

# 12/19 未来投資会議 地方施策協議会（第1回）

## 議事要旨

### （開催要領）

1. 開催日時：2018年12月19日（水）15:00～16:30
2. 場所：中央合同庁舎8号館8階 特別中会議室
3. 出席者：

田中	良生	内閣府副大臣
荒木	泰臣	全国町村会長（熊本県嘉島町長）
古尾谷	光男	全国知事会事務総長
大橋	弘	東京大学大学院経済学研究科教授
川合	弘造	西村あさひ法律事務所
曾我	孝之	中屋商事株式会社代表取締役社長
武田	邦宣	大阪大学大学院法学研究科教授
荒木	慶司	全国市長会事務総長
井上	隆	日本経済団体連合会常務理事
増田	寛也	東京大学公共政策大学院客員教授

### （議事次第）

1. 開会
2. 議事
  - 地銀等の経営統合などに対する独占禁止法の適用の在り方
  - （1）事務局説明
  - （2）関係省庁説明（公正取引委員会、金融庁、国土交通省）
  - （3）有識者発言
  - （4）自由討議
3. 閉会

### （配布資料）

- 資料1 地方施策協議会について
- 資料2 日本経済再生総合事務局提出資料
- 資料3 公正取引委員会提出資料
- 資料4 金融庁提出資料
- 資料5 国土交通省提出資料

(概要)

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長 それでは、お時間となりましたので、ただいまから第1回「地方施策協議会」を開催したいと思います。

本会議におきましては、未来投資会議において議論されております「地方施策の強化」のうち、重要な施策の一つでございます地銀等の経営統合などに対する独占禁止法の適用のあり方について、本日をキックオフとして専門家の皆様の御議論をいただきたいと思っております。

まず、会議の開催に当たりまして、田中内閣府副大臣から御挨拶をいただきたいと思っております。副大臣、よろしくお願ひいたします。

○田中副大臣 皆様、御苦労さまでございます。内閣府副大臣の田中良生でございます。

本日、茂木大臣が公務のため出席がかなわず、かわって御挨拶を申し述べさせていただきますと思っております。

まずは、委員の皆様、委員就任を御快諾いただきまして、心より厚く感謝を申し上げます。また、本日もお忙しい中、師走の中、御出席いただきまして、感謝申し上げます。

まず、Society5.0の実現、また全世代型社会保障への改革、これに加えて地方施策の強化、これは安倍内閣の成長戦略の三本柱の一つと位置づけられているところであります。とりわけ、人口減少を背景に地域にとって不可欠なサービスの確保が困難になってくる、こういう状況もある中、特に地銀、乗合バス等のサービスの維持は国民的な課題となっているところであります。このために、経営環境が悪化している地銀や乗合バス等の経営力、これを何としても強化、経営維持を図っていくべく取り組んでいかなければなりません。

このような問題に関しまして、先般、11月6日の第21回未来投資会議におきまして、総理から、地方によるサービスの維持、これを前提として、地方銀行、乗合バス等が経営統合等を検討する場合に、それを可能とする制度をつくるか、また予測可能性を持って判断できるように透明なルールを整備するということについて、専門家を含めてしっかりと検討していくようにと御指示があったところであります。

本会合では、地域の実情や独禁法に大変精通して詳しい皆様にお集まりいただいております。委員の皆様には、結論を来夏までに決定いたします成長戦略の実行計画に盛り込むことを目指して、ぜひとも豊富な御知見をいただけますようお願い申し上げます。

本日からスタートいたしますが、どうぞ忌憚なく活発な御意見を賜りますようお願い申し上げます。冒頭、御挨拶とさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長

それでは、早速でございますが、事務局の私のほうからこれまでの未来投資会議における議論の状況について御説明させていただきますと思っております。

皆様、お手元に資料2をお持ちいただけますでしょうか。表面が青い背景の紙でございます。「地銀等の経営統合などに対する独占禁止法の適用の在り方の論点等」と記しているものでございます。このペーパーは、先ほど副大臣から御紹介のありました第21回、11月6日の未来投資会議で事務局から提示申し上げました資料1からそのまま抜粋しているものでございます。この資料を簡単に御説明申し上げます。

競争政策の重要性に鑑みて企業結合規制について一定の例外をもたらすのであれば、地域経済の維持発展や地域のインフラ維持といった大きな視点が必要ではないか。

地方銀行・第二地方銀行は全国の5割の企業のメインバンクを務めているという事実がございます。その一方で過半数が本業で赤字となっている状況にあるということでございます。

乗合バス等につきましても、同じく構造的に少子化や人口の流出によって、特に地方部での経営環境が悪化しているという事実、地域公共交通を支えることに限界が近づいているというふうにも評されているところでございます。

こうした地方基盤企業の経営統合に対する独占禁止法の適用のあり方について、地方基盤企業の統合、強化、生産性向上を図る点ではここの検討が必要ではないかという問題提起でございます。

こうした地方基盤企業については、地域経済の維持発展、地域のインフラの維持、合併等の競争政策上の弊害防止、この3点についてバランスよく勘案して経営統合の判断を行っていくべきではないかという問題提起でございます。

経営統合を行った場合、間接経費が削減されるなど経費削減の効果が見られ、サービスの維持が可能となりやすいという点についてどう考えるかという点を指摘しております。

地銀、乗合バスといったようなところの独禁法の適用判断につきまして、公正取引委員会のこうした分野での専門性を向上させるための専門の部署の設置や、関係省庁からの公式な意見表明制度の導入や審査プロセスへの反映といった点を挙げております。

地方銀行の統合案件については、審査の長期化、それに伴う地銀側のコスト負担で合併等を検討する

地銀が消極的になるという点が危惧される。他方で、近年の例をとって、債権譲渡等の条件づけがデファクトになるといった根拠のない情報が流布され、混乱を招いている。経営統合等を検討する場合には、これらを可能とする制度をつくるか、または予測可能性を持って判断できるよう透明なルールを整備すべきではないか。

乗合バス等については、地域の利用者にとって利便性の高いサービスであり、複数事業者間で地域住民のためにサービス内容の調整を図ることがカルテルと指摘されることのないよう、独禁法の適用の考え方を整理する必要があるのではないかと。

こうしたものについてはほかの支援策なども含めて支援策パッケージとして組むことを検討できないか。

これらの地方基盤企業に当たらないけれども、企業城下町的な企業の雇用の維持、取引の拡大、受注機会の増大といった点について、その他一般論として当該地域社会の持続可能性に深刻な影響を及ぼすといったタイプの企業についてどう考えるかというところもあわせて指摘しているところでございます。

これらの議論を受けまして、最終的に総理からの御指示をいただきました。それが次のページでございます。先ほど冒頭の副大臣の御挨拶にもありましておりでございますが、下線部の2行目「独占禁止法の適用に当たっては、地域のインフラ維持と競争政策上の弊害防止をバランスよく勘案し、判断を行っていくことが重要である」。それから「地方におけるサービスの維持を前提として」と2回ここで繰り返しておられるのですが、「地方におけるサービスの維持を前提として、地方銀行や乗合バス等が経営統合等を検討する場合に、それを可能とする制度を作るか、または予測可能性を持って判断できるよう、透明なルールを整備することを検討したい」というふうにとまどめておられます。すなわち、この検討というのがこの場であるということでございます。

参考として、これらの議論を踏まえた中間整理ということで、そのまま今の論点を11月26日の未来投資会議でもお示ししているところでございますが、以上が事務局で御用意いたしましたこれまでの未来投資会議における議論の簡単な御紹介でございます。

○新原内閣官房日本経済再生総合事務局長代理補 今、平井次長から説明した中で1点だけ言葉の意味を確認しておいたほうがいいので、3ページの後半の部分の「地方におけるサービスの維持を前提として、地方銀行や乗合バス等が経営統合等を検討する場合に、それを可能とする制度を作るか、または予測可能性を持って判断できるよう、透明なルールを整備することを検討したい」という「または」の前と後ろが何なのかが多分わかりにくいと思います。簡単に言ってしまうと、前は、法律的な対応を考えているということですね。恐らく対象が絞り込まれるということでありまして、特例法かと思いますが、法制的な対応、法律的な対応、立法的な対応です。後者は、予測可能性を持って判断できるようなルールとは独禁法のガイドラインのようなものを想定している。いずれかの対応を検討すべきだというのが指示になっているということでございます。若干補足させていただきます。

