

情報通信審議会 郵政政策部会 郵便局活性化委員会（第13回）議事録

1 日 時 平成30年12月7日（金） 12時59分～15時05分

2 場 所 総務省10階 総務省第1会議室

3 出席者

(1) 構成員（敬称略）

米山 高生（主査）、東條 吉純（主査代理）、泉本 小夜子、石山 アンジュ、
関口 博正、竹内 健蔵、横田 純子

(2) 日本郵便株式会社

諫山 親（執行役員副社長）、小池 信也（執行役員）

(3) 総務省

佐藤 ゆかり（総務副大臣）、鈴木 茂樹（総務審議官）

(4) 事務局

（情報流通行政局）

巻口 英司（郵政行政部長）、野水 学（企画課長）、藤田 清太郎（郵便課長）、
佐藤 健治（貯金保険課長）、増山 寛（信書便事業課長）

4 議 題

(1) 諸外国の郵便サービスについて

(2) 提案事項・論点に対する説明

(3) その他

開 会

○米山主査 委員会の主査の米山でございます。ただいまから第13回郵便局活性化委員会を開催いたします。

議事に入る前に、本日は佐藤総務副大臣にお越しいただいておりますので、一言ご挨拶をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○佐藤総務副大臣 恐縮でございます。総務副大臣の佐藤ゆかりでございます。今日の郵便局活性化委員会の開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げたいと存じます。

本委員会では、委員の皆様方から幅広いご意見をいただきまして、郵便サービスの将来にわたる安定的な提供に向けまして必要な方策についてご検討を進めていただいていると伺っているところでございます。

郵便事業でございますが、国民に期待をされている役割というものを踏まえまして、事業を取り巻く環境変化に対応して、国民とともに発展をしていくということが期待をされているわけでございます。前回の会合におきましては、この点、日本郵便株式会社からこれまでの議論などを踏まえまして、郵便サービスの課題についてご説明をいただきまして、そして制度的な対応の要望もご提示をいただいたと伺っているところでございます。

本日の第13回会合におきましては、前回示されました論点等につきまして、日本郵便株式会社のご意見も伺いながら、さらに本日、議論を深めていただきたいと思いますところでございます。

最後になりますけれども、委員の皆様方におかれましては、郵便行政への一段のご理解とご協力を賜りまして、本日の会議が有意義なものとなりますようお願いを申し上げまして、一言ご挨拶とさせていただきます。本日は、どうぞよろしくお願い申し上げます。

○米山主査 ありがとうございます。

なお、佐藤総務副大臣におかれましては、公務のため、この後退席されますので、皆様ご了承ください。

それでは、撮影されている方々は、この辺で撮影を終了していただきたいと思っております。カメラ撮りのみで傍聴を希望されない方はご退室をお願いいたします。なおこれ以降、傍聴席を含め、撮影はご容赦願います。よろしくお願いいたします。

議 題

(1) 諸外国の郵便サービスについて

○米山主査　それでは、お手元の議事次第に従いまして議事を進めてまいります。

議題の(1) 諸外国の郵便サービスについて、事務局からご説明をいただくことにいたします。よろしくお願いたします。

○藤田郵便課長　郵便課長の藤田です。よろしくお願いたします。

今日、いつもはタブレットですが、資料の見やすさの観点から、申しわけありませんが紙で用意させていただきました。A3の縦になっているものを縦に開いていただければと思います。

最初に、2ページ目の諸外国の郵便事業の概観でございますが、日本と同様に、世界各国共通してEコマースの進展で、荷物の取り扱いが増える一方で、郵便物が減少しております。特に電子政府化が進んでいる国々では、減少速度が特に早くなっているという状況でございます。また、収益状況も非常に厳しい国が多いという状況です。

今年の7月現在、ヨーロッパのEU加盟国で見ますと、EU指令で週5日を超えて週6日郵便配達している国は4カ国に限られる状況になっております。カナダや韓国も週5日となっております。また、週6日を維持している国のうち、米国、ドイツにも見直しに向けた動きが見られるところがございます。また、特に北欧諸国などを見ますと、週5日を超えた配達日の見直しといった動きも少し見られ始めているという状況でございます。

次のページから、簡単に各国について見ていただきたいと思います。2ページにわたって、上と下に米国、EUというふうになっております。

まず米国でございますが、米国の特徴は、米国はまだ国営の独立機関、米国郵便庁が実施主体となっております。取扱物数のところにありますように、1,542億通ということで、これを単純に人口で割りますと、1人当たり480通という計算になります。日本も同様の計算をしますと大体150通ぐらいになりますので3倍強ということで、郵便の物量が大変多い国だというふうに認識されるかと思えます。次に送達日数のところでございますが、ファーストクラスメールというのがございます。ファーストクラス

とありますが、これは普通郵便のことです。速達は別にエクスプレスメールやプライオリティメールというカテゴリーがございまして、米国の普通郵便の目標とされているのは、2日から3日以内に本土は送るとというのが送達目標日数と掲げられております。

米国は、配達頻度は週6日となっておりますが、この週6日の件につきましては、オバマ政権、今のトランプ政権においても見直しの提案などが出されてきておるところでございます。今月、12月4日ですが、米国において週6日の配達義務づけを見直すことを内容とする報告書が出されておるところでございます。この背景には、米国は過去10年間で約700億ドルの損失を出している状況にありまして、報告書によりますと、仮に土曜日を休みとすると、15億ドル、約1,700億円の改善効果があるということが盛り込まれておりました。以上が米国の状況です。

次の欧州の前に、EUの中でどのように郵便の考えが定められているかということですが、EUのEU指令の中で、ユニバーサルサービスの範囲が掲げられております。資料の3つ目の○にありますように、週5日間、1日1回の収集、配達を行うようにというのがEU指令に定められております。郵便物の配達、送達スピードにつきましては、各国の判断に委ねられるということになっております。

EU指令では、加盟国間の送達目標として、差出日からプラス3日に85%以上を目標とすることが掲げられております。その結果、先ほど申しましたように、28カ国中24カ国が既に週5日配達が採用されていると聞いております。ただし、英国、ドイツ、フランスといった主要国がまだ6日という状況になっております。

次にイギリスでございますが、イギリスは先ほど申し上げたように週6日配達が維持されておまして、英国の発表によりますと、2022年までは現行の規制を維持することが既に決定されているということです。ロイヤルメールも経営が非常に厳しいときがありましたが、抱えている年金赤字などを政府に移転して、財政の建て直しを図ってきております。また、大型郵便物は近所の方に代理受け取りをするデリバリー・ツー・ネイバーといったサービスを始めることが特徴として見られました。

ドイツですが、ドイツも週6日の配達が維持されております。送達スピードと配達頻度については資料に書いてあるとおりです。配達日数につきましては、実験的に配達日数を1日、3日、5日減らすという実験を試行で始めており、減らした場合には、何らかの特典が無料で送られてくるという実験を行っております。この実験終了後、現在は、

通常の週6日配達に戻っていると聞いております。

次のページにいきまして、フランス、イタリア、カナダ、韓国ですが、フランスも大変郵便の物量の多い国でございます、230億通。これは1人当たりになりますと365通ぐらいの数字になりますので、日本の倍以上の郵便物量があるということになります。送達スピードについては、ここに記載されたような、スタンダードメールというのがいわゆる普通郵便に該当するもので、プライオリティメールというのが速達に該当するものです。配達頻度は週6日です。営業利益は非常に厳しい状況を迎えています、いろいろな改革に取り組むことが伝えられておりまして、これについては最後、ラ・ポストの取組についてご紹介いたします。

次にイタリアですが、イタリアは取扱物数をフランスと比較してもらいますと、人口はそれほど変わらないのですが、36億通ということで、フランスの約6分の1郵便物が少ない国になっております。この国は、最近の主な動きとして、既に週5日になっておりますし、今、国の4分の1の地域において、郵便配達を隔日、例えば月、水、金とあると、その翌週は火、木で配達するような、1日置きに配達する取組も、一部の地域で始まっているということがありました。

次に、カナダでございますが、カナダも週5日です、現在、こちらは各戸世帯への玄関口の戸別配達を廃止する動きがございまして、区域ごとのコミュニティ・メールボックスへの配達に切りかえるということを発表してございました。しかし、全国で抗議行動が起りまして、この計画を凍結している状況だと聞いております。

次に韓国でございます。今までG7国をご説明したのですが、韓国につきましてはG7国ではありませんけれども、週5日になっております。提供主体は、国営で事業をやっている事業体です。日本と比較しまして、郵便局数は約3,500局であり、日本が約2万4,000局ですので、かなり少ない規模になっております。労働問題から、配達員を増やすといった見直しの動きが出つつあるということです。

続きまして、委員の先生からアドバイスをいただきましたので、特に特徴がある、デジタル化や電子政府といった取組が非常に進んでいる北欧の国を調べたところです。ノルウェー、スウェーデン、デンマーク、フィンランドの動きを紹介いたします。いずれも共通して言えますのが、郵便サービスを大幅に低下する動きが出てきているということです。

まず送達日数ですが、A Mailという速達のサービスとB Mailという普通郵

便があるのですが、共通しているのは、いずれもA MailとB Mailを統合して、どちらかというとならB Mailに近いサービスを始めるという動きがございます。A Mailというのは速達で、航空機を使っていたのですが、B Mailを使うことで航空機を使わずに済むということです。遠隔地に対して列車を使って運ぶことでコスト削減を図るという動きが概ね共通して見られます。

