

情報通信行政・郵政行政審議会
郵政行政分科会（第43回）議事録

第1 開催日時及び場所

平成27年12月18日（月） 16時00分～16時49分
於・第1特別会議室（8階）

第2 出席した委員（敬称略）

樋口 清秀（分科会長）、清野 幾久子（分科会長代理）、篠崎 悦子、
島村 博之、菅 美千世、多賀谷 一照、永峰 好美

（以上7名）

第3 出席した関係職員等

武田 博之（郵政行政部長）
齋藤 晴加（郵政行政部企画課長）
後藤 慎一（郵政行政部信書便事業課長）
東 政幸（情報流通行政局総務課課長補佐）（事務局）

第4 議題

(1) 諮問事項

ア 特定信書便事業の許可並びに信書便約款及び信書便管理規程の設定の認可並び
に事業計画及び信書便約款の変更の認可について

【諮問第1125～1127号】（非公開）

イ 標準信書便約款（貨物軽自動車運送事業者用）の制定について

【諮問第1128号】（公開）

開 会

○樋口分科会長 皆さん、こんにちは。気候が急転しまして、暑いぐらいになりました。ご出席いただきありがとうございます。

ただいまから、情報通信行政・郵政行政審議会郵政行政分科会を開催いたします。

本日は、委員 8 名中、今のところ 6 名が出席されておりますので、定足数を満たしております。ただいまから会議を開催したいと思います。多賀谷委員は遅れて出席されると伺っております。

また本日の会議は、情報通信行政・郵政行政審議会議事規則の規定により、諮問事項でございます「特定信書便事業の許可並びに信書便約款及び信書便管理規程の設定の認可並びに事業計画及び信書便約款の変更の認可について」は非公開にて行いたいと思っておりますがよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

それでは、最初の議題の審議が非公開になりますので、よろしくお願いいたします。

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。本日の案件は諮問事項 4 件でございます。

はじめに、諮問第 1 1 2 5 号から 1 1 2 7 号「特定信書便事業の許可並びに信書便約款及び信書便管理規程の設定の認可並びに事業計画及び信書便約款の変更の認可」について総務省から説明をお願いします。

○後藤信書便事業課長 信書便事業課長の後藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

お手元の資料 4 3 - 1 の束をご覧ください。2 枚目に諮問書の写しをつけてございます。特定信書便事業への新規参入意思をお持ちの、今回、1 3 者につきまして、信書便法に掲げる基準に適合しますので、許可及び認可いたしますとともに、既存の事業者 1 者について、提供役務の種類追加に伴う事業計画の変更の認可の申請が出てございますので、こちらの許可もお願いしたいということで、ご審議をよろしくお願いいたしますと思っております。

右肩に別紙 1 と記載されております、横長の資料をご覧いただけたらと思います。めくっていただきまして、1 ページから 6 ページまででございますが、こちらに今回 1 3 者の概要を掲載してございます。関東エリアから 3 者、信越から 1 者、東海からは 6 者、それから近畿から 3 者の計 1 3 者となっております。参考までに、最近の推移で申し上げますと、直近では 1 1 月にございましたが、そこで 6 者、その前が 1 2 者、7 者、1 0 者、9 者ということでございますので、ここ数回の傾向から見ますと、今回はやや多目に申請が出てございます。これは、ご案内のとおり、1 2 月 1 日に改正信書便法が施行されましたので、それに伴って今回新たな法律に基づく申請ということで多く申請が出てきているのかなと考えているところでございます。

業者の主な事業について申し上げますと、1 1 者、多くが貨物運送業となっております。そのほか労働者派遣業と不動産業が 1 者ずつとなっております。それから、提供サービスの概要の欄をご覧くださいますと、これも概括で申し上げますが、通関業者、印刷業者、自動車販売業者、大学といったところにサービスを提供する見込みという業

者が今回多くございます。また、東海エリアにつきましては6者でございますが、これにつきましては、法令遵守等の観点から電力会社が特定信書便事業許可の取得を重視していることの影響が出ていると考えております。それから、事業計画の変更の認可、6ページでございますが、こちらは1者でございますが、1号役務を追加ということで申請が出てきてございます。