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長 それでは次に、関係省庁といたしまして、公正取引委員会、金融庁、国土交通省に御出席いただいておりますが、初めに公正取引委員会から菅久経済取引局長に企業結合審査等の考え方について御説明をいただきたいと思っております。

○菅久公正取引委員会経済取引局長 では、お手元の資料3-1「地方基盤企業の統合等について」に基づきまして、御説明申し上げます。

1枚開いていただきまして、1ページ目、公正取引委員会は、当然ながら地方銀行などの統合自体を否定するものではございません。

2ページ目でございます。しかし、例外的に統合によって需要者の選択肢がなくなってしまう場合には、需要者の不利益だけではなく企業のインセンティブも失われることで企業自身の力が失われ、経済の活性化も妨げられてしまいます。公正取引委員会の懸念というのはこの点でございます。

3ページ目は、企業結合審査の流れでございます。一定の規模を超えない事案の届出はそもそも不要ということですが、年間約300件ほどの届出案件がございまして、これらにつきまして、当事会社を取り扱っている商品、サービスごとに、競争の実態に即しまして、一定の取引分野と申しますが、市場を画定いたします。セーフハーバーという基準がございまして、これに該当する場合には直ちに問題ないと判断されるということでございます。そうでない場合は、当事会社間の競争の状況や、供給余力、参入などの経済実態を調査分析いたします。その結果、競争が制限されることになるという事案が年間5件程度あるわけですが、これらの案件については問題解消措置も検討されるということになります。

4ページ目でございます。調査・分析に当たりましては、競争の実態に即して画定された市場の中からの統合計画の当事会社に対する競争圧力、これだけではなく、その市場の外からの競争圧力や参入の可能性というものも考慮して検討いたします。

長崎県で問題になりましたのは、中小企業向けの貸出という分野のみでございますが、この分野につ

きましても、問題解消措置によりまして顧客基盤が強化される県外の金融機関が地元の中小企業にとって代替的な取引先になり得ると判断されたということでございます。

5 ページでございます。事業活動の対象地域を拡大する、また新たな事業分野に進出するといった類型1の統合や、統合後も市場に有力な競争需要者が存在するという類型2、こうした統合は独占禁止法上問題になるものではございません。これまでの地方銀行と地域交通の統合のほとんど全てはこれらの類型に当たる統合でございます。

6 ページでございます。さらに市場が縮小して複数の事業者が持続的に存在することができず、統合しないと地域にとって必要なサービスが提供できなくなるような場合も問題になることはありません。例えば、市場の縮小などで地方銀行の経営が困難になり、信用秩序の動揺などを避けるためには他の特定の金融機関と統合するほかにない場合というものがこれに当たります。この類型3の考え方については、今後、ガイドラインなどで明確にしていきたいと考えております。

7 ページでございます。さらに統合のほか、乗合バスの事業者の業務提携につきましても、公正取引委員会は否定するものではございません。

8 ページでございます。複数の事業者が競争的にサービスを提供することが困難な場合、業務提携が独占禁止法上問題になることもございません。

また、生活路線を維持するための共同経営につきましても、国土交通大臣の認可によります独占禁止法の適用除外の制度もございます。

9 ページですが、複数の事業者が競争的にサービスを提供することができる場合でありましても、運行時刻の調整や定期乗車券の共通使用、共通乗車券、こういったものは通常、独占禁止法上問題にはなりません。

また、事業継続が困難な生活路線を維持するために、地元の自治体も交えまして、複数の事業者が路線網の再編に共同で取り組むという場合、重要なのは、複数の事業者が競争的にサービスを提供することができる路線で競争が維持されるかどうかということでございますので、再編後にこれが維持されるのであれば独占禁止法上問題とはなりません。

こうした考え方につきましては、今後、明確にしてわかりやすく示していきたいと考えております。また、一般的な質問ではなく具体的な計画についての御相談があれば、しっかりと検討して誤解が生じることのないよう丁寧にお答えしたいと考えております。

以上のおり、地方基盤企業が提供するサービスにつきましては、複数の企業による提供が可能な場合には、競争のメリットを享受しつつ、地域のインフラが維持されるということになりますし、一方、複数の企業による提供が困難な場合には、こうしたサービスを維持するための統合や業務提携が独占禁止法上問題になることはないということでございます。

以上でございます。

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長 ありがとうございます。

それでは次に、金融庁の三井企画市場局長から「地銀・第二地銀の経営統合と独占禁止法の適用について」御説明をいただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

○三井金融庁企画市場局長 金融庁からは資料4-1と4-2をお配りしております。4-1に沿って御説明させていただきたいと存じます。

表紙をおめくりいただきまして、1ページ目は、人口減少でございます。詳細は説明いたしませんので、2ページをご覧くださいと思います。

事業所の変化、これも都市部を除きまして、多くの地域で、とりわけ地方部になればなるほど事業所が減少しています。この2つ、人口、事業所が減っていくことは金融システムにとっては需要者が減っていくという状況を示したいと思ってお配りしているものでございます。

そういった中で、3ページ目ですが、地方銀行・第二地方銀行は地方に行くほどメインバンクとしての役割を果たしています。

4ページ目でございますが、こうした中で需要が減っていますので、供給サイドとしても構造調整をする必要があるということで、金融機関はさまざまな施策をとっている中で、経営統合もその一つとして選択している金融機関が出てきております。

考え方としては、右側にありますように、銀行は、装置産業、固定費の大きい業種でございますので、長期的に人口が減る、事業所が減る、こういった中でサービスを提供し続けるためには、規模の拡大も含めコストを抑える必要がある。こういったことが背景にあるかというふうに推察されます。

5ページ目は、十八銀行とふくおかフィナンシャルグループの経営統合の経緯について述べたものでございます。ここにありますように、統合をする際には店舗の統廃合で相当程度の人員が生み出されまして、これをむしろ取引先の発掘や生産性向上などの、ここでは取引先サポートと書いてありますが、そうい

ったことのために費やすということと、もう一つは、経営統合の効果・余力を離島部の店舗網の維持等に使うということを銀行が取組方針として公表しているというものでございます。実際にこのとおりにやるかどうかというのは、銀行法上、競争環境なども含めて審査することが金融庁の責務になっており、検査・監督を通じてここを見ていくということになります。

6 ページ目は、県外地銀の参入というところがございます。先ほど公正取引委員会の説明で、複数行以上のところが競争していて、需要者にとっての供給者の選択可能性、あるいは選択が現になされる状況があるかどうかということについてでございます。これは全国ベースでとりあえず資料をつくっております。

昨今、需要が減ってしまっていて、一定の固定費があるということで、規模を維持しないと採算がどんどん悪化します。各銀行とも、域内の人口、企業が減っていますので、どうしても都市部や県外に貸出を増やすというのがある意味短期的には合理的な経営行動になりまして、実際、県外貸出が増えております。左の赤線が県外貸出でございます。また、右にもありますように、企業にアンケート調査をしたわけですが、企業が県外からの貸出勧誘を受けているという状況でございます。

そうしたことから、7 ページ目ですが、横軸には県のシェアをとってしまっていて、必ずしも貸出の県内でのシェアが高まったとしても、県外からの貸出圧力あるいは需要サイドの減少による競争圧力が働いていて金利は上がりにくくなっているという状況で、ここでは相関関係が見られないという結果になっています。

8 ページ目は、統合のところで競争相手がいるかどうか、あるいは需要者から見て供給先をスイッチさせる、選択する余地があるかないかということの論点でございます。銀行取引の特徴として借換えをどう見るかでございますが、A という商品と B という商品を比べて、より値段の安い商品に借り換えるということが銀行の場合はなかなか簡単ではない事情がございます。

企業にアンケートをとったものでございますが、メインバンクの貸出条件が悪化、金利が高くなったときにほかに借換えないと返答された理由を問うています。銀行取引というのは長い継続的な取引関係を通じてマーケットには出てこない企業の情報をいわばインハウスのように銀行が取得しまして、リレーションシップから得られた、外部にはない情報を使って融資可能性が出てくるという、一種のリレーションシップバンキングと言ったり、あるいは継続的取引関係と言ったりしますが、そういった特徴がございます。

