

財政制度等審議会財政投融资分科会
議 事 録

令和 5 年 10 月 26 日

財政制度等審議会

財政制度等審議会 財政投融资分科会議事次第

令和5年10月26日（木）13：30～15：29

財務省第3特別会議室（本庁舎4階）

1. 開 会

2. 令和6年度財政投融资計画の編成上の論点

① 地方公共団体

質疑・応答

② 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

質疑・応答

3. 閉会

配付資料

資料1 説明資料 地方公共団体

資料2-1 説明資料 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
(要求の内容)

資料2-2 説明資料 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
(編成上の論点)

出席者

分科会長	翁 百合	神田財務副大臣
委員	土居 丈朗	奥理財局長
	野村 浩子	湯下理財局次長
	丸田 健太郎	藤崎総務課長
	家森 信善	大江財政投融资総括課長
臨時委員	有吉 尚哉	上野資金企画室長
	岡田 章裕	原山財政投融资企画官
	工藤 禎子	大島管理課長
	富田 俊基	小多計画官
	山内 利夫	大江計画官

1 3時30分開会

〔 翁分科会長 〕 それでは、予定の時間となりましたので、ただいまから財政制度等審議会財政投融资分科会を開会いたします。本日は、令和6年度財政投融资計画の編成上の論点についてご審議いただきます。また、これから神田財務副大臣も、ご出席のご予定でございます。本日は時間も限られておりますので、ご質問、ご意見などは、できるだけ簡潔にお願いいたします。

それでは、令和6年度財政投融资計画の編成上の論点のうち、地方公共団体について、大江計画官よりご説明をお願いいたします。

〔 大江計画官 〕 では、よろしくをお願いいたします。計画官の大江です。

地方債制度の簡単なご説明から、始めさせていただきます。3ページをご覧ください。

まず、地方財政全体の中での地方債の位置づけを説明させていただきます。

一番右に記載されているものが地方財政計画という令和5年度の地方公共団体普通会計の歳入歳出総額の見込額となります。歳入額の赤囲み部分ですが、地方債はこの地方財政計画の歳入の1項目となっております。

4ページをご覧ください。こちらは地方財政計画・地方債計画・財政投融资計画の関係を表したものとなっております。地方財政計画に計上されている普通会計の地方債に、水道事業等の公営企業債を加えたものが地方債計画となっております。

続いて、地方債計画と財政投融资計画の関係ですが、地方債の資金の調達先を分類したものが真ん中の資金区分となります。地方債計画の資金区分のうち、財政融資資金分が財政投融资計画の一部となります。

続いて5ページをご覧ください。地方債計画の詳細をお示ししたものとなっております。赤囲みの部分が、各事業債の発行額のうち財政融資資金で調達する予定額となっております。こちらの配分の基本的な考え方については、後ほど説明させていただきます。

6ページから10ページは参考資料となっておりますので、説明は割愛させていただきます。

次に、機関の概要等に移らせていただきます。12ページをご覧ください。こちらは地方債計画額の推移を資金別にお示ししたものでございます。財政融資資金は棒グラフの一番下の濃い緑色の部分となっております。近年減少傾向となっております。

その次に、事業別の推移をお示ししたものが13ページでございます。令和3年度は臨時財政対策債が増えたことにより膨らんでおりますが、令和4年度以降は発行が抑制された

ため、再び減少傾向となっております。

他方、次の14ページで残高ベースでご覧いただきますと、臨時財政対策債のシェアは依然として一番高い3割程度を占めております。

続きまして、15ページですが、こちらは事業区分ごとの財政融資資金の引受割合の推移をお示ししています。災害復旧など国が責任を持って対応すべき分野については、大半を引き受けております。また、上下水道など国の政策と密接に関係ある分野については、時々々のニーズに柔軟に対応しております。そして、臨時財政対策債については、後ほど詳しくご説明いたしますが、令和3年度を除き抑制が続いているという状況でございます。

続きまして、16ページをご覧ください。以上を踏まえまして、基本的な考え方ですが、まず、「財政投融资を巡る課題と今後の在り方について」等に基づきまして、引き続き地方公共団体の課題やニーズを踏まえて対応していくべきではないか。

さらに、実地監査や財務状況把握により、償還確実性を確認するとともに、財務健全化や課題解決に向けた取組を支援する役割を積極的に果たすべきではないかと考えております。

さらに、深度ある分析に向けて財務総研等とも連携し学術的な成果も参考としていくべきではないかと考えております。こちらは最後にご説明させていただきます。

17ページから19ページは実地監査や財務状況把握についての過去の分科会の資料を、ご参考までに掲載させていただいたものですので、説明は割愛させていただきます。

次に、総務省から提出された令和6年度の要求の概要です。21ページをご覧ください。

地方公共団体が必要とする地方債の額について、8月末の地方財政収支の仮試算を踏まえた地方債計画案に基づいて要求がなされております。その規模は9兆2,101億円と前年度に比べて2,880億円の減少となっております。これは地方税等の税収増が見込まれることから、臨時財政対策債の発行が抑制されていることによるものでございます。

財政融資資金の要求額は2兆3,566億円となっており、前年度比662億円の減少となっております。

22ページから25ページは参考資料となっておりますので、説明は割愛させていただきます。

以上が地方公共団体に係る要求の概要でございます。

続いて、「編成上の論点 臨時財政対策債への配分について」に移らせていただきます。

まず、27ページをご覧ください。過去からの計画額と財政融資資金の引受割合をお示し

しております。引受割合はコロナの影響で令和3年度に引き上げておりますが、それを除くと、平成23年度の29%から抑制しております、令和5年度では23%となっております。

続きまして、28ページで、財政融資資金が実際どのように地方公共団体に配分されているのかをお示ししております。下に同意等基準運用要綱を抜粋しておりますが、これを踏まえ、まず、市町村の要望をお聞きし、余剰分があれば都道府県等についても一部お引き受けするという運用をしております。

左側のグラフをご覧くださいますと、財政融資資金の引受割合の低下に伴って、都道府県等の引受割合が減っております、令和2年度においては市町村の要求のみで全ての財政融資資金を消化する状況になっております。

続きまして、29ページをご覧ください。こちらは計画額の推移ですが、足元は令和3年度を除きまして、青色のいわゆる折半対象部分がなくなって、基本的に既発の臨時財政対策債の元利償還金に充てるため、臨時財政対策債を発行する姿になっております。

なお、平成30年度計画までは発行額が常に元利償還金を超えておりましたが、令和以降は3年度を除き元利償還金よりも発行額を抑えられております。

それを踏まえまして、ストックの状況をお示したものが次の30ページでございます。元利償還金に対して新たに臨時財政対策債を発行しておりますので、ストックは減りにくい状況になっておりますが、先ほど申し上げたとおり、最近では発行額が抑制されているのでストック額は減少傾向にあります。

以上を踏まえまして、31ページの論点ですが、資金調達能力の低い地方公共団体に対して柔軟に対応しつつ、赤字補填の性格を有することを踏まえ、引き続き抑制的に配分することを基本とすべきではないかとしております。

以上が臨時財政対策債のご説明になります。

最後に、データ利活用に関する規程の策定についてご紹介させていただきます。33ページをご覧ください。

理財局では、地方公共団体の普通会計及び地方公営企業の債務償還能力を把握するため、基金を含めた実質的なキャッシュの増減に着目し、決算統計を組み替えて、「行政キャッシュフロー計算書」及び「公営企業監査シート」を独自に作成しております。こちらは各々財務局で行っている財務状況把握及び実地監査のための基礎資料として作成している行政データですが、昨今、政府の方針において行政機関の保有するデータの利活用が求められていることを踏まえ、財務省の所掌に係る政策、その他内外経済に関する研究を幅広

く行えるよう、データの利用手続に関する規程を先月策定いたしました。現在、この規程にのっとり、財務総研と連携して下水道の資金繰りに関する研究を行うことを検討しております。

34ページをご覧ください。こちらは、本日ご出席の財務総研の大野総括主任研究官、上酔尾研究員とともに進めているものでございます。

地方公営企業は独立採算が基本ですが、下水道事業は経営状態が悪く、基準外繰入と呼ばれる、本来想定していない一般会計等からの繰入に資金繰りを頼っている事業者が多いことが問題となっております。そのため、このたび「公営企業監査シート」データを用いて2013年度以降、9年間の経営状況や資金繰りの動向について分析を行っております。

対象期間中、総務省の方針にのっとり、現金主義の官庁会計から地方公営企業法で求められている発生主義の企業会計の適用、いわゆる法適用への移行が進みました。したがって、対象事業者を3つにグループ分けして分析しております。グループ1は9年間法適用の事業者、グループ2は9年間法非適用の事業者、グループ3はいずれかの年で法適用に移行した事業者としております。

それでは、35ページをご覧ください。こちらでは債務償還能力に関連する指標であります「経費回収率」と「企業債債務償還可能年数」の動向を分析しています。

「経費回収率」は、1以上であれば使用料でコストを賄えている状態、1未満であればコストが超過していることを示しており、経営状態を示す指標となっております。

「企業債債務償還年数」は、債務残高が償還に充てることのできるキャッシュの何倍かを示すものであり、この数値が大きいほど資金繰りが厳しいことを示しています。

ちなみにキャッシュは想定外の一般会計等からの繰入、すなわち、基準外繰入に頼らない実力ベースの経常損益に減価償却費等を加えたものになっております。

まず、グループ分けする前の全体を対象とした上段左端の緑色の折れ線の「経費回収率」、上段右端の「企業債債務償還可能年数」の中央値をご覧くださいと、改善傾向が見てとれます。

