

情報通信審議会 郵政政策部会 郵便局活性化委員会（第11回）議事録

1 日 時 平成30年10月12日（金）14時58分～17時11分

2 場 所 総務省11階 11階会議室

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、桑津 浩太郎、
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) 日本郵便株式会社 銀座郵便局

生島 顕一（局長）

(4) 日本郵便株式会社 盛岡中央郵便局

松田 健（局長）

(5) 日本郵政グループ労働組合

石川 幸徳（書記長）

(6) 総務省

鈴木 茂樹（総務審議官）

(7) 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) 前回会合での質問について

・日本郵便株式会社

(2) 関係者からのヒアリング

・日本郵便株式会社 銀座郵便局

・日本郵便株式会社 盛岡中央郵便局

・日本郵政グループ労働組合

(3) その他

開 会

○米山主査 本委員会主査の米山でございます。ただいまから第11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、本日はカメラ撮りの申し出がありましたので、会議冒頭の部分を撮影しております。ご出席の皆様方におかれましては、あらかじめご了承ください。

それでは、ここで撮影を終了していただきたいと思います。カメラ撮りのみで傍聴を希望されていない方はここでご退室をお願いします。なお、これ以降、傍聴席を含め、撮影はご容赦願います。

議 題

(1) 前回会合での質問について

- ・日本郵便株式会社

○米山主査 それでは、お手元の議事に従いまして議事を進めてまいります。

まず、議事の(1)といたしまして、前回の委員会において、委員の皆様よりご質問いただきましたDM振興の取り組み状況等について、日本郵便株式会社からご説明いただくことにいたします。

それでは、日本郵便株式会社執行役員の小池様、ご説明をお願いいたします。よろしくをお願いします。

○小池執行役員 よろしくをお願いいたします。前回までにこちらの委員会でご説明をさせていただいた内容につきまして、幾つかご質問をいただいておりますので、私のほうからご説明をさせていただきたいと思います。

まず、宅配ボックス、DM、ダイレクトメールの振興の関係、それとMy Postと、3つほどご説明を差し上げたいと思います。

3ページ目をごらんになっていただきたいと思います。まず宅配ボックスの設置の関係でございます。「はこぼす」ということで、こちらはお客様が好きな場所で好きな時間に書留、これは郵便物ですけれども、それから、ゆうパックという荷物をお受け取りできるというロッカーでございます。2015年の4月からゆうパックについて開始を

しております。

17年の3月からは、不在で受け取れなかったという書留郵便物につきましても受け取りサービスを開始しております、3つ目の○でございますけれども、2018年の10月現在で、楽天様、メルカリ様等19社につきまして、通販の商品の購入等につきまして「はこぼす」での受取りができるダイレクト受取りといった形でのサービスを行っておるところでございます。

逆に、差し出しをするほうでございますけれども、2016年10月から、ブックオフ様宛の荷物について、事前にサイトで「はこぼす」での差出しをしますという登録をいたしますと、「はこぼす」から送れるようになってございます。

現在の設置箇所は338カ所でございます、こちらにありますように、郵便局ですとか、駅、それから商業施設、ショッピングモールといったところに設置をしております。

これからの話でございますけれども、首都圏の主要都市部におきまして、「はこぼす」、それから、駅のロッカー、あるいは他社様のロッカーを含めまして1,000台以上お使いいただけるよう、拡大をしていきたいと思っております。

下に「利用拡大策」と書いてございますが、キャンペーンを2017年の4月からやっております、一旦年度末で終わりにしたのですが、通常の施策としてポイントの付与を継続中でございます。こちらの下にございますようなポイントを付与しているということでございます。

次のページに行ってくださいまして、(2)でございますけれども、今ほどもちょっと出てまいりました他社との協力ということで、他の運送事業者様でも宅配のロッカー設置が進められておりますので、業界共有の財産として、他社様のロッカーも「はこぼす」も共用できないかということで、現在話を進めさせていただいているということでございます。

(3)でございます。「はこぼす」以外の宅配ボックス等ということで、宅配、荷物のみならず、もちろん郵便もということになるわけですが、まず集合住宅向けで、2014年の10月から差出口の大きな集合受箱の規格浸透に向けた取り組みを開始しております。前回の資料でも記載をしておりますけれども、厚さが3.5センチまでのA4サイズが入るものということで、郵便のホームページで紹介を8社しておるところでございます。

それから、個人住宅向けですけれども、こちらにつきましても、ナスタ様、それから、大和ハウス工業様の協賛をいただきまして、2017年2月から145戸、越谷レイクタウンの分譲住宅におきまして、書留郵便物や荷物の受取りができるボックスがセットされた門柱を標準設置ということで、この2社様におかれましては、今後注文住宅でもやられていくということになっております。

それから、前回ご説明いたしましたように、弊社でも、2015年の4月から17年の3月までで約1,000カ所、5万戸につきまして、500円の補助を支出して、設置を促してきたといった取組をしてきてございます。

それから、その次のページでございますが、DMの振興でございます。こちらにつきまして、数字につきましても紹介させていただいております。

上の囲みでございますけれども、各種ダイレクトメールの振興に取り組んでいるところでございますが、どうしても郵便全体の減少の中で、営業広告を内容とする料金割引の郵便物、「広告郵便物」といったものがございまして、こちらのほうも減少しているという傾向がございまして。

広告郵便物の物数の推移ということでございまして、これは5年分とってありますけれども、23.9億通から2017年度は21.1億通で、計算いたしますと、2.8億通、約11.7%の減ということでございます。

それから、上の囲みの2ポツ目です。これは弊社ではなくて他社様ですけれども、電通様の「日本の広告費」という2017年のものでございます。こちらの数字、後でご説明いたしますが、ダイレクトメール自体は減少をしているということでございましてけれども、屋外広告ですとか、交通広告、折込広告等のDM以外のプロモーションメディアと言われるものよりも減少率は緩やかということで、広告媒体としてのDMの価値は見直されていると考えております。

したがって、3つ目のポツでございます。DM自体は減少しておりますけれども、DM振興策の一定の効果というものがあったのかなと考えている次第でございます。

一番下の表のところ「媒体別広告費」と書いてございます。こちらの表をご覧くださいと、ちょっと小さくて申しわけございません。今の調査方法での間ということで、ピークがDMは2007年ということでこの統計上はなっておりますけれども、そこから比較をいたしますと、一番下の右の表のところですけれども、18.4%の減というのがダイレクトメールでございます。それ以外のいわゆるプロモーション

ンメディアということで、屋外広告等々、フリーペーパーも含めたものが26.4%です。広告費全体では9%減でございまして、唯一伸びているのがインターネット広告で151.4%ということでございます。それ以外のものは減少しているのですけれども、その中で、ダイレクトメールということで申しますと、減りはほかよりは少ないということでございます。「媒体別広告費」の2つ目のポツをご覧になっていただきたいのですが、こちら、参照させていただいている出典のほうにも、「ECクライアントなど、まとまった顧客情報を持っている企業は紙のDMを利活用している」と記述がございまして、通販取引が拡充すると、顧客データ規模が拡大をして、顧客データを活用して売上げが拡大をするといった好循環が進むというような記述があるところでございます。

その次のページをご覧になっていただきたいのですけれども、次はMy Postの関係でございます。My Postにつきましては、サービスの概要のところでございますが、電子メール等の普及で郵便の需要がどうしても減少しております。企業様、それから例えば自治体様等からお客様に向けまして大量に発送をされる郵便物の電子化、その受け皿ということで、これは電気通信サービスになるわけですけれども、電気通信サービスとしてのMy Postということで、そういった電気通信のサービスを日本郵便も提供するということを目指しまして、2016年の1月から試行的にサービスを開始しております。

それから、利用振興を図るということで、2017年の7月から政府のマイナポータルとの連携も開始をしております。

まず右側に「電子メールとの違い」ということで書かせていただいております。一般的な電子メールでは、メールサーバーを複数経由するということが、サーバー間は暗号化されず、平文でのデータの送信が行われますけれども、My Postにつきましては、日本郵便内のサーバーの中で完結をいたします。したがって、サーバー間で平文を送受信することはありません。

また、電子メールの場合は、アドレスがわかれば誰にも送ることができ、なりすましといったリスクがございまして、My Postにつきましては、利用者の方がご自分で選択をした差出人からのみ受け取ることが可能になっておりますので、なりすましといったことはございません。

それと、一番下のポツですけれども、あらかじめ本人限定受取郵便が送られてまいります。そういったことで、本人確認をしておりますので、本人に確実に届けたい重要な

書類といったものを差出人の企業様、自治体様から送ることができる仕組みになっておるといふこととごさいます。

左側はそれを概念図で示したものとごさいます。

それから、その次のページですけれども、どのようなご利用状況にあるかといふこととごさいます。2016年1月から試行的にサービスを開始してありまして、以下の通知に利用しているといふこととごさいます。用途としては、自治体からの各種通知。これが、会津若松市役所様からの広報ですとか、マイナンバーカードの到着等のお知らせ、あとは、例えばお祭りの案内といったようなことも行われているといふこととごさいます。

それから、株主の通知といふことで、これは日本郵政といふことで、弊社のグループですけれども、株主総会の招集の通知ですとか、中間決算の株主の通知といったようなものを送らせていただいています。

それから、給与明細といふことで、会津若松市様ですとか、これはグループ会社と書いてありますけれども、ちょっと言葉足らずで失礼いたしました。日本郵便のグループ会社といふことで、弊社の子会社に当たる関連会社ですけれども、職員宛ての給与明細といったものも送っているといふことで、そういった用途もごさいます。

あとは、各種通知といふことで、例えば弊社の特殊切手、いわゆる記念切手とごさいますけれども、発行情報など、そういった通知を送らせていただいております。

2017年の7月からは政府のマイナポータルとMy Postの連携をさせていただいてありまして、アカウントを連携させているといふことで、例えば新着情報がマイナポータルのお知らせでもMy Postの分も見られるといったような、そういった連携ができているといふこととごさいます。

関連施策として、「子育てワンストップサービス」といったようなものがございまして、自治体様に電子的に、あるいは紙に印字をした形でというのものもあるのですけれども、電子認証した上で電子的に申請をオンラインでするといった電気通信サービスをさせていただいております。