したがって、メインバンクを乗りかえて、銀行からするとまだ目新しいお客さんということになってしまうと、かえってお金が借りられなくなるのではないかという不安を企業は感じています。そういうことでなかなか信頼関係のないところには乗りかえないというのが右側のグラフに出ています。

こうしたことから、9 ページ目に、金融の規制当局が気にしていることが幾つかありますので、簡単にまとめております。

1 つ目は、人口減少、需要減少という中で供給構造の転換をせざるを得ない、いわば競争が維持しにくくなるという論点でございます。もし仮に競争を続けて破綻すると、一種の自然独占になるわけです。合併すれば人為的な独占を許すことになるので、そのほうが悪いという考え方もあるかもしれませんが、金融当局から見ますと、自然独占に至る過程で破綻という事件が起きまして、破綻というのは、これまでの日本の過去の経験ですと地域に大変悪影響を及ぼすということで、金融当局に対してはこれをできるだけ最小化、減らす、そういう金融行政が求められてきたところでございます。

また、破綻の直前、破綻する前の段階で預金保険機構による資本増強の仕組みも持っておりますが、過去には税金によるベイルアウト等の措置も行われたことがございます。ということで、地域のためには破綻を防ぐ、むしろフォワードルッキングな対応が必要ではないかということでございます。

他方、競争者が仮に減ってくるということがあれば、弊害を防止する措置を金融当局は持ち合わせておりまして、過去、不良債権処理を急速に進めていた時期には、貸出金利が企業の実態よりも低いときにはむしろこれは貸出条件緩和債権として不良債権であるという認定を個別にさせていただいたことがございます。ある種逆の考え方によって、独占による不当に高い金利を是正させることは金融庁としては可能でありますし、また銀行にはコンプライアンスすることを求めているということも付言させていただければと思います。

2 つ目の長期的な関係というのは、先ほど申し上げたとおりでございます。借換えを企業サイドからどう評価するかというのがこの競争を考えるに当たっては大変重要ではないかと思っております。構造的弊害防止措置として、次のパラグラフですが、債権譲渡、店舗譲渡ということが言われることがありますが、これを第一義的にやるということになってしまいますと、中小企業金融というのがかなり大きく損なわれるリスクがございます。実際、企業サイドからも債権譲渡、店舗譲渡ということに対して強い懸念が示されております。地域に行きますと、むしろそうではない解決を求めている状況にあるということも御配慮いただければありがたいと存じます。

そうしたことから、もう一つは、今、フィンテックやいろいろな技術で遠くから金融が行えるという状況がますます進んでいる中で、こういった潜在的な競争圧力をもう少し広範に配慮いただくことができないだろうかという論点が最後でございます。

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長 それでは次に、国土交通省の城福公共交通政策部長から「乗合バス等地域交通における競争政策のあり方について」御説明いただきたいと思っております。

○城福国土交通省公共交通政策部長 私どものほうからは、地方基盤企業の一つでございます乗合バス等の地域公共交通につきまして御説明申し上げます。

1 ページ目は、未来投資会議で活用いただいた資料でございます。基本的に、全国の乗合バス事業のうち64%が赤字であるということでございます。これは、昨今進みます少子化で通学需要の減少、高齢化で通勤需要の減少ということで、バス交通の基礎需要の減少、そういった中でも地域社会の基盤であるバス路線を維持しなければならないという状況でございます。そのためにさまざまな地域で取り組みが進んでおりますが、バス路線の再編等々を行っていくということでございます。

2 ページ目にその状況を書いております。特に三大都市圏以外の地方部での輸送量あるいは実車走行キロといった供給量がここ10年間でも大きく減少しておりまして、毎年度を見ても、大体1000キロメートルの路線が廃止されている状況でございます。収入につきましても、三大都市圏以外の地方部は大きく減っているということでございまして、冒頭の赤字の厳しい経営状況が続いている状況でございます。

3 ページ目でございます。昨今は人手不足も地域公共交通の特にバス事業にも厳しい影響を与えておりまして、ますます効率的な運行が必要となっており、バス路線の再編等々によって地域の交通を見直すという動きが高まっております。

4 ページ目も未来投資会議で活用していただいた事例でございます。例えば広島市のバス路線の再編に取り組んだ経緯が書いてあります。

広島市は非常にバス会社が多く存在しておりまして、5 ページ目を見ただけですと、6 社のバスが中心部の八丁堀という部分に重複して走っているわけでございます。利用者の利便を考えまして、こういうバス会社は郊外のバス路線も維持しておりますので、中心部の再編と郊外部の再編のあわせわざでバス路線を維持するという状況でございます。

特にこの中心部の再編が利用者利便の向上のためにも必要となっていたわけでございますが、4 ページ目にお戻りいただきますと、平成9年から地域で検討会を立ち上げ、どのようなことをやっていくかということでバス事業者や自治体で検討しておりました。

例えば中ほどの欄にございますように、バス路線の再編あるいはゾーン制でみんなで協力して共通運賃あるいは共通定期券をつくり、運賃プールという運賃の収入の再配分の仕組みも用いながらやっていきたいということで、それによりまして市内中心部の過密を整理して郊外の不採算路線等々をきっちり持っていきたいということをお話し合ったところでございます。

公取委地方事務所からは、運賃、運行回数、路線などの調整は不当な取引制限に当たるという御指摘をいただきまして、一旦中断しておりましたが、私どもの地域公共交通活性化再生法で特に計画をつくって、さらに路線再編の事業をする場合の仕組みをつくりまして、それを活用して今、進めていただいております。

結論的に申し上げますと、路線の再編も一部ということでございまして、市内の中心部の6社の路線が重複しているのをループで効率的にやりたいということだったのですが、今、2社のみが参加している状況です。本来は、複数の事業者が共同運行を検討して、ダイヤ調整、便数調整をしたいのですが、減収補てんの制度がないとなかなか難しいということで、運賃プールが認められておりませんので、これはとまっている状況でございます。

6 ページでございます。ちなみに、現在の地域の公共交通につきましては、先ほど申し上げました地域公共交通活性化再生法のスキームがございまして、こちらは、都道府県あるいは市町村の皆さんが法定協議会をつくって、地域公共交通網形成計画をつくっていただくというスキームでございます。この協議会には、自治体、交通事業者、利用者、学識経験者の皆さんが参加していただき、その地域で行う事業の内容を書いていただくということで、この計画自体には「結果の尊重義務」を掲げて実施していただくスキームで、全国で今、433の網計画が市町村あるいは都道府県を中心につくられているという状況でございます。

その中でも、今、地域の公共交通は、事業者と地公体が連携・協働しないと維持が難しいということでございまして、地域公共交通のあり方を検討・協議していただく場合には、協議会を設置し、計画をつくっていただき、取り組みを計画的にやっていただくということでございまして、平成26年のこの法律の改正時に公正取引委員会から、協議会に複数の事業者が参加した中で運賃料金などの設定を議論することが独禁法に抵触するおそれがあるという御指摘をいただきました。私どもの法の手引の中では、

協議会の協議形式につきましても、みんなで話し合う形式はだめで、地方自治体が個別に事業者と協議した結果を持ち回るということになっておりますので、その計画を定める場合には非常に迂遠な手続が必要になり、多くの時間と手続の負担が生じている状況でございます。

9ページ目は、地域公共交通の場合、利便性の向上のためにどういう取り組みが多いかということでございます。特に公正取引委員会の関係で問題となりますのは、例えばダイヤ（運行間隔）調整です。広島のように重複して走っている場合、便数的にはA、Bのバス会社それぞれ3便だったものをダイヤ調整して、Aは2便と便数的に減るのですが、お客様にとっては待ち時間が短くなって利便性が向上するといったことも進めていきたい事例ですが、先ほどの運賃プール等が認められないということで厳しい状況となっております。

あるいは路線再編につきましても、それぞれが郊外、中心部ともに走らせているものをハブ・アンド・スポーク的に分けて運行頻度など調整するために必要な運賃プールというものがだめな場合にはなかなか進まないという状況でございます。

10ページですが、いろいろな事例がございます。一つは企業結合です。乗合バス事業につきましても、先ほどのグルーピング化あるいは統合・結合ということによりまして、管理部門の効率化を図っていく手段もでございます。ただ、こちらにつきましても、現状の事例でも、シェアをどう見るかという市場の画定の判断が、これは非常に恐縮でございますが、公取委地方事務所ごとに見方が若干違う。市内全域を一つの市場、マーケットと見るか、あるいは路線の部分だけをマーケットと見るかということで統合の際の判断が分かれているということでございます。

