村窓口へ出向く必要があったわけですが、改正後は申請者は市町村窓口へ出向くことなく最寄りの郵便局で交付申請まで行えることとなっております。

スライド11であります。郵便局を利用したマイナンバーカードの利活用の推進について、自治体が郵便局などに証明書自動交付サービスを導入する経費について、令和5年度より特別交付税措置を講じております。また、令和4年度の第2次補正予算の「証明書交付サービス端末整備費補助金」によりまして、コンビニがない市町村を中心に、郵便局等への証明書交付サービス端末の導入を支援しております。

次に、スライド12です。郵便局が自治体等の地域の公的基盤と連携をしまして、地域の課題を解決するために行っている総務省の実証事業についてであります。実証テーマとしましては、中ほど青字で4つございますけれども、郵便局におけるオンライン診療や郵便局の保有するプローブデータ等を活用して行うデジタル地図としての活用などを例示してございます。また、実証事業では、それ自体が予定していた成果を上げることはもとより、その事業が横展開されることも極めて重要であります。右下に記載がございましたように、過年度の実証として行われましたスマートスピーカーを利用した「みまもりサービス」の例でございまして、令和5年10月までに15の自治体で本サービスが利用されております。今後とも実証事業の横展開等を積極的に図ってまいります。

スライド13でございます。このような取組に加えまして、郵便局の今後の地域貢献の在り方につきまして包括的に検討するために、情報通信審議会の郵政政策部会において、郵便局のDXやデータ活用、郵便差出箱の役割等について検討を進めてございます。

スライド14でございます。右側の棒グラフは、こうした検討の中で実施しました自治体アンケートの調査でございまして、郵便局に期待する役割として、災害時のサポートや高齢者生活支援等が挙げられております一方で、実際に協力して取り組みたい分野、下半分ですが、安全・防犯・見守りや証明書発行等のほか、空き家対策やインフラの管理等、データの活用も想定される新しい分野の期待も見られております。

スライド15から18につきましては、令和4年から総務省の大臣官房を事務局として部局横断的に開催をいたしましたプロジェクトチームにおきまして、郵便局を活用した地方活性化方策について検討した結果でございます。令和5年3月に行った方策の取りまとめを、スライド16から18で記載してございます。詳細の説明はこの場では割愛をさせていただきますけれども、郵便局が持ちます強みを認識した上で、これらを生かした地域活性化方策として、見出しを中心に追っていただきますと、スライド17でいいますと、拠点を活用した自治体窓口業務、人材を活用した消防団加入等、また、スライドの18でいいますと、スペ

ースを活用した緊急避難場所としての指定等、配達ネットワークを活用した備蓄物資の保管、配送、さらにはデータを活用したデジタル地図や大規模災害時等の活用などが取りまとめられております。

次に、スライド19に移ります。信書の秘密や個人情報の適切な取扱い等にも十分配慮しながら、郵便局の保有するデータの有効活用を推進するということから、令和4年12月より「郵便局データ活用アドバイザリーボード」で検討を進めております。

次のスライド20でいいますと、その基本的な考え方と最近の検討テーマを記載してございます。中ほどの「データ活用に係る現状」に記載がございましたように、日本郵便の保有データは、原則として第三者提供は認められておりませんが、空き家等の所有者転居届情報を自治体に提供する場合や、大規模災害等緊急時に被災者情報を自治体に提供する場合等、4つの類型においては第三者提供が可能と整理をされております。これらに加えまして、下の表にありますような事項についても引き続き検討を進めているところでございます。

このような検討を受けまして、スライド21を御覧いただきますと、こちらは本年1月1日に発生をしました能登半島地震に際しまして、石川県が作成した「安否不明者一覧表」に掲載された方々について、日本郵便の転居届情報から作成されましたデータベース、これにある配達原簿情報と突き合わせをいたしました。これは先ほどの4つの類型のうち2番目の大規模災害等緊急時の自治体への情報提供に該当するとして可能としたものでございますけれども、これによりまして、リストに掲載された方が既に転居された方かどうか、あるいは転居先がどこであるかといった情報を明らかにすることで、リストの精度の向上に貢献できたという実績にもつながっております。

続きまして、スライド22でございますが、郵政事業をめぐるグローバルな動向への対応でございます。図にありますように、郵政事業をめぐるグローバルな環境にあっては、各国の郵政事業者はもとより、物流やロジスティクス事業者、ドローン事業者、DX関連ではシステムベンダーやソフトウェア事業者等、多様なステークホルダーが、200か国近い国々が集まる万国郵便連合（UPU）の場などを戦略的に活用しまして、新たな事業展開を模索している状況でございます。

スライド23にありますように、このような状況を踏まえまして、我が国においてもグローバルな情報と機会を生かして、関係事業者が国内で利便性の高いサービスを提供するとともに、日本が強みを有する分野の戦略的な海外展開のための内外関係者の連携強化等につきまして、「郵政グローバル戦略タスクフォース」において昨年12月より検討を開始しているところでございます。

スライド24に移らせていただきます。かんぽ生命保険の募集につきまして、不適正な乗換契約等により利用者に不利益を与える事案が全国的に多数発生をし、令和元年12月、総務省は日本郵政及び日本郵便に対して業務改善命令等の行政処分を行いました。その後、両社からは3か月ごとに改善計画の進捗報告を受けてまいりましたが、昨年4月に当該計

画の施策は全て実施済みとなりまして、6月以降の日本郵便及びかんぽ生命の新体制の下においても改めて報告を受けてまいっておりました。その内容を踏まえまして、今後は一般的な監督の中で有効な改善措置が定着していることや高齢者への募集状況が信頼に応えるものになっているかどうかについてモニタリングを行うこととしております。その際、必要に応じて金融庁とも連携をしながら、郵便局窓口の三事業の安定的提供の観点からも確認をしてみたいと思っております。

続いて、スライド25を御覧ください。ゆうちょ銀行の預入限度額は、平成31年4月1日より通常預金と定期性預金について、それぞれ1300万円となっております。この限度額の引上げ後の状況は、左側の棒グラフのとおりに微増してございます。また、資産運用状況は、右側の円グラフのとおり「預け金等」が約3割を占める状況でございます。昨年12月の郵政民営化委員会では、ゆうちょ銀行から、預け金等の規模などを踏まえ、日本郵政によるゆうちょ銀行株式の保有割合が50%を下回り、経営の自由度が向上する一環として、通常貯金の限度額については何らかの検討をする方向としたいとの考えが示されたと承知をしております。総務省としましては、今後の限度額の見直しにつきましては、ゆうちょ銀行の考えをしっかりと聴取をした上で適切に判断し、また、金融庁とも連携して対応をしてみたいと考えております。

最後に、スライド26でありますけれども、モニタリングについて記載してございます。総務省では、毎事業年度の開始前に、事業計画の認可を行うに際しまして、事業の実施に当たって取り組むべき事項について対応を要請してございます。令和5年度事業計画にあつては、左側に記載があるように、日本郵政に対しては、グループのDXの推進や感染症・災害時等の業務継続等について、また、日本郵便に対しては、これらに加えて委託先への適正な価格交渉・価格転嫁やマイナンバーカード交付等の準備を要請しております。そして、右側にある郵政モニタリング会合の検討と有機的に連携をさせまして、その実施状況についても適切にフォローアップしてまいります。

総務省の取組の御説明、以上でございます。

○山内委員長 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。ただいまの説明に対して御意見、御質問等あれば御発言願いますが、どなたかいらっしゃいますか。