配達頻度につきましても、いずれの国も既に週5日にはなっておりまして、さらに減らすといった動きがございます。特に極端な例でいいますと、デンマークの場合は2016年から土曜配達を廃止していたところですが、2018年からは、通常郵便の週5日配達行為自体はやめるのですけれども、配達エリアを5つに分けて、月曜日に行く地域、火曜日に行く地域というふうに分けて、受け取る側としては、1日しか受け取らないというような方針に変えている状況です。デンマークは、この後ご説明しますが、特に郵便物数が大きく減っている中で、このような切り下げを既に始めているといったところではあります。

以上、各国の状況で、今まで送達日数、配達頻度と数値的なところをご説明しましたが、次に、参考までに、数値でははかりにくいサービスレベルにつきましても、UPUが郵便業務発展総合指数というものを公表しております。これを少しご紹介させていただきますと、万国郵便連合が今後のサービス向上に資するために出してありまして、信頼性、到達性、妥当性、弾力性と4つの評価項目を設けて、それを数値化して、加盟国約170カ国の順位をつけて、各国の状況を公表しているということです。2018年の順位と2017年の順位を並べさせてもらっています。日本は両方とも3位ということでございまして、日本がなぜこれだけ高順位に評価されているかといいますと、郵便のサービス品質が非常に高いということ。特にアジア地域では抜きん出た品質を維持しているといったことが評価として、UPUの資料には記載されておりましたので紹介いたしました。

次に、諸外国の郵便料金の変遷です。先ほど前にありましたG7国だけ比べております。各国の購買力が異なりますので、2012年の普通郵便に該当するものの郵便料金を1とした場合、その後、どういう動きをしたかということであらわしております。日本は最も郵便料金の値上げが抑えられている国であるということが読み取れるかと思っております。

最後に、諸外国の幾つかの特徴的な参考事例として、2つの国についてご紹介いたします。

フランスのラ・ポストでございますが、フランスも高齢化社会を迎えていまして、今後は長く自宅で過ごせる者に合わせた身近なサービスが求められると認識して、顧客のところを毎日回り、信頼できる存在である郵便配達員を事業戦略の基本に据えているということです。その外務員は、ファクテオという携帯端末を常に携帯しておりまして、当日の配達順路の道筋が表示されるほか、例えば途中で道路の損壊などを見つけたら、それを画像に撮って自治体等に連絡するといった地域貢献も行っているということです。

また、外務員の多機能化、多能工化を進めておりまして、その能力に応じてレベル1から2、3、4と4段階に分けて、さらなる向上に努めているとのこと。これは職員の能力向上に加えて、モチベーションの向上にもつながっているとのこと。通常に加えて見守りサービスをやる職員、パソコンの取り付けを行う職員、さらには最高レベルの職員は約4,100人いて、税務手続の手伝いができるとのこと。外務員がいろいろな能力をつけて貢献できるという取組を行っているということです。

次にもう1点が、デンマークのポストノルドという会社ですが、デンマークは世界に先駆けて電子政府を推し進めております。この結果、郵便物が1999年に16億通あったものが、2016年現在、3.7億通まで減ってきてしまっているということで、通信、物流等、成長分野に注力するという方向性を出しておりますが、この会社の収支状況は、今、大幅な赤字に陥っております。eボックスという電子私書箱の保有がこの国では義務づけられたわけですが、郵便会社であるポストノルド自体が、先ほど言いました電子政府の一端を担って、この事業を決済会社と共同して運営するということが特徴としてありました。

また、全ての国民に対して、郵便受箱を、戸口ではなくて道路の沿道沿いに設置するように義務づけました。ただし、なかなか家から出るのが大変な高齢者については、申請すれば玄関口まで配達を受けられるような取組を残しているということです。

また、日本の「はこぼす」のような宅配ロッカーのガソリンスタンドやスーパーマーケットへの設置をどんどん進めておりまして、2016年現在で約500カ所近くが既に設置済みだということです。

以上、外国の事例をご参考までに紹介いたしました。ご質問等あればよろしくお願ひします。

○米山主査 ありがとうございます。ただいまの説明について、ご質問、ご意見はございますでしょうか。

- 東條主査代理　ご説明どうもありがとうございました。諸外国では、郵便配達日数を5日にしている国がかなり多いということですが、もともとはやはり6日のものを5日にしたというような経緯があるのでしょうか。もしあるのだとすると、どういう手順を踏んで5日に減らしたのかということをお伺いしたいと思います。
- 藤田郵便課長　週6日だったところが5日になったという大きな流れは、EU諸国を見てもそうだと思います。どういう手順を踏んだかについては、そこまで調べきれていないですが、非常に重要なポイントかと思しますので、可能な限り調べて、また次回、ご説明したいと思います。
- 東條主査代理　よろしく申し上げます。
- 米山主査　ほかに何かご質問、ご意見等はございますでしょうか。竹内専門委員。
- 竹内専門委員　竹内でございます。ご説明ありがとうございました。今、お返事は無理かもしれないのですが、もしできれば調べていただきたいのは、一部過疎地域は別にするという例外的な措置があるのですけれども、それぞれの国が、一部過疎地域というのはどういう基準で、ここは過疎地であるとか、そうでないかが分けられているのか、基準があるとありがたいです。今お分かりならもちろんいいのですけれども、もしお分かりでないようでしたら、少し調べていただければありがたいと思います。以上です。
- 藤田郵便課長　調べてみたいと思います。郵便の代替手段がある国は、例えばフィンランドのところをご覧になっていただくと、これは都市を減らしているという例ですが、フィンランドの場合、都市部は週3日にして、地方は週5日のままとなっています。なぜ都市部は週3日にしたかということ、代替利用なサービスが提供されているから週3日とし、田舎にはそのサービスが提供されていないから5日とした、そのような例がございました。今、先生がおっしゃったそのほかの国について、地域差が設けられている例があるかどうか、また調べてみます。
- 東條主査代理　関連して、ユニバーサルサービス概念との関係では、どういう議論があって、地域による区別が許されるに至ったのかということをお調べいただければありがたいです。
- 藤田郵便課長　はい、可能な範囲で調べてみます。
- 米山主査　ほかにありませんでしょうか。

特段のご質問がほかになければ、質疑を終えて次にまいりたいと思います。

(2) 提案事項・論点に対する説明

○米山主査　　続きまして議事の(2)提案事項・論点に対する説明に移ります。

前回の委員会では、これまでの議論を踏まえた日本郵便に対する提案事項と制度改正の要望に係る今後の論点等をお示ししたところでございます。本日は、その論点等に対する考え方を、事務局及び日本郵便株式会社から説明いただきます。

まずは事務局から、資料の概要等について説明いただいた上で、経営努力の対応に係る提案事項に対する日本郵便の考え方を説明していただくことにしたいと思います。それでは、よろしく願いいたします。

○藤田郵便課長　　それでは、資料2についてですが、2ページ目にありますように、前回、今後の議論の進め方として、日本郵便における経営努力の対応と、日本郵便からいただいた制度的な要望の対応と、この2つについて具体的な論点をお示しし、その内容について、Ⅰ、Ⅱというふうに入れております。加えまして、前回各委員の先生方からご意見をいただいたことについても回答案を準備しまして、それをⅢということで入れておきまして、この資料の構成は、大まかにいいますと3部構成になっております。

今日は1つずつ説明させていただきますので、ご審議をお願いしたいと思っておりますが、大部ですので、もし時間が足りなくなれば、次回に回してもよろしいかと思っております。その趣旨といいますのは、この審議会で丁寧な議論を進めていただくことが大切かと思っております。委員の皆様から、我々の説明に対するご意見、もっと追加すべき論点等ありましたら、積極的に言っていただきまして、次回以降、それを反映して、論点の整理を進めていきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、最初に、経営努力のⅠの対応について、日本郵便からお願いいたします。

○諫山副社長　　論点ごとに、弊社の考え方をご説明させていただきます。別添で資料集も用意しておりますので、必要に応じ、ご参照いただければと思います。

まず①でございます。再配達削減策ということでございます。以前ご説明しておりますけれども、宅配ロッカーである「はこぼす」は、現在、338カ所に設置しております。今後、駅ロッカー等も含めまして、宅配ロッカーを1,000台以上設置する計画を立てて取り組んでいるところでございます。宅配ロッカー利用者には、ポイントを付与するようなキャンペーンも実施しているところでございます。

「はこぼす」の利用でございますけれども、なかなか拡大していないという実態がご

ございますので、試行錯誤の状況ではございますが、まずは商品の受取場所として「はこぼす」を簡易に、容易に選択していただけるように、通販サイト等との交渉を先行させているという状況でございます。また、駅のコインロッカーの共用につきましても、交渉を行っているところでございます。詳細につきましては、資料集の冒頭で記載をしておりますので、ご覧いただければと思います。

それから、次のページでございます。現在「OKIPPA」という置き配バッグを、ベンチャー企業と組んで都内の1,000世帯に無償提供いたしまして、効果を検証しているところでございます。このバッグにつきまして、詳細は資料集でご覧いただければと思います。引き続き再配達削減に向けましては、利用者の皆様のご理解が必要だというふうに考えておりますので、国や業界と連携して取り組んでまいり所存でございます。

なお、宅配ボックス自体でございますけれども、出荷数量につきましては、昨年度、集合住宅用につきましては対前年で220%、戸建て住宅用が490%ということで大きく増加をしているところでございます。一般のご理解も進みつつあるのかなという認識でございます。

書留の宅配ロッカー受取りにつきましても推進をしているところでございます。

次のページをお願いいたします。②でございますけれども、大型の郵便受箱についてでございます。弊社といたしましては、既に2014年から取組を開始しているところでございまして、受箱の受け口の高さが3.5センチあるものを推奨させていただいているところでございますけれども、これを製造するメーカー、9社が参入してきているところでございます。2015年から2年間にわたりまして、大型受箱を設置していただいたお客様に500円の手数料を支払うというキャンペーンも実施しておりまして、もう終了しておりますけれども、5万個分に手数料を支払ったという実績でございます。来年度、また新たな設置促進キャンペーンの実施も検討させていただいているところでございます。