結合に当たりましても、明らかに破綻するという場合のみを認められるということもございまして、私どもとしては、このままいくと将来的に共倒れということが起こらないように予防的な合併も必要と思っておりますが、それもなかなか難しいという状況でございます。

先ほど来、申し上げましたような路線の再編等々を行う場合には、収入減の事業者に対しての補てん等、一定のルールに基づいて収入再配分等も必要でございますが、運賃プール制は、バス事業におきましては、高速バスという複数の事業者が共同してやる場合のみ認められておりまして、先ほどの広島の事例のような地域の乗合バス事業者が連携して行うような場合には認められていないということでございます。路線の再編、共同の取り組みというものが、収入が裏打ちされたことができませんので、進まないといった状況でございます。

11ページでございます。先ほど申し上げた網計画は複数の事業者を内容とされるもので、計画に書かれているものは、路線再編が179件、ダイヤ調整が162件といった共同して取り組むことが非常に多く、地域におきましても、連携・協働して利用者の皆さんの利便性の向上に向けた、そしてみずからの事業の効率性にも資したいという取り組み内容が書かれているわけでございますが、前例を踏まえて、事業者の皆さんが二の足を踏んでしまうという状況にあります。

12ページ目は、論点でございます。企業結合に関しましては、先ほど申し上げたような公取委事務所ごとに判断が違うということのないような透明性のルール、あるいは予防的な企業結合を円滑かつ柔軟にできるような制度としていただけることが望ましいということ。

事業者間連携につきましては、私どもは、先ほど申し上げた法定協議会という仕組みもございまして、こういったことの取り組みが萎縮しないように、あるいは手続が長期化することで頓挫しないような運用、制度的な担保をぜひお願いしたいと思っております。

以上でございます。

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長 次に、御出席の有識者の方々からの御発言に移りたいと思っております。本日は井上常務理事から御着席の順に御発言をお願いできればと思っております。まずは、常務、お願いできますでしょうか。

○井上常務理事（中西委員代理） 代理で出席させていただいております経団連の井上でございます。よろしく願いいたします。

まず、地域経済の活性化なくして日本の持続的な経済の発展はありませんので、地域企業の経営力の維持強化あるいは生産性の向上、これは喫緊の課題であると感じております。したがって、実情に応じた、今回ございます新たな制度あるいは予見可能性のあるルール、こういうものの整備が必要であると考えております。

地銀につきましては、言うまでもなく、地域企業の最も身近なサポーター、伴走者、経済インフラでございます。間違っても破綻のおそれが生じるというようなことのないように、必要な経営統合につきましても、実態に即して、何より肝心なのはスピーディーに審査を進めていただくことが重要と考えております。そういう観点からいきますと、実態に即している情報というのはやはり所管官庁にかなり蓄積されているのではないか、先ほどの御説明を聞いてもそういうふうと考えておりますので、こういう情報や知

見をもっと有効に活用することでスピーディーな審査ができるのではないかと考えております。

また、バスについても同じですが、これも特に少子高齢化の中で地域住民の移動に関して死活問題でございますので、事業者間の連携、こういうニーズにつきましても、スピーディーに円滑に行えるような適用のあり方を整理していく必要があると思っております。

ところで、地銀、乗合バスに限らず、地域を支えている企業はほかにもいっぱいあるわけでございます。地方の工場や事業所、こういうものも地域に経済的な面で、いろんな形で雇用も含めて貢献している。ただ、大企業の工場でも熾烈なグローバルな競争の中で、その地域だけに活動を維持するとか、あるいは体力がなくなってきたというケースもございますので、今回、地銀、バスが中心的な課題でございますが、地銀、バスに限らず、広く経営統合、そういうものについて時代に即した形での検討が必要な時期になっているのではないかと考えております。

私からは以上でございます。

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長 ありがとうございます。

きょうは初回でございますので、今のお話のように、私ども事務局と公取委、金融庁、国交省のほうから状況説明があったわけですが、これから審議していくに当たってベースを共通化していくことがすごく大切なので、御意見とともに、説明のところで意味不明だとか、ここはどうなっているのだという御質問も一緒にお受けして、事実関係についてある程度共有を図っておきたいと思っております。そこも含めてお願いできればと思います。

次に、大橋先生、お願いします。

○大橋委員 まず、3点申し上げて、御質問させていただければと思います。

まず、1点目です。今回扱われている独禁法は、欧米、アジアのみならず、今、アフリカとかいろんな国で法制度の一つの重要な要素として組み込まれてきているという意味では、グローバルな観点で見ると独禁法は非常に重要な役割を占めているという点は前提条件としてあるのだと思います。他方で、競争というのは生き物なので、ある意味、一つのルールを単純に適用して、それで判断することはできないということもあると思います。

その観点で言うと、今、我が国が直面している人口減少という状況、あるいは市場がそれに伴って縮小している産業が多く見られてきているという現象、そういう現象というのは、競争のあり方というか、考え方も変わってこざるを得ないというところが一つあると思います。

非常に単純に言うと、供給が一定のもとで需要が縮小すれば、ほっておいても供給過剰になるわけですから、競争は活性化されるのです。そういう意味で、先ほど消費者の利便性が重要だとおっしゃったけれども、消費者の利便性というのは、市場の減少下でも競争が活性化されるという観点で言うと、人口が増えているときと比べて、その部分というのは自然と担保されるところもある。ただ他方で、事業者の健全な発展というのも車の両輪として経済を考えていく上では考えなくては行けない。そういう意味で言うと、消費者と事業者のバランスを人口減少下の中で考えていかなければ行けない。

今回いただいた金融庁なり国交省なりの話というのは、ある意味、それが極端にいくと競争がなくなる、参入企業もないということであれば、やはり事業者の立場に立った、一定程度のインフラとしての維持をきちっとやっていただく観点も当然必要と思うというのが1点目です。

2点目、事業官庁がいらっしゃるの、そうした観点を入れて経済全体を考えていくのは重要だと思いますが、こうした論点というのは必ずしも今回初めて議論しているわけではないという感じもします。

例えば産業競争力強化法があったはずで、その中で、事業再編においては協議のスキームが存在し、主務大臣なり主管官庁というのは意見を述べ、あるいは生産性向上等、裏づけがある根拠を示しながら協議するという場が設けられていたと思います。あれは、そもそもこうした市場の減少が来ることはわかっているわけですから、そうしたものに対処する一つの手法だったと思ったのですが、これが機能しなかったのかどうか、その振り返りは一つあってもいいのかなと思っています。その上で、何らかの理由で機能していないということであれば、当然そうしたものをどうやって機能させるべきかということは一論点としてあると思います。

最後の3点目です。地方基盤企業は、先ほど井上さんからあったのですが、我が国の経済産業の基盤を考える上では非常に重要だと思います。地方と書いてありますけれども、この地方というのは、ある意味、地理的な範囲をどう画定するかということにも絡んでくるのだと思います。産業として必ずしも乗合バスあるいは地銀である必要はないと思われ、あるいは一つの市町村、県である必要はないと思われ。広域だっていいと思われ、極端に言うと日本国全体だって一つの市場と画定することはできるのだらうと思われ。そういう意味で言うと、市場の画定の仕方でも地方基盤企業の考え方というのは随分変わってくる。ただ、その重要性というのは恐らく同じ程度で語ることができると思われ、このあたりは、今後、地方基盤企業というものを中心にして企業を議論する際に考えていくべき一つの論点



なのではないかと思えます。

1点、質問は、公正取引委員会の資料ですけれども、改めて説明を受けて気づいたのですが、3ページ目に企業結合の審査の流れがあって、これは基本的に届出なのですね。届出をして、それを認可するかどうかという、単なる届出の話なのにもかかわらず、他省庁の話というのは、どっちないうと届出以上に何か重たい審査をやっているのではないかということをおっしゃっているのかなという、認可に近いような形をとっているのか、言われているところと受けとめが若干違うというところはぜひ埋めていただくと、よりコミュニケーションがスムーズになると思えます。