どうぞ、関委員。

○関委員 委員の関といいます。

今日はお忙しい中をわざわざお見えいただき、ありがとうございます。

ページでいうと、6ページ、7ページ、8ページのところなのですが、郵便局ネットワークを使ってユニバーサルサービスを維持するのはとても国民にとって重要なことで、ぜひ維持をいただきたいと思っております。この拠出金の形で、今、支援機構から毎年3,000億円程度交付金で補填をいただいているところです。8ページにありますように、試算で言われている郵便事業については、こういった交付金で補う金額以上に令和8年度の

マイナス損益事業が大きくなる見込みがあるので、実質上、郵便料金の値上げという小手先の対応では1年ぐらいしかもたないだろうと思っております。ですから、このユニバーサルサービスをしっかりと維持するための抜本的な改革案を、この郵便料金の値上げ以外で考えていらっしゃるかをお聞きしたいと思っております。実をいうと、この委員会の中にはないのですが、新聞報道でユニバーサルサービスを維持するためにそれぞれ保有している政府株式を売却しない方向にしたいという話もニュース上では聞こえてきている形になっているので、郵政民営化から20年たって、政府保有株50%を切りながら本当の独立に向かうという方向性を示してはいるのですが、総務省さんとしては抜本的対策をどのように考えているかを教えていただければと思います。これが1つ目。

2つ目が、先ほどゆうちょ銀行の株式が50%を切ったので実質上1,300万円の限度額については適切に今後検討したいという話があったのですが、25ページを見ていただくと分かるのですが、保有は既にもう約200兆円、195兆円まで郵便貯金は積み上がってしまっていて、実際にこのお金がどう使われているかという、基本的には海外債券市場で海外の企業を大きくしているお金に使われている現状がございますので、限度額を上げて結局日本にシャワー効果として戻ってこないのであれば、限度額をいじる必要は全くないのではないかと考えております。なぜかという、いわゆるお金を集めるだけではなくて、銀行というのは、集めた後、バンクの一番の使命である企業を大きくする、市場経済を大きくするということ言えば、国内への貢献はほとんど見られないのではないかと考えておりますので、その辺も経済政策的にどうお考えなのかをお聞きしたいです。

この2つです。よろしく願いいたします。

○山内委員長 お願いいたします。

○玉田部長 それでは、順次お答えさせていただきたいと思っております。

まず、1点目でございます。郵便の収支状況も踏まえまして、今回の郵便料金の値上げだけではなく、抜本的な改革をどのように考えているかということと承知をしてございます。こちらの郵便の料金の見直しの部分でも書いてございますけれども、まずは日本郵便さんとして事業を行っていく上で、どのような考え方で行っていくかを整理させていただきました。その上で、私どもで考えておりますところでもありますけれども、今回諮問を行いましたのは、あくまで郵便料金の上限額の見直しということでございましたけれども、大事なことは、郵便事業を安定的に将来にわたって提供することを確保していくこととございます。そのために、関係者あるいは有識者の意見を丁寧に伺いながら、必要とあらば制度の見直しも視野に入れて対応することも考えていきたいと思っております。

2点目のゆうちょの話でございます。この資料にもございますけれども、25ページ、委員おっしゃったように、その3割が既に日銀等への預け金になっている、運用についても外国証券等が多いということとございます。一方で、今、ゆうちょ銀行さんでは、Σビジネスという形で国内への投資にも力を入れていこうと様々な検討をされている、対応もされていると承知をしてございます。こういったものが今後どのように実を結んでいくのか

も私どもは大変関心を持って見ておるところではございますけれども、いずれにしましても、預入限度額につきましては、そのような状況もしっかり踏まえた上で、また、ゆうちょ銀行さんとしてどのような考えで事業をなしていかれるかもしっかりとお聞きをした上で、我々としても判断していくことになろうと思っております。

○関委員 ありがとうございます。

まず、郵便事業については、制度の見直しということで大きい大胆ななを振るっていただけそうだとということで、期待していきたいと思います。郵便事業だけで収支を取るのは構造的に難しいので、これから大きくなる小包というのでしょうか、宅配便との統合的な収支という形で、今は法律が別々なので相乗りができない、融通が金額的に利かないのですが、ここを同じ郵便事業として収支を安定させるために相乗りができるように制度改正というのが、とても重要ではないかと思っております。

郵便局の強さというのは、歩道上にあるポストなのですね。このポストをちゃんと使うことによって収益をもっと上げられると感じておりますので、必ずしも補填だけで事業を成り立たせるというよりも、もともとの力のあるビジネスに構造を変えていくというところの視点で、法律が邪魔をしている可能性が相当ありますので、その辺の制度改革の見直しをぜひ進めていただければと思います。

ゆうちょ銀行については、意見もそれぞれあろうかと思うので、お聞きした範囲で結構でした。ありがとうございます。

○山内委員長 よろしゅうございますか。

ほかに御発言はございますか。

関口委員、どうぞ。

○関口委員長代理 どうも御説明ありがとうございます。

18ページのところですか、④のあたりで災害時の避難所等への備蓄物資の配達のようなことが書いてありますが、今回の能登半島の災害等で郵便局自身も相当被災をされたと思うのですけれども、どのような現状で行われているのかについて、御存じの範囲で結構ですので、お知らせいただければと思います。恐らく郵便物そのものも御自宅には配れない現状があると思うのですけれども、それも含めて教えていただければ幸いです。

○玉田部長 ありがとうございます。

まず、今回の能登地震におきましては、郵便局そのものにつきましても、例えば200を超える建物で何らかの被害を受けている、もちろん断水や停電も含むわけなのですけれども、そういう状況の下で、徐々に回復をしてきております。特に南部はおおむね対応が可能になってきておりますけれども、北部は難しい状況ではございます。それでも、窓口で何らか受け渡しだけでもできないかということをしつづ模索してきているところかと承知しております。

補足がありましたらお願いします。

○三島企画課長 ただいま玉田から申し上げましたけれども、南部は七尾あたりまでは1

月12日に配達は完全に復旧している状態でございますけれども、北部は申し上げましたとおり、窓口での郵便物の引き渡しについて早期に開始するという方向で準備をしているのと、18日だったと思いますけれども、能登の穴水町にあるヤマトさんの営業所をお借りして、そこを穴水郵便局の分室として、その局留めのゆうパックをお送りいただくとそこでお渡しするという、ヤマトさんと連携をした取組についても始めているところでございます。

○関口委員長代理 どうもありがとうございます。

ちなみに、東北大震災のときの郵便局の損害状況についての査定をお手伝いした経験があるのですけれども、そのときには金庫を随分日本人が盗んでいたというので、随分心ない人たちが多かったのですけれども、今回はそういう被害はあまりまだ届けはありませんか。

○三島企画課長 被害の事例は聞いておりません。

○関口委員長代理 ありがとうございます。

○山内委員長 よろしいですか。

ほかにいかがでしょう。特に御発言はよろしいですか。

簡単に最後に伺いたいのですけれども、今回の郵便料金の引上げについては、社会的にどのような判断といたしますか、評価になっているのか、把握しているところを教えてくださいませんか。

○玉田部長 今回の諮問に伴いまして、パブリックコメントも募集をしているところでございます。まさしく昨日まで行ったところでございます。その結果の取りまとめをこれからするというところであります。おおむね申しまして、こういった御時世の中で郵便の提供を続けるためには一定の料金見直しもやむを得ないという意見、一方で、値上げに反対という意見も含まれております。