続きまして③でございます。お客様の負担に応じたサービスレベルとなっているかどうかの検証についてということでございます。具体例につきましては以前ご説明したとおりでございますけれども、これまでも郵便法令の範囲の中で、ニーズに応じたサービスの見直しを随時行ってきているところでございまして、それぞれにつきまして、各種アンケート調査等によりまして、その適切性も検証させていただいている状況でございます。

ます。引き続き商品体系の簡素化も含めまして、商品とオペレーションの一体的な見直しを行っていく予定でございます。

続きまして、④のDMの利用拡大ということでございます。既に2016年度から、デジタル広告の弱点を補完するツールとして、DMが非常に効果的であるといった啓蒙活動を開始しております。詳細は、資料集でご覧いただければと思います。また、以前にご説明させていただいておりますけれども、実際に利用されて効果が高かったDMを表彰する、全日本DM大賞というのを実施してきております。この受賞作品を起点といたしまして、書籍、講演、セミナー等を展開しているという状況でございます。

また、DMのデザインから発送までをウェブ上で行うことができる、DMファクトリーというサービスも展開しておりますし、DMとしての活用でございますけれども、特定の地域の全ての世帯に、年賀はがき、あるいはかもめ〜るを配達するといったサービスも提供しているところでございます。具体的な利用状況、実績につきましては、資料集に記載をしておりますので、ご覧いただければと思います。

それから、⑤でございます。My Postの関係でございます。これは既にご説明したとおり、郵便ではなくて電気通信サービスということになります。企業郵便の減少に対応いたしまして、経営戦略上、弊社の収益源を多様化するという位置づけで開始をしたものでございます。会津若松市、あるいは政府のマイナポータル、子育てワンストップサービスといったところと連携させていただいているところでございます。資料集に実態等も記載しておりますけれども、少し利用が伸び悩んでいるというところでございまして、試行錯誤を行っているところでございます。より便利なサービスに改善するほか、やはり認知度の向上が重要でございますので、これにも取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

続きまして、⑥でございます。データ分析に基づくサービス、あるいは商材の絞り込みということでございます。郵便サービスにつきましては、先ほどご説明申し上げたとおりでございます。それから、物販の商材でございますけれども、これにつきましては、既に販売データ、あるいはお客様、郵便局の意見を生かした商品開発を実施しているところでございます。また、それぞれの地域に応じた郵便局等の企画商品も、今後増やしていく予定ということで考えているところでございます。

続きまして、⑦でございます。若年層に対する郵便文化の浸透ということでございます。これも以前ご説明したとおりでございますけれども、幼児を対象とした「お手紙ご

っこ遊び」の支援、小中高校生を対象とした「手紙の書き方体験授業」の支援などを実施しているところでございます。特に「手紙の書き方体験授業」につきましては、2010年度から開始したものでございますけれども、昨年度は、全国約2万の小学校の約6割に当たります、1万2,830校が弊社の教材を利用して授業を実施していただいたというものでございます。そのほか手紙の体験イベントも、昨年度計30回開催しておりまして、約13万3,000人のお客様にご来場いただいております。また、資料集にも記載しておりますけれども、切手のデザイン等につきましても、以前に比べましてかなり多様化させているところでございます。

続きまして、地域団体等との連携による効率化が図れないかということでございます。既にご不在の場合に、あらかじめご指定いただいた代理人の方に配達を行うサービスは提供しているところでございますので、これを活用した地域団体等との連携による配達の実施につきましては、研究をしてみたいと思っております。また、これから社会に対応いたしまして、地域の比較のお元気な高齢者の方に配達を委託するといった形の効率化の可能性について検討してみたいと考えているところでございます。

続きまして⑨でございます。機械化、あるいはロボットの活用等についてということでございます。郵便物の大型化に対応いたしまして、大型郵便物用の区分機46台、それからパケット区分機8台、こういったものを展開済みでございますけれども、さらに小型化したパケット区分機の開発といったことについて推進しているところでございます。また、配達手段につきましては、現時点では二輪車中心の配達が効率的であると考えているところでございますけれども、今後の人手不足に対応いたしまして、ドローン、あるいは配送ロボットといったものの活用につきましても、実証実験を含めまして検討しているところでございます。これらの新しい技術の導入に関する検討状況につきましては、資料集のほうに記載させていただいておりますので、ご参照いただければと思います。

それから、⑩でございます。働き方改革の取組についてでございます。グループ中期経営計画を5月に公表させていただいておりますけれども、その中で、「主な取組」にございますように、多様な社員によるワーク・ライフ・バランス、それから健康で柔軟な働き方の確保、処遇面での納得性の向上、こういったことを目指しました取組計画を策定いたしまして取り組んでいるところでございます。

また、取組を紹介いたしました「働き方見直しBOOK」というものを弊社のホーム

ページにも掲載いたしまして、情報発信にも努めているところでございます。資料集にその一部を掲載しておりますのでご覧いただければと思いますけれども、今回のサービスの見直しにつきましても、働き方改革に資するものとして要望させていただいているものでございます。

それから、⑩でございます。人材の流動性の向上につながる人材育成ということでございます。現在郵便社員につきましては、採用後3年間は外務の業務を経験させ、その後、能力や適正などを踏まえまして、内務、営業、国際等の業務に振り分けをいたしまして、必要な研修も行い、計画的に育成を図っているという状況でございます。具体的な人材育成計画につきましては、資料集の最後に載せておりますのでご参照いただければと思います。また、既に繁忙時におきましては、相互応援といったものは日常的に実施をしてきているところでございますけれども、今後、リソースの再配置を進めるに当たりまして、必要な研修等を十分に行っていくということで考えているものでございます。

経営努力の関係では最後になります、⑪でございます。会社全体としての労働力確保策ということでございます。既に会社全体で、多様なチャネルを活用した募集活動を展開しているところでございます。また、地域ごとに競争力のある賃金単価を設定できるように、支社や郵便局長の裁量による単価のアップ、さらに、それに暫定的に上乘せをすることができる手当の制度といったものも導入しているところでございます。正社員登用、あるいは高齢者の継続雇用についても実施をしております。

また、郵便局単位ではなくて、地域単位での募集、あるいは局間での応募者の相互紹介といったものも実施をしてきているところでございます。今後とも、労働力確保については取り組んでまいりたいと思います。

この部分の説明は以上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○米山主査　ありがとうございます。以上、I 経営努力の対応に関するご説明を頂戴いたしました。

ただいまの説明部分について、ご質問、ご意見がございましたらよろしくお願いいたします。泉本委員、お願いします。

○泉本委員　ありがとうございます。最初の①の「はこぼす」、宅配ロッカーについて質問です。全国まだ338箇所、郵便局が181箇所、駅が85箇所。これを今後、1,000台に増加するとお書きになっていますが、計画的にはどこに配置するの

でしょうか。それから、例えば団地、都営団地、民間の大型マンションなどでは、大体宅配ボックスが設置されていると思うのですが、おそらく古くからの都営住宅等には設置されていないのではないかと思います。そういうところに出す計画をしたら、もっと早く普及するのではないかと思います。その辺りをどうお考えでしょうか。また、ほかの宅配業者さんとコストを負担しながら設置しましょうということを何回も申し上げているのですけれども、国を巻き込んでやらないとできないという、少し消極的なお言葉が書いてあったと思いますが、どのようにお考えで、どういうアクションを起こしていくか。こここのところが待ったなしではないかなと思います。

○米山主査　　よろしく申し上げます。

○諫山副社長　　今後の計画でございますけれども、具体的な設置場所については検討中でございますが、郵便局のほか駅、商業施設、それから泉本委員からご提案がありました、比較的古い団地の入り口といったところも効果があるのではないかとということで検討しているところでございます。当面、首都圏を中心に、まず1,000台を整備しようということで考えております。具体的には2020年度ぐらいまでには何とか実現したいというふうに考えております。

それから、ほかの事業者との宅配ロッカーの共用につきましては、競合他社との間で具体的に交渉を始めているところでございます。それぞれ経営上の必要性等もございしますので、どういったところで共用ができるのかということにつきましては、具体的に検討をしているところでございます。

また、駅のロッカーも、インバウンドの増加に伴いましてかなり埋まってきてはおりますけれども、まだまだ余裕があるところもございまして。宅配ロッカーの設置場所としては非常に効果的であるとも考えられますし、電子化も進んでおりますので、宅配ロッカーとして共用できないかということで、具体的にメーカー様との交渉を行っているところでございます。これにつきましては、事業者間の交渉でまとまるものでございまして、先ほど国との連携と申し上げましたのは、やはり利用者の皆様のご理解をいただく必要性という観点から、啓蒙的な活動という観点で、国との連携を図っていきたいということございまして、既に環境省様や国土交通省様とは連携を始めているところでございます。

○東條主査代理　　どうもありがとうございました。前回、関口専門委員もご発言になったことなのですが、この委員会は基本的に郵便ユニバーサルサービスの見直しについて

審議、検討するということになっております。確かに配達人員の確保が非常に困難であるという事情は理解しますし、この配達人員の生産性、配達生産性を上げるという意味でいうと、宅配ボックスも間接的には関係するのですが、基本的には意識して切り分けて資料を作成していただければと思います。