利用の通数につきましては、大変僅少なわけとごさいますけれども、日を追うごとには一応伸びてはいるといふこととごさいます。

以上とごさいます。

○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。

ちょっと1点だけ、気になることがあるので、お聞きしたいのですけれども、これは、いわゆる他のサーバーを経由しないで専用回線で接続するという形のネットワークみたいなのですけれども、トラフィックがすごく増えてきたときに、大丈夫なのでしょうか。今は少ないから大丈夫なのですけれども、国民全体的にこのサーバーを……。大体でいいのですけど。

○小池執行役員　ありがとうございます。現状で申しますと、利用が僅少ということでございますので、そこまでの大きなトラフィックが現時点ではないということですので、それである意味済んでいるということでございますけれども、今後利用が拡大をいたしましたら、トラフィックも見ながら拡充をしていくといったことになろうかと思えます。ちょっと漠然とした回答で申しわけございません。

○米山主査　いえ、結構です。どうもありがとうございます。それでは、ほかに。竹内専門委員。

○竹内専門委員　竹内です。ご説明ありがとうございます。私、これまで、宅配物と郵便物の間の物理的な大きさに定形外のお話をしたことがあったのと、前回でしたかね、郵便受け箱をもしも日本郵便の専用に使えたら、今ある迷惑チラシが全部DMになってビジネスが広がるのではないかと、そのようなお話もしたことがありました。その2つを交えたようなお話です。宅配ボックスのことはよくわかったのですが、郵便受け箱を大きくして宅配ボックスのように大きなものが入るようにすると、利用者も一々再配達してもらわなくてもよくなりますし、届けてくださる方の手間が省けるということになります。ですから、そういう受け箱を大きくするということがどれだけ進んでいるのかということをお教えいただきたいと思っています。そのようなデータはあるのでしょうか。あと、地域差があるのだろうかという気もしてまして、例えば、都心だとおうちも小さいですし、マンションなどでは大きな受け箱は難しいですから、ひょっとしたら地方のほうが進捗状況がいいのかなと思ったりもします。これらの点や、こうした方策に対してどれくらい熱意をかけていらっしゃるのかとか、そのあたりをお教えいただければありがたいのですが。

○小池執行役員　ありがとうございます。先ほど口頭で申し上げましたように、5万件、我々が、微々たる額かもしれませんが、500円補助をして整備をしていただいたというようなことはございます。

実はどのぐらい普及しているのかということで、今調べておるんですけども、なかなかその普及の数が、そもそも統計があるのかとか、会社さんごとに全部聞かないとわからないのかという、現状調べておるところでございます。したがって、数については今調べさせていただいておるということでございます。

地域差につきましても、おそらく都市部のほうが、スペース上の問題ということがありますので、普及については率が若干低いのかなという、感覚的にはわかるのですけれども、そこも含めて調べさせていただいております。

熱意ということでございますけれども、まさしく他社様もそれはお使いになるかもしれない、かもというか、確実に使われるわけですけれども、そのようなことは言ってられませんので、荷物につきましては、当然共用という形になると思います。我々日本郵便につきましては、書留、郵便物、それからレターパック、これも郵便物でございます、そういったものがございますので、郵便物につきましても当然使えるような形で、いわゆるご自宅の郵便ポストの大型化を図るために、今、いろいろな策を考えておりました、お金を出すということもありますし、もうちょっとうまくお客様に広告というか、周知ができないかといったようなことも含めて、わかりやすい形でしたいなということで、引き続き熱心というか、死活問題ですので、取り組んでまいりたいと考えております。

○竹内専門委員 データがわかったら、そのとき、お願いいたします。

○米山主査 どうもありがとうございました。

(2) 関係者からのヒアリング

- ・日本郵便株式会社 銀座郵便局
- ・日本郵便株式会社 盛岡中央郵便局
- ・日本郵政グループ労働組合

○米山主査 それでは続きまして、議事の(2)関係者からのヒアリングといたしまして、本日は、銀座郵便局と盛岡中央郵便局からそれぞれ局長にお越しいただき、実際の郵便局の現場の業務や労働力確保の状況についてご説明いただきたいと思います。また、後ほど、この点につきまして、日本郵政グループ労働組合からもご説明をいただきます。

まずは、銀座郵便局長の生島様、ご説明をお願いいたします。

○生島局長 銀座郵便局の生島でございます。よろしくお願いたします。座って説明をさせていただきます。

資料2番でございます。ページをめくっていただきまして、まず、東京エリアの概要ということで、日本郵便東京支社の概要でございます。東京支社のエリアの郵便局数、8月1日現在で1,478局でございます。真ん中に地図が書いてございますけれども、右のほう、東京都23区エリアが1,038局、それから、多摩エリアが413局、それから、伊豆諸島、小笠原関係、島嶼エリアの27局が全部東京支社の管轄の郵便局でございます。

そのうち、地域区分局が3局、集配業務を行う郵便局が86局、それ以外の局につきましては、窓口業務に特化をいたしまして、街にある郵便局というイメージで、郵便・貯金・保険のサービスを提供しているという、それがまず東京の概況でございます。

次のページをお願いいたします。次、銀座局の概要ということで、受け持ちエリアの関係でございます。銀座郵便局の配達エリア、ご存じのとおり、銀座の商店街、それから官公庁といった、いわゆるビジネス街、これを広範囲に配達しているというところでございます。

エリア環境としましては、ビジネス地域でございますので、昼間人口が圧倒的に多く、夜間人口が少ないという、そういう特徴でございます。

左に地図が書いてございますけれども、JR線を挟んだ中での配達エリアということになりますけれども、銀座エリアの中での窓口のみをやっております郵便局が8月1日現在で56局あります。この地図でいきますと星印の局でございます。麴町郵便局、それから芝局管内の窓口郵便局も、銀座局でポストの取集め、窓口で受けたものを取り集めていると、そういったイメージでございます。

配達、郵便ポストを取り集める地域といたしまして、中央区の銀座、港区の一部、千代田区の一部地域といったもので、非常に大量の郵便物の差出しに対応しているという状況でございます。

先ほど申しましたとおり、昼間帯での人口が多い、それから、ビジネス地域ということで、非常に配達の数も多く、交通量も多いといった状況でございます。

それから、商業ビル、最近是非常にセキュリティーが強化されておまして、入るにもいろいろセキュリティーがかかるといったことで、配達に時間を要するという環境も今ございます。

次のページでございます。3番目としまして、銀座郵便局の概要ということで、組織の関係です。まず社員数ですけれども、正社員630名、期間雇用社員567名、合計で1,197名、約1,200名の社員が働いております。

その下に年齢別構成と書いてございますけれども、40歳以上、それから、その上の50歳以上59歳以下ということで、この2つの年齢層合わせて約800名でございます。1,200名の社員のうち、40代、50代が800名といったことで、非常に4、50代が多いという年齢構成になっております。

それから、その次の男女別の構成になりますが、正社員につきましては、男性が92%、女性が8%ということで、男性一色といった形になります。期間雇用社員につきましては、若干比率が変わりまして、男性が75、女性が25ぐらいといった状況になります。

右の表に勤務時間帯別・曜日別要員数ということで、日勤、夜勤、深夜勤、それから、内務、外務という表が書いてございますけれども、全体的に見まして、土曜日は平日の6割程度の出勤状況。それから、日曜・祝日では3割ぐらいという状況が全体の構造になっています。

内務の表をご覧くださいますと、日勤が96、約100名になります。夜勤133名、深夜勤、平日で157名ということで、平日に限りますと、全体出勤が386名ということですが、日勤で100名、夜勤・深夜勤で約300名ということで、内務に関しましては、夜勤・深夜勤が非常に重い要員配置ということになっております。

逆に外務のほうですけれども、外務につきましては、日勤237名ということで、平日大体1日290名になりますので、外務の場合につきましては、ほとんどが平日日勤の勤務という形になります。それから、外務の平日と土曜日を比べていただきますと、平日290名に対しまして、土曜日は142名ということで、土曜日の出勤は平日の約半分の出勤状況という状況でございます。

その次のページです。4つ目で、銀座郵便局の取扱物数ということで、引受、お客様からお預かりする引受の物数関係になります。

平日1日当たり、引受物数につきましては、2018年度の4月から7月ということで見ますと、約320万通ということになります。2017年度、対前年と比べますと若干減少といった形になっております。

土曜、日曜・祝日ということですが、やはりビジネス街ということで、平日3

20万通の引受のところ、土曜日ですと84万通、日・祝につきましては13万通というぐあいに、極端に土日が減るというビジネス地域の特徴でございます。

それから、荷物につきましては、同じく土日の引受状況が低い関係でございますけれども、対前年は増えているという状況でございます。

その次のページになります。5番目で、銀座郵便局の取扱物数の配達の関係になります。表、グラフをご覧くださいますと、郵便物と荷物と書いてございますけれども、郵便物につきましては減っているという状況がご覧いただけると思います。逆に、荷物については増えている状況でございます。

銀座郵便局、ビジネス地域ということで、会社が休み、休業日といったところは、配達も不要といったところがございます。今、3万カ所の配達箇所のうち、土曜、配達が不要といったところが約1万5,000、約半分の事業所が土曜日は配達が不要という申し出をいただいているところでございます。そのような関係で、郵便物、平日と土曜日のこのグラフの差が出ているという形でございます。

それから、下に枠で囲ってございますけれども、不在率ということで、対面配達の場合、当然お客様から判子をもらうわけですが、これにつきまして、銀座郵便局、書留の不在率が0.7%ということで、ほとんど不在がないという状況です。参考に書きましたけれども、都内平均で郵便物については26.4%になります。それから、同じく荷物につきましても、不在率1.91%ということで、ほとんど不在がないといったことです。都内平均14%ということで、これもビジネス地域特有の、不在率が少ないという現象かと思えます。

その次のページです。6番目で、銀座郵便局、引受・配達の効率化の取り組みということで、今、非常に最新の機械を導入しておりますけれども、やはり郵便物のさまざまな形状があるということで、完全機械化にならず、手区分になっている部分というのも当然でございます。