他方、下段のグループ別に分析したグラフを見ていただくと、傾向にはばらつきがございます。特に、青色の折れ線のグループ1につきましては、「経費回収率」、「基準外繰入前償還キャッシュ」がおおむね横ばいで推移する中、「実質債務残高」の縮小により「企業債債務償還可能年数」の改善がなされている点、すなわち経営状況の改善による「企業債債務償還可能年数」の改善ではないことには留意が必要であり、今後さらに分析

を深めていく必要があると考えております。

次に、36ページをご覧ください。こちらは償還キャッシュの動向を分析したものとなっております。

左端のグラフをご覧くださいと、グループ3を示す灰色の折れ線が2020年に大きく減少しているのが特徴的な動きとなっております。2020年は多数の事業者が法適用に移行した年となっております、その移行の際にキャッシュの状況が悪化していることを示しております。

また、中央のグラフの灰色の折れ線を見ていただきますと、同じく2020年にキャッシュの状況の悪化を補うように基準外繰入が増加しております。

このようにキャッシュの状況は、法適用か非適用かによっても影響を受けており、そのメカニズムについても今後分析する必要があると考えております。

最後に37ページをご覧ください。実地監査では、債務償還能力のリスクとして、「企業債債務償還可能年数」が30年を超えていないか、また、施設の平均法定耐用年数以内に返済できないおそれのある45年を超えていないかを確認しております。

下の表でお示ししているように「企業債債務償還可能年数」が30年超及び45年超の事業者の数自体はグループ1、2ともに低下傾向にございます。他方、2021年の時点で30年超、45年超の事業者が、過去何年間、30年超、45年超の事業者としてとどまったかをお示した棒グラフをご覧くださいと、多くの事業者が9年間の対象期間中、30年超、45年超の事業者としてとどまっていることが示されております。このように長く30年超、45年超にとどまる事業者とそうでない事業者との違いについても、今後研究していきたいと思っております。

以上のように、さらなる研究を進め、その成果を実地監査の向上、すなわち財務健全化や、課題解決に向けた取組を支援する役割の向上に結びつけていきたいと考えているところでございます。

38ページ以降は参考資料になっておりますので、説明は割愛させていただきます。

地方公共団体についての私からの説明は以上となります。

〔 翁分科会長 〕 ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明を踏まえまして、委員の皆様からご意見、ご質問をお願いしたいと思います。こちらの会場にいらっしゃる方は名札を立てていただきたいと思います。ウェブの富田先生、もしよろしければ最初にご質問いただければと思いますが、いかがでしょうか。

〔 富田委員 〕 ありがとうございます。

〔 翁分科会長 〕 よろしく申し上げます。

〔 富田委員 〕 それでは、質問させていただきます。論点、ご説明あった31ページ、これについては私は、基本方針、上の2行で、そのとおりだと私も思います。

お聞きしたいことは、臨時財政対策債というのは、かつての地方交付税特別会計からの貸出と違って、各公共団体が自分の借入金として処理されているというところに特徴という大きな変化があったわけですが、この臨時財政対策債は、どのように各公共団体に配分されているか。都道府県と市町村で、どのような割合で配分されているか。かつては5対5だったということは記憶しているのですが、その後、配分の基準がいろいろ変わっているようでありまして、ここで配分の在り方として、資金調達力の低い地方公共団体に対して柔軟に対応するとうたっているわけですが、公共団体の臨時財政対策債は、新規分は当分ないと思うのですが、元利償還分、いわゆる借換分ですが、それへの配分状況というか方針は、どのようになっているのでしょうかということをお聞きしたいということでございます。

〔 翁分科会長 〕 ありがとうございます。後ほどまとめてお答えいただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、土居委員、岡田委員、お願いいたします。

〔 土居委員 〕 計画官、説明どうもありがとうございました。

臨財債についての論点を、まず申し上げたいと思います。資料の29ページにもありますように、臨財債は随分発行額が抑制できるような世の中になって、隔世の感があるという気はいたします。それだけ、消費税の増税を含め、地方税も財源が充実してきたというところが1つ、29ページの図の裏側に背景としてあるとは思いますが。

それで、臨財債についての財政融資資金の対応というのは、計画官がご指摘のように、31ページにありますように、私も関わりましたが、「地方公共団体向け財政融資に関する報告書」などにも言及されているように、基本的には、投資的経費に充当するというところを、財政融資資金としては重きを置きつつ、赤字補填的な色彩がある臨財債については抑制的に行うということは、引き続き基本とするべきではないかと私も思います。そういう意味では、今後は臨財債の額自体が減ってくるという可能性があるのですが、それはそれとして受け止めつつ、特に、都道府県と市町村との間の配分ということで言えば、市場公募債を起債できる都道府県、政令市は、やはり、より市場公募債にシフトしていただくという

こと、これは臨財債であってもなくてもということですが、そういう形でますます市場公募債でロットを多く出すことを通じて、流動性プレミアムも各当該団体にとって低くできる。流動性プレミアムに直面しないで済むようになってくるというのは、やはり発行のロットを増やすということが1つの重要な鍵となってくるわけなので、そういうところにもシフトしていきつつ、公募債が出せない通常の市町村に、財政融資資金の引受けの重点をシフトさせていく必要があるのではないかと思います。

それから、データの利活用については、大変よい試みだと思います。33ページにありますように、利活用に関する規程を作成していただいたということは、私も一研究者として大変ありがたいことでありますし、これがさらに有効活用されていくことになると思います。引き続き財務状況把握及び公共事業実地監査の基礎資料として、これを活用していただくということはもちろんですが、研究者にもこれをご提供いただけるということになると、今まで以上にいろいろなものが見えてきて、当該団体の経営の改善とかというようなことにも、当該企業ですか、経営の改善にもつながるでしょうし、特に病院事業のデータというのは、何と申しますか、研究者からすると、喉から手が出るほど欲しかった情報だったりして、単純に公営企業としての経営状態ということだけではなくて、ほかにも副次的にいろいろ見えてくるものがこの財務データであると思いますので、これからも、ぜひ積極的な利活用を後押ししていただけるよう、よろしくお願いいたします。

以上です。

[翁分科会長] ありがとうございます。

それでは、岡田委員、お願いします。

[岡田委員] 読売新聞の岡田です。本日、ご説明ありがとうございます。

質問ですが、臨時財政対策債はなるべく抑制したほうが良いという考えだということですが、29ページにあるように、ピーク時からは順番に減ってきているということだとは思いますが、考え方として、基本的には平成13年度より以前のような、限りなくゼロに近いようなほうを目指すのが望ましいということで、全体として考えていくということであるのか、あるいは、地方財政は今後また厳しい中で、一定程度、どこかで底打ちして、ある程度の水準で管理されていくのか、その残高ベースではかなり規模が高いですが、この残高の数字も緩やかに下がっていくようにしていくことが望ましいと考えるのか、国の場合だと、内閣府の中長期の財政試算とプライマリーバランスの黒字化目標というものを掲

げて、全体としてコントロールしながら考えていっていると思うのですが、その辺り、臨財債は抑制的であるべしという中で、全体としての管理というか、ミクロで個別の地方自治体をよく見ていくということであるかと思うのですが、その辺りは何か、基本的な考えというか、今後の方針はあるのでしょうか。

〔 翁分科会長 〕 それでは、丸田委員、お願いいたします。

〔 丸田委員 〕 丸田でございます。ご説明ありがとうございました。

私からは、まず前半の臨時財政対策債の論点でございますが、確かに皆様ご指摘されているように発行額が減ってきており、非常に望ましい方向ではないかと考えます。しっかりと抑制をしながら、配分するというところで、全く異論はございません。

ただ、一方で、やはり30ページにございますように、残高はまだ非常に高止まりしているというところと、マクロベースでは全体として減っているところでございますが、良い状況で削減傾向というのはずっと続くかどうか分かりませんので、やはり気になるのは発行機関ごとの優劣であるとか、財政的なリスクを有している機関への残高が増えるであるとか、そういったところがないかどうかは、しっかりとしたモニタリングが必要ではないかと感じました。

あと、後半のデータ分析につきましても、非常に興味深いデータがたくさんございました。まず、企業会計に関わっている者としては、まだ現金主義で会計をしているようなグループがそれなりに残っているところで、そういう状況ですと、発生主義ではないということで、しっかりその負担が適切に把握されてるかどうかのモニタリングがなかなか難しいのではないかと感じており、さらなる移行が必要ではないかと思えます。あと、36ページにありますように、移行したときに、償還キャッシュが一時的に悪化するデータになっているということは、恐らく、あくまで推測ではありますが、その移行時に何か、過去の含み損のようなものが一時的に計上されて、償還キャッシュが減っているのではないかと推察します。このことは、逆に、発生主義に移行してない事業者に、まだまだ全体としては含み損のようなものがたまっているリスクが非常に高いのではないかと考えます。

かつ、やはり40ページ目のデータを拝見していると、まだまだ赤字のコストをきちんと回収できていないような事業体も多数ございまして、あと単価も、かなりばらついているというところが見てとれますので、ここら辺、今後人口が減っていく中で、適時に負担をしてもらわないと今後負担が先延ばしされて世代間の負担が不公平になるリスクが非常に高いのではないかと思いますので、適正負担を促す経営努力であるとか、場合によって