○諫山副社長 恐縮でございます。私どもも少し気になっていたところではございますけれども、ご指摘をいただきましてありがとうございます。①の最後に書いてございますけれども、書留の再配達というのも少し問題になっております。信書でございますので、再配達の削減には慎重に進める必要があるということでございますけれども、一定の受取人の方のお申し出、あるいはご了承のもとで宅配ロッカーの活用を拡大するという取組も始めていますので、少し書かせていただいているところでございます。ご指摘ありがとうございました。

○米山主査 ほかに何かございませんでしょうか。どうぞ、石山専門委員。

○石山専門委員 先ほどの泉本委員の「はこぼす」に関連して、この「はこぼす」が一気に普及できない理由として、設置コストが非常に高いものなのかなというふうに認識をしており、コストが問題で広がらないということではないかどうかの確認をしたいです。

○諫山副社長 設置にかかるコストは確かに大きいのでございますけれども、それにも増して利用が拡大していないという実態がございます。当然のことでございますけれども、「はこぼす」があっても、そこに配達をしてほしい、再配達をしてほしいという指定を容易にする仕組みというのが、基盤として整備されていないと、なかなか利用が進まないということがあろうかと思っております。今、ウェブ通販事業者様等と、発送通知のメールに、例えば弊社のURLを記載させていただきまして、そこにアクセスしていただければ、初回から「はこぼす」への転送も指定していただけるといった形を交渉させていただいております。再配達につきましても同様でございますけれども、そのような仕組みをまず導入させていただくという取組をさせていただいております。

また、弊社独自に郵便IDというものを設定しておりますけれども、このご登録をいただいた方には、弊社から直接メールのご連絡を差し上げて、指定をしていただけるような仕組みの構築、あるいは、SNSと提携し、SNSに登録された方には何らかの形で通知され、広くご指定をいただけるといった仕組みをまずは整えることが必要だろうと考えております。ご利用が拡大してまいれば、コストはそれに対応できるようになっ

てくるのだらうと思いますけれども、まずは利用の拡大ということでございます。これに関しましては、やはりご利用者の皆様のご理解というのにも必要になってまいりますので、その辺りのご理解を深めるための取組というのにも、並行してやっていきたいと考えております。

○石山専門委員　利用が拡大しなければ普及ができないということで理解しました。例えば、全国展開をしているようなコンビニエンスストア等との提携が早いのかなという印象を受けたのですけれども、そのような事業者連携を検討されているということですが、やはり自社で完結できない部分を、もっと外部と連携することで普及を加速させていくというところを、ぜひ期待したいなと思っております。

○米山主査　ほかに何かございませんでしょうか。竹内専門委員。

○竹内専門委員　ご説明ありがとうございます。なかなか郵便事業は大変で、宅配事業者との競争、あるいはいわゆる電子メール等との競争等もあることはよく理解しておりますし、いろいろご努力されていると思うのですけれども、逆に会社様の組織の内部での競争、切磋琢磨といいますか、そういうことについて、例えば、海外の資料のところにも、例えば郵便の職員の方々を1、2、3…とグレードをつけるという話もありましたが、そういうことが励みになることもあります。そのような組織内部での競い合いとか、そこから出てくるプラスのインセンティブに対して、何か取組や工夫をやっておられるならご紹介いただければありがたいと思いますが、いかがでしょうか。

○米山主査　お願いします。

○諫山副社長　幅広いご質問でございますが、例えば、内部での提案制度ということもでございます。それから、郵便関係の営業でございますけれども、従前は、特に小口以外は、郵便というのは独占事業という前提で、営業をする必要はないという考え方でございましたけれども、やはり減少する中で、営業活動することによって、少しでも郵便物を増やしていただくということで、営業にも取り組んでおります。

この中では、当然営業の成果に応じた手当というようなものも組み込んでおり、そのような意味では、郵便の営業に関する内部での競争が行われるようにしているところでございます。

また、郵便配達員の活用ということでございますけれども、従前はひまわりサービスというような形で、自治体、あるいは社協様とうまく提携した上で、郵便配達員がお客様のところに配達時にお声がけをする。あるいは、郵便物の差出しがある場合にはお受

取りをする、そういったサービスも展開してきておりまして、引き続きやっているところでございます。これにつきましては弊社といたしまして、郵便局のみまもりサービスということで、基本的には配達員ではない、基本的に郵便局の局長含めた内務社員が対応するという形のサービスを本格的に開始したところでございます。

配達員につきましては、実態といたしまして、非常に忙しいということがございます。郵便につきましては、配達箇所数があまり減っていない、ルート配達ということで、基本的に業務量がそれほど落ちていないということをご説明させていただいておりますけれども、他方でゆうパック等の荷物については、相当程度増えてきておりますので、人手不足の中で、基本的には休日出勤、あるいは超過勤務ということで対応しているという状況の中で、地域によって偏りはあろうかと思っておりますけれども、郵便配達員のほかに転用できる時間を見出すのが、全国平均で見た場合になかなか難しいという実態がございます。当面は郵便配達員を他に転用することにつきましては、具体的な企画ということではなかなか見出せていないところでございますけれども、今後、いろいろな効率化を図る中で、外務員の活用につきましても、また改めて考えていかななくてはならないと考えているところでございます。

○米山主査　よろしいでしょうか。

ほかにございませんでしょうか。横田専門委員。

○横田専門委員　追加で教えていただきたいのですが、先ほどの人材育成の件で、3年間は外務業務に従事して、それから適材適所ということだったのですが、まず外務業務とは何をされていらっしゃるのかというのが1つ。また、深夜業務がどうしても局で発生してくると思うのですけれども、そこには必ず社員はいらっしゃると思ってよろしいですか。

○諫山副社長　外務というのは、まさに郵便物の配達でございます。郵便サービスの基本中の基本の業務でございますので、ここを基本的にはきっちり経験させます。これに慣れることによりまして、スポット配達でありますゆうパック、荷物の配達というのも比較的容易になってくるのだらうということで、まず郵便の配達の業務に従事させるということになっております。その中で、荷物の配達も経験させるということでございます。

それから、深夜の労働につきましては、社員というのは正社員のことでございましょうか。

○横田専門委員 はい。

○諫山副社長 基本的には正社員が必ず管理者として勤務するということになっております。

○横田専門委員 ありがとうございます。もう一つ追加なのですが、配達をされるということなので、バイクや車の免許が必須になってくると思うのですけれども、採用の際には、それが条件としてあるのでしょうか。バイクに乗ったことがある人がどれほどいるのかという疑問がありまして、条件として、最初に外務業務があるというお話をされた上で採用されていらっしゃるのでしょうか。

○諫山副社長 特に条件としているわけではございませんけれども、できるだけ取っていただきたいというふうには考えているところでございます。また、原付から、90cc、140ccといった形のバイク、二輪に移行しておりますので、普通免許では乗れないという状況でございますので、免許を取得することにつきまして、入社後何らかの形で支援を講じているところでございます。

○横田専門委員 ありがとうございます。

○米山主査 ほかに何かございますでしょうか。

ないようでしたら、私から3点ばかりお聞きしたいです。最初の2点は、先ほどの事務局から報告がありました、外国との関連でお聞きしたいと思います。UKの事例で、デリバリー・ツー・ネイバーというものがあって、これは信書との関係で簡単にいかない部分もあるのでしょうかけれども、町内会や自治会との調整その他を進めていくなど、地域のまとまりや地域のコミュニティとのかかわりにも関係するものです。迷惑だと思われる方もいらっしゃるかもしれませんが、一概に迷惑なことではないと思います。⑧のところで、個人的な委託には努力されていらっしゃいますけれども、自治体や町内会等にももう少し強く働きかけていく方向性というのはどうなのかなということが第1点でございます。

第2点は、ラ・ポストの試みで、配達員のレベルを設定して、見守り等できる配達員をグレード化しているということですが、特に特別な技能、特別な役割ができる人というのは、おそらく高齢化社会や、過疎の地域にとっては特に必要だと思います。処遇も含めてこういったレベル分けを考える方向性というのはありますでしょうかという点が2点目です。

3点目が、外国の事例と離れることですが、電子メールと郵便については競合

と考えるべきかどうかということの前々から考えております。確かに電子メールが盛んになってきたことが、郵便物が少なくなる要因の1つではあるのですが、日本郵便の場合は、郵便物だけではなくて、荷物もあわせてやっているわけですから、メールは競合ではなくて、メールをうまく活用しながら、郵便局ネットワークを使って、荷物と郵便の範囲の経済性をより発揮するというのがいいのではないかと思います。

民間の企業は、電子メールを使って、配達の連絡等をしております。日本郵便もやられているとは思いますが、電子メールを、いかにうまく効率よく配達するかということに利用する手段とお考えになるのはいかがでしょうか。

また、ユニバーサルサービスに関連して、一言申し上げます。ユニバーサルサービスの郵便と荷物とをきちっと切り分けることは重要ですが、配達という面では、物理的に切り離すというのは不可能な話で、一緒にやっているからこそ効率がよいわけです。その効率をもってしてユニバーサルサービスを維持してもらいたいので、ぜひ範囲の経済性を発揮していただきたい。このような意味ではユニバーサルサービスに関して、郵便と荷物を分けて考えられなくてもよろしいのではないかと思います。

○諫山副社長　ありがとうございます。まず、デリバリー・ツー・ネイバーの関係でございますけれども、類似の制度といたしまして、先ほどご説明いたしましたとおり、あらかじめご指定いただいた代理人の方に配達をするという制度がございまして、包括的代理人配達という、昔のお役所用語のような形で名づけております。これを活用することができるのではないかと考えておまして、先ほど地域団体との連携による配達効率化ということで、ぜひ研究をしていきたいというふうに考えているということでご説明させていただいたものでございます。