特徴というほどではないかもしれませんが、今回は大企業から中小企業まで非常に幅広い事業者が参入しておられるかなと思います。それから、事業者番号13番の株式会社大和産業におかれましては、今回、2号役務のみの参入となっております。2号役務のみの参入ということになりますと、私の手元で確認したところ、平成23年10月の審議会で1件出ておりますが、それ以来ですので、4年ぶりぐらいとなっております。

以上が概要でございますが、以下、別紙2-1と2-2に審査結果の概要をまとめておりますので、そちらもご覧いただきながら、説明をお聞きいただけたらと思っております。

全部で3点ございます。1点目が事業の遂行上、適切な計画であるかどうかという点についてのご説明でございますが、7ページ目から10ページ目でございます。各事業者のまず信書便事業の見込収入、一番右側の欄でございますが、こちらは、契約が見込まれる者との予定契約額、あるいは顧客へのヒアリングで得た予定取り扱い通数と、平均予定単価を掛け合わせて算出してあります。

それから単価でございますが、顧客の業種とかニーズによりまして、信書便物の中身そのもの、あるいは利用見込通数、セキュリティー等の手間暇のかけ方等異なりますので、開きが生じております。なお、3号役務につきましては、全て800円超の法定要件を満たしているところでございます。

駆け足で恐縮ですが、続きまして、11ページ目以降、支出及び利益の部でございます。こちらは事業開始予定日から事業年度末までの初年度と、その翌年度を対象に試算しております。信書便事業支出につきましては、項目ごとに積み上げた額、あるいは兼業する貨物運送業との按分による額で算出してあります。それから、信書便事業営業利益につきましては、信書便事業収入から信書便事業支出合計を差し引いた額ということで算出してございます。

その結果、当期純利益の欄をご覧いただきますと、いずれもプラスになっております。また総じて人件費が大きくなっております。14ページ、先ほど申し上げました株式会社大和産業につきましては、業務の一部を運送会社1社に委託されるということも伺っておりますので、「その他」の欄に若干費用が計上されているところでございます。いずれも当期純利益はプラスでございますので、事業収支に特段の問題は見受けられず、妥当と判断してございます。

それから、ちょっと飛びますが、先に19ページをご覧ください。3時間審査でございます。こちらは、株式会社大和産業が大阪市内の2つの営業所において、軽自動車等で3時間以内の集配を新たに行おうとするものでございます。現地の道路事情を踏まえまして、実測と交通情報サービスで配送車両による3時間以内の役務提供が立証されておりますので、こちらも適正と考えております。また、このほか各者から申請がございました役務内容は、大きさ、重さ、それぞれ役務の種類に応じた法の規定に適合してお

ります。また、経済的な観点から業務の一部を委託するという場合におきましても、第三者への再委託禁止等がきちんと定められておりますので、事業遂行上、適正な計画を有するものであると判断しております。

続きまして2点目、事業計画が信書便物の秘密を保護するために適切か否かということでございますが、こちらにつきましては、17ページ、18ページをご覧ください。こちらをご覧くださいますと、各者とも引き受けの方法は明確に記載されてございます。また、後ほどご説明申し上げます諮問第1127号とも関連いたしますけれども、信書便管理規程の遵守義務のある者が差出人から引き受けることとされております。

配達につきましても、その方法を明確に記載されております。信書便管理規程の遵守義務のある者が配達し、差出人の指図によって、受取人に直接引き渡す、または郵便受箱へ投函するなどされております。また、業務の一部を委託する場合においては、委託契約書において、受託者に信書便管理規程の遵守義務等が課せられております。これらを踏まえまして、事業の計画が信書便物の秘密を保護するために適切なものであると判断しております。

続きまして、最後、3点目でございますが、こちらは16ページをご覧ください。事業を適確に遂行するに足る能力を有するか否かということでございますが、直近の決算年度におきまして、新規13者ともに債務超過の状況にはございません。純資産の額はプラスでございます。

また事業開始に要する資金につきましては、人件費2カ月分、賃借料1年分、車両等の取得価格等の合計額としておりますが、先ほど同様、項目ごとに積み上げた額、あるいは兼業する事業との按分により算出してございます。