○折笠郵便課長 郵便課長の折笠でございます。

若干補足させていただきますと、パブリックコメントを昨日まで実施しておりまして、150件近い意見が来ているということで、非常に御関心が強いのかと思っております。玉田が申し上げましたように、中身は、こういう状況の中で郵便サービスを維持していくために値上げはやむを得ないという御意見もあれば、その一方で、例えば土曜休配みたいなこともやってサービスが下がっている中で値上げが本当に必要なのかみたいな御意見もありまして、これから具体的な御意見を拝見しながら、それに対してどう考えるかを整理してまいりたいと思っております。

○山内委員長 ありがとうございます。

ほか、よろしいですか。

それでは、まだちょっと時間はございますけれども、この辺で質疑を終えたいと思います。本日はどうもありがとうございました。

○玉田部長 ありがとうございます。

(総務省退室)

(金融庁入室)

○山内委員長 続きまして、金融庁から御説明いただきまして、そして、質疑を行うことといたしたいと思えます。御説明は15分以内でお願いしたいと思えます。

それでは、どうぞよろしくお願ひいたします。

○野崎参事官 金融庁監督局で参事官をしております野崎でございます。よろしくお願ひいたします。

本日は、説明依頼を受けました事項を含めまして、ゆうちょ銀行・かんぽ生命別に資料に基づいて説明させていただければと思っております。

資料をおめくりいただきまして、3ページでございますが、最初に、ゆうちょ銀行のほうですけれども、ビジネスモデルが3つの柱になっておりまして、1つ目の柱が「リテールビジネス」ということで、絵でいうと左側のところにありますけれども、2つ目の柱というところで、預かった貯金を有価証券で運用する「マーケットビジネス」が掲げられておりまして、3つ目の柱として、第3の新しい成長エンジンというところで「投資を通じた新しい法人ビジネス(Σビジネス)」も本格的に展開する予定となっております。

4ページに行きますけれども、リテールビジネスの現状でございますが、中期経営計画に基づきまして、「ゆうちょ通帳アプリ」をはじめとするデジタルサービス・キャッシュレスサービスの拡充と、リアル・デジタルチャネルの充実による資産形成サポートビジネスの取組を強化するとなっております。真ん中のところの表になりますけれども、ゆうちょの通帳アプリについては、2026年3月末までに1,000万口座、つみたてNISAの稼働口座40万口座を目指すという計画を掲げておりますが、2023年9月末ということで、通帳アプリ891万口座、それから、つみたてNISAの稼働口座が29万口座ということで、順調に進んでいると思えますし、つみたてNISAに関しましては、御案内のとおり、新しいNISA制度もできましたので、今後さらなる積上げが期待されているところでございます。

次の5ページにつきまして、個人預貯金残高の動向を他の業態とも比較したものがこの表でございます。表の右側のところですが、2023年9月末の残高を例えば2021年3月末と比較した部分の伸び率のところを見ていただきますと、ゆうちょ銀行は2.1%増になっておりまして、他の業態はいずれも増加しているのですけれども、その中でゆうちょ銀行の伸び率は他業態に比べれば低い状況になっております。それから、他の業態共通ですけれども、低金利環境の中で総じて定期性の預貯金は減っていて、流動性の預貯金が増加している傾向にありまして、ゆうちょ銀行につきましても、同じく定期性貯金は大きく減少しておりまして、一方で、流動性貯金は増加している状況にあります。

次に、6ページでございますけれども、マーケットビジネスに移ります。マーケットビジネスは基本的に運用対象資産を拡大して資産運用の高度化・多様化を推進しておりまして、海外クレジット資産を中心としたリスク性資産の積上げが進んでおりまして、左下の図を御覧いただきますと、リスク性資産残高が年々増加しているということでございます

し、戦略投資領域ということで、プライベートエクイティや不動産等がこれに当たりますけれども、これが右下の図ですけれども、こちらも優良案件への選別的な投資を実行しておりまして、残高がどんどん積み上がっている状況でございます。これは民営化後に運用対象として認められたシンジケートローンや貸出債権の取得など、そういったものが寄与しているものと考えております。

次に、7ページに行きまして、運用のポートフォリオの状況で、左側が民営化直後のもので、右側が2023年9月末のものでございますけれども、民営化直後は国債の割合が8割弱ということで非常に大きかったのですが、右側を御覧いただきますと、日銀預け金も増えているというのがありますけれども、国債は40%を切るような状況でございます。代わりに外国証券などが増えておりまして、リスク性資産への投資を拡大している状況が見てうかがえます。一方で、健全性を示す自己資本比率に関しましては、ほとんど変わらない状況であるということでございます。

次に、8ページに行きまして、資金利益の動向について示したものでございますけれども、国内の資金利益は低金利の継続ということもありまして、運用利ざやが縮小していきまして、減少傾向であると。一方で、国際業務部門の資金利益が基本的には伸びていますが、多少凸凹がありまして、最近では海外金利の上昇に伴って外貨調達コストが増加しているということで、足元は減少している状況でございます。先ほど申し上げました戦略的投資領域、プライベートエクイティや不動産に係る損益ということで、臨時損益の部分で増加している傾向が見てとれると思います。

次に、9ページでございますけれども、第3のエンジンということで、Σビジネスについて示しています。2022年度に立ち上げて、2026年度以降に本格展開予定ですが、左の図を御覧いただきますと分かりますように、ゆうちょ銀行と共同事業者(パートナー)によって共同出資という形で、上のところに「7つのScrew+ESG」と書いているのは、こういうところにピークルをつくりまして、その地域で成長意欲のある事業者に対してGPとして出資をするということをやっております。その投資先についての企業の発掘や投資した後のマーケティングの支援も含めてΣビジネスと呼んでいまして、この共同事業者だったり、そういうところに地域金融機関なども入っております。そういうところとの連携・協業で地域企業の成長を支援するというので、ゆうちょ銀行のお金が地域の会社に投資されるという形で、資金が循環するような枠組みになっております。これは2021年に銀行法の改正をやりまして、銀行は基本的に出資規制があるのですけれども、こういう地域活性化事業会社などに対してはその規制が緩められていまして、2021年以前で50%まで出資できたのですが、それを100%まで拡大できることになっておりまして、このような枠組みも活用されていると承知しております。

次に、10ページでございますが、御質問のあった預入限度額の関係が左でございます。これは制度的なこれまでの経緯を書いておりますけれども、足元は31年4月のところで、通常貯金1,300万、定期性貯金1,300万と拡大してきております。直近の足元の状況につき

ましては、ゆうちょ銀行から特段現時点で限度額拡大についての要望を直接我々は伺っておりませんので、現時点で金融庁としては特段の検討は行っていないというのが現状でございます。右側、ユニバーサルサービスの状況と関連いたしまして、ゆうちょ銀行やその他の民間金融機関の業態別の店舗数とATMの数を掲載しております。ユニバーサルサービスと言われる貯金の受入れや送金、決済サービスは、御覧いただくようなゆうちょ銀行と民間金融機関の店舗やATM等を通じて、全国各地で利用できるような状況になっているものと承知しております。

11ページでございますが、ゆうちょ銀行に対してどういうモニタリングをするかというところにつきましては、基本的に資産運用の関係のポートフォリオの構築やリスク管理態勢の取組状況について対話したり、マネロンの関係の態勢整備について対話をしたり、資産運用商品販売における顧客本位の取組について対話したり、新しいΣビジネスについての対話をするという方針を掲げて、今事務年度も対話を継続しているところでございます。