他方、先ほどカナダのところでご説明がありましたけれども、郵便の制度として、コミュニティ全体に、コミュニティの入り口のところに共同受箱を設置して、そこまでしか郵便は配達しなく、受け取りに来てくださいということを制度として導入するということにつきましては、カナダが初めて取り組んだというふうに認識しております。やはりこれはご利用の皆様の反発が非常に大きかったということで、政権交代もあって計画が永久凍結になっているという状況でございますので、あくまでも受け手の受取人の方のご同意、あるいはご希望に応じて導入するというふうに進めていく必要があるのかなと考えております。

ただこの場合、効率化の観点から、そのエリア全体がまとまっていたかかないとなか

なか効率化に資さないところがございますので、そのような点も含めて研究してまいりたいと思います。

それから、ラ・ポストの関係でございます。先ほど申し上げましたように、現状、人手不足もございまして、なかなか配達担当者に時間的な余裕がないということもございますけれども、レベル分けという観点で申し上げますと、なかなか処遇には反映されてはいないのですけれども、お客様との対応が必要になってくるサービス提供者の社員でございまして、接遇のレベルといった観点から検証を行った上でレベル分けをして、それを称するようなバッジのようなものを交付した上で、そのような取組はやってきております。

ただし、先ほど竹内先生のご質問にもございましたけれども、今後、配達の効率化等が進んだ段階で、時期的な偏りはあるかもしれませんが、配達担当者の時間的な余裕といったものができてくれば、いろいろ考えていかななくてはいけない課題だろうと認識しております。

それから、メールと郵便の関係でございますけれども、郵便は信書を含むもの、メールに関しましては信書を絶対入れてはならないという大きな切り分けがございますので、その切り分けの中で、メール便と郵便につきましては決して競合するものとは考えておりません。

○米山主査 申しわけございません、電子メールのつもりでした。

○諫山副社長 恐縮でございます。それにつきましては、なかなか今すぐに、包括的な関係での調整というのは思いつきませんけれども、先ほど申し上げましたように、広告手段としての電子メールというのは、弱点が見えてきたという状況もございまして、それを補うための、お客様とのコミュニケーションツールとしてのDM、郵便の利用ということにつきましては、かなり企業を中心として認識が進んできております。そのための啓発活動ということで取り組んでいるということは先ほど申し上げましたけれども、そうした面での連携というのは、十分図っていただけるのではないかと考えております。

それから、荷物との切り分けということでございます。今後、リソースの再配置というようなことを、今回の制度の見直し、サービスレベルの見直しの関係でご説明してきておりますけれども、その前提として、既に今まで荷物は四輪で配達をする、郵便は二輪で配達をするということで、基本的には切り分けをした上での対応をしてきたわけでございますけれども、この壁をできるだけ低くし、できればなくしたいということで取

組を進めてきております。まず、荷物が拡大をしておりますので、郵便の配達の中に、二輪に載せられる程度の小型、薄物、軽量の荷物につきましては、二輪の配達の中で対応するというので、これはかなり拡大してきております。

今後はもう一歩進めまして、二輪の人間がある日は四輪に乗って配達をする等、人のやり繰りの一体化、あるいは大口の荷物がある場合には、四輪で郵便も荷物も一緒に配達してしまう等、そのような形での現場の取組、荷物と郵便の配達の一体的な運用というのをぜひ進めなくてはいけないと考えております。そのようなことが今後のリソースの再配置のためには必要だろうということで、既に取組を始めております。かなり進んできていると考えております。

ただし、同業他社には荷物と、郵便に類するメール便も一緒に事業展開されている事業者もおられますけれども、基本的には最後のところの配達は別のネットワークになっております。最後の配達の部分は、なかなか完全に一緒にやるというのは難しいかと思っておりますけれども、基本的に一体で運用する方向で、ぜひ進めたいと考えているところでございます。

○米山主査 ありがとうございます。泉本委員。

○泉本委員 すみません、最後のご説明がよくわかりませんでした。まず、二輪と四輪のリソースを再配置することで効率化されているということですが、郵便の配達を週6日から週5日にしたとしても、今後ますます荷物が多くなっていった場合、二輪で小さい荷物も運び、四輪で郵便も入れるという再配置を進めると、一体郵便の配達を週5日にしたことによって、どれだけ郵便局全体の職員の労働時間が変わり、働き方改革につながるのか、よくわかりません。また、先ほど、配っていても最後のところという部分が何をおっしゃっていたのかがよく聞き取れなかったもので、そこを改めてお願いしたいです。

○諫山副社長 恐縮でございます。土曜配達を郵便に関してやめれば、郵便の配達を担当しております5万5,000人のうちの4万7,000人が、平日その他の業務に回ることができますので、週末労働がその分だけ減るということです。なおかつ人手不足等によりまして、平日も含めまして超勤、休日労働等で対応しているところがございますが、そういったところに回すことによりまして、超勤や休日労働が全体として減るだろうと見ているところでございます。

荷物と郵便の一体的な運用というところでわかりにくい部分はございますけれども、

基本的に最後は別だと申しあげましたのは、例えば同業他社さんでも、メール便の配達というのは、各戸ごとに軒並み配達をしなくてはいけないということで、エリア毎に非正規員の方々が待ち受けています。そこに、荷物を運ぶトラックに乗せた当該エリアのメール便をどさっと置いて、その後は非正規の社員の方がそのエリアの配達をするという形で、スポット配達とルート配達を併用しており、最後の配達の仕方というのは別々に考えられております。

ただし、一体的な運用で何ができるのかと申しますと、その中でも小さな荷物については、郵便配達でぐるっと回る間に、その荷物の配達先が含まれる場合には、立ち寄って荷物を配達することができるかもしれない。あるいは、大口のお客様の場合には、荷物と郵便合わせると相当な数になる場合がございますので、その場合には四輪で一度に配達することができないか。そのように部分的な一体運用というのができるだろうということで、進めていきたいと考えているところでございます。

○鈴木総務審議官 郵便と宅配便の話が混ざっているので、お分かりにならなかったのではないかと危惧いたします。

○泉本委員 今のお話だと、非正規の人は荷物を配れるけれども、非正規の人は郵便を配れないという線引きがあるということですか。

○諫山副社長 そういうことはございません。正社員と非正規社員との切り分けというのは厳然としてございまして、正社員が足りないから非正規社員で埋めるというようなものではございません。郵便の配達の組織の中で、基本的に管理をする立場にある者には必ず正社員を置き、その管理のもとで配達を行う者については非正規を充てることもできるというような形で、基本的には切り分けているところでございますので、ごちゃごちゃになっているわけではございません。郵便であれ荷物であれ、そのような切り分けの中で正社員と非正規社員が混在して配達をしているということでございます。

また、荷物につきましては、正社員、非正規社員のほか、従前から申し上げておりますとおり、半分弱は外部の事業者に対する委託という形で配達をしているところもございます。

○鈴木総務審議官 いま一つ理解が進まないということであれば、もう一度聞いていただいてもいいと思います。私が聞いてこうではないかということでよろしければ、私から少し解説をいたします。

○米山主査 それでは、よろしく申し上げます。

○鈴木総務審議官 ルート配達、スポット配達という言葉を使っているのですが、既に皆さんには分かりづらいと思うのですが、郵便局の配達というのは、区域を分けます。豊島郵便局ですと、全部で30区域あります。その配達区から、あなたは今日は第1区、2区、3区というふうに指定がされます。ほかの郵便局から来た郵便、あるいは管内で集まってきた郵便を集めて、宛て先別に区分して、これは1区の郵便、2区の郵便、3区の郵便というふうに分けます。従来ですと、それを人の手によって、配達する順番に並べて、配達の人はそのを持って出て、それを一戸一戸入れていくのですが、今は大きな郵便局で、機械で全部読み取って配達する順番に並べて、それぞれ配達する郵便局に持っていくということになっています。

他方、荷物のほうは、一軒一軒行きませんので、郵便の1区、2区、3区というよりも、もうちょっと粗い区分になっていまして、大体ルート1、2、3、4となっており、ルート1で大体豊島区のこの辺りを、荷物のある家だけ置いてくるというように、郵便局の中は、基本は郵便配達と荷物配達で違っているというのが私の認識です。

先ほど説明で分かりにくかったのは、メール便と荷物は違いますという話があったのですが、それでも、宅配便事業者は、もともと大きな車で行ってから、リヤカーで引っ張ったりして荷物を配達します。ところが、宅配便事業者も、書類を袋に入れて配達しているらっしゃるので、大きな荷物をリヤカー引いて配っている人がメール便を順番に入れていくというのではなく、大きなトラックを路上に止め、そこに今度メール便を各家庭に配る人を別に置いておいて、リヤカーで荷物を運ぶ人とは別の人が、比較的一軒一軒メール便という封書を配っていくということです。郵便は荷物を配る人と郵便を配る人は完全に分かれています、宅配便事業者でもある程度分かれているということです。

しかし、郵便局でも、荷物も大きいものから小さいものまであるので、郵便を一軒一軒配達する人も、すごく小さいものだったら荷物も持って行って、郵便と一緒に配達をします。ところが、荷物が届くようなところは、業務用の書類や郵便もたくさんあるので、それは郵便の配達ではなく、荷物を配達するルートの担当者が荷物と一緒に届けており、状況に応じて配達員の作業が重なっている場合があるということだと私は思いますが、泉本委員、お分かりになりましたでしょうか。

○泉本委員 ということは、ルート便で配達をしている郵便を、1日お休みを増やしたことによって、今までバイクと一緒に運んでいたゆうパックの小さい荷物は、今度は誰が配達することになるのでしょうか。もう1回お聞きしますけれども、全体のリソース

