

財政制度等審議会財政投融资分科会  
議 事 録

令和 4 年 12 月 9 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4年12月9日（金）13：28～14：51

財務省第3特別会議室（本庁舎4階）

1. 開会

2. 令和5年度財政投融资計画の編成上の論点

株式会社日本政策金融公庫、独立行政法人福祉医療機構

独立行政法人国際協力機構

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

自動車安全特別会計（空港整備勘定）

質疑・応答

3. 閉会

配付資料

資料1 説明資料（株式会社日本政策金融公庫、独立行政法人福祉医療機構）

資料2 説明資料（独立行政法人国際協力機構）

資料3 説明資料（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構）

資料4 説明資料（自動車安全特別会計（空港整備勘定））

出席者

分科会長	翁 百合	秋野財務副大臣
委員	野村浩子	齋藤理財局長
	渡部賢一	彦谷理財局次長
臨時委員	富田俊基	柴田総務課長
	林田晃雄	原田財政投融资総括課長
	原田喜美枝	奥村資金企画室長
専門委員	川村雄介	原山財政投融资企画官
		丸山管理課長
		佐野計画官
		大江計画官

## 1 3 時 2 8 分 開 会

〔 翁分科会長 〕 少し予定の時間より早いんですが、メンバーの皆様おそろいでございますので、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5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、今回は秋野財務副大臣にもご出席いただいております。

時間も限られておりますので、ご質問などはできるだけ簡潔にお願いいたします。また、会場にいらっしゃる皆様方は、ご発言の際、マイクにできるだけ近づいていただき、差し支えなければマスクを外してご発言いただければと思います。

それではまず、令和5年度財政投融资計画の編成上の論点につきまして、佐野計画官、大江計画官より説明をお願いいたします。

〔 佐野計画官 〕 それではまず、公庫及び福祉医療機構の改要求についてご説明申し上げます。

資料1の3ページをご覧ください。改要求に関連する政府の方針です。10月に閣議決定された総合経済対策において、コロナ等で厳しい状況にある事業者に対する資金繰り支援を行うこととしております。

4ページをご覧ください。当初要求と比べ、事業規模で見ますと、国民事業1.9兆円、中小事業0.9兆円増額の改要求となっております。足元の実績ですが、国民事業の直近9月のコロナ融資が、コロナ前の全事業融資の1か月相当分と近い水準となるなど、継続的に需要が見られております。詳細な数値は参考資料をご参照ください。

また、通常版劣後ローンの原資となる産業投資については、一般会計出資が原資として入るコロナ版劣後ローンに関する見通しを踏まえて事業規模を見直しており、減額した改要求が行われております。

5ページをご覧ください。事業規模で見ますと、公庫の農林水産事業で1,600億円、福祉医療機構で596億円の増額改要求となっております。農林水産事業については、物価高騰、具体的には畜産における飼料価格高騰等の影響が大きいことから、これに対応できる規模としております。

6ページは、この公庫3事業及び福祉医療機構の合計となっております。

7ページが論点でございます。コロナ感染症の影響等を受けた事業者への資金繰り支援を確保しつつ、現下の資金需要等を踏まえた適切な事業規模となっているかということでございます。

次に、公庫の特定事業等促進円滑化業務に関する改要求についてご説明します。

9ページをご覧ください。今回改要求されたのは、表の右端の赤の囲みにあります経済安全保障推進法関連で、当初要求時点では特定重要物資とは何かということが明らかでなかったことによるものです。

10ページ、経済安全保障推進法の概要となっております。特定重要物資の安定供給確保のため、ツーステップ・ローンによる支援についての規定が設けられております。

11ページに支援スキームを記載してございます。物資所管大臣に計画認定を受けた事業者がツーステップ・ローンの対象となります。

12ページが改要求の概要です。特定重要物資として指定される見通しの11分野がございりますが、これらに基づき、事業規模で600億円の増加となる改要求が行われております。

13ページに本スキームの政策的意義、民業補完性、償還確実性についてまとめております。民間協調融資の原則、業務を適正・確実に実施できる金融機関の指定、指定金融機関による適切な与信審査、物資所管大臣による事業者の計画の審査及び実施状況の確認等が内容となっております。

14ページに、論点として、本業務について政策的意義、民業補完性、償還確実性が十分認められるかとの点を掲げております。

資料1のご説明は以上でございます。

次に、資料2をご覧ください。国際協力機構（JICA）の改要求についてご説明いたします。

3ページをご覧ください。機関の概要でございます。有償資金協力業務が財投の対象となっており、資本金は一般会計からの出資金となっております。

4ページは、有償資金協力の内容でございます。残高の大半は、途上国政府等に対する円借款となっております。

5ページに残高の推移及び分野、地域、国別のシェアをまとめております。残高は近年増加しており、令和3年度末で14.5兆円、分野では運輸、地域では東南アジアや南アジア向けが多くなっております。

6ページが財務状況です。資本金と利益剰余金を合わせた自己資本が10.1兆円あり、自己資本比率は71%となっております。また、過去5年は当期純利益を確保できておりますが、直近2年は貸倒引当金の繰入れ等のため、利益水準が低下しております。

8ページが改要求の概要です。外貨建てで資金を渡す案件については円安の影響がある

こと、また、執行が予想以上に進捗している案件があることから、当初要求と比べ、事業規模で0.4兆円増加となる改要求が行われております。

以下は、論点関係になります。

まず10ページ、事業規模の推移をご覧ください。近年、インフラ輸出のためにODAの戦略的活用などが進められた結果、事業規模は拡大する傾向にありました。また、今年度は、ウクライナ情勢の影響による緊急支援や円安の影響があり、補正予算で財政融資を追加いたしました。今回の改要求後の令和5年度の事業規模は、令和4年度補正後の規模に近い水準となっております。

11ページは、JICAにおける対応状況になります。事業規模が拡大した結果、有利子負債のほうも増えております。対応ですが、左側のとおり、一般会計出資金の受入れや利益剰余金の積立てを継続することで、自己資本の充実に努めているところです。現在の自己資本比率は高い水準ですが、事業規模の拡大により近年徐々に低下しております。また、右側のとおり、資産の自己査定及び引当等を適切に実施しております。現時点のリスク・管理債権比率は比較的低い水準となっております。

これらを踏まえた論点ですが、開発途上地域の脆弱性が高まっている中、円安の影響等から事業規模を増額しているが、機構における対応を踏まえ、償還確実性に問題がないかというものです。

資料2のご説明は以上になります。

〔 大江計画官 〕 計画官の大江です。引き続きまして、鉄道・運輸機構の改要求についてご説明いたします。

資料3の3ページをご覧ください。まず、鉄道・運輸機構の概要でございます。鉄道・運輸機構は、輸送に対する国民の需要の高度化等に的確に対応した輸送体系の確立を図るために、新幹線整備や船舶の共有建造のほか、地域公共交通ネットワークの構築に関する支援業務等を遂行しております。赤枠の地域公共交通勘定が今回の改要求の対象となっております。

4ページ目以降は改要求の概要でございます。

5ページをご覧ください。まず、地域公共交通等勘定における財政融資の支援対象についてご説明いたします。当勘定において、地域公共交通活性化再生法に基づき地域公共交通ネットワークの持続可能性を確保するため、認定事業の実施主体に対して支援するスキームが構築されております。具体的には、定時性や速達性等の向上を図る事業としてBR