以上です。

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長 ありがとうございます。

お時間もないので、質問が出てくれば、その後まとめていきたいと思えます。川合先生、先にお願います。

○川合委員 川合でございます。

私は、公取委の参考資料3-2の2ページに出ている新潟県の地銀の統合案件、2次審査までいった案件をやっていましたし、長崎県の銀行のケースも今年になってからいろいろと当事者からお話を伺うなどしていたので、私の役割というのは、この中で多分、私だけだと思いますが、企業結合審査を実際に受ける当事者の立場でお話をすることだと思っています。冒頭にこういうことを申し上げたのは、利害関係が若干ある話でもあるので、そういう立場で話をしているということで御理解ください。

企業結合審査は、先ほど大橋先生がおっしゃったように、世界的のだこの国もやっています。日本の公正取引委員会も、海外の大企業同士が統合し、日本市場に影響を及ぼすのであれば口を出さなければいけない、むしろもっと出さなければいけないということが出てくる。特に海外の資源系企業だとか、資源を独占している企業はたくさんあります。それから、プラットフォーム企業、これは今、公取委のほうに経産省が話をして、ちゃんと介入しろという話もされていると私は理解しています。従って、企業結合審査のあり方をないがしろにするというのはいかがなものかと個人的には思っています。そして、企業結合審査のルールは全ての産業にあまねく適用されるものであって、対象企業の種類によって別のルールを適用するのは簡単ではないというのもまた事実だと思っています。

他方で、今、地銀が置かれている環境、地方の人口が減っているとか、顧客が減っているとか、そのほかネットバンキングの普及、キャッシュレス経済の浸透、そういうことで今のままの業態のまま、地銀経営がこのまま何年も維持できるとは思っていません。そういう状況を理解して、長崎県の銀行統合の件では、公取委としては、従前の実務よりも柔軟に、例えば、離島などでは統合がもたらす競争制限は問題視しないような話でほとんどフリーでクリアしていただいたと理解しています。こうした対処方法は、ぎりぎりのことであつたと思っていますが、現行のルールの下でやれることというのは恐らくこれが限界だと私自身は実は思っています。

その意味で、一回破綻すると取り返しがつかなくなるような、大都市圏にない、特に三大都市圏等でない金融機関や地方交通機関、こういう企業が統合する場合には、何らかの形で一般的なルールとは別の新しいルールをつくって、適用除外や特別法とかで対応して、そこは通常の結合審査の対象から外すというのが、スピーディーな物事の解決には望ましいのではないかと思っています。世界的に見ても、全ての産業が競争当局の企業結合審査の対象になっているわけではなく（例えば、米国の法律では多くの除外規定があります）、その意味でもそういうことは可能だろうと思えます。

他方で、公取委が気にしているのは、地方の中小企業が取引先となる金融機関が一考だけとなってしまう、それが一番の懸念材料だとおっしゃっていたのだと理解しています。確かに東京であれば、複数の金融機関から取引や相談、こういうことを受けられる機会がありますから、いろんな融資条件の提案を受けて比較検討することもできると思えます。

地方金融機関が、統合したときに生じるであろう問題の対応として、中小企業の相談に乗る窓口を、金融庁や中小企業庁が用意し、セーフティーネットをつくっていただくということが適用除外等をつくっていくための一つの条件になるのかと思えます。その意味では、金融庁や中小企業庁のやることはたくさんあると思えますし、それが求められていることだろうと思っています。

最後に、私自身、いろんな企業結合審査案件をやってきました。産活法の話も実は過去やろうとしたのですが、公取委は熱心ではなくて、余り相手にしてもらえなかったケースも経験しています。

なお、一般論として言えば、公取委にお願いしたいもう一つは、事業の将来性、足元の競争ではなく、これから3年、4年、5年後、少なくともそのぐらい先まで目を配った審査を行うことです。一旦事業が破綻してからそれを取り返すよりは、破綻する前に一歩先のつえ、二歩先のつえをつくのが産業界の経営者がやることです。その意味では、そういうことに対して理解していただきたいし、ある程度事業のトレンドを見るとか、本格的に事業の経営状況が悪化する一歩前に、将来の困難を回避するための企業の対応

についてはもう少し受容していただきたいというのが私の感じているところです。

まとめますと、大都市圏以外の銀行や公共交通機関については企業結合審査の適用除外制度をつくるべきだと思いますし、そのほか、審査のあり方・ガイドラインの運用という意味では、もう足元の競争状況のみならず、少し中期的な事業の将来性やトレンドにも目を配っていただきたいと思っています。

○新原内閣官房日本経済再生総合事務局長代理補 この議論は結構技術的なもので、ちゃんと押さえていったほうが良いような気がします。質問は、ある程度答えていたほうがよくないですか。

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長 では、公取委の方から。

○菅久公正取引委員会経済取引局長 届出といっても、これは認可か届出かではないと理解しておりまして、届出制度を設けたのは、一定の売上額など基準を超えたものだけが届出対象になる。つまり、過去の経験上、それより小さいところの案件は基本的に問題がなく、そういうものを届けてもらうと事業者の方に負担になるので、むしろ調査対象を絞るために一定のものだけ届出をしてもらう。その中でも問題がないものは第1次審査という30日以内の審査で全てオーケー、問題ないという判断をする。さらに調べなければいけないというのが第2次審査に行く、そういう形になっております。第2次審査に行くのは年間数件程度でございます。ですから、報道されるものを見ると、問題があるものが報道されるのですが、ほとんどのものは問題ないと判断して、むしろ企業結合の手続が円滑に進むようになっていると考えております。

それから、将来性の話につきましては、公正取引委員会としては、企業結合審査そのものが将来予測でございますので、いろいろお話を聞きながら、将来を予測しながらというふうにはやっているつもりではございます。といっても、いろいろ話を聞いて、情報を集めた上で、相当のというか、相応の確かさがあると判断できないと、そこをベースにできませんので、そこをしっかりとお話を聞きながらやっていくということだと思います。

今回の長崎のケースでも債権譲渡が問題になっておりますが、県外の地銀というのは今は支店の数が少ないですし、顧客基盤も非常に限られているのだけれども、これを受けることによってどうなるかということも予測しております。受ける方々に話を聞きますと、これを機に業容を拡大したい、またはそういうような話が聞こえてきましたので、そのことを前提に問題ないと判断したということでございます。

ちなみに、時々、認めるとか承認とかいう言葉を企業結合審査で使われることがあります。決して承認するとか認めるとかいう手続があるわけではなくて、問題がない場合は「ない」ということを伝えるだけということでございます。

以上でございます。

○新原内閣官房日本経済再生総合事務局長代理補 要は、届出した後に処分権限があるので、普通の届出で済むということにならないということですね。それが一番のポイントだと思います。

○大橋委員 ついでだから聞くのですけれども、競争がないことを事業者は証明しないといけないのか、あるいは競争があることを公正取引委員会が証明するのか、どういうふうな関係に。

○菅久公正取引委員会経済取引局長 競争が阻害される、つまり、統合すると競争が制限されるということも公正取引委員会が立証しなければいけないということですね。

○大橋委員 では、Burden of proofは公正取引委員会にある。

○菅久公正取引委員会経済取引局長 はい。公正取引委員会に情報を出していただいて、話を聞いて、公正取引委員会のほうから、この商品のこういう分野については競争を実質的に制限するおそれがある、何となればこういうことですねということを当事会社の方に伝えて、当事会社の方の反論があれば反論を聞きながらやっていく。公取委の考えが変わらなければこうですよ。手続的に言えば、このままでいくと公正取引委員会は禁止しなければいけないということになると、当事会社の方は、その競争制限の程度を解消するための措置をとるかどうするかということを考えていくということで、全て立証責任は公正取引委員会のほうにあります。

○川合委員 産活法の話がちょっと出ていて、あれは議員立法で協議の制度が入れられたのだと思っています。実際にはどうだったかということ、新日鐵住金の統合のときに経産省の人とも話をしたのですが、実際には審査がほぼ終わった後にしか経産省とも話をしなかったというのが私の理解です。公取委は、一番最初から主務官庁と協議をしていたわけではないと理解しています。もし他省庁との協議とかやるのであれば、ある程度、早い段階からやるのだらうと思います。他方で、こうした制度が利用されるわけではない案件、金融庁と公取委はかなり長崎のケースでは議論していたと理解していますし、石油元売りの統合でも資源エネルギー庁とよく話をしていたので、制度があるかどうかでなくて、そのときの担当の課長さんの受けとめ方でかなり差があったというのが実態だと思います。これは大橋先生への回答になったのですけれども。