の人たちが、どれだけ働き方改革につながるのですか。このところがなかなかわかりにくいので、次回でよいのですが、もう少しデータが欲しいと思います。

前回も、郵便のことしか書いていないのですが、実際配る人は両方配っている人もいるわけなので、働き方改革の効果が少しわかりにくいです。今日も、どなたかのご発言がありましたけれども、様々な説明の中で、宅配ボックスとか「はこぼす」と言うと、荷物を受け取るのだろうとなってしまうのですが、郵便局は荷物だけでなく、郵便もあるので、分かりにくくなっています。説明全体が、荷物、宅配のほうの説明文書になっているのではないかなと感じるので、今回、一番目的にしていることが郵便配達を週5日にしたいというのであれば、どのような効果があるのかというところを、もう少し焦点を当てていただきたいなと思います。

○諫山副社長　ありがとうございます。土曜日に、二輪による郵便配達をしながら、ゆうパックの小さな荷物の配達も併せて行っているという実態はございます。土曜日の郵便の配達をやめることによりまして、郵便配達を行っているものにつきましては、4万7,000人減るわけでございます。しかし、土曜日につきましては、二輪で配達したものが少しだけゆうパックの配達のほうに移ってまいりますので、4万7,000人のうちの一部が再配置されることによる増加というのはあろうかと思えます。そういったところも含めまして、これまで郵便と荷物の話を切り分けて、郵便ではこうなりますという話だけさせていただいておりましたけれども、荷物と併せてどうなるのかということにつきまして、データを改めて出させていただきたいと思えます。

今回、超勤の削減等の数字を出せればと思ったのですが、委員会の場でご報告するにはいま一つ精査をしないではいけないということで、今回は見合わせていただきました。次回には提出させていただければと思います。

○米山主査　ありがとうございます。ただいまの泉本委員の論点は、次のⅡの制度的な対応の要望ともかかわることなので、この辺りで次に移ってもよろしいでしょうか。

それでは、Ⅰの経営努力の対応に関する箇所についてはここまでといたしまして、引き続きⅡの制度的な対応の要望に係る論点に対する事務局及び日本郵便の考え方と、前回会合の際に委員会の皆様からいただいた意見について説明をいただきたいと思えます。

まずはⅡについて、諫山執行役員副社長、お願いします。

○諫山副社長　⑬については、収支予測でございます。これにつきましては、別紙1を

ご覧いただきたいと思います。2020年度をご覧いただければと思います。前回お示しいたしましたとおり、370億円程度の赤字になるということで、何も抜本的な対策を講じなければ、その後、200億円程度ずつ損益が悪化すると見込んでおります。後ほど費用の分析につきましてはご説明をしたいと思いますけれども、荷物の分野の好調さを受けまして、郵便分野に共通費用の配賦が軽くなるということがございますので、郵便分野の損益にプラスになる可能性がございますが、全体の傾向は同じだと見ております。

200億円の根拠でございますけれども、右下のところをご覧いただければと思います。需要喚起などに取り組む一方、郵便物の減少による収益減が毎年度300億円程度ずつ見込まれます。賃金単価の上昇につきましても、1.25%程度と見ており、費用増が見込まれます。このため、業務量の減少によります費用減に加えまして、大型郵便物処理の機械化、さらなる要員配置の適正化といったことによる可能な限りの業務効率化、生産性向上による費用の削減に取り組みますけれども、資料にありますように差し引き200億円程度のペースでの損益の悪化が見込まれると考えております。

折れ線グラフでございますけれども、今回の制度改正によりまして、緑色の上のほうに向かっている矢印でございますけれども、600億円程度の効果が見込まれると考えております。これを2020年度から実施できれば、2020年度につきましては230億円程度の黒字となりますけれども、損益悪化のペースが変わらなければ、2022年度には再び赤字になるだろうということでございます。600億円につきましては、郵便事業の損益改善分でございます、これに相当する要員は成長分野である荷物分野等に振り向けられると考えているところでございます。

しかしながら、右の囲っております※1のところをご覧いただければと思います。そこにありますとおり、現在検討中の新技術による内部事務の効率化、あるいはさらなる需要喚起策等によりまして、何とか2022年度までは黒字を維持できるように努力をしていきたいと考えております。さらにその下の※2にありますとおり、2023年度頃に予定しております次期のITシステムの活用、あるいはそこがございますような、さらなる先端技術の導入による効率化といったことに取り組んで、その後も収支の改善、損益の改善に努めてまいりたいと考えているところでございます。

次に、⑭費用配賦でございます。これについては別紙2をご覧いただければと思います。根拠条文でございますけれども、日本郵便株式会社法によりまして、毎年度業務区

分ごとに収支状況を総務大臣に提出をして公表するということになっております。業務区分と申しますのは、そこにありますように、郵便法の規定により行う郵便の業務その他の切り分けによるものでございます。収益と費用の整理を具体的にどうするのかということにつきましては、基本的な事項につきましては、別紙2の次のページにございます。施行規則で規定をされているということございまして、このように適正な費用の配賦につきましては、法律上の要請になっているということでございます。

また、整理の詳細については、弊社におきまして、計算方法書という形で取りまとめを行いまして、それを作成して総務大臣に提出し、公表するということになっております。その計算方法書というのが別紙3でございまして、弊社といたしましては、法令の基準にのっとり、収益と費用をこのような基準で分計をして、業務区分ごとの損益を整理し、総務大臣に提出するとともに公表しております。その方法書が別紙3でございます。

さらに収支が適正に作成されていることにつきましては、毎年度監査法人の証明を受けるということが法令上義務づけられており、適正に収益、費用の配賦が行われている業務区分別の損益が明らかになっているということが制度上の要請として仕組まれているということでございます。

具体的な配賦方法でございますけれども、別紙4をご覧くださいと思います。どのように費用を整理しているのかということにつきまして、簡単にまとめさせていただいたものでございます。郵便の引受けから配達まで流れを示しておりますけれども、上のところがございますように、郵便と荷物のサービス、これは基本的には同じネットワークを利用して提供しているということになりますので、費用の多くは共通費用になる部分がございます。そのため、適切にこれを配賦するということが、それぞれの損益を明らかにするために必要になってくるわけでございます。このため、まず費用を、そこにあります引受けから配達までの作業工程ごとに費用を整理します。次に、それぞれの作業工程における郵便と荷物の取扱量に応じて、郵便と荷物の費用を分けるという手順で、適正な費用分型を行っているということでございます。詳細は次のページにも記載しておりますのでご覧ください。適切に費用の配賦がされているものと考えているところでございます。

○藤田郵便課長 事務局から、次の⑮について説明いたします。まず、郵便サービスについての考え方でございます。郵便サービスの社会的な役割に鑑みて、郵便サービスと

して何が求められているのかということについて考え方を整理しました。郵便は、現在利用者が国内全域にあまねく信書を送達することができる唯一のサービスであるとともに、利用者が個別に契約申込みといった事務手続や、特別な機器や機材を準備することなく、国内全域でポストに切手を貼付した郵便物を投函するだけで利用できる簡便な通信手段であります。直近の平成29年度においても、170億通の信書が差し出されており、依然として多くの国民にとって身近な通信手段であることには変わりありません。

郵便では、信書のみならず4キロまでの荷物を送付することが可能であり、日本全国に一律料金で荷物を送付することも可能性です。また、金融機関が行う本人確認手続の一部として、転送不要郵便物が用いられる他、官公庁の申請手続に書留郵便が用いられる等、現時点において郵便は社会経済活動を行う上で不可欠な要素として組み込まれているものと考えております。

以上によりまして、通信手段としての重要性が過去に比べて一定程度低下したとしても、なお郵便サービスが国民の日常生活に果たす役割は大きく、引き続き郵便サービスは全国であまねく簡便に利用可能な通信手段として継続的に提供していくことが必要と考えております。その郵便サービスは、社会環境の変化や利用者のライフスタイルの変化に適応して、より利用しやすいサービスとして提供されることが求められていると考えております。

次のページの⑩にいきまして、郵便サービスの考え方のもう一つの論点で、サービスのうち、維持すべきものが何で、何が見直してよいものかということの考え方でございます。

我が国の郵便のユニバーサルサービスは、日本郵政公社発足時に、①手紙・はがきの全国均一料金、②ポスト投函制、③全国あまねく公平な提供及び④継続的な提供の4つの要素により構成されているものと、当時の郵政事業の公社化に関する研究会報告書に記載されておるところです。

これらの要素のうち、手紙・はがきの全国均一料金、ポスト投函制、それから③の全国あまねく公平な提供については、それぞれ法律上に規定されております。④については、郵便法等に明文の規定はございませんが、別法の日本郵便株式会社法に基づく日本郵便株式会社が郵便事業を行うことが法律上義務づけられておりまして、郵便サービスを継続的に提供するということは自明となっているところですので。これらの要素は、いずれも郵便サービスがユニバーサルサービスであるために必要不可欠と考えており、これ

らを維持していくことが引き続き必要と考えております。

以上に加えまして、郵便サービスの実施を担保するために、郵便料金、郵便約款及び郵便業務管理規程を、日本郵便株式会社において定め、総務省に届け出る、または総務大臣の認可を受けることを定めております。今回、日本郵便から要望されている週6日以上配達、差出しから原則3日以内での配達については、それぞれ郵便業務管理規程の認可条件として、日本郵便に対して遵守を義務づけていますが、このようなユニバーサルサービスの水準については、将来の社会経済の動向やニーズの動向などを踏まえて、適宜見直しが図られるべきであると、当時の研究会の報告書にも記載されているところです。