は、統廃合などによるコスト合理化のようなものも検討が必要なのではないかと考えました。

以上でございます。

[翁分科会長] ありがとうございます。

それでは、山内委員、お願いいたします。

[山内委員] ご説明ありがとうございました。山内でございます。

私からはデータ利活用に関して2つほどコメントさせていただきます。

まず、1つは、データ利活用を進められるということは大変素晴らしいことで、先ほど、土居先生それから丸田先生からもお話があったとおり、このデータを基にして、次、何を考えるのかという、いいきっかけになると思います。

例えば、データで上げていただいている上下水道などの場合も、広域化すると状況がよくなるというのは本当にそうなのかという論点があるかと思います。また、広域化が本当にできるかどうかは、各自治体の皆様の感情の問題もあるかと思います。

したがって、このデータ利活用に関しましては、進めていただくと同時に、皆さんがいろいろな多面的に議論できるように、ニュートラルにデータを集め、まとめていただければと思っております。先入観を持たないで、データとしてはこうですというところから、各自治体、行政機関やあるいは議会の皆様が、あるいは住民の皆様が議論できる土台をぜひつくっていただきたいと思っております。これが1点目です。

2つ目は、実際にデータが見えた後どうするのかという点についてです。今総務省で先進優良事例の収集をされていらっしゃるかと思います。こちらの内容はどんどん充実していると理解しておりますが、この認知度が高いかどうかというのは個人的に疑問を持っております。もちろん自治体の皆様はご覧になられていらっしゃるし、そのリーダーシップの下で取組を始めた自治体の皆さんはよくご存じかと思うのですが、例えば、メディアの皆さんがこの事例集というのをご存じで、こういったものを報道されて、住民の方々がこういうことをやろうとしていると知っているかどうか。個人的には、今後の課題の1つかと思っておりますので、総務省の皆様へのお願いであります。この事例集を事例集としてまとめた上で、これをどうやって皆さんに伝えていくかということをご検討いただければと思います。

私は以上でございます。ありがとうございました。

[翁分科会長] ありがとうございます。

それでは、有吉委員、お願いいたします。

〔 有吉委員 〕 有吉でございます。まず、資料の31ページでございます「臨時財政対策債への配分について」という論点につきましては、お書きになられているご方針に違和感はありません。

それとは別に、既に何名かの委員の先生方からもコメントされておりますが、データの利活用について、私からも、中身というよりは手続論的なところを、1点コメントさせていただきたいと思います。

今回の取組のように、データの利活用に関する規程を整理すること自体はまず、違和感がないというか、ぜひ進めていただくべきことだと思います。

その上で、ここでお取上げになっているようなデータは、私の誤解があるかもしれませんが、必ずしも秘密性が高い情報ではないと理解しておりますし、加えてこういったデータを取り扱って研究をする場合に、どういった研究が実際の実務に役に立つのかは、やってみないとなかなか見通しにくいものではないかと感じます。

そういった意味でぜひ、規程自体は、それはそれとして整備していただくとして、その規程の運用の中で、データや情報をあまり出し惜しみせずに、広く研究に活用していただくという方向で、行政の皆様には取り組んでいただきたいと思いますと感じております。

私からは以上でございます。

〔 翁分科会長 〕 ありがとうございます。

野村委員、お願いします。

〔 野村委員 〕 野村です。前半の臨財債に関しては、委員の方々から既にコメントされた内容に、賛同するものです。

後半のデータの利活用について、質問がございます。非常に興味深く拝見しました。自治体の中でも、上下水道の持続可能性、特に下水道をどうするかというのは長年の課題でございました。

このデータの中で、うまく回っている事業体とそうでない事業体の違いを分析して、今後、研究していくとありますが、もちろんこれはぜひお願いしたいところですが、現時点で既に、新しい方式、新しい方法を取り入れて、成果が見られる事例を教えていただけないかと思います。

例えば広域化ですとか、こちらの委員会でも、以前随分議論したと思いますが、セッションなどについて、その後の進捗がどうなっているのか、分かる範囲で教えていただ

けないかと思えます。

そうした発想の転換も求められるのですが、一方で、先ほど山内委員がおっしゃったように、何か新しいことをやればうまくいくというわけでもなく、やはり住民の合意形成をはかることもとても大事だと思いますので、実は地道な取組こそ必要という側面もあるかと思えます。その点でも何か見えてきたポイントがあったら教えていただきたいと思えます。よろしくお願ひします。

〔 翁分科会長 〕 ありがとうございます。総務省、それから大江計画官から、ご回答をお願いいたします。

〔 大江計画官 〕 ご質問、コメントどうもありがとうございます。取りあえず私から回答して、総務省から補足していただくという形がいいかと思えます。

富田先生、どうもありがとうございました。富田先生の質問の中には、私の理解では、臨財債の発行可能額自体の配分がどうなっているのかということと、実際に財政融資資金の配分がどうなっているのかという、両方、組み合わせた質問かと理解しています。前段は総務省から答えていただくとしたしまして、説明の繰り返しになって恐縮ですが、実際の財政融資資金の配分につきましては、28ページの運用要綱に書いてありますように、市町村から、基本的には要望を受けて、要望をまず総務省のほうで受けていただいて、市町村の要望を優先して配分していくという形を取らせていただいています。市町村であっても民間から借り入れるという団体であれば、要望は来ないというところもあると思えますが、資金調達力と必ずしも比例しているものでもないということが実態を見ていて感じるところでございします。

土居先生の質問、臨財債についてのご指摘があった、都道府県、指定都市について、公募債をもっと拡大すべきというのは、総務省の方で現在の取組をお答えいただければと思えます。

データ利活用につきましては、いろいろコメントいただきまして、ありがとうございます。病院については、33ページの規程の下を見ていただきますと、今回、実地監査をやっている水道事業、下水道事業、病院事業に関するデータも、こちらの規程の対象内に入っていますので、今回は下水道ですが、おっしゃるとおり、病院もいろいろ課題があると思うので、また今後、ぜひ取り上げていきたいと考えているところでございします。ありがとうございます。

丸田先生から質問いただきました臨財債部分については、富田先生と多少かぶる部分が

あるかと思うのですが、富田先生への回答でも一部触れさせていただきましたが、総務省のほうで補強すべき点があれば、ぜひよろしく願いいたします。

データ分析に関しましては、いろいろコメントいただきまして、どうもありがとうございました。そちらも踏まえまして、山内先生の広域化が本当に役に立つのかとか、そういうことも含めて、ぜひ取り組んでいきたいと思えます。

事例集に関しましては、総務省のほうで答えていただければと思えます。

有吉先生からも、データの活用、出し惜しみしないようにと、今、財総研でやっているのですが、実際の実地監査を担当しているところも含めて、非常に協力的にやっていますので、また、いろいろこの後、新たに研究したいという要望が来れば、協調的にやっていきたいと思っております。

野村先生からも、データ利活用の促進について、後押ししていただくコメントをいただきまして、どうもありがとうございます。

取りあえず私からは以上です。

[翁分科会長] 総務省からお答えをいただけますでしょうか。

[総務省神門自治財政局地方債課長] 総務省自治財政局地方債課でございます。

まず、臨財債等々について、お答え申し上げたいと思えます。幾つかいただいていますので、全体のお答えになるようにご説明申し上げたいと思えます。

まず、臨時財政対策債でございますが、これは本来であれば地方交付税で対応すべき、あるいは地方交付税が足りなければ地方交付税率の引上げでもって対応すべきというところを、それに代えまして、半分については国からの一般会計からの繰入、そして半分については、それぞれの地方公共団体が、臨時財政対策債を発行して対応する。そういう制度として、平成13年度に創設されてございます。

したがいまして、個々の自治体の財政運営の結果として生じた赤字を補填しようというものではなくて、国全体、地方財政全体として生じている財源不足に対応するものということでございます。地方交付税の代替として、全国一律の制度でもって措置をされているということですので、国が発行可能額を全て決めております。個々の自治体の発行可能額を決め、その範囲内で発行をしていただくというものでございます。

そして、そういう性質のものでございますので、その元利償還金については、後年度、基準財政需要額に100%、その金額を算入しますので、ミクロの交付税の保障制度によりまして、全額保障をされているということで、言わば交付税の代わりに、交付税を先に使っている

ようなイメージでいただければと思いますが、いずれにしてもそうしたことで、地方公共団体には責任のない赤字債だというふうに、誤解を恐れずに言えばそういうことだろうと考えてございます。

そういうことでございますので、ミクロのご心配は要りませんという話と、それから岡田委員からだったでしょうか、今後、どういう推移をするのかということでした。実は平成13年度からと申し上げましたが、まず、その前は、交付税の特別会計の借入金で借入れをするということで、地方公共団体に借金をお願いしていなかった。交付税特会の借入金の半分について国が負担をし、その半分については地方が負担をするよというルールでもって、特会で全部借入れをしていたというものを、半分は国が一般会計から繰り出し、半分は自治体が臨時財政対策債を起こして対応しましょう、そういうルールに変わったということで、昔から財源不足があったわけでありまして、それが、制度が変わったがゆえに、臨財債が13年度以降積み上がってきているという経緯でございます。

今後でございますが、ゼロにしていくのかどうなのかということにつきましては、これは我々としては、まず、地方公共団体が与えられた仕事、なすべき仕事をしっかりとできるように、一般財源総額を確保するということが必要でございます。

また、その一方で、当然ながら、地方財政の健全性を確保していくということも必要でございますので、特に近年そうでありますように、一般財源の確保と、健全性の確保、これを二兎を追って、地方財政の運営をしていこうとしているところでございます。その結果、その都度その都度、税収見込み等で増減したりしてきているとご理解をいただければと思います。