○新原内閣官房日本経済再生総合事務局長代理補 地方基盤企業の定義についての議論がありました。

もちろん我々の議論の中でも、企業城下町みたいな影響があるものはほかにもいっぱいあるという議論はあったのですが、多分、独禁法上の適用との関係で言うと2つに分けたほうが良いと思っています。それはなぜかという、今、バスや地銀については、三井さんが説明していたように固定費がかかってくる構造になっている。これは典型的なネットワーク型の産業なのです。そういうものと通常の企業のものというのは一応分けて議論をしたほうが良いかなと思っていますので、とりあえずバスと地銀という議論をしているのですけれども。

○大橋委員 ですので、地方基盤企業イコール地銀、乗合バス等というふうには、要するにネットワーク型以外は地方基盤企業には含まないという考え方。

○新原内閣官房日本経済再生総合事務局長代理補 地方基盤企業という定義があるわけではないのですが、さっき平井次長が説明したように、我々、再生総合事務局が提示した資料2でいうと2ページの一番下のところ、るる述べてきた「上記の地方基盤企業に当たらないものの、当該企業が営んでいる事業が当該地域内の雇用維持、取引の拡大、受注の機会の増大など」、これこれによって「類型の企業について、どう考えるか」となっているわけです。これが大橋先生の言われた論点だと思います。ここは別途議論したほうが良いように思います。

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長 遠くからお越しなので、荒木会長にお願いしたいと思えます。

○荒木委員 町村会長の荒木でございます。発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。

まず、全国町村の立場からお話をさせていただきますが、これからの国のあり方、地方のあり方として、人口や産業・経済が東京や大都市へ過度に集中することなく、全国バランスよく、人、物、金、情報が行き渡り、全国それぞれの地域が個性や特色を生かし、活性化していく必要があるものと考えております。したがって、独占禁止法の適用についても、自由で公正な競争はもとより重要ですが、地域のインフラ維持の視点は、そこに住む人々の生活や地域社会を支えるという観点からとても重要なことだと考えております。競争や効率性を過度に重視すると地域の疲弊を招くおそれもあることを忘れないでいただきたいと思えます。

地銀、金融につきましては、やはり地元の商工業者が安心して経営を続けていけるためには信頼できるパートナーの存続が欠かせないと思えます。その際には、前提としての地方銀行の経営基盤の安定化とともに、地方銀行の持つ情報力や経営実務のノウハウをどう企業経営に生かすかが重要と思えます。

申し上げるまでもなく、地域の事業者は地域経済とともに地域振興の面からも重要なケースも多く、そういった点で地方銀行の存在をどう生かせるかは大事なポイントだと考えております。地方銀行の店舗の撤退を防ぐ意味でも、経営基盤の強化と活力ある地域づくりをうまく両立させる視点が重要になるのではないかと考えております。

また、国や自治体による地方創生への取り組みもあってか、地方での企業サテライトオフィス、本社機能の地方移転などの事例を耳にする機会が多くなりました。地方銀行がどうかかわりを持つかという視点もあるのではないかとと思えます。

超高齢化社会を迎える中で路線バスは住民生活に不可欠の存在です。一方で、過疎地域など地方では人口減少や自動車への依存が高く、路線バス利用者の減少がとまらない状況にあります。また、バス事業者においても収支の悪化や乗務員の確保が困難となっており、路線の縮小や減便が発生しているのが実情でございます。私の地元、熊本では5社のバス事業者が運行しておりますが、これまで重複路線の解消などが進んできませんでした。路線バスの維持を支援する自治体の負担額も年々増加しております。こうした厳しい状況において、公共交通への転換を図り、持続可能な路線バス網を構築していくためには、バス事業者の経営統合も含め、利用者目線に立った路線の再編等が待たないで、これを進めていくことが必要だと思っております。

地方では、これまでもコミュニティバスの運行など、地域の実情に応じた取り組みにより住民の足を確保してきたところでございますが、今後、より一層住民目線での取り組みが重要になってくるものと考えております。バス事業者の収支改善や効率化はもちろん、住民の利便性が確保され、利用者増加につながる再編となるよう、さらに行政と事業者が連携して知恵を絞っていく必要があるのではないかと考えております。このような地方の取り組みに対し、国からもしっかりと支援をお願いしたいと考えております。

以上でございます。

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長 ありがとうございます。

それでは、増田先生、お願いします。

○増田委員 ありがとうございます。

先ほど企業城下町は別とおっしゃった、まさにそういう前提で、やはり一番喫緊の課題は地銀とバスだろうと思っておりますので、ネットワーク型とおっしゃったのですけれども、私もそこをどういうふうにする

かというのが一番大事なポイントだと思います。

公取委の一つ先に聞いておきたいのは、広島事例や法定協議会での議論で、先ほど国土交通省のほうから、いろいろ地方事務所から指摘を受けたというお話がありました。それでシュリンクして話がなかなか進まない、こういうお話だったのですが、これは同じようなことが今、行われても同じ形で対応するかどうか、この後お答えいただきたい。今でもそういうふうな対応なのか。

私の意見を申し上げておきますと、地銀は今、日本は100行以上地域にありますし、当然のことながらマイナス金利下でもありまして、どういうビジネスモデルをこれから展開していくのか、国全体として考えればそこが一番問題になるところだろうと思います。そのビジネスモデルを展開していく上で、企業結合のようなものをどういうふうに判断していくのかということだと思います。

バスは、地域の非常に重要な足としてのサービスですが、こちらは対面サービスでやっておりますので、住民から支持されなかったら誰も乗らなくなるということになります。当然のことながら運賃を引き上げていけば支持されないわけですから、そのことによってさらに路線維持が非常に困難になる。そういう日本での今のそれぞれの産業、企業が置かれている環境を前提にこれから議論を積み上げていくことが大事だと思います。

冒頭、事務局のほうで整理された問題提起のペーパーがありましたが、あの中で特に重要だと思うのは、いずれにしても民間企業ですから、人口減少下でどういうふうにこれから展開していかなければいけないのか。総理からも、やはり地域の基幹インフラなので、それが存続するような知恵を出せ、こういう御指示をいただいているわけですが、そういうことをこれから考えていかなければいけないというときには、企業経営者ですから、将来10年、15年後にまで継続してそういうサービスができるかということで、予見可能性で現在の経営を判断していくということになると思います。ですから、ここできちんとしたルールをつくらなければいけないと思いますが、そのルールというのは非常に予見可能性を持って、誰しもが、それを見て企業経営者が判断できるとすれば、形式的には特別法できちんとしたルールを明らかにしていただくということがこの際ぜひ必要だろう、こういうふうに思います。

それから、公取委のほうでいろいろこれまでも積み上げてこられた蓄積があると思いますが、考えてみますと、これからの人口減少というのは従来我が国が経験したことがなく、急角度で減っていく、加速度的に減っていく。これは未知のことでもありますし、その中で、全員が70歳を超えてしまった団塊の世代の存在があります。

例えば地銀の場合には、当然のことながらもう少したつと大量相続が発生して、そのことによって、今も既に相続によって地銀から都会にいる息子などの相続人のほうに全部預金が預け変えられるといったようなことがあります。地方の経済の規模、マーケットの縮小もあるし、そもそも人がいなくなるということもあるのですが、これまで団塊の世代が築き上げた預金がさらにまた加速度的に縮小していく、そういうことを前提に、なおかつ地銀が金融仲介の機能を発揮できるか、新しいビジネスモデルのもとで発揮できるか、こういうことを考えていかなければいけないということです。

そういう地域に対して、現在、画定した地域より外側にある金融機関がどういう金利でどういうお金を貸すのか、現在あるいはこれまでどうだったかということよりも、これから劇的に起こる環境変化に対してどういう対応をとっていかなければいけないのか、そちらが非常に重要であって、そうすると、これまで積み上げてきた知見は、そういうものが全く価値がないとかいうことではないですが、それを非常に重要なものとしつつ、今後どうなるのかというそこを中心にしてルールを決めていく、つくり上げていかなければいけないのではないかと、こんなふうに思います。