以上をもちまして、今回の日本郵便の制度見直しの要望の背景にある、郵便物数の減少や労働力不足の深刻化は、いずれも日本郵政公社発足時には予見し得なかった部分もございまして、社会経済動向の変化でございまして、利用者における土曜日の配達や、通常郵便の配達速度に対するニーズの動向の変化を確認した上で、利用者が重きを置かなくなったサービス水準については、これを見直すことも排除されないと考えられると思っております。以上です。

○諫山副社長　　続きまして⑰でございます。郵便料金の値上げによる対応ではなくて、サービスレベルの見直しということは何ぞなのかということでございます。これにつきましては、既に申し上げてきているところでございますけれども、現在、郵便サービスの多くが週末、あるいは深夜の労働に支えられているという中で、既に深刻な人手不足が生じておりますし、また会社の責務として、働き方改革の推進にも取り組む必要があるということから、今回、サービスレベルの見直しを要望させていただいたということでございます。

なお、昨年6月の値上げの効果でございますけれども、460億円の増収を確保したところでございます。これによりまして、昨年度、郵便事業につきましては241億円の黒字となっておりますけれども、値上げがなければ、昨年度も郵便事業は赤字になっていたというのが実態でございます。

続きまして、⑱でございます。ほかのサービスの見直しよりも適切なのかということでございます。先ほどユニバーサルサービスの中身について事務局からご説明がございましたけれども、今回お願いしているもの以外に見直しをすれば、戸別にあて所へ配達するという見直し、郵便差出箱の削減、といったところが考えられるわけでござ

いますけれども、前者につきましては、先ほど米山主査のご質問に答えさせていただきましたけれども、このあたりは郵便の基本でもありますし、高齢者の方等、利用者の方からのご理解も得られにくいだろうと考えているところでございます。

また、後者の郵便差出箱の削減については、簡便な差出方法を提供するということが、郵便サービスの基本となっております。かつある程度数を減らしても、ぐるっと回って取り集めを行わなければいけないという実態は変わりませんので、効率化の効果という観点からいきますと、限定的なものだろうということも考えているところでございます。

次に、⑱をご覧いただければと思います。土曜日休配の影響ということでございます。2つ目のところをご覧いただければと思います。例えば定期刊行物につきまして、政策的に低料金を設定しております第三種郵便物の中で、例えば日刊のものにつきましては配達が遅れるといった影響が考えられるところでございます。この影響を軽減する方策については検討してまいりたいと考えております。なお、土曜日を休みにする企業の割合が、ほかの平日に比べると高うございますし、公共施設の多くも土日が休みということでございますので、休配にするとすれば土曜日が適切だろうと考えているところでございます。

次に、⑳をお願いいたします。送達日数の繰下げの影響でございます。これも先ほどと同様の影響があらうかと考えているところでございます。影響の軽減策につきましては、検討してまいります。なお、4日目の配達となる場合はどのような場合なのかということでございますけれども、これは現在、3日目の配達となっているものということでございますけれども、どういうものかと申しますと、本来は2日目の配達になるものでございますけれども、遅い時間に差し出されたために、その日の当日の夜間ではなくて、翌日日中に取集めや区分等の作業を行わざるを得ないということで、3日目の配達になってしまうものがございます。極めて例外的でございます。前回、数字も挙げさせていただいておりますけれども、年間700万通、全体で0.04%程度ということでございますけれども、例外的なものとして、4日目の配達となるものがあるということでございます。

次が郵便区内特別郵便物の対象範囲を拡大した場合の影響でございます。郵便区内特別郵便物ということで、全国均一料金制度の例外として設けられている制度の仕組みを、昨年度使っていただいた通数ですけれども、13.4億通ということでございます。全体の8%程度でございました。そのうち、現在、複数の配達局に差出しを行っておられ

るお客様の分が7億通程度ございます。このようなお客様は、今回、地域区分局に一括差し出しするという形に移行できることになるわけでございますので、この7億通程度が地域区分局に一括して差し出されるという想定をしております。この分が利便性の向上になるものと想定しております。

それから、㉒のサービス見直しの財務上の効果については、先ほど別紙1でご説明したとおりでございますので、ここでは説明を省略させていただきます。

次は事務局でお願いいたします。

○藤田郵便課長 ㉓の郵便のユニバコストのモデル計算による、要望事項を実施した場合にユニバコストに与える利益改善額でございます。これにつきましては、従来総務省で持っておりました計算モデルがございます。これを用いまして、特に土曜休配の影響が、モデル上どの程度コストにインパクトがあるかというものを、別途試算しております。先ほど日本郵便から、土曜休配等のインパクトが600億とございましたけれども、その詳細な積み上げ計算とこのモデル計算のモデルを併せて次回会合にお出ししたいと思っております。

○諫山副社長 続きまして、㉔の労働環境の改善見通しということでございます。繰り返しになりまして恐縮でございますけれども、土曜配達の休止によりまして、土曜日の配達担当者全体の85%に当たります4万7,000人が平日その他の勤務に再配置となることができると見込んでおります。

また、送達日数の繰り下げによりまして、内務の深夜勤務者全体の64%に当たります5,600人が、昼間帯その他の勤務に再配置が可能と考えております。ただし、これにつきましては、米山主査に取りまとめていただきましたけれども、泉本委員のご質問で、会社全体がどうなるのかというのがわかりにくいということでございますので、次回改めてご報告をさせていただければと思います。

続きまして、㉕の導入方法、周知方法や顧客対応についてということでございます。段階的な導入も考えられるところでございますけれども、人手不足や働き方改革に早急に対応するために、ぜひ全国一斉に導入をしたいと考えております。また、当然のことながら国民生活、あるいは企業活動に影響するものでございますので、また見直しの対象についてゆうパック等の荷物、あるいは速達等の特殊取り扱いといったものが対象にならないわけでございますけれども、見直しの対象につきまして誤解が生じるといった

おそれもございますので、そのようなことのないように、周知には万全を期すつもりでございます。

それから、最後の⑳と㉑の影響を受けるお客様への配慮ということでございます。ぜひ速達のご利用についてご理解を得られるように努力していきたいと思っております。既に申し上げましたとおり、速達につきましては現在、料金も含めまして見直しの検討を行っているところでございます。説明は以上でございます。

○米山主査 ありがとうございます。以上のご報告について、委員の皆様から質問及びコメントをいただきたいと思っております。いかがでしょうか。竹内専門委員。

○竹内専門委員 ご説明ありがとうございます。ずっと前から申し上げていることですけれども、もちろんご説明があった①から③までといった、絶対に譲るべきではないところがあることは十分承知しています。要するに、全国均一料金、ポスト投函、あまねく公平な提供です。ただし、それはそうとしても、やはり私としての印象は、みんな一緒だと。回れ右というのか、右向け右というのか、とにかくみんなが一緒でなければいけないということに、私はすごく疑問に思っていて、もう少し多様なサービスの提供ということがあってもいいのではないかという気がします。

先ほど速達のお話、検討ということで承ったのですけれども、事実上非常にサービスが良過ぎて、逆に速達の意味がありません。ところがお客さんによっては、遅くてもいいから安くしてくれとか、あるいは早いなら幾ら出してもいいという方もいらっしゃる。バラエティに富んだサービスから選べるというのが理想ではないかと私は思っています。配達の日数についても、無責任な言い方かもしれませんが、例えば毎日配達で、週7日配達でもいいと思います。そういうサービスがあってもいいし、あるいは週1でも構わないというように、私は消費者が選べるといいますか、そのようなことがあるべきではないかと思っております。

私、専門が交通なものですから交通の話をしてみますと、例えば付帯的なサービスの提供という意味では、鉄道等の特急料金というのは早く着けるからたくさんお金を払っている。ましてや特急料金は、中でもそれが繁忙期、閑散期でさらに分かれています。そこまで細かく分けて、お客さんに選ばせるということをやっているわけです。高速道路料金でも、大きく分けて橋の部分と大都市の部分とそれ以外で3つに分けて、それぞれについて違う料金をつけているということがあるわけです。要するに、さまざまな公益事業において、多様な料金設定を既にやられている中において、郵便だけがまだみんな一緒、

みんな横並びというのは、少し硬直的過ぎる印象を私は持ちます。何か決めつけてこうではなくて、もう少し自由度を持たせるということです。

これから制度を改めていくに当たって、みんな一緒にこう決めておくということではなくて、もう少し余裕を持たせた制度にしておく。その中で、経営の裁量において自由な差別化を図れるといたしますか、そのような制度を構築するべきではないかということが、ある意味私の持論でもあるわけです。消費者に選んでもらえる多様なサービスの提供、そしてそれを消費者が自由に選べることによって、消費者が満足をするというところに工夫をしていただければいいのではないかなということで、コメントが1点でございます。

もう1点。これはデータとして教えていただきたいのですが、先ほど郵便料金の値上げによってどれだけ増収化という形ではあったのですけれども、上がったことによって、何%下がったかといった、需要の価格弾性値、弾力性をもしご提供できるものがあれば知りたいと思います。以上です。

○米山主査 最初の点はコメントということですが、併せて何かお答えできますか。

○藤田郵便課長 先生からいつもお伺いしているとおり、原則の考え方として大変よく理解しております。それは今回、速達の見直し等含めて、基本になるもの、その上に付加されるものという構造がつくられて、それが国民に対してわかりやすいサービスメニュー、料金設定ということが提供されていくということが重要かと思っております。今回の見直しの機会に合わせてそのような方向にいくように、日本郵便と相談して、この場でも提案できるようにしていければいいのかなと思っております。

○諫山副社長 ユニバーサルサービスの基本は、全国あまねく公平ということでございますので、これにつきましては、制度ということでご理解いただければと思います。しかしながら、法令の制度の仕組みの中で、できる限りの商品のニーズに合った形での見直しということにつきましては取り組んでまいりたいと思っております。