それから、配分がどうなっているのかということで、富田委員からお伺いしましたが、基本的にはそうして国が決めておりますので、やはり公平性が大事だと思ってございまして、皆さんになるべく納得していただけるような、公平な借金の配分といいますか、臨時財政対策債の配分をしなければならないということがありますが、ご指摘のとおり、やはり財政力の弱い団体に臨時財政対策債を多くお願いするということはなかなかできないということで、その辺りも配慮しながら、全体のバランスを見ながら配分額を決定していると考えてございます。

それから、土居先生からもありましたが、都道府県、政令市への臨財債の資金配分についてどうかというお話がございました。近年は、都道府県、政令市には財政融資資金の配分をしてございません。それから、一般の地方債については、どうかというお話がござい

ましたが、これも我々非常に意識をしまして、都道府県、政令市ではなく、一般の市町村、特に財政力の弱い市町村に、財政融資資金を配分するように心がけております。

その結果、どうなっているかということ、かなり重点化されてきておりまして、例えば都道府県でありますと4分の1以下に公的資金になってございます。公的資金ですので、財政融資資金と機構資金、財政融資資金については18%ということです。それに対して、一般の市町村につきましては、どうかということ、実は4分の3を超える額が公的資金でありまして、財政融資資金もそのうち、44%が財政融資資金ということで、かなり重点化を図ってきたということが、これまでの経緯でございます。

そして、そうした都道府県あるいは市町村が、今後もしっかりと市場から資金を調達できるようにということで、特に最近の試みとしてはグリーンボンド、ソーシャルボンド等も含めた、ESG債といった言い方をしますが、その発行の推進に力を入れてきてございまして、実は今年度、これからでございますが、これまでで初めて共同債という形で、地方公共団体が一緒に地方債を起こすというやり方で、グリーンボンドを発行するというところで、1,000億円のグリーンボンドの発行を初めて予定しておりまして、今、市場関係者と調整をしておりますが、そんな形で工夫をしながら、市場からの資金調達を円滑に行っていく、確実に行っていきたいと考えているところでございます。

その上で、臨財債について、考え方はよしとするというご意見をいただきまして、ありがとうございます。必要な自治体、あるいは必要な対象に対しては、しっかりと財政融資資金を確保して、配分をしたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

〔 総務省自治財政局公営企業課滝準公営企業室長 〕 引き続きまして、総務省準公営企業室でございます。下水道を担当させていただいております。データ分析の関係で何点か、お話いただきましたので、私から補足的にコメントをさせていただきたいと存じます。

まず、丸田委員からデータ分析の関係で、特に現金主義会計が残っている団体もかなりあるというようにお話ございました。今、順次、いわゆる企業会計の導入を、いわゆる法適化を進めておりまして、今年度中までに全ての事業で法適化が完了するというような予定で今作業を進めておりますので、この辺り、しっかりと中小の規模も含めまして、財務マネジメントをしっかりと発揮するようにということで、私どもも考えてございます。

併せまして、経営戦略というものを各団体につくっていただいておりますが、令和7年度までに、こちらを改定するようにということで、通知を出させていただいております。その中では、特に今後の人口減少などを加味した料金収入を的確に反映するでありますとか、

あるいは減価償却率や耐用年数等に基づく施設の老朽化を踏まえた将来における所要の更新費用をしっかりと反映するようにといったようなこと等々を含めて、必要となる経営改革を不断に、選択肢を狭めずに、幅広くに検討していただいて、持続可能な下水道事業が運営できるようにということで、今その作業に各団体着手しているという状況でございますので、私どもとしても、きちんとそこは適切にフォローしていきながら進めてまいりたいと思っております。

それから、山内委員から広域化等々でお話ございました。広域化はなかなか難しいところ、自治体がございます。感情の問題という話もございましたが、上水道のように高圧で水を送るものと違いまして、下水の場合はどうしても自然流下になるものですから、地形的な要因でやはり広域化が難しいというような、そういう要因もございます。ただ、やはり広域化ができる環境にあるところは、広域化を進めることが明らかに望ましいと思っておりますので、引き続き私どもとしても、各都道府県市町村が行います広域化の検討に対しては、しっかりとフォローして、あるいは、適切に助言してまいりたいと思っております。

その中で、総務省の先進優良事例についても、コメントいただきまして、ありがとうございます。認知度が高くないというのは確かにそうかなと思いますので、この辺りどういった取組ができるのかということは、引き続き工夫をしてまいりたいと思っております。

それから、野村委員からお話ございました広域化、共同化、それからコンセッションの関係でございますが、着実に実例は増えてきております。

例えば、コンセッションで言いますと、市ですと浜松市ですとか、あるいは宮城県は、上水下水工業用水道一体でコンセッションをするということを既に始めておまして、宮城県の例でいきますと、20年間で約300億を超えるようなコストダウンが図られるのではないかという見込みも立っております。

それから、広域化は当然進めておりますし、もう一つ重要だと思っておりますのは共同化でありまして、管理事務を共同化して、少しでも管理コストを削減しよう、ある程度規模の経済を生かしながら、管理コストを削減しようというようなことも進んでおります。

2つ、例を申し上げますと、1つ、秋田県は県が主導する形で、県と県内の全市町村から成ります、それからあと事業者と3者で株式会社を設置して、そちらに一括して管理をお願いするというので、これは来年度以降、実際に事業を進めていくとお聞きしておりますが、こういった取組が始まっております。

それから長野県では、県の下水道公社が県内の市町村の下水道を一括で受託して管理するというので、なかなか下水道の関係も職員を確保するですとか、いろいろ難しい面もあるものですから、その辺りできるだけ共同化も進めていきながら、できるだけ維持コストを安くして、経営として健全な形にいけるようにということで、私どもも引き続き、しっかりとアドバイス、フォローをしていきたいと思っております。

以上でございます。

[翁分科会長] ありがとうございます。

大島管理課長からコメントがございます。よろしくお願いいいたします。

[大島管理課長] 管理課長の犬島でございます。先ほど野村委員から、公営企業の取組におきまして、現時点で新しい成果が見られる事例はというご質問がございました。

1つご紹介いたしますと、ICTを活用した事例として、水道事業でスマートメーターを導入し、自動検針や取得データの活用に取り組んでいる事例がございます。水道スマートメーターの導入により、検針作業時間の短縮や、漏水発見の迅速化等を実現しまして、取得データに基づいた適正な管路布設替えも可能となったと聞いてございます。

以上でございます。

[翁分科会長] ありがとうございました。

今のご説明に関しまして、追加的にご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ありがとうございます。データ活用につきましては、様々なご要望があったと思いますし、非常に重要で、できるだけ公開して様々な活用できるようにしていただくことを、ぜひ私からもお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいいたします。

それでは、次の議題に移りたいと思います。総務省の方にはご退席いただきます。どうもありがとうございました。

(総務省 退席)

[翁分科会長] 続きまして、国土交通省の方が入室されますので、しばらくお待ちください。

(国土交通省 着席)

[翁分科会長] それでは、初めに、国土交通省平澤物流政策課長より要求の内容についてご説明いただき、その後、大江計画官より編成上の論点について、ご説明をお願いいたします。

[国土交通省物流・自動車局平澤物流政策課長] 国交省物流政策課の平澤と申しま

す。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、座って説明させていただきます。

資料2-1に基づいてご説明させていただきます。

1 ページ目の目次をご覧ください。本日は、物流の2024年問題、鉄道・運輸機構、以降JRTTと呼ばせていただきますが、による支援の枠組み、支援対象となる事業、最後に、出資の審査基準とJRTTの審査体制についてご説明いたします。

3 ページ目をご覧ください。トラックドライバーの労働環境について、全産業と比較すると、年間労働時間は約2割長く、年間所得額は約1割低く、その結果、有効求人倍率は約2倍になっています。担い手確保のために、労働環境の改善が必要です。

4 ページ目をご覧ください。そのため、来年4月からトラックドライバーに対しても時間外労働の上限規制が適用され、働き方改革がより一層推進されます。他方で、これに伴い1人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じない場合には、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送能力が不足し、物流の停滞が懸念されており、この2024年問題への対応が喫緊の課題となっております。

5 ページ目から7 ページ目は、これまで3回開催されました関係閣僚会議での総理のご発言です。総理ご指示の下、政策パッケージや緊急パッケージを策定し、これに基づき、実効性のある取組をスピード感を持って強力に推進しているところでございます。

次に、機構の概要と支援の枠組みについてご説明いたします。

9 ページ目をご覧ください。JRTTでは、新幹線や鉄道の整備、船舶の共有建造のほか、赤枠部分で示した右から2番目ですが、地域公共交通出融資業務等において、物流拠点整備や物流DX・GX投資に対する融資を通じた流通業務の総合化等の促進に資する事業に対し支援を行っております。

10 ページ目をご覧ください。物流総合効率化法、いわゆる物効法に基づく支援につきましては、物流事業者等の2以上の者が連携して、流通業務の総合化及び効率化を図る事業であって、環境負荷の低減や省力化に資する事業計画を作成し、これを大臣が認定します。認定された計画について、事業者からJRTTへの支援の申込みがあったときは、償還確実性等を審査した上で、財政投融資を活用した支援を行うことになっております。

現在、この支援でございますが、融資のみになっておりますが、政策パッケージへの対応手段の1つとして、出資による支援が可能になるよう、次期通常国会での法改正を行う予定としております。

支援対象といたしましては、一定規模以上の物流拠点の整備、EVトラックや立体自動倉

庫の導入等の物流DX・GXに資する取組を行う物流事業者等に対する投資となっております。

出資ではありますが、新たに、いわゆる官民ファンドのようなものを組成するというよりは、政策当局として、事業者を支援するスキームの1つと考えていただければと存じます。