Tの導入等を対象としております。改要求では、バス及びタクシーのDX・GXによる利便性の向上と経営力強化を図る事業として、キャッシュレス決済への刷新やEV車両の導入等を支援事業として追加することを予定しております。

次に、6ページをご覧ください。物流施設融資業務においては、物流総合効率化法に基づきまして、流通業務の総合化及び効率化を図る事業に対して支援を行っております。具体的には、一定の要件を満たす物流拠点施設整備事業を対象としております。改要求では、物流DX・GXによる効率化等を図る事業として、物流施設の自動化に必要な施設の導入やEV車両の導入等を対象事業に追加することを予定しております。

次に、7ページをご覧ください。改要求の概要でございます。地域公共交通融資業務では、地域旅客運送サービスの提供の確保を図るため、財政融資による交通DX・GXを通じた利便性向上と経営力強化を図る取組を支援するために、63億円を計上しております。

また、物流施設融資業務では、物流拠点施設への支援に加え、物流DX・GXを通じた効率化等を図る取組を支援するために、20億円を計上しております。

9ページをご覧ください。編成上の論点を提示しております。政策的意義の観点から、低利な財政融資による支援を行うに当たり、DXやGXの観点を含む政策目的に沿って、公に裨益するかどうかを吟味すべきではないか、としています。また、償還確実性の観点から、物流においては融資の償還確実性を審査する既存の体制があるが、新たに融資を行うこととなる地域公共交通を含め、償還確実性を十分にチェックしていくべきではないか、としてございます。

次に、10ページをご覧ください。今回新たに追加を予定している対象事業のイメージでございます。融資対象①の交通DXでは、キャッシュレス決済等の大規模導入によって利用者の利便性向上等を推進し、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図ることとしております。また、融資対象②の交通GX及び融資対象③の物流GXでは、EV車両の導入やエネルギーマネジメントシステムの構築等を推進することにより、経営効率化を推進し、政府目標として設定されている電動車割合の達成に貢献することとしています。

次に、11ページをご覧ください。鉄道・運輸機構の審査体制について記載してございます。物流施設融資業務では、償還確実性の観点から、要件設定や継続的なモニタリングの実施、第三者委員会によるチェックを行うこととしてございます。交通DX・GXに関する融資業務についても、類似の推進体制を講じていく予定でございます。

12ページからは、参考資料として関係法令等をつけさせていただいております。

鉄道・運輸機構の説明は以上となります。

引き続きまして、空港整備勘定の改要求についてご説明いたします。資料4になります。

まず、3ページをご覧ください。空港整備勘定の概要でございます。当勘定は、空港使用料や航空機燃料税等を財源として、空港整備事業や航空路整備事業、環境対策事業といった空港の維持管理を行っております。

次に、6ページをご覧ください。改要求の概要でございます。令和4年度計画に、空港インフラ整備等を実施するための財源として1,645億円を計上しておりますが、令和5年度においても1,185億円の改要求がなされております。これは、空港の機能強化や防災・減災対策等を進めるため、財政融資資金を活用し、必要な空港インフラの整備等を実施するものでございます。

次に、8ページをご覧ください。編成上の論点を提示しております。1つ目の論点として、2番目の黒丸の部分でございますが、政策的意義の観点から、令和5年度においても拠点空港・地方空港における空港機能強化等に必要な設備投資が進められるよう、財政融資を措置するべきではないか、としております。

他方で、2つ目の論点として、償還確実性の観点から、足元の航空需要の回復を踏まえつつ、空港整備勘定の歳入・歳出の構造をよく確認すべきではないかとしております。

9ページをご覧ください。まず、防災・減災・老朽化対策の必要性でございます。近年、自然災害が激甚化し、台風や豪雨災害による被害が発生していることから、これらの対応策として、浸水対策や耐震対策、老朽化対策を実施することとしております。

次に、10ページをご覧ください。こちらが空港の機能強化等の必要性でございます。コロナの影響により航空需要の減少が続いているところ、航空ネットワークの維持・回復をするため、拠点空港・地方空港の機能強化等を図ることとしております。具体的には、羽田空港のアクセス鉄道の基盤整備等、また、福岡空港の滑走路の増設等を引き続き予定しております。

次に11ページをご覧ください。空港整備勘定の債務償還スケジュールを記載しております。今回の財政融資によって債務残高は増加いたしますが、令和22年度までに償還が完了する見込みとなっております。ピーク時における償還予定額は、おおむね570億円程度となっております。

次に、12ページをご覧ください。空港整備勘定の歳入・歳出の推移について記載しております。歳入は燃料税、使用料、賃貸料等の空港整備勘定が実力で稼げるもののみを対象

としております。令和2年度以降、歳入が大きく減少する中、必要な空港整備事業が行えないおそれがあることから、財政融資を措置してきたところでございます。しかし、コロナ禍前の平時における歳入・歳出に戻れば、歳出を十分に上回る歳入を確保しており、今後の債務償還予定額を賄えるものと考えております。

13ページからは参考資料をつけさせていただいております。13ページには日本国内の旅客回復率の推移を掲載しております。足元においては、2019年同時期に比べ、国内線が8割程度、国際線が2割弱で推移しております。

次に、14ページをご覧ください。14ページには、11月28日時点における本邦国内航空会社の国内線・国際線の旅客数の推移を記載しております。直近では、国内線は約94%、国際線は約42%まで回復しております。

次に、15ページをご覧ください。15ページは世界各地域の国際線の回復率の推移を記載しております。9月時点では欧米や欧州においては8割から9割程度まで回復をしております。

次に、16ページをご覧ください。16ページは、世界各機関等の需要予測を記載しております。国際線においては、おおむね2024年から25年あたりにコロナ前の水準に戻るとというのが専門家の見方となっております。

私からの説明は以上となります。忌憚ないご意見を賜りますと幸いです。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、ただいまの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。オンラインでご出席の委員の皆様については、ご発言の際、チャット欄にその旨を書き込んでいただくか、挙手ボタンでお示しください。チャット欄などを確認しながら指名いたしますので、そのままお待ちください。ご発言の際に資料を引用される場合は、資料番号と該当ページをおっしゃってください。

なお、要求側の方々もいらしていますので、ご質問いただいて結構でございます。

それでは、お願いいたします。それではまず、渡部委員、林田委員、お願いいたします。

〔 渡部委員 〕 ありがとうございます。では簡潔に、質問が1点と意見が2つ。

1つ目は、資料1の7ページに論点があります。日本語の問題ですが、「事業規模となっているか」というのは、多過ぎるとおっしゃっているのか、少なくとも大丈夫かというのか、分かりづらい。遡って4ページ、5ページに、右側のバーグラフの表で、水平な破線

で事業規模の目安というのを書いていらっしゃいます。これを見ると、令和4年度の当初計画というのは、いわゆる異常時の下での数値ですから、実績から見ると、福祉医療機構さんは微妙ですが、多過ぎると読み取るのでもいいんでしょうかというのが質問です。