次に、飛びまして、かんぽ生命のほうに移らせていただきますが、14ページを御覧いただきますと、かんぽ生命ですが、御覧いただいている左下に民営化以前と民営化後の商品構成がありますけれども、終身、養老、学資保険につきまして、医療特約を付加したような販売が基本的なスタイルですけれども、民営化以前と民営化後では養老保険のところが減りまして、終身保険が増えている状況でございます。右下が新規の契約件数ですけれども、19年末に不祥事があって行政処分等が行われましたけれども、それを踏まえまして、ぐっと新規の契約件数が減っておりますけれども、足元はまた少しずつ増えている状況でありまして、民営化委員会にも届出がありました医療特約や学資保険、あとは今回新しく始まりまして一時払終身など、そういうものがこういう契約増に寄与していくものと期待されているところでございます。

次に、15ページを御覧いただきまして、運用のところでございますけれども、かんぽ生命の運用は国債を中心としたALM運用が基本ですけれども、収益向上を目指したオルタナティブを含むリスク性資産への投資を拡大している状況にございまして、右側を御覧いただきますと「株式」や「外国証券」「金銭の信託」といったところはそれ以前に比べて増えているというところがうかがわれるところでございます。あとは、大手生保との比較を下のところに書いていますけれども、総資産や資産運用残高は日本生命よりは小さいのですが、第一生命より大きい状況でございます。運用収益は第一生命より少し低い感じになっておりますけれども、それぞれ販売している保険商品の特性等もございまして、これによって一概に運用能力がどうかということではないと思っております。

次、16ページでございますけれども、保険契約件数の推移を左側で示しておりまして、かんぽ生命につきましては、民営化以前からずっと契約件数は減っていきまして、これは貯蓄性商品の魅力が低下しているところが主因なのかと思っております。民間のほうは一旦減りましたけれども、途中から増加している状況でございます。基礎利益のところは、基本的にかんぽ生命についておおむね横ばいですが、足元の2023年3月末、これは民

間の生命保険会社も一緒ですけれども、新型コロナウイルスの関係で保険金の支払いが増えた関係で、基礎利益が減っている状況でございます。

次に、17ページでございますが、これも新契約の保険金額の推移ですけれども、上のかんぽ生命のところだけ御覧いただきますと、これは業務停止以降の推移でございますが、緩やかにそれ以降は増加しているところが見てとれております。民間の保険会社はほぼ横ばいという感じでございます。

次に、18ページ、19ページで、かんぽ生命の不正事案に対する対応について御説明します。

2019年に顧客保護上問題となる乗換契約等が多数発生しまして、9月に金融庁が立入検査をして、12月にかんぽ生命・日本郵便に対しては業務停止命令と業務改善命令で、日本郵政に対して業務改善命令を発出しております。業務改善命令の中身は注2のところの①から⑥を御覧いただければと思います。その後、3か月間の業務停止の後もかんぽ生命は積極的な営業を自粛しておりましたけれども、2021年4月に通常営業を再開して、2023年4月には改善計画に基づく施策が全て実施済みとなりまして、その後、半年程度推移を見守った後、昨年末に業務改善計画に基づく改善状況の定期報告を不要とするということで通知をしたところでございます。

不適切事案の発生原因については、19ページに書いております1から4の事象が原因と、これはかんぽ生命で作成している資料ですけれども、そのようになっておりまして、それに対しまして、募集品質を重視した評価をやるようにするであるとか、組織風土の醸成という意味では、行動規範やかんぽ営業スタンダードをつくるとか、そのほか、一番下のガバナンスの抜本的な強化というところでは、PDCAサイクルを徹底していくようなことに取り組んでいくと聞いております。

営業拠点のところは20ページでございますけれども、これはかんぽ生命のサービスを提供している郵便局と保険募集人の数が上に書いておりまして、下が民間の同じ数字について御参考までに記載しておりますが、御覧いただいているような郵便局の店舗や営業職員を通じて、基本的には生命保険サービスは全国各地で提供されていると承知しております。

最後、21ページにありますけれども、金融行政方針のところでございますけれども、基本的には業務改善計画に基づいて実施してきた顧客本位の業務運営に向けた施策の定着やコンプライアンス・顧客保護を重視する健全な組織風土の醸成の状況を見ていくことと、収益基盤の再構築という課題にどう対処していくかを対話していくということでございまして、これはこれまでの3か年やってきたことと基本的には同じことを継続していくと考えております。

私の説明は以上でございます。

○山内委員長 ありがとうございます。

それでは、質疑に入ります。ただいまの御説明に対して御意見、御質問がありましたら御発言を願いたいと思います。どなたか御希望はいらっしゃいますでしょうか。

関委員、どうぞ。

○関委員 委員の関といいます。

今日はお忙しい中を来ていただいて、ありがとうございます。

私から2つほどあります。ゆうちょ銀行なのですが、銀行法に基づいて、銀行の業務は実は銀行法第2条で2つ言っているのですね。1つ目は、預金または定期積立金の受入れと、資金の貸付けまたは手形の割引、これらを併せて行うことと書いてあるのです。2つ目が、為替取引を行うこと。これは銀行法に基づいていて、ゆうちょ銀行は特例法ではありませんけれども、銀行ということで、この規定はある意味で枠の中として使っていくことになると思うのですが、金融庁さんのこの資料で行くと7ページなのですけれども、実際に貸付金が5.7兆円しかない状況で、先ほどのΣビジネスのところで、ファンドという形でエクイティですね。投資という形で地域企業への資金の循環で地域経済を強くするというお話があったのですが、本来の銀行法で行くと、いわゆる貸付けという融資で地域企業を大きくするというのが建前ではないかと思うのですが、それをやらないでΣビジネスを大きくすることについて、いわゆる融資ではなくてエクイティという違う制度で、銀行法にも基づいていないエクイティという形で地域金融としての地域企業を大きくする、地域の経済を活性化するというところで行くと、ある意味で本来をやらないで脇道からやっているのではないかという印象もあるのですが、この辺を金融庁さんはどうお考えなのか。銀行法に基づいている本来の業務である貸付けよりも銀行法に書いていないファンドという投資で行くところについて、これからのゆうちょ銀行のかなり大きい体制の問題なのですね。在り方の問題をどうお考えなのかをお聞きしたいのが1つ目です。

2つ目は、先ほどの総務省さんの資料で、政府の3つの機関の株式の保有率がどんどん下がってくると、今は郵便局に対してユニバーサルサービスをするためにかんぽ生命とゆうちょ銀行が支援機構を通じて毎年3,000億円以上の交付金という形で拠出しているのですが、政府の株式の保有が下がれば下がるほど、株主訴訟の可能性があるのではないかと思うのです。つまり、自分たちが本来受けるべき利益を郵便局に渡しているのではないかと、利益が支援機構を通じて郵便局に、本来であればゆうちょ銀行とかんぽ生命の株主に還元されるべきお金を3,000億円ほど毎年出していくというのは、保有率が下がれば下がるほど、株主訴訟の可能性があるのではないかと思っているのですが、この形をどこまで続けていくのかも含めて、この3つの機関があまりうまくこれから先は動き切れないのではないかとも見受けられるのですが、その大きい考え方ですね。郵便局を支えるための今の制度でよろしいのかどうかを含めて、リスクが大きいかと見えておりますので、見解をいただければと思います。

○野崎参事官 御質問ありがとうございます。

1点目の御質問ですけれども、銀行法に基づく業務として、今のゆうちょの貸付けをあまりやっていないところについてどうかという御質問かと思えますけれども、もちろん銀行法に基づいて業務をやるという意味で、Σビジネスの出資の部分も含めて、銀行はいろ