次に、支援対象事業のイメージについて説明いたします。

12ページをご覧ください。政策パッケージの施策のうち、財政投融资を活用する施策を黒の太字で記載しております。

13ページ目をご覧ください。物流業界の構造的問題と政策パッケージによる解決の方向性についてご説明させていただきます。

現状の物流業界は、荷主の力が強く、運送業界は荷主の都合に合わせる形で、個々のトラックが飲料、部品等の特定の荷物を出発地から到着地まで一気通貫で輸送しており、それが低い積載率、長時間労働の温床となっています。そういった構造問題を解決するため、政策パッケージを策定し、商慣行の見直しや、荷主、消費者の行動変容と一体的に、抜本的な効率化を推し進めていくこととしているところです。

具体的には、大規模・高機能の物流拠点を幹線沿いに設け、拠点までと幹線間の分業を行い、幹線間はダブル連結トラック等の大型トラックで対応、運送業者、倉庫業者だけでなく、荷主業者も巻き込み、量子コンピューターによる最適な積荷の組み合わせ、運行スケジュールを算出する高スペックのシステムでつなぎ、効率的な物流ネットワークを構築。こうした取組は、融資で対応している既存の物流システムを前提とした集約化、自動化等の効率化の取組とは異なり、ビジネスモデルを大きく変えるものでございます。実装までの時間を要することや、収益性を上げるためには規模の経済を働かせる必要があり、幅広く多くの物流関係者に参加してもらう必要がございます。いわば、今までの既存の支援は「点」の取組であり、抜本的な変革は「面」の取組になると考えております。

今回、上記のような取組を行う事業会社に、物流事業者に加え荷主企業からも幅広く出資を募ることを考えておりますが、それを促進するためにも、呼び水としての出資が有効であると考えているところです。

14ページ目、15ページ目は、ご参考でございますが、取りまとめられました政策パッケージと緊急パッケージになります。

16ページ目をご覧ください。令和6年度については、融資について112億円、拡充予定の出資については33億円を要求しております。なお、出資要求額は、事業への支援想定額

の積み上げであり、新たに、いわゆる官民ファンドのような組織を組成するための出資金ではございません。また、同じ事業に、複数年度にわたって繰り返し出資するといったことも、想定しておりません。

17ページをご覧ください。想定しております融資対象の事業イメージについてご説明いたします。

1つ目は、分散した小型の物流拠点を新設した大型の物流拠点へ集約することで、トラックによる輸配送を集約するというものであります。そのほか太陽光パネルの設置といったGX設備や機械化・自動化等の物流DX設備を導入したいと思っております。

2つ目でございますが、関東、関西間に代表される物流の根幹を担う長距離輸送において、通常のトラックに代わりダブル連結トラックの導入を促進します。

3つ目でございます。一番下でございますが、モーダルシフトの推進です。大型コンテナや、それを扱うためのトップリフター等の荷役機器の導入を支援することで、鉄道・海運による輸送能力を拡大します。

18ページ目をご覧ください。出資対象事業イメージについて説明いたします。

1つ目は、高速道路直結で自動荷役機器等の高機能設備を備えた中継拠点の整備です。不特定多数の事業者が利用する中継拠点を整備することで、トラックの積載率向上や、ドライバーの労働環境改善、法令遵守を促進します。

2つ目は、最適な運行計画を提案するシステムの導入でございます。車両・荷物・拠点といった情報を集約・分析することで、物流事業者と荷主のマッチング、運行計画の作成、トラックの割付・積付の最適化といった総合的なシステムを導入します。これにより、トラックの積載率の向上、運転時間の削減、実運送事業者との直接契約を促し、物流業務の効率化・省人化や多重下請構造の是正を実現いたします。

3つ目は、一番下でございますが、過疎地域等における共同輸配送でございます。人口が少なく、人口密度が低い地域では、少ない物量に対して物流事業者が分散して輸送すると積載効率が低くなり、物流網の維持が困難になります。このため、複数の事業者が利用する共同の物流拠点を設置し、そこから輸配送を共同で行うことにより、積載率向上、物流コストの削減、省人化を図り、過疎地域等における持続可能な物流の構築を目指します。

次に、拡充予定の出資に関する審査基準、体制についてご説明させていただきます。

20ページ目をご覧ください。審査基準について3つを想定しております。

1つ目は収益性の確保でございます。融資については、償還確実性を中心に審査をして

おりますが、出資については、効率的・効果的かつ確実に実施できる経営体制が確保されていること。デューデリジェンスにより、中長期的な収益が見込まれること。株式譲渡等の方法での資金回収の蓋然性が高いことを審査することを考えております。

2つ目の民業補完性の確保、3つ目の継続的なモニタリング、こちらにつきましては、融資と基本的な考え方は同じでございます。

次に、21ページ目をご覧ください。第三者委員会によるチェック体制でございます。会計士や弁護士を委員とする第三者委員会を設置し、出資の可否、モニタリングに関する評価、株式譲渡等について、意見聴取を行います。また、出資業務の追加に際し、JRTTの審査体制を強化するため、専門人材の増強、調査の実施等を通じた外部知見の活用、内部職員の人材育成等を行うことを想定しております。

最後に参考として、22ページに物効法の関連条文、23ページ、24ページに政策パッケージの本文の抜粋を記載しております。

国交省からの説明は以上です。ありがとうございました。

[大江計画官] それでは、引き続きまして、資料の2-2に沿って編成上の論点をご説明申し上げます。

まず、1ページ目をご覧ください。ただいま国土交通省よりご説明がありましたとおり、鉄道・運輸機構は物流総合効率化法に基づく支援スキームとして、鉄道・運輸機構から物流事業者への出資を検討しておりますが、その財源として産業投資33億円を要求しております。これに対する編成上の論点を資料の下段に提示しております。

読み上げますと、「政策的必要性が高くリターンが期待できるものの、リスクが高いことなどから民間だけでは十分に投資が進まない場合に、呼び水としてのリスクマネーを提供し、民間投資を喚起する」との産業投資の役割に照らし、要求内容は適切なものとなっているか、としております。

具体的には、物流2024年問題の構造的な解決に向けて、物流事業者が幅広く参画する取組や、先進的な技術の実装を行うこと等によりまして、短期的に収益を上げることは困難であるが、長期的には収益性が期待できるもの等である必要があると考えております。

次に、2ページ目をご覧ください。出資に当たりまして、審査基準、審査体制の観点から、融資による支援については、償還確実性を審査する既存の体制があるが、新たに出資を行うに当たり、収益性を十分にチェックしていくべきではないか、上記のチェックを確実に行うための審査体制を確保することが重要ではないか、としております。

3 ページ目は参考資料ですので、説明は省略させていただきます。

論点の説明は以上となります。

〔 翁分科会長 〕 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明を踏まえまして、委員の皆様からご意見やご質問などをお願いいたします。要求側の方に直接お願いしても結構です。

それでは、山内委員、土居委員の順でお願いいたします。

〔 山内委員 〕 ご説明ありがとうございました。JRTTの新しい出資に関しまして、既存の融資や出資とは別に、こういった新しい取組をされることはよいことでありまして、組織活性化にもつながるかと考えております。

その上で、二つ申し上げます。一つは、出資ですので、投資規律はしっかり見ていただきたい。ご説明の審査基準の中にも「中長期的な収益」とあるのですが、これは何年ぐらいのことを想定しているのかという具体性を持った議論を行う、そのような環境にしていただければと考えております。

もう一つは、既に出資事業をなさっていらして、新たに物流分野で出資事業をなさるに当たって、人材と仕組みの規模をどうするか。本件に関しまして、まずは今いらっしゃる人材、あるいは制度をなるべく活用して、小さく始めるところからなさってもよろしいのではないかと考えております。と申しますのは、先ほどご説明の中で、出資を民間の方々から募るとのことでJRTTがリーダーシップを取るかのように私は聞こえたのですが、資料ではあくまで民業補完ということで言い方の話だと思うものの、もしリーダーシップを取って、中心になってまとめていくとなりますと、相当の人材、営業コストが必要となります。むしろ、まさに文章で示していただいているとおり、最近では、企業グループの垣根を越えた共同配送、そのための会社設立など民間企業の意欲的な取組もみられています。そういった意欲のある企業を後ろから支えるという立ち位置で、今ある組織をベースにししながら、効率的に回していただくことをご検討いただければと考えております。

以上2点でございます。ありがとうございます。

〔 翁分科会長 〕 ありがとうございます。

それでは、土居委員、お願いいたします。

〔 土居委員 〕 ご説明どうもありがとうございました。

まず、最初にコメントで、後で、国交省の方に質問という形で述べさせていただきたいと思っております。

確かに、新たに出資をするということにはなるのですが、ご説明にもあったように官民ファンドとは違うと私も思います。このところの官民ファンドというのは、どちらかというところと潜在需要を掘り起こすことをするために、官民でファンドをつくって、出資するという感じのところが多かったのですが、なかなか潜在需要がうまく掘り起こせずに、どうなっているのだということで、この分科会でもいろいろ議論があったわけですが、今回のJRTTの件は、実在する需要をどうやって効率的にこなしていくかという話だと私は理解をいたしましたので、それは後で申し上げる懸念はあるので、それはそれとして対応していただくとしても、官民ファンドと違う状況に置かれているし、もちろん、お金の流れと、出資形態という意味でも、まずはJRTTが受けて、そこからということなので、官民ファンドとは違うかと思いました。