一言で言うと、将来の見通し、予測、将来の傾向をどの程度加味してきちんとしたルールをここでつくるかということであって、特に地域金融の場合には地域経済の根幹的なものですから、そこをきちんと確立していく上で、今、100行を超えるような地銀の数ということになれば、かなりの部分はやはり必然的に統合なり何なりということを考えていかなければいけないと思います。規模の経済の獲得だけでは当然だめなので、そのことによって新たな価値向上というか、地域住民にとって意味のある価値向上につなげていくということですが、そこはこの問題提起のところにも書いてありましたけれども、所管省庁に恐らくかなりの知見があると思うので、その結果によって今後地銀がどういうサービス提供するかあたりは、所管省庁の知見を最大限生かすような、そういう仕組みが大事ではないかと思えます。

バスについては、極論かもしれませんが、冒頭、御質問を投げかけましたけれども、ここで挙げられているような地域で公取委が、たとえ運賃プール制であれ、あるいは共通運賃であれ、そういうところにコミットするのは意味がないのではないかと、もっと違う場面で公取委の役割を果たしていくべきではないかと思うので、これはこの後いろいろまた議論になるかと思いますが、特に地域交通の部分は法定の地域協議会などでのきちんとした透明性ある議論に全部委ねるということでもいいのではないかと、こんなふうに思います。

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長 ありがとうございます。

それでは、冒頭の御質問についてだけ回答をお願いします。

○菅久公正取引委員会経済取引局長 実は広島事例は、大分昔のことではございますが、こちらで把握している限りでは、具体的な計画の相談があったわけではなく、一般的に路線の調整などについて相談があったので、まさに一般的にお答えしたということだと我々は理解しております。ただ、それによって誤解を生じさせてはいけませんので、そういうことのないよう、今後はより適切に説明したいと思っております。

また、具体的な計画についての相談ということであれば、従来から地方事務所限りで答えるということとはまずなくて、東京の担当課にも報告の上、回答しております。これは今後も変わりませんので、今、話があったようなことが今後起きるかと言えばまず起きないと断言してもいいと思います。その辺はしっかりとやっていきたいと思っております。

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長 よろしゅうございますか。

それでは、曾我会頭、お願いします。

○曾我委員 日本商工会議所の推薦によりまして、本席に出させていただきます。群馬県前橋市で卸売業を営んでおり、前橋商工会議所の会頭を務めております曾我と申します。

本日は、地方の中小企業経営者の立場とまちづくりに取り組む会議所会頭という立場から、現場レベルでの御意見を申し上げさせていただきたいと存じます。

まず最初に、一連の経営統合に関する独禁法適用のあり方についてでございますが、御案内のとおり、地域経済の維持・活性化を図るためには、地域の経済活動と雇用を担っております中小企業の生産性向上、そして競争力強化が何よりも大事なことだと考えており、中小企業に対しまして、血流であるとも言えるべきお金を供給してくださっているのが地銀であり、なおかつ現在は、お金だけではなくて、我々商工会議所とも手を携えながら、伴走型で地域の中小企業に対しまして販路の開拓やITの導入、さらには事業承継についてのアドバイスを行っているのが地方銀行であると考えております。

先ほど御説明がりましたが、地銀の経営状況は、マイナス金利と事業所数の減少と相まって近年大変厳しいものがあると私も意識しているところでございます。経営統合は、地銀自身の経営基盤や足腰を強化するためにも最も有力な手段の一つであり、我々企業経営者といいたしましても、そのような動きが地域に進展いたしまして、リテールバンキング機能がより強化されることを強く望んでいるところであります。

その際、事務局から問題提起がございましたように、独禁法の審査が長期に及ぶこと、さらには債権譲渡が事実上の統合認可の条件となってしまうというようなことを強く危惧しております。特に長期に及ぶことについては、私自身も小さいながらも事業統合を幾つか繰り返しております。やはり事業統合においては迅速にある一つの結論を出していくということが物すごく大事です。そうでないと、横やりが入ったり、さらに最悪の場合には、協議が長引くことによりましてコストがふえてきまして、企業の存続そのものにすら影響を与えてしまうのではないかと強く危惧するところでございますので、できるだけ迅速な御審査をお願いできればと思っております。

さらには、債権譲渡に関しまして、その対象となる経営者にとりましては、これまで築き上げてきました相互の信頼関係を損なう危険を大変強く意識しております。まさに企業にとりましては生存を危うくするおそれがありますので、債権譲渡を条件にするということはあってはいけないのではないかと私は考えます。

次に、公共交通機関の競争力強化のための政策としての乗合バスの件でございます。実は前橋では、独禁法には直接関係していませんが、現在、前橋市といたしまして、交通弱者の足である乗合バスの問題が大きく論議されているところでございます。特に、前橋市では利用者が減少する中で、依然として小規模のバス事業者が現在、6社ある状況でございます。各社とも経営状況が非常に厳しくなっております。にもかかわらず、行政が運行を委託するという形が全部とられておりますので、日中、乗客はほとんどいないバスがあちこち走り回っているような状況でございます。行政コストを上げる一つの大きな要因にもなっております。

地方の都市は時代の変化の中で病院や学校等の諸施設の設置場所が大きく変わってまいりまして、路線がそれに対応し切れていないということがございまして、利便性がより低下してしまっているのが現状であります。そういうことを考え、地方都市は自動車依存型での生活形態というものが、特に群馬では多いのですが、高齢化が急速に進む中で、やはり公共交通依存型の生活体系に変えていかないと生活すらできないような現況にあると言っても過言ではないと思っております。その意味では、乗合バスは地域にとりましてますます重要な基幹インフラとなってまいりますので、これが維持できるような形での御指導をぜひお願いしたいと思っております。

先ほど来、出ておりますが、いろんな協議の中で、事業者自身がその協議に参画しているいろいろな意見を出していただいて、再編の重要性を事業者自身が意識していただかないとなかなか前に進まないという現状もございます。これらを含めまして、まさに町の現況に即した交通ネットワークの再構築が大いに必要なのではないかと考えているところでございます。できるだけ早く、まさにコストダウンと利便性の向上、この両者の実現が図られるようなバス事業の再編を強く望んでいるのは群馬だけではなく、全国至るところでこのような傾向があるのではないかと考えております。

以上、私からの意見でございます。

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長 ありがとうございます。

次に、武田先生、お願いします。

○武田委員 ありがとうございます、

私は独占禁止法を研究しておりまして、特に企業結合の問題を研究の重要な柱としてきました。独占禁止法の目的を考えた場合、独占禁止法第1条に一般消費者の利益を保護するということが明記されています。したがって、地方基盤企業の統合を過度に抑制して地域における一般消費者の利益を害する、そういったことは独占禁止法の運用としてあり得ませんし、また、私の認識ではそうはなっていないと考えています。

すなわち、公正取引委員会の御説明にありましたように、複数の事業者が持続的に存在し得ない市場環境にある場合には、統合が問題になることはないですし、また、バスの話も事実を離れてケースとして考えるならば、地域の需要者のサービスを維持向上するための業務提携が禁止されることはないと考えています。

私の考えでは、銀行やバスの問題について特別な独禁法の適用除外といったものを設ける立法事実はないと思います。すなわち、現行の独禁法の規定、またその運用でここで示された懸念というのは十分対処できると思っています。

他方、現行の独禁法の規定、また運用でも対応できるにもかかわらず、仮に独禁法の適用除外をするということになりますと、例えば先ほど川合先生が述べられましたが、結論としては逆かもしれませんけれども、現行、日本の産業、日本の企業を守るために国外のプラットフォーマーに対する独禁法の規制を考えているわけですが、そこについて何か問題は生じないのか。また、日本企業と競争する近隣のアジア諸国の独禁法の運用について、国内の産業を保護主義的に統合させる、もしくはそれを裁量的に認めるといったことについて、諸外国の独禁法について適用を非難できるのかということ懸念いたします。

独禁法は、重厚長大、軽薄短小、あらゆる産業に適用される法律でありまして、ここで示されたバスや地銀以外にも、人口の減少によってあらゆる産業が疲弊して、また、もがいているという状況だと思います。そのような状況において特定の産業にだけ適用除外を設けるということになりますと、独禁法自体が成り立たないのではないかと。全ての産業に等しく適用されている、それが独禁法の実効性を確保している前提だと私は思います。繰り返しになりますが、現行の独禁法の規定で十分に問題の対処は可能であると思います。