いろな業務の制約がありますけれども、今、おっしゃった業務以外にも付随業務やその他の業務ということで認められている業務がありまして、その枠組みの中で基本的にはやっているということですが、認められている枠組みの中でどういう業務をやるのかは基本的には経営の判断とっておりまして、今の時点でゆうちょ銀行から一般融資の業務を行いたいという要望はなくて、むしろ民間金融機関とも提携しながら出資という形で地域に対して貢献していくのが経営方針だと承知しております。それは経営判断ということで、そういう考え方もあると思いますし、融資に関して申し上げますと、地域銀行や信金、信組や農協など、それこそ商工中金から日本政策金融公庫まで融資の担い手は各地域にいろいろたくさんある状況で、融資の主体は逆に言うと足りていないことは基本的にはないので、そういう環境の中でどういうビジネスを選択しながら連携しつつやるかは、基本的には現時点ではゆうちょ銀行の経営判断かと思っております。

2点目ですけれども、基本的にゆうちょ銀行からそれこそ業務委託手数料という形で日本郵便に対して支払いが行われていると承知しておりますけれども、ゆうちょ銀行から見ると、それこそサービスを提供する店舗、代理店ということで、それに見合ったサービスをしていただいているというのが郵便局ということでございますし、それに見合った手数料が算定されて、法律上、あとは拠出金という形を通じて提供されているものだと思います。我々金融庁の立場としては、そういうものとゆうちょ銀行の収益をちゃんと見た上で、そういう戦略ですね。店舗に対して手数料を支払ってサービスを行っていただくということが健全性の観点から問題が生じないように、しっかりゆうちょ銀行の経営の健全性はモニタリングの中で確認しているというのが、我々の立場でございます。

以上でございます。

○関委員 ありがとうございます。

最初の質問については、経営の判断ということで、金融庁が何かを申し上げるべきではないというお話だったと理解しています。融資をする銀行はたくさんあるのですが、これだけファンドにかじを切ってくると、ゆうちょ銀行が銀行でなくてもファンドでもいいかもしれない。貸付けをしない形であれば、預貯金としての一定の限度額は担保するにしても、だんだん銀行法というよりもどちらかというといわゆる金融機関としての銀行という意味ではなくてファンドになっていくことになるので、銀行業を名乗らなくてもいいようなことにどんどんなりつつあるのかと思います。

2つ目は、私が恐れているというか予測しているのは、DXが進むと、郵便局に行かないで保険も銀行も窓口を通さないでいきなりオンラインで行ける形になるので、この手数料を適正に払っているという形の適正金額がどんどん減ってくる見込みが出てくるのですね。そのときに郵便局をどう支えるのかみたいなことについては、一定程度早めに金融庁さんも先読みをして、先読みをした上での手だてを考えておく必要があるかと予測をしておりますので、今がいいからずっとやれるということではないだろうということは考えていただければと思います。

以上です。

○山内委員長 ほかに御質問等はございますか。

どうぞ、佐藤委員。

○佐藤委員 御説明ありがとうございました。

私からは21ページの金融行政方針についてお伺いしたいのですけれども、本日日銀の決定会合があり、金利が上がらないという決定があったみたいですが、今年いつの段階かで金利が上がってくる可能性はあり、ゆうちょ銀行もかんぽ生命も、ストレス耐性のあるポートフォリオの構築あるいはリスク管理の状況はどのようになっているのかについて、お答えできる範囲でお伺いしたいのが1点目。

かんぽ生命は、数年前に不適切営業問題がありまして、それが改善されたのか、コンプライアンスや顧客保護の重視ができるような組織風土の醸成ができたのかどうかに関心を持っているのですが、そここのところの進捗あるいは感触などを教えていただければと思います。

○野崎参事官 御質問ありがとうございます。

御指摘いただいたとおり、1つ目の質問ですけれども、ゆうちょ銀行・かんぽ生命ともに、ポートフォリオの中で国債というものを割合多く持っておりまして、そういう意味では金利の影響は確かに大きく受けるところでございますが、近年、先ほど説明させていただいたようにポートフォリオの分散みたいなことを図っていて、そういう中での耐性みたいなものは以前に比べれば強化されているところでございますし、各社リスク管理という意味では高度化には取り組んでおりまして、外部からも専門の人材等を登用して、そういう御指摘のあったストレステストみたいなものも含めてリスク管理の高度化を図っているところでございまして、我々もそこは市場運用を専門的に見るチームを活用してしっかりと日頃から対話をさせていただいているところなので、御指摘を踏まえて、引き続きそこはしっかりと見ていきたいと思っております。

それから、かんぽ生命の不適切営業のところ、組織風土みたいなところなのですが、先ほどの資料、時間の関係で若干割愛させていただいたのですが、19ページでかんぽ生命自身が組織風土の問題を今回発生原因として重要な項目として挙げておりまして、それに対して健全な組織風土の醸成というところでしっかりと改善策を出してきておりまして、行動規範やかんぽ営業スタンダードなど、そういうものをつくっております。ただ、何分ほかの金融機関に比べて非常に規模が大きい会社でございまして、さらに、郵便局が保険代理店という形になって、直接自分の会社だけではなくて代理店を使つての営業という部分もありますので、引き続きそういう改善策が末端まで定着しているかをしっかりと我々としても見ていきたいと思っております。

○佐藤委員 ありがとうございます。

○山内委員長 ほかにいかがでしょうか。

まだ時間があるので、私から1つ伺いたいと思います。かんぽ生命は不祥事があって、

かなり行動制約といたしますか、営業制約を受けてきたわけですけれども、その間に生命保険のマーケットが大きく変化して、そして、そもそも我々の立場からいうと、民営化するときにどういう商品を扱っていくかも審査させていただいたりしているわけですけれども、そういう不祥事もあって、なかなか業態変容についていけないところがある。まず、そういう生命保険全体の変化に対して、これからかんぽ生命のあるべき姿というのも行政側におかしいですけれども、その辺の齟齬をどのように考えていらっしゃるのかについて伺いたいと思います。

○野崎参事官 御質問ありがとうございます。

委員長御指摘のとおり、生命保険の業態は今後を見据えたときに大きく環境変化が起こっておりまして、これはかんぽ生命に限らず民間の保険会社も同じような問題を抱えておりまして、少子化や高齢化がすごく今後の日本の生命保険市場を見る上で大きな要素となりますけれども、そういうものを乗り越えていくために、各社今までの販売チャネルなども含めてどのように効率的に業務運営をやっていくかは重要になってくるのと、お客様のニーズを捉えた商品開発が極めて重要になっておりまして、そういう環境変化にしっかり対応できるようなビジネスモデルを各社しっかりつくっていくことが重要で、今、民間の保険会社も含めていろいろな見直しを各社で行っているところでもありますので、かんぽ生命につきましても、持続的なビジネスモデルの継続に向けて、しっかりとそういう検討をやっていただく必要があるのかということをお考えしております。

○山内委員長 逆にかんぽ生命の場合には郵便局がベースになっていて、これはある意味ではかんぽ生命の一つのビジネスモデルだったわけですけれども、おっしゃるように、通常の民間の保険会社が業態変容していく中で、このかんぽ生命も変わらなければいけない、そのとおりでと思うのですけれども、ユニバーサルサービスという観点からすると、民間の取り残しというか、全てをカバーし切れないところを逆に補っていかなければいけないという意味もあるのかと思ったりするのですけれども、その辺はどのようにお考えでしょうか。