こちらも、後ほどの諮問1127号と関連しますが、秘密保護を目的とした信書便管理規程において、信書便管理者の事業場ごとの選任、それから秘密保護に配慮した作業方法などの職務内容が明確に記載されております。秘密保護のための管理体制を整備するための能力もあるものと判断しております。また自動車その他の輸送手段を使用する場合には、必要な許可等も取得済みですので、事業を適確に遂行するに足る能力を有するものと判断しております。

以上をまとめまして、各者とも信書便法の規定に基づく許可の基準に適合してございます。加えて、欠格事由に該当しないということも確認してございまして、特定信書便事業の許可及び事業計画の変更の認可をすることといたしたいと考えております。

続きまして、資料43-2にご説明を移らせていただきます。諮問第1126号でございます。こちらにつきましては、新規参入事業者13者から許可申請がございました約款、それから、既存の事業者8者から約款の変更認可申請がございましたので、こちらにつきましてあわせてご説明の上、ご審議いただきたいということでございます。

まず、新規参入に係る信書便約款の設定の認可申請でございますが、こちらが別紙1の1ページ目、2ページ目に当該認可申請の概要を記載してございまして、審査した結果が別紙2-1にございますので、こちらをあわせご覧いただければ幸いです。別紙2-1の方を中心に申し上げますが、こちら欄に設けておりますとおり、役務の名称及び内容、それから信書便物の引き受け、配達、転送・還付の条件、それから送達日数、料金收受の方法等について、いずれも適確かつ明確に定められていると認め

られます。

また特定の者に対して不当な差別的扱いをするという規定もないと認められますので、法令上の基準に適合しており、認可することといたしたいと考えております。

なお、今回の法改正におきまして、前回の審議会でもご審議いただきましたが、いわゆる一般貨物自動車運送事業を営む方々につきましては、標準信書便約款制度が導入されております。12月1日に施行されておりますので、こちらを利用されるということであれば、今回、この個別の認可は必要なかったところではあるのですが、今回につきましては、この制度を適用するという選択をされた事業者はおられませんでした。これは、事業者の個別事情もあろうかと思えますし、まだ施行後間もないことが要因なのかなと思っておりますが、また次回以降、動きはご報告させていただきたいと思っております。

今回参入される方、あるいは今後参入される方のみならず、既に参入している方々がどのように対応されるのかということにつきましては、来年9月頃になろうかと思っておりますが、報告が上がってまいったものを、またまとめてご説明させていただきたいと思っております。いずれにしましても、標準信書便約款といいますのは、行政手続の簡素化という観点から、業界団体等の要望も勘案して定めたものでございまして、あくまで事業者の判断次第ではあるのですが、今後は一定の活用がされるのかなと見込んでおります。

次に、既存事業者の信書便約款の変更の認可申請のご説明に入らせていただきますが、こちらは別紙1の3ページ目以降にございます。審査した結果が別紙2-2でございます。ご覧いただきますと、8者から申請がなされておまして、提供役務の追加、あるいは1号役務のサイズ、3号役務の料金の額の変更に伴うものとなっております。いずれも、役務の名称のところと、引受けのところに係る規定に変更の影響が出てまいりますので、これらの部分の変更を今回申請されております。

ちなみに、今回申請のございました事業者は、自ら許可を受けていらっしゃいます1号役務と3号役務、この全てについて、サイズ及び料金の額の変更認可を求めておられます。これは今回の法改正で、1号役務が90センチ超から73センチ超になった、3号役務が1,000円超から800円超になったということにあわせて、そのサイズ及び額にあわせる約款の変更を認可申請してこられているということでございます。

個別に申し上げますと、1号役務の追加と3号役務の料金の額の変更ということで、琉球パートナー物流株式会社。それから、1号役務の大きさの変更ということで、毎日軽自動車運送事業協同組合、赤帽山形県軽自動車運送協同組合、株式会社テーシー東北。それから、3号役務の変更ということで、株式会社KDDIエボルバ。それから、1号及び3号の役務の変更ということで、佐川急便株式会社、美敏エクスプレス、中電輸送サービス株式会社というところから申請が出てきてございますが、これらは全て、今般の法改正のとおり、取り扱う信書便物の大きさの制限、あるいは料金の額を緩和するものでございますので、法令上の基準にも適合していることから、認可することといたしたいと考えております。