それから2点目の意見に移ります。資料2の11ページに、最後、自己資本の拡充あるいは財務状況が書かれていますけれども、自己資本の拡充を今の段階で急ぐべきではないかと考えます。自己資本の充実は一般会計からの出資金の受入れ等だとすれば、それをもう当初から仰ぐべきではないかというのが意見です。投融資のエクスポージャーのご説明にありましたように、南アジア、あるいは東南アジア等が多い。個別のエクスポージャーはちょっと別にしても、ドル高や米国金利の高止まりは続くようですし、自然災害も大変なようです。そういう意味では、引当を十分に積んでおくべきである。当会での償還確実性の観点もございますけれども、機構としての資金調達、外部資金調達等を考えた場合、ちょっとここは保守的に積み増すということが必要ではないかというのが意見です。

それから3つ目、もう一つ意見です。資料3の鉄道・運輸機構、5ページです。東京BRTというのもしかたにありますけれども、地方公共団体さん、それから各地方の交通事業者等を踏まえたときに、あえてこれをDXと呼ぶかちょっとよく分からないですが、あえて機構さんではなく、金額的にいっても60何億円です。重要な地域金融機関というのが、いろいろ規制緩和等も行われている中で出融資等もできます。むしろ地銀さんや、地公体さんにそういう形で動けと懇願するというのがいいのではないかと考えます

以上です。

[ 翁分科会長 ] どうもありがとうございました。

それでは、林田委員お願いいたします。

[ 林田委員 ] ご説明ありがとうございました。主に資料1について、意見とかお願いをいたしたいと思います。

資料1、まず7ページの論点にありますように、財投で巨額のコロナ融資をしてきた中で最も気を配るべきなのは、今後出していく融資を適切な規模にするという点だと思います。それを判断するためには、やはり直近の融資規模がコロナの状況、経済活動、そういったものの状況に応じてどうなっているのかということをしかりと確かめる必要があると思います。事務局の意図されたところは、多分この16ページ辺りのところのグラフで、今申し上げたような直近の動きと比べてどうかとか、コロナ前の平常時と比べてどうかということの説明したいのだと思いますけれども、これは、かつてなくコロナ融資が出

た2020年前半の規模に合わせてグラフを作ってしまったがために、その後の2年度の分がものすごく小さな棒グラフになっていて、どれほどの動きなのかというのが僅かの差としてしか見ることができない。目で見ても判断材料にするにはやや物足りないと思いますか、分かりにくいということ。それから、コロナ前との比較もここにはないということです。その辺りもちゃんと見せていただいたほうが、私どもとしても、適正な規模なのかどうかということを判断しやすいので、資料の作り方まで口を出すのもなんですけれども、分かりやすい資料を作っていただきたいなということをまずお願いいたします。

それから、全体の規模がどうかということだけではなくて、業種別のコロナ融資の利用している比率、あるいは現在の返済状況、延滞の発生状況、それから最近の新規融資の動向、こうしたものの詳細なエビデンスもいただければと思います。私どもの新聞社が行った調査では、旅館・ホテルや飲食業では、今年2月の調査と8月の調査を比べると、コロナ融資の利用率が非常にアップしているという結果が出ました。全体としてのコロナ融資の資金需要はさほどではなくても、細かく見ていけば、まだ必要という場合もあるのかもしれない。その辺も調べた上で、いろいろなことを判断しなきゃいけないと思いました。

それから、19ページに残高ベースのグラフを作成していただいたのは、私もお願いしたこともあって、大変結構だと思います。これを見ますと、融資実行額の増加はもう緩やかになっているけれども、残高はほとんど減っていない。つまり、返済の本番はこれからだということが一目瞭然で分かります。先ほどの指摘とはやや矛盾するようではありますが、返済力との兼ね合いで過剰融資の状況になるということも、かえって事業者にとっては厳しいところへ追い込んでしまうということになってしまいます。金融には貸さぬも親切という言葉もありますように、返済余力を勘案した融資支援の在り方を精緻に考えて、今後の融資政策をつくり上げていただきたいと思っています。

それから、ちょっと長くなってすみません、資料の3です。これは9ページ、10ページ辺りなんですけれども、この政策の目的が地域交通の活性化ということだと思うんですけども、地域交通の今置かれている現況を考えますと、人口減等により利用者は減る、一方で、エネルギー高によって運営コストはどんどん上がっていくという中で、DXとかGXとかということで便利さを高めるとか環境に配慮するということで、今挙げたような問題が容易に解決できるとは私にはあまり思えない。やはり選択と集中とか、代替交通機関の検討であるとか、コンパクトシティの視点であるとか、そうした政策、何かDX・GX

という非常に格好はいいのですけれども、地に足のついたものに財投としてもお金を出していきたいなと感じました。

最後、資料4、11ページ、12ページ辺りですが、令和9年あたりからどんと償還額が増えていって、きれいに償還できるという図が11ページにあります。これは質問としては、先ほど12ページで説明されたところによると、新型コロナの影響が剥落していけば、空港整備勘定の歳入が増えていく、そこで償還ができるようになるというご説明だったと思いますが、その償還額が倍増以上するほど急速に回復するのか、その辺のエビデンスが、私にはちょっとたられ般的に思えて、ちょっときれい過ぎないかなという気がします。何かもう少し僕を納得させられるような根拠を示していただければ。

以上です。長くなってすみません。

[ 翁分科会長 ] ありがとうございます。

それでは続きまして、富田委員、川村委員、野村委員、原田委員の順でお願いいたします。

富田委員お願いいたします。

[ 富田委員 ] ご説明ありがとうございます。

日本公庫について2点、そして鉄運機構について1点、質問と申し述べたいことがございます。

日本公庫ですけれども、この9月末で、新型コロナ対策の無利子・無担保融資は終了いたしました。今日お話のあった10月の総合経済対策との関係で、新型コロナ特別貸付等による資金繰り支援として追加されます貸出の条件、国からの融資条件と公庫からの融資条件はどのようになっているのでしょうか。

また、借換支援も含めるとの記述がございます。このコロナ特貸や物価対策融資をどのような状況のときに停止し、終了するかという条件は決めてあるのかなのかということをお教えいただきたい。

それからまた、民間金融機関の貸出に対します100%保証というのは継続されるのかということをお聞きしたい。

公庫についての2点目は、新規業務、特定事業についてです。経済安全保障関連の融資、そしてサプライチェーン強靱化に関わるツーステップ・ローンについてでありますけれども、この政策的重要性は理解できます。質問ですが、後者のサプライチェーン強靱化に関わるものの貸付要件が原則50億円以上とされた理由は何かということについてお伺いした

いと思います。

それから2点目、鉄運機構についてでありますけれども、今、林田委員からもご質問があったように、人口減少が加速し、地域交通機関というのはますますこれから経営が困難化することが予想されるわけです。これまでも既に赤字バス路線や赤字路線のバス車両購入に対しまして補助金が支給されておりました。今日ご説明のあったこれから行う予定とされますバス及びタクシーのDX・GXの融資につきましては、その償還確実性について真剣な検討を行う必要があると思います。何よりも、地域公共交通の問題を、それ単独の問題、つまり交通の問題としてだけ捉えるのではなくて、コンパクトシティといったまちづくりや村づくりなど、都市部と交通不便地域との連携など、多様な取組の中で考えるべきだと思います。