そのような中で、最新の機械といったところで、まず左に書いてありますのが、選別自動取り揃え押印機。これが2台入っています。これははがき、定形に貼られた切手を消印する、日にちを入れる、そういう機械がございまして、1時間で約2万4,000通になります。真ん中が次世代区分機ということで、10台ございまして、これははがき、定形をまさしく区分する機械ということで、1時間に4万7,000通。それから、最近は大形も増えておりますので、大形郵便物の区分機ということで、2台。1時間で約

3万2,000通といったことで、最新の機械も導入をしているという状況でございます。

その次の7ページでございます。労働力の状況ということでございます。郵便物の主な流れといたしまして、真ん中に書いてございます「差立区分」ということで、お客様からお引き受けしました郵便物を全国宛てに出すために区分する作業。それからもう一つは、逆に全国から銀座局宛てに到着いたします郵便物の配達区分という2つの主な郵便物の流れがございます。

その下のグラフを見ていただきますと、24時間ももちろん稼働はしておりますけれども、15時から6時といったあたりが非常に郵便物の流れが出てくるということで、当然会社は夕方に作業が終わって郵便物を差し出してくるといったことで、この表をご覧くださいと、16時ぐらいから郵便物の引受が増えてくるという形で、ピークが19時になってございます。折れ線で書いているのが要員配置ということで、人の配置もピークというところでございます。

19時のピークをやりまして、大体21時ぐらいまでに物を出しまして、今度は逆に郵便物が全国から到着をしてくるというのが23時あたりから、日付をまたぎまして0時以降、2時、3時、4時、5時といった具合に、配達をする郵便物の処理を行っていくという形でございます。

隣のゆうパックについても同じようなことで、引受につきましては、やはり19時がピーク。日付を挟んで、1時ぐらいから今度はゆうパックが到着、配達に向かう作業をしていくということで、どうしても夜勤、それから深夜勤での作業が大きくなるといったことでございます。

その次の8ページでございます。これが実際の夜間・深夜勤帯の作業状況ということで、作業風景を書いてございます。小型郵便物の差立状況、大型、それから差立の状況ということで、19時、20時、朝の4時と、夜の状況、深夜勤の状況が非常に忙しい状況といったところでございます。

その次のページです。9番目で、銀座郵便局の労働力の確保状況ということで、実際の雇用の必要数と雇用の確保数、これが慢性的に乖離をしているという状況でございます。現在のところ、内務、外務合わせて不足数48名といった状況でございます。当然募集をかけますが、応募がやはり少ないといったことで、48名中、今のところ、応募が22名といった状況です。特に内務につきましては、早番・日勤、中・夜勤、深夜勤

と、こういった勤務帯で募集人数をしているわけですが、特に夜勤・深夜勤での募集人数に対する応募状況が少ないという状況です。実際採用となると、更に少なくなるという状況になっています。

こういった労働力の不足といった中で、業務運行を当然確保していかなければいけないということで、いわゆる超勤、残業によって対応していく。それから、当然社員も休みますけれども、非番・週休のときに出勤をしていただいて、割り増しの支給で、業務を確保していく状況が続いているところでございます。

その次のページです。10番目で、実際の労働力の確保の取り組みということで、労働力を確保するために募集をしなければいけないわけですが、募集ポスターですか、アルバイトの情報誌、インターネットで募集をしているといった状況でございます。

当然、銀座エリア、居住率が低いということもございまして、他社の賃金動向、これが非常に影響しているといった状況です。募集の段階では、単価1,020円から1,250円。他社の状況をちょっと調べますと、1,500円ぐらいが出ているといった状況で、非常に確保状況に苦慮しているところでございます。

募集ポスターを書いておりますけれども、「銀座郵便局でアルバイト!!」。非常に労働力が確保しやすい時期は、「銀座の街で働きませんか」という、この一言で集まったという時代もあったということですが、今はそれが全く通じないという状況の厳しさがございます。

その次の11ページです。11番目で、労働環境の改善に向けた取り組みといったことで、当然職場内も活性化をしなければいけませんし、労働環境の改善もしなければいけない。当然社員もみずからそういう工夫をしなければいけないといったところで取り組んでいますのが、1つが職場改善アンケートで、いろいろな職場で問題点があります。それを社員にアンケート形式でいろいろ出させていただこうといったことで、昨年度やった中では、100件を超える意見・要望で、47件を改善ということでございます。

改善例、損益改善ということで、節電ですとか、コピー用紙の節減とか、そういったものがございます。

それからもう一つ、5S推進女性チームの点検ということで、5S、これは日本郵便、会社全体で取り組んでおりますけれども、整理、整頓、清潔、清掃、しつけといったことで、5Sについて女性の目線でしっかり職場内の点検をしていこうという取り組みをやっています。

それから、ワクワク郵便局づくり。これも会社として取り組んでいるわけですが、銀座郵便局でもさまざまな施策として、スーパーグッドジョブといったことで、仲間を褒めようという推奨ですとか、ワクワクGINZAファミリーデーといったことで、ご家族にも郵便局を見ていただこう。それから、写真が載っていますけれども、ポストぴかぴか運動といったことで、これも社員のご家族も巻き込みまして、ポストをしっかりと、我々のシンボル、商売道具、一番磨こうよといった運動を進めているという状況でございます。

次のページです。最後に、2018年度銀座郵便局の課題と取り組みといったことで、今年度のスローガンが『総力結集・躍進銀座』～『個の力』で更なる発展！！といったことでございます。

課題としまして、やはり組織が大きくなると、当然縦割りの仕事になるといったことと、郵便局はどうしても個で仕事をする人が多いので、横の連携、横串がなかなか刺さらない。自分の仕事だけやっていたらいい、自分の部だけ良ければいいと、そんな関係がありますので、しっかりその意識を改革しなければいけないよと。それから、社員数が多い関係で、なかなか施策も浸透しない、社員の意識もいろいろ濃淡があるといったことがございました。

そこで、今後も含めて、現在も取り組んでいるのが、どのように取り組むかといったこととして、やはり「自らの言葉で想いを伝える」といったことで、局長の思いを朝礼等を通じてしっかり社員に伝えると。

それから、「現地・現物・現実」といったことで、しっかりと、机上だけではなく、現地を見ると。なぜ改善が必要かをしっかり見た中で取り組むということでございます。

次に、「自らも率先して行動」といったことで、業務運行確保のため、当然管理者も含めて、全社員でしっかり取り組んでいこうと。

最後に「社員が楽しく笑顔のある職場」にしていこうといったことで、先ほどもお話ししました職場アンケート、女性の5S、ワクワク郵便局づくり、こういったことを通じまして、とにかく社員が働きやすい職場をつくっていこうということで、今取り組んでいる次第でございます。

以上でございます。

○米山主査　ありがとうございました。ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見はございますでしょうか。

- 東條主査代理 どうもありがとうございました。サムネイルの10ページ目、11ページ目で、労働力の確保が非常に困難だというお話を伺いました。大変だろうとお察し申し上げますが、11ページ目で、千代田区の平均時給が1,505円で、募集されている単価が1,020円～1,250円と、こういうご報告でしたけれども、これは何か時給を引き上げられない理由があるのでしょうか。
- 生島局長 この1,500円というのは、千代田区全体のいろいろな事業所の数字で、非常に高い単価の事業所もあるということで、大分つり上げている部分というのはあるのですが、運送、郵便、同じ業態で見ると、大体同じぐらいのレベルの状況。ほかの業種になると高いということがございますけれども、同じ運送業、通信業で見ると、大体同じようなものになるといったところと言えるかなと思います。
- 東條主査代理 もちろんそうなのでしょうけれども、要するに、若者が嫌うような3Kの厳しい労働条件で、しかも深夜労働というときに、人が集まらないのであれば、最初に考えるのは単価引き上げだと思えるのですけれども、そのようなこともお考えなのですか。もう一つお伺いしたいのは、どの範囲で単価は決めてよろしいのかと。銀座局だったら、銀座局単独で単価は自由に決められるのでしょうか。
- 生島局長 これは会社で決められている範囲の中でということで、当然地域性もありますので、地域の中ではほかの郵便局よりは高い設定になってはおります。できる限り上げていただくようにはお願いはしていますけれども、なかなかそうはいかない事情もございますので。
- 小池執行役員 よろしいですか。
- 米山主査 どうぞ。
- 小池執行役員 今ほど生島局長からご回答いたしましたように、もちろん人件費というのは会社全体で見ながらやらなければ事業は回りません。どうしてもこういった労働力が集まらないという状況は重々承知をしておりますので、その上で、どこまで上げられるかといったようなことも考えながらやっております。例えば繁忙期につきましては、特別に上乘せをして集めるとか、そういったような工夫もしておりますので、もちろん個々の事情を全く見ていないということではございませんけれども、一律に全部上げてしまったら、事業、成り立ってまいりませんので、そういったところを勘案しながら、もちろん個別の事情も見ながら、単価につきましてはご相談させていただいているというのが現状でございます。どうしても同業他社様、近い業界だけではなくて、ほかの業

界と取り合いになってしまうというのがございますので、そういった地域事情というの
も意識はしているということでございます。補足をさせていただきました。

○東條主査代理　ありがとうございます。

○米山主査　よろしいでしょうか。ほかに。どうぞ。

○横田専門委員　横田です。ご説明ありがとうございました。すごくビジネスのエリア
の中でたくさん人を囲うのって大変なのだろうなと思いながらお話をお伺いしていまし
た。今ご説明いただいたのは銀座エリアの郵便局だと思うのですが、23区の他
のエリア中でも、人は足りていないのかなというふうに思っているのですが、ほかの
局と連携をされて、今回ちょっと多めに深夜募集が来たからそちらでどうみたいな、横
の連携はされていらっしゃるのでしょうか。

○生島局長　我々の商売、年末が一番忙しいわけですが、当然短期で募集をかけ
ます。短期で募集をかけて、必要人数が集まれば、それは条件的に厳しい郵便局に当然
誘導していくということは実際にやっております。