続きまして、資料43-3をご覧ください。信書便管理規程の設定の認可についてでございます。こちらは、新規参入事業者13者から認可の申請がございましたので、ご

審議いただきたいというものでございます。

別紙1が認可申請の概要でございまして、別紙2が審査した結果でございまして、これも別紙2の方で説明申し上げますが、事業許可におきまして、事業を適確に遂行するに足る能力を有するか否かという観点からのご説明でも触れましたが、信書便管理者の選任や信書便物の秘密保護に配慮した作業方法、それから事故発生時等の措置、教育・訓練など、事業者の取り扱い中に係る信書便物の秘密の保護について適切に記載されております。法令上の基準に適合するものと考えておりますことから、認可することといたしたいと思っております。

最後に、参考1という資料もつけてございますので、そちらをご覧ください。今回許可申請が認められた場合の参入状況をまとめたものでございます。前回審議会終了後、450者でございました。今回、廃業等ございませんでしたので、13者加わって、計463者ということになります。

以上でございます。ご審議方、よろしく願いいたします。

○樋口分科会長 ありがとうございます。ただいまの説明につきましてご意見、ご質問はございませんでしょうか。

ご質問ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

ご意見が無いようですので、では、諮問第1125号から1127号については、諮問のとおり許可及び認可することが適当である旨、答申することにしてはいかがかと思っておりますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○樋口分科会長 ありがとうございます。それでは、そのように答申することといたします。

次に、諮問第1128号「標準信書便約款（貨物軽自動車運送事業者用）の制定」について、総務省から説明をお願いします。

○後藤信書便事業課長 それでは、引き続きまして、よろしく願いいたします。お手元の資料43-4の束をご覧ください。こちらは改正信書便法の第38条4号の規定に基づきまして、貨物軽自動車運送事業者用の標準信書便約款を制定することについて、ご審議をいただきたいというものでございます。

前回の審議会におきまして、現行制度上、総務大臣の認可を受けた信書便約款につきましては、貨物軽自動車運送事業法に基づく運送約款として国土交通大臣の認可も受ける必要があるという事実を確認させていただいた上で、総務省と国土交通省の両方の個別認可を不要とするような制度としなければ行政コストの削減効果が半減するということにつきましてご説明申し上げて、共通認識としていただいたところかなと思っております。その上で、まずは特定信書便事業とともに、自分で信書便物を送達する貨物自動車運送事業者のうち、前回は一般貨物自動車運送事業を営む方々を対象として、標準約款についてのご審議、答申をいただきました。その際にも申し上げましたけれども、自分で信書便物を送達するという方々としましては、総務省による認可とともに国土交通省への届出ということで、それを要する貨物軽自動車の運送事業を営む方々は約230者ほどおられると手元で集計しておりますが、こちらにつきましても、標準約款を定める方向で検討しているというご説明をさせていただきました。

前回は申し上げましたが、今回、100者程度の特定信書便事業者で構成されていますが、信書便事業者協会の意見も伺いながら、今般、国土交通省との間でも共通の標準約款として規定ぶりの事前調整を了しましたので、本審議会に改めてお諮りすることとなった次第でございます。

なお、10月31日から11月30日まで意見募集もかけさせていただきました。いわゆるパブリックコメントですが、それを実施したところ、今回は、意見は1件でございまして、賛成意見でした。

以上を前提として、また前回と同様に、今回のケースについてもご説明させていただきますが、説明資料と右上に書いてございます「標準信書便約款の制定について（貨物軽自動車運送事業者用）」の資料をご覧くださいながら、お聞きいただけたらと思っております。1ページの一番上の点線の四角の中は、今、ご説明したことが記載してございます。第1条の適用範囲については、今回は、貨物軽自動車運送事業を営む方々であって特定信書便事業者である方々を対象としているというものでございます。後ろに資料として標準約款そのものもつけてございますので、可能でしたら、ご覧いただきながら聞いていただければ幸いです。

次に、第2条以降の具体的な記載内容につきましてですが、こちらは、信書便法上、満たすべき基準が2つございます。1つは、信書便物の引受け、配達、転送・還付その他の特定信書便事業者の責任に関する事項が、適正かつ明確に定められていること、もう1つは、特定の者に対して、不当な差別的取り扱いをするものでないことでございます。