以上です。

[ 翁分科会長 ] ありがとうございます。

それでは、川村委員、お願いいたします。

[ 川村委員 ] どうもご説明ありがとうございました。

幾つかありまして、まず日本公庫なんですけれども、これは富田委員や林田委員が詳細に述べていただいたので、ほぼ同趣旨です。端的に申しますと、例えば民間を通じたゼロゼロ融資の返済等がこれから始まる中で、既住貸付分の弁済可能性とか、逆にいうと償還確実性、ここのところがかなり心配になる中で、このプラスアルファの部分の意義はよく分かるんですが、十分その辺の既存のものの償還確実性についてはしっかり見ていただきたいというのが第1点であります。

次のJICAのところ、これはちょっと質問でもあるんですけれども、資料2の5ページのところに有償資金の協力業務のポートフォリオが地域別、分野別に出ています。JICAの場合、これもまた意義はよく分かるのでありますが、いわゆる脆弱性というか、対象国の地政学リスクがいろいろ心配される中で、この5ページの地域別を見ますと、この中の、例えば東南アジアといってもいろいろなところがあるわけでありまして、どのくらい地政学リスクが高い、つまりレッドゾーン、イエローゾーン、ブルーゾーンの考えたときに、その辺をどのようにご覧になって今回の数字を出されたのかということを教えていただきたいなと思うのがJICAに関してであります。

それから次に、鉄道・運輸機構は、大変心配なのが、地域交通のDX・GXです。もともと非常に採算性に苦しんでいるところでありまして、もちろんDX・GXも分かるんで

すが、そもそももしこれが採算点に達していないような事業が続いているとするならば、これは必要性は理解するんですけども、そこに投入するのが財投資金なのかと。ここに財投を投入してしまう以上、やはり償還確実性というのは問われるわけなので、これについてはきっちり見ていただきたいなという意見であります。

それから最後に、空港関係なんですけれども、前提になっている収益、収入の戻りが、コロナが予想以上に長引いている、あるいは非常に大手である中国経済というのが先行きが不透明だという中で、やや楽観的に過ぎるのかなという気が正直いたします。なので、必要性は、当然空港設備というのはきっちりやっていかないと、インフラであるという認識がありますので、十分分かるんですけども、もう少し慎重に見た場合にどういうラインを描いていくのかということもきっちり策定していただきたいと思います。

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した。

それでは次に、野村委員、お願いいたします。

[ 野村委員 ] ご説明ありがとうございます。

1つ質問で、2つコメントです。

1つは、資料1について、もう既に皆さんからおっしゃっているとおり、コロナで打撃を受けた事業者への資金繰りの支援が適切な事業規模か否かというのが論点ですが、それを判断するだけの材料が揃っているかということ、今ある資料だけでは判断しかねると思います。令和4年度の計画額に比べて令和5年度の改要求は2割増ぐらいかと思えますけれども、その2割増の根拠というのが、いま一つまだ理解し切れないのと、現フェーズでの資金ニーズがどういうものか、もう少しご説明いただければと思います。それが質問です。

それから、あとはコメントですが、資料3と資料4に関してですが、資料3の鉄運機構に関して、政策的意義があるかないかということ、あると思います。従来の交通インフラの維持が難しいところで、デジタルとかデータ活用して従来と異なるものを構築して、その地域のみならず、そこでの小規模な実験の結果を横展開して他のエリアに広げていくことができれば、それは意義があると思います。しかしながら、それを成功に導くため、それから償還確実性を高めるためには、やはりほかの委員がおっしゃっているとおり、交通の観点だけではなし得ないので、まちづくりの観点も必要かと思えますし、経営マネジメントのプロの支援を組み合わせることが必要かと思えます。

もうひとつは、資料4の空港整備に関してです。これは、全国97の空港が対象になると

ということなので、地域格差を拡大しないようにというふうな、そういう視点が必要ではないかと思います。地方の浮沈というのは、言うまでもなく人口増減が大きく、そして人の往來の確保というものが非常に重要ですので、全国97空港を支えていくときに、多少メリハリはつけていくと思いますけれども、そのときに、収入回復の見込みが薄いところは後回しにするということではなくて、やはり地方の交通路、地方経済を支えるという政策性が求められると思います。

以上です。

[ 翁分科会長 ] どうもありがとうございました。

それでは、原田委員、お願いいたします。

[ 原田委員 ] ありがとうございます。公庫について、JICAについて、鉄運機構について、それぞれ質問や意見がございます。

まず公庫ですけれども、どのように精査なさった上での見積りなのかというところをご説明いただきたいと思いました。特に、農林分野の増額は相対的に大きな金額で、先ほどの説明ですと、原材料費の高騰を穴埋めするような形で補助金的に使われるというようなイメージを抱きますが、富田委員から物価対策融資という言葉も出ましたけれども、物価対策なのかどうかという点についてご説明いただきたいと思います。といいますのは、物価対策は、既に政府のほうで巨額の国債発行によって手当てされています。ですので、物価対策ではないと思うんですけれども、その辺の詳細を見積りと併せて少々ご説明いただければと思いました。

公庫は財投機関ですから、自らも資金調達できますので、次年度の財投機関債の発行予定金額ですとか、全体の予算規模に対する比率ですとか、その辺も、せっかくの機会ですのでご説明いただければと思います。

それから、公庫に関しては、コロナ禍で大分もう言われなくなってしまいましたけど、基本は民業補完であるということを、正常化する道筋が見えてきた段階で、やはり民業補完に帰するというのを忘れないようにしないといけないんじゃないかと思いました。

JICAにつきましては、円借款が多いかと思うんですけれども、そうしますと、契約のベースで円で契約していて、貸し付けるのが円だったり、現地通貨だったり、ドルだったりするかと思いますけれども、円安の影響というのは今年に入っては大きいかと思います。既に契約している分には円安の影響というのはあまり出てこないんじゃないかと思うんですけれども、ここ一、二年悪化している原因について、どの辺に大きな原因があるの

かというところを少々お伺いさせていただきます。

先ほど川村委員からもこの点に関する発言があったかと思うんですけれども、具体的な国プロジェクトなどがあるのか、危険債権、条件変更債権などがどうも増えているようですけれども、それは特定の国から上がってきているものなのかどうかということも教えていただければと思いました。

そして、鉄運機構の改要求についてですが、既に何人もの委員の方々がおっしゃっているので、簡単に、同じ意見ですということで申し上げます。やはりDX・GX絡みの要求を地方の地域公共交通に、というのが採算を取るのなかなか難しいんじゃないかという点について、既に発言なさった委員の方々と同意見です。金額は相対的に小さいんでしょうが、恐らくバス会社それぞれに分配するとき、1件当たりではすごく小さな金額になるかと思いますが、その管理ですとか償還までどうモニタリングするのかといったところについてお伺いさせていただきたいと思いました。まだインバウンドは増えていませんし、そもそもインバウンドが増えてきたところで、地域の公共交通、バスに乗るかというのと、乗らないと思います。ですので、人口が減っていますし、高齢化も進んでいますし、バスの利用が減ることが予想できている。この中で、DX・GXでどう収益を改善できるかというところ、そこは必ずしもクリアじゃないと思います。

以上になります。

〔 翁分科会長 〕 どうもありがとうございました。

それでは、今までの委員の皆様の意見やご質問に対してご回答をお願いしたいと思います。それではまず、資料1に関するご質問のほうからご回答いただきたいと思います。よろしく願いいたします。