それともう一つは、こういう物流業界に対しては、しばしば補助金で対応することがあったりするのですが、そうでないということもいいと思います。補助金依存にならずに、出資として政府がコミットして、それでいて、しっかり成果を上げていただく。補助金だと、成果が上がらなくても、まあいいかということに、そうなってほしくはないけれど、なりがちなところがあって、なかなか成果に対して将来コミットすることが事前にできないということがあったりするわけですが、やはり出資は、補助金と違った規律が働くということが大いに期待できるわけで、政府もJRTTを通じてコミットすることになるということであれば、そういう将来の成果をきちんと上げるということを前もってコミットしてもらおうという意味においても、補助金より出資のほうがいいということであろうかと思いません。

そこでということで、期待を込めて幾つかの質問をパッケージで、国交省の方にお伺いしたいという形で、私が申し上げることに対して、ぜひそういたしますという、そうする方向で頑張りますと言っていただけるお答えを期待したい質問だということです。

確かに物流業界は中小零細企業が多くて、小規模な物流事業者が多いがゆえに荷主の影響力が強いということになっているということなので、課長も、実際その言葉を使われましたが、規模の経済が働くように、出融資が媒介になって、業界の中で規模の経済が発揮できるような方向にお金を使っていただくということにしていきたいと思っているのですが、その点、いかがでしょうかということ。

それからもう一つは、確かに過疎部にも拠点を置かなければいけないということはあるのですが、往々にして、これまでの公共事業とかを見ていると、過疎部にオーバースペック

クな施設をつくるという傾向が強いので、オーバースペックにならないような施設、オーバースペックな施設をつくることに加担しないような形で、出融資を使っていただくということについて、どう思われるかということ、まず申し上げたいということが2点目です。

そしてもう一つは、旧建設省、旧運輸省の所管していた業界を縦割りの的に考えるようなことにならないようにしていただきたい。つまり、鉄道は鉄道、海運は海運、自動車は自動車ということで、それぞれ別々、それぞれがそれぞれに拠点を設けるとか、連携なしにするということではなくて、ここは鉄道でやるべきところだから、道路、自動車はそこは少し量を減らしてもらおうとか、海運でやるなら自動車はその分要らないとか、そういうことがあっていいし、鉄道からとか海運から受けた荷物をきちんと自動車につないでいくというような連携とか、当たり前とは思いますが、今もなお、何かそういう都市伝説というか、うわさというか、そういう話が交通の中で、旧建設所管、旧運輸所管の業界が縦割りになっているのではないかという声も聞くやに思いますので、少なくともこの出融資で、そういうことを打破するぐらいの勢いで、ないしはせめて縦割りを排除していただくような形で、重複投資とか過剰投資が行われないようにするというところに心がけていただきたいと思うのですが、その点どう思われるかというところを、以上、まとめてお答えいただければと思います。

以上です。

[翁分科会長] 大変重要な論点をご指摘いただきありがとうございます。

それでは、次に、工藤委員、富田委員の順でお願いいたします。

[工藤委員] 工藤です。ありがとうございます。すみません、本日、ウェブで参加しておりまして、少し聞き取れないところもあって、既にご説明いただいている内容とダブってありましたらお許してください。

質問というかコメントですが、いわゆる物流の2024年問題は喫緊の明白な課題でありますので、その対処として物流の効率化、物流のGX・DXを支える事業に対し、それまでの機構を上回る財政投融资を措置するというところに違和感はありません。重要な社会課題の解決のために、非連続的なイノベーションが切実に必要とされるような事業については、特に民間資金の呼び水となるようなリスクマネーの存在は重要でございます。その観点では、本件は産業投資が一定の役割を果たすべき性質のものだと考えています。

一方で、従前、JRTTが行ってきた融資による支援と出資ではリスクプロファイルが大き

く異なりますので、とりわけ審査の枠組みや収益性の検証など、JRTTの体制確保が必須だと考えております。

加えて、資金の提供に付随して、JRTTがビジネス自体へのサポートを提供し、事業の成長、安定的な立ち上がりというのですか、これに貢献していくということも、今後考えていかなければいけないのかと考えております。

また、加えて、政府の資金でなければ解決できないような施設・事業にピンポイントで、政府のリスクマネーを活用していただきたいと考えています。例えば、私がふだん見ている中でも、今回、物流施設も本件の対象になっていますが、海外も含めた投融資の資金が、日本の物流施設に大きく投じられております。また、大手の物流事業者にとっては、この分野というのは自ら持続的な成長に向けた投資として、対応されているのだと思います。恐らく、過疎地も含めた、需要が不確かで、民間の投資が進まない地域は、中堅・中小の物流事業者を支援するというのが対象になるものと理解しておりますが、24年問題の真因とそれに向けた解決策になっているのか、政府が資金を出す意義、意味をよくご検討をお願いしたいと思います。

また、国交省の資料に記載があったように、担い手が年間労働時間は2割長く、年間所得額は5から10%低いという状況でございますので、この効率化が、所得増につながっているのか、つながるものなのか、これも目配りをお願いしたい。箱物にお金が行って、実際の労働されている方にお金が行かないということにならないように、目配りを丁寧をお願いしたいと思います。

以上です。よろしく願いいたします。

〔 翁分科会長 〕 工藤委員、どうもありがとうございました。

それでは、富田委員、お願いいたします。

〔 富田委員 〕 ありがとうございます。今日のご説明で、この事業を、つまり具体的に出資対象の事業のイメージは書かれていまして、かなり、私も分かるようになりました。

そこで、融資の要求額が112億円、そして出資が33億円という要求額が出ております。これはなかなか相場感がつくりにくいと言ったら表現があれですが、なぜ、出資の場合、10億円ではなしに、あるいは100億円ではなしに、あるいは1,000億円ではなしに、33億なのか。つまり、具体的に、先ほど「点」から「面」への展開ということをおっしゃいましたが、どれぐらいの数のゾーンを考えておられるのか。もう既に対応が進んでいる地域もあるでしょうし、遅れているところもある。

あるいは、出資対象の事業会社も、先ほど量子コンピューターシステムの開発だとかいろいろ、そういうことも言われまして、単に運送業者とか荷主だけではなしに、中継拠点をつくったりとか、今日お話にあったのですが、そして、その運送システムという、コンピューターシステムの話もあるわけですが、どういう地域ゾーンに対して、また企業には、個別にそれぞれの事情はあると思うのですが、私がよく分からないのは、33億の出資というご要求です。その規模を、どのようにお考えになったのか。どれぐらいの事業会社に対して、それも多分、新設の事業会社ではなしに、既存の、実際に収益を上げておられる企業に対して出資をするということだろうと思のですが、ただ、その中で分からないのは、民間の出資を上回らない。それは、現在その事業を行っている会社よりも出資を、民間よりも多くするというのは33億ではとても不可能だし、また、そういうことをやるべきではないわけですが、そういうことで、33億というご要求の背景について、積算について、伺いたいということでございます。

以上です。

[翁分科会長] ありがとうございます。

オンラインの家森委員、お願いいたします。

[家森委員] ありがとうございます。神戸大学の家森です。富田先生がおっしゃっているようなこととも関連するのですが、そもそも支援機構が、この事業をやらないといけない必然性について、事前にお尋ねしたところ、これまで蓄積したノウハウがあるというご説明でありましたので、それを前提にお尋ねしたいと思います。

私は地域金融のことを研究しているのですが、地域の運送業者は人手不足で、後継者難でということで、どんどん大変な状況になっている中、こういう事業は非常に重要であると思います。したがって、こういうことを取りまとめていただけるといいと思っているのですが、そういう事業者へのリーチについて、我々ですと地域金融機関の方々ということをよく言っているのですが、どのような形で、集約化をしていくかについて、ノウハウをお持ちなのかという点を教えていただけますでしょうか。

以上です。

[翁分科会長] ありがとうございます。

それでは、野村委員、有吉委員、お願いいたします。

[野村委員] 各委員おっしゃったとおり、2024年問題の解決に向けての高機能拠点づくりへの投融資、その意義については、大いに賛同するところです。

しかし、一方で、産投33億円の政策的意義について改めてお伺いしたいところです。と申しますのも、既に各委員から出ていましたように、物流投資に向けて、官民のかなりのお金が動いているところです。政策投資銀行も既にこの分野での資金拠出も行っておりまし、また、物流ファンドで4,000億円を超えるお金を集めていると報じられているところでもあります。多額のお金が既に動いている中で、産投が33億円投じることの政策的な意義をどうお考えか、改めて伺いたいと思います。

また、既に動いている物流拠点と、どのような違いがあるのかということも伺いたいです。

とはいえ、政策的意義としましては、やはり投資の呼び込みが難しい過疎地を含めての地方の拠点づくりの支援というのが必要かと思ひますし、今、家森委員からもお話があったような中小企業の支援も必要かと思ひますので、そういう投資対象基準が既におありだとしたら、それについてもお伺いしたいと思ひます。

以上です。

〔 翁分科会長 〕 ありがとうございます。今のところでは政策的な意義はまだ見えないうことですね。ありがとうございます。

それでは、有吉委員、お願いします。

〔 有吉委員 〕 有吉でございます。

まず、私も物流事業への支援を公的に取り組んでいく、公的な取組をさらに強化する、こういう方針自体については全く共感するところでございます。

その上で、既に各委員がおっしゃられていたり、理財局の資料2-2に書かれている問題意識をなぞるだけのようなコメントないしご質問になるかもしれませんが、2点コメントをさせていただきたいと思ひます。