しかし、同時に、運用の透明性については、公正取引委員会にぜひ改善していただきたいと思っています。私は、企業結合規制を研究対象としていますが、ここで示される情報は限られています。特に2次審査に進む案件というのは少ないので、なかなか我々が検討する素材がないというような状況なのです。そういう状況で、今般、金融庁の研究会におかれまして、特定の地銀の事案についてこういった事実の認識に誤りがあるのではないかと、こういった考え方ができるのではないかとのお考えを示されたことは大変勉強になりましたし、また、透明性の向上について、その必要性を示されたとは私は思います。経営統合、業務提携について、透明性が低くて、それを萎縮する向きがあるという話もありました。透明性を高めて、地域の企業が競争を制限しない範囲で、安心して統合、業務提携するようなガイドラインの策定や透明性の向上の施策をとっていただきたいと思っています。

以上です。

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長 ありがとうございます。

それでは、古尾谷事務総長、お願いします。

○古尾谷事務総長（上田委員代理） 全国知事会です。

先日の未来投資会議におきまして、安倍総理が地方におけるサービスの維持を再三主張されたことにつきましては、大変力強く受けとめております。かつて北海道や栃木で金融機関の破綻が地域経済に大きな打撃を与えました。そういう意味では、金融機関の地域における維持は大変重要な課題と存じております。

公取委の説明が今日ありましたけれども、基本的には地方の実情を踏まえた柔軟な対応をしていくというお考え、お気持ちをあらわしたものと受けとめております。長崎県の事例も、離島を含めて店舗網を

維持していく、あるいは統廃合によって浮いた人員のメリットを地域に生かすという視点で長崎県は前向きに統合を受けとめたと承知しております。私どもとしては、先ほど武田先生がおっしゃるとおり、独禁法の第1条には消費者の利益という言葉がはっきりと書かれておりますので、そうした視点に立って柔軟な対応を検討していただきたいと強くお願いを申し上げます。

次に、バスの問題です。先日の会議でも上田知事のほうから、この5～6年の間に6000キロのバス路線、日本列島の倍の乗合バスの路線が失われているというお話がありました。競争の原理が働いていないところが全国の地方ではあらわになっております。2社、3社が競合しているなどという事態ではありません。そしてまた、例えば大都市部の中でも神奈川では、1社が走っているところがさらにその1社の中でも分社化して経営を分離していく。結果的には路線を廃止していくというプロセスになってしまう。これではよろしいのかというのが地域の考えでございます。

市町村、県も含めて、コミュニティバスとかさまざまな形で、あるいは自家用の有償運送などの計画をして、これが結果的には地域交通と競合するということで認められないという事例もあります。そうした点も含めて、地域のインフラをどう維持していくのかということを前提にさまざまな議論が進められていきたいと思っております。

特に旧運輸省の時代から各県ごとに地域の交通会議というのがあって、その場にはバス事業者や、あるいは今では国土交通省だと思いますが、それぞれの地方部局の方々が出席して議論をしています。そうした議論と国レベルの議論が乖離しないように、地域は、地域といっても日本全国それぞれの地域の顔がありますので、それぞれの実情に合った地域の意見を十分そんたくした上での対応を図っていただきたいと切にお願いいたします。

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長 最後に、荒木事務総長、お願いします。

○荒木事務総長（立谷委員代理） 全国市長会としましては、先般の11月6日の未来投資会議で立谷会長も発言しましたが、バス路線の関係に限ってお話し申し上げたいと思います。

申し上げるまでもなく、バス路線の確保、地域交通の確保は、市長さん方が集まると常に話題になる、地域にとって非常に大きな課題になっております。今、古尾谷総長からもありましたように、この取り組みは時間を許さない、ともかく早く手を打たないとどんどん廃止になっていく。まさに地域住民の、特に交通弱者にとっては言うまでもありませんが、通勤・通学、買い物、通院、あらゆる生活がこれで支えられている人が多くいるわけでありますので、ぜひ、今の断面での議論でなく、やはり将来を見通して、先ほどの説明にもございましたが、共倒れにならないように早く手を打っていただきたい。スピード感を持ってやっていただきたい。

きょう、資料2の3ページの総理の御発言の中で、先ほど補足の説明もございましたが、可能とする制度、法的対応、あるいは予測可能性を持って判断できるよう、透明なルールを整備する、ガイドラインをつくって独禁法の適用について透明性のあるものにしていただく、このいずれでも結構でございますが、ともかく早く動けるような、手を打てるような仕組みをつくっていただきたい、このようにお願い申し上げます。

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長 ありがとうございます。

皆さんの御発言が一巡したところでお時間になったのですが、ちょっと延長して、せっかくですので、金融庁、国交省、関連するようなコメントを一言ずついただけますか。

○三井金融庁企画市場局長 ありがとうございます。

先ほど資料4-1の9ページを駆け足でお話しさせていただきました。フォワードルッキングに前広にという話と、資料9ページの1つ目の丸の2つ目、3つ目のポツのところ、早いタイミングでの経営統合によりという話をさせていただきました。金融危機以来、破綻直前の金融機関については、公正取引委員会にも統合を競争上の観点からも比較的認めていただいております。

他方、今、私ども直面していますのは、人口が減っていく、あるいは企業数が減っていく、これが今後さらに急速になっていくということなのですが、現状、金融機関の自己資本比率、バランスシートそのものは比較的堅牢です。ところが、足元の状況でいいますと、有価証券運用等からの利息収入があるように見えますが、それが急激にマイナス金利政策以降の資産に置きかわっている状況にありまして、利息収入に頼るのは難しい金融機関は出てくる可能性があります。

資料にありますとおり、本業では既に半分以上の金融機関がコストを本業の収入で賄えない状況にありますので、そういう意味では、サイレントキラーというのでしょうか、徐々に経営の基盤が損なわれつつある状況にあります。ここ数年で更なる対応を考えなければならない金融機関が増えている状況だと思えます。

では、金融機関の収益を急激によくすることができるかといいますと、この20年間、金融機関と議論させていただきましたけれども、収益あるいは顧客基盤が低下している金融機関の収益を回復させること

には長い時間を要しますし、またかなりの苦勞を伴うものであります。そういう意味では、実は、現状、バランスシートが堅牢であるからといって、人口減少といった社会経済構造変化に対する対応もゆっくりできるということではなく、むしろ、ビジネスモデルの改革に今、直ちに着手すべきであるという実態を御理解いただければありがたいと思います。

かつて平成11年から13年にかけて破綻しました信金と、破綻しなかった信金で同じ地域に所在するものとの比較して貸出減少幅を分析しましたところ、破綻するよりも数年前の時点から破綻した信金の貸出が伸びない、ないしは減少しており、信用収縮が起きていることが伺われます。これが地域に多大な御迷惑をかけたものだと思っております。そういう意味では、繰り返しになりますけれども、今からしっかり考えていくべき状況にあるということをお理解賜ればと思います。

○城福国土交通省公共交通政策部長 ありがとうございます。

私からも簡単に申し上げます。今ほど各委員から地域公共交通、バス等の重要性を言っていただいて、ありがとうございます。地域公共交通につきましては、特に私どもは公共交通と言う限り、道路運送法という法律に基づき、運賃につきましても上限認可制あるいは事業の許可、それと公共交通のあり方についても先ほど申し上げた法定協議会でやる、こういった一般産業と違った仕組みがあった上で、利用者の利便と法律に基づいた適格性ということをお担保しながら事業を進めていただいているということで、一般の産業との違いがあることもぜひお踏まえいただければと思います。

以上でございます。

○平井内閣官房日本経済再生総合事務局次長 時間を超過したところですがけれども、どなたか最後一言だけというのがあれば、よろしいでしょうか。

それでは、以上をもちまして、本日の会議、やや消化不良のところが残ったかもしれませんが、今回の会議にキャリーオーバーいたしたいと思っております。

本日の議論をお踏まえまして、年明け以降、地方施策協議会第2回を開催していきたいと思っております。そこでさらに議論を深化させていただきたいと思っております。

次回の日程につきましては、まだ調整途中でございますので、事務局より今後御連絡をさせていただきます。御調整をお願いしたいと思います。

それでは、本日はどうもありがとうございました。