○野崎参事官 御指摘のとおり、かんぽ生命自体が郵便局を通じてサービスを提供していくというのが基本的な部分としてはあると思うのですけれども、割と保険の世界でも各社によって力を入れている分野は違ったりするところがあって、広く保険市場を見渡すと、そういう力点を置く分野を探していけばそれなりにあると思っておりますし、変わった例でいいますと、生命保険のほかにも共済というものもありますし、それこそ制度上、少額短期保険というものもございまして、同じ保険という領域の中でも大手が提供していないような隙間をついてサービスを提供している会社はあるわけなのです。そういう中で、かんぽ生命もいろいろな商品を開発されていく上で、最近開発されているのは、民間生命保険会社が提供しているサービスを制約上今までやっていなかったところを同じようなサービスを提供するというところで、競争領域に出ていっているというのが基本だと思いますけれども、民間の保険会社があまりやっていないようなところで提携をしていくとか、そ

れが具体的に何かというのはなかなか私のほうで明確に申し上げられるところではないのですけれども、そのようなことも含めて検討するというのが一つの在り方としてはあるのかと思います。

○山内委員長 ありがとうございます。

ほかにいかがですか。特によろしいですか。

それでは、質疑を終えたいと思います。本日はどうもありがとうございました。

○野崎参事官 どうもありがとうございました。

(金融庁退室)

(国土交通省、経済産業省入室)

○鈴木室長 国土交通省の鈴木と申します。よろしくお願いします。

○山内委員長 準備がよろしければ、まずは国土交通省から、そして、その次に経済産業省から御説明いただきまして、質疑を行うことといたします。御説明は両省合わせて15分ということになります。

それでは、よろしくお願いいたします。

○鈴木室長 よろしく願いいたします。

まず、国土交通省から説明をいたします。

ページをめくっていただきまして、2ページ、物流業界の状況について示しております。物流業界の営業収入の合計は約29兆円でございます、日本の全産業の2%でございます。また、従業員数は約226万人であり、日本の全就業者数の3%となっております。また、左の図はトンベース、右の図はトンキロベースの輸送量になります。両方の図におきまして、2020年はコロナ禍などの影響により減少しておりますが、ここ5年はほぼ横ばいで推移しております。左の図で示されましたトンベースでは、直近の2021年で42億トンでした。また、輸送モード別ですと、トンベースである左の図は黄色で示された「自動車」が大半ですが、トンキロベースである右の図は緑色で示された「内航海運」、赤で示された「鉄道」が増えております。これは、距離が長ければ海運や鉄道の割合が増えているということでございます。

続いて、3ページです。こちらは「トラックドライバーの働き方をめぐる現状」でございまして、3つの切り口で示されております。下のグラフは3つともなのですが、黄緑色を日本の全産業、だいたい色をトラックドライバーと比較したものでございまして、トラックドライバーとしては、一番左の図としては労働時間は約2割長い反面、真ん中の図として年間所得額は約1割低く、そして、有効求人倍率は2倍と、人手不足になっているという結果が示されております。

続きまして、4ページでございます。こちらは「自動車運送事業における時間外労働規制の見直し」についてでございます。平成30年6月の「働き方改革関連法」の改正により、全産業におきまして、年間960時間という時間外労働の上限規制が適用されました。自動車の運転業務などの業種については、平成30年6月から一部特例つきで5年の猶予がありま

して、今度の4月1日より適用されることになっております。また、960時間の上限規制に加えまして、表の下段にあるように、厚生労働省告示としてトラックドライバーの拘束時間を定めておりまして、拘束時間が短くなるといったこともございます。これらの上限規制により、今まで運んでいたものが運べなくなる可能性が出てきました。このことをいわゆる「物流の2024年問題」と呼んでおります。ここで御理解いただきたいのは、物流の2024年問題の発端となった年間960時間の上限規制というのは、全産業に適用されるものであること、そして、物流については5年間の猶予があり、その猶予が次の4月に切れるということでございます。

5ページ、「労働時間規制等による物流への影響」でございます。このまま物流に対して何も対応、対策を行わなかった場合、2024年には輸送能力が14%不足し、さらに対策を行わないと、2030年には34%不足するという試算でございます。これは10個荷物を送ると2024年には1.5個届かない、また、10個荷物を送ったときに2030年には3個は届かなくなるという試算でございます。特に品目別では農水産品、地域別では中国、九州、関東に影響があるという試算結果でございます。

続いて、6ページでございます。左上の図はEC市場規模の推移、いわゆる通信販売でございます。棒グラフで示されている13年の間だけでも4倍の伸びとなっております、20兆円規模になっております。また、赤色の折れ線グラフで示されているEC化率、通販がどれだけ伸びているかというもののなのですが、これも直近では9%がネット販売、通信販売になりました。真ん中のグラフは宅配便取扱実績の推移でして、5年間で30%、10年間で50%にまで増加をいたしました。一方で、右のグラフは再配達の割合を示しておりまして、直近でも11%以上が再配達となっております。10個の荷物を運んで1個は再配達になっているのが現状でございます。

続いて、7ページでございます。このような現状を踏まえまして、関係閣僚会議が立ち上げられました。ここに書かれておりますのが、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」の説明の図でございます。これは、現状を踏まえて荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備を総合的に進めるべく、令和5年3月31日に設置されました。その3か月後に当たる6月2日に第2回関係閣僚会議が開かれまして、「物流革新に向けた政策パッケージ」、私たちは「政策パッケージ」と呼んでおりますが、それが決定されたというものでございます。

8ページでございます。こちらは先ほど御説明した物流革新に向けた政策パッケージのポイントでございます。政策パッケージは、14ページにわたる抜本的・総合的な対策が書かれておりますが、それを1枚でまとめたものがこちらの図でございます。先ほども御説明いたしました、何もしないと2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足になることを踏まえつつ、その右側に具体的な施策は、1つ目として「商慣行の見直し」、2つ目として「物流の効率化」、3つ目として「荷主・消費者の行動変容」の3つの柱に分けられまして、合計24の施策で構成されております。

続いて、9ページでございます。先ほど御説明、御紹介した3つの柱のうち、1つ目の商慣行の見直しの具体例を示したものでございます。政策パッケージの特徴としまして、荷主企業や消費者の意識改革として、荷物を送る人、受け取る人の意識について研究したのが、今までとは違う点でございます。

そのような対策として、例えば①として「荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減」ということで、今まで荷待ちや荷役時間は全然考えられずに、取りあえず待っていてくれ、とか、そのような具体的に待つ時間もちゃんと金を払ってくださいよとか。あとは、納品期限を、とにかく早く着けばいいということではなくて、短いリードタイムで着くとか、あとは多重下請構造など、そのようなものもなくしていこうとか、また、あまりに無理難題を押しつける人に対しては法律に従っていろいろ指導させていただきますよというようなトラックGメン、これも既に始まっております。ほかには価格転嫁、標準的な運賃をつくるとか、そういった施策が盛り込まれております。

続いて、10ページでございます。こちらも施策が続いておりまして、物流効率化ということで、物流事業者への効率で設備投資の促進、物流GX・DXの推進、物流標準化、トラック速度規制を引き上げるとか、そういったことが書かれております。

3つ目が、荷主・消費者の行動変容ということで、これまでの物流事業者だけではなくて、荷主や消費者にも行動変容を促すといったことが書かれておりまして、どうしても荷主の人だけに頼んでも分かってくれないので、その会社経営者の方々に意識改革、行動変容を促すように、トップの人にまで物流は大事なのですよ、考えてくださいよという措置を導入したり、物流改善を評価・公表する仕組みを入れたり、あとは再配達半減に取り組んだりしているというものでございます。