○横田専門委員　昼間働いている方が、急遽、郵便局の募集を見て、銀座だからといっ
て、夜から働こうとはなかなかないと思うんですね。やはり夜働いている方には、
夜働いている理由があって、夜のみで探していらっしゃると思うのです。もしかしたら
引っ越しがあって、ほかの局で働いていたのだけれども、お引っ越しを機に別なところ
での夜勤を探している等という、いろいろな理由で、23区または東京都内を通える範
囲というところで、少し広く見れば、もしかしてまだ働ける方はいらっしゃるのかなと。
私は地方にいるので、地方だと、本当に夜働ける方は取り合いなのですが、都内はまだ
人がいらっしゃると思います。ただ、コンビニ数も多いので、いろいろなところでのラ
イバルの企業がいっぱいいらっしゃるのだろうなとは思っているのですが、銀座
の周辺の千代田区だけではなくて、ほかの地区のところとかも見られたほうがよいかと。
大事なのは連携ですね、自分の地区だけではなく、ほかの局と連携されるといいのかな
と思いました。

○米山主査　今の点よろしいでしょうか。

○生島局長　当然地域事情もいろいろございますので、そこはお互い、あと、東京支社
もございますので、そこへしっかり連携をとって、情報共有していきたいと思います。

○米山主査　ほかによろしいでしょうか。

○東條主査代理　サムネイルの8ページで、午後3時から朝の6時までの郵便物の棒グ

ラフを示していただきましたけれども、昼間の時間帯というのでしょうか、6時から15時までの時間帯というのは、大体これを下回る水準で推移しているということですか。

○生島局長　そうですね。当然郵便物の流れは、引受けがどうしても夕方ぐらいになってきますし、逆に到着するのが夜中という、そういうサイクルになっていますので、郵便局の作業時間としてはこういう作業時間がピークで、それ以外がという、その区分けができると思います。その分、要員配置もしっかりそれに合わせているという状況です。

○米山主査　ほかによろしいでしょうか。

それでは、どうもありがとうございました。

引き続きまして、盛岡中央郵便局長の松田様、ご説明をよろしく申し上げます。

○松田局長　岩手県にございます盛岡中央郵便局の局長をやっております松田と申します。本日はどうぞよろしく申し上げます。私も座っていろいろ資料の説明をさせていただきます。

資料3をご覧くださいと思います。資料3の2ページから説明させていただきます。2ページについては、岩手県を含む東北6県の郵便局の概要を載せさせていただきました。東北エリア、郵便局数が10月1日現在で1,930局ございます。

この中で、①になりますけれども、輸送の拠点となっている地域区分局が5局ということで、この地図の中では白抜きの文字で表しているところ、青森、岩手、宮城、山形、福島ということで、5局ございます。

それから、集配業務を行う郵便局、集配局と呼ばせてもらっていますけれども、これが東北エリアで79局ございます。

それから、窓口業務に特化した窓口局が1,846局。この地図上には現れておりません。

④のところ、窓口局に併設する集配拠点、社内的には旧集配センターと言っているのですが、これが409局あります。このイメージは、窓口局の局舎の一部スペースを活用させてもらって、そこから外務社員が配達に出る。集配の拠点を設けているといったイメージで捉えていただければ助かります。

あと、岩手県の状況ですけれども、右のほうに吹き出しで書いてありますが、地域区分局が1局、集配局が15局、窓口局が292局、それから窓口局に併設される旧集配センターが92局という構成になっております。

3ページについては、当盛岡中央郵便局の概要を載せさせてもらいました。盛岡中央

郵便局は、岩手県の県庁所在地ということで、ほぼ岩手県の盛岡の中央にあるのですが、市内の配達ということに加えて、市内、それから近隣の町に、先ほど申しあげました集配センターというのがございます。そこも受け持っているということです。集配センター、資料上はSCと訳させてもらっていますが、そういったものを管轄しているということです。盛岡中央郵便局周辺は官公庁とかビジネス街になるのですが、一方、離れますと、農村、山間部、いろいろ多様な地域を受け持っているということがございます。

先ほど銀座の局長様からビジネス地域の状況はお話ありましたので、私からは、山間部の概要をお話しさせていただきます。

この資料の右のほうに盛岡中央郵便局エリアの周辺環境を載せています。下のほうにエリア内の人口等を載せています。盛岡中央郵便局が受け持つ人口、世帯数、配達箇所数、それから、盛岡中央郵便局が管轄する集配センター、6センターございますけれども、その人口、世帯数等を載せています。数字を見ていただくと、大体受け持つ地域の規模感がわかるのかなと思います。

一番下のところに走行距離を載せています。ここで配達箇所1カ所当たりの走行距離がございます。これはイメージとして、Aさんのところに配達して、次に配達するBさんのところに移動するのに、盛岡中央郵便局ですと、103.6メートルぐらいあります。これ、おしなべて平均していますので、全てそういうことではないのですが、あります。集配センター平均ですと、172.6メートルです。それくらい世帯がばらけているというイメージで受け取ってもらって結構です。

あと、一番下のほうに最大値ということで、藪川集配センター。上の表を見てもらうとわかるのですが、99世帯しかございません。99世帯しかないのですが、面積は広いです。ここの1カ所当たりの走行距離は3,392メートル、3キロ、3.4キロくらいあるということで、配達効率的には非常に悪いというのが実情としてございます。

4ページ目は写真だけ載せております。岩手県、冬期、大分道路環境が厳しい状況になっています。盛岡中央局近辺の市内地域は大体スタッドレスタイヤで、バイクはスタッドレスタイヤで配達しますが、山間部はスタッドレスタイヤだけではとても危険なので、スパイクタイヤを装着して山間部のほうは配達しているということです。盛岡市においても、バイクについてはスパイクタイヤの使用が認められておりますので、スタッドレスタイヤとスパイクタイヤを使い分けながら配達作業を行っているというの

が実情でございます。

5 ページが当郵便局の組織図ということになります。盛岡中央郵便局は、契約社員等を含めて541人ということで、年齢別に見ますと、30代から40代が多いということです。

右のほうに組織図を載せているのですけれども、8部と6つの集配センターで構成されているということです。総務部、郵便部はじめ、部には部長がおるのですが、6つの集配センターは、副部長が2人おりまして、2人の副部長、管理者です、2人の副部長が6つの集配センターを巡回しながら業務管理に当たっているという仕組みになっております。

あと、社員数、真ん中辺に社員の配置ということで載せていますけれども、これも銀座郵便局さんとほぼ同じように、内部については、土曜、日曜が平日の5割から6割程度に配置が落ちます。これは土曜、日曜、会社が休みということで、郵便の引受が減りますので、それに見合った配置人数になるということです。

あと、外務、それから集配センターについては、日曜日については、ゆうパックや書留の配達だけになりますので、ここは人数がぐっと落ちます。土曜日についても、銀座局さんほどではないのですが、やはり一部土曜日の配達が必要ないという会社さんもありますので、この部分で若干土曜日の配置も少し減っているという状況になります。

6 ページに移ります。取扱物数の関係のご説明になります。これは今年度の4月から7月までの郵便、それから荷物の物数を表しております。郵便については、平日、90.6%ということで、昨年よりも10%近く減少しているというのが実態でございます。それから、荷物については、逆に増えているということでございます。

土曜日の物数については、平日の約3分の1、3割程度ということになっているのですけれども、注意書きで少し書いているのですが、土曜日の引受物数には、金曜日の夜出された、ポストに投函された郵便物等も土曜日に入ってくるものですから、必ずしも土曜日に全て差し出された物数ではありませんということの注釈を入れさせていただきました。

日曜・祝日においては、平日の1割から2割ぐらいの引受物数になっているということです。

7 ページについては、配達物数を入れております。これも平日の配達物数と土曜日の配達物数を比較しております。銀座郵便局さんほどではないのですが、平日と比べると

土曜日の物数は若干少ないというグラフです。

あと、この折れ線グラフの下段のほうに集配センターの数字を載せているのですが、集配センターのほうは、郡部のほうですので、ほとんど会社とか、そういうのはございませんので、一般世帯の配達メインですので、ほとんど平日も土曜日にも物数的には変わりがないということでございます。

それから、不在率ということで、紺色のところで数字を載せていますけれども、書留の場合は盛岡中央局が25.6%、旧集配センターは20.1%、岩手県トータルでは22.9%ということで、住宅が多いところはやはり不在率が高いという状況かと思えます。

右のほうは荷物になりますけれども、荷物のほうの不在率も同様な地域の傾向になっているということでございます。

次が8ページになります。これは岩手県トータルとしての効率化の取り組みということでご紹介だけさせていただきます。昨年、17年3月に岩手県の北上市に岩手郵便局という新しい地域区分局が設置されました。これまでですと配達を受け持つ郵便局で全ての配達のための区分や郵便の方面別の区分をやっていたわけなのですが、岩手郵便局が開設したことに伴って、県内のそういった配達区分や差立をするための区分け作業を全て岩手郵便局に集中させたという取り組みでございます。当盛岡中央郵便局をはじめ、県内の集配局はそういった作業がなくなりましたので、引受作業と配達業務のみを行っているというのが現状でございます。

盛岡中央郵便局にも、写真があるのですが、以前ですと区分機が4台ほどあったのですが、これを全部岩手郵便局のほうに集中させましたので、これが撤去されたということです。今はそのスペースを活用して、いろいろ増えた荷物の作業場を確保したり、そういったことに活用させてもらっている状況でございます。

次は9ページになります。労働力の関係も載せております。前段、銀座局さんのほうからも労働力の逼迫状況についてありましたけれども、当岩手県も、求人倍率が1.49倍ということで、なかなか募集が厳しい状況になっているということです。

ここに9月1日現在の要員の不足状況を載せています。内務のほうが3人、それから外務が20人ということです。9月1日以降の応募状況ですけれども、内務が3人、外務が8人ということで、外務のほうはなかなか人が集まらないということです。

要因的には、バイクを使用しての郵便配達、あるいは四輪を使つてのゆうパック、重

い荷物の配達ということで、そういったところがもしかしたら敬遠されているのかなというところもございますし、雇用単価も、周りと比べて同等か、あるいは若干安いというところもあるのかなという危惧はしていますけれども、いずれ、ここにあるような広告媒体を使いながら、継続して要員の確保を行っているという状況でございます。