1点目は、富田委員、それから野村委員がおっしゃられたことと関連するというか、なぞるようなコメントになろうかと思ひますが、今回の、特に出資の33億円ということの呼び水効果というのはどういったことを期待しているのかが、よく分からないということがあります。よく分からないこと背景は、対象とする事業についてのイメージは今日のご説明でよく分かってきたつもりでいるのですが、では、具体的に何に対して出資をするということなのかが、正直私には全く分かりませんでした。

例えば、物流施設のようなものの開発型のファイナンスに出資をするということだとすると、これは地方に設置するのか、都心近郊に設置するのかで金額規模が違ってくるのか

かもしれませんが、1個のプロジェクトで数十億、数百億という規模のプロジェクトになると理解しております。そういった中で、総額33億円で何件に投資するのか分かりませんが、1件ごとを計算していくと小さい出資割合であって、リスクを国が取って呼び水となる、ほかの資金を集めるという発想には結びつかないような気がするのです。

そうではなくて、出資というのが例えばシステム開発の企業にジョイントベンチャーとして出資をするということだとすると、1件数億円で、10件、20件投資すると、そんなものかなという気もいたします。

ということで、特にこの出資というものが、投資対象事業としてどういったことを想定しているのかがよく分からず、その結果、呼び水効果とおっしゃっているのが、リスクを取ることで呼び水効果なのか、そうではなくて、国が参加しているのだから民間も参加せよということなのか、それともそれ以外の意味なのか、その辺りのイメージが、正直私には今日のご説明では全く分からなかったということで、補足のご説明をいただきたいと思えます。

特に、もし前者、すなわち、ある程度規模が大きなプロジェクトに対する出資ということを中心にお考えなのだとすると、私には、総額で年間33億円という数字が非常に中途半端な印象があって、もちろんこの場でもっと大きな金額を出すべきということを申し上げるつもりはないのですが、33億円ぐらいのお金だと、意味のある効果が得られないのではないかという印象もありまして、呼び水効果ということについてどう考えているかお聞きしたいというのが1点目のご質問でございます。

2点目は、人材の観点でございまして、既に山内委員や工藤委員がお話しになられていたことと重複するかと思いますが、収益性というか、もうからなくてもいいのかもしれませんが、出したお金ぐらいはしっかり返ってくる、そういうプロジェクトであることを審査の中で見極めることが必要になると思います。それから、出資ということになりますと、どういう出資の形態かにもよりますが、いずれにしても契約交渉も重要になってくるはずでございますし、さらには融資の形とは違うモニタリングもとても重要になってくると思います。もちろん既存の融資業務として行われている業務で活躍されている人材を、さらに活用していくという発想も大事だとは思いますが、新たな取組として、新たな形の出資に対応できる人材の確保はとても重要になると思います。その点は、人材を確保していく、強化していくというご説明はあるわけですが、では、具体的にどうするのかということで、外からこういう人を取ってくる想定なのだとか、あるいは山内委員もおっしゃって

いたことだったと思いますが、まずは小さく始めて、教育を充実させて、だんだん大きくしていくということなのか、人材の確保という点について、お考えをお聞かせいただきたいというのが2点目でございます。

よろしく願いいたします。

[翁分科会長] ありがとうございます。

それでは、お待たせしてすみません、岡田委員、丸田委員の順でお願いいたします。

[岡田委員] 岡田です。説明ありがとうございます。

事業のイメージ、すみません、正確によく分からない面があるので、少しずれた質問になってしまうかもしれませんが、物流の2024年問題の現状にあるみたいに、一般的に中小零細の運送業者が多くて、年間所得が低い、それから人手不足、荷主の力が強い、これはよく指摘される場所だと思いますが、この法律の規制の関係で、3ページにある年間労働時間のところは、取りあえず手当てはされるということになるのだとは理解しました。

その上で、新たな事業体という場合に、利益というのは、こうした荷主とか大手の物流業者、中小の零細の方々などが利用料とか手数料とか、そういったものを支払って事業が回るのかなとも思ったのですが、その場合に、一般に中小零細の方がきついというときに、そうした手数料や利用料の負担というのは、あらかじめそういう大手の物流業者とか荷主が担って、事業が回っていくというイメージなのか、その収益性という場合に、そうしたものがしっかり払われないと、収益性というのは、事業は回っていかないのかなと思うのですが、そこであまり利益を求めると、また中小零細が、一定の効率化があっても苦しくならないのかなという、そうした点が質問といいますか。

最後の、この政策の仕上がりとして、4ページにありますように、具体的な対応を行わなかった場合に、輸送能力が不足する可能性というふうな、こうした事業の施策で、何とか輸送能力の不足の部分は手当てはなったとしても、結局中小零細がきついというのは変わらなくて、年間所得額も変わらない、人手不足も厳しいということは、全然変わらなくて、何とか供給面だけ対応という辺りぐらいまでしかたどり着かないという懸念はないのか。その辺りが質問となります。

以上です。

[翁分科会長] ありがとうございます。

それでは、丸田委員、お願いいたします。

[丸田委員] 丸田でございます。ご説明ありがとうございます。

まず、全体としての意見ですが、皆様ご指摘のとおり、やはり今回出資という、きちんと回収できるような努力を行う前提での制度ということで、意義があるものと思っております。

私からは大きく2点コメントさせていただきます、1点目は、モニタリングについて、収益性と書かれておるのですが、やはり2024年の物流問題等を想定すると、より政策効果的なKPIをしっかりと見ていく必要がまずあるのではないかと。もう既に皆様からご指摘ありましたように、この分野には、既に民間からもかなり投資が行われていますので、恐らく今回の対象事業はあまりもうからないようなプラットフォーム的な事業をやるのではないかとというイメージを受けました。

そうすると、収益性は乏しいけれども、政策的なKPIのほうがより大事なもので、そこをしっかりと明確にすべきではないかと思いました。

あと、2点目として、今回の対象事業のイメージですが、13ページ目の図が非常によく分かりやすくなっていて、私の理解では、これをなぜ出資でやる意義があるのかということ、恐らく複数の関係者の利害のコンフリクトがある中でやる事業、言い換えれば中小も含めた事業者をまとめて束ねてやる事業だということと、あとはやはり重要なのはテクノロジーの活用、この2点が恐らく出資という意味では重要なポイントで、だからやる意義があるというお話ではないかと理解をしました。

ただ、そのような前提になりますと、その中でやはり非常に重要なのは、箱モノよりもテクノロジーとかそういったところにしっかりとリスクマネーを供給するということが、求められるのではないかと思います。箱というよりは、そちらにお金をもっと使ったほうがいいのではないかとというのが1つ。

それともう一つは、皆様からも出ていましたが、もしそういう前提だとすると、本当にこの33億円というのが、一体どういうマグニチュードというか、全体としてのKPI、政策課題を解決するのにインパクトがある投資になるのかというのが明確ではないと感じました。

かつ、仮に33億円というのがあるとしても、それは全体としてどういう規模の投資であるとか事業のオポチュニティがあって、その中の33億円なのかということと、仮にその中の機構の出資比率がどの程度になるのかといった点が明確になる必要があると思います。出資比率が小さいと、あまり効果が出ないかもしれませんし、そういったものをしていくためには、一定の比率が大事ですが、その際にきちんとこれをやり切る人材が、皆

さん指摘されたように、機構にいるのかどうか1つ。それと、最後にもう一つは、仮にテクノロジーに投資がされるということであれば、本当に33億円で足りるのか。もしくは、その場合には恐らくスピード感が非常に重要になってきますので、徐々にスモールスタートというよりは、一気に、かつ早いタイミングで多くのリスクマネーを投入しないと意味がないのではないかと感じました。恐らく、事業のイメージが明確でなかったり、どういうKPIを実現したいのかがやや明確でないためにいろいろ議論が出ているかと思うのですが、私個人としては、これらの点が重要と考えています。

〔 翁分科会長 〕 ありがとうございます。

それでは、ご回答をお願いしたいと思います。

〔 大江計画官 〕 いろいろ有益なコメント及びご質問どうもありがとうございました。大宗は国交省だと思うので、後ほど国交省から答えていただきますが、大まかな共通しているところ、額のインパクトとか、基本的な考え方について私の理解をご説明させていただきます。もちろん大手のようなところ、物流としてのビジネスチャンスがあるところは、もう既にやっているというところはあると思いますが、中小も含めて、13ページのような形にするということが基本的な政策的なターゲットになると思います。やはりここは問題が多い分、なかなかこの事業をやるところが、そんなにすぐには出てこないというところがある中、それでも、やろうとしている事業者があるので、そこになるべく広げてもらうという意味で、実際の積み上げになっています。中小の全てをカバーできるかという、そうではないと思うのですが、そういうことに取り組む事業者が出てこない、なかなか解決しないと思うので、出てきている事業者に出資することによって、なるべく民間の、特に荷主とか大手を巻き込める、枝の部分は中小かもしれないですが、なるべく大手の荷主とかも巻き込むような形のイメージかと思っております。それできちんと、効率化の絵も示して、そこで携わっている人たちの給料も上がるということを示していけば、このようなビジネスモデルも広がっていくのではと考えております。

やはりきちんと事業として足がついているところをやるので、大きな部分をカバーするというより、大宗は民間の出資会社から賄ってもらうという形をイメージしております。どちらかというと呼び水効果をすごく大きくやることによって、規模の効果を働かせるということを今としてはもくろんでいると理解しております。