まず、1つ目の基準でございますが、結論から申し上げますと、第2条以下の規定ぶりは、実は前回ご説明した一般貨物自動車運送事業用の標準約款と、一言一句全く同じにはなっております。改めてご説明させていただきますと、まず記載事項が幾つかございますが、1つ目の「役務の名称及び内容」でございます。こちらは第2条・3条でございますが、ここには事業者が提供する信書便サービスの名称と内容を記載してございます。

続きまして、「引受け」でございますが、信書便物として差し出せない危険物、それから大きさ、重量の制限、包装の方法などについて明らかにしております。それから、内容物の種類等につきまして、差出人に申告を求める場合があるということが記載されております。

次の「配達」でございますが、受取人が不在の場合は不在連絡票によって通知した上で事業者が信書便物を保管すること、それから、誤配達の場合は速やかに引きとって、受取人に配達すること等を明らかにしております。

次の「転送・還付」でございますが、受取人の住所が不明である、あるいは受取人による受取拒否などの理由で配達できない場合、差出人に指図を求めて、または差出人に返すということ等を明らかにしてございます。それから、差出人による指図の仕方についても明らかにしております。

それから事故、これは信書便物の紛失あるいは配達遅延等ですが、事故の際に事業者として行う措置、事故証明書の発行等について明らかにしております。

次の「送達日数」ですが、配達予定日及び送達距離に応じた送達日数について明らか

にしております。

「料金の収受・払戻し」につきましては、利用者の利便に配慮しつつ、引受時や配達時等における料金の収受の方法及び払戻しの方法について明らかにしております。

「送達責任」でございますが、事業者の責めに帰すことができない事由を限定列挙しまして、その事由による損害については、損害賠償の対象外となることを明らかにしております。また、事業者の責任は、信書便物の配達完了から1年で時効となることを明らかにしております。

次に、「損害賠償」でございます。信書便物の紛失や配達遅延等の場合の事業者の損害賠償の責任や額、差出人が料金を支払わなかった場合等の延滞料や差出人が賠償責任を負う場合があるということ等について明らかにしております。

最後に「その他」ですが、事業者がほかの者との間で協定等を締結して信書便物を送達する場合においても、送達上の責任は当該事業者が負うこと等を明らかにしているところでございます。

以上が1点目の基準①について、要素を全て盛り込んでおりますというご説明でございます。また、基準②、特定の者に対して不当な差別的取扱いをするものでないということにつきましては、今までのご説明そのものでございまして、特定の者に不当な差別的取扱いをする規定はないと認められるところでございます。

なお、前回の審議会におきまして、第20条でございますが、誤配達があった場合に、第5章の事故における規定では不明確なのではないかというご指摘をいただきました。そのとき、私の説明が不十分で申し訳なかったんですが、今回、改めてご説明いたしたいと思っております。

まずもって誤配達がないようにするということが、事業者による業務の適切な運営の確保上大事でございますので、これに対する指導・検査というものは徹底してまいりたいというのが基本でございます。その上で、第20条において、誤配達の通知を受けた場合、速やかに受取人に転送する旨を明記しております。

さらに、第5章の事故の規定と誤配達の場合の関係についてでございますが、誤配達イコール事故とは見なしておりません。誤配達によりもたらされる事故というのは、滅失や毀損の場合もあり得ると思っておりますが、前回審議会におけるご指摘のとおり、信書便物の転送が速やかにできなかったことから、遅延が生じるというケースが主なものと考えておまして、そのように整理をしております。第5章の事故の中で滅失・毀損、それから遅延ということを明記しております。

加えて、第6章の責任のところ、第31条でございますが、こちらにおきましても、遅延の適用範囲として、損害賠償の対象となることを明記しております。この点、各事業者ともに周知徹底及び指導してまいりたいと考えております。

以上、標準信書便約款、前回の審議会と今回で、あわせて2類型定めることとなっておりますが、今回の貨物軽自動車運送事業者用の標準約款を定めることをもって、一旦運用に専念させていただきたいと思っております。今後は改正法の施行状況等を見極めた上で、必要があれば、新たな類型も検討の上、また審議会にお諮りしたいと考えております。