次は10ページでございます。なかなか労働力が確保できない状況において、どう業務確保をしているかということになりますけれども、やはり社員の長期残業、休日出勤で業務を確保しているというのが実態でございます。

局長として懸念されるのは、有給休暇の取得にも影響が出てくるのかなということで懸念しているところでございます。

残業の状況ということで簡単な表を載せていますけれども、超勤、それから休日出勤ともに昨年よりも増えているという状況がありますので、そこも大きな課題として継続して取り組んでいるということです。

それから、10ページに移らせてください。10ページは労働環境の改善に向けた取り組みということで、新しい地域区分局、岩手郵便局が新設されたことによりまして、盛岡中央郵便局の機能の一部移管、それから、局内のいろいろなレイアウトの変更等々ありましたので、その辺の取り組み等、今一生懸命やっているところです。

職場環境の整備ということで、区分機が撤去されたということで、これまで地下にあったゆうパックの作業場を1階に持ってきたり、非常に手狭だったものですから、別棟にプレハブを建てて、コールセンターなどの作業を行っていたところもあるのですが、今回の区分局の新設に伴って、そういったものは本体社屋のほうに取り込んで、一体的に業務運営を行っているということでございます。

あと、②番のところに、交通事故防止の対策ということで入れております。自動二輪、それから、軽四での配達ですので、どうしても交通事故のリスクが伴うわけですので、そこをしっかりと対策を打っていくということ、社員の命を守るということで、ここは非常に力を入れてやっているところです。

いろいろプロジェクトチームを立ち上げたり、いろいろな独自のDVDを作成しての安全訓練とか、そういった取り組みもやっているところでございます。

右のほうに、県全体を巻き込んだ取り組みということで載せさせてもらいました。岩手県内、盛岡中央郵便局も含めて15の集配郵便局がございますけれども、各郵便局長ともいろいろ連携をとらせていただきまして、県内社員のスキルアップの研修、そうい

ったこともやっております。

それから、三陸復興支援ということで、津波の被害があった三陸のほうですけれども、さんまゆうパックというものを地域の活性化の一助として取り組んでいますけれども、内陸の郵便局もそういった三陸のさんまゆうパックの販売を全局で協力してやっというということで、意識を合わせてやっております。

それから、③のところ、地域との連携ということで挙げさせていただきました。これは現在、取り運び中のものですが、来年岩手県で三陸防災復興プロジェクトというのを県のほうで開催する予定にしております。それに郵便局も協力できないかということで、今、支社とも連携しながら岩手県といろいろ調整しております。

それから、岩手県警で「子どものみまもり活動」ということで、地域と密着した子供の見守り活動をやりたいということで、郵便局もそれをお手伝いさせてもらうということで、外務社員が配達途上に、例えば助けを求めてくるような子どもさんとか大泣きしているような子どもさんがいれば、110番通報をするといった協定をこれから結ぶ予定にしております。

あと、3つ目の枠のところ、社員の意見を反映させた職場づくりということで、社員からのいろいろな意見等も反映させながらいろいろな施策を展開しているということでございます。

最後の12ページです。写真ばかりになりますけれども、いろいろ働きがいのある職場づくりをしっかりとやっていきたいということと、やはり社員の命を守るというところを第一義でしっかりとやっております。

それから、契約社員、大体全社員の6割ぐらいを占めます。ですから、そういった社員とのコミュニケーションを大切にしたいマネジメントをやりたいということで進めております。

あと、ここの写真にあるのは、ボランティア清掃、あるいは、お客様感謝デー、局内での交通事故防止の安全コンテスト等、このようなことを社員の意見を拾い上げながらやっているということで、今後も引き続きそういった社員の意見を拾い上げながら業務運営を行っていきたく思いますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上でございます。

○米山主査　　どうもありがとうございました。ただいまのご説明について、何かご質問、ご意見はございますでしょうか。どうぞ、泉本委員。

○泉本委員 盛岡中央郵便局にお聞きすることではないのですが、先ほどの銀座と盛岡と両方への質問です。銀座ですと5ページ、盛岡ですと6ページで、不在率についてお聞きしたいのですが。両方とも書留等の不在率は、都内で平均が25%、盛岡でも25%と高い不在率です。先ほどの日本郵便のご説明の中で、宅配ボックスですとか、大口のポストの普及というお話がありましたが、書留など対面に入れてこなければいけない荷物やレターパックも口が大きいと入れられるのだけど、対人でなければだめという事情から25%と高くなっている。レターパックの比率は右の表でしょうか？いずれにしても不在率に出ていると思うのですが、ポストを変えることによって、対面でなくても、受領印をもらえる、印鑑にかわる仕組みはできるのでしょうか。そういう箱（ポスト）でないと、大型化していても不在率は変わらないように思います。この25%は、かなり高い率ではないかと思ったのが一つです。

次に、もう一つは、先ほどの銀座局でも、荷物が夕方から来るので、職員は夜のお仕事になってしまう。盛岡でも、受け取りが夜になるので、大型区分機等を動かして、翌朝までにより分ける作業を夜にされているので、夜間の勤務や残業の人が多くなるという現実だと思います。これを次の日の朝から作業したら、配達が1日延びることになると思いますが、法律で決められている何日以内に配達という範囲内に収まるものなのではないかという質問です。前回のお話の中に、速達といいながら、速達でなくても次の日に来ってしまうというのは、このような夜間の作業で皆さんが頑張り過ぎるから、そこまでサービスしなくてもよいのではないのかというほど早く来ます。夜来る荷物を夜に作業しようだなんて思わないという発想はないのでしょうか。日本全体でこれだけ働く人がどんどん減ってきて、決して日本郵便だけが人がとれなくて負けているわけでもなくて、物流業界はどこでも疲弊しています。先日ニュースでは全く無人の倉庫を有明につくったというのもある時代なので。ただ、郵便のほうは、さまざまな大きさや形があるので、この区分機を全部無人にといたら、莫大なコスト、投資になるのか、それは無理ではないかとは思いますが、サービスのやり過ぎを1日延ばしてもよいのではないかという気が今しています。工夫できますかという質問です。

○米山主査 では、小池執行役員。

○小池執行役員 ありがとうございます。1点目に、書留、要は大型化するだけでは受け取れないものがあるのではないかとということでございます。特に郵便で申しますと、書留といった重要なものということでお届けをしなければいけないものがございますので、

こういったものにつきましても、おっしゃるとおり、大型化するだけでは受け取りはできない。しにくい。できないと言っては言い過ぎですね。なかなかしにくいものがございます。ただ、ある程度しっかりと門柱に、立て付けがしっかりとした郵便ポストにさせていただくと。それを郵便局の配達する社員が見に行きまして、ここだったら大丈夫です、ねということ、こちらにはご不在の場合は置いておきますというようなこともできることにはなるとお思いますので、そういったことを周知していくですとか、先ほどご説明したような郵便受け箱をつくられているメーカーさんとも協力を深めるというようなことで、もちろん郵便も受け取ります、荷物も受け取れますといったことを広くやっていくことが我々の課題かと思っておりますし、そういったことをやっていこうとしているということでございます。

それが1点目でございます、2点目は、まさに夜間作業、それから、深夜作業をやっている部分を朝に回したらどうかということでございます。その場合に、今3日ということで送達日数が郵便については制度的に定められておりますので、どれだけ足が出るのかといったことでございますが、現状から申しますと、翌日配達エリアというのは普通郵便でも相当広いので、翌々日まで、要は投函をして2日目といったものがほぼほぼ、パーセントで厳密にという九十何%という形になりますけれども、いわゆる離島ですとか例外的なところを除きまして、3日目に配達するという部分は、一部はございますけれども、それほど多くはございません。現状としての物数で見れば、ほぼ翌々日には配達をされているということでございます。

ただ、もし朝これを仕分けする、あるいは、日中帯にやるといったことに変えるということであれば、3日目にやっている部分が4日目に入るといったことは出てくることは事実としてはございます。

- 泉本委員　3日目にどのぐらいの、今日投函したものが3日目になってしまうというのが全体のボリュームの中でどのぐらいあるのかというのはわかりますでしょうか。
- 小池執行役員　おそらく数%もないとは思いますが、ございます。そこは量的にはございます。
- 泉本委員　ということは、その数%のためにこれだけ多くの人たちがみんなで大変な思いして働くのかということだと思うので、少し工夫を考える余地はあるのではないかなと思います。今、宅配便等は、通販を頼んでも、離島と沖縄等はだめです、何日以内には届きませんと注意が書いてあります。そういうことが郵便のこの制度の中でできる

のかどうなのか。また、郵便だと、速達で出してもらえば、より早く。そうでないものは法定期限内に配達するというのだと思うので。あとは、荷物の引受けでそういう日数の決めができるのかという、そういう議論はされたほうがよいのではないかと思います。

○小池執行役員　ご指摘いただきまして、ありがとうございます。我々も、今の仕組みというのは、どうしても夕方投函されたもの、郵便で申しますと、夕方投函されたものを翌日、例えば東京から大阪は翌日配達になりますので、夜の11時や12時というものではなくて、例えば都内であれば大体17時ぐらいまでにポストに投函されたものでも、東京から大阪には行きますけれども、そういったものをまさに夜中処理をしているといったことになります。ただ、どこかで必ず区分をする作業というのは出てまいりますので、夜やらなければ、昼いつやるのかといったようなことは、いろいろ試行錯誤をしてはいるという状況でございます。

現状、東京・大阪間を翌日に配達をするというサービスレベルを今やっておりますので、では、それを維持しながらやるとすると、こういった作業といったことになってきますけれども、それ以外のところは工夫の余地があるのかといったところにつきましては、郵便物というのは、例えばポストから取り集めてきましたものには、どこに行くかわからないものが全部混じって入っているわけですので、1回全部見ないといけないといったことになり、こういった作業形態になっておりますので、それを一部さわらないでということはなかなか難しいのですけれども、分けた上で何ができるのかといったことは考える余地はあるのかもしれません。そこはいろいろな知恵があるかと思いますので、検討してみたいと思います。