すみません、全般的な共通するところの整理について、私からお答えさせていただきます。いろいろ詳細な質問等は、国交省からお答えいただければと思います。

[国土交通省物流・自動車局平澤物流政策課長] ありがとうございます。それでは、お答えをさせていただきます。

まず、山内委員から、財政規律、中長期的に何年ぐらい、どのくらいを考えているのかといったようなお話がございました。こちらは今、現時点で一定期間、例えば10年程度、株式等を保有して、その後売却するとか、出資事業が上場するときに売却することというのを想定してございますが、これは引き続き、きちんとJRTTの中も含めて、しっかり連携して、対応していきたいと考えております。

また、人材のお話もございました。こちらにつきまして、工藤委員からもお話がございましたし、また、有吉委員からもお話がございました。また、丸田委員からもございました。

人材につきましては、機構の定員を拡大するというわけではなくて、既存の定員の範囲の中で、物流に知見のある金融関係者を増員するということを考えております。

また、機構の職員の方、OJTを通じて職員の育成等々にも努力してまいりたいと考えておまして、JRTTの体制の確保はしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

続きまして、土居委員からお話もございました、規模の経済がきちんと働くようにしてほしいということでございます。こちらはご指摘のとおりだと思います。そういうマインドを持って、しっかり進めていきたいと思っております。

また、家森委員からも事業者へのリーチ、集約化のノウハウとかあるのかというお話もございました。JRTTは、これまでも鉄道建設ということを通じて多くの鉄道事業者とも通じていますし、また、共有建造という事業を通じて多くの中小の海運事業者ともコミュニケーションを取っています。

また、令和2年以降、物流融資の制度が創設されたわけでございますが、それ以降、機構では、人材育成、また物流専門のセミナーとかに参加するといったような形で、事業者とのパイプづくりに、日々取り組んでおります。そうしたノウハウを活用しながら、しっかり対応していきたいと思っております。

また、戻りますが、土居委員から過疎地における施設について、オーバースペックにならないようにしてほしいという話もございました。そうしたことに加担するなというお話も、おっしゃるとおりだと思います。そのようにやっていきたいと思っております。

また、縦割りにならないようにという話もありました。実は別件でモーダルシフトの促進というのを今回緊急パッケージの中でまとめまして、これは鉄道と船舶の輸送量を10年

程度で倍増するという目標を掲げたのですが、実はこの目標を掲げるときも、自動車、鉄道、海運、ここが一体となって、トラック事業者は運べないので、鉄道、海運がそれを引き受ける。そうした合意形成を行ったわけでございます。そうした体制をしっかりと維持しながら、しっかり対応してまいりたいと思います。

続きまして、33億円のお話が富田委員からございました。こちらにつきましては、先ほど計画官からもお話がございましたが、まさに今回、委員の皆様から言われていますように物流事業者の力が弱くて、荷主の力が強いという話がありまして、今回まとめた政策パッケージの中の1つの大きな柱が商慣行の見直しです。荷主の中にも発荷主、着荷主というのがありまして、物流事業者の中も元請、下請という関係があるのですが、一番力があるのが着荷主という買手ですが、そこに何らかアプローチできないかということで、これは法的な規制も含めて今検討しておるのですが、物流の商慣行の見直しを行う、もしくは物流の効率化を行うために、やはり物流事業者だけの努力ではもう限界が来ておりまして、荷主企業の関与が必要になります。

例えば、1つの大きな事例でいきますと、リードタイム、発注のタイミングを1日早くするだけで、車が、明日荷物を取りに来てではなくて、2日後に取りに来てということでございますが、そういうことで積載効率が十分上がるという話があります。これは車を効率的に回すことができるからということですが、そうした荷主の関与が非常に大事になってきます。

今回の、例えばシステムにつきましては、そういった観点から、物流事業者も多く参加する必要がありますし、荷主企業の方も多く参加していただく必要があると思っています。そういった荷主企業の方に参加いただくにあたって、やはり荷主企業の方が一番気にされるのは、発注情報は商売そのものですから、それがきちんと、しっかりコントロールされているのかということに気をされる傾向にもございますので、そこにやはり国が僅かながらでも関与することで、安心感を持っていただいて、呼び水となって、より多くの荷主企業の方がご参加いただくことにつながっていくのではないかと期待しているわけでございます。

すみません、あとKPIのお話が丸田委員からございました。こちらはいろいろな考え方があると思います。例えば今回のダブル連結トラックによる混載という事業でございますが、このシステムを使うことで、実は今、積載効率は38%ぐらいですが、積合わせとか割付とかを一部で行うことで、これが7~8割になったという効果もありますので、これを

さらに横展開することで、日本全体の輸送力が補える有効なツールになるのではないかと考えてございます。

また、施設整備のお話がありました。こちらにつきましても、まさに多くの荷主企業の方の拠点、工場とか、どこにあるかとか、その発着地点がどこにあるかということも含めて、やはり拠点整備、どこにつくるかということも多くプレーヤーの中で考えていただく必要があろうかと思っております。

また、高速道路直結の物流拠点ということを考えていまして、当面ダブル連結トラックで使いますが、将来的には自動運転みたいな、そうしたものにも対応できるような施設を考えると、やはり国が一定程度関与しているということ、これもまた僅かながらで十分効果が出るのではないかと考えていまして、そうしたことで、より多くの企業が参画して、拠点整備が進んでいく。さらに、そこはGXの設備等々も入るようなものを期待しておるわけですが、そうしたことが進むということを期待しておるわけですが。

以上でございます。飛ばしたのものもあるかもしれませんが、どうぞよろしく願いいたします。どうもありがとうございました。

〔 翁分科会長 〕 何か追加的にございますか。山内委員。

〔 山内委員 〕 ありがとうございます。今の平澤課長と委員の先生方のお話を踏まえて、二つ申し上げます。

一つは、委員の皆様からもご指摘があった、具体的にどのような投資をするのかが見えにくい理由についてです。一般的に投資事業を行う場合、このお金で何の投資をしますというパイプラインリストがあります。特にジョイントベンチャーで皆さんと一緒にやる場合は、仕込みに大体二、三年はかかる。そのため、普通に考えますと、来年度の要求で出資をするということは、もうパイプラインがあるはずで。それを見ると、どのような投資をされようとしているかが、皆さんにとって分かりやすいものになるかもしれません。投資の内容を公にするというのは一般慣行では行わないのですが、もう少し手触り感のあるといいますか、具体的なパイプラインを示した形での予算要求にいただけると、もう少し皆さんの目線が合った議論がなされるのかとは考えています。

もう一つ。先ほど丸田委員からお話がありましたDXなどを扱う場合、テクノロジーが分かる特殊な人材が必要です。私の知る限り、INCJは物流関係のDXを扱う投資をされていらっしゃるし、ほかの機関に関してもLP投資などを通じて、物流関係に投資されているところもございます。そういった意味ではJRTTの投資だけではなくて、野村委員からもご指摘が

あったとおり、要は全体を見てと言いますか、ほかの官民ファンド、あるいは中小機構、公庫なども含めた上で、物流投資の金融エコシステム全体の中で、ここの部分が足りないからJRTTが今回やらねばならぬというロジックであると、JRTTのアイデンティティーがもう少しはっきりするのではないかと思います。

以上です。ありがとうございました。

〔 翁分科会長 〕 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。大変重要なポイントを皆様からご指摘いただいたと思います。

それでは、本件につきましては、この辺りで質疑を終了したいと思いますので、ぜひ、今回の質疑を参考に、さらに検討を深めていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、国土交通省の方にはご退席いただきます。ありがとうございました。

(国土交通省 退席)

〔 翁分科会長 〕 それでは、本日の議事はここまでといたします。各委員から頂戴いたしましたご意見等につきましては、今後の財投計画の策定に活用いただければと思います。ご議論いただいた内容のほか、もし追加のご意見がございましたら事務局までお寄せください。

事務局から何かございますでしょうか。

〔 大江財政投融资総括課長 〕 本日も、貴重なご意見、活発なご議論いただきまして、誠にありがとうございました。

現在、政府のほうで検討されております経済対策、それからそれに伴って財投計画の補正が必要となる場合の対応につきまして、簡単にご案内申し上げたいと思います。

前回、先週の会議で神田副大臣からのご発言でもありましたとおり、総理からの先月の指示に基づいて、現在、内閣府で各省庁の施策の取りまとめを行っているという状況で、近々策定されると承知をしております。これはまだ調整中ですので、詳細はこの場でお答えすることはできないのですが、例えば成長力の強化・高度化に資する国内投資の促進ですとか、外交・安全保障環境の変化への対応といったようなところで、財政投融资の活用も期待されているものと考えております。

今後、経済対策が決定しまして、財政投融资計画の補正が必要となる場合には、あらかじめ、この分科会においてご審議を賜りたいと考えてございます。

11月にも6年度財投編成に関する分科会を控えておるところではございますが、補正の

ほうの日程の関係もございますので、別途、補正に関するご審議を非常に短期間で、場合によっては持ち回りという形も含めまして、お願いする可能性がございますので、その点ご理解をいただけますと幸いです。

既に当省の議論で様々ご協力いただいている中、重ねてのお願いで大変恐縮ではございますが、よろしくお願いたします。

[翁分科会長] ありがとうございました。

本日の議事内容につきましては、この後、事務局より記者レクを行います。議事録につきましては、委員の皆様のご了解をいただいた後、財務省ホームページに掲載いたします。

次は、11月17日の金曜日、13時半から、官民ファンドにつきまして審議を行う予定としております。

本日はご多忙の中、誠にありがとうございました。これにて閉会いたします。

15時29分閉会