なお、標準約款を使用できない新規参入事業者、あるいは標準約款を使用できても、

あえて個別認可を選択する事業者も、これは想定されますので、今後、もともと総務省で作成しております記載例、ひな形ですね、こちらも一般貨物自動車とか貨物軽自動車といった信書の送達する輸送モードを限定しないような形にしながら、今回の標準約款の内容と整合をとるような形で準備し、広く周知してまいりたいと考えております。

以上、引き続き改正法の円滑な運用に万全を期してまいりたいと思っております。その際、一般の利用者の方々にとってわかりやすい周知方法というものに意を用いてまいりたいと考えております。以上でございます。ご審議方、よろしくお願いいたします。
○樋口分科会長 ありがとうございます。ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問ございませんでしょうか。

○後藤信書便事業課長 分科会長、すみません。1つ補足してよろしいでしょうか。

○樋口分科会長 はい、どうぞ。

○後藤信書便事業課長 もし仮に、今日この貨物軽自動車の標準約款をお認めいただくことになりましたら、今の想定で行きますと、来年の1月半ばぐらいには総務大臣告示をすることになると思います。次の審議会が、たしかおそらく来年の2月ごろだと思えますが、そのときには、今回の貨物軽自動車運送事業者用と前回の一般貨物自動車運送事業者用、両方ともがそろった形での初めての審議会になると思いますので、補足させていただきます。

○樋口分科会長 何かご意見、ご質問ございませんでしょうか。はい、永峰委員。

○永峰委員 今回のこうした制定によって、行政コストの削減という面から見ると、どの程度の削減が見込めるのでしょうか。

○後藤信書便事業課長 事業者の方々が、総務省と書類のやりとりをすることがなくなるという意味でのコスト削減でございます。ですので、いくらということは申し上げにくいんですが、わかりやすく申し上げますと、今、標準約款がお手元がございますが、こちらの第2条、役務の名称及び内容のところに、括弧、空欄があると思うんですが、こちらに各事業者の商品名を入れれば、それでもう約款としてお使いいただけます、ということでございまして、それ以上何も手続が要らないという意味での、事業者サイドから見た、いわゆる行政手続に係る労力が減るという意味でご理解いただけたらと思います。

○永峰委員 簡略化ということですね。

○後藤信書便事業課長 そういうことです。

○樋口分科会長 ほかに何かございませんでしょうか。

○多賀谷委員 よろしいですか。民法の話なので、あんまり私は介入しようと思わないのですが、基本的に、この約款に基づいて信書便の配達をしている場合には、それは適法に行われていると推定するんでしょうけれども、その場合、実際にはこの約款どおりにやっているかいないのかというようなことを、どのようにチェックするんでしょうか。

○後藤信書便事業課長 ありがとうございます。標準約款を適用されている事業者は、実は制度的には、その約款については総務省に届出も何も必要がございません。こちらとしては変更の認可申請も出てきていないということをもって、この標準約款を使ってやっつけらっしゃるか、あるいは法改正前の90センチ超、1,000円超のままおやりになっているかという推定をすることになります。

その上で、毎年7月、まとめるのは9月になりますが、事業者から事業概況報告書を出していただきます。その中で標準約款を適用しているのかどうなのかということについて申告していただきます。その段階で旧法どおりでやっていらっしゃるのか、新しい法律に基づく約款の個別の認可をいただいてやっているのか、標準約款でやっておられるのかということが出揃います。

その上で、それを拝見して、新規事業者の場合は、各総合通信局の信書便監理官が検査に入ります。そこで適正にやっているかどうかのチェックがなされることになります。既存の事業者につきましては、大体3年ごとになりますが、これもまた各総合通信局の信書便監理官が検査に入る、あるいは自己点検をしていただきますので、そこでまた、適正にやられているのかということがチェックされることになります。

もう一方で、総務省の検査という観点だけではなく、これは信書便協会とも連携することになります。けれども、講習会を毎年各ブロックでやっておりますので、そういう場に出向き、そこで事業者の方々に、信書便管理規程、約款等々の適正な執行についての普及啓発もあわせてやっていく。この全体をもって業務の適正な運営、法令の遵守というものを担保していきたいと考えております。