○泉本委員　銀座局の7ページを見ると、23時までは結構高く20万通入ってきますが、その後ばらばらと減ってきて、それから、また夜中に到着というのがあります。これはおそらくほかのところから来るトラックが入ってくる時間だと思いますが、少なくとも24時以降の分はそれほど大きくないので、まとめて翌日の作業に回してもよいのではないかと思います。そういうところを皆さんで、もう少し作業効率のところを見直されたほうが良いと思います。ゆうパックのほうが量が多いと言えば多いようですが、少し考えていかないと、働く人も大変です。契約社員や臨時社員だからと言っても募集した人数が集まらなくなってしまうので、少し知恵を出していただきたいなと思います。よろしく願いいたします。

○小池執行役員　ありがとうございます。夜中に引き受けたものにつきましては、当然ながら、全国に散らばっていく郵便物につきましては、最後の便、締め切りの便が過ぎてしまったものは翌日の扱いとさせていただきますし、逆に、これはほかの地域から当該、これですと銀座のエリアに到着しているものも一緒に入っている絵でございますので、そこは作業としては、夜中、早朝というんですかね、深夜帯の早朝に到着したものはその日にその地域内に配達をするものというのは処理をしないといけませんけれども、そうでないものは当然翌日扱いといったことにはなっております。

いずれにいたしましても、ご指摘いただいた点については、重要な点だと思っております。ありがとうございます。

○米山主査　それに対して追加的にご質問ですけれども、実際に荷物や信書が投函された地方から宛て先の地方に移動する分量の夜間と昼の比率というのは、やはり夜間が多いのでしょうか。

○小池執行役員　はい。そこは夜間のほうが多いです。といいますのも、我々、今、例えば信書、郵便物でいえば12時までにお引き受けしたものの、それから、17時までにお引き受けしたものといたような、一旦区切りをつけて送達日数のご案内をさせていただいておりますので、もちろん早く出していただければ、それは早い便に載ってはいくのですけれども、ある程度締め切りの時刻に集まった分でまとめて出しております。どうしても、今日郵便局長さん方からご説明いただいた資料の中にもありましたけれども、夕方の差出しがピークになっておりますし、そうでなくて送達日数に余裕をいただいているものもありますけれども、やはり今の郵便の輸送の体制で、夜に動くものが多いというのが現状でございます。

○米山主査　ということは、基本的に信書とか荷物というのは夜動いて、昼は配達すると、そういうような構造なのですね。

○小池執行役員　はい。

○米山主査　そうすると、夜、全く何もしないとなると、丸々1日ずれるぐらいの覚悟でないとそれはできないということになってしまうのでしょうか。

○小池執行役員　ご指摘のとおりかと存じます。現に、今日もご説明を局長方からいただきましたように、夕方までに差し出されたものを各地に向けて、我々、差立てと言っておりますけれども、全国に区分けをして送っていく作業がございます。まずその郵便局の中でやる作業が夜行われます。その後、トラックに載せて運ぶのは、当然今は自動

運転はできませんので、人間が、ドライバーがトラックに載せて、全国各地に散らばっていくということで、朝方、例えば2時とか、3時とか、あるいはもう少し早いかもしれませんが、着いたものを、着いた側の地域区分局で、その地域の主だった大きな郵便局で、配達をする郵便局ごとに区分をしていくということで、それも早朝やっております。

○米山主査　ありがとうございます。ほかに何かございませんでしょうか。横田専門委員。

○横田専門委員　すいません。ご返答は結構です。2つだけ意見を。銀座郵便局さんと盛岡局さんの話を聞いて、一般の方はおそらく郵便局が夜こんな人が必要だということを知らないのだらうなと思いました。夜勤にこのぐらいの人が必要だというふうに見えていないと思います。分配の機械が導入されたことが報道されたときに、あっ、そっか、そっか、じゃあ、すごく機械が頑張ってくれているのね、とおそらく一般の人は思っていると思います。人を募集するといったときに、郵便局の夜勤には人はあまりいないと思っている人と必要な郵便局、そのイメージが離れているというところも1つ問題かなと思いました。

もう一つ意見です。盛岡局さん、もし広告出すぐらいなら、時給を上げてあげたほうがいいのではないかと思うので。広告もそこそこ高いので、時給を上げていただいて、頑張る人確保してください。

以上です。

○松田局長　時給の関係、銀座局さんもありました。これはどうしても上部機関、支社というところがありますけれども、そこでの調整が必要になってくると。そうすると、時給、採用する人だけではなくて、今いる方も全部上げなくてはならないので、その辺の兼ね合いも考えながら、やはり最終的に赤字出すわけにいかないの、その辺の兼ね合いも考えながらやらせてもらっているところです。その辺はしっかりやっていきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

○米山主査　ありがとうございます。ほかにありませんでしょうか。

それでは、ありがとうございました。次に、日本郵政グループ労働組合書記長の石川様からご説明をいただきたいと思っております。石川様、ご説明をお願いいたします。

○石川書記長　それでは、皆さん、こんにちは。日本郵政グループ労働組合、略称、JP労組と申します。石川と申します。本日はこのような機会をいただきまして、ありが

とうございます。

私たち J P 労組は、近年の e コマース市場の活況に伴う小荷物物流は増加をしてきていますものの、郵便物の減少傾向は今後も続いていくと考えておりました、ユニバーサルサービスを担う日本郵便株式会社の経営は、昨今の人手不足による人件費コストの上昇も相まって、より厳しくなっていくものと想定しています。

その一方で、郵便物が減少しているにもかかわらず、郵便集配の現場では、逆に業務量が増えているという特異な現実があります。これは単に、先ほど申しました e コマースの活況に伴うゆうパックなどの小荷物の増加によるものだけではなく、集配作業工程が増えているということによるものだと分析をしています。

本日は、郵便の現場で働く者の立場から、その実態についてお伝えをしたいと思います。

資料 4 をご参照いただきながら話を進めてまいります。人口動態を掲載させていただきました。これは公表されています住民基本台帳から都道府県別の人口と世帯数のここ 10 年間の増減数をグラフにしたものです。2012 年 7 月からは外国人住民も基本台帳制度の対象となっておりますから、都市部を中心に人口が増加している状況も見とれますが、ここでご注目いただきたいのは、世帯数であります。都道府県別に見ますと、世帯数が減少しているところが 1 つもございません。つまり、人口減少の中にあっても、郵便物の配達を要する箇所数は増加をしているということでもあります。

次のページに移っていただきたいのですけれども、人口の動態をもう少し細かく検証すべく、新幹線が通っておりますことから東京への通勤が可能な地域である一方で、非常に過疎化が進んでいると思われる農村地域を多く抱える栃木県の状況を取り上げてみました。

ご覧のとおり、人口が減少している市区町村が目立ちますけれども、世帯数が減少している市区町村は極めて限られており、その減少幅も極めて小さいことが見てとれます。また、県内でも人口の移動が起きているものと推定されます。例えば県庁所在地であります新幹線の停車駅でもあります宇都宮市はもちろん、同じく新幹線がとまります小山市や那須塩原市は、世帯数とともに人口が増加をしています。企業誘致と合わせた産業工業団地である真岡市なども同様の傾向が見てとれます。

ここでお伝えしたいのは、郵便集配の拠点についてです。郵便集配の拠点は、郵便番号の指定と同様に、基本的には平成の市町村合併前の自治体単位に設置をされている状

況にあり、自治体との連携の観点や建物の移転や建て替えに要する費用面などからも、集配拠点の見直しや受け持ちエリアの柔軟な変更は決して簡単ではありません。その結果、ゆうパック等の荷物の増加と合わせて、定形外郵便物の増加や大型化なども相まって、世帯と人口がともに増加しているエリアでは、特に施設の狭隘という問題にも直面をしている現状がございます。

次のページには、こうした対照的な2つの現場の声を紹介させていただいています。1つは過疎化が進んでいるエリアにおいては、ガソリンスタンドや車両の保守店の確保が極めて難しい状況にあり、非常に非効率性が高まっている。

もう一つ、発展エリアにおきましては、先ほども申しあげましたように、作業スペースの確保も難しい施設が大変多くなっているという現状の声が現場から寄せられているというご紹介であります。

次のページに移っていただきますと、これは私どもが現在提供しているサービスや種類の一覧でございます。お客様のニーズを踏まえて、より便利なサービスを展開していくために、オプションサービスを含め、非常に多くのサービスを現在提供しています。これらの多様化したサービスへの対応により、トータルの取扱量は減少しているにもかかわらず、郵便集配における作業工程や作業時間が増加をしているという実態に結びついています。

次に、取扱方法を大きく2つに大別してみますと、1つは、お客様の郵便受け箱にお届けをする比較的効率的なサービスと、対面で受領印などをいただいてお届けをする比較的手間のかかるサービスとに分けられますけれども、郵便受け箱に入らない定形外郵便物の増加により、効率的なサービスに分類されていたものについても、手間のかかるサービスへと変化を来しているところであります。

また、定形外郵便物を含めた郵便物は、その機動性や効率性の観点から、小型のゆうパックやゆうパケットなどの荷物とあわせて基本的には二輪車で配達をしています。定形外の多様化や大型化に伴いまして、作業時間や作業工程の増加にもつながるようになっていきます。

もちろんそれらへの対策も講じてきています。昨年の6月からは定形外郵便物の料金について、お客様の郵便受け箱に入らないサイズにつきましては規格外と位置づけ、値上げをさせていただいたところでもあります。また、本年の9月からは、安価な種別でありますゆうメールにつきましては、この規格外サイズの取り扱いを廃止させていただ

てきたところであります。

次に改めてお伝えをしておきたい作業時間や作業工程の増加のポイントは2点であります。1つは、郵便物や小荷物の配達状況を知りたいというニーズが高まっておりまして、追跡サービスを付加した郵便物の利用が増えています。これは受領印をいただいて対面でお渡しするサービスが基本となることもあって、追跡バーコードなどの入力も作業工程に加わってまいります。

もう一つは、定形外郵便物の大型化に伴いまして作業量が増えているということでもあります。その形が多様化をして取り扱いにくいことも影響しておりますが、一番の課題は、お客様の郵便受け箱に入らないということです。郵便受け箱に入らなければ、対面でお渡しすることになりますけれども、不在であれば、不在通知を入れて持ち戻ることになりますし、その後、お客様が郵便局にとりに来られるケースもありますが、お客様からの連絡を受けて再配達に伺うケースが大半というのが実態であります。