12ページでございます。このような今までにない画期的な施策を行うことにより、2024年における14%の輸送力不足が防げると考えております。「当面の進め方」に記載しているように、現在できるところから進めておりまして、既に自主行動計画などはつくっていただいたり、法制化を進めたり、自主行動計画の作成・公表を進めているところでございます。

続いて、13ページでございます。こちらは物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組のガイドラインでございます。これは政策パッケージと同じ日に、国土交通省、経済産業省、農林水産省の3省が共同で発表したものでございまして、荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、抜本的・総合的な対策として具体的な施策を策定したものでございます。

国土交通省からは以上でございます。

○山内委員長 ありがとうございます。

それでは、経済産業省から御説明をお願いいたします。

○大西室長補佐 経済産業省です。ありがとうございます。

私からは、今、物流の全体像といったところは国土交通省さんから説明いただいたとお

りなのですけれども、荷主の企業については我々もいろいろな対応などを考えておりますので、その話をできればと思います。

先ほど国土交通省さんから紹介があった政策パッケージについてですが、規制的措置とあったところの「荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減」といったところで、まず、規制的な措置を考えていることと、「即効性のある設備投資の促進」という言葉もパッケージの中に入っておりますが、荷主の企業において設備投資などをしっかり後押ししていくということで、この規制的措置と設備投資の促進などの支援的措置といったところで、両面で荷主の企業がきちんと物流に取り組むようにという支援を用意しているというのが、我々がやっている主な対応になってございます。

他方で、今回通常国会において規制的措置の導入というので法制化の準備を進めているところなのですけれども、2024年問題が始まるに当たって、2024年から国会に通すというところでは、少しタイムラインが遅れるところもありますので、既に昨年からガイドラインを出して、物流事業者、荷主の事業者がきちんと取り組むべきことを政府で具体化した上で、こうしたガイドラインの遵守をお願いさせていただいたり、あるいはそのガイドラインを参照しながら、その業種・業界別に物流効率化においてこのようなことをやっていくのだという自主行動計画の作成を、荷主の企業の皆様をお願いさせていただいたところ です。

ガイドラインについては、このような形になっておりまして、こちらは国土交通省さんの資料の中にも入っていたかと思うのですけれども、こうした形でかなり具体的に荷主の企業、物流事業者も含めてこういうことをやってほしいということを政府から言わせていただいております。特に荷待ちや荷役の作業時間といったところ、今、平均で3時間かかっているというデータもありますが、ここについて2時間以内でやっていくことで、ドライバーさんの労働負荷の軽減を図っていくという方針を打ち出しているところです。

自主行動計画については、昨年の年内に公表するというタイムラインでやっておりましたが、既に100以上の団体・事業者で計画を策定しておりまして、経済産業省が関係するような自動車、素形材、製造業などにおいても、かなりたくさんの企業が物流の問題を自分事と考えて自主行動計画などをつくってくれている状況でございます。

ここからは具体的に荷主の企業の設備投資といったところで、何をしていくのかということで簡単に事例だけ御紹介させていただければと思います。

大きく問題になっているのが、先ほども申し上げたような荷待ちや荷役の作業時間はすごく労働負荷がかかっているということなので、ここをなるべく効率化して短縮するようなこと、あるいはトラックがなるべく多くのものを積んだ状態で1運行当たりの積載率を上げる、そのようなことも重要になってまいります。

こうしたものを達成するために、まず、荷待ち・荷役といったところについてはパレット化ですね。ばら積み・ばら下ろしで段ボールを1つずつ上げ下ろしするのではなくて、パレットに載せた上でフォークリフトを上げ下ろしすることで、こうした荷待ち・荷役に

かかる時間を削減したり、あるいはシステムを入れることでトラックが倉庫の外で無駄に待っていることがないようにするであるとか、そうしたデジタル技術の活用も重要になってくるかと思っています。

そうした観点から、我々経済産業省としても支援的措置として補正予算を取ってございます。合計で55億円で、主な事業については、この荷主の企業における物流の効率化に向けた機器やシステムなどの費用の補助となっております。ですから、対象は中堅・中小企業なのですがすけれども、こうしたなかなか物流の設備投資、投資の余力がないようなところについてしっかり手当てをしていくことで、荷主の企業における物流の効率化を達成していきたいと、そのような考えでおります。

駆け足になってしまいましたが、経産省からは以上とさせていただきます。ありがとうございました。

○山内委員長 ありがとうございました。

それでは、御説明いただきました内容について質疑に入りたいと思います。御意見、御質問があれば御発言願いますが、どなたかいらっしゃいますか。

どうぞ、佐藤委員。

○佐藤委員 御説明ありがとうございました。

国交省さんと経産省さん両方に質問したいのですがすけれども、昨年4月にゆうパックが下請たたきをしているというニュース記事があったのですが、これはトラックGメンというところで、荷主、元請の監視の強化あるいは結果の公表などでフォローなさっているのかと思いますが、郵政の下請に対する監視の状況、監視されている状況について、どのような感触なのでしょうか。教えていただけると幸いです。

もう一点、国交省さんの9ページの資料の中で、③の「物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制的措置等の導入」ということなのですが、このところで郵政グループができることはありますでしょうか。

2点、お願いします。

○山内委員長 これは鈴木室長からお答えいただくのかな。

○佐藤委員 行動変容というか、4月の段階で下請たたきみたいなニュースが出たのですが、トラックGメンなどをやっていたら、たたかれた後で行動が変わったのか、郵政の行動の変容が観察されるのかどうか、もし感触としておありでしたら教えていただきたいと思いました。

○鈴木室長 国土交通省です。

正確な答えは分からないのですが、トラックGメンが本格的に動き出したのが、私が知っている限りで7月に物流・自動車局長からトラックGメンの辞令が出ております。4月時点にはトラックGメンはなかったもので、特に対応はしていなかったと思います。トラックGメンについては、緊急相談窓口があり、通報できる仕組みがあると聞いておりますので、郵政さん関係でどこかから通報があったら、もしかしたら既に動いているかもしれな

いです。その辺、私は把握していない状況でございます。

多重下請についてもいろいろなやり方があるので、郵政さんが今、どうなっているのか全く分からないのですけれども、もしそういうものがあるのであれば、何らかの形で通報されて、そこから調べて、おかしいときは是正なりなんなりに進んでいくものだと思っております。今のところ、郵政さんの情報は持っていない状況です。

○山内委員長 いいですか。

○佐藤委員 2番目の質問は意図が違いまして、多重下請構造を是正しなくてはならない、これは目標ですね。これに対して郵政ができることはないのか、国交省さんから見て何かおありかと思ったのです。それで教えていただきたいと思いました。

○鈴木室長 難しいですね。物が運べないときに物流業者はいろいろなところに問合せをしていると聞いておりますので、もしその値段や価格が適正であれば郵政さんも受けて運ぶというのは、一つの多重下請の改善策ではないかと思えます。また、トラックGメンが続けば、いろいろな情報も蓄積されて改善策も出てくるのではないのかと考えております。

○佐藤委員 ありがとうございます。

○山内委員長 ほかにいかがでしょうか。

私からよろしいですか。今回の政策パッケージは、国交省だけではなくて経産省、荷主のほうも一緒になってやったということで、ある意味画期的なパッケージだと思っておりますけれども、打合せのときにも伺ったのですけれども、最近タクシーで配車アプリが出てきて、配車アプリで乗客とタクシーのマッチングをするということがありますね。それで、先ほどありましたけれども、トラックの積載効率を上げるのがかなり効率に資するのではないかと思われるわけですが、その積載効率を上げるために、マッチングアプリは結構民間のトラック会社さんが導入しようとしていますね。ただ、それが十分に機能しているのかというと、そうでもないような感じがするのです。