〔 佐野計画官 〕 それでは、佐野でございます。資料1関係のご質問についてご回答申し上げます。

まず、論点のところの言葉遣いがどういう意味なんだというお話がありまして、ここは我々としては、多過ぎるとも少な過ぎるとも言わず、ニュートラルな表現にしたつもりでございます。実績から見てどうなんだ、もう少し根拠をというお話がございましたので、すみません、もう一度説明させていただきますと、まず、資料の4ページをご覧ください。改要求における事業規模の目安ということで破線で書かせていただきましたのは、直近の月別の事業については、資金ベースで十分確保しているということで、少な過ぎるということはないというのは確実でございます。では、その一方、多過ぎるのではないかという

ことについては、林田委員からもご参照いただきました参考資料のほうの16ページもご覧いただきたいのですが、例えば公庫で国民部門でございますと、9月の実績1,774億円というのは、平成30年、青い破線で示しましたコロナ前の全事業の合計の月別の水準をここで引いておりますが、これとかなり近い水準となっております。令和4年の4月から9月のコロナ融資の実績を平均で見ますと、毎月平均で1,411億円出ておまして、改要求での増加額が月平均ですと1,615億円ということで、そこまで多くはない、足元の推移を見た上で、ある程度適切に積んできているのかなと理解しております。

国民で見ますと、改要求された事業規模の水準というのは4.7兆円となりますが、これは令和4年度当初計画の5.9兆円から比べますと、1.1兆円減少した水準ということになっておまして、やはり徐々に平常化に向けて減らしていっている段階にはあると考えております。ただ、財政融資のほうの額については、ご指摘のとおり7,700億円の増となっております。これは、令和4年度当初におきましては、かなり自己資金の水準が高かったというのがございまして、その原因は、多くは令和2年度、3年度に一般会計から出資金が多額に措置されましたので、自己資金の水準が高かった、それによりまして財政融資がむしろ少なめについていたという実態がございまして、それが剥落していった結果、令和5年度の改要求におきましては、事業規模を実現するために必要な財政融資の額というのは令和4年度当初よりは大きくなっているということでございます。

中小につきましても同じような構造になっておまして、令和4年度のコロナ実績の月平均で見ますと775億円ということでございますが、改要求での増加額を12等分しますと、一月当たり758億円ということで、そんなに無理やり積んでいるような数字ではないと考えております。

ご意見いただきました、資料をもっと分かりやすくとか、エビデンスに基づいた判断が必要、また、今後の政策の在り方をよく考えてということはおっしゃるとおりだと考えております。

また、無利子・無担保は終了に至りましたが、10月の対策を踏まえてコロナ特別貸付が継続するとなると、ここの条件がどうなるのかといったことについては、今まさに中企庁のほうで検討中でございます民間の保証の関係も含めて、ぎりぎりまで状況を見極めてということになりますが、中企庁のほうで検討している最中ですので、また判明いたしましたらご報告させていただきたいと思っております。

また、既存融資の償還確実性をよく見てというのも引き続き行っていきたいと思っております。

また、コロナ関係の資金ニーズはどういうものかということにつきましては、やはり運転資金、また、借換というのもございますし、コロナから立ち直るために事業を見直すということでの新規の設備資金のニーズなどもあるということでございます。

また、農林分野の大きさについてご質問がありました。補助金的なんじゃないかということに対しては、補助金とは別に、セーフティネット貸付として、公庫の農林部門として審査して措置するものがございます。ですので、ご指摘のとおり、単に補助金的に使うのはよくないというのはおっしゃるとおりだと考えておりますので、セーフティでございますので、少し立ち直るための時間を確保する資金と考えておりますので、民間との協調融資の中で時間を稼ぎつつ立ち直るために、例えば新規設備が必要なのか、長期運転資金が必要なのかとか、そういった点についてはよく審査していくように、こちらからも働きかけていきたいと考えております。

また、公庫の供給確保促進円滑化業務についてご質問がありました。要件として50億円以上になっているのはなぜかということでございますが、こちらは民業補完の趣旨をよく実現するためということでございますが、やはり民間でやりにくい部分ということと、長期、また多額であるということで、一つの基準として供給確保促進円滑化業務等実施基本指針のほうで50億円以上というのを設けているところでございます。

資料1につきましては以上でございます。

〔 翁分科会長 〕 今のご回答に関しまして、委員の皆様、追加的でございますでしょうか。

林田委員、お願いします。

〔 林田委員 〕 要するに、改要求の多さに対して、なぜそうなるのかという、今ご説明があったのは、ここのところの推移を見て、それと比べると、そうさほど過大な要求ではないというご説明がありましたが、私が質問したのは、そういうざっくりとやったことによって過去にもものすごく要求段階が大きくなってしまったことも踏まえて、判断を精緻化するために、もう少し多様なエビデンスに基づいて判断したほうがよろしいのではないかということで、現段階で示せるエビデンスを示してほしいという趣旨でお尋ねしています。エビデンスが必要だということはそのとおりでございますというご回答ではお答えになっていないので、もう少し踏み込んでお答えをいただきたいということです。

〔 佐野計画官 〕 失礼いたしました。現段階では我々も改要求として受け取ったというところがございますので、これから決定に至るまでにしっかりエビデンスを確認させて

いただきます。

〔 翁分科会長 〕 現段階で延滞の発生状況とか、業種別の比率とかでご質問がありましたけれども、現段階でお答えできる内容はございますか。

〔 佐野計画官 〕 はい、延滞につきましては、半期の決算が先日明らかになったときに公庫から示されたものとして、やはり前回の分科会でお示した資料同様、6割程度の方が通常の返済を行っているという状況は変わらないと伺っております。ただ、条件緩和に至った方というのは3%台だったのが4%台になったと、少しやはり上昇しているといったような状況でございます。

業種別につきましては、引き続き確認させていただきます。

〔 林田委員 〕 すみません、何度も。そうしますと確認ですが、公庫の側から改要求が来たときには、そういう精緻なエビデンスがなく要求が来ているという趣旨なんですか。そういう雑駁な感じで毎年やられているのでしょうか。

〔 佐野計画官 〕 公庫としても、いろいろもちろん資料としては頂いているんですけど、まだ我々も精査中でございますので、そこはきちんと精査した上で、またお答えできればと思います。

〔 林田委員 〕 それでは、公庫の方が見えているのであれば、話を伺いたいのですけども。

〔 佐野計画官 〕 すみません、本日は公庫の本件に関する担当者は不在でございます。

〔 林田委員 〕 分かりました。

〔 翁分科会長 〕 もし追加的に今のことについてお答えいただけるようだったら、お示しいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

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。私お聞きした中で、コロナ関連融資とか、あと、物価の高騰で厳しい状況にある事業者への支援ということについての停止する条件みたいなことは全くお決めにならないのかなんです。スタートは決めるんだけど、どういう条件になったらやめるんだということは決めないのかということが1つ。

あともう1点、ご説明でちょっと不思議に思ったのは、貸出条件についてはこれからだということなんですけども、通常は、量と条件、貸出の金利だとかが同時に決まるのが普通だと思うんですけども、これは、政策金融はいつも量が先に決まると考えていいのでしょうか。お願いいたします。