したがって、おのずと在宅率が高い夕方、夜間帯及び休日の取扱量が増えまして、そこに労働力を配置していかなければなりません。郵便物は日中にお届けするのを基本としており、日中の労働力配置を少なくすることができないため、夕方・夜間帯の労働力確保に大変現場は苦慮していることにつきまして、先ほど2局の局長からもご報告があったところであります。

次のページに移っていただきますと、そうした現状に現場からは、定形外の大型化や増加に伴う区分作業やバイクへの積込作業も大変だという意見が届けられています。また、不在持ち戻りの増加に伴う手間や再配達に伴う夕方・夜間、更には休日の労働力配置に苦慮している声が寄せられているところであります。

これまでお話しした状況を写真でご覧いただきたいということで、幾つかの写真をご用意させていただきました。郵便物の大型化・多様化というところでは、これは、集配局における、配達するべき郵便物が届き、集配区別に区分をする様子の写真であります。ご覧いただいてわかりますように、形状からいきますと、定形外などが増えてきていることが見てとれますし、大型化に伴って区分作業のスペースも非常に限られてきているということがお分かりいただけると思います。

次の写真では、あまり対比できる写真がありませんでしたけれども、2004年当時の写真がございましたので、少し比較をしていただけたらと考えて持ってきたところですが、定形外はもちろん当時もありましたけれども、比較的角2サイズが多くて、

先ほど申し述べましたように、基本的にはお客様の郵便受け箱に入るものが多かったというのが写真からも見てとれると思います。その一方で、現状の写真からは、非常に多種多様になりました定形外が相当増えているということが見てとれると思います。

次の写真に移っていただきたいと思いますが、これは現在の道順組み立て、いわゆる集配作業における最終作業の様子の写真であります。左上は郵便局に届いた、集配局ですね、配達局に届いた時点での様子ですが、その他の3つの写真は、配達員が道順組み立てをするために番地ごとに細かく区分をしている様子の写真であります。定形郵便物の場合は、基本的に機械で区分がされ、道順組み立てされたものが担当者の手元に届くようになっている一方で、非常に多種多様化した定形外については、どうしてもいまだに人手による処理というものが多くというのが見てもお分かりいただけるものと思います。

次の写真が、こうした大型化に伴いまして、当然最終のラストワンマイルに用いるバイクでの作業についても非常に困難性が高まってきております。このほかに、以前の後ろについていますキャリーケースについても、こうしたキャリーケースを、現在では少しふたが山型になって、更に大型化に対応できるものに置き換えていますけれども、これでも入り切らないものにつきましても、一時期、郵便局に留め置いて、取りに戻ったり、更には配達途中の郵便局に前送するなどの対応をしなければいけないという状況が見てとれるものと思います。

次の資料を見ていただきたいのですが、これは郵便物と荷物の月別取扱量について、年間の平均を1とした場合の月ごとの増減をグラフにしたものであります。お客様に差し出していただいたものをお届けするサービスである以上、お客様のニーズというものは当然にして、季節、その月ごとによって異なってまいります。

ここでお伝えしたいのは、郵便物の月別の増減の状況、現状です。ゆうパック等の荷物ほど、その差は、閑繁の差は大きくありませんけれども、郵便物については、ポイントは10月であります。ここが最も取扱量が多くなる傾向にありますけれども、これは年末に向けて大型の定形外郵便物が増加してくることが起因をしています。例えば翌年のカレンダーなどは、筒状にして送られるケースも多く、こうしたものはとてもお客様の郵便受け箱に入らないというケースが大半でありますので、10月期の配達作業というものは極めて手間のかかる困難なものになっているということがお分かりいただけるものと思います。

そして、こうした平均の郵便物を上回る分については、私ども社員、組合員の残業、超勤によって対応しているのが実態であります。

次にご覧いただきたいのは、これは2016年と17年度の残業時間の比較をしたものです。2017年度はトータルで前年度に比べて12.8%増加をしています。働き方改革関連法案が成立をしたことによって、来年の4月からは時間外労働時間の上限規制が適用されてまいりますけれども、今年度の状況を個別具体的に見ていきますと、この上限規制に収まらない状況も散見されており、今後、私ども労使間における大きな課題になっています。

こうした残業時間が増加する背景には、先ほどもそれぞれの局長からご報告がありましたように、労働力の定着難と確保難という問題があります。今年の夏もそうでしたけれども、大変猛暑の日もありますし、風雨の強い日もあります。そして、先ほど盛岡の写真でもご覧いただけたように、大変雪深い時期もありますけれども、そうした時期においても、二輪車での配達の基本となっておりますため、例えば時給制契約社員を中心に、見た目には何とか自分にもできそうだと思って入っていただきましても、実際に作業に従事をしていただくと、とてもなかなか務まらない、継続できないとあって、残念ながら早期にお辞めになる方が非常に多いのが現状であります。

また昨今の若者の車離れがマスコミにも取りざたされていますけれども、危険度が高まる二輪車については、なおさらの状況です。私どもに就職をいただく親の皆さんからも、二輪車への危険性については、非常に懸念をされる声が私ども労働組合にも寄せられているところです。

そもそも仕事がきついというイメージも重なっておりますので、労働力人口が減少する中で、労働力の確保というのは極めて困難な状況が続いているところであります。人手不足で倒産する企業が増加傾向にある中で、先月厚生労働省がまとめました8月の労働経済動向調査によりますと、正社員不足を示す指標においても、比較可能な1999年以降で2番目に高い水準となっていると発表をされました。特に業種別に見ますと、情報通信に続いて、運輸・郵便業の不足度が2番目に高い状況であると公表されているとおり、極めて厳しい状況に置かれています。

最後に、こうした厳しい状況を打開するためにできることとしまして、現場で知恵を持ち寄って具体的な改善につなげていこうという事例を紹介して報告を終わりたいと思いますけれども、1つは、正社員登用というものを進めてきています。JP労組は非正

規雇用社員の処遇改善に重点を置いて取り組んできていますけれども、正社員登用はその大きな1つだと考えています。民営分社化以降、登用制度をつくりまして、これまでにグループトータルで約3万人の非正規から正社員への登用を実現させてまいりました。まだ厳しい経営状況下におきましても、先ほどから申し上げていますように、非正規の労働力割合が非常に高いという特異な集配作業にあつて、やはり正社員の比率を高めていく必要があるという判断から、2014年の人事給与制度の見直し時に、転居を伴う転勤のない新たな一般職というコースの創設をし、正社員比率を高めるための努力もしているところです。

2つ目には、施策の棚卸ということで、これまで多くの施策が職場、現場では実施をされてきましたけれども、そうした施策の中に、無駄になっているものや、それほど必要性がなくなっているものなどの見直しに取り組んできました。組合員から800件を超える意見を集約し、会社との間で精査をした結果、必要性の低い調査や点検、報告などを含め、約100項目の仕事のやり方について見直しをしてきているところであります。

3つ目には、再配達希望の当日の受付締め切り時間の見直しも行ってまいりました。夕方・夜間帯を中心に、当日の再配達希望を含めた配達物数が出発時間まで分からないことによる負担を軽減し、お約束どおりに希望時間帯にお届けできる体制を構築するために、締め切り時間を一、二時間早めさせていただいたところです。

4つ目としては、お客様のニーズを踏まえて、配達率を高めることを目的として、ゆうパックの配達希望時間帯と郵便物の再配達希望時間帯を、両者の時間帯を合わせつつ、見直しをさせていただいたところであります。

これらのように、私ども労働組合の具体的な意見を会社にも提言をして、その実現につなげてきておりまして、今後もサービスを提供する現場の目線から、お客様のニーズを捉えて、具体的な改善策を提起して、効率的な業務運営に取り組んでいきたい所存であります。

以上をもって報告とさせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

○米山主査　ありがとうございます。ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見はございますでしょうか。

○泉本委員　先ほど、2017年に一定のポストの大きさに入らないものは規格外として値上げをされたというお話なのですが、ここまで定形外のことが、先ほどの写

真を見ても、大変なことになっているのですから、もう少し定形外というところを見直されて、ポストに収まらないものは値段を高くするとか検討されたらどうでしょうか。カレンダーなど大変です。丸だの、四角だの、いろいろあって。そのようなものは扱わないとか、料金を高くする等、少しドラスティックにやらないと、この写真を見たときに、他の宅配業者はこのような作業をしていないのではないかと思いました。もっと機械化されているはずなので、どうして郵便局だけこのような細かい大変な作業をしなければいけないのだらうかと思いましたが、少しサービスの種類が多いのではないかという印象も受けました。どれが儲かって、どれが儲かっていないのか、コストが高いものはサービスを見直すということも必要ではないかと思えます。

○小池執行役員　ありがとうございます。今ご指摘いただきました点については、会社からお話をさせていただきたいと思えます。商品の見直しにつきましては、先ほど石川書記長からのご説明の資料にもありましたけれども、商品、いろいろなラインナップがございます。我々もご利用者の方の利便性を高めたいという思いもありまして、いろいろな商品をつくってまいりました。しかしながら、少しわかりにくい、あるいは、中の話で申し上げれば、扱いがいろいろ多岐にわたって複雑であるというようなことも、当然組合のほうからのご指摘もあります。そういった点につきましては、我々も、オペレーション、それから料金体系、合わせて一体的にきちっと整合のある体系にしたいということで、必要なところを、どういったところをいじればいいのかといったことを検討していきたいと考えております。今、現にそういった検討をしているということでございます。

それから、ご指摘をいただきました定形外でございますけれども、昨年の6月から、石川書記長のご説明にもありましたけれども、定形外の中でも規格内と規格外というものをつくってございまして、規格内というのは、いわゆるA4サイズのもの、厚さが3センチまでのもので、ご自宅のポストに投函できるといったもので、料金を据え置いております。それを超えるものにつきましては少し高くしていくということでございます。例えば50グラム以内の定形外ですと、規格内、A4のサイズに収まるもので、かつ重さは50グラム以内ということであれば、120円ですが、規格外ですと200円となります。