普通扱いと速達扱いと、それから前回ご説明させていただきました余裕承諾という割引制度で、3日以内の通常の配達日数に加えて3日余裕をいただく形と、7日余裕をいただくという形で、実質的には4段階の送達速度というのが既に実現をしております。竹内専門委員からもご指摘いただいたように、残念ながら、普通扱いが速達と同じサービスレベルに基本的にはなっておりますので、今回2つに分けさせていただければということで考えております。

今後とも、送達速度だけではなくて、商品の見直しにつきましては引き続き取り組んでまいりたいということは、先ほどご報告させていただいたとおりでございます。他方で、一部非常に商品体系が複雑になっている部分もございまして、特に商品ごとにどの程度のオペレーションのレベルを提供するかということが若干分かりにくくなっているところもございまして、先ほど商品とオペレーションの一体的な見直しを進めてまいりたいというふうにご説明させていただきました。商品の中でオペレーションのレベルを共通化させる形をとって、業務の効率化も反映させながら、商品性を見直しも行っていきたいということで、今検討を進めているところでございます。

それから、価格弾性値、弾力性でございます。昨年6月に二種と定形外郵便物の値上げをさせていただきましたときも、価格弾性値をどうするかということにつきましては非常に悩みました。と申しますのは、値上げを最近したことがなかったということがございまして、このとき参考にしたのが、80円を82円に、消費税の税率値上げのときでございます。年賀はがきにつきましては、傾向的に減少はしていたわけでございますけれども、年賀はがきの販売枚数をとりまして、その減少傾向を除いたものが価格の値上げによる影響だろうということで、価格弾性値を出した状況でございます。この数値につきましては、今手元にはございませんので、後ほどまたご報告させていただければと思います。

○米山主査 ありがとうございます。関口専門委員。

○関口専門委員 2点ほど質問させていただきます。別紙3で、業務区分別の収支計算報告書をお示しいただきまして、配賦基準についてご説明いただきました。これについては、毎年度監査をかけるという手続的なところは理解したのですが、この実際の配賦率の経年的な推移について、委員限りで結構ですので、お示しいただくことは可能でしょうか。

なぜなら、別紙4でご説明を頂戴した、この委員限り資料の説明の中での、郵便物と荷物の一体運用を正確に数字に反映させるかは、結局のところ、この配賦率、比率がかなり効いてくるというところなんです。これは基本的に毎年度数値をお出しになっていると思いますので、過去を通じてどうだったのか。それから、別紙1をおつくりになるに際しての将来予測については、このトレンドをどのように判断されて反映されているのかについてお教えいただきたいということです。今日ではもちろん無理だと思いますので、次回以降のところでご説明いただければと存じます。

それから、別紙1に関していうと、制度改正実施で600億円の増収を想定というこ

とですが、もう少し内訳をお示しいただければと思います。というのは、前回も今回も、人員配置について、土曜日配達をやめることによって、4万7,000人分が他の曜日や、荷物の担当に配置換えをし、深夜労働で8,700人のうち5,600人、約5万人超の方たちが仕事の内容が変わってくるということです。そのうちの荷物分を除いた部分がこの600億円に貢献すると考えられると思うのですけれども、例えば年収300万にして5万人という、それだけで1,500億円になります。どのぐらいの配分が行われた結果として600億円が想定されているかについても、ご教授いただければと思います。

○米山主査　今日は時間が限られておりますので、今、関口専門委員がおっしゃるよう
に、今日お答えではなくて、次回以降に回答をお願いします。

それでは、時間の都合上、同じように質問だけを賜って、回答は後でまとめてお願い
いたします。東條主査代理。

○東條主査代理　私からも2点。1点目は、半分事務局に対する質問になるのかもしれませんが、先ほどフィンランドの、都市部週3日、地方週5日配達についてです。法令の制約、要件ということで、ユニバーサルサービスの根拠条文を見ると、3番として全国あまねく公平な提供とあります。この「公平性」の要請の許容度は、これまでの行政解釈は本当に均一ということだと思います。けれども、均一料金の場合と異なり明確に書いてあるのではなく、公平性と書いてあるからには、合理的な理由があれば、取り扱いに少し違いがあっても、これは公平性にかなうということがあり得るのかどうかというのが1点目です。

2点目は、日本郵便様の提出資料で非常に頑張ってくださいという別紙1を拝見して、大変心強く思いましたけれども、2023年に導入予定の※1と※2で、営業利益を押し上げるというこの絵についてです。個別の項目を拝見すると、相当新技術を導入して、設備投資等を行うということになります。将来見通しグラフは営業収支ですから、もちろん設備投資分というのはここには載っていないと思います。企業秘密にかかわるのでどれぐらい開示いただけるのか分からないのですが、この2023年のブーストを実現するために、どれぐらいの投資額をお考えなのかというのをお示しいただきたい。それに関連して、自動運転ですが、赤い資料集の、自動運転3年後以降というスライド23ページの自動運転に対応しているのかと拝察しますが、これを公道で実装するのは、5年後に実現可能かどうか相当疑問があるのですけれども、そのあたりの見通しについ

てお伺いしたい。局舎内とか、会社の中でやる分には、やる気があればできると思うのですが、公道で自動運転車を走らせるのは相当きついのではないかという気がします。

○米山主査　すみません、これについても次回でよろしいでしょうか。

○横田専門委員　すみません、1点確認させていただけますか。⑭のところに、深夜労働8,700人のうち5,600人が昼間の時間にということですがけれども、今は5時に締め切って、それから区分局にいて、夜中に仕分けをして翌日配達になっていると思います。今回の日数の繰り下げによって、この夜中にやっている作業を昼間にやるということでもよろしいですか。それとも、何か別なことを考えていらっしゃるのでしょうか。単純に夜間の作業がなくなると思ってよろしいですか。

○米山主査　これもよろしいでしょうか。すぐにお答えできますか。

○諫山副社長　基本的には、曜日の関係では深夜勤がなくなるということでございます。しかし、例えば21時ごろまでといった勤務につきましては若干残ると思います。これも改めて図示をさせていただきます。

○横田専門委員　次回お願いいたします。

○米山主査　ほかに。石山専門委員。

○石山専門委員　少し色が違う質問かもしれませんが、事務局の方にご質問です。今日説明をいただいたデンマークの電子政府の事例はすごくすばらしいなという印象を受けました。日本でも、今、国会でデジタルファースト法案が審議されており、行政手続の電子化といったところが、国全体としても注力しているポイントなのかなと思います。そこで、公的な機関からの郵便物について、電子化をしていくということをもた別の軸で検討する可能性というはあるのかというのを教えてください。この2015年、電気通信を利用することになったというのは、きっと何か審議を経て制度改正をされたのかと思うのです。

○米山主査　それでは、泉本委員。

○泉本委員　ご説明の中で、ルート配達と荷物のエリア配達のお話がありましたが、区分けの人がたくさんいなくてはいけないというのが、郵便局の大きさによってどこまで変わってくるのか。つまり、地方の郵便局で、2人、3人ぐらしかいないような郵便局でも、効果があるのかなのか。結局、郵便の配達を1日減らしても、荷物があってもあまり変わらないという部分もあるのではないかということと、先ほど深夜労働を21時以降はやめると仰いましたが、荷物は夜届くので、現在のご説明では、効果がまだは

っきり見えてきません。次回で結構ですので、ここをはっきりしていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○米山主査　ありがとうございます。あとはよろしいでしょうか。

では最後に私から。ご説明どうもありがとうございました。大分よくわかってきました。収支については、監査法人がチェックし、また法律に基づいて監督官庁に報告するというので、きちっと毎回やっていただけているのですが、やはり配賦のところが郵便事業の収支に直接かかわってくるものですから、非常に関心があります。こちらについて、検証可能な形にするような方向性というのをお考えでしょうか。あるいは、法律に基づいてやっているからこれでいいとお思いでしょうかという点が一つの質問です。

もう一つ、私は範囲の経済性という言葉の説明なしに使っていますが、荷物と郵便のコストを配賦して考えているわけですが、もし別々だったとしたら、荷物のためにネットワークをつくり、郵便のためにもネットワークをつくるため、それぞれにコストがかかる場所です。それを一緒にやっているというのは、それなりの利益があるのではないかと思います。これは仮定をたくさん置かなくてはいけないので難しいかもしれませんが、別々にやったときと一緒にやったときの違いをお示しいただき、一緒にやると生まれるメリットというのを、ユニバーサルサービスの維持のためにぜひ使ってほしいと思っています。やや抽象的な言い方ですが、別々でやったとしたら、こうなるが、現実はこうであるということを示せる可能性があるようでしたら、またお聞かせいただきたいと思います。

時間の都合もございますので、このあたりで議論を終了したいと思います。3番目として、第12回の会合での委員からの意見の対応と回答というのもまだ残っておりますので、次回にこれまでの質問の回答と併せて、改めてご説明いただきたいと思います。

(3) その他

○米山主査　時間が超過してしましまして申しわけありません。それでは、事務局から次回の会合について連絡をお願いします。

○藤田郵便課長　次回ですが、大変年末押し迫って申しわけありませんが、12月27日の16時から開催したいと思います。ご協力よろしくお願ひしたいと思います。引き続きこの論点に関する議論と、加えまして独立行政法人の国民生活センター様と、一般

社団法人の生命保険協会様からの要望に対するヒアリングを併せて実施したいと思っております。今後、年明け後の予定につきましても、引き続きヒアリング、それから論点に対する議論を行っていきたいと考えております。

○米山主査　それでは、次回の日程については、12月27日ということになりましたので、よろしく申し上げます。

閉　　会

○米山主査　以上で、本日の委員会を閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。