〔 佐野計画官 〕 ご質問の停止条件というのは、コロナで貸し出しても何か条件に当てはまったら卒業していくとか、そういうような意味と考えてよろしいでしょうか。

〔 富田委員 〕 政策全体をですね。

〔 佐野計画官 〕 政策全体として。

〔 富田委員 〕 はい。個々の企業ではなしに。つまり、公庫からの融資をどういう条件になったら物価高対策だとかコロナ関連融資はやめるんだという条件は、事前には明らかにされないんでしょうかという質問です。

〔 佐野計画官 〕 こちらのほうも、中企庁で毎回期限というのをパッケージなどの形で提示しておりますが、今のところ、こうなったらやめますというような停止条件というのはございません。

また、条件がこれからというのはおかしいのではないかというお話がございました。確かに、条件というのがあると非常に精緻に定まってくることにもなると思うんですけど、ぎりぎりまで状況を見極めるということで、どういうふうに通常のモードに戻していくのかというのは、まだ決まっていないのが現状でございまして、検討段階でございまして、現状の数値というのは、現時点での条件が継続した場合にカバーできる量ということになっております。

〔 翁分科会長 〕 よろしいでしょうか。

〔 富田委員 〕 はい。あと、貸出条件と規模の話。公庫の貸出金利だとか、期間だとか、いわゆる貸出条件と規模の話で、今日は規模のお話なんですけども、貸出条件をこれから詰めるんだというふうなお話でしたが、そういうふうにもいつも決まるんでしょうかという質問なんです。

〔 佐野計画官 〕 現時点では、先ほど申し上げましたように、現状の条件が継続した場合に必要な額ということで出てきておりますけれど、条件に沿って公庫に対する貸出期間等もこれからまた精査してまいります。

〔 富田委員 〕 はい。

〔 翁分科会長 〕 よろしく精査のほどお願いいたします。

それではお願いいたします。資料2でございませぬ。資料2につきまして。

〔 佐野計画官 〕 はい、資料2、JICAの関係についてお答え申し上げます。

まず、引き当てを保守的に積むべきというご意見については、そのように考えておりませぬ。

また、JICAの脆弱性について、地域の分布を見つつ、どういうふうを考えて今回の数字が出ているのかということですが、今回の数字につきましては、実は、既に既存の承諾が行われ、ディスバースが進んでいるものが重なり合って、円安であるとか進捗状況の見直しであるとかを行ったものでございますので、ここは危険だから今回は出さないとか、そういう判断を加えているものではございません。

それから、円借款の契約について円建てでやっているのだが、既に契約しているとその影響は出ないのではないかというご質問をいただきましたが、こちらは、円建てでまず契約を行った上で、インフラでしたら、例えば工事の進捗に合わせて順次ディスバースしていくことになりますので、そのディスバースのタイミングで円安が進んでおりますと、必要な工事に対する例えばドル建てであるとか現地通貨建ての額というのが目減りしてしまうので、そこについては、やはり円安の影響が出るということになります。

また、貸出条件の緩和に関しまして具体的なところをということですが、債権の条件緩和等に関しましては、国際的な枠組みがございますので、パリクラブ等、こういった枠組みにのってきたものについて、順次計上しているといった形になります。

以上でございます。

〔 翁分科会長 〕 今の資料2についてのご質問について、追加的にございますでしょうか。

川村委員、お願いいたします。

〔 川村委員 〕 このポートフォリオのリスク・リターンのところ、今のご説明はちょっとよく分からなくて、例えば通常の民間融資なんかの場合だと、相手の信用力等を基準にしてどのぐらいの貸倒れの発生率があるかということをやっているものですね。対象国がカントリーリスクとか脆弱性といった場合に、100%か、0か、半分なのか、かなり荒っぽいことになると思うんですけども、それにしても、そこはある程度積み上げないと、リスクとリターンの関係で、これは投融資なので金額が出てこないと思うんですが、今のご説明だと、何か過去がこうだと。いま一つよく分からないのです。もう一回ご説明いただけますでしょうか。

〔 佐野計画官 〕 失礼いたしました。私が説明したのは、改要求の額としてということでご説明申し上げてしまったので、ポートフォリオのリスク・リターンというお話ですと、すみません、JICAの方がご出席中ですので、JICAからご回答いただければと思います。

〔 川村委員 〕 はい、お願いします。

〔 国際協力機構平田財務部長 〕 J I C Aの平田でございます。ご質問いただきましてありがとうございます。

J I C Aの円借款等の債権につきましては、IMF、世界銀行などの公開情報、また、私どもが入手する一次情報なども含めまして内部格付を付与いたしまして、その格付に沿って貸倒引当金を積むということをやっております。先ほどからお話のありましたリスク管理債権でございますけれども、これは、例えばG20で合意をされた債務支払猶予イニシアチブに基づく支払猶予、この契約が結ばれた場合には要管理債権として増えていくという形になっております。債務削減や繰延等の判断は、パリクラブのそういった国際的な枠組みの合意に基づきまして、私どもは必要な債権の保全をし、また、そのリスクを見込んでいるということでございます。

〔 翁分科会長 〕 川村委員、よろしいでしょうか。

〔 川村委員 〕 分かりました。ありがとうございました。

〔 翁分科会長 〕 そのほかにご意見、ご質問ございませんか。

それでは、資料3に移りたいと思います。ご回答をお願いいたします。

〔 大江計画官 〕 計画官の大江です。

資料3につきましては、林田先生、川村先生、野村先生、原田先生から、地域公共交通、特にバス事業者等の経営環境は非常に厳しくて、今回の改要求にどれだけ持続可能性に意味があるのかといったご指摘、渡部先生から、そもそも鉄道・運輸機構のこのスキームの意義がどういうところにあるのかというご質問、あと、林田先生から、特にコンパクトシティ等との関係についてご質問いただいたと思います。

まず、5ページを見ていただくと、コンパクトシティとの関係ですけれども、現行のこのスキーム図にあります地域公共交通計画を作成するに当たって、都市再生法の立地適正化計画との連携や整合性を取るよう求められていますので、当然そういうコンパクトシティのような視点も取り入れたものをつくってもらいたいということは想定しているところでございます。

とはいえ、やはり事業者の経営が厳しいのではないのかというご指摘はごもっともでございます。この財投施策は、現在国交省のほうで地域公共交通のR・デザインとして全体の政策パッケージを考えているうちの一部でありまして、バス事業者に対する一括エリア運行といった補助金の出し方や、税制、法律的な枠組みを含めて、国交省のほうで全体と

して地域公共交通の持続可能性を検討されていて、そのうちの一部としてこの財投が入っているのも、もちろんこれだけで、当然、地域公共交通の経営をものすごく改善させるといったものではなくて、一部を担っているというところをご認識いただければと思っております。詳しくは国交省のほうから補足していただければと思います。

そういう観点でやっているものですから、やはりこのスキームを用いて地域公共交通をインフラとしてしっかり位置づけて取り組むという意味がこの支援スキームにはありまして、渡部先生のご質問にありましたように、地域金融機関だけではなく、鉄運機構と民間金融機関が連携してやっていく必要があると考えているところでございます。

次に資料4の空港整備勘定に関して11ページと12ページをご覧ください。歳入を堅めに見積もる必要があるというのはごもっともなご指摘で、例えばこの12ページの、インバウンドでどんどん外国人観光客も増えて、歳入が右肩上がりになっているんですけれども、そういうふうな右肩上がりになる前の平成24年度を見ていただいても、歳入と歳出の間はおよそ900億円差がありまして、その24年度は約900億円の債務償還を行っているということでございまして、今後予定されている債務償還スケジュールが11ページで、大体このピークのところでも570億円程度なんですけど、24年度やインバウンドで右肩上がりになる前を見ても、このぐらいのロットであれば十分に償還できるのではないかとという意味で、ある程度、堅めに見ても償還確実性はあるのではないかと判断しているところでございます。