といったことで差をつけてございまして、しかも1キロまでしか規格内というものは作っておりません。1キロを超えれば必然的に規格外ということにさせていただいていま

す。

それから、カレンダーのようなものも、筒状のものということで先ほどお話がございました。こういったものにつきましても、郵便ではないのですけれども、ゆうメールの規格外というものは廃止をさせていただいております。この9月から廃止をさせていただいております、まさに筒状のものがぱらぱら出てきても、それはゆうメールという安い運賃体系ではお受けしませんという形で、郵便ではないのですけれども、見直しをさせていただいているということで、手は打ちつつあるということでございます。

引き続き、定形外の規格外、去年の6月に創設をしているわけですが、更に必要があればまた、今の商品体系そのものでいいのかというところは、それがフィックスということではございませんので、必要であれば引き続き見直しをしていきたいと思っております。

定形外につきましても、4キロまでは、郵便法で定められている郵便ということで扱わせていただいておりますので、もちろんその範囲でということになりますけれども、必要であれば、それ以外のものということであれば、また役所にご相談ということもあるかもしれませんが、今のところは郵便法の中で定められた郵便の種類といったことで、必要であれば見直しをするということでございます。

○米山主査　それでは、関口専門委員。

○関口専門委員　先生、ご説明いただきまして、どうもありがとうございました。日本郵便さんの場合には、郵便という極めて規制の高い商品と、それから、荷物という、規制が格段に緩くなっている種類と、2つの大別された種類のをユーザー宅まで運んでいらっしゃるわけですが、ここの人的な流動性というのはどのようになっているのか、少し教えていただきたいと思うのですが。郵便と荷物との間の例えば配達の方たちは、自由に交換が可能でしょうか。

○米山主査　それでは、石川書記長から。

○石川書記長　では、最初に組合の視点から見たことで申し上げますと、そもそも先ほど報告の中でも申し上げましたように、基本的に郵便配達は非常に細かな配達網で網羅をしていますので、そこに持てる小さなゆうパックも一緒に併配をしようということは取り組んでいます。ただ、先ほども言いましたように、バイクで、載る量に限りがありますので、併配できるゆうパック、いわゆる小荷物については限りがあるということと、先生からのご質問の答えになっているかどうかわかりませんが、1人の配達員は、

四輪での小荷物を中心とした配達にも適応できる能力も当然備えていますので、そこは比較的容易に労働力のシフトは難しくはない。スキル上は難しくはない。ただ、郵便物の配達に、今は週6日間配達をしなければいけないということからすると、トータルの労働力が限られているという意味では、労働力の柔軟な配置というのは決して簡単ではないということです。補足があればお願いします。

- 小池執行役員 特段補足ということではございませんけれども、大きく言えば、二輪と四輪といった形になっております。必要であれば、荷物をバイクに積んでいくということもありますし、四輪の配置を若干増やすということをやってもありますけれども、なかなかがらっといきなり変えることができるかというのは、組合ともこれからご相談していかなければいけない部分もありますけれども、基本的には荷物と郵便間で労働力を融通させることはできるということで、取り運んでいるということでございます。
- 関口専門委員 ありがとうございます。石川書記長から8枚目のところでご説明いただいた資料で、折れ線グラフ、ブルーとピンクで、ピークの月が異なっていると。郵便物は、年末対策でカレンダーが入ったりするから10月がピークで、12月は多分お歳暮なんでしょうね。こうやって種類ごとにピークが違ってくると、そこについて、ピークシフトをしてならしていく、人力的な配置が柔軟に変えられるようであれば、中で多少の調整は可能かなと思ったわけですが、今ご説明ございましたように、バイクで、しかも順番全部きちんと決めて配っていらっしゃる方と、それから、荷物のあるところにポンと四輪車で行くということで、仕事の種類も違うから、必ずしも柔軟ではないということは理解いたしました。制度上、別にそこに制約があるというわけではないということですね。どうもありがとうございました。
- 米山主査 ありがとうございます。もしないようでしたら、今の関口専門委員に関連して、郵便と荷物の中に通常、範囲の経済性のようなものがあるのかなと思います。あるとしたら、どのくらいあるのだろう。あるいは全くないのか。そのあたりはかなり関心がありまして、人員の配置、コスト等により実証的にある程度明らかにならないと、人手不足だからと言われても、もう少し根本的な理由があるのではないかと。ピークが一緒だと困るのですけれども、配達量の時期が違うということは、リスクが平均化されますから良い効果を持つこととなります。これがデメリットと言われると、範囲の経済性を生かしていない

のではないかなと考えます。

○小池執行役員　　すいません。年賀を除かれているということがまずございますので、12月から1月の頭にピークが郵便のほうは来ているというところには出ておりません。したがって、お歳暮という時期があって、そこからすぐ年賀に入らなければいけないというところは非常にピークが立っておりますし、お中元のところは、7月、8月、8月はへこんでいますけれども、6月、7月と増えているといったところは見えているのかなと思いますけれども、そのようなところは少しコメントをさせていただきたいと思います。

あとは、範囲の経済性ということであれば、当然、例えば四輪だけで荷物をやっている、二輪だけでしか郵便をやらないというようなことは、現実にはそういうことはないわけですが、弊社は両方、二輪と四輪を使うことによりまして、郵便も荷物もやっておりますということで、当然合わせて見たときに、先ほどの12月や1月のピークというのはあります。そういった時期は当然増雇用をするといったことはしますけれども、そうでない時期については、両方お盆の時期みたいに少ないときというのはありますけれども、当然ながら併用するというので、荷物が多ければ、バイクにも積んで持って行って配達をしておりますし、そういった融通を利かせているという意味では、数字をきちんと分析するのはなかなか難しいですけれども、郵便と荷物を行うということでの範囲の経済性というのは少なからずあるなということは認識しております。

○米山主査　　ありがとうございます。ほかにどなたかいらっしゃいますでしょうか。鈴木総務審議官。

○鈴木総務審議官　　すいません。大型の荷物が増えているという写真のスライドで、ラベルのところは、プライバシーの関係で白抜きにしてあるのだと思うのですが、大型の白抜きということは、これ、小包のラベルを貼っているものなのですか。小包と定形外を通常の郵便の人が持って出るということで、定形外も増えていらっしゃるのでしょうか、積める限り、小型の小包を通常の郵便の配達員にも配っていただいているということですね。

○小池執行役員　　はい。

○鈴木総務審議官　　個人的経験を言うと、物を持って行って送ろうかなと思ったら、小包送ろうかなと思ったら、定形外にされたほうが安いですよと誘導されて、差出側としてはとてもうれしいのですが、会社の経営としていかがかなと。そういうところは

社内でどういうふうに捉えているのかなというのは、もし経営側から何かあれば、お伺いしたいのと、あと、確かにこういうもの、混載で配ったほうが効率的なのですけども、今、バイクの次に何で行くのかといったときに、四輪は手紙を配達するのにすごく効率が悪いと思うのです。ずっと徒歩で配達して、物数が増えて、距離が増えて大変だから自転車になって、さらに物数が増えて距離が増えたからオートバイでという、まさに物数に合わせてずっと配達手段を改善してきて、今、オートバイが手紙のようなものプラス小型の荷物に最適だとなったのですが、小型の荷物が増えてきて、それも合わせて配達するとなると、ヤマトさんのようにもう1回リヤカーで人が歩いて配るという選択肢は日本郵便さんとしてあり得るのですかということについて、もし何らかコメントがあればいただければと思います。

○小池執行役員　それでは、まず1点目の窓口で荷物でなくて定形外を勧められているという、そういったことは確かにあるかと存じます。最終的には、差出しをされる方が、例えば追跡がなければ困るというような場合は定形外をお選びいただかないことになるわけですので、中身ですとか、どなたに宛ててお送りするといったことを最終的には差出しをされる方にご判断をいただくということになろうかと思えます。ただ、そういった、現にこちらのほうが安いですよというようなことで、お客様のためを思って窓口の社員がそういった勧奨というか、商品の説明をさせていただくという場合は少なからずあると思っておりますので、その点については、ご利用の目的と合ったご利用の方法であれば、お選びいただきたいと存じます。もちろん我々としては、会社としては、高く出していただいたほうがもちろんいいわけですけども、それはニーズに基づいてといったことが最終的な差出しをされる方のご判断かと思えます。

2点目の二輪の配達が最終形ではないのではないかとこのところでございますけれども、そこは全くもってそういった最終形かという、必ずしもそうではないかも分からないわけですので、当然交通手段の発展、交通手段といいますか、輸送手段といいますか、ビークルの発展に基づいて郵便の配達の仕事も変わってきております。例えば現状のバイクで、50ccだったら30キログラムですし、それ超のものであれば、60キログラム積めますけれども、例えばこれから小型の、信書が減っていったときに、こういった配達形態がいいのかと。そうはいつでも、市街地だけではなくて、山間まで行かなくても、ある程度配達する局から距離があるところも配達をしなければいけない。ただ、四輪までの量はないといったこともあろうかと思えますので、その辺につきまして

は、現状とり得る配送の手段としては二輪というものが郵便は便利になっておりますけれども、引き続き、新しい技術もいろいろ出てきておりますので、そういったものを見ながら、検討はおそらく長期的になっていくとは思いますが、考えていくということが必要だとは認識をしております。

○米山主査　ありがとうございます。いかがでしょうか。私の不手際で時間がやや超過して、誠に申しわけありません。

　以上で特にございませんようでしたら、本日お越しいただきました生島様、松田様、石川様におかれましては、現場の業務、状況等についてお話しいただき、誠にありがとうございます。感謝申し上げます。

(3) その他

○米山主査　本日は終了に向かいたいと思いますが、次回の委員会につきましては、1月16日、金曜日、15時から開催したいと存じます。郵便の大口差出人として、日本ダイレクトメール協会、日本メーリングサービス協会からのヒアリング、その他を行う予定としております。詳細につきましては別途ご連絡差し上げますので、よろしくお願い致します。

　それでは、本日の委員会を終了させていただきますが、事務局から。

○藤田郵便課長　結構です。ありがとうございました。

閉　　会

○米山主査　どうもありがとうございました。