例えばEDIという統一したシステムをもう随分昔に経産省さんがつくられて、契約関係はそれでやられているわけですが、物の流れについて、そういう全体をうまく把握できるようなシステムなり、あるいは機構なり、大体頭に描いているのはタクシーの配車アプリみたいなことなのですけれども、そういうもののベースや土台などをそれこそ国交省と経産省と一緒にやって、これは運ぶほうと荷主さんと一緒になってそういうベースをつくることはあり得ないでしょうかというのが質問なのですけれども、これは別にそうやってくれというよりも、そういうことは考えられないですかというのが正直な質問なのです。

○大西室長補佐 ありがとうございます。

経産省からコメントさせていただきますと、おっしゃるとおりのことはやっていかないとはいけないのだろうとは思っております、経済産業省としてもフィジカルインターネットという、もちろん国土交通省さんと連携しながらということですが、究極の共同輸配送みたいな、そのようなシステムを中長期的にはやっていかないとはいけないという問題意

識は持っていますので、今、おっしゃっていただいたような共通のデータ基盤のようなものを整備していく必要があるのかとは思っております。

その中で、EDIであるとか、ある程度SIPという取組もあつたりしますが、このような情報があればいいねという議論は始まっていて、そこに向けた標準化も議論は始まっている段階なのですけれども、なかなか国が主導してそうしたものをつくっていくところには至っておりませんで、今は民間でいろいろなシステムが出てきておりますので、まずはそうしたものを使っていってもらいたいというのが大事かと思っております、ですから、今回の我々が補正予算で獲得しているものについても、システムの導入についてももちろん認められるものになりますので、まずはそういったものを事業者間で使っていってもらって、そこでいろいろな経験が蓄積される中で、このような方向で共通化なりできていったらいいのではないかと、そのような議論につなげられないかというのが、今、思っているところです。

○山内委員長 ありがとうございます。

民間でそのようなことをしている例も存じ上げているのですけれども、広がらないというのは何かバリアといいますか、あるのだと思うので、その辺を少し究明していただいて、これは別に国が統一したスタンダードをつくらなければならないということではないと思うのですね。ある意味ではデファクト的に広がっていけばいいのかもしれないですね。

○大西室長補佐 そうですね。

○山内委員長 そのような感じを持ったところです。ありがとうございます。

○大西室長補佐 ありがとうございます。

○鈴木室長 私から補足をさせてください。私は去年の7月まで内閣府の科学技術・イノベーション推進事務局というところにいまして、先ほど経産省さんからも紹介のあったSIPの担当をしておりました。スマート物流の取組はSIPにおいて5年ほどやったプロジェクトでして、一応のシステムのコンセプトなどは既に出来上がって、それをどうやって普及していくかを考えている段階でございます。簡単なコンセプトとしましては、各社ばらばらにあるシステムを、それをそのままデータをうまく変換して1つにまとめられるようなところ、それによって違う業種間でも共同輸配送ができるように見える化をして、ここなら空いているから行けるとか、そういうシステムのコンセプトは既にSIPで開発をしておりますので、それをいかに広めていくかが今のステージなのかということでございます。

○山内委員長 ありがとうございます。非常に重要な試みではないかと思っております。

ほかに何か。

どうぞ。

○関口委員長代理 国交省さんの資料の10ページの②の「『物流GX』の推進」で、モーダルシフトの説明があつて、右側には図も載っているのですけれども、12ページを拝見しますと、モーダルシフトによる施策の効果が3.5億トンから3.6億トンと1,000万トンの程

度しか効果がないということなのですからけれども、ここの12ページに指摘されている項目の中で1%行かないのはこれだけでありまして、このモーダルシフトはあまりこのパッケージの中でいうと重要性、重んじていないということの意味なのではないでしょうか。

○鈴木室長 モーダルシフトは、車から船、車から鉄道への転換ということで、言葉では簡単に説明できますが、すぐに転換することは難しいです。例えば鉄道の軌道改修とか、船に移すためのいろいろな施策とか、そういったものはどうしても時間がかかるので、直近ではすぐには効果が現れないという状況でございます。この施策を打ち出したのが2023年で、半年や1年ではすぐには変えられないということで、これから時間をかけてできることはやっていくということになります。

○関口委員長代理 どうもありがとうございます。

そこら辺の短期的な効果と少し中長期的な効果とが交じっていたということの理解でよろしいということですね。

○鈴木室長 さようでございます。

○関口委員長代理 どうもありがとうございます。

○山内委員長 ありがとうございます。

ほかにかがででしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、国土交通省と経済産業省からのヒアリングはこれで終了とさせていただきます。御協力ありがとうございました。

○鈴木室長 どうもありがとうございました。

○大西室長補佐 ありがとうございます。

(国土交通省、経済産業省退室)

○山内委員長 それでは、最後の議題ということになります。これは我々が検証でまとめていくわけですけれども、その構成イメージについて、これを審議したいと思います。

事務局から御説明をお願いいたします。

○中山次長 事務局です。

資料270-6を御覧ください。タイトルとして「郵政民営化の総合的な検証に関する意見書構成イメージ(案)」とあるものでございます。こちらについて御説明をさせていただきます。

今回の総合的な検証につきましては、特に昨年の夏以降ですけれども、当委員会で様々調査審議をいただいております。ヒアリング等も含めていろいろ調査審議をいただいておりますし、また、非公式会合でも御議論をいただいております。これらを踏まえまして、この資料にあるとおり、意見書の構成イメージの案を作成させていただきました。

今回の検証につきましては、前回検証からの直近の3年間だけというわけではなくて、民営化以来の経緯や社会経済情勢の変化等を踏まえまして検証するという御議論をいただいております。この方向性を踏まえて、まず、第1章として「郵政民営化の経緯と概況」というものを置いております。それから、第2章以降にも各章の最初に民営化以降の概況

を述べる節を設ける構成としております。その後につきましては、主要な検討項目をそれぞれ項目立てをしておりまして、また、各章の最後には「今後の課題と期待」というものを書く構成としております。また、最後の第7章ですが、本日、各省庁からヒアリングをいただいておりますので、こちらについて関係省庁の章を設けております。

このような構成イメージとさせていただいておりますが、こちらで今後進めるということではよろしいかどうか、各委員の方々から御意見をいただければ幸いです。どうぞよろしくお願いいたします。

○山内委員長 ありがとうございます。

資料270-6ですね。意見書の構成イメージでございますが、今、御説明の内容について御質問あるいは御意見があれば伺います。いかがでしょうか。どなたかいらっしゃいますか。よろしゅうございますか。

○関口委員長代理 異議なしでいいのですかね。異議なし。

○山内委員長 「異議なし」というお言葉をいただきました。

それでは、このようなことで進めたいということをお同意いただいたとさせていただきます。

以上で本日の議題は終了となります。

事務局から何かございますでしょうか。

○中山次長 次回の委員会の開催につきましては、また別途事務局から御連絡させていただきたいと思っております。

○山内委員長 ありがとうございます。

それでは、以上をもちまして、本日の「郵政民営化委員会」を閉会といたします。

なお、後ほど私から記者会見を行うこととしております。

本日はどうもありがとうございました。

以上