野村先生からご指摘あった、地方空港もちゃんと見ていくべきだということも含めて、国交省の方からご回答いただければと思います。

以上です。

〔 翁分科会長 〕 それでは、国土交通省からお願いいたします。

〔 国土交通省総合政策局齋藤モビリティサービス推進課長 〕 国土交通省でございます。ありがとうございます。今、計画官からお話をいただいた点につきまして、何点か補足をさせていただきたいと思っております。

まず、渡部先生等から、地域の金融機関に地域公共交通支援というのはある程度支援としては任せるべきではないかといったようなご指摘をいただきました。今、計画官のほうからお話をいただきましたとおり、今、交通事業者というのは従来から厳しい経営環境に置かれている、これは委員の先生方皆さんご指摘いただいているところでありますが、そこに加えて、コロナ禍であったり、あるいはカーボンニュートラルという要請への対応ですとか、あるいは燃料費の高騰、そういったいろいろな課題に直面しているのは事実であ

ります。したがって、今、将来の地域交通への維持、確保への懸念というのは増大をしている。こういう状況を打開するために、国交省のほうで、地域交通のリデザインの有識者検討会というのを春から夏にかけて回しまして、その中で、交通DX・交通GXといった取組を通じて、サービスの高度化や生産性向上、それから事業者の経営力の強化・安定化ということを図るといことで、持続可能な地域交通へ転換するといことが必要であるといふような結論をいただいているところでもあります。このご結論を踏まえて、さらに今、我々のほうでは交通政策審議会の地域公共交通部会のほうでさらに議論の深掘りといのをお願いしている状況であります。

財投ということに関してですけれども、従来から国のほうでは、地域交通に対しまして主に補助による支援といのをやってきたところでございますが、先ほど申し上げております交通のDXとかGXといったものについては、交通の事業者にとりましては、多額であったり、あるいは大規模な設備投資を伴うといことが多いと考えるてございます。ですから、単年度の支援制度である補助金だけでは十分ではないとい場合もございまして、まさにその財投の制度を活用させていただくといことが適切ではないかと考えるております。また、事業者にとりましても、補助以外も財投を含めて様々な支援メニューがあるといことは望ましいことではないかといことで、今回の改要求をさせていただいているといことでございます。その上で、あくまでも民業補完の原則の徹底をしつつ、民間への呼び水となるよう、民間の金融機関とも連携をしながら、地域交通の支援といのを図っていきたいと考えるております。

それから、林田先生のほうから、地に足のついたものに対してお金を出すべきではないかと、これもおっしゃるとおりでございます。地域交通の事業者がそれぞれ求めているニーズは地域の実情によって異なってくると思ひます。ですので、そういったニーズをちゃんと拾いながら、償還確実性をちゃんと担保しながら支援をしていきたいと考えるております。

それから、富田先生、川村先生、それから野村先生、原田先生から、地域交通事業者が非常に厳しい状況の中で、償還確実性をどう担保していくのかといことに対して、ある種ご懸念も含めてご意見いただいたところでございます。事業者が厳しいといのは、もう申し上げるまでもない状況でございますが、まさにそういう状況であるからこそ、また、今、いろいろなデジタル技術も進んでいる中で、今の地域交通といのものの在り方といのを転換していきたいといことが我々の思いとしてございます。繰り返しますが、一方

で、事業者の中には非常に苦しい経営状況にあるという方も多いというのは事実でございます。したがって、今回の改要求に伴いまして、鉄運機構のほうで、従来から、地域交通や物流に関する審査・モニタリングの専門部署というのは置いてございますけれども、この部署の体制というのを、専門人材の増強を含めて少し拡充するというようなこととか、あるいは調査を実施して外部の知見を活用する、それから、地域交通の仕事が増えていくということも見据えて、内部の人材のさらなる育成ということ、そういうことを通じまして、審査・モニタリング体制というのをしっかり強化をしていきたい。

あるいは、資料のほうでもご説明さしあげましたとおり、もちろん適正な担保の設定であったり、あるいは審査・モニタリングにおきまして第三者委員会を活用するというところも講じながら、償還確実性の担保というのをしっかり図っていきたいと考えているところでございます。

それからあと、原田先生のほうから、インバウンドも今増えていないし、地域交通もなかなか乗る人が増えないのではないかとのご指摘、それはおっしゃるとおりの現状認識だと思います。そういう中で、なるべくバスの利用の利便性、今日、資料の中でご説明ありましたけれども、キャッシュレス端末を導入するとか、そういうことをやることで、域内・域外の利用者の方の利便性を高めるということ、それからまた、そういったいろいろなデジタル技術を使うことで、コストの削減ということも見込めると思います。またさらに、バスということになりますと、例えばキャッシュレス端末を導入することで、路線ごと、あるいは時間帯、そういった利用状況というのをしっかり把握するということが可能になりますので、そういったことを踏まえて適切なダイヤですとか路線を設定することも可能になってくる。こういうことで収益の増加とコストの削減というものをしっかりやるということで地域の交通の持続性を維持していきたいということは、今回我々の思いとして改要求させていただいているということでございます。

私からは以上です。

[ 翁分科会長 ] まず、資料3につきまして、追加的にご質問とかございますでしょうか。今の地域交通です。いいですか。

これは、ちょっと私も質問したいのですが、この交通事業者を選ぶ際にはどういう基準で選ぶんですか。

それから、さっきご質問がありましたけれども、経営マネジメントとかそういった事業者を見て審査されるのでしょうか。審査はどのような事業者をサポートするというお考えで

なさっていくのですか。

あと、すみません、富田委員もご質問がございますので、追加的にご質問をお願いいたします。

〔 富田委員 〕 はい、すみません。私が暗にお聞きしたことは、赤字の補填を国からどんどん受けていて、あるいは設備資金も国から補助を受けていて、そういう中で、この財投という借金の規律の中で事業の効率化を図る方法なんですけども、そういうものが有効なのかどうかということをお聞きしたかったんです。つまり、赤字は補填されるし、設備もこれまでは補助金でやってきたと。今回これは借金でやるんだという話ですよ。それが機能するかどうかということなんです。すみません、手短にお答えいただきたいと思っています。

〔 翁分科会長 〕 それでは、よろしく願いいたします。

〔 国土交通省総合政策局齋藤モビリティサービス推進課長 〕 ありがとうございます。今、翁委員、富田委員からご指摘いただいて、基本的には同じようなお答えぶりになるのかと思っております。

まず、事業者の選定ということなんですけど、今回、具体的に事業のイメージということで資料に載せていただいておりますけれども、例えば、他地域への広がりが見込まれるような先進的な取組、そういうことに取り組むような事業者であったりですか、それから、当然ながら、事業者の経営状況といったものをしっかり見た上で、対象となる事業者というのはしっかり選定をしていく必要があるだろうと。特に交通事業者ということになりますと、先ほど来お話をいただいておりますとおり、厳しい経営状況にある方も多いと思いますので、そこはしっかり見ていくということに尽きると思っております。