以上です。

○多賀谷委員 検査というのは、立入検査？

○後藤信書便事業課長 はい、そうです。

○多賀谷委員 根拠条文はどこに？

○後藤信書便事業課長 信書便法の第37条でございます。報告の徴収及び立入検査。

○多賀谷委員 ああ、このところで。

それから、これ、国土交通省のほうもやっぱり関与してくるわけですね。

○後藤信書便事業課長 はい。国土交通省は、貨物軽自動車運送事業の所管省庁として関与してきます。

○多賀谷委員 両方、やはり検査をするということになるんですか。

○後藤信書便事業課長 国土交通省が貨物軽自動車運送事業者に対し検査を行ったというケースはあまり聞いておりませんが、もし検査に入らなければならないことがあれば、国土交通省は貨物軽自動車運送事業に関する観点で入られます。私どもはあくまでも信書の秘密の確保という観点で、きちんと秘密が守られる体制にあるかどうかという観点から検査に入ることになります。ご指摘のとおり、両省からそれぞれに入るということは、排除はされませんが、発生可能性としては、私どものほうで入ることのほうが多いかと思っております。

○多賀谷委員 わかりました。

○樋口分科会長 よろしいでしょうか。

○多賀谷委員 はい。

○樋口分科会長 1ついいですか。今の多賀谷委員の質問の先になりますが、いま言及された検査について、もし事業者がこの約款及び基準に沿って行動していない場合には、当面の措置としてはどのような措置が行われますか。

○後藤信書便事業課長 一義的には、行政指導をかけさせていただきたいと思っております。約款に従ってきちんとやりなさいということでございますが、それにもかかわら

ず改善されないということになりましたら、信書便法上の第27条の事業改善命令等の適用も想定されます。なお、その場合は審議会への諮問手続をとらせていただくこととなります。また、信書便法第47条第4号の規定に基づく罰則の適用もありえます。

○樋口分科会長 この分野とは少々かけ離れられますが、よく行政が指導し、命令しても、直さずに最終的に重罪になってしまった事件が昨今見受けられます。特に消防のケースにおいては改善命令があるにもかかわらず、そのまま継続しておいて、火災が起こって死者が出たことがあります。今回の約款の対象となる事業者については、もし遵守しない場合に罰則規定まで適用することもありること、法令順守をしていただくことになると理解してよろしいでしょうか。

○後藤信書便事業課長 はい。

○樋口分科会長 よろしいですか。ほかに何かございますか。よろしいでしょうか。

ご意見ございませんようでしたら、諮問第1128号については、諮問のとおり制定することが適当である旨、答申することにはいかがかと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

○樋口分科会長 それでは、そのように答申することといたします。

以上で、本日用意されました議題の審議は終了しましたが、この際、委員から何かコメント、ご意見ございましたら、お出しただければと思いますが、いかがでしょうか。

はい、永峰委員。

○永峰委員 信書便に関わることではないのですが、質問です。最近郵便物の放置というのでしょうか。以前からあったことかもしれませんが、郵便配達員がどこかに放置したり、あと自宅の中に隠していたりという事件が非常に目立つような気がします。これは働く人たちのモラルの問題もあるかと思いますが、やはりハードワークとか労働者の資質の問題とか、そのあたりをどのように考えていらっしゃるのか、ちょっとお伺いしたいと思います。

○武田郵政行政部長 今、ご指摘の点、四国で最近発生した3万通、また2年間という相当な期間にわたって、配達員が、仕事のやる気がうせたというか、それで職場のロッカーに入れておいたとか、あるいは自分の車の中に入れておいたとかいうことで、それがなかなか諸経過にわたって管理者もチェックできなかったという事案が発覚しまして、これは現に逮捕されて、当然懲戒解雇という扱いを受けました。

ただ、こういう事案は、ほんとうに久しぶりといいますか、これまでも小さな事案はございましたが、その都度日本郵便としては、しっかりと業務運行に当たって、職員一人一人に管理者が目配りしながら、しっかりやるようにということで、そこはかなり管理体制をしっかりと整えてやっておるんですが、時に、今回のような3万通という非常に物数の多いものが発生してしまったということで、今回これを機に、日本郵便としては、さらに、これまでのこういった犯罪事案、これはまさに郵便法違反でございますので、こういったことが二度とないように、再発防止のために、また、点検体制を再チェックいたしまして、今、業務運行をまた整えているところでございます。

人材が問題なのかというご指摘もございましたが、もちろん郵政省時代から、何分にも30万、40万職員が配達にかかわっているということで、どうしてもこういう犯罪

あるいは事故が発生することはありましたけれども、ただ、日本郵便としては、相当コンプライアンス体制、あるいは内部通報、あるいは内部監査といった体制をしっかりと整えながら現在やっておりますし、私どもも郵政行政の立場から定期的な検査もやっておりますので、今回のこういった重大事案が発生したということを私ども行政としてもしっかりと受けとめまして、引き続き郵政事業、特にこの郵便という郵政事業の根幹の業務がしっかりと運行されるように、私どもなりにそこはしっかりと配慮していきたいと思っております。

○多賀谷委員 よろしいですか。今の関連なんですけれども、今、マイナンバーカードを全国に配達するというときに、基本的にこれは全部郵便局が配達するわけですね。しかも、簡易書留といいますか、必ず配達したということを確認する形で。多分、通常の郵便業務に比べると、かなり膨大な需要が一時的に発生したんだと思うのですが、そのときに、現在の郵便局が持っているキャパシティからして、それを1カ月とか短期間に全部やることができるのかということ。あるいはもうすぐ年賀状がありますけれども、その中でできるかどうかということは十分に計画されて引き受けられたと考えてよろしいでしょうか。

○武田郵政行政部長 その点、ご心配のとおりでございます。この件につきましては、マイナンバー通知カード、昨年の半ばぐらいから関係者、私ども総務省（自治行政局住民制度課）、それから日本郵便、そして国立印刷局、こういった関係者間で、あと加えて地方公共団体情報システム機構というこの関係4者で、もう1年以上前から打ち合わせをやっておりまして、具体的なシミュレーションを進めてまいりましたが、当然そうでなければ、日本郵便も、急にたくさんの簡易書留が来て、それをさばくというのは絶対無理がありますので、そこは昨年の夏ぐらい（9月）から入念に打合せを重ねてまいりましたが、実際、今回、自治体からデータを地方公共団体情報システム機構が吸い上げて国立印刷局に流して、それを印刷するという、それがなかなか計画どおりに行かなかったというところも一部あったようでございまして、あと最近、システムの不具合ということで、一部印刷されて郵便局に差し出したと思っていたものが抜けていたということが発生したり、この最終局面になっていろいろとトラブルが発生しておりますが、それなりに関係者間では時間をちゃんと設けて打ち合わせをして、具体的なシミュレーションをして、こういう配達計画づくりをしたというのが実情でございます。

今、郵便局の現場でかなり負荷がかかっておりますけれども、まさに毎年郵便局ではどうしても12月からはお歳暮とか、あと、この中盤からは年賀の引き受けということで、繁忙時期に重なるのですが、今回はこのマイナンバー通知カードということで、繁忙時期が約1カ月ちょっと早まってはじまってしまったということでございます。現場の方々には、普通8時間に加えて2、3時間の残業ということでございますが、これが毎年、例年に比べると、1カ月ちょっと早目に始まってしまったということで、そこは日本郵便、経営の立場からは、ちゃんと職員の健康管理、異常な負荷がかからないようにということで、そこは要員配置もしっかりと組立てをしながら今に至っていると。かなり、今日も大分、もう98%からかなりの部分、配達が進んでおりますので、高市大臣も申し上げましたとおり、12月20日頃までには最初の配達が完了するというので、今のところはそういうふうに推移していると承知しております。

○樋口分科会長 よろしいでしょうか。

○多賀谷委員 はい。

○樋口分科会長 ほかに何かございますか。よろしいでしょうか。

それでは、事務局のほうから何かございますか。

○東情報流通行政局総務課課長補佐（事務局） 事務局からご報告させていただきます。

次回の開催日程でございますが、来年2月24日水曜日の午前を予定してございます。

詳細につきましては、別途ご連絡を差し上げますので、皆様方、よろしくお願ひいたします。

以上です。

○樋口分科会長 わかりました。それでは、本日の会議を終了いたします。本日はご出席ありがとうございました。

閉 会