それから、富田委員からお話をいただきました、今、赤字の補填ということで借金をしてということになっておりますが、そこのご指摘もごもっともであると思っております。とにかく、今回DX・GXということで銘打たせていただいておりますけども、先進的な取組ということを通じて、事業者のある種事業の転換といいますか、事業構造の転換を図るということを目的に、当然利用者サイドからは利便性の向上を図るということを目的に今回の支援というのをやっていきたいということであります。その点と償還確実性ということについてはしっかり見ていく必要があると思います。

私からは以上です。

〔 翁分科会長 〕 富田委員、よろしいでしょうか。地域交通の運営は、自治体がやっ

ていたり、様々な公共部門が担っていて、そうした事業者と路線を整理していく抜本的な改革とか、民間事業者がもっと収益管理をしっかりとやっていくとか、そういうサポートをしながらやっていかないと、皆さんのご意見の通り本当に自立可能かというのは難しいですよ。この委員の中で富山さんが地域交通をまさに自立してやっていらっしゃるわけで、そういった事業者に新たにGXやDXのサポートは必要ないと思いますし、その意味で、事業者の選定というのもなかなか難しいなという印象を受けます。償還確実性なども非常に心配される場所ですので、条件とかそういうところをしっかりと見極めていただきたいなと思います。

もし何か追加的にございませんようでしたら、資料4についての国土交通省からのご説明もお願いいたします。

〔 国土交通省内海大臣官房参事官（航空予算担当） 〕 国土交通省航空局の内海と申します。よろしくお願いたします。

大江計画官からのご回答に補足しまして、私からは、野村委員からの、97空港の地域格差が拡大しないように、ということにつきまして補足させていただければと思います。

まさにご指摘は大変重要なご指摘だと受け止めております。私どもも空港整備事業を実施していくに当たりましては、まさにそういった地方の声もきめ細かくご意見、ご要望を伺いながら実施してまいりたいと考えております。

また、空港の整備だけでなく、地方路線のネットワークにつきましても、ソフトの施策として様々実施しているところでございます。空港整備の資料でもございますような老朽更新といったハードものの事業に加えまして、路線の維持のためのソフトの施策、あわせて、地方の活性化に貢献してまいりたい、そのように考えているところでございます。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。

本件につきまして、追加的によろしいでしょうか。林田委員、お願いします。

〔 林田委員 〕 すみません、せっかく国土交通省の方がお見えになっているのでお伺いしたいのですが、資料4の11ページとか12ページに関連しますが、令和10年度とか12年度あたりになると償還がどんと増えていく、これはやはり、訪日外国人客の目標が3,000万人ぐらいだったところを6,000万人にするという計画を政府は維持しているかと思うんですが、そうした訪日旅客の状況、将来予想、あるいは目標を前提に、この空港整備勘定の歳入であるとか、償還の額であるとか、こういったものが置かれているのでしょうか。

そこをちょっと確認したいんですが。

〔 国土交通省内海大臣官房参事官（航空予算担当） 〕 ご質問ありがとうございます。こちらの償還計画で、増えているところは、令和2年度からコロナの影響を受けまして財投からの借入れを実施しているところがございますけれども、令和3年度以降、借入れの条件としまして、4年据え置き、その後11年での返済という条件で借り入れておりまして、それに従って5年後から償還が出てきているもの、結果としてこの令和9年度ぐらいから500億円になっているものがございます。もちろん、その時期になってまいりますと、2030年が令和12年でございますけれども、各種機関が予想しているように、2025年あたりに国際観光も含めてコロナ前には戻ってくるだろうという予測が出ておりますので、そのようになりましたら、我が国も少なくともこの令和元年あるいは平成30年といったところの旅客数、空整勘定でいう歳入の規模ということが見込まれるのではないかと考えているところでございます。

〔 林田委員 〕 そうしますと、どんどん外国人客が増えていくということは想定には入っていないということなんでしょうか。つまり、コロナ前に戻る、コロナ前の状況思い出すと、訪日外国人客が3,000万人来ましたと。そこでやや横ばいになっていたということをご記憶だと思うんですけれども、さらにそれを6,000万人に倍増させるという計画がありました。倍増だと、随分実入りも違うはずでありますよね。今おっしゃったのは、コロナ前に戻るということであるから、あの状況をそのまま引いていけば、そんなに増えていく感じではなかったけれども、前提としてはどちらなんでしょう。

〔 国土交通省内海大臣官房参事官（航空予算担当） 〕 もちろん私も、政府全体での2030年のインバウンドの目標がございますので、それに向けて必要な体制を整えるということで、これまでも例えば那覇空港であるとか、福岡空港の滑走路増設であったり、各空港の機能拡充を行っているところでございますので、何もコロナの直前のところでインバウンドの増が止まるということを前提に考えているわけではございません。今日の資料は令和4年度のところまでということで用意されているところでございますけれども、将来見通しについては、コロナ前に戻ってそれで終わりというわけではないと考えているところでございます。

〔 林田委員 〕 12ページのグラフを見ていただくと分かりますように、空港整備勘定の歳入と歳出があります。歳入と歳出の間にある程度の間隙があって、大体それは維持されてきたというご説明が大江計画官のほうからありましたけれども、しかし、その歳入の

ほうはがくんと減っても、歳出はそれに連動して減ることはないですね。いろいろ投資を始めてしまえば、それは続けていかなければならないでしょうし。ですから、まだ先行きが見えない状況の中で、投資の底上げというか、今回、改要求をしてまで額を積み増している。当初要求は大分額が抑えられていますが、積み増して大丈夫なのかなという懸念をちょっと今持っていて、もし先々にすごく明るい見通しを持っていられるのであれば、さらにこれが加速していくと思われるので、そこを確認したかったんですね。そのスタンスというのはどうなんでしょうか。先が見えない中で抑えめに行こうということなのか、先を見据えてどんどんやっっていこうかというマインドなのか、その辺はいかがでしょう。

〔 国土交通省内海大臣官房参事官（航空予算担当） 〕 なかなか難しいご質問ではありますけども、もちろん、今歳入が少なくなっておりますので、歳出も可能な限り効率的・効果的に実施しなければいけないと思っております。また、他方で、将来需要も見据えながら計画的に整備を行っていく必要がある部分もあろうかと思っております、そこも、歳入・歳出の状況を見ながら計画的に実施してまいりたいと。そういったことを要求官庁として非常に堅め堅めにいろいろ見積もりながら計画を立ててまいりたいと考えております。

〔 翁分科会長 〕 ぜひよろしく願いいたします。やはり合理的にしっかり見積もって、堅めにとおっしゃいましたので、ぜひそこを財務省のほうも確認していただきたいなと思います。

それでは、この辺りで質疑を終了したいと思います、よろしいでしょうか。

今日、委員の皆様からたくさん貴重なご意見がありましたので、財務省のほうもぜひ参考にして精査をしていただきたいと思います。

それでは、予定の時間も過ぎましたので、本日の議事はこれまでといたします。

ご議論いただいた内容のほか、もし追加のご意見、ご質問がございましたら、事務局までお寄せいただければと思います。

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。

本日はご多忙の中、誠にありがとうございました。要求省庁の皆様もどうもありがとうございました。

それでは、これで終わりたいと思います。ありがとうございました。

14時51分閉会